

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

基本計画



つながる 道の駅

IiNAKA HEART

令和5年3月

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」整備基本計画

目 次

1. はじめに	1
1.1 複合型交流拠点施設「道の駅」整備の背景・目的	1
1.2 基本理念とコンセプト	2
1.3 導入機能についての基本方針	3
1.3.1 本市における「道の駅」の目指す方向性について	3
1.3.2 導入機能の基本方針	4
2. 導入機能	5
2.1 民間事業者を対象としたサウンディング型市場調査	5
2.2 整備施設	7
2.3 「道の駅」の利用シチュエーションの検討	9
2.4 「道の駅」の基本機能	10
2.5 那珂でつながる機能	16
2.6 那珂 IC 近接の立地を活かした機能	25
3. 施設規模	29
3.1 施設規模の検討	29
3.2 施設規模の算定結果	30
3.3 施設規模の算定	31
3.3.1 休憩機能	31
3.3.2 情報発信機能（情報提供コーナー・無料休憩スペース）	37
3.3.3 「食」でつながる機能	38
3.3.4 「暮らし」でつながる機能	40
3.3.5 「体験」でつながる機能	41
3.3.6 「子育て」でつながる機能	43
3.3.7 交通結節機能	45
3.3.8 防災拠点機能	47
3.3.9 その他の機能	47
4. 施設概略設計	48
4.1 敷地周辺の現況	48

4.2 動線計画.....	49
4.3 施設配置の考え方	50
4.4 施設配置のイメージ.....	50
5. 施設の整備・維持管理・運営手法について	54
5.1 「道の駅」の事業手法.....	54
5.2 事業手法の比較・検討.....	57
5.3 「道の駅」の管理運営主体.....	58
5.4 施設の整備・維持管理・運営手法の方針.....	59
5.4.1 整備・維持管理・運営手法.....	59
5.4.2 維持管理・運営体制.....	59
5.5 道の駅運営者「駅長」選定の方向性.....	61
6. 概算事業費及び整備効果	63
6.1 概算事業費.....	63
6.2 支援制度について	64
6.3 収支シミュレーション.....	65
6.3.1 道の駅の売上げ予測.....	65
6.3.2 管理運営体制（想定）	66
6.3.3 部門別運営方針（想定）	67
6.3.4 指定管理者の収支試算.....	68
6.3.5 損益分析.....	71
6.3.6 長期シミュレーション.....	72
6.4 整備効果の検討.....	73
6.4.1 経済波及効果の検討.....	73
6.4.2 社会的・経済的に期待される波及効果.....	75
6.5 整備効果のまとめ	76
7. 今後の課題と事業スケジュール.....	77
7.1 検討課題の整理.....	77
7.2 主な検討事項	78
7.2.1 本市における検討事項.....	78
7.2.2 運営主体・関連企業における検討事項.....	79

7.2.3 地域振興に向けた検討事項	81
7.3 事業スケジュール	82
8. 資料編	83
8.1 検討の経過	83
8.2 設置要綱（要項）および委員名簿	85
8.3 要望書	89

1. はじめに

1.1 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、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、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するとともに、令和 4 年 10 月には、「道の駅」の候補地やコンセプト・基本理念などを取りまとめた基本構想を策定しました。

本基本計画は、基本構想を踏まえ、本市と地域内外の魅力をつなげる拠点としての「道の駅」整備に向けた、導入機能や施設規模、整備・管理運営手法や概算事業費などを整理した基本となる計画を示すものです。

今後は本基本計画に基づき、地域住民や県、関連企業との連携をより一層強化し、「道の駅」における魅力的な機能・サービスの実現に向けて、取り組んでまいります。



(写真) 那珂インターチェンジ周辺

1.2 基本理念とコンセプト

基本構想において策定した「道の駅」の基本理念・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。

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



1.3 導入機能についての基本方針

1.3.1 本市における「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、基本構想では、「道の駅」が目指す方向性を整理しています。

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併せ持っており、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 1 国土交通省が示す「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"> ・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 ・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 ・外国発行クレジットカードの利用可能ATMの設置 ・無料公衆無線LAN環境の提供 ・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 	産業振興	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の特産品によるオリジナル商品開発、ブランド化 ・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 ・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
観光総合窓口	<ul style="list-style-type: none"> ・観光協会等と連携した地域全体の観光案内機能 ・宿泊予約やツアー手配のための旅行業の登録 ・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 ・地域資源を活かした体験・交流機会の提供 等 	地域福祉	<ul style="list-style-type: none"> ・診療所、役場機能など、住民サービスのワンストップ提供 ・高齢者への宅配サービス ・健康、バリアフリーに配慮した高齢者向け住宅の併設 ・地域公共交通ネットワークの乗継拠点 ・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
地方移住等促進	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・若者に地域の魅力を体験する機会の提供 ・運営スタッフの公募等による雇用機会の創出 ・ふるさと納税に関する情報提供 等 	防災	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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 ・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

(出典：国土交通省公式サイト)

1.3.2 導入機能の基本方針

基本構想において策定した、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**
持続可能な未来に導く(つながる)、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

<p>休憩機能 基本理念 ① ④</p>	<p>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</p>
<p>情報発信機能 基本理念 ① ②</p>	<p>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</p>
<p>地域連携機能</p>	<p>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</p>

那珂でつながる機能

<p>「食」でつながる機能 基本理念 ② ③</p>	<p>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</p>
<p>「暮らし」でつながる機能 基本理念 ④ ⑤</p>	<p>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</p>
<p>「体験」でつながる機能 基本理念 ① ③ ⑤</p>	<p>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</p>
<p>「子育て」でつながる機能 基本理念 ④ ⑤</p>	<p>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</p>
<p>「デジタル」でつながる機能 基本理念 ⑥</p>	<p>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</p>

那珂 IC 近接の立地を活かした機能

<p>交通結節機能 基本理念 ① ② ④</p>	<p>IC 周辺の立地やアクセス性を活かした、交通利便性の向上を図れる施設の整備</p>
<p>防災拠点機能 基本理念 ④</p>	<p>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</p>

2. 導入機能

2.1 民間事業者を対象としたサウンディング型市場調査

「道の駅」整備における施設機能等の検討にあたり、民間事業者の意向を把握するため、道の駅の運営実績のある企業や想定機能に関連する企業に対し、基本構想において整理した施設機能のアイデアについてサウンディング型市場調査を実施しました。民間事業者から得られた主な意見を、以下にまとめます。

表 2 : サウンディング型市場調査結果

導入機能		民間事業者からの主な意見
道の駅の 基本機能	休憩機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ 24 時間利用可能な<u>駐車場・トイレ</u>は必須である。 ・ 週末やイベント時を考慮し、<u>駐車場</u>は十分な容量が必要である。 ・ <u>EV 充電スペース</u>は、将来的な需要が見込まれるため、設置は必須である。 ・ <u>Wi-Fi</u>は、顧客データ等の分析に用いることも可能であるため、設置は必須である。
	情報発信機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ <u>観光情報コーナー</u>は、市内回遊、経済好循環の核となるため、道の駅内の設置が望ましい。 ・ 多言語化対応は、<u>QR コード</u>による対応が可能である。
那珂で つながる 機能	「食」で つながる機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ <u>農産物直売所</u>は、やり方次第で他との差別化が図れるため必要である。 ・ 広く生産者を募るためには、マルシェや朝市などのイベントの取組も有効である。 ・ <u>農産物の加工品販売、飲食の提供</u>は大前提の機能である。 ・ <u>ベーカリー</u>は、那珂市の周辺人口や立地を考慮しても成立すると考える。 ・ 集客要素として<u>飲食コーナー</u>は必要。スイーツを中心とした、いつでも人が集まる仕掛けづくりが必要である。 ・ <u>加工所</u>は、食の発信基地としての意味合いを強めていくのであれば必要である。 ・ <u>加工所</u>は常時稼働させ、地元食材を活用した商品開発を行うなど、運営する方が良いと考える。 ・ <u>加工所</u>は、地元食品や地元産品を使った特産品開発が可能。時間帯（午前、午後など）で使い方を分けられると良い。 ・ <u>加工所</u>は、「ビールづくり体験」など体験機能を持たせることも可能である。
	「暮らし」で つながる機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ <u>コミュニティスペース</u>（多目的室・会議室等）は、収益事業及び住民活動の両方の視点で想定できると良い。

導入機能		民間事業者からの主な意見
那珂で つながる 機能	「暮らし」で つながる機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ <u>多目的室</u>は、フードコートの横に配置し、平日はフードコートの一部として使用し、予約が入った場合のみ多目的室として区切って使うといったフレキシブル構造の方が良い。 ・ <u>文化系、エクササイズ系のイベント</u>を開催することが可能である。
	「体験」で つながる機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ <u>屋根付イベントスペース</u>は、テントなど簡易なものでも良く、設置が望ましい。 ・ 多様な<u>イベントの開催</u>により広域からの利用者が見込まれる。 ・ <u>ドッグラン</u>は、遠方からの利用者も多く、一定のルールを設ければ管理上問題はない。 ・ <u>ドッグラン</u>は、アスファルト舗装では夏場に犬が遊びたがらない。集客率を上げるためには芝生、可能であれば広い方が良い。 ・ 収穫体験のみだと集客は見込めない。<u>農業者との連携による田んぼ（田植え体験、収穫体験）や果物狩り（イチゴが有力）</u>であれば集客が期待できる。
	「子育て」で つながる機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ <u>授乳室、ベビーコーナー</u>は、子育て世代がターゲットとなるため必須の機能である。 ・ <u>遊び場</u>を設け、保護者が安心して過ごせる空間が必要である。 ・ <u>屋内子ども遊び場</u>は、将来性を考慮すると、子育て世代の目的地としての機能は必須であり、一般的に道の駅の利用が多い中高年層だけでなく、若い世代を含む幅広いアプローチが可能である。 ・ <u>屋内子ども遊び場</u>が人気である。ファミリー層が平日でも多く訪れ、若い世代の利用が増えている。
	「デジタル」 で つながる機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ <u>EC サイト</u>は、利用者属性に応じたプロモーションが可能である。 ・ <u>POS システムとアプリの導入</u>を前提に機器の整備を検討する必要がある。 ・ <u>道の駅独自のアプリ</u>を整備することで差別化が可能である。 ・ <u>デジタルサイネージ</u>は、映像 AI サービスの導入と併せて、混雑情報の可視化、人流データの取得、様々な情報発信が可能である。 ・ <u>デジタル地域通貨の発行</u>を併せて検討すべきであり、地域経済の活性化に寄与が可能である。 ・ スマホを持たない方向けに、<u>QR コードのついた紙券</u>を発行する方法で、<u>キャッシュレス決済</u>が利用可能である。
I C 近接 の 立地を活 かした機 能	交通結節機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ <u>ETC2.0</u>は、高速道路利用者の施設利用を促すために必要である。
	防災拠点機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ <u>蓄電（発電）設備</u>は、BCP 対策として有効。EV ステーションの整備と並行して検討する必要がある。

2.2 整備施設

基本構想及び民間事業者を対象としたサウンディング型市場調査の結果を踏まえ、想定される「道の駅」の導入機能及び整備施設を以下のように設定します。

表 3 : 導入機能と整備施設

導入機能		整備施設
道の駅の 基本機能	休憩機能	<ul style="list-style-type: none"> ・24 時間利用可能な駐車場 ・24 時間利用可能なトイレ ・その他施設（無料休憩スペース・サイクルステーション・パウダールーム等）
	情報発信機能	<ul style="list-style-type: none"> ・総合案内所 ・情報提供コーナー（情報端末） ・その他施設（ふるさと納税自販機等）
那珂で つながる機能	「食」で つながる機能	<ul style="list-style-type: none"> ・農畜産物直売所 ・特産品等の物販施設 ・飲食施設（レストラン・フードコート・テイクアウト・ベーカリー・カフェ等） ・加工施設
	「暮らし」で つながる機能	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティスペース（多目的室・会議室等） ・その他施設（コワーキングスペース・チャレンジショップ・ATM 等）
	「体験」で つながる機能	<ul style="list-style-type: none"> ・屋根付イベントスペース ・体験スペース（農業・食・文化等） ・その他施設（ドッグラン等）
	「子育て」で つながる機能	<ul style="list-style-type: none"> ・芝生広場（アスレチック遊具・水遊び場） ・屋内子ども遊び場（全天候型プレイゾーン・一時預かり所） ・その他施設（ベビールーム・授乳（調乳）室・子ども用（親子用）トイレ・オムツ自販機・優先駐車場等）
	「デジタル」で つながる機能	<ul style="list-style-type: none"> ・Wi-Fi ・POS システム ・デジタルサイネージ ・その他施設（キャッシュレス決済・多言語対応 QR コード・MaaS 等）

導入機能		整備施設
I C近接の 立地を活かした 機能	交通結節機能	<ul style="list-style-type: none"> ・高速バス・タクシー停留所 ・パーク&ライド（専用駐車場） ・その他施設（ETC2.0・EV等充電ステーション）
	防災拠点機能	<ul style="list-style-type: none"> ・防災倉庫 ・蓄電（発電）設備 ・自家消費型太陽光発電設備 ・防災井戸 ・防災トイレ ・貯水タンク ・ヘリポート（臨時駐車場）

※整備施設は、今後の検討により変更となることがあります。

※なお、次節以降に示す整備イメージは、ハード整備の方向性及び運営者に期待するソフト事業の方向性を表すものであり、特に「那珂でつながる機能」については、「道の駅」が多くの人に親しまれる（他道の駅との差別化を図るうえでの）重要なコンテンツとなるような取組として、管理運営者等とともに継続的に検討を行っていきます。

2.3 「道の駅」の利用シチュエーションの検討

「道の駅」における主な利用シチュエーションでの行動イメージを以下のように想定し、次節以降では、それぞれの導入機能についての整備施設のイメージを設定します。

表 4 : 主な利用シチュエーションでの行動イメージ

主な利用 シチュエーション	行動イメージ
道路利用者の 立ち寄り	<ul style="list-style-type: none"> ・トイレ休憩場所として利用する。 ・テイクアウトやドライブスルー等で軽食を購入し、休憩スペース等で食事をする。 ・気象情報、道路交通情報を収集し、安全運転に役立てる。 ・高速道路に乗る前、降りた後の休憩目的で立ち寄る。 <p style="text-align: right;">など</p>
地元・周辺住民の 日常利用	<ul style="list-style-type: none"> ・農産物等の日常的な買物をするための場所として利用する。 ・贈答品、お土産を買うための場所として利用する。 ・レストランで、友人と会話しながら食事を楽しむ。 ・各種教室やワークショップを企画する、利用する。 ・マルシェで農産物を出品する、クラフト市に出品する。 <p style="text-align: right;">など</p>
観光客への おもてなし	<ul style="list-style-type: none"> ・ツーリングやドライブ、サイクリング等の立ち寄り場所として利用する。 ・那珂市内や県北地域の観光情報等を収集するために立ち寄る。 ・地元の新鮮な農産物や特産品等を買求める場として利用する。 ・イベント等で道の駅に滞在し、目的地として休日を過ごす。 ・限定のスイーツや料理等を味わい、お土産を買って帰る。 <p style="text-align: right;">など</p>
子どもの遊び・体験 ファミリー利用	<ul style="list-style-type: none"> ・広い遊び場スペースや遊具等で充実し安心して遊べる。 ・親子（多世代）で楽しめるイベントに参加する。 ・ベビールームや授乳スペース等が充実しているため、安心して子連れで出かけられる。 ・遊びや食事、買物まで、家族やお友達と一日中楽しめる。 <p style="text-align: right;">など</p>

2.4 「道の駅」の基本機能

(1) 休憩機能

【導入機能の基本方針】	
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	
【主な利用シチュエーションでの整備のポイント】	
道路利用者の立寄り	<ul style="list-style-type: none"> ・ 安心、安全に利用できる駐車場、トイレ ・ 快適な休憩スペース
地元・周辺住民の日常利用	<ul style="list-style-type: none"> ・ 日常的に集い、くつろげる休憩スペース
観光客へのおもてなし	<ul style="list-style-type: none"> ・ ゆとりある動線やアプローチ、清潔なトイレ
子どもの遊び・体験 ファミリー利用	<ul style="list-style-type: none"> ・ 子連れや高齢者でも安心して利用できる駐車場やトイレ

① 駐車場のイメージ

◆ 駐車場利用者の安全確保

- ・ 近隣住民や周辺の道路利用者の通行の妨げとならないよう、適切な駐車スペースを設定します。
- ・ 歩行者動線と車両動線を明確に区分し、駐車場から建物への安全性に配慮した施設配置を検討します。
- ・ 駐車場内では、誘導案内板の設置や路面表示等により適切な誘導を行うこととし、利用者の安全確保に努めます。
- ・ 車いす使用者や身体障がい者の安全かつ円滑な通行のため、通路に段差を設けないこととし、転倒防止等の安全対策を講じます。
- ・ 視覚障がい者の安全かつ円滑な通行のため、通路に誘導ブロックを設置します。
- ・ 安全確保のため、小型車と大型車が交錯しないように、可能な限り駐車スペースを分離するほか、利用者の安全を確保するため、歩行者の通行スペースを確保します。
- ・ 照明の配置や防犯カメラ等の設置により、駐車場内の防犯・安全対策を講じます。

◆ ゆとりある駐車スペースの確保

- ・ ベビーカーや車いす、キャンピングカー等、多様な利用者が安全に乗降できる幅の広いゆとりある駐車スペースを確保します。
- ・ 障がい者等用駐車スペースは屋根付とし、バリアフリーで主要な施設にアクセスしやすい位置へ整備するとともに、妊産婦などが利用できることを示す標識の設置を検討します。
- ・ 車いすを伴わない障がい者や怪我人、高齢者や妊産婦など、移動に配慮が必要な方にも利用しやすい「思いやり駐車場」の導入を検討します。

◆環境配慮・その他

- ・ 駐車場への植栽により木陰を多くし、車内温度の上昇を抑えるとともに、道路利用者を迎える玄関口として、田園景観と調和した施設整備を検討します。
- ・ サイクリングやバイクツーリングを楽しむ利用者に配慮した、屋根付の二輪車用駐車スペースの設置を検討します。
- ・ 自立しないスポーツ用自転車のスタンドの設置を検討します。
- ・ 施設へのアクセス性を高めるため、タクシー乗降スペース（予約制乗合タクシー含む）の設置を検討します。
- ・ 近年の電気自動車の普及に鑑み、電気自動車（EV）充電施設等の設置を検討します。
- ・ ソーラーカーポート等の設置を検討し、エネルギーの地産地消に取り組みます。
- ・ 災害発生時には、広いスペースを活用し、一時避難場所としての利活用を検討します。



(出典：四国地区道の駅連絡会)
歩車分離に配慮した駐車場
(道の駅 いたの)



(出典：道の駅公式サイト)
屋根付の駐車スペース
(道の駅 かさま)



(出典：道の駅公式サイト)
EV 充電器
(道の駅 のん太の酒蔵)



(出典：道の駅公式サイト)
サイクルスタンド
(道の駅 みそぎの郷きこない)

② トイレ等のイメージ

- ・ 施設の規模に応じた適切な器数の設定、配置の検討を行います。
- ・ 道路利用者をはじめ、道の駅を訪れた誰もが安心して快適に利用できる、24 時間利用可能なユニバーサルデザインに配慮したトイレの整備を図ります。
- ・ 高齢者や体の不自由な方をはじめ、LGBTQ など様々な利用者へ配慮した多目的トイレを設置するとともに、オストメイト対応※の設備を検討します。
- ・ ベビーカーのまま入れるトイレや子どもの見守りができるキッズトイレ、おむつ替えスペースを男女のトイレ内に設置するなど、子ども連れの利便性や安全性に配慮します。
- ・ きれいで使いやすいパウダールームの設置を検討します。
- ・ トイレの清潔さが利用者満足度に影響を与えることから、照明や壁の色等の工夫により、道の駅を訪れる人をおもてなしする、明るく清潔な、きれいで開放感のある施設計画に努めます。
- ・ 災害発生時にも、発電機や給水タンクなどにより利用できるトイレの整備を検討します。



(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)



(出典：道の駅公式サイト)
子育て世代に配慮したトイレ
(道の駅 サーモンパーク千歳)



(出典：新潟県 HP)
子どもトイレ
(道の駅 たがみ)



(出典：道の駅公式サイト)
パウダールーム
(道の駅 越前おおの荒島の郷)

