

道の駅基本計画策定委託

「道の駅」基本計画

令和3年3月

千葉県栄町

目次

はじめに	1
1. 道の駅整備の目的と整備コンセプト	2
(1) 第2次総合戦略における位置づけ	2
(2) 栄町の現況と課題、道の駅の必要性（基本構想から抜粋・要約）	3
(3) 道の駅の潮流と設置するメリット	4
(4) 考慮すべきまちづくりの潮流	5
①新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性	5
②水稲から園芸作物への転換の推進	6
③令和3年度栄町農業再生協議会水田フル活用ビジョン	7
④かわまちづくり計画の推進	8
⑤自転車活用推進計画の推進	9
(5) 活かすべき地域の資源	10
①特産品	10
②観光資源	10
③歴史と文化	12
(6) 町内企業等へのヒアリング調査	14
①立地・市場に関する評価	14
②道の駅のターゲットについて	14
③地域・事業者・町民間の連携について	14
④栄町の農業について	14
⑤道の駅の『売り』について	15
⑥併設施設について	16
⑦高齢者の活躍について	17
(7) 道の駅の整備コンセプト	18
(8) 道の駅の参考事例	19
2. 道の駅の利活用による地域振興方策の検討	24
(1) 基本構想から引き継いでいる地域振興方策	24
(2) 基本計画で新たに提案する地域振興方策	25
3. マーケティング調査	28
(1) 市場規模の把握	28
①地域における道の駅の市場規模の把握方法	28
②地域における道の駅の市場規模	29

(2) 地域経済効果	32
(3) 数値目標の設定	35
4. 施設整備の基本方針	36
(1) 基本構想から引き継いでいる導入施設の基本方針	36
(2) 基本計画で新たに提案する導入施設の基本方針	36
(3) 施設規模の想定	37
(4) 施設ゾーニングと動線の考え方	41
(5) 完成予想図	42
①配置図	42
②平面図	43
③立面図	44
④空間イメージ	45
5. 事業手法の検討	47
(1) 道の駅の整備類型	47
(2) 管理運営手法	48
①管理運営方針	48
②管理運営形態	48
③管理運営主体	49
(3) 整備手法	50
6. 概算費用の算出	53
(1) 整備概算費用の算出	53
①概算整備費	53
②道の駅整備に活用できる補助制度	54
(2) 管理運営費用の算出	56
7. 今後の進め方	57
(1) スケジュール	57
(2) 事業に向けての留意事項	58
①活用する事業手法の条件精査	58
②維持管理・運営を視野に入れた施設計画	58
③観光客受け入れ態勢の準備	58

はじめに

本町は、千葉県北部、利根川流域に位置し、東は成田市、西は印西市、南は印旛沼、北は利根川をはさんで茨城県と接しています。東京都心から 45km 圏内にあり、県都千葉市からは 35km、日本の表玄関成田空港へは約 10km のところに位置しています。総面積は 32.51 km^2 で、東西に約 12km、南北に約 5km と東西に細長く、東部は一部に高台で山林や畑となっていますが、役場周辺など一部の地域は、住宅地として開発されています。この東部の台地以外の町域は、おおむね平坦で豊かな水田地帯が広がっています。

道路体系については、県道美浦栄線若草大橋が平成 18 年に開通し、産業面、生活面における利便性が高まりました。また、平成 8 年に県道鎌ヶ谷本埜線バイパスが着工され、本町の発展に寄与することが期待されています（令和 3 年度中の供用開始を予定）。

一方、町の人口は、平成 10 年に 26,182 人に達した以降は減少傾向にあり、令和 3 年 3 月 1 日現在で 20,231 人となっています。昭和 50 年代からの団地開発による急激な人口増の影響が残り、65 歳から 75 歳までの元気な高齢者が多いのが特徴ですが、それを支える若年層・壮年層の割合は一貫して減少している状況にあります。今後も人口減少・少子高齢化は進行することが見込まれており、まちの賑わいの低下に加え、社会福祉施策の負担増加もあいまって、財政面などの点からも大きな課題であるといえます。

これらの状況に対応すべく、町では、長年基幹産業として地域経済を支えてきた農業を活性化させること、また、商業・観光を振興していくことが重要な課題であると捉えていますが、町の農業を取り巻く環境はあらゆる面で厳しい状況にあり、若者の農業離れや農業従事者の高齢化等を背景に、今後さらなる衰退が懸念されるところです。

このようなことから、町の農業については、将来にわたって持続可能とするために、農業経営の安定化や高付加価値化、また、農産物の 6 次産業化、農商工連携の推進、観光資源としての活用が重要であると考えられます。また、商業や観光についても、まちの賑わいを創出し、雇用の場の確保や買い物の利便性向上、交流人口の拡大を図り、地域活力を向上していくために、その振興が望まれるところです。

そして、課題を解決する一手段として、町では新たな地域振興施設として「道の駅」を設置する検討を始めました。その初年となる昨年度は、農産物直売施設や飲食施設、観光物産施設等を併せ持つ道の駅の設置による課題解決の可能性を探るとともに、当町における道路交通の実態や周辺の道の駅施設の稼働状況等を分析して、当町での具体的な整備の方向性を「道の駅」基本構想としてとりまとめました。

令和 2 年度の本検討においては、基本構想の内容を踏まえ、当町での道の駅整備の実現を目指して、整備コンセプトの検討、マーケティング調査、町内事業者へのヒアリング調査などを実施し、地域の特性に合わせた機能や運営方法等の整理を行います。そして施設の配置計画、完成予想図、事業化のスケジュールまでを含め、「道の駅」基本計画としてとりまとめるものとします。

1. 道の駅整備の目的と整備コンセプト

(1) 第2次総合戦略における位置づけ

人口減少に歯止めをかけ活力を向上させることを目的とした本町の地方創生計画である第2次総合戦略（令和2年3月）において、産業活性化については総合戦略2「地域特性を生かし、産業が活性化した栄町をつくる」として将来の方向性が示されています。その中で道の駅は、「農業所得の向上・商業の活性化のための新たな拠点」として位置づけられています。本町が抱える農業、商業、観光の課題を解消するきっかけとなる施設を目指し、本町の産業を活性化することが求められています。

目指すべき将来の方向性「将来に向けて活力のある町・・・地域経済力向上への挑戦」

町の基幹産業である農業の振興を行なうとともに、成田空港が近いと言った立地を生かし、工業団地の拡張や企業立地等を推進し、地域経済力と雇用力の向上を図り、住み続けながら働ける栄町の実現を目指す。

総合戦略2「地域特性を生かし、産業が活性化した栄町をつくる」

農業所得の向上・商業の活性化のための新たな拠点を作る

- 利根川が見えるなど、特色ある道の駅を整備する
 - ・農業所得の向上に向け、地域農産物の出荷先の確保や6次産業化等を進める
 - ・地元雇用の拡大の場を進める
- 町の魅力発信の場を強化する
- 道の駅来訪者の町内周遊を図る
- 観光農園の整備などを検討する

<町内産業の課題と目指すべき方向性（抜粋）>

	課題	目指すべき方向性
農業	・農家の高齢化や後継者不足により、担い手の確保が進んでいない。 ・TPP参加による農産物市場に影響がでている。農業所得が安定していない。 ・黒大豆など特産品のブランド化に取り組んでいるが、知名度や生産量が今一歩。	・農業の担い手の育成と確保 ・農業所得の安定化 ・特産品の知名度向上や量産
商工業	・町内での購買力が衰退し空き店舗が増加。 ・経営者の高齢化が進み、後継者、人手不足等により廃業が危惧される。	・町内店舗への回遊性向上 ・町内への新規開店を促す
観光	・成田空港や周辺ホテルから房総のむらへの観光客が延びていない。 ・魅力のある土産や飲食場所が少なく、観光客が地域経済の活性化に繋がっていない。 ・サイトへの掲載が不足しているため、栄町を訪れるトランジット旅客が少ない。 ・観光資源のPR不足や周遊するルート作りが少なく、その手段も無いことから、観光資源が活かされていない。	・情報発信力の強化 ・観光資源を発掘して活用 ・観光客を町中に誘導

(2) 栄町の現況と課題、道の駅の必要性（基本構想から抜粋・要約）

令和元年度にとりまとめた基本構想における現況及び課題に概要については、下表のとおりです。

<地域振興に関連する本町の現況及び課題>

項目		現 況	課 題
人口減少・高齢化		◇平成7年以降人口減少が続く ◇高齢化とともに継続的に人口減少が続く見込み ◇地域活力の低下が懸念	・若者世代の定住人口の維持・拡大 ・町外からの観光客等の交流人口の拡大 ・高齢者が元気にいきいき暮らすことのできる社会づくり
地場産業の活性化	農業	◇農業は長年にわたり基幹産業として本町の経済を支えてきた産業 ◇若者の農業離れや農業従事者の高齢化 ◇農家人口、農家数、耕地面積、農業生産額ともに減少傾向	・農業経営の安定化・高付加価値化 ・農産物の6次産業化や観光資源としての活用 ・地場産業としての農業の活性化
	商業	◇本町の商業施設等は増加と減少を繰り返しつつも、近年は減少傾向 ◇買い物の利便性を望む声が多い ◇本町の食料品の地元購買率は、他の自治体と比較して低い数値	・町内に生活する方々の日常生活の快適性や利便性の向上 ・多くの人をひきつける地域ならではの商品・サービス提供 ・地元商業の活性化
	工業	◇従業者数、製造品出荷額等ともに減少傾向	・地元雇用の拡大 ・地元工業の活性化
	観光	◇「ドラムの里」や利根川で楽しむ水上レジャーが人気 ◇平成29年には約49万人の観光客が訪れる	・本町の魅力の外部発信 ・観光関連産業の活性化

道の駅の必要性

農業振興による農業経営の安定化や、物産販売等による賑わいの創出、新たな雇用の場の創出、定住促進・交流人口の増加を図るためには、地域振興に寄与する施設の設置が必要

道の駅の設置場所

「栄町第5次総合計画」の土地利用構想に示された「観光活性化エリア」の位置づけや、交通量の多い国道に面していることなどを条件として、「水と緑の運動広場」内に設置

（３）道の駅の潮流と設置するメリット

「道の駅」は創設から四半世紀が過ぎ、その時代に求められる機能に応じて進化し続けています。道の駅が創設された 1993 年頃は通過する道路利用者のサービス提供の場として（第 1 ステージ）、2013 年頃からはそれに加え道の駅自体が目的地として多くの人に利用されました。現在は 2025 年を目標年として次に示す第 3 ステージを掲げており、観光や防災に役立つ施設となるだけでなく、地域が活躍する舞台となる地域センターとしての役割が期待されています。

＜道の駅の新たなコンセプト＞



資料：「道の駅」第3ステージ 地方創生・観光を加速する拠点へ
（令和元年 11 月 18 日 新「道の駅」のあり方検討会 提言）

＜道の駅に登録するメリット＞

1. 「道の駅」を世界ブランドへ…日本だけでなく海外からも道の駅を目的地として来客することが目指されています。道の駅に登録することで、国内外の観光客誘致に弾みをつけることができます。
2. 新「防災道の駅」が全国の安心拠点に…国土交通省では大規模災害時の広域的な復旧・復興活動拠点としての機能を持つ道の駅「防災道の駅」の大臣認定や各道の駅の BCP（事業継続計画）策定を推進する予定です。道の駅の防災機能により地域住民や道路利用者、観光客の安全・安心な場を提供することができます。
3. あらゆる世代が活躍する舞台となる地域センターに…これからの道の駅では、地域や民間がタイアップした地域活性化プロジェクトの推進や、あらゆる世代が活躍する環境を提供することが目指されており、本町の発展に必要な協働の取組拠点とすることができます。

(4) 考慮すべきまちづくりの潮流

①新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性

国交省では、新型コロナ等新たな感染症にも対応できるまちづくりの方向性を示しています。

1) オフィス等の機能や生活圏のあり方

テレワークやサテライトオフィスの進展により、どこでも働ける環境が整い、働く場と居住の場が融合した都市が求められており、働くにも住むにも快適な環境、ゆとりあるスペースへのニーズが高まっています。職住近接に対応したまちづくりを進め、居住の場、働く場、憩いの場といった様々な機能を備えた「地元生活圏」の形成を推進することが求められています。

また、テレワーク等が浸透してきている一方で、偶然の交流や白熱した議論、実体験を伴うもの、文化やエンターテインメントといった、オンラインでは代替しがたい経験を提供する機能が「リアルな場」に求められています。

2) オープンスペースの今後のあり方

自宅で過ごす時間が増え、身近な自然資源として、また、運動不足の解消・ストレス緩和の効果が得られる場として、グリーンインフラとしての緑や、オープンスペースの重要性が再認識されています。緑とオープンスペースは、作業場所、フィットネスの場所等、利用形態が多様化してきており、テレワーク、テイクアウト販売への活用といった地域の多様なニーズに応じて柔軟に活用することが必要とされています。

- 本道の駅では、町民のテレワークやサテライトオフィス、自主学習などの需要に対応するための空間を検討します。
- デジタル空間では得られないリアルな場での交流や体験の場を提供します。
- 運動施設のある公園内に立地することを活かして、来訪者の健康維持に資する施設を目指します。また、屋外空間を有効に活用して様々な活動に対応します。

<新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性イメージ>



資料：「新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性」（論点整理）国土交通省令和2年8月31日発表

②水稲から園芸作物への転換の推進

農林水産省では、主食用米の需要が毎年減少傾向にある中、畑地化を一層推進していく必要があるとしており、水稲から野菜、果樹、花きの産地への転換を促進するため、転換に向けた地域の合意形成や排水・栽培技術支援、出荷先確保への支援を行っています。

一方、新規就農者については、主として野菜に取り組む戸数の割合は66%と高く、果樹が15%で続いています。

- 収益性の高い農業への転換を図るため、本町では、安定した水稲経営を意識しつつも、道の駅については畑地化の推進に寄与する施設を目指し、町内農家の振興と新規就農者等が活躍できる機会の提供を視野に入れて検討します。

<農林水産省の園芸作物生産転換促進事業>

園芸作物生産転換促進事業
【平成30年度予算額 671(1,480)百万円】

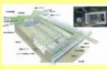
○ 実需者ニーズに対応した園芸作物の生産拡大を実現するため、**水田地帯において水稲から園芸作物への転換**を図り、生産者と実需者等の関係者が連携して取り組む**新しい園芸産地の育成**を支援。

【支援内容】

対象品目：露地野菜、施設野菜、果樹、花き

①産地の合意形成
 水稲から園芸作物への転換に向けて、
 ・生産者間で生産体制の構想を検討するとともに、
 ・流通業者や実需者を含めたコンソーシアムを構築。



③排水対策や栽培技術の確立
 水田地帯で園芸作物への転換が可能かを検証するため、
 ・地下水位制御システム等による排水対策の実証、
 ・栽培技術確立のための実証ほの設置、技術講習会等を実施。



②品種の選定や出荷先の確保
 新たに園芸作物に取り組むに当たり、
 ・産地の気象・土壌条件に適した品種の検討を行うとともに、
 ・事業実施後の契約取引の実現に向けて実需者と計画的に協議。



④機械・施設のリース方式による導入等
 まとまった面積でより高い収益を確保できるよう、
 ・低コスト生産に必要な機械化一貫体系の導入、
 ・施設野菜の生産に必要なハウスの導入、
 ・導入する機械・施設に対応する栽培技術の実証等を実施。

【機械化一貫体系の導入（キャベツ）】





【施設野菜の生産に必要な施設・機器】





<産地育成のイメージ>

野菜産地の育成 ◆ 水稲からの転換による水田地帯での野菜（露地・施設）を中心とした新たな産地を育成






果樹産地の育成 ◆ 水稲からの転換による水田地帯での果樹を中心とした新たな産地を育成





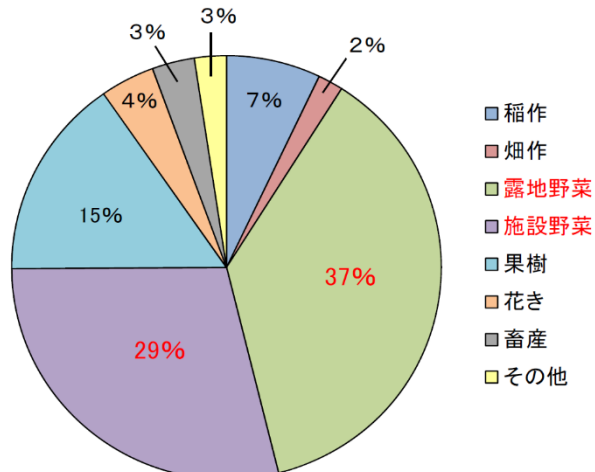
花き産地の育成 ◆ 水稲からの転換による水田地帯での花きを中心とした新たな産地を育成





