

行方市地域振興施設(道の駅)

基本計画

令和 7 年3月

行 方 市

目 次

第1章 はじめに	1
1. 行方市地域振興施設（道の駅）整備の背景・目的	1
2. 基本構想の概要	2
3. 道の駅とは	2
4. 行方市の概要	4
5. 敷地周辺の状況	9
6. 行方市における地域振興施設（道の駅）で対応すべき地域課題	12
第2章 導入機能	24
1. 地域振興施設（道の駅）のターゲット	24
2. 地域振興施設（道の駅）の導入機能	24
第3章 施設規模	36
1. 施設規模の検討	36
2. 施設規模の算定結果	37
3. 駐車場規模の算定	37
4. 施設規模の算定	43
第4章 施設概略設計	51
1. 敷地概要	51
2. 施設配置計画	52
第5章 概算事業費	54
1. 概算事業費	54
2. 支援制度について	55
3. 想定利用者数及び売上予測	56
第6章 事業手法	57

1. 「道の駅」の事業手法	57
2. 事業手法の比較検討	60

第7章 道の駅の利活用による地域振興方策..... 62

1. 交通	62
2. 観光	62
3. 農業	62
4. 防災	62

第8章 事業スケジュール及び今後の検討課題..... 63

1. 事業スケジュール.....	63
2. 今後の検討課題	63

第1章 はじめに

1. 行方市地域振興施設(道の駅)整備の背景・目的

行方市が長年にわたり要望してきた東関東自動車道市内開通と市内へのインターチェンジ(IC)及びパーキングエリア(PA)の整備が事業化されました。東関東自動車道水戸線の計画交通量が約1万台/日であることから、パーキングエリア(PA)に隣接して地域振興施設(道の駅)を整備することで、交流人口の増加など大きな地域活性化となることが期待されています。このため、行方市が事業主体となり茨城県とともに当該施設を整備する方針を明確に位置付けた基本構想を昨年度策定しました。

本計画は、基本構想を踏まえ、想定される利用者や地域内外の事業者からの意見を参考に、行方市地域振興施設(道の駅)における整備方針や具体的な導入機能を示し、整備・管理運営手法などを整理したものです。

■ 東関東自動車道水戸線(潮来～鉾田)の事業経緯

東関東自動車道水戸線(潮来～鉾田)は、常磐自動車道三郷JCTを起点とし、北関東自動車道茨城町JCTまでの延長143kmの高速自動車国道のうち、潮来市を起点に鉾田市に至る延長30.9kmの道路が開通します。あわせて、麻生IC(仮称)から北側2.5kmの位置に、行方パーキング(以下、「行方PA(仮称)」)が整備されます。

東関東自動車道水戸線(潮来～鉾田)の整備効果として、広域的な高速道路ネットワークが形成されることで観光客の増加や沿線への企業立地が促進し地域経済の活性化が期待されます。



図 1-1 東関東自動車道水戸線(潮来～鉾田)の予定場所

2. 基本構想の概要

(1) コンセプト

来訪者に地域の魅力(観光や特産品)を発信するとともに、さらに来訪者と交流することで地域の魅力を再認識できる場とします。

《行方市の魅力発信で地域の活性化へ》

(2) 立地場所

行方PA(仮称)と隣接する3候補地の比較検討を行い、その中から傾斜地と遺跡を避けた箇所を当該施設の整備場所に決定しました。

行方PA(仮称)と隣接するメリットは、次の通りです。

- 東関東自動車道水戸線のPA利用者を地域振興施設(道の駅)へ誘導できる。
- 一般道(県道2号水戸鉾田佐原線)からも利用できる。
- 双方からの利用で、地域振興及び観光の拠点となる。

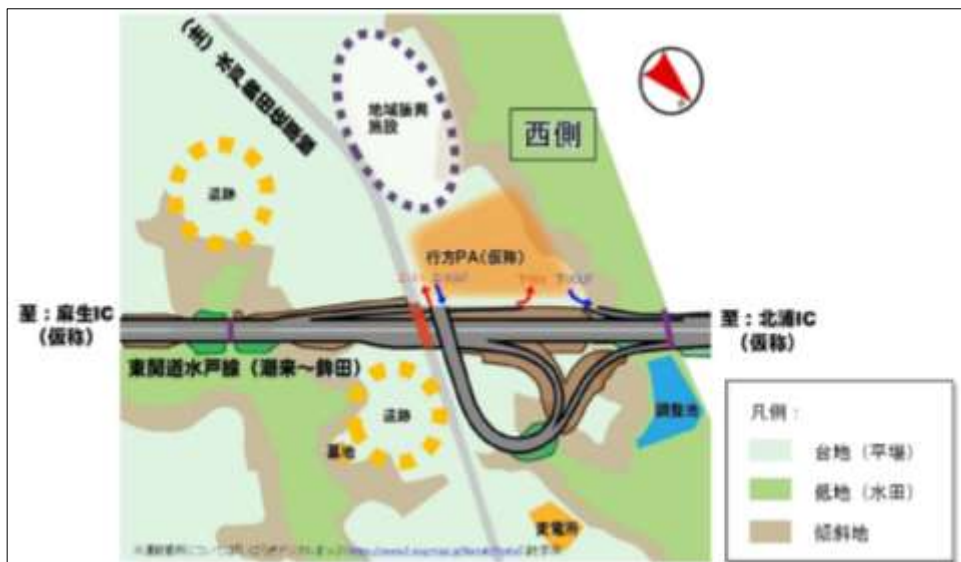


図 1-2 立地場所

3. 道の駅とは

(1) 「道の駅」の概要

長距離ドライブや、高齢者等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、一般道路においても安心して自由に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、個性的で面白い空間が望まれており、このような休憩施設では、沿道地域の文化、歴史、名所、特産物など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。さらに、これらの休憩施設が個性豊かにぎわいのある空間となることにより、地域の核が形成され、活力ある地域づくりや道を介した地域連携が促進されるなどの効果も期待されます。

(2) 「道の駅」の目的と機能

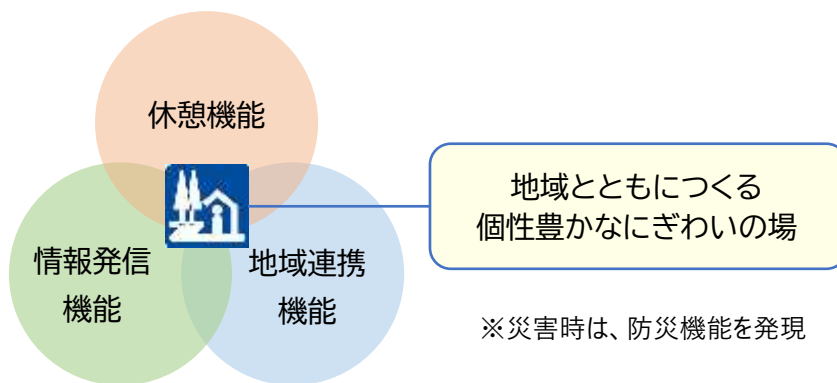
「地域振興施設(道の駅)」の基本コンセプトは、「地域とともに作る個性豊かなにぎわいの場」です。「休憩機能」、「情報発信機能」、「地域連携機能」の3つの基本機能に加えて、最近では、災害時における防災拠点としての役割を果たす「防災機能」も求められています。

● 目的

- ・道路利用者への安全で快適な道路交通環境の提供
- ・地域の振興に寄与

● 基本コンセプト

休 憩 機 能	・24時間、無料で利用できる駐車場・トイレ
情 報 発 信 機 能	・道路情報、地域の観光情報、緊急医療情報などを提供
地 域 連 携 機 能	・文化教養施設、観光レクリエーション施設などの地域振興施設



(3) 「道の駅」の登録

整備の方法は、接続道路の道路管理者と市町村等で整備する「一体型」と市町村等で整備する「単独型」があります。全国では、一体型の整備が多く、開業前までに市町村等の申請により国土交通省で登録されます。全国的に知名度がある「道の駅」へ登録されることで、より多くの集客が見込めるため、行方市でも、道路管理者(茨城県)と調整しながら一体型の整備を目指します。

4. 行方市の概要

(1) 立地

行方市は、茨城県東南部に位置し、都心から約70kmの距離に位置しており、東西が約12km、南北が約24km、面積166.33km²を有しています。東西を霞ヶ浦と北浦に挟まれ、北部は小美玉市、鉾田市、南部は潮来市に隣接しています。内陸部の標高30m前後の丘陵台地と東西の湖岸付近の低地で形成されています。

また、霞ヶ浦湖岸の一部は水郷筑波国定公園に指定されており、美しい自然景観を有しています。火山灰から成る水はけの良い「赤土」が広がるなめがた台地と広大な面積を有する湖により、実り豊かな土地として、古くから栄えてきました。

平成19年9月に麻生町、北浦町、玉造町の三町が一つになり、「行方市」が誕生しました。



図 1-3 行方市の位置(出典:行方市地域公共交通計画)

(2) 人口

市の人口は、1985年の43,074人(国勢調査)をピークに減少傾向にあり、社人研の人口推計(令和5年推計)によると今後も同様の傾斜で減少していく見通しです。

年齢4区分別人口を見ると、15～64歳人口が減少し続け、高齢化率が50%を超える見通しです。

かつての町ごとの人口を比較すると、旧麻生町が最も多く、市全体の人口の4割近くを占めています。

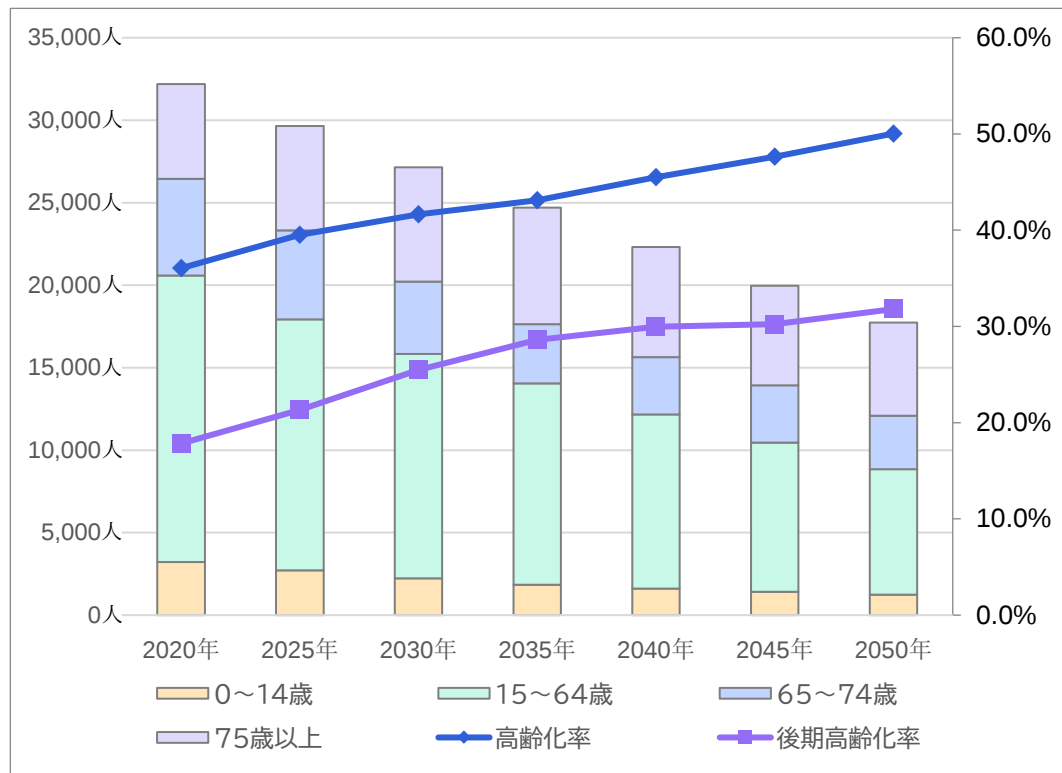


図 1-4 行方市の人口推計

(出典:「日本の地域別将来推計人口(令和5年推計)」(国立社会保障・人口問題研究所)を基に作成)

表 1-1 旧町ごとの人口(出典:令和2年国勢調査を基に作成)

	行方市	旧麻生町	旧北浦町	旧玉造町
人 口	32,185 人	12,520 人	8,249 人	11,416 人
世帯数	11,144 戸	4,264 戸	2,835 戸	4,045 戸

(3) 公共交通

市内の主な公共交通として、路線バスやデマンド型コミュニティバスがありますが、約8割の市民が自分専用の自動車を所有し、茨城県内でも自動車依存度が高い地域です。

市営路線バスの他に、あそう温泉「白帆の湯」と道の駅いたこを連絡する「鹿行北浦ライン」や、かすみがうら市と土浦市、行方市を結ぶ「霞ヶ浦広域バス」、麻生庁舎から鹿嶋市のチェリオ・イオンを結ぶ「神宮あやめ白帆ライン」の3つの広域路線バスが運行しています。また、BRTである「かしてつバス・茨城空港連絡バス」や、東京へのアクセスである「あそう号(鉾田・麻生・佐原～東京線)」が運行しています。

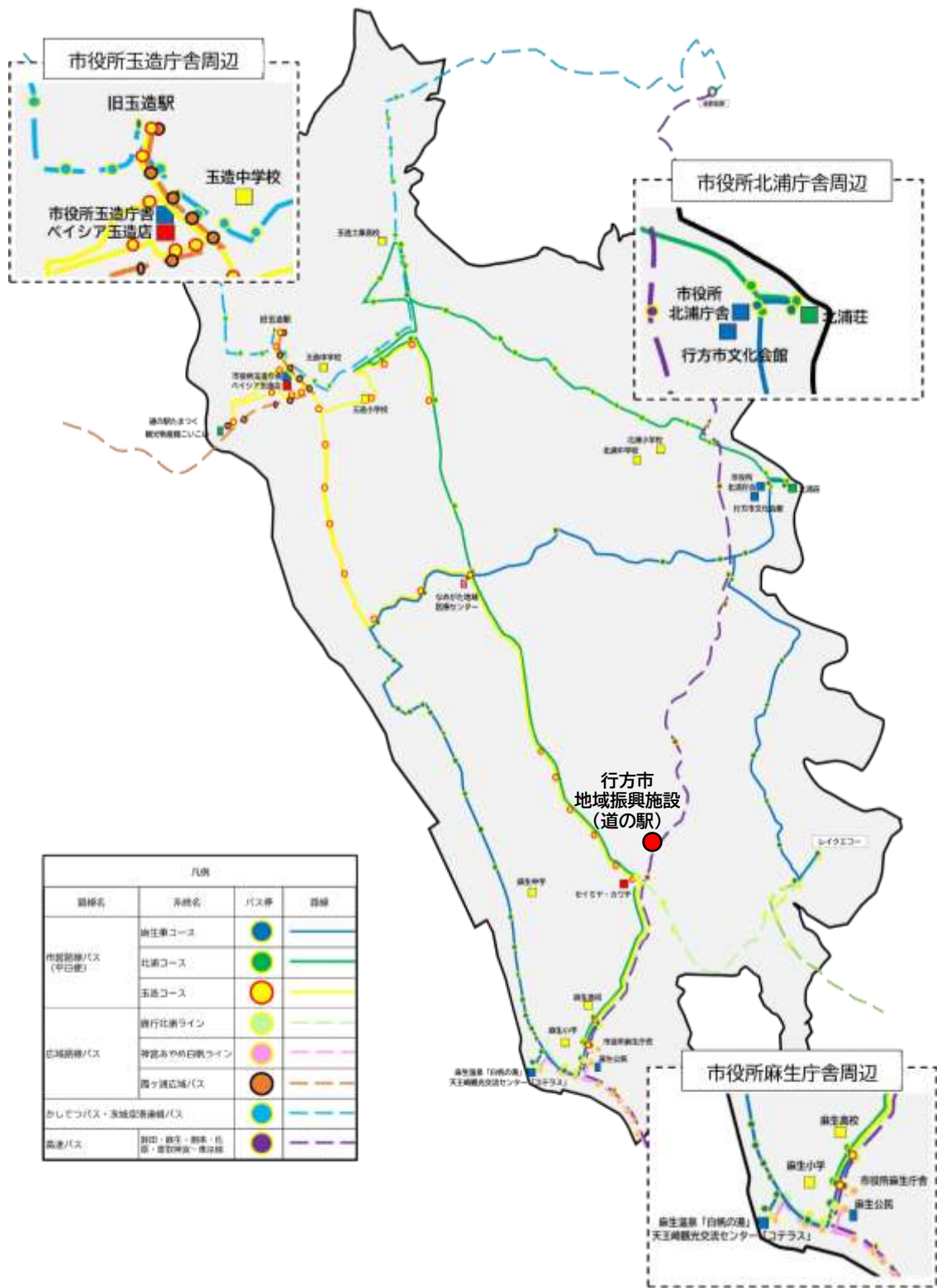


図 1-5 行方市内路線バス路線図(出典:本市HP掲載図を基に加工)

