

道の駅設置検討協議会 第3回会議要旨

日 時	平成28年2月18日（木）午後3時～4時40分
場 所	前橋市役所11階北会議室
出 席 者	<p>■協議会委員： 都丸会長、小暮副会長、植木委員、中村委員、萩原委員、関根委員、平形委員、藤野委員、相澤委員、浪川委員、小林委員、圓岡委員、湯川委員、飯塚委員、伊能委員、長谷川委員、角田 勉委員、兼本委員、角田 雄二委員 代理：中島委員（武藤氏） 欠席：狩野委員、高坂委員、南委員、青木委員、韓委員</p> <p>■オブザーバー： 群馬県道路整備課道路企画室 林室長 前橋市 細野副市長、静文化スポーツ観光部長、岩佐産業経済部長、中西都市計画部長、稲垣建設部長 代理：国土交通相高崎河川国道事務所 伏見副所長（関根計画課長） 欠席：前橋市 金井農政部長</p> <p>■事務局： （政策部）藤井部長、（政策推進課）谷内田課長、下坪室長、川崎副主幹、清水主任</p>
開催趣旨	<ul style="list-style-type: none"> ・道の駅設置推進経緯等について ・道の駅の整備の方向性・取組方針等について
<p>藤井政策部長</p> <p>都丸会長</p> <p>下坪道の駅 推進室長</p>	<p>1 開会</p> <p>2 会長あいさつ</p> <p><進行：都丸会長></p> <p>3 議事（資料説明：政策推進課）</p> <p>（1）道の駅設置推進経緯等について</p> <p>（2）道の駅の整備の方向性・取組方針等について</p> <p><第2回会議における質問事項について></p> <p>道の駅の立ち寄り率について</p> <p>近隣や代表的な道の駅に問い合わせをしたところ、個別で算出している事例はありませんでした。</p> <p>新たな道の駅の道路休憩施設として整備する駐車場についてはネクスコ東日本のパーキングの設計要領にある立ち寄り率を用い、上武道路の交通量からの算出を予定しています。</p>

要領によると小型車、大型バスは 0.1、大型貨物車は 0.125 なので、概ね交通量の 1 割程度が立ち寄ることになります。

※上武道路将来最大交通量 47,000 台/日

前面区間将来交通量 38,000 台/日

既存道の駅の経営状態について

立ち寄り率同様、問い合わせにより確認したところ、問い合わせ先においては行政からの運営補助の支出はありませんでした。ただし、公共施設を管理するための指定管理料の支払いがあったり、多くの道の駅では施設の大規模修繕、公園等の維持管理の費用を行政が負担していたりする状況でした。

成功している道の駅の要因については、「富士川楽座」や「ふじおか」など入場者数が多い道の駅については高速道路からの入場ができるなど、交通アクセスなどの立地的条件がよいなどが考えられます。また、メディアなどでよく紹介される「川場田園プラザ」などは、そこでしか食べられない食べ物やブランド化された商品が受け入れられているものと考えられます。

角田勉委員

前回、なぜ、既存道の駅の経営状況について質問したかという、新しい道の駅を赤字にしないために、そういった分析が必要であると思ったからです。県内にある比較的近い位置に立地している、2つの道の駅において、一方はバイク客などが多く流行っているが、もう一方は昼時に行ってもレストランが1/3も埋まっていない状況でした。そういうことも、数字等から原因がわかるかと思いお聞きしました。身近にそういった具体例があるので、是非調べて頂きたと思います。

都丸会長

角田委員としてはもう少し具体的に経営状況について聞きたいということであったようですので、どこまで調べられるかわかりませんが、可能な範囲で次回の会議までに調べて頂きたいと思います。

