

# 農業振興拠点(道の駅)

## 基本構想

令和5年8月

久喜市



# 目 次

1. はじめに .....	1
2. 道の駅の制度 .....	2
(1) 道の駅制度の概要 .....	2
(2) 道の駅の事例 .....	9
3. 農業振興拠点(道の駅)の設置目的 .....	10
4. 道の駅の設置状況と求められる道の駅像 .....	12
(1) 道の駅の設置状況 .....	12
(2) 求められる道の駅像 .....	15
5. 施設整備の検討 .....	17
(1) 導入機能のイメージ .....	17
(2) 導入施設の規模 .....	18
(3) 候補地 .....	22
6. 管理運営方式の考え方 .....	23
7. 今後のスケジュール .....	30

# 1.はじめに

久喜市は、東京都心から 50km 圏内にあり、埼玉県東部の中心都市です。

市内には、南北方向に久喜インターチェンジを擁する東北縦貫自動車道(東北道)、国道4号及び国道122号が縦断し、東西方向に白岡菖蒲インターチェンジを擁する首都圏中央連絡自動車道(圏央道)及び国道125号が横断しています。

本市は、利根川等の多くの河川等に恵まれており、豊かな水と緑豊かな関東平野の肥沃な大地のもとで、特産である梨やいちごをはじめ、米や野菜及び花き等の都市近郊農業が営まれています。

しかし、本市の農業は、農業従事者の高齢化や担い手の減少、耕作放棄地の増加など厳しい状況にあり、今後の農業の衰退が懸念されています。

このため、農業の振興が課題となっており、多様な担い手の確保・育成、担い手への農地の集積・集約化を図るとともに、久喜産農産物の市内外に対するPRやブランド化、地産地消・地産外商の促進に取り組んでいます。

そのような中、JA 南彩では、県内でも高い集客力を誇る、農産物直売所「菖蒲グリーンセンター」の事業拡大を視野にいれた建て替えを検討していたことから、本市と JA 南彩が有する地域資源を生かした農業振興の拠点づくりに向け、令和4年3月25日に、「久喜市と南彩農業協同組合との農業振興拠点整備に向けた基本協定」を締結しました。

また、「第2次久喜市総合振興計画」において、地域資源を生かした農業や観光の拠点として、防災機能を併せ持つ「農業振興拠点(道の駅)」の整備を施策として位置づけるとともに、令和2年3月8日には「健幸・スポーツ都市」を宣言し、スポーツや運動等を通じてだれもが心身ともに健康となり、笑顔あふれるまちを目指しています。

これらのことから、豊富な農業資源をはじめとする本市の地域資源を広く市内外にPRし、産業振興や交流人口の増加、防災対策の充実を図るため、農業振興機能を中心に、防災機能、スポーツ振興機能、休憩機能等を有した新たな拠点を形成する「農業振興拠点(道の駅)」の整備、検討を進めるものです。

## 2. 道の駅の制度

### (1) 道の駅制度の概要

#### ① 道の駅の条件

国土交通省では、道の駅制度についての背景、目的、基本コンセプトを次のように示しています。

長距離ドライブが増え、女性や高齢者のドライバーが増加するなかで、道路交通の円滑な「ながれ」を支えるため、一般道路にも安心して自由に立ち寄り、利用できる快適な休憩のための「たまり」空間が求められています。

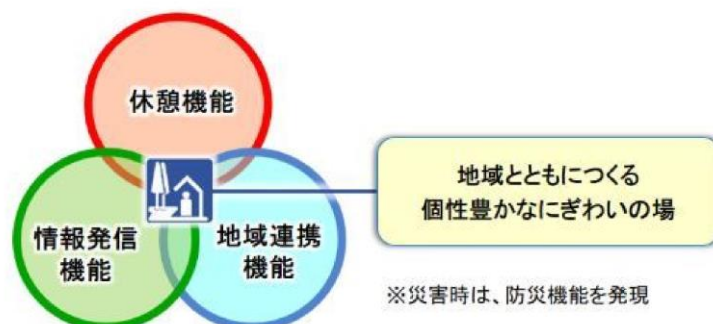
また、人々の価値観の多様化により、個性的でおもしろい空間が望まれており、これら休憩施設では、沿道地域の文化、歴史、名所、特産物などの情報を活用し多様で個性豊かなサービスを提供することができます。

さらに、これらの休憩施設が個性豊かなにぎわいのある空間となることにより、地域の核が形成され、活力ある地域づくりや道を介した地域連携が促進されるなどの効果も期待されます。

こうしたことを背景として、道路利用者のための「休憩機能」、道路利用者や地域の方々のための「情報発信機能」、そして「道の駅」をきっかけに町と町とが手を結び活力ある地域づくりを共に行うための「地域連携機能」、の3つの機能を併せ持つ休憩施設「道の駅」が誕生しました。

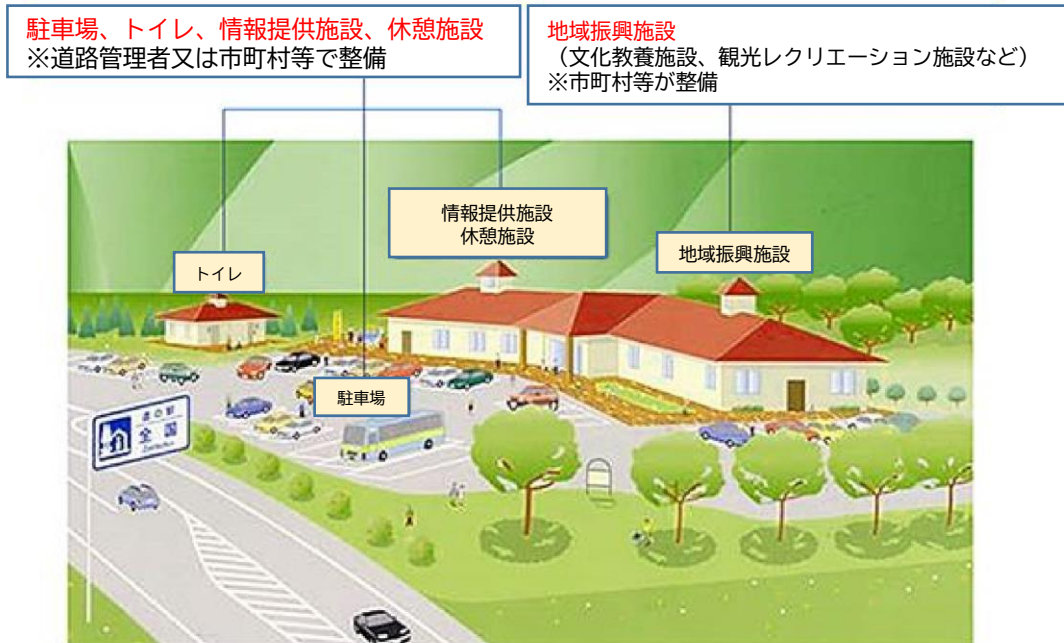
#### 道の駅の目的と機能

休憩機能	・24時間、無料で利用できる駐車場・トイレ
情報発信機能	・道路情報、地域の観光情報、緊急医療情報などを提供
地域連携機能	・文化教養施設、観光レクリエーション施設などの地域振興施設



(出典:国土交通省道路局 HP)

## 道の駅の施設配置



(出典:国土交通省道路局 HP)

1993年に「道の駅」の登録・案内制度が創設されて以降、通過する道路利用者のサービス提供の場として、全国各地に広がり、令和5年2月28日現在で1,204駅が登録されています。

道の駅は、1993年から第1ステージとして、道路利用者が安心して休憩できる、「通過する道路利用者のサービス提供の場」から始まりました。道の駅の登録数は地域の創意工夫により、徐々に増え、当初、道の駅の登録数は103駅(1993年4月時点)でしたが、2013年には10倍以上の1,005駅となりました。

