

犬山市道の駅エリア基本計画 (素案)

令和2年 月
愛知県犬山市

目次

1	計画策定の趣旨	1
1.1	はじめに	1
1.2	計画の位置づけ	2
1.2.1	計画の位置づけ	2
1.2.2	これまでの検討経過	2
2	道の駅の概要	3
2.1	道の駅とは	3
2.2	重点「道の駅」	4
2.3	道の駅による地方創生	4
3	本計画の前提条件	5
3.1	上位計画及び関連計画	5
3.2	計画地及び周辺状況	8
3.2.1	計画地周辺の道の駅	8
3.2.2	立地	9
3.2.3	計画地	10
3.2.4	国道41号	11
3.2.5	防災	12
3.2.6	本市の状況	14
3.3	道の駅に求められる役割	22
4	道の駅の整備コンセプト	23
4.1	整備コンセプト	23
4.2	整備コンセプトの考え方	23
4.3	整備の基本的な方針	23
4.4	整備における配慮事項	24
5	施設整備計画	25
5.1	導入する機能・施設の整理	25
5.1.1	道の駅に整備されている機能・施設	25
5.1.2	民間事業者の意向の確認	26
5.1.3	道の駅に導入する機能の考え方	28
5.1.4	道の駅に導入する機能	31
5.2	施設規模の算定	33
5.3	施設の配置	34
5.3.1	アクセスの考え方	34
5.3.2	計画地の施設配置の条件	35
5.3.3	駐車場配置の考え方	36
5.3.4	施設配置イメージ	37
6	概算事業費の試算	38
7	民間活力導入の考え方	39
7.1	事業手法	39
7.2	事業スキーム	40
8	事業スケジュール	41
9	民間事業者への調査	42
9.1	調査の目的	42
9.2	調査の概要	42
9.2.1	調査対象箇所	42
9.2.2	事前説明会の開催	42
9.2.3	個別対話の実施	42
9.3	調査結果（要約）	42
10	今後の留意事項	43

1 計画策定の趣旨

1.1 はじめに

- ・犬山市道の駅エリア基本計画（以下「本計画」という。）は、本市の西側、国道41号沿線に位置する橋爪・五郎丸地区に計画している「道の駅」の整備等に係る基本的な考え方を示したものです。
- ・この地域では、昨今の人口減少社会にあって、リニア中央新幹線の開業や国道41号の6車線化により、本市を取り巻く地域の人やモノの流れは、今後より一層活発になることが見込まれます。
- ・これをチャンスと捉え、本市では橋爪・五郎丸地区を「第5次犬山市総合計画改訂版」（以下「総合計画」という。）においては、都市・交流エリアに、「犬山市都市計画マスタープラン」（以下「都市計画マスタープラン」という。）においては、新たな都市拠点・地区拠点・交流エリアに位置づけました。
- ・これを受け、平成30年6月に「新たな都市拠点及び交流エリア基本構想」（以下「基本構想」という。）を策定し、国道41号沿線に位置し、本市の玄関口ともなりえるこの地区に、現状の法規制において進めることが可能であり、近年、様々な取り組みで地域活性化に寄与している「道の駅」を整備することで、エリア全体の魅力を高め、周辺商業施設の立地促進を図ります。
- ・なお、本事業を進める最大の理由は、人口減少や地域経済の縮小といった当市の抱える課題に対応するために必要であり、定住人口及び交流人口を増加させることで市域全体の賑わいを創出し、市民生活と都市の魅力を向上させることで土地利用の転換に伴う税収増を図り、持続可能な都市経営を目指すことにあります。
- ・また、本事業は、民間活力を最大限に活用することを前提としており、民間事業者の提案や創意工夫が活かせるスキームとなるよう留意します。

1.2 計画の位置づけ

1.2.1 計画の位置づけ

本計画の位置づけは、犬山市の最上位計画である「総合計画」、都市づくりの基本方針である「都市計画マスタープラン」、橋爪・五郎丸地区における新たな拠点づくりの方針を定めた「新たな都市拠点及び交流エリア基本構想」等の上位・関連計画と整合を図るものです。

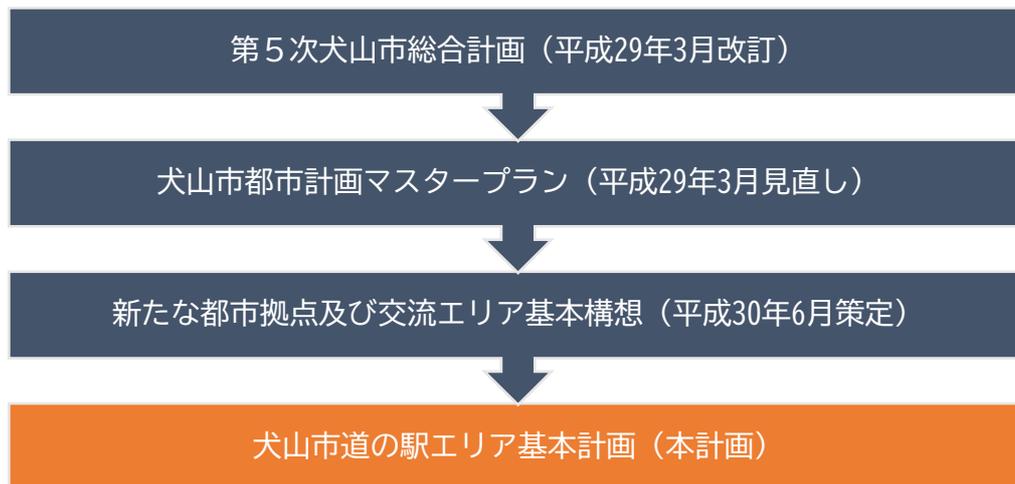


図 1-1 本計画の位置づけ

1.2.2 これまでの検討経過

本計画の策定にあたっては、学識経験者や市民、民間の関係団体等で構成される「犬山市道の駅エリア検討委員会」及び庁内検討会議を設置して協議を重ねてきました。また、民間事業者からの意見を協議に取り入れるため、サウンディング型市場調査を実施しました。

表 1-1 主な検討経過

検討内容	経過
新たな都市拠点及び交流エリア基本構想策定	平成 30 年 6 月
新たな都市拠点及び交流エリア基本構想に係るマーケット・サウンディング調査	平成 30 年 8 月～9 月 (結果公表：平成 30 年 9 月)
道の駅プロジェクト庁内検討会議	7 回開催 平成 30 年度～令和元年度
犬山市道の駅整備検討委員会	6 回開催 平成 31 年度 (令和元年度)
官民連携手法検討部会	3 回開催 平成 31 年度 (令和元年度)
(仮称) 犬山市道の駅整備・運営事業 官民連携に係るサウンディング型市場調査	令和元年 11 月 (結果公表：令和元年 12 月)

2 道の駅の概要

2.1 道の駅とは

道の駅は、地域の創意工夫により道路利用者に快適な休憩と多様で質の高いサービスを提供する施設です。令和元年6月末現在、国土交通省によって登録されている道の駅は、全国で1,160駅であり、そのうち愛知県内では17駅が登録されています。

道の駅は国土交通省の登録制度で、基本機能である「休憩機能」「情報発信機能」「地域連携機能」の3つの機能で構成されています。

- ・休憩機能 …24時間、無料で利用できる駐車場・トイレ
- ・情報発信機能 …道路情報、地域の観光情報、緊急医療情報などを提供
- ・地域連携機能 …文化教養施設、観光レクリエーション施設などの地域振興施設

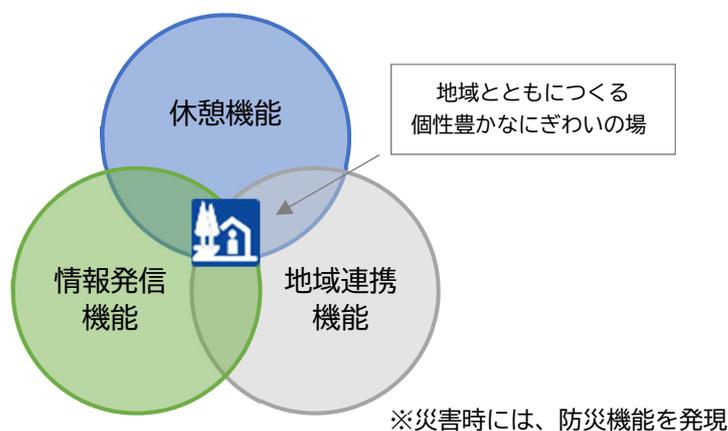


図2-1 道の駅の基本機能



図2-2 道の駅の施設構成イメージ

出典：道の駅利用案内（国土交通省）

2.2 重点「道の駅」

国土交通省は、前述の3つの機能の他、平成26年度より、地方創生の核となる道の駅として、以下の機能を持つ道の駅を重点「道の駅」として選定し、支援しています。



図2-3 重点道の駅の要素

出典「道の駅利用案内」(国土交通省)

2.3 道の駅による地方創生

道の駅制度の創設当時、道の駅は、通過する道路利用者へのサービスの提供と地域の振興に寄与することが目的として整備が進められていましたが、ここ近年、道の駅自体が目的地となるような地域拠点として機能の強化が図られてきました。

令和元年11月18日、有識者で構成される新「道の駅」のあり方検討会において、新たなコンセプト『「地方創生・観光を加速する拠点」へ』が提言され、2025年に目指す3つの姿が示されました。今後「道の駅」が担う役割への期待は益々拡大しています。

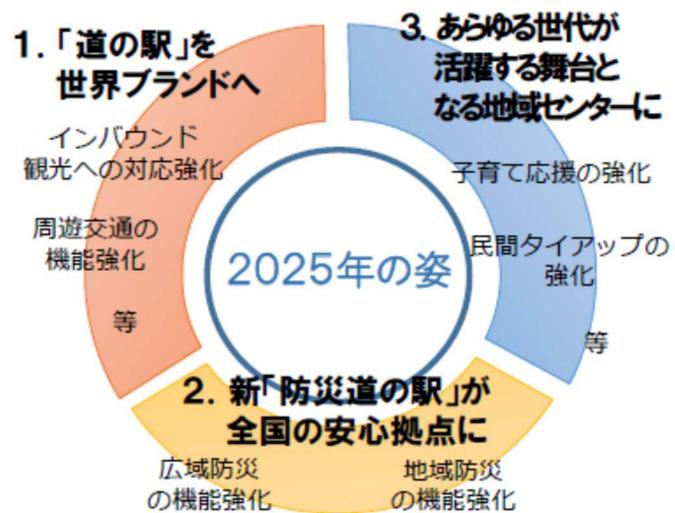


図2-4 2025年に目指す3つの姿

出典：「道の駅」第3ステージ（令和元年11月18日 新「道の駅」のあり方検討会）

3 本計画の前提条件

3.1 上位計画及び関連計画

本市の総合計画では、「人が輝き 地域と生きる“わ”のまち 犬山」を目指すまちの姿とし、まちづくりを進めています。総合計画においては、計画地周辺を、名鉄犬山駅を中心とした駅周辺地区や主要道路沿道と並び、「都市・交流拠点エリア」として位置付けており、市民の活力向上や産業の活性化につながる新たな交流拠点の形成を図ることとしています。

●新たな交流拠点の形成（駅設置の可能性検討ほか公共交通の充実）

橋爪・五郎丸地区及び周辺において、民間の活力の導入などにより、市内外の人が交流し、にぎわいを創出する拠点の形成を目指しています。また、公共交通のさらなる充実のため、駅設置の可能性について検討します。

