

「(仮称)道の駅まるこ」基本構想

令和 4 年 度

上 田 市

目 次

第1章	「(仮称) 道の駅まるこ」の位置づけ	1
1-1	「(仮称) 道の駅まるこ」基本構想策定の背景	1
1-2	上位計画における位置づけ	2
第2章	「道の駅」の概要	3
2-1	「道の駅」について	3
2-2	「道の駅」の基本機能	3
2-3	「道の駅」の登録要件	4
2-4	「道の駅」の整備・管理運営手法	4
2-5	これからの「道の駅」	5
2-6	周辺の「道の駅」の整備状況	6
第3章	上田市・丸子地域の現状	7
3-1	位置	7
3-2	人口	7
3-3	土地利用	8
3-4	産業	9
3-5	公共施設	11
3-6	交通	12
3-7	自然	15
3-8	景観	15
3-9	歴史・文化	16
3-10	観光	17
3-11	防災	18
3-12	地域住民のニーズ	19
3-13	課題の整理	20
第4章	基本的な方針	21
4-1	「(仮称) 道の駅まるこ」の基本理念	21
4-2	「(仮称) 道の駅まるこ」のコンセプト	22
第5章	導入機能・施設規模の検討	23
5-1	導入機能	23
5-2	施設規模検討方法	27
5-3	規模の設定	27
5-4	導入機能の規模	28
第6章	適地選定	29
6-1	選定方法	29
6-2	候補地の概要	30
6-3	「道の駅」適地の評価	31
第7章	配置計画	33
第8章	整備手法・管理運営形態	34
8-1	整備手法	34
8-2	管理・運営手法（事業手法）	34

第 1 章 「(仮称) 道の駅まるこ」の位置づけ

1-1 「(仮称) 道の駅まるこ」基本構想策定の背景

本市は上信越自動車道や国道 18 号など広域的な幹線道路が通り、北陸新幹線上田駅を有するなど、東信地域の中核都市として周辺都市を接続する交通の要衝となっています。都市部から山間部にかけては塩田平の田園風景をはじめとする自然資源や上田城跡や信濃国分寺史跡などの歴史・文化資源が多く残っています。また、別所温泉や丸子温泉郷などを含めたさまざまな観光地が各地域に広がっています。

特に近年はワインツーリズムが注目されており、丸子地域の東部に広がる約 30ha のワイン用ぶどう畑には、シャトーメルシャン丸子ワイナリーがあり、ワールドベストヴィンヤード※において令和 2、3 年度にそれぞれ 30 位、33 位と国内で唯一ランクインし、アジア No 1 のワイナリーとして世界のワインファンの目に留まることになりました。

また、丸子ワイナリーを含む東信エリアを中心とする“千曲川ワインバレー”（長野県のワインバレー構想）では 50 軒を超えるワイナリーが醸造をしており、高品質な日本ワインの産地として、注目度を上げています。

本市の丸子地域に入る西口玄関を通る国道 254 号は県土の中央部を東西に横断し、物流や交流はもとより地域振興と観光面の一端を担い、日常の交通量が多く、さらには災害時の「緊急輸送路」の指定を受けるなど、極めて重要な路線です。この状況下で県は、通過交通が引き起こす騒音対策や交通事故抑止に向けて集落を迂回するバイパス整備を順次進めています。一方、令和 2 年の三才山トンネル無料化により、料金所とともに、トイレ等休憩施設も廃止となりました。また、当地域では商業施設が少なく、本路線の多くが通過車両であることから、移動する人の滞留時間を創出し、地域内循環の促進や人と人との交流の活性化につなげる場として、道路の休憩施設に加えて、地域振興や地域活性化を目的とした施設を併せ持つ「道の駅」整備を検討し、この度、基本構想(案)を作成しました。

