

阿見町道の駅基本計画

平成27年7月改訂版

阿見町

目次

第1章 道の駅整備の目的と基本的な考え方	5
1. 道の駅整備の位置づけと本計画の位置付け	5
2. 整備目的	5
3. 基本的な考え方	5
第2章 立地場所	6
1. 評価の視点	6
2. 立地場所の選定	7
第3章 整備に関する基本方針	8
1. 機能の導入方針	8
2. 施設規模の算定	11
3. 配置計画	23
4. 整備手法	25
第4章 管理運営に関する基本方針	26
1. 管理運営の基本的考え方	26
2. 管理運営手法	26
第5章 事業手法	30
1. 事業手法の比較・評価	30
2. 事業手法の選定	30
3. 本事業における事業スキーム	31
第6章 計画実現に向けた進め方	32
1. 供用に向けたスケジュール	32
2. アクションプラン	32

■ 基本計画の概要

阿見町「道の駅」基本構想（平成25年3月）

1. 整備の目的と整備の方針：地域資源を活かした「楽しさ」を創り、育て、触れる場の実現
2. 導入機能選定の考え方：最初から「あれもこれも」備えるのではなく、ニーズに応じて拡大
3. 立地場所選定の考え方：「ターゲットとなる顧客」「眺望」「来町者の誘導」「周辺環境等との連携」の視点から評価
4. 運営の考え方：顧客重視の運営姿勢、町内をあげての協力協調体制の構築、総合的にプロデュースできる人材の登用

阿見町道の駅基本計画

1. 整備目的と基本的な考え方

町内工業団地への企業立地、アウトレットの開業による来町者の増大等を好機と捉え、農業・商業・観光など地域の産業振興を図る

■ コンセプト

- 阿見町民や周辺市村民等の地元客による地元産品ニーズへの対応
- アウトレット等を訪れる観光客による体験・交流ニーズへの対応
- 阿見町内外を行き来する道路利用者による休憩ニーズへの対応

あみと霞ヶ浦の魅力を創出・発信する地域振興拠点の実現

2. 立地場所

追原

（国道125号バイパスと県道竜ヶ崎阿見線バイパスとの交差点）

3. 整備に関する基本方針

「小さく産んで大きく育てる」という発想のもと、「あれもこれも」備えるのではなく、ニーズに応じて拡張

- 休憩機能（駐車場、トイレ）
- 情報発信機能（休憩・情報提供施設）
- 地域連携機能（農産物直売施設、物産販売施設、飲食施設、加工施設、体験施設・学習室、コミュニティ施設等）
- その他（防災拠点機能）等

4. 管理運営に関する基本方針

- 運営者
施設全体をマネジメントできる主体を選定
- 変化に対応できる運営
運営者による速やかな意思決定や柔軟な運営
- 住民の参加・協働
主体的な参加・協働に関するルールづくり
- 商品供給体制
施設整備と並行して、生産できる営農体制づくり

5. 事業手法

公設民営方式

運営者の意見を施設計画に反映できる運営重視型のスキーム

第1章 道の駅整備の目的と基本的な考え方

阿見町における道の駅整備の位置づけ、目的等は以下のとおりである。

1. 道の駅整備の位置づけと本計画の位置付け

平成 24 年度に策定された阿見町道の駅基本構想（以下「基本構想」という。）においては、地域資源を活かした「楽しさ」を創り、育て、触れる場を実現することにより町の地域振興を図ることを目的として、道の駅を整備することとしている。

また、第6次総合計画においては、地域振興を担う場となる「道の駅」の整備に向けて、基本構想にもとづく取り組みが必要とされている。

本計画は、これらを踏まえ、道の駅整備の実現に向けた、整備や管理運営に関する阿見町の基本的な考え方を示すものである。なお、個々の検討項目について厳格に規定するものではない。

2. 整備目的

町内工業団地への企業立地、アウトレットの開業による来町者の増大といった町の発展を好機と捉え、農業・商業・観光など地域の産業振興を図る。

3. 基本的な考え方

整備目的を実現するための基本的な考え方は、以下のとおりである。

(1) コンセプト：あみと霞ヶ浦の魅力を生み出し・発信する地域振興拠点の実現

- 道路利用者の休憩施設として、必要な情報・サービス提供の拠点となることを目指す。
- 阿見町の観光資源であるアウトレットや予科練平和記念館、産業資源である医療機関や工業団地等の強みを生かし、産業振興の拠点となることを目指す。
- 霞ヶ浦の南岸に位置するという立地特性を生かし、霞ヶ浦湖畔のサイクリングロードなど、霞ヶ浦の魅力発信及び地域連携の拠点となることを目指す。
- 防災拠点となることを目指す。

(2) ターゲット

- 道路利用者：阿見町内外を行き来する道路利用者による立寄りを想定する。
- 地元客：阿見町内及び周辺市町村の住民による日常的な利用を想定する。
- 観光客：アウトレット及び予科練平和記念館の利用客（女性客、ファミリー客）による立寄りを想定する。

第2章 立地場所

基本構想において、立地場所候補地として「大室」、「南平台・島津」、「追原」、「吉原」の4か所が抽出されている。基本的な考え方を踏まえ、以下の視点を重視して最適な立地場所を選定する。

1. 評価の視点

(1) 休憩機能の発揮可能性

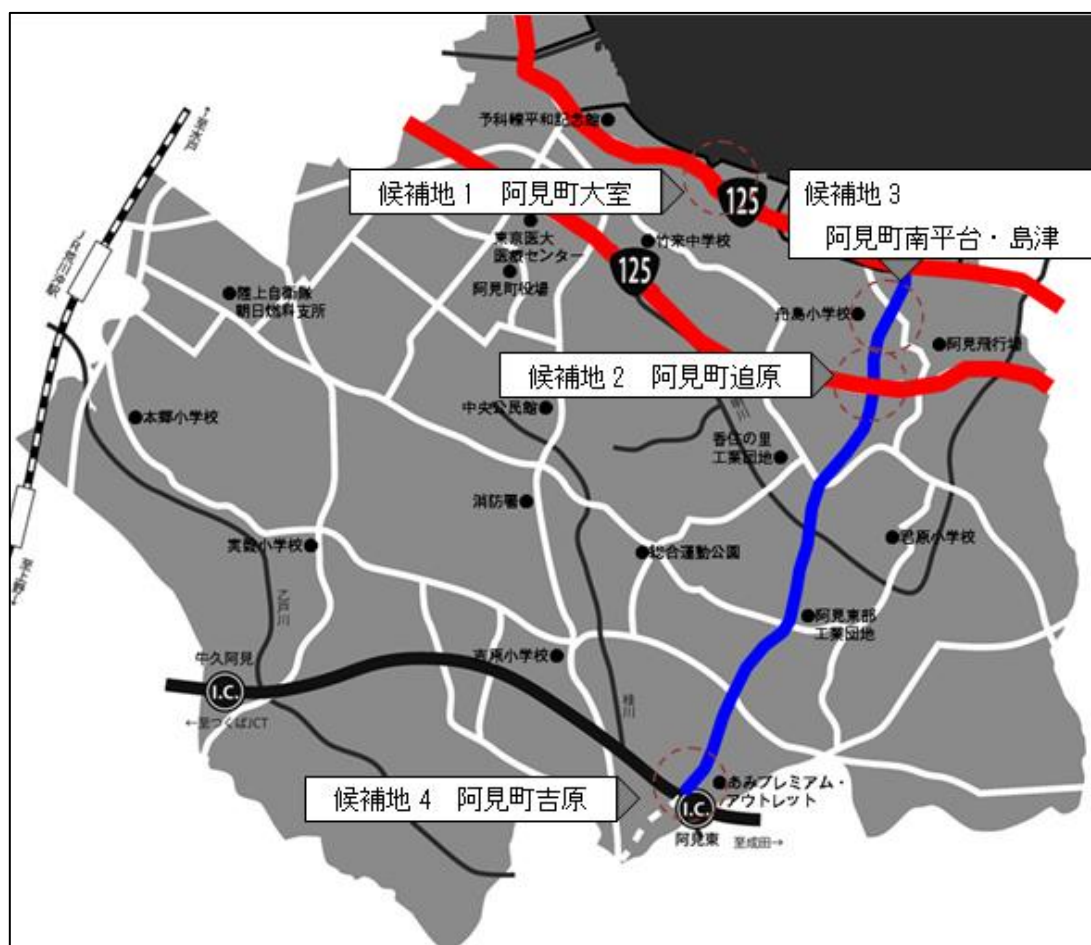
道路利用者による休憩需要という観点から、「前面道路交通量」をもとに立地場所を評価する。

(2) 地域連携機能の発揮可能性

地元客による地域振興施設の利用需要という観点から、「日常生活圏人口」「商圏人口」をもとに立地場所を評価する。また、観光客による利用需要という観点から、「アウトレット及び予科練平和記念館からの主要経路によるアクセス性」をもとに立地場所を評価する。