(4) 産業

■ 農業

行方市では、「米」、「いも類」、「野菜」などの耕種農業に加えて、「豚」や「鶏」などの畜産農業も行われています。耕種農業は、農業産出額で見ると、茨城県内で2位、全国で17位に位置しています。行方市の農業産出額において、「いも類」、「野菜」の割合が高く、「いも類」は34.81%、「野菜」は36.02%を占めています。特にさつまいもを中心とした「いも類」の農業産出額は、茨城県内で2位、全国で3位となっています。

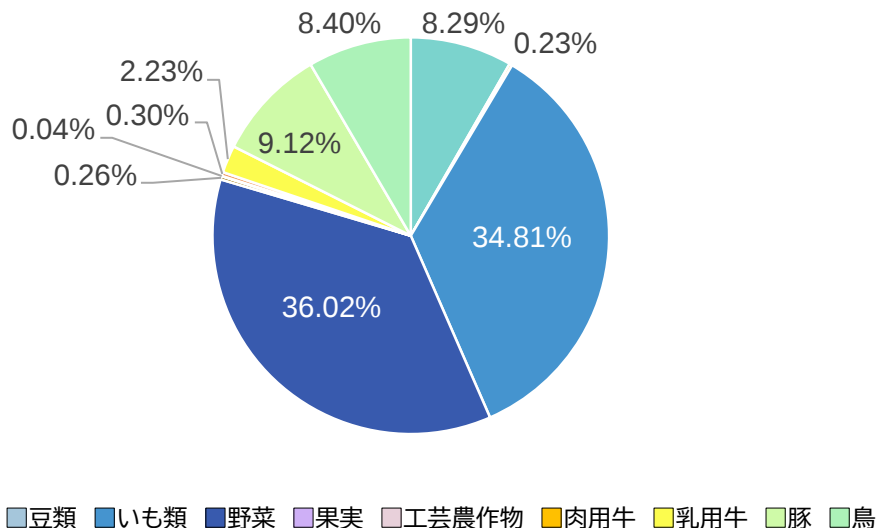


図 1-6 令和4年 農業産出額(推計)(令和4年市町村別農業産出額(農林水産省)を基に作成)

■ 水産業

東西を雄大な湖に挟まれる行方市は、鯉やシラウオ、ワカサギなどの水産資源にも恵まれ、それらを使用した加工品の生産も行われています。特に霞ヶ浦北浦におけるシラウオの漁獲量は、令和4年において全国第2位となっています。

(5) 観光

茨城県が実施する観光客動態調査結果によると、令和5年の観光入込客数は478,300人で、最も多い平成30年は733,900人です。

令和6年3月に策定された「行方市観光振興計画」では、「訪れたい観光地の形成」、「周遊できる観光地の形成」、「新たな観光ビジネスの形成」を基本施策として掲げています。

令和4年度行方市観光客動態調査では、「観光物産館こいこい」、「あそう温泉白帆の湯」、「なめがたファーマーズヴィレッジ」の来訪者を対象として行われ、次回来訪意欲がある人の割合は90.5%と高い一方で、行方市の印象としては、「非常に良い」、「やや満足」が73.2%を占め、「ふつう」が25.8%でした。



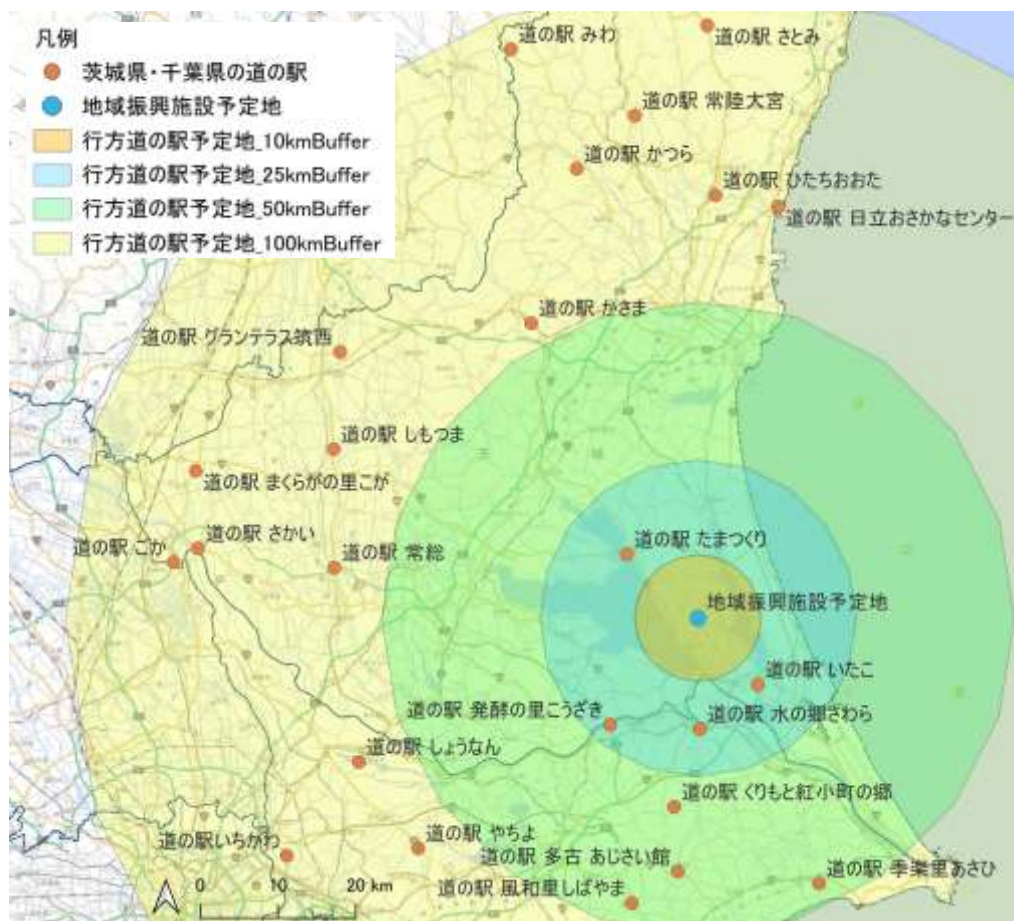
※ゴルフ場利用者数除く ※年によって観光地点数が異なる

図 1-7 行方市観光入込客数の推移

(出典:「茨城の観光レクリエーション現況」(平成 27 年～令和 5 年)を基に作成)

(6) 近隣道の駅

茨城県内には、16の道の駅があり、行方市のある鹿行地域には、道の駅たまつくりと道の駅いたこが立地しています。地域振興施設の整備地から半径10km圏内には道の駅はありませんが、25km圏内には4つの道の駅が立地しています。



※地理院タイルに周辺道の駅と地域振興施設予定地からの領域を追記して掲載

図 1-8 近隣道の駅(茨城県・千葉県内の一部)

5. 敷地周辺の状況

(1) 交通網

地域振興施設(道の駅)の敷地は、水戸鉾田佐原線と令和7年度に開通予定の東関東自動車道水戸線(潮来～鉾田)に接しており、水戸鉾田佐原線は水戸神栖線や国道355号に接続します。

また、東関東自動車道水戸線(潮来～鉾田)の開通により、船橋市、千葉市を中心に首都圏中心部への接続性が良くなり、潮来IC～鉾田ICの計画交通量は9,700台/日となる見込みです。

表 1-2 周辺道路状況(出典:「令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査」を基に作成)

	交通調査 基本区間番号	昼間12時間 交通量 (上下計)	24時間交通量 (上下計)	昼間12時間 大型車混入率	混雑度
水戸鉾田佐原線	08400020170	5,112	6,492(推定値)	16.9	0.63
水戸神栖線	08400500330	5,029	6,487(推定値)	23.8	0.44
一般国道355号	08303550030	9,630	12,519(推定値)	20.0	0.79

(2) 防災

洪水や土砂災害の想定はされていない敷地になっています。最も近い避難施設は、地域振興施設(道の駅)から約4.6kmに位置する麻生公民館です。麻生地域内陸部には避難所が設定されていない状況です。敷地に接する水戸鉾田佐原線は、緊急輸送道路に指定されています。



図 1-9 ハザードマップ(出典:本市HP)

(3) 近隣施設の情報

市内の主要な観光施設としては、「道の駅たまつくり・観光物産館こいこい」、「あそう温泉白帆の湯」、「なめがたファーマーズヴィレッジ」があります。また、敷地周辺にはゴルフ場が点在しています。

表 1-3 主要な近隣施設

施設名	地域振興施設 (道の駅) との直線距離	概 要
道の駅たまつくり・ 観光物産館こいこい	約 12.2km	トイレ休憩機能や地域情報・道路情報の提供機能に加え、行方市の農産物や水産物、加工品の販売、レンタサイクルを行っている。 隣接する高須崎公園では、約4.5haの敷地内に、芝生公園、多目的広場、体験農場等があり、グラウンドゴルフや各種イベントを開催。 駐車場:普通車55台、大型車10台、身体障害者用2台
霞ヶ浦 ふれあいランド	約 12.6km	霞ヶ浦ふれあいランド水の科学館の改修工事が行われ、令和6年7月31日に動物や自然と共生しながら地域活性の機能も持ち合わせた施設として開園。 敷地面積:21,757㎡ 延床面積:4,968㎡
らぼぽなめがた ファーマーズヴィレッジ	約 3.8km	廃校となった小学校校舎を平成27年の秋にリニューアルオープンした農と食の体験型テーマパーク。 敷地面積:約66万㎡
あそう温泉白帆の湯	約 4.9km	筑波山・富士山を望める場所に立地し、温泉だけではなく、地元料理の飲食や産直販売も行われている。
天王崎観光交流 センターコテラス	約 4.9km	あそう温泉白帆の湯に隣接しており、霞ヶ浦の自然と歴史を楽しめる施設である。展望台やレストラン、体験工房などが整備されている。 延床面積:736㎡
天王崎公園	約 4.7km	霞ヶ浦にせり出した陸地にあり、霞ヶ浦周辺で一番の夕日のビュー・ポイントとして知られる公園。 駐車場:50台
三味塚古墳公園	約 19.2km	霞ヶ浦沿岸の沖積地に営まれた前方後円墳(全長85m、後円部径47m、前方部幅36.5m、後円部高さ8m、前方部高さ6m)で、市指定文化財。



図 1-10 地域振興施設(道の駅)周辺の施設

■ 道の駅たまつくり・観光物産館こいこいの概要(出典:関東道の駅連絡会 HP)

所在地	〒311-3512 茨城県行方市玉造甲 1963-5
登録年月日	平成 12 年 8 月 18 日
供用年月日	平成 13 年 3 月 28 日
駐車場台数	大型:9 台 普通車:68(身障者用 2)台
トイレ	男性:7 女性:5 障害者用:1



道の駅たまつくり(出典:本市HP)



観光物産館こいこい(出典:観光いばらきHP)

6. 行方市における地域振興施設(道の駅)で対応すべき地域課題

(1) 上位・関連計画での道の駅の位置付け

上位関連計画における本施設の位置付けを把握し、本事業で実現できる地域課題を整理します。

行方市総合戦略(改訂版)では、東関東自動車道水戸線沿線について、「ヒト・モノ・情報の交流拠点を整備し、観光施策と自転車を連携、活用したまちづくりの拠点を整備する」とあり、敷地周辺を「スポーツ、レクリエーション、文教エリア」に位置付けています。

その他の上位・関連計画において本事業と関連のある項目は、以下のとおりです。

表 1-4 上位・関連計画と関連項目

上位・関連計画	関連項目	本事業で実現できること
観光振興計画	「訪れたい観光地の形成」、「周遊できる観光地の形成」、「新たな観光ビジネスの形成」のため、体験をテーマにした観光の企画・実施、官民連携による観光事業や特産品の開発を掲げています	【情報発信】【地域連携】 産業との連携によるブランド価値の向上
地域ブランディング 推進計画 2023-2027	「なめがたブランド」の構築にむけ、商品開発や販路の拡大、情報発信の強化を掲げ、「農山漁村発イノベーション」の拠点となる加工・保管施設を道の駅や廃校等への設置を検討するとしています	【情報発信】【地域連携】 行方市独自の「農山漁村発イノベーション」の拠点
地域公共交通計画	地域公共交通の課題より、「公共交通機関同士の乗り継ぎ利便性の改善」、「公共交通と自転車を活用したまちづくりとの連携」が必要とし、「観光資源や商業施設などまちづくりと一体的な公共交通の実現」を掲げています	【休憩】【情報発信】 交通の結節点となるような施設の計画
地域防災計画	災害応急活動の中核拠点としての「防災拠点」や、「国及び関係都道府県・市町村等からの物資等の応援を速やかに受け入れるための施設」の整備が必要としています	【防災】 市の防災拠点となる施設の計画
環境基本計画	「大気環境の保全」、「CO2削減のための取組の推進」、「省エネルギー、再生可能エネルギー利用の推進」等を環境施策としており、具体的には「低公害車（ハイブリッドカーや電気自動車など）の普及」の推進を掲げています	【休憩】 電気自動車の充電設備の整備
農業基本計画	「中小規模農家の農業経営改善計画や6次産業化の推進」を課題に掲げ、「6次産業化の推進」や「『なめがたブランド』の構築」、「食育の推進と本市産農産物の消費拡大」を推進するとしています	【地域連携】 加工・流通・販売を促進する機能の整備
第3期行方市 定住・移住促進計画	「育成されたビジネスリーダーの活躍の場として、地域の特産品開発や地域ブランディングの強化を行うことで、行方市内産品の更なる消費拡大を通じた市内産業の活性化を目指します」	【地域連携】 移住者の活躍の場所とブランド価値の向上

(2) アンケート調査

地域振興施設(道の駅)の整備に向け、新たな道の駅に期待する機能やサービス、周辺施設の利用状況などについて把握するため、市民アンケート調査、市外向けアンケート調査を実施しました。

