

瑞浪市道の駅基本計画 (素案)

令和 4 年〇月

瑞 浪 市

《目 次》

1 道の駅整備の目的	1
1.1 道の駅検討の背景	1
1.2 瑞浪市・釜戸地区の現状と課題	2
1.3 道の駅基本計画策定の経緯と目的	8
2 道の駅整備に関する前提条件の整理	10
2.1 道の駅の基本機能	10
2.2 近年の動向	10
2.3 国道 19 号瑞浪恵那道路の概要	11
3 道の駅のコンセプト	12
3.1 整備コンセプトの考え方	12
3.2 道の駅のコンセプトと基本方針	13
4 道の駅の導入機能	14
4.1 道の駅へ導入する機能・施設の整理	14
4.2 道の駅への導入が想定される機能の整理	17
4.3 導入機能の規模	19
5 施設整備計画	20
5.1 施設配置の考え方	20
6 道の駅の整備・運営方針の検討	26
6.1 整備主体と整備手法について	26
6.2 管理運営手法の検討について	27
6.3 道の駅開駅に向けたスケジュール	29

1 道の駅整備の目的

1.1 道の駅検討の背景

瑞浪市では、総合計画や都市計画マスタープランにおいて、JR釜戸駅周辺の釜戸地区を「地域拠点」と位置づけ、地域の中心となるコミュニティ施設の整備・充実や生活利便施設の誘導を図ることを、まちづくりの方針として掲げています。

また、リニア中央新幹線開業や、国道19号瑞浪恵那道路の開通により、これまで以上に多くの地域からの交流が期待されることから、このことを好機と捉え、釜戸地区の地域課題の解消、地域振興や地域活性化の役割を担う「まちづくりの核」として、さらには瑞浪市の新たな玄関口として、道の駅の整備を検討することとなりました。

<道の駅検討の背景>

○人口減少・少子高齢化が顕著に進む釜戸のまちを、子どもからお年寄りまで、幅広い世代にとって、暮らしやすく、住み続けることができるまちとしたい。

○さらに、まちの魅力を高めることで、地元の人だけでなく、新たに住みたいと思う人・新たに活動したいと思う人を増やしていきたい。

○しかしながら、瑞浪市内でも人口減少が進む釜戸地区では、まちのにぎわいの喪失、商店の衰退などが進行し、まちとしての魅力が低下するという、悪循環に陥っている。

○そのような現状のなか、瑞浪恵那道路事業が決定し、釜戸町上平地内に平面交差点ができることとなった。まちの人口が減少するなか、新たな人の流れが生まれることをチャンスと捉え、交流人口を上手く取り込み、まちに関わる人の全体の人口を増やすことで、「暮らしやすさ」を実現するための機能を導入し、まちのにぎわいも創出できる可能性があると考えます。

○そこで、まちとの交流人口を増やす手段として、道路利用者の休憩施設である「道の駅」の整備を検討することとした。

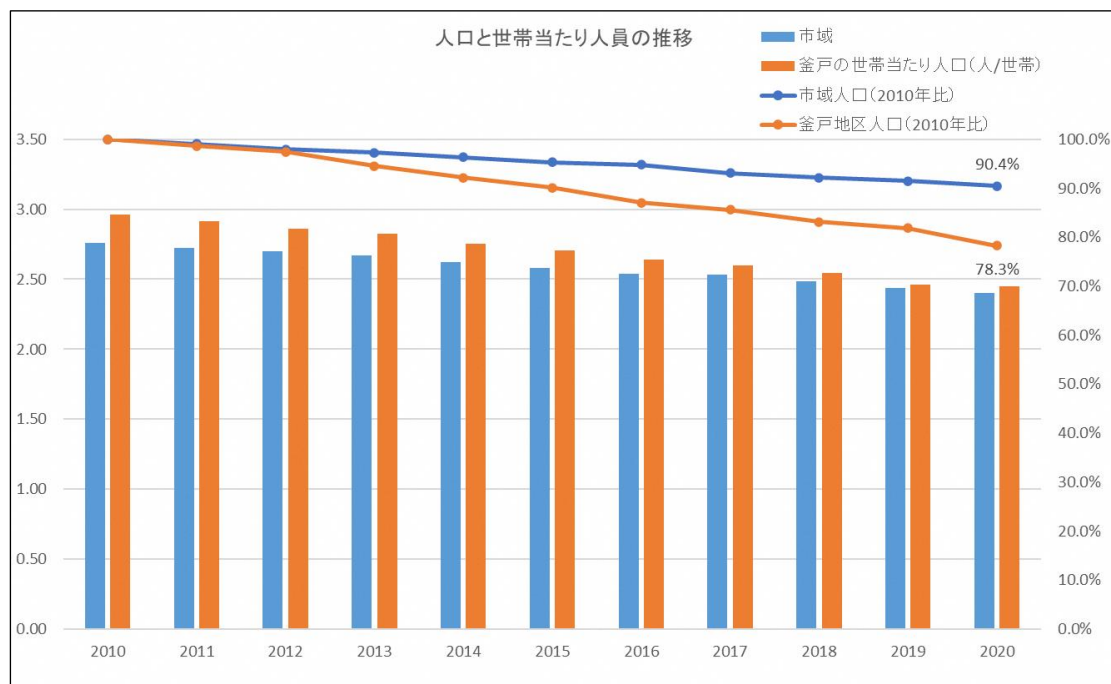
○また、開駅までの時間を有効に活用し、暮らしやすさに必要な機能、にぎわいの創出、地域資源の活用、既存施設との連携、またそれらに関わる人材の発掘・育成など、必要な機能・活動について検証していき、まちとともに育っていく施設となるように検討する。

1.2 瑞浪市・釜戸地区の現状と課題

1) 人口構成

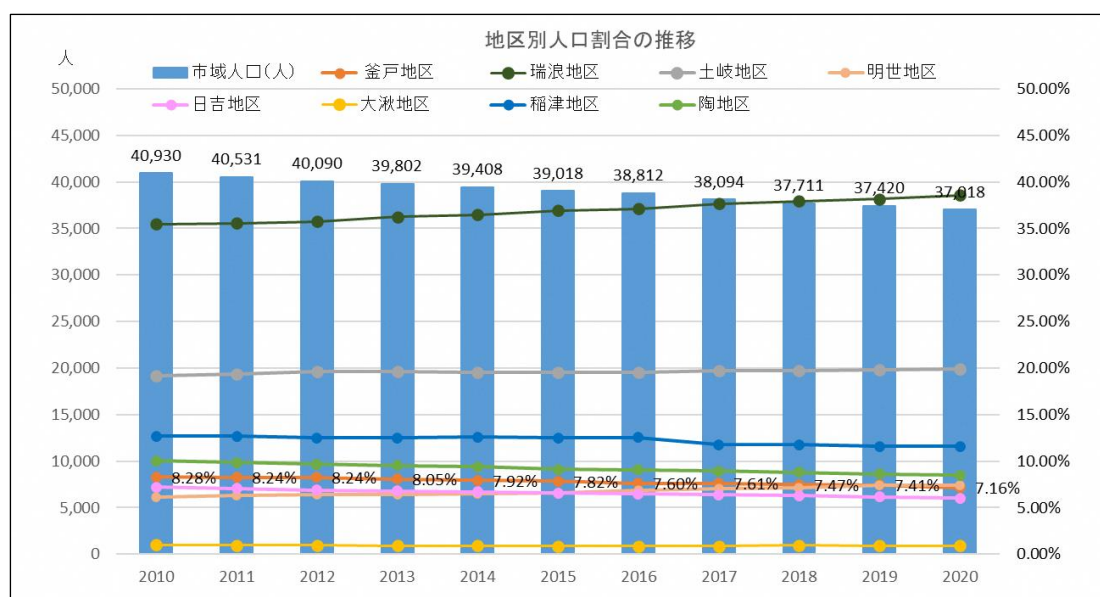
○市域の人口が減少する中で、釜戸地区においても人口減少となっていますが、市と比べて減少割合が高く、2020 年の人口割合（2010 年比）では、市域人口が 90.4%であるのに対し、釜戸地区人口では 78.3%となっています。

○市域が人口減少する中で、2010 年には 8.28%であった市域における釜戸地区の人口の割合は、2020 年においては 7.16%まで減少しており、これは、陶地区、日吉地区につづく減少割合となっています。



出典：瑞浪市統計書データ(令和 2 年 10 月 1 日現在)

図 1-1 人口と世帯当たり人員の推移



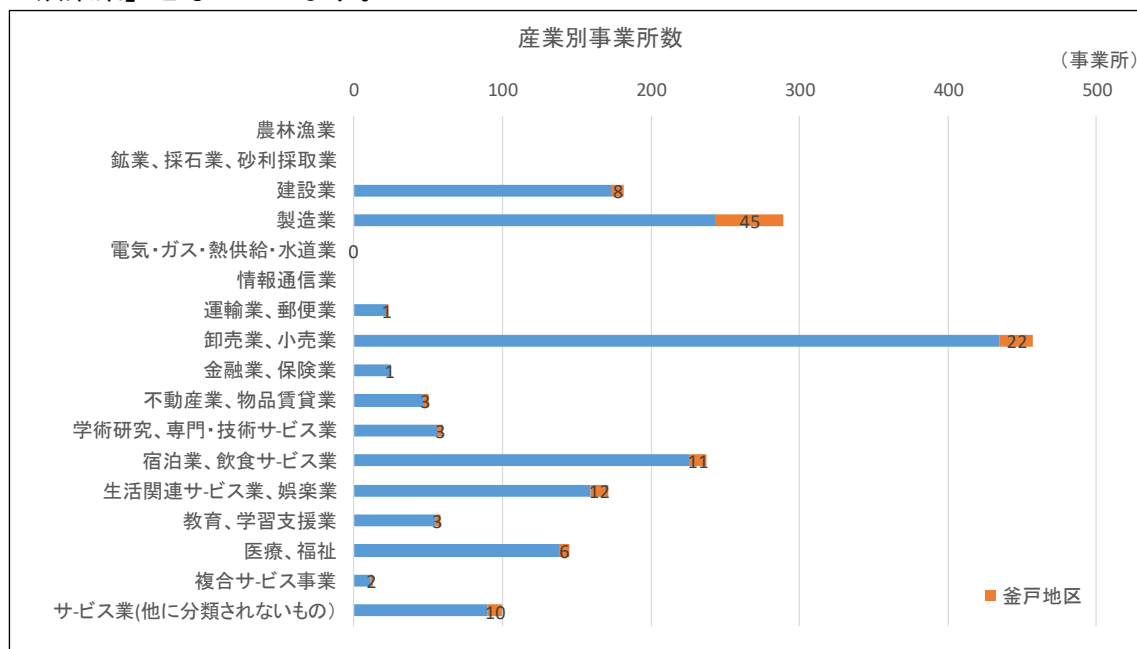
出典：瑞浪市統計書データ(令和 2 年 10 月 1 日現在)

