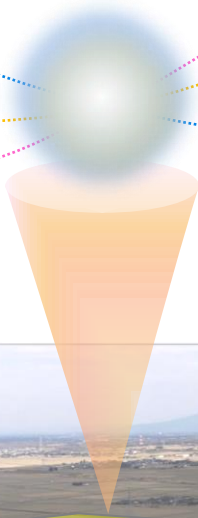




# 常総市「道の駅」基本計画

平成 31 年 3 月





## 目次

<b>第1章 道の駅整備の概要について</b> .....	1
1 「道の駅」とは.....	1
<b>第2章 道の駅整備の目的と基本的な考え方について</b> .....	9
1 道の駅整備の目的.....	9
2 整備目的とコンセプト.....	13
3 整備方針.....	14
4 利用者ニーズ調査.....	15
<b>第3章 導入施設の整備機能</b> .....	26
1 休憩機能.....	26
2 情報発信機能.....	28
3 地域連携機能.....	29
4 防災機能.....	31
5 その他検討機能.....	32
<b>第4章 導入施設規模について</b> .....	33
1 導入施設規模の検討の流れ.....	33
2 導入施設規模の算定基準.....	34
3 計画交通量.....	35
4 計画駐車ます数.....	36
5 導入施設規模と敷地規模.....	38
<b>第5章 施設配置について</b> .....	44
1 施設配置の考え方.....	44
2 ゾーニング案の検討.....	45
3 施設配置図（案）.....	46
<b>第6章 整備・管理運営手法について</b> .....	47
1 整備主体と整備方法.....	47
2 整備・管理運営手法の検討.....	48
3 管理運営体制の方向性について.....	51
<b>第7章 計画実現に向けた進め方</b> .....	55
1 概算事業費.....	55
2 インフラ計画.....	55
3 今後のスケジュール.....	56
4 導入を検討する主な公的補助事業.....	57
5 実現に向けた検討項目.....	58
<b>《参考資料》</b> .....	1
・策定の経緯.....	1

・常総市「道の駅」庁内検討委員会設置要綱 .....	3
・常総 I C 周辺における「道の駅」基本計画策定検討会議設置要綱 .....	5
・引用画像リスト .....	7

## 第1章 道の駅整備の概要について

### 1 「道の駅」とは

#### (1) 「道の駅」の施設構成

「道の駅」の登録開始（平成5年4月）に先立ち策定された「道の駅」登録・案内要綱（平成5年2月23日建設省道企発第19号建設省道路局長通達）では、「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”と定めています。

また、「施設構成」については、「①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（駐車台数概ね20台以上※）と、清潔な便所（便器数概ね10器以上※）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、②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または案内コーナーがあるものが備わっていること、③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（以下「ベビーコーナー」という。）が備わっていること」と規定しています。

※各施設の概数は、「道の駅」登録・案内要綱の当面の運用方針による値を示します。

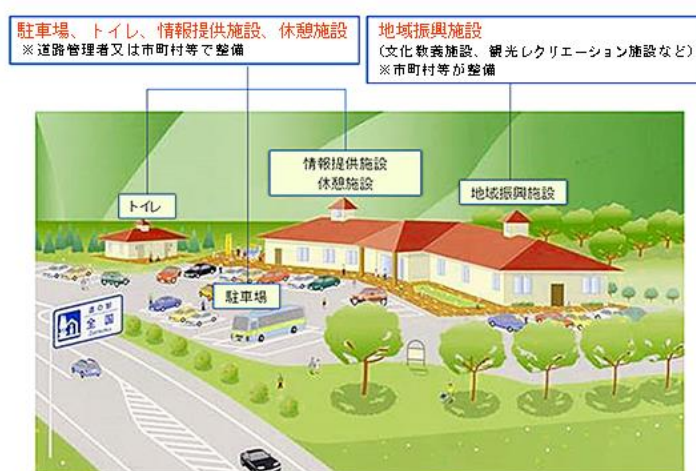


図1-1 「道の駅」の整備イメージとシンボルマーク

※「道の駅」のシンボルマークは、全体を木と家をモチーフにして構成しています。左側には、駐車場と樹木2本を配置し、緑あふれる安らぎの空間をイメージしています。右側には、建物と人を表し単なる駐車スペースではなく、案内、地域情報の発信等の機能を持っていることを意味しています。

出典：「道の駅案内」他（国土交通省HP）

## (2)「道の駅」登録・案内要綱

### 「道の駅」登録・案内要綱

#### (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。

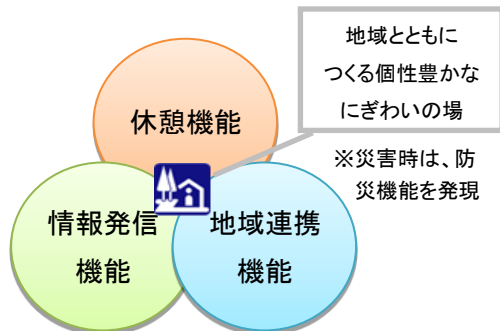


図 1-2 道の駅の機能と基本コンセプト

#### <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
- ニ. 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（以下「ベビーコーナー」という。）が備わっていること

#### <提供サービス>

- ホ. 駐車場・便所・ベビーコーナー・電話は24時間利用可能であること
- ヘ. 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>

- ト. 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>

- チ. 女性・年少者・高齢者・身障者・妊婦や乳幼児連れなど様々な人の使いやすさに配慮されていること
- リ. 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

以下、省略



### (3) 「道の駅」による地方創生拠点の形成

「道の駅」制度を所管する国土交通省では、「道の駅」を経済の好循環を地方に行き渡らせる成長戦略の強力なツールと位置づけ、関係機関と連携して特に優れた取組みを選定し、重点的に応援する取組みを実施しています。また、「道の駅」を地方創生の拠点とする先駆的な取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しています。

なお、全国モデル「道の駅」については6駅が、重点「道の駅」については、73駅（県内では「道の駅ひたちおおた」及び「道の駅常陸大宮」のみ）が指定されています。



図 1-3 重点「道の駅」制度の概要

出典：重点「道の駅」の選定について（国土交通省 HP）



図 1-4 平成 26 年度重点「道の駅」選定箇所

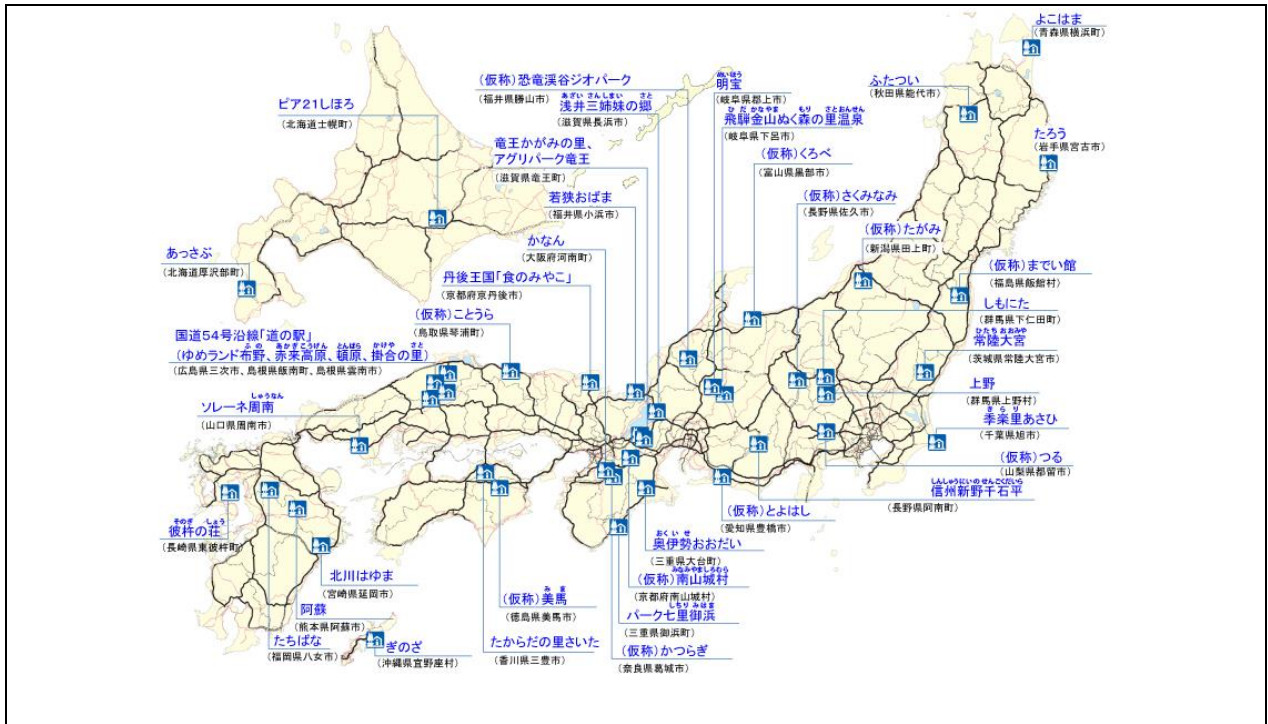


図 1-5 平成 27 年度重点「道の駅」選定箇所

出典：重点「道の駅」の選定について（国土交通省 HP）



#### (4) これからの「道の駅」

国土交通省では、「道の駅」については当初は通過する道路利用者へのサービスが中心でしたが、近年では農業、観光、防災及び文化など、地域の個性や魅力を活かした様々な取り組みがなされていることを踏まえ、これからは“「地域の拠点機能の強化」と「ネットワーク化」を重視し、「道の駅」自体が目的地となるように育てていく”ことを公表しています。

また、「道の駅」は、「開かれたプラットフォームである」という特長を活かし、関係省庁など様々な主体とも連携して、様々な施策を展開していくこととしています。

 「道の駅」第2ステージへ 国土交通省

- 「道の駅」は、「通過する道路利用者へのサービス提供の場」から、「地域の課題を解決する場」に成長してきた。これからは「地域の拠点機能の強化」と「ネットワーク化」を重視し、「道の駅」自体が目的地となるよう育てていく。
- 「道の駅」は「開かれたプラットフォーム」であるという特長を活かし、各省庁とも連携して、様々な施策を展開してまいりたい。

■ 具体的な取り組みの例

- ①「道の駅」相互、設置自治体、駅長など関係者の連携強化
- ②「道の駅」ブランドの維持（登録更新制度、ランキング、プレミアム認定など）
- ③各省庁と連携した、既存の「道の駅」への再投資、個性ある取り組みへの重点支援（防災機能強化、EV充電器・無線LAN・外国人旅行者への案内など新しいニーズへの対応）



無線LAN (Wi-Fi)      EV充電器      外国人旅行者への案内      再投資

防災用非常発電機      災害の伝承・展示

図 1-6 国土交通省の取組方針等

出典：「国土交通省における農山漁村の活性化施策～「道の駅」を例にして（国土交通省 HP）」



## 取組事例1 農林水産業、観光

- 地元農水産品の直売、更に商品開発・加工・販売まで行う6次産業化の拠点となるなど、地域の農林水産業を支えている。
- 宿泊農業体験や地域独自の旅行ツアーの実施、地元ならではの見どころ情報の提供など、観光振興に寄与している。

### 農林水産業

- 販売額の99.9%※は、地元産品



【】「むなかた」(福岡県宗像市) ※H24

- 地元農産品を「道の駅」で加工し、18種類の新商品を開発、販売



【】「もてぎ」(栃木県茂木町)

### 観光

- 「道の駅」での対面販売をきっかけに、宿泊農業体験へ発展

- ・ 年間体験者約4000人 (H24)

【】「マオイの丘公園」(北海道長沼町)



- 旅行業資格を取得、森林セラピーを売りにしたツアーなどを自ら企画・販売

- ・ 年間40企画、旅行客数約1,500人(H24)



【】「赤来高原」(島根県飯南町)



## 取組事例2 福祉、防災

- 行政、医療施設等も設置、また、買物弱者のための宅配サービスの提供など、地域の安心な暮らしを支えている。
- 大規模災害時には復旧支援活動の拠点となるほか、流通経路が寸断される中、地元の出荷等により速やかに販売を再開し、被災者を支援した。

### 暮らし

- 暮らしに必要な機能を設置



農産物等販売所 診療所 町役場出張所 集会所兼避難所

【】「瀧之拝太郎」(和歌山県古座川町)

- 町内の高齢者世帯の約1割が、宅配サービスを利用



【】「インフォメーションセンターかわもと」(島根県川本町)

### 防災

- 東日本大震災では復旧支援活動の拠点に



【】「津山」(宮城県登米市)

- 東日本大震災後、1週間後には町で唯一営業再開



【】「やまだ」(岩手県山田町)

図 1-7 国土交通省の取組事例

出典：「国土交通省における農山漁村の活性化施策～「道の駅」を例にして（国土交通省 HP）」

(5) 登録数の推移

「道の駅」は、平成30年4月時点（第49回登録）までに1,145駅が登録されており、制度が創設された平成5年の103駅から10倍以上にまで増加しています。

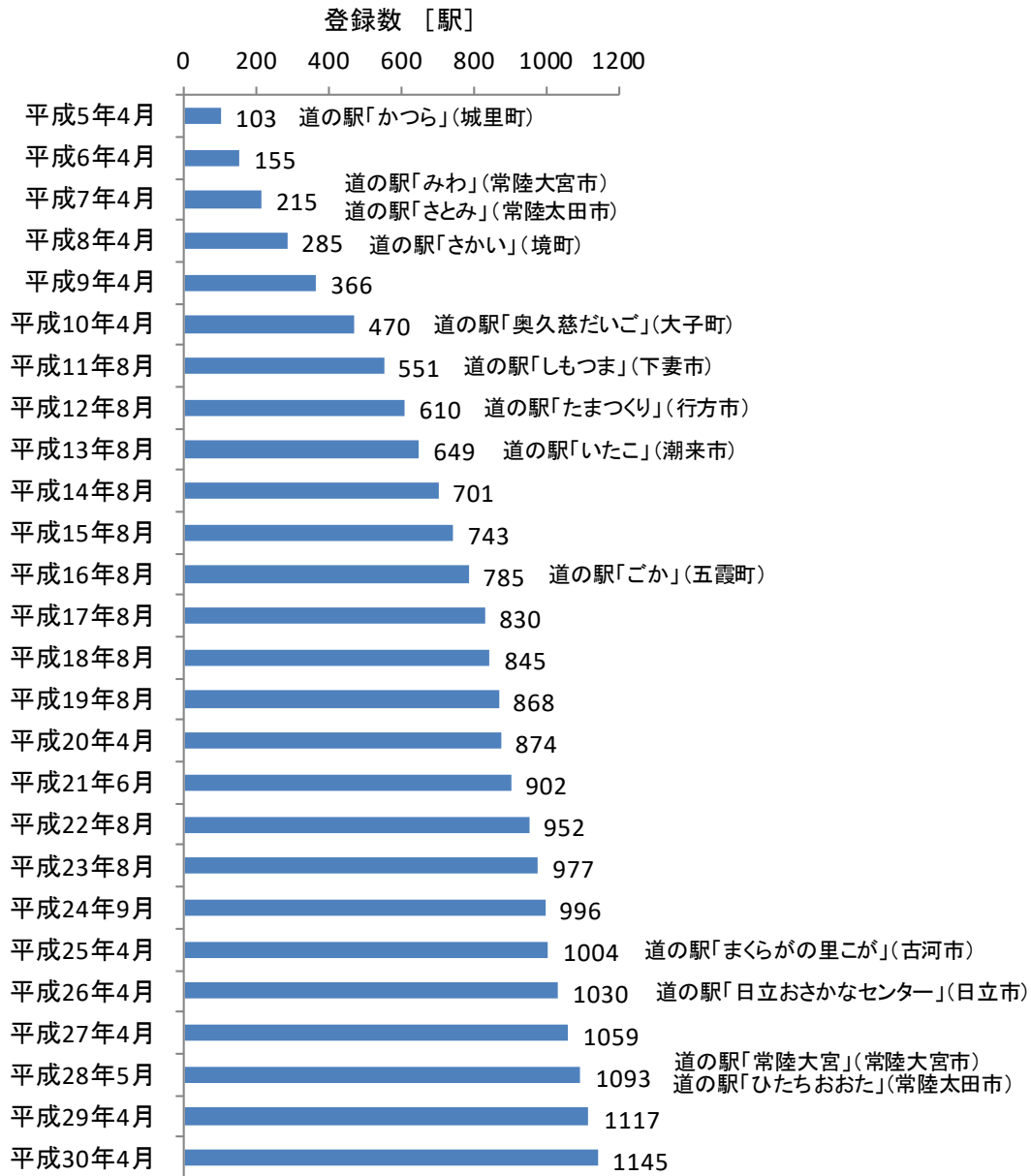


図1-8 「道の駅」の登録数と道の駅の登録時期

出典：「道の駅」登録一覧（国土交通省 HP）



(6) 都道府県別の登録状況

平成30年9月現在、茨城県内の「道の駅」は、13駅が登録、開業しています。

分布状況については、常陸太田市（2駅）や常陸大宮市（2駅）などにより構成する県北地域（6駅）と、古河市（1駅）や猿島郡（2駅）などにより構成する県西地域（4駅）に集中しています。なお、隣接する千葉県内には、47都道府県の平均値である24駅を上回る29駅が登録されており、同じく隣接する栃木県内では、平均値と同数の24駅が登録されています。

