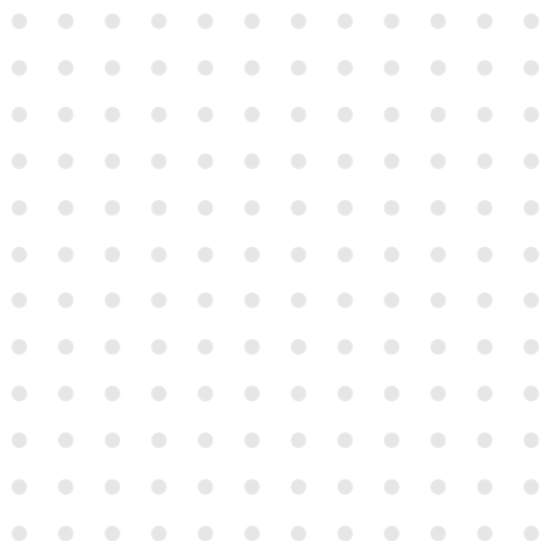
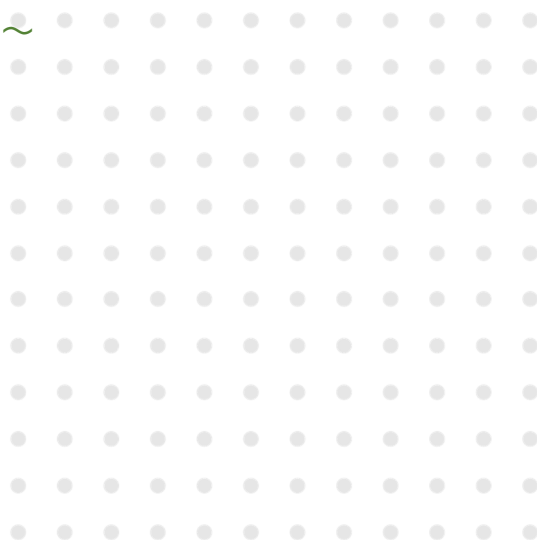




新「道の駅」かんおんじ(仮称)

基本計画 (案)

～四国まんなか「出会う」ターミナル～



令和6年 月



目次

第1章 はじめに.....	1
1 新「道の駅」の位置付けと必要性	1
1) 上位及び関連計画と基本計画の位置付け	1
2) 国における道の駅の状況	2
3) 観音寺市における新たな道の駅の必要性.....	3
2 新「道の駅」の基本理念・基本目標.....	4
1) 新「道の駅」の基本理念.....	4
2) 新「道の駅」の基本目標と整備方針	5
3 建設候補地.....	6
第2章 新「道の駅」の導入機能	7
1 市民等意見調査結果	7
1) アンケート調査(市民及び中高生・周辺自治体・観光客)	7
2) 市民等との意見交換.....	9
3) 市民検討委員会・作業部会	10
2 導入機能	14
1) 新「道の駅」の導入機能.....	14
2) 導入機能のイメージ	16
3) 導入機能の面積・需要予測	27
4) 市内回遊性の検討	33

第3章 新「道の駅」の施設計画	37
1 交通処理対策	37
1)現状及び新「道の駅」開業後の交通量	37
2)進入退出路の検討	38
2 新「道の駅」のプラン(案)	40
1)ゾーニングの検討	40
2)建物等配置プラン及び動線(案)	41
3 交通への影響	42
4 新「道の駅」のイメージ図	43
第4章 整備・管理運営手法	45
1 新「道の駅」の整備方法	45
2 事業手法比較検討	46
1)官民連携手法とは	46
2)新「道の駅」で想定される事業手法の概要	47
3)事業手法の適合性に関する総合評価	50
第5章 事業計画	52
1 概算事業費(イニシャルコスト)	52
2 必要な一般財源	53
1)整備までに必要な一般財源	53
2)起債償還時に必要な一般財源	53
3 道の駅整備時に活用を想定する主な財源	55

4 収支予測	57
1)年間売上高	57
2)維持管理費	58
3)営業利益.....	59
4)指定管理料	60
5)経常利益.....	61
5 ライフサイクルコスト(建設から解体までの費用)	62
6 整備効果	64
7 今後の想定スケジュール	65
あとがき 計画の推進のための取組み.....	66

第1章 はじめに

1 新「道の駅」の位置付けと必要性

1) 上位及び関連計画と基本計画の位置付け

新「道の駅」かんおんじ(仮称)は、本市の最上位計画である「第2次観音寺市総合振興計画後期基本計画」において「にぎわい」プロジェクトとして位置付けられています。

新たな「道の駅」を拠点として、「活力と魅力ある産業のまち」「安全・安心で快適に暮らせるまち」「新たな交流を生むまち」を実現するため、地域経済の活性化や交流・関係人口の拡大を図り、安全・安心で魅力あるまちづくりを目指すことが求められています。

新たな「道の駅」の検討は令和4(2022)年から開始し、令和5(2023)年5月には基本理念や基本目標、建設候補地などを定めた基本構想を策定、その後、本基本計画の策定を開始しました。

本基本計画は、新「道の駅」の設計、整備に向けた条件を検討、整理したものであり、市民や観光客へのアンケート、事業者等ヒアリングの他、観音寺市新道の駅市民検討委員会(以下「市民検討委員会」)や観音寺市新道の駅市民検討委員会作業部会(以下「作業部会」)で審議等いただいた内容を踏まえながら策定しています。

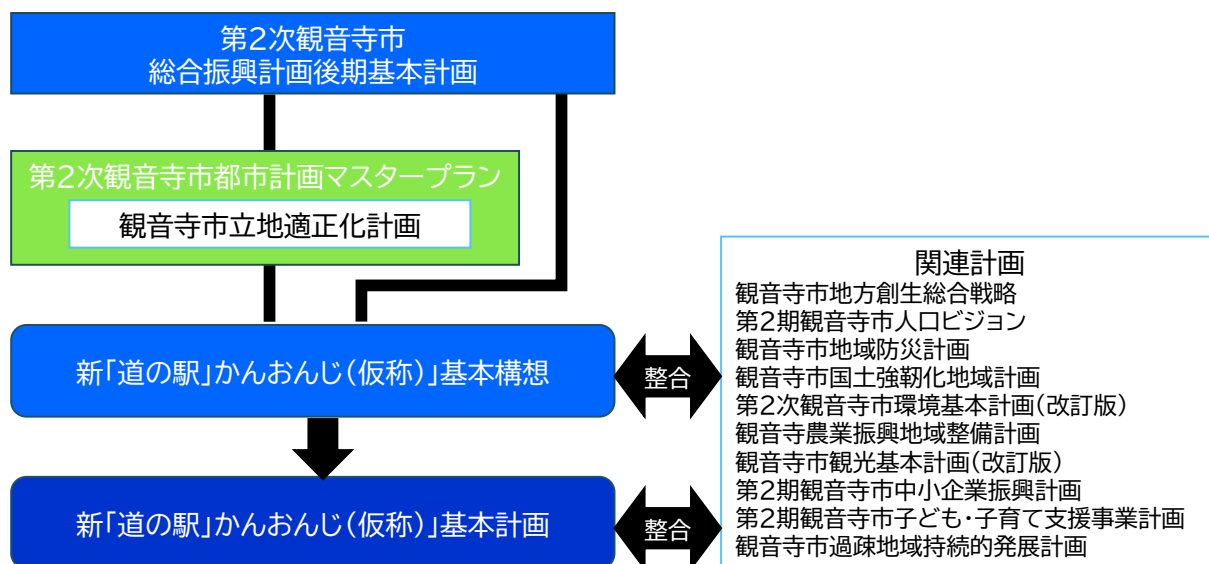


図 1 上位・関連計画における位置付け

2) 国における道の駅の状況

国においては地方創生を重点課題として位置付け、その課題解決の一例として、地方創生の拠点となる「道の駅」の活用が期待されています。

国土交通省では、地方創生を更に加速させるため、令和2(2020)年より道の駅が「地方創生・観光を加速する拠点」となることを目指す「第3ステージ」が進行中の段階にあります。その開始とともに新型コロナウイルス感染症の世界的流行があったほか、令和6(2024)年1月1日に発生した令和6年能登半島地震なども含め、様々な社会情勢の変化への対応も求められています。

これらを背景に、令和6(2024)年7月 11 日には【「道の駅」第3ステージ推進委員会】により【「道の駅」第3ステージ 中間レビューと今後の方向性】がとりまとめられました。

そこでは、「第3ステージ」の開始時において『「2025 年」に目指すべき3つの姿』として掲げていた、【世界ブランド化】【防災拠点化】【地域センター化】という施策の方向性により今後も取組を進めていくものとし、さらに、この「3つの姿」を包含し、さらなる施策の推進を目指していくため、「道の駅」第3ステージによる地方創生の姿として【「道の駅」単体からまちぐるみの戦略的な取組へ】が掲げられました。

また、第3ステージを応援するための取組として、「第3ステージを強力に推進するための関係省庁横断体制による支援の強化」や「第3ステージ施策推進の前提となる、地域固有の魅力や課題の発掘に、全国道の駅連絡会を中心としたアドバイザー派遣や相談窓口の設置」を推進するなど、「多様な主体が連携しながら戦略的な「しかけ」を構築」していく必要があると示されました。

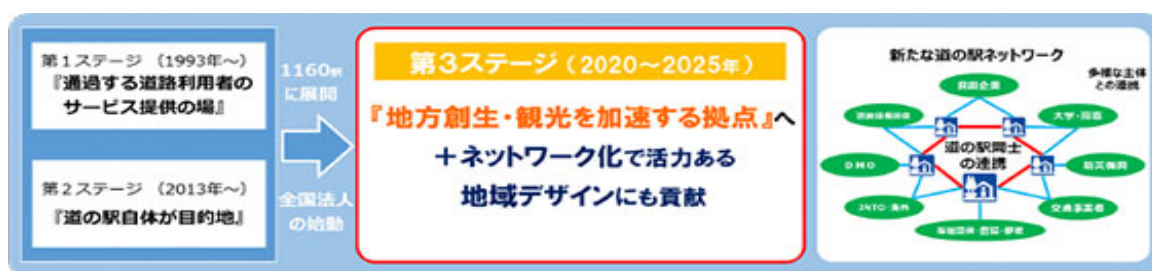


図 2 「道の駅」第3ステージ 新たなコンセプト

出典：国土交通省HP



図 3 「道の駅」第3ステージ 第3ステージの姿

出典：国土交通省HP

3) 観音寺市における新たな道の駅の必要性

本市は、四国のほぼ中央部に位置し、四国4県を結ぶ高速交通ネットワークである四国8の字ネットワークの中心にもほど近く、地理的条件やアクセス性に恵まれています。さらに、古くから紡いできた歴史、気候や地形によりもたらされる産品、国内外から人を惹きつける名所旧跡等の多くの資源を有していますが、現状では、そのポテンシャルを十分に発揮できていません。

また、本市の総人口は、近年の人口のピークである昭和 60(1985)年以降減少を続けており、減少傾向は今後も続くことが見込まれています。人口減少の進行により、地域コミュニティの機能低下や生活関連サービスの縮小、税収減による行政サービス水準の低下など様々な影響が懸念されます。このような人口減少に起因する影響を縮小・緩和し、地域経済の活性化に対応することは、本市の持続可能な発展のために必要不可欠です。

これらの課題に対応するため、多様な関わりを持つ人々(交流・関係人口)を増やし、地域の魅力を発信し、「まち」と一体となって地域を活性化することができる道の駅を整備することは非常に有効な施策の1つとなります。

その他、道の駅は平時だけでなく災害時にも非常に大きな役割を担うことができます。令和6年能登半島地震では、「防災道の駅」や防災拠点自動車駐車場である「道の駅」が広域災害応急対策の拠点として活躍しており、「道の駅」のネットワークを活用した広域的な支援も実施されました。

我が国では近年、大規模な自然災害が相次いでおり、特に南海トラフで発生する地震の被害規模は東日本大震災を上回る見込みとなっています。災害が発生した際には本市のみならず四国全域の広域的な防災拠点としての役割を担える機能を道の駅に整備することで、安全・安心に暮らせるまちの構築に寄与することができます。

本市には既に、「道の駅ことひき」及び「道の駅とよはま」の2つの道の駅がありますが、基本構想で整理したとおり、アクセス性の課題や増改築の制限など様々な制約がある既存の道の駅ではなく、上記の道の駅の効果을最大限に発揮するため、新たな道の駅を整備し、さらに、既存の道の駅と異なる特色づけを行うことで、既存の道の駅の持ち得る特色と合わせて各道の駅間の相乗効果を生み出します。

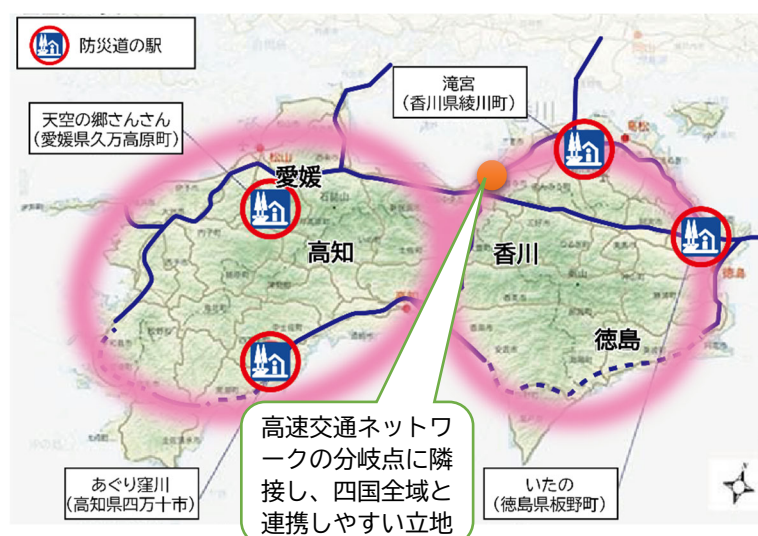


図 4 四国全域での広域的な防災拠点性

出典:国土交通省HPを加工して作成

2 新「道の駅」の基本理念・基本目標

1) 新「道の駅」の基本理念

新「道の駅」の基本理念(テーマ)は、基本構想において以下のとおり設定しています。

【新「道の駅」の基本理念(テーマ)】

「暮らす」「招く」「育てる」の真ん中で、新たな交流や体験を生み出す「道の駅」

「道の駅」を核に、「暮らす」「招く」「育てる」の3つの視点から、市民や来訪者を市内外の産業や資源につなげ、本市のみならず、広くは県内や四国全域のゲートウェイとして、にぎわいを広域に波及させます。

また、本市との交流人口の増加に加え、さらに強い結びつきを有する関係人口の増加により、本市と四国や全国をつなぐ拠点とします。

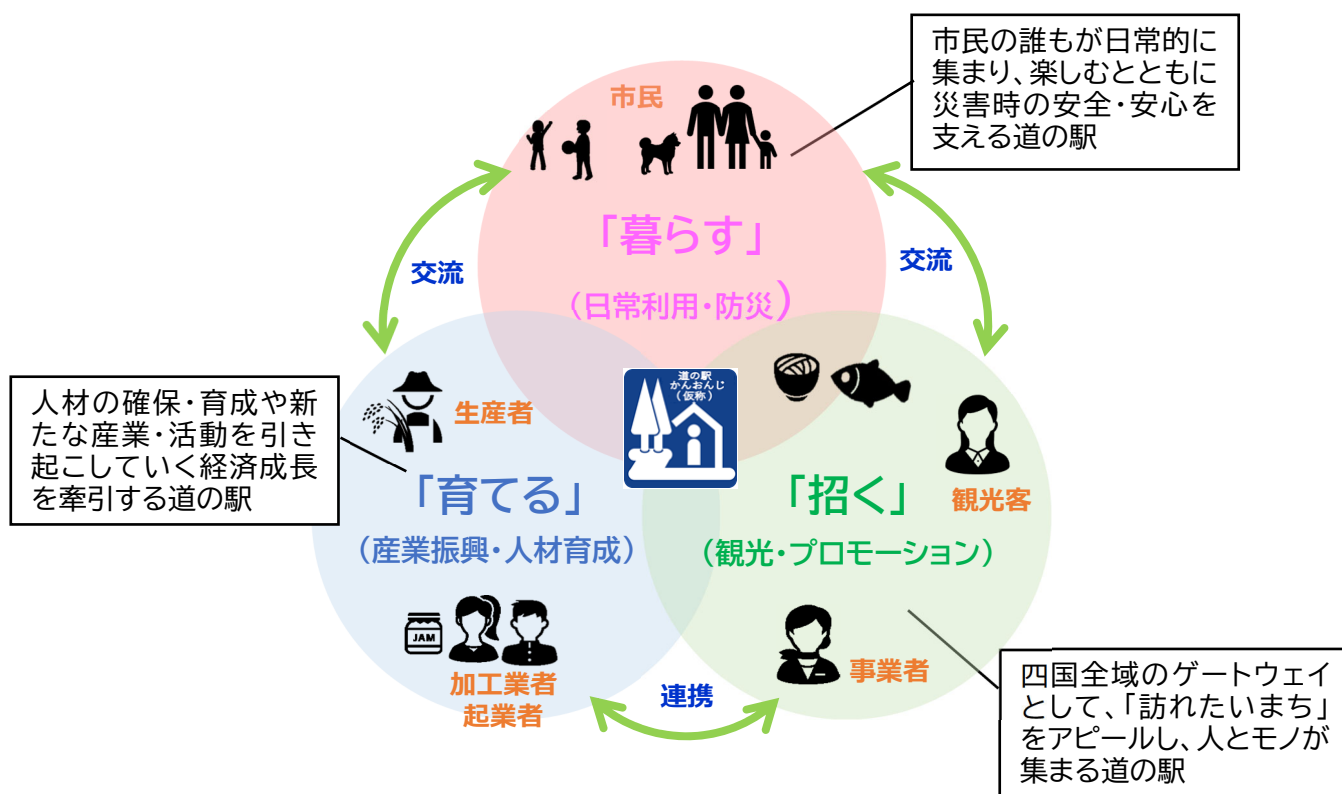


図 5 新「道の駅」の基本理念(テーマ)

※ゲートウェイ型の「道の駅」

地域外から活力を呼ぶ「道の駅」として、地域を訪れた人が最初に訪れ、地域全体の観光総合案内となる道の駅

2) 新「道の駅」の基本目標と整備方針

基本目標は、基本構想時の基本目標に対し、市民検討委員会や作業部会で出た意見等を踏まえ以下のように再整理しました。

また、基本目標に即して整備方針を定めました。

【新「道の駅」の基本目標・整備方針】

基本目標1

全ての市民が日常的に訪れ、憩い・体験・交流・活動できる拠点づくり

【整備方針】

市民や観光客など様々な人にとっての居心地の良い場所となり、思い思いに時をゆったり過ごすことができる、交流することができる道の駅とします。

基本目標2

観光客を呼び込み地域外からの消費・投資を促すゲートウェイとなる拠点づくり

【整備方針】

四国の名産品や観音寺らしさを感じられる地域産品やスポット等をプロモーションすることで四国全域のゲートウェイとして観光客を招き入れ、観音寺市の魅力を伝えることができる道の駅とします。

基本目標3

「人」を育て、「しごと」をつくり、地域産業の活性化に貢献・チャレンジできる拠点づくり

【整備方針】

多種多様な事業者や市民が集い、横断的に関わることで新たな地域産品やサービスを生み出すとともに、新たな取組にチャレンジしたり、市内に人の流れを広げる道の駅とします。

基本目標4

再生可能エネルギーも取り入れた災害時の安全・安心な防災・減災拠点づくり

【整備方針】

大規模災害時の緊急避難場所に加え、支援物資の中継や自衛隊などの広域応援部隊の活動拠点としての運用にも配慮した再生可能エネルギーを取り入れた広域的な防災拠点となる道の駅とします。

