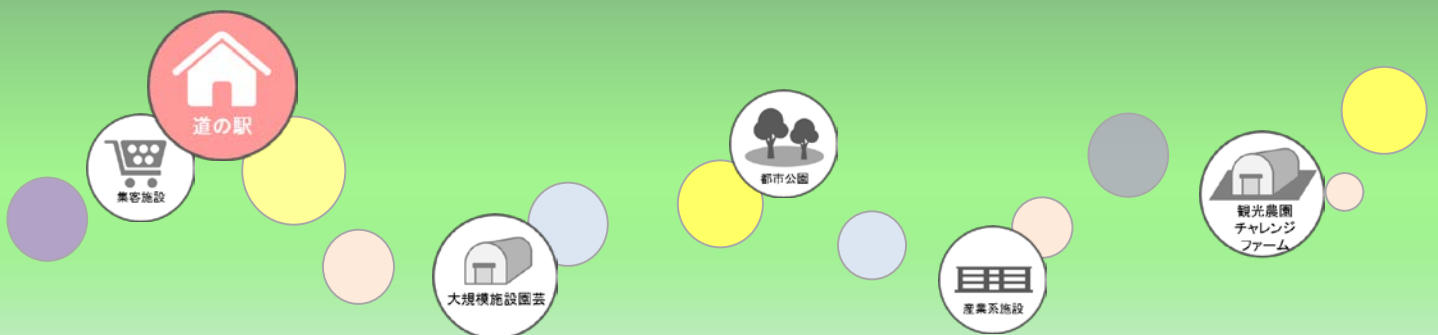




常総市 道の駅基本構想

～農業を活かしたまちづくり
アグリサイエンスバレー構想の実現に向けて～



目次

序章.....	1
第1章 道の駅制度の概要.....	2
1 道の駅制度の概要.....	2
(1) 道の駅制度の背景.....	2
(2) 道の駅制度での道の駅の目的と基本コンセプト.....	2
2 道の駅登録状況と事例の整理.....	3
第2章 道の駅整備における関連計画について.....	6
1 道の駅整備の関連計画との位置付け.....	6
(1) アグリサイエンスバレー構想.....	6
(2) 常総市復興計画.....	9
(3) 常総市まち・ひと・しごと創生 人口ビジョン・総合戦略.....	9
第3章 道の駅整備の目的と整備方針.....	10
1 道の駅整備の目的.....	10
2 道の駅の整備方針.....	11
3 道の駅整備における官民連携.....	12
第4章 道の駅の整備機能.....	13
1 道の駅整備方法と登録要件.....	13
2 導入機能の考え方.....	14
(1) 休憩機能.....	14
(2) 情報発信機能.....	14
(3) 地域連携・振興機能.....	15
(4) 防災機能.....	15
(5) その他.....	16
第5章 道の駅の整備手法と管理運営手法の考え方.....	17
1 道の駅の整備手法について.....	17
2 道の駅の管理運営手法について.....	18
第6章 今後の整備スケジュールについて.....	19
1 今後について.....	19

<参考1>道の駅の整備で活用可能な補助事業例

<参考2>国土交通省「道の駅」登録・案内要綱

序章

本市は、茨城県の南西部、東はつくば市・つくばみらい市、西は坂東市、南は守谷市、北は八千代町・下妻市にそれぞれ接しており、都心から 55km 圏内に位置しています。市域は南北約 20km、東西約 10km に広がり、標高は約 5~24m で面積は 123.64 km²です。気候は、年間降水量が比較的少なく、晴天が多く、年間を通じて比較的温和な気候です。

市域のほぼ中央には一級河川の鬼怒川が、市域東部境界には小貝川が流れ、東部の低地部は広大な水田地帯となっています。市域全体における耕地面積の約 76%は水田面積となっており、県内でも稲作が盛んな地域です。

道路体系は、本市の南北に国道 294 号、東西に国道 354 号が整備されており、周辺市町村と連絡する主要地方道や一般県道があります。さらに、本市のほぼ中央部に「首都圏中央連絡自動車道（以下、「圏央道」という。）」が東西に整備されており、平成 29 年 2 月 26 日に常総 I C が供用開始しました。これにより、圏央道は、茨城県区間が全線開通され、さらに東名・中央・関越・東北・常磐・東関東自動車道が連結されたことで、首都圏における本市の交通立地条件が大きく変化しています。

鉄道については、南北に関東鉄道常総線が走り、取手方面と下妻・筑西方面を結び、守谷においてつくばエクスプレスと接続し、東京都心等への所要時間の短縮により通勤圏の拡大が進んでいます。

平成 27 年 9 月の関東・東北豪雨では、鬼怒川、八間堀川の堤防決壊や溢水等が発生し、市域の約 3 分の 1 が浸水したことにより、住宅、農業・商業・工業、交通網などに甚大な被害を及ぼしました。そこで、1 日も早い復興を実現するため、復興に関する様々な施策を掲げており、基幹産業である農業を中心とする産業の復興、本市の特徴を生かした持続的な力強い農業の実現を目指しています。

また、市の人口は減少傾向にあり、少子高齢化の現状を的確に判断し、社会状況の変化に伴う問題への対応として、交流人口拡大、地域産業の活性化等を図ることが求められています。

このような背景から、農業振興、交流人口等の増加や新たな雇用の場の創出、防災機能の向上といった効果が期待できる道の駅の整備に向け、「常総市道の駅基本構想」を策定します。

本基本構想では、道の駅制度の概要、本市における関連計画を整理した後、道の駅整備の目的及び整備方針、施設機能の考え方、整備手法と管理運営方法の考え方を整理します。

今後は、本基本構想に基づき、市民や有識者、関係機関等との協議等を行い、「道の駅基本計画」を策定し、より具体的に道の駅整備に向けた検討を進めてまいります。



第1章 道の駅制度の概要

1 道の駅制度の概要

国土交通省では、道の駅制度についての背景、目的、基本コンセプトを示しています。そこで道の駅は、地域とともにつくる個性豊かなにぎわいの場に位置付けられています。

(1) 道の駅制度の背景

道の駅は、国土交通省の「道の駅案内」において、道路交通の円滑な流れを支える個性的な休憩施設が求められていること、休憩施設が地域連携の促進等の効果を期待されていることから、休憩機能、情報発信機能、地域の連携機能を併せ持つ施設として誕生しました。

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、特産物等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ができます。

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等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：道の駅案内（国土交通省）（<http://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/outline.html>）

(2) 道の駅制度での道の駅の目的と基本コンセプト

道の駅制度での道の駅の目的は、国土交通省の「道の駅案内」において、「道路利用者への安全で快適な道路交通環境の提供」及び「地域の振興に寄与」とされています。

道の駅制度では、道の駅が24時間無料で利用できる駐車場及びトイレのある休憩機能、道路情報や観光情報等を提供する情報発信機能、文化教養施設や観光レクリエーション施設等の地域連携機能、防災機能（災害時に防災拠点を発現）を持つことを登録要件としています。併せて、道の駅の基本コンセプトを「地域と共につくる個性豊かな賑わいの場」とすることが掲げられています。



