

「道の駅」基本設計（案）に対する意見を募集した結果について

■意見募集期間

令和7年1月14日(火)～令和7年2月4日(火)

■閲覧及び意見の募集方法

- ・那珂市ホームページへの掲載
- ・那珂市役所商工観光課IC周辺開発推進室での閲覧
- ・那珂市役所瓜連支所での閲覧
- ・那珂市立図書館での閲覧

■閲覧等の概要

ホームページへのアクセス 586件

■(案)に対する意見(コメント)、質問等

- ・意見(コメント)提出人数 52人
- ・意見(コメント)数 281件

※同一の方からの複数にわたる意見等については分類ごとに配置しています。

※意見等については、その趣旨を損なわない範囲で要約、補足等をしている場合があります。

■提出された意見の内訳

項目	件数
これまでの経緯	13件
コンセプト	5件
飲食・物販コンテンツ	31件
農産物直売所の差別化	18件
子育て支援機能	9件
施設レイアウト	41件
需要予測	28件
収支計画	22件
概算事業費	9件
スケジュール	0件
全体を通しての意見	67件
その他の意見	38件
合計	281件

No	意見等の概要	意見等に対する市の考え方
これまでの経緯		
1	市民アンケート調査結果の「進めるべき」という回答で、8割の方が「進めるべき」と回答しておりますが、その回答者数（全数）及び回答者年齢層を教えてください。そもそも那珂市在住ですが、市民アンケートが実施された認識がありません。	令和2年度に実施した市民アンケート調査においては、537名の方から回答をいただいております。年齢層としては、10代が12名、20代が45名、30代が64名、40代が82名、50代が74名、60代が105名、70代が115名、80代が40名となっております。
2	そもそも道の駅建設は誰が望みますか？建設してほしい要望・建設された事での悩みに対する課題解決って存在しますか？ビジネスも同様かと思いますが、悩み→課題解決が「道の駅」でしょうか？無理があると思います。	令和2年度に市民代表および関係団体、有識者で構成される「活力あふれるまちづくり検討委員会」を設置し、市の課題を洗い出し、その結果、「市の魅力を発信する機能」「市内産業の活性化を図る機能」「市民の利便性、安心・安全を向上させる機能」「県北地域を含む地域振興を図る機能」が挙げられました。また、市民アンケート調査の結果として、約8割の方から「那珂IC周辺地域のまちづくりを進めるべき」との回答をいただいております。進めるにあたっては「道の駅などの観光・地域振興施設の整備が望ましい」といった回答を約7割の方から得られたところです。そのようなことから、市の課題を解消できる施設と市民アンケートの結果が合致する「道の駅」整備の検討を開始しております。
3	一番の問題は、那珂インターの利用価値が低いと言う事を考えた方が良いと思います。 植物園、静峰ふさと公園へ東京方面から来る場合は、水戸北ICを利用する人が多いという事です。 距離も近くて高速料金も安い。 那珂インターを利用する意味が本当にあるのか？ それをアンケートしたのですか？ 試算した計画としているのですか？	令和2年度に策定した「那珂IC周辺地域のまちづくりの方針」において、国道118号の4車線化や県植物園のリニューアル計画を好機と捉え、長期的な視点に基づき道の駅の整備を契機とした産業振興や地域活性化を目指すこととしております。その結果が、那珂ICの利用価値を高めることに繋がっていくものと捉えております。
4	建築地選定はどのようにおこなわれましたか？	道の駅の建設予定地については、令和4年度に策定した基本構想において整備候補地の比較・評価を行っており、断面交通量や那珂ICからの距離、整形な敷地の確保や拡張性などの面から、より適地性が高い「飯田押敷交差点北西部」を選定し現在検討を進めているところです。
5	道の駅の需要予測については前面交通量から推計している。入込み客数は交通量に比例しており、既設の「道の駅」は国道に設置している。このことから、設置位置は、交通量が増加する、国道118号とバードラインが合流する交差点（大洞溜池）から北側の118号バイパスに設けるべきである。なお、この付近の令和3年度交通量調査では、約2万台/日の交通量が観測されており、大幅な収益性が見込まれる。 また、道の駅の整備は、国道を基本とし、周辺の土地利用（農用地区域）、商業施設、飲食店、福祉施設、学校等に影響を及ぼさない箇所であるべきで、その意味からも設置個所の再選定を検討すべきである。なお、県民の森へは道路案内標識で道の駅経由で行くように誘導すればよいと思います。	
6	第三セクターに経営委託を行う予定だが委託先の見通しはあるのか。	第三セクター設立準備委員会を設置し、設立に向けた検討を行っているところです。
7	委託業者が無かった場合の対応はどうするのか。	
8	建築デザインのコンペは行われましたか？デザインについて市民の意見はとり入れられましたか。	基本設計において建築デザインを行った藤森照信氏は、市民代表や市内事業所等で構成する建設準備委員会及び第三セクター設立準備委員会において選定され、市が依頼をしております。基本設計を行っている設計事業者については、プロポーザル公募において選定しており、いずれも議会には報告しております。
9	設計士の入れはあったのですか？何故藤森さんなのか？私は藤森さんが世界的に有名なかどうか分かりませんが、藤森さんが設計したからといって道の駅に人が集まるとは思いません。茨城にも素晴らしい設計士がいると思います。何故若い有力な地元茨城の設計士を起用しないのですか？議会に提案したのですか？	基本設計において建築デザインを行った藤森照信氏は、「現代の科学技術を自然の素材で包み込み、周囲の環境と調和させる」ことを建築テーマとする世界的にも著名な建築家・建築史家であります。藤森氏は昨年、人気雑誌「カーサ・ブルータス」でも特集され、国内の代表作として知られる滋賀県近江八幡市にある「ラコリーナ近江八幡 草屋根」は、年間400万人が訪れる人気施設となっており、本市の道の駅が完成した暁には、かなりの話題性が期待できるものと考えております。
10	建築パースを頼む人があまりにも知らな過ぎる人です。 一部の人連には解るのでしょうか？話題性にはなりません。 無理かも知れませんが、宮崎駿さん、新海誠さん、尾田栄一郎さん、安彦良和さん等の誰もが知っている人に建築パースは依頼すべきと思います。	基本設計において建築デザインを行った藤森照信氏は、「現代の科学技術を自然の素材で包み込み、周囲の環境と調和させる」ことを建築テーマとする世界的にも著名な建築家・建築史家であります。藤森氏は昨年、人気雑誌「カーサ・ブルータス」でも特集され、国内の代表作として知られる滋賀県近江八幡市にある「ラコリーナ近江八幡 草屋根」は、年間400万人が訪れる人気施設となっており、本市の道の駅が完成した暁には、かなりの話題性が期待できるものと考えております。
11	この計画は、産業部商工観光課のインターチェンジ周辺開発推進室で進めているようであるが、防災倉庫や車や人の流れは防災課、建物の構造（大きな衛立のような建造物）は建築課、小学生までの子どもたちが嬉々として取り組める施設（遊具）は子ども課であろうが、各課との真剣な連携・情報交換はなされていないようである。物産販売だけに頼らず、情報がたくさん得られる市役所職員の英知を集めて「道の駅」により多くの人々が手軽に安心して、期待をもって集まるためにはどうしたらよいかをしっかりと検討してもらいたい。	道の駅整備基本構想・基本計画の策定にあたっては、市役所関係部署の総括課長補佐で構成するワーキング検討委員会及び専門部会を設置し、導入機能や施設設計に向けた検討を行ってきました。引き続き関係部署と連携を図りながら事業を推進してまいります。
12	道の駅を作ることが目的になっており、色々な施策（子供のため、避難場所、里山風）はすべて後付けであり、市民が置き去りになっている。	道の駅を整備することが目的ではなく、市の課題を解消するための手法と捉えています。
13	基本計画、コンセプトが明確に思えない。既存の道の駅のような計画では成功するとは考えられない。	道の駅は、それ自体が観光の拠点施設であり、知名度の向上や集客に寄与するものであると考えております。一方で、持続可能な運営を継続していくためには、他道の駅との差別化が重要視されることから、本市の道の駅においては、IC近接の立地性や藤森氏の建築デザイン等を活かした観光需要を取り込む仕掛けづくりに加え、ハード面とのバランスが取れた商品開発やコンテンツ・サービスの提供などについて引き続き検討してまいります。
コンセプト		
14	コンセプト、那珂でつながる道の駅 INAKA HEART とありますがネーミング（愛称）キャッチフレーズ等もこれで決まりでしょうか『那珂でつながる道の駅優愛な(ゆうあぶな)』など募集する案とかないでしょうか。	令和4年度に策定した基本構想において、道の駅を整備コンセプトとして「那珂でつながる道の駅」を掲げ、現在検討を進めているところです。道の駅自体のネーミングやキャッチフレーズについては、公募も含め今後検討してまいります。
15	【地のとき】の部分で「集うみんなの時間が豊かなものになる」とありますが、なりますか？そう言い切れる根拠を教えてください。	基本設計では運営面でのコンセプトを3段階に分けて検討しております。まず、多くの人に感じてほしいものは「那珂の風土の味わい」であり、そのためにはどうか「いいモノ・コトを創出する循環をつくる」、その結果「市民が希望を感じ、誇りに思うこと」ができる。それらを一言で表したものが「地のもの」「地のとき」「地のゆめ」となっております。「地のとき」では、市民も含め道の駅に携わっていただく方が、市の魅力を再発見し、進化させ、発信していくという循環を目指しており、そのような時間はみんなと議論し形に現れ、やりがいや満足につながってまいります。また、「地のゆめ」では、市民の皆さんが、那珂市を再評価することで、愛着がわき、ファンになったりすると思います。そうなればシビックプライドにも繋がり、市内外へも自ずと市の魅力を発信されていくものであると考えております。
16	【地のゆめ】の部分について、その根拠を教えてください。	
17	道の駅が建設されたことで、「市民が希望を持ち」と記載ありますが、希望持ちますか？その根拠を教えてください。	
18	道の駅建設は、長年懸案事項であった那珂インターチェンジ周辺を活用して、地域の活性化、農業をはじめとした産業の振興、交流人口の拡大、雇用の創出など数々のメリットがあることからぜひ進めてほしいと感じています。 茨城県の植物園リニューアルが進む今を逃してはならないとも感じています。 コンセプトも素晴らしいと思います。「那珂の大地から、よろこびをつぎつぎと」いいじゃありませんか。夢がある期待感であふれるコンセプトだと感じます。コンセプトの実現のためにも、行政と生産者をはじめとした関係者が一体となって、本気で進むことが求められると思います。次から次へと時代を先取りしたものを生み出していく、那珂市に住みたい、行ってみたいと思えるものを生み出す必要があると思います。	道の駅整備に向けては、令和5年度より、建設準備委員会、出荷者組合設立準備委員会、第三セクター設立準備委員会を設置し検討を進めております。本年度は、運営面におけるコンセプト、キャッチコピーを策定したところであり、現在はこのコンセプト等に沿った商品開発を「うまいもん会議」で実施しているところです。引き続き、道の駅オープンに向けさらなる検討を行ってまいります。

No	意見等の概要	意見等に対する市の考え方
飲食・物販コンテンツ		
19	道の駅飲食コンテンツランキングはどこの道の駅を対象にしておりますか？ 確かに、旅行者のニーズとしては、旅行先の地元の名産・特産品を食べることを目的としている傾向が高いと思いますが、そもそも道の駅で食べますか？	基本設計における飲食・物販コンテンツの人気ランキングについては、インターネットを用いたアンケート調査の結果となっております。調査対象は、東京・神奈川・埼玉・千葉・栃木県に住む20歳から69歳までの男女で、「2～3年に1回以上国内旅行に行く」「直近3年以内に車・バイクを利用した旅行をした」「直近1年以内に道の駅を訪れ、お土産・テイクアウト・イートインいずれかで食料品を購入した」1,036人を対象としております。
20	出張で近隣地域に行ったことがあるのですが、那珂市の特産物を知りとても豊かな地域だと思いました。 全国出張に行くとき休憩やお土産目的で道の駅によく立ち寄ります。 特産物などその地域に触れることができる面でも道の駅大好きです。 20 那珂市にも道の駅ができるという事で、地元の方や旅行の方以外にも仕事で訪れた人にとっても嬉しいなと感じました。 どんな物が並ぶのか、どんな施設になるのか楽しみです。 自然も豊かな地域なので、道の駅があることでより自然を近くに感じる事ができるなぁと色々と期待しています！ 完成が楽しみです。	道の駅は、それ自体が観光の拠点施設であり、知名度の向上や集客に寄与するものであると考えております。一方で、持続可能な運営を継続していくためには、他道の駅との差別化が重要視されることから、本市の道の駅においては、IC近接の立地性や藤森氏の建築デザイン等を活かした観光需要を取り込む仕掛けづくりに加え、商品開発のブランドイメージと一致している場合、施設全体の価値を高め、ブランドへの信頼感を向上させます。結果として、顧客のリピート率が上がり、口コミでの集客も期待できるものと捉えております。また、本市の特産品については、「那珂市特産品ブランド化推進事業」において、毎年ブラッシュアップをしながらブランド認証品の選定を行っているとともに、「うまいもん会議」を設置し、市産品等を用いた新たな特産品の創出に向け検討を進めております。さらに「第三セクター設立準備委員会」においても、道の駅のコンセプトやビジョンを踏まえ、外部からの新たな視点を加えた特産品の開発を目指し現在協議を行っているところです。なお、具体的な商品開発や商品構成などについては、他道の駅の事例をみても、早くても運営体制が決定する2年前あたりが一般的となっておりますが、本市においては、早期の段階から取組を開始しているところであります。
21	開業当初に笠間道の駅の和栗モンブランを食べに行き、並びました。和栗モンブランは、その場で絞られ塩を添えられ、新しい味覚でした。椅子も栗の椅子。もともとある和栗の産地と陶器の産地。 しかも、洋栗ではなく和栗のスイーツに焦点を当てて市外・県外からも注目される高級路線の和栗スイーツ。 今では笠間の数あるカフェには必ず和栗モンブランがありすぐ売り切れるほど。県外からのお客さまも多いです。低価格帯～高価格帯まで様々。シャトレゼプレミアムも和栗モンブランを売るほどです。 21 那珂市ならカボチャで特別感のあるスイーツを、ぐるぐるパン工房の栗腹さんに依頼するということでしょうか。 でも、他にもカフェの起業も後押ししなければ観光としての魅力はありません。 ひたちなか市にあるPOTATOLABOをご存知でしょうか。こちらも誘致したい位ですね。テレビで取り上げられ、熟成された干し芋スイーツは絶品です。 高くても買いたいというお客さまが、大型車で乗り付けていきます。 とは言え、干し芋はひたちなか市の方が上ではないでしょうか。ひたちなか市との合併する位の気概がなければと思います。それから、マツコデラックスに褒めてもらえる位の気概がなければと思います。	
22	黒字経営となっている道の駅はここでもしか買えない商品を取り揃えており、立地条件と立派な建物だけでは集客できません。目玉商品がない中での運営は厳しいのではないのでしょうか。トイレ休憩の施設に供することになる可能性があります。	
23	近隣の店と競合しないように、特化した加工品製造、委託販売、特産物開発、手作り品開発（倭文織、竹細工、和紙、染色）	
24	特産品の少ない那珂市で道の駅の目玉はなににするのか。	
25	特産品開発が進んでいない。	
26	近隣に「常陸太田」「笠間」「常陸大宮」といった有名な道の駅があり、それぞれ有力な売り物を持っております。当市の道の駅は何を売りにするのかを明確にして頂きたい思います。	
27	那珂IC周辺に建設予定とのことですが、利便性のみでは黒字化は見込めないと思います。新鮮な野菜を（多少）安く提供するかでは、利用してくれませんか。"ここ道の駅にしかないというサービスや商品提供"の予定がないのであれば、道の駅には反対します。	
28	体験農場の課題が記載無いので、課題を明確に教えてください。	体験農場の運営形態は、直営にすることで道の駅のブランド戦略やサービスの一貫性が保たれる反面、個別農家が出資者として経営参画することは難しく、生産者の存在感が薄れるといった懸念があります。
29	日本一を目指すなら「世界初ギネスへも登録された那珂フュージョン技術研究所」にかかわりを持ってもらいたいと思います。例えば、プラズマカレー開発とか、那珂フュージョンの商品開発。また那珂フュージョンへは海外から研究者が来ていますし、那珂市には姉妹都市であるオークリッジもありますから、「食」は世界からと周辺地域にこだわらないで、世界の珍しい物を出してください。また横手市などのブースがあっていいと思います。	「那珂フュージョン科学技術研究所」は、本市が世界に誇る地域資源であると捉えております。いただいたご意見は、ソフト面における施策展開において今後の参考にさせていただきます。また、物産販売所及び農産物直売所において、友好都市である横手市や国際親善姉妹都市であるオークリッジ市、友好交流協定を締結している台南市などの特産品等を販売・PRできるスペースの設置を検討しております。
30	那珂市の姉妹都市でもあります秋田県の横手市、台湾の台南市、アメリカのオークリッジ市の特産品等の販売も検討していただきたいと思います。来場者が那珂市と姉妹都市の周知により興味がわき観光面での交流もできると思います。	
31	那珂市は知名度がなく、特産品もイメージしにくい。 インターチェンジの名前は「那珂・ひたちなかインター」なので、ひたちなか市の海産物を出店してもらい、ひたちなか市の観光PRをして、常磐道経由でひたちなか市に来てもらうような取り組みも必要。新潟県の寺泊のようなイメージ ただし、寺泊はお店の施設が老朽化して固定費が安いことから海産物を安く提供し、客が集まっている。藤森氏設計の建物は維持管理費が割高となることから、安さが失われると、海産物も売れない。	道の駅は、それ自体が観光の拠点施設であり、知名度の向上や集客に寄与するものであると考えております。本市の道の駅においては、物産販売所及び農産物直売所において、海産物等の出店についても検討を行っているところです。近隣市町村が連携を図ることで相乗効果を生み、県北・県央地域が一体となって盛り上がる取組について引き続き検討を進めてまいります。
32	飲食ブースに地元の高校生が自分たちで育てた農産物を使用した学生食堂みたいなものを作る。	道の駅においては、産官学連携が一つのテーマとなっており、建設準備委員会には、水戸農業高校の先生に参画いただき現在協議を進めているところです。
33	水農の収穫物の販売（生徒に6次産業を体験させることで、効率的な農業を考える）	地域の学生との連携は、新たな視点を取り入れた商品開発や地域の魅力発信につながる可能性があります。また、物産販売所においては、就労支援事業所を含め、市内事業所の商品・製品等を販売・PRできるスペースの設置を検討しております。
34	水戸農業高校の農産物や加工品販売、加工している様子を見学できるとさらによい、また就労支援事業所出店などあるといいと思います。	
35	那珂市内の福祉事業所はたくさんあり、各事業所では利用者様の工賃のアップのために日々いろいろな取組みをしています。障がい者の方々が住み慣れた地域で働きながら自分らしく生活をしていくために利用者様の工賃を少しでも上げるための支援をしています。 35 このようなことから道の駅のブースの中には是非、障がい者が作った製品等を販売するスペースの確保を考えていただきたいと思います。また、障がい者の雇用も併せて検討して頂きたいと思います。 また障がい者や高齢者が安心して利用ができるようにハード面でのバリアフリーの充実をお願いします。	物産販売所においては、福祉事業所を含め、市内事業所の商品・製品等を販売・PRできるスペースの設置を検討しております。また、雇用面においても、農福連携をはじめ、障がいのある方でも働きやすい環境整備や勤務形態について今後検討を行っていくとともに、移動に配慮が必要な方でも安心して快適に利用できる施設整備に努めてまいります。