※人口肛門・人口膀胱増設者のためのトイレであり、オストメイトの方がストーマ装具を洗うための流しや、専用の水栓器具を設けたものを指します。

③ その他休憩施設のイメージ

- ・ 施設利用者がゆっくりと快適に休憩できるスペースを確保します。
- ・ 道路利用者だけでなく、市内の住民も日常的に集い、くつろぐことができるスペースの設置を検討します。
- ・ 多くの場所にベンチやテーブル等を設置し、休憩のためのスペースを提供します。
- ・ LED照明や天窓を採用するなど、明るい空間づくりを目指します。
- ・ スマートフォンやSNS等のインターネット環境の普及に配慮し、Free Wi-Fiや無料の充電スペースなどの設置を検討します。
- ・ 利用者の疲労回復やリフレッシュのため、シャワー室や足湯の設置を検討します。
- ・ 子ども連れの利用者に配慮した、居心地が良く使いやすいキッズスペースの設置を検討します。また、子育て応援施設として、乳幼児に対する授乳やおむつ交換が可能なスペースとしてベビーコーナーを併設し、子育て世代が気軽に利用できる環境づくりを目指します。
- ・ 24時間営業による道の駅全体の防犯性の確保を目的として、コンビニの設置を検討します。なお配置に当たっては、整備コンセプトを阻害しないよう、景観的調和に配慮することとします。
- ・ 空気入れや工具セット等の物品を常時配備し、給水などのサービスによりサイクリストを温かくもてなす「サポートステーション」としての活用を検討します。
- ・ 災害発生時には、一時避難所などとしての利活用を図ります。



(出典：道の駅公式サイト)
コンビニエンスストア
(道の駅 まくらがの里こが)



(出典：道の駅公式サイト)
シャワーブース
(道の駅 グランテラス筑西)



(出典：美波町公式 HP)
足湯
(道の駅 日和佐)



(出典：道の駅公式サイト)
キッズルーム
(道の駅 サーモンパーク千歳)

(2) 情報発信機能（情報提供コーナー・無料休憩スペース）

【導入機能の基本方針】	
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	
【主な利用シチュエーションでの整備のポイント】	
道路利用者の立寄り	・リアルタイムな道路情報が得られる
地元・周辺住民の日常利用	・地域の情報やイベント情報が得られるコーナー
観光客へのおもてなし	・道の駅で開催中のイベント、那珂市内や県北地域の観光情報が得られるコーナー
子どもの遊び・体験 ファミリー利用	・地域の情報やイベント情報が得られるコーナー

① 道路利用者への情報提供

- ・ 常磐自動車道や国道 118 号等の道路情報や災害情報など、道路利用者にとって必要な最新情報が 24 時間簡単に確認できるように情報モニターや周辺道路地図を設置します。
- ・ 道路情報や災害情報、緊急医療情報等、施設利用者が必要とする情報をリアルタイムで発信することを目指します。

② 情報発信機能

- ・ 本市の自然資源、歴史資源等、多様な地域資源の情報や県北地域の観光情報を収集し、情報発信を行います。
- ・ 道の駅の新たな魅力の提供や、利用者ニーズに寄り添った情報提供を行うため、コンシェルジュの配置を検討します。
- ・ 利用者へのリアルタイムな情報提供を行うため、電子看板（デジタルサイネージ）や情報端末（タブレット等）の活用を検討します。
- ・ 外国人観光客にも対応できるよう、QR コード等を用いて情報提供を行うことを検討します。
- ・ Free Wi-Fi サービスを実施し、個人のスマートフォンやタブレットを通じて検索サービスの充実を図ります。
- ・ 道の駅利用者へ、就労情報や移住定住情報などを提供し、本市への移住定住の拡大を図ります。また、ふるさと納税自販機の設置を検討し、周知・促進に取り組みます。



(出典：道の駅公式サイト)
 広々とした休憩スペース
 (道の駅 かみしほろ)



(出典：道の駅公式サイト)
 市内・県内の情報発信を行う観光案内所
 (道の駅 米沢)



(出典：栗東市 HP)

QR コードを用いた多言語対応の例

2.5 那珂でつながる機能

(1) 「食」でつながる機能

【導入機能の基本方針】	
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	
主な利用シチュエーションでの整備のポイント	
道路利用者の立寄り	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道の駅内で購入したものを食べられるスペース ・ 気軽に利用できるテイクアウトやドライブスルー等
地元・周辺住民の日常利用	<ul style="list-style-type: none"> ・ 日常的な買い物ができる充実した品ぞろえの農畜産物直売所 ・ 土産物の購入等にも使える魅力的な商品がある特産品販売コーナー ・ 日常的に利用できる落ち着いた飲食コーナー ・ 「食」を通じた地域住民の交流、地域住民と来訪者の交流ができる場所
観光客へのおもてなし	<ul style="list-style-type: none"> ・ 充実した品ぞろえの農畜産物直売所、特産品の販売コーナー ・ 限定商品(スイーツ、加工品等)や限定の料理が食べられるコーナー
子どもの遊び・体験 ファミリー利用	<ul style="list-style-type: none"> ・ 子ども連れでも、ゆっくりと楽しめる飲食スペース ・ 子どもが食べやすいメニューを提供する飲食コーナー

① 直売・物販施設のイメージ

- ・ 地場産品の新鮮さや安全性、取扱品目等を PR し、生産の拡大を支援するため、農畜産物直売所の整備を図ります。
- ・ 本市で生産・加工した「採れたて・できたて」を味わえる商品を提供するとともに、地域住民が日常的に使ってもらえるよう配慮し、市場で需要がある産品（野菜等）を豊富に取り扱う体制を検討します。
- ・ 車いすやベビーカーでもゆっくりと買い物ができるように、すれ違いに配慮した通路幅を確保します。
- ・ 新鮮な農産物の見せ方について、陳列棚の仕方や照明など、商品陳列に配慮します。
- ・ 来訪者に新鮮な農産物の良さを伝えるため、生産者とともに魅力の伝え方を考え、生産者情報の表示や生産者ならではの調理レシピ等の付加価値情報を提供し、楽しみながら美味しさを知ってもらえるような取組を行います。
- ・ 地域の商業と連携し、市内の商店やその名産を PR するため、PR コーナーの設置を検討します。
- ・ 来訪者が気軽に利用できるよう、地元食材を利用した特徴あるメニューの提供を行う軽食コーナーや日常的な購買ニーズに対応するための販売スペースを確保します。
- ・ 旬の野菜や珍しい野菜にはレシピを添えて販売するなど、地場産品に関する情報提供を行います。

- ・ POS システムの活用などにより、出荷者の利便性向上に努めます。
- ・ 本市と縁のある地域や近隣道の駅との連携による物産販売を検討します。
- ・ 出荷者や従業員が使いやすく、利用者と動線が交差しない施設配置を検討します。
- ・ バックヤードは、各売場との行き来が容易なゆとりのある動線を確保し、雨天時でも濡れずに作業ができるヤード・荷捌きスペース、生鮮食品や冷蔵の加工品等を管理できる十分な保管スペース等を検討します。
- ・ 広域ネットワークを活かし、他地域の特産品の販売を行うとともに、他地域での那珂市の特産品の販売を促進します。



(出典：道の駅公式サイト)

農産物直売コーナー
(道の駅 しもつけ)



(出典：道の駅公式サイト)

直売所棟
(道の駅 しょうなん (てんと))

② 飲食施設のイメージ

- ・ 本市で生産・加工された産品を活かしたメニューを提供できる飲食施設の整備を図ります。
- ・ 本市の農畜産物・加工品の魅力や美味しさを味わえる地産レストランの設置を検討し、生産者との地域連携を強みとしたサービスの展開を図ります。
- ・ 来訪者だけでなく、地元住民がゆっくりと食事を楽しんでもらえるようなゆとりのあるスペースの確保に努めます。
- ・ 食品残渣の堆肥化に取り組み、リサイクルに必要な循環システムの構築を検討します。
- ・ 子ども連れや車いす利用の方でもゆっくりと食事が楽しめるゆとりあるスペース・通路を確保し、車いすが入れる高さのテーブルを設置します。
- ・ 地元の食材を使ったメニューを提供するレストラン、フードコート等の施設整備を検討します。
- ・ プレミアムレストラン、手軽なテイクアウトやフードコートなど、ターゲットを考慮した店舗設定を検討します。
- ・ ニューノーマルに対応したドライブスルーカフェ等の飲食施設の導入を検討します。



(出典：全国道の駅連絡会)

飲食スペース
(道の駅 かさま)

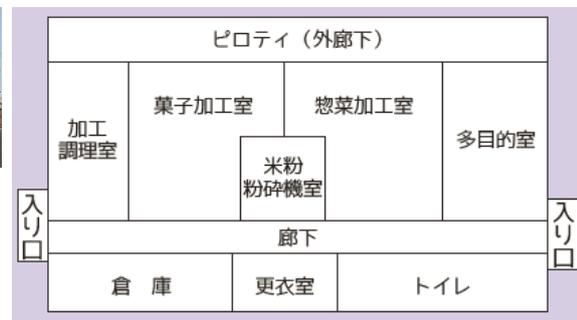


(出典：道の駅公式 HP)

飲食スペース
(道の駅 かみしほろ)

③ 加工施設のイメージ

- ・ 地場産品を活かし、新たな魅力を提供できる加工施設の整備を図ります。
- ・ 本市の農産物・特産品に新たな魅力・付加価値をもたせた商品（加工品）を開発し、製造する施設の整備を検討します。
- ・ 利用者に加工品の安心安全をアピールするため、加工施設は、見て楽しむことができ、生産過程が見えるように配慮します。
- ・ 道の駅限定スイーツ等、ここでしか食べられないオリジナル商品の開発を検討します。



(出典：東金市 HP)

農産物加工場
(道の駅 みのりの郷東金)

(2) 「暮らし」でつながる機能

【導入機能の基本方針】	
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	
主な利用シチュエーションでの整備のポイント	
道路利用者の立寄り	—
地元・周辺住民の日常利用	・ フレキシブルな利用が可能なコミュニティスペース、雇用の場の確保
観光客へのおもてなし	・ 就業や移住相談等の窓口
子どもの遊び・体験 ファミリー利用	・ 多世代交流の場 ・ 親子教室(学びの場)

① コミュニティスペースのイメージ

- ・ 利用者の様々な用途に合わせ活用できる施設形態を検討します。
- ・ 道の駅でのイベントや地域サークル活動、研修会や会議など、多様な目的に合わせて利用できるフレキシブルな施設整備を検討します。
- ・ 団体客等を受け入れる際の会議室、食事場所としての利用を考慮した整備を検討します。
- ・ 利用効率を高めるため、可動式パーテーションで一つの部屋を分割して利用できるような施設設計を検討します。

② その他施設のイメージ

- ・ 周辺住民が利用しやすい銀行 ATM、郵便ポスト等の設置を検討します。
- ・ 観光情報の案内に加え、本市への就業・移住相談等を行うコンシェルジュ機能の設置を検討します。



(出典：道の駅公式サイト)

多目的展示室
(道の駅 のん太の酒蔵)



(出典：道の駅公式サイト)

コミュニティスペース
(道の駅 みそぎの郷きこない)

(3) 「体験」でつながる機能

【導入機能の基本方針】	
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提供	
主な利用シチュエーションでの整備のポイント	
道路利用者の立寄り	—
地元・周辺住民の日常利用	・ 来訪者と地域住民との交流促進 ・ 地域のサークルの発表や展示が可能な施設
観光客へのおもてなし	・ 充実した各種イベントの実施が可能なスペース
子どもの遊び・体験 ファミリー利用	・ 親子で楽しめるイベントの実施

① 屋根付イベントスペースのイメージ

- ・ 新たな交流から賑わいが創出されるような施設の整備を図ります。
- ・ 来訪者と地域住民の交流を創出するため、音楽フェスや産直市、マルシェやクラフト市などのイベント等が実施できる施設を検討します。
- ・ チャレンジショップや移動販売など、定期的にキッチンカーが出店できるような体制づくりを検討します。
- ・ 市民が主催・参加するイベントの開催や市民団体・サークル・学生等の活動発表の場となるような施設の整備を検討します。

② 体験スペースのイメージ

- ・ 本市の地域資源を活用し、来訪者が楽しみながら体験できる施設の整備を図ります。
- ・ 四季折々の野菜や果物などの収穫体験や工芸等の製作体験など、本市の地域資源を活かした体験メニューを検討します。
- ・ 周辺農家や企業、福祉施設等と連携した農業体験や、スマート農業の実証実験等を検討します。
- ・ 道の駅の直売所やレストラン、加工所等で取り扱う特徴ある作物（需要のある作物等）を随時生産できるほ場の整備を検討します。

③ その他施設のイメージ

- ・ ペット同伴による外出が増加していることから、ペット連れにも滞在しやすい環境づくりに努め、ドッグランの整備を検討します。



(出典：道の駅公式サイト)

屋根付イベントスペース
(道の駅 グランテラス筑西)



(出典：道の駅公式サイト)

ドッグラン
(道の駅 のん太の酒蔵)



(出典：道の駅公式サイト)

道の駅直営のほ場
(道の駅 奥伊勢おおだい)



(出典：道の駅公式サイト)

マルシェ
(道の駅 伊豆ゲートウェイ函南)

(4) 「子育て」でつながる機能

【導入機能の基本方針】	
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	
主な利用シチュエーションでの整備のポイント	
道路利用者の立寄り	－
地元・周辺住民の日常利用	・ 公園的な利用が可能な広場
観光客へのおもてなし	・ 公園的な利用が可能な広場
子どもの遊び・体験 ファミリー利用	・ 子どもの遊びの目的地となる遊びスペース ・ 子連れでも安心して利用できる充実した設備

① 芝生広場・アスレチック遊具のイメージ

- ・ 子どもが屋外でのびのびと遊び、休憩できる芝生広場を整備します。
- ・ アスレチック遊具は、多数の子どもが同時に遊べる広さを有するものとし、安全性や保護者の目が届きやすい設計とします。
- ・ 近隣の公園や他施設との差別化に加え、インクルーシブ化に配慮した遊具の設置を検討します。
- ・ 子どもだけでなく、大人も一緒に楽しみながら交流ができる施設の整備を検討します。
- ・ 平常時は遊び・憩いの場として活用し、災害時には避難場所としての活用を視野に入れた整備を検討します。

② 屋内子ども遊び場のイメージ

- ・ 子育て世代の来訪を促すことを目的とし、子育て支援や利用者の交流の場として、雨天時や真夏でも各年齢層の子どもが安全に遊ぶことができ、保護者も安心して見守れる全天候型プレイゾーンの整備を検討します。
- ・ 大型の屋内遊具をはじめ、魅力的な絵本・玩具や体験型遊具の設置により、食育や知育等の学習・体験の要素を加えた施設整備を検討します。
- ・ 設置場所は、カフェや直売所の近くとなるよう配慮します。

③ その他施設のイメージ

- ・ 子どもを持つ家族が快適かつ安心して施設を利用できるよう、授乳・オムツ替えなどができる子育て応援施設やキッズスペースの設置を検討します。
- ・ ベビーカーのまま入れるトイレや子どもの見守りができるキッズトイレ、おむつ替えスペースを男女のトイレ内に設置するなど、子ども連れの利便性や安全性に配慮します。



(出典：道の駅公式サイト)



(出典：道の駅公式サイト)

全天候型プレイゾーン
(道の駅 ふくしま)



(出典：道の駅公式サイト)

アスレチック遊具
(道の駅 川場田園プラザ)

(5) 「デジタル」でつながる機能

【導入機能の基本方針】	
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	
主な利用シチュエーションでの整備のポイント	
道路利用者の立寄り	・ 施設や道路の混雑情報等を離れていても確認できる
地元・周辺住民の日常利用	・ 毎日更新される道の駅の情報に常にアクセスできる
観光客へのおもてなし	・ イベントや地域の情報、周辺の観光情報をデジタルサイネージやスマートフォン等から閲覧できる
子どもの遊び・体験 ファミリー利用	・ 道の駅のイベントやお得な情報をデジタルサイネージやスマートフォン等から閲覧できる

- ・ フェイスブックやツイッター、インスタグラムなどの SNS を活用して認知度の向上を図ります。
- ・ POS システムの活用し、売上情報や在庫状況を出品者に随時共有することで、出品者の利便性向上に努めます。
- ・ 農産物や特産品の販路拡大、リピーターの確保につなげるため、PC やスマートフォンなどから、いつでもどこでも商品を購入することができる EC サイト等の活用を図ります。
- ・ 道の駅の利用状況に関するデータを取得し、販売計画や運営計画に活かすため、Wi-Fi を使った位置情報取得サービスや AI カメラ等のシステムの導入を検討します。
- ・ AI による音声ガイダンスや手話認識、多言語案内などを導入し、国籍や障がいの有無等に関わらず、道の駅で提供するサービスを利用できるように努めます。
- ・ デジタルサイネージは、ユーザー属性に応じたレコメンドを表示する等、施設の回遊や購買意欲の向上に活かすためのツールとしての活用を検討します。



(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)

2.6 那珂 IC 近接の立地を活かした機能

(1) 交通結節機能

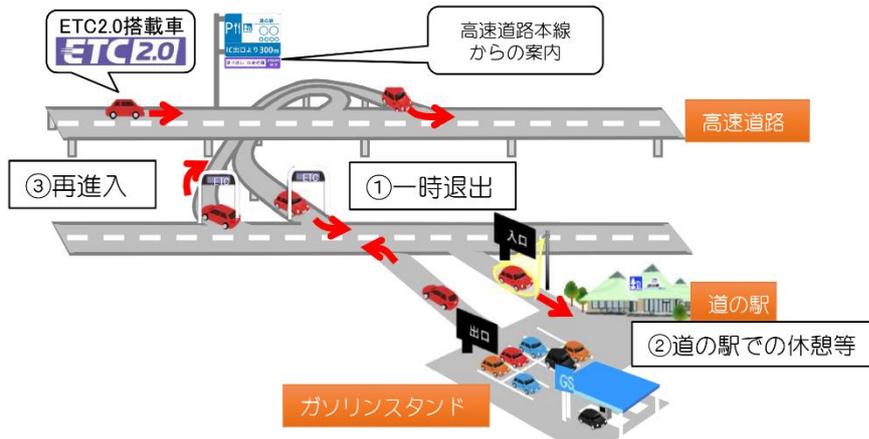
【導入機能の基本方針】	
IC 周辺の立地やアクセス性を活かした、交通利便性の向上が図れる施設の整備	
主な利用シチュエーションでの整備のポイント	
道路利用者の立寄り	・ 高速道路を一時的に退出し、利用が可能
地元・周辺住民の日常利用	・ 首都圏等に手軽にアクセスできる ・ IC 周辺の交通拠点
観光客へのおもてなし	・ 高速道路を利用し、気軽に訪問することができる
子どもの遊び・体験 ファミリー利用	・ 高速道路を利用し、気軽に訪問することができる

- ・ 本市や近隣に住む人が高速バスを活用して首都圏等に気軽に行くことができるよう、高速バス停留所の設置に加え、パーク＆ライド用専用駐車スペースの整備を検討します。
- ・ 高速バス会社や運送会社と連携し、本市で生産された品物（農産物・加工品等）を市外に輸送するための物流体制の構築について検討します。
- ・ サイクリングやツーリングの拠点として利用しやすいサービスの提供及び施設整備を検討します。
- ・ 本市の自然豊かな環境を活かした観光客の誘致と、地域の PR 効果を期待する滞在型の設備として RV パークの設置を検討します。
- ・ 道路利用者へのサービスの充実を図るため、次世代型の交通手段の普及に配慮した施設整備を検討します。
- ・ 国土交通省では休憩施設の不足に対し、良好な運転環境を実現するため ETC2.0 搭載車を対象にインターチェンジに近接する一部の道の駅への立ち寄りを目的として、高速道路からの一時退出を可能とする社会実験を実施しています。本市の「道の駅」についても那珂 IC に近接することから、高速道路利用者の誘客促進のため、導入に向けた調査・検討を行います。



(出典：道の駅公式サイト)

パークアンドライド
(道の駅 米沢)



(出典：国土交通省)