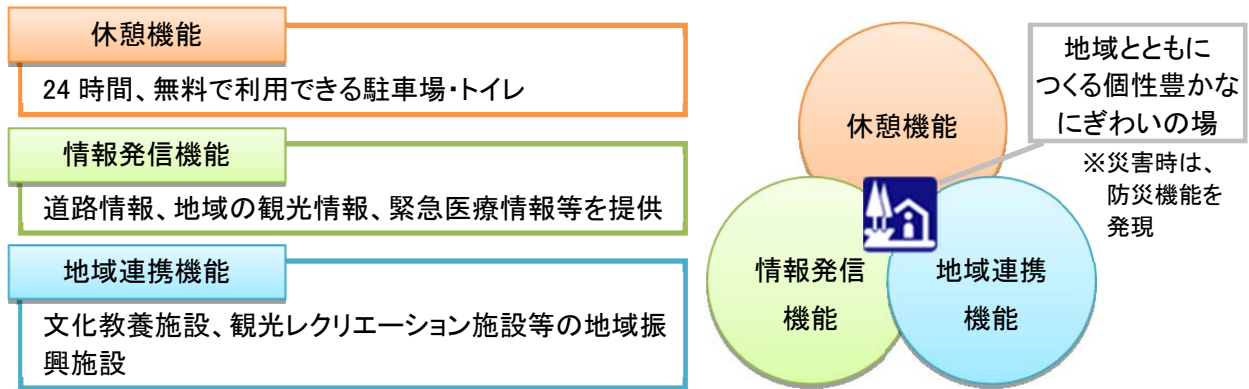


図1-1-1 道の駅の機能と基本コンセプト

出典：道の駅案内（国土交通省）（<http://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/outline.html>）

2 道の駅登録状況と事例の整理

平成5年に道の駅制度が発足してから、登録箇所数は全国で増加しており、平成29年11月時点における道の駅の登録数は全国で1,134箇所となっています。そのなかで、茨城県内で見た場合の道の駅登録数は13箇所であり、全国的に見ても少ない状況にあります。

また、高速道路のパーキングエリアや道の駅等でのITSスポットにおいては、インターネット接続サービスの実証実験が進められており、地域観光情報や施設情報へのアクセスで、周辺の最新情報や営業時間情報も入手できるようになってきています。このことから、パーキングエリアの代わりとして道路利用者にとって安心して休憩でき、地域情報や特産品を取得できる道の駅の必要性が高まっています。



図1-2-1 茨城県内の道の駅

出典：観光いばらき（一般社団法人茨城県観光物産協会）

表1-2-1 茨城県内の道の駅概要

	名称	道路	登録時期	供用開始
1	かつら	国道123号	H5. 4. 22	H4. 5. 23
2	みわ	国道293号	H7. 1. 30	H7. 4. 2
3	さとみ	国道349号	H7. 4. 11	H7. 6. 1
4	さかい	国道354号	H8. 4. 16	H8. 10. 5
5	奥久慈だいが	国道118号	H10. 4. 17	H10. 10. 23
6	しもつま	国道294号常総バイパス	H11. 8. 27	H11. 9. 2
7	たまつくり	国道354号	H12. 8. 18	H13. 3. 28
8	いたこ	県道潮来佐原線	H13. 8. 21	H14. 4. 25
9	ごか	国道4号	H16. 8. 9	H17. 4. 23
10	まくらがの里こが	国道4号	H25. 3. 27	H25. 7. 7
11	日立おさかなセンター	国道245号	H26. 4. 4	H26. 9. 21
12	常陸大宮	国道118号	H27. 11. 5	H28. 3. 25
13	ひたちおおた	国道349号	H27. 11. 5	H28. 7. 21

また、道の駅制度が開始された当初、道の駅は道路利用者への安全で快適な道路交通環境を提供する休憩施設としての位置付けが強かったものの、近年では地域活性化に向けた役割を果たすための拠点としての位置付けが強くなっています。地域活性化の拠点とする道の駅では、図1-2-2に示すように、観光や移住での人の呼び込み、特産品を活かした6次産業化による雇用創出、生活に必要な診療所や市役所機能等が整備されています。



図1-2-2 地域活性化の拠点とする道の駅の取り組み事例 (1/2)

出典：「道の駅」を取り巻く状況について（国土交通省関東地方整備局）

(http://www.ktr.mlit.go.jp/ktr_content/content/000624579.pdf)



- **特産品**で盛り上げる ～6次産業化で雇用と経済効果～
 特産品を活かした加工食品の開発販売等、約60名の雇用を創出
 (愛媛県内子町「内子フレッシュパーク」)
- **「小さな拠点」**をつくる
 診療所や役場機能等、生活に必要な機能をワンストップで提供
 (京都府南丹市「美山ふれあい広場」)
- **防災力**を強化する
 広域防災拠点として高度な防災機能を発揮
 (岩手県遠野市「遠野風の丘」)

図1-2-2 地域活性化の拠点とする道の駅の取り組み事例 (2/2)

出典：「道の駅」を取り巻く状況について (国土交通省関東地方整備局)
http://www.ktr.mlit.go.jp/ktr_content/content/000624579.pdf

また、国土交通省では、地方創生の観点からも道の駅による地域活性化を掲げ、先駆的な取り組みをモデル箇所として選定し、関係機関が連携して総合的に支援を行っています。図1-2-3に示すゲートウェイ型と地域センター型に分けられ、ゲートウェイ型の道の駅は、いかに地域の活力を持続させて今後の人口減少を抑えるかという課題に対し、地域の顔として来訪者が目指す目的地となり、観光振興等による交流人口の増加を図る拠点となっています。一方、地域センター型の道の駅は、産業や福祉、防災等複合的な目的を兼ねることにより、地域を支える拠点となっています。

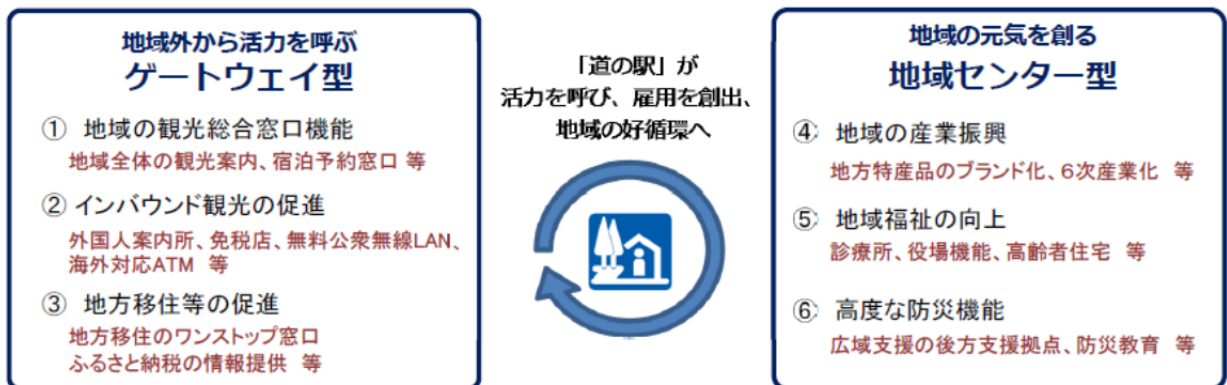


図1-2-3 地域活性化の拠点となる「道の駅」の機能別タイプ

出典：「道の駅」を取り巻く状況について (国土交通省関東地方整備局)
http://www.ktr.mlit.go.jp/ktr_content/content/000624579.pdf



