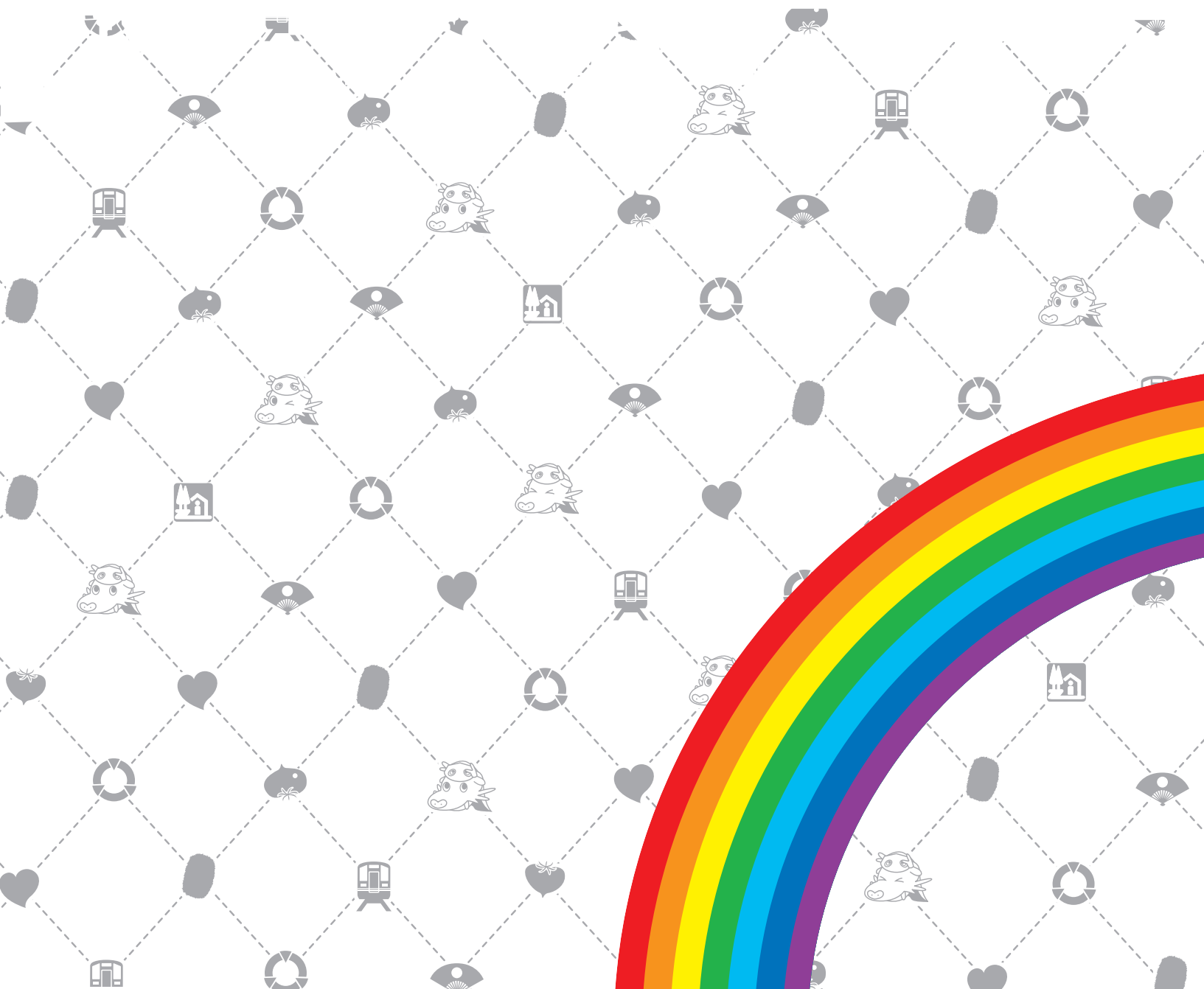


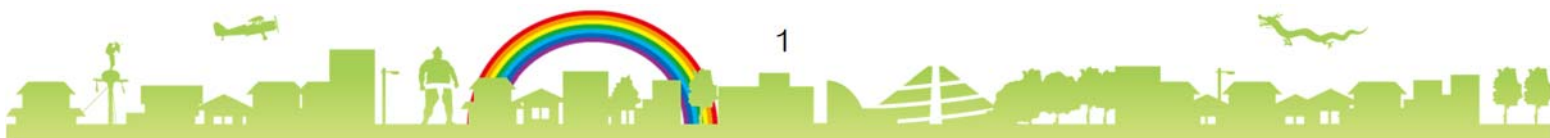


龍ヶ崎市道の駅基本構想



< 目 次 >

はじめに.....	3
1. 「道の駅」制度の概要.....	5
2. 「道の駅」整備の目的.....	8
3. 整備コンセプト.....	9
4. 「道の駅」の候補地.....	12
5. 「道の駅」の整備機能.....	15
6. 施設配置（ゾーニング）.....	20
7. 管理運営形態.....	23
8. 今後のスケジュール.....	25
9. 道の駅設置推進検討会議 会議経過.....	26
<参考> 道の駅の管理運営実態.....	27
<参考> 「道の駅」登録・案内要綱.....	28



はじめに

本市は、茨城県南部、東京の北東約 45km に位置し、東西約 12km、南北約 9km、面積は 78.55km²、東は稲敷市、西は取手市、南には利根町、河内町、北には牛久市が隣接しています。

西部には本市が誇る豊かな自然環境のひとつであり、皇居のお堀から譲り受けた白鳥が集う牛久沼、北部の稲敷台地には、龍ヶ崎ニュータウンやつくばの里工業団地があります。また南部から東部にかけては、鬼怒川と小貝川によって形成された堆積平野に豊かな田園風景が広がっています。

道路網では、市の西部の牛久沼沿いには東京を起点とし、千葉県北西部、茨城県を縦断する首都圏の大動脈の国道 6 号、市の中央には千葉県と茨城県をつなぐ県道千葉竜ヶ崎線や県道土浦竜ヶ崎線、本市と鹿行地域を結ぶ県道竜ヶ崎潮来線など県内外を東西南北に結ぶ主要な道路があります。また、圏央道牛久阿見 I C までは約 15 分の位置にあります。

鉄道網では、市の西部にある JR 常磐線佐貫駅が唯一の JR の駅であり、同駅からは市街地の一つである龍ヶ崎市街地に向かう関東鉄道竜ヶ崎線が走っています。

本市は著名な観光地ではないものの、都心から近いにも関わらず、牛久沼をはじめとする豊かな自然環境や龍ヶ崎コロッケや米、龍ヶ崎トマトといった評価の高い農産品、400 年以上の歴史を誇り、国選択・県指定無形民俗文化財に登録されている「撞舞（つくまい）」など対外的に評価が高いものの本市に存在、本市で生産されていることが知られていないモノ・コトが多く存在します。

つまり、それらの地域資源を十分に活用し、認知度向上に繋げ、最終的には交流人口や定住人口に繋げていくこと、また、市民に対しては魅力を再発見できる場を創出することが課題です。