調査項目の概要を以下に示します。

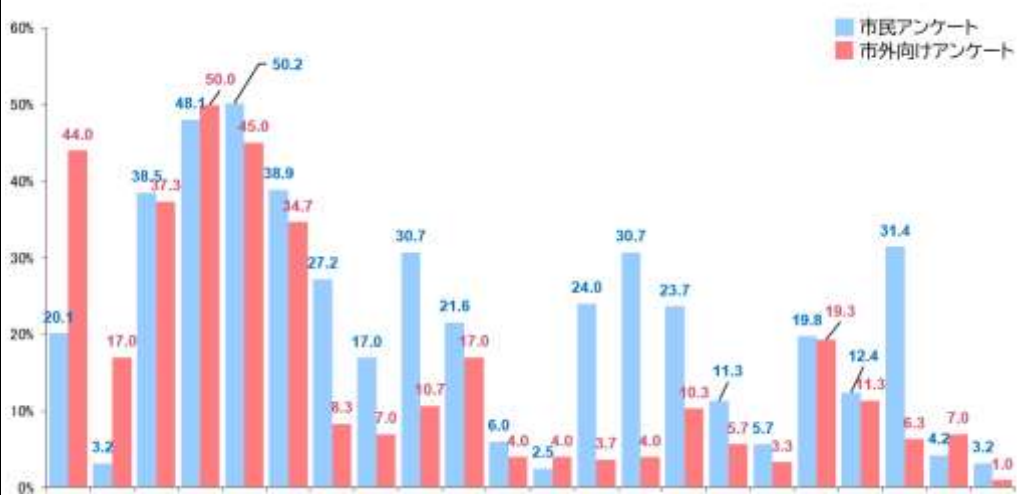
表 1-5 調査概要

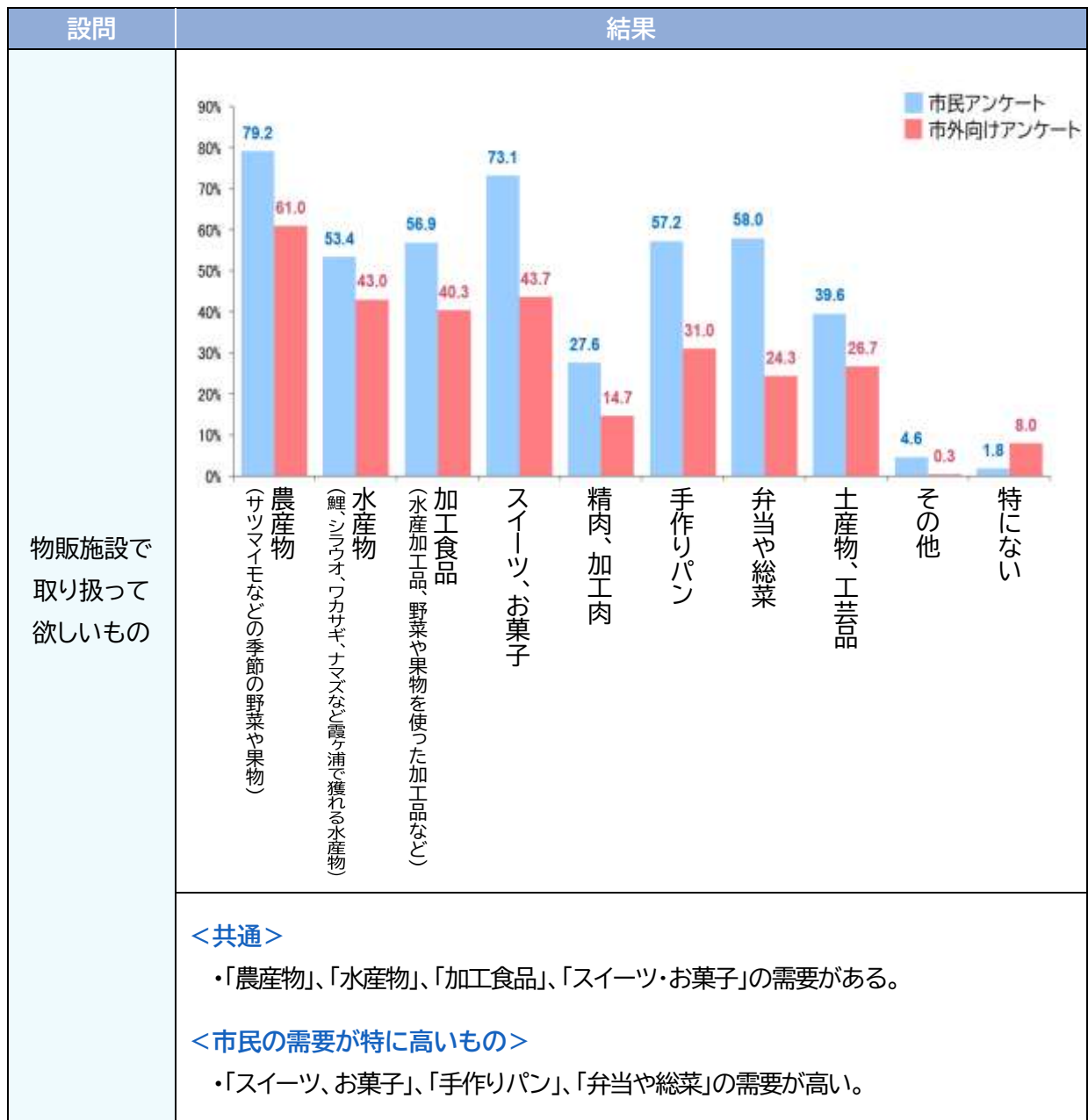
	市民アンケート調査	市外向けアンケート調査
対象	行方市民	関東地方(1都6県)に在住かつ行方市に訪れたことがある方
実施方法	・行方市HPとSNSにURL・QRコードを掲載	・行方市HP・SNSにURL・QRコードを掲載 ・調査会社の登録モニターに対してWEB上で調査
調査期間	2024.8.9～2024.8.23	2024.8.22～2024.8.23
調査内容	〈基本情報〉 ・回答者の属性(年齢、性別、職業、居住地等) ・事業予定地へのアクセス方法、アクセス経路 〈ニーズ調査〉 ・道の駅があった場合に利用したい施設や機能、サービス ・道の駅の物販施設で取り扱って欲しい商品 ・利用したい施設や機能、サービスが整備された場合の想定利用頻度 〈既存施設の利用状況調査〉 ・周辺の道の駅の利用頻度、利用目的 ・周辺の道の駅で満足している点、不満な点(足りないサービスや機能) ・これまでに行って良かったと感じる道の駅、魅力的に感じる機能・サービス	
回答者数	283 名	300 名

1) ニーズ調査

ニーズ調査について、市民アンケート及び市外向けアンケートの結果概要を以下に示します。

表 1-6 結果概要

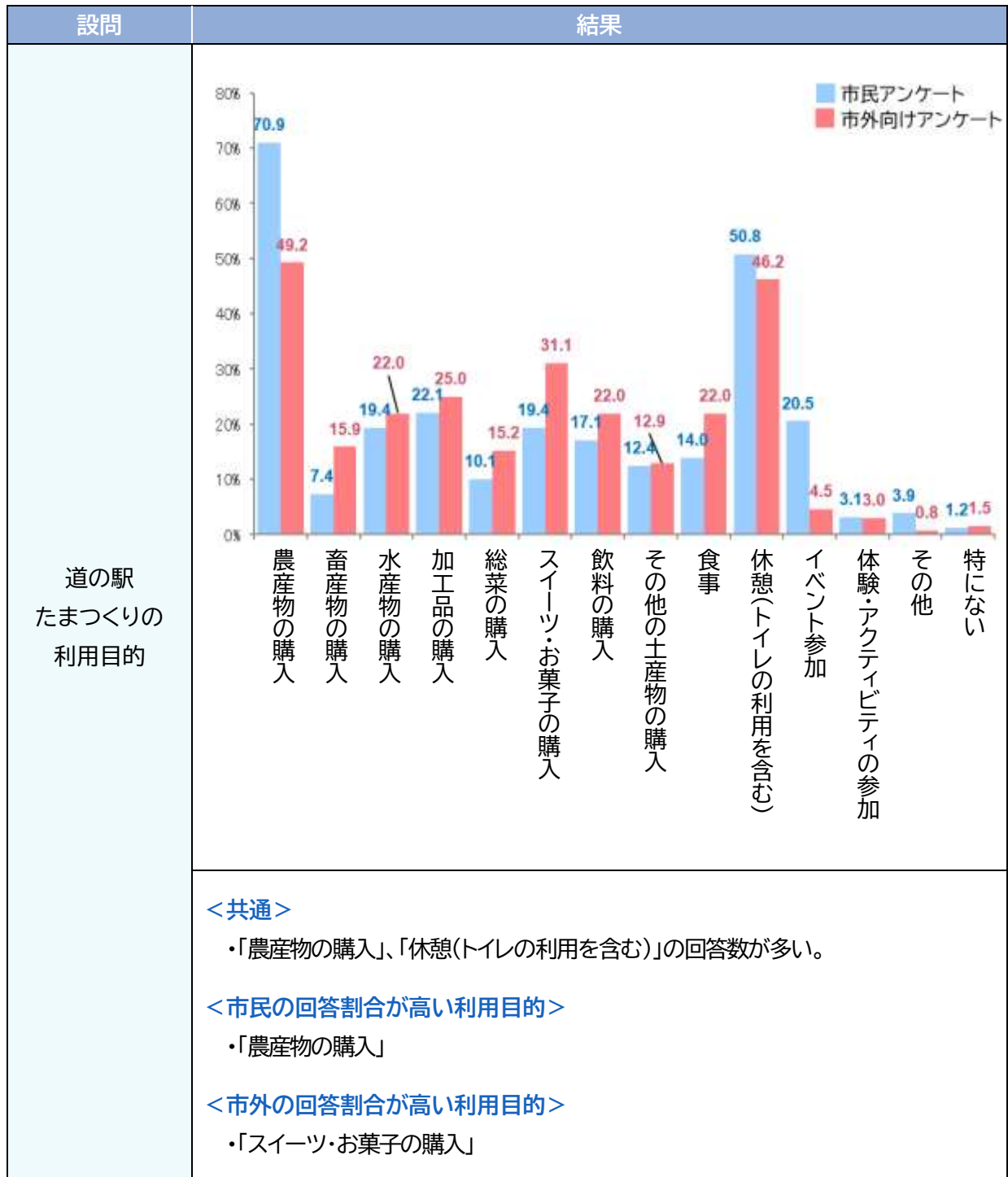
設問	結果																																																									
利用したい施設や機能・サービス	<table><thead><tr><th>設問</th><th>市民アンケート (%)</th><th>市外向けアンケート (%)</th></tr></thead><tbody><tr><td>ご当地グルメ・スイーツが食べられる</td><td>20.1</td><td>44.0</td></tr><tr><td>地元食材を味わえるレストランがある</td><td>3.2</td><td>17.0</td></tr><tr><td>子供連れでも利用しやすい飲食施設がある</td><td>38.5</td><td>37.3</td></tr><tr><td>充実した品揃えで日常的な買い物に利用できる</td><td>48.1</td><td>50.0</td></tr><tr><td>ゆっくりくつろげるカフェがある</td><td>50.2</td><td>45.0</td></tr><tr><td>低価格で手軽に食事を済ませられる</td><td>38.9</td><td>34.7</td></tr><tr><td>農作業が体験できる(収穫体験)</td><td>27.2</td><td>8.3</td></tr><tr><td>料理教室やお菓子作りの体験ができる</td><td>17.0</td><td>7.0</td></tr><tr><td>子供が遊べる屋内遊びのスペースがある</td><td>30.7</td><td>10.7</td></tr><tr><td>子供が遊べる屋外スペース(芝生広場やアスレチック遊具等)がある</td><td>21.6</td><td>17.0</td></tr><tr><td>広場でマルシェやフリーマーケットを楽しめる</td><td>6.0</td><td>4.0</td></tr><tr><td>ドックランなどペットと過ごせるスペースがある</td><td>2.5</td><td>4.0</td></tr><tr><td>季節ごとに様々な魚を楽しめる釣り堀がある</td><td>24.0</td><td>3.7</td></tr><tr><td>遠出の際にドライブの拠点として利用できる(RVパーク等)</td><td>30.7</td><td>4.0</td></tr><tr><td>霞ヶ浦周辺のサイクリングの拠点として利用できる</td><td>23.7</td><td>10.3</td></tr><tr><td>首都圏等に気軽に往ける・首都圏等から気軽に来れる(高速バス等を活用して)</td><td>11.3</td><td>5.7</td></tr><tr><td>行政サービス施設(住民票交付等)</td><td>3.3</td><td>19.8</td></tr><tr><td>その他</td><td>19.3</td><td>12.4</td></tr></tbody></table>	設問	市民アンケート (%)	市外向けアンケート (%)	ご当地グルメ・スイーツが食べられる	20.1	44.0	地元食材を味わえるレストランがある	3.2	17.0	子供連れでも利用しやすい飲食施設がある	38.5	37.3	充実した品揃えで日常的な買い物に利用できる	48.1	50.0	ゆっくりくつろげるカフェがある	50.2	45.0	低価格で手軽に食事を済ませられる	38.9	34.7	農作業が体験できる(収穫体験)	27.2	8.3	料理教室やお菓子作りの体験ができる	17.0	7.0	子供が遊べる屋内遊びのスペースがある	30.7	10.7	子供が遊べる屋外スペース(芝生広場やアスレチック遊具等)がある	21.6	17.0	広場でマルシェやフリーマーケットを楽しめる	6.0	4.0	ドックランなどペットと過ごせるスペースがある	2.5	4.0	季節ごとに様々な魚を楽しめる釣り堀がある	24.0	3.7	遠出の際にドライブの拠点として利用できる(RVパーク等)	30.7	4.0	霞ヶ浦周辺のサイクリングの拠点として利用できる	23.7	10.3	首都圏等に気軽に往ける・首都圏等から気軽に来れる(高速バス等を活用して)	11.3	5.7	行政サービス施設(住民票交付等)	3.3	19.8	その他	19.3	12.4
設問	市民アンケート (%)	市外向けアンケート (%)																																																								
ご当地グルメ・スイーツが食べられる	20.1	44.0																																																								
地元食材を味わえるレストランがある	3.2	17.0																																																								
子供連れでも利用しやすい飲食施設がある	38.5	37.3																																																								
充実した品揃えで日常的な買い物に利用できる	48.1	50.0																																																								
ゆっくりくつろげるカフェがある	50.2	45.0																																																								
低価格で手軽に食事を済ませられる	38.9	34.7																																																								
農作業が体験できる(収穫体験)	27.2	8.3																																																								
料理教室やお菓子作りの体験ができる	17.0	7.0																																																								
子供が遊べる屋内遊びのスペースがある	30.7	10.7																																																								
子供が遊べる屋外スペース(芝生広場やアスレチック遊具等)がある	21.6	17.0																																																								
広場でマルシェやフリーマーケットを楽しめる	6.0	4.0																																																								
ドックランなどペットと過ごせるスペースがある	2.5	4.0																																																								
季節ごとに様々な魚を楽しめる釣り堀がある	24.0	3.7																																																								
遠出の際にドライブの拠点として利用できる(RVパーク等)	30.7	4.0																																																								
霞ヶ浦周辺のサイクリングの拠点として利用できる	23.7	10.3																																																								
首都圏等に気軽に往ける・首都圏等から気軽に来れる(高速バス等を活用して)	11.3	5.7																																																								
行政サービス施設(住民票交付等)	3.3	19.8																																																								
その他	19.3	12.4																																																								
	<共通> ・「ドライブの休憩利用が可能な設え(椅子・テーブル等)」「地元の農産物や特産品(加工品)」、「ご当地グルメ・スイーツ」、「地元食材を味わえるレストラン」の需要が高い。 <市民の需要が特に高い機能> ・「子ども連れでも利用しやすい飲食施設」、「充実した品揃えで日常的な買い物に利用できる」、「ゆっくりくつろげるカフェ」、「子供が遊べる屋内遊びのスペース」、「子供が遊べる屋外スペース」、「広場でマルシェやフリーマーケットが楽しめる」、「高速バスを活用した首都圏アクセス」 <市外の需要が特に高い機能> ・「行方市・行方市周辺地域の観光情報の入手」、「行方市の歴史や文化を学べる」																																																									

