

日進市「道の駅」整備事業

Nisshin Michi-no-Eki Project

- 開催日時 平成30年1月21日(日)
- 開催場所 日進市中央福祉センター2階多機能室

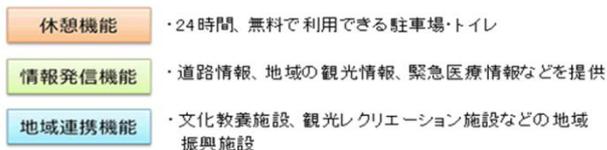
1.「道の駅」とは

「道の駅」の概要

○目的

- 道路利用者への安全で快適な道路交通環境の提供
- 地域の振興に寄与

○基本コンセプト



○「道の駅」の施設配置

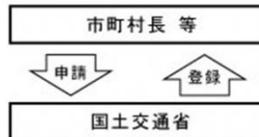


出典：国土交通省ホームページ<<http://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/outline.html>>

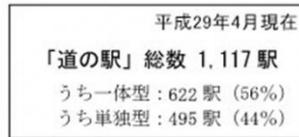
○「道の駅」の設置者、登録方法

- 「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
- 「道の駅」の登録は、市町村長からの登録申請により、国土交通省で登録
- 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

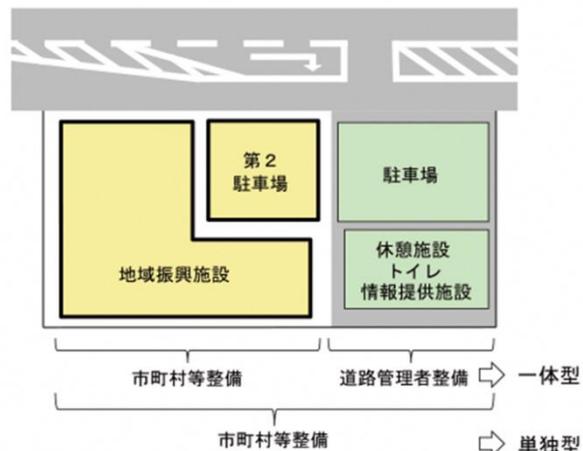
「道の駅」の登録手続き



「道の駅」の登録数



整備主体と整備内容



出典：国土交通省ホームページ<<http://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/outline.html>>
※一部加筆

1.「道の駅」とは

近年の動向

①「道の駅」による地方創生拠点の形成

- 元々、ドライバーの休憩施設として生まれた「道の駅」は、まちの特産物や観光資源を活かしてひとを呼び、地域にしごとを生み出す核へと独自に進化。
- 「道の駅」を地方創生の拠点とする先駆的な取組をモデル箇所として選定し、関係機関が連携して総合的に支援。



出典：国土交通省道路局「道の駅」による地方創生拠点の形成

重点「道の駅」の選定～地方創生の核となる「道の駅」を重点的に国が応援～

- 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組を選定し、重点的に応援する取組を実施

【平成26年度選定】

- 全国モデル「道の駅」 全 6駅
- 重点「道の駅」 全35駅
- 重点「道の駅」候補 全49駅

【平成27年度選定】

- 重点「道の駅」 全38駅

【平成28年度選定】

- 特定テーマ型モデル「道の駅」
住民サービス部門6駅



川場田園プラザ

出典：国土交通省 モデル「道の駅」・重点「道の駅」の概要

<https://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/juten_eki/juten_eki_index.html>

②「道の駅」における大学連携の推進

- 「道の駅」は、地域の課題や観光・物産など地域の資源が集まっており、観光振興や地域づくりを学ぶ場として絶好のフィールドです。
- また、「道の駅」としては、若者の視点による観光資源の発掘やイベント企画運営、HP作成やSNSなどのスキル等を活用した情報発信など、若い力の活用も期待しております。
- 具体的には、「道の駅」と大学が連携し、観光マップの作成、地元産品を活用した商品やメニュー作成、イベントポスター作成など様々な取組が進んでいます。



③長期休暇を活用した「道の駅」での実習の推進（就労体験型実習）

- 全国「道の駅」連絡会は、「道の駅」と大学との連携を支援するため、特に長期休暇を利用した就労型の実習（インターンシップ）について、各大学の学生さんの実習「道の駅」の派遣先の調整を行っています。

実施イメージ

大学（観光学部等） 指導・助言 相談

学生 若者の視点・スキル等の活用

道の駅 就業体験の場の提供
田舎暮らし・地域との交流
※全国「道の駅」連絡会で
双方のニーズをマッチング

これまでの実施例

<連携企画型>

- 京都府亀岡市、南丹市、京丹波町の道の駅
・京都精華大学の大学生が、道の駅で販売するスイーツパッケージをデザイン
- 「かなん」（大阪府河南町）
・道の駅と大阪府立大学の大学生のコラボによりオリジナル弁当を開発

<就労体験型>

- 「霧の森」（愛媛県四国中央市）
・地元イベントの企画立案、実施補助のほか、道の駅内で製造されている地元産品の製造・販売の補助を実施。
・H25年度は10名受け入れ、うち7名は関西圏の大学から参加
・H15からこれまで約110名が実施
・そのうち2名が「道の駅」へ就職

包装デザイン打合せ
道の駅弁当「かなん冬の恵み」
大学生が企画したイベント
地元産品「霧の森大福」

出典：国土交通省 全国「道の駅」連絡会<<https://www.michi-no-eki.jp/college>>

2. 検討の経緯

これまでの検討経過

「道の駅」整備事業は、平成29年2月に「日進市道の駅基本構想」(以下、「基本構想」という)を策定しました。

平成29年度からは、導入機能・施設、施設機能や配置計画等を検討することを目的として、様々な見識を持つ市民や学識経験者等15名からなる「日進市道の駅整備検討委員会」(以下、「検討委員会」という)を設置し、平成30年2月に「日進市道の駅基本計画」(以下、「基本計画」という)を策定する予定で検討を行っています。

■ 日進市道の駅整備検討委員会の開催状況

開催回	検討項目
第1回 (平成29年7月10日)	<ul style="list-style-type: none">・「道の駅」の概要について・「基本構想」の概要について・市民アンケート調査(案)について・今後のスケジュールについて
第2回 (平成29年9月25日)	<ul style="list-style-type: none">・導入機能・施設の検討について・施設規模の検討について・配置計画の検討について・市民アンケート調査結果について
第3回 (平成29年11月7日)	<ul style="list-style-type: none">・施設規模の検討について・配置計画の検討について・整備・管理運営手法の検討について・基本計画(素案)の検討について
第4回 (平成29年12月18日)	<ul style="list-style-type: none">・基本計画(素案)の検討について
*パブリックコメント	基本計画(案)に対する意見募集 (平成30年1月4日～平成30年2月2日)
第5回 (平成30年2月予定)	<ul style="list-style-type: none">・パブリックコメントの実施結果について・基本計画(案)の策定について

3. 関連計画等

① 日進市人口ビジョン・総合戦略（平成27年度）



施策2-1 **地域内経済や観光の活性化、創業の支援**

本市は、名古屋市や豊田市の通勤圏にある住宅都市として発展しつつも、田舎や山林等の自然環境に恵まれており、都市と自然とのバランスがとれたまちづくりを進めています。

本市においては、大都市近郊にある立地を活かした地域内経済の活性化を図ることが必要です。それには、新たな高付加価値産業を育てていく、新しいニーズや個性に対応できる創業者の育成や支援も大切です。

また、市内だけでなく市外からも足を運んでくれる消費者の拡大を図り、地域内経済活性化の拠点となる整備や観光関連産業の育成にも力を注ぎます。

項目	初期値	目標値
市内総生産額（百万円）	247,445 （平成24年度）	260,000 （平成29年度）
有効求人倍率	0.74	1.00

④ 主要事業内容

事業名	事業内容
道の駅整備事業	地域活性化の拠点、観光・産業・福祉・防災等の地域資源の活用を図る施設として道の駅を整備します。

④ 主要事業内容

事業名	事業内容
道の駅整備事業	地域活性化の拠点、観光・産業・福祉・防災等の地域資源の活用を図る施設として道の駅を整備します。

② 第5次日進市総合計画 第7次実施計画（平成29年度～平成31年度）



① 幹線道路整備

②（仮称）名古屋瀬戸道路日進インターチェンジ・（都）日進中央線の整備促進

事務事業名	細事業名	細事業の概要	28年度	29年度	30年度	31年度
都市計画推進事業（都市計画課）	☆スマートインターチェンジ整備事業	東郷パーキングエリア周辺にスマートインターチェンジを整備する。	概略検討	周辺道路整備検討	I C予備検討	I C詳細設計

③ 幹線道路の整備

事務事業名	細事業名	細事業の概要	28年度	29年度	30年度	31年度
市道黒位三本木線整備事業（道路建設課）	☆市道黒位三本木線整備事業	市の幹線道路網等を整備し、道路の利便性向上を進める。	工事	⇒	⇒	—
市道藤島1号線整備事業（道路建設課）	☆市道藤島1号線整備事業		歩道設置工事	⇒	⇒	—
（都）野方三ツ池公園線整備事業（道路建設課）	☆（都）野方三ツ池公園線整備事業	地域活性化の拠点、観光・産業・福祉・防災等の地域資源の活用を図る施設として道の駅を整備する。	水理解析検討 橋梁予備設計	道路詳細設計	橋梁詳細設計	用地調査 物件調査
④ 道の駅整備事業（道路建設課）	☆道の駅整備事業		基本構想策定 基本計画策定	基本設計測量 地質調査	実施設計 用地取得	工事

④ 道の駅整備事業（道路建設課）	☆道の駅整備事業	地域活性化の拠点、観光・産業・福祉・防災等の地域資源の活用を図る施設として道の駅を整備する。	基本構想策定 基本計画策定	基本設計測量 地質調査 ⇒	実施設計 用地取得	工事 ⇒
------------------	----------	--	------------------	---------------------	--------------	---------

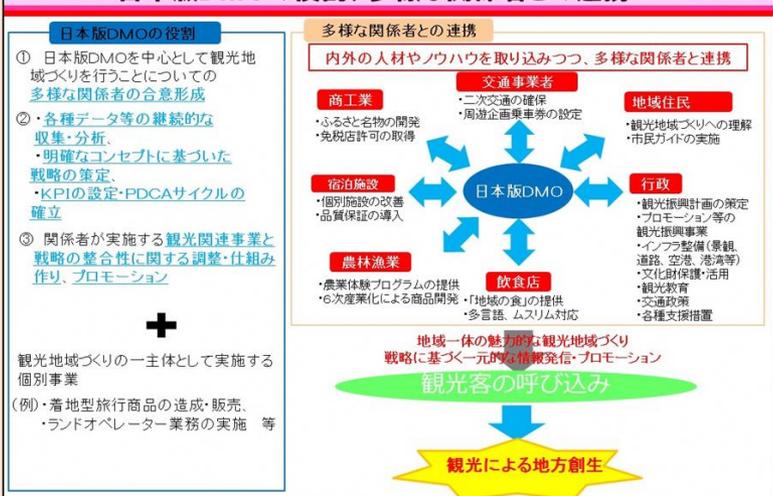
3. 関連計画等

① DMO 構想

■ 日本版 DMO

日本版 DMO は、明確なコンセプトに基づいた観光地域づくりを実現するための戦略を策定するとともに、戦略を着実に実施するための調整機能を備えた法人

日本版 DMO の役割、多様な関係者との連携



■ 日進市の取り組み：「にっしん版 DMO 構想」

地域の「稼ぐ力」を引き出すとともに地域への誇りと愛着を醸成する「観光地経営」の視点に立った観光地域づくりの舵取り役として、多様な関係者と協働しながら、明確なコンセプトに基づいた観光地域づくりを実現するための戦略を策定するとともに、戦略を着実に実施するための調整機能を備えた法人。日進市内の事業者、工業者、農業者、交通事業者、大学など多様な関係者によって総合的に活用することで、日進市の現状を踏まえた事業を展開、誘客につながる観光プロモーションを実施することを目指している。