(3) 防災拠点機能の発揮可能性

災害時において応急復旧活動等の拠点としても活用されることを想定し、「災害リスク」をもとに立地場所を評価する。



(基本構想第5章より抜粋)

表. 立地場所の比較表

評価項目		指標	基本構想候補地			
			①大室	②追原	③南平台	④吉原
1. 休憩機能の発揮可能性		前面道路交通量	○ 7,072 台 国道 125 号 ※ 3	○ 10,170 台 国道 125 号 バイパス ※ 4	× 1,755 台 竜ヶ崎阿見線 バイパス ※ 4	△ 5,327 台 竜ヶ崎阿見線 バイパス ※ 4
2. 地域連携機能の発揮可能性	地元客の利用	日常生活圏人口 (1km 圏) ※ 1	○ 約 3,700 人	○ 約 3,900 人	○ 約 3,900 人	× 約 700 人
		商圏人口 (10km 圏) ※ 2	○ 約 287,000 人	○ 約 229,000 人	○ 約 229,000 人	○ 約 290,000 人
		商圏内の競合度 (スーパー、直売所の商圏重複)	× 近隣スーパーの商圏 (3km)に重複	△ 近隣直売所の 商圏(1km 以 内)に重複	△ 近隣直売所の 商圏(1km 以 内)に重複	△ 近隣直売所の 商圏(1km)に 重複
	観光客の利用	○ アウトレット及び予科練平和記念館からの主要経路によるアクセス性 (主要経路: 竜ヶ崎阿見線バイパス、125 号、125 号バイパス)	○ 主要経路によりアクセス可	○ 主要経路によりアクセス可	○ 主要経路によりアクセス可	○ 主要経路によりアクセス可
3. 防災拠点機能の発揮可能性	災害リスク	× ハザードマップの浸水想定区域の該当有無	○ 該当	○ 該当しない	○ 該当しない	○ 該当しない
総合評価			△	◎	○	△

※ 1 : 日常生活圏人口は、「政府統計の総合窓口 (e - S t a t)」ホームページにより、半径 1km 圏の人口を算出

※ 2 : 商圏人口は、「政府統計の総合窓口 (e - S t a t)」ホームページにより、半径 10km 圏の人口を算出

※ 3 : 国土交通省道路局道路交通センサス (H22) による 12 時間交通量

※ 4 : 茨城県竜ヶ崎工事事務所調査による 12 時間交通量

2. 立地場所の選定

上記における評価を総合的に勘案し、「追原 (国道 125 号バイパスと県道竜ヶ崎阿見線バイパスとの交差点付近)」を立地場所とする。

第3章 整備に関する基本方針

1. 機能の導入方針

整備の目的と基本的な考え方を踏まえて、導入が想定される機能としては、道の駅としての本来機能（休憩、情報発信、地域連携）を中心に、地域振興に資する機能と安全・安心機能を備えることとする。

また、整備から管理・運営に至るまでには多額の費用がかかることから、最小限の費用で最大限の効果を得られるよう、最初からあれもこれも備えるのではなく、「小さく産んで大きく育てる」という発想のもと、ニーズに応じて拡張していくことを視野に入れて検討する。

導入機能	考え方	施設イメージ（例）	
休憩機能	駐車場	<ul style="list-style-type: none"> 道路利用者が休憩のために24時間利用できる施設とする。 前面道路交通量に応じた十分な規模の駐車スペースとする。 道路からアクセスしやすく満車空車の状況を確認しやすいよう、交通量の多い前面道路に面した形で配置する。 	<ul style="list-style-type: none"> 駐車スペース（一般車両、大型車両、身体障害者用、管理・業務用） サイクルポート EV充電器 バス停留所
	トイレ	<ul style="list-style-type: none"> 道路利用者が休憩のために24時間利用できる施設とする。 清潔感があり、誰でも利用しやすいトイレとする。 駐車スペースに応じた十分な規模とする。 駐車場からアクセスしやすい配置とする。 	<ul style="list-style-type: none"> 男子トイレ 女子トイレ 多目的トイレ（着替え台、ベビーベッド等）
	休憩施設	<ul style="list-style-type: none"> 道路利用者が休憩のために24時間利用できる施設とする。 駐車スペースに応じた十分な規模とする。 駐車場から利用しやすい留意するとともに、情報提供施設と相互に行き来しやすい配置とする。 	<ul style="list-style-type: none"> 休憩スペース（テーブル、ベンチ等） 自動販売機 植栽 足湯
情報発信機能	情報提供施設	<ul style="list-style-type: none"> 道路利用者が道路交通情報等を収集するために24時間利用できる施設とする。 交通情報や霞ヶ浦周辺の観光情報等を提供することにより、道路利用者や観光客に対し、魅力を訴求できる施設とする。 駐車スペースに応じた十分な規模とする。 駐車場から利用しやすい留意するとともに、休憩施設と相互に行き来しやすい配置とする。 	<ul style="list-style-type: none"> パンフレットスペース 情報掲示板 定住促進案内 道路交通情報端末 観光案内カウンター
地域連携機能	農産物直売施設	<ul style="list-style-type: none"> 地元住民や観光客が、阿見町や霞ヶ浦周辺で採れた新鮮な農産物（ヤーコン、レンコン、スイカ等）を購入できる施設とする。 阿見町や霞ヶ浦周辺の農産物販売を通じて、阿見町や霞ヶ浦周辺の魅力をPRするとともに、地元生産者の新たな販路を確保できる施設とする。 他事例を参考に、十分な品揃えを確保できる規模とする。 集客力を発揮しやすいよう、賑わいの場となるイベントスペース等に面した配置する。 	<ul style="list-style-type: none"> 農産物販売スペース

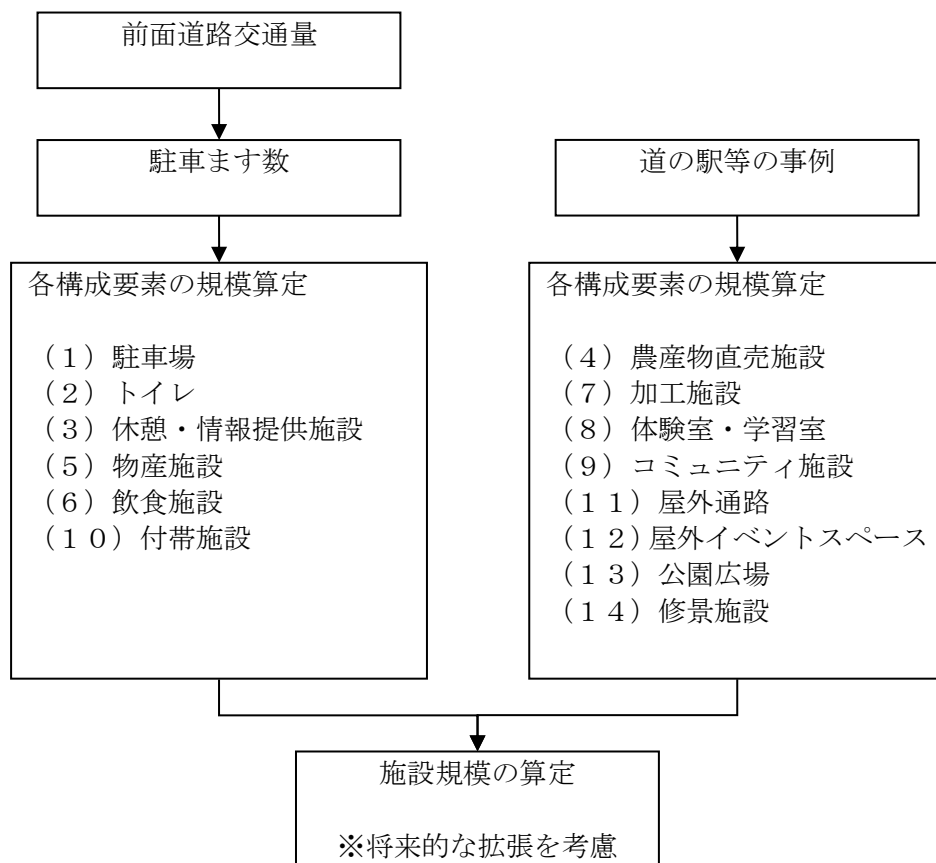
物産販売施設	<ul style="list-style-type: none"> 観光客が、阿見町や霞ヶ浦周辺で製造・加工された特産物（ワカサギ、エビの佃煮等）をお土産等として購入できる施設とする。 阿見町や霞ヶ浦周辺の特産物販売を通じて、阿見町や霞ヶ浦周辺の魅力をPRするとともに、地元生産者の新たな販路として活用できる施設とする。 他事例を参考に、十分な品揃えを確保できる規模とする。 集客力を発揮しやすいよう、賑わいの場となるイベントスペース等に面した配置する。 	<ul style="list-style-type: none"> 特産物販売スペース
飲食施設	<ul style="list-style-type: none"> 地元住民や工業団地の従業員、観光客が昼食や休憩等で利用できる施設とする。 阿見町や霞ヶ浦周辺の地元食材を使ったメニューを提供することにより、阿見町及び霞ヶ浦の魅力をPRできる施設とする。 駐車ます数に応じた十分な規模とする。 食事しながら憩える場となるよう、外部の広場や緑地を眺めることのできる配置とする。 	<ul style="list-style-type: none"> レストラン 厨房 カフェ
加工施設	<ul style="list-style-type: none"> 地元住民や工業団地の従業員が昼食等で弁当・惣菜を購入したり、観光客がパン、ジャム、菓子、ジュース、ソフトクリーム等を手軽に味わうことのできる施設とする。 阿見町や霞ヶ浦周辺の地元食材を使った加工品、軽食メニューを提供することにより、阿見町及び霞ヶ浦の魅力をPRできる施設とする。 駐車ます数に応じた十分な規模とする。 駐車場から立寄りやすい配置とする。 	<ul style="list-style-type: none"> 総菜コーナー ベーカリー 軽食コーナー
体験・学習施設	<ul style="list-style-type: none"> 地元住民や観光客が料理教室等の体験イベントに利用できる施設とする。 地元住民や観光客が集まる場を提供することにより、地域内外の交流の場とする。 可動間仕切り等により、用途に応じて使い方を換えられる空間とする。 賑わいの場となるイベントスペース等から離れた配置とする。 	<ul style="list-style-type: none"> 体験学習室 調理室
コミュニティ施設	<ul style="list-style-type: none"> 地元住民が集会や講座、交流行事のコミュニティ活動に利用できる施設とする。 地元住民や町内の学生、観光客が集まる場を提供することにより、地域交流の場とする。 可動間仕切り等により、用途に応じて使い方を換えられる空間とする。 賑わいの場となるイベントスペース等から離れた配置とする。 	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティスペース 子育て支援スペース 遊戯室 音楽スタジオ兼簡易ホール
屋外通路	<ul style="list-style-type: none"> 地元住民や観光客が、雨天時にも、不自由なく行き来できるよう、屋根付きの通路を設ける。 賑わいの場となるイベントスペース等に面した配置する。 	
屋外イベントスペース	<ul style="list-style-type: none"> 地元住民が露店、フリーマーケット等の屋外イベントで利用できるスペースとする。 天候に左右されず利用できるよう、屋根付きの空間とする。 災害時には、一時避難場所として利活用可能とする。 賑わいの場となるよう、建物前面に配置する。 	<ul style="list-style-type: none"> テナントスペース

