



整備予定地



龍ヶ崎市道の駅基本計画

心に爽やかな風が吹き渡る 龍ヶ崎での安らぎと賑わいの場づくり



龍ヶ崎市道の駅基本計画

平成29年2月

龍ヶ崎市

目次

1. 導入施設の整備方針	1
- 1. 整備コンセプト	1
- 2. 施設個々の整備方針	2
1) 休憩施設	2
2) 情報案内施設	4
3) 地域振興施設	7
4) 防災施設	9
5) その他の設備等	10
6) 誘致適正施設	11
2. 施設の規模と配置	12
- 1. 施設規模の算定基準	12
1) 算定基準	12
2) 計画交通量	14
3) 計画駐車ます数	15
- 2. 個別施設の計画面積と敷地規模	17
3. 動線計画	18
- 1. 駐車場の出入口	18
1) 駐車場法施行令	18
2) 駐車場出入口の位置	19
- 2. 場内の主要動線	20
4. 施設配置計画	21
- 1. 施設配置方針	21
1) 配置方針	21
2) 施設配置の方向性	21
- 2. 配置計画	23
1) 整備予定地の現状	23
2) 施設規模の算定	24
3) 施設配置の条件	27
4) 施設配置の方針	27
5) ゾーニング	28
6) 施設配置計画（A～C案）の比較検討	31
- 3. 土地利用計画	31
1) 土地利用イメージ	33
2) 施設平面ゾーニング	35

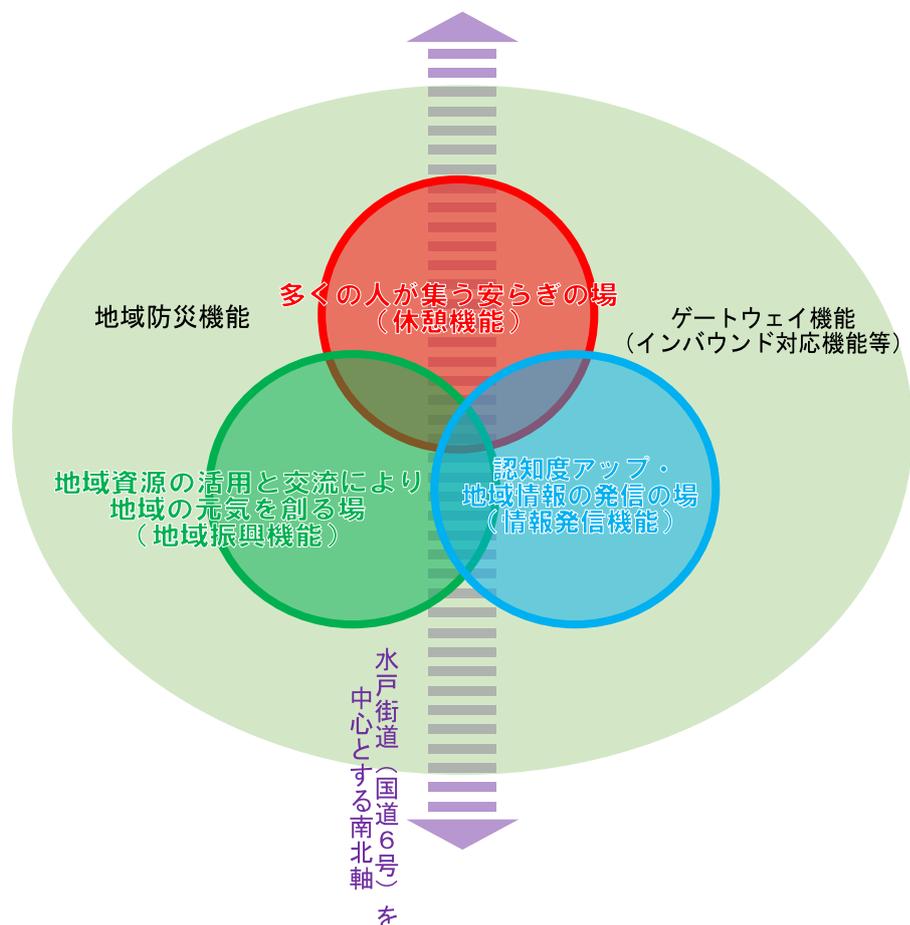
- 4.	インフラ計画	37
1)	給水計画	37
2)	汚水排水計画	38
3)	雨水排水計画	38
4)	ガス・電力他供給計画	39
5.	建築（空間・意匠）計画	40
- 1.	牛久沼の水辺景観と調和した空間・意匠	40
- 2.	自然環境を取り込んだ空間・意匠	40
- 3.	賑わいと活気のある空間計画	41
- 4.	誰もが使いやすい意匠計画	41
6.	管理・運営計画	42
- 1.	管理、運営の方針	42
1)	基本方針	42
2)	指定管理者による管理・運営体制の整備	42
3)	地域の意欲を活かす場	42
4)	農産物の品揃えを確保するための体制の整備	42
- 2.	想定される管理・運営方式	43
- 3.	指定管理者と団体等との連携方策	44
1)	特産品直売所：農産物、水産物、農産加工品	44
2)	特産品直売所：商工品	44
3)	飲食店	45
4)	イベントスペース	45
7.	事業化計画	49
- 1.	概算事業費	49
- 2.	事業推進計画	50
1)	概略事業スケジュール	50
2)	導入すべき主な公的補助制度	51
- 3.	事業化に向けた今後の課題	53
1)	対外機関協議等の実施	53
2)	設計等の実施	55
3)	人材育成と商品開発等	55
8.	策定の経緯	57
- 1.	これまでの策定経緯	57
- 2.	龍ヶ崎市道の駅整備基本計画策定検討会議要綱	58

1. 導入施設の整備方針

ー 1. 整備コンセプト

基本計画では、次図に示す「龍ヶ崎市道の駅基本構想」（平成27年11月策定）において掲げられた整備コンセプトを踏襲し、その実現に向けた具体的な整備内容と必要な施設配置等の検討を行います。

整備の目的
龍ヶ崎の認知度アップを図り、地域の元気と交流を創る
整備コンセプト
心に爽やかな風が吹き渡る龍ヶ崎での 安らぎと賑わいの場づくり
基本方針
①多くの人が集う安らぎの場 ②認知度アップ・地域情報の発信の場 ③地域資源の活用と交流により地域の元気を創る場



図ー 1. 道の駅の整備コンセプト

－ 2. 施設個々の整備方針

整備コンセプトの実現に向け、本道の駅に導入すべき機能と、この機能を担う施設個々の整備方針を明らかにします。

1) 休憩施設

駐車場をはじめ、トイレや多目的広場などの休憩施設の整備に当たっては、「道の駅」登録案内要綱に基づくバリアフリー化等のもとより、「龍ヶ崎市移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める条例」（平成 25 年条例第 14 号（以下「市移動等円滑化条例」といいます））等への適合を基本とします。

（1）駐車場等

自転車やバイクの駐輪場を含む駐車場等は、地域振興施設やトイレなどの施設の利便性と同時に、歩行者系動線と自動車系動線との交錯が極力生じない安全性の高い配置に努めます。

また、前面道路である国道 6 号からの出入口の位置は、特に駐車ますについては駐車場法施行令（昭和 32 年政令第 340 号（後掲「動線計画」参照））への適合を基本に、国道 6 号利用交通への支障を極力生じさせず、安全かつ円滑に処理し得る場所に配置します。

なお、障がい者用の駐車ますの形状寸法等は、「市移動等円滑化条例」への適合を基本に、福祉車両使用者等に負担が生じないように、ゆとりある規模と設置数の確保に努めます。

さらに、整備候補地の細長い地型への配慮として必要に応じてユニバーサルデザインによるエリア区分（例えば、色分けされた駐車ます区分線や案内板の設置など）を採用し、高齢者や障がい者及び外国人など誰にでも分かりやすい駐車スペースの実現に努めます。

施設の直近に確保されたゆとりある規模の福祉用車両スペース



景観的にも美しい駐車場



バイクツーリストをもてなす駐輪スペース

図－ 2. 駐車場等の整備事例

(2) トイレ

トイレは、細長い地型を前提とした利便性の確保はもとより、観光シーズンやイベント開催時など多くの来場者が集中した際や夜間、悪天候時の利用などにも十分配慮しながら適切な数と配置に努めます。

また、設備については、高齢者や障がい者、外国人及び子育て世代など誰もが使いやすいようユニバーサルデザインの徹底を図ります。

具体的には、オストメイト（人工肛門保有者・人工膀胱保有者）対応の多目的トイレや「赤ちゃんの駅」関連設備の他、プライバシーにも十分配慮します。



驚くほどきれいなトイレ

お子様連れにも優しい
「赤ちゃんの駅」

車椅子でも使いやすい
多機能トイレ

図－3. トイレ等の整備事例

(3) その他休憩機能

その他屋外には、ドライバーの気分転換やリフレッシュなどとともに、牛久沼周辺を散策、ジョギングする市民などが集い、安らぐことができる機能を確保します。

必要に応じて日常的な使用を見込む設備としては、来場者の気軽な集いの場となる屋外ベンチなどが想定されます。

また、大規模災害時への備えとしてその一角には、非常用の充電設備や洗い場など（場内での車中泊を可能とする場合には、これら滞在者等の使用も可能）を想定します。



図－4. 集い安らぐ休憩機能等の整備事例

2) 情報案内施設

「道の駅」登録・案内要綱では、「道の駅」の基本コンセプトの〈施設構成〉において「利用者に多様なサービスを提供する施設であって、道路及び地域に関する情報を提供する案内所または案内コーナーがあるものが備わっていること」と規定しています。また、同じく〈提供サービス〉では、「案内・サービス施設には、原則として案内員を配置し、適切な情報提供がなされること」と規定しています。

なお、“「道の駅」登録・案内要綱の当面の運用指針”の〈施設構成〉では「案内・サービス施設は、駐車場から2～3分以内に位置しており、一体的に利用可能であること」が、〈提供サービス〉では「情報提供に当たっては、利用者に情報を提供するに必要な空間を適切な場所に確保し、以下に掲げる情報を含めて積極的に行うこと」と規定しています。

「道の駅」登録・案内要綱の当面の運用指針による主な提供情報

〈提供サービス〉

情報提供に当たっては、利用者に情報を提供するに必要な空間を適切な場所に確保し、以下に掲げる情報を含めて積極的に行うこと。

- (1) 道路情報及び近隣の「道の駅」情報
- (2) 近隣地域まで含めた観光情報
- (3) 緊急医療情報
- (4) その他利用者の利便に供する情報

以下省略

(1) ソフト面

上記、「道の駅」登録・案内要綱等とともに、外国人旅行者の増加や関心の多様化など、近年における社会経済情勢等にも配慮しつつ、ソフト面については各種イベント時等における観光コンシェルジュの配置や無料公衆無線LANを活用した多言語対応及び質、量ともに豊富な情報提供に努めます。

また、提供する情報については、日常的なものだけでなく、大規模な自然災害発生時など、緊急時や非常時においても十分配慮します。



観光コンシェルジュの配置

先端技術による多言語対応

無料公衆無線LANの活用

図－5. 多様な情報提供の手段の事例

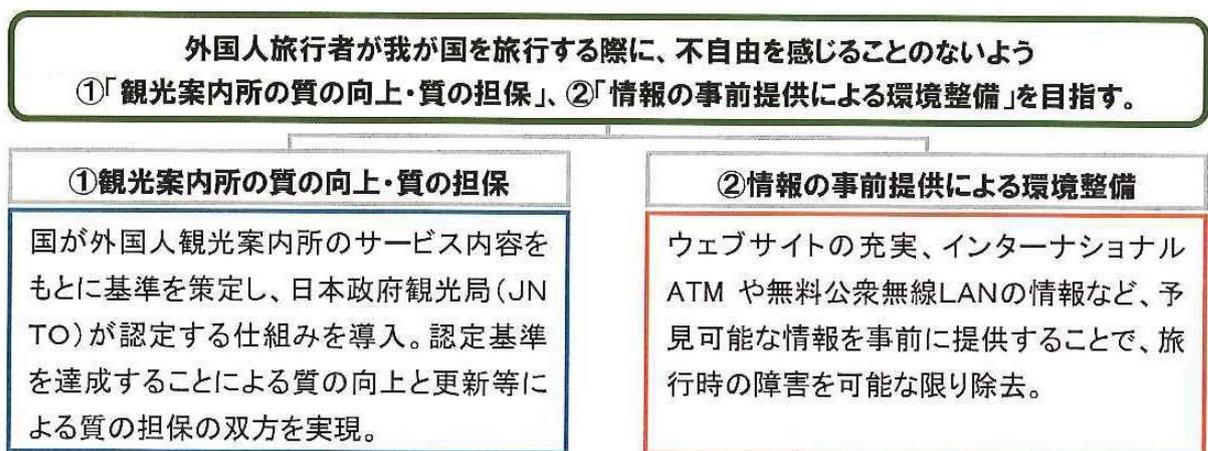
なお、道の駅を所管する国土交通省では、「道の駅を経済の好循環を地方に行き渡らせる成長戦略の強力なツールと位置づけ、関係機関と連携して特に優れた取り組みを選定し重点的に応援する」重点「道の駅」制度を展開しており、ゲートウェイ型の“重点「道の駅」に想定される機能”の一つに「地域の観光総合窓口機能」を取り上げています。



※資料：国土交通省プレスリリース「重点「道の駅」の選定について ～地方創生の核となる「道の駅」を重点的に応援します～（重点「道の駅」制度の概要）」（平成27年1月30日 道路局（一部加筆））

図－6. 重点「道の駅」に想定される機能

さらに、本道の駅は、国内全域での外国人観光客の増加傾向とともに、外国人研究者等も多数就業している筑波研究学園都市と日本の玄関口である成田国際空港との中間に位置する立地特性などを背景に、「外国人観光案内所の設置・運営のあり方指針」（平成28年6月＜改定版＞ 日本政府観光局）に基づく外国人観光案内所の認定制度の導入についても検討していきます。



※資料：「外国人観光案内所の設置・運営のあり方指針」（平成28年6月＜改定版＞ 日本政府観光局）

図－7. 日本政府観光局による「観光案内の基本的考え方」

(2) ハード面

前述したとおり情報提供施設は、道の駅への設置が義務づけられていますが、既存の道の駅の中にはあまり利用されていないような状況にあるものも見受けられます。

このような現状とあわせ、後発施設としてのこれら既存施設との差別化や新たな施設としての魅力づけの一環として、多様な媒体によるより効果的（利用頻度あるいは集客効果が高い）な情報提供に努めます。



旬の情報を発信するデジタルサイネージ



市民も利用する広域観光案内所



臨場感あふれる大画面モニター

図ー8. 多様な情報提供ツールの事例

3) 地域振興施設

道の駅の登録に当たり設置が義務づけられている施設の一つである地域振興施設は、「道の駅」登録・案内要綱等では特段の規定はありませんが、国土交通省の公表資料（公式HP「道の駅案内」）では「文化・教養施設や観光レクリエーション施設など」とあります。

また、「龍ヶ崎市道の駅基本構想」では、特産品直売所をはじめ、飲食施設及びイベント広場等多目的スペースなどを取り上げています。

(1) 物販施設

地域振興施設の一つとして龍ヶ崎市や牛久沼周辺地域他、県南地域を主な対象としながらこれら地域における地場産業の活性化への貢献を見込む地域特産品（生鮮農畜産物から加工食品、工業製品まで幅広い品揃えによる情報発信）を中心とした物販施設を設けます。



地場産の生鮮野菜・果物 加工食品（惣菜、弁当、パン他） 工芸品他工業製品等

図－9. 物販施設の品揃えの事例

(2) 飲食施設

地域振興施設の一つ目として、誰もが気軽に訪れ牛久沼のほつりを眺めながら落ち着いた雰囲気の中で地域産の食材を中心としたおいしい料理を堪能できる飲食施設として、主に軽食を提供するフードコートだけでなく、落ち着いた雰囲気の中で、きれいな夕日や夜空など、昼間とは違う牛久沼の景観が楽しめ、非日常感を味わうことが可能な大人のデートスポットとしての活用も期待できるカフェ・レストランを設けます。



おしゃれな水辺のレストラン
(福岡市 おおぼり 大濠公園)

温もりと開放感に包まれた
フー ド コー ト

落ち着いた雰囲気のレストラン

図－10. 飲食施設等の事例

(3) イベント広場他

i. ふれあい・交流を創る仕掛け

本道の駅の整備コンセプトの実現に向けた基本方針の一つである「地域資源の活用と交流により地域の元気を創る場」を具体化する仕掛けとして、牛久沼の水面や水辺を活かした機能整備を検討します。



水辺で開催するコンサート 家族で乗るレンタルボート 誰かに会えるボードウォーク

図-11. 水辺のふれあい・交流施設等の整備事例

ii. 人を呼び込む仕掛け

本道の駅により多くの人を呼び込む仕掛けとして、地域特性や立地特性にふさわしいシンボル（ランドマーク）となる屋外へのオブジェ（修景施設）等の配置を検討します。



地域を象徴する大きなオブジェ デザイン性に配慮された展望台
ランドマークにもなるボルダリングタワー

図-12. 屋外オブジェ等の整備事例

iii. 人の滞留を促す仕掛け

道の駅と周辺施設との連携により回遊性を高め、より多くの人々に親しみ続けていただく仕掛けとして水面を渡る浮き栈橋のボードウォークや水辺のライトアップ、レンタサイクルステーションの導入などについて検討します。



