



(仮称)「道の駅かみのかわ」基本計画

令和 7 年 7 月

令和 8 年 2 月 改訂

上三川町



ORIGAMI のまち
かみのかわ

目次

1. はじめに.....	1
2. 利用者ニーズ調査.....	7
3. 道の駅の導入施設の検討.....	13
4. 道の駅の配置計画の検討.....	29
5. 道の駅の事業手法の検討.....	35
6. 道の駅事業スケジュールの検討.....	44
7. 基本計画策定のための会議体.....	45

1. はじめに

(1) 基本計画策定の目的

本町では、「共に創る 次代に輝く 安心・活力のまち」を将来像とした「上三川町第7次総合計画」を策定しており、その取り組みの一つとして、地域資源を活かした観光スポットの整備や、人の流れを活性化につなげる交流拠点づくりを掲げています。

また、これら取り組みの具体策として、令和5年度に「上三川町産業振興土地利用構想」を策定し、その中で商業系土地利用については「道の駅」の整備を位置付け、本町を縦断する新4号国道沿線の石田・磯岡地区を整備適地に選定しました。

その後、(仮称)「道の駅かみのかわ」基本構想・基本計画策定委員会及び、策定懇談会を令和6年1月に立ち上げ、庁内でのコンセンサスの形成と、庁外の専門家や関係者の方々からのご意見をいただきながら「道の駅」整備に向けた検討を行ってきました。

そして、令和6年10月には、(仮称)「道の駅かみのかわ」基本構想を策定し、道の駅整備コンセプトを「全ての人が笑顔になれる場所 ORIGAMIステーション かみのかわ」とし、3つの基本方針を「かみのかわの魅力で笑顔を創造する場」「かみのかわの資源を磨き発信する場」「かみのかわの暮らしを豊かにする場」と決めました。

また、これら3つの基本方針から「休憩」、「情報発信」、「物販」、「飲食」、「体験」、「産業振興」、「地域拠点」、「交通結節」、「レクリエーション」、「滞在」、「災害支援」といった11の導入機能を設定し、以降において、さらに具体的な検討を行いながら基本計画の策定を進めてきました。

本(仮称)「道の駅かみのかわ」基本計画は、今後の「道の駅」整備の実現化に向けた基本となる計画を示すものであり、基本構想で定めたコンセプトや導入機能を基に、具体的な導入施設、配置計画、事業手法等の検討を行い、策定したものです。

今後においても、本道の駅が、来訪者に対する休憩の場や情報発信の場となることはもとより、本町の魅力や地域資源を活かした交流人口の拡大、町認知度の向上を図りながら、町民皆様の暮らしを豊かにする場となるよう、そして「全ての人が笑顔になれる場所」となるよう、整備実現に向けたさらなる取組を進めて参ります。

(2) 基本構想における道の駅計画地

① 計画地の位置図

基本構想において、(仮称)「道の駅かみのかわ」整備計画地は下図のとおりとしました。

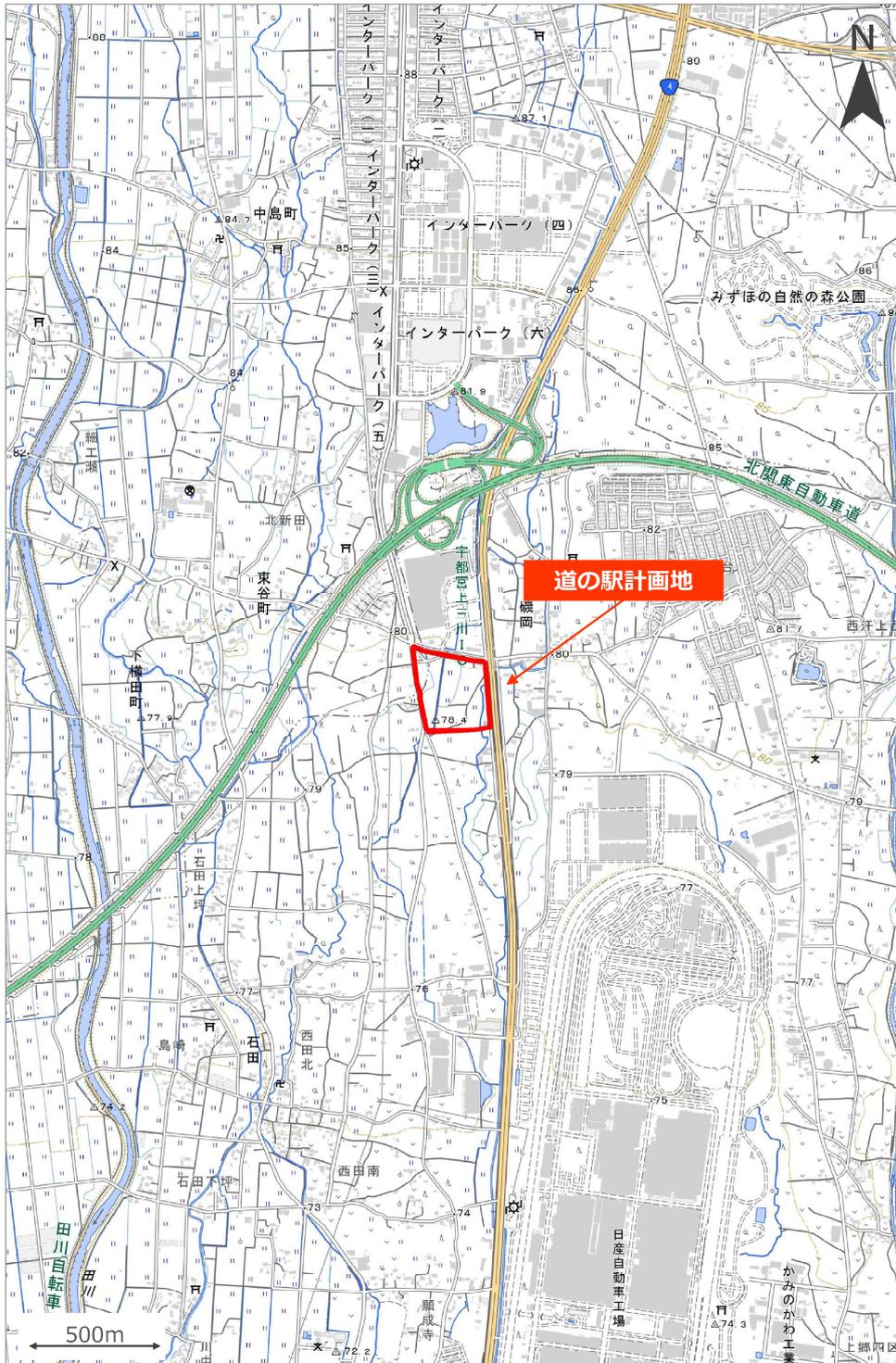


図 道の駅整備計画地 (広域図)



図 道の駅整備計画地（拡大図）

② 計画地の概要

基本構想において、(仮称)「道の駅かみのかわ」整備計画地の概要は下表のとおりとしました。

表 計画地の概要

所在	栃木県河内郡上三川町磯岡・石田、宇都宮市東谷町
地籍	6.9ha（上三川町：6.2ha、宇都宮市：0.7ha）
都市計画	都市計画区域 市街化調整区域

(3) 基本構想における道の駅整備の課題

基本構想において、上三川町の上位関連計画と現状から課題を下表のとおり整理しました。

表 上三川町の特徴と課題

大分類	小分類	課題
上位関連計画	第7次総合計画	<ul style="list-style-type: none"> ・地域産業の強化・振興 ・地域資源を活かした観光スポットの整備 ・人の流れを活性化につなげる賑わい・交流拠点の整備
	上三川町都市計画マスタープラン	<ul style="list-style-type: none"> ・広域的な交通ネットワークを活かした産業・交流の活力ある土地利用 ・地域の生産活動の中心を担う環境の形成 ・産業交流地域推進拠点の形成
	上三川町産業振興土地利用構想	<ul style="list-style-type: none"> ・観光・交流を軸にした町内産業全体の活性化に向けた拠点づくり

大分類	小分類	特徴	課題
上三川町の現状	人口	<ul style="list-style-type: none"> ・総人口が平成22年をピークに減少に転じている ・高齢化率は超高齢社会の水準に達した 	<ul style="list-style-type: none"> ・若い世代が上三川町に住みたいと思える環境づくり
	産業	<ul style="list-style-type: none"> ・製造業の中でも自動車産業が盛んに行われている ・首都圏に位置する地理的優位性を活かした施設園芸が盛んであり、多様な野菜が生産されている 	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車産業や農業などの産業の活性化
	観光	<ul style="list-style-type: none"> ・観光客入込数は、栃木県内25市町の中ではかなり低水準な位置付けにある 	<ul style="list-style-type: none"> ・観光を目的として、上三川町に訪問してもらうための観光スポットづくり
	交通	<ul style="list-style-type: none"> ・新4号国道と北関東自動車道が町内を走り、優れた交通利便性を有する 	<ul style="list-style-type: none"> ・広域からの集客に資する役割

(4) 基本構想における道の駅の整備コンセプト及び基本方針

基本構想において、(仮称)「道の駅かみのかわ」の整備コンセプト及び基本方針を下図のとおり設定しました。

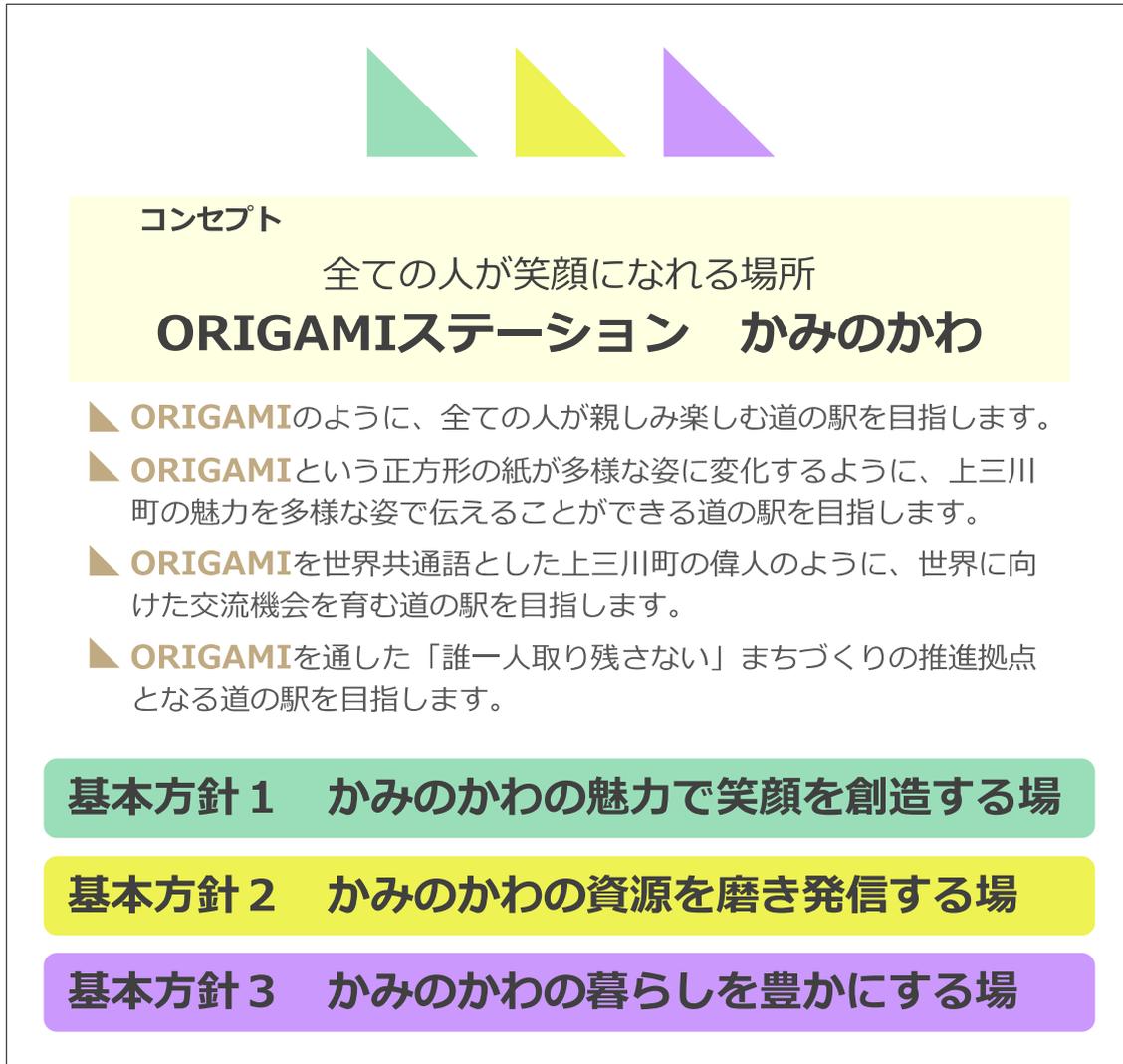


図 コンセプト・基本方針

「ORIGAMI のまち」の由来

上三川町は世界的な創作折り紙作家で「現代折り紙の父」と評され、日本の折り紙を「ORIGAMI」として世界に広めた吉澤章氏の出身地です。

吉澤氏は、生前折り紙の原点は、幼き日々を過ごした故郷上三川にあったと語っています。

ORIGAMI は、国籍・年齢・性別・障がいの有無などを問わず、誰もが親しみ楽しむことができます。そんな ORIGAMI を通して、町では SDGs の基本理念でもある『誰一人取り残さない』まちづくりを目指しており、そのようなまちづくりを日本から世界に向けて発信していきたいと考え、2020 年より推進しております。



