

**日進市道の駅
基本構想**

**平成29年2月
日進市**

目次

第1章 計画策定の背景	1
1 「道の駅」登録制度の概要	1
2 愛知県内の「道の駅」整備状況	2
3 日進市の特徴	4
4 日進市の地域活性化に向けた課題	7
第2章 「道の駅」の整備コンセプト	10
1 日進市が目指す「道の駅」	10
2 「道の駅」整備コンセプト及び基本方針の設定	12
第3章 「道の駅」の導入機能（施設イメージ）	13
第4章 「道の駅」の候補地選定	16
1 「道の駅」の候補地選定	16
第5章 「道の駅」の整備・管理運営	20
1 「道の駅」の整備手法	20
2 管理運営手法の整理	20

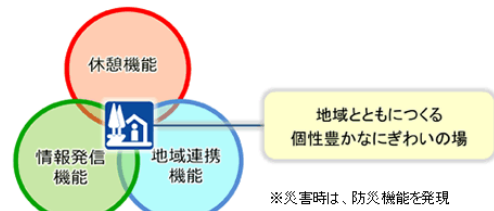
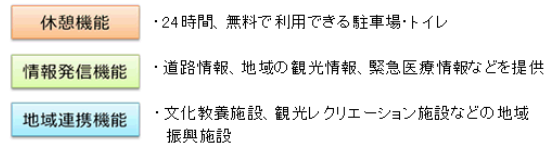
第1章 計画策定の背景

1 「道の駅」登録制度の概要

(1) 「道の駅」とは

平成5年に制度が創設されて以来、「道の駅」は全国各地で設置され、現在では1,107カ所（平成28年10月7日現在）、愛知県内では16カ所が登録されています。

「道の駅」の登録数は年々増えており、当初の目的である「通過する道路利用者へのサービス提供の場」から、近年では地域経済・観光・福祉・防災・文化等、地域の個性や魅力を活かしたさまざまな取り組みが行われています。今後も、地方創生の拠点であり、地域課題の解決に資する場としての活用が期待されています。



（出典：国土交通省公表資料）

図 1-1 「道の駅」の基本コンセプト

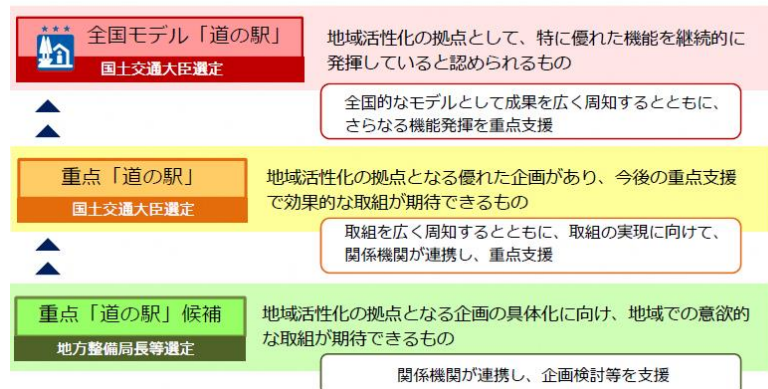
(2) 「道の駅」の基本コンセプトと基本機能

国の示す「道の駅」の基本コンセプトは、「地域とともに作る個性豊かなにぎわいの場」です。施設は、道路利用者のための駐車場やトイレ等の「休憩機能」、道路利用者や地域住民のために道路情報や地域情報等を提供する「情報発信機能」、文化教養施設・観光レクリエーション施設・特産品販売施設等の「地域連携機能」の3つの機能で構成されています。また、最近では災害時における防災拠点としての役割を果たす「防災機能」が求められています。

(3) これからの「道の駅」

道路利用者の休憩施設として、生まれた「道の駅」は、今ではそれ自体が目的地となり、まちの特産品や観光資源を活かしてひとを呼び、仕事を生み出す核へと独自進化を遂げました。

こうした流れを応援するため、国土交通省では、重点「道の駅」や特定テーマ型モデル「道の駅」を地域活性化の拠点となる先駆的なモデル箇所として選定することで、関係機関と連携して重点的に支援しています。



（出典：国土交通省公表資料）

図 1-2 モデル「道の駅」・重点「道の駅」の概要と類型

2 愛知県内の「道の駅」整備状況

(1) 愛知県内の「道の駅」

現在、愛知県内には 16 駅の「道の駅」があり、近年では平成 24 年度に岡崎市「道の駅藤川宿」、平成 27 年度に新城市「道の駅もつくる新城」がオープンしました。

日進市直近では、瀬戸市「道の駅瀬戸しなの」のほか、愛西市「道の駅立田ふれあいの里」、安城市「道の駅デンパーク安城」等がありますが、どの「道の駅」においても、日進市から 10km 以上離れているため、日進市は「道の駅」空白地帯となっています。

愛知県では、近年の地方創生の核として「道の駅」の整備やリニューアルを推進する国の動きを受けて、平成 27 年度に愛知県「道の駅」推進調整会議を設置し、市町村の「道の駅」に関する取り組みを多角的に支援しています。

表 1-1 愛知県内の「道の駅」一覧表

No	道の駅	所在地	路線名
1	道の駅 豊根グリーンポート宮嶋	北設楽郡豊根村	国道 151 号
2	道の駅 鳳来三河三石	新城市	国道 257 号
3	道の駅 田原めっくんはうす	田原市	国道 259 号
4	道の駅 伊良湖クリスタルポルト	田原市	国道 42 号
5	道の駅 つぐ高原グリーンパーク	北設楽郡設楽町	主要地方道設楽根羽線
6	道の駅 どんぐりの里いなぶ	豊田市	国道 153 号
7	道の駅 アグリステーションなぐら	北設楽郡設楽町	国道 257 号
8	道の駅 デンパーク安城	安城市	国道 23 号
9	道の駅 つくで手作り村	新城市	国道 301 号
10	道の駅 立田ふれあいの里	愛西市	県道佐屋多度線
11	道の駅 あかばねロコステーション	田原市	国道 42 号
12	道の駅 筆柿の里・幸田	額田郡幸田町	国道 23 号岡崎バイパス
13	道の駅 にしお岡ノ山	西尾市	国道 23 号岡崎バイパス
14	道の駅 瀬戸しなの	瀬戸市	県道中水野品野線
15	道の駅 藤川宿	岡崎市	国道 1 号
16	道の駅 もつくる新城	新城市	国道 151 号

(平成 28 年 10 月 7 日現在)