図 1-2 地区別人口割合の推移

2) 産業

○市全域では、「卸売業、小売業」の事業所が最も多く、次いで「製造業」、「宿泊業、飲食サービス業」となっています。

○釜戸地区では、「製造業」が最も多く、次いで「卸売業、小売業」、「生活関連サービス業、娯楽業」となっています。

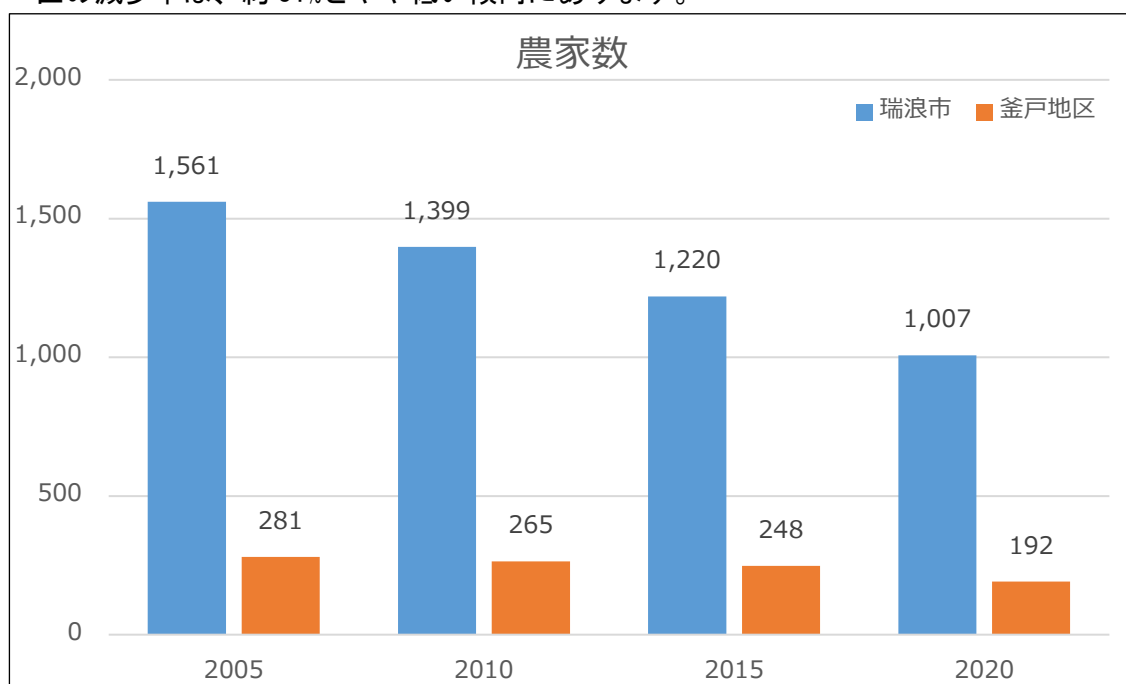


出典：瑞浪市統計書データ(平成 28 年 6 月 1 日現在)

図 1-3 産業別事業所数

3) 農業

○市全域では、2005 年以降、2020 年にかけて農家数は約 35%減少しています。一方、釜戸地区の減少率は、約 31%とやや低い傾向にあります。



出典：2020 年農林業センサス(令和 2 年 2 月 1 日現在)

図 1-4 農家数の推移

4) 商業

○釜戸地区の商業については、商店数、従業者数、年間商品販売額ともに、年々減少傾向となっており、商業が衰退している傾向がうかがえます。

○2014 年では、釜戸地区の商店数は 22 店となっており、従業者数が 75 人、商品販売額が約 9 億円と 10 億円を切っており、いずれも過去最低の数値となっています。

○市内商業についても同様の傾向ではありますが、1 商店当たりの年間商品販売額でみると、2007 年以降大幅に上昇傾向となっていることがうかがえますが、釜戸地区は微増にとどまっています。

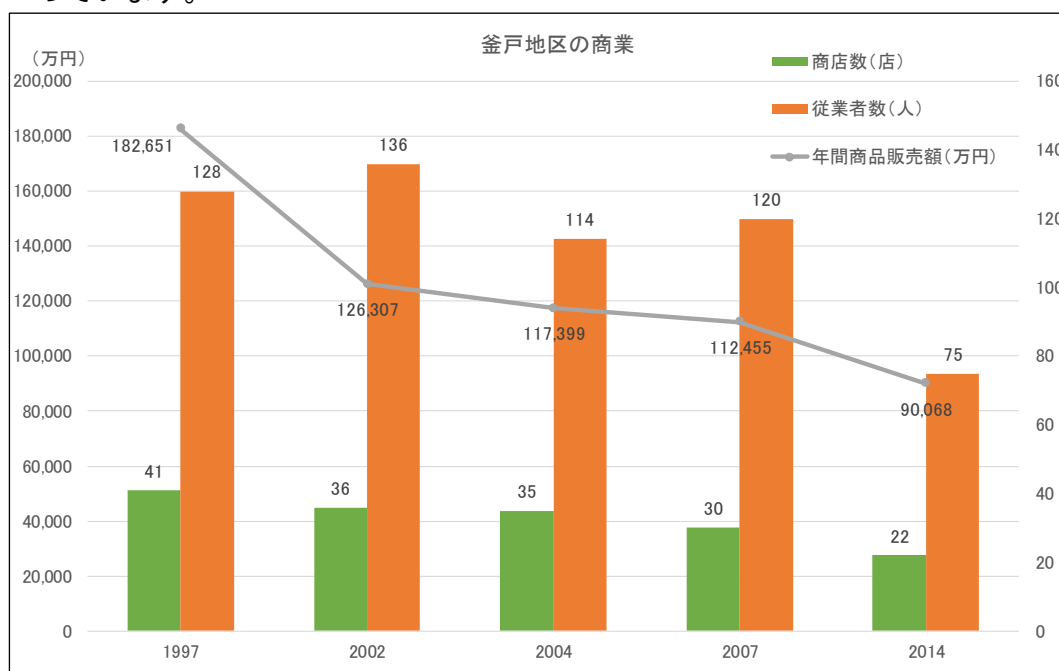


図 1-5 釜戸地区の商業

※2014（平成 26）年調査は、日本標準産業分類の第 12 回改定及び調査設計の大幅変更を行ったことに伴い、前回実施の 2007（平成 19）年調査の数値とは接続しない。

※平成 26 年を最後に「商業統計調査」は廃止となり、「経済構造実態調査」に統合された。

出典：瑞浪市統計書データ(平成 26 年 7 月 1 日現在)

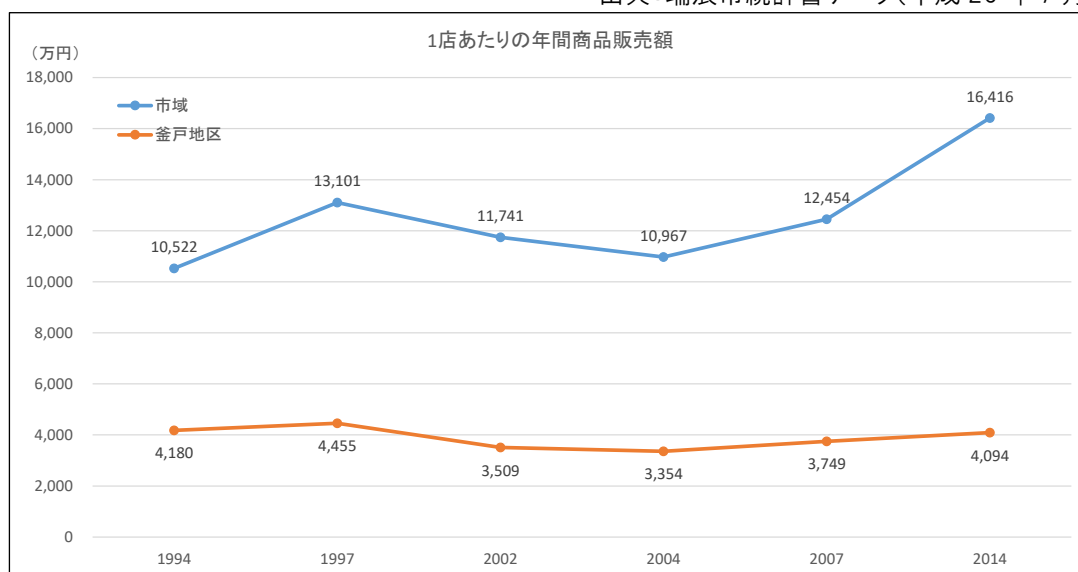


図 1-6 1 店あたりの年間商品販売額

※2014（平成 26）年調査は、日本標準産業分類の第 12 回改定及び調査設計の大幅変更を行ったことに伴い、前回実施の 2007（平成 19）年調査の数値とは接続しない。

出典：瑞浪市統計書データ(平成 26 年 7 月 1 日現在)

5) 市民意識調査（令和3年度）

○釜戸地区では、瑞浪市を住みよいところだと感じている割合（大変住みやすい＋どちらかといえば住みやすい）が他の地区と比べて低くなっており、加えて、これからも住み続けたいと考えている割合も低くなっています。