●魅力ある商業地の整備

買い物や飲食の利便性が高まるよう、商業の活性化を図り、魅力ある商業地の整備に取り組みます。

●地産地消を促進し犬山の特性を生かした施設誘致

新たな交流拠点の魅力を高めるため、犬山の特性を活かした商業施設について、民間の力を活かした手法を研究し、誘致を図ります。

●商業集積ラインの設定（買い物利便性向上）

幹線道路沿いに気軽に飲食や買い物ができるような商業施設の誘導を図ります。

※重点施策第2 産業の活性化「商売繁盛のまちへ」より抜粋

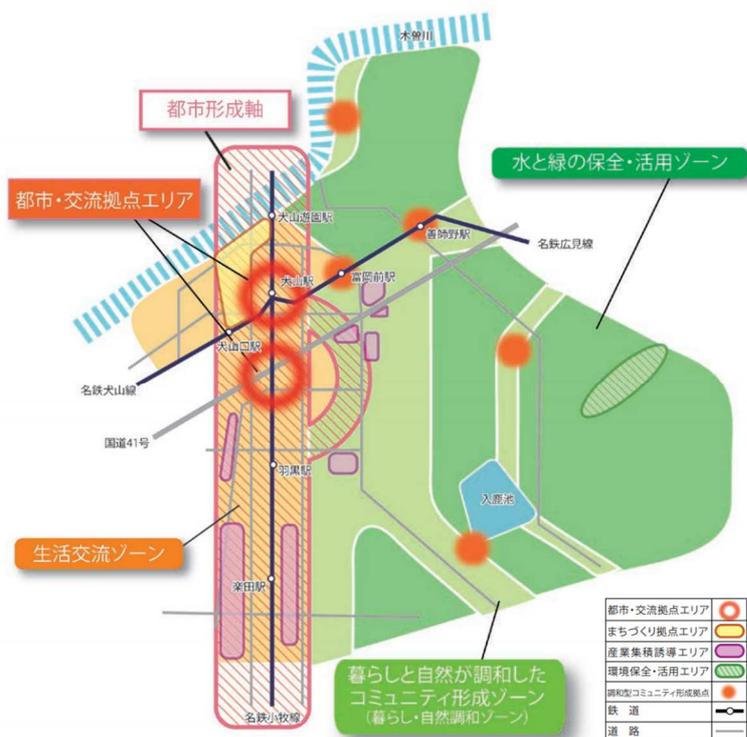


図3-1 土地利用計画図

出典：第5次犬山市総合計画（改訂版）

また、都市計画マスタープランにおいても、計画地周辺を「新たな都市拠点の形成」及び「新たな交流エリア形成」を図るエリアとしています。

- 基盤が整い、活力を創出する都市

交通結節機能の強化・充実のあり方、景観や環境負荷及び防災に配慮した土地の有効利用のあり方について検討します。
- 交流を生み、にぎわいがあふれる都市

市民交流エリアの形成を図るとともに、来訪者の交流エリアとしての形成を目指します。

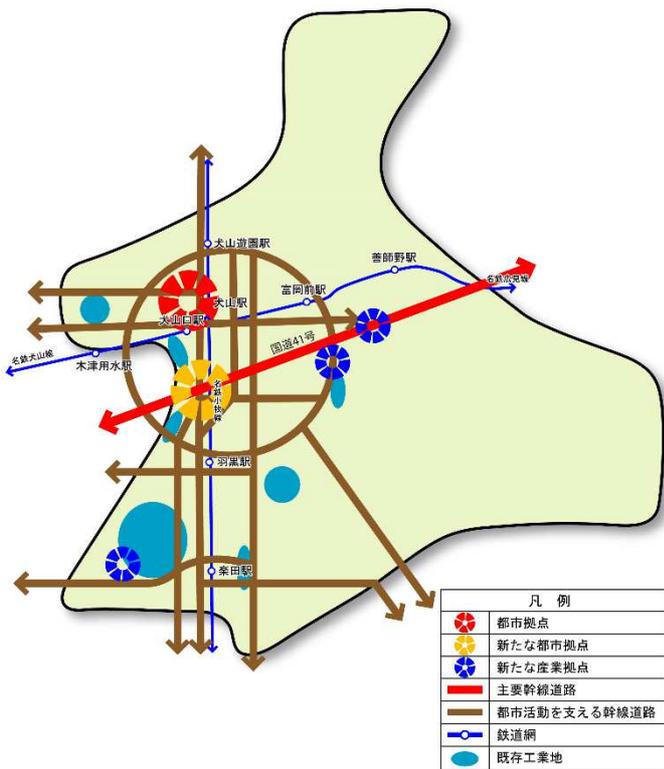


図3-2 将来都市構造図 1

図3-3 将来都市構造図 2



出典：犬山市都市計画マスタープラン

前述の総合計画及び都市計画マスタープランの改訂を受け、計画地周辺の拠点づくり基本構想となる新たな都市拠点及び交流エリア基本構想を策定し、土地利用構想（案）において各種エリアの段階的な整備を掲げ、短期目標として道の駅エリアを整備することとしています。

●「道の駅」をきっかけとした地域創生の実現

国道41号沿線に位置し、本市の玄関口ともなりえるこの地区に、近年、様々な取り組みで地域活性化に寄与している「道の駅」を位置付けることで、この地区への商業施設の立地を促進し、市民生活の向上、税収増による財源確保を図ります。

●集約型都市拠点の実現（コンパクトシティ+ネットワーク）

今後、人口減少社会を迎える中で、集約型都市構造への転換を図る上では、新駅設置の可能性がある橋爪・五郎丸地区を新たな都市拠点とすることで、本市のコンパクトシティ+ネットワークの実現に大きく寄与できると考えます。

●広域的な圏域からの利用に資する拠点

国道41号沿道に位置する橋爪・五郎丸地区は、広域的な圏域からの利用に資する拠点となります。また、名鉄小牧線の新駅（五郎丸駅）の設置となれば、犬山駅に次ぐ交通の要衝となり、一層の拠点機能の強化が図られます。



図3-4 土地利用基本構想（案）

出典：新たな都市拠点及び交流エリア基本構想（概要版パンフレット）

3.2 計画地及び周辺の状況

3.2.1 計画地周辺の道の駅

道の駅の整備を予定する場所（以下「計画地」という。）より20km圏内には、5か所の道の駅がありますが、いずれも岐阜県内に立地しています。

また、計画地と同じ国道41号沿線で、名古屋市より最も近い道の駅は岐阜県七宗町の「ロック・ガーデンひちそう」です。計画地と「ロック・ガーデンひちそう」は、20km以上離れています。国道41号を少し左に逸れた位置に岐阜県美濃加茂市の「みのかも」がありますが、計画地とは10km以上離れています。尾張北部エリアにおける国道41号は、道の駅空白地帯と言えます。

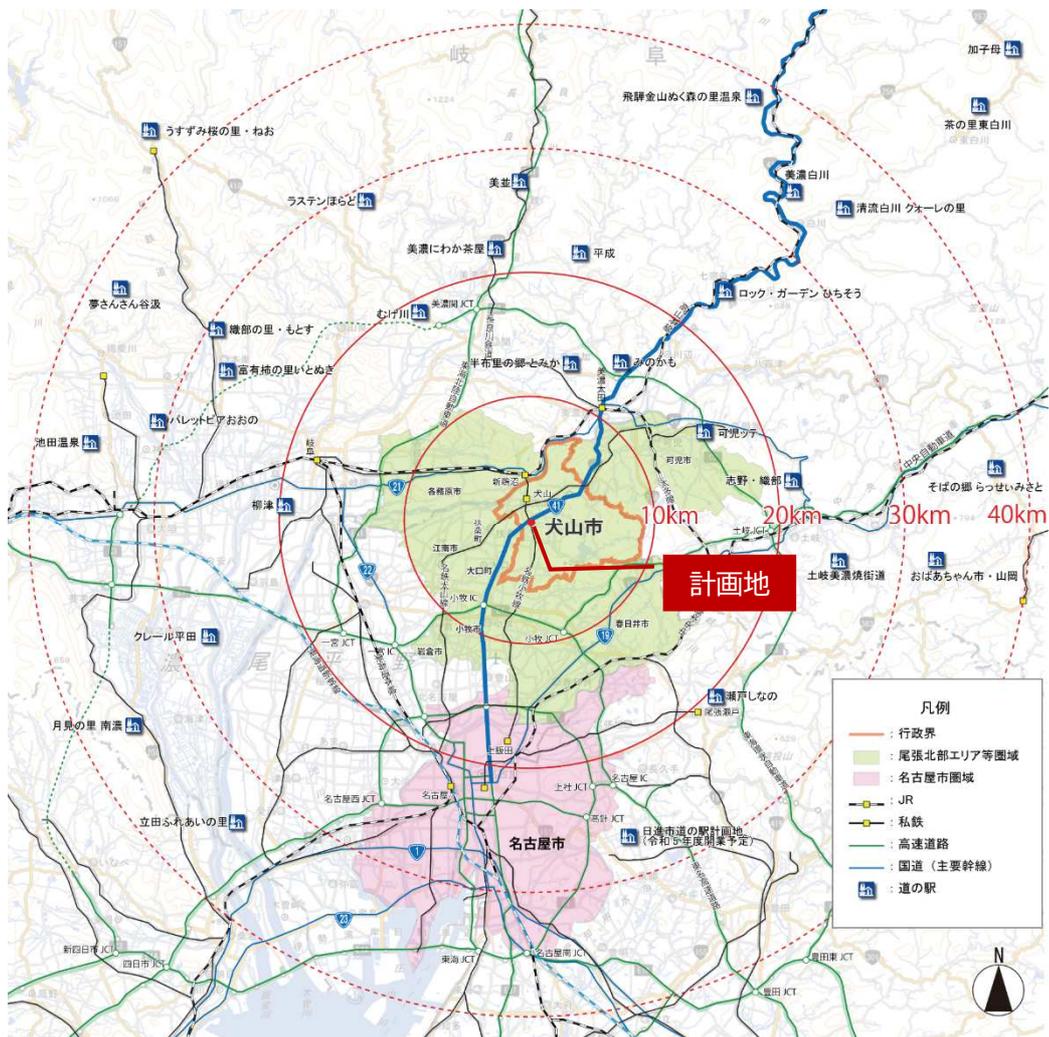


図3-5 本市周辺の道の駅

※ 地理院地図（国土地理院）を加工

3.2.2 立地

本市は、愛知県の尾張北部エリアに位置しています。名古屋駅からは名鉄犬山線で約30分、自動車でも名古屋市中心部から約1時間（高速道路で約30分）の距離にあり、大都市近郊の都市と言えます。また、計画地から15km圏内は、名古屋市の一部を含み、約140万人が居住しており、地域間交流を促進する拠点づくりに適した立地と言えます。



図3-6 計画地 15Km 圏内

※ 地理院地図（国土地理院）を加工

3.2.3 計画地

計画地は、国道41号沿いに位置し、東側に市道名古屋犬山線、南側に県道長洞犬山線が近接しており、西側には、名鉄小牧線が隣接しています。

また、総合犬山中央病院や犬山市休日急病診療所などの医療・福祉機関が隣接しています。



図3-7 計画地周辺見取図

※犬山市都市計画基本図を加工

計画地の土地利用計画は、市街化調整区域であり、建ぺい率 60%、容積率 200%です。また、農業振興地域の農用地区域でもあります。

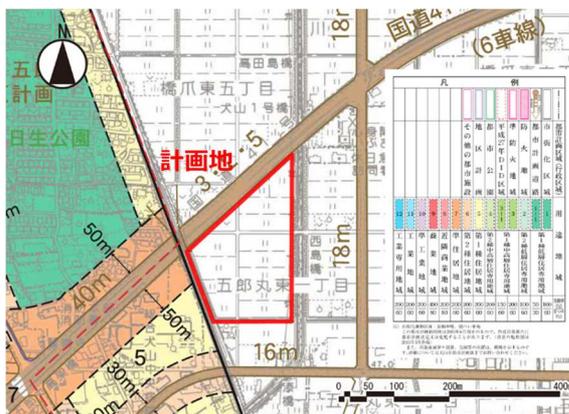


図3-8 用途地域図



図3-9 農業振興地域図

出典：犬山市用途地域図・犬山市農業振興地域整備計画（平成29年）

3.2.4 国道 41 号

計画地が接する国道 41 号の現況交通量は、37,535 台/日と多く、大型車混入率は 17.1%であり、物流の幹線道路となっていることがわかります。

国道 41 号は、慢性的な交通渋滞が発生していることから、現在、交通容量の拡大、高速道路インターチェンジへのアクセス性の向上を目的として、小牧市村中から計画地近辺の本市五郎丸交差点までの区間（延長 7.0 km）を対象とし 6 車線化事業が行われています。今後、計画地周辺も人や物の流れがより一層活発になると見込まれます。

