

第4回 笠間市「道の駅」整備推進協議会議事要旨

【日時】2018年5月16日 13:30～

【場所】笠間市役所 教育棟2階 2-1・2-2 会議室

【出席者】

(1)笠間市「道の駅」整備推進協議会 委員	
立教大学 観光学部 教授・観光学科長	
観光研究所所長	東徹
株式会社パーティー・フー代表取締役	
(国土交通省道路中期計画有識者メンバー)	石井みな子
食空間コーディネーター	
(文教大学 非常勤講師)	田淵弘子
武蔵野美術大学 基礎デザイン学科 非常勤講師	白濱力
オフィスフレール代表 フードアドバイザー	
(笠間市ブランディングアドバイザー)	藤原浩
茨城交通株式会社 執行役員運輸部長	飛田潔
常陽銀行友部支店長	小松崎徹
常陸農業協同組合 代表理事専務	森貞男
常陸農業協同組合 笠間地区直売所生産部会部会長	柴田良一
一般社団法人 笠間観光協会会長	本間敬
(元)笠間市区長会会長	大津廣司 (欠席)
笠間アグリビジネスネットワーク協議会 会長	永田良夫
笠間市市議会議員	小松崎均
笠間市市議会議員	橋本良一
笠間市副市長	近藤慶一 (欠席)
笠間市市長公室長	塩畑正志
笠間市総務部長	中村公彦
笠間市産業経済部長	古谷茂則
笠間市都市建設部長	大森満 (欠席)
笠間市農業公社事務局長	友部邦男

(以上敬称略)

(2) 専門家（アドバイザー）

国土交通省関東地方整備局常陸河川国道事務所計画課	課長	春山大樹（欠席）
国土交通省関東地方整備局常陸河川国道事務所計画課	建設専門官	會澤浩志（欠席）
茨城県政策企画部地域計画課	副参事	植田朋弘
茨城県政策企画部地域計画課	主事	渡邊修一郎
茨城県営業戦略部観光物産課	主事	中村智博
茨城県農林水産部農業政策課	課長補佐	加藤俊一（欠席）
茨城県農林水産部農地局農村計画課	係長	渡邊正幸
茨城県土木部道路維持課	主査	伊藤豪人
茨城県土木部道路維持課	主事	錦織大樹

（以上敬称略）

(3) 笠間市「道の駅」整備推進協議会 事務局

笠間市産業経済部道の駅整備推進課	課長	斎藤直樹
笠間市産業経済部道の駅整備推進課	課長補佐	田中博
笠間市産業経済部道の駅整備推進課	係長	安齋岳美
笠間市産業経済部道の駅整備推進課	主任	打越久勝
三井共同建設コンサルタント株式会社		高橋恵一
三井共同建設コンサルタント株式会社		芳賀章
三井共同建設コンサルタント株式会社		岡部義諒
三井共同建設コンサルタント株式会社		森田舞
株式会社計画・環境建築		杉本洋文
株式会社計画・環境建築		桜井寛

【議事】

1. 開会
2. 挨拶
3. 委員及び専門家紹介
4. 議事

(1) 基本構想について

〔事務局より笠間市「道の駅」基本構想（案）について説明。〕

（東会長）

- ・ 笠間市「道の駅」基本構想（案）について質問・意見はあるか。
- ・ 細かな文言等に関して今後修正はあり得るが、大枠としての基本構想をご承認頂ければ、これで決定とさせて頂きたい。

- ・ コンセプト、施設、立地等に関してはほぼ固まっているが、運営方法に関しては運営手法の形式紹介に留めているため、別の機会にご議論頂くことになる。
- ・ 一つは笠間の恵みをどうやってこの場で表現するか、ショールームとしての役割をどう果たすか。もう一つは、ここを拠点として市内を回遊して頂くなどゲートウェイとしての情報提供。市民の方々、また車で来られる外来者の方々含めて道の駅があることによって笠間の生活が豊かになるような場であるという位置づけをしている。

(白濱委員)

