

桜川市道の駅設置可能性調査業務 報告書 ～概要版～

本業務では、地域振興及び観光振興を目的として、令和7年度に道の駅の設置可能性について調査を実施しました。本調査を通じて、候補地の立地条件、経済的採算性、運営の持続可能性を専門的観点から分析し、道の駅整備の実現性とその効果を検討しました。

第1章 地域の現況と特性

●位置及びエリアの概要

道の駅建設候補地の範囲は右の図に示すとおりです。近隣には北関東自動車道桜川筑西ICがあり、ICから自動車です約3分程度の場所に位置しています。候補地北側には国道50号が通り、西側にはJR大和駅に向かう一級市道が接しています。

●道の駅の敷地に係る都市計画情報

名称	内容
行政区域	市街化区域 (容積率200%、建ぺい率60%)
用途地域	準工業地域
その他	長方地区地区計画、 下館・結城都市計画区域 複合産業拠点ゾーン



第2章 道の駅の整備に関する検討

●道の駅の導入機能

道の駅は、道路利用者への休憩機能提供にとどまらず、情報発信、地域連携、交流促進を担う地域拠点としての役割が期待されている。本計画においても、これら三つの基本機能を軸に、桜川市の特性に応じた導入機能を調査・検討しました。

休憩機能は、24時間利用可能なトイレや駐車場の整備に加え、屋内外の休憩スペースを充実させ、滞在しやすい環境を整えることが重要となります。また、情報発信機能として、市内観光資源、歴史文化、イベント情報等を効果的に発信するため、デジタルサイネージや案内機能の導入が想定されます。

地域連携機能は、多目的スペースや交流空間を設けることで、地域住民の活動やイベント、防災拠点としての活用が可能となります。加えて、移住・定住促進や子育て支援といった政策目的との連携も期待されます。

物販・飲食機能は、既存商業施設との競合に配慮しつつ、地場産品や地域商社との連携による差別化を図ることが重要になります。近隣の道の駅事例では、話題性のある商品開発や体験型コンテンツが集客に大きく寄与しています。

●道の駅の施設内容、施設規模の検討

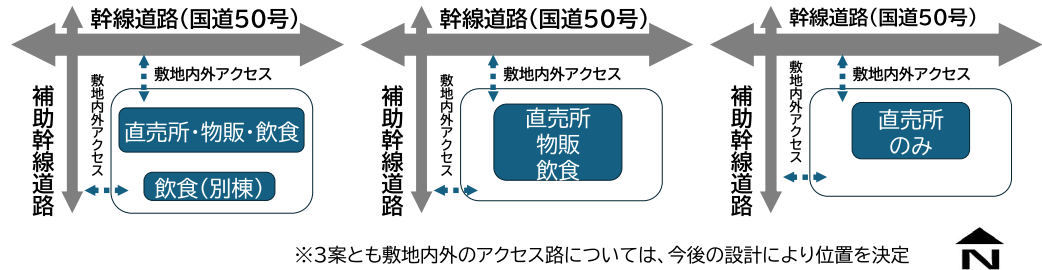
以下のような機能を複合的に設けることで、単なる休憩施設を超えた多様な役割などが期待されます。

- ・広場つき休憩施設・キッズスペース等による滞在性向上
- ・歴史文化・地域産業を軸とした情報発信
- ・産直+新商品開発による誘客
- ・多目的室や交流空間による地域連携
- ・周遊拠点としての役割