第2章 道の駅整備における関連計画について

1 道の駅整備の関連計画との位置付け

本構想における道の駅整備は、「常総市復興計画」、「常総市まち・ひと・しごと創生 人口ビジョン・総合戦略」、「アグリサイエンスバレー構想」に位置付けています。関連計画との関係は下図のとおりです。

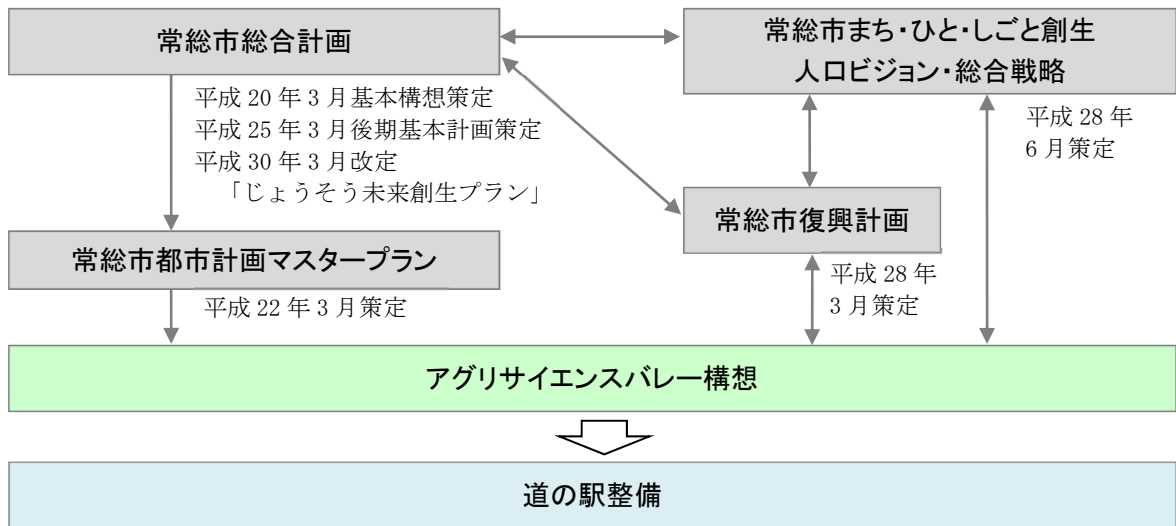


図 2-1-1 道の駅整備と関連計画の関係図

(1) アグリサイエンスバレー構想

常総IC周辺については、『常総市総合計画』において、「圏央道IC周辺における土地の有効利用を図る」地域として、また、『常総市都市計画マスタープラン』においては、「常総ICの設置を契機として、常総市の新しいエントランスゾーンとしてのIC周辺での新たな機能集積」や「ゲート機能を高めるための沿道利用の可能性について検討する」地域として位置付けています。このような上位計画での位置付けを受け、「アグリサイエンスバレー構想」を策定しました。

アグリサイエンスバレー構想は、本市の基幹産業である農業を活性化するためのまちづくりを実践するものであり、常総IC周辺地域で高度な農業生産を行うエリアと加工・流通・販売が連動するエリアを集積することで、「食」を中心とした生産・加工・流通・販売が一体となった産業団地を形成し、本市における6次産業の拠点を生み出すものです。

具体的には、農地の集約・大区画化により、施設園芸、チャレンジファーム（新規就農者支援）及び観光農園を展開するエリアを「農地エリア」、農地エリアを含む市内外からの農業生産物の加工・流通・販売を図るための企業等を誘致するエリアを「都市エリア」とし、整備を行います。これにより、大規模施設園芸（1次産業）を中心とした農地エリアと、都市エリアの加工（2次産業）及び流通・販売（3次産業）の展開と相互の連携によって、生産・加工から



流通・販売に至るまでのバリューチェーン¹を構築し、地域農業の6次産業化の核となることを目指すとともに、「農」にまつわる民間のノウハウや資金を積極的に取り入れることで、地域農業の課題である「農業従事者の高齢化」「担い手不足」等の解決や、都市エリアへの企業誘致による雇用創出と税収の確保につなげるものです。なお、アグリサイエンスバレー構想の実現に向けては、農地の面的な広がりとともに交通の利便性を生かし、圏央道と国道294号との広域交通結節点で展開することが重要な条件となっています。

本市の道の駅は、アグリサイエンスバレー構想において、農業生産物の販売を担う役割として位置付けています。

表 2-1-1 アグリサイエンスバレー構想の概要

整備地区	常総 I C 周辺（国道 294 号沿い）の三坂町と三坂新田町周辺エリア 約 45 ヘクタール（農地エリア約 14 ヘクタール・都市エリア約 31 ヘクタール）
整備方針	【農地エリア】（市街化調整区域） 水田から畑地への転換および農地の集約・大区画化を行うことで、トマトやイチゴなどの収益性の高い作物による大規模施設園芸や観光農園等への転換を図る。 【都市エリア】（市街化区域） 農業生産物の加工・流通を行う産業・物流系の企業の誘致を図る。併せて販売を受け持つ道の駅を整備し、農地エリア及び市内外の農業生産物の販路の確保と集客を図る。
取り組み体制	官民連携事業（PPP 事業）として、市・事業協力者の戸田建設株式会社・地権者協議会の 3 者が協力して推進する。
期待される効果	<ul style="list-style-type: none"> ・ 農業所得の増大 ・ 地域農産物の新たな販路の開拓 ・ 多様性のある地域雇用の創出 ・ 魅力ある農業による新規就農者の増加（将来的な定住人口増加に結びつける） ・ 観光客の増加（市内の経済活性化） ・ 企業誘致による税収アップ
今後のスケジュール	【農地エリア】 畑地転換や集約・大区画化のため、土地改良事業を検討。今後、事業認可に向けて手続きを進め、2020～2021 年度の造成工事完了を目指す。 【都市エリア】 業務代行方式による組合施行の土地区画整理事業を実施。今後、各種手続きを進め、2018～2021 年度の造成工事完了を目指す。