No	意見等の概要	意見等に対する市の考え方
36	水戸、ひたちなか、那珂市も、含めて、カボチャのラーメンと言えば、「スタミナラーメン」です。 スタミナラーメンには、カボチャが絶対に入っています。 そして、ソウルフードとして定着しています。 それを活かして道の駅にラーメンだけを食べに行きたい。 行列の出来るラーメン店にすべきです。 肉は2種類、レバーとバラ肉の2種類として、ラーメン、冷やし、つけ麺の3種類。 「スタミナカラーメン」として、四玉以上は「追い飴」の追加無料です。	飲食コンテンツやフードホールにおけるメニューの検討にあたり、いただいたご意見は今後の参考にさせていただきます。
37	レストランキャロットの常陸牛のステーキ他肉料理	
38	ラーメン店、スタミナラーメンがメイン（カボチャを使うため）、カレー店	
39	ジェノバのパスタ料理	
40	手打ちそばの店	
41	キッチンカーを1-2台常駐、「ゲルグル」のクリームパン	
42	常陸ハイエッグの卵（ひまわりっこ）を使用したスイーツ、高野牧場の生乳を使った乳製品とスイーツ	
43	芋助、クロサワ本舗を中心とした干し芋、「つば焼き」での焼き芋の販売	
44	「サザコーヒー」も入れてください。	
45	那珂市には、ひまわり卵がある、卵はどんな料理にも使うブランド卵としてそのまま売るのもよいし、加工品で取り入れても更にもっといいと思います。	
46	「那珂カボチャ」と「ひまわり」にこだわすぎない。	どちらも那珂市の代名詞でありますので、有効に活用し、本市をPRできるよう引き続き検討してまいりたいと思います。
47	来訪者に農作業、収穫をし、できた作物を料理して食べてもらう。地方ならではの料理を提供し来訪者と共に料理してもらう。	観光・体験コンテンツの検討にあたり、いただいたご意見は今後の参考にさせていただきます。
48	池や川、釣り堀を作り、釣った魚を料理して食べる。	
49	カフェは、棚倉コーヒーのような、ゆったりソファアーに座り楽しみたいです。	実施設計にあたり、いただいたご意見は今後の参考にさせていただきます。
農産物直売所の差別化		
50	規格外の農作物の販売（フードロスをなくす）	現在、市内農業者や農業者団体等で構成する出荷者組合設立準備委員会を設置し、安定的な供給体制や販売戦略、広告プロモーション等について協議を進めているところです。いただいたご意見は今後の参考にさせていただきます。
51	米をその場で精米して販売	
52	農作物の量の確保（農地の集約化を図り就農人口を増やし、効率的な農業をする）	
53	那珂市には「いちご、ブドウ」農家が少なく「メロン、リンゴ」農家もないので、近隣市町村から積極的に仕入れる。 県央・県北の茨城の「いいとこ」を全部出せるような道の駅にして欲しい。	農産物直売所では、新鮮な品物を提供する一方で、売り切れによる機会損失が課題となることを認識しています。その対策として、デジタル技術を活用した在庫管理や生産者への通知機能の導入により、リアルタイムで売れ行きを把握し、生産者に迅速に補充を促す仕組みを整えることで、より多くのお客様に新鮮な農産物を提供できる環境の整備に向け検討を進めてまいります。
54	農産物直売所の想定営業時間が9時からになっていますが、農産物の搬入は当然ながらその前の時間だと思います。 そうであれば、コレも土日祝日になりますが朝市的にハネモノ（見た目が良く無い物）を売るべきと思うのですが？	
55	農産物直売所ブースは、どこでもタには品物が無くて折角、来たのに購入できずに残念がるお客様が居ます。それを改善するには常時、品物を補充する必要がある。無くなりそうであれば生産者へ連絡または品簿を知らせる機能を導入したりして常日頃、どの時間帯でも新鮮な品物が陳列されていることがベストである。	
56	市の農産物の魅力発信がメインなのかなと感じますが、建設費用をかけずに行政と農業従事者がタッグを組み、建設費用を広告費やプロモーションに充てるお考えはありますか？	「いい那珂マルシェ」や水戸駅構内での販売など、現在も市と農業者が連携を図り、市内農産物のPRを行っているところでありますが、道の駅は、地域の農産物を市内外に広くPRするとともに、6次産業化の推進や販路拡大など、農業振興や地域活性化を図るうえでも重要な拠点施設であります。現在、市内農業者や農業者団体等で構成する出荷者組合設立準備委員会を設置し、安定的な供給体制や販売戦略、広告プロモーション等について協議を進めているところであり、農業者の方々からは道の駅へ期待する声を多くいただいているところです。なお、直売所への出荷については、出来る限り市内の農業従事者の方々にご協力をいただきながら農作物の充実を図ってまいりたいと考えております。
57	農産物等を道の駅で販売しなくてもアピールできる方法はいくらでもあると思いますが、そのお考えはありますか？また、市の農業従事者全ての生産者の農作物が、こちらの道の駅で販売できる認識でよろしいですか？限定された農業従事者の農作物のみでは、差別が発生する懸念があります。	
58	ある程度、耕作面積がありますので出荷も考えています。ぜひ那珂市にも道の駅をつくっていただき、農家にもやさしい那珂市になって下さい。	
59	農作物の販売はどの道の駅でも行ってます。有機栽培の農作物を販売することがメインの差別化になるとお考えですか？また、有機栽培農家を5年程度で増やすと記載ありますが、どのくらい有機栽培農家を見込んでいるのか？商品は何か？ネットでも流通がある中で、道の駅で有機栽培した農作物を販売し、購買するニーズがどのくらいいるのか？計画及び実数を教えてください。	国においても、「みどりの食料システム戦略」を通じて環境に配慮した農業を推進しており、健康志向の高まりに伴い消費者の有機農産物への関心や市場規模は年々増加傾向となっております。基本設計においては、道の駅で販売される農産物のうち5%を有機栽培とすることができれば、道の駅のブランド力の強化に大きく寄与するものと捉えており、現計画としては、全体の売上予測2.4～3.1億円に対して、有機栽培の目標売上額は1,200～1,550万円と設定し、必要農家人数は10～13人程度を想定しております。
60	現有の直売所との連携はどうなのでしょう。現有が潰れず存続可能に。	出荷者組合設立準備委員会においては、「とんがりはっ」と「芳野直売所」、「JA那珂直売所」の役員にも委員として関わっていただいております。各直売所における長所や特色、棲み分け等について検証を行っているとともに、それぞれの直売所が市内農産物を一体的に盛り上げ、相乗効果を生む体制の構築に向け、引き続き協議を行ってまいりたいと思います。
61	発酵食品、ジャム、ドレッシングなど、どこでも売っている商品で差別化になるのでしょうか、何をもって差別化か今一度説明してほしいです。特にジャムはどここの道の駅でも販売されていますが、売れない話も聞きます。	基本設計における農産物直売所の差別化において、発酵食品やジャム・ドレッシング等を例に挙げておりますが、これらは、那珂市の多様な農作物と有機栽培との掛け合わせにより、様々な商品が6次産業化においても付加価値が付き、特産品の開発や差別化につながるという考えであります。
62	那珂市の脆弱な農業の現状から地元野菜は4か所の直売所と6か所のスーパーの直売コーナーで限界である。年間を通しての多品目野菜の出荷は困難である。市場や他の市町村からの仕入れとなることは明らかである。農業基盤を確立することが先決である。さらに魚や肉類も仕入れとなり、飲食店も那珂市以外の業者も参加することになる。このようなことから那珂市の経済効果は期待できないと思われる。	道の駅での売り上げは、直売所部門が約半分以上を占める割合となっております。そのためにも、開業を見据えた農作物の安定的な供給体制や販売戦略、さらには農閑期や生産しにくい作物の対策について、令和5年度から出荷者設立準備委員会を設置し検討を行っております。また、大規模な生産者からは、市外の直売所へ出荷するために半日を要するとの声もあり、市内に販路があれば、その分生産に充てる時間が増加するといった意見もあるところです。農業後継者を確保するためには、収益性の向上や若者の関心を高める必要があり、その点に関しても道の駅は寄与できる施設と捉えております。令和3年度に設立した「那珂市農業担い手確保・育成協議会MIRAI」においては、若い人材の確保や育成に取り組むとともに、新規就農者への支援を行っております。
63	道の駅ができれば、那珂市にある現在の物産店が野菜不足になるのではないのでしょうか。	
64	農産物が足りるのか？他の直売所と取り合いになるのでは？将来的な後継者不足に対する対策は？	
65	農業者の育成を計ってほしい。	
66	生産者は生産物を買って貰える場所を必要としているのではないかな。	本市の基幹産業である農業の振興を図るうえでも、道の駅における農産物直売所は重要かつ必要な施設であると捉えております。
67	「道の駅だから農産物売る」という固定概念を捨てたほうがいいと思います。	

No	意見等の概要	意見等に対する市の考え方
子育て支援機能		
68	休みの日になるとスマホで子どもの遊べる楽しい所はないか検索してお出かけしています。が、、、出てくるのは市外や県外の施設ばかり、、、。晴れの日は公園でも遊べますが、雨の日は子どもが楽しく遊べる所は那珂市には少ないです。道の駅に天気に左右されず子供が遊べる施設を作ってください。道の駅が出来れば子供がのびのび楽しく遊べて、大人は買い物を楽しめる！	目的地となる道の駅の整備に向け、子育て世代の来訪を促すことを目的に、子育て支援や利用者の交流の場として、「晴天プレイスペース」や、夏の暑さ・雨天時でも子供達が快適に安心して楽しめる屋内型の「全天候型プレイゾーン」の整備を検討しております。また、全体整備にあたっては、子供から高齢者まで、利用者の様々な用途にあわせて活用できる施設形態について引き続き検討してまいりたいと思います。
69	子供が多く安全に喜んで遊べる場所を探しています。那珂市には思い当たる場所がありません。ぜひ、那珂市の道の駅には、子供の遊び場・大人がゆっくりと癒せる場所をつくって頂きたいです。数年前に、那珂市に道の駅ができると聞きましたが、なかなかできず、まだ建設にいたっていないのは、とても残念です。一日も早く道の駅が出来ることを願ってます。道の駅の説明会に参加し、反対者の意見を傍聴しましたが、後退ではなく前進しなくては、住みやすい街、那珂市にはならないと思いました。	
70	子どもや孫を連れて、何度も繰り返し足を運びたくなる施設、成長の足跡が分かる施設、施設で遊んでいる子・孫とともに親・祖父母が感動を味わえる施設、天気のいい時にはピクニック気分で休憩・食事がとれる施設、3世代がともに健康増進のための活動できる施設を設置して欲しい。 (1)東海村の阿漕ヶ浦公園の一角にある「いも公園」のコンビネーション遊具以上のスケールをもった茨城県No1になる遊具をつくる。 (2)乳母車やキックバイク等子連れでも散策できるコースを作る。そして道端にはベンチや高齢者向きのぶら下がり鉄棒などを設置して、老人でも定期的な足を運んで体力維持や健康増進に役立てるようにする。(1/19の市民説明会の表紙図からイメージすると東京の日比谷公園や都庁脇の新宿公園の施設を参考にしてほしいと思った！)	
71	子どもが遊べる遊具は、障害等がある児童への配慮として、そのような児童でも気軽に遊べる・訪れる遊具の検討はありますか？また、子連れファミリーが仮に遊具目的で訪れた際の、道の駅で買い物をする比率・買い物をする平均単価を明確に教えてください。	施設レイアウトで示している「晴天プレイスペース」及び北棟の「全天候型プレイゾーン」においては、障がいの有無や年齢、性別等に関わらず、子供達が快適に安心して楽しむことができるインクルーシブ化に配慮した遊具の設置を検討しているとともに、東棟及び北棟には「ベビーケアルーム」の整備を予定しております。また、需要予測においては、20～40代の子育てファミリー層をサブターゲットとしているため、遊び+買い物など、購買意欲を促す商品構成やコンテンツ・サービスの提供などについて引き続き検討してまいりたいと思います。
72	子どもが遊べる公園を作ってください。常陸太田市にある山吹公園のような1歳から2.3歳の小さい子どもが遊べるような遊具を設置してほしい。また道の駅内に母乳や離乳食をあげられるような個別のボックスを作ってください。高速道路の休憩所にあるようなものです。	実施設計にあたり、いただいたご意見は今後の参考にさせていただきます。
73	ボルダリングができるように全天候プレイゾーンに設置	
74	全天候型プレイゾーンは、子供に登場してほしいなら、他の方法を考えれば良く、財政力がある他の自治体が行わないことを那珂市が行うべきではない。	道の駅へ「子供が遊べる遊具」や「屋内遊び場」を整備してほしいといった市民意向調査の結果を踏まえ、子育て支援や利用者の交流の場として、夏の暑さ・雨天時でも子供達が快適に安心して楽しめる屋内型の「全天候型プレイゾーン」の整備を検討しているところです。
75	子供のプレイゾーンは事故があったときや誘拐などの犯罪があったとき、那珂市で賠償責任を負えるのか？賠償の金銭的な負担も市のためにならないが、何より、那珂市のイメージダウンに繋がりがねない。 子供のプレイゾーンは維持費が高額で、10歳未満の子供となると監視員をつける必要があり、人件費もかさむ。 子供に来てほしいなら、食堂のドリンクをチェーン店のファミレスのように子供無料にすればよい。何か子供に配ればよい。 子供用プレイゾーンは、10才以下のお子さまのご利用は、保護者が遊んでいる間付き添いをお願いいたします。 と施設管理条例で規定していただくようお願いいたします。 晴れてる平日昼間はイオンの子供スペースもほぼないです。 誰もいないところを高額な電気代かけて維持すること自体大に疑問ですが、せめて事故や犯罪がないようにすべきかと思います。 主婦層に来てほしいなら主婦（レディースデイ）もドリンクバー無料デー（平日昼間）を設けるなどすればよい。	「全天候型プレイゾーン」における管理運営体制については、今後具体的な検討を行ってまいります。いただいたご意見は今後の参考にさせていただきます。
76	道の駅が「子育て支援の場になる」のか、子育て支援とは何か、定義を明確にしてほしいです。遊ぶスペースがあるだけで、子供支援になるのでしょうか。	道の駅に併設予定の「全天候型プレイゾーン」及び「晴天プレイスペース」では、子供が遊べ、学べる施設の整備を目指しております。また、ソフト面では、地域農産物を活用した食育のイベントや親同士の交流イベント等を開催することも可能となってくることから、引き続き、子育て支援に寄与する取組について、さらなる検討を行ってまいります。
施設レイアウト		
77	車イスでもゆっくりできる所があればいいと思っています。道の駅でも楽しみにしています。	移動に配慮が必要な方にも利用しやすい「屋根付きのおもいやり駐車場」の設置をはじめ、道の駅を訪れた利用者が安心して快適に過ごしやすいユニバーサルデザインに配慮した設計・整備を検討してまいります。
78	今の時代、身体障がい者用駐車場を設置するのでは無いです。 「おもいやり駐車場」です。 何処のスーパーでも増えています。 身体障がい者だけでは無く、高齢者、妊婦さん等を優先して止められる駐車スペースです。	
79	交差点の問題です。 道の駅に接続する信号機は一箇所です。では、出入口も一箇所にすべきです。事故の危険性をなるべく少なくする。 特にバードラインの信号機の無い所は危険です。4車線となった場合は中央分離帯を開けるのは危険ですし逆走の危険もあります。	バードラインからの出入口については、道路管理者や警察等と協議を行っており、道路利用者の利便性及び安全性を考慮し、那珂インター側から南側駐車場への出入は左折・左折アウトのみで、国道118号線側からの出入はできない設計となっております。また、北側及び大型駐車場への出入については信号機を設置する交差点となりますので、那珂インター側からも国道118号線側からも出入できる設計となっております。
80	那珂市では、サイクルツーリズムを推奨していましたが、駐輪場の停められるスペースが小さくないですか？	駐輪場の面積については、今後具体的な検討を行ってまいります。また、サイクルラックの設置や空気入れ・簡易工具等を貸出可能な「サイクルサポートステーション」としての位置付けについても併せて検討してまいりたいと思います。
81	高速バス停留所がありますが、コレは大宮方面だけの停留所なのですか？ それとも太田方面からの停留めするようにするのですか？ ソレに伴って、茨城交通とは協議は済んでいるのですよね？	高速バス停留所については、設置場所や出入口、運行ルートなどに関して茨城交通(株)と協議を行っております。なお、対象路線としては大子・大宮線及び太田線を想定し検討をしております。
82	タクシーの停留所が無いのですが？ 水郡線を利用して、土、日、祝日だけでもヒマワリタクシーを運行して水郡線の活性化にも有効だと思うのですが？	タクシーの停留所については、今後検討を行ってまいります。水郡線との連携などを含め、いただいたご意見は今後の参考にさせていただきます。
83	建物について 全体的に従業員のトイレが少ないと感じました。特に西棟は従業員を40人以上見込んでいるのに大丈夫なのかと思います。 プレイルームの遊具等の整備には思い切った予算をつけて、子供たちが楽しくて仕方ないと思うものを、常に新しいものと入れ替えることが集客につながると思います。そのためには、リースというのもありかなと思います。	施設レイアウトについては、藤森氏や設計事業者、各種準備委員会等との協議を踏まえ、安全性や利便性、回遊性等を考慮したうえで設計をしているところです。また、目的地となる道の駅の整備に向け、子育て世代の来訪を促すことを目的に、子育て支援や利用者の交流の場として、夏の暑さ・雨天時でも子供達が快適に安心して楽しめる「屋内型の全天候型プレイゾーン」の整備を検討しております。実施設計にあたり、いただいたご意見は今後の参考にさせていただきます。