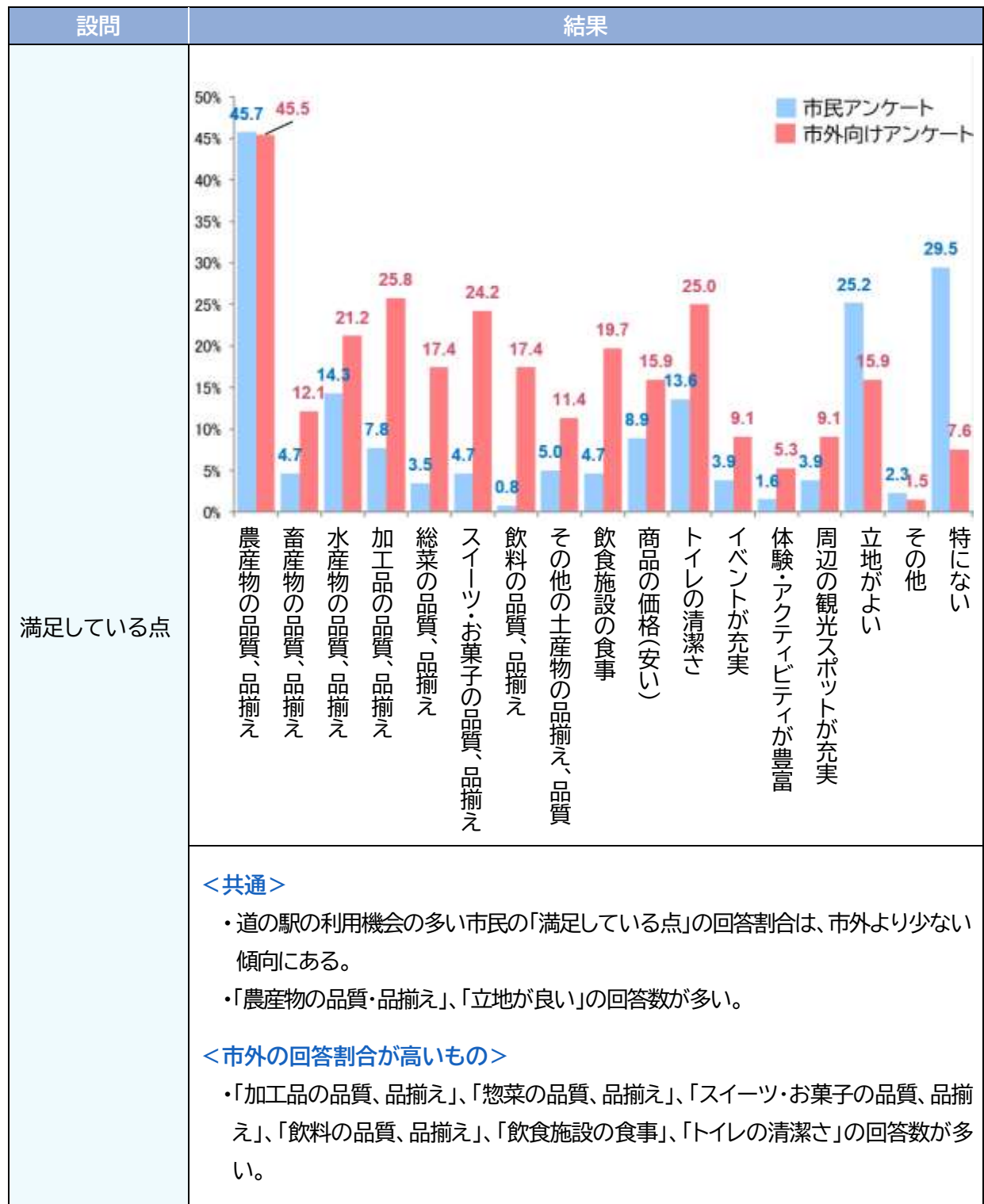


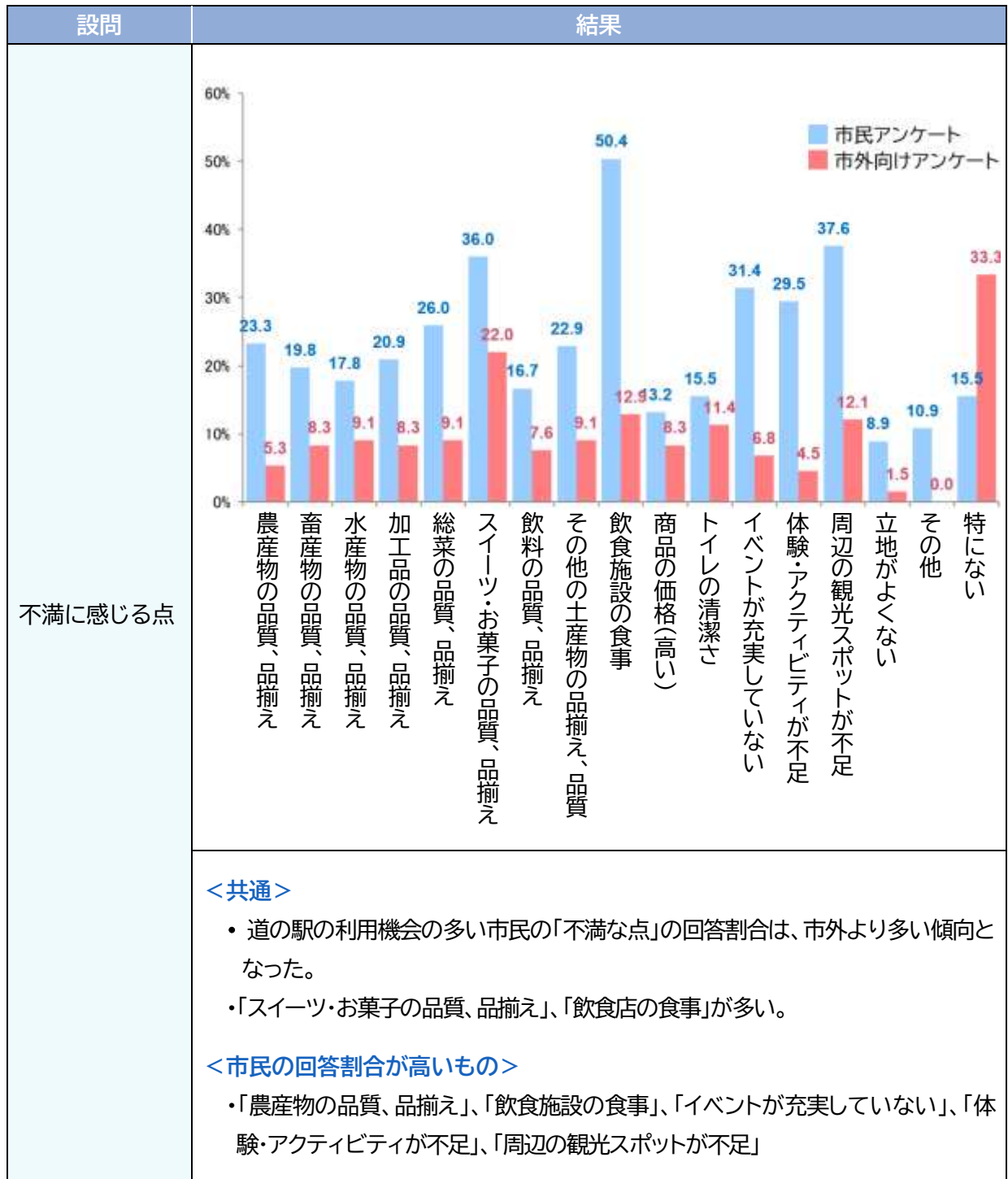
2) 既存施設の利用状況調査

既存施設の利用状況調査について、市民アンケート及び市外向けアンケートの結果概要を以下に示します。

表 1-7 結果概要(道の駅たまつくり)







設問	回答
◆ 魅力的に感じる機能・サービス	
道の駅 いたこ	<農畜水産物の直売所> ・「品揃えが豊富」、「価格が手頃」、「新鮮な地元産品が多い」といった意見が多く挙げられ、価格と品揃えに関する満足度が高い傾向にある。 <特産品の販売コーナー> ・「土産品の品揃えが豊富」など、土産品や地域特産品が充実しており、特に手作り感がある商品が高く評価されている。 <飲食施設> ・「フードコートが広い」、「客席が広く食事の選択が出来る」など、広々とした空間で食事を楽しめる点が評価されており、「レストランが手頃な値段の割に美味しい」など、価格と味の両方が評価されている。 <周辺の観光スポット> ・「水郷巡り」、「水郷観光」の意見が多い。
道の駅 水の郷さわら	<農畜水産物の直売所> ・「品揃えが豊富」、「いつ行っても品揃えが良い」など、品揃えや種類の多さに関する意見が多く、様々な商品が揃っていることが大きな特徴である。 ・「選びやすい陳列、十分に広い店内」、「季節のものの種類が多く、選び甲斐がある」など、買い物を楽しめる環境が整っている。 <特産品の販売コーナー> ・「地元の特産品、お菓子など手土産に出来る品数が豊富」、「地元の隠れた名産や、本当においしい品質が良い品物が揃っている」など、地元特産品が多く取り揃えられ、土産物が充実している。 <飲食施設> ・「飲食店が複数ある」、「選択の幅が広い」など、様々な飲食店が揃っていることが特徴的である。 ・「清潔で広い」、「飲食店と直売所が同じ空間ではなく別々にあるのがいい」、「ゆっくりできる」といった意見があり、快適に食事できる環境が整っている。 <情報発信施設> ・「地域情報の発信」、「近隣も含めたレジャースポットの紹介」など、観光地やレジャー施設の紹介があり、地域の魅力を伝える取組がある。 <周辺の観光スポット> ・「香取神宮や、佐原の街並み散策など観光場所が多くていい」など、周辺の観光スポットの豊富さ、「川の柳がきれい」など、自然の美しさを楽しめる点も特徴的である。
道の駅 発酵の郷 こうざき	<農畜水産物の直売所> ・「広さは無いが野菜の売り方(陳列、見せ方)が良い」など、見せ方の工夫がある。

	<特産品の販売コーナー> ・「発酵食品に品揃えが豊富」、「全国の発酵食品が買えるので楽しい」と、多彩な発酵食品が揃っていることが特徴的である。 ・「酒蔵が近いのでお土産に良いものがある」など、地域の特色を生かした商品展開が魅力となっている。 <飲食施設> ・「発酵食品というしっかりとしたテーマにそって美味しい食事ができる点」、「発酵食品を用いた美味しい料理を安価で食べられる」と発酵食品に特化したメニューの提供がある。
道の駅 くりもと	<農畜水産物の直売所> ・「さつまいもに特化している」、「山芋が美味しい」などの回答が挙がった。 <体験・アクティビティ> ・「釣り堀や遊具がある」、「釣り堀でつって食べられる」など、アウトドア体験と食の楽しさを提供している。
道の駅 季楽里あさひ	<農畜水産物の直売所> ・「地元の農産物が安く買える」、「新鮮朝採り野菜が良い」などの回答が挙がった。
道の駅 多古	<特産品の販売コーナー> ・「タコ米の販売」、「お米とかたくさんある」などの回答が挙がった。
道の駅 風和里しばやま	<情報発信施設> ・成田空港にアクセスしやすく、「空港の情報」が手に入るなどの回答が挙がった。

3) アンケート調査結果のまとめ

ニーズ調査及び既存施設の利用状況調査の結果より、より魅力的な道の駅を整備していく上での検討すべきポイントについて以下にまとめます。

表 1-8 ニーズ調査のまとめ

	市 内	市 外
地域の特色を生かした食の提供	「地元の農産物や特産品(加工品)」、「ご当地グルメ・スイーツ」、「地元食材を味わえるレストラン」など、市内外ともに「食」に対するニーズが高く、観光客には地域の特色ある食事を楽しんでもらい、地元住民には日常的に新鮮な農産物等や飲食を提供する場として機能させることが必要となる。	
	(例)日常的に利用できる「地元の新鮮な農産物・水産物直売所」、特売イベントや地元産品の特集フェア、地元食材を使った手頃な価格の定食メニューの提供 等	(例)地域の食材を使った限定メニュー、「ここでしか食べられない」ご当地スイーツを提供、季節ごとの食フェアや期間限定メニューの提供 等
休憩利用の強化	「ドライブの休憩利用が可能な設え(椅子・テーブル等)」、「子どもが遊べる屋内遊びのスペース」等のニーズが高く、ドライバーや家族連れが、快適に休憩できるスペースが必要となる。	
	(例)子どもが遊べる屋内外のスペース、家族で過ごせるカフェスペース 等	(例)リラックスできる広々としたテラス席、景観を楽しめる休憩エリア 等 (例)長時間の移動中に休息と子どもが楽しめる場所を提供
観光情報の発信	特に、市外からの観光客にとっては、「行方市等の観光情報の入手」へのニーズが高いため、そのため、道の駅を地域観光のハブとして活用し、行方市や周辺地域の観光情報を提供することで、観光客の満足度を向上させることが重要となる。	
	(例)農産物フェア、地域の文化活動に関する情報の定期的な発信、地域内で行われるイベントに連動した展示 等	(例)地元の観光スポットや歴史・文化体験・季節イベントに関する情報提供、デジタルサイネージやAR技術を使ったインタラクティブな観光案内(旅行ルートの提案等) 等
その他	「高速バスを利用した首都圏アクセス」の市民ニーズが高く、道の駅を交通ハブ・観光ルートの拠点として位置付け、交通アクセスの向上を図る方向性も考えられる。	

表 1-9 既存施設の利用状況調査のまとめ

道の駅の機能	参考とすべきポイントなど
農畜水産物の 直売所	・「品揃えが豊富」、「新鮮な地元産品が多い」など豊富な農畜水産物がある。 ・「選びやすい陳列」、「十分に広い店内」など買い物しやすい環境が整備されている。
特産品の 販売コーナー	・「土産品の品揃えが豊富」、「手土産にできる品数が豊富」など、多くの特産品が取り揃えられ、土産物が充実している。 ・ 地域の特色を生かした商品展開がされている。 ・「スイーツ・お菓子」の品揃えが充実している。
飲食施設	・「飲食店が複数ある」、「選択の幅が広い」など、様々な飲食店が揃っている。 ・「フードコートが広い」、「客席が広い」など、広々とした空間で快適に食事をできる。
情報発信施設	・「地域情報の発信」、「近隣も含めたレジャースポットの紹介」など、観光地やレジャー施設の紹介があり、地域の魅力を伝える取組がある。