ETC2.0

(2) 防災拠点機能

【導入機能の基本方針】	
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	
主な利用シチュエーションでの整備のポイント	
道路利用者の立寄り	※災害時における、一時的な避難場所
地元・周辺住民の日常利用	※災害時における、地域防災に寄与する施設 ※災害時における、一時的な避難場所
観光客へのおもてなし	※災害時における、一時的な避難場所
子どもの遊び・体験 ファミリー利用	※災害教育に寄与する施設

- ・ 近年、頻発する集中豪雨や大規模地震などの自然災害発生時における避難所としての活用に加え、救援物資の集積場、救援隊の本部機能や支援活動拠点として利用できるスペースの設置を検討します。
- ・ 災害時の広域的な防災拠点として利用できるよう、災害時でも使用できる水道、電気、トイレなどの整備を検討します。
- ・ 地震や水害などの災害を想定し、一時避難所となり得る、防災のための施設整備を検討します。
- ・ 災害時に施設利用者や近隣住民、帰宅困難者等が一時的に避難や救援サービスを受ける拠点として、防災備蓄倉庫や貯水タンク等の整備を検討します。
- ・ 市民の防災意識を醸成するため、楽しみながら防災知識が身につけられるような防災イベントの実施を検討します。
- ・ 有事の際には、道の駅が有する駐車場や広場、飲食スペース等を利用し、災害復旧の支援活動拠点（支援車両・支援部隊等の集合待機場所、救援物資の供給場所など）や広域的な後方支援拠点として活用できる施設計画を検討します。
- ・ 平常時は地域住民の活動場所として使えるコミュニティスペースを、災害時には応急活動の連絡調整場所として活用できるよう検討します。



(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)

3. 施設規模

3.1 施設規模の検討

「道の駅」に想定される施設の規模は、機能ごとに各種設計要領、ガイドライン算定値及び類似事例等を参照して算定します。

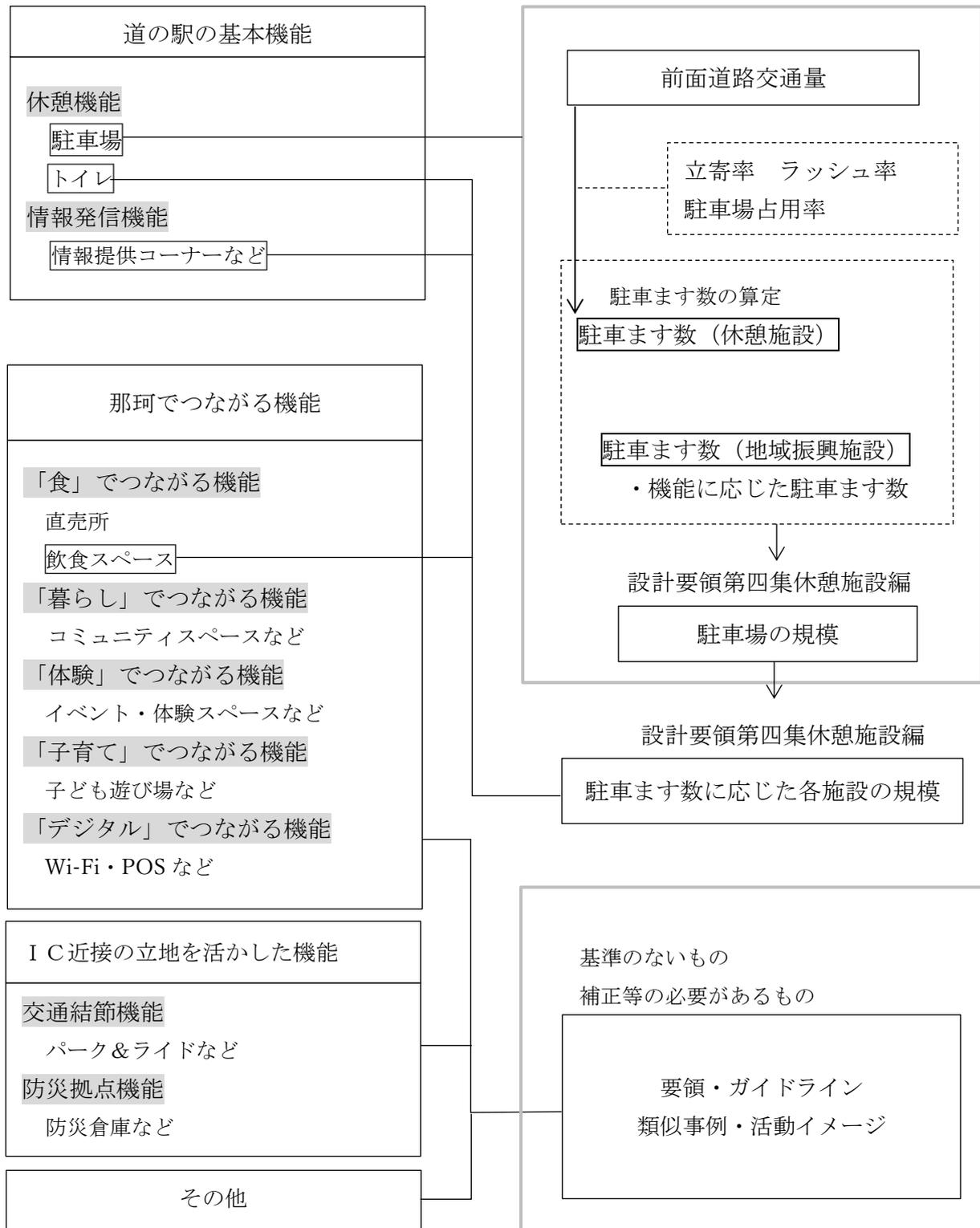


図 1 施設規模算定フロー

3.2 施設規模の算定結果

機能ごとに算定した「道の駅」に想定される各施設の面積は以下に示すとおりです。なお、各施設の規模は、今後の設計や管理運営者等との協議により変更となる場合があります。次節以降では、それぞれの規模算定の過程を示します。

表 5 : 導入規模一覧

導入機能	施設区分	屋内面積	屋外面積
道の駅の基本機能			
休憩機能	駐車場		13,000
	トイレ	300	
	シャワーブース	30	
	コンビニエンスストア	170	
情報発信機能	情報提供コーナー・無料休憩スペース	170	
那珂でつながる機能			
食	農畜産物直売所・特産品販売コーナー	450	
	飲食施設	420	
	加工施設、ベーカリー	200	
暮らし	コミュニティスペース・多目的室	100	
体験	屋根付イベントスペース		250
	ドッグラン		300
	ほ場		適宜
子育て	ベビーコーナー・キッズルーム	40	
	芝生広場・水広場		8,000
	アスレチック遊具		2,000
	全天候型プレイゾーン	400	
IC 近接の立地を活かした機能			
交通結節機能	高速バス停留所		800
	パークアンドライド		1,900
	RV パーク		300
防災拠点機能	防災設備等		適宜
その他	附帯施設、バックヤード等	600	
	車路・通路等		6,500
	従業員用駐車場		1,100
	緑地		2,970
	外構（建物周辺）		5,000
合計		2,880	42,120

計画面積 (㎡)	2,880	42,120
全体 (㎡)		45,000

3.3 施設規模の算定

3.3.1 休憩機能

(1) 駐車場

<ul style="list-style-type: none">● 駐車ます数は、399 台とします。<ul style="list-style-type: none">・ 第1駐車場（道路休憩施設としての駐車場）：153 台 小型車（一般）130 台、大型車 15 台 身体障がい者用駐車スペース 6 台 EV 充電スペース 2 台・ 第2駐車場（地域振興施設としての駐車場）：246 台 小型車 246 台● 駐車場面積は、13,000 m²とします。	屋外
---	----

① 小型車・大型車用駐車ます

<p><u>道路休憩施設</u>として必要な小型車・大型車用駐車ますの数は、予測算定式より算定した駐車ます数（小型車 138 台、大型車 15 台）とします。</p> <p><u>地域振興施設</u>として必要な駐車ます数は、全国の滞在型の機能を有する道の駅を参考とした駐車ます数（小型車 246 台）とします。</p>
--

A. 道路休憩施設として必要な駐車ます数

道路休憩施設として、必要駐車ます数を試算します。算定にあたっては、東日本高速道路㈱の設計要領（平成 17 年 10 月改定）の予測算定式*を用います。



*算定式の各項目（計画交通量、立ち寄り率、ラッシュ率、駐車場占有率）は、対象地の実情や周辺の道の駅の立地状況に合わせた補正値を用いています。

算定の結果、153 台を「道路休憩施設として必要な駐車ます数」とします。

駐車マス数 : 20,547台/24h(17,741) × 0.07~0.25 × 0.12 or 0.13 × 0.50 or 0.65 = 153台(134台)

※数式中の () 内は休日の数値

B. 地域振興施設として必要な駐車マス数

施設の機能が増えるほど、道の駅の滞在時間が長くなり、必要な駐車マス数も増える関係にあると考えられます。駐車マス数と施設機能の規模感を共有するため、滞在型の利用^{※1}を想定した機能に焦点を当て、駐車マスとの関係を整理します。ここでは、計画交通量が同程度^{※2} (1.5万台/h～2.5万台/h)で、かつ、滞在型の機能を多く有する全国の道の駅を調査対象とします(8駅)。調査結果は、以下に示すとおりです。

※1 滞在型の利用とは、道の駅の平均的な滞在時間(30分)より長い滞在時間での利用を指すこととする。

※2 平成27年度実施の道路交通センサスデータを用い、データが得られない道の駅(高速道路、一般国道、主要地方道の指定が無い道路に接道する道の駅)は調査対象から除外した。

表6 : 道の駅の機能と駐車マス数の関係

駅名	24時間 平日交通量	駐車 マス数	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	⑫	⑬
新施設(導入予定)	20,547	検討中			●	●	●	●		●	●		●	●	●
てんのう	16501	619		●		●	●		●	●	●	●			
きつれがわ	16455	281		●	●			●	●	●	●				
あらい	16096	260	●						●	●					
うみてらす名立	15499	262	●	●						●					
南魚沼	15983	208				●		●		●	●				
丹波マーケス	15795	565					●	●			●				
みやま公園	23288	410				●				●	●		●		
瀬戸大橋記念公園	19357	468				●	●			●	●	●			
平均		384													

(凡例) ①宿泊施設/②温泉施設/③キャンプ場・RVパーク/④展示・体験施設/⑤コミュニティスペース・多目的室/⑥イベントスペース(常設)/⑦BBQ施設/⑧広場・公園/⑨屋外遊具/⑩展望台/⑪ドッグラン/⑫キッズスペース・屋内子ども遊び場/⑬ほ場・花畑等

調査の結果、平均駐車マス数は384台[※]となり、これを道の駅に必要な小型車の駐車マス数とします。よって、前項で示した道路休憩施設として必要な駐車マス数138台(小型車)から、地域振興施設として必要な駐車マス数を246台とします。

道の駅に必要な 駐車マス数(小型車)	道路休憩施設として 必要な駐車マス数(小型車)	地域振興施設として 必要な駐車マス数(小型車)
384台	138台	246台

※小型車は身障者スペース、EV充電スペースを含む

※大型車等は別途計上

C. 駐車ますの寸法

小型車用駐車ますの寸法は、駐車場ユニバーサルデザインガイドライン（東京都道路整備保全公社、平成19年2月）の「ゆったり駐車スペース」の寸法を採用します。また、大型車用駐車ますの寸法は、設計要領第四集休憩施設（NEXCO）の寸法を採用します。

- | | | | |
|--------|--------------|---|-----------|
| ● 小型車用 | 車体スペース幅 2.7m | × | 奥行き 5.4m |
| ● 大型車用 | 車体スペース幅 3.3m | × | 奥行き 13.0m |

② 身体障がい者用駐車ます

身体障がい者用駐車ますの数は、設計要領第四集休憩施設（NEXCO）に準拠して算定します。

駐車ますの区分	身体障がい者用駐車施設の数
自動車駐車場の全駐車台数 ≤ 200	自動車駐車場の全駐車台数 × 1/50 以上
自動車駐車場の全駐車台数 > 200	自動車駐車場の全駐車台数 × 1/100 + 2 以上

したがって、身体障がい者用駐車ます数は以下のとおりとします。

- | | |
|-----------|--|
| ● 身体障がい者用 | $384 \text{ (小型車用)} \times 1/100 + 2 = 5.84 \Rightarrow 6 \text{ 台}$ |
|-----------|--|

身体障がい者用駐車ますの寸法は、休憩施設設計要領（NEXCO）の寸法を採用します。

- | | | | |
|-----------|--------------|---|---------|
| ● 身体障がい者用 | 車体スペース幅 3.5m | × | 奥行 9.1m |
|-----------|--------------|---|---------|

③ EV 充電スペース

EV 充電スペースの数は、他の道の駅の事例を参考に 2 台とします。将来的には、EV インフラの需要の高まりや電気自動車の普及等と併せて、拡張を検討します。

EV 充電スペースの寸法は、身体障がい者用駐車ますの寸法と同一とします。

- | | | | |
|-----------|--------------|---|---------|
| ● 身体障がい者用 | 車体スペース幅 3.5m | × | 奥行 9.1m |
|-----------|--------------|---|---------|

④ 駐車場の面積

設計要領第四集休憩施設（NEXCO）における所要面積の考え方は下記のとおりです。

● 小型車用・身体障がい者用
単位車路幅 = 車路幅 + 2 × 車路に直角方向の駐車幅
1台あたりの所要面積 = 単位駐車幅 ÷ 2 × 車路に平行方向の駐車幅
● 大型車用
単位車路幅 = 車路幅 ÷ 2 + 車路に直角方向の駐車幅
1台あたりの所要面積 = 単位駐車幅 × 車路に平行方向の駐車幅

よって、1台当たりの所要面積は下記のとおりです。

● 小型車用
(9.5m(車路幅) + 2 × 5.0m(直角方向駐車幅)) ÷ 2 × 2.7m(平行方向駐車幅) = 26.325 m ²
※駐車角 90°、前進駐車
● 大型車用
(18.5m(車路幅) ÷ 2 + 3.8m(直角方向駐車幅)) × 12.9m(平行方向駐車幅) = 168.345 m ²
※駐車角 60°、前進駐車、前進発車
● 身体障がい者用（EV 充電スペース）
(9.5m(車路幅) + 2 × 9.1m(直角方向駐車幅)) ÷ 2 × 3.5m(平行方向駐車幅) = 48.475 m ²
※駐車角 90°、前進駐車

駐車場面積は、車路スペースを含めた1台当たりの必要面積から下記のとおり算定します。

車種	駐車ます数 (台)	駐車所要面積 (m ² /台)	面積 (m ²)
小型車（一般）	376	26.325	9,898.200
大型車	15	168.345	2,525.175
身体障がい者用	6	48.475	290.850
EV 充電スペース	2	48.475	96.950
合計	399		12,811.175

以上より、駐車場面積として必要な規模を 13,000 m²（端数切り上げ） とします。

(2) トイレ

● トイレの面積は 300 m ² とします。	屋内
------------------------------------	----

トイレの規模算定に当たっては、設計要領第六集建築施設編（NEXCO）のトイレの標準規模を参照し、算定の根拠となる駐車ます数は、道路休憩施設として必要な駐車ます数（153 台）を採用します。算定結果から、トイレの規模を 300 m²とします。

表 7 : トイレ規模（器数の算定）

1 駐車ます数			153
2 車種構成率	S	小型	0.88
		バス	0.04
		トラック	0.08
3 駐車回転率	r[回/h]	小型	2.4
		バス	3
		トラック	2
4 車種別駐車台数	Pa = P・S・r[台/h]	小型	316.8
		バス	18
		トラック	24
5 平均乗車人員	w[人]	小型	2.2
		バス	27
		トラック	1.1
6 立寄人数	N = Pa・w[人/h]	小型	696.96
		バス	486
		トラック	26.4
7 総立寄人数	Σ N[人/h]		1209.36
8 トイレ利用率	u		0.76
9 トイレ立ち寄り人数	NL=u × Σ N[人/h]		919.1136
10 性別比率	Dm	男	0.54
	Df	女	0.46
11 ピーク率	Pm	男	2.1
	Pf	女	2.8
12 性別利用人数	NLm=NL・Dm・Pm[人/h]	男	1042.274822
	NLf=NL・Df・Pf[人/h]	女	1183.818317
13 便器回転率	Cm	男	95
	Cf	女	40
14 洗面器回転率	Sm[人/h]	男	360
	Sf[人/h]	女	215
15 便器数（計算結果）	Vm1	男小	8.777051136
	Vm2	男大	6.582788352
	Vf	女	29.59545792
	Vh	身	0.723564925
15 便器数（端数切り上げ）	Vm1	男小	9
	Vm2	男大	6
	Vf	女	27
	Vh	多機能	1
16 洗面器数（計算結果）	VSm	男	2.89520784
	VSf	女	5.506131706
16 洗面器数（端数切り上げ）	VSm	男	3
	VSf	女	6
17 パウダーコーナー数（計算結果）	Vp		8.878637376
パウダーコーナー数（端数切り上げ）			9
18 多機能便器数（計算結果）	Vh		0.723564925
多機能便器数			1

※サービスエリア（一般部・都市部）の値を用いて算出

表 8 : トイレ規模 (面積算定)

	器数	1 器あたり	面積[m ²]
男性小	9	3	27
男性大	6	5.4	32.4
女性大	27	5.4	145.8
多機能	1	10.8	10.8
洗面男	3	3	9
洗面女	6	3	18
パウダー	9	2.2	19.8
オストメイト	2	9.2	18.4
子ども用トイレ	2	6.1	12.2

面積合計[m ²]	293.4 m ²
-----------------------	----------------------

(3) シャワーブース

● シャワーブースの面積は、30 m ² とします。	屋内
---------------------------------------	----

シャワーブースの規模は、下記事例を参考とします。



(出典：道の駅公式 HP)

事例：道の駅 西条のん太の酒蔵 (広島県東広島市)

※シャワー室 30 m² (図上計測による)

(4) コンビニエンスストア

● コンビニエンスストアの面積は、170 m ² とします。	屋内
---	----

コンビニエンスストアの規模は、大手コンビニチェーンの出店ガイドライン等を参照し、有効面積 50 坪～70 坪 (160 m²～230 m²) を確保する必要があることから、170 m²とします。

3.3.2 情報発信機能（情報提供コーナー・無料休憩スペース）

● 情報提供コーナー・無料休憩スペースの面積は、170 m ² とします。	屋内
--	----

情報提供コーナー・無料休憩スペースは、設計要領第六集建築施設編（NEXCO）の休憩所の標準規模を参照し、道路休憩施設として必要な駐車ます数（153台）に対する標準面積 170 m²を採用します。

表 9 : 片側駐車ます数に対する建築施設（設計要領第六集 建築施設編）

（サービスエリア）

片側駐車 ます数 (台)	トイレ		レストラン 観光施設		休憩所	ハイウェイ ショップ 関連施設	ガスステー ション	附帯施設
	一般部・ 都市部	観光部	一般部・ 都市部	観光部				
300	580	500	831	803	250	255	550	550
250	490	430	693	669	210	230	550	550
200	390	350	556	534	210	200	550	550
150	310	280	416	403	170	170	550	550
100	230	200	279	269	160	160	550	550
50	140	130	141	135	160	160	550	550

下記事例を参考に、道路交通情報・観光情報の提供コーナー（40 m²）、閲覧スペース（20 m²）、休憩スペース等（110 m²）を含むものとします。



（出典：道の駅公式 HP）

コンシェルジュが対応する情報提供コーナー（道の駅まじこ）
 ※情報コーナー40 m²、閲覧スペース 20 m²（図上計測による）

※需要予測結果を参照

3.3.3 「食」でつながる機能

(1) 農畜産物直売所・特産品販売コーナー

- | | |
|--|----|
| <ul style="list-style-type: none">● 農畜産物直売所・特産品販売コーナーの売場面積は、450 m²とします。● バックヤードは400 m²とします。 | 屋内 |
|--|----|

農畜産物直売所・特産品販売コーナーの売場面積の規模は、下記事例を参考とし、農畜産物直売所を350 m²、特産品販売コーナーを100 m²と想定し、売場面積は合計で450 m²とします。なお、それぞれの面積は出荷状況等に応じて柔軟に設定することとします。

また、バックヤードは売場面積と同程度とし、倉庫や調理スペース、通路・出荷準備室、梱包スペース、搬出スペース等を含む400 m²とします。



(出典：道の駅公式サイト)