No	意見等の概要	意見等に対する市の考え方
84	高速バス停留所について 多分、高速バスを利用する人の駐車は無料になると思います。そうすると今の場所ではメインになる建物に近い場所が高速バス利用者のものになってしまいます。高速バス利用者の駐車は建物から遠くても何ら問題ないはずです。このようなことから、高速バス停留所は、南側の駐車場の上（西側）のほうに移すべきだと思います。	施設レイアウトについては、藤森氏や設計事業者、各種準備委員会をはじめ、バス事業者や警察、道路管理者等との協議を踏まえ、安全性や利便性、回遊性等を考慮したうえで設計をしているところです。なおゾーニング上、山壁側から道の駅全体を来訪者に感じてほしいといった趣旨から、メインとなる駐車場は南側を想定しておりますが、子育て支援機能を考慮し、北棟に近い北側駐車場には、移動に配慮が必要な方にも利用しやすい「屋根付きのおもいやり駐車場」を設置する設計となっております。実施設計にあたり、いただいたご意見は今後の参考にさせていただきます。
85	駐車場について ・南側の駐車場 形が丸みを帯びていることから、左右折するにあたりが鋭角に狭くなってしまうところが生じます。駐車場はあくまで駐車しやすくするべきで、形も四角形にすべきだと思います。さらに、高速道路側の緑地帯は少なくともいいと感じ、配置全体を左側に移動すべきだと思います。 ・北側の駐車場 まず駐車場の入口、道路（バードライン）から近すぎると思います。イベント時など駐車場に入る車の列がバードラインまで伸びてしまうことが予想されます。バードラインの渋滞を招く原因になると思います。入口は、もっともっと奥に移動すべきだと思います。 また、北側駐車場のほうが建物に近いことから、思いやり駐車場もあることから、こちら側がメインになると思います。こちらに停める人が多くなると思います。そうなると、南側の駐車台数を減らし、こちら側の駐車台数を増やすべきと思います。 配置は、バスと乗用車が変わると危険なので、上側を大型駐車場に、下側一帯を乗用車駐車場にするのも手かと思います。 また、渋滞緩和のために駐車場内を一方通行にするのも手かと思います。 さらに、南側駐車場と北側駐車場がつながっていないのでつなげたほうが混雑していた時など効率よく駐車場所を探せるのではないかと思います。	
86	駐車位置の線引きが普通車も大型車も直角になっている。定位置に停めるまで時間がかかり、接触事故を起こしやすく、ドライバー同士のトラブルに発展してしまうことが予想される。停めづらく出にくい形体である。	
87	藤森氏の基本設計は、施設の維持管理費用を度外視している。勾配のある屋根で天井なし。天井高が2.5m以上あり、吹き抜けもあり気積が不必要に大きく、那珂市の図書館と同様光熱費が異様に高くなり、維持管理費が割高になる。 特に、天井高が高いと那珂市の図書館のように冬足下が冷えて快適ではない。 今後電気代が安くなることも想定しにくく、維持管理費が大きな負担になる。	
88	建物曲線部分の屋根などは特注品対応になり、建設費が割高になるので、直線水平勾配（水はけできる勾配）の屋根で屋根裏がある構造に設計変更されたいい。 那珂市図書館は雨漏りするので、雨漏りしないか修復しやすい設計にすべき。	
89	藤森氏の《デザイン》予定地の、氏の最初の思いは・水平線から陽がのぼり、地平線にしずむ夕陽。 それを分断する「構造体」は止めて下さい、断面イメージだけで・自分の停めた車が見えない??これは不安であり防犯上からも危険であり、再考を要望します。	施設レイアウトについては、藤森氏や設計事業者、各種準備委員会等との協議を踏まえ、安全性や利便性、回遊性等を考慮したうえで設計をしているところです。また、本市の道の駅は分棟型で各棟を回廊で繋ぐレイアウトとなっており、来訪していただいた方へ没入感を味わってもらえるものとなっております。そのためにも、山をモチーフとした建築物は必要不可欠なものと考えております。防犯対策に関しましては、防犯カメラの設置等検討を進めてまいります。
90	曲線の多い敷地内の山型構造物は、焼杉に木製漆喰で凹凸もあり特注品になってしまい、割高になるので、設計を見直して設置しない方向で変更されたいい。 防災施設も兼ねるなら山型構造物は危険で、災害時倒壊して施設が使えない。 間違っても那珂市の杉の焼杉とか発注仕様書で材料を指定するのはやめてください。	
91	藤森照信氏の「デザインに込められた思い」の資料の表紙「建築パス」（パスとはどんな意味ですか?）と施設レイアウトがあまりにもかけ離れているのはいかがなものか。小川が流れていて、小さな池があって、緑の湿地らしきものがある……………。南向きの山の東に日が昇るイメージでつくられようとする大きな衝突は、駐車場と物産店や原っぱゾーンとの視界を遮り、車の防犯上悪影響を及ぼすとともに、駐車場の車の流れをみわたすことができない。さらに西棟やトイレ、原っぱゾーンへの最短コースがとれない。東に日が昇るのは朝で、しかも高速道路があり、朝日のイメージをもつことは難しい。先々、高い建物は倒壊し、上部につけているものは落下する危険性があり、色合いも悪くなり維持管理のための労力が必要となってくる。 また、中庭が子どもたちの遊び場や地域の人たちの集まりに活用できると考えての設計であるが、子どもたちは、広い空間に集まって遊ぶとはしない。どの学校にも広い空間(グラウンド)があるが、自然に子どもたちが集まるのは遊具周りである。仲間が集まってゲームをするとなると広い空間も必要であるが、個人で、各家庭で集まった子どもたちにとっては利用度が低くなる。	
92	南棟に近い所の駐車場に車を停めたとき、現在のトイレの位置では距離がありすぎる。南棟(いらない)や西棟を利用するにもその動線上にはトイレが欲しい。西棟に隣接するよう、しかも駐車場から遠めに見えて分かり易いところに設置すれば、利用者は安心して使える。「まずはトイレによってから」と考えて行動するのがドライブしているときのパターンであろう。したがって高い壁や曲線で接し、遠いトイレ、しかも車の駐車にバックしなければならない手間を考えると利用者に見放されるであろう。	施設レイアウトについては、藤森氏や設計事業者、各種準備委員会等との協議を踏まえ、安全性や利便性、回遊性等を考慮したうえで設計をしているところです。駐車場から建物やトイレ等への誘導については、利用者の安全性・利便性を第一に、歩行者通路の整備や案内標識等の設置を検討してまいります。実施設計にあたり、いただいたご意見は今後の参考にさせていただきます。
93	防災倉庫を北棟と回じ屋根の下にして、プレイゾーンとの行き来ができるように通路をつくるとともにエントランスホールもつくる。いざというときに備蓄物を使うときには、雨天であっても移動しやすく利用勝手が良くなるとともに、受付業務等にエントランスホールが使える、トイレとの隔たりもとれるのではないだろうか。場合によっては「道の駅」のセールスポイントの1つになるのではないだろうか。	
94	ドライブしてて車を停めるときには、「停めたらまずはトイレで用を済ます」と思っているけど、いざ停めるとき、停めたときにその目標物であるトイレが見えない（建造物によるデメリット）。気分はトイレモードになっても見えないトイレ、距離があるトイレ、高齢者泣かせの駐車場である。	

No	意見等の概要	意見等に対する市の考え方
95	普通車が306台停められる南側の広い駐車場には、歩行者が車との接触を極力さけるために車止めや分離帯が儲けられるようである。これはフラットの駐車場と比べて歩行者自身の不注意による事故が潜んでいる。段差があるよりも高速道路のサービスエリアのようにフラットのほうが安心して使え、しかも工事費が大幅に少なくてすむ。	施設レイアウトについては、藤森氏や設計事業者、各種準備委員会をはじめ、バス事業者や警察、道路管理者等との協議を踏まえ、安全性や利便性、回遊性等を考慮したうえで設計をしているところです。引き続き、利用者の安全性・利便性を第一に、施設の維持管理面なども含め、実施設計にあたり検討してまいりたいと思います。いただいたご意見は今後の参考にさせていただきます。
96	道の駅建設準備委員会の方々は「世界的な建築や建築史に造詣が深い建築家」が設計したものをどれだけ真剣に検討したのか疑われる。果たして集客力を高める車の流れなのか、人の流れなのか、市民の利便性、安心・安全を向上させる施設なのか、もう一度原点に戻って藤森先生の計画をしっかりと見直しをもらいたい。	
97	普通車が306台停められる南側の広い駐車場には、身障者用とEV充電設備が考えられていない。このご時世で、この二つが使えないとなったドライバーはどうするのであろうか。	
98	駐車場が1か所しかなく、しかも3つある入口のうち2つからは離れていて、場所を見極めるために時間がかかり、そこへたどり着くまでに普通車等と何か所かで交錯しなければならないことが推測される。バイクで利用しようとする人は、駐輪場に着くまでうろろし、事故の発生も心配される。	
99	パーミヤンや、ガスト、はま寿司の店舗設計を参考にしてほしい。建物じゃなくて、安ければ行列が出来る。那珂市に来てネット検索でガストに行く。	
100	南棟はいらない。作ったとしても1階建てで20人程度のフードホールでいい。 空間のサービスエリアのスペースで十分である。始まってみて行列が頻繁にできるうなときには改めて増築すればいい。観光情報案内スペースは、西棟の物産販売所の管理諸室までの近くと東棟につくる。この建物の動きで経費の無駄がかなり抑えられるのではないかと思う。	施設レイアウトについては、藤森氏や設計事業者、各種準備委員会等との協議を踏まえ、安全性や利便性、回遊性等を考慮したうえで設計をしていることです。席数については、色々な考えがございますが、既存の道の駅を参考に席数を決めているところであります。
101	大型車の駐車場は、普通車が306台停められる南側の広い駐車場にはない。そのうえ北東側に計画されているのは、バックして停めなければならない。広い駐車場だから大型車が入ってしまうことも考えられ、もし入ってしまったときには他の乗用車に迷惑をかけるばかりでなく、非常に危険な状況になる。	施設レイアウトについては、藤森氏や設計事業者、各種準備委員会等との協議を踏まえ、安全性や利便性、回遊性等を考慮したうえで設計をしているところです。なお、大型駐車場の位置については、高速・観光バス事業者とも協議し決定しており、駐車スペース及び自動車用通路はゆとりを持った設計となっております。実施設計にあたり、いただいたご意見は今後の参考にさせていただきます。
102	3か所の駐車場への出入口が入る車と出る車が交錯していて、車の流れを悪くしている。交錯の場面で前の車が突然の停止をしなければならない状況のときに後続車に追突されてしまう場面が想定される。	
103	車の流れ、駐車場の配置において、運転者目線で見ても大胆な見直しをしてほしい。現在の計画では、一般車の出入りは交差したりバックしたりしなければならないようになっていいる。いたるところに危険が潜んでいて、注意をしても事故を起こしたりされたりしやすい形である。大型車については後方確認において手間取り、出入りが面倒な形になっている。バイク用の駐輪場も含めて敷地の形、線引き、車の流れを全面的に変更する。 (1) 高速バス停留所脇の駐車場は、入口と出口を別々にしてバス停留所側に通路を設けて4列にする。そして左前方斜めに線引きして、前方に抜けて戻らないで出口に向かうようにする。身障者用の駐車場は現在の計画でよいが、並びにある停めるときバックが必要な駐車場はいらない。(120～130台は停められる) (2) 大型車の駐車場は、バックしないで停め、前進で出られるようにする。ここも一方通行にして、入口と出口を分ける。 (3) バイクの駐輪場は2か所につくる。1か所は北棟近くに、もう1か所は南棟の近くにする。バイクで来た人がきょうきょうしなくてもいいようにそれぞれ一般駐車場の入口近くにつくる。 (4) 南棟脇にある306台が停められる駐輪場は四角形にして、仕切りをなくし直線で南棟と並行にする。入口も南棟から30～40mくらいのところを作り、これも高速バス停留所近くの駐車場と同じようにする。停められる台数も100～120台と少なくして、大型車と南棟脇の駐車場からの一般車の出口への誘導路、ピクニック気分が味わえるところ、ベットと遊べる場所等にする。 (5) バイク駐輪場近くにある駐車場への出入口はつくらない。そして、大型駐車場を利用した車の出口への誘導路とする。 高速道路のサービスエリアの駐車場は、道路から入ってきたら斜めに止めるようになっている。そして、原則前進して出るようになっている。これによって事故をできるだけ少なくしていると聞いている。北関東自動車道路の空間サービスエリアや壬生のサービスエリアも進入してきて左前方が目的地(建物)になっていて、駐車場を去るときには誘導路に従って進み、車が交錯しないようになっている。 今回の「道の駅」においても高速道路の駐車場のつくりをしっかりと参考にして、車間を広めにとって安全に安心して利用できるようにしてほしい。	
104	西棟、北棟、東棟に囲まれた原っぱゾーンは、イベントスペースとして公演やテント販売(古着屋、骨とう品、盆栽、園芸品等)が季節の節目節目で開催できる場所とし、イベントスペースには、立派なコンピネーション遊具を作って「道の駅」のセールスポイントにしてはどうだろうか。	
105	建物施設には、太陽光発電と太陽熱温水器の2種類を設置する。太陽の恵みをしっかりと受け、クリーンな電気を無駄なく使うとともに、停電のときにも電気が使えるようにしたり、ボイラーによる石油エネルギーの使用をひかえたりする。	
106	常磐道の下りの友部サービスエリアの駐車場に停められる普通車は316台。今回の道の駅には418台が停められる計画になっている。こんなにたくさん車の車が同じ時間帯に来る予想はどこからきたのだろうか。南面に計画されている普通車306台停められる駐車場は、規模を縮小したうえで大型車も停められるようにして全面的に計画を見直してほしい。同じ数の車が止まっても、広いところの駐車場がガラガラで閑散としていたら、「人気がないところ、つまらないところ、魅力がないところ、栄えていないところ等」マイナスのイメージが広がってしまい、負の連鎖に陥ってしまいやすいと考えるがいかがなものでしょうか。	施設レイアウトについては、藤森氏や設計事業者、各種準備委員会等との協議を踏まえ、安全性や利便性、回遊性等を考慮したうえで設計をしているところです。また、基本設計における駐車場台数については、前面交通量から算出した道路利用者に対する駐車場台数に加え、地域振興施設分として、全国及び県内道の駅の状況を参考とし駐車場台数を設定しております。
107	山型構造物を高速道路から見て入る人などいません。前を向いて運転しないと危険です。高速道路を走行すると、敷地118号線よりの民地にスギが樹高高く生えているのと、高速道路の法面にも、樹木が生え、視界を遮っており、山のイメージの構造物は見えないのでは。	高速道路法面における樹木等の伐採については、引き続き、国・県やNEXCO東日本等に要望してまいります。
108	建築パースの施設はどこから見た構図なのでしょう。常磐道から見た図とみたが、遠方から施設が見えない、確認は出来ないと思う。高速道の脇には樹木が茂っておりその茂みの切れ目からは一瞬しか見えない(那珂IC出口500m手前)と思われる。	
109	インターそばのバス停は迎えの車が路上駐車して危険。インターそば高速バス停は廃止して、道の駅に停まるようにすべきでは。 現バス停は何もなく、不便不安。道の駅のバス停は、トイレも車も停められ安心できる。道の駅に高速バス利用者の駐車場も必要です。	令和3年度に実施した市民意向調査では、道の駅に「高速バス停留所」の設置を望む意見が多かったことから、基本設計において検討を進めているところです。検討にあたっては、設置場所や出入口、運行ルートや駐車場などに関して茨城交通(株)と協議を行っております。

