【資料】

第２回龍ケ崎市道の駅整備基本計画策定検討会議

１．検討会議他での主なご意見等 …… 1
－１．第１回龍ケ崎市道の駅整備基本計画策定検討会議 …… 1
１）整備予定地について …… 1
２）施設整備の方向性等 …… 2
３）その他 …… 2
－２．道の駅整備事業についての市長との意見交換会 …… 3
１）事業スケジュールについて …… 3
２）牛久沼について …… 3
３）整備予定地について …… 4
４）施設整備の方向性等 …… 5
５）その他 …… 6
２．導入施設の整備方針 …… 7
－１．道の駅の整備コンセプト …… 7
－２．検討会議メンバー他からのご意見 …… 8
－３．導入施設の整備方針 …… 9
１）休憩施設 …… 9
２）情報案内施設 …… 11
３）地域振興施設 …… 14
４）防災施設 …… 16
５）その他の設備等 …… 17
６）誘致適正施設 …… 18
３．施設の規模と配置 …… 19
－１．施設規模の算定基準 …… 19
１）算定基準 …… 19
２）計画交通量 …… 21
３）計画駐車ます数 …… 22
－２．個別施設の計画面積と敷地規模 …… 24
－３．動線計画 …… 25
１）駐車場の出入り口 …… 25
２）場内の主要動線 …… 27
－４．施設配置計画 …… 28
１）配置方針 …… 28
２）施設配置計画 …… 29

平成 28 年8月 17 日

龍ケ崎市総合政策部道の駅プロジェクト課

１． 検討会議他での主なご意見等

－１． 第１回龍ケ崎市道の駅整備基本計画策定検討会議

６月２３日に開催した第１回龍ケ崎市道の駅整備基本計画策定検討会議での主なご意見、ご提言等を以下に示します。

１）整備予定地について

- 常磐自動車道により東京方面に向かう人たちが、国道６号に降りていくのかについては疑問視される（一般的には、通勤交通を中心とした日常的な利用が中心的なものと見込まれ、観光等については休日に市外から訪れる人たちに概ね限定されるものと予測される）。

※資料：ＹＡＨＯＯ！地図

図－１． 整備予定地の広域的な位置

- 常磐自動車道が開通してからは、国道６号の交通量が減り、これに伴い「うなぎ街道」を支え続けてきたうなぎ屋も減少し続けていることを踏まえ、その復活が望まれる。
- 新たに創る道の駅は、通過型ではなく、あくまでも牛久沼を活かした目的地型を目指すべき。
- 整備が完了している国道６号藤代バイパスからのアクセスとなり、道の駅が賑わうほど道路交通処理上の問題が浮き彫りにある可能性が高いため、駐車場の出入り口の位置や自動車交通の誘導などについては十分議論、検討していく必要がある。
- 道の駅を訪れるリピーターを獲得、拡大していくに当たり、「ここでしかできない」というものを作り上げていくことは、難しい課題である。　など

２）施設整備の方向性等

- 主婦としての視点からは、東京方面にも近く、仕事帰りに夕飯に使う野菜などを買っていく日常的な需要が期待できる。
- 新たな道の駅をつくるに当たっては、今までの既存の概念に囚われない龍ケ崎市としての道の駅づくりを実現しないと、将来的にはただの休憩所になってしまうことが懸念される。
- 夢を求めてくる子ども達を、どのようにしてここに誘導したら良いかが重要な課題だと認識している。
- 過去に京成バラ園の一部として利用されていた島の活用をも見据えながら遊覧船の導入など、水や水辺で楽しめる取り組みが望まれる。
- 長く続けていくためには、地元の方々に愛される施設であることが重要視される。
- 今後、大規模な自然災害等の発生の可能性に配慮しつつ、防災機能の導入を見込むべきである。
- 「如何にリピーターを増やすか」及び「如何に他の道の駅との差別化を図っていくのか」などの課題に真剣に取り組んでいく必要がある。
- 周辺地域を含む観光案内など、地域間連携を図っていくことが望まれる。
- 「どうやって買ってもらうか」の前に、来場者に対し「どうしたら立ち寄りたくなるのか」という視点が重要である。
- 千葉県内の居住者などを含め、休日に１・２時間でも過ごしてみたくなる滞在型の仕掛けづくりに取り組むべきだと感じられる。
- 「赤ちゃんの駅」のような乳幼児がリラックスでき、親もほっとできるような空間は、極めて重要なものと考えられる。など

３）その他

- 龍ケ崎市観光物産協会では、品質や安全性など、ソフト面を中心に地域ブランド化を推し進めている。
- ＪＡグループでは、茨城県内の道の駅でどのように関与しているか、調べている段階ではあるものの、農産物関係を中心にできるだけ協力していく方向で考えている。
- 茨城県の販売流通課としては、農産物の６次産業化による加工食品の開発等及び地域ブランド化の支援を中心に協力していきたいと考えている。
- あそこに行ったらおいしいものを食べられるから水辺を見ながらゆっくり過ごせるような仕掛けが必要だと考える。　など

－２．道の駅整備事業についての市長との意見交換会

７月 30 日に開催した「道の駅整備事業についての市長との意見交換会」での主なご意見、ご提言等を以下に示します。

１）事業スケジュールについて

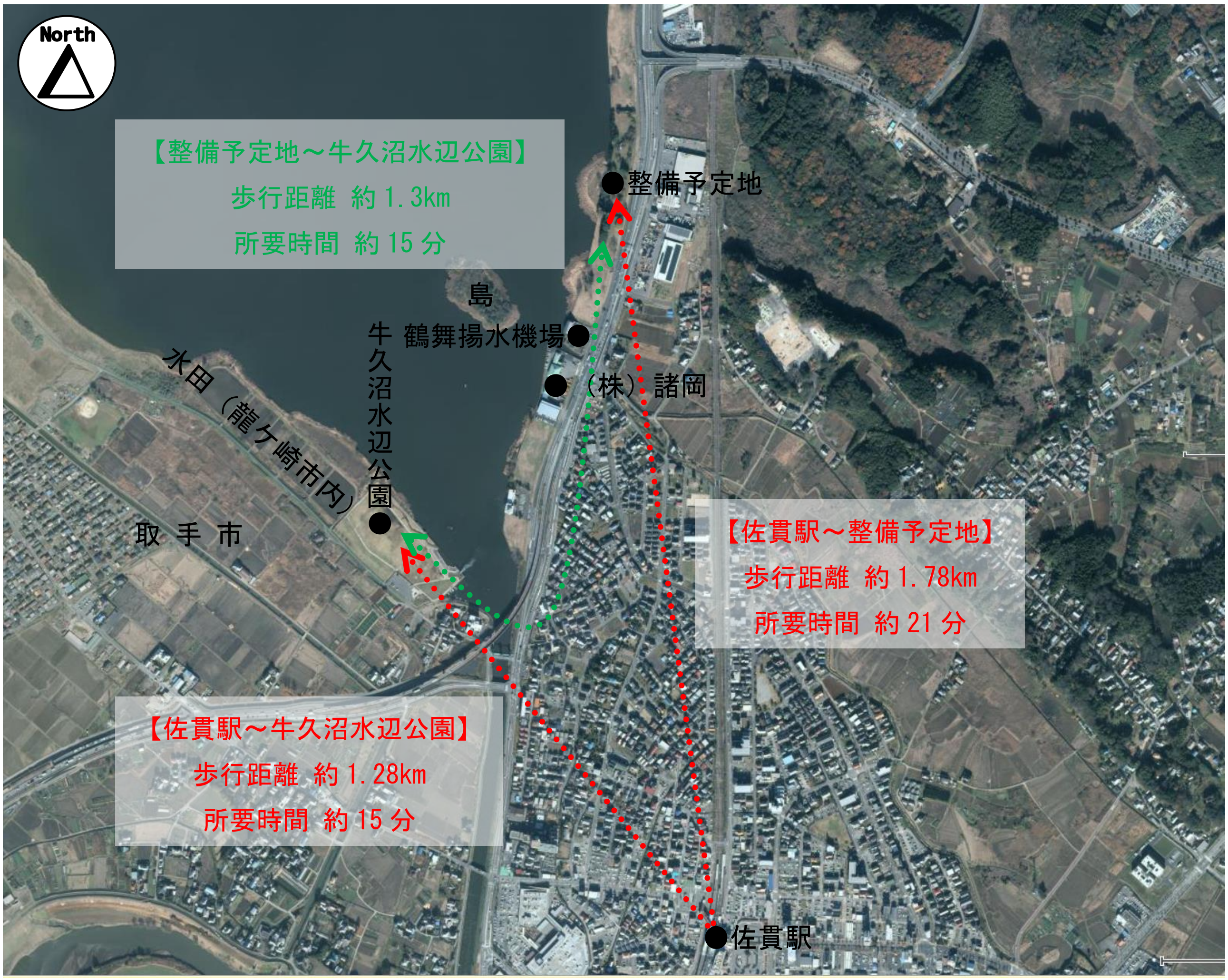
- 道の駅は、平成 31 年度に完成、開業との予定だが、遅いのではないか。
- 茨城県内の道の駅は、群馬県や栃木県など周辺他県に比べ少なく、少なくとも１年くらいは前倒しにするくらいの気持ちで取り組んでほしい。
- 事業化を急ぐだけでなく、必要な部分には時間をかけながらより良いものをつくるべきだ。
- 事業の進捗状況は、映像やＣＧなどの見える形で公表していってほしい。など