4) 道の駅たまつくり・観光物産館こいこいに整備されている機能とニーズの把握

道の駅たまつくり・観光物産館こいこいに整備されている各機能に対し、市民アンケート及び市外向けアンケートにおける回答を整理します。

観光物産館こいこいでは、季節ごとに多様な野菜を販売しており、アンケートからも農産物の買い物を目的とした利用や満足度が高い結果となっています。

干し芋やさつまいもチップスなどの特産品を用いた加工品販売を行っていますが、市民アンケートではスイーツ・お菓子に対する不満が高い結果となっています。また、飲食施設に対する不満が、市民アンケート・市外向けアンケートともに他の項目と比較すると高い傾向にあります。

表 1-10 道の駅たまつくりの概要とアンケート結果

整備機能		項目(利用目的/満足度)	利用目的		満足		不満	
			市民(%)	市外(%)	市民(%)	市外(%)	市民(%)	市外(%)
販売	四季折々の農産物(さつまいも、エシャレットなど)	農産物の購入/品質・品揃え	71	49	46	46	23	5
	畜産物(ハム、ソーセージなど)	畜産物の購入/品質・品揃え	7	16	5	12	20	8
	霞ヶ浦特産の水産物(鯉、わかさぎ、白魚など)	水産物の購入/品質・品揃え	19	22	14	21	18	9
	加工品(鯉の甘煮、白魚の煮干し・佃煮、干し芋、さつまいもチップスなど)	加工品の購入/品質・品揃え	22	25	8	26	21	8
		惣菜の購入/品質・品揃え	10	15	4	17	26	9
		スイーツ・お菓子の購入/品質・品揃え	19	31	5	24	36	22
		飲料の購入/品質・品揃え	17	22	1	17	17	8
		その他土産物の購入/品質・品揃え	12	13	5	11	23	9
飲食	水産物中心のフードコート	食事	14	22	5	20	50	13
休憩	トイレ:男7、女5、多機能1	休憩(トイレ含む)/清潔さ	51	46	14	25	16	11
イベント・アクティビティ	キッチンカーやマルシェの出店	イベント参加/充実	21	5	4	9	31	7
		体験・アクティビティの参加/豊富	3	3	2	5	30	5
立地	土浦駅よりバスで約1時間、千代田石岡ICより約35分、潮来ICより約50分	立地			25	16	9	2
	霞ヶ浦ふれあいランド、霞ヶ浦(帆引き船)、虹の塔(レンタサイクル)、親水公園、ゴルフ場など	周辺の観光スポット			4	9	38	12
その他		商品の価格			9	16	13	8
		その他	4	1	2	2	11	0
		特になし	1	2	30	8	16	33

第2章 導入機能

1. 地域振興施設(道の駅)のターゲット

「道の駅」における導入機能の検討にあたり、主な利用者となる層をターゲットとして設定します。

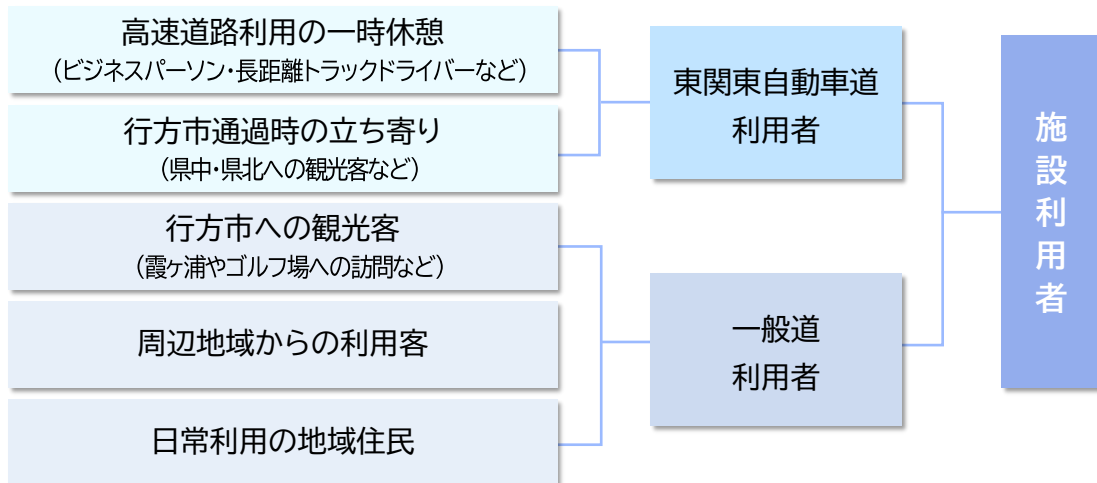


図 2-1 想定されるターゲット

2. 地域振興施設(道の駅)の導入機能

(1) 導入機能

基本構想において決定した、整備の目的とコンセプトは以下のとおりです。

1) 目的

- 安心して自由に利用できる休憩空間の創設
- 交流人口増加による地域経済の発展
- 地域産品の販売等による地場産業の活性化
- 行方市の魅力発信
- 防災機能の付加

2) コンセプト

来訪者に地域の魅力(観光や特産品)を発信するとともに、さらに来訪者と交流することで地域の魅力を再認識できる場とします。

《行方市の魅力発信で地域の活性化へ》

3) 整備方針及び導入機能

基本構想及びアンケート調査の結果を踏まえ、想定される「道の駅」の整備方針及び導入機能を以下のように設定します。

表 2-1 整備方針と導入機能一覧

分類	整備方針	導入機能
ア 休憩機能	一般道路利用者と高速道路利用者に加え、市民や近隣市町村の方が気軽に訪れ、快適に休息可能な施設を整備します。	駐車場
		トイレ
		ベビーコーナー
		その他休憩施設
イ 情報発信機能	「なめがたブランド」のPRや市内の観光情報の発信など、市外からの多くの訪問者に、なめがたの魅力を見て！知って！体験できる！拠点を整備します。	総合案内所
		情報発信コーナー
ウ 地域連携機能	「農山漁村発イノベーション」を推進し、「なめがたブランド」の販路促進と地場産業活性化の拠点を整備します。	飲食施設
		直売所・物販施設
		その他
エ 防災機能	平常時には防災に関する情報を発信し、災害時は応急対策活動拠点として利用可能な設備を整備します。	防災備蓄倉庫
		防災トイレ
オ 住民サービス向上等	交通機能の集約や、子育て支援機能の充実など、多世代が活用可能な住民サービス向上につながる機能を整備します。	交通機能
		市民利便向上機能
		子育て支援機能
		環境保全機能

(2) 休憩機能

一般道路利用者と、高速道路利用者に加え、市民や近隣市町村の方が気軽に訪れ、快適に休息可能な施設を整備します。

1) 駐車場

- 24時間利用可能な駐車スペースを、高速道路利用者と一般道利用者の双方に整備します。
- 駐車場はバリアフリー化を推進し、整備します。
- 施設から近い位置に、ゆとりのある屋根付きの優先駐車場を整備します。
- 環境へ配慮した電気自動車充電施設を設置します。
- 近年の利用者ニーズを考慮し、キャンピングカー用車中泊施設を整備します。
- バイクツーリングの休憩スポットとして立ち寄ってもらえるよう、屋根付きバイク置場の設置を検討します。
- サイクリング拠点として、自転車置き場を整備します。

【イメージ】



無料の駐車スペース
(出典:道の駅南えちぜん山海里HP)



屋根付き優先駐車場
(道の駅グランテラス筑西)



EV車両駐車場(充電ポート)
(道の駅富楽里とみやま)



キャンピングカー用車中泊施設
(出典:道の駅こいせ仁摩HP)



屋根付き二輪車専用駐車場
(道の駅グランテラス筑西)



屋根付き自転車置き場
(道の駅富楽里とみやま)

2) トイレ

- 24時間安心して利用可能な、明るく清潔感のある快適なトイレを適切な数整備します。
- 災害時にも利用可能なトイレ設備を整備します。
- 子どもの見守りが可能な子供用トイレを整備します。
- 乳幼児連れや妊婦の方、体の不自由な方をはじめ、様々な利用者へ配慮した多目的トイレを設置し、オストメイト対応の設備を導入します。

【イメージ】



24時間利用可能なトイレ
(出典:道の駅おおの荒島の郷HP)



バリアフリートイレ
(出典:道の駅阿蘇HP)



子供用トイレ
(出典:道の駅阿蘇HP)

3) ベビーコーナー

- 子育て世代の方が気軽に道の駅を利用してもらえるよう、24時間利用可能なベビーコーナーを整備します。
- 安心して利用できる、プライバシーに配慮した授乳室を整備します。
- 男女ともに利用可能なおむつ交換スペースやおむつのばら売りを導入します。

【イメージ】



授乳室・おむつ交換台
(出典:道の駅くるめHP)



おむつ自販機
(道の駅保田小学校)

4) その他休憩施設

- 一般道利用者及び高速道路利用者や地域住民が24時間リラックスして利用可能な、ベンチやテーブルが設置された休憩施設を整備します。
- インターネット環境の普及に配慮し、フリーWi-Fiを整備します。
- 働き方の多様化に配慮し、施設利用者がテレワーク等で利用できる環境を整備します。

【イメージ】



屋外に設置された椅子・テーブル
(道の駅思川)



屋内に設置された椅子・テーブル
(道の駅富楽里とみやま)

(3) 情報発信機能

「なめがたブランド」のPRや市内の観光情報の発信など、市外からの多くの来訪者に、なめがたの魅力を見て！知って！体験できる！拠点を整備します。

- 道路情報や観光情報、緊急医療情報などの提供を行う総合案内所を配置します。
- リアルタイムな情報提供を行うため、デジタルサイネージの設置を検討します。
- 情報発信コーナーの一角に、なめがたエリアテレビを放映するモニターを設置します。
- なめがたブランドを市外の方々に広く知ってもらえるPRコーナーを設置します。
- 「みる」スポーツ参画人口の拡大を目指し、鹿島アントラーズのホームタウンとして、スポーツ情報の発信を行います。
- 市外からの来訪者に魅力を伝えるプロモーション動画の放映を行います。

【イメージ】



デジタルサイネージによる情報提供
(出典:道と川の駅花ロードえにわHP)



鹿島アントラーズPRコーナー
(行方市麻生庁舎)

(4) 地域連携機能

「農山漁村発イノベーション」を推進し、「なめがたブランド」の認知度や付加価値の向上を図るため、地場産業活性化の拠点を整備します。

1) 飲食施設

- ご当地グルメやスイーツ等を手軽に楽しめる施設を整備します。
- 地元の農・水・畜産物を使った食事を楽しめるレストランを設置します。
- 低価格で手軽に食事可能なフードコート(カフェスペースを含む)を整備します。

【イメージ】



地元農産物を使ったご当地グルメ
(道の駅木更津うまくだの里)



レストラン
(出典:道の駅かみしほろHP)



イートインコーナー内のカフェ
(出典:道の駅なないろ・ななえHP)



フードコート
(道の駅かさま)



テイクアウト可能なテナント
(道の駅グランテラス筑西)

2) 直売所・物販施設

- 地元の農・水・畜産物や特産品が購入できる施設を整備します。
- 豊富な品揃えの特産品や加工品コーナーを設けます。
- 「なめがたブランド戦略会議」のレシピやパンフレットを活用した、農・水・畜産物や加工品の販売スペースを設置します。

【イメージ】



農産物やオリジナル商品の販売
(道の駅南えちぜん山海里)



加工品や民芸品等の販売
(出典:道の駅たがみHP)



なめがたブランド戦略会議により
作成されたレシピ
(出典:なめがたブランド戦略会議HP)

3) その他

- マルシェやフリーマーケットなど、様々なイベントが実施可能な屋根付き広場の整備を検討します。
- 多目的に利用可能な、キッチンカーの設置スペースを確保します。

【イメージ】



屋根付き多目的広場
(出典:道の駅かさまHP)



キッチンカー
(出典:道の駅いちかわHP)

(5) 防災機能

平常時には防災に関する情報を発信し、災害時は応急対策活動拠点として利用可能な設備の設置を検討します。

- 防災情報の提供
- 防災備蓄倉庫
- 蓄電設備
- 非常用発電設備
- 太陽光発電設備
- 防災トイレ(高付加価値コンテナ)

【イメージ】



防災備蓄倉庫
(出典:北九州国道事務所HP)



防災トイレ
(出典:国土交通省HP)

(6) 住民サービス向上等

交通機能の集約や、子育て支援機能の充実など、多世代が活用可能な住民サービス向上につながる機能を整備します。

1) 交通機能

- 首都圏との交通強化を考慮し、高速バスの拠点となる仕組みを今後検討します。
- 地域内交通の強化に向け、路線バスやコミュニティバスの停留所の整備を今後検討します。

【イメージ】



高速バス停留所
(道の駅富楽里とみやま)



路線バス停留所
(道の駅保田小学校)

2) 市民利便向上機能

- 総菜やパンなどの食品を購入可能な施設の整備を検討します。
- 道路利用者の利便性確保と24時間営業による防犯性の確保を目的として、コンビニエンスストアの設置を検討します。

【イメージ】



惣菜コーナー
(出典:あ・ら・伊達な道の駅HP)



パン工房
(出典:道の駅なかとさHP)

3) 子育て支援機能

- 子どもが遊べる屋外スペースとして、芝生広場と小～中型遊具の設置を検討します。
- 子どもが遊べる屋内遊びのスペースとして、営業時間内は無料かつ自由に利用できる子ども遊びスペースをフードコートに近接配置することを検討します。

【イメージ】



芝生広場と屋外遊具
(出典:道の駅いちごの里よしみHP)



キッズスペース
(出典:道の駅なんぶHP)

4) 環境保全機能

- 環境に配慮し、再生可能エネルギー設備を導入します。

【イメージ】



太陽光パネル
(出典:国土交通省HP)