	公園広場	<ul style="list-style-type: none"> ・道路利用者や観光客が自由に休憩でき、滞留する場とする。屋外イベントでも利用できる芝生広場とする。 ・災害時には、一時避難場所として利活用可能とする。 ・建物や屋外イベントスペースから行き来しやすい配置とする。 	<ul style="list-style-type: none"> ・芝生広場・親水空間 ・子ども用遊具 ・イベント広場 ・遊歩道 ・一時避難スペース ・その他
	防災拠点機能		<ul style="list-style-type: none"> ・防災備蓄倉庫 ・非常用電源装置 ・防災対応型トイレ

2. 施設規模の算定

前章で整理した導入機能等を踏まえて、施設規模を検討する。以下に示す手順のように、施設規模は、前面道路交通量等を基に算定した各構成要素の規模の合算により算定する。

なお、前面道路交通量は国道 125 号バイパス及び県道竜ヶ崎阿見線バイパスの値を使用する。



(1) 駐車場

① 駐車ます数の算定

駐車ます数の算定にあたっては、NEXCO 設計要領による方法と平成 6 年度道の駅調査(北陸地方建設局)による方法が考えられる。

i) NEXCO 設計要領による算定

駐車ます数は、下記により求められる。

$$\begin{aligned} & \text{「計画交通量」} \times \text{「対象区間の延長」} \times \text{「立寄率」} \\ & \quad \times \text{「ラッシュ率」} \times \text{「駐車場占有率」} \end{aligned}$$

- ・ 計画交通量：対象区間の計画交通量 (台/日) 又は現況交通量
- ・ 対象区間の延長：道の駅では 10km~20km、最大で 25km
- ・ 立寄率：km 当たりの立寄台数 (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 (正時から次正時) の立寄台数の比率
- ・ 駐車場占有率：平均駐車時間 (分) / 60 分

項目	125 号バイパス		竜ヶ崎阿見線		備考
	小型車	大型車	小型車	大型車	
前面道路交通量 (台/24h)	13,730		2,168		24 時間交通量は、茨城県竜ヶ崎工事事務所調査による 12 時間交通量に、道路交通センサスの昼夜率を乗じて算出 ・ 125 号バイパス：10,170 台/12h ・ 竜ヶ崎阿見線：1,606 台/12h ・ 昼夜率：1.35 (H22 センサス、125 号バイパス稲敷阿見線～竜ヶ崎阿見線の値)
車種別前面交通量 (台/24h)	11,464	2,265	1,702	466	茨城県竜ヶ崎工事事務所調査による大型車混入率を採用 ・ 125 号バイパス：16.5% ・ 竜ヶ崎阿見線：21.5%
対象区間延長 (km)	25		25		周辺に休憩施設 (道の駅) がいないことから最大値を採用
立寄率	0.007	0.008	0.007	0.008	パーキングエリアの値を「道の駅」平均間隔 15 km で除した値を採用
ラッシュ率	0.100	0.100	0.100	0.100	パーキングエリアに準じて 10% と想定
駐車場占有率	0.500	0.500	0.500	0.500	飲食、売店を備えているため、サービスエリアに準ずるが、コミュニティ施設等を有するため、小型車、大型車とも 30 分とする。
駐車ます数小計 (台)	101	23	15	5	

出典：「設計要領第四集 休憩施設設計要領 (H17.10 東日本高速道路株式会社)」

ii)平成6年度道の駅調査（北陸地方建設局）による算定

駐車ます数は、下記により求められる。

「立寄台数」×「ラッシュ率」×「駐車場占有率」

- ・立寄台数＝前面道路交通量×立寄率
- ・立寄率：下表による

曜日	車種	県境型	周辺型	近郊型	都市型
平日	小型車	0.06～0.13	0.06～0.18	0.05～0.07	0.03～0.04
	大型車	0.02～0.07	0.03～0.13	0.04～0.05	0.01
休日	小型車	0.10～0.12	0.20～0.34	0.07	0.07～0.09
	大型車	0.03～0.09	0.03～0.11	0.05～0.07	0.03

- ・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（正時から次正時）の立寄台数の比率
- ・駐車場占有率：平均駐車時間（分）／60分

【平日】

項目	125号バイパス		竜ヶ崎阿見線		備考
	小型車	大型車	小型車	大型車	
前面道路交通量 (台/24h)	13,730		2,168		24時間交通量は、茨城県竜ヶ崎工事事務所調査による12時間交通量に、道路交通センサスの「昼夜率」を乗じて算出 ・125号バイパス：10,170台/12h ・竜ヶ崎阿見線：1,606台/12h ・昼夜率：1.35（H22センサス、125号バイパス稲敷阿見線～竜ヶ崎阿見線の値）
車種別前面交通量 (台/24h)	11,464	2,265	1,702	466	茨城県竜ヶ崎工事事務所調査による大型車混入率を採用 ・125号バイパス：16.5% ・竜ヶ崎阿見線：21.5%
立寄率	0.12	0.08	0.12	0.08	「周辺型」の中間値を採用 ・小型車：12% ・大型車：8%
立寄台数（台）	1,376	181	204	37	
ラッシュ率	0.100	0.100	0.100	0.100	パーキングエリアに準じて10%と想定
駐車場占有率	0.500	0.500	0.500	0.500	飲食、売店を備えているため、サービスエリアに準ずるが、コミュニティ施設等を有するため、小型車、大型車とも30分とする。
駐車ます数小計（台）	69	10	11	2	

【休日】

項目	125号バイパス		竜ヶ崎阿見線		備考
	小型車	大型車	小型車	大型車	
前面道路交通量 (台/24h)	12,219		1,930		24時間交通量は、茨城県竜ヶ崎工事事務所調査による12時間交通量に、道路交通センサスの「休日平日12時間交通量比」及び「昼夜率」を乗じて算出 ・125号バイパス：10,170台/12h ・竜ヶ崎阿見線：1,606台/12h ・休日平日12時間交通量比：0.89(H17センサス、稲敷郡阿見町中央3-19-16) ・昼夜率：1.35(H22センサス、125号バイパス稲敷阿見線～竜ヶ崎阿見線の値)
車種別前面交通量 (台/24h)	10,203	2,016	1,515	415	茨城県竜ヶ崎工事事務所調査による大型車混入率を採用 ・125号バイパス：16.5% ・竜ヶ崎阿見線：21.5%
立寄率	0.27	0.07	0.27	0.07	「周辺型」の中間値を採用 ・小型車：27% ・大型車：7%
立寄台数(台)	2,755	141	409	29	
ラッシュ率	0.100	0.100	0.100	0.100	パーキングエリアに準じて10%と想定
駐車場占有率	0.500	0.500	0.500	0.500	飲食、売店を備えているため、サービスエリアに準ずるが、コミュニティ施設等を有するため、小型車、大型車とも30分とする。
駐車ます数小計(台)	138	8	21	2	

i) ii) を比較すると、立寄率に関して、NEXCO 設計要領では高速道路のサービスエリア及びパーキングエリアに関する値となっているのに対し、「平成6年度道の駅調査(北陸地方建設局)」では道の駅の実績値となっている点で大きく異なる。道の駅は一般道路に設置され、閉鎖性の高い高速道路に設置されるサービスエリア等に比べて、立地条件の違いが立寄率に大きく影響すると考えられることを踏まえると、「都市型」「近郊型」「周辺型」等の立地条件の違いを考慮した「平成6年度道の駅調査(北陸地方建設局)」の立寄率を用いて算定することが妥当である。