18

<新規就農者の経営作目>



資料：「野菜をめぐる情勢」平成30年5月農林水産省

③令和 3 年度栄町農業再生協議会水田フル活用ビジョン

農林水産省では、水田で麦、大豆、飼料用米、米粉用米等の作物を生産する農業者に対して産地交付金を直接交付することにより、水田のフル活用を推進し、食料自給率・自給力の向上を図る取組を行っています。本町では、千葉県「水田フル活用ビジョン」に基づき「栄町農業再生協議会水田フル活用ビジョン」を策定しています。

＜令和 3 年度、栄町水田フル活用ビジョンにおける作物ごとの取組方針等＞

1) 主食用米

- ・ 早生・中生品種の作付け割合の拡大、規模拡大、低コスト化
- ・ 中食・外食等の業務用米での「ふさおとめ」「ふさこがね」の生産推進

2) 非主食用米

ア飼料用米

- ・ 制度の周知徹底、戸別訪問等による推進、団地化の推進、実需者の求める出荷体制の整備推進、地域内流通の促進

イ米粉用米

- ・ 潜在需要の実態把握、掘り起こし
- ・ 千葉県農業再生協議会との連携による需要者情報の共有
- ・ 産地交付金を活用した生産性向上技術等の取り組み

ウ WCS（稲発酵粗飼料：Whole Crop Silage）用稲

- ・ 千葉県農業再生協議会との連携による需要者情報の共有、利用促進
- ・ 産地交付金等を活用したほ場の団地化、耕畜連携の推進、飼料用稲専用品種・直播栽培の導入
- ・ 畜産農家の求める高品質な WCS 用稲の生産推進

エ加工用米

- ・ 産地交付金等を活用して、複数年契約により実需者との結びつきを強化
- ・ 生産性向上技術等の取組を推進

オ備蓄米

- ・ 都道府県優先枠等の情報を農業者や集荷業者へ提供

3) 大豆、飼料作物

- ・ 大豆…産地交付金や県単独補助事業を活用したほ場の団地化支援
- ・ 特産品「どらまめ」…6 次産業化や農商工連携を推進
- ・ 飼料作物…産地交付金による耕畜連携や二毛作への助成、県単独補助事業の活用による取組推進

4) 野菜

- ・ 産地交付金の活用による黒大豆、イチゴ等をはじめとした収益性の高い品目への転換

5) 不作付地の解消

- ・ 千葉県農業再生協議会との連携による不作付地となっている水田の有効活用

④かわまちづくり計画の推進

国土交通省では、地域が持つ「資源」や地域の創意に富んだ「知恵」を活かし、市町村や民間事業者、地域住民と河川管理者が連携の下、「河川空間」と「まち空間」が融合した良好な空間形成を目指す「かわまちづくり」を推進しています。平成 21 年度に創設した「かわまちづくり」支援制度にもとづき、河川管理者がハード・ソフト面で支援を行っています。

本道の駅は国道 356 号を挟んで利根川に面していることから、利根川および河川敷の多様な利用を想定したと一体的な空間形成を行うことで、さらなる活性化が期待できます。

＜支援制度による支援＞

ソフト対策	ハード支援
優良事例等に関する情報提供のほか、河川敷のイベント広場やオープンカフェの設置等、地域のニーズに対応した河川敷地の多様な利用を可能とする「都市・地域再生等利用区域」の指定等を支援	治水上及び河川利用上の安全・安心に係る河川管理施設の整備を通じ、まちづくりと一体となった水辺整備を支援

＜活用例＞

1) 信濃川やすらぎ堤かわまちづくり

- ・民間のアウトドアメーカーが「アウトドアと健康」をテーマに全体のマネジメントを担い、水辺の賑わいと経済効果を創出。
- ・信濃川下流河川事務所（河川管理者）から新潟市が一括占用許可を得て、新潟市とアウトドアメーカーと施設使用契約を締結。
- ・アウトドアメーカーは飲食店等の出店者と出店契約を締結。



2) 美濃加茂地区かわまちづくり

- ・地域資源を活かしたプログラムを官民共同で考え、それらを繋げるように公園・建築をデザインし交流拠点を整備。
- ・地域活動団体、指定管理者、行政が連携して各種イベントを開催。
- ・かわとまちを繋げるため、船着き場や水際遊歩道の整備、コミュニティバス、レンタサイクル事業等を実施。



資料：かわまちづくり支援制度の概要（令和元年 12 月 26 日 国土交通省報道発表資料）

⑤自転車活用推進計画の推進

国土交通省は、自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図ることなど新たな課題に対応するため、交通の安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を低減することによって、公共の利益の増進に資すること等を基本理念とする自転車活用推進法（平成 28 年法律第 113 号）を平成 29 年 5 月 1 日に施行しました。

自転車活用推進計画は、自転車の活用の推進に関する総合的かつ計画的な推進を図るため、自転車活用推進法第 9 条に基づいて定めるものであり、我が国の自転車の活用の推進に関して基本となる計画として位置付けられています。

計画に基づき、地方公共団体は地域の実情に応じた「地方版自転車活用推進計画」を策定し、国、地方公共団体、事業者、国民等の関係者が連携・協力して施策を実施します。

本町では「房総のむら」に訪れた観光客が、町内の観光資源や商業施設に周遊することを目指し、サイクリングステーションが設置されていることから、自転車活用推進計画を活用して、さらなる回遊性を創出することが考えられます。

＜自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策＞



資料：次期自転車活用推進計画の骨子について 参考資料 1-1（令和 3 年 1 月 29 日 国土交通省報道発表資料）

（５）活かすべき地域の資源

地域づくりにおいて、特産品や観光名所などその地域ならではの資源を活用した商品の開発やサービスの展開は、地域経済や社会の活性化に大きく寄与する重要な取組みとなります。ここでは栄町の地域資源について整理します。

①特産品

1)「どらまめ」(黒大豆)とその加工品

町内で平成 10 年から栽培が始まった黒大豆は、大粒で芳醇なコクと独特の甘みがある「丹波黒」とよばれる高級品種で、町のイメージキャラクター「龍夢（ドラム）」にちなんで「どらまめ」と名付けられています。

平成 30 年の栽培面積はおよそ 17ha、出荷量 5t、出荷額は 420 万円で、地域特産の農産物として枝豆や乾豆は直売所の人気商品となっています。また加工品の開発も行われてきており、煮豆や甘納豆、味噌、きな粉などポピュラーなものから、黒大豆焼酎「どらむすこ」や「どらまめ茶」などの飲料、ロールケーキやカステラ、マドレーヌ、クッキーなどのスイーツまで、多種にわたっています。

さらに、黒大豆の生産農家によって組織される「栄町黒大豆研究会」では、どらまめのオーナー制度を導入、黒大豆の畑を区画単位で販売し、収穫直前まで生産者が育てた黒大豆を畑ごとオーナーに引き渡す取組みは、キャンセル待ちがでるほど好評です。



どらまめの加工品（栄町どら黒豆生産販売推進協議会リーフレットより）

2) その他の農産物

栄町の稲作は昔も今も地域農業の中心であり、米の産出額では印旛地域9市町の中でも成田市、印西市、佐倉市に次ぐ4番目となっています。地元産の米を使った餅や煎餅、炊込みご飯など、地域で食されてきた米の加工品は、現在も直売所などに並ぶ人気商品です。

また、近年ではいちご栽培に取り組む農家も増え、ハウスでの摘み取りや直売は町内外の消費者に好評となっています。

②觀光資源

1) 栄町観光拠点「ドラムの里」

ドラムの里は、来訪者向けに町内を案内する観光案内所、地元農産物やみやげ物を販売す

る「龍の市庭（いちば）」、農家レストラン「ゆめテラス」、国際観光拠点「コスプレの館」からなる町の観光拠点施設です。隣接する県立の施設「房総のむら」（江戸時代の街並みを再現した体験博物館）とあわせ、年間を通して多くの観光客が訪れています。

中でも「コスプレの館」は、江戸時代の衣装をまとうて「房総のむら」に入館できるという特徴ある体験を提供しているほか、成田空港に近いことから、海外からの観光客も楽しめるようなコスプレ体験やグッズ販売、日本文化体験なども用意されており、国際観光拠点としても機能しています。また、令和3年度からはレンタルサイクル事業も始まる予定であり、「道の駅」との相互利用による集客機能向上が期待されます。



ドラムの里内「龍の市庭」（左）と「コスプレの館」（「ドラムの里」ウェブサイトより）

2) 水上レジャー

栄町は、利根川、将監川、長門川、そして印旛沼と、豊かな水資源に恵まれており、水に関するレジャーが盛んです。

特に利根川と長門川が合流する付近は釣り場として人気で、季節を問わず多くの釣り人が訪れています。他にもスポーツフィッシングやドラゴンカヌー、夏季にはジェットスキーを楽しむこともでき、これら水上レジャーは町の観光資源のひとつと言えるでしょう。



ジェットスキー（左）とドラゴンカヌー（栄町ウェブサイトより）

③歴史と文化

1) 龍角寺

印旛沼の「龍伝説」に登場する3つの寺のうちのひとつである龍角寺は、和銅2年（709年）の建立とされる関東最古の寺院で、国指定重要文化財の薬師如来座像などもあります。町のイメージキャラクターである「龍夢（ドラム）」の名も、ここから生まれました。



龍角寺（栄町ウェブサイトより）

2) 龍角寺古墳群

栄町と成田市とにまたがる台地上に114基が確認されている古墳群で、6世紀以降の古墳時代後期に築造されたと考えられています。まだ一部しか発掘調査が行われておらず、明らかになっていない点も多いと言われていますが、代表的なものは以下のとおりです。

岩屋古墳：国指定史跡。古墳時代末期の方墳として日本最大の規模を誇る

浅間山古墳：7世紀前半に造られた前方後円墳で、龍角寺古墳群では最大の墳丘長78m

101号古墳：120個体以上の円筒埴輪が墳丘に配置されている



岩屋古墳（栄町ウェブサイトより）



101号古墳（栄町ウェブサイトより）

3) 神社

町内には由緒ある神社も多く存在します。栄町観光協会が「栄町の御朱印さんぽ」として、回遊ルートを設定した6つの神社を以下に紹介します。

- ①大鷲神社：12月上旬に開催される「酉市」は町で最大規模の伝統ある祭り
- ②魂生神社：2.5mの男性御神体は日本一の大きさ
- ③駒形神社：八坂神社と浅間神社を合祀している
- ④八坂神社
- ⑤浅間神社
- ⑥一之宮神社：毎年4月に五穀豊穡を祈願して獅子舞が奉納される



「栄町の御朱印さんぽ」対象神社（「ドラムの里（観光案内所）」ウェブサイトより）

（６）町内企業等へのヒアリング調査

農業所得の向上、商業活性化や道の駅の特色についてヒントを得るために、地域の関係者にヒアリングを行いました。

＜ヒアリング調査概要＞

調査期間	令和２年１２月１４日（月）～令和２年１２月２１日（月）
対象機関	JA 西印旛、農業委員会、栄町漁業組合、栄町商工会、栄町観光協会、ドラムの里指定管理者、千葉銀行、京葉銀行
内容・方法	栄町の現況や課題、道の駅のあり方等について対話形式で聴取

①立地・市場に関する評価

- ◇道の駅の予定地はロケーションが良いことが評価されていますが、狭いことが懸念されています。道の駅だけで完結するコンセプトは望ましくないと考えられています。
- ◇観光客を対象とした施設を比較すると、屋外施設は影響が少なかったとの報告がありました。屋外空間を有効利用する施設とすることで、ウィズコロナ、アフターコロナにも対応した施設が求められています。

②道の駅のターゲットについて

- ◇道の駅は地元向けか観光客向けの２通りがあるとすれば、栄町は観光客向けが良いと評価されています。
- ◇栄町の特長のひとつである自然環境や里山の風景を活かし、成田空港利用客や、周辺都市からの観光客、利根川堤防を走行するサイクリスト、ブラックバスが良く釣れるポイントがあることから釣り客などがターゲットとなりうると評価されています。

③地域・事業者・町民間の連携について

- ◇道の駅の整備にあたっては、農業や観光の振興だけでなく、町内の飲食業、小売業の活性化の機会となることが期待されています。町内企業の協力を得ることにより、町の特色を出すことができるものと考えられます。
- ◇地域間が連携して、レンタサイクルで回れる回遊ルートを提供したり、町内外の農家民宿やキャンプ場などを泊まり歩ける環境を提供するなど、道の駅単体ではなく町を中心として印旛地域全体で集客することで、滞在時間を延ばし、集客力を高めることが考えられます。

④栄町の農業について

１）栄町の特産物

- ◇栄町の特産物は米と黒大豆だと認識されています。
- ◇黒大豆については町の特産品として道の駅で PR することが求められますが、出荷時期が限られていることから、年間を通して販売できる加工品としてのメニュー開発が必要です。

２）道の駅での町内産農産物の供給可能性

◇道の駅として栄町の特徴を出すことや、反収の高い農業を推奨する観点から、道の駅ではできる限り栄町産の野菜を供給することが望まれます。

◇しかし、本町では野菜の収穫高が非常に少なく、町内にある２つの直売所でも多くを町外の野菜供給に頼らざるを得ない状況にあります。その状況下において、道の駅に直売コーナーを設ける場合は、町内直売所でも、さらに栄町産の野菜供給が厳しくなることが予想されます。

◇道の駅を契機として、農家の野菜栽培意欲を喚起するとともに、野菜耕作者を増員する必要があります。それでも足りない野菜については不足分を印旛地域全体から調達する必要があります。

3) 農家の後継者不足

◇本町の農家の高齢化は、印旛地域でも顕著であり、平均年齢が令和２年現在で約 70 歳となっています。しかし、米農家の後継者世代はほとんどが農外就労で、ＵＩターンもほぼないのが現状です。

◇農家は高齢化により、野菜耕作などの新しい取組が難しい状況にあります。

◇また、定年退職後の農家の子弟、または新規就農希望者が、後継ぎや援農の形で農地の担い手となることが期待されていますが、担い手候補の育成機会や、耕作可能な農地の提供などに課題があり、推進が難しい状況にあります。

◇一方で、野菜が売れることが分かれば、耕作者は増える可能性があるとのことでした。

◇道の駅を契機として、現世代の野菜耕作への転換、および農業の担い手の育成を図ることが望まれます。

⑤道の駅の『売り』について

◇利根川沿いに道の駅が複数立地していることから、特長のある道の駅とする必要があるとの指摘がある一方で、今は「モノ」より「コト」であり、体感・体験できることが重要との指摘がありました。

◇商品を単調に並べるだけではなく、体験そのものや、商品と体験をセットにするなど、『コト』消費に着眼した商品・サービスを提供することが望ましいと考えられます。

1) 印旛地域の自然

◇印旛沼や利根川は本町の大きな特長であることから、漁業資源も活用するべきと考えられています。町民にとっては古くから伝わる当たり前の食生活でも、ザッコ（雑魚）、コイ、フナ、ウナギ、ザリガニなどは、来訪者にとっては珍しい食材です。印旛沼や利根川で採れた魚介類を活用した『川漁師料理』を提供することは、道の駅の大きな特色となると考えられます。

◇印旛沼は近年、インスタ映えするフォトジェニックスポットとして、また、サイクリストにとっては景色が良く都心からもアクセスしやすいサイクリングコースとして注目されています。フォトスポットツアーや、カヌーや釣り体験などのアクティビティスポットとして、印旛沼を活用することが考えられます。

◇印旛地域では自然豊かな里地里山を背景として、イノシシやシカ等が害獣駆除のため捕獲されています。このような害獣を、近年注目されているジビエ料理として道の駅で提供し、地域の食文化や自然を知っていただく機会とすることは、大きな特色になると考えられます。

2) 宿泊施設

◇サイクリストや釣り客の宿泊需要のほか、キャンプ場の需要がある可能性が指摘されます。道の駅周辺でキャンプ場を設置し、道の駅と連携したサービスを提供することが考えられます。

◇また、周辺地域とも連携した農家民宿など、現在ある地域資源を活用した滞在機会の提供について提案がありました。

3) アクティビティ

◇体験農園を道の駅のアクティビティとするのであれば、周年で体験農園に参加できることが望ましいと考えられています。

◇道の駅を複数回訪問して料理を材料の育成から作ったり、釣りや採取したものを道の駅で調理するなど、町全体が連携したストーリー性のある体験ツアーやイベントの提案がありました。体験型アクティビティを道の駅が拠点となり企画・実施することで、町内への回遊性を高めることができると考えられます。

◇町内直売所では月 1 回の農産品を使った実演販売イベントが大好評となっており、町内外から多くの人を集めています。集客に繋がるため、実演販売ができる施設計画とすることが求められます。