兼本委員

私も経営状況の分析は非常に重要であると思います。私は川場田園プラザで販売している商品の開発をした関係で、川場の道の駅から話を伺っています。事務局の用意した資料によると川場田園プラザについては年間の売上12.2億円、来場者149万人となっていますが、この5年位で急激に伸びてこの数字になったそうです。以前はそこまでの売上と来場者ではありませんでしたが、指定管理の運営者が現在の方になって経営状況が向上し、現在の状況になっています。川場田園プラザは2004年から「関東で好きな道の駅」5年連続1位になっていますが、実はその頃は、来場者は増えていましたが、売り上げは伸びなくなっており、その頃に現管理者に交代し、経営状況が好転しました。その影響もあってか、全国モデル「道の駅」の6か所中の1つに選ばれています。また、先ほどブランド化の話がありましたが、川場では地元のお米である「雪ほたか」のブランド化を当時の村長主導のもと徹底的に行い、それが好循環を生み、やっと10年掛かって現在の成功になっているようです。

<道の駅の整備の方向性・取組方針等について意見>

都丸会長

今回の会議では先ほど事務局から説明のあった資料5の導入機能イメージ等について意見を伺い、それを実現するためにはどのような施設が必要になるかという議論になるかと思えます。前回会議では何と言っても道の駅の核になるものが必要であるという事でした。日本一の道の駅にするために必要なことや、それをPRするためにどのような機能が必要になるかなど、各委員さんのそれぞれの視点、立場からご意見を頂きたいと思えます。

長谷川委員

私は前橋市内で農業生産者をやっていますので、その立場からお伺いします。前置きになりますが、本日群馬県庁で「かあちゃんの天下一品フェア」という群馬県内の女性生産者による農産物販売のイベントを行っています。その関係で市の文化スポーツ観光部の方やまえばしCITYエフエムさんとPRをさせて頂いたのですが、その時に市の担当の方より、グリーンツーリズムなど農業や観光などを結びつけた色々な活動を行っているが、前橋の農業だけで、外部の人を呼ぶことは難しいという話を聞きました。今回、「ここにしかない食」と「こだわりの農業」をテーマとしていますが、農業だけで人を呼ぶことが難しいという現実もあるので、そのプラスアルファを前橋としてどのように考えているか伺います。

谷内田政策
推進課長

昨年度までに決めたコンセプトである「前橋の魅力を発信し、地域資源が体感できる、都市と農村の交流空間」は、実際にはこの「前橋」の部分をおのまに替えても成立するものであります。この新たな道の駅は上武道路が開通することにより前橋が通過されてしまうだけのまちにならないように戦略的に作るものであり、如何に差別化をするかが重要です。そこで今回、総合戦略策定のなかで作成した「地域分析レポート」などの資料を用いて、デジタルされたデータから前橋は一体何が強いのかという事を確認しました。また、その他にマーケティング調査としてアンケートを実施しました。あえて前橋の道の駅の為のものであることがわからないようにするため、「自動車利用に関するアンケート」という名目で、地区内外の人に対して、どのようなものがあると前橋に来ると思うかということをお観点に実施しました。その中で前橋の印象の結果としては、地区内外ともに「特にない」が多数となりました。もしそこで、他地区のように「柚子」や「マンゴー」のように、きちっと一押しするようなものが見つかれば、それを方向性に取り入れたのですが、正直今回の調査では見つかりませんでした。見つからなかったことに対しては2つの考え方があり、1つはPR不足により前橋にある宝が皆さんに知られていないこと。もう1つはもっと他の調査をすればこれから出てくるかもしれないという事です。今回は「こだわりの農業」という言葉をお使わせて頂きましたが、前橋の中で、「こんな農業がある」、「こんな産品がある」という事など、もっとこだわっているものをアピールするとともに、今の段階で前橋のこれでおみんなを呼べるというものがはっきり見つかっていないので、それを更に探したいと思っていますのが現状です。