○特に、公共交通や道路整備に対する満足度が、他地区と比べると低くなっており、これらが課題の一つとなっていることが考えられます。

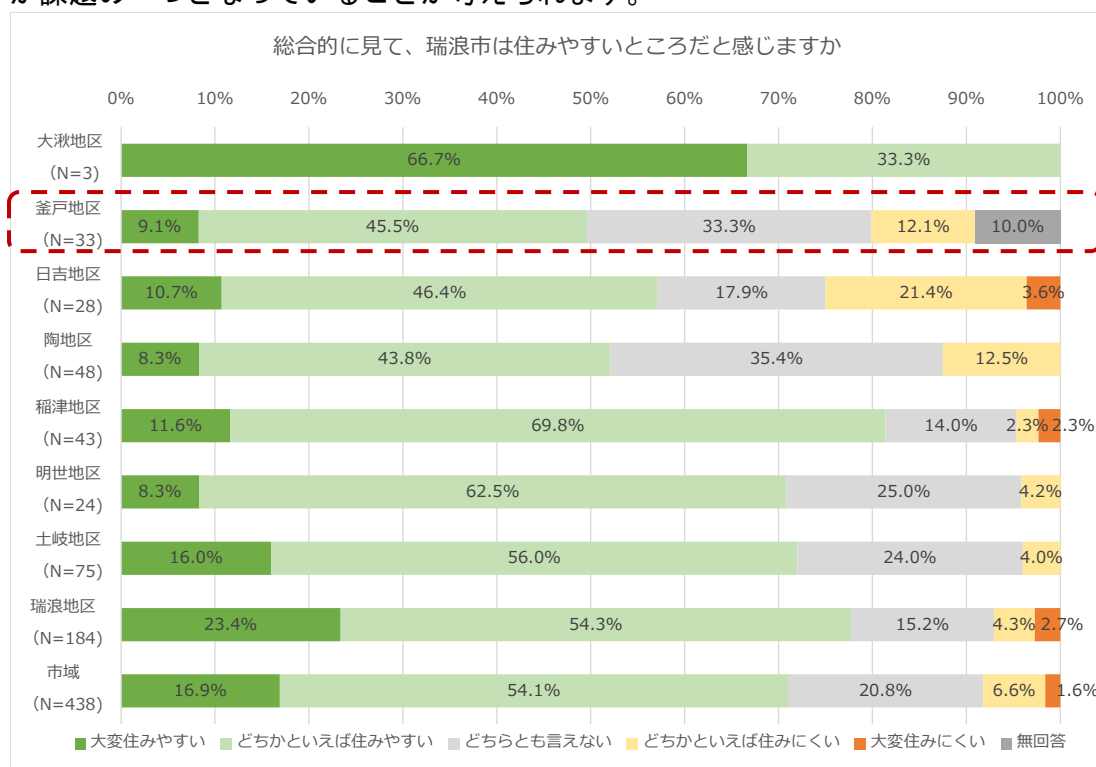


図 1-7 市民意識調査（令和3年度）（1/4）

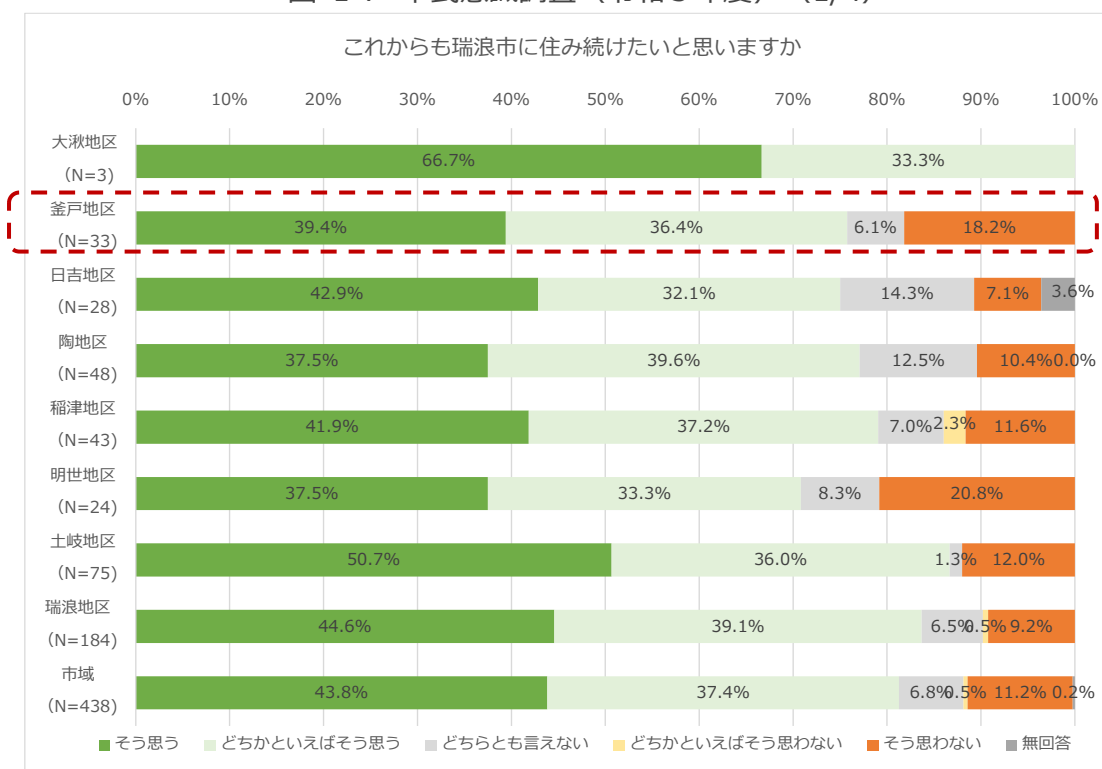


図 1-8 市民意識調査（令和3年度）（2/4）

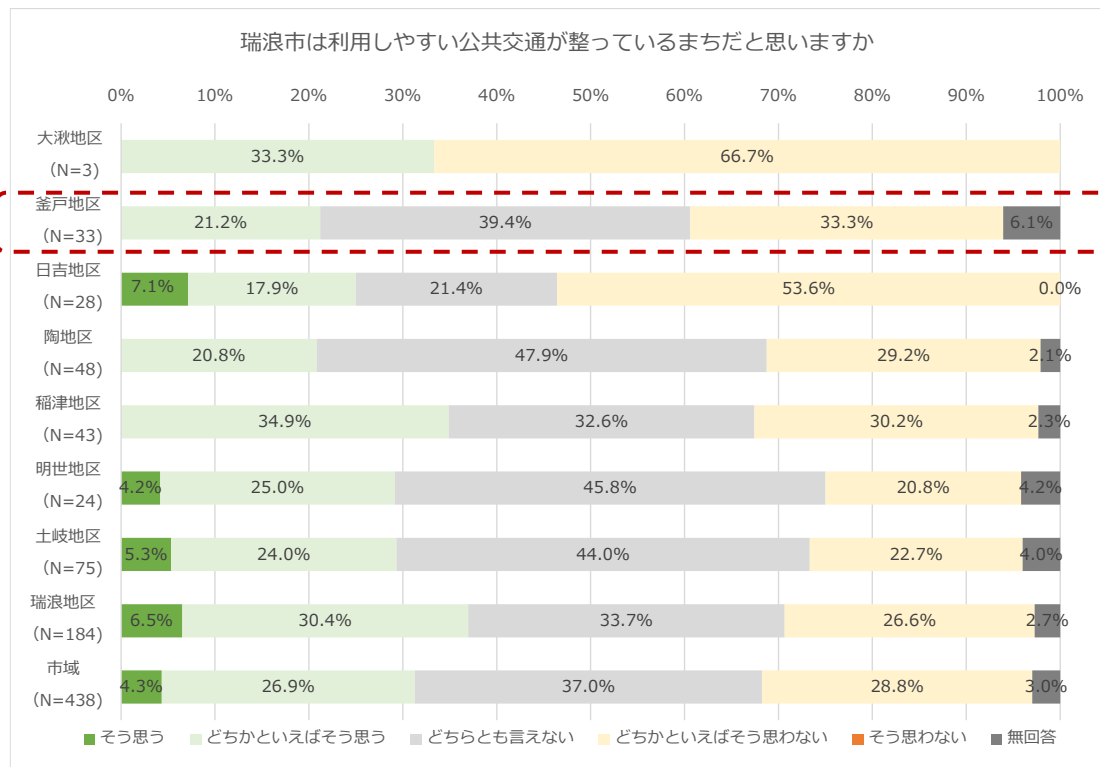


図 1-9 市民意識調査（令和3年度）（3/4）

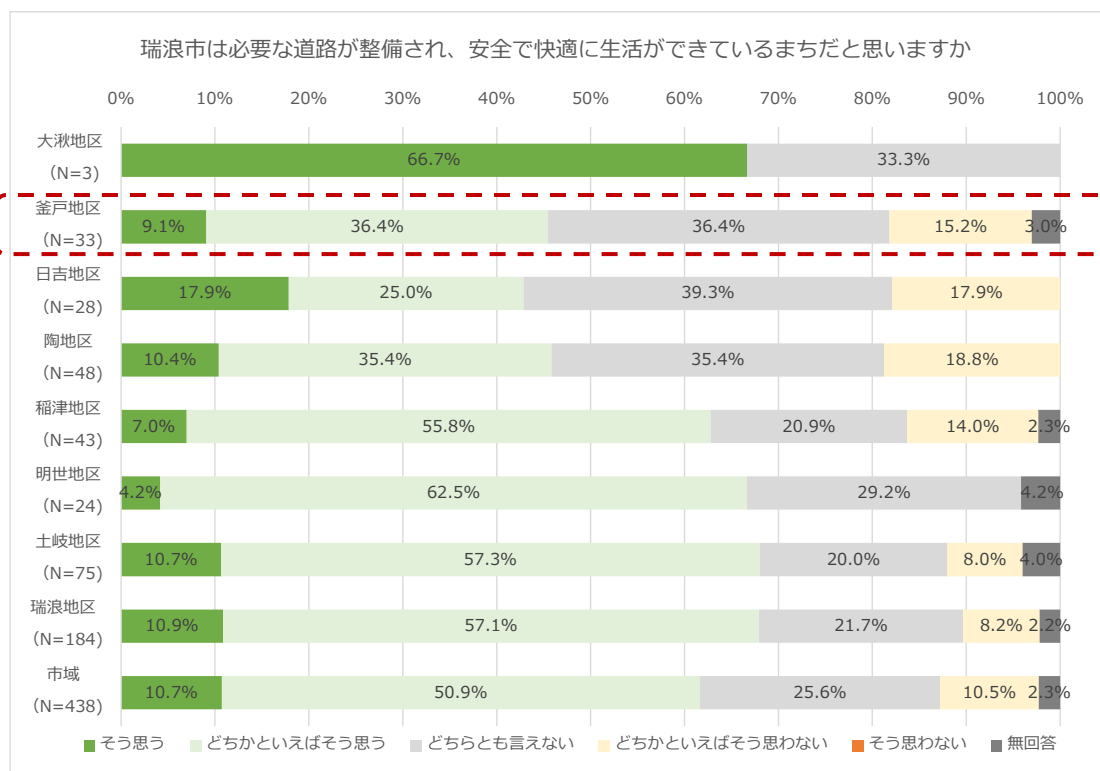


図 1-10 市民意識調査（令和3年度）（4/4）

6) 計画地周辺の現況

○計画地周辺では、竜吟湖や水晶山などの豊かな自然や、大湫宿、釜戸温泉・白狐温泉等の観光資源がある一方で、人口減少・高齢化が著しく、子育て世代の流出・空き家の増加や、駅前でありながら日常生活に必要な買い物をする場がないことなど、将来的なまちづくりを考えるうえで課題を有しています。