このような背景から、本市のまちづくりの方向性を示す最上位計画である「ふるさと龍ヶ崎戦略プラン」においては重点戦略の 1 つとしてまちの活性化と知名度アップが掲げられ、その中の事業の一つとして、本市の特産品の販路拡大や地域情報の発信機能の強化に向けた拠点として道の駅の設置が掲げられています。また、同プランの中では牛久沼を多様な主体との連携により休憩ポイントの設置など高度利活用を推進していくことを示しています。さらに、市民提言「牛久沼及び周辺地域の活用ビジョン」（平成 26 年 3 月）においても中長期的な取組みの一つとして牛久沼付近への「道の駅の誘致のための調査・研究」が必要と提言されているところです。

そこで、市の交通網の要所のひとつである市西部にある主要道路周辺 3 カ所を候補地として選定し、本県への来訪者が多くなり、より本市の認知度向上に貢献できると考えられる平成 31 年度開催予定の茨城国体前を開業目標とし、道の駅設置に向けた方向性を決定しました。

そして、平成 27 年 5 月より庁内関係課における「道の駅設置推進検討会議」を設置し、全 5 回にわたる会議での検討結果を踏まえ、道の駅設置に向けた基本的な考え方を整理した「龍ヶ崎市道の駅基本構想」を策定しました。

今後、この基本構想を基に、基本計画策定や市民、関係機関との協議を進め、より具体的に道の駅設置に向けた検討を進めてまいります。



1. 「道の駅」制度の概要

1.1 道の駅の目的と機能

長距離ドライブが増え、女性や高齢者のドライバーが増加するなかで、道路交通の円滑な「ながれ」を支えるため、一般道路にも安心して自由に立ち寄り、利用できる快適な休憩のための「たまり」空間が求められています。

また、人々の価値観の多様化により、個性的でおもしろい空間が望まれており、これら休憩施設では、沿道地域の文化、歴史、名所、特産物などの情報を活用し多様で個性豊かなサービスを提供することかできます。

さらに、これらの休憩施設が個性豊かなにぎわいのある空間となることにより、地域の核が形成され、活力ある地域づくりや道を介した地域連携が促進されるなどの効果も期待されます。

こうしたことから、道の駅では、道路利用者へ安全で快適な道路交通環境の提供と、地域の振興に寄与することが整備目的として求められています。

また、上記のことを具現化していくため、道路利用者のための「休憩機能」、道路利用者や地域の方々のための「情報発信機能」、そして「道の駅」をきっかけに町と町とが手を結び活力ある地域づくりを共に行うための「地域連携機能」、の3つの機能を併せ持つ休憩施設「道の駅」が誕生しました。

1.2 「道の駅」のコンセプト

「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す。そのため、道の駅に必要な3つの機能として、次のような内容の施設を整備していきます。

- ①休憩機能 : 24時間、無料で利用できる駐車場・トイレ
- ②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
- ③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



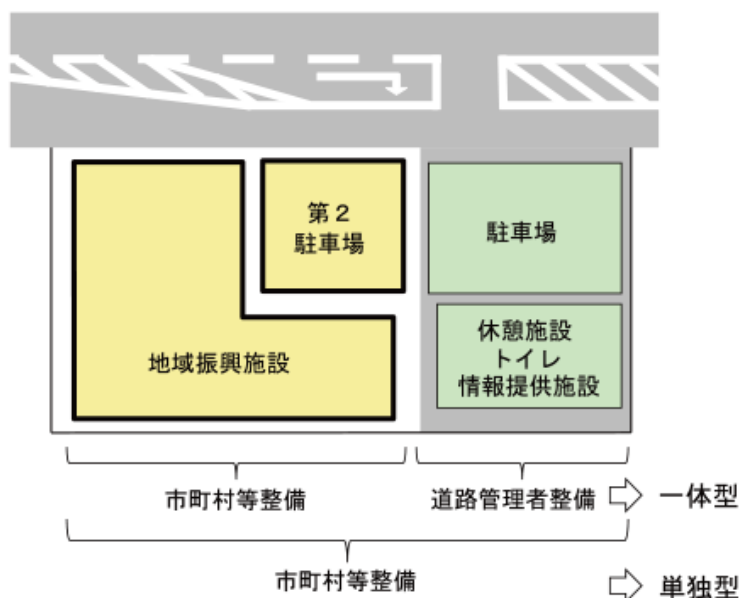
出典：国土交通省

図 1.1 道の駅のコンセプト

1.3 整備主体と整備内容

「道の駅」は、市町村又はそれに代わり得る公的な団体が設置します。また、登録は、市町村長からの登録申請により、国土交通省が登録します。

整備の方法は、道路管理者と市町村長等で整備する「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。平成 27 年 4 月 15 日現在で全国 1059 か所ある道の駅のうち、約半数の 599 の道の駅が一体型で整備されています。



出典：国土交通省

図 1.2 道の駅の整備主体と整備内容

1.4 登録要件

道の駅の登録には、下表の要件を満たす必要があります。

表 1.1 道の駅の登録要件

項目	小項目	登録要件
施設	休憩機能	①駐車場：利用者が無料で 24 時間利用できる十分な容量を持った駐車場 ②トイレ：利用者が無料で 24 時間利用できる清潔なトイレ 障がい者用も設置
	情報発信機能	・道路及び地域に関する情報を提供（道路情報、地域の観光情報、緊急医療情報等）
	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
設置者		・市町村又は市町村に代わり得る公的な団体
その他配慮事項		・施設及び施設間を結ぶ主要経路のバリアフリー化

1.5 災害時における道の駅の役割

道の駅は、中越地震や東日本大震災等の災害時に、災害対応拠点として活用されました。利用形態としては、避難者受入や救援基地として施設利用のほか、情報支援、避難所支援、生活復興支援等の機能面での支援がみられました。

これらのことから、道の駅の3つの基本機能のほかに、「防災機能」が新たな機能として注目されています。

表 1.2 道の駅の災害時利用例

利用形態	具体的な災害時利用
施設利用	<ul style="list-style-type: none">・ 緊急避難者の受入・ 被災地の救援基地（自衛隊、消防、支援自治体等）
機能面での支援	<ul style="list-style-type: none">・ 情報支援・ 被災地避難所支援・ 被災地域の生活・復興支援

（出典：東北「道の駅」連絡会事務局）



2. 「道の駅」整備の目的

茨城県南部に位置する本市には、国選択・県指定無形民俗文化財「撞舞^{つづまい}」をはじめとし、龍ヶ崎コロッケ、龍ヶ崎トマト、牛久沼といった、豊かな自然や歴史、農産物、特産品等の数多くの地域資源が存在します。

特に市西部の国道6号沿いに広がる牛久沼は沼全体が市域であり、皇居のお堀から譲り受けた白鳥が優雅に泳ぐ水面のほか、筑波山はもとより、晩秋から早春にかけては夕焼けに映える富士山を眺望できる素晴らしい景観が存在します。

表 2.1 本市の認知度

一方、民間会社の調査(表 2.1)によれば、本市の認知度は低く、その他の項目においても、全国的な位置は低迷している状況です。

つまり、牛久沼をはじめとする多くの自然、歴史文化などの地域資源を有しているにも関わらず、十分な情報発信や地域資源の活用がなされていないため、認知度が低く、それらの地域資源を活用した認知度の向上、交流人口の増加が課題であり、多くの地域資源を活用し、賑わいの場の創出が必要です。