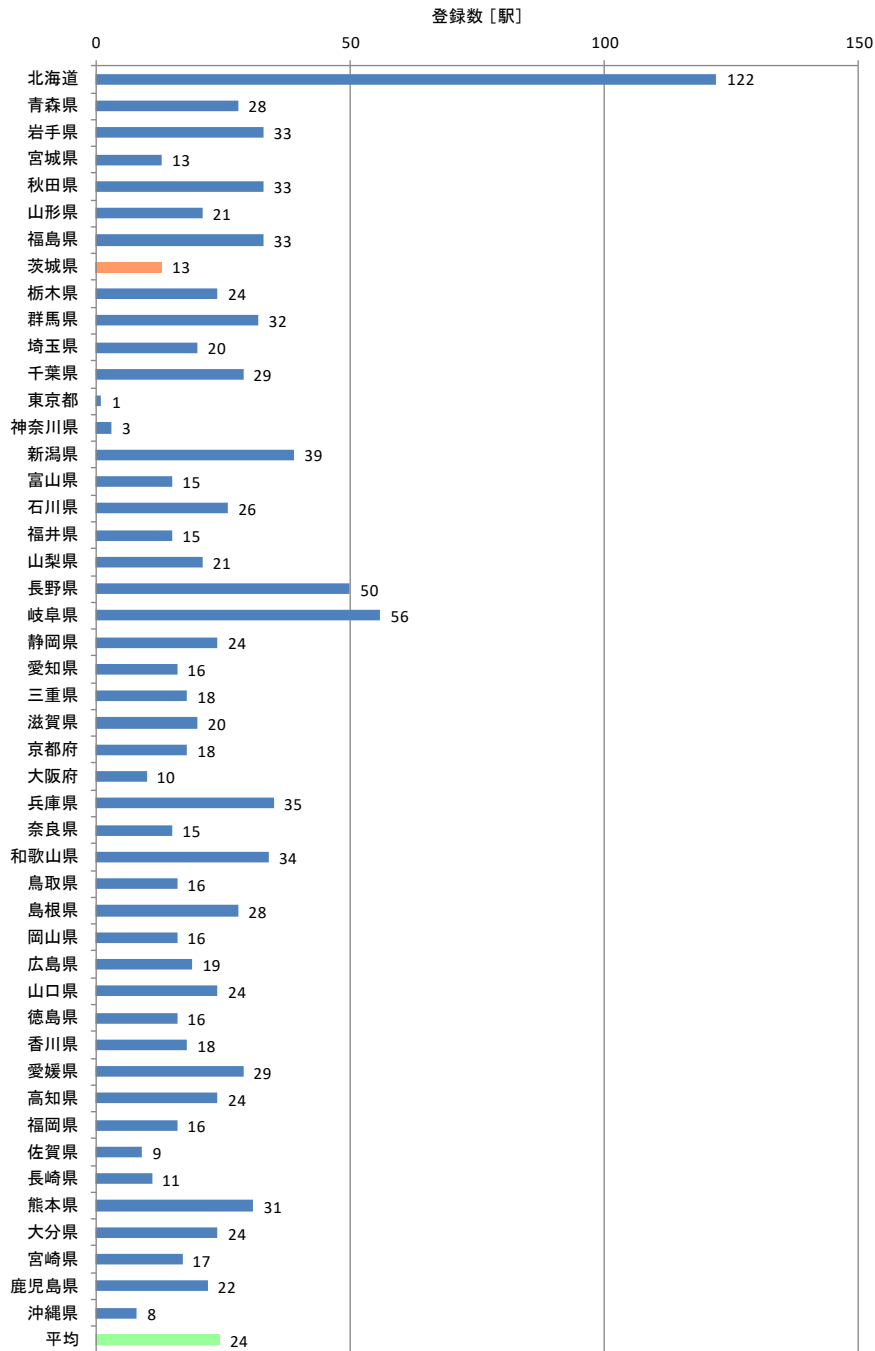


図 1-9 「道の駅」の都道府県別の登録数

出典：「道の駅」登録一覧（国土交通省 HP）

## 第2章 道の駅整備の目的と基本的な考え方について

平成30年3月に策定された「常総市道の駅基本構想」（以下「基本構想」という。）に基づき、「道の駅」の整備方針などを以下に示します。

### 1 道の駅整備の目的

農業振興、産業振興、人口減少対策、水害からの復興という地域課題解決に向けた取り組みとしてアグリサイエンスバレー構想の実現を目指しており、その取り組みの一つとして、地域農産物の新たな販路の開拓や拡大を目的とした販売拠点施設の確保が求められています。また、常総IC周辺は圏央道と国道294号が交差する新たな市の玄関口となり、新産業団地を整備していることから、その特性を活かした地方創生の交流拠点創出が期待されています。

これらの状況をふまえ「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」を目的に、道の駅の整備を推進します。

#### 【アグリサイエンスバレー構想とは】

常総IC周辺約45haに、農業生産エリア（農地エリア）と産業団地エリア（都市エリア）を集積することで、生産（1次産業）、加工（2次産業）、流通・販売（3次産業）が一体となった地域農業の核（6次産業）となる産業団地を形成し、常総市の基幹産業である農業を活かしたまちづくりを目指すものです。

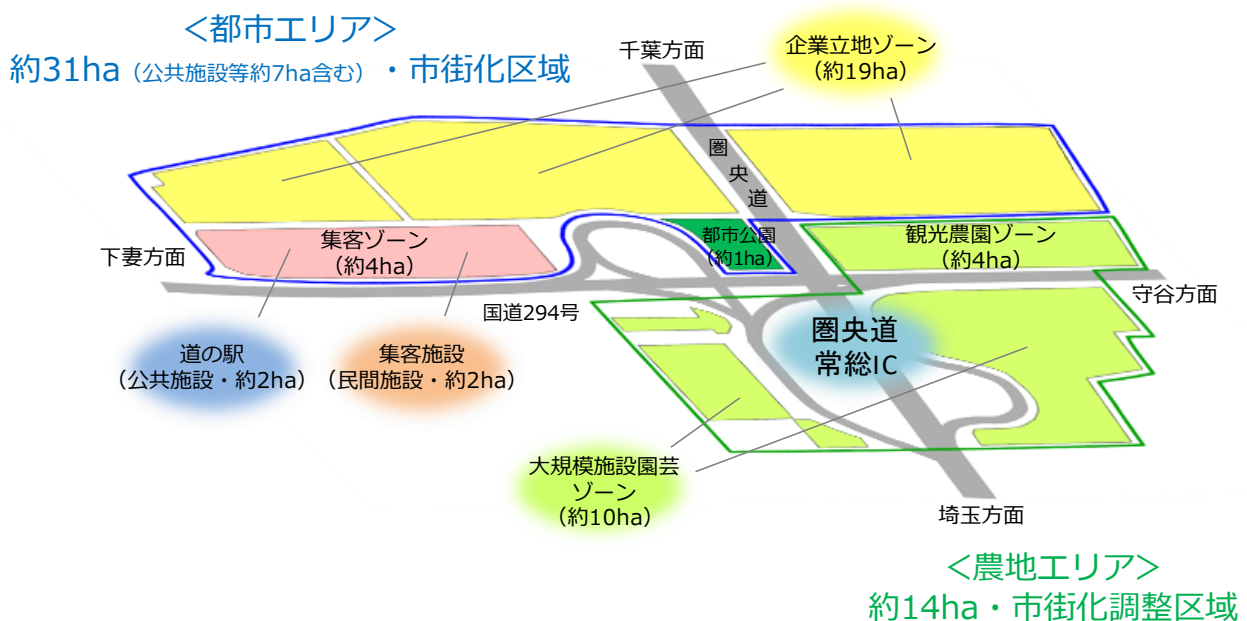


図 2-1 常総 IC 周辺整備事業 《食と農の産業団地》 エリア図（案）



■目的の設定に当たっての背景と目的

茨城県南西部に位置する常総市（以下「本市」という。）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化する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、首都圏中央連絡自動車道（以下「圏央道」という。）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ヒト・モノの集積・発信と基幹産業である農業との融合により新たな価値を創出するため、常総インターチェンジ（以下、「常総 IC」という。）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、農業生産者の販路拡大として地域農産物の販売拠点の確保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、市内の観光施設等と結び付け、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販売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・東北豪雨災害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となっています。

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」を実現することを目的に道の駅を整備します。

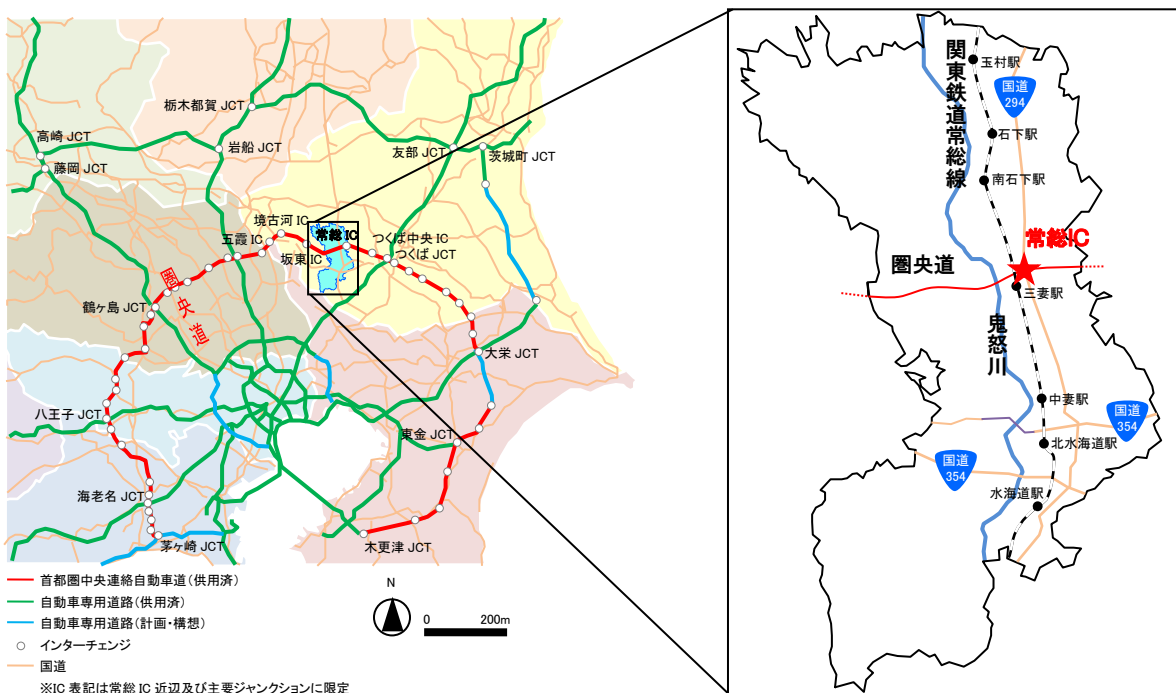


図 2-2 圏央道及び常総 IC の位置

基本構想より

### (1) 立地場所の特性

圏央道と国道 294 号を結ぶ常総 IC は、南北は関東地方から東北地方、東西は横浜市から木更津市までの東京郊外の諸都市を結ぶ広域交通の結節点となっており、都心から自動車約 1 時間 20 分、成田空港から自動車約 1 時間の距離に位置しています。

本道の駅の設置予定地は、圏央道常総 IC 及び国道 294 号に隣接しており、広域アクセシビリティを有する交通利便性を強みとした地域振興拠点の形成を目指しています。

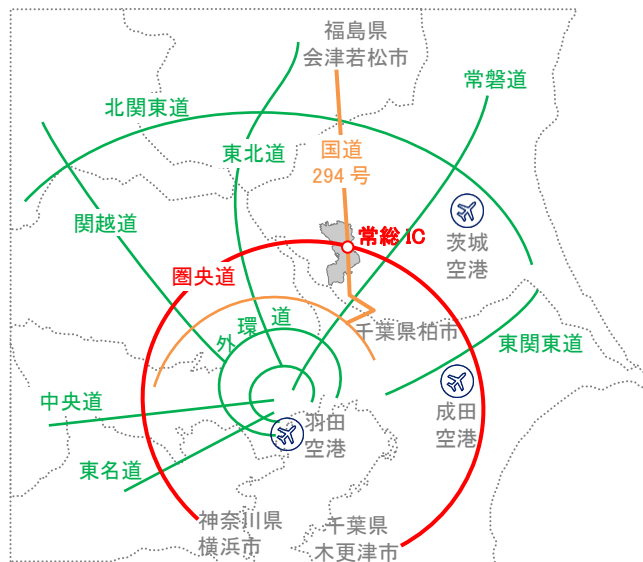


図 2-3 首都圏からのアクセス状況

### (2) 道の駅による地方創生拠点の形成

地域課題解決に向けた取り組みとしてアグリサイエンスバレー構想の実現を目指しており、その中で、道の駅を「農業を活かしたまちづくり」の拠点施設と位置付け、地域全体での農業の 6 次産業化に向けた取り組みを中心に、地域企業や公共施設と連携し、市内の地域資源（特産品や観光資源等）が相互に繋がるネットワークを形成することで、地方創生に向けた拠点づくりを目指します。

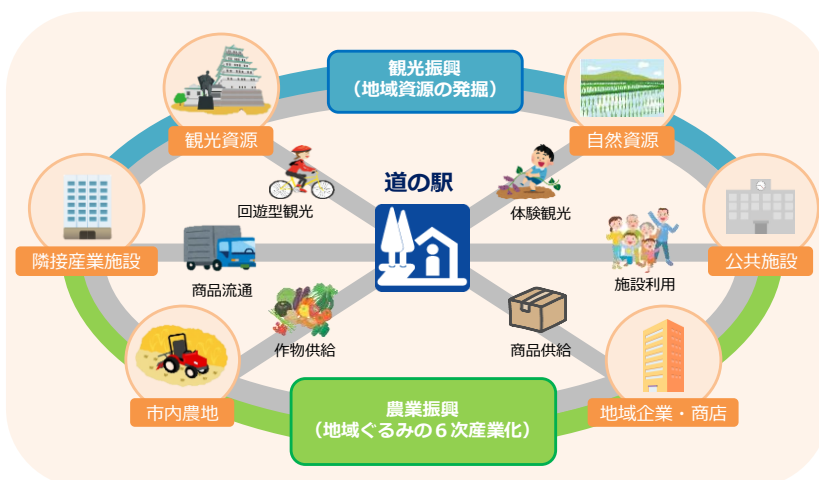


図 2-4 地域の拠点形成における道の駅の位置付け

## 1) 初期段階における展望

道の駅を中心とする農業を活かしたまちづくりを持続的に成長させるためには、初期段階として常総IC周辺地域及び市域内での経済効果を形成し波及させることが必要と考えます。そのため、道の駅に導入する生産物・特産品・加工品等の販売を充実させ、それら生産物、加工原材料を地域から調達することなどにより、地域バリューチェーン<sup>1</sup>の形成を目指します。

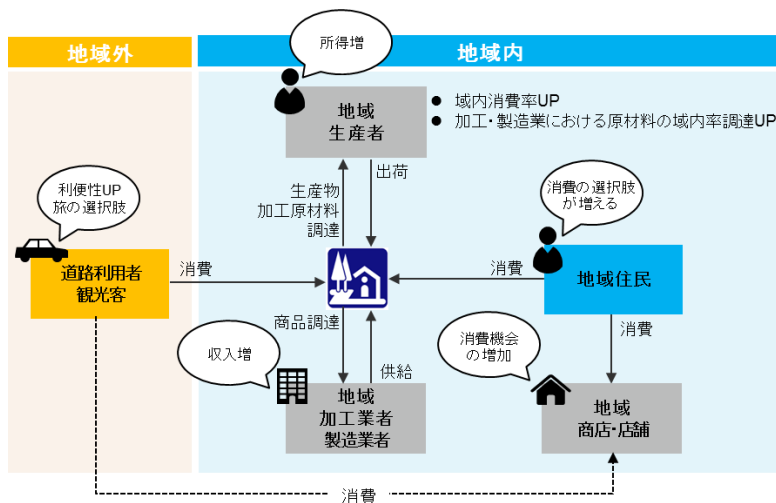


図 2-5 地域バリューチェーンの基点としての道の駅

## 2) 中長期段階における展望

中長期段階においては、初期段階で形成した道の駅を中心とした地域バリューチェーンを拡大し、農業を活かしたまちづくりをさらに成長させていくことを目指します。

具体としては、ブランド力強化や国内外の販路開拓など、農業の6次産業化の持続的な構築の検討を進めます。

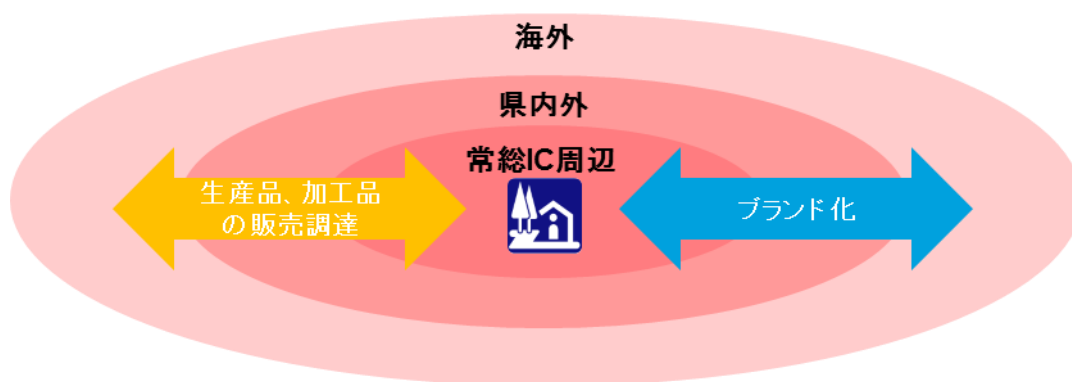


図 2-6 農業を活かしたまちづくりの中長期段階の展望

<sup>1</sup> 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）と捉える考え。

## 2 整備目的とコンセプト

アグリサイエンスバレー構想の実現のため、道の駅を「農業を活かしたまちづくりの拠点施設」と位置づけ、地域全体での農業の6次産業化に向けた取り組みを中心に、地域企業や公共施設と連携し、市内の地域資源（特産品や観光資源等）が相互に繋がるネットワークを形成することで、地方創生に向けた拠点づくりを目指します。