浮き栈橋のボードウォーク 水辺のイルミネーション 街なかをチャイム乗りにできる
レンタサイクルステーション

図-13. 地域既存資源を活かして人の滞留を促す仕掛けの事例

4) 防災施設

平成 16 年 10 月に発生した新潟県中越地震をはじめ、平成 23 年 3 月に発生した東日本大震災及び平成 28 年 4 月に発生した熊本地震など、近年度重なり発生している大規模地震時の際、各地の道の駅では、被災地の救援基地や緊急避難者の受け入れなどの施設利用とともに、災害情報の提供支援や被災地の避難所の活動支援、生活・復興支援など、多岐に渡る防災・災害対応活動の場としての役割を担っています。

このような状況を背景としながら、「龍ヶ崎市地域防災計画」との整合、調整を図りつつ、その位置づけ（例えば一時避難場所など）に応じ、導入すべき防災関連設備（非常用自家発電装置等）を検討します。

なお、国では、「国土強靱化（ナショナル・レジリエンス（防災・減災））推進に向けた当面の対応」（平成 25 年 5 月 関係府省庁連絡会議決定）において「交通・物流分野」の「今後の対応方針」の一つとして「道の駅の防災拠点化」が盛り込まれています。



防災テント



防災倉庫



災害対応型自動販売機

図-14. 防災施設等の整備事例

5) その他の設備等

(1) 次世代自動車関連設備

道の駅は、国土交通省が所管する道路交通安全施設（簡易パーキング）の一つであることを踏まえ、人々の移動や物流を支える交通手段の支援を目的として次世代型自動車等の高速充電システム等の設置を見込みます。

また、必要に応じて、佐貫駅方面と連絡するバス等について検討します。



電気自動車充電システム 電動アシスト付きレンタサイクル コミュニティバス停留所

図-15. 次世代自動車関連設備等の整備事例

(2) 再生可能エネルギーシステム

自然環境保全や自然環境負荷の軽減などを目的とする再生可能エネルギーシステム等の導入を検討します。



舗装用発電パネル 屋上太陽光発電システム オブジェを兼ねた風力発電システム

図-16. 再生可能エネルギーシステムの導入事例

(3) 防犯設備

道の駅場内は、防犯設備の導入による治安・防犯対策の徹底に努めます。



防犯カメラ（モニターは事務室） 屋外照明（防犯灯） 進入（転落）防止フェンス

図-17. 防犯設備の導入事例

(4) コンビニエンスストア

道の駅との相乗効果による集客規模の拡大を主旨として、既に人々の生活を支える社会基盤施設の一つであり、24時間営業による道の駅全体の防犯性の確保を目的として、コンビニエンスストアの配置を見込みます。

なお、配置に当たっては、整備コンセプトを阻害しないよう、景観的調和に配慮することとします。



道の駅まらぎの里こが（茨城県）
（平成25年7月開業）



道の駅発酵の里こうざき（千葉県）
（平成27年4月開業）



道の駅ひたちおおた（茨城県）
（平成28年7月開業）

図-18. 近年開業したコンビニがある関東の道の駅

(5) 管理施設

道の駅の業務を行うために必要な機能的で使いやすい管理事務所、従業員の福利厚生を主旨とした更衣室や休憩スペース、また、各種会議等での活用が期待できる多目的室（会議室）等の配置を見込みます。

6) 誘致適正施設

整備予定地の一部（北側）に余剰地を確保し、牛久沼周辺部の多機能（交流拠点）化による賑わいの維持、発展と、この波及効果による地域の活性化、認知度の向上（整備コンセプトの実現）などを目的に、当該箇所にふさわしい民間施設の誘致を検討します。

なお、多くの来場者が見込まれる開業当初時に対応するため、当面の間は、臨時駐車場としての活用が想定されます。

2. 施設の規模と配置

－ 1. 施設規模の算定基準

1) 算定基準

道の駅の敷地規模の設定に当たっては、次図に示す「休憩施設設計要領」（平成17年10月 東日本高速道路株式会社）による算定方法を採用します。

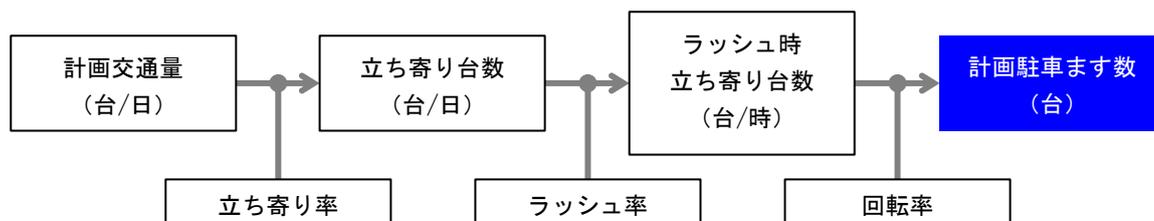


図-19. 計画駐車まず数の算定方法

なお、「設計要領」では、このような方法で算定した計画駐車まず数を基礎値として、右図に示すとおり食堂・売店、無料休憩所及びトイレなどの必要規模を設定することとされています。

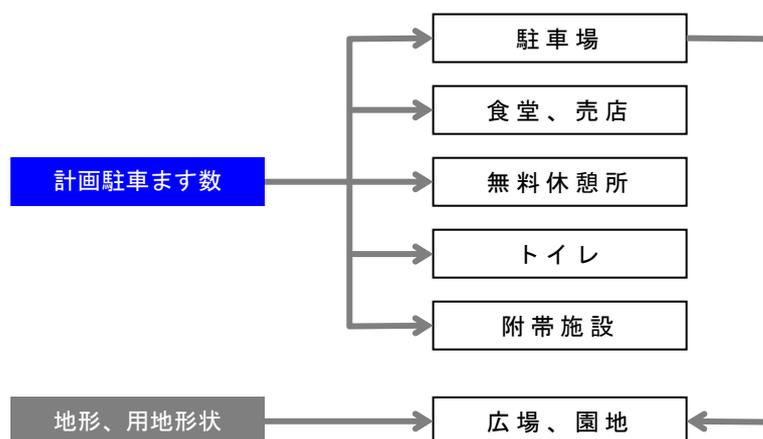
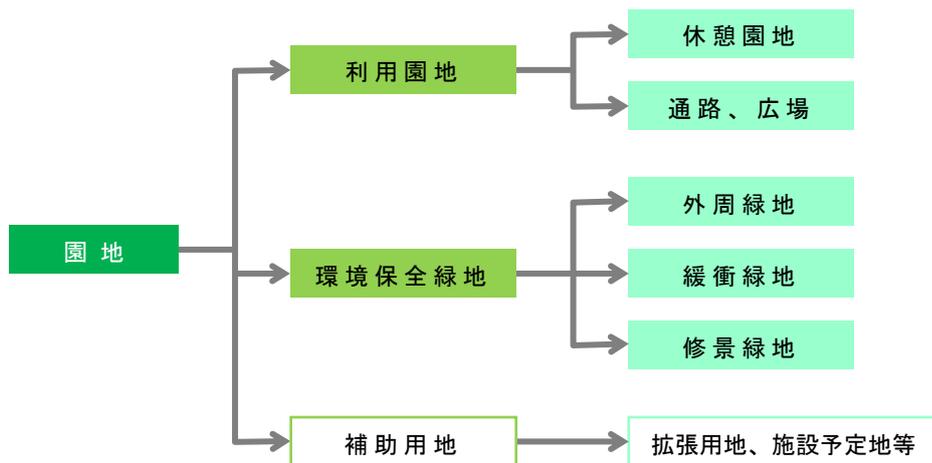


図-20. 各構成要因の規模の設定方法

さらに、場内に確保する園地については、「設計要領」の「園地計画の基本方針」の一つに「園地は、利用者が休息、休憩、散策、軽運動または食事ができるように積極的な利用を考え計画するものとする」とのことが盛り込まれています（次図参照）。

面積規模の具体的な算定方法は示されていませんが、補足資料等として「参考までに既存の休憩施設の調査結果を整理すると園地の面積は、サービスエリアでは駐車場面積の概ね3倍、パーキングエリアでは駐車場面積の2倍であった」と明記されています。



※休憩園地：休息、散策、軽運動、レクリエーション、風景展望などの利用に供する園地で、その必要面積は立地条件と周辺の環境及び景観等によって左右されます。

※通路、広場：駐車場と主要建築物との間に設けられるスペースをはじめ、円滑な旧施設利用を促進するために利用者の離合集散を容易にするスペースは、広場や通路で構成され、広場の奥行、すなわち駐車場と主要建築物との離隔はサービスエリアにあっては 20m 程度、パーキングエリアにあっては 10m 程度を標準とします。

※外周緑地：環境保全のために休憩施設をとりまく帯状に設ける緑地で、その幅は 20m 程度を標準とします。なお、この幅員は、のり面を含むものとし、平坦部の必要最小限の幅員は 3m とします。

※緩衝緑地：本線と休憩施設とを分離するため設けられる帯状の緑地で、外側分離帯については平地の場合 5m 以上、高低差がある場合は 3m 以上を標準とします。

※修景緑地：休憩施設の快適な利用維持を図るために行われる緑地をいい、休憩施設用地の地形、形状、敷地造成の程度、施設配置など多数の要因との関連によってその面積は左右されるが、優れた環境のもとで利用できるように整備できる面積とすることが望ましいものとされています。

※補助用地：施設の拡張用地、施設予定地、堆雪用地など他の利用目的を持った土地の中で一時的に園地若しくは緑地として活用することが可能な土地をいいます。

図-21. 園地の構成

2) 計画交通量

計画駐車まず数を算定するに当たって採用する計画交通量は、平成 25 年 7 月に牛久沼東交差点（整備予定地の北側近傍）で実施した方向別車種別平日 12 時間交通量を基礎値とします。

具体的には、整備予定地が接する区間の現況交通量に「平成 22 年度道路交通センサス 一般交通量調査 箇所別基本表」による整備予定地付近（国道 6 号～県道八代庄兵衛新田線区間）の昼夜率 1.50 を乗じ算出した 36,505 台/日を採用します。

ただし、現況交通量は、整備予定地接道区間を通らない国道 6 号上り交通のうち、当該交差点において左折し、県道八代庄兵衛新田線を竜ヶ崎ニュータウン方面に向かうものと、竜ヶ崎ニュータウン方面から当該交差点を右折し国道 6 号を下るものについては除きます（下図「青矢印」）。

表－1. 車種別計画交通量の算出根拠

種別	方向別車種別平日交通量							
	小型車 (乗用車+小型貨物)		バス		大型貨物		合計	
	実測値 (台 /12 時間)	換算値 (台/日)						
①国道 6 号上り直進交通量	5,100	7,650	17	25	1,134	1,701	6,251	9,376
②国道 6 号下り直進交通量	5,762	8,643	19	28	1,042	1,563	6,823	10,234
③国道 6 号上り進入交通量	4,270	6,405	10	15	739	1,108	5,019	7,528
④国道 6 号下り退出交通量	5,348	8,022	11	16	886	1,329	6,245	9,367
合計	20,480	30,720	57	84	3,801	5,701	24,338	36,505

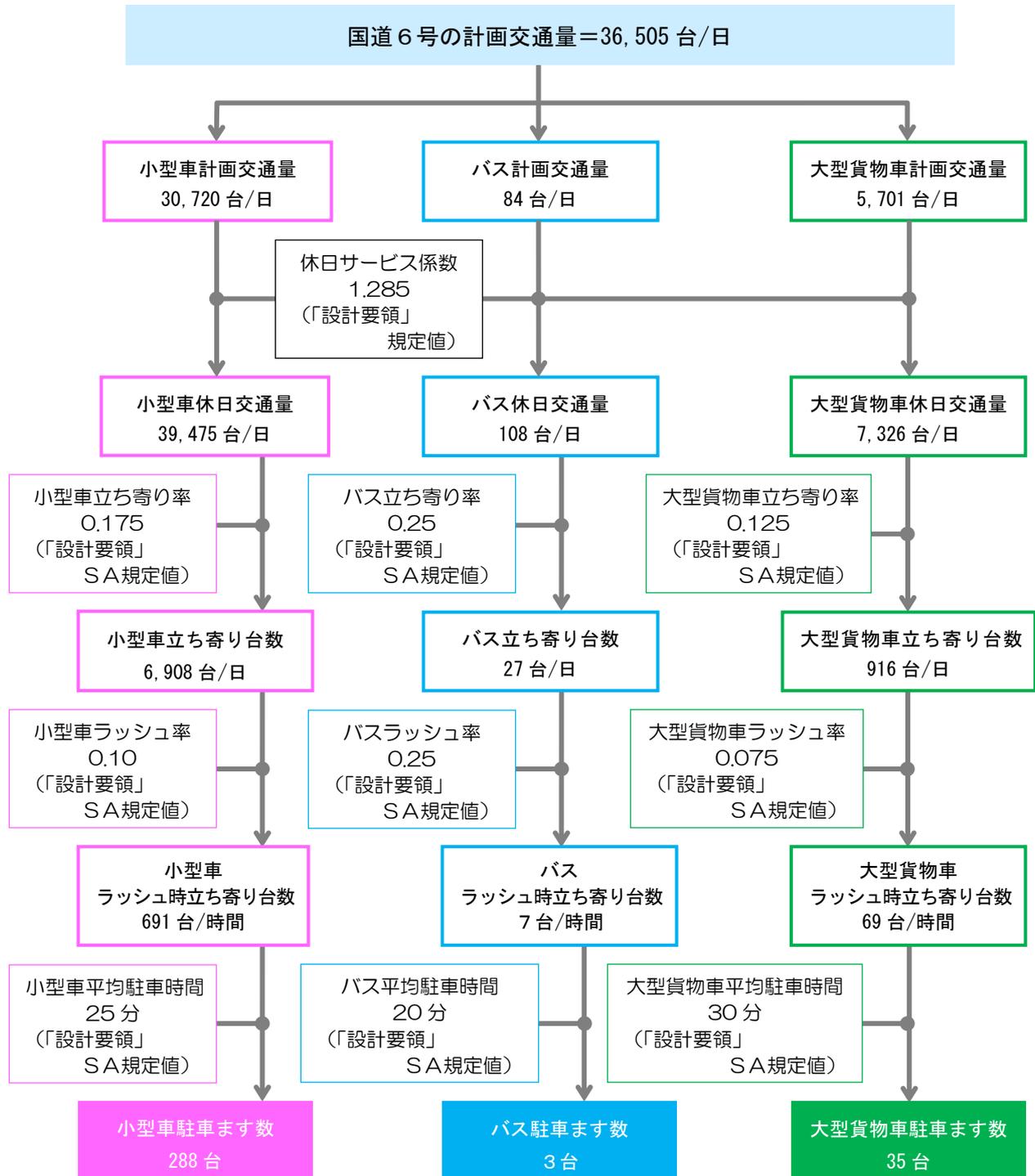


図－22. 牛久沼東交差点における採用交通量の方向

3) 計画駐車まず数

(1) サービスエリア対象値による算定

前項までの内容に基づきつつ、「設計要領」による食堂や売店を設けたサービスエリアを対象とした立ち寄り率他、各種規定値を採用した場合の計画駐車まず数は、下図に示すとおり総数 326 台分と算定されます。

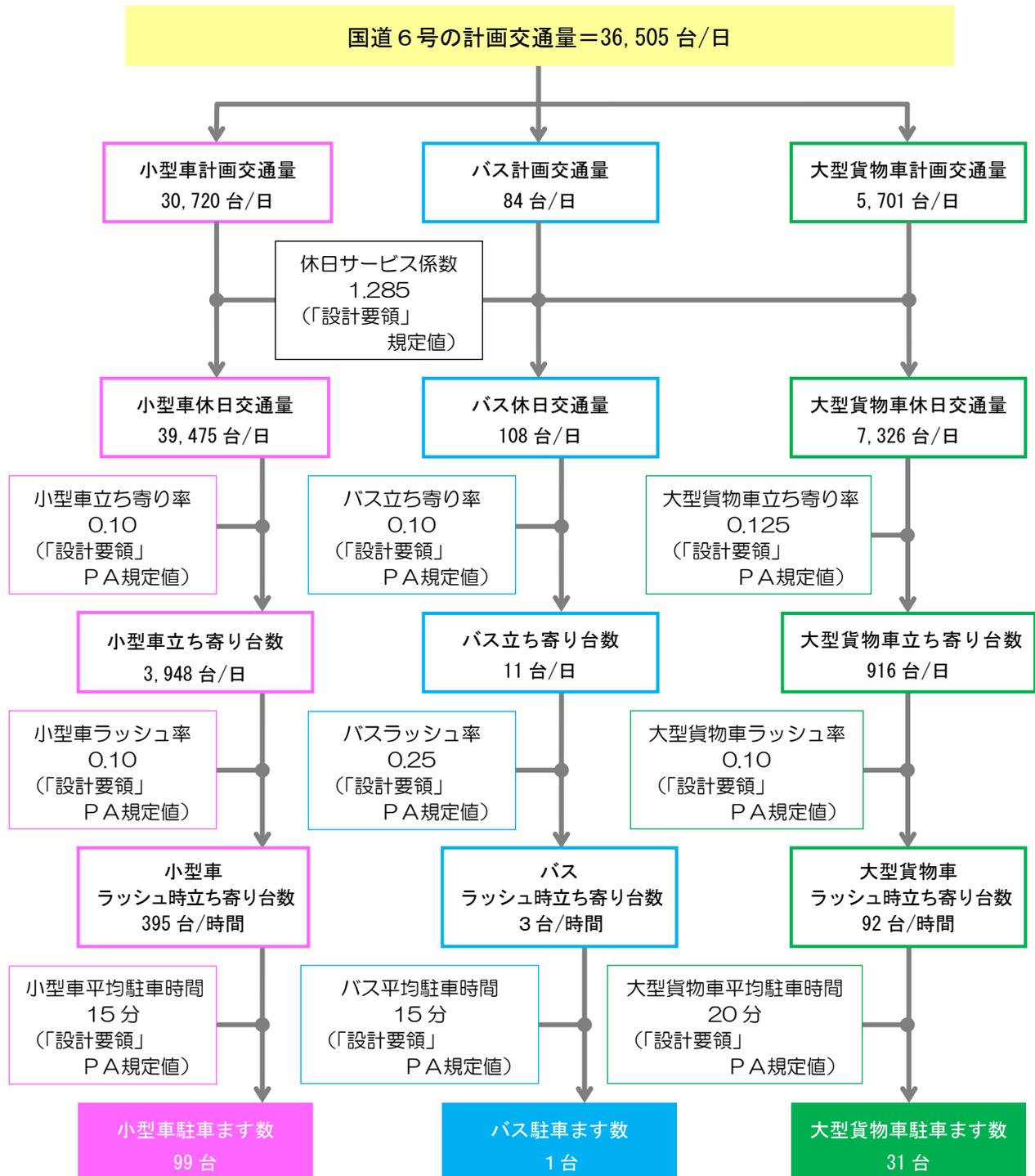


※「サービスエリア」とは、人と自動車が必要とするサービスをほぼ完全に満たし得るような休憩施設をいいます。「人」のための施設として園地、トイレ、無料休憩所、食堂及び売店を設け、また、「自動車」のための施設として駐車場、給油所などが設けられます。なお、障がい者用施設（専用トイレ・駐車場など）の設置が義務づけられています。