２）牛久沼について

- 道の駅のネーミングに当たっては、価値のある観光資源である「牛久沼」をどのように取り込むのか、検討していく必要がある。
- 10 年ほど先を見据えながら牛久沼水辺公園の将来構想をしっかり考えるべきだ。
- 以前、京成バラ園だったと記憶している整備候補地西側の島の活用を考えるべきだ（例えば、人道橋等をかける など）。
- 道の駅の整備に当たっては、集まってくる自動車の排気ガスによる生態系や自然環境への影響を勘案しながら牛久沼の自然環境保全に十分配慮すべきだ。
- 周辺他市と連携しながら牛久沼をぐるっと回れる自転車道等を整備してほしい。
- 牛久沼の水質をこの先 10 年ほどをかけどこまでの浄化を目指すのか など、水質に応じた利用計画があり得ると考えている（例えば、将来的には牛久沼で獲れた魚の加工品の販売 など）。また、長期的視野にたった水質の改善は、（道の駅自体の）計画の大きなポイントだと捉えている。
- 道の駅をつくるからには遠くからでもリピーターが来るような施設を目指すべきであり、牛久沼でなければならない魅力を最大限にアピールすることがポイントになる（例えば、牛久沼というすばらしい自然環境を活かした湖畔の整備やサイクリングロードやジョギングロードの整備 など）。
- 茨城県と調整しながら護岸から数mの水中に擬木（土留め擁壁等）を打ち、その間に土砂を入れ、アシやマコモなど植えるなど、水質浄化対策に努めるべきだ。
- 牛久沼水辺公園の北西側の水田を花菖蒲等の公園にしたら良いと思う。
- 市の鳥でもある白鳥については、管理に専門職の方を雇い入れるなどしながら数を増やしていくべきだ。
- 水面でハスを栽培し、花を咲かせることによる景観性の向上と同時に、種を採取し、それを他地域に広めていくことも、地域間連携の一つの取り組みとなる。など

3）整備予定地について

- 道の駅は、整備予定地にこだわらず、牛久沼水辺公園と一体的な施設として検討すべきである（例えば、道の駅用地を公園により近い株式会社諸岡の工場がある南側とすること、あるいは、公園の北西側が接している田を買収して道の駅を整備するなど）。



※ベース図面と図中の歩行距離（道路なり）及びその所要時間は、ＹＡＨＯＯ！地図によるものです。

図－２． 整備予定地周辺の現状

- 現在の整備予定地から筑波山は望めないことに対し、牛久沼水辺公園からの景観は筑波山を含め優れており、この公園と一体的に整備することを一案としてあり得る。
- 龍ケ崎市駅（現 佐貫駅）から牛久沼水辺公園付近まで歩いて行ける道路の整備など、長期的な展望を視野に入れた検討を行い続けるべきだ。
- 整備予定地の全部を使う必要は無く、事業採算性をみながら敷地規模を検討すべきだ（例えば、島とジップライン（ターザン ロープ等）で繋ぎ、島内に展望施設等を設置する など）。
- 整備予定地は、治安・防犯対策が重要視される。
- 施設は、地型に応じた規模で、オープンスペースを上手に活用した配置、計画とすべきだ。

４）施設整備の方向性等

- 牛久市の大仏やシャトーなど、周辺地域を巻き込みながら県南地域の観光拠点として観光バスが止まる道の駅にしてほしい。
- 道の駅の集客のために、写真をはじめとする文化活動に取り組んでいる市民のためのギャラリーを設けるべきだ。
- 農産物の物販など道の駅に限らずこのよう施設は、地域内に数多くあり、新たな施設としての魅力づけの一つとして観光客が目をとめるような建築意匠がある。
- 水辺の活用は重要であり、牛久沼水辺公園側にボードウォークを繋ぐような将来的に継続できる計画にも配慮すべきだ。
- 障がい者を含め、より多くの人たちに親しまれる施設に向け、多機能（オストメイト対応等）トイレや福祉車両対応駐車スペースなど、施設全体に対するユニバーサルデザインの徹底に努めるべきだ。

図－３．多機能（オストメイト（人工肛門）対応型）トイレの整備事例

- 車中泊ファンへの配慮として温泉（温浴施設）を備えてほしい。
- この道の駅は、何を目玉にするのか、何を特徴にするのかを表に出していくべきだ（例えば、撞舞（つくまい）（国選択無形民族文化財）を毎週土曜日何時からやる など)。
- 整備計画は、将来的な社会経済情勢等を見据え、予測しながら進めていくべきだ(例えば、再生可能エネルギーシステムの導入をはじめ、ドローン等の使用を前提とした情報・物流ネットワークの進展 など)。
- 地元の流通経済大学と連携しながらアンケート調査の実施と統計学等に基づく分析などを通じてこの道の駅がどのようにしていけば成功するのか、検討すべきだ。
- 道の駅に来て、遊んでまた家に帰るといった目的地になるような道の駅を目指すべきだ（例えば、手漕ぎのボートやバーベキューなどの施設の整備 など)。
- トイレは、まめに作るべき。
- 多目的な利用方法として、国や茨城県と連携することにより良いものができると考えている。
- 地場農産物等の物販を中心とした既存の道の駅で地域的な活性化に貢献できているものはそれほど多くはなく、これからつくる新たな道の駅については敷地も広く取りながら多目的な施設を備えた集客効果の高いものを目指すべきだ（例えば、公園付きのコンベンションホール など)。

- 敷地（埋立地）の軟弱地盤対策は、十分に実施すべきだ。
- 牛久沼が発する臭いや虫などの対策が必要だ。
- 施設整備などのハード面を含め、道の駅全体を通じたおもてなしの心が溢れた千客万来の施設を目指すべきだ（例えば、ユニバーサルデザインが徹底されたディズニーランドのような）。
- 開業後は、デートスポットとして脚光を浴びるような施設でありたい（例えば、イルミネーションやシンボルツリーの設置 など）。

図－４．分かりやすいデートスポットの事例

- 地場農産物などの品揃えを含め、魅力がないものをつくると龍ケ崎のイメージダウンになる可能性もある。
- 「道の駅しょうなん」（千葉県柏市の手賀沼沿い）などの事例から、高い集客効果が期待できる温泉（温浴施設）を備えるべきだ。
- 観光バスの乗客やトッラクドライバーなど、長距離移動者を主な対象としたコインシャワーを備えた道の駅というものも、既存施設との差別化に繋がる。
- 道の駅は、きれいなトイレとつくり手の顔が見える新鮮な野菜をいつでも買えるような取り組みが重要である。
- 施設の運営に当たっては、道の駅としての朝（主に地元消費者対応）、昼（主に域外からの立ち寄り客対応）、晩（主に車中泊対応）それぞれの役割に配慮すべきである（飲食施設の開業時間帯の設定や和式のトイレ、コインランドリーの設置など）。
- 撞舞の撞柱のレプリカなど道の駅のランドマークを検討、実現すべきだ。

５）その他

- 開業後の道の駅の経営の成否は、駅長あるいは支配人等の資質等が重要だと考えていることから、地域的なしがらみの無い公募方式で選定すべきだ。
- 「常磐線佐貫駅周辺地域整備基本計画」では、牛久沼南の水辺ゾーンの中長期計画における短期計画の一つとして道の駅の整備を掲げており、（上位計画となる）ゾーン全体を見据えた中長期計画から検討すべきだ。
- 道の駅の整備計画を進めるに当たっては、経費（事業費等）にも十分配慮すべきだ。
- 道の駅の運営は、テナントなどの民間事業者における魅力ある企画等が期待される。
- 国側のこの当たりにおける防災的な位置づけを確認したい。
- 道の駅を活かしながらホテルの誘致に努めるべきだ。

２． 導入施設の整備方針

－１． 道の駅の整備コンセプト

「龍ケ崎市道の駅基本構想」（平成 27 年 11 月策定）他による道の駅の整備コンセプトと基本方針を以下に示します。

整備の目的

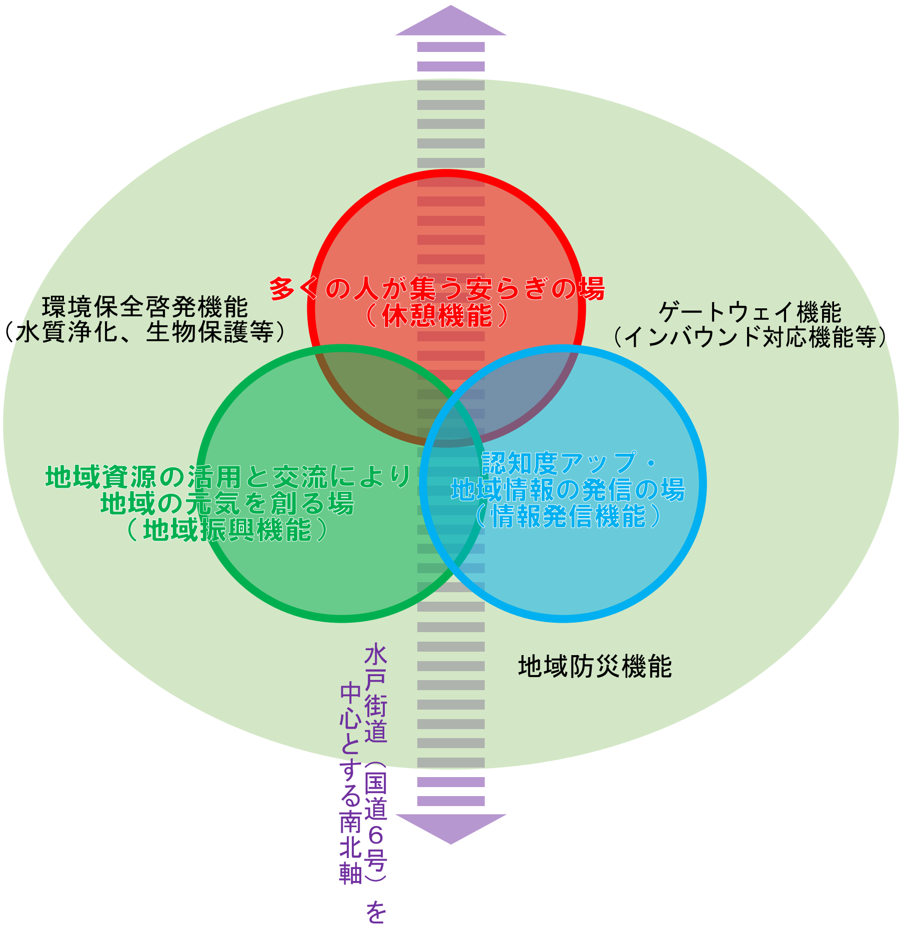
龍ケ崎の認知度アップを図り、地域の元気と交流を創る

整備コンセプト

心に爽やかな風が吹き渡る龍ケ崎での
安らぎと賑わいの場づくり

基本方針

①多くの人が集う安らぎの場
②認知度アップ・地域情報の発信の場
③地域資源の活用と交流により地域の元気を創る場



図－５． 道の駅の整備コンセプト

－２．検討会議メンバー他からのご意見

前項までに示した初回検討会議メンバー並びに市民意見交換会でいただいたご意見、ご提言及び指摘事項のなかで、本道の駅の整備コンセプトの実現に向けた整備方針に関わる主な事項を次表に示します。