そこで、本市を知ってもらう手段の一つとして、道の駅の設置が考えられます。

茨城県南部に位置する本市の立地を活かし、牛久沼の景観を有効活用し、道路利用者にとっては東京方面から最初、東京方面への最後の休憩ポイントとして安らげる場を創設することで道路利用者の休憩施設として寄与することが可能となります。

また、道路利用者に対しては本市の存在アピールの場、市民にとってはこれまで知らなかった本市の魅力の発見の場として、牛久沼や農産物、特産品等の本市の魅力や情報を一元的に提供し、発信することで認知度向上に繋げることが可能となります。

さらに、防災面においても第1次緊急輸送道路ネットワークである国道6号の防災機能を補完・強化する場として、支援部隊の集結拠点などの位置付けで貢献することが可能となります。本市に「休憩機能」「情報発信機能」「地域連携機能」を併せ持つ道の駅を設置することで、多くの地域資源を複合的に有効活用し、「まちの活性化と知名度アップ」を実現することを目的に道の駅を整備します。

指標	県内順位 (対36市町)	全国順位 (対1000自治体)	市の評価	茨城県平均
認知度	15	543	16.1	15.8
魅力度	9	612	2.6	2.5
情報接触度	19	671	6.3	8.8
居住意欲度	13	778	1.6	1.6
観光意欲度	18	831	9.9	10.3
産品購入意欲度	20	756	1.1	2.1

出典：地域ブランド調査2014



図 2.1 本市の位置

※表 2.1 地域ブランド調査 2014 評価ポイントの算出方法…20～60 歳代の回答者が各項目に対して5段階で評価・回答した割合を一定の低減係数をかけて算出したもの。

3. 整備コンセプト

本市が整備する道の駅の基本コンセプトは、整備目的や地域の特性を踏まえて、道路利用者や市民が様々な地域資源に触れ、安らげる場として「心に爽やかな風が吹き渡る龍ヶ崎での安らぎと賑わいの場づくり」とします。

また、基本方針として、「休憩機能」、「情報発信機能」、「地域連携機能」の基本的な機能を具現化していくため、下記のような基本方針を掲げます。

基本方針1. 多くの人が集う安らぎの場

基本方針2. 認知度アップ・地域情報の発信の場

基本方針3. 地域資源の活用と交流により地域の元気を創る場

さらに、本市の立地条件を活かした茨城県の観光ゲートウェイとしての機能や災害時の緊急消防援助隊等の支援部隊集結拠点として貢献できるような道の駅として整備を検討します。

表 3.1 龍ヶ崎市における道の駅整備コンセプト及び基本方針

整備コンセプト
心に爽やかな風が吹き渡る龍ヶ崎での安らぎと賑わいの場づくり ～龍ヶ崎の認知度アップを図り、地域の元気と交流を創る～
基本方針
基本方針1. 多くの人が集う安らぎの場
基本方針2. 認知度アップ・地域情報の発信の場
基本方針3. 地域資源の活用と交流により地域の元気を創る場

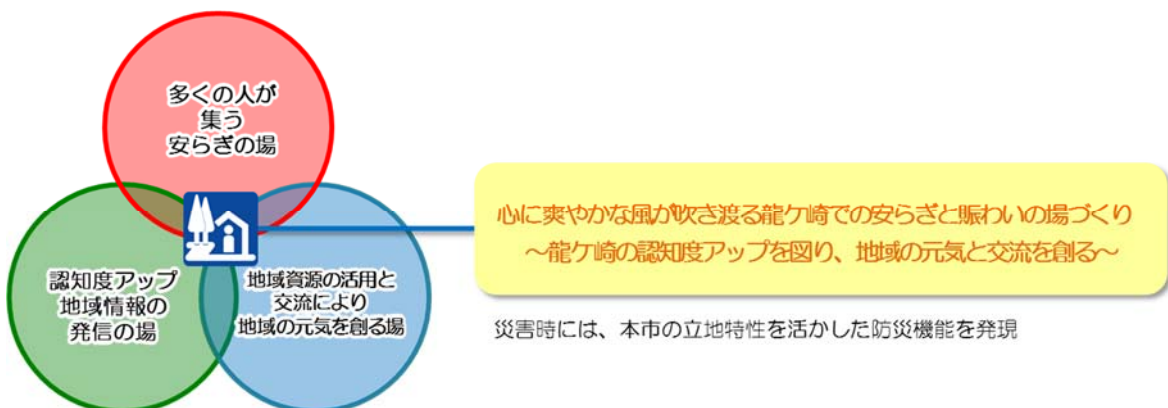


図 3.1 龍ヶ崎市における道の駅整備コンセプト及び基本方針



【基本方針1】多くの人が集う安らぎの場

（1）道の駅の整備の方向性

道路利用者や市民らが、地域の豊かな自然環境や景観を楽しみ心安らぎながら休憩ができる場所を整備します。そのため、牛久沼をはじめとする自然豊かな景観を活かした、心安らぐ場や、牛久沼越しに夕日に映える富士山、筑波山をみながら休憩できる場を整備します。

（2）来訪者や市民にとっての場

道路利用者が安らぎをおぼえ、安心して快適な休憩の場を目指します。また、市民にとっては、日常的に利用でき、安らげる場を目指します。

【基本方針2】認知度アップ・地域情報の発信の場

（1）道の駅の整備の方向性

道路利用者に対して、道路情報や災害時の緊急情報、本市の認知度とイメージアップ、住まいの優位性や魅力の再発見につながる情報発信の場を整備します。また、立地特性を活かして、茨城県の観光ゲートウェイとして道路や観光情報を発信します。

以上の点を踏まえて、次のような位置づけで認知度アップ・地域情報を発信していきます。

来訪者向けに、地域情報の提供や特産品の紹介等を通して本市の認知度・イメージアップを図る場、②市民が新たな地域の魅力に気づき、再発見し、まちの誇りを高めるための情報発信の場、③住まいの場としての本市の優位性を情報発信する場、④茨城県の南の玄関口に位置し、県を縦断する国道6号沿いの近隣唯一の道の駅として、道路情報や観光情報を提供する場——を目指します。

（2）来訪者・市民にとっての場

来訪者・道路利用者に対しては、①沿線の道路情報を提供する場、②本市や周辺市町村・茨城県の観光情報を提供する場、③情報発信によって、本市の魅力に気付くことができる、シティセールスの場——を目指します。

市民に対しては、①生活、行政、緊急医療、福祉等、本市の行政情報提供の場、②本市の魅力再発見となる情報発信の場——を目指します。



【基本方針3】 地域資源の活用と交流により地域の元気を創る場

(1) 道の駅の整備の方向性

販売施設や飲食施設で扱う商品は市内や近隣地域で生産、製造される品を中心とし、本市の認知度とイメージ向上を図る情報発信としての役割も担っていきます。

また、地域の特産品の販売や飲食等を通じて、生産者と購入者、生産者同士の交流が生まれる場を目指します。交流により新たな商品開発等が展開されるような、地域連携機能の好循環のスパイラルアップを図っていきます。