表3-1 国道 41 号の交通量（平成 27 年度交通センサス）

交通センサス (平成 27 年)		昼間 12 時間自動車類交通量			24 時間自動車類交通量			昼夜率	昼間ピーク比率 ピーク比率 時間	昼間 12 時間 大型車混入率	混雑度
		(上下合計)			(上下合計)						
		小型車	大型車	合計	小型車	大型車	合計				
路線	観測地点	(台)	(台)	(台)	(台)	(台)	(台)	(%)	(%)		
一般国道 41 号	丹羽郡大口町 河北大字 神明下	22,226	4,585	26,811	31,181	6,354	37,535	1.40	11.0	17.1	0.98

次の区間における国道 41 号名濃バイパスの 6 車線化による計画交通量は、1 日あたり 55,700 台（平成 30 年 2 月に公表した平成 22 年度全国道路・街路交通情勢調査ベースの R12 将来 OD に基づき算出）を見込んでいます。



図3-10 国道 41 号名濃バイパス 改築事業

出典：国土交通省中部地方整備局愛知国道事務所

3.2.5 防災

a. 国道 41 号の役割

計画地が接する国道 41 号は、災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線であり、県庁所在地や地方中心都市、重要港湾、空港等を連絡する第 1 次緊急輸送道路に指定されています。

b. 防災拠点としての道の駅への期待

道の駅は、災害発生時において、防災施設の有無に関わらず、復旧支援活動の拠点としての利用や、被災情報など様々な情報提供の場として活用されています。近年、大きな自然災害が多発していることから、非常用電源や備蓄倉庫等の防災施設を設置し、災害発生時において、道路利用者や地域住民の避難場所、支援物資の供給など、防災機能を有効に発揮することが求められています。

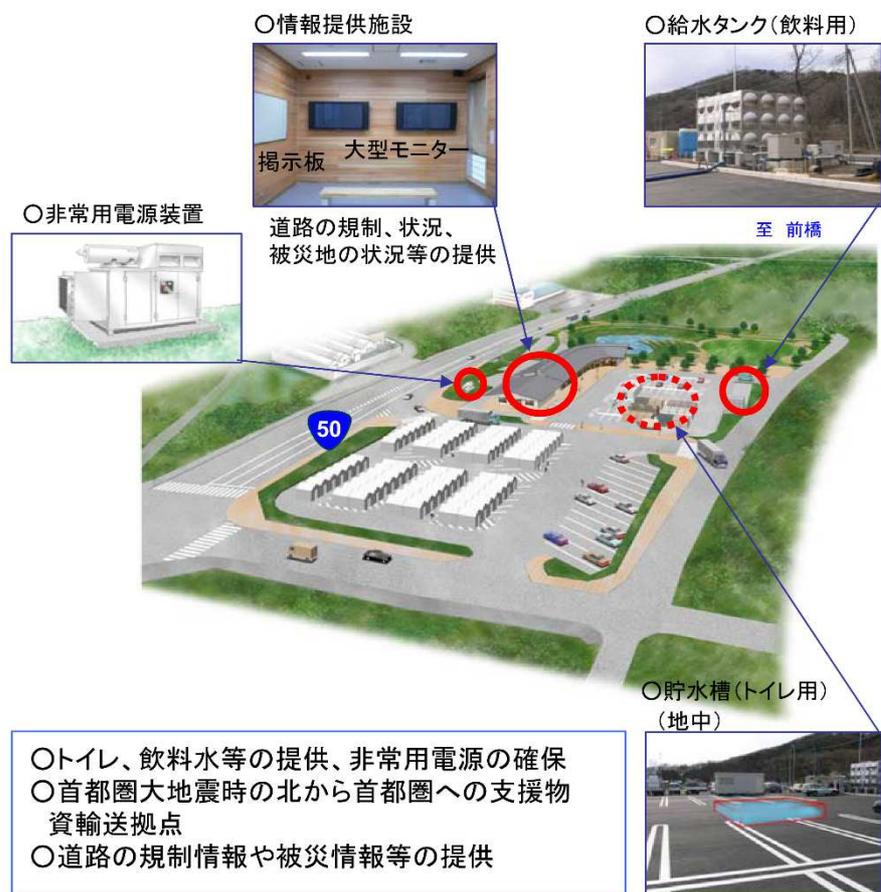


図3-11 防災拠点整備例 道の駅「みかも」(栃木県)

出典：「多様な機能を持った「道の駅」の新たな展開について」(平成 19 年)(国土交通省)

c. ハザードマップの状況

本市の地震ハザードマップによると、南海トラフ地震が発生した場合、計画地の想定震度は5強となっています。

浸水被害予想については、外水ハザードマップによると、郷瀬川及び新郷瀬川が増水し、堤防から水が溢れた場合、もしくは堤防が決壊して河川の水が流れ出した場合において、計画地は、0～1.0m未満の浸水が予想されています。また、内水ハザードマップによると、雨水排水能力を超える降雨により、雨水を河川等の公共水域に放流できない場合、計画地の西側において、0.1m以上0.2m未満の浸水が予想されています。

施設整備等にあたっては、この状況を踏まえた対策が必要となります。



図3-12 南海トラフ地震における想定震度

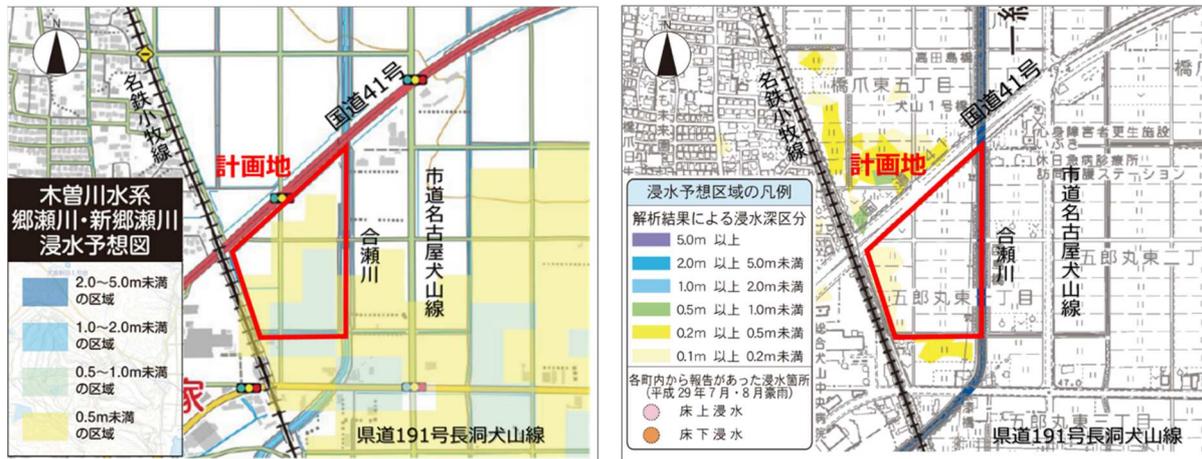


図3-13 計画地周辺の被害想定 (左：河川、右：雨水)

出典：犬山市ハザードマップ（令和元年5月）

3.2.6 本市の状況

a. 人口

本市の人口は、73,893人（令和元年10月31日現在）です。人口の推移を見ると、2010年頃からは減少傾向に転じており、人口減少が進展しています。

本市が策定した「いいね！いぬやま総合戦略」（平成28年3月）では、2060年人口ビジョンとして、61,000人を堅持することを将来人口の目標としています。

また、本市の高齢化率は、28.8%であり、愛知県の平均や全国の平均よりもやや高い傾向にあり、少子高齢化が進んでいることが分かります。

本市は「学びと遊びのまちへ」、「商売繁盛のまちへ」、「多様な暮らしができるまちへ」の3つの「まち」の実現に取り組んでいます。

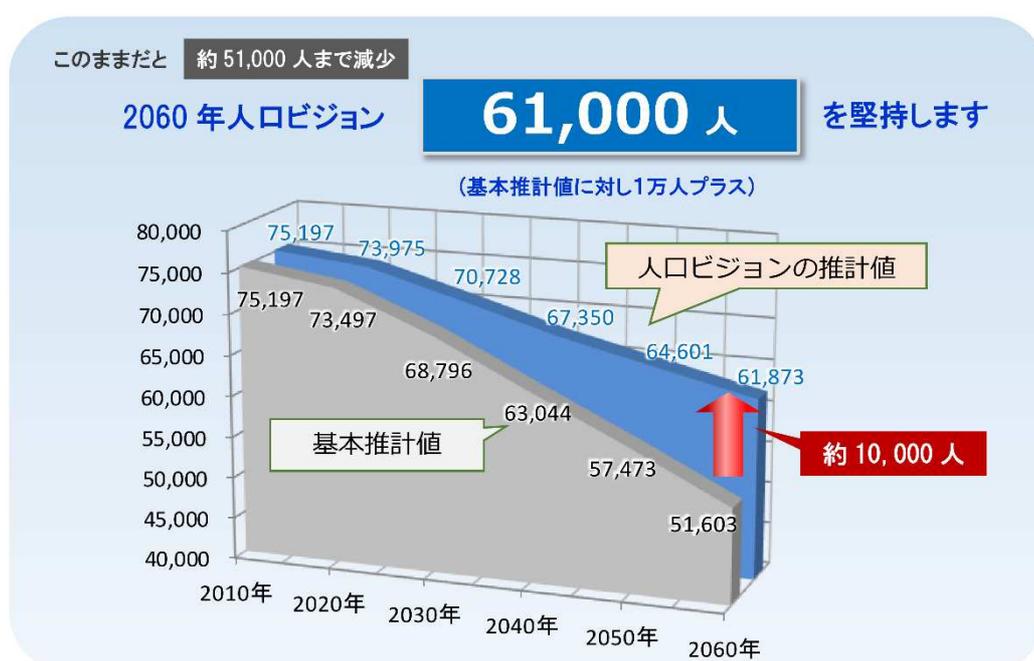


図3-14 本市の人口推移

出典：「いいね！いぬやま総合戦略」（平成28年3月）

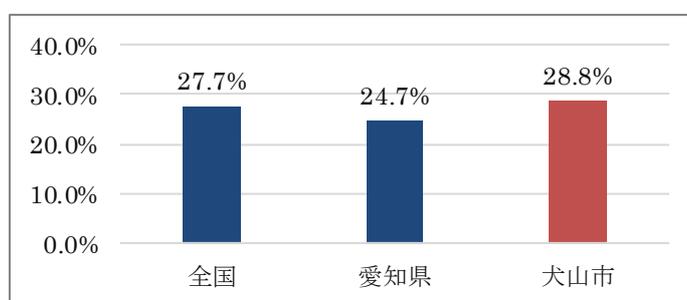


図3-15 本市の高齢化率

※ 「愛知県人口動向調査」（令和元年5月1日現在）及び「平成30年版高齢社会白書」（内閣府）を参考に作成

b. 交通

経済の活性化、都市の健全な発展や市民生活の利便性向上に必要な役割を担っているのが道路であり、本市は、国道41号が東西に横断し、南北に主要地方道春日井各務原線（県道27号）が縦断しています。また、子どもや高齢者など車を利用できない人の日常生活を支える重要な役割を担っているのが鉄道であり、本市は、名古屋鉄道の3路線（犬山線、小牧線、広見線）が通り、便数も多く、市内に7つの駅が設置されています。北は岐阜市へ、南は名古屋市、中部国際空港へアクセスすることができます。