No	意見等の概要	意見等に対する市の考え方
110	那珂市の道の駅はどう考えても、笠間の道の駅のようにはないと思います。もっとマイナーな茨城と栃木の県境の道の駅など見てください。みんな駐車のために使っています。だいたいEV充電器が1台。 那珂市は、たったの150台の駐車スペースです。なんの目玉もありません。	施設レイアウトにおいては、一般駐車場418台、大型駐車場30台、バイク駐車場30台、身しょう者用駐車場7台、EV充電器2台の設置を検討しております。
111	建設予定地の土地は、地盤が緩く水はけも悪い。大雨が降ったら道路等が冠水してしまうぐらいなのできちんと排水・下水を整備して欲しい。また、道路の4車線化も予定されているので交通量が大幅に増えることが予想されるので、市民の安全のためにも周辺には横断歩道や信号の設置をお願いしたいです。	建設予定地については、令和5年度に実施した地質調査において地盤の安定性を確認しております。なお、雨水排水や安全対策については、設計事業者や警察、道路管理者等との協議を踏まえ、利便性や安全性等を考慮したうえで設計を行っているところです。また、建築物については建築基準法に合致した構造となりますので耐震性は確保されます。
112	湿地を建てる計画で排水工事もあるとのことですが、盛り土しても、ジメツとした感じが一切なくなるように願いたい。	
113	地震に弱いのでは？ 元々田んぼの土地なので、地盤が弱い。 建物を里山風にした場合、地震で崩れないのか？	
114	建物の耐久性に心配有り、一般的な建築に比べメンテナンス費用が大きくなるのではないかと？	
115	那珂市はこの平らな大地が良いところなのに、わざわざ山みたいなのを作らなくていいのでは、お金の無駄だと思います。	藤森建築の建物は、一般建築の構造と差異はなく、当然ながら耐震・耐火構造による施工を行うとともに、外壁に使用する焼杉材は、通常の外壁材よりも耐用年数が長いとされております。 建築デザインについては、藤森氏が本市を訪れ、那珂市や那珂台地を想い、イメージしたデザインとなっております。また、本市の道の駅は分棟型で各棟を回廊で繋ぐレイアウトとなっており、来訪していただいた方へ没入感を味わってもらえるものとなっております。そのためにも、山をモチーフとした建築物は必要不可欠なものと考えております。道の駅整備における財源については、補助金や交付金など、各省庁における支援制度に加え、有利な条件の地方債の活用により公債費の平準化を図り、市の財政負担を軽減できるよう努めてまいります。
116	あの壁山の一番高い所は15メートルあると聞きました。あんな高い所に木を植えて、地震に耐えられのですか？維持管理にどれだけの人数と日数がかかりますか？計上した管理費をはるかにオーバーすると思います。	建築物については建築基準法に合致した構造となりますので、耐震性は確保されます。植栽の維持管理については、藤森氏の今までの知見により自動で散布が可能となり、年に1回程度の剪定で管理できます。
117	イメージ図の方位が不明。立面図や断面図のサイズ記載がなく高さが不明。	施設レイアウトで示している全体配置図の縮尺は、左下に記載のとおり800分の1です。なお、ページ左側の道路が県道那珂インター線、下側の道路がパードラインであり、方位については右上に記載されております。また、各棟の平面図には辺長を記載しております。
需要予測		
118	HPで公表している「「道の駅」基本設計（案）」の売上高「約9.6億円」は、「前面道路の交通量から推計」とだけ書かれているだけで、数字の根拠はまったく示されていません。推計の基となったデータがあるはずですから、最低限以下のデータを示すべきです。 ・前面道路の交通量 ・その内何割が道の駅を利用するのか 合わせて近隣の幹線道路に面している道の駅（常陸大宮、常陸太田、など）の、同じデータも示すことも必要です。なぜなら、赤字懸念を払拭させるには、市民が既存道の駅と比較できるようにすることが必要だからです。「「道の駅」基本設計（案）」に情報追加して改訂することを強く望みます。敢えて付け加えますが、もしデータを出さないなら、うがった見方をする市民は多数いると思います。	令和4年度に策定した基本計画の65ページ（HP掲載）に、令和3年度に実施した交通量調査における前面道路の交通量を記載しております。（平日12,039台/9h、休日10,395台/9h）その道路断面（4方向）及び車種別ごとの交通量に対して、東日本高速道路(株)設計要領における立ち寄り率（普通貨物：0.100、大型バス：0.250、小型車：0.175）に国交省中部地方整備局道路設計要領設計編による補正を行い、道の駅への立ち寄り割合を算出してしております。 《参考》 【常陸大宮市】（基本計画より） ○前面道路の交通量：平日17,481台/12h、休日17,875台/12h ○前面道路の交通量から導き出した近隣道の駅の調査結果及び先進事例データを基に想定利用者数を算出
119	29.3億円の事業費が必要との計画であるが、インターチェンジ周辺開発推進室ですすめられたものを市の財政にかかわる職員で、どれだけ真剣に市民のためを考えて、財政を考えて出されたのだろうか。利用者数は年間95万人(基本計画比23.1%増、かわプラザで55万人)とみている見積もりを納得させるものが欲しい。当初計画は営業利益7000万円であるが、すでにつくられている各地の「道の駅」は、年々利用者が少なくなっている現状をみたとき、赤字経営になってしまうのが予想されてしまう。そうなったときの土木、上下水道、社会保障、教育、防災等様々な分野への影響はどうなるのか、対策を知りたい。	【常陸太田市】（基本計画より） ○前面道路の交通量：10,366台/12h ○前面道路の交通量及び同様施設の直近立ち寄り率を基に想定利用者数を算出

No	意見等の概要	意見等に対する市の考え方
120	道の駅利用人数算出根拠	基本設計における需要予測においては、前面道路の計画交通量をもとに算出した基本計画時の想定利用者数に対して、営業時間の拡大分や交通量平均増加率、藤森建築による効果分を加算し利用者数を試算しており、消費者物価指数を踏まえた県内道の駅の平均単価を乗じ想定売上高を算出することに加え、商圏分析を用いその妥当性の検証を行っております。
121	かわづラザは9年間で500万人の入場者数だったようですが、本計画の95万人は毎日2600人の入場者です。見込み通りでなかった場合のリスクについて、市民に説明されているでしょうか。充分な試算をお願いいたします。	
122	那珂市で提供している書類を見ても開業後に売上が減るということが想定されていません。売上が減る事が全く無いという自信があるのでしょうか？またもな考え方であるとは思えません。 市民の貴重なお金を投入するのであれば売上が減った場合の対応策、万が一に赤字になった場合にはどんなことをして黒字にしていくな計画があるのかを示さなければ市民に対して誠実な対応をしているとは言えません。	
123	需要予測の利用者数について 「各種統計調査からみた那珂市～概要版～2023 年度」P21 観光客入込数17 万人と掲載されまた茨城県植物園にさえ公式発表年間6 万人しか入園者がいないのに、それも推測ですが過剰の子どもたちでしょう 年間約95 万人が利用するというのが理解できないため、参照元の信頼性、算出計算式を提示してください。	
124	年間来訪者 9 5 万人との推計だが良くても30万人位と思われる。	
125	需要予測（9 5 万人、9. 6 億円）の根拠は？前面道路交通量からどうやって計算したのか？	
126	需要予測について 道の駅反対派の多くの人が懸念としていることが、将来的に道の駅が負の遺産となり、赤字となった道の駅の補填に税金が投入されることにより市民サービスが低下してしまう事だと思います。 そのため、採算に直結する需要予測については慎重に行うべきで、完全に市（作りたい側）と独立した機関が行い、厳しめに、評価すべきものものと考えます。 また、今回提示された、利用者数95万人及び売上高9.6 億円につきましては、先日、那珂市の行政に詳しい有識者と議論した際に、「この数字は夢物語です」と仰っております。 そこで、今回の需要予測に用いられた手法の信頼性についてお伺いいたします。これまでに、当手法により、予測された数値と、実績値についてのデータを持ち合わせているのか？具体的な調査結果（何例調査し、その中で何％が予測値を上回っていたのか？）を教えてください。	
127	基本計画での年間来場者数 7 7 万人・売上高7.36億円、基本設計での年間売上高来場者数 9 5 万人・売上高9.6億円 共に大幅増加しているが国土交通省のデータではこの数値は全国でもトップクラスの道の駅で 1 割にも満たない極僅かな道の駅である。本来は全国道の駅の来場者・売上高のデータを参照し最小値・中央値・最大値から那珂市の条件に見合った現実的な数値を設定すべきである。近隣道の駅の2倍であり、県内の道の駅と比較しても現実と乖離した計画と考えられる。さらに人口減少・物価高を考慮すると来場者・売上高が右肩上がりには推移するとは考えにくい。	
128	約1億円の利益を得るためには、約10億円の売上が必要との件 約10億円の売上額の妥当性を判断するには、近隣の道の駅の収支状況を参考にすることが唯一の手段（情報）であり、一番知りたかったことについての説明がなかった。極めて残念（私見、周りの人は赤字になることを心配しているのであって、道の駅事業には反対していない。）例え、不都合なデータであっても公開することが重要であるが、今回のような対応では不信感を招きかねません。 出席者の発信によると、道の駅の多くは恒常的に売上額を維持することが難しく、減少傾向になるとのことですので、売上額の設定にあたっては、より保守的にすることを提案する。 某情報によると、建設資材などの高騰により、当初の建設費を約26億円から30億円になったこと故、売上額を約7億円から約10億円にしたとのことですが、売上額の設定根拠が疑われる。	基本設計における需要予測においては、前面道路の計画交通量をもとに算出した想定利用者数に対して、消費者物価指数を踏まえた県内道の駅の平均単価を乗じ想定売上高を算出していることに加え、商圏分析を用いその妥当性について検証を行っております。なお、近隣道の駅の収支状況については、非公表のものを本市から公表することは難しいと考えております。また、恒常的に売上額を維持することが難しいとのご意見ですが、先進的な道の駅の視察では、売上額が伸びている道の駅もございます。本市の道の駅のコンセプトにもございますように、「いいモノ・コトを創出する循環をつくる」を実現し、現状に満足することなく進化する道の駅を目指してまいります。
129	商圏について ・道の駅は全体的にオーバーストア状態、その中で商圏をどうとらえているのか。 高速道路客の確保、簡単にはいかないと予想される。」 那珂インターで降りる客は当市が目的でなく袋田を代表とする奥久慈・常陸太田並びにひたちなか・東海村方面であり、客の心理として土産は目的地で購入するケースが多いと思われる。 ・少子高齢化の進展に伴い地域の人口減少や行動範囲の縮小が予想され新店舗効果が薄れた時点での売上げ確保は可能かその対策は。 商品構成や売り場面積による諸経費負担と投下資本回収の可否	基本設計における需要予測においては、前面道路の計画交通量をもとに算出した想定利用者数に対して、消費者物価指数を踏まえた県内道の駅の平均単価を乗じ想定売上高を算出しております。よって高速道路の利用者は見込まず、需要予測は下方で算出しているところです。また、基本設計では商圏分析を用いその妥当性について検証を行っております。さらに、収支計画においても、道の駅の導入機能やコンテンツを具体的に設定し、それぞれの面積や営業時間、客単価や利用者数などを想定したうえで、他道の駅の実績等を踏まえ、各部門における収支シミュレーションを行っております。新店舗効果が薄れた時点での売上げ確保については、本市の道の駅のコンセプトにもございますように、「いいモノ・コトを創出する循環をつくる」を実現し、現状に満足することなく進化する道の駅を目指してまいります。なお、茨城県内の道の駅の数は、47都道府県中40番目であり、近隣県で最も少ない県であるとともに、国土交通省「道の駅」第3ステージ検討委員会においても、道の駅自体を地方創生・観光の拠点として一層推進していくことが報告されたところです。
130	道の駅を建設し、そもそも観光客って増えますか？ 費用対効果の問題 建設にかかる初期費用、維持管理コスト、運営コストの総額に対し、見込まれる収益性が不透明です。その効果が極めて限定的と考えます。このご時世、	国道118号及びバードラインの4車線化に伴い道路利用者の増加が想定されるとともに、那珂ICに近接した立地性を活かし、県植物園のリニューアルや県北
131	観光客の動向は多様化しており、必ずしも道の駅が地域活性化に寄与するとは限りませんし、寄与しません。 また、類似施設が既存する地域に新たに道の駅を建設することで、競争の激化による既存施設の売上減少・将来的な相互の売上減少も懸念されます。	地域への行楽等に伴う地域外からの来訪者や、高速道路利用者の立ち寄りが相当数期待できることに加え、観光・商業面において市内への周遊につながるものと捉えております。なお、国土交通省「道の駅」第3ステージ検討委員会においても、道の駅自体を地方創生・観光の拠点として一層推進していくことが報告されたところです。

No	意見等の概要	意見等に対する市の考え方
132	中央公民館での説明会冒頭、市長の言葉で近隣の大宮・太田の道の駅との競合の懸念は無い！那珂市の道の駅は競合するような道の駅にはしないとお言葉がありました。それを裏付ける根拠は資料の中に記載ありませんし、説明の中に無かったかと思えます。当たり前のように競合しますが、その点はどうお考えですか？	競合は全くないとは考えておりません。そのため、需要予測調査では前面道路の計画交通量に対して、東日本高速道路（株）設計要領の立寄り率により算出することに加え、常陸太田市、常陸大宮市の道の駅との競合を考慮し、常陸大宮市及び常陸太田市方面からの交通量に対し、国交省中部地整道路設計要領設計編による補正を採用して想定利用者数を算出しております。
133	説明会の冒頭、市長から「大宮や太田とバイの取り合い、という意見があることは承知している」とお話がありました。大宮は118号、太田は349号にあって距離が離れているので、大きくバッティングはしていないと思います。ですが、那珂市には118号、349号が通っているわけですから、両道の駅との「バイの取り合い」は無視できない問題点だと思います。売上高の「9.6億円の根拠」とも関連しますが、「バイの取り合い」をどう考えて9.6億円を算出しているのか、市民に示すことも必要です。「那珂市民」を超えた「茨城県民」としては、道の駅は既に各地にありますから「道の駅のもういいよ」が本音です。だって、118号、349号を北にちょっと走れば「道の駅」があるのですから。	
134	売り上げの確保策は ・魅力的な売り場構成は 売り場規模はどの程度確保できるか。 他店と差別化出来る商品を確保できるか。 ・飲食部門も同じ 過日の日経新聞でも外食産業が大幅に売店を減らしているとの記事あり 理由は売店経費並びに原材料の高騰による収益の確保難	売り場構成としては、視覚、嗅覚に訴求する商品開発にも取組み、特に道の駅に最初に入るであろう南棟にそのようなコンテンツを整備したいと考えています。また、他店との差別化については、本市の資源でもある、かぼちゃやさつまいもを柱とした商品開発に努めているところです。コンセプトにもございませ「那珂の風土の味わい」「いいモノ・コトを創出する循環をつくる」「市民が希望を感じ、誇りに思うこと」を実現するため、引き続き検討をしております。なお、具体的な商品開発や商品構成などについては、他道の駅の事例をみて、早くても運営体制が決定する2年前あたりが一般的となっておりますが、本市においては、早期の段階から取組を開始しているところがあります。
135	「足元商圏のメインターゲットは主婦層で、全体需要の40％を占め、Weekdayが多い」とあります。「年間利用者数は約95万」とありますから、年間Weekday（260日）のみに主婦層が利用すると単純化すると、主婦層はWeekday1日あたり、約1460人利用することになります。（950000×0.4÷260≒1460） 那珂市民53000人の1/4が主婦層とすると、主婦の9人に1人が道の駅でWeekdayに買い物することになります。（53000÷4÷1460≒9） 那珂市内には複数のスーパーマーケットがあり、近隣市町村のスーパーマーケットまで足を延ばす主婦もいると思います。スーパーマーケットは商品は多彩で、競争が激しいからだと思いますが、商品ごとにディスカウントをやっています。その上、クーポン券やポイント配布といったサービスを提供しています。そういった市内スーパーマーケットに伍して、主婦の9人に1人が道の駅に買い物に来ると、説明会資料から読み取れるのですが、成算はあるのでしょうか？ 成算ありとするならば、根拠を具体的に示すようお願いいたします。 さらに、「足元商圏、メインターゲット」「観光商圏、メインターゲット」「足元商圏、サブターゲット」「観光商圏、サブターゲット」の利用率が示されていますが、どのような市場調査を行って導いた数字なのでしょう？ 具体的に数字を使って示してほしいです。「道の駅」基本設計（案）」に情報追加して改訂することを望みます。	需要予測における足元商圏は、車で20分以内に到達できるエリアを想定し、近隣市町村を含めた人口総数は約139,000人となっております。また、道の駅のターゲットについては、地域密着型とゲートウェイ型の二つに大別され、本市の道の駅建設予定地は対面交通量3万台を超える那珂ICに近接していることから、ゲートウェイ型の道の駅として売上構成比を採用しており、その結果、足元商圏と観光商圏の売上構成比を6：4と想定し、足元商圏のメインターゲットを平日利用の主婦層、サブターゲットを休日利用のファミリー層と設定しているところです。この構成比に基づく、足元商圏の売上金額は、全体の売上金額約9.6億円に対し、約5.76億円（60％）となり、想定客単価1,005円から算出される利用者数は約57.3万人となります。さらに、一般的な平日と休日の来場比率は1：2とされていることから、平日の利用者数は1日あたり約1,260人が見込まれます。この約1,260人の利用見込は、足元商圏における55,714世帯あたり1日平均約0.023回の利用に相当することから、十分に実現可能な目標シェアだと考えております。
136	令和4年10月1日ふれあいセンターよしで行われた議員と語る会では、那珂市民を相手にするのではなく、那珂市に人を呼ぶ事を考えていると言っていました。しかし、今は日常の主婦を考えていると言ってます。鮮魚コーナーなど設けてロスがでたらどうなるのですか？	
137	道の駅の利用者は、4 割が観光客、6 割が市民の利用があると成功すると言われています。主婦目線と思うことは、近隣にもありますコンビニなどを入れないで、カスミ、ヒロセヤ、イオン、全日食とかスーパーを入れてほしいです。	
138	売り場には精肉や鮮魚コーナーを設けておりメインターゲットが日常の買い物を目的としている主婦層ということになっておりスーパーと類似した施設である。市内には6か所の大型スーパーがあり、同じ機能を持つ道の駅は不必要である。	スーパーは全国規模の商品を取り扱い、品揃えも多様ですが、道の駅は地域限定の商品に特化しています。そのため、「普段の買い物はスーパー、特産品や新鮮な農産物は道の駅」といった棲み分けが可能となっております。道の駅は、地域振興や地域の魅力を広く発信することが可能であり、地域内外から来訪者を呼び込むことが期待できる施設であります。本市の道の駅においては、IC近接の立地性や藤森氏の建築デザイン等を活かした観光需要を取り込む仕掛けづくりに加え、既存の商業施設等との差別化や棲み分けを図り、市内農産物や特産品等を一体的に盛り上げ、相乗効果を生む体制の構築に向け、引き続き検討を行ってまいりたいと思います。
139	道の駅建設は、市民の税金を使った大規模投資として、将来にわたる費用対効果の観点から非常に疑問が残る計画です。この計画を進めるよりも、那珂市の持続可能な発展と市民生活の向上を目指した施策に予算を振り向けるべきだと強く考えます。また、メインターゲットが「足下商圏の日常の買い物使いの主婦層」であることから、近隣のスーパーヒロセヤ、芳野直売所、なるみ園、とんがりぱっど、カスミ、マルトなどの利用層を確保しようという意図が明らかである。行政が民間の経営を圧迫するような事業を進んで行うのは、民業圧迫に繋がると思いますが、それに対してのご意見はいかがでしょうか？ いずれにせよ、市民説明会を行った事が計画を進める理由にはなりませんし、市民の意を汲み取った形にはなりません。	
140	ETC2.0は普及されておらず、ETC2.0で高速道路を途中下車する台数を過大に見ていないか心配	基本設計における需要予測においては、前面道路の計画交通量をもとに想定利用者数を算出しており、ETC2.0による利用者については特に加算しておりません。
141	他市や他県から人を呼べるような何かが那珂市の道の駅にあるのかということですが、もちろん那珂市民の買い物客も重要ですが、道の駅の成功には他市や他県の人をどれだけ呼べるかにかかっていると考えます。ただ那珂市に特産品でそこまで人を呼べるとは考えられせんし、提示された書類の中にも他市や他県の人を呼べるような何か特別な物があるとは思えません。もし何か確実に他市や他県の人が来るというデータがあるのであれば提示をしていただければ不安でしかありません。	道の駅は、地域の特産品を市内外にPR・販路拡大するうえでも重要な拠点施設であると捉えております。本市の特産品については、「那珂市特産品ブランド化推進事業」において、毎年ブラッシュアップをしながら、ブランド認証品の選定を行っているとともに、「うまいもん会議」を設置し、市産品等を用いた新たな特産品の創出に向け検討を進めております。さらに第三セクター設立準備委員会においても、道の駅のコンセプトやビジョンを踏まえ、外部からの新たな視点を加えた特産品の開発を目指し現在協議を行っているところです。なお、具体的な商品開発や商品構成などについては、他道の駅の事例をみて、早くても運営体制が決定する2年前あたりが一般的となっておりますが、本市においては、早期の段階から取組を開始しているところがあります。
142	売上高約9.6 億円について 那珂市には、安定した農作物がない、ましてや、2021 から始まった「那珂市アグリビジネス2021～2025」やっているわりには「各種統計調査からみた那珂市～概要版～2023 年度」P20 を見ると、総農家数の推移が下がっている、売る物は持続可能なのでしょうか。あと農家数の平均年齢も大切なことだと思いますので、調べて提示いただきたいです。	道の駅においては、新鮮かつ多様な農作物を通年供給できるかどうかが集客力向上に直接つながるものとされていることから、現在、出荷者組合設立準備委員会を設置し、開業を見据えた農作物の安定的な供給体制や販売戦略、さらには農閑期や生産しにくい作物の対策について検討を行っているところです。なお、市内農業者（認定農業者）における平均年齢は65歳となっておりますが、令和3年度に設立した「那珂市農業担い手確保・育成協議会MIRAI」においては、若い人材の確保や育成に取り組むとともに、新規就農者への支援を行っております。農業後継者を確保するためには、収益性の向上や若者の関心を高める必要がありますが、その点に関しても道の駅は寄与する施設であると捉えております。
143	那珂市にブランド力がないため集客できるか？	道の駅は、それ自身が観光の拠点施設であり、知名度の向上や集客に寄与するものであると考えております。一方で、持続可能な運営を継続していくためには、他道の駅との差別化が重要視されることから、本市の道の駅においては、IC近接の立地性や藤森氏の建築デザイン等を活かした観光需要を取り込む仕掛けづくりに加え、商品開発のブランドイメージと一致している場合、施設全体の価値を高め、ブランドへの信頼感を向上させます。結果として、顧客のリピート率が上がり、口コミでの集客も期待できます。ハード面とのバランスが取れたコンテンツづくりや商品開発、サービスの提供などについて引き続き検討してまいりたいと思います。