2013年からは、第2ステージとして、「道の駅自体が目的地」となり、観光や地域の拠点に発展してきました。

また、国土交通省では、2014年から、「道の駅」は地方創生を具体的に実現していくための極めて有力な手段として、関係機関と連携して、地方創生の核となる特に優れた企画を選定し、重点的に応援する重点「道の駅」の取組を実施しています。

### モデル「道の駅」・重点「道の駅」の概要

全国モデル「道の駅」	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もの
特定テーマ型モデル「道の駅」	特定のテーマについて、「道の駅」の質的向上に資する全国の模範となる取組を行い、その成果が認められるもの
重点「道の駅」	地域活性化の拠点となる優れた企画があり、今後の重点支援で効果的な取組が期待できるもの
重点「道の駅」候補	地域活性化の拠点となる企画の具体化に向け、地域での意欲的な取組が期待できるもの

(出典:国土交通省 北海道開発局 HP より作成)

さらに、2020年からは第3ステージと位置づけられ、「地方創生・観光を加速する拠点」として、2025年に目指す3つの姿を掲げています。以下に、目指す3つの姿を示します。

### ～2025年に向けた新たなコンセプト～

1. 「道の駅」を世界ブランドへ
  - インバウンド観光への対応強化
  - 周遊交通の機能強化 等
2. 新「防災道の駅」が全国の安心拠点に
  - 広域防災の機能強化
  - 地域防災の機能強化 等
3. あらゆる世代が活躍する舞台となる地域センターに
  - 子育て応援の強化
  - 民間タイアップの強化 等

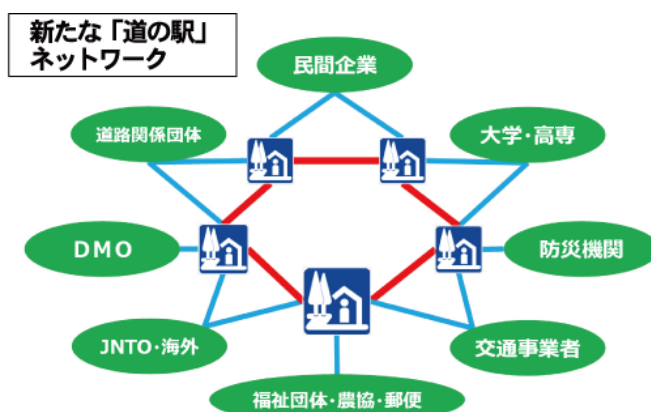
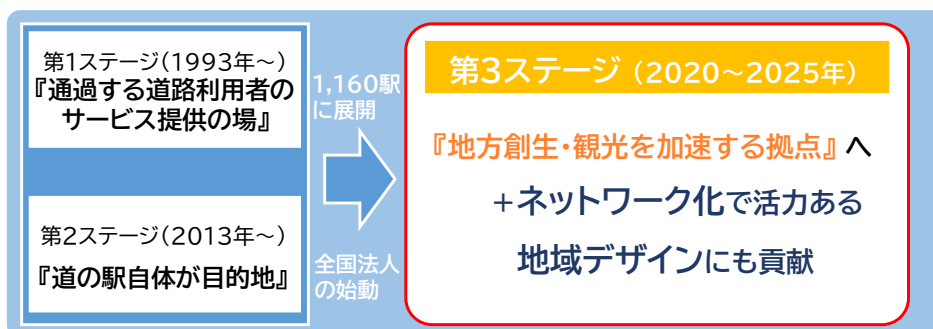


(出典:第1回「道の駅」第3ステージ推進委員会 配付資料)

道の駅の第3ステージでは、各道の駅における自由な発想と地元の熱意のもとで、観光や防災など更なる地方創生に向けた取り組みを官民の力を合わせて加速させます。

そして、道の駅同士や民間企業、道路関係団体等との繋がりを面的に広げることによって、元気に稼ぐ地域経営の拠点として力を高めるとともに、新たな魅力を持つ地域づくりに貢献することを目標としています。

### 道の駅の第3ステージのイメージ



(出典:国土交通省道路局 HP より一部作成)



## ② 「道の駅」の登録制度

国土交通省では平成5年2月に「道の駅」登録・案内要綱を公表しています。以下に、「道の駅」設置に係る必要な要件を示します。

### ■ 設置者

「道の駅」は、市町村またはそれに代わり得る公的な団体が設置する。

市町村に代わり得る公的な団体とは以下の各号のいずれかに該当するものとする。

(ア)都道府県

(イ)地方公共団体が三分の一以上を出資する法人

(ウ)地域を代表して「道の駅」を設置するにふさわしいとして市町村が推薦する公益法人

(エ)市町村から土地・建物の貸与を受け、市町村と管理運営についての協定を締結する法人(ロ又はハに該当する法人を除く。以下「民間事業者」という。)

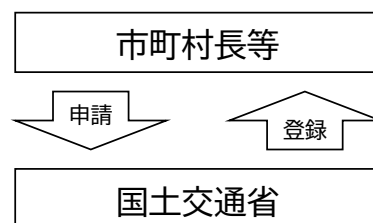
ただし、民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律(平成11年法律第117号)第9条に規定する欠格事由に該当する民間事業者は、「道の駅」の設置者となることができない。

### ■ 登録方法

設置者は、「道の駅」として登録申請することができる。

申請者は、所定の登録申請書等を、当該施設の近傍の一般国道又は都道府県道の道路管理者を経由し、これを道路局長に提出するものとする。

「道の駅」の登録手続き

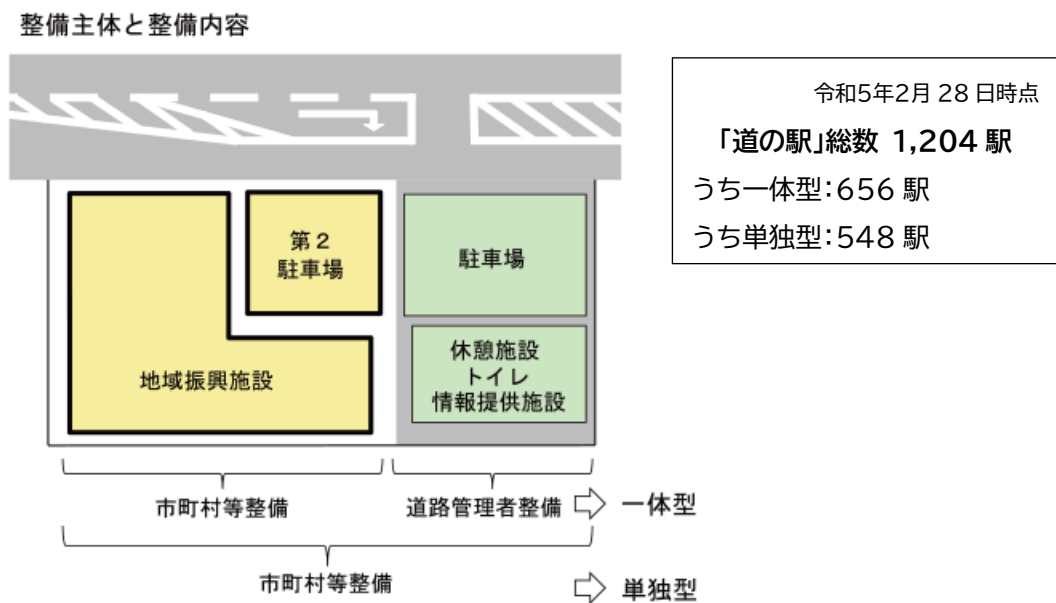


## ■ 整備方法

道の駅は、市町村等が単独で整備し登録する「**単独型**」と、道路管理者が、駐車場、休憩施設、トイレ、情報提供施設等の道路施設部分を整備し、市町村等が、地域振興施設等とそれに付随して必要となる駐車場(第2駐車場)を整備し登録する「**一体型**」の2つの整備方法があります。