表－１．整備方針に反映すべき主なご意見等

種 別	初回基本計画策定会議メンバー	意見交換会参加市民
休憩施設等関連事項	• 千葉県内の居住者などを含め、休日に１・２時間でも過ごしてみたくなる滞在型の仕掛けづくりに取り組むべきだと感じられる。 • 「赤ちゃんの駅」のような乳幼児がリラックスでき、親もほっとできるような空間は、極めて重要なものと考えられる。など	• 多機能（オストメイト対応等）トイレや福祉車両対応駐車スペースなど、施設全体に対するユニバーサルデザインの徹底に努めるべきだ。 • 温浴施設を備えてほしい。 • トイレは、まめに作るべき。 • おもてなしの心が溢れた千客万来の施設を目指すべきだ。　など
情報提供施設等関連事項	• 周辺地域を含む観光案内など地域間連携を図っていくことが望まれる。など	• 県南地域の拠点としての観光 PR。など
地域振興施設等関連事項	• 仕事帰りに夕飯の野菜などを買っていく日常的な需要が期待できる。 • 遊覧船の導入など水や水辺で楽しめる取り組みが望まれる。など	•写真をはじめとする文化活動に取り組んでいる市民のためのギャラリーを設けるべきだ。　など •道の駅に来て、遊んでまた家に帰るといった目的地になるような道の駅を目指すべきだ。　など
その他事項	• 既成概念に囚われない龍ケ崎市としての道の駅づくりを実現しないと、ただの休憩所になってしまう。 • 長く続けていくためには、地元の方々に愛される施設であることが重要視される。 • 防災機能の導入を見込むべき。 • 「如何にリピーターを増やすか」及び「如何に他の道の駅との差別化を図っていくのか」などの課題に真剣に取り組んでいく必要がある。 • 「どうやって買ってもらうか」の前に、来場者に対し「どうしたら立ち寄りたくなるのか」という視点が重要である。など	• 周辺地域を巻き込みながら県南地域の観光拠点として観光バスが止まる道の駅にしてほしい。 • 何を目玉にするのか、何を特徴にするのかを表に出していくべきだ。 • 多目的な利用方法として、国や茨城県と連携することにより良いものができる。 • 施設の運営に当たっては、道の駅としての朝、昼、晩それぞれの役割に配慮すべきである。 • 撞舞の撞柱のレプリカなど道の駅のランドマークを検討すべきだ。など

－３．導入施設の整備方針

前項までの内容を踏まえながら本道の駅に導入すべき機能あるいは施設個々の整備方針を明らかにします。

１）休憩施設

駐車場をはじめトイレや多目的広場などの休憩施設の整備に当たっては、「道の駅」登録案内要綱等はもとより、「龍ケ崎市移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める条例」（平成25年条例第14号（以下「市移動円滑化条例」といいます））等への適合を基本とします。

（１）駐車場等

自転車やバイクの駐輪場を含む駐車場等は、地域振興施設やトイレなどの施設の利便性と同時に、歩行者系動線と自動車系動線との交錯が極力生じない安全性の高い配置に努めます。

また、前面道路である国道６号からの出入り口の位置は、特に駐車ますについては、駐車場法施行令（昭和32年政令台340号（後掲「動線計画」参照））への適合を基本に、国道６号利用交通への支障を極力生じさせずに、安全かつ円滑に処理し得る場所に配置します。

なお、障がい者用の駐車ますの形状寸法等は、「市移動円滑化条例」への適合を基本に、福祉車両使用者等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。

さらに、整備候補地の細長い地型への配慮として必要に応じてユニバーサルデザインによるエリア区分（例えば、色分けされた駐車ます区分線や案内板の設置など）を採用し、高齢者や障がい者及び外国人など誰にでも分かりやすい駐車スペースの実現に努めます。

図－６．駐車場等の整備事例

（２）トイレ等

トイレは、細長い地型を前提とした利便性の確保はもとより、観光シーズンやイベント開催時など多くの来場者が集中した際や、夜間、悪天候時の利用などにも十分配慮しながら適切な数と配置に努めます。

また、設備については、高齢者や障がい者、外国人及び子育て世代などだれもが使いやすいようユニバーサルデザインの徹底を図ります。

具体的には、オストメイト対応の多目的トイレや「赤ちゃんの駅」関連設備の他、プライバシーにも十分配慮します。

図－７．トイレ等の整備事例

（３）その他休憩施設

その他の休憩施設として屋外には、市外から訪れるドライバーの気分転換やリフレッシュなどとともに、牛久沼周辺を散策、ジョギングする市民などが集い、安らぐ多目的広場を確保します。

必要に応じて日常的な使用を見込む設備としては、ドライバーや市民の肉体的な疲労を軽減する屋外ストレッチ器具や精神的癒し効果等を提供する野鳥観察スペース、家族や仲間達が楽しめるバーベキューコーナーなどが想定されます。

また、大規模災害時への備えとしてその一角には、非常用の充電設備や洗い場など（場内での車中泊を可能とする場合には、これら滞在者等の使用も可能）を想定します。

図－８．集い安らぐ休憩施設の整備事例

２）情報案内施設

「道の駅」登録・案内要綱では、「道の駅」の基本コンセプトの<施設構成>において「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」と規定しています。また、同じく<提供サービス>では、「案内･サービス施設には、原則として案内員を配置し、適切な情報提供がなされること」と規定しています。

なお、“「道の駅」登録・案内要綱の当面の運用指針”の<施設構成>では「案内・サービス施設は、駐車場から２～３分以内に位置しており、一体的に利用可能であること」が、<提供サービス>では「情報提供に当たっては、利用者に情報を提供するのに必要な空間を適切な場所に確保し、以下に掲げる情報を含めて積極的に行うこと」と規定しています。

「道の駅」登録・案内要綱の当面の運用指針による主な提供情報

<提供サービス>

情報提供に当たっては、利用者に情報を提供するのに必要な空間を適切な場所に確保し、以下に掲げる情報を含めて積極的に行うこと。

（１） 道路情報及び近隣の「道の駅」情報
（２） 近隣地域まで含めた観光情報
（３） 緊急医療情報
（４） その他利用者の利便に供する情報

以下省略

（１）ソフト面

上記、「道の駅」登録・案内要綱等とともに、外国人旅行者の増加や関心の多様化など、近年における社会経済情勢等にも配慮しつつ、ソフト面については、各種イベント時等における観光コンシェルジュの配置や、無料公衆無線 LAN を活用した多言語対応、また、大量な情報提供などが想定されます。

なお、提供する情報については、日常的なものだけでなく、大規模な自然災害発生時など、緊急時や非常時においても十分配慮します。

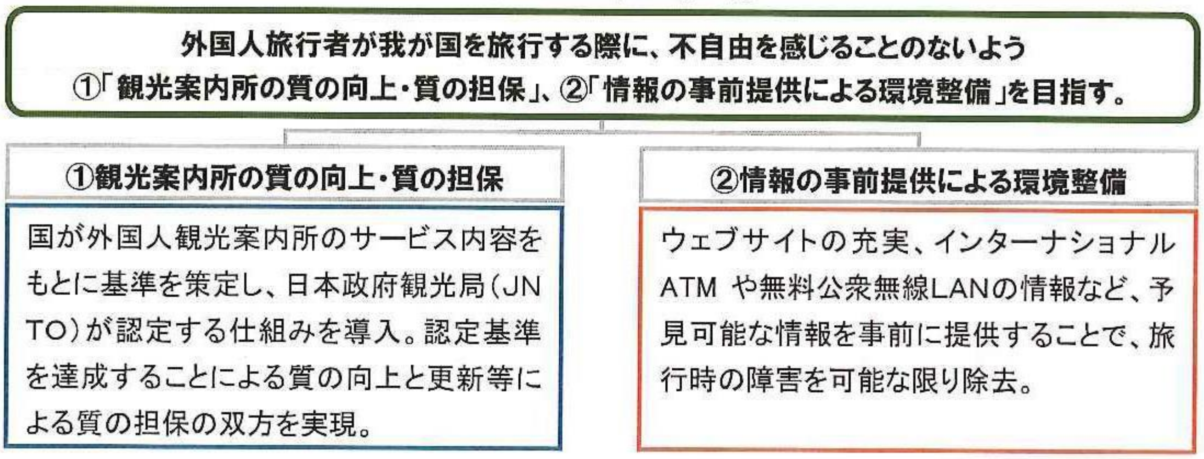
図－９．多様な情報提供の手段の事例

なお、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り組みを選定し、重点的に応援する」重点「道の駅」制度を展開しており、ゲートウェイ型の“重点「道の駅」に想定される機能”の一つに「地域の観光総合窓口機能」を取り上げています（次図参照）。

※資料：国土交通省プレスリリース「重点「道の駅」の選定について ～地方創生の核となる「道の駅」を重点的に応援します～（重点「道の駅」制度の概要）」（平成 27 年１月 30 日 道路局（一部加筆））

