

那珂 IC 周辺地域における  
複合型交流拠点施設「道の駅」整備

基本構想



つながる 道の駅

IiNAKA HEART

那珂市



# 那珂 IC 周辺地域における複合型交流拠点施設「道の駅」整備基本構想

## 目 次

1. 複合型交流拠点施設「道の駅」整備の背景・目的	1
1.1 整備の背景・目的	1
1.2 上位・関連計画における位置づけ	2
1.3 これまでの検討経緯	3
1.3.1 これまでの検討状況	3
1.3.2 那珂インターチェンジ周辺地域の「まちづくりの方針」（令和3年3月策定）	5
2. 「道の駅」制度の概要	6
2.1 「道の駅」制度の背景	6
2.2 「道の駅」の目的と基本コンセプト	6
2.3 ゲートウェイ型と地域センター型	7
3. 那珂インターチェンジ周辺の現状	8
3.1 位置	8
3.2 交通量の状況	9
3.2.1 那珂インターチェンジの交通量	9
3.2.2 那珂インターチェンジ周辺幹線道路の交通量	10
3.3 人口動向	12
3.4 本市の農業の状況	13
3.5 近隣の道の駅の立地状況	15
3.6 周辺の商業施設の状況	16
3.7 周辺の公共施設の状況	17
3.8 周辺の避難施設	18
3.9 周辺のハザードの状況	19
4. 市の課題・ニーズと「道の駅」に期待できる効果	20
4.1 市の課題・ニーズ	20
4.2 「道の駅」に期待できる効果	20
5. 基本理念とコンセプト	21

5.1 基本理念・コンセプトの検討フロー	21
5.2 現状と課題の整理	21
5.3 基本理念とコンセプト	23
6. 導入機能についての基本方針	24
6.1 導入機能の基本方針についての検討フロー	24
6.2 那珂市における「道の駅」の目指す方向性について	25
6.3 導入機能の基本方針	26
6.4 導入機能のイメージ	27
6.4.1 「道の駅」の基本機能	27
7. 立地計画	32
7.1 那珂インターチェンジ周辺の考え方について	32
7.1.1 「那珂インターチェンジ周辺」の位置付け	32
7.1.2 候補地の考え方	32
7.2 候補地の位置	33
7.2.1 候補地 1（飯田押敷交差点北側）	34
7.2.2 候補地 2（飯田押敷交差点南側）	34
7.2.3 候補地 3（飯田大洞交差点）	35
7.2.4 候補地 4（市道五差路交差点）	35
7.3 候補地の比較・評価	36
7.3.1 候補地の比較・評価方法	36
7.3.2 1次評価	36
7.3.3 2次評価	38
8. 整備及び管理運営手法	42
8.1 「道の駅」の整備主体	42
8.2 「道の駅」の管理運営主体	43
8.3 「道の駅」の事業手法	44
8.4 茨城県内道の駅の状況	47
8.5 整備・管理運営手法の方針	48
9. 事業スケジュール	49

# 1. 複合型交流拠点施設「道の駅」整備の背景・目的

## 1.1 整備の背景・目的

那珂インターチェンジは、昭和 59 年 3 月 27 日に常磐自動車道千代田石岡インターチェンジから那珂インターチェンジ間開通に伴い、供用が開始されてから 38 年が経過しました。その間、民間事業者や行政による那珂インターチェンジ周辺地域の開発構想が何度か立ち上がりましたが、現在に至るまで実現されてはいません。

このような中、国道 118 号の 4 車線化や県植物園等のリニューアル計画などにより、那珂インターチェンジ周辺地域は発展の可能性を大いに秘めた地域になっています。市では、この好機を逃すことなく、那珂インターチェンジ周辺を活用した地域活性化を図るため、那珂インターチェンジ周辺地域のまちづくりの検討を始めました。

令和 2 年度には、市民代表や市内事業所、外部有識者等で構成した検討委員会での検討を行い、「那珂インターチェンジ周辺地域のまちづくりの方針」を定めました。この方針に基づき、令和 3 年度には、那珂インターチェンジ周辺地域における複合型交流拠点施設「道の駅」整備に向け、競合分析、集客予測等の市場環境調査を実施し、整備の可能性を検証しています。

本基本構想は、本市と地域内外の魅力をつなげる拠点としての「道の駅」の整備に向けた、基本理念や導入機能の基本方針、立地計画や整備・管理運営方法の考え方を整理するものです。

今後は本基本構想に基づき、市民、有識者、関係機関等との協議を行い、より具体的な「道の駅」整備に向けた検討を進めてまいります。



(写真) 那珂インターチェンジ周辺

## 1.2 上位・関連計画における位置づけ

本市の上位計画及び関連計画において、那珂インターチェンジ周辺地域における複合型交流拠点施設「道の駅」整備に係る課題及び基本方針については、次の通り示されています。

表 1 上位・関連計画における「道の駅」整備にあたっての課題及び基本方針

上位・関連計画	関連項目
第2次那珂市総合計画	那珂 IC 付近は「周辺都市又は県内外の都市との連携強化や交流促進を図るために重要な交通基盤であることから、周辺の土地利用の可能性について検討」
那珂市都市計画マスタープラン	那珂 IC のある戸多・芳野・木崎地域の役割：「県北地域への来訪客を対象とする交流機能の提供」「身近に親しめるレクリエーション機会の提供」
那珂市まち・ひと・しごと創生総合戦略（那珂市アグリビジネス戦略）	基本目標：「農業の収益力向上」と「担い手の育成支援」とし、売上高の増加については、「質向上やブランド化、地産地消・地産外商の拡大」
可能性への挑戦 ー那珂ビジョンー	「那珂 IC を最大限に活用するまちづくりを推進し、関係人口の増加に挑戦する」
那珂市国土強靱化地域計画	「那珂インターチェンジ周辺地域において、防災機能（避難者収容、備蓄、ヘリポート等）を備えた施設整備の検討を進める」
那珂市第2次環境基本計画	低炭素社会づくりの推進：省エネルギー化・再資源化の推進、再生可能エネルギー導入の推進 自然と共生できるまちづくりの推進：人と自然との豊かなふれあいの場の整備・管理、身近な自然の保全、環境保全型農業の推進
那珂市観光振興計画	「市の観光は、総合案内的なものが不十分である」
那珂市スポーツ推進計画	気軽にスポーツに取り組めるよう環境整備を進め、関心を喚起するような情報発信の強化を図る
那珂市自転車活用推進計画	基本理念を「市民が自転車をたのしみ、サイクリストを迎える“ハートのまち”～自転車で創る“いい那珂暮らしと、あたたかい交流のまちづくり～」と設定

## 1.3 これまでの検討経緯

### 1.3.1 これまでの検討状況

本市では、那珂インターチェンジが供用開始されてから、那珂インターチェンジ周辺地域のまちづくりについて、次の通り検討してきました。

表 2 那珂インターチェンジ周辺開発のこれまでの検討状況

年度	項目	内容
平成 2 年度	民間事業者が「流通団地造成事業」についての事前協議書を提出	・ビールの保管、配送事業（南側 9ha）
	那珂 IC 周辺地区開発調査を実施	・茨城県開発公社、那珂町発注
平成 3 年度	那珂 IC 周辺地区整備基本計画策定	・北部地区に「生産ゾーン」、南部地区に「流通・交流ゾーン」（計 94ha） ・町総合開発審議会、議会全員協議会へ説明
	那珂 IC 周辺地区開発計画地権者説明会	・導入機能等について説明（計 2 回開催）
	那珂 IC 周辺地区開発対策特別委員会	・導入機能等について協議（計 3 回開催） ※農用地区域からの除外、農地転用、盛土、排水路改修、事業主体不在等の理由により開発は断念
平成 4 年度	那珂町土地利用構想検討委員会	・開発可能性について協議（計 2 回開催） ・助役、関係各課
平成 5 年度	那珂町土地利用構想検討委員会	・開発可能性について協議（計 5 回開催）
	那珂町土地利用構想検討委員会提言	・町総合開発審議会、議会全員協議会へ説明 ・流通機能（工業団地）、複合型機能（道の駅）、交流機能（健康文化施設）等を提言（計 35ha） ※農用地区域からの除外、事業主体及び事業手法、排水対策、アクセス道路の整備等の問題により開発は断念
平成 7 年度	民間事業者が「那珂 IC 開発基本構想」を提案	・商業系ショッピングセンター ※事業者の事情により構想を断念（平成 8 年）
平成 9 年度	地権者会が「那珂 IC 周辺の早期実現に関する要望書」を提出	・南側隣接地権者会
	那珂 IC 周辺開発検討委員会	・開発可能性について調査研究（計 5 回開催） ・関係各課、県、地元代表、学識経験者
平成 10 年度	那珂 IC 周辺開発検討委員会	・開発可能性について調査研究（計 6 回開催）
	那珂 IC 周辺開発検討委員会提言	・生産物流機能、商業機能、業務機能、観光レクリエーション機能等について提言 ・議会全員協議会へ説明
平成 11 年度	那珂西部地区開発特別委員会	・議会特別委員会（計 4 回開催） ※構想のみで具体的なものが見出せていない ※時期的に町独自の開発が困難であるのなら、検討委員会の提言を踏まえ、まずはインフラ等を町が整備することを計画し企業誘致を促すべき※那珂 IC 周辺開発については、来るべき時に対応できるよう、土地利用などの条件整備を調査検討することとして「一時凍結」とする

年度	項目	内容
◎凍結後、那珂 IC 周辺開発については、議会一般質問において複数の議員から意見等が寄せられていたが、平成 29 年 3 月議会の質問を受け、当時の市長が、「那珂 IC 周辺開発については今後整備を図っていく」旨の答弁をし、その後、県開発公社との協議や先進地視察など再度検討が開始された。		
平成29年度	那珂市第 2 次総合計画策定	・土地利用構想の中で「周辺都市又は県内外の都市との連携強化や交流促進を図るために周辺の土地利用の可能性について検討する」と明記
令和元年度	可能性への挑戦 那珂ビジョン策定	・先崎市長の就任を受け、「活力あふれる 那珂市」を実現するため、「那珂ビジョン」の中で産業・生活基盤の整備として、「那珂 IC を最大限に活用するまちづくりを推進」と明記
令和 2 年度	県植物園のリニューアル構想発案	・県植物園のリニューアルに向けた基本構想を県が策定（県整備）
	活力あふれるまちづくり検討事業	・今後予定される県植物園のリニューアル等により交流人口の拡大が期待されることから、那珂 IC 周辺地域のにぎわい創出のため、「那珂 IC 周辺を核としたまちづくり」の検討調査開始
	議会常任委員会・全員協議会説明	・市民をはじめ、学識経験者や市内事業者等を含めた検討委員会を設置し、幅広い視点から那珂 IC 周辺の開発の可能性について検討すべき
	那珂インターチェンジ周辺を核とした活力あふれるまちづくり検討委員会	・有識者や市内事業者、市民代表（市民団体等）で構成する検討委員会を設置し、那珂インターチェンジ周辺を核とした活力あふれるまちづくりの方針について協議・検討 ・検討委員会で「まちづくりの方針」を取りまとめ、市へ答申
	那珂インターチェンジ周辺地域の「まちづくりの方針」策定	・検討委員会で取りまとめられた「まちづくりの方針」を受け、市が「那珂インターチェンジ周辺地域のまちづくりの方針」を策定
令和 3 年度	複合型交流拠点施設「道の駅」整備の実現に向けた市場環境調査	・那珂インターチェンジ周辺地域において、複合型交流拠点施設「道の駅」整備の可能性を検証するため、競合分析、集客予測等の市場環境調査を実施



### 1.3.2 那珂インターチェンジ周辺地域の「まちづくりの方針」（令和3年3月策定）

令和2年度に、「那珂インターチェンジ周辺を核とした活力あふれるまちづくり検討委員会」で取りまとめた「まちづくりの方針」を受け、市としての「那珂インターチェンジ周辺地域のまちづくりの方針」を定めました。那珂インターチェンジ周辺地域のまちづくりの実現に向けた方針について、次の通り整理しています。

#### 【那珂インターチェンジ周辺地域に整備する施設】

##### ■那珂市の魅力を発信する機能を持つ施設〔情報発信、市内回遊起点〕

- ・市外の方に、市特産品ブランド認証品や農産物・観光資源等の情報発信をするとともに、交流人口の増加を図る機能の導入

##### ■市内産業の活性化を図る施設〔地域振興〕

- ・市の基幹産業である農業の販路拡大や6次化をはじめ、市内産業の持続性を高めるとともに、担い手不足解消となる機能の導入

##### ■市民の生活利便性、安心・安全を向上させる施設〔生活支援、市民交流、公共交通、防災拠点〕

- ・市民の日常生活を支援する機能や、市民交流の場として活用できる機能の導入
- ・高速道路を活用した首都圏方面へのアクセスや市内での移動を支援する公共交通等の拠点になるとともに、災害時の避難や物資供給などの拠点としての機能の導入

##### ■県北地域を含む地域振興を図る施設〔観光交流〕

- ・那珂インターチェンジは県北地域への玄関口であることから、県北地域との連携を図るとともに、県植物園や県民の森等が分布する那珂市北西部の地域振興を担う機能の導入

これらの機能を有する施設については、施設間の連携や利用者の利便性等を考慮し、各々整備するのではなく、複合型交流拠点施設「道の駅」を核とした施設整備を進めることとします。

#### 【事業主体】

- ・導入機能や那珂インターチェンジ周辺地域に整備する施設、さらには、全域が農業振興地域であることなどを考慮すると、土地区画整理事業等の面的整備の場合、利害関係者や調整事項が多くなることから、個別開発を基本に整備を進めます。
- ・事業主体については、検討した導入機能の方向性において、導入する機能が公共公益性の高い施設となるため、事業主体は市とします。

#### 【長期的な視点での考え方】

- ・複合型交流拠点施設「道の駅」を核とした施設整備を進めることとしますが、インターチェンジ周辺地域は、交通利便性が高いほか、県北地域や県植物園等へのアクセスの動線上に位置しており、複合型交流拠点施設の整備を契機として、地域振興機能の充実を図ることも考えられることから、長期的な視点に基づいた土地利用計画を策定し、民間誘導も見据えながら、段階的に整備していくことを目指します。

## 2. 「道の駅」制度の概要

国土交通省では、「道の駅」制度について背景、目的、基本コンセプトを示しています。

### 2.1 「道の駅」制度の背景

長距離ドライブが増え、女性や高齢者のドライバーが増加するなかで、道路交通の円滑な「ながれ」を支えるため、一般道路にも安心して自由に立ち寄り、利用できる快適な休憩のための「たまり」空間が求められています。