吉澤章氏

(5) 基本構想における道の駅の導入機能

基本構想において、基本方針を踏まえ、その実現のため、下図のような機能を導入することとしました。

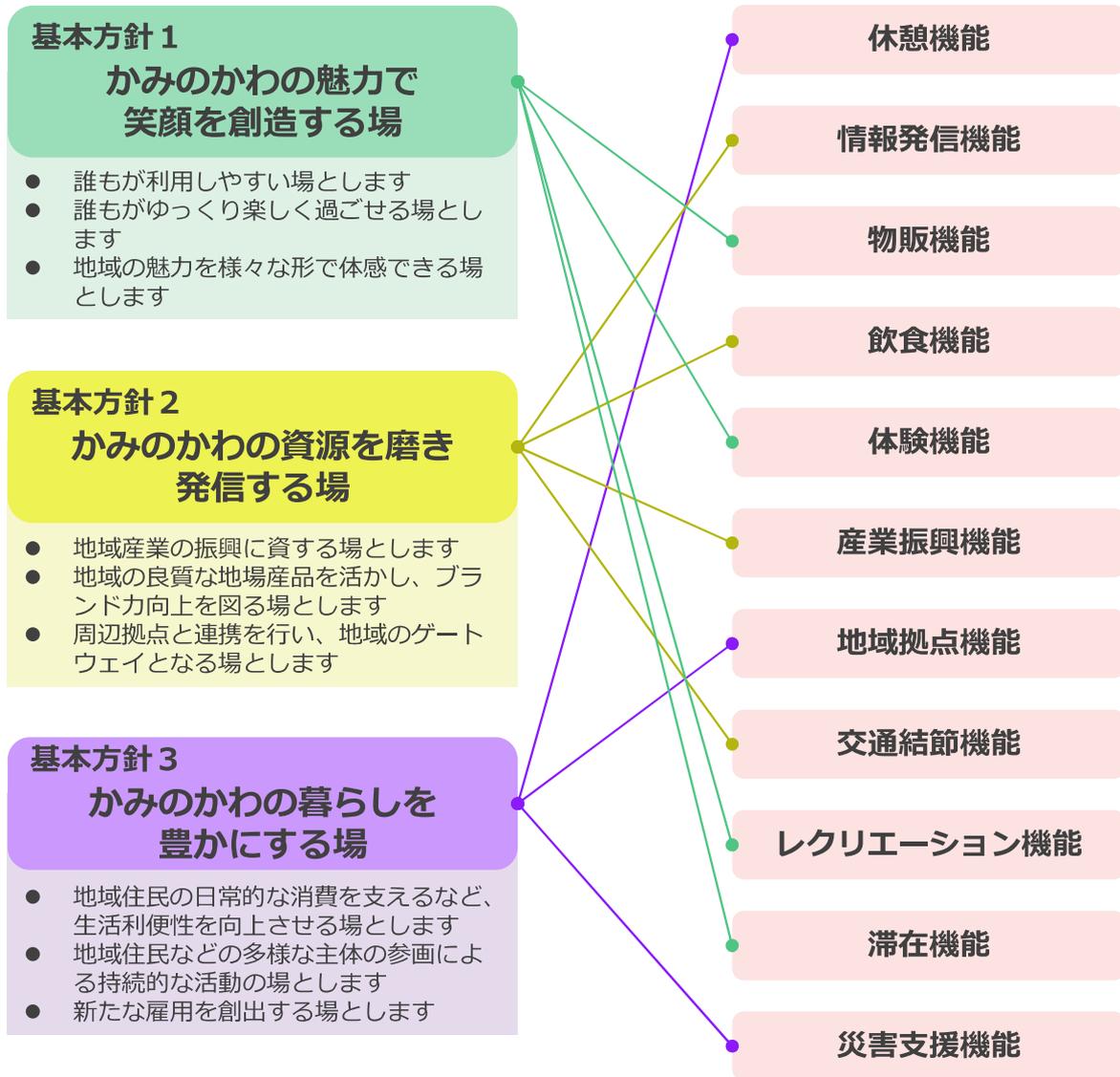


図 基本方針と導入機能

2. 利用者ニーズ調査

基本構想では観光の利用が想定される方や、日常的な利用が想定される上三川町を含む周辺市町に在住される方を対象に WEB アンケート調査を実施しました。

基本計画では、より日常的な利用が想定される上三川町民の方や、上三川町内の小学校保護者の方、子育て世代の方を対象に調査を行いました。また、交通量の多い新4号国道に隣接するため、多くの運送事業者の利用が想定されることから、栃木県トラック協会に対しても調査を行いました。

(1) アンケート調査

① 調査概要

アンケート調査の概要は下表のとおりです。

表 アンケート調査概要

対象者	概要
調査方法	WEB アンケート (上三川町アンケートシステム)
調査範囲	属性①：上三川町民 属性②：上三川町立小学校保護者
回収数	属性①：720 票 属性②：335 票
実施期間	令和6年6月24日～令和6年7月19日

② 調査結果

アンケート調査結果は以下の通りです。

■ 上三川町に道の駅が整備される場合、あなたが道の駅に求める機能はなんですか。(3つまで)

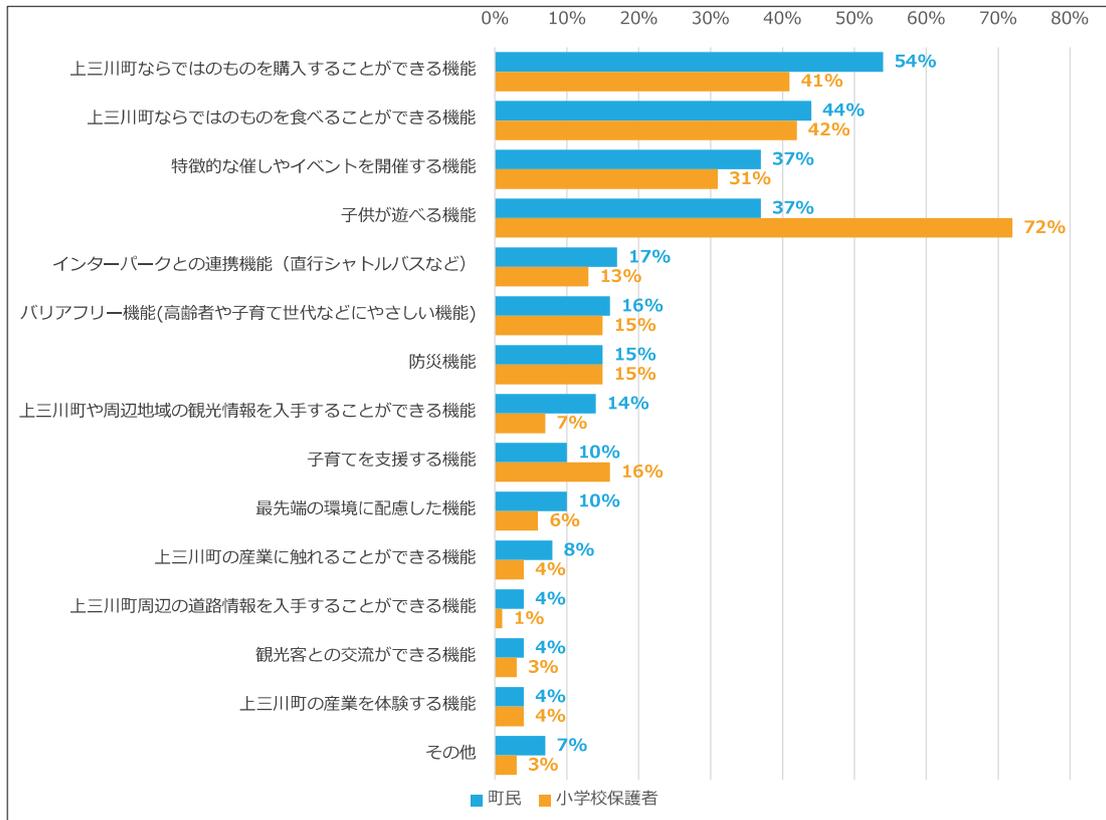


図 道の駅に求める機能

■ 上三川町に道の駅が整備される場合、あなたが道の駅にどのような施設があれば利用したいと思いますか。(3つまで)