図－10. 重点「道の駅」に想定される機能

さらに、本道の駅は、国内全域での外国人観光客の増加傾向とともに、外国人研究者等も多数就業している筑波研究学園都市と日本の玄関口である成田国際空港との中間に位置する立地特性などを背景に、「外国人観光案内所の設置・運営のあり方指針」（平成 28 年６月＜改定版＞ 日本政府観光局）に基づく外国人観光案内所の認定制度の導入についても検討していきます。



※資料：「外国人観光案内所の設置・運営のあり方指針」（平成 28 年６月＜改定版＞ 日本政府観光局）

図－11. 日本政府観光局による「観光案内の基本的考え方」

（２）ハード面

前述したとおり情報提供施設は、道の駅への設置が義務づけられていますが、既存の道の駅のなかにはあまり利用されていないような状況にあるものも見受けられます。

このような現状とあわせ、後発施設としてのこれら既存施設との差別化や新たな施設としての魅力づけの一環として各種情報を提供するハード面については大規模災害時等非常時をも勘案しながら、多様な媒体によるより効果的（利用頻度あるいは集客効果が高い）な方法の採用に努めます。

旬の情報を発信するサテライトスタジオ

市民も利用する広域観光案内所

臨場感溢れる大画面屋外モニター

図－12. 多様な情報提供ツールの事例

３） 地域振興施設

道の駅の登録に当たり設置が義務づけられている３つめの施設である地域振興施設は、「道の駅」登録・案内要綱等では特段の規定はありませんが、国土交通省の公表資料（公式ＨＰ「道の駅案内」）では「文化・教養施設や観光レクリエーション施設など」とあります。

また、「龍ケ崎市道の駅基本構想」では、特産品直売所をはじめ、飲食施設及びイベント広場等多目的スペースなどを取り上げています。

なお、これら以外に初回検討会議や意見交換会参加市民などからは、この道の駅が目的地となり、人が滞留する仕掛けとして遊覧船を含む水や水辺を活かした取り組みやギャラリー等の設置などのご意見をいただきました。

（１） 物販施設

地域振興施設の一つとして、龍ケ崎市や牛久沼周辺地域他、県南地域を主な対象としながらこれら地域における地場産業の活性化への貢献を見込む地域特産品（生鮮農畜産物から加工食品、工業製品まで幅広い品揃えによる情報発信）を中心とした物販施設を設けます。

地場産の生鮮野菜・果物

加工食品（惣菜、弁当、パン他）

工芸品他工業製品等

図－13. 物販施設の品揃えの事例

（２） 飲食施設

地域振興施設の二つ目として、だれもが気軽に訪れ牛久沼のほとりを眺めながら落ち着いた雰囲気の中で地域産の食材を中心としたおいしい料理を堪能する飲食施設を設けます。

おしゃれな水辺のレストラン

（福岡市大濠公園）

ぬくもりと開放感に包まれた物販・飲食スペース

地域産品を使ったビュッフェ

図－14. 飲食施設等の事例

（３）イベント広場他

ｉ．ふれあい・交流施設

本道の駅の整備コンセプトの実現に向けた基本方針の一つである「地域資源の活用と交流により地域の元気を創る場」を具体化する仕掛けとして牛久沼の水面や水辺を活かした水上ステージやカヤック等上船場及びボードウォーク等の整備を検討します。

大きな音も安心な水上ステージ

二人なら、なおさら楽しいカヤック

ここにくれば誰かに会えるボードウォーク

図－15. 水辺のふれあい・交流施設等の整備事例

ⅱ．人を呼び込む仕掛け

本道の駅により多くの人を呼び込む仕掛けの一つとして、地域特性や立地特性にふさわしいシンボル（ランド）マークとなる屋外への大型オブジェ（修景施設）等の配置を検討します。

地域を象徴する大きなオブジェ

牛久沼を見渡せる展望施設
（葛西臨海公園（レストラン付き））

ランドマークにもなるボルダリングタワー

図－16. 屋外オブジェ等の整備事例

ⅲ．人の滞留を促す仕掛け

本道の駅が目的となり、より多くの人々に親しみ続けていただく仕掛けとして水面を渡る浮き桟橋のボードウォークやライトアップされた噴水（またはウォータースクリーンによる上映会）及びちょっとした移動用のレンタサイクルステーションの導入などについて検討します。

浮き桟橋のボードウォーク

ライトアップされた噴水

街なかをチョイ乗りできる
レンタサイクルステーション

図－17. 地域既存資源を活かして人の滞留を促す仕掛けの事例

図－18. 水辺を活かして人の滞留を促す仕掛けの事例

参考 図－19. 佐世保市大村湾にあるハウステンボスの集客施設

４）防災施設

平成 16 年 10 月に発生した新潟県中越地震を皮切りに、平成 23 年３月に発生した東日本大震災及び今年４月発生した熊本地震など、近年度重なり発生している大規模地震時の際に各地の道の駅では、被災地の救援基地や緊急避難者の受け入れなどの施設利用とともに、災害情報の提供支援や被災地の避難所の活動支援、生活・復興支援など、多岐に渡る防災・災害対応活動の場としての役割を担っています。

なお、国では、「国土強靭化（ナショナル・レジリエンス（防災・減災））推進に向けた当面の対応」（平成 25 年５月 関係府省庁連絡会議決定）において「交通・物流分野」の「今後の対応方針」の一つとして「道の駅の防災拠点化」が盛り込まれています。

このような状況を背景として、都心中心部とを連絡する国道６号に面した道の駅であることを踏まえ、立地特性に応じた防災拠点機能を検討します。

図－20. 防災施設等の整備事例

５）その他の設備等

（１）次世代型自動車関連設備

道の駅は、国土交通省が所管する道路交通安全施設（簡易パーキング）の一つであることを踏まえ、人々の移動や物流を支える交通手段の支援を目的として次世代型自動車等の高速充電システム等の設置を見込みます。

また、必要に応じて、佐賀駅方面との連絡や、牛久沼周辺を回遊するバス等について検討します。

電気自動車充電システム

セグウェイ等充電システム

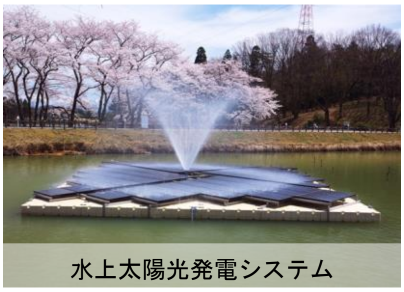
自動運転バス停留所

図－21. 次世代型自動車関連設備等の整備事例

（２）再生可能エネルギーシステム

自然環境保全や自然環境負荷の軽減などを目的とする再生可能エネルギーシステム等の導入を検討します。

舗装用発電パネル


水上太陽光発電システム

低騒音型風力発電システム

図－22. 再生可能エネルギーシステムの導入事例

（３）防犯設備

道の駅場内は、治安・防犯対策の徹底に努めます。

防犯カメラ（モニターは事務室）

屋外照明（防犯灯）

警備ロボット

図－23. 防犯システムの導入事例

６）誘致適正施設

道の駅（牛久沼を含みます）との相乗効果による集客規模の拡大を主旨としながら牛久沼周辺部の多機能（交流拠点）化による賑わいの維持、発展と、この波及効果による地域の活性化、認知度の向上などを目的に、当該箇所にふさわしい民間施設の誘致について検討します。

なお、誘致施設としては、きれいな夕日や星空など、昼間とは違う牛久沼の景観が楽しめる、大人のデートスポットとして利用したくなるカフェ・レストランや、集客効果が期待できる温浴施設などが想定されます。

ディナーを楽しむレストラン

みんなで盛り上がるスポーツカフェ

温浴施設

図－24. 誘致適正施設のイメージ

これ以外の施設としてコンビニエンスストアについては、既に人々の生活を支える社会基盤施設の一つであるため、地域振興施設の一部として道の駅に含めるか、検討会議での協議等を踏まえながら、今後、その方向性を明らかにします。

道の駅まくらがの里こが（茨城県）
（平成 25 年 7 月開業）

道の駅発酵の里こうざき（千葉県）
（平成 27 年 4 月開業）

道の駅ひたちおおた（茨城県）
（平成 28 年 7 月開業）

図－25. 近年開業したコンビニがある関東の道の駅

３．施設の規模と配置

－１．施設規模の算定基準

１）算定基準

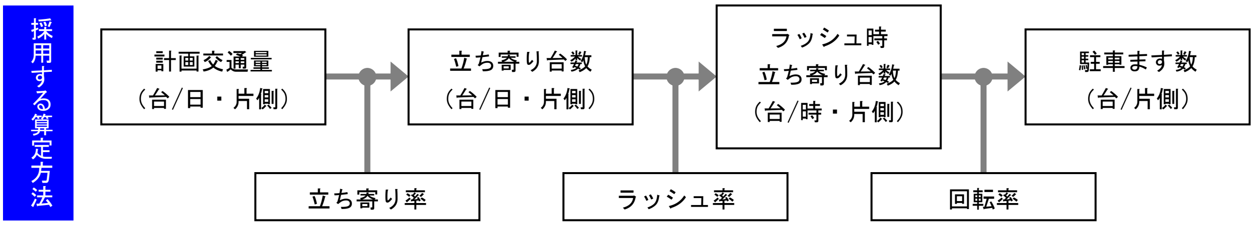
道の駅の計画規模を設定するに際しての算定基準は、一般的には道の駅や簡易パーキングエリアなど一般道路における休憩施設を対象とした「一般道路の休憩施設計画の手引（案）」（出典：「道路設計要領　－設計編－」（平成 26 年３月 国土交通省中部地方整備局道路部））と、高速道路等におけるサービスエリアやパーキングエリアなどを対象とした「休憩施設設計要領」（平成 17 年 10 月 東日本高速道路株式会社）が採用されています。

両基準は、一般道路の休憩施設と高速道路等の休憩施設との違いはもとより、これら道路特性の差異に応じて、前者については近似した施設の立地状況を加味した一定の道路区間での駐車需要を対象としていることに対し、後者については近似した施設が一定区間に存在しないことを前提としていることがあげられます。