図-23. サービスエリア（SA）設定値による算定

(2) パーキングエリア対象値による算定

参考として「設計要領」による食堂等を設けていないサービスエリアを対象とした立ち寄り率他、各種規定値を採用した場合の計画駐車まず数は、下図に示すとおり総数 131 台分と算定されます。



※「パーキングエリア」とは、運転車の生理的要求を満たし、また、疲労と緊張を解くための必要最小限度のサービス施設として駐車場、園地、トイレ及び売店などが設けられます。なお、トイレは、原則として全てのパーキングエリアに必要であり、売店等についてはその利用状況を勘案した上で設けることとなります。

図-24. パーキングエリア (PA) 設定値による算定

－ 2. 個別施設の計画面積と敷地規模

前項で算定した2つの計画駐車ます数を基に「設計要領」において想定されている個別施設の概略敷地面積を以下に示します。

本道の駅の敷地規模については、「設計要領」において想定されている個別施設の計画敷地面積を基に、サービスエリア対象値による面積とパーキングエリア対象値による面積の中間値である 25,000m²を計画敷地面積と想定します。

表－ 2. 設計要領に基づく施設別の計画敷地面積

種 別 (計画駐車ます数)		サービスエリア対象値による算定 (小型車用換算計画駐車ます総数≒353 台)	パーキングエリア対象値による算定 (小型車用換算計画駐車ます総数≒140 台)
駐 車 場	小型車用	計画駐車ます数×1台当たりの駐車所要面積 =288台×24.4m ² /台= 7,027m ²	計画駐車ます数×1台当たりの駐車所要面積 =99台×24.4m ² /台= 2,415m ²
	大型車用	(バス用ます数+大型貨物車用ます数)× 1台当たりの駐車所要面積 =(3+35台)×82.1m ² /台= 3,119m ²	(バス用ます数+大型貨物車用ます数)× 1台当たりの駐車所要面積 =(1+31台)×82.1m ² /台= 2,627m ²
	計	10,146m ²	5,042m ²
建 築 敷 地	トイレ (便器数)	女性用30基+男性(小)用30基+ 男性(大)用10基+身障者用1基= 350m ²	女性用20基+男性(小)用20基+ 男性(大)用7基= 230m ²
	食 堂 (席数)	190席=950m ²	100席=500m ²
	無料 休憩所 (席数)	80席=250m ²	40席=170m ²
	売 店	内売店45m ² +外売店210m ² =255m ²	内売店25m ² +外売店150m ² =175m ²
	附帯施設	電気室57m ² +浄化槽250m ² + 倉庫50m ² +プロパン庫20m ² = 377m ²	電気室57m ² +浄化槽200m ² + 倉庫50m ² +プロパン庫20m ² = 327m ²
	計	2,182m ²	1,402m ²
園地等	駐車場面積×2=20,292m ²	駐車場面積×2=10,084m ²	
概略必要敷地面積	32,620m ² ≒33,000m ²	16,528m ² ≒17,000m ²	

※表中の「計画駐車ます数」は、大型車用については小型車用に換算した上で足し合わせることとします。ただし、駐車場については、小型車用駐車ます等面積と大型車用駐車ます等面積との個別の値を足し合わせた値を示します。

なお、「設計要領」等では、大型車用駐車ますの小型車用駐車ますへの換算値等の規定がないため、車種別の乗車人数に着目し、基準とする小型車の1台当たりの乗車人数を「大規模開発地区関連交通計画マニュアル 改訂版」(平成26年6月 国土交通省都市局都市計画課)による商業施設(平日)に対する設定値である1.5人/台を参考に2人/台と仮定し、「バス」については観光バス等を対象に平均的な値として20人/台を見込み1台当たり小型車用駐車ます10ます分と、また、大型貨物車については小型車と同様、2人/台と仮定し、小型車用駐車ます1ます分と想定します。

※車種別駐車ますの「1台当たりの所要面積」は、「設計要領」に基づき小型車用については前進駐車、後退発車に要する面積(車路の半幅員分を含みます)を、大型車用については右側60°の前進駐車、前進発車に要する面積を採用します。

※既存施設の整備状況等から場内への設置が見込まれる多目的広場、防災関連施設及び職員用駐車場などについては園地内に整備することも考えられます。

3. 動線計画

「道の駅」登録・案内要綱では、道の駅の基本コンセプトの〈施設構成〉の中で「施設及び施設間を結ぶ主要な歩行経路のバリアフリー化が図られていること」と、また、同じく〈配慮事項〉では「女性、年少者、高齢者、身障者など様々な人の使いやすさに配慮されていること」と定めています。

－ 1. 駐車場の出入口

1) 駐車場法施行令

動線計画については、前項に示したとおり、設計要領から求められる駐車場面積が、約 5,000m²～約 10,000m²と見込まれることから、500m²以上の路外駐車場の出入口の技術基準等を定める駐車場法施行令への適合を基本とします。

駐車場法施行令（昭和 32 年政令第 340 号）からの抜粋（関連事項のみ）+ α

第二章 路外駐車場

第一節 構造及び設備の基準

（適用の範囲）

第 6 条 この節の規定は、路外駐車場で自動車の駐車のために供する部分の面積が 500m²以上であるものに適用する。

（自動車の出口及び入口に関する技術的基準）

第 7 条 （駐車場）法第 11 条の政令で定める技術的基準のうち、自動車の出口及び入口に関するものは、次のとおりとする。

1 次に掲げる道路またはその部分以外の道路またはその部分に設けること（出入口の設置を規制する箇所等）。

イ 道路交通法第 44 条各号に掲げる道路の部分

道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）（一部省略）

（停車及び駐車を禁止する場所）

第 44 条 車両は、道路標識等により停車及び駐車が禁止されている道路の部分及び次に掲げるその他の道路の部分においては、法令の規定若しくは警察官の命令により、または危険を防止するため一時停止する場合の他、停車し、または駐車してはならない。

- 1 交差点、横断歩道、自転車横断帯、踏切、軌道敷内、坂の頂上付近、勾配の急な坂またはトンネル
- 2 交差点の側端または道路のまがりかどから 5m 以内の部分
- 3 横断歩道または自転車横断帯の前後の側端からそれぞれ前後に 5m 以内の部分
- 4 安全地帯が設けられている道路の当該安全地帯の左側の部分及び当該部分の前後の側端からそれぞれ前後に 10m 以内の部分
- 5 乗合自動車の停留所またはトロリーバス若しくは路面電車の停留場を表示する標示柱または標示板が設けられている位置から 10m 以内の部分
- 6 踏切の前後の側端からそれぞれ前後に 10m 以内の部分

ロ 横断歩道橋の昇降口から 5m 以内の道路の部分

ハ 幼稚園、小学校、義務教育学校、特別支援学校、幼保連携方認定こども園、保育所、児童発達支援センター、情緒障害児短期治療施設、児童公園、児童遊園または児童館の出入口から 20m以内の部分

ニ 橋

ホ 幅員が6m未満の道路

ヘ 縦断勾配が10%を超える道路

一部省略

3 自動車の駐車のために供する部分の面積が6,000m²以上の路外駐車場にあっては、縁石線または柵その他これに類する工作物により自動車の出口と入口を設ける道路の車線が往復の方向別に分離されている場合を除き、自動車の出口と入口を分離した構造とし、かつ、それらの間隔を道路に沿って10m以上とすること。

以下省略

2) 駐車場出入口の位置

整備予定地の駐車場出入口は、細長い地型に応じて次図に示すとおり南北2箇所に配置します。

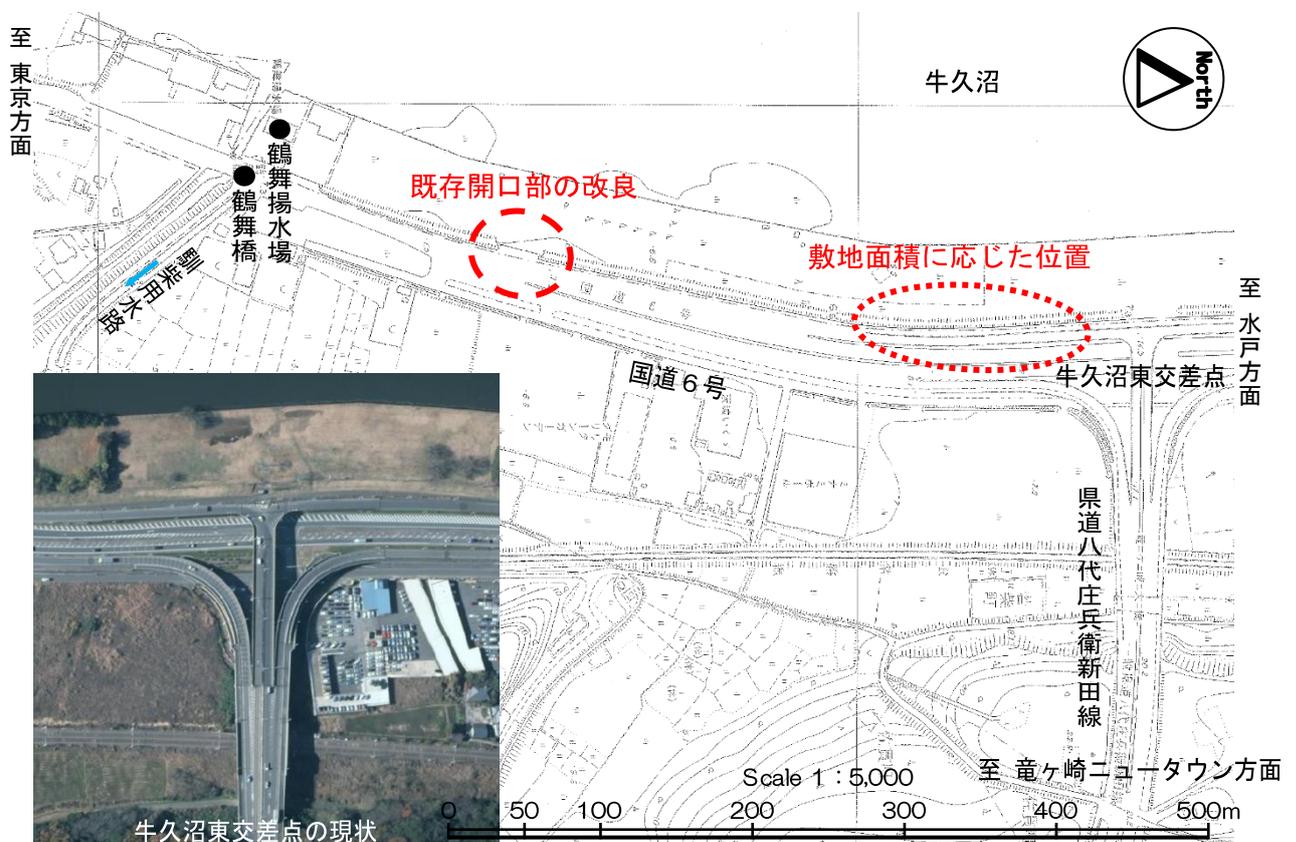
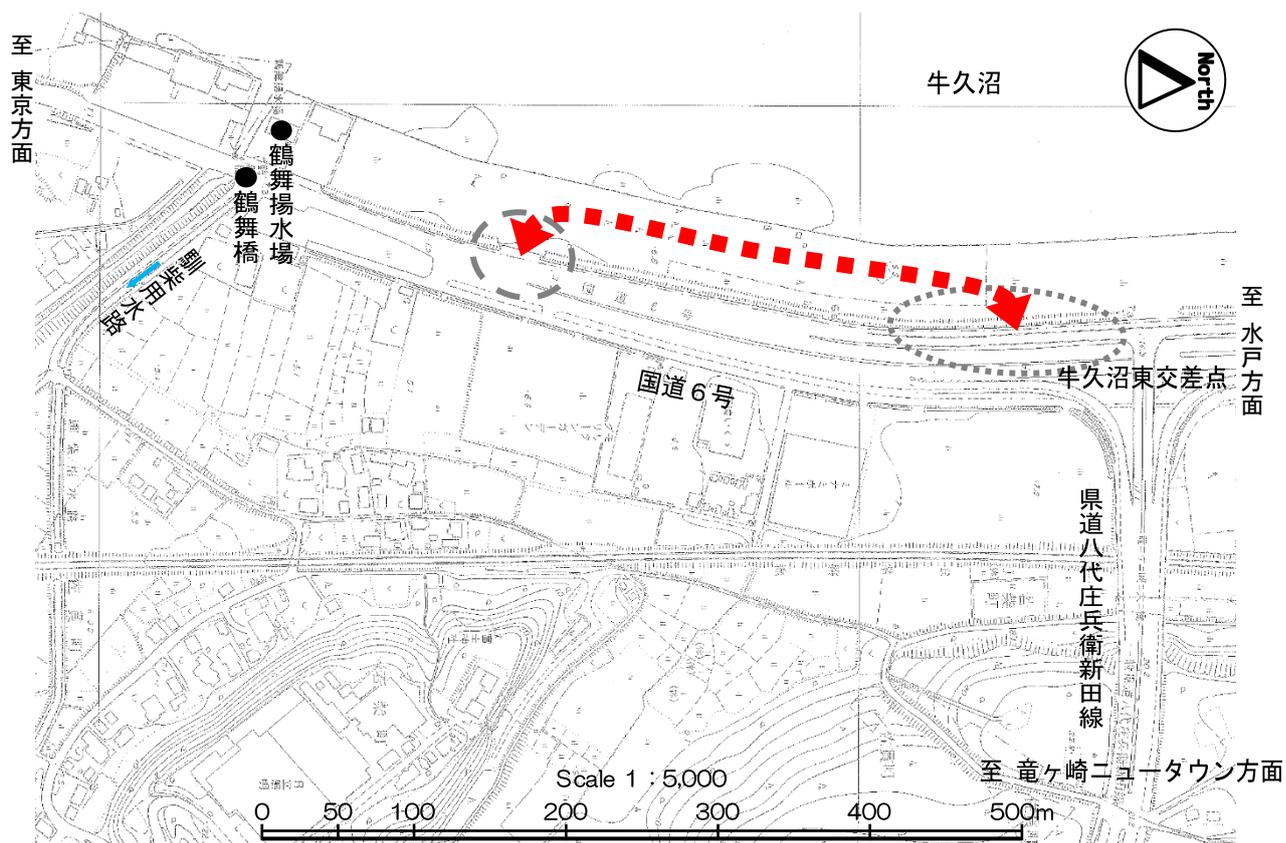


図-25. 駐車場出入口の概略位置

－ 2. 場内の主要動線

場内の主要動線は、来場者の集中が見込まれる地域振興施設（建築物）等との位置関係に留意しながら自動二輪車を含む自動車系交通と自転車を含む歩行者系交通との交錯を極力避けるなど、下車後（歩行時等）の移動利便性と交通安全性の確保に努めます。



図－26. 場内主要動線（自動車系動線）

4. 施設配置計画

「道の駅」登録・案内要綱では、道の駅の基本コンセプトの〈配慮事項〉として「施設計画は、景観に十分配慮し、特に景勝地にあっては地域の優れた景観を損なうことのないよう計画されていること」と定めています。