この目的を実現するため、整備コンセプトを「常総市の強みを活かした賑わいの場づくり」とします。

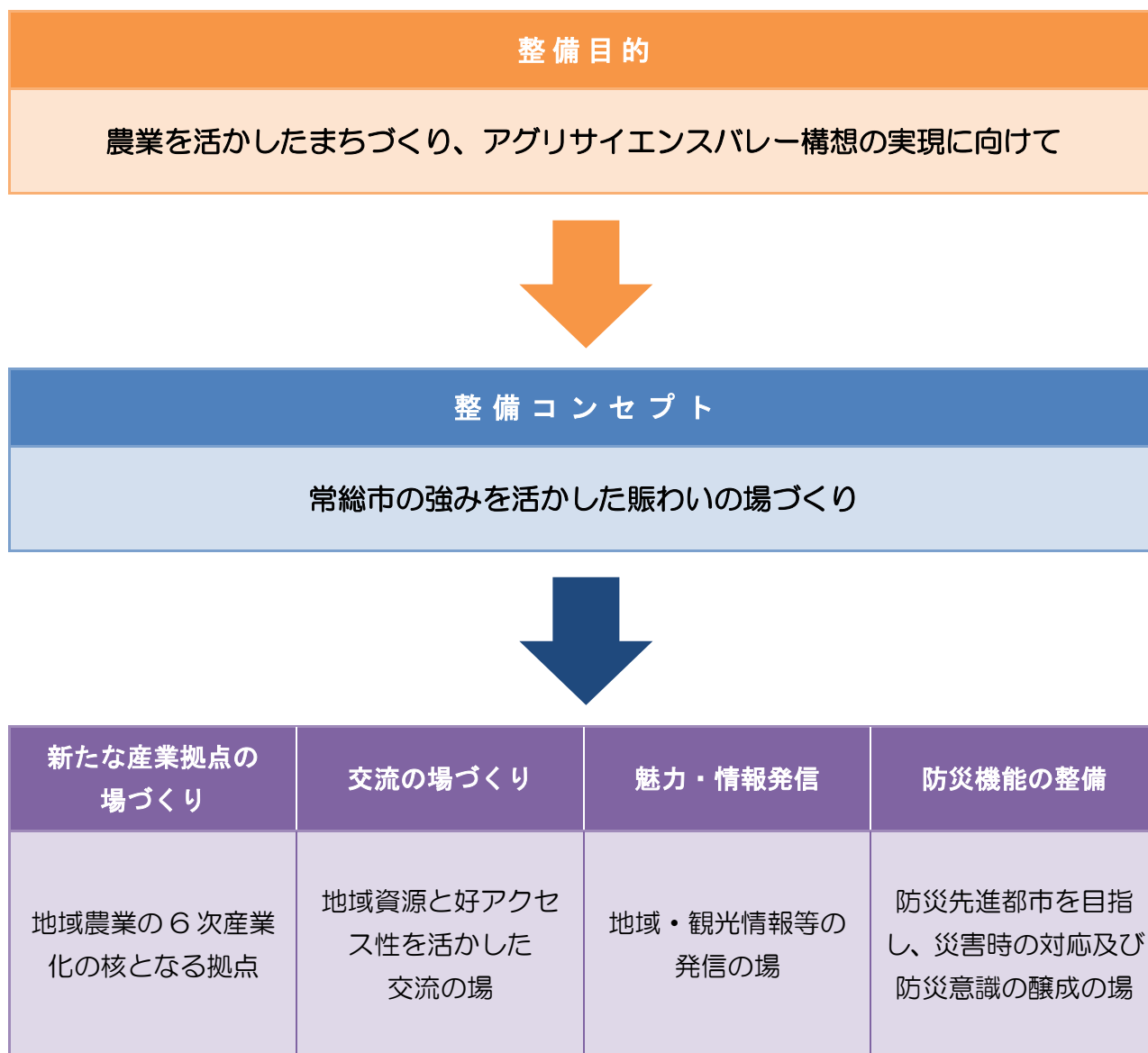


図 2-7 整備目的とコンセプト

### 3 整備方針

本市における道の駅の整備方針は、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、整備目的・整備コンセプトを踏まえ、下記のとおりとします。

#### 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・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

図 2-8 道の駅の整備方針



#### 4 利用者ニーズ調査


平成30年7月末から11月中旬までの期間に、本市及び周辺市町の住民、市内の中学校・高等学校、農商工団体等から、アンケート形式及びワークショップ形式にて、道の駅に関する意見聴取を行いました。

##### (1) アンケート形式（筆記式・WEB）

市役所をはじめとした公共施設の来訪者のほか、市内で活動している市民団体や農商工団体等の12団体、また次世代を担う市内の中学校・高等学校の生徒を対象に筆記式のアンケートを実施しました。併せて、市のHPを介してWEBアンケートを実施しました。

表 2-1 アンケート調査結果

実施方法	回答数 ( ) 内、常総市内
① 筆記式アンケート	1,596 件 (1,499 件)
② WEB アンケート	207 件 (146 件)
合計	1,803 件 (1,645 件)



QRコードを読み込むことで、インターネットからも回答が出来ます。

記入日：平成30年 月 日

道の駅に関するアンケート

～現在、常総市では常総IC周辺で道の駅の整備を進めています～

常総ICが開通し、当市に新たな玄関口が出来ました。市ではこれを契機とし、市の強み（農業）と立地特性を活かした取り組みとして「農業を活かしたまちづくり」を進めており、生産・加工・販売・流通にかかわる専門（企業等）を集積し、連携させることにより農業の産業化を目指しています（アグリサイエンスハロー構想）。

この構想の実現に向けて道の駅を「農業を活かしたまちづくり」の拠点施設として位置づけ、地域ぐるみの6次産業化に向けた取り組みを中心に、市内の地域資源（特産品や観光資源等）が相互に繋がるネットワークを形成し、またそれらの情報を発信することで、地方創生に向けた拠点づくりを目指しています。

【アンケート】「道の駅」について、ご自由にお答えください。

- ・性別 男 女
- ・年齢 10代未満 10代 20代 30代 40代 50代  
60代 70代以上
- ・お住まい 市内 市外 その他 ( )

(1) みなさんが道の駅を利用される一番の目的は何ですか？ あてはまるものに○をつけてください。

- ① 休憩・トイレ
- ② 食事・買い物
- ③ その道の駅にしかない施設利用（入浴・体験等）
- ④ その他 ( )

(2) 常総市らしい「道の駅」には、どんな施設があるといいですか？（自由意見）

- ・
- ・
- ・

(3) 常総市らしい「道の駅」にこんなサービスがあればよいと思うものはなんですか？（自由意見）

- ・
- ・
- ・

(4) その他（自由なご意見があればご記入願います。裏面に記入しても結構です。）

※自由なご意見があればご記入願います。

（問い合わせ先）  
 常総市役所 都市建設部産業拠点整備課  
 道の駅整備推進室  
 Tel：0297-23-2111（内線 2830）  
 Fax：0297-23-2164  
 E-mail：[kyotenseibi@city.joso.lg.jp](mailto:kyotenseibi@city.joso.lg.jp)  
<http://www.city.joso.lg.jp>

図 2-9 アンケート用紙

## (2) ワークショップ形式

常総市では、市民と協働のまちづくりの実現を目指し、「対話」をしやすい場づくりを推進するために、新たにワークショップ形式による意見聴取も行いました。参加者については、市内の市民団体や農商工団体等のほか市役所の若手職員など5団体を対象に実施しました。

また、市民に広く呼びかけ、「どんな道の駅が欲しい」をテーマに、参加者が楽しい対話によりさまざまなアイデアや意見を出し合いながら市長と意見交換を行いました。

### 常総市に道の駅をつくろう!! ~みんなで創造しよう!楽しい道の駅~

★市が目指す道の駅とは？



本市のほぼ中央に位置する圏央道常総ICの整備に伴い、新たな玄関口が生まれました。市ではこれを契機とし、市の強み(農業)と、この立地特性を活かした取り組みとして「農業を活かしたまちづくり」を進めており、生産・加工・販売・流通に係わる専門(企業等)を集積し連携させることを目指しています(アグリサイエンスバレー構想)。

またこの立地特性を活かした交流拠点創出が期待されていることから、構想実現に向けて道の駅を「農業を活かしたまちづくり」の拠点施設として位置づけ、地域ぐるみの6次産業化に向けた取り組みを中心に、市内の地域資源(特産品や観光資源等)が相互に繋がるネットワークを形成し、またそれらの情報を発信することで、地方創生に向けた拠点づくりを目指しています。

★ワークショップの内容

楽しい道の駅、みんなが集う道の駅にするには、**さまざまな仕掛けが必要**だと思っています。

今回のワークショップでは**農業だけにこだわる必要はありません**。

**自分たちのアイデアで道の駅を創造してみよう! 自由な発想がまちを変える原動力です!**

★テーマは、つぎの“2つ”です。

**【作戦1】 みんなだったら、どんな道の駅がほしい?**

こんな場所なら寄ってみたい! こんな施設があったら賑わうかも!?

リピーター来るにはこんな仕掛けは?常総らしさを出すならどんな駅?etc

実際に他の道の駅や別の施設で体験したものでも全然OK。「推し」も忘れずに!

**【作戦2】 キャッチフレーズを考えよう!**

自分たちの班が創造する「常総市の道の駅」のアイデアはたくさん出ましたか!?

テーマ1の推し(アピールポイント)をひまえて、

みんながわくわくするような、道の駅の「キャッチフレーズ」を考えよう!




図 2-10 ワークショップ資料



常総市長と

参加者募集！！

“道の駅”について 語りませんか？

～みんなで創ろう市の新しい顔～

常総市では、これまでの会議や説明会ではなく市民参加型の「楽しい対話」による会議体に取り組んでいます。

今回は“どんな道の駅が欲しい”をテーマに開催します！参加された皆さんのアイデアや意見を集約し、市長と対話してみませんか？

現在、道の駅事業の進捗状況は、圏央道常総IC付近の国道294号沿いを道の駅整備予定地とする「常総市道の駅基本計画」の策定作業を進めています。

なお、皆さんからいただいたご意見等は、これからの道の駅整備に向けて活かしてまいります。

平成30年11月17日(土)



募集定員  
各会場40名  
※会場の都合により



○午前の部… 午前10:00開会(受付午前9:30より)  
石下庁舎 会議室(新石下4310-1)

○午後の部… 午後2:00開会(受付午後1:30より)  
本庁舎 第3分庁舎(水海道諏訪町3222-3)



※午前の部、午後の部どちらも同様の内容で、1時間半程度を予定しております。

**P** 駐車場は市役所構内をご利用ください。

【お申し込み・お問い合わせ】  
常総市役所 産業拠点整備課 道の駅整備推進室  
電話: 0297-38-6543(直通)  
FAX: 0297-23-2164  
E-mail: kyofenseibi@city.joso.lg.jp

参加を希望される方は、午前・午後の部の希望を11月9日(金)までに電話、FAX、Eメールでお申し込みください。



図 2-11 市民と市長の意見交換会ポスター





【ワークショップの様子】



【市民と市長の意見交換会の様子】

### (3) 利用者ニーズ調査のまとめ

#### 1) アンケート調査のまとめ

アンケート調査では、「道の駅」を利用する目的としては、主に「休憩・トイレ」及び「食事・買い物」を目的としていることがわかりました。また、常総市らしい「道の駅」として、「どのような施設」、「どのようなサービス」があるとよいかという質問に対しての主な意見としては、「物産・産地直売所」及び「カフェ・レストラン」が多く、次いで「温泉・足湯」といった意見が多く寄せられました。このように本市の「道の駅」には、新たな販路としての機能やゆったりくつろげる癒しの場として期待されていることがわかりました。

表 2-2 「道の駅」を利用する一番の目的

道の駅を利用する目的				
①休憩・トイレ	②食事・買い物	③その道の駅にしかない施設利用	④その他	合計（件数）
938	683	136	46	1803

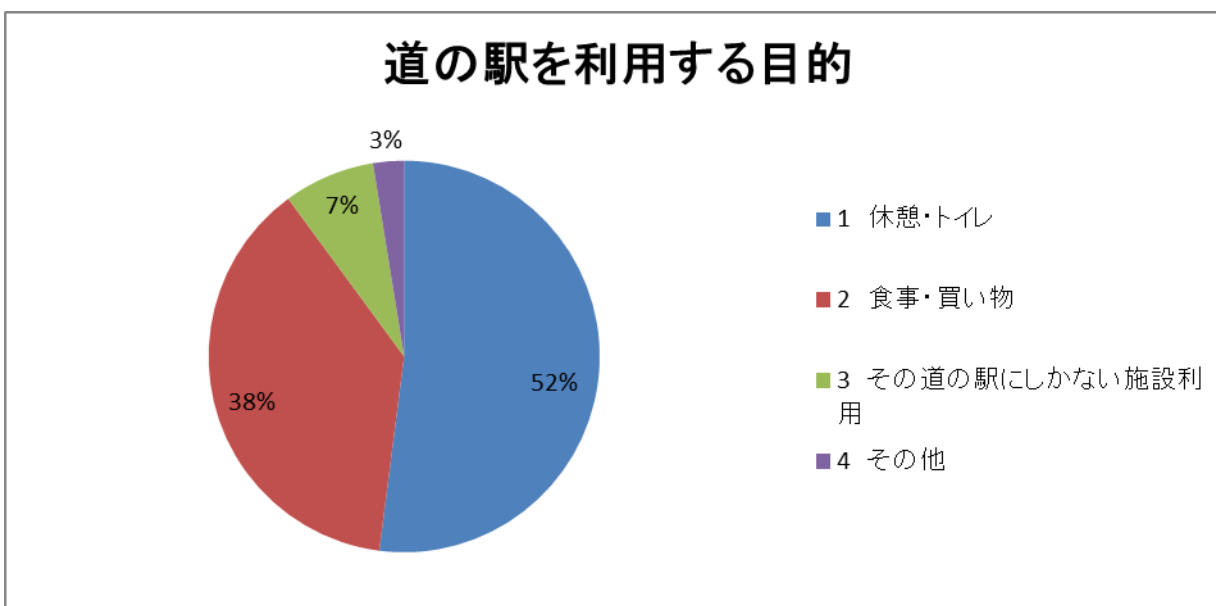




表 2-3 常総市「道の駅」へ期待する「どのような施設・サービス等」に関する主な意見

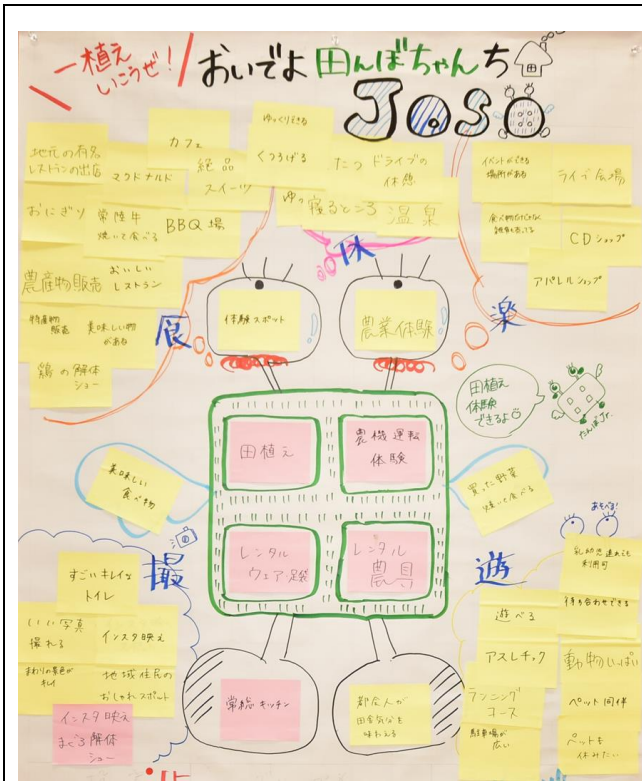
分類	主な意見
休憩・トイレ	くつろげる休憩スペース
	綺麗なトイレ
	フリードリンク
	充電スペース
	キッズスペース
食事・買い物	物産・産地直売所
	飲食店（フードコート等）
	常総市の名産が食べられる食事処
	カフェ・レストラン
	試食コーナー
その道の駅にしかない施設利用	温浴施設
	足湯
	老若男女楽しめる施設
	体験施設（農業体験・工芸・フルーツ狩り・うまい棒試作体験等）
	公園（広場・遊具等）
	ショッピングモール（民間施設）
	テーマパーク（観覧車等）
	ドッグラン
	レンタサイクル
	BBQ 施設
	観光案内所（町の総合コンシェルジュ）
	アミューズメント（ゲームセンター等）
スポーツ施設（ジム等）	
その他	Free - Wi-Fi
	インスタ映え（フォトスポット）
	ゆるキャラ（道の駅のマスコット）
	イベント開催（音楽フェス・グルメフェス）
	クーポン割引サービス
	オブジェ（塔・像等）
	循環バス
	避難所・防災施設

## 2) ワークショップ形式のまとめ

ワークショップ形式では、それぞれグループごとに「どのような「道の駅」がほしいか」など、集まった参加者で意見を集約しながら、自由な発想で取り組んでいただきました。大きな分類としては、アンケート調査での結果と類似していました。しかし、こちらでは個人での意見だけではなく、グループワークによる意見集約を行いましたので、アンケート調査とは違った視点での意見も多く見られました。

表 2-4 ワークショップでの主な意見

分類	主な意見
休憩・トイレ	綺麗なトイレ
	くつろげる休憩スペース（仮眠スペース等）
食事・買い物	飲食店（フードコート等）
	物産・産地直売所
	おしゃれなカフェ
	スイーツのお店
	常総市の名産が食べられる食事処
その道の駅にしかない施設利用	体験施設（農業体験・工芸・フルーツ狩り・うまい棒試作体験等）
	温浴施設
	足湯
	老若男女楽しめる施設
	ドッグラン
	レンタサイクル
	BBQ 施設・キャンプ場
その他	インスタ映え（フォトスポット）
	おしゃれな建物
	イベント開催（音楽フェス・グルメフェス）
	Free - Wi-Fi
	クラインガルデン（家庭菜園）
	婚活（出会いのある場所）
	バンジージャンプ
	イルミネーション
	オブジェ（塔・像等）
	散歩・ジョギングコース
	水族館等（映画館・博物館等）



【ワークショップでの意見集約シート①（一例紹介）】





### 3) ニーズ調査の分類・相関イメージ

利用者ニーズ調査内容の分類・相関イメージを下図に示します。本市の道の駅は、設置予定地の隣接に民間集客施設の進出が想定されることから、集客の相乗効果を図ることを目指しています。そのため、ニーズ調査における意見を「道の駅施設」と「民間施設」に分け、当該箇所にふさわしいものとしてそれぞれ分類し、今後の導入に向けた検討内容とします。