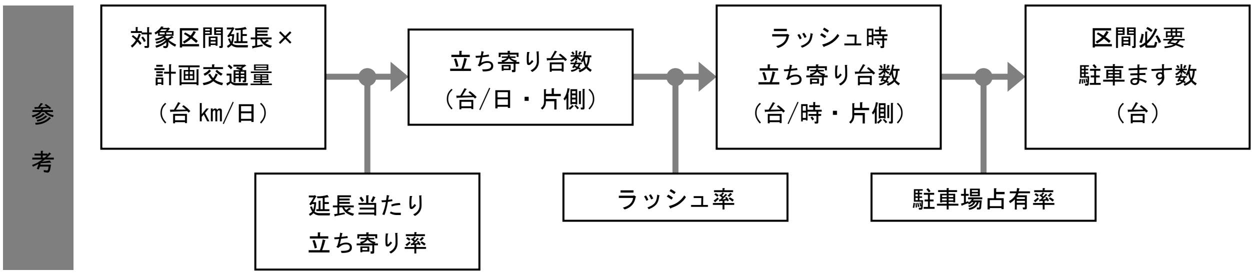
ただし、前者は、後者を参考に一般道路の特性を加味し取りまとめられています（駐車ます数の算定においては、近似施設との分担を前提とした＜参考－①＞と、後者と同様の方法による＜参考－②＞とが併記されています）。

このような状況を踏まえここでは、近接地にまとまりある規模の類似施設（将来的にも機能の保持が見込まれる公共駐車場等）が存在しないこととともに、両基準に共通した算定方法であることを踏まえ、後者の基準（以下「設計要領」といいます）を主として採用することとします。

【「休憩施設設計要領」による基礎値（駐車ます数）の設定方法＜参考－②＞】

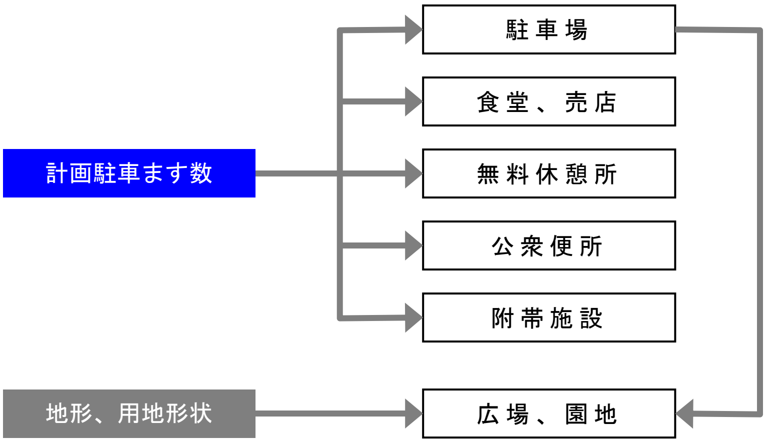


【「一般道路の休憩施設計画の手引（案）」による基礎値の設定方法＜参考－①＞】



図－26. 計画駐車ます数の算定方法の比較

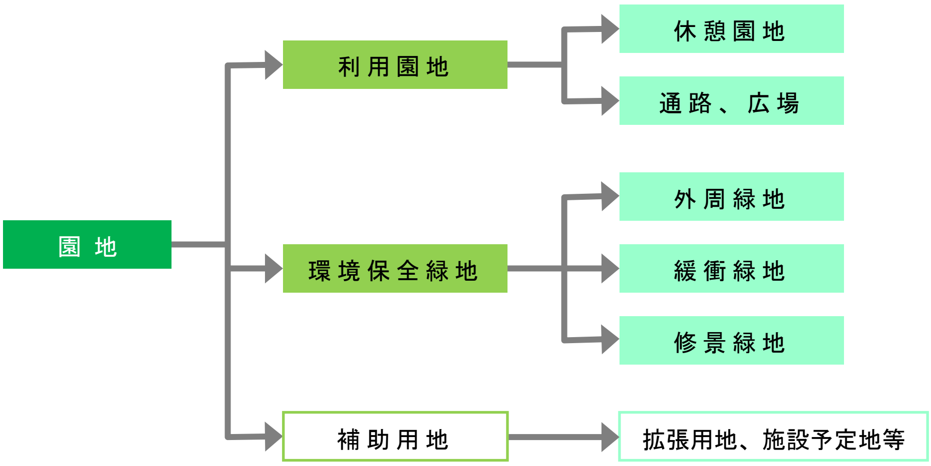
なお、「設計要領」では、このような方法で算定した計画駐車ます数を基礎値として、右図に示すとおり食堂・売店、無料休憩所及び公衆便所などの必要規模を設定することとされています。



図－27. 各構成要因の規模の設定方法

また、場内に確保する園地については、基本方針の一つに「園地は、利用者が休息、休憩、散策、軽運動または食事ができるように積極的な利用を考え計画するものとする」とのことが盛り込まれています。

面積規模の具体的な算定方法は、示されていませんが、補足資料等として「参考までに既存の休憩施設の調査結果を整理すると、園地の面積はサービスエリアでは駐車場面積の概ね３倍、パーキングエリアでは駐車場面積の２倍であった」と明記されています。



※休憩園地：休息、散策、軽運動、レクリエーション、風景展望などの利用に供する園地で、その必要面積は立地条件と周辺の環境及び景観等によって左右されます。

※通路、広場：駐車場と主要建築物との間に設けられるスペースをはじめ、円滑な旧施設利用を促進するために利用者の離合集散を容易にするスペースは、広場や通路で構成され、広場の奥行、すなわち駐車場と主要建築物との離隔はサービスエリアにあっては 20m程度、パーキングエリアにあっては 10m程度を標準とします。

※外周緑地：環境保全のために休憩施設をとりまく帯状に設ける緑地で、その幅は20m程度を標準とします。なお、この幅員は、のり面を含むものとし、平坦部の必要最小限の幅員は３mとします。

※緩衝緑地：本線と休憩施設とを分離するため設けられる帯状の緑地で、外側分離帯については平地の場合５m以上、高低差がある場合は３m以上を標準とします。

※修景緑地：休憩施設の快適な利用維持を図るために行われる緑地をいい、休憩施設用地の地形、形状、敷地造成の程度、施設配置など多数の要因との関連によってその面積は左右されるが、優れた環境のもとで利用できるように整備できる面積とすることが望ましい。

※補助用地：施設の拡張用地、施設予定地、堆雪用地など他の利用目的を持った土地の中で一時的に園地もしくは緑地として活用することが可能な土地をいいます。

図－28. 園地の構成

２）計画交通量

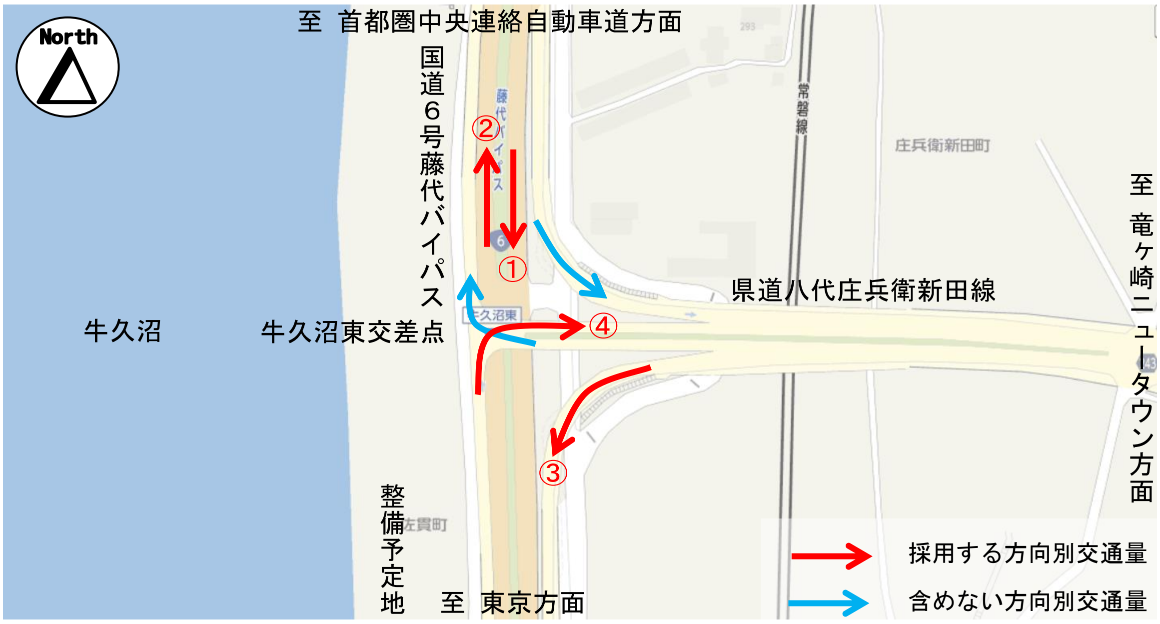
計画駐車ます数を算定するに当たって採用する計画交通量は、整備予定地が面する国道６号の管理者である国土交通省関東地方整備局常陸河川国道事務所が平成25年７月に牛久沼東交差点（整備予定地の北側近傍）で実施した方向別車種別平日 12 時間交通量を基礎値とします。

具体的には、整備予定地が接する区間の現況交通量に「平成 22 年度道路交通センサス 一般交通量調査 箇所別基本表」による整備予定地付近（国道６号～県道八代庄兵衛新田線区間）の昼夜率 1.50 を乗じ算出した 36,505 台/日を採用します。

ただし、現況交通量は、整備予定地接道区間を通らない国道６号上り交通のうち、当該交差点において左折し、県道八代庄兵衛新田線を竜ヶ崎ニュータウン方面に向かうものと、竜ヶ崎ニュータウン方面から当該交差点を右折し国道６号を下るものについては除きます（下図「青矢印」）。