第3章 施設規模

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。

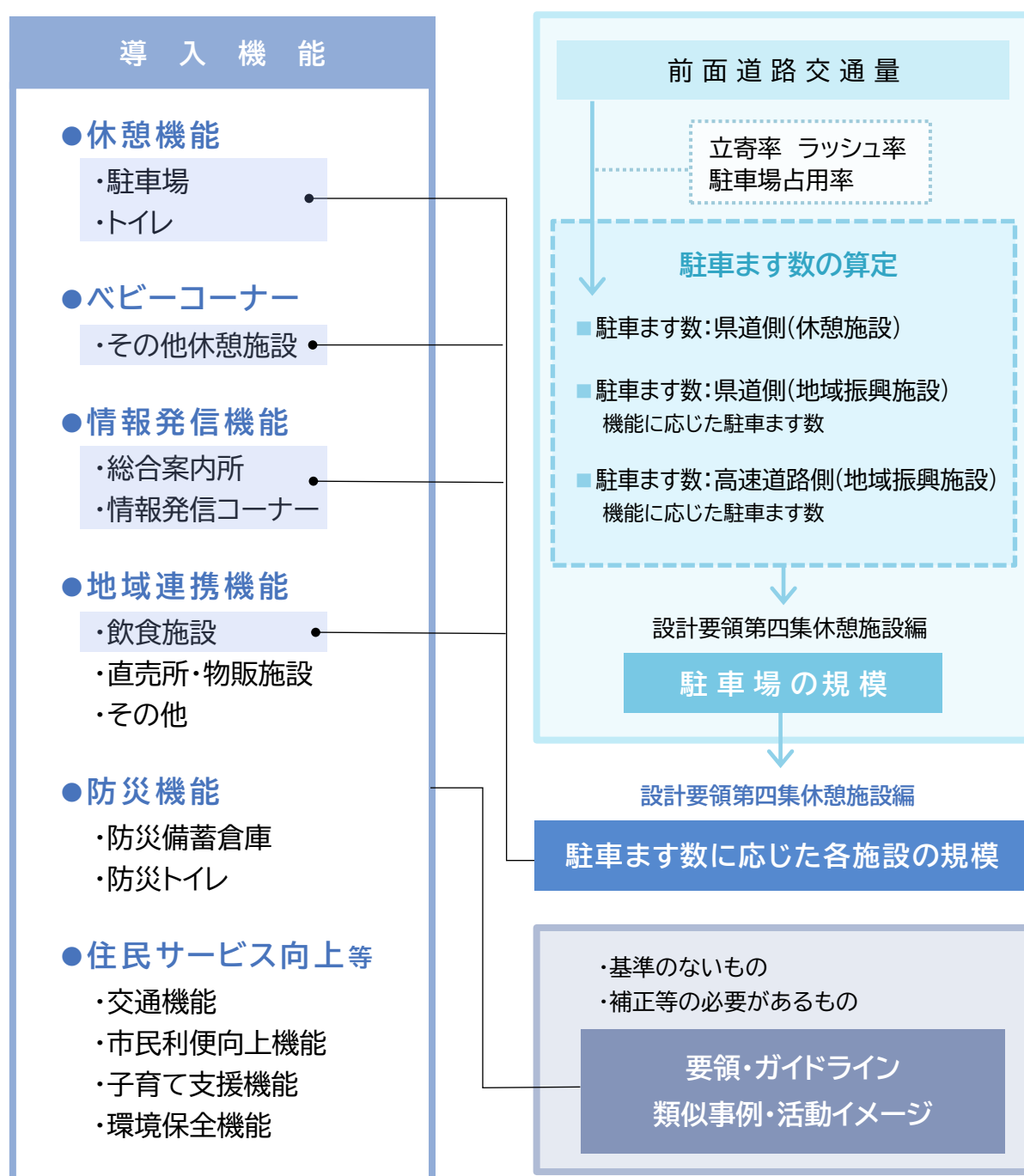


図 3-1 施設規模算定フロー

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 3-1 導入規模一覧

分類	導入機能	屋内面積	屋外面積
休憩機能	駐車場		7,750 m ²
	トイレ	310 m ²	
	ベビーコーナー	40 m ²	
	その他休憩施設	100 m ²	
情報発信機能	総合案内所	60 m ²	
	情報発信コーナー		
地域連携機能	飲食施設	520 m ²	
	直売所・物販施設	500 m ²	
	その他		515 m ²
防災機能	※	※	※
住民サービス 向上等	交通機能		※
	コンビニエンスストア	180 m ²	
	屋外広場		1,500 m ²
	キッズスペース	50 m ²	
その他	付帯施設	240 m ²	
	バックヤード等	300 m ²	
	従業員用駐車場		1,185 m ²
	緑地		1,500 m ²
合計		2,300 m ²	12,450 m ²

※関係者協議にて検討

3. 駐車場規模の算定

「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。

(1) 駐車ます数の算定

新設道の駅は行方PA(仮称)と隣接するため、高速道路からも道の駅を利用することが可能となります。したがって駐車場面積は、県道利用者を対象とした、道路休憩施設として必要な駐車ます数、地域振興施設として必要な駐車ます数、高速道路利用者を対象とした、地域振興施設として必要な駐車ます数により算出することとします。

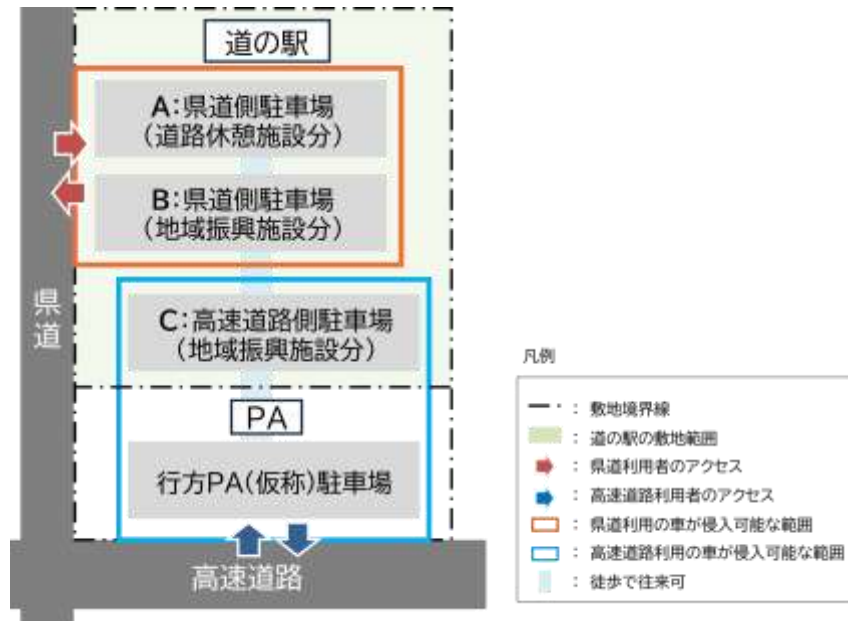


図 3-2 必要駐車ます数の整理

1) A: 県道側駐車場(道路休憩施設分)として必要な駐車ます数の算出

県道利用者用の道路休憩施設として必要な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(株)の設計要領(平成17年10月改定)の予測算定式を用います。

$$\text{県道交通量} \times \text{立ち寄り率} \times \text{ラッシュ率} \times \text{駐車場占有率} = \text{駐車ます数}$$

算定の結果、大型車8台、小型車19台を「県道側駐車場(道路休憩施設分)として必要な駐車ます数」とします。

表 3-2 県道側駐車場(道路休憩施設分)として必要な駐車ます数

	小型車	大型車
A: 県道側駐車場(道路休憩施設)として必要な駐車ます数	19 台	8 台

2) B: 県道側駐車場(地域振興施設分)として必要な駐車ます数の算出

a) 小型車

地域振興施設として必要な小型車用駐車ます数を試算します。算定にあたっては、直近10年以内に供用開始した、前面道路の交通量が15,000~20,000台*かつ、同様の機能を有する全国の道の駅を参照します。

*平成27年度、令和3年度実施の道路交通センサスデータより、供用開始に近い年度の交通量を用い、データが得られない道の駅は調査対象から除外した。

表 3-3 参照事例

駅名	24 時間 平日交通量	小型車	供用年月日	物産販売所・ 農林水産直売所	飲食施設	屋内広場
水辺プラザかもと	16,990	233	H27.11.5	●	●	
平泉	15,756	104	H29.4.27	●	●	
ヘルシーテラス佐久南	18,559	111	H29.6.30	●	●	
なないろ・ななえ	18,992	140	H30.3.23	●	●	●
パレットピアおおの	18,972	256	H30.7.11	●	●	
マチテラス日進	17,239	166	R7.8.8	●	●	●
平均		169				

調査の結果、平均駐車ます数は小型車169台となり、これを道の駅に必要な駐車ます数とし、県道と高速道路の小型車交通量の割合に基づき按分します。

表 3-4 交通量割合と事例から算出した道の駅に必要な小型車用駐車ます数

	交通量(台/日)	事例から算出した 道の駅に必要な小型車用駐車ます数
県道側	5,362 台	81 台
高速道路側	5,809 台	88 台
合計	11,171 台	169 台

算出した県道側駐車場に必要な駐車ます数より、県道側駐車場(道路休憩施設分)との差を、県道側駐車場(地域振興施設分)として必要な駐車ます数とします。

表 3-5 県道側駐車場(地域振興施設分)として必要な小型車用駐車ます数

	事例から算出した県道側 に必要な駐車ます数	道路休憩施設 として必要な 駐車ます数	地域振興施設 として必要な 駐車ます数
県道側駐車場に 必要な駐車ます数	81 台	19 台 ※1)より	62 台

b) 大型車

県道利用者用の地域振興施設として必要な大型車用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(株)の設計要領(平成17年10月改定)の予測算定式を用い、サービスエリアを想定した数とパーキングエリアを想定した数の差より算出します。

$$\left(\text{県道交通量} \times \text{立ち寄り率} \times \text{ラッシュ率}^{\ast} \times \text{駐車場占有率} \right) - \left(\text{県道交通量} \times \text{立ち寄り率} \times \text{ラッシュ率}^{\ast} \times \text{駐車場占有率} \right) = \text{駐車ます数}$$

※サービスエリアの数値を使用

※パーキングエリアの数値を使用

算定の結果、大型車5台、小型車62台を「県道側駐車場(地域振興施設分)」として必要な駐車ます数」とします。

表 3-6 県道側駐車場(地域振興施設分)として必要な駐車ます数

	小型車	大型車
B: 県道側駐車場(地域振興施設)として必要な駐車ます数	62 台	5 台

3) C: 高速道路側駐車場(地域振興施設分)として必要な駐車ます数の算出

a) 小型車(上り線)

高速道路上り線利用者用の地域振興施設として必要な小型車用駐車ます数を試算します。算定にあたっては、直近10年以内に供用開始した、前面道路の交通量が15,000～20,000台※かつ、同様の機能を有する全国の道の駅を参照します。

※平成27年度、令和3年度実施の道路交通センサスデータより、供用開始に近い年度の交通量を用い、データが得られない道の駅は調査対象から除外した。

表 3-7 参照事例

駅名	24 時間 平日交通量	小型車	供用年月日	物産販売所・ 農林水産直売所	飲食施設	屋内広場
水辺プラザかもと	16,990	233	H27.11.5	●	●	
平泉	15,756	104	H29.4.27	●	●	
ヘルシーテラス佐久南	18,559	111	H29.6.30	●	●	
なないろ・ななえ	18,992	140	H30.3.23	●	●	●
パレットピアおおの	18,972	256	H30.7.11	●	●	
マチテラス日進	17,239	166	R7.8.8	●	●	●
平均		169				

調査の結果、平均駐車ます数は小型車169台となり、これを道の駅に必要な駐車ます数とし、県道と高速道路の小型車交通量の割合に基づき按分します。

表 3-8 交通量割合と事例から算出した道の駅に必要な駐車ます数

	交通量(台/日)	事例から算出した 道の駅に必要な小型車用駐車ます数
県道側	5,362 台	81 台
高速道路側	5,809 台	88 台
合計	11,171 台	169 台

算出した高速道路側駐車場として必要な駐車ます数と行方PA(仮称)との差を半数ずつ上下線に分割した、32台を上り線小型車用の高速道路側駐車場(地域振興施設分)として必要な駐車ます数とします。

表 3-9 小型車用高速道路側駐車場として必要な駐車ます数

	事例から算出した 高速道路側に 必要な駐車ます数	行方 PA(仮称) 計画台数	地域振興施設として 必要な駐車ます数	
			上り線	下り線
高速道路側駐車場に 必要な駐車ます数	88 台	24 台	32 台	32 台

b) 小型車(下り線)

下り線側駐車場は敷地条件が厳しいため、敷地条件上整備可能な最大数と、a)で算出した高速道路側駐車場(地域振興施設分)に必要な駐車ます数を比較し、13台を下り線小型車用高速道路側駐車場(地域振興施設分)として必要な駐車ます数とします。

表 3-10 小型車用高速道路側駐車場(下り線)として必要な駐車ます数

	事例から算出した高速道路側 (下り線)に必要な駐車ます数	敷地条件上整備可能な最大数
高速道路側駐車場に 必要な駐車ます数	32 台	13 台

c) 大型車

高速道路利用者用の地域振興施設として必要な大型車用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(株)の設計要領(平成17年10月改定)の予測算定式を用い、サービスエリアを想定した数とパーキングエリアを想定した数の差より算出します。

$$\left(\text{県道交通量} \times \text{立ち寄り率} \times \text{ラッシュ率}^{\ast} \times \text{駐車場占有率} \right) - \left(\text{県道交通量} \times \text{立ち寄り率} \times \text{ラッシュ率}^{\ast} \times \text{駐車場占有率} \right) = \text{駐車ます数}$$

※サービスエリアの数値を使用

※パーキングエリアの数値を使用

算定の結果、大型車5台を「高速道路側駐車場(地域振興施設分)として必要な駐車ます数」とします。

表 3-11 高速道路側駐車場(地域振興施設分)として必要な駐車ます数

		小型車	大型車
C: 高速道路側駐車場(地域振興施設)として必要な駐車ます数	上り線	32 台	5 台
	下り線	13 台	5 台

以上より、新設する道の駅に必要な駐車ます数は、小型車126台、大型車23台とします。

表 3-12 駐車ます数の算出結果

	算出台数	
	小型車	大型車
A: 県道側駐車場(道路休憩施設分)として必要な駐車ます数	19 台	8 台
B: 県道側駐車場(地域振興施設分)として必要な駐車ます数	62 台	5 台
C: 高速道路側駐車場(地域振興施設分)として必要な駐車ます数(上り線)	32 台	5 台
C: 高速道路側駐車場(地域振興施設分)として必要な駐車ます数(下り線)	13 台	5 台
合計	126 台	23 台

4. 施設規模の算定

(1) 休憩機能

1) 駐車場

a) 小型車・大型車

小型車用駐車スペースの寸法は、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、大型車用駐車スペースの寸法は、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 2.7 m × 奥行 5.4 m
- 大型車用 車体スペース幅 3.3 m × 奥行 13.0 m

身障者用駐車スペースの数は、設計要領第四集休憩施設(NEXCO)に準拠して算定します。

駐車スペースの区分	身障者用駐車施設の数
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、身障者用駐車スペース数は以下のとおりです。

- 身障者用(県道側) $94 \times 1/50 = 1.88 \Rightarrow 2$ 台
- 身障者用(高速道路側) $55 \times 1/50 = 1.1 \Rightarrow 2$ 台

身障者用駐車スペースの寸法は、休憩施設設計要領(NEXCO)の寸法を採用します。

- 身障者用 車体スペース幅 3.5 m × 奥行 9.1 m

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。

EV充電スペースの寸法は、身障者用駐車スペースの寸法と同一とします。

- EV 充電スペース 車体スペース幅 3.5 m × 奥行 9.1 m

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・身障者用
 単位車路幅 = 車路幅 + 2 × 車路に直角方向の駐車幅
 1 台当たりの所要面積 = 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 台当たりの所要面積 = 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
 $(9.5\text{m (車路幅)} + 2 \times 5.0\text{m (直角方向駐車幅)}) \div 2 \times 2.7\text{m (平行方向駐車幅)}$
 $= 26.325\text{m}^2$
 ※駐車角90°、前進駐車
- 大型車用
 $(18.5\text{m (車路幅)} \div 2 + 3.8\text{m (直角方向駐車幅)}) \times 12.9\text{m (平行方向駐車幅)}$
 $= 168.345\text{m}^2$
 ※駐車角60°、前進駐車、前進発車
- 身障者用(EV充電スペース)
 $(9.5\text{m (車路幅)} + 2 \times 9.1\text{m (直角方向駐車幅)}) \div 2 \times 3.5\text{m (平行方向駐車幅)}$
 $= 48.475\text{m}^2$
 ※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を算定した結果、県道側駐車場4,420㎡、高速道路側駐車場2,960㎡、合計**7,380㎡**とします。

b) 二輪車

二輪車用駐車ますの数は、県道側駐車場においては道の駅の事例を参考に10台とし、高速道路側駐車場においては設計要領第六集建築施設(NEXCO)に準拠してサービスエリアを想定し上下線各4台とします。