No	意見等の概要	意見等に対する市の考え方
144	特徴のある建物でアピールしても、持続性がないのでは？また、特殊な形状の建物にした場合、維持費が高くなるのでは？ 仮に建物目当てで集客できたとしても、那珂市の道の駅でしか買えないものや目玉商品がなければ、売り上げはアップしない。建物を見て、トイレに寄って帰るだけ。	デザイン性の高い施設は、そのブランドイメージと一致している場合、施設全体の価値を高め、ブランドへの信頼感を向上させ、来訪者に独自の体験を提供することができ、単なる買い物以上の価値を感じさせることができます。結果として、顧客のリピーター率が上がり、口コミでの集客も期待できます。また、一時的なキャンペーンやイベントとは異なり、長期的な集客効果を持つ可能性があり、建物自体がランドマークとなって、観光スポットとしても機能すると捉えております。
145	品目別消費金額と商圏別売上試算で、品目別消費金額は2021年度「総務省家計調査年報」より水戸市の値を採用しシェア率を掛け算したとあるが那珂市の値はないのでしょうか。	茨城県における家計調査の対象地は、水戸市、日立市、常陸大宮市の3市となっております。
収支計画		
146	持続可能性の懸念 プレゼン資料を拝見しても道の駅の運営には、長期的な収益性が不透明です。特に人口減少や高齢化が進む地方において、利用者の確保・道の駅で働く従事者の確保が非常に困難になる可能性があります。	道の駅は、それ自体が観光の拠点施設であり、知名度の向上や集客に寄与するものであると考えております。一方で、持続可能な運営を継続していくためには、他道の駅との差別化が重要視されることから、本市の道の駅においては、IC近接の立地性や藤森氏の建築デザイン等を活かした観光需要を取り込む仕掛けづくりに加え、ハード面とのバランスが取れた商品開発やコンテンツ・サービスの提供などについて検討していくとともに、引き続き、社会・経済環境の変化を見据えた経営戦略やリスク管理、リニューアル計画などについて、第三セクター設立準備委員会等とともに検討してまいりたいと思います。また、従業員の確保については、少子高齢化を踏まえ、柔軟な勤務形態や高齢者でも安心して働ける環境整備に努めるとともに、ウェブサイトやSNS、求人広告やチラシ、地元ネットワーク等を活用し従業員の確保を図ってまいりたいと思います。
147	収支計画の売上の根拠をもっと明確に教えてください。	道の駅の運営リスクは、指定管理を担う第三セクターが主に負担するものの、第三セクターの性質上、市も一定のリスクを共有する構造となっております。このような複合的なリスク管理を強化するため、令和5年度より第三セクター設立準備委員会を設置し、設立準備段階から民間企業の参画を得るなど他の道の駅にはない取り組みを進めています。また、企業等の経営コンサルを得意とし、中小企業診断士・総務省地域力創造アドバイザーとして、全国の道の駅の運営状況に精通している（株）船井総合研究所に業務委託し、事業運営における各部門の業態設計、商品構成、サービス提供に関する収支シミュレーションを精緻に行っております。収支計画では、道の駅経営における主要な12項目について、道の駅を構成する部門ごとに精査・試算を行っております。同項目は大きくは固定費・変動費に大別されることから、固定費については売上規模から試算される固定費額を、変動費については各業態において一般的に対応する変動比率を設定しております。なお、各金額及び構成比については業態別に公開されているモデル収支に加え、（株）船井総合研究所の独自ノウハウを加えた試算をしております。これらの検討プロセスにより、次年度以降はリスクの洗い出しと評価をさらに進め、第三セクターと市の間での最適ナリスク分担を明確にし、持続可能な運営体制の構築を図ってまいります。なお、道の駅の初期投資費の回収については、道の駅が地域振興や産業活性化を促進する公共施設であるといった観点を含み、道の駅単体での収益又は利益等により建設費を回収するという視点ではなく、道の駅整備による直接及び間接的な地域への経済波及効果などに寄与するものであると捉えております。
148	パブリックコメントの資料では道の駅の経営リスクに関する記載が全くない。公募社債や公募株式の目論見書には必ず、リスクや不利益事項の告知がある。 那珂市としては過去の公共投資と比べても最高額の公共投資を行うことや、将来市税を順次道の駅の維持費に投入し、市民の皆さんに更なるご負担をお願いする可能性がある。←那珂市より財政力のある自治体が市税を道の駅の維持費に投入している事例は多いので、そこに全く触れないのは無責任に感じます。にもかかわらず、ネガティブな情報を切り取って藤森氏のイメージを全面にだし市民受けする子育てと結びつけ市民の賛同を得ようとしている。 いわば、イメージで市民の意思決定に影響あたえる広報戦略の資料構成。 コロナ禍以上に飲食店の倒産件数がふえインフレによる厳しい経営環境が予想されるのであるから、経営リスクをきちんと明示して改めて、意見公募すべきである。市税を投入する可能性ある←説明したら賛成しますか？ 那珂市の議員さんにも多数でないにせよ、反対者がいる中、市を二分するような論争をして、那珂市の財政力に見合わない過大な公共投資を行う意義が見いだせない。「いいなか暮らし」や、ひまわりのイメージとはほど違い。昭和の時代に流行った箱物地域振興を令和の今やるのか？と思うと、那珂市に住みたいと思えなくなる。道の駅の施設管理費に市税を投入するとなると、その分他の公共サービスの財源が失われることになる。 建設費、用地費、調査費、設計委託費、市職員の人件費が償却できず、初期投資が回収できないような営利目的公共事業の箱物建設は反対である。	
149	売上や利益の計算式を示してほしい。 計算式やバックデータも不明で収支を評価できません。	
150	売上の赤字の補填はどうするのか？市民の税金に降りかかってしまうのが心配。それだけでなく那珂市は全てにおいて税金が高すぎる。その上、税金が上がったら那珂市から離れていく人が出てくる恐れがある	
151	投下資金の回収と毎月の経常経費の確保は ・人件費を含めた諸経費や仕入れ価格の高騰による収益確保難 ・マクロ的に実質賃金が上がらない現状と高齢世帯の年金収入の実質減、周辺市町村の人口減少等で売り上げ確保ができず黒字経営には困難が伴うと思われる。	
152	20年後、30年後まで黒字経営をしていかなくてはいけないと思うが、この構想しているような内容で黒字になるのか。	
153	赤字経営になった場合だが、責任を取るのか明確にする。	
154	市からの赤字補填は絶対行わないと確約すること。	
155	収益予想額の算出根拠はなにか。	
156	計画費、建設費、運営費の根拠が大雑把すぎるのではないか。	
157	道の駅がオープンしたところで赤字ではないでしょうか。赤字になるとわかっていて道の駅計画するのでしょうか。他に計画を考える事があるのではないのでしょうか。	
158	説明会の資料などでは営業利益を出していましたが、純利益で利益を出して下さい。 営業利益ももちろん重要ですが、営業利益は最終利益ではありません。 最終的な利益は純利益なので純利益でデータを示してください。 それが出来ないのであれば何かを隠していると考えられるしかありません。	基本設計における収支計画において、年間売上に対する営業利益を示しております。ご指摘のとおり、純利益については今回試算していませんが、第三セクターから市への納付金や市からの指定管理料、法人税等の税額などについては未確定のため、現時点において数字を公表することは難しいと考えております。
159	PLの中の広告宣伝費のそれぞれの手法を教えてください。また手法それぞれの費用の内訳も併せて教えてください。	各部門の損益計算書における広告宣伝費については、他道の駅等の実績を参考に割合を設定しております。宣伝手法としては、ウェブサイトやSNSをはじめ、地元メディアの活用やチラシ・パンフレットの配布、定期的なイベント開催などを想定しております。
160	求人単価ですが、それぞれの部門の正社員・アルバイトの給与が一緒ですが、一緒にしている理由は何んですか？少なからず雇用は生まれると思いますが、資料内の金額で雇用できるとお考えですか？また、100名の採用の採用方法を教えてください。（人口減少、出生率が70万人を切っている中で将来的な採用方法も含め回答をお願いします）	各部門の損益計算書における人件費については、他道の駅等の実績や消費者物価指数などを参考に正社員・アルバイトの給与単価を設定しております。採用方法としては、ウェブサイトやSNS、求人広告やチラシ、地元ネットワークを通じた募集などを想定しております。
161	納付金とは？売り上げに応じて変動すると記載ありますが、おおよその納付金額を教えてください。	収支計画における納付金の算出方法は、売上歩合と利益歩合の2種類に大別され、売上高が5億円以上の独立採算型の道の駅で検討される場合が多く、基金として積み立てられ20～25年後の大規模改修時に活用されるケースが多い状況となっております。なお、本市の道の駅における納付金額については今後検討を行ってまいります。

No	意見等の概要	意見等に対する市の考え方
162	収支見通しの売り上げの単位が記載されていない。 単位が不明なのに、なぜ資料として公になっているのか理解できない。 職員、議員、市長が資料を充分精査していないのではないかと大いに疑問。 建設の結論は決まっているから単位はどうでもいいとか、収支を真刻に精査していないと感じる。頭の中で何をイメージしていたのか不思議です。 売上利益の金額のあとに、注釈として 「売上や利益の金額については、交通量調査や年収等からの推計値であり、今後の経済情勢や経営環境の変化により予測値が増減することがあります。」 借入金の記載のページ 「借入金については第三セクターが債務者ですが、那珂市が債務保証しており、第三セクターからの返済が滞った場合、那珂市が保証人として金融機関に弁済します。」を追記すべき 仮に年9、6億円の売り上げだと、建設費用地費の償却が出来ないのは明らか。 売り上げも見通しも増加しているが、インフレで建設費、資材費、人件費が高騰しており、常陸太田市の道の駅より、定期的に割高になってしまう。費用増加を見えないようで売り上げが伸びても費用はそれ以上に上がっている。 道の駅に行くか行かないかの決定要素に建物がかわった建物かどうかは関係がなく、築年の古い建物や、プレハブのような建物でも人は集まる。 東日本大震災の被災地復興商店街は仮設のプレハブの時の方が来場者が多く、立派な道の駅の建物を復興交付金等の補助金で建てた後は来場者が減少していた。	収支計画における売上額の単位は、右上に記載のとおり千円で年額になります。また、概算事業費については、資材費や労務費等に係る変動率を考慮するなど、建設デフレーターを用いた算出を行っているとともに、補助金や交付金など、各省庁における支援制度をはじめ、合併特例債などの有利な条件の地方債を活用し可能な限り市の財政負担を軽減できるよう努めてまいります。また、道の駅の利用者層は、壮年層やファミリー層が多いとされておりますが、基本設計におけるインターネットを用いたアンケート調査では、若年男性や若年夫婦・デート層において、「外観のおしゃれさ」を好む傾向があるといった結果が得られたことから、本市の道の駅のデザイン性を活かし、外観とマッチした商品構成やコンテンツ・サービスの提供など、若年層もターゲットとして捉え引き続き検討してまいりたいと思います。
163	現地の田んぼを潰すことは、農業生産額の減少分や固定資産税の減少分も算定すると、経済効果としてはマイナスである。マイナス分も算定すべき。	ご指摘のとおり、民地（農地）を市有地（施設用地）にすることにより、固定資産税や農業生産額の減収が懸念されますが、収支計画において、道の駅がもたらす経済効果を示しております。道の駅の整備により地域産業の需要が増加し、地元産品や農産物等の売上が増加することで生産者の収入が向上するとともに、生産・流通に関わる雇用の創出など、直接及び間接的により大きな経済効果が期待できるものと捉えております。
164	本市の道の駅計画については、近隣の道の駅の収支状況や本市の道の駅設計が4棟構成や2階建て等から維持管理費がより嵩む内容等から運営収支が経常的に赤字になり市財政に悪影響を及ぼすことに多くの市民の最も懸念している点であると感じる。 そこで、道の駅基本設計や物販施設の運営収支見込み等についての経営診断を得意としている経営コンサルタント（経営診断士）に収支予測を含めて早急に診断評価を依頼し、そのアドバイス結果を公表して頂きたい。 さらに、経営リスクを減少させるため、シンプルな建物構成にするなど設計変更を早急に行い、維持管理費を抑制すること。	基本設計における需要予測においては、前面道路の計画交通量をもとに算出した基本計画時の想定利用者数に対して、営業時間の拡大分や交通量平均増加率、藤森建築による効果分を加算し利用者数を試算しており、消費者物価指数を踏まえた県内道の駅の平均単価を乗じ想定売上高を算出することに加え、商圏分析を用いその妥当性の検証を行っております。また、収支計画においても、企業等の経営コンサルを得意とし、中小企業診断士・総務省地域域力創造アドバイザーとして全国道の駅の運営状況に精通している(株)船井総合研究所に協力をいただきながら、道の駅の導入機能やコンテンツを具体的に設定し、それぞれの面積や営業時間、客単価や利用者数などを想定したうえで、他道の駅の実績等を踏まえ、収支シミュレーションを行っております。施設レイアウトについては、藤森氏や設計事業者、各種準備委員会等との協議を踏まえ、安全性や利便性、回遊性等を考慮したうえで設計をしているところでありますので、実施設計にあたり、いただいたご意見は今後の参考にさせていただきます。
165	営業時間の拡大。どこの道の駅も17時～18時までに終了してしまい不便である。せめて21時～22時まで営業している道の駅を作る。	営業時間の設定については、IC近接といった立地性を踏まえ、カフェスペースは午前7時から、フードホールや物産販売所等は午後7時まで営業することにより、早朝や帰宅利用者等の需要を取り込むことで他道の駅との差別化を図っていきたいと考えております。
166	道の駅開店の初年から10年目までの各年の収益予想額は。	収支計画における長期シミュレーションについては、他道の駅や商業施設等の実績を参考に、開業特需を想定した初年度から5年度までは毎年1%（前年度比）売上が増加、6年目から10年目までは5年目の売上を継続する試算をしております。なお、長期的に持続可能な道の駅の運営を目指すために、リピーターや新規利用者の獲得に向けたマーケティングやブランディング、商品開発やリニューアル計画等について、今後も引き続き、第三セクター設立準備委員会及び(株)船井総合研究所と検討してまいります。
167	道の駅利用者の物産購入予想金額	収支計画における観光物産販売所の予想売上は、面積や営業時間、客単価や利用者数などを想定したうえで試算した結果、約1.9億円となっております。
概算事業費		
168	整備手法について 整備については、道路管理者と一体的整備を図るべきである。市単独型では費用負担が多い。また、技術者不足である市が行うより県に施工を委託した方が効率的である。 なお、総務省、農林水産省、経済産業省、国土交通省、観光庁などが連携して支援を行う制度があるので、それらの活用を図る事が肝要である。	道の駅の整備にあたっては、建設予定地が県道那珂インター線に面していることから、県との「一体型」での整備を計画しております。また、道の駅の整備においては、補助金や交付金など各省庁における支援制度の活用が可能ですので、可能な限り市の財政負担を軽減できるよう補助金等の確保に努めてまいります。
169	市に關係のない公認会計士に建設予算の査定を依頼し、妥当性の確認を行う。	概算事業費については、基本設計を踏まえ、設計会社が、資材費や労務費等に係る変動率を考慮するなど、建設デフレーターを用いた算出を行っております。
170	概算事業費については、市債や合併特例債による、工事が完了するまでの負担割合は理解出来ます。 でも、市債の利息は将来は払わなくて良いのですか？ 払わなければ問題無いです、払うならばその分は公表すべきです。 利息の総額は何万円になりますと記載すべきです。 将来的に市が払っていくお金だと思います。	ご指摘のとおり、市債の発行に伴い利息は発生しますが、今回の概算事業費については、道の駅の建設に要する経費とその財源内訳を示しております。なお、市債発行に伴う利息については、利率など現時点では不確定であることから試算してはおりませんが、市債発行に際しては、交付税措置も含めて出来る限り有利な条件となるよう努めてまいります。
171	本当にお金をかけない。 耐用年数や、補助金の減価償却まで、持つ程度の建物にする。 そうすれば建物を売却出来ます。 寄居地区にイオンが出来なかった理由の大きな問題は町、市がメインになっていなかったからです。 那珂市の考えは「来るならば、どうぞ」です。 常陸太田市がカインズの所が成功したのは市が本気だったからです。 「どうぞ場所はありません。来てください」です。	基本設計において概算事業費や収支計画を示しておりますが、道の駅の建設については、補助金や交付金など、各省庁における様々な支援制度を活用し可能な限り市の財政負担を軽減するとともに、建物や設備等の維持管理面においても、市や運営者が負担とならない設計やスキーム等について引き続き検討してまいります。また、道の駅の整備については、市が事業主体（メイン）となり、市長をはじめ市役所一丸となって本気で事業を推進しているところであります。

