

道の駅整備に関する意見募集の結果報告書

令和元年7月
古賀市

目次

I. 調査概要	・・・ 1
II-1. 調査結果	・・・ 2
II-2. 自由記述欄記載内容	・・・ 12
III. アンケート用紙	・・・ 48

I. 調査概要

1. 調査の目的

古賀市では、青柳小学校区エリアにおいて観光情報の発信や産業振興の拠点となる「道の駅」の整備を検討しており、令和元年夏頃に道の駅整備の必要性について方針決定する予定としております。

この意見募集は、道の駅を整備するかどうかを判断するにあたって、市民等の皆様のご意見を重要な方針決定の参考とするために実施したものです。

2. 回答数

対象：古賀市民、市内に事業所等を所有する者、市内に在勤・在学している者、案の利害関係者

回答者数	373人
------	------

3. 意見募集の実施時期

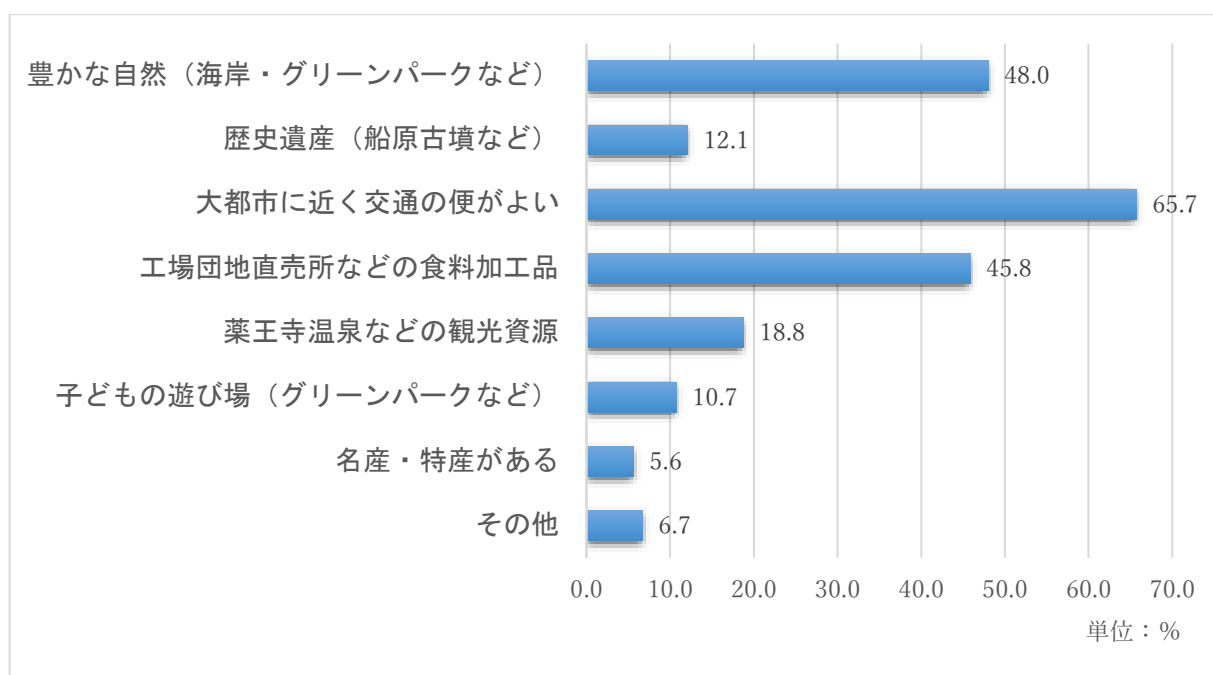
令和元年6月7日～7月3日

Ⅱ－１．調査結果

問１ 古賀市の「強み」、「弱み」について当てはまると考えるものをお答えください。（当てはまる番号に3つまで○）

■ 強み

	選択肢	回答数	比率
1	豊かな自然（海岸・グリーンパークなど）	179	48.0
2	歴史遺産（船原古墳など）	45	12.1
3	大都市に近く交通の便がよい	245	65.7
4	工場団地直売所などの食料加工品	171	45.8
5	薬王寺温泉などの観光資源	70	18.8
6	子どもの遊び場（グリーンパークなど）	40	10.7
7	名産・特産がある	21	5.6
8	その他	25	6.7
	合計	796	



「大都市に近く交通の便がよい」が最多で65.7%、次いで「豊かな自然（海岸・グリーンパークなど）」が48.0%、「工場団地直売所などの食料加工品」が45.8%となっています。

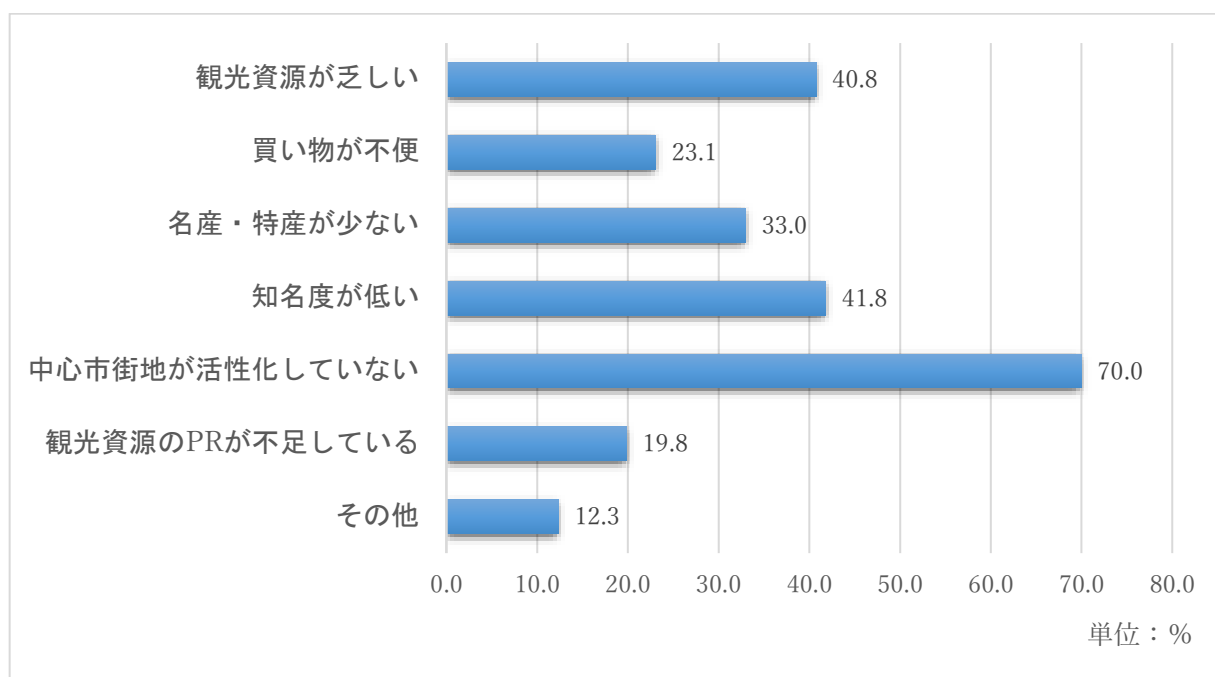
<その他の強み>

※原文のまま記載しています。

どれも中途半端で強みとなるものがわからない
調整区域だらけの広大な土地
何も無い。これから考えることが必要、市民にアンケートしたら
新宮福津と違い一気に開発を進めずスローながらも人口を増やしている。公共インフラ整備の対応に追われずに済む
グリーンパーク・知事公園・スケートパーク等の総合運動施設がある
古賀インターがありアクセスが良く交通量が多い
土地がある
市民の力
ゴルフ場
福岡市内への交通の便は良いと思う
地域の人柄、人間性、思いやり
高速道路のICがある。
九州自動車道・古賀ICを有する
博多、天神にそこそこ近いベッドタウン
分からない
福津市と新宮町の間で住みやすい
高速のインターがある。神社が素敵
地の利を生かして豊かな未来を作るべき
高速がある。インターが近い
小学校の学習支援スタッフが多い。 適応指導教室が早期から作られている 待機児童が少ない 児童館が中学校区毎にある
古賀市に高速道路出入口がある
ひどい災害がなく住みやすい
学校が多い
日本でも有数の食品会社・製造会社が操業活躍している
インターチェンジが2つある

■ 弱み

	選択肢	回答数	比率
1	観光資源が乏しい	152	40.8
2	買い物が不便	86	23.1
3	名産・特産が少ない	123	33.0
4	知名度が低い	156	41.8
5	中心市街地が活性化していない	261	70.0
6	観光資源のPRが不足している	74	19.8
7	その他	46	12.3
	合計	898	



「中心市街地が活性化していない」が最多で70.0%、次いで「知名度が低い」が41.8%、「観光資源が乏しい」が40.8%となっています。

<その他の弱み>

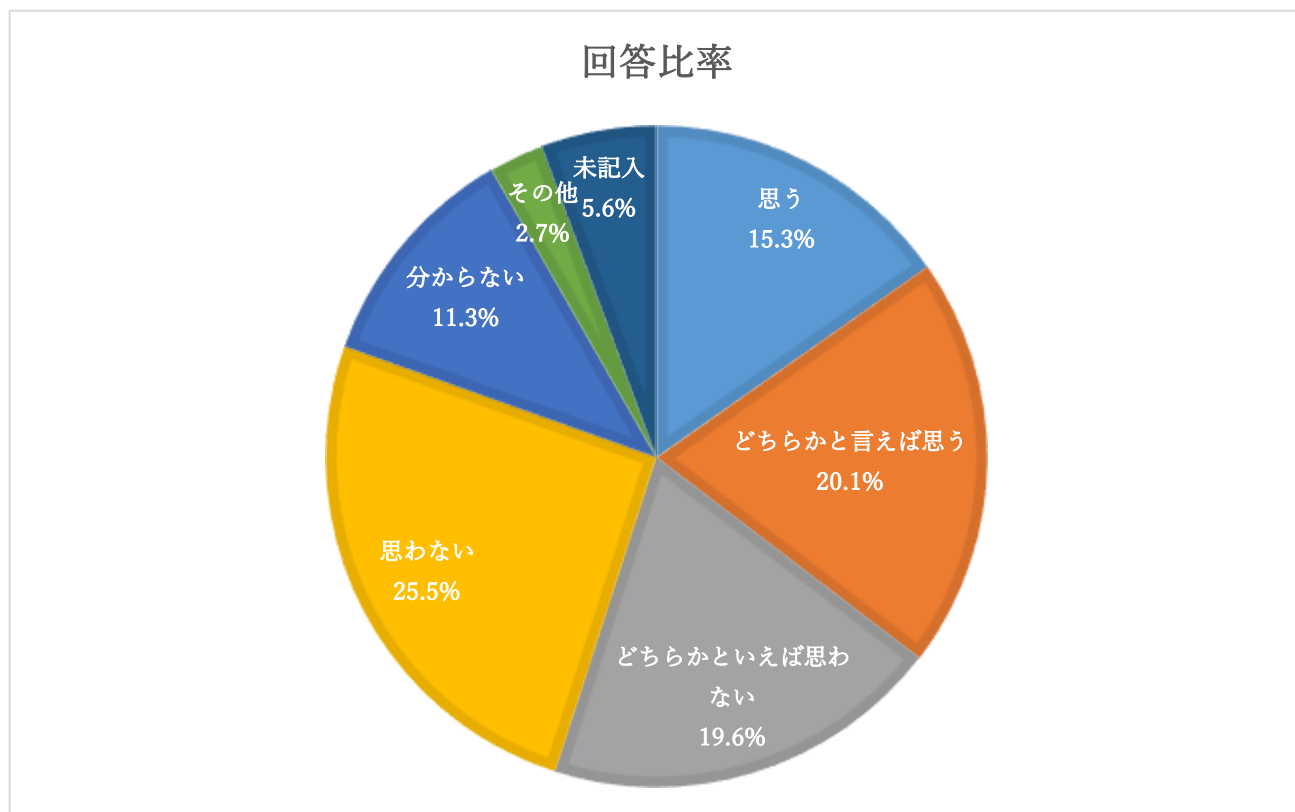
※原文のまま記載しています。

平成に入りこの30年間で周辺自治体に完全に差をつけられている
弱みもない、普通の地方都市
高齢化
公共交通
市をあげての一体感が足りない
人を集客するコアがない。公共の移動手段が不十分。
ステークホルダー間の利害調整ができていない行政。変化を好まない市民気質
土地が余りすぎている。人が少ない。
ほこり
自然も歴史遺産、温泉、子供の遊び場どれも今のままではインパクトが弱い
役所の自己満足だけで進んでいる
農産物に対する古賀市の基本戦略がない
スイーツコーン・みかん・鶏スキがそこまで知られていない
川をきれいに（子供に）
サンリブしかない
駅周辺は田舎臭いし、駅前シャッター通りで活気がない
交通が不便。
農業者の高齢化が進んでいる
現状でよい
人材不足。専門人材のスカウト
商工会主催に対し市も今まで以上に協力をのぞむ
交通量は多いが運転者のマナーが悪い。
山海珍味、海の珍味がない。
スポーツや憩い施設の不揃い。IT化の遅れ
古賀市内の交通アクセスが悪い、古賀ならではの優位（アピール）点、特徴が低い
福岡都市圏やその他の地域への交通アクセスは良いにも関わらず市内東西向きの利便性が非常に悪い。
税込につながる企業が少ない
分からない
他市の観光協会（課）は親切丁寧である。当市は活動すら分からない
すで宗像にあります
道路整備などできてない
中心市街に工場などがあり問題など
大型商業施設や食品スーパーの魅力店が無い、隣接する市町のMALL・SCに負けていて経済的効果、雇用の推進に水をあけられていて状況は、2つの観点から市民は少なからずリスクを否定できない

市は他にない取り組みもしてるのに PR が不足
高齢者に公共交通機関の利用に非常に不便。免許返納者に支援がない
道が狭い
漁業権がなく漁港がない。海岸資源未活用
市内交通が不便。何を中心に市制を運営しているかわからない。
古賀駅周辺の活性化など何年も同じ案件があがりながら全く進展がないこと。駅前活性化そんなに必要ですか
古賀市民自身が古賀の観光資源や歴史遺産をよく知らない
港がなくクルージングできない。魚がない
農業者は高齢者ばかり
近郊より開発の遅れ
新宮福津市は発展してるのに古賀はシャバイ
法務局、大型スーパー等が近隣の町に持っていかれてる
名産・特産・資源があるのにみがいたり・開発したり・発信したりが不足。

問2 古賀市が検討している道の駅の計画（暫定案）が、古賀市の「強み」の更なる向上や「弱み」の解消につながると考えますか。（1つに○）

	選択肢	回答数	比率
1	思う	57	15.3
2	どちらかと言えば思う	75	20.1
3	どちらかといえば思わない	73	19.6
4	思わない	95	25.5
5	分からない	42	11.3
6	その他	10	2.7
7	未記入	21	5.6
	合計	373	



「思う」「どちらかと言えば思う」と答えた割合は合計で 35.4%、「思わない」「どちらかと言えば思わない」と答えた割合は合計で 45.1%となっている。

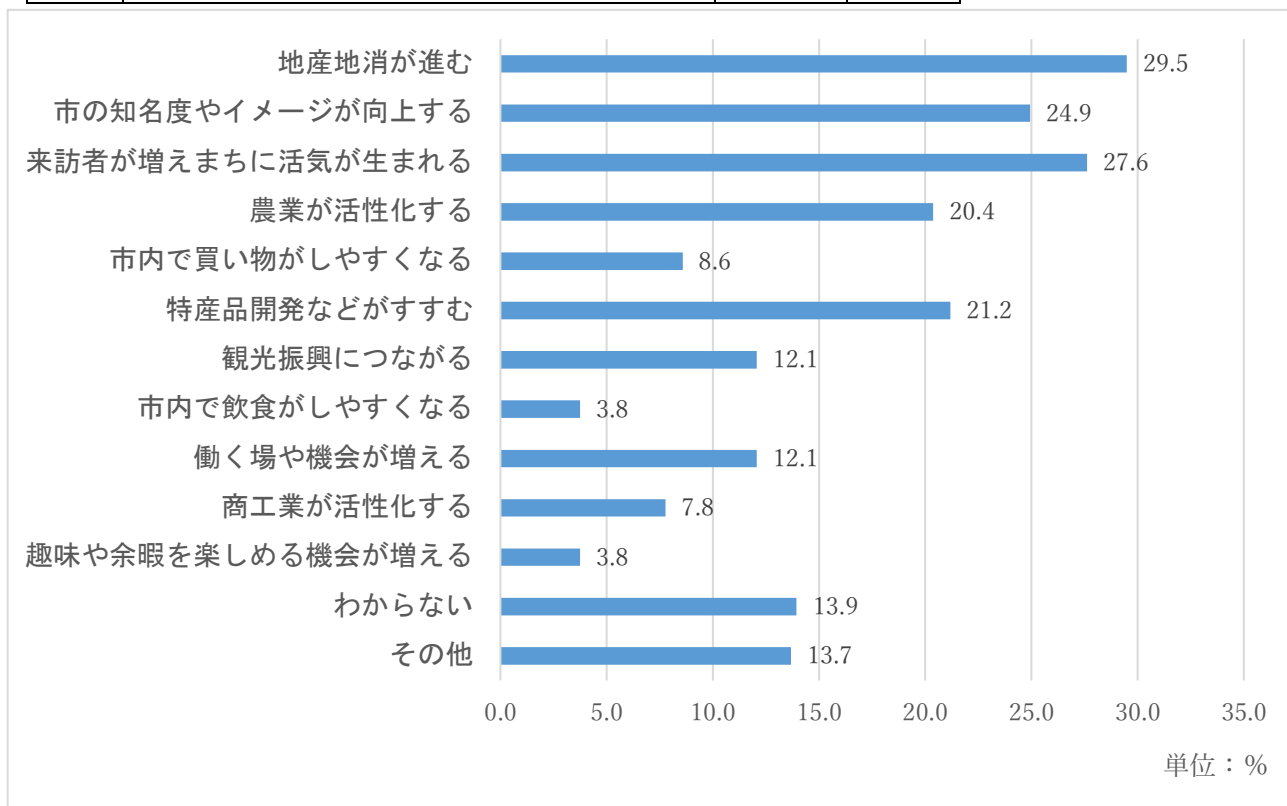
<その他>

※原文のまま記載しています。

現状案では他施設同等、食以外の魅力に乏しく仕掛けも薄くあまり真新しさが無い。例えば体験型〇〇とか屋外型〇〇施設とか趣味教室の開催とか貸し農園とかドッグランとか
道の駅の内容による
何も変わらない。他の案で考えたほうが良い
暫定案が調査不十分
何もしないよりは良い。
作る施設による
予算は全然大丈夫でしょう
現在あるコスモス広場で十分である。
コスモス広場（グリーンパーク）、産直、集客状況、食堂の人気を検討してほしい。
まったく思わない
高速道路の古賀インターをいかす方法を考えるべき
肉・魚がなく野菜だけでは弱い
立地が良くない
計画 20 年以上遅い
ただ漠然と道の駅を作るだけでは現状の改善にはつながらないと思う。
市は農業政策を行っていない
道の駅は作っても 35 県道沿いでは集客が心配です。よほど魅力ある施設の必要がある。今のコスモスの少し大きい位では心配があります。
必要ない。

