

## 桶川市「道の駅」整備計画(素案)に関する意見等の募集結果

番号	項目等	意見等の概要	市の考え方
	(ページ)		
第1章 序章			
1	整備計画の背景と目的(P1~2)	<p>多くの国民は人口減少を深刻なものにとらえていない。日本創世会議・人口問題検討分科会の提言によると、2040年に20~39歳の女性の数が49.8%の市区町村で5割以上減り、推計対象の全国約1800市町村のうち523では人口が1万人未満となって消滅するおそれがあるとされている。その打開策の一つとして国土交通省において道の駅を経済の好循環を地方に行き渡らせる成長戦略の強力なツールと位置づけ、国民に広く周知し、支援することにより、「道の駅」を核として地域活性化に取り組もうとしている。</p> <p>道の駅の登録数は全国においてこの20年間で10倍もの勢いで増えているが、それだけ地域活性化への期待が大きいことを物語っているといえよう。現在(平成28年5月10日時点)では全国で1,093駅箇所になり、地元の名物や観光資源を活かして、多くの人々を迎え、地域の雇用創出や経済の活性化、住民サービスの向上にも貢献している。また、東日本大震災においては、避難所や後方支援の拠点としての機能を発揮したことも「道の駅」の新しい役割として注目されている。そのような意味で(仮称)「道の駅おけがわ」に大いに期待している。</p>	<p>本市のまちづくりは、集約型の都市構造の考えを踏まえ、市内に複数の“拠点”を設け、持続可能なまちづくりを進めています。</p> <p>また、本市「道の駅」は、『第五次総合振興計画』土地利用構想において、「観光まちづくり拠点」として位置付けられており、人・モノ・情報等が交流する場として市の活性化に寄与するものと考えています。</p> <p>これは、国の示す“小さな拠点”の形成の推進に整合したものと考えています。</p> <p>本市「道の駅」は、「休憩機能」、「情報発信機能」、「地域連携機能」という「道の駅」の基本的な機能に加え、地域振興の中心となり、皆様に愛される「道の駅」を整備して参ります。</p>
2	整備計画の背景と目的(P1~2)	<p>・・・広域交通網の結節点という交通利便性を活かし、不特定多数のドライバーの安全運転への寄与や本市の地域活性化の拠点として活用することを目的とし、・・・</p> <p>このように「目的」が表現されています。</p> <p>埼玉県内の圏央道、上尾道路Ⅰ期区間の開通により桶川市の環境は従来と著しく変化したと言えます。この環境を活かして地域活性化をしていこうとの主旨は理解できるものの、桶川市としての息吹や市を更に向上させていこうというイメージがこの表現からは伝わって参りません。</p> <p>圏央道等の開設により、桶川市は道路交通網にあって一躍首都圏(東京を中心とした埼玉、千葉、神奈川、茨城、栃木、群馬、山梨)の中央に躍り出たとも感じられます。地の利、時の利(2020年、東京オリンピック開催までのインフラ整備のタイミング)を得ている桶川市は従来の発想を超えて文化、経済の面で強く前へ躍り出るべきではないかと考えます。</p> <p>「道の駅」構築が初めに「ドライバーの安全運転への」寄与では、物足りなさを感じます。ドライバーの安全運転はもとより確保しなければならない大事なことですが、そのための「道の駅」では東京からの位置を考えても最優先して目的に掲げる項目ではないと思います。</p>	<p>4.1「道の駅」の目的と機能(P.10)にあるとおり、「道の駅」は道路利用者の為の快適な休憩施設(「休憩機能」や「情報発信機能」)であり、沿道地域の様々な資源を活用しながら地域活性化を促す施設(「情報発信機能」や「地域連携機能」)でもあります。1.1整備計画の背景と目的(P.1)では、本市における「道の駅」の位置付けを踏まえ、本計画策定の目的を説明しております。</p>
3	整備計画の背景と目的(P1~2)	<p>「地域活性化の拠点」について、「道の駅」(案)では桶川、北本ICの川田谷地域に構築する案が出されております。地域とはこの地域を示すのでしょうか。</p> <p>高齢化社会と向き合っている我が国にあって、首都圏における文化・経済などあらゆる面において活性化を図り、維持促進していかなければならないことは周知の事実であり急務でもあります。そうした中における桶川市が取り組むべき課題を認識し、整理し、打ち出して改善していく姿勢を市内から全国へ発信していくことが求められるのではないのでしょうか。そして、その目玉の一つに「道の駅」構築があると位置づけるべきではないのでしょうか。</p> <p>地域活性化というよりは、「桶川市活性化計画の柱」と市民に訴えるような強い主張が必要と考えます。</p>	<p>本市のまちづくりは、集約型の都市構造の考えを踏まえ、市内に複数の“拠点”を設け、持続可能なまちづくりを進めています。</p> <p>また、本市「道の駅」は、『第五次総合振興計画』土地利用構想において、「観光まちづくり拠点」として位置付けられており、人・モノ・情報等が交流する場として市の活性化に寄与するものと考えています。</p> <p>これは、国の示す“小さな拠点”の形成の推進に整合したものと考えています。</p> <p>4.1「道の駅」の目的と機能(P.10)にあるとおり、「道の駅」は道路利用者の為の快適な休憩施設(「休憩機能」や「情報発信機能」)であり、沿道地域の様々な資源を活用しながら地域活性化を促す施設(「情報発信機能」や「地域連携機能」)でもあります。1.1整備計画の背景と目的(P.1)では、本市における「道の駅」の位置付けを踏まえ、本計画策定の目的を説明しております。</p>
4	整備計画の背景と目的(P1~2)	<p>新たな「交流の場」、さまざまな「活動の場」とありますが、案の中から 他地域、県などにおける「道の駅」との差、独自性を感じることが出来ません。</p>	<p>本計画は、「道の駅」の整備範囲を確定するための土地利用計画や建築物基本構想等を策定することが目的となっております。</p> <p>本市「道の駅」においては、市独自の伝統文化や文化財等、地域資源を活かし、他の「道の駅」との差を作っていきたいと考えております。</p>
5	整備計画の背景と目的(P1~2)	<p>テーマ“つながり つながる つなげる 道の駅 べに花の郷 おけがわ”</p> <p>テーマはもう少し短く、夢と希望が感じられ、楽しさを感じさせる内容を考えるべきではないのでしょうか。桶川以外の方たちにも伝わるメッセージが必要だと思えます。</p> <p>コンセプトの表現は、三つの役割「魅力発信」「交流拠点」「防災拠点」を具体化するには適切では無いように感じます。</p>	<p>テーマ・コンセプトは、各関係団体の代表により構成された「(仮称)道の駅おけがわ設置検討委員会」において検討し、決定したものでございます。ご理解頂ければと思います。</p>

番号	項目等	意見等の概要	市の考え方
	(ページ)		
6	整備計画の背景と目的(P1~2)	圏央道の開通及び上尾道路のⅠ期区間が開通したことにより交通量は増えていると感じています。また、その恩恵を実際に受けることができます。その様な中、今度は「道の駅」の整備計画。地域の活性化に大きな期待がもてます。	本市「道の駅」は、『第五次総合振興計画』土地利用構想において、「観光まちづくり拠点」として位置付けられており、広域幹線道路の沿道などに整備するものとしております。また、計画地周辺は、「コミュニティ拠点」として位置付けられており、近接した公共施設と連携し、人・モノ・情報等が行き交う交流拠点都市として、市全域に活力を生み出す計画的な土地利用を進めています。 「道の駅」誕生当初は出発地から目的地までの途中の休憩場所、近年では「道の駅」そのものが目的地となる観光の拠点、更には地域の課題を解決する場として期待されています。 本市「道の駅」は広域交通網の結節点という地の利を活かし、道路利用者や観光客が立ち寄ることで地域に元気を呼び込むことに加え、地域振興施設を通じて、市内の農商工振興を図ることで、地域のみならず市全体の活性化に寄与するものと考えております。
7	整備計画の背景と目的(P1~2)	大規模道路開通を利点として地域社会、又桶川市の活性化の為に道の駅の早期開設を期待しています。	
8	整備計画の背景と目的(P1~2)	川田谷地区発展や桶川市全体の発展に繋がる道の駅整備に期待しています。一日も早くできることを祈っています。	
9	整備計画の背景と目的(P1~2)	道の駅は運営のしかたによっては、観光スポットになり得る今、桶川市の活性化には最適と思われます。かつて栄えた駅前商店街や中山道はシャッター街となり道路整備等も近隣に遅れをとっており、言い方は悪いですが“さびれた感”がぬぐえない桶川です。 しかし、上尾からの道路が開通し、圏央道の玄関口となった桶川に、こうしたパブリック施設ができることは、地域の活性化、地元市民のつどいの場になりますし、また、大きな駐車場が完備されれば他県、他市の方々の立ち寄り場所として利用されることとなります。ぜひ楽しく、豊かな実りある道の駅を完成・運営していただく事を強く希望いたします。	
10	整備計画の背景と目的(P1~2)	桶川在住です。桶川川田谷に道の駅を作る案大賛成です。桶川に圏央道が通っています。加納と川田谷、加納の先の菖蒲にはパーキングができ、みやげものもあり、にぎわっています。川田谷周辺には何もありません。上尾道路もでき、大宮あたりからも圏央道を利用する人が増えていると聞きます。城山公園があり、自然があり、歴史民俗資料館もあり、子どもから大人まで集まる場所です。ぜひ観光の目玉に作っていただき、桶川の知名度を高めるべきです。工場の少ない桶川には「道の駅」は不可欠です。桶川の発展に必要です。	
11	整備計画の背景と目的(P1~2)	「道の駅」は近くにもたくさんある。(吉見等) 今から必要なのか。	

## 第2章 桶川市の位置と「道の駅」計画地

12	桶川市の位置と「道の駅」計画地(P4~6)	完成予想図をみせていただき、現地と照会すると近隣の道の駅よりかなり大きいと思われるので、上尾道路と圏央道のインターチェンジには適応すると思われれます。	頂いたご意見を参考に、市の活性化に寄与する「道の駅」整備を、今後も推進して参ります。
13	桶川市の位置と「道の駅」計画地(P4~6)	道の駅を桶川北本インターチェンジ側の上尾バイパス沿いに造る事は大変意義あり。此れからの交通の要になる様な計画だと思えます。	
14	桶川市の位置と「道の駅」計画地(P4~6)	《計画地について》 現在の計画地は、城山公園や生涯学習センター等の既存公共施設と隣接しており、施設間の相乗効果があり、賑わいのある場となると思えます。また、上尾道路の開通に伴い少年野球をするには手狭になった農村広場の新たな利活用にも繋がり、市有地の有効活用という視点から非常に良い立地だと思えます。 《計画の範囲について》 この計画が、新設する道の駅の開発区域を示す計画であることは、承知していますが、将来的には城山公園や生涯学習センターを含めそれぞれの施設がどのように連携し、利活用できるようになるのか、より分かりやすく整理する必要があると思えます。	