農産物直売所（道の駅しょうなん てんと）

※売場面積 450 m²（図上計測による）

(2) 飲食施設

● 飲食施設の面積は、420 m ² とします。	屋内
-------------------------------------	----

飲食施設の規模は、設計要領第六集建築施設編（NEXCO）のレストラン観光施設（一般部・都市部）の標準規模を参照し、道路休憩施設として必要な駐車ます数（153台）に対する標準面積 416 m²※を採用します。

表 10 : 片側駐車ます数に対する建築施設（設計要領第六集 建築施設編）

（サービスエリア）

片側駐車 ます数 (台)	トイレ		レストラン 観光施設		休憩所	ハイウェイ ショップ 関連施設	ガスステー ション	附帯施設
	一般部・ 都市部	観光部	一般部・ 都市部	観光部				
300	580	500	831	803	250	255	550	550
250	490	430	693	669	210	230	550	550
200	390	350	556	534	210	200	550	550
150	310	280	416	403	170	170	550	550
100	230	200	279	269	160	160	550	550
50	140	130	141	135	160	160	550	550

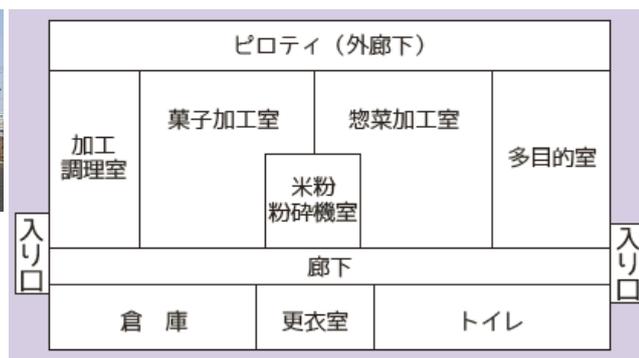
※飲食スペース、厨房等を含む

※端数は切り上げとした

(3) 加工施設

● 加工施設の面積は、200 m ² とします。	屋内
-------------------------------------	----

加工施設の規模は、総菜加工等、様々な用途での利用を想定し、小規模加工室（50 m²）、中規模加工室（150 m²、ベーカリー等が入居可能）を含む、合計 200 m²程度とします。



（出典：東金市 HP）

農産物加工場（道の駅みのりの郷東金）

約 250 m²

3.3.4 「暮らし」でつながる機能

(1) コミュニティスペース、多目的室

- コミュニティスペース・多目的室の面積は、100 m²とします。

屋内

平常時はサークル活動や会合、ワークショップ等で使え、災害時は支援団体の活動拠点としても使うことが可能な会議室を想定します。

コミュニティスペース・多目的室の規模は、下記事例を参考とし、100 m²とします。



(出典：道の駅公式サイト)

多目的スペース（道の駅のん太の酒蔵）

※100 m²（図上計測）

3.3.5 「体験」でつながる機能

(1) 屋根付イベントスペース

- 屋根付イベントスペースの面積は、250 m²とします。

屋外

音楽イベントやクラフト市での利用、市民団体の活動発表の場として整備し、屋根付イベントスペースの規模は、下記事例を参考とし、250 m²とします。



(出典：道の駅公式サイト)

屋根付イベントスペース（道の駅グランテラス筑西）

※250 m²（図上計測）

(2) ドッグラン

- ドッグランの面積は、300 m²とします。

屋外

ペット連れの施設利用者が気兼ねなく利用できるよう、大型犬用と小型犬用のドッグランスペースを分けて確保し、規模は、下記事例を参考とし、300 m²とします。



(出典：道の駅公式サイト)

ドッグラン（道の駅はなぞの）

※300 m²（図上計測）

(3) ほ場

- ほ場の面積は、適宜とします。

屋外

道の駅の直売所やレストラン、加工施設等で取り扱う特徴ある作物の生産に加え、果物などの収穫体験が可能な場としての整備を検討し、ほ場の規模は、管理運営者等の協議により適宜検討します。



(出典：道の駅公式サイト)

直営農場の例

(道の駅奥伊勢おおだい)

3.3.6 「子育て」でつながる機能

(1) ベビーコーナー・キッズルーム

● ベビーコーナー・キッズルームの面積は、40 m ² とします。	屋内
--	----

乳幼児を連れた親子が安心して利用できるベビーコーナー・キッズルームを整備し、規模は、下記事例を参考とし、40 m²とします。



(出典：道の駅公式サイト)

ベビーコーナー・キッズルーム (道の駅サーモンパーク千歳)

※40 m² (図上計測)

(2) 広場・アスレチック遊具

● 芝生広場・水広場の面積は、8,000 m ² とします。	屋外
● アスレチック遊具の面積は、2,000 m ² とします。	

広場の規模は、事業対象地においてロケーションの確保等が必要であることから、ゆとりある面積を確保し、規模は下記事例を参考とし、8,000 m²とします。



(出典：道の駅公式サイト、園内マップ (拡大))

芝生広場・水広場 (道の駅アグリパークゆめすぎと)

※8,000 m² (図上計測)

アスレチック遊具の規模は、下記事例を参考とし、2,000 m²とします。



(出典：道の駅公式サイト)
プレイゾーン (道の駅川場田園プラザ)
※2,000 m² (図上計測)

(3) 全天候型プレイゾーン

- | | |
|---|----|
| ● 全天候型プレイゾーンの面積は、400 m ² とします。 | 屋内 |
|---|----|

幼児から小学校低学年までの子どもを連れた親子が安心して利用できるよう全天候型プレイゾーンを整備し、規模は、下記事例を参考とし、400 m²とします。



(出典：道の駅公式サイト)
屋内交流・遊戯施設「ちやいるも」(道の駅るもい)
※400 m² (図上計測による)

3.3.7 交通結節機能

(1) 高速バス停留所

- 高速バス停留所の面積は、800 m²とします。

屋外

那珂 IC と周辺地域及び首都圏等を結ぶ高速バスの停留所（屋根、ベンチを含む）と、バスの待機が可能なスペース（2 台）を整備し、規模は、下記事例を参考とし、800 m²とします。



(出典：道の駅公式サイト)

高速バス停留所（道の駅グランテラス筑西）

※800 m²（図上計測）

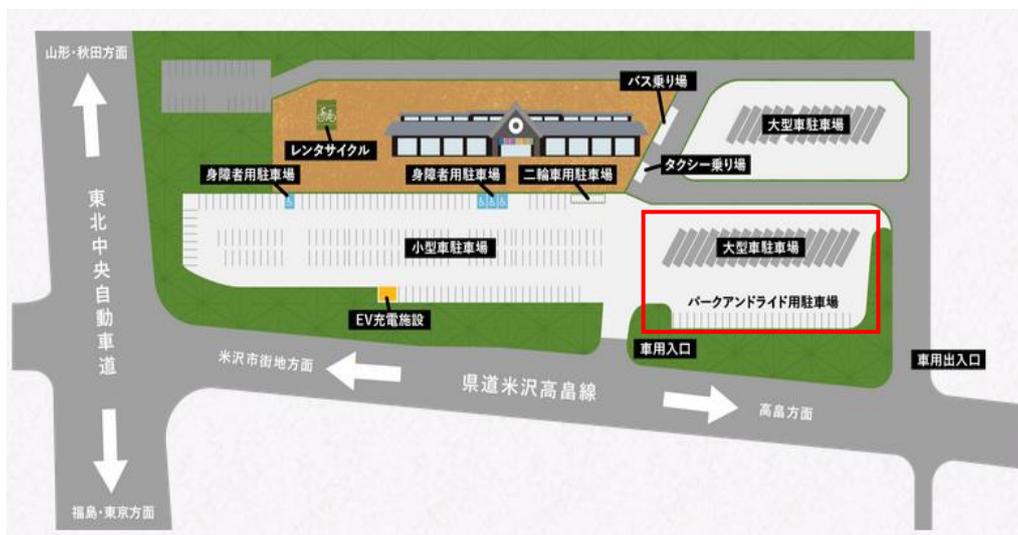
(2) パークアンドライド

- パークアンドライドの面積は、1,900 m²とします。

屋外

パークアンドライドの規模は、既存の高速バス停留所の駐車台数を考慮し、68台が駐車可能な 1,900 m²とします。

※休憩施設設計要領に基づく算定（駐車ますの寸法 2.7m×5.4m、車路幅を含む）



(出典：道の駅公式サイト)

パークアンドライドの例（道の駅米沢）

(3) RV パーク

- RV パークの面積は、300 m²とします。

屋外

RV パークの規模は、5台程度が駐車可能なスペース（駐車ます、車路幅、電源スペース等を含む）とし、300 m²とします。



(出典：道の駅公式サイト)

RV パーク（道の駅こすげ）

※200 m²（4台駐車可）

3.3.8 防災拠点機能

道の駅に設置を検討する防災設備について下記にまとめます。所要面積は、今後関係機関や関係部署等との協議を行い決定していくため、適宜とします。

道の駅に設置を検討する防災設備	
・	防災倉庫
・	蓄電（発電）設備
・	自家消費型太陽光発電設備
・	防災井戸
・	防災トイレ
・	貯水タンク
・	ヘリポート
・	臨時駐車場
・	調整池

3.3.9 その他の機能

その他、施設利用者の利便性や円滑な施設の管理運営のために下記のスペースが必要となります。

施設	規模	機能・スペース
附帯施設、バックヤード等	600 m ²	<p><附帯施設：200 m²> 機械室、事務室、更衣室、従業員用トイレ、休憩室、倉庫、ゴミ庫など</p> <p><バックヤード：400 m²> 搬出スペース（ヤード）、梱包スペース、通路・出荷準備室、調理スペース、倉庫・ストレージ、ゴミ庫など</p>
車路・通路等	6,500 m ²	道路から駐車場等へのアクセスに必要な車路・通路部分
従業員用駐車場	1,100 m ²	従業員（責任者、販売員、厨房スタッフ等）が利用する駐車場で40台が駐車可能
緑地	2,970 m ²	周囲の環境や景観の配慮のために必要とされる樹木、草地等。所要面積は、関連法・条例等の基準に従う
外構（建物周辺）	7,500 m ²	駐車場から施設までのアプローチ（歩行者用通路）や、建物周囲の植栽スペースなど

4. 施設概略設計

4.1 敷地周辺の現況

現時点において想定される「道の駅」の敷地周辺の状況は以下のとおりです。



図 2 敷地周辺の状況

4.2 動線計画

現時点において想定される動線計画のイメージ（案）を以下に示します。

駐車場出入口の設置は、道路管理者である県や市、警察等との協議を行った上で渋滞緩和及び安全対策を講じていくとともに、菅谷・飯田線（パードライン）の4車線化計画に伴う拡幅等を考慮し、アクセス性や既存交差点との離隔距離に留意しながら、新たな交差点や信号機の設置、外周道路の整備などについて検討を行っていきます。

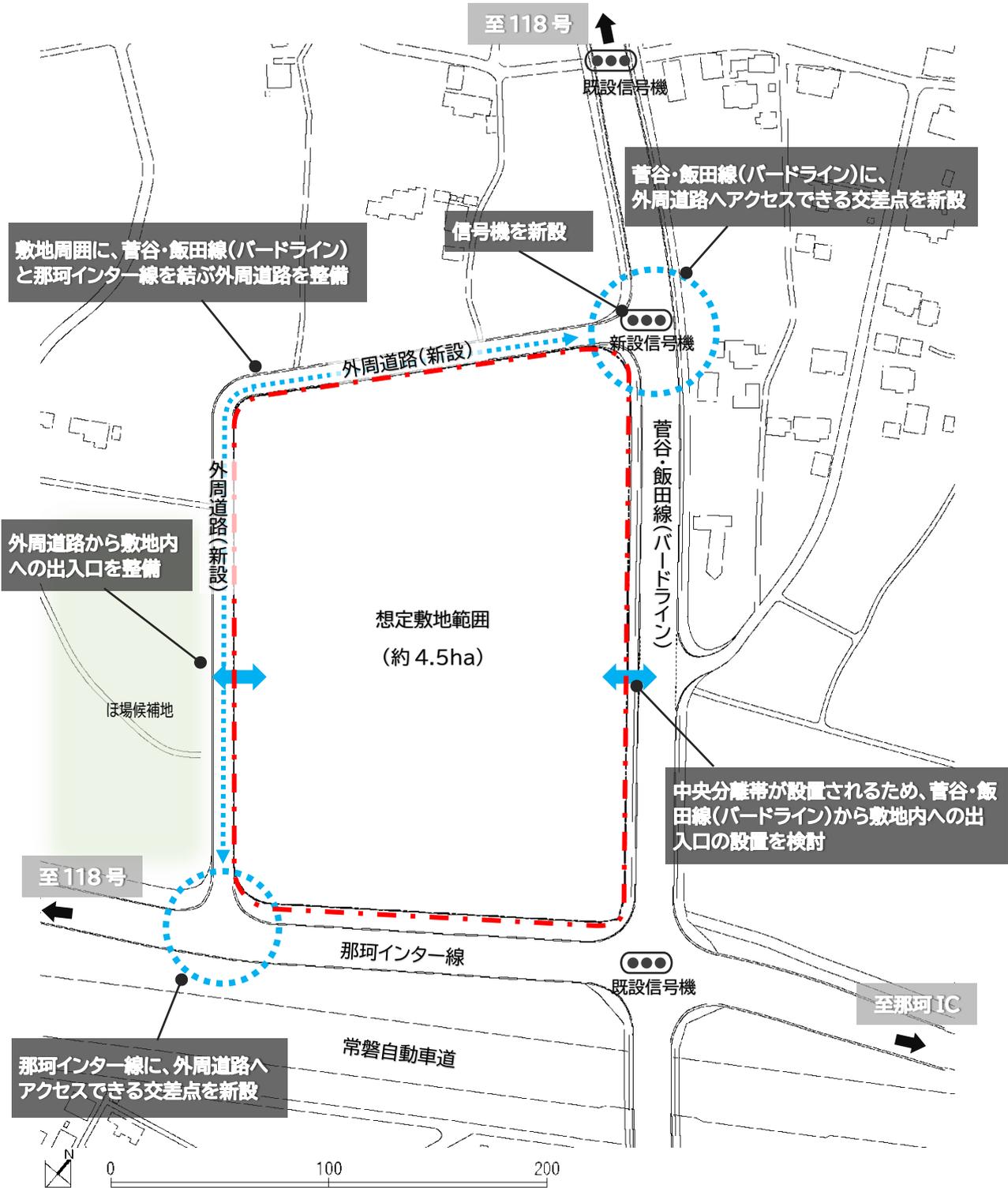


図 3 動線計画

4.3 施設配置の考え方

施設配置の考え方は以下を基本とし、設計段階において具体的な検討を行います。

- ・ 広場等及び建物配置は、交通量の多い菅谷・飯田線（バードライン）側からの視認性に配慮した配置計画とします。
- ・ 駐車場は、車両が安全に出入りしやすい配置とし、小型車駐車場と大型車駐車場のエリア分けを考慮した計画とします。
- ・ 広場等は、各屋内施設からアクセスしやすい位置とします。
- ・ 十分なバックヤードを設け、各施設への搬入等がしやすい配置とします。また、バックヤードは、利用者エリアから見えづらい位置とすることで、景観に配慮した計画とします。

4.4 施設配置のイメージ

施設配置の計画作成にあたっては、敷地内における建物配置について、屋内施設を一つの建物に集約する「一棟型」と、屋内施設を分散配置する「分棟型」の2パターンで検討を進めていきます。

以下に、「一棟型」と「分棟型」における、施設配置上の主な特徴を示します。

表 11 建物形態の違いによる主な特徴

	一棟型	分棟型
前面道路からの視認性	一つの建物規模が大きくなるため、外周道路からの視認性が高くなりやすい	一つ一つの建物が小さいため、前面道路からの見え方に留意した設計が必要
景観	分棟型よりも景観上の変化が少なくなりやすい	分散配置の仕方によっては、変化に富んだ園地ができる
広場等の関係性	矩形のシンプルな一棟型の場合、建物の広場等との関係が一様になりやすい	建物と広場等の連続性に配慮した施設配置にすることで、各広場等の特徴を生み出しやすい
施設利用上の自由度	利用者の休憩スペースやホールなどの共用部をイベントスペースとして活用するなど、施設を使う上での自由度が高い	各建物が離れていることや、計画によって各棟の共用部が少なくなることにより、一棟型よりも自由度が低くなりやすい
事務エリア	事務エリアの施設（休憩スペースやトイレ等）を共用しやすい	棟毎に事務エリア用のトイレを設ける等の配慮が必要となる可能性がある
バックヤード	各施設のバックヤードを集約することができ、コンパクトな動線となる	点在していることから、各バックヤードへの動線の確保が必要となる
維持管理・運営	効率的な維持管理・運営がしやすい	各建物の距離が離れている場合、一棟型よりも、維持管理・運営の効率が下がる可能性がある

なお、施設の適性配置等の観点から、今後も引き続き検討を行うものとし、管理運営者等との協議や施設内容の精査、基本設計等を踏まえた上で、各施設の最終的な配置計画を決定していきます。



図 4 施設配置イメージ（一棟型）



図 5 施設配置イメージ (分棟型)



図 6 イメージパース（一棟型）



図 7 イメージパース（分棟型）

5. 施設の整備・維持管理・運営手法について

「道の駅」の整備・維持管理・運営手法について、「事業手法」及び「管理運営主体」ごとに比較・評価を行い、最適な手法を選定します。

5.1 「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、EOI方式、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。施設の運営は公共が直接実施します。

(2) 公設民営（設計+建設+指定管理）

従来方式のうち、維持管理、運営を指定管理者制度にて委託する手法です。

(3) 公設民営（EOI方式）

施設の維持管理・運営者を先行して決定し、設計・建設に維持管理・運営者が関与する手法です。設計、建設は分離発注し、維持管理、運営は指定管理者制度にて委託します。

(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）

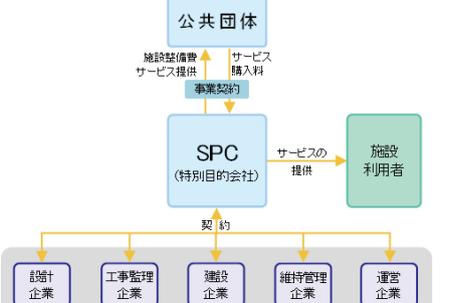
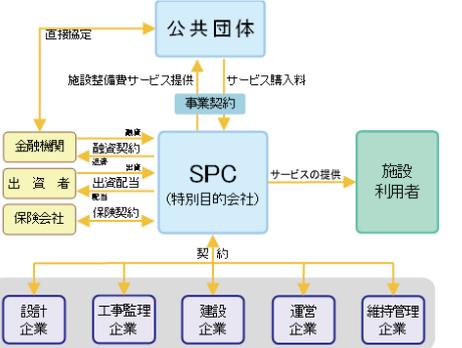
民間事業者が自ら資金調達し、設計・建設・維持管理・運営の各業務を長期契約として、一括で性能発注により行う手法です。施設の所有権の移転時期により、複数種類があります。

表 12 事業手法別の公共・民間の役割分担

手法		資金調達	業務		
			設計・建設	維持管理	運営
公設公営	従来手法	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
	EOI方式	公共	公共	民間	民間
	DBO方式	公共	民間	民間	民間
民設民営	PFI方式	民間	民間	民間	民間

表 13 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	<ul style="list-style-type: none"> 公共が設計、建設を分離発注 維持管理、運営は公共で直営 	<ul style="list-style-type: none"> 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 財政負担の軽減は期待できない 	<ul style="list-style-type: none"> 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） 民間事業者のノウハウの活用が少ない
公設民営	<ul style="list-style-type: none"> 公共が設計、建設を分離発注 維持管理、運営は指定管理者制度にて第三セクター又は民間事業者が実施 	<ul style="list-style-type: none"> 運営に民間ノウハウを活用できる 県内事例が多数あり 第三セクターの場合、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 	<ul style="list-style-type: none"> 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） 定期的に指定管理者の募集、指定の手続きが必要 管理運営を見据えた施設整備が課題
公設民営	<ul style="list-style-type: none"> 維持管理・運営者を先行決定し、設計・建設に関与 公共が設計、建設を分離発注 維持管理、運営は指定管理者制度にて第三セクター又は民間事業者が実施 	<ul style="list-style-type: none"> 運営に民間ノウハウを活用できる 第三セクターの場合、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 設計段階から運営事業者の視点を反映できるため、管理運営を見据えた施設整備が可能 	<ul style="list-style-type: none"> 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） 定期的に指定管理者の募集、指定の手続きが必要