- ・ 導入機能と導入施設の関連性が見えない。関連性があるのならば説明して頂きたい。

[事務局より各導入機能に該当する導入施設について説明。]

(東会長)

- ・ 施設も複数の機能を果たしていくことが想定される。機能と施設は必ずしも一対一の関係ではないということをご承知頂きたい。
- ・ 導入機能の中でも抽象的なのが「新たな価値を生み出す機能」であるが、「新たな価値を生み出す」というのは、例えば笠間焼で栗のスイーツを食べるなど複数のものが混じり合うことによって新しい価値を生み出すようなイメージである。
- ・ 市民の参加も必ずしもイベントだけではなく、施設の運営等に関してどうやって市民の方々が加わっていけるのかということまで含んでいる。お客さんとしての参加ではなくイベントの主催側にも市民の方々にも関わって頂きたいというイメージである。
- ・ 農業の6次産業化とあるが、どのような売り方・見せ方をするか、生産者と消費者との交流を促進するかなどを考えるべきであり、そのような機能を導入するべきである。

(藤原委員)

- ・ 快適を謳う休憩機能や、電気自動車の充電機能などの記述は充実しているが、エマージェンシー機能として AED を設置するかどうかは非常に重要な観点であると考えている。
- ・ ユニバーサルデザインの中に AED という文字が組み込まれるというのは、これからの道の駅において重要である。防災という観点もあるが、人が困ったときに救える施設であるということは非常に重要であるため、検討が必要である。

(東会長)

- ・ 休憩機能やユニバーサルデザインに含め、困った時にはここに来れば良いというような施設としても道の駅が活用可能であると考える。
- ・ コンビニエンスストアで市販の薬を購入できることは道の駅としての救援機能に成り得る。

(柴田委員)

- ・ 運営と経営は違うものと考えるが、道の駅の運営において収支を考えなくて良いのか。

(東会長)

- ・ 道の駅の運営において収支を気にしないということではないと考える。
- ・ 継続的にある程度の収益性を高めていかなければ、市から赤字補填のための補助金が出ることになるため不健全な経営となる。
- ・ 公設公営か、公設民営か、市からの補助金を何%導入するのかなどの議論は別の機会に行わせて頂ければと考える。

(2) 基本計画について

[事務局より「①土地利用計画、配置計画の考え方」「②導入施設計画、配置計画(案)」について説明。]

(東会長)

- ・ 「①土地利用計画、配置計画の考え方」「②導入施設計画、配置計画(案)」について質問・意見はあるか。

(小松崎均委員)

- ・ いくつかの道の駅を見たが、一生懸命頑張っている道の駅とそうでない道の駅がはっきりしている状況であった。その中で一番ネックとなるのが、販売物である。販売物が少ない・売り切れていると集客性が下がると考える。
- ・ 基幹産業である農業を活性化が道の駅整備の目的であると思うが、農協と直売所の面積に関しては擦り合わせを行っているのか。農協としてはこの面積で十分と感じているのか。

(柴田委員)

- ・ 道の駅計画の以前に市長に協力依頼をした時点では、6億円の売り上げ目標にしていた。そのため600㎡が必要であろうと試算していた。

- ・ 現状、みどりの風では、3億2~3千万の売上であり、6億はかなり厳しいと考える。
- ・ 農協として生産者を増やすなどの取組を行っているが安定した供給は難しいと考える。しかし、我々は生産者の所得を上げる立場にあるため、他地域の市場から仕入れた笠間市以外の生産物を販売することは好ましくない。

(東会長)

- ・ 生産物がないと売れないが、供給が出来るかどうかは生産者の負担もあるのでバランスを考えなければならない。
- ・ 資産に基づく配置計画の面積では4億くらいの売上が見込める。6億構想があるとする少し足りないと考えられるが、いきなり大きい施設をつくと供給の不安が出てくると考えられる。

(事務局)