二輪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。

- 二輪車用 車体スペース幅 3.3 m × 奥行 5.5 m

二輪車用駐車場面積は、車路スペースを含めた1台当たりの必要面積を算定した結果、**130㎡**とします。

c) 車中泊施設

車中泊施設の数および規模は、他の道の駅の事例を参考に3台、**240㎡**とします。

2) トイレ

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、県道側駐車場の駐車ます数に高速道路側駐車場の駐車ます数を加えたものを採用します。

算定の結果から、トイレの規模を**310㎡**とします。

表 3-13 トイレ規模(基数の算定)

1	駐車まず数	.		149
2	車種構成率	S	小型 バス トラック	0.88 0.04 0.08
3	駐車回転率	r[回/h]	小型 バス トラック	2.4 3 2
4	車種別駐車台数	$Pa = P \cdot S \cdot r$ [台/h]	小型 バス トラック	314.688 17.88 23.84
5	平均乗車人員	w[人]	小型 バス トラック	2.2 27 1.1
6	立寄人数	$N = Pa \cdot w$ [人/h]	小型 バス トラック	692.3136 482.76 26.224
7	総立寄人数	ΣN [人/h]		1201.2976
8	トイレ利用率	u		0.76
9	トイレ立ち寄り人数	$NL = u \times \Sigma N$ [人/h]		912.986176
10	性別比率	Dm Df	男 女	0.54 0.46
11	ピーク率	Pm Pf	男 女	2.1 2.8
12	性別利用人数	$NLm = NL \cdot Dm \cdot Pm$ [人/h] $NLf = NL \cdot Df \cdot Pf$ [人/h]	男 女	1035.326324 1175.926195
13	便器回転率	Cm Cf	男 女	95 40
14	洗面器回転率	Sm[人/h] Sf[人/h]	男 女	360 215
15	便器数(計算結果)	Vm1 Vm2(洋) Vm2(和) Vf(洋) Vf(和) Vh	男小 男大 男大 女 女 身	8.718537462 5.885012787 0.65389031 26.45833938 2.939815487 0.718741159
15	便器数(端数切り上げ)	Vm1 Vm2(洋) Vm2(和) Vf(洋) Vf(和) Vh	男小 男大 男大 女 女 多機能	9 6 1 27 3 1
16	洗面器数(計算結果)	VSm VSf	男 女	2.875906454 5.469424161
16	洗面器数(端数切り上げ)	VSm VSf	男 女	3 6
17	パウダーコーナー数(計算結果) パウダーコーナー数(端数切り上げ)	Vp		8.81944646 9
18	多機能便器数(計算結果) 多機能便器数	Vh		0.718741159 1

※サービスエリア(一般部・都市部)の値を用いて算出

表 3-14 トイレ規模(面積算定)

	基数	1基あたりの面積	面積
男性 小	9	3.0 m ² /基	27.0 m ²
男性 大	7	5.4 m ² /基	37.8 m ²
女性 大	30	5.4 m ² /基	162.0 m ²
多機能	1	10.8 m ² /基	10.8 m ²
洗面 男	3	3.0 m ² /基	9.0 m ²
洗面 女	6	3.0 m ² /基	18.0 m ²
パウダー	9	2.2 m ² /基	19.8 m ²
オストメイト対応	2	9.2 m ² /基	18.4 m ²
子ども用	2	6.1 m ² /基	12.2 m ²
合計			315.0 m ²

3) ベビーコーナー

ベビーコーナーの規模は、高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準(H29.3)に基づき、**40m²**とします。

4) その他休憩施設

無料休憩スペースは、休憩施設設計要領の休憩所を参照し、道路休憩施設として必要な駐車ます数(大型8台、小型19台)に対する標準面積より、情報発信機能として算出した60m²の差である**100m²**とします。

表 3-15 片側駐車ます数に対する建築施設(出典:設計要領第六集 建築施設編)

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	付帯 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

(2) 情報発信機能

情報発信機能である、総合案内所と情報発信コーナーは、下記事例を参考とし情報コーナー40㎡、閲覧スペース20㎡の合計**60㎡**とします。



事例:道の駅米沢(山形県米沢市)
(出典:道の駅米沢 HP)

(3) 地域連携機能

1) 飲食施設

飲食施設の施設規模は、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)の標準規模と事例を参照し、**520㎡***とします(※飲食スペース、厨房等を含む)。

表 3-16 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)

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	付帯 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



事例:道の駅木更津うまいたの里(千葉県木更津市)
(出典:道の駅木更津うまいたの里 HP)

2) 直売所・物販施設

直売所・物販施設の規模は、下記事例を参考とし、農畜水産物の直売所・物産品販売コーナーを400㎡、加工場を100㎡とし、合計**500㎡**とします。



事例:道の駅かさま(茨城県笠間市)
(出典:道の駅かさまHP)



事例:道の駅西条のん太の酒蔵(広島県東広島市)
(出典:道の駅西条のん太の酒蔵 HP)

3) その他

屋根付き広場は下記事例を参考とし、屋根付き広場250㎡、キッチンカーの設置スペースは駐車スペース10台分のスペースと仮定し265㎡とし、合計**515㎡**とします。



事例:道の駅グランテラス筑西(茨城県筑西市)

(4) 防災機能

防災機能は、関係者協議において検討し規模を決定します。

(5) 市民利便向上等

1) 交通機能

交通機能は、関係者協議において検討し規模を決定します。

2) コンビニエンスストア

コンビニエンスストアは、大手コンビニエンスストアチェーンのガイドラインに基づき、**180㎡**とします。

3) 屋外広場

屋外広場は、芝生広場と子供が遊べる屋外スペースとして小中型遊具を整備し、規模は下記事例を参考とし、**1,500㎡**とします。



事例：道の駅いちごの里よしみ
(埼玉県吉見町)
(出典：道の駅いちごの里よしみ HP)



事例：道の駅西条ひたちおおた
(茨城県常陸太田市)
(出典：道の駅ひたちおおた HP)

4) キッズスペース

キッズスペースは、下記事例を参考とし、**50㎡**とします。



事例：道の駅なんぶ(山梨県南部町)
(出典：道の駅なんぶ HP)

(6) その他

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、下記のスペースを確保します。

施設	規模	機能
付 帯 施 設	240 m ²	事務室、多目的室(会議・打合せ・視察対応等)、更衣室、休憩室、機械室、倉庫など
バックヤード等	300 m ²	搬出スペース、梱包スペースなど
従業員駐車場	1,185 m ²	従業員が利用する駐車場
緑 地	1,500 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

第4章 施設概略設計

1. 敷地概要

敷地の概要と、現時点において想定される地域振興施設(道の駅)の敷地周辺状況は以下のとおりです。

表 4-1 敷地概要

所在地	茨城県行方市青沼
敷地面積/傾斜地を除いた敷地面積	約 3ha/約 2ha
敷地内高低差	約 16m
区域区分	非線引区域
建蔽率	60%
容積率	200%
道路斜線	勾配 1.5
隣地斜線	20m+勾配 1.25
農業振興地域	農業振興地域(一部)/農業地区域(一部)
道路	東側道路幅員:6.5m
上水	東側道路に VP150、DIP-K450 あり
下水	公共下水道なし



図 4-1 敷地周辺の現況

2. 施設配置計画

現時点で想定されるゾーニングのイメージは以下のとおりです。なお、今後も引き続き関係機関との協議や施設内容の精査等を行い、設計段階での詳細な検討を踏まえ、最終的な施設規模及び施設配置を決定していきます。

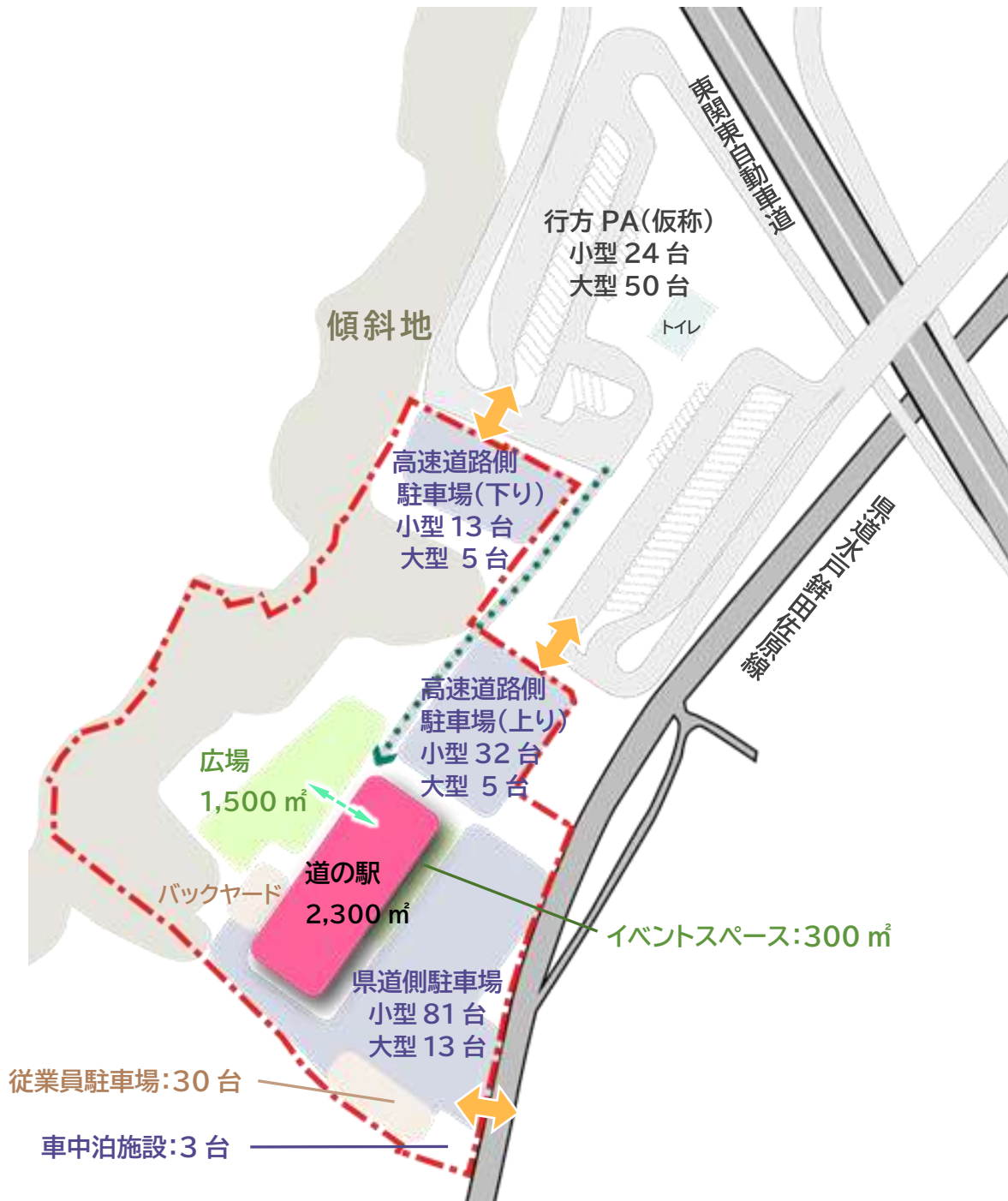


図 4-2 施設配置イメージ

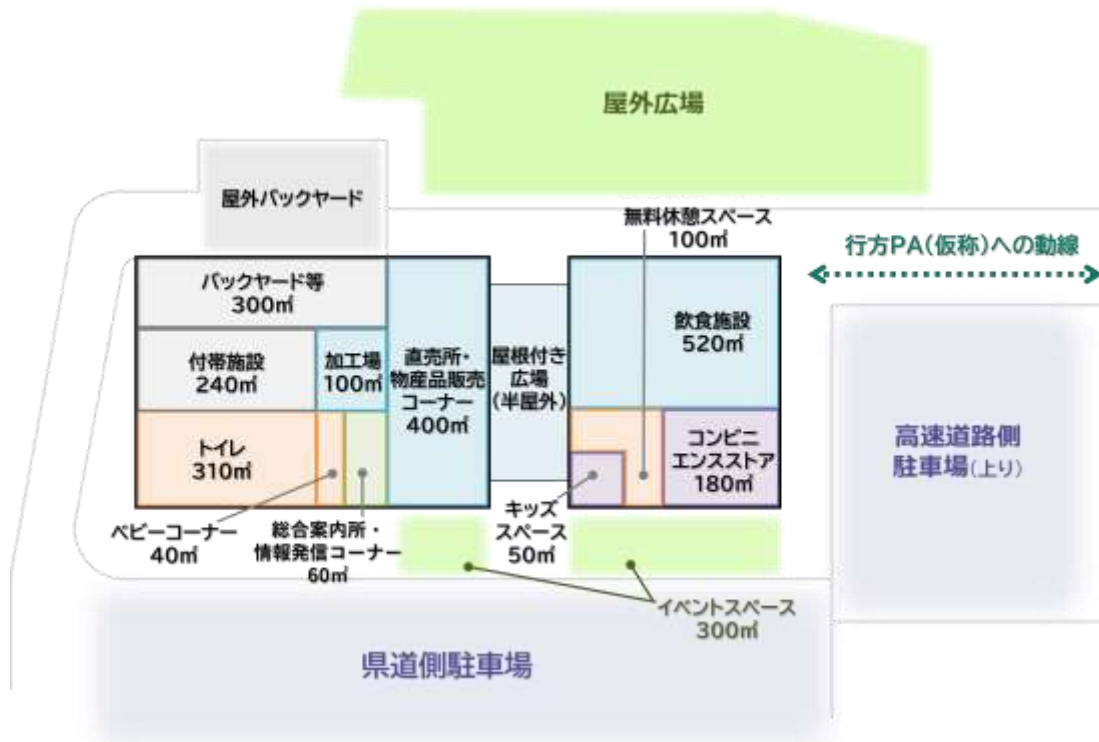


図 4-3 施設内配置イメージ



※本資料は現時点のイメージであり、用地取得範囲や計画の詳細を示すものではありません。

※今後の進捗状況等により、変更の可能性があります。

図 4-4 イメージパース

第5章 概算事業費

1. 概算事業費

本道の駅における概算事業費の算出に向け、これまで近隣自治体への調査や事例調査等を行ってきました。一方で、用地取得に係る費用が不透明であることや昨今の建設物価の高騰等により、全体事業費の把握が難しい状況となっています。なお、概算事業費の項目としては、建物本体工事や外構工事、造成工事、各種調査・設計、用地取得等に係る費用が挙げられます。

本道の駅は、道路管理者(茨城県)との一体整備、高速道路との連結を想定していることから、今後は駐車場、外構を含めた施設の規模・配置や費用負担等についての関係機関との協議も踏まえながら概算事業費を算定します。また、国や県の補助事業等の活用を積極的に検討し、市の財政負担を極力軽減できるよう努めます。

参考として、本体施設が同規模程度の県内の道の駅における建設費を以下に示します。なお、以下の建設費は参考金額であり、本道の駅の建設費を算定する際には、物価変動等を考慮する必要があります。

表 5-1 県内道の駅における建設費(参考)