問3 古賀市が検討している道の駅の計画（暫定案）が、市の産業や地域、日々の暮らしなどにどのような効果をもたらすことを期待したいですか。（当てはまる番号に3つまで○）

	選択肢	回答数	比率
1	地産地消が進む	110	29.5
2	市の知名度やイメージが向上する	93	24.9
3	来訪者が増えまちに活気が生まれる	103	27.6
4	農業が活性化する	76	20.4
5	市内で買い物がしやすくなる	32	8.6
6	特産品開発などがすすむ	79	21.2
7	観光振興につながる	45	12.1
8	市内で飲食がしやすくなる	14	3.8
9	働く場や機会が増える	45	12.1
10	商工業が活性化する	29	7.8
11	趣味や余暇を楽しめる機会が増える	14	3.8
12	わからない	52	13.9
13	その他	51	13.7
	合計	743	



「地産地消が進む」が最多で29.5%、次いで「来訪者が増えまちに活気が生まれる」が27.6%、「市の知名度やイメージが向上する」が24.9%となっています。

<その他>

※原文のまま記載しています。

工夫すれば市の知名度やイメージが向上。そして農業活性化や観光振興や市内で飲食がしやすくなることに膨らむ
高速道路の利便性
他の案を検討したら
中身による
財政負担が増すだけ。市の重荷になる。コスモス広場をを少し拡充するだけで十分
道の駅計画自体が進むことを期待していない
血税を投入するので公平な利益を優先させる
無駄な公共施設又は金くい施設が増える。期待ではなく不安
不安しかない
どの項目も、効果に繋がらない
期待できない
効果はない
道の駅のコンセプト、内容による
反対
マイナス効果についても項目を乗せるべき
古賀市の 20 年後の人口がどうなっているかは不安。20 年で借金を返すのは心もとない話
どれも大きな効果が望めない
何も期待するものはない
知名度は上がるかもしれないが古賀市の目玉となる特産物があるのか（魅力となるもの）？
新宮と福間に活性化を取られ進歩がない。場所的に適せてか疑問。コスモスとの両立は無理で共倒れの恐れがある。結論は道の駅は不要である
全く市民に役立つ施設にはならない
あまり期待出来るとは思えない。
Uターン者の増加。
道の駅の計画に反対。
ムダ！
どれにも当てはまらない。
現在の住民には変化はないと思う。
古賀駅→35 号線→グリーンパークのバス路線出来ればいい（まっすぐの路線）
中心市街地の活性化は随分前から叫ばれていたが全くの効果ある対策が打たれていない。まずはここをどうするかが出発点と考える。
道の駅が市の財政的な重荷にならないような計画をお願いします
新たなスポットが増える。いくらかの経済波及効果が見込める。
期待できない。交通機関の整備がまず必要。

金を注ぎ込んだ割に効果が上がらない。
計画に反対のため該当なし
なぜ今道の駅なのか？
JR 古賀駅と商業施設を合体したら途中下車したい市になると思う
期待することはない
全体的に考える必要あり（上記は問題外）
地の利を生かすことが古賀市の未来を輝くものにする
肉魚がない工場の品物は道の駅には合わない
1～11 どれも効果がない
道の駅ありきでプラスばかり示している
市民同士の交流が活発化し食（+運動+睡眠）が健康へ与える影響の大きさへの認識が深まり皆が健康になっていく
あまりイメージがわからない
期待できない
どのような効果をもたらすのか期待できない。
全く思い当たらない。
必要ない。
今から道の駅を造るには、よほどの特徴がないと集客は期待できない。

Ⅱ－２．自由記述欄記載内容

問４ 古賀市における「道の駅」整備についてご意見・ご要望などご自由にお書きください。

※回答していただいた373人のうち、229人が自由記述欄(問4)にご記入いただきました。

※原文のまま記載しています。

PowerPointでの詳細な調査結果が公表されるにあたり、事実上ほぼ、決定案と見受けられますが以下、本件にまちづくりへのビジョンや意見要望を重ね個人としての一案を挙げます。

★道の駅出店における場所の選定など。

1) 約23億の予算をかけるならば資料中にも高実績数値の記述がある、NEXCO西日本/古賀サービスエリアに併設し表裏使える道の駅として整備拡張すべきと思う(詳細は下記)。原案よりインバウンドだけを例に取れば太宰府～宗像の所要時間1時間+ α 程度での寄道インバウンド需要はとても期待できないと思われ(=出発から30分程度での立ち寄り休憩理由には懐疑的)それ以外のルートでも経路上であっても全線に渡り雑草や藪で覆われ物流拠点や産廃屋ばかりの二日市古賀線は案内ルートから外されると思う(私が観光事業者なら顧客目線を考慮し外す)。また、通行量だけを見れば需要予測は立つが現実にはトラックなどの運輸業が約半数を占め継続的な収益性に疑問。さらに角地への出店は理解できるが予定地付近は集客に乏しく民間出店ではほぼスルーが現状。グリーンパークは住民サービスのニュアンスが強いのであの場所で成功しているが道の駅は基本、ドライブや観光コース上に設置運営するのが営利上、財布の紐も緩み望ましい。古賀SAに関しては立地的課題もあるが広域からの施設利用者が多い中、SAは高速利用者が利用するものという旧来の認識や宣伝不足、辺鄙な場所とあって絶好の条件を利用しきれていないと分析。

2) SA併設の理由。趣旨として市の長期的な収益源(柱=安定客確保)と考えるならばあまり知られず、一般道利用者にも開放運用されている上り古賀SA町川原赤間線に道の駅一式を整備/併設。官民でPRするのが近道と思われる(下り線は取付道路の整備費用など諸事情によりテナントとして出店)。なぜなら、①「NEXCO側との協業提案で高速利用者内外の囲い込みが見込めること」(NEXCO側にもSA/道の駅目的での高速利用者を開拓できる利害関係に一致) ②「併設によるスケールメリットで投資規模減および市側のイニシャルコスト減が可」の2点を以って十分なメリットが見込める。さらに近接する玄望園に併設成功すれば企業誘致や周辺開発を含め将来的なビジョンも見えてくる。この地の利は近似施設ができて収益構造上結構なアドバンテージになり得ると思われ、近隣環境による土壌汚染の心配や周辺用地買収等の課題もあるが魅力もある。極端に休憩場所の少ない東九州道、宮崎～大分間での「無料区間:道の駅」(クーラーBOX持参し遠方からの目的地客がいる)や熊本西環状沿いの「フードパル熊本」はいろいろと気づきや参考があるかもしれない。積水ハウスのホテル事業も近年SA出店に着目している。繰り返すがうまく利用すれば抜群の集客力と費用対効果とシナジー効果が見込める。

3) 簡易型ETCを用いSA内の簡易ICの設置。

4) パーク&ライドの推進 バス事業者との調整が必要だが高速バス停を基山のようにSA内に新設、主に出発客をターゲットに地域の高速バス利用者を囲い込む。利用者向けに道の駅併設で兼用ないし専用の駐車場を整備する。一般道側からの駐車場が使い勝手良くなれば道の駅はハブ化。特に安価で小回

りの効くバス路線は手荷物の多い旅行者や出張客に人気があると思われ土産で彼らが広域宣伝をしてくれる。鉄道と違い路線の運用実施/撤退も比較的行きやすくあると思われ社会実験としても面白い。下り線専用の駐車場を設けにくく、メインターゲットとなるであろう下り線都心向け利用者を取り込めないのが課題。その課題をクリアできれば青柳のように知名度ゼロ、不便さ 100%→廃止にはなりづらいつらいと思われる。

5) コミュニティーFM 局の常設。周辺自治体との連携で運営。特売情報ほか (+Jwave 等) を発信する。課題もあるが諸条件を叶えるような施設が地域に実現することを期待します。

古賀市の活性化になると思うが、予定している場所が立ち寄りにくいと思う。コスモス館は車がないと不便なので、年一回行くか行かないかである。まずは道の駅を建設する前に、人通りが多い場所 (旧三号線沿い、3 号線沿い、古賀駅、サンリブ周辺) の盛り上げが必要だと思う。盛り上がって認知が大きくなってからの、道の駅建設であると思います。新宮町も IKEA やカインズは新宮中央駅からすぐ近くにあるから、福岡市内の方でも寄りやすい。そもそも、自動車を持っている若者もへってきたり高齢者の交通事故も増え免許返上の問題があるのに、現在道の駅を予定している場所は、車でないと通いにくいとおもう。宗像の道の駅は海鮮が強みだからこそ市外から訪れる人も多いと思いますが、現状古賀市の特産品と言われて答えられる人は少ないのが現状だ。私は「たびこ」の開発した MIRACO の学生メンバーの一人です。実際に古賀市で作られたあまおうを使って「たびこ」を販売していると買いに来てくださった方は、あまおうが古賀市で作られているとは知らない人が多かった。でも「たびこ」のように工夫して販売していただけても新聞にとりあげられて有名になることもあるのです。古賀市にたくさんすばらしい野菜や果物があります。だからこそ人通りが多いところ、つまり古賀駅周辺の活性化に力を入れるべきだと思います。

アイデア①

古賀駅周辺にコスモス館のような野菜や手作りの弁当を売る場所を作り古賀市の名産品や古賀市で作られたものを集結させる。

アイデア②

古賀駅のファミマの隣にある販売所を工夫する…非常にいい場所にあるのにもったいない使い方をしている。

こがみらいの魚谷さんのように、本気で古賀を明るくしたいと思って動いてる人、魚谷さんだけでなく、MIRACO の学生メンバーや他にも「古賀を明るくしたい」とおもってる古賀市民が数多くいます。30 億円の使い道をもう一度再検討して頂きたい。古賀市を明るくしたいと思って人がこんなにたくさんいるなんて MIRACO の活動をするまでは思ってもみませんでした。古賀市が魅力的だからこう思う人が多いのだと思う。私は MIRACO の学生メンバーとして古賀市を、若い力で盛り上げたいと思うし、こがみらいの魚谷さんの手伝いもします。一番伝えたいのは、道の駅を建設する前に古賀駅周辺の開発に力を入れてほしいです。古賀市を古賀市民のアイデア詰まった街にしたいです。おいしい野菜や果物、おいしいお店が古賀市にたくさんあります。古賀市は何もない街じゃない。単刀直入に言うと情報発信や工夫が不足しているだけと思う。私達も一生懸命動くのでぜひ市役所と市民が一緒になって古賀市を作り上げていきたいです。MIRACO の学生メンバーも気合入ってます。一緒に明るい古賀市を作りたい。

1. 現在のコスモス館が十分に機能しているのに、新たに大事な税金を投入する必要があるのか大いに

<p>疑問である。</p> <p>2. 「道の駅むなかた」の大成功に触発され二匹目のどじょうを狙ってのことだろうが、全国の道の駅の3割以上が赤字経営といわれている現状を見るべきであり、安易に売り上げ予測を立ててはならない。</p> <p>3. 道の駅でなくても、福津のあんずの里の成功例もある。新たな土地まで用意して、莫大な税金を使う前に、現在のコスモス館を整備する等、考えるべきだと思う。</p> <p>4. 計画地沿線の筑紫野古賀線は典型的な物流道路であり、沿線のコンビニは大型トラックで時間により満杯状態になっている。コンビニ側は長時間駐車がないか、定期的に見回っているようである。ところが「道の駅」は通行車両の休憩休息が目的の一つとしている。乗用車だけでなく、大型トラックも同じである。大量に押し寄せるであろう大型トラック対策は万全にされているのか心配である。</p>
<p>コスモス館に農作物の販売所があるので必要ないと思う。グリーンパークもほぼ利用されていないのでグリーンパークと共に検討してほしい（犬も入れてドックランも）BBQ やじゃぶじゃぶ池はグリーンパークに作り福祉の一環とした温泉施設的な道の駅を作ってほしい。オアシス篠栗や夕陽館（福津）古賀市の人の利用も多い。参考にしてほしい。同じような施設、観光よりも先に古賀市民がいつも利用できる施設、市民が喜ぶ施設だったら、他の町からも来店すると思う。中途半端な施設にお金を使いたくないので、もっと検討してほしい。工場直売品の販売はいいと思う。道の駅にともない公共交通の考慮が必要（高齢者）</p>
<p>コスモス広場を使ったらいい。別に立てる必要はない。</p>
<p>道の駅とコスモス広場の関係がよくわからない</p>
<p>現在グリーンパーク（コスモス広場）がありなぜ目の前の場所に必要なのか。現在あるコスモス広場を充実した方がとくさつ。税金を使って新しく設ける必要はないと思う。道の駅は古賀市にとって必要なのか、ある市会議員の選挙公約で上記の件に力を入れていくと言っている一個人があり青柳地区個人の不動産等を含む私利私欲が見え隠れする。もう少し全体的に考える必要あり。</p> <p>現在の市会議員の皆様には全体的に考える人は見当たりません。まずは選挙の時だけで、当選してみればなにも考えない議員が多い。サラリーマン的な要素の人達ばかりです。古賀市をよくするには頭のキレる人が必要。</p>
<p>古賀市で食事や買い物ができ、安全に遊べる。道の駅を早急に作ってほしい。</p>
<p>施設の維持管理などは民間に任せる経営をお願いしたい</p>
<p>是非実現してほしい。道の駅宗像は遠すぎるし福津新宮に比べて商業施設が貧弱。水産物（新鮮な）が手に入りにくい。中心部より郊外の商業施設のほうが車で行き易い。交通の便もまあまあなので他の市町村からの集客が見込めるのでは。初期費用は掛かるが、魅力ある売り場、商品と工夫次第で元は取れると思う</p>
<p>道の駅について全国で平成31年現在1154登録されていると記載されています。既往、道の駅の営業実績（決算書もようなもの）が比較としてあってしかるべきではないのか。ネットでちょっと調べただけで、道の駅の経営はよくないとの情報もありました。他の道の駅の情報を古賀市として取れないはずないと思います。当初この案件について、新しい業務でもなく実施している先が相当あるのに、他の状況を調査しないのは考えられない。（情報が取れないなら別の意味で問題です）</p> <p>道の駅が予定通り竣工すれば4~5年後になるが、その時は団塊の世代が75歳以上になり、現在高齢者</p>

の交通事故が多くなり一定年齢での免許返上、運転する車の限定等が話題となっていることから、高齢化による免許者の減少、人口減から将来的に車の減少は明らかであると思えます。提案では売り上げは10億程度が20年横ばいの計画であるが、根拠が証明できるのでしょうか。古賀市民として考えた場合、郊外であり、車がない人の利用はどうするのか。(道の駅に車ない人の想定はないということであれば、異論はない)古賀二日市線は産業道路で観光道路ではないと思っているが、来客予想は大丈夫か。平日休日の大型車、普通車の予想も全く一緒であり、素人目には不思議だと思えない。売り上げが10億となっているが現在のコスモスでも朝一は農産物が多いがその後は物が少ない(農家は朝搬入して追加はほとんどないと聞いた)。競合するような施設あるいはコスモスをなくしたとしても、古賀市の農家の生産規模で対応できるのか。売り上げ予想の中に二番目に地元の海産物とあるが、古賀市に漁港がないのにそれはむりがあるのでは。なぜ今頃道の駅なのですか?古賀にできれば福岡市のエリアで初とのことですが逆に他の市町村は採算が合わないからやらないのではないかと疑問もある。

素人として資料を見ても本件に対する市公表資料を持って、判断する材料としては不十分ではありませんか。市の担当者が本件について説明できれば、異議はないものの、説明する別の資料があるのであれば、最初から開示して頂きたいと思います。もし自分が経営者なら本調査では判断しません。今道の駅を急いで検討する必要性を感じない。ただし否定はしていません。道の駅とは関係ないが、市にこの資金があるのであればJR古賀駅周辺の整備事業などに取り掛からないと。中心部は生活難民になります。サンリブがなければ核がなくなります。

概要版を見ての疑問・・・地域にとってのメリット、ブランド化・知名度向上を説得するには苦しい説明だ。インバウンド対応、古賀二日市線は大宰府と宗像市を結んでおり世界遺産登録を受け、外国人担当客を中心に観光バスの増加が予想。世界遺産「神宿る島」で5年後需要があるのか?

農業産出額は13億円で推移。出品する農産物の生産ができないのでは?

観光、古賀市の対象(福岡県観光見込み客推計調査):薬王寺温泉(126,033人)コスモス広場(396,987人)古賀ゴルフクラブ(30,857人)道の駅宗像(1,729,906人)

古賀市には周辺地域として比較して大きな集客力を有する観光施設がない。市内の幹線道路沿いに魅力的で集客力を有する観光目的地が必要。この道路は幹線道路か。観光目的地が必要⇒必要ですか。観光地は歴史的な建造物、風景などその都市の立地条件で箱モノで作るのは難しいのではないか。

古賀市の産業 古賀市で訪れたことのある場所・イベントについて、古賀サービスエリアが断トツだが、サービスエリアは古賀の観光地か?古賀市に貢献してるのか?