4) 農産物加工

◇農産物加工品については、これまで市内農業団体でも試作・検討していますが、コストが合わないなど推進が難しい状況にあることから、道の駅オリジナルの商品を作る場合は専門家に依頼することが望ましいと考えられます。オリジナル商品が決まれば、必要な素材を予め町内農家に耕作依頼することができるので、野菜を作れば道の駅に売れる状況を創出することができます。

◇直売所では町内の有志の方が総菜を出品しています。道の駅でも出品できるようにすることで、地域色を演出することができると考えられます。

◇特産品である米については、加工品として素材の良さを味わえるおにぎりや、直売所で人気の餅や団子などが考えられます。黒大豆については、枝豆や煮豆以外のメニューバリエーションの開発が必要です。

⑥併設施設について

◇周辺の道の駅ではコンビニが集客力を高めているとの指摘がありました。利用者の利便性向上、夜間の施設管理の観点からも、24 時間営業のコンビニを併設することが望ましいと考えられます。

◇飲食施設については、配送中ドライバーなど短時間で食事を済ませたい方に向けた軽飲食の需要があると考えられています。レストランを設けるなら、きちんとしたものを整備すべきとの意見がありました。レストランについては一般的に客単価が高く回転率が低いことから、経営が難しい業態です。飲食だけでなく物販やキッチンパーティも可能な多目的室兼チャレンジショップとすることで、町内への出店を促したり、コミュニティ活動を促進することが考えられます。

◇公園内施設の活用により、道の駅の集客力に繋げてはどうかとの提案がありました。来館者の希望により公園内にある野球場やテニスコートの利用をその場で申し込めるようにしたり、多目的広場をキャンプ場としても使えるように整備することなどが考えられます。

⑦高齢者の活躍について

◇いろいろ技術や知識は持っているのに自宅にこもっている高齢者を、引っ張り出して活躍してもらうことが、地域活性化には重要であるし、高齢者を元気にするとの指摘がありました。

◇不足する野菜や総菜を作れば売れる状況を創り出すことができれば、農家の方が積極的に出品していただける可能性があります。

◇ご高齢の方は、町の文化や見どころ、昔の生活などをよくご存知であることから、観光ガイドとして起用することも考えられます。

町内企業等へのヒアリングのまとめ	
①立地・市場に関する評価	道の駅の設置にあたっては、「水と緑の運動広場」だけでなく、町全体を活用し、周辺市町とも連携して集客することが必要。
②道の駅のターゲットについて	道の駅のターゲットの主軸を観光客とし、周辺都市からの観光客、利根川や印旛沼を周遊するサイクリスト、釣り客などの利用を想定した施設の検討が必要。
③地域・事業者・町民間の連携について	町内に点在する地域資源（自然、文化）を繋ぐ回遊ルートを設定し、レンタサイクル等で回遊する観光客が快適に回遊できるように、休憩スペースやトイレの提供、困った時の相談に応じるなど、町ぐるみで観光客の回遊をサポートする体制の整備が必要。
④栄町の農業について	米や大豆については、栄町を特徴付ける特産物として、一年を通して提供できるように、メニュー開発の推進が必要。また、道の駅での町内産野菜の提供を契機として、収益性の高い野菜への転換を推進し、農業の担い手を育成することが必要。
⑤道の駅の『売り』について	田畑を含む印旛地域の自然が、本町道の駅を特徴付ける素材となることから、自然を活かした体験農園やツアー、イベント、食の体験などの体験型アクティビティを、本町道の駅の売りとする必要がある。
⑥併設施設について	周辺地域や通過交通の利便性を高めるコンビニや軽飲食のほか、地域のコミュニティ活動を支援し、市内への店舗進出を促進する多目的室兼チャレンジショップの機能が必要。また、滞在需要に応えるため多目的広場をキャンプ場とすることが考えられる。道の駅と公園については、相互利用により相乗効果を高めるため、一体的な管理が必要。
⑦高齢者の活躍について	高齢者の方が参加・協力して野菜や総菜を道の駅で販売したり、観光ガイドとして活躍するなど、元気な高齢者が活躍できる道の駅を目指す必要がある。

(7) 道の駅の整備コンセプト

前述の課題の整理や町内企業等へのヒアリングの結果、また、第5次総合計画における地域振興(産業活性化)に関連する位置づけを踏まえ、道の駅整備の目的と整備コンセプトを設定します。

第5次総合計画での位置づけ

地域農業者の所得の向上や、就業の場の確保、地域の活性化等を目指した「道の駅」設置を推進

道の駅の必要性(基本構想より)

農業振興による農業経営の安定化、物産販売等による賑わいの創出、新たな雇用の場の創出、定住促進・交流人口の増加を図るためには、地域振興に寄与する施設の設置が必要不可欠

第2次総合戦略における地域経済力の向上の方向性

＜課題解決の方向性＞

農業	商工業	観光
・ 農業の担い手の育成と確保 ・ 農業所得の安定化 ・ 特産品の知名度向上や量産	・ 町内店舗への回遊性向上 ・ 町内への新規開店を促す	・ 情報発信力の強化 ・ 観光資源を発掘して活用 ・ 観光客を町中に誘導

～農業所得の向上・商業の活性化のための新たな拠点として、特色ある道の駅を整備～

整備コンセプト・基本方針

「地域産業の活性化⇔居住・交流人口増加」 の好循環を創出する体験型道の駅

基本方針1: 農業担い手の育成と6次産業化等による地域農業振興拠点

- ①特産物の加工品開発と園芸作物の振興
- ②新規就農者および地域農家の育成、定住・移住促進
- ③農商工連携および6次産業化の推進
- ④育てる・採る～調理を体験する食育の推進(提案)

基本方針2: 町内・印旛地域周遊のスタート地点・交流の場

- ①イベント・ツアーの企画・実施
- ②栄町の歴史文化や観光・体験の情報発信
- ③利根川沿いを通行する観光客・ウォーカー・ランナー・サイクリストの交流促進(提案)
- ④町内周遊の発着地点(提案)
- ⑤町内店舗のPR・新規出店を促進するチャレンジショップ(提案)

基本方針3: 周辺地域住民と施設利用者の居場所・安全安心の場

- ①通過車両のための一時避難および災害時の広域的な活動支援(提案)
- ②町内外来訪者の交流の場の提供と交流支援(提案)
- ③テレワーク・憩いの場の提供(提案)

※(提案)は本基本計画での新たな提案項目

(8) 道の駅の参考事例

基本方針の参考事例となる道の駅を紹介します。

①特産品を6次産業化し、地域商社として広域連携を図る道の駅：「とみうら枇杷倶楽部」

(千葉県南房総市 平成5年開業)

⇒基本方針1①③、基本方針2①②④

- 地域の特産である「びわ」の加工と商品開発を中心に体験型観光農業を展開、「産業と文化の拠点・情報の発進基地」を目指している。千葉県における道の駅第1号。
- ショップでは、収穫適期(5～6月)の「房州びわ」の販売のほか、びわを使ったケーキやまんじゅう、ジャム、ゼリーなどの加工食品、また、びわ石けんやびわの葉ボディーソープなどの多数のオリジナル製品の周年販売、テラスやカフェでも、びわソフトクリームやびわジュース、びわカレーなどのオリジナルメニューが提供されている。
- 房州うちわやフラワーリースづくり、びわの葉染め等の工芸体験、びわ狩り、ぶどう狩り、いちご狩りなどの収穫体験など、温暖な房総地域ならではの様々な体験メニューも用意されている。
- 運営会社である南房総市 100%出資第三セクター「株千葉南房総」は第三種旅行業に登録されており、房総半島の周辺自治体を巻き込んだツアーの企画販売を行い、地域商社として広域的な地域活性化を行っている。

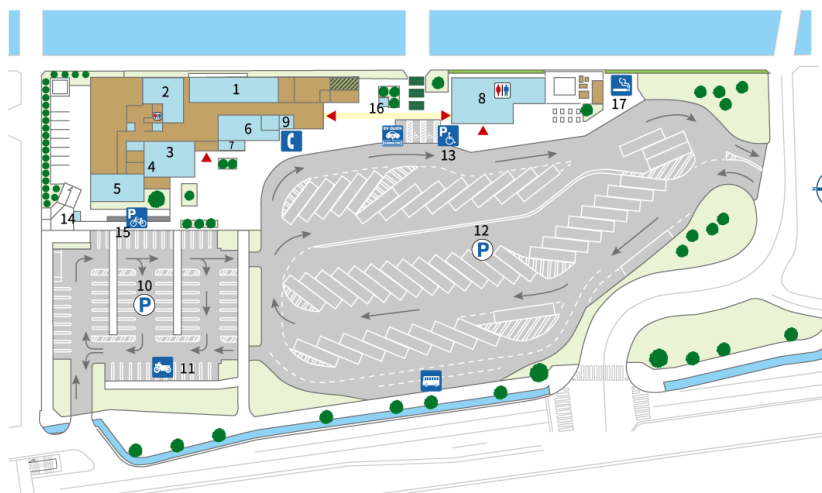


【参考 URL：道の駅とみうら枇杷倶楽部 <http://www.biwakurabu.jp/index.html>】

②地元に愛される都市型道の駅：「いちかわ」（千葉県市川市 平成 30 年開業）

⇒基本方針 3②③

- 道の駅としては東京都心に最も近い位置にあり、「都市型道の駅」として地域住民に愛されるスタイリッシュな施設を目指して整備された。
- 地元農産物や加工品を揃えたショップ、東京・日本橋のイタリアンレストランの姉妹店、フリーWi-Fi 完備のカフェ、地域住民に学習機会を提供するカルチャースペース、FM 放送の公開収録が行われるスタジオ等が完備され、観光はもとより、地域のさまざまな活動に利用されている。



- 1.メルカートいちかわ
- 2.トラットリア・アルボンテ
- 3.いち Cafe
- 4.いち Cafe 珈琲焙煎処
- 5.カルチャースクール
- 6.ラウンジ
- 7.サテライトスタジオ
- 8.トイレ
- 9.インフォメーション
- 10.普通車駐車場
- 11.自動二輪駐車場
- 12.大型車駐車場
- 13.身障者用駐車場
- 14.レンタルサイクル
- 15.駐輪場
- 16.スポーツバイク専用スタンド
- 17.喫煙所



【参考 URL：道の駅いちかわ <https://www.michinoeki-ichikawa.jp>】

③日本屈指のサイクリングロードのターミナル：「多々羅しまなみ公園」

(愛媛県今治市：平成11年開業)

⇒基本方針2①②④

- 自転車歩行者道が整備された世界有数の斜張橋「多々羅大橋」を一望できる公園型道の駅。
サイクリストに人気の瀬戸内海（西瀬戸自動車道）を渡る「しまなみ海道サイクリング」のターミナル機能を有し、施設内に「CYCLIST'S SANCTUARY（サイクリストの聖地）」が設置されている。
- 「サイクリングによる観光振興」を目指して瀬戸内海を挟んだ関係機関等の協力態勢が整えられており、道の駅を含む公営施設をターミナルとして利用したレンタサイクル事業は、県境を越えての乗り捨ても実現している。
- レンタサイクルの活用により多彩な観光コース設定が可能となり、国内外からの幅広い来訪者に対応している。新鮮な魚介類・農作物を用いたレストラン、地元産の野菜・柑橘・海産物の販売を行う農水産物直売所、特産品センターなどの施設も充実している。



【参考 URL：多々羅しまなみ公園 <http://www.imabari-shimanami.jp/tatara/>】

④手作りづくりの体験型道の駅：「つくで手作り村」（愛知県新城市：平成 14 年開業）

⇒基本方針 1①④、基本方針 2②

- 「出会い、ふれあい、手作りづくり」をキャッチフレーズに、地域の資源である「土」「水」「人」「技」に触れるための情報発信とコーディネートを担う道の駅。
- 地元農林産物や加工品の販売、旬の素材を使ったレストラン、木工・手芸・郷土料理作りや動物とのふれあいなど、農林業と自然、素朴さややすらぎを体験するプログラムが多数用意されている。



【体験プログラムの例】

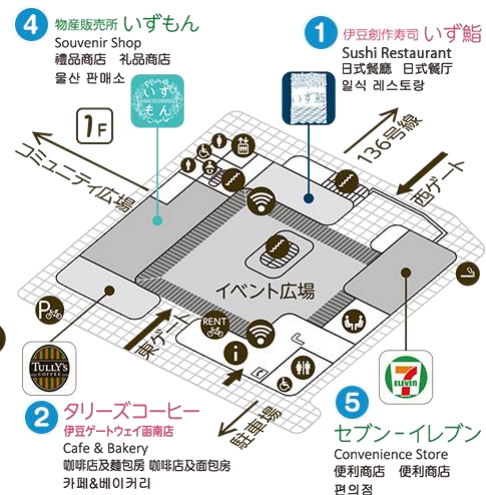
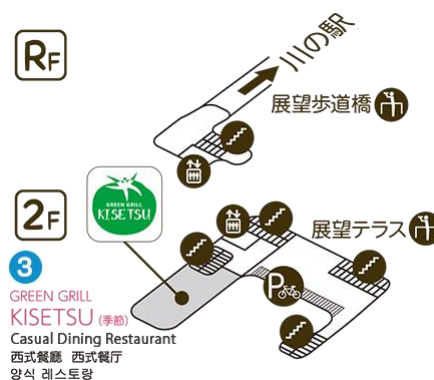
- ・ニジマス釣り・つかみ取り体験
- ・うさぎ・やぎエサやり体験
- ・とうもろこしもぎとり体験
- ・クラフトかご作り、竹とんぼ作り体験
- ・ビーズでストラップ作り体験
- ・藍染体験、陶芸体験、木工体験
- ・マウンテンバイク教室
- ・模型鉄道定例走行会 など

【参考 URL：つくで手作り村 <http://www.tsukude.com/>】

⑤水に親しむ川の駅を併設：「伊豆ゲートウェイ^{かんなみ}函南」（静岡県函南市：平成 29 年/31 年開業）

⇒基本方針 2①②③④、基本方針 3②

- 伊豆半島の付け根に立地。伊豆旅行の出発点となる「門（ゲートウェイ）」として、地域の魅力を集め発信する施設を目指し、地場産品を扱う飲食店や物販店、地域コミュニティを醸成するレンタルスペースなどを整備。
- 道の駅開業の2年後、狩野川に面する隣接地に「川の駅」を設置。河川防災ステーションとして地域の防災拠点・災害復旧拠点の機能を担うと同時に、水辺の自然を活かした市民の憩いの場、地域と川をつなぐ「かわまちづくり拠点」としての機能も併せ持つ。
- カヌー、サイクリング、ウォーキング、ドックランなど、狩野川の豊かな自然を満喫する活動や、水生生物の学習、防災についての学習、その他様々なイベントや交流の場として利用されている。



【参考 URL : 道の駅伊豆ゲートウェイ函南 <https://www.izugateway.com/>
: 川の駅伊豆ゲートウェイ函南 <https://www.kawanoekiizugateway.com/>】

：川の駅伊豆ゲートウェイ函南 <https://www.kawanoekiizugateway.com/>】

2. 道の駅の利活用による地域振興方策の検討

道の駅を活用した地域振興方策を以下に示します。基本構想で想定していた地域振興方策に加え、本計画で調査した結果を踏まえ、新たな地域振興方策を提案します。

(1) 基本構想から引き継いでいる地域振興方策

【基本方針1】農業担い手の育成と6次産業化等による農業振興拠点

① 特産物の加工品開発と園芸作物の振興

本町の特産物である米、黒大豆のほか、本町産の農産物を使用したファーストフードや和菓子、総菜などを、農業者自らや、専門家、地域の商工業者などとの連携で開発し、道の駅や本町内観光施設で販売することで、本町の農産物のPRを行います。加工品メニューの他、農産物を直売する品目を開業前に予め定めておき、必要な農産物を予め町内農家に伝えることで、野菜をはじめとする園芸作物への転換推進を行います。

⇒飲食施設

⇒特産品販売施設

⇒農産物直販施設



② 新規就農者および地域農家の育成、定住・移住促進

町内の農業後継者・援農者を増やすため、農家の後継者世代や新規就農希望者を中心とした農業法人の立ち上げが考えられます。農業法人として組織化することで、農作業の効率化や収益の安定化など、農業を始めやすい環境を整備し、本町の移住・定住施策との連携を図ることで、人口の減少抑制・増加に繋がります。農業法人が、体験農園のための農地の他、農業を続けるのが困難な農家や、代理



耕作を希望する農家に代わって耕作することで、農地の減少抑制に寄与します。農業法人が率先して園芸作物を道の駅に納入することで、町内農家の園芸農業への転換意欲を引き出します。

