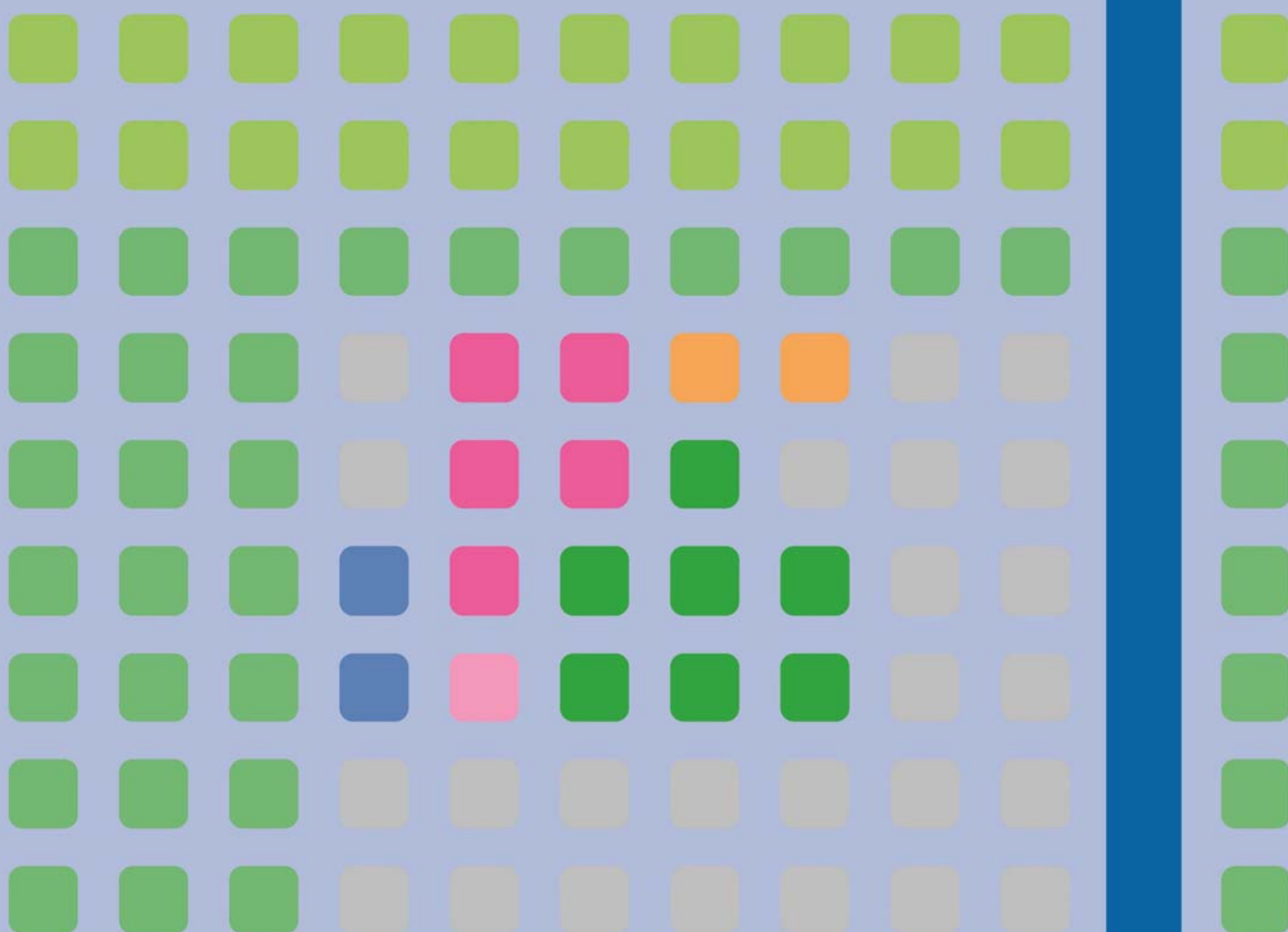




日進市 道の駅基本計画



平成 30 年 2 月
日 進 市

目 次

はじめに	1
第1章 「道の駅」の概要	2
1-1 基本計画の位置づけ	2
1-2 「道の駅」の概要	3
1-3 計画地の概要	6
第2章 「道の駅」整備の基本方向	9
2-1 地域課題と「道の駅」の整備コンセプト	9
2-2 重点的に取り組むべき地域課題	12
2-3 整備コンセプトの実現イメージ	20
2-4 利用者ニーズ調査	22
第3章 導入機能・施設	28
3-1 「道の駅」に備える機能・施設	28
3-2 休憩機能	29
3-3 情報発信機能	31
3-4 地域連携機能	32
3-5 防災機能	39
3-6 その他の機能	40
3-7 周辺施設の機能	41
第4章 施設規模	42
4-1 施設規模算出フロー	42
4-2 施設規模の算定	43
第5章 配置計画	74
5-1 施設配置の基本方針	74
5-2 施設配置の条件	75
5-3 施設配置検討	77
5-4 屋内施設等の配置案	82
5-5 交通等への配慮	84
5-6 イベント開催の可能性分析	87
第6章 整備・管理運営手法	89
6-1 「道の駅」の整備主体	89
6-2 「道の駅」の整備・管理運営手法	90
6-3 管理運営における基本方針	94
6-4 管理運営の仕組み	95
第7章 概算事業費等	97
7-1 概算事業費	97
7-2 今後のスケジュール	97
7-3 想定される年間利用者数	98

第8章 実現に向けて	99
参考資料	101

はじめに

「日進市道の駅基本計画」（以下、「基本計画」という）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「日進市道の駅基本構想」（以下、「基本構想」という）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。

策定にあたっては、施設機能や管理運営方法について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」を設置するとともに、市職員で構成される「道の駅整備推進委員会」等が車の両輪となる体制により検討を行いました。

「道の駅」は、制度発足当初は通過する道路利用者へのサービスが中心でしたが、近年では、農業・観光・福祉・防災・文化など、地域の個性、魅力を活かした様々な取り組みがなされています。さらに、「道の駅」は「開かれたプラットフォーム」であるという特長を有しており、関係省庁や大学など様々な主体とも連携して、子育て支援をはじめとした地域福祉の向上や、災害時への対応の強化といった地域課題に対応した住民生活支援等のための施策の展開が求められています。

こうした背景から、基本構想で示された整備コンセプトである「市民が集い にぎわい 成長し 都市をデザインする『道の駅』」を目指して、さらなる市民間の交流や機能連携が図られることで、都市活力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「道の駅」を本市に整備するために協議を重ね、この度、基本計画を策定しました。

第1章 「道の駅」の概要

1-1 基本計画の位置づけ

基本構想では、日進市「道の駅」のあり方について、従来の「休憩機能」「情報発信機能」「地域連携機能」+「防災機能」を基盤に、日進市の個性や特性、大学や市民自治活動等の地域資源を活かした、地域課題の解決とともに、これからのまちづくりに向けた地域の拠点としての整備を目指すこととしました。

そして、「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、都市活力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「道の駅」の形成を目指します。

基本計画は、基本構想で示された基本的な考え方に基づき、整備する機能や運営の手法等について、基本構想の理念を実現するための具体的な方策について示すものです。

1 - 2 「道の駅」の概要

現在、全国で「道の駅」が設置され、車で移動する人々に幅広く利用されています。

国土交通省によって登録されている「道の駅」は、平成 29 年 11 月 17 日現在、1,134 箇所です（愛知県内では 16 箇所）。

平成 5 年 2 月 23 日に「道の駅」登録・案内要綱が創設、同年 4 月 22 日に第 1 回の登録以来 24 年が経過し、開設当初は、ドライバーに対する運転時の安全確保のための休憩場所としての色合いが強くありましたが、現在では、地域産業振興のための交流拠点としての意味が強くなっています。

（１）「道の駅」の施設構成

「道の駅」は、国土交通省の登録制度です。基本機能である「休憩施設」「情報発信施設」と付加機能である地域の自主的工夫による「地域振興施設」の 3 つの施設で構成されています。

なお「道の駅」の登録には、「休憩施設・情報発信施設」（基本機能）の設置が必須です。

施設内容		具体的内容
道の駅	休憩施設	駐車場、トイレ
	情報発信施設	道路情報、観光情報、 インフォメーションコーナー等
	地域振興施設	農産物直売所・加工所、 地場産品を使用した食堂等

【提供サービス】

- ・駐車場：24 時間利用可能で、利用者が無料で利用できる十分な容量の駐車場
- ・トイレ：清潔で 24 時間利用可能で、多機能トイレも設置
- ・情報発信施設（案内サービス）：原則、案内人がいて道路や地域情報を提供
- ・地域振興施設：特産品等販売機能や交流機能等を活用したサービスを提供

(2) 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しています。

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しています。また、「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しています。



図 1 重点「道の駅」に想定される機能

出典：「道の駅」による地方創成拠点の形成（国土交通省HP）

【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

【平成 29 年度選定】

- 特定テーマ型モデル「道の駅」
地域交通拠点部門7 駅



出典：モデル「道の駅」・重点「道の駅」の概要（国土交通省HP）

2) 「道の駅」における大学連携の推進

「道の駅」は、大学にとって地域の課題や観光・物産等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」の運営にとっても、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 のスキル等を活用した情報発信等、若い力の活用が期待できます。

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等様々な取組が進んでいます。



図 2 「道の駅」における大学連携イメージ

出典：「道の駅」と大学の連携協定（全国「道の駅」連絡会HP）

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、各大学の学生の実習「道の駅」の派遣先の調整を行っています。

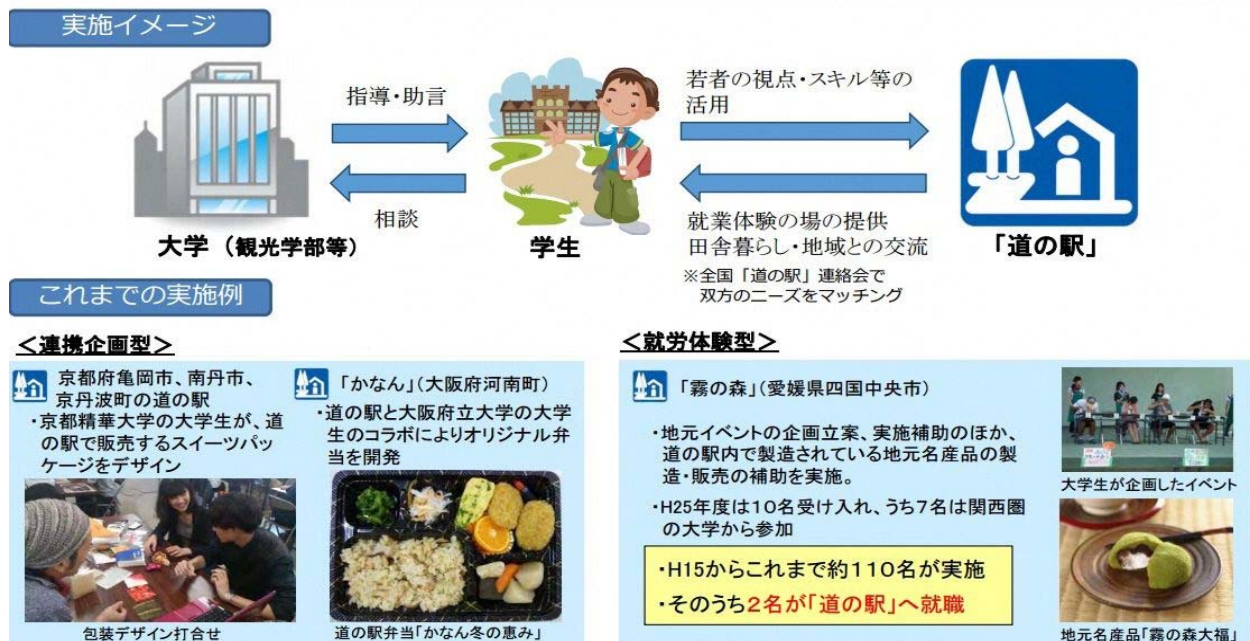


図 3 インターンシップ実施例

出典：【平成 28 年度】「道の駅」と大学との連携・交流に関する取り組みのご紹介（全国「道の駅」連絡会HP）

1 - 3 計画地の概要

(1) 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。



出典：国土地理院 地理院地図

図 4 計画地位置図

(2) 土地利用

計画地の現況の土地利用は農地であり、主要地方道瀬戸大府東海線を挟んだ東側に市民農園・体験農園・実習農園があります。

敷地全体が南向きで太陽光を遮るものがないため、日照条件は良好といえます。

周辺の土地利用は、農地・戸建て住宅が主となっています。

計画地の西側では「にっしん夢まつり」が行われ、花火が見えます。

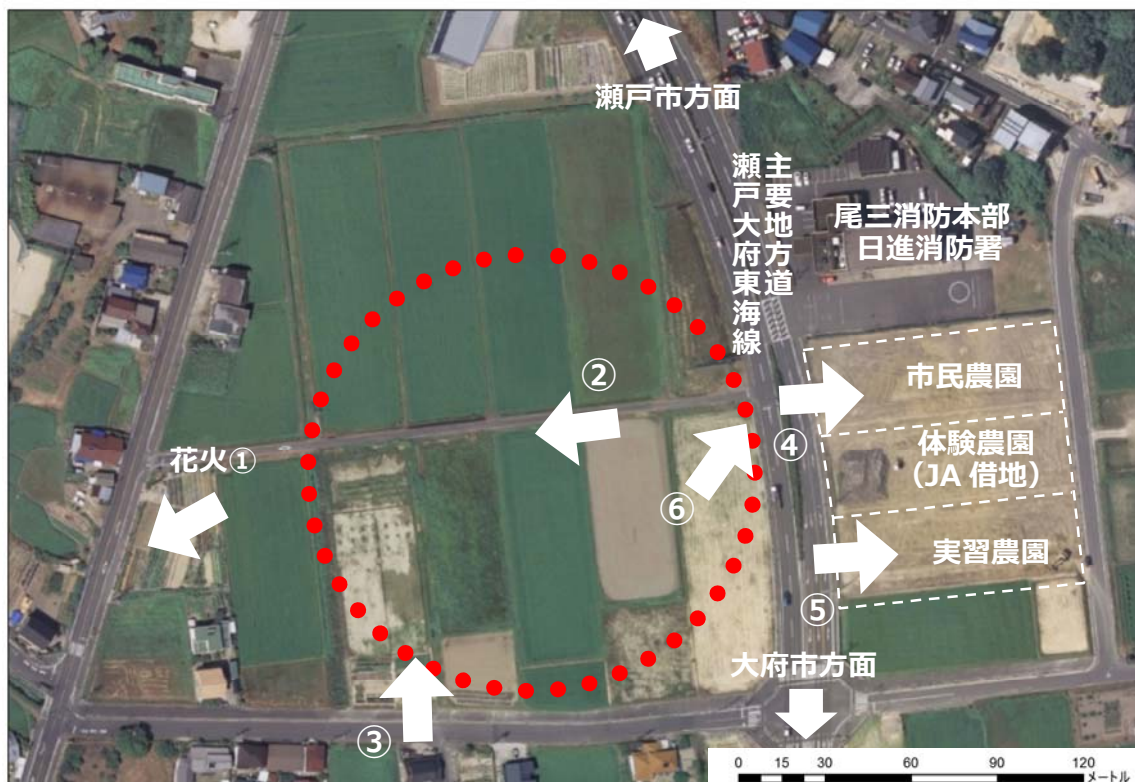


図 5 土地利用状況



(3) 周辺道路状況

計画地は、東側を主要地方道瀬戸大府東海線、西側を市道栄本郷線に囲まれています。

主要地方道瀬戸大府東海線は、愛知県瀬戸市から日進市・豊明市・大府市等を経由して東海市に至る4車線道路であり、第2次緊急輸送道路に指定されています。

主要地方道瀬戸大府東海線には中央分離帯があるため、瀬戸市方面からは直接出入りできず、日進消防南交差点を右折して入ることになります。大府市方面からは、日進消防南交差点を直進と左折で入ることができます。

瀬戸市方面へは、主要地方道瀬戸大府東海線を直接左折して出ることができ、また、市道を通じて日進消防南交差点を左折して出ることができます。大府市方面へは、日進消防南交差点を右折して出ることになります。



図 6 周辺道路状況

第 2 章 「道の駅」整備の基本方向

2 - 1 地域課題と「道の駅」の整備コンセプト

(1) 日進市の地域活性化に向けた課題

平成 29 年 2 月に策定した基本構想において、日進市の地域活性化に向けた課題を複数あげています。

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

* 詳細は「日進市道の駅基本構想」（日進市、平成 29 年 2 月）を参照

(2) 整備コンセプト

基本構想に示されている「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」

- ・日進市「道の駅」は、従来の「休憩機能」「情報発信機能」「地域連携機能」＋「防災機能」を基盤に、日進市の個性や特性、大学や市民自治活動等の地域資源を活かした、地域課題の解決とともに、これからのまちづくりに向けた地域の拠点としての整備を目指します。
- ・「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、都市活力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「道の駅」の形成を目指します。

【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。

「道の駅」の整備コンセプト概念図

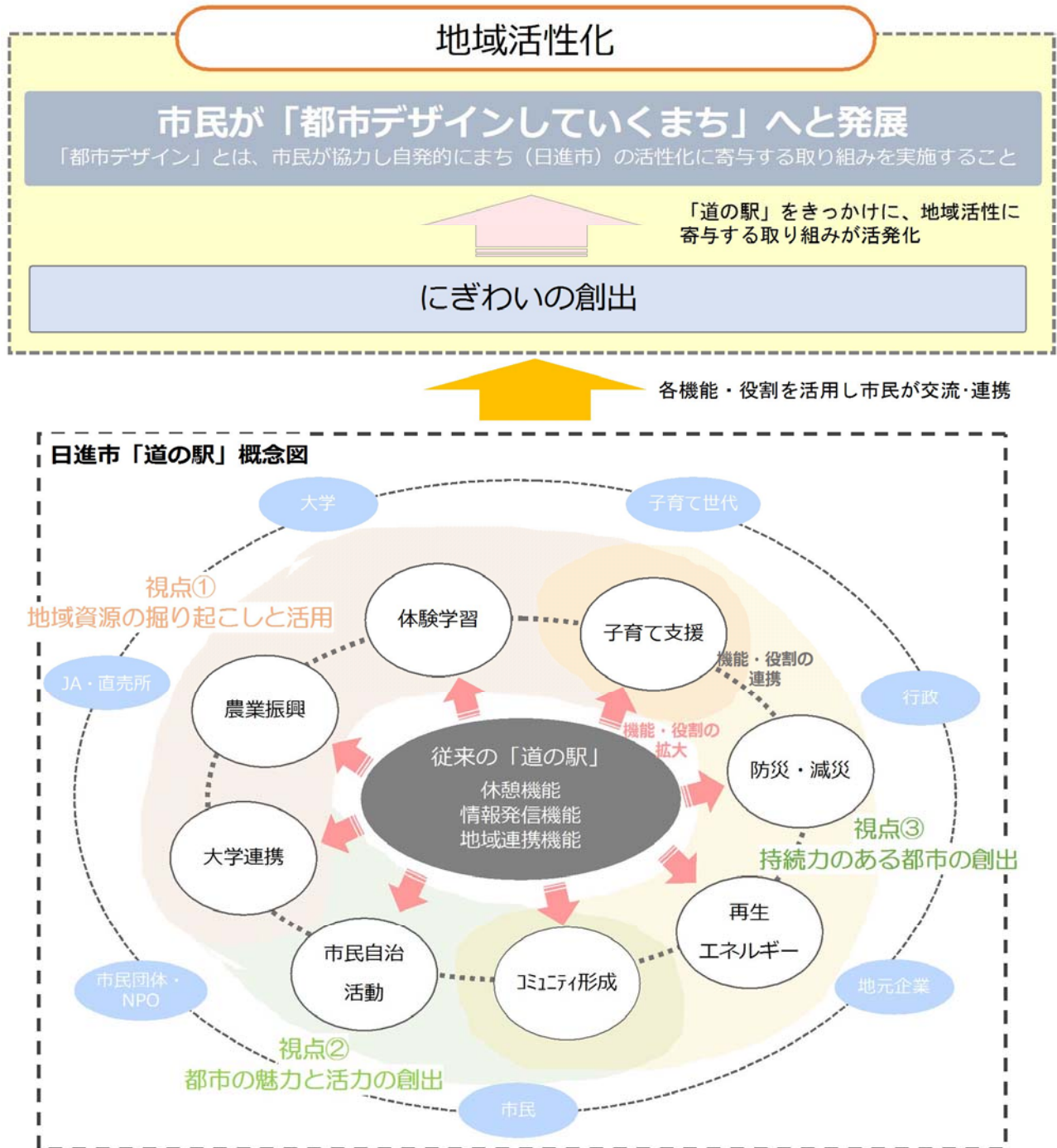


図 7 整備コンセプト概念図

出典：「日進市道の駅基本構想」（一部加筆）

2 - 2 重点的に取り組むべき地域課題

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としては、次の4つが挙げられます。

【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、「道の駅」における展開を検討します。

【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。

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② 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

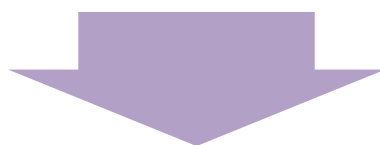
地域課題③ 農業振興

- ・「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力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

(3) 重点的に取り組むべき地域課題に対する「道の駅」における方向性

1) 子育て支援

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には利用できない
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（屋内）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（屋内）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



親子がふれあえる施設を備えた公園イメージ



子育て支援施設イメージ(100～150m²を想定)

2) 防災・減災

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

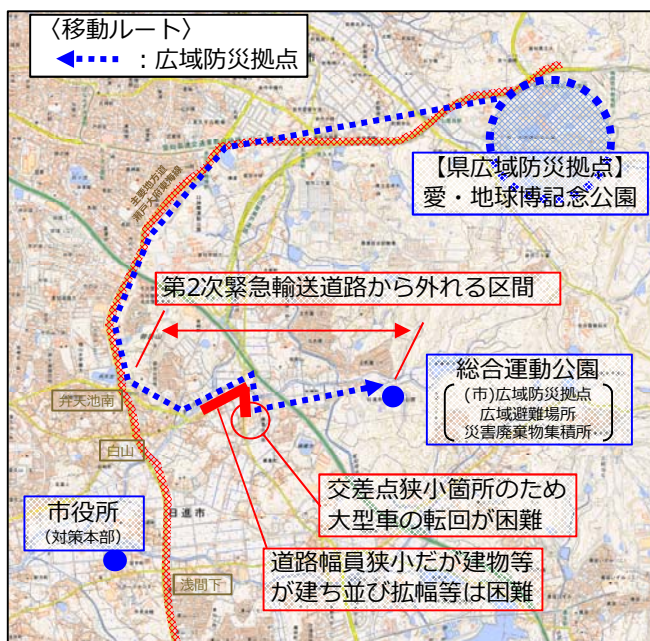


図 8 現在の防災拠点までの支障箇所



図 9 現在の防災機能イメージ

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

3) 農業振興

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

4) 市民まつり（産業まつり）、にっしん夢まつり

※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・対応の方向性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

表 1 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 (H28 実績)	70 店 (103 ゾーン)
4	市民まつり (産業まつり)	市 (J A・商工会)	11月	42,000 人 (20,000 人)	約 90 ゾーン
5	にこにこウォーク	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。こうした問題はあがあるが、「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

- 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

2-3 整備コンセプトの実現イメージ

「道の駅」の整備コンセプトの実現イメージは、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」

	集い		にぎわい		成長・都市をデザイン
子育て支援	子育て世代も含めた幅広い世代の交流の場として、<u>広場や子育て支援施設に集まり、楽しく遊びながら、育児に関する悩みの相談や、子育て世代同士で情報交換することで、子どもと親の世代を越えた仲間づくりの場となる</u>	⇒	- 各種子育てイベントに参画し、<u>子どもも親も楽しく遊び、にぎわい、仲間の輪を広げ、子育て世帯の孤立化を防ぐ</u> - 幅広い世代との交流や情報交換を通じて、自分の住んでいる地域について知り、<u>地域コミュニティに関心を持ち、地域のにぎわい・活性化にもつながる</u>	⇒	「道の駅」から仲間の輪が広がることで、<u>親だけでなく、社会全体で次世代の子ども一人ひとりを見守り、応援するまちへと成長し、市の子育て支援施策の向上につながる</u>
防災・減災	被災地でのボランティア活動等を積極的に行っている市内大学によるおはなし会や防災学習等を「道の駅」で実施し、<u>市民が参加することで防災・減災への理解が深まる</u>	⇒	平常時からの防災学習等の官学連携の防災拠点として活用することで、<u>市民や大学生等でにぎわい、地域一体かつ総合的な防災拠点となる</u>	⇒	大学の知識の蓄積を活かした官学連携による防災プラットフォームの構築拠点として「道の駅」が<u>成長を続け、市の防災施策の向上につながる</u>
農業振興	- 市民農園、体験農園、実習農園に隣接する「道の駅」に<u>市民が集まり、「道の駅」利用者が農の楽しさや食への興味を高め、農業への理解が深まる</u> - 実習農園や農学校に参加する<u>農業従事希望者が集まるようになり、農業体験施設利用者同士の交流が高まる</u>	⇒	日進市内全域で市民交流や農業振興を深めて、<u>それぞれがネットワーク化されて一層にぎわっていく</u>	⇒	農業体験施設で「農」とふれあい、栽培技術指導や農作業の指導方法等を学んだ市民が、<u>市内の遊休農地でそれぞれの活動や取組みを行うことで、遊休農地の解消・農地保全につながり、農業が成長する</u>
市民まつり等	- 市民（大学生・コミュニティ等）が「道の駅」を舞台に、まつり・イベントの企画・検討に<u>参画する</u> 「イベントによるにぎわい創出の場」として「<u>にしん夢まつり</u>」や「<u>にしん市民まつり</u>」のメイン会場として利用される	⇒	- 様々な市民が参画することで、「道の駅」が<u>にぎわうとともに、コミュニティが広がる</u> - 様々な市民が集まり、イベントを形にすることへの充実感を多くの人が感じる	⇒	- イベントが開催され、輪が広がることで市民自治活動が活発化し、「道の駅」を拠点とした様々なイベントが<u>継続的にプロデュースされ、成長を続ける</u> 「道の駅」には多くの人が集まるとともに、日進市における市内外への魅力発信にもつながり<u>日進市全体の活性化に寄与する</u>