令和5年2月28日時点では、一体型が656駅(54%)、単独型が548駅(46%)と一体型が多い状況です。

### 道の駅の整備方法イメージ



(出典:国土交通省 道の駅ホームページ)

## ■ 登録要件

「道の駅」として登録するには、以下の要件を満たす必要があります。

休憩機能	利用者が無料で 24 時間利用できる。 1. 十分な容量を持った駐車場 2. 清潔なトイレ(原則、洋式) 3. 子育て応援施設(ベビーコーナー等)
情報発信機能	道路及び地域に関する情報を提供(道路情報、地域の観光情報、緊急医療情報等)
地域連携機能	文化教養施設、観光レクリエーション施設などの地域振興施設
その他	施設及び施設間を結ぶ主要経路のバリアフリー化

## (2) 道の駅の事例

本市で検討していく道の駅と同様に、農業振興をテーマとした道の駅や JA と連携した農産物直売所を備えた道の駅の事例を紹介します。

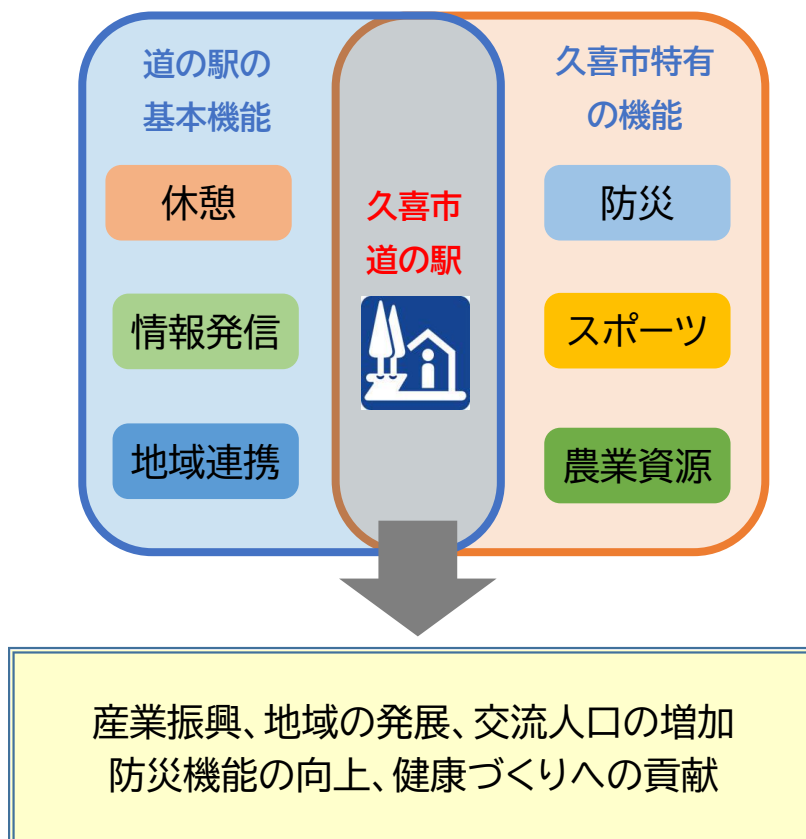
名称	道の駅 かさま	道の駅 ひたちおおた	
登録	R3.6.11	H27.11.5	
路線	国道355号	国道349号	
所在	茨城県笠間市手越22-1	茨城県常陸太田市下河合町1016-1	
概要	<p>令和元年度重点「道の駅」に選定。 笠間の栗のカフェや、新鮮な農作物やお土産品がそろった直売所、地元食材を使用したお料理が楽しめるフードコートなどを備えている。</p> 	<p>道の駅ひたちおおたは、茨城県常陸太田市にある国道349号の道の駅である。 常陸太田市の旬の農産物や加工品・特産品を取り揃えた直売所と地元の野菜を美味しく食べていただけるワンオーダー+ビュッフェ形式レストラン。フードコートでは、常陸秋そばを使った手打ちそば、里美ジェラード、焼きたてパンなどを食することができる。 併設するトマトハウスでは、5種類のトマトが栽培され摘み取り体験ができる。</p> 	
管理運営	<p>指定管理者:(株)道の駅笠間(出資者:笠間市、常陸農業協同組合、(株)常陽銀行、(一社)笠間観光協会) 直販所みどりの風(JA常陸) 楽栗La Kuri(一般財団法人笠間市農業公社)</p>	<p>指定管理者:常陸太田産業振興(株)(出資者:常陸太田市、常陸農業協同組合、常陸太田市商工会) 農産物直売所(JA常陸)</p>	
施設	物販	<p>直販所みどりの風 ファミリーマート</p>	<p>農産物直売所 デイリーヤマザキBIENVERT(パン) 亀印本舗(和洋菓子)</p>
	飲食	<p>楽栗La Kuri(栗専門店) GELATERIA COWCOW(ジェラート) kasama farm's(常陸牛専門店) 活龍(ラーメン) 常陸乃国 かぐや姫(和風レストラン)</p>	<p>レストラン Shun Sai 常陸乃国かぐや姫(ラーメン) Hitachi Gelato 夢玄(そば)</p>
	情報	総合案内所、観光案内所	総合カウンター、情報物産コーナー
	駐車場	小型車 403台、大型車 16台、身障者用 8台	普通車 208台、大型車 14台、身障者用 3台
	その他	キャンピングカーサイト多目的広場、芝生広場 EV充電施、授乳室、トイレ	イベント広場、無料休憩所、体験交流室、トマトハウス、EV急速電設備、トイレ、授乳室、遊具

### 3. 農業振興拠点(道の駅)の設置目的

農業振興拠点(道の駅)では、道の駅の基本機能(休憩機能、情報発信機能、地域連携機能)のほか、JA 南彩の持つ農産物直売所など地域の農業資源を活かした農業振興機能、スポーツ振興機能、防災機能を併せ持った施設整備を予定しています。

これにより、産業振興、地域の発展、交流人口の増加や災害時における地域住民の避難場所としての防災機能の向上、「健幸・スポーツ都市」の推進を図る施設としての健康づくりへの貢献を目的としています。