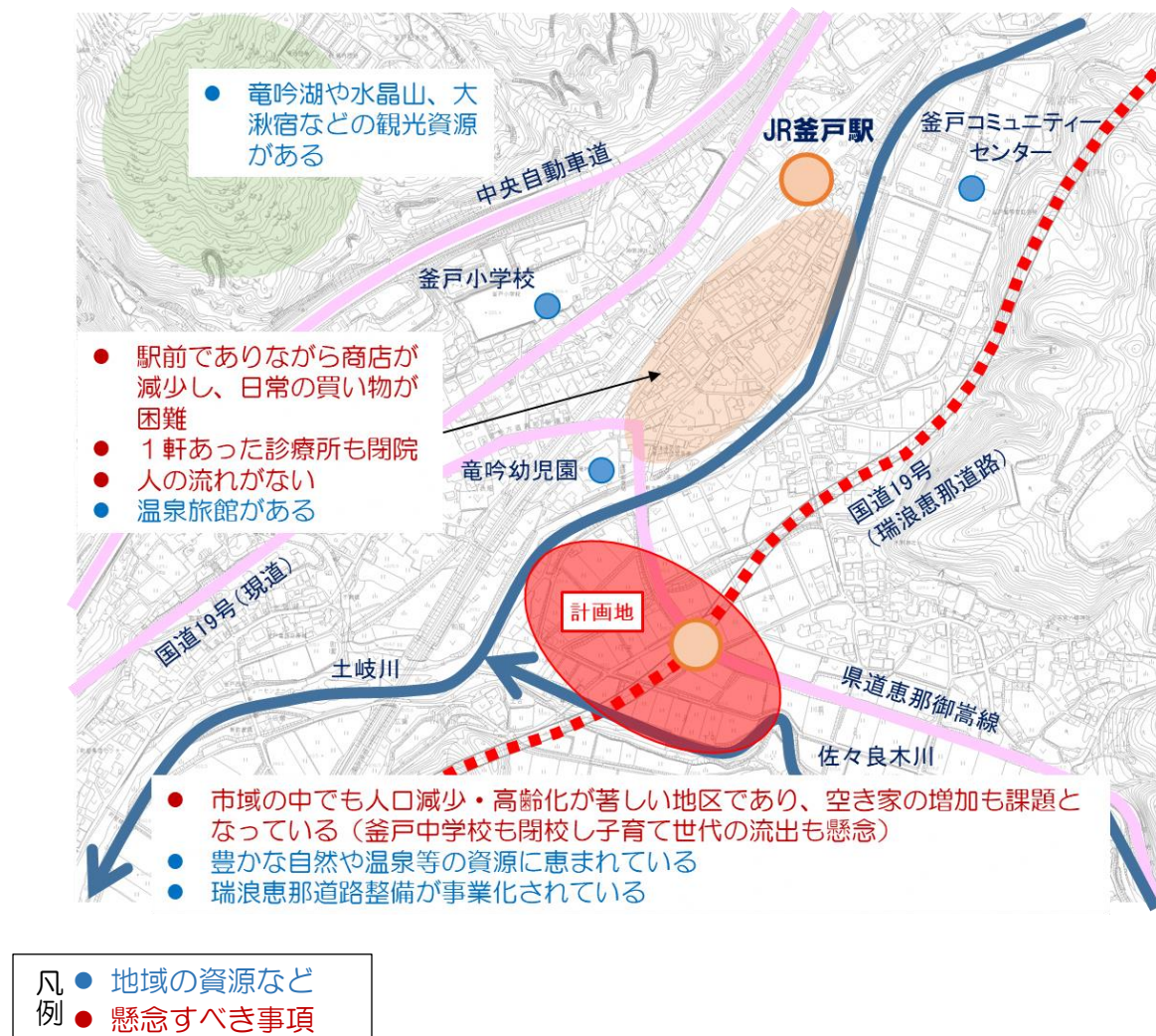


図 1-11 計画地周辺の現況

1.3 道の駅基本計画策定の経緯と目的

道の駅の実現に向け、瑞浪市では、令和元年（2019 年）8 月に基本構想を策定しました。

基本構想の策定にあたり、学識経験者や、まちづくりに関わりの深い市民の方などで構成される「瑞浪市道の駅検討委員会」を設置し、道の駅のコンセプトや導入機能、配置計画や運営の考え方等について議論を深めました。

この議論の結果、基本構想の策定に当たっては、特に以下の点を踏まえた道の駅とする必要があるとの共通認識を確認しました。

- 道の駅開駅までに相当の時間があり、計画地周辺のまちづくりが変化するなかで、釜戸地区の住民の暮らしの質を高める施設とする必要があるが、現在と開駅時の社会潮流や市民ニーズは異なると考えられ、予見が困難であること。
- 全国的に見ても岐阜県内には道の駅が多く立地しており、地域の個性を活かした道の駅として整備するのはもちろんのこと、道路利用者の立ち寄りだけでなく、道の駅開駅後も地域ニーズに応じた柔軟な方針転換等が可能となる道の駅とする必要があること。
- 道の駅の運営等に関わりたいと考える方が多くいることを活かして、地域課題を解決し地域活性化に真に寄与する施設とするためには、地域が関わる事が可能な運営とする必要があること。

以上から、基本構想では、道の駅開駅までの時間を有効に活用し、検討段階から開駅・運営に至るプロセスを地域と共有しながら、将来的に道の駅で活躍する人を育て、施設の機能や規模等についても柔軟に見直し・検討を行えるよう、道の駅のコンセプトとして「まちとともに育つ道の駅」を掲げて策定しました。

基本構想の策定後は、基本構想に示すロードマップをもとに、各コンテンツの実践PT（プロジェクトチーム）として、住民有志により、定期的な会議開催による議論や道の駅のコンテンツ実現へ向けたイベントの実践等、「まちとともに育つ道の駅」の実現に向けて、議論・実践が始まっているところです。

基本計画の策定にあたっては、基本構想で策定した「道の駅のコンセプト」に基づき、「よろずや」「飲食店」「イベント」等のコンテンツに参加したい人達を集め、試行運営を経て、道の駅の運営組織や導入コンテンツを決定していく考え方を継承しています。

このため、一般的な基本計画のように、基本構想でまとめた導入機能や規模の検証を行う等、道の駅の整備・運営に向けて必要となる全ての項目について、一つずつ検討・決定する基本計画（ウォーターフォール型※1）ではなく、道の駅開駅までの時間を有意義に活用し、試行・実践を段階的に繰り返し、決定した結果を取りまとめる基本計画（アジャイル型※2）とします。

以上から、この基本計画は、瑞浪市の道の駅の開駅に向けて、基本構想をもとに、住民の活動が期待できるコンテンツや一定程度の住民の合意が得られている以下の内容等を中心に、より具現化したものです。

○施設の配置計画については、将来の道の駅整備に向けた基盤整備について、国土交通省の実施する国道 19 号瑞浪恵那道路の整備と併せて検討する必要性があり、道の駅の全体的な配置等について検討しました。

○導入機能等については、基本構想で示した導入機能をもとに、特に、現段階において検討しておくべきこととして、将来的な道の駅の開駅時であっても欠かせない中核機能となる「よろずや」や、計画地のポテンシャルを活かした「グランピング施設」や「芝生広場」などについて、住民組織の関わり方なども踏まえたうえで、より具体的な実現方法等を検討しました。

○「瑞浪市道の駅検討委員会」におけるその後の議論等を踏まえ、実態に即した運営方針とするとともに、組織の在り方等も踏まえた道の駅開駅に向けたロードマップを見直しました。

～ウォーターフォール型（※1）とアジャイル型（※2）～

いずれもシステム構築やソフトウェア開発をするときのプロジェクト開発手法のこと。

ウォーターフォール型は、作りたいものを明確にし、その実現に向けた要件（人員、費用、規模等）を確定し、必要となる工程を滝の流れのように、上から順に各工程を一つずつ終えながら開発を進めていく手法。

対して、アジャイル型は、複雑な課題に対する課題解決のための仮説を立て、仮説をもとに実践・検証を行い、そのフィードバックを経て、要件を見直しながら次の行動を導き出す工程を繰り返し実践する手法。

■ウォーターフォール型



■アジャイル型



2 道の駅整備に関する前提条件の整理

2.1 道の駅の基本機能

道の駅は「休憩機能」、「情報発信機能」、「地域連携機能」の3つの機能を併せ持つ休憩施設であり、近年ではこれらの基本機能に加え、地域の課題を解決する「地域活性化の核」となる機能や災害時の避難機能を兼ね備えた「防災機能」が求められています。

表 2-1 道の駅の基本機能

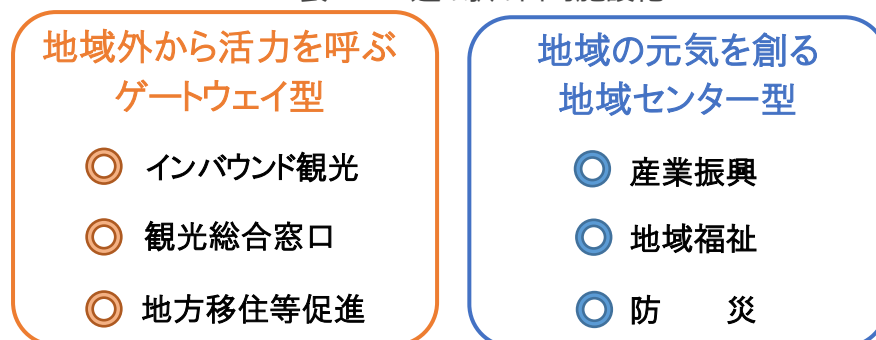
休 憩	24 時間利用の駐車場、トイレ、バリアフリー対応等
情報発信	道路情報、観光情報等
地域連携	文化教養施設、観光レクリエーション施設等
地域活性化	6 次産業拠点化、地産地消推進、イベント開催等
防 災	防災備蓄倉庫、非常用電源、飲料用貯水槽、避難施設等

2.2 近年の動向

道の駅はドライバーが立ち寄るための休憩施設として整備されてきましたが、近年においては地域創生の拠点として、地域の特産物や観光資源を活かすことで、目的を持って訪れる施設へと進化しています。

こうした動向を受け、国土交通省では地方創生の拠点となる優れた企画があり、今後の重点支援で効果的な取組が期待できる道の駅を、「重点道の駅」として選定し、計画段階から支援を行っています。その支援対象は以下のとおりです。

表 2-2 道の駅の目的施設化



ゲートウェイ型	インバウンド観光	外国人案内所、免税店、無料公衆無線 LAN、外貨両替、多言語対応等
	観光総合窓口	ビジターセンター機能、地域資源のパッケージ化、体験・交流機会の提供、宿泊予約窓口等
	地方移住等促進	ふるさと納税の情報提供、U・I ターン情報の提供、移住相談窓口、職業体験等
地域センター型	産業振興	地域特産品のブランド化、商品開発、6 次産業化等
	地域福祉	診療所や役場機能などの住民サービスのワンストップ化、宅配サービス等
	防 災	自衛隊等の広域支援部隊の支援拠点機能、非常電源装置や食料供給等のバックアップ機能、住民避難機能等

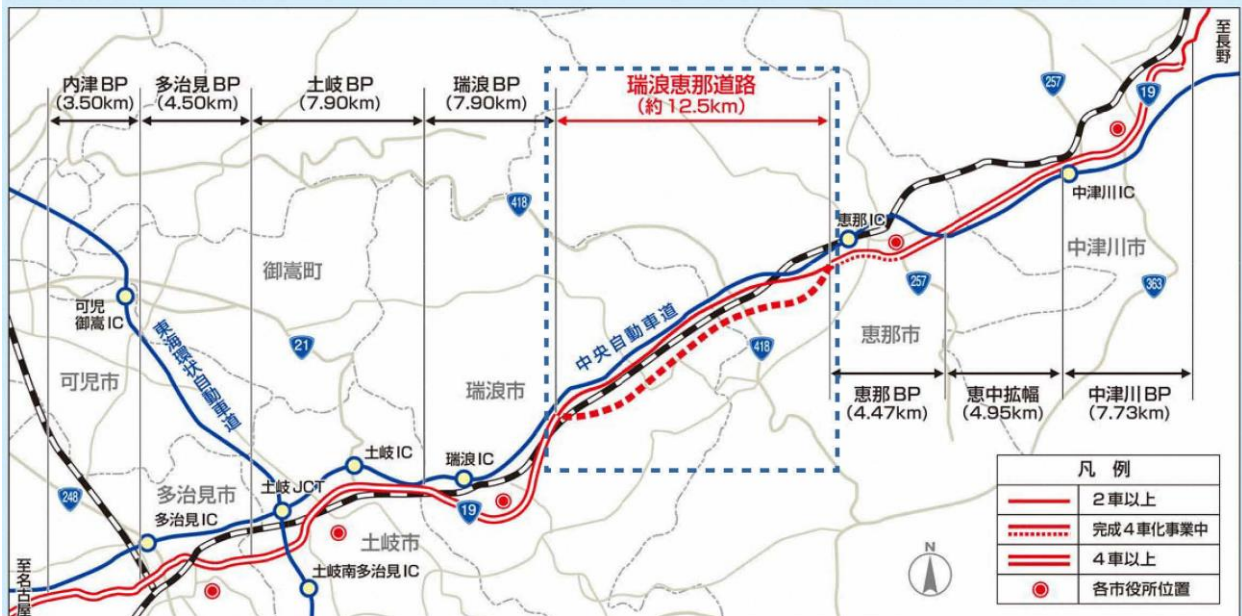
2.3 国道 19 号瑞浪恵那道路の概要

国道 19 号は、名古屋市を起点とし、岐阜県東部（東濃地方）を通過して長野市に至る、延長約 270 km の幹線道路です。

道の駅の計画にあたって隣接することを予定している国道 19 号瑞浪恵那道路は、瑞浪市と恵那市を結ぶ延長約 12.5 km の区間で、渋滞・事故等の解消や、リニア中央新幹線の開業時の地域振興に寄与するもので、平成 30 年（2018 年）4 月に全区間事業化されています。