以上の点を踏まえて、次のような地域連携機能を展開していきます。

①市内や近隣地域の特産品等の紹介・販売を行う「ショールーム」として、購入意欲を刺激される場、②市内や近隣地域で生産される新鮮な農産物や加工品の販売等、農業の振興に資する場、③来訪者と市民が集うことで、交流が生まれる場、④特産品等の販売を通して生産者と購入者の交流が生まれる場、⑤生産者同士の交流の場、⑥新たな商品展開を創出できる場（実験店舗、期間限定店舗等）——を目指します。

(2) 来訪者・市民にとっての場

来訪者・道路利用者に対しては、本市の魅力を感じ、買い物や飲食等が楽しめる場を目指します。

また、市民にとっては、①これまで知らなかった特産品や新たな商品に出会い、購入ができる場、②市民活動の発表や来訪者へのおもてなしができる場、③市民同士や来訪者との交流ができる場、④働く場の確保——を目指します。

(3) 生産者や事業者にとっての場

生産者・事業者等にとっては、①生産者・事業者同士の交流の場、②生産者と事業者が出会い、新たなビジネスが生まれる場——を目指します。



豊かな自然風景を感じる場



牛久沼を望む安らぎの場



地域資源を活かした賑わいの場

4. 道の駅の候補地

4.1 道の駅の立地条件

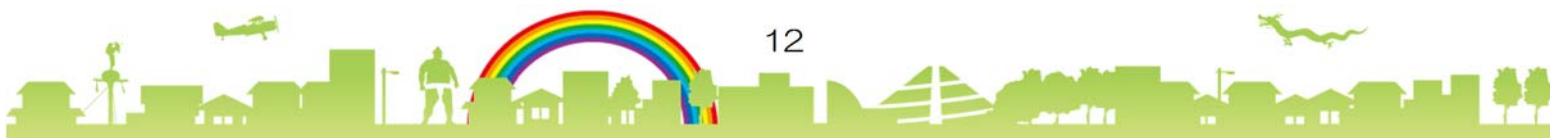
本市における道の駅の候補地を選定するにあたり、コンセプトや基本方針を具現化していくために、次の3つの視点から検討します。

- ①道路利用者の休憩施設となり得る場所
- ②本市の地域資源の有効活用が可能な場所
- ③ふるさと龍ヶ崎戦略プランとの整合性

各々の視点について、以下の条件を掲げます。

表 4.1 道の駅の立地条件

視点	条件
①道路利用者の休憩施設となり得る場所	<ul style="list-style-type: none">・一定程度の交通量が見込まれる道路に面した場所で、道の駅の整備目的である「道路利用者への安全で快適な道路交通環境の提供」ができる立地であること。・基本方針で示した、道路利用者を含めた来訪者のやすらぎの場づくりや、地域情報の発信や地域活性化へ寄与できる立地であること。・国道 6 号における東京から下り方面では最初の道の駅、東京へ上り方面では最後の休憩施設となり得る立地特性を活かせる立地であること。
②本市の地域資源の有効活用が可能な場所	<ul style="list-style-type: none">・牛久沼に近接し、その景観を活かした安らぎの空間ができる場所であること。・うな井発祥の地や若柴宿、牛になった小坊主（金竜寺）等の観光資源が活用できる場所であること。
③ふるさと龍ヶ崎戦略プランとの整合性	<ul style="list-style-type: none">・「重点戦略3 まちの活性化と知名度アップ」のための主要事業として道の駅の設置、牛久沼の有効活用と整合性が図れること。・特に牛久沼は多様な主体との連携により高度な利活用を推進することが掲げられているので、整合性が図れること。



4.2 候補地の課題整理

前項の立地条件から市西部牛久沼付近の次の3カ所を候補地として選定しました。

候補地①—国道6号沿い（旧京成バラ園跡地付近）

候補地②—市道佐貫3号線計画地付近（旧日立ライティング龍ヶ崎工場）

候補地③—県道243号線（八代庄兵衛新田線馬場台付近）



図 4.1 「道の駅」の整備候補地位置図



図 4.2 関東地方整備局管内における道の駅の整備状況

出典：国土交通省道路局

各候補地における、法令上の制限、インフラの整備状況や整備スケジュール等の観点から下表のとおり、課題整理をしました。

表 4.2 候補地別の課題整理

	候補地①	候補地②	候補地③
敷地面積※1	≒32,000 m ²	≒12,000 m ²	≒13,000 m ²
道路管理者	国土交通省	龍ヶ崎市（予定）	茨城県
接続道路	国道6号	市道佐貫3号線計画地	県道243号線
交通量※2	17,954台(昼間12時間) 27,006台(24時間)	—	10,528台(昼間12時間) 13,581台(24時間)
用地形状	国道6号に沿って 細長い形状	敷地付近に市道計画 ほぼ正方形の形状	北側は谷津田で 高低差あり ほぼ正方形の形状
法令上の 課題	河川法に基づく 諸手続きが必要	文化財保護法に 基づく調査	文化財保護法に 基づく調査 茨城県建築基準条例
インフラの 課題	雨水排水の処理 上水道敷設 護岸の改良 地盤・地質が不明	市道佐貫3号線の延伸 雨水排水の処理	雨水排水の処理 上水道敷設
アクセス 集客	国道6号との接続 県道243号線からの アクセス	市道佐貫3号線の延伸 国道6号からのアクセス	県道243号線との接続 国道6号からの誘導策
開業までの スケジュール	協議や関連工事が順調 に進むことにより、目 標年度に開業できる可 能性がある。	市道佐貫3号線の延伸に は時間を要すことから目 標年度の開業には間に合 わない。	埋蔵文化財の調査や用地 買収などに時間を要すこ とが想定される。

※1 候補地①：交通量等から15,000 m²~20,000 m²程度の使用が見込まれる。

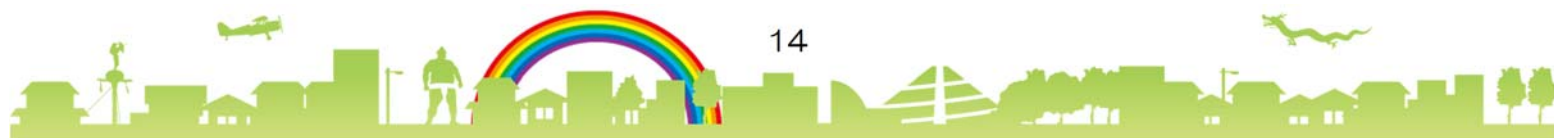
候補地②③：敷地面積と同じ程度の面積の使用が見込まれる。

※2 交通量：平成22年度交通センサス

4.3 候補地の選定

課題整理を行った結果、「候補地②」については、接続道路である市道佐貫3号線の延伸には時間を要し、道の駅開業目標までに開通しないことが予想されることなどから、適地性は低いと考えます。

「候補地①」「候補地③」については、一定程度の適地性はあり、交通量の状況や地域資源を活用する点から、「候補地①」がより適地性が高いと考えていますが、今後、総合的な視点から候補地の絞り込みを行います。



