

「茅ヶ崎市道の駅基本計画（素案）」についての パブリックコメント実施結果

－ご協力ありがとうございました。－

- 1 募集期間 平成28年 1月26日（火）～ 平成28年 2月24日（水）
- 2 意見の件数 155件
- 3 意見提出者数 46人

4 内容別の意見件数

| No. | 項目 | 件数 |
|-----|---|------|
| 1 | 「1.1 背景と目的」に関する意見 | 6件 |
| 2 | 「1.2 これまでの経緯」に関する意見 | 4件 |
| 3 | 「1.4 茅ヶ崎市の現状把握」に関する意見 | 2件 |
| 4 | 「1.5 関連計画の整理」に関する意見 | 6件 |
| 5 | 「2.2 基本方針の前提整理」に関する意見 | 10件 |
| 6 | 「3.2 施設計画の検討」に関する意見 | 20件 |
| 7 | 「3.6 施設イメージ図」に関する意見 | 2件 |
| 8 | 「4 管理・運営」に関する意見 | 15件 |
| 9 | 「6 今後に向けた検討課題の整理」に関する意見 （(1)安全対策・(8)周辺農地との連携・(9)防犯対策等） | 22件 |
| 10 | 事業の進め方に関する意見 | 6件 |
| 11 | 道の駅PRに関する意見 | 5件 |
| 12 | 物産・飲食・物品販売に関する意見 | 11件 |
| 13 | 公共交通に関する意見 | 4件 |
| 14 | 近隣施設との連携に関する意見 （（仮称）柳島スポーツ公園・柳島しおさい公園・その他） | 11件 |
| 15 | 湘南地域での広域連携に関する意見 | 3件 |
| 16 | 詳細設計・運営計画の実施に関する意見 | 4件 |
| 17 | パブリックコメントの実施方法に関する意見 | 2件 |
| 18 | 「国道134号沿線の活性化に関する基本方針」に関する意見 | 2件 |
| 19 | その他の意見 | 20件 |
| 合 計 | | 155件 |

■ = 一部修正を加えた項目

茅ヶ崎市経済部産業振興課道の駅整備推進担当
0467-82-1111（代表）
e-mail : sangyou@city.chigasaki.kanagawa.jp

(意見及び市の考え方)

■ 「1.1 背景と目的」に関する意見（6件）

(意見1)

要点・目的：

通過点に甘んじず地域の旗艦基地として、産業・文化・余暇活動の中心的役割や貢献を果す。

遠客招来、地産外商、文化・スポーツ、安全・健康・福祉など社会貢献を目指す。

(意見2)

伊豆や箱根への観光客の通過場所でしかなかった国道134号柳島向河原は道の駅としてふさわしい場所だと思います。車で国道134号を通過する人々を集客するだけでなく、自元民（茅ヶ崎市民）も利用しやすい施設にさせていただきたく存じます。

(意見3)

道の駅を建設しても、湘南観光にきた他県の方々が使用する訳で、茅ヶ崎市民へのメリットは全くない。むしろ、ゴミが溢れ、海が汚れていくだけである。

(意見4)

道の駅が必要な理由が薄い

(意見5)

④北側住民への良い面は何もない。もっと市全体で本当に必要か再検討が必要。

(意見6)

この「道の駅」をいかに「市民生活の向上」及び「茅ヶ崎市の観光開発」に寄与させる事が出来るか良く考え茅ヶ崎の「道の駅」作りを成功させなくてはならないと思います。

(市の考え方)

平成27年3月にさがみ縦貫道路が全線開通し、また平成32年度には横浜湘南道路や高速横浜環状南線が開通予定であり、本市への交通網の整備が進む中で、本市から江の島・鎌倉や伊豆・箱根方面へ向かう道路利用者が茅ヶ崎市を通過している現状を解消していく必要があります。また平成30年夏季には東京オリンピック・パラリンピック競技大会が隣接する藤沢市の江の島で開催され、外国人を含めた観光客が増加する見込みがあることから、本市における人や物の流れには大きな影響があると想定されます。このような背景の中で「茅ヶ崎を通過点にさせない」取り組みとしての本道の駅は、地域経済を活性化させる絶好の契機になると捉えております。

また、本道の駅は、市民の皆様が飲食や物産品等の購入のために訪れるだけでなく、日頃のサークル活動等の発表の場や身近な就労の場にもなります。さらに市内事業者にとっては自身の販路をさらに拡大する契機となることも期待できます。

これらのことから本道の駅は、地域のつながりや活力を高める役割を担っており、道路利用者だけではなく、茅ヶ崎市を活力あるまちとするための重要な拠点になり得ると考えております。

■ 「1.2 これまでの経緯」に関する意見（4件）

（意見7）

（2）「道の駅」の設置場所を決める時、現在ある観光資源との関係・交通網と駐車場等を考え、地域のまちづくりと整合し防災機能の向上が問われる場所を考える

（意見8）

道の駅の事業に関していうと、新湘南バイパスの茅ヶ崎海岸ICからの導線がなく誘導路も国道134号線のみで、圏央道とも接さない時点で、事業として成立するのか疑問に思います。

（意見9）

お疲れ様です。まず、背景と目的に地域の身近な交流の場となり、また高齢者の外出機会の増加や安全安心なまちづくり等を促進する新たな拠点となって、まちの活力・まちのにぎわいにつながることが期待できる「道の駅」とありますが、当該地区は既に柳島会館・近年出来たハマミーナがあり、これ以上の拠点が必要な理由がわかりません。ここ数年は必要かもしれませんが、施設は25億も掛かり50年以上は運営を考えなくてはなりません。施設が足りない地域があるにも関わらず、ここに集中させる意味はどこにあるのでしょうか？

（意見10）

また先のも書きましたが、概要版を見ると、道の駅の公共的機能にイベント広場・芝生広場・イベント・ミーティングルーム・キッズスペース・地域の情報発信とありますが、湘南コミセン・ハマミーナ・柳島会館・しおさい広場・競技場と半径500m以内に集中していますが、財政が逼迫し、サービスを削り始めているのに、それほどこの地域に施設が必要なのでしょうか？

（市の考え方）

平成27年3月にさがみ縦貫道路が全線開通し、また平成32年度には横浜湘南道路や高速横浜環状南線が開通予定であり、本市への交通網の整備が進む中で、本市から江の島・鎌倉や伊豆・箱根方面へ向かう道路利用者が茅ヶ崎市を通過している現状を解消していく必要があります。また平成30年夏季には東京オリンピック・パラリンピック競技大会が隣接する藤沢市の江の島で開催され、外国人を含めた観光客が増加する見込

みがあることから、本市における人や物の流れには大きな影響があると想定されます。このような背景の中で「茅ヶ崎を通過点にさせない」取り組みとしての本道の駅は、地域経済を活性化させる絶好の契機になると捉えております。

整備予定地は、平成26年度に市内8箇所の候補地から、前面交通量等の交通環境や周辺の広域避難所等の防災対策等をもとに選定しました。また江の島・鎌倉・箱根といった全国的にも知名度の高い観光地を結ぶ国道134号と圏央道との結節点に位置していることから、道の駅が備える休憩機能や情報発信機能の役割を効果的に果たすことができる重要な地点であります。また近隣の公共施設との相互連携により、地域のにぎわいにつながる地域連携機能の効果も十分に発揮できると考えております。

■ 「1.4 茅ヶ崎市の現状把握」に関する意見（2件）

（意見11）

2. p-10 茅ヶ崎市26年述観光客数のDataは、道の駅計画にどのような位置づけになるのか？を良く分析して数字を鵜呑みにするのはきわめて危険だし、分析がされてない。

P-11のDataも同じ。

（市の考え方）

本計画10ページの観光入込客数の推移が示すとおり、本市へ来訪する観光客の数は3年前と比較して増加傾向となっていますが、その来訪時期については、大岡越前祭や湘南祭が開催される4月や海水浴シーズン最盛期の7月・8月に集中しており、本市としては年間を通じた観光客誘致の取り組みが重要と考えております。また、本市最大の観光資源である「海」以外で、年間を通じた観光消費を受け止める拠点が少ないため、本道の駅は道路利用者を含む市外からの来訪者を安定的に受け止めるだけでなく、市内の観光情報等を広く周知する情報発信拠点となることから、本市の観光面において果たす役割は大きいと考えております。

（意見12）

市内で農業を営み、ほのぼのビーチ茅ヶ崎、茅ヶ崎商工会議所青年部、さがみ農協青壮年部、ホノルル姉妹都市交流委員会、アロハ委員会、湘南祭実行委員会、その他多数の市民団体に所属し活動をしております。基本計画（素案）を拝読させていただきました。今後発言の機会があるか不明のためご意見したいと思いましたが、項目ごとにふられてある番号で記入いたします。

1. 計画条件の整理について

文章から茅ヶ崎は全てにおいて衰退となる印象を受けました。販路拡大での活性化では無く、神奈川県全体としても農商工の茅ヶ崎ブランド創出の良いきっかけになればと思います。

(市の考え方)

地域振興施設では、年間を通じて多くの方々に来訪していただくため、湘南地区の広域的な産品等について提供するとともに、地域産品等を活用したオリジナルブランドを発掘し本道の駅から発信していくことで、地域経済の活性化のきっかけとしたいと考えております。

■ 「1.5 関連計画の整理」に関する意見（6件）

(意見13)

1. p-6 道の駅基本計画と“国道134号沿線の活性化における基本方針”についての関わりが説明できてないのでどの様な整合性が有るか判断できない。

(意見14)

4. p-18 1. 5. 8の活性化基本方針との連携とは？車を対象とした場合、道の駅 駐車場からいずれのエリアへの移動は？アクセスは？文章の理解は出来るが具体的な人の移動のイメージが浮かばない。これも文章だけの作りの様に思う。

(意見15)

伊豆箱根で遊び国道134号線で相模川を渡ってすぐは、柳島一带にスポーツ施設と道の駅を作ることには、大いに賛成である。ただし、茅ヶ崎ゴルフ場跡地の再開発計画を確認してから進めて欲しい。