ー 1. 施設配置方針

1) 配置方針

前項までの「個別施設の計画面積」や「動線計画」を踏まえながら次の各事項を配置方針とします。

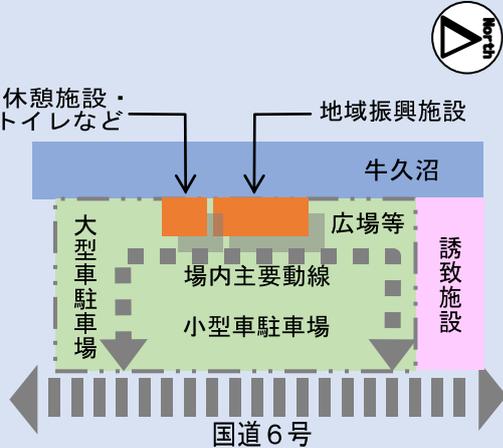
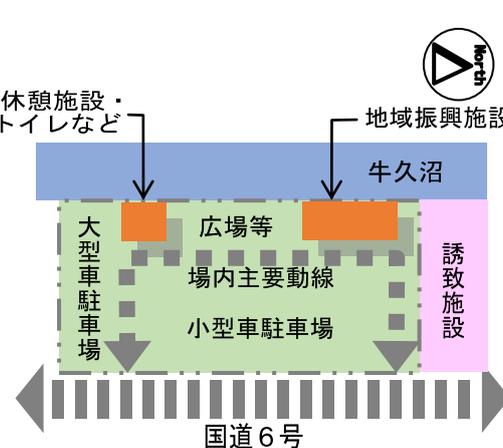
- 農産物直売所や飲食店などの出店が見込まれる地域振興施設は、牛久沼の景観による誘客効果を最大限に発揮し得るような配置を基本とします。
- 道路管理者側との一体型整備を前提とし、トイレ、案内・サービス施設（情報提供・発信スペース等）などは、地域振興施設とは別棟と想定します。
- 障がい者用駐車スペースは、高い移動利便性と交通安全性の確保に向け、地域振興施設等の直近とします。
- 大型車用駐車スペースは、駐車場スペースの外縁を基本としながら整備予定地南端部付近に配置します。
- ドライバーの気分転換等やイベントの開催などを見込む多目的広場は、北側に配置します。

2) 施設配置の方向性

上記「配置方針」を踏まえ立案した屋内施設等を対象とした機能集約配置案と機能分散配置案との比較、評価を次表に示します。

2案の比較、評価の結果、本道の駅は、来場者の下車後の移動利便性や交通安全性及び維持管理性などからも機能集約配置案がふさわしいものと考えられます。

表－3. 施設配置の方向性の比較、評価

種 別	Type A (機能集約配置案)	Type B (機能分散配置案)	
計画主旨	<p>来場者の施設の使い勝手を最重要事項として捉え、屋内施設等については一体的に集約して配置する案。</p>	<p>整備予定地の細長い地型を起因とする移動利便性の障害の解消、緩和を目的に、地域振興施設と休憩施設及びトイレなど(24時間対応施設)を分離して配置する案。</p>	
施設配置計画案(整備イメージ)	 <p>※ボードウォーク他小規模施設は省略します。</p>	 <p>※ボードウォーク他小規模施設は省略します。</p>	
個別評価	関連施設の利便性	<p>駐車場からの歩行距離が均等化し得る駐車場エリアのほぼ中央部に屋内施設を集約することにより、利用者にとっては高い利便性が確保されることとなります。</p> <p style="text-align: center;">○</p>	<p>地区外への立地を見込む誘致施設と一体性を確保すべく地域振興施設を敷地の北西端部付近に配置する場合には、南東端付近に駐車した利用者の歩行距離は最長に近いものとなり、利便性に劣るものとなります。</p> <p style="text-align: center;">△</p>
	屋外の交通安全性	<p>場内主要動線を横断する歩行者等は、見通しの良い直線区間付近に集中することとなり、高い交通安全性が期待できます。</p> <p style="text-align: center;">○</p>	<p>二つの建物は、ともに南北端部付近における比較的見通しの良くない屈曲部付近となり、交通安全性への支障が懸念されます。</p> <p style="text-align: center;">△</p>
	施設配置の自由度	<p>二つの建物の近接配置を基本とすることから、分散配置案に比べると施設配置の自由度は劣るものとなります。</p> <p style="text-align: center;">△</p>	<p>二つの施設の集約配置案に比べ、施設配置の自由度は高いものとなります(例えば、休憩施設等を場内主要動線の内側に配置するなど)。</p> <p style="text-align: center;">○</p>
	建設経済性	<p>屋外照明や防犯システム等は、二つの施設を対象とした設置が可能となり、総体的に経済性に優れたものが期待できます。</p> <p>ただし、屋外トイレ設置箇所については、分散配置案を上回る可能性があります。</p> <p style="text-align: center;">△</p>	<p>屋外照明や防犯システム等は、二つの施設それぞれを対象とした設置が必要となり、集約配置案に比べ経済性に劣るものとなります。</p> <p>ただし、屋外トイレ設置箇所については、地域振興施設内のものを活用することにより集約配置案を下回る可能性があります。</p> <p style="text-align: center;">△</p>
	維持管理性	<p>利用者以外は原則無人である休憩施設等と職員の常駐が基本である地域振興施設とを併設することにより、休憩施設等の監視機能が働き、維持管理性に優れたものとなります。</p> <p style="text-align: center;">○</p>	<p>特に、地域振興施設に比べ人の出入が少ない休憩施設等については、不法行為や治安上の問題の誘発が懸念されます。</p> <p style="text-align: center;">△</p>
総合評価	<p>「施設配置の自由度」と「建設経済性」を除き、分散配置案に比べ有利な配置案が期待できます。</p> <p style="text-align: center;">○</p>	<p>「施設配置の自由度」以外の優位性は、見込み難しく、集約配置案に比べ、総体的に劣る可能性が高いものと捉えられます。</p> <p style="text-align: center;">△</p>	

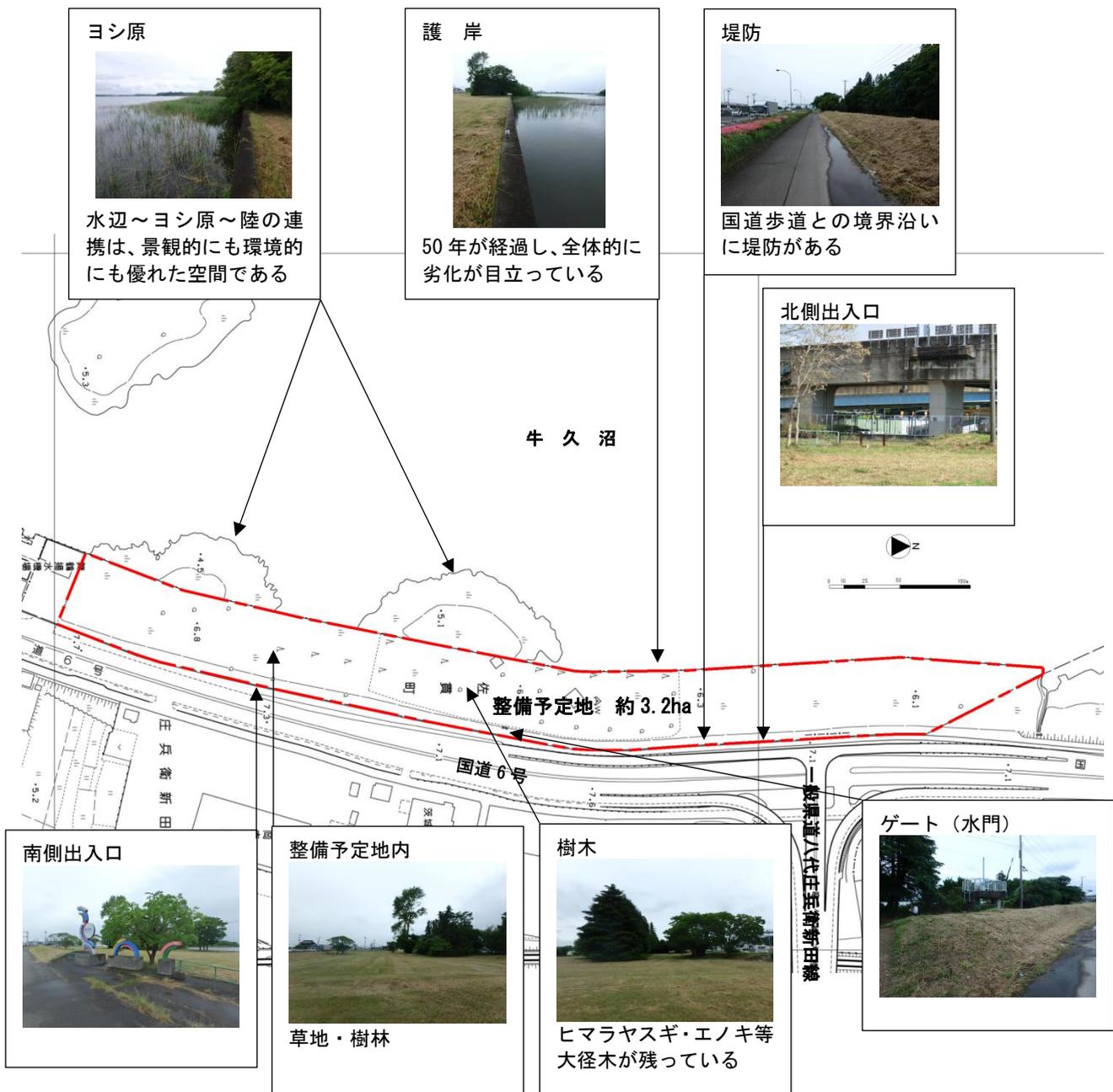
－ 2. 配置計画

前項までの設定事項と整備予定地の開発条件等を踏まえつつ、施設配置計画を検討、策定します。

1) 整備予定地の現状

整備予定地の現況は、主に草地と樹林となっています。古くは民間企業の施設がありましたが、現在は当時植樹されたと思われる樹木（雑木）が残る程度です。

現況の状況を次図に示します。



図－27. 現況の状況図

2) 施設規模の算定

施設規模の検討に当たっては、一体型整備を前提とした道路管理者との協議、及び「龍ヶ崎市道の駅管理運営調査」において推計された年間利用者数と年間売上高を基に算定します。

(1) 年間利用者数の推計

本道の駅と立地状況が類似する近傍の道の駅の前面道路の自動車交通量と、ハフモデルにより本道の駅への年間利用者数を推計します。

※参考とした道の駅：しょうなん（千葉県柏市）、まくらがの里こが（茨城県古河市）、思川（栃木県小山市）、しもつけ（栃木県下野市）、庄和（埼玉県春日部市）

※ハフモデル：想定される商圈から、消費者が本道の駅へ訪れる確率（出向率）

【目標年間利用者数の設定の考え方】

前面道路の自動車交通量を基礎値とした利用者数の推計並びにハフモデルによる利用者数の推計より、本道の駅の年間利用者数は、約50万人から約90万人の範囲と予測されることから、3つの想定数の中間値である約70万人を目標年間利用者数と設定します。

なお、目標年間利用者数は、施設の認知度、農産物などの商品の出荷量及びラインナップ等の向上により達せられる値であることから、開業当初については、これら事項を考慮し、パーキングエリア規模相当である約50万人から段階的に増加していくものと予想されます。

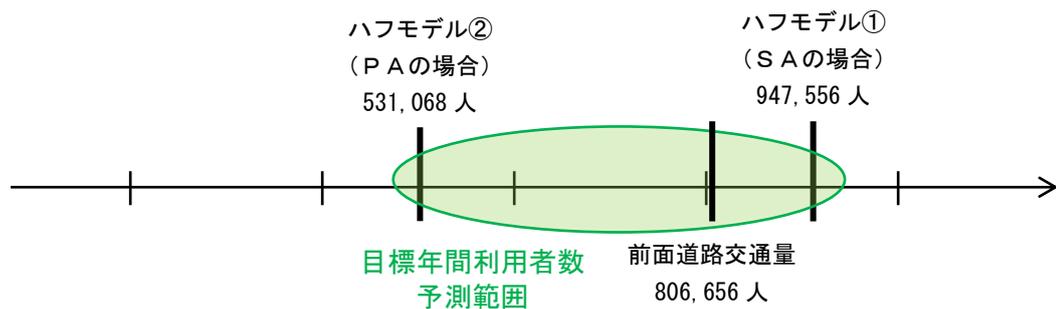


図-28. 目標年間利用者数の算出結果

(2) 年間売上高推計

前項で設定した目標年間利用者数を基礎値として、地域振興施設の年間売上高を推計します。

【推計の方法と結果】

- 機能別の年間利用者数は、年間利用者数に、参考とする道の駅の機能別年間利用者数の割合を踏まえ、物販施設：飲食施設＝70%：30%と想定します。
- 客単価は、参考とする道の駅の事例から算出された客単価の平均値と想定します（物販施設 1,300 円、飲食施設 700 円）。
- 機能別の年間利用者数は 70 万人とし、それに客単価を乗じて年間売上高を算定します。



結果、施設全体の年間売上高は、約 7.8 億円/年と推計されます。

表－4. 地域振興施設の機能別売上高

種別	年間利用者数（万人）			売上高（千円）		
	物販施設	飲食施設	合計	物販施設	飲食施設	合計
推計結果	49	21	70	637,000	147,000	784,000
参考*	35	15	50	455,000	105,000	560,000

※開業当初の目標利用者数（約 50 万人/年）の場合の売上高は、約 5.6 億円/年と推計されます。

(3) 必要床面積の算定

目標年間利用者数と年間売上高を基礎値として、地域振興施設（物販施設、飲食施設）の必要床面積を推計します。

【推計の方法と結果】

機能別の年間売上高に、参考とする道の駅の事例から算出した物販施設、飲食施設の各売場効率 1,400 千円/m²、400 千円/m²を除いて床面積を推計します。



結果、物販施設、飲食施設をあわせた必要床面積は、830.0m²と推計されます。

表－5. 地域振興施設の機能別の必要床面積他

種別	売上高（千円）			必要床面積（m ² ）		
	物販施設	飲食施設	合計	物販施設	飲食施設	合計
推計結果	637,000	147,000	784,000	460.0	370.0	830.0

(4) 施設規模まとめ

目標年間利用者数と年間売上高を基礎値として、本道の駅の各機能施設に必要とされる床面積を以下に示します。

表－6. (仮称) 道の駅龍ヶ崎の必要床面積

種別		計画面積※ (m ²)	施設概要等	
休憩施設※	トイレ	女性用	170 便器数 26 基	
		男性用	80 便器数 大4基、小 12 基	
		計	270 多目的 (20m ²) 含む	
	情報発信スペース		60	
	駐車場	小型車用	-	
		大型車用	-	
計		-		
小計		330		
地域振興施設	物販施設	売場	310 平台陳列台、多段式陳列台、冷蔵ケース、レジ、サッカー台など	
		バックヤード	150 バーコードラベラー、荷造りスペース、冷蔵庫など	
		計	460	
	コンビニエンスストア※	売場	100	
		バックヤード	20	
		計	120	
	飲食施設 (フードコート)	客席	130 1.3m ² /席×100 席程度	
		厨房	100 25m ² /ブース×4 ブース程度	
		計	230	
	飲食施設 (レストラン)	客席	108 2.4m ² /席×45 席程度	
		厨房	32 飲食施設面積×3 割程度	
		計	140	
	付帯施設	事務所	60 事務所、会議スペースなど	
		更衣室	25 休憩室、従業員用トイレなど	
通路他		475 多目的室、授乳室、倉庫など		
計		560		
小計		1,510		
合計		1,840		

※休憩施設の計画面積、施設概要等については、道路管理者との協議結果に基づき算定しています。

※コンビニエンスストアの計画面積については、コンビニエンスストアを有する他の道の駅の事例を基に、必要面積を算定しています。

※計画面積については、今後の設計段階において変更されることがあります。

3) 施設配置の条件

施設の配置に当たっては、前述の施設配置方針等を踏まえ、以下に示した条件から検討します。

- 検討区域（計画地）は龍ヶ崎市・河内町共有地の約 3.2ha、うち道の駅施工区域は約 2.5ha を想定
- 国道 6 号への接続は 2 箇所、北側出入口については下り交通（左折イン・左折アウト）のみ
- 整備予定地は河川区域内であることから、河川管理者（茨城県）との協議により、建物の床高：Y.P.+8.50（T.P.+7.66）、その他駐車場、広場等の地盤高：Y.P.+7.50（T.P.+6.66）と設定
- 既存の堤防については、撤去（代替措置にて対応）、残存の双方で検討
- 牛久沼側には、牛久沼活用的一端を担うために遊歩道を設置