※世界中のワインツーリズムで行くべきワイナリーを 50 位までランキングしたもの

<道の駅検討の背景>

- 1 通過交通が引き起こす交通事故抑止に向けた休息施設の整備については、地元沿道住民で組織した「東内・西内地区の安心安全環境を守る会」から、地域住民の総意として県と市に要望されています。また、災害時の指定避難所施設の利用が廃止されたことから、安心安全な地域づくりが課題となっています。
- 2 三才山トンネルの料金所が廃止されたため、国道 254 号(三才山峠)において、事故・降雪等により通行規制が発生した場合の迅速な情報発信機能の整備が課題となっています。
- 3 地元で採れた新鮮野菜や丸子温泉郷などで加工・商品化している特産品を提供するため、移動する人が通過することなく滞留時間を創出し、地域内循環の促進や人と人との交流の活性化につなげる場の整備が必要です。
- 4 世界のワインツーリズムで注目されているワイナリーがあり、その周辺にも多くのマイクロワイナリーがある千曲川ワインバレーのコンシェルジュ的機能を備えることで、来訪者の満足感と市内のシビックプライドの醸成につながります。

1-2 上位計画における位置づけ

第二次上田市総合計画後期まちづくり計画（令和3年度～7年度）では、将来都市像として「ひと笑顔あふれ輝く未来につながる健幸都市」を掲げ、その実現に向けて「市民力、地域力、行政力、それぞれが役割を果たし、協働のもと、まちの魅力と総合力を高めます」の基本理念のもと、様々な取り組みを行っています。

この中で、国道 254 号が通過する丸子地域の発展の方向性は、以下のようになっています。

- ・ 自然環境や美しい景観を保全しながら依田川、内村川周辺に親水空間を創出し、地域資源の有効活用を進めます。
- ・ 職住近接のゆとりある生活空間創出や健幸都市の実現を目指すとともに、日常生活や観光・流通のための道路整備を進めます。
- ・ 丸子温泉郷や信州国際音楽村、梔子ワイナリー、あさつゆ等の観光・文化資源を効果的に連携させながら、地域内外の交流を促進します。

第二次上田市総合計画後期まちづくり計画（令和3年度～7年度）における道の駅に関連する丸子地域の取組の方向性は、「軽快な交通ネットワークの整備」として「事業化が始まっている国道 254 号バイパスのさらなる促進と防災拠点となる休憩所の整備」を掲げています。

第2章 「道の駅」の概要

2-1 「道の駅」について

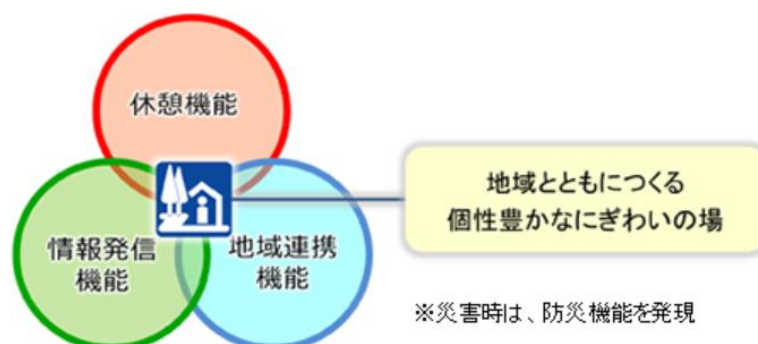
道の駅は、現在までに1,194駅（令和4年2月9日時点）が設置されています。「道の駅」の制度設立には以下のような背景が挙げられます。

- ① 長距離ドライブや女性や高齢者のドライバーが増加するなかで、道路交通の円滑な「ながれ」を支えるため、一般道路にも安心して自由に立ち寄れ、利用できる快適な休憩のための「たまり」空間が求められている
- ② 人々の価値観の多様化により、沿道地域の文化、歴史、名所、特産物等の情報を活用した多様で個性豊かなサービスが求められている
- ③ 個性豊かなにぎわいのある休憩施設が、地域の核の形成、活力ある地域づくりや道を介した地域連携を促進する

2-2 「道の駅」の基本機能

「道の駅」は、道路利用者のための「休憩機能」、道路利用者や地域の方々のための「情報発信機能」、「道の駅」をきっかけに町と町とが手を結び活力ある地域づくりを共に行うための「地域の連携機能」の3つの基本機能を併せ持ちます。