¹ バリューチェーン：原材料の調達から製品・サービスが顧客に届くまでの企業活動を、一連の価値（value）の連鎖（chain）としてとらえたもの。



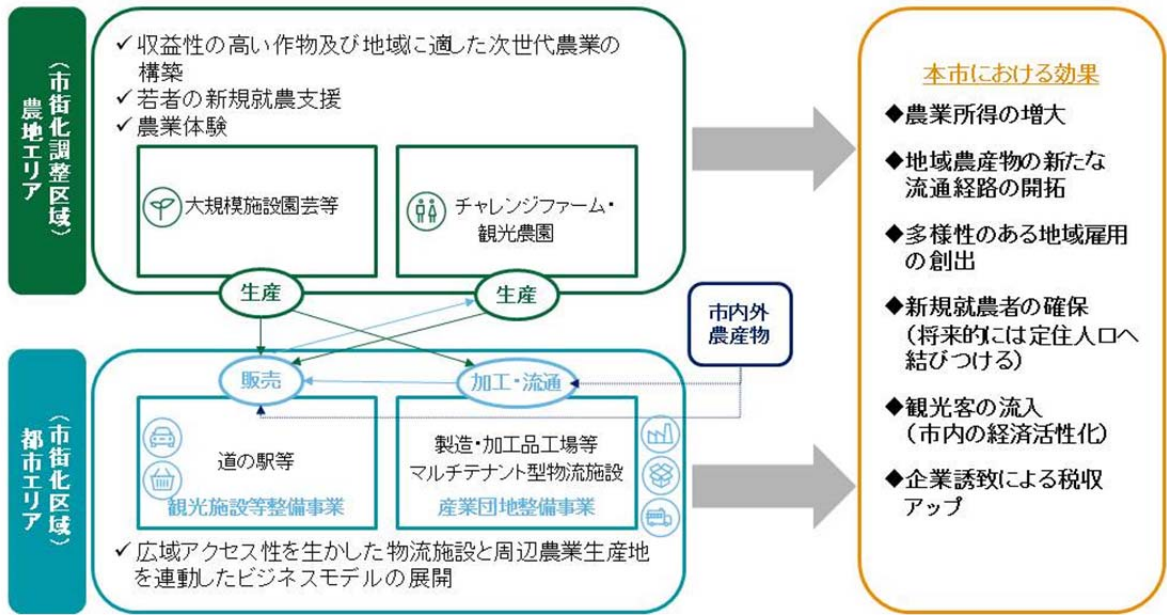


図2-1-2 アグリサイエンスバレー構想における施策・事業の内容と効果

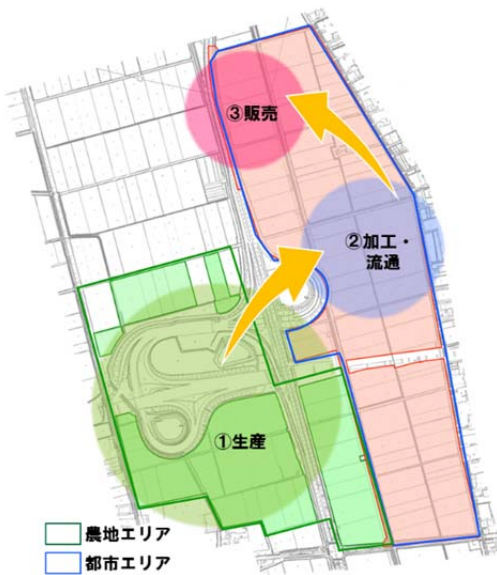


図 2-1-3 アグリサイエンスバレー構想における施策・事業のイメージ

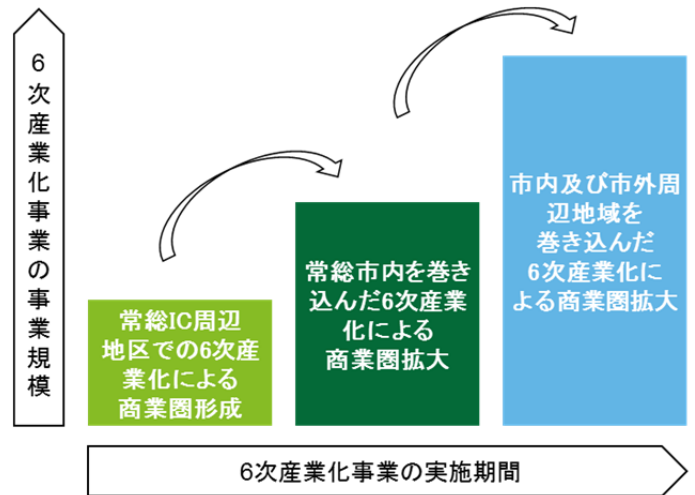


図 2-1-4 アグリサイエンスバレー構想における6次産業化の拡大

アグリサイエンスバレー構想における6次産業化では、常総IC周辺地域での事業が安定的に行える商業圏の形成を初期目標としています。将来的には市内及び市外周辺地域を巻き込んだ6次産業化の拡大を図っていきます。



(2) 常総市復興計画

『常総市復興計画』では、平成27年9月関東・東北豪雨からの一日も早い復興を実現するため、また、従来の本市の姿から大きく躍進した「市民の笑顔と誇りに満ちたまち」を創生するため、復興に関する様々な施策を掲げており、農業を中心とする産業の復興、本市の特徴を生かした持続可能な力強い農業の実現を目指しています。また、復興のための4つの柱のひとつである「ほこり」の柱の基本姿勢として、新拠点（常総IC周辺）を形成し、農商工復興を推進するために、常総IC周辺地域整備事業（アグリサイエンスバレー構想）の推進を施策として位置付けています。

道の駅について、常総IC周辺の食農・防災拠点づくりという重点目標に向けて、「アグリサイエンスバレー内の営農団地や市内の農産物の販売の拠点として、防災機能を併せ持つ『道の駅』を整備する」と明記しています。

表2-1-2 復興の柱「ほこり」編 施策リスト（抜粋）

重点目標	施策名	施策内容
常総IC周辺の食農・防災拠点づくり	アグリサイエンスバレーの推進	農業と産業の融合によるアグリサイエンスバレー構想に賛同する、新しい農業・産業に取り組む法人が、市内で行う初期投資に対して助成を実施し、アグリサイエンスバレーの推進を図る。
	産業・営農団地の整備	産業団地の基盤を整備し、ベンチャー企業も含めた企業を誘致する。また、農地の大区画化、営農団地の基盤整備、大規模施設園芸の実践、農業生産法人の誘致・育成を行う。進出企業には税制や雇用促進等の優遇制度を設け、災害時応援協定を締結し、防災拠点としての機能を付加する。
	防災機能を持つ「道の駅」の整備	アグリサイエンスバレー内の営農団地や市内の農産物の販売の拠点として、防災機能を併せ持つ「道の駅」を整備する。併せて、立地企業との災害時応援協定を満したもものとする。
	市民参加型ミニマムショップの促進	防災機能を持つ道の駅周辺の駐車場などを活用し、コンテナや軽トラックで市民が気軽に店を出店できる場所と体制を整備する。

(3) 常総市まち・ひと・しごと創生 人口ビジョン・総合戦略

『常総市まち・ひと・しごと創生 人口ビジョン・総合戦略』では、合計特殊出生率の増加及び転出超過の回避という2つの戦略目標を掲げ、2020年国勢調査人口59,000人を堅持する方針が示されています。また、大規模水害による危機的状況を鑑み、復興計画と一体となって総合戦略を策定していますが、2020年度までの5年間で特に集中すべきは、大規模水害により流出が激増してしまった子育て世代（20代～40代）を取り戻すこと、新たに呼び込むこととしています。

戦略分野としては、「安定的な雇用を創出する」や「新しいひとの流れをつくる」が掲げられ、復興計画と同様に「アグリサイエンスバレーの推進」や「道の駅の整備」について明記しています。



第3章 道の駅整備の目的と整備方針

1 道の駅整備の目的

茨城県南西部に位置する本市は、県内でも米作りが盛んな地域であり、水田面積率が全国平均より20%以上高い地域で、農業が市の基幹産業となっています。

しかし、農業従事者の高齢化や後継者不足といった課題のほか、米への需要バランスの崩れなどを背景として米価下落に歯止めがかからない状況であることから、偏重型の地域農業から多様な農業への新たな取り組みが求められています。

このような中、圏央道の整備を契機とした、新たな広域交通ネットワークによるモノの集積・発信と基幹産業である農業との融合による新たな価値を創出するため、常総IC周辺を核とした農業の産業化を目指したアグリサイエンスバレー構想を進めてきました。