(市の考え方)

「国道134号沿線の活性化に関する基本方針」では、市域内の東西約6キロメートルに及ぶ134号を3つのエリアに分類し、各エリアの特徴を踏まえた機能が示されています。その中で整備予定地は西エリア（湘南の玄関口としてのスタイルづくり）に位置づけられており、本道の駅をはじめ、「(仮称)柳島スポーツ公園」や「柳島しおさい公園」、「柳島キャンプ場」等の資源を活かした地域の発展が期待されるエリアとなっています。

本道の駅は、西エリア内の近隣施設と連携しながら地域を活性化する拠点のひとつとなるとともに、グランドプランD地区を含む中央エリア（海辺空間の保全と賑わい施設との融合）や、茅ヶ崎ゴルフ場を含む東エリア（防災と環境に配慮した和み空間の創造）との機能分担を進めます。さらに、海岸へのアクセスやシェアサイクル等による西エリアから中央エリア・東エリアへの回遊性の向上に向けた具体的手法についても、今後検討を進めてまいります。

(意見16)

当道の駅は他のパブコメや市の他の計画との関連性が多々あると思う。市民のニーズを改めて再検討し、整合性をもって進めていただきたい。

(市の考え方)

ご意見いただきましたように、本道の駅は、まちづくり・雇用・地域活性化・観光促進等さまざまな分野と関連しております。本道の駅の整備が関連計画の目的を達成する1つのツールともなるよう、整合を図りながら進めてまいります。

(意見17)

3. p-1 7つの基本方針

1-7について以降のページでここに説明されているが具体性が無く数字的説明が何も無い。これで事業計画は不可能です。文章の説明のみだ。

*特に“道の駅”の場合 茅ヶ崎市のみならず相模湾との視点での車の動線を意識して5.観光広域ネットワークの形成 の部分をより具体化した事業の在り方を検討すべき。

(意見18)

「道の駅」は茅ヶ崎の観光開発の一端を背負わないといけないと思います。そのため次の事に注意して検討しないとイケないと思います。

(1) 「道の駅」を茅ヶ崎の観光開発の1員として活用していくには「茅ヶ崎市観光振興ビジョン」の7つの基本方針①観光資源の価値検証②市民・事業者等の参加による観光推進力の形成③多様に楽しめる「まちなか観光」の巢出④魅力的な物産や食等の提供⑤観光広域ネットワークの形成⑥情報発信力の強化⑦観光基盤の構築が重要になると思います。

(市の考え方)

本道の駅は、観光振興ビジョンで示している7つの基本方針を具現化する1つのツールとなると考えております。イベントや導入する店舗等、魅力ある道の駅をつくるための具体的な取り組み内容について、今後検討を進めてまいります。

■ 「2.2 基本方針の前提整理」に関する意見 (10件)

(意見19)

ホノルルとの姉妹都市を実感できる場としてホノルルの物産(人気のホノルルクッキー等)あるいはウクレレやムームー、アロハシャツの現地専門店の誘致をして欲しい。店員とも英語で話せるように、ハワイを感じる場作りをお願いしたい。

(意見20)

7. p-27・28 基本方針の設定

①ホノルルの街並 海岸 隣接する商店 自然の表現 等を充分理解した上でのこの部分の表現をして欲しいし、ホノルルをイメージさせるとするならば、新たなプロジェクトを立ち上げての検討をする事が重要と思う。何となく書けば良いのでは良心を疑う事と成る。またこの導入機能で基本方針を満足するとは思えない、駐車場とそれに伴うスペースを設けるだけは、余りにも単純すぎる。

(意見 2 1)

道の駅、デザインもすてきですし、内容もよいと思います。いくつか、意見を述べさせていただきます。

・内容の充実

旅先で寄った、道の駅の印象では、まず、トイレなどの設備の機能が、充実していること、それから、その土地ならではの、物産や情報が、わかりやすく置いてあり、地元の方が、いきいきと誇りを持って、働いていること、でした。茅ヶ崎市民は、ハワイとの姉妹都市ということですが、他の地域の人からみれば「なぜ、茅ヶ崎とハワイ？」と思うかもしれませんので、説明は、必要と思います。神奈川県内には、3つしか道の駅がないことを知り、驚きました。湘南地域では初、ということですね。名前もサザンにするなら、サザンオールスターズのファンの方々も喜んでくれるようなことや、加山雄三さんの若大将の時代を、懐かしむ方々など、様々な世代を通して、楽しめる場所になってほしいです。

(意見 2 2)

2、基本方針についていきなりホノルルの名前が出てきますが、抽象的過ぎる。

(意見 2 3)

「サザン」のイメージを大切にしたい(茅ヶ崎駅の発着メロディとあわせる)。

(意見 2 4)

ハワイを前面に出さない。(ホノルル市の第 28 番目の姉妹都市である、恥ずかしい現実を知れ。→茅ヶ崎は中でも最小クラスである。)

(市の考え方)

湘南地区初の道の駅整備にあたっては、ホノルル市・郡との姉妹都市締結を本市の強みの一つとし、両市に共通する雰囲気やイメージを活かした施設として整備していきたいと考えております。ゆったりと休憩できるスペースの提供だけでなく、ホノルル市・郡とのつながり等を紹介する情報発信や現地産品の販売等についても検討し、両市の友好親善をより深めていくための拠点としてまいります。

なお、基本コンセプトはホノルル市・郡をイメージが中心となっておりますが、茅ヶ崎ゆかりの著名人や文化資源、ゆかりのまち等についてもあわせて活用していくとともに、湘南地区のゲートウェイとして本市の魅力をさらに発信していくための施設整備を検討していきたいと考えております。

(意見 2 5)

(3) 「道の駅」の「目的と機能」は素案にあります様に「休憩機能」「情報発信機能」「地域連携機能」が必要だとおもいます。

(意見 26)

③基本方針の文章は多いのですが、導入機能はスペースと広場 具体的事業計画が貧弱と思う。もう少し真剣に検討が欲しい。

(意見 27)

休憩・仮眠場所の提供 (周辺道路での駐車違反防止に役立てる)

(市の考え方)

道の駅を整備するための要件として、休憩機能・情報発信機能・地域連携機能を備えている施設であることが必要となります。

これらの3つの機能を前提として、本市の特徴等を踏まえた基本コンセプトと基本方針を設定し、それらを実現するために備えるべき導入機能(施設内容)を想定しております。この想定をもとに、「第3章 施設計画」にて各施設規模を割り出し、整備面積を算出しました。本計画案で想定した各施設の詳細については、平成28年度からの詳細設計にてより具体的に検討してまいります。

また本道の駅は、その休憩機能が果たすところとして、道路利用者が立ち寄り十分に休憩をとることができるスペースを整備してまいります。なお、仮眠場所については、平成28年度からの詳細設計で検討を進める上での参考とさせていただきます。

(意見 28)

6. p-26 2.2 基本方針の前提整理

休憩機能=期待できる事項の表現が理解出来ない*“道の駅”機能の大半を占めるこの部分で有りながら、その期待が不明確です。これを十分に検討した上で具体的事業に結び付ける検討をされたい。

情報発信機能=観光や文化資源のPRで来客が増えるのか?ロケーションでの海が最大の観光資源とするならば、“道の駅”に駐車したお客さんが安全に海まで散歩できる歩道整備等をより具体的にハードに盛り込む必要が有ると思う。この部分は真剣に検討を戴きたく思います。

地域連携機能=地域の利用者が多いほど成功をしているについて *住民居住地から離れている為、近隣の大型スーパーを超える、品揃えと価格に魅力が無ければ売りに貢献しない。この部分は文言上の表現は素晴らしいと思うが現実的背景が見えない。

(市の考え方)

【休憩機能】

本市を取り巻く交通網の整備が進み、本市をはじめとする湘南地区周辺市町への来訪者等が増える一方、国道134号沿いには道路利用者が無料で休憩できるポイントがないのが現状です。

本道の駅は、これら道路利用者のための休憩機能としての役割が期待できます。単に休憩するのではなく、姉妹都市であるメリットを活かしたホノルル市・郡の雰囲気等を感じることで、快適でゆったりとした空間を創出します。

ご指摘の箇所については、前述の説明が十分に反映されておりませんでしたので、「地域の現状・課題」と「期待できる事項」について関連箇所を含めて修正いたします。

◆修正部分の対照表

| 修正後 | 修正前 |
|--|---|
| <p>26 ページ</p> <p>「休憩機能」 地域の現状・課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・圏央道等の開通により、広域から本市へのアクセスが大きく向上 ・<u>国道134号沿いには、無料で休憩できるポイントがない</u> ・周辺道路から最も認識しやすく、駐車場を有する道の駅が各施設の玄関口となることが予想される ・外部からの集客力の強化が課題である | <p>26 ページ</p> <p>「休憩機能」 地域の現状・課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・圏央道等の開通により、広域から本市へのアクセスが大きく向上 ・<u>周辺道路から最も認識しやすく、駐車場を有する道の駅が各施設の玄関口となることが予想される</u> ・外部からの集客力の強化が課題である |

| 修正後 | 修正前 |
|---|--|
| <p>26 ページ</p> <p>「休憩機能」 期待できる事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ・<u>休憩場所（トイレ、軽食等）の提供</u> ・<u>リフレッシュメントによる運転環境の改善</u> | <p>26 ページ</p> <p>「休憩機能」 期待できる事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ・<u>湘南地区のゲートウェイ</u> ・<u>交流人口の増加</u> |

| 修正後 | 修正前 |
|--|---|
| <p>26 ページ</p> <p>「情報発信機能」 期待できる事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ・<u>湘南地区のゲートウェイとして、広域的な観光・文化資源をPRする情報発信拠点</u> ・市内観光・文化資源をPRする情報発信拠点 | <p>26 ページ</p> <p>「情報発信機能」 期待できる事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ・<u>広域的な観光・文化資源をPRする情報発信拠点</u> ・市内観光・文化資源をPRする情報発信拠点 |

| 修正後 | 修正前 |
|---|--|
| <p>26 ページ</p> <p>「地域連携機能」 期待できる事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民の滞在機会の増加 ・多世代の交流の場 ・<u>交流人口の増加</u> | <p>26 ページ</p> <p>「地域連携機能」 期待できる事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民の滞在機会の増加 ・多世代の交流の場 |