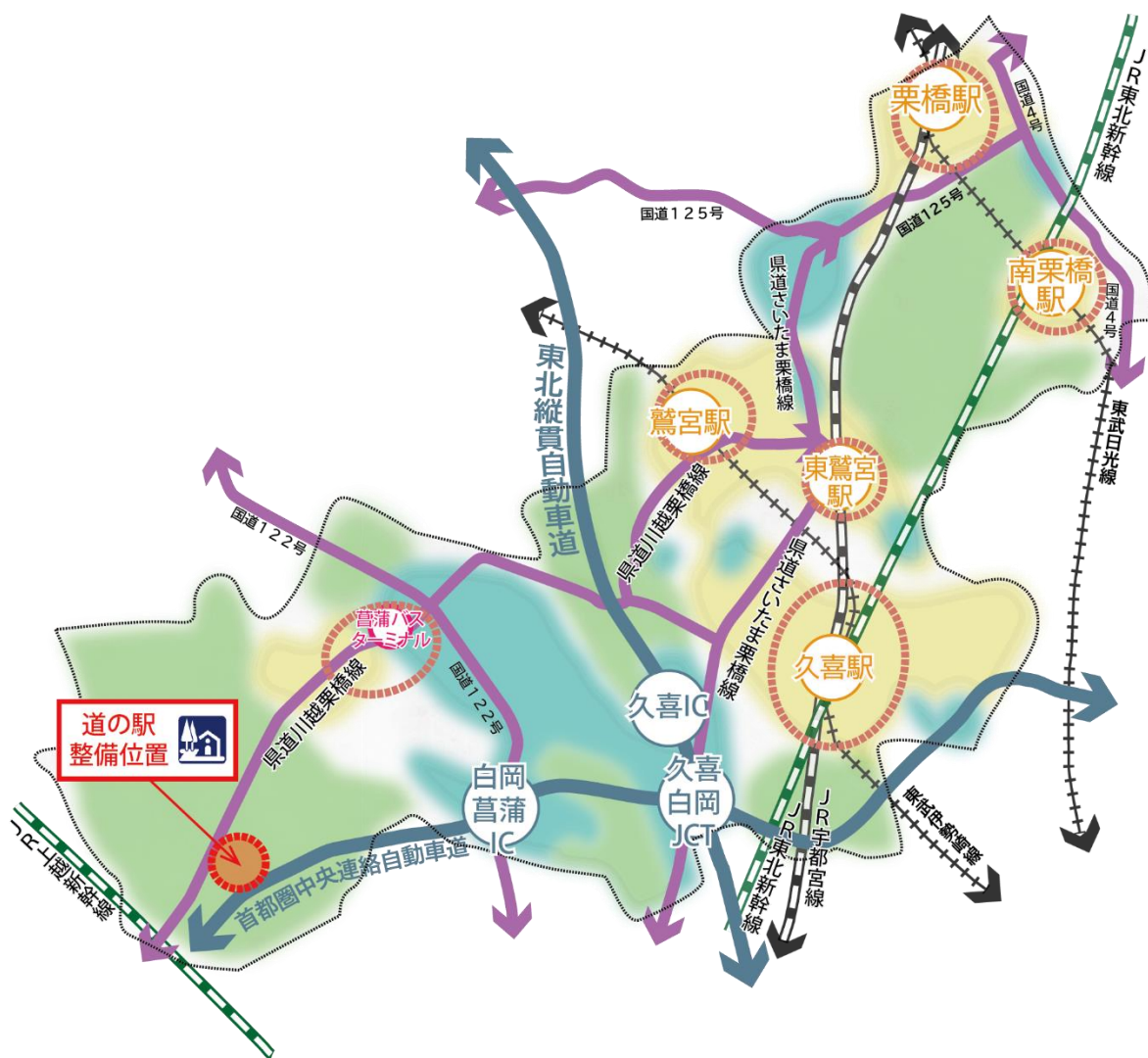
#### 久喜市農業振興拠点(道の駅)のイメージ



農業振興拠点(道の駅)の整備位置は、下記の範囲で検討しています。

整備位置について、「久喜市都市計画マスタープラン」では、観光交流拠点の整備エリアとして位置付け、整備方針の1つに、圏央道休憩施設(パーキングエリア等)の整備を契機として、これを活用した観光拠点の整備を促進するとともに、観光交流拠点と周辺道路体系の連携を図るエリアとしています。

### 道の駅の整備位置





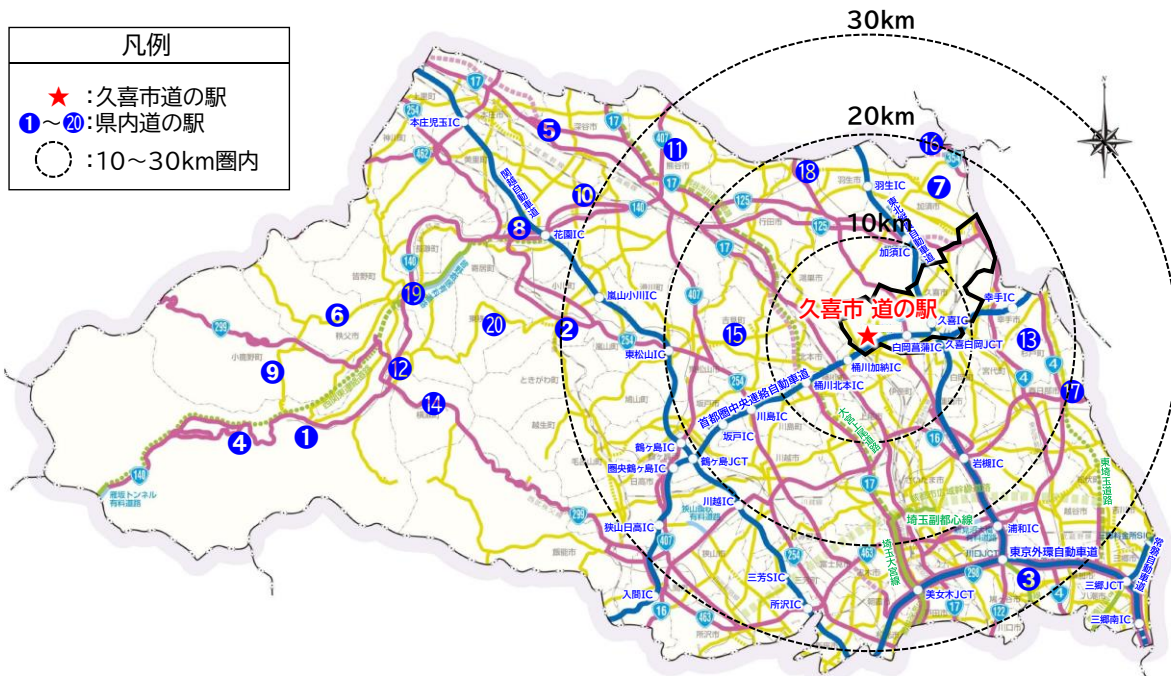
## 4. 道の駅の設置状況と求められる道の駅像

### (1) 道の駅の設置状況

令和5年3月時点で、埼玉県内には計20駅の道の駅が整備されています。  
本市が予定している道の駅の整備位置から10km圏内には、道の駅はまだ整備されていません。

本市の道の駅では、市の地域資源やポテンシャルを最大限に生かし、**農業振興拠点**となる道の駅を目指します。

埼玉県内の道の駅



埼玉県内の道の駅一覧

No.	道の駅名	No.	道の駅名
1	 道の駅 あらかわ Arakawa  所在地:埼玉県秩父市 登録年:1993年	6	 道の駅 龍勢会館 Ryuseikaikan  所在地:埼玉県秩父市 登録年:1998年
2	 道の駅 おがわまち Ogawamachi  所在地:埼玉県比企郡小川町 登録年:1993年	7	 道の駅 童謡のふる里おおとね Doyo no Furusato Otone  所在地:埼玉県加須市 登録年:1998年
3	 道の駅 川口・あんぎょう Kawaguti・Angyou  所在地:埼玉県川口市 登録年:1994年	8	 道の駅 はなぞの Hanazono  所在地:埼玉県深谷市 登録年:1998年
4	 道の駅 大滝温泉 Otakionsen  所在地:埼玉県秩父市 登録年:1995年	9	 道の駅 両神温泉薬師の湯 Ryokami Onsen  所在地:埼玉県秩父郡小鹿野町 登録年:1999年
5	 道の駅 おかべ Okabe  所在地:埼玉県深谷市 登録年:1996年	10	 道の駅 かわもと Kawamoto  所在地:埼玉県深谷市 登録年:2000年



No.	道の駅名
11	 道の駅 めぬま Menuuma  所在地:埼玉県熊谷市 登録年:2000年
12	 道の駅 ちちぶ Chichibu  所在地:埼玉県秩父市 登録年:2001年
13	 道の駅 アグリパークゆめすぎと Agricultural Park Yume Susito  所在地:埼玉県北葛飾郡杉戸町 登録年:2002年
14	 道の駅 果樹公園あしがくぼ Kajukoen Ashigakubo  所在地:埼玉県秩父郡横瀬町 登録年:2003年
15	 道の駅 いちごの里よしみ Ichigonosato Yoshimi  所在地:埼玉県比企郡吉見町 登録年:2004年