② 田園フロンティアパーク構想（基本計画）概要

■ 目的

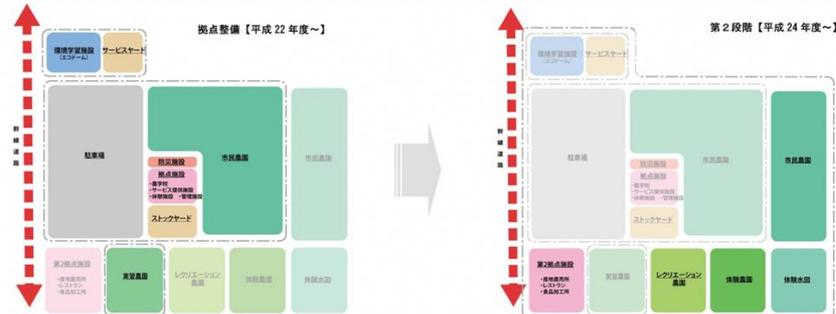
- ア「農」を通して市民の交流を図り、本市の農業を振興する
- イ「食育」を推進する
- ウ 防災機能を確保する
- エ 環境学習を推進する

■ 基本方針

- 方針 1 農業を振興する拠点施設を整備する
 - ①普及啓発・体験学習・交流の場の整備
 - ②人材育成・教育訓練の場の提供
 - ③災害に備える場の充実
 - ④環境学習の推進
- 方針 2 市内全域で「農」を展開する
 - ①市民農園の拡大推進と体験農園の開設
 - ②農業従事希望者の支援



【事業展開イメージ図】



田園フロンティアパークは、拠点施設と拠点農園からなる。拠点施設は、レストラン、産地直売所、食品加工所、農学校、農業リサイクル施設、防災倉庫などを整備する。また、拠点農園は、市内の農地を活用して、農家と協力しながらレクリエーション農園・実習農園・市民農園・体験農園などを整備する。

3.日進市道の駅基本計画とは

日進市道の駅基本計画



「日進市道の駅基本計画」は、「日進市人口ビジョン・総合戦略」に位置づけられた取り組みとして、平成29年2月に策定した基本構想に基づき、導入施設の機能や規模、整備・管理運営手法などを整理するとともに、「道の駅」の実現に向けた今後の取り組みを整理するものです。

4.計画地の概要

計画地の位置



計画地は、日進市のほぼ中央に位置する尾三消防本部日進消防署より、主要地方道瀬戸大府東海線を挟んだ西側付近(本郷町前田周辺)です。

■計画地の所在地

日進市本郷町前田 地内
(日進消防署西側付近)

■整備路線

主要地方道 瀬戸大府東海線

■計画交通量(H27年道路交通センサス)

24時間:34,973台

5.「道の駅」整備の基本方向

地域課題と整備コンセプト(基本構想より)(1)

日本全体が人口減少社会に入り、地域の活力の維持や人口減少克服等の課題への対応に向けて地方創生が求められる中、日進市の地域活性化に向けた課題は複数あります。

【日進市の課題】

- 福祉サービスの充実
- 都市近郊における「農」の展開
- 市民自治活動・地域交流・大学連携
- にぎわい創出に向けた拠点づくり
- 地域環境の保全
- 防災・減災対策
- シティプロモーション・情報発信の充実

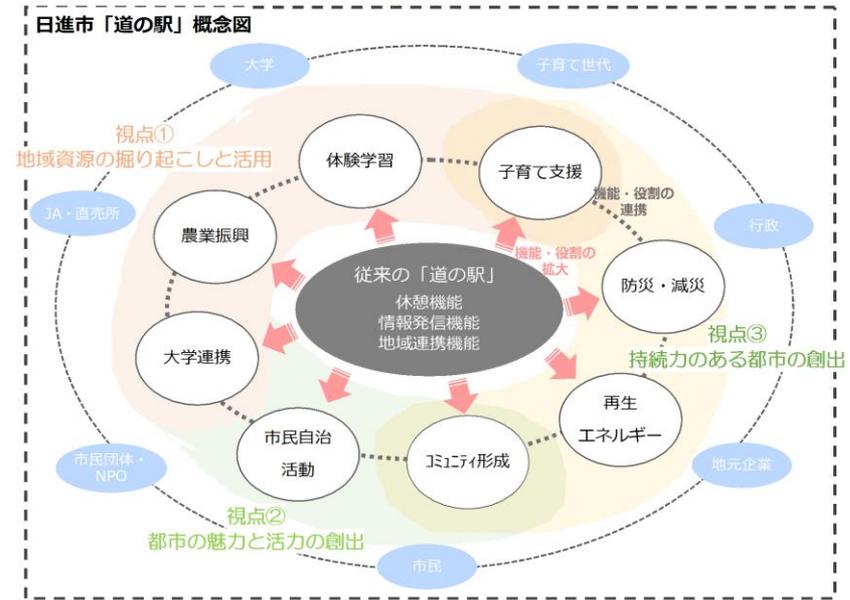


地域課題の解決に資する場として
「道の駅」を活用

「道の駅」の整備コンセプト概念図



各機能・役割を活用し市民が交流・連携



5.「道の駅」整備の基本方向

地域課題と整備コンセプト(基本構想より)(2)

基本構想で示されている「道の駅」の整備コンセプトは次のとおりです。

整備コンセプト

市民が集い にぎわい 成長し 都市をデザインする「道の駅」

【整備コンセプトの考え方】

- 農産物直売・物販施設、コミュニティ・交流施設(子育て支援施設、屋外広場、公園、多目的施設)、防災施設(救急救援場所、防災ヘリポート、防災倉庫)等を有する「道の駅」では、子育て世帯、学生、NPO等、様々な人たちが集まります。また、「道の駅」には農業体験施設(市民農園、実習農園、体験農園)、が隣接しており、農業団体等の人々が集まる場にもなります。さらに、「道の駅」では、地域振興施設を利用する市民のほかに、道路休憩機能として多くの人々が集まります。
- これまで、子育て支援、防災・減災、農業振興等、一つの目的のために一つの場所に集まって実施していた活動を「道の駅」で行うことにより、他の様々な人や団体が行っている活動を容易に知り、容易に情報発信できるようになり、情報交換や交流・連携の促進が期待できるようになります。
- 情報交換や交流・連携が進むことで、大学連携や体験学習等の要素も加わり、さらに市民が集い、にぎわい、「道の駅」を通じて、市民、地域、コミュニティ、大学が主体的に関わり、新しい活動、魅力が生まれ、市民自治活動の発展につながります。
- そして、「道の駅」での学びや市民自治活動がまち全体に広がり、まちが成長していきます。市民が都市をデザインする「道の駅」を目指します。

5.「道の駅」整備の基本方向

重点的に取り組むべき地域課題と「道の駅」における方向性

複数ある日進市の課題のうち、「道の駅」で重点的に取り組むべき地域課題は4つです。

【地域課題① 子育て支援】

- 日進市は、人口・子育て世代が増加しているまちであり、子育て支援ニーズ拡大への対応が必要です。このため、前述した課題「福祉サービスの充実」では、特に子育て支援に着目します。

【地域課題② 防災・減災】

- 「道の駅」の計画地は、第2次緊急輸送道路に指定されている主要地方道瀬戸大府東海線沿いを予定しています。また、現在の防災拠点である総合運動公園は、緊急輸送道路から離れており、防災機能強化が求められています。このため、前述した課題「防災・減災対策」では、特に緊急輸送道路を活用した防災機能の強化を図る防災・減災に着目し、「道の駅」における展開を検討します。

【地域課題③ 農業振興】

- 日進市では、田園フロンティアパーク構想（基本計画）を推進しています。このため、前述した課題「都市近郊における「農」の展開」では、特に農業振興に着目し、「道の駅」を田園フロンティアパーク構想（基本計画）の拠点に隣接して整備することで、相乗効果を図っていきます。

【地域課題④ 市民まつり等】

- 日進市役所周辺では、市民まつり（産業まつり）やにっしん夢まつりが開催されていますが、大きな広場がなく、イベント機能が分散化しています。このため、前述した課題「にぎわい創出に向けた拠点づくり」では、特に市民まつり等に着目し、イベント開催の可能性を検討します。

5.「道の駅」整備の基本方向

重点的に取り組むべき地域課題と「道の駅」における方向性

これらの地域課題は、「道の駅」整備を検討するにあたって、日進市が現施策を進めている中で「道の駅」整備にあわせて解決していきたいと考えているものです。

なお、重点的に取り組むべき地域課題として示したものの以外の課題にも積極的に対応していきます。

「道の駅」で行う重点的に取り組むべき地域課題への対応

地域課題① 子育て支援

主な整備内容イメージ

- ・子育て支援施設（屋内施設・屋外広場施設）
- ・公園施設

地域課題① 防災・減災

主な整備内容イメージ

- ・人的救助機能の移転
- ・防災ヘリポート
- ・防災倉庫

地域課題① 農業振興

- ・「道の駅」を既計画である田園フロンティアパーク構想（基本計画）の拠点と隣接させることで、田園フロンティアパーク構想（基本計画）をより推進させる

「道の駅」が整備されることにより間接的に行う重点的に取り組むべき地域課題への対応

地域課題④ 市民まつり等

- ・「道の駅」での市民まつり等のイベントの開催可能性



1. 「子育て支援」「防災・減災」「農業振興」等の地域課題の解決を図るとともに、これからのまちづくりに向けた地域の拠点となる「道の駅」を目指す
2. 「道の駅」の整備を契機に、さらなる市民間の交流や機能連携が図られることで都市活動やにぎわいが創出され、持続的なまちの発展と活力につながっていく、市民ベースの都市型の「道の駅」の形成を目指す

5.「道の駅」整備の基本方向

地域課題①：子育て支援 ※基本計画(案)より

現状

- 日進市は年々人口が増加しており、平成72年まで増加すると推定されている
- 子ども・子育て世代を中心に人口が増加し、全国平均よりも高齢化率は低い
- 子どものいる世帯の共働き世帯が増加していて、子どものいる世帯全体の約半数を占める
- 育児中の家庭の孤立化等が懸念され、子育て支援の充実が求められている
- 地域での子どもの遊び場が少なく、広場・公園等の整備の要望が高い

課題

- 子ども・子育て世代の人口増加による子育て支援ニーズ拡大への対応が必要
- 子どもと保護者の孤立化、地域社会の希薄化への対応が必要
- 共働き世帯の増加による子育てをする親の心のケアが必要
- 子ども・子育て世帯が増加しているのに子育て支援施設、公園が少ない

問題点(現施策進行上の問題点)

- 子育て支援施設の問題点
 - 人口増加に伴い、子育て世帯も増えているが、子育て中の親子が気軽に集まって相談できるような場所が限られており、子育て世代の孤立化が懸念される
 - 子育て支援施設の周知は図っているが、継続した利用に結びつきにくい
 - 既存施設は駐車場が不足しており、駐車場不足を解消するための隣接した拡大用地がない
- 子育て世代に対する広場・公園等の問題点
 - 公園そのものの不足
 - 駐車場が不足しており、車で気軽に子どもを連れていける広場・公園等が少ない
- 福祉会館(児童館)による子ども支援の問題点
 - 児童館の利用時間は、9時から17時である。また、6館のうち2館(東部、南部)は、日曜日休館である
 - 飲食スペースが限定されている。また、子どもの利用は、主に児童館スペースとなっている
 - 利用者登録制度により、市内在住者と同伴利用でのみしか市外の人は利用できない

要望等

- 市に寄せられている市民の声
 - ①子育て支援施設と公園を並列して設置した方が利用しやすい
 - ②子育て支援施設は駐車場が狭いので使いづらい
 - ③子育て支援施設があることを知っていれば小さいときから利用したかった
 - ④祝日も開いてくれるとうれしい
- 市子育て支援担当
 - ①広い公園・ボール遊び等のできる広場・公園等が少ないため「道の駅」に、子どもたちが思いきり遊べるスペースを整備してほしい
 - ②人の集まる「道の駅」に土・日曜日でも利用できる子育て支援施設を整備し、子育て支援の冊子やメールマガジンの案内を設置して、本市の子育て支援サービスの更なる周知を図りたい



「道の駅」における方向性

※「道の駅」の整備とあわせて想定される対応の方向性であり、すべてを対応するものではない

- ①駐車場の広い子育て支援施設と広場・公園等を設置する
- ②道の駅で「出張広場」を開催し、子育て相談等の機会を増やし、子育て世帯の孤立化を防ぐ
- ③気軽に車で寄りやすい場所に子育て支援施設と公園を設置し、利用者を増やし情報発信能力を高める
- ④土・日曜日でも出張相談や情報提供等を行えるようにし、多くの市民が利用しやすくなる

※「出張広場」：地域に出向き開催する親子交流の場

5.「道の駅」整備の基本方向

地域課題②：防災・減災 ※基本計画(案)より

現状

- 日進市は南海トラフ地震の防災対策推進地域
- 総合運動公園は、高次緊急輸送道路沿線から離れている
- 防災倉庫は容量が限られている
- 熊本地震では、支援物資の滞留、長期化する避難生活等の課題が挙げられている

