

瑞浪市道の駅基本計画 (案)

令和 5 年 __ 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	9
2 道の駅整備に関する前提条件の整理	11
2.1 道の駅の基本機能	11
2.2 近年の動向	11
2.3 国道 19 号瑞浪恵那道路の概要	13
2.4 基本構想での主な検討内容及び企業ヒアリングについて	14
3 道の駅のコンセプト	15
3.1 整備コンセプトの考え方	15
3.2 道の駅のコンセプトと基本方針	16
4 道の駅の導入機能	17
4.1 道の駅へ導入する機能・施設の整理	17
4.2 道の駅への導入が想定される機能の整理	19
4.3 導入機能の規模	21
5 施設整備計画	22
5.1 施設配置の考え方	22
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、釜戸地域の JR 釜戸駅周辺を「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、これまで以上に遠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、商店の衰退等が進行し、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・育成等、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) 瑞浪市の地域資源と計画地の関係

- 瑞浪市周辺には、瑞浪層群と呼ばれる地層が分布しており、デスモスチルスやパレオパラドキシア、ビカリアといった貴重な化石が見つっています。また、瑞浪層群上位にある土岐口陶土層からは窯業原料となる陶土などが採掘されてきました。
- 市北部には、江戸時代における五街道の一つ、東海道とともに江戸ー京都間を結ぶ重要な街道であった中山道が通っていました。その周辺には、旧大湫宿に代表される宿場や史跡等の歴史・文化資源が分布しています。
- 国道 19 号や中央自動車道のアクセスと丘陵地形を生かして、13 ヲ所のゴルフ場が整備され、年間 50 万人以上のプレーヤーが訪れています。
- 平成 24 年には、国道 19 号沿いに、農産物等直売所「きなあた瑞浪」が開業し、農業と歴史文化を活かした交流の場として賑わいを見せています。
- 計画地は、事業中の国道 19 号瑞浪恵那道路沿いに位置しており、上記の地域資源への周遊、連携の拠点としても機能することが期待されます。

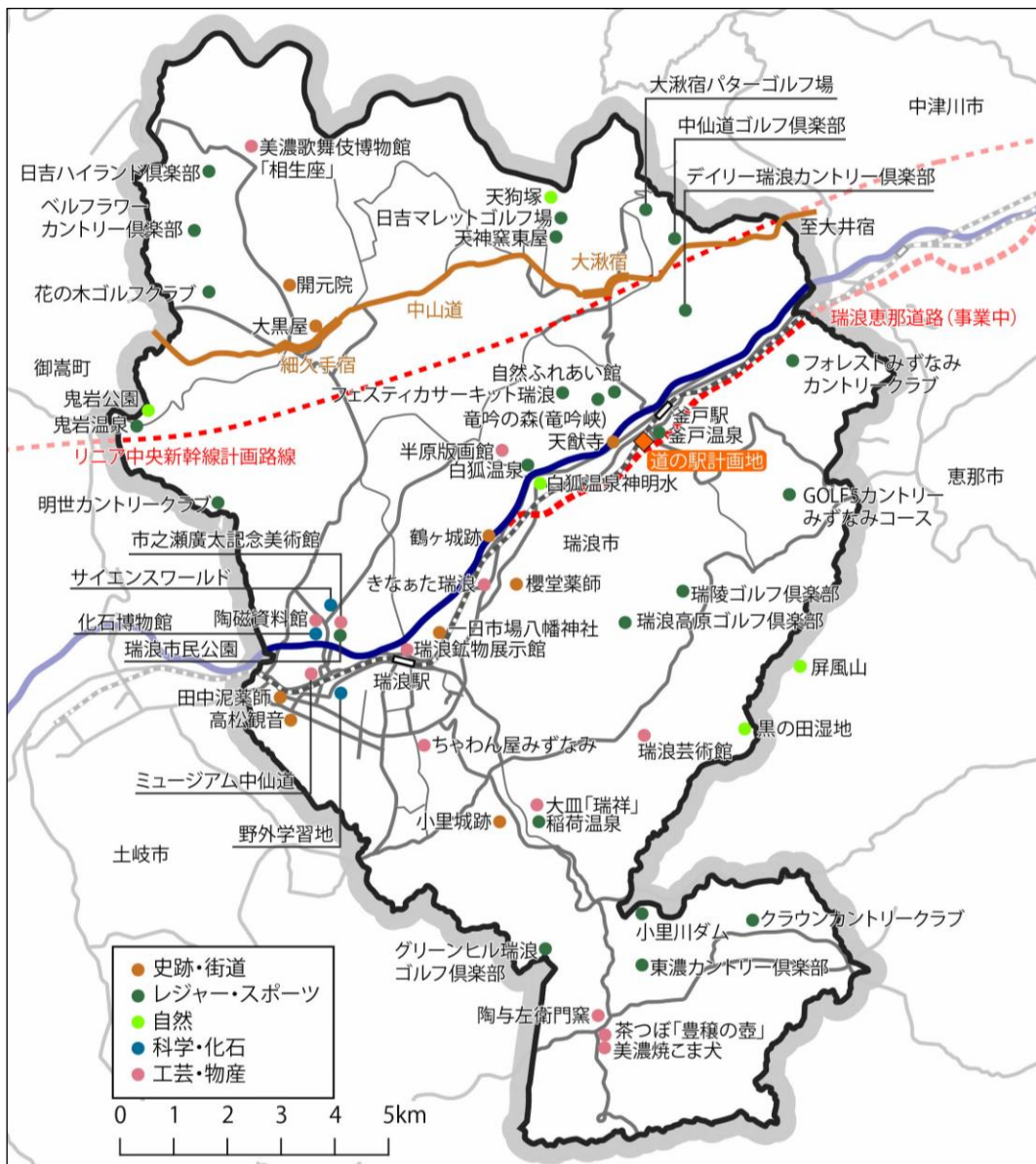


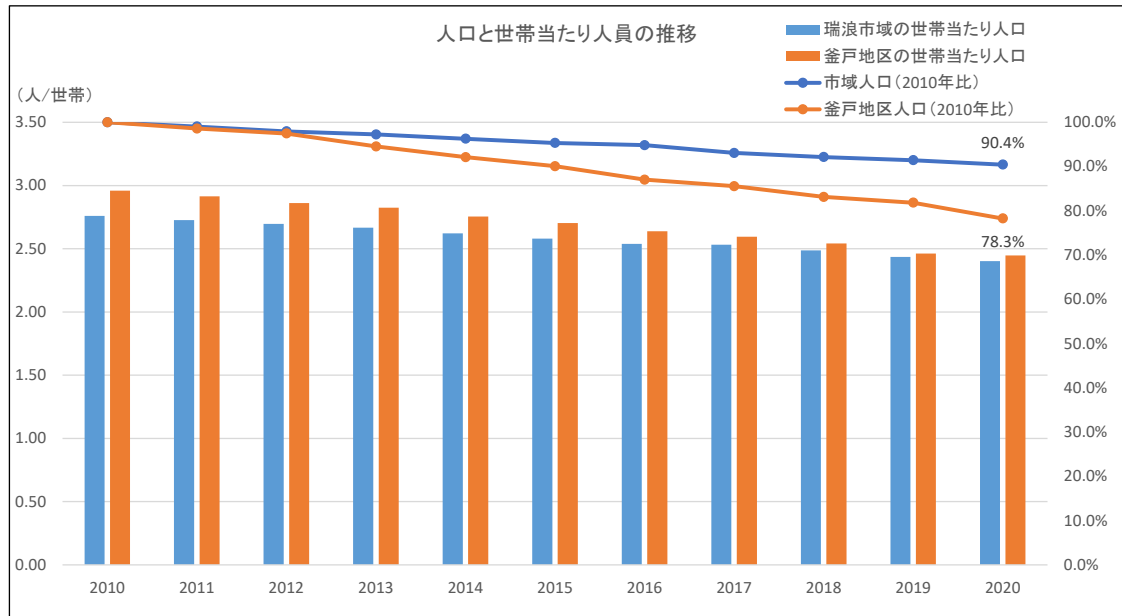
図 1-1 瑞浪市の地域資源

出典: 瑞浪市提供資料(加工)