アグリサイエンスバレー構想の実現に向けては、農業生産者の新たな販路拡大として地域農産物の販売拠点が求められています。また、新たな玄関口である常総ICを生かし、市内の観光施設と結び付け、観光客の誘致や地域活性を図るための情報発信、交流人口拡大に向けた賑わいの場の創出が期待されています。さらに、本市は、平成27年9月関東・東北豪雨による被害の経験を生かし、防災先進都市を目指しており、近年、自然災害が多く発生していることから、公共施設における防災機能の強化が重要視されています。

これらの状況をふまえ、本市では、地方創生として新たな交流拠点の創出への期待が高まっていることから、「基幹産業である農業を活かした新たな産業拠点」、「交流人口の拡大」、「市の魅力の発信」、「防災機能の向上」の実現を目的に道の駅を整備します。

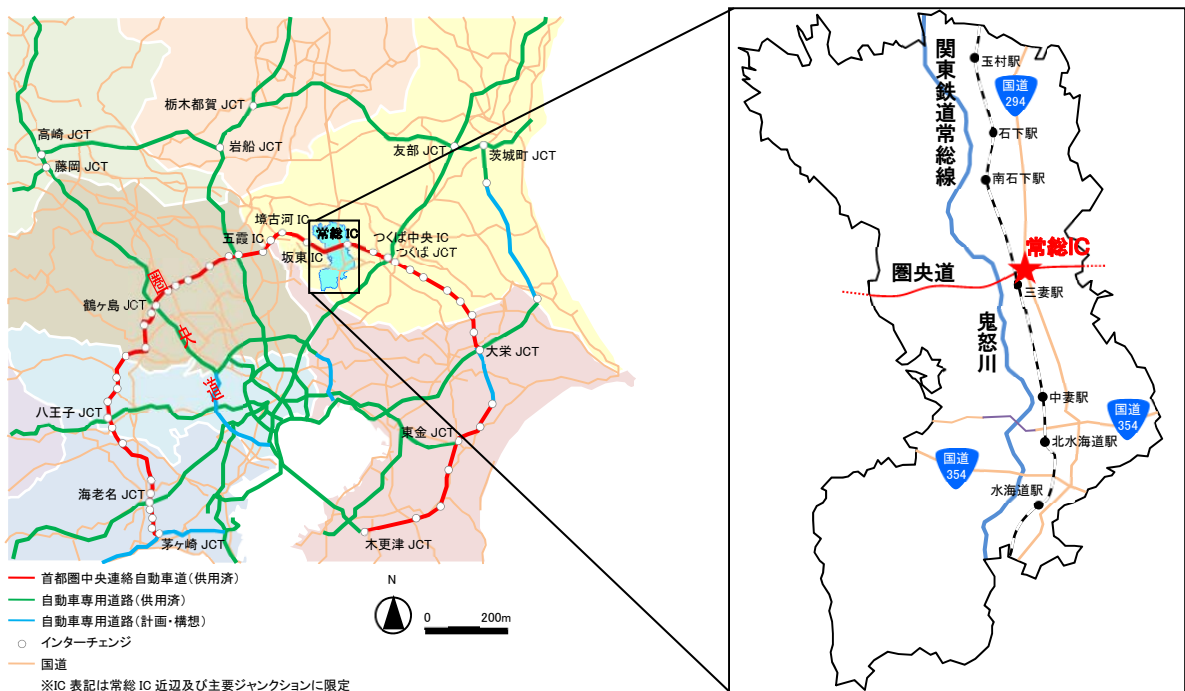


図3-1-1 圏央道及び常総ICの位置

2 道の駅の整備方針

本市における道の駅整備方針は、国土交通省の道の駅制度による目的及び基本コンセプトのほか、前項で整理した目的を踏まえ、次のように設定します。

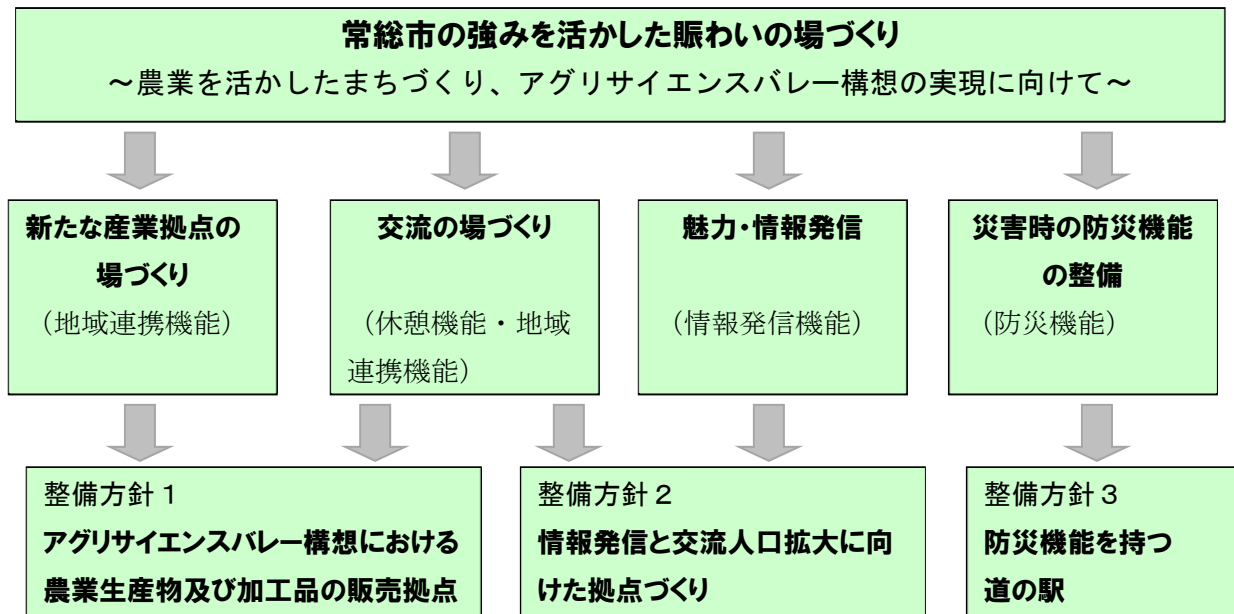


図 3-2-1 本市における道の駅整備方針

整備方針1 アグリサイエンスバレー構想における農業生産物及び加工品の販売拠点

- ・ 基幹産業である農業の活性化に向けた農業生産物の販売を担う拠点
- ・ 地域農業の6次産業化の核となる拠点

整備方針2 情報発信と交流人口拡大に向けた拠点づくり

- ・ 地域・観光情報をはじめ多様な情報の発信
- ・ 広域道路交通網を活かした集客・交流拠点
- ・ 道の駅を含めた集客施設ゾーン及び常総IC周辺地域全体による賑わいの創出

整備方針3 防災機能を持つ道の駅

- ・ 災害発生時に備える防災機能の整備
- ・ 災害時の一時避難や災害復旧活動の拠点化
- ・ 防災の啓蒙啓発活動

整備方針による効果

- ・ 農業生産物の新たな販路経路・販売拠点の開拓、就農者の拡大
- ・ 市内、近隣市外からの集客や観光客の増加による交流人口の拡大
- ・ 地域経済の活性化、多様性のある地域雇用の創出
- ・ 災害時の対応、防災意識の醸成



3 道の駅整備における官民連携

本市の道の駅は、国土交通省の登録を受ける道の駅エリアと、官民連携により道の駅と一体的な活用を想定する民間エリアの2つに分け、それら全体を集客施設ゾーンとして捉え、相乗効果が図れるよう検討します。