No	意見等の概要	意見等に対する市の考え方
172	道の駅建設にかかる費用で、補助金等も踏まえ9.6億円で確定でしょうか？近隣の道路工事等（4車線化）の費用を資料に記載しないのはなぜですか？また、道路工事等の費用及び総額がどこから捻出されるのか？道路工事に係る収支計画を教えてください。	概算事業費において、実質的な市の負担額を示しておりますが、こちらはあくまでも現時点で想定される概算額であり確定額ではありません。なお、市民説明会及びパブリックコメントの資料は、道の駅整備における基本設計となりますので、バードラインの4車線化に関する事業費や収支計画等については記載・公表しておりません。
173	初期投資を効果的に減らせれば、施設の固定資産は償却できなくとも、維持費の市税投入は避けられる可能性がある。 経営見直し インフレに加え、金利負担 インフレの影響や借り入れ金の金利が上がり、高くなる。建設作業員の設計労務単価も過去最高となる見通しで、建築資材単価もインフレの影響で高くなる。万博も規模縮小だし、物価高で消費が落ち込むことも見込まれる。建てるとしても規模縮小しないと、初期投資が重荷になり経営は厳しい。 近江八幡市や多治見市のように近畿圏や中京圏に近接した那珂市よりも大きな自治体でかつ観光資源があり知名度もある自治体のまねを那珂市はしないでほしい。小規模自治体に藤森氏の設計を実現する財政力はない。 藤森氏の山型構造物があると、建設業者が嫌がり、入札者が減る可能性がある。 入札者が減る結果、建物本体工事も割高に落ちされる可能性がある。 また、山型構造物は建設費や維持費もかかる。当初発注時は、山型構造物と全天候型子供プレイゾーンを除外して発注してはどうか？ 予算要求や補助金の申請、発注手続きが2度手間になってはしまうことや分割発注による費用増加もあるが、 交通量から来場者数は読めても、物価高で節約志向が強まることや、人件費、仕入れ原価、光熱費の高騰が見込まれる中、初めは必要最小限で営業し、生業収益が見込まれるようであれば、藤森氏の山型構造物を発注する。山型構造物だけの発注も建設業者が嫌がる可能性があるが規模的に地元業者も受注可能と思う。	道の駅の整備においては、補助金や交付金など、各省庁における支援制度をはじめ合併特例債等の有利な条件の地方債を活用し可能な限り市の財政負担を軽減できるよう努めてまいります。なお、藤森建築の特徴でもある山型構造物については、通常の木造建築等の手法と差異はなく、建設業者の入札等には影響ないもの捉えております。また、建設工事等のハード整備に対しては補助金や交付金等が活用可能なため、予算要求や申請の手続き上、分割発注は難しく、構造物を含め建物全体を一括で発注する必要性がございます。
174	合併特例債を利用する計画ですが、確実に実質負担33%となるのでしょうか。	概算事業費においては、現時点で想定される補助金や交付金、合併特例債等の地方債を活用した場合の実質的な市の負担額を示しております。
175	建設費が29億円で合併特例債を財源としているが、これは起債であり借金です。地方交付税が充当される率が段階的に下がるわけで、安易な考えで残る大きな借金と大型施設の維持管理費・運営の赤字額の補填で借金地獄に陥るのではないのでしょうか。那珂市民が長期にわたり負担することになり、物価高に苦しむ市民にとって大きな負担となるばかりか市の財政にも影響することになります。財政計画のシミュレーションを策定しているのでしょうか。「理想債」ではなくリスク管理を想定したものでなければなりません。政策はキャンブルではありません。また、合併特例債の採択要件で利益を目的とした施設（スーパー類似施設、大半を占める市外の品物・業者）、民間と競合する施設（スーパー・直売所）、建設費が高い一定水準を超える施設（巨大な壁・全天候型プレイゾーン）が抵触する可能性はないのでしょうか。採択にならない部分は市単独費で建設するのでしょうか。運営上のリスク管理の観点から赤字運営の場合の代替財源は考えているのでしょうか。	概算事業費については、基本設計を踏まえ、資材費や労務費等に係る変動率を考慮するなど、建設デフレーターを用いた算出を行っているとともに、補助金や交付金等をはじめ、合併特例債などの有利な条件の地方債の活用により公債費の平準化を図り、市の財政負担を軽減できるよう努めてまいります。引き続き、社会・経済環境の変化を見据えた経営戦略やリスク管理などについて、第三セクター設立準備委員会等とともに検討してまいりたいと思います。なお、合併特例債については充当率が通減することはなく、県内道の駅においても各施設の建設費等に多く活用されている状況であります。
176	国の合併特例債の条件に合わないこともあるのではないかと。	
全体を通しての意見		
177	防災機能（放射能事故を含む。）を備えた施設整備の拡充 道の駅に必要な機能として、災害時に高度な防災機能を発揮する「道の駅」が求められる。施設・設備としては、停電時でも24時間利用可能な発電設備、備蓄倉庫、ヘリポート等を備えることや、救命・救急活動、物資集配、住民避難、食料供給などの拠点とした整備を行う必要がある。これらの防災関係施設の整備が必須である。	道の駅の整備にあたっては、施設及び道路利用者や近隣住民等の一次的な避難場所としての位置付けに加え、那珂IC近接の立地性や広大な敷地スペースの確保により、茨城県の地域防災計画に位置付け、支援・救援物資の集配や自衛隊・消防等の中継基地など、広域的な防災拠点としての役割も想定しております。なお、基本的な防災機能としては、無停電化、通信設備、防災倉庫、防災トイレ、貯水設備などの整備を検討しております。
178	那珂市最大の防災拠点となる防災機能を備えた建物にする	
179	ヘリポート併設することは、災害発生時の備えとして必要であり、とても良いことと思います。 那珂市にはひまわり大使ナカマロちゃんがいるが、道の駅にもキャラクターを設定してはどうでしょうかデザインは公募でも有名人でもいいと思います。	いただいたご意見は今後の参考にさせていただきます。
180	ちなみに那珂市の花木鳥を合わせて体は八重桜、手がひまわり、顔が白鳥で空も飛べて宇宙に飛び出すなんてどうでしょう 笑	
181	県民の森に温泉ができるそうですが、道の駅には疲れて帰る人がたくさん来るでしょうから、心温まる足湯を作る計画はどうでしょうか。	
182	遠くから来る人や帰る人も疲れますが一緒に居るベットも疲れますからドックラン等を作るのはどうでしょうか。	
183	ドッグランの設置	
184	建物の隣にひまわり畑を作り、ひまわりに関するイベントを開催	
185	メンズトイレの便器のデザインですが道の駅ひたちおおたの様な隣人の容姿が丸見えにならないようなデザインがいいと思います。 （デザインが素晴らしいのはいいですが人の気持ちに寄り添うような物がいいです）	
186	基本設計では今までと同様な道の駅になってしまい共倒れしてしまう、今までにない道の駅を作る 道の駅初のアスレチック施設（ラウンドワン、トンデミ平和島）を取り入れる 泊まれる温泉施設。那珂市には温泉施設（24時間営業）が無いのが現状である。お年寄りも楽しめる日常生活の一部になって欲しい。それに付随してアミューズメントゲームセンターの設置。プレイルームに関しては予約や有料制にする。イベントスペースでは、毎月、音楽やマルシェみたいな催しを開催する（野菜詰め放題）。食べる、遊ぶ、癒しの全てが1つの建物で完結する複合施設。	
187	道の駅は、やはり小判較的な物で充分だと思います。 メインとなるのは別な物です。 茨城に無い物、例えばラウンドワン（若者、家族には楽しめる施設）、ショッピングならばロピア（茨城では、つくばにしかありません）です。 海外資本は、少子高齢化の日本への進出は殆んど考えていません。 メインとなる物の脇や建屋の一部に小判較的な道の駅が問題無いです。	

No	意見等の概要	意見等に対する市の考え方
188	現代の観光ニーズとの乖離 ネットやSNSを活用して目的地を選ぶ傾向があります。道の駅のような施設に頼らずとも地域の魅力を発信し、観光を促進する方法は他に多く存在します。特に那珂市の自然や文化、特産品を生かした持続可能な観光モデル等の構築がより重要なかと感じます。例えば、宿泊施設がないので、近隣市町村の観光資源とタッグを組み、那珂市内で宿泊ができるような観光モデルにするとか。宿泊施設がある多目的運動広場とか。那珂西リバーサイドには毎週末、多くの子どもたちのサッカーの試合が開催されているのはご存じですか？まさにこれが良いヒントをもたらしているのではないかと考えます。県外のサッカー少年が土日開催の試合・大会等で宿泊施設が近隣に無い問題があります。仮に県植物園がリニューアルされ、売上の一部が那珂市財政収益増にならないのであれば、御前山グレイッジが良い例かと思います。もしくは、映えスポットであったり、あしがらフラワーパークのようなイルミネーション施設のように、観光施設にしない限り、道の駅では起爆剤としては、とても弱いと感じます。	道の駅は、それ自体が観光の拠点施設であり、知名度の向上や集客に寄与するものであると考えております。一方で、持続可能な運営を継続していくためには、他道の駅との差別化が重要視されることから、本市の道の駅においては、IC近接の立地性や藤森氏の建築デザイン等を活かした観光需要を取り込む仕掛けづくりに加え、ハード面とのバランスが取れた商品開発やコンテンツ・サービスの提供、さらには、地域の若者（学生）や子育て世代にも愛され、利用者自らがインターネットやSNS等を通してその魅力を各方面へ発信してもらえような施設整備を目指し、引き続き検討してまいりたいと思います。いただいたご意見は今後の参考にさせていただきます。
189	道の駅は絶好のアピールする場所でもあります。全国各地から大勢の方が来場されると見込まれ那珂市の方を含め、那珂市の歴史や文化が分かるように展示をされると地域の子供達にも知ってもらう良い機会だと思います。	
190	那珂市に道の駅が出来たら嬉しいなと思っていたのでとても楽しみです。 道の駅には那珂市の特産物がたくさん集まると嬉しいです。 那珂には美味しいものがたくさんありますし、高速で帰るときにお土産を買いたいので、那珂インターの近くと聞いてますます完成が楽しみです。 道の駅ということで、お買い物だけでなく少し休憩できるような、喫茶コーナーや足湯などがあるとより魅力を感じます。 子供が遊べるような施設が充実するようでしたら、子連れの友達を誘ってゆっくり満喫したいなと、とにかく今から那珂の魅力が味わえることを楽しみにしています。 企画してくださった皆さんありがとうございます。	
191	那珂IC付近の立地ということで、車で来訪する人や近隣の人を主なターゲットとしているかと思いますが、これでは車を持たない人(特に学生や高齢者)は行きづらいです。学生なんて大して金を払わないのだからいいのではないかと思う人もいるかもしれませんが、それは大きな間違いです。学生を呼ぶことには大きな意義があるのです。 昨今の情報化時代、SNS等インターネットを使って情報発信していくことは、施設存在を周知させるにあたって不可欠となっています。道の駅自体が情報発信をすることは可能です。しかし、それでは利用者の生の感想を伝えることはできず、閲覧者にとって信憑性の低い情報（感想ではなく宣伝）となってしまう、来訪者増加に寄与できるかは不確かです。そのため、情報発信力の高い来訪者を施設に呼ぶ必要があります。もう言いたいことはわかりますね？インターネット社会の先導者かつ主役ともいえる若者(学生)を呼べば、間接的に施設利用者増加につながるのです。 道の駅には直売所などがありお年寄りが多く訪れる印象を持つ人は少なくないでしょう。しかし、これを打破し、若者利用者を増加させられれば利用者増加、収益上昇、そしてなにより活気あふれる多世代交流型道の駅となることです。	
192	子ども、親世代、高齢者の全世代が一緒に道の駅を訪れ遊べるテーマパーク型施設であれば誰もが楽しめ過ごすことができる。学生たちも自転車や歩いてでも来れて集まり交流の場ができる施設が那珂市には必要である。基本設計では、ほぼ道の駅をつくるのが決まっているような感じがしました。それならば、今までにない誰もが来たい、行ってみたい、ワクワクする、満足して楽しめ帰って、また来たいと思ってもらう道の駅を望みます。絶対に負の遺産にはならないように、よく検証して進めるなら進めて欲しいと思います。	
193	魅力ある那珂市を作る意図であれば「道の駅」も十分考えられる。 ・規模と施設内容次第、話題となる施設作りの構想があるか。	
194	今あちこちにある道の駅の内容とあまり変わらないのでは。那珂市に来てもらうインパクトがないと思います。	
195	飲食店の株主通信や決算予想を見ると、過去最高の売上の会社が多いです。 ただ費用が増加しており、減益で、黒字にならなくて、配当がない会社も多いです。 株主通信では不採算店舗の統廃合も書かれており、経営資源を首都圏大都市圏という方針もよく見かけます。 競争が熾烈な飲食で、勝ち残るのは厳しいです。 それとこれは意見にかくか迷いましたが、購買力のある中国人に 道の駅 に と思いましたが、中国や台湾では東京以北の都市で知られているのが福島くらいで、仙台も茨城県も水戸市も知る人は金くいな状況でした。 SNSで、藤森氏の 山形構造物が注目されればとも思いましたが、こういうの中国の人氣に入るような感じがしました。 ただ、人民元那珂市で両替できないでしょ。ウィーチャットペイやユニオンペイ使えないし。 中国の人はクレジットカードは持ってない人が多いので↑がないと難しいです。 最初は 山形構造物も 注目されても水戸市の芸術館の展望台のように見向きもされなくなると思うと、ため息しかでないですが、作るんなら、何とか知恵を絞ってアイデア出すしか。職員さんからも意見を募って、職員だけの意見交換会あってもよいと思います。	
196	集客をハード面に頼ろうとするのではなく、ソフト面のアイデアで勝負した方が費用もかららず、リスクも小さい。 宮城県では宮城県民広場（県庁舎南西側）で仙台牛試食デーを設けたが、試食できる肉はほんとうに一切れしかないのに、行列が出来ていた。 那珂市も道の駅で農産物の試食や、カゴチャ先着何名お持ち帰りなどすれば、建物等関係なく人は来ます。イベント広場などで、那珂市のご当地キャラクタのイベントやとか、カミスガあわせて、イベント行うとか。 カミスガはハードに頼らないソフトの中心商店街活性化でしょ。	デザイン性の高い施設は、そのブランドイメージと一致している場合、施設全体の価値を高め、ブランドへの信頼感を向上させ、来訪者に独自の体験を提供することができ、単なる買い物以上の価値を感じさせることができます。結果として、顧客のリピーター率が上がり、口コミでの集客も期待できます。また、一時的なキャンペーンやイベントとは異なり、長期的な集客効果を持つことが重要であり、建物自体がランドマークとなって、観光スポットとしても機能すると捉えております。