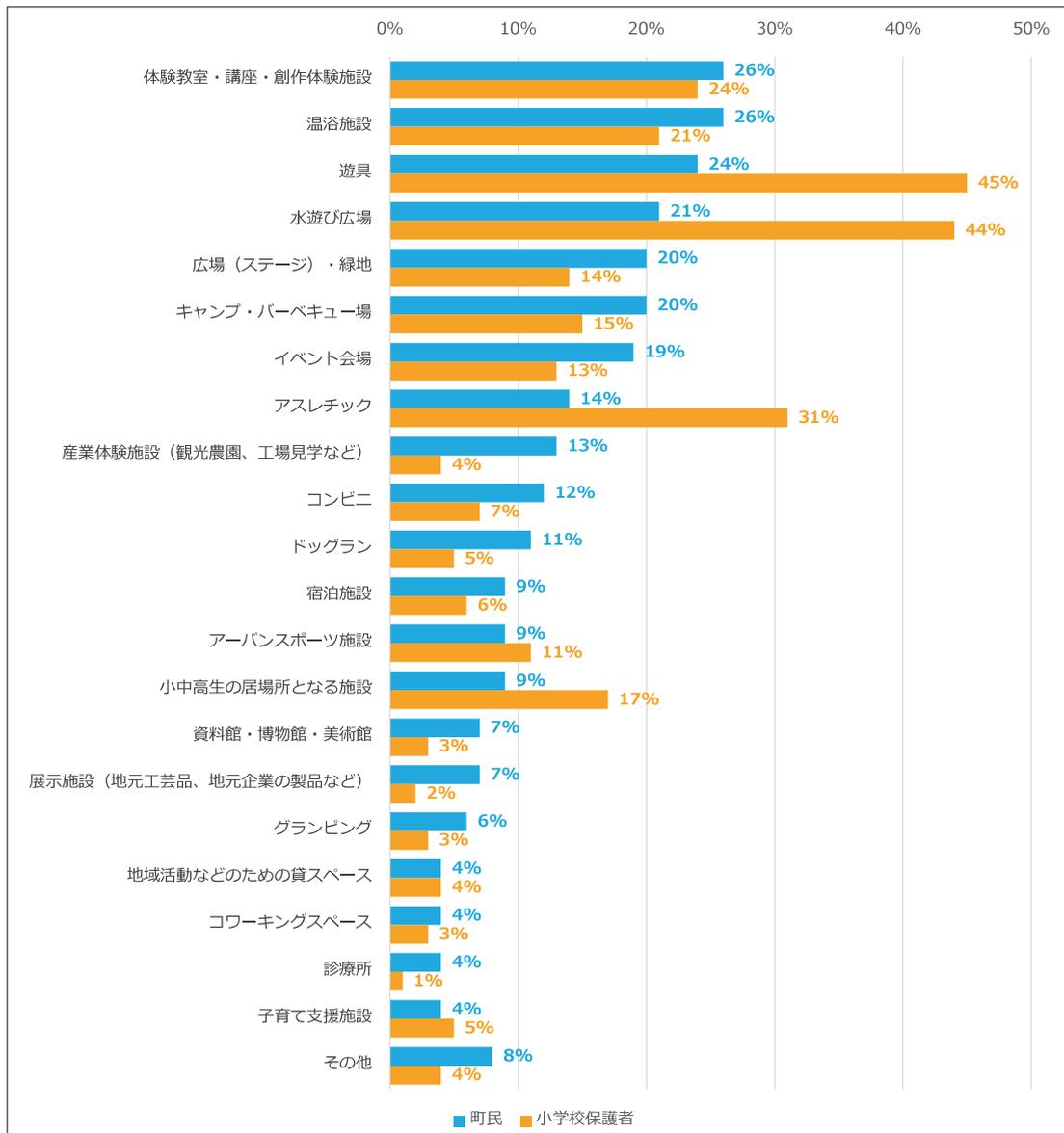


図 道の駅にどのような施設があれば利用したいか

■ 上三川町に道の駅が整備された際に、配慮してほしいことはなんですか。

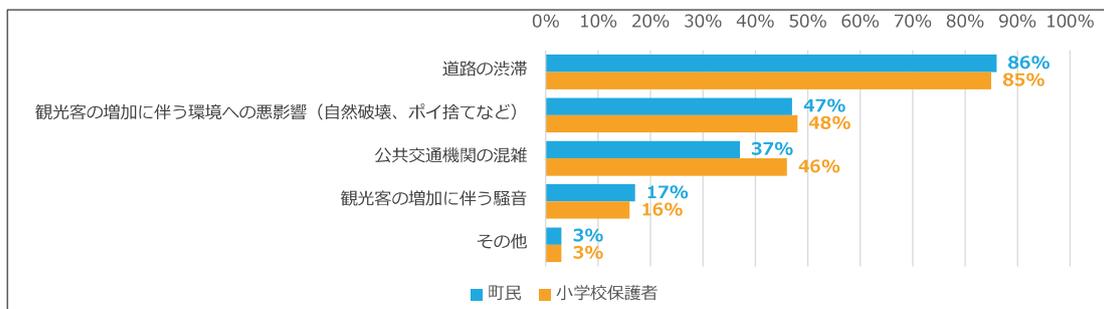


図 道の駅が整備された際に配慮してほしいこと

(2) インタビュー・ヒアリング調査

① 調査概要

インタビュー・ヒアリング調査の概要は下表のとおりです。

表 インタビュー・ヒアリング調査概要

手法	概要
インタビュー調査	対 象：子育て支援センター「あったかひろば」利用者8名 調査時期：令和6年6月 調査内容：子育て世代の道の駅に関するニーズやアイデア等について
ヒアリング調査	対 象：栃木県トラック協会 調査時期：令和6年8月 調査内容：トラック利用者の道の駅に関するニーズやアイデア等について

② 子育て世代インタビュー調査結果

子育て世代グループインタビュー調査結果は下表の通りです。

表 子育て世代グループインタビュー調査の主なご意見

質問	質問に対する主なご意見
普段行く道の駅の要因	<ul style="list-style-type: none"> ● 道の駅しもつけに買い物、カフェ、遊具を目的に行くことが多い。 ● 上記に加え、旅行の道中に立ち寄ることが多い。 ● 新鮮な野菜や惣菜を販売している道の駅はまた利用したい。 ● カフェなど、休憩がしやすい道の駅はまた利用したい。 ● 室内遊具、芝生広場など、子どもが遊べるスペースがある道の駅はまた利用したい。
どのような道の駅であれば通いたいのか	<p>物販施設について</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 上三川のお土産が購入できると良い。 ● 道の駅にしか売ってないもの、地域の特産品を楽しみたい。 ● ベビーカーを利用しやすい広い通路、子供を乗せられるようなカートがあると良い。 ● 価格帯は高くても美味しいパン屋さんがあれば良い。 <p>飲食施設について</p> <ul style="list-style-type: none"> ● アレルギー対応メニューの用意、アレルギー表示があると良い。 ● 大人のメニューしかないとお飯は他で食べることになるため、少量から頼めるような子供専用のメニューが欲しい。 ● ベビーカーのままご飯が食べられると良い。 ● ドライブスルーなど手軽に食べられる場所もあると良い。 ● 腰が据わっていない子供でも座れるような椅子があると良い。 <p>子育て支援施設について</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 授乳室にはミルクに使うお湯や電子レンジがあると良い。 ● おむつ替えスペースは清潔感があると良い。 ● 授乳施設と、おむつ替えスペースをカーテンで仕切ると男性が入れないため、それぞれ個室にすることで男性も利用可能かつ女性も安心して利用できる。 ● 子育て支援センターのような子供や親が交流できるような場所があれば良い。 <p>子どものあそび場について</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 公園、芝生広場、大型複合型遊具、水浴び場、室内遊び場など子どもが遊ぶことができる場所があると良いが、近年夏は外で遊べないほど暑い日が多いため、室内遊び場が最も良い。 ● 子どもの遊び場の近くにベンチやテーブル、カフェがあれば良い。

③ トラック協会ヒアリング調査結果

トラック協会ヒアリング調査結果は下表の通りです。

表 トラック協会ヒアリング調査の主なご意見

主なご意見
<ul style="list-style-type: none">● 計画地は立地条件が非常に良い。首都圏に向かう際の最終休憩地点となるため、トラック休憩の需要が高い位置である。● トラックは業務内において待ち時間が多い。また、2024年問題により、トラックドライバーの労働環境が見直され、長時間の休憩が必要となる。道の駅内駐車場を昼間は待ち時間、夜間は休憩で利用することが考えられる。● 新4号国道が近いことから多くの集客が見込めることが想定される。道の駅出入口を広くした方が良い。● ETC2.0による高速道路からの一時退出が本道の駅で導入されると良い。● 食堂よりもコンビニエンスストア、温泉よりもコインシャワーのような手軽に利用できる施設が、よりトラックドライバーの需要が高い傾向にある。● 道の駅の利用目的によって駐車場の位置を分けすることが望ましい。● 周辺の道路情報が分かる情報発信施設があると良い。● 道の駅に入る前に駐車場の混雑状況が把握できると良い。● コンビニエンスストアは24時間利用可能であることが望ましい。

3. 道の駅の導入施設の検討

(1) 導入施設

基本構想で定めた導入機能をもとに、以下のように導入施設を設定します。

① 道の駅建物

道の駅建物における導入施設を下表のとおり設定します。

表 導入施設（道の駅建物）

導入機能	導入施設	施設の概要
物販機能	農産物直売所	・ 町や周辺地域の農産物や、加工品・土産品等を販売
	おさかな市場	・ 友好都市である大洗町などの新鮮な海産物を販売
	コンビニエンスストア	・ 24 時間利用できるコンビニエンスストア ・ 必要に応じ、医薬品を販売 ・ 災害時協定の締結（非常時の食料配布や、物資保管場所の提供）
飲食機能	レストラン ・ カフェ	・ 町や周辺地域の食材を使った料理の提供
情報発信・ 休憩機能	休憩・ 情報発信施設	・ ベンチやテーブルの設置 ・ 町の観光、暮らし、産業等の情報発信 ・ 町全体への周遊を促す PR やイベント情報の提供
	トイレ	・ 24 時間利用可能なトイレ ・ 全ての利用者が快適に使えるトイレ （バリアフリー、オストメイト対応トイレの設置など）
交通結節 機能	公共交通・ モビリティハブ	・ 公共交通や北関東自動車との連携 ・ 次世代モビリティの導入 ・ インターパークとの連携
地域拠点 機能	地域デザイン センター	・ 住民活動や大学などと連携した活動の拠点 ・ 地域の生産物を利用した加工品製造・開発の支援や料理教室の実施 ・ 子供、学生、社会人など、様々な年代が集い関わりを持てる場の提供
産業振興 機能	日産名車展示	・ 日産自動車の展示 ・ パネルやモニターを使った展示車等の紹介
体験機能	折り紙教室 (発信拠点)	・ 折り紙の体験教室、折り紙の魅力発信拠点 ・ イベント・コンテストなどの実施

② 道の駅外構

道の駅外構における導入施設を下表のとおり設定します。

表 導入施設（道の駅外構）

導入機能	導入施設	施設の概要
レクリエーション機能	水遊び広場	<ul style="list-style-type: none"> 水遊びの場となる「噴水」などの設置 夜間はライトアップ、イルミネーション、音楽などでスポット化
	大型遊具	<ul style="list-style-type: none"> 無料遊具 有料遊具（空中アスレチックなど） インクルーシブ遊具（障がいの有無を問わずみんなが遊べるもの）
	イベント広場	<ul style="list-style-type: none"> 夏場の暑さ対策（屋根、ベンチ、ミストシャワー、スプリンクラーなど） イベント開催しやすい形態（展示、露店、キッチンカー、フリーマーケットなど） 災害時は避難場所、仮設住宅用敷地に活用
	ドッグラン	<ul style="list-style-type: none"> 小型犬・大型犬のエリア区分け インターパークなどのペットショップとの連携 ペット同伴可能な休憩所・避難所の併設
滞在機能	RVパーク	<ul style="list-style-type: none"> RVパークを拠点とした周辺観光 災害時には車中泊避難所として活用
災害支援機能	コンテナハウスの活用	<ul style="list-style-type: none"> コンテナハウスを活用したシャワー室（水遊び広場利用者や、トラックドライバーの利用を想定） コンテナハウスを活用したチャレンジショップ 災害時には避難所などでの活用
その他	駐車場	<ul style="list-style-type: none"> 24時間利用可能な駐車場
	調整池	<ul style="list-style-type: none"> 平常時の有効活用（臨時駐車場、ドッグラン、アーバンスポーツなど）
	緑地	—

(2) 施設規模の算定

施設規模は道路交通量、類似事例や活用イメージより基本とし、施設ごとに算定を行います。それらの算定結果に対し、施設規模に係る要因の検証・協議を行ったうえで、施設規模を決定します。