2) 人口構成

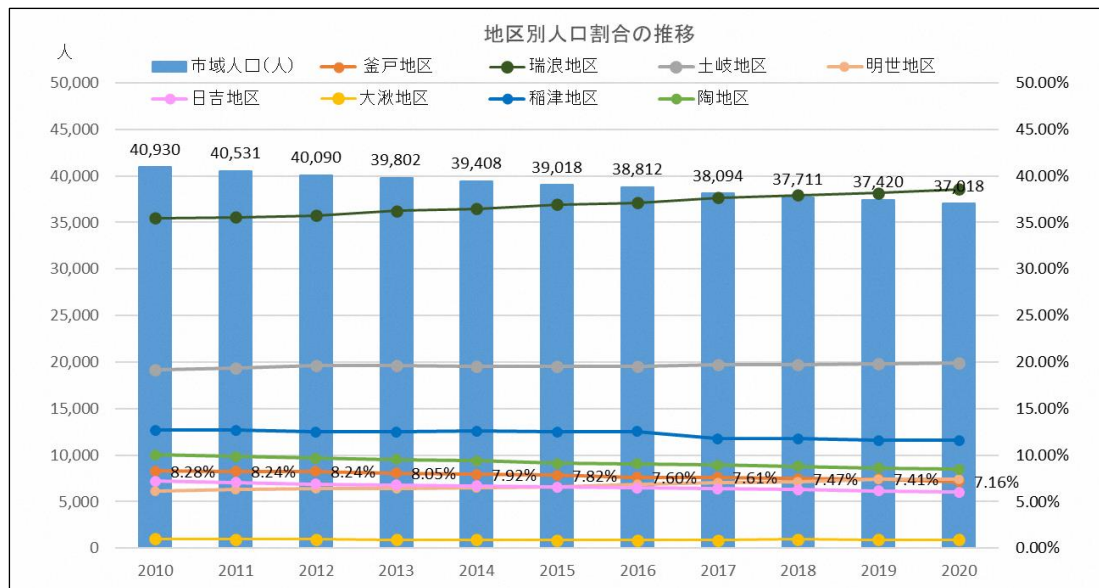
○市域の人口が減少する中で、2010年から2020年の市域と釜戸地区の人口減少割合を比較すると、市域の90.4%に対し釜戸地区は78.3%と、釜戸地区の減少割合が10%以上高くなっています。

○市域全体に対する釜戸地区の人口が占める割合も、2010年から2020年にかけて8.28%から7.16%に減少しており、陶地区、日吉地区につづく高い減少率となっています。



出典：瑞浪市統計書データ(令和2年10月1日現在)

図 1-2 人口と世帯当たり人員の推移

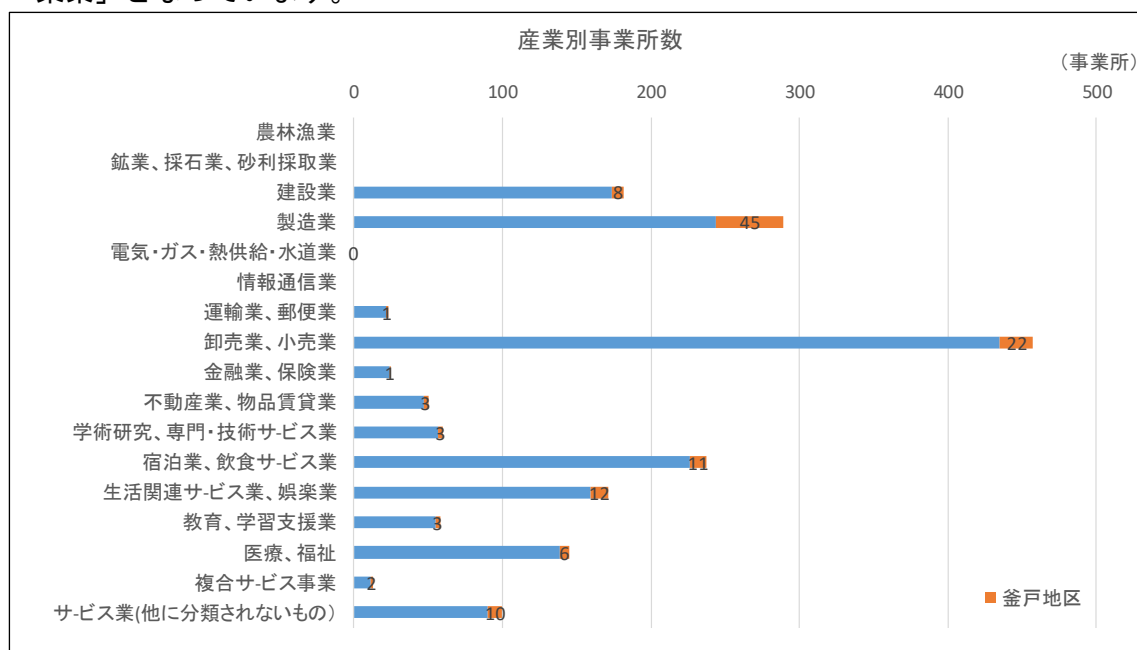


出典：瑞浪市統計書データ(令和2年10月1日現在)

図 1-3 地区別人口割合の推移

3) 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。

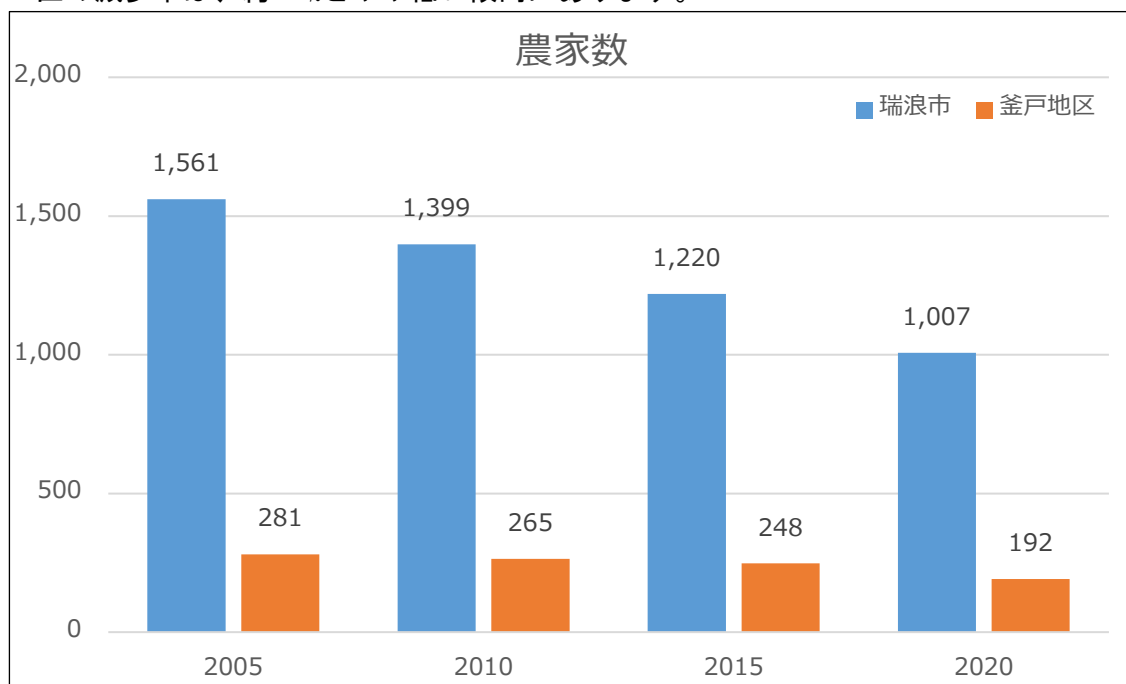


出典：瑞浪市統計書データ(平成 28 年 6 月 1 日現在)