- ・ 農産物直売所は470㎡としているが底の空間を約150㎡あり、現在のみどりの風の面積のほぼ倍の面積を計画している。
- ・ 直売所内だけではなく、栗のシーズン時などには中央のテント屋根部分において臨時で販売を行えるスペースとして計画している。

(東会長)

- ・ 豊かな品揃えがないと魅力もない。しかし、生産者の負担や季節による変動がある。そのようなことを考えつつ、擦り合わせを行いながら適正な面積を割り出して頂きたい。
- ・ イベント的な活用が可能なオープンスペースがあり、柔軟に考えられるので、必ずしも建物内に直売所を広く取らなければいけないということではない。かなり柔軟に対応できる考え方を取って頂ければよい。

(石井副会長)

- ・ オープンスペースを上手に使っている道の駅が繁盛しているように見える。イベント的にも、視覚的にも非常に豊かに見える。
- ・ 笠間市は花の生産が多いということは利点であり、オープンスペースや建物周辺をフラワーショップに利用できると良い。

(東会長)

- ・ 配置計画内に花壇のスペースはあるのか。

(事務局)

- ・ 今後細かく計画していくことになるが、施設と駐車場との間などに市民と協働の花壇を整備することを考えている。
- ・ 奥の芝生広場も芝桜などで特徴を作り、集客できるような計画が必要であると考ええる。

(永田委員)

- ・ 野菜が出来るタイミングは野菜の種類ごとにほぼ同じ時期である。道の駅に生産物を置ききれなかった場合、他のスーパーや飲食店などの他の施設に生産物を流す仕組みが必要なのではないか。

(事務局)

- ・ 成功している例では生産調整を行い、商品を定期的に出荷して頂いている。

(永田委員)

- ・ 生産調整も重要であると考えますが、余るときは大量に余ってしまう。販売を別の店舗で行うことも必要である。
- ・ そのような取組を考える上でも管理運営者を先に決定すべきである。

(永田委員)

- ・ 農協が直売所の運営を行うこととなったら、そのような取組に対し、力を入れてやらなければならないと考えている。

(小松崎均委員)

- ・ 他の施設に生産物を流すなど生産者を支援する仕組みは農産物のプロである農協が主体的に考えていかなければならないと考える。
- ・ 逆にシーズンオフの時に生産物が無くなった場合、他地域の生産物を集める努力も必要と考える。
- ・ 現状の直売所に野菜を出荷しているのは農協の組合員のみであるが、市内には組合に入っていない方も存在し道の駅で販売したいと思っているかもしれない。そのような方々との関わり合いも農協は考えていく必要があると考える。

(森委員)

- ・ 農協の立場で言わせて頂くと、是非農協で直売所は運営させて頂きたい。
- ・ 農協の立場より、可能な限り笠間でできた生産物を中心に販売してほしい。

(東会長)

- ・ 農産物はコントロールしても季節変動などがあるので増減は出てきてしまうものであると考えられる。
- ・ コンセプトにこだわれば笠間の道の駅に来るお客さんが期待しているのは笠間の物であると考え。道の駅がやっている野菜売り場ではないという考え方を取り、この施設があることによって生産者と消費者がハッピーになれば良いという考え方を取るべきである。
- ・ スーパーを運営するのであれば品切れはダメだという発想になるが、道の駅に関しては無いものは無いで良いのかもしれない。無いものは無いので、月々によって売上が上がったり下がったりして良いのではないか。
- ・ 農協が運営するのであれば、農協の経験に従って直売所を運営して頂ければ良い。
- ・ 道の駅の運営主体が直売所を運営しているということになれば、道の駅の運営主体が他の施設に生産物を流すなどの仕組みを考える必要がある。しかし、農協がテナントとして入って直売所を運営するのであれば農協の経営の問題になり、道の駅の問題にならない。
- ・ 現状、直売所は農協が運営することが想定されているが、この直売所面積で良いのかなどは今後擦り合わせが必要である。

(石井副会長)