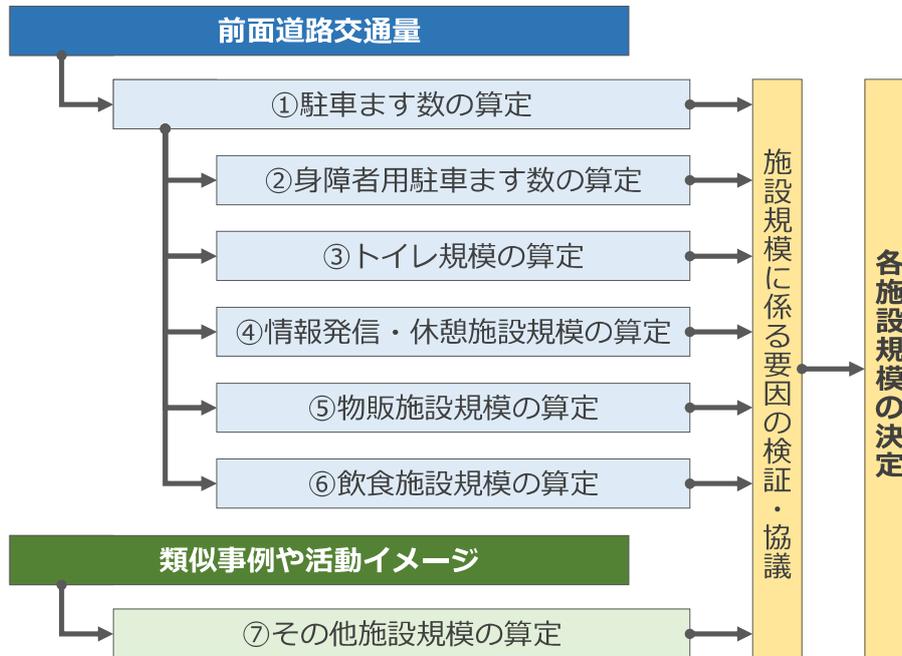


図 施設規模の算定フロー

① 駐車場

(仮称)「道の駅かみのかわ」は、新4号国道の道路管理者である国土交通省と上三川町で整備する「一体型」を想定しています。

一体型で整備することを前提に、道路管理者が整備する駐車場を「第1駐車場」、上三川町が整備する駐車場を「第2駐車場」とし、それぞれ施設規模を算定することとします。

なお、本算定で求められる駐車ます数は最低限確保すべき駐車ます数とし、敷地形状に併せ、可能な限り多く駐車ます数を確保することとします。

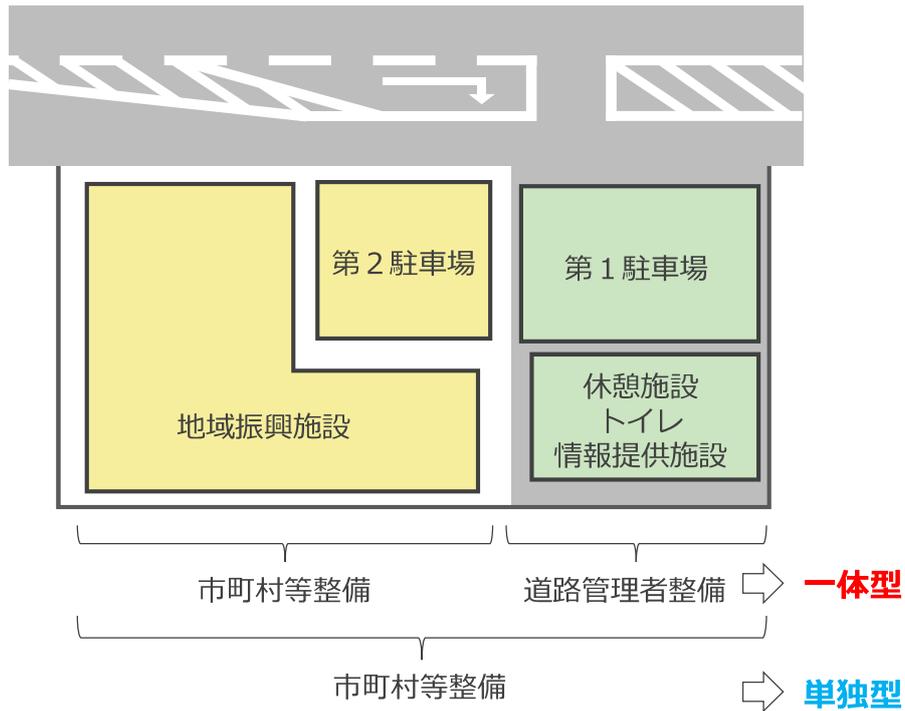


図 整備主体と整備内容

出典：国土交通省 HP 「道の駅」案内

■ 第1駐車場

「道路設計要領 設計編 (H26.3 国土交通省中部地方整備局)」を用い、道の駅の出入りが期待できる新4号国道の交通量から駐車まず数を算出します。

新4号国道の交通量について、道の駅供用開始時点では道の駅南側に産業団地が整備される予定であるため、現状の新4号国道の交通量(令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査)に産業団地整備による発生交通量を加算した交通量を将来交通量とします。

算出の結果、第1駐車場駐車まず数を**小型車 110 台、大型車 43 台**と算定しました。

算定式：駐車まず数 = 対象区間延長 × 計画交通量 × 立寄率 × ラッシュ率 × 占有率

$$\text{小型車} : 10 \times 62,591 \times 0.007 \times 0.100 \times 0.25 = 109.5 \div 110$$

$$\text{大型車} : 10 \times 16,379 \times 0.008 \times 0.100 \times 0.33 = 43.2 \div 43$$

対象区間延長：その施設が分担する区間延長

概ね「道の駅」では10km~20km (最大25km)

本計画地の場合は10kmとする

(計画地から「道の駅しもつけ」までの距離)

計画交通量：対象区間の計画交通量(台/日)

10年後の平均日交通量

ただし大幅な伸びが考えられない箇所は現況交通量

立寄率：km当たりの立寄台数(台/日/km) / 計画日交通量(台/日)

ラッシュ率：ラッシュ時立寄台数(台/時) / 立寄台数(台/日)

駐車場占有率：平均駐車時間(分) / 60分

表 将来交通量

車種	小型車	大型車	合計
現状交通量	56,647	15,938	72,585
産業団地発生交通量	5,944	441	6,385
将来交通量	62,591	16,379	78,970

表 算定に用いた諸数値

車種	立寄率	ラッシュ率	占有率
小型車	0.007	0.100	0.25
大型車	0.008	0.100	0.33

出典：道路設計要領 設計編 (H26.3 国土交通省中部地方整備局)

■ 第2駐車場

第2駐車場駐車ます数は栃木県内道の駅他事例を参考に検討を行います。

他事例から、第1駐車場と第2駐車場の整備することが望ましい合計駐車ます数を求め、その値から第1駐車場の台数を差し引いて算定します。

栃木県内の道の駅の駐車ます数、前面交通量、それらから求められる1駐車台数あたりの前面交通量は下表のとおりです。なお、計画地と状況が類似する小型車の前面交通量合計が10,000台以上の道の駅のみ算出に利用することとします。

表 栃木県内道の駅の1駐車台数あたりの前面交通量

道の駅の名称	駐車ます数		前面道路交通量		1駐車台数あたりの前面交通量	
	小型車	大型車	小型車	大型車	小型車	大型車
もてぎ	331	5	5,871	848	—	—
にのみや	104	15	9,087	2,603	—	—
湯の香しおばら	221	9	6,430	1,001	—	—
那須高原友愛の森	281	9	8,155	823	—	—
明治の森・黒磯	97	6	6,696	683	—	—
ぼとう	59	6	10,698	1,451	181	242
東山道伊王野	132	7	4,429	712	—	—
きつれがわ	243	17	13,621	1,454	56	86
どまんなかたぬま	420	22	16,257	3,275	39	149
はが	404	13	12,952	1,756	32	135
那須与一の郷	294	12	6,801	940	—	—
那須野が原博物館※1	89	3	—	—	—	—
みかも	93	39	21,842	10,646	235	273
思川	200	29	21,842	10,646	109	367
湯西川	49	3	1,315	126	—	—
みぶ※2	1,543	42	12,284	1,540	—	—
にしかた	114	17	10,253	3,348	90	197
しもつけ	316	78	41,469	22,229	131	285
やいた	87	9	9,764	1,343	—	—
湧き水の郷しおや	95	6	6,933	843	—	—
うつのみや ろまんちっく村	1,120	12	9,958	2,015	—	—
サシバの里いちかい	164	12	7,102	921	—	—
日光	71	4	10,652	765	150	191
ましこ	131	12	3,235	712	—	—
たかねざわ 元気あっぱむら※1	336	11	—	—	—	—
平均					114	214

※1 前面道路が市町村道であるため、交通量センサスに交通量の記載無し

※2 公園を含んだ駐車ます数であるため、算出に利用しない

出典：栃木県 HP「とちぎの「道の駅」」

計画道の駅の出入りが期待できる国道4号の現状交通量は、小型車が56,647台、大型車が15,938台です。よって、栃木県内の道の駅事例より導かれる、以下式より、整備することが望ましい**合計駐車まず数を小型車497台、大型車74台**と算定しました。

$$\text{小型車} : 56,647 / 114 = 496.9 \div 497$$

$$\text{大型車} : 15,938 / 214 = 74.4 \div 74$$

第1駐車場駐車まず数が小型車110台、大型車43台となるため、以下式より、**第2駐車場の駐車まず数を小型車387台、大型車31台**と算定しました。

なお、本第2駐車場の駐車まず数は最低限確保すべき駐車まず数とし、敷地形状に併せ、可能な限り多く駐車まず数を確保することとします。

$$\text{小型車} : 497 - 110 = 387$$

$$\text{大型車} : 74 - 43 = 31$$

■ 身障者用駐車まず

「道路の移動等円滑化に関するガイドライン（R6.1 国土交通省道路局）」を用い、駐車まず数（571台）から、身障者用駐車まず数を算出します。算出の結果、**身障者用駐車まず数を8台**と算定しました。

表 算定に用いた諸数値

駐車まずの区分	身障者用小型駐車まず数
小型駐車まず数 ≤ 200	小型駐車まず数 × 1/50 以上
小型駐車まず数 > 200	小型駐車まず数 × 1/100 + 2 以上

出典：道路の移動等円滑化に関するガイドライン（R6.1 国土交通省道路局）

■ 二輪車用駐車まず

「設計要領 第四集 建築施設編（R5.7 東日本・中日本・西日本高速道路株式会社）」における、道の駅の出入りが期待できる新4号国道の交通量の標準的な二輪車用駐車まず面積は33㎡です。近隣道の駅の利用状況を参考にし、**二輪車用駐車まず面積を600㎡**とします。

表 二輪車用駐車まずの規模

区分	計画交通量	駐車台数	面積 (㎡)
SA	30,000 台以上	8	3.3m × 10.0m = 33.0
	30,000 台未満	4	3.3m × 5.0m = 16.5
PA	全箇所	4	3.3m × 5.0m = 16.5

出典：設計要領 第四集 建築施設編（R5.7 東日本・中日本・西日本高速道路株式会社）

② トイレ

「設計要領 第六集 建築施設編 (R5.7 東日本・中日本・西日本高速道路株式会社)」における、駐車ます数 (571 台) の標準的なトイレ面積は 580 m²です。よって、**トイレの面積を 580 m²とします。**

表 駐車ます数に対する標準的なトイレ面積 (サービスエリア)

駐車ます数 (台)	標準的な面積 (m ²)	
	一般部・都市部	観光部
300 以上	580	500
250	490	430
200	390	350
150	310	280
100	230	200
50	140	130

出典：設計要領 第六集 建築施設編 (R5.7 東日本・中日本・西日本高速道路株式会社)

③ 休憩・情報発信施設

「設計要領 第六集 建築施設編 (R5.7 東日本・中日本・西日本高速道路株式会社)」における、駐車ます数 (571 台) の標準的な休憩施設面積は 250 m²です。よって、**休憩・情報発信施設の面積を 250 m²とします。**

表 駐車ます数に対する標準的な休憩所面積 (サービスエリア)

駐車ます数 (台)	標準的な面積 (m ²)
300 以上	250
250	210
200	210
150	170
100 以下	140

出典：設計要領 第六集 建築施設編 (R5.7 東日本・中日本・西日本高速道路株式会社)

④ 農産物直売所

「設計要領 第六集 建築施設編 (R5.7 東日本・中日本・西日本高速道路株式会社)」における、駐車まず数 (571 台) の標準的なハイウェイショップ関連施設面積は 255 m²です。多彩な展開が図れるよう、農産物・土産品・加工品の3種の一体的な販売を考慮し、上記面積の約3倍程度の規模を設定します。よって、**農産物直売所の面積を 900 m²とします。**

表 駐車まず数に対する標準的なハイウェイショップ関連施設面積 (サービスエリア)

駐車まず数 (台)	標準的な面積 (m ²)
300 以上	255
250	230
200	200
150	170
100	160
50	160

出典：設計要領 第六集 建築施設編 (R5.7 東日本・中日本・西日本高速道路株式会社)