	集い		にぎわい		成長・都市をデザイン
コミュニティ形成	・市内ではNPO団体など一定の活動がなされているが、活動の充実に伴い、自らの活動を情報発信したいとの意向もある ・活動する中では、他のNPO団体などの活動の方法等にも興味がある ・NPO団体などの活動でできる空間が「道の駅」に用意されることで、多くのNPO団体などが「道の駅」で活動できるようになり、さらに人が「道の駅」に集まってくる	⇒	・様々なNPO団体などが集まり、情報交換や活動が活発化することで、にぎわいが増してくる ・NPO活動中に立ち寄った（主）瀬戸大府東海線利用者がNPO活動に興味をもち、さらなる参画につながることで、にぎわいが増す	⇒	・多様なNPO団体などや人が集い、にぎわうことで、新たな発想を得る等、活動のレベルアップが期待される ・活動が周辺地域の人たちに広がり、新たなコミュニティが形成されていくことで都市のさらなる成長につながる ・施策が運用化されることで、「道の駅」からコミュニティの新たなあり方の施策が発信できる
大学連携	・オシャレなカフェに若者が立寄ったり、サークル活動（メニューレシピ開発、音楽、ダンス等）、イベント活動のために大学生が「道の駅」に集まる ・授業活動の一環として、「道の駅」のイベントでレポートや単位がとれるようになれば、さらに大学生が集まる可能性がある	⇒	・大学生がイベントに参画することで、次のイベントへの参加につながり、他の大学生も集まりにぎわいが増す ・管理栄養学部、ヒューマンケア学部、経営学部など、様々な大学生が集まり、にぎわうようになる	⇒	・一つのテーマに対して、これまで一つの専門学部だけで考えてきたことが、様々な大学生が集まり議論することで専門性が統合され、新たなアイデアの発見につながり、「道の駅」で展開・運用化され、市の成長、都市のデザインにつながる
体験学習	・郷土料理や災害時の調理方法等の料理教室、地域の高齢者、学生、市民活動団体による伝統技術等の体験学習講座に、市民をはじめ、多様な人が「道の駅」に集まってくる	⇒	・多くの人が体験学習に参加することで、講座等の種類や回数が増え、次の体験学習への参加につながり、新たな参加者も加わってにぎわいが増す	⇒	・各種体験学習を通じて人の輪が広がることでさらに数多くの多様な取組みにつながり、「道の駅」を拠点とした様々な体験学習が継続的に開催され、成長を続ける
市民自治活動	・自治会等、地域の組織と連携した防災訓練や防災イベントに多様な人が集まり、交流が深まる	⇒	・人々の交流が、さらなる市民自治活動への参加につながり、まちに活気が広がり、まち全体のにぎわいにつながる	⇒	・様々な世代の人が集い、利用しやすい、活動と交流の場として「道の駅」が活用され、市民自治活動のレベルアップが期待される
再生エネルギー	・「道の駅」に設置された太陽光発電や風力発電の発電データ公開等、エネルギー使用状況を見える化することで、環境をテーマにしたイベント開催につながり、多様な人が集まる	⇒	・「道の駅」で再生エネルギーを積極的に活用することで、「道の駅」が再生エネルギーの活用についての知識の習得と実践の場となり、学校行事の一環として親子が集まる等、にぎわいが増す	⇒	・市民の環境意識の高まりによって、再生エネルギーの利用率が上がることが期待され、市の環境施策の向上につながる

※上記に示す子育て支援、防災・減災、大学連携などの個別テーマに限らず、様々な活動主体が集まり活動する中で、相互に関連し連携していくことで、整備コンセプトの実現につながる。

2 - 4 利用者ニーズ調査

(1) 市民アンケート調査、各種団体ヒアリング概要

「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 年度の調査は、基本計画を策定するために行った調査であり、特に「道の駅」で展開される活動イメージの参考となるため、次ページ以降に結果概要を示します。

表 2 市民アンケート調査、各種団体ヒアリング一覧表

■平成 29 年度調査

番号	アンケート調査	実施日	備考
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 利用者アンケート調査	H29.7.23	
番号	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 R i n	H29.7.31	にっしん子育て総合支援センター の指定管理者（子育て支援）
2	日進野菜塾	H29.8.6	「道の駅」候補地周辺の活動団体 （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 （大学）（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 ※基本構想を参考

番号	アンケート調査	実施日	備考
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	
番号	各種ヒアリング先	実施日	備考
1	J A あいち尾東	H28.11.24	関連団体調査
2	日進市商工会	H28.11.22	関連団体調査
3	J A あいち尾東日進園芸センター	H28.6.20	関連団体調査
4	あぐりん村（長久手市）	H28.6.27	周辺同様施設調査
5	瀬戸しなの（瀬戸市）	H28.6.27	周辺同様施設調査
6	げんきの郷（大府市）	H28.7.8	周辺同様施設調査
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（C C C）	H28.8.5	市内、周辺大学調査

(2) 市民アンケート調査

【調査概要】

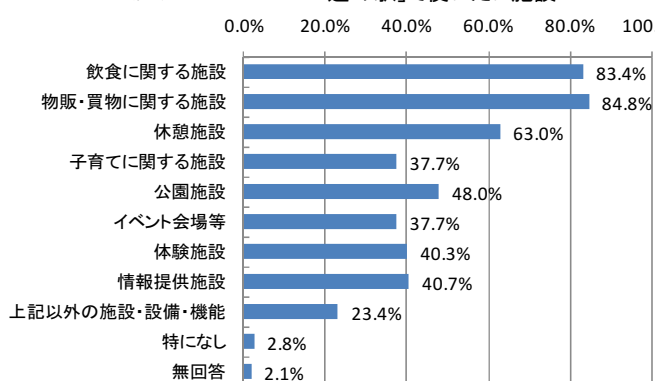
- ・ 調査対象：平成 29 年 7 月 1 日現在で日進市内在住の 18 歳以上の方から無作為抽出で 1,000 名
- ・ 調査期間：平成 29 年 7 月 18 日（火）～平成 29 年 8 月 4 日（金）
- ・ 回収票数：427 票（回収率 42.7%）
- ・ 調査方法：郵送配布・郵送回収

【結果概要】

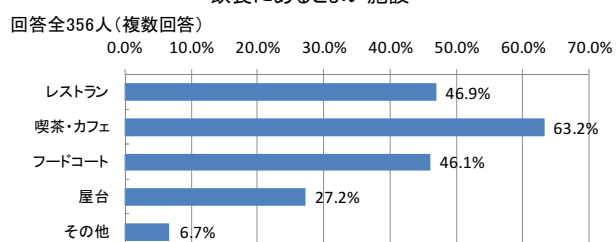
- ・ **主要地方道瀬戸大府東海線の利用状況**としては、全回答のうち約 5 割が買物、次いで約 2 割が遊びを目的に利用しており、日頃利用しないとの回答は約 1 割であった。
- ・ **「道の駅」の整備に期待する効果**としては、農業の活性化（農産物の入手や農業体験）、商工業の活性化（特産品の購入）、家族や親子で訪れる遊び場の増加、市外からの来訪者増加に伴う活性化等が期待されている。
- ・ **「道の駅」で使いたい施設**として、物販・買物に関する施設、飲食に関する施設との回答が多く、次いで休憩施設、公園施設、体験施設、情報提供施設が多い。
- ・ 飲食に関してあるとよい施設は、喫茶・カフェ、レストラン、フードコートが多い。
- ・ 子育てに関してあるとよい施設は、屋内の遊び場・プレイルームが 8 割を占める。
- ・ 飲食に関する施設の使い方は、友人とランチ・お茶をしたい、家族・子ども連れで食事を希望する意見が多く、モーニング利用、デート・女子会をするという意見もみられた。
- ・ **物販・買物に関する施設の使い方は**、新鮮で安心安全な地元の野菜購入を希望する意見が大半を占めている。
- ・ その他の施設の使い方は、公園・広場を子どもの遊ぶ場所や散歩に利用、サークル活動や趣味等で多目的スペースを利用との意見が複数みられたほか、防災時に利用、仕事中的トイレ・休憩施設として利用という意見もみられた。

回答全 427 人（複数回答）

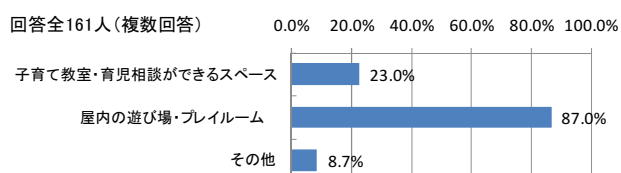
「道の駅」で使いたい施設



飲食にあるとよい施設



子育てに関してあるとよい施設



「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、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

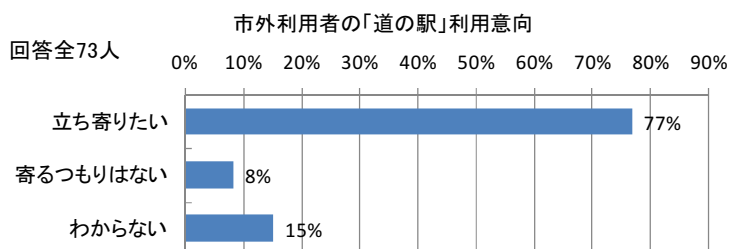
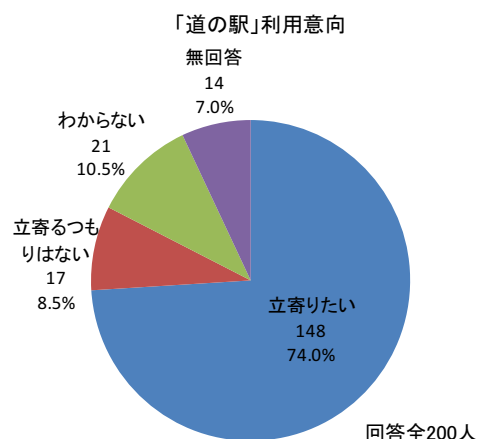
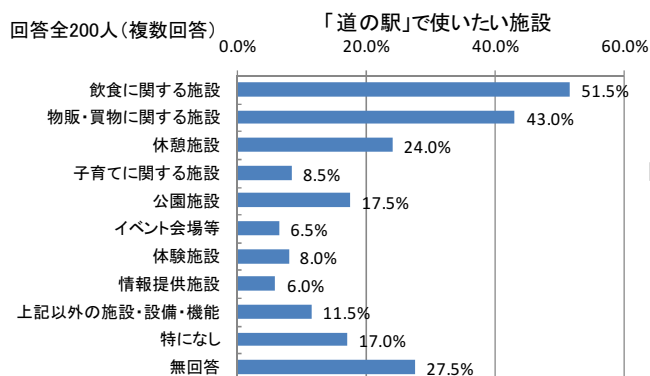
(3) 主要地方道瀬戸大府東海線 利用者アンケート調査

【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】

- ・ **主要地方道瀬戸大府東海線の利用状況**としては、回答者の中では市外居住者の利用が約 4 割であり、市外居住者のうち日頃から主要地方道瀬戸大府東海線を利用する人は約半数で、目的は通勤、遊び、買物が多い。
- ・ **「道の駅」の整備に期待する効果**としては、農業の活性化（農産物の入手や農業体験）、おしゃれな飲食店の増加、趣味や余暇を楽しめる場の増加等が期待されている。
- ・ **「道の駅」で使いたい施設**として、飲食に関する施設との回答が最も多く、次いで物販・買物に関する施設が多い。
- ・ **飲食に関する施設の使い方**は、おしゃれでゆっくりできる、色々な料理やお店がある、フードコート、特産品を使った日進市らしい店を希望する意見が多く、子ども用スペースや安価で学生が気軽に寄れる場という意見もみられた。
- ・ **物販・買物に関する施設の使い方**は、新鮮な野菜購入を希望する意見が半数以上あり、自分で作った野菜が出品可能、地元の特産品、地域活性化を求める意見が多くみられた。
- ・ その他、足湯・温泉やドッグラン、広い駐車場や綺麗なトイレ、授乳室やキッズスペースがほしいとの意見が複数みられたほか、周辺道路の渋滞や混雑を懸念する意見が多くみられた。
- ・ **「道の駅」ができた場合の利用意向**としては、7 割以上が立ち寄りたいと回答。
- ・ 回答者のうち、**市外利用者の「道の駅」利用意向**は、8 割近くが立ち寄りたいと回答。



「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

(4) 各種団体ヒアリング

1) 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子ど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年度からに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。



2) 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（平成17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。



3) 日進絆子ども食堂(主催：いきいき塾NPO絆)

【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。
- ・安全に遊べる公園や広場があり、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保護者のコミュニティづくりを目指している。



4) 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、女性が利用した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たくなる、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出来るアプリ

5) 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。
- ・「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。

6) 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。

7) 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。

第3章 導入機能・施設

3-1 「道の駅」に備える機能・施設

前項で整理したコンセプトや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す。また、既存の関連施設として「周辺施設の機能」を示します。



図 10 「道の駅」の機能と施設

3 - 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

- ・ 交通量や施設利用に応じた規模の駐車場を確保し、誰もが止めやすい、ゆとりある駐車スペースを確保する。
- ・ 全面バリアフリー（駐車場部と歩道部の段差解消）とする。
- ・ 安全確保のため、小型車と大型車が交錯しないように可能な限り駐車スペースを分離する。
- ・ 障害者等駐車スペースは、施設に近い位置に配置し、雨が降っても濡れずに施設内に入れるように幅や高さにゆとりのある屋根付きとする。
- ・ 安全を確保するため、歩行者の通行スペースを整備する。
- ・ 近年の利用者ニーズに配慮し、電気自動車用充電施設を設置する。
- ・ 二輪利用者や自転車利用者（ツーリング等）の発着点・集合場所として利用しやすいように、十分な専用スペースを設置する。



段差解消イメージ



障害者等駐車スペースイメージ



駐車場内の歩行者通路イメージ



電気自動車用充電施設イメージ



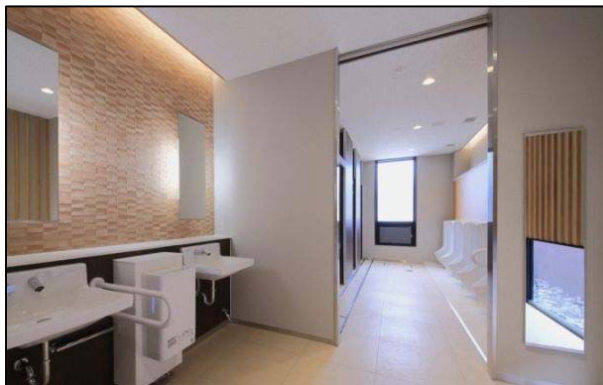
二輪車・自転車置場イメージ

(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

- ・道路利用者をはじめ、「道の駅」を訪れた誰もが快適に利用できる 24 時間利用可能な清潔なトイレを整備する。
- ・乳幼児がいる子育て世帯、車いす利用者等、誰もが安心して利用できるよう配慮する。
- ・オストメイト対応トイレ※やオムツ替えスペース、ベビーチェア、子ども用トイレ等を備えた多機能トイレ（誰でもトイレ）を整備する。

※オストメイト対応トイレ：人工肛門や人工膀胱の保有者（オストメイト）が排泄物等の処理をしやすい機能を備えたトイレで、腹部に設けた人工的な排泄口（ストーマ）装具の交換や装着、ストーマ周辺皮膚の洗浄、使用済みストーマ装具の廃棄等ができる設備が必要となる。



明るい雰囲気のとイレイメージ



多機能とイレイメージ

(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

- ・多くの来訪者がゆっくりと快適に休憩できるスペースを確保する。
- ・乳幼児がいる子育て世帯が安心して「道の駅」を利用できるよう、授乳・オムツ替え等のできるスペースを設置する。



情報発信コーナーを併設する
休憩スペースイメージ
出典：道の駅季楽里あさひ HP



授乳・オムツ換えのできる
スペースイメージ
出典：道の駅あわじ HP

3 - 3 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

- ・「道の駅」の情報や、周辺の交通状況等の道路情報を提供する。
- ・日進市の観光プロモーション・イベント情報、行政情報等を提供する。
- ・子育て支援施設の紹介、行政相談、親子向けのイベント等、子育てに関する情報を提供する。
- ・災害情報、ハザードマップ、公的機関の緊急連絡先等、市民の防災意識を向上させるための防災に関する情報を提供する。
- ・友好自治体・姉妹都市を PR する情報を提供する。
- ・市内や友好自治体の農産物の PR、「農」に関する講座やイベント等、農業振興を図るための農業に関する情報を提供する。
- ・市内の NPO 等の団体の活動内容等を提供する。
- ・観光地やまつり等のイベント等、市内の観光情報を提供する。
- ・大学と連携し、大学情報や学生によるイベント情報等を発信する。
- ・無料 Wi-Fi サービスを導入する。



情報発信コーナーのイメージ

【市民活動イメージ】(休憩施設・情報発信施設)

- 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
- 道路利用者や市民が災害情報を確認したり、避難場所の位置を調べる等防災について学習する
- 「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
- 市内の NPO 等の団体が、活動内容等の情報発信を行う
- 「道の駅」に立ち寄った利用者が、休憩をとりながら、市内の観光地やイベント等の情報を入手する
- 「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

3 - 4 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の施設利用者に配慮したゆとりある駐車場

- ・子ども連れ等の地域連携機能の施設利用者に配慮し、誰もが停めやすい、ゆとりある駐車スペースを確保する。
- ・全面バリアフリー（駐車場部と歩道部の段差解消）とする。
- ・安全確保のため、小型車と大型車（休憩機能の駐車場施設）が交錯しないように駐車スペースを分離するとともに、歩行者の通行スペースを整備する。
- ・障害者等駐車スペースは、施設に近い位置に配置し、雨が降っても濡れずに施設内に入れるように幅や高さにゆとりのある屋根付きとする。

※市民活動イメージについては省略

※地域連携機能とは、「道の駅」において、地域の資源を活かし、地域住民や来訪者等が交流するための機能を指す

(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

- ・子ども連れ等の地域連携機能の施設利用者に配慮し、「道の駅」を訪れた誰もが快適に利用できる、清潔なトイレを整備する。
- ・乳幼児がいる子育て世帯、車いす利用者等、誰もが安心して利用できるよう配慮する。
- ・オストメイト対応トイレやオムツ替えスペース、ベビーチェア、子ども用トイレ等を備えた多機能トイレ（誰でもトイレ）を整備する。

※市民活動イメージについては省略

(3) 飲食施設（レストラン、軽食コーナー）

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

- ・テーブル席・屋外テラスのある、ゆっくり利用できるカフェ・レストランを整備する。
- ・「道の駅」に一時的に立ち寄った利用者が気軽に利用でき、テイクアウトのできる軽食コーナーを整備する。
- ・できるだけ周辺の農地でとれた野菜を使い、地元の新鮮な食材を提供する。
- ・農学校との連携により、「農」へのふれあいや「食育」の推進につながるメニューを提供する。



カフェ・レストランイメージ
出典：道の駅京丹波 味夢の里 HP



テイクアウト・軽食イメージ

【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
- 「道の駅」に立ち寄った利用者が、手軽に軽食を楽しんだり、車内や移動先での食事にテイクアウトをする
- 新規就農者や地元農家等が飲食施設の契約農家となり、レストランに新鮮な野菜や食材を提供する

(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

- ・ 農業者、農業団体、出荷者が、農産物を販売できる場を整備する。
- ・ 物販施設の一画に、農産物も購入できる空間を用意する。
- ・ 市内専門店や友好自治体（長野県木祖村・三重県志摩市）の人気商品等が手軽に手に入る日進市「道の駅」ならではの物販施設を整備する。



農産物直売所イメージ



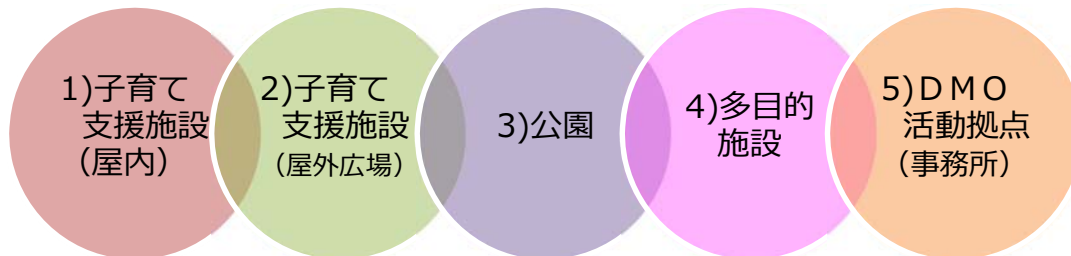
物販施設イメージ

【市民活動イメージ】

- 農業者、農業団体、出荷者の協力により、出品物を使ったお勧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
- 友好自治体の特産品販売やフェアを開催し、友好自治体の文化・観光や旬な情報を PR する

(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
- ・ 下図の5つの施設で構成される



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

- ・ 各年齢層の子どもやその保護者を対象とし、大型のおもちゃ等でのびのびと遊べるプレイルームを整備する（プレイルーム）。
- ・ ヨチヨチ歩き赤ちゃんが安心して過ごせるスペースを設置する（赤ちゃんルーム）。
- ・ 出張広場の相談コーナーや子育てに関する情報コーナーを設置する（相談コーナー）。
- ・ 授乳室、離乳食の温めや給湯ができる設備を常設する（授乳室）。



子育て支援施設イメージ

【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
- 平日、特に雨天時、なかなか外出先が見つからない保護者が外出先として利用する
- 育児や家庭の軽い悩み事相談ができる出張広場を定期的を開催する
- 市内大学の学生が、未就学児や小学生向けの親子ふれあいイベントを実施する
- 子育てに関して、大学生がお話会を開催する等学習実践やボランティア活動の場として活用する

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

- ・子どもたちが集まり、ボール遊び等思いっきり遊べるスペースを整備する。
- ・日常の散歩や、市民が参加するイベント・行事の開催等、多目的に利用できる屋外広場を整備する。



子どもたちが遊べる広場イメージ



イベント利用のできる広場イメージ

出典：上毛町 HP（道の駅しんよしとみ前芝生広場）

【市民活動イメージ】

- 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
- 市や市民活動団体が、ウォーキングやフリーマーケット、マルシェ等を開催する
- 市内の学校や音楽活動団体が、普段の練習の成果を発表するミニコンサートやステージを開催する

3) 公園

親子で楽しめる身近な公園

- ・ゆっくり休憩できるベンチや木陰等があり、居心地の良い公園をカフェ・レストラン等の近くに整備する。
- ・体を動かして楽しめる子ども向けの遊具・施設を整備する。



休憩スペースのイメージ

出典：茨城県 HP（港公園）



親子がふれあえる施設イメージ



遊具施設イメージ

出典：道の駅いちごの里よしみ HP

【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
- 地元住民や市民活動団体が、親子ふれあい教室や講座を開催する

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

- ・多様な市民交流の促進を図り、日進市の良さを地域内外に伝えることができるよう、伝統技術の体験・講習会、屋内イベント等の開催に利用できる多目的室を整備する。
- ・郷土料理づくりやイベント的に開催する子ども食堂、災害時の調理方法学習等として利用できる簡単な調理室を整備する。
- ・様々な利用ができるように、可動式パーテーション(間仕切り)で一つの部屋を分割する等の工夫を行う。



多目的室イメージ



簡単な調理室イメージ

出典：道の駅しもつけ HP

【市民活動イメージ】

- 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
- 学生や市民活動団体が協力し、学生・市民・子どもと一緒に避難生活や避難所システムについて学ぶ防災学習が実施される
- 市民が農を学ぶ学習場、農学校の教室として利用する
- 簡単な調理室で、地元の農産物を使った新たな料理方法や郷土料理等を学ぶ場として利用する
- 簡単な調理室で、子ども食堂をイベント的に開催できる場として利用する
- 簡単な調理室で、長期間となる避難生活のための調理方法を学ぶ場として利用する（災害時には調理室として利用可能）
- 地域の高齢者、学生、市民活動団体による昔遊び体験等、伝統文化の体験講座や理科実験教室等の体験学習講座が開催される
- 市内の学校や音楽活動団体が普段の練習の成果を発表するミニコンサートやステージを開催する
- 市民の絵画や写真等文化・芸術活動を展示し、まちかどギャラリーとして利用する
- 学生がゼミ活動や卒業制作等、学習成果の発表場所として利用する
- 市内事業者が商工フェアや見本市を開催し、市内商工業の PR の場として利用する

5) DMO 活動拠点（事務所）

観光の活動拠点

- ・現在、日進市では DMO※の設立に向けた取り組みを進めており、地域一体の魅力的な観光地域づくりを推進するための拠点を整備する。

※DMO：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なる組織のこと



DMO 活動拠点（事務所）のイメージ
出典：（公社）ツーリズムおおいた HP



DMO 活動内容 PR イメージ

【市民活動イメージ】

- 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（必要に応じて多目的施設を利用する）
- DMO が実施する観光活動や活動内容の PR を行う

3 - 5 防災機能

(1) 防災施設

暮らしの安全を支える防災拠点

1) 救助救援場所

- ・発災直後に、迅速かつ大規模な人員を人命救助活動に投入できる規模の拠点を整備する。

2) 防災ヘリポート

- ・災害時に救援ヘリが利用できる防災ヘリポートを設置する。
- ・平常時には、市民の憩いの広場や防災訓練等に活用する。

※総合運動公園の救助救援（自衛隊、警察、消防、ヘリポート）の機能を「道の駅」に移転する



防災ヘリ利用イメージ

出典：愛知県 HP

3) 防災倉庫

- ・市民や道路利用者の非常食等を備蓄しておく防災倉庫を整備する。

4) 耐震性貯水槽

- ・災害時でも水を使うことができるように、耐震性の高い飲料水兼用貯水槽を設置する。

5) その他施設

- ・防災拠点として利用できるようにするため、小型自家発電装置、太陽光発電施設等を設置する。



防災訓練イメージ

【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
- 自治会や地域防災組織等、地域の組織と連携した防災訓練や防災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
- 消防・市内事業者と連携し、子どもたちや学生等の職業体験の場として活用する