また、近年では、災害に備えた防災拠点としての役割を果たすための「防災機能」も求められています。



（出典：国土交通省）

図表-1 「道の駅」の基本機能

2-3 「道の駅」の登録要件

「道の駅」の登録要件は、以下のとおりです。

図表-2 「道の駅」の登録要件

登録要件	
立地要件	● 休憩施設としての利用しやすさや、「道の駅」相互の機能分担の観点から、適切な位置にあること
施設構成	● 休憩目的の利用者が無料で利用できる十分な容量の駐車場と清潔なトイレを備えるとともに、それらの施設及び施設間を結ぶ主要な歩行経路のバリアフリー化が図られていること ● 利用者に多様なサービスを提供する施設であって、道路及び地域に関する情報を提供する案内所又は案内コーナーが備わっていること ● 子育て応援施設として、乳幼児に対する授乳やおむつ交換が可能なスペース（ベビーコーナー）が備わっていること
提供サービス	● 駐車場・便所・ベビーコーナー・電話は24時間利用可能であること ● 案内・サービス施設には、原則として案内員を配置し、親切な情報提供がなされること
設置者	● 案内・サービス施設の設置者は市町村又は市町村に代わり得る公的な団体（公益法人等）であること。なお、案内・サービス施設の管理または運営を市町村等以外のものを行う場合は、契約等により「道の駅」として必要なサービスが確保されるよう措置されていること
配慮事項	● 女性・年少者・高齢者・身障者・妊婦や乳児連れ等の様々な人の使いやすさに配慮されていること ● 施設計画は景観に十分配慮し、特に景勝地にあつては、地域の優れた景観を損なうことのないように計画されていること

（出典：国土交通省）

2-4 「道の駅」の整備・管理運営手法

「道の駅」整備の方法は、道路管理者と市町村等で整備する「一体型」と、市町村等で全整備を行う「単独型」の2種類があります。「一体型」では、道路管理者が駐車場・休憩施設・トイレ・情報提供施設を整備し、その他を市町村等が整備を行います。令和4年2月9日時点では、1,194 駅のうち 654 駅（55%）が一体型、540 駅（45%）が単独型となっています。

管理運営の方法は、市町村が施設を整備・管理運営を行う「公設公営」方式、市町村が施設を整備し、民間が管理運営を行う「公設民営」方式、民間が施設を整備・管理運営を行う「民設民営」方式の3種類があります。



（出典：国土交通省）

図表-3 「道の駅」の整備主体と整備内容

2-5 これからの「道の駅」

「道の駅」は全国展開とともにその役割も第1ステージ「通過する道路利用者のサービス提供の場（1993年～）」から第2ステージ「道の駅自体が目的地（2013年～）」に移行しました。さらに「訪日外国人観光客への対応」、「頻発化・激甚化する災害への対応」、「少子高齢化社会への対応」等の日本を取り巻く課題の解決を目的とし、「道の駅」第3ステージ（2020年～2025年）として、3つの将来像を掲げています。