国道 19 号の道路整備



事業名	内津バイパス	多治見バイパス	土岐バイパス	瑞浪バイパス	瑞浪恵那道路	恵那バイパス	恵中拡幅	中津川バイパス
区間	愛知県春日井市内津町～岐阜県多治見市池田町	岐阜県多治見市池田町～同市生田町	岐阜県土岐市土岐津町～同市泉町	岐阜県瑞浪市明世町～同市土岐町	岐阜県瑞浪市土岐町～岐阜県恵那市長島町	岐阜県恵那市長島町～同市大井町	岐阜県恵那市大井町～岐阜県中津川市千旦林	岐阜県中津川市千旦林～同市落合
延長	3.50km	4.50km	7.90km	7.90km	約 12.5km	4.47km	4.95km	7.73km
構造規格	3種2級	地方部3種2級 市街部4種1級	地方部3種2級 市街部4種1級	地方部3種2級 市街部4種1級	3種2級	地方部3種2級 市街部4種1級	3種2級	3種2級
車線数・幅員	4車線 W=25m	4車線 W=23m	4車線 W=23m	4車線 W=23m	4車線 W=16.25m	4車線 W=25m	4車線 W=25m	4車線（一部3車線） W=21.5m（バイパス区間） W=25.0m（常設区間）
設計速度	60km/h	60km/h	60km/h	60km/h	60km/h	60km/h	60km/h	60km/h
事業化	昭和44年度	昭和39年度	昭和38年度	昭和44年度	平成27年度、平成30年度	昭和43年度	昭和59年度	昭和46年度
都市計画決定	昭和56年11月	昭和43年4月	昭和49年10月	昭和52年4月	平成26年4月	昭和45年3月	昭和53年1月	昭和47年3月 （バイパス区間）
暫定2車線供用	昭和45年度	昭和46年度	昭和46年度	昭和62年度	—	昭和48年度	昭和38年度	昭和60年度
完成4車線供用	平成6年度	昭和49年度	昭和51年度	平成11年度	—	—	平成25年度	平成17年度

出典：国土交通省 中部地方整備局 多治見砂防国道事務所

3 道の駅のコンセプト

3.1 整備コンセプトの考え方

基本構想では、瑞浪市及び釜戸地区を取り巻く環境が大きく変化するなかで、計画地周辺が、釜戸地区の暮らしの魅力を継承しつつ、社会ニーズに応じた新たなまちへと展開できるよう、「地域の暮らしの拠点」として、5つのまちのビジョンを設定しています。

住民のたまり場となる“地域の暮らしの拠点”

- まちのビジョン① 日常生活に必要な生活サービスが備わっている
- まちのビジョン② 住民の居場所（交流拠点）となっており、新たな活動が生まれている
- まちのビジョン③ 周辺の既存施設や地域資源、瑞浪市中心部との連携による相乗効果が生まれている
- まちのビジョン④ 地域ニーズに応じたまちの新陳代謝が起こり、また、働く場が生まれている
- まちのビジョン⑤ 瑞浪市の観光の玄関口として、観光客も訪れる価値を感じている

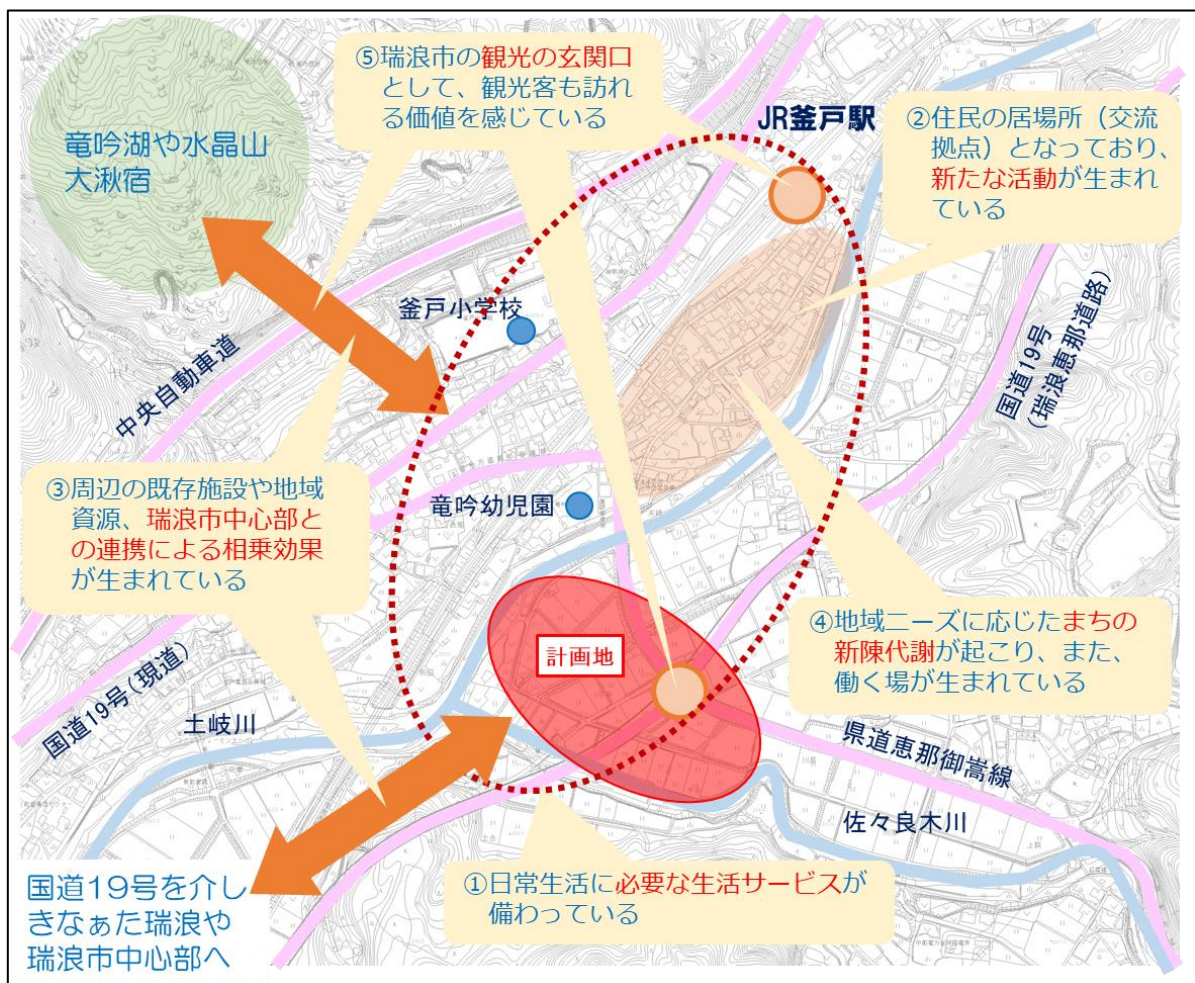


図 3-1 まちのビジョン（10 年後にめざすまちの姿）

3.2 道の駅のコンセプトと基本方針

「地域の暮らしの拠点」実現に向け、道の駅が「まちづくりの核」としての役割をあらわす、道の駅のコンセプトと基本方針を決めています。

■基本方針を踏まえた、道の駅のコンセプト

“まちと ともに 育つ 道の駅”

■道の駅整備の4つの基本方針

方針1 「道路利用者への快適なサービスを提供できる道の駅」

⇒瑞浪恵那道路の道路利用者の安全な交通に寄与し、来訪者に快適な利用環境を提供します。

方針2 未来のまちづくりに向けた 「地域の「暮らしの拠点」の一翼を担う道の駅」

⇒地域活性化の拠点として、地域のまちづくりの観点から、どのような道の駅が良いのかを考えるだけでなく、めざすまちの姿の実現に寄与する道の駅とします。

方針3 集客力を高める 「立ち寄り目的となる道の駅」

⇒瑞浪市の観光の玄関口として、新たに整備する国道19号瑞浪恵那道路の利用者がふと立ち寄るだけでなく、日常的に地元の人たちが利用し、また、遠方からも目的地として訪れていただけるような道の駅とします。

方針4 柔軟に仕掛けが更新できる 「変化する道の駅」

⇒開駅までの時間に加えて開業後についても、段階的な施設整備期間と位置づけ、地域・社会ニーズに応じた柔軟な仕掛けができるよう、検討段階から開設・運営に至るプロセスを地域と共有し、積極的に関わることでできる道の駅とします。

4 道の駅の導入機能

4.1 道の駅へ導入する機能・施設の整理

○導入する機能・施設は、道の駅に一般的に整備されている機能・施設、民間企業および地元住民の意見を踏まえた、地域の暮らしの拠点エリアを実現するための機能・施設から機能・施設候補を整理した上で、検討を進めました。

1) 道の駅が担う役割

○道の駅のコンセプトを踏まえ、道の駅が担う役割を以下のように整理しました。



地域の
住民の暮らしを支える

■ 日常の買い物や自動車利用者の 利便性確保

- ・よろずや
(日用品やサービス等が手に入る小売店)
- ・道路休憩施設



よろずやのイメージ（外観）
(道の駅みなみやましろ村（京都府）)

■ 災害時の安全性の確保

- ・避難施設、防災備蓄倉庫

■ 多様な楽しみ方の創出 (暮らしの質を高める)

- ・子どもが安心して遊べる芝生広場
- ・多様な飲食施設



よろずやのイメージ（内観）
(道の駅みなみやましろ村（京都府）)



芝生広場のイメージ
(なぎさのテラス（滋賀県）)

写真提供:PIXTA



防災倉庫のイメージ

写真提供:PIXTA



地域資源を活用した賑わいづくり

■ 既存資源の活用

- ・ 自然に囲まれた広場
- ・ 土岐川や佐々良木川、上平用水を活かした水辺空間の創出
- ・ 食材や料理等を楽しめるグランピング施設
- ・ 化石に関連したフィールドワーク・展示等の実施



河川利用が期待される地区周辺のエリア

■ 釜戸地区の個性の発揮

- ・ 釜戸町の特産品の開発
- ・ 特産品を活用した地域物産店（地域の商品や化石関連グッズの販売など）
- ・ 農業等と連動した体験プログラム
- ・ 地元の祭りとの連携、イベント



化石発掘体験プログラムのイメージ

写真提供: PIXTA

■ 釜戸地区住民と来訪者の交流促進

- ・ カフェ等のテント等の屋台風の飲食空間
- ・ 交流拠点づくり（広場、イベントスペース等）
- ・ 音楽やアート等多様なイベントの実施
- ・ 来訪者への移住定住相談の情報提供



屋台風の飲食空間のイメージ

（八戸屋台村（青森県））

写真提供: PIXTA



イベントのイメージ（キッチンカー）

写真提供: PIXTA

2) 導入機能に関する民間事業者の意向

○道の駅エリアの評価、コンテンツに関する民間事業者の意向把握を目的に実施したヒアリング調査結果の概要を以下に示します。

■計画地に対する評価

事業化において有益な資源	・ 屋外の空間の活用は魅力的 ・ 自然あふれる周辺環境を活かした地域活性化の可能性
事業化において注視すべき課題	・ 瑞浪恵那道路の供用開始はプラス要因ではあるが、市場性は高くない ⇒30 分圏内居住者が人口 16 万人では商圈としては小さい ⇒前面交通量は一般道路ではあてにならないことや、観光客の移動は中央自動車道で通過するほか、周辺に道の駅も多く競争が激しい ・ 自社で出資しての運営はリスクが高い