長谷川委員	市のなかでの他の部署の人たちも市に対するブランドイメージを持っていると思いますが、そこの融合や、相互の確認をされているのでしょうか。
谷内田政策 推進課長	今回の資料を含め庁内で情報を共有しました。農政部等連携し、隠れている宝を探し、磨くという事を強めていきたいと思います。 本当は今年度の協議会は、今回で終わりの予定で考えておりましたが、現時点で核となるものがなかなか見つからないので、もう少し調査させて頂き、もう一度年度内に協議会を開催させて頂きたいと思っています。
都丸会長	長谷川委員の質問は生産者の立場から、農業をテーマにすることは良いことだけれども、それだけで、ナンバーワンになれるかという不安からのものであると思います。しかし、アンケート結果から、前橋の印象が特にないという現実を踏まえた上での、今回の方向性が作成されているものであると思います。これをどの様に掘り下げていくか、また、これを実施する上で、運営に関し、新たに手を挙げて頂けるかが、日本一の道の駅になるかどうかのポイントであると思います。また、長谷川委員のおっしゃったように色々な連携が必要であると思います。そこで長年T-1グランプリに携わり、観光について、様々な連携をされている萩原委員さんからご意見をお願いします。
萩原委員	先ず、今回の事務局作成資料について訂正をお願いしたいところがあります。資料4の中で前橋の豚肉消費が全国45位とありますが、恐らくこのデータは豚肉を精肉店やスーパーで販売している部分で、加工されないものの消費量であり、外食などのデータは含まれていないものであると思います。現在、前橋は「TONTONのまち」として定着し相当豚肉が消費されているものと思います。私は10年間ワーキングなどの活動を行い、やっと「TONTONのまち」が出来上がってきたと感じております。せっかくやってきた「TONTON」に影響するので、消費をあまり表面には出してほしくないと思います 特出するものという事で、先ほど、川場村のお米に特化しブランド化した話がありましたが、同じように、前橋は豚に特化し、新たな道の駅は豚のテーマパークにしては如何かと思えます。豚は世界中にいて、種類や頭数等非常に多く、歴史的に幸せの象徴として縁起のよい動物として知られています。ビタミンB1も豊富で健康にも結びつけることもできます。また、食べるだけではなく、革製品やアクセサリなどのグッズにも加工が可能です。ただ豚肉を販売するという事だけではなく、何か動きやアクションのある、立体的な考え方をしていけば面白い発想が生まれると思います。私は「TONTONのまち」をやったり「だんべー」を仕掛けたりしてきましたが、ある程度たった時に、あれをやっておけばよかったなどと思うことがあります。そこでスタートを間違えないよう、ちゃちなことと言わず、小さなことを詰めることも必要と思います。
兼本委員	川場のブランド化の話について補足させていただきます。「雪ほたか」というお

米ができたのは2005年です。2004年に全国で平成の大合併があった時に川場村は自立の道を選び、これまでのやり方を踏襲し、農業と観光でやっていくこととして、当時の村長がお米のブランド化を決めたそうです。それまで、縁故米として村の中だけで消費されていましたが、非常に美味しいことで有名で献上米にもなっています。これを村長主導のもとブランド化を進め2005年に「雪ほたか」という名前をつけて、組合を作りました。組合では村役場の職員が働き、精米から全て作業を行ったそうです。当初は1俵3万円の価格設定をしましたが、東京の業者から1万2千円の価格を提示され、最低2万5千円は譲れないという事で、職員が駆けずり回って売ったそうです。生産量は1年目が800俵、2年目1,400俵、それから同じ位の数字が続いて、2011年に株式会社化して、また少しずつ増え、今年度は3,000俵となっているそうです。また、先ほど加工品の話もありましたが、「雪ぽんクランチ」も含め次々に加工品を開発し売っています。これが成功の理由の一つだと思います。加工品が売れることにより「雪ほたか」の名前が売れ、それにより「川場」の名前が売れ、「田園プラザ」が売れるという循環ができていると思います。

相澤委員

事務局の方にお聞きしたいのですが、マーケティング調査の概要の最後の9ページの考察の中で、「物産などの商品だけではなく」とありますが、これは物産というものを現時点では切り離して考えていると捉えているのでしょうか。もちろん農業、畜産関係は素晴らしいことだと思いますが、観光と物産は切っても切れないものであると思います。何かこの時点で物産を扱わないとなってしまうのではないかと危惧をします。これからの機会でもまだ進められるという理解でよろしいでしょうか。