3 - 6 その他の機能

(1) その他施設

1) くるりんばすのバス停施設

- ・くるりんばす（市内巡回バス）のバス停を整備する。



バス停イメージ

【市民活動イメージ】

- 車のない世帯や子どもたちが、くるりんばすに乗って気軽に「道の駅」を利用する

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。



イベント開催イメージ（にっしん夢まつり）

【市民活動イメージ】

- 日進市のまつりやイベントを開催し、市民が憩いの場として利用する
- 利用者がSNS等で情報発信したくなるような見栄えのする場所やおしゃれな飲食店等を戦略的に設置し、たくさんの人たちがSNSで「道の駅」や日進市のことを発信する

3 - 7 周辺施設の機能

(1) 農業体験施設

田園フロンティアパーク構想（基本計画）との連携

1) 市民農園

- ・市民が自家消費的な農業を楽しめる市民農園が整備されている。

本郷農園▶



2) 実習農園

- ・農業従事希望者に対し、農業技術の指導や栽培技術等を伝承（教育訓練）するための実習農園が開設されている。

日進アグリスクール▶



3) 体験農園

- ・市民や都市住民が、年間を通して「農」に触れ合える体験施設が整備されている。

体験農園▶
(JA あいち尾東 農業講座)



【市民活動イメージ】（田園フロンティアパーク構想（基本計画）との連携）

- 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
- 「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

※農業体験施設は「道の駅」に含めないが、既存施設を活用して、「道の駅」と一体的な利用を図る。

第4章 施設規模

4-1 施設規模算出フロー

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ます。

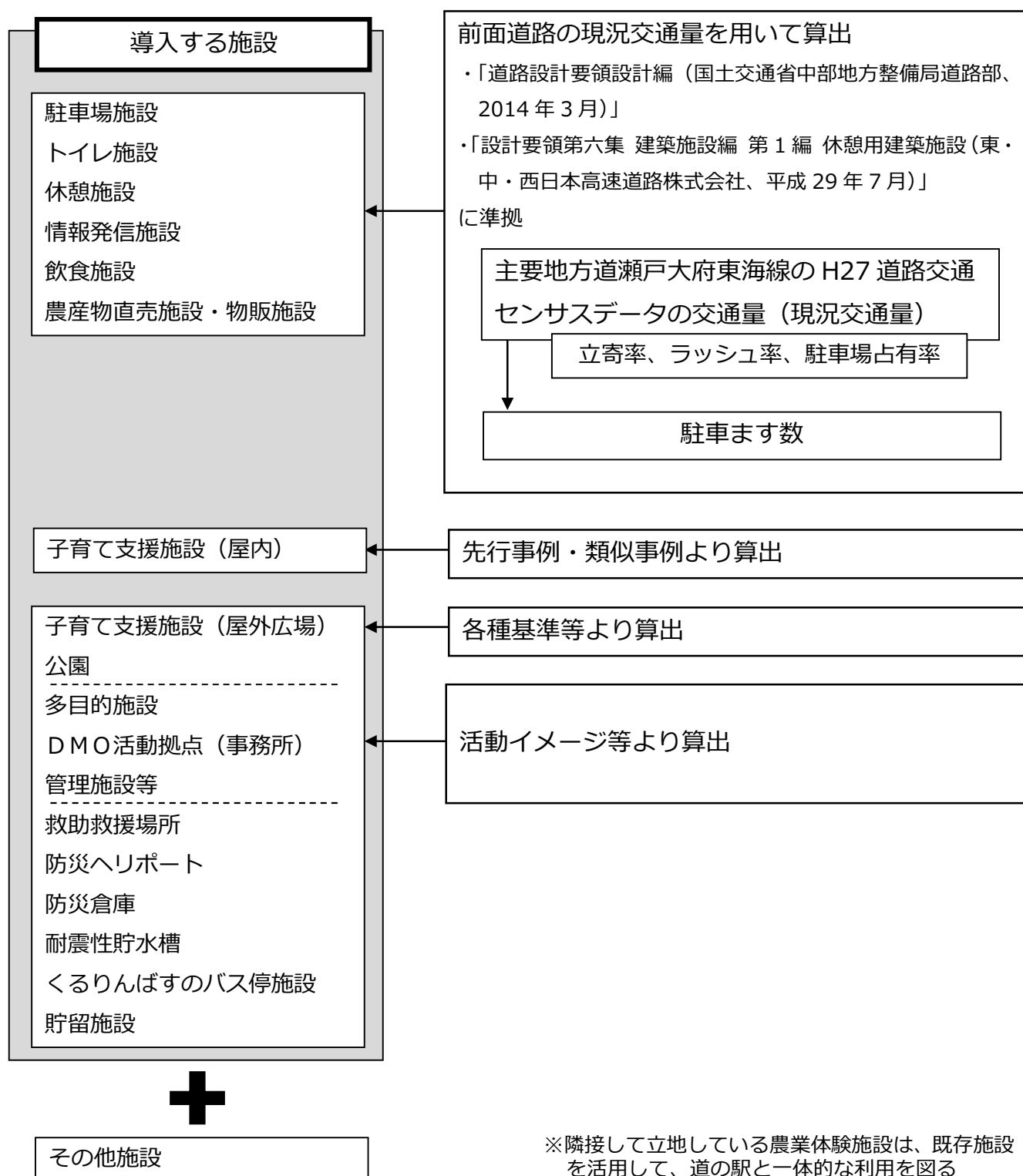


図 11 施設規模算定フロー

4 - 2 施設規模の算定

(1) 駐車場施設（休憩機能・地域連携機能）

1) 算定の考え方

駐車場の規模は、「駐車ます数」×「1 台当たりの所要面積（駐車ます、車路）」により算出します。

駐車ます数の算定にあたっては、道理管理者が整備する「休憩機能の駐車場施設」と、日進市が整備する「地域連携機能の駐車場施設」のそれぞれについて個別に検討します。

2) 休憩機能の駐車場施設の駐車ます数

①算定条件の設定

「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）」に準拠し、主要地方道瀬戸大府東海線の H27 道路交通センサスデータの交通量（現況交通量）をもとに検討します。

②対象区間延長

対象区間延長の考え方として、「道路設計要領設計編」では、「道の駅」が分担する区間延長は概ね「道の駅」では 10～20km、最大で 25km とされています。

「道の駅」の周辺には、「瀬戸しなの」（17km）、「デンパーク安城」（28km）が整備され、15km 以上離れています。

また、現在、検討中である「東郷（仮称）」（5km）は、国道 153 号沿いに予定されていますが、以下のことから、主要地方道瀬戸大府東海線の道路利用者が「東郷（仮称）」の「道の駅」を利用することは想定しにくい立地となっています。

- 主要地方道瀬戸大府東海線沿線には「道の駅」がない
- 主要地方道瀬戸大府東海線と国道 153 号は立体交差点となっている
- 北側の主要地方道瀬戸大府東海線と西側の国道 153 号の双方の交通量は非常に少ない状況にある

よって、対象区間延長は、一般の 10～20km の平均とし、一般的な「道の駅」間隔の 15km と設定して検討します。

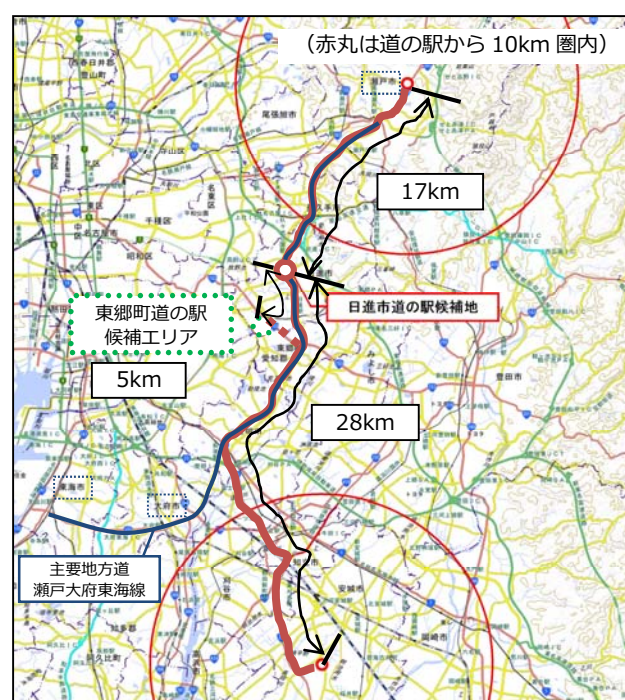


図 12 日進市近郊の「道の駅」位置図



知々釜交差点現況写真

③交通量の算定

駐車ます数の算定ベースとなる交通量は、走行台キロの伸び率より、平成 42 年までの伸び率はほぼ横ばいであることから現況程度と考え、計画交通量ではなく、現況交通量をもとに算出します。

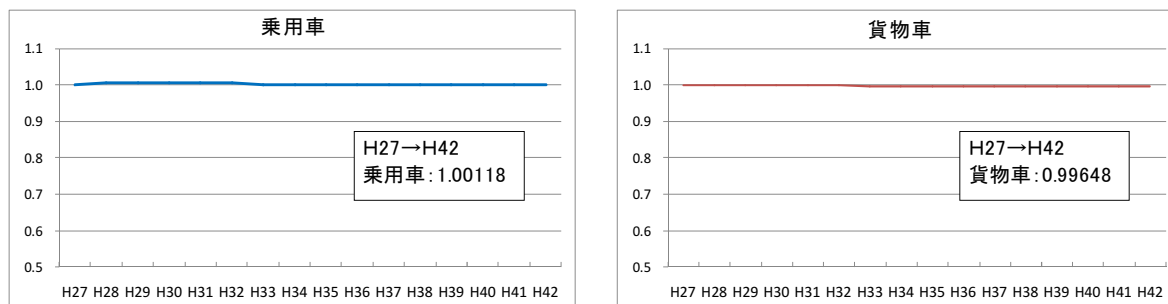


図 13 走行台キロの伸び率

現況交通量として、H27 道路交通センサスの全車種交通量は 34,973 台/日、車種別交通量は小型車交通量 30,369 台/日、大型車交通量 4,604 台/日です。

表 3 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		昼間12時間自動車類交通量 (上下合計)			24時間自動車類交通量 (上下合計)			昼 夜 率	昼 間 12 時 比 間 率	昼 大 間 型 12 車 時 混 間 入 率
路 線 番 号	路 線 名	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：平成 27 年度 全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）

④駐車ます数の算定

前記を踏まえ、「道路設計要領設計編」に従って駐車ます数を算出します。

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

計算式より、小型車と大型車の駐車ます数は、それぞれ次のとおり算出されます。

○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

以下に、算出に使用した係数等を示します。

参表-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

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。

参表-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

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）

また、身体障害者用の駐車ますについては、「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します。

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

小型車 80 台 + 大型車 19 台 = 99 台 < 200 より、「(総駐車場) × 1/50」が基準となります。

○身障者用：(80 + 19) × 1/50 = 1.98 → 2 台

以上より、休憩機能の駐車場施設の駐車ます数は、「101 台 (小型車 80 台、大型車 19 台、身障者用 2 台)」となります。

表 4 休憩機能の駐車場施設の駐車ます数

番号	項目		休憩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		
①	対象区間延長	km	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	H27現況交通量	
③	立寄率		0.007	0.008	-		
④	ラッシュ率		0.10	0.10	-		
⑤	駐車場占有率		0.25	0.33	-		
⑥	駐車ます数 算定	台	79.7	18.2	-	①×②×③×④×⑤	
⑦	必要駐車ます数	台	80	19	99		
身障者用車両							
番号	項目		小型車	大型車	計	備考	
⑧	必要駐車ます数	台	-	-	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)	
合計							
番号	項目		小型車	大型車	身障者用	計	備考
⑨	必要駐車ます数	台	80	19	2	101	

3) 地域連携機能の駐車ます数

「道路設計要領設計編」に従って、SA の考え方をういて算出した全体分から、PA の考え方をう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します。

A	全体で必要な駐車ます数 (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に必要な駐車ます数 (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に必要な駐車ます数	$C = A - B$: SA の考え方をういて算出した全体分 A から、PA の考え方をう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

参表-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 : $15\text{km} \times 30,369 \text{ 台/日} \times 0.007 \times 0.10 \times 0.42 \div 133.9 \text{ 台} \rightarrow 134 \text{ 台}$

B : $15\text{km} \times 30,369 \text{ 台/日} \times 0.007 \times 0.10 \times 0.25 \div 79.7 \text{ 台} \rightarrow 80 \text{ 台}$

C : $134 - 80 = 54 \text{ 台}$

○大型車

A : $15\text{km} \times 4,604 \text{ 台/日} \times 0.008 \times 0.10 \times 0.50 \div 27.6 \text{ 台} \rightarrow 28 \text{ 台}$

B : $15\text{km} \times 4,604 \text{ 台/日} \times 0.008 \times 0.10 \times 0.33 \div 18.2 \text{ 台} \rightarrow 19 \text{ 台}$

C : $28 - 19 = 9 \text{ 台}$

○身障者用

$(54 + 9) \times 1/50 = 1.26 \rightarrow 2 \text{ 台}$

以上より、小型車 54 台、大型車 9 台、身障者用 2 台、計 65 台となります。

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 台は小型車と考え、地域連携機能の駐車場施設の駐車ます数は、「小型車 63 台、身障者用 2 台、計 65 台」となります。

表 5 地域連携機能の駐車場施設の駐車ます数

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
身障者用車両												
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)
合計												
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	

4) 必要駐車ます数

以上より、必要な駐車ます数は、「166 台（小型車 143 台、大型車 19 台、身障者用 4 台）」となります。

表 6 必要駐車ます数

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
身体障害者	2	2	4
合計	101	65	166

5) 必要駐車場面積

車両種別ごとの駐車ますの寸法は、「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）」、「駐車場ユニバーサルデザインガイドライン（東京都道路整備保全公社、平成19年2月）」、「設計要領第六集建築施設編 第1編 休憩用建築施設（中日本高速道路株式会社、平成28年8月）」を参考にして設定します。

なお、地域連携機能の駐車場施設の小型車については、子育て支援施設の利用者がベビーカー等を使用することに配慮し、幅にゆとりを持たせることとします。

また、路線の特性と「道の駅」の位置を考慮し、セミトレーラー用の特殊大型車の駐車ますについても設置を検討します。

○特殊大型車駐車ます数の設定

路線の特性と「道の駅」の位置を考慮し、セミトレーラー用の特殊大型車の駐車ますを設置することとします。

特殊大型車の駐車ます数の算出式は定義されていないため、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を参考に設定します。周辺事例を整理すると、下表のとおりです。

【特殊大型車の駐車ます設置事例】

駅名	所在地	駐車場ます数(台)					$\frac{②}{①+②}$
		小型車	身障者用	大型車①	特殊大型車②	合計	
藤川宿	愛知県岡崎市	171	3	18	3	195	0.14
掛川	静岡県掛川市	226	6	70	5	307	0.07
すばしり	静岡県駿東郡小山町	111	3	19	2	135	0.10

※愛知県内16箇所、岐阜県内55箇所、静岡県内24箇所の計95箇所の道の駅より整理

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箇所あり、いずれも特殊大型車(②)は全大型車(①+②)の1割前後の駐車ます数となっています。

よって、本「道の駅」においても同程度の割合で設置することとし、大型車の駐車ます数(①+②)19台のうち、大型車(①)17台、特殊大型車(②)2台と設定します($\frac{②}{①+②}=0.11$)。

車両種別ごとの駐車ますの寸法は、下表のとおり設定します。

表 7 車種別の駐車ますの大きさ

駐車ます	長さ (m)	幅 (m)	備考
小型車 (休憩機能分)	5.0	2.50	道路設計要領設計編
小型車 (地域連携機能分)	5.0	2.70	駐車場ユニバーサルデザインガイドライン
大型車	13.0	3.25	道路設計要領設計編
特殊大型車	17.0	3.50	道路設計要領設計編
身体障害者	6.0	5.0	設計要領第六集 建築施設編 第1編 休憩用建築施設

※小型車(地域連携機能分)の駐車ますは利用者が使いやすいようにゆとりのある幅とするが、長さはレイアウトを考慮し5.0mで揃える。

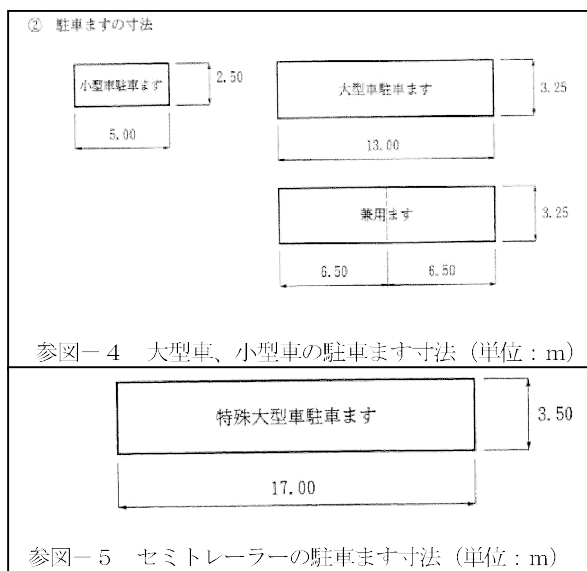


図 14 駐車スペースの寸法

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)

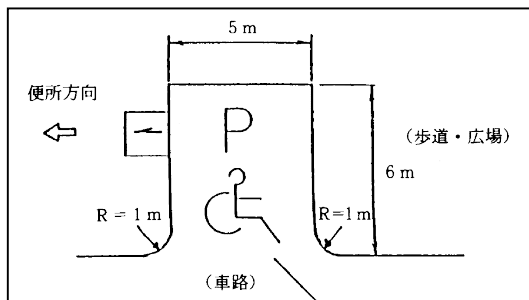


図 16

また、「道路設計要領設計編」における通行や駐車のために必要な車路の面積も踏まえた
1 台あたりに必要な面積から駐車場面積を算定すると、約 5,780 m² + 約 2,620 m² = 約 8,400 m² (必要な目安値) になります。

表 8 駐車場面積

種別	車種	設置スペース数 (台)	車路を含めた 1 台あたりに必要な面積 (m ² /台)	面積 (m ²)
休憩機能分	小型車	80	36	2,880
	大型車	17	142	2,414
	特殊大型車	2	163	326
	身体障害者	2	78	156
	計	101	—	5,776 →約 5,780
地域連携機能分	小型車	63	39	2,457
	身体障害者	2	78	156
	計	65	—	2,613 →約 2,620
合計		166	—	→約 8,400

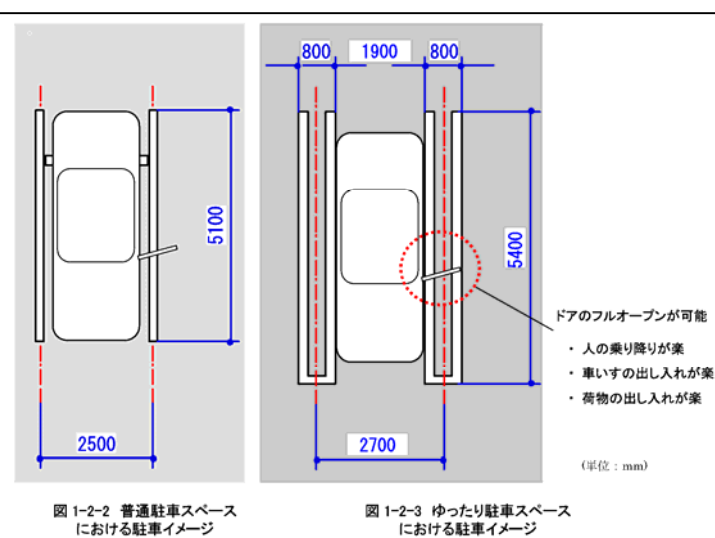


図 15 駐車スペース (小型車) の大きさイメージ

出典: 駐車場ユニバーサルデザインガイドライン (東京都道路整備保全公社、平成 19 年 2 月)

※小型車 (地域連携機能分) の駐車スペースは利用者が使いやすいようにゆとりのある幅とし、上図は幅のみを参考とする。

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

【必要面積】（駐車ます長さ＋車路幅）×駐車ます幅

小型車（休憩機能分）

$$(5.0+9.5) \times 2.50 = 36 \text{ m}^2$$

小型車（地域連携機能分）

$$(5.0+9.5) \times 2.70 = 39 \text{ m}^2$$

身体障害者

$$(6.0+9.5) \times 5.0 = 78 \text{ m}^2$$

大型車

$$(13.0+11.0+19.0) \times 3.30 = 142 \text{ m}^2$$

特殊大型車

$$(8.0+17.0) \times (3.50+6.0/2) = 163 \text{ m}^2$$

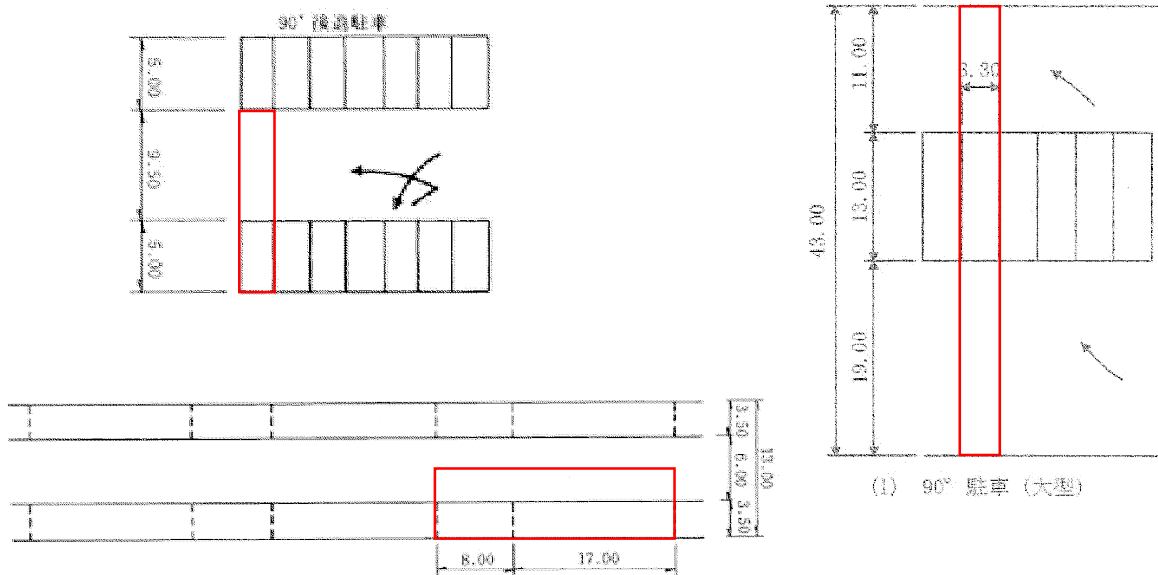


図 17 車路を含めた 1 台あたりに必要な面積

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）

(2) トイレ施設（休憩機能・地域連携機能）

1) 算定の考え方

トイレ施設の規模の算定にあたっては、道庁管理者が整備する「休憩機能のトイレ施設」と、日進市が整備する「地域連携機能のトイレ施設」のそれぞれについて、個別に検討します。

2) 休憩機能のトイレ施設

①休憩機能における算定の考え方

「道の駅」の計画にあたっては、中部地方整備局の考え方を示した「一般道路の休憩施設計画の手引き（案）」によるものとするとなっています。

休憩機能におけるトイレの規模は、「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）」の基準を用いて、駐車台数よりトイレ器数を算出します。この基準を用いることにより、駐車台数に対して必要となるトイレの規模を、標準的な面積として算出します。

なお、この基準におけるトイレの規模は、男子便所及び女子便所の器数、標準的な面積のみ示されており、標準的に整備される設備とは別に、身障者用便所やオストメイト対応等の設備等については、個々の施設の規模等に応じて計画し別途計上する必要があります。

また、地域連携機能においてもトイレ施設を整備することとし、使い方を考慮した算定方法により別途規模を算出します。

※『道の駅』の計画にあたっては、中部地方整備局の考え方を示した以下の『一般道路の休憩施設計画の手引き（案）』によるものとする」と示されている

■一般道路の休憩施設計画の手引き（案）

5-3 公衆便所

休憩施設には、原則として公衆便所を設置するものとする。
また、公衆便所は、身体障害者用便所を併設したものでなければならない。

休憩施設における公衆便所は長距離走行を行う道路利用者にとって不可欠なものであり、またその快適さが休憩施設全体の快適性を決める上で大きな要因となるので、外観及び良好な内部空間に注意して設計する。

- 1) 休憩施設には公衆便所は不可欠であるが、市町村等が設置する施設と一体的に計画される場合で、市町村等の設置する施設に公衆便所が備わっている場合にはそれを利用できる。
- 2) 身体障害者用便所は、出入口部に近い位置に設置するとともに、健常者でも使用可能な利用形態を考慮すること。また、オストメイト対応（人口肛門・人口膀胱等の造設者のための洗浄機能水栓付便器及び汚物流し等を備えたもの）の設置も検討するものとする。
- 3) 污水排水は、周辺環境への影響に配慮し適切に処理するものとする。
- 4) 公衆便所を設置する場合の規模は、下記を参考に個々の施設の規模等に応じて計画する。