図 1-4 産業別事業所数

4) 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。

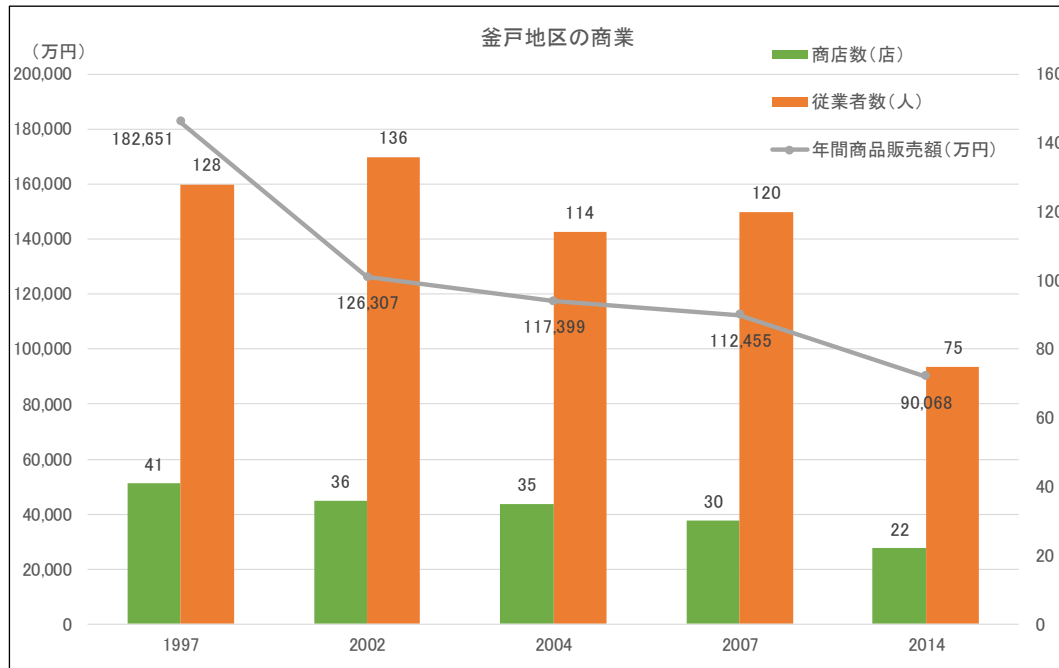


出典：2020 年農林業センサス(令和 2 年 2 月 1 日現在)

図 1-5 農家数の推移

5) 商業

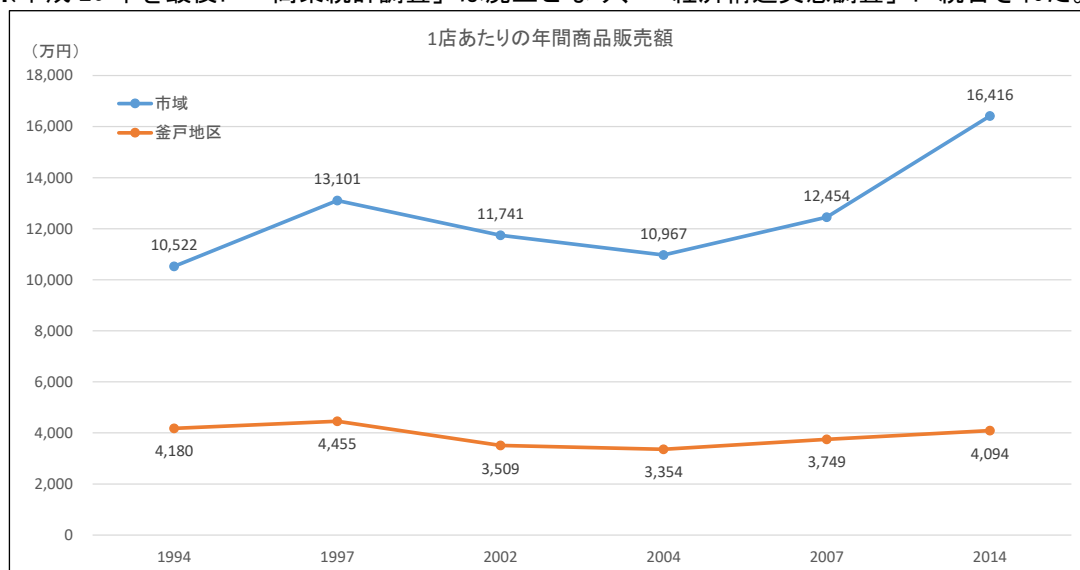
- 釜戸地区の商業については、商店数・従業者数・年間商品販売額ともに、年々減少しており、商業は衰退傾向にあります。
- 2014年では、釜戸地区の商店数は22店となっており、従業者数が75人、商品販売額が約9億円と10億円を切っており、いずれも過去最低の数値となっています。
- 市全域の商業についても同様の傾向ではありますが、1商店当たりの年間商品販売額で見ると、2007年以降大幅に上昇傾向となっていることがうかがえますが、釜戸地区は微増にとどまっています。



出典:瑞浪市統計書データ(平成26年7月1日現在)

図 1-6 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 1-7 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。

