

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 概要版

1 複合型交流拠点施設「道の駅」整備の背景・目的

那珂インターチェンジは供用開始から38年が経過し、今までに民間事業者や行政によって周辺地域の開発構想が幾度も立てられたが、現在まで実現されてはいません。一方で現在、国道118号の4車線化や県植物園のニューラル計画が進められており、開発の機運の高まりとともに、発展の可能性を大いに秘めた地域となっています。

令和2年度には、市民代表や市内事業者、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。その中で、那珂インターチェンジ周辺地域が担うべき役割等を踏まえた上で、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方針を位置づけ、「道の駅」が有するべき機能をまとめました（図1）。

この方針に基づき、令和3年度には、複合型交流拠点施設「道の駅」の整備に向け、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するとともに、令和4年6月には、有識者や市内事業者、市民代表らで構成した検討委員会が設置され、現在、より具体的な「道の駅」整備に向けた検討を進めています。

本基本構想(概要版)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、立地計画等の考え方を整理したものであり、基本構想の内容をまとめたものです。



図1：まちづくりの方針に掲げる複合型交流拠点施設「道の駅」の構成

2 「道の駅」の基本機能及び目指すべき方向性

整備の目的 ・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

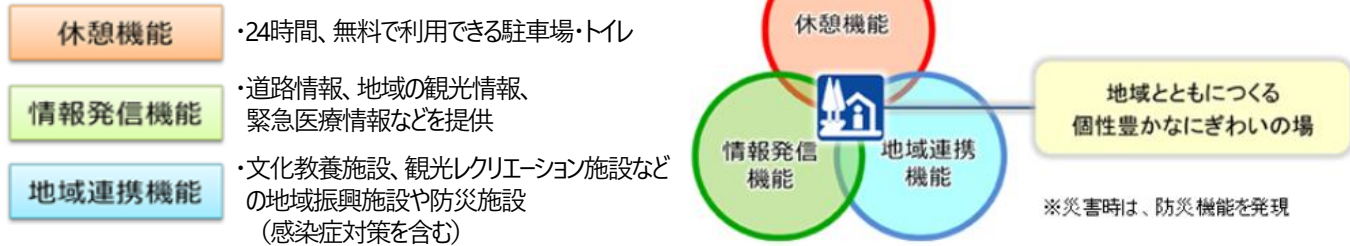


図2：道の駅の機能と基本コンセプト（出典：国土交通省）

ゲートウェイ型と地域センター型

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」と位置付けています。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。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（図3）。

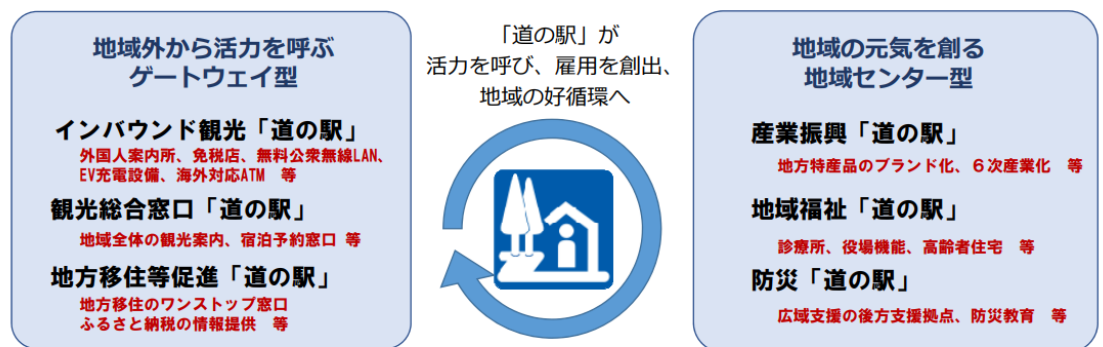


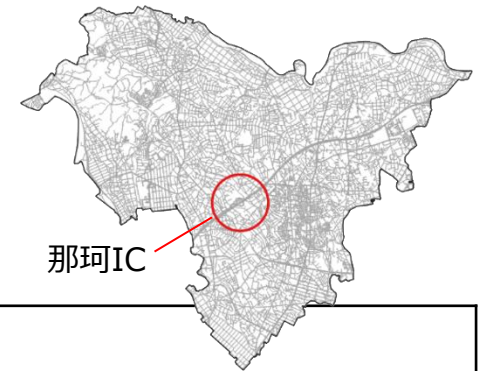
図3：地方創生の拠点となる「道の駅」の類型別機能イメージ（出典：国土交通省）

本市の「道の駅」は、IC周辺の立地性を活かした「ゲートウェイ型」に加え、市内産業の活性化や市民の生活利便性向上を図る「地域センター型」の両機能を目指すこととします。

3 那珂インターチェンジ周辺の現状

「那珂インターチェンジ周辺」の位置づけ

那珂インターチェンジは本市のほぼ中央に位置しています。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」、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。