⇒飲食施設

⇒農産物加工施設

⇒特産品販売施設

⇒農産物直販施設

⇒事務室（移住・定住相談）

【基本方針2】町内・印旛地域周遊の情報発信・発着拠点

① イベント・ツアーの企画・実施

道の駅主催で行われるイベントやツアーを企画し、実施します。企画にあたっては、道の駅や水と緑の運動広場内で完結するものだけでなく、町内や周辺自治体の様々な要素（ヒト、モノ、コト）を活用して検討し、関係者や町民の協力を得て実施します。

⇒事務室

② 栄町の歴史文化や観光・体験の情報発信

栄町を含む印旛地域は県内でも観光客の多いエリアであり、東京から車で1～2時間の距離にあり都内からの観光が見込めるだけでなく、成田空港が立地することから、インバウンド需要も高いエリアです。エリア全体での集客力を活かし、周辺観光地のPR映像を流したり、周遊チケット付きの回遊ルート地図を配布するなど、栄町の道の駅に訪れた方がさらに町内外に足を運ぶきっかけを提供します。

⇒情報コーナー



（2）基本計画で新たに提案する地域振興方策

【基本方針1】農業担い手の育成と6次産業化等による農業振興拠点

① 農商工連携と6次産業化の推進

現在町で取り組んでいる、農業の6次産業化及び農商工連携について、道の駅設置を契機として、道の駅への来館者や町への来訪者が増加することにより、地元農産物の加工品などを提供する機会が増加し、農業をはじめとした地域産業全体の所得の向上や雇用の確保が期待でき、農業者の6次産業化および、農商工連携をより一層推進できるような施設計画を検討します。

⇒農産物加工施設

② 育てる・探る～調理を体験する食育の推進

地域の農漁業の生産や食文化を体験することによって、健康やマナーに関する知識を習得できる機会を提供することで、地域農漁業や自然への感謝の気持ちや知識を育みます。例えば、次のような活動を想定し、施設計画を検討します。

農業…種蒔きから収穫までを道の駅の体験農園や契約
 農家で行い、道の駅のフードコート（キッチン
 付きレンタルスペース）で調理し参加者で試食
 漁業…印旛沼や利根川で漁師と共に漁体験を行い、道の
 駅のフードコートで調理し参加者で試食
 ⇒フードコート（キッチン付きレンタルスペース）
 ⇒イベント広場
 ⇒体験農園、契約農家



【基本方針2】町内・印旛地域周遊の情報発信・発着拠点

① 利根川沿いを通行するウォーカー・ランナー・サイクリストの交流促進

利根川河川敷はウォーカーやサイクリストが往来するコースとなっていますが、河川敷沿いは休憩ポイントが少ない状態にあります。河川敷沿いの立地を活かし、急な体調や天候の変化、防犯、自転車の故障などに対応できる機能を検討します。



⇒コンビニエンスストア
 ⇒サイクリングステーション

② 町内周遊の発着地点

町外からの来訪者にとって、最初に降り立つのは安食駅、ドラムの里、道の駅がメインとなることが想定されることから、この3か所で自転車を貸出し、自転車の旅そのものも楽しめるサービスを提供します。滞在機会や滞在時間を増やすため、水と緑の運動広場内多目的広場は、キャンプ場として利用できるものとします。道の駅でキャンプ用品の貸し出しを行い、道の駅で購入した食材などを利用してキャンプ場で調理したり、宿泊できる施設計画を検討します。

⇒サイクリングステーション（レンタサイクル）
 ⇒水と緑の運動広場内多目的広場

③ 町内店舗のPR・新規出店を促進するチャレンジショップ

町内の飲食・サービス・物販店が一定期間道の駅に出店できるようにすることで、町内店舗のPRを行い、街なかへの回遊に繋がります。

また、新規出店や新業態のためのマーケティング活動（需要の確認、工夫の検討など）にも活用することで、町内への進出を促し、商店街の活性化に繋がります。様々なテナントが入居することで、来訪者にとっても新鮮味のある道の駅が楽しめる施設計画を検討します。



⇒飲食施設

⇒フードコート（キッチン付きレンタルスペース）

【基本方針３】町民・周辺地域住民の居場所・交流拠点

① 通過車両のための一時避難および災害時の広域的な活動支援

川沿いは風が強く、風水災害時などにおいては特に注意が必要となるため、本町道の駅は計画地前面道路である国道３５６号、および周辺を走行する車両の一時避難所とします。

また、国道３５６号バイパスは千葉県地域防災計画において緊急輸送道路１次路線に指定されており、水と緑の運動広場は同計画においてヘリコプター臨時発着場適地に指定されていることから、本町道の駅を大規模災害等における広域的な復旧・復興の活動拠点として活用していくことも検討します。

② 町内外来訪者の交流の場の提供と交流支援

地域コミュニティ活動の場を提供すると共に、コミュニティ活動を支援することで、栄町への所属意識を高め、移住・定住を促進します。様々な分野の趣味や特技をお持ちの方を発掘し、サークルの立ち上げや進め方の支援などを行うことでコミュニティを形成するきっかけを提供できる施設計画を検討します。

⇒イベント広場

⇒多目的室

③ テレワーク・憩いの場の提供

ウィズコロナ、アフターコロナに求められるリモートワークや自主学習の環境に対応できるスペースを設置します。また、リモート環境が必要な時においても、町内で日常的な外出を楽しめるように、憩いの場としての景色の良い飲食空間など、くつろげる空間を提供します。水と緑の公園内の運動施設を道の駅で利用申し込みできるようにしたり、運動施設を活用したイベントを行うことで、道の駅訪問者が健康や体力を向上できる取り組みも検討します。

⇒イベント広場

⇒多目的室

⇒リバービューテラス（２階屋外スペース）

⇒水と緑の運動広場



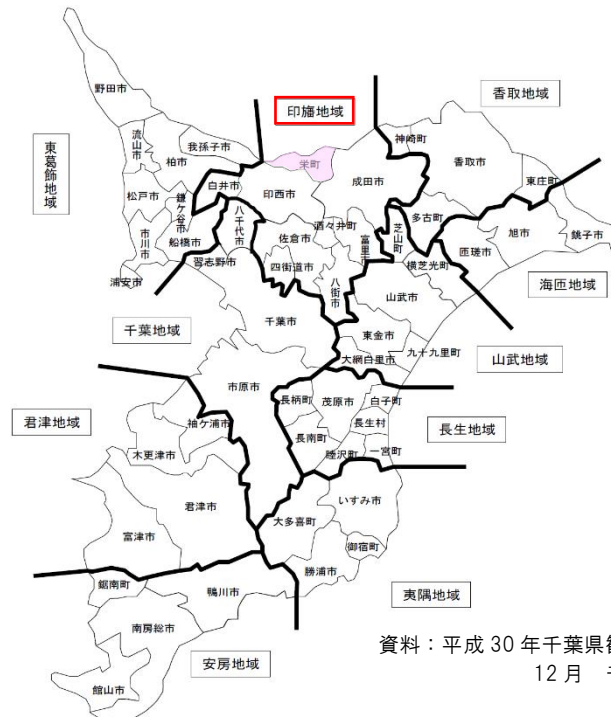
3. マーケティング調査

(1) 市場規模の把握

①地域における道の駅の市場規模の把握方法

平成 30 年千葉県観光入込調査報告書から、本町が位置する印旛地域の道の駅の市場規模を把握します。この調査における地域区分は下図のとおりです。

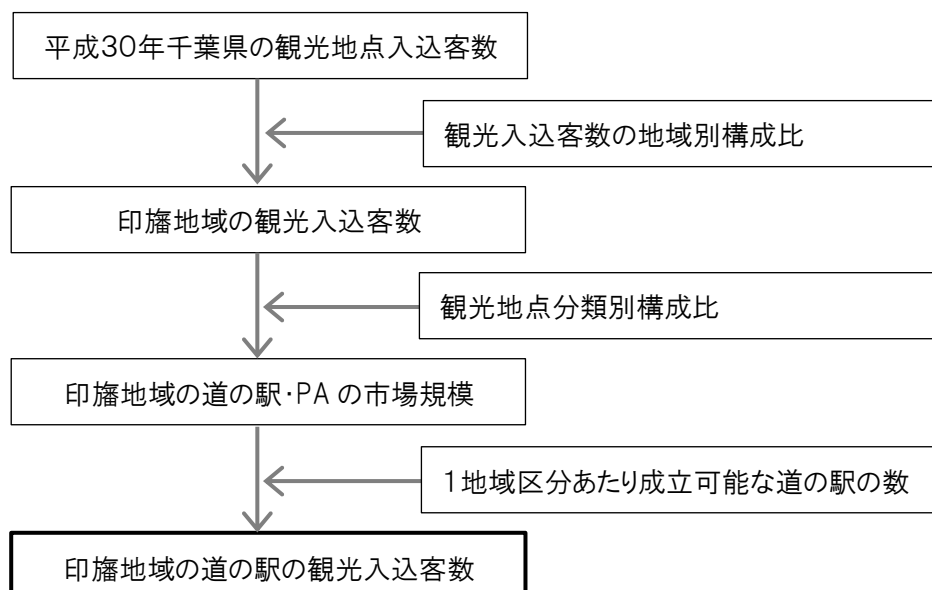
＜観光入込調査における地域区分図＞



資料：平成 30 年千葉県観光入込調査報告書（令和元年 12 月 千葉県商工労働部観光企画課）

本町が位置する印旛地域の道の駅の市場規模は、千葉県観光入込調査報告書のデータを活用し下図の流れで把握します。

＜市場規模推計フローチャート＞



②地域における道の駅の市場規模

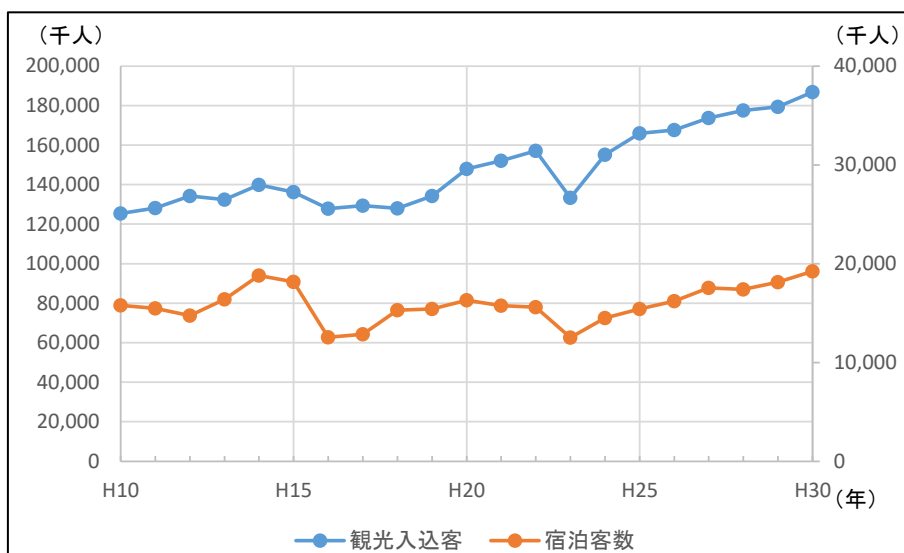
1) 千葉県観光入込客数の推移

平成 30 年の観光入込客は、延べ約 18,683 万人（対前年比 4.2%増）となっており、平成 25 年以来 6 年連続で、過去最高を更新しています。なお、このうち観光地点への入込客数としては 15,959 万人、行催事・イベントは 2,724 万人となっています。

また、宿泊客数についても、延べ約 1,923 万人（対前年比 6.1%増）、うち外国人は、延べ約 359 万人（対前年比 10.7%増）となり、いずれも過去最高を更新しています。なお、外国人宿泊客の約 6 割にあたる 221 万人が、本町に隣接する成田市を中心とする印旛地域に宿泊しています。

なお、これらの増加要因としては、平成 30 年 6 月に外環道(三郷南 I C～高谷 J C T)が開通したことにより県内へのアクセスが向上し、観光地点では東京ディズニーリゾートで開園 35 周年イベントが開催されたことや、木更津・酒々井アウトレットが増床したことが影響しているとされています。

＜観光入込客・宿泊客数の推移（平成 30 年調査）＞

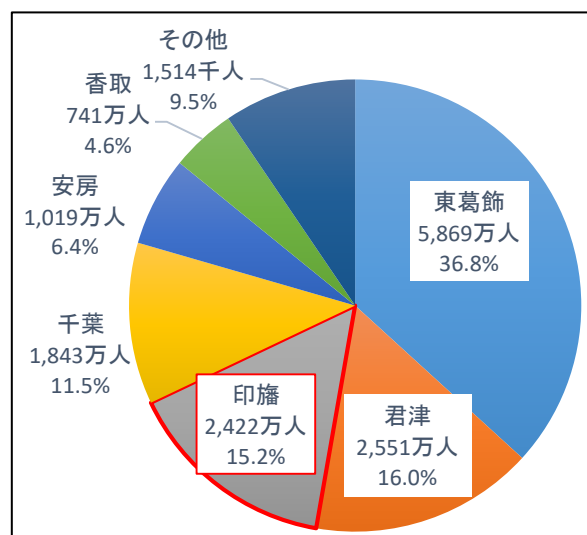


2) 観光地点入込客数の地域別構成

千葉県の観光地点入込客数は 15,959 万人であり、地域別の観光地点入込客数は東葛西地域が約 5,869 万人と最も多く、次いで君津地域約 2,551 万人、印旛地域約 2,422 万人、千葉地域約 1,843 万人、安房地域約 1,019 万人の順であり、この 5 地域で全体の 8 割を占めています。

全県の観光地点入込客数約 15,959 万人に占める「印旛地域」の観光地点入込客数は約 2,422 万人であり、その構成比は 15.2%となっています。

＜観光入込客数の地域別構成（平成 30 年調査）＞



資料：平成 30 年千葉県観光入込調査報告書（令和元年 12 月 千葉県商工労働部観光企画課）から作成

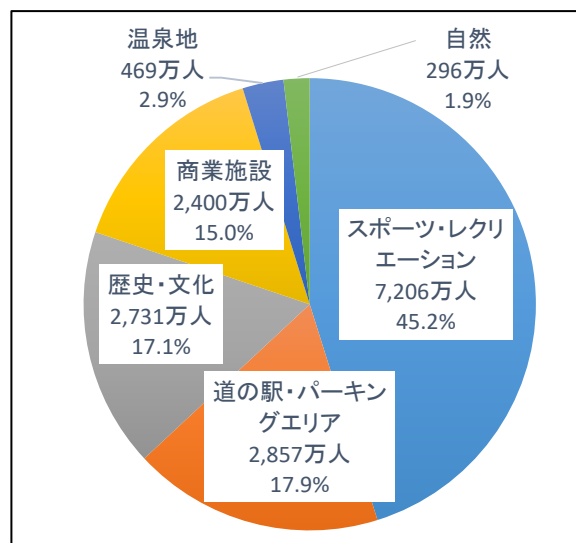
3) 観光地点分類別の観光入込客数

観光地点の入込客数は約 15,959 万人であり、観光地点分類別の観光入込客数は、「スポーツ・レクリエーション」が約 7,206 万人と最も多く、次いで「道の駅、パーキングエリア等」が約 2,857 万人、「歴史・文化」が約 2,731 万人となっており、この 3 分類で約 8 割を占めています。