【情報発信機能】

多くの道路利用者や来訪者が多く立ち寄ることが想定される本道の駅で、本市の様々な地域資源を周知することにより「また来たい」と思ってもらえることが必要であると考えています。

また、これら周知のための具体的な手法については、海岸までのアクセスや散策のコース等、回遊性について工夫するように努めます。

また、本道の駅は湘南地区のゲートウェイとなるため、江の島・鎌倉・箱根等の広域的な地域に関する情報を発信する役割を果たすこともできると考えています。

【地域連携機能】

「地域の利用者が多いほど成功している事例が多い」「市民が頻繁に訪れるような施設が望まれる」との表現については、例えば多種多様なイベントを開催したり、季節やイベント等に合わせて限定の飲食・物品を販売する等の仕掛けをすることで、地域をはじめとする市内からの来訪者を安定的に受け止めることを意図したものです。

本道の駅は、地域の方々に多く利用していただくことはもちろんですが、その中でも地元農産物や姉妹都市等の名産品等、ここでしか購入できない商品を販売し、日常生活品等を多く取り揃えている大型スーパー等とは性格を異にするものと考えております。

今後の整備においては、市内からの来訪者にとって利用しやすい施設となるように検討してまいります。

■ 「3.2 施設計画の検討」に関する意見（20件）

（意見29）

3、施設計画

要件を基に計画されているようですが、2の基本方針が反映されていない印象です。

（市の考え方）

基本計画（素案）の「2.4 導入機能の整理」では、基本方針から考えられる導入機能について記載し、「第3章 施設計画」では、その各導入機能について具体的な施設面積を算出しています。

（意見30）

最終134号線の交通量の多い良い場所で有り、近辺にこの手の大型休憩施設がなく相当の利用が有ると思われる。大型・貨物の駐車場台数が28台では大変な混雑が予想される。最低50台位が必要でないか？駐車場に入れない車で134号線の交通停滞が発生しないか？

（意見31）

332駐車場についての参考資料への信頼度が無さ過ぎます。海岸利用者など長時間駐車などの想定や対応も必須です。茅ヶ崎でよくみられる大型2輪なども駐車場スパー

スを使用します。少なすぎると思います。

(意見 3 2)

道の駅の重要なものとして「駐車場」があげられますが、地域性から見ても計画の台数では少ないように思えます。私は全国の道の駅を巡っていますが、オープン時や各種イベントが行われるときはすぐに埋まり、周辺道路は大渋滞になる事例を見てきていますし、実際に渋滞に巻き込まれた実体験もあります。

計画通りの台数で行うならば、隣に出来るスポーツ公園や柳島小学校のグラウンドを活用することは必須と思えます。最悪、旧県営西浜駐車場を利用してシャトルバスの運行も考えた方が良くと思います。

(市の考え方)

道の駅における駐車場の台数及び面積については、前面道路である国道 1 3 4 号の交通量から、高速道路のパーキングエリアを基準とした東日本高速道路株式会社や旧日本道路公団等の資料をもとに算出しています。

しかしながら、例えば長期休暇期間や周辺施設でのイベント実施日等には、駐車場台数の不足も想定されます。これらの混雑日の対策としては、臨時駐車場の確保や周辺施設との連携、誘導員や案内板の配置の工夫等、駐車場の満車や渋滞を発生させない仕組みづくりもあわせて検討してまいります。

(意見 3 3)

2. 進入方法等について、素案のイラストを見る限り 2 か所しかないようですが、非常用にもう一か所あるとよいかと思います。オープン時やイベント時の対応で駐車場内の流れを一方通行にしやすいかと思えます。また国道 1 3 4 号線からのアクセスは上り藤沢方向のみで良いのでしょうか？下り平塚方向からは、鉄砲道からの出入りで間違いないのでしょうか？

(意見 3 4)

市道からも入りやすくする。

(市の考え方)

本道の駅への出入口については、国道 1 3 4 号側と市道 0 1 2 1 号線（鉄砲道）側の 2 箇所を想定しております。

なお、この出入口の詳細な位置等については、現在、国道 1 3 4 号の道路管理者である神奈川県や神奈川県警察等関係機関と協議を進めております。

(意見 3 5)

トイレはウオシュレット完備でお願いしたい。

(意見36)

333 トイレについても少ないと思います。特に男子便器大は少なすぎます。有料シャワーや足洗い場も当然のように必要です。長時間駐車とシャワーをセットで有料駐車ゾーンなど作ってみてはどうか。

(市の考え方)

本道の駅におけるトイレの個数及び面積については、前面道路である国道134号の交通量から、高速道路のパーキングエリアを基準とした東日本高速道路株式会社や旧日本道路公団等の資料をもとに算出しているため、必要な便器個数は確保できていると考えております。

休憩機能の基本方針であるリラクゼーションの提供を基本として、利用者が快適かつ清潔に使用できるトイレに必要な設備を、事業者と連携しながら詳細設計にて検討してまいります。また、シャワーの設置については、隣接する(仮称)柳島スポーツ公園と調整してまいります。

(意見37)

8. p-34 3.3.6 二輪車・自転車 駐車場
ロードバイク等の駐輪台数の部分

*現在、134号線を観光目的で走るロードバイクが激増しています。走って見ると江の島から小田原までにロードバイクライダーの休憩所がありません。よって今回計画はサイクルステーションとしてはベストポイントと思っております。現実的にはロードバイクライダーが“道の駅”での売り上げを期待できるか?はあまり期待できないと思うが立ち寄れるライダーを意識したスペースを確保して、仲間意識の強いライダーは積極的に茅ヶ崎PRする事は大いに期待できます。リピーターは必ず増加します。これが前記の相模湾自転車ネットワークの基点として機能すると思う。是非の検討を願う。ハード的には、サイクルスタンドは、20台は掛けられるようにしたいし、ライダー専用休憩スペースを確保したい。

(意見38)

336の2輪車駐車場、駐輪場はロードバイクは車道から入るので専用レーンなどが必要になると思います。湘南のバイクの台数は考慮すべきです。かなりの台数が利用します。週末の江の島島内を参考にしてください。ハワイの自転車型の自転車スタンドも欲しいです。調べてみて下さい。

(市の考え方)

ご指摘のとおり、国道134号は車だけでなく二輪車やロードバイクの往来も多い道路であり、休憩ポイントとして利用されることも多いことが想定されます。

駐輪・駐車スペースについては、本市やホノルル市・郡の雰囲気を感じてゆっくりと休憩がとれるようなデザインや空間を、平成28年度の詳細設計にて具体的に検討してまいります。

(意見39)

9. p-37 3. 3. 11 その他(地域振興施設)

(4) レンタサイクルポート

*これは駐車客のレンタサイクルをイメージしての地域振興と考えたのではと思うがレンタサイクルを目的としてここへ車が長時間駐車 of 買物・観光で使う事は考えにくい。

小生がイメージするレンタサイクルは

○個人レベルは茅ヶ崎駅周辺の商連レンタサイクルを活用する。小グループ・団体のレンタサイクル(3-10台)は茅ヶ崎に無い、よって観光目的の場合“道の駅”に整備して貸し出すシステムが欲しいと思う。お客の駅からのアクセスをイメージしての計画と成ると思う。

自分のグループ活用例では 水郷佐原の 川の駅レンタサイクル 小田原駐車場レンタサイクル 箱根レンタサイクル しまなみ海道レンタサイクル が十分に整備されていて使い易いし周辺観光に便利に使っている。この事からは是非レンタサイクルの在り様を真剣に検討願いたい。具体的にはクロスバイク20台ぐらいは設置確保をしたい。

(市の考え方)

本計画で導入を検討しているレンタサイクルポートについては、レンタサイクルで海沿いのサイクリングロード等を走り、本市の雰囲気を満喫していただくことなどを想定しています。

この事業の具体的な内容については、市外からの来訪者に本市をより広く知っていただくための観光的な視点をもとに、今後詳細を検討してまいります。

また、隣接する(仮称)柳島スポーツ公園整備事業でも民間事業者によりレンタサイクル等を行うサイクルステーションの設置が検討されているため、各々の役割を明確にし、相乗効果が図れるよう検討を進めてまいります。

(意見40)

339 多目的スペースはくぎられた空間でなく施設ど真ん中のオープンで人の流れがある場所として設置し企画がある時だけ使うようにしないと入りづらい、見てよいのかわからない空間となってしまうと思います。

(意見41)

3310 交流広場は屋外でも屋根が欲しいです。ホロでも良いです。立地を考えイメージ図のようなパラソルは強風時は非常に危険と思います。

(市の考え方)

多目的スペースや交流広場は、様々なイベントや展示等を開催し来訪者が楽しめる空間とすることを想定しています。

具体的な施設内の配置やデザイン等に関していただいたご意見につきましては、平成28年度の詳細設計の際の参考とさせていただきます。

(意見 4 2)

道の駅かスポーツ公園どちらかにヘリポート設置が必要。

(市の考え方)

隣接する(仮称)柳島スポーツ公園では、緊急時にヘリコプターの離着陸ができる空間を確保することとしています。

また、本道の駅は、県指定の緊急輸送路である国道134号と接する立地環境にあることから災害時の自衛隊等が参集可能な後方支援のスペースを確保するとともに、(仮称)柳島スポーツ公園等近隣施設との相互連携を図ります。

(意見 4 3)

相模・多摩ナンバー車などで犬を連れて散歩しているのを見受ける。車椅子等での家族散歩も喜ばれるように。

(市の考え方)