したがって、ii) で算定した値を採用することとし、小型車は休日の値をもとに159台(138+21台)、大型車は平日の値をもとに12台(10+2台)で計171台となる(下表)。

項目	駐車ます数	備考
小型車	159	休日を採用 138+21
大型車	12	平日を採用 10+2
計	171	

また、「道の駅の活性化」に係る実践的政策課題研究事業 報告書(H24.3茨城県)」によると、茨城県内道の駅の利用者アンケート結果では「駐車場が狭い」という意見が多く、「駐車場拡張問題は各駅共通の課題」とされていることから、開業後における立寄率の向上や滞在時間の延伸を考慮して、将来的な拡張も見据えた十分な駐車場用地を確保しておくことが重要である。

そのため、駐車ます数を用いて算定する構成要素については、4-2で予測する年間利

用者数の範囲を踏まえて、将来的に利用者数が最大値まで伸長した際の必要面積についても考慮する。

②駐車場面積の算定

駐車場面積は、「駐車ます数」×「1台当たりの所要面積」により、5,320㎡となる。

また、将来的に利用者数が伸長（1.6倍・P20～21参照）した際の駐車ます数は、同様の比率で拡張させると仮定し171台×1.6≒274台となることから、所要面積は5,320㎡×1.6=8,512㎡≒8,520㎡となる。

項目	設定値		備考
	小型車	大型車	
駐車ます数小計（台）	159	12	
1台当たりの所要面積（㎡/台）※	24.4	119.3	小型車：駐車角90° 前進駐車 大型車：駐車角60° 前進駐車・前進発車
駐車場面積小計（㎡）	3,880	1,432	
駐車場面積合計（㎡）	5,311		
（拡張後）	8,520		

※出典：「設計要領第四集 休憩施設設計要領（H17.10 東日本高速道路株式会社）」

(2) トイレ

「設計要領第六集 建築施設編（H21.7 東日本高速道路株式会社）」を準用すると、本件の駐車ます数に応じた標準的な面積は230㎡（男女合計で47個）となる。なお、この値には、男子便所、女子便所、男・女洗面所、倉庫が含まれる。

片側駐車ます数	便器数（個）			標準的な面積（㎡）
	男（小）	男（大）	女	
101台以上	20	7	20	230
71～100	15	5	15	170
46～70	10	3	10	110
45台以下	5	2	5	60

出典：「設計要領第四集 休憩施設設計要領（H17.10 東日本高速道路株式会社）」

(3) 休憩・情報提供施設

「設計要領第六集 建築施設編（H21.7 東日本高速道路株式会社）」を準用すると、本件の駐車ます数に応じた標準的な面積は210㎡となる。なお、この値には、休憩所、インフォメーション、救護室、事務室、湯沸接待室が含まれる。

また、将来的に駐車ます数が274台となった場合、標準的な面積は250㎡となる。

片側駐車ます数	座席数	標準的な面積（㎡）
300	80	250
250	60	210
200	60	210
150	40	170
100台以下	30	140

出典：「設計要領第六集 建築施設編（H21.7 東日本高速道路株式会社）」

(4) 農産物直売施設

農産物直売施設は、道の駅における貴重な収益施設の一つであるため、一定程度の売上を確保できることを想定して規模を設定する。その際、全国平均値や参考文献による値を参考にする。

『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）」によれば、道の駅における飲食施設の全国平均面積は、190 m²である。

一方、「農産物直売所の経済分析（農林水産政策研究第 16 号（2009）」によると、施設規模の大きい直売所ほど規模の経済性が働いて販売効率が上がる傾向にあり、直売所販売金額 2～3 億の場合、直売所当たりの平均売場面積は 397 m²である。これにバックヤード分を加算すると、397 m²+50 m²=447 m²≒450 m²となる。

(5) 物産販売施設

物産販売施設は、道の駅における貴重な収益施設の一つであるため、一定程度の売上を確保できることを想定して規模を設定する。その際、基準の基づく値や全国平均値を参考にする。

「設計要領第六集 建築施設編（H21.7 東日本高速道路株式会社）」を準用すると、本件の駐車ます数に応じた標準的な面積は 200 m²となる。

一方、『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）」によると、道の駅におけると特産販売所の全国平均面積は、222 m²（412 m²-190 m²）である。

売上の確保には施設規模が大きいほど有利であることを勘案し、大きい方の値を採用して 230 m²とする。

また、将来的に駐車ます数が 274 台となった場合、標準的な面積は 255 m²となるため、拡張後は 260 m²とする。

片側駐車ます数	標準的な面積 (m ²)
300	255
250	230
200	200
150	170
100 台以下	160

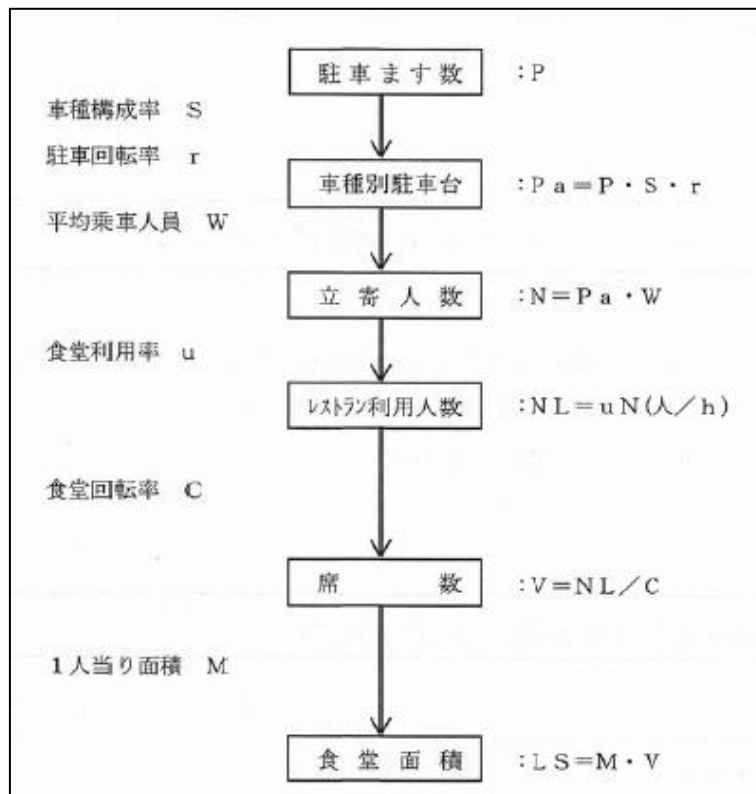
出典：「設計要領第四集 休憩施設設計要領（H17.10 東日本高速道路株式会社）」

(6) 飲食施設

飲食施設は、道の駅における貴重な収益施設の一つであるため、一定程度の売上を確保できることを想定して規模を設定する。その際、基準に基づく値や全国平均値を参考にする。

「設計要領第六集 建築施設編（H21.7 東日本高速道路株式会社）」を準用すると、本件の駐車ます数に応じた標準的な面積は飲食施設 153 m²、従業員休憩室・事務室、倉庫等の付属室 175 m²となり、合計は 153+175≒328 m²となる。なお、これらの値には、客室（内売店含む）、厨房、食品倉庫（冷蔵庫室含む）、客用便所、事務室、男女更衣室、仮眠室、従業員休憩室、脱衣・浴室、従業員便所、廊下等共用部分が含まれる。