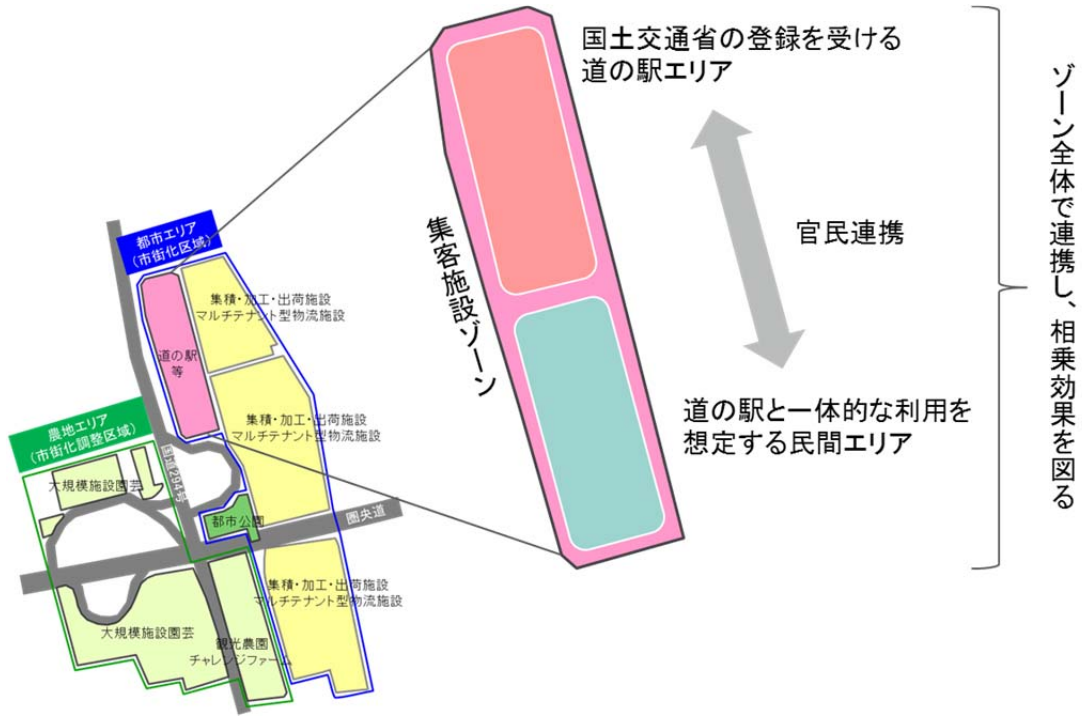


図 3-3-1 集客施設ゾーンの構成イメージ

また、本道の駅を核とした集客施設ゾーンを整備し、来訪者の増加と地域消費額の増加を生み出すことを目指しつつ、常総 IC 周辺地域及び常総市全体への拡大を図り、本市の活性化に繋げていきます。

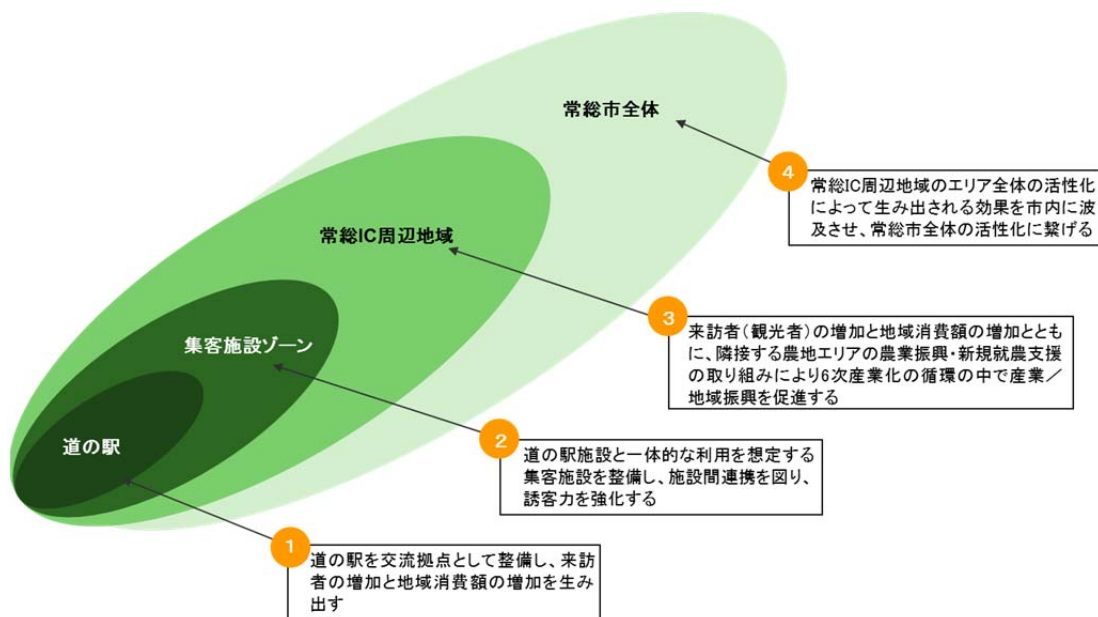


図3-3-2 地域の拠点形成における道の駅の位置付け



第4章 道の駅の整備機能

1 道の駅整備方法と登録要件

「道の駅」は国土交通省の登録商標であり、名称使用には同省道路局へ登録申請の上、審査を受ける必要があります。登録されると、施設案内板が設置され、市販の道路マップに掲載されるなど、施設利用を促進する効果が期待できます。

国土交通省が掲げている登録要件は以下のとおりです。また、設置者については、「道の駅」登録・案内要綱の当面の運用方針によると、道の駅は市町村又はそれに代わり得る公的な団体が設置し、市町村長からの登録申請により、国土交通省で登録を行うこととなっています。本市においては、道の駅設置検討を進めるにあたって「常総市」が設置主体になることで検討を進めることとします。

表 4-1-1 登録要件一覧

項目	内容
設置位置	<ul style="list-style-type: none"> ・ 休憩施設としての利用しやすさや、「道の駅」相互の機能分担の観点から、適切な位置であること
施設構成	<ul style="list-style-type: none"> ・ 休憩目的の利用者が無料で利用できる十分な容量の駐車場と清潔な便所を備えるとともに、それらの施設及び施設間を結ぶ主要な歩行経路のバリアフリー化が図られていること ・ 利用者に多様なサービスを提供する施設であって、道路及び地域に関する情報を提供する案内所又は案内コーナーがあるものが備わっていること
提供サービス	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駐車場・便所・電話は24時間利用可能であること ・ 案内・サービス施設には、原則として案内員を配置し、親切な情報提供がなされていること
設置者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 案内・サービス施設の設置者は市町村又は市町村に代わり得る公的な団体であること ・ なお、案内・サービス施設の管理または運営を市町村等以外のものを行う場合は、契約等により「道の駅」として必要なサービスが確保されるよう措置されていること
登録申請	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「道の駅」の基本コンセプトに適合する施設の案内・サービス施設の設置者は、当該施設を「道の駅」として登録申請することができる ・ この場合、登録申請書に次の書類を添えて、当該施設の近傍の一般国道又は都道府県道の道路管理者を経由し、これを道路局長に提出する <ul style="list-style-type: none"> イ) 申請に係わる施設の位置図及び配置図 ロ) 申請者が市町村でない場合にあっては、市町村に代わり得る公的な団体であること証する資料 ハ) 施設の存する都道府県の関係する道路管理者が当該施設を「道の駅」として案内するにふさわしいものであるとして推薦することを証する資料。ただし、当該施設の一部が道路管理者が休憩施設として設ける駐車場である場合にあっては、道路管理者との協議体制が整っていることを証する資料