表－２．車種別計画交通量の算出根拠

種 別	方向別車種別平日交通量							
	小型車（乗用車+小型貨物）		バ ス		大型貨物		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６号上り直進交通量	5,100	7,650	17	25	1,134	1,701	6,251	9,376
②国道６号下り直進交通量	5,762	8,643	19	28	1,042	1,563	6,823	10,234
③国道６号上り進入交通量	4,270	6,405	10	15	739	1,108	5,019	7,528
④国道６号下り退出交通量	5,348	8,022	11	16	886	1,329	6,245	9,367
合 計	20,480	30, 720	57	84	3,801	5, 701	24,338	36, 505

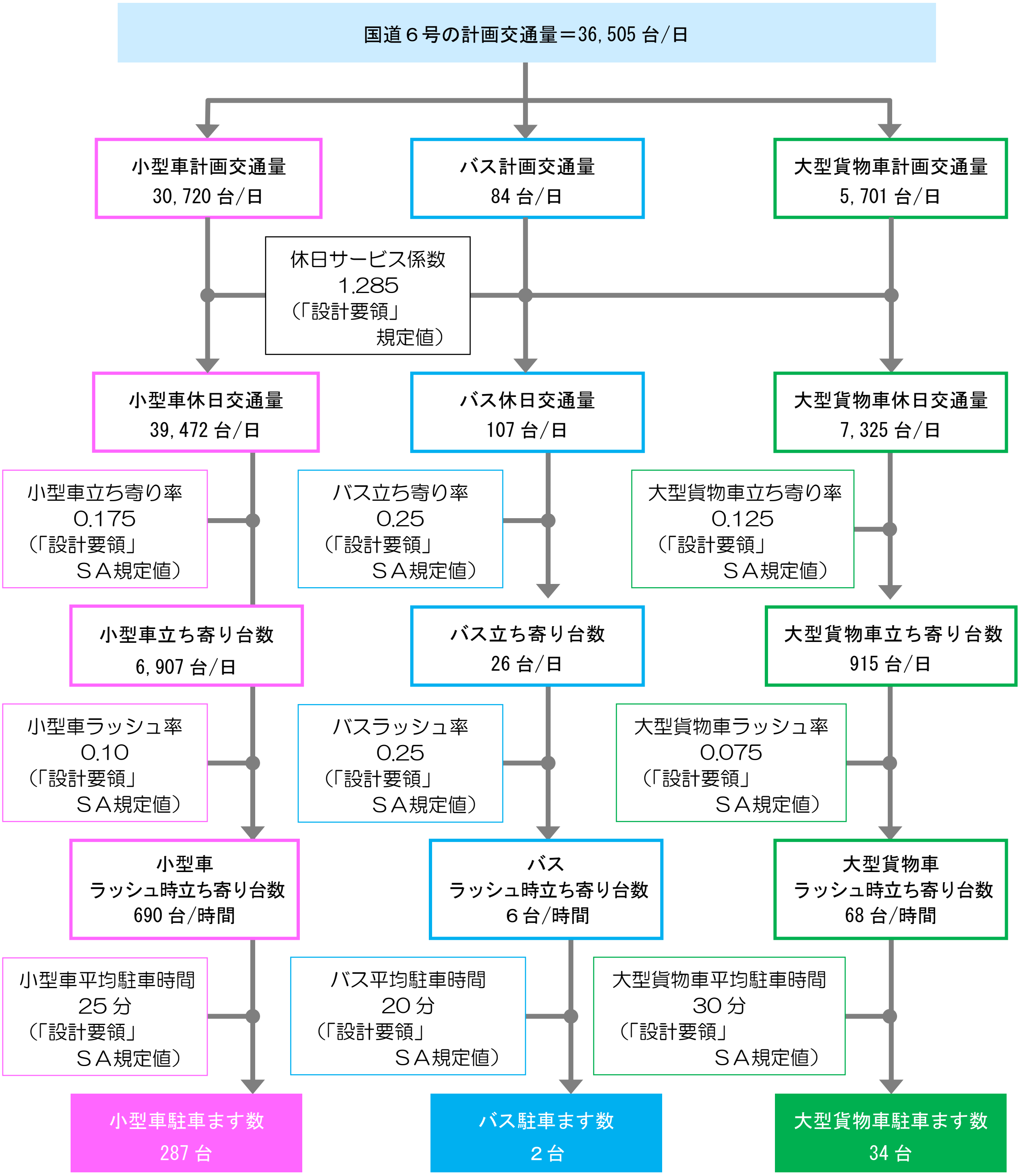


図－29. 牛久沼東交差点における採用交通量の方向

３）計画駐車ます数

（１）サービスエリア対象値による算定

前項までの内容に基づきつつ、「設計要領」による食堂や売店を設けたサービスエリアを対象とした立ち寄り率他、各種規定値を採用した場合の計画駐車ます数は、下図に示すとおり総数 323 台分と算定されます。

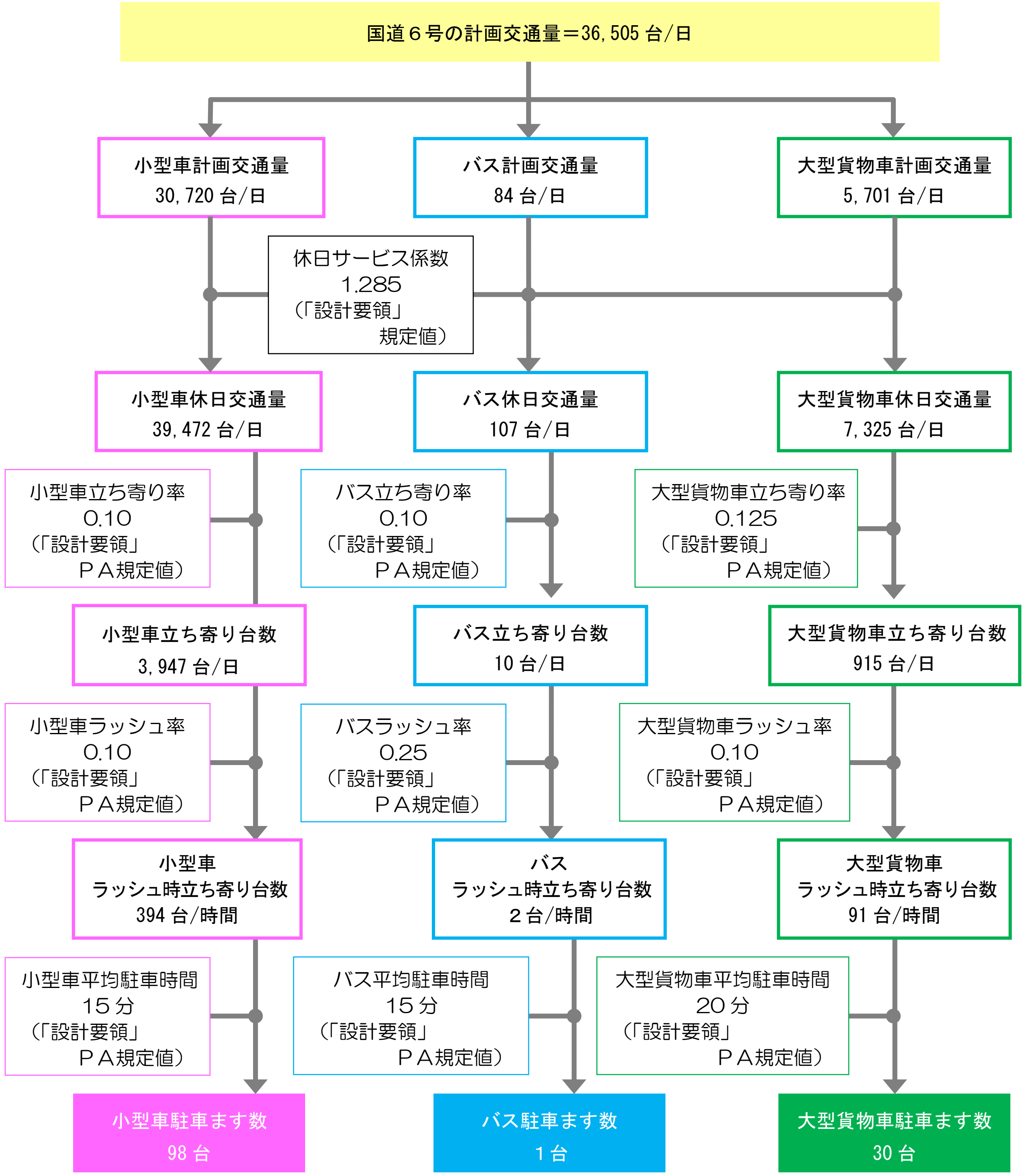


※「サービスエリア」とは、人と自動車が必要とするサービスをほぼ完全に満たし得るような休憩施設をいいます。「人」のための施設として園地、トイレ、無料休憩所、食堂及び売店を設け、また、「自動車」のための施設として駐車場、給油所などが設けられます。なお、身体障がい者用施設（専用トイレ・駐車場など）の設置が義務づけられています。

図－30. サービスエリア（ＳＡ）設定値による算定

（２）パーキングエリア対象値による算定

参考として「設計要領」による食堂等を設けていないサービスエリアを対象とした立ち寄り率他、各種規定値を採用した場合の計画駐車ます数は、下図に示すとおり総数 129 台分と算定されます。



※「パーキングエリア」とは、運転車の生理的要求を満たし、また、疲労と緊張を解くための必要最小限殿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。なお、トイレは、原則として全てのパーキングエリアに必要であり、売店等についてはその利用状況を勘案した上で設けることとなります。

図－31．パーキングエリア（ＰＡ）設定値による算定

－２． 個別施設の計画面積と敷地規模

前項で算定した計画駐車ます数を採用した場合の個別施設の概略敷地面積を以下に示します。

ただし、現時点では、本道の駅への導入機能（施設、設備）等が流動的であることから、ここでは、あくまでも目安として「設計要領」で見込まれている施設を対象にし、本道の駅における計画敷地規模については、これら条件を加味しながら、引き続き検討します。