本道の駅は、誰もが快適に利用できるバリアフリーに配慮した施設とし、また海岸等へのアクセスを工夫し、来訪者が周辺を散策できるような取り組みを検討してまいります。

(意見 4 4)

2019年開業に向けて是非寄ってみたい道の駅を目指していただきたい。

市外、県外からの来訪者を呼び込むことは、もちろんですが、地元民が何度もいつも行ってみたいというコミュニティにする。

まず景観 相模湾から観る丹沢・箱根連峰を従えた雄大な富士山。この景観を是非充分に取り入れたい。

湯ったりとした足湯とかテラス席 地ビールコーナーなんかも設けて。

(意見 4 5)

海と富士山が見える眺望が欲しい(展望台他の設置)。

(意見 4 6)

また、海をバックに場所名と一緒に記念撮影ができる場所が欲しいです。なんのため、何を求めてここに来るのでしょうか?来た証拠や、ホノルルと同じような写り方ができたらもっと良いです。

(市の考え方)

本道の駅では、地域の方が飲食や物産品等の購入のために訪れるだけでなく、サークル活動の発表の場や身近な場所での就労の場等、地域の方が集いながら市外からの来訪者と交流できるにぎやかな道の駅となることが期待できます。

また、ご意見にあるような本市から連想される海や富士山については、本道の駅周辺の施設等からのビューポイントを紹介し、それら施設との連携の中で景観資源等の魅力を発信していきたいと考えております。

なお、ご意見いただいた内容の施設については、平成28年度からの詳細設計で検討を進める上での参考とさせていただきます。

(意見47)

基本方針の機能に「④中学校給食『湘南中学校給食共同調理場』との複合機能のある道の駅」を追加してください。

※「湘南中学校給食共同調理場」とは、茅ヶ崎・藤沢・寒川の2市1町で建設費を出し合い、また第三セクターにより「中学校給食調理場」をつくり、この湘南地域の中学生が同じ条件で中学校給食、ボックス・ランチによるデリバリー方式による中学校給食を実現するために建設するものです。

(意見48)

道の駅に当日中学校給食と同じメニューが食べられる食堂を建設してください。

※岩手県の「道の駅 三田貝分校」は、「旧岩手県岩泉町門小学校三田貝分校」跡地を利用した「日本で一番“ノスタルジック”な道の駅」で、学校給食によるレストランを“売り”にしています。

※国道134号、相模縦貫道という大動脈による食材の運搬、倉庫をここに設け、食材の確保・調理を集中することにより、給食食材のコストを抑え、さらに午前中の道の駅駐車場空きスペースにランチ・ボックス運搬車への積み込み作業としての機能補完ができます。

(市の考え方)

道の駅を整備するための要件として、休憩機能・情報発信機能・地域連携機能があります。

ご提案いただいた「湘南中学校給食共同調理場」につきましては、整備予定地が限られた面積であること、また本市としては小和田小学校や今宿小学校における自校式給食調理場の建設を最優先の課題として取り組んでいるため、導入は検討しておりません。

また、本道の駅の基本コンセプトに沿った飲食スペースの整備や店舗の導入については、平成28年度からの詳細設計や運営計画の中で検討してまいります。

■ 「3.6 施設イメージ図」に関する意見（2件）

(意見49)

イメージ図が浮いて見えるのは周辺が無計画だからです。

3.6 施設イメージ図について

茅ヶ崎らしさもホノルルらしさも無い。私は懐古趣味なので好みではないですが雰囲気が全てだと思います。ディズニーリゾートぐらい現代技術のオールドハワイアンなの

が逆に新しいと思います。新しいのは古くなりますから。バランスをとるのは難しいと思いますが・・・

(意見50)

10. 施設イメージ

*耐震を当然ながら考慮ですが、箱物は軽量化して価格重視の設計を願いたい。小規模ペースからスタートして集客状況で増設が可能な構造を取り入れる事で投資効率が良くなると思う。

(市の考え方)

本計画の施設イメージ図については、現段階ではあくまでイメージであり、平成28年度の詳細設計で具体的に決定していきます。

建築物については、基本コンセプトを考慮しつつ周辺の景観や環境等との調和を考慮したデザインとし、かつ施設の維持管理が容易な設計としていきます。

なお、今後事業を進める中で、施設イメージを含めた進捗状況については適宜市民の皆様へ公表してまいります。

■ 「4. 管理・運営」に関する意見 (15件)

(意見51)

今回の案で一番懸念されることは採算である。
テナントからの賃料だけで、やれる中身があるかである。
市民活動団体等からの使用料も書かれているが、割合としては微少になるはずである。
道の駅を作る建前のように感じる。3~5年の見直しの時の弁解になるだけである。採算がとれなくて結局市の負担になることを心配している。

(意見52)

全体で約25億かけ、管理運営の組織図的なものはありますが、この中の予定売上、予定集客、そしてこの施設は有料で運用するようですがどのくらいの収支を想定されているのか、再度伺いたい。

(意見53)

民間企業で投資を検討する際は、収益計画と回収計画を策定し、それに見合った適切な投資額を決定します。本計画では売上計画しか提示されておらず、これでは投資規模が適切であるかどうか判断ができません。施設運営においては、水道光熱費その他のコストがかかりますし、物販も飲食サービスも当然原価がかかります。14億の売上のうち利益はいくらと試算されているのでしょうか。「売上-原価-運営コスト=利益」ですが、24億円の初期投資は何年で回収できる想定をされているのでしょうか。本施設は、単なる商業施設ではなく様々な機能を兼ね備えているものであることは承知しておりますが、民間事業者管理料を払う方式ではなく、事業運営全般を民間事業者へ委ね、市

は賃料収入を得る形にすべきであると考えます。しかしながら、事業スケジュールをみると、運営計画と詳細設計が同時並行的に行われ、用地買収・工事着工後に指定管理者が決定されることになっています。運営計画（収益計画を含む）は誰がどのように作成するのでしょうか、運営計画を市が作成し、計画どおりに運営できる管理者を募るという方法では、事業者には収益責任を課すことができません。詳細な運営計画の立案こそ、民間が知恵を発揮すべき部分であり、その段階から運営事業者を参画させないと事業責任が不明確になってしまいます。市が収益計画を立て、収益計画が著しく未達成になった場合、指定管理者において収益が確保できず、市に賃料を支払うどころか、市に負担を要求しなければ事業が継続できなくなることも想定されます。本事業は、運営する民間事業者が自ら収益計画を策定し、市に対して賃料を含めていくらの収益の分配ができるかを提案させ、市はその収入計画に基づいて、投資額を修正するプロセスを確保すべきであると考えます。綿密な収益計画を立てずに先行投資を行い、結果として事業の採算がとれず、支援のために税金が投入される事態になる事例が数多く報告されています。以下の3点につき回答をいただきたく存じます。（1）投資計画（事業費）を決めるにあたり、収益計画が策定されていないのはなぜか（2）詳細な運営計画は誰がどのようなプロセスで策定するのか（運営を任される事業者が運営計画立案に参画しないとすれば事業責任が曖昧になるのではないか）（3）運営計画（収益計画）の内容次第で投資計画を修正するというプロセスは導入しないのか

（意見54）

官製のプロジェクトにありがちな、甘い入場者予測に基づく計画案ではないかとの懸念があります。予測の客観性について根拠を開示してください。予測が下振れしても、市民に税負担が出ないようにリスク管理されているのであれば、それについても開示してください。

（意見55）

14億の売上を見込んでいるようですが、ランニングコスト等含めて24億の初期投資を何年程度でペイすることを考慮しているのか。

（意見56）

想定来場者数も読みも甘い。赤字となり回収できなかった場合の、責任はどなたが取るのかハッキリさせてください。血税をつかうのですから！

（意見57）

ニーズの分析が充分で無いと思う。お客ニーズをどの様に情報収集したか？疑問です。

（意見58）

1.4.4 商業平塚藤沢に比べ商業集積が低いのでいかにも造っても問題がないような書き方だが、道の駅の立地より半径500mで円を描いて市内の商圈を見た場合2/3は川と海、そして1/3のところには、地元のスーパーのタマヤさん、生協、そしてURが新規に造

る17000平米のSCがありますが、地域人口と鑑みると既にオーバーストアなりかけているように思いますが、道の駅ができた場合、運営費等は当然独立採算で考えているのですよね？もし、市からの補助を出すとしたら、最初からやらないほうがいいし、商業施設としても10年もつかもたないか、また地域の民間事業者を圧迫させたら、どういう責任を取るのでしょうか？近隣には既に成り立っている網元料理の店がありますが、当然競合となります。行政が民間事業を応援するなら理解ができるが競合させる理由が分かりません。どう考えられているのでしょうか？

(意見59)

1.5.8 国道134号線沿線の活性化に関する基本計画

3エリアが相互に連携しかつ機能分担を行いながら相乗効果を上げていくことが求められるとありますが、これらがすべて数十年継続していくためには、どのくらいの集客があり、どのくらいの購買力があり、どのくらいの収益を見込んで計画をされるのでしょうか？行政だからわかりませんでは、収益事業は許されないと考えますが如何でしょうか？最近はなくなりましたが、過去には全国で多くの第3セクターができ、民間と共同でやったにも関わらず、経営の甘さから破綻したものが多いたのですがそのようなことに50年先まである程度の見通しがあるのでしょうか？ここ数年単年度財政収支は赤字かと思いますが、黒が出ていても、そう多くはないなかで、ハードを増やし固定費を上げることは、将来負担比率を上げることになり、義務的経費率が上がり過ぎることになりかねませんが、この道の駅事業で、財政収支にプラスを考えて行われているかと考えますがどのように考えたのでしょうか？

(意見60)

私も自動車利用者であり、一般的に道の駅があれば利用するが、今回の計画は余にも費用が工学であり、国県の補助金見込みも低額であり、市民の貴重な税を投入すべきか疑問であり反対します。