谷内田政策
推進課長

先ず萩原委員さんからの指摘について回答させていただきます。資料5については、「豚肉」がダメだということではなく、むしろテーマの中には含ませて頂いています。実は資料の作成段階では「ここにしかない前橋食」を「豚肉」にするという案もありました。しかし、今回の資料のとおり、前橋の印象として、「食が豊」という印象は低く、事務局としても潔さが無かったかもしれませんが、今の段階で、「豚肉」だけを軸にすることは出来ませんでした。豚肉もあって、他のものもあって、新しい前橋食に仕上げた上で提供する仕組みが新たに道の駅には必要ではないかと思えます。しかし、決して豚肉の消費が低いから豚肉を取り入れないという事ではなく、むしろ豚肉を中心に考えているという事を釈明させていただきます。

次に相澤委員さんのご質問についてですが、新たな道の駅にはもちろん色々と物産を置くことを想定しています。しかし、今までのように〇〇製菓みたいなものをメインに置くのではなく、例えば、市内でこだわって作っているチーズなど、その商品の製造の背景にある物語やストーリーをつけて販売するような仕組みを考えています。その為、物産を全部なくすということではありません。

藤野委員	<p>新たな道の駅については「前橋」ということだけに拘らないほうが良いのではないかと思います。もちろん前橋の道の駅ではありますが、赤城山は前橋の一つの象徴となっています。そこで「赤城野」というブランドイメージを作っていくのは如何かと思います。ブランドイメージは大切です。赤城山は知名度もありますし、前橋だけではなく、渋川や沼田も関係するので、広く色々なもの集まってくるのではないかと思います。豚肉のPRや前橋食もよいと思いますが「赤城野スタイル」ということで打ち出すことによって多くの要素が集められると思います。</p> <p>また、施設としてマーケットや市場のようなものができるとう良いと思います。場外市場のように魅せる市場として、観光客の方や地元の方が利用できる特色のあるところが必要ではないかと思ひます。そこに生産者が近くにて体験農場があつて、みんなが楽しく交流できるようなものがあるとよいと思ひます。先ほどTONTONでナンバーワンになるという話がありましたが、埼玉のサイボクハムのように、豚に拘つてやれば、あれ以上のことも出来るのではないかと思ひます。</p> <p>最後に、私はトラック関係なので、やはり施設のところに、休憩だけではなく休息施設も考へて頂きたいと思ひます。休息ということはそこで仮眠ができ、シャワーが浴びられるなどです。そういう施設があると、我々の業界のメンバーは常連客になります。また、最近ではコンビニ等も大型車を受け入れるため、駐車場を広く整備していますが、この道の駅においても是非、安心、安全の為、広くして頂きたいと思ひます。</p>
植木委員	<p>私は豚肉に少し携わつていたので、そのことについて話しをさせて頂きます。最近、「熟成」や「エイジング」という言葉が牛肉から始まつて豚肉にも入つてきています。これは、肉を熟成させることにより美味しくなるというものです。豚は鹿児島黒豚など色々銘柄がありますが、意外と個体差があります。同じ生産者でも美味しい豚とそうでないものが出たりします。その為、こういう豚の生産をしたら絶対に売れるという事はなかなか難しいです。そこで、美味しさというものはどういうところから生まれるかという先ほど話をしました熟成という技術になります。例えば、伊勢崎に氷室豚というかなり熟成した美味しい豚肉があり、一部の高級レストランで扱われています。そういったものを道の駅のレストランで提供したり、直売所で販売したりすることにより、話題になると思ひます。また、「熟成」を全面に出すことにより差別化ができると思ひます。レストランでは口コミが第一です、そういう意味では美味しい豚をどう提供し続けられるかということをは是非考へて頂きたいと思ひます。</p>
関根委員	<p>先ず、前段で、前回の会議で私が申し上げた部分はある程度入つていて思ひます。</p> <p>先ほど長谷川委員が生産者の立場から「農」だけでは厳しいということをおっしゃっていました。私は経営をしている立場からの意見ですが、基本的に赤字</p>