表－３．設計要領に基づく施設別の計画敷地面積

種 別 （計画駐車ます数）		サービスエリア対象値による算定 （小型車用換算計画駐車ます総数≒341 台）	パーキングエリア対象値による算定 （小型車用換算計画駐車ます総数≒138 台）
駐車場	小型車用	計画駐車ます数×１台当たりの駐車所要面積 ＝287 台×24.4m^2/台＝ 7,002m^2	計画駐車ます数×１台当たりの駐車所要面積 ＝98 台×24.4m^2/台＝ 2,391m^2
	大型車用	（バス用ます数＋大型貨物車用ます数）× 1台当たりの駐車所要面積 ＝（２＋34 台）×82.1m^2/台＝ 2,955m^2	（バス用ます数＋大型貨物車用ます数）× 1台当たりの駐車所要面積 ＝（１＋30 台）×82.1m^2/台＝ 2,545m^2
	計	9,957m^2	4,936m^2
建築敷地	トイレ （便器数）	女性用 30 基＋男性（小）用 30 基＋ 男性（大）用 10 基＋身障者用１基＝ 350m^2	女性用 20 基＋男性（小）用 20 基＋ 男性（大）用７基＝ 230m^2
	食 堂 （席数）	190 席＝950m^2	100 席＝500m^2
	無料 休憩所 （席数）	80 席＝250m^2	40 席＝170m^2
	売 店	内売店 45m^2＋外売店 210m^2＝255m^2	内売店 25m^2＋外売店 150m^2＝175m^2
	附帯施設	電気室 57m^2＋浄化槽 250m^2＋ 倉庫 50m^2＋プロパン庫 20m^2＝ 377m^2	電気室 57m^2＋浄化槽 200m^2＋ 倉庫 50m^2＋プロパン庫 20m^2＝ 327m^2
	計	2,182m^2	1,402m^2
園地等		駐車場面積×2＝19,914m^2	駐車場面積×2＝9,872m^2
概略必要敷地面積		32,053m^2≒33,000m^2	16,210m^2≒17,000m^2

※表中の「計画駐車ます数」は、大型車用については小型車用に換算した上で足し合わせることとします。ただし、駐車場については、小型車用駐車ます等面積と大型車用駐車ます等面積との個別の値を足し合わせた値を示します。
　なお、「設計要領」等では、大型車用駐車ますの小型車用駐車ますへの換算値等の規定がないため、車種別の乗車人数に着目し、基準とする小型車の１台当たりの乗車人数を「大規模開発地区関連交通計画マニュアル 改訂版」（平成 26 年６月 国土交通省都市局都市計画課）による商業施設（平日）に対する設定値である 1.5 人/台を参考に２人/台と仮定し、「バス」については観光バス等を対象に平均的な値として 20 人/台を見込み１台当たり小型車用駐車ます 10 ます分と、また、大型貨物車については小型車と同様、２人/台と仮定し、小型車用駐車ます１ます分と想定します。

※車種別駐車ますの「１台当たりの所要面積」は、「設計要領」に基づき小型車用については前進駐車、後退発車に要する面積（車路の半幅員分を含みます）を、大型車用については右側 60°の前進駐車、前進発車に要する面積を採用します。

※既存施設の整備状況等から場内への設置が見込まれる多目的広場、防災関連施設及び職員用駐車場などについては園地内に整備することも考えられます。

－３．動線計画

「道の駅」登録・案内要綱では、道の駅の基本コンセプトの<施設構成>の中で、「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」と、また同じく<配慮事項>では「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」と定めています。

１）駐車場の出入り口

（１）駐車場法施行令

前項に示したとおり、設計要領から求められる駐車場面積は、5,000～10,000 m^2と見込まれることから、500m^2以上の路外駐車場の出入り口の技術基準等を定める駐車場法施行令への適合を基本とします。

駐車場法施行令（昭和 32 年政令第 340 号）からの抜粋（関連事項のみ）＋α

第二章 路外駐車場

第一節 構造及び設備の基準

（適用の範囲）

第６条　この節の規定は、路外駐車場で自動車の駐車の用に供する部分の面積が 500m^2以上であるものに適用する。

（自動車の出口及び入口に関する技術的基準）

第７条　（駐車場）法第 11 条の政令で定める技術的基準のうち、自動車の出口及び入口に関するものは、次のとおりとする。

1　次に掲げる道路またはその部分以外の道路またはその部分に設けること（出入口の設置を規制する箇所等）。

イ　道路交通法第 44 条各号に掲げる道路の部分

道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）（一部省略）

（停車及び駐車を禁止する場所）

第 44 条　車両は、道路標識等により停車及び駐車が禁止されている道路の部分及び次に掲げるその他の道路の部分においては、法令の規定若しくは警察官の命令により、または危険を防止するため一時停止する場合の他、停車し、または駐車してはならない。

1　交差点、横断歩道、自転車横断帯、踏切、軌道敷内、坂の頂上付近、勾配の急な坂またはトンネル

2　交差点の側端または道路のまがりかどから５m以内の部分

3　横断歩道または自転車横断帯の前後の側端からそれぞれ前後に５m以内の部分

4　安全地帯が設けられている道路の当該安全地帯の左側の部分及び当該部分の前後の側端からそれぞれ前後に 10m以内の部分

5　乗合自動車の停留所又はトロリーバス若しくは路面電車の停留場を表示する標示柱または標示板が設けられている位置から 10m以内の部分

6　踏切の前後の側端からそれぞれ前後に 10m以内の部分

ロ　横断歩道橋の昇降口から５m以内の道路の部分

ハ　幼稚園、小学校、義務教育学校、特別支援学校、幼保連携方認定こども園、保育所、児童発達支援センター、情緒障害児短期治療施設、児童公園、児童遊園または児童館の出入口から20m以内の部分

ニ　橋

ホ　幅員が6m未満の道路

ヘ　縦断勾配が10%を超える道路

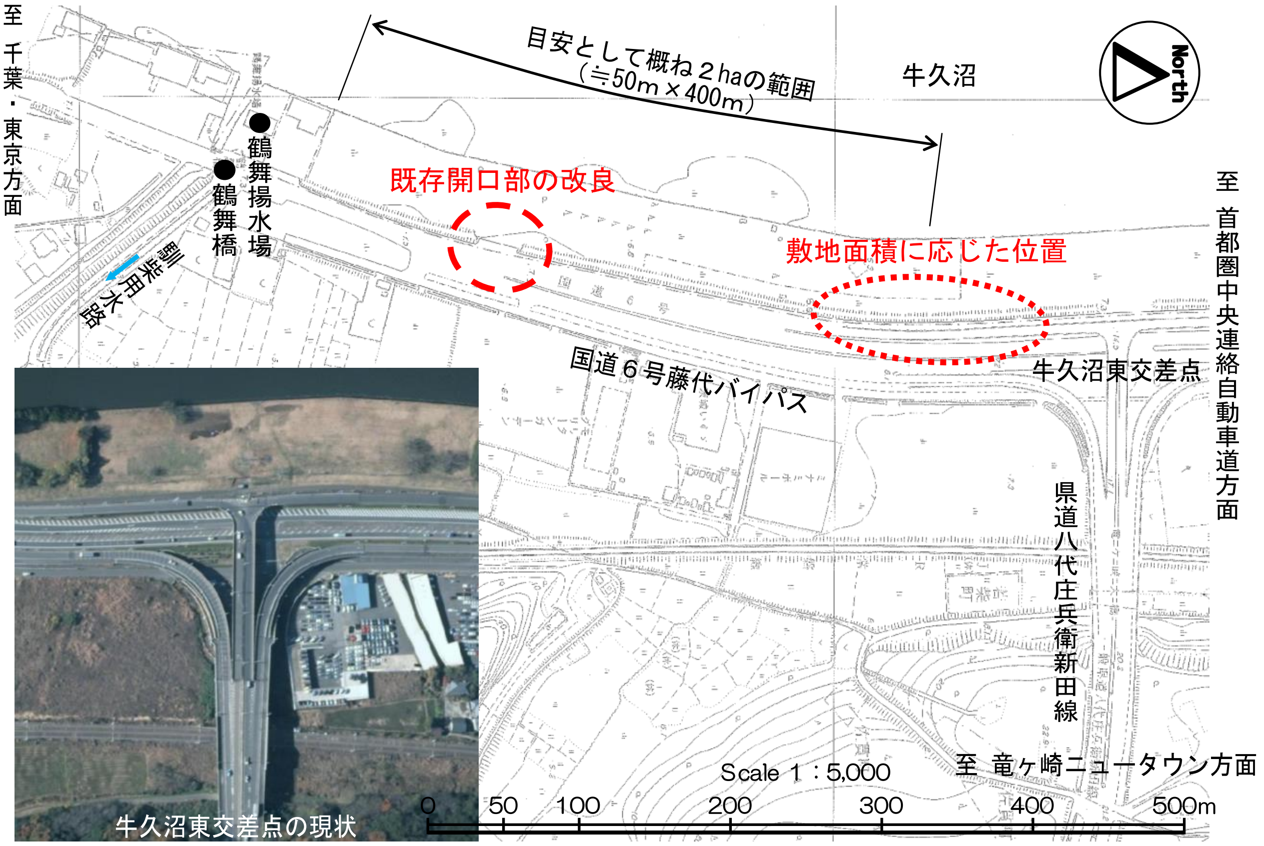
一部省略

3　自動車の駐車の用に供する部分の面積が6,000m^{2}以上の路外駐車場にあっては、縁石線または柵その他これに類する工作物により自動車の出口と入口を設ける道路の車線が往復の方向別に分離されている場合を除き、自動車の出口と入口を分離した構造とし、かつ、それらの間隔を道路に沿って10m以上とすること。