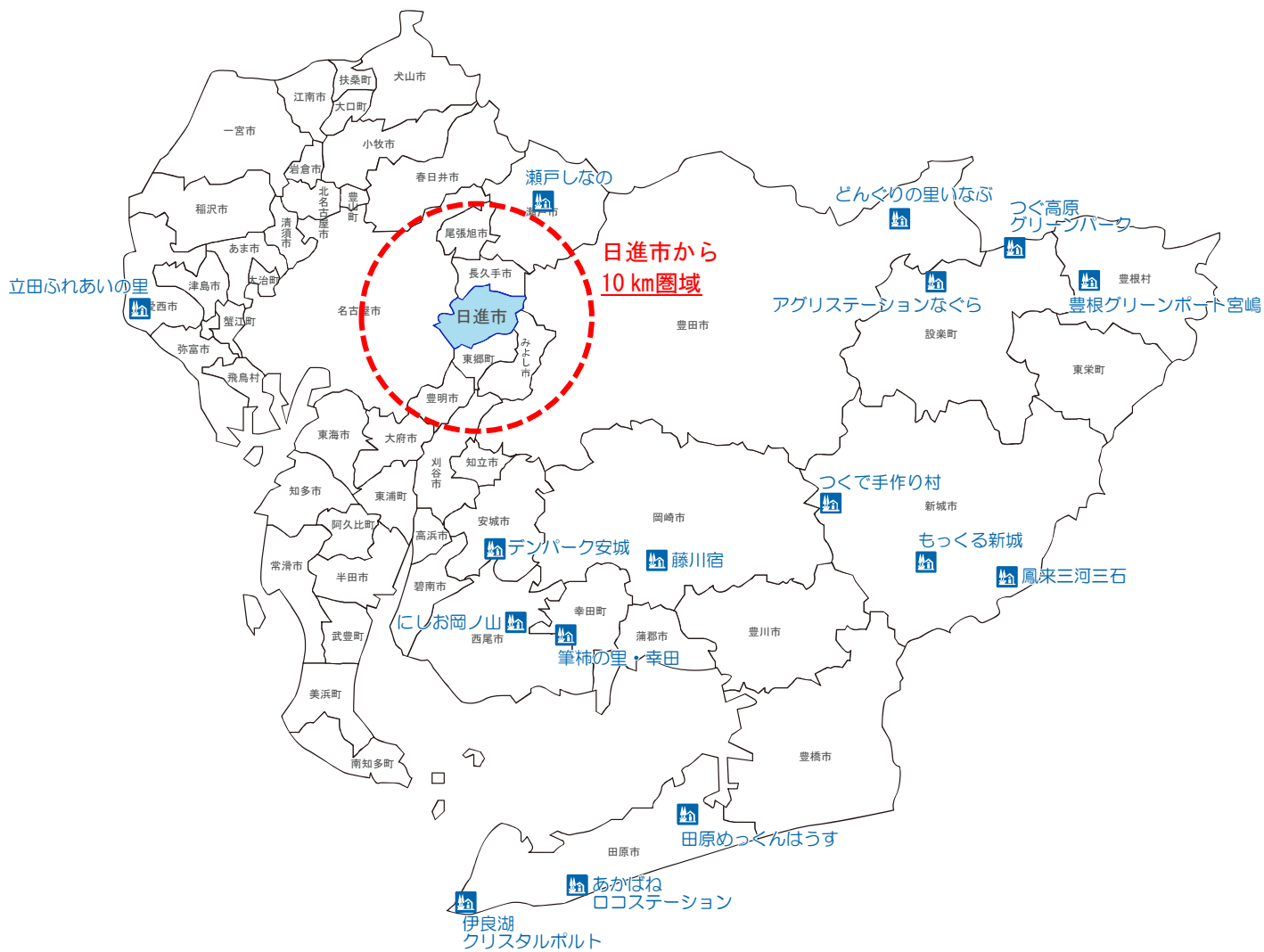


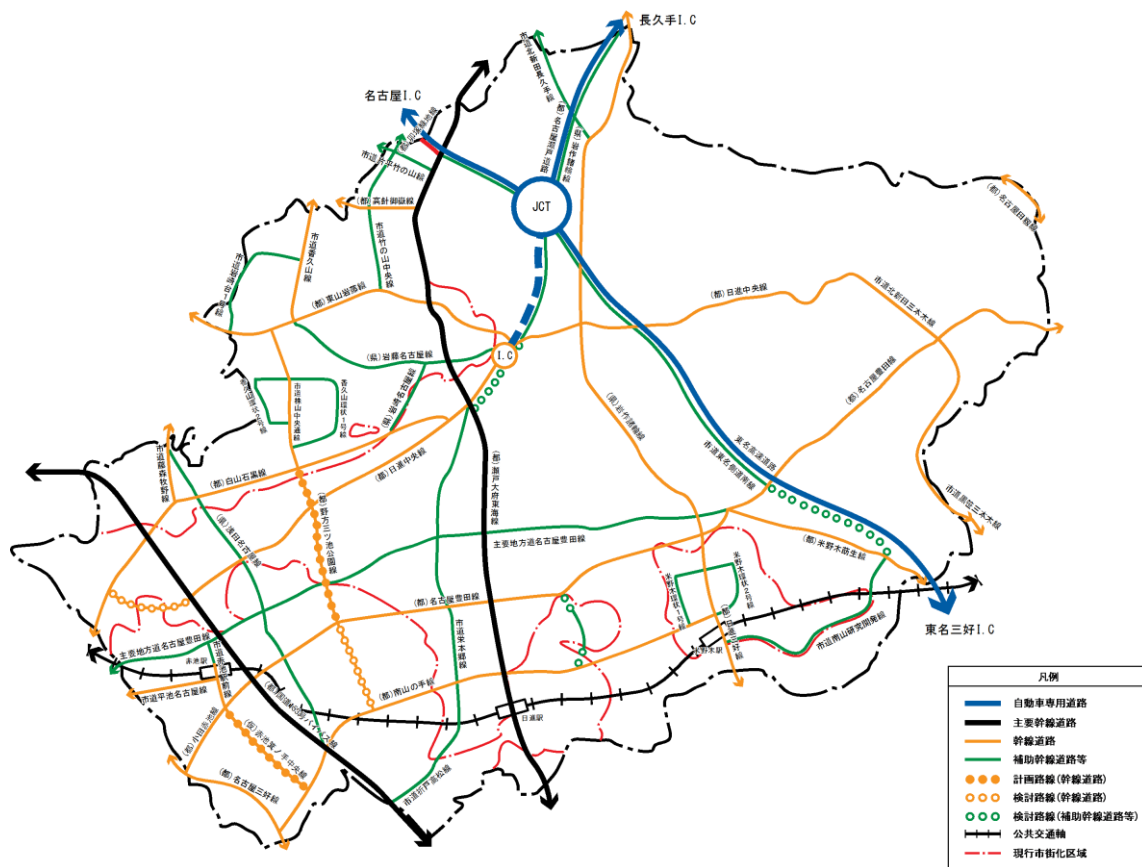
図 1-3 愛知県内の道の駅立地状況

3 日進市の特徴

(1) 広域交通体系の利便が高いまち

日進市は、尾張地域と三河地域の境に位置し、西は名古屋市、東は豊田市とみよし市、南は東郷町、北は長久手市に隣接しています。

鉄道としては、市南部に名鉄豊田線と相互乗り入れしている地下鉄鶴舞線赤池駅、名鉄豊田線日進駅及び米野木駅の3駅、北部には長久手市にある愛知高速交通東部丘陵線（リニモ）の長久手古戦場駅があります。道路網としては、国道・県道が順次整備されており、周辺地域へのアクセス性は高い一方、分散型の都市構造のため日常生活における市民の自動車依存度は高い状況にあります。



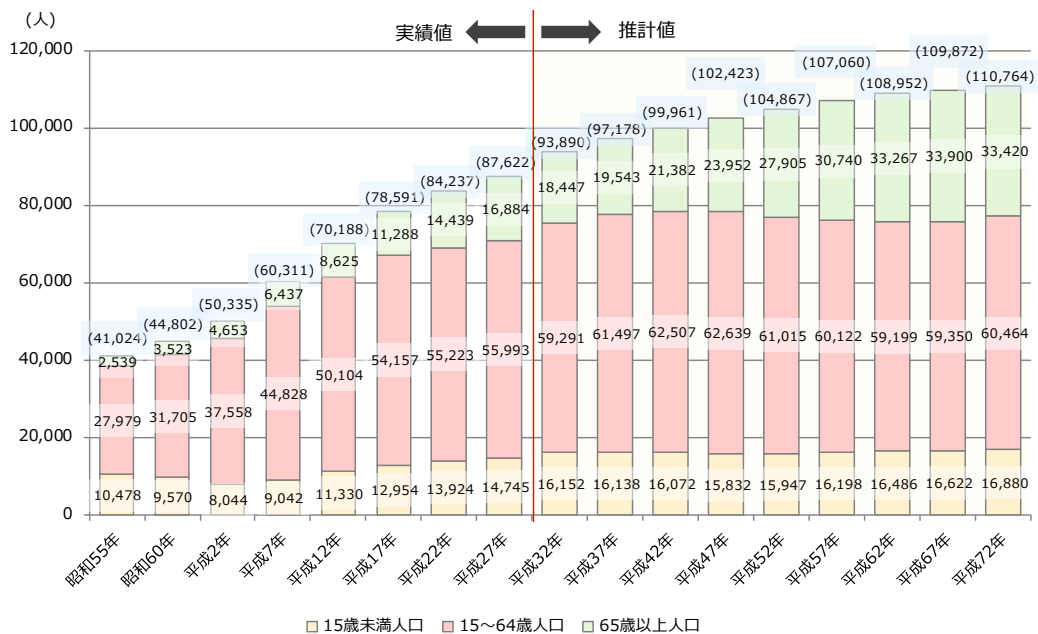
(出典：日進市都市マスタープラン)

図 1-4 都市交通施設（道路）方針図

(2) 地域の活力の源となる子ども・子育て世代がにぎわうまち

通勤・通学に便利な都市間交通に加え、恵まれた自然環境等により日進市は「住みよいまち」との評価が高く、全国的に人口減少期を迎える中、人口増加を続けている数少ない都市の一つです。

年齢3区分別人口割合は、国や愛知県と比べて「15歳未満人口割合」が高く、今後も増加すると推計されています。また、子ども数や転入率は国や愛知県平均を上回り、合計特殊出生率や若い世代の流入が高い水準を示し、特に20～30歳代の子育て世代の転入、子ども（0～5歳）が多いのも特徴です。このような情勢を背景に、土地区画整理事業等による市街地の整備が進められていて、今後も人口増加が続くと見込まれています。



(出典：日進市人口ビジョン・総合戦略)

図 1-5 年齢3区分別人口（実績及び推計値）

(3) 「市民が主役のまちづくり」を目指すまち

市民のまちづくりに対する意識は高く、第5次日進市総合計画における将来都市像「いつまでも暮らしやすいみどりの住環境都市」に向けて、地域交流・福祉・環境・文化・防災等の多様な分野において市民自治活動が盛んであり、市も自治基本条例や市民参加及び市民自治活動条例を制定し、市民が主役のまちづくりを推進しています。