手法	概要（事業スキーム図）	特徴	留意点
公設民営 DBO方式	<ul style="list-style-type: none"> 設計、建設、維持管理、運営を一括で民間事業者が実施 維持管理、運営は指定管理者制度にて民間事業者が実施 公共が資金調達  <p>この図はDBO方式の事業スキームを示しています。公共団体がSPC（特別目的会社）と事業契約を結び、SPCは施設整備費とサービス購入料を支払います。SPCは施設利用者へサービスの提供を行います。また、SPCは設計企業、工事監理企業、建設企業、維持管理企業、運営企業と契約を結んでいます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 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 民間運営ノウハウを活用できる 	<ul style="list-style-type: none"> 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） 発注には一定の手続き期間が必要
民設民営 PFI方式	<ul style="list-style-type: none"> 設計、建設、維持管理、運営を一括で民間事業者が実施 維持管理、運営は指定管理者制度にて民間事業者が実施 民間事業者が資金調達  <p>この図はPFI方式の事業スキームを示しています。公共団体がSPC（特別目的会社）と事業契約を結び、SPCは施設整備費とサービス購入料を支払います。SPCは施設利用者へサービスの提供を行います。また、SPCは設計企業、工事監理企業、建設企業、運営企業、維持管理企業と契約を結んでいます。さらに、SPCは金融機関、出資者、保険会社と融資契約、出資契約、保証契約を結び、資金調達を行います。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 施設整備費の分割払いにより、財政負担の平準化が可能 民間運営ノウハウを活用し、特産品の販売力強化が期待できる 設計段階で運営事業者の視点を反映できるため、管理運営を見据えた施設整備が可能 	<ul style="list-style-type: none"> 発注には一定の手続き期間が必要 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 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

5.2 事業手法の比較・検討

前項で整理した事業手法の特徴等を踏まえ、本事業で導入が想定される事業手法について比較・評価した結果を次表に整理します。

表 14 各事業手法の比較・評価

手法	公設公営	公設民営			民設民営
	①従来手法	②設計+建設+指定管理	③EOI 方式	④DBO 方式	⑤PFI 方式
財政負担の軽減・平準化	・初期投資費の一括の支払いによる財政負担が大きい(※地方債の活用により、一定の平準化は可能)。	・①と同じ。	・①と同じ。	・①と同じ	・初期投資費の割賦支払により、単年度の財政負担が軽減され、平準化が図れる。
経済性	・起債等により低金利での借入が可能。 ・設計、建設の分割発注によるため、コスト削減が期待できない。	・①と同じ。 ・民間の運営ノウハウ活用による収益向上に期待できる。	・②と同じ ・事業規模によるスケールメリット、設計段階から合理的な提案がなされ、コスト削減が期待される。 ・維持管理、運営についても、長期契約によるノウハウの活用等の効果が期待される。	・起債等により低金利での借入が可能。 ・事業規模によるスケールメリット、設計段階から合理的な提案がなされ、コスト削減が期待される。 ・維持管理、運営についても、長期契約によるノウハウの活用等の効果が期待される。	・事業規模によるスケールメリット、設計段階から合理的な提案がなされ、コスト削減が期待される。 ・維持管理、運営についても、長期契約によるノウハウの活用等の効果が期待される。
民間ノウハウ発揮によるサービスの向上	・公共が考えると通りの計画・仕様で発注できるが、反面、民間による創意工夫やノウハウ発揮の余地は限定的である。	・設計・建設業務において、公共が考えると通りの計画・仕様で発注できるが、反面、民間による創意工夫やノウハウ発揮の余地は限定的である。 ・運営に民間ノウハウを活用できる	・②と同じ。 ・運営者を先行決定し、運営者が設計・建設への関与できるため、効果的な運営に向けた計画提案や、メンテナンス性・省エネルギー性、利用・運営面へ配慮した施設の実現が期待される。	・設計、施工一括発注、かつ、性能発注であるため、設計企業や建設企業の創意工夫やノウハウの導入により、施設整備の質の向上が期待される。 ・設計から維持管理・運営者が事業参画することで、効果的な運営の計画提案やメンテナンス性・省エネルギー性、利用・運営面へ配慮した施設の実現が期待される。 ・長期契約にて、事業者に管理運営ノウハウが蓄積し、サービスの向上が期待される。	・④と同じ。
事業者の募集・選定等の手続	・設計、施工は、業務発注の手続き期間が短く、慣れた手法であり、発注準備の負担は大きくない。 ・維持管理・運営は都度、委託の検討が必要。	・設計、施工は、業務発注の手続き期間が短く、慣れた手法であり、発注準備の負担は大きくない。 ・定期的に、指定管理者の募集・指定等の手続が必要。	・設計、施工は、業務発注の手続き期間が短く、慣れた手法であり、発注準備の負担は大きくない。 ・定期的に、指定管理者の募集・指定等の手続が必要。	・発注には一定の手続き期間が必要(アドバイザーへの委託も必要)。 ・設計、建設、維持管理、運営に係る事業者を一括で募集・選定でき、発注回数は減る。	・④と同じ。
公益性の確保	・直接運営するので、公共が事業をコントロールできる。	・従来手法と比べ、公共の意見が反映されにくい。 ・指定管理者が第三セクターとなる場合は、公共の意図も反映しやすくなる	・②と同じ	・従来手法と比べ、公共の意見が反映されにくい。	・④と同じ。
可事業者の参画	建設	・地元企業も慣れた事業方式であり、参入の障壁は比較的低い。	・地元企業も慣れた事業方式であり、参入の障壁は比較的低い。	・DBO方式のノウハウを有する企業がない場合、地元企業の事業参画へのハードルは高い。	・PFI方式のノウハウを有する企業がない場合、地元企業の事業参画へのハードルは高い。
	運営	—	・ヒアリング(※)の結果より、運営事業者の参画意向が高い。	・ヒアリング(※)の結果より、運営事業者の参画意向が低い。	・ヒアリング(※)の結果より、運営事業者の参画意向が低い。
評価	○	○	◎	△	△

※ 民間事業者を対象としたヒアリング調査を実施

5.3 「道の駅」の管理運営主体

「道の駅」の管理運営は、前項で整理したとおり、指定管理制度を活用します。

本事業において、指定管理者となり得る主体としては、第三セクターと民間事業者が考えられます。それぞれを比較・評価した結果を次に整理します。

表 15 管理運営主体の概要とメリット・デメリット

	第三セクター	民間事業者
概要	<ul style="list-style-type: none"> 行政と民間事業者の共同出資により設立された事業法人が管理運営業務を行う。 	<ul style="list-style-type: none"> 施設の管理権限を民間事業者が保有し、民間事業者が管理運営業務を行う。
市の意見反映	<ul style="list-style-type: none"> 市が事業をコントロールでき、目的に沿った管理運営を行いやすい。 	<ul style="list-style-type: none"> 市の意見が反映されにくい。
公益性	<ul style="list-style-type: none"> 公共目的が直接反映でき、地域振興などの行政施策との連携が図りやすい。 	<ul style="list-style-type: none"> 地域経済活性化や地域貢献などの公益的な役割よりも収益性が優先される可能性がある。
提供サービス	<ul style="list-style-type: none"> 公共のネットワークを活用した、地域の特産品や地域資源に通じた運営が可能であるが、民間事業者と比べ、管理運営ノウハウが限定的となる可能性がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 多機能におけるノウハウや専門知識から、広い範囲でのサービス提供が期待できる。
利用者ニーズ	<ul style="list-style-type: none"> 地域事情に精通し、よりの確な利用者ニーズの把握が可能である一方、意思決定までに時間がかかり、民間と比べ、ニーズへの対応が遅くなる可能性がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 公的な手続きが不要となり、利用者ニーズへ迅速に対応が可能になる。
経営の安定性	<ul style="list-style-type: none"> 行政出資による行政依存体質に陥りやすい傾向にある。 運営上の損失が発生した場合、市の損失補填が必要になることが懸念される。 	<ul style="list-style-type: none"> 収益性を確保するため、柔軟な経営努力が期待できる。
事業の安定性	<ul style="list-style-type: none"> 公共からの補填が見込まれるため、運営事業者の倒産によるサービス中断のリスクは少ない。 	<ul style="list-style-type: none"> 運営経費が十分に確保されていない場合に、利用者へのサービス低下が懸念される。 民間事業者の都合（業績不振、倒産等）による契約期間内の撤退等により、サービス提供が妨げられる可能性がある。
地域貢献	<ul style="list-style-type: none"> 地元雇用や地元企業との連携が期待できる。 	<ul style="list-style-type: none"> 地元雇用や地元企業の活用が限定的になる可能性がある。
評価	◎	○

5.4 施設の整備・維持管理・運営手法の方針

5.4.1 整備・維持管理・運営手法

(1) 整備・維持管理・運営手法の方針

◆民間事業者等の運営ノウハウの活用

道の駅は、多種多様なサービスと収益要素が含まれる施設であるため、民間事業者等の運営ノウハウを最大限発揮し、サービスの向上や収益性の確保による持続的かつ安定的な運営が必要です。

◆公益的機能を活かした取組の充実

道の駅の特性を活かした情報発信や交流人口の拡大に向けて、本市のPRや新たな魅力の創出・発信の場であるほか、市民の地域交流の場として活用することが求められます。

◆市民及び地元事業者等の参画の必要性

道の駅は、地域振興施設としての役割を担うことが目的の一つであり、本市ではその特性を活かしたまちづくりを目指しています。そのため、新たな交流を目的とした市民や農商工業者など地元事業者等の参画が必要であるとともに、それらの参画を通して市内の地域資源の利活用が促進されることで、地域全体の活性化に繋がっていきます。

(2) 整備・維持管理・運営手法のまとめ

道の駅は、道路利用者の利便性確保や市民の新たな交流や活動の推進による地域振興など、公益的役割を担うとともに、農産物直売所や飲食店などの収益事業を通じ地域の活性化を図る施設であり、「公益性」と「収益性」の両面を併せ持っています。

持続可能な運営にあたっては、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、民間事業者等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、本市における道の駅の整備・管理運営手法は、民間活力を導入することを目的に、公共が施設を整備し民間事業者等が管理運営を行う「公設民営型」で、かつ早い段階から運営者を選定し、運営者の意見を施設設計等に反映させることが可能な運営重視型の事業スキーム（EOI方式）を採用した「指定管理者制度」での管理運営形態とします。

5.4.2 維持管理・運営体制

(1) 維持管理・運営体制の方針

◆適切な運営主体の選定

道の駅は、利用者ニーズに合わせた多種多様な機能・サービスを提供することが求められており、施設全体としての統一的な魅力を発揮することが重要です。そのため、整備目的等における公益性の確保を条件としつつ、利用者ニーズに柔軟に対応でき、サービスの質的向上やコスト削減が見込まれる民間事業者等を管理運営主体として選定します。

◆商品供給体制の構築

農産物直売所や飲食店等を年間を通じて魅力的な施設として運営するためには、安定的な商品供給体制の構築が必要となります。そのため、農産物の供給が減少する冬季の対策を含めて、市内外の農工商業者等との連携を含めた出荷者の確保・育成や取りまとめる組織体制づくりなど、多方面との連携を図ることが重要です。

◆地域を活かした市民協働の推進

道の駅整備をきっかけに本市の個性や特性を持つ地域資源を掘り起こし、まちの魅力として活かすことで、地域全体の活性化に繋がる取組が期待されます。そのためには市民やNPO、企業等の多様な主体の参画を促し、新たな協働体制の構築が望まれます。

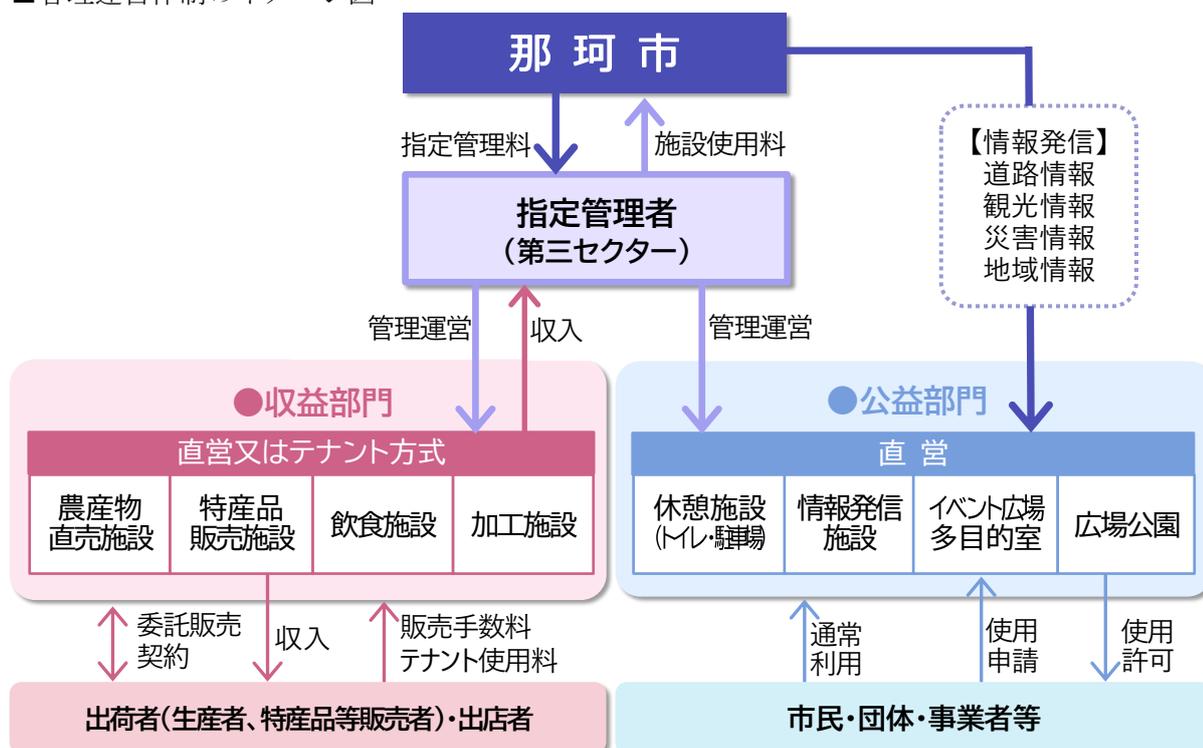
(2) 維持管理・運営体制のまとめ

維持管理・運営主体は、単に施設の管理運営だけにとどまらず、道の駅を拠点に、交流・農工商・食・子育て支援等をキーワードに市域全体での産業の活性化と交流人口の拡大に取り組むことが求められます。そのため、高い公益性の発揮と地域との連携が期待でき、かつ民間ノウハウの活用を適切に図ることを可能とする「第三セクター」を設立し、行政と民間事業者等の連携（共同出資）による運営体制の構築を図ります。

■選定結果

項目	選定結果
管理運営手法	公設民営（指定管理）で、設計段階から運営者が関与する EOI方式 とする。
管理運営主体	行政と民間事業者等の共同出資により設立する、 第三セクター とする。

■管理運営体制のイメージ図



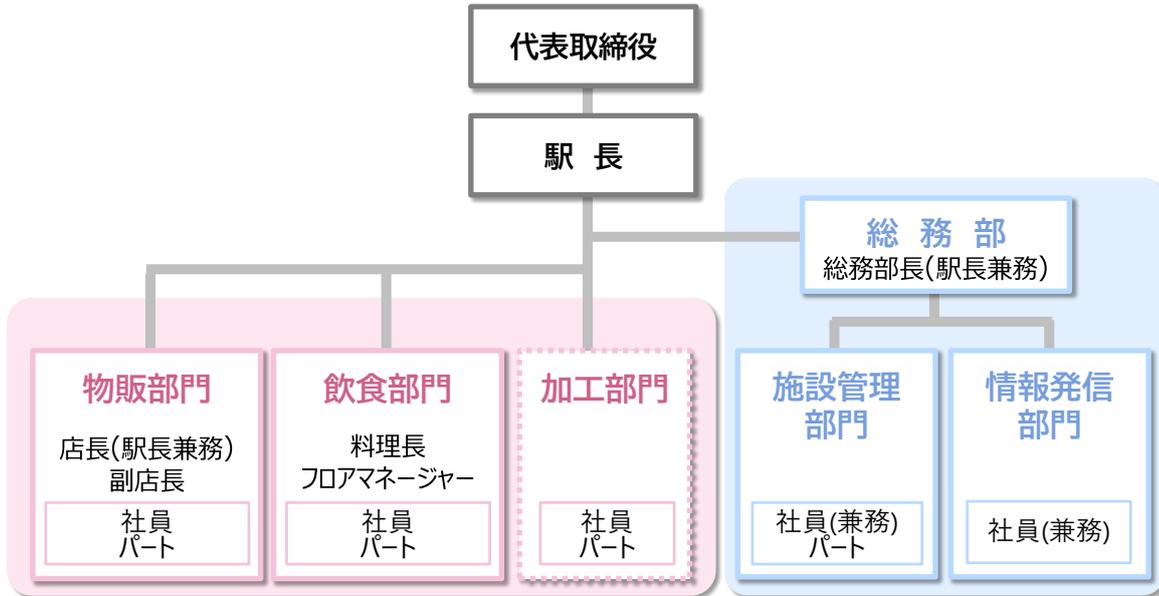
5.5 道の駅運営者「駅長」選定の方向性

(1) 組織図にみる駅長の重要性

道の駅の主な部門は、消費者を対象とする「物販、飲食、加工部門」と施設の維持管理・運営を行う「総務部門」の二つに大別されます。

社員数は、「物販、飲食、加工部門」が多く、総務部門は主に兼務となる場合が多いです。

また、初期段階の部門長は駅長兼務が多いため、駅長の人選は非常に重要です。



(2) 駅長に求められる能力

道の駅の駅長に求められる能力としては、大きくは「マーケティング」「マネジメント」「モチベーション」の3つに区分されます。一方で、3つの能力が必要とされる期間には開きがあるため、どの部分を重要視するかによって駅長選定基準は異なります。



(3) 駅長選定方法について

道の駅の駅長の選定は、公募方式と人材紹介、派遣の双方が存在します。

手法そのものは全く異なるため、地域特性に応じた選定手法を採択する必要があります。

表 16 駅長選定方法の概要

	一般公募	人材紹介、派遣
内容	<ul style="list-style-type: none"> ・市内外に広く人材を募集し、優秀な人材を獲得する手法。 ・選定手法は、経歴書、筆記、論述、面接となるケースが多い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・特定の組織、人脈等により道の駅の経営にふさわしい人物を特定し選定する手法。 ・主には、道の駅と類似する施設を持つ組織（流通中堅、大手、JA等）と協議し、人材を紹介してもらうケースが多い。
期間	<ul style="list-style-type: none"> ・要項等整備1ヶ月、募集2ヶ月、選定2ヶ月 	<ul style="list-style-type: none"> ・特になし
方法	<ul style="list-style-type: none"> ・運営組織幹部層による筆記、論述、面接。 (運営組織決定、及び立ち上げ以降に実施) 	<ul style="list-style-type: none"> ・首長、委員、事務局による対象組織の選定。 ・対象組織との交渉と決定。
ポイント	<ul style="list-style-type: none"> ・一定数以上の応募者の確保 ① 魅力的な条件（報酬等） ② 周知力の高い媒体（民間企業の媒体） ③ 十分な応募期間 ・経営能力を持つ人材を見抜く選定能力 ① 筆記、論述での選定 ② 委員による面接 	<ul style="list-style-type: none"> ・経営を担える人材を輩出できる機関の選定 ① 流通等特定分野のノウハウの蓄積 ② 施設長等マネジメントスキルの蓄積 ③ 人材紹介、派遣について積極的であること ・人材紹介、派遣についての条件交渉 ① 組織との報酬、期間等の条件交渉