6) 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。

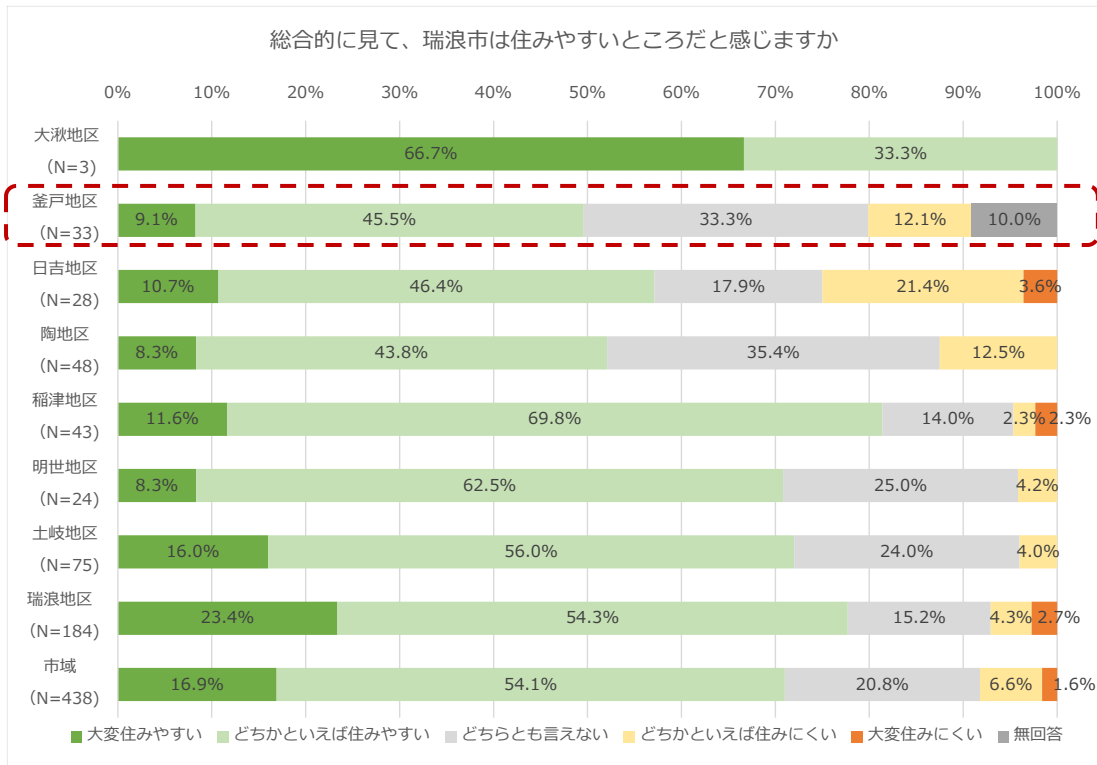


図 1-8 市民意識調査（令和3年度）（1/4）

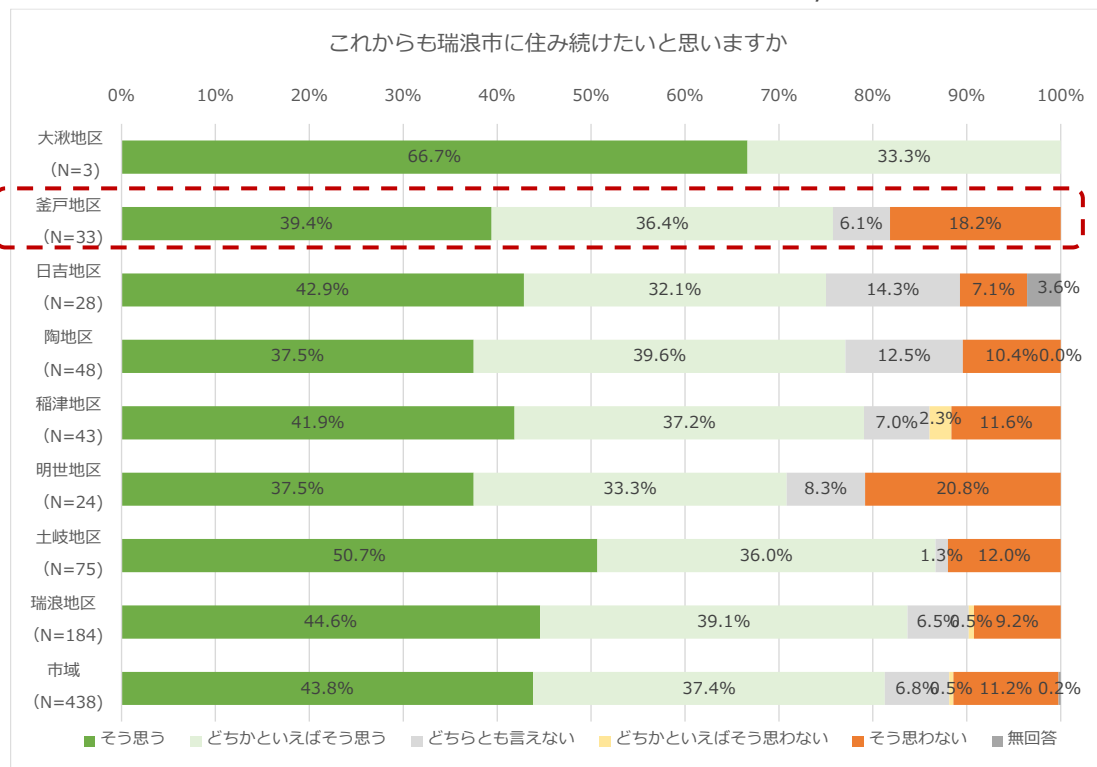


図 1-9 市民意識調査（令和3年度）（2/4）

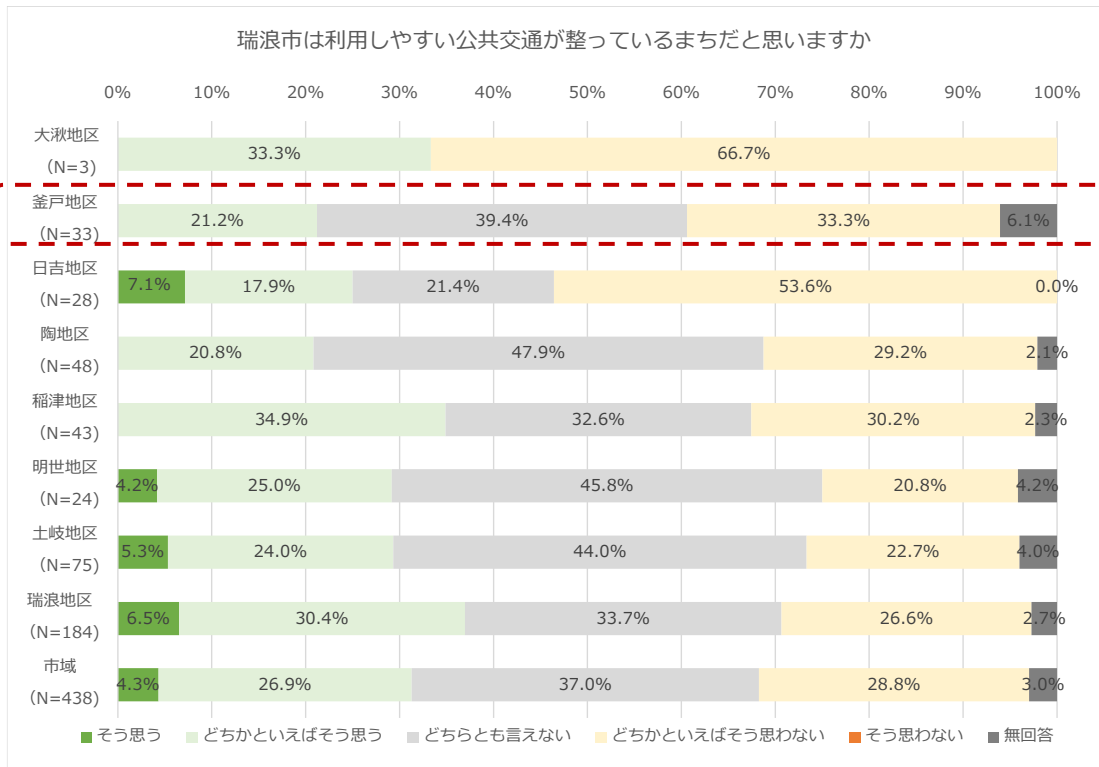


図 1-10 市民意識調査 (令和3年度) (3/4)

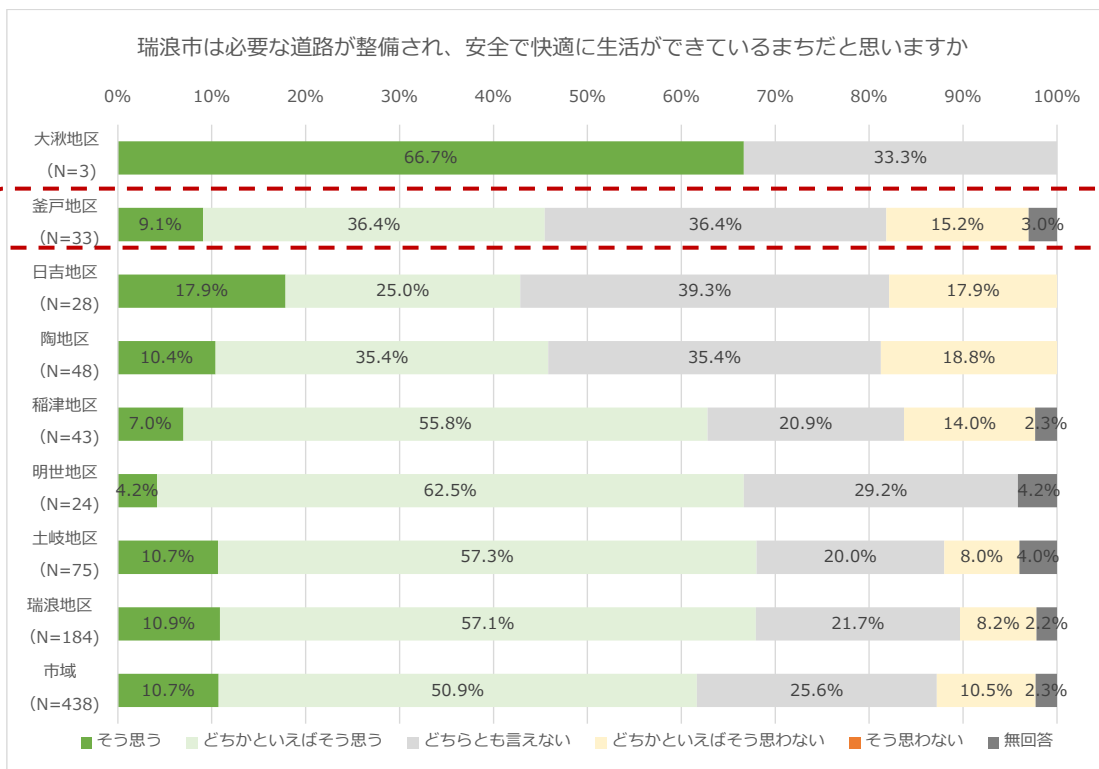
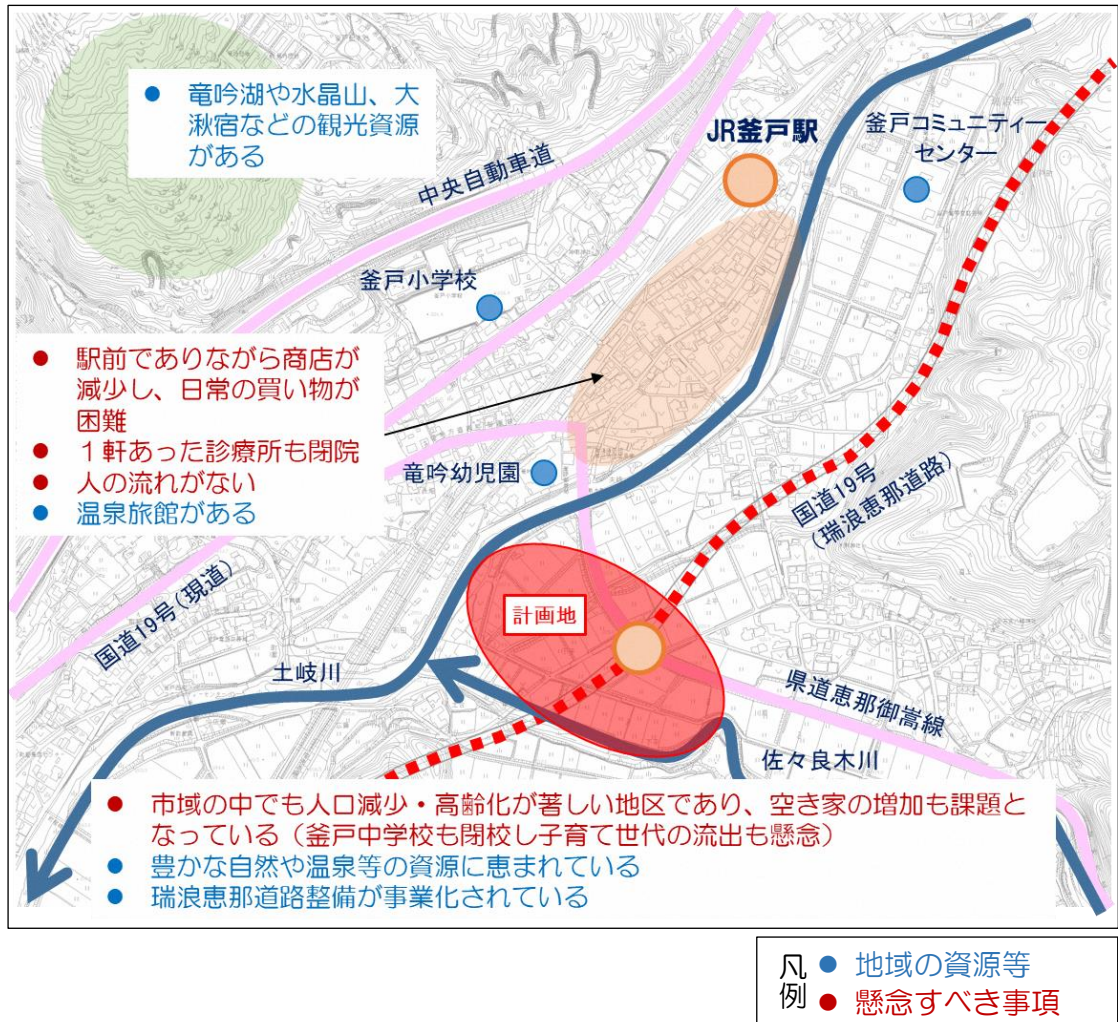