【道の駅第1ステージ】

通過する道路利用者へのサービス提供の場

【道の駅第2ステージ】

「道の駅」自体が目的地



（出典：国土交通省）

■全国モデル「道の駅」制度や重点「道の駅」制度の創設
地域活性化の拠点となる取組の実施や優れた企画を提案している「道の駅」を選定

【道の駅第3ステージ】

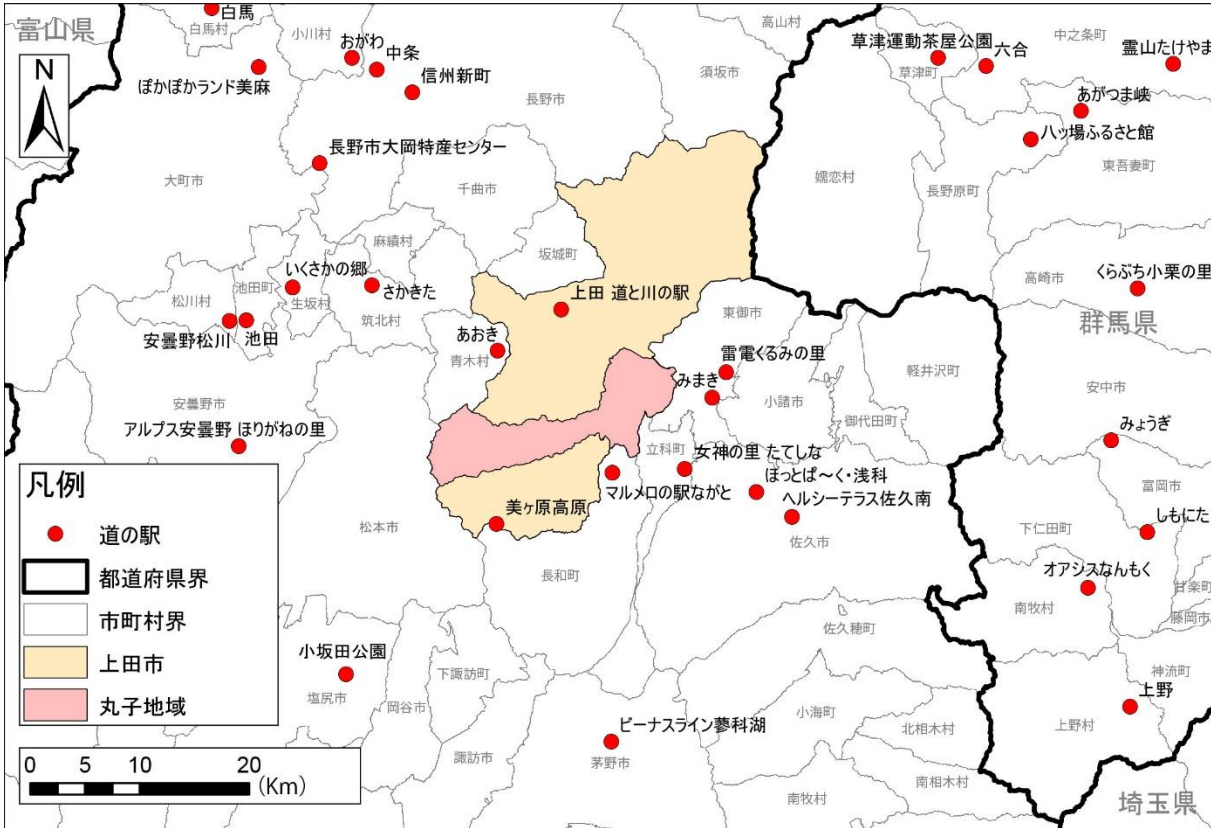
「地方創生・観光を加速する拠点」へ＋ネットワーク化で活力ある
地域デザインにも貢献

■2025年に目指す道の駅の将来像

- ① 「道の駅」を世界ブランドへ
インバウンド観光拠点としての整備、周遊交通拠点としての機能強化 等
- ② 新「防災道の駅」が全国の安心拠点に
ハード・ソフト対策を強化し、広域的な防災機能を担い安心・安全な場を提供
（広域的な防災拠点としての機能を有する、または必要な機能を整える具体的な計画がある「道の駅」を国が「防災道の駅」として認定） 等
- ③ あらゆる世代が活躍する舞台となる地域センターに
自動運転サービスの拠点地としての役割を担うなどの少子高齢化社会への対応、
民間や教育機関との連携強化 等

2-6 周辺の「道の駅」の整備状況

丸子地域周辺における「道の駅」の整備状況は以下のとおりです。本市内には「上田 道と川の駅」と「美ヶ原高原」があります。周辺の「道の駅」では、佐久市の「ヘルシーテラス佐久南」や青木村の「あおき」が「重点道の駅」として選定されています。また、塩尻市の小坂田公園は「防災道の駅」として選定されています。



(境界データ：政府統計の総合窓口(e-Stat)、国勢調査小域境界データをもとに作成
道の駅：国土数値情報をもとに作成)

図表-4 「道の駅」の整備状況

図表-5 周辺「道の駅」の特徴

駅 名		特 徴
上田 道と川の駅	上田 市内	● 地域の防災拠点として、防災備蓄倉庫、ヘリポートを設置
美ヶ原高原		● 信州の特産品等（ワイン・地ビール・野沢菜・おやき・美ヶ原高原チーズケーキ他）を販売
ヘルシーテラス 佐久南	重点 道の駅	● 遊具や砂場、芝生広場を設置
あおき		● 地元の加工品や道の駅オリジナル商品を販売 ● 災害時用に太陽光発電・蓄電池、地中熱利用設備を設置
小坂田公園	防災道 の駅	● 地元住民がインストラクターとなり、信州のそば打ち体験・信州のおやき作り体験等を実施 ● 防災道の駅に選定され、防災機能を強化