また、人々の価値観の多様化により、個性的でおもしろい空間が望まれており、これら休憩施設では、沿道地域の文化、歴史、名所、特産物などの情報を活用し多様で個性豊かなサービスを提供することかできます。

さらに、これらの休憩施設が個性豊かなにぎわいのある空間となることにより、地域の核が形成され、活力ある地域づくりや道を介した地域連携が促進されるなどの効果も期待されます。

こうしたことを背景として、道路利用者のための「休憩機能」、道路利用者や地域の方々のための「情報発信機能」、そして「道の駅」をきっかけに町と町とが手を結び活力ある地域づくりを共に行うための「地域の連携機能」、の3つの機能を併せ持つ休憩施設「道の駅」が誕生しました。

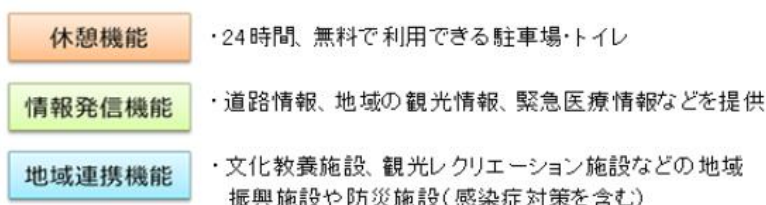
出典：国土交通省

### 2.2 「道の駅」の目的と基本コンセプト

#### ➤ 目的

- 道路利用者への安全で快適な道路交通環境の提供
- 地域の振興や安全の確保に寄与

#### ➤ 基本コンセプト



出典：国土交通省

## 2.3 ゲートウェイ型と地域センター型

ドライバーの快適な休憩施設として生まれた「道の駅」は、それ自身が目的地となり、まちの特産物や観光資源を活かしてひとを呼び、地域にしごとを生み出す核へと独自の進化を遂げ始めています。

国土交通省では、「道の駅」を好循環の地方拡大の強力なツール、地方創生を進めるための「小さな拠点」と位置づけています。また、地方創生の拠点とする先駆的な取組を、モデル箇所として選定し、関係機関が連携の上、計画段階から総合的に支援を行っています。支援対象は、地方創生の拠点となる「道の駅」の類型別機能イメージとして、次に示す「地域外から活力を呼ぶゲートウェイ型」と「地域の元気を創る地域センター型」があります。

### ➤ 地方創生の拠点となる「道の駅」の類型別機能イメージ



(※ 機能を兼ねるタイプも想定)

出典：国土交通省

### 3. 那珂インターチェンジ周辺の現状

#### 3.1 位置

那珂インターチェンジは本市のほぼ中央にあり、那珂市役所まで約 1.2km、菅谷市街地まで約 2km に位置しています。那珂インターチェンジと幹線道路の接続は、都市計画道路「菅谷・飯田線」（以下、「バードライン」という）、県道那珂インター線、国道 118 号となっており、特に国道 118 号は奥久慈方面への観光の動線にもなっているため、観光シーズンの観光客やゴルフ客の利用も多くなっています。

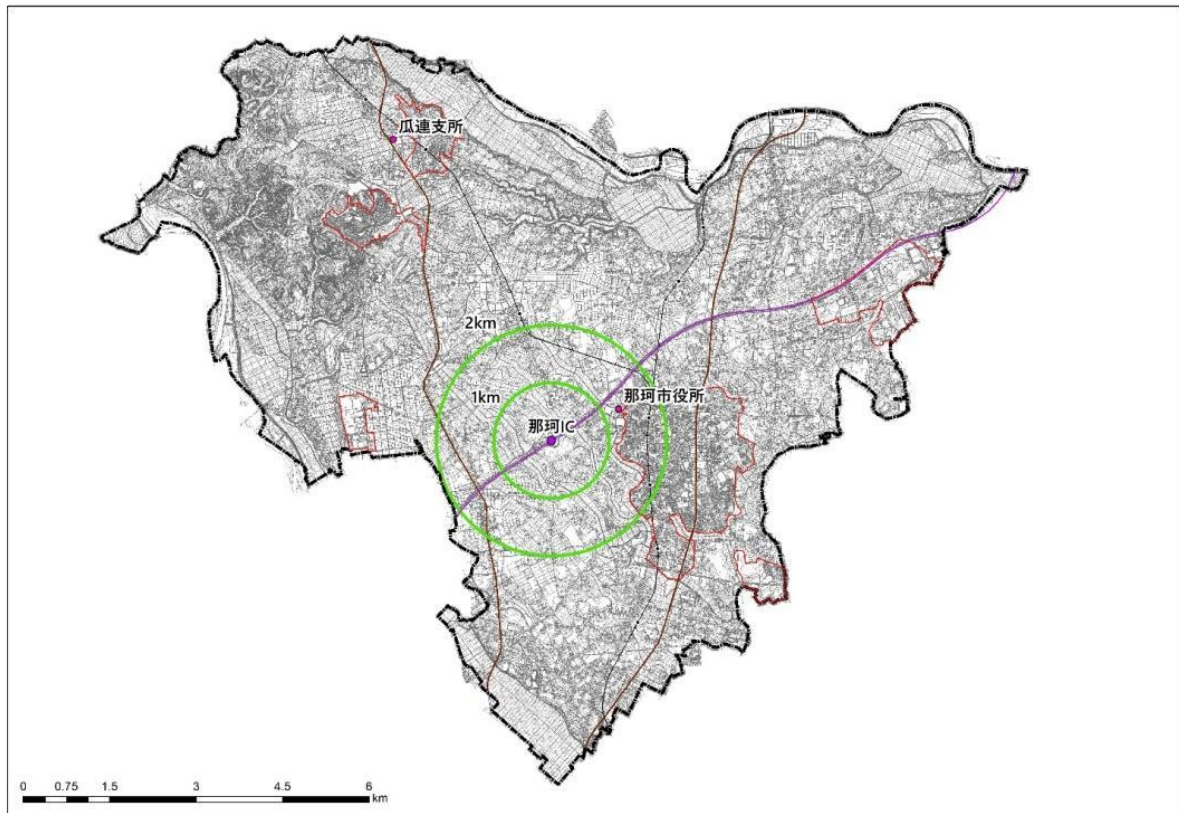


図 1 那珂インターチェンジ周辺地域の位置

## 3.2 交通量の状況

### 3.2.1 那珂インターチェンジの交通量

那珂インターチェンジの交通量をみると、令和元年度（2019年度）以前は年間約450万台前後、月平均約37万台前後であり、令和2年度（2020年度）は年間約340万台、月平均約29万台となっています。月別でみると紅葉シーズンである11月が最も多くなっています。

また、常磐自動車道の交通量は、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和元年度（2019年度）以前と比べ令和2年度（2020年度）は減少しています。

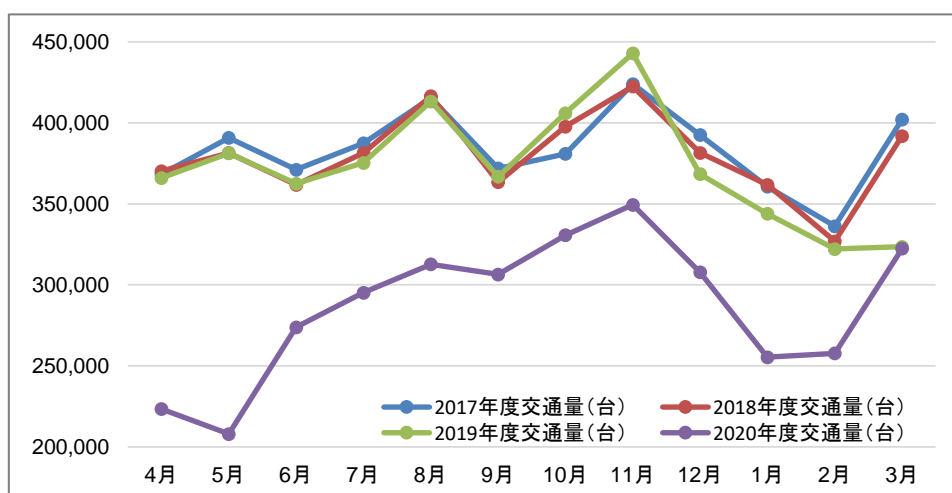


図 2 那珂インターチェンジの交通量（乗降）

表 3 那珂インターチェンジの交通量（月平均・年合計）

	平成 29 年度 (2017 年度)	平成 30 年度 (2018 年度)	令和元年度 (2019 年度)	令和 2 年度 (2020 年度)
月平均	383,425 台	379,733 台	372,650 台	286,933 台
年合計	4,601,100 台	4,556,800 台	4,471,800 台	3,443,200 台

資料：NEXCO 東日本提供データより作成

### 3.2.2 那珂インターチェンジ周辺幹線道路の交通量

那珂インターチェンジ周辺の幹線道路の交通量をみると、那珂インターチェンジの出入口となる那珂インター線が 5,223 台（平成 27 年（2015 年））、大子町方面への動線となる国道 118 号が 10,616 台（平成 27 年（2015 年））、菅谷市街地や国道 6 号方面への動線となる瓜連馬渡線が 8,646 台（平成 27 年（2015 年））となっています（表 4）。

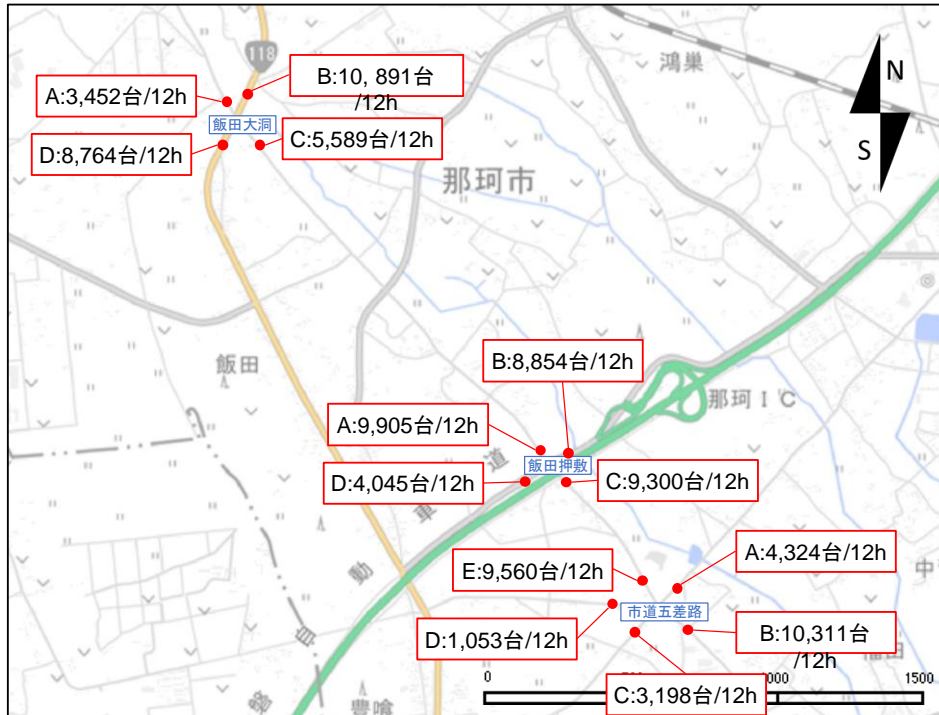
また、令和 3 年度に実施した市場環境調査では、飯田押敷交差点（県道 65 号那珂インター線と都市計画道路「バードライン」の交差点）、飯田大洞交差点（国道 118 号と都市計画道路「バードライン」の交差点）及び都市計画道路「バードライン」の交差点を対象に、交差点方向別の交通量調査を実施しており、図 3 の通りとなっています。

表 4 那珂インターチェンジ周辺幹線道路の交通量

路線名	昼間 12 時間交通量	
	平成 22 年（2010 年）	平成 27 年（2015 年）
那珂インター線	5,163	5,223
一般国道 118 号	11,289	10,616
瓜連馬渡線	7,899	8,646

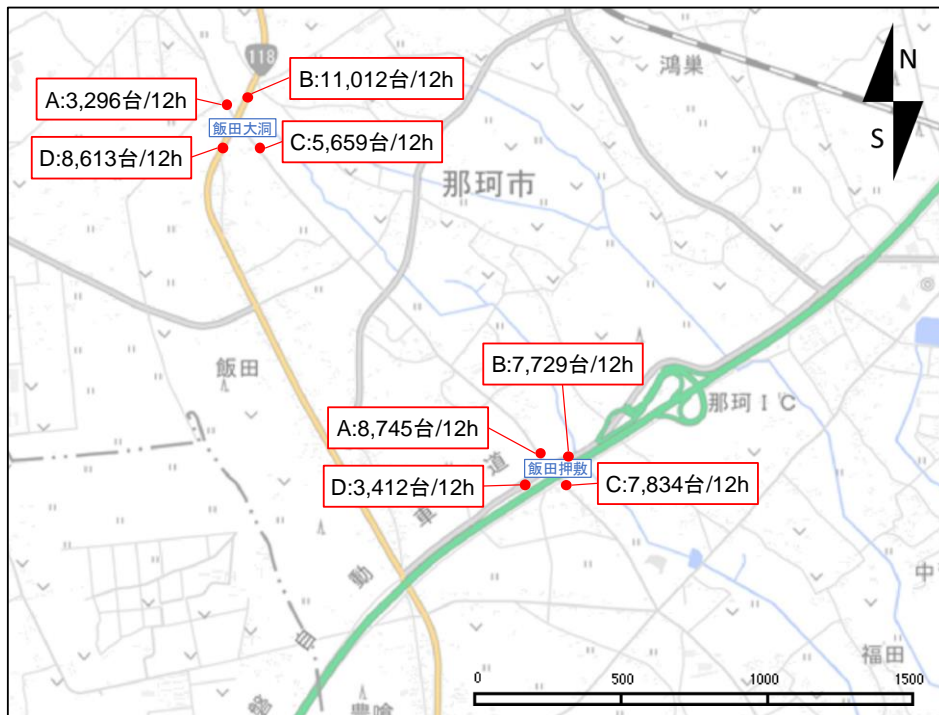
資料：道路交通センサス

交通量調査結果（平日）



断面交通量調査結果（令和3年10月4日（月）7:00～19:00）

交通量調査結果（休日）



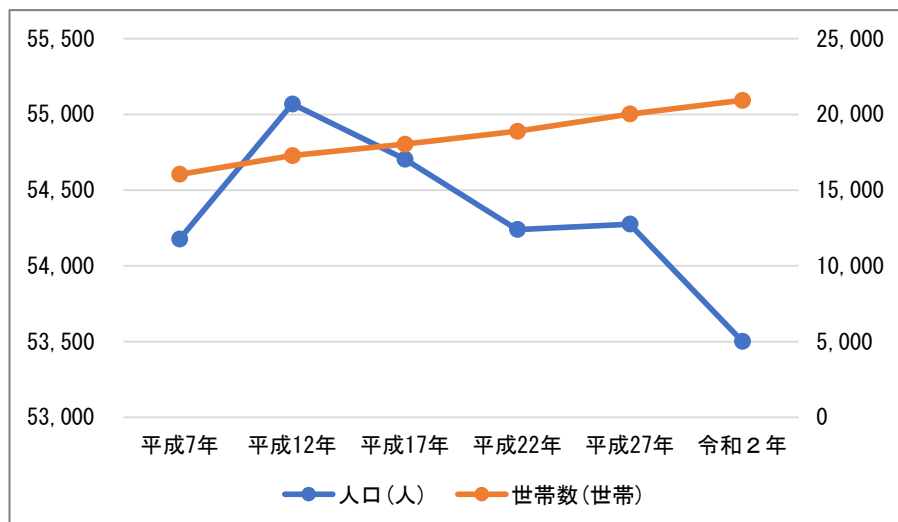
断面交通量調査結果（令和3年10月10日（日）7:00～19:00）

資料：令和3年度市場環境調査

図 3 那珂インターチェンジの周辺交差点の交通量

### 3.3 人口動向

国勢調査による本市の人口は、平成 12 年（2000 年）の 55,069 人をピークに減少傾向を示しており、令和 2 年（2020 年）の人口は 53,502 人となっています。一方で、世帯数は増加傾向を示しており、世帯人員は 2.56 人／世帯まで低下しています。