番号	項目等	意見等の概要	市の考え方
	(ページ)		
15	桶川市の位置と「道の駅」計画地(P4~6)	桶川市「道の駅」全体として賛成です。 大宮バイパスから上尾道路へ入ってきて、緑が多くのかみゆりとした雰囲気場所に桶川の道の駅があります。自然が多く残り、とても良い所です。上尾・桶川・北本と連携をしながら自然を活かし、憩いの場が出来る事を期待しています。	
16	桶川市の位置と「道の駅」計画地(P4~6)	国道17号沿いにある、県内の道の駅は「おかべ」のみです。 また、新大宮バイパスの宮前ICから桶川北本ICまでの区間は、大型車が停車できる沿道サービス施設はほとんどありません。 そのようなことから、桶川市に道の駅を設置することは必要だと思います。 また、せっかく作るのですから、桶川市が元気になるような道の駅の整備を期待しております。	
17	桶川市の位置と「道の駅」計画地(P4~6)	立地場所について一圏央道利用の人は、わざわざ料金所を通らなければ行けず、とうてい多くの利用者が見込めるとは想定できません。	本市「道の駅」は上尾道路をはじめ、県道川越栗橋線(県道12号線)やその他一般道の道路利用者の休憩施設としての役割があります。 また、本市「道の駅」は、『第五次総合振興計画』土地利用構想において、「観光まちづくり拠点」として位置付けられており、広域幹線道路の沿道などに整備するものとしております。 計画地周辺は、「コミュニティ拠点」として位置付けられており、近接した公共施設と連携し、人・モノ・情報等が行き交う交流拠点都市として、市全域に活力を生み出す計画的な土地利用を進めています。 また、来訪者に対する休憩の場、様々な情報を発信する場、本市の地域資源をアピールし、地域の魅力を伝え、訪れる人々と地域の人々が喜び楽しめる新たな「交流の場」としての活用を図ります。 新たな「交流の場」により、地域の人々が集い、コミュニティの充実や世代間を超えた交流等、様々な「活動の場」となることで、「桶川ならでは」を表現し、地域振興や市の活性化に寄与する拠点として活用することを目的とします。
18	桶川市の位置と「道の駅」計画地(P4~6)	圏央道ICから直結した専用道がなければ利用価値はなくなると考えます。	
19	桶川市の位置と「道の駅」計画地(P4~6)	道の駅は高速を降りずに休憩所として利用できる形にはできないでしょうか。桶川で降りる車は少ないと思うので。	
20	桶川市の位置と「道の駅」計画地(P4~6)	道の駅(憩いの場・休憩地)予定地の立地条件が悪い、休憩目的として気の流れが悪く利用者がリフレッシュ出来ない、(周りより窪地で鬼門)の場所で繁盛しない、自分でも住宅を建てる様な処ではないと。桶川西地区の住民の多くは桶川北本インターのところに何故造らないかと思っています。	
21	桶川市の位置と「道の駅」計画地(P4~6)	道の駅を高速インターが2ヶ所、出来る地点で、高速の客、一般道の客が、利用出来る施設を作らず、インターが近いだけの理由で観光地や農産物も有名な物もなく、施設への集客、利益は有りますか。	
22	桶川市の位置と「道の駅」計画地(P4~6)	将来圏央道とドッキングさせる活動を継続的に国に働きかける。高速を降りずに利用できるように誘導路を作ることを働き続ける。ハイウェイオアシスとして。	
23	桶川市の位置と「道の駅」計画地(P4~6)	道の駅の場所は、高速を利用する人等の一部の人になりはしないのではないのでしょうか。赤字になれば、市の財政が、圧迫されかねません。県道に面した所の方が、いいのではないのでしょうか。	
24	桶川市の位置と「道の駅」計画地(P4~6)	・現在の計画地に拘ることなく、圏央道のアクセスも視野に入れた場所を再度検討しなおすとともに、計画交通量を現実的な台数に見直し、適切な規模の整備計画に改めることを求める。	
25	桶川市の位置と「道の駅」計画地(P4~6)	・土地改良終了後7年が経過したといえども、国費、県費、市費に加え、土地改良組合員の財産を投じて圃場整備をした土地が多く含まれている。仮にこの部分を国土交通省が買収したとしても、税の投入に対する無駄が生じたことになり、これを国土交通省が率先して進めることは、国の姿勢としても問題があり、1053兆円の借金を抱える国家として問題である。 ・農産物も不足している現状で、圃場整備を終えた土地を減らしてまで、駐車場や調整池にするのは、税の無駄であり、納税者として税を納める意識が薄れる原因ともなる。	
26	桶川市の位置と「道の駅」計画地(P4~6)	家を移動しなくてはならない夫婦としての意見です。 どちらかと言えば、道の駅反対です。 最初の説明会から(平成25年、12月)その後何の進行もなく、3年半、道の駅は出来ないと思って安心していました。10月になって、また、話が出てきました。 これから先何年かかることでしょうか。 家のかたづけ、移動が大変だと先の事が思いやられ、つらいです。	

番号	項目等	意見等の概要	市の考え方
	(ページ)		
27	桶川市の位置と「道の駅」計画地(P4～6)	・住民を立ち退かせてまで、作るのは無駄である。移転補償費等、上尾道路や圏央道と同等の補償が必要だが、地域振興施設に税金を投入する余裕は市にはないと考え。住宅を退かさずにエリアを検討すべきである。 ・立ち退きの計画となっている家には、高齢者や病弱の住民がおり、移転というストレスは命を確実に縮める。そのことは、大型道路による移転で明らかになっている。まず、市民を守る桶川市であってほしい。	
28	桶川市の位置と「道の駅」計画地(P4～6)	月夜野ICなどで行なっていた、途中下車した場合の差額補てんも行なうと、寄り道客も増えると思います。計画は積極的かつ大胆に進めて行くべきでしょう。	頂いたご意見は今後の参考にさせていただきます。
29	桶川市の位置と「道の駅」計画地(P4～6)	“埼玉県のほぼ中央”というよりは、“首都圏の中央”として、近隣県にアピールしては如何でしょうか。	頂いたご意見を参考に、「首都圏(首都圏整備法による)のほぼ中央」と修正しました。
30	桶川市の位置と「道の駅」計画地(P4～6)	ゾーニングについて ・計画地をコアゾーン、城山公園をパークゾーンとして位置づけているが、既存の城山公園を使うのは市民サービスの低下を招く。 ・また、都市計画法の趣旨として、公園が道の駅の計画に含まれてしまうことを説明し、コンセンサスを得る必要がある。 ・桶川市の市民一人当たりの公園面積は、2.75㎡。県平均の半分以下、県内下位6位である。市民が公園を利用する機会をさらに失い、都市の住みやすさレベルをさらに悪化してしまうことになる。	本市「道の駅」を特徴づけるものとして、コアゾーン及びパークゾーンにある既存公共施設との連携による防災拠点としての活用や施設間の新たな回遊性を創出することなどを考えております。 登録範囲につきましては、両ゾーンの間を上尾道路が通っていることなどの諸条件を精査し、今後検討して参ります。あわせて隣接する公共施設との具体的な連携方法についても引き続き検討して参ります。
第3章 道の駅おけがわアドバイザー会議			
31	道の駅おけがわアドバイザー会議(P7～9)	全体の構成が明確でない。 ・整備方針が、アドバイザー会議で意見をもらった結果が書かれているが、あいまいでわかりにくい。何を誰が、何のためにどうするか、明確にすべきである。 ・全体コンセプトは、具体的に計画に反映されなければならないが、①②③④がどのように連動していくのか、例えば、地域資源の発信とは何なのか、それがどのような効果を期待した方針となるのかなど明確でない。 ・また、平成24年8月に策定した道の駅基本構想との整合性が取れていない。 ・平成26年12月の基本計画案の方が具体的でわかりやすい。	本市「道の駅」は、平成27年1月30日、関東地方整備局より地域での意欲的な取組が期待できる『重点「道の駅」候補』に選定されております。 関東地方整備局は、平成27年度より本市「道の駅」の企画検討を支援するため、十分な知識と経験を有する専門家による「アドバイザー会議」を開催し、本市は地域の特産品や観光資源を活かした取組みや防災機能強化など、様々なアドバイスをいただきました。 本計画では、既往計画や3道の駅おけがわアドバイザー会議の表3-整備方針および整備イメージ(P.9)でまとめたアドバイザー会議の意見等を参考に、第4章(計画の概要)以降の検討をしております。
32	道の駅おけがわアドバイザー会議(P7～9)	①の利便性向上という考えではなく、最初から「ユニバーサルな施設を作る」、又は「すべての人が使いやすい施設を作る」など、明確に方針が分かる書き方とする。	4.2現状・課題の整理と施設整備方針の表5-現状・課題と施設整備方針(P.13)で示しております。
33	道の駅おけがわアドバイザー会議(P7～9)	②の消費者ニーズの把握と生産者へ反映する仕組みづくりなど、というあいまいな表現ではなく、「ワーキングチームが責任をもって消費者ニーズを把握し、生産者の供給体制を促す仕組みを作る」など明確にする。	一つの考え方として頂戴しました。 消費者ニーズの把握やそれを生産者へ反映する仕組みづくりの詳細については、今後、生産者や関係機関・団体と検討して参ります。
34	道の駅おけがわアドバイザー会議(P7～9)	所得向上と六次産業化についても、道の駅の計画の全体コンセプトとは一致しないのではないかと。副次的効果なのか、最初から目指しているのであれば、全体コンセプトに農業振興を入れて変えなければならない。	本市「道の駅」は、農産物直売所の要望からスタートしており、農業振興は「道の駅」の整備目的の一つとなります。 これを踏まえ、4.2現状・課題の整理と施設整備方針の表5-現状・課題と施設整備方針(P.13)で農産物直売所や加工所を設置する方針を示しております。
35	道の駅おけがわアドバイザー会議(P7～9)	市内観光の入り口とするには、市内の観光施設や受け入れ体制が整っていないと見られるが、未整備のままでは、宣伝だけするようでは、絵に描いた餅であり、混乱を招くことになる。方針は具体的な計画に反映できるものだけにすべきである。	ご意見を参考に、桶川市観光協会をはじめ、関係機関・団体と協議して参ります。
36	道の駅おけがわアドバイザー会議(P7～9)	③の防災施設は、主に防災拠点施設としてだけでなく、市民のための防災機能ではないことを明確にすべきである。災害時に市民が求めている防災機能は、市民生活を支えるライフラインの代替機能や避難場所であり、市民が直接道の駅に避難したり、コンロなどを使うことはほとんどない。市街化調整区域に囲まれた公園や道の駅の役割は、市街化区域の公園とは異なるはずであるが、単なる防災とごまかさず、市民にわかりやすい記述とし、市民の意見が出しやすいようにすべき。	本市「道の駅」は、地域のみならず、道路利用者が一時避難した場合の物資の供給や首都圏災害時の後方支援拠点としての役割が想定されます。 広いスペースを活かした支援物資の一時集積場所等、広域的な防災拠点としての役割を担えます。 平時の「道の駅」の機能を災害時に活用できる汎用性の高い施設となるよう整備して参ります。

番号	項目等	意見等の概要	市の考え方
	(ページ)		
第4章 計画の概要			
37	「道の駅」の目的と機能(P10～11)	地域活性化を促す施設 何を根拠に活性化されると思うのか明白では無い。	「道の駅」には、基本的な機能として「休憩機能」、「情報発信機能」、「地域連携機能」があり、近年は、これらの機能を活かし、市外からの活力を呼び込むゲートウェイ型の「道の駅」や、地域の暮らしを支える地域センター型の「道の駅」が誕生しております。 また、本市「道の駅」は、『第五次総合振興計画』土地利用構想において、「観光まちづくり拠点」として位置付けられており、人・モノ・情報等が交流する場として市の活性化に寄与するものと考えています。
38	現状・課題の整理と施設整備方針(P12～13)	課題と整備方針13ページについて ・休憩施設は「ユニバーサルデザインを意識した施設づくり」というのは、消極的であり、国の「バリアフリー・ユニバーサルデザイン推進要綱」に基づく施設にする、と改める。	頂いたご意見を参考に、「バリアフリー・ユニバーサルデザイン推進要綱等の指針に沿った施設とする。」と修正しました。
39	現状・課題の整理と施設整備方針(P12～13)	・地域連携機能にある「桶川市ならではのPRする観光物産館、飲食施設」が現在見当たらないが、何を指しているのか意味不明。 ・桶川市の魅力を発信して、それからどうするのが不明。魅力とは何かが不明。言葉の羅列は必要ない。	「「桶川ならではの」をPRする観光物産館や飲食施設」は、4.2現状・課題の整理と施設整備方針の表5ー現状・課題と施設整備方針(P.13)の導入施設と機能にあるとおり、「道の駅」を構成する施設の一つとして考えております。 観光物産館や飲食施設は、「桶川ならではの」魅力を多くの皆様に知っていただき、地産地消等、産業振興のきっかけとなる施設です。
40	現状・課題の整理と施設整備方針(P12～13)	市民懇話会で「市民ベースの道の駅」との確認がされ、地域特性での貴重な提案(井戸、ハウス栽培、展望・温浴施設、周辺地域美化等)が多数あったが、これらの長期計画も明記すべきでは。	市民懇話会で頂いたご意見は「(仮称)道の駅おけがわ設置検討委員会」で検討し、『桶川市「道の駅」基本計画(案)』としてまとめられております。本計画は『桶川市「道の駅」基本計画(案)』等を踏まえ作成されております。 また、本計画は、「道の駅」の整備範囲を確定するための土地利用計画や建築物基本構想等を策定することが目的となっております。
41	現状・課題の整理と施設整備方針(P12～13)	平成25年度の懇話会での提言を是非取り入れてほしい。 日帰り温泉及び宿泊施設(民間委託による)を設置してほしい。 全方面が見渡せるロケーションを活かし展望台を設置する。富士山・秩父の山並み・浅間山・榛名・谷川・赤城・男体山・筑波山など。	
42	現状・課題の整理と施設整備方針(P12～13)	コンビニエンスストア、ガソリンスタンドの設置。	ガソリンスタンドについては、現時点では、計画地内に必要な敷地を確保することが難しい状況です。 また、買い物困窮者対策にもつながる最寄品販売コーナーを24時間営業とできないか、今後検討して参ります。
43	現状・課題の整理と施設整備方針(P12～13)	利便性と防災の観点から24時間営業のコンビニエンスストアとガソリンスタンドは必須であり併設する。 誘致するスペースを確保する。	
44	現状・課題の整理と施設整備方針(P12～13)	川田谷・川島地域を中心とした買い物困窮者対策を盛り込んだ思索。	
45	休憩機能(P14)	首都圏40kmには道の駅は開設されていないという事なので、広域避難場所として、トイレ休憩として適していると思います。	頂いたご意見を参考に、より良い「道の駅」整備を推進して参ります。
46	休憩機能(P14)	休憩施設について ・ドッグランは休憩施設ではない。その他の多様な施設機能として、分けるべきである。立ち寄り者を増やすために、犬を飼っている利用者のニーズに対応した施設であり、コンセプトに馴染まないのではないか。	一つの考え方として頂戴しました。
47	休憩機能(P14)	・利活用のイメージ、どなたにも優しいおもてなしの場、憩いの場、滞在時間の延長につながる、とあるが、は、に直す。 ・どなたではなく、ユニバーサルな思想を取り入れた表現に直す。	頂いたご意見のとおり、「憩いの場、滞在時間の延長につながる空間を演出します。」と修正しました。 頂いたご意見を参考に、「どなたにも優しいユニバーサルデザインのおもてなしの場」と修正しました。
48	休憩機能(P14)	・滞在時間の延長につながるとは、休憩施設として、いつまでいても休憩ができない施設という事になる。「疲れをとり、適度な安らぎを演出できる施設」ではないか。長い滞留時間は運転途中の者にとって決して良い施設とはならない。目的をもって遊びや、買い物に来る施設とは区別すべきであり、駐車時間が長びくことは高速道路のサービスエリアでも、道路渋滞を招く結果となっていることを考えると、適切ではない。	「道の駅」は、「休憩機能」、「情報発信機能」、「地域連携機能」を持つ施設ですが、来訪者が、どの機能を目的に訪れるのかを峻別するのは難しいと考えております。 「滞在時間の延長につながる」とは、特定の目的を持って訪れた方が、他の機能にも興味を持ち、本市「道の駅」に寄って良かったと思っていただけることを表したものです。