図 1-11 市民意識調査 (令和3年度) (4/4)

7) 計画地周辺の現況

○計画地周辺では、竜吟湖や水晶山等の豊かな自然や、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等、将来的なまちづくりを考えるうえで課題も有しています。



出典：瑞浪市提供資料(加工)

図 1-12 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等で構成される「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は道の駅が多い県であり、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があり、道の駅の全体的な配置等について検討した。
- 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、現段階において特に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」等について、住民組織の関わり方等も踏まえたうえで、より具体的な実現方法等を検討した。
- 「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、上から順に各工程の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所機能を兼ね備えた「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 時間利用可能な駐車場、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

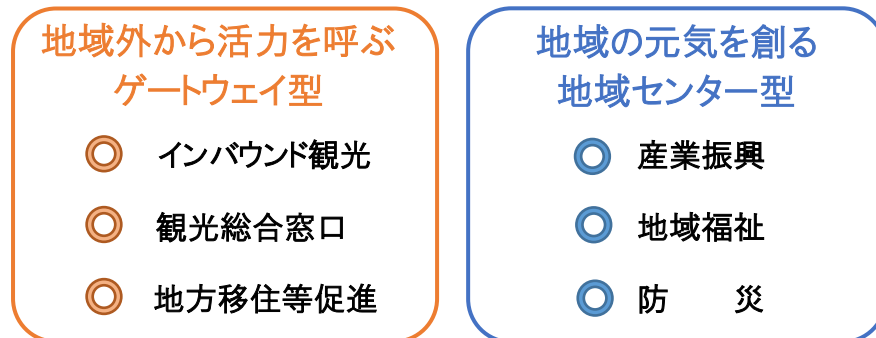
2.2 近年の動向

1) 「重点道の駅」の選定

道の駅は道路利用者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」として選定してきました。

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	診療所や役場機能等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) 「道の駅」第3ステージ ～創設から四半世紀、2020年からの新たなチャレンジ～

平成31年1月に国土交通省が設置した「道の駅」のあり方検討会では、第3ステージとして「2025年に目指す3つの姿」の提言がとりまとめられています。

これからの「道の駅」には、道路利用者や地域住民の利便性に寄与すること、地域活性化の拠点となること、多様な主体との連携やインバウンドへの対応等あらゆる役割が求められています。

(1) 新たなコンセプト

『地方創生・観光を加速する拠点』へ

＋ネットワーク化で活力ある地域デザインにも貢献

国土交通省では、「地方創生・観光を加速する拠点へ」進化するため、「道の駅」を核にした地方創生」及び「道の駅」の持続可能な安定運営」を目指した取り組みを推進しています。

(2) 「2025年に目指す3つの姿」

- ① 道の駅を世界ブランドへ（ニューノーマル対応）
道の駅が新たなインバウンド観光拠点となることを目指す。
【これまでの主な取り組み】
 - ・キャッシュレス導入
 - ・道の駅同士が連携したEC/通販
 - ・施設の衛生環境の改善

- ② 新「防災道の駅」が全国の安心拠点に
道の駅が防災拠点化することを目指す。
【これまでの主な取り組み】
 - ・「防災道の駅」制度の創設と重点支援
 - ・地域防災力の強化のためのBCP策定や防災訓練等の実施
 - ・「防災拠点自動車駐車場」の指定

- ③ あらゆる世代が活躍する舞台となる地域センターに
道の駅があらゆる世代が活躍する地域センターとなることを目指す。
【これまでの主な取り組み】
 - ・子育て応援施設の併設
 - ・道の駅ニーズと民間シーズのマッチングによる地域の課題解決
 - ・大学等との連携によるインターンシップや実習

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。



出典:国土交通省 中部地方整備局 多治見砂防国道事務所



出典:国土交通省 中部地方整備局 多治見砂防国道事務所

2.4 基本構想での主な検討内容及び企業ヒアリングについて

道の駅が担う役割は、地域の魅力や観光情報等の戦略的な発信に加え、交流拠点として道の駅の賑わいを市全体へ波及することにあります。このため、計画地のポテンシャルを最大限に活かしつつ、市内既存施設と連携を図り、公共施設の集約や防災機能の発揮など多面的な機能を備えることも重要であると考えます。

ここでは、上記に関連して基本構想で議論した事項等について、改めて記すこととします。

1) 基本構想策定時の検討内容

(1) 農産物直売所の導入可能性について

市内には兼業農家や小規模農家が存在しますが、安定的な商品の仕入れが難しいことが想定されることや、商品が「きなあた瑞浪」と分散され、商品数の不足や差別化が困難なことから、当面は導入しない方針とします。また「きなあた瑞浪」と積極的な連携を図ることで、共存共栄を目指します。

(2) 公共施設等の集約について

道の駅整備をきっかけとした周辺エリアの活性化や利便性の向上を目的とした道の駅計画地周辺部への公共施設等の集約について検討します。

(3) 地域の防災機能強化について

道の駅計画地周辺の住民や道路利用者の一時的な避難等を想定した災害関連情報の提供や必要な避難所機能の検討及び整備による地域防災の機能強化を図ります。

(4) 施設の運営主体について

基本構想策定段階では、道の駅の運営に地域が主体的に参画する仕組みについて、試行を重ねながら段階的に検討していくこととしました。

2) 企業ヒアリングについて

計画地の周辺環境を活かしつつ、市場性を考慮した導入機能検討の参考とするため、令和2年10月に民間事業者に対してヒアリングを実施しました。

結果の概要は以下のとおりです。

■ ヒアリング結果概要

【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、自動車専用道のSAやPAと比較すると、施設選択の余地があるため、留意が必要