なお、黄色に着色されたものが、ニーズ調査より「道の駅」へ導入を想定する内容となります。

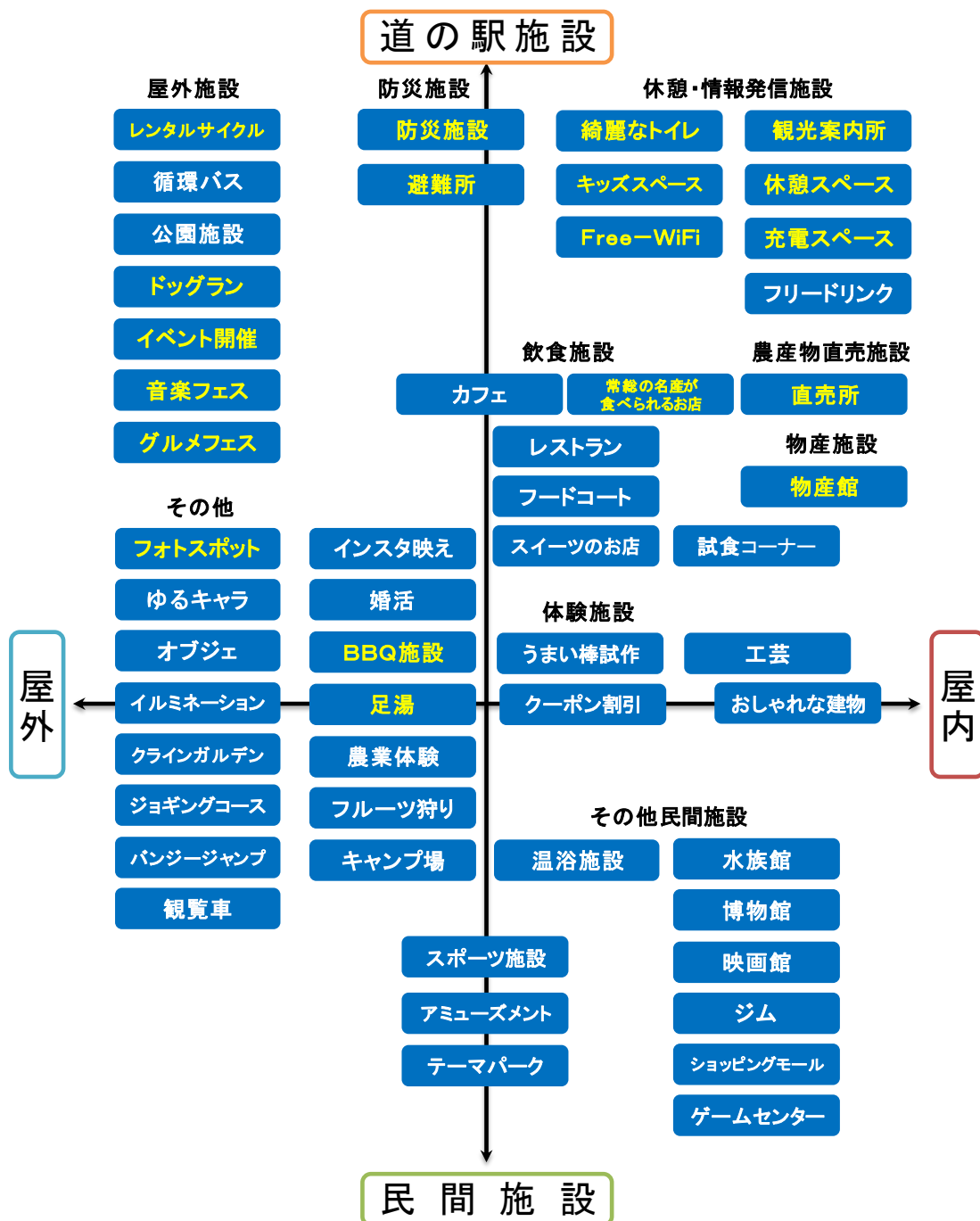


図 2-12 ニーズ調査の分類・相関イメージ



#### 4) 整備方針に関わる意見等

道の駅の基本機能(休憩機能・情報発信機能・地域連携機能)及び本市の整備方針を踏まえ、ニーズ調査での意見等を整理した内容を以下に示します。

表 2-5 整備方針に関わる主な意見等

種 別	主な意見等
<b>休憩機能等 関連事項</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市外の方だけでなく、市内の住民も日常的に集い、くつろげるスペースを設けてほしい。また、無料の充電スペースなどがあると便利だと思う。</li> <li>・キッズルームの設置など、子供連れに優しい環境づくりも大切である。</li> <li>・誰もが利用しやすく、清潔感のある綺麗なトイレとするべき。 など</li> </ul>
<b>情報提供機能等 関連事項</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・常総市内や周辺地域の観光資源などと連携を図り、魅力を案内・発信できる「町の総合コンシェルジュ」となるような観光案内所とする。 など</li> </ul>
<b>地域連携機能等 関連事項</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・常総市の新鮮な農産物を、生産者とともに魅力の伝え方などを考え、楽しみながら美味しさを知ってもらえるような直売所を目指す。</li> <li>・地元名産の物販なども行い、PR を行うことで、市内の商店との連携を図る。</li> <li>・常総市の農産物の美味しさを知ってもらうため、生産者ならではの料理や食べ方を提供できるレストランとする。</li> <li>・田舎にないようなおしゃれなカフェを作ってほしい。</li> <li>・常総市の地域資源を活かした体験施設を整備し、来訪者が楽しんでもらえるような場を創る。</li> <li>・常総市の農産物や名産等を味わえる BBQ 施設やキャンプ場をつくる。</li> <li>・集客の見込める道の駅で、休日などに音楽ライブや産直朝市などのイベントが実施できるような場をつくる。 など</li> </ul>
<b>防災機能等 関連事項</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市民が楽しみながら防災の知識を身につけられるような防災イベントなどを実施する。</li> <li>・避難所となるような防災機能を取り入れた施設とする。 など</li> </ul>
<b>その他事項</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・インスタ映え（フォトスポット）となるような場所とする。</li> <li>・無料 Wi-Fi サービスの導入。</li> <li>・温浴施設を置き、ゆっくりしてもらおう。また、足湯なども取り入れる。</li> <li>・オブジェ（塔・像等）など、ランドマークを置く。</li> <li>・圏央道を活かし、成田からの観光客もターゲットとする。</li> <li>・鬼怒川・小貝川のサイクリングロードと連携し、レンタサイクルを設置。</li> <li>・ドッグランを整備し、ペット連れにも滞在しやすい環境とする。 など</li> </ul>

### 第3章 導入施設の整備機能

施設ごとに必要な導入機能について、前項で整理した整備方針や利用者ニーズ調査での意見等を踏まえて、以下のとおり整理しました。

#### 1 休憩機能

##### (1) 駐車場施設

安全で円滑な動線を確保しつつ、施設間の往来に留意した配置を検討します。

- ・歩行者動線と車両動線を明確に区分し、歩行者にとって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。
- ・大型車と小型車の駐車スペースを区分し、安全性に配慮します。
- ・駐車ますは、障がい者用の駐車スペースを確保し、利用者に負担が生じないようゆとりある規模と設置数の確保に努めます。また、一般用駐車ますについても、標準よりゆとりのある駐車ますとするよう検討します。

#### 【駐車場の整備イメージ】



##### (2) トイレ施設

快適性や利用者に好印象を与える空間とするための施設機能を検討します。

- ・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、24時間利用可能なトイレの整備を検討します。
- ・外国人や子育て世代など誰もが使いやすいようなユニバーサルデザインに配慮します。
- ・高齢者や体の不自由な方への配慮として、多目的トイレを設置し、オストメイト<sup>2</sup>対応の設備設置を検討します。
- ・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、綺麗で開放感のある施設計画に努めます。

<sup>2</sup> オストメイト対応トイレ：人工肛門や人工膀胱の保有者（オストメイト）が排泄物等の処理をしやすい機能を備えたトイレ。

### 【トイレの整備イメージ】

		
開放的で綺麗なトイレ	多目的トイレ	分かりやすいサインデザイン

### (3) 休憩施設

誰もがくつろげるような居心地の良さと利便性を備えた施設機能を検討します。

- 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。
- 子供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検討します。
- 近年のスマートフォンや SNS など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、足湯の整備を検討します。

### 【休憩施設の整備イメージ】

		
休憩室	キッズスペース	ベビーコーナー
		
Free - Wi-Fi	無料充電スペース	足湯



## 2 情報発信機能

### (1) 情報発信施設

道路情報の案内に留まらず、周辺の観光、イベント、地域コミュニティ情報、また常総市の農業や商業等に関連する情報を発信することで、日常的に情報が更新される活発な交流空間となるような施設機能を検討します。

- ・圏央道や国道 294 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の設置を検討します。
- ・周辺の観光・イベント情報、近隣の道の駅情報、市内の地域資源・史跡・各種体験など、県内及び圏央道沿線エリアの様々な情報提供を行い、来訪者にとって様々な魅力を発信できる施設となるよう検討します。
- ・利用者への新たな魅力や利用者ニーズに寄り添った情報提供を行うため、施設の玄関口である総合案内へ地域の魅力を発信・案内できるコンシェルジュの配置を検討します。
- ・利用者へタイムリー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）による情報発信を検討します。
- ・アグリサイエンスバレー構想における生産物・加工品及び農業に関連した観光や交流等に関わる総合的な情報発信を検討します。

#### 【情報発信機能の整備イメージ】

		
道路情報	電子看板	総合案内
		
各種地域情報の案内	市内周遊案内	

### 3 地域連携機能

#### (1) 直売・物販施設

地域産品の新鮮さや取扱品目等をPRするための施設機能を検討します。

- ・常総市で生産・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いただけるよう配慮し、市場で需要がある産品（野菜等）を豊富に取り扱うよう検討します。
- ・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差別化を図り、楽しみながら美味しさを知ってもらえるよう工夫します。
- ・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。
- ・地元の農産物や特産品を活用した商品を提供できる売り場の設置を検討します。

#### (2) 飲食施設

常総市で生産・加工された産品を活かしたメニューを提供できる施設機能を検討します。

- ・常総市の農産物や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、生産者など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、地元住民や隣接の産業エリアに進出する企業等の従業員などが、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。

#### (3) 加工施設

地場産品を活かし、新たな魅力を提供できる施設機能を検討します。

- ・常総市の農産物・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・販売する施設の設置を検討します。
- ・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。

#### (4) コミュニティ施設

利用者の様々な用途に合わせ活用できる施設機能を検討します。

- ・コミュニティ施設は、道の駅でのイベントや地域サークル活動、隣接した農地エリアで計画しているチャレンジファーム等の取り組みにおける新規就農者に対する研修など、多様な目的に合わせて利用できる施設の設置を検討します。

(5) 体験施設

常総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機能を検討します。

- ・常総市の新鮮な農産物を、その場で楽しめるバーベキュー施設の設置を検討します。
- ・四季折々の野菜や果物などの収穫体験や工芸品等の製作体験など、常総市の地域資源を活かした体験メニューを検討します。

(6) 屋外施設（イベント広場等）

新たな交流から賑わいが創出されるような施設機能を検討します。

- ・来訪者と地域住民の新たな交流から賑わいを創出するため、音楽ライブや産直朝市などのイベントが実施できる施設スペースの確保を検討します。

【地域連携機能の整備イメージ】

		
農産物直売施設	物販施設	地産レストラン
		
加工施設	コミュニティ施設	農業体験
		
バーベキュー施設	イベント広場	



#### 4 防災機能

##### (1) 防災施設（ハード機能）

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機能を検討します。

- ・災害時に施設利用者及び近隣住民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施設整備を検討します。
- ・施設利用者や近隣住民に素早く災害情報を伝達する手段として、防災無線の設置を検討します。

##### 【防災施設のイメージ】

		
防災備蓄倉庫	防災行政無線	貯水タンク

##### (2) 防災対策（ソフト機能）

- ・市民の防災意識を醸成するため、楽しみながら防災の知識が身につけられるような防災イベントなどの実施を検討します。
- ・常総市は、防災先進都市を目指しており、有事の際においては、道の駅が有する駐車場や飲食スペースを利用し、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）や広域の後方支援拠点として活用できるよう検討します。

##### 【防災対策のイメージ】

	
防災イベント	災害復旧支援活動拠点

## 5 その他検討機能

### (1) フォトスポットなど

- SNS 発信（SNS 発信、フェイスブック、Twitter、Instagramなど）による認知度向上による来訪者の増加が見込めることから、来訪者の目的地となるような場所の創出を検討します。

### (2) レンタサイクル

- サイクリングロード整備に向けた「常総市かわまちづくり計画」が、国土交通省の「かわまちづくり」支援制度に登録されました。水辺とまちのネットワーク化を図るため、まち中の資源を紹介する「タウンスポット」としてアグリサイエンスバレー構想を進める全体エリアが指定されることもあり、レンタサイクルの設置を含めた拠点施設としての整備を検討します。レンタサイクルは、この場所を拠点に市内商店街や観光施設をつなげる大切な移動手段としても活躍が期待できます。

### (3) ドッグラン

- 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。

### (4) 次世代自動車関連設備

- 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。

### (5) ETC2.0 活用による誘客促進

- 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」も常総 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、今後、国への要望等を検討します。

### 【その他検討機能のイメージ】

		
レンタサイクルポート	ドッグラン	電気自動車充電ステーション

## 第4章 導入施設規模について

### 1 導入施設規模の検討の流れ

#### 導入機能の選定

##### ○ニーズ調査

- ・市民及び周辺住民、市内の中学校、高等学校、農商工団体等へのアンケート調査。併せて、市のHPによるwebアンケートを実施
- ・市民団体及び農商工団体等、市役所若手職員とのワークショップ形式による意見聴取

##### ○整備目的及び整備コンセプトの実現

- ・常総市道の駅基本計画策定検討会議における意見・提言等



#### 施設規模の算定

##### ○整備予定地の前面道路の交通量及び想定活動イメージを勘案し算出

##### ○算定基準

- ・「休憩施設設計要領(平成17年10月東日本高速道路株式会社)」
- ・「設計要領第六集建築施設編(平成29年7月東日本高速道路株式会社)」
- ・想定活動イメージに類似する他の拠点施設事例

図 4-1 導入施設規模の検討フロー

## 2 導入施設規模の算定基準

導入施設規模は、各施設機能の特性に応じて算出し、それらの合計により算定します。

道の駅の主要機能である休憩・情報発信機能（駐車場、トイレ、休憩室、情報発信施設）については、前面道路の計画交通量を用いて算出し、その他の地域連携・防災機能については、類似施設等の事例や想定活動イメージを勘案し算出します。

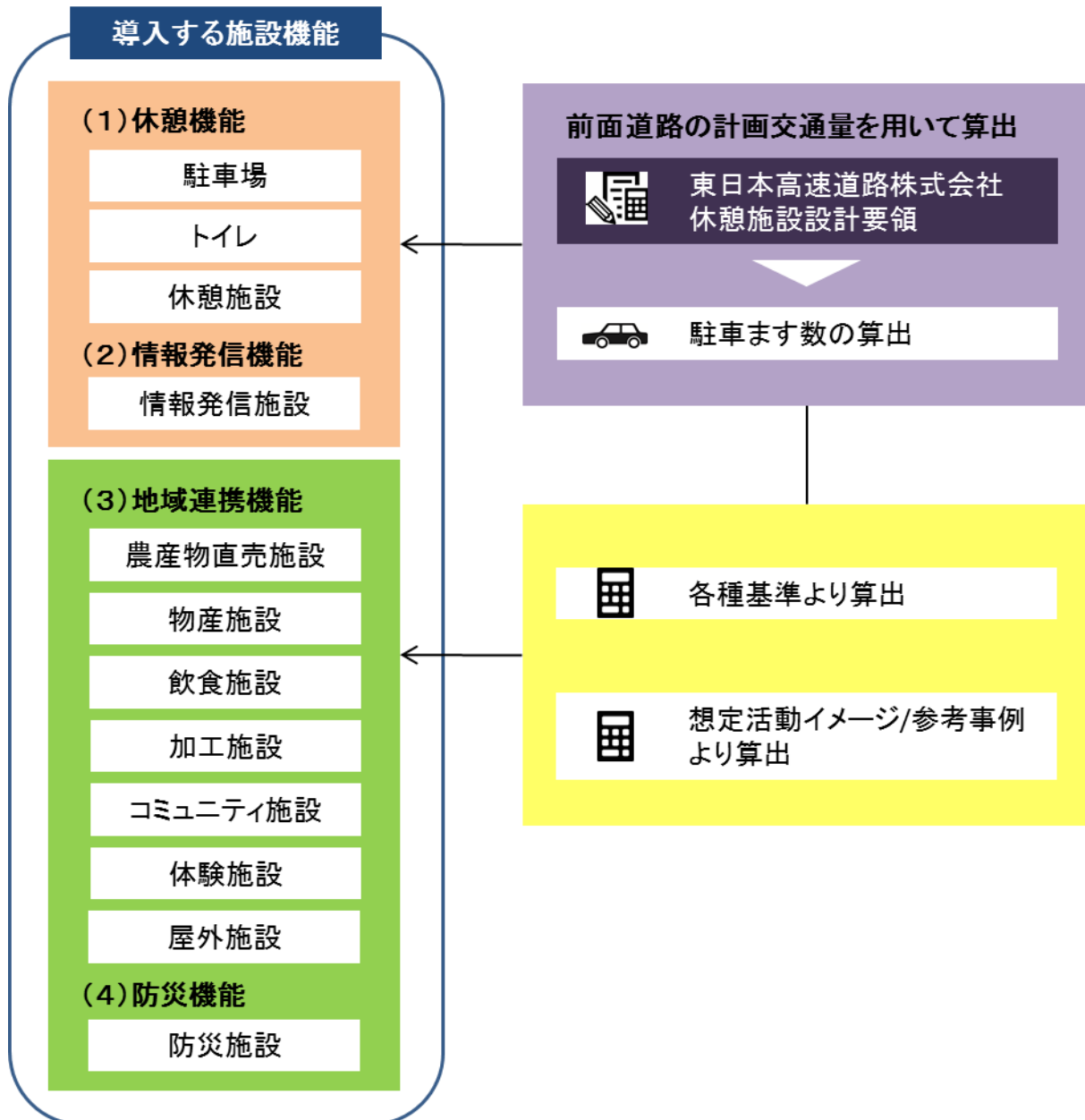


図 4-2 導入施設機能の規模算定フロー

### 3 計画交通量

計画する駐車ます数を算定するにあたり、整備予定地が面する国道 294 号三坂新田西交差点（整備予定地の南側近傍）で本市が実施した交通量調査（平成 30 年 10 月）における方向別車種別平日 12 時間交通量 18,395 台を基礎値とします。

計画交通量は、基礎値に「平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査」による対象区間の昼夜率 1.35 を乗じて算出した 24,832 台/日となります。