課題

- 南海トラフ地震を想定したさらなる防災体制の充実が必要
- 熊本地震における支援物資の滞留、長期化する避難所体制等、新たな課題への対応が必要
- 救護所近くに耐震性貯水槽等水源の確保が必要である

問題点(現施策進行上の問題点)

- 防災体制の整備：総合運動公園の問題
→公園までの経路は、緊急輸送道路から離れ、途中に交差点狭小箇所や道路幅員狭小箇所があり通行困難
→総合運動公園は防災機能が集中し手狭
→公園内では道路幅が狭い等大型車両の進入が困難

要望等

■日進消防署

- ①防災倉庫、耐震性貯水槽の整備をしてほしい
- ②消防署周辺にヘリポートを設置してほしい

■市防災担当

- ①総合運動公園は防災機能が集中し手狭である
- ②第2次緊急輸送道路沿線に人命救助の活動拠点を整備したい
- ③市内に防災用ヘリポートがないため整備したい
- ④防災倉庫、耐震性貯水槽が必要
- ⑤多くの人が立ち寄る道の駅で防災啓発をしたい

■市内大学

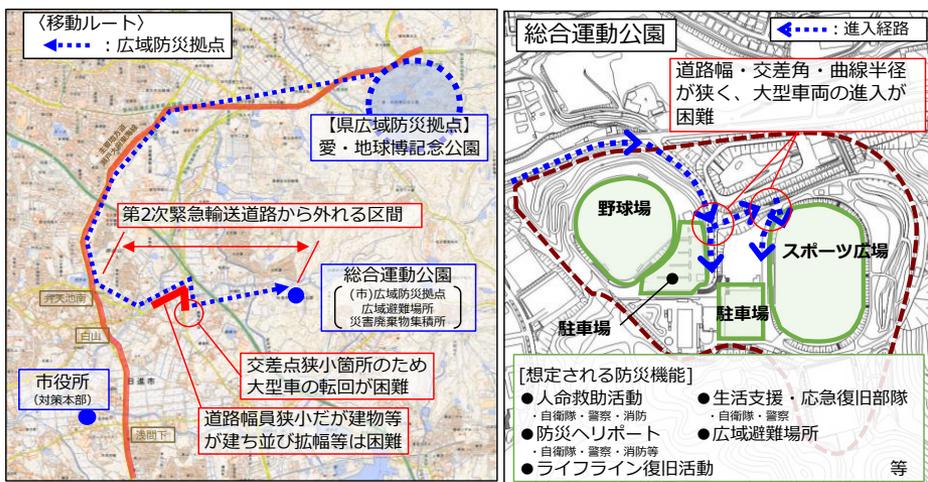
- ①熊本地震のボランティアにて住民の長期避難生活を支援している。これらの経験を活かした情報発信、体験学習の場を提供できる(名古屋学芸大学)
- ②「新たな避難所システムのあり方」等を学ぶ防災学習の場としても考えられる(例…避難所生活:名古屋学芸大学、避難所システム:名古屋商科大学)



「道の駅」における方向性

※「道の駅」の整備とあわせて想定される対応の方向性であり、すべてを対応するものではない

- ①人命救助機能を総合運動公園から緊急輸送道路沿線の道の駅に移転
- ②道の駅にヘリポートを設置する
- ③道の駅に防災倉庫、耐震性貯水槽を設置する
- ④道の駅で防災啓発を行う
- ⑤防災をテーマに、大学参加型の情報発信、防災学習の場を創出



5.「道の駅」整備の基本方向

地域課題③：農業振興 ※基本計画(案)より

現状

- 農家の減少、農地面積の減少、遊休農地が増えている
- 日進市の農業は稲作中心。農業産出額は低い
- 市民農園や農業体験のニーズは高く、特に農業体験は子育て世代からの需要が高い
- 市民アンケートでは、「農産物直売施設」を求める声大きい

課題

- 新規就農者等後継者を増やしていきたいが、増えない
- 遊休農地を解消していく必要がある
- 市民の農に対する理解向上を図る必要がある
- 農業体験の需要が高いが、対応が十分にできていない

問題点(現施策進行上の問題点)

- 田園フロンティアパーク構想(基本計画)策定後の問題点
 - 農業従事者数が増えないため、事業の計画が進まない
 - 生産から販売までの仕組みが確立しておらず、収支の見込みが立たないため、やりがいが見出せない
 - 都市住民のニーズは高いが、市東部エリアの農園は市街地から離れているため、利用率が上がらず、市民農園を増やせない
 - 駐車場やトイレ等が整備された市民農園が少ない
 - 体験の場、レクリエーション農園の整備を進めようとしても、多くの人を呼び込むことが難しい

要望等

- 市農業振興担当
 - ①「道の駅」との一体化による田園フロンティアパーク構想(基本計画)の事業推進
 - ②農園の一部を「道の駅」区域に含め、市民農園に来る人や「道の駅」に集まる人に対して、情報発信機能を活かし、市民農園、農学校、体験農園のPR、参画を促し、事業を推進させたい



「道の駅」における方向性

※「道の駅」の整備とあわせて想定される対応の方向性であり、すべてを対応するものではない

- ①田園フロンティアパーク構想(基本計画)における既存の市民農園、実習農園を「道の駅」に含める
- ②当面は田園フロンティアパーク構想(基本計画)の休憩施設、管理施設、防災施設、農学校、レストランの施設について、「道の駅」で整備する施設を利用することとし、田園フロンティアパーク構想(基本計画)との一体化を図る
- ③「道の駅」に集まる人に対して、市民農園、農学校、体験農園のPR、参画を促し、田園フロンティアパーク構想(基本計画)の事業を推進させ、新規就農者の育成につなげる

※①市民農園、実習農園は「道の駅」に含めませんが、既存施設を活用して、「道の駅」と一体的な利用を図ります。

5.「道の駅」整備の基本方向

地域課題④：市民まつり等（可能性分析） ※基本計画(案)より

※市民まつり（産業まつり）、にっしん夢まつりについては、他の施策の課題・対応案としてまとめている地域課題（子育て支援、防災・減災、農業振興）とは異なり、具体的なイベント行事の現状と問題点を整理しているものであり、「道の駅」整備とあわせて対応できるかの可能性について分析するものである

現状と問題点

- 市役所では、市民まつり等多くのイベントが開催されているが、大きなイベントを行うことができる広場がないため、イベント機能が分散化している
- 市役所で行われるイベント時の駐車場が不足している
- イベント開催に伴う交通規制や交通渋滞により、エコドーム・図書館が利用しづらい
- 駐車場がイベント会場となるため、住民票発行等の休日窓口サービスの利用者から「非常に利用しづらい」「利用できない」との声が多い

【イベント概要】

	イベント名	主催	開催時期	来場者数(H29)	出店者団体数
1	530運動	市	5月	905人	-
2	わいわいフェスティバル	市	7月	4,500人	-
3	にっしん夢まつり	商工会・市	9月	90,000人	70店(103ゾーン)
4	市民まつり（産業まつり）	市 (JA・商工会)	11月	42,000人 (19,000人)	約90ゾーン
5	にこここウォーク	市	3月	756人	-

要望等

■市：市民まつり（産業まつり）担当

- ①以前は個々に開催していた各イベントを市民まつりとして同時期に開催するように調整してきたため、市役所からメイン会場が移転となると、市民まつり開催自体について各団体と再調整が必要となる。こうした問題はありますが、「道の駅」に会場を移すこと自体は特に支障がない。
- ②現在でも駐車場が不足しているため、「道の駅」で開催した場合でも駐車場の確保が大変。また、市役所を会場駐車場とした場合、歩行者専用道路の確保が課題となる。

■市：にっしん夢まつり担当

- ①大規模なイベントや行事に対応した多目的広場を整備してほしい
- ②くるりんばす・シャトルバスの発着場をイベント会場の近くに整備してほしい



「道の駅」における方向性

※「道の駅」の整備とあわせて想定される対応の方向性であり、すべてを対応するものではない

- ①「道の駅」で市民まつり等のイベントの開催が可能となれば、分散化しているイベント機能を集約でき一体感のあるイベントを開催できる
- ②駐車場不足の軽減や利便性向上を図るため、バス発着場をイベント会場近くに配置し、利用しやすく分かりやすくする



5.「道の駅」整備の基本方向

利用者ニーズ調査の実施

「道の駅」に関する調査は、基本構想を策定するため、平成28年度に3つのアンケート調査、12の各種ヒアリング調査を行いました。

平成29年度は、「道の駅」における導入すべき機能・施設、市民活動のイメージ等を把握するため、2つのアンケート調査、7つの各種ヒアリング調査等を行いました。

【平成29年度調査】

No	アンケート調査	実施日
1	市民アンケート調査(無作為抽出)	H29.7.18～H29.8.4
2	主要地方道瀬戸大府東海線 道路利用者アンケート調査	H29.7.23

No	各種ヒアリング先	実施日	備考
1	ファミリーステーションRin	H29.7.31	にっしん子育て総合支援センターの指定管理者
2	日進野菜塾	H29.8.6	計画地周辺の活動団体(農業振興)
3	日進絆子ども食堂	H29.8.8	ヒアリング希望団体(子育て支援)
4	名古屋商科大学(地域研究サークル)	H29.7.28	委員関係大学(大学)
5	名古屋学芸大学(ヒューマンケア学部)	H29.8.7	「道の駅」活用事例の紹介(防災・減災)
6	本郷区	H29.9.5	地元区
7	にっしん観光まちづくり準備委員会	H29.8.29	

【平成28年度調査】

No	アンケート調査	実施日
1	市民アンケート調査(日進市図書館)	H28.12.2～H28.12.3
2	利用者ニーズ調査(道の駅瀬戸しなの)	H28.12.2～H28.12.3
3	利用者ニーズ調査(道の駅藤川宿)	H28.12.2～H28.12.3

No	各種ヒアリング先	実施日	備考
1	JAあいち尾東	H28.11.24	関係団体調査
2	日進市商工会	H28.11.22	関係団体調査
3	JAあいち尾東日進園芸センター	H28.6.20	関係団体調査
4	あぐりん村(長久手市)	H28.6.27	周辺団体施設調査
5	瀬戸しなの(瀬戸市)	H28.6.27	周辺団体施設調査
6	げんきの郷(大府市)	H28.7.8	周辺団体施設調査
7	名古屋学芸大学 (管理栄養学部、ヒューマンケア学部)	H28.6.26 H28.7.27	市内、周辺大学調査
8	名古屋外国語大学(現代国際学部)	H28.9.14	市内、周辺大学調査
9	愛知学院大学(文学部)	H28.9.21	市内、周辺大学調査
10	名古屋商科大学(経営学部)	H28.8.19	市内、周辺大学調査
11	椋山女学園大学 (人間関係学部、生活科学部)	H28.7.25 H28.7.29	市内、周辺大学調査
12	愛知淑徳大学(CCC)	H28.8.5	市内、周辺大学調査

5.「道の駅」整備の基本方向

市民アンケート調査

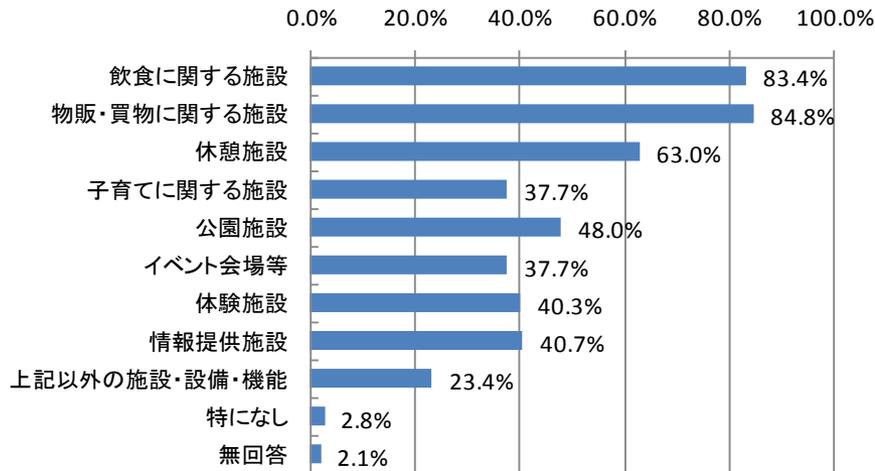
【調査概要】

- ・調査対象：平成29年7月1日現在で日進市内在住の18歳以上の方から無作為抽出で1,000名
- ・調査期間：平成29年7月18日（火）～平成29年8月4日（金）
- ・回収票数：427票（回収率42.7%）
- ・調査方法：郵送配布・郵送回収