4) 施設配置の方針

施設配置の方向性及び施設配置の条件を踏まえ、以下に示した方針で施設配置計画を検討します。

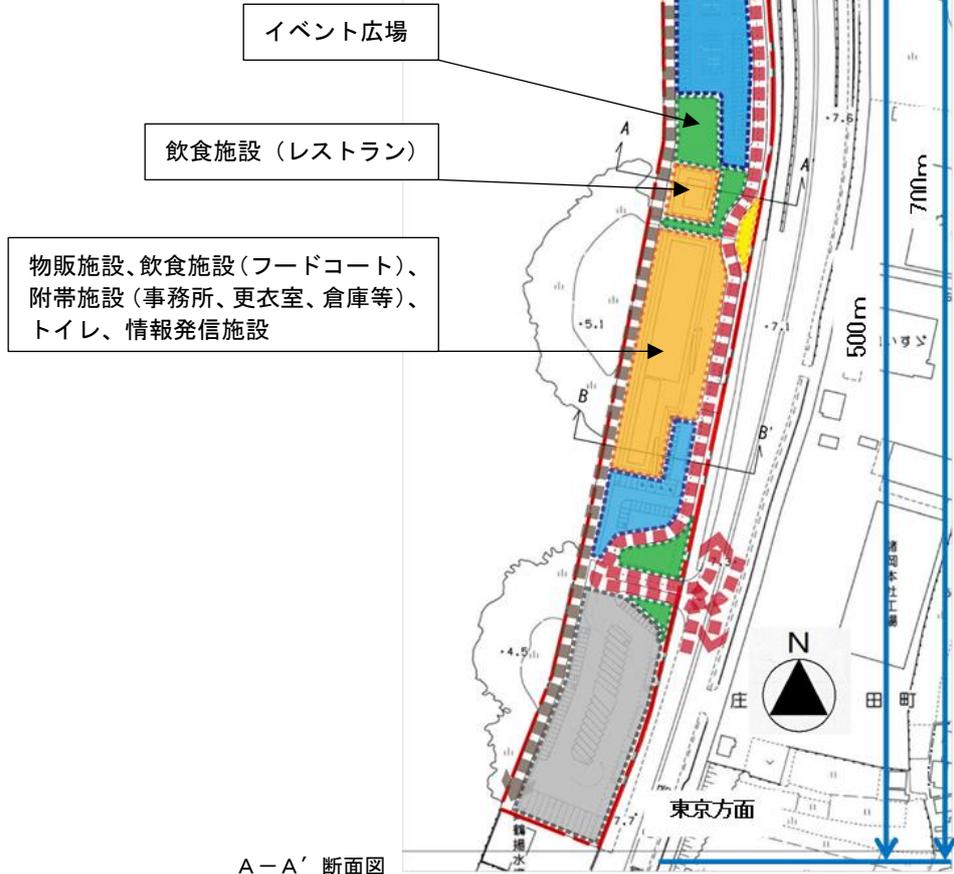
表 7.（仮称）道の駅龍ヶ崎の施設配置方針

プラン	配置方針
A 案	<ul style="list-style-type: none"> • 地域振興施設、休憩施設を計画地の中央に配置し、主に北側を小型、南側を大型駐車場として、可能な限り建物までの移動距離を縮めた案 • 南側出入口から南側は、主に大型用駐車場として配置、駐車場専用の面的な空間として配置 • 北側出入口には制約があるため、南側出入口との接続通路を設置、小型駐車場は通路から引き込み分離し配置 • 計画地の中央部は、建物、遊歩道、通路、エントランス広場を配置するため、建物を南北に長い形状にして配置
B 案	<ul style="list-style-type: none"> • 基本的な配置方針は A 案と同様であるが、堤防を残した案 • 堤防により、国道との緩衝的役割が A 案より高い • 堤防を残すため南側・北側出入口以外にアクセス路は不可
C 案	<ul style="list-style-type: none"> • 地域振興施設、休憩施設が面的に整形で配置できるなど建物の配置を重視した案 • 佐貫駅から計画地までは徒歩 1km 圏であり、生活圏も南側であることから地域振興施設、休憩施設を南側に配置 • 北側の駐車場から地域振興等施設までは 400m 程離れるため、別途、トイレ棟を配置 • 建物、トイレ棟、芝生広場、遊歩道以外は駐車場というイメージ

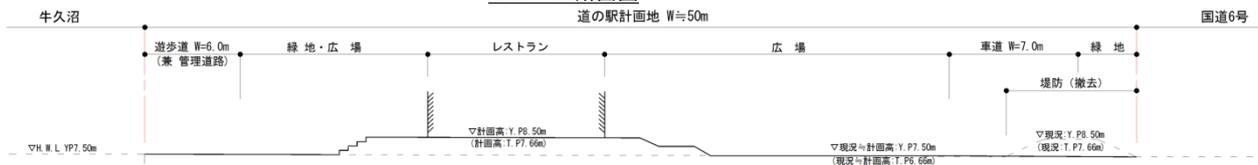
4) ゾーニング

<A案>

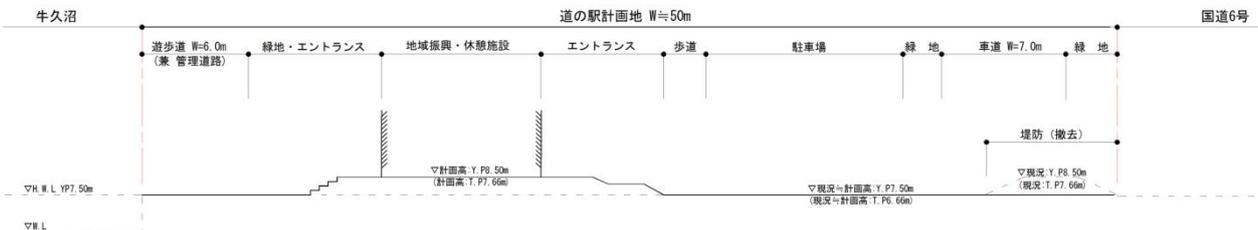
	計画地	A≒3.2ha (施工範囲 A≒2.5ha)
	車両動線	W=7.0m
	遊歩道 (歩行者動線)	W=6.0m
	地域振興・情報発信・便所等施設	
	駐車場 (小型車用)	198台 (内 障がい者用4台)
	駐車場 (大型車用)	32台
	緑地広場	イベント広場 (レストラン周り)
	ゲート	



A-A' 断面図



B-B' 断面図



<B案>

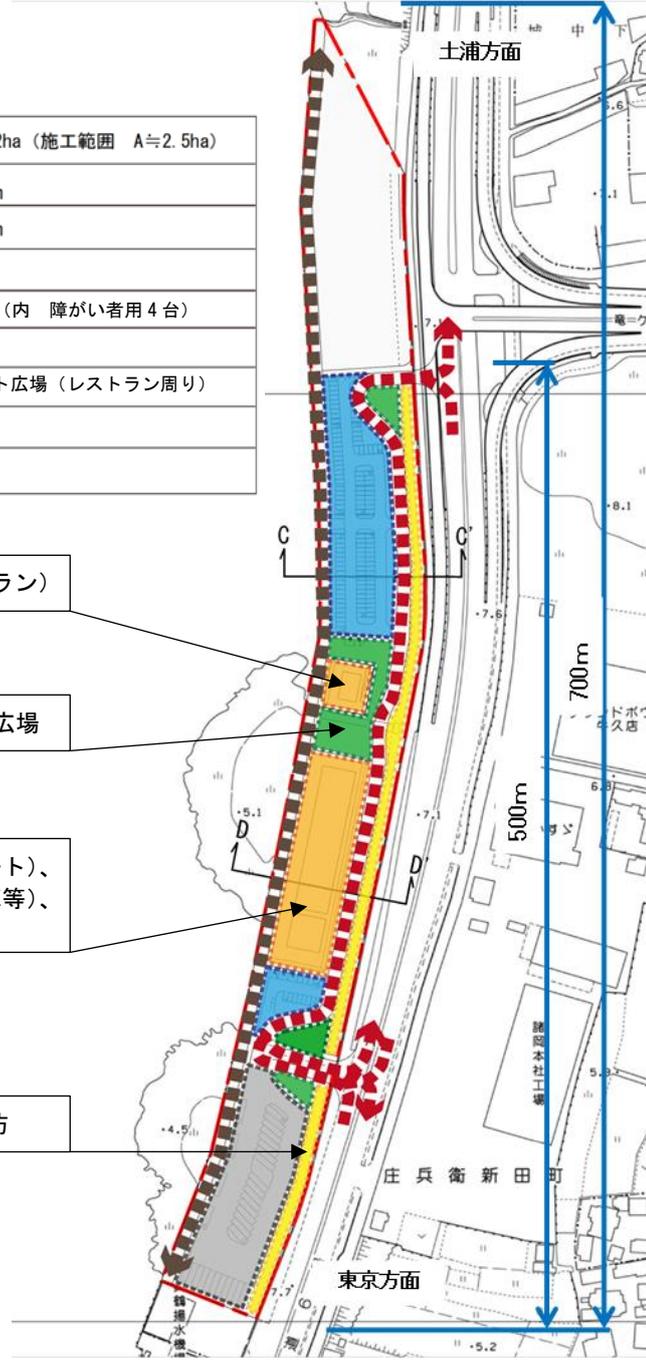
	計画地	A≒3.2ha (施工範囲 A≒2.5ha)
	車両動線	W=7.0m
	遊歩道 (歩行者動線)	W=6.0m
	地域振興・情報発信・便所等施設	
	駐車場 (小型車用)	129台 (内 障がい者用4台)
	駐車場 (大型車用)	32台
	緑地広場	イベント広場 (レストラン周り)
	堤防・ゲート	

飲食施設 (レストラン)

イベント広場

物販施設、飲食施設 (フードコート)、
附帯施設 (事務所、更衣室、倉庫等)、
トイレ、情報発信施設

堤防



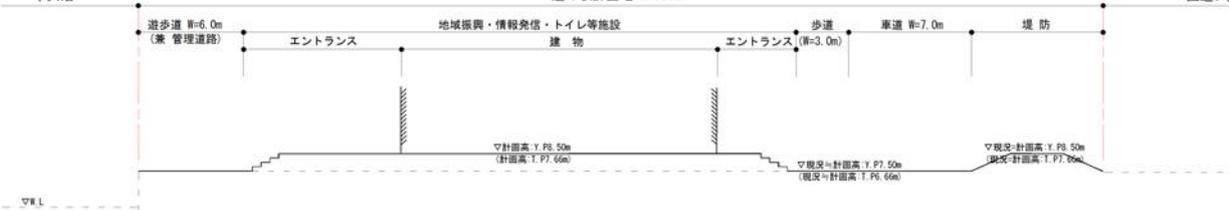
C-C' 断面図

牛久沼 道の駅計画地 W≒50m 国道6号



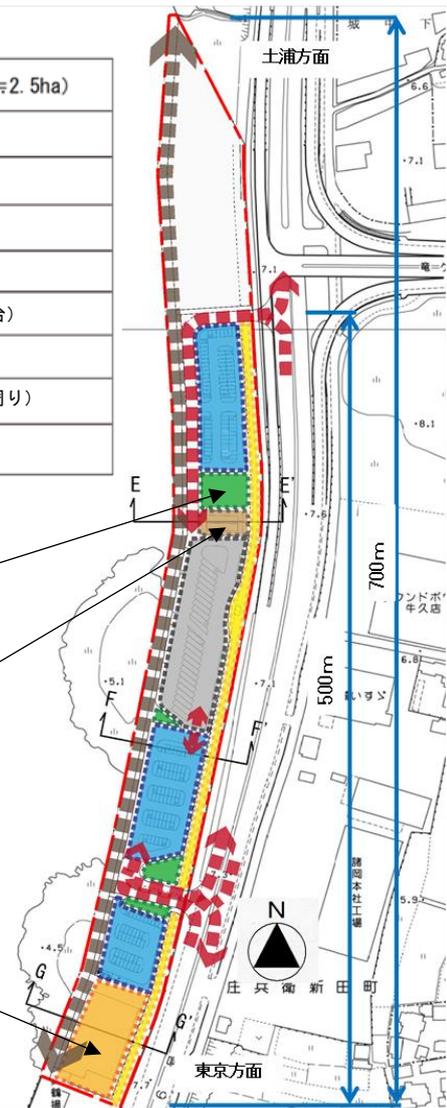
D-D' 断面図

牛久沼 道の駅計画地 W≒50m 国道6号



<C案>

	計画地	A≒3.2ha (施工範囲 A≒2.5ha)
	車両動線	W=7.0m
	遊歩道 (歩行者動線)	W=6.0m
	地域振興・情報発信・便所等施設	
	便所	
	駐車場 (小型車用)	174台 (内 障がい者用 4台)
	駐車場 (大型車用)	32台
	緑地広場	イベント広場 (レストラン周り)
	堤防・ゲート	



イベント広場

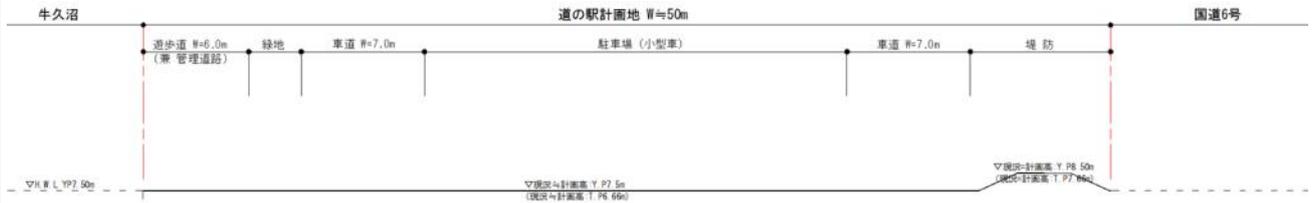
トイレ

物販施設、飲食施設(フードコート・レストラン)、
 附属施設 (事務所、更衣室、倉庫等)、トイレ、
 情報発信施設

E-E' 断面図



F-F' 断面図



G-G' 断面図



5) 施設配置計画（A～C案）の比較検討

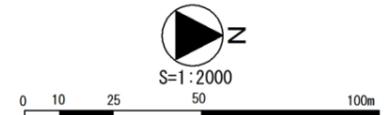
表－8. 施設配置計画の比較、評価

種別		A案	B案	C案
施設配置の概要		<ul style="list-style-type: none"> 地域振興施設、休憩施設を計画地の中央に配置し、主に北側を小型、南側を大型駐車場として、可能な限り建物までの移動距離を縮めた案 南側出入口から南側は、主に大型用駐車場として配置、駐車場専用の面的な空間として配置 北側出入口には制約があるため、南側出入口との接続通路を設置、小型駐車場は通路から引き込み分離し配置 計画地の中央部は、建物、遊歩道、通路、エントランス広場を配置するため、建物を南北に長い形状にして配置 	<ul style="list-style-type: none"> 基本的な配置方針はA案と同様であるが、堤防を残した案 	<ul style="list-style-type: none"> 地域振興施設、休憩施設が面的に整形で配置でき、バックヤードも取れるなど建物の配置を重視した案 佐貫駅から計画地までは徒歩1km圏であり、生活圏も南側であることから地域振興施設、休憩施設を南側に配置 北側の駐車場から地域振興等施設までは400m程離れるため、別途、トイレ棟を配置 建物、トイレ棟、芝生広場、遊歩道以外は駐車場というイメージ
施設	建物	<ul style="list-style-type: none"> 他施設の配置により建物形状に制約があり、B案に比べ建築費は高い(△) 地域振興施設は牛久沼・国道側とも正面、また、集荷用駐車場からバックヤード(集荷場)までが遠くなる(△) 交通量が多い国道から目立ち、B案に比べアピール力が高い(◎) 	<ul style="list-style-type: none"> 他施設の配置により建物形状に制約があり、C案に比べ建築費は高い(△) A案と同様に地域振興施設は牛久沼・国道側とも正面、また、集荷用駐車場からバックヤード(集荷場)までが遠くなる(△) 堤防があるため、A案に比べ広場が縮小、歩行者用エントランスの設置が不可(△) 建物の見え方は堤防によりA案より劣る(△) 	<ul style="list-style-type: none"> 建物を整形(正方形)に配置でき、間取り変更等の自由度が高く、リニューアルもA案に比べ容易(◎) バックヤード(集荷場)と集荷用駐車場の一体的な配置が可能(○) マイナス面として、北側の駐車場から地域振興等施設までの距離が約400mとなるため、利用者への影響、及び別途トイレの設置が必要(×)
	駐車場	<ul style="list-style-type: none"> 地域振興施設、休憩施設を中心に南側を主に大型車駐車場、北側に小型車駐車場を配置、B案に比べ移動距離が短く、利用者に配慮している 	<ul style="list-style-type: none"> A案と同様 	<ul style="list-style-type: none"> 建物、出入口以外はほぼ駐車場 駐車場から地域振興等施設までの距離がA案に比べ遠くなる
	その他	<ul style="list-style-type: none"> 芝生広場が地域振興施設に隣接していることで、野外イベントを一体的に行える 	<ul style="list-style-type: none"> A案と同様 堤防が緩衝緑地の役目を果たす 	<ul style="list-style-type: none"> 芝生広場が地域振興施設と離れているため一体的な活用はA案に比べ低い
駐車場台数		<ul style="list-style-type: none"> 小型車：198台(障がい者用4台) 大型車：32台 	<ul style="list-style-type: none"> 小型車：129台(障がい者用4台) 大型車：32台 	<ul style="list-style-type: none"> 小型車：174台(障がい者用4台) 大型車：32台
総合評価		◎	○	△

3. 土地利用計画

1) 土地利用イメージ

施設配置計画（A案～C案）の比較検討により採用された「A案」について、土地利用と各施設のイメージを示します。



表示	名称	単位	数量	備考
	敷地面積	ha	3.2	道の駅開発面積 2.5ha
■	物販施設	m ²	1510	事務所、多目的室、更衣室、トイレ、倉庫等
	フードコート			
	コンビニ			
	事務所等付帯施設			
■	トイレ	m ²	330	男：小12大4 女：26 多目的
	情報発信スペース			
■	駐車場	台	230	小型：198台(障がい者用4台含む) 大型：32台
■	芝生広場	m ²	900	
■	施設前広場	m ²	600	歩道、階段、スロープ