「道の駅・パーキングエリア」への観光入込客の構成比は 17.9%となっています。

資料：平成 30 年千葉県観光入込調査報告書（令和元年 12 月 千葉県商工労働部観光企画課）から作成

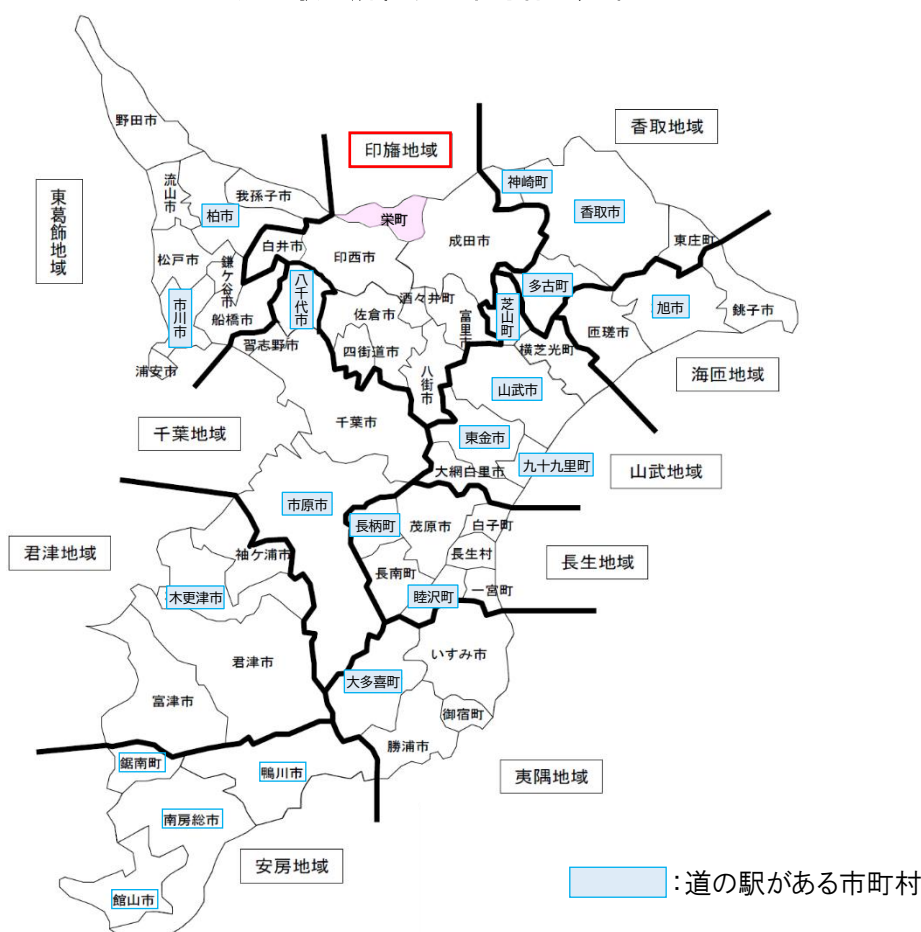
＜観光入込客の地点分類別構成（平成 30 年調査）＞



4) 1 地域区分あたり成立可能な道の駅の数

印旛地域には道の駅はありませんが、周辺の地域区分では、1 地域区分あたり 2～4 か所の道の駅が立地しております。

＜道の駅が所在する市町村の分布＞



資料：平成 30 年千葉県観光入込調査報告書（令和元年 12 月 千葉県商工労働部観光企画課）から作成

5) 印旛地域における道の駅の市場規模

印旛地域観光地点の観光入込客をもとに、千葉県における観光地点別観光入込客割合（道の駅・パーキングエリア）から、道の駅の観光入込客数を推計すると下表のように 108 万人となります。

＜印旛地域における道の駅の入込客数からみた市場規模＞

項 目	入込客数	備考
①千葉県観光地点の観光入込客数	15,959万人	
②印旛地域観光地点の観光入込客数	2,422万人	県全体の15.2%
④千葉県観光地点別観光入込客数 （道の駅・パーキングエリア）	2,857万人	千葉県観光客による 道の駅・PA等の利用割合 ③÷①=17.9%
④印旛地域における道の駅の市場規模	433万人	③×17.9%
⑤本道の駅の予想入込客数（通常時）	108万人	④÷1地域区分当たり 成立可能な道の駅数4※ ※他市でも道の駅や類似施設 が設置される可能性を考慮

ただし、直近1年間（令和元年10月～令和2年9月）の千葉県の観光客数の増減をみると、コロナ禍の影響を受け平均36.5%減少しています。今後もコロナ禍の影響を受け観光客の減少が回復しない場合を考慮すると、本道の駅の入込客数は、年間69万人と算出されます。

$$108\text{万人} \times (100 - 36.5)\% = 69\text{万人（コロナ禍の影響あり）}$$

＜千葉県内の月別観光客数の増減＞

令和元年10月	令和元年11月	令和元年12月	令和2年1月	令和2年2月	令和2年3月
▲35.7%	▲18.5%	▲16.5%	▲8.7%	▲8.0%	▲53.0%

令和2年4月	令和2年5月	令和2年6月	令和2年7月	令和2年8月	令和2年9月	平均
▲89.3%	▲91.2%	▲47.3%	▲32.7%	▲25.8%	▲11.7%	▲36.5%

資料：観光客の入込動向（月別調査 千葉県商工労働部観光企画課）から作成

したがって、印旛地域観光地点の観光入込客をもとに、本道の駅の入込客数を算出すると、**69万人～108万人**となることが想定されます。

昨年度策定した基本構想では、周辺の道の駅の売り上げ状況と全交通量より、706,661人と予測しており上記範囲に含まれることから、妥当性があると考えられます。今後もコロナウイルスの動向は不明確であることから、本町道の駅の入込客数を**70万人**と設定して検討します。

（２）地域経済効果

本基本計画で計画する道の駅が整備された場合において、その営業が地域経済に及ぼす波及効果について検討します。

道の駅開設によって発生する新たな需要によって、最終的にどの分野にどの程度の生産額が発生するかを、総務省が公表している産業連関表に基づいた簡易計算ツール（「産業連関表による経済波及効果簡易計算ツール（統合大分類（37 部門）Ver.1）」を用いて以下のように試算しました。

①道の駅で想定される売上げの内訳

計画している道の駅での売上げとしては、物販（農産物/特産品、体験含む）、飲食（レストラン）、レンタサイクル、貸室（多目的室）、などが想定されますが、金額としては物販と飲食が大半を占めることが予想されますので、ここでの試算では、物販と飲食を対象とし、その売上げを新規需要とします。

②周辺施設の状況

昨年度調査した周辺の道の駅における物販と飲食の売上状況をみると以下のようになっています。

・施設 A：

a.物販（事務室、農芸交流館）	923,911 千円	
b.飲食（レストラン）	65,141 千円	※ a と b の比率 93.4 ： 6.6

・施設 B：

a.物販（農産物直売所、地域物産館）	558,793 千円	
b.飲食（レストラン）	37,131 千円	※ a と b の比率 93.8 ： 6.2

物販と飲食の比率が両施設で近似していることから、本町の道の駅での売上げも同様の比率を想定し、両者の中間値をとって物販 93.6%、飲食 6.4%と設定します。

③栄町道の駅での売上げ予測

昨年度の基本構想で算出された売上高（下方、上方の 2 パターン）をもとに、上記の比率で内訳を計算すると以下のとおりです。

・パターン1(下方) 売上高 397,143 千円 → 物販 371,726 千円、飲食 25,417 千円 新規需要④

・パターン2(上方) 売上高 664,261 千円 → 物販 621,748 千円、飲食 42,513 千円 新規需要⑤

④経済波及効果の算出

上記の 2 パターンについて、簡易計算ツールによる計算を行うと、パターン 1 では 397 百万円の新規需要に対して 581 百万円の波及効果、パターン 2 では 665 百万円の新規需要に対して 974 百万円の波及効果が見込める結果となりました。

この結果は下記的前提条件のもとでの試算であり、あくまでも産業連関表を用いた分析事例のひとつであることに留意が必要ですが、道の駅が地域の様々な産業の活性化に資する可能性を示唆しているデータとして活用すべきものと考えます。

＜前提条件＞

- ・企業の生産能力に限界がなく、あらゆる需要に応えられるものとする
- ・財・サービスの生産に必要な原材料等の費用構成（投入構造）は、短期的には変化せず「一定」と仮定
- ・各部門が使用する投入費は、その部門の生産量に比例する
- ・生産波及は、途中段階で中断しないものとする
- ・各部門が生産活動を個別に行った効果の和は、それら部門が同時に行ったときの総効果に等しいものとする

※詳細は総務省サイトを参照 https://www.soumu.go.jp/toukei_toukatsu/data/io/hakyu.htm

＜産業連関表による波及効果の試算結果（パターン１：新規需要④）＞

新規需要④(百万円)		波及効果(百万円)	
飲食料品	25	農林漁業(米、野菜、畜産、漁業)	5
商業	372	飲食料品(食肉、精米、パン類、冷凍食品、酒類)	25
合計	397	繊維製品(衣服、じゅうたん、帽子、寝具)	1
		パルプ・紙・木製品(木材、家具、紙、段ボール箱)	6
		化学製品(化学肥料、医薬品、化粧品、洗剤)	2
		石油・石炭製品(ガソリン、灯油、LPG、コークス)	4
		プラスチック・ゴム製品(プラスチック管、タイヤ、チューブ)	4
		鉄鋼(鋼板、鋼管)	2
		金属製品(鉄骨、シャッター、ボルト、ドラム缶、刃物)	2
		電子部品(半導体素子、液晶パネル、電子回路)	1
		輸送機械(乗用車、鉄道車両、航空機、船舶)	2
		その他の製造工業製品(印刷、革靴、楽器、玩具、時計、装身具)	3
		建設(住宅建築、建設補修、公共事業)	2
		電力・ガス・熱供給(電気、自家発電、都市ガス、熱供給)	12
		水道(上水道、工業用水、下水道)	1
		廃棄物処理(ゴミ処理、産業廃棄物処理)	1
		商業(卸売、小売)	381
		金融・保険(金融、生命保険、損害保険)	9
		不動産(住宅賃貸、貸店舗、駐車場管理)	13
		運輸・郵便(鉄道、トラック輸送、航空輸送、水運、郵便)	27
		情報通信(電話、放送、ソフトウェア、映画製作、新聞)	22
		公務(国、地方公共団体)	1
		対事業所サービス(物品賃貸、広告、法律事務所、労働者派遣、警備業)	48
		対個人サービス(ホテル・旅館、飲食店、遊園地、冠婚葬祭)	1
		事務用品(鉛筆、消しゴム、テープ、のり)	1
		分類不明	3
		合計	581

＜産業連関表による波及効果の試算結果（パターン２：新規需要⑧）＞

新規需要⑧(百万円)		波及効果(百万円)	
飲食料品	43	農林漁業(米、野菜、畜産、漁業)	8
商業	622	飲食料品(食肉、精米、パン類、冷凍食品、酒類)	43
合計	665	繊維製品(衣服、じゅうたん、帽子、寝具)	1
		パルプ・紙・木製品(木材、家具、紙、段ボール箱)	9
		化学製品(化学肥料、医薬品、化粧品、洗剤)	3
		石油・石炭製品(ガソリン、灯油、LPG、コークス)	7
		プラスチック・ゴム製品(プラスチック管、タイヤ、チューブ)	7
		窯業・土石製品(ガラス、セメント、陶磁器)	1
		鉄鋼(鋼板、鋼管)	3
		非鉄金属(銅、アルミニウム、電球、ケーブル)	1
		金属製品(鉄骨、シャッター、ボルト、ドラム缶、刃物)	3
		はん用機械(ボイラ、原動機、ポンプ)	1
		生産用機械(パワーショベル、ドリル、印刷機、旋盤、耕うん機)	1
		業務用機械(複写機、自動販売機、医療器具、カメラ)	1
		電子部品(半導体素子、液晶パネル、電子回路)	1
		電気機械(電気照明器具、エアコン、冷蔵庫)	1
		輸送機械(乗用車、鉄道車両、航空機、船舶)	4
		その他の製造工業製品(印刷、革靴、楽器、玩具、時計、装身具)	5
		建設(住宅建築、建設補修、公共事業)	3
		電力・ガス・熱供給(電気、自家発電、都市ガス、熱供給)	20
		水道(上水道、工業用水、下水道)	2
		廃棄物処理(ゴミ処理、産業廃棄物処理)	2
		商業(卸売、小売)	638
		金融・保険(金融、生命保険、損害保険)	16
		不動産(住宅賃貸、貸店舗、駐車場管理)	22
		運輸・郵便(鉄道、トラック輸送、航空輸送、水運、郵便)	45
		情報通信(電話、放送、ソフトウェア、映画製作、新聞)	37
		公務(国、地方公共団体)	1
		他に分類されない会員制団体(商工会議所、労働団体、学術団体)	1
		対事業所サービス(物品賃貸、広告、法律事務所、労働者派遣、警備業)	80
		対個人サービス(ホテル・旅館、飲食店、遊園地、冠婚葬祭)	1
		事務用品(鉛筆、消しゴム、テープ、のり)	2
		分類不明	6
		合計	974

（３）数値目標の設定

ここでは本計画の道の駅開業後の、経営の目安となる指標の目標値を設定します。昨年度調査した周辺の道の駅を参考に、その実績をもとに予測した値を目標値とします。

①利用者数

本計画の道の駅と同様、利根川沿いに位置する施設Ａは、開業初年度の利用者数が 69.2 万人と、本計画で想定している入込客数約 70 万人とほぼ同じ規模です。

この施設Ａの初年度（平成 27 年度）から直近（平成 30 年度）までの利用者数の伸び率は 11.7%、年平均では 4.07%となっています。

この割合（年 4.07%）を用いて本計画の道の駅の利用者数の推移を予測すると下記のようになります。

＜年間利用者数の予測（目標値）＞

開業年	2 年目	3 年目	4 年目	5 年目
700 千人	728 千人	758 千人	789 千人	821 千人

②売上高

同様に施設Ａの売上高の推移は、初年度から直近まで４年間で 16.9%、年平均で 6.43%の伸び率となっています。本計画における売上高の予測は前項でみたとおり 397,143 千円（パターン１（下方）の場合）ですので、これを開業当初の売上高として、５年間の推移を以下のとおり予測します。

＜売上高の予測（目標値）＞

開業年	2 年目	3 年目	4 年目	5 年目
397 百万円	423 百万円	450 百万円	479 百万円	510 百万円

③雇用数

本計画の道の駅での雇用数については、想定する人件費（後述）の内訳から以下のように想定します。推移は売上高と同様の考え方です。

＜雇用数の予測（目標値）＞

		開業年	2 年目	3 年目	4 年目	5 年目	備考
常時雇用計		9 人	10 人	11 人	11 人	12 人	非常勤アルバイトを除く
常勤	役員	1	1	1	1	1	
	社員	3	3	4	4	5	
	アルバイト	5	6	6	6	6	1 日 7 時間/月 20 日勤務
非常勤アルバイト		12	13	13	14	15	1 日 5 時間/月 10 日勤務

※役員：750 千円/月、社員：300 千円/月、常勤アルバイト：1,200 円/時、臨時アルバイト 1,000 円/時、売上高パターン１（下方）の人件費予測から試算

4. 施設整備の基本方針

道の駅各施設の整備・運営の基本方針は次の通りです。導入施設については、基本構想で想定していた施設に加え、本計画で調査した結果を踏まえ、新たな施設の導入を提案します。

（１）基本構想から引き継いでいる導入施設の基本方針

①農産物直販施設

本町および周辺都市から調達した農産物や、道の駅で農産物を加工したオリジナル商品、お土産品などを販売します。農産物を加工するコーナーを設け、ガラス窓として外側から見えるようにするなど、販売する商品の新鮮さが伝わるように工夫します。

②飲食施設

本町および周辺都市から調達した農産物を使用した料理や、地域の特徴のある郷土料理、道の駅オリジナルメニューなどを提供し、テイクアウトにも対応します。配置に当たっては、来館者の通行量が多い１階に配置し、２階でも飲食できるようにすることで、利根川方面の景観や、緑を楽しめるように配慮します。

③休憩所・情報コーナー

町内および周辺地域のみどころや観光地、体験イベントを、割引カードや映像で紹介したり、コンシェルジュがご案内します。また、道の駅が主催する体験イベントやレンタサイクルの申込みや、水と緑の運動広場内施設の利用を受け付けるカウンターを設置します。

④事務室

道の駅の管理者の管理室となります。

⑤トイレ

需要の高いトイレまでの動線は、売場を必ず通ったり、見渡せる動線とし、地域の農産物や特産物等のPR機会を増やします。

⑥イベント広場

イベントなどを行う広場です。イベントが無い時は飲食スペースとして開放します。

（２）基本計画で新たに提案する導入施設の基本方針

①フードコート（キッチン付きレンタルスペース）

飲食店や物販店、サービス店としてのチャレンジショップとして利用できるだけでなく、研修やキッチンパーティなど、多目的に利用できるレンタルスペース機能を持ったフードコート

の設置を検討します。複数人が同時に調理できるようにすると共に、電気コンロとしたり蓋つきのシンクとすることで、フラットな作業台としても使えるようにします。キッチンエリア以外にテーブルエリアを設け、催事が無い時は1階で購入した料理を持ち込むことができる飲食スペースともなるものとします。

③ コンビニエンスストア

24時間営業として、いつでもドライバーが立ち寄り休憩し、必要品を購入できるようにするとともに、夜間における施設管理運営機能を担うものとして設置を検討します。

④ サイクステーション

利根川沿いを通行するサイクリストが休憩・交流する機能として、メンテナンススペースや工具の貸し出し、休憩スペースなどの設置を検討します。また、サイクリング希望者には周辺観光地の案内とともに、レンタサイクルを行います。情報コーナーがサイクステーションを兼ねるものとし、屋外には日除けシェードを設けることも検討します。

⑤ 多目的室

町民・来街者のコミュニティ活動空間として、教室や調理、軽い運動などにも対応できる多目的室の設置を検討します。間仕切り等で複数の小グループ活動にも対応できるように配慮します。