番号	項目等	意見等の概要	市の考え方
	(ページ)		
49	休憩機能(P14)	以前、東北地方を旅した時に、こんな小さな町に？と思うような所に「道の駅」があり、地元の特産物の紹介や販売はついつい購買意欲をそそられます。また、遊具やフィールドアスレチックを備えて、お金をかけないで家族連れで楽しめる施設があるのも魅力的でした。	頂いたご意見は、施設設計等を検討する際に、参考とさせていただきます。
50	休憩機能(P14)	先般市議会より質問がありましたが、道の駅の設置は進む方向で間違いのないと思いますが、全国的に道の駅の来場者は増えていると思います。 まず、来場者は高齢者が多く、次に子ども、お孫さん、そして緑が多く癒される空間が望まれる。	
51	休憩機能(P14)	観光の奨励とリピーター対策として車中泊のスペースを確保する。(RVスポット)AC電源供給設備を完備。	EV充電施設は6.5配置計画(整備区域)(P.39)にあるとおり、設置を予定しています。 水素ステーション、車中泊については、今後の参考にさせていただきます。
52	休憩機能(P14)	車を使った旅行者にやさしい ・夜、各地の道の駅は車で寝泊まりする人が結構いるようです。小型のキャンピングカーもそのために売り上げを伸ばしているようです。 そのため夜でも安心して車中泊できるようにセキュリティ面での安心感を向上させる仕組みの導入。	
53	休憩機能(P14)	・水素スタンド、電気スタンド 水素スタンドはホンダが埼玉県内の自動車メーカーなのでぜひ支援の意味でもうけるべきです。 電気スタンドは海外の自動車にも対応する必要があります。 海外の充電規格は大容量、短時間になっているはずで、今後各種電気自動車が出てくる中、高速の入り口にもある利便性を活かして多くの電気自動車に立寄ってもらえる仕組みを作った方がいいです。	
54	休憩機能(P14)	健康増進のベースとして ・城山公園だけでなく、北本のサクラ、北本自然観察公園、上尾の丸山公園など荒川沿いの公園との連携で、軽いハイキング、バーベキュー、サイクリングなどの拠点としての道の駅。一カ所だけでは物足りないが、連携することで1日過ごせるような場所の拠点としての道の駅。	
55	休憩機能(P14)	・サイクリングは荒川沿いのサイクリングコース上の“自転車の道の駅”としても集客可能。家族連れが休憩や遊びで自転車で来ることもできるはず。今はしっかりした休憩所が無い。道の駅で自転車の修理、メンテナンスもできればサイクリングの拠点になります。車で集合しやすいです。	本市「道の駅」計画地から西へ1km程度の荒川沿いには、「荒川自転車道」や「県央ふれあいんぐロード」などのサイクリングロードが整備されています。また、本市「道の駅」計画地周辺には、県が指定するサイクリングコースの「桶川・田園と歴史を再発見するルート」があります。こうした環境を踏まえ、4.3.1休憩機能(P.14)にあるとおり、サイクリングロード等を利用するサイクリストが立ち寄りやすい「道の駅」を整備して参ります。 サイクリストは行動範囲が広いことから、市内周遊はもとより、広域観光の拠点となるよう、頂いたご意見を参考に検討して参ります。
56	休憩機能(P14)	周辺の自然環境を利用した、遊歩道やサイクリング道などの整備を、道の駅完成以後の事業としての案を明示してもらいたい。 ＝荒川沿岸のツーリストを誘導するサイクリング道の整備 ＝上尾道路、圏央道利用のライダーの集合場所としての配慮	
57	休憩機能(P14)	・24時間の利用 高速利用者は24時間いるので、高速に入る前に休憩できる仕組みがあれば夜でも道の駅を利用するはずで。 可能であれば道の駅内にコンビニエンスストアをもうけて24時間の販売を可能にすると同時に、緊急時の窓口にもなると思います。	夜間防犯、買い物弱者支援、災害時の物資供給などの面で全国各地の「道の駅」でコンビニエンスストア機能の必要性が検討されております。 本市「道の駅」では、最寄品販売コーナーの設置を想定しており、この施設を24時間営業することで、ご指摘頂いたような役割を果たすことができないか今後検討して参ります。
58	休憩機能(P14)	今、色々と他方面で話題になっている問題で、一般的には女性、男性、障害(介護、介助、の必要な方)用のトイレは有りますが、今現在性区分では当てはまらなく悩んだり差別を受けたりしている方々居るのが現実です。 此れからの時代、その様に悩まれている方々にも快く利用できる施設が有ればお互いストレスを感じず利用できると思い、その点を考慮し計画をして頂ければと思います。(女性、男性、障害者用のトイレを利用することでトラブルがおきている事も事実です)	どなたでもご利用いただける多目的トイレを設置致します。 頂いたご意見を参考に、すべての人が使い易いユニバーサルデザインの「道の駅」を整備して参ります。

番号	項目等	意見等の概要	市の考え方
	(ページ)		
59	休憩機能(P14)	道路利用者の為の休憩施設とあるがどのくらい利用すると思われるのか具体的な根拠と数字が無い。	道路利用者のための休憩施設としては、高速道路の休憩施設(PA・SA等)の設計基準となるNEXCO設計要領を参考として、道路利用者の駐車場の駐車マスを算出しています。
60	情報発信機能(P15)	「道の駅」の道路表示は、車に乗っている人たちをほっとさせますが、桶川に「道の駅」が出来る利点としては、ドライバーの「休憩機能」よりは首都圏や近隣から人を呼ぶための「情報発信機能」に重点が置かれるべきだと思います。	本市「道の駅」は、『第五次総合振興計画』土地利用構想において、「観光まちづくり拠点」として位置付けられており、人・モノ・情報等が交流する場として市の活性化に寄与するものと考えています。
61	情報発信機能(P15)	観光案内所など設置して、集客力を高めたい。	「(仮称)道の駅おけがわ設置検討ワーキングチーム」の地域連携部会において、観光総合窓口となる「おけがわコンシェルジュ(仮称)」等の提案があり、桶川市観光協会や桶川市ガイドボランティアの会と引き続き検討して行くこととしております。
62	情報発信機能(P15)	情報提供施設 ・コンシェルジュの配置は維持コストを増大させる。目玉といった観光施設もなく、資料やモニター紹介で十分であり、必要ない。	「道の駅」の持つ「情報発信機能」を活かし、本市の観光情報を広く提供して参ります。
63	情報発信機能(P15)	FM放送の発信設備。	情報を発信する手段として、頂いたご意見は今後の参考とさせていただきます。
64	情報発信機能(P15)	・無料WIFI、コミュニティFMによる地域情報の提供による観光客の呼び込み。 これは周辺へのハイキングガイドや農産物などの販売促進にも役に立つはずです。	
65	情報発信機能(P15)	2020年の開設を目指すということは、東京オリンピックに間に合うということ。 来客者は桶川市民、埼玉県内はもちろんのこと東名、中央、関越、東北、北関東自動車道からの来客、更に成田空港、羽田空港からの外人来日者となることが想定される。 「道の駅」に来所する対象者について、近隣空港との関係性を強化し取り込む想定や海外からの来客者に対する対応についての考え方が見当たらない。記載すべきではないだろうか。	国においては、観光を重要な政策の柱としております。 4.2現状・課題の整理と施設整備方針の表5ー現状・課題と施設整備方針(P.13)の中で、訪日外国人旅行者に対応した方針を示しており、案内標識等の多言語化をはじめ、インバウンドに対応した「道の駅」を検討して参ります。
66	情報発信機能(P15)	国際観光拠点化→首都の観光客はもとより、インバウンド客にも対応した観光案内及びイベント開催できる場所及び「世界各国の生活用品等」の物品販売及びサービス提供等を主にすることで、他駅との差別化を計られたら。(注)ネットの発達や商社ルートの活用で、可能になっています。 又、国際化の流れに対応するため、住民の教育及びサポート体制づくりも併せて確立されたら、如何でしょうか。	
67	情報発信機能(P15)	構内の一角に桶川市栄誉賞を受賞した本木さんの「モックンコーナー」など常設して、PR活動を行う。	「道の駅」には、基本的な機能として「休憩機能」、「情報発信機能」、「地域連携機能」があります。
68	情報発信機能(P15)	文化・史跡&自然の拠点化 →川田谷地区全体の「地域100年プラン」として、「桶川市歴史民俗資料館」をベースに、「城跡」「荒川沿いや熊野神社の古墳」「熊谷陸軍飛行学校桶川分教場」、「勅願院の泉福寺」、無形文化の「ささら獅子舞踊り」に加え、郷土の誇り「内田静馬版画館」を、桶川市歴史民俗資料館の近くに新設されては、如何でしょうか。 *上記に対応に、「観光協会」並びに「シルバー人材センター」機能を、<道の駅>内に移管されては、如何でしょうか。 *加えて、川田谷地区の「将来展望」を見える化するためにも、国・県・周辺市町及び桶川市の連携と、高度な「政治力」並びに「行政力」を発揮していただき、後世に残る「街づくり・地域づくり」としての事業を望みます。	また、本市「道の駅」は、『第五次総合振興計画』土地利用構想において、「観光まちづくり拠点」として位置付けられており、人・モノ・情報等が交流する場として市の活性化に寄与するものと考えています。 本市「道の駅」においては、市独自の伝統文化や文化財等、地域資源を活かし、他の「道の駅」との差を作っていきたいと考えております。 頂いたご意見を参考に、今後も検討を重ねて参ります。
69	地域連携機能(P16)	《道の駅の機能と導入施設について》 農産物直売所や加工所が出来ることで、農業振興に繋がると思います。こうした施設がしっかりと活用されるよう、地元の生産者や先進的な農業に取り組んでいる民間事業者と連携し、付加価値の高い農産物や特産品に作りに向けて取り組むとっと良い道の駅となると思います。	本市「道の駅」の農産物直売所や加工所は地産地消を推進し、農業振興の中核になる施設と考えております。 頂いたご意見を参考に、生産者の意欲の向上につながるよう、関係機関・団体と連携し、農業振興を推進して参ります。
70	地域連携機能(P16)	桶川の将来を考えると農業を中心とした地産地消を考えます。 販売場所が小さかったり、少なかったりすると、生産農家は消極的になってしまいます。販売場所を確立することにより、農業に力が入り、活発な地域になると思います。	