出典：「道の駅」登録・案内要綱（国土交通省）を参考に作成
<http://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/pdf/guidance.pdf>



2 導入機能の考え方

本市の道の駅では、道の駅の登録に必要な休憩機能、情報発信機能、地域連携機能のほか、防災機能を加えた4機能を基本とし、道の駅の整備方針を具現化していくため、次のような整備機能の導入を図ります。なお、各機能の具体的な施設内容や規模等については、今後策定する道の駅基本計画の中で検討を行います。

(1) 休憩機能

休憩機能において、導入を検討する機能の考え方は次のとおりです。

- ・昼夜間のドライバー、同乗者等の道路利用者に対して、24時間無料で利用可能な駐車スペース、トイレや休憩スペース
- ・ユニバーサルデザインに基づく計画
- ・安全に道路を利用できる施設となるよう配慮



図 4-2-1 駐車場イメージ



図 4-2-2 福祉車両用駐車場イメージ



図 4-2-3 休憩所イメージ

(2) 情報発信機能

情報発信機能において、導入を検討する機能の考え方は次のとおりです。

- ・道路利用者や近隣住民、観光客等に対して有益な道路情報
- ・市内及び市外の観光情報
- ・市民向けの公共情報
- ・災害時における情報が発信できる施設



図 4-2-4 道路情報イメージ



図 4-2-5 観光案内イメージ



(3) 地域連携・振興機能

地域連携機能については、アグリサイエンスバレー構想実現に向けた重要な機能として捉え、「地域連携・振興機能」とし、農業の産業化に向けた生産、加工、流通、販売促進に寄与する農業振興、観光振興を中心として、ヒト・モノ・情報が集積する核となる機能を担えるよう、機能の検討が必要となります。

地域連携・振興機能において、導入を検討する機能の考え方は次のとおりです。

- ・農業の6次産業化に資する取り組みにより賑わいを創出する施設
- ・市内外の人々が集う交流拠点
- ・市内農家をはじめ市内外で栽培された農業生産物の販売、加工
- ・地域の農業生産物を味わえる地産レストラン



図 4-2-6 農業生産物販売イメージ

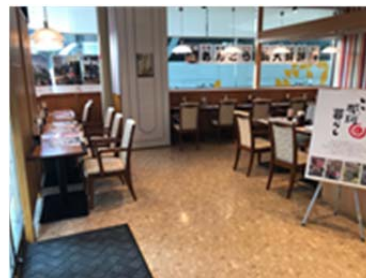


図 4-2-7 飲食施設イメージ

(4) 防災機能

防災機能において、導入を検討する機能の考え方は次のとおりです。

- ・災害に備えた防災機能の整備
- ・災害時の食料や水などの供給・分配
- ・一時避難者の受入
- ・災害情報の発信
- ・仮設施設の設置ができる施設
- ・復旧支援活動拠点（支援車両・支援部隊等の集合待機場所等、救援物資の供給場所）
- ・広域的後方支援拠点



図 4-2-8 防災倉庫・避難スペースイメージ



(5) その他

その他の設備として、導入を検討する機能の考え方は次のとおりです。

- ・ 無料無線 LAN 等の誰もが利用しやすいサービス機能の施設整備
- ・ 環境に配慮した次世代自動車等に対応する水素ステーションや急速充電設備
- ・ 鬼怒川の改修と併せて整備されるサイクリングロードへアクセスできるレンタサイクル
- ・ 地域住民の日常生活における人や物の移動手段となることが期待される自動運転サービス



図 4-2-9 レンタサイクルイメージ



図 4-2-10 急速充電設備イメージ



図 4-2-11 自動運転サービス実証実験



第5章 道の駅の整備手法と管理運営手法の考え方

1 道の駅の整備手法について

道の駅の整備手法については、道路管理者と市町村等で整備する「一体型」と、市町村で全て整備を行う「単独型」の2種類があります。

本市の整備手法については、今後、本構想等に基づき道路管理者等の関係機関と調整を進めていきます。

表 5-1-1 道の駅の設置者と整備手法

設置者	市町村、都道府県、地方公共団体が3分の1以上を出資する法人、市町村が推薦する公益法人	
整備手法	一体型	道路管理者と市町村が一体となり整備する手法
	単独型	市町村が単独で全てを整備していく手法

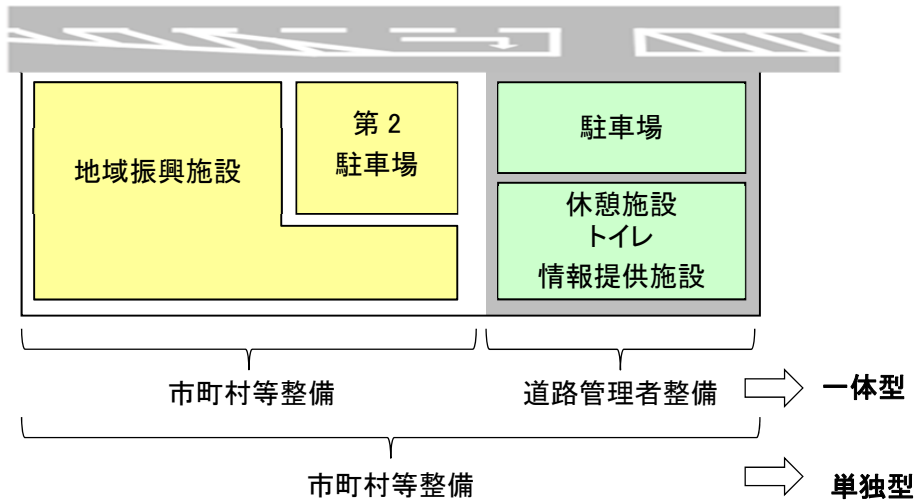


図 5-1-1 整備主体と整備内容



2 道の駅の管理運営手法について

道の駅の管理運営手法は設置者である市が直接管理する方法（公設公営）と、市が施設を整備し、指定管理者制度やPFIによって民間団体等が運営する方法（公設民営）があります。

本市の道の駅は、民間活力を活用することを想定し、公設民営による手法にて検討を行います。

表 5-2-1 公設公営と公設民営の長所及び短所

整備手法	公設公営	公設民営
管理運営者	市	指定管理者、第3セクター、PFI ²
概要	<ul style="list-style-type: none"> 自治体において直接管理運営を行う形態。 トイレ等の維持管理や販売施設・飲食施設の運営など、施設ごとに業務委託またはテナント方式をとる場合が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> 施設全体の管理運営を公共的団体又は民間事業者等に委託する形態。 販売施設・飲食施設はテナント方式による場合もある。
長所	<ul style="list-style-type: none"> 公共目的が直接反映できる 行政施策との連動が図り易い。 	<ul style="list-style-type: none"> 民間企業が有するノウハウを活かして、効果的・効率的な施設運営が期待できる。 利用者や地域ニーズに対応した魅力づくりへの柔軟な対応が期待できる。
短所	<ul style="list-style-type: none"> 収益施設の運営ノウハウが少ないため、収益性が求められる道の駅の統合的な管理運営が困難となる場合がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 短期間で管理運営者が交代した場合、ノウハウの蓄積を妨げることも懸念される。