本市内には、8路線のコミュニティバスと2路線の民営バスが運行されています。コミュニティバスの路線が最も多く乗り入れているバス停は、計画地に近接する「総合犬山中央病院」バス停で、善師野・塔野地線以外のすべてのバス路線が通過しており、市内交通の拠点となっています。



図3-16 コミュニティバス



図3-17 本市の交通網

出典：犬山市ウェブサイト

c. 産業

① 産業全体

本市の産業で最も売上額が多いのは製造業となります。また、売上高の全産業の構成比をみても、本市は全国や県よりも全産業に占める製造業の割合が高く製造業に特化したまちであると言えます。

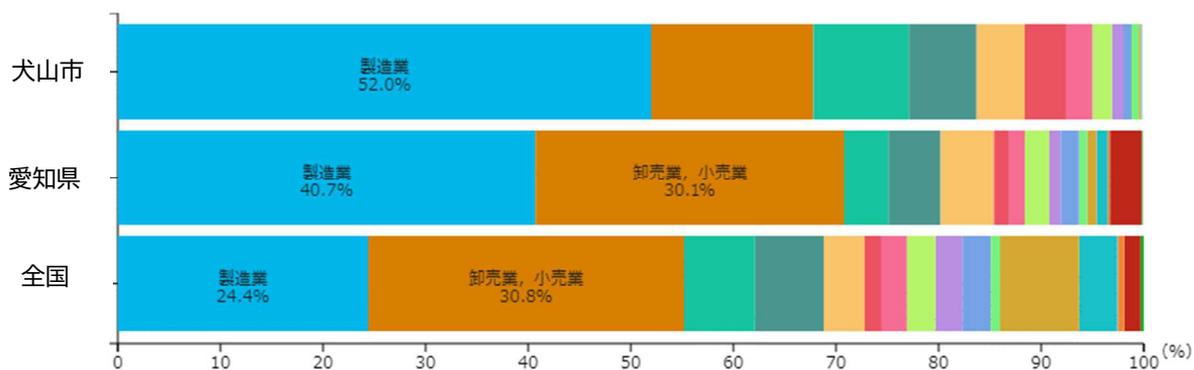


図3-18 本市、愛知県及び全国の売上高における産業構造

※ 「平成 28 年経済センサス-活動調査」及び「地域経済分析システム (RESAS)」により作成

② 工業

本市の製造品出荷額は、2011年に約3,400億円まで低下したものの、以降は回復傾向にあります。産業別の製造品出荷額は、「生産用機械器具製造業」が最も多く、続いて「プラスチック製品製造業」、
「はん用機械器具製造業」が多くなっています。

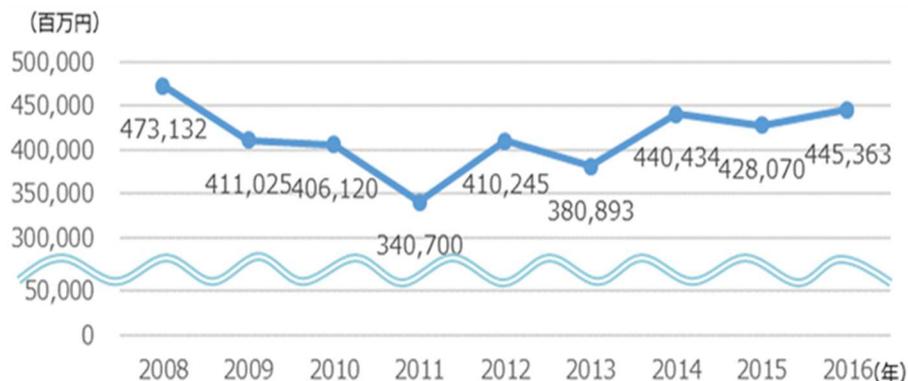


図3-19 本市の製造品出荷額等の推移

出典：「工業統計調査」及び「経済センサスー活動調査」（平成24年）

※ 地域経済分析システム（RESAS）を加工して作成

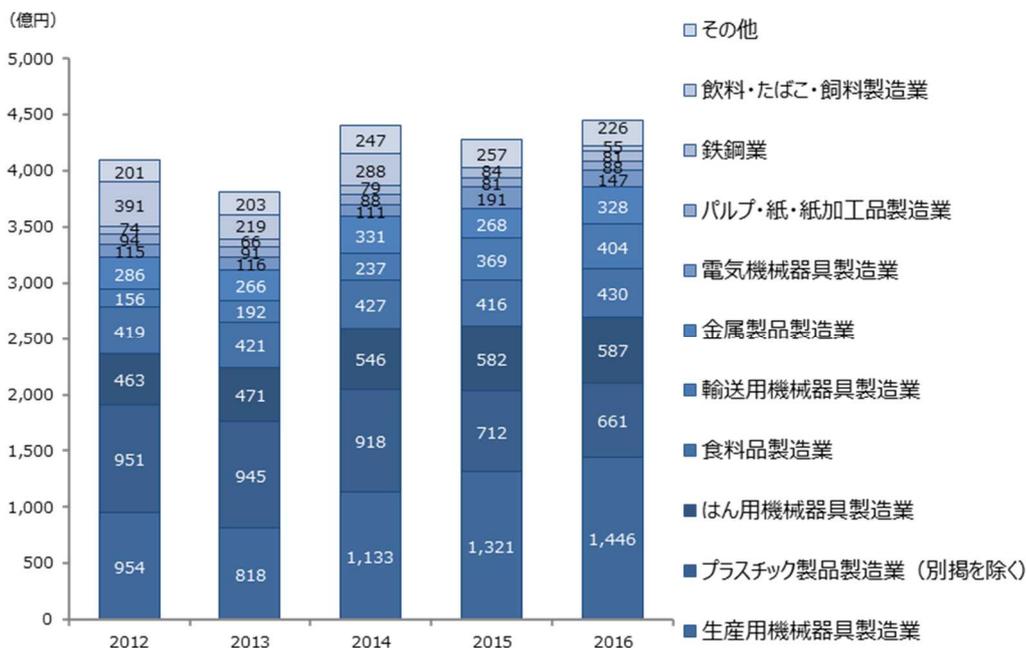


図3-20 産業別製造品出荷額等の変化

出典：「工業統計調査」及び「経済センサスー活動調査」（平成24年）

※ 地域経済分析システム（RESAS）を加工して作成

③ 農業

本市の農業産出額は約 8.3 億円（平成 29 年市町村別農業産出額（推計））であり、愛知県内 54 市町村の中で 38 位と生産額は大きくはありません。耕地面積率は全国平均と同程度、県平均よりも低い一方で、耕地面積における水田面積率は全国、県平均を上回っており、稲作が盛んであると言えます。

主要な農産物は米が産出額 4 億 3 千万円と最も多く、続いて、果樹が 1 億 5 千万円となっています。

果樹の内訳は、「桃」の栽培面積が 12ha で、特産品として生産されています。桃は計画地である五郎丸地域を始めとした平野部が主要な生産地となっています。その他、「柿」や「自然薯」なども生産されています。

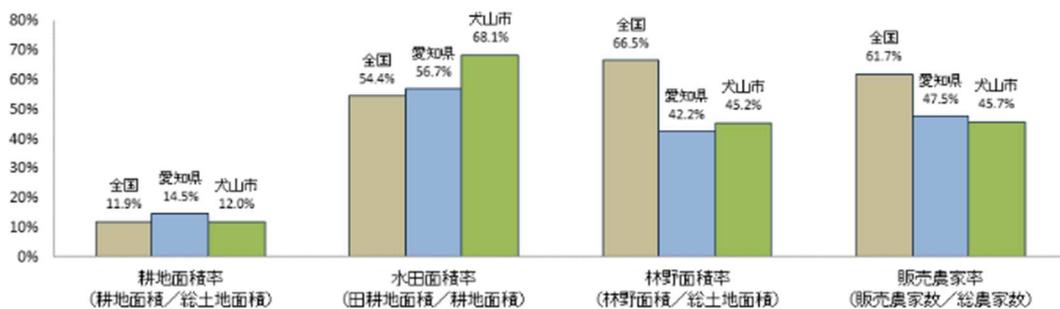


図3-21 本市の農地概況

出典：2015 年農林業センサス、平成 30 年面積調査（農林水産省）

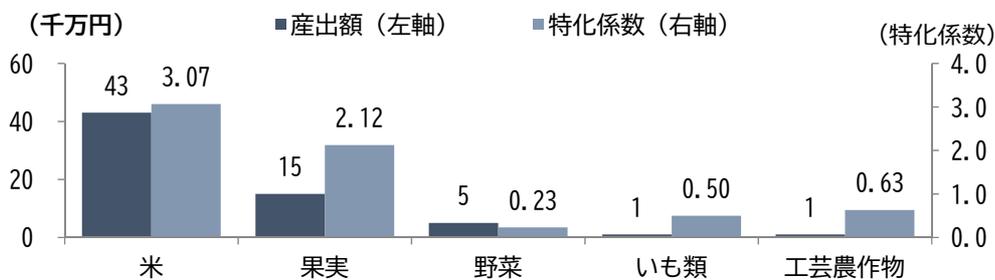


図3-22 本市の品目別農業算出額

出典：「市町村別農業産出額（推計）」（農林水産省）

④ 商業

本市の商業は2012年から売り場面積については減少しているものの、事業所数、従業員数、年間商品販売額は増加しています。

商品によって本市市民の買い物先は大きく異なっています。最寄り品は64.7%の回答者が市内で購入すると回答した一方で、買回品（衣服、レジャー用品、電化製品等）は、「扶桑町」や「名古屋市」に買い物に行く割合が市内よりも高い傾向にあります。また、準買回品や贈答品も市外の割合が高くなっています。

表3-2 市内の小売業の推移

年	事業所数	従業者数(人)	年間商品販売額(百万円)	売場面積(m ²)
2012	347	2,052	35,882	43,737
2014	339	2,312	41,090	41,695
2016	352	2,496	41,578	37,034

出典：「平成26年商業統計」（経済産業省）、「経済センサス-活動調査」（総務省・経済産業省）

表3-3 市民の買い物先

	買回品	準買回品	最寄り品	贈答品
犬山市内	7.8	30.6	64.7	21.0
小牧市	12.7	10.6	9.8	6.4
春日井市	0.2	0.2	0.0	0.7
名古屋市	20.0	9.2	0.6	21.4
扶桑町	25.0	21.9	11.8	16.1
大口町	2.0	3.8	3.4	3.2
江南市	2.9	1.6	0.5	1.2
可児市	1.6	2.8	3.1	1.4
各務原市	15.4	6.8	1.7	7.3
美濃加茂市	0.5	0.6	0.1	0.4
通信販売	7.3	0.6	0.3	14.8
その他	1.5	1.0	1.0	2.4