直売所でよく購入されるものについて 地元産の野菜、地元産の果物、地元産の鮮魚の順とある。野菜の供給は大丈夫ですか。地元産の鮮魚、これは無理。

古賀市に道の駅が整備されたら利用すると思いますか。古賀市に道の駅ができたら利用する→75%(時々の解釈でどうとでもなる)ただし積極的は31%、福岡市の積極的は10%、北九州は12%。アンケートのやり方と何か違和感がある。サンプルが少ないところが使用が多く、多いところが少ない。どう解釈してよいのかわからない。

候補地は福岡都市圏から一番近い駅となりクルーズやMICE等、限られた間での観光となる場合に時間をかけず日本の地場のものを体験できる施設として優位性が高い。→近いだけで優位性が高いといえるのか。

利用者の想定は平日・休日の計数が同一になっていますが根拠は?年間利用者110万人を見込むこと

が可能とあるが、道の駅宗像は算定地値 44 万人実績値 170 万人、ほかの事例も予想と異なる数値だ。その中で目標売上 11 億とし開業後 20 年間の収支計画でも納付金が一定はどう説明できるのでしょうか。この判断をするにはリーフレット及び暫定案（概要版）では判断つかない。賛成として意見を書けば書けるし反対とも書ける。他の道の駅を非公式でも判断の為必要かと思う。

福津新宮は近年人口及び店舗等が急増し目覚ましい発展と遂げています。一方古賀市は福津新宮とは反対にさびれるばかり。（店舗が次々閉鎖している）古賀町の時が一番発展していたのではといたい。市になって 20 年間古賀市政の進歩は何も見えません。田辺新市長になったので今度はぜひとも市役所全員に頑張っていたきたい。（能力のある職員は沢山おられると思います）道の駅の計画が発案されていますが試みとしてはいいのではないのでしょうか。小生毎月一回は原鶴、熊本、佐賀方面の温泉に行っていますが、帰りは「道の駅」によることも多々です。全体としてはどこも利用者は多いと思います。新鮮な野菜、果物、一部の加工品がメインになっています。食事処を併設している所もありますが、あまり利用されているとは思いません。古賀市のトウモロコシやイチゴを特産品として野菜と一緒に出せばいけるのではないのでしょうか。特に古賀市には食品加工業者が多いので各企業のオリジナルの食品を出してもらえば集客効果が望めると思う。道の駅で食品加工を多く出している所は少ないと思う。古賀市の最大利点、古賀 IC を利用する改革をぜひやってほしい。市長、市議会、市職員の奮発を期待します。4 期前市長の業績が焼却場の誘致だけとは…にならないようにしてください。

コスモス広場との競合が進む…どちらか一つにすべき。集客の為にメインが弱い。農業人口減少ではたして魅力的特産品物が供給できるのか。年間のランニングコストが見えないのでわからないが、継続的な事業として運営できるか心配。補助金目的の為に事業としか見えない。住んでもらえる街づくりの方が重要（新宮町が参考）

食品加工団地も直売に力を入れており双方にとってメリットの多いように話し合いをしながら進めていただきたい

グリーンパークの農産物直売所が市のメイン道路の 3 号線バイパスに作られなかったことがそもそもおかしい。（運動広場その他はあれでいいが）過去のいきさつはある程度知っているが、是非、古賀の大動脈である 3 号線バイパス沿い（山側）を開発し、地産品・特産品や食品工業団地の製品を置くなど特徴を出して是非作るべきである

古賀市を日本一住みたい街にする。と中村前市長は 20 年前に公約されていたが、今年退任されるに際し広報こがで、いまだ道半ばと説明された。20 年を経過した現在、古賀市は福津市と新宮町にはさまれて元気がないと市内や近隣市町で噂されている。一方古賀市では最近市長選、県会議員選、市議会議員選と選挙が行われたが、広報こが・市議会だよりにも多くの市民や、市職員も気にしている古賀市が元気がないと言う噂について選挙期間中、そして現在に至るまで具体的内容の確認や議論があつてしかるべきと思うが、不思議に無風、こんな状態でいいのでしょうか。例えば当選された古賀市長、古賀市選出の県会議員、古賀市議会議員全員にはつらつとした古賀市であるために任期中に取り組むテーマを市民に発表して頂くのはいかがでしょう。具体的な活動で風評一拭していただきたい。こうした中で市の商工政策課から古賀市に道の駅を整備するかどうかの市民の意見聴取のための回覧がありました。聊か残念な気持ちです。市民の一人として、古賀市の都市計画のあるべき都市像は殆ど放置状態、日本一行き止まりの多い道路で、たとえば西鉄跡地は当時のフェンスが廃線後 10 年過ぎても、安全の為との理由で撤去されず放置されており、地域の市民は通勤に買い物に日々不便な状態を強いられて

<p>いる。古賀市の都市計画は20年間どのように改善されてきて今後どのようになるのか。古賀市全体をイメージアップさせるために市民の積極的な協力の中で、行政関連担当の方々の重点的前向きな対策を期待する</p>
<p>現暫定案の道の駅構想は難しいと思う。①インバウンドがあまり期待できない②観光資源、特産物不足③財政負担、担い手農業者不足、運営事業者の確保等問題が多い</p>
<p>道の駅、結構ですがそれよりも古賀駅周辺の開発を望みます</p>
<p>面積的に規模が小さすぎる。投資額が回収できるとは限らない。車中泊することが増えゴミ問題等発生する（ゴミの無料回収必要）販売する商品、レストランの質を高めないとならない</p>
<p>是非作ってもらいたいと思う</p>
<p>農家をやっているが古賀ではあまおうやぶどうを育てることができる環境にある。観光農園として整備できれば非常に良い道の駅となるはず</p>
<p>古賀市の強みである都市圏との近さと、食品加工団地、地元農業とをマッチングさせて官主導で地域活性化を図り、船原古墳・薬王寺温泉等のPRもやっていく</p>
<p>特になくてもよい</p>
<p>近隣の市町村と差別化を図るため古賀を全面的に印象付けられるような駅になったらよいと思う。（古賀市に行かないと無い等）また、同時に駅周辺ももう少し活性化すれば良いと思う</p>
<p>市の賑わい拠点づくりは必要なことだと思う。ただ、現状を見渡すと市の玄関口、顔であるJR古賀駅周辺がにぎわいにつながっているとは言えない。雨天時など交通混雑も目立ち生活面の利便性を高める上でも優先的に整備に取り組むべき。財源に限りがある中で事業は選択と集中が必要でまず駅前だと考える</p>
<p>総事業費の返済予定が20年間とありますが市民税が増えますか？（個人の支払金額）コスモス広場の売り上げ減少の理由に生産者の高齢化、農家数の減少とあります道の駅が整備された場合この問題は解決できますか？（若者が農業に携われるよおうな市にできたらいいと思う）道の駅が整備されて工場直売の品々が一か所で購入できれば最適</p>
<p>道の駅整備となった場合、コスモス広場は発展的合流となるのか？現在コスモス広場は農産物等の直売とひびきの里等の施設があるがひびきの里も当然道の駅に合流しなければならない。古賀市として観光や産業振興は必要であるが、福祉面も前面に考えてはいかかが</p>
<p>道の駅を整備するのであれば今のコスモス広場をリニューアルして充実させれば問題ないのでは。それより駅前商店街をなんとかして</p>
<p>適度な田舎の古賀市が好きです。道の駅よりも今あるものを生かした町づくりをしてほしい。駅前の活性化、あすなろ教室の拡大等</p>
<p>古賀市がより活性化する、あらゆる面において起爆剤となることを期待したい。 古賀市は近隣自治体に比べ、元気がないとの声を何度か聞きました。しかし、私は住環境に優れた住みやすい街と思っています。道の駅を作ることで、住みやすい街が更に活気づくのであれば私は嬉しい。 私は山登り（歩き）が趣味で、以前から他県の道の駅を利用してきました。ここ3年間に利用した北海道（14）・東北（10）・四国（9）の道の駅33施設を当時を振り返りながら利用者の目線で分析し、古賀市道の駅を考えていきたいと思えます。</p>

I 他県の道の駅

道の駅のタイプ

JR の駅を道の駅仕様にしたもの、風呂や温泉を売りにした道の駅、観光地内にある道の駅、バスターミナルと併設する道の駅、リゾート地の道の駅、国立公園の観光を目的とした道の駅、登山口にある道の駅、北海道が望める道の駅、ショッピングセンターと一体となった道の駅、ホテルとセットになった道の駅、等々。その他、幹線道路に面する道の駅、既存の建物やスペースを利用した道の駅、利用客が少なく廃業寸前の道の駅等、も目にした。

私達旅行するものは、食事処を道の駅に求めている。

車社会となり、郊外型レストランが一時増えたが、コンビニの普及で郊外レストランは衰退した。旅行者にとって食事処は最も楽しいひと時であるが満足できる食事処がある道の駅はまだ不足している。

相対的に、オール地元を反映していない道の駅は活気がない

建物の創りであったり、品ぞろいや鮮度、そして働く人たちの活気を利用者が敏感に察することを道の駅関係者が気付いていない為と、私は思う。

余談であるが、昨年 10 月の平泉で、キズ物とはいえ完熟大玉リンゴが一袋 9 コ入りを 350 円（一個 40 円弱）で買って食べた時のお得感は今も忘れられない。

再び東北旅行の機会があったときは是非、平泉の道の駅に寄りたい。

II 古賀市道の駅、「売り」と「強み」は

幹線道路や物品の調達そして集客力他、近辺に道の駅がないこと等、条件的に非常に恵まれた環境にあるが、更にプラス α は無いだろうか。

1 「総合運動公園と一体となる道の駅」 を売りに

古賀市道の駅予定地は、クロスパルやスケートパークを含む総合運動公園に隣接している。

総合運動公園は私達にとって、単なる運動や競技だけでなく、健康促進や余暇を有効に過ごす場でもある。更にイベント会場としても利用されている。

古賀市道の駅は「総合運動公園と一体をなす道の駅」として売りたい。一体となった複合施設は、主要な拠点として様々に活用されるであろう。私が今迄利用してきた道の駅には、このような形態の施設はなかった。

2 「高速道の IC に近い」 は強み

県外で古賀市を知らない人も、古賀インターは知っている。

もはや古賀インターはサービスエリアと同様に知名度は全国区になっている。

その古賀インターと近距離にある道の駅のイメージを見過ごす手はない。

「高速道の IC に近い」は強みである。

III 市民がつくる「道の駅」

1 オール古賀で体制づくり

道の駅の活気は、そこで働く人や取引業社だけでなく関係する人達が作るものであり、その為オール古賀体制は全ての人達の活気によって成せるものである。

2 人と物の流動化で更なる活性化を

移動手段を見直し交通網を拡充することで利便性を高め、市内外の往来も活発になり、人が動く、物が

動く、そして人・物・金の流入が計られる。

移動手段によっては地場産品の出荷や流通も多くなり活性化されると思われる。

その活性化は市民の意識が作り出すものとする。

1 新しく生まれた「お出かけ拠点」

古賀市には、買い物・医療・福祉・金融・運動・食事・行楽・娯楽等、様々なお出かけ拠点が点在している。

しかし私達は、殆どの拠点にはバス利用ではなく、自家用車で出かけている。今まさに「道の駅」と云う「新しいお出かけ拠点」が生まれようとしている。

「新しいお出かけ拠点」の誕生をチャンスと捉え、市民の利便性を優先する交通網の見直しを図ってはどうか。

2 交通網の見直しで市民参加に弾みを

交通網による、市民の流動性を考えたい。

M市では、市街地と郊外を分け、効率よく計画的に路線網を設定している。

S町では、山間部と海岸部を分けて路線網を設定している。

古賀市は、利用者が少ない為か計画的交通網の整備が不十分と感じる。バスが市民の足として定着することで、お出かけ拠点間の往来がまし、道の駅も気軽に立ち寄ることができ、惹いては道の駅の活気にもつながると考える。

V 交通網の見直し（拡充）が二次効果を生む？

1 交通網の拡充で高齢者事故が減る

最近、高齢者ドライバーの事故が多発している。

高齢者も体力や気力の衰えは実感しているものの、車社会で生活をするためには運転免許証は手放すことは出来ない。

しかし、私達市民の生活にマッチした交通網があれば、「お出かけ拠点」にも気軽に立ち寄ることができ、免許証の必要性も減ってくると考える。

そして免許証自主返納の機運が生まれ、結果として高齢ドライバーの事故減少になるのでは。

市民が利用する「お出かけ拠点（道の駅）」

2 交通網の拡充で引きこもりを減らす

引きこもりは高齢者だけでなく、世代を超えて若年層にもおよんでいる。

引きこもりの原因の一つに、社会生活を営む中での移動手段が不十分であることに問題が潜むのではと考える。

交通網の拡充で引きこもりが大幅に改善するとは思えないが、気軽に利用できる交通網は、自家用車に頼る必要もなく「お出かけ拠点」に”出かける楽しみ”を作り、それが引きこもりから抜け出す第一歩では。

3 引きこもりの減少は医療費の減少に

「お出かけ」は知らず知らずに運動不足を解消し、引きこもりを原因とする健康被害を防止すると思う。

そしてそれは、健康被害に伴う医療費の減少にもつながるのでは。

VI 課題

1 道の駅と総合運動公園（グリーンパーク・スケートパーク・カサハル）の一体感

道の駅と総合運動公園は位置的には隣接しているものの、現状では県道で分離されているため一体とは云うものの、利用上多少の不便さを感じる。

更に一体感を増すために、県道 35 号線の下に、歩車道の地下通路を設けることも一案では。

2 道の駅整備によるデメリット

計画書で指摘している通り、夜は無人になるため、トイレの使用状態やゴミの散乱・分別、違反駐車やアイドリング等、マナーを無視した行為は残念ではあるが、後を絶たないのが現状である。

他県でも、それぞれの道の駅で知恵を出し取り組んでいるものの、完全な対策方法は見つかっていない。

古賀市道の駅は、他の道の駅と情報交換し知恵を借り少しでも減らす努力が必要と思われる。

最後のまとめ

道の駅はオール古賀市民が作るというもの、市民の機運を高めるためには、更なる改善も必要ではないでしょうか。交通網の見直しもその一つと考えます。

また、見直し過程で有形無形の様々なメリット・デメリットが現れ、そしてそれらを改善することで、より市民に定着した道の駅が生まれるのではと思います。

とても良い計画だと思います。新宮への通過点（古賀インター）となっている今、是非道の駅を作っていただき古賀市を目的地になる様に願っている

道の駅に、費用対効果を考えると作る事には反対。

利用見込み人数は都合よい楽観的な数字。毎年の維持管理費が財政の負担になる。

市の貴重な財源は、もっと他の使い道を、市民を交えて再検討するべき。

裏面に、千鳥ヶ池公園の整備により、古賀市周辺からの利用者も呼び込み、地域おこしに繋げる 1 例を記入。

千鳥ヶ池公園を、市の観光資源として整備

現状：駐車場は少なく、池周辺以外は雑木林になっており、女性や子供は立ち入り難い。

ちょっと奥や岡の上に行くと、周りからの視界が無い為に、怖いと感じ踏み入れない。結果、ごくわずかな人が池の周りだけ散歩するか、グラウンドやテニスコート利用者だけしか利用されていない。シルバーセンターが、時々剪定しているが、根本的には役に立っていない。

整備：公園全体に、木の専門家を交えて残す木と、伐採する木を選びながら散歩コースなどを整備しどこからも見通しが出来、女性や子ども達も安心して利用出来る整備を実施。散歩だけでなく、森林浴、距離も明示したジョギングコースなども整備。池と周辺の桜の木なども、きちんと整備して、多くの方が自然を求めて訪れる環境に変える。駐車場を、今の 3 倍位は増やし、イベントなどでも対応可にする。すぐには無理でも、公園に隣接する公務員住宅用地を、購入の検討も有りでは？喫茶やレストラン、物産店などの商業施設を公園内と周辺に集め、公園利用者の満足度を上げる。

イベントが開催できる整備を行ったり、桜の時期は出店なども呼び込める企画。1 例として提案しましたが、まだまだ、それほど予算を掛けずに古賀を盛り上げる事は沢山あります。

観光素材や目立った特産品のない古賀での道の駅がどうやって運営できるか疑問ですが、何もアクションを起こさなければ、隣接の市町村及び玄界灘を有する市町村で、さらに魅力のない町になると思います。道の駅が失敗に終わった事例も数多く、どうやって古賀の魅力を発信できるかは官民一体となって知恵を出しあうことが必要ですね。ただの地産地消の施設ならコスモス広場や福間ふれあいで十分です。しかし道の駅が中心となって、地域産業と観光産業の情報集積地および発信地点になり、これまでの古賀市のイメージが一新できれば重要な意味があるのではないかと思います。

観光とは神社や歴史遺産を見に来るだけではなく、古賀には面白いスポットがたくさんあり、常に情報発信することによって定住人口を増やすことだと思えます。ご存知のように糸島には県外から移住者が急増し、都会的なセンスをもったお店や産業が立ち上がってます。同じ玄界灘と山間地をもつ古賀も必ず魅力があり、地域産業が活性化する要素は糸島に劣らないと思えます。

ただ糸島や宗像の猿真似ではなく、古賀独自の展開で多くの人々が注目する道の駅を目指してほしいです。

古賀は工場団地も多く、有名なメーカーも多い。さらに古賀インター周辺の開発でさらに大型工場を誘致すれば雇用も含め、新たな地域産業が参画することになるでしょう。

しかし雇用といってもこれからの工場経営には外国人労働者ばかりが採用されると思います。しかし外国人労働者も安心して古賀で定住できれば、新たな消費者であり納税者になると思います。その外国人労働者が安心して住めるよう、例えば旧古賀の繁華街を「エスニック通り」などで活性化してもいいと思います。出稼ぎにきた外国人労働者が孤独にならないよう、「ベトナム料理専門店」「タイ料理専門店」「中国人ブティック」などが集まれば一つのタウンになり、犯罪もなく、地域外から脚光を浴びるかも知れません。

あとは立地ですね。コスモス広場は車がないと行けない。コミュニティーバスも頻繁には回っていないので、買い物の荷物を持って時間待ちでは使い勝手が悪いですね。しかも高齢者は免許返納すればますます買い物に出かけられなくなりますので、利用者の少ない道の駅になってしまいます。