3 建設候補地

基本構想において、様々な評価指標により比較検討した結果、国道 11 号沿いの観音寺市ちょうさ会館付近に広がる大規模空閑地を新「道の駅」の建設候補地としています。

なお、具体的な敷地については、運営事業者選定後に決定します。

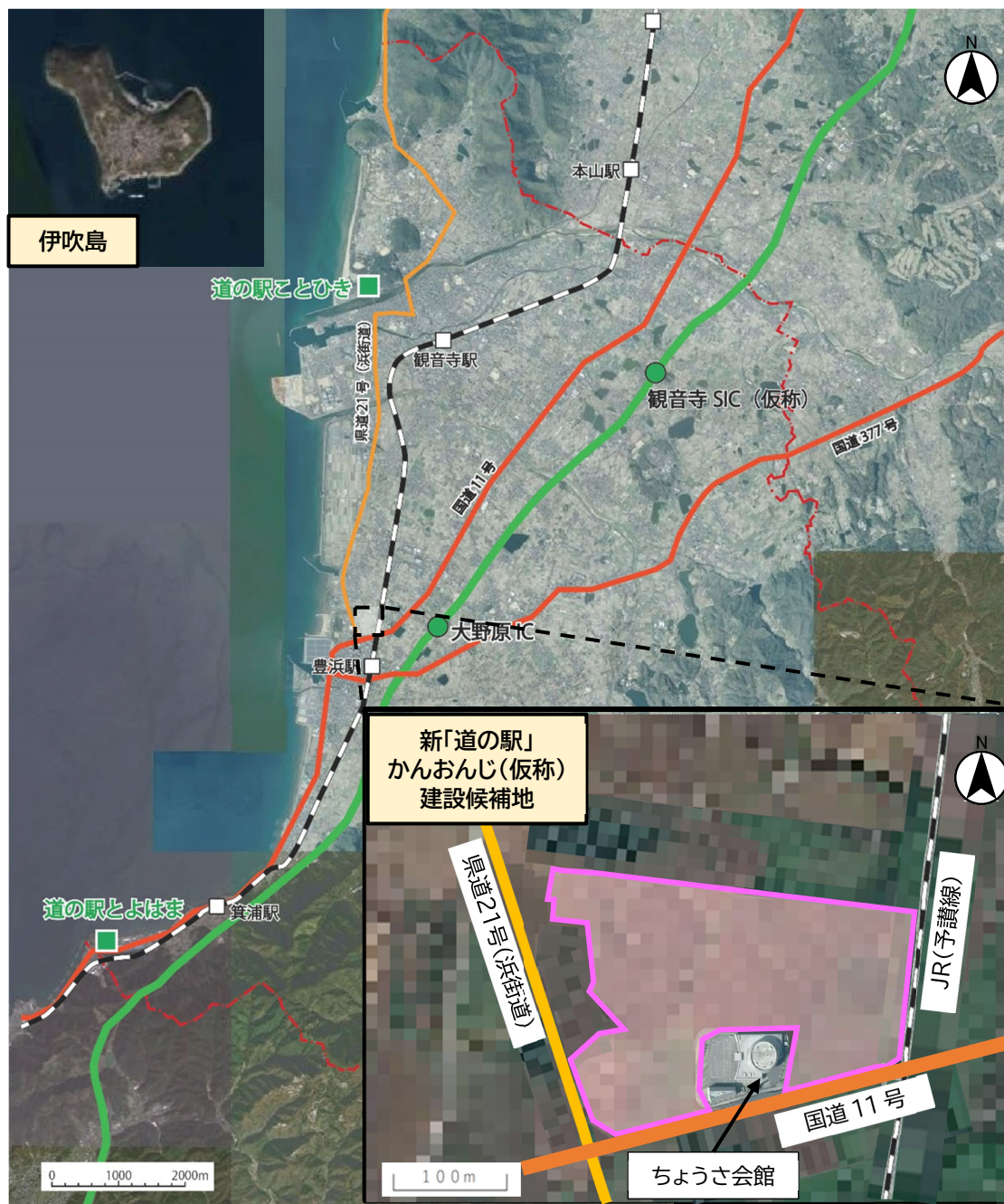


図 6 新「道の駅」建設候補地

出典:© NTTインフラネット, Maxar Technologies

第2章 新「道の駅」の導入機能

1 市民等意見調査結果

1) アンケート調査（市民及び中高生・周辺自治体・観光客）

市民及び中高生アンケートを令和5(2023)年10月20日(金)から11月6日(月)、周辺自治体居住者及び観光客アンケートを令和5(2023)年11月24日(金)から12月4日(月)に実施しました。

回収状況は以下のとおりとなっています。

また次ページに新「道の駅」導入機能等アンケートの結果を整理しています。

表 1 アンケート回収状況

		配布数(票)	回答数(票)	回収率(%)
市民アンケート		2,000	610	30.5%
中高生等 アンケート	中学生	498	412	82.3%
	高校生等	473	320	67.7%
周辺自治体居住者 アンケート		—	352	100.0%
観光客アンケート		—	1,448	

※周辺自治体居住者アンケート対象地域：三豊市・三好市・四国中央市

※観光客アンケート対象地域：四国4県及び岡山県の一部

表 2 新「道の駅」導入機能等アンケートの結果

設問		アンケートのとりまとめ	導入機能への反映
余暇や休日のお出かけについて	お出かけ先	- 余暇や休日のお出かけ先はホームセンターやドラッグストア、大型ショッピングモールなどの日用品の買い物やカフェ・レストラン・フードコートなどでの飲食が高い傾向 20～30代ではアミューズメント施設、子育て層では公園や芝生広場等子どもの遊び場へのお出かけが高い傾向 60代や無職、専業主婦・主夫、年収1,001万円～1,200万円の方は自然散策や文化・スポーツ体験等へのお出かけが高い傾向	➤ 日常の買い物や飲食の機能が有効 ➤ 子育て層には子どもの遊び場機能が有効 ➤ 平日利用者（高齢者・無職の方等）に対しては自然散策や様々な体験機能が有効
	お出かけの志向	日頃の疲れ・ストレスの解消や友人や家族との時間を楽しみたい志向が高い	➤ ゆったりくつろげる環境や季節を感じられる環境整備の導入が有効
	お出かけの地域	市民や中高生の日常的な買物は市内、周辺自治体の方も日常的買い物や日帰りのお出かけで観音寺市が目的地となっている	➤ 日常的な買い物の場所となる機能の導入が有効
観音寺市で不足していると思う施設やイベント		「大型ショッピングモール」「映画館」「カフェ・レストラン・フードコート」が観音寺市に不足していると認識されている - 三世代世帯の方では「天候に関係なく子どもが遊べる屋内の遊び場」が不足していると感じている	➤ 道の駅の機能としてカフェ・レストラン・フードコートの導入が有効 ➤ 子育て層向けの天候に関係なく子どもが遊べる屋内の遊び場の導入も有効
新「道の駅」について	期待する機能	日常的な買い物や飲食など普段づかいのできる機能を求めている一方、観光客によるにぎわい拠点の形成も必要	➤ 日常的な買い物や飲食の導入は市民・中高生・周辺自治体・観光客ともに期待されている機能であり、特に高齢者や専業主婦・主夫が日常的に買い物できるような機能の導入が有効 ➤ 観光客によるにぎわいが得られるような導入機能も必要
	道の駅の導入機能に対する利用頻度	- 市民や周辺自治体の方では、日常的利用として直売所機能が求められている - 市民の三世代世帯の方、周辺自治体の30代、観光客の20～30代の子育て層では子どもの屋外や屋内の遊び場機能が求められている - 市民、中高生、周辺自治体、観光客ともにカフェやフードコートなどの軽食を食べることができる機能が求められている - 市民や周辺自治体の方はホテルやドッグランの機能は重要視されていないが、観光客の会社役員層ではリゾートや地域の特徴に特化したホテルを利用したい意向が高い	➤ 市民や周辺自治体対応の導入機能としては、地元の農産物や焼きたてパンなどが購入できる直売所の導入が有効 ➤ 観光客の利用では気軽に立ち寄れるカフェや地元の農産物が購入できる直売所、地元の銘菓等が購入できるお土産店の導入が有効

2) 市民等との意見交換

「市民アイデア会議」「子育て世代ワークショップ」「市民の声」などの市民からの意見や「観音寺第一高等学校研究開発成果報告会」「観音寺総合高等学校ワークショップ」などの学生の意見、「若手市職員意見交換会」などの行政内の意見、既存道の駅や病院・消防・警察・陸上自衛隊等からの意見など、多くの方から導入機能に対する意見収集を行いました。

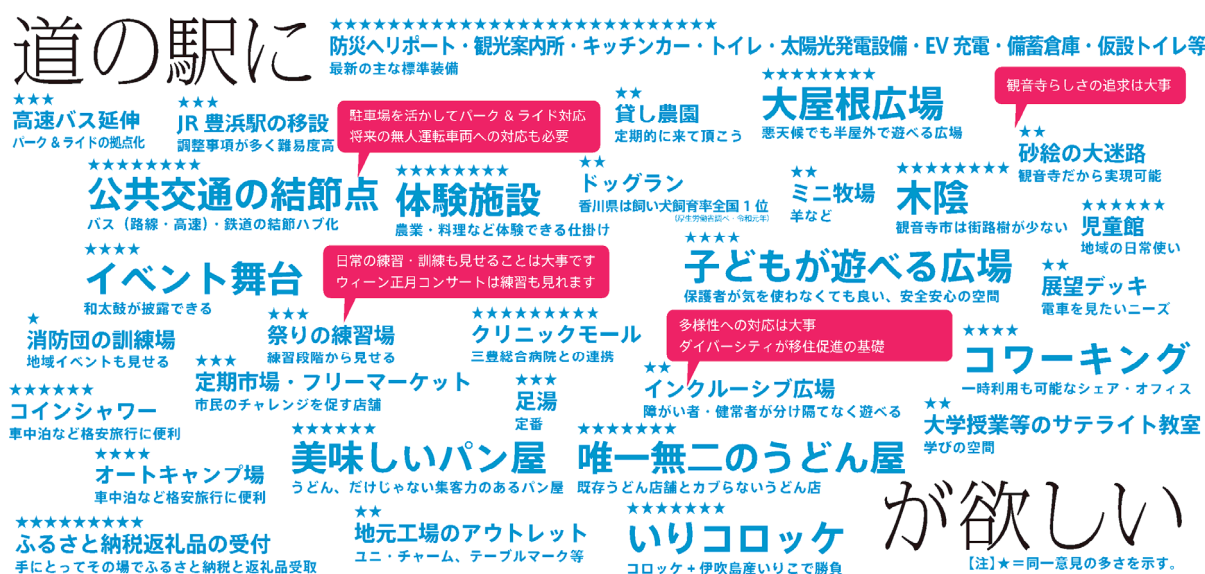


図 7 「市民アイデア会議」での意見

出典:新「道の駅」かんおんじ(仮称)ワークショップ新聞【市民アイデア会議】

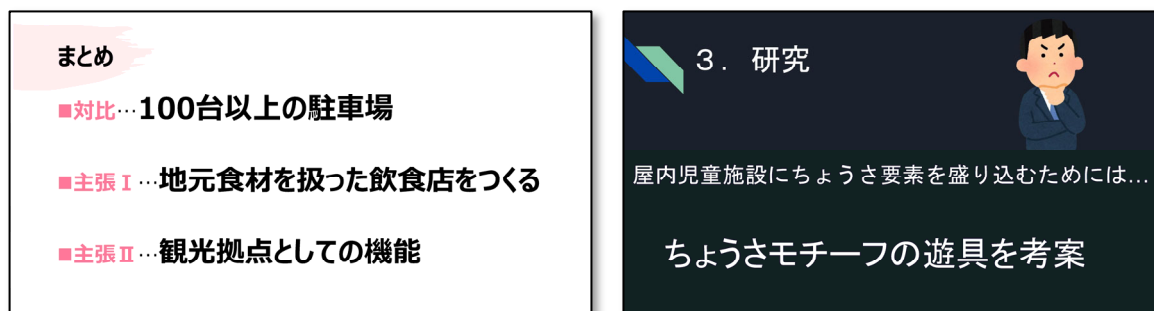


図 8 「観音寺第一高等学校研究開発成果報告会」での意見

出典：観音寺第一高等学校研究開発成果報告会

3) 市民検討委員会・作業部会

(1) 市民検討委員会・作業部会の概要

作業部会においてアンケート調査や市民等との意見交換等の結果及び市として必要と考える導入機能の提示を行い、4つの新「道の駅」の基本目標の考え方に沿って3回にわたって導入機能についての意見交換を実施し、導入機能(原案)を作成しました。

作業部会では、第1回で「作業部会参加者が必要と感じる新しい道の駅に必要なコト・モノ」、第2回で「新しい道の駅の導入機能案をまとめよう」、第3回で「新しい道の駅の導入機能原案・基本理念、基本目標について考える」をテーマに意見交換を行いました。

新「道の駅」の導入機能については、アンケート調査等で400以上の意見が出され、その意見を踏まえながら、市の課題解消や新「道の駅」の基本目標等達成のために特に重要度の高い導入機能(案)を整理し、最終的に23の導入機能としてまとめました。



作業部会の様子



図 9 第1回作業部会での意見(一部)

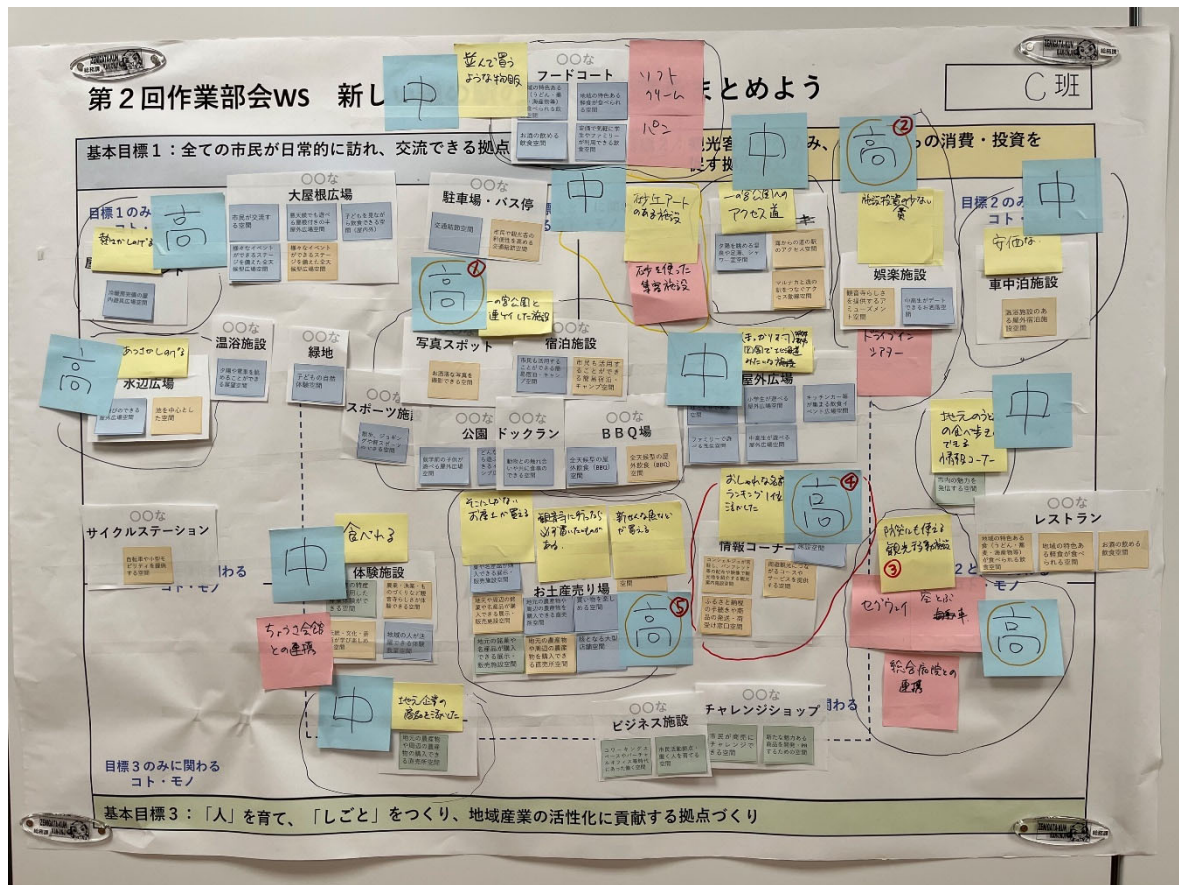


図 10 第2回作業部会での意見交換(一部)

表 3 重要度の高い導入機能(案)

分類	導入機能(案)
屋外施設	季節を感じられる、一の宮公園と連携した眺望の良い写真スポット
	海鮮の食べられる手ぶらでも楽しめるラグジュアリーな一の宮公園と連携したバーベキュー場
	毎週イベントを頻繁に開催しているような雨に濡れない大屋根広場
屋内施設	香川県最大級の郷土の産品を試すことができる、四国四県のお土産が購入できる、そこにしかないお土産が買える物産・観光直売所
	地域産品にこだわる「観音寺」の食を食べられ、調理人が育つ「ひろめ市場」みたいなフードコート
	食品添加物を極力使わないレストラン・カフェ
	郷土産品の活用に拘った新しいビジネスチャンスとなるチャレンジショップ
	見やすい、手に取りやすい、分かりやすい情報コーナー
交通施設	人にやさしい全天候型でバイクも駐車できる駐車場、時刻表が大きな文字の駐車場・バス停
宿泊施設	お遍路さんが使えるような清潔で安価で安全・気軽な宿泊施設

(2)新「道の駅」のイメージ

作業部会で出された23の導入機能を備えた新「道の駅」のイメージは以下のとおりです。道の駅の広場空間を核とし、その周りに道の駅の各種機能が配置され、新「道の駅」から市内のお店や観光施設などへ人が流れていくイメージです。

新「道の駅」は、基本目標や整備方針に示すように市民にとっての居心地の良い場所となり、のんびり過ごすことができる場所であることを目指します。また、観光客にとっては、観音寺市の魅力を知ることができる場所となり、道の駅から市内のお店や観光施設などへ行きたくするような情報発信や周遊観光メニューを提供することで、全国やインバウンドの観光客を呼び込み、道の駅が核となって、市内、県内、四国各県へと波及効果をもたらす道の駅となることを目指します。