参表-5 公衆便所の規模

駐車台数	便 器 数 (個)			標準的な面積
	男 (小)	男 (大)	女	
約 50 台	4	2	6	60 m ²

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）

表 9 トイレ規模算出

表4-1 トイレ規模算出

項目	記 号		係 数			
			サービスエリア		パーキングエリア	
			一般部都市部	観光部 (注) 1	ハイウェイジョグ 有	ハイウェイジョグ 無
駐車マス数	P		(注) 2			
車種構成率	S	小型	0.88	0.92	0.86	0.90
		バス	0.04	0.03	0.03	0.02
		トラック	0.08	0.05	0.11	0.08
駐車回転率	r		(注) 3			
車種別駐車台数	P a		P×S×r			
平均乗車人員	W	小型	2.2 人		1.7 人	
		バス	27 人	24 人	21 人	20 人
		トラック	1.1 人			
トイレ利用率	u		0.76	0.72	0.74	0.71
性別比率	Dm	男	0.54		0.59	
	D f	女	0.46		0.41	
ピーク率	Pm	男	2.1		2.6	
	P f	女	2.8		3.7	
便器回転率	Cm	男	95 人/h			
	C f	女	40 人/h			
洋式便器設置率	Wm	男	0.9			
	W f	女	0.9			
便器数	(男・小) Vm1 (男・大) Vm2 (女) Vf		小便器利用率 0.8 大便器係数 0.75 Vm1=(男子便器利用人数)/Cm×0.8 Vm2=Vm1×0.75		小便器利用率 0.8 大便器係数 0.6 Vm1=(男子便器利用人数)/Cm×0.8 Vm2=Vm1×0.6	
洗面器回転率	Sm	男	360 人/h			
	S f	女	215 人/h			
1 人当り面積	(男・小) Um		男・小		3.0 m ²	
	(男・大、女) Uf		男・大、女		5.4 m ²	
	(男女大型 ^グ ース) U _{lm} U _{lf}		男女大型 ^グ ース		8.8 m ²	
	(子供 ^コ ナ) U _c		子供 ^コ ナ		6.1 m ²	
	(オスト ^オ ト) U _o		オスト ^オ ト		9.2 m ²	
	(バ ^バ グ ^グ ー ^ー ナ) U _p		バ ^バ グ ^グ ー ^ー ナ		2.2 m ²	
	(洗面) U _s		洗面器		3.0 m ²	
	(多機能) U _h		多機能		10.8 m ²	

(注)1. 観光部：観光的特性が高いと思われる場合に適用

(注)2. 駐車マス数のうち大型車と小型車の割合は本線交通量に対する大型車の混入率等により変化する。また、大型車・小型車の兼用マス数は、1 マスあたり小型車 2 マスに換算する。なお、身障者用・トレーラー駐車マスは、除くものとする。

(注)3. 駐車回転率 r (平均駐車時間) は表 4-2 のとおりとする。

出典：設計要領第六集 建築施設編 第 1 編 休憩用建築施設
(東・中・西日本高速道路株式会社、平成 29 年 7 月)

①男子便所及び女子便所

休憩機能の駐車場施設の駐車ます数（99 台：身障者用を除く）に対応した標準的な面積は、「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）」（「参表—5 公衆便所の規模」参照）の基準を参考に比例配分すると 118.8 m²となります。

【必要面積】

50 台の標準的面积 60 m²に対する 99 台の標準的面积は比例配分により

$$60 \text{ m}^2 / 50 \text{ 台} \times 99 \text{ 台} = 118.8 \text{ m}^2$$

99 台に対応した便器数

$$\text{男性・小 4 器} \times 118.8 \text{ m}^2 / 60 \text{ m}^2 = 7.92 \div 8 \text{ 器}$$

$$\text{男性・大 2 器} \times 118.8 \text{ m}^2 / 60 \text{ m}^2 = 3.96 \div 4 \text{ 器}$$

$$\text{女性} \quad 6 \text{ 器} \times 118.8 \text{ m}^2 / 60 \text{ m}^2 = 11.88 \div 12 \text{ 器}$$

②身障者用便所（多機能トイレ）

身障者用便所は、身障者及び介助者それぞれの性別に関係なく同時に入室できるとともに、子ども連れの利用者等、健常者においても誰でも利用可能な多機能トイレとして、男女のトイレ出入口の間に 1 ブース（1 器）整備します。

必要面積は、参考図に加え、通路やすれ違いスペース等を考慮した面積として、「設計要領第六集 建築施設編 第 1 編 休憩用建築施設（東・中・西日本高速道路株式会社、平成 29 年 7 月）」（「表 4—1 トイレ規模算出」参照）より、10.8 m²とします。

【必要面積】

「設計要領第六集 建築施設編 第 1 編 休憩用建築施設（東・中・西日本高速道路株式会社、平成 29 年 7 月）」（「表 4—1 トイレ規模算出」参照）より

多機能トイレの単位面積：10.8 m²

【参考図】

※多機能トイレブースの参考図（2.7m×2.2m=5.94 m²）であり、これに通路やすれ違いスペース等を考慮した面積が必要となる（5.94 m²→10.8 m²）。

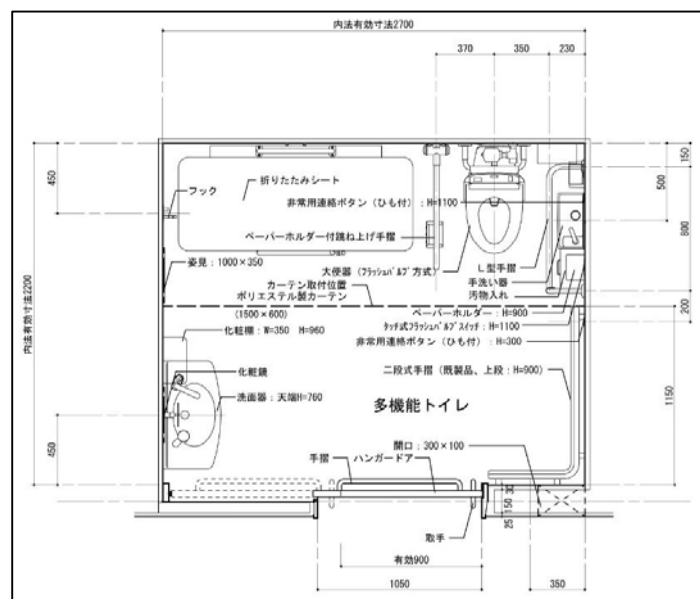


図 18 多機能トイレブース図

出典：建築工事標準図集（中日本高速道路株式会社、平成 26 年 7 月）

③オストメイト対応設備

オストメイト対応設備は、男子便所内及び女子便所内に 1 ブース（1 器）ずつ、計 2 ブース（2 器）整備します。なお、「設計要領第六集 建築施設編 第 1 編 休憩用建築施設（東・中・西日本高速道路株式会社、平成 29 年 7 月）」によると、オストメイト対応ブースに設置される便器は、オストメイト対応器具の一部としての位置づけであるため、駐車ますから算定される便器数とは別途計上すると定められています。

必要面積は、参考図に加え、通路等を考慮した面積として、同要領（「表 4—1 トイレ規模算出」参照）より、18.4 m²とします。

【必要面積】

「設計要領第六集 建築施設編 第 1 編 休憩用建築施設（東・中・西日本高速道路株式会社、平成 29 年 7 月）」（「表 4—1 トイレ規模算出」参照）より

オストメイトの単位面積：9.2 m²

9.2 m²×2 ブース=18.4 m²

【参考図】（右図）

※オストメイトブースの参考図（1.35 m×2.3m=3.105 m²）であり、これに通路等を考慮した面積が必要となる（3.105 m²→9.2 m²）。

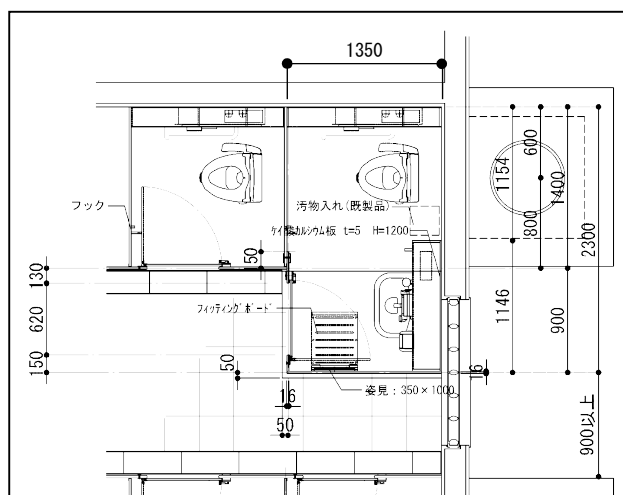


図 19 オストメイトトイレブース図

出典：建築工事標準図集

（中日本高速道路株式会社、平成 26 年 7 月）

※「人にやさしい街づくり望ましい整備指針（愛知県、平成 26 年）」にも配慮する。

②必要面積

休憩機能におけるトイレの規模は、①、②、③の合計の面積とします。

よって、①+②+③=118.8 m²+10.8 m²+18.4 m²=148.0 m²=約 150 m²となります。

表 10 トイレ面積と便器数の内訳

トイレ面積	男性			女性	身体障害者用 (多機能)	オストメイト		合計 (器)
	小	大	計			男性	女性	
約 150 m ²	8	4	12	12	1	1	1	27

3) 地域連携機能のトイレ施設

①地域連携機能における算定の考え方

地域連携機能におけるトイレの規模は、「設計要領第六集建築施設編 第1編 休憩用建築施設（東・中・西日本高速道路株式会社、平成29年7月）」のフロー、算定式を用いて算出しました。係数は、サービスエリアの一般都市部を適用しました。

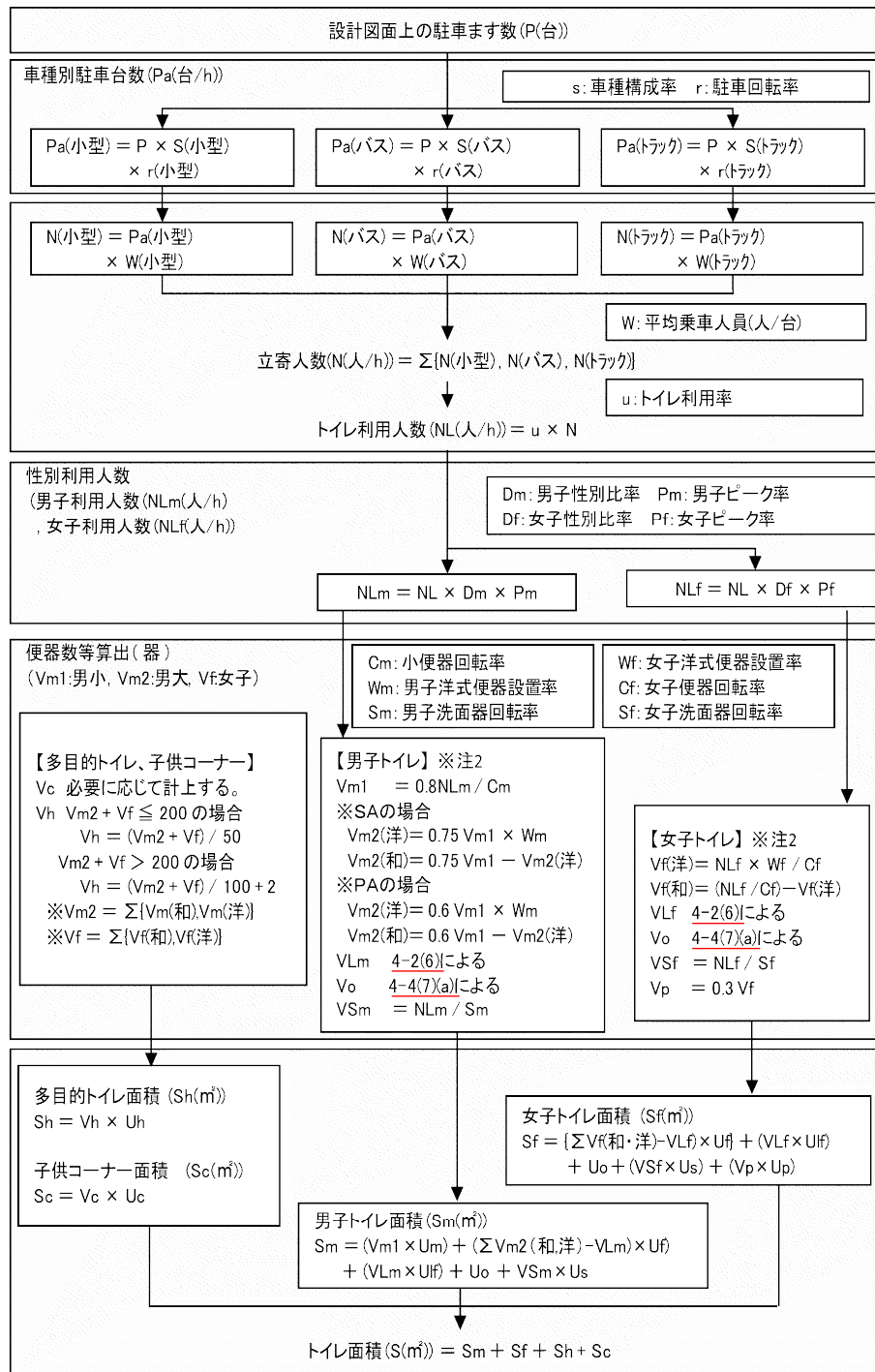


図 20 トイレ規模算定フロー

4-2(6) : 男子トイレ、女子トイレのそれぞれに 1 以上の大型ブースを設置する。

4-4(7)(a) : オストメイト対応器具は、男子トイレ、女子トイレのそれぞれに 1 以上設置する。男女各トイレ内に設置できない場合は多機能トイレに設置する。

出典：設計要領第六集 建築施設編 第1編 休憩用建築施設（東・中・西日本高速道路株式会社、平成29年7月）

表 11 トイレ規模算出

表4-1 トイレ規模算出

項目	記 号		係 数			
			サービスエリア		パーキングエリア	
			一般部都市部	観光部 (注) 1	バウエリョップ 有	バウエリョップ 無
駐車ます数	P		(注) 2			
車種構成率	S	小型	0.88	0.92	0.86	0.90
		バス	0.04	0.03	0.03	0.02
		トラック	0.08	0.05	0.11	0.08
駐車回転率	r		(注) 3			
車種別駐車台数	P a		P×S×r			
平均乗車人員	W	小型	2.2 人		1.7 人	
		バス	27 人	24 人	21 人	20 人
		トラック	1.1 人			
トイレ利用率	u		0.76	0.72	0.74	0.71
性別比率	Dm	男	0.54		0.59	
	D f	女	0.46		0.41	
ピーク率	Pm	男	2.1		2.6	
	P f	女	2.8		3.7	
便器回転率	Cm	男	95 人/h			
	C f	女	40 人/h			
洋式便器設置率	Wm	男	0.9			
	W f	女	0.9			
便器数	(男・小) Vm1 (男・大) Vm2 (女) Vf		小便器利用率 0.8 大便器係数 0.75 Vm1=(男子便器利用人数)／Cm×0.8 Vm2=Vm1×0.75		小便器利用率 0.8 大便器係数 0.6 Vm1=(男子便器利用人数)／Cm×0.8 Vm2=Vm1×0.6	
洗面器回転率	Sm	男	360 人/h			
	S f	女	215 人/h			
1 人当り面積	(男・小) Um		男・小		3.0 m ²	
	(男・大、女) Uf		男・大、女		5.4 m ²	
	(男女大型バス) U1m, U1f		男女大型バス		8.8 m ²	
	(子供用) Uc		子供用		6.1 m ²	
	(オストメイト) Uo		オストメイト		9.2 m ²	
	(バリア用) Up		バリア用		2.2 m ²	
	(洗面) Us		洗面器		3.0 m ²	
	(多機能) Uh		多機能		10.8 m ²	

(注)1. 観光部：視光的特性が高いと思われる場合に適用

(注)2. 駐車台数のうち大型車と小型車の割合は本線交通量に対する大型車の混入率等により変化する。また、大型車・小型車の兼用マス数は、1 マスあたり小型車 2 マスに換算する。なお、身障者用・トレーラー駐車マスは、除くものとする。

(注)3. 駐車回転率 r (平均駐車時間) は表 4-2 のとおりとする。

表4-2 S A・P A 平均駐車時間

エリアの種類	車種別	回転率
S A	小型車	2.4 回/h(25 分)
	大型バス	3 回/h(20 分)
	大型貨物	2 回/h(30 分)
P A	小型車	4 回/h(15 分)
	大型バス	4 回/h(15 分)
	大型貨物	3 回/h(20 分)

出典：設計要領第六集 建築施設編 第 1 編 休憩用建築施設
(東・中・西日本高速道路株式会社、平成 29 年 7 月)

②必要面積

地域連携機能の駐車場施設の駐車ます数（63 台：身障者用を除く）に対応した地域連携機能分のトイレは、「設計要領第六集建築施設編 第 1 編 休憩用建築施設（東・中・西日本高速道路株式会社、平成 29 年 7 月）」を用いて算出し、標準的な面積は約 150 m² となります。

表 12 地域連携機能分のトイレ面積と便器数の内訳

項目	記号	片側分		
車種構成別		小型	大型	兼用
駐車ます数		63	0	0
駐車ます数計	P（兼用のみ×2）	63		
車種構成率	S（今回考慮の必要なし）	小型車 （使用しない）	バス （使用しない）	トラック （使用しない）
駐車台数	小型車＝小型車駐車ます数の値をそのまま使用 大型車＝今回考慮の必要なし	63	0	0
駐車回転率	r	2.4	3	2
車種別駐車台数	$P_a = P \times S \times r \Rightarrow \text{駐車台数} \times r$	151	0	0
平均乗車人数	W	2.2	27	1.1
立ち寄り人数	$N = P_a \times W$	332	0	0
総立ち寄り人数	ΣN	332		
トイレ利用率	u	0.76		
性別比率	男 Dm : 女 Df :	0.54 0.46		
ピーク率	男 Pm : 女 Pf :	2.10 2.80		
性別利用人数	男 N L m = $u \times \Sigma N \times Dm \times Pm$ 女 N L f = $u \times \Sigma N \times Df \times Pf$	286.13 324.99	→	286 325
便器回転率	男 Cm 女 Cf	95 人/h 40 人/h		
便器数	男小 V m1 = $N L m / Cm \times 0.8$ 男大 V m2 = $V m1 \times 0.75$ (男大 V m = $V m2 \times 0.9$) 女 V f = $N L f / Cf$ (女 V f = $V f \times 0.9$) 身障者 V h = $(V m2 + V f) / 50$ 【V m2 + V f ≤ 200 の場合】	2.41 1.81 1.63 8.13 7.31 0.22	→ → → → → →	3 2 2 9 8 1
洗面器回転率	男子 : S m 女子 : S f	360 215		
洗面器数	男 V S m = $N L m / S m$ 女 V S f = $N L f / S f$	0.79 1.51	→ →	1 2
お手洗い面積	男小 : 3.0m ² ⇒ 男小面積 = $3.0 \times V m1$ 男大 : 5.4m ² ⇒ 男大面積 = $5.4 \times V m2$ 女子 : 5.4m ² ⇒ 女子面積 = $5.4 \times V f$ 男女大型ブース V L : 8.8m ² ⇒ 面積 = $8.8 \times (\text{男1コナ-} + \text{女1コナ-})$ 子供コーナー V c : 6.1m ² ⇒ 面積 = $6.1 \times (\text{男1コナ-} + \text{女1コナ-})$ オストメイト V o : 9.2m ² ⇒ 面積 = $9.2 \times (\text{男1コナ-} + \text{女1コナ-})$ パウダーコーナー V p = $0.3 \times V f$ ⇒ 面積 = $2.2 \times V p$ 洗面器 : 3.0m ² ⇒ 洗面器面積 = $3.0 \times V S m + 3.0 \times V S f$ 多機能 : 10.8m ² ⇒ 多機能面積 = $10.8 \times V h$	3 2 9 2 2 2 9 3 1 2 1	→ → → → → → → → → → →	9 10.8 48.6 17.6 12.2 18.4 3 6.6 3.0 6.0 9.0 10.8
計		143.0		

※駐車ます数の算定より小型車 63 台としてトイレ規模の算定を行う。地域連携機能の駐車場施設の駐車ますはすべて小型車を想定しているため、地域連携機能分のトイレ施設については大型車の考慮は必要ないものとする。

※トイレ施設については、標準的な施設と身障者用の施設の規模が異なるため、地域連携機能の駐車場施設の駐車ます数のうち身障者用を除いた 63 台をもとに算出し、別途、身障者用のトイレ施設数を算出し、合計する。

※身障者用便器は多機能トイレとして位置づけて面積を算出する。

出典：設計要領第六集 建築施設編 第 1 編 休憩用建築施設
（東・中・西日本高速道路株式会社、平成 29 年 7 月）

表 13 トイレ面積と便器数の内訳

トイレ面積	男性			女性	身体障害者用 (多機能)	オストメイト		合計 (器)
	小	大	計			男性	女性	
約 150 m ²	3	2	5	9	1	1	1	17

(3) 情報発信施設（休憩施設含む）

情報発信施設の規模の算定方法は、高速道路の休憩所整備の際に用いられている標準規模を最低規模とし、できるだけ多く人々が座って休むことができるよう、スペースの確保を図ります。なお、休憩所のほか、インフォメーション、救護室、事務室、湯茶接待室を整備することを想定します。

「設計要領第六集 建築施設編 第1編 休憩用建築施設（東・中・西日本高速道路株式会社、平成29年7月）」を参考に案分すると、駐車ます数（166台）に対応した標準的な休憩・情報発信施設の面積は約 190 m²となります。

【必要面積】

150台の標準的面积 170 m²と200台の標準的面积 210 m² を案分
 $170 \text{ m}^2 + (210 \text{ m}^2 - 170 \text{ m}^2) \times (166 \text{ 台} - 150 \text{ 台}) / (200 \text{ 台} - 150 \text{ 台})$
 $= 170 \text{ m}^2 + 40 \times 16 / 50 = 182.8 \text{ m}^2 \div 190 \text{ m}^2$

表 14 休憩所の標準規模

表 7-1 休憩所の標準規模

片側駐車ます数（台）	席 数	標準的な面積（m ² ）
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 第1編 休憩用建築施設
（東・中・西日本高速道路株式会社、平成29年7月）

※情報発信施設については、総駐車ます数 166 台をもとに算出を行う。

(4) 飲食施設

飲食施設規模の算定方法は、高速道路の休憩施設整備の際に用いられている標準規模にて算定します。

駐車まず数に対して、レストラン、軽食コーナーといった利用形式をすべて含めた飲食施設として、必要な規模を算定することとします。

表 15 飲食施設規模算定方法

表 6-1 レストラン規模算出の諸要素

項 目	記号	係 数
駐 車 ま す 数	P	—
車 種 構 成 率	S	表4-2による
駐 車 回 転 率	r	表4-2による → S A の値を採用
車種別駐車台数	P a	$P \cdot S \cdot r$
車種別乗車人員	W	表4-2による → S A の値を採用
立 寄 人 数	N	$P a \cdot W$
レストラン利用率	u	小型30% バス10% トラック30%
レストラン利用人数	NL	$u \cdot N$
レストラン回転率	C	2.0人/h
席 数	V	NL / C
1 人 当 り 面 積	M	1.6 m ² /人
レストラン総面積	ΣLS	$3 \cdot LS$ ($LS = M \cdot V$)
当初施設面積	LS'	$0.65 \Sigma LS$

表4-2 S A ・ P A 平均駐車時間

エリアの種類	車種別	回転率
S A	小型車	2.4 回/h(25 分)
	大型バス	3 回/h(20 分)
	大型貨物	2 回/h(30 分)
P A	小型車	4 回/h(15 分)
	大型バス	4 回/h(15 分)
	大型貨物	3 回/h(20 分)

→ 同要領 表「トイレ規模算定諸元」の値を採用

【平均乗車人員】

- ・小型車：2.2 人
- ・バス：27 人
- ・トラック（＝貨物車）：1.1 人

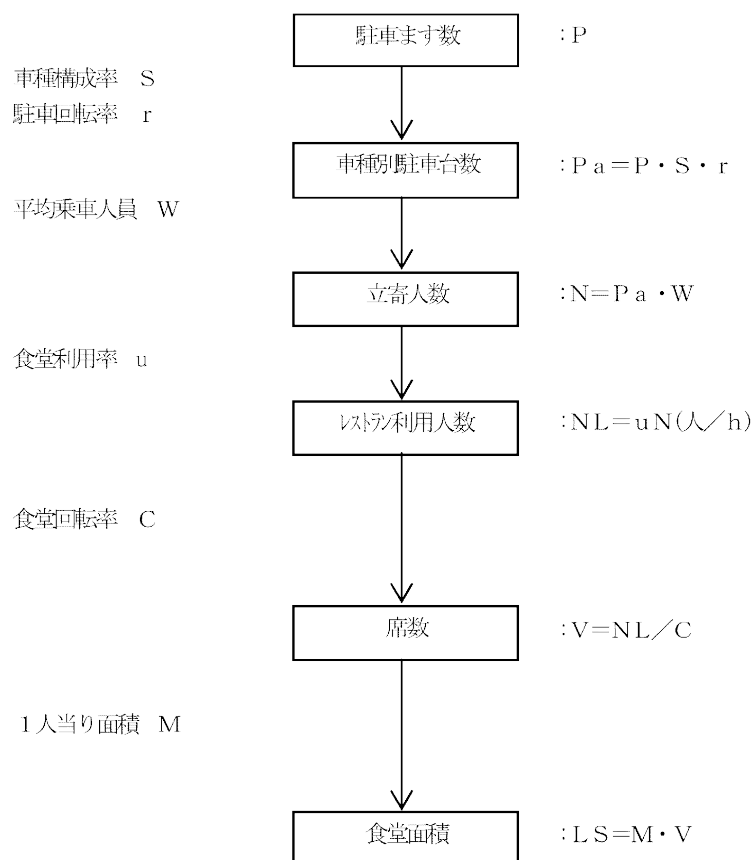


図 6-1 レストラン規模算出フローチャート

※出典の図表における「レストラン」を「飲食施設」として位置づけ適用する

出典：設計要領第六集 建築施設編 第 1 編 休憩用建築施設
(東・中・西日本高速道路株式会社、平成 29 年 7 月)