上三川町の農産物

⑤ おさかな市場

「設計要領 第六集 建築施設編 (R5.7 東日本・中日本・西日本高速道路株式会社)」における、駐車ます数 (571 台) の標準的なハイウェイショップ関連施設面積は 255 m²です。上記面積に加え、海産物を販売するための設備やスペース等 (冷蔵・冷凍設備、調理・加工スペース等) を考慮します。よって、**おさかな市場の面積を 300 m²とします。**

表 駐車ます数に対する標準的なハイウェイショップ関連施設面積 (サービスエリア)

駐車ます数 (台)	標準的な面積 (m ²)
300 以上	255
250	230
200	200
150	170
100	160
50	160

出典：設計要領 第六集 建築施設編 (R5.7 東日本・中日本・西日本高速道路株式会社)



おさかな市場の例 (道の駅 常総)



友好都市大洗町のしらす丼 (大洗町 HP)

⑥ レストラン・カフェ

「設計要領 第六集 建築施設編 (R5.7 東日本・中日本・西日本高速道路株式会社)」における、駐車ます数 (571 台) の標準的なレストラン関連施設面積は 831 m²です。よって、**レストラン・カフェの面積を 800 m²とします。**

表 駐車ます数に対する標準的なレストラン関連施設面積 (サービスエリア)

駐車ます数 (台)	標準的な面積 (m ²)	
	一般部・都市部	観光部
300 以上	831	803
250	693	669
200	556	534
150	416	403
100	279	269
50	141	135

出典：設計要領 第六集 建築施設編 (R5.7 東日本・中日本・西日本高速道路株式会社)



カフェの例 (道の駅 とみうら)



レストランの例 (道の駅 常総)

⑦ コンビニエンスストア

コンビニエンスストア大手 3 社の出店ガイドラインより、いずれのコンビニエンスストアでも出店可能な面積は 165~200 m² (50~70 坪) 程度と考えられます。よって、**コンビニエンスストアの面積を 200 m²とします。**

表 コンビニエンスストア出店条件

コンビニエンスストア企業名	物件条件
セブンイレブン	50~70 坪 (165~230 m ²) 位
ファミリーマート	小スペースでも出店可能
ローソン	40~60 坪 (130~200 m ²) 前後

出典：契約・出店ガイドライン (株式会社セブン-イレブン・ジャパンHP)
 出店ガイドライン (株式会社ファミリーマートHP)
 出店ガイドライン (株式会社ローソンHP)

⑧ 地域デザインセンター

地域デザインセンターにおける活動イメージより、イベント等により計 50 人程度の収容に加え調理室の設置を想定します。「道の駅 まえばし赤城（群馬県前橋市）」の会議室（全 4 室）は 138 m²で 70 人程度収容可能です。また、「道の駅 やちよ（千葉県八千代市）」の調理実習室は 110 m²で 20 人程度調理可能です。よって、**地域デザインセンターの面積を 200 m²とします。**

活動 イメージ	<ul style="list-style-type: none"> ● 住民活動や大学などと連携した活動の拠点 ● 地域の生産物を利用した加工品製造・開発の支援や料理教室の実施 ● 子供、学生、社会人など、様々な年代が集い関わりを持てる場の提供
------------	--

参考：道の駅まえばし赤城 HP

参考：道の駅やちよ HP



会議室の例（道の駅 まえばし赤城）



調理室の例（道の駅 やちよ）

⑨ 折り紙教室（発信拠点）

折り紙教室（発信拠点）における活動イメージより、1度の体験教室で 20 組程度の親子の参加、計 40 人程度の収容を想定します。「道の駅 まえばし赤城（群馬県前橋市）」の会議室（全 1 室）は 31 m²で 16 人程度収容可能であるため、事例の 3 倍程度の面積を要すると考えられます。よって、**折り紙教室の面積を 100 m²とします。**

活動 イメージ	<ul style="list-style-type: none"> ● 折り紙の体験教室、折り紙の魅力発信拠点 ● イベント・コンテストなどの実施
------------	--

参考：道の駅まえばし赤城 HP



折り紙展示の例（ORIGAMI プラザ）



上三川町で行われる折り紙体験

⑩ 日産名車展示

日産名車展示における活動イメージより、3台の展示を想定します。下図のように1台に要する面積を 11.5 m² (5.0m×2.3m) とし、それを 1.8m の通路で囲って展示を行うことを想定します。また、その他展示スペース等を考慮し、**日産名車展示の面積を 200 m²とします。**

活動イメージ	<ul style="list-style-type: none"> ● 日産の過去の名車・最新の自動車を表示 ● パネルやモニターを使った展示車等の紹介
--------	---

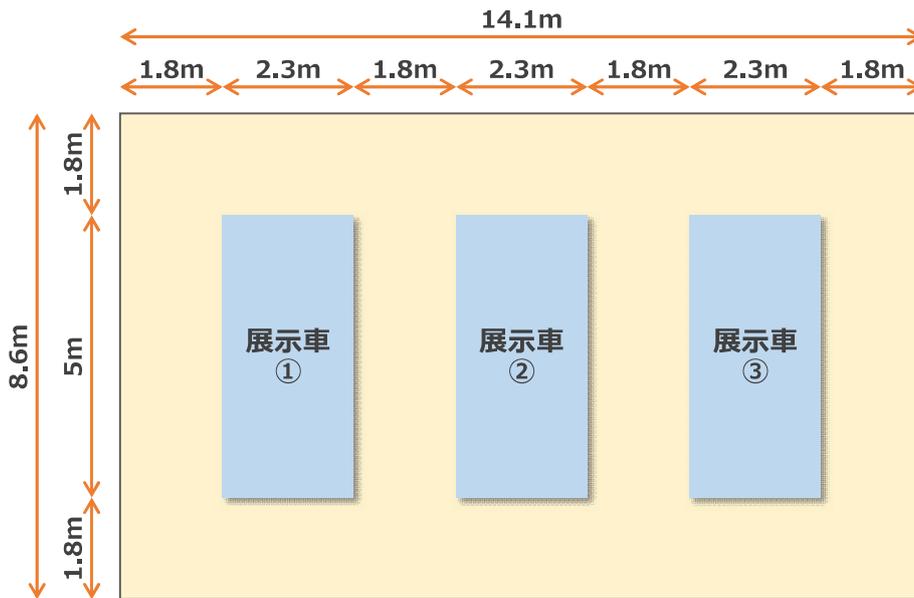


図 名車展示イメージ

⑪ 水遊び広場

「道の駅 ららん藤岡（群馬県藤岡市）」のふれあい広場面積（噴水周辺部分）は約 320 m²であり、同規模程度の面積を要すると想定されます。よって、**水遊び広場は 300 m²とします。**

参考：道の駅ららん藤岡 HP



水遊び広場の例（道の駅 ららん藤岡）



町内の水遊びができる公園（蓼沼親水公園）

⑫ 大型遊具

「道の駅 川場田園プラザ (群馬県川場村)」の遊具広場 (プレイゾーンの一部) は約 350 m²であり、同規模程度の面積を要すると想定されます。よって、**大型遊具は 350 m²とします。**

参考：道の駅川場田園プラザ HP



大型遊具の例 (道の駅 川場田園プラザ)

⑬ イベント広場

「道の駅季楽里あさひ (千葉県旭市)」のイベント広場の面積は 1,200 m²であり、同規模程度の面積を要すると想定されます。よって、**イベント広場は 1,450 m²とします。**

参考：道の駅季楽里あさひ HP



イベント広場の例 (道の駅 季楽里あさひ)



イベント広場の例 (道の駅 かさま)

⑭ ドッグラン

「道の駅 あがつま峡 (群馬県吾妻町)」のドッグラン面積は約 1,500 m²であり、同規模程度の面積を要すると想定されます。よって、**ドッグランは 1,500 m²とします。**

参考：道の駅あがつま峡 HP



ドッグランの例 (道の駅 あがつま峡)

⑮ RV パーク

一般社団法人日本 RV 協会 HP 内「RV パーク開設に必要なこと」において、1 台あたりの RV 駐車スペースは 28 m² (4m×7m) と推奨されています。RV 駐車スペース数は 10 台とし、幅員 7m の車路を確保することとします。よって、**RV パークは 420 m²とします。**

参考：一般社団法人日本 RV 協会 HP

⑯ コンテナハウス

コンテナハウスは 5 台程度の設置を想定します。「道の駅 まえばし赤城 (群馬県前橋市)」のコンテナハウス面積 (6 台) は約 260 m²であり、1 台当たり約 40 m²と想定されます。よって、**コンテナハウスは 200 m²とします。**

参考：道の駅まえばし赤城 HP

⑰ 公共交通・モビリティハブ

駐車場内に整備することとし、算定上は駐車場内に含むこととします。



上三川町デマンド交通「かみたん号」

⑱ 調整池

計画地は 6.9ha であることから調整池の必要容量を約 8,200 m³と算出しました。放流先水路の断面、水路までの距離等を考慮し、水深を 1m と設定します。また、調整池整備に伴う管理用通路、防護柵の必要面積を加算します。よって、**調整池は 10,000 m²とします。**

⑲ 緑地

敷地形状に併せ整備することとします。

⑳ 施設規模まとめ

施設規模まとめは下表のとおりです。

表 施設規模まとめ

導入機能		導入施設	施設規模
建物	物販機能	農産物直売所	900 m ²
		おさかな市場	300 m ²
		コンビニエンスストア	200 m ²
	飲食機能	レストラン・カフェ	800 m ²
	情報発信・ 休憩機能	休憩・情報発信施設	250 m ²
		トイレ	580 m ²
	交通結節機能	公共交通・モビリティハブ	—
	地域拠点機能	地域デザインセンター	200 m ²
	産業振興機能	日産名車展示	200 m ²
体験機能	折り紙教室（発信拠点）	100 m ²	
外構	レクリエーション 機能	水遊び広場	300 m ²
		大型遊具	350 m ²
		イベント広場	1,450 m ²
		ドッグラン	1,500 m ²
	滞在機能	RV パーク	420 m ²
	災害支援機能	コンテナハウスの活用	200 m ²
	その他	駐車場	小型車：497 台 大型車： 74 台
調整池		10,000 m ²	
緑地		敷地形状に合わせて整備	

4. 道の駅の配置計画の検討

(1) ゾーニング・動線計画

① 出入口の設定（配置計画変更前）

全方向からの進入、全方向への退出を可能とし、道の駅利用者および事業者の利便性を考慮し、既存交通への影響を最小限とするため、下図のように車両出入口を設定します。

出入口設定のポイント

- 車両出入口は北と南に整備し、全方向への進入・退出を可能とする
- 北側出入口について、既存交通への影響を考慮し、左折による進入・退出とする
- 北側出入口について、道の駅北側敷地を利用し、道の駅進入のための左折専用レーンを整備
- 南側出入口について、道の駅南側敷地を利用し、新たに道路を整備し、その道路に新たな出入口を整備