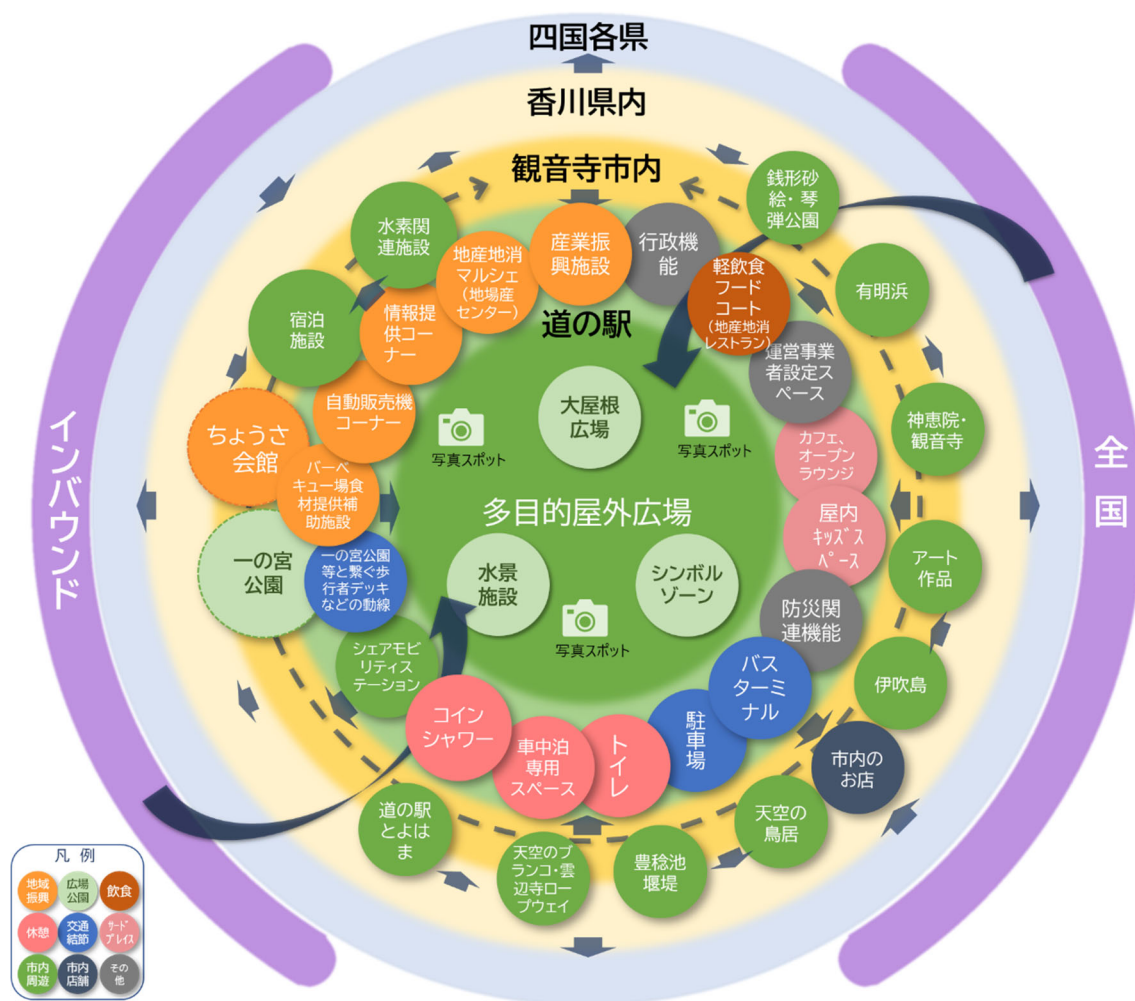


図 11 新「道の駅」のイメージ

(3)導入機能(案)に対する意見

作成した導入機能(案)に対し、令和6(2024)年4月に市民検討委員会より意見書をいただきました。

意見書の内容は以下のとおりです。

- 1 導入する機能については、適切に維持管理し、最大限活用もできるよう、開業後の運営を見据えながら具体化されたい。
- 2 周辺施設との連携や観音寺らしさを感じられる仕組みを取り入れることにより、特徴のある道の駅となるよう検討を進められたい。
- 3 道の駅は防災拠点となる施設であることから、観音寺市や広域的な視点から真に必要な防災機能を導入されたい。
- 4 需要供給予測も踏まえた収支予測、費用対効果の検証を行い、規模も含めて適切に事業費・財源を検討されたい。
- 5 年齢や性別、障がいの有無などの多様性を尊重し、誰もが利用しやすい道の駅となるよう検討を進められたい。
- 6 導入機能や新「道の駅」かんおんじ(仮称)の運営、活用方法の具体的な検討にあたっては、運営事業者や市内事業者、関係機関等と連携し進められたい。



市民検討委員会と市長との意見交換の様子

2 導入機能

1) 新「道の駅」の導入機能

新「道の駅」の導入機能を、基本目標や整備方針に対応して以下のように体系的に整理しました。

【新「道の駅」の基本理念(テーマ)】

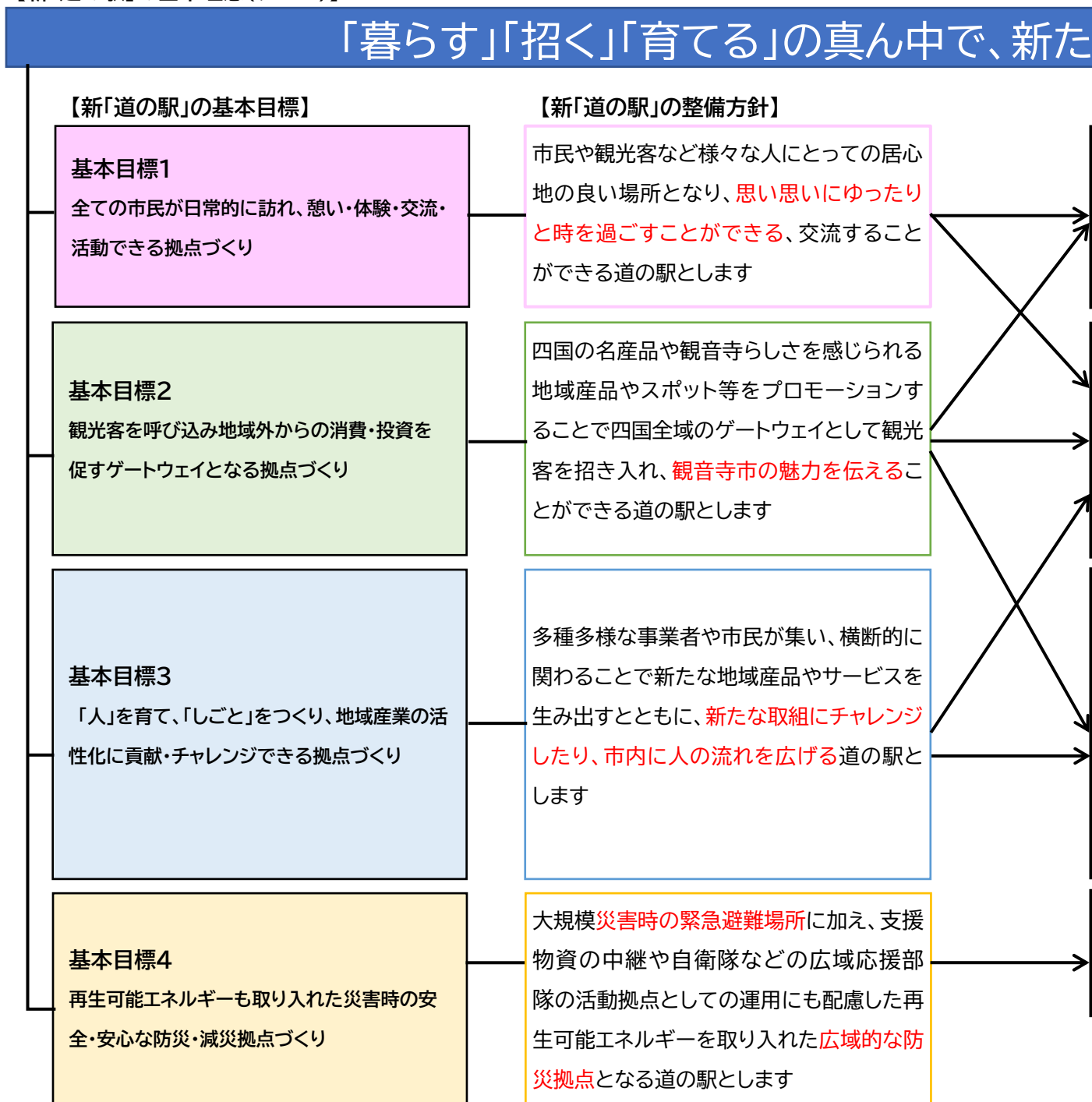
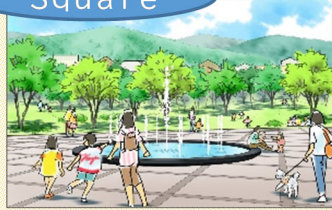


図 12 新「道の駅」

①市民や観光客など様々な人が 思い思いに時をゆったり過ごせる空間

Square



【機能名】
・多目的屋外広場
・大屋根広場
・水景施設

【イメージ】
キッチンカーなどの様々なイベントを開催したり子どもが遊んだりできる場所です。

Place

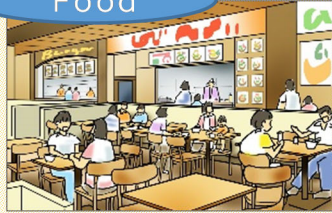


【機能名】
・カフェ、オープンラウンジ
・屋内キッズスペース

【イメージ】
中高生や子どもと保護者など全ての人がカフェを利用したりしながら気軽に快適に過ごすことができる場所です。

②四国など広域の物産が集まり、 その中で観音寺産品が輝く飲食・物販施設

Food



【機能名】
・軽飲食フードコート
・地産地消レストラン

【イメージ】
気軽に利用できる軽飲食や観音寺市の食材にこだわった料理などが堪能できる場所です。

Market



【機能名】
・地産産センター
・地産地消マルシェ
・B B Q 場食材提供補助施設
・自動販売機コーナー

【イメージ】
地元の食材や商品はもちろんのこと、四国全県のゲートウェイとして各県の特産品や姉妹都市や全国の名産品も購入できる場所です。

Promotion



【機能名】
・産業振興施設

【イメージ】
商品開発の支援を受けたり、試行販売やチャレンジショップの出店、観音寺の特産品づくりの体験などができる場所です。

③観音寺や周辺地域の 魅力を知り・感じ・アクセスできる設備・情報発信

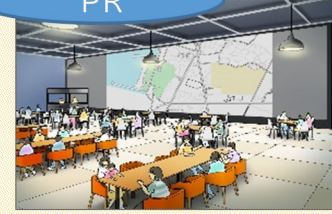
Hub



【機能名】
・交通結節点
・車中泊専用スペース
・一の宮公園等との接続
・コインシャワー
・トイレ

【イメージ】
乗用車などで訪れやすいだけでなく、市内・周辺自治体を含めた周遊バスやお遍路ツアー・高速バスが利用でき、道の駅を観光の拠点にすることができる場所です。

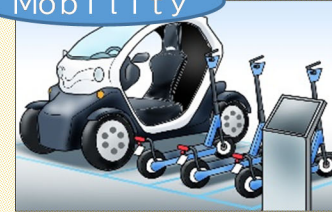
PR



【機能名】
・シンボルゾーン(スポット)
・情報提供コーナー

【イメージ】
道の駅で観音寺を感じることができ、さらにデジタルコンテンツやコンシェルジュから、市内観光施設やお店、周辺自治体の情報など道の駅内にとどまらない様々な魅力を知ることができる場所です。

Mobility



【機能名】
・シェアモビリティステーション

【イメージ】
レンタサイクルや電動マイクロモビリティなどを借りたり、サイクリストが気軽に立ち寄ることができる場所です。

Collab



【機能名】
・一の宮公園
・ちょうさ会館
・宿泊施設
・水素関連施設

【イメージ】
道の駅の隣接地に宿泊施設などを誘致し、一の宮公園やちょうさ会館も含めて道の駅と一体的に利用することができます。

④観音寺市のみならず四国全域の広域的な防災拠点

Safety



【機能名】
・防災関連機能

【イメージ】
大規模災害時の緊急避難場所、自衛隊などの活動拠点として運用するため、必要な機能を整備します。

Others

【機能名】
・行政機能
・運営事業者設定スペース

【イメージ】
ふるさと納税関連等の行政手続きができる場所や、道の駅を運営する事業者の発案による機能を導入する場所です。

- 今後のサウンディング調査や運営事業者との調整、社会情勢などから、導入機能案は変更する可能性があります。
- 基本計画策定後、新「道の駅」をどのように運営、活用していくか具体的に検討を進めていく予定です。
- 具体的な検討は、運営事業者が決定された後、市内事業者などの意見を運営事業者と聞きながら進めていきます。

図 13 新「道の駅」の導入機能概要(令和6(2024)年5月公表資料)

2) 導入機能のイメージ

(1)導入機能の整理

道の駅に導入を予定している機能を以下に整理します。

表 4 導入機能の整理

区分	導入機能	新「道の駅」の整備方針				その他 (道の駅の 主たる機能等)
		思い思いに 時をゆったり 過ごす	観音寺市の 魅力を伝える	新たなチャ レンジ・人の 流れを広げる	災害時の緊 急避難場所・ 広域的な防 災拠点	
屋外施設	多目的屋外広場	○	○	○	○	
	大屋根広場	○	○	○	○	
	水景施設	○				
	シンボルゾーン（スポット）		○			
	車中泊専用スペース			○	○	
屋内施設	地場産センター 地産地消マルシェ		○	○	○	
	バーベキュー場食材提供補助施設		○			
	軽飲食フードコート 地産地消レストラン	○	○		○	
	産業振興施設		○	○	○	
	情報提供コーナー 自動販売機コーナー		○	○	○	
	カフェ・オープンラウンジ	○			○	
	屋内キッズスペース	○				
	コインシャワー			○	○	
	トイレ				○	○
交通施設	交通結節点（バスターミナル等）		○	○		○
	駐車場				○	○
	駐輪場					○
	シェアモビリティステーション		○	○		
その他	防災関連機能				○	○
	行政機能		○			○
	管理機能					○
	運営事業者設定スペース	運営事業者提案内容による				
	緑地、調整池等	○			○	
	一の宮公園等と繋ぐ歩行者動線	○	○	○		

※運営事業者設定スペースは事業者選定後に詳細を決定します。

(2)導入機能のイメージ

道の駅に導入を予定している機能のイメージは以下のとおりです。

<屋外施設>

■多目的屋外広場

旬の食材を販売する直売市やキッチンカーによる食のマルシェ、ちょうさのイベントなどにも活用可能な多目的屋外広場を整備します。

また、大屋根広場に設置する遊具と連携しながら子どもたちが安全に遊べる遊具を屋外広場に設置します。



▲道の駅むなかた(イベント利用)

出典:道の駅むなかた <https://www.michinoekimunakata.co.jp/>



▲ひまわりの丘公園大型遊具

■大屋根広場

雨天時にも子どもが遊べる遊具を設置するほか、多目的屋外広場と屋内施設をつなぎ、イベント空間としても活用可能な全天候型大屋根広場を整備します。



▲安満遺跡公園（高槻市）



▲中八重緑地公園(宮崎県宮崎市)

画像提供:PARKFUL

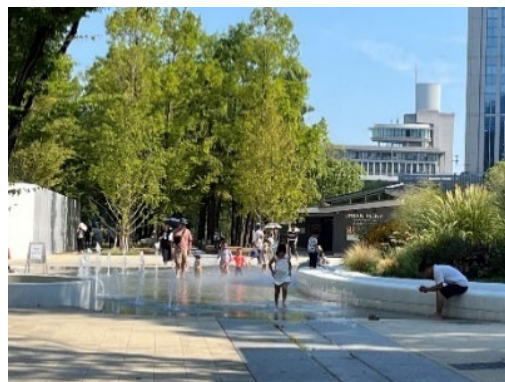
■水景施設

水深が浅く、子どもが安全に遊ぶことができる水盤及び水景施設を整備します。



▲瀬戸大橋記念公園（水の回廊）

出典：(公財)瀬戸大橋記念公園管理協会



▲東遊園地(神戸市)

■シンボルゾーン（スポット）

銭形砂絵「寛永通宝」、ちょうさ祭りやアニメなどに関する道の駅のランドマークを設置したり、お遍路文化や季節により変化する風景、JR 予讃線を走る列車（アンパンマン号）、瀬戸内海に沈む夕陽に照らされた茜色の空などの写真も撮影することができるシンボルゾーン（スポット）を施設内各所に整備します。



▲道の駅くるくるなと

出典：鳴門市うずしお観光協会



▲瀬戸大橋記念公園(アーチ型モニュメント)

出典：(公財)瀬戸大橋記念公園管理協会

■車中泊専用スペース

安全・安心で快適なクルマ旅を可能にする、車中泊に特化した有料宿泊エリアを整備します。

地場産センター・地産地消マルシェ等の物販施設と連携し、食料をその場で調達し、すぐに調理できる手軽さとともに電源設備の設置や、水道の提供、ごみ処理サービス等を有料提供することで集客力を高める仕組みを用意します。



▲道の駅越前おおの荒島の郷

出典:<https://arashimanosato.com/rv-park/>



▲RV パーク VISON

出典:<https://vison.jp/shop/detail.php?id=123>

<屋内施設>

■地場産センター・地産地消マルシェ

地元の名産品や肉、魚、朝採れ・昼採れの野菜及び果物、パンなどのほか、周辺自治体、四国全県のゲートウェイとして各県の特徴ある産品や姉妹都市、全国の名産品を販売し、市民の日常利用や贈答品の購入、観光客のお土産やふるさと納税関連商品の購入に対応します。

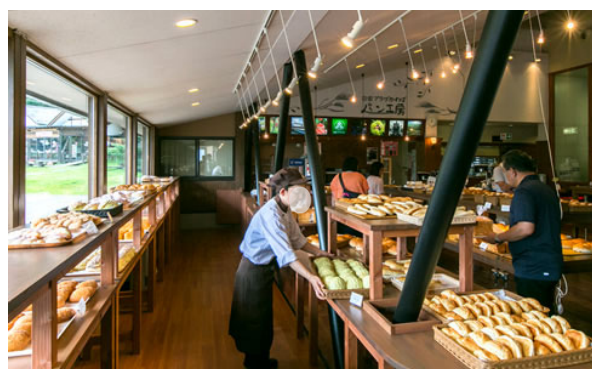
また、新鮮野菜等を加工して付加価値を向上させるとともに、販売期間を長くするため、加工した商品の開発や販売ができる加工室機能をあわせて整備します。

あわせて、利用者のニーズに即し、いつでも新鮮な商品を提供することができるよう冷蔵・冷凍室の整備や荷捌き場のあるバックヤード等を整備します。



▲道の駅まえばし赤城(農畜産物直売所)

出典:道の駅まえばし赤城 HP 引用



▲田園プラザベーカリー

出典:道の駅川場田園プラザ HP 引用

■バーベキュー場食材提供補助施設

道の駅との連携施設である一の宮公園では自然環境豊かな景色の中でバーベキューが可能なことを生かし、「脱網」のお洒落なバーベキューができるようワンランク上の食材を提供するための厨房を整備します。

また、車中泊専用スペースの利用者もターゲットとし、バーベキュー用の肉や野菜、各種調味料、スパイス類、氷、飲料等の商品をワンストップで提供します。なお、完全予約制とすることで食品ロス等を回避・軽減し、環境にやさしい道の駅とします。

■軽飲食フードコート・地産地消レストラン

ワンハンドメニューやスイーツ等、観音寺市や香川県産の食材にこだわりつつも手軽に飲食可能な料理等を提供するフードコートを整備します。

また、瀬戸内海で水揚げされた新鮮な魚介類や地場野菜等を食材にしたもの、健康を意識したものなど、“観音寺のグルメ”が堪能できるグレードの高い料理を提供するレストランを整備します。



▲フードコート



▲地ビールレストラン武尊

出典：道の駅川場田園プラザ HP 引用

■産業振興施設

新たなビジネスチャンスの獲得につなげるため、地元事業者などが開発商品を試行販売したり、飲食店等の新規起業を希望する地元の方がチャレンジショップを出店できるほか、観音寺の特産品を使った料理づくりなどを体験できる施設を整備します。また、道の駅来客者層の分類・購入情報等を共有、活用した新商品開発相談・支援機能も備えます。



▲吉富町 駅前チャレンジショップ

出典：福岡県築上郡吉富町提供



▲SEE SEA PARK

出典：SEE SEA PARK(福井県おおい町)

■情報提供コーナー・自動販売機コーナー

市内の観光施設や地元のお店の情報、周辺自治体、民間イベント等の情報を提供するデジタルサイネージなどのデジタルコンテンツやコンシェルジュを配置した観光案内を整備します。アニメ（結城友奈は勇者である、ポケモン、アンパンマン）や銭形くんなどとのコラボイベントの起点、うどんやスイーツ等の周遊観光ツアーの起点として周遊観光情報の提供を行います。

情報発信は、道の駅に訪訪する様々な客層に合わせて、スマホやタブレットで見るデジタルによる情報と、パンフレット等の印刷物やパネル展示などのアナログを組み合わせで行います。

また、道の駅の機能として、情報提供コーナーを含む 24 時間使用可能な休憩施設を併設するとともに夜間の道の駅利用者を想定し、観音寺限定グッズや冷凍スイーツ等を販売する自動販売機コーナーを整備します。



▲デジタルサイネージ



▲自動販売機

■カフェ・オープンラウンジ

中高生が休日などにゆったりと過ごせる家庭、学校に次ぐ第3の居場所となるオープンラウンジをカフェと一体的に整備します。

また、市民活動拠点にもなり、サークル活動など様々なことに利用することができるスペースを整備します。



▲丸亀市市民交流活動センターマルタス

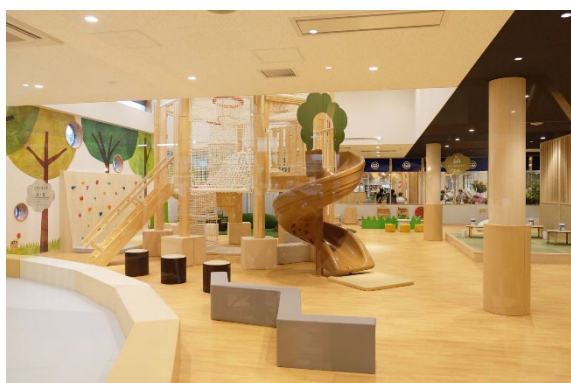
出典：丸亀市市民交流活動センター マルタス HP 引用



▲文化・子育て複合施設おにクル(茨木市)