「設計要領第六集 建築施設編 第1編 休憩用建築施設（東・中・西日本高速道路株式会社、平成29年7月）」を準用すると、駐車ます数（166台）に対応した標準的な面積は、客室面積 163.60 m²、厨房 65.44 m²、従業員休憩室・事務室、倉庫等の附属室 294.48 m²、合計 523.52 m²≒**約 530 m²**となります。

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ます。

表 16 飲食施設規模算定

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

※駐車ます数 166 台の車種別の内訳は、以下のとおりとする。

- ・ 小型車＝休憩機能分の小型車 80 台＋休憩機能分の身障者用 2 台
＋地域連携機能分の小型車 63 台＋地域連携機能分の身障者用 2 台＝147 台

- ・ 大型車は、19 台すべてを貨物車と想定する。

- ・ 飲食施設の規模算定についても、表「トイレ規模算定諸元」における車種構成率（ここではサービスエリアの一般部都市部）を使用することとなっているが、今回は小型車 147 台、大型車（すべて貨物車）19 台として算出するため、車種構成率は考慮しない。

※「設計要領第六集 建築施設編 第1編 休憩用建築施設（東・中・西日本高速道路株式会社、平成29年7月）」において、厨房面積は客席面積の40%前後と定義されている。（⇒厨房面積＝ $0.4 \times L_S$ ）

※「設計要領第六集 建築施設編 第1編 休憩用建築施設（東・中・西日本高速道路株式会社、平成29年7月）」において、附属施設面積は客席面積の160%～200%前後と定義されている。（⇒附属施設面積＝ $1.8 \times L_S$ ）

(5) 農産物直売・物販施設

1) 農産物直売・物販施設

農産物直売・物販施設規模の算定方法は、高速道路の休憩施設整備の際に用いられている売店の標準規模にて算定します。

「設計要領第六集 建築施設編 第1編 休憩用建築施設（中日本高速道路株式会社、平成28年8月）」を参考に案分すると、駐車ます数（166台）に対応した標準的な面積は、約380㎡となります。

【必要面積】

150台の標準的面积 175㎡と200台の標準的面积 200㎡を案分
 $175\text{㎡} + (200\text{㎡} - 175\text{㎡}) \times (166\text{台} - 150\text{台}) / (200\text{台} - 150\text{台})$
 $= 175\text{㎡} + 25 \times 16 / 50 = 183.0\text{㎡} \div 190\text{㎡}$

表 17 売店の標準規模

表 8-5 売店の標準規模

農産物直売：約 190㎡
物販：約 190㎡

よって、合計して
約 190㎡ + 約 190㎡
= 約 380㎡

パーキングエリア		150m ²	
サービスエリア			
片側駐車ます数	内売店 (m ²)	外売店 (m ²)	計 (m ²)
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
（中日本高速道路株式会社、平成28年8月）

※農産物直売・物販施設については、総駐車ます数166台をもとに算出を行う。

※出典の表中における内売店は主に自動販売機設置スペース、外売店は一般的な物販スペースと想定している。

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することとします。

また、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します。

規模は、農産物直売及び物販施設の各面積と同程度の広さとし、約190㎡と設定します。

3) 合計

農産物直売・物販施設、バックヤードの合計面積は、1) 及び 2) より

約 380㎡ + 約 190㎡ = 約 570㎡と設定します。

(6) コミュニティ・交流施設

1) 子育て支援施設（屋内）

授乳室やベビーベッドを備えた育児ルーム、子どもを対象として身体を動かして遊べる遊具を配置したプレイルーム、子育てに関する相談・情報コーナーの整備を想定します。

規模は、活用イメージの類似事例を参考に、本市の「道の駅」に必要な面積として約 300 m²と設定します。

【事例①】

座間市子育て支援センター
ざまりんのおうち ゆめ

25m×12m
= 300 m²

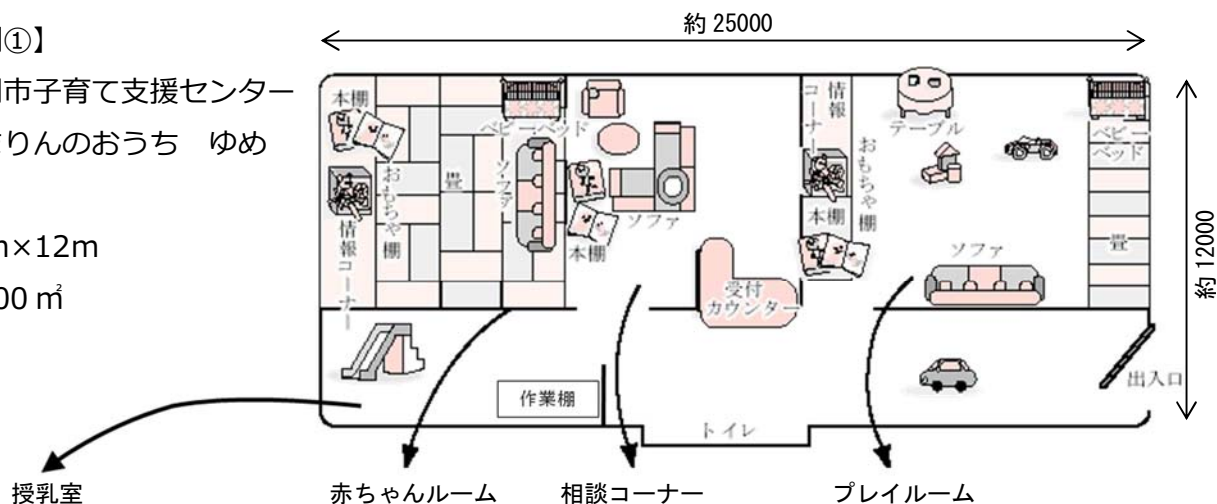


図 21 配置図

出典：座間市子育てセンター ざまりんのおうち ゆめ（座間市HP）

※一部加筆

【事例②】

大野町道の駅 子育て支援施設

21.6m×16.2m
= 349.92 m²
≒ 350 m²

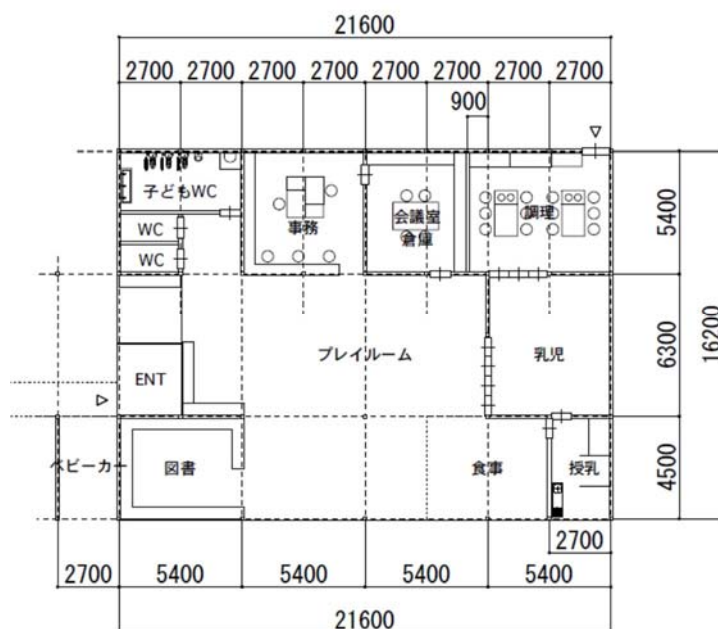


図 22 平面図

出典：大野町道の駅実施設計子育て支援施設平面図

以上を踏まえ、本市の「道の駅」では授乳室、育児ルーム、プレイルーム、相談・情報コーナーを整備するイメージであることから、整備内容の近い事例①を参考に約 300 m²と設定します。

2) 子育て支援施設（屋外広場）

施設配置にゆとり空間を設けると同時に、屋外の休憩スペース、身体を動かせるスペースを確保した子ども広場、イベント開催での活用を想定した広場の整備を想定します。

「自然公園等施設技術指針（環境省、平成 27 年 8 月）」より、施設における園地の所要面積の算定式は以下のとおりです。

$$\text{園地所要面積} = \text{適正収容力} \times 1 \text{ 人当たり所要面積 (単位面積)}$$

※「自然公園等施設技術指針」における「園地」の対象の一つに、「広場、園路、休憩所等の施設を備えたピクニック園地タイプ」が挙げられており、今回「道の駅」に整備する屋外広場も、整備内容や活動のイメージから同様のタイプと考えられるため、同指針内の算定式を利用する。

算定式における「適正収容力」は、次のように設定します。

$$\text{適正収容力} = \text{休日 1 日当たりの最大利用者数} \times \text{回転率} \times \text{園地利用率}$$

上記 2 つの式において、次のように定義します。

- A : 休日 1 日当たりの最大利用者数(人)
- B : 回転率
- C : 園地利用率
- D : 1 人当たり所要面積 (単位面積) (㎡/人)

① A : 休日 1 日当たりの最大利用者数 (人)

※屋外広場は、「道の駅」の利用者全員が利用できるが、規模算定にあたっては、地域利用をメインと考え、地域連携機能分の駐車ます数より休日の最大利用者数を設定し計算する。

休日 1 日当たりの最大利用者数は、「道の駅」に整備する地域連携機能の駐車場施設の駐車ます数をもとに、以下の内容で算定することとします。

休日 1 日当たりの最大利用者数(人)

= 対象駐車ます数(台) × 平均乗車人員(人/台) × 滞在時間 × 利用時間帯

	休日
対象駐車ます数 (地域連携機能分)	65 台
平均乗車人員 (想定)	3.0 人/台 (親 2 人 + 子 1 人)
滞在時間 (想定)	1 時間
利用時間帯 (想定)	7 時間 (午前 2 時間、午後 5 時間)

上表の値を用い、計算をもとに、休日 1 日当たりの最大利用者数を

$65(\text{台}) \times 3.0(\text{人/台}) \times 1 \text{ 時間} \times 7 \text{ 時間} = \underline{1,365(\text{人})}$ と設定します。

② B：回転率

回転率は、休憩、遊びといった活動イメージより平均滞在時間を 1 時間程度と想定し、「自然公園等施設技術指針」に示されている値をもとに、1/4 とします。

表 5 平均滞在時間と回転率の関係

平均滞在時間	回 転 率	平均滞在時間	回 転 率
10 分	1/11.5	2 時間 30 分	1/2.1
20 分	1/7	3 時間	1/1.9
30 分	1/6	3 時間 30 分	1/1.75
40 分	1/4.5	4 時間	1/1.65
50 分	1/4	4 時間 30 分	1/1.55
1 時間	1/3.5	5 時間	1/1.5
1 時間 30 分	1/2.8	5 時間 30 分	1/1.45
2 時間	1/2.4	6 時間	1/1.4

出典：自然公園等施設技術指針（環境省、平成 27 年 8 月）

③ C：園地利用率

園地利用率は、対象施設の利用者数のうち園地を利用する人の比率を示すものです。「道の駅」の地域連携機能の施設を利用する人のうち半数以上が屋外広場を利用すると想定し、「自然公園等施設技術指針」に示されている値をもとに、0.5 とします。

表 6 園地利用率

利 用 の 状 況	算定に用いる数値
地区利用者の75%以上が園地を利用する場合	0.8
地区利用者の25～75%以上が園地を利用する場合	0.5
地区利用者の25%以上が園地を利用する場合	0.2

出典：自然公園等施設技術指針（環境省、平成 27 年 8 月）

④ D：1 人当たり所要面積（単位面積）（㎡/人）

1 人当たりの所要面積（単位面積）は、「自然公園等施設技術指針」において、一般的に 5～20 ㎡/人と示されていることから、活用イメージを踏まえて 10（㎡/人） とします。

⑤園地所要面積の算定

以上より、「道の駅」における園地の所要面積を算定します。

A：1 日当たり利用者数（人）＝1,365（人）
 B：回転率＝1/4
 C：園地利用率＝0.5
 D：1 人当たり所要面積（単位面積）（㎡/人）＝10（㎡/人）

園地所要面積＝適正収容力×1 人当たり所要面積（単位面積）

＝1 日当たり利用者数×回転率×園地利用率×1 人当たり所要面積（単位面積）

＝A×B×C×D

＝1,365（人）×1/4×0.5×10（㎡/人）

＝1,706 ㎡→1,800 ㎡

算定式から、「道の駅」における園地の所要面積は 1,800 ㎡と算定されます。

※算定した必要面積は 1,706 ㎡であるが、施設配置を踏まえ、余裕をもたせて 1,800 ㎡とする。

⑥公園等の面積の算定

「愛知県開発許可技術基準」より、公園の構成として、公園 1 箇所について面積 0.03ha (= 300 m²) 以上と定められており、「道の駅」に整備する公園の面積は 300 m²必要と算定されます。

表 18 公園区分

区分	面積	誘致距離
広場公園	0.03ha以上	150m以下
街区公園	0.25ha以上	250m以下
近隣公園	2.0ha以上	500m以下
地区公園	4.0ha以上	1,000m以下

出典：愛知県開発許可技術基準

⑦屋外広場・公園としての面積の設定

⑤、⑥より、「道の駅」において必要とされる屋外広場・公園としての条件は、以下のとおりです。

- ・「自然公園等施設技術指針」による園地所要面積 1,800 m² (⑤)
- ・「愛知県開発許可技術基準」による公園の構成の条件「公園 1 箇所について面積 0.03ha (= 300 m²) 以上」(⑥)

これに対し、日進市の「道の駅」では、主に休憩や身体を動かせるスペース、イベント開催で活用することを想定した子育て支援施設（屋外広場）と、散策路やベンチ、遊具等を整備し活用することを想定した公園の、2 種類を整備することとしています。

よって、園地所要面積 1,800 m²を、子育て支援施設（屋外広場）と公園の 2 つの施設に振り分けることとします。

ここで、次項 3) 公園の算定において公園を 300 m²と設定しているため、園地所要面積 1,800 m²より $1,800 \text{ m}^2 - 300 \text{ m}^2 = 1,500 \text{ m}^2$ となることから、子育て支援施設（屋外広場）の規模を約 **1,500 m²**と設定します。

また、子育て支援施設（屋外広場）(1,500 m²) は、災害時の防災ヘリポート（後述：1,296 m²）として活用できる広さを確保します。

3) 公園

公園整備にあたっては、周辺住民の利用を考慮し、散策路やベンチ、遊具等の整備を図り、四季を通じて利用できる空間づくりを行います。

「愛知県開発許可技術基準」より、公園の構成としては面積 0.03ha (= 300 m²) 以上と定められていることから、「道の駅」に整備する公園の規模を約 **300 m²**と設定します。

表 19 公園区分

区分	面積	誘致距離
広場公園	0.03ha以上	150m以下
街区公園	0.25ha以上	250m以下
近隣公園	2.0ha以上	500m以下
地区公園	4.0ha以上	1,000m以下

出典：愛知県開発許可技術基準

4) 多目的施設

60 名程度の研修や講演、調理実習などが行えるスペースとして、また、市民の交流と憩いの場となる「たまり場」として多目的施設を整備します。

①多目的室

規模は、右図を参考に、130 m²と設定します。

なお、稼働率の向上を図るため、可動式パーティション（間仕切り）で分割できる構造とします。

また、部屋数等については基本設計時に検討することとします。

【必要面積】

右図より

$$12 \text{ 名会議室 } 25.69 \text{ m}^2 \times 5 = 128.45 \text{ m}^2$$

【参考図】 12 名会議室（柱有り）
25.69 m² (7.77 坪)

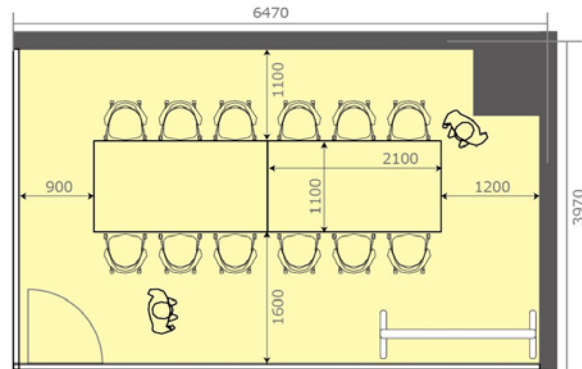


図 23 想定イメージ

②簡単な調理室

規模は、右図を参考に、65 m²と設定します。

【必要面積】

右図より

$$\text{調理室（調理台 3 台）: } 6\text{m} \times 8\text{m} = 48 \text{ m}^2$$

$$\text{調理台 1 台あたり面積} = 48 \text{ m}^2 / 3 \text{ 台} = 16 \text{ m}^2 / \text{台}$$

調理台を 4 台整備することを想定し

$$16 \text{ m}^2 / \text{台} \times 4 \text{ 台} = 64 \text{ m}^2$$

【参考図】

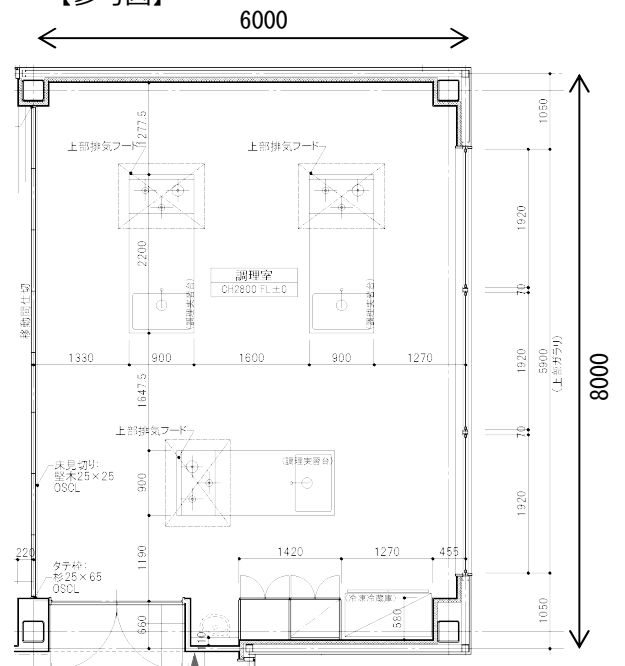


図 24 想定イメージ

以上より、多目的施設の面積は、 $130 \text{ m}^2 + 65 \text{ m}^2 = 195 \text{ m}^2$ → 約 200 m²と設定します。

5) DMO活動拠点（事務所）

「道の駅」をDMO活動拠点として活用するため、事務所を設置します。

規模は、執務面積の他、観光スタッフの打合せ、観光PRの場などを含めた1人あたりの標準的な執務スペース※10㎡と想定します。

※厚生労働省の定める労働安全衛生法「事務所衛生基準規則2条」

労働者を常時就業させる場所は、労働者1人について、約3坪（10㎡以上）を確保する。

- ・執務スペースは、執務人数5名と想定し、 $10\text{㎡} \times 5\text{名} = 50\text{㎡}$
- ・打合せスペースや観光PRの場として、使用人数を5名程度と想定し、 $10\text{㎡} \times 5\text{名} = 50\text{㎡}$

以上より、DMO活動拠点（事務所）の面積は、 $50\text{㎡} + 50\text{㎡} = 100\text{㎡} \rightarrow$ 約 100㎡ と設定します。

6) 管理施設等

管理施設として、事務所、休憩室、更衣室等を想定します。

規模は、DMO活動拠点（事務所）と同様の考え方をうい、執務面積の他、休憩室、更衣室、打合せスペース、通路などを含めた1人あたりの標準的な執務スペース10㎡と想定します。

- ・事務所等は、執務人数5名と想定し、 $10\text{㎡} \times 5\text{名} = 50\text{㎡}$
- ・休憩室、更衣室等として、使用人数を5名程度と想定し、 $10\text{㎡} \times 5\text{名} = 50\text{㎡}$

以上より、管理施設等の面積は、 $50\text{㎡} + 50\text{㎡} = 100\text{㎡} \rightarrow$ 約 100㎡ と設定します。

(7) 防災施設

1) 救助救援場所

南海トラフ地震を想定した防災体制の強化を図るため、「道の駅」に人命救助の活動拠点を整備します。平常時の駐車場を活用します。

規模は、「災害復旧用オープンスペース候補地調査要領」より、**約 5,000 m²**と設定します。

ア 救援部隊活動拠点

(ア) 人命救助部隊活動拠点

a 自衛隊（最小単位：中隊（100 名程度））

面積 3,000 m²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。

b 警察（広域緊急援助隊、最小単位：小隊（20～30 名程度））

面積 1,000 m²以上で、大型バスの進入が可能のこと。

c 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 m²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）

※上記「災害復旧用オープンスペース候補地調査要領」より、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は、 $a + b + c = 3,000 + 1,000 + 1,000 = 5,000 \text{ m}^2$ 。

2) 防災ヘリポート

「道の駅」を防災拠点として活用するため、中小型機が離発着できるヘリポートを設置します。平常時は公園・広場として活用します。

規模は、「日進市地域防災計画」のヘリポートの基準等をふまえ、**約 1,300 m² (1,296 m²(36m×36m))**と設定します。

(b-1) 中小型機（UH-1）の場合《標準》

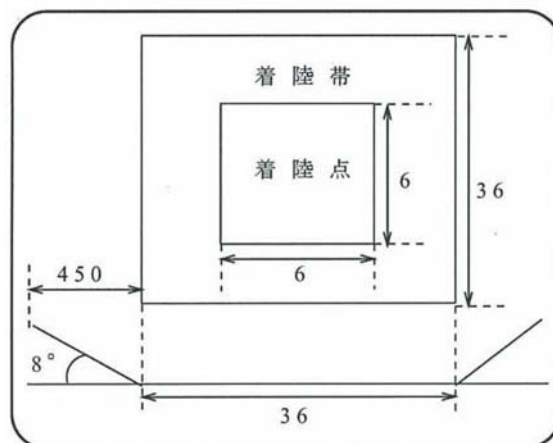


図 25 ヘリポートの基準

出典：日進市地域防災計画＜資料編＞
(日進市、平成 29 年 3 月)

3) 防災倉庫

「道の駅」を防災拠点として活用するため、必要物資を確保する防災倉庫を設置します。

規模は、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）を参考に試算し、**約 500 m²**と設定します。

○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 人とします。（日進市地域防災計画＜地震災害対策計画＞（日進市、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、右表のようになります。

＜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、下表のとおりです。

対象者毎に必要な各品目の重量を、性別・年齢別でかけあわせ合計すると、必要な物資量は約 86 トンと試算できます。

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	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	1980kcal
		女性15～64歳	10	個	1.11	1980kcal
		女性65歳以上	9	個	1	1670kcal
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	対象者の出典 静岡県広域受援計画活動要領
7	大人用紙おむつ	全避難者の0.5%	8	枚	1.11	対象者の出典 静岡県広域受援計画活動要領
8	生理用品	女性15歳以上	1	箱	0.005	
9	消毒液	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

災害時の物資拠点管理標準規程を参照すると、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、1 トンあたりに必要な面積は **11.4 m²/トン**と設定されています。

よって、総物資量の必要面積は $11.4 \text{ m}^2/\text{トン} \times 86 \text{ トン} = 980.4 \text{ m}^2 \rightarrow \text{約 } 1,000 \text{ m}^2$

※支援物資は基本的に人命救助優先でもあり、備蓄で賄う期間を終えた 4 日目から届く（県のプッシュ支援も同様）こととなる。市の備蓄も 4 日目からプッシュ支援の物資が届くであろうことを前提に考えるため、必要な資材等から判断すると、必要面積は約 1,000 m²と考えられる。

○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こととします。これに伴い、防災倉庫は、非常時用として必要な面積を確保することとします。

兼用 500 m ²	多目的施設：約 200 m ² 子育て支援施設（屋内）：約 300 m ²
非常時用 500 m ²	防災倉庫

兼用：200 + 300 = 500 m²

非常時用：1,000 – 500 = 500 m²

よって、防災倉庫 500 m²

防災倉庫は、今後の市の防災計画の状況により変更となることがある。

4) 耐震性貯水槽

「道の駅」を防災拠点として活用するため、防火水槽としての機能と、震災発生直後の飲料水を確保する機能を兼ねた耐震性貯水槽を設置します。施設の形式は、地下埋設とします。

規模は、飲料水兼用耐震性貯水槽として、約 100 m³と設定します。

①飲料水用の容量

飲料水が必要となる対象地区及び施設からみた対象人数は、右表のとおりです。

生命維持に必要な水量を 1 人あたり 1 日 3 リットル/人とします。

各施設における飲料水の必要日数は、長期滞在が目的の「避難所」は救援物資が届くまでの 3 日分、帰宅困難者等が一時的に避難する「一時避難場所」は 1 日分とします。

【飲料水が必要となる対象地区及び施設】 * 最大を想定
＜3日分の想定＞

	対象範囲	対象人数(人)	備考
1	日進中学校(体育館) (第2次避難所)	901	■施設面積:2,576㎡(体育館) 施設の延床面積から通路等を控除した面積(70%程度)とした。 ■避難必要面積:2㎡/人
2	本郷公民館	76	■施設面積:218㎡ 施設の延床面積から通路等を控除した面積(70%程度)とした。 ■避難必要面積:2㎡/人
計		977	一(1)

＜1日分の想定＞

	対象範囲	対象人数(人)	備考
1	日進中学校第2グラウンド (一時避難場所)	11,900	■施設面積:11,900㎡ ■避難必要面積:1㎡/人
2	「道の駅」利用者 (帰宅困難者等)	216	■駐車台数:166台(101台、65台) ■1台あたりの平均乗車人数:1.3人/台
計		12,116	一(2)

※避難必要面積は「愛知県避難所運営マニュアル(本編)」(平成27年3月)に準じ、避難所は2㎡/人、一時避難場所は1㎡/人とする

表の(1)より 977 人×3 リットル×3 日 = 8,793 リットル (8.8 トン)
(2)より 12,116 人×3 リットル×1 日 = 36,348 リットル (36.4 トン) 合計 45.2 m³