また、日進市は5つの大学（愛知学院大学、名古屋学芸大学、名古屋外国語大学、椋山女学園大学、名古屋商科大学）が立地する文教都市です。この特徴を活かし、大学の持つ知的財産や学生の力といった資源を活用するため、平成21年から大学との連携協力協定を進めています。現在9大学と協定を結び、生涯学習講座、ポスター等のデザイン協力、イベント・行事等への学生ボランティアの参加等、さまざまな事業において大学の専門性や特色を活かした取り組みを行っています。

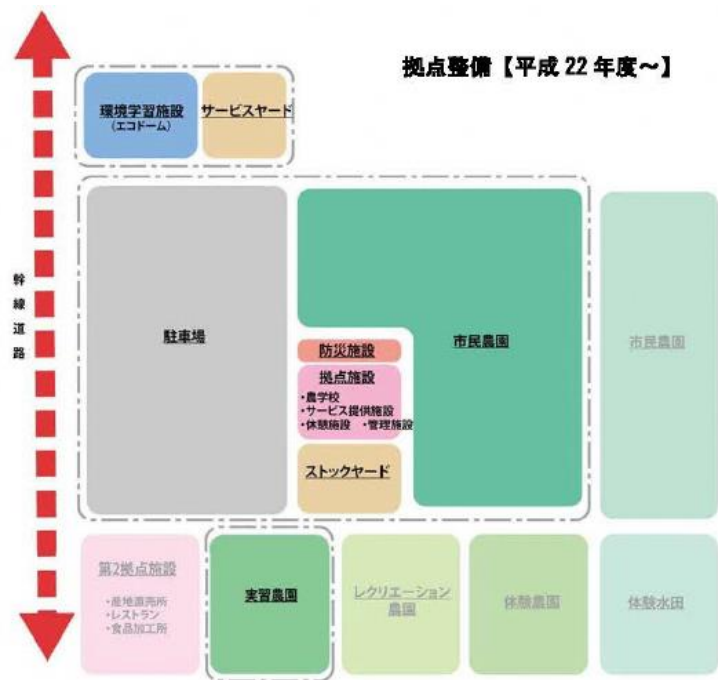
※名古屋学芸大学 短期大学部は、平成29年3月31日で廃止。

(4) 都市近郊でありながら豊かな自然環境に恵まれたまち

日進市は、都市近郊でありながら生活に潤いと安らぎを与えてくれる自然環境が残るまちです。

東部丘陵、御嶽山や北高上緑地等のまとまった緑地に点在する丘陵地、市のほぼ中央部を流れる天白川や岩崎川といった水資源と川沿いに広がる田園風景、多様な緑の空間が織り成す構造が大きな特徴の一つです。

日進市の農業算出額は決して高くないものの、豊かな自然を活かした農業に関心を持つ市民が多く、子育て世代や高齢者層を中心に市民農園のニーズや農業体験への市民意識は高い状況です。市では、農業・食・環境・健康・にぎわい・防災をテーマに「防災型農業・コミュニティ公園」を整備する「田園フロンティアパーク構想」に取り組んでおり、農産物直売所、レストラン、レクリエーション農園・体験農園等の整備が想定されています。



(出典：日進市田園フロンティアパーク構想 基本計画)

図 1-6 田園フロンティアパーク構想 事業展開イメージ図

(5) 地域固有の歴史・文化に触れられるまち

土地区画整理事業により生まれた香久山地区や竹の山地区等がマスメディアや情報誌に特集を組まれる等、おしゃれで活気があるまちのイメージを牽引する一方、日進市は先人から受け継がれる歴史が息づく都市でもあります。

奈良・平安時代に日本屈指の窯業生産地であった「猿投山西南麓古窯跡群」の地理的中心地に位置し、市域内で約 160 基の古窯跡が確認されているとともに、その一つ「香久山古窯」が保存され、毎年 5 月～9 月に一般公開されています。また、「岩崎城址公園」は、小牧・長久手の戦いの前哨戦の地であり、公園散策や企画展示等の観覧に多くの市民が訪れています。

ほかにも、名古屋市近郊では珍しい本格的な観光牧場「愛知牧場」、桜の名所でもある全国唯一の宗教公園「五色園」、貴重な古磁器・古陶器や浮世絵が見られる「マस्पロ美術館」等の観光資源もあります。



4 日進市の地域活性化に向けた課題

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、第5次日進市総合計画では、将来都市像「いつまでも暮らしやすいみどりの住環境都市」を掲げ、その実現に向けて6つの基本目標と5つの重点プロジェクトを柱として政策や事業を進めています。

また、平成27年度には、人口に関する目指すべき将来の方向や将来展望を示した「人口ビジョン」と、これを実現するための5カ年の目標や具体的な施策をまとめた「総合戦略」を策定し、まちの持続的な発展に向けた取り組みを示しました。その実現に向けた事業の一つに、観光・産業・福祉・防災等の地域資源の活用を図る地域の拠点として「道の駅」整備事業を掲げています。

こうした上位計画の構想や理念との整合性に配慮しつつ、厳しい財政状況を踏まえた社会資本投資の効率化や相乗効果、商業地とは異なる「にぎわい」の創出、日進市における地域課題の解消に向けた拠点づくりを目指す必要があります。

(1) 福祉サービスの充実

将来を見据えた地方創生施策を進めるにあたり、次世代を担う子どもたちを育むことは必要です。日進市は共働き世代も多く、子育て支援として「児童クラブ等の充実」「安心して子どもを遊ばせることができる公園等の整備」への強い要望があります。

保育園事業や放課後子ども教室等の支援サービス事業の拡充は図っていますが、車で行ける子どもの遊び場や公園が少なく、市民1人当たりの面積も全国平均及び愛知県平均を下回っているのが現状です。また、子育てに悩みや不安を持つ親や育児中の家庭の孤立化等が懸念される中、出産や子育て相談できる体制、子育てに関する情報提供、親同士の交流の場や情報交換ができる場等、子育て支援の充実が必要です。

一方で、将来的に高齢者人口が増加していくことは日進市も例外ではなく、子育て支援の充実とともに、健康長寿や住み慣れた地域での暮らしを支えるために、地域における健康づくりやさまざまな世代が交流できる機会、環境の整備が求められています。

(2) 都市近郊における「農」の展開

近年、農地面積は全国的に減少傾向にあるとともに、農業従事者の高齢化や後継者等の担い手の確保が課題となっています。日進市も同様に、担い手の減少や遊休農地の増加、農地面積の減少等、農業を取り巻く現状は厳しい状況にあります。

このような「農」に関する課題に対し、市では人・農地プランを作成し地域の農業を発展させ、都市近郊における農業の振興を進めています。さらに、農業者と都市住民がお互いを知り、理解を深め合う交流拠点の整備を目指し「田園フロンティアパーク構想」を策定する等、民間や各種団体の活力を導入しながら、食や農を通じた交流、人材育成、食育の推進、環境学習等に取り組んでいます。

今後も、環境問題への関心や健康志向の高まりから、市民の環境学習、食育や地産地消等への関心が高まっていくと想定され、より一層都市住民の「農」への理解を深める同構想の取り組みが重要となっていきます。

(3) 市民自治活動・地域交流・大学連携

高度経済成長期以降、緑豊かな住宅都市として発展してきた日進市ですが、現在の活力やにぎわいを持続的に発展させていくためには、「日進市に住みたい・住み続けたい」と思えるようなまちづくりが必要不可欠です。

日進市では、まちの魅力を発信しつつ市民と地域の交流の場として、地縁型・テーマ型それぞれのコミュニティと協働して、市民まつりやゆめまつり等の行事・イベントを開催しており、毎年、市内外から多くの参加者でにぎわいをみせています。

また、これからのまちづくりにおいて、現代社会の地域課題は、市単独での解決が難しく、これまで以上に市民参加を進め、コミュニティ・大学・企業等と連携して、市民自治力と行政経営力の向上が欠かせません。中でも、知の拠点として大学が担う役割は非常に大きく、これまで以上に地域と密接に関わり連携することが求められており、市内に5つの大学を有する文教都市である日進市においては、今後も複雑・多様化する地域課題の解決に向けて、大学連携を活かしたまちづくりが期待されています。

(4) にぎわい創出に向けた拠点づくり

将来都市像の実現に向けて、日進市では第5次日進市総合計画の重点プロジェクト4に「にぎわいのある中心核形成プロジェクト」を定め、「緑と調和した、環境負荷の少ないにぎわいのある中心核の形成」を展開イメージに、市役所周辺地域整備計画の策定（にぎわい交流ひろばの整備）や田園フロンティアパークの整備、まちなかギャラリーの充実等、日進市のにぎわい創出に向けた取り組みの推進を掲げています。