² PFI (Private Finance Initiative) : PFI法に基づき、公共施設等の建設、維持管理、運営等を民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して行う手法。



第6章 今後の整備スケジュールについて

1 今後について

今後は、「道の駅基本構想」を基に、市民や有識者の意見を踏まえ、「道の駅基本計画」の策定等を進め、2022年度末の開業を目指します。

下表は、今後の整備スケジュール（案）となります。

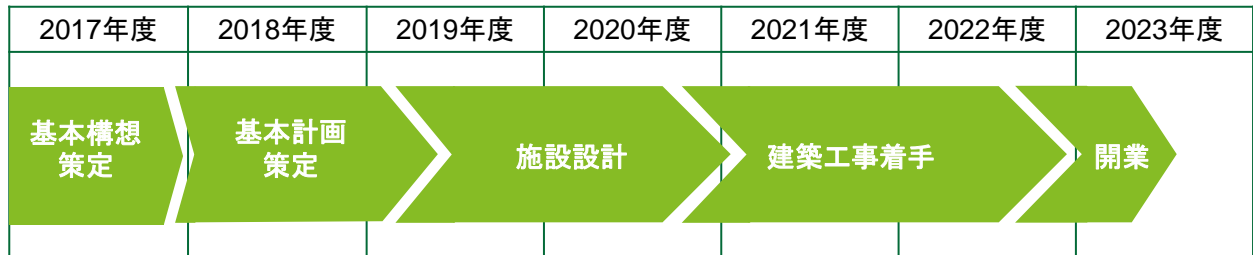


図 6-1-1 今後の整備スケジュール（案）



＜参考 1＞ 道の駅の整備で活用可能な補助事業例

表-参考 1 道の駅の整備で活用可能な補助事業例

所管	補助事業名
国土交通省	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 社会資本整備総合交付金 ✓ 集落活性化推進事業 ✓ 河川環境整備事業 ✓ 地域観光環境改善事業 ✓ 地域公共交通確保維持改善事業 ✓ 河川環境整備事業 ✓ みなとオアシス制度 等
総務省	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 地域経済循環創造事業交付金 等
農林水産省	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 農山漁村活性化プロジェクト支援交付金 ✓ 6次産業化ネットワーク活動交付金 ✓ 都市農村共生・対流総合対策交付金 等
経済産業省	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 次世代自動車充電インフラ整備促進事業 ✓ ふるさと名物応援事業 ✓ 地域エネルギー供給拠点整備事業 等
内閣府	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 地域再生戦略交付金



<参考2> 国土交通省 「道の駅」登録・案内要綱（出典：国土交通省）

（目的）

1. この要綱は、一定水準以上のサービスを提供できる休憩施設を「道の駅」として登録し広く案内することにより、道路利用者の利便性の向上と施設の利用促進を図り、安全で快適な道路交通環境の形成並びに地域の振興に寄与することを目的とする。

（「道の駅」の基本コンセプト）

2. 本要綱において「道の駅」とは、地域の創意工夫により道路利用者に快適な休憩と多様で質の高いサービスを提供する施設で、基本として次ぎに掲げるサービス等を備える施設をいう。

<設置位置>

イ. 休憩施設としての利用しやすさや「道の駅」相互の機能分担の観点から、適切な位置にあること

<施設構成>

ロ. 休憩目的の利用者が無料で利用できる十分な容量の駐車場と清潔な便所を備えるとともに、それらの施設及び施設間を結ぶ主要な歩行経路のバリアフリー化が図られていること

ハ. 利用者に多様なサービスを提供する施設であって、道路及び地域に関する情報を提供する案内所又は案内コーナーがあるもの（以下「案内・サービス施設」という）が備わっていること

<提供サービス>

ニ. 駐車場・便所・電話は24時間利用可能であること

ホ. 案内・サービス施設には、原則として案内員を配置し、親切な情報提供がなされること

<設置者>

ヘ. 案内・サービス施設の設置者は市町村又は市町村に代わり得る公的な団体（以下「市町村等」という）であること

なお、案内・サービス施設の管理または運営を市町村等以外のものが行う場合は、契約等により「道の駅」として必要なサービスが確保されるよう措置されていること

<配慮事項>

ト. 女性・年少者・高齢者・身障者など様々な人の使いやすさに配慮されていること

チ. 施設計画は景観に十分配慮し、特に景勝地にあつては、地域の優れた景観を損なうことのないよう計画されていること

（登録の申請）

3. 前条の「道の駅」の基本コンセプトに適合する施設の案内・サービス施設の設置者（以下「申請者」という。）は、当該施設「道の駅」として登録申請することができる。この場合、申請者は登録申請書（別記第1号様式）に次の書類を添えて、当該施設の近傍の一般国道又は都道府県道の道路管理者を経由し、これを道路局長に提出するものとする。

イ. 申請に係わる施設の位置図及び配置図

ロ. 申請者が市町村でない場合にあつては、市町村に代わり得る公的な団体であることを証する資料



ハ. 施設の存する都道府県の関係する道路管理者が当該施設を「道の駅」として案内するにふさわしいものであるとして推薦することを証する資料

ただし、当該施設の一部が道路管理者が休憩施設として設ける駐車場である場合にあっては、道路管理者との協力体制が整っていることを証する資料

ニ. 事業計画等供用開始の予定を明らかにする資料

ただし、既に供用中の場合にあっては、その旨を示す資料

(登録証の交付等)

4. 道路局長は、申請にもとづき、登録簿に登録し、申請者に登録証（別記第2号様式）を交付するものとする。

(供用開始の届け出)

5 「道の駅」の登録を受けた者（以下「道の駅」登録者という。）は、施設を供用する1か月以上前に道路局長に届け出るものとする。

(登録内容の変更の届け出)

6 「道の駅」登録者は、登録申請の内容に変更（軽微な変更は除く）があったときは、遅滞なく道路局長に届け出なければならない。

(「道の駅」の案内)

7. (1) 「道の駅」の設置者は、別図に示す標章を用いて施設の案内を行うとともに、登録証を施設内に見やすいように掲示するものとする。

(2) 道路局長は「道の駅」の登録及び供用の状況等に関し、道路利用者への広報に努めるとともに、関係道路管理者に通知し、別図に示す標章を用いた「道の駅」の案内用に協力を求めるものとする。

(遵守義務)

8 「道の駅」設置者は、次の事項を遵守し、利用者への良好なサービスの確保に努めなければならない。

イ. 施設全体、特に便所について常に安全で快適な利用が可能となるよう適切な維持管理を行うこと

ロ. 道路管理者の行う道路に関する情報の収集・提供に協力すること

ハ. 案内員に対する研修等を行い、提供する情報の質の向上につとめること

ニ. 全体の機能と魅力を高めるため、相互に連携し、協力すること

(登録の取り消し)

9. 道路局長は、登録された「道の駅」が内容の変更により2の各号に該当しないと認められるに至った場合、または「道の駅」登録者が8の義務と遵守せず「道の駅」として案内することが適切でないと認められるに至った場合は、当該施設の登録を取り消すことができる。







常総市 道の駅基本構想

平成30年3月

常総市都市建設部産業拠点整備課 道の駅整備推進室

〒303-8501 常総市水海道諏訪町 3222 番地 3

☎ 0297-23-2111 (代表)