また、将来的に利用者数が伸長（1.6 倍）した場合、同様の比率で拡張させると仮定すると、所要面積は 330 m²×1.6≒530 m²となる。



飲食施設規模算出フローチャート（「設計要領第六集 建築施設編」より抜粋）

項目	設定値			備考
	小型車	大型車 (貨物)	大型車 (バス)	
駐車ます数 P (台)	159	11	1	H17 道路交通センサスの車種構成率を用いて算出 (貨物 : バス = 4,302 : 160)
駐車回転率 r (回/h)	2.4	2.0	3.0	回転率の基となる平均駐車時間は、SA と同程度と考えられることから、SA の値を採用
車種別駐車台数 Pa (台/h)	382	22	3	$Pa = P \cdot r$
車種別乗車人員 W (人/台)	1.30	1.31	13.59	※乗車人数は一般道より高速道路の方が多いと考えることから、H22 道路交通センサスによる「車種別平均輸送人数」を使用
立寄人数 N (人/h)	497	29	41	$N = Pa \cdot W$
食堂利用率 u	0.3	0.3	0.1	小型 30% バス 10% トラック 30%
レストラン利用人数 NL (人)	162			$NL = u \cdot N$
食堂回転率 C (人/h)	2.4			
座数 V	68			$V = NL / C$
一人あたり面積 M (㎡)	1.6			
食堂面積 LS (㎡)	109			$LS = M \cdot V$
厨房面積 (㎡)	44			食堂面積の 40%
飲食施設面積 (㎡)	153			
飲食付属室面積 (㎡) (従業員休憩室・事務室、倉庫等)	175			食堂面積の 160%

出典：「設計要領第六集 建築施設編」(H21.7 東日本高速道路株式会社)

(7) 加工施設

「『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)」よれば、全国道の駅における農林水産物加工場の平均面積は200㎡である。

(8) 体験室・学習室

体験学習や料理教室を15～30名規模で開催できるスペースとして、他事例を参考に320㎡(20m×16m程度)とする。

(9) コミュニティ施設

計150名程度が参加可能な研修や講座などが行えるスペースとして、他事例を参考に200㎡とする。

(10) 付帯施設

上記のほか、道の駅の各施設機能を正常に保つための付帯施設として、電気室、受水槽、浄化槽、倉庫、ゴミ仮置き場、清掃員詰所、障害者用駐車场上屋、二輪車駐車场上屋等が必要となる。

道の駅はレストランや売店等サービスエリアと類似する機能を有することから、「設計要領第六集 建築施設編 (H21.7 東日本高速道路株式会社)」のサービスエリアの標準規模を準用すると、所要面積は550㎡となる。

(11) 屋外通路

敷地内移動利便性に配慮して、屋根付きの通路を建物の長手方向に沿って配置することを想定し、500㎡(5m×100m程度)とする。

(12) 屋外イベントスペース

露店、フリーマーケット等の屋外イベントで利用できる広場を想定しているため、簡易テントを10個程度(300名程度来場)設置できる広さとして、600㎡(40m×15m程度)とする。

(13) 公園広場

屋外イベントでも利用できる芝生広場を想定しているため、グランドゴルフ1面程度確保できる広さとして、2,400㎡(60m×40m程度)とする。

(14) 修景施設

「林地開発許可制度」により、1haを超える森林を開発する場合に知事の許可を受けなければならないとされ、茨城県の開発許可要件では、事業の目的等に応じて相当面積の森林又は緑地の残置又は造成を行うことが求められている。

道の駅整備は、事業の目的が「工場、事業場の設置」に当たることから、「森林法に基づく林地開発許可申請の手びき (H22.4 茨城県農林水産部林政課)」により、事業区域の森林面積の25%以上を森林又は緑地として確保することが必要である。

※集客予測の考え方

(1) 前面道路交通量による集客予測

道の駅利用者数は、前面道路交通量に立寄率を乗じて推測することが可能である。

阿見町道の駅における営業時間内の前面道路交通量(台/9h)を用いて、一日あたりの立寄人数を算出すると、平日では1,338人/日、休日では2,439人/日となる。

これらに営業日数(年中無休と仮定)を乗じて、年間利用者数を算出すると、以下のようになる。

1,338人/日×(365-2×52)日+2,439人/日×(2×52)日=602,874人 ≒約60万人

【平日】

項目	125号バイパス			竜ヶ崎阿見線			備考
	小型	バス	貨物	小型	バス	貨物	
前面交通量 (台/12h)	8,492	60	1,618	1,261	12	333	茨城県竜ヶ崎工事事務所調査 ※大型車混入率 ・125号バイパス：16.5% ・竜ヶ崎阿見線：21.5% ※バスと貨物の構成比 H17センサスによる(バス：貨物=160：4302)
営業時間内の交通量 (台/9h)	6,369	45	1,213	946	9	250	平日 10:00～19:00 (9時間)
立寄率	0.12	0.08	0.08	0.12	0.08	0.08	「平成6年度道の駅調査(北陸地方建設局)」の中間値による
立寄台数(台/9h)	764	4	97	113	1	20	交通量×立寄率
車種別乗車人数 (人/台)	1.3	13.59	1.18	1.3	13.59	1.18	平成22年道路交通センサスによる
立寄人数(人/9h)	994	49	115	148	10	24	
立寄人数小計	1,157			181			
立寄人数合計	1,338						

【休日】

項目	125号バイパス			竜ヶ崎阿見線			備考
	小型	バス	貨物	小型	バス	貨物	
前面交通量 (台/12h)	7,558	54	1,440	1,122	11	296	茨城県竜ヶ崎工事事務所調査 ※大型車混入率 ・125号バイパス：16.5% ・竜ヶ崎阿見線：21.5% ※バスと貨物の構成比 H17センサスによる(バス：貨物=160：4302) ※平日×0.89
営業時間内の交通量 (台/9h)	5,668	40	1,080	842	8	222	平日 10:00～19:00 (9時間)
立寄率	0.27	0.07	0.07	0.27	0.07	0.07	「平成6年度道の駅調査(北陸地方建設局)」の中間値による
立寄台数(台/9h)	1,530	3	76	227	1	16	交通量×立寄率
車種別乗車人数 (人/台)	1.3	13.59	1.18	1.3	13.59	1.18	平成22年道路交通センサスによる
立寄人数(人/9h)	1,990	38	89	295	8	18	
立寄人数小計	2,117			322			
立寄人数合計	2,439						

(2) 近隣道の駅の実績を踏まえた集客予測

(1) では、立寄率について「平成6年度道の駅調査（北陸地方建設局）」の中間値と仮定して算出したが、実際には立地場所周辺の商圈人口や観光入込客数によって異なると考えられる。全国の道の駅の事例をみると、前面道路交通量が少ないにも関わらず、多くの観光客等を集め全国的に人気の高い施設となっているもの（川場田園プラザ、もてぎ等）も見られる。また、近隣道の駅においても、「ごか」と「どまんなかたぬま」のように、前面交通量が同規模であっても道の駅利用者数が2倍近くとなっている事例もある。

これは、集客ターゲットの市場規模や施設規模が十分確保されることにより、立寄率が上昇することが要因であると考えられる。そのため、集客ターゲットとなる地元客及び観光客の潜在的市場規模を示す指標として「商圈人口」「観光入込客数」を用いて、前面道路交通量が同規模の近隣道の駅における値を比較することにより、立寄率が上昇した場合の集客可能性について検討することとする。

表. 近隣道の駅（前面道路交通量が同規模のもの）における年間利用者数

名称	交通量 (台/12h)	潜在的市場規模(万人)		施設規模		年間利用者数(万人)		
		商圈人口 ※1	観光入込 客数※2	駐車台数 (台)	地域振興施 設面積(m ²)	算定値	実績値	比率
阿見	11,776	22.9	335.9	171	1,960	60.3	-	-
しもつま	13,584	15.2	118.9	121	1,176	55.0	61.8	1.1
ごか	15,897	27.0	148.6	137	1,316	46.9	80.4	1.7
どまんなかたぬま	16,546	21.4	857.6	498	1,937	65.8	134.3	2.0
平均値	-	-	-	-	-	-	-	1.6

※1：商圈人口は、「政府統計の総合窓口（e-Stat）」ホームページにより、周辺10km圏の人口を算出

※2：「茨城の観光レクリエーション現況（平成25年観光客動態調査報告）」及び「H25栃木県観光入込数・宿泊数推定調査結果」による。

前面道路交通量が同規模（10,000～15,000台程度）である近隣道の駅「しもつま」「ごか」「どまんなかたぬま」について、(1)の方法により年間利用者数を算出すると、それぞれ55.0万人、46.9万人、65.8万人となる。

これに対して年間利用者数の実績を比較すると、それぞれ約1.1倍、1.7倍、2.0倍となっており、平均すると1.6倍となっている。これは商圈人口や観光入込客数、駐車台数や延床面積の大きさが要因となって立寄率を押し上げていると考えられる。

これらを踏まえると、施設・サービスを充実させ、地元客や観光客から目的地として認知された場合には、平均で**1.6倍程度立寄率を引き上げることが可能**であり、これを阿見町道の駅で実現した場合、60万人×1.6≒96万人まで集客できると考えられる。