平成24年度に策定した市役所周辺地域整備計画では、市役所周辺地域を「にぎわい交流エリア」「四季を感じる水辺・農エリア」「自然と親しむ里山エリア」に位置づけ、にぎわい交流エリアの中心的施設として「にぎわい交流ひろば」の整備を掲げています。その抜粋計画である「にぎわい交流ひろば・にぎわい交流軸基本計画」に基づき、イベント広場の整備を進めており、市民のさまざまな出会いや交流を促し、市役所周辺地域の「にぎわい」を生み出すようなまちづくりに取り組んでいます。

(5) 地域環境の保全

持続可能な社会に向け、社会に多大な影響をもたらす地球温暖化の緩和を目的に、国はその原因である温室効果ガスの削減目標を定め、「低炭素社会」「循環型社会」「自然共生社会」の実現に向けた取り組みを推進しており、全国の自治体でも積極的に取り組まれています。

日進市でも地球温暖化対策は、日進市環境基本計画に位置付けられており、平成23年に地球温暖化対策実行計画（区域施策編）を策定、平成25年には地球温暖化対策地域協議会を設置し、削減目標に向けて、市民とともにさまざまな活動を展開しています。

しかし、日進市の人口は増加傾向が続くことから、民生部門のCO₂排出量の増加が懸念されています。また、運輸部門における自動車からのCO₂排出量の占める割合は高く、自動車依存度が高い日進市の地域特性から、人口増加に伴う自動車によるCO₂排出量の増加も懸念され、低炭素社会への転換に向けてさらなる取り組みが求められています。

(6) 防災・減災対策

日進市域は、南海トラフを震源とした大地震発生時には、最大震度6強の揺れが発生すると予測されており、国から南海トラフ地震防災対策推進地域に指定されています。日進市では発災時の被害を最小限にとどめるために、日進市地域防災計画に基づき、各防災拠点の整備、避難所の耐震化、避難行動要支援者に対する地域支援体制づくり、防災訓練の実施等、さまざまな地震防災対策を推進しています。

一方で、既存ストック施設を活用しているため、広域防災拠点の配置場所や機能集中、地域内輸送拠点へのアクセス経路、防災拠点の老朽化等、いくつかの課題を抱えています。特に、広域防災拠点へのアクセス向上による緊急活動の支援強化等、緊急輸送道路を軸にした防災対策の充実や早期の復旧・復興のためには重要です。

また、平成28年に起きた熊本地震では、車中泊避難を始めとした指定避難場所以外への避難に焦点が当てられ、こうした避難者への支援体制が課題とされました。過去の災害から、帰宅困難者対策や長期化する避難生活に伴う避難所の環境改善、高齢者・障害者・子どもや女性等への配慮された避難所運営等の必要性が高まっています。今後、日進市の防災体制の一層の充実や他機関との連携強化等を図っていく必要があります。

(7) シティプロモーション・情報発信の充実

近年、人口減少や高齢人口比率の上昇を背景に、消費市場規模の縮小や人材不足等による将来の地域経済力、活力低下が懸念されており、これからの時代は、住民・企業・各種団体に「選ばれる地域」になることが迫られています。

日進市がこれまで以上に活力あるまちとして持続的に発展していくためには、まちの魅力やイメージを高め、市民からは「愛着」「誇り」を、市外の人からは「知名度」「認知度」を得られるよう、本質的な価値を高めるシティプロモーションを戦略的に展開しなければなりません。

しかし、名古屋市と豊田市という大都市の間にある日進市は、地域資源について住民自身にも認識が少なく、市内に魅力的な地域資源があふれていても、その存在が薄れている状況です。市内の地域資源を市民自ら掘り起こし、守り、育て、活用することは、地域への「愛着」と「誇り」を醸成する「住んでよし、訪れてよし」の豊かな地域づくりとなり、市民だけでなく市外からの定住促進にもつながります。こうした取り組みと情報発信力の強化を図るため、シティプロモーションの重要性は増しており、行政、市民、コミュニティ、事業者、大学等が一体となって進めていくことが求められています。

第2章 「道の駅」の整備コンセプト

1 日進市が目指す「道の駅」

(1) 「道の駅」整備に向けた3つの視点

「道の駅」の整備に向けた整備コンセプト及び基本方針を設定するにあたり、地域の現状と課題、まちづくりの方向性を踏まえ、以下の3つの視点を留意すべき基本的視点として取り入れ、視点別に考え方を整理しました。

〔3つの視点〕

【（視点①）地域資源の掘り起こしと活用】

- ・自然、歴史・文化、農産物、人的資源等、日進市の魅力となる地域資源の再確認
- ・若い世代が多い活気あるまち、文教都市、自然豊かな都市等の地域の特徴を活用

【（視点②）都市の魅力と活力の創出】

- ・企業、コミュニティ、大学等多様な主体との連携
- ・日進市の魅力を市内外に発信、新たな交流機会の創出

【（視点③）持続力のある都市の創出】

- ・防災を意識した安全・安心な市民生活の支援
- ・市民が継続的に活力やにぎわいを創出することのできる社会の実現

(2) 日進市が目指す「道の駅」

国における「道の駅」の目的は、「通過する道路利用者へのサービスを提供できる休憩施設」として登録し、道路利用者の利便性の向上と施設の利用促進を図り、安全で快適な道路交通環境の形成ならびに地域の振興に寄与することです。

これから整備を進める日進市の「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、地域課題の解決とともに、今後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ていきます。

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」が形成されることが期待されます。

日進市が目指す「道の駅」

地域活性化

市民が「都市デザインしていくまち」へと発展

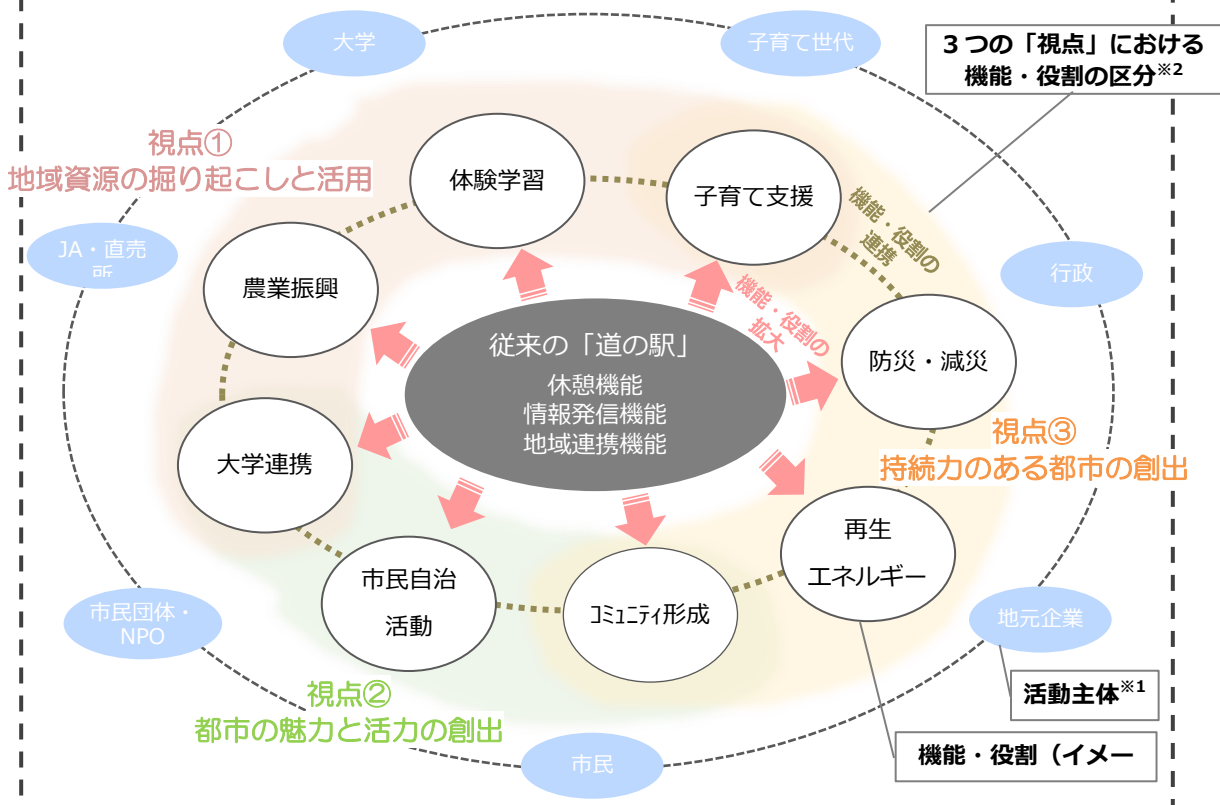
「都市デザイン」とは、市民が協力し自発的にまち（日進市）の活性化に寄与する取り組みを実施すること