【結果概要】

回答全427人（複数回答）

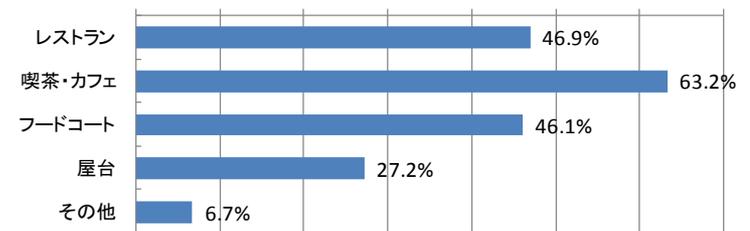
「道の駅」で使いたい施設



飲食にあるとよい施設

回答全356人（複数回答）

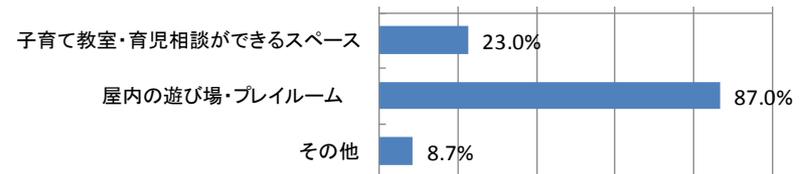
0.0% 10.0% 20.0% 30.0% 40.0% 50.0% 60.0% 70.0%



子育てに関してあるとよい施設

回答全161人（複数回答）

0.0% 20.0% 40.0% 60.0% 80.0% 100.0%



「道の駅」に整備する施設は、飲食や物販・買物において地元の野菜や特産品を前面に出した日進市らしさが求められるほか、友人や家族と一緒におしゃれで落ち着いた空間でゆっくりできる施設が求められている

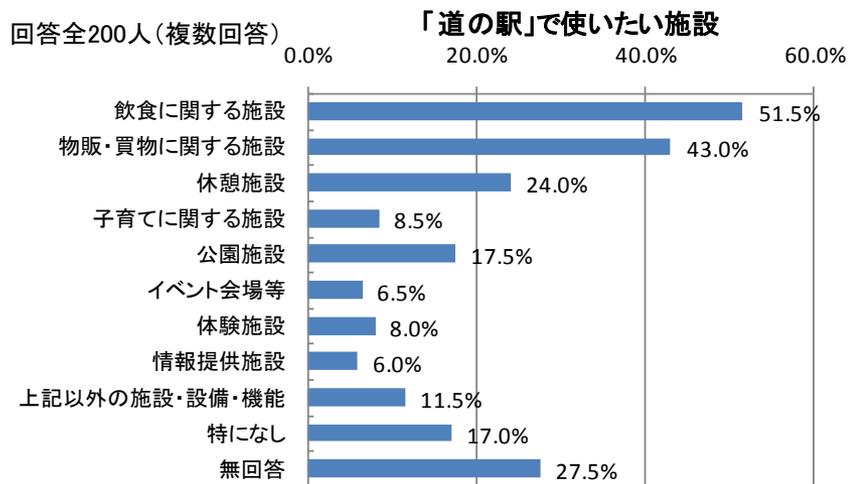
5.「道の駅」整備の基本方向

主要地方道瀬戸大府東海線 利用者アンケート調査

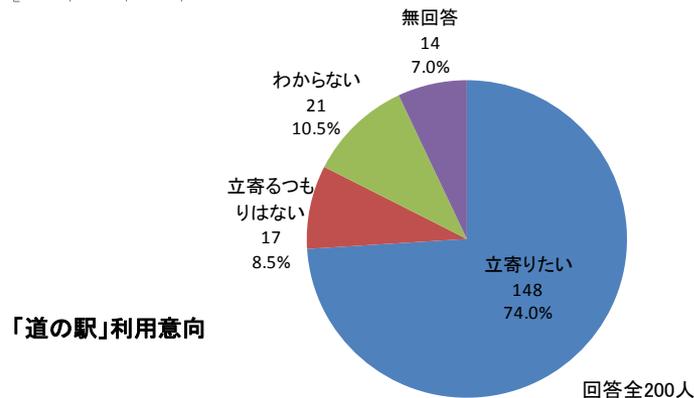
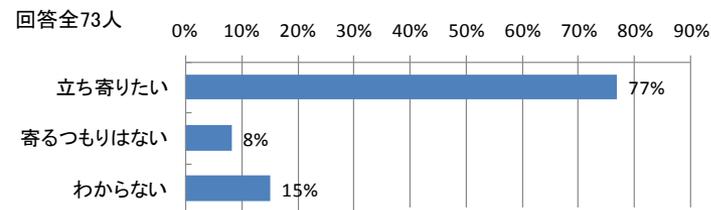
【調査概要】

- ・調査対象：主要地方道瀬戸大府東海線沿道のコンビニエンスストア来店者
- ・調査期間：休日（平成29年7月23日（日）） 午前10時～午後6時
- ・回収票数：200票（2店舗実施のため各100票前後）
- ・調査方法：面接聴取法

【結果概要】



市外利用者の「道の駅」利用意向



「道の駅」に整備する施設は、飲食や物販・買物において地元の野菜や特産品を前面に出した日進市らしさが求められているほか、子ども連れを含む道路利用者がゆっくり快適に休憩できる施設が求められている

5.「道の駅」整備の基本方向

各種団体ヒアリング(1)

「道の駅」に備える導入機能・施設、市民活動のイメージ等を把握するため、追加ヒアリング調査を行いました。

NPO法人ファミリーステーションRin

子育て支援

【要望】

- 主に市内の0～2歳児を持つ子育て世代を対象に子育て支援活動を行っている。「道の駅」が整備されたら、是非、「道の駅」で子育て支援活動を展開したい。

【活動概要】

主に市内の0～2歳児を持つ子育て世代を対象に子育て支援活動を行っている。「今求められている子育て支援とは、どういうものか」を考えながら、「Rinのおうち」を拠点に、「男女に関わらず一人ひとりの個性が尊重されることもたちも親たちも自立して、いきいきと生活できるまちづくり」を目指して活動している。

また、平成19年度からいっしん子育て総合支援センターの指定管理者として、施設の管理・運営を行っている。



日進絆子ども食堂(主催:いきいき塾NPO絆)

子育て支援

【要望】

- 不特定多数の人たちが集まるような「道の駅」で、子ども食堂の活動を展開したい。これにより子ども食堂のPRにもなり、活動運営費の確保も期待できる。
- 安全に遊ぶ公園や広場があり、簡易な調理室あるいは公園のベンチかまど等があれば、イベント的な活動ができるので、そういった施設を整備していただきたい。イベント的に「道の駅」を活用したい。

【活動概要】

市民活動団体「いきいき塾NPO絆」が主催する子ども食堂は、孤食の子どもへ栄養満点の食事提供、子どもをはじめ地域住民が安心して過ごせる場所を作りたいという思いから、平成28年度に活動を開始。市民や市内事業者からの食材提供、大学生のボランティアスタッフ等の協力を得ながら、子どもの居場所づくりや高齢者を含む地域住民のコミュニティづくりを目指している。



NPO法人日進野菜塾

農業振興

【要望】

- 都市住民に農と自然体験の楽しさや魅力を提案するため、野菜等を育てる農業体験や収穫体験、採れたて野菜を使った料理教室等の講座を行っている。「道の駅」が整備されたら、是非、活動拠点として利用したい。
- 単なる産地直売施設ではなく、無農薬野菜、農産物加工品やレシピ紹介等、生産者が情報発信できるような取り組みを、是非、「道の駅」で行いたい。
- 講座のできる会議室のような施設や簡易な調理室、加工施設を設置してほしい。

【活動概要】

2005年から日進市において田んぼ、畑を中心に農と自然の体験、食育等の活動を進めるNPO法人。これまで、地元農家や他分野NPO、企業、大学、行政等と連携を重ねている。現在、農業体験農園の運営、朝市の事務局、オーガニック野菜の販売等を手がけ、都市住民に「農ある暮らしの楽しさ」を提案している。



名古屋商科大学(地域研究サークル)

大学

【意見】

- 日進市の特性を考えると、30～40歳代の子育て世代が利用できる環境整備が、日進市の特性を活かした「道の駅」になると思う。
- 集客は女性視点の意識が重要であり、女性が利用しやすくなる店舗やデザイン性は、集客や利用促進につながる。施設全体の統一したデザイン性も重要である。
- オシャレなカフェの存在は、集客に直接影響するし、女性の方がInstagram等*等のつながりや情報収集として利用している傾向があるため、その点からも女性視点で利用しやすくなる、カフェのような飲食施設は重要と思われる。
- Instagram等SNS映えする施設・設備・デザインの導入。少しの手間と事業費を掛けることで、利用者がSNSで情報を拡散→新たな利用者の呼び込みの流れができ、費用対効果の高い宣伝効果を得ることができる。

*Instagram: スマートフォンで、写真や動画を簡単にシェアすることができるアプリ

名古屋学芸大学(ヒューマンケア学部)

大学

防災・減災

【意見】

- 熊本地震のボランティアにて住民の長期避難生活を助けている。これらの経験を活かした情報発信、体験学習の場を提供できる。
- 「新たな避難所システムのあり方」等を学ぶ防災学習の場としても考えられる。

5.「道の駅」整備の基本方向

各種団体ヒアリング(2)

本郷区

地元

【意見】

- 農産物直売施設は、日進市では野菜も揃わないので、尾張・知多等の他地域のものも入れながら地元野菜を入れた方がいい。
- 市民まつりや花火等のイベントの開催も「道の駅」で開催するとよい。
- 音楽や日進市の有名なものに関しては、「道の駅」で発表や展示の場として利用するとよい。

【要望】

- 防犯や犯罪等に対応するため、防犯カメラを設置してほしい。
- 田園フロンティアパーク構想のような計画を作っても進んでいない状況では困る。「道の駅」は、計画だけでなく、しっかり整備するようにしてほしい。
- 渋滞対策に配慮してほしい。
- 通り抜けが心配であるため配慮してほしい。特に保健センターの前の道路が抜け道として利用されているため道路を拡幅してほしい。

にっしん観光まちづくり準備委員会

DMO

【要望】

- 平成29年度末を目標に観光協会を設立し、同時にDMO候補法人の登録を行う予定である。
- 「道の駅」は、市の中央部にあり、くるりんばすのバス停が検討され、市民も集まりやすい。
- DMO活動拠点（事務所）を「道の駅」に設置することで、より観光活動がしやすくなる。
- 平成29年度の第2回「にっしん観光まちづくり準備委員会」で、DMO活動拠点（事務所）を「道の駅」に設置することを視野に入れておくべきとの検討を行った。
- 「道の駅」に備える施設に、DMO活動拠点（事務所）の設置をお願いしたい。

6.「道の駅」に備える機能・施設

「道の駅」に備える機能・施設(1)

整備コンセプトや重点的に取り組むべき地域課題、利用者ニーズ調査結果等を踏まえて、「道の駅」に備える機能・施設について検討しました。

「道の駅」に備える機能・施設の概要は、右図のとおりです。



6.「道の駅」に備える機能・施設

「道の駅」に備える機能・施設(2)

休憩機能

① 駐車場施設

すべての利用者にとって安全でわかりやすく、駐車しやすい駐車場

② トイレ施設

ユニバーサルデザインに配慮した明るく清潔なトイレ

③ 休憩施設

ゆっくり休憩できる居心地の良さ
と利便性を兼ね備えたスペース

情報発信機能

① 情報発信施設

「道の駅」の情報、道路情報、市内の観光情報、災害情報、NPO活動等を紹介するインフォメーション

【市民活動イメージ】

- ・子ども連れでも利用しやすい「道の駅」のトイレを利用するついでに、子どもが遊べる場所や親子で参加できるイベント等の情報を入手する
- ・「道の駅」に立ち寄った利用者が、市内や友好自治体の農産物や加工品の情報を見て、農産物直売・物販施設で買い物をする
- ・「道の駅」と大学が連携し、学生によるHPやイベントポスター作成、SNS等のスキルを活用した情報発信等を行う