第3章 上田市・丸子地域の現状

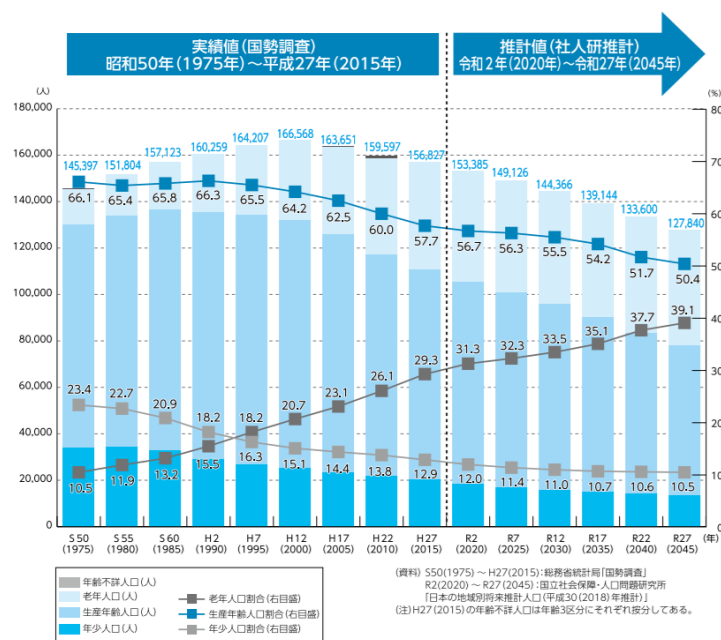
3-1 位置

本市は東京から北西約 190 k m、日本のほぼ中央に位置し、東西方向に約 31 k m、南北方向に約 37 k mの広がりを持ち、面積は 552 k m²を有しています。長野、松本、軽井沢からそれぞれ約 40 k mの位置にあり、北は長野市、千曲市、須坂市、坂城町、筑北村、西は松本市、青木村、東は東御市、群馬県嬭恋村、南は長和町、立科町と接しています。

3-2 人口

平成 27 年の本市の人口は 156,827 人です。年少人口割合は 12.9%、生産年齢人口割合は 57.7%、老年人口割合は 29.3%となっています。本市の人口は平成 12 年の調査をピークに減少しており、30 年後の令和 27 年には約 12 万 8 千人にまで減少すると予測されています。

令和 3 年 10 月時点の丸子地域の人口は、21,288 人（住民基本台帳）です。丸子地域の平成 27 年 10 月から令和 3 年 10 月の人口増減率は-6.8%であり、同期間における本市の人口増減率-3.1%（住民基本台帳）と比較すると人口の減少が顕著な地域といえます。