インターチェンジ周辺の状況

交通量	那珂インターチェンジの交通量 ・令和元年度以前：年間約450万台、月平均約37万台 ・令和2年度：年間約340万台、月平均約29万台 ※紅葉シーズンである11月が最も多い
周辺幹線道路の交通量	周辺の幹線道路の交通量 ・那珂インター線（那珂インターチェンジの出入口）：5,223台（平成27年） ・国道118号（大子町方面への動線）：10,616台（平成27年） ・瓜連馬渡線（菅谷市街地や国道6号方面への動線）：8,646台（平成27年）
本市の人口動向	平成12年：55,069人 ⇒ 令和2年：53,502人（国勢調査） ※人口は減少傾向、世帯数は増加傾向（世帯人員は2.56人／世帯まで低下）
農業	・米、麦、大豆、蕎麦及びとうもろこしの生産 ・「那珂かぼちゃ」、「ほしいも」が有名 ・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 ・農産物直売所は、那珂インターチェンジ周辺地域に4箇所立地
近隣道の駅の立地状況	10km圏内：「道の駅 ひたちおた～黄門の郷～」 20km圏内：「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～」
商業施設	日常生活用品を扱う店舗が中心、業態としてはコンビニエンスストアが多い
公共施設	市域の西部：茨城県県植物園、なかLuckyFM公園（那珂総合公園） 那珂インターチェンジ周辺：那珂市役所、中央公民館、ふれあいセンターよしの
避難施設	那珂インターチェンジ1km圏内には立地なし
ハザードの状況	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

4 市の課題・ニーズと「道の駅」に期待できる効果

市の課題・ニーズ

要素	地域の課題	市民・関係者ニーズ
産業	・農業従事者の不足により、遊休農地の増加等がみられる ・農業の担い手の高齢化、後継者不足が顕在化	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	・那珂IC周辺には観光地が無く分散しており、拠点が不足 ・観光情報の発信や広域連携が必要	・観光案内や地図の配布 ・那珂市のシンボルとなる施設は必要
暮らし	・市民の自発的な活動の支援 ・那珂IC周辺における防災機能の確保	・子どもが安全に遊べる施設 ・親子で楽しめる体験 ・避難所や災害時の拠点として利用できる施設

「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 できる
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 が期待できる
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 できる
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る
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 ことが期待 できる
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る
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 が期待できる
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 が期待できる（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
防災拠点	広域的な防災拠点 も視野に入れ、地域の防災拠点となる施設整備ができる

5 基本理念とコンセプト

コンセプト

な かの
**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>

- 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
- 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
- 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
- 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
- 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
- 持続可能な未来に導く(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

<導入機能>

<導入機能の基本方針>

<導入機能イメージ>

「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り、快適に休憩できるスペースの整備	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
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	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
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	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
「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	コミュニティスペース、コワーキングスペース、就業・移住コンサル等
「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	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
「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	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
「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	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、シェアリングエコミー、MaaS、再生可能エネルギー等

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	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
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	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

7 立地計画

「那珂インターチェンジ周辺」の位置づけ

ETC2.0※を適用している全国の「道の駅」のうち、29駅中26駅が2km圏内に位置しています。また、国土交通省の「道の駅」の駐車場に関する調査結果において、「道の駅IC近接型」のタイプ別分類の考え方は「IC近傍を約2km圏内にある道の駅」と定義されており、これらを踏まえ、**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。

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し、4車線化事業中（要望中含）の都市計画道路「菅谷・飯田線」(バードライン)を軸に、この道路上の主要な交差点間とします。

※ETC2.0とは、道の駅を利用するために高速道路から一時退出をしても、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継続利用できるシステムを指す。