No.	道の駅名
16	 道の駅 かぞわたらせ Kazowatarase  所在地:埼玉県加須市 登録年:2004年
17	 道の駅 庄和 Showa  所在地:埼玉県春日部市 登録年:2004年
18	 道の駅 はにゅう Hanyu  所在地:埼玉県羽生市 登録年:2007年
19	 道の駅 みなの Minano  所在地:埼玉県秩父郡皆野町 登録年:2012年
20	 道の駅 和紙の里ひがしちちぶ Washi no sato hizashichichibu  所在地:埼玉県秩父郡東秩父村 登録年:2016年

## (2) 求められる道の駅像

本市の現況から整備する道の駅に関連して、道の駅が取り組むべき方向性は以下のように整理されます。

### ■ 自然、社会、歴史・文化

- ・ 地域農業を推進する拠点機能を検討することが必要となっています。
- ・ 周辺農業との連携方策を検討することが求められます。
- ・ 特産物や周辺農地を活かしたプログラムを検討することが求められます。
- ・ 周辺施設との連携や将来的な活用を検討することが必要となっています。
- ・ 周囲の田園景観、水辺景観と調和することが必要となっています。
- ・ 地域の文化財や観光施設・観光ルートとの連携・活用を検討することが求められます。

### ■ まちづくり

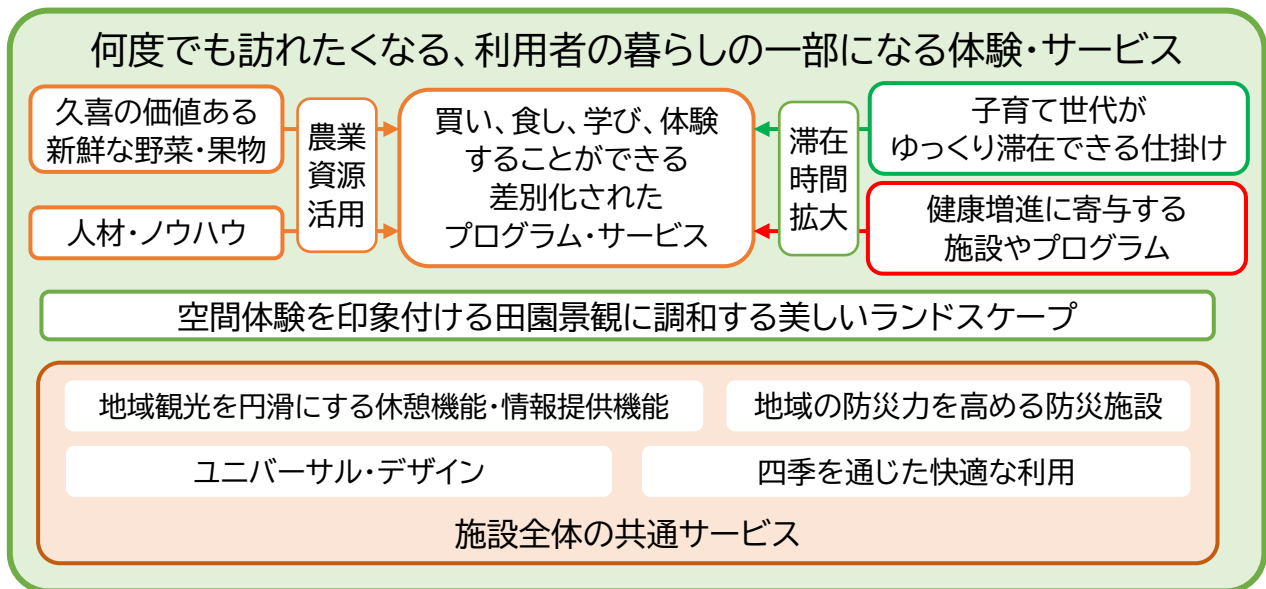
- ・ 農を核とする観光拠点化(ブランド化、地産地消、交流・体験、人材育成)を検討することが求められます。
- ・ 「健幸・スポーツ都市」の推進を図るため、地域資源を活かした健康増進に寄与する施設や取組への検討が求められます。
- ・ 周辺防災施設との連携や浸水リスクを踏まえた防災への位置付けが求められます。
- ・ 滞留時間を踏まえた複合レクリエーション機能の視点において、子どもの遊び場や地域資源を活かした観光交流機能の導入検討が必要となっています。
- ・ 民間ノウハウの導入を含め、将来コストの縮減に寄与する施設整備や運営維持管理を検討することが必要となっています。
- ・ ユニバーサル・デザインを踏まえた施設整備が必要となっています。

## ■ 先行事例からの知見

- ・ 地域の観光資源の活用を踏まえ、また政策との整合性を踏まえ、地域の個性・特色となる機能導入の検討が必要といえます。
- ・ 観光や農業の振興の起爆剤として、新しい価値の創造をいかに図るか検討が必要といえます。