No	意見等の概要	意見等に対する市の考え方
197	移動・アクセスに関して車を持たない学生は道の駅に行きづらいです。上菅谷から後台にかけて多くの学生が在住していると思いますが、上菅谷駅から道の駅予定地まで徒歩30分と、それなりに距離があると思います。自転車を使えばそれなりに行ける距離ではありますが、後台エリアからだともっと時間がかります。市外から呼び込もうと思うと、上菅谷駅までは電車で来られても、その後はどうしようか、となってしまう。そこで上菅谷駅と道の駅をつなぐバスを開通させることを提案します。他の市町村にも、コミュニティバスが走っているところがありますが、そのようなものをイメージしています。具体的には、少なくとも上菅谷駅と道の駅の2か所を、他には、市役所、植物園、静峰公園、その他名所、住宅駅、駅等をつなぐものです。那珂市を他の地域に売り出すにあたって、一番の魅力は自然の豊かさでしょう。今度リニューアルする植物園をはじめ、那珂市内は美しい景色であふれています。そして、ある程度お店も軒を連ねており、そこまで不便ではありません。このような暮らしやすさが那珂市の特徴で、これを伝えることができれば、移住者も増加すると思います。しかし、大きな欠点があります。それは駅から離れた地域の交通の便です。せっかく良い場所と景色があっても、外から人がいけないようでは観光資源として生かせません。車で来ることは可能ですが、このままでは電車で茨城観光に来た人がそのような場所を訪れることはありません。したがって道の駅、あわせて他の観光スポットにもっと人を呼び込むためには、バスを整備することが必要です。これをすることで、那珂市内により多くの人が訪れ、市内の経済の活性化が狙えます。また、上菅谷駅から各地点へのアクセスの改善により、水郡線の利用者増加も期待できます。水郡線の利用者が増加すれば大子などの県北地域を訪れる人も増えます。これは、他の県北地域とともに発展したいという考えにもあっているでしょう。 移動・アクセスに関してもう一つ考えたことがあります。それは、道路の自転車レーンの設置です。道の駅ができれば、正面の通りを自転車で通る人も増えるかと予想できますが、その中には普段からサイクリングをしている人以外に、地域の小中学生が含まれます。歩道がどれくらいの幅になるかわかりませんが、歩行者の増加を考えると歩道を自転車が走るのには危ないですし、かといって車道の脇を走るのも、車両数の増加から事故の危険性が高いと考えられます。そのため、自転車の利用者が安全に通行できる道路、具体的には、水戸の千波湖の周りや銀杏坂のような、車道と歩道は明確に分け、歩道は歩行者レーンと自転車レーンに分ける（仕切りは置かず、地面の色や線で分ける）道路が良いと思います。実際は道幅がかなり広がってしまうため実現は難しいと思いますが、車道の脇に青い矢印を置くだけ（あれはあまり意味がないと思います）にするのではなく、何らかの自転車のための取り組みをするべきです。道の駅前の道路を改修する際は、少なくとも、ゆったりとした歩道は作ってほしいです。	ご指摘のとおり、学生や高齢者等、車を持たない方々が道の駅を利用するにあたっては、コミュニティバスの整備や水郡線との連携、タクシーの活用など、地域公共交通の検討が必要であると認識しております。いただいたご意見を参考に担当部署や交通事業者等と引き続き検討を行ってまいりたいと思います。 また、道の駅の前面道路である菅谷・飯田線（パードライン）については、現在、4車線化に伴う道路整備を実施しているところです。道路形状としては、車道脇に2mの自転車専用レーンと3.5mの歩道整備を計画しており、車道と歩道、自転車レーンが明確に分かれた形状となっております。
198	市民の方が道の駅まで行く移動手段がない方向けに市民バスも立ち寄れる場所にします。	
199	市民が道の駅を利用するために、移動弱者の皆さんのことも考えて頂きたいです。	
200	若者が行きたいと思う取り組み 若者を呼ぼうと「映え」を狙ったスイーツ等を提供する場所は少なくありません。実際、そのようなものはその施設の目玉となり、それをきっかけに訪れる人もいます。しかし、それだけでは来るターゲットが絞られますし、若者にさらなければ商品開発も水の泡となってしまいます。私はそのようなものに詳しくないので「映え」といったきらびやかなものについて助言することは厳しいですが、もっと確実に若者を呼び込む方法を知っています。 それは、自習スペースの設置です。実は、自習スペースを利用する人は多く、受験期は場所の取り合いになるほどです。那珂市にはすでに図書館の会議室があり、そこで勉強することができますが、閉館日である月曜は水戸の県立図書館の閉館日と重なっており、そこが別だったならあとしばしば感じます。そこで、毎日営業している道の駅に自習スペースを設置、具体的には、多目的スペースを普段は自習スペースとすれば、特別に部屋を用意することなく若者を呼び込みます。この場合遠方から来る人は少ないですが、来た人は飲食物や文具を購入する可能性がとて高いです。また年間を通して安定して訪れるので、安定的な顧客獲得につながります。客単価は安くても、初期費用なしで長期間来続けるというのは、店側にとって金銭面でも、店の繁盛具合の演出という面でもプラスに働きます。 反対意見として、図書館で勉強できるというものがありそうですが、それに対しては、道の駅の学習スペースは話し合い・教えあいを基本としたグループ学習を推進することで差別化できます。図書館では静かに自分の勉強を、道の駅では友人と共に勉強をするとすれば、違った魅力でよい影響を与え合うことができます。 また、他の反対意見として、道の駅を主な目的としない利用者は周囲への配慮に欠けているのではというものがあるかもしれませんが、これに対して、一つ知ってもらいたいのが、「映え」狙いの商品（スイーツ等）を売ると、その写真だけ撮って食べずに捨てる人がいるという問題です。そのような人ばかりではありませんが、そのような人がいるというのは事実です。これに対して自習スペース設置に伴ってやってくる客層は、楽しむために来ているのではなく、まじめに勉強をしに来ているので、そもそもふざけようとか迷惑をかけようという人は少ないです。また、一般的な感覚として、教養が高い（勉強ができる）人ほど社会的道徳（マナーやモラル）をわかまえていることが多いものがあると思います。必ずしもそうだとはいえませんが、私が図書館を利用していると、大体の人は他人に迷惑をかけないようにしながら施設を利用していましたし、特に那珂市立図書館の利用者は集中して勉強に取り組み、閉館10分前にはほとんどの人が席を空けていました。自習スペースを設置したら風紀を乱す人が来るということは少ないでしょう。しかし、一つ気を付けなければならないのは、自習スペース以外の飲食席で勉強をします人の存在です。混んでいるにもかかわらず長時間利用するような人がでないよう、呼びかけをしたり、そのような人がいた場合は注意したりするなどの対策が必要となるかもしれません。上記の内容から、自習スペースの設置は少ないデメリットで多くのメリットを生み出すことができます。ぜひ設置を検討してほしいです。	施設レイアウトにおける東棟の「多目的・カフェスペース」については、学生から高齢者まで、利用者の様々な用途にあわせて活用できる施設形態を検討しております。営業時間7時から19時までを予定しており、実施設計にあたっては、隣の「無料休憩スペース」とあわせ、WiFi設備や電源コンセント、内装や什器など、誰もが利用しやすい施設整備について、引き続き検討してまいりたいと思います。いただいたご意見は今後の参考にさせていただきます。
201	那珂市が暮らしやすいまちであるために、わざわざ道の駅を作らなくてもよいのではないかと考える人がいます。しかし、現状維持するだけでは、他の市が新たな取り組みをする中で相対的に衰退していくといえます。私はこの道の駅計画を那珂市の新たな取り組みの第一歩としてとても良いものにとらえています。今だけでなく未来のことも考えて市政を考えていきたいですね。	那珂IC周辺地域における道の駅の整備については、国道118号の4車線化や県植物園のリニューアルなどを好機と捉え、本市の産業振興や地域活性化につなげる拠点の創出に向け、現在事業を推進しているところであります。道の駅の整備を契機として、那珂IC周辺、さらには市内の産業を活性化させ、企業に那珂市へ目を向けてもらい、新たな産業を育て、雇用を生み、経済を回す、そしてそこから得られた財源を福祉や教育などに還元していく、いわば、次世代の子供たちや未来の那珂市に向けた投資であると捉えております。そのために、持続可能な道の駅整備の実現に向け、市役所一丸となって事業をしっかりと前へ進めてまいりたいと思います。
202	伝統工芸の販売、導入、PR（優文織等）の導入	道の駅は、それ自体が観光の拠点施設であり、知名度の向上や集客に寄与するものであると考えております。一方で、持続可能な運営を継続していくためには、他道の駅との差別化が重要視されることから、本市の道の駅においては、IC近接の立地性や藤森氏の建築デザイン等を活かした観光需要を取り込む仕掛けづくりに加え、地域資源や伝統工芸、歴史や文化等のPRなどについても検討を行ってまいりたいと思います。
203	伝統芸能、伝統工芸品を大切に発表していく。	
204	那珂ICから乗り降り、一時退出入可能とする（賢い料金） 那珂IC⇄道の駅（NEXCO東日本より）	ETC2.0を活用した道の駅の利用促進は有効な施策の一つと考えています。近接するインターチェンジとの連携についても、広域的な観光促進や回遊性の向上に寄与する可能性があるため、関係機関と連携しながら具体的な活用策を検討してまいります。
205	高速icとの連携はできないでしょうか。（直接乗り入れ可となれば集客up）	
206	常磐道を途中下車できるようにして、上り方面の顧客を確保する。	

No	意見等の概要	意見等に対する市の考え方
207	「交通の利便性と高齢者の安全安心をサポートができるか？」 「AIやIoT、アプリ等を活用したシェアリングサービスは？」 「行政手続きの電子化は？」等々の施策は？ さらには「市民説明会」では触れてないが「ソーラーシステムによる省電力化」「定期的なイベント開催による集客・誘致は？」「災害発生時の緊急避難場所等の防災拠点としての利用は？」等々を考慮していただきたい。	高齢者等、車を持たない方が道の駅を利用するにあたっては、コミュニティバスの整備やAIタクシーの導入など、地域公共交通の検討が必要であると認識しております。なお、DXを活用した取組や電子決済の導入、太陽光発電設備の設置や災害発生時の防災機能などについては、実施設計にあたり、今後具体的な検討を進めてまいります。
208	道の駅と植物園間のサイクリングロードの整備、レンタサイクルの設置	道の駅の前面道路である菅谷・飯田線（バードライン）については、現在、4車線化に伴う道路整備を実施しているところであり、車道脇には2mの自転車専用レーンを設置する計画となっております。
209	道の駅に車を持ってきて住んでしまう人がいます。対応策を今から考えていただきたい。	道の駅の駐車場やトイレは24時間利用可能であり、他道の駅においてご指摘のようなトラブルが見受けられると伺っております。他事例等を調査し対応策について検討してまいります。
210	車中泊の禁止（治安の悪化対策、騒音防止の為）	
211	道の駅を通じて「ふるさと納税」返礼品の開発をする。新規就農者を募集し、移住者の増加を図る。工業団地からも道の駅に出品できるものを創造してもらおう。	道の駅は、特産品の開発や農産物の販路拡大、交流人口の増加などに寄与する施設であるとともに、地域資源の発見や創造を促す拠点であると捉えております。いただいたご意見は今後の参考にさせていただきます。
212	なるみ園の農地を使用させてもらって、体験農業ができないか？	建設準備委員会には、なるみ園の施設長に参画いただき協議を進めているところです。引き続き、農福連携も含め検討を行ってまいります。
213	雇用の促進、移住者の増加、特に若い女性の働き口を確保する。	雇用の確保については、柔軟な勤務形態や女性でも安心して働ける環境整備に努めるとともに、ウェブサイトやSNS、求人広告やチラシ、地元ネットワーク等を活用し雇用の確保を図ってまいりたいと思います。
214	駅長の選出法	駅長の選定については、公募方式や人材紹介、派遣などの方法が考えられます。なお、駅長に適した人材としては、マーケティング力やマネジメント力、モチベーション力などの資質が求められることから、小売業や流通業の実務経験者や民間企業等の部門長などのキャリアを持った人材を採用してまいりたいと考えております。
215	駅長を公募した場合になった場合、その選出基準は	
216	施設に関してですが、那珂市には、世界的な核融合の研究があるので、最先端科学の街としてブランディングするべきだと思います。そして、核融合の街として日本中や世界中に発信するべきだと考えます。そのために核融合や最先端科学に子供たちや若者や市民や観光客などが触れられる施設も必要だと思います。最先端科学の展示スペースや科学の実験体験室などもあって良いと思います。核融合関連などのお土産も販売するべきだと思います。核融合のTシャツや文房具やお菓子などを販売するべきだと思います。さらに核融合や科学の専門家を呼んで講演会やワークショップなどを行えるスペースを作るべきだと思います。さらに核融合の街や科学の街という強みを活かしてSTEAM（スチーム）教育などにも力を入れるべきだと思います。数学や工学や芸術やプログラミングやロボットなどの教育を行える施設や講座を作るべきだと考えます。将来核融合の研究所で働く研究者やエンジニアや工場や核融合のプラントなどで働く人材を育成するべきだと考えます。そして、将来的に核融合の商業炉を那珂市に作る準備をするべきだと思います。このような一連の施策によって那珂市の教育レベルが上がって「つくば市」のような科学の街に発展していくと考えます。そうすれば、良い教育環境を求める若い世代の人達が街に住み子育てをするようになると考えます。これらの施設建設と教育事業の運営には、予算が必要だと考えますが、国の文教予算や核融合関連予算から資金を出してもらう事も可能かもしれないです。また、核融合関連企業や核融合関連スタートアップなどにスポンサーとなってもらい資金を提供してもらう事も可能かもしれないです。核融合は、人類の未来のために必要不可欠な技術だと考えます。核融合の成功なくして人類の未来はないと思います。	「那珂フュージョン科学技術研究所」は、本市が世界に誇る地域資源であると捉えております。いただいたご意見はソフト面における施策展開において今後の参考にさせていただきます。
217	物価高で建築資材も上がる中、道の駅が市民の生活利便性、安心・安全を向上させる施設だというのが、何を根拠に言えるのか提示してほしいです。	令和2年度に実施した市民アンケート調査の結果として、約8割の方から「那珂IC周辺地域のまちづくりを進めるべき」との回答をいただいており、進めるにあたっては「道の駅などの観光・地域振興施設の整備が望ましい」といった回答を約7割の方から得られたことから、市民代表や市内事業所等で構成する活あふれるまちづくり検討委員会を設置し、那珂IC周辺地域における道の駅整備の実現に向けた検討をはじめ現在に至っているところです。道の駅の整備により、基幹産業である農業を活かした新たな産業拠点の創出や交流・関係人口の拡大、市の魅力発信や防災機能の向上など、本市の産業振興や地域活性化に寄与するものと捉えております。
218	市（先崎市長）は、自転車を推奨しているのであれば、「世界の自転車展」乗って楽しむ、野外ミニコースで体験してもらおうのもいいと思います。那珂市には自転車世界大会出場の少年もいますから話題になると思います。	実施設計にあたり、いただいたご意見は今後の参考にさせていただきます。
219	世界の藤森先生のデザインに那珂市が載ると思うとワクワクします。道の駅が高速道路から見えて茨城県北の玄関口と胸を張って言えるような自然あふれる道の駅を楽しみにしています。シンボルになる道の駅ができて次の世代へつなげていけばと思っています。	デザイン性の高い施設は、そのブランドイメージと一致している場合、施設全体の価値を高め、ブランドへの信頼感を向上させ、来訪者に独自の体験を提供することができ、単なる買い物以上の価値を感じさせることができます。結果として、顧客のリピーター率が上がり、口コミでの集客も期待できます。また、一時的なキャンペーンやイベントとは異なり、長期的な集客効果を持つ可能性があり、建物自体がランドマークとなって、観光スポットとしても機能すると捉えております。
220	那珂市をアピールできるシンボルタワーが必要です。	
221	那珂市の目玉として道の駅が一日も早く利用できるようにして頂きたい。	那珂IC周辺地域における道の駅の整備については、国道118号の4車線化や県植物園のリニューアルなどを好機と捉え、道の駅の整備を契機としたまちづくりを進めることとして検討をはじめ、本市の産業振興や地域活性化につなげる拠点の創出に向け、現在事業を推進しているところであります。これまで那珂市は、住みやすい環境や利便性の高さといった本市の魅力を「いい那珂暮らし」としてPRし地方創生を進めてきましたが、この道の駅が「いい那珂暮らし」を体現するランドマークとなり、シビックプライドの醸成や賑わいの創出、交流人口の拡大などに寄与するものと捉えております。
222	魅力的な施設を創出することにより、近隣住民と来訪者が溜まり、滞在し自然と交流できるような場を作れば、ネットワークができて、地域の発展にも関係していいと思います。	
223	ただ旅の途中、休憩し、買物をして去っていくだけでなく、時々遊びに来たくなるような道の駅になってほしいなと思います。	
224	空いている場所の活用と地域経済の活性化目的として概ね賛成できる内容と思いました。	
225	那珂市は茨城県のほぼ中央にあり、首都圏、他県から1～3時間ほどで来れ、又奥久慈、太平洋の玄関口であり、中継基地として存在できると考えます。	令和2年度に策定した「まちづくりの方針」では、那珂ICを県北地域への玄関口と捉え、県北地域との連携が図れる機能を整備することを方針としております。ご意見いただきましたように、本市は立地的に恵まれた位置に存しておりますので、今後もこの立地的優位性を活かした道の駅になるよう検討してまいります。
226	簡易宿泊施設（バンガロー、長屋、コンテナハウス）、オートキャンプスペース、車中泊スペース、簡易シャワー、バーベキュー施設	今年の11月にリニューアルオープンする県植物園には、宿泊施設（グランピング）やキャンプスペース、温湯施設やバーベキュー施設等の設置が予定されておりますので、施設機能の棲み分け等を含め、互いに相乗効果が得られるよう県との協議を引き続き行なってまいります。
227	近隣の観光スポットにハイキング、サイクリングができるようにする。	県北地域については、現在、茨城県県北振興局において、ロングトレイルの整備やサイクルツーリズムの推進など、地域活性化に向けた取組を進めているところです。本市の道の駅を拠点とした情報発信や観光・体験コンテンツの創出に向け、引き続き検討してまいりたいと思います。