⑤ リバービューテラス

2階の一部を屋外デッキとして、利根川が眺望できるテラスとし、購入した総菜や飲料等を持ち込んで飲食することができるスペースの設置を検討します。

⑥ キャンプ場（公園施設内）

現在の水と緑の広場の多目的広場の一部をキャンプ場として活用することを検討します。

（３）施設規模の想定

① 駐車場

1) 交通量

令和2年1月21日交通量調査による栄町須賀1997番地先の12時間断面交通量を、平成27年度交通センサス千葉県印旛郡栄町安食3784-1の12時間・24時間交通量の比率で24時間交通量に換算しました。

観測地点	昼間12時間自動車交通量			24時間自動車交通量		
	小型	大型	合計	小型	大型	合計
栄町須賀1997番地先	5,965	2,173	8,138	7,638	2,778	10,416
千葉県印旛郡栄町安食3784-1	3,466	593	4,059	4,438	758	5,196

2) 交通量から予測される必要ます数

「設計要領 (NEXCO)」を参考として必要駐車場台数を算定した結果、小型車 27 台、大型車 16 台、身体障がい者用 1 台と算出されます。

町整備分の駐車場台数については、1,000 m²を超える地域振興施設が集客施設でもあることから、「大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針」に基づき必要駐車台数を算出し、従業員用駐車場を加えた上で、道路管理者整備分との重複を考慮して、小型車 30 台以上と設定します。

3) 二輪車・自転車用駐輪場

本施設の前面道路交通量は 30,000 台を下回っているため、二輪車用駐車場は、「設計要領 (NEXCO)」より 4 台分と設定します。

自転車用駐輪場については、サイクルステーションの機能を持たせるため、レンタル自転車用 10 台、通過自転車用 20 台の計 30 台とします。

②農産物直販施設

「産物直売所の経済分析 (H21 農林水産政策研究)」より、購入者の伸び悩みを課題としていない販売規模は 2 億円以上の売上高のある直売所であり、2～3 億円を売り上げる直売所の売り場面積の平均が 397 m²であることから、本道の駅の農産物直販施設の売り場面積は 400 m²と設定し、加工コーナーや在庫置き場などのバックヤード分約 20%を考慮して、必要面積を 500 m²を基準に設定します。

③飲食施設

厨房を含む飲食施設総面積は「設計要領 (NEXCO)」より、492 m²と算出されることから、500 m²を基準に設定します。

④休憩所・情報コーナー

情報発信施設は、無料休憩コーナーを兼ねるものとします。道路管理者整備分の計画台数は 100 台以下であるため、140 m²を基準に設定します。

駐車ます数(台)	席数	標準的な面積(m ²)
300	80	250
250	60	210
200	60	210
150	40	170
100台以下	30	140

⑤事務室・倉庫

職員 10 名×5 m²/人+倉庫 80 m²とすると 130 m²となるため、130 m²を基準に設定します。

⑥トイレ

トイレ個数は「設計要領（NEXCO）」より、男小 4、男大 3、女 10、身障者 1 とし、必要面積は 209 ㎡であることから 210 ㎡を基準にと設定します。

⑦その他（ごみの仮置き場・従業員詰所）

「設計要領（NEXCO）」を参考としてごみの仮置き場の面積を求めると、駐車台数は 150 台以下であるため 30 ㎡、清掃員等詰所については 18 ㎡に休憩所の 4.5 帖を加え 26 ㎡となり、合計 56 ㎡となることから、60 ㎡を基準に設定します。

エリア種別	駐車台数	仮置き場(仕分場合含む)
SA・PA	401台以上	別途検討
	301～400	80㎡
	251～300	60㎡
	151～250	50㎡
	150台以下	30㎡

	面積(㎡)
ごみの仮置き場	30
清掃員詰所	26
計	56

エリア種別	駐車台数	床面積	休憩室(畳)の規模	備考
SA・PA	401台以上	別途検討	別途検討	S造平屋建 共用部: 玄関、流し台、ガス台、 冷蔵庫設置スペース 設備: 空調設備、水道、ガス等
	301～400	34㎡	10.5帖	
	251～300	30㎡	9.0帖	
	151～250	26㎡	7.5帖	
	150台以下	18㎡	4.5帖	

⑧コンビニエンスストア

近年のコンビニエンスストア事業者の物件募集条件等を参考として、バックヤードを含め 120 ㎡を基準に設定します。

⑨多目的室

厚生労働省では感染症対策として屋内では人との間隔は最低 1m空けることを求めていることから、1人あたり 4 ㎡以上の空間が求められています。50 人以上が集会できる多目的室として、200 ㎡以上と設定します。

（４）施設ゾーニングと動線の考え方

構成する施設を配置するためのゾーニングと動線の考え方をした図に示します。

大型車・従業員駐車場

大型車は一筆書きで入出庫できるように配慮する。デッドスペースは従業員の駐車場として敷地を有効活用する。

イベント広場

2つの駐車場に接するように配置することで、にぎわい環境を創出する。

建物内の動線

最も利用頻度が高いトイレを入口の奥とすることで、来館者が売場を見渡し歩く機会を増やす。

飲食施設

イベント広場に面して設けることで、オープンカフェのような、屋外空間でも飲食可能な空間を演出する。

コンビニエンスストア（提案）

需要の高いコンビニエンスストアを国道 356 号に面して配置することで、集客性を高める。

リバービューテラス（提案）

北西方向に配置することで、北に筑波山、西に富士山を眺めることができるように配慮する。

キッチン付きレンタルスペース（提案）

・チャレンジショップ（提案）

リバービューテラスに面して配置することで眺望を確保する。

車両の進入

道の駅へ右折進入する車両が他車両の通行を妨げないように、右折レーンを設け、交差点信号を設置する必要がある。

自転車動線

河川敷を通行する自転車を安全に誘導するため、河川敷から国道 356 号への降り口に本道の駅への横断歩道を設ける必要がある。

- 小型車動線
- 大型車動線
- 物販搬出入車両動線
- 自転車動線
- 駐車場利用者動線
- 物販搬出入口
- 利用者出入り口

小型車駐車場・バイク駐輪場

大型車および従業員の駐車場と動線を分けることで、車両の輻輳を回避する。

バックヤード

事務所や倉庫などのバックヤードは入口から最も遠い場所に配置し集約することで、作業効率を図る。

多目的室（提案）

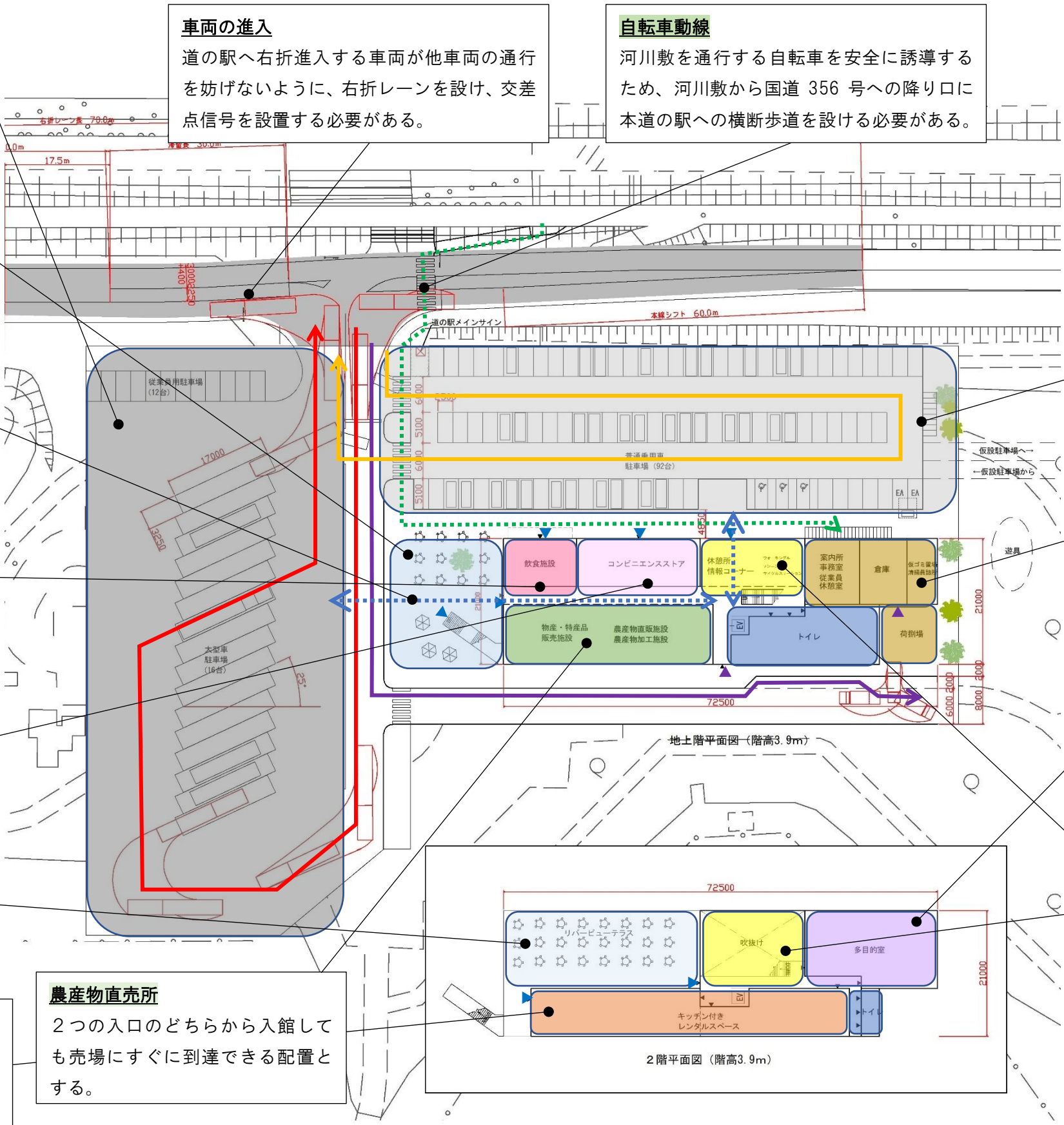
読書や学習、リモートワークなども行われると想定される多目的室は、にぎやかな商業部分と距離を空けるため2階に配置する。

メインエントランス

北側に小型駐車場があるため、北側入口がメインエントランスとなることから、来館者が素早く情報を得られるように休憩所を兼ねる情報コーナーを配置する。上部は吹き抜けとし、開放感を演出すると共に、2階の施設を一部見せることで、2階へと誘導する。