以上のような道の駅が取組むべき方向性を踏まえ、本市において求められる道の駅像を示します。

### 求められる農業振興拠点(道の駅)像

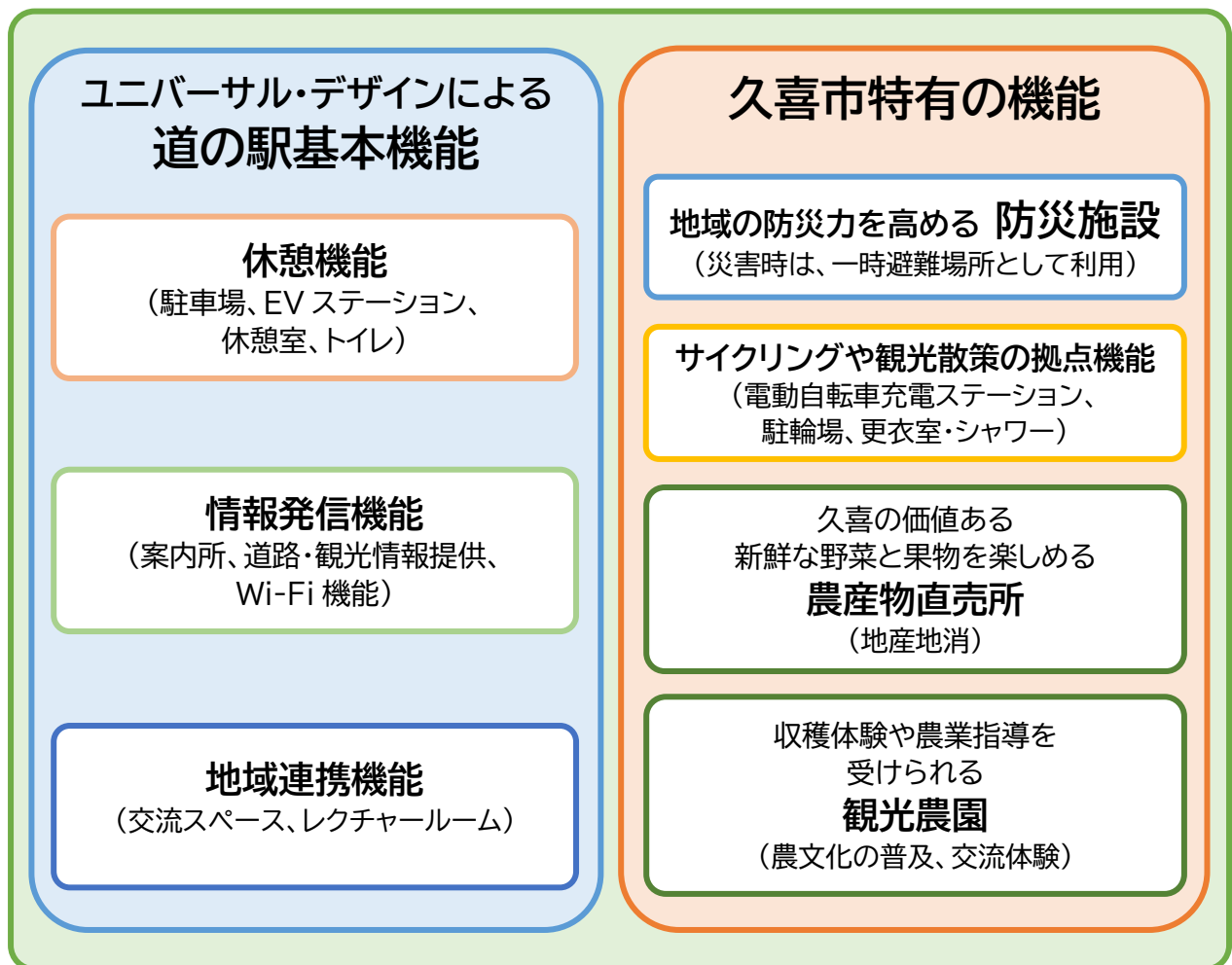


## 5. 施設整備の検討

### (1) 導入機能イメージ

「農業振興拠点(道の駅)」の導入機能のイメージを以下のように設定します。

#### 導入機能のイメージ



## (2) 導入施設の規模

各施設の規模については、設計要領や定量的データから算定する方法と他都市の道の駅の事例から算定する方法で検討しています。

今後、基本計画等において、詳細な規模を検討していきます。

### ① 駐車場

設計要領等		事例調査	
小型車:142 台 大型車:38 台 身障者用:4 台 計:184 台  (10,000 m <sup>2</sup> ~ 15,000 m <sup>2</sup> 程度)	・NEXCO 設計要領 第四集 休憩施設設 計要綱(H17.10) ・埼玉県福祉のまち づくり条例	11,100 m <sup>2</sup>	交通量や駐車場台数 が類似した、下記7駅 の平均値 ・あぐりーむ昭和 ・しもつけ ・国見あつかしの郷 ・おおた ・思川 ・庄和 ・安達(上り)

### ② トイレ

設計要領等		事例調査	
220 m <sup>2</sup> 男:大7個 小5個 女:22個	埼玉県 道路設計の 手引き(道路編)	男:15個 女:19個 身障者:2個	交通量や駐車場台数 が類似した、下記5駅 の平均値 ・あぐりーむ昭和 ・しもつけ ・おおた ・思川 ・庄和

### ③ 休憩施設・情報発信機能

設計要領等		事例調査	
210 m <sup>2</sup>	NEXCO 設計要領 第四集 休憩施設設 計要綱(H17.10)	210 m <sup>2</sup>	交通量が類似した下記 1駅を参考 ・しもつけ

④ フードコート・農産物直売所

設計要領等		事例調査	
フードコート		1,150 m <sup>2</sup> (フードコートは直売所を含む)	駐車場台数が類似した下記2駅の平均値 ・国見あつかしの郷 ・おおた
200 m <sup>2</sup>	席数より規模算定		
農産物直売所			
1,000 m <sup>2</sup>	農林水産政策研究「農産物直売所の経済分析」(H21)		

⑤ 防災関連

設計要領等		事例調査	
—	—	160 m <sup>2</sup>	防災施設のある下記3駅の平均値 ・香春 ・美濃にわか茶屋 ・ちぢみの里おぢや

⑥ 付帯施設

設計要領等		事例調査	
550 m <sup>2</sup>	NEXCO 設計要領第四集 休憩施設設計要綱(H17.10)	180 m <sup>2</sup>	交通量が類似した下記1駅を参考 ・思川

⑦ サイクリング施設

設計要領等		事例調査	
210 m <sup>2</sup>	シャワールームやロッカー室の室数から規模算定	120 m <sup>2</sup>	サイクリング施設のある下記2駅の平均値 ・ふくしま ・今治湯ノ浦温泉

⑧ 広場・イベントスペース

設計要領等		事例調査	
—	—	1,610 m <sup>2</sup>	交通量や駐車場台数が類似した、下記6駅の平均値 ・あぐりーむ昭和 ・しもつけ ・国見あつかしの郷 ・思川 ・庄和 ・安達(上り)

導入施設の規模

No.	施設名	設計要領等	事例調査
①	駐車場	小型車:142台 大型車:38台 身障者用:4台 計:184台	11,100 m <sup>2</sup>
②	トイレ	220 m <sup>2</sup> 男:大7個、小5個 女:22個	男:15個 女:19個 身障者用:2個
③	休憩施設・情報発信施設	210 m <sup>2</sup>	210 m <sup>2</sup>
④	フードコート	200 m <sup>2</sup>	1,150 m <sup>2</sup> (フードコートは直売所に含む)
⑤	農産物直売所	1,000 m <sup>2</sup>	
⑥	防災関連施設	—	160 m <sup>2</sup>
⑦	付帯施設	550 m <sup>2</sup>	180 m <sup>2</sup>
⑧	サイクリング施設	210 m <sup>2</sup>	120 m <sup>2</sup>
⑨	広場・イベントスペース	—	1,610 m <sup>2</sup>



### 類似事例概要

No.	駅名	所在地	登録年	交通量		敷地面積 (㎡)	施設概要
				路線名	平日交通量		
1	あぐりーむ 昭和	群馬県利根郡昭和村	2011	主要地方道昭和インター線	小型：17,442台 大型：6,993台 計：24,435台	(14,500)	駐車場：(8,000㎡) 小型134台(うち身障者用2台)、大型12台 トイレ：男10個、女7個、身障者1個 農産物直売所：(470㎡) 広場・イベントスペース：(215㎡) その他施設：ベビーベッド、展望台、子供広場、特産物加工場、体験農園・工房、EV充電器
2	しもつけ	栃木県下野市	2010	国道4号 小山～右橋バイパス	小型：13,138台 大型：836台 計：13,974台	33,000	駐車場：(17,000㎡) 小型296台、大型40台 トイレ：男20個、女29個、身障者2個 農産物直売所：900㎡(物産館含む) 広場・イベントスペース：(1,500㎡) その他施設：ベビーベッド、展望台、子供広場、体験農園、EV充電器、情報発信機能(210㎡)
3	国見 あつかしの郷	福島県伊達郡国見町	2016	国道4号	小型：6,763台 大型：5,709台 計：12,472台	28,000	駐車場：(6,200㎡) 小型138台(うち身障者用4台)、大型38台 トイレ：計28個 農産物直売所：(1,400㎡)(農産物直売所、食事処含む) 広場・イベントスペース：(930㎡) その他施設：物販コーナー、レストラン、軽食、カフェ、子育て支援施設、宿泊施設
4	おおた	群馬県太田市	2011	国道17号	小型：25,042台 大型：10,264台 計：35,306台	22,000	駐車場：(11,500㎡) 小型126台(うち身障者用4台)、大型40台 トイレ：男13個、女15個、身障者2個 農産物直売所：(900㎡)(農産物直売所、食事処含む) 広場・イベントスペース：— その他施設：観光交流コーナー、農産物展示即売コーナー
5	思川	栃木県小山市	2005	国道50号	小型：19,659台 大型：9,273台 計：28,932台	33,000	駐車場：(13,000㎡) 小型156台(うち身障者用3台)、大型29台 トイレ：男17個、女16個、身障者1個 農産物直売所：1,190㎡(農産物直売所、物産館、加工所含む) 広場・イベントスペース：(3,000㎡) その他施設：レストラン、コミュニティ施設(研修室)、イベントスペース、機械室(180㎡)
6	庄和	埼玉県春日部市	2004	国道4号、 主要地方道松伏春日部関宿線	小型：12,833台 大型：14,852台 計：27,685台	29,000	駐車場：(12,000㎡) 小型162台(うち身障者用2台)、大型42台 トイレ：男15個、女29個、身障者2個 農産物直売所：(1,500㎡)(物産館含む) 広場・イベントスペース：(1,400㎡) その他施設：レストラン、軽食、子供広場、交流館
7	安達(上り)	福島県二本松市	1996	国道4号	小型：27,984台 大型：9,076台 計：37,060台	29,230	駐車場：(10,000㎡) 小型146台、大型40台、身障者用6台 トイレ：男女計43個、身障者4個 農産物直売所：(250㎡) 広場・イベントスペース：(2,600㎡) その他施設：レストラン、ベビーベッド、和紙伝承館(体験可)、ふれあい広場
8	香春	福岡県田川郡香春町	2009	国道201号	防災施設：非常用常設トイレ(兼常用トイレ)(60㎡)、防災備蓄倉庫(非常用発電施設含む)(130㎡)、貯水施設(井戸)(15㎡) その他施設：情報提供施設(65㎡)		
9	美濃にわか茶屋	岐阜県美濃市	2007	国道156号	防災施設：非常用常設トイレ(兼常用トイレ)(110㎡)、防災備蓄倉庫・非常用電源装置・貯水槽(65㎡)		
10	ちぢみの里おぢや	新潟県小千谷市	1994	国道17号	防災施設：非常用常設トイレ(55㎡)、防災備蓄倉庫(17㎡)、非常用発電施設(25㎡) その他：情報提供施設(460㎡)		
11	ふくしま	福島県福島市	2021	主要地方道上名倉飯坂伊達線	サイクリング施設：(170㎡) シャワールーム、レンタサイクル		
12	今治湯ノ浦温泉	愛媛県今治市	1998	国道196号	サイクリング施設：61㎡(自転車格納庫、事務所) レンタサイクル、サイクルステーション		