「道の駅」をきっかけに、地域活性化に寄与する取り組みが活発化

にぎわいの創出

各機能・役割を活用し市民が交流・連携

日進市「道の駅」概念図



※1 機能・役割における活動主体
 ・活動主体が単独の場合や連携する場合等がある
 ・機能・役割を活用した取り組みの実施に伴い、さまざまな活動主体が集まり、にぎわいを創出される

※2 3つの「視点」における機能・役割の区分
 ただし、「視点」によっては機能・役割が重複する場合もある
 視点①) 地域資源の掘り起こしと活用
 →大学連携、農業振興、体験学習、子育て支援
 視点②) 都市の魅力と活力の創出
 →大学連携、市民自治活動、コミュニティ形成
 視点③) 持続力のある都市の創出
 →コミュニティ形成、再生エネルギー、防災・減災、子育て支援

図 2-1 日進市が目指す「道の駅」の概念図及び日進市の今後の展開

2 「道の駅」整備コンセプト及び基本方針の設定

第1章で述べた、日進市の地域特性や課題を踏まえ、日進市「道の駅」の整備目的・必要性を実現するための整備コンセプト及び基本方針を次の通り設定します。

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」

基本方針

基本方針1 市民が憩い、集い、出会う空間を創出

- 子育て世代が、子どもから大人まで、遊び、くつろぎ、楽しめる機能を集約した、快適なデザイン空間を創ります。
- さまざまな世代の人が集い、利用しやすい、活動と交流の場を設けます。
- 市民、コミュニティや学生が、時には利用者として、時には主催者として関わりあう、地域資源の魅力の発信・体感・創造の場を目指します。

基本方針2 市民が交流・連携し、にぎわいを創出

- 日進市の個性や地域資源を活かした、体験活動や実践の場を設け、世代間交流や地域交流の促進を目指します。
- 市民の交流が、地縁型コミュニティの形成や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場と機会を創ります。

基本方針3 市民が学び、成長し、新しい「モノ」「コト」を創出

- 「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ることで、新しい活動、地域資源、魅力が生まれるまちを目指します。
- 「道の駅」での学びやコミュニティ活動がまち全体に広がり、多世代が交流するにぎわい、安心安全、快適性を備えたまちづくりへとつながる拠点を目指します。
- 都市としての魅力や個性を育む基盤となる持続性のある安心安全のまちづくりを支えるため、防災型「道の駅」として整備します。
- さまざまな市民が主体となり、地域に関わる活動を行いながら、日進市の活性化へと展開していく拠点となる施設「道の駅」として整備します。

第3章 「道の駅」の導入機能（施設イメージ）

「道の駅」の整備目的や整備コンセプトを踏まえ、「道の駅」に導入する機能として、「休憩機能」、「情報発信機能」、コンセプト実現に必要な「産業振興（農業振興）」「地域福祉（子育て支援）」「交流・連携」「エネルギー（低炭素社会）」の4つをテーマに持つ「地域連携機能」、地域の防災拠点を強化する「防災機能」を導入機能の候補とします。

今後、基本計画策定において、詳細な導入機能及び施設の検討を進めていきます。

(1) 休憩機能

① 駐車場施設

- ・「道の駅」を訪れる利用者が駐車しやすい動線や駐車スペース
- ・交通量や施設利用者に対応できる十分な駐車スペースを確保した駐車場
- ・十分な自転車、オートバイのための駐車スペース
- ・施設に隣接した障害者用駐車スペース

② トイレ施設

- ・道路利用者をはじめ24時間利用できる安心で快適なトイレ
- ・性別に関わらず高齢者や障害者等にも配慮したユニバーサルデザイン



トイレ施設のイメージ例
(道の駅すさみ)

③ 休憩施設

- ・乳幼児を持つ子育てで家族が安心して利用できる機能とスペース
- ・短時間の休憩だけでなく、長時間でもリラックスして滞在できるような空間の確保



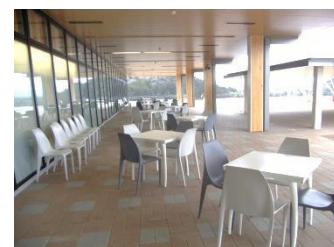
休憩施設のイメージ例
(道の駅西山公園)



休憩施設のイメージ例
(道の駅北はりまエコミュージアム)



休憩施設のイメージ例
(道の駅丹後王国「食のみやこ」)



休憩施設のイメージ例
(道の駅京丹波 味夢の里)

(2) 情報発信機能

① 情報発信施設

- ・道路利用者をはじめ「道の駅」利用者が、周辺の交通状況や市内のイベント・観光情報のほか行政情報を入手できる情報端末、情報提供ブース
- ・災害発生時、道路利用者や地域住民が状況等の情報を得るためのコンテンツ



大型パネルのイメージ例
(道の駅禅の里)



情報誌展示のイメージ例
(道の駅うきは)



情報提供ブースのイメージ例
(道の駅フレッシュあさご)

(3) 地域連携機能

① 飲食施設

- ・地元の農産物を使用したレストランや手軽な軽食コーナー等、利用者のニーズに合わせた多様な飲食スタイルで提供できる施設
- ・コミュニティや大学と連携したメニューの提供



軽食のイメージ例
(ひるぜんワイナリー(真庭市))



レストランのイメージ例
(道の駅京丹波 味夢の里)

② 農産物直売・物販施設

- ・地元の農産物や、市内農業者による加工品等、安心安全な産地直送品が購入できる施設
- ・市内専門店や友好自治体（長野県木祖村・三重県志摩市）の人気製品等が手軽に手に入るような、日進市「道の駅」ならではの物販施設



農産物直売のイメージ例
(道の駅瀬戸しなの)



物販施設のイメージ例
(道の駅藤川宿)



③ コミュニティ・交流施設

- ・市民がゆったり滞在できるベンチ、木陰の設置等、居心地の良い休憩空間
- ・各年齢層の子どもやその保護者を対象とした親子で楽しく遊べる場、子育て情報スペース等、健やかに成長する機会を提供できる場
- ・市民が参加できる祭りやイベントが開催できる広場の整備
- ・まちなぎわいや楽しさを発信できる、さまざまな世代の市民が活動・交流する拠点
- ・コミュニティや大学生の活動成果を発表したり、展示したりする機会やスペースの提供



広場のイメージ例
(道の駅京丹波 味夢の里)

④ 農業体験施設

- ・市民や都市住民が、年間を通して緑や花のある風景を楽しみながら、「農」に触れ合える体験施設
- ・自家消費的な農業や新規就農希望者の入り口となる施設
- ・採れたて野菜を楽しむ機会や子どもたちへの食育活動、「農」を通じた活動が展開できる場の提供

(4) 防災機能

- ・災害発生時、道路利用者や地域住民が情報収集や一時避難のために利用することができるよう、情報装置、非常用電源、トイレ、備蓄設備、貯水槽等必要な設備
- ・広域活動拠点の充実、地域内輸送拠点の補完、救護所の代替機能といった多様な機能を有する防災活動拠点
- ・災害時に防災・減災等の効果を発揮するのみでなく、防災機能の向上と平常時の機能向上を両立する施設



災害時の避難場所活動・緊急車両のイメージ例
(道の駅あそ望の郷くぎの)

(出典：全国「道の駅」連絡会公表資料)

(5) その他の機能

- ・再生可能エネルギー設備（太陽光発電、EV スタンド等）の設置の検討、エネルギーについて考える機会の提供の場
- ・環境に配慮し、省エネルギーで環境負荷の少ない施設
- ・周辺の景観に配慮した、地域の拠点として感じられる施設



EV スタンドのイメージ例
(道の駅禅の里)

第4章 「道の駅」の候補地選定

1 「道の駅」の候補地選定

(1) 「道の駅」立地路線の抽出

現在、日進市内には主要幹線道路として、国道が1路線（国道153号）、県道が主要地方道3路線（名古屋岡崎線・瀬戸大府東海線・名古屋豊田線）と一般県道5路線（岩藤名古屋線・岩崎名古屋線・浅田名古屋線・米野木筋生線・岩作諸輪線）が整備されています。

立地路線の抽出条件として、市内外からのアクセス性及び利用の可能性、ドライバーの安全運転に寄与する休憩施設の必要性等の観点から交通量の多い路線を条件として設定しました。