出典：市民意識調査（平成27年）

⑤ 観光

本市の観光客数は、昨年度はやや減少したものの近年は 550 万人以上を維持しています。総合計画では、2022 年の観光交流人口 600 万人を目標としています。

本市の観光客数が最も増加するのは 1 月であり、市内の成田山名古屋別院、大縣神社、尾張富士大宮浅間神社等の初詣の参拝客が主な要因です。また、城下町で 4 月に行われる犬山祭や木曾川で 8 月に行われる日本ライン夏祭りの時期もにぎわいを見せます。

本市の観光資源は、国道 41 号を挟んだ犬山城下町周辺と尾張丘陵に分布しています。犬山城下町周辺には、犬山城を代表とした観光資源が集積しており、尾張丘陵には明治村や、リトルワールドといった観光施設が点在しています。計画地は、市内の観光周遊のハブとなりうる場所に位置し、市内観光地のネットワーク形成への寄与が期待できます。

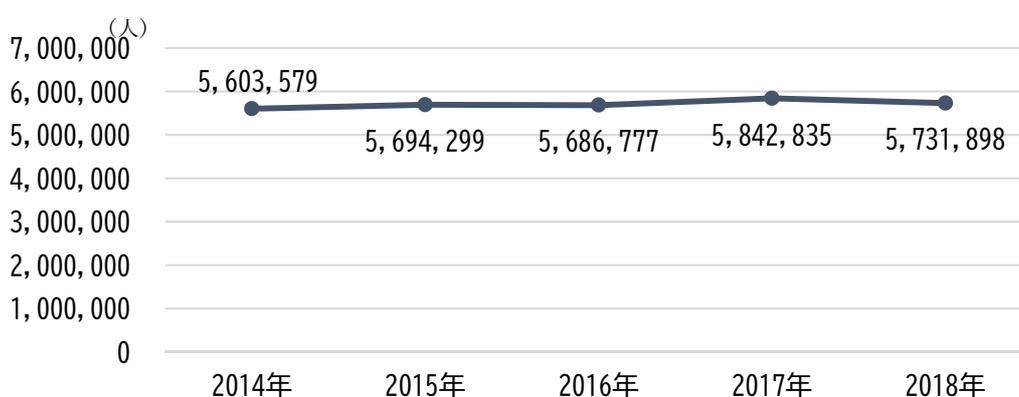


図3-23 本市の観光客の推移

※ 「観光レクリエーション利用者統計」(愛知県)を参考に作成

⑥ 特産品

犬山焼は、江戸時代の元禄年間(1,688年~1,704年)に、奥村伝三郎が岐阜県可児地方から美濃焼の陶工を受け入れて、今井に窯を築いたことが始まりとされています。古くから地域の人々により、その伝統が継承されてきました。特徴としては「雲錦手」「赤絵」という絵柄の特徴がある、色彩感に富んだ美しい陶器です。

また、本市は古くからお茶処として知られており、お茶文化の浸透していた城下町では和菓子店も多く、現在も老舗和菓子店が営業を続けています。



図3-24 犬山焼



図3-25 和菓子

出典：愛知県産業振興課「あいちの伝統工芸品」及び犬山市観光協会 HP

d. 市民生活（子育て環境）

本市は、子ども・子育て支援法第 61 条に基づく市町村子ども・子育て支援事業計画を策定し、子育て支援に関する取り組みを行っています。

就学前及び小学生の児童を持つ保護者を対象とした「子ども・子育てに関するアンケート」（平成 31 年）では、本市を子育てしやすいまちとしていくために市に望む取り組みについて聞きました。その結果、就学前児童の保護者の 8 割、小学生児童の保護者の 6 割が「子どもが安心して遊べる場の整備」と回答しています。また、「子どもの遊べる機会の充実」などの回答も多く、遊べる場所の整備に加え、機会の充実も望まれています。

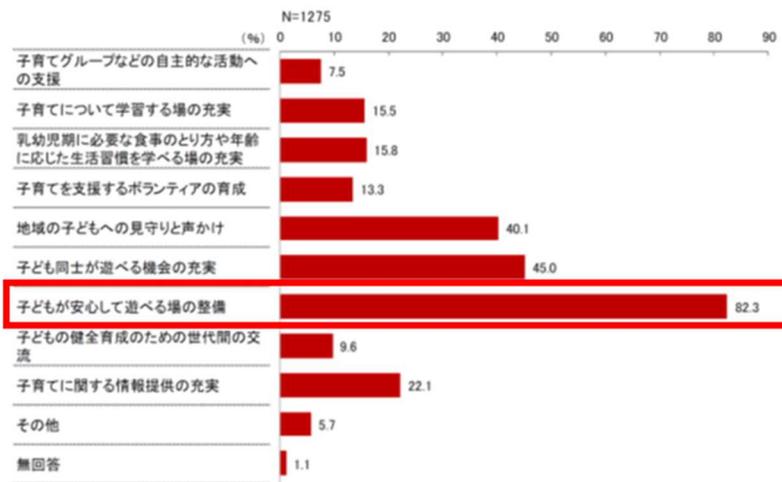


図3-26 子育てしやすいまちにするために市に望む取り組み（就学前児童の保護者）

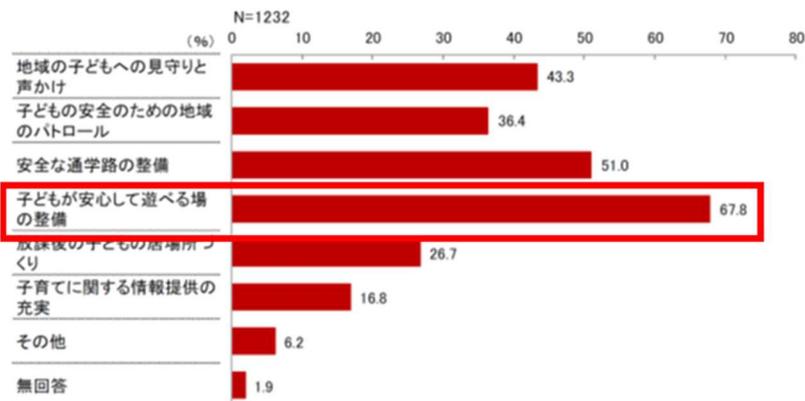


図3-27 子育てしやすいまちにするために市に望む取り組み（小学生児童の保護者）

出典：「犬山市子ども・子育てに関するアンケート調査」（結果報告書）（平成 31 年）

3.3 道の駅に求められる役割

本市を取り巻く現状、背景、課題などから、本市に新たに整備する道の駅に求められる役割を整理しました。

表3-4 本市の背景・課題と道の駅に求められる役割

項目		本市の背景・課題	道の駅に求められる役割
上位計画での位置づけ		・ 新たな都市拠点及び交流エリア 拠点形成	・ 新たな都市拠点及び交流エリア 拠点の中心施設
計画地及び 周辺の状況	計画地周辺 の道の駅	・ 尾張北部エリアは道の駅の空白 地帯	・ 道の駅空白地帯の解消
	立地	・ 名古屋市中心部から約 30 分の 距離 ・ 15km 圏内に 140 万人の人口を抱 える	・ 地域間交流の促進
	国道 41 号	・ 現在 6 車線化事業を実施 ・ 交通量が多く、高い大型車混入 率	・ 国道 41 号における休憩施設の 設置
	防災	・ 国道 41 号の緊急輸送道路とし ての役割 ・ 道の駅の防災拠点としての役割 の拡大	・ 道路利用者を中心とした地域の 避難場所の提供
本市の状況	人口	・ 人口減少が進行	・ 定住促進につながる魅力の発信
	交通	・ 近隣の総合犬山中央病院は市内 交通の拠点	・ 交通結節点としての乗換利便性 の確保
	産業	・ 農業生産額は小さく、次世代の 担い手が不足 ・ 市内商業は近隣と比較して買回 り品に弱い ・ 犬山城を始め、観光地が市内各 地に立地 ・ 観光客は年々増加傾向 ・ 地域の特産物は米、桃、犬山焼、 和菓子が有名	・ 農業との連携 ・ 企業との連携による商業の活性 化 ・ 市内観光周遊のハブ・ネットワ ークの形成
	市民生活 (子育て環境)	・ 市民からの子どもの遊び場に対 する高い要望	・ 子育て支援環境の提供 ・ 子どもの遊び場の提供

4 道の駅の整備コンセプト

4.1 整備コンセプト

可能性のトビラを開き、地域活力を創造する 「(仮称)道の駅いぬやま」

4.2 整備コンセプトの考え方

- ・第5次犬山市総合計画（改訂版）は『可能性のトビラを開く』という視点で策定されました。
- ・これは、社会の変化をチャンスと捉え、活躍の場づくり、定住促進、産業の活性化を柱に、「民」がもっと力を発揮できる『可能性』を示したものです。
- ・新たな都市拠点・交流エリアの中・長期的なまちづくりの展開に向けて、この道の駅が可能性を広げる一歩目の事業となります。
- ・この道の駅を中心に、“ひと”が学び、遊び、交流を生み出し、新たな“こと”を展開し、“まち”の活力を創造することで、市全体の多様性ある暮らしを実現します。

4.3 整備の基本的な方針

- ・このコンセプトを基に、次の4つの基本的な方針を決定しました。また、これらを実現し、より魅力ある拠点づくりの取り組みとして、民間活力の導入を進めます。

方針1

道路利用者への快適なサービスを提供する場

- ・国道41号の道路利用者の安全な交通に寄与し、来訪者に快適な利用環境を提供する。

方針2

地域の新たな活力を創造する場

- ・都市の求心力向上を目指し、新たな賑わい、多世代交流を生むまちづくり拠点にふさわしい道の駅を構築する。

方針3

地域の魅力発信と市民の愛着を醸成する場

- ・犬山に住みたい、訪れたいと感じる魅力の発信と、市民の生活の質、満足度の向上を図る。

方針4

地域資源の利活用を促進する場

- ・地域の潜在力を活かしたモノ・サービスを展開するとともに、新たな付加価値を創出する。

実現に向けた取組
民間活力の導入

4.4 整備における留意事項

- ・ 2015 年 9 月「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」が国連で採択され、その中核文書である「持続可能な開発のための目標（SDGs）」が示す多様な目標は、地方創生に資するものと言えます。
- ・ 本市も、地方創生 SDGs 官民連携プラットフォームの会員となっており、SDGs の達成と持続可能なまちづくりによる地方創生の実現を目指しています。
- ・ SDGs が掲げる 2030 年までに達成すべき 17 の目標は、多分野にわたっており、本市においても上位計画やその関連計画において、SDGs の理念を落とし込み、取り組むことが求められます。
- ・ 道の駅エリアは、新たな都市拠点及び交流エリア基本構想における可能性の第一歩となるエリアであり、持続可能なまちづくりを担う新たな中心拠点となることが求められます。
- ・ 道の駅の施設においては、子どもから高齢者までが集う多世代交流型の施設、省エネルギー設備の設置やエコドライブの推進など、自然環境、地球環境に優しい施設とします。
- ・ また、子どものための施設を設置し、未来の重要な担い手である子供たちの健やかな成長を支援します。

5 施設整備計画

5.1 導入する機能・施設の整理

導入する機能・施設は、道の駅に整備されている機能・施設、民間企業の意向、都市・交流拠点エリアを実現するための機能・施設から機能・施設候補を整理した上で、検討を進めました。

5.1.1 道の駅に整備されている機能・施設

現在、既存の道の駅においてどのような機能・施設が整備されているか、確認しました。ここでは、愛知県内の17カ所の道の駅及び岐阜県美濃地方の27カ所の道の駅を対象としました。