注)()の面積は、Google Map(地図上計測)で算定したものです。

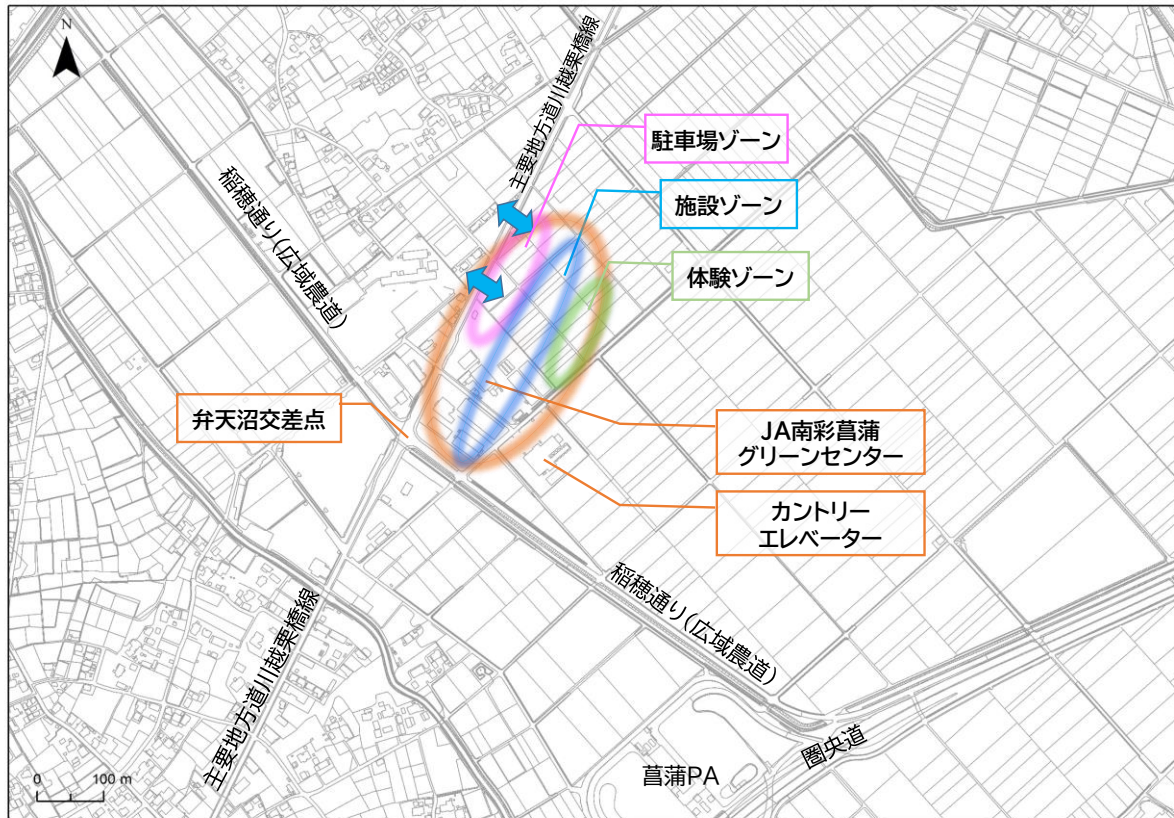


### (3) 候補地

農業振興拠点(道の駅)の候補地は、老朽化が進み、建て替えが検討されているJA南彩菖蒲グリーンセンターを中心にして検討を進めています。

以下に、候補地におけるゾーニング及び車両出入口のイメージ図を示します。

農業振興拠点(道の駅)候補地の位置



## 6. 管理運営方式の考え方

道の駅の管理運営に関する整備方式は、設置者である市が直接管理・運営する方式の「公設公営」と、市が施設を整備し、指定管理者制度によって民間団体等が運営する方式の「公設民営」、民間団体が一貫して施設を整備、管理・運営をする方式の「民設民営」があります。

具体的には、「公設公営」の自治体直営方式、「公設民営」の指定管理者方式(第三セクターや民間企業等)、「民設民営」の PFI 方式が挙げられます。

「公設民営」と「民設民営」で例に挙げた、指定管理者制度や PFI とは、PPP (Public-Private-Partnership)の一種です。

PPP とは、公共施設等の建設、維持管理、運営等を行政と民間が連携して行うことにより、民間の創意工夫等を活用し、財政資金の効率的使用や行政の効率化等を図るものです。

### PPP/PFI の概念

#### PPP/PFI の概念

##### PPP (Public Private Partnership)

公共施設等の建設、維持管理、運営等を行政と民間が連携して行うことにより、民間の創意工夫等を活用し、財政資金の効率的使用や行政の効率化等を図るもの。

##### PFI (Private Finance Initiative)

PFI法に基づき、公共施設等の建設、維持管理、運営等を民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して行う手法。

公共施設等運営権制度を活用したPFI事業 (コンセッション事業)

収益施設の併設・活用など事業収入で費用を回収するPFI事業  
(収益型PFI事業)

公共が支払うサービス購入料で費用を回収するPFI事業  
(サービス購入型PFI事業)

指定管理者制度

包括的民間委託

公的不動産利活用事業

(出典:国土交通省:官民連携事業(PPP/PFI)のすすめ(令和2年度版))

通常は、公共施設を整備し、管理運営する場合、従来の公共事業では設計、施工、維持管理、運営管理の業務を分割して委託しています。

しかし、PFI では設計、施工、維持管理、運営管理の全ての業務を長期の契約として一括して、民間事業者にゆだねるため、PFI 事業者の民間のノウハウを発揮できることが期待できます。

PFI の事業形態は、民間が資金を調達し、建物の設計・施工と、道の駅の一部又は全体の維持管理、運営を代行します。なお、PFI では施設整備・管理運営を民間が行うため一時的に民間が所有しますが、最終的には行政に所有権を移転することとなります。どの時点で所有権を移転するかにより、BTO、BOT、BOO といった事業方式に分類され、道の駅の事例では、BTO が多くなっています。

以下に、各運営主体における事業方式の概要と、各事業方式の長所と短所を整理します。

### 事業方式の概要

運営方式		概要	設計・建設	運営・管理
公設 公営	自治体直営	市が直営(清掃や設備管理など、一部、民間事業者への委託を含む)する事業形態。	市	市
公設 民営	指定管理者	第三セクター	市	民間
		農事組合法人等		
		観光協会・商工会等		
		民間企業等		
		市と民間企業等との共同出資により設立する法人(第三セクター)が継続的に管理、運営する事業形態。		
		農畜産物の生産者を中心とする農事組合法人等が、市側の指定を受け管理、運営を代行する事業形態。		
		地元の観光協会または商工会等が市側の指定を受け管理、運営を代行する事業形態。		
		民間企業が、市側の指定を受け管理、運営を代行する事業形態。		