番号	項目等	意見等の概要	市の考え方
	(ページ)		
71	地域連携機能(P16)	直売所に客は期待しているが、市民にアンケートをとるべき、出荷者は70%が関心なし。	頂いたご意見を参考に、今後はこれまで以上に事業内容をご理解頂けるよう努めて参ります。
72	地域連携機能(P16)	長野県のある道の駅を良く利用しますが、95%以上は、地元の農産物ですし、野菜・果物の加工品や味噌・おやき・おはぎ等々地元の方々がそこにあって、いつ行っても豊かな品数と多くのお客様で賑わっています。 桶川との置かれている環境と状況の違いが大きく、桶川では今ある直売所を充実させることで充分ではないでしょうか。	本市「道の駅」の農産物直売所や加工所は、地産地消を推進し、農業振興の中核になる施設と考えております。 本市「道の駅」整備を契機に新たな集出荷の仕組み作り等を行うことで出荷者の裾野を広げ、農業振興を図って参ります。
73	地域連携機能(P16)	川田谷地区を中心にした高齢者農家から野菜等を道の駅に持って行くのではなく、毎日集められる集めよう便(仮称)なども考えてほしい。 道の駅の答申であり、考え方がこれ中心であるのは仕方がないと思いますがもう少し広い視野での答申を期待します。	
74	地域連携機能(P16)	・地元農産物は地産地消や6次産業化でも活用し、とあるが、地元農産物を地産地消に活用するのであれば、道の駅ではなく市内のマーケットなどの販売を促進することであり、必要ない。市民に販売するのが主なのか、市街の通行車を引き寄せるのが主なのか、コンセプトを明確にすべきである。 ・6次産業化の活用には道の駅と直接連動しない。「地元農産物の6次産業化に取り組み、販売のコーナーを設置する。」とする。	頂いたご意見を参考に、「また、地元農畜産物は、飲食施設や加工所などで活用するなど農商工の連携を図り、地産地消を促進します。あわせて、地元農畜産物を活用した6次産業化の取組みがより円滑に行われるよう、「地域振興施設」に販売コーナーを設け、農業振興や生産者の意欲向上を図ります。」と修正しました。
75	地域連携機能(P16)	農産物直売所、イベントスペース、物産館、立派な箱を作っても入れるものがない。	「道の駅」整備に向けて、市民の皆様・関係機関・団体との連携やご協力を得ながら、農商工振興を図り、「桶川ならではの」道の駅を目指して参ります。
76	地域連携機能(P16)	地域連携機能利活用のイメージ ・農産物直売所は安心安全、生産者の顔が見える商品を提供することで、とあるが、安心安全はどのように確保するのかが不明である。担保無き言葉の羅列は消費者を軽視するものである。低農薬・無農薬栽培の推奨とブランド化等を実現し、などが必要である。	「安心安全」には栽培履歴の管理や検査体制の強化等が必要と考えております。 今後は、関係機関・団体と連携し、ブランド化につながる農業振興を推進して参ります。
77	地域連携機能(P16)	取り扱い農産物について ・一般的な農産物の扱いは行う ・購入対象者を特定の嗜好、求める物に絞った農産物を扱う 例:アレルギー対応の食材 小麦アレルギーに対してはグルテンフリーの食材の販売などのように的を絞った分野の農産物の販売。 北米では非遺伝子組み換え農産物、アレルギーフリー食材の要求が高くなり、小麦アレルギーの人のためのグルテンフリー食材コーナーがスーパーにあると聞きます。これらの食材を取り集め販売しながら、先々地元で適した作物、食品を作りだし、ほかとは違った特産品を出したら良いと考えます。 また、単に農業では無く上記のような目的を持った農業をやろうという人呼び込む、農業の活性化、高付加価値化になると考えます。	ご指摘のとおり、農業振興を検討する上で、目的を持って農業に取り組むことは非常に大切なことだと考えております。「道の駅」整備を契機に、関係機関・団体と共にどういった農畜産物をどのような生産方法で確保していくのか検討し、農畜産物のブランド化や高付加価値化に取り組んで参ります。
78	地域連携機能(P16)	食品販売やレストランなど、長い間お客さんに喜ばれる様な計画をお願いします。	本市「道の駅」に計画している飲食施設は地産地消を推進します。 「コミュニティ拠点」である川田谷生涯学習センター及び農業センターの隣接地に農産物直売所をはじめとした物販施設を整備することで、川田谷地区の「歩いて暮らせるまちづくり」を推進して参ります。
79	地域連携機能(P16)	現在、車を運転して買い物にも出かける事ができます。この先、私達は年を取って車も乗る事も出来なくなるので、近くに買い物出来る所がほしいです。また、城山公園に行った時に、何か食べたいと思っても何も店がなく、さみしいです。地域にとって大変有りがたいです。ぜひ早く実現させて下さい。	
80	地域連携機能(P16)	・同上の食材(グルテンフリー、アレルギーフリーの食材)を使ったレストラン経営。 健康増進、アレルギー対応のための食事ができる場所をもうけることにより、アレルギーに悩む人たちの役に立つこととなります。そのような健康先進都市として桶川の知名度も向上し、移り住む人が増えることを期待できます。	



番号	項目等	意見等の概要	市の考え方
	(ページ)		
81	地域連携機能(P16)	城山公園で遊ぶ時も、近くに飲食店等は何も無く、小さい子どもを連れて遊びに行きにくい。近くに道の駅等があれば、食べる事には困らないし、もっと公園に行きやすい。せつかく大きい公園があり、子ども達も親も使用する事が多いのに、やっぱり近くに何も無いのは、とても悲しいです。桶川には何も無いと言われるので、友人は桶川にはあまり来ません。是非、道の駅を作って下さい。もっと明るい桶川にして欲しい。	
82	地域連携機能(P16)	・長時間滞在することによって休憩所、軽食が取れるところも必要になり農産物等と合わせての販売面でのいろいろな展開が可能になります。 ・軽食ではコーヒーをゆっくり飲める場所の提供と言うことで“朝カフェの会”という人と人のつながりを提唱するグループがありますが、このような交流の場にも使えと、人の集まりも多くなり、近辺の公園の利用も増えると思います。今は駅前の喫茶店が中心なので車で来る人は駐車場の関係から参加しにくいです。	
83	地域連携機能(P16)	《物販施設について》 最寄品販売コーナーを是非実現して欲しいです。川田谷は、スーパーがなくて不便なので道の駅である程度の買物ができるようになると助かります。	「コミュニティ拠点」である川田谷生涯学習センター及び農業センターの隣接地に農産物直売所をはじめとした物販施設を整備することで、川田谷地区の「歩いて暮らせるまちづくり」を推進して参ります。
84	地域連携機能(P16)	交流の場(イベントスペース)を考えているようだが、本当に必要ですか。	大屋根広場は、休憩スペースとしての利用をはじめ、地域の伝統芸能や季節毎の催事、サークル活動の発表の場等となり、地域の方々や生産者と来訪者が交流する広場となります。交流人口の拡大は「道の駅」の機能の一つである「地域連携機能」に欠かせないものです。
85	地域連携機能(P16)	その他の施設 ・大屋根広場は、市の整備となっているが、防災拠点としての機能は、主に市外の災害に対応するものである。日常的に使わない施設を作るよりも、災害テントを張るために芝生広場など、自由に使えるスペースとしておくべきである。 ・イベントのために大屋根広場をつくるのは、無駄であり、1500平米も必要ない。 ・年に何回のイベントを繰り広げるのか、投資効果もない施設をいたずらに建設する必要はない。	また、平時には来訪者の休憩場所として活用し、災害時には道路利用者の一時避難場所や物資の集積場所としての活用を想定しておりますので、ご理解頂ければと思います。 今後の詳細検討の際には、頂いたご意見を参考に更に精査を重ねて参ります。
86	地域連携機能(P16)	圏央道にアクセスしている優位性を活かし、中央道、関越道、東北道方面より、旬の品物を取り揃え、地場産物についても特徴ある品を県の種苗センターなどと開発していくべきです。パーベキュー場の開設もありますので、「道の駅セット」などと名づけて、手軽に楽しめる施設になって欲しい。	ご意見にあるように本市「道の駅」は、広域交通網の結節点にあることから、この利点を活かした「道の駅」整備を推進して参ります。
87	地域連携機能(P16)	市民活動サポートセンターの団体や公民館のサークル活動をしている人達の物品販売の出来るものを展示し、作品を作った人達のために販売を委託できる部屋を確保して欲しいです。 作品を作った人が、友人を呼び自分達の作品を見てもらいたい、買ってもらいたいと、人集めをしてくれます。市民の生涯学習の活性化にもなると思います。	頂いたご意見は今後の参考とさせていただきます。
88	地域連携機能(P16)	道の駅の事業計画に含まれない、周辺地域の取組を明確にしてみたい。 城山公園、べに花祭り、石川川沿いの桜並木を観光資源として構築する。 道の駅と連動したタイムスケジュールを立ててみたい。	
89	地域連携機能(P16)	高齢者の生きがい拠点化→高齢化・少子化社会のモデル拠点地域づくりとして、大宮台地の利点且つ自然豊かな地形を活かした「高齢者介護住宅」や「高齢者生活モデル住宅」の設置と、住民による「野菜・園芸及び盆栽等の教室」の開校や「分譲農園・貸農園」等により、地域活性化はもちろん、高齢者の受け皿・楽しみ作りを、積極的に展開されたら如何でしょうか。 場合によっては、「特区」申請して、高齢者の受け入れと地域振興づくりを連動する方向に展開されたら如何でしょうか。	

番号	項目等	意見等の概要	市の考え方
	(ページ)		
90	防災機能(P17)	防災拠点について、南海トラフ、日本の地震発生状況などの変化が著しい。周辺県に先行する取り組みが必要ではないか。施設整備方針から伝わる内容が一般的で斬新さに欠ける。特に、ホンダエアポートとの緊急時の連携など今後も踏まえ、本件の検討に付加することが求められるのではないか。この地域が住民に対する一大防災拠点に成りうることを示すことも道の駅構想に賛同を寄せる要素となるのではないか。	本市「道の駅」は、地域のみならず、道路利用者が一時避難した場合の物資の供給や首都圏災害時の後方支援拠点としての役割が想定されます。また、近隣のホンダエアポートには、埼玉県防災ヘリコプターが配備されており、災害時等の連携については、事業を進めていく中で、協議を進めて参ります。頂いたご意見を参考に、防災面での本市の優位性をアピールできる取組みを検討して参ります。
91	防災機能(P17)	非常時のことを考慮し、川田谷の太陽光電気との接続。	
92	防災機能(P17)	城山公園と隣接する広大な敷地に「道の駅」を作り、娯楽施設だけでなく備蓄庫や避難所の計画があるのも、災害の少ない埼玉において、桶川をアピールする良い方法ですね。今まであまり特色のなかった桶川の名前を、全国の人たちに知ってもらおう絶好の機会であると考えます。	
93	防災機能(P17)	近年、大災害が発生し、今後も30年以内に70%の確率で首都圏直下型の地震が発生するとも言われています。道の駅に防災機能を持たせることは、広域交通網の結節点に道の駅が位置していることなどを考慮すると、非常に有益なことと思います。	
94	防災機能(P17)	北本市の「北里大学メディカルセンター」・川越市の「埼玉医科大学総合医療センター」・上尾市の「上尾中央総合病院」・川島町の「防災ヘリポート」や「ホンダエアポート」等の連携による「緊急医療体制」且つ「高度医療ネットワーク」作りを、率先して展開されたら如何でしょうか。	
95	防災機能(P17)	陸→圏央道 空→ホンダエアポート 海(川)→荒川。 首都直下型震災へ後方拠点として「道の駅」を創り、もしもの時の災害支援「道の駅」を。 ある意味、経済的利益より公益性の道の駅を。	
96	防災機能(P17)	以前、懇話会に参加したときに意見で『防災拠点としての道の駅』と発言させていただきましたがその姿は薄いように思います。 全国に1000カ所以上ある道の駅です。野菜の販売やイベント会場を設置しても集客率は少ないと思います。 私の意見は国の政策を前面に出し、防災拠点としてのイベントの開催を中心とした施設をつくりその中に道の駅を作って下さい。 防災に関する色々な体験ゾーンをつくり、全国の人たちが見学できるコーナーを中心にしていただきたい。 そうすれば高速道路からおり、道の駅に来てくれます。道の駅だけでは高速を下りる車は格段に少ないと思います。	本市「道の駅」は、『桶川市「道の駅」基本構想』にあるとおり、平時の「道の駅」の機能を災害時に活用できるよう、計画をまとめております。ご理解頂ければと思います。
97	防災機能(P17)	緊急用の車輛が待機できるスペース。(埼玉県央広域消防本部桶川西分署移転)	
98	防災機能(P17)	防災拠点化→首都圏の防災拠点としての機能に加え、保存や啓発のためにも、「防災博物館(仮称)」の施設を、付加して頂きたい。	
99	防災機能(P17)	ヘリポートのスペースを2機分確保する。	
100	防災機能(P17)	防災ヘリが離発着出来るスペースを作れないか。(調整池暗渠利用)	城山公園の多目的グラウンドが緊急時のヘリポートに指定されておりますので、ご理解頂ければと思います。
101	防災機能(P17)	防災拠点 今の空地のみで拠点を作るのは可能で、何も道の駅を作ってまでの必要は無い。	
102	防災機能(P17)	・防災のためと言っても、広域的防災拠点としての機能が強い。 ・周辺は市街化調整区域であり、災害時の炊き出しなどは地域で十分可能な場所であり、住民サービスを低下させてまで道の駅にすることではない。	本市「道の駅」は、地域のみならず、道路利用者が一時避難した場合の物資の供給や首都圏災害時の後方支援拠点としての役割が想定されます。 広いスペースを活かした支援物資の一時集積場所等、広域的な防災拠点としての役割を担えます。 平時の「道の駅」の機能を災害時に活用できる汎用性の高い施設となるよう整備して参ります。