6. 概算事業費及び整備効果

6.1 概算事業費

本道の駅の導入機能や施設規模を踏まえ、県内道の駅の実績等から概算事業費を整理します。

表 17 初期投資費

導入機能	施設区分	屋内面積 (㎡)	屋外面積 (㎡)※	単価 (千円/㎡)※ 2	金額 (千円)	補助対象施設 (想定)
道の駅の 基本機能	駐車場(道路休憩施設)		6,500	9	60,100	◆
	駐車場(地域振興施設)		6,500	9	60,100	
	思いやり駐車場屋根、EV充電設備		—	—	36,500	◆
	トイレ	300		463	138,800	◆
	シャワーブース	30		463	13,900	◆
	コンビニエンスストア	170		463	78,700	◆
	情報提供コーナー・無料休憩スペース	170		463	78,700	◆
小計		670	13,000	—	466,800	
那珂で つながる機能	農畜産物直売所・特産品販売コーナー	450		463	208,200	◆
	飲食施設	420		463	194,300	◆
	加工施設、ベーカリー	200		463	92,500	◆
	コミュニティスペース・多目的室	100		463	46,300	◆
	屋根付きイベントスペース		250	250	62,500	
	ドッグラン		300	2	600	
	ほ場		適宜	—	—	
	ベビーコーナー・キッズルーム	40		463	18,500	◆
	芝生広場		7,500	2	15,000	
	水広場		500	—	30,300	
	アスレチック遊具		2,000	—	30,800	
	全天候型プレイゾーン	400		463	185,100	◆
小計		1,610	10,550	—	884,100	
IC近接の 立地を活かした 機能	高速バス停留所		800	9	7,400	
	パークアンドライド		1,900	9	17,600	
	RVパーク		300	9	2,800	
	防災設備等		適宜	—	—	◆
小計		0	3,000	—	27,800	
その他	附帯施設、バックヤード等	600		463	277,600	◆
	車路・通路等		6,500	9	60,100	
	従業員用駐車場		1,100	9	10,200	
	緑地		2,970	6	17,100	
	外構		5,000	8	39,500	
	雨水貯留施設		2,250	27	60,800	
	下水道整備		1,000	100	100,000	
小計※3		600	15,570	—	565,300	
造成、設計等	調査費			—	35,000	
	造成費(設計費含む)			—	303,400	
	設計・監理費	—	—	—	80,100	
小計				418,500		
合計面積※3		2,880	42,120			
合計(税抜)					2,362,500	
合計(税込)					2,598,750	

什器備品費、ほ場整備費、防災設備等整備費は含まない。

※1 雨水貯留施設：m3、下水道整備：m

※2 単価は表記していない小数点以下の数値を含む。

※3 屋外面積の小計は、雨水貯留施設及び下水道整備を除く。

6.2 支援制度について

道の駅の整備においては、各省庁の交付金や補助金の制度を活用することが可能です。

現段階において想定される補助事業と概算事業費をもとに算出した補助事業の総額を以下に示します。

表 18 現段階で想定される補助事業

省庁	名称	補助率	補助事業の総額
内閣府	デジタル田園都市国家構想交付金 (地方創生拠点整備タイプ)	1/2	765,935 千円 (約 7.66 億円)
農林水産省	農山漁村振興交付金	1/2	
国土交通省	社会資本整備総合交付金	1/2	

その他の活用が想定される主な補助事業を以下に示します。今後、本施設の導入機能等を踏まえて、いずれの補助事業を活用するか検討を行います。

表 19 今後検討予定の補助事業

省庁	名称	補助率	補助対象の可能性
農林水産省	食料産業・6次産業化交付金	1/3	加工・直売所の支援体制の整備 等
国土交通省	防災・安全交付金	1/2	防災拠点の整備 等
観光庁	インバウンド安全・安心対策推進事業	1/2	災害時等における多言語対応機能の強化 等
厚生労働省	次世代育成支援対策施設整備交付金	1/2	道の駅における子育て支援拠点の整備 等
総務省	地域経済循環創造事業交付金	1/2	道の駅の整備に伴う設計・工事・設備 等
環境省	地域レジリエンス・脱炭素化を同時実現する公共施設への自立・分散型エネルギー設備等導入推進事業	1/2	防災・減災に資する再生可能エネルギー設備 等

6.3 収支シミュレーション

6.3.1 道の駅の売上げ予測

道の駅の想定利用者数及び想定売上高を試算します。想定利用者数は、計画交通量に補正立ち寄り率及び乗車率を乗じて算出します。算出の結果、77.5万人の利用者数が見込める結果となりました。

【想定利用者数】

$$\begin{array}{c} \text{①計画交通量} \\ \text{(台/9h) ※1} \end{array} \times \begin{array}{c} \text{②補正} \\ \text{立ち寄り率} \end{array} \times \begin{array}{c} \text{③乗車率※2} \end{array} \times \begin{array}{c} \text{365日} \\ \text{(平日246、} \\ \text{休日119)} \end{array} = \begin{array}{c} \text{④想定} \\ \text{利用者数} \end{array}$$

想定利用者数： ①12,039台/9h(10,395) × ②0.07~0.25 × ③1.2~20.4 × 246日(119) = ④774,532人/年 (参考)上限値：①12,677台/9h(11,538) × ②0.07~0.25 × ③1.2~20.4 × 246日(119) = ④831,741人/年 (参考)下限値：①11,036台/9h(8,594) × ②0.07~0.25 × ③1.2~20.4 × 246日(119) = ④684,513人/年

- ・ 数式中の () 内は休日の数値
- ・ 上限値および下限値は、繁忙期および閑散期の計画交通量が1年間続くと仮定した場合の数値

想定売上高は、上記の想定利用者数に県内「道の駅」の単位数あたり売上高を乗じて算出します。算出の結果、約7.36億円/年の売上が見込める結果となりました。

【想定売上高】

$$\begin{array}{c} \text{④想定} \\ \text{利用者数} \end{array} \times \begin{array}{c} \text{⑤県内「道の駅」の単} \\ \text{位数あたり売上高※3} \end{array} = \begin{array}{c} \text{⑥想定売上高} \end{array}$$

想定売上高： ④774,532人 × ⑤0.095億円/万人 = ⑥7.36億円/年 (参考)上限値：④831,741人 × ⑤0.095億円/万人 = ⑥7.90億円/年 (参考)下限値：④684,513人 × ⑤0.095億円/万人 = ⑥6.50億円/年

- ※1 想定利用者数の算出に用いる計画交通量は、「道の駅」地域振興施設の営業時間9:00~18:00(9時間)を想定して算定した。
- ※2 台換算係数は、平成27年度全国道路・街路交通情勢調査における、車種別(小型、普通貨物、大型バス)、平日休日別の関東内陸ブロックの平均乗車人員を採用した。
- ※3 道の駅へのヒアリング結果より、2021年の県内道の駅の売上/施設利用者数の平均を採用した

以上の検討から、以下の項目を設定し、収支計算を行います。

表 20 主な仮定項目について

営業日	原則年中無休
営業時間	9:00~18:00 (原則)
想定利用者数	774,532人
平均客単価	950円/人
想定売上高	7.36億円

6.3.2 管理運営体制（想定）

管理運営手法は、「公設民営（指定管理）」であり、管理運営主体は、「第三セクター」を前提条件とします。この条件に基づき、管理運営体制（想定）を以下に示します。

道の駅は、飲食・物販等の収益性が高い収益部門と、トイレや駐車場等の公益部門に分けて考えます。公益部門に係る管理運営は、指定管理料で賄うことが想定されますが、収益部門は、独立採算による管理運営も想定されるため、指定管理料の有無等は本収支分析によって検証することとします。

収支分析の対象は、指定管理者（第三セクター）の収支とし、良好な収支が期待可能か分析を行います。近隣道の駅との差別化や、収益性確保の観点から農畜産物直売所は直営を前提とし、飲食スペースは、シナリオⅠ（直営一部テナント）と、シナリオⅡ（すべてテナント）の場合を想定し、それぞれのシナリオについて収支分析を行います。

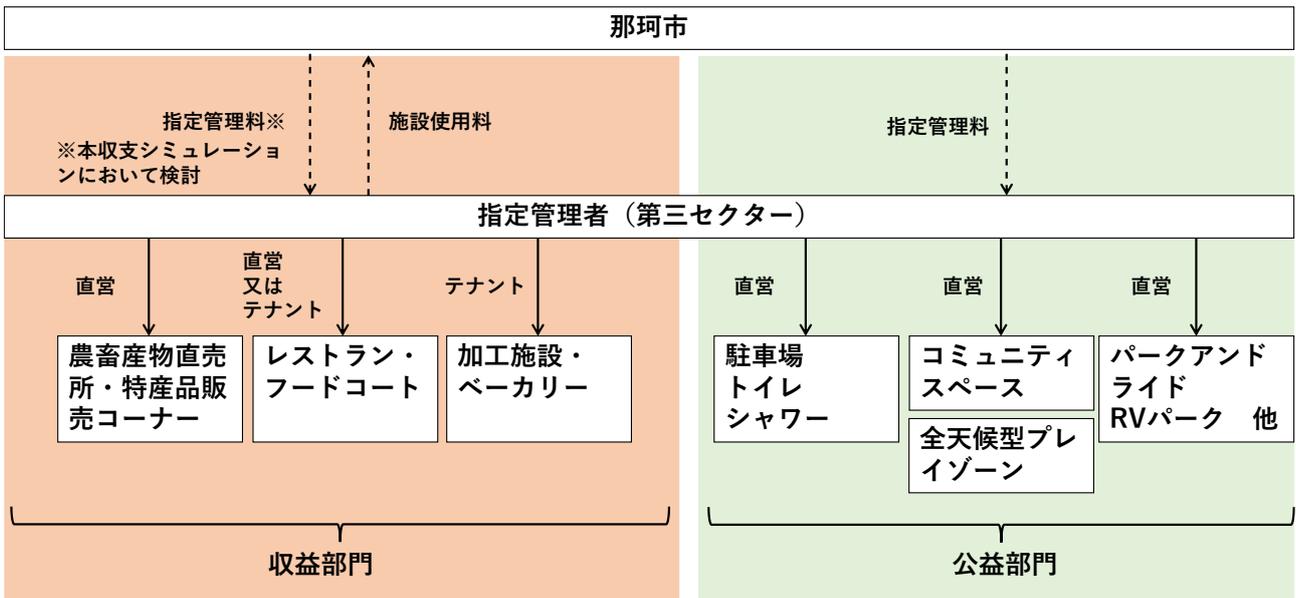


図 8 管理運営体制（想定）

6.3.3 部門別運営方針（想定）

他自治体の道の駅の運営・販売状況等を踏まえ、部門別、施設別の運営方式及び運営方針を以下のとおり仮定します。

なお、運営方式及び運営方針（利用料金等の設定）は、今後、管理運営主体との協議により決定していきます。

表 21 部門別運営方針（想定）

公益部門			
施設	運営方式	運営方針等	
トイレ	直営	来訪した利用者が 無料 で利用できるものとする。	
シャワーブース	直営	コイン式シャワー、一回（10分）の利用料金（ 200円 ^{※1} ）	
情報提供コーナー・無料休憩スペース	直営	来訪した利用者が 無料 で利用できるものとする。	
全天候型プレイゾーン	直営	来訪した利用者が 無料 で利用できるものとする。	
コミュニティスペース・多目的室	直営	定員40名、半日の利用料金（ 650円 ^{※2} ）	
ドッグラン	直営	来訪した利用者が 無料 で利用できるものとする。	
パークアンドライド	直営	24時間の利用料金（ 900円 ^{※3} ）	
RVパーク	直営	1泊の利用料金（ 2800円 ^{※3} ）	
※1 県内事例			
※2 市内事例（定員40人の会議室・研修室）			
※3 県内事例（事例平均）			
収益部門			
農畜産物直売所			
	農畜産物	直営	委託販売、販売手数料： 15.0% ^{※1}
	特産品販売コーナー	直営	委託販売、販売手数料： 22.4% ^{※1}
飲食スペース			
レストラン・ フードコート	シナリオⅠ	直営	粗利： 60% 、原価率： 40% ^{※2}
	シナリオⅡ	テナント	テナント料： 2200円/㎡・月 ^{※3}
加工施設・ベーカリー		テナント	テナント料： 2200円/㎡・月 ^{※3}
※1 農林水産省調査 第三セクターが運営する直売所の全国平均			
※2 経済産業省 中小小売業・サービス業の生産性分析（原価率40%、2021年）			
※3 テナント料は道の駅の事例から算出（物販・飲食別、事例平均）			

6.3.4 指定管理者の収支試算

前節までの方針に基づき、指定管理者の収支試算を行います。

収益部門の前提条件は、下表のとおりとします。

表 22 収益部門（売上）の前提条件

収益部門	施設	売上に占める割合[%]
	農畜産物直売所	70.0
	農畜産物	50.0
	特産品	20.0
飲食施設スペース	30.0	
	レストラン・フードコート	20.3
	加工施設・ベーカリー	9.7

※飲食スペースの売上に占める割合は、面積按分とした。

◆収益部門の売上の2%を施設使用料として市へ納入する。

シナリオ別に試算した結果を、表（収支分析結果）に示します。その結果、シナリオⅠ（飲食スペース：直営一部テナント）で78,472千円の黒字、シナリオⅡ（飲食スペース：すべてテナント）で15,714千円の黒字となり、いずれの場合においても黒字が見込むことが可能です（表：収支分析結果）。

よって特に収益部門は、良好な収支が期待できるため、市が指定管理料を支払わない「独立採算」での運営が可能であり、指定管理者が毎年一定の「施設使用料」を市へ支払うことで、市への収入も確保できると考えられます。

表 23 収支分析結果（シナリオ I）

シナリオ I レストランを直営とする場合

費目	施設	運営方式	施設面積 (㎡)	㎡単価 (千円/㎡・月)	金額 (千円/年)	粗利額 (千円)	備考
収益部門 A1							
農畜産物直売所・特産品販売コーナー					515,064	88,149	売上割合70%
	農畜産物	直営	350	—	367,903	55,185	売上割合50%、販売手数料15.0%（農水省調査）
	特産品	直営	100	—	147,161	32,964	売上割合20%、販売手数料22.4%
飲食スペース					220,742	95,001	売上割合30%
	レストラン・フードコート	直営	420	—	149,535	89,721	売上割合（面積按分）、原価率：40%（経産省調査）
	加工施設・ベーカリー	テナント	200	2.2	71,207	5,280	他道の駅の事例よりテナント料を設定
小計 I（飲食スペース：直営）					735,805	183,150	
固定費（収益部門） A2							
維持管理費					12,299		
①	建築物保守管理業務		1640	—	148	—	「令和5年度庁舎維持管理費要求単価」（国交省）
②	建築設備保守管理業務		1640	—	2,585	—	「令和5年度庁舎維持管理費要求単価」（国交省）
③	外構等維持管理業務		1640	—	4,255	—	他事例より算出
④	環境衛生・清掃業務		1640	—	4,700	—	「令和5年度庁舎維持管理費要求単価」（国交省）
⑤	警備保安業務		1640	—	611	—	他事例より算出
⑥	修繕業務		1640	—	—	—	大規模修繕は除く、県内道の駅実績に基づき算出
運営費					56,322		
①	人件費		—	—	42,332	—	県内道の駅実績に基づき算出、人件費80%
②	光熱水費他		1640	—	13,990	—	県内道の駅実績に基づき算出
小計					68,620		
施設使用料 A3							
					14,716	—	収益部門売上の2%
公益部門 B1							
シャワーブース			30	—	1,460	1,460	一日当たりの利用者数を20人と仮定
コミュニティスペース・多目的室			100	—	139	139	平日の稼働率50%、休日の稼働率80%と仮定
パークアンドライド（68台）			—	—	8,297	8,297	平日の稼働率20%、休日の稼働率80%と仮定
RVパーク			—	—	1,898	1,898	平日の稼働率20%、休日の稼働率80%と仮定
小計 I（飲食スペース：直営）					11,794	11,794	
固定費（公益部門） B2							
維持管理費					11,975		
①	建築物保守管理業務		—	—	112	—	「令和5年度庁舎維持管理費要求単価」（国土交通省）
②	建築設備保守管理業務		—	—	1,954	—	「令和5年度庁舎維持管理費要求単価」（国土交通省）
③	外構等維持管理業務		—	—	3,217	—	他事例より算出
④	環境衛生・清掃業務		—	—	3,554	—	「令和5年度庁舎維持管理費要求単価」（国土交通省）
⑤	警備保安業務		—	—	462	—	他事例より算出
⑥	修繕業務		—	—	2,676	—	大規模修繕は除く、県内道の駅実績に基づき算出
運営費					21,161		
①	人件費		—	—	10,583	—	県内道の駅実績に基づき算出、人件費20%
②	光熱水費他		—	—	10,578	—	県内道の駅実績に基づき算出
小計					33,136		
収支 C = (A1+B1) - (A2+A3+B2)					78,472		

※端数処理を四捨五入により行っているため、総数と内訳の計が一致しない場合がある。

表 24 収支分析結果（シナリオⅡ）

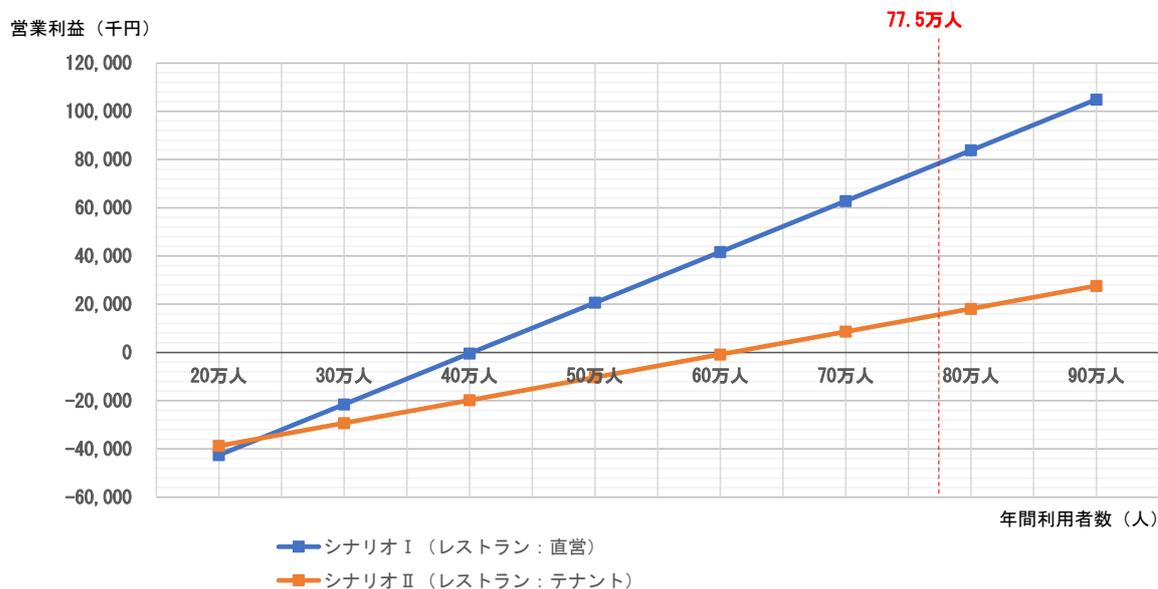
シナリオⅡ レストランをテナントとする場合

費目	施設	運営方式	施設面積 (㎡)	㎡単価 (千円/㎡・月)	金額 (千円/年)	粗利額 (千円)	備考
収益部門 A1							
農畜産物直売所・特産品販売コーナー					515,064	88,149	売上割合70%
	農畜産物	直営	350	—	367,903	55,185	売上割合50%、販売手数料15.0%（農水省調査）
	特産品	直営	100	—	147,161	32,964	売上割合20%、販売手数料22.4%
飲食スペース					220,742	16,368	売上割合30%
	レストラン・フードコート	テナント	420	2.2	149,535	11,088	他道の駅の事例よりテナント料を設定
	加工施設・ベーカリー	テナント	200	2.2	71,207	5,280	他道の駅の事例よりテナント料を設定
小計Ⅰ（飲食スペース：テナント）					735,805	104,517	
固定費（収益部門） A2							
維持管理費					12,299		
①	建築物保守管理業務		1640	—	148	—	「令和5年度庁舎維持管理費要求単価」（国交省）
②	建築設備保守管理業務		1640	—	2,585	—	「令和5年度庁舎維持管理費要求単価」（国交省）
③	外構等維持管理業務		1640	—	4,255	—	他事例より算出
④	環境衛生・清掃業務		1640	—	4,700	—	「令和5年度庁舎維持管理費要求単価」（国交省）
⑤	警備保安業務		1640	—	611	—	他事例より算出
⑥	修繕業務		1640	—	—	—	大規模修繕は除く、県内道の駅実績に基づき算出
運営費					40,447		
①	人件費		—	—	26,457	—	県内道の駅実績に基づき算出、人件費50%
②	光熱水費他		1640	—	13,990	—	県内道の駅実績に基づき算出
小計					52,746		
施設使用料 A3							
					14,716	—	収益部門売上の2%
公益部門 B1							
シャワーブース			30	—	1,460	1,460	一日当たりの利用者数を20人と仮定
コミュニティスペース・多目的室			100	—	139	139	平日の稼働率50%、休日の稼働率80%と仮定
パークアンドライド（68台）			—	—	8,297	8,297	平日の稼働率20%、休日の稼働率80%と仮定
RVパーク			—	—	1,898	1,898	平日の稼働率20%、休日の稼働率80%と仮定
小計Ⅰ（飲食スペース：直営）					11,794	11,794	
固定費（公益部門） B2							
維持管理費					11,975		
①	建築物保守管理業務		—	—	112	—	「令和5年度庁舎維持管理費要求単価」（国土交通省）
②	建築設備保守管理業務		—	—	1,954	—	「令和5年度庁舎維持管理費要求単価」（国土交通省）
③	外構等維持管理業務		—	—	3,217	—	他事例より算出
④	環境衛生・清掃業務		—	—	3,554	—	「令和5年度庁舎維持管理費要求単価」（国土交通省）
⑤	警備保安業務		—	—	462	—	他事例より算出
⑥	修繕業務		—	—	2,676	—	大規模修繕は除く、県内道の駅実績に基づき算出
運営費					21,161		
①	人件費		—	—	10,583	—	県内道の駅実績に基づき算出、人件費20%
②	光熱水費他		—	—	10,578	—	県内道の駅実績に基づき算出
小計					33,136		
収支C = (A1+B1) - (A2+A3+B2)					15,714		