【計画地における導入機能の可能性】

よろずや	・ 商品の品ぞろえや仕入れにコンビニのノウハウが活用可能 ・ 200㎡～300㎡程度の飲食施設を併設することが考えられる
グランピング施設	・ 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

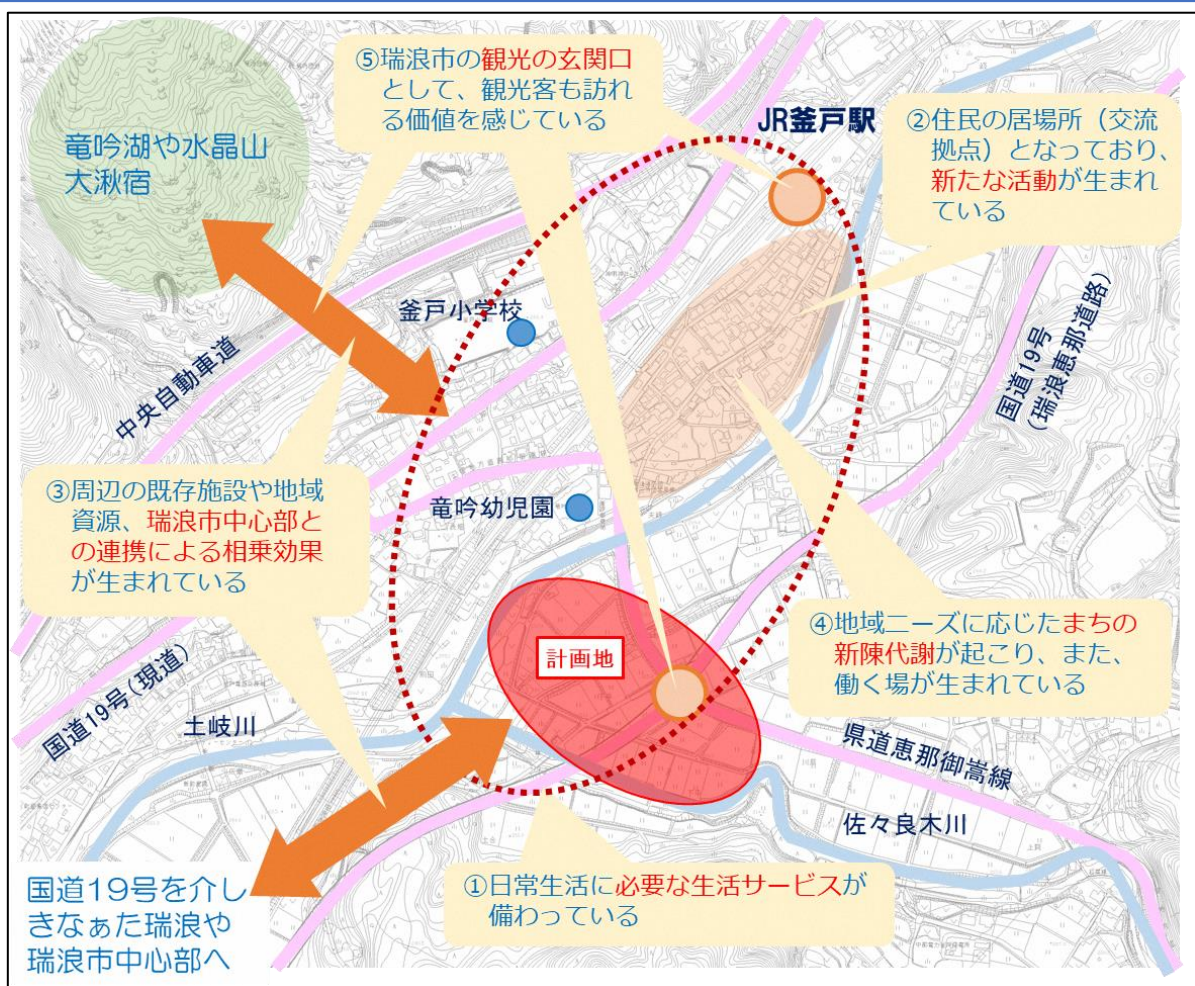
3 道の駅のコネクト

3.1 整備コンセプトの考え方

基本構想では、本市を取り巻く環境が大きく変化するなかで「瑞浪市の交流拠点」としての役割を担うとともに、計画地である釜戸地区周辺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



出典：瑞浪市提供資料(加工)

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」としての役割を担うため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、目指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、道路休憩施設として道の駅に必要とされる機能・施設に加え、民間企業および地元住民の意見を踏まえた、瑞浪市域の交流拠点エリア、地域の暮らしの拠点エリアを実現するための機能・施設候補を整理した上で、検討を進めました。

また、隣接する恵那市では、恵那市リニアまちづくり基盤整備計画（令和元年12月）において、武並駅周辺の基盤整備の一部として、岐阜県クリスタルパーク北側に道の駅等の地域振興施設の整備が検討されていることから、今後、恵那市等と調整を行い、必要に応じて機能等の見直しを行う可能性があります。

1) 道の駅が担う役割

道の駅のコネクトを踏まえ、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））
写真提供：PCKK

■ 災害時の安全性の確保

- ・避難施設、防災備蓄倉庫



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））
写真提供：PCKK

■ 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



芝生広場のイメージ
（糸貫川清流平和公園（岐阜県））
写真提供：岐阜大学



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
- ・ 開放的な空間で気軽にアウトドア体験を楽しめる施設
- ・ 化石に関連したフィールドワーク・展示等の実施

■ 市内各地域の個性の発揮

- ・ 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等）
- ・ 既存イベントとの連携
- ・ 農業等と連動した体験プログラム
- ・ 地域資源を活用した各地域との連携

■ 地域住民と来訪者の交流促進

- ・ テント等の屋台風のカフェ・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



河川利用が期待される地区周辺のエリア
写真提供：PCKK



化石発掘体験プログラムのイメージ
写真提供：PIXTA



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

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、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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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 ・ 公衆無線 LAN 環境 (Wi-Fi)
	道路利用者に対して道路や地域の情報を発信する機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路情報提供施設 ・ 観光、文化に関する情報発信施設 ・ 移住定住相談の情報提供施設
	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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 防災設備 (防災備蓄倉庫、非常用電源、マンホールトイレ、合併処理浄化槽) ・ 災害情報等を提供する施設
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	<ul style="list-style-type: none"> ・ アウトドアアクティビティ施設 ・ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・ よろずや ・ アウトドアアクティビティ施設 ・ 屋外交流広場 (コミュニティ広場、親水広場、芝生広場) ・ 地域で生産される農畜産物等を活用した 6 次産品や製造品等の特産品販売
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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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等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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・公衆無線 LAN 環境 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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、移住定住相談の情報提供施設、子育て応援施設、電話
	<ul style="list-style-type: none"> ・EV充電スタンド 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 電気自動車の普及状況に併せて整備
	<ul style="list-style-type: none"> ・防災(災害時対応施設) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 防災備蓄倉庫、マンホールトイレ
	<ul style="list-style-type: none"> ・屋外交流広場(コミュニティ広場、親水広場、芝生広場) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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の水辺空間を利用したアウトドアアクティビティが可能となる自然豊かな広場
公共 + 民間提案	<ul style="list-style-type: none"> ・よろずや 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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
	<ul style="list-style-type: none"> ・運営支援施設 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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 ・ アウトドアアクティビティの受付等運営施設を兼用

※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	<ul style="list-style-type: none"> ・飲食施設 ・特産品販売施設 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域で生産される 6 次産品や製造品等の特産品等の販売スペース ・ 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
	<ul style="list-style-type: none"> ・イベント広場 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 各種イベントの開催やキッチンカー及び仮設テント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
	<ul style="list-style-type: none"> ・チャレンジ広場 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域産業の活性化や雇用創出等「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※1		エリア名	施設区分※2	規模 (㎡)		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	道路休憩施設駐車場	道路	-	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	地域振興施設駐車場	地域	-	4,100		
	トイレ	道路休憩施設	道の駅	道路	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	道の駅	地域	128	程度	-	
		情報施設、休憩所、子育て応援施設、電話	道の駅	道路	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。
地域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	道の駅	地域	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	道の駅	地域	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	芝生広場	地域	-	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	アウトドアアクティビティ施設等(運営支援施設を含む)	芝生広場	地域	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	芝生広場	地域	-	200	-	
	各地域の個性の発揮	イベント広場	芝生広場	地域	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	チャレンジ広場	地域	-	8,000 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。	
	地域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	地域	30	300		
特産品販売施設		道の駅	地域	100	-			
その他	緑地・オープンスペース・通路等	-	-	-	-	8,500～9,500	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	34,400～38,400	
備考	※1. 導入機能一覧に河川エリア(公有地)は含めない。 ※2. 施設区分の凡例は、「地域」=地域振興施設、「道路」=道路休憩施設とする。							