もっと身近に必要な新住居表示の実施等施策を優先して欲しい。

(意見61)

車利用者の公衆トイレでは無い。金を生む場にしよう。

(意見62)

(6) 「道の駅」の運営・規模について。

費用の問題や運営は運営費の問題で全て民間に移管するのか又管・民共同で運営するのか又規模はどれぐらいの規模にするのか充分検討しないといけないと思います。

(意見63)

6. 管理・運営方式は②第3セクター方式がよい。少しでも市の財政負担にならない工夫が重要であろう。但し、市からの派遣は財務・経営に明るい人が望ましい。そのためにはふさわしい人を市の嘱託として抱え込み、間接的な関与などの方法もあると思う。

申し訳ないが、生粋の市職員ではないほうがよい。

(意見 6 4)

運営も是非、民間に委託して市は収益を着実に収受できるようにして欲しい。

(市の考え方)

集客予測については、道路センサスを基に前面道路の交通量データを使用し、小型車と大型車の昼間 1 2 時間交通量を算出しております。そこから高速道路のパーキングエリアの設計容量資料の立ち寄り率と平均乗車人数を参考とし、車での年間来場者数を算出しております。また、道の駅は休憩機能以外にも地域振興施設の機能も備えているため、車以外に自転車や徒歩で来場される方を加味すると、年間 1 4 1 万人以上の来場者が想定されます。

また、本道の駅整備に係る事業費については、前面道路の国道 1 3 4 号の道路管理者である神奈川県との一体型整備であり、道路利用者が休憩をとるための駐車場やトイレ等の道路施設部分については、神奈川県が施設整備やオープン後の維持管理を行うことを前提としております。このため、道の駅整備に係る事業費のすべてを茅ヶ崎市が負担するということではありません。さらに、管理・運営については、茅ヶ崎市が整備する地域振興施設において販売する物産品や飲食による収益をもとに維持管理を行うことを前提に、利用者へ質の高いサービス等を継続的に提供し、かつ市からの財政負担が発生しない手法を想定しております。例えば他自治体での道の駅では、年度毎に見直しを行う指定管理者協定において、市から指定管理者へ支払う諸経費をゼロとし、かつ収益還元率にもとづく納入金を納入することを定めることで、市の負担を発生させずに黒字運営できている道の駅も増えています。

本市としても、このような運営体制のもとで市の財政にプラスとなるような運営を目指します。平成 2 8 年度の運営計画においては、具体的な収支予測や管理・運営手法を検討するにあたり、経営のノウハウを持ったアドバイザー等の専門的な意見を踏まえて、民間の関与が大きい手法から検討を進めてまいります。また、同様の手法を採用している道の駅へ、引き続きヒアリング等により情報収集を行ってまいります。

(意見 6 5)

周辺の人に本件計画についてきいてみたが、案外関心がないので驚いた。これは市民自体があまり利用することを考えていないからではないからだと思う。結局、市民以外の人を対象とする商売であるから、あまり利害に関係ないと思うからのようだ。結局、魅力のない道の駅は駐車場主体に終わってしまう。かなりの数の道の駅を利用したが繁盛している駅は少ないように思う。責任ある人が長く続けられる体制が必要である。

(市の考え方)

本道の駅では地域振興連携機能として、市内事業者の物販や、地場製品の提供、地域の方々の交流・活動・雇用の場等、地域がにぎわうことが道の駅の魅力となり、にぎわいの発信ともなると考えております。

継続的に賑わいをみせる道の駅とするため、引き続きアドバイザー等の専門的な意見をいただきながら検討を進めてまいります。

■ 「6 今後に向けた検討課題の整理」に関する意見（22件）

【(1)安全対策（6件）】

（意見66）

現在、毎週末の午後には、国道134号線の下り車線が新湘南バイパスに乗るための車で渋滞をしています。特に道の駅の建設予定地の信号周辺は、右折車線がほとんど動かない状態になる事も度々あります。この道路状況で、さらに車を集中させるのは如何なものでしょうか？建設だけでなく、近隣の交通事情をきちんと整備する事も計画に入れるべきです。

（意見67）

1. 交通渋滞対策について

今でも朝夕の通勤時間帯には鉄砲道、柳島通りなどが渋滞し、休日ともなると国道134号線も大渋滞しています。そこに、道の駅やスポーツ公園ができることで更なる交通渋滞が予測されます。そのことを踏まえて渋滞解消を計画されますようお願いいたします。

（意見68）

道の駅への車出入りによる道路渋滞が心配される。134号と鉄砲道南側が渋滞しないよう出入り専用レーンやスムーズな出入りが出来る誘導を実施してほしい。案内板も必要

（意見69）

高速道路・取り付け道路・一般道路：公園・駅との進入・退出の適切性・合理性。

（意見70）

2. 道の駅周辺地域の整備

施設配置イメージ図（p-41）などには、周辺域の説明が示されてありませんので、進入停滞や湘南バイパスとの接続或いは東方からの誘導路など近隣地域を含む整備などは、“地域振興施設者”の作業として、引き続き策定に向けて実施されるよう希望します。

（意見71）

3311その他、海側へのアクセスは横断歩道か地下道を作って欲しい。134号線では停止線をはみ出して止まる車が多く横断歩道では毎年何人も犠牲者が出るでしょうね。

（市の考え方）

ご指摘のとおり、道の駅オープン後に周辺交通状況が悪化して近隣住民の方や施設利

用者へご迷惑をおかけするようなことは避けなければならない、そのための諸対策については十分に講じていかなければならない課題であると捉えております。

現在、柳島向河原周辺の道路整備や渋滞等の交通対策について、国道134号の道路管理者である神奈川県や神奈川県警察等関係機関との協議を進めております。前面道路である国道134号は非常に交通量の多い道路であり、また市道0121号線（鉄砲道）は、車や自転車等での市内在住の方が多く利用されることが想定されます。交通対策については、今後も必要な見直しを行いながら事業を進めてまいります。

また、施設整備以外においても、臨時駐車場の確保や周辺施設との連携、誘導員や案内板の配置の工夫等、駐車場の満車や渋滞を発生させない仕組みづくりを検討してまいります。

【(8) 周辺農地との連携（2件）】

（意見72）

6. 道の駅・スポーツ公園建設により残された農地について

残された農地はどのようになるのか気になります。

市は、道の駅・スポーツ公園の建設のみを考えるのではなく、残された農地や周辺の整備まで考えて欲しいです。

例えば、残された農地を区画整理し農業後継者がいる機械化農業農家に貸出すること。または、観光農園で収穫体験ができる農地するなどいろいろなことが考えられると思いますので、是非とも農地の有効的な活用をお願いします。

また、柳島通り沿い西側の色々な施設等を整理し、湘南に相応しい地域にさせていただくよう併せてお願いします。

以上

茅ヶ崎に相応しい良き「道の駅」が出来ることを期待しています。

（意見73）

3. 4施設整備区域について

隣接する農地は生産者が混在しており、専業農家も少ないと聞いています。見た目も悪く今後も状況は変わらないと思います。範囲を広げ農地集約や市営観光農園など周辺整備計画も視野に入れて計画をしてみてもどうか。

（市の考え方）

整備予定地は農業振興地域に指定されており、本道の駅においては、本市の農産物を販売できるスペースを設け、農業経営の安定化やにぎわい創出の拠点の形成を図っていくこととしています。

ご意見をいただいたような区画整理事業とは、地権者が区画整理組合を立ち上げ、地権者全体の合意に基づき、減歩等の受益者負担を行いながら、組合により実施される事業であり、地権者の皆様が主体となり実施すべき事業と認識しております。

柳島向河原地区におきましては、地元農業者の皆様とともに、平成24年3月に「柳島向河原土地利用基本計画」を策定いたしました。

本計画に基づき、平成24年度より3か年かけ、柳島向河原地区内の農地を農地として地元で守っていけるよう、柳島向河原土地活用協議会を立ち上げ、地元としてのルール作りの検討を行い、平成27年3月に「柳島向河原地区土地利用調整システム」及び作業マニュアルが完成し、運用を柳島生産組合に引き継がれ、現在も活動を行っていただいております。

また、都市型農業の取り組みといたしましても、本計画に基づき、道の駅開設を見据え、平成27年度には地元生産組合が主体となり、地域や大学、関係機関が一体で、指導付市民農園の試験的事業を実施し、さらに平成28年度においても、同様に収穫体験農園実験事業が試験的实施されますので、市としましてもこの事業の一助となるよう支援してまいります。

【(9) 防犯対策等】に関する意見（14件）】

(意見74)

ヤンキーや若者の屯ろする溜まり場になり犯罪に繋がりがかねない。

(意見75)

夏の暴走族対策をどうするのか？占拠されてしまうと一気に評判を落とし、客足が遠く。是非、交番と夏の交通取り締まりで警察署の出先が入れる場を確保して欲しい。

(意見76)

道の駅の24時間開放はメリットもありますが環境や海岸への悪影響も大いに懸念され、それを不安に思う地域住民も少なくありません。特に小さな子どもがいる家庭は心配しています。トラブルがあつてからでは遅いので季節ごとのルールや駐車場の使用方法、トラブルがあつた場合の対応法、責任の所在など今の段階で地域住民を交えしっかりと議論する必要があります。

(意見77)

温かくなると毎週金、土曜日の夜は産業道路、134号を通過してオートバイの暴走族のタマリ場にならない対応を考える必要がある。

(意見78)

駐車場24時間無料開放について

24時間無料開放をこの湘南地区で行うのは、暴走族などの迷惑行為を助長する恐れがあります。パトロール等の対策を講じるようですが、休日の首都高速 大黒パーキングエリアのような状況が安易に想像できます。

一時期の江の島のような混乱は、どのようなことがあっても避けなければなりません。道の駅の利用者が、利用の時間のみ駐車場を利用できるようゲートを設けるのが、望ましいのですが、せめて、駐在所を設置して頂きたい。

(意見 79)