5. 「道の駅」の整備機能

5.1 「道の駅」の整備機能

道の駅の整備コンセプト、基本方針を具現化していくため、次のような整備機能を導入していきます。なお、具体的な施設内容や規模等については今後策定予定の基本計画の中で検討を行います。

(1) 休憩機能

牛久沼の豊かな自然環境を眺め、多くの人が心安らげる快適な休憩の場を整備します。

① 広く停めやすい駐車場

- ・道路利用者が24時間利用可能な駐車場を整備します。
- ・駐車しやすいゆとりをもった駐車スペースを確保します。

② 24時間利用可能な快適なトイレ

- ・道路利用者が24時間利用可能なトイレを整備します。
- ・誰もが安心して利用できるトイレを整備します。
- ・日本トイレ大賞に選ばれるような、快適な空間を提供できるトイレを整備します。
- ・災害時にも利用できるトイレの設置を検討します。

③ 牛久沼を眺められる、心安らげる休憩室

- ・牛久沼を眺めながら道路利用者が安らげる休憩スペースを整備します。
- ・市民が日常から離れ、休息できる場を提供します。

④ 赤ちゃんの駅

- ・赤ちゃんを連れていても安心して休憩できる場を提供します。
- ・赤ちゃん和父母問わず快適に授乳、おむつ替えできる場を提供します。
- ・車の中にいた子どもが解放感を感じ、心も体もリラックスできる場を整備します。



ゆとりをもった駐車場



安らげる休憩スペース



快適なトイレ

(2) 情報発信機能

道路利用者のために道路交通情報をはじめとする各種情報発信の場と、本市の認知度アップや茨城県の観光ゲートウェイとして地域情報の発信の場を整備します。

①道路情報提供の場

- ・事故情報や渋滞情報といった道路情報提供の場を整備します。

②本市及び茨城県の玄関口として、県内の観光情報提供の場

- ・本市や周辺市町村の観光情報発信の場を整備します。
- ・茨城県のゲートウェイとして県内情報の発信の場を整備します。

③さまざまな市内の情報提供の場

- ・本市の行政情報を発信する場を整備します。
- ・本市の魅力を再発見する場となるような情報提供の方法を検討します。

④防災情報提供の場

- ・災害関連や気象注意報・警報といった防災情報の提供方法を検討します。



道路情報の提供



観光情報の提供



屋外での地域情報の提供

(3) 地域連携機能

市内や近隣地域で生産される農産物や特産品の販売や牛久沼の景観等の本市が持つ様々な地域資源を活用し、地域の元気を創る場を整備します。

①購入者と生産者を結び、本市の魅力を伝える物販施設（特産品直売所）

- ・市内や近隣地域で生産される農産物や加工される物産品等を販売し、本市の魅力を発信できる場を整備します。
- ・生産・販売を通じて、購入者と生産者の交流が生まれる場、生産者同士の交流の場となるような具体策について検討します。
- ・実験店舗や期間限定店舗等、新たな商品展開を創出できる場の整備を検討します。

②牛久沼を眺められ、地域の産品を活用した料理を提供する飲食施設

- ・牛久沼の景観を眺め、水辺の爽やかな風を感じながら飲食できる場を整備します。
- ・市内や近隣地域で生産される新鮮な農産物や物産品等を提供する飲食の場を整備します。

③牛久沼を活用し、心安らげる場づくりやイベント等ができる賑わいの場

- 牛久沼の景観を眺め、利用者が心安らげる場を整備します。
- 広場など水辺に親しむ場や賑わいの場の整備を検討します。
- 牛久沼水辺公園等の近隣施設との連動性を持たせる方法を検討します。

④大学と連携し、地域らしさを再発見できる場

- 大学と連携し、地域らしさを再発見する場を検討します。
- 市内にある大学のPRの場の整備を検討します。

⑤地元企業のPR

- 地場産業をPRする場の整備を検討します。



農産物等の販売



快適な飲食施設



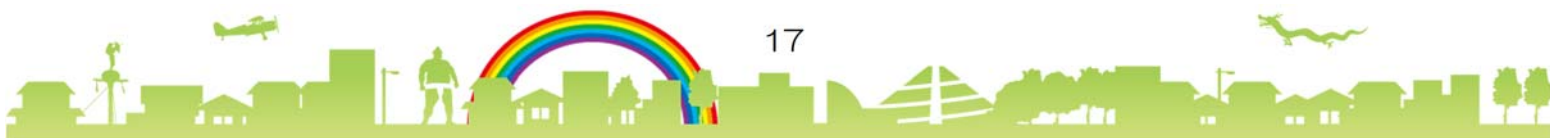
水辺の活用

(4) 防災機能

災害時には緊急消防援助隊をはじめとする支援部隊の集結拠点や帰宅困難者の支援の場として、貢献できる機能を整備します。

○災害発生時に様々な角度から貢献できる施設

- 防災情報提供の場を整備します。
- 災害時における緊急消防援助隊等の集結拠点になるよう整備方法を検討します。
- 被災時の帰宅困難者等の支援の場になるよう整備方法を検討します。
- 災害時でも水やトイレ、電気等を使用できる施設の整備を検討します。



(5) その他機能

①ユニバーサルデザインの導入

- 子ども、障がい者、高齢者など誰もが安心して利用できる施設を整備します。

②環境対策機能

- 環境の保全と活用を図れる施設を整備します。特に、公共用水域の水質保全を図る手法を検討します。
- 環境負荷が少ない省エネルギーな施設を整備します。
- 環境に配慮した車両が利用しやすい施設整備を検討します。

③サービス機能

- ATM や無料公衆無線 LAN 等といった利用者の利便性向上に繋がる施設を整備します。
- 車以外での利用者も利用しやすい施設の整備を検討します。



様々な利用者への配慮



環境に配慮した機能



5.2 道の駅の設置者と想定される整備主体

道の駅の整備手法には、道路管理者と市町村長等が整備する「一体型」と市町村が単独で整備する「単独型」の2種類があります。

表 5.1 設置者と整備手法

設置者	市町村，都道府県，地方公共団体が三分の一以上を出資する法人 市町村が推薦する公益法人	
整備手法	一体型	単独型
	道路管理者と市町村長が一体となり整備していく手法	市町村が単独ですべてを整備していく手法

表 4.2 にあるように候補地によって道路管理者が異なるため、最終候補地に合わせた整備手法を引き続き検討し、道路管理者等関係機関と調整を行います。

なお、一体型で整備する際の各施設の整備主体は次のように想定します。

表 5.2 各施設の整備主体

導入機能		想定される整備主体		備考
		市	道路管理者	
休憩機能	駐車場		○	
	トイレ		○	
	休憩所・休憩室		○	
	赤ちゃんの駅 (授乳・おむつ替えスペース、キッズスペース)	○		
情報発信機能	情報発信・交流施設機能		○	
	屋外展示	○		
地域連携機能	物販施設	○		
	飲食施設	○		
	牛久沼の活用	○		
	大学連携機能	○		
	地元企業PR	○		
	サイン	○		
防災機能		○		



6. 施設配置(ゾーニング)