※土地利用イメージは今後変更されることがあります。

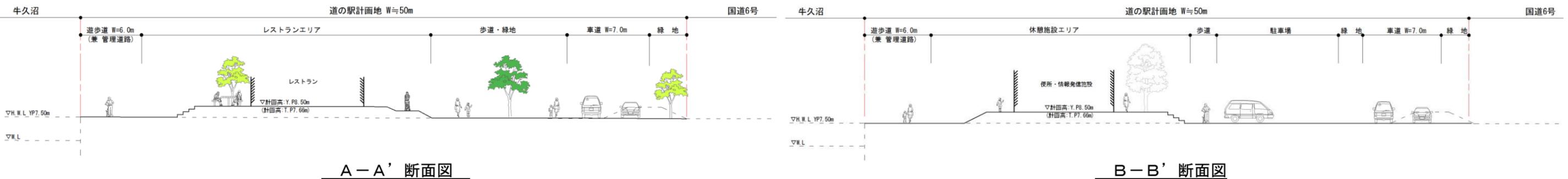


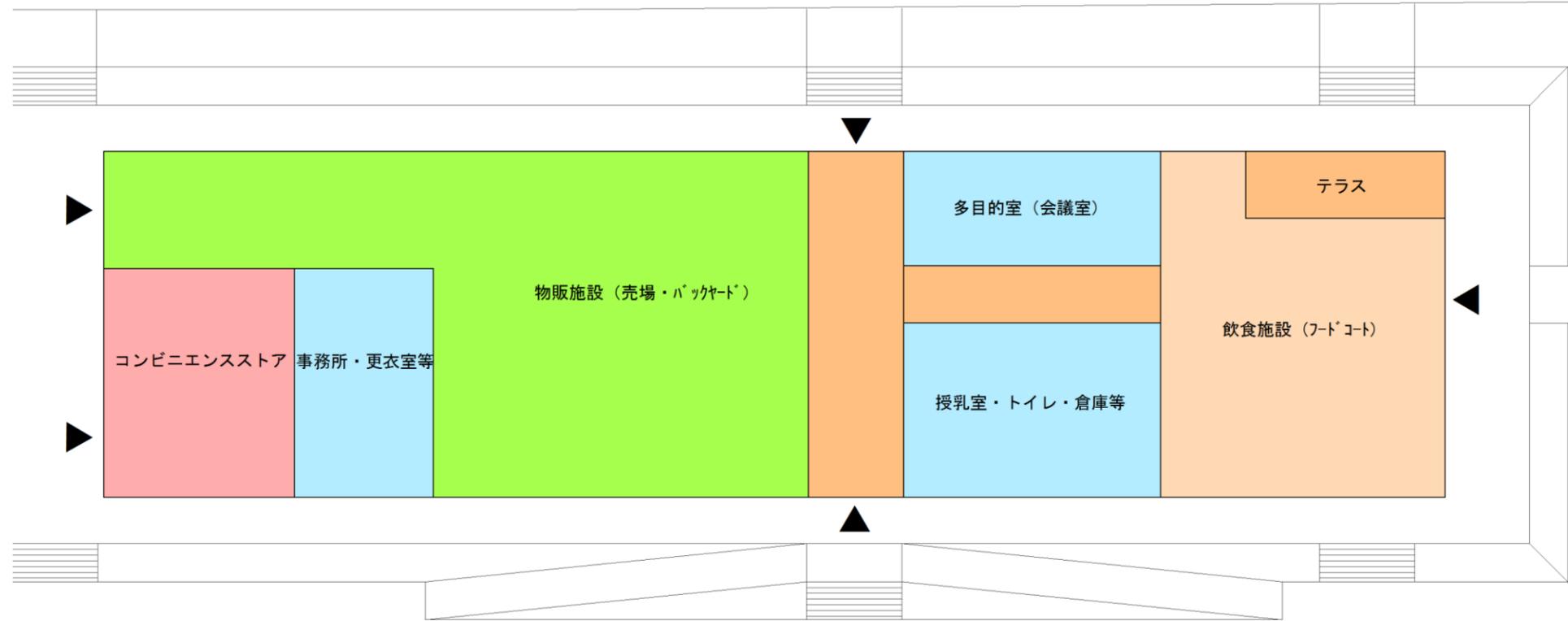
図-29. 土地利用イメージ

2) 施設平面ゾーニング

導入施設の規模から各種施設の平面ゾーニングを示します。なお、施設平面ゾーニングは、今後の基本設計において、引き続き検討を重ねていきます。

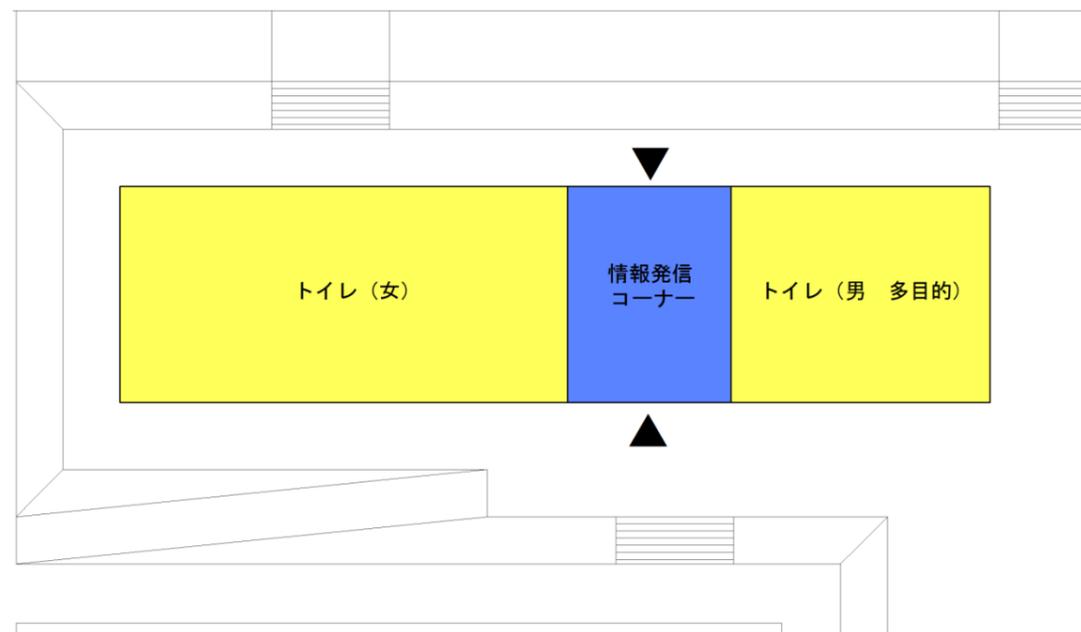
地域振興施設平面ゾーニング図 S=1:300

(床面積 : 1,370 m²)



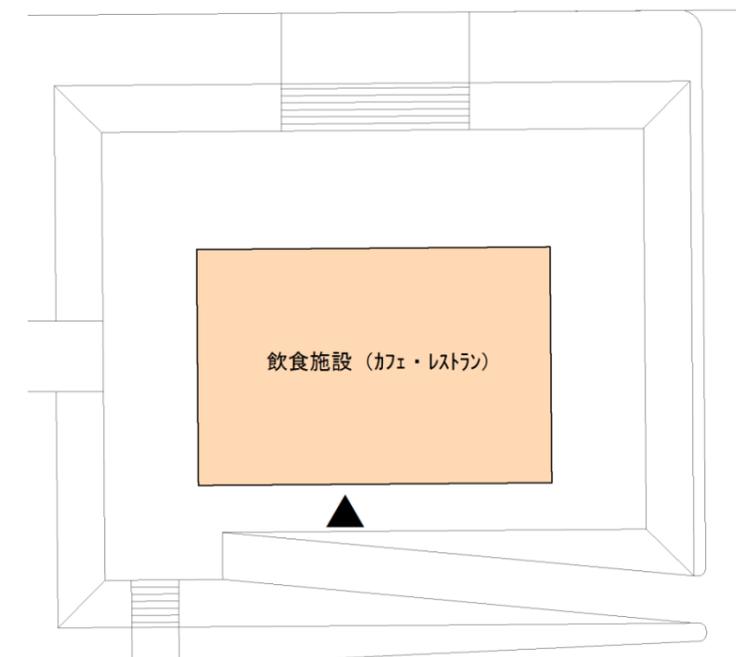
休憩施設平面ゾーニング図 S=1:300

(床面積 : 330 m²)



地域振興施設平面ゾーニング図 (レストラン棟) S=1:300

(床面積 : 140 m²)



▲ : 出入口

図-30. 施設平面ゾーニング (案)

2) 汚水排水計画

牛久沼の河川管理者である茨城県では、その水質保全を図るため、水質目標と総合的な水質保全対策を定めた牛久沼水質保全計画[※]を策定し、各種対策を実施しています。

※現時点では、平成28年度までを計画期間とする「第3期牛久沼水質保全計画」（平成25年3月 茨城県）に取り組んでいます。

また、整備予定地は、市街化調整区域ではあるものの、佐貫駅周辺を中心とする市街化区域に近接しています。このような状況を踏まえ、「道の駅」から排出される汚水排水の処理の確実性の担保を目的とし、公共下水道への接続（区域外流入）を見込みます。

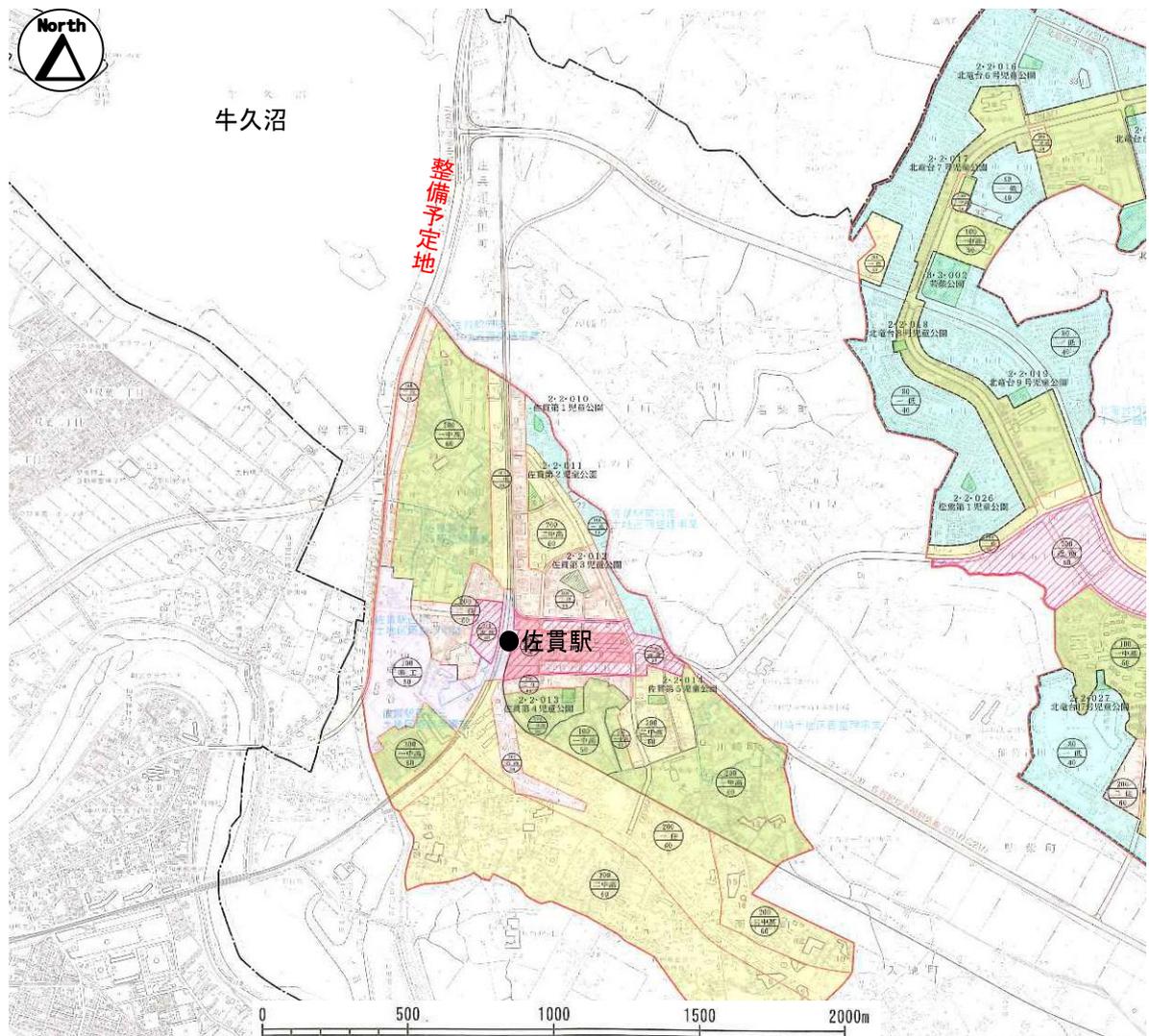


図-32. 整備予定地と市街化区域の位置関係

3) 雨水排水計画

場内の雨水排水は、水質汚濁に配慮しながら、牛久沼への放流を見込みます。

4) ガス・電力他供給計画

(1) ガス

ガスについては、大規模地震等の際の稼働性を勘案し、プロパンガスの採用を見込みます。

(2) 電力

電力については、整備予定地近傍の既存施設と同様、既設送電線からの供給を見込みます。

(3) 情報通信

情報通信については、通信事業者による提供を見込みます。

5. 建築（空間・意匠）計画

基本構想で示された整備コンセプト及び基本方針に基づきつつ、前掲施設配置計画を踏まえた空間・意匠のコンセプトを以下に示します。

建築（空間・意匠）のコンセプト

- 牛久沼の水辺景観と調和した空間・意匠
- 誰もが使いやすい意匠計画
- 自然環境を取り込んだ空間・意匠
- 賑わいと活気のあふれる空間計画

図－33. 建築（空間・意匠）のコンセプト

－ 1. 牛久沼の水辺景観と調和した空間・意匠

前面に広がる牛久沼の眺望を活かすとともに、水辺景観との調和を図ります。



道の駅多古（千葉県多古町（栗山川沿い））



道の駅みつ（兵庫県たつの市（瀬戸内海沿い））

図－34. 水辺の景観を活かした道の駅の事例

－ 2. 自然環境を取り込んだ空間・意匠

木材等の自然素材の活用を図りつつ、トップライトや広い開口を確保することにより自然環境を取り込み、温もりと開放感を演出します。



農産物直売所あぐりん村（愛知県）



道の駅ましこ（栃木県益子町）

図－35. 自然環境を取り込んだ道の駅他の事例

－ 3. 賑わいと活気のある空間計画

利用しやすい施設レイアウトにより回遊性を高め、賑わいと活気を創出します。



道の駅川場田園プラザ（群馬県川場村）



道の駅ひみ（富山県氷見市）

図－36. 賑わいに満ちた道の駅のイメージ

－ 4. 誰もが使いやすい意匠計画

誰もが気軽に立ち寄り、安心して利用することができるよう、ユニバーサルデザインを採用します。



高低差を解消するスロープの設置



多言語による多機能トイレのサイン

図－37. ユニバーサルデザインの導入の事例

6. 管理・運営計画

－ 1. 管理運営の方針

1) 基本方針

基本構想で定めた「多くの人が集う安らぎの場」、「認知度アップ・地域情報の発信の場」、「地域資源の活用と交流により地域の元気を創る場」の3つの基本方針を踏まえ、休憩機能や地域情報の発信といった公共・公益的な役割を果たすと同時に、農産物や特産品の販売、食事の提供といった収益事業に対し、利用者の多様なニーズを見極めながら効率的な管理運営体制の構築に努めます。

2) 指定管理者による管理・運営体制の整備

道の駅は、公益性だけでなく、収益性を併せ持つ施設であることから施設運営に当たっては、民間ノウハウを活用し、収益性やサービスの質を確保していくことが求められるため、基本構想で示したとおり、市が定める一定の基準に基づき、民間企業による指定管理者制度により管理・運営体制を整備します。