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目指し、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。

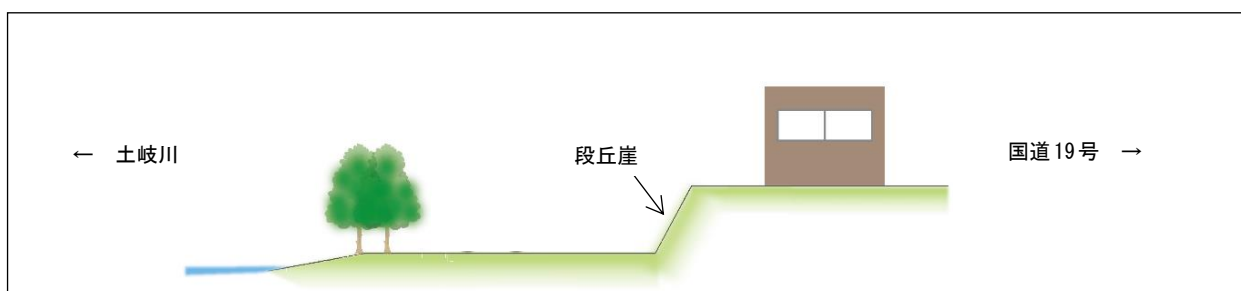


図 5-1 断面イメージ

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目指します。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目指します。

- 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。

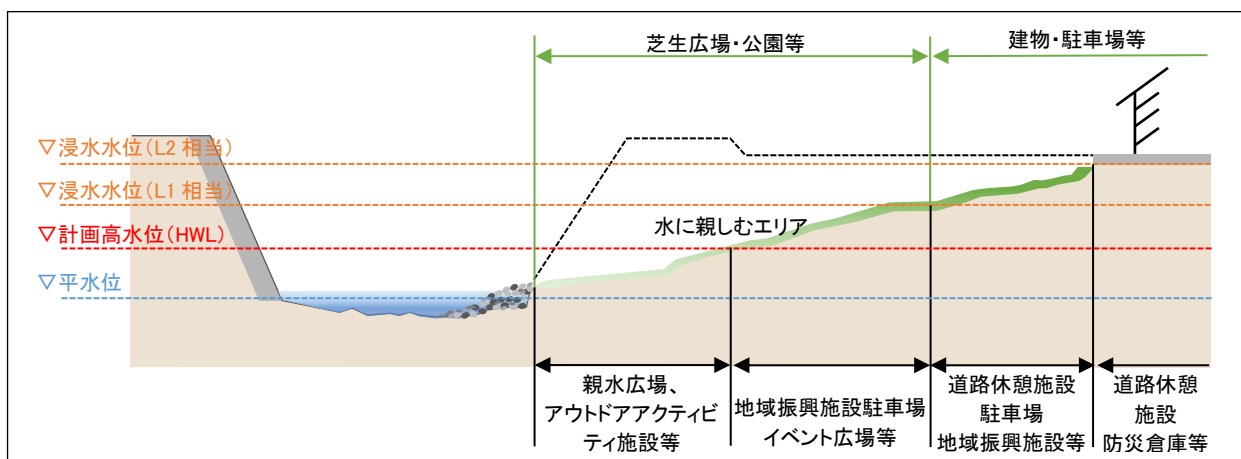


図 5-2 広場の整備イメージ

※L1：河川整備において基本となる降雨（30年に1回程度発生すると想定）

※L2：水防法に基づく想定し得る最大規模降雨（1,000年に1回程度発生すると想定）

※道の駅計画予定地の一部は河川区域等に含まれており、事業実施にあたっては、河川法等に基づき河川管理者（岐阜県）等に対し当該事業の進捗に応じた協議等を行います。

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。

➤ 国道 19 号瑞浪恵那道路の下り側敷地（北）

- ・道路休憩施設等（建物エリアの一部）は浸水水位（L2）以上となるように整備。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配置。
- ・地域振興施設等（建物エリアの一部）は浸水水位（L1）以上となるように整備。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配置。
- ・道路休憩施設駐車場は浸水区域（L1）以上となるように整備。下り側駐車場として（主）恵那御嵩線沿いに配置。なお、身障者用駐車場（道路休憩施設駐車場）はバリアフリーに配慮し、建物エリアに隣接して配置。
- ・芝生広場（イベント広場等）エリアは建物エリアからのアクセス性と水辺の魅力を活かして配置。
- ・河川エリア及び芝生広場（アウトドアアクティビティ等）エリアは水辺の魅力を活かして配置。
- ・東部広域水道管の維持管理に配慮して、上部は通路として利用（施設を配置しない）。

➤ 国道 19 号瑞浪恵那道路の上り側敷地（南）

- ・地域経済の促進に向けて、市民等が起業できるスペースとして整備する。
- ・チャレンジ広場エリアは将来的な拡張性を考慮して上り側敷地に配置。また浸水区域を避け、（主）恵那御嵩線沿いに配置。
- ・地域振興施設駐車場はチャレンジ広場エリアと一体的に配置。

➤ 動線計画

- ・下り側敷地、上り側敷地とも車両動線は主に（主）恵那御嵩線沿いからのアクセスを想定。
- ・佐々良木川西側の市道から（主）恵那御嵩線沿いへのアクセスを確保。
- ・下り側敷地、上り側敷地間の歩行者動線は主に横断歩道を利用。

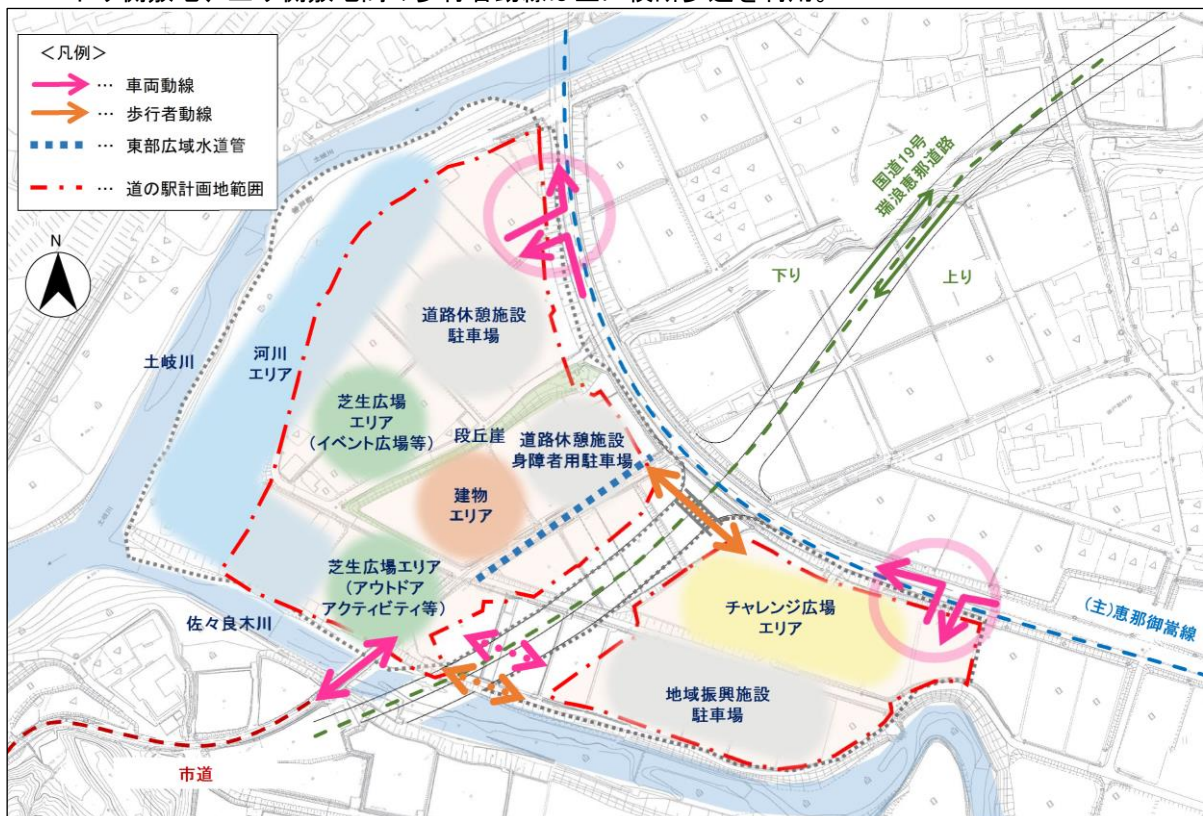


図 5-3 施設配置イメージ 出典：瑞浪市提供資料(加工)