■屋内キッズスペース

子育て世代が利用しやすいよう、子どもが遊ぶ姿を見ながら一息つける飲食関連施設に近接した屋内遊具を整備します。あわせてベビーコーナー、キッズトイレ、個室授乳室、給湯器、おむつ交換台のほか、おむつ、おしり拭き、ミルク等子育て関係用品をいつでも購入できる自動販売機を設置します。



▲道の駅西条のん太の酒蔵



▲和歌山イオン

■コインシャワー

一の宮公園のスポーツ施設やバーベキュー施設利用者、サイクリスト、お遍路さん等が利用できることに加え、災害発生時の利用も考慮したコインシャワー（車椅子用も含む）を整備します。



▲道の駅西条のん太の酒蔵



▲道の駅湖畔の里福富

出典: <https://kohannosato.com/asobu/sh.html>

■トイレ

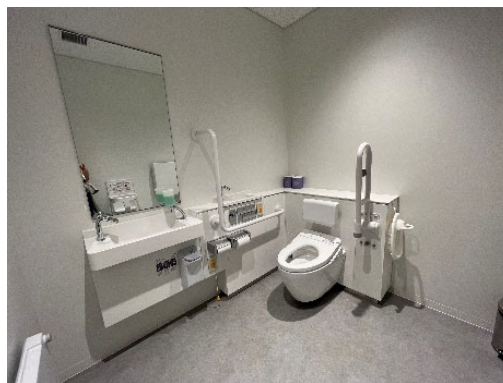
広くて清潔で、誰でも使用しやすいユニバーサルデザインの考え方を取り入れたトイレとし、多目的トイレ、LGBTQ 対応（男女共用）トイレも含めて整備します。

また、災害時にも利用可能な防災トイレを整備します。



▲道の駅うきは

出典: 国土交通省引用
https://www.qsr.mlit.go.jp/site_files/file/24011201.pdf



▲文化・子育て複合施設おにクル(茨木市)

<交通施設>

■交通結節点（バスターミナル等）

のりあいバス等の停留所、お遍路ツアーや周辺自治体を含めた周遊バス、高速バスの乗降場及びタクシーの乗降場を整備します。

また、雨天時でも利用しやすいよう屋根付きの乗降場とします。

■駐車場

駐車場は、駐車マスを広めに確保し、小型車用屋根付きスペース（思いやり駐車場）やEV急速充電器を含み、誰にでも優しい駐車場を整備します。

また、防災道の駅や防災拠点自動車駐車場の指定を視野に入れ、整備します。



▲道の駅西条のん太の酒蔵



▲観音寺市役所 思いやり駐車場

■駐輪場

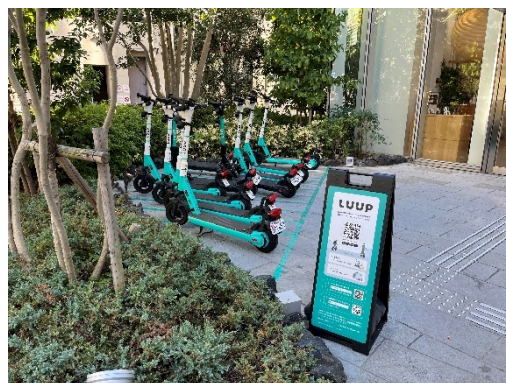
自転車やバイク用の屋根付き駐輪場に加え、サイクリストにやさしい木製のスタンドを整備します。

■シェアモビリティステーション

市で実施している観音寺市サイクリングコース普及促進の取組と連携し、市内周遊の起点となる短距離移動に利用するレンタサイクルや電動マイクロモビリティなどの貸出返却拠点を整備します。

家族での利用も可能なように大人だけでなく、子ども用のレンタサイクルなども用意します。

また、道の駅にサイクリングで訪れた方が自転車を整備するスペースも整備します。



<その他>

■防災関連機能

地元住民、施設・道路利用者の緊急避難場所として運用するため、施設の耐震化、通信設備、トイレなどとして活用できる高付加価値コンテナ、貯水槽、備蓄倉庫などの防災設備を整備するとともに、太陽光を含めた非常用電源を確保します。

また、自衛隊などの活動拠点としての活用も視野に入れ、大規模災害時に支援物資の中継基地として機能する物資集積拠点（一次（広域）物資拠点支援施設）への指定や、災害時に対応可能なヘリポート（駐車場等との併用）も整備します。



▲災害派遣 物資輸送

出典：陸上自衛隊 HP 引用



▲温浴施設

出典：陸上自衛隊 HP 引用

■行政機能

ふるさと納税関連等の行政手続きを行う機能を整備します。

■管理機能

道の駅の管理に必要な施設に加え、スタッフが働くうえで必要な事務所、会議室、更衣室、事務用倉庫等を整備します。

■運営事業者設定スペース

運営事業者に新「道の駅」の基本理念、基本目標に即した導入機能を提案いただき、反映させます。

■緑地、調整池等

道の駅内の通路、景観を形成する植栽や芝生広場・花壇等の緑空間を整備します。

また、雨水流出量調整のための調整池等を整備します。

■一の宮公園と繋ぐ動線等

新「道の駅」に隣接する一の宮公園、ちょうさ会館を連携施設として一体的な利用を促進するため、各施設とのアクセス性を向上させる動線を整備します。

また、民間投資を呼び込む基盤を整備することで宿泊施設や水素関連施設を誘致し、さらなる民間投資を呼び込むなど相乗効果を生み出します。

3) 導入機能の面積・需要予測

(1)導入機能の面積

施設の規模については、機能ごとに各種設計要領、ガイドライン算定値及び類似機能面積等を参照して算出しました。なお面積は現段階での想定規模であり、今後詳細に検討を進めます。

<屋外施設>

表 5 屋外施設の導入機能と面積

導入機能	面積(㎡)	根拠
多目的屋外広場	3,000 ㎡	3,000 人規模のイベントが開催可能な面積として設定
大屋根広場	1,600 ㎡	1,000 人規模が集える面積に遊具設置スペース 500 ㎡（半日遊戯程度規模）、倉庫 100 ㎡として設定
水景施設	300 ㎡	6.0m×50mとして設定
シンボルゾーン（スポット）	750 ㎡	（展示 100 ㎡+観覧 50 ㎡）× 5 か所として設定
車中泊専用スペース	400 ㎡	1 台あたりを日本 RV 協会が定める「横 4 m×縦 7 m 以上が推奨」程度とし、10 台分の駐車スペースと通路分を含めた面積として設定
合計	6,050 ㎡	

<屋内施設>

表 6 屋内施設の導入機能と面積

導入機能	面積(㎡)	根拠
地場産センター 地産地消マルシェ	1,000 ㎡	百貨店/総合スーパー程度とし、売場 800 ㎡、バックヤード 200 ㎡として設定
バーベキュー場食材提供補助施設	30 ㎡	設定値
軽飲食フードコート 地産地消レストラン	450 ㎡	フードコート（厨房+客席 90 ㎡）× 3 店舗、レストラン（厨房+客席 180 ㎡）× 1 店舗として設定
産業振興施設	100 ㎡	設定値（調理室を想定）
情報提供コーナー 自動販売機コーナー	100 ㎡	パネル展示やパンフレットの配置などの壁面使用を想定し、情報提供コーナーを 50 ㎡、合わせて自動販売機コーナーを 50 ㎡（6 台程度）として設定
カフェ・オープンラウンジ	300 ㎡	100 名程度が利用する閲覧室（200 ㎡）と 10 名程度が利用可能な会議スペース 25 ㎡を 4 室として設定
屋内キッズスペース	800 ㎡	遊技場 600 ㎡、倉庫 50 ㎡、授乳室 20 ㎡、トイレ 30 ㎡、ベビーコーナー 100 ㎡として設定
コインシャワー	50 ㎡	脱衣所のあるコインシャワーユニット 5 ㎡を男女各 5 室想定
トイレ（道路管理者・地域振興施設）	500 ㎡	道路休憩施設、軽飲食フードコート、地産地消レストラン等に、必要な建築施設規模を参考に設定
合計	3,330 ㎡	

<交通施設>

表 7 交通施設の導入機能と面積

導入機能	面積(m ²)	根拠
交通結節点（バスターミナル等）	540 m ²	バス 2 台、タクシー 1 台、連絡通路 50mとして設定
駐車場（道路管理者・地域振興施設）	19,400 m ²	EV 駐車マス、思いやり駐車マス、バックヤード駐車場等を含み前面交通量及び機能規模から合計 451 台として設定
駐輪場	270 m ²	自転車 50 台、バイク 50 台として設定
シェアモビリティステーション	50 m ²	レンタサイクルや電動マイクロモビリティなど 10 台収納及びロードバイク整備スペースを想定
合計	20,260 m ²	

<その他>

表 8 その他の導入機能と面積

導入機能	面積(m ²)	根拠
防災関連機能	50 m ²	設定値（防災倉庫を想定）
行政機能	—	ふるさと納税関連等の行政手続きを行う機能の整備を想定（他機能と兼用のため面積算定外）
管理機能	500 m ²	事務室 60 m ² 、会議室 50 m ² 、更衣室 40 m ² 、倉庫 50 m ² 、機械室 300 m ² として設定
運営事業者設定スペース	750 m ²	150 m ² × 3 店舗、建蔽率 60%として設定
緑地・調整池等	8,400 m ²	敷地面積（建物部分除く）の 35%程度として設定
一の宮公園等と繋ぐ歩行者動線	—	一の宮公園等と新「道の駅」を繋ぐ動線（敷地外等のため面積算定外）
合計	9,700 m ²	

(3)需要予測

<需要予測のためのアンケート調査>

各導入機能の収支を算出するための各種係数を設定することなどを目的に令和6(2024)年1月20日(土)から1月21日(日)でWebアンケート調査を実施しました。

対象者は、岡山県、徳島県、香川県、愛媛県、高知県にお住まいの18歳以上の方とし、各県200人、全1,000件を回収しました。

アンケート調査の結果としては、「観音寺ならではの食が楽しめるフードコート」の利用意向が突出しており、併せて利用する施設としては、「レストラン等の飲食施設」「お土産売場」「カフェ等の軽飲食施設」が多くなっています。また、新「道の駅」での予算は約12,000円/1家計で、1食あたりの理想価格は約1,200円となっています。

表 9 需要予測アンケートの結果

設問項目	回答
宿泊意向	「宿泊したことはないし宿泊したいとは思わない」が59%で最も多い 31%の宿泊意向のうち「<u>過去1年以内に宿泊したことがある</u>」は3%
一の宮公園の利用意向	「行ってみたいとは思わない」が44%で最も多い 「過去10年以内に行ったことがある(10%)」「過去1年以内に行ったことがある(4%)」を合計すると、14%が10年以内に公園利用実績を有している
温浴施設の利用意向	- シャワー施設(1人あたり15分200円)、貸切の家族風呂施設(1部屋あたり60分2,000円～3,000円)、数種類の浴槽・夕日を眺められる屋外浴槽を含む温浴施設(1回あたり800円～1,000円)のうち利用意向(1年に1回以上)が最も高いものは数種類の浴槽・夕日を眺められる屋外浴槽を含む温浴施設 - シャワーの利用は「10年に1回以上利用したい(22%)」、「1年に1回以上利用したい(11%)」
バーベキュー施設の利用意向	- 食材持ち込み型バーベキュー施設(無料)、食材持ち込み型バーベキュー施設(1人あたり500円～1,000円)、準備・ごみ処理不要の手ぶらバーベキュー施設(1人あたり3,000円～5,000円)、高級バーベキュー施設(1人あたり15,000円～30,000円)のうち利用意向(1年に1回以上)が最も高いものは食材持ち込み型バーベキュー施設(無料) - 準備・ごみ処理不要の手ぶらバーベキュー施設(1人あたり3,000円～5,000円)の利用は「10年に1回以上利用したい(31%)」、「1年に1回以上利用したい(12%)」
子どもの遊び場施設(屋内)の利用意向	1～2時間程度楽しめる500㎡未満の子どもの遊び場施設(無料)、半日楽しめる500㎡以上の子どもの遊び場施設(1人あたり500円以上1,500円未満)、1日中楽しめる1,000㎡程度の子どもの遊び場施設(1人あたり1,500円以上2,000円未満)のうち利用意向(1年に1回以上)が最も高いものは1～2時間程度楽しめる500㎡未満の子どもの遊び場施設(無料) 1日中楽しめる1,000㎡程度の子どもの遊び場施設(1人あたり1,500円以上2,000円未満)の利用は「10年に1回以上利用したい(18%)」、「1年に1回以上利用したい(9%)」

設問項目	回答
子どもの遊び場施設(屋外)の利用意向	1～2時間程度楽しめる子どもの遊び場施設（無料）、半日楽しめる子どもの遊び場施設（1人あたり500円以上1,500円未満）、1日中楽しめる子どもの遊び場施設（1人あたり3,000円以上5,000円未満）のうち利用意向（1年に1回以上）が最も高いものは1～2時間程度楽しめる子どもの遊び場施設（無料）
RVパーク施設利用意向	快適に安心して車中泊が出来る場所（2,000円～3,000円程度/区画）についての利用意向は「10年に1回以上利用したい（26%）」「1年に1回以上利用したい（10%）」
一の宮公園への歩行者デッキの利用意向	一の宮公園・海岸まで直線距離（約500m）でアクセスすることができ、夕日を眺めることができる歩行者デッキの利用意向は「行ってみたい（60%）」が多い
道の駅の施設利用意向	- 子どもの遊び場施設（屋内）を利用した人は、「レストラン等の飲食施設（36%）」「お土産売場（32%）」「カフェ等の軽飲食施設（30%）」 - 子どもの遊び場施設（屋外）を利用した人は、「レストラン等の飲食施設（36%）」「カフェ等の軽飲食施設（32%）」「お土産売場（31%）」 - RVパーク施設を利用した人は、「レストラン等の飲食施設（36%）」「お土産売場（32%）」「カフェ等の軽飲食施設（31%）」 - 一の宮公園への歩行者デッキを利用した人は、「レストラン等の飲食施設（35%）」「カフェ等の軽飲食施設（33%）」「お土産売場（31%）」 - いずれも「レストラン等の飲食施設」「お土産売場」「カフェ等の軽飲食施設」の利用意向が高い
上記以外の新「道の駅」の施設利用意向	「観音寺ならではの食が楽しめるフードコート（27%）」が突出 - 次いで「利用者が自由に休憩できる芝生広場（12%）」、「地元特産品や地元企業の商品等が購入できる24時間営業の自販機コーナー（11%）」の利用意向が高い
道の駅での予算	- 新「道の駅」かんおんじ（仮称）に行く場合の予算（1家計ごと）の平均値は11,690円 - お土産の予算の平均値は一般的な道の駅では3,408円、頻繁に新商品が販売される道の駅では4,116円 - 飲食施設でのご自身の1食分の理想価格は約1,200円

<来場者数予測>

新「道の駅」の来場者数は、前面道路交通量及び国立社会保障・人口問題研究所による圏域（5県（香川・徳島・高知・愛媛・岡山）の令和12（2030）年推計人口に加え、アンケートで得られた係数等に基づき設定しました。

以上により来場者数は85万人/年と想定しています。

来場者数＝①道路利用者の立寄人数＋②新「道の駅」を目的とした来場人数

＝①（前面道路交通量×平均乗車人員×対象区間延長×立寄率×営業日率×トイレ利用率）

＋②（5県人口×来場率×実行率）

＝約75万人/年＋約10万人/年

＝85万人/年

表10 前面道路交通量からの立寄人数の設定

項目	細目	規模の算定	
		大型車	小型車
計画交通量	1日あたりの交通量(台)	3,918	11,333
平均乗車人員	1台あたりの平均乗車人員(人)	1.1	2.2
対象区間の延長	km	15.9	
立寄率	kmあたりの立寄率(%)	0.008	0.007
営業日率		1週間に1度休日	

表11 トイレ利用率

(単位:%)

サービスエリア		パーキングエリア	
一般部・都市部	観光部	ハイウェイショップ 関連施設有	ハイウェイショップ 関連施設無
0.76	0.72	0.74	0.71

出典:設計要領 第六集 建築施設編 第1編 休憩用建築施設P9

表 12 令和12(2030)年推計人口

(単位:人)

	推計人口		推計人口
岡山県	1,774,408	愛媛県	1,203,481
徳島県	640,164	高知県	607,856
香川県	874,789	合計	5,100,698

出典:国立社会保障・人口問題研究所『日本の地域別将来推計人口(令和12(2030)年推計)』

表 13 新「道の駅」かんおんじ(仮称)への来場意向(来場率)

(単位:人)

全体	来場意向あり	来場意向なし
1,000	600	400

表 14 アンケート結果(実行率)

(単位:人)

Q:香川県観音寺市に宿泊したことはありますか。宿泊したことがない方は今後宿泊したいと思いませんか。					
全体	過去1年以内に宿泊した	過去10年以内に宿泊した	今後1年以内に宿泊したい	今後10年以内に宿泊したい	宿泊したいと思わない
1,000	34	105	44	227	590

4) 市内回遊性の検討

市内には豊富な観光資源が点在していますが、観光客が複数の観光資源をめぐる状況になっていません。そのため、新「道の駅」を核に複数の観光資源やお店をめぐるような仕組みが必要です。

また、観音寺市には現在「道の駅ことひき」「道の駅とよはま」の2か所の道の駅があり、これらのほぼ中間に新「道の駅」を整備しようとしていることから、それぞれの特色を活かし相互連携を図りながら市内の周遊を促進していく必要があります。

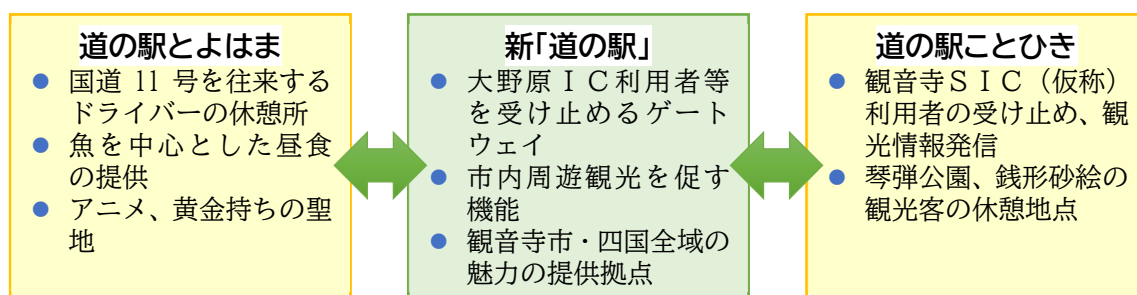


図 14 道の駅の役割分担

(1)観光案内機能の充実・機能強化

観音寺市に訪れる人が各観光資源やお店を周遊することを促進するため、目的地の情報(観光資源、お店、交通手段、移動時間、宿泊施設)やモデルルート等についてより分かりやすく案内を行う機能を充実させます。

表 15 案内手法例

手法例	概要例
観光案内所でのコンシェルジュ導入	● 来訪者のニーズに沿った観光資源やお店、ツアー等の案内、ホテルなどの宿泊施設の予約、各種体験チケットの販売 ● 外国人観光客への対応 ● 変なホテルのようなアニメ（ゆゆゆ）のキャラクターロボットからの音声ガイドに沿って音声認識やタッチパネルにより観光案内や各種予約等ができるシステムの導入
VR・AR を活用した体験型情報案内	● ドローン技術と高解像度ディスプレイの融合技術を導入し、観音寺市の主要観光地の映像を 360 度体感できるパノラマギャラリーや、VR で主要観光地の映像を見ることができる VR 体験などを用意
デジタルサイネージによるタイムリーな情報発信	● 直感的に地域の魅力や観光情報が伝わるように SNS のような地域の観光スポットやお店、名産品、イベント、その他様々な観光情報を表示できるデジタルサイネージを整備 ● 個人のスマートフォンへの情報互換機能等により道の駅内の飲食店情報や体験情報、交通情報などをタイムリーに発信