以上を踏まえると、阿見町道の駅では**60～96万人**の集客が実現可能である。

(1) ～ (10) で算定した施設規模を一覧表で整理すると、以下のとおりである。

表. 施設規模一覧表

導入機能		面積			算出の考え方
		当初		拡張後	
休憩機能	駐車場	5,320	m ²	8,520	m ² 駐車ます数をもとに1台あたり所要面積を用いて算出 ・小型車：159台（うち身体障害者用：3台） ・大型車：12台 ※将来的な利用者数の伸長を想定して拡張
	トイレ【公益】	(建物) 230	m ²	(建物) 230	m ² 駐車ます数をもとにNEXCO設計要領を参考に算出 ・男性：27器（大7、小20） ・女性：20器
情報発信機能	休憩・情報提供施設【公益】	(建物) 210	m ²	(建物) 250	m ² 駐車ます数をもとにNEXCO設計要領を参考に算出 ※駐車ますの拡張に応じて拡張
地域連携機能	農産物直売施設	(建物) 450	m ²	(建物) 450	m ² 「農産物直売所の経済分析（農林水産政策研究第16号（2009）」の平均売場面積を参考に算出
	物産施設	(建物) 230	m ²	(建物) 260	m ² 「『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）」の全国平均面積を参考に算出 ※駐車ますの拡張に応じて拡張
	飲食施設	(建物) 330	m ²	(建物) 530	m ² 駐車ます数をもとにNEXCO設計要領を参考に算出 ※将来的に利用者数が1.6倍程度まで伸長すると仮定して、拡張後は1.6倍の面積を想定
	加工施設	(建物) 200	m ²	(建物) 200	m ² 「『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）」の全国平均面積を参考に算出
	体験・学習施設【公益】	(建物) 320	m ²	(建物) 320	m ² 体験学習や料理教室を15～30名規模で開催できるスペースとして、他事例を参考に想定
	コミュニティ施設【公益】	(建物) 200	m ²	(建物) 200	m ² 計150名程度が参加可能な研修や講座などが行えるスペースとして、他事例を参考に想定
その他	付帯施設	550	m ²	550	m ² 電気室、受水槽、浄化槽、倉庫、ゴミ仮置き場、清掃員詰所、障害者用駐車場上屋、二輪車駐車場上屋等を想定し、NEXCO設計要領を参考に算出
	屋外通路	500	m ²	500	m ² 屋根付きの通路を建物の長手方向に沿って配置することを想定
	屋外イベントスペース	600	m ²	600	m ² 簡易テントを10個程度（300名程度来場）設置できる広さを想定
	公園広場	2,400	m ²	2,400	m ² グランドゴルフ1面程度確保できる広さを想定
	修景施設	5,000	m ²	6,250	m ² 「森林法に基づく林地開発許可申請の手びき（H22.4茨城県農林水産部林政課）」により、事業区域の森林面積の25%以上を森林又は緑地として確保 森林面積を20,000m ² （事業区域として前面道路からの進入路分も見込む）と想定して算出 ※拡張後は、森林面積を25,000m ² （事業区域として前面道路からの進入路分も見込む）と想定
(A)敷地小計		16,540	m ²	21,260	m ² 調整池の所要面積は駐車場で確保することを想定
内、建物計		2,170	m ²	2,440	m ²
内、公益施設分		960	m ²	1,000	m ²
(B)その他の敷地		8,500	m ²	8,500	m ² 県道竜ヶ崎阿見線バイパスの4車線化用地及び県道からの進入路を確保することを想定(図上による求積)
敷地合計(A+B)		25,040	m ²	29,760	m ²

3. 配置計画

(1) ゾーニングの考え方

- 敷地形状としては、交通量の多い 125 号バイパス側からの視認性に配慮し、長手方向が 125 号バイパスに面する長方形とする。
- 右折車両による入りやすさにも配慮し、既存交差点との離隔距離に留意しつつ、各前面道路に駐車場出入口を設けることとする。具体的には、125 号バイパス側は敷地北東角、県道側は敷地南西角に設けるものとし、県道側については、アウトレット方面からのアクセス性を考慮し、車両進入路を確保することとする。
- 建物配置については、交通量の多い 125 号バイパス側からの視認性に配慮し、長手方向が 125 号バイパスに面する形状とする。
- 阿見町中心部やアウトレットからの来訪者による視認性に配慮して、建物は交差点に配置し、駐車場は敷地東側に配置する。
- 敷地南側に住宅地が立地しているため、緩衝帯として森林を配置する。
- 前面道路から敷地内への出入りについては、道路管理者である茨城県や警察との協議を行った上で、右折レーンや信号交差点の設置等による渋滞対策が必要である。

(2) 配置計画イメージ

- (1) の考え方を踏まえると、次のような配置計画が考えられる。

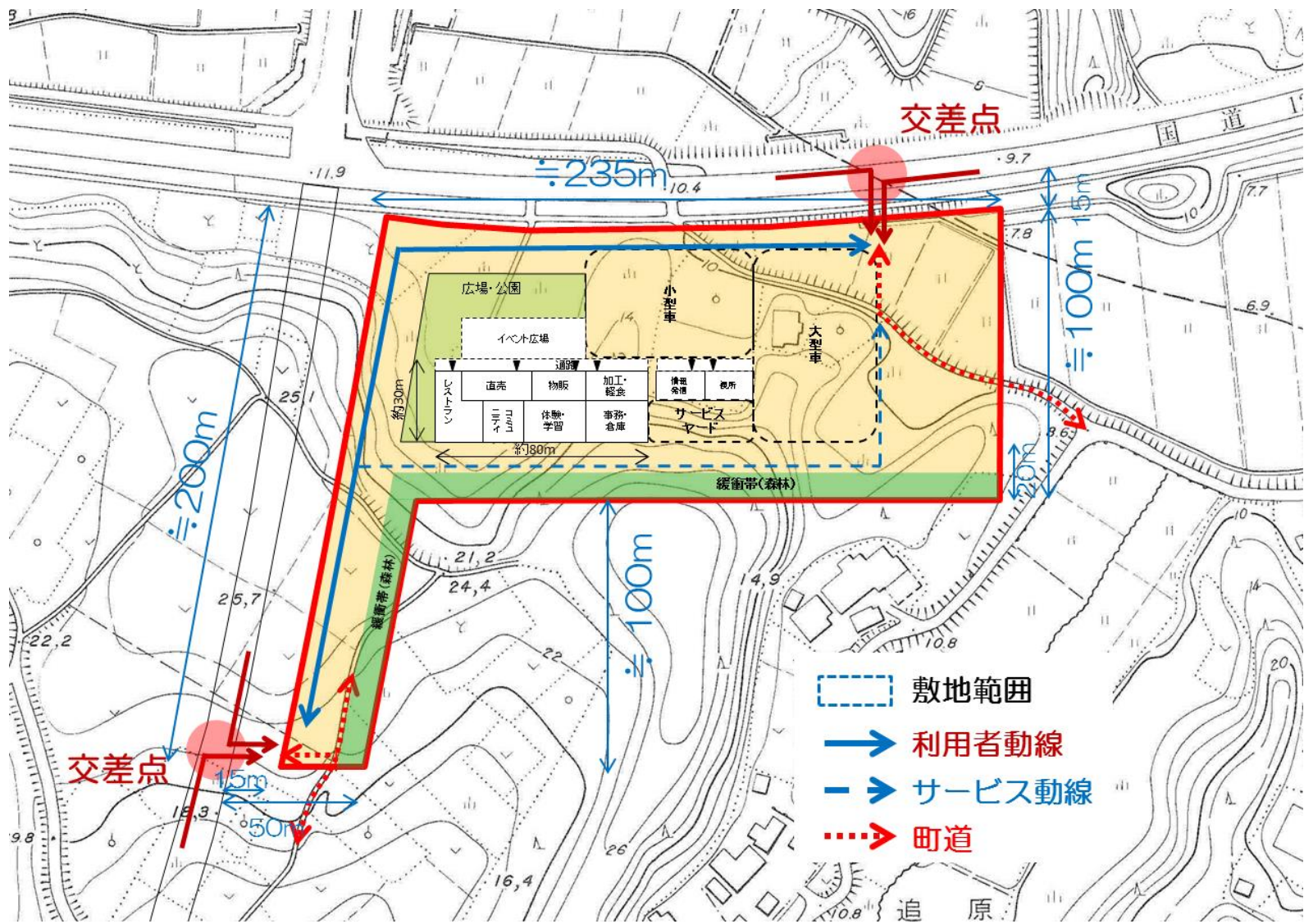
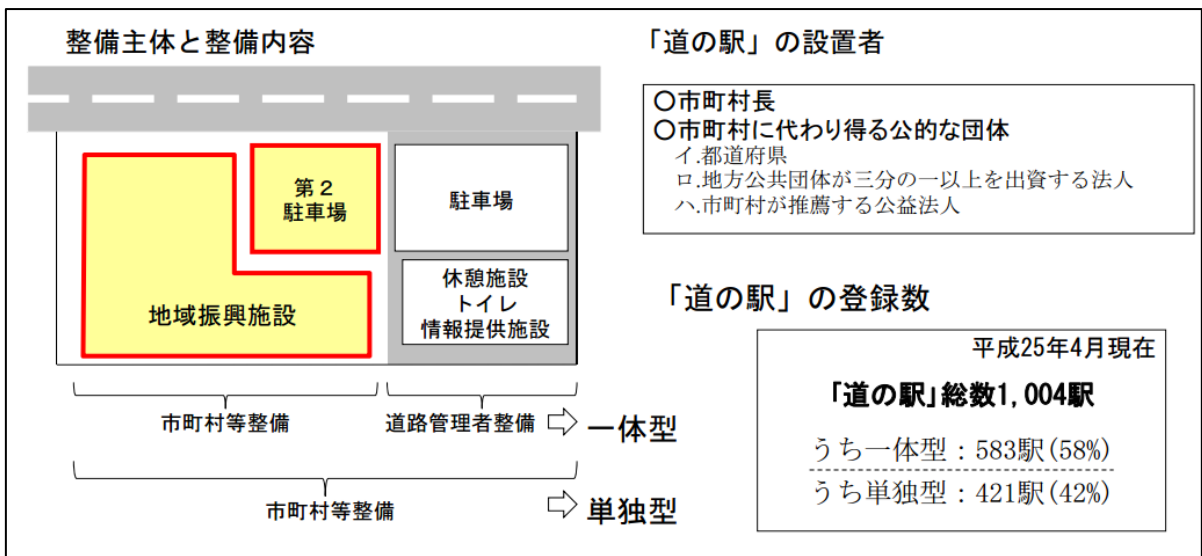