※アクセス部については道路管理者等の許可を得る必要があることから当該事業の進捗に応じた協議等を行います。
 ※道の駅計画地の周辺部において、将来的にはコミュニティーセンター等の公共施設の集約を検討します。

6) 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

- ・ 車両動線は主に（主）恵那御嵩線沿いからのアクセスを想定。
- ・ 佐々良木川西側の市道から（主）恵那御嵩線沿いへのアクセスを確保。

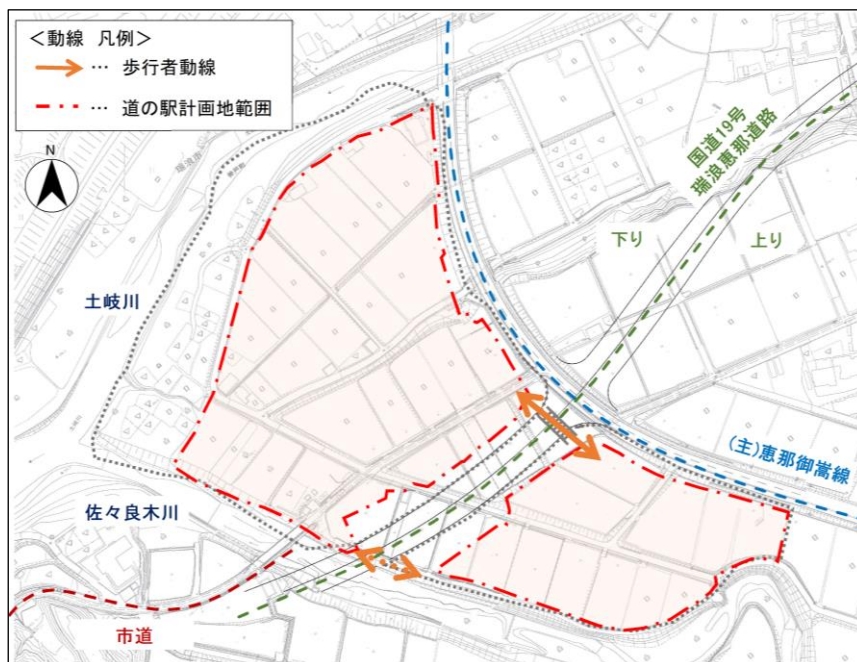


出典：瑞浪市提供資料(加工)

図 5-5 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

- ・ 下り側敷地、上り側敷地間は主に横断歩道を利用。



出典：瑞浪市提供資料(加工)

図 5-6 計画地における歩行者のアクセスイメージ

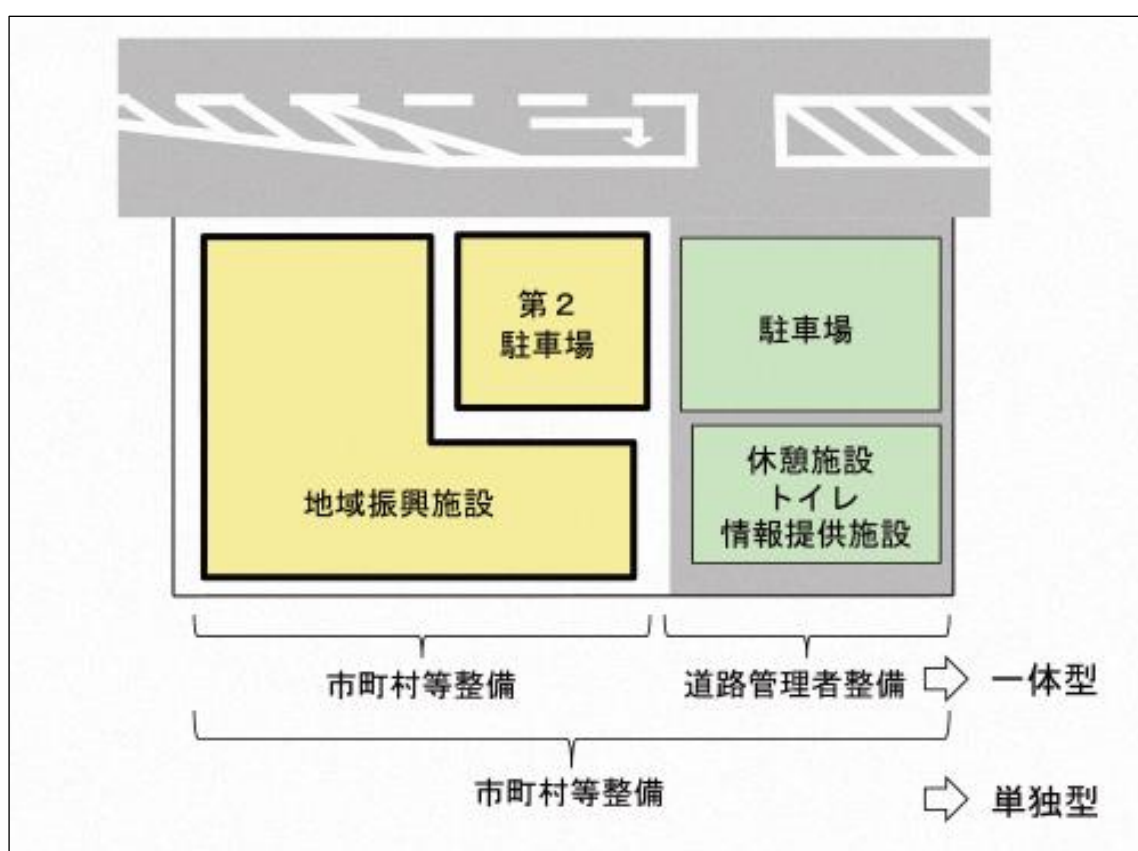
6 道の駅の整備・運営方針の検討

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。

なお、整備手法については、今後、国土交通省中部地方整備局多治見砂防国道事務所と調整等を行います。



出典:「道の駅」整備方法イメージ図(国土交通省より)

図 6-1 「道の駅」の整備主体と整備手法

整備主体	地方自治体、道路管理者、公益法人等	
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

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	<p>行政が施設を整備し、直設運営する</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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	<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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	<p>施設の建設と管理運営を一体的に民間に委ねる</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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等が考えられます。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	組合等	民間事業者
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の商工関係者、住民等によって組成 ・株式会社等法人化する場合もある 	<ul style="list-style-type: none"> ・民間企業等の既存の組織
メリット	<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・事業の継続性が課題となる 	<ul style="list-style-type: none"> ・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」これまでの釜戸地区での拠点形成に向けた試行を踏まえ、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、持続的かつ安定的な施設の管理運営が必要です。

(2) 管理運営の視点

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、市民や地元の農工商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、官民連携により、施設の設計、建設から長期的な維持、管理運営にいたるまで、民間ノウハウや創意工夫を取り入れることで、施設整備や維持管理コストの削減、サービスの質向上につなげます。

(3) 管理運営体制の方針

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、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波及させる取り組みを行い、民間事業者による持続的かつ安定的な管理運営体制の構築を目指します。

また、地域のニーズに対応した「地域の暮らしを支える」道の駅を実現するために、中間支援組織（人材）が施設運営者と地域をつなぐ仕組みの導入や、地域が施設運営に関与可能な仕組みの構築を検討します。

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めざし、国と調整を図りながら事業を進めます。

なお、国道 19 号瑞浪恵那道路の開通時期は未定であり、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						■