●整備ゾーニングの検討

上記の検討を踏まえ、施設構成として3つの整備案(直売所+物販+飲食+飲食[別棟]、直売所+物販+飲食、直売所のみ)を設定し、今後の事業化検討のベースとしました。

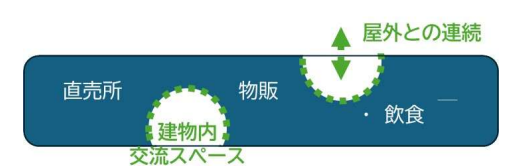


施設整備のレイアウトに係る工夫

【分棟整備型】



【一棟整備型】



●事業手法の整理

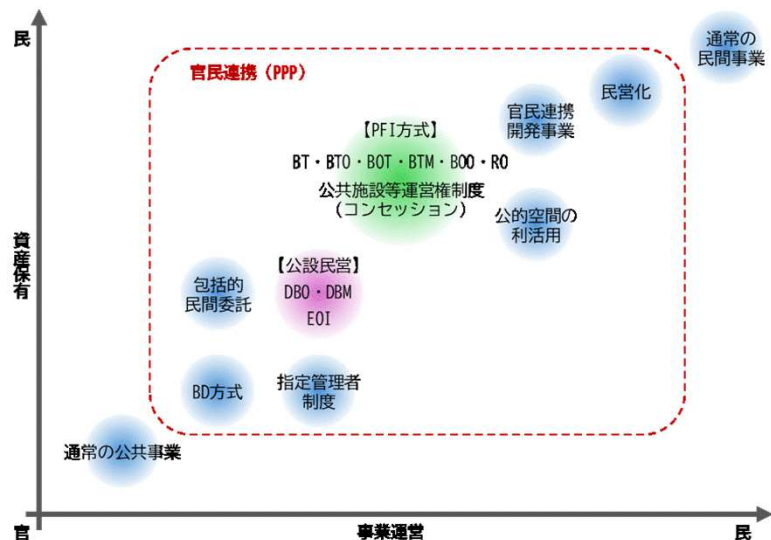
整備に向けて、本市の財政負担の軽減を図りつつ、魅力を向上させる施設の整備や運営を行うために、民間事業者の活力やノウハウを最大限に発揮できる官民連携の事業とする必要があります。

そのため、本事業において想定される官民連携の事業手法等について整理を行います。

官民連携(PPP)とは、

行政(Public)が行う各種行政サービスを、行政と民間(Private)が連携(Partnership)し、民間の持つ多種多様なノウハウ・技術を活用することにより、行政サービスの向上、財政資金の効率的な使用や行政の業務効率化等を図ろうとする考え方や概念のことです。

指定管理者制度を始め、PFI方式(BTO・BOT方式等)や公設民営(DBO・EOI方式等)など様々な手法が存在しています。



●需要予測の検討

①駐車場施設 交通量の算定

現況交通量(24時間)として、R3年 道路交通センサスの全車種交通量は、21,562台/日、車種別交通量は小型車交通量16,268台/日、大型車交通量 5,294台/日となっています。この交通量を基に必要な駐車ます数及びトイレの規模を下記のとおり算出しました。

(「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、国道50号のR3年 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)

②必要な駐車ます数・面積

	設置ます数(台)	1台あたりに 必要な面積(m ² /台)	面積(m ²)
小型車	166	24.4	4,050
大型車	28	92.4	2,587
障がい者用	3	78	234
合計	197	—	6,871

③トイレの規模

駐車ます(台)	便器数			
	男(小)	男(大)	女	多目的
197	16	8	24	4

第3章 概算工事費等の整理

●概算工事費

検討した整備案について、類似事例及び標準的な建設単価を基に概算工事費を整理しました。

案1	直売所+物販+飲食+飲食(別棟)	機能が最も充実したケース
案2	直売所+物販+飲食	↓
案3	直売所のみ	初期投資を抑えた最小構成

①面積の積算

(単位:m²)

		案1	案2	案3
駐車場	道路舗装	7,156	7,486	8,312
建物	直売所・飲食店・ 物販店・トイレ等	1,914	1,584	808
付随施設	浄化槽・倉庫・電気室	350	350	300
通路	車道・歩道	2,250	2,250	2,250
	合計	11,670	11,670	11,670

※11,670m²は道の駅設置候補地として割り当てられた面積です。

②概算工事費の試算

(単位:百万円)

		案1	案2	案3
駐車場	道路舗装	43	45	49
建物	直売所・飲食店・ 物販店・トイレ等	1,661	1,294	684
付随施設	浄化槽・倉庫・電気室	149	130	82
通路	車道・歩道	70	70	70
	合計	1,923	1,539	885

※今後想定される計画や設計等の費用は含まれません。

●維持管理費

維持管理費は、近隣道の駅の発注実績を参考に概算値を確認していますが、今後詳細な調査により、長期的な財政負担を見据えた事業スキームの検討が重要となります。

第4章 道の駅設置に向けた課題及び対応方針

①事業収支・財政負担

道の駅の整備には一定の初期投資が必要であり、市の単独財源による整備には制約があります。一方、道路休憩、地域振興、防災、観光等の複合的機能を有する公共施設であることから、機能ごとに国の補助制度や交付金を活用することが可能です。

②集客・売上確保

人口減少・高齢化が進む中で、通過型施設にとどまらず、地域産品を活かした物販・飲食や体験、情報発信を組み合わせた「滞在型・目的地型」の道の駅を目指すことが重要です。

③運営体制・官民連携

道の駅の魅力や収益性は運営内容に大きく左右されるため、整備段階から運営を見据え、民間事業者の知見を活用する官民連携(PPP)手法の導入が有効です。

以上を踏まえ、財政負担の軽減、安定した集客・売上の確保、持続可能な運営体制の構築を基本方針として検討を進めます。

第5章 総括

本調査結果は、道の駅整備の可否を最終判断するものではなく、基本計画や事業化検討に向けた基礎資料として位置付けられるものです。今後は、本報告書で整理した課題や対応方針を踏まえながら、地域住民や関係事業者との合意形成を図り、桜川市の特性を活かした持続可能な拠点整備に向けて、段階的な検討が必要となります。