※端数処理を四捨五入により行っているため、総数と内訳の計が一致しない場合がある。

6.3.5 損益分析

シナリオⅠ、シナリオⅡのそれぞれについて、年間利用者数が変動した場合における、損益分析を行いました。その結果、シナリオⅠで年間利用者数が 40.2 万人を超えれば黒字、シナリオⅡで 60.9 万人を超えれば黒字を見込むことが可能です。



	年間利用者数								損益分岐点 (年間利用者数)
	20万人	30万人	40万人	50万人	60万人	70万人	80万人	90万人	
シナリオⅠ（レストラン：直営）	-42,552	-21,487	-423	20,642	41,707	62,772	83,837	104,902	402006
シナリオⅡ（レストラン：テナント）	-38,758	-29,277	-19,796	-10,315	-834	8,647	18,128	27,609	608793

6.3.6 長期シミュレーション

飲食スペースに係る運営は、経営ノウハウが必要であり、雇用確保のリスク等があることから、全てを直営で行うことは実現性が低いと考えられます。よって、シナリオⅡ（飲食スペース：テナント）をベースとし、長期シミュレーションの検討を行います。

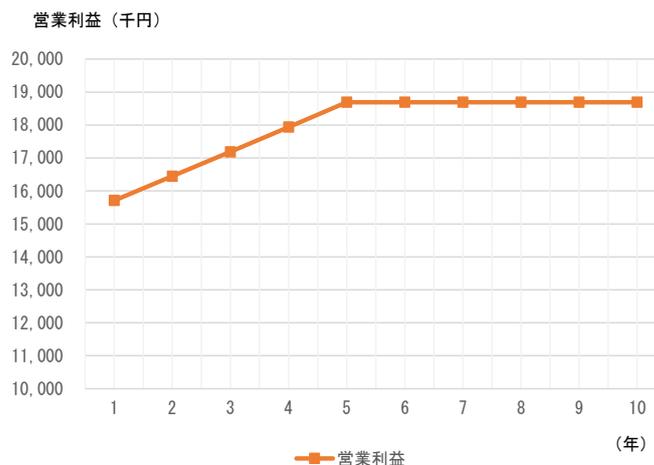
具体的には、シナリオⅡ（飲食スペース：テナント）において、オープン当初からの営業方法を継続した場合を想定し、開業特需を想定した開業10年後までの売上予測を行います。算定の条件は下記のとおりです。

<算定の条件>

- 初年度～5年度までは毎年1%（前年度比）売上が増加、6年目から10年目までは5年目の売上を継続。

予測の結果、開業10年目時点で、18,695千円/年の営業利益が確保でき、10年目時点で、施設使用料の積み上げが1.52億円、営業利益の積み上げが1.79億円となります。

このように、長期的な持続可能性を考慮した道の駅の運営が必要となるため、新たな利用客の獲得に向けたマーケティングやブランディング、商品開発等を継続的に実施する必要があります。



	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	6年目	7年目	8年目	9年目	10年目	計
売上	735,805	743,163	750,595	758,101	765,682	765,682	765,682	765,682	765,682	765,682	7,581,757
粗利額	116,311	117,193	118,083	118,982	119,891	119,891	119,891	119,891	119,891	119,891	1,189,914
固定費	85,882	85,882	85,882	85,882	85,882	85,882	85,882	85,882	85,882	85,882	858,816
施設使用料	14,716	14,863	15,012	15,162	15,314	15,314	15,314	15,314	15,314	15,314	151,635
営業利益	15,714	16,448	17,190	17,939	18,695	18,695	18,695	18,695	18,695	18,695	179,463

6.4 整備効果の検討

道の駅の売上による経済波及効果（定量的な効果）と、その他の経済的・社会的な効果（定性的な効果）について検討します。

6.4.1 経済波及効果の検討

(1) 分析手法の概要

産業連関表による経済波及効果分析により、本事業による直接・間接の経済効果を把握します。

産業連関表は、作成対象年次における我が国の経済構造を総体的に明らかにするもので、この仕組みを利用して、ある産業に新たな需要が発生した場合にどのような形で生産が波及していくのかを計算することが可能となります。

(2) 経済波及効果の概要

経済波及効果とは、ある産業に消費や投資などの最終需要が生じることにより、その産業の生産を誘発するとともに、次々と他の産業の生産も誘発していくことを指します。その生産誘発額は直接効果、第1次間接効果、第2次間接効果の3段階に分けて計算されます。

表 25 経済波及効果の概要

効果の種別	内容	波及効果の種別
直接効果	消費・投資などの最終需要によって生じた最初の生産額の増加。	第1次波及効果
第1次間接効果	新たな生産（直接効果）に伴う原材料の投入によって、原材料を生産する産業で誘発される生産額。	
第2次間接効果	第1次波及効果（直接効果及び第1次間接効果）に伴って生じる雇用者所得が新たな消費（民間消費支出）に使われ、それによって誘発される生産額。	第2次波及効果
総合効果	第1次波及効果と第2次波及効果の合計額。	

出典：「産業連関分析入門」(p.12) 入谷貴夫著

1) 試算に用いる産業連関表・経済波及効果算定ツール

茨城県では、令和2年3月に茨城県の経済波及効果を分析するツール「経済波及効果分析シート」を公開しており、本試算ではこの分析ツールを用い、本事業における経済波及効果の分析を行います。

表 26 本試算で用いる分析ツール

分析ツール	経済波及効果分析ツール（37部門）
算出できる経済効果	茨城県内（域内）への経済波及効果

出典：茨城県企画部統計課

<https://www.pref.ibaraki.jp/kikaku/tokei/fukyu/tokei/betsu/sangyo/io27/index.html>

産業連関表について：https://www.soumu.go.jp/toukei_toukatsu/data/io/t_gaiyou.htm（総務省）

(3) 経済波及効果の分析

今回の分析では、本事業による経済効果を、道の駅の運営による効果（ランニング効果）とします。計画している道の駅での売上として、物販（農畜産物、特産品等）、飲食（レストラン等）、貸室（多目的スペース）などが想定されますが、大部分を物販と飲食が占めることが想定されることから、ここでの試算では物販と飲食を対象とし、その売上を新規需要と設定します。

1) 各部門への割り付けの考え方

前節で整理した対象とする需要（直接効果）が「どの産業部門にどの程度発生するのか」を設定することを通じ、各部門への効果を算定します。産業連関表上の各部門への割り付けにあたっては、前項において算出した想定売上高に売上高比率^{※1}乗じて算出した各施設の想定売上高を採用します（下表）。

また、産業連関表上の自給率は部門ごとに設定されていますが、農畜産物直売所の自給率を 100%に変更して算定します。

表 27 売上品目と部門分類の対応表

施設	基本分類（例）	部門分類 ^{※2} （37 部門）	売上高 比率	想定売上高
農畜産物 直売所	生鮮野菜や果実、花き、生乳、卵、肉用牛等	農業	50%	368 百万円
特産品販売 コーナー	肉類、乳製品、水産加工品、調味料、酒類、冷凍食品等	飲食料品	20%	147 百万円
飲食スペース	レストラン・テイクアウト等の飲食サービス	対個人サービス	30%	221 百万円

※1 他の道の駅の事例から設定

※2 平成 27 年茨城県産業連関表

2) 経済波及効果の試算

前項までの検討結果及び分析ツールを用いて算定した経済波及効果の試算結果を次表に示します。直接効果、一次波及効果、二次波及効果を含めた総合結果として年間約 8.16 億円 の効果が想定され、雇用者誘発人数（最終需要が直接・間接に誘発した雇用者）についても合計 61 人 の雇用が期待できるという結果となりました。

表 28 経済波及効果の試算結果

H27年表				(単位:百万円, 人)		
	a. 直接効果	b. 第1次 間接効果	c. 第2次 間接効果	効果合計(a+b+c)		雇用者誘発数
				うち粗付加価値額	うち雇用者所得	
合計	577	162	77	816	454	179

(注)四捨五入の関係で、内訳の合計と合計項目の値が一致しないことがある。

6.4.2 社会的・経済的に期待される波及効果

道の駅整備によって期待できる効果は、以下の図に示すとおりです。

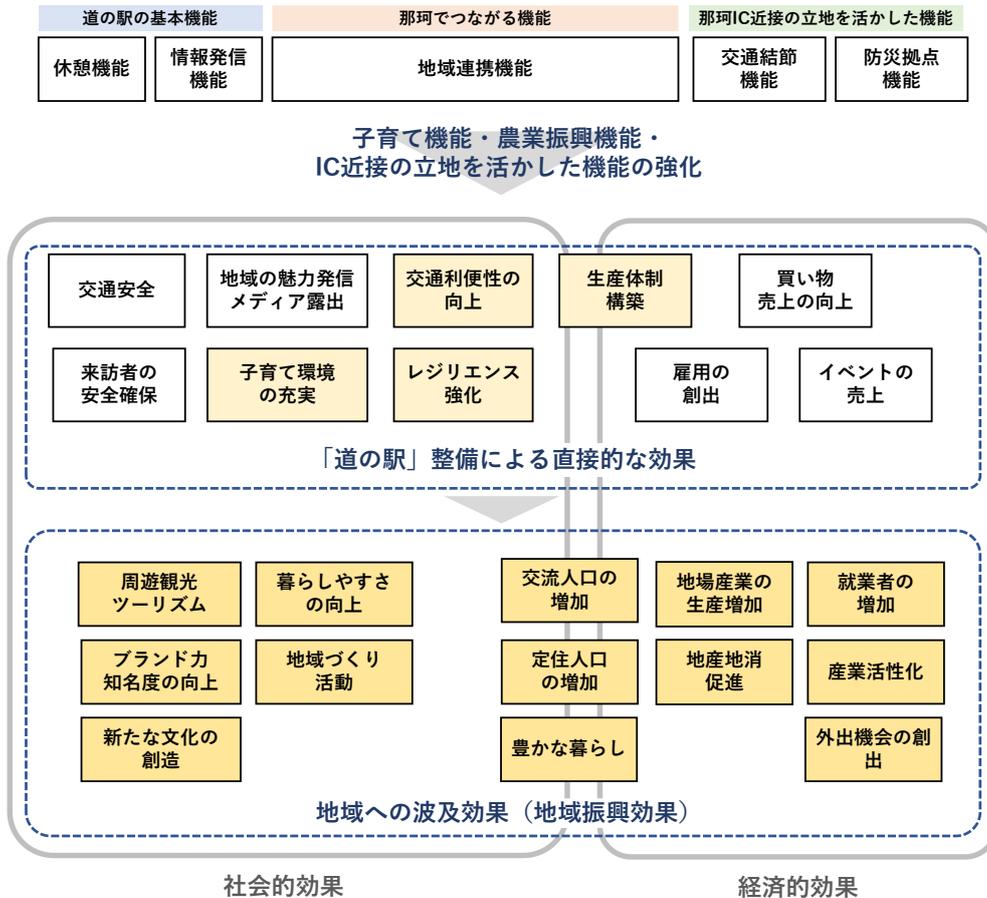


図 9 社会的・経済的に期待される波及効果

特に、以下の機能は、地域への波及効果をより一層を高めるため、重点的な取組を推進していきます。

① 子育て支援機能

子育て世代をターゲットにしたコンテンツを充実させることで、若い世代の来訪を増やし、地域のランドマークとして、幅広い世代におけるシビックプライドの向上を図ります。

② 農業振興機能

地元農畜産物のブランド化や6次産業化に取り組む、農業関係者を中心とした生産・出荷体制を構築し、商品の高付加価値化や他道の駅との差別化を進めることで、農業振興による地域の活性化及びブランド化を図ります。

③ IC近接の立地を活かした機能

IC近接の立地を最大限に活かし、交通アクセスの強化や地域のレジリエンスを向上させることで、人やモノの移動による地域経済の活性化、安心・安全な生活の確保を目指します。

6.5 整備効果のまとめ

以上を踏まえ、道の駅の整備によって得られる効果を以下にまとめます。今後は、道の駅整備によって得られる利益や効果を実現するために、計画的かつ継続的な取組を行う必要があります。

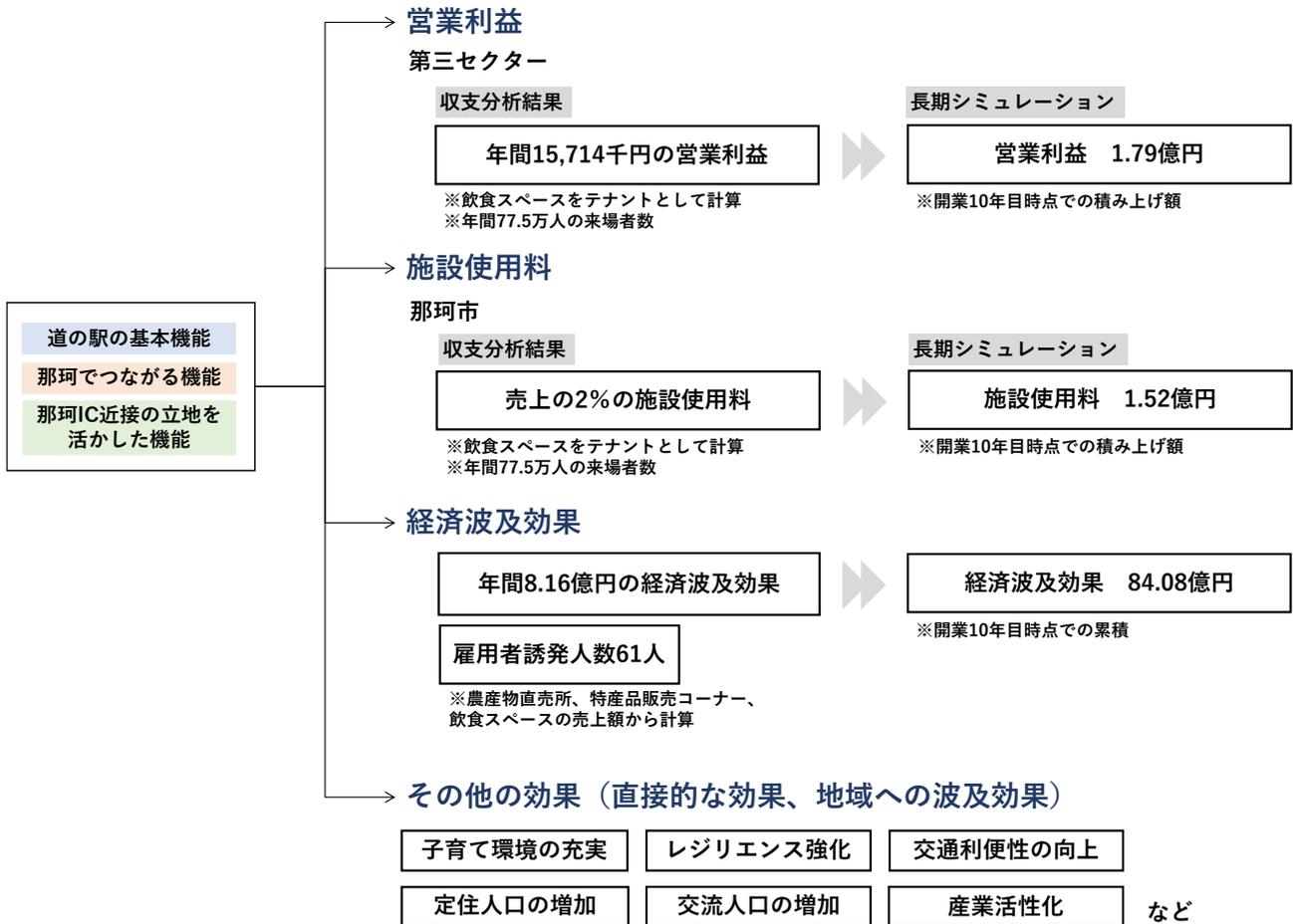
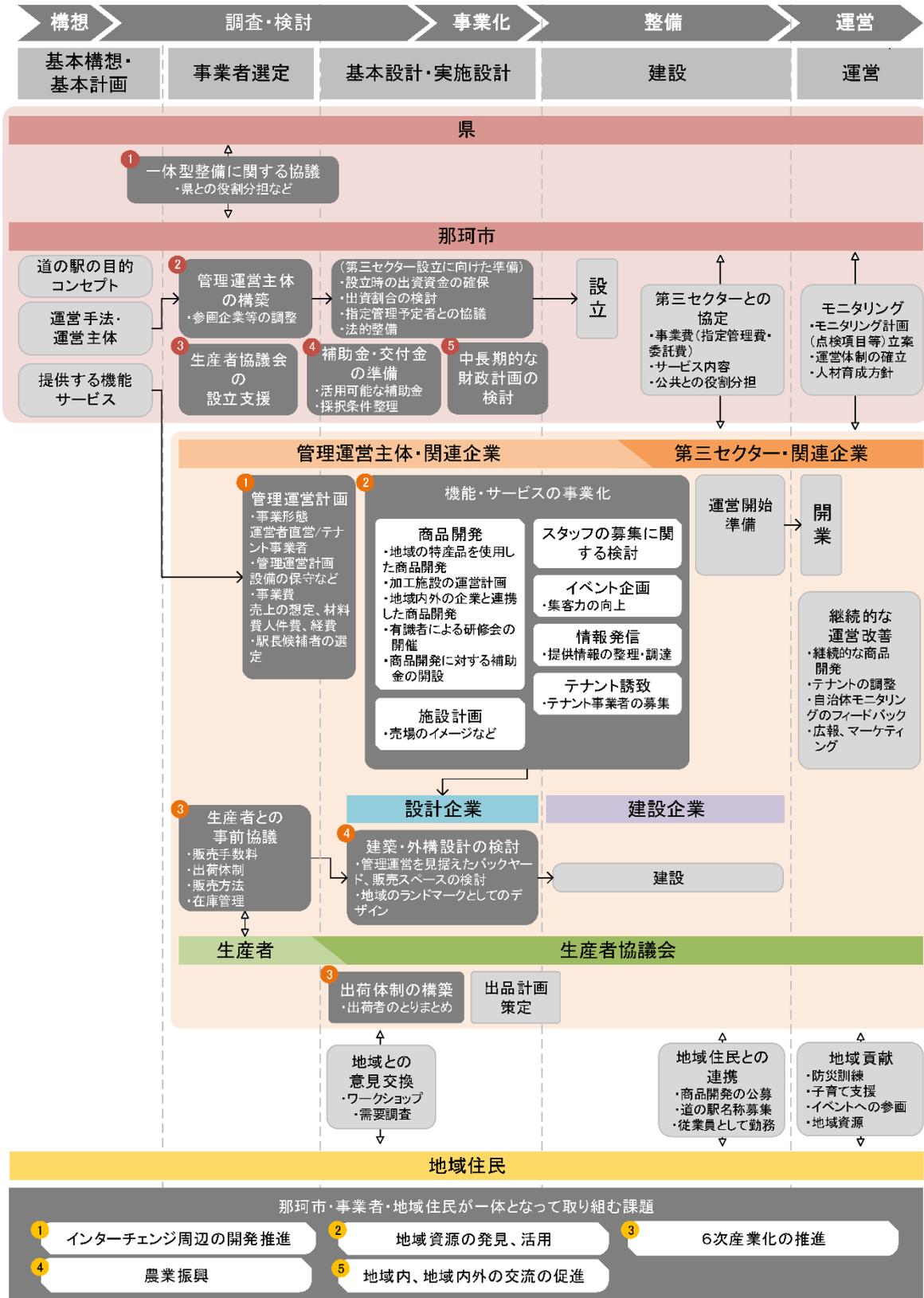