※本市は、平成 17 年（2005 年）に旧那珂町と旧瓜連町が合併して誕生しており、平成 7 年（1995 年）及び平成 12 年（2000 年）の人口は、旧那珂町と旧瓜連町の合計値とする。

図 4 本市の人口及び世帯数の推移

表 5 那珂インターチェンジ周辺地域の人口及び世帯数の推移

地区名	平成 17 年 (2005 年)		平成 22 年 (2010 年)		平成 27 年 (2015 年)		令和 2 年 (2020 年)	
	人口 (人)	世帯数	人口 (人)	世帯数	人口 (人)	世帯数	人口 (人)	世帯数
菅谷	17,403	6,236	17,133	6,348	18,249	7,195	18,949	7,793
鴻巣	1,914	603	1,879	629	1,838	622	1,738	634
飯田	2,059	609	2,010	616	2,000	639	1,830	617
後台	3,779	1,226	3,859	1,307	3,833	1,355	3,916	1,454
豊喰	910	231	828	225	852	249	786	233
福田	1,377	443	1,357	475	1,345	485	1,228	484

資料：国勢調査（小地域人口）



### 3.4 本市の農業の状況

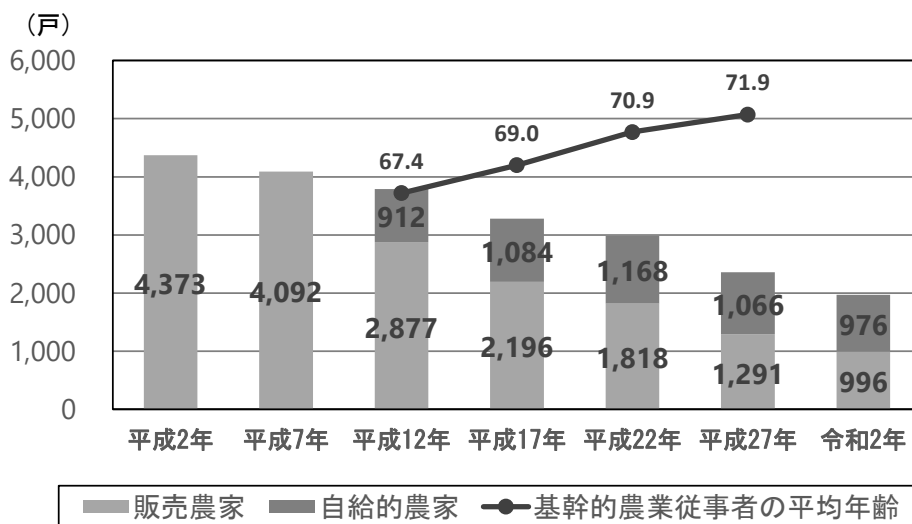
本市は、平坦な那珂台地上に畑作地帯、那珂川・久慈川沿岸に水田地帯が広がり、米、麦、大豆、蕎麦及びとうもろこしの生産が盛んです。また、みやこかぼちゃの完熟出荷にこだわった「那珂かぼちゃ」や、ひたちなか・東海・那珂地域が日本一の産地である「ほしいも」が有名です。



資料：JA 常陸 HP

また、本市の農業は、農家戸数の減少と高齢化が進行しており、農業生産環境の充実が必要となっていることから、農地の集積を図るとともに、販売・流通の強化を目指しアグリビジネス等に取り組んでいます。

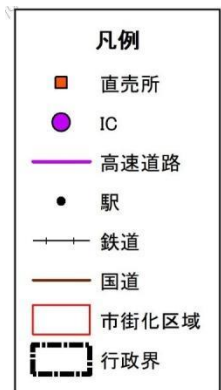
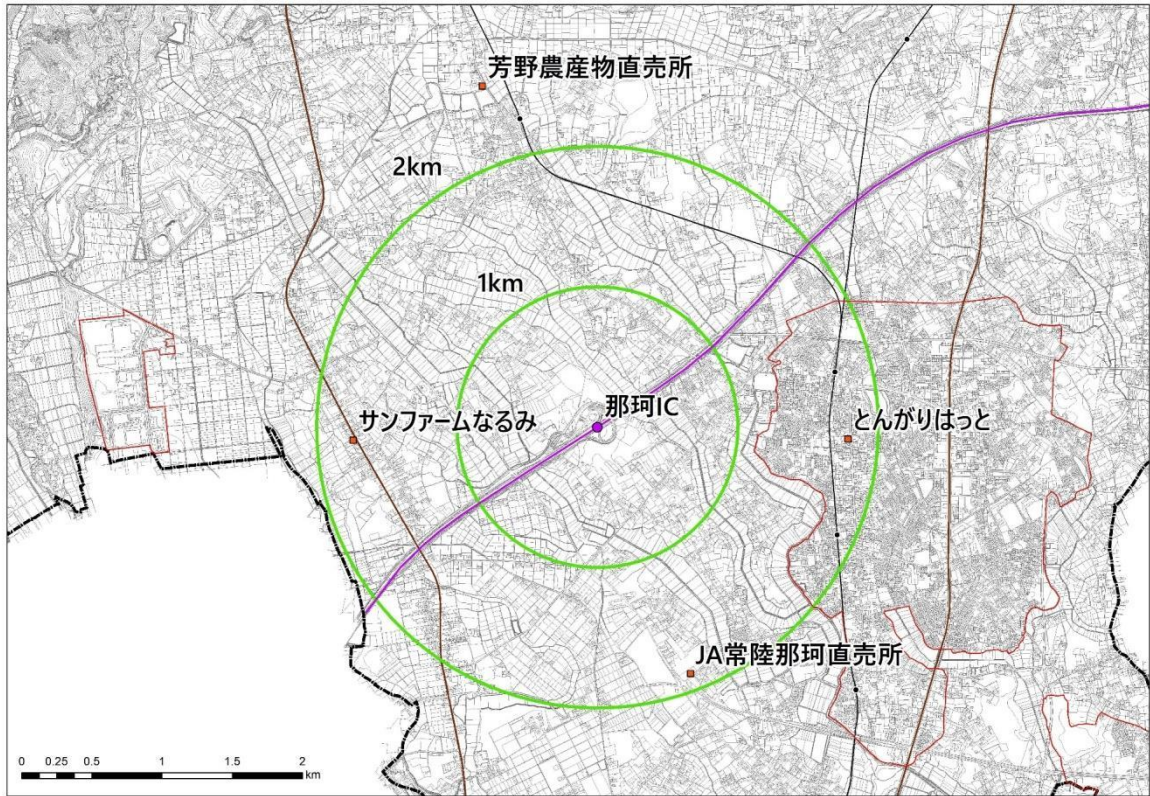
販売・流通の拠点の一つである農産物直売所は市内に複数設置されており、那珂インターチェンジ周辺地域にも、4箇所（サンファームなるみ、とんがりはっと、JA 常陸那珂直売所、芳野農産物直売所）の農産物直売所が立地しています（図 6）。



出典：農林業センサス

※令和2年度の基幹的農業従事者平均年齢は公表なし

図 5 農家戸数及び基幹的農業従事者の平均年齢



資料：市政策企画課

図 6 直売所の位置

### 3.5 近隣の道の駅の立地状況

那珂インターチェンジの近隣における道の駅の立地状況は、10km 圏内に「道の駅 ひたちおおた～黄門の郷～」、20km 圏内に「道の駅 日立おさかなセンター」、「道の駅 かつら」、「道の駅 常陸大宮～かわプラザ～」が立地しています。

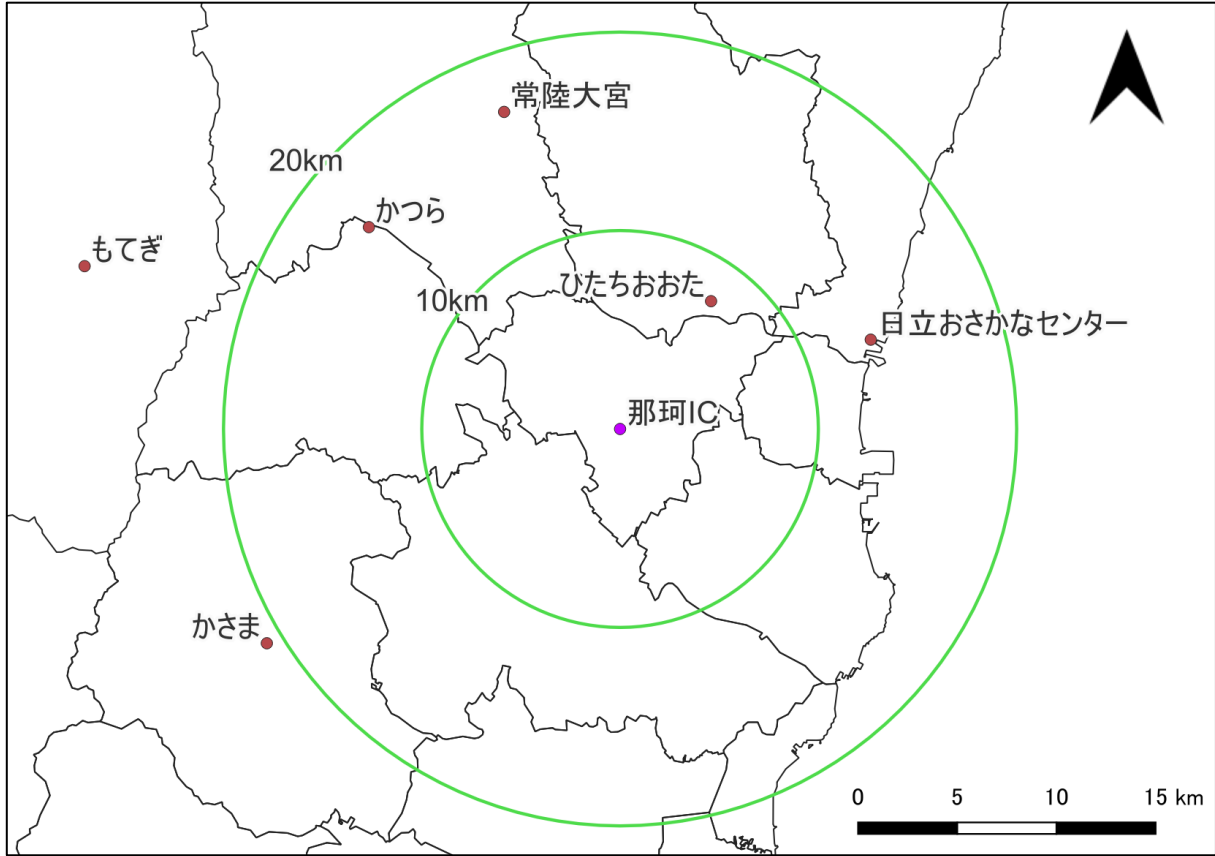
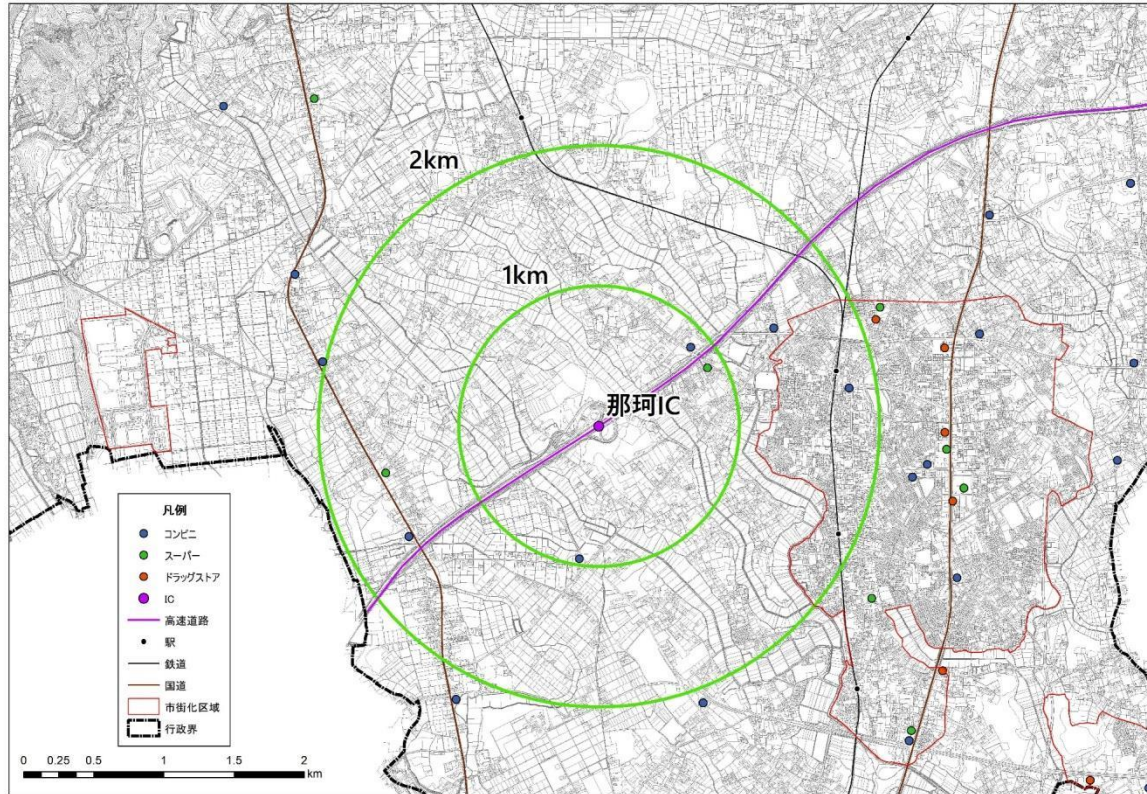