②その他考慮すべき容量

- ・耐震性貯水槽の基本的機能として、初期消火活動用の消防水利を担う想定が必要
→ 消防法で定める消防用設備等として常時必要な貯水量 40 m³を合算した水量以上とする
- ・救助救援活動部隊の活動拠点を想定しているほか、近接する保健センターにおいて救護所が開設された場合、水の確保が必要

上記より、「道の駅」に必要な飲料水兼用耐震性貯水槽については、下記の容量を想定します。

区分	必要水量
飲料水用	45.2 m ³
消防水利	40 m ³
合計	<u>85.2 m³</u>

消防水利の基準

昭和三十一年十二月十日
消防庁告示第七号

最終改正 平成二十六年十月三十一日消防庁告示第二十九号

消防法(昭和二十三年法律第百八十六号)第二十条第一項の規定に基づき、消防水利の基準を次のように定める。

消防水利の基準

第一条 この基準は、市町村の消防に必要な水利について定めるものとする。
第二条 この基準において、消防水利とは、消防法(昭和二十三年法律第百八十六号)第二十条第二項に規定する消防に必要な水利施設及び同法第二十一条第一項の規定により消防水利として指定されたものをいう。

2 前項の消防水利を例示すれば、次のとおりである。

- 一 消火栓
- 二 私設消火栓
- 三 防火水そう
- 四 フール
- 五 河川、溝等
- 六 濠、池等
- 七 海、湖
- 八 井戸
- 九 下水道

第三条 消防水利は、常時貯水量が四十立方メートル以上又は取水可能水量が毎分一立方メートル以上で、かつ、連続四十分以上の給水能力を有するものでなければならない。

2 消火栓は、呼称六十五の口径を有するもので、直径百五十ミリメートル以上の管に取り付けられていなければならない。ただし、管網の一边が百八十メートル以下となるように配管されている場合は、七十五ミリメートル以上とすることができる。

3 私設消火栓の水源は、五個の私設消火栓を同時に開弁したとき、第一項に規定する給水能力を有するものでなければならない。

想定する貯水量 = 85.2 m³ ⇒ 100 m³型（二次製品）

【参考】

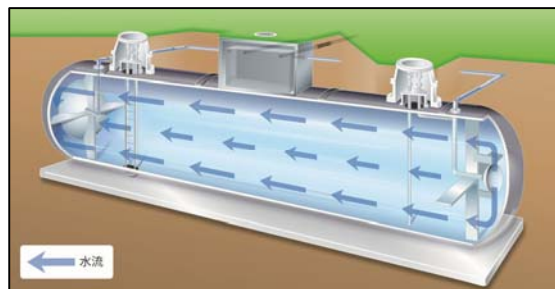


図 26 イメージ図

貯水槽は常に水道本管に直結して、本管の1部として水が循環しています。大規模な地震時には、自動的に水道本管と遮断して、貯水槽内に新鮮な水道水を確保します。そして手動ポンプやエンジンポンプを使って給水することができます（汲み上げ施設は、今後基本設計において詳細を検討）。また、貯水槽上部には、消火栓が2基あって消火用に採水することができます。

耐震性貯水槽は、今後の市の防災計画の状況により変更となることがある。

（８）その他施設

１）くるりんばすのバス停施設

車のない世帯や子どもたちが、くるりんばすに乗って気軽に「道の駅」を利用できるように、コミュニティバスのバス停を設置します。

規模は、以下のとおり約 120 m²（約 900 m²）と設定します。

【必要面積】

①バス停スペース = $(30\text{m} + 10\text{m}) \times 3\text{m} \div 2 = 60 \text{ m}^2$

②歩行者滞留スペース = $2\text{m} \times 30\text{m} = 60 \text{ m}^2$

③全体面積 = ① + ② = $60 \text{ m}^2 + 60 \text{ m}^2 = 120 \text{ m}^2$

【参考図 1：バスベイ】

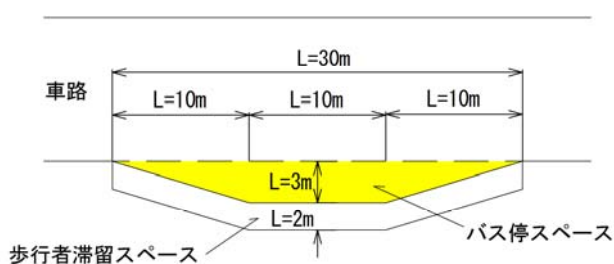


図 27 平面図

※バスロータリーの場合

【必要面積】

900 m²

【参考図 2】

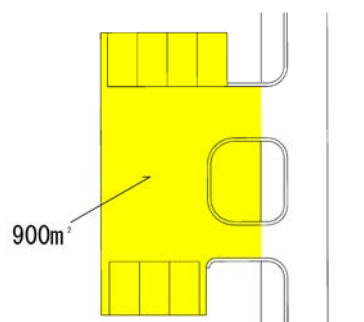


図 28 平面図

２）貯留施設

開発に伴う雨水流出抑制として貯留施設を整備します。

規模は、「愛知県開発許可技術基準」を参考に、貯留容量約 1,200 m³（面積約 1,312 m²）と設定します。貯留施設の形式は、地下貯留（暗渠）とします。

貯留容量の計算式は、県基準を採用し、下記の計算式で算出します。

$$V = 600 \times A$$

V：貯留容量（m³）

A：開発区域面積（ha）

①必要調整容量

$$600 \times 2.0 \text{ha} = 1,200 \text{ m}^3$$

※地下貯留施設の場合 $1,290 \text{ m}^3$ ($1,200 \div 0.93$)

②貯留施設規模

	形式	規模	備考（構造）
1	調整池	幅 24m×長さ 34m = 816 m^2 (容量：高さ 2.3m×幅 20m×長さ 30m)	直壁（L 型擁壁）構造 管理幅 2m で設定(転落防止対策等) 余裕高 30cm
2	地下貯留	幅 20.5m×長さ 64m = $1,312 \text{ m}^2$ (容量：高さ 1.0m×幅 20.5m×長さ 64m)	空隙率 93% で設定 土被り：0.6m 以上 1.6m 以下

※敷地の有効活用、施設管理の安全面を
考慮し、「地下貯留施設」を採用

【参考図】

今後の基本設計等における関係機関との調整により、規模や
形式は変更となることがある。

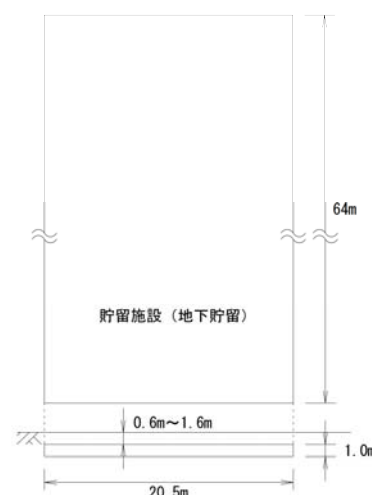


図 29 平面図

3) その他施設

敷地内道路や植栽帯、自転車置場等の外構、受水・電気室等の附帯施設等が想定されます。
また、従業員用の駐車場、出荷者車両の荷捌きや荷物・材料などの搬出入に用いる空間を整備します。

さらに、照明灯などの道路附属物等については、夜間でも安全に利用できる照度に配慮するといった機能性の確保とともに、周辺環境との調和に配慮し、景観・安全性の両立を図った質の高いデザインとします。

(9)「道の駅」付近の農業体験施設

市民が気軽に農業に親しむことのできる農業体験施設が整備されています。

農業体験施設の規模は、**7,670 m²**（市民農園 2,650 m²、実習農園 2,620 m²、体験農園 2,400 m²）です。

「道の駅」には含めませんが、「道の駅」の利用とあわせ、活用していくことを想定しています。

以上に加え、駐車場配置計画や外構計画等により必要面積が増加することを勘案し、余裕をとって本施設の整備に必要な面積は**約 20,000 m²**とします。（農業体験施設を除く）

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

次に、上記各施設の規模算定結果を整理した一覧を示します。なお、施設規模については、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。

表 20 規模算定結果

【道の駅】

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						
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

【隣接施設】

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)	
地域連携機能	農業体験施設	1	市民農園	約2,650	(約2,650)			既存施設
		2	実習農園	約2,620	(約2,620)			既存施設
		3	体験農園	約2,400	(約2,400)			既存施設

※救助救援場所、防災ヘリポートは、平常時は駐車場、公園・広場としてそれぞれ活用するため、重複面積(大規模災害時等)の列に表記し、合計には含まない

※耐震性貯水槽は地下施設、貯留施設は地下貯留とするため、屋外施設・屋内施設のいずれでもない位置づけとして重複面積(大規模災害時等)の列に表記し、合計には含まない

第5章 配置計画

5-1 施設配置の基本方針

駐車場	●主要地方道瀬戸大府東海線の利用者から、駐車場の混雑具合や屋内施設の様子が見えやすい配置とする ●大型車が出入りしやすい配置とし、小型車と大型車の駐車スペースは分離する ●子育て世帯にも駐車しやすいゆとりをもったレイアウトとする ●障害者等駐車スペースは屋内施設に近い場所に設置する ●「道の駅」にバス停留所を設置する ●電気自動車用充電施設を設置する ●進入路は次のとおりとする ①主要地方道瀬戸大府東海線と市道本郷・藤島線の信号交差点（日進消防南）を利用してアクセスさせる ②主要地方道瀬戸大府東海線から直接出入可能な出入口を設置する（左折による出入りのみ） ③市道栄本郷線から市道本郷・藤島線を通り、南側から出入可能な出入口を設置する
屋内施設	●施設内動線を短くするため、分散配置することなくコンパクトに配置する ●屋内施設への日当たりや冬期間の北西風に対応するため、屋内施設は南向きまたは東向きに配置することを基本とする ●屋内施設は平屋建てもしくは2階建てとする ●イベント時の花火の眺望に配慮する
その他	●農業体験施設は、主要地方道瀬戸大府東海線の東側にある既存施設を拡充する ●子どもの遊び場、イベント利用等のためにまとまった公園・広場を確保する ●防災拠点として、救助救援場所、防災ヘリポート、防災倉庫を設置する ●防災イベントを開催できるよう防災倉庫に隣接してオープンスペースを設ける ●イベント時の花火の眺望を極力確保する施設配置を検討する



図 30 施設配置イメージ

5 - 2 施設配置の条件

防災ヘリポート及び貯留施設の配置条件は以下のとおりとなります。

(1) 防災ヘリポート

中小型機が離発着できるヘリポートを設置（平常時は公園・広場として活用）します。

規模は「日進市地域防災計画」のヘリポートの基準等をふまえ、ヘリコプターが接地する着陸帯は1,296㎡(36m×36m)と設定します。

原則として8°の勾配の450m以内に障害物がないことが必要です。

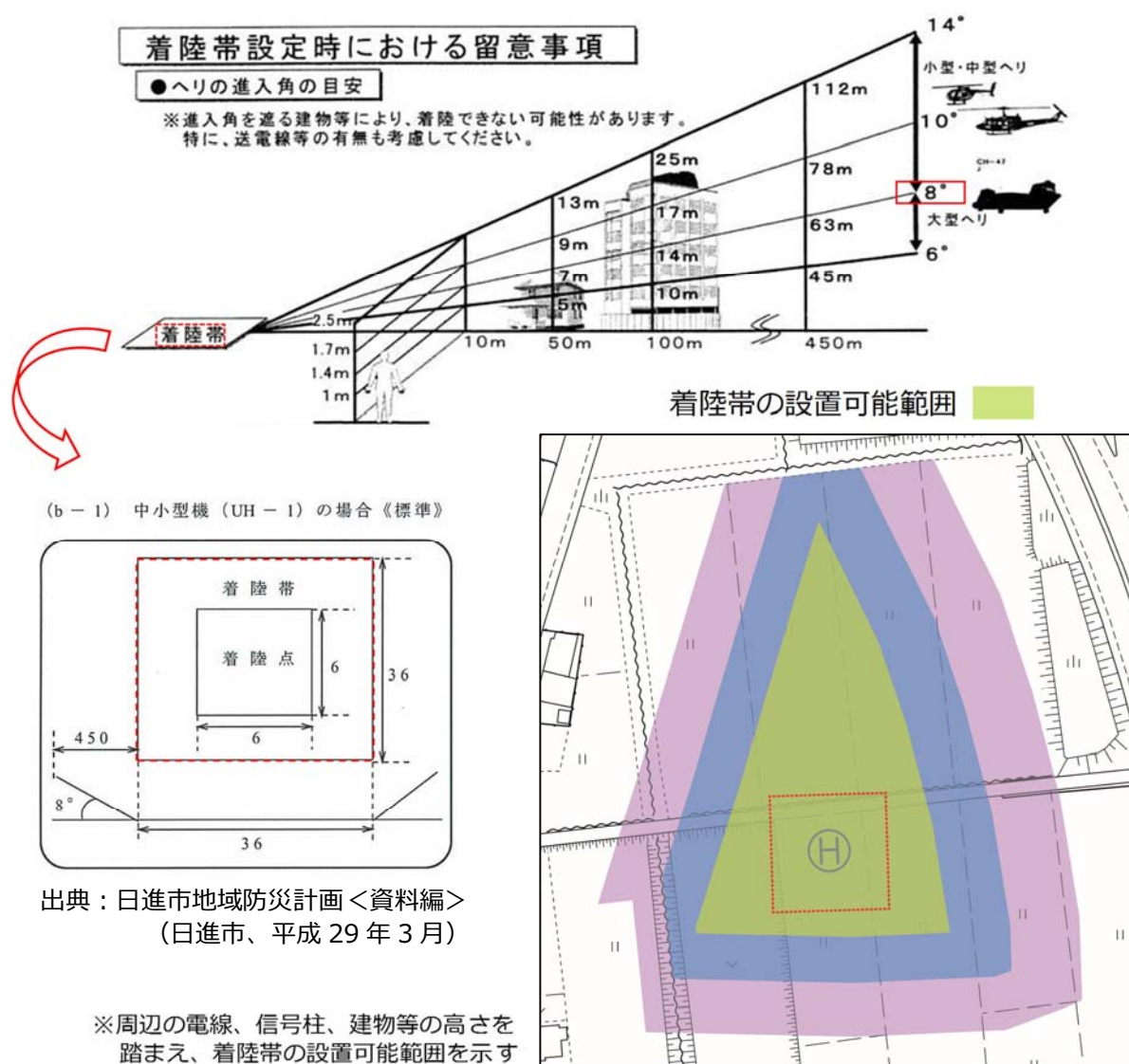


図 31 ヘリポート配置条件

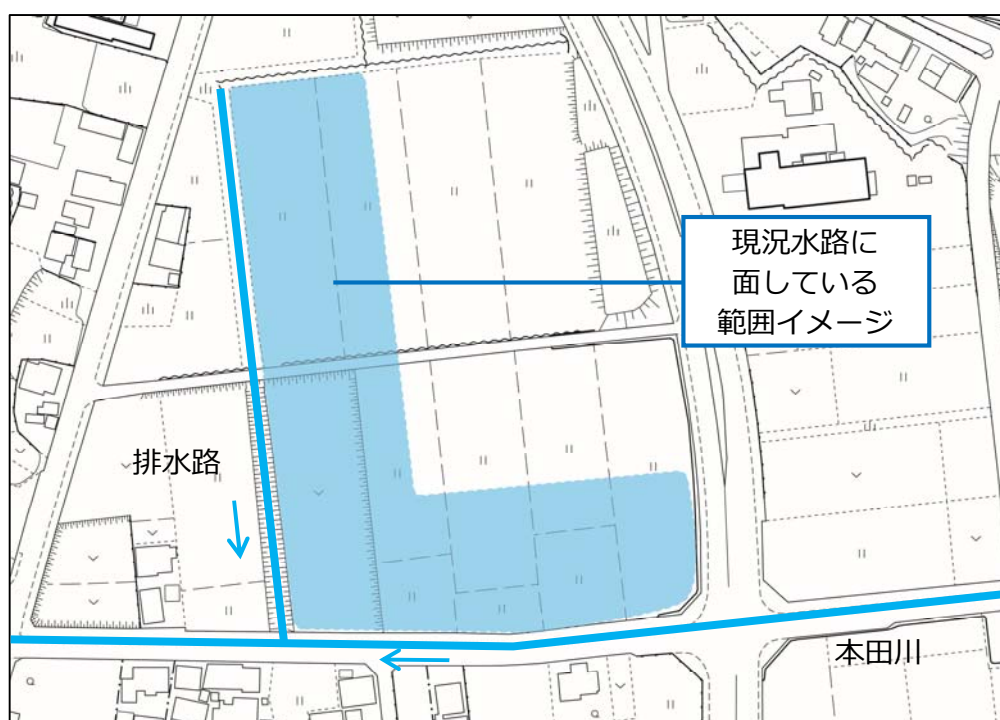
(2) 貯留施設

敷地の有効活用、施設管理の安全面を考慮し、地下貯留施設とします。

放流先となる現況水路（東西方向の本田川、南北方向の排水路）に面している範囲に設置します。

表 21 地下貯留施設の設置可能場所

番号	施設名	可否
1	駐車場（休憩機能）	×
2	駐車場（地域連携機能）	○
3	建築物	×
4	公園・広場	○
5	防災ヘリポート	○



※設置推奨範囲以外においても、今後の詳細検討結果によって、施設を設置できる可能性はある

図 32 設置推奨範囲

5 - 3 施設配置検討

(1) 土地形状の比較検討

縦型・中間型・横型の土地形状を想定して本施設の整備に必要な面積約 20,000 m²の施設配置イメージをレイアウトして比較検討を行い、「中間型」を採用します。

	土地形状	施設配置イメージ	
縦型	- 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少ない。 - 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。		△
中間型	- 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。		◎
横型	- 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。		○

(2) 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案比較を示します。

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を				B 案		C 案		
施設配置 (案)								
土地形状	・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、沿道利用者から駐車場の空き状況が分かりやすい。 ・（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	・（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 ・駐車場の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 ・駐車場の空き状況が分かりやすい	○	・（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 ・駐車場の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 ・駐車場の空き状況が分かりやすい	◎	・（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 ・駐車場の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 ・駐車場の空き状況が分かりやすい	◎	△
	屋内施設等	・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	○	・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	◎	・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	◎	○
	公園・広場	・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	◎	・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	◎	・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 ・子ども遊び場である公園・広場が通路・駐車場に挟まれ、安全性が低い	○	○
	その他	・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ない	△	・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	◎	・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	○	○	◎	◎	◎	◎	◎	

施設配置 3 案の詳細を示します。





※1 今後、道路管理者等の関係機関との調整により、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）は変更となることがある

施設配置（中間案(C案)）

尾三消防本部日連消防署
市民農園
体験農園 (JA借地)
農業体験施設
実習農園
トイレ
情報発信施設
休憩施設
公園・広場
防災ヘリポート
36×36m
公園
屋内施設 <1階建>
飲食施設
農産物直売・物販施設
コミュニティ・交遊施設
等
災害対応倉庫
<2階建>
防災倉庫
バス停
地域連携機能の駐車場施設
従業員用駐車場
休憩機能の駐車場施設

(面積)

区域面積	開発面積	駐車場面積
20,000㎡	20,000㎡	8,100㎡

0 10 20 30 40 50 100m

※1 今後、道路管理者等の関係機関との調整により、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)は変更となることがある

5 - 4 屋内施設等の配置案

中間型案（B案）をもとに屋内施設等の配置案と活動イメージを示します。

24 時間利用可能なトイレ・情報発信施設・休憩施設は、地域連携機能の施設から分離して、駐車場から近く利用者が立ち寄りやすくするとともに、地域連携機能の施設とつなぐ通路等を整備します。

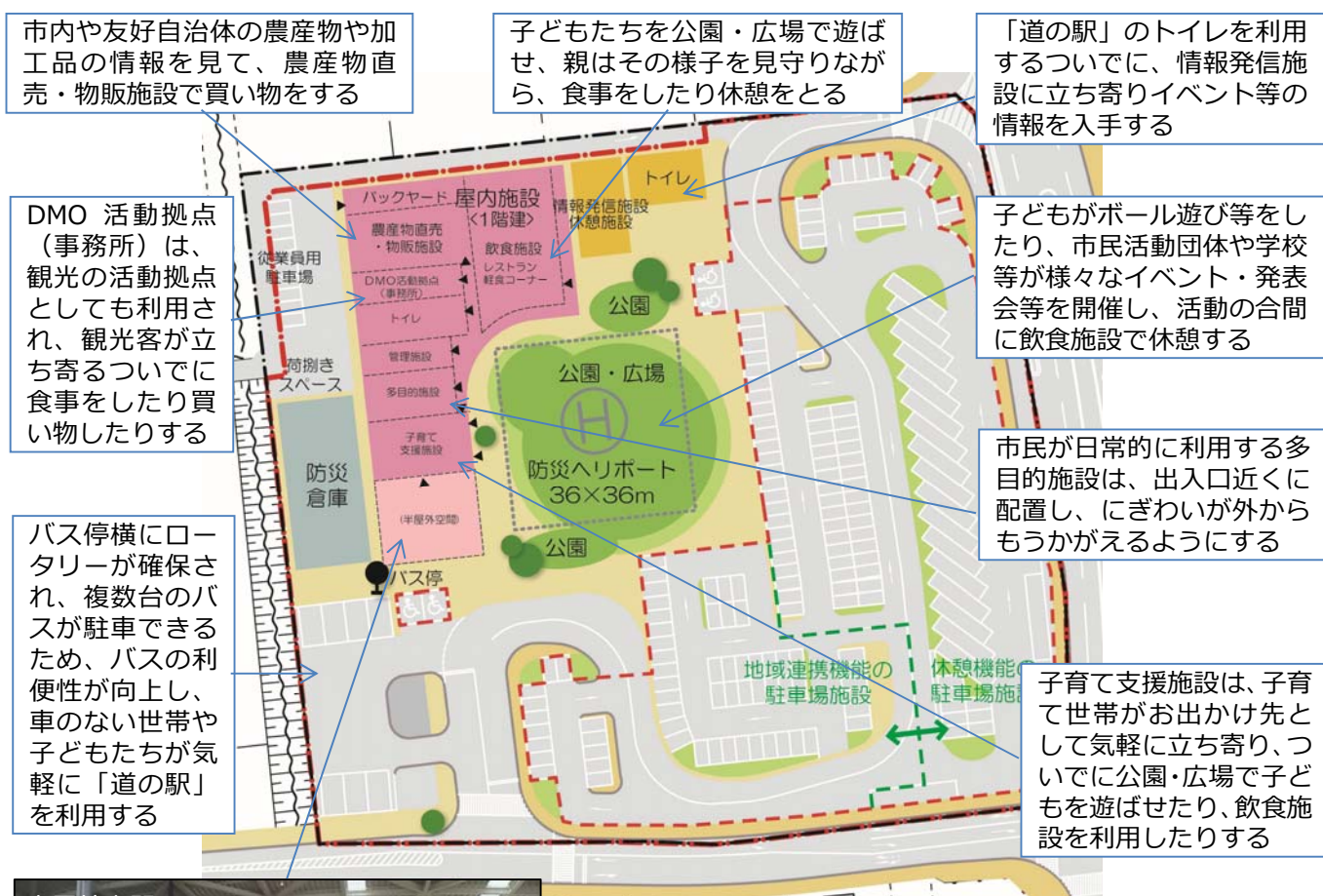
トイレ利用者が必ず情報発信施設を通して地域連携機能の施設に至る配置とします。

地域連携機能の施設は、北から順に飲食、物販、管理・コミュニティ機能を配置し、一般客から徐々に地域住民への利用頻度が高い配置順序とします。

四季を通じて快適に利用できるよう、地域連携機能の施設は一体的に配置するとともに、半屋外空間の通路等で各施設を結びます。

飲食施設は、建物前面に配置された公園・広場との一体的な活用を図ることができる配置とします。

バス停は、市民の利用に配慮し、コミュニティ・交流施設の近くに配置します。



※1 今後、道路管理者等の関係機関との調整により、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

図 33 配置案と活動イメージ

【参考】屋内施設イメージ

屋内施設の外観は、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とします。

建物の形状は、建設コストに配慮し、できるだけシンプルなデザインとします。



道の駅 しもつけ
(栃木県下野市)
出典：下野市観光協会 HP



道の駅 まくらがの里こが
(茨城県古河市)
出典：道の駅まくらがの里こが HP



道の駅 たかの
(広島県庄原市)
出典：道の駅たかの HP



道の駅 あいづ
(福島県河沼郡湯川村)
出典：道の駅あいづ HP



道の駅 常陸大宮
(茨城県常陸大宮市)
出典：道の駅常陸大宮 HP



道の駅 ましこ
(栃木県芳賀郡益子町)
出典：益子町 HP



道の駅 フレッシュあさご
(兵庫県朝来市)
出典：道の駅フレッシュあさご HP



道の駅 那須高原友愛の森
(栃木県那須郡那須町)
出典：道の駅那須高原友愛の森 HP



道の駅 妹子の郷
(滋賀県大津市)
出典：大津市 HP



道の駅 多古あじさい館
(千葉県香取郡多古町)
出典：国土交通省関東地方整備局 HP



道の駅 ごか
(茨城県猿島郡五霞町)
出典：関東地方整備局 HP



道の駅 いぶすき
(鹿児島県指宿市)
出典：いぶすき観光ネット HP

※基本計画策定後に検討する基本設計の段階で、具体的なデザインを検討していく予定

(2)「道の駅」内の交通に配慮した施設配置の考え方

「道の駅」内の交通面の安全性を確保するため、駐車場内の中央付近にメイン通路を設置し、施設から離れたエリア（主要地方道瀬戸大府東海線側）に大型車の駐車スペースを配置し、施設に近いエリアに小型車の駐車スペースを可能な限り配置し、歩行者と大型車の交錯を軽減する配置とします。