その結果、交通量の多い上位2路線（国道153号・主要地方道瀬戸大府東海線）を候補路線として選定しました。

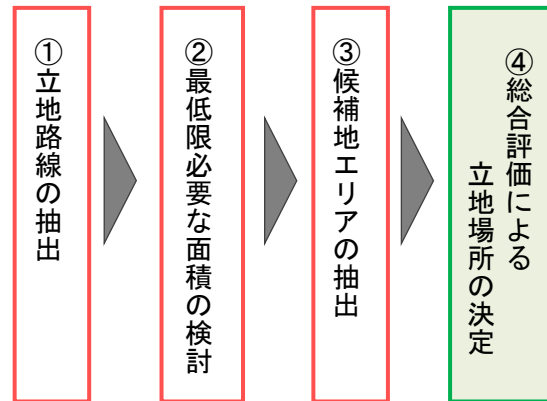
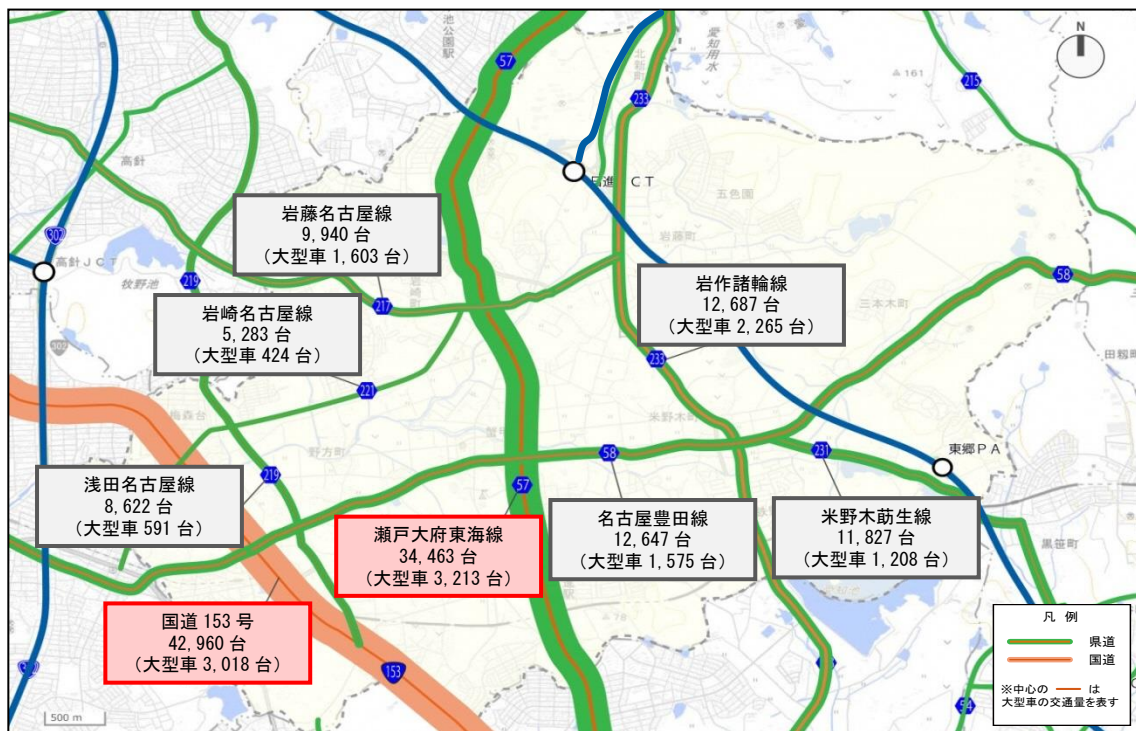


図 4-1 「道の駅」候補地選定フロー



(出典：平成22年 道路交通センサス)

図 4-2 日進市の主要道路の交通量（24時間自動車類交通量）

(2) 候補地エリアの検討

(1)の選定結果を踏まえ、「比較的容易にまとまった土地の確保が可能な場所」を条件に、A～Hの8カ所を候補地エリアとして抽出し、比較検討しました。

候補地エリアの評価・選定にあたっては、整備コンセプト及び基本方針の実現可能性を最大化する観点から、「アクセス・立地性」「災害特性」「土地利用の有効性」「周辺施設（公共施設）の有無と機能連携の可能性」「類似施設による影響」「まち全体への波及効果」の6つの項目を設け、比較・評価しました。

表 4-1 候補地エリア

	候補地
A	ハウジングセンター付近（梅森町西田面周辺）
B	南部浄化センター付近（浅田町西田面周辺）
C	図書館付近（蟹甲町浅間下周辺）
D	日進消防署西側付近（本郷町前田周辺）
E	本郷農園南側付近（本郷町神田・流周辺）
F	御嶽山付近（岩崎町竹ノ山周辺）
G	市民会館東側付近（折戸町笠寺山周辺）
H	日進駅西側付近（折戸町中ノ狭間周辺）