図 10 道の駅の整備によって期待できる効果

7. 今後の課題と事業スケジュール

7.1 検討課題の整理

調査・検討、事業化、整備、運営段階において想定される検討事項を以下に整理します。



7.2 主な検討事項

前節の整理において示した各検討課題について、想定される主な検討事項を以下に示します。

7.2.1 本市における検討事項

(1) 一体型整備に関する協議

本道の駅の整備候補地は県道那珂インター線に面することから、道路管理者である茨城県との一体型整備を見据え、今後、県との役割分担等について協議していく必要があります。

(2) 管理運営主体の構築

第三セクターの設立に向け、以下の事項について検討する必要があります。

① 参画企業等の調整

市内企業や関係団体等の参画を募り、指定管理予定者を見据えた管理運営体制の構築を図る必要があります。

② 設立時の出資資金の確保

第三セクター設立に必要な財源や出資資金等を確保するための準備・調整が必要となります。

③ 出資割合の検討

第三セクター設立の背景や目的、資金調達の規模、財政的なリスク等を検討し、出資者と出資割合について検討する必要があります。

④ 指定管理予定者との協議

管理運営計画の作成に向け、公平性や公益性の面から検討を行い、事業化に向けた必要なバックアップを行います。

⑤ 法的準備

第三セクターを設立するにあたっては、設立許可の申請や契約書の策定など適切な法的準備が必要となります。

(3) 生産者協議会の設立支援

道の駅を運営するにあたっては、農畜産物の出荷の取りまとめや、販売に関するサポートを行うための生産者による協議会を設立する必要があり、立ち上げにあたっては、生産者の参画意向の調査等の設立に向けたバックアップを行う必要があります。

(4) 補助金・交付金の準備

道の駅の整備においては、補助金・交付金等を積極的に活用する必要があり、活用可能な補助金・交付金等について早い段階で国や関係団体と調整を行い、道の駅の役割や施設構成、立地場所を考慮した条件整理等、採択に向けた準備を進める必要があります。

(5) 中長期的な財政計画の検討

道の駅整備に係る財源の確保にあたっては、イニシャルコストに加え、管理運営費用等のランニングコストを含めた中長期的な財政運営が求められることから、綿密なシミュレーションを行うなど、事業の実現性を担保しつつ健全な財政計画を確立しておくことが重要となります。

7.2.2 運営主体・関連企業における検討事項

(1) 管理運営計画の策定

飲食や物販スペース等の運営は、直営又はテナント形態が想定されることから、適切な事業形態を選択する必要があります。また、事業形態に応じた売上や経費を適切に見積り、正確な収支計画を作成する必要があります。

設備の保守・維持管理方針や、道の駅で提供するサービス向上に向けた取組など、施設の運営や管理に関する目標設定が重要となります。

(2) 機能・サービスの事業化

機能、サービスの事業化に向け、以下の事項について検討する必要があります。

① オリジナル商品・メニュー等の企画開発

周辺地域や他施設で販売している商品との差別化や、新たな道の駅の魅力付けの一環として、オリジナル商品や新規メニューの企画開発を行う必要があります。また、加工品の開発に必要な地域特産品の安定的な確保の方法についても併せて検討する必要があります。

② 加工施設の運営計画

地域の特色を生かした6次産業化との連携や加工品の開発に必要な地域特産品の安定的な確保等の持続可能な運営について検討を行う必要があります。

③ イベントの企画・既存イベントとの連携

集客力向上に向けた魅力的なイベントを定期的を開催するため、以下の検討を行う必要があります。

- ・ イベントの内容と道の駅のコンセプトとの整合・調整
- ・ 既存イベントの誘致・調整
- ・ イベント実施時の駐車場の確保や交通機関との連携・調整
- ・ イベントターや協力団体等、イベント開催に関連する様々な事業者との連携・調整

④ スタッフの育成

適切な施設運営が図られるよう、経理、事務、仕入れ、販売及び衛生管理などを行う各担当者（責任者）の教育・研修・育成を行う必要があります。

⑤ 情報発信

道の駅の認知度を高め、来訪客や地域住民に利用されるためには、道の駅のコンセプトに合った情報提供の方法を検討し、SNS 等を活用した情報発信やラジオ局との連携などについて調整を行う必要があります。

(3) 生産者との事前協議

農畜産物直売所の開業にあたっては、生産者と事前協議を行う必要があります。以下に想定される協議内容を示します。

① 農畜産物の種類や価格設定について

種類の選定にあたっては市場の需要を考慮し、価格設定は、販売手数料などを考慮した上で運営事業者との協議により決定する必要があります。

② 出荷体制について

生産量が管理され、豊富な品揃えの確保や安定した供給につなげるため、農業者団体等と協議し、農畜産物出荷のとりまとめ方法や出荷体制について事前に調整を行う必要があります。

③ 販売方法

消費者の幅広い需要に対応するためには、直売所での販売のみでなく、EC サイトなどの新しい販売方法についても検討を行い、配送サービス等に必要な設備やスペースを確保する必要があります。

④ 在庫管理

直売所の商品の品質を保つために、生産者との連携を密に行い、直売所における在庫管理状況を生産者に通知するシステムの導入等の工夫が必要となります。これによって、効率的な直売所での商品の調達が可能となり、生産者の生産計画に活かすことが可能となります。

⑤ マーケティング

直売所のブランドイメージや販売促進のためのマーケティングにおいて、考え方を共有することが重要です。また、生産者が農産物に関連する情報を提供することで、直売所の顧客に対する情報提供も向上することが期待されます。

(4) 建築・外構設計の検討

建築設計にあたっては、管理・運営を見据えたバックヤード及び販売スペースの検討を行い、外構設計にあたっては、本市の新しいランドマークとしてドライバーから認識されやすいデザインや、施設周辺の民家や景観に配慮した施設、居心地が良く長時間滞在・休憩が可能な景観形成を考慮したデザインが求められます。

1.1.2 地域振興に向けた検討事項

地域振興を図っていく上では、本市・事業者・地域住民が一体となって、道の駅を活用した取組を継続的に実施していく必要があります。以下に、想定される地域振興方策と、実現に向けた検討課題を示します。

(1) インターチェンジ周辺の開発推進

国道 118 号の 4 車線化や県植物園のリニューアル計画などを地域活性化の契機と捉え、那珂インターチェンジ周辺地域の「まちづくりの方針」に基づき、道の駅の整備を始めとした土地利用の在り方や民間活力の活用などを検討し、インターチェンジ近接の利便性を活かした産業集積に取り組んでいく必要があります。

(2) 地域資源の発見、活用

本市の潜在的な地域資源を掘り起こし、地域の魅力に転換していくことが重要であることから、地元工芸品の展示や販売、道の駅を拠点とした体験ツアーや本市の歴史・文化を学べるツアーなどを企画し展開していくことが求められます。

(3) 6 次産業化の推進

農畜産物の生産、加工、販売を一括して道の駅内で行うことで、本市の豊かな地域資源を活用した新たな付加価値を生み出し、生産者の所得向上や地域の雇用創出を図ることが可能となります。

6 次産業化を効果的に推し進めるためには、地域内の様々な団体や事業者が連携し、地産地消や人材育成、地域のブランド化に向けた取組を継続的に行っていく必要があります。

(4) 農業振興

道の駅を拠点とした農業振興の取組として、ほ場を活用した収穫体験等の農業体験や、新規就農者に対する研修会等の実施による営農支援、また、市内の農業高校等との連携・交流を図るための場としての活用などが期待されます。

(5) 地域内、地域内外の交流の促進

道の駅が日常的に利用され、賑わいを生む場となることが必要です。道の駅を拠点とした交流促進に向けた取組として、地域内のボランティア団体や NPO などと協力した文化交流活動等の開催や地域特産品の展示・販売、講演会やワークショップ等を定期的に行っていく体制づくりが重要となります。

7.3 事業スケジュール

開業までの事業スケジュールは以下に示すとおりであり、令和10年度の供用開始を目指し事業を推進していきます。なお、検討の進捗状況により変更となる可能性があります。

表 29 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	→						
管理運営 体制の構築		→	→	＜設計・施工監修＞		第三セクター設立	
基本設計			→				
実施設計				→			
建設工事					→	→	
外構工事						→	
供用開始							→

8. 資料編

8.1 検討の経過

・那珂市複合型交流拠点施設道の駅整備検討委員会

回数	日程	検討内容
第1回	2022年6月3日(金)	(1) 那珂市複合型交流拠点施設道の駅整備に係るこれまでの検討経緯について (2) 今後の検討の進め方について (3) 道の駅実現に向けたロードマップについて (4) 基本理念・コンセプト(素案)について (5) 立地計画について
第2回	2022年7月22日(金)	(1) 基本理念・コンセプトについて (2) 設置場所候補地の比較検討について (3) 導入機能の基本方針(案)について (4) 基本構想(素案)について
第3回	2022年9月27日(火)	(1) 整備・管理運営手法について (2) 導入機能について (3) 基本構想(案)について (4) 需要予測について
第4回	2022年11月25日(金)	(1) 需要予測について (2) サウンディング調査結果について (3) 導入機能について
第5回	2023年1月20日(金)	(1) サウンディング調査結果について (2) 導入機能について (3) ゾーニングについて
第6回	2023年2月17日(金)	(1) ゾーニングについて (2) 施設の整備・維持管理・運営手法について (3) 概算事業費について (4) 整備効果について (5) 今後の課題について (6) 基本計画(案)について
	2023年3月1日(水)	要望書の提出

・那珂市複合型交流拠点施設道の駅整備検討ワーキング委員会

回数	日程	検討内容
第1回	2022年5月13日(金)	(1) 那珂市複合型交流拠点施設道の駅整備に係るこれまでの検討経緯について (2) 今後の検討の進め方について (3) 道の駅実現に向けたロードマップについて (4) 基本理念・コンセプト(素案)について (5) 立地計画について
第2回	2022年6月29日(水)	(1) 基本理念・コンセプトについて (2) 設置場所候補地の比較検討について (3) 導入機能の基本方針(案)について (4) 基本構想(素案)について
第3回	2022年9月12日(月)	(1) 整備・管理運営手法について (2) 導入機能について (3) 基本構想(案)について (4) 需要予測について
第4回	2022年11月14日(月)	(1) 需要予測について (2) サウンディング調査結果について (3) 導入機能について
第5回	2023年1月11日(水)	(1) サウンディング調査結果について (2) 導入機能について (3) ゾーニングについて
第6回	2023年2月7日(火)	(1) ゾーニングについて (2) 施設の整備・維持管理・運営手法について (3) 概算事業費について (4) 整備効果について (5) 今後の課題について (6) 基本計画(案)について

・専門部会

回数	日程	検討内容
第1回	2022年6月8日(水)	・候補地の比較について
第2回	2022年11月30日(水)	・ゾーニングについて

8.2 設置要綱（要項）および委員名簿

那珂市複合型交流拠点施設道の駅整備検討委員会設置要綱

（設置）

第1条 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（以下「道の駅」という。）の整備に関し、多様な観点から調査及び検討を行うため、那珂市複合型交流拠点施設道の駅整備検討委員会（以下「委員会」という。）を設置する。

（所掌事務）

第2条 委員会は、次に掲げる事項を所掌する。

- （1） 道の駅の整備に関すること。
- （2） その他道の駅の整備に関し必要なこと。

（組織）

第3条 委員会は、委員22人以内をもって組織し、次に掲げる者のうちから市長が委嘱する。

- （1） 学識経験を有する者
- （2） 各種団体を代表する者
- （3） その他市長が必要と認める者

（任期）

第4条 委員の任期は、道の駅の基本構想及び基本計画の策定完了までとする。

（委員長及び副委員長）

第5条 委員会に委員長及び副委員長を置き、委員の互選によりこれを定める。

- 2 委員長は、会務を総理し、委員会を代表する。
- 3 副委員長は、委員長を補佐し、委員長に事故があるとき、又は欠けたときは、その職務を代理する。

（会議）

第6条 委員会の会議は、委員長が招集し、会議の議長となる。

- 2 会議は、委員の半数以上の出席がなければ開くことができない。
- 3 委員長は、必要に応じて委員以外の者の出席を求め、意見を聴くことができる。

（ワーキング委員会）

第7条 委員会は、専門的事項の調査研究を行うため、ワーキング委員会を設置することができる。

（庶務）

第8条 委員会の庶務は、産業部商工観光課において処理する。

（補則）

第9条 この要綱に定めるもののほか、必要な事項は、委員長が別に定める。

附 則

この要綱は、令和4年2月1日から施行する。

那珂市複合型交流拠点施設道の駅整備検討委員会 委員名簿

区 分	団体等名	備 考	氏 名
有識者	国立大学法人茨城大学	人文社会科学部准教授	川島 佑介
	株式会社筑波銀行	常務執行役員 営業副本部長	渡辺 一洋
	株式会社JTB	観光開発プロデューサー	山原 一晃
	株式会社水戸京成百貨店	営業政策部 広報・WEB担当課長	大塚 重信
	茨城交通株式会社	運輸課長	黒田 剣
市内事業所	常陸農業協同組合	エリアマネージャー	鈴木 頼尚
	木内酒造株式会社	企画室	國井 元耶
市民代表 (市内団体等)	市商工会	会長	浅川 清司
	市観光協会	理事	高畠 聖子
	市まちづくり協議会 菅谷地区まちづくり委員会	会長 委員長	平野 道代
	芳野地区まちづくり委員会	委員長	檜山 公明
	市農業委員会	会長職務代理	鈴木 洋
	市認定農業者連絡会	会長	峯島 勝則
	フェルミエ那珂	会長	綿引 桂太
	女性ネットワークなか	会長	篠原 恵子
オブザーバー	国土交通省関東地方整備局 常陸河川国道事務所	計画課長	須藤 勝
	茨城県土木部道路維持課	技佐兼課長補佐（技術総括）	橋本 則保
	茨城県政策企画部地域振興課	課長補佐	益子 学
	茨城県営業戦略部観光物産課	副参事	奥川 竜
	茨城県常陸大宮土木事務所	道路管理課長	照沼 和之
	那珂川統合土地改良区	事務局次長	渡邊 義一

那珂市複合型交流拠点施設道の駅整備検討ワーキング委員会設置要項

(設置)

第1条 那珂市複合型交流拠点施設道の駅整備検討委員会設置要綱（以下「要綱」という。）第7条の規定に基づき、那珂市複合型交流拠点施設道の駅整備検討ワーキング委員会（以下「ワーキング委員会」という。）を設置する。

(委員)

第2条 ワーキング委員会の委員（以下「委員」という。）は、各課室の代表者その他市長が必要と認める者のうちから市長が任命する。

(任期)

第3条 委員の任期は、要綱第4条の任期に準ずるものとする。ただし、その所属において任命された委員の任期は、その所属にある期間とする。

(委員長及び副委員長)

第4条 ワーキング委員会に委員長及び副委員長を置き、委員の互選によりこれを定める。

2 委員長は、会務を総理し、委員会を代表する。

3 副委員長は、委員長を補佐し、委員長に事故があるとき、又は欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第5条 ワーキング委員会の会議は、委員長が招集し、会議の議長となる。

2 委員長は、必要に応じて委員以外の者の出席を求め、意見を聴くことができる。

(専門部会)

第6条 ワーキング委員会に専門的事項を処理するため、専門部会を設置する。

2 設置する専門部会は、委員長が別に定める。

3 専門部会に、部会長及び副部会長を置く。

4 部会長及び副部会長は、互選によりこれを定める。

5 専門部会の会議は、部会長が招集し、会議の議長となる。

6 部会長は、会務を総理し、専門部会を代表する。

7 副部会長は、部会長を補佐し、部会長に事故があるとき、又は欠けたときは、その職務を代理する。

8 専門部会の調査研究の経過及び結果は、必要に応じて委員長に報告するものとする。

(報告)

第7条 ワーキング委員会は、専門的事項の調査研究結果を、那珂市複合型交流拠点施設道の駅整備検討委員会へ報告するものとする。

(庶務)

第8条 ワーキング委員会の庶務は、産業部商工観光課において処理する。

(補則)

第9条 この要項に定めるもののほか、必要な事項は、委員長が別に定める。

附 則

この要項は、令和4年2月1日から施行する。

那珂市複合型交流拠点施設道の駅整備検討ワーキング委員会 委員名簿

所属	役職	氏名	備考	
秘書広聴課	C P 推進室長	高畠 俊久		
政策企画課	課長補佐（総括）	宇佐美 智也	副委員長	
財政課	課長補佐（総括）	照沼 克美		
総務課	行財政改革推進室長	坂本 武志		
管財課	課長補佐（総括）	稲田 政徳		建設専門部会
税務課	課長補佐（総括）	鈴木 正寿		
収納課	課長補佐（総括）	植田 徹也		
防災課	課長補佐（総括）	桧山 和幸		建設専門部会
市民協働課	課長補佐（総括）	平野 玉緒		
市民課	課長補佐（総括）	会沢 正志		
環境課	課長補佐（総括）	荻津 厚緒		
社会福祉課	課長補佐（総括）	山田 明		
こども課	家庭児童相談室長	大曾根 香澄		
介護長寿課	課長補佐（総括）	住谷 孝義		
保険課	課長補佐（総括）	猪野 嘉彦		
健康推進課	課長補佐（総括）	飛田 建		
農政課	課長補佐（総括）	浜名 哲士		建設専門部会
商工観光課	課長補佐（総括）	水野 泰男	委員長	
都市計画課	課長補佐（総括）	金田 尚樹	副部会長	建設専門部会
土木課	課長補佐（総括）	村山 知明		建設専門部会
下水道課	課長補佐（総括）	秋山 洋一		建設専門部会
水道課	課長補佐（総括）	矢崎 忠	部会長	建設専門部会
農業委員会事務局	局長補佐（総括）	関 慎一		建設専門部会
学校教育課	課長補佐（総括）	生田目 綾子		
生涯学習課	課長補佐（総括）	柴田 真一		
消防本部警防課	課長補佐	寺門 弘文		建設専門部会

8.3 要望書

令和5年3月1日

那珂市長 先崎 光 様

那珂市複合型交流拠点施設道の駅整備検討委員会
委員長 川島 佑介

那珂市複合型交流拠点施設「道の駅」整備に関する要望について

当委員会は、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」の整備について、市民や有識者の目線で検討を行い、基本構想・基本計画を取りまとめたところです。

那珂インターチェンジ周辺地域のポテンシャルを最大限に発揮し、地域振興の波及効果を一刻も早く発現させるために、当委員会は、「道の駅」の早期供用開始が必要不可欠であると考えます。

つきましては、次の事項について、特段のご配慮を賜りますようお願い申し上げます。

1 運営体制の構築について

「道の駅」には、多種多様な機能・サービスの提供が求められることから、民間事業者等の運営ノウハウを適切に活用するとともに、地元事業者等の参画を通して市内の地域資源の利活用を促進し、地域全体の活性化に繋げるための運営体制を早期に構築する必要があると考えます。

2 生産者との連携について

直売所や飲食店等を魅力的な施設として運営するためには、安定的な商品供給体制の構築が必要となることから、地元の農商工業者等との連携を含めた出荷者の確保・育成や取りまとめを行う組織体制を早期に構築する必要があると考えます。

3 インターチェンジ周辺地域の開発について

那珂インターチェンジ周辺地域の「まちづくりの方針」に基づき、「道の駅」の整備を核とした土地利用の在り方や民間活力の活用などを検討し、インターチェンジ近接の利便性を活かした地域全体の一体的な整備を推進することが強く期待されます。