■コンテンツ

計画地内	■よろずや ・ 地域の方にとっていいのは、コンビニが一番いいのではないか ・ 大型車交通量が多いため、トイレとコンビニがあれば利用が見込める ・ 商品の品ぞろえ、仕入れのノウハウなどからコンビニが適している ・ コンビニに併設してクラフトビールと酪農(ジェラート)を軸とした 200 m²~300 m²程度の飲食を含めることが考えられる ■グランピング施設 ・ 現状のアウトドア、キャンプに対するニーズが今後も堅調に推移すれば可能性はある ■地域交流の活動拠点 ・ 社会を取り巻くさまざまな課題の解決と地域コミュニティの活性化、賑わいの創出に取り組む
釜戸のまちとの連携	■古民家を活用した小規模な宿泊施設 ・ 外部から自然体験のための観光客が泊まれる機能、宿泊施設 ・ セキュリティロックを整備し対面チェックインを省略、接触を抑えるとともに初期投資を抑えて運営

4.2 道の駅への導入が想定される機能の整理

○道の駅が担う機能、道の駅エリアの市場性、想定されるコンテンツから、道の駅への導入が想定される機能・施設について、次のとおり整理しました。（イメージが重複するものがあります。）

表 4-1 道の駅への導入が想定される機能の整理

道の駅整備の 4つの基本方針	機能のイメージ	施設のイメージ
道路利用者への快適なサービスを提供できる場	道路利用者が車を止めて快適に休憩できる機能	・ 駐車場 ・ トイレ ・ 子育て応援施設 ・ 電話 ・ 無料休憩スペース ・ EV充電スタンド
	道路利用者に対して道路や地域の情報を発信する機能	・ 道路情報提供施設 ・ 観光、文化に関する情報発信施設
	災害発生時に、一時的に道路利用者や地域住民を受け入れ、被災情報等を提供する機能	・ 防災設備(防災備蓄倉庫、非常用電源、マンホールトイレ、被災情報等を提供する情報提供施設、合併処理浄化槽)
未来のまちづくりに向けた場	多様な楽しみ方を創出する機能	・ グランピング施設 ・ 運営支援施設 ・ 屋外交流広場(コミュニティ広場、親水広場、芝生広場) ・ チャレンジ広場(飲食施設、物販施設、観光農園、宿泊施設等を想定)
集客力を高める場	日常的に地元住民が利用し、遠方からも目的地として集客できる機能	・ よろずや ・ グランピング施設 ・ 屋外交流広場(コミュニティ広場、親水広場、芝生広場) ・ 特産品販売施設、飲食施設(地元のクラフトビール等を活用した地域物産展)
柔軟に仕掛けが更新できる場	イベント等を繰り返し、地域・社会ニーズに応える機能	・ イベント広場(特産品販売、農業イベント、地元の祭りとの連携などイベントの開催を想定)
	完成形で整備するのではなく、地域・社会ニーズに応じた開業を支援する機能	・ チャレンジ広場(飲食施設、物販施設、観光農園、宿泊施設等を想定)

○整備コンセプトと整合性がある機能・施設のうち、次の考え方により整理した機能・施設を導入することとします。

- 開駅当初より必要とする機能（以下「必要機能」という。）
- 地域ニーズに応じて段階的に整備する機能（以下「任意機能」という。）

■必要機能

区 分	機能・施設	機能・施設の整備イメージ
公共	・駐車場(道路休憩施設) ・駐車場(地域振興施設) ・無料休憩スペース ・トイレ ・子育て応援施設 ・電話 ・道路情報提供施設 ・情報発信施設	・ 24 時間利用可能な駐車場、休憩スペース、トイレ、道路情報提供施設、観光、文化に関する情報発信施設、子育て応援施設、電話
	・EV充電スタンド	・ 電気自動車の普及状況に併せて整備
	・防災(災害時対応施設)	・ 防災備蓄倉庫、マンホールトイレ
	・屋外交流広場(コミュニティ広場、親水広場、芝生広場)	・ 土岐川や佐々良木川、上平用水を活用した水景空間を創出し、水生生物や魚のつかみ取り等が可能となる自然豊かな屋外交流広場
公共 + 民間提案	・グランピング施設等	・ 水景空間を楽しむことができるグランピング施設等の整備
	・よろずや	・ 地域住民等が日用品や食材等を購入できる施設 ・ 軽食を提供できるイートインスペース
	・運営支援施設	・ 地元や運営組織等の人々が様々な情報交換や検討を行うコミュニティスペース ・ グランピングの受付など運営施設を兼用

※上記施設の整備にあたっては、各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を実施します。

■任意機能

区 分	機能・施設	機能・施設の整備イメージ
民間提案	・飲食施設 ・特産品販売施設	・ 地元の特産品としてクラフトビール等を販売できる特産品販売スペース ・ 休日祝日をターゲットとする地元チャレンジショップとして様々な飲食ブースの出店を可能とするテント等の屋台風の飲食スペース
	・イベント広場	・ 各種イベントの開催やキッチンカーや仮設テント等での出店など施設整備を伴わない一時的な貸付を行う広場スペース
	・チャレンジ広場	・ 地域産業の活性化や雇用創出など「地域への貢献・連携」に資する創業を支援する貸付スペース ・ 貸付されていない時期は現状地形をできるだけ利用しつつ、仮設駐車場や仮設イベント広場など運営状況に応じた利用を行う多目的スペース

4.3 導入機能の規模

○導入機能から想定する施設の規模は以下のとおりです。なお、施設構成及び面積は本計画における想定であり、今後の基本設計等の検討及び関係機関との調整により変更となる可能性があります。

表 4-2 導入機能一覧

道の駅が担う役割		導入機能		屋内施設 名称	規模（㎡）※1			備考	
					屋内		屋外		
道の駅として 必要な機能		駐 車 場	道路休憩 施設	－	－		7,000	11,100	駐車場規模はレイアウトにより変 動する。
			地域振興 施設	－	－		4,100		
		ト イ レ	道路休憩 施設	道の駅 施設	158	150～ 300 程度	－		道路休憩施設分のみを整備す る場合は約 150 ㎡、地域振興 施設分も含めて整備する場合 は約 300 ㎡とする。
			地域振興 施設		128		－		
		情報施設、休憩 所、子育て応援 施設、電話			100～200		－		「よろずや」と一体的に整備する ものとし、共用エリア等を今後調 整するため、100～200 ㎡程度と する。
釜戸地 区の住 民の暮 らしを 支える 機能	日常の買い 物や交通利 便性の確保	よろずや	200		－		販売施設・カフェ等の必要面積 は、運営者の意向や利用方法 等により多少の増減もある。		
	災害時の安 全性の確保	備蓄倉庫	倉庫	100		－		イベント広場に隣接して設ける。	
	多様な楽し み方の創出	芝生広場	－	－		2,000～3,000		地形に合わせるため、面積に余 裕幅を持たせている。	
地域資 源を活 用した 賑わい づくり 機能	既存資源の 活用	グランピング施 設等(運営支援 施設を含む)	運営支援 施設	100		1,500～3,500		地形に合わせるため、面積に余 裕幅を持たせている。今後、ニ ーズにあった施設検討を行う。	
		親水広場	－	－		200		－	
	釜戸地区の 個性の発揮	イベント広場	倉庫	50		800		各種イベント用備品収納のた め、倉庫を設ける。	
		チャレンジ広場	－	15,000 程度				応募者等ニーズに応じて必要 面積は拡大等の見直しを行う可 能性がある。	
	釜戸地区住 民と来訪者 の交流促進	飲食施設(コミュ ニティ広場)	道の駅施 設に隣接	30		300			
		特産品販売施 設	道の駅施 設に隣接	100		－			
その他		緑地等	－	－		7,000～12,000		地形に合わせるため、面積に余 裕幅を持たせている。	
		調整池	－	－		2,000			
合 計				830～1,080		39,900～ 47,900			
備考	※1. 規模は現時点での設定であり、施設運営者、関係機関とのレイアウト協議や運営収支検討等を踏まえ、今後、見直しを行う可能性がある。 ※導入機能一覧に河川エリア（公有地）は含めない。								

5 施設整備計画

5.1 施設配置の考え方

1) 施設の配置イメージ

敷地造成は、河川敷と敷地との一体的な景観形成をめざし、出来る限り地形を活かす計画とします。施設配置は高台となっている敷地南側に施設を整備することにより、水害時の安全性に配慮した計画とします。

ただし、今後の詳細検討により、景観や水害時の安全性だけでなく、交通安全性、施設の利便性等についても考慮し、適切な施設配置について検討します。



図 5-1 断面イメージ

2) 広場の整備イメージ

土地の魅力を引き出し、水に親しみやすい広場（親水広場）とするため、河川敷と敷地とが分断されることなく、なだらかにつながる広場の整備をめざします。ただし、河川管理上の課題もあるため、今後の協議状況に応じて良好な景観と安全性の両立をめざします。

- 公園区域は冠水する可能性のある区域とする。
- 建物区域は河川計画上、浸水しない区域とする。

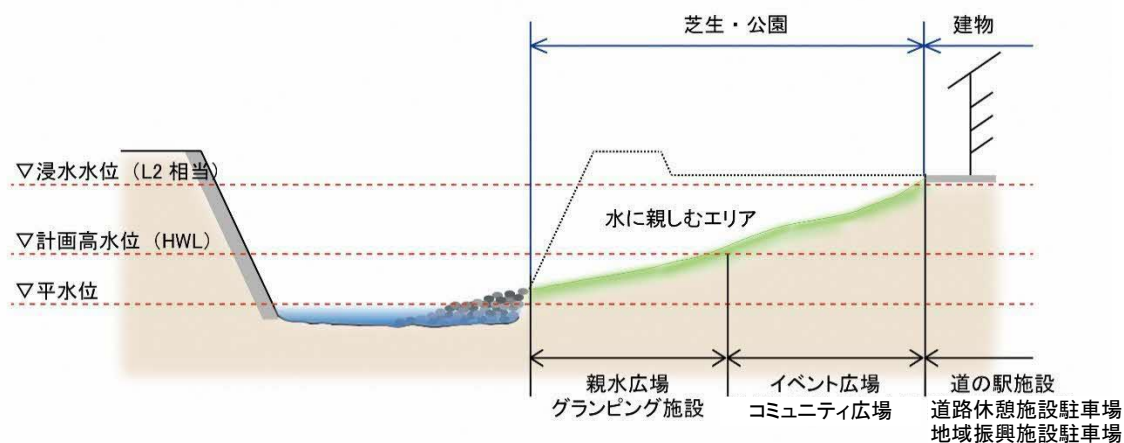


図 5-2 広場の整備イメージ

3) 施設配置案

施設配置の考え方を踏まえ、以下のような観点で施設配置案を作成しました。

- ・土岐川の河岸段丘地形の高低差を活かしつつ、河川側との連続性を確保可能な位置に道の駅施設を配置
- ・佐々良木川沿いの水辺の魅力を活かし、グランピング施設・親水広場等を配置
- ・浸水が想定される範囲には、河川エリアと一体的な利用を想定したイベント広場・コミュニティ広場等を配置
- ・河川側の各施設に対し、道路を挟んだ位置に地域振興施設駐車場や休憩施設駐車場を配置
- ・瑞浪恵那道路南側には、チャレンジ広場を確保するとともに、暫定整備時にはイベント時の利用者増加にも対応する仮設駐車場や仮設イベント広場として活用
- ・駐車場（道路休憩施設）内に埋設されている東部広域水道管の維持管理を想定し、施設内配置に留意