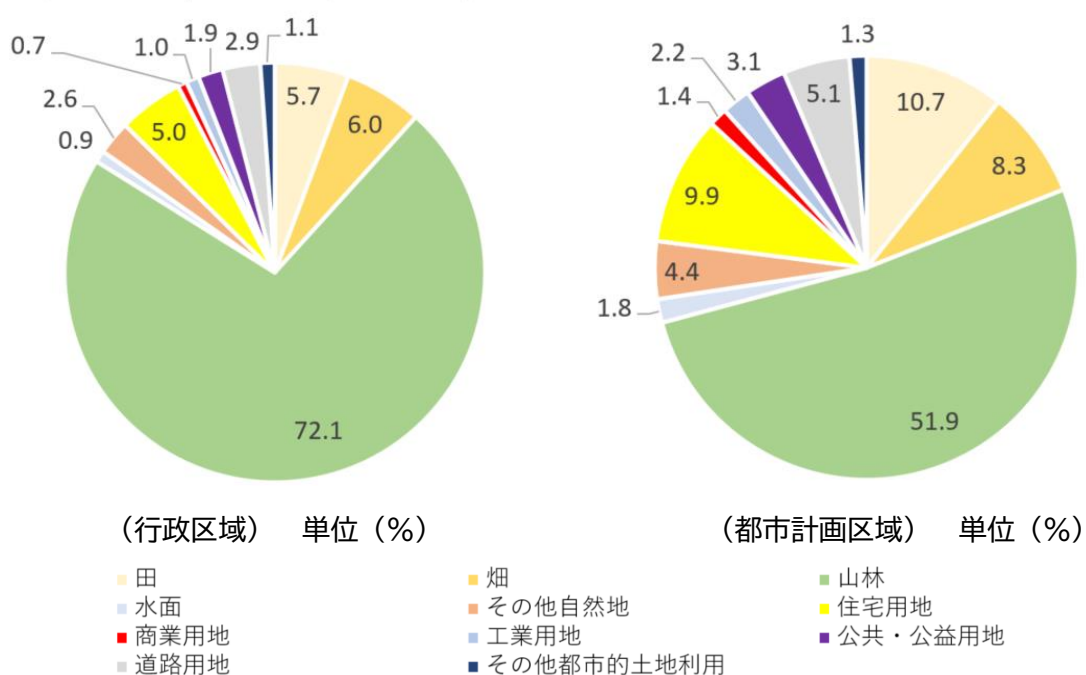
（出典：第二次上田市総合計画）

図表-6 上田市の人口推移及び将来推計

3-3 土地利用

平成 29 年の都市計画基礎調査によると、本市の土地利用の状況は、行政区域面積 55,204ha のうち山林が 72.1%、農地（田・畑）が 11.7%となっており、水面等を含めた自然的土地利用は 87.3%です。残りの 12.7%は宅地等の都市的土地利用となっています。都市計画区域における土地利用の状況は、区域面積 23,294ha のうち 77.1%が自然的土地利用、残りの 22.9%が都市的土地利用となっています。

丸子地域の土地利用は、本市の行政区域及び都市計画区域と同様に山林や農地が多くなっています。用途地域指定区域内は、主に住宅用地・公共施設用地となっています。



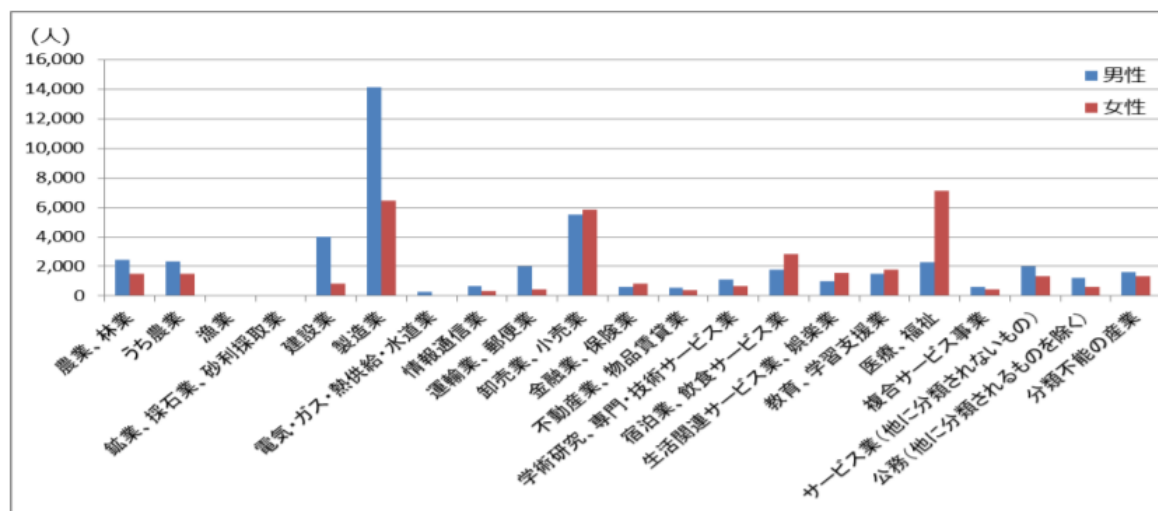
(出典：上田都市計画基礎調査報告書 2017)