表 4-1 車種別計画交通量

種別	方向別車種別平日交通量							
	小型車 (乗用車+小型貨物)		大型バス		大型貨物車		合計	
	実測値 (台/12時間)	換算値 (台/日)	実測値 (台/12時間)	換算値 (台/日)	実測値 (台/12時間)	換算値 (台/日)	実測値 (台/12時間)	換算値 (台/日)
① 国道294号上り	6,104	8,240	21	28	2,228	3,008	8,353	11,276
② 国道294号下り	6,620	8,937	35	47	3,387	4,572	10,042	13,556
合計	12,724	17,177	56	75	5,615	7,580	18,395	24,832

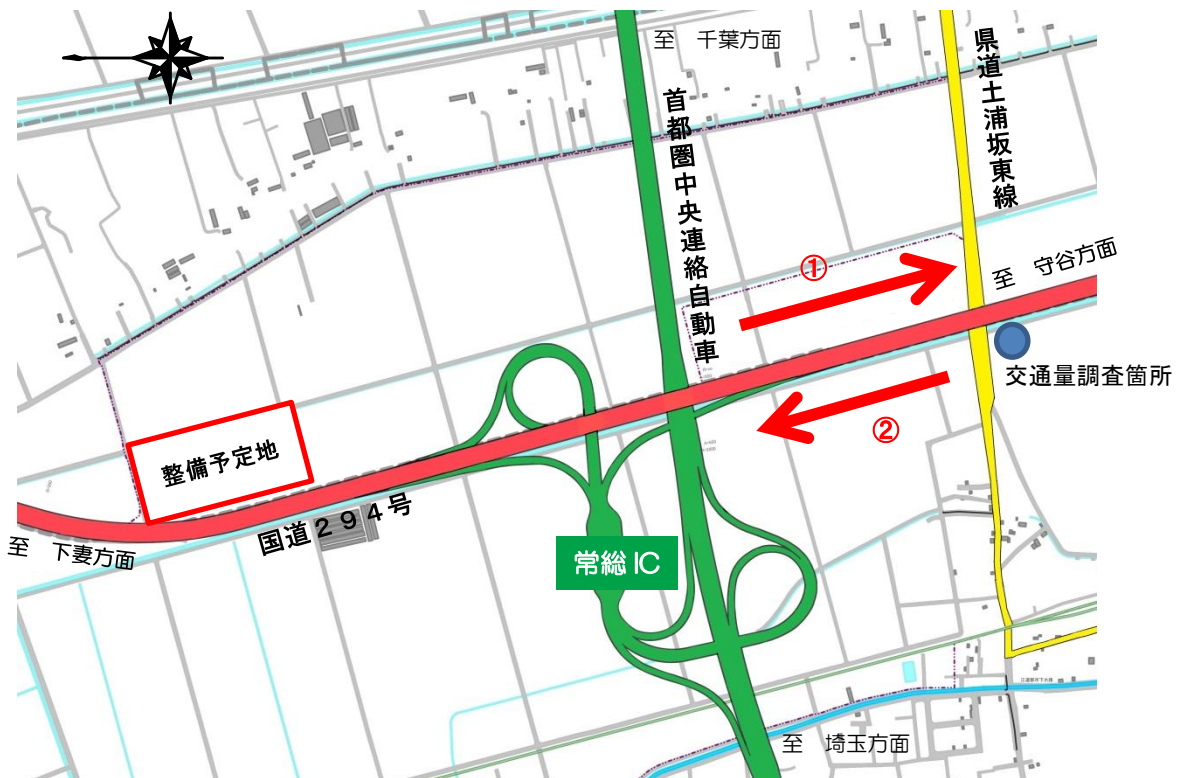


図 4-3 交通量調査箇所



#### 4 計画駐車まず数

##### (1) 駐車まず数の算定の考え方

駐車場の規模は、「駐車まず数」×「1台あたりの所要面積」により算出します。駐車まず数は、「休憩施設設計要領（平成17年10月東日本高速道路株式会社）」に準拠して算出します。なお、算定にあたっては、道の駅が飲食・物販等を有する施設特性であることを踏まえてサービスエリアを対象とした各種規定値を採用します。

表 4-2 駐車まず数の算定

計画交通量	対象区間の1日あたりの計画交通量（台/日）
休日サービス係数	平均日交通量から年間365日のうち35番目程度の交通量を求める係数
立ち寄り率	kmあたりの立寄台数（台/日/km）/計画日交通量（台/日）
ラッシュ率	1日の立寄台数に対する立寄交通量が最大となる1時間の立寄台数の比率 ラッシュ時立寄台数（台/時）/立寄台数（台/日）
平均駐車時間	立寄に際しての1時間あたりの駐車時間に換算
回転率	1時間あたりの駐車回転率（60分/平均駐車時間）

表 4-3 その他諸条件

施設の種類	車種	立寄率	ラッシュ率	平均駐車時間（分）
サービスエリア	小型車	0.175	0.10	25/60分
	大型バス	0.25	0.25	20/60分
	大型貨物車	0.125	0.075	30/60分
パーキングエリア	小型車	0.10	0.10	15/60分
	大型バス	0.10	0.25	15/60分
	大型貨物車	0.125	0.10	20/60分

表 4-4 施設内容

サービスエリア	人と自動車が必要とするサービスをほぼ完全に満たし得るような休憩施設。人のための施設として園地、トイレ、無料休憩所、食堂及び売店を設け、また自動車としてのための施設として駐車場、給油所などが設けられます。
パーキングエリア	運転手の生理的欲求を満たし、また、疲労と緊張を解くための必要最小限のサービス施設として駐車場、園地、トイレ及び売店などが設けられます。

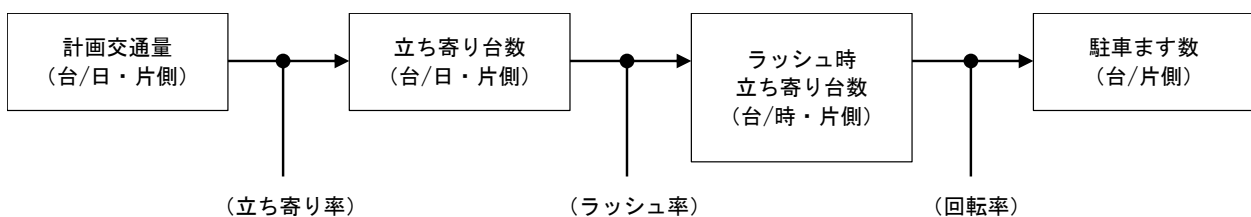


図 4-4 駐車まず数の算定方法

(2) 駐車ます数の算定

前述した算定方法に基づき、サービスエリアを対象とした各種規定値を用いて算出される駐車ます数は、総数「**229台**」と算定されます。

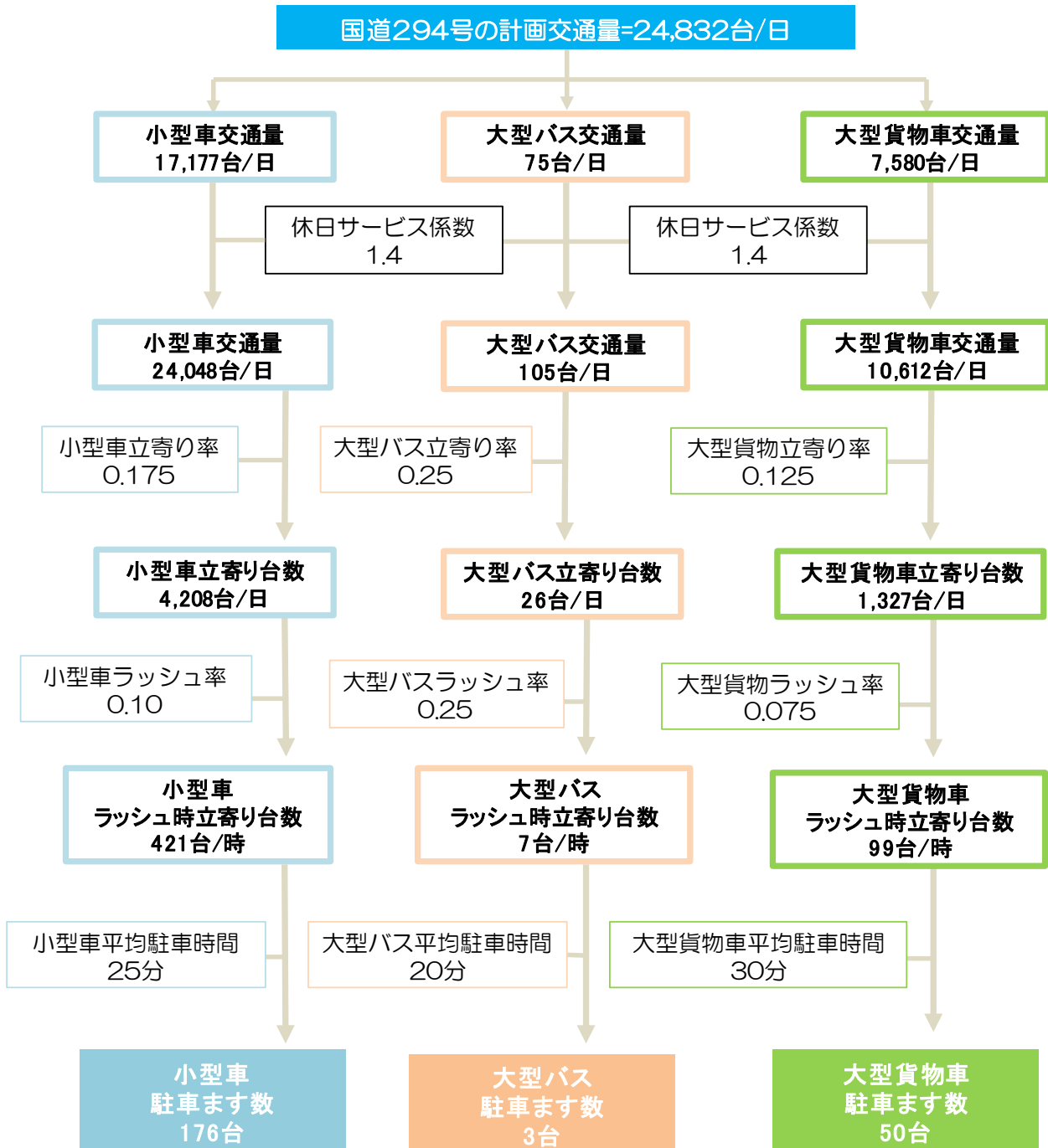


図 4-5 サービスエリア (SA) 設定値による駐車ます数の算定

## 5 導入施設規模と敷地規模

### (1) 各施設規模

#### 1) 駐車場

車両種別ごとの駐車ますの寸法は、「休憩施設設計要領（平成 17 年 10 月東日本高速道路株式会社）」及び「駐車場ユニバーサルデザインガイドライン（平成 19 年 2 月東京都道路整備保全公社）」を参考に、下表のとおり設定します。

表 4-5 駐車ますの寸法

車 種		長さ (m)	幅 (m)	備 考
小型車		5.00	2.50	休憩施設設計要領
障がい者用		6.00	3.50	駐車場ユニバーサルデザインガイドライン
大型車	大型貨物車	13.0	3.25	休憩施設設計要領
	大型バス			

障がい者用駐車ます数については、駐車ます数を基に、「休憩施設設計要領（平成 17 年 10 月東日本高速道路株式会社）」を参考に算出し、小型車の駐車ます数「176 台」のうち「4 台」を障がい者用の駐車ます数と算定します。

表 4-6 障がい者用小型駐車ます数

駐車ますの区分	障がい者用小型駐車ます数 (台)
全小型車駐車ます数 ≤ 200	全小型車駐車ます数 × 1/50 以上
全小型車駐車ます数 > 200	全小型車駐車ます数 × 1/100 + 2 以上

駐車場面積は、車路スペースを含めた 1 台あたりに必要な面積を基に、下表のとおり算出しました。また、駐車場スペース以外にも植栽帯、車両動線等が必要であることから、算出した駐車場面積の半分程度が必要となります。

表 4-7 駐車場面積

車 種	駐車ます数 (台)	車路を含めた 1 台あたりに必要な面積 (㎡/台)	面積 (㎡)
小型車	172	20.0 (駐車角 = 90° )	3,440
障がい者用	4	28.0 (駐車角 = 90° )	112
大型車	53	115.0 (駐車角 = 45° )	6,095
合 計	229	—	9,647

## 2) トイレ

トイレの規模は、「休憩施設設計要領（平成 17 年 10 月東日本高速道路株式会社）」を参考に、駐車ます数に対する標準的な面積として「**230 m<sup>2</sup>**」と設定します。

表 4-8 標準的なトイレの面積

片側駐車ます数	便器数（個）				標準的な面積 (m <sup>2</sup> )
	男（小）	男（大）	女	標準計	
101 台以上	20	7	20	47	<b>230</b>
71～100 台	15	5	15	35	170
46～70 台	10	3	10	23	110
45 台以下	5	2	5	12	60

## 3) 休憩・情報発信施設

休憩・情報発信施設の規模は、「設計要領第六集 建築施設編（平成 29 年 7 月東日本高速道路株式会社）」を参考に、駐車ます数に対する標準的な面積として「**210 m<sup>2</sup>**」と設定します。なお、この面積には、休憩所、インフォメーション、救護室、事務室、湯茶接待室が含まれます。また、道の駅は常総市で最も人が訪れる場所になることが想定されることから、地域の情報発信については、このスペースに限らず施設全体で検討します。

表 4-9 標準的な休憩所面積

片側駐車ます数	座席数	標準的な面積 (m <sup>2</sup> )
300 台	80	250
250 台	60	210
200 台	60	<b>210</b>
150 台	40	170
100 台以下	30	140



#### 4) 農産物直売施設

本道の駅における農産物直売施設は、整備目的でもある「農業を活かしたまちづくり」の実現に向けて中心的な役割を担うことを想定します。農産物直売施設の規模については、本市は農業が基幹産業であり、農家数も多いことから、地域生産者の所得向上につながる新たな販路となるような施設規模を目指します。

農産物直売施設の規模は、年間を通した品目の販売スペースに加え、季節ごとの野菜や果物など、地域特産物をアピールするスペースを確保するため、本計画における農産物直売施設の面積は「450 m<sup>2</sup>」と設定します。

#### 5) 物産施設

本道の駅における物産施設は、道の駅を中心とした地域資源の活用に向け、市内の商工業者と連携し、地域産品をPRするための施設を目指します。物産施設の規模については、「設計要領第六集 建築施設編（平成29年7月東日本高速道路株式会社）」を参考に、駐車スペース数に対する標準的な面積として「200 m<sup>2</sup>」と設定します。なお、農産物直売スペースとの境界をフレキシブルな扱いとし、農産物が少なくなる時期には、物産スペースを広げられるよう検討します。

表 4-10 ハイウェイショップの標準規模

片側駐車スペース数	標準的な面積 (m <sup>2</sup> )
300	255
250	230
200	200
150	170
100台以下	160

## 6) 飲食施設

飲食施設の規模は、「設計要領第六集 建築施設編（平成29年7月東日本高速道路株式会社）」を参考に、駐車まず数に対する標準的な面積として「440 m<sup>2</sup>」と設定します。なお、飲食施設は、直営レストランのほか、地域グルメのテナント等が想定されるため、今後も検討します。

表 4-11 レストラン規模の算定

項目	設定値			備考
	小型車	大型バス	大型貨物車	
駐車まず数 P (台)	176	3	50	
回転率 r (回/h)	2.4	4.0	2.0	休憩施設要領の SA 値を使用
車種別駐車台数 Pa (台/h)	422	12	100	$Pa=P \cdot r$
車種別乗車人員 w (人/台)	1.3	13.6	1.3	平成22年道路交通センサス「車種別平均輸送人数」を使用
立寄人数 N (人/h)	549	163	131	$N=Pa \cdot W$
食堂利用率 u	0.3	0.1	0.3	小型 30% バス 10% トラック 30%
レストラン利用人員 NL (人)	220			$NL=u \cdot N$
食堂回転率 C (人/h)	2.4			
座席(人/h)	91.7			$V=NL/C$
1人当たり面積 M (m <sup>2</sup> )	1.6			
食堂面積 (m <sup>2</sup> )	147			$LS=M \cdot V$
厨房面積 (m <sup>2</sup> )	59			食堂面積の 40%
飲食施設面積 (m <sup>2</sup> )	205			
その他附属室面積 (m <sup>2</sup> )	235			食堂面積の 160%
レストラン所要面積 (m <sup>2</sup> )	440			

## 7) 加工施設

加工施設の規模は、6次化に向けた商品開発や調理実習イベント等にも活用することを想定し、『道の駅』を拠点とした地域活性化調査研究報告書（平成24年3月一般財団法人地域活性化センター）」を参考に、道の駅の加工施設の平均的な面積として「200㎡」と設定します。

## 8) コミュニティ施設

コミュニティ施設は、100名程度が参加可能な研修や地域サークル活動が行える面積とするほか、団体客を受け入れた際の食事場所としても利用可能とするため、活用イメージや他事例を参考に「120㎡」と設定します。

## 9) 体験施設

本市の新鮮な農産物をその場で楽しめる場所として、屋外にバーベキュー施設を想定します。規模については、活用イメージや他事例を参考に「300㎡」と設定します。

## 10) 屋外施設（イベント広場等）

来訪者と地域住民の新たな交流による賑わい創出を目的に、施設付近への配置を検討し、音楽ライブや産直朝市などのイベント開催を想定します。規模については、活用イメージや他事例を参考に「300㎡」と設定します。

## 11) 防災施設

防災施設は、平成27年9月関東東北豪雨災害の経験を活かし、防災先進都市としての取り組みを広く発信することを目指し、災害時に施設利用者及び近隣住民が一時的に避難や救護サービスなど暮らしの安全を支える拠点として機能するために、非常用電源、防災備蓄倉庫、貯水タンクなどの整備を検討します。規模については、他施設との連携や関係機関との協議を進めながら決定します。

(2) 各施設の想定面積と敷地規模

整備目的である農業を活かしたまちづくりの実現及び市民や利用者等の活動イメージを想定し、設定した各施設規模の内容一覧を下記に示します。なお、施設規模については、今後の基本設計等における検討・調整により変更となることがあります。

表 4-12 施設規模算定結果

機能区分	導入施設	規模 (㎡)		概要
		敷地	施設	
休憩機能 ・ 情報発信機能	駐車場	13,000	—	駐車場・通路
	トイレ	2,000	230	
休憩・ 情報発信施設	210			
地域連携機能	農産物直売施設		450	
	物産施設		200	
	飲食施設		440	
	加工施設		200	
	コミュニティ施設		120	
	体験施設	300	—	
	屋外施設 (イベント広場等)	300	—	
防災機能 ・ その他	防災施設	—		別途検討
	付帯施設	—		別途検討
	緑地・歩道・広場等	4,000		
	サービスヤード	300		
	屋外通路	600		歩行者専用道路
合計		20,500	1,850	
計画面積		20,000	2,000	