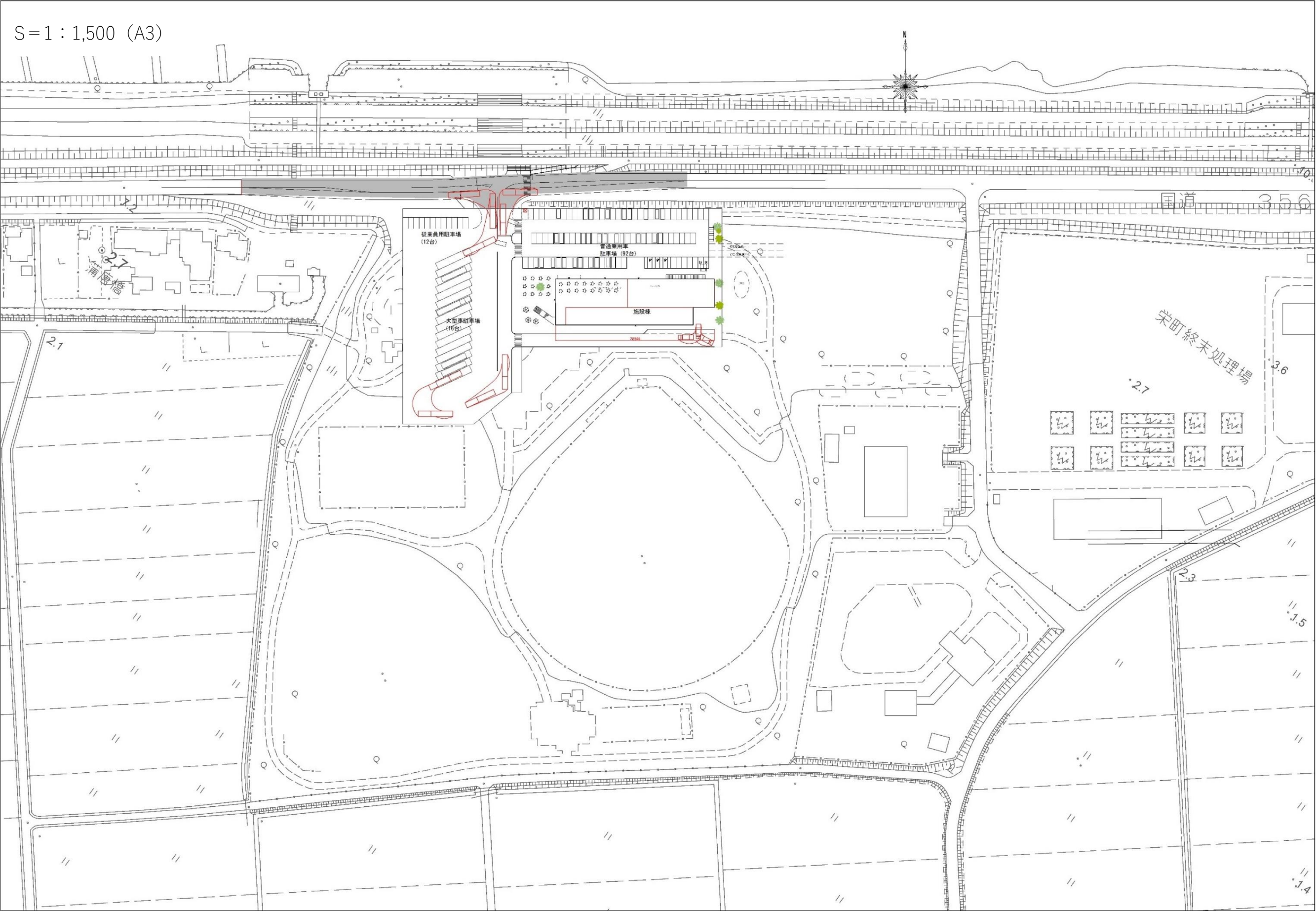
農産物直売所

2つの入口のどちらから入館しても売場にすぐに到達できる配置とする。

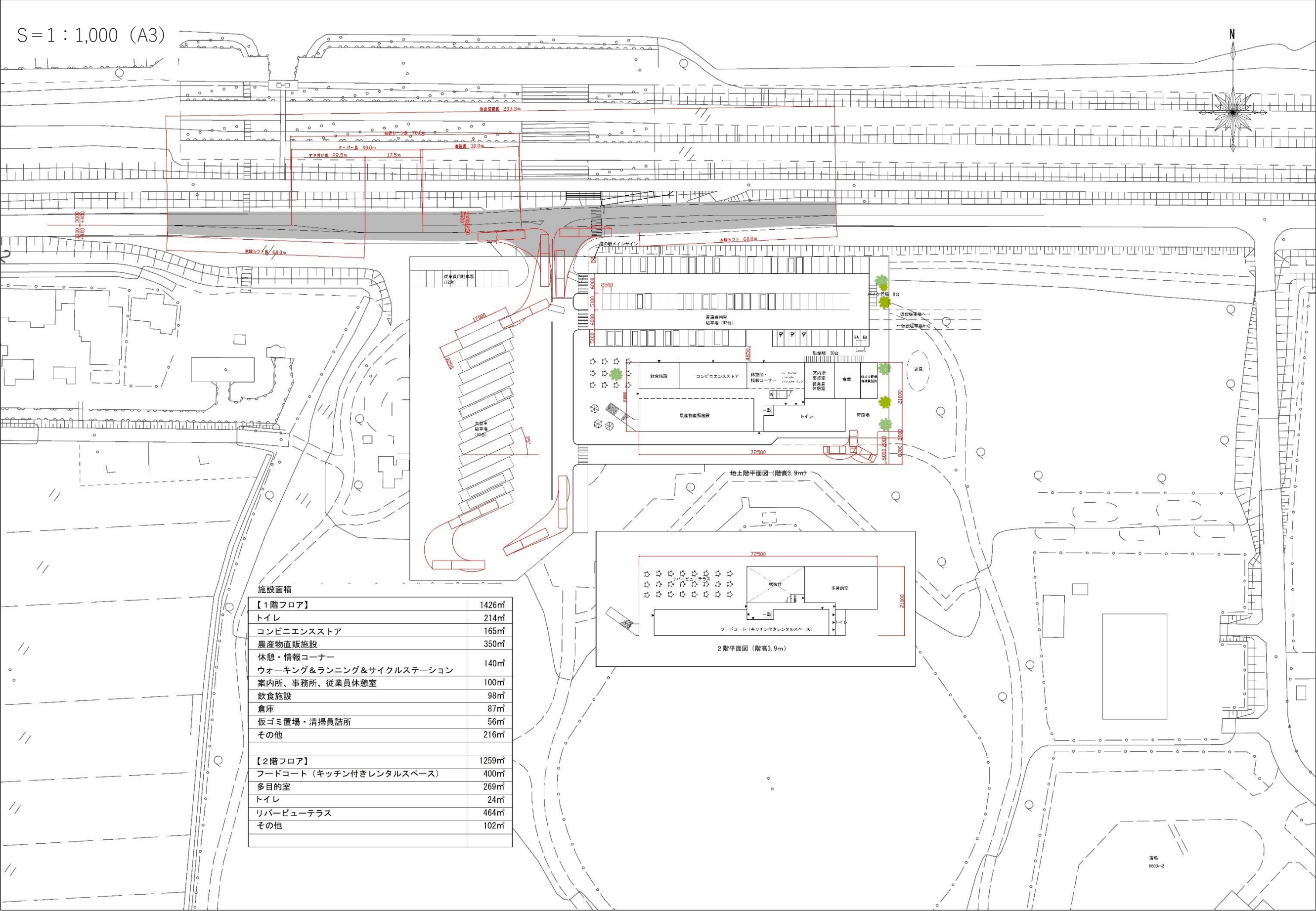


(5) 完成予想図

①配置図

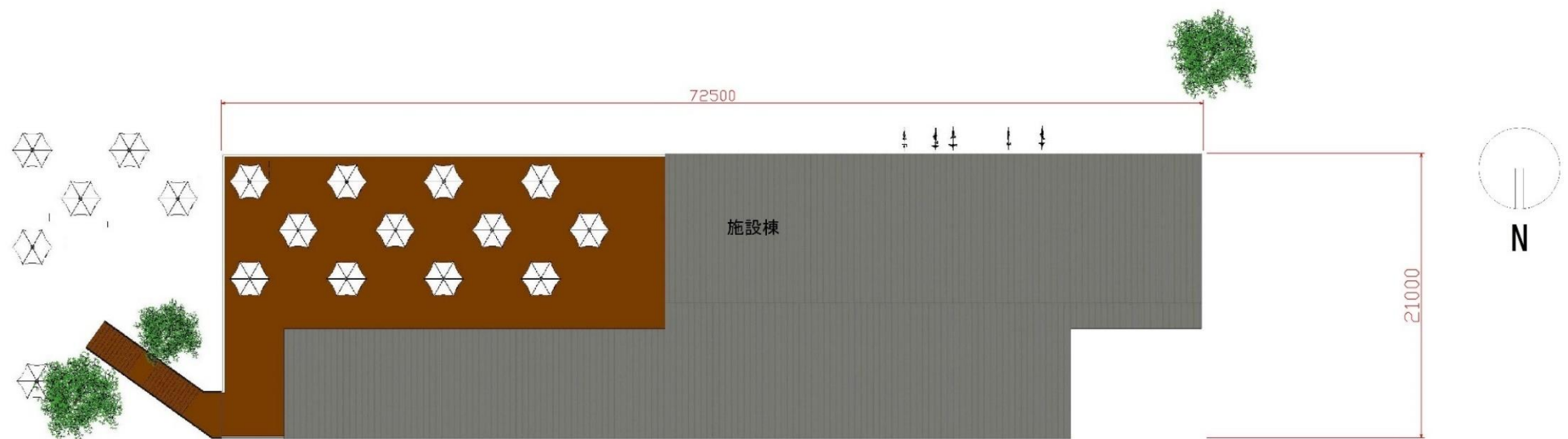


②平面図



③立面図

建築イメージ図 S : 1/400 (A3)



屋根伏図



立面図（北面）



立面図（西面）

④空間イメージ



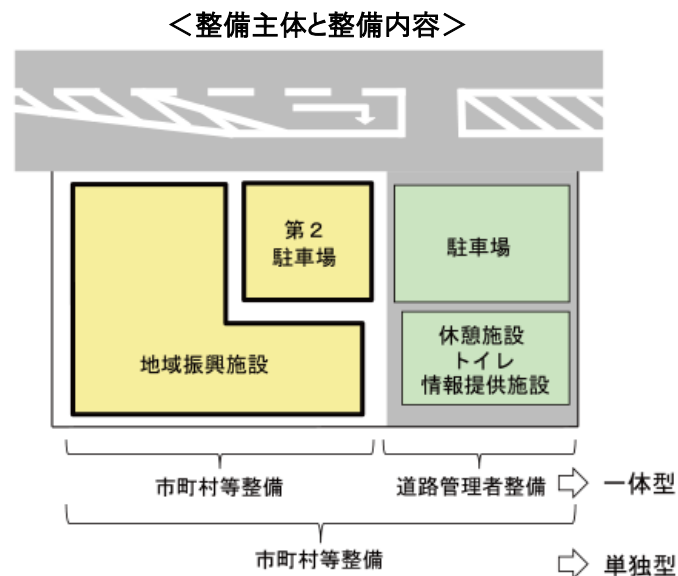


5. 事業手法の検討

(1) 道の駅の整備類型

道の駅の整備は、道路管理者と市町村等との相互協力によって進められるものであるため、その手法は、導入施設の整備を道路管理者、市町村等のどちらが行うのかによって、以下のよう「単独型」と「一体型」の二つに分類されます。

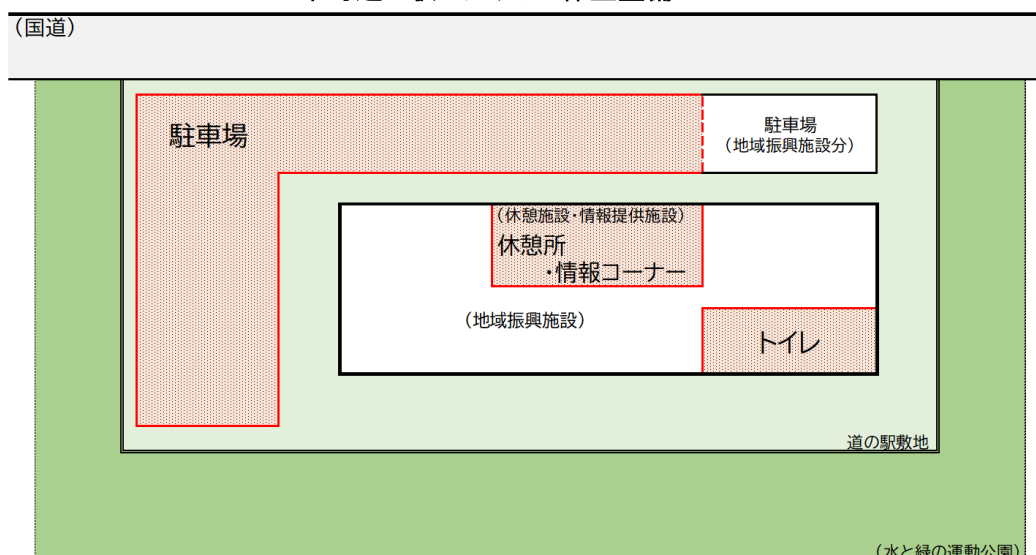
「単独型」は、市町村等が道の駅を単独で整備するもので、地域振興施設等に加え、駐車場等も市町村等が整備するタイプです。一方、「一体型」は、地域振興施設等を市町村等が整備を行い、駐車場等の一部を道路管理者が整備するタイプです。



資料：国土交通省 HP

本町の道の駅では、主要幹線道路である国道 356 号が道の駅へのアクセス道路になることから、国や県と連携して推進する「一体型」の道の駅を目指します。その場合、計画している駐車場のうち交通量から算出された必要ます数（本書 p.38 参照）に相当する部分と、施設 1 階のトイレ、および休憩所・情報コーナーについて、道路管理者によって整備されることが想定できます。

＜本町道の駅における一体型整備のイメージ＞



(2) 管理運営手法

①管理運営方針

本町の道の駅の整備コンセプト「町民が元気になり、地域産業が活性化する機会を生み出す体験型道の駅」に基づく、「農業の担い手の育成と6次産業化による農業振興拠点」、「町内・印旛地域周遊の情報発信・発着拠点」、「町民・周辺地域住民の居場所・交流拠点」の三つの基本方針を踏まえた管理運営の方針を以下に示します。

1) 公共公益性と収益性の両立

管理運営力を有する運営主体を選定し、道の駅が有する公共公益の役割を果たすとともに、利用者の多様なニーズを見極め、コスト意識や収益性の確保に基づいた施設運営体制の構築を目指します。

2) 近隣自治体との連携による集客・賑わいの創出

近隣自治体と連携し、広域的な観光資源として地域の魅力・観光情報を活用・情報発信することで、町全体及び印旛地域の活性化へつなげる運営体制づくりを目指します。

3) 水と緑の運動広場との一体的な管理・運営

本道の駅は水と緑の運動広場内にあり、集客にあたっては同公園を積極的に活用することが求められます。そのためには道の駅と同公園を一体的に管理・運営することが必要と考えられます。

②管理運営形態

公共施設の管理運営の手法としては、施設所有者である町が直接管理する「直営」と、町が民間事業者等に委託する「業務委託」、民間の能力を活用しつつ住民サービスの向上を図るとともに、経費の節減等を図ることを目的とした「指定管理者制度」があります。

本町の道の駅の管理運営手法としては、道の駅だけでなく水と緑の運動広場を一体的に活用する必要性や、公共負担の軽減、民間活力の導入により集客・経費削減のための創意工夫ができるなどの観点から、水と緑の運動広場を含めた「指定管理者制度」を採用することが望ましいと考えられます。

<管理運営形態のメリット・デメリット>

管理運営形態	概要	メリット	デメリット
直営	・ 町が直接運営を行う。 ・ 管理運営に関する責任を行政が負う。 ・ 施設の設置・警備等の一部業務を町が外部に委託する場合も含まれる。	・ 管理運営責任が明確で、信頼性・継続性が高い。 ・ 行政目的に沿った管理運営を行いやすい。	・ 柔軟な雇用形態が難しい。 ・ 施設運営のノウハウが少ない。

維持管理業務委託	・ 町の管理権限及び責任のもと、委託契約として予め決められた範囲の業務内容を、具体的な事務又は業務として委託者が執行し、管理を行う。	・ 仕様書によってサービス内容をコントロールできる。	・ 受託者は管理権限を持たないため、ノウハウが生かしくにくい。
指定管理者制度	・ 施設の使用許可権限や利用料金收受等、管理に関する権限を指定管理者に委任し、受託者が施設を包括的に管理運営する。	・ 多様化する住民ニーズに効果的・効率的に対応できる。 ・ 民間のノウハウを活用できる。 ・ 住民サービスの向上や経費の節減が期待できる。	・ 契約期間が限定されることから、長期的展望に立った継続的な取組や安定経営が困難。 ・ ノウハウが蓄積・継続しないリスクがある。

③管理運営主体

道の駅の管理運営主体（指定管理者）としては、NPO団体、公共団体と民間事業者の共同出資により設立される法人の第3セクター、民間事業者が考えられます。

それぞれの管理運営主体のメリット・デメリットについては、下表のとおりです。

本町の道の駅の管理運営主体については、効果的・効率的な施設運営による収益性が期待できることや、ニーズに対応した柔軟な経営努力が期待できることから、**民間事業者による指定管理を採用することが望ましい**と考えられます。ただし、本町の道の駅では様々なサービスを提供していくこととなるため、民間事業者の得意領域を発揮するためにも複数の事業者で組成される**企業グループも受託可能**とします。

<管理運営主体のメリット・デメリット>

管理運営主体	メリット	デメリット
NPO	・ 民間団体の中で、営利目的ではなく社会的な事業を行う。 ・ 非営利団体であるため、コストパフォーマンスが高い。	・ 金銭的利益に直結しない目的だと、活動が長続きしないという弊害が起こる可能性がある。
第3セクター	・ 行政との連携が図り易く、地域活性化に資するような公益性の高い事業については効果を発揮する。 ・ 公共と民間の意思の疎通が図りやすい。	・ 事業の収益性が劣る面がある。 ・ 損失が発生した場合には、行政による補填を要する事が懸念される。

民間事業者	・ 民間企業が有する流通、小売に関わるノウハウを活かし、利用者ニーズに柔軟に対応することで、効果的・効率的な施設運営による収益性が期待できる。 ・ 利用者や地域ニーズに適切に対応した魅力づくりなど柔軟な経営努力が期待できる。 ・ 利用料金制を採用した場合、独立採算制の運営が求められるが、ある程度自由に運営できる。	・ 事業者によっては経営重視により、地元との関わりや協力体制が薄れることが懸念される。 ・ 指定管理者に任期があることで、長期的な戦略が立てづらい面がある。 ・ 短期間で指定管理者が交代した場合、ノウハウの蓄積が妨げられる懸念がある。
-------	---	---

(3) 整備手法

近年では様々な整備方式があるが、発注者の規定した各工程の仕様書に対し価格競争で発注される従来方式に対して、近年登場した新しい発注方式では、設計から維持管理までを一括で発注することにより民間の創意工夫が図られ、コスト削減やサービス向上が期待できるだけでなく、運営を見据えて計画が進められる一括・性能発注方式となっています。事業期間の短縮化や補助金の活用などを考慮すると、「DBO 方式」が最もふさわしいと考えられます。

<整備方式のメリット・デメリット>

整備方式	従来方式	DBO 方式	PFI-BTO 方式	リース方式
概要	仕様書に基づく設計、施工、維持管理業務をそれぞれ発注する方式。	Design Build Operation の略。設計施工・維持管理等一括発注方式。	Build Transfer Operate の略。事業者が設計施工し、所有権を公共に移転した後、維持管理運営を行うPFI手法。	事業者が設計施工し、事業者が所有したまま維持管理運営を行い、事業終了時に所有権を移転する。
発注形態	仕様発注	性能発注	性能発注	性能発注
	分離分割発注	一括発注	一括発注	一括発注
設計施工	請負契約	請負契約	事業契約	事業方式による
維持管理	指定管理	指定管理		
資金調達	町	町	民間	民間
施設所有	町	町	町	民間
メリット	・補助金が活用できる	・従来方式と比較し、施工や維持管理の効率化、質の向上を見据えた設計が可能 ・窓口が一本化され、発注者の負担が軽減 ・質の向上を見据えた設計が期待される。 ・設計・施工、維持管理期間を通じて同一企業等に性能保証を求めることが可能 ・設計・施工に要する期間が短縮されることが期待 ・補助金が活用できる	・従来方式と比較し、施工や維持管理の効率化、質の向上を見据えた設計が可能 ・窓口が一本化され、発注者の負担が軽減 ・質の向上を見据えた設計が期待される。 ・設計・施工、維持管理期間を通じて同一企業等に性能保証を求めることが可能 ・従来方式に比較し、事業期間にわたり、財政支出の平準化が可能 ・補助金が活用できる	・従来方式と比較し、施工や維持管理の効率化、質の向上を見据えた設計が可能 ・窓口が一本化され、発注者の負担が軽減 ・質の向上を見据えた設計が期待される。 ・設計・施工、維持管理期間を通じて同一企業等に性能保証を求めることが可能 ・一般的に、PFI 事業に比べ、短い期間での発注手続きが可能 ・設計・施工に要する期間が短縮されることが期待 ・従来方式に比較し、事業期間にわたり、財政支出の平準化が可能
デメリット	・契約単位での個別調整が必要であり、調整負担が大きい	・民間事業者が資金調達をしないため、金融機関による監視がない。	・事前の手続きに要する業務が増え、時間も必要	・補助金が活用できない

<参考：公募設置管理制度（Park-PFI）>

本道の駅が公園内に位置することを考慮すると、平成 29 年に都市公園法（昭和 31 年法律第 79 号）が改正され制度化された「公募設置管理制度（以下、「Park-PFI」）」の活用が考えられます。本制度は事業内容に応じて、前述の DBO 等の事業手法や、指定管理者制度等の管理運営手法と組み合わせて行うことができます。Park-PFI とは、飲食店、売店等の公園利用者の利便の向上に資する公園施設の設置と、当該施設から生ずる収益を活用してその周辺の園路、広場等の整備、改修等を一体的に行う者を、公募により選定する制度です。

本制度の活用により、公園施設の建蔽率 2% を条例により 10% 上乘せすることが可能となっています。また、公募対象公園施設等計画の有効期間を最長 20 年（通常 10 年）とし、実質的に設置管理許可の更新を保証しており、運営可能期間を長期間とすることで、民間が投資回収をしやすい条件を付与しています。本制度の活用により都市公園に民間の優良な投資を誘導することで、財政負担を軽減しつつ、公園の質や、公園利用者の利便性向上を図ることが期待されています。