- ・ 消費者の目線から申し上げると、特に観光客は生産物の産地を気にしている傾向である。地域外の生産物はまず購入しない。道の駅に行って購入したいのは地域内、せめて周辺地域が産地の生産物である。

(東会長)

- ・ 顧客の立場から言うと、この地域の恵みを買いに来るのだという発想が強い。それだけ道の駅は特殊であるということ的前提として議論をしていくべきである。
- ・ 足りないからといって他地域から仕入れて売りたいという生産者の思いもあるので、生産者の思いと消費者の思いを配慮して考えていくべきである。

(白濱委員)

- ・ 施設の存続の意義を考えると、やはり魅力のある所に立ち寄ってくれるということを考えることが重要であると考え。
- ・ この資料はゾーニングなのか、基本計画図なのか疑問である。
- ・ 基本構想の段階で出てきた言葉で、道の駅の在り方、在り様、存在価値のコンセプトとして「笠間彩の里」という言葉を提示されている。それに基づいて、3つの基本方針があり、導入機能があり、最終的にはアクティブデザインということ

で具体案が出され、それが今のゾーニングであると考え。これに対する展開は空間デザインのコンセプトや施設デザインのコンセプトが無いと、ビジョンとして見えてこない。

- ・ 今回、色々な視点・立場の方々が委員になって出席されているが、ご説明頂いた㎡数を聞いて分かる方がどれだけいるか不明である。
- ・ 記載されている算出方法や根拠を示されたら納得せざるを得なく、反論が出来ない、自分の意見が言えないと考えられる。可能な限り、何㎡というのが何席であって、何人は入れて、どのような使われ方がされるのかご提示をして頂けるとイメージが湧きやすく意見が出しやすい。㎡数だけの判断は難しいのではないか。
- ・ 施設だけ見るとデザインが見えてこず、駐車場があつて大きなコンビニエンスストアに見えてしまう。デザインコンセプトを提示した上で、どのような空間が展開されて、だからこのような平面図であるという提示がないと、単なる間取り図に見えてしまう。
- ・ 下部に表示している断面図、ご提示頂いた航空写真を見て分かるように、これだけ豊かな丘陵地であるのにフラットに造成をしているように見える。丘陵地の高低差を利用して、例えば眺望が良い、風通しが良い、登ったり歩いたりするのが楽しいであるとか、ランドスケープとしての楽しみ、使い方を提案していくべきである。それが「笠間らしさ」や「笠間らしい道の駅」に繋がっていると考える。
- ・ 花と栗という部分が大きな笠間のキーワードになっているが、それらをどのようにしたアウトプットしていくのか。単純なデザインではなくて、高度な空間デザインを期待したい。
- ・ 演出的には花と栗をビジュアルに捉えるのではなく、花と栗の価値をどのように空間にどのように展開しているかというところを施設デザインやコンセプトを提示しながら具体的な絵をご提示頂けるとありがたい。
- ・ 今敷地が3つに分断されている。道路で分断されているとアクセスが悪い。大型駐車場と臨時駐車場から施設へのアクセスを考えた時に、道路上をフラットでアクセスするのではなく、高低差を利用して歩車分離という形を取れば横断歩道まで行くより、ショートカットが可能であると考え。
- ・ 間取りの設計で終わらずに、空間の魅力や施設の魅力をデザインして頂いて滞留機能・販売機能・休憩機能などの様々な機能が空間に表現されることを期待したい。

(東会長)

- ・ 道路の横断はどこを想定しているのか。

(事務局)

- ・ 現状、既設の横断歩道の利用を考えている。敷地北側で横断させたいのだが、横断歩道を 2 つ作れるかどうかはこれからの協議になる。以前は歩道橋や地下横断歩道という案もあったが工費がかなりかかってしまう恐れがある。
- ・ 今回お示しした資料はある意味ゾーニングであるが、各施設面積などを調整するたたき台のようなものと想定している。ぜひ皆様にご意見を頂戴したい。

(森委員)