表5-1 道の駅の機能及び設置されている施設とその割合

機能分類	設置されている施設	割合
地域連携機能	特産品販売所（農産物直売所、物産販売所、土産物販売所等）	100%
	飲食施設（レストラン、食堂、軽食等）	86%
	公園・子ども広場	53%
	特産品加工場	16%
	イベント広場	16%
	体験工房	16%
	交流館	12%
	温泉保養施設	9%
	宿泊施設	7%
情報発信機能	情報端末（情報提供施設、情報提供コーナー等）	88%
休憩機能	駐車場	100%
	トイレ	100%
	EV充電器	26%
防災機能	防災設備（非常用電源装置、災害用トイレ、貯水槽、防災備蓄倉庫）	14%

その他、特徴的な機能・施設は以下の通りです。

表5-2 愛知県内及び岐阜美濃地方の道の駅に設置されている特徴的な施設

機能分類	設置されている特徴的な施設
地域連携機能	コンビニエンスストア、青空市場、博物館、ギャラリー、体験農園、足湯、調理実習室、キャンプ場、オートキャンプ場、パターゴルフ場、劇場舞台、展望台、運動場、自然園地、多目的広場、バーベキュー場、サイクルステーション
情報発信機能	観光・特産品展示室
休憩機能	授乳室、乳児室

また、全国の道の駅に設置された特徴ある施設のうち、本道の駅に設置することが可能と思われる機能・施設は、以下の通りです。

- ・アスレチック広場、乗馬体験 等のアウトドアスポーツ体験
- ・図書コーナー
- ・防災設備（非常用井戸、小水力発電機、太陽光発電設備、マンホールトイレ）
- ・移住・定住相談窓口
- ・地場産品紹介コーナー

5.1.2 民間事業者の意向の確認

本市では、平成 30 年 7 月に「新たな都市拠点及び交流エリア基本構想」に関するマーケット・サウンディングを実施しました。このサウンディングは、道の駅エリアにおける道の駅など地域振興施設の市場性を確認することを主な目的とし、次のとおり結果をとりまとめました。

- ・個別の提案、意見等の多くが、当該地区での道の駅の可能性、市場性を前向きに評価したものであり、この結果からも事業化に向けた具体的な検討段階に移ることが可能であると判断できます。
- ・一方で、愛知県の市街化調整区域内地区計画ガイドラインに位置付けられている「地域の振興に資する施設」に対する民間事業者の進出の可能性（市場性）については、新しくできた制度であったため、条件次第ではある又は現時点ではわからないとした意見が多く聞かれました。
- ・また、道の駅における地域振興施設の建設から維持管理、運営までを完全な独立採算で行うことについては、条件次第で可能又は一部についてのみ可能とする意見が大半を占める結果となりましたが、事業の具体的な条件を提示していないことの影響があったと分析しています。
- ・今回のサウンディングの結果から、民間活力を最大限に導入する方針での検討が可能であると判断し、次の段階として、道の駅を実現するための事業方針（条件）の具体的な検討を進め、必要に応じて、民間事業者からの意見等を聞く機会を設けるなど、事業化に向けた取り組みを推進したいと考えております。

（実施結果（概要）より抜粋）

本計画では、参加した民間事業者の主な意見等から、想定する機能・施設を整理しました。

表5-3 マーケット・サウンディングの主な提案・意見と意見があった機能・施設

対話項目	主な提案・意見	想定する機能・施設
「地域振興施設」のニーズと利用者ターゲットについて	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者は地域住民、周辺住民を重視したほうが良い ・ 地域住民の利用を想定した場合は、便益性の向上を図るための施設が望まれる ・ 子どもからお年寄りまで交流できる拠点を置くことで、交流の広がりが期待できる ・ 観光客の立ち寄りも期待できる ・ 休憩施設としてのニーズはあると思う 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交流拠点施設 ・ 休憩施設
観光資源との連携手法について	<ul style="list-style-type: none"> ・ 観光施設との連携（シャトルバス運行、パークアンドライド） ・ 観光施設の割引券やクーポン等の取扱い ・ 伝統文化とのふれあい ・ コンシェルジュ機能の設置 ・ 観光施設・資源、周遊ルート等、観光の総合案内の実施 ・ 市内観光のハブ機能（旅行業者との連携） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ シャトルバス停留所 ・ パークアンドライド駐車場 ・ 観光案内所、コンシェルジュカウンター
都市拠点、交流拠点のアイデアについて	<ul style="list-style-type: none"> ・ 常設のリサイクルステーションの設置 ・ 文化的活動を行う市民団体等、地域住民が集え、活躍する場 ・ 温浴施設等、周辺住民にサービスを提供する施設 ・ 地域住民によるおもてなし、観光の発着点、地域の魅力発信施設 ・ 子どもも楽しめる施設 ・ スーパー銭湯等のサービス提供型の施設 ・ 防災拠点 	<ul style="list-style-type: none"> ・ リサイクルステーション ・ 多目的交流室 ・ 防災設備 ・ 温浴施設 ・ 観光案内所 ・ アウトレット ・ 子どもの遊び場 ・ 体験工房
「地域振興施設」の施設内容（施設構成）について	<ul style="list-style-type: none"> ・ コンシェルジュカウンター ・ ベーカーリー、レストラン、フードコート ・ 地域の有名店や精肉店 ・ コンビニ、子育て支援施設、イベント広場、多目的会議室、備蓄倉庫、産直市場、観光案内所、ワークショップ、遊戯施設、ドッグラン ・ 体験、滞在できるエリア ・ 地域特産物・飲食エリア 	<ul style="list-style-type: none"> ・ コンシェルジュカウンター、観光案内所 ・ ベーカーリー ・ レストラン、フードコート ・ 地域の有名店や精肉店 ・ コンビニエンスストア ・ 子育て支援施設 ・ 遊戯施設 ・ イベント広場 ・ 多目的会議室 ・ 備蓄倉庫 ・ 産直市場 ・ 遊戯施設 ・ ドッグラン ・ 体験工房 ・ 車中泊、長時間駐車エリア

5.1.3 道の駅に導入する機能の考え方

a. 都市・交流拠点エリアを実現するための機能・施設

本市では、計画地周辺を「新たな都市拠点及び交流エリア」と位置付けています。

本計画は、道の駅では数少ない都市型の道の駅として、また、将来、新たな鉄道駅が整備された場合の駅前交通エリアにふさわしい、人が賑い交流する新しいまちづくり拠点を形成するため、利便性が高い機能・施設を集約し、地域活力を創造する拠点を目指します。

将来、新駅が整備された場合の駅前交通エリアに想定される機能等は、以下のものが考えられます。

表5-4 駅前エリアに想定される機能・施設

想定される機能	施設
交通結節機能	バス停、タクシー（乗車／降車／待機車）
都市機能	市民サービスセンター（市の窓口）、金融機関、郵便局、病院・診療所、保育所・託児所、観光案内所、市民会館、ホール、図書館等
生活利便機能	ショッピング施設、商店街、カフェ・喫茶店、ファーストフード店、飲食店等
地域交流機能	駅前広場（屋外・屋内交流スペース）

b. 道の駅の整備コンセプトと整合性がある機能・施設

道の駅の整備コンセプトの基本的な方針と整合性がある機能・施設について、次のとおり整理しました。(機能・イメージが重複する導入機能があります。)

表 5-5 道の駅の整備コンセプトと整合性がある機能・施設

基本的な方針	機能のイメージ	機能・施設の候補
【道路利用者への快適なサービスを提供する場】 国道 41 号の道路利用者の安全な交通に寄与し、来訪者に快適な利用環境を提供する。	道路利用者が車を止めて快適に休憩できる機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駐車場 ・ トイレ ・ 無料休憩スペース ・ ベビーコーナー（授乳室、おむつ交換台） ・ EV充電器スタンド ・ 水素ステーション ・ サイクルステーション ・ レンタサイクル ・ 温浴施設 ・ コンビニエンスストア ・ パークアンドライド駐車場 ・ 車中泊施設
	道路利用者に対して道路や地域の情報を発信する機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路情報提供施設 ・ シティプロモーション活動拠点（移住定住、子育て、産業、観光、文化に関する情報発信、相談窓口等）、コンシェルジュカウンター
	道路利用者に対して地域の文化・特産品等の情報発信等、地域に触れてもらう機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ 体験工房 ・ 特産品販売所（マルシェ）
	災害発生時に、一時的に道路利用者や地域住民を受け入れ、被災情報等を提供する機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ 災害情報提供施設 ・ 防災設備（防災備蓄倉庫、非常用電源、マンホールトイレ、雨水貯留施設、防火水槽） ・ 太陽光発電施設、蓄電池
【地域の新たな活力を創造する場】 都市の求心力向上を目指し、新たなまちづくり拠点にふさわしい道の駅を構築する。	新たなまちづくり拠点として、道の駅と他の地域を結ぶ結節機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ コミュニティバス停留所 ・ 路線バス停留所
	新たなまちづくり拠点として、必要性の高い利便機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ 金融機関（ATM） ・ 郵便局（ポスト）
	多世代・多目的の利用者が互いにふれあい、新たな魅力の創造につながる交流機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ 屋外交流広場（オープンスペース） ・ 屋内多目的スペース ・ 福祉支援施設
	犬山から新たなビジネスを生み出す機能 犬山市内の企業等と連携した産業・商業振興機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ 開業支援窓口（スタートアップカフェ等） ・ サテライトショップ ・ アンテナショップ

基本的な方針	機能のイメージ	機能・施設の候補
<p>【地域の魅力発信と市民の愛着を醸成する場】</p> <p>犬山に住みたい、訪れたいと感じる魅力の発信と、市民の生活の質、満足度の向上を図る。</p>	<p>道路利用者から見た「犬山のゲートウェイ」として、点在する地域の観光施設や食、文化等の魅力を発信し、また、体験する機能</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ シティプロモーション活動拠点（移住定住、子育て、産業、観光、文化に関する情報発信、相談窓口等）、コンシェルジュカウンター
	<p>地産地消や生活の安全・安心の向上など、地域住民の生活の質や満足度を高める時間・空間を提供する機能</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地産地消レストラン ・ カフェ ・ 温浴施設 ・ バーベキューサイト ・ ドッグラン ・ アウトドアビジレッジ ・ エクストリームスポーツパーク
	<p>子ども達が犬山に親しみ、楽しめる機能</p> <p>子ども達の健やかな成長を後押しする機能</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 子どもの遊び場（屋外、屋内） ・ 図書コーナー
<p>【地域資源の利活用を促進する場】</p> <p>地域の潜在力を生かしたモノ・サービスを展開するとともに、新たな付加価値を創出する。</p>	<p>地域資源を発掘、ブランド化し、広く国内外に発信する機能</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地産地消レストラン ・ 特産品販売所（マルシェ） ・ 農業（収穫）体験施設 ・ 体験工房 ・ 特産品（開発）拠点 ・ 開発商品試験販売所 ・ ツアーデスク（グリーン・ツーリズム等）

c. 道の駅に導入する機能の設定

本市に整備する道の駅は、道の駅の基本機能である3つの機能「休憩機能」「情報発信機能」「地域連携機能」のほか、「防災機能」「交通結節機能」「子育て支援機能」を主な機能とし、併せて「新たな都市拠点及び交流エリア」の中心施設としての役割を發揮するものとします。

5.1.4 道の駅に導入する機能・施設

道の駅には、整備コンセプトと整合性がある機能・施設のうち、次の考え方により整理した機能・施設を導入することとします。

- 道の駅に必ず導入する機能・施設（以下「必須機能」という。）
- 道の駅に導入されるといいが、提案があれば導入する機能・施設（以下「任意機能」という。）
- 上記以外の機能・施設（以下「自由提案機能」という）