以下省略

（2）駐車場出入り口の位置

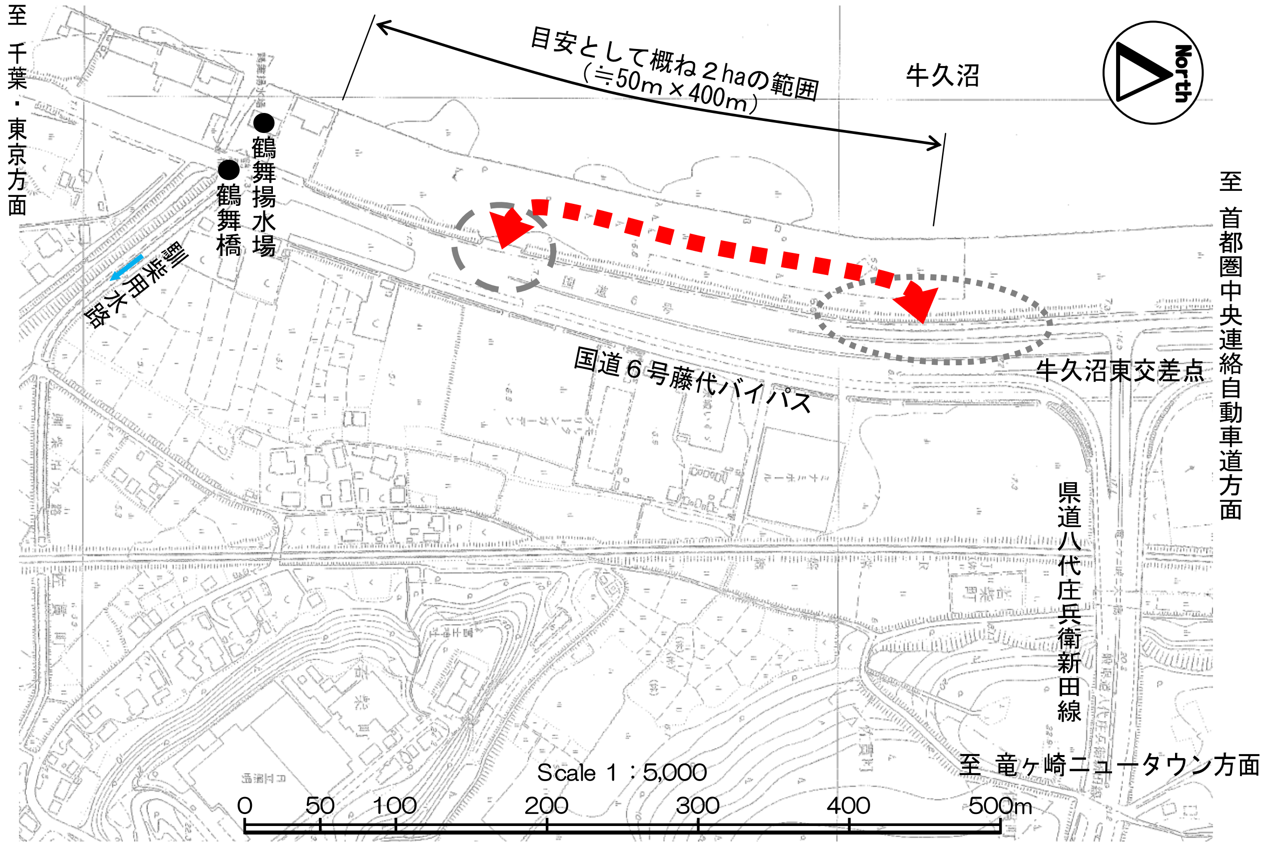
整備予定地の駐車場出入り口は、細長い地型に応じて次図に示すとおり南北２箇所に配置します。



図－32. 駐車場出入口の概略位置

２）場内の主要動線

場内の主要動線は、来場者の集中が見込まれる地域振興施設（建築物）等との位置関係に留意しながら自動二輪車を含む自動車系交通と自転車を含む歩行者系交通との交錯を極力避けるなど、下車後（歩行時等）の移動利便性と交通安全性の確保に努めます。



図－33. 場内主要動線（自動車系動線）

ー４．施設配置計画

「道の駅」登録・案内要綱では、道の駅の基本コンセプトの＜配慮事項＞では「施設計画は、景観に十分配慮し、特に景勝地にあっ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」と定めています。

１）配置方針

前項までの「個別施設の計画面積」や「動線計画」を踏まえながら次の各事項を配置方針とします。

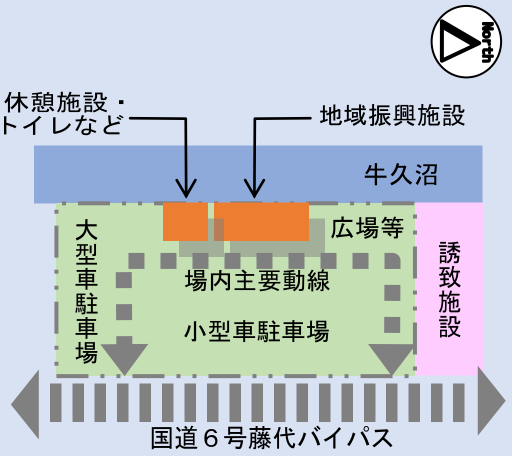
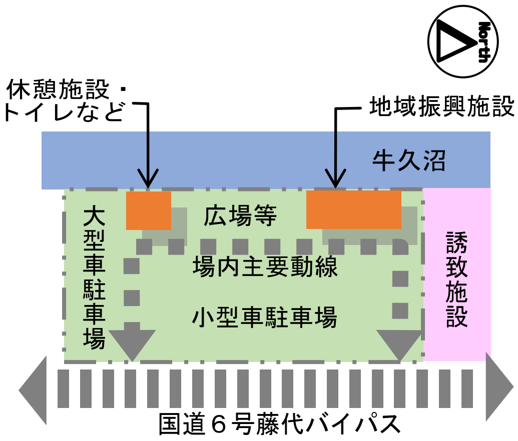
- 農産物直売所や飲食店などの出店が見込まれる地域振興施設は、牛久沼の景観による誘客効果を最大限に発揮し得るよう、水辺側への配置を基本とします。
- 道路管理者側との一体型整備の可能性を勘案し、トイレ、案内・サービス施設（情報提供・発信スペース等）などは、地域振興施設とは別棟と想定します。
- 身体障がい者用駐車ますは、高い移動利便性と交通安全性の確保に向け、地域振興施設等の直近とします。
- 大型車用駐車ますは、駐車場スペースの外縁を基本としながら場外への民間事業所の誘致を見込む北側を避け、整備予定地南端部付近に配置します。
- ドライバーのストレッチ（気分転換等）やイベントの開催などを見込む多目的広場（園地）等は、場外への民間事業所の誘致を見込む北側に配置します。

２）施設配置計画

前掲「配置方針」を踏まえ立案した屋内施設等を対象とした機能集約配置案と機能分散配置案との比較、評価を次表に示します。

２案の比較、評価の結果、本道の駅は、来場者の下車後の移動利便性や交通安全性及び維持管理性などからも機能集約配置案がふさわしいものと捉えられます。

表－４．施設配置計画案の比較、評価

種 別		Type A（機能集約配置案）	Type B（機能分散配置案）
計 画 主 旨		来場者の施設の使い勝手を最重要事項として捉え、屋内施設等については一体的に集約して配置する案。	整備予定地の細長い地型を起因とする移動利便性の阻害の解消、緩和を目的に、地域振興施設と休憩施設及びトイレなど（24 時間対応施設）を分離して配置する案。
施 設 配 置 計 画 案 （整備イメージ）		 ※ボードウォーク他小規模施設は省略します。	 ※ボードウォーク他小規模施設は省略します。
個別評価	関連施設の利便性	駐車場からの歩行距離が均等化し得る駐車場エリアのほぼ中央部に屋内施設を集約することにより、利用者にとっては高い利便性が確保されることとなります。 ○	地区外への立地を見込む誘致施設と一体性を確保すべく地域振興施設を敷地の北西端部付近に配置する場合には、南東端付近に駐車した利用者の歩行距離は最長に近いものとなり、利便性に劣るものとなります。 △
	屋外の交通安全性	場内主要動線を横断する歩行者等は、見通しの良い直線区間付近に集中することとなり、高い交通安全性が期待できます。 ○	２つの建物は、ともに南北端部付近における比較的場見通しの良くない屈曲部付近となり、交通安全性への支障が懸念されます。 △
	施設配置の自由度	２つの建物の近接配置を基本とすることから、分散配置案に比べると施設配置の自由度は劣るものとなります。 △	２つの施設の集約配置案に比べ、施設配置の自由度は高いものとなります（例えば、休憩施設等を場内主要動線の内側に配置するなど）。 ○
	建設経済性	屋外照明や防犯システム等は、２つの施設を対象とした設置が可能となり、総体的に経済性に優れたものが期待できます。 ただし、屋外トイレ設置箇所については、分散配置案を上回る可能性があります。 △	屋外照明や防犯システム等は、２つの施設それぞれを体象とした設置が必要となり、集約配置案に比べ経済性に劣るものとなります。 ただし、屋外トイレ設置箇所については、地域振興施設内のものを活用することにより集約配置案を下回る可能性があります。 △
	維持管理性	利用者以外は原則無人である休憩施設等と職員の常駐が基本である地域振興施設とを併設することにより、休憩施設等の監視機能が働き、維持管理性に優れたものとなります。 ○	特に、地域振興施設に比べ人の出入が少ない休憩施設等については、不法行為や治安上の問題の誘発が懸念されます。 △
総 合 評 価		「施設配置の自由度」と「建設経済性」を除き、分散配置案に比べ有利な配置案が期待できます。 ○	「施設配置の自由度」以外の優位性は、見込み難く、集約配置案に比べ、総体的に劣る可能性が高いものと捉えられます。 △