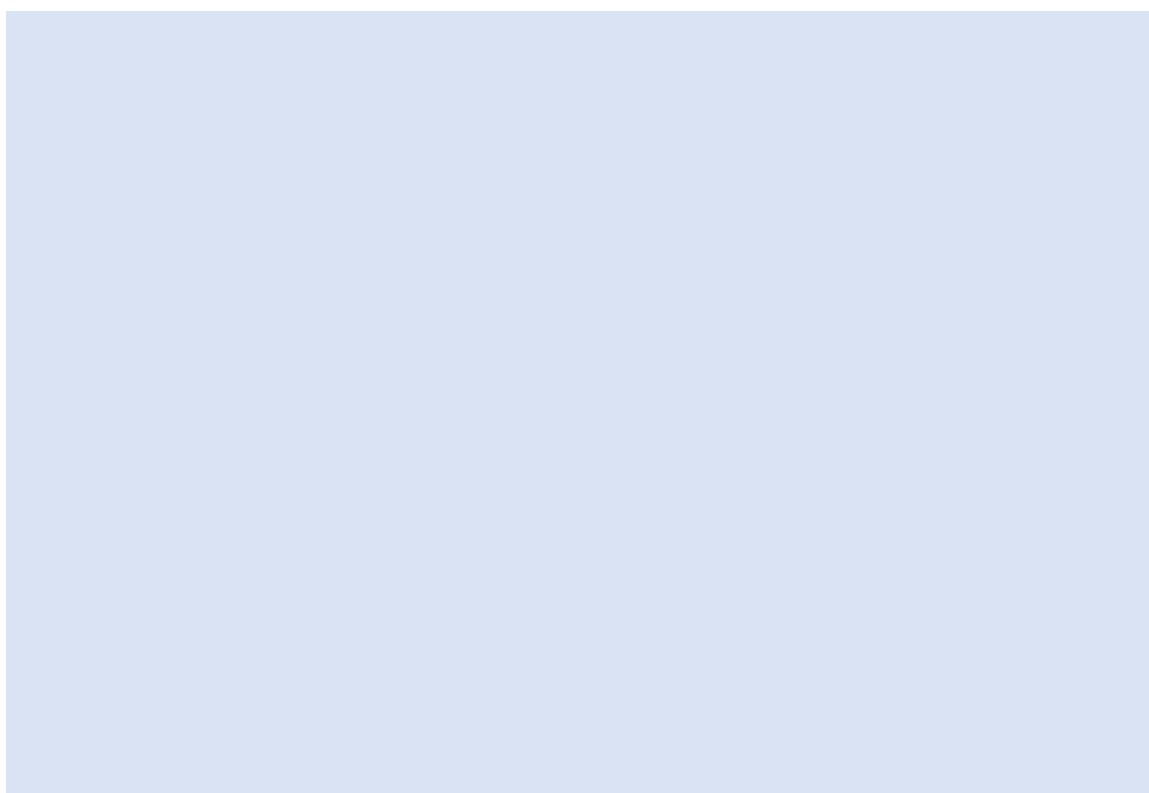


図 5-3 施設配置イメージ

表 5-1 施設面積

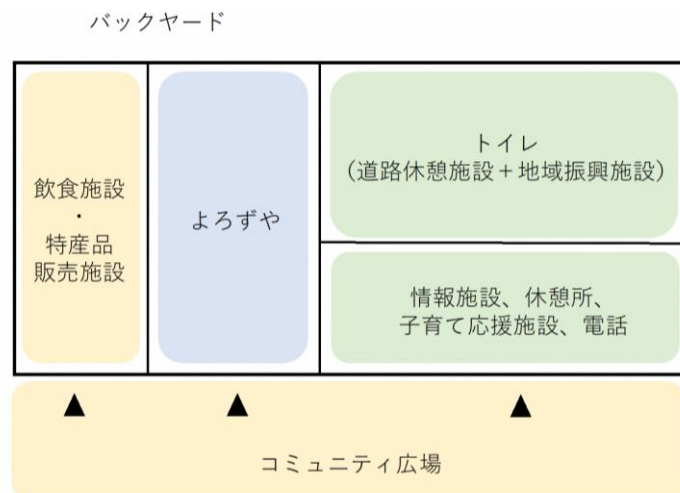
施設区分	規模 (㎡)
道の駅エリア	1,500
親水広場エリア	200
地域振興施設駐車場	4,100
道路休憩施設駐車場	7,000
芝生広場エリア	6,500
チャレンジ広場エリア	14,500
河川エリア	12,000
その他（道路・法面など）	11,200
合 計	57,000