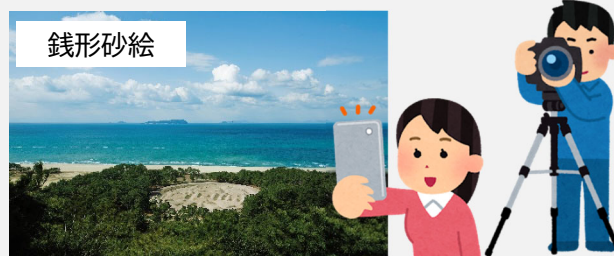
(2)道の駅を核とした周遊の促進

観光客の周遊を促進するためには、ターゲット(旅行形態、趣味・嗜好、訪日リピート数等)別の周遊ルートが必要です。そのため、現在の市内観光施設の周遊動向とアンケートによる来訪者のニーズ、事業者ヒアリングを踏まえ、道の駅からの市内周遊ルートを作成する必要があります。

<周遊ルート例：フォトジェニスポットめぐり（半日）>

若者層をターゲットとした観音寺市内のフォトジェニスポットをめぐるスタンプラリーツアーの例です。季節や時間によって様々な顔を見せる観音寺市の風景を知ってもらい、SNS を利用して観音寺市の魅力を発信してもらえるようなしくみを検討します。

- 新「道の駅」で “フォトジェニスタンプラリーカード” を入手、観音寺のフォトスポット体験をしてから各スポットをめぐる。
- 雲辺寺ロープウェイから豊かな自然風景を楽しみ、讃岐平野や瀬戸内海を眼下にまるで空を飛んでいるような爽快感を味わうことができる天空のブランコや天空のフォトフレームで写真撮影。
- 本宮の鳥居越しに観音寺市街地と雄大な瀬戸内海が一望できる天空の鳥居（高屋神社）で写真撮影。
- 銭形砂絵を銭形展望台からや大きさを体感できる地上からの写真撮影を楽しもう。



- その他、3つのアーチが美しい三架橋や中世ヨーロッパの古城を思わせる豊稔池堰堤、一の宮公園の夕日、おいりソフトや和菓子、新鮮ないちご等のフルーツ、うどんなど観音寺を紹介する写真を#（ハッシュタグ）を付けて SNS に投稿すると新「道の駅」で使えるクーポンがもらえる。



<周遊ルート例：歴史と匠の知恵を堪能（1泊2日）>

外国人や高齢者層をターゲットとした観音寺市の麴やかまぼこ、てんぷら、うどんなどの食文化を体験するとともに歴史的な資源をめぐるツアーの例です。交通弱者の方でも観音寺市の魅力を体験してもらいやすいようバスを活用するとともに、宿泊施設もセットとすることで高価格帯なツアーができるようなしくみを検討します。

- 新「道の駅」より四国八十八景の一つであり、映えスポットとして有名な高屋神社、麴の神様を祀っている「皇太子神社」へ参拝。伝統 500 年の麴専門店で甘酒や味噌、塩麴などを作っている様子を見学。
- 市内のうどん店で昼食後、川鶴資料館で酒の歴史を学び、地酒を試飲・購入。
- 老舗のかまぼこ店が並ぶ“かまぼこロード”でお好きなかまぼこを楽しむ。
- 名勝琴弾公園の銭形砂絵で記念撮影し、四国八十八箇所霊場第 68・69 番札所「神恵院・観音寺」へ。「道の駅ことひき」で銭形砂絵アイスモナカを食べて運気をアップ。
- 宿泊はホテル・グランピング施設等で温泉と観音寺の食を楽しむ。
- 翌日は国の重要文化財であるマルチプルアーチダムの豊稔池堰堤を訪れ、雲辺寺ロープウェイを利用して第 66 番札所「雲辺寺」で四季折々の自然の絶景を楽しむ。
- 「道の駅とよはま」のおーしゃん食堂で魚屋が腕を振るう魚料理とおいりソフトを堪能。
- 新「道の駅」へ戻りお土産等を購入し解散。



皇太子神社



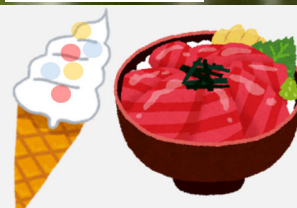
神恵院・観音寺



グランピング・温泉



豊稔池堰堤



おいりソフト・魚料理

<周遊ルート例：どっかん！！おんじを食べつくす（1泊2日）>

子育て層や若者層をターゲットとした“どっかん！！おんじ食べつくしチケット”でお得に観音寺の食が楽しめるとともに、行った場所のスタンプを集めることで新「道の駅」で参加賞がもらえるツアーの例です。自家用車や自転車などそれぞれの移動手段で回ってもらう自由度の高い観光周遊のしくみを検討します。

- 新「道の駅」で“どっかん！！おんじ食べつくしチケット”を購入し、気になった市内のうどん店で昼食を食べよう。
- 昼食後は琴弾公園の銭形展望台で記念撮影、和モダンな雰囲気漂うカフェがある道の駅「ことひき」で大人はこだわりのカップに淹れたコーヒーを、子ども達はもなかソフトを堪能。
- 新「道の駅」に戻り、子ども達は遊具広場へ、大人は地元食材を購入し一の宮公園キャンプ場へ。



- 一の宮公園のイサム・ノグチ遊具彫刻で遊んだり、一の宮ドリームタワーの中心に沈む夕日を眺めるなど自由な時間を楽しむ。



- 夕食は、新「道の駅」で購入した新鮮な野菜や魚を使ったダッチオーブン料理を堪能。潮騒の音を聞きながら就寝。



- 朝は新「道の駅」で朝食を食べ観音寺漁港へ移動。船に乗ってパッチ網漁を見学。海から伊吹島の加工場にフィッシュポンプでイワシを吸い上げ加工していく様子を見てみよう。
- 「どっかん！！おんじ食べつくしチケット」に載っている旬のフルーツ狩りやお菓子づくりなどを体験したり、うどんやかまぼこ等観音寺の食を堪能しスタンプを集めて新「道の駅」へ。
- 新「道の駅」で参加賞をもらい、お土産を購入して帰宅。



第3章 新「道の駅」の施設計画

1 交通処理対策

1) 現状及び新「道の駅」開業後の交通量

令和3年度全国道路・街路交通情勢調査によると、新「道の駅」の建設候補地に面している国道 11 号及び県道 21 号の1日あたりの交通量はそれぞれ平日で、15,251 台/日、6,563 台/日、休日で 12,400 台/日、4,778 台/日となっています。また、特に国道 11 号については、平日の大型車の混入率が約 25.7%と高くなっています。

現状の交通量に加え、新「道の駅」が開業すれば、導入機能や規模などからピーク時には 461 台/時間の交通量が増えると想定しており、それらを踏まえて周辺道路への影響を考慮し、検討する必要があります。

表 16 交通量(平日)

	センサス 12 時間(台/h)			センサス 24 時間(台/日)			昼夜率 (%)
	小型	大型	合計	小型	大型	合計	
国道 11 号	8,936	2,833	11,769	11,333	3,918	15,251	1.30
県道	4,623	713	5,336	5,571	992	6,563	1.23

表 17 交通量(休日)

	センサス 12 時間(台/h)			センサス 24 時間(台/日)			昼夜率 (%)
	小型	大型	合計	小型	大型	合計	
国道 11 号	9,137	432	9,569	11,840	560	12,400	1.30
県道	3,798	87	3,885	4,671	107	4,778	1.23

出典:全国道路・街路交通情勢調査(令和3年度)

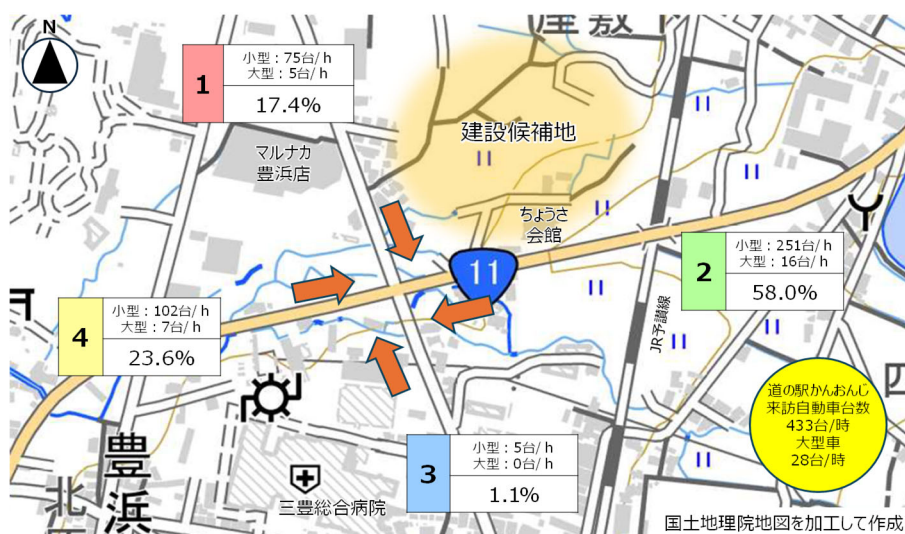
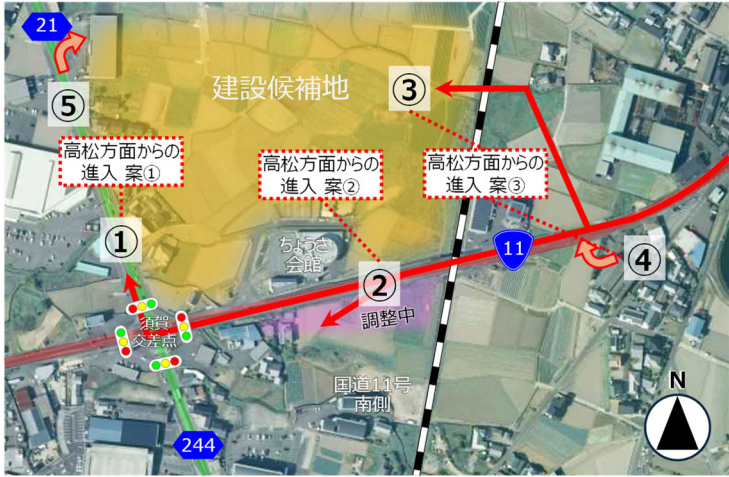
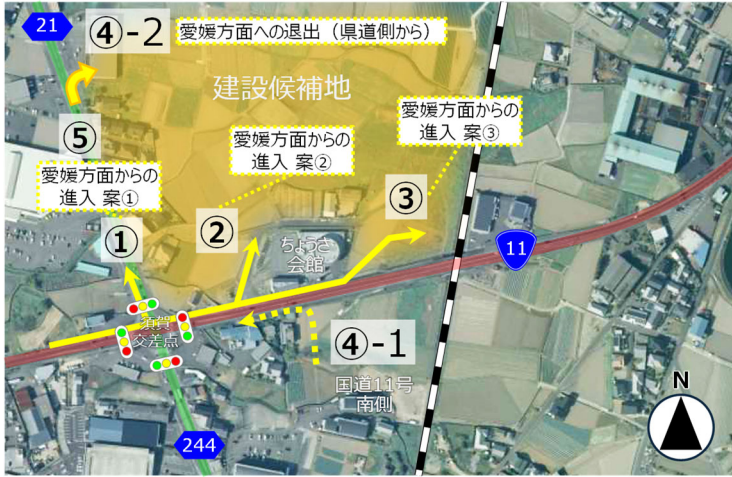


図 15 須賀交差点への想定流入量

2) 進入退出路の検討

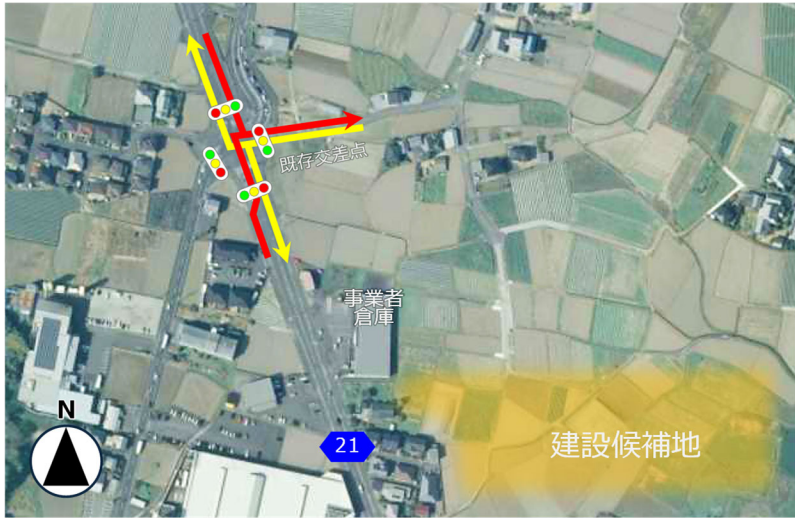
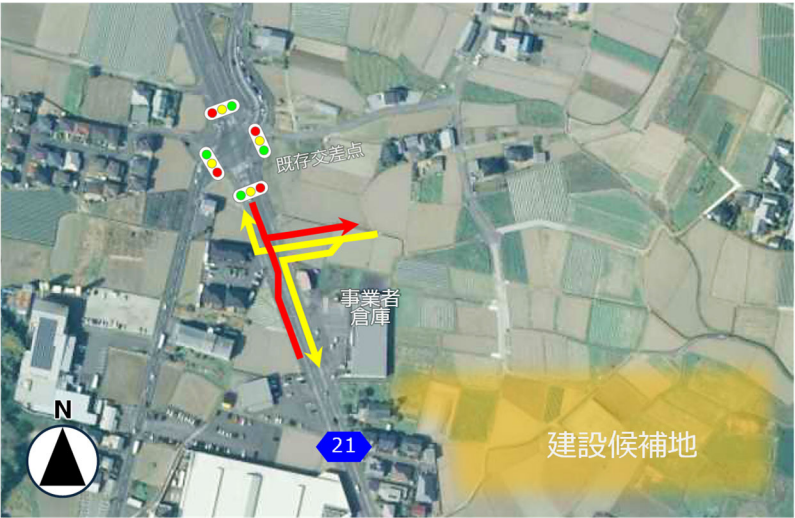
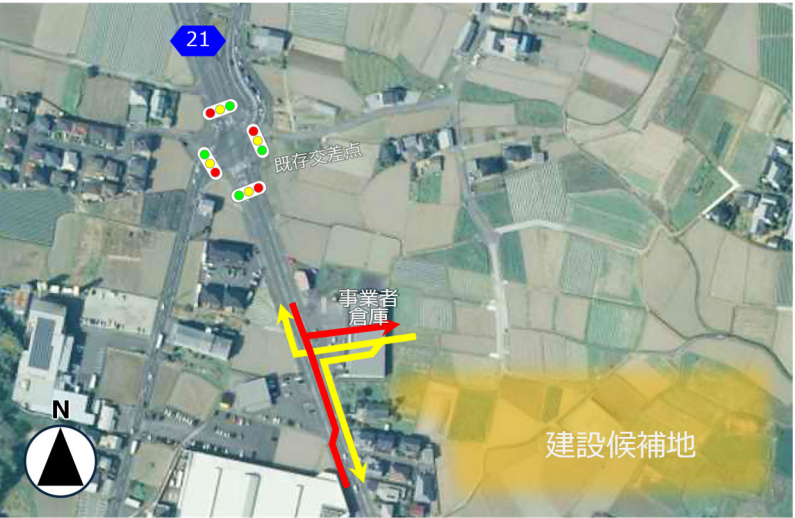
現状及び新「道の駅」開業後の交通量を踏まえ、国道 11 号及び県道 21 号からの進入退出路を以下のとおり検討しました。

表 18 国道側進入退出路検討案

	No.1高松方面進入(案)	No.2高松方面退出(案)	No.3愛媛方面(案)
進入退出案	 高松方面からの進入 案① 須賀交差点を右折し、県道側（⑤）より進入する。 高松方面からの進入 案② 国道 11 号南側敷地よりアンダーパスもしくはオーバーパスで進入する。 高松方面からの進入 案③ 国道 11 号高架手前（④）を右折し、跨線橋を新たに整備し、進入する。	 高松方面への退出 案① ちょうさ会館西側から左折し、退出する。 高松方面への退出 案② 新たに整備した跨線橋から国道 11 号高架手前を左折し、退出する。 （No. 1：高松方面からの進入 案③と一体）	 愛媛方面からの進入 案① 須賀交差点を左折し、県道側（⑤）より進入する。 愛媛方面からの進入 案② ちょうさ会館西側を左折し、進入する。 愛媛方面からの進入 案③ ちょうさ会館東側を左折し、進入する。 愛媛方面への退出④-1、④-2
メリット	案① 国道側の整備費用を抑えることができる。 案② 渋滞緩和に最も効果がある。 案③ 右折箇所（④）以西での渋滞緩和に効果がある。	案① 既存の進入路を活用するなどして、整備費用を抑えることができる。 案② 左折箇所（④）以西への影響が発生しない。	案① 国道側の整備費用を抑えることができる。 案② 既存の進入路を活用するなどして、整備費用を抑えることができる。 案③ 須賀交差点からの距離を確保することができる。
デメリット	案① 1) 須賀交差点において、右折待ち渋滞が発生した場合、緊急車両が走行する幅員を確保することが困難。 2) 須賀交差点右折後、県道側（⑤）での渋滞が避けられない。 案② 1) 整備費が高額となる。 2) 関係機関との調整に時間を要する。 案③ 1) 整備費が高額となる。 2) 右折箇所(④) 以東での渋滞が避けられない。 3) 関係機関との調整に時間を要し、また、工事期間も長期に及ぶ懸念がある。	案① 国道 11 号へ右折退出（愛媛方面への退出）禁止（③）のための対策を講じる必要がある。 案② 1) 整備費が高額となる。 2) 関係機関との調整に時間を要し、また、工事期間も長期に及ぶ懸念がある。	案① 県道側（⑤）での渋滞が避けられない。 案② 進入直後の場所で滞留が生じないよう、対策を講じる必要がある。 案③ 新たな進入路の整備や高低差を解消する必要があるため、整備費用が高額となる。 ④-1 国道 11 号を左折で愛媛方面に退出（④-1）するためには、 ④-2 国道 11 号南側敷地より退出する必要がある。高松方面から左折進入（No. 1：高松方面からの進入 案②）のアンダーパスもしくはオーバーパスを対面通行とすれば可能であるが、整備費が高額となるため、県道側からの退出（④-2）を検討する。
評価	案① × 案② ○ 案③ ×	案① ○ 案② ×	案① × 案② ○ 案③ △

地図出典：(c)NTT空間情報 All Rights Reserved

表 19 県道側進入退出路検討案

進入退出路案	No.1県道進入退出路(案1)	No.2県道進入退出路(案2)	No.3県道進入退出路(案3)
			
	既存交差点を五差路に改良し、進入・退出する。	美容院北側より、進入・退出する。	事業者倉庫部分より、進入・退出する。
	車が滞留する位置（交差点）に変更がない。	整備費を抑えることができる。	既存交差点からの距離を確保でき、建設候補地からも近い。
	1) 交通の複雑化や信号待ちの時間が増加するなど、交通の流れが悪くなる。 2) 五軒屋自治会住宅地内を通る可能性もあるため、騒音対策が必須。 3) 市道（交差点東側）の幅員が不足していること及び建設候補地までの距離もあるため、用地買収の範囲が広大となる。 4) 五差路の新設は推奨されていない。	1) 既存交差点からの距離が近い。 2) 既存交差点の右折レーンと新「道の駅」への進入右折レーンが重複し、分かりづらく、事故が発生する危険性が高くなる。 3) 新「道の駅」進入のための右折レーン整備及び幅員の調整を行なう必要がある。	1) 事業者倉庫の買収が必要となる。 2) 新「道の駅」進入のための右折レーン整備及び幅員の調整を行なう必要がある。
評価	×	×	○