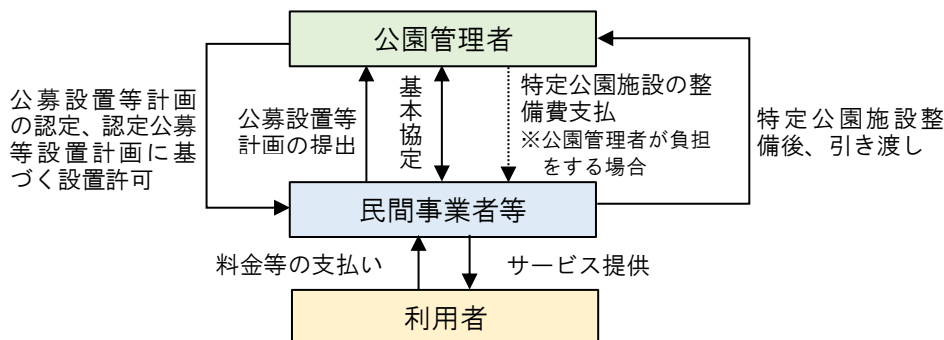
本町の道の駅の管理運営形態については、民間活力の導入により集客・経費削減のための創意工夫ができるほか、公園内にあることのメリットを生かし、指定管理者制度として道の駅および水と緑の運動広場を一体的に運営管理することにより、公園・道の駅の相乗効果が得られると考えられます。

なお、Park-PFI で事業を推進する場合は、DBO 方式を採用することで、施設の管理運営予定者の意向を設計に反映しやすくなるメリットもあります。

<Park-PFI の事業イメージ>



<Park-PFI の事業スキーム>



資料：都市公園の質の向上に向けた P-PFI 活用ガイドライン
（平成 30 年 8 月 10 日改正 国土交通省都市局公園緑地・景観課）

6. 概算費用の算出

(1) 整備概算費用の算出

①概算整備費

ここまで想定してきた本施設の整備にかかる費用について、他の道の駅等の整備事例を参考に、概算額として算出すると以下のようになります。

参考として、令和元年度にとりまとめた本施設の「基本構想」に基づく当初計画案についての概算整備費も併記します。本年度はこの当初計画案をベースにヒアリング等の調査から施設規模の見直しと、コンセプトの検討・具体化をすすめ概算整備費を算出しました。

また、集客効果を高めるために、新たにコンビニエンスストア、フードコート、リバービューテラス等を配置した場合の概算整備費も算出し併記しました。

<道の駅施設の概算整備費（単位：千円）>

工種		【参考】 「基本構想」に基づく概算整備費				「基本計画」に基づく概算整備費				「新たな提案」を加えた概算整備費				備考
		単位	数量	単価 (千円)	金額 (千円)	単位	数量	単価 (千円)	金額 (千円)	単位	数量	単価 (千円)	金額 (千円)	
建築 工事	トイレ	m ²	200	350	70,000	m ²	214	350	74,900	m ²	214	350	74,900	他事例より標準的な仕様を 想定し単価を設定
	農産物直販加工/物産販売施設	m ²	300	280	84,000	m ²	350	280	98,000	m ²	350	280	98,000	〃
	休憩所・情報コーナー	m ²	140	280	39,200	m ²	140	280	39,200	m ²	140	280	39,200	〃
	案内所/事務室/従業員休憩室	m ²	50	280	14,000	m ²	100	280	28,000	m ²	100	280	28,000	〃
	飲食施設(レストラン)	m ²	90	290	26,100	m ²	98	290	28,420	m ²	98	290	28,420	〃
	倉庫	m ²	80	280	22,400	m ²	87	280	24,360	m ²	87	280	24,360	〃
	仮ゴミ置場・清掃員詰所	m ²	30	280	8,400	m ²	56	280	15,680	m ²	56	280	15,680	〃
	コンビニエンスストア		—		—					m ²	165	280	46,200	〃
	フードコート(キッチン付きレンタルスペース)		—		—					m ²	400	290	116,000	〃
	多目的室		—		—					m ²	269	280	75,320	〃
	トイレ		—		—					m ²	24	350	8,400	〃
	リバービューテラス		—		—					m ²	464	30	13,920	〃
	その他	m ²	40	280	11,200					m ²	318	280	89,040	〃
	昇降機		—		—					基	1	14,000	14,000	〃
	(面積計)	m ²	930			m ²	1,045			m ²	2,685			
外構 工事	直接工事費計	式	1		275,300	式	1		308,560	式	1		671,440	
	諸経費	式	1		110,120	式	1		123,424	式	1		268,576	新営建築工事として算出
	建築工事費計	式	1		385,420	式	1		431,984	式	1		940,016	
	撤去・造成工事	m ²	10,314	1	10,000	m ²	10,314	1	10,000	m ²	10,314	1	10,000	現況利用状況より地盤は 良好と設定
	植栽関連工事	式	1	2,000	2,000	式	1	2,000	2,000	式	1	2,000	2,000	他事例より標準的な仕様を 想定し単価を設定
	駐車場・車路	m ²	4,000	15	60,000	m ²	7,000	15	105,000	m ²	7,000	15	105,000	〃 (照明灯他含む)
外構 工事	その他屋外施設	m ²	3,500	15	52,500	m ²	4,000	15	60,000	m ²	4,000	15	60,000	〃 (照明灯他含む)
	EV車用充電設備		—		—					式	2	5,000	10,000	〃
	直接工事費計	式	1		124,500	式	1		177,000	式	1		187,000	
	諸経費	式	1		62,250	式	1		88,500	式	1		93,500	公園工事として算出
	外構工事費計	式	1		186,750	式	1		265,500	式	1		280,500	
拡 国 道 工 事	舗装・白線引き直し					m	1,880	20	37,600	m	1,880	20	37,600	
	直接工事費計					式	1		37,600	式	1		37,600	
	諸経費					式	1		22,560	式	1		22,560	道路改良工事として算出
	国道拡幅工事費計					式	1		60,160	式	1		60,160	
合 計	各工事合計	式	1		572,170	式	1		757,644	式	1		1,280,676	
	消費税相当額	式	1		57,217	式	1		75,764	式	1		128,068	10%
	総計	式	1		629,387	式	1		833,408	式	1		1,408,744	

積算根拠資料：

- ・建築工事…『宮城県美里町産業活性化拠点施設基本計画』を参考に、他事例とm²単価を比較・確認の上、算出
- ・外構工事…『古賀市道の駅基本計画（暫定案）概要版』を参考に算出
- ・国道工事…土木工事積算標準単価に他施設の仕様を考慮し算出 ※信号施設整備費は含まれない

②道の駅整備に活用できる補助制度

道の駅の整備費用で活用できる主な補助制度は下表のとおりです。

<道の駅整備に活用可能な主な補助事業等>

制度名	対象となる事業等	交付条件等	補助率
地方創生拠点整備交付金 【内閣府】	・観光や農林水産業の振興に資する施設 ・地方への移住や起業等に確実につながる施設 ・女性や高齢者の就業を促進する施設 ・交流人口の拡大や消費拡大に結びつく施設	・利活用方策が明確にされ十分な地方創生への波及効果の発現が期待できる ・自立性、官民協働、地域間連携、政策間連携等の要素を有する利活用方策 ・施設の利活用に係る適切かつ具体的なKPIの設定およびPDCAサイクルを備える ・対象事業に係る地域再生計画(施設整備計画)を作成し内閣総理大臣に提出、認定を受ける ・制度上、単年度単位の申請で、同一事業での複数年度での活用はかなり難しい ・他補助制度を併用できるが、同一箇所への重複は不可	1/2
社会資本整備総合交付金 【国土交通省】	基幹16事業 (道路、港湾、河川、海岸、都市再生整備計画、広域連携、都市公園・緑地等、市街地整備、ほか)	・地域が抱える政策課題を抽出し定量的な指標による目標を設定した「社会資本総合整備計画」を作成 ・計画へ配分された範囲内で自由に計画内の各事業へ国費を充当可能 ・地方公共団体が自ら整備計画の事前評価・事後評価を実施し、HP等により公表 ・Park-PFI の場合、民間資金により1割以上整備費が削減されること(※官民連携型賑わい拠点創出事業) ・3～5 年を計画期間としており、複数年度での事業採択が可能	(※の場合) 民間事業者が行う特定公園施設の整備に対して地方公共団体が負担する額の1/2
農山漁村振興交付金 (農山漁村活性化整備対策) 【農林水産省】	定住・交流促進の目的に応じた様々な施設 ・直売所、農家レストラン ・地域特産品の加工体験施設 ・廃校を利用した交流施設 ほか	・活性化計画、事業実施計画、事前点検シートを作成し農林水産大臣に提出 ・農林漁業が重要な地域であり、定住等及び地域間交流を促進することが有効、既に市街地を形成している区域以外の地域であること ・総事業費のうち4億円まで、延床面積1,500㎡未満、既存施設活用は1,500㎡分までが交付対象 「農山漁村定住促進対策型」 ・地域産物の販売額や雇用数増加などを目標とした事業として農山漁村の定住促進を図る 「農山漁村交流対策型」 ・交流人口の増加、滞在・宿泊者の増加などを目標とした事業として都市との交流を図る ・農泊や農泊に取り組む地域への集客力を高める事業として都市との交流を図る	1/2 等

道の駅に利用可能なその他の補助制度は下表の通りです。今後さらに検討を進めます。

＜道の駅整備に活用可能なその他の補助事業等＞

国土交通省	官民連携基盤整備推進調査費
	直轄道路事業(交通安全)
	小さな拠点を核とした「ふるさと集落生活圏」形成推進事業
	みなとオアシス制度
	地域公共交通確保維持改善事業
	広域周遊観光促進のための観光地域支援事業
	訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業 (地方での消費拡大に向けたインバウンド対応支援事業)
	ICT等を活用した多言語対応等による観光地の「まちあるき」の満足度向上
内閣府・厚生労働省	地域子育て支援拠点事業
総務省	地域経済循環創造事業交付金
	公衆無線LAN環境整備支援事業
	過疎地域遊休施設再整備事業
農林水産省	食料産業・6次産業化交付金(加工・直売)
	水産加工・流通構造改善促進事業
	浜の活力再生・成長促進交付金
	離島漁業再生支援交付金
経済産業省	国内・海外販路開拓強化支援事業費補助金(地域産業資源活用事業)
	電気自動車・プラグインハイブリッド自動車の充電インフラ整備事業費補助金
	災害時に備えた地域におけるエネルギー供給拠点の整備事業費
	小規模事業対策推進事業(地域力活用新事業創出支援事業)
環境省	二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金(設備の高効率化改修支援事業)
	二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金 (地域の防災・減災と低炭素化を同時実現する自立・分散型エネルギー設備等導入推進事業)

資料：国土交通省「道の駅」第3ステージ推進委員会資料

（２）管理運営費用の算出

本基本計画で計画する道の駅の管理運営費用について、ここでは、予測される売上額から、既存の経営収支モデルを用いた試算の形で概算額を算出します。

試算に用いたモデルは、『新版「地方創生拠点」としての「道の駅」開発・再生資料集』（総合ユニコム株式会社、2019年6月発行）に掲載されている、地域振興施設の収支モデル（標準型）とされるものです。

予測される売上高については、本報告書4(2)で地域経済効果の試算を行った際と同様、昨年度の基本構想で算出された2パターンの売上高（下方、上方）を用いることとします。

試算の結果は表のとおりで、売上額を下方(397,000 千円)に設定した場合は計 87,340 千円、上方（664,000 千円）に設定した場合は計 146,080 千円が、それぞれ経費となりました。

また、本基本計画においては、道の駅施設は既存の都市公園（水と緑の運動広場）内に設置する想定となっています。今後、道の駅施設の管理運営と従来の公園部分の管理運営とを合わせて検討する場合、従来の公園部分の管理運営費用については、実績値としておよそ 6,600 千円/年（別途利用料収入あり）というデータがありますので、これを加算して検討していくものとなります。

なお、この管理運営費については、今後、施設のコンテンツが具体化されていく中で、かかる経費の詳細が明らかになった部分から数値を積上げる形で修正し精度を高めていくものとします。

＜道の駅施設の管理運営費用の試算（単位：千円）＞

	パターン1(下方)	パターン2(上方)	備考
売上高	397,000	664,000	基本構想における試算
売上原価	297,750	498,000	売上高の 75%
（売上総利益）	99,250	166,000	売上高－売上原価
人件費	36,720	61,420	総利益の 37%
業務委託費	11,910	19,920	総利益の 12%
設備備品費	15,880	26,560	総利益の 16%
活動経費	11,910	19,920	総利益の 12%
その他経費	10,920	18,260	総利益の 11%
経費計	87,340	146,080	

＜「水と緑の運動公園」の管理運営費用（令和元年度、単位：千円）＞

総経費	6,600	
施設利用料収入	1,600	（年間利用件数） テニスコート 1,373 件 野球場 108 件 多目的広場 35 件
（差引き）	5,000	

7. 今後の進め方

(1) スケジュール

事業開始から開業までのスケジュールは次の通りです。

<設計・施工・指定管理をそれぞれ契約する場合のスケジュール>

		1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	6年目	7年目
設計・施工	測量・地質調査							
	用地条件整理							
	基本設計							
	補助申請							
	実施設計							
	建築工事							
	建築確認・完了検査							開業
	発生集中交通量の推計と交差点配分							
	道路設計・施工		基本設計	実施設計	施工		舗装	
	道路管理者との協議							
	交通協議(県警)							
	交通協議(県警)							
備 運 管 理 準 備	指定管理予定者の募集・協定締結							
	開業準備							
	指定管理者の指定							

<Park-PFI、DBO 手法により推進する場合>

		1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	6年目	7年目
設計・施工	測量・地質調査							
	用地条件整理							
	Park-PFI、DBO手続き							
	事業契約の締結・DBOの開始							
	基本設計・実施設計							
	補助申請							
	建築工事							
	建築確認・完了検査							建物引渡し・開業
	発生集中交通量の推計と交差点配分							
	道路設計・施工		基本設計	実施設計	施工		舗装	
	道路管理者(国)との協議							
	交通協議(県警)							
備 運 管 理 準 備	指定管理予定者との協定締結							
	開業準備							
	指定管理者の指定							

（２）事業に向けての留意事項

①活用する事業手法の条件精査

本町の道の駅実現にあたっては、いくつかの事業手法を活用するため、推進にあたっての条件を、関係者との調整や事業者へのサウンディングなどにより、推進条件を具体化する必要があります。

道の駅としての認定や整備区分、接道条件については、国土交通省関東地方整備局のとの調整が必要です。

補助金については、いずれの制度においても、社会情勢により各制度への予算付けや採択されやすい事業が異なるため、千葉県への事前の相談や調整が必要となります。

Park-PFI を採用する場合は、都市公園法に定められた手続きに基づき、公募、選定を進める必要があります。

②維持管理・運営を視野に入れた施設計画

道の駅の来館者や管理運営者が利用しやすく、魅力的な施設とするには、これから管理・運営する事業者の視点が不可欠であり、計画の早い段階で取り入れることで、計画や工事の手戻りが少なくなります。

本基本計画策定後、DBO 方式で計画から維持管理までを通して担う事業者を決定するなど、計画段階から運営者が地域や関係者と時間をかけて調整し、開業に向けて着実に準備を行えるように計画を推進する必要があります。

③観光客受け入れ態勢の準備

本道の駅は、町内全域の観光資源を活用した体験型道の駅を目指していることから、体験を受け入れる体制の整備が不可欠です。以下に、各体験の準備活動の例を挙げます。

<栄町の農業、食の体験、野菜耕作の振興>

- ・収穫野菜を利用した提供メニューの開発と、使用する野菜の公表
- ・野菜耕作をリードする後継者世代や新規耕作者の組織化
- ・援農希望農家の募集
- ・体験農園参加農家の募集

<利根川・印旛沼の漁業、釣り、遊覧、食の体験>

- ・漁業協同組合との提携で提供できるツアー、アクティビティ等の検討
- ・漁獲物を利用した提供メニューの開発と、使用する魚介類の公表
- ・協力漁業者・事業者の募集

<印旛地域の野生動物を学ぶ、食の体験>

- ・ジビエを利用した提供メニューの開発、イベントの検討
- ・猟友会等へのジビエ提供依頼

<町内資源を楽しむ体験>

- ・町内外観光要素（自然、寺社、工場見学、民泊等）を繋ぐ観光ルートの作成、関係者調整

道の駅基本計画策定委託

「道の駅」基本計画

千葉県栄町

受託 昭和株式会社 令和3年3月