高齢者が車なしで行けて、たくさん買い物しても自宅まで宅配してくれるなどのサービスも必要かもしれません。

高齢者ばかりでなく、中年夫婦、若いカップルが関心を持ってくれるような、「最近の古賀市は話題が多いね」と羨まれるような情報集積、発信地点になる道の駅を期待します。

評判のいい、宗像地区の道の駅に勝るものが果たしてつくれるのか、疑問。

宗像で人気の鮮魚など、古賀にはないのに揃えるのはどうするのでしょうか。

今あるコスモス広場は結構人気で、ここを充実させたほうがいい。

道の駅計画について、市民としての意見を述べさせていただきます。

道の駅の主力品と言われる生鮮三品(魚・肉・野菜)が乏しい古賀市に何故今、道の駅が必要か今一理解できません。特記すれば、?漁港が無い(海が有るのに永久に)?畜産農家不在(本格的な畜産家)?道の駅へのアクセス(市中心部より遠い)。また即座に競合が予測される小売業の利益減が生鮮三品であることから、所在する小売業(スーパー)への影響は避けられず。将来、道の駅誕生による小売業撤退が現実になった場合。新たに増える買い物難民救済策など具体的で責任ある協議をして頂きたい。

すでに「道の駅」は飽和状態であり、また周辺地域と同じような「道の駅」であれば、限られたパイを奪い合うだけで共倒れとなる。そのためより特色のある施設を作るべきである。

<p>例えば通年利用可能なオートキャンプ場。</p> <p>私はよく日田市にある「スノーピーク奥日田」を利用しているが、周辺はスーパーがない為、日田 IC をおり、地元のスーパーで食材などを買い込み、キャンプへ向かう人が向かう人が多い。ICからは50分以上かかる山奥なのに、常に予約がいっぱいで取れない日も多い。</p> <p>これをグリーンパークに当てはめると、古賀 IC をおり5分で到着。食材はコスモス館で買ってもらい、子供はピクニック広場やせせらぎ水路で思い切り遊び、夜は古賀の食材を使ったバーベキューで楽しむ。シャワーやお風呂お施設はクロスパルを有料で開放してもよいし、薬王寺温泉まで有料のシャトルバス（もしくは定額タクシー）を設定し、温泉を楽しんでもらう。また事業計画書にもあるような、農業体験施設やペット連れのためのドッグランを作れば、県外からも多くの人に来てもらうことが可能。モデルとしては那珂川市に新たにできた五ヶ山クロスとなる。</p> <p>ただ奥日田や五ヶ山とは違い、自動車を持っていなくとも現在運行しているクロスパル行きのシャトルバスを利用することで、JR 利用でも来ることができれば、より多くのターゲットに対し訴求効果がうまれてくるのではないかな？</p> <p>また計画書にある「災害時の避難場所」についてもオートキャンプ場であればインフラが整っており、災害住宅建設や仮設テントでの避難生活への対応も可能となる。</p> <p>「道の駅」という今すでに完成されたビジネスモデルにこだわらず、他にない魅力ある施設を作ってほしい。</p>
<p>福祉会のバスハイクで英彦山や飯塚に行ったとき、毎回道の駅によるが、客もまばらで経営が心配なところが多い</p>
<p>福岡都市圏に道の駅は必要ない、中途半端だから。地元の若い人は行かないし高齢者はそのうち運転できなくなるの、産直の小さな拠点を作るべき。税金の無駄使いだし、周辺からくるバスがない。絶対にやめるべきで古賀は静かな町でよい</p>
<p>場所が悪い。駅周辺の再開発をして</p>
<p>現状案の道の駅に期待できるものはない</p>
<p>せっかく作るなら、だれもが来たくなる目玉を。既存施設（高稼働率を維持する工夫）を活用しつつ他の政策にも財政を分散させるのが良い</p>
<p>道の駅も大切かもしれないが市税（収入）を増やすことを考えるべきだ</p>
<p>リーフレットの売り上想定は利用者人数・金額ともかなり無理がある気がする。このままの計画ではデメリットの方が大きいかもしれないがもう少し変えるなら道の駅自体は賛成。せっかくコスモス広場、グリーンパークがあるのに、そちらの整備拡充したほうがいいと思う。大きい道を渡ってまで道の駅に行かないのでは？道の駅予定地（候補地）を第二駐車場やピクニック広場にしたらどうか？。</p>
<p>古賀を代表する特産物がうかばない。改めて施設を建設してまでの必要性を感じない。古賀にきて5年ほど、工業団地で左衛門の直営店を発見し手土産は左衛門と決めている。キャンピングカーを使い九州各地の道の駅を利用活用してきたが、伊都彩葉、宗像の道の駅は市内に住んでいてもそこでしか買えないから行っている。うまいもの、そこでしか買えないものがあればどこでも行く、辺境のラーメンでもうまければ行く。産業道路、名勝をめがけていく道中に存在する道の駅なら便利だが、産業道路では絶対的に立地的に不利。グリーンパーク、コスモス館の再利用が優先だが飽和しているのであればOK</p>

<p>予定地に疑問を感じる。古賀市の端で公共交通機関（バス）の便が悪い。古賀市民となり3年がたつが車を運転しないのでもっぱら自転車かバス。市内のバス便がとて不便なので困る。その整備が先ではないか？古賀市民にとって道の駅新設が今から必要であるとは思えない。時代と逆行してる。考え方がふり。古賀駅周辺を整備して、PRや活性化、発信基地を作ったほうが良い。キーステーションとなる場がない。その場＝予定地の道の駅とは考えにくい。財政的に借金してまで実施すべきものだとは思わない。決定時期は夏ごろとのことだが、コンサルより仕上がってきたもの（春）→議会5月→6月回覧→市民との対話？→決定。このように急ぐ必要があるのか。私はこの案には反対。</p>
<p>グリーンパークの横に建てるのは市民の交通の便から見てよくない。場所を変更すべき</p>
<p>制限があると上限が決まると思います。市全体を活性化するために調整区域をなくしてほしい。いい土地がたくさん余っているのだが、それがあるので入れない。 税金を使うと反対意見の人も出ると思うので、市の土地として一般的に土地を売ることやってほしい。民間でやれることを増やしてほしい。</p>
<p>現状は公共施設のメンテナンスが行き届いてない。このまま作ると行き届かない施設が増える。情報発信の拠点が必要なのは賛成だが、建設予定地、周辺、現状うまくいってない施設が多い。周辺含めた再開発はどうなのか？これから先の世代の負担を考えると、教育・商工・農などの様々な分野の連携が必要なのは。様々な分野の連携による公共施設の再開発をするべき。例えば、担当課の異なるクロスパル、グリーンパーク・コスモス館（組合）を複合的な公園、商業施設として再整備してはどうか。</p>
<p>作るのなら立地場所は古賀インター周辺が望ましい。暫定案地もその近く。宗像・糸島その他の道の駅は市外市街にあるが売れるもの・売れるものがあるか否かが問題。集客を維持できる魅力ある施設づくりができるのか</p>
<p>古賀市の強みをそれぞれもっとゆたかに表現すること。今あるコスモス館にももっとテコ入れをし就農者（若年）を増やす施策を進める。古賀市を都市圏部からの桃源化を。 若い市長にやってくれそうという（道の駅というわけでわない）期待感はあるが、道の駅に拘らない、古賀市の将来像を伝えてほしい。国の政策で日本の農業の危機感が迫っている今こそ古賀市を農業都市として再生すること。豊かな自然で人々を癒すことができたらすばらしい。今あるコスモス館にも力を入れる。消費税は上がり賃金は上がり年金も下がる一方の現状で人々の購買力は低いし今後ますますその傾向は強くなると思う。今大金をかけ借金してまで物を作る場所を作るべきではないと思う。若い市長には新しいことに取り組んでほしいと思う反面、道の駅には問題が多すぎると思う。最後に市長や職員の方々のご努力には拍手です。今後も古賀市の真の発展の為にご努力お願いいたします</p>
<p>道の駅で買い物をした人は薬王寺温泉にクーポンで入れたり、古賀市にあるクロスパル古賀等、スポーツジム利用できる</p>
<p>4. 思わない → の選択肢は必要ないのですか？検討していないのですか？</p>
<p>道の駅施設テーマ「フードホールこが」とても魅力的なテーマだと思う。市の農工商が活性化し税収の増加に繋がればなお良い</p>
<p>道の駅の計画（暫定案）の概要を見る限り想定する様々な効果は期待できない。道の駅を作れば人が来る時代は終わった。これからの社会において人の集まる場所はどんな所か。そこに古賀市の強みを結び付けて、きてよかった、また来たいと思われるには何を整備したらよいか、少なくともそれはこのような道の駅ではない。道の駅のイメージを根本的に変えた新しい何かがある。</p>

立地について、筑紫野古賀線は、産業道路であり通過車両が多くここからの集客はあまり期待できない。沿線に観光地も少なく、ここだけ目指してくるとは思えない。また古賀市民目線で見ても車がないと行くこともできず利便性が悪い。親水公園というが水の豊かなイメージは少ない。自然も少ない。トイレ休憩によるだけのところになる。

道の駅の売上などの想定、何の根拠もなく前面交通量とは通過交通量であり利用者数が望めない。積算が無責任。売り上げもコスモス広場の2.5倍10.6億円という積算。根拠が示されていない。

運営事業者、運営は事業者を募集するとあるが、その採算性が明確にならない以上事業者は手を上げない。仮に上げたとしても事業継続できなくなったら、撤退するのは自明の理で市のお荷物になる可能性がある。クロスパル古賀がいい例。債務の固定化が心配。他に予算が使えないため、古賀の発展を妨げる可能性が強い。

商売は難しい。赤字の時どう対応するか。投資・コンビニの例

農産物の直売、コスモス広場の売上が道の駅にそのまま移転するので新しく生まれる売り上げとは考えられない。売り上げ増加が見込めるか、コスモス広場の売上はH20年は5.6億円だったが去年は4.3億円で減少している。その原因は農家数の減少と、生産者の高齢化により出荷量が低下していると市も結論付けている。それゆえ、コスモス広場から道の駅に移っても農産物等の売上UPは見込まれない。食品工場からの商品の販売・売上、4.3億円のコスモス広場売上はもともとある売り上げとして考えないといけない。道の駅での売り上げ10.6億円から4.3億円を引いた6.3億円が売り上げとみなすべき。この6.3億円の額を作っているのは殆ど食品工場からの商品の販売でつくられたものだと考えられる。別の見方をすると食品工場の商品を売り、6.3億円の売り上げを作るために市が15.5億円もだし道の駅を作るように見える。

ただ残念なことは、食品工場の殆どは、本社が東京や大阪にあって、古賀には支店や営業所として存在しているのでは？その場合道の駅でどれだけ売り上げがあっても古賀市には税金は1銭も落ちない。どうしても作りたいのなら、今のグリーンパークとコスモス広場を発展させ、道の駅の機能をそなえた施設に改造する方法もあるのでは？そうすると費用は随分安くつき場合によっては補助金のみで出来るのではないか。

車の運転ができないので、コスモス広場も年に数回しか行かない。コスモス広場に行くと新鮮な野菜・市内の寿司店の弁当・お饅頭・青柳醤油等たくさん購入する。徒歩でサンリブ、サニーに行けるので必要ない。コスモス広場の延長として、道の駅整備でもなさそうなので競合が心配。古賀の名産品はそこまで知名度もなく道の駅を整備して運営できるのだろうか？孫が来るとグリーンパークで遊ばせることもある。高齢者向けのプールや購入した弁当が食べれるスペースがあると良いと思う。ヘルスステーションも自治会レベルでなく市が中心になりジム等作ってほしい。

他の道の駅について、実家が田川の方にあり、お墓参りでもおこしかけなど利用する。国道が通り便利よい。

【いとだ】田川名物ホルモン鍋が自宅でできるものを売ってる。観光バスのトイレ休憩等立ち寄り多い

【おこしかけ】イチジク・海産物おいしい。「海テラス」ができ少しさびれている

【むなかた】海産物が豊富。午後に行くと売り切れ、近くに宗像大社があり観光資源があり人多い

【大任桜街道】1億円トイレでちょっと試してみたい。温泉もあり小倉の友人はわざわざ行っている。シジミ・にんにく玉が有名。桜並木もつくり春は良い

<p>【歓遊舎ひこさん】日田や英彦山への観光途中に弁当購入や名産品を購入。観光バスのトイレ休憩も多く北九州ナンバーも多く、休日は駐車場が止めにくいが、大任桜街道ができ、お客さんが減っている、宗像の魚も売っている。バイキングもやっているけど高いので食べない。温水プールがあり町内の高齢者が利用している</p> <p>自治会の役員は高齢化しており、イベント行事に追われ大変。トラブルも増えており、5年、10年後の高齢化も踏まえ、市、社会福祉協議会には自治会活動を検討してほしい</p>
<p>コスモス館開館以来、併設されている「喫茶ひびきの里」は古賀市内の障害のある方の就労（社会参加）の場、また地域福祉の発信拠点としての役割を担ってきました。平成24年度からは当法人障害福祉サービス事業所「なのみ工芸」の従たる事業所とし運営。喫茶ひびきの里での就労訓練を経て、一般企業へ就職した方が2名。現在も10名の障害のある方が訓練を重ねております。運営を引き継ぎ7年目を迎え一般企業に採用されることが困難な利用者も、喫茶ひびきの里という環境では互いの強みを生かしサポートしあいながら業務に励むことができるまでになりました。「どんなに重い障害があっても環境を整えば働ける、社会人として自立できる」という当法人の理念、また第3期古賀市障害者基本計画の基本理念にある「出会いから、支えあい分かち合い」の一翼を担い市民の皆様をはじめ、多くの方に古賀市の福祉に対する思いを広く伝えている所です。</p> <p>道の駅が整備された場合、コスモス館（喫茶ひびきの里）の活用方法について議論されると思いますが、障害のある方の就労（社会参加）に対する古賀市の設立当初の思いや政策、そしてこれまでの歴史、取り組みが途切れることがないことを望みます。</p>
<p>コスモス館の前に道の駅をつくるのは屋上屋を重ねるようなもので賛成できない。宗像の道の駅が人気だからといってこちらもうまくいくと思えない</p>
<p>なぜ道の駅を整備しようとしているのか、現状の課題がこの事業で解決するとは思えない。コスモス館の成果や課題は明確になっているのかと、外野は思う</p>
<p>コスモス広場を利用すれば道の駅は必要ないと考える。道の駅予定地の地主のみが潤う気がする</p>
<p>今あるコスモス広場ではだめなのか、だめな理由がわからない</p>
<p>道の駅大任見学にいった。むかし石炭を洗ったため水が真っ黒だったが今は。 市会議員、努力見えない（自分の選挙の為しか）</p>
<p>単純に考えて今のコスモス広場で直売所機能もあり公園機能はグリーンパークで充実しているので不足は感じない。よほどの目玉となるものを準備しない限り集客にはつながらない。コンセプトをもう少し具体的にして県内の他の道の駅にない何かを作る必要ある</p>
<p>コスモス広場を市のもので整備したらよいのではないかと素人は思います。古賀は交通至便（駅周辺）学校のサポート、買い物しやすい（西、花鶴校区）、私は住みやすいです。</p>
<p>糸島や宗像のような漁港があるところなら魅力的な品ぞろえができると思われませんが、新鮮な魚がないとなれば、私はスーパーに行きます。</p>
<p>市民の為の道の駅を計画してとは思えない。市民の買い物の日用品は食料だけではない。衣類など生活に必要なものがない道の駅より品数豊富で交通の便が良いスーパー等で十分。一方観光客が目当てなら古賀二日市線の交通量調査が不十分、観光バスが一日何台通るか、道の駅むなかたの国道495号線との比較はしていますか？15億円の大金は防災設備などの市民生活に直接役立つ使い方を何故できないのか。道の駅宗像が人気なのは世界遺産になった宗像大社があり漁港から鮮魚の水揚げがあること。</p>

<p>JA伊都彩々も農産物に恵まれ漁港には冬季にカキ小屋も人気あり多くの人が集まる。古賀には漁港もなく、特別古賀だけの農産物もない。スーパーや飲食店の撤退が続く古賀市の起爆剤に道の駅はなりえない</p>
<p>1. 観光バスの立ち寄り。古賀サービスエリアとの連携。2. トイレ休憩をして、ゆっくり飲食や買い物ができるように。3. 宗像の道の駅以上の「もの」を造ってほしい。※計画検討中の「もの」以上の「もの」を造ってほしい。</p>
<p>道の駅を作れば知名度やイメージが上がると言うものではないと思う。最初は賑わいがあっても段々マンネリ化して飽きられてくると考えます。今、知名度の高い道の駅の徹底研究やマンネリ化しないように、常に新しいアイデアで変化をもたせる事が大事だと考える。道の駅より中心市街地の活性化の方が先ではないでしょうか？JR古賀駅を降りたら活気のない中心街になってますよ。</p>
<p>インバウンド需要・・・果たして道の駅で扱う商品を外国人が求めるか？モノよりコト消費では？福岡市から最寄りの道の駅・・・ただ近さだけ。糸島や宗像のように「ブランド力」全くないように思える。呼び込める集客できるものは？</p>
<p>道の駅誘致よりも土地政策し企業誘致を進めて行くべきと思う。</p>
<p>高速道 古賀インター入口付近の開発を先に行うべきと思う。</p>
<p>道の駅、土地計画など進歩していかないと先に進まない。</p>
<p>大都市に近く交通の便がいいので若者の農業離れが多い。道の駅により古賀市の農産物の生産が盛んになるとは考えられない。道の駅の建設予定地が3号線からかなり奥に入りわかりにくい場所にある。外部からのお客さんが果たして来てくれるだろうか。宗像の方が交通の便の良いところにイオン等便利な店がたくさんある。古賀市内にも現在コスモス館、サンリブ、サニー等、買い物する店はある。人口に対して十分だと思う。外部の客を対象に考えるなら3号線に近く、わかりやすい便利な場所にするべきだと考える。</p>
<p>大反対です。集客が見込めると思えない。負の遺産は残すべきではない。絶対必要ない。もっと駅周辺の活性化や地域福祉に力を入れるべき。</p>
<p>22.6億円が、ちゃんと使われる事を願います。</p>
<p>新たに道の駅をつくる必要はない。コスモス広場で十分である。作れば共倒れになるのは目に見えている。道の駅で地産地消・古賀の農業が活性化する事はないと思われる。今ですらコスモス広場の野菜は、すぐ売り切れ補充が間に合わないのに需要だけ拡大しても供給は追いつかず結局どこから仕入れるはめになる。道の駅にかけのお金があるなら教育にもっとお金・税金をかけるべきだ！子どもの貧困対策、不登校対応など未来へ古賀市をつなげる為にも子どもにお金をかけてほしい。</p>
<p>「道の駅」ということで利用者は市外からも増えると思いますが、それが継続できるのか？という印象を受けます。既にグリーンパークは道の駅のような場。遊び、運動の場としては認知されていと思うので、既存の施設を細かく見直すことで魅力は増やせると思う。(子ども向けのトイレ、休憩、授乳スペースやランド使用者に対応できるだけの弁当、飲食店の充実 etc. BBQ場やデイキャンプとしての利用・・・)</p>
<p>免許返納を言われる時代です。買い物に行きにくくなる人もおられるでしょう。ネットやTELで、すぐに配達はしてくれますが自分の目で見て選ぶ楽しさを失った人生を送ってほしくはありません。道の駅までの交通の便を良くしていただきたいです。また道の駅からの即日配達(重い物も買えるよう)や</p>