## 第5章 施設配置について

### 1 施設配置の考え方

施設配置については、休憩施設として車両の利便性を確保するとともに、敷地南側に民間集客施設の進出が想定されることから将来的な連携を考慮した配置を計画します。

#### (1) 駐車場配置の考え方

駐車場については、安全性を考慮し、大型車が入りやすい配置とするとともに、大型車と小型車の駐車スペースを分離することを基本とします。

#### (2) 建物配置の考え方

建物配置については、国道294号からドライバーが道の駅の存在を認識しやすく、また人の賑わいが視覚的に感じ取れるよう検討します。また、併せて隣接に進出が想定される民間集客施設との連携による賑わいの創出も検討します。

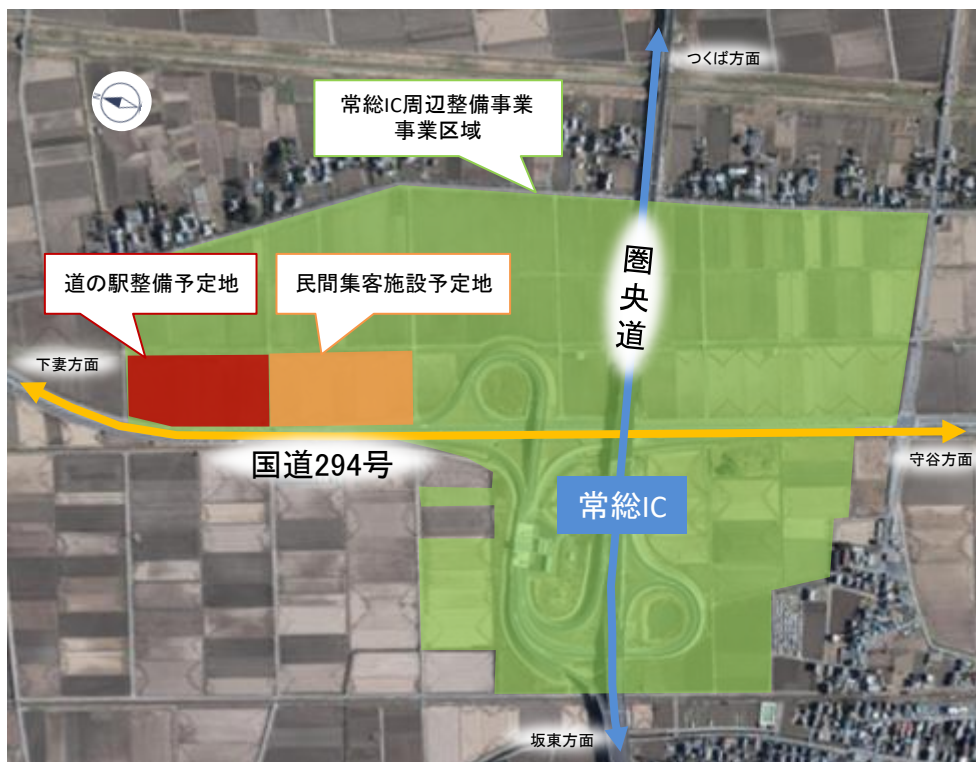


図 5-1 道の駅整備予定地（施設配置検討地）

2 ゾーニング案の検討

表 5-1 ゾーニング案の比較

	案①	案②	案③	案④
ゾーニングパターン				
概要	駐車場配置を敷地北側に大型車、敷地南側の国道側に小型車を配置する。施設配置は小型車配置前面の市道側とする。敷地へは国道 294 号及び市道から出入りする。	駐車場配置を敷地北側に大型車、敷地南側の市道側に小型車を配置する。施設配置は小型車配置前面の国道側とする。敷地へは国道 294 号及び市道から出入りする。	駐車場配置を敷地北側の国道側に小型車、敷地南側に大型車を配置する。施設配置は小型車配置前面の市道側とする。敷地へは国道 294 号及び市道から出入りする。	駐車場配置を敷地北側の市道側に小型車、敷地南側に大型車を配置する。施設配置は小型車配置前面の国道側とする。敷地へは国道 294 号及び市道から出入りする。
車両動線	○ <ul style="list-style-type: none"> <li>・駐車場へは国道に設置予定の新設交差点を利用した市道からのアクセスと国道からの直接 IN により最短でのアクセスが可能。</li> <li>・大型車配置を北側にすることで、国道からの直接 IN による最短アクセスにより左折のみでのスムーズな駐車が可能となり安全性や渋滞の軽減が見込める。</li> </ul>	○ <ul style="list-style-type: none"> <li>・駐車場へは国道に設置予定の新設交差点を利用した市道からのアクセスと国道からの直接 IN により最短でのアクセスが可能。</li> <li>・大型車配置を北側にすることで、国道からの直接 IN による最短アクセスにより左折のみでのスムーズな駐車が可能となり安全性や渋滞の軽減が見込める。</li> </ul>	△ <ul style="list-style-type: none"> <li>・駐車場へは国道に設置予定の新設交差点を利用した市道からのアクセスと国道からの直接 IN により最短でのアクセスが可能。</li> <li>・大型車配置が南側になるため、駐車時に国道及び市道から左折のみでの大型車エリアへの進入が不可能となり渋滞が懸念される。</li> </ul>	△ <ul style="list-style-type: none"> <li>・駐車場へは国道に設置予定の新設交差点を利用した市道からのアクセスと国道からの直接 IN により最短でのアクセスが可能。</li> <li>・大型車配置が南側になるため、駐車時に国道及び市道から左折のみでの大型車エリアへの進入が不可能となり渋滞が懸念される。</li> </ul>
施設配置	○ <ul style="list-style-type: none"> <li>・駐車状況を確認しやすい。</li> <li>・施設配置が市道側になることで、賑わい等の雰囲気を感じる事ができる。</li> </ul>	△ <ul style="list-style-type: none"> <li>・小型車の駐車状況を確認しづらい。</li> <li>・施設配置が国道側になることで、賑わい等の雰囲気を感じる事ができない。</li> </ul>	○ <ul style="list-style-type: none"> <li>・駐車状況を確認しやすい。</li> <li>・施設配置が市道側になることで、賑わい等の雰囲気を感じる事ができる。</li> </ul>	△ <ul style="list-style-type: none"> <li>・小型車の駐車状況を確認しづらい。</li> <li>・施設配置が国道側になることで、賑わい等の雰囲気を感じる事ができない。</li> </ul>
歩行者動線	○ <ul style="list-style-type: none"> <li>・立寄り人数の多い小型車駐車場を施設前に配置することで最短アクセスと安全性が見込める。</li> </ul>	○ <ul style="list-style-type: none"> <li>・立寄り人数の多い小型車駐車場を施設前に配置することで最短アクセスと安全性が見込める。</li> </ul>	○ <ul style="list-style-type: none"> <li>・立寄り人数の多い小型車駐車場を施設前に配置することで最短アクセスと安全性が見込める。</li> </ul>	○ <ul style="list-style-type: none"> <li>・立寄り人数の多い小型車駐車場を施設前に配置することで最短アクセスと安全性が見込める。</li> </ul>
隣接敷地との関係性	○ <ul style="list-style-type: none"> <li>・屋内施設が民間集客施設と隣接することにより、集客の相乗効果が見込める。</li> </ul>	○ <ul style="list-style-type: none"> <li>・屋内施設が民間集客施設と隣接することにより、集客の相乗効果が見込める。</li> </ul>	△ <ul style="list-style-type: none"> <li>・屋内施設と民間集客施設が、大型車駐車場により分離するため、集客の相乗効果が見込みづらい。</li> </ul>	△ <ul style="list-style-type: none"> <li>・屋内施設と民間集客施設が、大型車駐車場により分離するため、集客の相乗効果が見込みづらい。</li> </ul>
総合評価	◎	○	△	△

※評価凡例：◎最も望ましい、○望ましい、△留意点あり



3 施設配置図（案）



＜駐車場配置の考え方＞

駐車場については、安全性を考慮し、大型車が入りやすい配置とするとともに、大型車と小型車スペースを分離することを基本とします。駐車スペースは小型車 176 台、大型車 53 台を確保する。大型車と小型車の車両動線は極力分離して検討する。

＜主要施設の配置＞

建物配置については、国道 294 号からドライバーが道の駅の内容を認識しやすく、また人の賑わいが視覚的に感じ取れるよう検討します。また、併せて隣接に進出が想定される民間集客施設との連携による賑わいの創出も検討します。

【凡例】

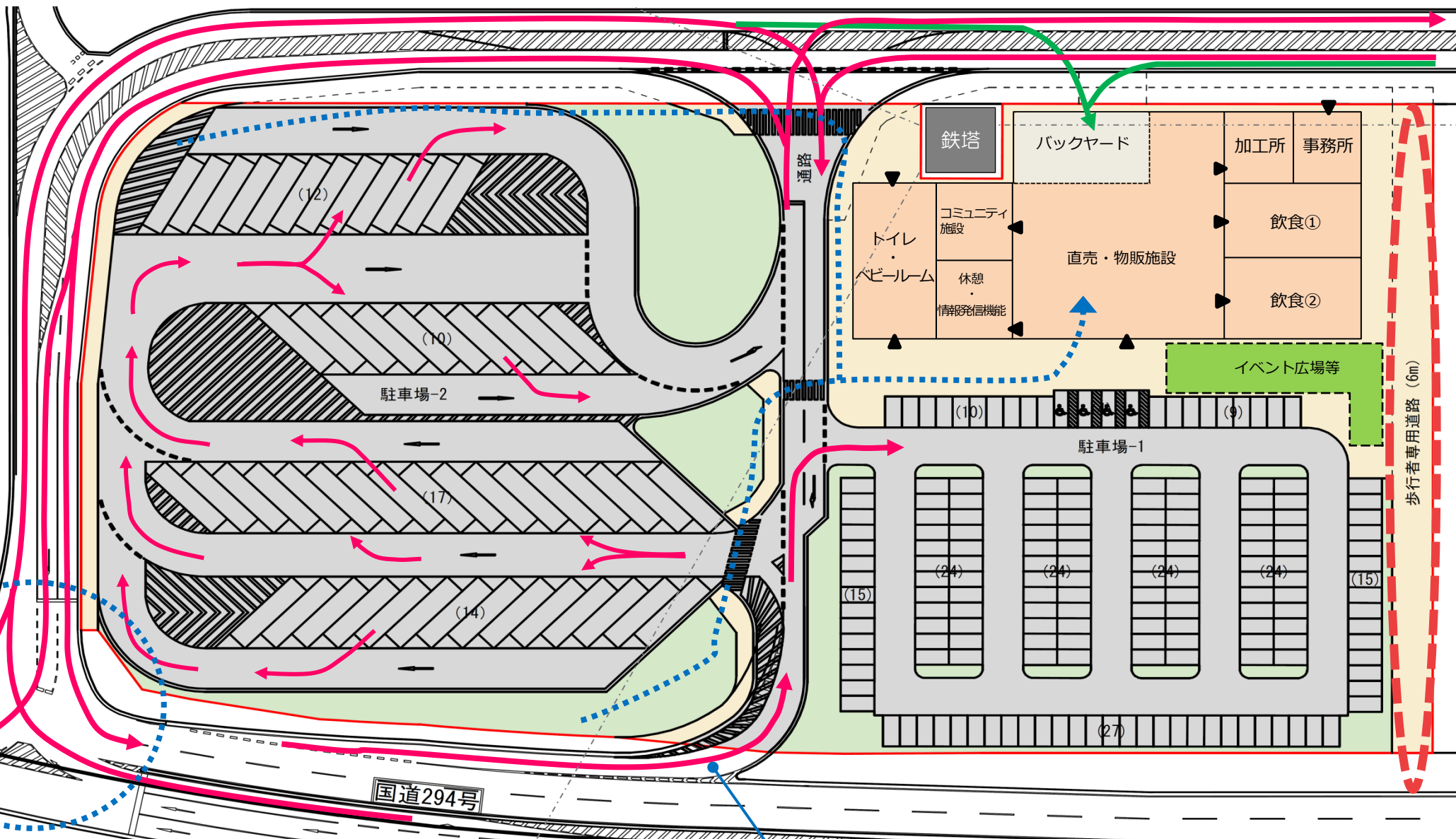
- 車両動線 →
- 歩行者動線 - - -
- サービス動線 →

＜大型駐車場＞

大型車は前進駐車、場内一方通行を基本として必要な車路を配置する。また、時間帯によって普通車が駐車出来るような兼用スペースを検討します。

＜主要アクセス＞

敷地北側に新設する交差点からの誘導を図ります。  
※新設交差点整備は土地地区画整理事業（組合施行）により整備予定。



＜バックヤード＞

一般利用者と施設関係者の動線を分離した位置に検討します。

＜直売・物販施設＞

直売・物販施設は、仕切りを設けずに売場配置を柔軟に変更出来るよう検討します。

＜飲食施設＞

イベント広場等とつながるような開放的な施設配置を検討します。

＜イベント広場＞

主要施設と駐車場の間にスペースを配置し、主要施設正面ににぎわいを創出します。また飲食施設との共有を図ることで、飲食店等の開放的な使い方を検討します。

＜民間集客施設との連携＞

隣接に民間集客施設の進出が想定されることから、境界には歩行者専用道路の配置を検討します。

＜小型駐車場＞

障がい者専用の駐車スペースは主要施設に隣接する位置に配置する。

＜国道からの直接アクセス＞

国道294号から左折専用入口（上り線のみ）を設定します。詳細については、土地地区画整理事業との調整を図りながら検討します。  
※進入路整備は土地地区画整理事業（組合施行）により整備予定。

※駐車場及び建物施設配置については、今後、道路管理者等の関係機関との調整及び基本設計等の段階で精査していきます。

図 5-2 施設配置図（案）





## 第6章 整備・管理運営手法について

### 1 整備主体と整備方法

「道の駅」の整備方法については、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。全国の「道の駅」の整備手法の割合は、一体型が624 駅（54%）、単独型が521 駅（46%）（平成30年4月現在）となっています。

本市における「道の駅」整備にあたっては、整備予定地の前面道路が国道294号（道路管理者：茨城県）に面し、また市の財政状況等を考慮し一体型での整備を想定しています。

表 6-1 「道の駅」の整備主体と整備手法

整備主体（設置者）	市町村、道路管理者、公益法人等	
整備手法	単独型	一体型
	「道の駅」を構成する施設をすべて設置者（市町村等の整備主体）が整備する。	駐車場・トイレ・休憩施設・情報提供施設の一部を道路管理者が整備し、その他を設置者（市町村等の整備主体）が整備する。

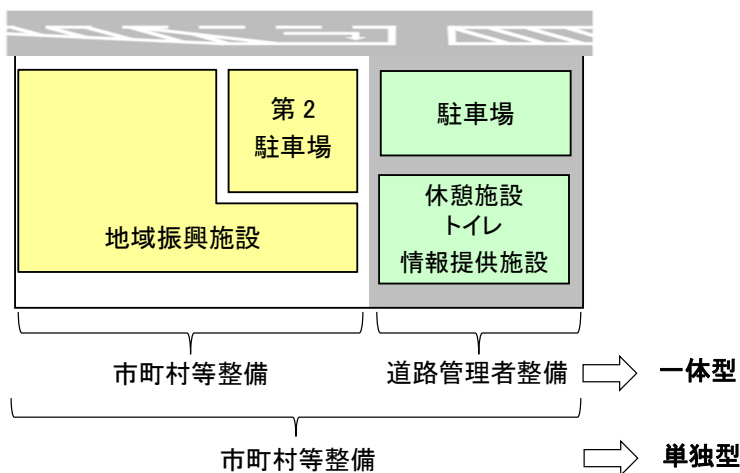


図 6-1 整備主体と整備内容

道の駅登録数 総数 1145 駅

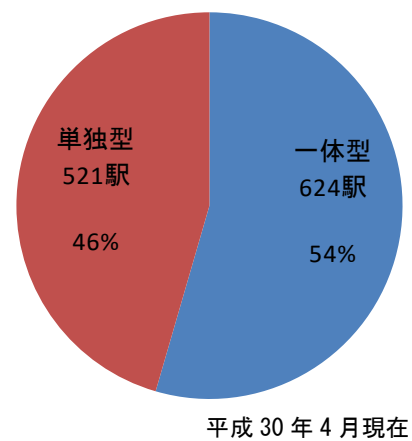


図 6-2 整備手法の割合

出典：国土交通省公表資料（平成30年4月）

## 2 整備・管理運営手法の検討

### (1) 整備・管理運営手法の種類

「道の駅」の整備・管理運営手法としては、市が施設を整備し、市で管理運営する「公設公営」方式と、市で施設を整備し、民間が管理運営する「公設民営」方式があります。

### (2) 整備・管理運営手法の方針

整備・管理運営手法の方針については、道の駅の特性や本市における道の駅の整備目的を踏まえ、以下のとおり方針を整理します。

#### 1) 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ているため、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と考えます。

#### 2) 公益的機能を活かした取り組みの充実

道の駅の特性を活かした情報発信や交流人口拡大に向けて、常総市の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ています。

#### 3) 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、その特性を活かし道の駅を中心と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の参画が必要となります。また、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。

### (3) 整備・管理運営手法のまとめ

道の駅は、道路利用者の利便性の確保、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な役割を担うとともに、農産物直売所や飲食事業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。

また、道の駅は年間数十万人が訪れる集客施設であることから、顧客サービスやイベント企画等による賑わいの創出が求められます。

このような賑わいの創出や販売、企画、サービスの提供や人材育成等による安定的な収益性の確保は民間が有するノウハウです。これらの整理内容を踏まえ、本市における整備・管理運営手法については、民間ノウハウを導入することを目的に、公共が施設を整備し民間が管理運営を行う「指定管理者制度<sup>3</sup>」を適用した「公設民営」方式が望ましいと考えます。

---

<sup>3</sup>指定管理者制度：それまで地方公共団体やその外郭団体に限定していた公の施設の管理・運営を、株式会社をはじめとした営利企業・財団法人・NPO法人・市民グループなど法人その他の団体に包括的に代行させることができる制度。