地図出典：(c)NTT空間情報 All Rights Reserved

2 新「道の駅」のプラン（案）

1)ゾーニングの検討

施設のゾーニングは、周辺住宅地、ちょうさ会館及び前面道路等の候補地の特性を踏まえ、以下の3案について検討を行いました。

表 20 ゾーニング検討案

	施設西側配置(案)	施設北側配置(案)	施設南側配置(案)
概 要	ちょうさ会館西側にメインとなる拠点施設を整備する。	敷地の北側にメインとなる拠点施設を整備する。	敷地の南側にメインとなる拠点施設を整備する。
配置イメージ			
メリット	① 高松方面からの走行車から拠点施設が正面となり、目につきやすい。	① 拠点施設から近い駐車舞台数が多くなる。 ② 拠点施設や広場等のゾーニングが容易である。 ③ 将来、施設の拡張が容易である。	① 駐車場の動線整理がしやすく、ゾーンもまとまっている。 ② ちょうさ会館との距離が近く、連携が図りやすい。 ③ 将来、施設の拡張が容易である。
デメリット	① 愛媛方面からの進入等を、ちょうさ会館西側とすることが不可能となり、県道側もしくはちょうさ会館東側からの進入となる。 ② 西側の住宅地に近接するため、緩衝地帯以外に騒音対策を施す必要がある。 ③ 拠点施設や広場等予定地が不整形で、効率的なゾーニングが難しい。	② 一体利用を検討している、ちょうさ会館と拠点施設との間に駐車場があり、連携が難しい。 ③ 国道（ちょうさ会館西側）からの進入車が、進入直後の場所で滞留しないよう、対策を講じる必要がある。	① 国道（ちょうさ会館西側）からの進入車が、進入直後の場所で滞留しないよう、対策を講じる必要がある。 ② 拠点施設や広場等予定地が不整形で、効率的なゾーニングを慎重に検討する必要がある。
評 価	△	○	◎

地図出典：(c)NTT空間情報 All Rights Reserved

2)建物等配置プラン及び動線（案）

進入退出路及びゾーニングの検討結果を踏まえ、配置プラン(案)は以下のとおりとします。また、動線については一体利用を検討している一の宮公園とのアクセス性も含め検討しています。
なお、配置プラン(案)については今後決定する運営事業者の自由度を妨げないものとし、運営事業者及び関係機関と協議のうえ決定します。

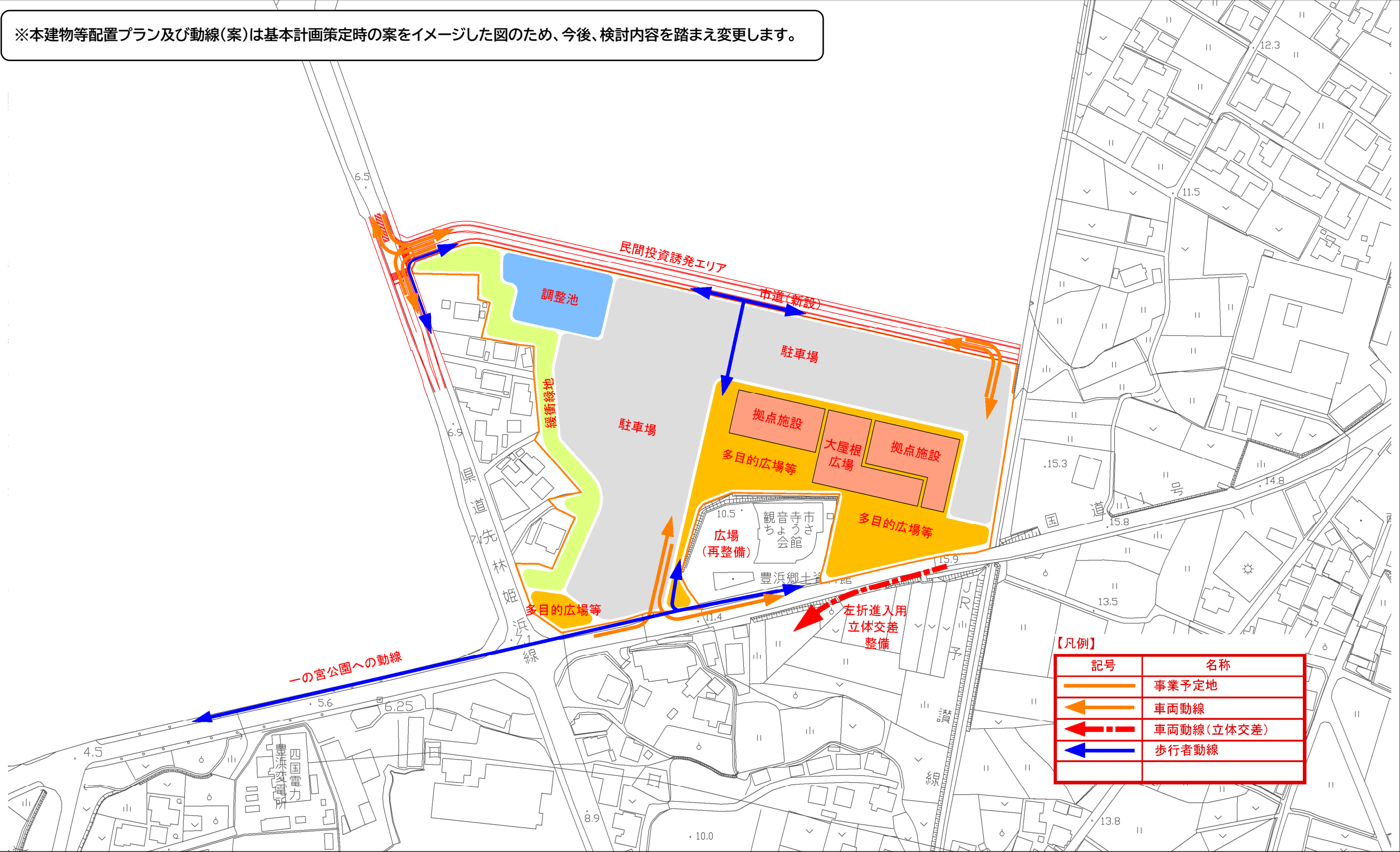


図 16 配置プラン(案)

3 交通への影響

前ページの建物等配置プラン及び動線(案)で示した車両動線を新「道の駅」の進出入口とし、現状及び新「道の駅」開業後の交通量を踏まえて分析した交通への影響は、次のとおりです。

分析の結果としては、右折レーンが不足するなど、過度な混雑が発生することはないと想定しています。ただし、来場者が極端に集まるようなイベント開催時など状況によっては混雑が発生する可能性があるため、状況に応じた対応を検討する必要があります。

表 21 交通への影響

		現況(須賀交差点)	開業後(須賀交差点)	開業後(県道出入口交差点)
整備イメージ				
条件	出入動線	道の駅来訪者が多いと想定されるのは休日であることから、休日を対象に検証 時間帯は、休日の交差点流入交通量が最大となる 14 時台を対象に検証	国道 11 号接続出入口：左折 IN、左折 OUT 国道 11 号接続ランプ入口：左折 IN 県道 21 号接続出入口：右左折 IN、右左折 OUT	県道 21 号接続出入口：右左折 IN、右左折 OUT
	交差点交通量		休日 14 時台交通量に道の駅ピーク時発生集中量を上乗せ	休日 14 時台交通量に道の駅ピーク時発生集中量を上乗せ
需要率 交差点において、設定された信号制御方式に基づき、1 時間で実際に流入する交通量をさばくために必要な青時間の比率		0.306	0.344	—
交通容量比 道路の現実の道路条件、交通条件のもとでの交通容量に対し、実際に交差点に流入する交通量の割合		【県道 21 号側直】直進左折 0.196、右折 0.041 【国道 11 号東側】直進左折 0.505、右折 0.216 【県道 244 号側】直進左折 0.143、右折 0.089 【国道 11 号西側】直進左折 0.380、右折 0.026	【県道 21 号側】直進左折 0.264、右折 0.085 【国道 11 号東側】直進左折 0.505、右折 0.287 【県道 244 号側】直進左折 0.146、右折 0.103 【国道 11 号西側】直進左折 0.517、右折 0.026	【県道 21 号北側】0.097 【道の駅出入口】0.110 【県道 21 号南側】0.220
滞留長 観測流入部の信号が「赤」から「青」に変わる瞬間の停止線から最後尾停車車両までの距離		【県道 21 号側：右折】11.0m 【国道 11 号東側：右折】27.4m 【県道 244 号側：右折】24.5m 【国道 11 号西側：右折】4.2m	【県道 21 号側：右折】23.4m 【国道 11 号東側：右折】27.4m 【県道 244 号側：右折】25.3m 【国道 11 号西側：右折】4.2m	【道の駅出入口】38.8m 【県道 21 号南側】25.0m
総括		現況交通量においては、交差点需要率、交通容量比ともに問題なし 国道 11 号東側の右折滞留長が右折レーン長を超えているが、現状はゼブラ区間に滞留しているため、影響がないと考えられる	交差点需要率、交通容量比ともに問題なし 国道 11 号東側の右折滞留長が右折レーン長を超えているが、ゼブラ区間を改良することで対応可能と考えられる	交通容量比に問題なし 県道 21 号南側右折レーンは 30mあれば問題ない

4 新「道の駅」のイメージ図

第3章で検討してきた新「道の駅」の施設計画をイメージした図は以下のとおりです。なお、イメージ図については今後決定する運営事業者の自由度を妨げないものとし、運営事業者と協議のうえ詳細は決定します。



図 17 鳥瞰図



図 18 水景施設から見たイメージ図

第4章 整備・管理運営手法

1 新「道の駅」の整備方法

「道の駅」の整備方法は、道路管理者と市町村等で整備する「一体型」と、市町村等が全て整備を行う「単独型」の2種類あります。

新「道の駅」かんおんじ(仮称)は、国道 11 号沿いに整備することから、一体型での整備に向け、道路管理者である香川河川国道事務所と協議・調整を行っています。

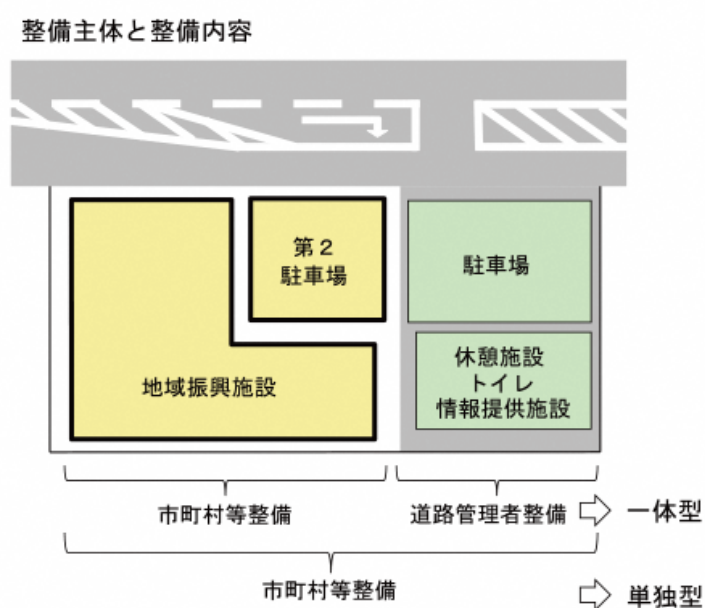


図 19 「道の駅」の整備主体

出典:国土交通省HP

2 事業手法比較検討

1) 官民連携手法とは

官民連携手法(PPP: Public Private Partnership)は、公共施設等の建設、維持管理、運営等を公共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。

官民連携手法には、指定管理者制度、包括委託などのアウトソーシング、PFI 的方式(DBO 方式)、PFI 方式、民営化など、様々な方式があります。各方式には、それぞれ長所・短所及び特性があるため、本事業の特性を勘案し、最も適した事業手法を採用する必要があります。

本事業は、民間ノウハウの活用による創意工夫を凝らした高い水準のサービスの提供が期待されることから、公共が直接運営するのではなく民間事業者による運営が前提となります。

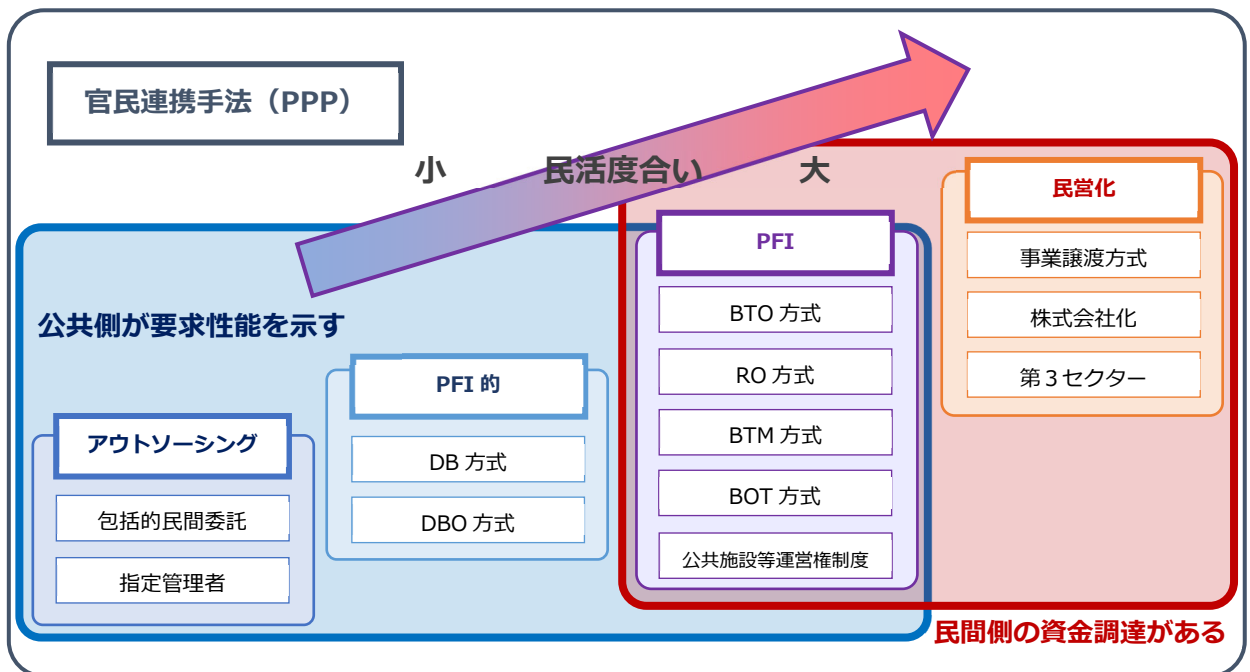


図 20 官民連携手法

2) 新「道の駅」で想定される事業手法の概要

道の駅の施設整備、維持管理、運営において、民間事業者のノウハウを活用する手法には、D+B+O方式、PFI方式などがあり、従来方式と異なる主な特色としては、一括発注、性能発注、長期契約等が挙げられます。

道の駅の整備にあたってはこれらの方式から、最適な手法を選択し実施していくことが求められます。

新「道の駅」の事業手法については、D+B+O方式(指定管理方式)、DO(+B)方式(指定管理方式)、DBO方式、PFI(BTO)方式を検討対象としました。

表 22 民間活力を導入した事業手法と役割分担一覧表

	施設整備			運 営	
	資金調達	設計	建設	維持管理	運営
D+B+O方式	公	公	公	民	民
DO(+B)方式	公	民	公	民	民
DBO方式	公	民	民	民	民
PFI(BTO)方式	民	民	民	民	民

※各事業手法におけるアルファベットの意味

「D」 Design(デザイン):設計

「B」 Build(ビルド):建設

「O」 Operate(オペレーション):運営

「T」 Transfer(トランスファー):所有権の移転

(1)D+B+O方式(指定管理方式)

- 公共が自ら資金調達のうえ、設計・建設は公共が民間事業者に分離発注し、維持管理・運営は別途指定管理とする方式

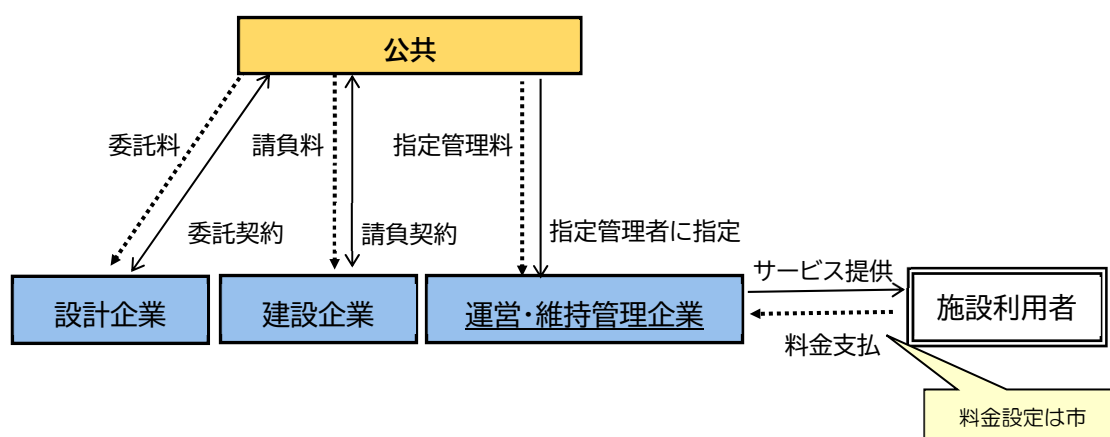


図 21 D+B+O(指定管理方式)の事業スキーム

(2)DO(+B)方式(指定管理方式)

- ・ 公共が自ら資金調達の上、設計及び維持管理・運営を公共が民間事業者が発注し、建設は別途発注とする方式
- ・ 運営者を先行して決定し、監修として設計に関わることで維持管理・運営面を考慮した設計が可能となる

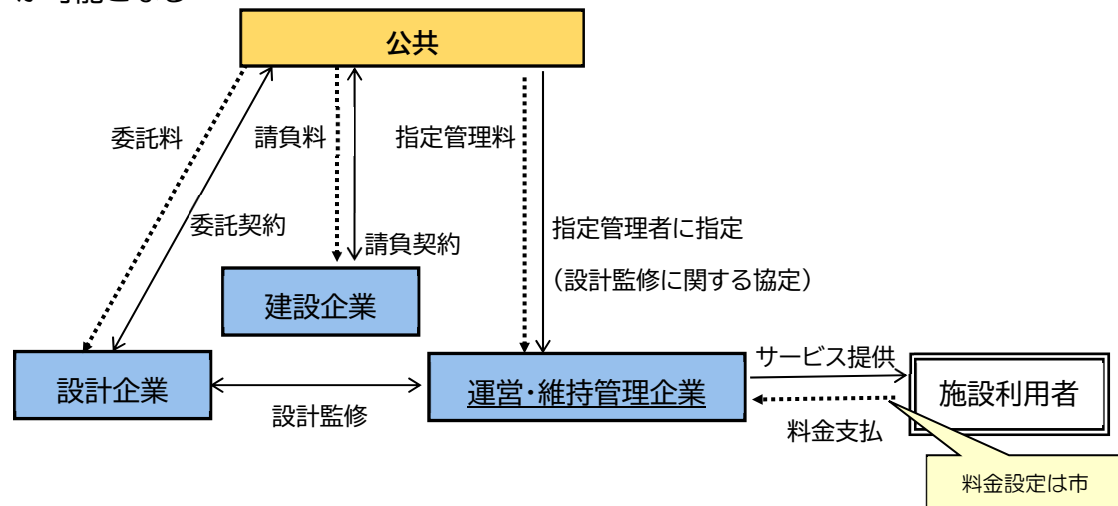


図 22 DO(+B)(指定管理方式)の事業スキーム

(3)DBO 方式

- ・ 公共が自ら資金調達し、設計・建設、維持管理及び運営を公共が民間事業者に請負・委託で一括発注する方式
- ・ 設計・建設は設計建設事業者(JV)、維持管理・運営は特別目的会社が実施
- ・ DBO 方式では長期一括で性能発注するにあたり、②建設工事請負契約(設計施工一括契約)、③維持管理・運営委託契約(包括的業務委託契約)、②③をまとめるための①基本契約により構成される複合的な契約形態になる