出掛けるのが不便な人のため巡回販売など検討いただけたらと思います。
別にいらない。
現在あるコスモス広場を充実させるだけで十分。
コスモス広場は二日市線の奥にあるので知名度アップ不足で集客力が？です。将来的に考えた場合、コスモス広場との関係、建設費用の件が解消されれば古賀市の魅力アップのためよいと思う。
交通の便（巡回バス（小型でよい）を市内くまなく廻ってほしい。）
地場農産物、特産物の宣伝になるような新鮮な物品を販売して宣伝してもらいたい。交通の便を良くする工夫。
交通の便を考えてほしい。今でもこの地区の人は車のない人は行きたくても行けません。
交通の便が良くなれば。
交通の便を良くしてほしい。
道の駅規模としては狭い事が難点と思われ、立地は国道 3 号線沿いが一番良いと思われるが計画が進んでいるために県道 35 号線沿いに造るのであれば買い物客を交通の面で誘導できる（渋滞なく）のが要点になると思う。
現グリーンパークコスモス広場と道の駅のすみ分けすみ分けが判らない。現コスモス広場の利用状況からして、さらに集客できると思う根拠はなにか？特産品、資源等が少ない中で期待感だけの整備計画は税金のムダな使用である。かんこ鳥が鳴いた時どうするのか。現在のコスモス広場の充実。施設整備で充分。各産業の活性は進む。20 億もの金を使ってインフラ整備すると道の駅以上に市の活性化、美化になると思います。
宗像の海産物のような強みがあれば道の駅も活気づくと思いますが、コスモス広場が大きくなる程度では客足は見込めない気がします。
集客が見込めるとは思わない。海産物、農産物にしても特産品で知名度が高い物もないのに他地区から古賀に買いに来るとは思えない。
まあまあ近くに道の駅があるのに、つくる必要あるのか？朝の通勤（土日出勤）で道が混んだりすると困る。駅からすごく遠いんですけど車を利用する人だけを対象にしているんですか？
現時点でのコスモス広場の商品不足など考えているようですが農業の担い手不足を考えると市税を使ってまでするのは考えものと思います。また出来上がっても交通の便が悪くて利用出来ない人もいます。税金の無駄遣いは止めてください。
総事業費 22.6 億、売上目標 10.6 億。赤字??なのに・・・メリットは？子供たちが集まる集まる施設の方が良いのでは・・・。
新宮町、福津市は郊外都市の典型に近づき大型商業施設や高層マンションが立ち並んでいます。ここに古賀市のチャンスがあると思います。3 号線からも田畑が見える古賀市は農業振興に個性を見出し古賀市でしか味わえない水、空気、味を大切にしていってはどうでしょうか。
1. 交通の便、少なくとも 30 分に 1 本のバスがほしい。2. 商品の質でお客を呼ぶ。3. となり町の協力を得て魚介類も置く。
高速道路は車が多く通るのでそれを利用すれば良いと思う。今あるコスモス館の利用する人が多いかどうかを調査すれば良いと思う。
場所を違う所に考えてほしい。（九州自動車道のインターの出入口付近が良いと思います。）

<p>トップがやるかやらないか、目的を明確にして取り組むこと。</p>
<p>近くにコスモス館があるのに、どうされますか。道の駅を作っても目玉商品があるとは思えない。高齢者の車の運転が問われている今、交通（足）は、どうするの？</p>
<p>古賀市は隣接する新宮町、福津市の様な高層マンション郡、又、大規模なショッピングモールなどといった事を中心とせず、緑多き自然を中心とした街づくりのほうに特化した開発を特色のある古賀市を。国道3号線の緑の田んぼは考えようによってはある程度、現状で良いのでは。道の駅は計画案で良いと思う。</p>
<p>糸島「いとさいさい」宗像の「宗像道の駅」と古賀市は地理的に中間置、計画としては期待できると思う。但し「いとさいさい」「宗像道の駅」を越える魅力ある施設にしないと意味がないと思う。</p>
<p>福津市のようなミニバスが広い範囲で運行できると、足のない人に希望はあるし、道の駅ができればいろんな人が利用しやすくなる。</p>
<p>古賀市民の多くが活用してなお市街地のお客さんを多くとり入れる工夫が大切。高齢者の交通の便を良くする</p>
<p>グリーンパーク内のコスモス館が二日市線側からわかるように大きくすれば新たに道の駅を作る必要はないと思う。コスモス館は品ぞろえもよく人気だが、地元の人にしか分からない作りだ。（芝生の上に増設とか）食事ができる（地元の食材で）所を充実させたり古賀市各地から年齢問わずアクセスできるようコミュニティバスの充実</p>
<p>活性化に繋がれば良いと思うが、渋滞が多くなったり事故が増えたり市民の生活が悪くならないように</p>
<p>歴史遺産と結び合わせていくといいと思う</p>
<p>①道の駅整備ができるとなれば駐車場を道路側に設置が良いと思う。 ②〇印実現のために、他の道の駅を見学されると思います。 ③友人来客の場合食事処が無い為他市に足を延ばすので、風景の少しでも良い所を望みます。</p>
<p>観光資源が少ない古賀に来られた来訪者をどこに流すのが大事！「道の駅」だけが活性化しても弱い。何をどのように販売するのか地場企業との連携が重要になると思う。</p>
<p>町の活性化は進行するがお互いの交通マナーがとても悪い。例えば自転車の右側通行。車のセンターラインオーバー等。交通整理の係員を置く。</p>
<p>場所が3号線バイパスにより近い所でないと集客力がないと思う。週末に新宮町の「IKEA」や福津の「イオン」などへ行く方が多いと思うので、その沿線上に建っていれば寄って行こうと私なら思う。</p>
<p>買い物拠点の分散化に問題は？農産物以外に知名度の高い特産物が見当たらず。古賀の「道の駅」が新宮、福津の商圈に優る集客力が望めるのだろうか？もっと負担額を減らせる設計、構想は生まれないのか？現在の中心市街地は今後どうするのか？</p>
<p>市内から少し遠い場所になると行くのに少しくつかないかなと思う。</p>
<p>道の駅は必要ないと思う。今あるコスモス広場でいいのではないか。デメリットのほうが大きいのではないか。</p>
<p>古賀はいい街なのに素通りされる場所なので足をとめてもらえる「道の駅」はとても良いと思います。ただ裏通りの場所になるため3号線から入りやすくするための道路の整備も必要と思います。楽しみです。</p>

場所が遠いし農業の後継ぎがないので好ましくない。
自分の勉強不足を踏まえて・・・「コスモス広場」の売上減少の一つに「高齢化」ということがあるようだが道の駅を作って減少している農業・畜産物の出荷が増えることにつながるのか？高齢化（後継者減少？）と共にある数々の問題を道の駅を作ることによってどのように解決されるのかが明確にされると意見も明確に出せます。今回は正直、整備されるメリットがよくわかりません。
他地域より特性の有る「道の駅」になる様考えてほしい。
古賀市は案内する所が少ないので、道の駅と共に温泉施設とか足湯とか子供の遊び場とかが一緒にあればいいと思います。
現在のコスモス広場商工場用地直売所在との食料品加工品との協賛関係。
市街地より遠く、歩いて行ける場所ではないので来訪者が限られる。現在あるコスモス館には週一回位行っていますが品物が少ないときは11時過ぎに行くとももないときがあり、この様な状態で道の駅としての売上目標が達成されるとは思えない。
古賀市の地域住民の買物施設は近隣も含めると現状でも十分に思えます。大型ショッピングエリア建設の要望もさることながら、高齢化が進む中で「家の近くで買い物ができる」ことへの要望も増えてくると思います。是非、後者の方へも配慮もしながら道の駅建設は行って頂きたい。 また、赤字では困るので収益性を第一に考慮して・・・広範囲のお客様、高速道路利用者（道の駅えびのの例）なども呼び込む工夫も必要かと思えます。 ・現在、テニスを楽しんでいますが、（福津市と違い）コート整備や予約などのIT化が遅れているように感じます。せっかくある施設ですので“利用しやすい環境づくり”や“施設のメンテナンス”をしっかりとやってほしいと思います。
① 古賀市にはもっと最優先で取り組まなければいけない課題がある。例：高齢者の交通手段整備・確保。買い物難民対策。 J R 古賀駅周辺の再開発・活性化。サンリブ古賀店の閉店・撤収阻止や大型スーパー等の誘致・新設等
② 「道の駅」新設による古賀市の知名度 アップ や来街促進 は期待できない。そこまでの誘引力・話題性・インパクトはない。
③ まずは現在のコスモス広場の拡張・拡充・強化 テコ入れ を図り、売り上げがV字回復したら、その時点で改めて道の駅の新設 更なる強化・拡張 を再検討すべき。
① 6月21日 金 19時半～リーパスプラザ・多目的ホールで開催された「タウンミーティング」に参加させて頂いたが、「タウンミーティング」そのものは意義高い企画だと感じたものの、参加者の少なさからいかに一般市民にとって「道の駅」計画そのものが無関心な市民が多いかを物語っているように感じた。市民の大切な税金が投入されるかもしれないのに、こんなに市民の関心が低く盛り上がらない中で道の駅の新設・開発を進める事は、行政のエゴではないのかとさえ考えてしまう。
② 「タウンミーティング」はインターネットライブ中継や参加、視聴できるようにすべきだと思う。道の駅とタウンミーティングに興味があっても参加できない方も多いかもかもしれない。
③ 最終的に 田辺市長の判断・決断で「道の駅」新設を決定される場合は、極力市民の血税を使わずに「クラウドファンディング」や「企業・個人寄付金」等による資金調達の実施も検討すべき。
④ 高齢者、子ども、身障者等の弱者救済～強化最優先のまちづくりを実現して欲しい。

- ⑤ 道の駅は、本来市民対象の施設ではなく市外・県外在住者 来街インバウンドを対象に整備するもので、そう考えると古賀市民の利用促進は二の次で計画すべき。
- ⑥ 仮に古賀市民を対象に、新たな買い物施設の 一環として「道の駅」を新設しても、そもそも交通アクセスが悪く高齢者は 買い物に行けない。 交通アクセスの連動 整備が重要
- ⑦ 「道の駅」新設 協議・検討 に対して、古賀市民にもっと興味をもってもらう事が重要。
- ⑧ 自腹の投資でも道の駅を新設するか 公金税金 だから新設できるのかの冷静な判断が必須 。
- ⑨ 田辺市長には、今さら「道の駅」に頼らない古賀市独自のインパクトやオリジナリティのある、古賀市の長期的継続的発展の起爆剤やきっかけになりうる街づくりを期待したい。

○農業後継者は産直が可能か？○食品団地の企業がどこまで真剣に取り組むのか。○23 億もの金をかけて建物だけに消えるならグリーンパークをもう一度見直してコストを下げる。○市がどこまで真剣に取り組み長い年月持続する働きがあるか検討してほしい。建て終りでは！○今さら「道の駅」が必要なのか？糸島、宗像や他の地域の産直販売しているところを検討されたか？高齢者や若者減少の現状利用者がわざわざ行き利用するには不便な場所の様に思う。(車が必要) 古賀市以外の集客を見込む場合、場所がわかりにくい。

○30 か所の候補地の中で、なぜ道の駅をコスモス館の向かいに計画し、色々とバラ色の説明をされていますが、この場所に道の駅が必要なのですか？

○コスモス館と連携をとって計画していますが、重複施設では、共倒れにはならないですか？

○コスモス館を充実させることで、今やろうとしていることはかなり可能ではないのですか？

○まずはコスモス館下のグラウンドを利用し古賀市の特色を出すため、ここに食品工業製品等を販売する施設を集約することで充実出来るのではないですか？

○道の駅でなくても伊都彩菜のようにコスモス館を拡大発展出来るのではないですか？

○コスモス館の売上減少、高齢化による問題を指摘されていますが、建設時は、バラ色の売上計画で建設し今に至ったのでは、当初の計画は、売上げの維持をどのように予想していたのですか？今回の道の駅計画も同様の結果にならないですか。

○道の駅が現行、全国千数百軒とありますが、それぞれ当初売上げ計画と 5 年後、10 年後の売上実績はどのように維持していますか。利益が当初計画以上に計上されている駅の数と当初計画以下の道の駅の数及び赤字駅の数はどうなっていますか？道の駅計画が独り歩きしていないですか？

○大手コンサルのみが利益を上げ、将来は売上げが減少し、コスモス館のように問題視され大幅な方向転換が必要になるのではないですか？

○コスモス館計画時、一部関係者に利益が集中したとの噂を聞きましたが、今回はその様なことになってないですか？

○どうしても道の駅を新設したいのであれば、現在、玄望園がどのように開発計画されるのか全く承知していませんが NEXCO 西日本に働きかけて古賀 SA にスマート IC を設置し、一定の時間は無料で出入可能とし、ここに道の駅は出来ないのですか？福岡、北九州周辺顧客のみならず西日本一帯の顧客対象になるのではないですか？

道の駅も飽和状態になっていて少しは意味があるかと。コスモス広場を整備して産直市として拵げていった方が、農・商・工業においては上り利益が得られるのでは？但し、二日市線沿いに場所移転した方がよい。道の駅オンリーではないと思う。

道の駅を作るとするなら、グリーンパーク、コスモス館、道の駅を三位一体としたテーマパーク化にしなければならないと思う。一つの連携したストーリーをつくらないと道の駅がコケる気がする。

物販・飲食+古賀らしさ（他の道の駅にない施設、アトラクション、目玉企画）をセットにし差別化しなければならないと思う。また古賀サービスエリアを外部からも入場できるようになったことも考慮してほしい。もし工場直売をウリにするのなら売ってる商品もほぼ被るし、民業圧迫の声が出るのではないかな？それでは何のために外部入場できるようになったか説明がつかない気がする。

ただあくまでも市民のための道の駅ではなく外部から呼び込む受け入れ口として「福岡から一番近い道の駅」のキャッチコピーはものすごく効果があると思う。またグリーンパークで土日に野球やサッカーなどの少年少女のスポーツ大会が行われている際、食事するところが分からない、知らないという保護者の声が多いのでしっかり飲食を整備するのなら需要も多いのではないかな。結局のところ作るのであれば外部からの来客を増やし、お金を使ってもらい経済効果を高め市税収入を増やし市民サービスに還元します。と謳ったところでそれを理解している市民が少ないのは明らか。

20年～30年の未来をしっかり考える市民力の向上と行政側がしっかり説明していけば実現は可能ではないかな？私はできようができなからうがどちらでもの意見です。

- 立地の重要性→場所の変更を望む
 - 来場者の利便性→市民を中心に考える
 - 売り上げの向上→集客の増加
 - 観光振興→古賀市を同時にPR
- 古賀市民の利便を優先。歩いて歩いても行ける距離。市街地域に近い場所。（バス、JR利用）・他市町からの来場者、JR、3号線バス停（上下10か所）の利用できる場所。・通常交通量多い国道3号線近く。県外からもインター降りて利用しやすい場所。まつり古賀（市役所）、食品フェア（加工団地）いづれも交通の便良く市外からも盛況である。立地については利便性、集客数、売上に大きく影響することから、再検討を望む。提案場所・庄地区、牟田栗原線沿い（サンコスモ福祉との協働）・今在家地区

「道の駅」整備は反対です。成り立たないと思います。

古賀市も高齢化しているのもう少し便利の良い所に作ってほしい。また米多比は古賀バスも通らずバスだけです。上米多比はバスも通らない。交通の便のいい所に作ってほしいです。又、海の夕日がとてもきれいと聞いています。海の近くか国道3号線沿いがいいです。古賀は観光といえば薬王寺温泉か青柳ムーミン。まだ整備されていない船原古墳と思いますが何かインスタ映えする所を作ればと思います。夕日がとてもきれいと聞いています。海辺にインスタ映えするものを作ることを提案します。こういう機会なので意見を書きました。古賀がいい町になることを願います。ハンドメイドのコーナーもできるといいですね。コスモス広場では誰でもかかれでも出せないと聞きました。誰でも出品できるようにしていただきたい。

鮮度が良いことは勿論のことスーパーにない特色ある産品で差別化を図らないとこの計画は厳しいと思います。

米作が中心の古賀で道の駅ってどうなのかな？うまくいくのかな？と思う。コスモス館があるのに、あえて新規に道に駅を作る必要性はないと思う。コスモス館を活かしてモデルチェンジしていくほうがいいのでは？田辺市長の意向がみえない。多くの方の支持を得て市長になられたのだから市長がどう考えているのかを前面に打ち出して思いっきりやればいいと思う。道の駅の件以外のことでも市民の

意見を聞いてからの行動が多すぎではないですか？選挙で勝って市長になられたのだから「市長の考えが、ほぼ民意なのです。」しもじもの者の意見をいちいち聞いてから事を進める手法は市長がおっしゃっている「スピード感」に反しますよ。市長は選挙で選ばれてますので市長の考えでやってみてください。これは独裁ではないですよ。

道の駅には資源が少なすぎるのではないのでしょうか。今のコスモスで充分ではないのでしょうか。私はあまり利用しないと思います。福津や新宮又は伊都彩菜などのめずらしい品物に飛びついています。