上記により整理した導入機能は次項のとおりです。

表5-6 道の駅の導入機能

◎必須機能

役割区分	機能・施設	機能・施設の整備イメージ
公共	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駐車場（道路施設） ・ 駐車場（地域振興施設） ・ 無料休憩スペース ・ トイレ ・ 情報提供施設 	24時間利用可能な駐車場（駐輪場、サイクルスタンド）、休憩スペース、トイレ、情報提供施設
	<ul style="list-style-type: none"> ・ ベビーコーナー ・ 防災（災害時対応施設） 	授乳室、おむつ交換台 防災備蓄倉庫、非常用電源施設、雨水貯水施設、防火水槽など ※これからの道の駅に求められる機能
	・ コミュニティバス・路線バス停留所	バスバース、待合所
	<ul style="list-style-type: none"> ・ シティプロモーション活動拠点 ※情報提供施設との併設も検討 	子育て、定住・移住相談窓口 総合コンシェルジュカウンター（行政・産業・観光情報など） 市内イベント・グルメ宣伝ブース
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 屋内多目的スペース ・ 屋外交流広場 ・ 多世代交流スペース 	アトリウム、ホール、多目的室、会議室 芝生広場、屋根付き広場、屋外ステージ
公共・一部民間独立採算	<ul style="list-style-type: none"> ・ 子どもの遊び場 ・ 特産品販売所（マルシェ） 	屋内遊具エリア、屋外アスレチック、自然遊び、子どもの図書コーナー、スポーツエリア 農産品、特産品、クラフト品販売

○任意機能（あったらいい機能）

役割区分	機能・施設	施設の整備イメージ
民間独立採算 （提案次第）	<ul style="list-style-type: none"> ・ サイクルステーション（レンタサイクル） 	サイクリスト休憩所、コース案内、工具貸出、更衣室（シャワールーム）、自転車貸出
	・ 体験施設	特産品、工芸品製作体験
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 物販施設 ・ 飲食施設 	コンビニエンスストア、サテライトショップ、アンテナショップ カフェ（ブックカフェ）、ベーカリー（ベーカリーカフェ）、地産地消レストラン、地元レストラン、

□自由提案機能

役割区分	機能	施設の整備イメージ
民間独立採算	・ 自由提案	道の駅エリアで実施可能なもの

5.2 施設規模の算定

本計画における導入機能から想定する施設の規模を整理した結果は以下の通りです。なお、施設構成及び面積は本計画における想定であり、今後の基本設計等の検討及び関係機関との調整により変更となる可能性があります。

表5-7 施設規模の算定結果

項目		施設			面積 (㎡)		
					全体	屋内	屋外
必須機能	休憩機能	駐車場	道路利用者用	自動車	7,967	-	18,500
				身体障害者用			
				二輪車用			
			地域振興施設用	自動車	4,464		
				身体障害者用			
				二輪車用			
		EV用充電スタンド			40		
		その他スペース			6,029		
		トイレ			350		
	駐輪場			12	-	12	
	無料休憩スペース						
	子育て支援機能	ベビーコーナー			270	270	-
	情報発信機能	情報提供施設					
	防災機能	防災備蓄倉庫			50	50	
		非常用電源施設					
		雨水貯留施設			-	-	-
		防火水槽			-	-	-
太陽光発電施設、蓄電設備			-	-	-		
地域連携機能及び子育て支援機能	屋内多目的スペース			140	140		
	屋外交流広場			1,100	-	1,100	
	特産品販売所（マルシェ）			300	300	-	
	シティプロモーション活動拠点			10	10	-	
	（屋内）子どもの遊び場			500	500	-	
	（屋外）子どもの遊び場			220	-	220	
-	管理事務室			30	30	-	
交通結節機能	コミュニティバス・路線バス停留所			200	-	200	
その他機能	雨水調整池			1,897	-	1,897	
	地域交流広場用地等			4,800	-	4,800	
	自由提案施設用地・その他調整用地			9,621	-	9,621	
計				38,000	1,650	36,350	

5.3 施設の配置

施設配置の検討に当たっては、計画地への国道 41 号及び市道からのアクセス、自動車・歩行者動線等の諸条件を整理しました。

5.3.1 アクセスの考え方

計画地を囲むように走る国道 41 号及び市道からのアクセス方法について、検討を行いました。

アクセスする対象は、計画地内の主要な施設と将来的に整備を予定する新駅としました。アクセスに関しては、以下の項目を配置の条件として設定しました。

- ・ 国道から道の駅へのアクセスは、国道 41 号から直接アクセス可能とする。
- ・ 新駅へは、市道を経路としている地域公共交通が乗り入れることを想定し、市道名古屋犬山線とのアクセスを確保する。
- ・ 通過交通が発生しないよう配慮する。

道の駅へのアクセスは、市道名古屋犬山線からのアクセスを新駅と共有する案、分離する案に区分し、さらに分離する案を道の駅へのアクセスを国道 41 号のみとする案、国道 41 号と市道名古屋犬山線で分担する案の 2 パターン、計 3 パターンから主要なアクセス道路の検討を行いました。

検討の結果、新駅と道の駅へのアクセスを分離することで、道の駅を先行して整備することが可能であること、また、道の駅へのアクセスが 2 か所確保されることから国道 41 号が渋滞することを回避しやすいことから、国道と市道で分担する案を採用しました。

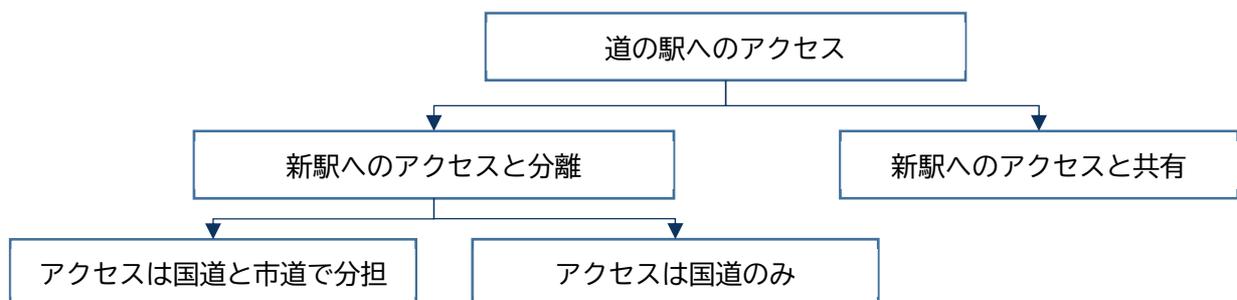


図5-1 道の駅へのアクセス案

5.3.3 駐車場配置の考え方

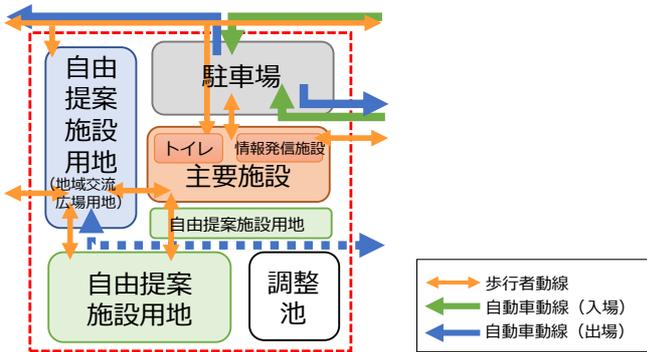
駐車場配置の条件は、次のとおり設定しました。

- ① 駐車場は敷地の外周部への配置とする。
- ② 敷地北側の不整形地は主要な施設を配置せず駐車場として利用する。
- ③ 歩行者の動線と自動車の動線が極力交錯しないような配置とする。
- ④ 地域交流広場用地は、敷地西側の名古屋鉄道小牧線に面して配置する。

道の駅を駐車場、主要施設（トイレ、休憩施設や地域振興施設）と、自由提案施設用地、地域交流広場用地に分け、施設配置の検討を行った結果は以下のとおりです。

国道からの道路利用者が駐車場にアクセスしやすい「北側に駐車場を配置する案」を採用し、施設配置を検討しました。

表5-8 駐車場の配置の考え方

構成案	内容
ゾーニングの考え方	 <p>The diagram illustrates the site layout with various zones and movement lines. A red dashed box encloses the main facility area, including the parking lot, toilet, and information release facility. Other zones include free proposal facility land (regional exchange plaza land) and an adjustment pond. Movement lines are color-coded: orange for pedestrian, green for car entry, and blue for car exit.</p>
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駐車場を国道沿いの敷地北側に配置し、主要施設は中心に配置する。自由提案施設は敷地南側にまとめて配置する。
施設配置	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駐車場には、国道及び市道からアクセスが可能 ・ 国道側に駐車場が多く配置されていることで、国道からの道路利用者の利便性は高い
自動車・歩行者動線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 敷地内を通過する自動車の動線は少なく、歩行者のための動線を設けやすい ・ 国道から来訪する歩行者は駐車場を通過する可能性がある ・ 市道から来訪する歩行者は直接施設にアクセスしやすい

5.3.4 施設配置イメージ

施設配置のイメージは次に示すとおりです。なお、施設配置は、今後の基本設計等の検討及び関係機関との調整により、変更となる可能性があります。

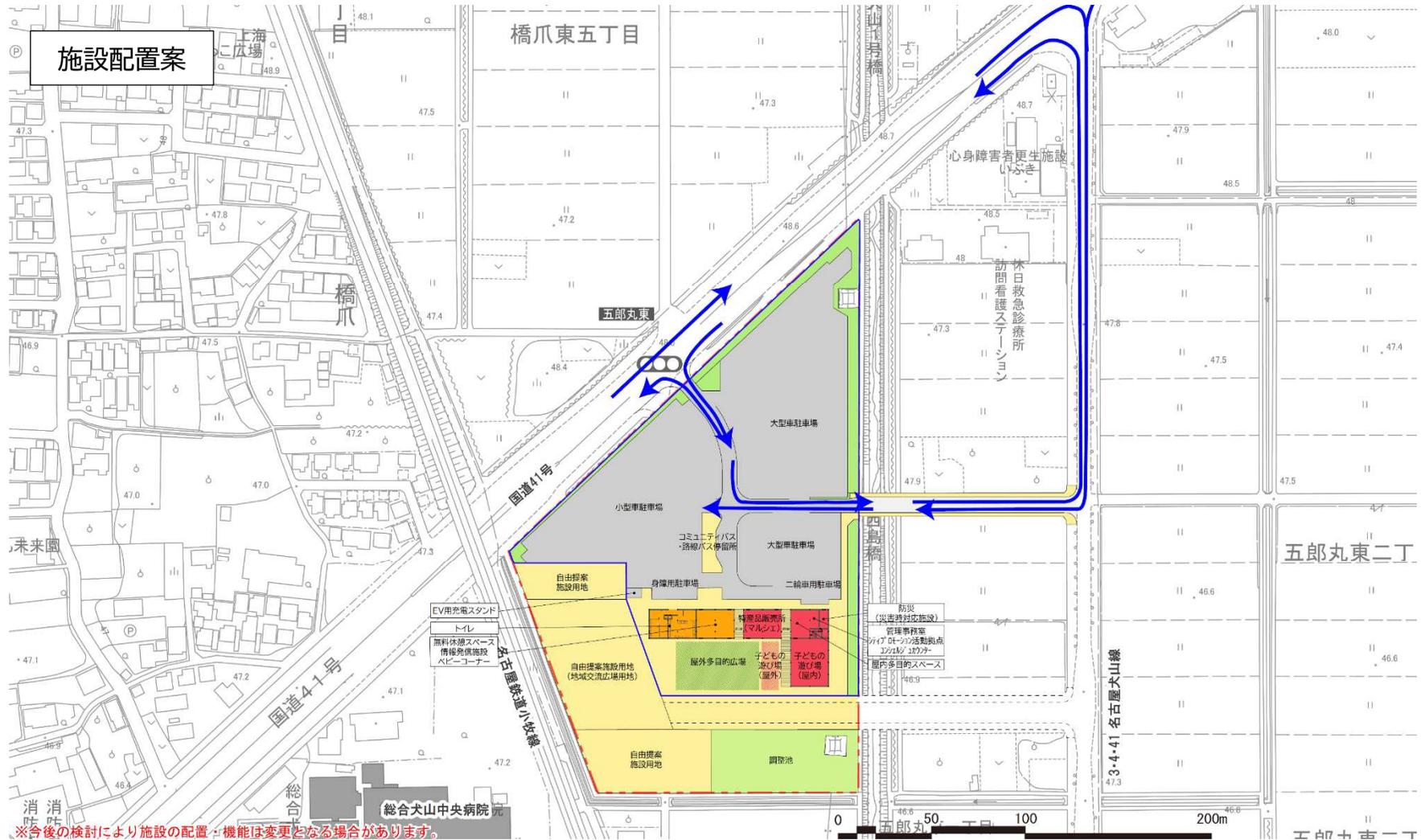


図5-3 施設配置イメージ

6 概算事業費の試算

本市の道の駅の概算事業費（施設整備費等）を現時点において試算すると、次のとおりとなります。ただし、本試算は、民間活力の導入や、国等の補助金の活用を見込まず算定したものであり、計画を進めるにあたり最大限財政負担の縮減に努めていきます。