図. 配置計画イメージ

4. 整備手法

整備手法としては「一体型」と「単独型」の二つが挙げられる。「一体型」は、道路管理者である県が駐車場、トイレ、休憩施設、情報提供施設を整備し、町が地域振興施設を整備するものである。「単独型」はこれらを町が単独で整備するものである。手法の検討にあたっては、県との協議が必要である。



(「道の駅について」(国土交通省)により抜粋)

図. 道の駅の整備主体

第4章 管理運営に関する基本方針

基本構想で示された「運営の考え方」や民間事業者の意向調査を踏まえて、本事業の管理運営に関する基本方針について整理する。

1. 管理運営の基本的考え方

(1) 運営者の選定

道の駅は、収益施設や公益的施設を含めて、多種多様な機能・サービスを利用者に提供していくことが求められる施設である。

そのため、運営者には、顧客重視の運営姿勢を基本として個々の施設におけるニーズに対応しつつ、施設全体としての魅力を発揮することが期待される。

具体的には、関係主体と調整の上で施設計画への意見反映や行政との折衝等を行い、施設全体をマネジメントできる主体を選定することが重要である。その際、ノウハウを有する町外企業が単独で担うほか、町外企業と地元事業者等で構成される SPC や組合等の組織形態で担うことも考えられる。

(2) 変化に対応できる運営

道の駅は、農産物直売施設や飲食施設など、民間施設との競合対象となる機能を備えた施設である。

そのため、近隣市町村における道の駅等の新設に伴う競争環境の変化、顧客ニーズの変化等に対応しながら、持続的に運営していくことが期待される。

具体的には、運営主体により速やかな意思決定を行うとともに、従業員や商品、備品等を効率的に活用しながら、柔軟な運営を行っていくことが重要である。

(3) 住民の参加・協働の推進

道の駅は、地域振興拠点として地域固有の魅力を持続的に創出・発信していくことが求められる施設である。

そのため、町内をあげての協力協調体制を構築し、その中で地元関係者が試行錯誤しながら主体的に取り組むことが期待される。

具体的には、行政、住民、運営者の合意のもと、主体的な参加・協働に関するルールを定めることが重要である。

(4) 商品供給体制の構築

道の駅は、地域振興拠点として持続的に商品・サービスを提供していくことが求められる施設である。

そのため、運営体制の構築のみならず、地元生産者が農産品や特産物等を継続的に供給するしくみの構築が期待される。

具体的には、施設整備と並行して、生産できる営農体制づくりを進めることが重要である。その際、必要に応じて、行政の関与が必要であるが、行政主導で生産者組合を作るのではなく、生産者の意識を高めていくことも考えられる。

2. 管理運営手法

(1) 管理運営方式

運営者の視点でみると、各施設の管理運営方式は大きく直営方式とテナント方式に分けられる。直営方式では、「コンセプトの具体化」「地元事業者の参画」の観点でメリットが大きい。一方で、テナント方式では、飲食施設や加工施設においてテナント業者に委託することより、専門的なノウハウを活かした「効率的な管理運営」が可能となる場合もある。

○：メリット ▲：デメリット

項目	直営方式	テナント方式
概要	<p>運営者が施設を管理運営して、利用者にサービスを提供し、売上代金を収受する方式</p> <p>※生産者が納入した商品を運営者が販売し、売上の一部を販売手数料として収受する「委託販売」も含む</p>	<p>運営者がテナントにスペースを提供し、テナント料を収受する方式</p>
コンセプトの具体化	<p>○運営者がコンセプトを踏まえて、統一的な広報やイベント実施等を行うことが可能。</p>	<p>▲テナント業者の経営判断により商品・サービスの提供を行うため、施設の統一的なイメージ訴求を發揮できない恐れ。</p>
効率的な管理運営	<p>▲運営者が個々の施設機能に対応した幅広い人材を確保することが必要。</p> <p>▲運営者の経営次第で、収入が不安定になる可能性がある。</p> <p>○個々の施設間で従業員や商品、備品等の利用調整が容易であり、効率的な運営が可能。</p>	<p>○運営者が個々の施設機能に対応した幅広い人材を確保する必要がない。</p> <p>○運営者は、テナント料により、安定的な収入を得ることが可能。</p> <p>▲個々の施設間で従業員や商品、備品等の利用調整が困難であり、運営の効率化が図りにくい。</p>
運営リスクの軽減	<p>▲施設の運営リスクを全て負う必要がある。</p> <p>○管理責任が明確化される。</p>	<p>○テナント部分の運営リスクは負う必要がない。</p> <p>▲施設ごとに管理責任が区分されるため、責任の所在が不明確となる恐れ。</p>
地元事業者の参画	<p>○運営者による従業員雇用、商品調達等において地元事業者の参画機会の確保が可能。</p>	<p>▲テナント業者の経営判断により商品・サービスの提供を行うため、地元事業者の参画機会が限定される恐れ。</p>
適用が考えられる施設	<p>農産物直売施設、物産施設、公益施設</p>	<p>飲食施設、加工施設</p>