になるという事はあってはならないと思います。運営は多分指定管理者制度となり、その中で、年間いくらか補助を受けることになると思いますが、黒字を出し続けることが重要です。

また、観光をやっている立場からの意見としては、情報発信が重要であると思います。前橋は魅力のあるところを沢山持っていますが、あまり知られていないものが多いと思います。例えば、6月に嶺公園に咲く水芭蕉など大変綺麗ですが、そういった知られていないことが色々あります。行政がそういったものをしっかり知り、前橋の魅力を発信していかなければならないと思います。

上武道路の交通量が38,000台/日で、その1割が立ち寄るという事でしたが、川場田園プラザなどは、そこへ行くことが目的となる滞留、滞在型の道の駅で、かなりの需要があり、駐車場に入れにくいくらいとなっています。二次交通の立場からとしては、立ち寄り型ではなく、川場のような滞在型の道の駅になって欲しいと思います。例えば、来場者が道の駅で食事などをしてくつろぎ、またそこに配置されたバスに乗って市内の観光スポットを2～3時間で周遊する仕組みができないかと思います。そして、我々もそういったところに携わっていったらと思います。

都丸会長

アンケート結果を踏まえると、日本一の道の駅とするために、大きな魅力のあるものを作っていけないといけないのだと思います。

ここまで、地元の方の意見を伺いましたので、少し外からの視点でご意見を頂きたいと思います。

浪川委員

先ほど藤野委員から「赤城」というイメージを作るという提案がありましたが、私も賛成です。「前橋」という名前を出しても、なかなか、結びつかないときに、既にイメージとし確立しているものをうまく使うことは有効だと思います。それにより、更なる広がりが出るものと思います。

また、先ほど「赤字にならないように」という話がありましたが、道の駅は観光だけでは成り立つものではなく、他の道の駅においても地元の利用が中心であり、それが大きな収益になっています。観光がメインとなると、土日が中心で季節変動があるという難しさがあると思います。その為、地元の人に来ていただける部分を如何に作り出すかという事が重要であると思います。その観点から、資料5に沢山の導入機能が記載されていますが、この中で集客するための機能と集金、課金するための機能をしっかり位置付けたほうが良いと考えます。資料の例を見ますと、レストランと直売所がお金を集めるための中心機能になるかと思いますが、これだけで黒字になるかどうかは若干疑問なところもあるので、もう少しそのあたりの機能の検討が必要になると思います。

また、現在、道の駅は全国的にかなり大きなブランドになっていると思います。そこで、既に地域で飲食に関する取り組みをされている方が挑戦する場をつくり、そこで力をつけ、独立していくという仕組みがあると非常に面白いと思います。何年前かにチャレンジショップというものが流行りましたが、集客に苦勞してあまり成功したところはありませんでした。しかし、今回は道の駅とい