道の駅 24 時間開放するという事は断固反対します。仕事終わりの夜間、早朝いつもランニングと散歩で今スポーツ公園を作っているところを通って行きました。今はさみしい道ですが誰もいないので安心して通って行きました。24 時間開放となると夜間に暴走族みたいな人が溜まるのは目に見えています。騒音と治安の悪化がとても心配です。コンビニなら店員がいますが、夜間に無人だとゴミ散らかし放題、住民が警察を呼ぶまで騒いでる等、心配することが多々あります。昼間もサーファーの駐車場となってしまうのも容易に想像ができます。警備員を常駐させ本当に利用する人のために規制しないといけないと思います。もし道の駅ができたならお店の開いている時間だけ駐車場を開けて、閉店後は駐車場にチェーンをかけ入れないようにしてもらいたいです。茅ヶ崎の道の駅は他の道の駅とは明らかに違うと思います。かなり規制をしないと無法地帯と化してしまうと思います。柳島住民として断固反対です。

(意見 80)

柳島向河原付近の候補地は、評価結果から見て最適地だと思う。ただし、海のレジャー客が長時間駐車することも考えられるので、十分な対策を講じてほしい。

(意見 81)

道の駅ができれば活性化するので楽しみです。鉄砲道をよく通るので昼に渋滞すると道の駅に車だけ停めて海に行ってしまうサーファーや釣り人が問題になると思います。夜中の暴走族も騒音が心配です。

(意見 82)

地域活性化と環境面、治安等のバランスを考慮すると駐車場の管理方法を考える必要があるのでは？

自由に使える環境も良いのですが、利用者以外の方が使用したり、モラルの無い方たちの溜り場になる可能性も考えられます。利用していただく方、地域住民の方に良いイメージを与えられる道の駅をつく手いただければと思います。

(意見 83)

道の駅駐車場 24 時間無料開放について、茅ヶ崎海岸の当地区（西浜海岸、柳島海岸、河口付近）は、昔からサーフィンの好ポイントで有名である。また、投げ釣りでも良いポイントがある。そういう事で週末には早朝からサーファー及び釣り客が多数利用するのが見込まれます。本来道の駅を目的として来る人の利用が出来なくなることが懸念されます。そのため、波乗り、釣りを目的として駐車することを禁止する看板の設置と管理人の常勤が必要です。また、暴走族の集合対策も必要です。

(意見 84)

道の駅駐車場が施設利用者以外（サーフィン、キャンプ B B Q etc..）の利用が心配される。

(意見 85)

また、サーファー・釣り人などの、道の駅へ利益を落とさない上に、トイレの誤った使い方や、駐車スペースでの水あびが考えられます。

モラルの徹底も、お願いしたいものです。

(意見 86)

24時間無料開放の駐車場には反対です。暴走族の集会や長距離トラックなどの長時間アイドリングしっぱなし。釣り客・サーファー・BBQなどの海岸利用者など收拾がつかなくなる事はまちがいなく起こると思います。

生活環境が悪化するの嫌です。

(意見 87)

市内の産業の活性化や観光面などの配慮は大きいですが、立地条件と交通問題やマナー面での不安要素への対処など市民への配慮が軽率な印象です。柳島海岸へのアクセスは不要でしょうか？

(市の考え方)

ご指摘のとおり、国道134号は暴走族等の迷惑行為があり、夜間の立ち寄りや集会所としての利用により安全性や防犯の懸念があります。

道の駅の登録要件として掲げられている休憩機能は、「24時間利用可能な無料の駐車場とトイレの整備」のため、夜間に駐車場を全面閉鎖することは困難となります。しかし、夜間には駐車場の一部を閉鎖したり警察への通報制度を設けたりする等、本道の駅への暴走族等の立ち寄り自体を減らすような対策を、国道134号の道路管理者である神奈川県や神奈川県警察等関係機関と検討してまいります。

また、本道の駅を利用せずに長時間駐車場を利用する方についても、駐車場の他の施設利用者との公平性の観点から、対策を講じていかなければならない課題であると捉えております。こちらについても、暴走族等の迷惑行為と同様、日中の監視体制やルールを設け、本来の施設利用者の方がより多く過ごしていただける環境の整備に努めてまいります。

これらの具体的な対策の検討にあたっては、他の道の駅や高速道路のサービスエリアやパーキングエリアにおける事例を参考にしております。

■ 事業の進め方に関する意見 (6件)

(意見 88)

(5) 現在全国に作られている「道の駅」(全国モデルの道の駅・重点不足の道の駅・重点道の駅候補を十分に調べ検討して茅ヶ崎の観光開発に活用出来る「道の駅」を作る事が重要だと思います。

(意見 89)

さて、今回の素案を作るにあたり競合となる厚木PAについてはどのくらい研究をされたのでしょうか？上下線のPAでどのくらいの利用があるのか。また購買は？その点の研究がされ、施設の売上収支も検討されていると思いますが、その点の資料提示をお願いします。もし、されていないのであれば、通常民間が銀行にお金を借りて事業をしようとしたら、そのくらいの資料がなければ突き返されるのは当然なことです。如何なのでしょうか？

(市の考え方)

本道の駅は、平成27年1月に国土交通省関東地方整備局より重点「道の駅」候補に選定されております。これまでの検討段階においては、「道の駅とみうら枇杷倶楽部」(全国モデル「道の駅」)の特産の枇杷を使用した6次産業化と旅行パッケージの提供等の取り組みや、都市型の「道の駅八王子滝山」における地元住民をターゲットにした野菜直売等、立地・物販に特色のある全国各地の道の駅の事例を参考に検討を進めてまいりました。また、前面道路である国道134号は非常に交通量が多いことから、圏央道の厚木パーキングエリアや東名高速道路の海老名サービスエリアの駐車場やトイレの施設規模や機能についても参考にしています。

本市ほどの前面交通量を有する道の駅は全国的にも少ないため、整備予定地とその周辺の特徴を十分に踏まえた上で、他の道の駅や高速道路のサービスエリアやパーキングエリアについて引き続き調査を行いながら事業を進めてまいります。

(意見 90)

当パブコメの説明会は実施したのでしょうか。当市議会では、市より実施する回答があったと思いますが・・・

(意見 91)

計画段階での意見交換の機会を設ける。利用者・現場納得か、過・不足無きや、悔いを残さない為に。工事は1回、使うは末代、悔いを残さない。

(市の考え方)

パブリックコメント実施期間中には、全市民の方を対象とした説明会を2月10日に開催しました。湘南地区、柳島生産組合での説明会も各1回ずつ開催しました。

今後についても、本事業を推進するにあたっては、進捗状況について適宜情報を市民の皆様へ提供してまいります。

(意見 92)

建設や設計に関しては特命とせず業者は公募で厳正に選んでいただきたい。●●●●●が潤い市民が苦しむような建設工事については断固反対です。とにかく透明性が現状では不足していると思います。

(市の考え方)

平成27年度における基本計画の策定・基本設計の実施については、企画提案方式による委託業者の選定を行っております。今後も市の契約規則を遵守し公正に行ってまいります。

(意見93)

5と6 今後の計画を進めていく上では農商工の連携が必要かと思えます。経済部の各課で案内を出して意見や交流の場を設けていただけたらと思えます。よろしくお願いいたします。

(市の考え方)

本道の駅の整備にあたっては、引き続き経済部をはじめとする庁内関係課や関係機関等と適宜協力し、より良い施設となるように進めてまいります。

■ 道の駅のPRに関する意見（5件）

(意見94)

観光地・茅ヶ崎として来訪する人達の多くが、通過地点としてでなく立ち寄りたくなるようなところが、道の駅として必要な条件だと思われます。

また、茅ヶ崎をとどまってみたくなり、またリラクセスできる雰囲気を作ることが必要かと思われます。

また、北に向っては田園風景があり、海にそっては松林もあり、開放された所として道の駅にてきた所としてPRしては如何かと思われます。

(意見95)

新たな魅力も発信し「こんな所、歴史、お店もあるんだ」といった市内全域のアピールをして、足を運ぶきっかけにしてほしいです。市民活動や、小さな個人のお店でも、多少有料でもいいので、チラシや案内を、一定期間置かせてもらえとか、全体的な、産業の活性化にも、なってほしいです。

(意見97)

これからつくる道の駅なので、他との差別化を徹底して欲しい。そのためには、鎌倉・江の島の延長線ではない、独自のスポットとして位置づけてほしい。視覚的にもホノルルを連想させるとか、名称も「茅ヶ崎・道の駅」だけでなく耳にこびりつくテーマを添える（例えば「湘南のハワイ」）ことにしたらどうだろう。

(意見98)

「サザン茅ヶ崎道の駅」のブランド化を図る、名物の創出を図る（公募で盛り上げる）

(意見 96)

私ども湘南の西エリア地区住民にあって、このたびの道の駅計画は、地域の振興・活性化に期待して頼もしく存じます。ただ今回の計画策定(素案)の段階では、道路管理者とされる国道管理団体に対しての“地域振興協賛者”としての参画とされており、施設内容や説明図はイメージ図の段階とされていますので、実施の過程にあっては、下記の点への整備要綱を盛り込んで頂けますようお願い致します。

1. 茅ヶ崎シンボルの象徴

道の駅候補地は、湘南ちがさきの西の玄関口に相応しく、また間近なベルブリッジと連携する“まち創生拠点”として、公募などによるイメージアップを期待致します。

- ・ 茅ヶ崎シンボルに相応しいネーミングなど。
- ・ モニュメントやタワー或いはウォーキングブリッジなどの象徴建築物。

(市の考え方)

平成28年度から着手する詳細設計や運営計画においては、茅ヶ崎を通過点とさせず道路利用者に多く立ち寄ってもらい、また茅ヶ崎市の魅力を広く発信していく地域の拠点となるような仕組みづくりについて検討を進めてまいります。

道の駅の名称については、市民の皆様から公募する等、多くの方に親しまれる手法で決定する予定です。また、象徴建築物については、デザイン・景観・周辺との調和等についてアドバイザー等からの専門的意見を考慮しながら、設置の可否について検討してまいります。