3) 地域の意欲を活かす場

道の駅は、市内の複数の団体等が特産品や食事を提供する場やイベントの場として商品の出荷や施設の運営に関与していくことが出来る場所です。

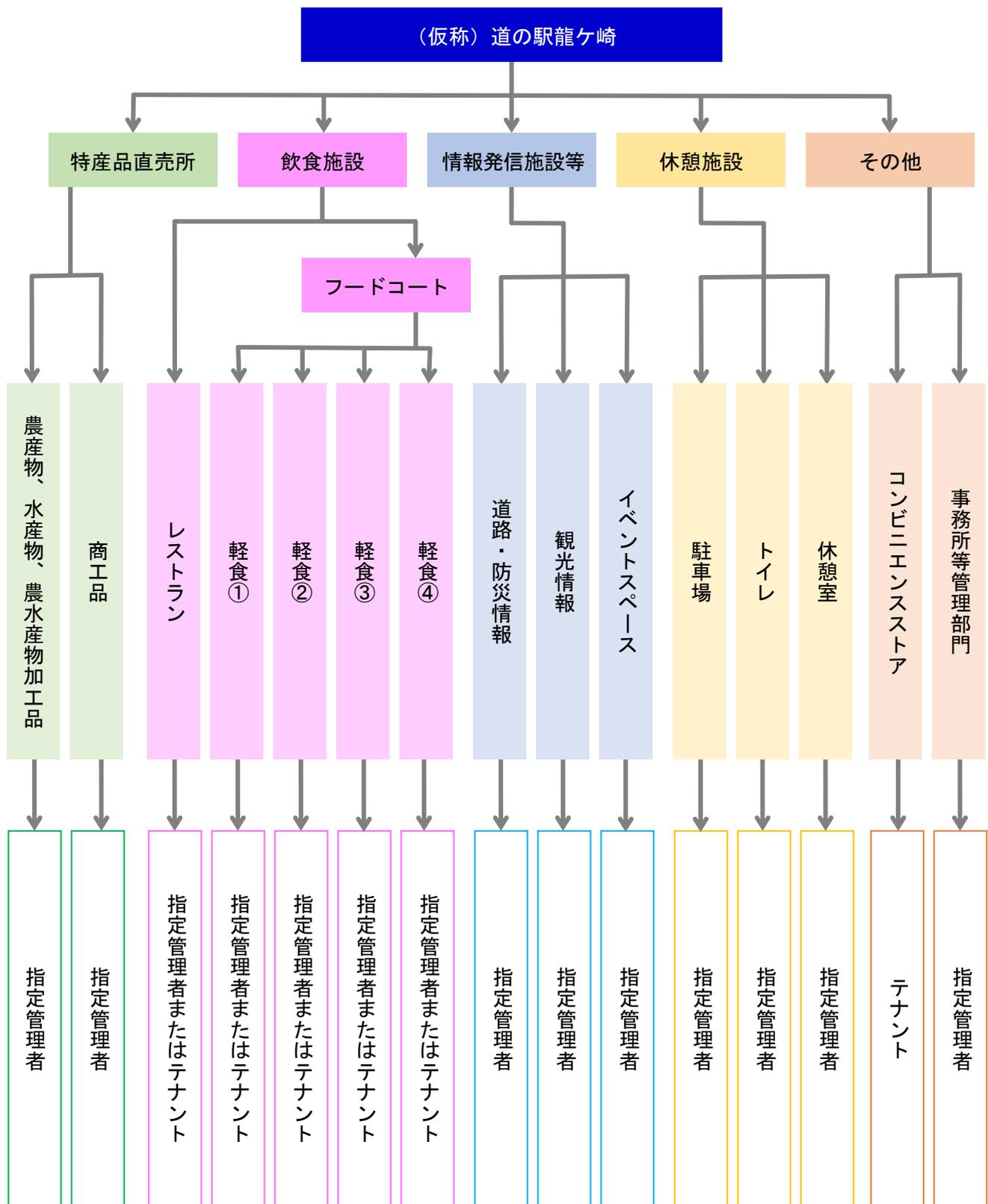
地域振興施設の管理、運営については、こうした団体や市民と市及び指定管理者が連携し、商品やサービスの提供、イベントの開催に取り組める体制を目指します。

4) 農産物の品揃えを確保するための体制の整備

本市は、水稻を主体とする生産者が多く、野菜の出荷が限られることが予想されます。道の駅において農産物の品揃えを確保できないことは、集客力の低減につながるため、市、及び指定管理者と生産者等が連携し、品揃えの充実に取り組む体制を目指します。

－ 2. 想定される管理・運営方式

龍ヶ崎市道の駅管理運営調査における市内農・商等関係団体との団体ヒアリングの結果等を踏まえ整理した道の駅の導入機能別の管理、運営の方式を次図に示します。



※「軽食」は、コロッケ、パン、ソフトクリーム・ジェラート及び麺類等を想定します。

図－38. 導入機能別の管理・運営方式

－ 3. 指定管理者と団体等との連携方策

1) 特産品直売所：農産物、水産物、農産加工品

指定管理者が出荷者組織を設立し、指導、情報提供（売れ行き等の情報）等、商品確保のための取り組みを行います。



図－39. 農産物・水産物・農産加工品等直売所の連携案

2) 特産品直売所：商工品

指定管理者が出荷者組織を形成し、龍ヶ崎市商工会等と連携協力しながら情報提供等の商品調達のための取り組みを行います。



図－40. 商工品等直売所の連携案

3) 飲食店

飲食の一部は、市内の団体等がテナントで運営し、その他については指定管理者が運営します。なお、指定管理者は、原材料の一部を地元農産物生産者等から購入します。

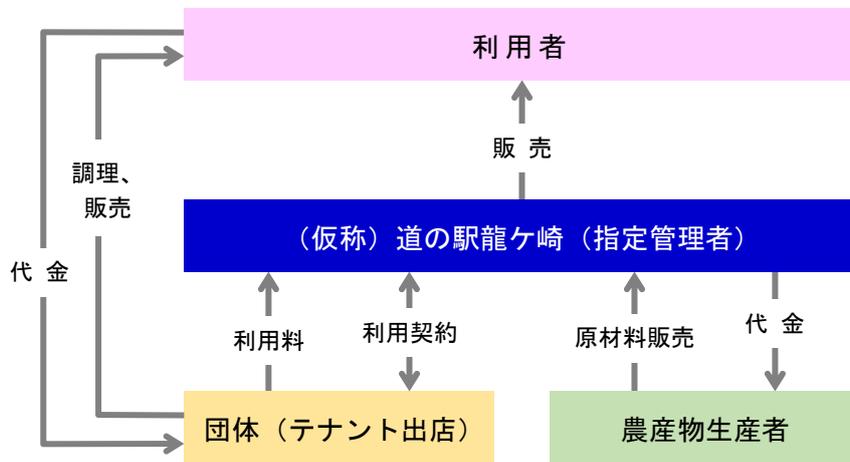


図-41. 飲食店の連携案

4) イベントスペース

イベントスペースは、指定管理者がイベントを実施する団体等に貸し出し、利用料を徴収するものとし、指定管理者は、来場者に対し告知を行います。

なお、道の駅の来場者拡大を主旨として、指定管理者自身も主催者となり、積極的にイベントを開催します。

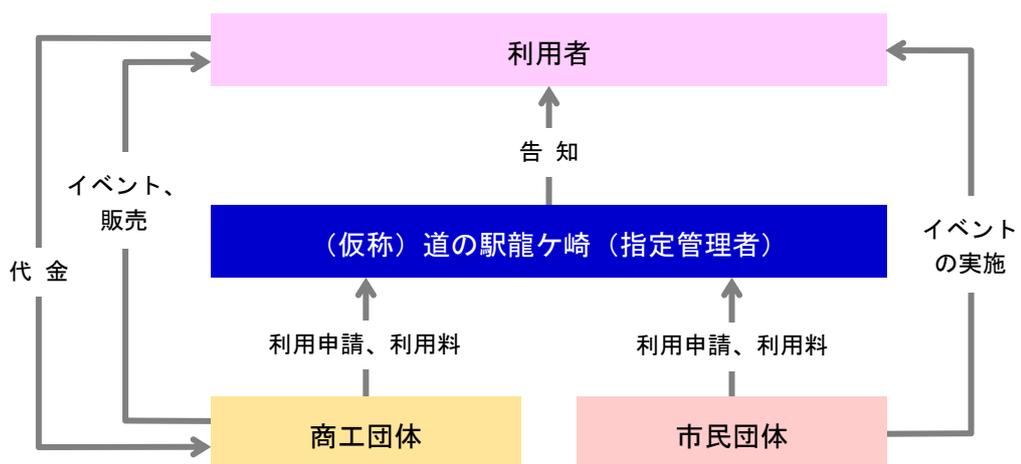


図-42. イベントスペースの連携案

参考表-9. 指定管理者と団体等との連携案の比較、評価

種別	農産物・水産物・農産加工品等直売所		商工品等直売所		飲食店		
	A案	B案	A案	B案	A案	B案	
連携タイプの 主旨と概要	<p>販売商品の品揃えや品質及び数量など、指定管理者の意向を反映しやすくすることを主旨として、出荷者組織を立ち上げ、これに参画する出荷者との3者の連携を中心に運営します。</p>	<p>竜ヶ崎農業協同組合や牛久沼漁業協同組合など、既存の農水産業関連団体との機能連携と役割分担の強調、明確化を主旨として、団体ごとの仕入れ、清算により運営します。</p>	<p>左欄A案と同様、指定管理者の意向を反映しやすくすることを主旨として、各種商工関連団体等による出荷者組織を立ち上げ、これに参画する出荷者との3者の連携を中心に運営します。</p>	<p>地域の商工業者や地元の商工会、商店会と、観光物産協会等を区分することによる個々の団体の機能連携と役割分担の明確化を主旨として、合同の出荷者組織を立ち上げた上で、これとの連携を中心に運営します。</p>	<p>テナント等、個別団体の店舗運営の自由度の確保を主旨として、指定管理者と利用契約を結んだ上で、利用者に直接サービスを提供します。</p>	<p>使用食材やメニュー、サービスなど、道の駅としての統一感の演出と提供、維持を主旨として、指定管理者が全て、利用者に直接サービスを提供します。</p>	
個別評価	円滑性	<p>多様な地域農水産業関係者が一つの出荷者組織に参画することにより、個々の契約(手続き)の透明性や関連情報の共有が図られ、より円滑な運営が見込まれます。 ○</p>	<p>農業と水産業の関連団体を区分することにより、個々の調整、契約については高い円滑性が見込まれますが、出荷者全体に対する協議、調整の場が確保されません。 △</p>	<p>各種商工関係団体等が一堂に会する場となる出荷者組織が確立され、個々の契約(手続き)の透明性や関連情報の共有が図られ、より円滑な運営が見込まれます。 ○</p>	<p>観光物産協会関係者とその他を区分することにより、個々の対応については高い円滑性が見込まれますが、商品の調達方針等に差異が生じる可能性があります。 △</p>	<p>テナントに利用契約に沿った一定の裁量を提供することにより、民間事業者の運営技術と経験が活かしやすくなり、連携に当たっても高い円滑性が期待できます。 ○</p>	<p>全てを指定管理者が一貫して取り仕切ることにより連携の円滑性は、極めて高いものとなります。 ○</p>
	持続性	<p>必要に応じて出荷者組織の参画者や規約の見直し等、組織に柔軟性を確保することにより、その持続性が期待できます。 ○</p>	<p>農業生産者と内水面漁業者を区分することで、個々の団体規模(参画者数)が小さくなり、A案に比べ持続性に劣るものとなります。 △</p>	<p>販売状況や消費者のニーズなどが広く共有され、参加団体の特性に応じた活用、反映により持続的な事業展開が期待できます。 ○</p>	<p>出荷者組織自体は、A案と同様、各種商工関係者が一堂に会することから連携形態についても一定の持続性が期待できます。 ○</p>	<p>売り上げや消費者ニーズなどを的確に反映した運営が見込まれ、連携形態としても高い持続性が期待できます。 ○</p>	<p>契約の終了等、指定管理者の変更に伴い提供サービスについても変異する可能性があり、A案に比べ持続性に劣るものとなります。 △</p>
	発展性	<p>多様な団体等の参画により構成する出荷者組織は、農商工連携や6次産業化などが展開しやすい環境、機会となり、道の駅はもとより各種地場産業自体の発展性が期待できます。 ○</p>	<p>出荷者団体を二分することは、一体とするA案に比べ異業種間連携への取り組みが希薄なものとなり、引いては道の駅、各種地場産業の持続的発展への期待度も低いものとなります。 △</p>	<p>各種地場産業関係者により構成する出荷者組織は、地域内での異業種間連携の促進効果が見込まれ、域内での経済循環から広域的な販路の拡大への発展が期待できます。 ○</p>	<p>観光物産協会等とその他を区分することは、連携の発展性を阻害するものではありませんが、道の駅の開業を契機とした地域的な取り組みとしてはA案に劣るものとなります。 △</p>	<p>テナント方式を採用することにより、業務形態やメニュー、品目などの多様化と柔軟性が確保され、良好な集客効果に裏づけされた高い発展性と地域的な波及効果が期待できます。 ○</p>	<p>指定管理者により左右されますが、A案に比べると自由度や柔軟性(メニューや品目の変更等)の低いものとなりやすく、引いては発展性についても劣るものとなりやすいものと予測されます。 △</p>
総合評価	<p>指定管理者の意向を反映しやすいことは、裏返すとその運営手腕が運営自体に大きく影響することとなりますが、総合的には望ましい組織構造と捉えられます。 ○</p>	<p>出荷者個々については、個人の都合に応じた出荷しやすい、比較的緩やかな連携となりますが、持続性や発展性の観点からはA案に比べ劣るものと捉えられます。 △</p>	<p>左欄A案と同様、魅力ある地域関連商品の確保、開発など、指定管理者の運営手腕が問われるものとなりますが、総合的には望ましい組織構造と捉えられます。 ○</p>	<p>出荷者組織の構成団体を区分することは、各種商品を出荷しやすくなることも考えられますが、A案に比べ連携形態が煩雑なものとなります。 △</p>	<p>提供サービスの一部を指定管理者から切り離すことにより、その種別や方法などが多様化され、既存施設との差別化との観点からもふさわしいものとなります。 ○</p>	<p>最終的には、指定管理者の意向に沿うべきですが、一般的には全てのサービスを一事業者が提供することには一定の限界があるものと捉えられます。 △</p>	

7. 事業化計画

－ 1. 概算事業費

前項までに設定した各種計画事項に基づく概算事業費を次表に示します。

なお、本道の駅は、道路管理者との一体型整備を想定していることから、整備対象施設や整備規模及び費用負担など、具体的な整備内容については今後実施する両者の協議、調整を踏まえ、確定していくこととなります。

表－10. 概算事業費

種別		設備・仕様等	概算数量	想定単価	概略事業費 (万円)	
土木工事等	準備工	防災工	仮囲い、土砂流出防止柵など	25,000m ²	100円/m ²	250
	護岸工	撤去・新設	コンクリート矢板構造	700m	20万円/m	14,000
	整地工	整地	敷き均し、転圧 (盛土材は、公共残土を使用)	25,000m ²	300円/m ²	750
			擁壁	L型コンクリート擁壁	650m	5万円/m
		樹木伐採	樹木伐採・伐根	1式	2千万円/式	2,000
		小計	—	—	—	6,000
	舗装工	駐車場、車路	アスファルト舗装	16,000m ²	3千円/m ²	4,800
		路面表示	舗装面積の1割	1,600m ²	1千円/m ²	160
		附帯施設	歩車道境界ブロック、車止め	16,000m ²	1千円/m ²	1,600
		小計	—	—	—	6,560
	供給処理 施設工 (場内のみ)	給水施設	塩ビ管、各種弁類など	25,000m ²	500円/m ²	1,250
		汚水排水	塩ビ管、人孔など	25,000m ²	500円/m ²	1,250
		雨水排水	U型側溝、接続・集水枘など	25,000m ²	1千円/m ²	2,500
		小計	—	—	—	5,000
	広場・ 植栽工	植栽	高・中・低木、地被植物など	7,230m ²	5千円/m ²	3,615
		修景施設他	案内板、オブジェ、防災施設	1式	2千万円/式	2,000
		遊歩道	ボードウォーク	700m	2万円/m	1,400
		小計	—	—	—	7,015
	電気・ 通信工 (場内のみ)	配線	地下配線	25,000m ²	500円/m ²	1,250
		屋外照明	駐車場、広場など	50基	50万円/基	2,500
充電設備		電気自動車急速充電設備	2基	200万円/基	400	
小計		—	—	—	4,150	
計	—	—	—	—	42,975	
建築工事等	建築工	地域振興施設	平屋建て	1,510m ²	30万円/m ²	45,300
		休憩・ 情報施設	休憩スペース、トイレ、 情報提供施設：平屋建て	330m ²	30万円/m ²	9,900
		附帯施設	倉庫等	100m ²	15万円/m ²	1,500
		小計	—	—	—	56,700
	設備工	物販施設	冷凍・冷蔵商品棚など	460m ²	10万円/m ²	4,600
		飲食施設	厨房設備他	370m ²	10万円/m ²	3,700
		附帯施設	受電設備、防犯設備他	1式	2.8千万円/式	2,800
		小計	—	—	—	11,100
	計	—	—	—	—	67,800
	直接工事費計 a		—	—	—	110,775
調査・設計費 b = a × 10%		—	—	—	11,077	
直接費計 c = a + b		—	—	—	121,852	
諸経費 d = c × 30%		—	—	—	36,555	
概算事業費(税込) e = c + d		—	—	—	171,079	

※「概算事業費」には、一体型整備を前提とした道路管理者が整備する費用、及び消費税8%を含みます。

※「概算事業費」には、場外のインフラ整備費用等は除きます。

－ 2. 事業推進計画

1) 概略事業スケジュール

基本計画策定後から開業までの概略事業スケジュールを次表に示します。

ただし、このスケジュール案は、県内への多大な来訪者が見込まれるいきいき茨城ゆめ国体（第74回国民体育大会）の開催にあわせ平成31年9月としていますが、対外機関協議や護岸工事等の状況などにより変動する可能性を含みます。

表－11. 概略スケジュール（案）

種別		平成29年度	平成30年度	平成31年度
関係機関協議等	河川に関する協議、手続き	←……………→		
	一体型整備に関する協議、調整	←……………→		→……………→
	供給処理・公共交通事業者との協議	←……………→		
設計	護岸改修設計	←……………→		
	建築・造成・外構設計	←……………→		
整備工事	護岸改修工事		←……………→	
	建築・造成・外構工事			←……………→
管理・運営体制等	指定管理者の決定	指定管理候補者の募集、決定及び設計等への助言	指定管理者への移行と開業準備・管理・運営等	←……………→
	出荷者組織の運営	準備組織の設立	出荷者組織の設立、運営	←……………→
	スタッフの育成		スタッフ等の募集、育成	←……………→
	商品・イベント等の企画、開発			←……………→
	発信・提供情報の収集、選定			←……………→
	テナントの決定		テナントの募集、運営	←……………→
	開業準備		周知・PR活動	←……………→
				○