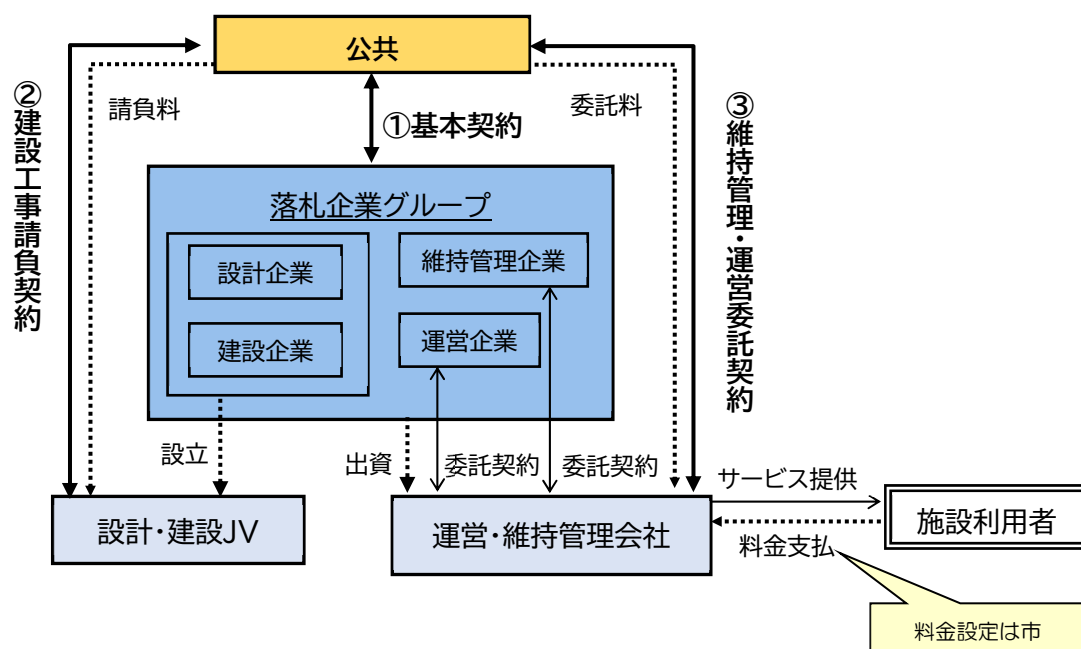


図 23 DBO 方式の事業スキーム

(4)PFI(BTO)方式

- ・ 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(以下「PFI 法」という)に基づき実施する方式
- ・ 施設の設計・施工・維持管理・運営を一括して発注する方式であり、設計企業、建設企業、運営企業、維持管理企業が互いにノウハウを活用することで、サービス水準の向上やコスト削減が期待できる
- ・ 建設資金の一部を民間事業者が調達するため、市の財政負担の平準化を図ることができ、また金融機関によるモニタリング機能がはたらき、安定的な事業継続を図ることができる

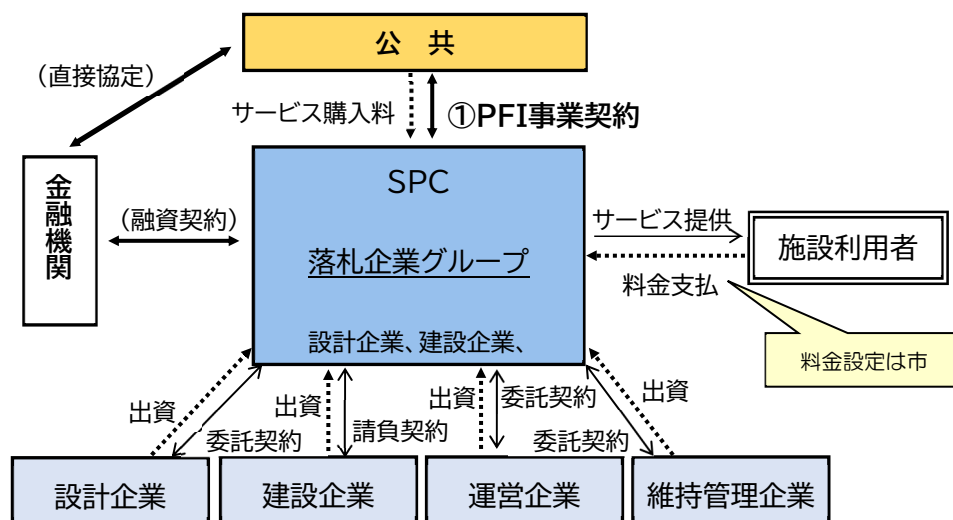


図 24 PFI(BTO)方式の事業スキーム

3) 事業手法の適合性に関する総合評価

(1) 定性的評価

D+B+O 方式(指定管理方式)は、公共に熟知されたプロセスであり、事業者選定期間を短くすることが可能です。

地元住民・関係団体等の意向についても、基本設計段階で反映可能であり、維持管理・運営に関しても指定管理期間毎に条件の見直しが可能です。

一方、分離発注になるため、維持管理・運営の視点が設計・建設に反映されづらく、各民間事業者のノウハウの発揮余地が限定されること、ライフサイクルコスト全体で見たコスト縮減が期待しづらい点に課題があります。

DO(+B)方式(指定管理方式)は、一定の民間事業者のノウハウの発揮が期待でき、維持管理運営面等のライフサイクルコスト全体で見たコスト縮減が期待できます。ただし、設計・維持管理・運営と建設の契約が別になることで、設計・建設段階における公共負担があまり減らない(工事監理業務を市が実施または委託する必要がある)点については課題は残ります。

DBO 方式は、一括発注による一定の民間事業者のノウハウの発揮が期待でき、ライフサイクルコスト全体で見たコスト縮減が期待できます。ただし、設計・建設と維持管理・運営の契約が別になることで PFI(BTO)方式に比べると維持管理・運営企業のノウハウが設計に十分反映されない懸念があること、また設計・建設段階における公共管理負担があまり減らないこと、金融機関の監視がないといった課題があります。

PFI(BTO)方式は、一括発注による一定の民間事業者のノウハウの発揮が期待でき、ライフサイクルコスト全体で見たコスト縮減が期待できます。また、金融機関のモニタリングによる安定的な事業経営も期待できます。維持管理・運営に関しては、事業期間中に条件を変更する場合、内容により契約変更が必要になる可能性があります。

(2) 定量的評価

VFM 簡易算定の結果、D+B+O 方式(指定管理方式)及び DO(+B)方式(指定管理方式)では 8.0%、DBO 方式では 9.8%、PFI(BTO)方式では 9.1%となり、DBO 方式が最も公共の財政負担額の削減が最も期待できるという結果となりました。

(3) 民間事業者の評価

本事業への参画が期待される企業(建設企業、維持管理・運営企業)等、計 70 社(内 32 社から回答を回収)にアンケート調査したところ、D+B+O 方式(指定管理方式)を「適当」と回答した企業が 13 社、DO(+B)方式(指定管理方式)を「適当」と回答した企業が 8 社、DBO 方式を「適当」と回答した企業が 17 社、PFI(BTO)方式を「適当」と回答した企業が 7 社という結果を得ました。

一方で、D+B+O 方式(指定管理方式)は、設計と運営に連携がなく、設計に民間の創意工夫が活かしにくい点、魅力的な運営サービスの提供や効率的な施設・運用には設計への関与が必要であ

るという指摘や、DO(+B)方式(指定管理方式)については、設計と運営は一体であるべきで、事業を進めるうえで有効であるといった回答も得ました。

全体として、D+B+O 方式(指定管理方式)は地元企業にとって理解しやすいため「適当」とされる傾向があり、特に、建設工事については、仕様発注とし従来型で地元企業が担うべきといった意見が得られました。

上記に加え、ヒアリング結果からは、「運営者の意見を設計段階から反映できる」といった観点から指定管理者を先に決定する EOI 方式(D+B+O 方式の一種)、DO(+B)方式(指定管理方式)について肯定的な意向が多くありました。ただし、DO(+B)方式(指定管理方式)については、チーム編成が必要となる事と、設計者と運営者間で検討が進められるため、運営者の意向を反映しすぎることと建設費が高くなるといった指摘もありました。

一方で、DBO 方式、PFI(BTO)方式はチーム編成が障壁となる事や、道の駅を対象とした場合、地元企業は従属的な立場となるなど参画にあたって大きなリスクを負うこととなるといった意見も得られました。

(4)総合評価

事業手法の適合性に関する総合評価として、民間事業者の意向、定量的評価(VFM)及びそれらを踏まえた総合評価を下表に示します。

調査の結果、定量的評価においてはDBO方式が最も優位だったものの、ヒアリングにおいてチーム編成が困難なこと、地域振興の観点から課題があるということが判明しました。

また、DO(+B)方式(指定管理方式)についても、チーム編成が必要となる事や、建設コストのコントロールが課題となります。

このため、本事業においては「運営者の意見を設計段階から反映」しつつ、個別に発注した事業者間の調整を図ることで「建設コストのコントロール」が可能な D+B+O 方式(指定管理方式・EOI 方式)を採用することが最も効果的という結果となりました。

表 23 総合評価(まとめ)

		D+B+O (指定管理方式)	D+B+O (指定管理・EOI 方式)	DO(+B) (指定管理方式)	DBO 方式	PFI (BTO)方式
民間事業者の意向	事業手法の評価 (アンケート)	◎ (13/32 社)		○ (8/32社)	◎ (17/32 社)	○ (7/32 社)
	運営事業者の参加 意向(アンケート)	◎ (3/ 8 社)		◎ (3/ 8 社)	◎ (3/ 8 社)	△ (1/ 8 社)
	ヒアリング	○	◎	◎	△	△
定量的評価(VFM)		○ (8.0%)			○ (9.8%)	○ (9.1%)
総合評価		○	◎	○	○	△

第5章 事業計画

1 概算事業費（イニシャルコスト）

新「道の駅」整備における概算事業費は、約 75 億 1,900 万円と想定しています。

なお、新「道の駅」は、一体型での整備に向け、道路管理者と協議・調整を行っていることから、道路管理者の整備対象施設や費用負担などについては今後、確定していくこととなります。また、施設規模等については運営事業者と協議のうえ詳細を確定していきます。

表 24 概算事業費

測量・用地買収・造成工事 (単位:千円)		道の駅整備工事 (単位:千円)	
項目	金額	項目	金額
測量・調査費・不動産鑑定等	115,000	基本構想・基本計画	36,000
土地造成関係	259,000	基本・実施設計	235,000
用地取得・補償	1,286,000	工事監理	137,000
小 計(A)	1,660,000	建築工事	2,598,000
道路整備工事 (単位:千円)		建築付帯工事(防災含む)	1,098,000
項目	金額	構内整備工事	660,000
市道新設工事	141,000	看板等設置工事	40,000
県道交差点改良工事	94,000	什器・備品等	50,000
国道側進入退出路整備工事	770,000	小計(C)	4,854,000
小 計(B)	1,005,000	合 計(A)+(B)+(C)	7,519,000

※金額には、一体型となった場合に道路管理者が負担する額も含まれています。

※概算事業費は想定のものであり、社会情勢、運営事業者の提案等により変更します。

※概算事業費は税込みの金額です。

概算事業費は支出額ベースで、約 75 億 1,900 万円必要となりますが、

①一体型による道路管理者の整備分

②国の交付金や補助金

③過疎対策事業債に係る交付税措置

などを活用することで、起債償還時も含めた市の実質的な負担である一般財源は、概算事業費の約 25%となる約 19 億 4,300 万円と想定しています。

2 必要な一般財源

1) 整備までに必要な一般財源

新「道の駅」の整備には、一体型での整備による道路管理者の負担に加え、国の交付金・補助金、過疎対策事業債等の起債を最大限活用することにより、実質的な市の負担となる必要一般財源は約9,900万円と想定しています。ただし、起債については、下段に記載のとおり後年度、償還する際に別途、一般財源が必要となります。

表 25 整備までに必要な一般財源

(単位:千円)				
項目	金額	国費	起債	必要一般財源
測量・用地買収・造成工事	1,660,000	62,000	1,597,000	1,000
道路整備工事	1,005,000	0	1,005,000	0
道の駅整備工事	4,854,000	1,529,000	3,227,000	98,000
合 計	7,519,000	1,591,000	5,829,000	99,000

※国費、起債は基本計画策定時の想定金額です。

2) 起債償還時に必要な一般財源

整備時に過疎対策事業債を活用することで、後年度、償還する際に一般財源が必要となります。

起債の償還は、令和6(2024)年度から始まり、令和22(2040)年度までの17年間で完了する予定で、元金及び利息を併せて合計で約18億4,400万円の一般財源が必要です。

なお、1年あたりでは最大約1億6,700万円の一般財源が必要となりますが、この額が観音寺市一般会計予算額(令和6(2024)年度310億9,000万円)に占める割合は、約0.5%となります。

表 26 起債償還時に必要な一般財源

(単位:千円)

年度	元金償還額	利息	国からの交付税措置		必要一般財源
			元金償還分	利息分	
令和6年度	647	7	453	4	197
令和7年度	649	5	454	3	197
令和8年度	651	3	456	2	196
令和9年度	653	913	457	639	470
令和10年度	10,217	5,980	7,152	4,186	4,859
令和11年度	67,059	45,325	46,941	31,727	33,716
令和12年度	511,793	44,955	358,255	31,468	167,025
令和13年度	515,891	40,856	361,124	28,599	167,024
令和14年度	520,023	36,724	364,016	25,706	167,025
令和15年度	524,188	32,560	366,932	22,792	167,024
令和16年度	524,544	28,368	367,181	19,858	165,873
令和17年度	528,749	24,164	370,124	16,915	165,874
令和18年度	532,988	19,925	373,092	13,948	165,873
令和19年度	537,260	15,653	376,082	10,957	165,874
令和20年度	541,567	11,346	379,097	7,942	165,874
令和21年度	534,753	7,027	374,327	4,919	162,534
令和22年度	477,069	2,864	333,948	2,005	143,980
合 計	5,829,000	317,000	4,080,000	222,000	1,844,000

※過疎対策事業債は、元金償還額及び利息の70%に対し、国から交付税が措置されます。

※過疎対策事業債を対象額全額に充当できない場合は、交付税措置される他の起債の活用を検討する必要があります。

以上のとおり、概算事業費約75億1,900万円+利息約3億1,700万円=約78億3,600万円のうち、市の実質的な負担である一般財源は、「1)整備までに必要な一般財源」「2)起債償還時に必要な一般財源」を合わせ、1)約9,900万円+2)約18億4,400万円=約19億4,300万円と想定しています。

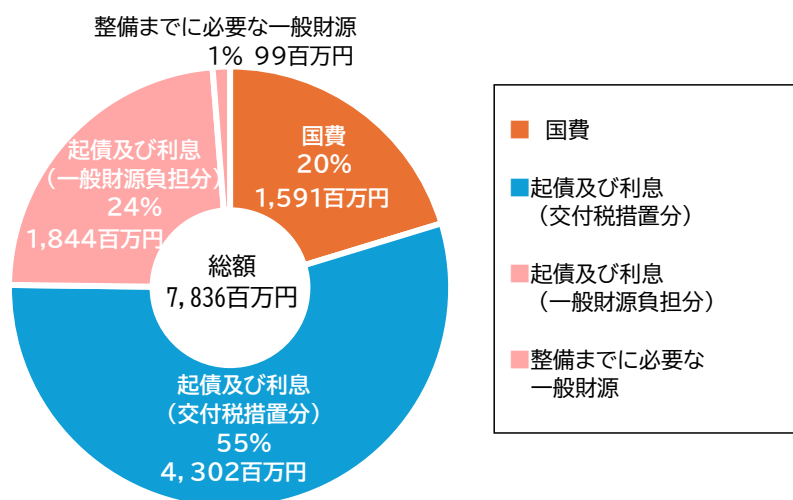


図 25 整備に必要な概算事業費総額(利息を含む)

3 道の駅整備時に活用を想定する主な財源

道の駅を整備するにあたっては、国の交付金や補助金のほか、起債等を活用し、市負担の軽減や平準化を図ります。

表 27 道の駅整備時に活用が想定される財源

分類	交付金等名称	概要	交付率	交付金活用が想定される施設
観光交流 インバウンド・	インバウンド受入環境整備高度化事業	訪日外国人旅行者の周遊の促進・消費の拡大を図るため、ICT 等を活用した観光地の受入環境整備を支援	1/2	• 無料 Wi-Fi の整備 • トイレの高機能化・洋式便器の整備 • 外国人観光案内所等の整備・改良 • 多言語対応・先進的決済環境の整備
農林水産業の振興	デジタル田園都市国家構想交付金	デジタルの活用などによる観光や農林水産業の振興等の地方創生に資する取組や拠点施設の整備等を支援	1/2	• 農林水産物直売施設 • 地産地消レストラン • 観光案内施設など
	農山漁村振興交付金（農山漁村発イノベーション整備事業【定住促進・交流対策型】）	農山漁村における定住・交流の促進、農林漁業者の所得向上や雇用の増大等、農山漁村の活性化のために必要となる拠点等の整備を支援	1/2 等	• 農林水産物直売所 • 加工体験施設
	木材製品の消費拡大対策	非住宅分野等における消費拡大を推進し、木材製品の国際競争力を高めるため、JAS 構造材の利用実証や CLT を活用した建築物の実証等を支援	1/2	• J A S 構造材の調達費の一部 • C L T を活用した建築物の設計・建築等の実証に係る経費
子育て	こども・子育て支援事業債	市町村こども計画に基づいて実施するこども・子育て支援機能強化に係る施設を整備する事業を対象とする起債	起債充当率：90% 地方交付税措置：30%	• 遊びの広場 • 自然、調理などの体験コーナー

分類	交付金等名称	概要	交付率	交付金活用が想定される施設
交通・防災・脱炭素	社会資本整備総合交付金、防災・安全交付金	社会資本総合整備計画に位置づけた施設整備への活用が可能	1/2 等	• 前面道路整備 • 耐震性貯水槽 • 非常用便所 • 備蓄施設等
	地域レジリエンス・脱炭素化を同時実現する公共施設への自立・分散型エネルギー設備等導入推進事業	平時の脱炭素化に加え、災害時にもエネルギー供給等の機能発揮を可能とする公共施設への再生可能エネルギー設備等の導入を支援	1/2 等	• 災害・停電時に公共施設へエネルギー供給が可能な再生可能エネルギー設備等
	クリーンエネルギー自動車導入促進補助金	災害時のレジリエンスの向上にむけた、電気自動車や燃料電池自動車の外部給電機能整備への活用が可能	1/2 等	• 電気自動車 • 電気自動車充電インフラ
	建築物等のZEB化・省CO ₂ 化普及加速事業	新築建築物のZEB化やクーリングシェルターや災害時の活動拠点としても利用可能な独立型施設（コンテナハウス等）に対して、高機能空調等整備への活用が可能	1/2 等	• ZEB 化 • 高機能空調、再エネ設備等の整備
	緊急防災・減災事業債	防災・減災対策に必要な施設を整備する事業を対象とする起債	起債充当率：100% 地方交付税措置：70%	• 非常用電源の整備 • 防災資機材等備蓄施設の整備
過疎地域振興	過疎対策事業債	過疎地域自立促進計画に基づいて実施する公共施設や情報通信基盤等を整備する事業を対象とする起債	起債充当率：100% 地方交付税措置：70%	• 地場産業の振興に資する施設 • 観光、レクリエーションに関する施設 • 自然エネルギーを利用するための施設等

※活用を想定している財源は基本計画策定時のものであり、整備時に改めて活用できる財源を検討します。

4 収支予測

1) 年間売上高

新「道の駅」の年間売上高については、道の駅に関するアンケート調査から予測した単価や立ち寄り人数などを基に収益施設毎に売上高を算定した結果、年間売上高は約8億2,400万円と想定しています。

表 28 年間売上高

(単位:千円)