図 7 道の駅の立地状況

### 3.6 周辺の商業施設の状況

商業施設は、市街化区域である菅谷市街地のほか、国道 118 号沿道に立地しています。その多くは、日常生活用品を扱う店舗が中心ですが、業態としてはコンビニエンスストアが多くなっています。

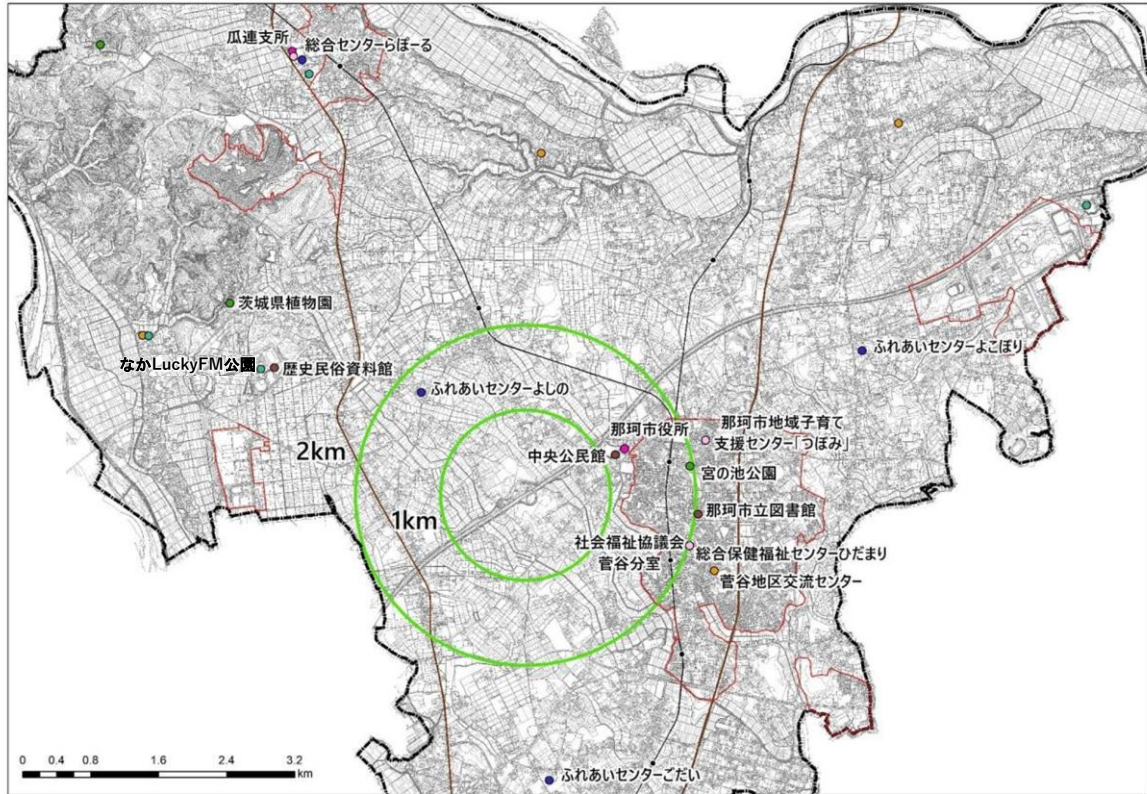


資料：那珂市自転車活用推進計画（R2年）

図 8 商業施設の立地状況

### 3.7 周辺の公共施設の状況

公共施設は、市街化区域である菅谷市街地と瓜連市街地に多く立地しており、市域の西部には、県植物園や那珂総合公園等が立地しています。那珂インターチェンジ周辺地域に立地する公共施設には、「那珂市役所」「中央公民館」「ふれあいセンターよしの」があります。



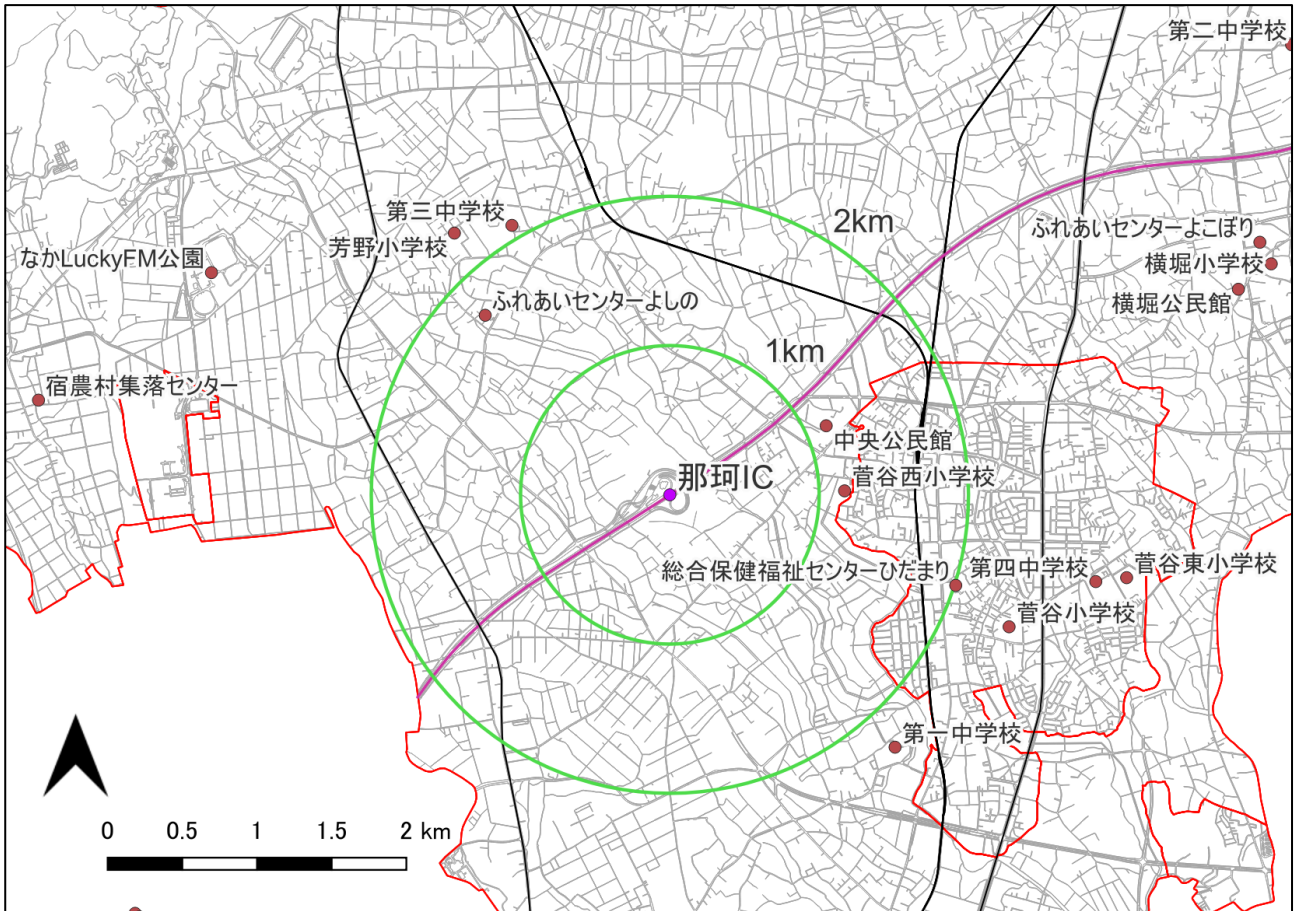
凡例	
●	市役所
●	コミュニティセンター
●	スポーツ施設
●	公園
●	地区交流センター
●	文化施設
○	福祉機関
●	IC
—	高速道路
●	駅
—	鉄道
—	国道

資料：那珂市自転車活用推進計画（R2年）

図 9 公共施設の立地状況

### 3.8 周辺の避難施設

本市内の避難施設は、市街化区域である菅谷市街地周辺に多く立地しており、那珂インターチェンジ1km圏内には立地していません。

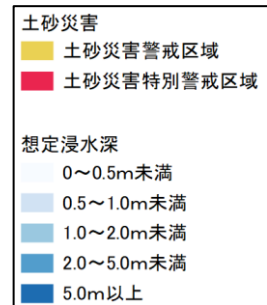
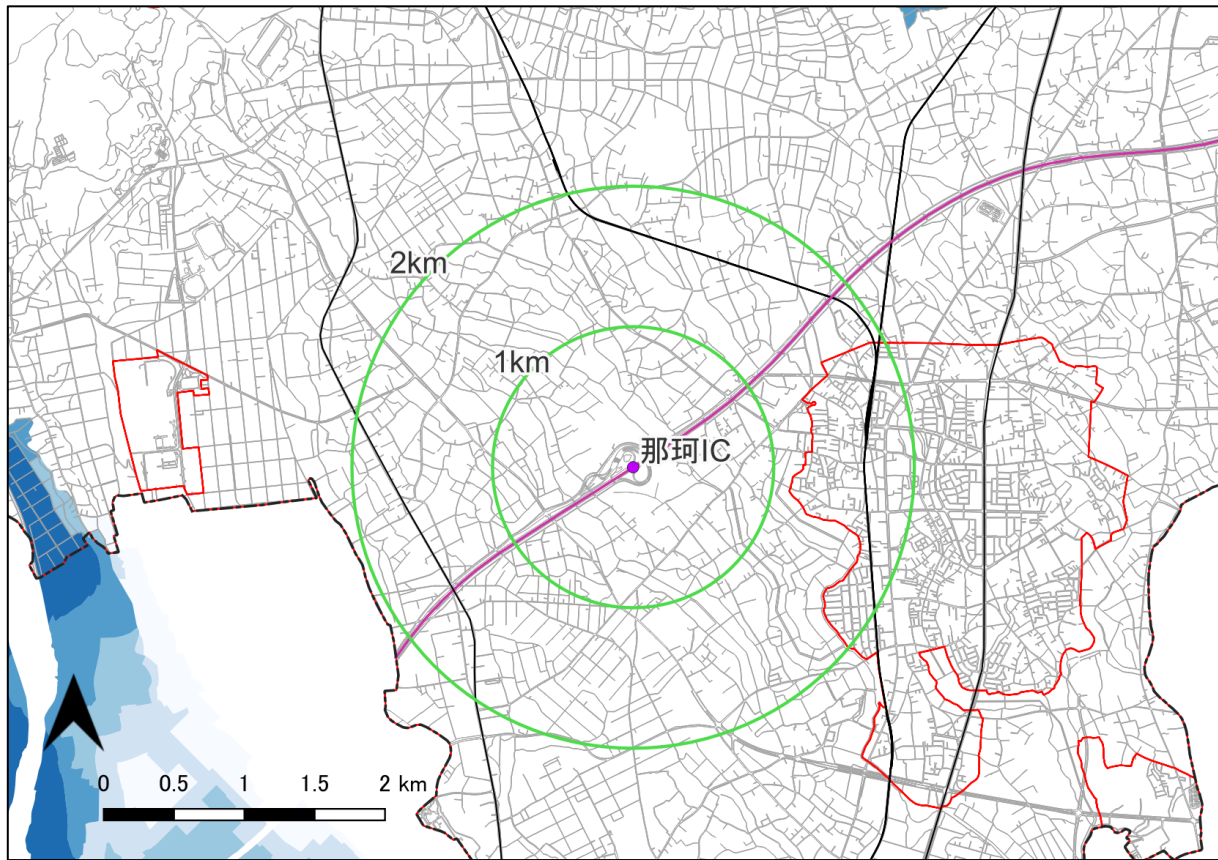


データ引用元：国土数値情報

図 10 避難施設の立地状況

### 3.9 周辺のハザードの状況

那珂インターチェンジ周辺のハザード（洪水・土砂災害）の状況について、2km 圏内は土砂災害警戒区域、浸水想定区域に含まれていない状況です。



データ引用元：国土数値情報

図 11 土砂災害警戒区域・浸水区域

## 4. 市の課題・ニーズと「道の駅」に期待できる効果

### 4.1 市の課題・ニーズ

本市では道の駅の整備に向け、市民意向調査や農業団体へのヒアリング調査を実施しました。調査結果から、産業・観光・暮らしの要素において、次の内容が課題となっており、これらの解決が求められています。

表 6 地域の課題および市民・関係者ニーズ

要素	地域の課題	市民・関係者ニーズ
産業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・農業従事者の不足により、遊休農地の増加等がみられる</li> <li>・農業の担い手の高齢化、後継者不足が顕在化</li> </ul>	市民：農産物直売所、地元食材を生かしたカフェ・レストラン、テイクアウト 関係者：農作物は売り上げ見込みがあれば生産規模の拡大は可能、売れ行きのよい直売所は歓迎
観光	<ul style="list-style-type: none"> <li>・那珂IC周辺には観光地が無く分散しており、拠点不足</li> <li>・観光情報の発信や広域連携が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・観光案内や地図の配布</li> <li>・那珂市のシンボルとなる施設は必要</li> </ul>
暮らし	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市民の自発的な活動の支援</li> <li>・那珂IC周辺における防災機能の確保</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・子どもが安全に遊べる施設</li> <li>・親子で楽しめる体験</li> <li>・避難所や災害時の拠点として利用できる施設</li> </ul>