また、バス停においても、歩行者の安全性に配慮し、駐車場内を通過しない施設配置とします。

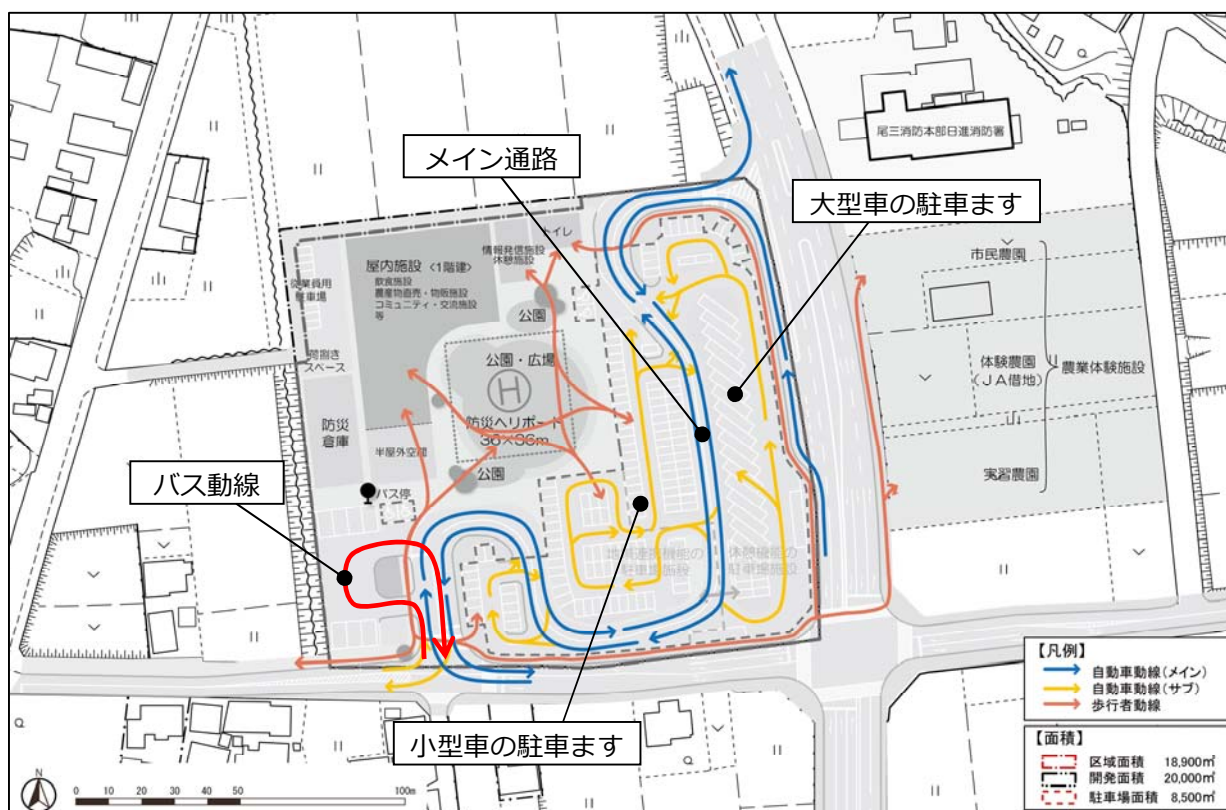


図 35 「道の駅」内の交通動線

※1今後、道路管理者等の関係機関との調整により、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）は変更となることある

(3) 施設利用の動線に配慮した施設配置の考え方

施設利用の動線に配慮した施設配置とします。

休憩機能の利用者は主にトイレ、情報発信施設・休憩施設を使うほか、屋内施設の中でも特に飲食施設や農産物直売・物販施設を利用することが考えられます。そのため、各施設がスムーズな流れで利用可能となるよう、休憩機能の駐車場施設からトイレ、情報発信施設・休憩施設へ向かう代表的な歩行者動線を考え、屋内施設の北側に飲食施設や農産物直売・物販施設を配置します。

地域連携機能の利用者は飲食施設や農産物直売・物販施設とともに、子育て支援施設や多目的施設などをメインとして利用することが考えられます。そのため、地域連携機能の駐車場施設及びバス停から屋内施設へ向かう代表的な歩行者動線を考え、屋内施設の南側に子育て支援施設、多目的施設を配置します。

公園・広場は、「道の駅」に訪れるすべての利用者が利用することを想定するとともに、「公園・広場で子どもを遊ばせ見守りながら食事や休憩をする」という市民活動イメージを踏まえ、いずれの施設にも近い敷地中央部分に配置します。

また、災害時の防災ヘリポートを兼ねる公園・広場と防災倉庫は、半屋外空間を通してスムーズに行き来できるような配置とします。

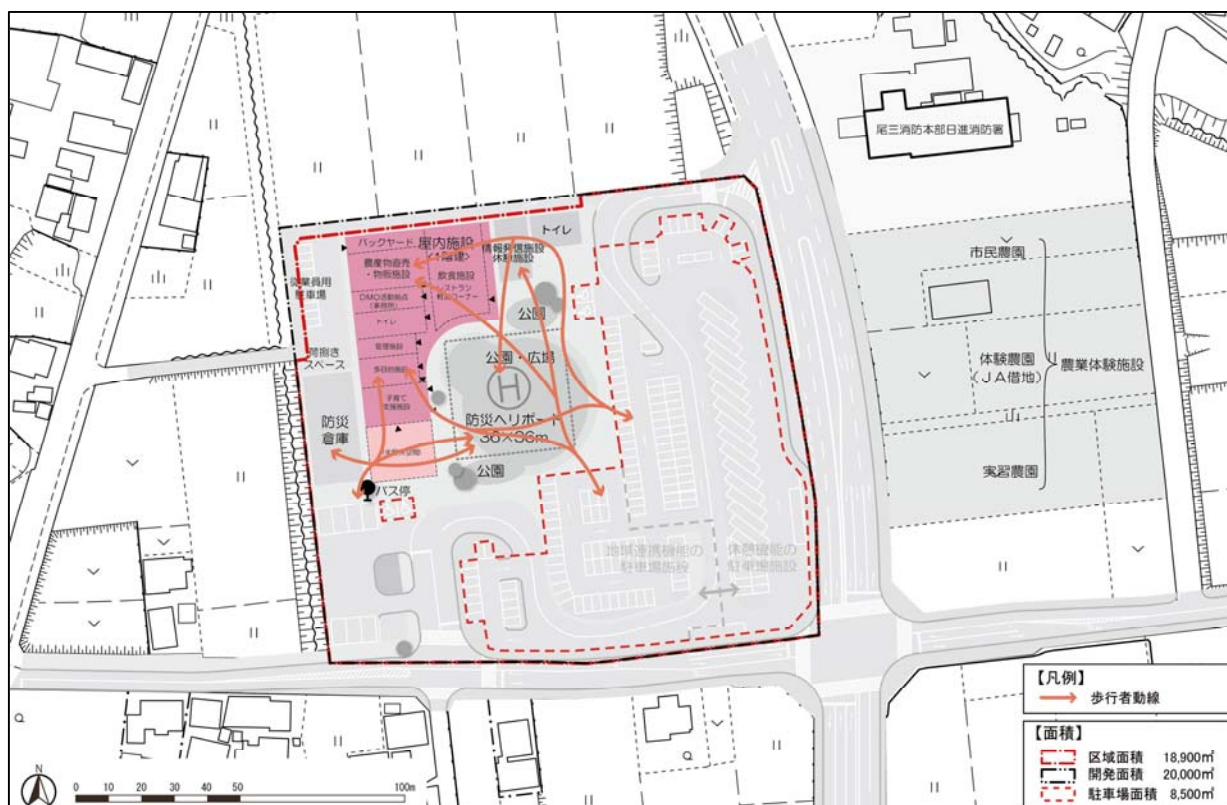


図 36 施設利用動線

※1今後、道路管理者等の関係機関との調整により、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

5 - 6 イベント開催の可能性分析

市のイベント開催の状況は以下のとおりです。

※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

番号	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 (J A・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

※ () は産業まつり

中間型案（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。

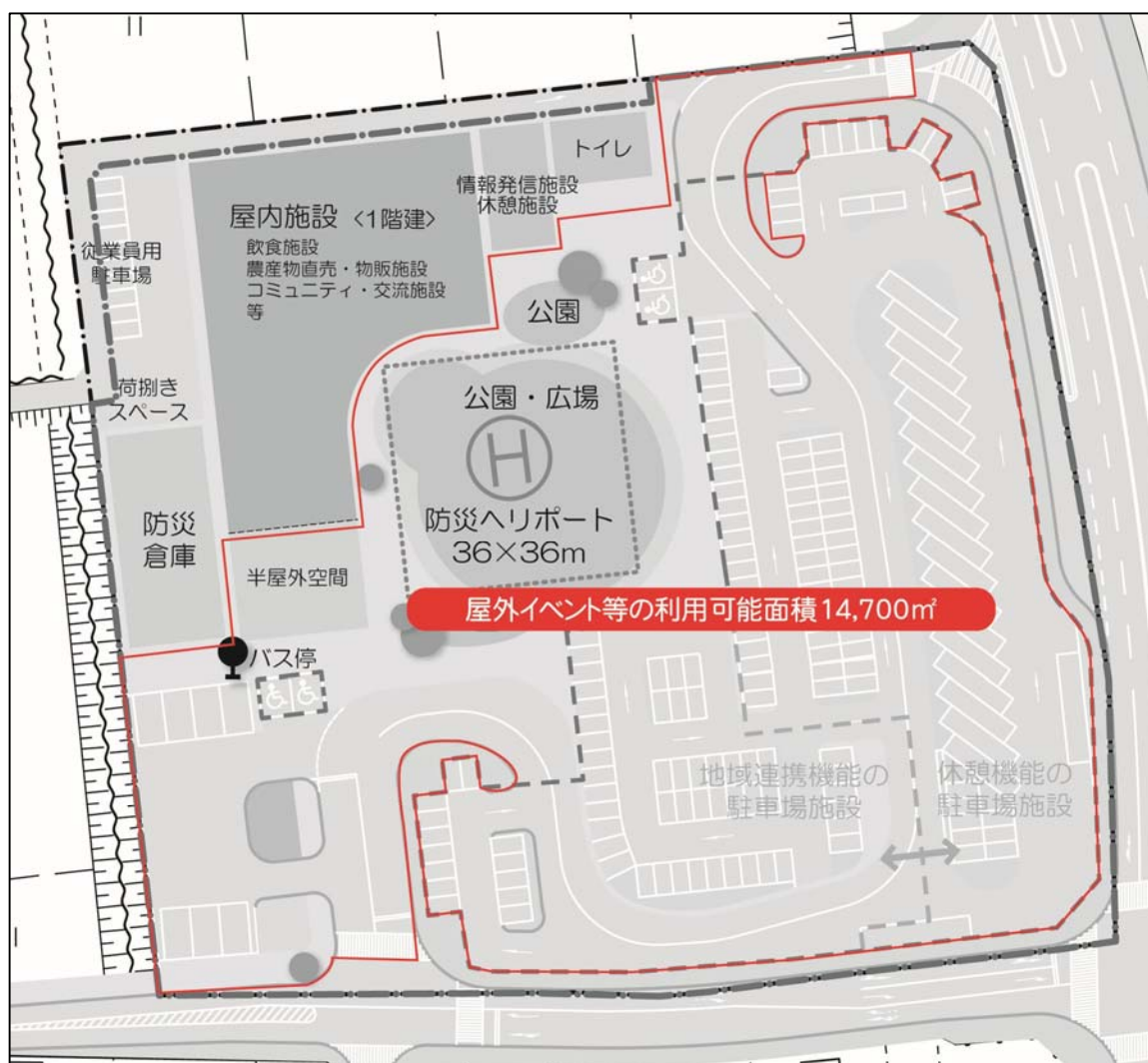


図 37 屋外イベント利用可能エリア



図 38 イベント開催の可能性（にっしん夢まつり）

第6章 整備・管理運営手法

6-1 「道の駅」の整備主体

「道の駅」の整備方法には、道路管理者と市町村等で整備する「一体型」と市町村で全て整備を行う「単独型」の2種類があります。全国の「道の駅」の整備手法の割合は、一体型が583駅（58%）、単独型が421駅（42%）（平成25年9月現在）となっています。

基本構想では、「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としています。

表 23 「道の駅」整備主体及び整備手法

整備主体	地方自治体、道路管理者、公益法人等	
整備手法	単独型	一体型
	「道の駅」を構成する施設をすべて設置者（市町村等の整備主体）が整備を行う	駐車場・トイレ・休憩施設・情報提供施設の一部を道路管理者が整備し、その他を設置者（市町村等の整備主体）が整備する

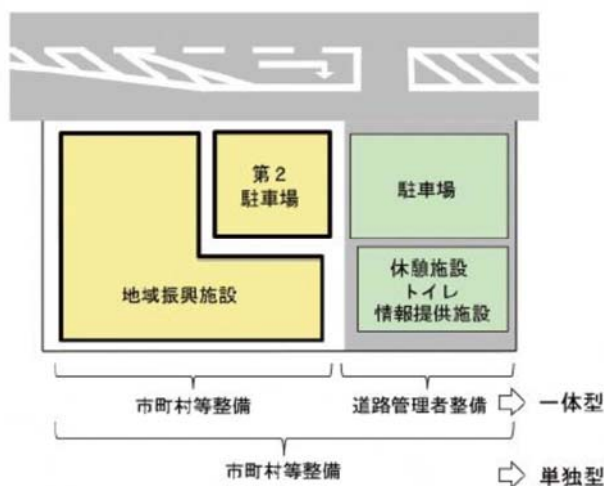


図 39 整備主体と整備内容

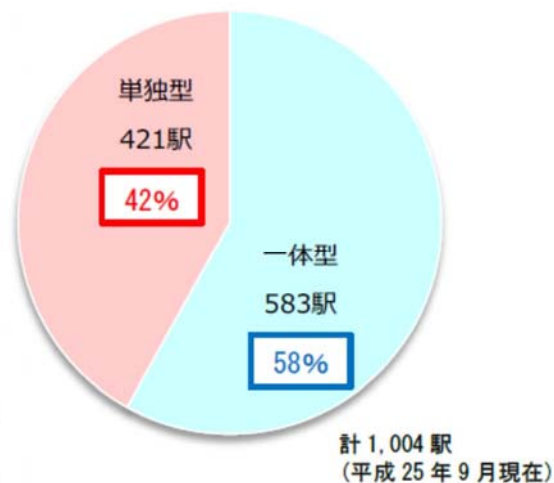


図 40 全国における整備手法の割合

出典：「道の駅」について（国土交通省、平成25年9月）

6－2 「道の駅」の整備・管理運営手法

（１）「道の駅」の整備・管理運営手法の種類

「道の駅」の整備・管理運営手法としては、市町村等が施設を整備し、市町村等で管理運営する「公設公営」方式と、市町村等で施設を整備し、民間が管理運営する「公設民営」方式、民間が施設を整備し、民間が管理運営を行う「民設民営」方式の３種類があります。

基本構想では、民間のノウハウの導入を視野に入れつつ、整備コンセプトの実現と 24 時間利用に供する管理運営に適した方法を検討するとしています。

愛知県における既設「道の駅」16 駅では、15 駅が地元市町村によって整備され、管理運営手法については、13 駅が指定管理者制度※を活用しており「公設民営」が多くなっています。

管理運営者については、民間企業が 14 駅と最も多く、全体の 87.5%で採用されています。

※指定管理者制度とは：それまで地方公共団体やその外郭団体に限定していた公の施設の管理・運営を、株式会社をはじめとした営利企業・財団法人・NPO 法人・市民グループなど法人その他の団体に包括的に代行させることができる制度。

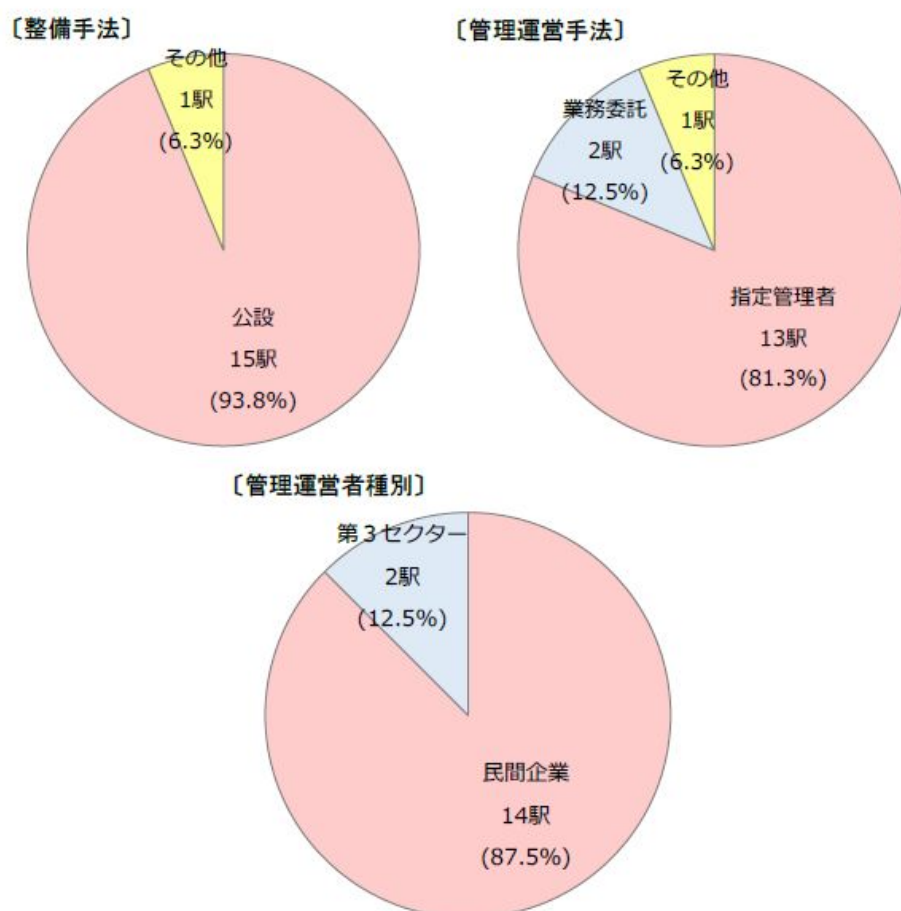


図 41 愛知県内「道の駅」16 駅の整備及び管理運営状況

出典：愛知県提供資料

【参考事例】

愛知県内 16 駅において、管理運営手法は指定管理が 13 駅、管理運営者は民間企業が 14 駅となっています。

表 24 愛知県内「道の駅」一覧

番号	駅名	市町村名	登録年月	整備手法		管理運営		管理団体	備考
						管理運営手法	運営者		
1	豊根グリーンポート宮嶋	豊根村	H5.4	一体型	公設	指定管理	第 3 セクター	豊根村観光協会	
2	鳳来三河三石	新城市	H5.4	単独型	公設	業務委託	民間企業	三河三石組合	
3	田原めっくんはうす	田原市	H5.4	単独型	公設	指定管理	民間企業	株式会社 田原観光情報サービスセンター	
4	伊良湖クリスタルポルト	田原市	H6.8	単独型	その他	業務委託	民間企業	株式会社 伊良湖リゾート	昭和 45 年伊良湖港湾観光センターとして設置
5	つぐ高原グリーンパーク	設楽町	H6.8	単独型	公設	指定管理	民間企業	設楽森林組合	
6	どんぐりの里いなぶ	豊田市	H10.4	一体型	公設	指定管理	民間企業	株式会社 どんぐりの里いなぶ	
7	アグリステーションなぐら	設楽町	H11.8	一体型	公設	その他	民間企業	名倉高原生産組合	
8	デンパーク安城	安城市	H12.8	単独型	公設	指定管理	民間企業	公益財団法人 安城都市農業振興協会	
9	つくで手作り村	新城市	H13.8	単独型	公設	指定管理	民間企業	有限会社 つくで手作り村	
10	立田ふれあいの里	愛西市	H17.8	一体型	公設	指定管理	民間企業	立田ふれあいの里運営連絡協議会	
11	あかばね口コステーション	田原市	H21.3	単独型	公設	指定管理	民間企業	株式会社 田原観光情報サービスセンター	
12	筆柿の里・幸田	幸田町	H21.3	一体型	公設	指定管理	民間企業	合同会社 筆柿の里幸田	
13	にしお岡ノ山	西尾市	H21.7	一体型	公設	指定管理	民間企業	新三商事株式会社	
14	瀬戸しなの	瀬戸市	H22.8	単独型	公設	指定管理	第 3 セクター	道の駅瀬戸しなの株式会社	
15	藤川宿	岡崎市	H24.9	一体型	公設	指定管理	民間企業	岡崎パブリックサービス・J A あいち三河共同事業体	
16	もっくる新城	新城市	H26.10	単独型	公設	指定管理	民間企業	株式会社 名鉄レストラン	

※各「道の駅」基本計画書・ホームページ等から整理

【参考事例】

中部圏（筑西市を除く）において、平成 24 年以降に開駅した「道の駅」10 駅の管理運営は、指定管理が 9 駅と多く、管理運営者は民間企業 7 駅となっています。

全国モデル「道の駅」として平成 26 年に認定された 6 駅※は、指定管理者が 4 駅であり、管理運営者は第 3 セクター 4 駅、民間企業 2 駅となっています。

※地域活性化の拠点として、特に優れた機能を継続的に発揮していると認められる既存の「道の駅」を対象に、国土交通大臣が選定（平成 27 年以降、全国モデル「道の駅」は指定されていない）

表 25 中部圏および全国モデル「道の駅」一覧

番号	駅名	県名 市町村名	登録 年月	整備手法		管理運営		管理団体	備考
						管理 運営 手法	運営者		
1	清流白川 クオーレの里	岐阜県 白川町	H24.9	単独型	公設	指定 管理	第 3 セクター	株式会社 クオ ーレふれあいの 里	
2	風のマルシェ 御前崎	静岡県 御前崎市	H25.10	単独型	公設	指定 管理	民間企業	株式会社 ウエ イザ	
3	くら戸田	静岡県 沼津市	H26.10	単独型	公設	指定 管理	民間企業	呉竹荘&サン共 同事業体	
4	津かわげ	三重県 津市	H27.11	一体型	公設	指定 管理	民間企業	株式会社 新三 商事	
5	田切の里	長野県 飯島町	H28.5	一体型	公設	指定 管理	民間企業	株式会社 道の 駅田切の里	
6	清流の里しろとり	岐阜県 郡上市	H28.5	単独型	公設	指定 管理	民間企業	株式会社 しろ とり	
7	熊野・花の窟	三重県 熊野市	H28.5	単独型	公設	直営	市町村	熊野市	
8	伊豆ゲートウェイ 函南	静岡県 函南町	H28.10	単独型	PFI	指定 管理	民間企業	いずもんかんな みパートナーズ 株式会社	
9	パレットピア おおの	岐阜県 大野町	H29.4	一体型	公設	指定 管理	民間企業	株式会社 ダイ ナック	H30 開駅予定
10	筑西市「道の駅」	茨城県 筑西市	未登録	一体型	公設	指定 管理	未定	未定	H32 開駅予定

■全国モデル「道の駅」

1	遠野風の丘	岩手県 遠野市	H11.8	一体型	公設	指定 管理	民間企業	一般社団法人 遠野ふるさと公 社	
2	もてぎ	栃木県 茂木町	H8.4	一体型	公設	指定 管理	第 3 セクター	株式会社 もて ぎプラザ	
3	川場田園プラザ	群馬県 川場村	H8.4	単独型	公設	指定 管理	第 3 セクター	株式会社 田園 プラザ川場	
4	とみうら	千葉県 南房総市	H5.4	単独型	公設	直営	第 3 セクター	株式会社 ちば 南房総	
5	萩しーまーと	山口県 萩市	H12.8	単独型	その他	その他	民間企業	ふるさと萩食品 協同組合	事業協同組合 方式による整 備・運営
6	内子フレッシュ パークからり	愛媛県 内子町	H8.8	単独型	公設	指定 管理	第 3 セクター	株式会社 内子 フレッシュパー クからり	

※各「道の駅」基本計画書・ホームページ等から整理

(2) 日進市「道の駅」の整備・管理運営手法の検討

「道の駅」の整備・管理運営手法の概要とメリット・デメリットを以下に示します。

「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ます。

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ます。

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」方式が望ましいと考えます。

表 26 整備・管理運営手法一覧

整備・管理運営手法		概要	メリット	デメリット	評価
公設 公営	市直営	- 市において直接管理運営を行う方法 - トイレの維持管理や販売施設・飲食施設の運営等、施設ごとに業務委託またはテナント方式をとる場合が多い	- 公共目的が直接反映できる - 行政施策との連動が図りやすい	収益施設の運営ノウハウが少ないため、収益性が求められる「道の駅」の総合的な管理運営が困難となる場合がある	- 行政の目的に沿った長期的な視点で管理運営を行いやすく、行政の責任が明確で継続性が高い - しかし、行政が公的な立場から判断するため、利用者・地域ニーズへの対応の遅れや、大胆な取り組みがしづらい可能性がある。また、コストが割高となるおそれがある
公設 民営	指定管理（第3セクター・民間事業者等）	- 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方式 - 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	- 公共目的が直接反映できる - 民間企業が有するノウハウを活かして、効果的・効率的な施設運営が期待できる	施設整備は市、管理運営は指定管理者となるため、設計・施工・運営・維持管理までの一貫性は担保できない	- 民間ノウハウを活かし、常に変化する利用者や地域ニーズに柔軟に対応でき、サービスの質向上やコスト縮減がしやすい - 収益事業として展開する部分の魅力づくりを継続的に展開していくためには、民間経営の感覚や視点が必要であると考えられる
民設 民営	民間事業者	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もので、PFI方式が最も代表的な形態となる	設計・施工・運営・維持管理まで一貫して同じ民間企業が行うため、整備・経営方針がぶれがなく、事業全体の効率性が向上する	- PFI事業者の利益が優先され、「道の駅」が持つべき公益性が軽視される懸念がある - PFI導入可能性調査・事業者選定作業に2年以上を要し、調査費用・市職員の作業負担が重い	- 市の財政負担が平準化でき、経費削減効果も見込まれる - 事業期間中、設計・施工を行った事業者が収益性重視の管理・運営を行うことになるため、公益性が発揮されにくい