※指定管理者の店舗構成等に関する意向を建築設計等に反映することを目的に、当該設計策定期間と同時期に指定管理候補者の募集、決定を見込みます。

2) 導入すべき主な公的補助事業

農産物直売所等の整備に当たって導入可能な公的補助制度としては、農林水産省が所管する「強い農業づくり交付金制度」や「農山漁村振興交付金制度」などがあります。

(1) 強い農業づくり交付金制度

表-12. 強い農業づくり交付金制度の概要

種別	道の駅（農産物直売所等）関連事項
趣旨	農畜産物の高品質・高付加価値化、低コスト化及び食品流通の合理化等、地域における生産から流通、消費までの対策を総合的に推進するものです。
政策目的	次に掲げる政策目的に向け設定される成果目標の達成に資するものとして行います。 ・産地競争力の強化他
主たる受益地	農業振興地域の整備に関する法律（昭和44年法律第68号）に基づく農業振興地域の農用地区域
メニュー	産地合理化の促進 → 集出荷貯蔵施設 [※] 等再編利用 ※共同利用施設等の基準（補助対象基準）：集出荷貯蔵施設 ・農産物の集出荷及び貯蔵に必要な施設とする。なお、建物の規模は、原則として1棟概ね100m ² 以上とする。 ・消費者に直接販売する施設を一体的に設置できるものとし、農業振興地域以外にも設置できるものとする。ただし、販売されるものは原則として農業振興地域内で生産されたものに限るものとする。：「強い農業づくり交付金実施要領」より
事業実施主体	市町村他
採択要件	次に掲げる全ての要件を満たすこと。 ・受益農家及び事業参加者が原則として5戸以上であること。 ・要綱第3の4の成果目標の基準 [※] を満たしていること（目標年次 翌々年）。 ※野菜の集出荷貯蔵施設の達成すべき成果目標基準 ・当該品目の秀品その他品質の上位規格品（大きさ、外観品質、内部品質）の割合を3ポイント以上増加 ・当該品目の全出荷量に占めるブランド野菜（地域団体商標・伝統野菜等、他との差別化により有利販売を図ったものであり、明確な基準、根拠があるもの）の割合を5ポイント以上増加 他：以上「強い農業づくり交付金の配分基準について」より ・生産局長等が別に定める面積要件 [※] 等を満たしていること。 ※野菜の面積要件（都市的地域） ・露地野菜 2ha ・施設野菜 5,000m ² 以上「強い農業づくり交付金実施要領」より ・当該施設等の整備による全ての効用によって全ての費用を償 ^{つぐな} うことが見込まれること。ただし、総事業費が5千万円以上のものに限る。 ・共同利用施設を設置する場合にあっては、原則として総事業費が5千万円以上であること。
交付金の交付率	事業費の1/2以内

※資料：「強い農業づくり交付金実施要綱」（16生産第8260号 平成17年4月農林水産事務次官依命通知（最終改正/平成28年4月27日 生産第2870号））他

(2) 農山漁村振興交付金制度

表-13. 農山漁村振興交付金（農山漁村活性化整備対策）制度の概要

種別	道の駅（農産物直売所等）関連事項
趣旨	農山漁村の持つ豊かな自然及び「食」を観光、教育、福祉等に活用した都市と農村との共生・対流等を推進する取り組み、農山漁村集落が存続に向けて集落間の連携を図る取り組み、地域資源を活用した所得または雇用の増大に向けた取り組み、農山漁村における定住を図るための取り組み等を総合的に支援し、農山漁村の活性化及び自立と発展を推進する。
交付対象事業	農山漁村活性化整備対策他 都道府県または市町村が作成する農山漁村における定住等及び農山漁村と都市との地域間交流の促進のための計画の実現に向けて、農産物加工・販売施設、地域間交流拠点等の整備を支援する事業をいう。
事業メニュー	地域資源活用総合交流促進施設（都市農村交流型）→ 受入れ機能強化施設 地域連携販売力強化施設、農林水産物処理加工施設、教養文化・知識習得施設、高齢者・女性活動促進機械施設、農林漁家民宿支援施設及びこれらの附帯施設の整備
事業実施主体	市町村他
採択要件	受入れ機能強化施設の整備に当たっては、当該施設が宿泊体験活動における受入れ機能の強化及びグリーン・ツーリズム等を通じた農山漁村の活性化を図るために必要な施設であること。
交付金の交付率	総事業費の1/2

※農山漁村振興交付金制度は、旧農山漁村活性化プロジェクト支援交付金制度に変わる制度として平成28年度から取り組まれています。

※資料：「農山漁村振興交付金実施要綱」（27農振第2325号 平成28年4月農林水産事務次官依命通知）他

－ 3. 事業化に向けた今後の課題

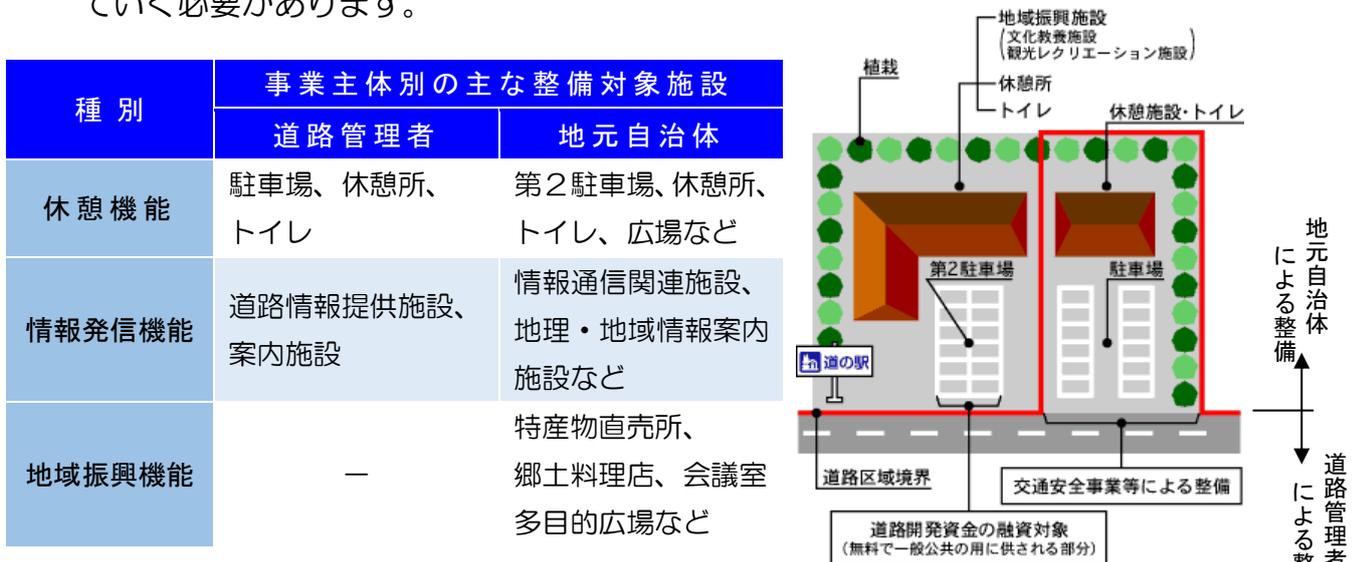
1) 対外機関協議等の実施

(1) 河川協議

整備予定地は、河川区域に含まれており事業化に当たっては、河川法（昭和39年法律第167号）に基づき河川管理者（茨城県）の許可を得る必要があることから当該事業の進捗に応じた協議等を行う必要があります。

(2) 一体型整備に関する協議

本道の駅の前面道路は、国道6号であることから引き続き道路管理者である国土交通省関東地方整備局常陸河川国道事務所と役割分担等に関する協議、調整を続けていく必要があります。



※道路管理者と地元自治体個々の整備対象施設や整備規模及び費用など、具体的な整備内容については今後、実施する両者の協議、調整を踏まえ、確定していくこととなります。

※資料：国土交通省道路局公表資料（公式HP「道の駅」（一部加筆））

図-43. 道路管理者との一体型整備のイメージ

(3) 給水に関する協議

本計画による場内への給水は、公営水道からの供給を想定しながら、今後、工事費や使用水量を勘案し、茨城県南水道企業団と協議、調整を進めていく必要があります。

(4) 公共下水道に関する協議

本計画では、場内で生じる汚水排水については、公共下水道（区域外流入）による処理を見込んでいることから今後、関係機関と協議、調整を行う必要があります。

(5) 雨水排水の放流に関する協議

本計画では、場内の雨水については、牛久沼への放流を見込んでいることから今後、河川管理者と協議、調整を図る必要があります。

(6) 電力供給・情報通信等に関する協議

本計画では、電力、情報通信については、今後、各事業者と供給量や種別及びスケジュールなどについての協議、調整を進めていく必要があります。

(7) 指定管理（候補）者に関する協議

本計画では、道の駅の運営については指定管理者制度の導入を見込んでおり、今後、具体的に取り組んでいく出荷者組織等の立ち上げや飲食店等のテナントの募集及び地域振興施設の基本設計の策定などに当たっては施設運営側の意向反映が重要視されることから、極力早期に指定管理予定者を明らかにするとともに、施設運営に関する協議、調整の場を確保する必要があります。

(8) 出荷者組織等に関する協議

指定管理候補者の募集、決定に併せ、出荷者側の意向を伝え、協議、調整を行う代表者として、出荷者組織立ち上げに先立ち準備組織等を結成する必要があります。

(9) バス等の導入に関する協議

本計画では、整備予定地が佐貫駅やその周辺の市街地に近接していることなどを踏まえ、バスの導入についても触れていることから今後、停留所の設置の可否や事業スケジュールなどについて関係機関と協議、調整を進める必要があります。

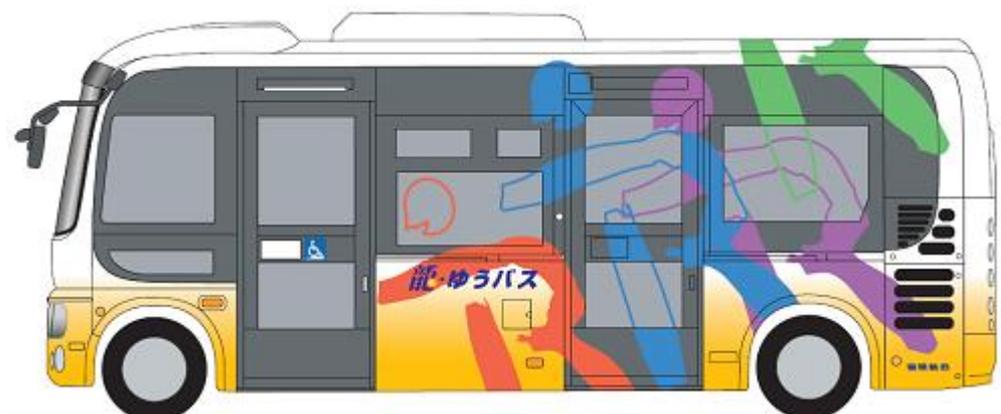


図-44. 龍・ゆうバス（循環ルート車両）

2) 設計等の実施

(1) 護岸改修設計

整備予定地における地質調査や護岸調査などの各種調査結果を基にし、河川管理者との協議を踏まえながら護岸改修に関する設計図書を取りまとめます。

(2) 建築・造成・外構設計

護岸改修設計と並行し、河川管理者との協議や指定管理候補者等の意向を踏まえながら地域振興施設を中心とした建築・造成・外構に関する設計図書を取りまとめます。なお、本道の駅は、道路管理者との一体型整備を前提としているため、地域振興施設と道路管理者が整備するトイレ・情報提供施設との意匠・デザイン等については、統一感が図られるよう協議、調整を図ります。

3) 人材育成と商品開発等

(1) スタッフ等の育成

指定管理者や出荷者組織が明らかになった時点を目安に、適切な施設運営が図られるよう、経理、事務、仕入れ、販売及び品質・衛生管理など、各担当者の教育・研修・育成を行う必要があります。

(2) オリジナル商品・メニューの企画、開発

周辺他地域・他施設との差別化や新たな道の駅としての魅力づけの一環として、地場産業に関わる多様な事業者や団体の連携によるオリジナル商品や新規メニューの企画、開発を行う必要があります。

(3) 地域ブランド作物の育成

上記商品やメニューだけでなく、農畜産物自体についても地域的な環境保全型農業や新規作物（例えば、ヨーロッパ野菜や南洋系フルーツなど）の導入及び地域的な生産・規格・品質基準等の採用などによる高付加価値化を図り、地域ブランド作物として育成する必要があります。

(4) 年間イベント企画

後発施設としての魅力づけの一環として商品だけでなく定期的を開催するイベントについても、龍ヶ崎市観光物産協会をはじめ、龍ヶ崎市商工会、流通経済大学、及び指定管理者などとの連携の下、集客効果が高い企画を検討、実現する必要があります。

(5) 開業準備

上記各事項の他、道の駅の名称決定及び登録や市内外への周知・PR活動の展開及びオープニングセレモニーの企画など、多岐に渡る開業に向けた準備が必要になります。

8. 策定の経緯

－ 1. これまでの策定経緯

基本計画の策定に当たっては、市内の農業・商業等の関係団体をはじめ、国土交通省や茨城県等の関係機関で組織した「龍ヶ崎市道の駅基本計画策定検討会議」を設置し、協議・検討を重ねました。

また、市民の皆様から広くご意見を伺うため、市内2会場で意見交換会を開催しました。

表－14. 龍ヶ崎市道の駅整備基本計画策定検討会議等 開催日程

回	開催日	内容
第1回	平成28年6月23日	(1) 道の駅整備の概要について (2) 道の駅の整備方針・課題について (3) 今後のスケジュールについて
—	平成28年7月30日	市民の皆様と市長との意見交換会 ・ 馴染コミュニティセンター（参加者：95名） ・ 市役所附属棟（参加者：36名）
第2回	平成28年8月17日	(1) 導入施設の整備方針について (2) 施設の規模と配置について
第3回	平成28年10月27日	(1) モデルプランについて (2) ゾーニングについて
第4回	平成28年12月22日	(1) 管理・運営体制の方向性について (2) 土地利用イメージと平面ゾーニングについて (3) 建築（空間・意匠）コンセプトについて
第5回	平成29年1月27日	(1) 龍ヶ崎市道の駅基本計画（案）について

－ 2. 龍ヶ崎市道の駅整備基本計画策定検討会議要綱

龍ヶ崎市訓令第10号

平成28年5月18日

龍ヶ崎市道の駅整備基本計画策定検討会議運営要綱

(趣旨)

第1条 この要綱は、龍ヶ崎市道の駅整備基本計画（以下「基本計画」という。）の策定に関し、広く関係者等からの意見等を聴取するために開催する龍ヶ崎市道の駅整備基本計画策定検討会議（以下「会議」という。）の運営について必要な事項を定めるものとする。

(意見等を求める事項)

第2条 会議において意見等を聴取する事項は、次のとおりとする。

- (1) 基本計画の策定に関すること。
- (2) その他市長が必要と認めること。

(参加者)

第3条 会議の参加者は、別表に規定する団体等に所属する者であって、当該団体等から推薦を受けたものとする。

- 2 前項の場合において、団体等に所属する者として会議への参加を求めた者については、当該団体等に所属する間に限り、会議への参加を求めるものとする。

(会議)

第4条 会議は、総合政策部長が必要に応じ、必要な参加者の参加を求め、開催するものとする。

- 2 総合政策部長は、会議の参加者のうち、その互選により座長と定められた者に会議の進行等を依頼することができる。
- 3 総合政策部長は、必要があると認めるときは、会議に前条に規定する会議の参加者以外の者の出席を求め、その意見を聴くことができる。

(個別聴取)

第5条 前条の規定にかかわらず、総合政策部長は、必要に応じて会議の参加者の全部又は一部から個別に意見を聴くことができる。

(費用弁償)

第6条 会議の参加者には、活動等の実績に応じて、費用弁償を支給することができる。

(庶務)

第7条 会議の庶務は、総合政策部道の駅プロジェクト課において処理する。

(補則)

第8条 この要綱に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、市長が別に定める。

付 則

この訓令は、公布の日から施行する。

別表（第3条関係）

	団体名	備考
1	国土交通省関東地方整備局常陸河川国道事務所	
2	茨城県企画部地域計画課	
3	茨城県商工労働観光部観光局観光物産課	
4	茨城県農林水産部販売流通課	
5	茨城県土木部道路維持課	
6	茨城県竜ヶ崎工事事務所	
7	河内町	
8	流通経済大学	
9	竜ヶ崎農業協同組合	
10	龍ヶ崎市商工会	座長
11	龍ヶ崎市観光物産協会	
12	一般社団法人竜ヶ崎青年会議所	
13	龍ヶ崎市住民自治組織連絡協議会	
14	龍ヶ崎市女性会	



龍ヶ崎市道の駅基本計画 平成29年2月

龍ヶ崎市総合政策部道の駅プロジェクト課

〒301-8611 龍ヶ崎市 3710

電話：0297-64-1111