番号	項目等	意見等の概要	市の考え方
	(ページ)		
103	施設規模(P18~24)	農産物直売所くらいの規模が適正ではありませんか。	一つの考え方として頂戴しました。 今後の詳細検討の際には、頂いたご意見を参考に更に精査を重ねて参ります。
104	施設規模(P18~24)	駐車施設規模について ・計画交通量の前提が不明であり、十分な情報公開ができていないので、パブコメが出し難い。 ・上尾道路計画時の1996年と全く変わっていない前提での駐車マス数の算定は無意味である。	地域振興施設の駐車場の規模は、大規模小売店舗立地法の基準で算定しております。 一方、道路利用者の休憩施設の規模は、高速道路の休憩施設の設計基準となるNEXCO設計要領を参考として、道路利用者の駐車場の駐車マス数を算定しております。
105	施設規模(P18~24)	・飲食施設を550平米とするのはいかなる根拠なのか理解に苦しむ。管理運営等計画によると、1日250食の計算をしているが、10時間の営業で、1時間あたり25人、その場合の一人当たり22㎡となり、がらんとした施設であり、その広さは必要ない。採算性をもう少し考えた計画にすべきである。	飲食施設は、面前交通量や規模の類似する先進事例を参考に約550㎡とし、テナント等のブースが25㎡×6店舗=150㎡、飲食施設に付帯するトイレ・通路等が100㎡、客席が1.5㎡/人×200人=300㎡となっております。 想定される客席の利用形態は、フードコートを想定した場合、昼食あるいは夕食時等の混雑のピークに加え、持ち込みや飲食を伴わない休憩での利用も多いものと考えております。 今後の詳細検討の際には、頂いたご意見を参考に更に精査を重ねて参ります。
第5章 土地利用計画と動線			
106	土地利用計画(P25)	農業センター、生涯学習センターを道の駅隣接施設として、もっと連携手法を明確にすることが必要ではないですか。	本市「道の駅」に隣接する既存公共施設との連携等については、施設を所管する担当課と検討を行っているところです。 引き続き、検討を重ね、適切に対応して参ります。
107	土地利用計画(P25)	道の駅で城山公園が使いにくくなる。 公園も市民の税金で作ったのだから、まず市民を優先してほしい。 道の駅反対です。	
108	土地利用計画(P25)	これだけお金を使うのであれば生涯学習センター農業センターのトイレを改修して下さい。 市民が使いやすいようにするのが先ではないですか。	
109	土地利用計画(P25)	・土地利用計画に、「川田谷生涯学習センター、桶川市農業センター、城山公園などの既存の公共施設と役割分担しながら相互に連携を図ります。」とある。これを踏まえたならば、まずは早急な整備が先である。現在の施設は、老朽化した部分や、トイレなど古くかつ使いにくくなっている。	
第6章 基盤整備計画			
110	造成計画(P27~28)	造成について一もともとこの地は低地であり、造成費用をかけてまでここに建設する考え方はやめていただきたい。	本市「道の駅」は、『第五次総合振興計画』土地利用構想において、「観光まちづくり拠点」として位置付けられており、広域幹線道路の沿道などに整備するものとしております。また計画地周辺は、「コミュニティ拠点」として位置付けられており、近接した公共施設と連携し、人・モノ・情報等が行き交う交流拠点都市として、市全域に活力を生み出す計画的な土地利用を進めています。 本市「道の駅」の造成計画は、駐車場や調整池を整備するために必要な基盤整備です。 また、石川川の暗渠化は計画地内のみであり、石川川上流域は現状のまま河津桜沿いを散策できるようになっております。
111	造成計画(P27~28)	石川川は蓋をかけずに河辺りを散策できるような設計にすべきである。	
112	雨水・排水・調整池計画(P29~32)	調整池と擁壁について ・基本コンセプト・自然環境と調和した憩いの場であるから、擁壁や調整池の擁壁が、コンクリートの護岸のような殺風景な設計は控えていただきたい。 ・木製矢板か積み上げブロック形式、又は土手のような芝や在来種を増やす設計とすべきである。	調整池底部を芝生にし、緑地としての活用を考えております。 頂いたご意見は、設計の際に参考とさせていただきます。
113	緑地計画(P37~38)	桶川からどんどん緑が少なくなっていく現実をみている生態系が変ってゆくことに懸念する。	一つの考え方として頂戴しました。

番号	項目等	意見等の概要	市の考え方
	(ページ)		
114	配置計画(整備区域)(P39~40)	道の駅が稼働開始した場合、その「道の駅」と生活を共にするのは周辺に住む住民である事を忘れてないでいただきたい。「道の駅」であれば、夜中に大型車が駐車して休憩していきましょう。そうした場合、騒音や排気ガス問題は必ず出るはずで、夜中に騒音が発生すれば睡眠が妨げられ健康に悪影響を及ぼします。『健康に悪影響が出る⇒病院にかかる⇒医療費の増大』という図式は否めないでしょう。そして、医療費の増大は将来において健康に過ごせる老人が減ることになるでしょう。そうすれば、介護保険の利用増により財政を圧迫することでしょう。 そのような事態を招かないためにも配置計画は入念に検討する必要があります。 圏央道の開通により夜中、城山公園の前の道で暴走行為が繰り返されています。「道の駅」計画担当の方はご存知でしょうか？ご存知ではないと思います。近隣住民だからこそ知る事実です。 駐車スペースや店舗配置など再度、よくご検討願います。「道の駅」毎日生活していくのは近隣住民です。近隣住民が「道の駅」が出来て良かったと思えるような配置計画を再検討願います。	大型車の駐車場配置については、近隣の方への影響が軽減されるよう配慮し、設計の際に駐車場配置計画について検討を重ねて参ります。 また、夜間の騒音や暴走行為については、関係機関・団体と連携し、対策を検討して参ります。
115	配置計画(整備区域)(P39~40)	大型車の駐車場の予定地の南東部に数件の住宅あり騒音公害問題になるので中央寄りに。	
116	配置計画(整備区域)(P39~40)	住宅の移転もなく、防災施設と駐車場だけで道の駅は24時間トイレ駐車場は利用しますね、その時大型車両は、荷物の集配の為に、昼夜共、エンジンを駆けてエアコン冷凍車のエンジン音、騒音排気ガス公害など夜間の駐車騒音被害の対応、対策は、考えてますか。 動線計画図では住宅地の近くに、大型駐車場、なぜ、小型車なら夜間の駐車は少ないと思いますが、道路側に大型車両を作してほしい。この時点では、施設に反対です。	
117	配置計画(整備区域)(P39~40)	「道の駅」計画と周辺住民対策について一この社会情勢のなかでの「道の駅」設置は大変不安。ドライバーの「休憩施設」のための駐車場はやめてほしい。24時間可能との事。今の川田谷の静かな環境も壊され、特に、近隣の方々は迷惑でしかない。整備区域には住宅があり、住民を犠牲にした計画はやめて欲しい。	
118	配置計画(整備区域)(P39~40)	大型車の駐車場は城山公園側に作る。駐車場が暴走族の溜まり場にならぬ様配慮してください。	
119	配置計画(整備区域)(P39~40)	石川川はもともと湧水が多く、子どもたちが遊んだ小川でした。土地改良後、約1kmの両護岸には「水辺と緑に人が憩い集う」をテーマに「県の緑の再生募金」や「市との協働事業、植栽管理協定」等による環境改善ボランティアで、河津桜約300本等が植栽され、多くの方々が訪れ観光名所となりつつあります。「桜木の管理者プレート」が約230本立てられ、現在も協力者が増えています。 桜の移植ダメージで本数減が懸念されます。道の駅自身が桜名所のシンボルとなるよう、移植数以上の河津桜を植栽(既協力者の理解が得やすい)し、木陰に湧水を利用した小川遊び場など、地域特徴の復元造りを願います。また植栽管理活動が引き続き出来るよう、有償ボランティアを検討ください。	河津桜の移植先や方法については、引き続き関係団体と協議して参ります。
120	配置計画(整備区域)(P39~40)	桜の移植は道の駅、城山公園、上尾道路を視界として分断してしまうのではないのでしょうか。	
121	配置計画(整備区域)(P39~40)	石川川の桜の移植は絶対反対です。桜の移植は難しい事とあれだけの本数を移植するだけで莫大な金がかかります。 桜の会の人の気持ちはわかりますが、石川川の護岸も痛めることになります。数本を記念樹として植え替える程度としていただきたい。 もう一度、河津桜の苗木を植える方がベターです。	
122	配置計画(整備区域)(P39~40)	私は河津桜のオーナーです。 立木権のあるものに相談もなく、このような計画を作るのは、許せません。 もっと地域の人にオープンにしてほしいです。	
123	配置計画(整備区域)(P39~40)	ドッグランは北西部の奥に。	頂いたご意見は今後の参考とさせていただきます。

番号	項目等	意見等の概要	市の考え方
	(ページ)		
124	配置計画(整備区域)(P39~40)	「ドッグラン」と物販施設・飲食施設が近すぎです。 「ドッグラン」の計画位置を変更すべきだと思います。	6.5配置計画(整備区域)(P.39)にあるとおり、コミュニティバスベイの設置を予定しております。 また、高速バスの誘致については、今後、可能性を検討して参ります。
125	配置計画(整備区域)(P39~40)	ドッグランの位置を見直す。	
126	配置計画(整備区域)(P39~40)	道の駅内にバス停留所を設けてほしい。	
127	配置計画(整備区域)(P39~40)	道の駅内にぐるっと君のバス停を作って欲しい。	
128	配置計画(整備区域)(P39~40)	交通の要所として ・先々近くまで首都高が来ることを前提に、道の駅発着の高速バスの駅としての役割。 例: 桶川ー新宿、池袋など 定期便で座って通勤、座ってデパートへの買い物。 高崎線が止まった場合の代替の交通手段。 ・日本海、東北方面への高速バスの中継所。 バス利用の場合、都内か大宮などの鉄道の駅に行くしか無く、荷物もって電車に乗る不便さがある。 道の駅まで車、路線バスでいければ便利。 ・地震等で都内に入れられない場合の発着が可能。 これは道の駅の目的にも合っていると思われます。 ・道の駅または近辺に通勤用駐車場が必要になるかもしれませんが、道の駅を拠点に各方面に移動が可能とする。これによって人の動きを道の駅に集める事が可能。 ・桶川駅との間にはシャトルバス。 朝夕の川田谷からの車での送迎が道の駅までになるので、桶川駅前の混雑緩和、川田谷方面の利便性向上。 バスは始発、終電にも対応。 電車でも道の駅、城山公園ほかの利用がしやすくなる。	
第7章 建築物基本構想			
129	建築物基本構想(P41~42)	道路施設(国土交通省)の要件(駐車場・トイレ・情報提供施設と一部通路緑地帯)のみで、尚、地域振興施設の建物は研修交流室位いで、その他建物は先行き桶川市の負担(赤字)が見込まれるので建設しない。建設費25億円の中の13億円の削減になる。	頂いたご意見を参考に、施設規模と配置についての精査と検討を今後も重ねて参ります。
130	建築物基本構想(P41~42)	地域振興施設について ・地域振興施設が大きすぎる。建物2階に飲食施設を配置するのではなく、1階に規模を小さくして持つべきである。 ・2階の飲食施設となると、お客は明らかに食べるものをターゲットにして来る施設である。B級グルメが作れるのかも未知数で、現時点では期待できない。また、気軽に立ち寄る雰囲気にはならない。	
第8章 概算事業費			
131	概算事業費(P44)	25億円の概算事業費の国、市の分担及び補助金の可能性等の市が全体として負担する内容を提示してほしい。採算面の検討結果も提示して、効果を評価しないと整備計画の検討はできないのではないのでしょうか。	事業費については、最少の経費で最大限の効果を発揮できるよう民間活力の導入や補助金の活用などにより、市の負担が縮減できるよう継続して取組んで参ります。 「道の駅」整備に関して、市「道の駅」整備担当に相談窓口を設置し、ご意見のある方や地権者の方への個別説明等、丁寧に対応して参ります。
132	概算事業費(P44)	《概算事業費について》 地域の振興などの道の駅の整備目的をしっかりと果たせるよう必要な投資をして欲しいです。 運営に必要な費用を赤字という人もいますが、農業振興や商工業振興のための投資であり、地域の生活を支える投資と考えるべきだと思います。今後の民間企業との連携の検討の中で、運営面も良く考えて頂き、投資に見合う良い施設にしてください。	
133	概算事業費(P44)	25億円もかかる事業費は再考を。	



番号	項目等	意見等の概要	市の考え方
	(ページ)		
134	概算事業費(P44)	大きな事業にかかる費用で市の財政がパンクしないか不安である。市庁舎の費用をはじめ事業費がかかり過ぎる。	
135	概算事業費(P44)	税金は、市民生活の幸せのために、そして市の財政規模に見合った使い方をして欲しい。	
136	概算事業費(P44)	採算の取れないレストランや直売所に、多くの税金をかけて作る意味はない。無駄遣いにならないよう工夫が必要である。	
137	概算事業費(P44)	道の駅を作る為に広い駐車場が必要になり、その土地の確保にかかる税金を投入してまで作る意味がわからない。	
138	概算事業費(P44)	多額な費用をかけてそれに見合った効果があると思われないので建設反対である。	
139	概算事業費(P44)	市民の何%の方が道の駅を望んでいるのですか。全市民にアンケートをとって下さい。25億円を市民が納得できることに使って下さい。それでも作るのですしたら、市長が運営責任者となって最後迄責任をとって下さい。切にお願いします。	
140	概算事業費(P44)	25億円という金額が納得いかない。もう少し規模を小さくすべきと思う。農産物の販売所で十分と思う。	
141	概算事業費(P44)	事業費25億600万円は税金の使途として過大。そもそも内訳が示されていない。起債(借金)はいったいいくらなのか。その返済計画が全く示されていない。	
142	概算事業費(P44)	市と国の負担額がわからない。担当課に問い合わせると、先進事例でおよそ17~18億円が地元負担というが、ではその返済計画はどうかは示されていない。	
143	概算事業費(P44)	税金の使い道はまず中身を充実させるために。そっちが先。	
144	概算事業費(P44)	「道の駅」公園が観光目的とならないよう最小の費用で行ってほしいです。高齢者が安心して暮らせる町づくりを優先してください。	
145	概算事業費(P44)	多額の資金を投入する大規模開発に反対します。多くの道の駅が、“経営が大変そうというのが、訪れた人に感じられる”というのが実態のようです。この桶川の地に道の駅を作って、果してうまくいくでしょうか。近隣の道の駅の状況をみてもNO!でしょう。	
146	概算事業費(P44)	道の駅25億円、飛行学校11億円とも聞きました。市庁舎など当初予算より規模が膨らんだのではないかと思います、この事業も概算通りにいくのでしょうか。他の事業が後回しになったり、市民に負担がいくのではと心配です。	