表 6-2 整備・管理運営手法の概要と比較一覧

整備・管理運営手法	公設公営	公設民営	公設民営
	市直営	指定管理者	PFI 事業者等
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共が資金調達を行い施設を整備</li> <li>・自治体が直接管理運営を行う形態</li> <li>・トイレ等の維持管理や販売・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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共が資金調達を行い施設を整備</li> <li>・管理運営を民間等に委託する形態</li> <li>・指定管理者が独立採算で事業を行う場合と、行政が委託料を支払う場合がある</li> <li>・販売・飲食施設などテナント方式をとる場合もある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>※民間事業者が資金調達</u>を行い施設を整備</li> <li>※資金調達の主体であり、資金負担は公共となり、民間へ返済する形。</li> <li>・施設の建設と管理運営を一体的に民間に委ねる形で、PFI<sup>4</sup>方式が代表的な形態となる</li> </ul>
メリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共目的が直接反映できる</li> <li>・行政施策との連動が図りやすい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・民間ノウハウを活用した効果的・効率的な施設の運営・維持管理が期待され、常に変化する利用者ニーズに柔軟に対応でき、サービスの質向上やコスト削減が見込まれる</li> <li>・契約期間を定めるため、期間ごとに公共の政策的な変更に対応が可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業費について、長期的に民間へ返済するため、市の財政負担の平準化が見込まれる</li> <li>・設計・施工・運営・維持管理まで一貫して同一の民間事業者が行うため、整備・経営方針の一貫性が担保でき、事業全体の効率性が向上する</li> </ul>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・行政が公的な立場から判断するため、利用者ニーズへの対応の遅れや、大胆な取り組みがしづらい可能性がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・設計・施工・運営・維持管理の事業者を個別で選定するため一貫性は担保できない</li> <li>・事業期間ごとによる契約のため、運営者にとって長期的な視点での運営計画が立てにくい可能性がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共による起債と比較して、資金調達コストが増加することが懸念される</li> <li>・事業者の利益が優先され、道の駅が持つべき公益性が軽視される懸念がある</li> <li>・PFI 導入可能性調査・事業者選定に 2 年以上を要し、事業期間が長期化するなど調査費等のコストが増加する</li> </ul>

<sup>4</sup> 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。

表 6-3 整備・管理運営手法の参考事例一覧

	駅名	設置自治体	登録年月	整備		管理運営			
				種別	手法	種別	形態		運営者
1	かつら	城里町	H5	単独型	公設	民営	第3セクター	指定管理者制度	(株)桂ふるさと振興センター
2	みわ	常陸大宮市	H7	単独型	公設	民営	第3セクター	指定管理者制度	(株)ふるさと活性化センターみわ
3	さとみ	常陸太田市	H7	一体型	公設	民営	その他	直営(委託)	(農)里美特産物生産販売組合
4	さかい	境町	H8	一体型	公設	民営	その他	指定管理者制度	境町観光協会
5	奥久慈だいが	大子町	H10	一体型	公設	民営	財団委託	指定管理者制度	(財)大子町開発公社
6	しもつま	下妻市	H11	一体型	公設	民営	第3セクター	指定管理者制度	(株)ふれあい下妻
7	たまつくり	行方市	H12	一体型	公設	民営	財団委託	直営(委託)	(財)行方市開発公社
8	いたこ	潮来市	H13	一体型	公設	民営	第3セクター	指定管理者制度	(株)いたこ
9	ごか	五霞町	H16	一体型	公設	民営	第3セクター	指定管理者制度	(株)五霞まちづくり交流センター
10	まくらがの里こが	古河市	H25	一体型	公設	民営	民間企業	指定管理者制度	ダイナック・三井物産ファシリティーズ共同グループ
11	日立おさかなセンター	日立市	H26	単独型	その他	民営	第3セクター	直営(委託)	マリンピア日立
12	常陸大宮	常陸大宮市	H27	一体型	公設	民営	第3セクター	指定管理者制度	元気な郷づくり株式会社
13	黄門の郷 ひたちおおた	常陸太田市	H27	一体型	公設	民営	第3セクター	指定管理者制度	常陸太田産業振興株式会社
14	(仮称)筑西 2019年度開業予定	筑西市	未登録	一体型	公設	民営	第3セクター	指定管理者制度	—
15	(仮称)笠間 2020年度開業予定	笠間市	未登録	一体型	公設	民営	第3セクター	指定管理者制度	—
16	(仮称)龍ヶ崎 2020年度開業予定	龍ヶ崎市	未登録	一体型	公設	民営	民間企業	指定管理者制度	—
17	木更津うまかつの里	千葉県 木更津市	H29	単独型	公設	民営	民間企業	指定管理者制度	株式会社 TTC
18	市川	千葉県 市川市	H29	一体型	公設	民営	民間企業	指定管理者制度	市川未来創造グループ

### 3 管理運営体制の方向性について

#### (1) 管理運営の基本的な考え方

管理運営における基本的な考え方は、「道の駅」が公益性と収益性の両面を併せ持つ施設であることと、本市における「道の駅」の整備目的及び整備コンセプトを踏まえ、以下のとおり整理します。

##### 1) 管理運営主体

「道の駅」は、公益性・収益性の両面から、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魅力を発揮することが重要となります。そのため、管理運営主体の選定にあたっては、民間ノウハウを活用することを目的に指定管理者制度を用いた管理運営体制を検討します。

##### 2) 商品供給体制の構築

農産物直売所や飲食施設等を魅力的かつ継続的に運営するためには、安定的な商品供給体制の構築が必要であり、そのためには、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となります。

また、本市の道の駅は、アグリサイエンスバレー構想実現に向け、「道の駅」を中心とした生産から販売までの様々な主体と連

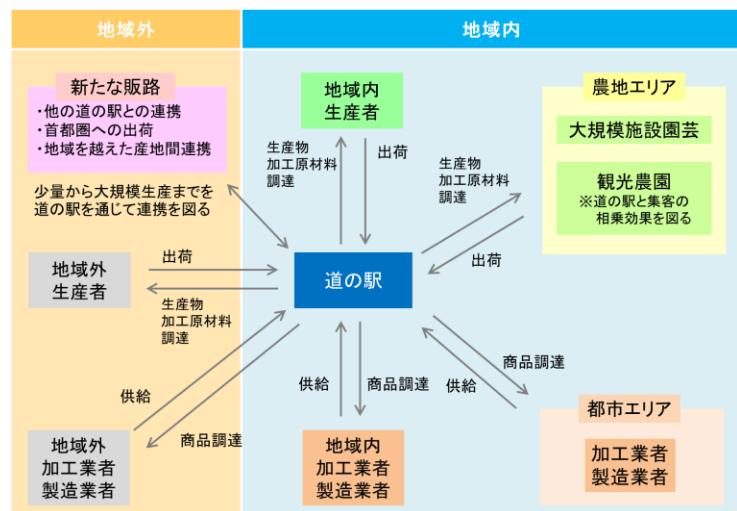


図 6-3 生産から販売までの連携体制

携を図ることを目指しており、隣接する農地を活用した取り組みのほか、市内外の農商工業者等と連携できる仕組みづくりが特に重要となります。

##### 3) 地域を活かした市民協働の推進

「道の駅」をきっかけに常総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り組みが活発化することが期待されます。そのためには「オール常総」で取り組む必要があることから、今後は市民・NPO・企業等の多様な主体の参画を促し、また新たな協働体制の構築が重要となります。



## (2) 指定管理者制度の検討

道の駅における指定管理者制度は、行政は指定管理者に対し、施設の維持・管理のための委託料を支払う一方で、指定管理者は行政に対し、収益部門等の施設使用料を支払うことが基本的な内容となります。

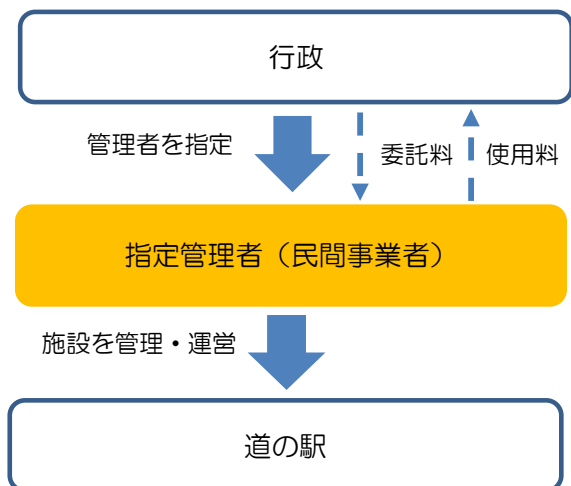


表 6-4 委託料/使用料の内訳例

委託料の対象 (公益部門)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・トイレの維持管理費</li> <li>・駐車場の維持管理費</li> <li>・情報発信施設の維持管理費 等</li> </ul>
使用料の対象 (収益部門)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・農産物直売所の使用料</li> <li>・物販施設の使用料</li> <li>・飲食施設の使用料 等</li> </ul>

図 6-4 指定管理者制度の基本的な流れ

表 6-5 施設管理委託料の設定方式

施設管理委託料の設定方式	事例内容
1) 委託料制 施設維持管理費を厳格に算定し、定額の金額を指定管理者へ支払う考え方	道の駅A 指定管理料：年間 1,250 万円
2) 収益+委託料併用制 収益では賅えない金額を指定管理者に支払う考え方	道の駅B 指定管理料：年間 770 万円
3) 納付金制度 事業収支ですべての管理運営を賅い、指定管理者への支払金をなくす考え方	道の駅C 指定管理料：0 円，施設使用料を定額納付

本市の道の駅における指定管理者制度については、持続的な管理運営を目指すため、「表 6-5 の 3)」のように、施設の管理運営に要する経費は販売収入等をもって充てることとし、市は指定管理料を支払わず、指定管理者から施設利用料を納付させる方式を目指します。なお、詳細な採用基準等については、管理運営計画（2019 年度実施予定）において検討します。

### (3) 管理運営の仕組み

本市における「道の駅」の整備・管理運営手法は「指定管理者制度」による「公設民営」方式が望ましいと整理しました。その中で、指定管理者となる管理・運営組織には様々な形態があり、一般的に第3セクターや民間事業者等が挙げられますが、本市における道の駅は民間ノウハウを導入することを目的としているところから、公募により選定された民間事業者を指定管理者として選定していくこととします。

なお、民間事業者については、「道の駅」や高速道路のSA（サービスエリア）などを管理運営している専門的な事業者を想定します。

表 6-6 常総市「道の駅」整備・管理運営手法の整理

整備手法		管理運営	
		運営手法	運営者
公設	一体型	指定管理者制度	民間事業者

表 6-7 管理運営主体の比較

	第3セクター	民間事業者
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>
メリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共目的が直接反映できる。</li> <li>行政施策との連携が図りやすい。</li> <li>公益性が担保される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>民間事業者が持つ管理運営ノウハウを活かした施設運営により、利用者サービスの向上が期待できる。</li> </ul>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>半民半官であることから、意思決定までに時間がかかり、民間のノウハウを十分に発揮できない場合がある。</li> <li>公共的団体であり、管理運営ノウハウが不足する傾向がある。</li> <li>行政出資による危機感の不足や運営能力の欠如といった行政依存体質に陥りやすい傾向にある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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、安定的な施設経営が妨げられる可能性がある。</li> <li>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。</li> </ul>

本市における管理運営方式のイメージ図を以下に示します。

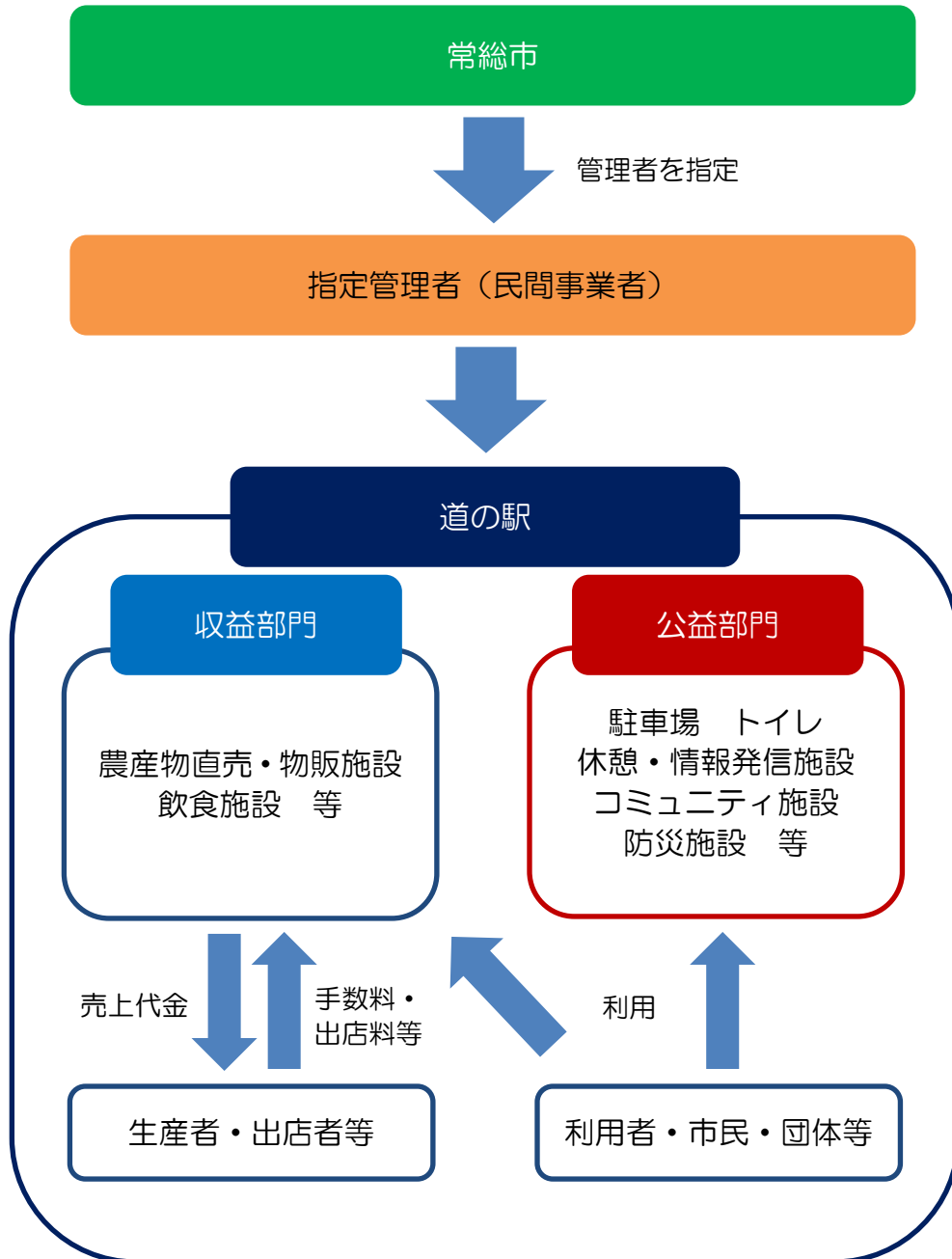


図 6-5 常総市「道の駅」管理運営方式のイメージ

## 第7章 計画実現に向けた進め方

### 1 概算事業費

「道の駅」の概算事業費は、現時点での試算では約15～18億円を想定しており、内訳としては、近隣事例等を参考に設計費等約1億円、土地取得費約5～6億円、建物建築費約6～8億円、その他工事費約2～3億円と試算しています。なお、本道の駅は、道路管理者（茨城県）との一体整備を想定していることから、整備規模や費用負担など具体的な整備内容については、今後の協議等を踏まえながら、基本設計等において精査していきます。また今後は市の負担が極力抑えられるよう、国や県等の補助金の活用を積極的に検討していきます。

### 2 インフラ計画

本道の駅の整備予定地は、常総IC周辺地区土地区画整理事業実施区域内に予定しています。そのため、インフラ計画では、土地区画整理事業で整備する公共インフラ施設への接続を予定し、また、その周辺部の敷設状況等を踏まえ検討します。

#### （1）給水計画

土地区画整理事業により整備される水道管へ接続し、常総市上水道からの供給を予定します。なお、消防水利施設については、茨城県の「開発行為の技術基準」を踏まえ、消防法に基づく「消防水利の基準」への適合を基本とします。

#### （2）汚水排水計画

土地区画整理事業により整備される汚水排水施設に接続し、鬼怒小貝流域下水道による処理を予定します。

#### （3）雨水排水施設

土地区画整理事業により整備される雨水排水施設に接続し、調整池にて集水後、百間堀川への放流を予定します。

#### （4）ガス・電力他供給計画

##### ① ガス

整備予定地周辺の土地利用を勘案し、プロパンガスの供給を予定します。

##### ② 電力

既設送電線からの供給を予定します。

##### ③ 情報通信

通信業者による提供を予定します。

### 3 今後のスケジュール

本市の「道の駅」は、以下の概略事業スケジュール（案）のとおり 2022 年度末の開業を目指します。なお、事業スケジュール（案）については、今後の調整等により変更する可能性があります。

表 7-1 概略事業スケジュール（案）

内 容	実施年度			
	2019 年度	2020 年度	2021 年度	2022 年度
<b>管理運営体制の検討・構築</b>				
管理運営計画				
管理運営者の選定				
出荷者組織の設立				
開業準備				
<b>施設整備</b>				
建築設計				
建築工事				

道の駅開業予定



#### 4 導入を検討する主な公的補助事業

本市の「道の駅」整備事業において、導入を検討する主な公的補助制度としては、以下の表の通りとなります。

表 7-2 導入を検討する主な公的補助事業一覧

所管および補助名	補助率	補助対象の可能性	
国土交通省 社会資本整備総合交付金	1/2 等	トイレ・情報発信機能・駐車場・ 防災倉庫設備 等	
内閣府 地方創生推進交付金	1/2	自主的・主体的な取組や商品開発や 各種調査 等 ※ 他の国庫補助金等の対象となる 事業については、その補助制度の 活用が優先され、交付金の対象と ならない。	
厚生労働省 地域子育て支援拠点事業	1/3	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 等
	公衆無線 LAN 環境整備支援事業	1/2	無線通信設備の設置に要する付帯施 設の経費 等
農林水産省	農山漁村振興交付金	1/2 等	農産物販売施設、農産物処理加工施 設等の整備等
	食料産業・6次産業化交付金	1/3 等	加工・直売所の支援体制整備 加工・直売所施設整備事業 等
経済産業省 電気自動車・プラグインハイブリッ ド自動車の充電インフラ整備事業 費補助金	1/2 等	電気自動車等へ供給する設備 等	