表6-1 概算事業費

施設整備費等 （用地取得、調査・設計、敷地造成及び施設整備に係る費用など）	約27億円 注）民間活力の導入により全額が市費負担となるものではない
--	---------------------------------------

※上記の費用のほか、周辺基盤整備に係る費用が別途必要となります。

※本試算は、本計画で検討した施設規模において、他の道の駅の整備事例や、来訪者数の想定などを踏まえて計算したものです。

※また、管理運営については、民間事業者の提案により運営形態が大きく変わる場合があることから、概算事業費には含んでいません。

7 民間活力導入の考え方

7.1 事業手法

本市は、道の駅の整備・運営にあたり、民間活力（官民連携）の導入を検討しています。民間活力の導入は、民間事業者の資金、経営能力及び技術能力を活用し、事業を進めるものです。

官民連携には、包括的民間委託、指定管理者制度など、様々な手法がありますが、本市においては、それらの手法のうち、施設の設計から建設、維持管理・運営まで、事業期間を通して民間事業者と密接に連携を取りながら、民間事業者の創意工夫を最大限に活用できる PFI 手法を活用すること想定しています。

■PFIとは(Private Financial Initiative)

- ・ 公共施設等の建設、維持管理、運営等を民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して行う新しい手法です。
- ・ 一般的な公共事業では、国や地方公共団体が業務や工事の仕様を定め、年度ごと個別業務ごとに民間に発注しますが、PFI では、民間の創意工夫や能力を引き出すため、性能要求を定め、設計から運営までを包括的に長期間行う事業として民間に発注し、民間の資金、経営能力、技術的能力を活用することを前提としています。
- ・ また、国や地方公共団体等が直接実施するよりも効率的かつ効果的に公共サービスが提供できる事業において採用される手法であり、平成 11 年に制定された「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」(PFI 法)により、PFI 事業の枠組みが設けられました。

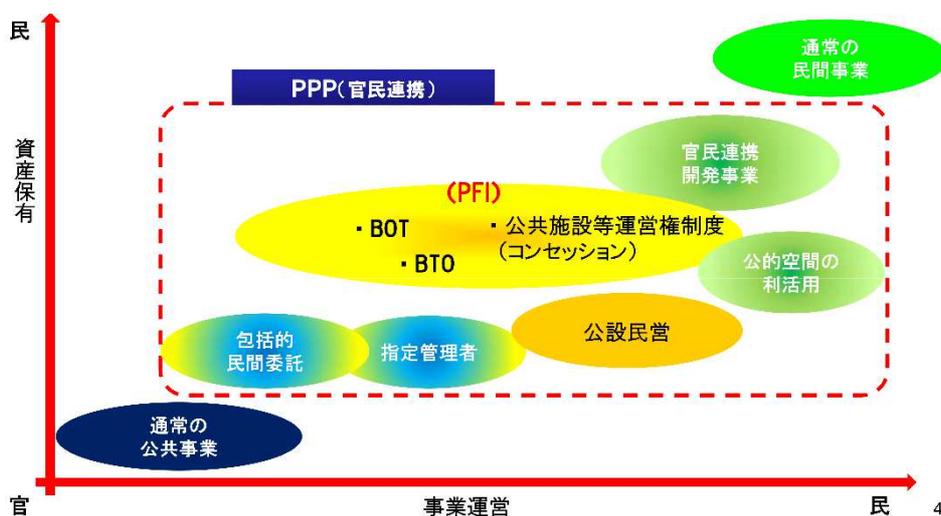


図7-1 官民連携の様々な手法（イメージ）

出典：「国土交通省の PPP/PFI への取組みと案件形成の推進」(国土交通省)

7.2 事業スキーム

従来の公共事業は、自治体等が自らの財源や補助金などにより整備費を調達して事業を実施します。PFI 事業は、民間事業者が資金を調達し、事業を実施します。事業を実施する民間事業者は、その事業を実施することを目的とする会社である SPC (Special-Purpose-Company) を設立し、金融機関などから資金の一部を借り入れて事業を実施します。これに対して自治体等は、SPC が行うサービス提供の対価を支払います。

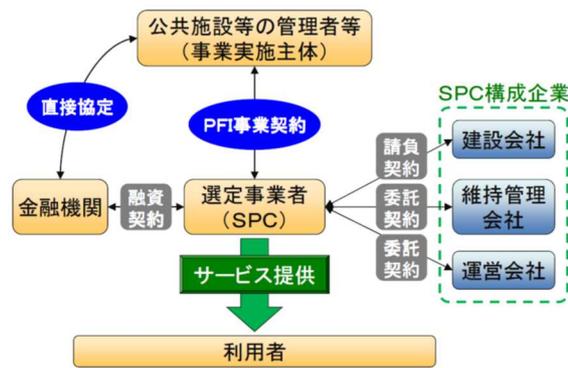


図7-2 PFI 事業のスキーム (イメージ)

出典：「PPP/PFI の推進について」(内閣府)

PFI の導入にあたっては、長期的に魅力的な公共サービスを提供することを目的として、道の駅の運営管理に重点を置いた事業スキームを検討してきました。

これらを実現するため、まずは道の駅の運営管理の内容を中心とした提案を受け、事業者選定後に、その提案内容に基づき、本市と民間事業者が交渉、協議し、実施方針や要求水準などを定める提案・交渉型の PFI 事業とすることを想定しています。この方法を採用することで、運営を見越した施設とすることが可能になり、利用者にとって魅力的な使い勝手のよい道の駅を実現するとともに、維持管理費の削減が期待できると考えています。

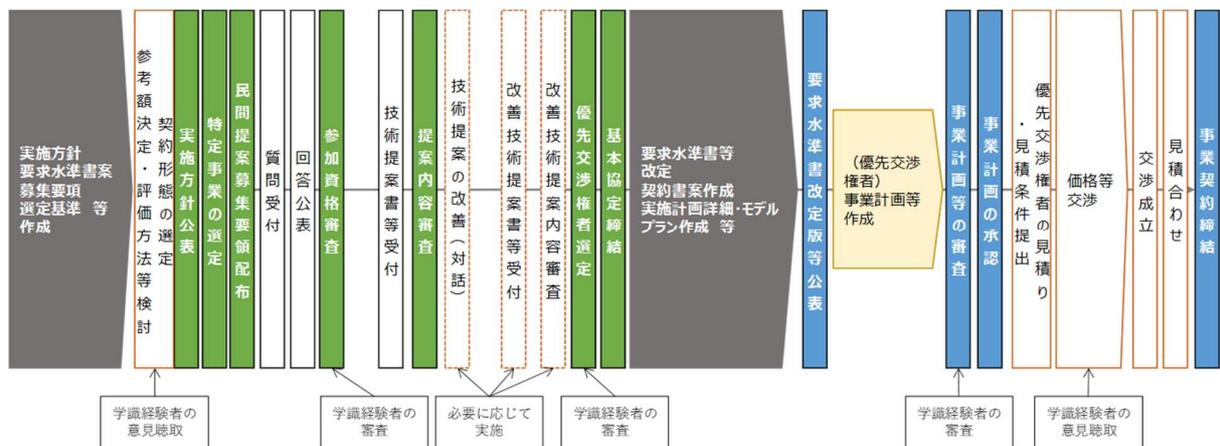


図7-3 本事業の事業契約締結までの流れ (イメージ)

8 事業スケジュール

事業スケジュール（想定）は、次のとおりです。ただし、今後の詳細検討や関係機関との協議により変更となる場合があります。

主な項目	R 1	R 2	R 3	R 4	R 5	R 6	R 7	R 8
基本計画の策定	■							令和8年度開業予定
現況調査		■	■	■				
関係機関との協議		■	■	■	■			
整備・運営事業者の選定・協議		■	■					
基本・実施設計			■	■				
用地関係			■	■	■			
道の駅整備						■	■	

注) 関係機関との協議等により変更となる場合があります。

9 民間事業者への調査

9.1 調査の目的

本道の駅事業に興味がある民間事業者を対象にサウンディング型市場調査※を行い、本事業に対する関心の度合いや、民間事業者が自ら維持管理・運営するために望ましいと考える導入機能・施設、事業実施条件、民間事業者の資金で施設の整備・維持管理・運営が実現できるか確認しました。

※サウンディング型市場調査とは、事業を進めるにあたり、事前に民間事業者から広く意見、提案を求め、対話を通じて市場性等を把握する調査のことをいいます。

9.2 調査の概要

9.2.1 調査対象箇所

道の駅エリア（愛知県犬山市五郎丸東1丁目地内）

9.2.2 事前説明会の開催

開催日時：令和元年11月1日（金） 10時00分～

参加者数：24事業者

9.2.3 個別対話の実施

開催日時：令和元年11月21日（木）～令和元年12月5日（金）

※申込状況により当初の日程を延長して実施しました。

参加者数：18事業者

9.3 調査結果（要約）

- ・個別対話に参加した民間事業者は、運營業務への関与を希望する企業が多かった。
- ・市が想定する導入機能・施設の内容については、妥当との意見が複数あった。
- ・施設整備費や運営費については、情報が不足しているため、現段階で想定は難しいという意見が多かったが、非収益施設は維持管理費・運営費は市が負担する必要があるという意見があった。
- ・民間の創意工夫を活用するために加えたほうが良いと考える施設は、体験型施設や地域の特産品・文化や歴史を活用した施設のほか、多目的に使うことができるスペースや交流スペースなどがあげられた。
- ・本道の駅エリアにおいて、民間事業者が収益施設（道の駅以外）を実施するとしたら、どのような施設を実施するか確認したところ、飲食施設や物販施設などのほか、体験施設など目的型の施設などがあげられた。
- ・民間事業者が本事業に参入しやすいと考える事業手法については、PFI方式、DBO方式※ともの参入可能とする企業が多かった。

※DBO（Design Build Operate）方式とは、公共が施設を整備する資金を調達し、施設の設計・建設・維持管理・運営を民間事業者に委託する方式のこと。

10 今後の留意事項

今後、道の駅の開業に向けて、検討及び調整が必要となる事項について、次のとおり整理します。

- ✓ 市民とのコンセンサス
- ✓ 用地取得に係る各種交渉や手続き
- ✓ 現況調査（現況測量、地質調査等）の実施
- ✓ 交通管理者等との協議による出入口等の検討
- ✓ 管理運営内容の具体化
- ✓ 民間事業者（PFI 事業者）の選定方法