### 4.2 「道の駅」に期待できる効果

那珂インターチェンジ周辺における道の駅の整備により、次のような効果が期待できます。

表 7 道の駅に期待できる効果

項目	期待できる効果
交流人口の拡大	市外・県外からの来訪者が集まることにより、市民との交流機会を創出できます。
交通結節点	IC周辺立地を活かした、市内外からの来訪者を呼び込む交通拠点としての機能が期待できます。
地域の魅力発信	遠方からの来訪者を獲得し、道の駅を拠点として市の魅力（産業等）を発信できます。
観光振興	市内および広域連携に向けた観光情報の発信により、観光振興が期待できます。
移住促進の支援	市外からの来訪者に対する那珂市の魅力のPRにより、移住促進へと繋がるのが期待できます。
農業従事者の確保	道の駅を拠点とした体験農業や移住促進活動により農業従事者の確保が期待できます。
農産物のブランド化	小売り生産者が多く、直売所への農産物の提供の基盤があるため、加工品の販売やPR拠点とすることで、農産物のブランド化による販売単価の向上が期待できます。
地産地消と地産外商の促進	生産者と消費者を繋げるハブとしての役割が期待できます。（マッチングフェア等）
サイクル・アウトドアとの連動	交通結節点として、サイクルポートの一つの拠点を整備可能です。
防災拠点	防災道の駅への選定も視野に入れ、地域の防災拠点となる施設整備ができます。



## 5. 基本理念とコンセプト

### 5.1 基本理念・コンセプトの検討フロー

「道の駅」整備における基本理念及びコンセプトの設定に向け、次のフローに沿って検討を進めます。

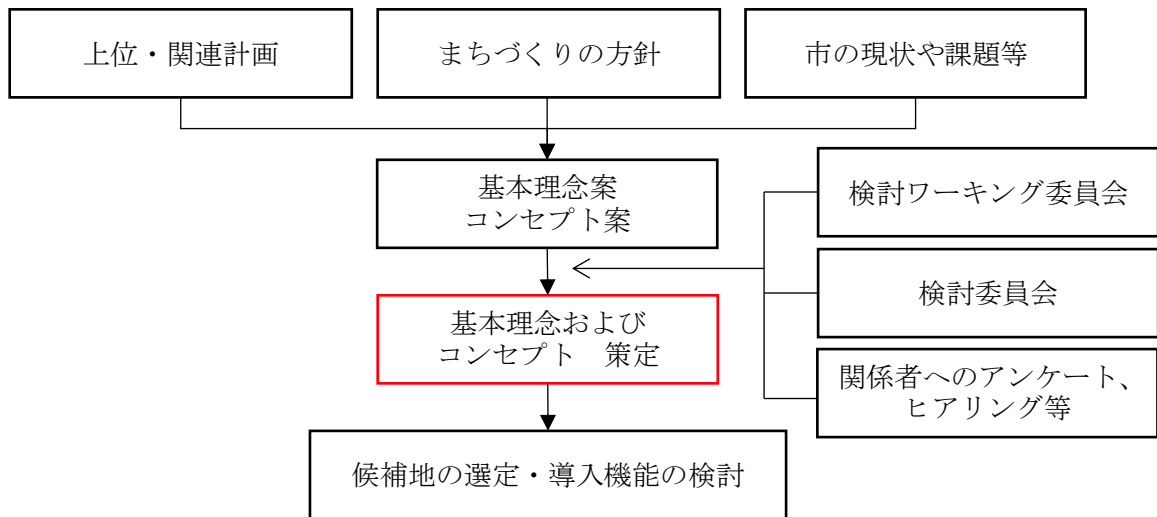


図 12 「道の駅」整備における基本理念・コンセプト検討フロー

### 5.2 現状と課題の整理

「道の駅」整備にあたり、那珂市の上位・関連計画や市の現状、課題の要点を以下に示します。

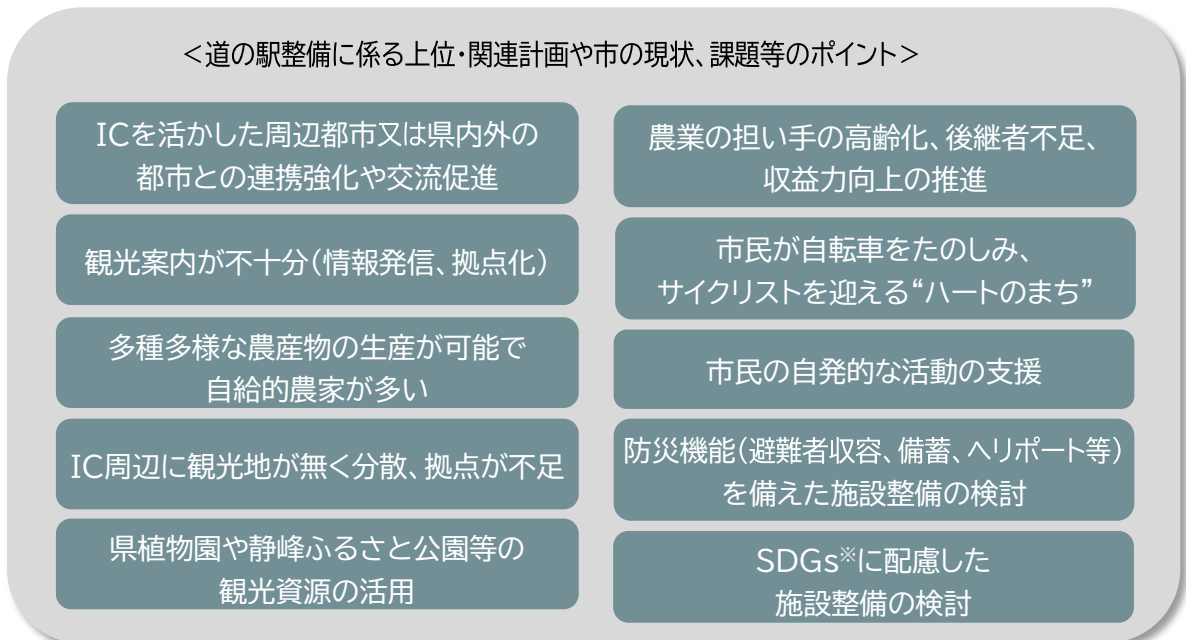


図 13 道の駅整備に係る上位・関連計画や市の現状、課題等のポイント

※SDGsとは、「Sustainable Development Goals（持続可能な開発目標）」の略称で、2015年9月の国連サミットで加盟国の全会一致で採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載されています。SDGsは、2016年から2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標であり、17のゴール・169のターゲットから構成されます。



目標の達成に向け、日本においても国の取り組みはもとより、地方自治体レベルでの関与が必要とされ、道の駅の所在する自治体での取り組みも始まっています。このような背景を踏まえ、本事業においてもSDGsの理念に基づいた道の駅の整備を検討します。

### 5.3 基本理念とコンセプト

以上の検討を踏まえた「道の駅」の基本理念・基本コンセプトを以下に示します。

#### コンセプト

なか  
那珂でつながる  
道の駅



那珂ICと地域内外の魅力をネットワーク化し、  
地域経済の活性化につなげる拠点を創出します。

#### <基本理念>

① IC周辺まちづくりの核となり、県内外の都市との連携(つながり)・交流促進を図る拠点づくり



② 那珂市の観光資源や特産品等の魅力を発信し、市内回遊につなげる拠点づくり



③ 生産者との連携(つながり)により、豊かな農畜産物や特産品を購入・飲食できる施設として、産業の活性化とブランド価値向上につなげる拠点づくり



④ 地域住民が日常的に集い(つながり)、市民の生活利便性につながる場、及び安心・安全を支える拠点づくり



⑤ 次世代につながる子育て応援機能の充実を図り、子育て世代や多世代交流(つながり)を促す拠点づくり



⑥ サステナブルな未来に導く(つなげる)、モノやサービスが情報でつながる拠点づくり



## 6. 導入機能についての基本方針

### 6.1 導入機能の基本方針についての検討フロー

「道の駅」における導入機能の基本方針の設定に向け、以下のフローに沿って検討を進めます。

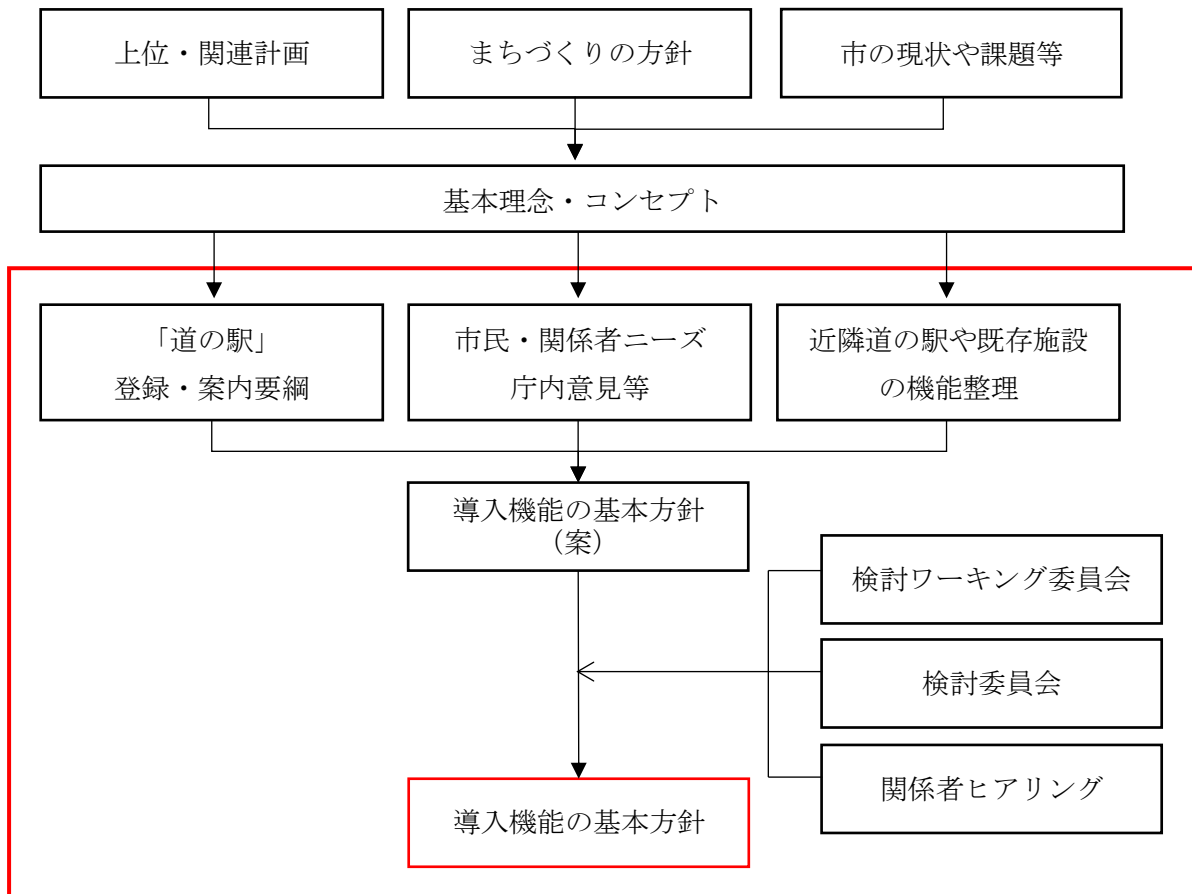


図 14 導入機能の基本方針における検討フロー

## 6.2 那珂市における「道の駅」の目指す方向性について

「道の駅」に導入する機能を検討するにあたり、「道の駅」が目指す方向性を整理します。

国土交通省は、「道の駅」を地域外から活力を呼ぶ「ゲートウェイ型」と、地域の元気を創る「地域センター型」の2つのタイプに分類しています。実際には、多くの道の駅が両方の要素を合わせ持っており、明確に2つのタイプに分類できるものではありません。

本事業における整備候補地はICに近接した立地であり、地域外からの来訪者を呼び込める高いポテンシャルがあることから、「ゲートウェイ型」の「道の駅」として、地域の魅力を広く発信することが期待されます。

一方で、持続可能な「道の駅」を実現するためには、平日需要の見込める地域住民の利用も重要です。また、令和2年度に策定した那珂インターチェンジ周辺地域の「まちづくりの方針」においては、当該地域に整備する施設として「市内産業の活性化を図る施設」「市民の生活利便性、安心・安全を向上させる施設」を掲げており、それらを実現するために、地域の活性化に繋がる「地域センター型」の要素も求められます。

以上のことから、本市の「道の駅」は、域外の需要を地域に取り込む観光施策に係る様々な分野間での連携を強化することにより、旅行者の消費拡大や再来訪の促進等を図り、地域全体の収益最大化を図る「ゲートウェイ型」としての機能に加えて、地域を支える産業の振興や新規ビジネスの創出を図り、活発な経済活動を確立するとともに、地域のイノベーションを生む多様な人材・知・産業の集積を促し、自らの力で稼ぐ地域を作り出す「地域センター型」としての機能を備えることで、地域内外のリソースを最大限有効に活用する「道の駅」を目指すものとします。

表 8 「道の駅」の分類

地域外から活力を呼ぶゲートウェイ型		地域の元気を創る地域センター型	
インバウンド観光	<ul style="list-style-type: none"> <li>・多言語に対応した案内など、外国人観光案内所認定の取得</li> <li>・地酒やお菓子など、地域の特産品を免税で購入できる免税店の併設</li> <li>・外国発行クレジットカードの利用可能ATMの設置</li> <li>・無料公衆無線LAN環境の提供</li> <li>・電気自動車による周遊観光を可能とするEV充電設備の設置 等</li> </ul>	産業振興	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の特産品によるオリジナル商品開発、ブランド化</li> <li>・直接的な雇用に加え、地元生産者からの調達による雇用の創出</li> <li>・地元農林水産物を活用した6次産業化のための加工施設や、直売所の設置 等</li> </ul>
観光総合窓口	<ul style="list-style-type: none"> <li>・観光協会等と連携した地域全体の観光案内機能</li> <li>・宿泊予約やツアー手配のための旅行業の登録</li> <li>・単なる物見遊山にとどまらない、史実・文化など知的好奇心を刺激する機会の提供</li> <li>・地域資源を活かした体験・交流機会の提供 等</li> </ul>	地域福祉	<ul style="list-style-type: none"> <li>・診療所、役場機能など、住民サービスのワンストップ提供</li> <li>・高齢者への宅配サービス</li> <li>・健康、バリアフリーに配慮した高齢者向け住宅の併設</li> <li>・地域公共交通ネットワークの乗継拠点</li> <li>・SS(サービスステーション)過疎地における石油製品の供給拠点機能 等</li> </ul>
地方移住等促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・空き家情報や就労情報など、地方移住に必要な情報のワンストップ提供</li> <li>・若者に地域の魅力を体験する機会の提供</li> <li>・運営スタッフの公募等による雇用機会の創出</li> <li>・ふるさと納税に関する情報提供 等</li> </ul>	防災	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自衛隊、警察、消防等の広域支援部隊が参集する後方支援拠点機能</li> <li>・地場産品の取扱や燃料保有、非常電源装置等によるバックアップ機能</li> <li>・平時からの防災啓発教育のため、既往災害等の情報発信 等</li> </ul>