番号	項目等	意見等の概要	市の考え方
	(ページ)		
147	概算事業費(P44)	圏央道・上尾道路一部区間の開通により、桶川市をとりまく交通体系も大きく変化し、大変利便性がよくなったと感じています。「道の駅」もあれば地域の活性化につながるのかと考えますが、コンセプトの三つの役割を具体化していくことが必要だと思います。まずどこに重点を置くのか「防災拠点」としてのアクセスも含め建設費25億円の再検討をしていただきたい。	
148	概算事業費(P44)	場所が分からず大金がかかっている。	計画地は、2.3計画地(P.5～6)に示しております。
149	概算事業費(P44)	高額の資金をかけるなら、もっと身近に必要なものを作ってほしい。(公共施設、体操や集会が出来る場所)	本市「道の駅」は、『第五次総合振興計画』土地利用構想において、「観光まちづくり拠点」として位置付けられており、広域幹線道路の沿道などに整備するものとしております。また計画地周辺は、「コミュニティ拠点」として位置付けられており、近接した公共施設と連携し、人・モノ・情報等が行き交う交流拠点都市として、市全域に活力を生み出す計画的な土地利用を進めています。 また、本市「道の駅」は、川田谷地区の「歩いて暮らせるまちづくり」を推進する中心的な施設となると考えております。

第9章 事業手法

150	事業手法(P45～46)	事業手法について ・民活導入を視野に入れて検討するとあるが、もし民活導入を検討するならば、土地購入費も含めて市の持ち出しは極力減らすべきである。市が土地を購入すれば、市民の財産であり、その財産の活用は、当然地方自治法に基づかなければならない。 ・従って、市の財産を利益活動に使う民活導入は、なじまない。何のための10億円の投資なのか、市民の怒りを買うだけである。 ・また、城山公園まで犠牲にした形で、民間導入はありえない。民活導入は反対である。	近年、「道の駅」も含め、様々な公共施設の整備において、民間活力を導入することで、事業費や運営費等を縮減する取組みが進められています。 地域振興施設の整備・運営・維持管理についても、民間企業のノウハウを活用することで、より効果的に、より低廉に行うことができる可能性があることから、本市の地域振興施設の整備は、『桶川市公共施設配置基本計画』の方針に基づき、民間活力の導入を検討することとしております。 民間活力の導入にあたっては、9.3民間活力の導入に向けての主な配慮事項(P.45)に沿って、農商工振興や地域振興という役割をしっかりと果たしていけるよう配慮して参ります。 また、民間活力の導入の有無にかかわらず最少の事業費で最大限の効果を発揮できるよう取組むと共に、公有財産の活用方法についても法令に基づき適切に対応して参ります。
151	整備手法(P45)	店舗の建設コストは極力低く抑えて、競争した見積りで良いので、色々な道の駅だけでなく、各地パーキング、サービスエリア他、を研究して欲しい。	頂いたご意見は今後の参考とさせていただきます。
152	運営手法(P45)	民間に託す考え方には反対。	近年、「道の駅」を含め、様々な公共施設の整備において、民間活力を導入することで、事業費や運営費等を縮減する取組みが進められています。 地域振興施設の整備・運営・維持管理についても、民間企業のノウハウを活用することで、より効果的に、より低廉に行うことができる可能性があることから、本市の地域振興施設の整備は、『桶川市公共施設配置基本計画』の方針に基づき、民間活力の導入を検討することとしております。 また、産業振興や観光振興等については、関係課と連携し検討を進めて参ります。
153	運営手法(P45)	税金の使い道に問題ある。 利益があがるところは民間にお任せし、独立採算でやってもらうというが、事業の借金をのちのちまで負わされるのは市民。 税金の使い方の公平性に著しく反する。 この様な問題点があるため、計画は見直すべきである。	民間活力の導入にあたっては、9.3民間活力の導入に向けての主な配慮事項(P.45)に沿って、農商工振興や地域振興という役割をしっかりと果たしていけるよう配慮して参ります。 また、民間活力の導入の有無にかかわらず最少の事業費で最大限の効果を発揮できるよう取組むと共に、公有財産の活用方法についても法令に基づき適切に対応して参ります。
154	運営手法(P45)	運営手法について ・指定管理者による民間事業者を導入するとなっているが、これでは、従来の道の駅と同じような個性のないものが出来上がることになる。これまでもいくつか指摘したが、地域振興、とりわけ農業振興のためには、市が真剣になって営農の支援、農産物の作付けや種類の増大、6次産業化へ取り組まない限り、他から仕入れた商品を売買するだけになり、どこにでもある道の駅となり、良い個性ある商品ではなく、安売り競争に走りがちとなり、地域振興にはならない。 ・これらはどのような農産物が売れるのか、作れるのか、農業振興担当課の強いリーダーシップと連携が取れて初めて可能になる。 ・また、イベントの企画や6次産業化の取り組み、観光振興などは、他の部局との協力が必要である。 ・従って、軌道に乗るまでは、市が直接運営し、収支、コスト管理の情報を発信し、市民や議会のチェックが可能になるように、特別会計として運営すべきである。 ・公共的施設のうち、利用者から利用料金徴収が見込める「研修交流室」や「イベント広場」等は、利用料金収入を管理運営費に充て、駐車場やトイレ等は、行政の負担とする、あるが、どちらも同じことである。この2つを分けることで、かえって、道の駅に係るコスト管理があいまいになるので、特別会計としてきちんとした運営をして市が責任を持っていくべきと考える。	民間活力の導入にあたっては、9.3民間活力の導入に向けての主な配慮事項(P.45)に沿って、農商工振興や地域振興という役割をしっかりと果たしていけるよう配慮して参ります。 また、民間活力の導入の有無にかかわらず最少の事業費で最大限の効果を発揮できるよう取組むと共に、公有財産の活用方法についても法令に基づき適切に対応して参ります。

番号	項目等	意見等の概要	市の考え方
	(ページ)		
155	運営手法(P45)	・べに花ふるさと館や市民ホール、サンアリーナ等、コスト削減がどれだけ可能なのか、公共性を保つ運営方法がどれだけできているかなど、市が公表すべきである。公的施設の運営を計画の原点に戻って、考えなおすべきである。	一つのご意見として頂戴します。  採算性等については、今後、実施予定の民間活力の導入可能性調査等を通じて検証し、事業者の公募条件等に反映して参ります。
156	運営手法(P45)	開設後の運営、維持等は先に多数の道の駅の事例があるのでそれを参考にすればうまくいくと思います。	
157	運営手法(P45)	インショップ台頭、地産を扱う専門店オープンや他地からの公募専任職員等で収支計画は大丈夫ですか。	
158	運営手法(P45)	桶川に道の駅を作って赤字を出さずに運営できるでしょうか。	
159	運営手法(P45)	10年後には、赤字に陥って、お荷物になっているのではと今から危惧します。そこに市税を当てるのが目に見える様です。	
160	運営手法(P45)	道の駅をつくる事に反対です。 税金を投入してあがりがあるんですか。 直売場で買物することはありません。 スーパーで買物した方が安くて新しい物が買えます。 道の駅で買物はしたくありません。 市長が作るのだから赤字になったら自分の財産で責任をとって下さい。	
161	運営手法(P45)	採算の取れない道の駅を作っても税金の無駄遣いだ。	
162	運営手法(P45)	開業してからのコストの各負担は、関係諸氏等と十分に協議しなくてはならないのではないだろう。	
163	運営手法(P45)	農産物直売所の予定が有りますが、農業納税者数はどうですか。 場所的にどうでしょう。 赤字になって税金で補てんすることはないですか。	
164	運営手法(P45)	何を売りにするかはっきりしないと人は集まらない。	
165	運営手法(P45)	この事業に対する、維持管理費が、心配になります。 他にも、税金は、必要な部分があると思います。 負担が、市民サービスの低下につながるよう検討してください。	
166	運営手法(P45)	多くの道の駅が赤字で苦しんでいるときく。この時期に桶川に道の駅を作る意義が見当たらない。赤字の時は誰が責任をとるのか。(税金を投入ですか)	
167	運営手法(P45)	年間の維持費とそれに見合う売上を確保する手段など、どのように考えているのでしょうか。	
168	民間導入に向けでの主な配慮事項(P45~46)	もし計画どおり出来たとして、店として品物を揃える事が出来るか、特産品があるのか、農産物の出来高、わざわざ車を止めて来る人は、はじめの内だけの様な気がします。	本市「道の駅」開業に向けて、関係機関・団体と協力しながら、生産者の育成や特産品作りなど農業振興等に取組んで参ります。
169	民間導入に向けでの主な配慮事項(P45~46)	農産物直売所、加工所等の地域振興施設の運営は、市民の担い手の確保が重要と思えます。「桶川ならではの」の特産品が少ないことで農商工の連携イメージをより明確にして欲しいと思えます。	

番号	項目等	意見等の概要	市の考え方	
	(ページ)			
170	民間導入に向けでの主な配慮事項(P45~46)	グルメ、この道の駅しかない食材、食品の誘致など農産物も桶川主力とし、端境期の対策も講じなければ。		
171	民間導入に向けでの主な配慮事項(P45~46)	地元の名産品はありますか。(べに花は利益を生まないでしょう) 市内の農産物が年間通して十分ありますか。		
172	民間導入に向けでの主な配慮事項(P45~46)	たくさんの種類の野菜など出すものがあるのか。		
173	民間導入に向けでの主な配慮事項(P45~46)	市の特産品がどれほどあるのか。その特産品でどれだけ集客できるのか疑問。		
174	民間導入に向けでの主な配慮事項(P45~46)	“道の駅”は桶川にはいない。地元産の作物や特産品のない桶川では、菖蒲や川島の様にはいかない。他県から仕入れた物が並ぶような所には、客は来ない。		
175	民間導入に向けでの主な配慮事項(P45~46)	道の駅ができたとして、どんな産物を売っていくのか。野菜や果物等桶川独自の物があるのか。大勢の人が行ってみようという気持ちになれるのか。他の市がやっているからと言って同じ様な物を作ってもどうなのか。いろいろ考えてください。		
176	民間導入に向けでの主な配慮事項(P45~46)	農家をする人が減って農産物が集まるか。 安心安全の農産物かどうやって測定する。		
177	民間導入に向けでの主な配慮事項(P45~46)	町おこしにつながる目玉も大事。 商品が、どれだけ集まるのか。		
178	民間導入に向けでの主な配慮事項(P45~46)	農業人口も少なく何を販売するんですか。農協(市場)からとりよせるんですか。		
179	民間導入に向けでの主な配慮事項(P45~46)	当該場所は立ち寄る交通条件なのか。わざわざ来なくなる魅力ある品揃えができる条件が整っているか。否である。		
180	民間導入に向けでの主な配慮事項(P45~46)	集客の要素は何ですか。べに花、いま一つ、野菜類、荷不足etc		
181	民間導入に向けでの主な配慮事項(P45~46)	道の駅は良く寄って買い物をします。その地域の新鮮で美味しい物があるからです。桶川市の農業をやっている人は何を中心にしているのと聞かれる事がありますが、売り出す特産品はあるのでしょうか。道の駅が出来てからではなく、特産品作りに、もう少し力を入れてもらいたいです。		
182	民間導入に向けでの主な配慮事項(P45~46)	直売所の農産物もこれといった特産品がないなかで「減農薬」「無農薬」「無添加」という特徴を持った物を考えて行くことが必要と考えます。		
183	民間導入に向けでの主な配慮事項(P45~46)	観光、商業、地域振興にも直結させることが肝心であり不可欠です。		本市「道の駅」開業に向けて、関係機関・団体と協力しながら、観光振興や商工業振興等に取り組んで参ります。
184	民間導入に向けでの主な配慮事項(P45~46)	埼玉県は海無し県だし、圏央道の開通で日本海(新潟)、太平洋(茨城、千葉)の海産物、を安く売るなどの、他の道の駅との差別化を是非して欲しい。そうする事で集客力が有れば、テナント出店の希望者も有るのでは。 大事な事は、市内業者の出店の希望者には他の希望者より低料金の設定が有れば市内業者の育成になるので、是非願いたい。		
185	民間導入に向けでの主な配慮事項(P45~46)	産業観光課や観光協会がどのように関わるのかを明示してもらいたい。		