運営方式		概要	設計・建設	運営・管理
民 設 民 営	PFI	BTO (Build Transfer Operate) 建設—譲渡—運営	民間	民間
		BOT (Build Operate Transfer) 建設—運営—譲渡		
		BOO (Build Own Operate) 建設—所有—運営		
		民間事業者が施設等を建設。 (Build) →施設完成直後、公共施設等の 管理者等に所有権を移転。 (Transfer) →民間事業者が管理運営。 (Operate)		
		民間事業者が施設等を建設。 (Build) →民間事業者が管理運営。 (Operate) →事業終了後、公共施設等の 管理者等に施設所有権を移 転。(Transfer)		
		民間事業者が施設等を建設。 (Build) →民間事業者の所有権のま ま、管理運営。(Own, Operate) →事業終了時点、民間事業者 が施設を解体・撤去。		

## (1) 公設公営(自治体運営)

運営方式	公設公営(自治体運営)	
概要	市が直営(清掃や設備管理など、一部、民間事業者への委託を含む)する事業形態。	
	長 所 等	短 所 等
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地元自治体が直接運営することにより、公共・公益的な事業目的が達成しやすい(高い公共性が維持される)。</li> <li>・ 自治体が運営することにより、消費者側の信頼性と地場産品等、生産者側の公平性が担保される。</li> <li>・ 行政側が展開する他の施策、取り組みとの整合を図りやすい側面がある。</li> <li>・ 収益のすべてが市の収入となり、施設整備に要した経費の回収を図りやすい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市が直営する必要性あるいは妥当性を明確にした上で、市民の合意形成を図る必要がある。</li> <li>・ 収益施設の運営経験が浅く、また、人材(適任者等)の確保も困難であり、経営が軌道に乗るまでに一定の時間を要するものと予測される。</li> <li>・ 民間企業・事業者の経験や知識などを活かしにくい(競争原理や経営努力が働きにくい)。</li> <li>・ 決められた予算の執行となることから、施設や設備の増強や従業者数の拡大などに対し、対応が困難な状況が生じる可能性がある。</li> </ul>

## (2) 公設民営(指定管理者)

### ① 第三セクター

運営方式	第三セクター	
概要	市と民間企業等との共同出資により設立する法人(第三セクター)が継続的に管理、運営する事業形態。	
	長所等	短所等
	<ul style="list-style-type: none"> <li>行政側の高い信頼性と、民間企業の豊富な経験と知識が活用でき、また、専属組織として長期的な視野にたった運営が可能となり、事業の持続的な発展の実現可能性が高い。</li> <li>市側への運営状況の定期的な報告などにより、事業内容・状況についての高い透明性が確保される。</li> <li>収益の一部が市の収入となり、施設の直接的な整備効果が期待できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運営上の損失(赤字)が生じた場合には、その責任の所在が不明確になりやすい。</li> <li>「公益社団法人及び公益財団法人の認定等に関する法律」(平成 18 年法律第 49 号)に基づく公益認定を受けていない一般社団・財団法人及び会社法法人(非営利型法人を除く)の場合には、法人税や固定資産税の課税対象となる。</li> </ul>

### ② 農事組合法人等(生産者グループ)

運営方式	農事組合法人等(生産者グループ)	
概要	農畜産物の生産者を中心とする農事組合法人等が、市側の指定を受け管理、運営を代行する事業形態。	
	長所等	短所等
	<ul style="list-style-type: none"> <li>生産者が施設の運営を自ら行うことから消費者側のニーズが供給者側に直接的に伝わることとなり、的確な処置を図りやすい。</li> <li>生産者と消費者が直接的に触れ合うこととなり、生産環境の説明や調理方法のアドバイスなどを通じて、その後の交流(グリーン・ツーリズム他)等への発展が期待できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>収益施設の経営に対する経験や知識が浅く、事業の採算性や継続性の成立が困難なものと予測される。</li> <li>市内の生産者が中心となる組織の運営となることから、取扱商品(特に産地)が限定的なものとなる。</li> <li>期間が定められた指定管理者として運営していくことから、長期的な視野にたった経営戦略が立てにくく、かつ、実践しにくい。</li> <li>駅長をはじめとする雇用、就労の安定性に劣る。</li> </ul>



### ③ 観光協会・商工会等

運営方式	観光協会・商工会等	
概要	地元の観光協会または商工会等が市側の指定を受け管理、運営を代行する事業形態。	
	長 所 等	短 所 等
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地場産品の直売所等の営業実績のある組織による運営となることから、今まで培ってきた経験や知識に基づく良好な事業環境が期待できる。</li> <li>・ 収益施設の管理・運営主体と中心的な商品を提供する契約農家等、生産者とが同じ地域コミュニティを形成していることから、事業の発展による地域社会への広範な貢献が期待できる。</li> <li>・ 季節ごとの催事やイベントなどのソフト面での企画、運営については、今までの実績や経験に基づく高いサービス水準が期待できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 農事組合法人等や民間企業等など他の団体に比べ市側との関連性が強く、運営主体としての信頼性が高い反面、活動内容の自由度の低いもの（類似施設との競合の回避など）となる可能性がある。</li> <li>・ 期間が定められた指定管理者として運営していくことから、長期的な視野にたった経営戦略が立てにくく、かつ、実践しにくい。</li> <li>・ 駅長をはじめとする雇用、就労の安定性に劣る。</li> </ul>

### ④ 民間企業等

運営方式	民間企業等	
概要	民間企業が、市側の指定を受け管理、運営を代行する事業形態。	
	長 所 等	短 所 等
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ これまでの経験やノウハウ(関連情報や運営技術、販売戦略など)を活かすことにより高い収益性が期待できる。</li> <li>・ 域内外の関連施設との連携が図りやすい。</li> <li>・ 当該企業関係者を駅長とすることにより、収益施設によりふさわしい人材の確保、適用が期待できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 広域的な商品(産地にこだわらない商品等)を取り扱うことにより、地域色が希薄なものとなる可能性が高まる。</li> <li>・ 市側が所有する公共施設としての機能、役割等が希薄なものとなりやすい特徴が挙げられる。</li> </ul>

### (3) 民設民営(PFI 方式)

運営方式	PFI 方式 (PFI 方式の中には、更に BTO、BOT、BOO 等の細かな分類が存在する。)	
概要	民間が資金を調達し建物の設計・施工と、道の駅の一部又は全体の維持管理、運営を代行する事業形態。	
	長 所 等	短 所 等
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 施設整備や管理運営に必要な資金を民間が調達するため、行政サイドの支出を抑制できる。</li> <li>・ 民間のノウハウを活用することで高い整備効果、販売・接客サービスの向上、経費節減が期待できる。</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ PFI 方式導入の見極めのための調査や事業者の公募・選定の準備に時間と費用を要する(概ね 2~3 年)。</li> <li>・ 管理運営が適切に実施されているかどうかのモニタリングが必要。</li> </ul>



## 7. 今後のスケジュール

今後は、「道の駅基本構想」を基に、市民の皆様の意見等を踏まえ、「道の駅基本計画」の策定等を進め、令和9年度から順次開業することを目指します。

なお、詳細なスケジュールは、JA 等と検討・協議を行い、基本計画において決定していきます。

今後の整備スケジュール(案)

施設		令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)
道の駅	農産物直売所	道の駅基本構想策定		道の駅基本計画策定		施設設計	工事	開業		
	その他関連施設			施設設計		用地取得	工事	順次開業		