■反対1：市民の血税を採算性の不透明な整備事業に使うべきではない。

・検討資料に目を通しましたが道の駅を作りたいという思い入れが強く「木を見て森を見ず」の感がします。

・資料によると市負担15億円余り、返済期間20年とのこと。金額的・期間的に大きな不安を感じます。

・資料の売上計画・利益計画の数字を見る限り民間事業の経営として十分に成り立つ数字です。

・万一経営数値が想定通りでなかった場合の責任は誰が取るのでしょうか。かつての厚労省グリーンピア事業さえ連想させます。

・そもそもなぜ私たち古賀市民が巨額の負担をしなければいけないのか理解できません。やりたいなら民間事業として行うべきです。資料の数値をもってすれば金融機関も前向きに融資検討してくれるはずです。

■反対2：高齢化社会が目前に迫っている時期に適切でない。

・私は現在70歳、数年後には運転免許証を返納する予定です。

・昨今の交通事故の影響から古賀市民の中にも同様の考えを持っている人は多いと思います。

・車をもたない市民が予定地に行く頻度はどの程度でしょうか。

・私の場合はサンリブ、イオンモール、ハローデー、ワイワイファームが現在の主な利用先です。

・車を手放した後もこれらのお店に行くことは可能です。

・仮に予定地までの新たなバスルートが出来たとしても関心はありません。

■反対3：福津市のイオンモールや宗像市の道の駅とは条件が異なる。

・イオンモールには毎週のように行っています。車や自転車はもちろんのこと歩いても行ける距離です。

・イオンモールはいつ行っても客が多く衣食住がそろっており、立地条件も良いと痛感します。

・宗像道の駅は海に近く農産物だけでなく近隣漁港からの新鮮な魚介類が目玉の一つになっています。

・宗像道の駅は見る限り建設費はそれほどではないと想像できコスパが良いのではと感じます。

■反対4：道の駅などではなく他の「古賀市を元気にする策」を検討していただきたい。

・道の駅のような施設を作りたいのであれば、お願いですから民間事業として思う存分やってください。

・古賀市にお願いしたいことは、

これから先日本が高齢化社会に向かっていく中で古賀市も例外ではありません。

市民の貴重な税金を有効に使っていただくとともに森を見た運営を切望します。

【現状のコスモス広場、コスモス館】

1. コスモス広場の地産地消をうたっているものの、野菜等はごく一部で、旬の時はそのもの一品の販売スペースが目立ち、他の野菜類で他県からの仕入れも多い。昼からは品薄状態。

【むなかた：商品補充は管理されている】

2. 食品加工団地の商品も限られている。

3. 販売価格：古賀市本社の商品で、スーパーで税込み 98 円が、コスモス広場で税込み 130 円と異常に高価と思われるもあり。販売価格を全てスーパー同等は難しいが顧客が許容する価格設定額は？。

4. コスモス館運営の事情は理解できるも、営業休日、早期時刻の閉店等、利用者にとっては不便である。

以上、【道の駅むなかた】と比較されやすい状況下で、農水産、食、土産品等で現在の業者、運営者の延長では相当の覚悟が必要と思われる。運営責任者は公募により、ワンストップの責任ある経営者が望まれる。行政の業者への調査委託の資料は、後々だれが責任を追うのか明確化が重要。九州新幹線、有明海堰き止め等は身近な事例であり、だれが決定し、だれの責任で運営していくのか不思議なテーマとならないように推進を望むものである。

市民一人当たりの税金投入の効果に対する市民の期待感、関心は高い。

現状分析は、例えば市推奨の野菜特産品で一品ごとのコスモス広場の販売額は？。古賀産野菜は。他県仕入れの野菜は。食品加工団地生産商品の販売額は。うたい文句と実績。最近道の駅へ昇格した佐賀県白石町の評判をじっくり評価すべきである。白石は古賀に比較すると海産物も多いはずであるが評価は如何か。

表現が、道の駅推進メンバー各位、コスモス広場、コスモス館運営各位に対して厳しい内容になっていますことはご容赦願います。

市広報資料の理想像が：起案が：実現可能で充実した内容となって、市民が喜んでくれる道の駅となるべく推進を期待するものです。

既存のコスモス広場があるので、この施設の充実を図るのが一番いいのではと思うが、これまでもそういった思いであれこれ改革をしてきた結果が今の行き詰った現状かもしれない。そうであるならば、道の駅を新たに整備することも、古賀の可能性を広げ地域活性化につながるように思う。

道の駅は全国的にみても地域活性化に成功している例が多く、後発施設としては成功している前例を徹底的に研究することでいい施設になり得るのではないかと思う。

予算的には厳しいようですが、国と市や周辺自治体、JA 等の産業組織、市民などが一体となって連携することが大切です。やる以上は前向きにどんどん進めればよいと思います。

道の駅こがが、古賀市と周辺地域の活性化イノベーションとなることを期待する！

○市民が多用途に使用できる市民プールなどの施設を併設できないか。○売り場の中に工業団地企業の商品売り場ブースを。(格安価格で)

グリーンパークを PR し、サッカー、ゲートボール等、運動をグリーンパークで沢山実施すると来訪者が多くなり栄えると思います。

必要ないと思います。赤字になると思います。

少しでもプラス材料があるなら可能性に期待したい

道の駅整備に今まで 3000 万ほど使っていると聞いた。いさぎよくやめて 3000 万で終わるかこれから予算をつけて？億円使うのか考えてほしい。ましてやあの場所では疑問です。百歩譲って作るとすれば、三号線でしょう。IKEA に来る県外人を呼び込めると考えますが、いかがでしょうか。基本反対です。

近隣の道の駅や古賀 SA にはない施設を作る（RV パーク、ドッグラン）唐津街道の「青柳宿」や五所宮などもう少し整備してほしい。市外の人に「古賀って何があるの？」と聞かれても、答えに詰まる。ランドマークと言えるものがない

反対です。市民全員に問うべきでは？今回の調査票は回覧をコピーしてとかネットでとかその環境にない人や高齢者の意見は届けない、届けられない状況での決断は市民の話を聞いての判断ではない。11 億円の売上、110 万人の入場見込みは近隣の集客数の高い道の駅に机上の調査をされたのではと思う。二日市線は通り道で停車してゆっくりする地理ではないのではないのでしょうか。30 か所の候補とあるが場所ありきで、早くから聞いていたコスモス広場の売上が落ちているが古賀は漁業権もなく野菜だけの売り上げで努力はしてると思うけど、今の種類では足が遠のいている。（献立がたたない）特産物もない古賀は、道の駅を作っても同じ状況になるのでは。高額でも並んでも遠い場所でも購入したい食べたいと思う特産品を作れるのか。サンリブ、ハロディ、わいわいファームも出来、住民は買い物難民を回避緩和できたと思うが撤退する事になるのでは？何かを造れば人が来る、人が集まるでは継続しないのでは。今あるものに肉付けをしたら税負担も軽減できるのでは。

提出する調査票に提出した意見に個別回答は行わない。とあるのに住所氏名電話番号を書く必要があるのか。

大きくすると維持管理が大変。働いている人は平日の買い物は無理。車に乗らなくなった人は行きにくい。近郊にスーパーは沢山ある。バス停は夏は暑い冬は寒い。食品は重い。食品を買えばすぐ帰りたい。高齢者は車に乗れなくなり食品も少ない購入だと思う。

期待できない。21日に市長出席のタウンミーティングがあり、市民の意見を聞こうという姿勢が見られ好感持てた。市会議員の顔は、一部の人がしか知らないのも、ひょっとしたら・・・多くの議員たちが参加していたかもしれませんが、気づいたのは一人だけの議員でした。道の駅に対する市民の意向や、とらえ方を知る絶好のチャンスにもかかわらず参加無かったのは、非常に残念でした。議員として問題になっている道の駅は非常に大きな課題だと思います。今度の道の駅の件で、古賀市の議員の人たちに、大きな失望や、政治に対する空しさを感じた。下記事項の件、どのように考え結論付けているのか？私は私なりに考えを述べてみます。

（今の検討案）

（グリーンピア案）

場所は・・・高額な金をかけ土地を買収する・・・計画予定の土地のむかひに 10 倍もある土地があり取得費は 0 円である。

販売所は・・・農産物や食品加工団地の製品の・・・4 億 3 千万の売り上げをあげてる施設を少し手
販売所は大金をかけ新しい施設 入れするだけゆえ少しの費用でいい。
を作る

駐車場は・・・高額で取得した土地を整備し使う・・・コスモス広場の既存の駐車場と前の出会いの
広場を整備し駐車場として使う。

レストラン・・・高額で取得した土地に新しい建物・・・レストランのひびきの里を少しリニューアルし

<p>を作る</p> <p>テイクアウト…スイーツやソーセージの工房・・・</p> <p>を作る</p> <p>観光案内・・・施設の中に作る・・・</p> <p>・交通情報</p>	<p>て使う。それゆえ少しの費用で済む。またレストラン1、レストラン2と、二つ作る必然性は？</p> <p>リニューアルされた食堂に簡単なテイクアウトの施設を作る必要があるか？</p> <p>いまある施設を充実させる。</p>
<p>以上のような比較で大切な公金を、いかに効率よく使えるか政治家の人達はわかっているのでしょうか？</p> <p>道の駅が今の予定の場所ではなくグリーンパークにできた場合、古賀市の人々は道の駅が少ない費用で出来、みんな納得。他の地域の人々は何も思わず、良いものができたと思っただけ。お金は今何が一番必要か、何が一番困っているか考えて使ってもらいたいものですね。</p>	
<p>福岡都市圏内の主要幹線での道の駅はなく、計画構想は考える余地はあるもののグリーンパーク沿いの候補地ではグリーンパークの活性化は見込めるものの売上目標 10.6 億円/年を達成するには販売する市内の特産品に不安がある。(コスモス館との共存は?) 近隣市町の生産者・販売者との連携、協力による特色のある商業施設を目指す必要があるのではないか。</p>	
<p>交通渋滞が心配。道路の整備を優先してから道の駅を作る。</p>	
<p>道の駅整備は地域振興によい出発点になると思う。今古賀市の特産物にこれといった物がなく、土産物として他へ誇りに持参できるものが少なすぎる。積極的に進めて市の活性化につながることを願う。</p>	
<p>道の駅必要ですか？コミュニティバスを走らせてください</p>	
<p>自然が多いがどう遊べばいいかわかりにくいので駐車場とかトイレとかが増えさらに道の駅とかで飲食出来てお土産買って…みたいな所に古賀市がなれば良いと思う。川遊びできたらいいと思う</p>	
<p>グリーンパークで十分だと思う。あまり期待できない。公園内に犬が入れないようにしてほしい。バスの便が悪い場所だと思う。</p>	
<p>グリーンパークにもあまり行かないので本当のところよくわかりません。歴史遺産の観光資源も活用やPRをもっと検討の余地があると思います。今あるものが生かされていないと思う</p>	
<p>定期的にイベントを開催。(刑務所製品の販売、リサイクルセンターの再生品の展示・販売。抽選など) 人気出店の出店(天ぷら・たこ焼きなど) 販売品の量の確保(すぐ販売終了しないように)</p>	
<p>古賀市は長年住んでいて本当に住みやすい街です。古賀市の良さを多くの方々に知っていただき、日本一住みたい街に変えていきたいと思っている</p>	
<p>費用対効果、市民との対話などで相当勉強を重ねられ計画案を推進されておられると思います。道の駅とは何なのか、苦戦を善戦とするためには特徴があり持続できる事業として誰のためにかを考えたいものです</p>	
<p>道の駅の参考となる資料をつけています。</p>	
<p>何のために必要なのか、事業収益見込みの甘さなど事業内容への疑問が止まりません。巨額の血税を使ってまで道の駅を作る必要はありません。もっと他に優先することがあるのではないのでしょうか。</p>	
<p>計画されている場所ではコスモス広場の2.5倍の人は集まらない(3号線沿いに)。2.5倍の売り上げを確保するには、年間を通じて生産する農産物が少ない(量・種類) 海産物がない(漁港がない)</p>	

現在コスモス広場あり、なぜ新しく道の駅を増やすか又現在のコスモス広場の目の前とのことであるが、なぜ必要なのか理解に苦しむ。現在のコスモス広場を充実させるほうが良い。

古賀市において現在市街化調整区域があるために弱みが多いこの件がネックになっている。また古賀市の商店街においても問題が多い。この問題を解決するには古賀市が土地の買い上げが良いのでは。莫大なるお金が必要であるが、国の公示価格で買い上げるしかない。そうすれば商店街の活性化につながる。市街地に工場などがあるが、この面も考える必要が多いにあり。

・市の活性化には「人」を増やすことである。これにより税収のアップを狙う。・通過人数が増えても活性化には繋がらない。道の駅には水産物販売が不可欠である。しかし古賀には漁港がない。新宮も今では漁業をやっている家は数軒のみである。赤字施設を増やすだけだ。

●概要版 28 ページの計算式について

◎車種別前面交通量について

- ・小型車 16,160 台、大型車 2,609 台というのは、平成 27 年度の結果でしょうか？
- ・車種別前面道路交通量には、貨物車も含まれているということでもよろしいでしょうか？
- ・平成 17 年度調査までは、車種別台数（乗用・貨物別）の調査結果があったと思うのですが、その調査結果などは考慮されているのでしょうか？
- ・仮に貨物車もすべて前面道路交通量に含まれているとしたら、その妥当性については、どのようにお考えでしょうか？

◎立寄率について

- ・立寄人数計（人日）の算出方法に用いられている立寄率について
立寄率（NEXCO 休憩施設設計要領（H17.10）） \div PA 平均間隔 15km \times 対象区間延長（25km）とされていますが、この計算式の意味を説明願います。
- ・一般的に、道の駅が分担する区間延長は概ね 10~20 km、最大で 25 km とされています。
- ・また、休憩施設の配置計画にあたっては、既存施設との位置関係、道路の幾何構造等を考慮する必要があり、類似施設も含めて 休憩施設相互の最大間隔は 25 km 以下とすることが望ましいとされています。
- ・このことから、対象区間延長を 25km としているのは、上記の最大値を採用していると考えてよろしいでしょうか？
- ・対象区間延長（25km）というのは、「この場所に道の駅を作った場合、休憩施設は類似施設も含めて、25 km 圏内には存在しない」という理解でよろしいでしょうか？
- ・都市近郊に位置する古賀市で、25 km 圏内に類似施設も含めて休憩施設が存在しないということは考えにくいのですが、どのように理解したらよろしいでしょうか？
- ・近年では、大きな駐車場を備えた商業施設やコンビニ、公園などありますが、そのような施設との関係については、どのようにお考えでしょうか？
- ・ちなみに、イケア福岡新宮店まで約 4km、イオンモール福津まで約 6 km、トリアス久山まで約 7km、道の駅むなかたまで約 19 km となっています。

◎年間利用者数・年間売上高について

- ・年間利用者数は、「3,160 人/日 \times 350 日 \div 110 万人」で計算され、売上高は約 10.7 億円になりますが、仮に、対象区間延長を 10 km とした場合には、利用者数が約 44 万人となり、売上高

<p>は約 4.3 億円となります。</p> <p>・年間利用者数や年間売上高については、対象区間延長を何 km にするかが大きく作用しているものと考えられますが、どのような認識をお持ちでしょうか？</p> <p>※寄せられた意見や質問などの内容はすべて公開されるのでしょうか？</p>
<p>まず初めに新しいことをやるためには、今やっていることを見直すことにあるとおもわれる。</p> <p>道の駅整備に関わる意見としては、箱ものをつくっても中身「ソフト面」が伴わなければ上手いかなと思われま。</p> <p>その大きなファクターは、巨額な投資額の財政的計算根拠が暫定的であること（費用）及びその効果測定が暫定的であることです。</p> <p>従いこの道の駅の正確な効果測定を算出するのは困難とします。</p> <p>現“コスモス広場“農家さんの直売所、生産者の高齢化に伴う出荷額の低下や農家数の減少とうの原因等が考えられ、年々売上減少とかがリーフレットに掲載されています、</p> <p>“道の駅が整備することになったら“果たしてこの根本的な原因が解決されるのでしょうか？</p> <p>否生産人口を増やすなどや関連する有効な「施策」を粘り強く実行しない限り解決は難しいでしょう。そこで一つの提案ですが、このコスモス広場+グリーンパークを、整理、整頓、整備、していくこと及び付帯可能な施設も併用してその機能を充実していく案、</p> <p>その2、古賀市は海が近くにありますが、古来より魚業権放棄して、魚介類及び海産物は地のものなく、或る意味に活気に欠けている部分があることは歪めません、</p> <p style="text-align: center;">海を活用した、養殖事業はこの権利に抵触するのでしょうか？（活用出来たらよい）</p> <p style="text-align: center;">生鮮三品の内、野菜、果物、(穀物)、+ (魚介類、+が可能)、</p>
<p>1. 近隣自治体との連携が重要…新宮町（海産物等）他</p> <p>2. 競合すると思われる周辺施設（トリアス、古賀サービスエリア等）と一味違う特徴を考えてほしい</p>
<p>断固たる信念をもって地の利を生かし政策を進めてもらいたい。古賀駅の整備は市が豊かになればいつでも整備できること。市のリーダーは政策を掲げてなったのであれば信念に基づいて行動すべき</p>
<p>必要ないという意見が多かった</p>
<p>コスモス広場の集客が減っているのに同様のものを近くに多額の税金をつぎ込んで建てるのに疑問ある。市はもっと他に取り組むべき課題が山積みしているので再考すべきである。</p>
<p>道の駅が本当に必要なのかという点が疑問です。多額の予算が使われている（予定）のを見ると、優先順位を考えてほしいと思います。</p> <p>強みである子育てに関する施策も内容をもっと充実させるには予算を上げるべきだと思います。学習支援・特別支援のスタッフの賃金を聞いて驚いた友人がいます。その人は、宮崎で同様の支援員をしていたが金額は大きく違い「この条件なら他の仕事をする」と支援員を引き受けてくれませんでした。</p> <p>あすなる教室（適応指導教室）の現在の施設も、もっと子供たちにとって良い条件の場所がなかったのかと疑問に思う。もし予算があれば、建物を借りたりできるならそういう点に予算を使ってほしい。</p> <p>市長は「チルドレンファースト」とおっしゃっています。同感です。未来を担う子供たちや人づくりにもっと予算を使ってほしいと思います。</p>