- ・ 笠間は観光が目玉であるが、観光客は食事を市外でするような場合が多い。
- ・ バスで来た観光客が食事するような施設が道の駅にあれば良い。また道の駅で食事をして市内の稲荷神社や陶炎祭を周遊することが望ましい。

(石井副会長)

- ・ スタッフが陶炎祭を訪れたが、すごい来場者で驚いていた。

(東会長)

- ・ 基本構想における基本方針 3 の「笠間のゲートウェイとして」は先ほどおっしゃったことを表現している。当初から道の駅は自己完結型の施設にはしないというのは第一回の会議から出ており、同時並行的に策定していた観光計画でも想定されているものである。基本的に道の駅をゲートウェイ・入口にして笠間のまちに入ってきてもらいたいという想定である。
- ・ 農産物の直売だけではなくて観光の拠点としての役割を道の駅を有するというのが基本方針 3 の意味である。
- ・ バスであるが大量に観光客が降車した場合、横断歩道を渡らなければいけないのか。

(事務局)

- ・ 建物の前に一度観光客を降車するスペースを用意し、降ろしたバスが大型駐車場に駐車することも想定しており、今後検討が必要である。

(飛田委員)

- ・ バス屋の観点から観光客の方々を施設の目の前で降ろして駐車場で待機し、また迎えに行くのが普通・自然である。離れたところに降ろすのは好ましくない。
- ・ 大型駐車場は 30 台も必要なのか。トラックも入るのであろうが、バスが 30 台となると乗客が 1200 人にもなる。小型駐車場で 165 台となると大体 500 人と想定すると 2000 人近い人が道の駅に入れるか疑問である。大型駐車場はここまでは不要

と考へ、あまり広いとトラックが 1 日中止まるような常備ヤードのような使われ方をされてしまう恐れがある。

- ・ 常陸太田の道の駅にも大型駐車場があり、トラックが止まっているのも見受けられるが観光バスが目一杯になるようなのは見たことがない。
- ・ 近年はドライブインが減少し、道の駅を休憩として利用するツアーも増加している。そこまで多くの台数を利用しないと考へる。少しでも高速バス利用者の駐車場が増えると喜ばしい。
- ・ バス停の位置は可能であれば乗車券の発売所に近い場所に欲しい。東京から来るバス利用者には観光客も多いので道の駅をゲートウェイとして市内を周遊して頂きたい。
- ・ 現在周遊バスを観光協会から委託を受け運営しており、笠間稲荷神社と陶芸の森を周遊するルートを運行しているが、道の駅計画地は現状ルートには含まれていない。地域の方もご利用になることがあるが、旧笠間の人は利用できるが、旧友部の方は利用できないような状況である。周遊バスについては現状観光の機能であるが、今後コミュニティバスとしての役割を道の駅整備を契機にしたルート変更の際、考へていく必要があると考へている。
- ・ 現在、茨城交通では高速バスのトランクを利用して東京に新鮮な野菜を発送する取り組みを常陸太田市で行っている。今回道の駅が整備されれば笠間でも同じようなことが可能になると考へている。常陸太田市での取り組みに関して、量は多くないが新鮮であり、好評である。

(東会長)

- ・ 平面図の中にバスの乗降場が施設側にあると良い。待機するのは駐車場で良いが乗り降りには施設の前で行えるようにして頂きたい。またそこが高速バスやコミュニティバスの発着場を兼ねていれば移動しなくて済むので、そのような交通ターミナル機能は施設側にあることが好ましい。

(小松崎徹委員)

- ・ 他市町村の道の駅を複数見てきたが、地元のナンバーが非常に多く、生鮮野菜が地元のスーパーより安く買えるということで駐車場がいっぱいになっていた。今回の駐車場の試算をみると地元の人の集客を勘案していない台数と思ってしまう。施設により近い大型駐車場部分に小型駐車場があると良いと考へる。
- ・ たまたま雨の日に道の駅を行ったが、当然施設に近い場所に車を止めた方が良い。費用対効果が許すのであれば駐車場に屋根付きの施設までの通路があると良い。

(石井副会長)