番号	項目等	意見等の概要	市の考え方
	(ページ)		
第10章 事業スケジュール			
186	事業スケジュール(P47)	《スケジュールについて》 川田谷農産物直売所の設置計画から既に5年以上経過しています。平成32年度と言わず、早期にオープンできるよう取り組んで欲しい。	一日も早くオープンできるよう取り組んで参ります。
187	事業スケジュール(P47)	早期の整備完成を望む。	
188	事業スケジュール(P47)	なかなか工事が始まりませんが、いつ頃なのでしょう。年老いているので、一日も早く造って欲しいです。	
189	事業スケジュール(P47)	道の駅の工事はいつから始まりますか。1日も早くオープンして欲しいです。宜しく願い致します。	
190	事業スケジュール(P47)	平成25年6月開催の市民懇話会がスタート時点で、平成28年工事着工予定ではなかったのでは。	
道の駅に関する全般的な意見			
191		資料を見まして、とても立派な道の駅が出来そうなので、とても嬉しく思っております。私の所有する土地面積は少しではありますが、道の駅実現にあたり、少しでもお役に立てれば光栄です。現に私も夫も高齢になり、畑の除草も大変になって参りました。一日も早く実現出来ます事を願っております。	首都圏のほぼ中央に位置し、圏央道や上尾道路などの広域交通網の結節点となった本市に「道の駅」を整備することは、道路利用者の利便性向上に大きく寄与するものと考えています。 また、「道の駅」の地域振興施設は、立寄られた方に、地域情報を発信し、市内周遊のきっかけとなるゲートウェイとしての機能や農業振興・地産地消を促進する農産物直売所や飲食施設、「歩いて暮らせるまちづくり」を推進する最寄品販売コーナーの整備を予定しています。 様々な機能を持った「道の駅」が、多くの人で賑わい、市の活性化に寄与する施設となるよう取り組んで参ります。 あわせて首都圏災害時の後方支援拠点としての活用や上尾道路や県道川越栗橋線等の一般道の利用者の一時避難場所としての活用を想定しております。一方で、広いスペースを活かし、本市への支援物資の一時集積場所等として活用を想定しており、市民のための防災拠点としての役割も担うことができると考えています。 平時の「道の駅」の機能を災害時に活用できる汎用性の高い施設となるよう整備して参ります。
192		桶川に道の駅が出来たらいいと思います。楽しみにしています。	
193		桶川道の駅は、桶川の新しい入り口になる様期待しております。	
194		桶川市の発展の為に、「道の駅」を推進します。	
195		川田谷地区の活性化にも、道の駅に賛成します。	
196		市民が望む地域の魅力を充分活かす。 道の駅の一日も早い完成を待っています。 交通の利便性から来訪者も多くあると思う。 地域の食材を活かした食堂等も考慮して欲しい。 桶川名物べに花まんじゅうも入店して盛りあげたい。	
197		いつできるのかと、心待ちにしていました。 一日も早く、完成することを楽しみにしています。	
198		川田谷地区が発展しますので応援致します。	
199		道の駅が早くできるのを楽しみにしています。	
200		桶川市発展の為に是非。	
201		出来上がるのを楽しみにしておりました。 早く出来るようお願いします。 地域の発展にもつながると思います。	
202		道の駅を作ることは賛成で、桶川の活性化の拠点として期待しています。	
203		市内の人々、農家、商店、一般の人々が早くできるのを望んでいる声を多くきくので、早急に建設してほしい。	



番号	項目等	意見等の概要	市の考え方
	(ページ)		
204		整備計画素案は、十分に熟慮検討されて居り、高く評価されるものと思います。 個々の課題は実践の中で解決すべきものと考えます。 今後は、道の駅の設置目的を深く理解して頂き、関係者の協力を早期に得られるよう努力して頂きますよう御願いたします。	<p>本市のまちづくりは、集約型の都市構造の考えを踏まえ、市内に複数の“拠点”を設け、持続可能なまちづくりを進めています。</p> <p>本市「道の駅」は、『第五次総合振興計画』土地利用構想において、「観光まちづくり拠点」として位置付けられており、広域幹線道路の沿道などに整備するものとしております。また、計画地周辺は、「コミュニティ拠点」として位置付けられており、近接した公共施設と連携し、人・モノ・情報等が行き交う交流拠点都市として、市全域に活力を生み出す計画的な土地利用を進めています。</p> <p>本市「道の駅」は広域交通網の結節点という地の利を活かし、道路利用者や観光客が立ち寄ることで地域に元気を呼び込むことに加え、地域振興施設を通じて、市内の農商工振興を図ることで、地域のみならず市全体の活性化に寄与するものと考えております。</p>
205		素案についての意見はありません。良く出来ていると思います。 ほんの少しの土地ですが、地域発展のためにお役立てください。 1日も早く完成できるよう頑張ってください。お願い致します。	
206		「道の駅」の整備に賛成します。 桶川市ならではの道の駅整備を期待しております。	
207		「道の駅」を整備することに対して、賛成します。	
208		反対。	
209		道の駅については、ていねいに、桶川市まちづくり全体を見た上で、検討して下さい。現在の計画は反対です。	
210		白紙にして欲しい。道の駅をつくる意義が感じられない。 菖蒲や川島町に大きな直売所があるので、客はあまり期待できない。	
211		計画の見直しを求めます。	
212		「道の駅整備計画」素案に反対。	
213		「道の駅」整備計画に反対します。	

番号	項目等	意見等の概要	市の考え方																																																																																																																																															
	(ページ)																																																																																																																																																	
214		<p>管理運営等計画P43収支には起債返済計画は含まれていない。 起債返済負担は、市民の税金からと担当課より説明。</p> <p>カ) 総合収支 (単位: 千円)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>売上高</th> <th>科目</th> <th>金額</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="5">売上高</td> <td>物販施設</td> <td>673,000</td> <td>※ページ「面前交通量から導き出した本道の駅の売上予測」物販施設の売上高</td> </tr> <tr> <td>飲食施設(レストラン)</td> <td>73,000</td> <td>※ページ「面前交通量から導き出した本道の駅の売上予測」レストランの売上高</td> </tr> <tr> <td>飲食施設(軽食)</td> <td>170,000</td> <td></td> </tr> <tr> <td>飲食施設(ジェラート等)</td> <td>35,000</td> <td>※ページ「面前交通量から導き出した本道の駅の売上予測」軽食コーナーの売上高</td> </tr> <tr> <td>事務・管理部門</td> <td>12,000</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>小計</td> <td>963,000</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="5">売上原価</td> <td>物販施設</td> <td>538,400</td> <td></td> </tr> <tr> <td>飲食施設(レストラン)</td> <td>29,200</td> <td></td> </tr> <tr> <td>飲食施設(軽食)</td> <td>68,000</td> <td></td> </tr> <tr> <td>飲食施設(ジェラート等)</td> <td>14,000</td> <td></td> </tr> <tr> <td>事務・管理部門</td> <td>9,000</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>小計</td> <td>658,600</td> <td></td> </tr> <tr> <td>売上総利益</td> <td></td> <td>304,400</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="10">一般管理費</td> <td>給与・賞与・賃金</td> <td>118,522</td> <td></td> </tr> <tr> <td>法定福利費等</td> <td>11,852</td> <td></td> </tr> <tr> <td>水道光熱費</td> <td>21,600</td> <td></td> </tr> <tr> <td>修繕費・維持費</td> <td>34,530</td> <td></td> </tr> <tr> <td>消耗品費</td> <td>32,130</td> <td></td> </tr> <tr> <td>販促費・広告宣伝費</td> <td>13,340</td> <td></td> </tr> <tr> <td>リース料</td> <td>11,400</td> <td></td> </tr> <tr> <td>事務費・その他雑費</td> <td>44,040</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>小計</td> <td>287,414</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>営業利益</td> <td>16,986</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>想定例)起債17億円とした場合、金利分(元金1/2分)プラス計算で25.5億円。 これを毎年1億円返済するとしても25年半。 収支計算額、営業利益1700万円から、まるまる返済に充てても2,550,000,000円÷17,000,000円=150年 売上げ予測9億5千万円、買い物客100万人は実態に即さず誇大。</p> <p>【同様の道の駅のレジ通過者数と平均客単価】 (単位: 人、円)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">道の駅名</th> <th colspan="2">物販施設</th> <th colspan="2">飲食施設(レストラン)</th> <th colspan="2">飲食施設(軽食コーナー)</th> <th rowspan="2">合計 レジ通 過者数</th> </tr> <tr> <th>レジ通 過者数</th> <th>客単価</th> <th>レジ通 過者数</th> <th>客単価</th> <th>レジ通 過者数</th> <th>客単価</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>道の駅C</td> <td>974,518</td> <td>1,006</td> <td>106,000</td> <td>726</td> <td>455,000</td> <td>508</td> <td>1,535,518</td> </tr> <tr> <td>道の駅D</td> <td>383,372</td> <td>1,375</td> <td></td> <td></td> <td>303,162</td> <td>663</td> <td>686,534</td> </tr> <tr> <td>道の駅E</td> <td>365,328</td> <td>1,437</td> <td>92,541</td> <td>843</td> <td></td> <td></td> <td>457,869</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>1,723,218</td> <td>3,818</td> <td>198,541</td> <td>1,569</td> <td>758,162</td> <td>1,171</td> <td>2,679,921</td> </tr> <tr> <td>面前道路交通量を加味した加重平均 ※2</td> <td>623,354</td> <td>-</td> <td>100,953</td> <td>-</td> <td>386,673</td> <td>-</td> <td>1,110,980</td> </tr> <tr> <td>レジ通過者数を加味した加重平均 ※3</td> <td>-</td> <td>1,179</td> <td>-</td> <td>781</td> <td>-</td> <td>570</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>東京からの距離が同様とのことでピックアップしたとのことだが、農産物、商工、観光資源等、需給、消費量などの実態をリアルな数字での、本市との差は明確化されていない。 客観的データ比較なしに、単なる面前交通量のみでの算定で、客単価の数字としての確かな根拠になりえない。</p>	売上高	科目	金額	備考	売上高	物販施設	673,000	※ページ「面前交通量から導き出した本道の駅の売上予測」物販施設の売上高	飲食施設(レストラン)	73,000	※ページ「面前交通量から導き出した本道の駅の売上予測」レストランの売上高	飲食施設(軽食)	170,000		飲食施設(ジェラート等)	35,000	※ページ「面前交通量から導き出した本道の駅の売上予測」軽食コーナーの売上高	事務・管理部門	12,000			小計	963,000		売上原価	物販施設	538,400		飲食施設(レストラン)	29,200		飲食施設(軽食)	68,000		飲食施設(ジェラート等)	14,000		事務・管理部門	9,000			小計	658,600		売上総利益		304,400		一般管理費	給与・賞与・賃金	118,522		法定福利費等	11,852		水道光熱費	21,600		修繕費・維持費	34,530		消耗品費	32,130		販促費・広告宣伝費	13,340		リース料	11,400		事務費・その他雑費	44,040			小計	287,414			営業利益	16,986		道の駅名	物販施設		飲食施設(レストラン)		飲食施設(軽食コーナー)		合計 レジ通 過者数	レジ通 過者数	客単価	レジ通 過者数	客単価	レジ通 過者数	客単価	道の駅C	974,518	1,006	106,000	726	455,000	508	1,535,518	道の駅D	383,372	1,375			303,162	663	686,534	道の駅E	365,328	1,437	92,541	843			457,869	合計	1,723,218	3,818	198,541	1,569	758,162	1,171	2,679,921	面前道路交通量を加味した加重平均 ※2	623,354	-	100,953	-	386,673	-	1,110,980	レジ通過者数を加味した加重平均 ※3	-	1,179	-	781	-	570		<p>「道の駅」の地域振興施設は、公共施設として道路利用者の安全運転への寄与や農商工振興の役割があります。物販施設の運営は民間活力を導入することで、効率性も追求して参ります。 『(仮称)「道の駅」おけがわ管理運営等計画報告書』では、埼玉県平成17年産業連関表を基に「道の駅」の経済効果を推計しております。 施設の性格や役割について、ご理解頂ければと思います。</p>
売上高	科目	金額	備考																																																																																																																																															
売上高	物販施設	673,000	※ページ「面前交通量から導き出した本道の駅の売上予測」物販施設の売上高																																																																																																																																															
	飲食施設(レストラン)	73,000	※ページ「面前交通量から導き出した本道の駅の売上予測」レストランの売上高																																																																																																																																															
	飲食施設(軽食)	170,000																																																																																																																																																
	飲食施設(ジェラート等)	35,000	※ページ「面前交通量から導き出した本道の駅の売上予測」軽食コーナーの売上高																																																																																																																																															
	事務・管理部門	12,000																																																																																																																																																
	小計	963,000																																																																																																																																																
売上原価	物販施設	538,400																																																																																																																																																
	飲食施設(レストラン)	29,200																																																																																																																																																
	飲食施設(軽食)	68,000																																																																																																																																																
	飲食施設(ジェラート等)	14,000																																																																																																																																																
	事務・管理部門	9,000																																																																																																																																																
	小計	658,600																																																																																																																																																
売上総利益		304,400																																																																																																																																																
一般管理費	給与・賞与・賃金	118,522																																																																																																																																																
	法定福利費等	11,852																																																																																																																																																
	水道光熱費	21,600																																																																																																																																																
	修繕費・維持費	34,530																																																																																																																																																
	消耗品費	32,130																																																																																																																																																
	販促費・広告宣伝費	13,340																																																																																																																																																
	リース料	11,400																																																																																																																																																
	事務費・その他雑費	44,040																																																																																																																																																
		小計	287,414																																																																																																																																															
		営業利益	16,986																																																																																																																																															
道の駅名	物販施設		飲食施設(レストラン)		飲食施設(軽食コーナー)		合計 レジ通 過者数																																																																																																																																											
	レジ通 過者数	客単価	レジ通 過者数	客単価	レジ通 過者数	客単価																																																																																																																																												
道の駅C	974,518	1,006	106,000	726	455,000	508	1,535,518																																																																																																																																											
道の駅D	383,372	1,375			303,162	663	686,534																																																																																																																																											
道の駅E	365,328	1,437	92,541	843			457,869																																																																																																																																											
合計	1,723,218	3,818	198,541	1,569	758,162	1,171	2,679,921																																																																																																																																											
面前道路交通量を加味した加重平均 ※2	623,354	-	100,953	-	386,673	-	1,110,980																																																																																																																																											
レジ通過者数を加味した加重平均 ※3	-	1,179	-	781	-	570																																																																																																																																												