### 6.3 導入機能の基本方針

基本理念や「道の駅」の基本機能、市民・関係者等のニーズ・意見等を踏まえ、導入機能の基本方針を以下に示します。

#### < 基本理念 >

**①**  
IC周辺まちづくりの核となり、県内外の都市との連携(つながり)・交流促進を図る拠点づくり

**②**  
那珂市の観光資源や特産品等の魅力を発信し、市内回遊につなげる拠点づくり

**③**  
生産者との連携(つながり)により、豊かな農畜産物や特産品を購入・飲食できる施設として、産業の活性化とブランド価値向上につなげる拠点づくり

**④**  
地域住民が日常的に集い(つながり)、市民の生活利便性につながる場、及び安心・安全を支える拠点づくり

**⑤**  
次世代につながる子育て応援機能の充実を図り、子育て世代や多世代交流(つながり)を促す拠点づくり

**⑥**  
サステナブルな未来に導く(つなげる)、モノやサービスが情報でつながる拠点づくり

#### < 導入機能の基本方針 >

**「道の駅」の基本機能**

休憩機能 基本理念 ① ④	道路利用者及び地域住民が気軽に立ち寄れ、快適に休憩できるスペースの整備
情報発信機能 基本理念 ① ②	道路利用者の安全の確保、及び地域の魅力を発信し、観光周遊の起点となる情報発信の場の整備
地域連携機能	地域連携機能は、「那珂でつながる機能」における5つの機能で整理

**那珂でつながる機能**

「食」でつながる機能 基本理念 ② ③	那珂市の農畜産物や特産品のPRによるブランド化を推進する施設、及び新規就農を促進する場の提供
「暮らし」でつながる機能 基本理念 ④ ⑤	地域住民が日常的に集い、気軽に利用できる施設、及び就業・移住等の支援の場の提供
「体験」でつながる機能 基本理念 ① ③ ⑤	地域外からの来訪者、地域住民、生産者等が集い、体験や多世代交流ができる場の整備
「子育て」でつながる機能 基本理念 ④ ⑤	子育て世代の目的地となるような子育てに温かい場の提供
「デジタル」でつながる機能 基本理念 ⑥	ICT、IoT、AI等を活用し、多様なニーズにきめ細やかに対応したモノやサービス等の提供

**那珂 IC 近接の立地を活かした機能**

交通結節機能 基本理念 ① ② ④	IC周辺の立地やアクセス性を活かした、交通利便性の向上が図れる施設の整備
防災拠点機能 基本理念 ④	地域防災機能の充実、及び「広域的な防災拠点」としての整備を検討

## 6.4 導入機能のイメージ

想定される導入機能をもとに、「道の駅」における導入機能のイメージを以下に示します。

### 6.4.1 「道の駅」の基本機能

#### (1) 「道の駅」の基本機能

##### 1) 休憩機能

道路利用者及び地域住民が気軽に立ち寄れ、快適に休憩できるスペースの整備

【導入機能イメージ】 24 時間利用可能な駐車場・トイレ、無料休憩スペース、Wi-Fi、EV 充電、コンビニエンスストア、ガソリンスタンド等



(出典：道の駅公式サイト)

テイクアウトコーヒーの食事スペースと  
一体となった休憩スペース  
(道の駅 かみしほろ)



(出典：道の駅公式サイト)

24 時間利用可能なトイレ  
(道の駅 かみしほろ)

##### 2) 情報発信機能

道路利用者の安全の確保、及び地域の魅力を発信し、観光周遊の起点となる情報発信の場の整備

【導入機能イメージ】 道路情報及び市内・県北、県内の観光情報コーナー、災害情報、多言語化対応、ふるさと納税窓口等



(出典：道の駅公式サイト)

周遊の拠点となる観光情報発信センター  
(道の駅 丹波おばあちゃんの里)



(出典：道の駅公式サイト)

市内・県内の観光発信を行う観光案内所  
(道の駅 米沢)

## (2) 那珂でつながる機能

### 1) 「食」でつながる機能

那珂市の農畜産物や特産品の PR によるブランド化を推進する施設、及び新規就農を促進する場の提供

【導入機能イメージ】直売所、特産品や農畜産物の販売・魅力発信コーナー、加工場、新規就農の支援、レストラン、カフェ、テイクアウトコーナー等



(出典：あびら観光協会)

直売所

(道の駅 あびら D51 ステーション)



(出典：道の駅公式サイト)

地元食材を使ったレストラン

(道の駅 神戸フルーツ・  
フラワーパーク大沢)

### 2) 「暮らし」でつながる機能

地域住民が日常的に集い、気軽に利用できる施設、及び就業・移住等の支援の場の提供

【導入機能イメージ】コミュニティスペース、コワーキングスペース、就業・移住コンシェルジュ等



(出典：道の駅公式サイト)

地域住民が利用可能な多目的ルーム

(道の駅にちなん 日野川の郷)



(出典：道の駅公式サイト)

コワーキングスペース

(道の駅やんばるパイナップルの丘 安波)



### 3) 「体験」でつながる機能

地域外からの来訪者、地域住民、生産者等が集い、体験や多世代交流ができる場の整備

【導入機能イメージ】 農業・ものづくり体験、野菜の収穫体験、果物狩り、イベントスペース、アーバンスポーツ等の屋外運動施設、BBQ 施設、キャンプ場、ドッグラン等



(出典：道の駅公式サイト)

田植え・稲刈りの農作業体験教室  
(道の駅 アグリパーク竜王)



(出典：全国道の駅連絡会)

前面道路と建物のあいだにある  
イベントスペース  
(道の駅 かみしほろ)

### 4) 「子育て」でつながる機能

子育て世代の目的地となるような子育てに温かい場の提供

【導入機能イメージ】 24 時間利用可能なベビーコーナー、妊婦向け屋根付き優先駐車スペース、オムツのばら売り、子ども用トイレ、授乳室、芝生等を備えた広場、屋内の子どもの遊び場、遊具・アスレチック、水場、一時預かりサービス等



(出典：亀岡市公式 HP)

有資格者のスタッフがいる託児ルーム  
(道の駅 ガレリアかめおか)



(出典：道の駅公式サイト)

キッズルーム、巨大遊具のある園地  
(道の駅 南えちぜん山海里)

## 5) 「デジタル」でつながる機能

ICT、IoT、AI 等を活用し、多様なニーズにきめ細やかに対応したモノやサービス等の提供

【導入機能イメージ】 POS システム、モバイルオーダー、キャッシュレス決済、VR・AR 等によるデジタル体験、デジタルサイネージ、AI による多言語対応、シェアリングエコノミー、MaaS、再生可能エネルギー等



(出典：恵庭市公式 HP)  
デジタルサイネージ  
(道と川の駅 花ロードえにわ)



(出典：道の駅公式サイト)  
アプリで注文できるオンラインショップ  
(道の駅 グランテラス筑西)

(3) 那珂 IC 近接の立地を活かした機能

1) 交通結節機能

IC 周辺の立地やアクセス性を活かした、交通利便性の向上が図れる施設の整備

【導入機能イメージ】 高速バスの停留所、パーク&ライド、シェアサイクルポート、周遊バス、RV パーク、ETC2.0 等



(出典：道の駅公式サイト)

パーク&ライドの例 (道の駅 米沢)

2) 防災拠点機能

地域防災機能の充実、及び「広域的な防災拠点」としての整備を検討

【導入機能イメージ】 災害支援関係者や災害派遣車両の後方支援拠点、ヘリポート、防災倉庫、蓄電設備、マンホールトイレ、防災井戸等



(出典：国土交通省)

「防災道の駅」の例 (道の駅 パレットピアおおの)

## 7. 立地計画

### 7.1 那珂インターチェンジ周辺の考え方について

「道の駅」の施設整備の検討に向け、「那珂インターチェンジ周辺」の位置付けを明確にし、候補地を整理します。

#### 7.1.1 「那珂インターチェンジ周辺」の位置付け

高速道路から道の駅を利用するための一時退出をしても、目的地まで高速道路を下りずに利用した場合と同じ料金で高速道路を継続利用できる ETC2.0 を適用している「道の駅」は全国で 29 駅あります。これらの道の駅において、インターチェンジ料金所から道の駅までの距離は、1km 以内が 16 駅、1km 超～2km 以内が 10 駅、2km 超～3km 以内が 3 駅であり、29 駅中 26 駅は 2km 以内に位置しています。高速道路利用者の利便性や時間制限（ETC2.0 は 2 時間以内で同一のインターチェンジから再流入する必要がある）から、インターチェンジから道の駅までの距離は近いほうが望ましいと言えます。

また、国土交通省の「「道の駅」の駐車場に関する調査結果」の資料において、「道の駅 IC 近接型」タイプ別分類の考え方は「IC 近傍を約 2km にある道の駅」とされています。

これらより、「那珂インターチェンジ周辺」を那珂インターチェンジ料金所から約 2.0km の範囲として検討します。

#### 7.1.2 候補地の考え方

「道の駅」の設置場所については、入込数と緩やかな相関関係にある前面道路の交通量を考慮することが重要となります。「道の駅」の候補地は、4 車線化事業中（要望中含）の都市計画道路「バードライン」を軸に、この道路上の主要な交差点間を想定します。

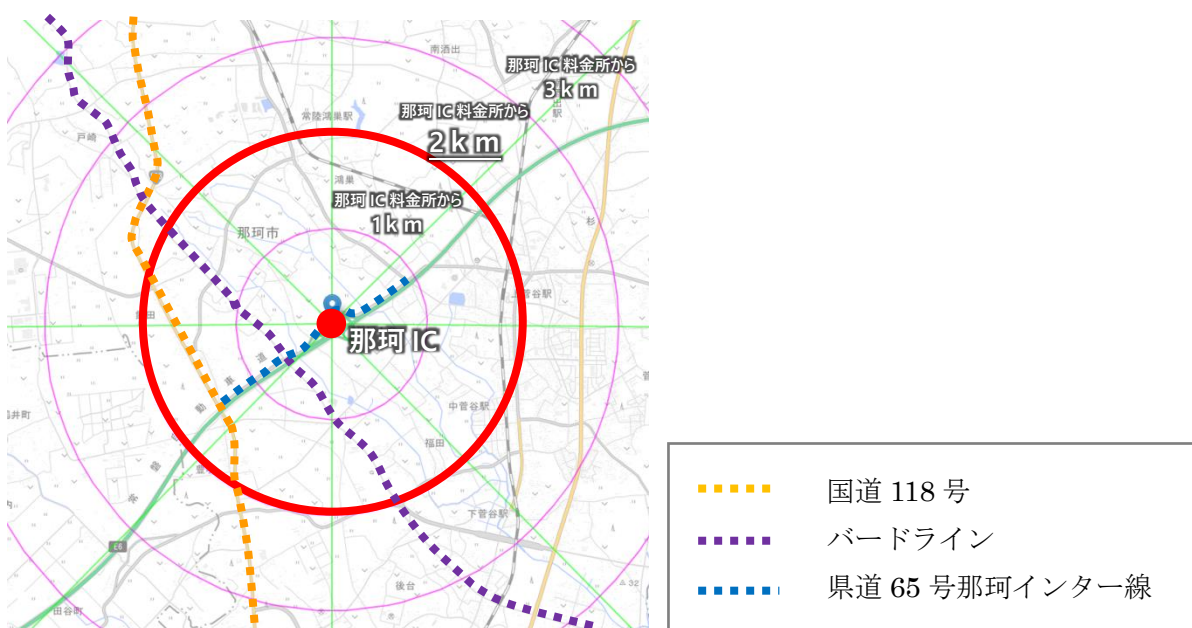
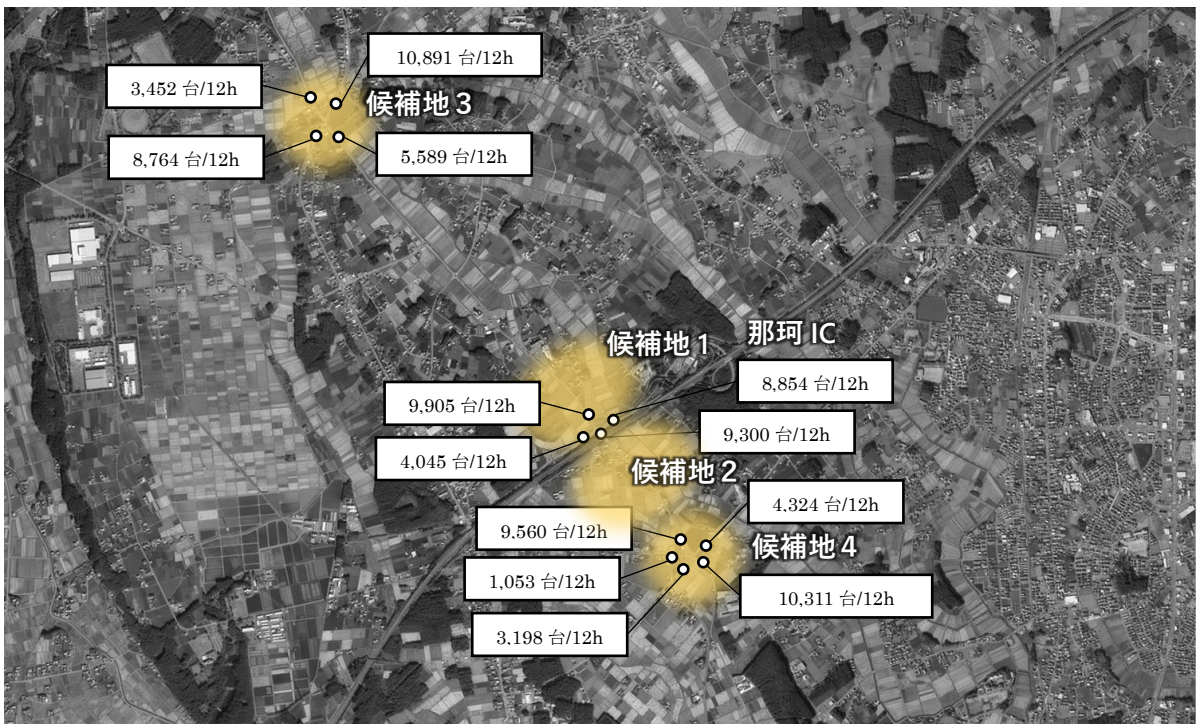