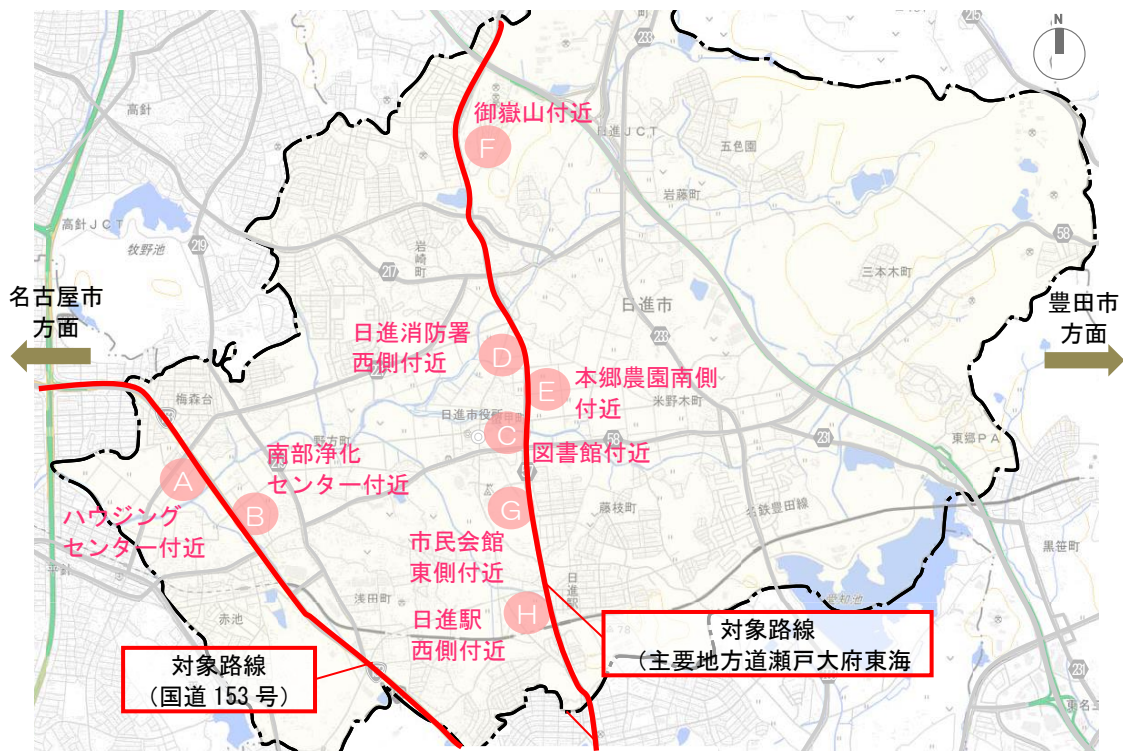


図 4-3 候補地エリア図

表 4-2 候補地エリアの比較表

評価項目	国道153号				主要地方道 瀬戸大府東海線														
	候補エリアA		候補エリアB		候補エリアC	候補エリアD	候補エリアE	候補エリアF	候補エリアG	候補エリアH									
	ハウジングセンター付近 (梅森町西田面周辺)		南部浄化センター付近 (浅田町西田面周辺)		図書館付近 (蟹甲町浅間下周辺)	日進消防署西側付近 (本郷町前田周辺)	本郷農園南側付近 (本郷町神田・流周辺)	御嶽山付近 (岩崎町竹ノ山周辺)	市民会館東側付近 (折戸町笠寺山周辺)	日進駅西側付近 (折戸町中ノ狭間周辺)									
交通量※	○	測点：名古屋市 12H：29,477台（大型車 1,975台） 24H：40,383台（大型車 2,357台）	○	測点：名古屋市 12H：29,477台（大型車 1,975台） 24H：40,383台（大型車 2,357台）	○	測点：本郷町前田 12H：25,837台（大型車 2,425台） 24H：33,846台（大型車 3,482台）	○	測点：本郷町前田 12H：25,837台（大型車 2,425台） 24H：33,846台（大型車 3,482台）	○	測点：本郷町前田 12H：25,830台（大型車 2,608台） 24H：34,463台（大型車 3,213台）	○	測点：折戸町笠寺山 12H：25,830台（大型車 2,608台） 24H：34,463台（大型車 3,213台）	○	測点：折戸町笠寺山 12H：25,830台（大型車 2,608台） 24H：34,463台（大型車 3,213台）					
アクセス・立地性	市内からのアクセス	▲	市の西端部に位置するため、市内からのアクセス性は低い。	▲	市の西端部に位置するため、市内からのアクセス性は低い。	○	市のほぼ中央部に位置するため、市内からのアクセス性は高い。	◎	市のほぼ中央部に位置するため、市内からのアクセス性は高い。 ・米・本郷線からのアクセスも可能のため、利用動線が分散できる。	○	市のほぼ中央部に位置するため、市内からのアクセス性は高い。	▲	市北部に位置するため、市内からのアクセス性はあまり高くない。	○	市のほぼ中央部に位置するため、市内からのアクセス性は高い。	○	市南部に位置するが、くるりんばすが複数コース巡回するため、市内からのアクセス性は高い。		
	周辺地域からのアクセス	○	名古屋～豊田間を結ぶ主要幹線。	○	名古屋～豊田間を結ぶ主要幹線。	○	尾張地域を縦断する主要幹線。	○	尾張地域を縦断する主要幹線。	○	尾張地域を縦断する主要幹線。	○	尾張地域を縦断する主要幹線。	○	尾張地域を縦断する主要幹線。	○	尾張地域を縦断する主要幹線。	○	尾張地域を縦断する主要幹線。
災害特性	洪水（浸水想定）	×	天白川の浸水想定区域に指定されている。	×	天白川の浸水想定区域に指定されている。	▲	一部、天白川の浸水想定区域に指定されている。	○	浸水想定区域外。	○	浸水想定区域外。	○	浸水想定区域外。	○	浸水想定区域外。	○	浸水想定区域外。	○	浸水想定区域外。
	震度階	○	市内全域と同等。 (震度6弱)	○	市内全域と同等。 (震度6弱)	○	市内全域と同等。 (震度6弱)	○	市内全域と同等。 (震度6弱)	○	市内全域と同等。 (震度6弱)	○	市内全域と同等。 (震度6弱)	○	市内全域と同等。 (震度6弱)	○	市内全域と同等。 (震度6弱)	○	市内全域と同等。 (震度6弱)
	液状化危険度	○	対象層なし	○	危険度は極めて低いが、想定される。	▲	危険度は低いが、想定される。	◎	計算対象外。	◎	計算対象外。	○	危険度は極めて低いが、想定される。	◎	計算対象外。	◎	計算対象外。	◎	計算対象外。
土地利用の有効性	現況の土地利用（敷地の確保）	○	沿道沿いに農地が広がり、支障となる施設は特になし。	○	沿道沿いに農地が広がり、支障となる施設は特になし。	▲	沿道沿いに飲食店が立地。	○	沿道沿いに農地が広がり、支障となる施設は特になし。	○	沿道沿いに農地が広がり、支障となる施設は特になし。	×	御嶽山の傾斜部に位置し、一定規模の確保が困難。	▲	勾配があるため、敷地形状に制約あり。	▲	沿道沿いの間口が狭く、敷地形状に制約あり。		
	将来の拡張性	○	農地が広がり、支障となる施設は特になし。	○	農地が広がり、支障となる施設はほとんどない。	×	天白川に隣接するほか、住宅が立ち並ぶため、拡張性はない。	○	道路に囲まれた地域だが、一定規模の拡張性には支障はない。	○	農地が広がり、支障となる施設は特になし。	×	御嶽山の傾斜部に位置し、一定規模の確保が困難。	▲	給水施設があるほか、勾配があるため、敷地形状に制約あり。	×	住宅、事業所や墓地があるため、拡張性はかなり低い。		
	想定される造成費用	▲	・路線との高低差があり、盛土が必要。 ・路線との間に既存道路及び水路があり、機能保障や構造的な検討が必要。	▲	・路線との高低差は比較的少ない。 ・路線との間に既存水路があるため、機能保障や構造的な検討が必要。	○	路線との高低差が少なく、造成は比較的容易だが、河川区域との調整が必要。	○	路線との高低差が少なく、造成は容易。	○	路線との高低差が少なく、造成は容易。	×	傾斜部に位置するため、切土、擁壁設置が必要。	▲	傾斜部に位置するため、切土・盛土が必要。	▲	山林（傾斜地）のため、切土が必要。		
周辺施設（公共施設）の有無と機能連携の可能性	×	南部浄化センター、上納池スポーツ公園 既設施設とは河川で隔てられているため、機能連携や一体的な利用の想定は難しい。	×	南部浄化センター、上納池スポーツ公園 国道を挟むため、一体的な利用の想定は難しい。	◎	図書館、中央福祉センター、市役所 ・図書館との一体的なゾーニングが可能。 ・市役所周辺地域として集約化できる。	○	日進消防署、保健センター、本郷農園（田園フロンティアパーク） 消防署との連携により、防災機能を高めることが可能。	○	日進消防署、本郷農園（田園フロンティアパーク） 消防署との連携により、防災機能を高めることが可能。	×	特になし 他施設との一体的な利用、連携等は見込めない。	×	市民会館 既設施設との距離が離れているため、一体的な利用の想定は難しい。	▲	日進駅 県道を挟むため、一体的な利用の想定は難しいが、駅前の利点を生かすことができれば有用。			
類似施設による影響	▲	現在、東郷町が同路線上で「道の駅」を計画。	▲	現在、東郷町が同路線上で「道の駅」を計画。	▲	500m以内にJAあいち尾東日進園芸センターが立地。	○	同路線は「道の駅」空白路線。また、類似の商業施設等なし。	○	同路線は「道の駅」空白路線。また、類似の商業施設等なし。	▲	同路線は「道の駅」空白路線だが、近隣に大型スーパー等商業施設あり。	○	同路線は「道の駅」空白路線。また、類似の商業施設等なし。	○	同路線は「道の駅」空白路線。また、類似の商業施設等なし。			
まち全体への波及効果	都市計画法	▲	市街化調整区域	▲	市街化調整区域	▲	市街化調整区域	▲	市街化調整区域	▲	市街化調整区域	▲	市街化調整区域	▲	市街化調整区域	▲	市街化調整区域		
	農振法	▲	農用地	▲	農用地	▲	農用地	▲	農用地	▲	農用地	○	規制なし	○	規制なし	○	規制なし		
	関連計画におけるまちづくりの方針と整合性	×	【総合計画・都市計画マスタープラン】 土地利用構想では農地活用ゾーンに指定。	×	【総合計画・都市計画マスタープラン】 土地利用構想では農地活用ゾーンに指定。	◎	【総合計画・都市計画マスタープラン】 ・「にぎわい・ふれあい拠点」に指定。 【市役所周辺地域整備計画】 ・にぎわい交流エリア。	◎	【総合計画・都市計画マスタープラン】 ・「農の拠点」に指定。 【田園フロンティアパーク構想基本計画】 【市役所周辺地域整備計画】 ・田園フロンティアパーク拠点ゾーン。	◎	【総合計画・都市計画マスタープラン】 ・「農の拠点」に指定。 【田園フロンティアパーク構想基本計画】 【市役所周辺地域整備計画】 ・田園フロンティアパーク拠点ゾーン。	×	【総合計画・都市計画マスタープラン】 土地利用構想では森林保全ゾーンに指定。	▲	【総合計画・都市計画マスタープラン】 ・土地利用構想では農地・農業振興ゾーン 【市役所周辺地域整備計画】 ・里山広場ゾーン。	○	【総合計画・都市計画マスタープラン】 土地利用構想における計画的市街地ゾーン及び地域生活拠点に隣接。		
周辺の土地利用への影響	×	・集合農地の減少。 ・土地利用計画との整合性に支障あり。	×	・集合農地の減少。 ・土地利用計画との整合性に支障あり。	◎	市役所周辺地域整備計画との親和性が高く、周辺農地への影響も少ない。	○	市役所周辺地域整備計画との親和性が高い。 ・道路に囲まれた地区で、営農活動への支障は少ない。 ・交差点を活用した進入路設計がしやすい（渋滞対策）。	▲	市中央部に広がる優良な集合農地の減少、また、集合農地への民間開発を誘発する可能性あり。	×	土地利用計画との整合性に支障あり。	▲	樹林地を活用するゾーンのため、市役所周辺地域整備計画との整合性に支障あり。	○	計画的な市街地形成及び駅前活性化につなげられる可能性あり。			
評価	×		×		▲	◎（選定）	○	×	▲	▲									