6.1 各施設の配置の考え方

施設配置の基本的な考え方を次のように整理します。

- (1) 施設利用者にとって利用しやすい施設配置
 - ・ユニバーサルデザインに配慮します。
 - ・利用者が使いやすい、分かりやすい施設配置とします。
 - ・利用者が移動しやすい施設配置とします。
- (2) 接続道路からアクセスしやすい配置
 - ・前面道路からアクセスしやすい施設配置とします。
- (3) 地域特性・景観特性を活かす配置
 - ・牛久沼の豊かな自然を有効活用できるよう、景観に配慮した施設配置とします。

また、道の駅の各機能の配置の考え方は、下表の通りです。

表 6.1 各施設の配置の考え方

登録要件 機能	基本機能	配置の考え方
休憩機能	駐車場	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車しやすいゆとりをもった駐車スペースを確保する。 ・接続する道路から出入りしやすい動線を確保する。
	トイレ	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車場、施設利用者双方が利用しやすい箇所に配置する。 ・トイレ等の休憩利用が地域連携施設の利用に繋がるよう、配置を考慮する。
	休憩所・休憩室	<ul style="list-style-type: none"> ・牛久沼を眺望し、道路利用者が安らげるよう配置を考慮する。
	「赤ちゃんの駅」 (授乳・おむつ替え スペース、キッズ スペース)	<ul style="list-style-type: none"> ・休憩施設やトイレと併せて利用できるよう配置を考慮する。
情報発信機能	情報発信 交流施設機能	<ul style="list-style-type: none"> ・道路利用者・施設利用者へ配慮し、休憩施設と併せて利用できるよう配置場所を配慮する。
	屋外展示	<ul style="list-style-type: none"> ・道の駅のシンボル・地域らしさを表現したモニュメントを、接続道路から見やすい場所に配置する。

登録要件 機能	基本機能	配置の考え方
地域連携機能	物販施設	<ul style="list-style-type: none"> 商品購入者への配慮から駐車場へのアクセスを考慮した配置場所を検討する。
	飲食施設	<ul style="list-style-type: none"> 水辺の爽やかな風を感じながら飲食できる場になるよう牛久沼を眺望できる配置に考慮する。 管理機能（事務室、管理室、商品倉庫、機械室等）は、各施設と連携できるよう配置を考慮する。
	牛久沼の活用	<ul style="list-style-type: none"> 来訪者が水辺を体感し、水に親しむことができる空間を設置できるよう配置を考慮する。 休憩施設や飲食施設と連携できるよう配置を考慮する。 景観に配慮した全体的なレイアウトを検討する。
	大学連携機能	<ul style="list-style-type: none"> 情報発信・交流施設機能と連携できる配置を考慮する。
	地元企業PR	<ul style="list-style-type: none"> 情報発信・交流施設機能と連携できる配置を考慮する。
	サイン	<ul style="list-style-type: none"> 利用者にとってわかりやすく、見やすい場所へ配置する。
防災機能	防災関連施設	<ul style="list-style-type: none"> 災害時でも利用しやすい配置を考慮する。
その他機能	環境対策施設	<ul style="list-style-type: none"> 利用者が利用しやすい場所やわかりやすい場所への配置を考慮する。
	サービス施設	<ul style="list-style-type: none"> 利用者が利用しやすい場所やわかりやすい場所への配置を考慮する。



6.2 施設配置イメージ

6.1 で示した各施設の配置の考え方から、各機能の関係性を下記に示します。なお、詳細な施設配置については、今後策定を予定している基本計画のなかで検討していきます。

施設規模については、関係機関と協議の上、道路休憩施設の設計要領等に基づき、各機能の必要規模を検討していきます。

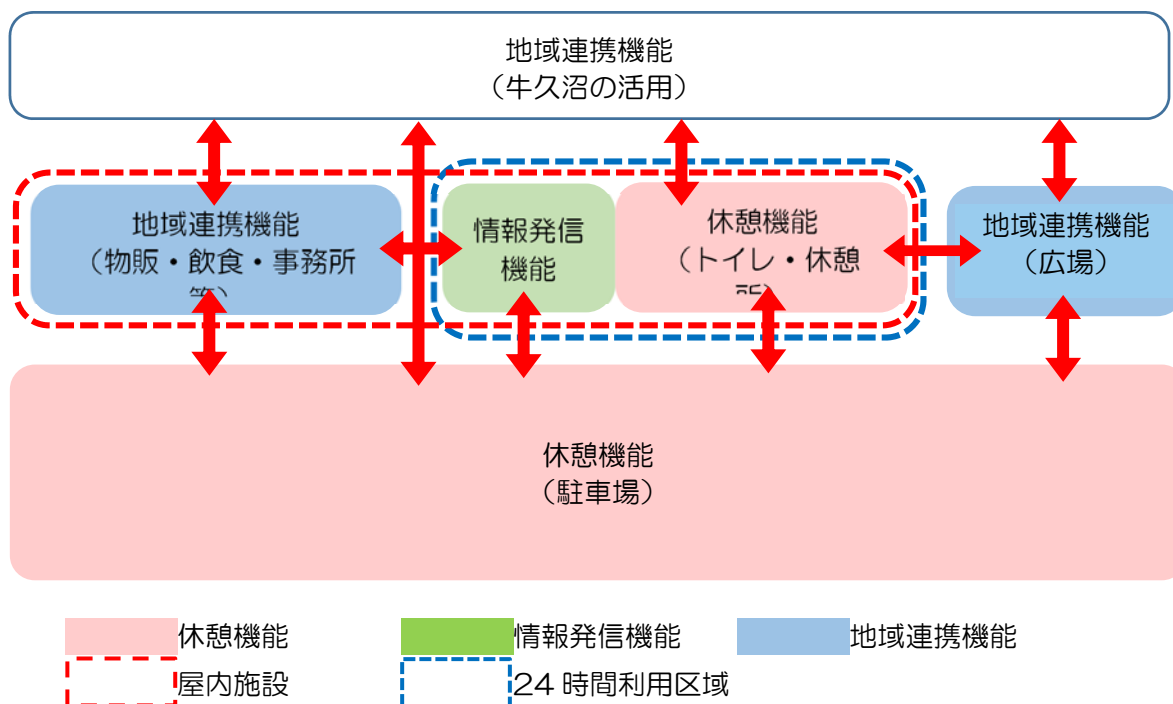


図 6.1 施設配置のイメージ (各機能の関連性)

7. 管理運営形態

7.1 道の駅の管理運営

道の駅の設置者は、自治体又は自治体に代わり得る公的な団体に限られることから、管理運営方法として「公設公営」（いわゆる自治体直営方式）と「公設民営」の2種類が考えられます。

「公設民営」の方式では、指定管理者やPFI*といった手法が考えられます。指定管理者として考えられるのは、多くの道の駅で採用されている、①民間企業による運営、②第3セクターによる運営の2種類となります。

民間資金を活用し事業を進める PFI については、様々な手法が考えられますが、前提条件から、建設や運営を民間で行い、所有権を自治体を持つ手法（BTO：Build Transfer Operate）が考えられます。

つまり、3 種類の管理運営手法が考えられ、その運営主体としては、4 種類が想定されます。

表 7.1 考えられる管理運営手法

整備手法	管理運営手法	運営主体
公設公営	自治体直営	自治体直営
公設民営	指定管理者	民間企業 第3セクター
	PFI	PFI 受託者（SPC＝特定目的会社）