図 15 候補地の考え方

## 7.2 候補地の位置



図 16 候補地の位置（丸数字：写真撮影位置）



出典：令和3年度報告書（株式会社エイト）

図 17 候補地周辺の交通量（平日）

7.2.1 候補地 1 (飯田押敷交差点北側)



①



②



③



④

7.2.2 候補地 2 (飯田押敷交差点南側)



⑤



⑥



⑦



⑧

7.2.3 候補地 3 (飯田大洞交差点)



⑨



⑩



⑪



⑫

7.2.4 候補地 4 (市道五差路交差点)



⑬



⑭



⑮



⑯

## 7.3 候補地の比較・評価

### 7.3.1 候補地の比較・評価方法

候補地の比較・評価にあたっては、2段階での比較・評価を行います。1次評価では、道の駅の整備方針や事業実現性等の観点から適性を評価して候補地を絞り込み、2次評価では、1次評価で抽出した候補地について「断面交通量」や「ICからのアクセス性」、「災害リスク」等の具体的な評価項目を設けて詳細な比較・評価を行います。

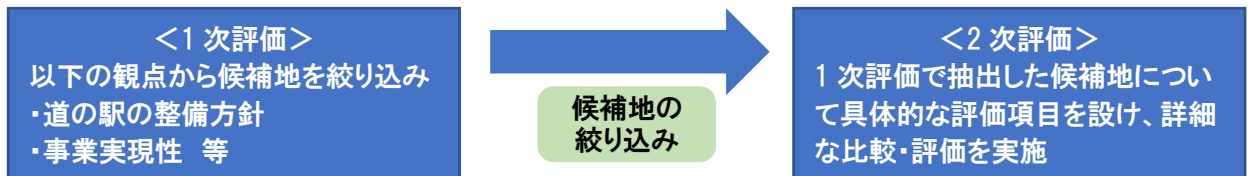


図 18 候補地の比較・評価のフロー

### 7.3.2 1次評価

#### (1) 1次評価の方法

1次評価では、道の駅の整備方針や事業実現性等の観点から、以下の内容を踏まえて4候補地の絞り込みを行います。

- ・ 地域住民の利便性：

道の駅に導入が想定される地域振興や農産物直売所等の機能は、市外からの観光客だけでなく、日常的に地域住民が利用することが想定される機能となるため、市内からの利用にも配慮した立地が望ましいと考えられます。

- ・ 市内観光の情報発信拠点：

市外・県外といった遠方からの来訪者に対し、道の駅を拠点として市内の観光資源をPRし、各観光施設等への回遊を促す、那珂市の魅力発信・観光振興を担う役割が期待されるため、那珂ICとの位置関係が重要と考えられます。

- ・ 周辺観光資源との連携：

「那珂インターチェンジ周辺地域の「まちづくりの方針」(令和3年3月)において、「那珂インターチェンジは県北地域への玄関口であり、複合型交流拠点施設「道の駅」は、県北地域との連携を図るとともに、観光資源が分布する本市北西部の地域振興を担う機能」と位置付けられていることから、より県北地域へのアクセス性に優れた立地が望ましいと考えられます。

- ・ 周辺道路の交通条件：

都市計画道路西木倉・下大賀線(以下、「国道118号」という。)や都市計画道路「バードライン」では、4車線化に向けた整備事業が進められています。道の駅の前面道路は交通量や渋滞対策等が重要な事項となるため、道の駅整備と4車線化の整備のタイミングを考慮する必要があります。

- ・ 既存施設等の立地状況：

住宅や店舗等が隣接する場合、前面道路への接道や整形な敷地確保等への制限が懸



念されます。また、敷地に住宅や店舗等を含む場合、用地取得に伴う移転補償が必要となり、事業費や事業工程への影響も想定されることから、この点に配慮した敷地選定が必要となります。

## (2) 1次評価の結果

4 候補地について、「地域住民の利便性」、「市内観光の情報発信拠点」、「周辺観光資源との連携」、「周辺道路の交通条件」、「既存施設等の立地状況」の観点から比較・評価を表 9 のとおり行います。

候補地②、④については、「周辺観光資源との連携」、「周辺道路の交通条件」、「既存施設等の立地状況」の項目で候補地①、③と比較した場合、適地性が低いと考えられるため、候補地①、③の 2 候補地について 2 次評価を行う候補地として抽出します。

表 9 候補地の比較・評価（1次評価）

	候補地① 飯田押敷交差点 北側	候補地② 飯田押敷交差点 南側	候補地③ 飯田大洞交差点	候補地④ 市道五差路 交差点
地域住民の 利便性*	市民がアクセス しやすい立地 (○)	市民がアクセス しやすい立地 (○)	市民がアクセス しやすい立地 (○)	市民がアクセス しやすい立地 (○)
市内観光の 情報発信拠点	那珂 IC に近接 (◎)	那珂 IC に近接 (◎)	比較的、那珂 IC から離隔 (○)	比較的、那珂 IC から離隔 (○)
周辺観光資源 との連携	那珂 IC 北側に位 置 (○)	那珂 IC 南側に位 置 (△)	那珂 IC 北側に位 置 (○)	那珂 IC 南側に位 置 (△)
周辺道路の交 通条件	バードラインの 那珂 IC 以北は事 業中 (○)	バードラインの 那珂 IC 以南は事 業化要望中 (△)	国道 118 号の 4 車 線化が事業中 (○) バードラインの 那珂 IC 以北は事 業中 (○)	バードラインの 那珂 IC 以南は事 業化要望中 (△)
既存施設等の 立地状況	バードライン沿 道及び候補地エ リア内の住宅、店 舗等立地は限定 的 (○)	バードライン沿 道に店舗等が多 数立地 (△)	バードライン以 東の住宅等の立 地は限定的、飯田 大洞交差点北・ 西・南側に住宅、 店舗等が多数立 地 (△)	市道五差路交差 点以北の住宅等 の立地は限定的、 同交差点西・南・ 東側に住宅、店 舗等が多数立地 (△)
抽出候補	○		○	

\*市内全域からの住民のアクセス性を考慮し、人口重心（平成 27 年度国勢調査）との位置関係を評価（図 16 参照）。

### 7.3.3 2次評価

#### (1) 2次評価の方法

2次評価については、1次評価で抽出した候補地に対して、以下の評価項目及び評価指標を設定し詳細な比較・評価を行います。

#### 1) 評価項目・評価指標の設定

表 10 評価項目・評価指標（2次評価）

評価項目		評価指標
法規制	区域区分	区域区分（市街化区域、市街化調整区域）の状況
	農地	農業振興地域農用地区域の該当状況（農地転用の要否）
前面道路（道路幅員）		前面道路の状況
断面交通量		前面道路交通量
アクセス性	地域住民 <sup>※1</sup>	人口重心からの距離
	地域外	那珂 IC からの距離
整形な敷地の確保		敷地形状や支障物等の状況
造成・敷地の状況	造成 <sup>※2</sup>	候補地内の支障物等
	道路	候補地内の道路（廃道の要否）
	宅地	敷地内の宅地（買収・除却の要否）
景観・眺望・周辺環境		良好な景観を創出・眺望できる立地ポテンシャル
インフラ状況	上水	インフラ整備状況（上水道）
	下水	インフラ整備状況（下水道）
	電気	インフラ整備状況（電気）
災害リスク	洪水時の浸水想定	浸水想定区域の指定
	土砂災害	土砂災害特別警戒区域又は土砂災害警戒区域の指定
敷地の拡張性		将来的な周辺敷地への拡張の可否

※1：市内全域からの住民のアクセス性を考慮し、人口重心（平成 27 年度国勢調査）からの直線距離を評価。

※2：ため池については敷地の設定によっては撤去や造成が必要。

#### 2) 評価点の設定

評価項目ごとに、以下に示す相対的な評価を行い、それぞれに評価点を設定します。

- ◎：他候補地と比較して特に評価できる、3 点
- ：他候補地と比較して評価できる、2 点
- △：他候補地と比較して評価が劣る・課題がある、1 点

## (2) 2次評価の結果

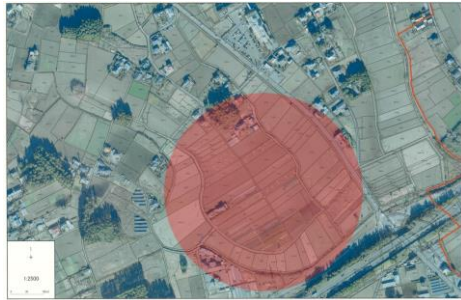

1次評価で抽出した2候補地については、より詳細な検討を行うため、都市計画道路「バードライン」を軸に東西に具体的な敷地範囲を設定した上で詳細比較を行います。

設定した候補地の評価項目及び評価指標に沿って2候補地(4敷地)の比較・評価を表11、表12のとおり行った結果、主に、那珂ICからの距離や整形な敷地の確保、造成、敷地の拡張性等に関して候補地①-1(飯田押敷交差点北西側)がより適地性が高いと考えられることから、候補地①-1(図19)を整備予定地とします。



図 19 候補地①-1

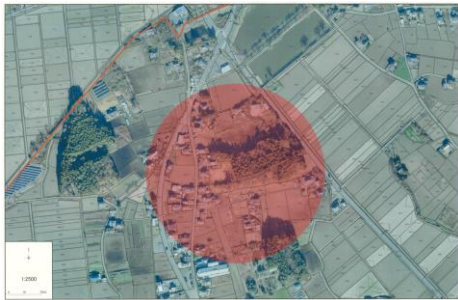

表 11 候補地①の比較・評価（2次評価）

候補地		候補地① 飯田押敷交差点北側			
		①-1（西側）		①-2（東側）	
敷地範囲					
法規制	区域区分	市街化調整区域	△	市街化調整区域	△
	農地	農業振興地域農用地区域	△	農業振興地域農用地区域	△
前面道路 (道路幅員)		バードライン(7.75m) 県道 65 号那珂インター線(約 11~17m)	◎	バードライン(7.75m) 県道 65 号那珂インター線(約 11~17m)	◎
断面交通量 (平日)		・ 9,905 台/12h ・ 4,045 台/12h	◎	・ 9,905 台/12h ・ 8,854 台/12h	◎
アクセ ス性	地域 住民 <sup>※1</sup>	人口重心から約 2.0km 駐車場を利用したパーク&ライド が可能	◎	人口重心から約 2.0km 駐車場を利用したパーク&ライド が可能	◎
	地域外	那珂 IC から約 500m 高速道路利用者が比較的立ち寄り やすい	◎	那珂 IC から約 500m 高速道路利用者が比較的立ち寄り やすい	◎
整形な敷地の確保		整形な敷地の確保が可能	◎	鉄塔の存在や規模により不整形な 敷地となる	○
造成・ 敷地の 状況	造成 <sup>※2</sup>	平坦な敷地が確保可能	◎	前面道路との高低差があり造成が 必要	○
	道路	候補地内に道路を含む	△	候補地内に道路を含む	△
	宅地	1 戸の宅地を含む可能性あり	○	2 戸の宅地を含む可能性あり	○
景観・眺望・ 周辺環境		田園風景	○	田園風景	○
イン フラ 状況	上水	市水道給水管接続可	◎	市水道給水管接続可	◎
	下水	市公共下水道接続可	◎	市公共下水道接続可	◎
	電気	高圧電気接続可	◎	高圧電気接続可	◎
災害 リスク	洪水時の 浸水想定	浸水想定区域外	◎	浸水想定区域外	◎
	土砂災害	警戒区域外	◎	警戒区域外	◎
敷地の拡張性		敷地周辺に田畑が広がる	◎	敷地周辺に田畑が広がる	◎
総合評価		43	1	41	2

※1：市内全域からの住民のアクセス性を考慮し、人口重心（平成 27 年度国勢調査）からの直線距離を評価。

※2：ため池については敷地の設定によっては撤去や造成が必要。

表 12 候補地③の比較・評価（2次評価）

候補地		候補地③ 飯田大洞交差点			
		③-1（西側）		③-2（東側）	
敷地範囲					
法規制	区域区分	市街化調整区域	△	市街化調整区域	△
	農地	農業振興地域	○	農業振興地域農用地区域	△
前面道路 (道路幅員)		バードライン(7.75m) 国道 118 号線(約 6~9m)	◎	バードライン(7.75m)	○
断面交通量 (平日)		・ 8,764 台/12h ・ 5,589 台/12h	◎	・ 5,589 台/12h	○
アクセ ス性	地域 住民 <sup>※1</sup>	人口重心から約 4.0km	○	人口重心から約 4.0km	○
	地域外	那珂 IC から約 2.7km	○	那珂 IC から約 2.7km	○
整形な敷地の確保		住宅や雑木林が点在しており整形 な敷地の確保が困難	△	整形な敷地の確保が可能	◎
造成・ 敷地の 状況	造成 <sup>※2</sup>	雑木林が存在	△	ため池が隣接しているため配慮が 必要	△
	道路	候補地内に道路を含む	△	候補地内に道路を含む	△
	宅地	12 戸の宅地を含む可能性あり	△	4 戸の宅地を含む可能性あり	○
景観・眺望・ 周辺環境		田園風景	○	ため池・桜並木	◎
イン フラ 状況	上水	市水道給水管接続可	◎	市水道給水管接続可	◎
	下水	市公共下水道接続可	◎	市公共下水道接続可	◎
	電気	高圧電気接続可	◎	高圧電気接続可	◎
災害 リスク	洪水時の 浸水想定	浸水想定区域外	◎	浸水想定区域外	◎
	土砂災害	警戒区域外	◎	警戒区域外	◎
敷地の拡張性		敷地周辺に田畑が広がるが宅地も 多い為制約がある	○	敷地周辺に田畑が広がる	◎
総合評価		36	4	38	3

※1：市内全域からの住民のアクセス性を考慮し、人口重心（平成 27 年度国勢調査）からの直線距離を評価。

※2：ため池については敷地の設定によっては撤去や造成が必要。

## 8. 整備及び管理運営手法

「道の駅」の整備・管理運営手法について、「整備主体」、「管理運営主体」及び「事業手法」ごとに、それぞれの概要や特長等を整理します。

### 8.1 「道の駅」の整備主体

「道の駅」の整備の方法には、整備主体の違いとして、道路管理者と市町村等で整備する「一体型」と市町村等で全ての整備を行う「単独型」の2種類があります。茨城県内では、一体型が12駅、単独型が3駅となっており、「一体型」での整備が多く行われています。