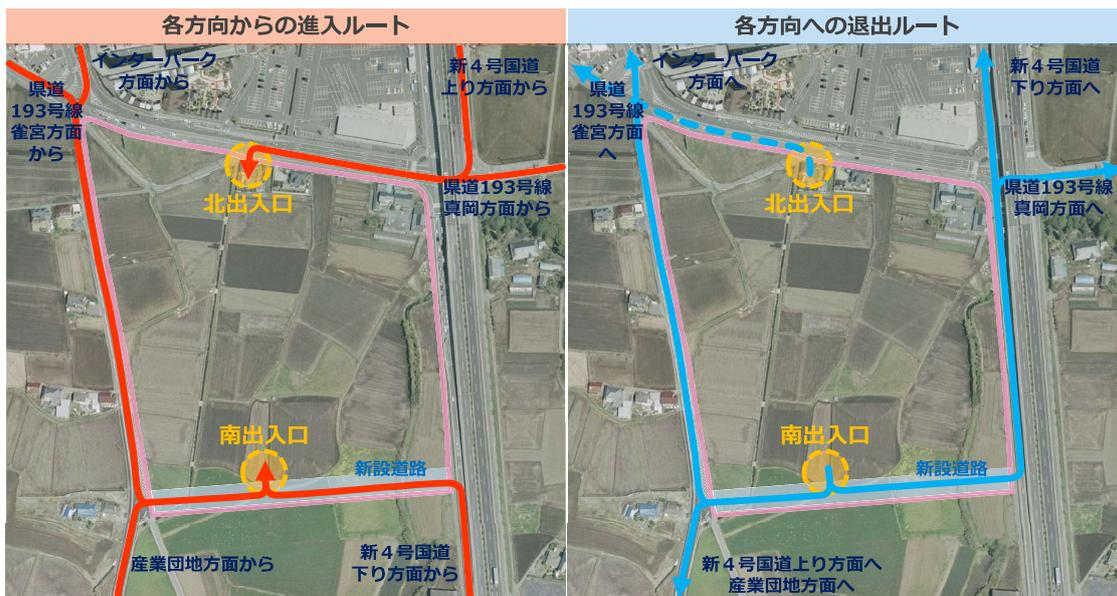


図 出入口の設定（配置計画変更前）

② ゾーニング（配置計画変更前）

下図のようにゾーニングを設定します。

ゾーニングのポイント

- 駐車場ゾーンについて、出入口よりアクセス可能な位置に配置
- 調整池ゾーンについて、西側水路へ放流可能な位置に配置
- 地域振興施設ゾーンについて、最も交通量の多い新国道4号からの視認性の良い西側に配置
- 地域振興施設ゾーンについて、来客動線とバックヤード動線が混在しないように入りが整備されていない西側に配置



図 ゾーニング図（配置計画変更前）

③ 動線計画（配置計画変更前）

下図のように動線計画を設定します。

動線計画のポイント

- 駐車場内は小型車、大型車、RVパークはそれぞれ区分けして配置
- 車両動線と歩行者動線は可能な限り分離し、歩行者動線が車両動線を横断する場合、横断歩道を設け、安全性を向上する
- 車両動線は大型車・小型車の両方が通行するメイン動線と、どちらか一方が通行するサブ動線に分けることにより、大型車と小型車の動線が混在しないようにする
- 歩行者動線について、どこの駐車場からも施設へのアクセスが可能となるようにし、歩行者動線には十分に広い歩道を整備する

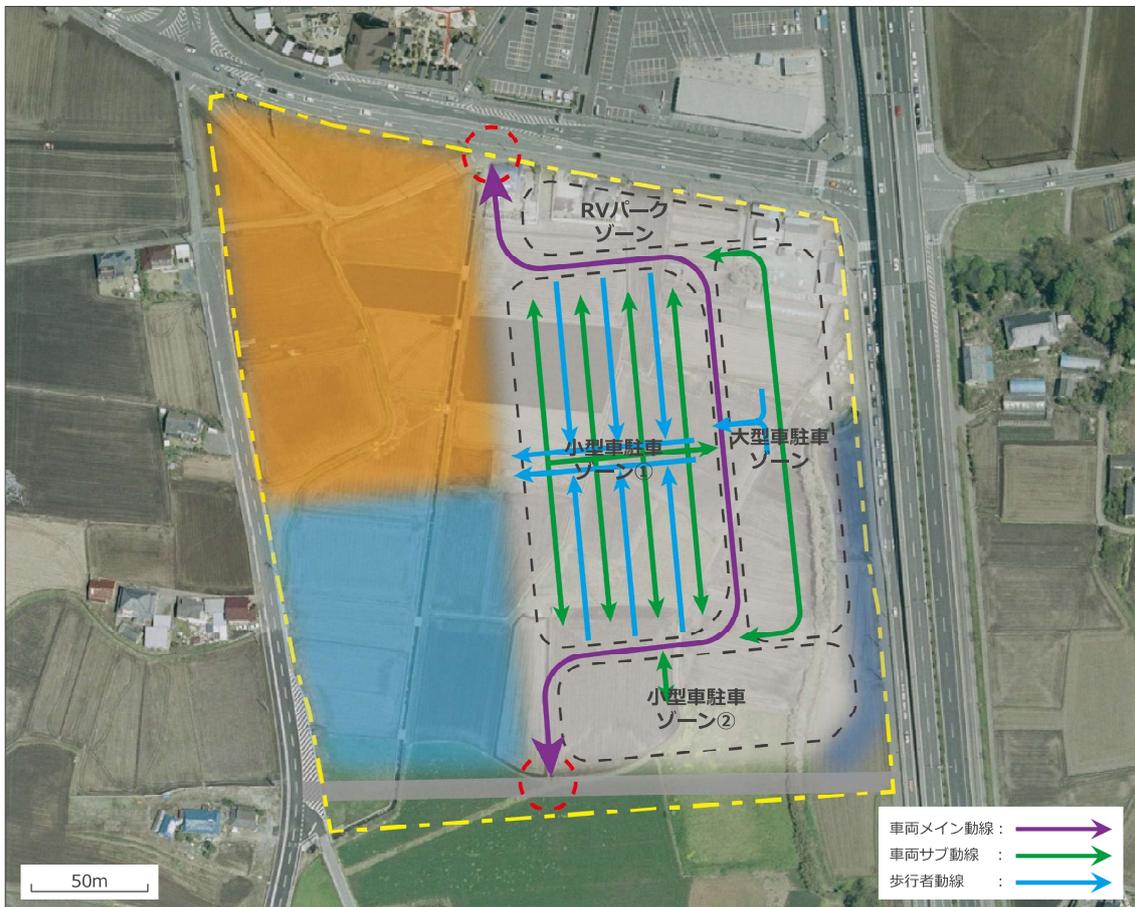


図 動線計画図（配置計画変更前）

(2) 配置計画(変更前)

導入施設および施設規模、ゾーニング・動線計画より配置計画を下图のように設定しました。



駐車場に関する基準

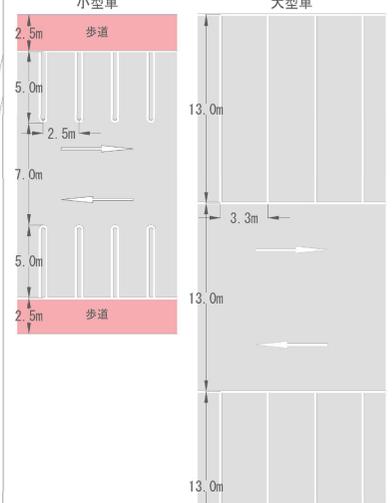
駐車スペース
(設計要領 第四集 休憩施設 (令和4年7月 東・中・西日本高速道路株式会社) に基づく)



駐車場歩幅員
(駐車場設計・施工指針 (平成4年6月 社団法人日本道路協会) に基づく)

設計歩幅員	歩幅員	幅員	幅員
歩幅員	歩幅員	歩幅員	歩幅員
歩幅員	歩幅員	歩幅員	歩幅員
歩幅員	歩幅員	歩幅員	歩幅員
歩幅員	歩幅員	歩幅員	歩幅員
歩幅員	歩幅員	歩幅員	歩幅員

上記を基にした駐車場基準



参考：設計要領 第四集 休憩施設 (令和4年7月 東・中・西日本高速道路株式会社) 駐車場設計・施工指針 (平成4年6月 社団法人日本道路協会)

図 配置計画図 (変更前)

配置計画(変更後)

基本計画策定後、関係機関との協議の中で新4号国道(側道)からの直接の進入、退出へと方針転換がなされたため、その進入、退出用の道路の設置と、それに伴う駐車場等の配置を見直しました。



図 配置計画図 (変更後)

(3) 施設イメージ(配置計画変更前)

南東より見た施設イメージを下图のように設定しました。



図 施設イメージ (配置計画 変更前)

5. 道の駅の事業手法の検討

(1) 事業手法の整理

近年、道の駅事業は行政による整備・管理運営である従来の公共事業の方式のみではなく、官民連携による方式が増加しています。道の駅の設計、建設、維持管理、運営等を行政と民間が連携して行うことにより、民間の創意工夫等を活用し、財政資金の効率的使用や行政の効率化等を図るものであり、指定管理者制度や PFI (Private Finance Initiative) など、様々な方式があります。道の駅事業における事業手法の特徴と事業範囲を下表のとおり整理します。

表 道の駅事業における事業手法の特徴と事業範囲

手法		概要	事業範囲			
			設計	建設	維持管理	運営
公設 公営	従来方式	公共が資金調達を行い、設計・施工を個別発注して施設整備を行い、行政が直接管理運営を行う方式	公共	公共	公共	公共
公設 民営	指定管理者制度	公共が資金調達を行い、設計・施工を個別発注して施設整備を行い、管理運営は指定管理者制度を用いて施設管理権限を民間事業者に委任する方式	公共	公共	民間	民間
	DBO 方式	公共が資金調達を行い、設計・施工・運営を民間事業者に包括委託する方式	民間	民間	民間	民間
民設 民営	PFI (BTO) 方式	民間事業者が資金調達を行い、民間事業者が施設を建設し、建設後、町に譲渡し、民間事業者が維持管理及び運営を行う方式	民間	民間	民間	民間

(2) マーケットサウンディング調査

事業発案段階や事業化検討段階において、事業内容や事業スキーム等に関して、民間事業者の意見や新たな事業提案の把握等を行うことで、対象事業の検討を進展させるための情報収集を目的とし、マーケットサウンディング調査を実施しました。

① 調査スケジュール

マーケットサウンディング調査は下表のスケジュールで実施しました。

表 マーケットサウンディング調査スケジュール

実施項目	日程
調査実施要領の公表	令和6年12月2日
調査参加申込受付期間	令和6年12月2日～12月25日
アンケート調査票送付期間	令和6年12月2日～12月27日
質問の受付期間	令和6年12月2日～12月17日
質問の回答	令和6年12月20日
個別ヒアリングの実施	令和7年1月20日～1月24日

② 調査結果

マーケットサウンディング調査には計 15 社の参加がありました。調査結果は下表のとおりです。サウンディング調査結果より、民間事業者の観点では本事業は従来方式（指定管理を含む）、DBO 方式、PFI（BTO）方式、いずれでも実施可能ということが分かりました。

表 マーケットサウンディング調査結果①

	企業概要		事業手法			機能・施設への要望
	本社所在地	参画意向	想定される業務内容	実施可能な事業手法※	想定される事業期間	
A	栃木県	あり	<ul style="list-style-type: none"> 設計業務 工事監理業務 	<ul style="list-style-type: none"> いずれの手法でも構わない 	—	<ul style="list-style-type: none"> 工業団地、日産自動車栃木工場があることを踏まえた導入機能の導入が望ましい
B	東京都	あり	<ul style="list-style-type: none"> ホテル運営業務 	<ul style="list-style-type: none"> 借地事業 敷地を一部借地する想定 	50年 事業用定期借地期間	<ul style="list-style-type: none"> 道の駅機能を補完するホテル運営を実施可能 駐車場は道の駅と兼用とする等、調整を行いたい
C	栃木県	あり	<ul style="list-style-type: none"> 設計業務 工事監理業務 	<ul style="list-style-type: none"> PFI（BTO）方式 	—	<ul style="list-style-type: none"> 周辺交通への渋滞対策
D	栃木県	あり	<ul style="list-style-type: none"> 設計業務 	<ul style="list-style-type: none"> 従来方式 DB方式 	—	<ul style="list-style-type: none"> 新4号国道からの視認性を向上させる工夫が必要 農産物加工場の併設が望ましい
E	栃木県	あり	<ul style="list-style-type: none"> 融資業務 	<ul style="list-style-type: none"> PFI（BTO）方式 	15年	<ul style="list-style-type: none"> 周辺交通への渋滞対策
F	栃木県	あり	<ul style="list-style-type: none"> 建設業務 維持管理業務（植栽） 	<ul style="list-style-type: none"> DB方式 	—	<ul style="list-style-type: none"> 交通の結節点や防災の拠点をもう少し前面に出すことが望ましい
G	静岡県	あり	<ul style="list-style-type: none"> 開業準備業務 維持管理業務 運営業務 	<ul style="list-style-type: none"> 従来方式（指定管理） EOI方式 DBO方式 	10年 EOI方式 15~20年 DBO方式	<ul style="list-style-type: none"> 施設整備は2期に分け、イニシャルコストの削減し、2期では開業の状況をもとに拡張等を再検討することが望ましい コンビニエンスストアは、周辺にも点在しており、民業圧迫も懸念される 利益に繋がりにくい機能は指定管理料や業務仕様により、参画が難しい可能性がある
H	東京都	あり	<ul style="list-style-type: none"> 統括マネジメント業務 ファイナンシャルアドバイザー業務 公園運営業務 	<ul style="list-style-type: none"> PFI（BTO）方式 	15年	<ul style="list-style-type: none"> 機能・施設が総花的であるため、必須機能と任意機能等、町より優先度をつけることが望ましい