(2) 管理運営体制

(1) の管理運営方式を踏まえると、以下のような管理運営体制が考えられる。

①直営方式

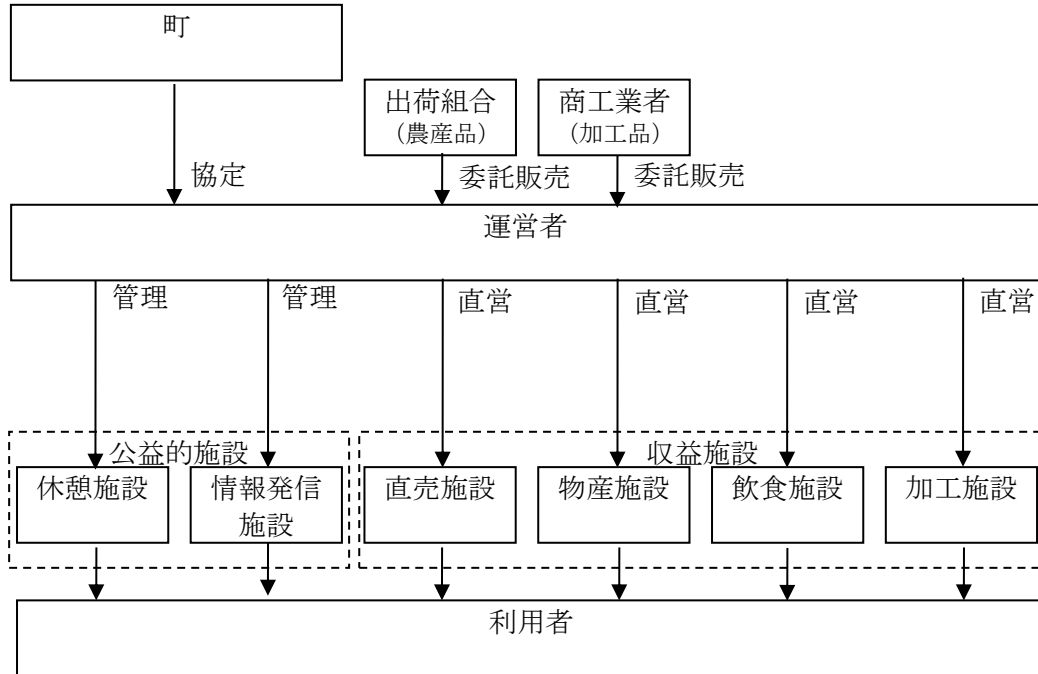


図. 直営方式のイメージ

②テナント方式

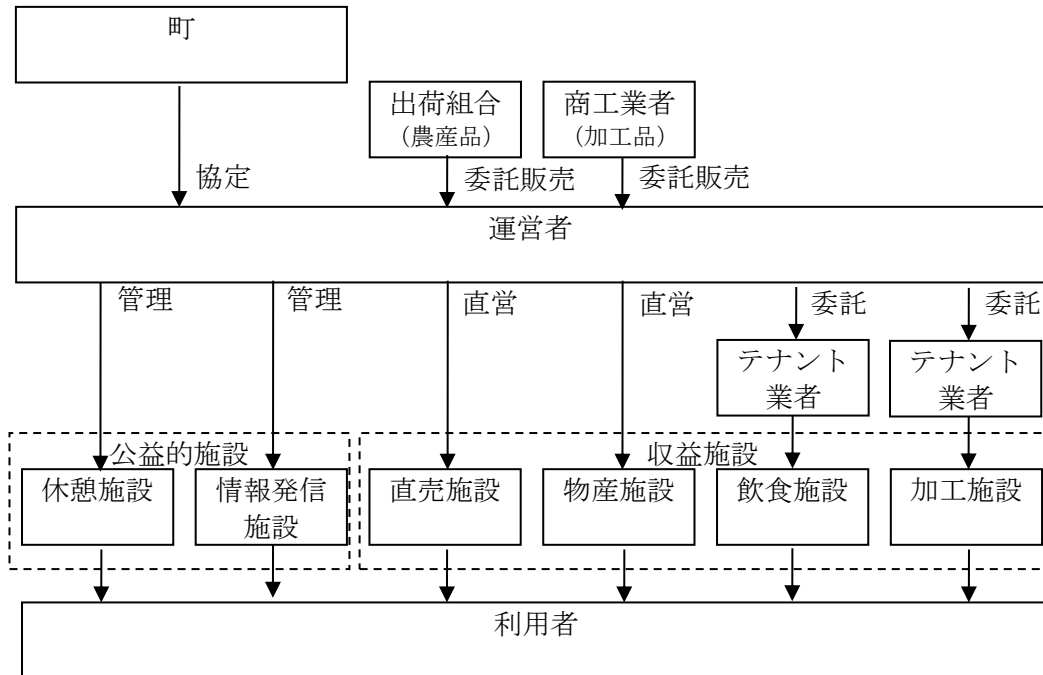


図. テナント方式のイメージ

(3) 関係主体の役割

関係主体について、想定される役割は、以下のとおりである。

主な主体	想定される役割
町	<ul style="list-style-type: none">・施設の整備・指定管理者の指定
運営者	<ul style="list-style-type: none">・施設全体の効果的な管理運営・関係主体のとりまとめ、調整・イベント企画・人材育成・販売促進
農家	<ul style="list-style-type: none">・農産物、加工品等の生産・供給
商工業者	<ul style="list-style-type: none">・特産物等の開発・生産・供給・テナント施設の管理運営
観光協会、観光事業者	<ul style="list-style-type: none">・観光情報の提供・道の駅を拠点とした観光プランの提供

第5章 事業手法

本事業において想定される事業スキームには、指定管理者制度の適用による管理運営段階における民間ノウハウの発揮を前提として、大きく公設民営と民設民営の2パターンが挙げられる。以下のとおり評価される。

1. 事業手法の比較・評価

評価項目	評価の視点
①民間事業者等の運営ノウハウ活用	設計・建設から維持管理・運営までの一貫したノウハウ発揮という観点では、公設民営（DBO方式）、民設民営ともに可能である。また、いずれの場合も、指定管理者制度を適用することにより、運営に関するノウハウを発揮することが有効である。
②事業採算性の向上	本事業では、運営者の収入により施設全体の設計・建設費まで賄うことは困難であるが、採算性の向上の観点から、運営者が事業で得た収入を用いて運営できるよう、「JV型（独立採算とサービス購入の混合型）」とすることが考えられる。具体的には、収益施設については「独立採算型」、公益的施設については「サービス購入型」として区分し、「独立採算型」の部分については、料金設定に自由度を持たせるなど、運営段階における採算性向上に留意することが重要である。 なお、これらの事業類型については、公設民営、民設民営のいずれの方式においても適用可能である。
③財政負担の軽減	資金調達に係る金利コスト軽減の観点では、公共が資金調達を行う方が有利である。また、所有に係る公租公課の負担軽減の観点では、公共が施設所有する方が有利である。これらを踏まえると、公設民営とすることが有効である。
④地元事業者等の参画	民設民営においては、SPC組成時の出資等が障害になり、地元事業者等の参加が限定される可能性がある。 なお、テナントや生産者としての参画はいずれの場合も可能である。
⑤事業スケジュール	公設民営、民設民営いずれの方式においても、31年度当初までの開業は可能である。 ちなみに、期間短縮という観点では、一般的に、公設民営の方が有利である。

2. 事業手法の選定

1. により、「財政負担の軽減」や「地元事業者等の参画」という点から、民設民営方式よりも公設民営方式の方が優位である。このほか、民設民営方式の代表的な手法であるPFIについては、一般に民間事業者の参画条件として一定の事業規模が必要となること、昨今の震災復興やオリンピック需要に伴い建設に係る人手不足や物価上昇が顕著であることなどから、中心的な事業主体となりうる建設会社の参画が本事業では見込みにくいという課題がある。また、PFI法に拠らない民設民営方式であるリース方式についても、参画可能な民間事業者が限定されることや、「債務負担行為の運用について」（昭和47年9月30日付け自治導第139号）の通達との整合性等の点で課題が残る。

これらを踏まえると、本事業においては、公設民営方式を採用することが妥当である。

3. 本事業における事業スキーム

本事業では、「民間事業者等の運営ノウハウ活用」や「事業採算性の向上」の実効性を高める観点から、従来の公設民営方式よりも早い段階で運営者を選定し、運営者の意見を施設計画に反映させることを可能とする運営重視型のスキームが考えられる。これは、従来方式よりもさらに効率的な運営が期待され、本事業の特性に適した新たな官民連携手法であると言える。スキームの詳細は以下のとおりである。

手続等	内容
①運営に関する基本協定を締結	町は、運営者を指定管理者として指定することを前提に、基本契約を締結する。 ・町は、施設が完成した後、運営者を指定管理者として指定する。 ・運営者は、整備される道の駅施設の設計に関し、設計会社及び町と協議を行う。 ・運営者は、道の駅施設の整備中、運営開始準備を行う。
②設計委託契約	町は、設計業務を設計会社に委託する。 ・委託契約内容には、施設の設計に関して運営者と協議することを含める。 ・設計企業は、運営者及び町と協議を行いながら設計業務を進める。
③工事請負契約	町は、建設業務を建設会社に発注する。
④指定管理者を指定	町は、施設の完成後、運営者を指定管理者として指定する

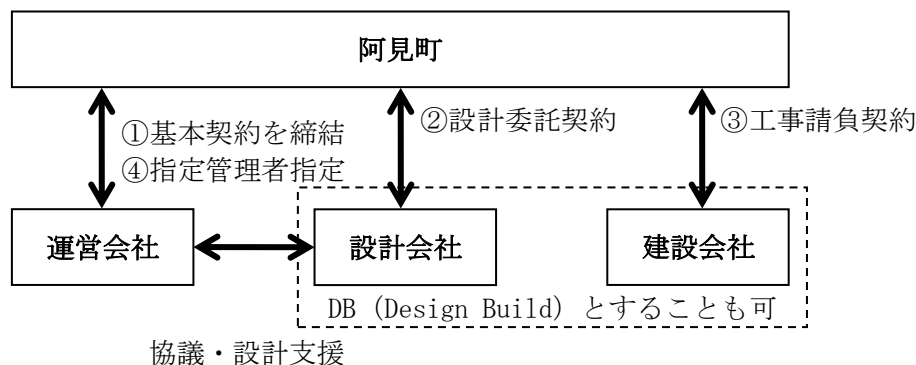


図. 公設民営方式（運営重視型）のスキームイメージ

第6章 計画実現に向けた進め方

供用に向けたスケジュールを示すとともに、開業後の管理・運営の実効性を高めるためのアクションプランを作成した。

1. 供用に向けたスケジュール

以下のとおり、計画・整備、管理・運営、関係者調整等の観点から整理する。

2. アクションプラン

開業後の管理・運営の実効性を高めるために重点的に取り組むべき事項は、以下のとおりである。

取り組むべき事項	27年度	28年度	29年度以降
運営体制の構築	○募集要項の作成 ○管理運営方針（案）の作成 ○運営者の公募・選定	○各施設の出店者等の公募・選定	○飲食、加工施設等のメニュー開発着手 ○イベントの立案
商品供給体制の構築		○出荷体制の準備	○出荷体制の準備 ○生産・販売計画の立案
住民の参加・協働の推進		○参画ルールの検討 ○特産物の開発着手	
設計・建設	○関係機関との調整	○基本設計・実施設計 ○運営者意見の反映 ○用地取得	○造成、建設

表. 供用に向けたスケジュール