## 5 実現に向けた検討項目

「道の駅」整備の実現に向けて、特に検討及び調整が必要な下記の事項について、今後取り組んでいきます。

### (1) 一体整備に関する調整・検討

本道の駅は整備予定地の前面道路が国道 294 号に面することから、道路管理者である茨城県との一体整備を予定しています。今後は、道路管理者である茨城県と役割分担等について協議していきます。

### (2) 管理運営計画の策定

適正な管理運営体制の構築を図るため、本道の駅の具体的な管理運営形態について検討を行います。また、本計画では道の駅の運営について指定管理者制度の導入を見込んでおり、道の駅の事業収支計画を試算し、それらの情報をもとに、指定管理候補者の選定に向けた、指定管理者募集要項の検討を行います。

### (3) 指定管理候補者の選定

管理運営計画で得られた情報をもとに、2019 年度後期に指定管理者の募集を行う予定です。選定された事業者は、今後具体的に取り組んでいく出荷者組織等の立ち上げに向けて、市内農商工団体等と商品供給体制の構築や連携を図るとともに、道の駅の基本設計等にも施設運営の立場から積極的に参画し、市と一体となって開業準備に向けて取り組んでいきます。

### (4) 出荷・商品供給体制の構築

道の駅開業準備段階から出荷者等と綿密な連携体制づくりを進めることが、開業後の豊富な品ぞろえとなる商品供給体制に繋がることから、指定管理候補者とともに早期に出荷者準備組織等を結成することを検討します。

### (5) 市民及び地域企業等の参画を目指した仕組みづくり

今後は来訪者の地域内周遊性を高めるためにも、潜在的な地域資源を掘り起こし、新たな地域の魅力に転換していく必要があります。これらの実現には市民や地域企業等の多様な主体の参画が重要となることから、道の駅との連携体制づくりを検討していきます。

### (6) 建築・外構設計の検討

市民意見や施設運営者の意向を踏まえながら、整備コンセプト「常総市の強みを活かした賑わいの場づくり」の実現に向けて、常総市の新たなランドマークとして、国道 294 号や隣接する圏央道からもドライバーに認識しやすいデザインを検討していきます。また、本道の駅の隣接には民間集客施設の進出も想定されることから、集客における連携や施設の意匠やデザイン等において統一感が図れるよう検討していきます。



## 《参考資料》

### ・策定の経緯

基本計画策定にあたっては、市民の皆様から広くご意見やご提案を伺うため、市民アンケートやワークショップ、また市民の皆様と市長との意見交換会を実施しました。

また、市内の農商工団体を中心に国・県の関係機関をオブザーバーとして加えた「常総市道の駅基本計画策定検討会議」を設置し、基本計画における検討項目について、様々な知見からご意見等を頂戴しました。

これらを踏まえながら、市長を委員長とする「常総市道の駅庁内検討委員会」において、検討を重ね本基本計画を策定しました。

### 策定までの経緯一覧

事 項	期 日	内 容
市民意見聴取	2018年 7月27日～ 9月28日	○ワークショップ 市内の市民団体や農商工団体等のほか市役所の若手職員などを対象に実施。 ・テーマ「みんなだったらどんな道の駅がほしい」 ○市民アンケート 市役所をはじめとした公共施設の来訪者のほか、市内で活動している市民団体や農商工団体等、また次世代を担う市内の中学校・高校の生徒を対象に実施。 ・市のHPを介したWebアンケート ・筆記式アンケート
第1回 「道の駅」庁内検討委員会	9月20日	(1) 道の駅整備の概要について (2) 整備方針等について (3) 今後のスケジュールについて
第1回 基本計画策定検討会議	9月26日	同 上
第2回 「道の駅」庁内検討委員会	10月22日	(1) 第1回検討内容の報告 (2) 整備コンセプト案について (3) 施設の整備方針について
第2回 基本計画策定検討会議	10月26日	(1) 整備コンセプト案について (2) 施設の整備方針について
第3回 「道の駅」庁内検討委員会	11月13日	(1) 第2回検討内容の報告 (2) 導入施設規模について (3) 施設配置について

市民と市長の意見交換会	11月17日	○ワークショップ形式 ・テーマ「常総市道の駅について市長と語りませんか？」 ・午前の部（石下庁舎） ・午後の部（本庁舎 第3分庁舎）
第3回 基本計画策定検討会議	11月22日	(1) 導入施設規模について (2) 施設配置について
第4回 「道の駅」庁内検討委員会	12月18日	(1) 第3回検討内容の報告 (2) 事業手法について (3) 管理運営体制の方向性について
第4回 基本計画策定検討会議	12月20日	(1) 事業手法について (2) 管理運営体制の方向性について
第5回 「道の駅」庁内検討委員会	2019年 1月9日	(1) 第4回検討内容の報告 (2) 道の駅基本計画（案）について
第5回 基本計画策定検討会議	1月17日	(1) 道の駅基本計画（案）について
パブリックコメント （意見公募）	1月21日～ 2月19日	○道の駅基本計画（案）について
第6回 「道の駅」庁内検討委員会	3月4日	(1) 第5回検討内容の報告 (2) パブリックコメント実施結果について (3) 道の駅基本計画の策定について



## ・常総市「道の駅」庁内検討委員会設置要綱

平成29年12月1日 市長決裁

(趣旨)

第1条 この要綱は、圏央道常総インターチェンジ周辺地域整備事業にあわせて設置する「道の駅」(国が定める「道の駅」登録・案内要綱の2に規定する施設をいう。以下同じ。)の整備に向け、常総市道の駅基本構想及び基本計画の策定に必要な事項を調査検討するため、「常総市「道の駅」庁内検討委員会(以下「委員会」とする。)」を設置する。

(所掌事項)

第2条 委員会は、次に掲げる事項を所掌する。

- (1)基本構想(案)及び基本計画(案)の策定に関すること
- (2)道の駅の設置及び管理運営に係る調査検討に関すること
- (3)その他、委員長が必要と認める事項

(委員構成)

第3条 委員の構成は、市長、副市長及び教育長のほか、常総市庁議の設置及び運営に関する規程(平成20年常総市訓令第10号)第3条に規定する庁議構成職員とする。

2 委員長は市長とし、副委員長は副市長とする。

3 第1項に規定する者に事故あるときは、その代理者が出席するものとする。

(委員会の開催)

第4条 委員会は、委員長が必要に応じ、開催するものとする。

2 委員会の進行は、委員長が行う。

3 委員長は、必要があると認めるときは、関係する課等の担当職員を出席させ、説明、意見等を求めることができる。

(道の駅基本構想・基本計画の策定について)

第5条 設置を計画する「道の駅」について、基本的な考え方及び必要な施設規模、設置並びに管理運営体制について、関係者等からの意見等を聴取し、基本構想(案)及び基本計画(案)を策定する。

(庶務)

第6条 委員会の庶務は、都市建設部産業拠点整備課道の駅整備推進室において処理する。

(その他)

第7条 この要綱に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、市長が別に定める。

附則

この要綱は、決裁の日から施行する。

## ・常総 I C 周辺における「道の駅」基本計画策定検討会議設置要綱

平成 29 年 12 月 1 日 市長決裁

平成 30 年 9 月 3 日 市長決裁

(趣旨)

第 1 条 この要綱は、圏央道常総インターチェンジ周辺地域整備事業にあわせて設置する「道の駅」（国が定める「道の駅」登録・案内要綱の 2 に規定する施設をいう。以下同じ。）の整備に向け、常総市道の駅基本計画の策定に当たり、関係者等からの意見等を聴取するために開催する「常総 I C 周辺における「道の駅」基本計画策定検討会議（以下「会議」という。）」の運営について、必要な事項を定めるものとする。

(意見等を求める事項)

第 2 条 会議において意見等を聴取する事項は、次のとおりとする。

- (1) 基本計画の策定に関すること。
- (2) 前号に掲げるもののほか、基本計画の策定に関し、市長が必要と認めること。

(参加者)

第 3 条 会議の参加者は、別表に規定する団体等に所属する者とする。

- 2 前項の場合において、団体等に所属する者として会議への参加を求めた者については、当該団体等に所属する間に限り、会議への参加を求めるものとする。
- 3 その他、市長が必要と認める者とする。

(座長及び代理者)

第 4 条 検討会議に座長を置き、副市長をもって充てる。

- 2 座長は、会務を総括し、検討会議を代表する。
- 3 座長に事故があるとき、または座長が欠けたときは、あらかじめ座長が指名した者が、その職務を代理する。

(会議)

第 5 条 会議は、市長が必要に応じ、必要な参加者を求め、開催するものとする。

- 2 会議は、参加者の半数以上が出席しなければ会議を開くことができない。

(個別聴取)

第 6 条 前条の規定にかかわらず、市長は、必要に応じて会議の参加者の全部又は一部から個別に意見を聞くことができる。

(庶務)

第7条 会議の庶務は、都市建設部産業拠点整備課道の駅整備推進室において処理する。

(補則)

第8条 この要綱に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、市長が別に定める。

付則

この要綱は、決裁の日から施行する。

この要綱は、決裁の日から施行する。

別表（第3条関係）

	所属	備考
1	常総市	
2	常総市都市計画審議会	
3	常総市農業委員会	
4	常総ひかり農業協同組合	
5	江連八間土地改良区	
6	常総市認定農業者の会	
7	常総市次世代農業研究会	
8	常総市商工会	
9	常総市工業懇話会	
10	常総市観光物産協会	
11	国土交通省関東地方整備局 常陸河川国道事務所	オブザーバー
12	茨城県政策企画部地域振興課	オブザーバー
13	茨城県営業戦略部観光物産課	オブザーバー
14	茨城県農林水産部農業政策課	オブザーバー
15	茨城県土木部道路維持課	オブザーバー
16	茨城県常総工事事務所	オブザーバー

・引用画像リスト

引用画像リスト 1

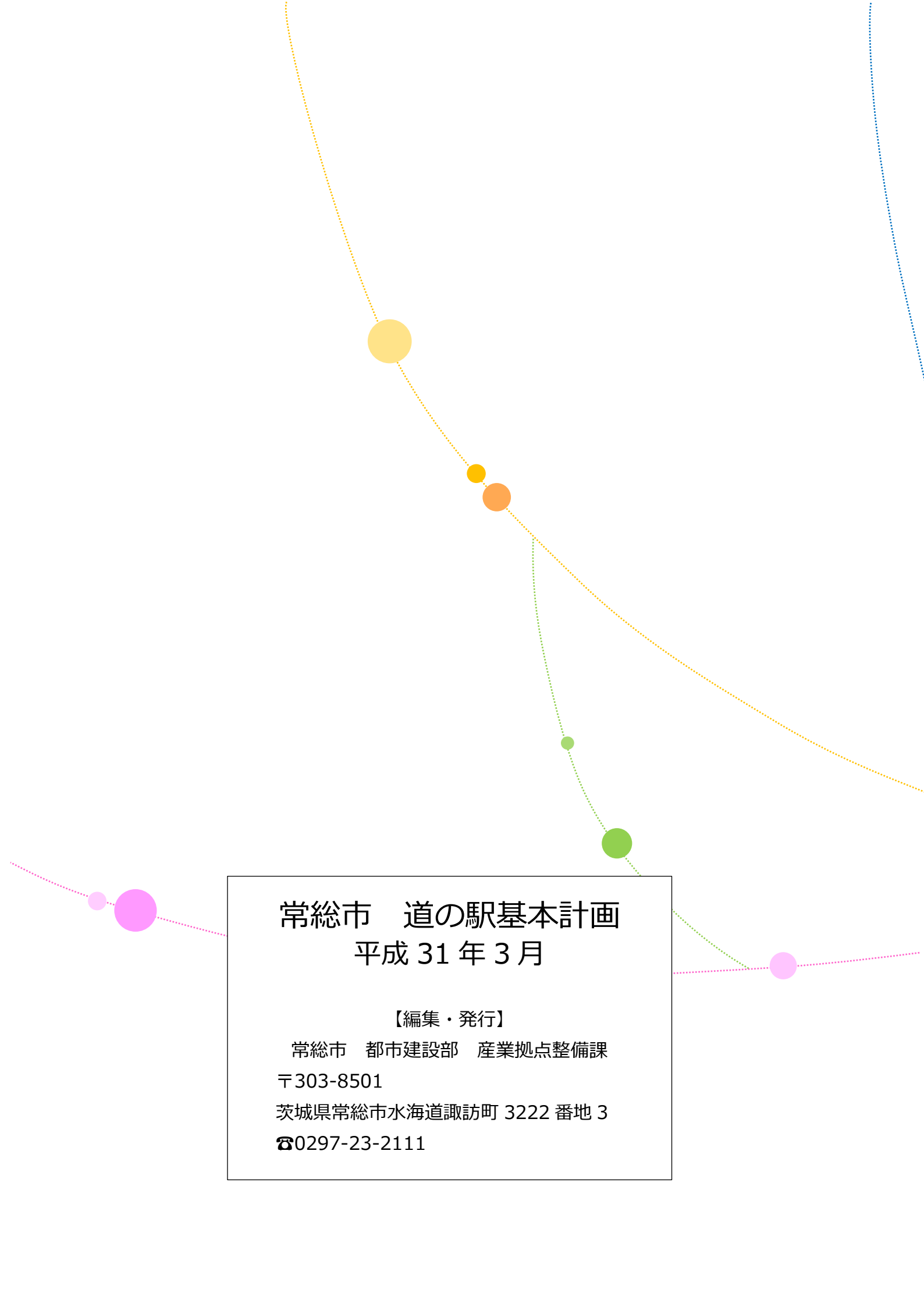
ページ	画像	引用元
P 26		戸田建設株式会社提供資料 (平成 29 年度常総市道の駅基本構想・基本計画検討書策定業務)
P 26		戸田建設株式会社提供資料 (平成 29 年度常総市道の駅基本構想・基本計画検討書策定業務)
P 26		戸田建設株式会社提供資料 (平成 29 年度常総市道の駅基本構想・基本計画検討書策定業務)
P 27		戸田建設株式会社提供資料 (平成 29 年度常総市道の駅基本構想・基本計画検討書策定業務)
P 27		戸田建設株式会社提供資料 (平成 29 年度常総市道の駅基本構想・基本計画検討書策定業務)
P 27		戸田建設株式会社提供資料 (平成 29 年度常総市道の駅基本構想・基本計画検討書策定業務)
P 27		<a href="https://ikote.net/">https://ikote.net/</a>
P 27		<a href="https://www.akao-hotel.co.jp/blog/?p=12518">https://www.akao-hotel.co.jp/blog/?p=12518</a>
P 27		<a href="https://mitsui-shopping-park.com/lalaport/mamawith/tachikawa/">https://mitsui-shopping-park.com/lalaport/mamawith/tachikawa/</a>
P 27		<a href="https://tokukita.jp/wifi/michinoeki-wifi.html">https://tokukita.jp/wifi/michinoeki-wifi.html</a>
P 27		<a href="http://tsubuyakibio.com/trip/2132/">http://tsubuyakibio.com/trip/2132/</a>
P 27		<a href="http://oshiba.jp/ashiyu/">http://oshiba.jp/ashiyu/</a>
P 28		<a href="https://www.e-nexco.co.jp/activity/safety/detail_06.html">https://www.e-nexco.co.jp/activity/safety/detail_06.html</a>
P 28		<a href="https://blog.goo.ne.jp/lcddisplay/e/19d733a933bbbb0db4b027ec9cf2f316">https://blog.goo.ne.jp/lcddisplay/e/19d733a933bbbb0db4b027ec9cf2f316</a>
P 28		<a href="http://visit-sumida.jp/spot/6196/">http://visit-sumida.jp/spot/6196/</a>
P 28		戸田建設株式会社提供資料 (平成 29 年度常総市道の駅基本構想・基本計画検討書策定業務)



## 引用画像リスト 2

P 28		<a href="http://tofuya.jp/blog/renovation/5746/">http://tofuya.jp/blog/renovation/5746/</a>
P 30		道の駅ましこ (本市撮影資料)
P 30		<a href="https://www.taxfreeshops.jp/ja/shop/10392">https://www.taxfreeshops.jp/ja/shop/10392</a>
P 30		<a href="http://blog.p-man.jp/?eid=19">http://blog.p-man.jp/?eid=19</a>
P 30		<a href="http://www.foodrink.co.jp/foodrinkreport/2015/11/06145539.php">http://www.foodrink.co.jp/foodrinkreport/2015/11/06145539.php</a>
P 30		<a href="https://www.spacee.jp/listings/6417">https://www.spacee.jp/listings/6417</a>
P 30		<a href="http://www.town.makubetsu.lg.jp/eventnews/2017/2017-0829.html">http://www.town.makubetsu.lg.jp/eventnews/2017/2017-0829.html</a>
P 30		<a href="https://getnews.jp/archives/1497815/gate">https://getnews.jp/archives/1497815/gate</a>
P 30		<a href="http://www.hamanako-gardenpark.jp/parkmap/town/event.html">http://www.hamanako-gardenpark.jp/parkmap/town/event.html</a>
P 31		<a href="http://www.nlm-ecal.co.jp/products/storage_alst.html">http://www.nlm-ecal.co.jp/products/storage_alst.html</a>
P 31		戸田建設株式会社提供資料 (平成 29 年度常総市道の駅基本構想・基本計画検討書策定業務)
P 31		戸田建設株式会社提供資料 (平成 29 年度常総市道の駅基本構想・基本計画検討書策定業務)
P 31		<a href="http://tokyo.ymca.or.jp/community/2017/09/20170908-2.html">http://tokyo.ymca.or.jp/community/2017/09/20170908-2.html</a>
P 31		<a href="http://fmyokote.seesaa.net/article/408485794.html">http://fmyokote.seesaa.net/article/408485794.html</a>
P 32		戸田建設株式会社提供資料 (平成 29 年度常総市道の駅基本構想・基本計画検討書策定業務)
P 32		<a href="http://www.marinahop.com/shop/life/dog-run.html">http://www.marinahop.com/shop/life/dog-run.html</a>
P 32		<a href="http://www.sunagawa-ho.co.jp/sp/facilities/ev.html">http://www.sunagawa-ho.co.jp/sp/facilities/ev.html</a>





# 常総市 道の駅基本計画 平成 31 年 3 月

【編集・発行】

常総市 都市建設部 産業拠点整備課

〒303-8501

茨城県常総市水海道諏訪町 3222 番地 3

☎0297-23-2111