決してほかの道の駅と同様なものでは、発展しない。しっかりしたコンセプトをもってやらなければ難しい。特に名産があるわけではないため古賀市の強みをどのように表すかが問題（焼き物の小石原道の駅）（木の子の大山道の駅）（海産物、その他のバリエーションの広さ）（炭鉱を前面に出した道の駅いとだ）など特徴を出した道の駅は集客率も高い。果たして古賀の道の駅はどうか、慎重に検討する必要があります。物産はもとより交通情報、きれいなトイレ、古賀市のピーアール等課題は多い。多くもお金を使ってやるからには時間をかけて進めてほしい！
勉強不足もあるが道の駅構想をよく理解できてない
一人暮らしの高齢者の乗り物なし。日常生活で道の駅必要なし。住居近くにスーパーあり
グリーンパーク横のコスモス館が物産館としてあるが、道の駅整備後はどうなるのか。子供と遊ぶときはコスモス館→グリーンパークと移動してる。コスモス館・グリーンパークをまとめて整備して道の駅とは出来ないのか？利用しやすいように思います。
グリーンパーク内のコスモス広場となんら変化がない（売り上げが市に戻らない）。工場直売も今のまま団地内で行えばよい。税金の無駄使いだ。
他の道の駅との違いを明確に。福岡県 NO.1 を目指す。3号線沿いに建設する。
道の駅整備を出発点として古賀の強みを発展させることができると願っている
何でもほかの市町村より遅れを取って食事会やお客さんが来ても他の町に連れて行かないといけない
新鮮な食材を求めやすい小パックで出してほしい
道の駅は管理費がかかりすぎる。必要性ないと思う。
道の駅に買い物行くには交通手段がない。古賀駅から市内を経由して各所を廻り楽に通えるような計画をしてほしい。
農家の規模が小さい。携わる人々の高齢化。資金技術に不安。特産品の魅力をどこに置くか。高配者・免許返納が進む中、足の確保。
市の中心部から自転車で行ける場所が望ましい
道の駅建設予定地が反対。もうすこし検討してみてもどうでしょうか。
コスモス館に近く共食いの心配がある。コスモス館と道の駅を一緒にしては
全体的に賛成です。整備場所を古賀市役所近くで3号線沿いにしてほしい（庄あたり）
コスモス広場との合体が必要条件でしょう。古賀市民の為（販売とか）のものではなく古賀市の外への情報発信となるでしょう。市民生活の向上のは必ずしもつながらないと思う
今の「コスモス」の道の駅をもっと充実させる方向で考えてください。多額の資金が必要となります。その分を子育て・福祉などに向けてください。駅前の商店街の活性が先ではないか？箱物を作っても成功するとは考えられません。
古賀駅前の商店街は死んでいます。どうせお金を使うのであれば、もっと活力のある駅前になればよいと思います。
福津・新宮の駅前と比較してもすでに古賀は死んでいます。サンリブもあまりお客さんいないのに箱物を作ったからと言って計算通りにいくとは到底思えません。
遠方からのお客さんを計算しているとしたら「道の駅宗像」に行くでしょう。とても立ちうちできません。
やめたほうが良いと思います。

- ①古賀には海産物がないので新宮町と一体化した運営組織とする→将来の合併を視野に
- ②むなかた道の駅の発展の要因を分析し見習うべき点を取り入れる
- ③産業道路としての利点を生かしトラックの休憩基地化を図る（ニーズの拡大）
- ④高速バス停に直結したスマートインターを視野に入れる

道の駅を整備するよりコスモス広場の活用充実を考えたほうがいいのではないかと思います。

問3の選択肢全てがプラスばかりだが、道の駅ができて外から人を呼び込んで本当に1~12が達成できるのか？古賀に住んで一番いいと感じるのは、物価の低さ。それを実現できているのは昔からある「ルミエール」「わいわいファーム」「マイチェリー」などの企業努力があつてこそと思う。「サニー」も他に比べると本当に安い。「コスモス館」だって十分だ。

保育園、幼稚園（こども園）小学校、中学校そして2つの高校と大学。病院、老健の多さ、葬儀場まである人口6万人以下の市はそんなになんかと思う。ただ市内の交通便が悪い。高齢化が進む中それらの施設を結ぶ（循環する）交通網の整備（安くて利便性の高い）が先で、道の駅へ多額の予算を使うべきではない

コスモス広場をよく利用している。県内の道の駅に行くこともあるが、全国に1500か所を超えた今淘汰の時期に入ったと感じる。どこも来客数が前より少ない気がする。そして加工品のスペースが増えた。異常気象が続く昨今、防衛策としても加工品は欠かせないと思うが、直売所はやはり生鮮物があつての活気です。生鮮物があつてこそ土地の力を感じられます。コスモス広場で販売されている野菜などは（地元ひいき目ではなく主婦の目として）どの道の駅にも負けない質の良さと価格の安さがあり新鮮で減肥などに取組まれている安心安全そして美味しい食材をたくさん使い日々料理できるのは本当に幸せだ。これも生産者の方の努力のおかげです。

どの地域も農業従事者の高齢化が問題視されてますが、近年の猛暑の中、雨の日も寒い日も畑から美味しいものを届けてくださる皆さんに頭が下がります。道の駅を作ることにより生産者の方々の利益が上がったり、作業が楽になるなら大賛成です。しかし、箱物だけで人が集まる時代は終わったと個人的には考えてます。福津市のあんずの里にも以前は行っていましたが、改装後足が向かなくなりました。魅力が半減したからです。（野菜の数や種類が少なくなった）

道の駅の納品システムはわからないが加盟料・出品料を必要とされるなら生産者の方の売上利益も減り消費者としては高くなったと感じるかもしれない。15億という投資が見込めるならまずはコスモス広場のバージョンアップに着手してみたいかでしょうか。トイレの改装やレジの増設があると助かります。そして古賀の強みとして良質な農作物を継続して生産できるように若い農業志願者を定住を促進したり、従弟制度を作ってみたりできないでしょうか。

高齢化進む生産者のバックアップ策として共同の集荷場、洗い場（どのお野菜もとてもきれいな状態で出品していただいております）設置、集荷の定期的な車を走らせるなど、雇用も生まれる。一度箱物を作るとひとがなくなっても維持していかないといけない。「古賀良いとこだよ！引っ越してきてみて」とあちこちで言ってる身としては、負の遺産や負債を古賀市にしょってほしくない。古賀は良い名前だけどPRしたいなら思い切って「うまし市」、「たの市」などに改名もありではないでしょうか。ひっそりと良いとこ沢山の古賀も大好きですがたまには、「お、どうした？」と目立っても良いと思うのです。いいことで…。

個人的には道の駅整備計画には疑問をもってます。

<p>時々道の駅に行ってみるが、海産物系の少ない所はお客が少ないように思う。農業を主にやっていると ころもあるがそういうところは完全に農業地域です。古賀はそこまで農業が盛んではありません。産物も 少ないです（食料加工品があるが毎日大量に安く出せるのでしょうか？）何十億もの資金を出して道の 駅を作る必要はないと思います。コスモス広場に時々行くのですが、すべてが中途半端な感じがしま す。これを農業と市で知恵と資金をだしあいレベルアップさせる方が良いと思う。</p>
<p>道の駅基本計画を即中止してください。私は古賀市に道の駅は必要ありませんので反対です。古賀市の 現在の財政赤字をこれ以上増加させないでください。</p> <p>田辺市長、議員さん・市職員さんの意見・一般市民の意見をよく聞いていただきたく思います。 いろいろな集会、例会に参加されておられますが、まずは市民の話を聞いて、市長の答弁は、10分く らいにしていきたい。どの会場からも話が長い、私が全て結論を出すと聞いていますが、本当です か？本当であれば少し考え方を直してください。</p>
<p>道の駅建設には反対です。人を招く景観施設など古賀には魅力がない。もとより子育てという面での設 備投資や人の配置を考えてほしい。どこから出た話か分からないが、住民の是非を問うてほしい</p>
<p>道の駅建設には反対です。古賀市のお金を使うところが間違ってます。決算報告では黒字となっているが、 市民としては全く納得できない。市民税無駄遣いやめてください。</p> <p>健康第一の古賀市民で居れるような財政見直しが急務ではないでしょうか。市民税大切にしてください。</p>
<p>道の駅建設には反対です。これ以上古賀市の財政を苦しくしないで。私は年金生活者です</p>
<p>道の駅建設には反対です。72歳男性</p>
<p>道の駅建設には反対です。直ちに道の駅計画を中止してください。</p>
<p>即中止してください。市民の生声を聞きに自治会・町内会へ足を運ばず、調査票紙面上だけで意見書、 市民をバカにしてる！市民を無視していいのでしょうか？コミュニケーション能力全くない。</p>
<p>道の駅建設には反対です。赤字市政に転落するのは御免だ。文化を育む市政が必要。道の駅は他市町村 で成功しているが、現在のコスモス広場がある以上建設は不必要なのは明白です。</p>
<p>道の駅が目指す目標・方向性を現す「メインコンセプト（主要な概念）」の明確化が必要。「健康」や「マ クロビオティック」等。1つのコンセプトに向かって各店舗が統一性を保つようにする。販売商品もコ ンセプトを満足するようにしっかり練り上げて完成度の高いものにする。アンテナショップで現状把 握・改善を加える。</p> <p>【「道の駅」のメインコンセプトを「健康」とした場合】</p> <p>(1) 道の駅を古賀市「健康チャレンジ10か条」実践の場にする</p> <p>①朝ご飯を食べて今日もスタート②毎食野菜から食べる③バランスよく食べよう④減塩！だしを活か してうまみたっぷり⑤プラス10分体を動かそう⑥無理なく楽しく筋力アップ⑦測って確認自分の健康 ⑧正しくお口の手入れえをしよう⑨笑顔で挨拶楽しいおしゃべり⑩早起き早寝でぐっすり睡眠</p> <p>(2) 道の駅のアンテナショップを駅前商店街にオープンさせる。そこで「健康」のコンセプトで開発し て練り上げた新製品やサービスを提案する。現状を把握し改善を加え完成度の高いものに練り上げる。</p> <p>(3) 食堂で提供する「健康定食」や「健康弁当」はコンペを行ってレシピを一般公募する（郷土料理を 含め）</p> <p>(4) 店舗で提供する「健康パン」や「健康菓子」もコンペを行いレシピを一般公募する（スローフード・ スローブレッド）</p>

<p>(5)店舗を新築する場合は「ユニバーサルデザイン」「バリアフリー」を実践する（防災施設としても考えられてるので特に災害時の安全性を考慮する）</p> <p>(6)まず古賀市民が気軽にやって来られる場所にして周辺の方も集える場所にする</p> <p>(7)古賀市の歴史遺産や観光資源もそこで紹介する</p> <p>(8)「食育」に関する情報も解りやすく紹介する</p>
<p>街の活性化については賛成だが道の駅構想の目的が見えない。コスモス館との兼ね合い（レジャー、消費、生産者）がよくわからない。他の道の駅の運営状況はどうなのか（全店採算取れてるのか）。今後開発予定の玄望園、スマートインターとの流れはどうなるのか</p>
<p>コスモス広場を拡張してもいいのではないかと。優先順位としては低いと思う。</p>
<p>工業団地との連携や、道の駅以外の経済効果、渋滞対策、商品の質、開発など。市民＋商工会＋市外のお客様（コスモスの利用者）などのニーズを調査し楽しいアイデアをだすと上手くいくと思う。</p>
<p>今の予定地ならあえて作る必要ない。今ある施設の改良で充分だと思う。</p>
<p>生産者が高齢化しており道の駅を作っても農産物が今以上に増えそうになく今のままでよいのではないかと</p>
<p>是非整備してほしい</p>
<p>交通渋滞、ゴミのポイ捨て（来訪者による）対策をしてほしい</p>
<p>借入金が20年で返済できるとは思はない。コスモスでも商品が午前中に売り切れているのに、大型バスでも商品がない事態が起こると予想される。</p>
<p>事業費が過大。利用者の見込みが多く20年間続くとは思はない</p>
<p>道の駅より古賀市は、他に取り組む仕事があるのではないかと。特に古賀駅周辺の整備、また古賀市内を走る国道495号線の整備が大事だと考えられる。道の駅は優先課題と思われない。</p>
<p>道の駅は不要。現在のコスモスをもっと充実させるべき。現在でも農産物が少ない。農業を活性化し地元の農産物がもっとたくさん置いてほしい。地図で見ると道の駅としては小さく狭い。3号線から離れてる、わかりにくい。</p>
<p>道の駅作るより、コミュニティーバスをきめ細やかに走らせてほしい。病院に行くにも買い物に行くにも困っている高齢者が多い。コスモス広場で実施している移動販売をもっと充実させてほしい</p>
<p>現在農産物直売所としてあるコスモス広場との合流、すみ分けを行う場合の出品者の考えは整備において企業の意見や目先の利益よりも優先して考慮すべきだと思う。</p>
<p>二回目のタウンミーティングで説明があった内容の解決が期待される市の課題の欄について、その通りだと思います。また古賀インターをおりてすぐという地の利も生かし令和と宗像七浦界限という中にいて時の流れを追い風に道の駅の整備に賛成です。コスモス広場の売り上げが下がっていることが皆様の不安材料のようですが組合員が市の農業者全員ではありませんし今、世代交代の時期若い後継者が農家の方々はこの事業への期待も大きいようです。売り上げが下がっている原因の一つに品ぞろえの不満も大きな要因ですが売り手の問題もかくしきれませんが出店者（農業者、特に大型）も新しい市場、近隣のスーパーのインショップへの出席など販路も広がり力が分散したことも大きいと思います。特産物の不足や、ないだろ！と色々意見もありますが、青柳小学校の校章が「みかんの花」と昔から金柑、みかんの生産量は県内でも有数で柑橘の種類も豊富です。そのようなこともプラスにして、まだまだ古賀も捨てたもんじゃないよと思います。また、道の駅が出来ると雇用も増えます。農業も出品</p>

しようとする量が増えれば個人の能力には限界がありますが農業支援の仕組みを検討するとか雇用型農業への展開の支援が充実していけばもっと農業も楽しくなると思います。北部プラザの片隅で直売所運営に携わって来て初めは18名の農業者からでしたがグリーンパーク横にコスモス館に移転、発足から思い描いた事でまだ出来ていない食農教育・・・出来たらいいなと思います。

現在のコスモス広場との両立は無理。

○古賀市の人々が作ったパンが置いてあるといいです。(小6、娘) ○自然食バイキングはどこでもあるので工場団地にある食品加工品をメインにして肉類を多くしたメニューがいいと思う。○高速サービスエリアにある品物やお店がかぶらないようにしてほしい。

古賀市に住んで3年少々の者です。道の駅の整備検討について大変興味があり、本調査票を提出します。

初めに、私は古賀市における「道の駅」整備について、賛成です。「リーフレット」及び「道の駅基本計画(暫定案)概要版」を拝見しましたが、大変わかりやすい内容で、現在に至るまでの状況等がよく理解できました。ありがとうございます。

「道の駅基本計画(暫定案)概要版」は平成31年3月にできているようですので、もう少し早く見られたら良かったと思います。(いろいろな兼ね合いがあり難しかったものと思いますが)

まず、道の駅を整備するにあたり気になった点は、コスモス広場との関係です。コスモス広場はコスモス広場利用組合が運営しているものの、ある意味で道の駅と性格が似たものだと感じます。整備することとなった場合はなによりも先に当該組合と連携できる方法を検討したうえで進めていただきたいと思います。

次に、工業団地企業との連携も欠かせません。道の駅候補地との位置関係からみても非常におもしろい場所にあり、道の駅への出品をきっかけとして工場直売所への案内や工場見学等のイベント案内が可能ですし、魅力的な場所となるよう、相乗効果が出る方法をしっかりと検討することが大切だと思います。

また、道の駅の施設テーマである「フードホールこが」について、レストランの案に「自然食バイキング」と「里山カフェ」がありますが、どのような内容か気になります。「自然食バイキング」は正直なところよくある案だなと感じます。今回は道の駅そのものの整備についての検討ですので、論点が違いますが、バイキング形式のレストランは本当に必要でしょうか。すでに専門家を交えたご検討があったかもしれませんが、なぜバイキング形式のレストランが必要なのか、しっかりとアピールできる形で進めてほしいと思います。「里山カフェ」は立地を生かした眺めのよいレストランとして活用されることを期待します。もし、候補地あたりに蛍が生息していたら、蛍を見ながら食事、といったイベントもできますが・・・。

それから、(これも整備するしないの意見ではありませんが)ゾーニングイメージについて、3パターンが挙げられていますが、駐車場の広さは同じのようです。提案として、①基本的に全ての駐車場の幅を広く設計してはどうでしょうか。高齢者・子どもに優しい駐車場として、思い切りドアを開けても隣の車にぶつからないくらいの幅がいいと思います。そして、②トラック専用の駐車場を整備してはどうでしょうか。筑紫野古賀線をよく利用しますが、トラックの往来が非常に多いことに驚きます。トラック利用者が絶対に寄りたいたいと思えるような(専用出入口を設ける等)道の駅があってもいいのではないのでしょうか。今はグリーンパークの奥にトラックが多く駐車し、休憩等されているようです。道の駅

を整備することとなった場合は、是非トラックユーザーの皆様の特化したアンケートを実施していただき、一定の需要があると見込まれる場合は、トラック用の広い駐車場を確保する等、ある区画を「トラックの聖地」として整備する案も検討していただきたいと思います。(コンビニの中にはトラック用の駐車場を整備しているところがありますが、必ず理由があると思います。)①及び②により、自家用者の駐車場不足が懸念されますが、コスモス広場やグリーンパーク、クロスパルこがの駐車場を活用することである程度は解消できるはずです。

最後に、暫定案は古賀の自然を感じられる場所に計画されており、親水エリア(※足洗い場が必要)の計画もある等、斬新な案だと思います。名称は「道の駅 リバーサイドこが」といった名称にする等、市民に募集するのもいいかもしれません。また、川に近いことで氾濫や鉄砲水等の発生が容易に想像できます。私の聞いたところ、1953年6月の西日本水害では大根川などの氾濫により大きな被害が、近年では1985年と1999年にも豪雨による被害があったそうです。利用者に安心して来てもらえるよう、防災対策を分かりやすくアピールするとともに、防災かまどの定期点検を兼ねて、BBQ広場で防災かまどを使ったイベント等を企画してもよいと思います。