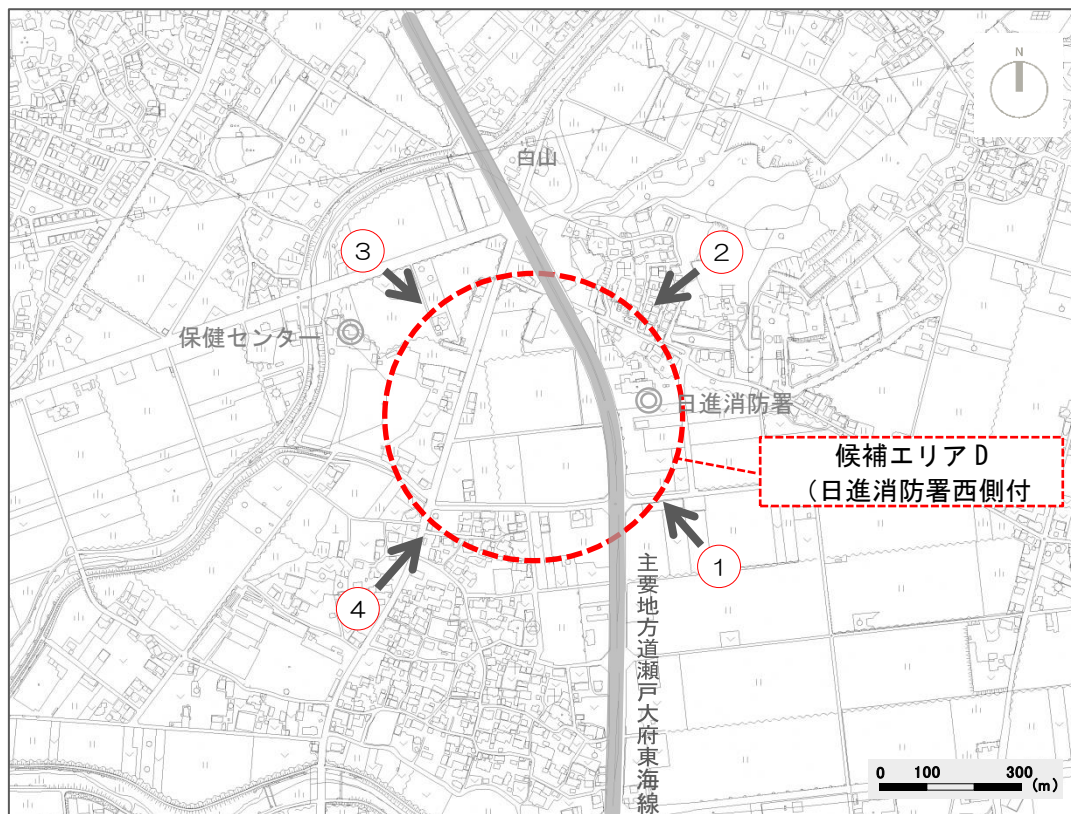
※交通量は、平成22年道路交通センサスから算出。候補地付近における観測地点または推定区間での数値となるため、「図9 日進市の主要道路の交通量（24時間自動車類交通量）」で示す交通量と必ずしも一致しない。

(3) 候補地エリアの選定

これらの総合評価の結果、拡張性及び集客性が高く、まちづくり全体への波及効果も高いと予想される「候補地エリアD（日進消防署西側付近）」を第1候補地として選定しました。

今後は、基本計画の策定において道路からの進入経路や敷地内の施設配置等を踏まえ、詳細な立地場所を選定します。

〔周辺図・写真〕



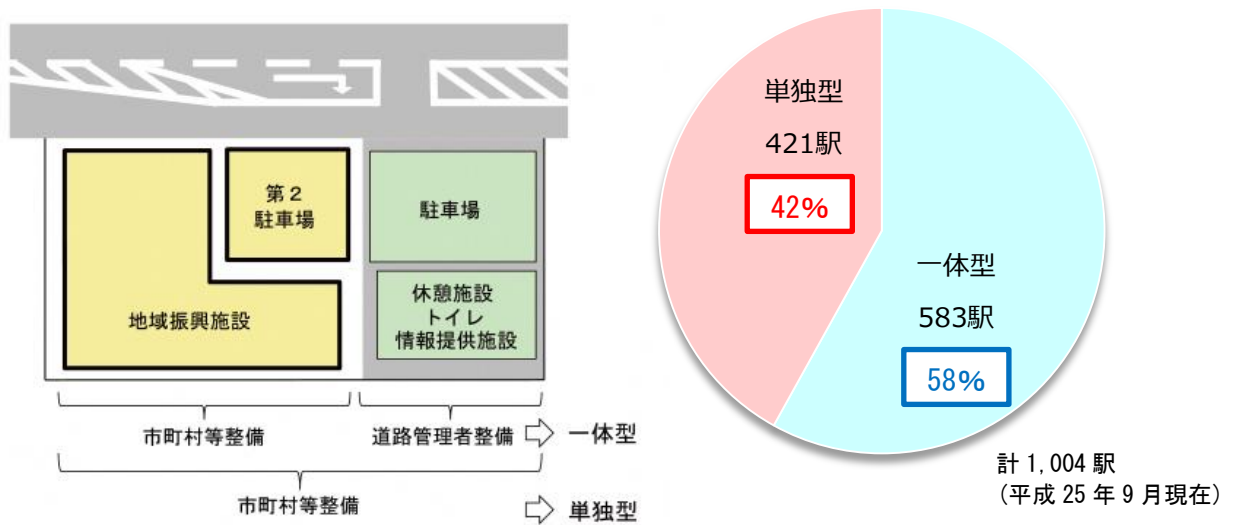
第5章 「道の駅」の整備・管理運営

1 「道の駅」の整備手法

「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。

日進市の「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、今後も道路管理者等との協議及び調整を進めていく方針です。



（出典：国土交通省公表資料）

図 5-1 整備主体と整備内容及び全国における整備手法の割合

2 管理運営手法の整理

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

また、管理運営の手法には次頁の表 5-1 に示している方式があり、管理運営を行う民間業者については、株式会社等の民間企業と、公共団体と民間事業者の共同出資により設立された事業法人である第三セクターの場合があります。

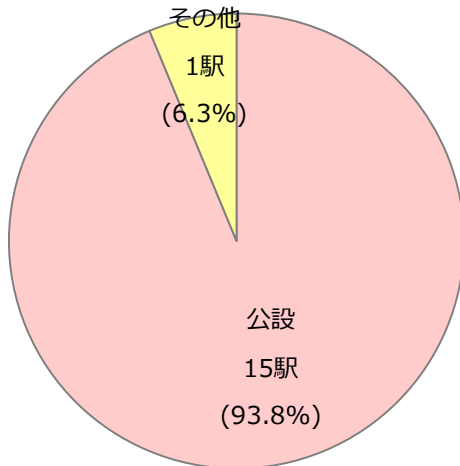
愛知県内16駅における管理運営方式では、おおむね指定管理者制度を採用しており、民間のノウハウや活力を導入しています。

今後、日進市でも基本計画の策定において、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していきます。

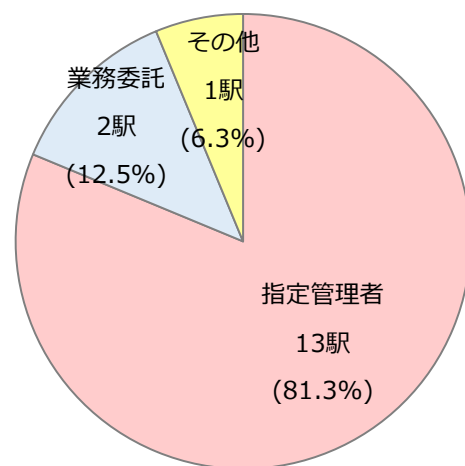
表 5-1 管理運営手法の一例

手法	概要
直営	行政職員が、直接的に管理運営を行う。
業務委託	行政が直営で行う業務を、業務ごとに個別に民間主体に委託して管理運営を行う。
指定管理者制度	「公の施設」に対し、地方公共団体から指定を受けた指定管理者（民間企業やNPO等を含めた法人・団体）が管理を代行する。
DBO	民間事業者が施設の設計、建設、維持管理、運営の業務を一括で実施する。施設の所有、資金調達は公共が実施する。
PFI	施設の設計、建設、維持管理、運営、資金調達の業務を民間事業者のノウハウを活用し包括的に実施する。

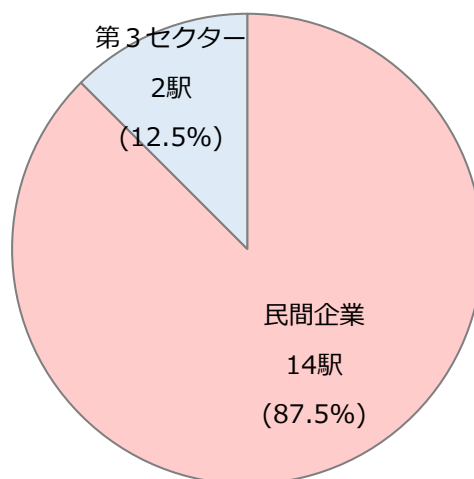
〔整備手法〕



〔管理運営手法〕



〔管理運営者種別〕



(出典：愛知県提供資料)

図 5-2 愛知県内「道の駅」16 駅の整備及び管理運営状況