番号	項目等	意見等の概要	市の考え方																																																
	(ページ)																																																		
215		<p>管理運営等計画報告書P18、管理・運営方式で示された3つの道の駅、八王子滝川、千葉県富楽里とみやま、山口県ソレーネ周南の事例説明では、いずれも成功例として紹介されているが、ソレーネ周南は2年目で2000万円の赤字が出て、運営責任問題が取り沙汰されている。全国での運営状況の精査をすべき。特に赤字となっている失敗事例を分析し、本市の実態と照らしてシビアに運営を提示すべきであるが、全く非現実的。</p>	<p>採算性等については、今後、実施予定の民間活力の導入可能性調査等を通じて検証し、事業者の公募条件等に反映して参ります。</p>																																																
216		<p>・議会の委員会で管理運営等計画を見直すとの答弁があったにもかかわらず、その議論を全く無視した形で、見直さないで計画したことは、非常に遺憾である。以下、抜粋であるが、この収支予測は非現実的と指摘したが、修正も加えずに案を発表したという事は、可能と考えていることになる。</p> <p>・管理運営等計画より</p> <p>①先進事例調査結果からの売上予測</p> <p>先進事例の道の駅の調査により、本道の駅と同程度の交通量を持つ3か所の事例を参考に、本道の駅の年間売上高予測並びに施設規模の想定作業を行った。</p> <p>道の駅は、立地特性によって商圏人口は大きく異なるため、緻密な売上予測は困難であるものの、面前道路の交通量と売上規模は概ね比例関係にあるものと考えられる。そこで、3事例の売上高/面前道路交通量の加重平均を本道の駅の面前道路交通量(予測)に乗じて、施設別の売上高予測を行った。本道の駅の面前道路の交通量は41,800台/日と見込まれることから、施設全体の年間売上高は約9.5億円を見込むことが出来る。</p> <p>【同様の道の駅の部門別年間売上高と面前道路の交通量】 (単位:千円/台/24h)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>道の駅名</th> <th>物販施設</th> <th>飲食施設 (レストラン)</th> <th>飲食施設 (軽食コーナー)</th> <th>合計</th> <th>面前道路 交通量</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>道の駅C</td> <td>980,000</td> <td>77,000</td> <td>231,000</td> <td>1,288,000</td> <td>55,000</td> </tr> <tr> <td>道の駅D</td> <td>527,000</td> <td>-</td> <td>201,000</td> <td>728,000</td> <td>45,000</td> </tr> <tr> <td>道の駅E</td> <td>525,000</td> <td>78,000</td> <td>-</td> <td>603,000</td> <td>33,000</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>2,032,000</td> <td>155,000</td> <td>432,000</td> <td>2,619,000</td> <td>133,000</td> </tr> <tr> <td>面前道路の交通量に 加重平均を乗</td> <td>713,835</td> <td>77,375</td> <td>217,500</td> <td>1,008,710</td> <td>44,333</td> </tr> </tbody> </table> <p>※1 計算式例) 物販施設のレジ通過客数の加重平均を算出する場合  <math display="block">= (980,000 \times 55,000 + 527,000 \times 45,000 + 525,000 \times 33,000) \div (55,000 + 45,000 + 33,000)</math> <math display="block">= 94,940,000,000 \div 133,000</math> <math display="block">= 713,834.58 \approx 713,835</math></p> <p>【面前道路交通量から導き出した本道の駅の売上予測】 (単位:千円/台/24h)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>道の駅名</th> <th>物販施設</th> <th>飲食施設 (レストラン)</th> <th>飲食施設 (軽食コーナー)</th> <th>合計</th> <th>面前道路 交通量</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>おけがわ</td> <td>673,049</td> <td>72,954</td> <td>205,073</td> <td>951,076</td> <td>41,800</td> </tr> </tbody> </table> <p>・これは、面前通過交通量の予測が計画交通量と同数になっており、20年前と同様の計画交通量が前提で計画を進めることはできない。</p> <p>・議会では、平成22年度は1日当たり7,333台で、計画交通量4万1,800台は、上尾道路が鴻巣の箕田までつながったことを予測して、平成42年度の予想値を施設の規模や収支を計算しておりと答えている。これでは、整備後10年経過した交通量や予測収支で計画していることになる。このような杜撰な計画で公費を支出するのは1円たりとも許されない。</p> <p>・仮に、管理運営等計画の試算をそのまま信用したとしても、10億円で施設整備を行っても、年間の総合収益は1700万円である。首都近郊で大量の消費者を抱えた埼玉県では、需要を上回る消費になっており、道の駅で直売所を作らずとも、同様の農産物の収益は確保でき、これだけの投資をした結果の効果はゼロである。</p> <p>・79人の雇用による経済効果も利用者があるからこそである。10年後には維持管理費もかさむことから、赤字が嵩む運営になり、税金の無駄遣いである。</p> <p>・従って、この管理運営等計画は実現不可能な数字で試算をしており、その結果作られた整備計画の規模は過大すぎている事、投資に対する効果が希薄であり、現計画はずさんであり、認められない。</p>	道の駅名	物販施設	飲食施設 (レストラン)	飲食施設 (軽食コーナー)	合計	面前道路 交通量	道の駅C	980,000	77,000	231,000	1,288,000	55,000	道の駅D	527,000	-	201,000	728,000	45,000	道の駅E	525,000	78,000	-	603,000	33,000	合計	2,032,000	155,000	432,000	2,619,000	133,000	面前道路の交通量に 加重平均を乗	713,835	77,375	217,500	1,008,710	44,333	道の駅名	物販施設	飲食施設 (レストラン)	飲食施設 (軽食コーナー)	合計	面前道路 交通量	おけがわ	673,049	72,954	205,073	951,076	41,800	
道の駅名	物販施設	飲食施設 (レストラン)	飲食施設 (軽食コーナー)	合計	面前道路 交通量																																														
道の駅C	980,000	77,000	231,000	1,288,000	55,000																																														
道の駅D	527,000	-	201,000	728,000	45,000																																														
道の駅E	525,000	78,000	-	603,000	33,000																																														
合計	2,032,000	155,000	432,000	2,619,000	133,000																																														
面前道路の交通量に 加重平均を乗	713,835	77,375	217,500	1,008,710	44,333																																														
道の駅名	物販施設	飲食施設 (レストラン)	飲食施設 (軽食コーナー)	合計	面前道路 交通量																																														
おけがわ	673,049	72,954	205,073	951,076	41,800																																														
217		<p>管理運営等計画にある周南市の道の駅は、大幅な黒字と書かれているが、すでに赤字になっているとの報道もあり、この管理運営等計画の内容自体が信用できなくなっていることも肝に銘じるべきである。</p>																																																	

番号	項目等	意見等の概要	市の考え方	
	(ページ)			
その他				
218		桶川には、特産品と言えるほどのものもなく、観光するにも、それほどの場所がない。飛行学校跡地の整備で人を呼び込む計画もあるらしいが、投資に見合う観光客が来るとは思えない。そのお金を、福祉に回して欲しい。	頂いたご意見は担当に報告致します。	
219		飛行学校を観光化する目的での整備は反対です。先の戦争が間違っていたことを訴える建物とて残してください。		
220		旧飛行学校跡地の整備は、観光地ではなく歴史と平和のために残すことを重点に置いて費用をかけずにして下さい。		
221		飛行学校跡地の整備について 整備は歴史的な価値の保存と平和を考える場づくりに絞って最小の費用でおこなうべきです。ものづくり大学の試算ではあまりにも費用がかかりすぎ、今の施設を整備・保存するので十分だと思います。		
222		飛行学校跡地には、平和教育に役立つものを最小限残せば良い。税金を億単位かけて、派手な、立派なものを作る必要は全くない。計画は縮小すべき。		
223		旧飛行学校跡地については、子ども時代を戦争に明けくれた者として、平和を考えるための教育に力をいれてほしいです。		
224		懸案となっている、東口エレベーター・トイレの設置及び東口開発が優先されるべきでしょう。(図書館本館の拡充も含めて)		駅東口整備は、本市の大規模プロジェクトの一つであり、重点的に実施して参ります。
225		東口の整備をまず考えてほしい。		
226		大きな予算を「道の駅」にかけずに、駅東口の開発など街の中心がもっと魅力あるものになるようお金を使って欲しい。		
227		道の駅の計画に力を入れるより、駅東口の整備を早く進めてほしい。中山道の歴史ある町も、さびれてしまったので。 11月3日の市民まつりだけでなく、「和宮の行列」が、何をアピールしているのか、考えて欲しい。		
228		計画における配置計画(整備計画)など具体的なものが近隣住民には提示されず、所有する土地が計画地になっている住民にのみの提示となっており憤りを感じています。		
229		土地、建物、駐車場、配置の見取図を見せてください。		頂いたご意見を参考に、今後はこれまで以上に事業内容の周知に努めて参ります。
230		素案は説明がないと理解できなかった。パブリック・コメントを形式だけですまそうと感じる。もう少し計画ができたなら広報で市民にしらせる方法を考えてほしい。パブコメをしらない人がほとんど。		
231		管理運営等計画について ・今回のパブコメでは、整備計画の根本が管理運営等計画に依存しているが、その紹介はされていない。参考にしろというだけでは、パブコメとしては不十分な形式である。		
232		検討委員会の構成についてー消費者団体や女性団体の参加がなく、入れていただきたい。	頂いたご意見は今後の参考とさせていただきます。	
233		基本計画・施設計画・投資計画と財源等事業を起こすシステムとセンスの問題から、道の駅計画のスタッフの人選に問題が多々あったと思います。40代市長の元、同年代のやる気のある市職員と市議会議員5名位(議員運営委員)と熱意のある市民公募数人で桶川市の未来展望の基本計画を練るべきでした。(市民の声が反映されていない)		
234		もしも委員会に補欠が出たら委員に入れていただきたい。		

番号	項目等	意見等の概要	市の考え方
	(ページ)		
235		市民参加でなかったので意味が分からない。 もっと市民の声を。	一つの考えとして頂戴します。
236		市民を、入れた委員会の人選も大切。	
237		石川川の河津桜33本・雲南黄梅36本・南天10本・ろうばい10本の移動は楽郷会と協議会を行うことを 確約書作るように。	
238		桶川に愛着も責任も無い、外部コンサルタント(給料稼ぎ)を使っても、国に大きなパイプ役も資金調達も 出来ず、彼らの雇用は東京都と同じで〇〇がらみの様に市民は見ている。	
239		東公民館1階の老人福祉センターと同等の場所を作ってもらいたい。	
240		市西側にも、東公民館に有る、老人福祉センターと、子ども達も使える様な施設を作って欲しい。	
241		市の財政は、子ども学校施設の充実、高齢化の中、介護費用の負担軽減のために使ってください。	
242		桶川市には旧中山道沿いの本陣に有った門の一部が保存されている様ですが、新しい施設の入り口の 顔として復元の計画などは検討されましたか。 出来れば道の駅には拘りませんが何れ復元を期待しております。	
243		市民の生活を優先にすることに税金を使って欲しい。	
244		桶川市民の為の施設なのか疑問に思います。利用しないという人が多かった。市民が望むものを作るの が市の責任と思う。 桶川のまちづくりを市民目線で考えてほしい。飛行場の件も含めてこんなに大金を使ってする計画なの か、もっと先にすべきことがあるのでは。東側の駅周辺の整備、各地域に公民館、子どもが安心して遊ぶ ことができる公園。私も友人にきくと、はずかしいと言っています。なぜ、市民の声をもったときく姿勢をもたな いのか。不思議なまちです。	
245		・バーベキュー広場の工事についても、多額の費用をかけて整備するのは反対である。	
246		よほど特長がなければ市民が幅広く利用する事はないと思います。大切な市の財産を大事に使ってほし いと思います。まだ使うべき事が沢山あるのではないのでしょうか。	
247		農業振興策、商工支援策、観光、地域文化発展のための具体的政策もなく、成果はない。	
248		何を目的に、誰が立ち寄るか、ターゲットが全く見えない。 北本市のB級グルメ、トマト生産、また、グリコへの観光ツアーなど、具体的成果が見えてこそ人々はそこ に集まる。 整備ありきで中身がない。	
249		白紙提出	