- ・ 道の駅がこれだけ多くなると 6 割くらいが地元の主婦とファミリーが客層として多い。ご主人が運転して奥さんが買い物する、女性同士がおしゃべりや食事をしたいから来訪するようなことが多い。
- ・ 全体的に道の駅を見ると広報活動が下手で、発信力が無く地元の集客で満足しているケースも見受けられるので、地元の客に加えて観光客も取り込んでいく努力が必要である。

(東会長)

- ・ 平日と土日のメリハリを考えると地元の人が利用しやすい環境が求められる。地元住民に積極的に利用してもらい、地元の人を顧客の一つの柱にするような想定をするべきである。
- ・ 駐車場台数に関しても土日は不足するが、平日はガラガラということも考えられる。ピークに合わせて駐車場台数を設定すると基本的にガラガラになってしまうのでご理解頂きたい。

(3) 地域振興方策について

[事務局より「③地域振興方策の検討」について説明。]

(東会長)

- ・ 「③地域振興方策の検討」について質問・意見はあるか。

(小松崎均委員)

- ・ 進行方策の中に「道の駅発の笠間市内観光ツアーを企画」とあるが、現在、観光協会で行っている「笠間発見伝」というツアーがある。そのようなものを積極的に取り入れて、お客様に笠間市にお金をたくさん落として頂く仕組みをつくり、大々的に宣伝する必要があると考える。
- ・ 道の駅を笠間市内観光ツアーの拠点とするとなると、どのような売り方をするのが重要である。予約制にするのか、集金をどうするのかなど細かい検討が必要であるが、是非そのようなことに力を入れて頂きたい。
- ・ 笠間市は栗だけではなく、梨やぶどうなどたくさんあり、栗拾いや筍掘りの体験もある。地域の中に入り込めるような素晴らしいものがあるので、そのようなものを道の駅を拠点として観光に繋げていくことも必要である。
- ・ 観光協会で旅行業をもって事業を行っているので、そのようなことをフルに活用してほしい。そして観光協会も収益を上げ、それぞれの農家の皆さんなども収益を上げることが出来る仕組みがあると良い。

(東会長)

- ・ 道の駅がツアーを売るということは現状想定しておらず、観光協会が既存で行っている取組が道の駅が整備されることにより、より活発になることが望ましい。

(藤原委員)

- ・ 現状の計画で不足しているのは「笠間らしさ」という臨場感であるとする。ものを売るのとはにかく、収穫したものが置いてある、笠間焼もそのまま売ることであるが、求められているのはここで作られているという聖地である。
- ・ 笠間焼の絵付けしているところが実際に見られる、作家がそこにいることや、笠間の農産物や栗が蒸されている蒸気が実際に見えていることに臨場感を感じる。モンブラン一つであっても冷蔵庫から出されているものを売っているということより、湯気が出た栗を目の前で絞っているものをお客様が買って帰れる方が良い。
- ・ 料理の世界で言うとオープンキッチンのような「見える化」の仕掛けが必要である。生産者が売り場に立つ、作家がそこで手ひねりや絵付けをするところが見えている方が、変な看板を作るよりよっぽど説得力がある。
- ・ 重要なのは作られたものを大量に並べるのではなくて、臨場感を感じさせる工夫が必要である。
- ・ 図面から見えないのは高さであったり、空間の広さであったり、香りであったり、実際に体験できるような臨場感が全く感じることが出来ないのも、笠間でしか体験できない臨場感を反映できれば良い。

(東会長)

- ・ コンセプトとして恵みを上手く表現することがショールームとして考えていたが、それをどうやって来訪者に臨場感を与える演出が出来るスペースを確保できるかどうか、あるいはそのような使い方を想定したような施設があると良い。
- ・ 以前の協議会でシンボルが必要という意見があった。そのようなシンボルゾーンがハードウェアとして必要と考えられる。

(3) その他

(事務局)

- ・ 次回「道の駅」整備推進協議会は6月29日を予定している。

5. 閉会

以上