No	意見等の概要	意見等に対する市の考え方
228	若者を呼ぶ取り組みとして、那珂市に関するものでもそれ以外でも、歴史や自然、科学技術に関する講演会や体験会を開催することがあげられます。内容によって小中高どの学生向けになるかは変わりますが、このようなものを通して子供が新しいものに興味を持ち、よりよい教育の形ができます。質の高い教育の求められる今日、教員では教えきれない分野を専門家（大学、企業、その他機関、地元の人）に頼れば、私立の学校に負けず教育の機会を作ることができ、そのための場をこの道の駅が担うこともできると思います。参加費をとればある程度利益にもつながり、単純に施設利用者も増えるので金銭的にもやって損はないと考えられます（小学生向けのものと保護者の送迎が基本となり、ついでに買い物をしたりご飯を食べたりしていきます）。屋外で行う木工体験なども現代の子供はやる機会が少ないので良いと思います。	いただいたご意見は今後の参考にさせていただきます。
229	アートギャラリー、音楽、演劇、映像、ダンス等のライブ	
230	定期的にイベントをすることで来訪者を増やす。	
231	工房を作り、手作り品のワークショップ開発をしていく。	
232	定期的に市場を開催する（手作品、クラフト等の販売含めて）	
233	近隣には植物園、久慈川、寺社仏閣、城跡、偉人の史跡やすばらしい公園等があるのでコースができる考える。	
234	マイクロバスで近隣のポイントにガイド付きで回る。	
235	撮影スポットツアー	
236	モニュメントツリー等、造形物を木材中心で作り、老若男女が使って遊べる遊具を設置	
237	健康遊具、ボルダリングスペース	
238	屋外ステージの設置	
239	那珂市にはこれまで、市内や近隣の市町村から人が集まってくるようなメインの施設がなかったのも、道の駅ができるのは楽しみです。可能ならば、買い物だけでなく、長時間滞在できるような設備（家族連れが遊べるような場所、カフェのようなもの）を充実していただきたいと思います。	道の駅は、それ自体が観光の拠点施設であり、知名度の向上や集客に寄与するものであると考えております。一方で、持続可能な運営を継続していくためには、他道の駅との差別化が重要視されることから、本市の道の駅においては、平日でも市民の方々が集い、地域交流や多世代間の交流を促すような商品構成やコンテンツ・サービスの提供などについて引き続き検討してまいりたいと思います。
240	市民がいつでも行ける場所になるとしますので応援しています。	
241	是非、道の駅に子供、家族が集える場所を作っていただきたいと思います。今やらなかったら、更にコストが上がると思いますのでスピード感をもってお願いしたいです。	本市における道の駅は、単なる休憩施設ではなく、地域住民の生活や観光振興の拠点として、親子で過ごしやすい環境整備を目指しており、子育て世代の来訪を促すことを目的に、子育て支援や利用者の交流の場として、「晴天プレイスペース」や、夏の暑さ・雨天時でも子供達が快適に安心して楽しめる、屋内型の「全天候型プレイゾーン」の整備を検討しております。
242	従業員教育、東京の人に言わせると茨城の人は愛想がないと言われますので、駅全体が明るくなるような職場環境にする。	いただいたご意見は今後の参考にさせていただきます。
243	できないものは、できる人、やりたい人を公募する。	
その他の意見		
244	中止する。 止めるのも重要な決断です。 何故、東海村、ひたちなか市、水戸市には道の駅は無いのですか？ 簡単に言えば「金持ち喧嘩せず」です。 儲からない可能性がある物を作る必要がありません。 それに、茨城県で今、本気になっているのは「ひたちなか大洗リゾート構想」です。 県北では、無いのです。	県北地域については、現在、茨城県県北振興局において、ロングトレイルの整備やサイクルツーリズムの推進など、地域活性化に向けた取組を進めているところです。また、本市においても、今年の11月のオープンに向けた県植物等のリニューアル工事が開始され、市施行20周年式典では、「那珂市は県北地域の玄関口であり植物園と道の駅の相乗効果を期待している」といった応援の声を県から頂戴しているところでもあります。
245	他の優先課題へ資源配分不足の懸念 福祉の向上や教育環境の整備、道路のインフラの改善など、優先すべき課題が多数存在すると考えてます。このような重要な分野への投資が今後不足しませんか？そこも踏まえ道の駅での財源確保とお考えかと思いますが、正直甘いと思っております。	那珂IC周辺地域における道の駅の整備については、国道118号の4車線化や県植物園のリニューアルなどを好機と捉え、本市の産業振興や地域活性化につなげる拠点の創出に向け、現在事業を推進しているところです。道の駅の整備を契機として、那珂IC周辺、さらには市内の産業を活性化させ、企業に那珂市へ目を向けてもらい、新たな産業を育て、雇用を生み、経済を回す、そしてそこから得られた財源を福祉や教育などに還元していく、いわば、次世代の子供たちや未来の那珂市に向けた投資であると捉えております。道の駅整備における財源確保については、補助金や交付金など、各省庁における支援制度に加え、有利な条件の地方債の活用により公債費の平準化を図り、市の財政負担を軽減できるよう努めてまいります。
246	市庁舎や中央公民館及び、瓜連分庁舎等の老朽化が急激に進んでおり、これらの施設を新設整備することには莫大な資金が必要である、こちらが最優先すべきである。 発信基地よりもまず、今現在住んでいる住民の質の向上、安全で安心して暮らすことに繋がる様、努めるべきです。	
247	那珂市道の駅建設に対しては、断固反対です。市税は、道路の白線、下水管補修などには是非当ててほしいです。	
248	建設費を老朽化インフラ（橋梁、上下水送水管）の改修費用に充てられないのか。	
249	市民説明会資料はともよくまとめられているが、いいことばかりに見える。	基本設計の内容が出来る限り分かりやすく伝わるよう整理しております。
250	市民説明会を聞いていて執行部は視聴者の意見、質問に対し真摯に答えているとは思えなかった。“知っていても答えない”この姿勢は如何なものか？	市民説明会においては、お答えできる範囲でご回答をさせていただきました。なお、近隣道の駅の状況等については、非公表のものを本市から公表することは難しいと考えております。
251	本件に関して、パブリックコメントの募集期間が他の案件に比べて短い理由は何故ですか？	「那珂市パブリックコメント手続きに関する要綱」では、意見等の提出期間は公表の日から30日程度を目安とありますが、今回は、広報なかによる
252	パブリックコメント受付期間があまりにも短すぎる。延長してほしい。	市民への周知期間及び基本設計の策定の都合上、3週間の公募期間としております。

No	意見等の概要	意見等に対する市の考え方
253	説明会では、賛否両論でした。賛成と反対のどちらが市民の多数派を占めるのか、多分市当局も把握していないと思います。こうした中で、どのようにして民意を反映させて結論を導くのか、容易ではないと思います。もし反対が多数派なのに整備決定の結論となれば、大きなしこりが残りその後の市当局への不満がどのような形で出るか、心配になります。その逆も然りです。市民が結論に対して「仕方ない」と思えるようなやり方が必要だと思います。説明会で若い人が「市民投票」を提案していましたが、私は共感を覚えました。「市民投票」なら数字がはっきり出ますから、ノーサイドになるのではないのでしょうか。是非、「市民投票」の実施をしてほしい。それだけ大きな問題なのですから。	市民投票の実施については、日本の自治制度が間接民主主義制度を基本としていることや、令和2年度より市民の代表である市議会議員の皆様と5年にわたる協議をしてきたことも踏まえ、これからも市議会と協議を進めていきたいと考えております。いただいたご意見は今後の参考にさせていただきます。
254	近時、国の内外で民主主義の危機と財政健全化が叫ばれており、道の駅建設もこのことと無縁ではありません。市長は道の駅建設計画には慎重な声があることは承知していると述べていますが、本質は、「税と民主主義」の問題です。私の問題意識も同質で、「多種多様な市民の声が反映されているか」と「税金の使われ方は適正か」が論点です。これは、道の駅建設計画の動向を市民・納税者・生産者の立場から俯瞰し、考察して導き出した主張です。市長は道の駅建設を、那珂市が20年、30年先も発展し続けるための投資であり、最大の看板政策と主張し市民に支援を求めています。市政のトップリーダーとしての将来を見据えた政策提言と、その推進に向けた意気込みは理解しますが、「道の駅建設は支持するが、その内容と進め方には異議あり」とする市民感情とは乖離があります。 私が懸念するのは、市民の道の駅建設に対する意識の低さで、基本計画・運営方針の策定、市民説明会の開催、パブリックコメントの実施等を知らない、見ていないとする人が世代に関係なく多いことです。一方、疑問を持つ人たちからの指摘は、道の駅は時代遅れ、事業として成り立つのか、税金は医療・介護・子育て・教育等の暮らしに直結する課題の充実に使うべきである。需要予測・収支計画・事業費は信用できない等です。こうした市民の意識の希薄や様々な疑念の解消には「市民一人ひとりの声の反映」と「市民に対する丁寧な説明責任の発揮」が不可欠と判断し、1月19日の市民説明会において、このことを発言し、住民投票の実施を提案しましたが、会話はすれ違い満足のいく回答は得られませんでした。市が実施している市民説明会の開催やパブリックコメントの実施は是としますが、世代を超えた市民の声を包括するためには、更なる努力が必要です。仮にもこれをもって市民の声を聞き、説明責任を果たしたことになるれば、市民軽視となり、市政への信頼を失墜します。道の駅の建設は、街づくりの一環としての事業であり、街づくりの主人公は一人ひとりの市民であることを忘れてはなりません。民主主義の根幹である「民意の反映」を基本にした、道の駅建設計画の推進を切望します。 この基本に立脚した基本設計（案）であれば異論はなく、市民として話し合って決めたことには責任を負うのは付言するまでもありません。	
255	多額の税金を使うので、建設推進派のみならず、選挙権のある、市民の住民投票にて建設の要否を問う必要があると考えます。 建設の賛否を問う住民投票を実施すべきと思う。	
256	民意について 本事業につきましては、市民の税金を大量に投入することから、市民の民意がどれだけ反映されているのかを確認する必要があると思います。 配布資料の中にあるアンケート調査につきましては、一見民意を反映しているように見えるのかもしれませんが、これについては質問の仕方によって操作することが可能であると考えます。例えば、建設に億単位の税金を投入することが前置きにあるかないかでも全然回答は変わってくるかと思います。 質問というか提案ですが、道の駅事業について、市民投票により民意を確認していただきたいと思います。市民投票の流れにつきましては、議会においても賛成派及び反対派の議員がおられることを確認しておりますので、まずは、賛成及び反対の意見を集約し、それを市民に周知後、行っていただきたい。 また、住民投票そのものにも多額の費用が掛かってしまいますので、費用を最小限に抑えるため、7月の参議院議員選挙にあわせて行っていただきたい。 さらに、道の駅事業につきましては、市長が政治生命をかけて行うとお聞きしておりますので、本、住民投票につきましては、市長発議で行っていただきたい。	

No	意見等の概要	意見等に対する市の考え方
257	今回の説明会やパブリックコメントの流れを加っている人は、有権者全体の何割に当たるのであろうか。市民アンケートが実施され、8割が那珂インターチェンジ周辺地域のまちづくりを進めた方がいいとし、複合型交流拠点施設「道の駅」の整備をする方針が決まったことあたりまでは把握していても、市民説明会があったこと、具体的な施設レイアウトが公表された施設のそれぞれの大きさや構造・活用方法が示され、事業費や収支計画がだされたこと等を知らない人・関心を示さない人がほとんどである。もう少し時間をかけ、広報誌で「道の駅」の特集号を組んだり、緊急無線放送まで様々な角度で検討して意見を求めていることを知らせたり啓発したりして、できるだけたくさん意見をまとめ、税金を市民全体に有効に働くようにしてほしい。	那珂IC周辺の開発は、供用開始時からの長年の課題でありました。そのため、令和2年度に市民代表や有識者で構成する「那珂IC周辺を核とした活力あふれるまちづくり検討委員会」を設置し、本市の課題の洗い出し、市民アンケート調査を実施した結果、8割の市民の方が「IC周辺地域でのまちづくりを進めるべき」、整備内容では7割の方が「道の駅などの地域振興施設」が望ましいという結果になっております。また、課題とあげられた「本市の魅力発信」「市内産業の活性化」「市民の生活利便性、安心・安全の向上」「県北地域を含む地域振興」を実現するには「道の駅」が最適な手法であり、市民アンケート調査とも合致していることから、「道の駅」整備を軸としたまちづくりの方針を定めたところです。道の駅整備を契機として、那珂IC周辺、さらには市内の産業を活性化させ、企業に那珂市へ目を向けてもらい、新たな産業を育て、雇用を生み、経済を回す、そしてそこから得られた財源を福祉や教育に還元していく、いわば、次世代の子供たちや未来の那珂市に向けた投資であると捉えております。道の駅整備における財源確保につきましては、補助金や交付金など、各省庁における支援制度に加え、有利な地方債の活用により公債費の平準化を図り、市の財政負担を軽減できるよう努めてまいります。
258	「市民説明会」「市議会議員の活動報告会」等々の集会では「資材高騰による建設費の増額」「完成後の採算」「近隣直売所への影響」「地場産品、特に農産物が年間を通じて集荷ができるのか？」等々心配意見が多く、この「道の駅」を作ることにより「利便性の向上」を図ることができるのでしょうか？このあたりで一旦足を止めて市民の納得する説明ができる施策を望みます。	
259	今若い世代に来てもらう為、他の市町村でも学校給食の無償化が増えている。その為那珂市から若い世代が離れていくことも考えられる中で、借金をしてまでも道の駅を作る必要があるのでしょうか？	
260	まずはこの道の駅建設の言い出しっぺはどなたなのでしょう。そして赤字になった時はどなたがどのように責任をとるのか。	
261	観光地がない市、有名なお土産物がない市、泊まれるホテルもない市、そんな市がやらなくてはならないこと他にあると思います。	
262	過日、県北高規格道路の整備促進を求める署名嘆願書が回覧で回りました。袋田の滝入り口を迂回する道路や木島大橋付近の造成工事が進んでいるようで、この計画道路は遅かれ早かれ開通するでしょう。常磐道との交点付近には大型車が利用できない東海パーキングスマートインターがあり、この高規格道路を利用する大型車のために常磐道と高規格道路の交点には大型車が利用可能なインターチェンジができるでしょう。そうなると思北観光などのレジャー客是那珂インターを利用しなくなると想像がつかます。そしてこの高規格道路は大子や大宮の道の駅を通ります。レジャー客の導線从那珂インター付近の道の駅は完全に外れることになります。仮にこの高規格道路が那珂インターを経由するのなら、那珂市の道の駅構想は若干の将来性があるかもしれませんが、現状の国道に面さない道の駅はどうしても集客に疑問があります。そして市民は反対だが、議員は賛成だから道の駅計画は進めますといったことがないように願っています。	
263	市長が政治生命をかけて実行しようとしている理由がわからない。何処かからの圧力があるのか？	
264	道の駅→那珂市が発展するという明確（具体的な）なビジョンが見えてこない。	
265	客観性かつリスク管理面での財政論・運営論を欠いては実施できるものではないと考える。黒字運営するために必要な売上高・来場者数・維持管理費の目標値は現実に沿った計画であるべきです。虚飾した計画はいずれ割れることになり、市民の信頼を失います。政策は政治的パフォーマンスに傾くべきではありません。市民の世論との整合性、財源面、運営面から冷静に見極める必要があります。今はバブル期と違い財政上厳しい環境のなかで、箱物建設は避けるべきでビルド&スクラップの時代です。税金を緊急性のないイメージアップのための建設費に費やすのではなく、市民生活のために教育・福祉行政に使うべきです。那珂市のイメージアップは県民の森の改装計画で十分図れるのではないかと考えられます。那珂市のイメージアップのために県の施設を利用して何ができるか県と協議することも一案と思います。よって、過大な売上高・来場者数、過少な維持管理費から現計画は机上の空論のように思われ、赤字経営に陥ることが予想されます。建設費の借金負担、赤字運営になった時、連綿と市民に負担させるのでしょうか。行政リスクの伴う現計画に挑戦することは慎むべきと考えます。リスク管理を確立することが最優先です。令和7年度予算に実施設計費と用地買収費が計上されるとのことですが、リスクの多い計画を強引に進めて失敗したとき、次世代に負の財産残すことになります。行政コストのバランスを考慮した政策を望むことから再検討を切望します。	
266	市長は投資と言いましたが、いつまで投資するのですか？	
267	八地区にある、ふれあいセンター及び、交流センターでの《説明会》を開催して欲しい、全くと言っていい程、若い人や女性からの意見等を聞くチャンスが少ない、一回2箇所だけでは不十分である。数多くの市民が納得するまで、しっかりと説明することが大事です。	市民説明会やパブリックコメントにおいて市民の方々から様々なご意見をいただいております。今後も事業内容について、HPや市報等で周知を図っていくとともに、商工観光課IC周辺開発推進室においてご意見をお伺いしています。
268	これだけの大型プロジェクトなのに市民説明会が少ない。賛成を得るための方策を考えてほしい。説明会資料はホームページで公開しているとはいえないがらどれだけの市民が見ているかわからない（聞きている限りでは見ていない人が多い）多くの市民（少なくとも50%）が賛成してのプロジェクトならば市民にも責任が伴うので。（説明会参加者 321名、那珂市全人口の0.6%）	
269	今後も納得のいく「市民説明会」の開催を望む。	
270	「まだ決まっていない」ということをもっと皆さんに周知してもらいたい。そして説明会をたった1日だけでなく各地区で実施して頂きたい。	
271	植物園がリニューアルしてそれを楽しみに来られる方が多いとは思いますが、道の駅で買い物をすることなく、植物園で買い物、遊んで行くのではないのでしょうか。	那珂IC周辺地域における道の駅の整備については、国道118号の4車線化や県植物園のリニューアルなどを好機と捉え、道の駅の整備を契機としたまちづくりを進めることとして検討をはじめ、本市の産業振興や地域活性化につなげる拠点の創出に向け、現在事業を推進しているところです。本市に立地する県植物園のリニューアルにより、県内外から多くの来訪者が那珂市に訪れることが期待されます。茨城県担当部署とはそれぞれの導入機能やコンテンツ等の棲み分けなどについてこれまでも協議を行っており、互いに連携を図ることで相乗効果を生み、本市の活性化に結び付け取組について引き続き検討してまいりたいと思います。
272	県のリニューアルされた植物園の行き又は帰りに立ち寄る可能性は低い。県基本計画では年間2.6万人、8.7億円の売り上げ見込む。	
273	植物園のリニューアルに合わせて行へるメリットがわからない。そもそも植物園のリニューアルに間に合わない。	
274	人口減少している。働き手も減少する。	雇用の確保については、少子高齢化や社会・経済環境の変化を見据え、柔軟な勤務形態により、女性や高齢者等でも安心して働ける環境整備に努めるとともに、ウェブサイトやSNS、求人広告やチラシ、地元ネットワーク等を活用し雇用の確保を図ってまいりたいと思います。

No	意見等の概要	意見等に対する市の考え方
275	工場企業の誘致をさらに進めて下さい。	令和2年度に策定した「那珂IC周辺地域のまちづくりの方針」において、国道118号の4車線化や県植物園のリニューアル計画を好機と捉え、長期的な視点に基づき、道の駅の整備を契機とした産業振興や地域活性化を目指すこととしております。いただいたご意見は今後の参考にさせていただきます。
276	計画反対 一歩ゆずって、着手延期3~4年 内容、もっと細部を詰める必要あり	ご意見として承ります。
277- 281	道の駅に反対です。	