防災機能

① 防災施設

- 暮らしの安全を支える防災拠点
- ・救助救援場所
- ・防災ヘリポート
- ・防災倉庫
- ・耐震性貯水槽 等

【市民活動イメージ】

- ・防災倉庫の前や広場で、警察・消防・自衛隊による防災イベントや活動PRイベントを実施する
- ・平常時の防災学習の場として、大学と協力して親子イベントを開催し、子ども向けの救急救命講習会を実施する

その他機能

① くるりんばすのバス停施設

② その他施設

- ・敷地内道路・植栽帯・自転車置場等外構、受水・電気室等の附帯施設を整備する
- ・駐車場等において、市民まつり(産業まつり)やにっしん夢まつりを開催できるように検討する
- ・災害用のマンホールトイレ等を整備する

地域連携機能

① 駐車場施設

子ども連れ等の地域連携機能施設利用者に配慮したゆとりある駐車場

③ 飲食施設(レストラン、飲食コーナー)

ゆっくりくつろげるおしゃれなカフェ・レストランや手軽な軽食コーナー

【市民活動イメージ】

- ・ゆっくりくつろげるおしゃれなレストランで、女性たちがランチやお茶を楽しみながら、友人と交流や親睦を深める
- ・子どもたちを「道の駅」の広場・公園で遊ばせ、親はその様子を見守りながら、食事をしたり休憩をとる

⑤ コミュニティ・交流施設

様々な世代の市民がサークル活動・スポーツ活動・会合等、コミュニティ活動の場として交流する拠点施設を整備する

- 1) 子育て支援施設(屋内)
子育て世代が安心して気軽に利用できる交流の場
- 2) 子育て支援施設(屋外広場)
子どもたちが遊んだりイベントのできる屋外広場

【市民活動イメージ】

- ・週末には、子育て世帯がお出かけ先として気軽に立ち寄れる場を提供し、孤立化が懸念される子育て世帯のパパ友、ママ友作りをサポートする
- ・交流エリアに隣接して設置された軽食コーナーで、安心して子どもを見守りながら、親同士が交流する
- ・子どもたちがボール遊びやバドミントン等を行い、休日に家族や友人と一緒に楽しむ
- ・子ども食堂の一環として子どもたちが集まって「道の駅」で作った料理を広場で楽しむ

② トイレ施設

ユニバーサルデザインに配慮した明るく清潔なトイレ

④ 農産物直売・物販施設

日進市ならではの品揃えのショップ

【市民活動イメージ】

- ・農業者、農業団体、出荷者の協力により、出品物を使ったお勤めの調理法や伝統食等のレシピを提供する
- ・農業者、農業団体、出荷者による農産物や加工品、物販の開発商品を販売する

3) 公園

親子で楽しめる身近な公園

4) 多目的施設

様々な世代や団体が多様な活動を行う屋内施設

5) DMO 活動拠点(事務所)

観光の活動拠点

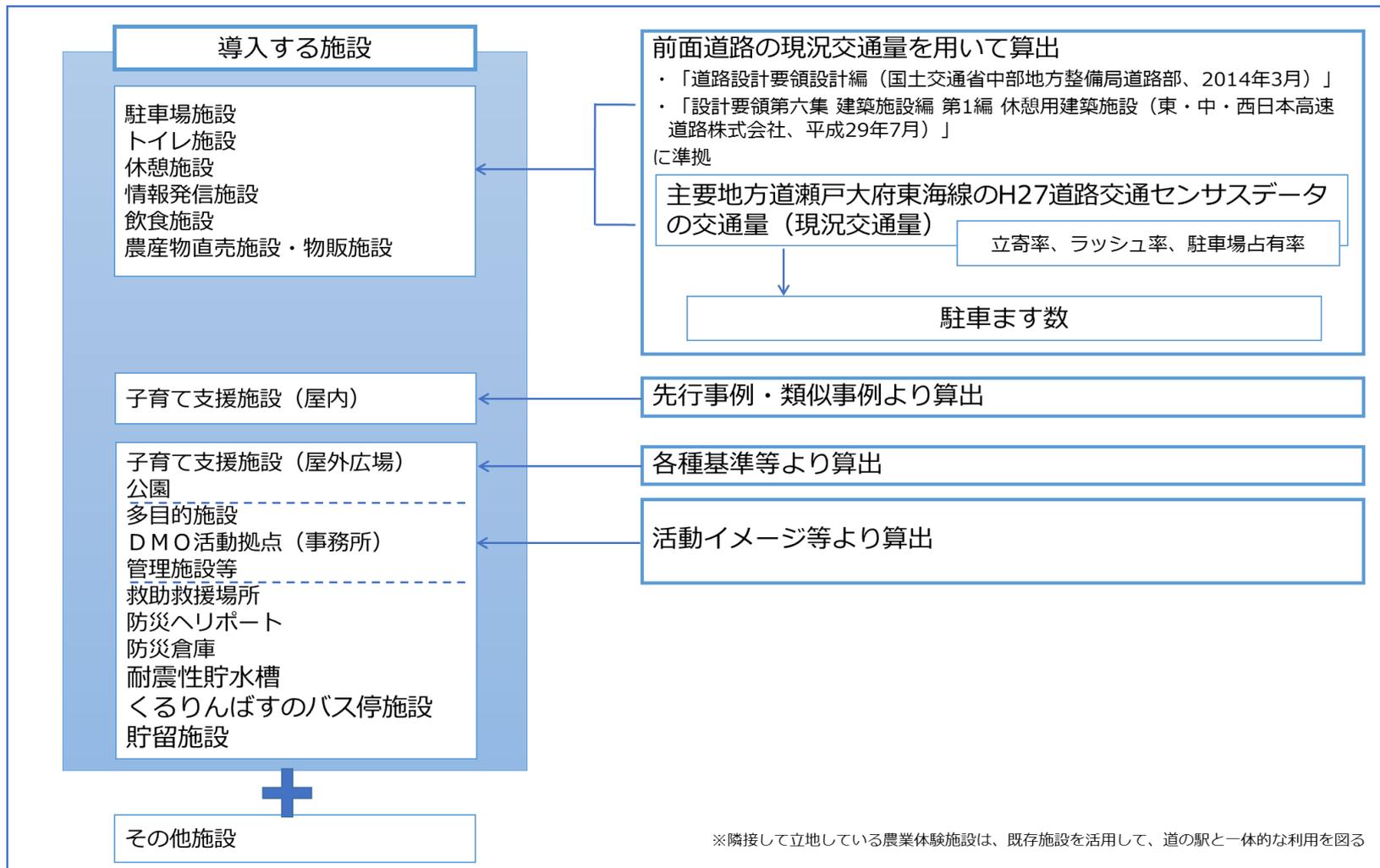
【市民活動イメージ】

- ・子どもを自由に安全に遊ばせながら、親はカフェ・レストランで見守りつつ、ゆったりとくつろぐ
- ・子育て支援活動のイベントやスタッフの打合せの場として利用する
- ・各 NPO 等団体のイベントやスタッフの打合せの場として利用する
- ・市民が農を学ぶ学習場、農学校の教室として利用する
- ・DMO 事務所の活動拠点として利用され、観光活動の場としても利用される

7. 施設規模

施設規模の算出フロー

施設の規模は、道路交通量、類似事例等を基礎とし、施設ごとに以下の算定方法を採用し、算定しています。



7. 施設規模

施設規模の算定例(1) - 駐車場施設

● 駐車場施設

- 駐車場規模は「駐車ます数」×「所要面積/台」、駐車ます数は「休憩機能の駐車場施設」と「地域連携機能の駐車場施設」を個別に検討

1) 休憩機能の駐車場施設の駐車ます数

- 要領に従い、計画交通量等をもとに算定

駐車ます数

$$= \text{対象区間延長} \times \text{計画交通量} \times \text{立寄率} \times \text{ラッシュ率} \times \text{駐車場占有率}$$

※道路設計要領設計編（国土交通省中部地方整備局道路部、2014年3月）より

A) 対象区間延長

- 対象区間延長は、一般的な「道の駅」間隔の**15km**（一般の10~20kmの平均）と設定

B) 計画交通量

- 駐車ます数の算定ベースとなる計画交通量は、現況交通量をもとに算出（将来交通量は現況交通量と同程度）

H27道路交通センサスの全車種交通量及び車種別交通量

路線番号	路線名	昼間12時間自動車種交通量 (上下合計)			24時間自動車種交通量 (上下合計)			昼夜 率	昼 間 12 時 間 率	昼 大 間 12 時 間 率
		小型車	大型車	合計	小型車	大型車	合計			
57	瀬戸大府東海線	22539	2090	24629	30369	4604	34973	1.42	9.5	8.5

出典：H27道路交通センサス

C) 立寄率(1)・ラッシュ率(2)・駐車場占有率(3)

- 立寄率、ラッシュ率、駐車場占有率は、要領に定められた係数を使用

参考表-1

車種	立寄率	ラッシュ率	占有率
小型車	0.007	0.10	0.25
大型車	0.008	0.10	0.33

参考表-3 車種別立寄率、ラッシュ率、平均駐車時間

施設の種別	車種	立寄率	ラッシュ率	平均駐車時間(分)
サービスエリア	小型車	0.175	0.10	25
	大型バス	0.25	0.25	20
	大型貨物車	0.10	0.075	30
パーキングエリア	小型車	0.10	0.10	15
	大型バス	0.10	0.25	15
	大型貨物車	0.125	0.10	20

算出根拠 立寄率：旧日本道路公団のPA値を「道の駅」平均間隔15kmで除した。

ラッシュ率：旧日本道路公団のPA値を採用

占有率：旧日本道路公団のPA値を換算

その他：大型車は旧日本道路公団の大型貨物を採用した。

注(1)立寄率：旧日本道路公団は、立寄台数/本線交通量としている。

公団管理の道路は閉鎖型道路なので断面交通としているが、一般道路は開放型であり設置間隔で除した。

注(2)休日サービス係数については、道路の形態が閉鎖的でないため考慮しない。

出典：道路設計要領設計編

(国土交通省中部地方整備局道路部、2014年3月)

D) 駐車ます数の算定

- A、B、Cを駐車ます数の算定式にあてはめると
駐車ます数 = $A \times B \times C(1) \times C(2) \times C(3)$ より

○小型車：15km× 30,369台/日×0.007×0.10×0.25
≒79.7台 → **80台**

○大型車：15km× 4,604台/日×0.008×0.10×0.33
≒18.2台 → **19台**

E) 身体障害者用の駐車ます数の算定

- 身体障害者用の駐車ますは「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」の考え方に基づいて設定

身体障害者用駐車場施設設置基準

総駐車場数 ≤ 200の場合：(総駐車場) × 1/50以上

総駐車場数 > 200の場合：(総駐車場) × 1/100 + 2以上

- Dの算定結果より 小型車80台 + 大型車19台 = 99台 < 200
よって「(総駐車場) × 1/50」を使用

○身障者用：(80 + 19) × 1/50 = 1.98 → **2台**

D及びEの合計より

→ **101台**
(小型車80台、大型車19台、身障者用2台)

7. 施設規模

施設規模の算定例(1) - 駐車場施設

2) 地域連携機能の駐車場施設の駐車ます数

- 「地域連携機能の駐車場施設の駐車ます数」 = 「SAの考え方をを用いて算出した全体分」 - 「PAの考え方をを用いて算出した立寄分」

・ SAの考え方をを用いて算出した全体分から、PAの考え方をを用いて算出した立寄分を引いた値を、地域連携機能の駐車場施設の駐車ます数とする

A 全体に必要な駐車ます数 (全体分)	駐車場占有率についてSAの考え方を採用 (小型0.42 = 25分/60分、大型0.50 = 30分/60分)
B 休憩機能の駐車場施設で必要な駐車ます数 (立寄分)	駐車場占有率についてPAの考え方を採用 (小型0.25 = 15分/60分、大型0.33 = 20分/60分)
C 地域連携機能の駐車場施設で必要な駐車ます数	C = A - B : SAの考え方をを用いて算出した全体分Aから、PAの考え方をを用いて算出した立寄分Bを引いた値を地域連携機能分とする

参考-3 車種別立寄率、ラッシュ率、平均駐車時間

施設の種類	車種	立寄率	ラッシュ率	平均駐車時間(分)
サービスエリア	小型車	0.175	0.10	25
	大型バス	0.25	0.25	20
	大型貨物車	0.10	0.075	30
パーキングエリア	小型車	0.10	0.10	15
	大型バス	0.10	0.25	15
	大型貨物車	0.125	0.10	20