<p>谷内田政策 推進課長</p>	<p>うブランドがあり、交通量も多いので、うまくいくのではないかと思います。これは本当の農村地域においては難しいと思いますが、地域の産業の発展に繋がる都市型のモデルとして面白いと思います。</p> <p>最後に、導入施設の例のサイクルステーションの説明で「ディズニーランド等コース設置」とあるのですが、イメージがわからないので、どの様なものか教えて頂ければと思います。</p> <p>ディズニーランドの話ですが、もともと利根川沿いのサイクリングコースを利用して自転車で前橋から千葉県ディズニーランドに行くことができ、実際に、多くの人が自転車でディズニーランドに行っていることから記載したものです。現在5年続いた赤城ヒルクライムは募集30分で3,000人の枠がいっぱいになるほど人気になり、前橋駅北口において世界的自転車メーカーである「ジャイアント」と連携したレンタサイクル事業を予定しているなど、前橋のスローライフという「自転車」というものができてきています。また、茨城県の道の駅においても自転車を取り入れた取り組みが検討されているようなので、そういったところと連携し、前橋の道の駅を出発点とした自転車によるディズニーランドまでのツアーなどを組むことにより、新しいレジャーができるのではないかと考えています。</p>
<p>湯川委員</p>	<p>私は東京から来ているので、外部、観光という視点でお話したいと思います。アンケートに出ていましたが、私も正直、前橋の印象について特に持っていません。豚肉や「TONTONのまち」という事も全然知りませんでした。我々が観光として道の駅に求めるものは休憩は当たり前ですが、やはり「食」とその地域で何かないかという「情報収集」だと思います。先ほどから豚肉、「TONTON」の話が出ていますが、本当に一つを突き詰めていけば、「TONTON」のテーマパークとして、埼玉のサイボクハムのようなものができるのではないかと考えます。この道の駅に来れば美味しい豚肉が食べられるとか、全国の豚肉が食べられる、料理人も買いに来るなどブランド力をつけていけば、PRをしなくても人が集まる様になるのではないかと考えます。また、一つの例として、単純に肉の販売をするだけでなく、「肉フェス」などの、イベント性を持ったものを企画すると、通過点や休憩するだけの場所ではなく他の道の駅との差別化が図れ、メディア等でも取り上げられやすくなると思います。</p> <p>また、これはオープンしてからの話かもしれませんが、首都圏から新潟方面に行く場合、高速道路利用と17号利用で掛かる時間と料金を天秤にかけ比較するようなPRの仕方もあると思います。時間的にそれ程変わらなければ、有料道路ではなく17号を利用し、その途中で道の駅に寄るといった事もあると思います。</p>
<p>中村委員</p>	<p>今回、案の中に、道の駅の機能として、「防災復旧の場」というものを入れて頂きありがとうございます。ご存じのようにこの30年の間に70%の確率で大地震が発生すると言われていています。またエルニーニョ現象が非常に活発にな</p>

	<p>ってきていて、台風、大雨、大風がこの2～3年後から始まるようで、この道の駅がその対応の場となればと思っております。その時に前橋、渋川、吉岡などの周辺だけではなく、県都前橋として、藤岡、高崎、伊勢崎などの地域に対する役割も果せるのではないかと思います。更に、群馬県自体が首都圏の北の玄関口でありますので、その立場から見ても、何等かの役割が果たせると思います。</p> <p>本日はオブザーバーとして国土交通省の方にも来ていただいておりますが、この計画地は非常に条件の良い場所です。上武道路が開通すれば、太平洋と日本海を繋ぐ中間地になり、また、2年後には駒寄インターが大型対応化します。東北と名古屋を繋ぐルートは時期によって7割が群馬を經由しているので、物流の中継地点にもなると思います。地球温暖化の影響で日本海を通る船も増えているようで、太平洋と新潟の中間地点である吉岡の付近の物流施設の役割が一層求められるものとなります。また、市の広報によれば住宅団地や工業団地の計画もあるようなので、前橋の新しい地域開発の拠点になるのではないかと思います。</p>
<p>都丸会長</p>	<p>中村委員には以前から、輸送の関係で貴重なご意見を頂いておりますが、中村委員おっしゃるとおり、上武道路の開通や駒寄インターの大型対応化など、アクセスに関する好立地であるという観点からの検討もしなければならぬと思います。</p> <p>体験農園や農産物直売所などもありますので、農業関係の方からもご意見を頂きたいと思っております。</p>
<p>角田勉委員</p>	<p>一通り資料を読ませて頂きましたが、大分整理されてきたように思います。ただし、テーマとして挙げている「農業」と「食」という前提は他でも取り組んでいることなので、更に一歩進んだものが必要になると思います。例えば、「前橋のこの食材を食べると美人になる」など、ストーリーを作って食品の開発をするなども良いかと思います。</p> <p>また、目立った食品が無いという事ですが、これについては簡単な話で、新たに作ればよいことだと思います。私は一人で40品目位を作っていますが、アイデアや才能のある農家が何人か集まって企画を立てれば新たな前橋の農業ができると思います。当初はそれほど多くの生産は出来ませんが、ある程度大きくなったら、配送施設や農産物物流施設を利用し市内や県外などに送り出す仕組みが重要になると思います。</p> <p>施設例として体験農園とあり、面積が1,000㎡とありますが、これは何をやる予定なのですか。周辺の隣接が農地なので、そういったところも利用することも考えているのでしょうか。</p>
<p>谷内田政策 推進課長</p>	<p>面積は暫定で入れており、基本的には大きさを決めていませんが、隣接の利用等については、選択肢として検討しています。</p>