■ 物産・飲食・物品販売に関する意見 (11件)

(意見 99)

これはと言う重点的な商品、PRすべきものがないのでは立ち寄ってもらえない。もっと強いメインとなる商品等がないと立ち寄ってもらえない。

(意見 100)

(4) 「道の駅」で販売・取扱う商品(特産物・名物・土産物)を作り出すため地元産業(水産業・農業・工芸等)の開発が重要だと思います。

(意見 101)

茅ヶ崎の周辺の観光地には色々な魅力のある街やショッピングセンターがあります。それらの場所に立ち寄らないで、茅ヶ崎に来て貰うためには、余程の魅力あるマグネットが必要です。

残念ながら、茅ヶ崎市には現在の所、魅力あるマグネットは皆無と云って良い程です。鮮魚に関しては茅ヶ崎漁港の水揚げ高は殆どゼロに等しいし、農産物も市民の需要にさえ応じていません。

こんな状況を知らずに計画を立てても早晩に「茅ヶ崎道の駅」は廃墟となる可能性が

あります。

しかし、幸いにも、道の駅として、認められたのは湘南では茅ヶ崎だけであると聞きました。それなら、範囲を広げて「湘南道の駅」にしたらどうでしょうか！

鮮魚は小田原魚市場・平塚魚市場・鎌倉魚市場からその日水揚げされたものを販売出来ますし、（午後5時までに完売）

野菜も平塚青果市場・藤沢青果市場・鎌倉野菜等新鮮な色とりどりのものが販売出来ます。

牛肉等生肉やソーセージ・ハムについても茅ヶ崎を始め藤沢・鎌倉などのものが販売出来て、有名になるでしょう。

お菓子等についても、湘南ブランドのものが、多くあります。

若し、茅ヶ崎市として茅ヶ崎産のものを売りたいのなら、少しづつ茅ヶ崎産のものを育てて行けばよいのではないのでしょうか！

又、物品販売所の付属施設として、深層温泉を誘致したり、販売所で買った魚を調理してくれる食堂等も併設しても良いのでは？と思います。

最近、東名や中央道のサービスエリアが私が述べた様に変化しつつあります。これから「茅ヶ崎で道の駅を」作るなら、担当者は有名なサービスエリアを見学し、体験する事により、従来よりも一歩先んじた企画を立てる必要があるのではないのでしょうか？

（意見102）

問題、課題は多々残されているのではないか

売るモノ（目玉）を継続的に用意できるのか疑問

新鮮な野菜・魚等、農協、農家、漁師などの意見意向を調査しているのか疑問

千葉の富澤？にイチゴ狩りに行ってきました。「とちおとめ」が大きなもの、甘いものなど好評でした。

茅ヶ崎の農業の再生を図ることが先ではないのか。

シラスも禁漁期があります。その時期はどうするのですか。

（意見103）

既存の道の駅は「地場農産物」の販売を必ず行っているが、当市の農産物は鎌倉・三浦などに比べブランド力がない。この際「湘南」をメインに「湘南野菜」「湘南シラス」などの訴求力を考え出してほしい。ターゲットは主に首都圏のお客様だと考えられるので、都会人の耳に残るような言葉を選んでほしい。

（意見104）

どのような人が利用するのかを考えた時、134号線の利用者だと思う。そして休憩駐車と食事、商品購入が主になると考える。

ずばりいうと茅ヶ崎にはそれ程買いたい商品はあまりないので、コンビニ的購買になる。134号、圏央道でみると食事は一つの魅力である。

(意見105)

そして何といっても食です。

地産地消 地元野菜、相模湾上がりの魚、茅ヶ崎牛、地元素材の直売所、園芸草花なんかもあったらいいですね。

これらを素材とした、価格帯は手ごろなパックのおにぎり、炊き込みご飯などから、パン・おはぎなんかもいいですね。

野菜、魚、肉の素材を活かした実質のあるランチ、地元民でも利用できるような価格帯の定食、そしてバーベキューコーナーなど。

価格帯を何段階かに分けて、それぞれのニーズを選べるように。大事なことは、街中のレストランではないのだから、見てくれで値段を取るようなものではなく、あくまでも実質で地元民がリピーターになるように。

思いついたこと、コメントしてみました。

(意見106)

自元民も利用しやすい農産物、海産物の常設売店や、これらの業者の手作り弁当なども販売する。

(意見107)

337物販スペースについて、他の日本の成功例やディスプレイは参考にしないでください。物品が活きるような雰囲気や可愛さを出せるホノルルの空気感がわかる茅ヶ崎の人がデザイン、演出してください。

(意見108)

湘南地方のみやげ全て揃うショッピングセンターであれ。

(意見109)

茅ヶ崎市の西南端にあるため(市民からはやや不便なのをであるのを逆手にとって)、アウトレット店の出店も希望します。地元住民との共生という点では、するが小山の道の駅が参考になると思います。

(市の考え方)

本道の駅では、本市策定の「まち・ひと・しごと創生総合戦略」のリーディング・プロジェクトにも位置づけられている「道の駅から発信する“オリジナルブランド”推進プロジェクト」をもとに地域産品のブランド化を進め、地域の生産者や市内事業者が自身の販路を拡大する契機となるよう考慮してまいります。平成28年度からは、これらの仕組みづくりに向けて、関係団体との意見交換等を行いながら詳細設計や運営計画の策定を進めてまいります。

また、本道の駅は湘南地区のゲートウェイとして広域的な情報発信拠点になることから、江の島・鎌倉・箱根等の湘南地区や本市の姉妹都市、ゆかりのまち等、本市以外の地域産品の販売についてもあわせて検討するとともに、年間を通じて安定的に商品を提

供できるよう努めてまいります。

■公共交通に関する意見（４件）

（意見１１０）

道の駅だから自家用車を持たない市民は行きづらくても良いわけではない。現在、神奈中バス路線は国道１３４号は南湖入口まで市道０１２１号線（鉄砲通り）は浜見平団地までですが、柳島向河原付近まで延伸されるよう協議をお願いしたい。

（意見１１１）

３．道の駅のアクセスについて、もちろん道ですから自動車はもとより、自転車の街でもあるので駐輪場の施設があるのは当然だと思いますが、公共交通機関のアクセスはどのような構想があるのでしょうか？せっかく道の駅を作るのであれば、路線バスを新設すべきだと思います。近接の浜見平団地バス停からは、歩くと約１０分かかり不便だと思われれます。仮に乗合交通整備計画のコミュニティーバス路線（柳島循環市立病院線）を作った場合、茅ヶ崎駅からのアクセスは非常に時間がかかります。茅ヶ崎駅からはもとより県西部からのアクセスを考え、茅ヶ崎駅南口から道の駅を経由し平塚駅南口へ向かう路線を作ってもらよう神奈中バスに働きかけしてもらいたいと思います。

（意見１１２）

⑤建設地域は一変します。バスを産業道路をまわって走らせて下さい。

（意見１１３）

道の駅・スポーツ公園・浜見平との整合性。

（市の考え方）

本道の駅は、自動車以外の交通手段での来場も想定しております。路線バスについては、現在、浜見平団地まで運行しています。オープン後に車や自転車等以外の手段で道の駅を訪れていただけるよう、公共交通機関によるアクセスを検討していく必要があります。

今後、路線バス等の延伸・路線増加の可能性について、関係事業者等との調整を進めてまいります。

■近隣施設との連携に関する意見（１１件）

【（仮称）柳島スポーツ公園（５件）】

（意見１１４）

道の駅・スポーツ公園のデザイン性・一体感の醸成。

(市の考え方)

施設の外観や植生等につきましては、周辺環境と調和したデザインとなるように努めてまいります。平成28年度からの詳細設計にて、景観アドバイザー等専門家のアドバイスや景観まちづくり審議会のご意見もいただきながら検討を進めてまいります。

(意見115)

隣接地に新設されるスポーツ公園とのコラボも期待されます。

(意見116)

ジョギング、砂浜・芝生遊び、海水浴、キャンプ、凧揚げ、バレー・ドッジボール、綱引き、縄跳び等、競技可能な種目はイベント化を図る

(意見117)

浜降祭、地引綱、魚釣り、音楽祭、サーフィン大会、マラソン大会、花火大会などとの連携・新規創出・活性化を図る

(市の考え方)

本道の駅へのさらなる来訪者や地域活性化を図るため、道の駅で開催するイベントだけでなく、周辺施設や観光資源を多様に活用したイベントの企画や回遊性等の仕組みづくりを関係機関や庁内関係課と連携して検討してまいります。

(意見118)

スポーツ公園との連絡通路が必要(公園側との歩道・車両進入路の整合性・利便性)

(市の考え方)

(仮称)柳島スポーツ公園とのアクセスについては、利用者が安全に施設間を行き来できるよう、国道134号の道路管理者である神奈川県や神奈川県警察等関係機関、庁内関係課と協議を進めてまいります。

【柳島しおさい公園(2件)】

(意見119)

立地的には県内初の海浜地区、湘南の中央、主要道路の結節点であり、良い選択であると思います。市民としては、柳島しおさい公園との動線連絡・一体化を期待します。

(意見120)

4. 下水処理場の上部(公園)利用について

道の駅と下水処理場上部の公園をスロープ型の陸橋等で結んで一体化し、公園でバーベキュー、遊具などを設置し公園の有効利用が出来ると思います。

(市の考え方)

現在、整備予定地西側の国道134号柳島交差点には、柳島しおさい公園と柳島向河原地区を結ぶ連絡歩道橋が架かっています。このアクセスを活用しながら、本道の駅と柳島しおさい公園を一体的に利用できるように今後検討してまいります。また、近隣施設である柳島キャンプ場との連携についても視野に入れて進めてまいります。

【その他（4件）】

(意見121)