管理運営の手法や運営主体については、①公益性・市町村等施策との連携性、②収益性③事業の独自性、④継続性、⑤運営の柔軟性、⑥運営の透明性、⑦コスト削減効果、⑧開業までの必要期間——の視点から他の道の駅の事例なども参考に課題整理を行いました。

4種類の運営主体を比較検討した結果、競争により採用された民間事業者のノウハウを活かし、収益性も期待でき、多くの道の駅で採用されている指定管理者（民間企業）が特産品や道の駅の運営管理に最も適しているとし、本市における道の駅の管理運営では、指定管理者（民間企業）の運営を行うという方針で引き続き、検討を行います。



表 7.2 運営主体別の利点と課題

運営主体	利点	課題
自治体直営	公益性に優れる。	事業の収益性や独自性、柔軟性には劣る面がある。独自性を持つ道の駅として、高い集客性・持続性を保つことが難しい面がある。
指定管理 (民間事業者)	競争により採用された民間事業者の経験やノウハウ、ネットワーク、コスト削減努力等により、収益性が期待できる。	指定管理者の期間が定められていることから、長期的戦略が立てづらい課題はある。
指定管理 (第3セクター)	公益性に優れる。	事業の収益性や独自性には劣る面がある。運営上の損失が発生した場合には、市の損失補償が懸念される。独自性を持つ道の駅として、高い集客性・持続性を保つことが難しい面がある。
PFI 受託者 (SPC)	民間事業者が設計から中長期間の運営まで継続的に関与するため、持続性・集客性を持つ道の駅の運営が期待できる。	事業者選定の手間、選定ノウハウ、所要時間等の面で課題が多い。

*PFI とは…

公共施設の建設、維持管理等全般に民間の資金、経営能力、技術力を活用するための手法



8. 今後のスケジュール

本市では下表のようなスケジュールで、平成31年茨城国体開催前の道の駅開業を目標に作業を進めます。また、必要に応じて事業の前倒しも検討していきます。

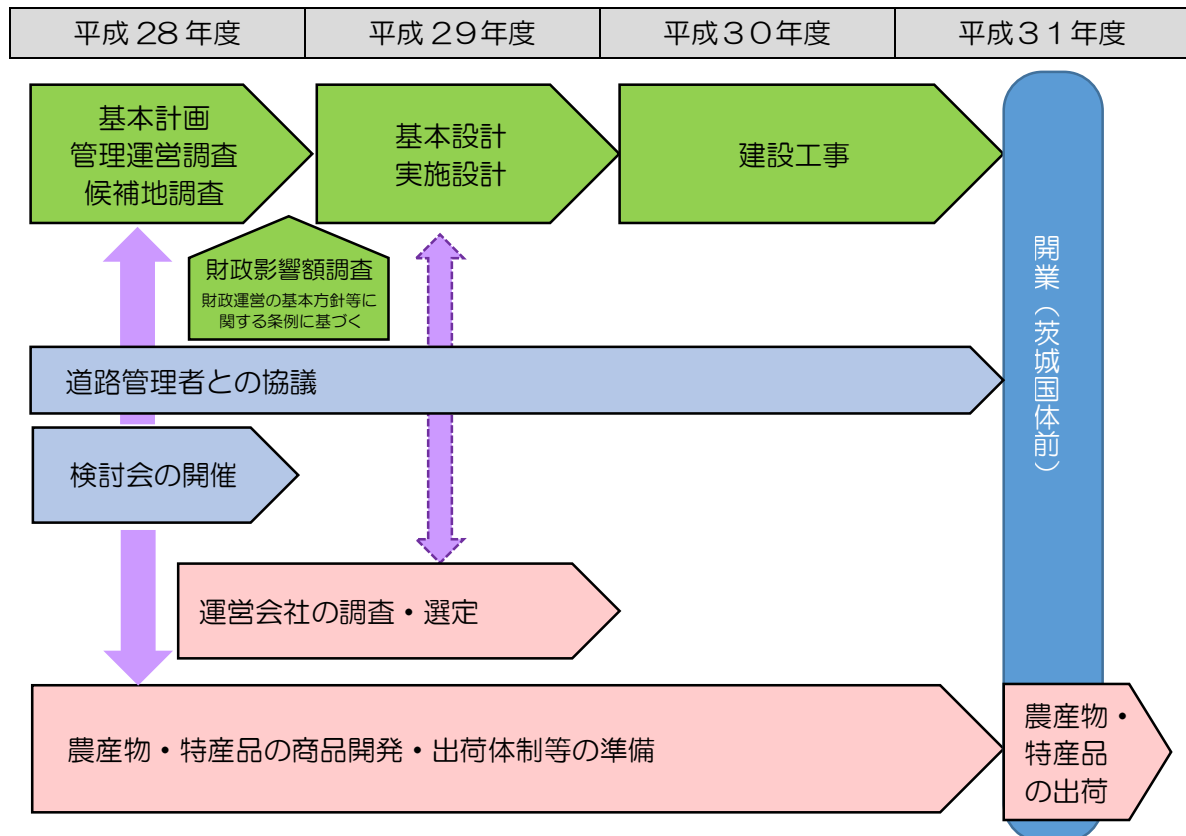


図 8.1 道の駅開業に向けたスケジュール

9. 道の駅設置推進検討会議 会議経過

回	開催日	議題
	平成27年5月14日	「道の駅設置推進検討会議」設置にかかる事業概要説明会 (1) 道の駅整備検討状況について (2) 今後の進め方について (3) その他
第1回	平成27年6月1日	(1) 道の駅設置に向けた課題整理について (2) 道の駅のコンセプト形成について (3) その他
第2回	平成27年6月22日	(1) 道の駅の設置候補地について (2) その他
第3回	平成27年7月22日	(1) 道の駅に必要な機能について (2) その他
第4回	平成27年8月21日	(1) 道の駅の施設配置について (2) 道の駅の管理運営について (3) その他
第5回	平成27年9月25日	(1) 道の駅基本構想骨子案について (2) その他

(道の駅設置推進検討会議構成課)

- ・ 総合政策部企画課
 - ・ 市民生活部商工観光課
 - ・ 市民生活部農業政策課
 - ・ 都市環境部施設整備課
- <オブザーバー>
- ・ 危機管理室
 - ・ 都市環境部都市計画課
 - ・ 都市環境部下水道課
 - ・ 教育委員会生涯学習課



＜参考＞ 道の駅の管理運営実態

- 全国的に見ると、設置者は自治体がほとんど、管理・運営は、指定管理者等（JA や民間会社）が約4割、第三セクターが約3割（業務委託・指定管理者等）となっている。

表 全国の道の駅の設置者種別

設置者	箇所数	構成比率
自治体（市町村）	985	98.1%
自治体（都道府県）	6	0.6%
第三セクター	8	0.8%
公益法人	5	0.5%
合計	1004	

国土交通省 H25 年 9 月資料

表 全国道の駅の管理・運営者種別

管理運営者	箇所数	構成比率	備考
自治体	158	15.7%	
第三セクター	312	31.1%	
財団法人等へ委託	89	8.9%	観光施設管理協会、地域振興財団 等
指定管理者 等	445	44.3%	JA、民間会社 等
合計	1004		