- 小型車
A : 15km × 30,369台/日 × 0.007 × 0.10 × 0.42 = 133.9台 → 134台
B : 15km × 30,369台/日 × 0.007 × 0.10 × 0.25 = 79.7台 → 80台
C : 134 - 80 = **54台**
- 大型車
A : 15km × 4,604台/日 × 0.008 × 0.10 × 0.50 = 27.6台 → 28台
B : 15km × 4,604台/日 × 0.008 × 0.10 × 0.33 = 18.2台 → 19台
C : 28 - 19 = **9台**
- 身障者用
(54 + 9) × 1/50 = 1.26 → **2台**

・ 以上より、小型車54台、大型車9台、身障者用2台、**計65台**
 ・ ただし、地域連携機能の駐車場施設の駐車ます数としては、大型車を想定していないため、大型車9台は小型車に換算

→ **65台** (小型車63台、身障者用2台)

3) 必要駐車ます数

番号	項目	全体に必要な駐車ます数 (全体分)			休憩機能の駐車場施設で必要な駐車ます数 (立寄分)			地域連携機能の駐車場施設で必要な駐車ます数			備考	
		小型車	大型車	計	小型車	大型車	計	小型車	大型車	計		
①	対象区間延長	km	15		15		15				一般的な道の駅間隔の距離	
②	計画交通量	台/日	30,369	4,604	34,973	30,369	4,604	34,973			H27現況交通量	
③	立寄率		0.007	0.008	-	0.007	0.008	-	-	-		
④	ラッシュ率		0.10	0.10	-	0.10	0.10	-	-	-		
⑤	駐車場占有率		0.42	0.50	-	0.25	0.33	-	-	-	全体分 SAの考え方、立寄分 PAの考え方	
⑥	駐車ます数 算定	台	133.9	27.6	-	79.7	18.2	-	-	-	①×②×③×④×⑤	
⑦	必要駐車ます数	台	134	28	162	80	19	99	54	9	63	地域連携機能分=全体分-立寄分

番号	項目	全体に必要な駐車ます数 (全体分)			休憩機能の駐車場施設で必要な駐車ます数 (立寄分)			地域連携機能の駐車場施設で必要な駐車ます数			備考	
		小型車	大型車	計	小型車	大型車	計	小型車	大型車	計		
⑧	必要駐車ます数	台	-	-	4	-	-	2	-	-	2	全体分⑦×1/50(道路の移動等円滑化整備ガイドラインより)

番号	項目	全体に必要な駐車ます数 (全体分)			休憩機能の駐車場施設で必要な駐車ます数 (立寄分)			地域連携機能の駐車場施設で必要な駐車ます数			備考	
		小型車	大型車	身障者用	小型車	大型車	身障者用	小型車	大型車	身障者用		
⑨	必要駐車ます数	台	134	28	4	80	19	2	54	9	2	

駐車ます	休憩機能の駐車場施設 (台)	地域連携機能の駐車場施設 (台)	合計 (台)
小型車	80	63	143
大型車	19	-	19
身障者用	2	2	4
合計	101	65	166

→ **166台**
 (小型車143台、大型車19台、身障者用4台)

- 特殊大型車駐車ますの設定
 - ・ 周辺の道の駅(愛知、岐阜、静岡3県内)において特殊大型車の駐車ますを設置している事例を参考に設定
 - ・ 周辺の道の駅において特殊大型車の駐車ますを設置している事例は3箇所(道の駅:藤川宿(愛知県)、掛川(静岡県)、すばしり(静岡県))
 - ・ 3箇所いずれも、特殊大型車は全大型車の1割前後の駐車ます数
- 同程度の割合を考えると、全大型車の駐車ます数**19台**のうち、大型車**17台**、特殊大型車**2台**とする

7. 施設規模

施設規模の算定例(2) - 飲食施設、農産物直売・物販施設

● 飲食施設

● 高速道路休憩施設整備の標準規模にて算定

・ 総駐車まず数166台をもとに算出

・ 小型車は、休憩機能の駐車場施設の小型車80台及び身障者用2台、地域連携機能の駐車場施設の小型車63台及び身障者用2台を合計した147台とする

・ 大型車は、19台すべてを貨物車と想定し、貨物車の車種構成率を使用する

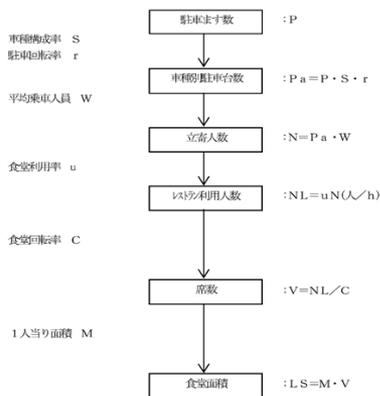


図 6-1 レストラン規模算出フローチャート

項目	記号	算出結果		
駐車まず数 (台)	P	小型車	バス	貨物車
駐車回転率 (回/h) ※SA (一般部都市部) の係数	r	147	0	19
車種別駐車台数 (台/h)	$P a = P \times r$	2.4	3	2
車種別乗車人員 (人/台) ※SA (一般部都市部) の係数	W	352.8	0	38
立寄人数 (人)	$N = P a \times W$	2.2	27	1.1
飲食施設利用率 (%)	u	776.16	0	41.8
飲食施設利用人数 (人/h)	$N L = u N$	30	10	30
飲食施設回転率 (人/h)	C	232.85	0	12.54
席数 (席)	$V = N L / C$	245.39		
1人当たり面積 (㎡/人)	M	2.4		
飲食施設客席面積 (㎡) -①	$L S = V \times M$	97.02	0	5.23
厨房面積 (㎡) : 飲食施設客席面積の40% -②	$0.4 \times L S$	102.25		
附属施設面積 (㎡) : 飲食施設客席面積の180% -③ (従業員休憩室、事務室、倉庫、お手洗い等)	$1.8 \times L S$	1.6		
飲食施設総面積 合計 (㎡)	①+②+③	155.23	0.00	8.37
		163.60		
		62.09	0.00	3.35
		65.44		
		279.41	0.00	15.07
		294.48		
		523.52		

※「設計要領第四集 休憩施設設計要領 (平成29年7月、東・中・西日本高速道路株式会社)」より算定
 ※同要領に定められた係数を使用

→ 約530㎡

● 農産物直売・物販施設

1) 農産物直売・物販施設

● 高速道路休憩施設整備における売店の標準規模にて算定

・ 総駐車まず数166台をもとに算出

・ 150台の標準的面積175㎡と200台の標準的面積200㎡を参考に、案分して算出する

【必要面積】

$$175\text{㎡} + (200\text{㎡} - 175\text{㎡}) \times (166\text{台} - 150\text{台}) / (200\text{台} - 150\text{台}) = 175 + 25 \times 16 / 50 = 183.0\text{㎡} \approx \text{約}190\text{㎡}$$

農産物直売：約190㎡
 物販：約190㎡
 計：約380㎡

表 8-5 売店の標準規模

パーキングエリア 150㎡			
サービスエリア			
片側駐車まず数	内売店 (㎡)	外売店 (㎡)	計 (㎡)
251台以上	45	210	255
250~201	40	190	230
200~151	30	170	200
150~101	25	150	175
100台以下	20	140	160

出典：設計要領第六集 建築施設編 第1編 休憩用建築施設 (平成28年8月、中日本高速道路株式会社)

2) バックヤード

● 農産物直売・物販施設の作業スペースとして、同程度の面積を確保

・ 農産物直売のバックヤードと物販施設のバックヤードは兼用とする
 ・ バックヤードは農産物直売及び物販施設の各面積と同程度の広さとする
 → 約190㎡

3) 合計

1) 及び 2) より 約380㎡ + 約190㎡ = 約570㎡

→ 約570㎡

7. 施設規模

施設規模の算定例(3) - 防災施設

1) 救助救護場所

- 人命救助部隊活動拠点として活動可能な規模を算定

ア 救援部隊活動拠点

(ア) 人命救助部隊活動拠点

- 自衛隊（最小単位：中隊（100名程度））
面積3,000㎡以上で、できれば未舗装で大型トラックの進入が可能のこと。
- 警察（広域緊急援助隊、最小単位：小隊（20～30名程度））
面積1,000㎡以上で、大型バスの進入が可能のこと。
- 消防（緊急消防援助隊、最小単位：各都道府県隊（30～40名程度））
面積1,000㎡以上で、救急車、消防特殊車両の進入が可能のこと。

出典：災害復旧用オープンスペース候補地調査要領（愛知県）

- 人命救助部隊活動拠点として自衛隊、警察、消防が活動可能となるための規模を算定

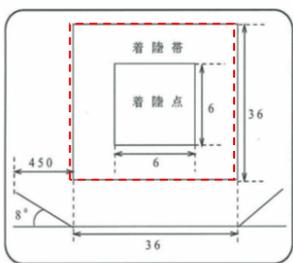
$$a + b + c = 3,000 + 1,000 + 1,000 = 5,000\text{㎡}$$

→ **約5,000㎡**

2) 防災ヘリポート

- 中小型機が離発着できるヘリポートの規模を、基準等より算定

(b-1) 中小型機（UH-1）の場合《標準》



- 中小型機が離発着できるヘリポートを設置する
- 「日進市地域防災計画」のヘリポートの基準等をふまえ、**1,296㎡(36×36m)**と設定

→ **約1,300㎡**

3) 防災倉庫

- 国交省中部地方整備局における規程を参考に試算

○ 想定される避難者数

- 想定される避難者数は、発災1週間後に最大8,300人※とする

※日進市地域防災計画＜地震災害対策計画＞（平成29年3月）より

- 想定される避難者数を、本市の年齢別人口に合わせ性別・年齢別に区分すると右表のとおり

＜想定される避難者数＞

年齢区分	男(人)	女(人)
1歳未満	50	41
1～2歳	100	100
3～14歳	556	539
15～64歳	2,689	2,590
65歳以上	739	896
計	4,134	4,166

○ 支援物資の品目・必要物資量

- 支援物資の品目と1人あたり1日に必要な物資量は下表のとおり
- 性別・年齢別にかかけあわせ合計すると、必要な物資量は約86トン

表 2-8 支援物資の品目と1人あたり1日に必要な物資量

No.	品目	対象者	必要量	単位	重量(kg)	備考
1	水	男女1歳以上	2.4	本	4	
		男女1歳未満	2.4	本	4.8	ミルク用:780ml 消毒用:4,000ml
2	粉ミルク	男女1歳未満	110	g	0.11	780ml分
3	哺乳瓶、哺乳瓶消毒液	男女1歳未満	1	セット	1.97	
		男性1～14歳	11	個	1.22	2170kcal
		男性15～64歳	13	個	1.44	2450kcal
		男性65歳以上	11	個	1.22	2100kcal
		女性1～14歳	10	個	1.11	1990kcal
		女性15～64歳	10	個	1.11	1990kcal
		女性65歳以上	9	個	1	1870kcal
5	マスク	全避難者	1	枚	0.002	
6	子供用紙おむつ	男女3歳未満	8	枚	0.31	対象者の出生 群馬県広域環境計画活動要領
7	大人用紙おむつ	全避難者の0.5%	8	枚	1.11	対象者の出生 群馬県広域環境計画活動要領
8	生理用品	女性15歳以上	1	箱	0.005	
9	清拭液	全避難者	1	本	5	
10	ティッシュ	全避難者	1	個	0.188	
11	歯ブラシ・歯磨き粉	全避難者	1	セット	0.086	
12	シャンプー・リンス・石けん	全避難者	1	セット	0.168	
13	ゴミ袋(20L)	全避難者	2	枚	0.004	

出典：災害時の物資拠点管理標準規程（国土交通省中部地方整備局）

○ 総物資量の必要面積

- 1トンあたりに必要な面積は**11.4㎡/トン**※と設定されている

※東日本大震災時における岩手県の一次物資拠点での実績より（災害時の物資拠点管理標準規程参照）

$$11.4 \text{ ㎡/トン} \times 86 \text{ トン} = 980.4 \text{ ㎡} \rightarrow \text{約} 1,000 \text{ ㎡}$$