※駐車場面積は車路等を含む

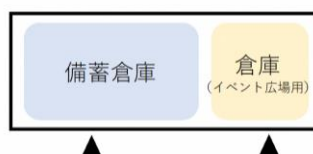
※道路休憩施設駐車場の面積は東部広域水道管理設上の面積約 400 ㎡を含まない

4) 施設平面ゾーニング

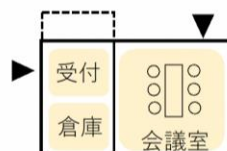
導入施設の規模から、各施設の平面ゾーニングを作成しました。



道の駅施設 平面ゾーニング図（床面積：約850㎡）
※公共、民間提案



倉庫 平面ゾーニング図（床面積：約150㎡）
※公共＋民間提案



運営支援施設 平面ゾーニング図（床面積：約100㎡）
※公共＋民間提案



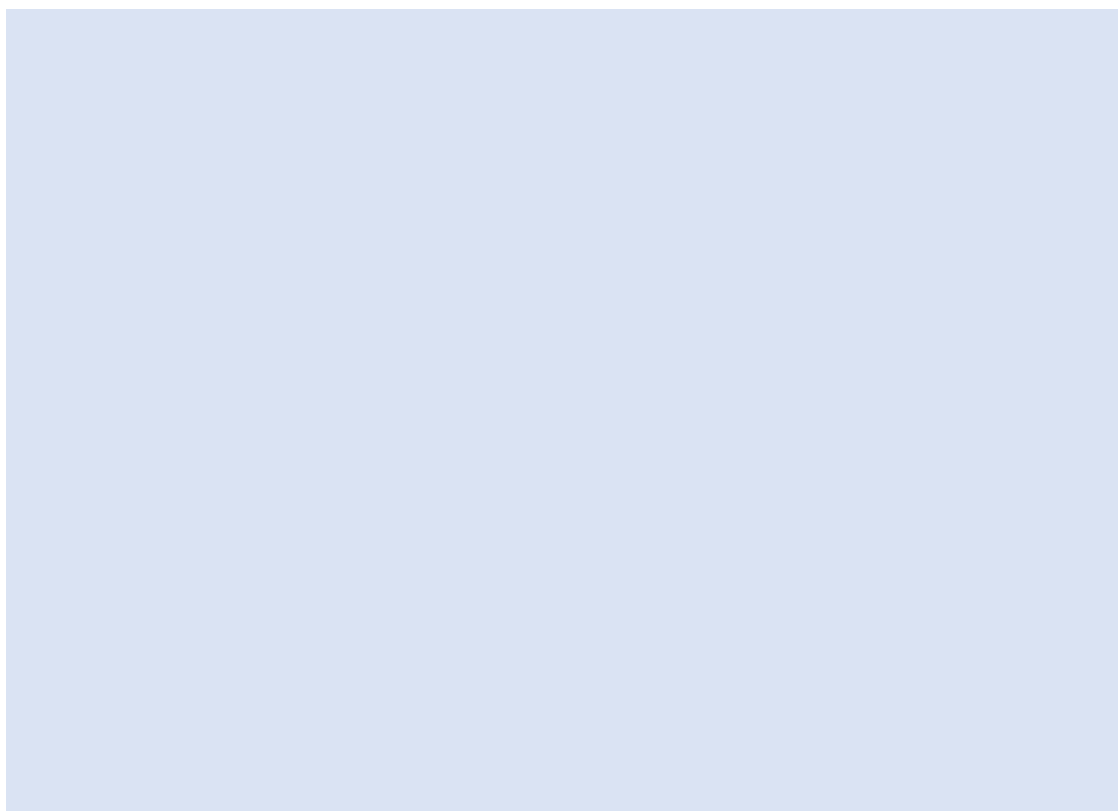
図 5-4 施設平面ゾーニング

5) 概算事業費

約 20～30 億円（用地費を含む）

※事業実施については、国などの補助制度の活用を検討します。

6) 完成イメージ



※今後の基本設計等の検討及び関係機関との協議により、変更となる場合があります。

7) アクセスイメージ

今後の基本設計等の検討及び関係機関との協議により、変更となる場合があります。

(1) 国道 19 号 瑞浪恵那道路からのアクセスイメージ

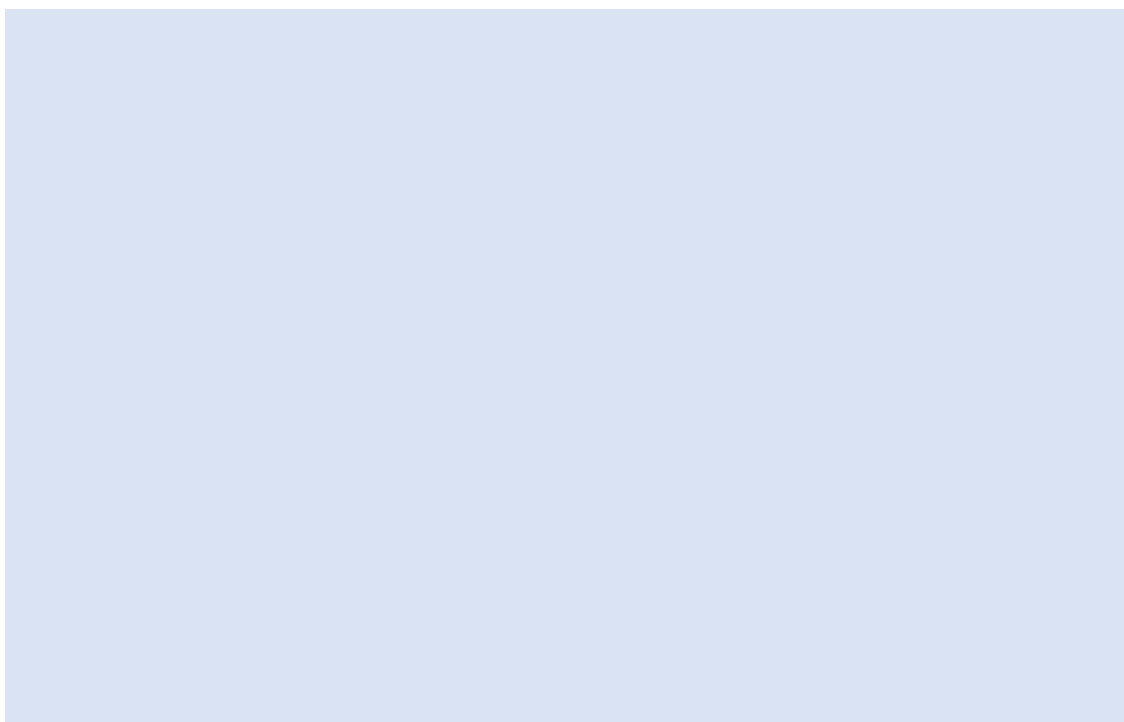


図 5-6 国道 19 号 瑞浪恵那道路からのアクセスイメージ

(2) 計画地における歩行者のアクセスイメージ

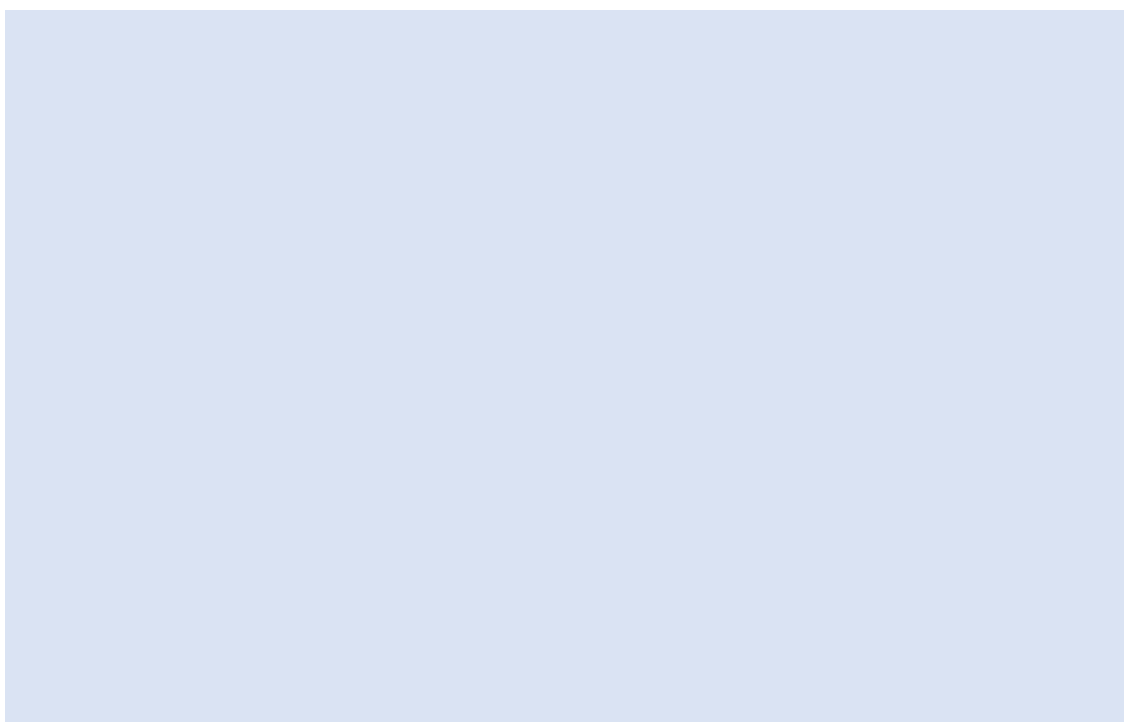


図 5-7 計画地における歩行者のアクセスイメージ

(3) 周辺地域からのアクセスイメージ

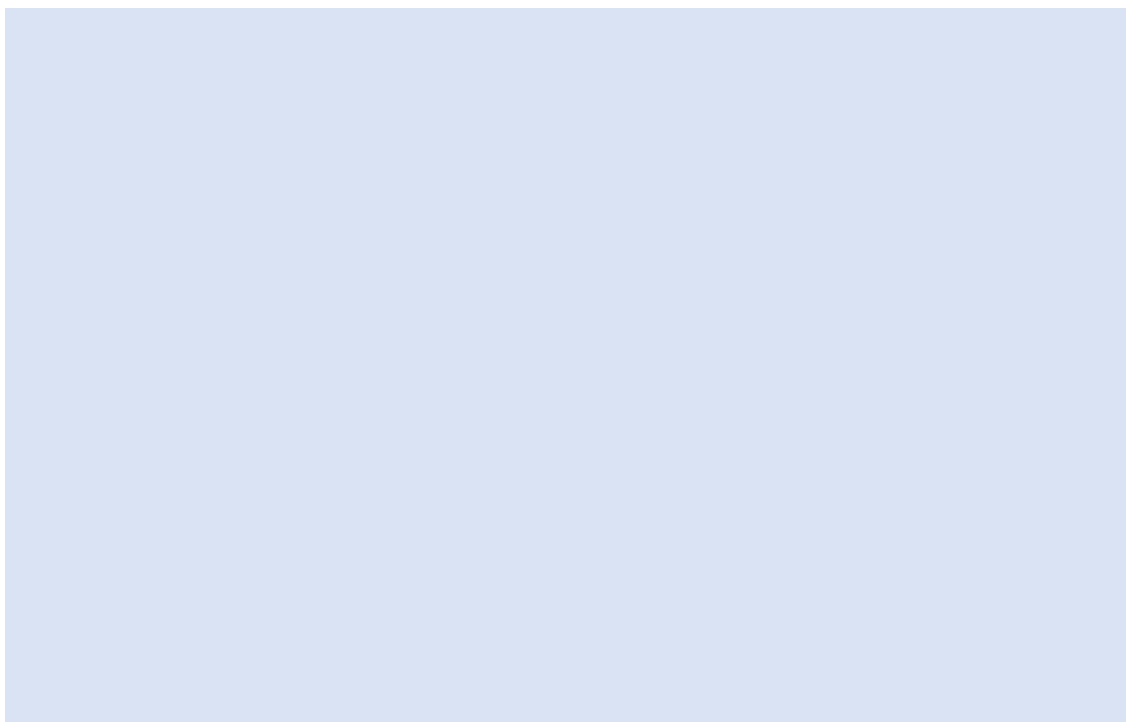


図 5-8 周辺地域からのアクセスイメージ

6 道の駅の整備・運営方針の検討

6.1 整備主体と整備手法について

「道の駅」は、道路利用者のための休憩機能を持った施設であるとともに、地域連携機能及び情報発信機能が一体となった施設です。

「道の駅」の整備は、道路管理者と市町村等との相互協力によって進められるものであるため、その手法は、導入施設の整備を道路管理者、市町村等のどちらが行うのかによって、以下のように「一体型」と「単独型」の二つに分類されます。



図 6-1 「道の駅」の整備主体と整備手法

出典:「道の駅」整備方法イメージ図(国土交通省より)

整備主体	地方自治体、道路管理者、公益法人など	
整備手法	一体型	単独型
	駐車場・トイレ・情報発信施設の一部を道路管理者が整備、その他を設置者（整備主体）が整備を行う	道の駅を構成する施設をすべて設置者（整備主体）が整備を行う

6.2 管理運営手法の検討について

1) 管理運営形態

道の駅の整備・運営手法には、公共で施設を整備し、公共で管理・運営する「公設公営」方式と、公共で施設を整備し、民間が管理・運営する「公設民営」方式、民間が施設を整備し、管理・運営を行う「民設民営」方式の3つの手法があります。

多くの「道の駅」が「公設民営」の一つで、公の施設をノウハウのある民間事業者等に管理してもらう制度である、指定管理者制度を用いて運営されています。

表 6-1 管理運営手法の比較

分類	概要
公設公営（業務委託）	行政が施設を整備し、直設運営する ・飲食施設や物販施設の運営、トイレや外部空間の維持管理等を個別に業務委託（単年度）、またはテナント方式で運営する。 ・公共性が確保され、安定経営が指向される。
公設民営 （指定管理者制度）	行政が施設を整備し、管理運営を民間に複数年契約で委ねる ・指定管理者が独立採算で事業を行う場合と、行政が委託料を支払う場合がある。 ・施設の管理権限を民間が保有でき、柔軟な施設管理が可能になる。
民設民営（PFI）	施設の建設と管理運営を一体的に民間に委ねる ・行政が一定の関与をしつつ、施設の整備・管理運営を民間主体に委ねる。 ・民間事業者が建設し、所有権を市に移管した上で建設した事業者が管理・運営するBTO（Build-Transfer-Operate）方式を採用するケースが多い。

2) 管理運営主体

道の駅の管理・運営の担い手としては、地域で組織された組合や民間事業者などが考えられます。それぞれの管理運営主体のメリット・デメリットは、下表のとおりです。

いずれの主体の場合でも、管理運営方針に沿った経営を行うために、懸念される事項を解消するよう工夫が求められます。

表 6-2 管理運営主体の比較

管理運営主体	組合など	民間事業者
概要	・地域の商工関係者、住民等によって組成 ・株式会社など法人化する場合もある	・民間企業等の既存の組織
メリット	・地域まちづくりの視点を持った運営が可能 ・事業への出資を伴う形で地域の多様な人材の参画による運営が可能になる	・民間事業者が有する運営ノウハウを活かした管理運営が可能になる
デメリット	・管理運営のノウハウの不足や労務管理、財務管理面での不安がある	・収益性が低い取組が軽視される可能性がある ・利益確保が重視され、長期的なまちづくりの視点が欠如する可能性がある

3) 管理運営方針

「道の駅のコネクトと基本方針」や「道の駅の導入機能」を踏まえ、施設の管理運営体制を次のように整理します。

(1) 道の駅の管理運営に関する基本的な考え方

道の駅は、道路利用者の安全で快適な道路交通環境を形成するとともに、人・モノ・情報が一元的に集まる仕組みを通して地域振興を図り、市全体の活性化を図るための拠点となる施設です。このような道の駅の運営においては、多種多様なサービスの提供に加え、収益性を確保することで、持続的かつ安定的な施設の管理運営が必要です。

(2) 管理運営体制

- ① 道の駅が有する公共公益の役割を果たすとともに、利用者の多様なニーズに対応しつつ、採算性を確保可能な施設運営体制を構築します。
- ② 地域の魅力や観光情報等の戦略的な発信、道の駅から賑わいを市全体への波及につなげる取組を実施するなど、持続的な地域の発展に寄与する施設運営体制を構築します。

(3) 管理運営の仕組み

管理運営については、以下の4つの視点から検討を行います。

- ① 道の駅が担う地域振興の役割を活かし、道の駅を中心としたまちづくりを推進するため、市民や農商工業者など地元事業者の参画を通じた市内の地域資源の利活用を促進し、地域活性化につなげていきます。
- ② 道の駅の特性を活かした情報発信や交流人口拡大に向けて、瑞浪市のPRや新たな魅力の創出・発信の場として、また市民の地域交流の場としての活用を行います。
- ③ 交流拠点として地域振興に資する施設とするため、民間の地域活性化等の新たな技術・アイデアの活用等、民間事業者の経営ノウハウを積極的に活用し、多様な主体との連携を促進します。
- ④ 施設整備等にあたっては、イニシャルコストをできる限り圧縮するとともに、ランニングコストの抑制を考慮します。

6.3 道の駅開駅に向けたスケジュール

国道 19 号瑞浪恵那道路の供用開始に合わせた道の駅の開業を目指し、国と調整を図りながら事業を進めます。

なお、スケジュールについては、今後の調整等により変更する可能性があります。

表 6-3 道の駅開駅に向けたスケジュール

事業内容	R4				R5				R6				R7				R8				R9			
基本計画策定																								
用地取得、補償等																								
サウンディング調査																								
運営方針・運営者選定																								
造成設計																								
造成工事																								
建築設計																								
建築工事																								
供用開始																								