図4：那珂インターチェンジ周辺の考え方

候補地の比較・評価

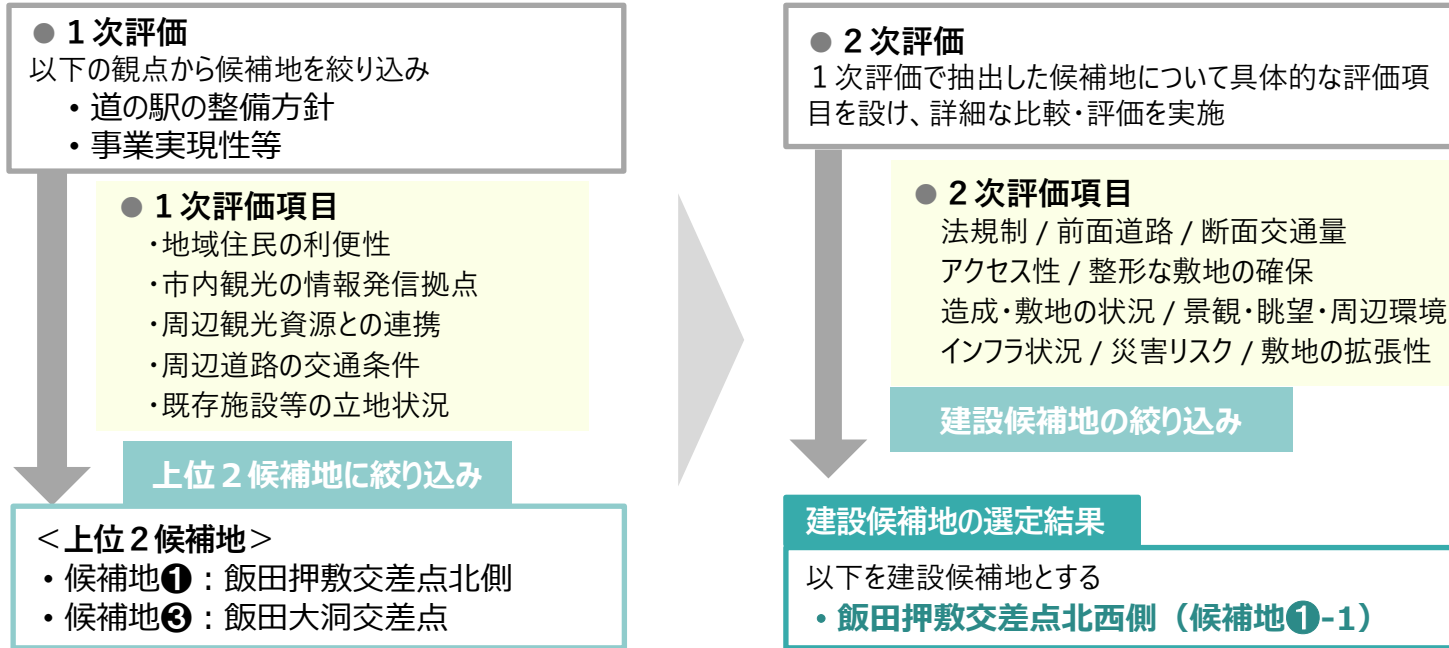


図5：1次評価候補地

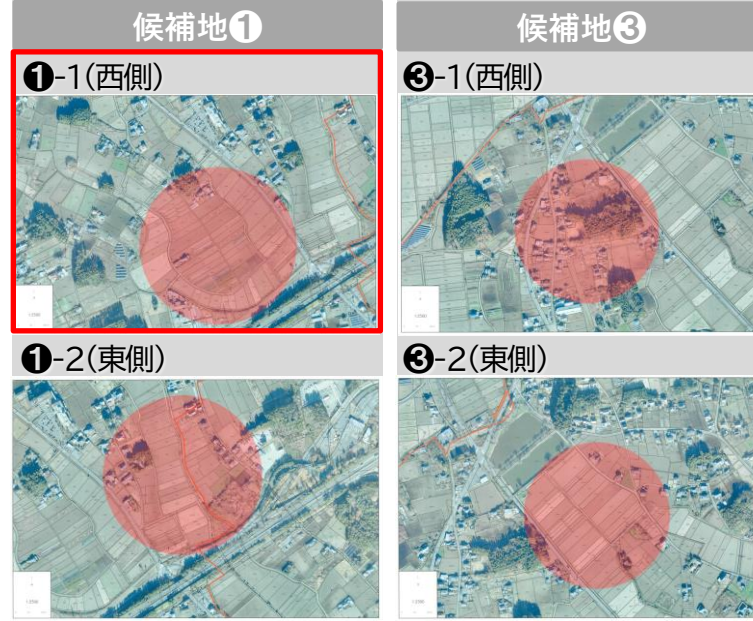


図6：2次評価候補地

「道の駅」の管理運営手法・事業手法

「道の駅」管理運営手法

- 直営（業務委託）：市が直接管理運営を行う
- 指定管理者制度：第三セクターや民間事業者が管理運営を行う

「道の駅」の事業手法

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/公設民営/民設民営等の様々な手法が想定されます。今後、サウンディング調査等を実施し、運営主体や財政負担等の視点から本事業に最適な手法を検討します。

県内事例

事業手法	管理運営手法	運営主体	県内事例数
公設公営	業務委託	第三セクター	1駅
		民間事業者	1駅
		その他（農業組合法人）	1駅
公設民営	指定管理者制度	第三セクター	11駅
		民間事業者	1駅

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です。

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います。

8 整備・管理運営手法

「道の駅」の整備主体

「道の駅」の整備方法

- 「一体型」：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、その他を市町村等が整備
- 「単独型」：市町村等で全ての施設を整備

県内事例

- 県内では、一体型が12駅、単独型が3駅

整備方法の考え方

整備予定地は県道65号那珂インター線に面しているため、県との「一体型」による整備も想定されます。今後、県や関係機関との調整を行っていく必要があります。



図7：整備主体と整備内容

9 事業スケジュール

候補地	R4年度 2022年	R5年度 2023年	R6年度 2024年	R7年度 2025年	R8年度 2026年	R9年度 2027年	R10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							→

※現段階での想定スケジュールであり、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。