○ 防災倉庫としての必要面積

- 道の駅における多目的施設、子育て支援施設（屋内）を、備蓄用途に兼用する
- 防災倉庫は、非常時用として必要な面積を確保

兼用	多目的施設：約200㎡
500㎡	子育て支援施設（屋内）：約300㎡
非常時用	防災倉庫
500㎡	

→ **約500㎡**

7. 施設規模

施設規模の算定結果

「道の駅」に備える各施設の規模算定結果を整理すると、敷地面積は約20,000㎡となります(右表参照)。

なお、施設規模について、今後の基本設計等における検討・調整により変更となることがあります。

機能名	施設名 (基本構想イメージ)	番号	具体施設名	施設規模 (m2)				備考
				敷地面積	屋外施設	屋内施設	重複面積 (大規模 災害時等)	
休憩機能	駐車場施設	1	駐車場施設	約5,780	約5,780			小型車 80台 大型車 19台 身障者用 2台 計 101台
	トイレ施設	2	トイレ施設	約150		約150		
	休憩施設	3	休憩施設	約190		約190		別棟、24時間利用可能
情報発信機能	情報発信施設	1	情報発信施設	約190				
地域連携機能	駐車場施設	1	駐車場施設	約2,620	約2,620			小型車 63台 身障者用 2台 計 65台
	トイレ施設	1	トイレ施設	約150		約150		
	飲食施設	1	レストラン	約530		約530		厨房、食品倉庫等を含む
		2	軽食コーナー					
	農産物直売・物販施設	1	農産物直売施設	約570		約570		
		2	物販施設					
		3	バックヤード					
	コミュニティ・交流施設	1	子育て支援施設 (屋内)	約300		約300		
		2	子育て支援施設 (屋外広場)	約1,500	約1,500			
		3	公園	約300	約300			
		4	多目的施設	約200		約200		
		5	DMO活動拠点 (事務所)	約100		約100		
	6	管理施設等	約100		約100		「道の駅」管理事務所等	
防災機能	防災施設	1	救助救援場所	*			約5,000	平常時は駐車場
		2	防災ヘリポート	*			約1,296	平常時は広場・公園
		3	防災倉庫		約500	約500		
		4	耐震性貯水槽				約100	地下施設
		5	その他施設		-	-		自家発電装置、太陽光発電施設等
その他の機能	その他施設	1	くるりんばすのバス停 施設	約900	約900			後述の中間型B案による規模
		2	貯留施設				約1,312	地下貯留
		3	その他施設	約6,110	約6,110			外構、受水・電気室などの 附帯施設等
計	小計(延面積)			-	約17,710	約2,290	約7,708	
	合計			約20,000	約17,710	約2,290	約7,708	

*: 大規模災害時に他施設と兼ねて利用

8.配置計画

土地形状の比較検討

縦型・中間型・横型の土地形状の想定して、施設整備に必要な面積約20,000㎡の施設配置イメージをレイアウトして比較検討を行い、その結果、「中間型」を採用しています。

	縦型	中間型	横型
施設配置イメージ			
土地形状	<ul style="list-style-type: none"> ● 北側農地の残地が活用しづらく、土地所有者の理解が得にくい。 ● 縦長の形状であり、建物配置などに制約が生まれ効率的な土地利用ができない。 ● 住宅から離れているため、周辺住民への影響が小さい。 ● 市道本郷前田線の付け替えが必要となる。 ● 排水の流出先が南側(本田川)のみのため、排水計画に課題が残る。 ● (主)瀬戸大府東海線と接する延長が長く、沿道利用者に「道の駅」をアピールしやすい。 ● (主)瀬戸大府東海線と接する延長が長く、沿道利用者から駐車場の空き状況が分かりやすい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 北側農地の残地は一定規模で残るため、土地所有者の理解を得やすい。 ● 概ね正方形の形状であり、建物配置など効率的な土地利用ができる。 ● 住宅から離れているため、周辺住民への影響が小さい。 ● 市道本郷前田線の付け替えが必要となる。 ● 排水路が2方向で接するため、排水計画において柔軟に対応できる。 ● (主)瀬戸大府東海線と接する延長が長く、沿道利用者に「道の駅」をアピールしやすい。 ● (主)瀬戸大府東海線と接する延長が長く、沿道利用者から駐車場の空き状況が分かりやすい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 北側農地は残る。 ● 横長の形状であり、建物配置などに制約が生まれ、効率的な土地利用ができない。 ● 住宅と隣接しているため、周辺住民への影響が大きい。 ● 市道本郷前田線の拡幅が必要となる。 ● 排水路の改修が必要となるため、工事費が高くなるほか、維持管理の課題が残る。 ● (主)瀬戸大府東海線と接する延長が短く、沿道利用者に「道の駅」をアピールしにくい。 ● (主)瀬戸大府東海線と接する延長が短く、沿道利用者から駐車場の空き状況が分かりにくい。
評価	△	◎	○

8.配置計画

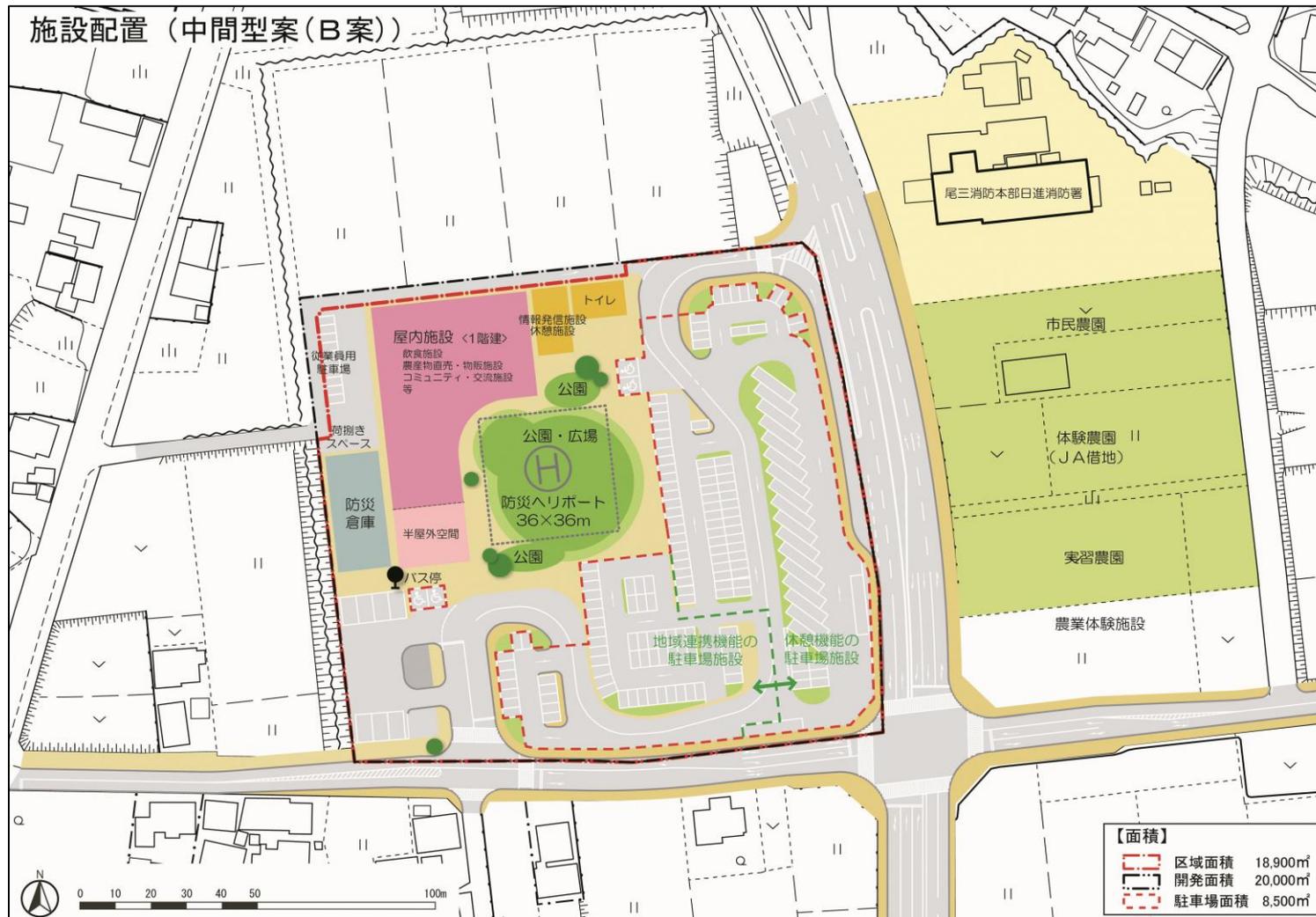
施設配置の比較検討

中間型の土地形状について、施設配置の3案比較検討を行い、総合評価の最も高いB案を採用します。

		A案 (第2回委員会提示案) ※第2回委員会提示案を微修正したもの	B案	C案
施設配置 (案)				
土地形状		<ul style="list-style-type: none"> ・北側農地の残地は一定規模で残るため、土地所有者の理解を得やすい。 ・概ね正方形の形状であり、建物配置など効率的な土地利用ができる。 ・住宅から離れているため、周辺住民への影響が少ない。 ・市道本郷前田線の付け替えが必要となる。 ・排水路が2方向で接するため、排水計画において柔軟に対応できる。 ・(主) 瀬戸大府東海線と接する延長が長く、沿道利用者に道の駅をアピールしやすい。 ・(主) 瀬戸大府東海線と接する延長が長く、沿道利用者から駐車場の空き状況が分かりやすい。 		
①土地形状評価		◎	◎	◎
施設配置	駐車場	<ul style="list-style-type: none"> ・(主) 瀬戸大府東海線 (北側入口) から流入する駐車待ち車両の吸収区間が長く確保できる ・駐車場が1つにまとまっているため利用しやすい 	<ul style="list-style-type: none"> ・(主) 瀬戸大府東海線 (北側入口) から流入する駐車待ち車両の吸収区間が長く確保できる ・駐車場が1つにまとまっているため利用しやすい ・大型車両と小型車両の駐車場が分離できる ・駐車場をコンパクトにしたため、その他施設の配置にゆとりがある 	<ul style="list-style-type: none"> ・(主) 瀬戸大府東海線 (北側入口) から流入する駐車待ち車両の吸収区間がやや短い ・駐車場が2つに分散され、小型車両はやや利用しにくい ・大型車両と小型車両の駐車場が分離できる ・駐車場の空き状況が分かりにくい
	屋内施設等	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車場や他の施設から屋内施設にアクセスしやすい ・屋内施設、駐車場から花火の眺望が得られる (一部、屋内施設の影響あり) ・農業体験施設と屋内施設が近く利用しやすい 	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車場や他の施設から屋内施設にアクセスしやすい ・屋内施設、駐車場から花火の眺望が得られる (一部、屋内施設の影響あり) ・農業体験施設と屋内施設が近く利用しやすい ・屋内施設に隣接して半屋外空間を設けることで、防災倉庫と広場の一体的な利用ができる 	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車場や他の施設から屋内施設にアクセスしやすい ・屋内施設、駐車場から花火の眺望が得られる (一部、屋内施設の影響あり) ・農業体験施設と屋内施設が近く利用しやすい
	公園・広場	<ul style="list-style-type: none"> ・屋内施設と駐車場に公園・広場が隣接するため、人の目につきやすく、利用頻度が高まる ・公園・広場と駐車場が隣接しており、イベント開催時に一体的に活用できる 	<ul style="list-style-type: none"> ・屋内施設と駐車場に公園・広場が隣接するため、人の目につきやすく、利用頻度が高まる ・公園・広場と駐車場が隣接しており、イベント開催時に一体的に活用できる 	<ul style="list-style-type: none"> ・屋内施設と駐車場に公園・広場が囲まれているため、人の目につきやすく、利用頻度が高まる ・公園・広場と駐車場が隣接しており、イベント開催時に一体的に活用できるが、屋内施設により分断される ・子どもの遊び場である公園・広場が通路・駐車場に挟まれ、安全性が低い
	その他	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車場から各施設が全体的に利用しやすい ・くるりんばすの拠点配置できない 	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車場から各施設が全体的に利用しやすい ・くるりんばすの拠点配置できる 	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車場から各施設が全体的に利用しやすい ・くるりんばすの拠点が配置できる ・防災倉庫が2階建てとなる
②施設配置評価		○	◎	○
③総合評価		○	◎	○

8.配置計画

施設配置(中間型)