<p>角田勉委員</p>	<p>1, 000㎡位の規模であれば、やらなくても良いと思います。農業後継者の育成なども考慮した計画であれば10,000㎡位の規模が無いと意味がないと思います。</p> <p>また、市民農園はニーズがあり、首都圏から人を呼ぶ良い方法だと思います。そして、周辺に泊まってもらえばいいと思います。</p> <p>サイクルステーションという案が入っていますが、私も前橋は自転車の文化だと思います。私のところで働いていた若い衆はヒルクライムなどに参加していますが、彼が言うには、空気入れとパンクを修理する道具があれば、サイクリストは集まってくるそうです。自転車はヒルクライムもありますが、水平方向に行くレースもあります。先ほどディズニーランドの話がありましたが、自転車で全部の道の駅を回るなども良いかと思いますので、これは是非頑張っ欲しいと思います。</p> <p>道の駅の各機能を考えた場合、資料6の基本型ではさびしいし、B案だと、どれが特徴であるかよくわからないので、A案位にしておいて、ここで本当の特徴付けをしてはどうかと思います。</p>
<p>中島委員 代理：武藤氏</p>	<p>本日、中島が東京で別の会議があるため、代理で出席させて頂いております。</p> <p>先ほど角田委員がおっしゃったとおり、体験農園は首都圏からお客さんと呼ぶ良い方法であると思いますが、それを、どの様に運営、管理するかという事を検討しなければならないと思います。その中で、前回、中島から群馬県内の農業学校の学生が生産した農作物を販売する直売所を提案させて頂きましたが、それにプラスして学生が運営に携わり、体験農園の指導や管理などをしていくことができないかと思います。道の駅で行う新しい事として、その新しさは、運営なのか、施設なのか、テーマなのかという事があるかと思いますが、道の駅の一つの売りとしてこの提案を検討いただけるのではないかと思います。面積的には道の駅の中でやるか、周辺でもっと大きく土地を借りて行った方が良いかは今すぐにお答えできるものではないのですが、検討していただく余地があると思います。資料によると道の駅は10代、20代の若い世代の来場が少ないとありますが、学生が、そこで何かを発表したり、働いたり、授業の一環で使用したりするような仕組みを持たせることにより、若い人が来る取組にもなると思います。また、その取組を観るために、地域や近郊のかたが来場するようになるのではないかと思います。</p> <p>基本的な導入施設イメージは非常によくまとまっていると思いますが、その先の導入施設などにおいて、そういった面を強調していただけると良いと思います。</p>
<p>伊能委員</p>	<p>私はこの道の駅の計画地のすぐそばに住んでいるので、この形状について、ほぼ毎日見ております。上武道路の工事もだいぶ進み、高さや幅などの道路形態はほぼできてきました。そこで、先日、道路からこの道の駅がどのような形状で映るか、上り線を観て参りました。渋川方面から東京方面に向かうと、正面やや左側に赤城山が見えます。更に、17号の立体交差を超えると右カーブと</p>

なりますが、カーブ手前に差し掛かったところで、この道の駅が正面に映ります。現場を見ていると、平面的に見た施設ではなく、上武道路や上空からの視点で考えるなどの工夫があると良いと感じました。以前、西武球場に行き、センターの裏側から見たときに、全体的に窪地のような形状ですが、広がりを持った素晴らしい球場であると感じました。それと同じように施設の配置や建て方を工夫すると、観光バスなどが上武道路から来るときに観光客が驚くような景観ができるのではないかと思います。そういった観点で考えた場合、資料の基本型では奥まった印象となってしまうと思いますので、もう少し拡大して、道路から降りたときに赤城山が全面に映し出されるとよいのではないかと思います。先日、テレビで深谷ネギの収穫が放送され、そこで「赤城おろし」によりネギが甘くなると紹介されていました。なんだか、深谷ネギに赤城山を取られてしまったような感じがしましたが、赤城山は前橋が持つておく名山であると思います。そのためにも、赤城山の映り栄えを工夫して頂くと、非常によくなるのではないかと思います。