	道の駅 A	道の駅 B	道の駅 C
建設費※	約15億円	約13億円	約13億円

※ 駐車場工事、植栽工事を含む。造成費、移転補償費、用地取得費、調整池整備費等は含まない。

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。

表 5-2 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
内閣府	新しい地方経済・生活環境創生交付金 (地方創生拠点整備タイプ)	1/2	休憩機能、情報発信機能、地域振興機能の整備 等
農林 水産省	農山漁村振興交付金(農山漁村発イノベーション整備事業)	1/2	情報発信機能、地域振興機能の整備 等
国土 交通省	社会資本整備総合交付金	1/2	休憩機能、情報発信機能、防災機能の整備 等
国土 交通省	防災・安全交付金	1/2等	防災拠点の整備 等
国土 交通省	都市構造再編集集中支援事業	1/2等	緑地、広場、地域防災施設 等
観光庁	インバウンド安全・安心対策推進事業	1/2等	観光案内所の整備・改良、多言語対応機能の強化 等
総務省	地域経済循環創造事業交付金	1/2等	道の駅の整備に伴う設計・工事・設備 等
環境省	建築物等のZEB化・省CO2化普及加速事業のうち、省CO2化と災害・熱中症対策を同時実現する施設改修等支援事業	1/2等	再生可能エネルギー設備の設置 等

3. 想定利用者数及び売上予測

(1) 道の駅の想定利用者数

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、年間約50万人の利用者数が見込める結果となりました。

$$\text{交通量 (台/9h)}^{※1} \times \text{立ち寄り率} \times \text{乗車率}^{※2} \times \frac{365 \text{日}}{(\text{平日}247、\text{休日}118)} = \text{想定利用者数}$$

- 水戸鉾田佐原線交通量：2435台/9h × 0.1～0.25 × 1.2～17.5 × 247 or 118 = 215,709
- 東関道計画交通量：4196台/9h × 0.1～0.25 × 1.2～17.5 × 247 or 118 = 374,406
- 想定利用者数(合計) **590,115 人**

※1 想定利用者数の算出に用いる交通量は、「道の駅」地域振興施設の営業時間9:00～18:00(9時間)を想定して算出した。

※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、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。

(2) 売上予測

想定売上高は、上記の想定利用者数に県内及び隣接県の道の駅の実績を参考に設定した一人当たり売上高を乗じて算出します。算出の結果、約3億円/年の売上が見込める結果となりました。

$$\text{想定利用者数}^{※1} \times \text{単位人数あたりの売上高} = \text{想定売上高}$$

$$\text{約 } 500,000 \text{ 人} \times 1/3 \times 1,955 \text{ 円/人} = \text{3.26 億円/年}$$

※1 レジカウント通過者＝想定利用者数×1/3 と仮定

第6章 事業手法

「道の駅」の整備・維持管理・運営手法について、事業手法の比較・評価を行い、最適な手法を選定します。

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

(3) 公設民営(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)

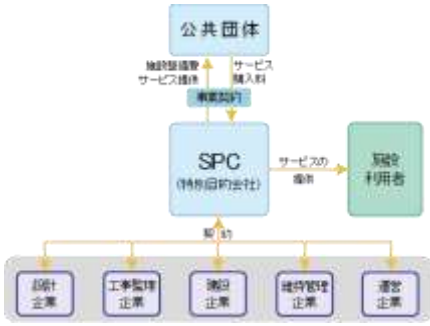
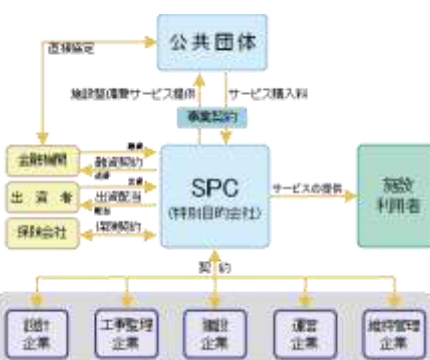
民間事業者が自ら資金調達し、設計・建設・維持管理・運営の各業務を長期契約として、一括で性能発注により行う手法です。施設の所有権の移転時期により、複数種類があります。

表 6-1 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 6-2 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	従来方式 ・公共が設計、建設を分離発注。 ・維持管理、運営は公共で直営。	・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。	・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。
	設計 + 建設 + 指定管理 ・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民間事業者が実施。	・運営に民間ノウハウを活用できる。 ・県内事例が多数あり。	・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。 ・管理運営段階を見据えた施設整備が課題。
公設民営	EOI方式 ・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民間事業者が実施。	・運営に民間ノウハウを活用できる。 ・管理運営段階を見据えた施設整備が可能。	・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	・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。  公共団体は、施設整備費とサービス購入料を支払って、事業契約をSPC(特別目的会社)と結ぶ。SPCは、設計・工事監理企業、建設企業、維持管理企業、運営企業と契約し、施設整備とサービスの提供を行う。最終的に施設を利用する。	・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。 ・民間ノウハウを活用でき、運営段階では、特産品販売力強化や地元企業との協働による地域波及効果が期待できる。	・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	・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。  公共団体は、施設整備費とサービス購入料を支払って、事業契約をSPC(特別目的会社)と結ぶ。SPCは、設計・工事監理企業、建設企業、運営企業、維持管理企業と契約し、施設整備とサービスの提供を行う。最終的に施設を利用する。また、SPCは出資者や出資配分を通じて、設計・工事監理企業、建設企業、運営企業、維持管理企業と関係を持つ。	・施設整備費の分割払いにより、財政負担の平準化が可能。 ・民間ノウハウを活用でき、運営段階では、特産品販売力強化や地元企業との協働による地域波及効果が期待できる。 ・設計段階で運営事業者の視点を反映できるため、管理運営段階を見据えた施設整備が可能。	・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。

2. 事業手法の比較検討

(1) 市の重視する事項

事業手法の比較・検討にあたり、本事業において市が重視する事項について整理します。

民間ノウハウの活用	道の駅は、多種多様なサービスと収益機能が含まれる施設であるため、民間事業者の創意工夫やノウハウを最大限活用し、施設内の情報発信機能や飲食物販等の各サービスが連携した質の高い運営等により、サービスの向上や収益性の確保、安定的な運営が必要である。
財政負担の平準化	道の駅の整備費について、単年度に生じる支出を抑制して財政負担を平準化することで、市の健全な財政状況を維持する必要がある。
財政負担の軽減	道の駅の整備事業には多額の予算が見込まれるため、民間事業者の創意工夫やノウハウの活用により、事業全体にかかる費用を抑えることが可能な手法を選定する必要がある。
事業者の募集・選定等の手続	本事業は、施設の整備、維持管理・運営だけではなく、それに係る各種調査や事業認定の手続き、用地取得、造成工事などの多くの調整・手続きを要するため、市の発注等に係る業務負担を軽減し、円滑に事業推進を図る必要がある。
公益性の確保	本事業における道の駅の役割のひとつとして、地域活性化に寄与するための施設とすることが重要であり、市のまちづくりと整合が取れており、市民のニーズを反映した地域振興施設とする必要がある。
事業者の参画可能性	確実な事業実現のためには、事業者の参画しやすさが重要である。また、地元企業が参入しやすい手法とすることで、当該企業の育成、経済の活性化、地域資源の活用等が促進され、市全体の活力向上につながる事業とすることが重要である。

(2) 事業手法の比較検討

前項で整理した事業手法の特徴や市が重視する事項を踏まえ、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。

今後、事業スケジュールや市の負担等を考慮したうえで、最適な事業手法を決定します。

表 6-3 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
民間ノウハウ 発揮による サービスの向上		・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・建設業務においては、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。 	・運営者を先行決定し、運営者が設計・建設に関与できるため、効率的・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。 ・運営に民間ノウハウを活用できる。 	・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、事業者が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。 
財政負担の 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。 
財政負担の軽減		・起債等により低金利での借入が可能。 ・設計、建設は分割発注になるため、コスト縮減が期待できない。 	・起債等により低金利での借入が可能。 ・設計、建設は分割発注になるため、コスト縮減が期待できない。 ・維持管理・運営段階での民間ノウハウの活用により、一定のコスト縮減は期待できる。 	・起債等により低金利での借入が可能。 ・設計、建設は分割発注になるため、コスト縮減が期待できない。 ・効率的な維持管理・運営に配慮した施設計画により、維持管理・運営のコストの縮減が期待できる。 	・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、コスト縮減が期待される。 ・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、コスト縮減が期待される。 ・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。 
事業者の 募集・選定等の 手続		・設計、施工については、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、施工については、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、施工については、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。 ・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)。 	・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。 	・②と同じ。 	・設計+建設+指定管理、EOI方式に比べて、公共の意見が反映されにくい。 	・④と同じ。 
事業者の参画可能性	建設	・サウンディング調査(※)の結果より、建設企業の参画意向が確認できた。 ・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。 	・①と同じ。 	・①と同じ。 	・サウンディング調査(※)の結果より、建設企業の参画意向は低い。 ・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。 	・サウンディング調査(※)の結果より、建設企業の参画意向は低い。 ・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	・サウンディング調査(※)の結果より、参画意向は確認できなかった。 	・サウンディング調査(※)の結果より、運営事業者の参画意向が確認できた。 	・サウンディング調査(※)の結果より、特に運営事業者の参画意向が確認できた。 	・サウンディング調査(※)の結果より、運営事業者の参画意向が確認できた。 	・サウンディング調査(※)の結果より、運営事業者の参画意向は低い。 

※ 令和6年12月～令和7年2月に実施

第7章 道の駅の利活用による地域振興方策

第1章で上位関連計画より整理した行方市の強みや課題を基に、「道の駅」の利活用による地域振興方策を検討しました。以下の地域振興方策の実現を目指して、本事業の整備を進めます。

1. 交通

- 市営路線バスの再編や近隣自治体との広域路線バスの再編の協議などを実施することで、広域圏及び生活圈域間のアクセス強化を目指します。なお、高速バスについて、バス事業者への要望を検討します。また、市民・来訪者に分かりやすい運行情報を道の駅で提供し、利用者の利便性を向上することで、公共交通の利用を促進します。
- 公共交通を利用した「おでかけモデルプラン」の作成等により、東関道を利用して都心部等から来訪する利用者に道の駅を中心とした行方市内観光を促します。

2. 観光

- 地域資源を活かしたイベントの実施や、市内観光施設との連携により、市内への滞在時間を増やし、訪れたい観光地の形成を図ります。
- 近隣市等と連携した広域周遊観光プロモーションを展開することにより、周遊できる観光地の形成を図ります。
- 民間事業者間の連携による観光ネットワークを図るとともに、市の特産物を活用した特産品の発掘・開発・販売・PRについて連携した取り組みを行い、民間活力拡大を支援し、新たな観光ビジネスの形成を図ります。

3. 農業

- 地域が一体となって農山漁村発イノベーションに取り組むことのできる仕組みをつくり、多種多様な農畜水産物を活用した特産品の開発を行い、道の駅での販売やイベント、情報発信を通して「なめがたブランド」の定着、消費を図り、地域の活性化を目指します。
- 食育に関するイベントの実施や地元産の新鮮な野菜の販売により、「地産地消」を推進し、地域に根差した食文化を継承します。

4. 防災

- 防災情報についてエリア放送等のメディアや ICT を活用した情報発信を行い、来訪者が簡単確実に防災に関する情報を入手できるように整備します。

第8章 事業スケジュール及び今後の検討課題

1. 事業スケジュール

官民連携手法(EOI 方式、DBO 方式、PFI 方式等)を採用した場合に想定される事業スケジュールを以下に示します。なお、事業スケジュールは現時点での想定であり、検討の進捗状況や選定する事業手法により変更となる可能性があります。

表 8-1 事業スケジュール(想定)

	R5 (2023年)	R6 (2024年)	R7 (2025年)	R8 (2026年)	R9 (2027年)	R10 (2028年)	R11 (2029年)	R12以降 (2030年以降)
関係者協議								
基本構想								
基本計画								
事業者選定								
用地取得								
測量・設計 工事 管理運営準備								

2. 今後の検討課題

(1) 市の検討課題

● 事業者の選定

第6章の事業手法の検討結果を基に、事業者の選定に係る手続きを進めていく必要があります。

● 地域振興方策の実現に向けた各種取組

第7章に示した各方策について、設計・建設段階から関係部局や民間事業者との連携・協働を図っていくとともに、開業後においても継続して取り組んでいきます。

● 交付金・補助金等の活用

道の駅の機能を踏まえ、活用可能な交付金・補助金等を整理し、早い段階から国や関係機関と調整しながら採択に向けた準備を進めていく必要があります。

● 用地買収

用地買収に向けて、土地所有者の意向把握や調整、測量・地質調査、補償調査等の各種調査の実施、事業認定申請などについて、関係機関との調整を行いながら、円滑な事業推進に向けて確実に実施していく必要があります。

(2) 施設整備における検討課題

● 造成及び建築・外構設計

前面道路からの視認性や行方 PA(仮称)からの動線などの利便性に加えて、利用者が長く滞在したくなる空間づくりを行い、何度も訪れたい魅力的な施設を目指すことが重要です。また、高

低差の大きい敷地であることから、利便性及び安全性を確保しながらも、できる限り造成工事を少なくするような検討が必要です。

- **運営の視点を踏まえた設計**

運営段階において機能面で過不足がなく使いやすい施設とするためには、設計段階から運営者の視点を取り入れた設計を行うことが重要となります。

(3) 運営・維持管理における検討課題

- **道の駅たまつくりとの連携**

市内にある既存道の駅たまつくりとは、競合することなく、相乗効果を生み出す取組が求められます。取り扱う商品やイベント等などの連携方策を検討していきます。

- **ご当地グルメやスイーツ等のオリジナル商品の開発**

立寄りたくなる「道の駅」としていくためには、魅力的なコンテンツの提供が重要となるため、地元の農・水・畜産物を使ったオリジナル商品や継続的な新規メニュー等の開発が必要となります。

- **イベントの企画・実施**

開業直後はその話題性から多くの利用者が見込まれますが、中長期的に安定した利用者を確保するためには、集客力の向上に繋がるイベントを定期的の実施していくことが重要です。

- **情報発信**

地元住民だけでなく周辺地域や広域の方に「道の駅」やなめがたブランドの魅力を認知してもらうために、SNS 等の情報メディアを活用した積極的な PR を行うことが必要です。

(4) 関係機関との協議

- **行方 PA(仮称)との連携に向けた協議**

道の駅と行方 PA(仮称)との接続部分の設計の調整、施工や管理区分等の詳細な調整について協議していき、双方の開業時期を見据えながら、綿密な調整を行う必要があります。

- **一体型整備に向けた協議**

道路管理者である茨城県との一体型整備を見据え、施設整備や運営・施設管理の役割分担等について協議していく必要があります。

- **県道からの敷地出入口周辺の計画**

道路管理者である茨城県や警察等との協議を行い、渋滞緩和や安全対策を講じた敷地出入口周辺の計画を行う必要があります。

- **交通結節機能の強化に向けた協議**

広域圏及び生活圏域間のアクセス強化に向けて、市営路線バスの路線の変更や近隣自治体との広域路線バスの路線変更の協議、バス事業者への高速バス(東京方面、水戸方面など)の再編要望などについて協議していきます。

(5) 地元関係者(生産者、地元企業・団体等)との協働

- **地元生産者との連携**

農畜産物直売所の開業に先立ち、取り扱う商品や出荷体制、販売手数料、EC を含めた販売方法などについて、生産者や組合等と事前に協議を進めていく必要があります。

● 六次産業化の推進

地元関係者と協働しながら、多種多様な農産物を活用して「なめがたブランド」の開発を行い、道の駅での販売やイベント、情報発信を通じて地域ブランドイメージの定着、消費を図っていく必要があります。