国土交通省 H25 年 9 月資料

※第三セクターの指定管理者は指定管理者等の項目には含まれない。

- なお、本市近隣の道の駅の管理・運営は、全て指定管理者による運営である。

表 近隣の道の駅の管理運営

道の駅名	所在地	手法	運営主体
たまつくり	茨城県行方市	指定管理者	(財) 行方市開発公社 【第三セクター】
いたこ	茨城県潮来市	指定管理者	(株) いたこ 【第三セクター】
しょうなん	千葉県柏市	指定管理者	(株) 道の駅しょうなん 【第三セクター】
やちよ	千葉県八千代市	指定管理者	八千代K・I・T 運営会 【任意団体】
発酵の里こうざき	千葉県神崎町	指定管理者	(株) 発酵の里 【第三セクター】
水の郷さわら	千葉県香取市	指定管理者	PFI 佐原リバー株式会社 【特別目的会社(SPC)】
くりもと	千葉県香取市	指定管理者	(有) 紅小町の郷 【第三セクター】



＜参考＞ 「道の駅」登録・案内要綱（出典：国土交通省）

（目的）

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

（「道の駅」の基本コンセプト）

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

＜設置位置＞

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

＜施設構成＞

- ロ. 休憩目的の利用者が無料で利用できる十分な容量の駐車場と清潔な便所を備えるとともに、それらの施設及び施設間を結ぶ主要な歩行経路のバリアフリー化が図られていること
- ハ. 利用者に多様なサービスを提供する施設であって、道路及び地域に関する情報を提供する案内所又は案内コーナーがあるもの（以下「案内・サービス施設」という。）が備わっていること

＜提供サービス＞

- ニ. 駐車場・便所・電話は24時間利用可能であること
- ホ. 案内・サービス施設には、原則として案内員を配置し、親切な情報提供がなされること

＜設置者＞

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

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

＜配慮事項＞

- ト. 女性・年少者・高齢者・身障者など様々な人の使いやすさに配慮されていること
- チ. 施設計画は景観に十分配慮し、特に景勝地にあつては、地域の優れた景観を損なうことのないよう計画されていること



（登録の申請）

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

イ. 申請に係わる施設の位置図及び配置図

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

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

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

ニ. 事業計画等供用開始の予定を明らかにする資料

ただし、既に供用中の場合にあっては、その旨を示す資料

（登録証の交付等）

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

（供用開始の届け出）

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

（登録内容の変更の届け出）

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

（「道の駅」の案内）

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

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



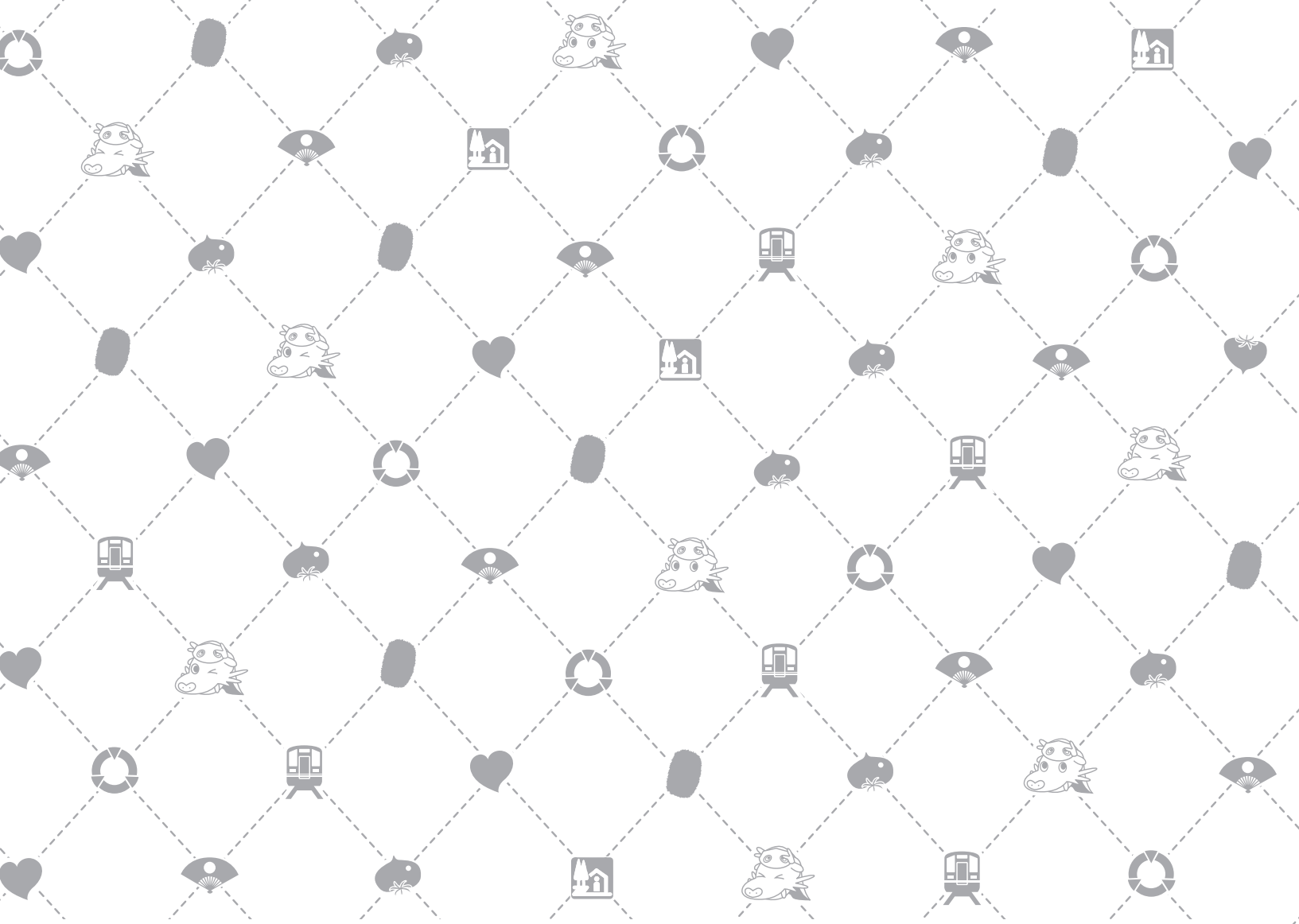
(遵守義務)

8. 「道の駅」設置者は、次の事項を遵守し、利用者への良好なサービスの確保に努めなければならない。
- イ. 施設全体、特に便所について常に安全で快適な利用が可能となるよう適切な維持管理を行うこと
 - ロ. 道路管理者の行う道路に関する情報の収集・提供に協力すること
 - ハ. 案内員に対する研修等を行い、提供する情報の質の向上につとめること
 - ニ. 全体の機能と魅力を高めるため、相互に連携し、協力すること

(登録の取り消し)

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





龍ヶ崎市道の駅基本構想 平成27年11月

龍ヶ崎市総合政策部シティセールス課

〒301-8611 龍ヶ崎市 3710

電話：0297-64-1111