グループ	整備内容	年間売上高	設定根拠
物販施設	地場産センター 地産地消マルシェ	547,997	前面交通量×立寄率×平均乗車人員×購入率×購入単価×実行率+圏域人口×来場率×購入率×購入単価×実行率+市内人口×来場率×購入率×購入単価×実行率+バス貸切30人×休日2回転/日×購入単価
	バーベキュー用食材提供施設	6,508	圏域人口×利用率×食材単価×実行率×半期
計		555,000	
飲食店	軽飲食フードコート 地産地消レストラン	215,867	前面交通量×立寄率×平均乗車人員×利用率×理想価格×実行率+圏域人口×来場率×利用率×購入単価×実行率+市内人口×来場率×利用率×購入単価×実行率+バス貸切30人×休日2回転/日×理想価格
計		216,000	
貸出し・利用施設	キッチンカーによるマルシェ	750	土日祝日に実施、3ブースを想定 1日の売上×5%を借地料として徴収
	車中泊専用スペース	3,158	圏域人口×利用率×単価/世帯人数×実行率
	チャレンジショップ	750	土日祝日に実施、3ブースを想定 1日の売上×5%を借地料として徴収
	市民活動拠点	209	209日×千円
	コインシャワー	539	圏域人口×利用率×利用料金/15分×実行率
	E Vステーション	3,559	整備台数×利用料金/回×3回/日×365日
	レンタサイクル 電動マイクロモビリティ	1,660	10台×稼働率×利用料金×(平日1回転/日+休日2回転/日)
計		11,000	
自動販売機	24H自動販売機	16,944	前面交通量×立寄率×平均乗車人数×自販機利用率×購入単価×実行率+車中泊利用者×購入率×お土産購入単価×50%
計		17,000	
屋内遊具	屋内遊具	25,135	前面交通量×立寄率×平均乗車人数×利用率(1回/年以上率×実行率+10年1回以上×実行率)×利用料金×実行率+市内人口(子ども)×実行率×回転率
計		25,000	
合 計		824,000	

2) 維持管理費

新「道の駅」の維持管理費については、各種設計要領やガイドライン算定値を基に導入機能毎に維持管理費を算定した結果、年間約7億 6,500 万円と想定しています。

表 29 維持管理費

(単位:千円)

区分	導入機能	面積(m ²)		修繕費	人件費	その他	合計	設定根拠
		屋内	屋外					
混在	多目的屋外広場	-	3,000	179	848	-	1,027	・修繕費要求単価×10% ・日常巡回管理程度
公益	大屋根広場	1,600	-	957	442	-	1,399	・修繕費要求単価 ・定期点検及び保守(建築+電気)
公益	水景施設	-	300	18	85	1,100	1,203	・修繕費要求単価×10% ・日常巡回管理程度 ・電気代:設定値+設備保守
公益	シンボルゾーン (スボット)	-	750	45	212	100	357	・修繕費要求単価×10% ・日常巡回管理程度 ・電気代:設定値
収益	車中泊専用スペース	-	400	174	6,822	632	7,628	・修繕費:修繕費要求単価×10%、普通充電器工事費×5% ・人件費:スタッフ1名×1,100円/時間×14時間×(100+215)日 ・その他:雑費:売上×20%
収益	地場産センター 地産地消マルシェ	1,000	-	598	58,305	431,448	490,351	・修繕費要求単価 ・人件費:店長5,500千円×1名、16名×1,100円/時間×7時間×(100+215)日 ・その他:仕入費:売上×75%、雑費:売上×3%
収益	バーベキュー場食材 提供補助施設	30	-	18	2,509	3,375	5,902	・修繕費要求単価 ・人件費:スタッフ1~2名×1,100円/時間×7時間×(100+215)日のうち6か月営業 ・その他:仕入費:売上×30%、雑費:売上×20%
収益	軽飲食フードコート 地産地消レストラン	450	-	269	55,881	131,325	187,475	・修繕費要求単価 ・人件費:店長3,500千円×1名、調理補助1.5名×1,100円/時間×7時間×(100+215)日×3店舗 ・人件費:店長5,000千円×1名、調理・接客5.5名×1,100円/時間×7時間×(100+215)日×1店舗 ・その他:材料費:売上×30%、雑費:売上×30%
混在	産業振興施設	100	-	60	-	401	461	・その他:雑費:売上×20%
混在	情報提供コーナー 自販機コーナー	100	-	60	4,909	13,956	18,925	・修繕費要求単価 ・人件費:スタッフ1.5名×1,100円/時間×7時間×(100+215)日 ・その他:仕入費:売上×75%、雑費:売上×5%+日常点検及び日常管理
混在	カフェ オープンラウンジ	300	-	179	-	600	779	・修繕費要求単価 ・人件費:情報提供コーナーと兼務 ・その他:雑費:600千円
収益	屋内キッズスペース	800	-	478	10,458	5,027	15,963	・修繕費要求単価 ・人件費:店長5,000千円×1名、スタッフ1~2名×1,100円/時間×7時間×(100+215)日 ・その他:雑費:売上×20%(遊具更新費含む)
収益	コインシャワー	50	-	30	-	162	192	・修繕費要求単価 ・人件費:情報提供コーナーと兼務 ・その他:雑費:売上×30%
混在	トイレ	500	-	299	-	4,761	5,060	・修繕費要求単価 ・その他:雑費:日常点検及び日常管理(4回/日と設定)※備品代は日常管理に含むと設定
公益	交通結節点	160	380	118	-	-	118	・土木:修繕費要求単価×10% ・建築:修繕費要求単価
公益	駐車場(道路管理者)	-	6,000	959	-	-	959	・修繕費要求単価×10% ・普通充電器工事費×5%
混在	駐車場(地域振興施設)	-	13,400	4,601	-	-	4,601	・修繕費要求単価×10% ・普通充電器工事費×5%
収益	シェアモビリティ ステーション	50	-	30	-	498	528	・修繕費要求単価 ・人件費:情報提供コーナーと兼務 ・その他:雑費:売上×30%
公益	防災関連機能	50	-	30	-	-	30	・修繕費要求単価
公益	行政機能	-	-	-	-	-	-	・人件費:情報提供コーナーと兼務
混在	管理機能	500	-	299	17,500	3,005	20,804	・修繕費要求単価 ・人件費:駅長8,000千円×1名、副駅長6,000千円×1名 ・その他:雑費1,000千円
混在	駐輪場	270	-	161	-	-	161	・修繕費要求単価 ・定期点検及び保守(建築)
収益	運営事業者 設定スペース	-	750	-	-	-	-	・運営事業者発案機能導入スペース(事業者決定時提案を反映)
公益	緑地・調整池等	-	8,400	652	-	-	652	・修繕費要求単価×10% ・修繕費要求単価×10%(面積:調整池面積2,500m ² と設定)
収益分計				7,000	149,000	584,000	740,000	
公益分計				3,000	9,000	13,000	25,000	
合 計		5,960	33,380	10,000	158,000	597,000	765,000	

3) 営業利益

新「道の駅」のうち収益施設における営業利益については、「1)年間売上高」「2)維持管理費」で算定した金額から、年間約8,400万円と想定しています。

表 30 営業利益

科目		金額(千円)	売上構成比
年間売上高 A	物販施設	555,000	67.4%
	飲食店	216,000	26.2%
	貸出し・利用施設	11,000	1.3%
	自動販売機	17,000	2.1%
	屋内遊具	25,000	3.0%
	小計	824,000	100.0%
仕入原価 B	物販施設	413,000	50.1%
	飲食店	65,000	7.9%
	自動販売機	13,000	1.6%
	小計	491,000	59.6%
売上総利益 C(A-B)		333,000	40.4%
一般管理費 D	福利厚生費	30,000	3.6%
	人件費	119,000	14.5%
	修繕費	7,000	0.8%
	維持費	93,000	11.3%
	小計	249,000	30.2%
営業利益 E(C-D)		84,000	10.2%

4) 指定管理料

新「道の駅」のうち公益施設に対して支払う指定管理料については、各種設計要領やガイドライン算定値を参照して算定した結果、年間約2,800万円と想定しています。

表 31 指定管理料

(単位:千円)

施設区分	公益施設維持管理費内訳			導入機能
	修繕費	人件費	その他 (維持費)	
屋外施設	1,145	1,332	1,200	多目的屋外広場、大屋根広場、水景施設、シンボルゾーン
屋内施設	305	4,546	8,644	産業振興施設、情報提供コーナー、オープンラウンジ、トイレ
交通施設	1,227	-	2,380	交通結節点、駐車場（道路管理者分）
その他施設	774	3,500	601	防災関連機能、行政機能、管理機能、駐輪場、緑地・調整池
小 計	3,000	9,000	13,000	
事務委託費	3,000			事務委託費として10%加算
合 計	28,000			

5) 経常利益

新「道の駅」の経常利益については、「1)年間売上高」～「4)指定管理料」で算定した金額から、年間約7,700万円と想定しています。

このうち、仮に年間売上高約8億2,400万円の5%(約4,100万円/年)を納付金として市に支払った場合でも、経常利益は約3,600万円となり良好な収支が期待できるものと考えられます。ただし、納付金の設定方法については、運営事業者選定時に、持続可能な道の駅の運営及び本市の経済効果やにぎわいの創出とあわせて提案いただき、総合的に判断します。

表 32 経常利益

(単位:千円)

科目	金額	備考
年 間 売 上 高	824,000	A
仕 入 原 価	491,000	B
売 上 総 利 益	333,000	C=A-B
一 般 管 理 費	249,000	D
営 業 利 益	84,000	E=C-D
営 業 外 収 入	28,000	F
指 定 管 理 料	28,000	
営 業 外 費 用	35,000	G=H+I
一 般 管 理 費	25,000	H
減 価 償 却 費 ※	10,000	I
経 常 利 益	77,000	J=E+F-G

※厨房機器を運営事業者が設置した場合の減価償却費

5 ライフサイクルコスト（建設から解体までの費用）

道の駅は休憩施設や防災施設、地域情報発信施設など公共性が強い公益施設と独立採算が見込める収益施設の両方を有しており、ライフサイクルコストについては、収益施設と公益施設を分けて算定します。

なお、概算事業費（イニシャルコスト）は、約 75 億 1,900 万円と想定していますが、施設機能ごとに按分した結果、65%を収益施設、35%を公益施設の概算事業費とします。

【概算事業費のうち収益施設に係る概算事業費】

$$75 \text{ 億 } 1,900 \text{ 万円} \times 65\% \quad \div \quad 48 \text{ 億 } 8,700 \text{ 万円}$$

【概算事業費のうち公益施設に係る概算事業費】

$$75 \text{ 億 } 1,900 \text{ 万円} \times 35\% \quad \div \quad 26 \text{ 億 } 3,200 \text{ 万円}$$

また、ライフサイクルコストの算定については、期間を建物の法定耐用年数の34年とし、その期間の維持管理費及び解体費を含んで算定しています。

表 33 ライフサイクルコスト

(単位:千円)

項目	内容	収益施設	公益施設	新「道の駅」全体
費用	(1)イニシャルコスト	4,887,000	2,632,000	7,519,000
	測量・用地買収・造成工事	1,079,000	581,000	1,660,000
	道路整備工事	653,000	352,000	1,005,000
	道の駅整備工事	3,155,000	1,699,000	4,854,000
	(2)ランニングコスト	27,005,000	1,134,000	28,139,000
	維持管理費(新「道の駅」部分)	24,922,000	850,000	26,350,000
	修繕費(新「道の駅」部分)	578,000		
	維持管理費(新設市道部分)	0	71,000	71,000
	起債利息	206,000	111,000	317,000
	市への納付金	1,299,000	102,000	1,401,000
	(3)解体コスト	138,000	75,000	213,000
費用合計		32,030,000	3,841,000	35,871,000

項目	内容	収益施設	公益施設	新「道の駅」全体
収入	(1)国からの交付金等	1,017,000	574,000	1,591,000
	(2)起債に対する国からの交付税措置	2,796,000	1,506,000	4,302,000
	元金償還額	2,652,000	1,428,000	4,080,000
	利息	144,000	78,000	222,000
	(3)起債償還に対する充当額	1,401,000	0	1,401,000
	(4)売上	28,016,000	0	28,016,000
	(5)指定管理料	0	952,000	952,000
	(6)土地売払料	352,000	190,000	542,000
収入合計		33,582,000	3,222,000	36,804,000

【法定耐用年数の34年間でのライフサイクルコスト】

収入 - 費用 (34年)	1,552,000	△ 619,000	933,000
---------------	-----------	-----------	---------

【1年あたりのコスト】

収入 - 費用 (1年/34年)	45,647	△ 18,206	27,441
------------------	--------	----------	--------

新「道の駅」におけるライフサイクルコストは上記のとおり想定しています。

ただし、長期に渡る想定のため、新「道の駅」が様々な変化に対応し継続していけるよう、市・運営事業者・地元事業者・市民等まち全体が一体となった取り組みが必須となります。

6 整備効果

(1)経済波及効果の算出方法

新「道の駅」の来場者の観光消費額を基に経済波及効果を算出します。算出方法は、平成 27 (2015)年香川県産業連関表(令和2(2020)年3月香川県政策部統計調査課)を用い、観光消費額が各産業分野に波及する額を算出します。

(2)観光消費額の設定

新「道の駅」の来場者の観光消費額＝道の駅の売り上げ額とし、金額は想定年間売上高の約8億2,400万円とします。

(3)経済波及効果の算出結果

新「道の駅」での観光消費の経済波及効果は、直接効果約8億2,400万円、第一次間接波及効果約2億7,000万円、第二次間接波及効果約1億4,000万円となり、波及効果計約12億3,400万円と想定しています。また、粗付加価値約6億6,100万円を生み出し、そのうち約3億500万円が雇用者所得となり、新たな雇用として134人の就業が誘発されると見込まれます。

このような経済波及効果以外にも、新「道の駅」以外での観光消費額の増加に加え、観音寺市や地域産品が評判になり、知名度が向上することで、市民のやりがい創出やシビックプライドの醸成につながる効果も期待されます。

また、災害発生時には緊急避難場所や広域応援部隊の活動拠点として活用できることから、観音寺市のみならず四国全域の広域的な防災拠点として、安全・安心に暮らせるまちの構築に寄与します。

表 34 香川県内に波及する波及効果額

	生産誘発額 (千円)	粗付加価値誘発額(千円)		就業者誘発数 (人)
			うち雇用者所得	
直接効果	824,000	424,000	213,000	105
第一次間接波及効果	270,000	147,000	60,000	20
第二次間接波及効果	140,000	90,000	32,000	9
波及効果計	1,234,000	661,000	305,000	134

直接効果に対する誘発効果倍率 1.50 倍

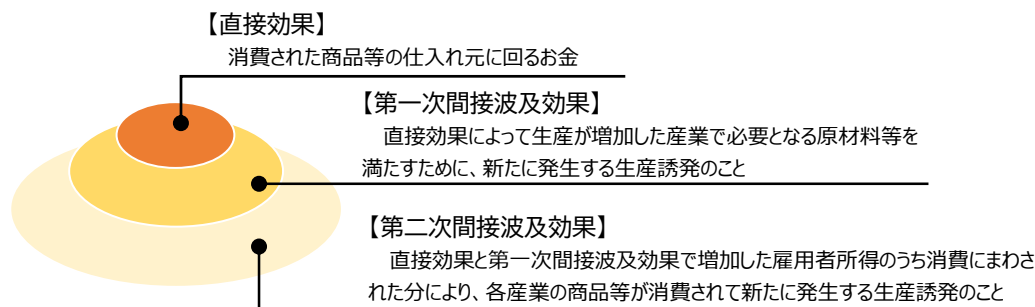


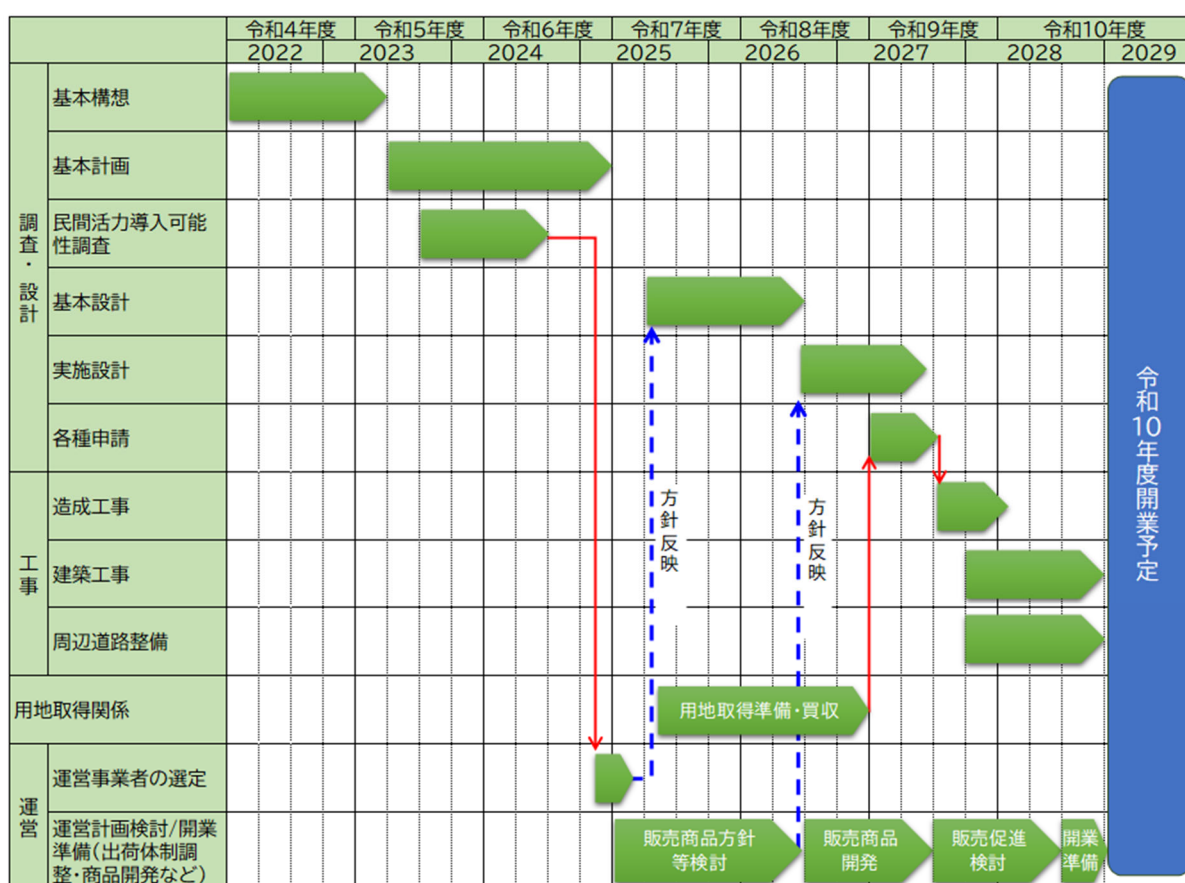
図 26 経済波及効果の概念

7 今後の想定スケジュール

市民や事業者の意見を聴きながら、以下の想定スケジュールにより令和10(2028)年度中の開業を目指し検討を進めていきます。

ただし、想定スケジュールについては、今後の詳細検討や関係機関との協議等により変更する可能性があります。

表 35 想定スケジュール(案)



あとかき 計画の推進のための取組み

観音寺市の現状を整理し、基本理念や基本目標、建設候補地などを定めた「新「道の駅」かんおんじ（仮称）基本構想」を令和5年5月に策定し、その後、導入機能、進入退出路、ゾーニング（土地の形状や建物の位置など）、概算事業費、収支予測などを検討し、今回、「新「道の駅」かんおんじ（仮称）基本計画」を策定しました。

検討の結果、新「道の駅」を整備することで、市が目指す地域経済の活性化や防災拠点化などの効果が得られること、整備に必要な資金や持続可能な道の駅としての運営の見込みが立ったことから、今後、新「道の駅」の整備に向け、運営事業者の選定や設計、建設など、より具体的に検討を進めていきます。

その際に特に重要と考えている事項は次のとおりです。

（1）新「道の駅」を拠点とした「地域経済の活性化」

新「道の駅」への出品・出荷体制の構築や市内全域へ整備効果を波及させるための市内周遊促進策の市内事業者等との協議方法の検討

（2）「持続可能」な安定運営

事業者や駅長の知識・経験などが道の駅の運営に大きく影響するため、安定運営ができる事業者を選定するための要求水準等の検討

（3）市民に「安全・安心」を提供

安全・安心なまちづくりに寄与するため、災害発生時の緊急避難場所としての活用や支援物資の中継・自衛隊などの広域応援部隊の活動拠点としての運用方法の検討

また、誰もが利用しやすい道の駅とすることに加え、新「道の駅」は長期に渡る事業となるため、新「道の駅」開業後も様々な変化に柔軟に対応する必要があります。

市民の皆さまにとって、新「道の駅」が愛着のある誇れる施設になるよう検討を進めていきたいと考えていますので、ご理解とご協力をよろしくお願い申し上げます。