飯塚委員

私は全国の産地に行くことが多いのですが、「前橋市青果」という名前を出しても、「前橋」とうイメージや位置関係をわかる方はほとんどいらっしゃいません。そのため、「前橋」という事で売り込むことは難しいのではないかと思います。産品となると更に難しいと思います。それを考えると先ほどから出ている「赤城山」はよいと思います。国定忠治などもありますし、ネームバリューは「前橋」よりはるかに「赤城山」のほうがあると思います。また、敷島公園やバラ園などはそれほど遠く無いので、そこまでのアクセスを整備することにより、面的な広がりを持った道の駅になる可能性を持っていると思います。先ほど関根委員もおっしゃっていましたが、道の駅に車を置き、そこから赤城山観光に行くなども可能ではないかと思います。それと、藤野委員もおっしゃっていますが、やはり、農産物を売るとなると、どこに行っても同じような売り方をしているので面白くないと思います。市場的というか煩雑で、日常感覚と違うような売り方をすれば、消費者にとっては面白いのではないかと思います。最後に前回会議でもあげましたが、是非とも、この会議に運営に参画する方を早急に入れて頂いた方がよいと思います。

圓岡委員

「食」などが話のメインになることは当然であると思いますが、仕事柄、それ以外の話をさせて頂きたいと思います。皆さんにお伺いしたいのですが、赤城山は以前、埋蔵金という話がありましたが、はっきりと分かったのでしょうか。なぜお伺いしたかという、今はスマートホンで県外の方もラジオを聴いてくれているのですが、最初のころは「埋蔵金は本当にあったのですか」などリスナーさんからのメールが結構ありました。「群馬」と言えば「赤城山」、「赤城山」と言えば「埋蔵金」という印象がありますが、結局どうだったか、みんなよくわかっていません。そこで、これをひとつPRするのは如何かと思います。例えば、極端ですが、「埋蔵金は

	<p>ウソでした」みたいなキャッチコピーをつくるであるとか、「こんな謎が残されています」のようなものを発信するなど、道の駅にユーモラスなコーナーを作ることにより話題作りができるのではないかと思います。</p>
<p>小林委員</p>	<p>12月1日と6日に、アンテナショップぐんまちゃん家で「群馬博前橋赤城編」という講座を東京の方を対象に開催しました。また、1月23日にこの講座の受講者を対象としたエコツーリズム、グリーンツーリズムのモニターツアーを実施しました。実はこのツアーで「花燃ゆ」に関連するところなどに行った後、伊能委員の良農園さんに行かせて頂きましたが、これが非常に参加者の印象が良かったです。人参ジュースなどに感動していたようで、買い物に時間が掛かり、バスの出発が少し遅れるほどでした。そこで、この道の駅においても農産物を売るに当たって、何か、その時のテーマや、扱う商品によって、それぞれの「語り」があると良いと思います。それが評判になれば、道の駅のひとつのイメージになると思います。</p> <p>それから、資料のなかで表現の訂正をお願いしたいところがあります。資料5の「前橋には手付かずの貴重な自然の残る赤城山」とありますが、赤城山はもともと巨大な里山で地蔵の上まで牧場だった歴史があります。そこで「手付かず」という表現はふさわしくないと思います。</p>
<p>都丸会長</p>	<p>委員の皆様、貴重なご意見ありがとうございました。まだ、意見をお伺いしていない委員もいらっしゃいますが、予定時間をだいぶ過ぎてしまっているので、いったん会議を終わらせて頂き、私及び、事務局で個別にご意見を伺いたいと思います。本日はどうもありがとうございました。それでは、この後のスケジュール等を事務局からお願いします。</p> <p>4 その他（事務連絡：政策推進課）</p> <p>5 閉会（藤井政策部長）</p>