5. 現在あるガソリンスタンドの重要性について

西湘地区から134号線沿いにはガソリンスタンドがありません。そのため現在のスタンドはととても必要不可欠です。また、道の駅とガソリンスタンドを一体化することで利便性が図られます。しかしガソリンスタンドは個人企業であり、経営状況等によっては止めることも考えられます。そこで、今後はガソリンスタンドと道の駅を総合的に考えて永久的な物にしていただきたい。

(意見122)

5. ガソリンスタンドが近接しているので、電気自動車の対応も可能なように協力願えると良い。

(市の考え方)

本道の駅は道路利用者の休憩施設であることから、隣接するガソリンスタンドとの連携は、施設運営において重要な整備検討内容の一つであると認識しております。本道の駅とガソリンスタンドが連携できるように、事業者の方と調整してまいります。

また、道の駅における電気自動車用充電スペースについては、本計画では最低1台以上の設置を検討しております。充電スペースが不足してしまう事態とならないよう、台数は精査した検討の上で整備を進めてまいります。

(意見123)

近隣の3グラウンド・海岸・松林への往来の対応・配慮が必要：「駐車場の停車場化」対策が重要。

(市の考え方)

整備予定地周辺には柳島キャンプ場、柳島しおさい公園、（仮称）柳島スポーツ公園が位置するため、相互に利用しやすい仕組みについて今後検討してまいります。また海岸アクセスを工夫し、来訪者が周辺を散策できるような取り組みを検討してまいります。

(意見124)

相模川河口から柳島海岸をとおり茅ヶ崎西浜海岸までは、質の高い波が崩れるサーフポイントである。同じ相模湾でも江ノ島から茅ヶ崎ヘッドランドまでのサーフポイントは、遠浅で初心者からサーフィンを楽しめている。これらとは違い、道の駅から近いサ

ーフポイントは波打ち際からすぐに水深が深くなり、複雑な海流が発生する上級者向けのサーフポイントである。圏央道の開通により関東北部からの道路アクセスが良くなり、多くのレジャーを楽しむ車が道の駅を利用すると考えられる。その中には、サーフィンを楽しみに来る人も多い。そして、気軽に駐車可能な道の駅に車を停めて、近くのサーフポイントに入る人が現れるであろう。しかし、圏央道などを使って遠方から来る人は、上級者向けのサーフポイントとは知らずに海へ入る人が多い。そのために、沖へ流される、溺れるなど多くの海難事故が発生することは間違いない。既存の道の駅とは違い、海岸沿いの、しかもサーフポイントに近い道の駅となるわけで、海岸を利用するレジャー客向けの対策をとっていただきたい。

(市の考え方)

ご意見いただいたような海岸利用者向けの安全啓発については、海岸沿いへの看板設置等による周知が考えられます。本道の駅としましては、海岸を管理する神奈川県や海岸へのアクセスを持つ近隣施設管理者と連携して、遠方からの来訪者が茅ヶ崎を代表する海岸で安全に楽しく過ごしていただけるような対策を検討してまいります。

■ 湘南地域での広域連携に関する意見（3件）

(意見125)

・他の地域との連携

お客様は、神奈川県でも、西の方から、や、内陸の、北関東や、甲信越、静岡などの東海地方からも、車で、来るかもしれません。茅ヶ崎内部だけでなく、他県、他地域から見た、ご要望や、イメージも、聞いてみてはいかがでしょうか。まずは、独自の特徴を出しつつ、他の、道の駅とも、連携したり、「平成の東海道」のように、つながっていくといいですね。

(意見126)

駅の周辺の整備の基本計画ですか。幸いにも5年後オリンピック・パラリンピックが江の島でヨットの計画が予定されていますが今から大磯、平塚、茅ヶ崎、辻堂、藤沢、大船、鎌倉、逗子の方が集まって頂き駅周辺の統一デザイン、外国語は何ヶ国語入れるか、羽田空港の国際線に行かれて案内表示板を湘南地方でも統一したデザインにするとか、せめて湘南地方でも統一したデザインにしてください。

(市の考え方)

本道の駅は、湘南のゲートウェイとして本市や湘南地区の広域的な情報発信を行い、また関東近郊の道の駅との連携した取り組みを行うことで、他県からの来訪者も多く呼び込めるような施設を目指します。

また、2020年の東京オリンピック・パラリンピックに向けた統一デザインの整備については、湘南地域が広域的に連携する中での検討とさせていただきます。なお、本道の駅の施設整備にあたっては、誰もがわかりやすい公共サインを前提に、多言語表記

等インバウンド観光にも対応してまいります。

(意見127)

5. p-19 1.6.1 地理的条件(広域) この部分は地理的条件の説明をしているだけでこれを“道の駅”にどの様に生かすかを述べてない。小生の提案はまさしく“神奈川県 湘南地区自転車ネットワーク構想”を具現化する絶好のチャンスと位置づけで県からの支援を取り付ける計画のチャンスとして前進させるべきと思う。134号(太平洋岸自転車道=大磯海岸道路からの延長を含めて) 現在、十分に活用・楽しまれている 藤沢大和自転車道 引地川対岸自転車道 さがみグリーンライン自転車道 金目川サイクリングコース を結びつける“サイクリングネットワーク道”を巻き込んだネットワークを茅ヶ崎市提案で積極的提案と実現をすべきです。これを本計画の“道の駅”計画に盛り込む。

(市の考え方)

ご意見については、広域的なネットワーク構想となるため、多くの関係機関との調整が必要となります。本計画では具体的な記述は困難ですが、本道の駅を拠点とし、サイクリング等を楽しんでいただけるような取り組みは検討してまいります。

■ 詳細設計・運営計画の実施に関する意見(4件)

(意見128)

中高年者の新しい雇用の場であれ(市長の考え方:セカンドライフ→生涯現役応援)の場にしよう。

(意見129)

市内の若者の就労の場の提供もお願いしたい。

(市の考え方)

本道の駅の基本方針の一つである地域連携機能では、「身近な場所での就労機会の増加」を果たすべき役割の一つとしています。幅広い年代の方が活躍し地域がより活性化していくための場となるような環境を整えていくことが重要と考えております。

具体的な雇用の方針や取り組みについては、平成28年度から着手する運営計画にて、庁内関係課と連携をしながら詳細を検討してまいります。

(意見130)

既存の道の駅では、ペット連れのお客様が目につく。汚されないためにも、ペットの対応は忘れないで欲しい。

(市の考え方)

本道の駅へは、施設周辺や海岸散策によるペット連れの方の立ち寄りが想定されます。

本道の駅を利用されるすべての方に、快適でゆったりと過ごしていただくため、施設内でのルールを定めたりリードフックを設置したりする等、施設内の環境が適切に整備・管理されるような具体策について今後検討してまいります。

(意見131)

一番必要なのは「道の駅」プランナーの選択です。市役所の担当者が自身でプランを立てて、これを実現する事は、はっきり云って無理だと思います。世の中には、全国の有名な「道の駅」やサービスエリアを手掛けたプランナーが多くいます、これらの会社から一番信じるに足る会社を選びだして、この会社と一緒に茅ヶ崎で「道の駅」を作れば、成功すると思います。

(市の考え方)

新たな取り組み等にぎわいを見せている道の駅へのヒアリングを行ってまいります。また、マーケティングや地域コミュニティの活性化等様々な分野での民間アドバイザー等の専門的な意見をいただきながら、具体的な管理・運営手法等について平成28年度以降検討を行ってまいります。

■ パブリックコメントの実施方法に関する意見（2件）

(意見132)

パブコメが年末年始・年度末に多すぎなのではないでしょうか。これではパブコメの意味がなくなってしまわないでしょうか。

(意見133)

Q&Aのあるようなパブコメでは意味がない。またはじめから十分に丁寧な説明を。

(市の考え方)

パブリックコメントは、条例や規則を制定する際や、行政計画などの策定、改廃等にあって、市民の皆様からご意見をいただくために実施しています。平成27年12月から平成28年1月にかけては、11件のパブリックコメントを実施し、多くの情報や資料を提供させていただいたため、情報の入手に際し、市民の皆様にはご負担をおかけすることとなってしまいました。

しかしながら、パブリックコメントは、計画等の論点が明確になった段階で、かつ、市民の皆様のご意見を反映することが可能な段階で実施することが求められるため、実施件数について月ごとに限度を設け、実施件数の平準化を図ることは困難であると考えております。このようなことから、今後とも、現在と同様、必要なタイミングで必要な手続を実施してまいりますので、ご理解の程よろしく申し上げます。

また、これらのような趣旨でパブリックコメントを行っている中で、いただいたご意見については、多角的かつ総合的に検討を加え、取り入れるべきところは取り入れ、取り入れられないところはしっかりとその理由をご説明しており、今後ともご意見を尊重し

ながら丁寧に取扱ってまいります。

■ 「国道 134 号沿線の活性化に関する基本方針」に関する意見（2 件）

（意見 1 3 4）

今年箱根駅伝の応援の帰りに「緊急告知・住民に知らされない事実」のビラが配布されていまして。「一切知らせず都合の良い有識者会議を開き素案を決めて翻案を作って・・・」昨年 11 月に 134 号沿線の活性化に関する有識者会議設置は、違法と茅ヶ崎市監査委員会から出されました（以下省略）と記載してあります。これでは市全般の行政不信につながり、パブコメの意味もなくなってしまうのではと思う。

（意見 1 3 5）

P 1 8 当パブコメにも国道 134 号沿線の活性化に関する基本方針を記載しているが影響はないでしょうか。

（市の考え方）

国道 1 3 4 号沿線の活性化に関する有識者会議については、付属機関の実態をもつ会議体を要綱により設置したことについて違法であるとの判断が、監査委員より指摘されました。しかし、行政として整理した考え方について市民の皆様へ素案を提示し意見をいただいたプロセスに問題はなく、方針の資質は有効であると捉えております。

なお、本計画については、その方針を踏まえて策定する個別具体的な計画として位置づけております。

■ その他の意見（2 0 件）