※民間事業者は、公設民営の場合には行政から指定を受けて施設の管理運営を行い、民設民営の場合には施設の整備及び管理運営を行う。

6 - 3 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

- 収益施設や公益的施設を含め、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ことを踏まえて、個々の施設における利用者ニーズに対応しつつ、施設全体としての統一的な魅力発揮を目指す

変化に対応できる「道の駅」を目指す

- 農産物直売施設・物販施設や飲食施設など、類似施設との競合対象となる機能を備えた施設であることを踏まえて、近隣市町村における道の駅等の新設に伴う競合環境の変化、顧客ニーズの変化等への対応を続けていく「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

- 日進市の個性や特性、大学や市民自治活動等の地域資源を活かし、地域課題の解決とともに、これからのまちづくりに向けた地域の拠点としていくことが求められる施設であることを踏まえて、全市をあげての協力協調体制を構築し、その中で市民が試行錯誤しながら主体的に取り組めるよう配慮する

6 - 4 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します。

指定管理者には様々な形態があり、第3セクター・民間事業者等が挙げられます。

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、経験がない状況です。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ます。

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指定管理者に選定していくこととします。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します。

表 27 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	民間事業者

表 28 指定管理の運営主体の比較

	第3セクター	民間事業者
概要	第3セクター（市と民間事業者の共同出資により設立された事業法人）が管理・運営業務を行う	施設の管理権限を民間事業者が保有し、民間事業者が管理・運営業務を行う
メリット	- 公共目的が直接反映できる - 公平性、継続性が担保される - 行政施策との連携が図りやすい	- 民間ノウハウ活用による施設運営・利用者サービスの向上が期待できる - 売上以外にも一定額のテナント料を徴収することができる - 新規参入者のビジネスチャンスの創出につながる
デメリット	- 半官半民であることから、意思決定までに時間がかかり、民間活力を十分に発揮できない場合がある - 収益施設の運営ノウハウが少ないため、総合的な管理運営が困難である - 新規参入者のビジネスチャンスの創出につながらない	- 民間事業者の都合による撤退等により、安定的な施設経営が妨げられるおそれがある - 短期間で指定管理者が交代することにより、ノウハウ蓄積を妨げるおそれがある - 施設の運営経費が十分に確保されていない場合に、利用者に対するサービス低下が懸念される

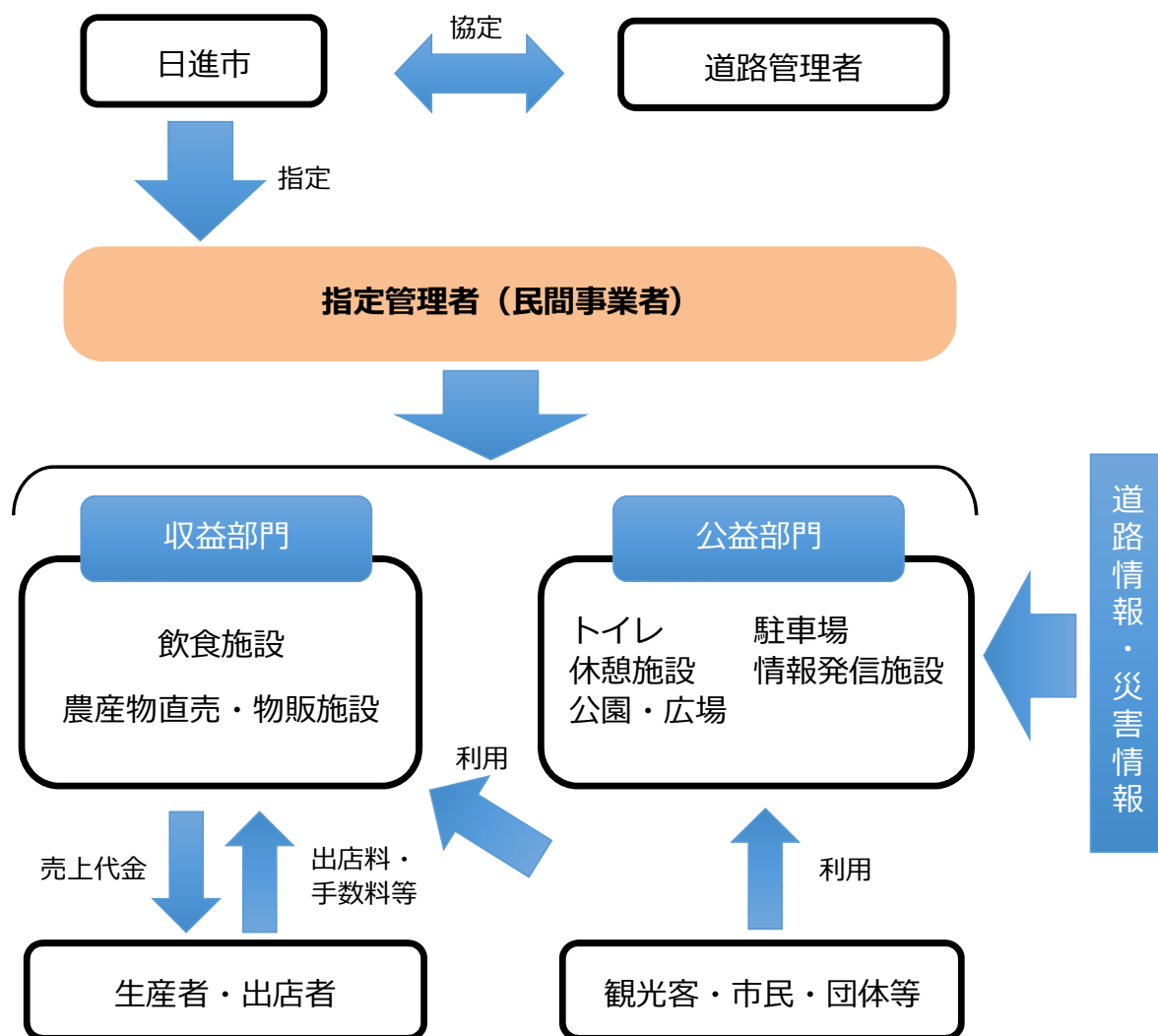


図 42 指定管理者制度を活用した管理運営方式イメージ

第7章 概算事業費等

7-1 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。

7-2 今後のスケジュール

平成33年度の開駅を目指し、基本設計・詳細設計等を進めます。

表 29 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	

7-3 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、以下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。

表 30 愛知県内「道の駅」利用者数

番号	駅名	登録年月	路線名	H27センサス 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嶋	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	13,735	433,965	489,270	
			国道42号	5,855			
5	つぐ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	※農産特産物販売有料公園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	佐屋多度線	15,412	—	—	
11	あかばね口コステーション	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	26,370	340,597	204,682	※バイパスで片側車線からのみ直接アクセスとなるため除く
			国道23号	8,558			
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み直接アクセスとなるため除く
14	瀬戸しなの	H22.8	国道248号	12,446	566,900	604,700	
			中水野品野線	2,248			
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多いため除く

※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）

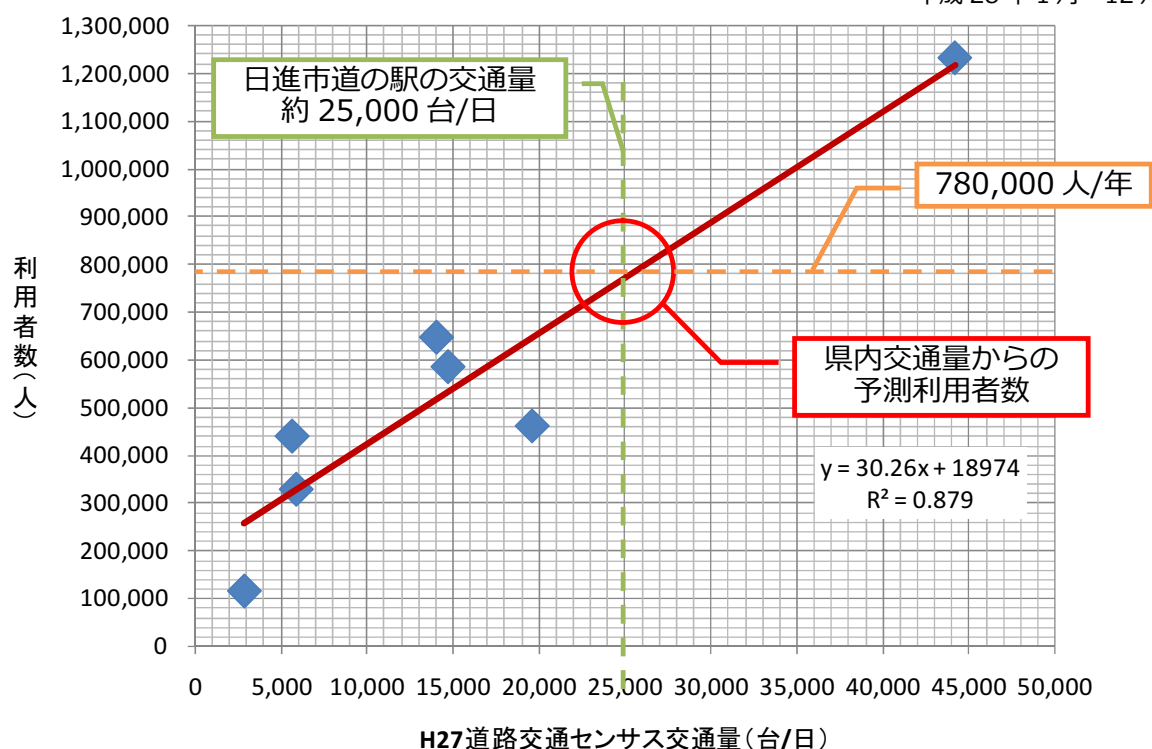


図 43 全面交通量と利用者数の相関図

※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

第8章 実現に向けて

「道の駅」整備の実現に向けて、特に下記の検討項目について、今後取組んでいきます。

(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ます。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きます。

(2) 指定管理者制度の導入に関する検討

本計画では、「道の駅」の運営に指定管理者制度を導入し、運営者を民間事業者とすることとしました。第6章「整備・管理運営手法」に記載したとおり、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、短期間で指定管理者が交代することによってノウハウが蓄積できない、安定的な施設経営ができないなど、配慮すべきこともあります。

日進市では、一般に指定管理期間を原則5年間としています。他市町村の「道の駅」では、5年間、10年間、15年間など様々です。

また、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」の事例があります。

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していきます。

(3) くるりんばすに関する検討

本計画では、第4章「施設規模」、第5章「配置計画」において、「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いました。基本計画の段階では、くるりんばすの拠点機能を「道の駅」に展開することを定めているわけではなく、可能性を残すという形で配置計画に位置づけています。

今後、開駅までを目標に、関係者と調整を進め、どのようにしていくかを検討していきます。

（４）誰もが使いやすい施設デザインの検討

「道の駅」の整備コンセプト「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きます。

また、来訪者にとって分かりやすく、地域景観に配慮した統一されたデザインの案内サインや標識、照明灯等の整備を検討していきます。

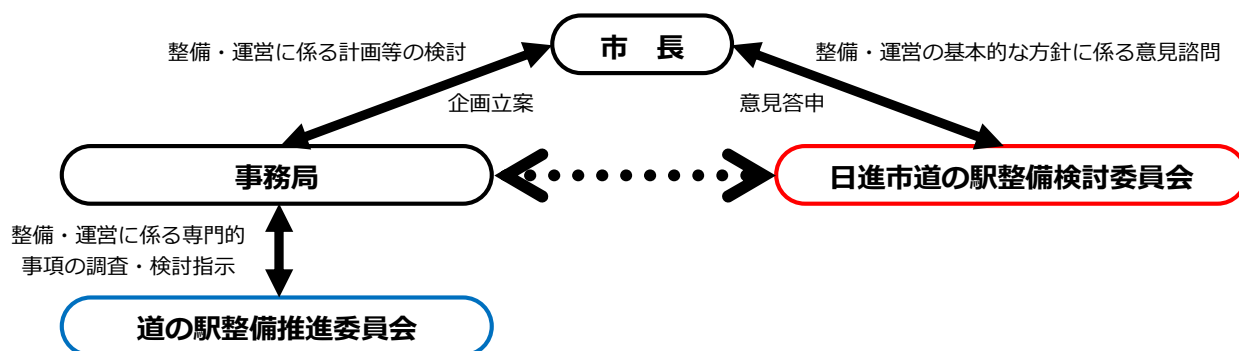
（５）「道の駅」における 市民活動に関する検討

「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ます。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ましたが、今後、さらなる市民活動の可能性などを研究、検討していきます。

参考資料

1. 検討体制

道の駅の整備に関して、「日進市道の駅整備検討委員会」と市内部に設置した「道の駅整備推進委員会」等が車の両輪となる体制により検討



2. 策定の経緯（日進市道の駅整備検討委員会）

委員会	日付	検討項目	備考
第1回	平成29年7月10日	・「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	・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	・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	・基本計画（素案）の検討について	
パブコメ	平成30年1月4日 ～平成30年2月2日	・パブリックコメントの実施	
第5回	平成30年2月16日	・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. 日進市道の駅整備検討委員会名簿

【委員】

	氏名	所属・職名等	備考
1	伊豆原浩二	学識経験を有する者（愛知工業大学工学部）	委員長
2	鵜飼宏成	学識経験を有する者（愛知学院大学経営学部）	
3	亀倉正彦	学識経験を有する者（名古屋商科大学経営学部）	
4	内田好昭	各種団体の代表者又は推薦者（日進市商工会）	
5	石黒秀一	各種団体の代表者又は推薦者（JA あいち尾東）	
6	中村雄一	各種団体の代表者又は推薦者（愛知中央青年会議所）	
7	蟹江栄吾	各種団体の代表者又は推薦者（尾三消防本部）	
8	幸村好美	各種団体の代表者又は推薦者（日進市区長会）	
9	間瀬真由子	各種団体の代表者又は推薦者（日進市私立幼稚園協会）	
10	古賀英治 （佐藤亜矢子）	各種団体の代表者又は推薦者（三菱東京 UFJ 銀行）	H29.11 変更 (H29.7～H29.10)
11	菅沼成明	公募の市民	
12	住田穂積	公募の市民	
13	平真弓	公募の市民	
14	森川敏育	公募の市民	
15	加藤由喜雄	その他市長が認める者	

【オブザーバー】

	氏名	所属・職名等	備考
1	大原千明	中部地方整備局名古屋国道事務所交通対策課長	
2	小柳和人	愛知県建設部道路維持課課長補佐	
3	河合誠	愛知県尾張建設事務所道路整備課長	
4	金山敏和	市企画部長	
5	遠松誠	市建設経済部長	

【事務局】

	氏名	所属・職名等	備考
1	宇佐美博	建設経済部次長兼道路建設課長	
2	伊藤孝明	建設経済部特命事項支援員	
3	加藤博之	建設経済部都市計画課担当課長	
4	高柳秀史	建設経済部道路建設課課長補佐	
5	清水幸敬	建設経済部道路建設課用地係長	
6	橋本公太	建設経済部道路建設課用地係主任	

4. 日進市道の駅整備検討委員会設置条例

平成 29 年 3 月 27 日

条例第 2 号

(設置)

第 1 条 本市における道の駅(国が定める「道の駅」登録・案内要綱に規定する道の駅をいう。以下同じ。)の整備について、日進市道の駅基本計画(以下「基本計画」という。)の策定等必要な事項を検討するため、地方自治法(昭和 22 年法律第 67 号)第 138 条の 4 第 3 項の規定に基づき、日進市道の駅整備検討委員会(以下「委員会」という。)を設置する。

(所掌事務)

第 2 条 委員会は、市長の諮問に応じ、次に掲げる事項を検討する。

- (1) 基本計画の策定に関すること。
- (2) 前号に掲げるもののほか、道の駅の整備の推進に関し必要と認めること。

(組織)

第 3 条 委員会の委員の定数は、15 人以内とする。

2 委員は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱する。

- (1) 学識経験を有する者
- (2) 各種団体の代表者又は推薦者
- (3) 公募の市民
- (4) その他市長が認める者

(任期)

第 4 条 委員の任期は、1 年以内とする。ただし、委員が欠けた場合における補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(委員長)

第 5 条 委員会に委員長を置き、委員の互選によって定める。

2 委員長は、会務を総理し、委員会を代表する。

3 委員長に事故があるとき又は委員長が欠けたときは、あらかじめ委員長の指名する委員が、その職務を代理する。

(会議)

第 6 条 委員会の会議(以下「会議」という。)は、委員長が招集し、委員長がその議長となる。

2 会議は、委員の過半数が出席しなければ開くことができない。

3 会議の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

4 委員長は、必要があると認めるときは、会議に委員以外の者の出席を求め、説明又は意見を聴くことができる。

(守秘義務)

第 7 条 委員は、職務上知ることができた秘密を漏らしてはならない。その職を退いた後も同様とする。

(委任)

第 8 条 この条例に定めるもののほか、この条例の施行に関し必要な事項は、市長が別に定める。

附 則

(施行期日)

1 この条例は、公布の日から施行する。

(日進市特別職の職員で非常勤のものの報酬及び費用弁償に関する条例の一部改正)

2 日進市特別職の職員で非常勤のものの報酬及び費用弁償に関する条例(昭和 41 年日進町条例第 2 号)の一部を次のように改正する。

〔次のよう〕略

5. 日進市 道の駅整備推進委員会名簿

【委員】

	氏名	所属	役職等	備考
1	青山雅道	副市長		
2	金山敏和	企画部	部長	
3	山中和彦	企画部	調整監	
4	水野隆史	企画部企画政策課	課長	
5	須崎賢司	総務部	部長	
6	長原範幸	総務部危機管理課	課長	
7	牧智彦	市民生活部	部長	
8	石川雅之	市民生活部市民協働課	課長	
9	山田進	市民生活部生活安全課	課長	
10	加藤慎司	市民生活部環境課	課長	
11	萩野敬明	こども福祉部	部長	
12	伊東幸仁	こども福祉部子育て支援課	課長	
13	遠松誠	建設経済部	部長	
14	伊藤孝明	建設経済部	特命事項支援員	
15	武田健一	建設経済部	特命事項支援員	
16	西尾茂	建設経済部都市計画課	課長	
17	加藤博之	建設経済部都市計画課	担当課長	
18	宇佐美博	建設経済部道路建設課	課長	
19	伊藤泰裕	建設経済部建築課	課長	
20	蟹江健二	建設経済部産業振興課	課長	
21	高柳秀史	事務局 建設経済部道路建設課	課長補佐	
22	清水幸敬	事務局 建設経済部道路建設課	係長	
23	橋本公太	事務局 建設経済部道路建設課	主任	

6. 関連計画等

①日進市人口ビジョン・総合戦略（平成27年度）



図表3-1

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、田畑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、既存の専ら農業事業者だけでなく、新しいニーズや感性に対応できる事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い、地域内経済活性化の拠点となる道の駅や観光関連産業の育成にも力を注ぎます。

図表3-2

主要業績評価指標（KPI）

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

図表3-3

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。
にぎわい交流ひろば整備事業	にぎわい交流ひろばを整備し、市役所周辺地域ににぎわいの感じる地域としていきます。
田園フロンティアパーク構	「農」に関わる人材育成を行うため、野菜作



主な事業内容

事業名

道の駅整備事業

事業内容

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 周辺現況調査	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
市道黒笹三本木線整備事業（道路建設課）	☆市道黒笹三本木線整備事業	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		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

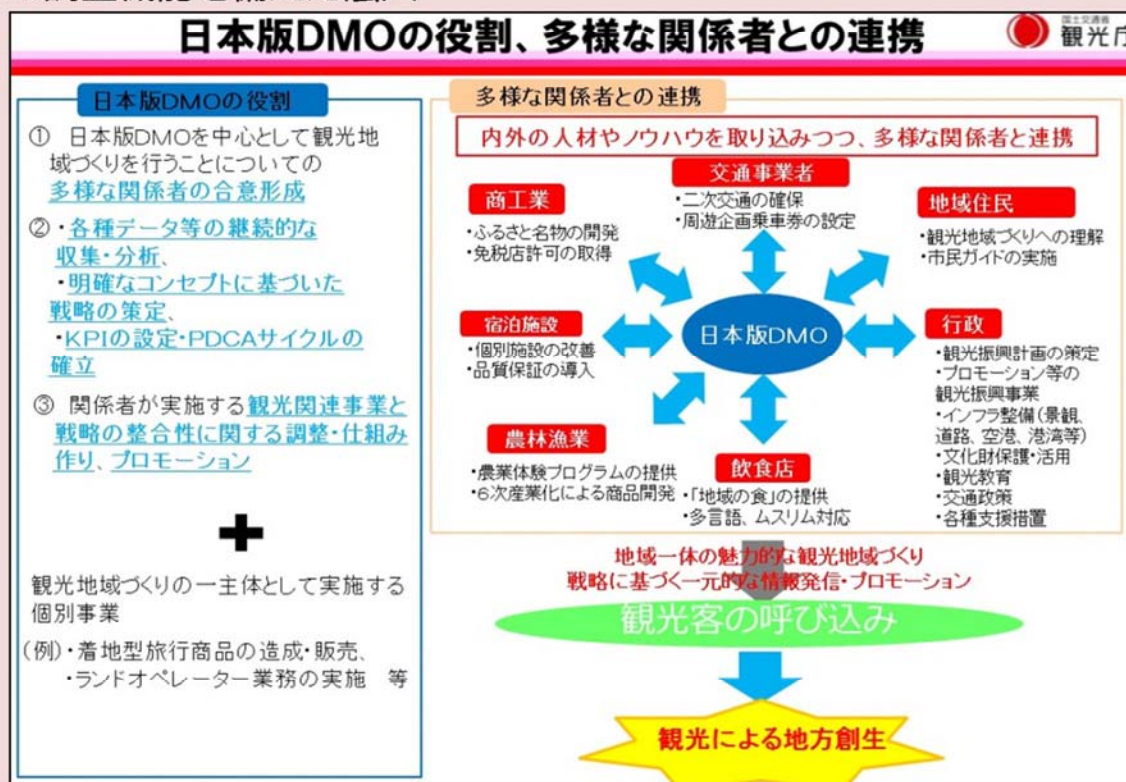
⑩道の駅整備事業（道路建設課）	☆道の駅整備事業	地域活性化の拠点、観光・産業・福祉・防災等の地域資源の活用を図る施設として道の駅を整備する。	基本構想策定 基本計画策定	基本設計 測量 地質調査 ⇒	実施設計 用地取得	工事 ⇒
-----------------	----------	--	------------------	-------------------------	--------------	---------

⑩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 ⇒
-----------------	----------	--	------------------	-------------------------	--------------	---------

③DMO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



出典：観光庁ホームページhttp://www.mlit.go.jp/kankochu/page04_000048.html

■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、多様な関係者と協同しながら、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。

④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

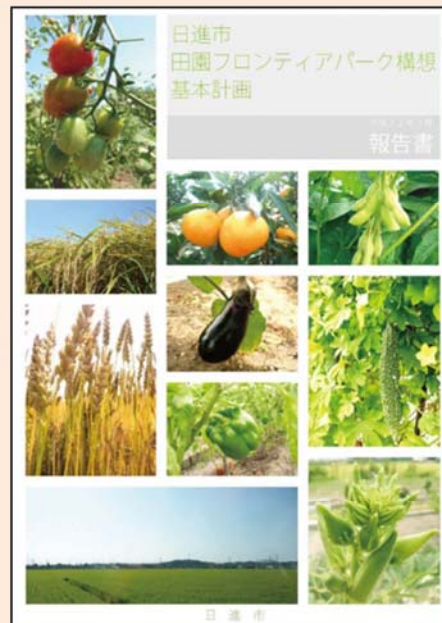
■基本方針

方針1 農業を振興する拠点施設を整備する

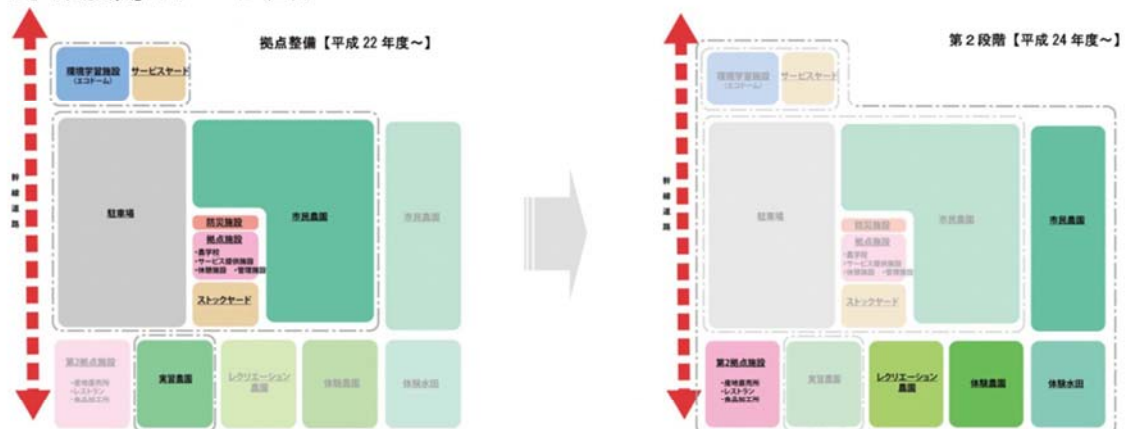
- ①普及啓発・体験学習・交流の場の整備
- ②人材育成・教育訓練の場の提供
- ③災害に備える場の充実
- ④環境学習の推進

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。

日進市道の駅基本計画

発 行 日 平成 30 年 2 月

発 行 日進市

編 集 建設経済部 道路建設課

〒470-0192 愛知県日進市蟹甲町池下 268 番地

電話 : 0561-73-7111 ファクス : 0561-73-1821

URL <http://www.city.nisshin.lg.jp>