※1 今後、道路管理者等の関係機関の調整により、施設配置(案)は大きく変わることがある

※2 今後、予定している基本設計の段階で、施設配置(案)は変更となる可能性がある

8. 配置計画

イベント開催の可能性分析

中間型(B案)の施設配置では、平坦な面積は約14,700㎡であるため、市のイベントに必要な面積が確保できます。

※利用にあたっては、必要な代替機能を確保する等、道路管理者との調整が必要です。

No.	イベント名	主催	開催時期	来場者数(H29)	出店者・団体数	必要な平坦面積	主な必要施設
1	にっしん夢まつり	商工会・市	9月	90,000人 (H28実績)	70店 (103ブース)	13,400㎡	出店ブース、ステージ・本部仮設トイレ、バス発着場等
2	市民まつり (産業まつり)	市 (JA・商工会)	11月	42,000人 (20,000人)	約90ブース	11,000㎡	出店ブース、ステージ・本部、バス発着場等



9.整備・管理運営手法

「道の駅」の整備・管理運営手法の検討

- 「道の駅」整備にあたっては、愛知県との連携や市の財政状況を考慮して一体型での整備を想定している
 - 愛知県内の既設「道の駅」16駅では、15駅が地元市町村によって整備され、管理運営手法は13駅が指定管理者制度を活用しており「公設民営」が多くなっている
 - また、管理運営者については、民間企業が14駅と最も多い
 - 中部圏において、平成24年以降に開駅した「道の駅」の管理運営は、指定管理が多く、管理運営者は民間企業となっている
-
- 「道の駅」は、道路利用者の利便性の確保、地域住民の生活向上への寄与や地域活動支援など公益的な役割を担うとともに、特産品販売などの物販事業や飲食事業などの収益事業を通じ、地域の活性化を図る施設であり、「公益性」と「収益性」の両面を併せ持っている
 - また、「道の駅」は集客施設であるため、顧客サービスやイベント企画等によるにぎわいの創出が求められている



こうしたにぎわいの創出や安定的な収益性の確保、集客、販売、企画、サービス及び人材育成などの経営に関するノウハウは、民間が得意とするところであることから、日進市「道の駅」の整備・管理運営手法としては、整備コンセプト「市民が集いにぎわい 成長し 都市をデザインする『道の駅』」の実現と運営に関して民間ノウハウを導入することを目的とし、公共が施設を整備し民間が管理運営を行う「公設民営」方式が望ましい。

9.整備・管理運営手法

管理運営における基本方針

基本構想に示された整備コンセプト「市民が集いにぎわい成長し都市をデザインする『道の駅』」の特徴をふまえると、管理運営における基本方針は以下のように整理できます。

整備コンセプト：「市民が集いにぎわい成長し都市をデザインする『道の駅』」

日進市の「道の駅」の特徴

公益性と収益性の両面を併せ持つ施設

- 道路利用者の利便性を確保する施設
- 地域住民の生活向上への寄与や地域活動を支援する施設
- 特産品販売などの物販事業や飲食事業などの収益事業を通じて地域の活性化を図る施設
- 集客施設であり、顧客サービスやイベント等の充実によってにぎわいの創出が図られる施設

管理運営の基本的な考え方

施設全体として魅力を発揮する「道の駅」を目指す

変化に対応できる「道の駅」を目指す

市民の参加・協働を推進し、地域活性化に寄与する「道の駅」を目指す

9. 整備・管理運営手法

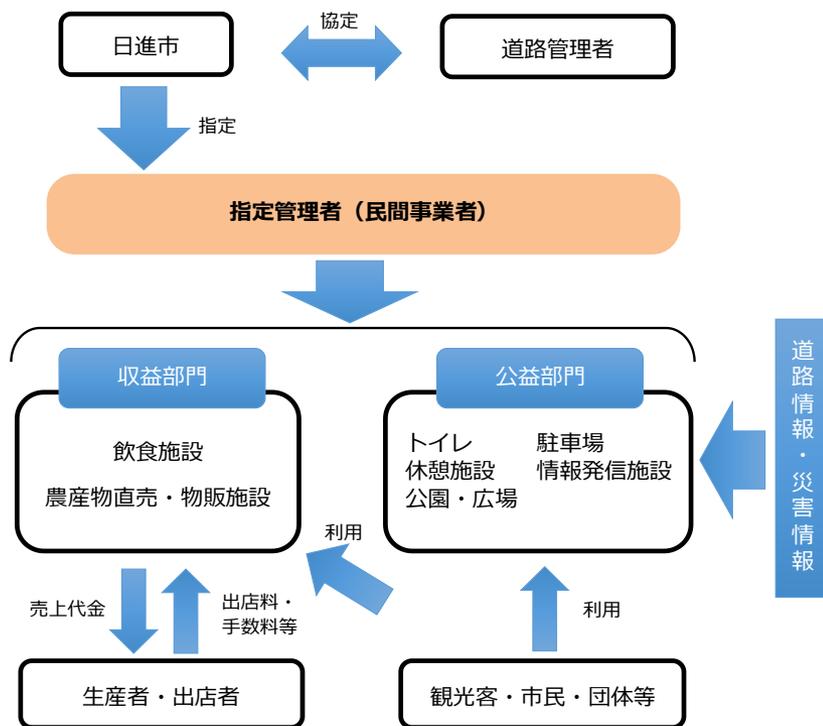
管理運営の仕組み

- 「道の駅」は、公益性と収益性を併せ持つ施設であり、その施設の運営にあたっては民間ノウハウを最大限に活用し、収益性やサービス提供の質の確保を図っていくことが求められることから、公設民営を前提に指定管理者制度による管理運営を検討する
- 指定管理者にはさまざまな形態があり、第3セクター・民間事業者等が挙げられる
- 日進市では第3セクターにより運営している施設はなく、経験がない状況である。また、全国に「道の駅」は1,134駅あり、民間事業者が指定管理者として「道の駅」を管理運営しているケースも増えている
- このため、日進市「道の駅」では、「道の駅」やSA(サービスエリア)などを管理運営している専門的な民間事業者を選定していくこととする
- なお、安定的な施設経営の可能性、選定期間、利用者サービス等に十分配慮して協定を結ぶこととする

【日進市「道の駅」整備・管理運営手法まとめ】

整備手法		管理運営	
		運営手法	運営者
一体型	公設	指定管理者	民間事業者

〈指定管理者制度を活用した管理運営方式イメージ〉



10.概算事業費等

概算事業費と想定される年間利用者数

(1)概算事業費

「道の駅」における概算事業費は、現時点において試算すると、約11億円～約16億円(用地費含まず)を見込んでいます。なお、概算事業費については、今後の基本設計等における検討・調整により変更となることがあります。

(2)想定される年間利用者数

愛知県内の「道の駅」について、交通量と利用者数の関係を整理すると、右のグラフのような分布となります。

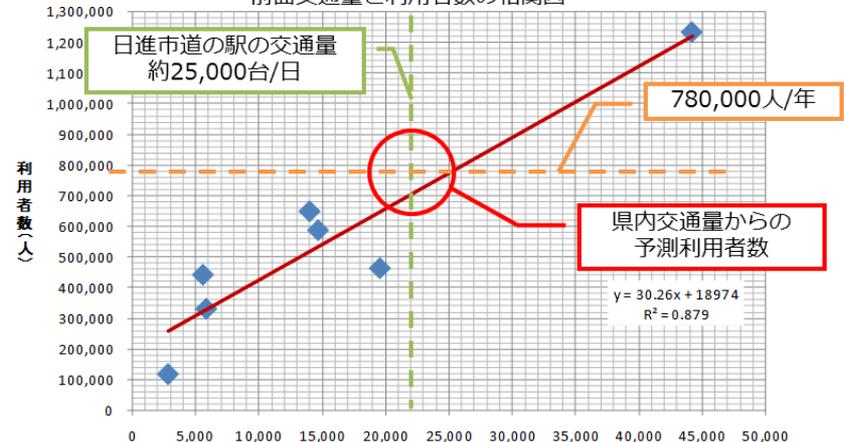
日進市「道の駅」の利用者数は、分布図の傾向から推測すると、「年間約78万人」と想定されます。

愛知県内「道の駅」利用者数

番号	駅名	登録年月	路線名	H27センサ 平日12時間 交通量(台/日)	利用者数(人)		備考
					平成27年	平成28年	
1	豊根グリーンポート宮崎	H5.4	国道151号	1,054	—	—	
2	鳳来三河三石	H5.4	国道257号	3,440	—	—	
3	田原めつくんはうす	H5.4	国道259号	14,019	653,836	641,517	
4	伊良湖クリスタルポルト	H6.8	国道259号 国道42号	13,735 5,855	433,965	489,270	
5	つく高原グリーンパーク	H6.8	設楽根羽線	1,105	—	—	
6	どんぐりの里いなぶ	H10.4	国道153号	5,608	429,092	451,476	
7	アグリステーションなぐら	H11.8	国道257号	2,914	—	—	
8	デンパーク安城	H12.8	国道23号	59,935	82,627	89,670	※調査対象範囲外の国道と隣接しているため除く
9	つくで手作り村	H13.8	国道301号	2,835	113,262	117,920	
10	立田ふれあいの里	H17.8	佐摩多度線	15,412	—	—	
11	あかぼねロコステーション	H21.3	国道42号	5,855	320,180	337,567	
12	筆柿の里・幸田	H21.3	国道23号岡崎/バイパス 国道23号	26,370 8,558	340,597	204,682	※バイパスで片側車線からの片側 2車線となるため除く
13	にしお岡ノ山	H21.7	国道23号	37,514	508,998	490,248	※バイパスで片側車線からの片側 2車線となるため除く
14	瀬戸しなの	H22.8	中水野品野線	12,446 2,248	566,900	604,700	
15	藤川宿	H24.9	国道1号	44,215	1,239,233	1,227,698	
16	もっくる新城	H26.10	国道151号	11,684	1,547,210	1,131,750	※H27オープン初年度で出入りが まいたため除く

※上表より、特異値は除いている 出典：観光レクリエーション利用者統計（愛知県振興部観光局観光振興課、平成28年1月～12月）

前面交通量と利用者数の相関図



H27道路交通センサ交通量(台/日) ※利用者数は、平成27年と平成28年の平均値
2路線ある交通量は、合計値とした

* 想定される年間利用者を示したもので、年間利用台数は算定していない

11. 今後のスケジュール

事業スケジュール

平成33年度の開駅を目指し、今後、基本設計・詳細設計等を進めていく予定です。

【事業スケジュール】

	平成 29年度	平成 30年度	平成 31年度	平成 32年度	平成 33年度	備考
計画の策定 ・基本構想の策定※ ・基本計画の策定	➡					※平成28年度 策定
測量・設計 ・現況測量 ・地質調査 ・基本設計 ・詳細設計		➡				
用地取得等		➡				
管理運営体制の検討・構築 ・管理運営組織の設立 ・管理運営計画の策定		➡				
建設・施工			➡			
「道の駅」供用開始					開駅	

12.「道の駅」整備の実現に向けて

「道の駅」整備の実現に向けた、今後の検討項目

(1) 一体型整備に関する調整・検討

- ・「道の駅」は主要地方道瀬戸大府東海線沿いにあり、愛知県との一体型整備を予定しているため、引き続き道路管理者である愛知県と調整・協議を行い、役割分担や協定等に関して検討していく。

(2) 指定管理者制度の導入に関する検討

- ・管理運営には指定管理者制度を導入し、運営者を民間事業者とする予定だが、民間ノウハウを活用できるなどのメリットがある一方で、安定的な施設経営に向けて、配慮すべきこともある。
- ・施設内容・デザインなどの検討への参画や、開駅までの期間に地元住民・地域団体との積極的な連携ができるよう、予め、計画段階(基本設計、詳細設計)から指定管理予定者を定めている「道の駅」の事例がある。こうした事例等を参考に、今後、指定管理者を定めていく手法等について検討を進めていく。

(3) くるりんばすに関する検討

- ・「道の駅」にくるりんばすの拠点(バスロータリー)を配置することについても検討を行った。可能性を残すという形で基本計画では位置づけているが、今後も関係者と調整を進め、方向性を検討していく。

(4) 誰もが使いやすい施設デザインの検討

- ・整備コンセプトの実現に向けて、誰もが使いやすく、気軽に立ち寄り、安全で安心して利用することができるユニバーサルデザインを踏まえた施設整備を行うとともに、周辺環境と調和しつつ、日進市の新たなランドマークとして、主要地方道瀬戸大府東海線に対して視覚的にアピールできるデザインを検討していく。

(5) 「道の駅」における市民活動に関する検討

- ・「道の駅」では、多くの市民活動が展開されることを期待している。基本計画の策定において、市民アンケートや各種ヒアリングを実施し検討してきたが、今後、さらなる市民活動の可能性などを研究、検討していく。