※太字：各事業者が最も望む事業手法

表 マーケットサウンディング調査結果②

	企業概要		事業手法			機能・施設への要望
	本社所在地	参画意向	想定される業務内容	実施可能な事業手法※	想定される事業期間	
I	栃木県	あり	<ul style="list-style-type: none"> 建設業務 開業準備業務 維持管理業務 運営業務 	<ul style="list-style-type: none"> PFI (BTO) 方式 	—	<ul style="list-style-type: none"> 周辺交通への渋滞対策 温浴施設、キャンプ・バーベキュー場等の導入を検討したい インターパーク地区との連携や相乗効果を図る施設を検討したい
J	東京都	あり	<ul style="list-style-type: none"> 運営業務 	<ul style="list-style-type: none"> DBO 方式 PFI (BTO) 方式 	15~20 年	<ul style="list-style-type: none"> 何をコンセプト、目玉として売り出すかが重要 観光農園・農業団地等による敷地活用が可能 コンビニエンスストアは実施が難しい可能性がある
K	東京都	あり	<ul style="list-style-type: none"> 維持管理業務 	<ul style="list-style-type: none"> PFI (BTO) 方式 	15 年	<ul style="list-style-type: none"> 周辺交通への渋滞対策 おさかな市場の施設内容・規模が運営上、懸念される
L	東京都	あり	<ul style="list-style-type: none"> SPC 経営管理業務 ファイナンシャルアドバイザー業務 プロジェクトマネジメント業務 	<ul style="list-style-type: none"> PFI (BTO) 方式 	15 年	<ul style="list-style-type: none"> 情報発信・体験・産業振興機能等の面積や運営等は民間提案が望ましい 室内遊び場（子供向け）など雨の日も利用できる施設を検討したい
M	東京都	あり	<ul style="list-style-type: none"> 全ての事業設計業務、建設業務、開業準備業務、維持管理業務、運営業務 	<ul style="list-style-type: none"> DBO 方式 	10 年	<ul style="list-style-type: none"> 物販施設面積が広いいため、商品数の確保が重要 ファミリー層向けの機能の導入が望ましい
N	東京都	あり	<ul style="list-style-type: none"> 設計業務 建設業務 開館準備業務 運営業務 	<ul style="list-style-type: none"> 従来方式（O 先行型が望ましい） DBO 方式 PFI (BTO) 方式 	10 年	<ul style="list-style-type: none"> 何をコンセプト、目玉として売り出すかが重要 お魚市場は本エリアでの実施がイメージしづらい 日産自動車との連携により、より魅力的な施設運営が可能
O	栃木県	あり	<ul style="list-style-type: none"> 代表企業としての統括マネジメント業務 設計業務 建設業務 	<ul style="list-style-type: none"> DB+O+余剰地活用 	20~30 年	<ul style="list-style-type: none"> 周辺交通への渋滞対策 余剰地の活用により、食に関する魅力的な施設を検討したい

※太字：各事業者が最も望む事業手法

(3) VFMの検討

① VFMの概要

VFM (Value For Money) とは、「支払に対して価値の高いサービスを供給する」という考え方であり、従来方式で事業を実施した時と、民間活力を活用した事業方式で事業を実施した時の公共の支払額の差として計算するものです。

事業期間全体を通じた公的財政負担額の現在価値 (PFI-Life Cycle Cost、「PFI-LCC」) との比較により行い、LCC がPSC (公共が自ら実施する場合の事業期間全体を通じた公的財政負担の現在価値) を下回れば民間活力を活用した事業の側に VFM があるということになります。

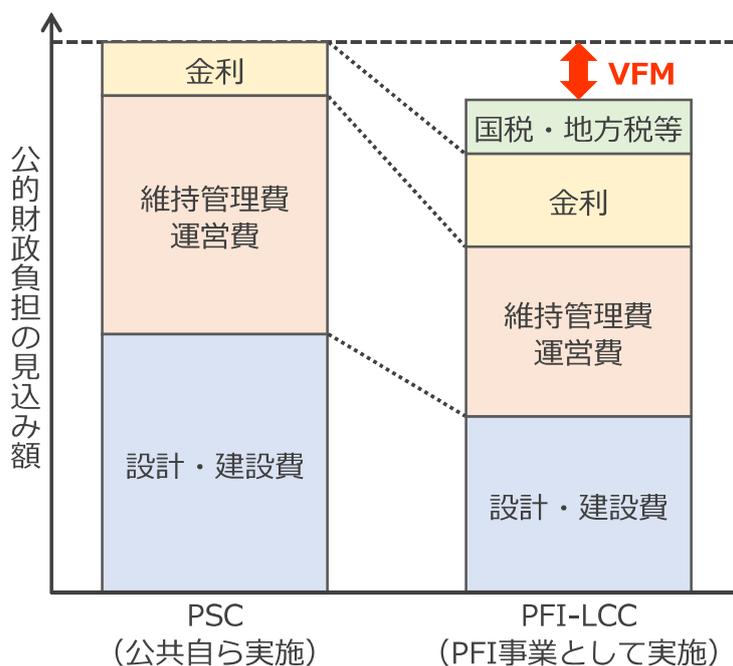


図 VFMの概念図

② VFM の算出条件

VFM は DBO 方式と PFI (BTO) 方式の 2 手法の算出を行います。

VFM の算出には「VFM 簡易算定モデルマニュアル (国土交通省)」を参考とし、SPC の関連費用 (運営費や設立費) やアドバイザー費用などはマニュアルに基づき設定を行いました。VFM 算出の条件は下表の通りです。なお、配置計画及び、マーケットサウンディング調査結果より、概算整備費を建築費約 35 億円、土木工事費 (外構含む) 約 25 億円の約 60 億円程度の想定としました。(なお、計画地内の用地費 (物件補償費は除く) は約 4 億円程度と想定していますが、VFM の算出においてはこれらの費用を除いています。)

表 VFM の算出条件

項目	従来方式	DBO 方式	PFI (BTO) 方式	設定根拠等
設計費用	40,000 千円	38,400 千円	32,800 千円	従来方式：事例より DBO・PFI：従来方式×削減率
施設整備費用	6,000,000 千円	5,760,000 千円	4,920,000 千円	従来方式：概算事業費より DBO・PFI：従来方式×削減率
工事監理費用	20,000 千円	19,200 千円	16,400 千円	従来方式：事例より DBO・PFI：従来方式×削減率
大規模修繕費用	0	0	0	事業期間中に発生しない想定
維持管理・運営費用	183,000 千円/年	170,190 千円/年	170,190 千円/年	従来方式：施設面積より試算 DBO・PFI：従来方式×削減率
間接コスト	0	0	0	維持管理・運営費用に含む
施設整備費用の削減率	—	4%	18%	事例より
大規模修繕費用の削減率	—	18%	18%	事例より
維持管理・運営費用の削減率	—	7%	7%	事例より
SPC 年間運営費用	—	—	10,000 千円	事例より
SPC 設立費用	—	—	10,000 千円	事例より
アドバイザー費用	—	—	30,000 千円	事例より
モニタリング費用	—	0	0	見込まない
国庫補助金・交付金	15%	15%	15%	自己資金を 15%と設定
都道府県補助金・交付金	0%	0%	0%	
起債	70%	70%	0%	
起債償還利率	1%	1%	—	事例より
長期借入金のローン基準金利	—	—	1.0%	金融機関 ヒアリングより
長期借入金のローン上乗せ金利	—	—	0.85%	金融機関 ヒアリングより
建中金利	—	—	1.15%	金融機関 ヒアリングより
資本金	—	—	88,050 千円	事業期間中の施設整備、 維持管理・運営費用の 1%

③ VFM の算出結果

VFM の算出結果は下表のとおりです。PFI (BTO) 方式が最も VFM が高い結果となりました。また DBO 方式も VFM がプラスとなりました。

表 各事業手法のコスト (現在価値)

項目	財政負担 (千円)
公共が直接実施する場合のコスト (現在価値)	5,905,310 (A)
DBO 方式で実施する場合のコスト (現在価値)	5,521,878 (B)
PFI (BTO) 方式で実施する場合のコスト (現在価値)	5,388,830 (C)

表 VFM 算出結果

事業手法	従来方式との差額 (千円)	VFM (%)
公設公営	—	—
DBO 方式	383,432 (D = A - B)	6.49 (F = D / A)
PFI (BTO) 方式	516,480 (E = A - C)	8.75 (G = E / A)

(4) 総合評価

事業手法の総合評価は次頁のとおりです。総合評価より、**PFI (BTO) 方式が最も望ましい事業手法**とします。

表 総合評価

	項目	従来方式	DBO 方式	PFI (BTO) 方式
上三川町の視点	サービス水準の向上	× 従来通り	○ 設計・整備・維持管理運営で十分に民間ノウハウの活用が可能	○ 設計・整備・維持管理運営で十分に民間ノウハウの活用が可能
	町の方針・意向の反映	○ 公共直営のため、意向を反映しやすい	△ 民間企業等で組成された組織体による運営のため、意向を反映しにくい	△ 民間企業等で組成されたSPCによる運営のため意向を反映しにくい
	事業の継続性	○ 従来通り	△ 倒産・事業破綻のリスクがある	○ PFI 法より SPC 設立が必須であり、倒産・事業破綻のリスクが少ない
	財政支出の平準化	△ 従来通り	△ 従来通り	○ 支出の一定化に加え、民間資金の活用が可能
	コスト削減効果 (VFM)	× —	○ コスト削減効果がある	○ コスト削減効果がある
民間事業者の視点	経営リスクの有無	○ リスクなし	○ 基本的に大きなリスクはなし	× 事業期間が長く、運営・維持管理の経営リスクが大きい
	創意工夫の余地	× 従来通り	○ 整備のコスト削減、効率的な経営による収益が見込まれる	○ 整備のコスト削減、効率的な経営による収益が見込まれる
総合評価		△	○	◎

(5) PFI 方式による運営

PFI (BTO) 方式で事業を実施した場合、整備後の道の駅の管理・運営についても PFI 事業者が行います。

この場合、非営利 (トイレ、駐車場等) 施設の維持・管理のための費用は町が PFI 事業者を支払うことに対し、営利 (物販・飲食等) 施設の維持・管理は PFI 事業者がその営利事業から捻出し、かつ、営利施設の売上に応じた納付金を町に支払うことが想定されます。

そのため、PFI 事業者における良好な運営により一定以上の売上が確保されると、その納付金の額が町の支払う維持管理費を上回り、実質的に町の財政負担が無くなるケースも考えられます。