本市における「道の駅」の整備にあたっては、整備予定地が県道65号那珂インター線に面しており、県との「一体型」による整備も想定されることから、県や関係機関との調整を行っていく必要があります。

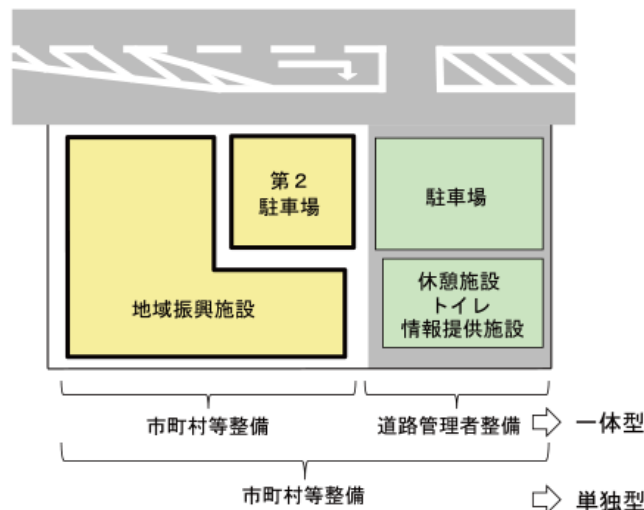


図 20 整備主体と整備内容

表 13 「道の駅」の整備手法の概要と県内事例

	一体型	単独型
整備手法	駐車場・トイレ・休憩施設・情報提供施設の一部を道路管理者が整備し、その他を設置者（市町村等）が整備する	「道の駅」を構成する全ての施設を設置者（市町村等）が整備する
茨城県内「道の駅」整備手法	「さとみ（常陸太田市）」、「さかい（猿島郡境町）」、「奥久慈（久慈郡大子町）」、「しもつま（下妻市）」、「たまつくり（行方市）」、「いたこ（潮来市）」、「ごか（猿島郡五霞町）」、「まくらがの里こが（古河市）」、「常陸大宮（常陸大宮市）」、「ひたちおおた（常陸太田市）」、「グランテラス筑西（筑西市）」、「かさま（笠間市）」	「かつら（東茨城郡城里町）」、「みわ（常陸大宮市）」、「日立おさかなセンター（日立市）」

## 8.2 「道の駅」の管理運営主体

「道の駅」の管理運営主体については、市が直接管理運営を行う直営と、市が施設を整備し、第三セクターや民間事業者が管理運営を行う指定管理者制度の活用が考えられます。それぞれのメリット、デメリットを次に整理します。

表 14 管理運営手法の概要とメリット・デメリット

	直営（業務委託）	指定管理者制度	
概要	市が直接管理運営を行う	民間事業者等が施設の管理権限を持ち、管理運営を行う	
管理運営主体	市	第三セクター／民間事業者	
メリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・責任が明確である</li> <li>・市が事業をコントロールでき、市の目的に沿った管理運営を行いやすい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公的な手続きが不要であり、意思決定のスピードが早く、利用者ニーズへ迅速に対応が可能</li> <li>・条例で定める範囲内で民間事業者が利用料金を収入とすることが可能</li> </ul>	
		第三セクター	民間事業者
		<ul style="list-style-type: none"> <li>・民間事業者が運営主体の場合と比べ、市が事業をコントロールでき、市の目的に沿った管理運営を行いやすい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・民間ノウハウを生かした、効果的・効率的な管理運営が期待できる</li> </ul>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・民間ノウハウが活用できない</li> <li>・公的な手続きが必要なため、利用者ニーズへの対応が遅れる可能性がある</li> <li>・事業の収益性は見込みにくい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・指定管理の期間が定められているため、運営に対するノウハウの蓄積が期待できず、ノウハウ継承に対する工夫が必要</li> </ul>	
		第三セクター	民間事業者
		<ul style="list-style-type: none"> <li>・運営上の損失が発生した場合、市の損失補償が必要になることが懸念される</li> <li>・民間事業者が運営主体の場合と同程度の収益性や独自性は見込みにくい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・直営、第三セクターと比べ、市の意見が反映されにくい</li> <li>・サービスの質よりも事業者の収益性が優先される懸念がある</li> </ul>

### 8.3 「道の駅」の事業手法

「道の駅」の事業手法は、維持管理・運営の主体や民間資金活用の有無により、公設公営（従来方式）、公設民営（設計+建設+指定管理、DB方式+指定管理、DBO方式）、民設民営（PFI方式）等の様々な手法が想定されます。これらの事業手法の概要と、公共と民間事業者の役割を次に整理します。

#### (1) 公設公営（従来方式）

公共が起債や交付金等により資金調達し、設計・建設、維持管理について、業務ごとに仕様を定めて民間事業者に個別に発注等を行う手法です。施設の運営は市が直接実施します。

#### (2) 公設民営（設計+建設+指定管理）

従来方式のうち、維持管理業務や運営業務を民間事業者に単年度、又は複数年度の単位で委託する手法です。

#### (3) 公設民営（DB方式+指定管理）

公共が起債や交付金等により資金調達し、設計・建設を包括的に民間事業者に委託する手法です。維持管理業務や運営業務を民間事業者に単年度、又は複数年度の単位で委託します。

#### (4) 公設民営（DBO方式）

公共が起債や交付金等により資金調達し、設計・建設・維持管理・運営の各業務を長期契約として、一括で民間事業者に性能発注する手法です。

#### (5) 民設民営（PFI方式）

民間事業者が自ら資金調達し、設計・建設・維持管理・運営の各業務を長期契約として、一括で性能発注により行う手法です。施設の所有権の移転時期により、複数種類があります。

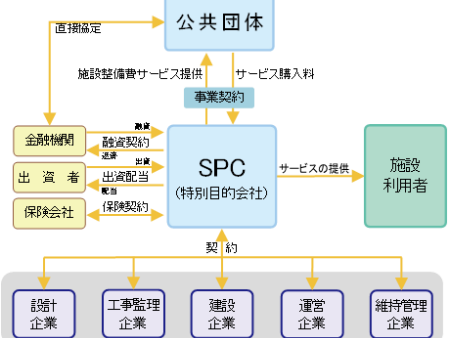
表 15 事業手法別の公共・民間の役割分担

手法		資金調達	業務			施設の所有
			設計・建設	維持管理	運営	建設時
公設公営	従来手法	公共	公共	公共	公共	公共
公設民営	設計+建設+指定管理	公共	公共	民間	民間	公共
	DB+指定管理	公共	公共	民間	民間	公共
	DBO	公共	民間	民間	民間	公共
民設民営	PFI	民間	民間	民間	民間	公共 民間



表 16 事業手法の概要・特徴・留意点

手法	概要（事業スキーム図）	特徴	留意点
公設公営	<p>従来方式</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共が設計、建設を分離発注</li> <li>維持管理、運営は公共で直営</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共の責任の下、サービスが提供され、事業の継続性・信頼性が高い</li> <li>財政負担の軽減は期待できない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>初期投資費の財政負担が大きい(起債の活用により、一定の平準化は可能)</li> <li>民間事業者のノウハウの活用が少ない</li> </ul>
	<p>設計＋建設＋指定管理</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共が設計、建設を分離発注</li> <li>維持管理、運営は指定管理者制度にて第3セクター又は民間事業者が実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運営に民間ノウハウを活用できる</li> <li>県内事例が多数あり</li> <li>第3セクターの場合、公共の意図を反映しやすい反面、損失補填等のリスクがかかる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>初期投資費の財政負担が大きい(起債の活用により、一定の平準化は可能)</li> <li>定期的に指定管理者の募集、指定の手続きが必要</li> <li>管理運営段階を見据えた施設整備が課題(指定管理者を事前に選定し、設計段階から運営事業者のノウハウを活かす方法もある)</li> </ul>
公設民営	<p>DB方式＋指定管理</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共が設計、建設を一括発注</li> <li>維持管理、運営は指定管理者制度にて第3セクター又は民間事業者が実施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>設計、建設の一括発注により、設計段階から施工者が関わることで、コスト縮減、工期短縮等が期待できる</li> <li>指定管理者制度の特徴は上記同様</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>初期投資費の財政負担が大きい(起債の活用により、一定の平準化は可能)</li> <li>発注には一定の手続き期間が必要</li> </ul>
	<p>DBO方式</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>設計、建設、維持管理、運営を一括で民間事業者が実施</li> <li>維持管理、運営は指定管理者制度にて民間事業者が実施</li> <li>公共が資金調達</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共が資金調達するため、PFIと比べて、金利負担の抑制が期待できる</li> <li>PFIと同様に民間運営ノウハウを活用できる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>初期投資費の財政負担が大きい(起債の活用により、一定の平準化は可能)</li> <li>発注には一定の手続き期間が必要</li> </ul>

手法	概要（事業スキーム図）	特徴	留意点
民設民営 PFI方式	<ul style="list-style-type: none"> <li>設計、建設、維持管理、運営を一括で民間事業者が実施</li> <li>維持管理、運営は指定管理者制度にて民間事業者が実施</li> <li>民間事業者が資金調達</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>施設整備費の分割払いにより、財政負担の平準化が可能</li> <li>民間運営ノウハウを活用し、特産品販売力強化や地元企業との協働による地域波及効果が期待</li> <li>設計段階で運営事業者の視点を反映できるため、管理運営段階を見据えた施設整備が可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>発注には一定の手続き期間が必要</li> <li>地元企業に馴染みのない手法であるため、事業者募集段階で参画を促す工夫が必要</li> <li>民間にとってSPC（特別目的会社）設立の手間とコストが負担となる可能性あり</li> </ul>
	 <p>事業スキーム図の概要:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>公共団体</b> (青) と <b>SPC (特別目的会社)</b> (青) の間には「事業契約」が結ばれ、SPCは「施設整備費サービス提供」を行い、公共団体は「サービス購入料」を支払う。</li> <li><b>SPC</b> と <b>施設利用者</b> (緑) の間には「サービスの提供」が行われる。</li> <li><b>SPC</b> は <b>設計企業</b> (紫)、<b>工事監理企業</b> (紫)、<b>建設企業</b> (紫)、<b>運営企業</b> (紫)、<b>維持管理企業</b> (紫) と「契約」を結ぶ。</li> <li><b>SPC</b> の資金調達には <b>金融機関</b> (黄) と <b>出資者</b> (黄) が関与し、<b>金融機関</b> と <b>出資者</b> との間には「融資契約」と「出資契約」が結ばれる。</li> <li><b>SPC</b> と <b>出資者</b> の間には「出資配当」が行われる。</li> <li><b>SPC</b> と <b>保険会社</b> (黄) の間には「保険契約」が結ばれる。</li> <li><b>公共団体</b> と <b>SPC</b> の間には「直接協定」も存在する。</li> </ul>		

## 8.4 茨城県内道の駅の状況

茨城県内の「道の駅」は、多くが指定管理者制度による管理運営を行っており、公設民営の事業手法により事業が実施されています。また、運営主体は第三セクターが最も多いです(表 17)。

表 17 茨城県内「道の駅」の管理運営手法・運営主体

道の駅名		管理運営手法	運営主体		事業手法
1	かつら (東茨城郡城里町)	指定管理者制度	(株) 桂ふるさと振興センター	第三セクター	公設民営
2	みわ (常陸大宮市)	指定管理者制度	(株) ふるさと活性化センターみわ	第三セクター	公設民営
3	さとみ (常陸太田市)	直営 (業務委託)	農事組合法人里美特産物生産販売組合	その他	公設公営
4	さかい (猿島郡境町)	指定管理者制度	(株) さかいまちづくり公社	第三セクター	公設民営
5	奥久慈 (久慈郡大子町)	指定管理者制度	(一社) 大子町振興公社	第三セクター	公設民営
6	しもつま (下妻市)	指定管理者制度	(株) ふれあい下妻	第三セクター	公設民営
7	たまつくり (行方市)	直営 (業務委託)	霞ヶ浦ふれあいランド(株)	民間事業者	公設公営
8	いたこ (潮来市)	指定管理者制度	(株) いたこ	第三セクター	公設民営
9	ごか (猿島郡五霞町)	指定管理者制度	(株) 五霞まちづくり交流センター	第三セクター	公設民営
10	まくらがの里こが (古河市)	指定管理者制度	ダイナック・三井物産フォーサイト共同グループ	民間事業者	公設民営
11	日立おさかなセンター (日立市)	直営 (業務委託)	(株) マリンピア日立	第三セクター	公設公営
12	常陸大宮 (常陸大宮市)	指定管理者制度	元気な郷づくり(株)	第三セクター	公設民営
13	ひたちおおた (常陸太田市)	指定管理者制度	常陸太田産業振興(株)	第三セクター	公設民営
14	グランテラス筑西 (筑西市)	指定管理者制度	(株) ちくせい夢開発	第三セクター	公設民営
15	かさま (笠間市)	指定管理者制度	(株) 道の駅笠間	第三セクター	公設民営

## 8.5 整備・管理運営手法の方針

「道の駅」の整備にあたっては、民間事業者の関与の度合いによって、様々な手法が想定され、設計段階から運営事業者の意向を反映させるなど、管理運営を見据えた検討が必要になります。

本市の目指す複合型交流拠点施設「道の駅」は、駐車場をはじめ 24 時間利用可能なトイレや情報発信コーナー等の非収益施設と直売所やレストラン等の収益施設で構成されます。

持続可能な「道の駅」の運営にあたっては、非収益施設による公益的なサービスを提供するために必要となる収益を確保していくことが望まれることから、年間を通じた利用者数の確保につなげるための定期的なイベントの開催や、購買意欲を高めるような飲食・物販サービスの提供など、民間事業者の持つ高い集客力や経営ノウハウを取り入れることが重要です。

そのため、本市の「道の駅」整備にあたっては、民間事業者の有するノウハウを効果的に活用することを想定し、行政だけでなく、地域内外の民間事業者や地元の生産者が運営に参画する手法も視野に入れ、幅広く整備・管理運営手法の検討を行っていきます。

## 9. 事業スケジュール

那珂市複合型交流拠点施設「道の駅」整備に係る想定事業スケジュールは次に示すとおりであり、令和10年度の供用開始を目指します。なお、検討の進捗状況や整備手法により変更となる可能性があります。

表 18 想定事業スケジュール

	令和4年度 (2022年)	令和5年度 (2023年)	令和6年度 (2024年)	令和7年度 (2025年)	令和8年度 (2026年)	令和9年度 (2027年)	令和10年度 (2028年)
基本構想 基本計画	→						
基本設計		→	→	→			
実施設計				→			
建設工事					→	→	→
外構工事						→	
供用開始							→