道の駅が整備されるかどうかは今後の検討次第かと思いますが、これからも高齢者から子どもまで広く意見等を集めていただけることを期待しています。乱文失礼いたしました。よろしくお取り計らい願います。

(ところで、「道の駅基本計画(暫定案)概要版」を見て気づいたことですが、古賀市で知名度が最も高い「古賀サービスエリア」の一般道からの更なる利用を促せないかと感じています。「下り」はリニューアルされたばかりですし、古賀市民や周辺自治体にお住まいの方にどんどん使ってほしいです。ただ、実際に行ってみると、案内はほとんどなく、「下り」は特に駐車場までの道がわかりづらかったです。「利用しやすい環境の整備」&「ウェルカムゲートの認知度を上げる工夫」があればいいなと思いました。)

① 「道の駅」の構想の根拠となる条例と個別計画について

本構想の議論が、「市民生活の利便性を向上するための施設づくり」なのか、「市民福祉を向上させるための財(富や人材・知恵などを含む)を古賀にもたらすための施設づくり」なのかの目的をはっきりさせないまま、話題だけが独り歩きしていることが問題である。

すなわち、古賀市に「中小企業振興条例」「観光振興条例」が存在せず、それに基づく中小企業振興計画や観光振興計画が存在しないまま、市役所にも覚悟を持った部署が存在せず、あやふやな主体間関係が市内の多様な主体を巻き込んで中途半端な議論をもたらしていることが、無駄な時間と議論とエネルギーを費やしており、それこそが問題である。

飯塚市の「中小企業振興条例」および「産業振興ビジョン」、宗像市の「産業振興計画」などの体系的かつ計画的な体制をまず行政が整え、そのうえで計画にもづいた施設整備とは何かを議論しなければ話がおかしくなる。産業振興に関する方向性を定めるところまで、「道の駅」構想は一度凍結し、体制を整えてからぜひ「売れる仕組み」「雇用と所得を市民にもたらす仕組み」のある「道の駅」を準備していただきたい。今のままでは話にならない。

② 総務省の「地域おこし協力隊」の制度活用について

6月21日のタウンミーティングにおいて、商工政策課長から『当該制度の利用について「道の駅」を作ると決めてからではないと検討できない』という回答をいただいた。これについては大きな疑問を

持つ。すなわち、「道の駅構想を実現する・しないにもかかわらず、コスモス広場利用組合・古賀市観光協会・こがみらい・古賀すたいるなどに配置されるスタッフ」として、将来のバイヤー・商品開発・情報発信などのスキルを持つ民間人の登用や、いずれ古賀で農業を営むつもりでリターンを考えている古賀の若者の定着支援などとして活躍の場を提供し、民間に「公共性を持った人材の供給」を行うべきである。

それによって、「道の駅構想」の是非に関わらず、古賀市が本当に産業振興を行う意思があるのか、その覚悟が商工会・観光協会・コスモス広場利用組合などに伝わるものと思われる。逆に言うと、現在の雰囲気では、単に古賀市役所が自分たちの見栄えのためだけに「道の駅」が欲しいというように誤解されてしまい、対話のドアすら閉じているとみられてしまっている。協力隊を活用するということは、市が、生産者や販売者に寄り添い、雇用と所得をもたらす体制づくりに向けて本気であり、「道の駅」はさらなる次の選択肢の一つでしかないということを提供するメッセージになると思う。

③ 「古賀市産業振興会議」について

古賀市商工会の総会資料によると、定期的に古賀市商工政策課と行う2団体間協議を「古賀市産業振興会議」と称しているとのこと。本来の「産業振興会議」には程遠い。大学教授や、税理士・公認会計士、コンサルタント、金融機関、県の産業振興機関など「産学官金労医福等」の多様な主体が古賀市における産業振興を多面的に議論する会議体こそが期待されている。

一刻も早く、「中小企業振興条例」等と「産業振興計画」等を制定し、それらの考え方に基づく適切な規則・規定に基づいた付属機関としての「産業振興会議」を形成していただきたい。その会議体で、専門家・有識者・実践者同士でしっかり「道の駅」を始めとした産業振興の在り方をぎろんしていただき、その結果を市民に提示していただきたい。

④ 事業者との対話について

住民との対話を大切にしてくださる古賀市の市長と職員の姿勢はよくわかりましたが、古賀市が定義する「市民(等)」としては、ほかに事業者や市民活動団体が存在します。特に、指定管理ないしPPP/PFIによる参入意向を示す可能性のある事業者との対話が現在皆無なのが気になっています。まずは、ぜひ「サウンディング調査」を広く一般に行っていただきたい。そのほか、公式の「産業振興会議」を設置するなど、事業者とのあらゆる対話の機会を設けていただきたい。

⑤ 立地の件

道路管理者との協議と関連する手続きの煩雑さが、開設までの重要な交渉となる。交渉相手として、国道3号線を管理する国ではなく、県道35号線を管理する県を選ばれた古賀市の方向性を支持したい。また、地価の違いも考慮すると、国道3号線沿線ではなく県道35号線沿いも願ける。そして、イケア・イオン関係で国道3号線をさらに渋滞させないようにするための配慮として現在地を選定されたことも意味が大きいと拝察している。他にも選択肢はあるかと思うが、トータルコストとして考えたときに、現在の候補地に落ち着かれたところはとても良いことだと思う。

⑥ 現在の「コスモス館」の跡地利用について

「コスモス広場利用組合」と「ひびきの里」については、「道の駅」における販売拠点に、結果として移転新築のような形で移られるのが望ましいと考える。一方で、契約事であることから、それを表に出せないご事情も十分に理解できます。公募あるいは、応募事業者との民—民のプロセスの中で、JV参加やテナント入居、業務提携、出資などの形で入居されることが望ましい。

なお、農産物の更なる需要拡大を目指して「県道35号線から直接バスが乗り付けることができるようにすること」「県道35号線から野菜等が販売している姿が見せられること」などが必要であろう。また、レンタル可能なキッチンスタジオがあると望ましいとおもう。食材をさらに付加価値をつけることができるはずである。

加えて、「ひびきの里」がテイクアウト出品を願っているにもかかわらず、食品衛生法上、それが実現できないでいる建物構造上の問題も解消されなければならない。建物の大改造が困難な以上、移転新築を選ぶことは支持する。「ひびきの里」以外にも、お弁当などを買って食べる文化がグリーンパークや道の駅で普及する姿を願う。

これらの結果、この2点の販売機能が道の駅に移ることになるが、跡地利用が問題になると思う。その場合は、福岡都市圏から子育て世代や介護施設入居者などに散策コース・遠足コースとして採用されているグリーンパークの機能を補完する子育て支援施設へと転用してはどうか。大村市の「おむらんど」や、諫早市の「こどもの城」などのイメージである。雨天時に子どもたちと子育て世代が遊ぶことができる屋内型施設を拡充することによって、福岡都市圏の子育て世代の「おでかけニーズ」を拾うことができるはずである。都市公園法改正に伴い、それが実現しやすくなっていることは追い風ではなかろうか。

なお、全国の道の駅の事例では、CCRCを意識して、道の駅に介護予防上の「包括支援センター」を設置している例が散見される。古賀市においても、中学校校区ごとに介護予防上の「包括支援センター」を分割配置・業務委託により配置することが議論されていることから、道の駅の先例に倣って、古賀東校区の「包括支援センター」を「道の駅」の中におき、定住希望の市外からの来訪者や、古賀市内の高齢者の相談拠点として拡充してはどうか。クロスパルこがへの誘導にもつながると思う。

⑦ 集客施設について（美術館・博物館を作ってはどうか）

古賀には、本格的な博物館・美術館が存在しない。歴史資料館もかなり力を尽くしていただいているが、井上玲子さんや井上泰幸さんの作品などが活用されていないまま、古賀市内の文化収蔵庫に保管されていると聞いている。空調施設もない、旧給食施設を転用した施設と聞いており、収蔵物の劣化が進んでいるのではないかと。そして、誰にも見られることなく、収蔵庫で朽ちていこうとしているのではないかと。

そうした全国級の郷土資料について、道の駅において併設する博物館・美術館（あるいは「青柳宿」「船原古墳」に向けた歴史観光案内拠点）として整備し、体系的な展示を行ったうえで、古賀にしかない資料展示拠点として誘客をはかってはどうか。

加えて、九州大学箱崎キャンパスにおいては、学術的な資料が大学移転に伴い排気されようとしている。九州大学と連携協定を締結する等など行い、九州大学の大学博物館を「道の駅」に誘致し、九州大学の東側のサテライトキャンパスとして使用してもらってはどうか。九州大学においては、宗像の世界遺産群を含む「福岡都市圏の東側の文化財関係の研究拠点」として活用してもらい、古賀に学生・教職員が集う空間にしてもらってはどうか。古賀には、九州大学の教職員の宿舎があった関係で、九州大学と連携を取りうる人材が在野に多数存在している。これにより、クロスパルこがや、古賀市生涯学習センター交流館などがコンベンションセンター化することができるのではなかろうか。九州産業大学の博物館関係部門との連携も考えらえる。

なお、上記は、歴史学・文化人類学・社会学を念頭に置いたものであるが、河川工学の研究拠点を道

の駅の中に併設してもよいのかもしれない。古賀市役所そばの大根川の多自然工法による修景活動など、九州大学と古賀市の連携協定に基づいた取り組みが盛んであり、これからもそういった活動は発展していくことが見込まれる。グリーンパーク界隈の青柳川も、古くから氾濫・洪水などの影響があり、長年にわたり川の流れを変える努力が重ねられてきている。川の眺望を見るにあたり、そうした先人の河川改修に関する歴史を学び、防災士などの道を選ぼうとする人々が学びに来る空間にしてはどうか。

⑧ 総工費の考え方について

一般的に、「道の駅」は、道路管理者が整備する「情報提供施設」「休憩施設」等と、市町村等が整備する「地域振興施設」に分かれるが、現在の総事業費はこれら全部を示すものであると理解してよいか。すなわち、可能性としては、「情報提供施設」「休憩施設」を古賀市ではなく福岡県が整備し、事業を切り分けることによって古賀市の負担額が減少していくという可能性があるかと理解してよろしいか。

⑨ 「古賀インター」または「青柳バスストップ」の改良について

グリーンパークと「道の駅」を、「古賀インターの第二出入口」または「青柳パーキングエリア」として整備してはどうか。古賀インターと近いので、ハーフインターでも構わない。東彼杵インターと道の駅「彼杵の庄」よりもさらに格段に進んだ、全国にもあまり例のない、「スマートインターなし PA 連動型」の「道の駅」としての整備可能性を検討してはどうか。

⑩ ツアーについて

古賀市観光協会に法人化していただき、第三種の旅行免許を取得していただき、「道の駅」発着の有料ツアーが実施できるように、観光協会を指導・監督していただきたい。また、税理士等を導入を行うとともに、CFO 的な人材や、事務局長をサポートする企画スタッフなどを外部から招聘していただきたい。また、事務局スタッフが脆弱なため、福津・新宮のように「ふるさと納税」の業務委託化や「地域おこし協力隊」制度によるスタッフ配置など、「道の駅」を民間で実現し支えうる人材の育成と配置・招聘を古賀市行政として積極的に指導していただきたい。

とくに、「ふるさと納税」の拡充については、古賀市においては市職員が行っているが、これは民業圧迫である。可能な限り、公的な民間団体「観光協会」あるいはそれを補う DMO・DMC に発注を行い、法人所得税・法人住民税などの形で古賀市に納税させうる形で展開すべし。そして、本来は政策立案に集中し、中小企業振興条例や観光振興計画などに力を尽くすべき人材から、「ふるさと納税」の発送などの業務から解放させ、市職員でなければできない政策的業務に専念できる環境を作るべきである。

なお、古賀市の観光協会においては、コンプライアンスや政治倫理条例についての「学び」が不足している気配を感じる。気のせいならよいが、しっかり研修機会は充実されるべきではなからうか。

⑪ 運営主体や、地域商社について

「株式会社道の駅むなかた」のように、市・商工会・農協・漁協などが出資した地域商社が指定管理者や PPP/PFI 事業者となっている事例が散見される。そうした事例研究を徹底的に行うべきである。全国公募が望ましいのかも研究が必要。

⑫ 指定管理者制度について

道の駅・四万十とおわの指定管理者であった「株式会社四万十ドラマ」が運営を外れた件により、道の駅をめぐる指定管理者制度の有効性について、応募事業者側が懐疑的に見るようになってきている。この事例と動きを徹底的に研究を行うべきではないか。

まず道の駅計画案は大反対です。1. 場所の問題 2. 内容が全く分からない 3. 中途半端な計画は駄目である。 4. 宗像の道の駅の規模を考えると魚肉野菜等考えると不可能である。

市議会のますますの活性化をお願いしたい。

議員一人一人の顔が見えない。

- ・古賀駅は古賀の顔である。東口、西口の現状を見ると半分死に顔である。

高齢者、子どもの問題も重要課題であるが一部は国の施策にゆだねて市の活性化を考えてほしい。

働く市議会に期待したい。

- ・それには奴間議員が先頭に立って、他の議員を指導は必要である。

・いろいろな事業に予算を考えなければならないがあまり神経質に考えると何もできません。多少の犠牲は仕方ありません。

・市長田辺一城の存在感が薄い。経験不足なのか若すぎるのか交通アクセスの問題、コミュニティバス、路線配分を考えていい方法がないか議論してほしい。予算がないばかり言ってもらちが明かない。

- ・とにかく古賀市全体をよくする方法を議会で議論してほしい。

- ・議員が地元の問題を優せんしていると全体がみえない。

- ・具体的に東西駅の活性化、買物弱者の問題、高齢者は買物、通院など考えてほしい。

- ・少子高齢化人口減少現在高齢化 26%。年とともに増加している。40 年がピークとされています。

介護問題に行政はどのような対処していくのでしょうか。

グリーンパークでさえ、手入れができていないのに（予算がないのか）。箱物を作って後悔するのが目に見えている。成功してる所はわずかしかない。街をきれいにするのにお金を使え。

グリーンパークの所では便利が悪い。3号線に近い所にしてほしい。

必ず道の駅を青柳小学校エリアにおいて観光整備を検討しておられるようですが道の駅、それは良いことだと思いますが、私は東小学校からまっすぐ上の久保から筵内の方面もよいのではとも思います。薬王寺温泉にの方面につながって良いのではと思います。青柳にはコスモス館があるのでそれで良いでしょう。東校区に作ってほしいです。

税金を無駄にしたくない。採算が取れるのでしょうか？

新しく作るのではなくて、今ある施設等の有効利用を検討し、税金を無駄に使ってほしくない！

高齢者なのでわかりません。

・受益者負担が大原則。（一般住民は大してメリットなし。赤字の補填に市税の使用不可。）・税収の見込みが立つのか？安易な計画では絶対不可。独立採算制を計画すること。

- ・道の駅とコスモス広場の農産品等を分散すれば、共倒れになりかねない。

- ・中途半端な施設を作ればそのうちトイレ休憩にしか立ち寄りなくなる。

- ・将来的には古賀 IC に近いので宿泊もできるような施設も検討すべき。

つくるのであればありきたりではない古賀ならではの特色のある道の駅をお願いしたい。

“こがし”をもじってコーヒーや菓子など作ったが、道の駅でこがしをもじって「クンセイ」を中心とした物品が出ればと工場ができればなお良い(隣接)(見学できる)。コガコーラという飲み物が炭酸水の出るみやま市で発売されている記事を見たが、これを古賀市で道の駅で売ればおもしろいと思った。

道の駅をつくるなら、現在のグリーンパークの売り場を拡張整備し、駐車場が狭くなるなら、駅の計画地に設ければよい。

Ⅲ. アンケート用紙

調査票

○回答者ご自身について

※道の駅の整備検討用(商工政策課)

氏名(法人その他の団体の場合は団体の名称)
住所(法人その他の団体の場合は団体の所在地)
※市外在住の方は、次のうちから該当するものを一つ選んで下さい。 <input type="checkbox"/> 市内に事業所等を所有 <input type="checkbox"/> 市内在勤 <input type="checkbox"/> 市内在学 <input type="checkbox"/> 案に利害関係がある() <small>利害関係の内容</small>
連絡先(電話番号、メールアドレス等)

問1 古賀市の「強み」、「弱み」について当てはまると考えるものをお答えください。

(当てはまる番号に3つまで○)

強み	1. 豊かな自然(海岸・グリーンパークなど) 2. 歴史遺産(船原古墳など) 3. 大都市に近く交通の便がよい 4. 工場団地直売所などの食料加工品 5. 薬王寺温泉などの観光資源 6. 子どもの遊び場(グリーンパークなど) 7. 名産・特産がある 8. その他()
弱み	1. 観光資源が乏しい 2. 買い物不便 3. 名産・特産が少ない 4. 知名度が低い 5. 中心市街地が活性化していない 6. 観光資源のPRが不足している 7. その他()

問2 古賀市が検討している道の駅の計画(暫定案)が、古賀市の「強み」の更なる向上や「弱み」の解消につながるとお考えですか。(1つに○)

1. 思う 2. どちらかと言えば思う 3. どちらかといえば思わない 4. 思わない 5. 分からない 6. その他()

問3 古賀市が検討している道の駅の計画(暫定案)が、市の産業や地域、日々の暮らしなどにどのような効果をもたらすことを期待したいですか。(当てはまる番号に3つまで○)

1. 地産地消が進む	2. 市の知名度やイメージが向上する	3. 来訪者が増えまちに活気が生まれる
4. 農業が活性化する	5. 市内での買い物がしやすくなる	6. 特産品開発などがすすむ
7. 観光振興につながる	8. 市内で飲食がしやすくなる	9. 働く場や機会が増える
10. 商工業が活性化する	11. 趣味や余暇を楽しめる機会が増える	12. わからない
13. その他()		

問4 古賀市における「道の駅」整備についてご意見・ご要望などご自由にお書きください。

--

スペースが足りない場合には裏面もご活用ください。また、裏面にも記載されご意見を提出される場合にはFAX等の送付際、裏面の送付漏れがないようにお気をつけください。 FAX 番号：092-942-3758

(自由記述 予備)

古賀市建設産業部商工政策課

〒811-3192

古賀市駅東1丁目1番1号

電話 092-942-1176

FAX 092-942-3758

Eメール shoukou@city.koga.fukuoka.jp