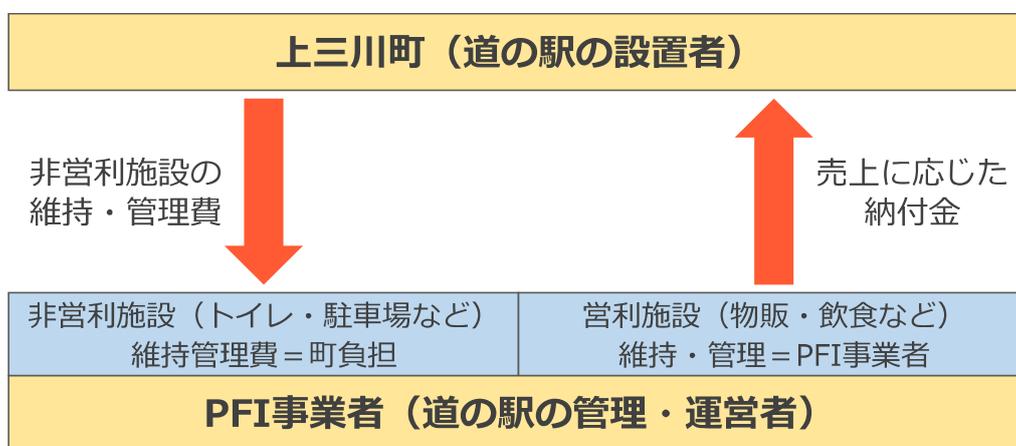


図 PFI 事業における管理・運営の想定

表 維持管理費と納付金の内訳例

維持管理費の対象	<ul style="list-style-type: none"> • トイレの維持管理費 • 駐車場の維持管理費 • 休憩・情報発信施設の維持管理費 等
納付金の対象	<ul style="list-style-type: none"> • 物販施設の売上の一部 • 飲食施設の売上の一部 等

6. 道の駅事業スケジュールの検討

道の駅事業の想定されるスケジュールは下図のとおりです。

配置計画の見直しに期間を要したため、公募スケジュールを見直しました。また、用地取得に係る関係手続を考慮し、事業スケジュールを見直しました。

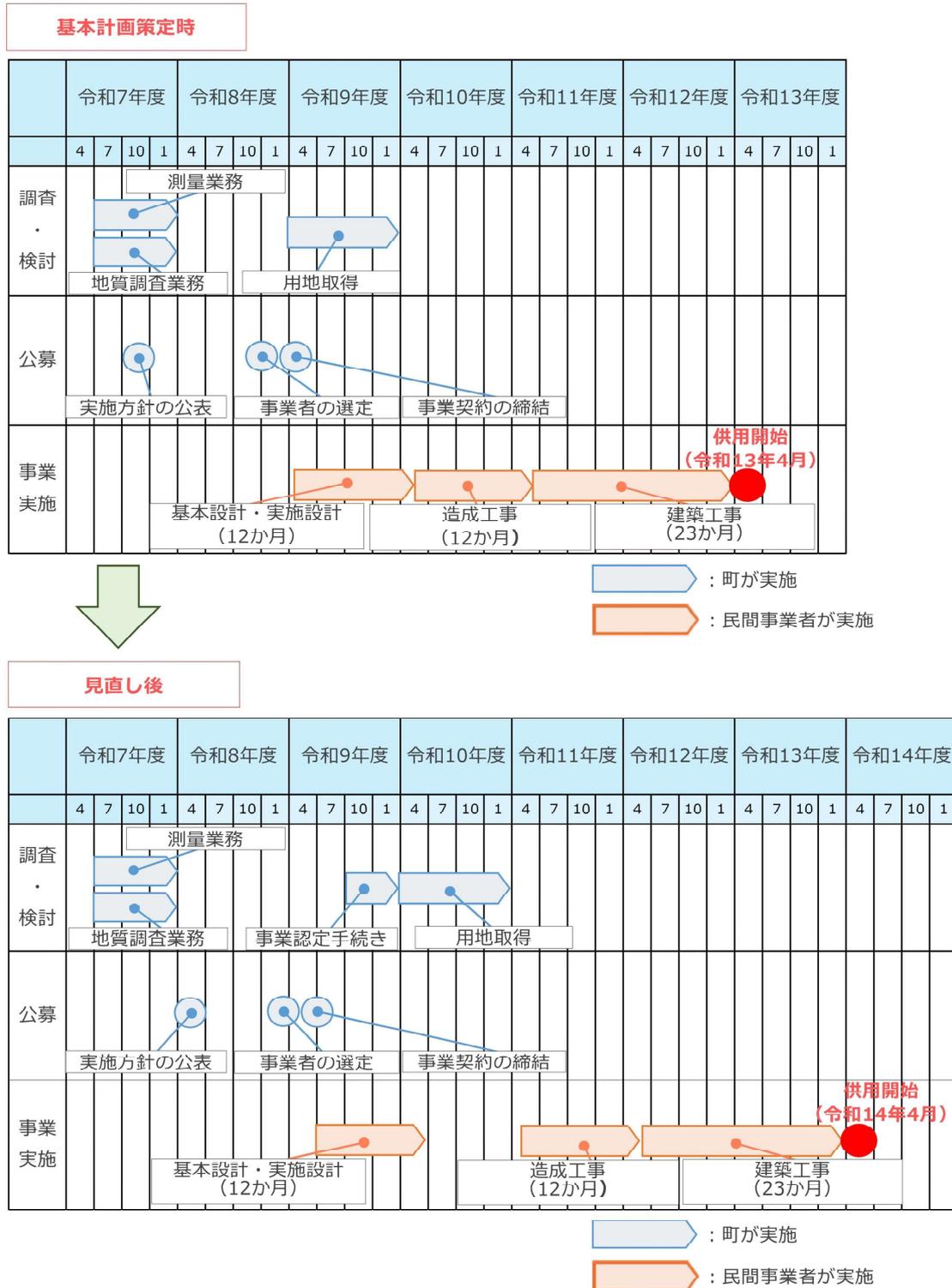


図 道の駅事業想定スケジュール

7. 基本計画策定のための会議体

(1) (仮称)「道の駅かみのかわ」基本構想・基本計画策定委員会

① 設置の目的

基本構想・基本計画の策定に必要な事項について検討を行うため、委員会を設置します。

② 委員

策定委員会の委員は下表のとおりです。

表 策定委員会委員一覧

委員長	副町長
副委員長	教育長
	商工課長
委員	総務課長
	企画課長
	税務課長
	住民課長
	地域生活課長
	健康福祉課長
	子ども家庭課長
	農政課長
	農業委員会事務局長
	都市建設課長
	建築課長
	上下水道課長
	デジタル推進室長
	会計課長
	議会事務局長
教育総務課長	
生涯学習課長	

③ 開催概要と議題

策定委員会開催の概要と議題は下表のとおりです。

表 策定委員会の開催概要と議題

検討段階	会議名	開催日時	開催場所	議題
基本構想	第1回	令和6年3月19日 14:00~14:30	上三川町役場 会議室	<ul style="list-style-type: none"> 道の駅の概要・動向について 利用者ニーズ調査について その他
	第2回	令和6年5月24日 13:30~14:15	上三川町役場 会議室	<ul style="list-style-type: none"> 第1回策定懇談会結果報告について 第2回策定懇談会について
	第3回	令和6年7月16日 11:00~11:40	上三川町役場 会議室	<ul style="list-style-type: none"> 第2回策定懇談会結果報告について 第3回策定懇談会について
基本計画	第4回	令和6年9月13日 10:00~10:40	上三川町役場 会議室	<ul style="list-style-type: none"> 第3回策定懇談会結果報告について 第4回策定懇談会について
	第5回	令和7年1月8日 13:30~14:10	上三川町役場 会議室	<ul style="list-style-type: none"> 第4回策定懇談会結果報告について 第5回策定懇談会について
	第6回	令和7年2月18日 11:20~11:40	上三川町役場 会議室	<ul style="list-style-type: none"> 第7回策定懇談会について
	第7回	令和7年3月6日 10:00~10:40	上三川町役場 会議室	<ul style="list-style-type: none"> 第5回策定懇談会結果報告について 第7回策定懇談会について
	第8回	令和7年4月15日 16:15~16:45	上三川町役場 会議室	<ul style="list-style-type: none"> 第7回策定懇談会結果報告について 第8回策定懇談会について

(2) (仮称)「道の駅かみのかわ」基本構想・基本計画策定懇談会

① 設置の目的

基本構想・基本計画の策定に必要な事項について助言、提言等を求めるため、懇談会を設置します。

② 委員

策定懇談会の委員は下表のとおりです。

表 策定懇談会委員一覧

参加者	上三川町議会 議員	4名
	学識経験者（宇都宮大学 地域デザイン科学部）	1名
	商工会 代表者	1名
	観光協会 代表者	1名
	宇都宮農業協同組合 代表者	1名
	認定農業者協議会 代表者	1名
	自治会長連絡協議会 代表者	1名
	女性団体連絡協議会 代表者	1名
	消費者友の会 代表者	1名
	日産自動車栃木工場	1名
	一般公募	3名
オブザーバー	国土交通省 宇都宮国道事務所	1名
	栃木県	3名
	宇都宮市	2名
事務局	上三川町 商工課	4名
	三井共同建設コンサルタント株式会社	3名

③ 開催概要と議題

策定懇談会の概要と議題は下表のとおりです。

表 策定懇談会の概要と議題

検討段階	会議名	開催日時	開催場所	議題
基本構想	第1回	令和6年3月22日 10:00~11:00	上三川町役場 会議室	<ul style="list-style-type: none"> 道の駅の概要・動向について 利用者ニーズ調査について その他
	第2回	令和6年5月27日 13:30~15:00	上三川町役場 会議室	<ul style="list-style-type: none"> 道の駅計画地について 前回会議のご意見とそれに対する対応方針 懇談会の予定議題と今回会議の主な議題 道の駅の概要 道の駅に求められる導入機能 コンセプト・導入機能案について 導入機能(案)イメージ その他
	第3回	令和6年7月18日 13:30~15:00	上三川町役場 会議室	<ul style="list-style-type: none"> (仮称)「道の駅かみのかわ」基本構想について その他
基本計画	第4回	令和6年9月30日 13:30~15:00	上三川町役場 会議室	<ul style="list-style-type: none"> 整備・管理運営について 導入施設と施設規模 導入施設の事例 導入施設から想定される利用シーン
	第5回	令和7年1月17日 10:00~11:30	上三川町役場仮庁舎 会議室	<ul style="list-style-type: none"> 導入施設に関する懇談会でのご意見と基本計画への反映 導入施設およびその規模の振り返り 配置計画(案) マーケットサウンディング調査の実施について
	第6回	令和7年2月20日 8:45~12:00	道の駅グランテラス筑西 道の駅常総	<ul style="list-style-type: none"> 道の駅現地視察研修
	第7回	令和7年3月21日 10:00~11:30	上三川町役場仮庁舎 会議室	<ul style="list-style-type: none"> (仮称)「道の駅かみのかわ」基本計画について
	第8回	令和7年4月24日 13:30~14:00	上三川町役場仮庁舎 会議室	<ul style="list-style-type: none"> (仮称)「道の駅かみのかわ」基本計画について

(3) 基本構想・基本計画策定ワーキンググループ

① 目的

基本構想・基本計画の原案の検討を効果的に行うため、ワーキンググループを設置します。

② 出席者

ワーキンググループへの出席者は以下のとおりです。

表 策定ワーキンググループ出席者一覧

参加者	宇都宮大学 地域デザイン科学部
	国土交通省 関東地方整備局宇都宮国道事務所
	栃木県
	日産自動車株式会社
事務局	上三川町
	三井共同建設コンサルタント株式会社

③ 概要

基本構想・基本計画の策定ワーキンググループの概要は以下のとおりです。

表 基本構想・基本計画の策定ワーキンググループ概要

検討段階	会議名	開催日時	開催場所	議題
基本構想	第1回	令和6年3月15日 9:00~11:00	宇都宮大学 陽東キャンパス 8号館会議室	<ul style="list-style-type: none"> 道の駅整備について その他
	第2回	令和6年5月2日 13:30~15:00	宇都宮 国道事務所 会議室	<ul style="list-style-type: none"> (仮称)「道の駅かみのかわ」の導入機能(施設)について
基本計画	第3回	令和6年8月6日 13:30~15:00	宇都宮 国道事務所 会議室	<ul style="list-style-type: none"> 導入施設について 防災道の駅について
	第4回	令和6年12月16日 9:30~11:00	宇都宮 国道事務所 会議室	<ul style="list-style-type: none"> 配置計画図について
	第5回	令和7年2月4日 9:00~10:15	宇都宮 国道事務所 会議室	<ul style="list-style-type: none"> 配置計画図について 事業手法について スケジュールについて