図表-7 上田市の土地利用状況

3-4 産業

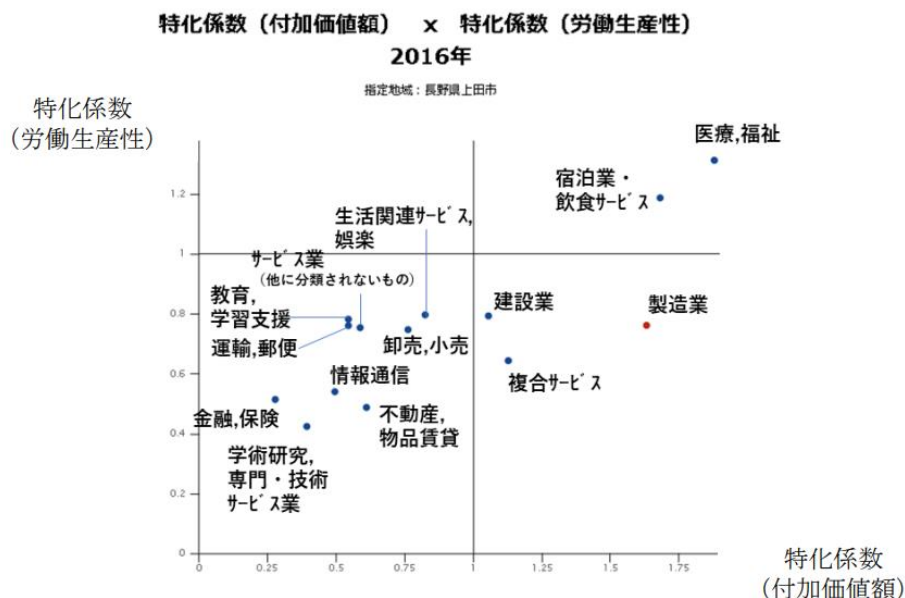
(1) 産業別就業人口

平成 27 年の国勢調査によると産業別就業人口では、製造業、卸売業・小売業、医療・福祉に従事している方が多く、製造業は特化係数が付加価値額、従業者数ともに 1 を大きく上回っており、本市の主要産業であるといえます。



(出典：総務省、国勢調査(平成 27 年))

図表-8 上田市内の産業別就業人口



(出典：内閣府、RESAS 総務省・経済産業省、平成 28 年経済センサスー活動調査再編加工)

注) 特化係数は、域内のある産業の比率を全国と同産業の比率と比較した係数をいい、1.0 を超えるほど、当該産業の比率が全国に比べて高いとされます。

図表-9 特化係数

(2) 農業

本市の農業は、少雨多照な気象条件を活かし、比較的標高の低い平坦地では水稻、果樹、花き等が、準高冷地では野菜や花き、高冷地では野菜を主力とした生産が行われています。

令和2年農林業センサス調査によると、本市の農家数は5,244戸（販売農家1,690戸、自給的農家3,554戸）であり、平成27年農林業センサス調査時から総農家数は約15%減少、販売農家数は約25%減少しています。

平成27年の地域別の農家数は、上田地域が3,610戸で最も多く、次いで丸子地域が1,265戸となっています。平成27年と平成22年を比較すると丸子地域の総農家数は約15%減少しています。

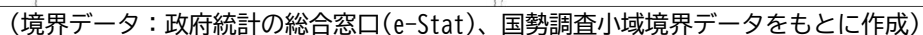
(3) 商圈

上田市商圈と隣接する商圈として、佐久市商圈、諏訪市商圈、松本市商圈、長野市商圈が挙げられます。

平成30年度の上田市（合併前）の地元滞留率は89.1%、吸引力係数は145.4%でしたが、平成27年度と比較すると両指標ともに減少しています。丸子地域の地元滞留率は25.7%、吸引力係数は33.6%でしたが、平成27年度と比較すると上田市（合併前）と同様減少しています。

注）地元滞留率は住んでいる地域で買物をする割合で、吸引力係数は居住人口に対する吸引人口（商圈内での各市町村の行政人口に中心都市への流出率をかけたものの合計）の百分比

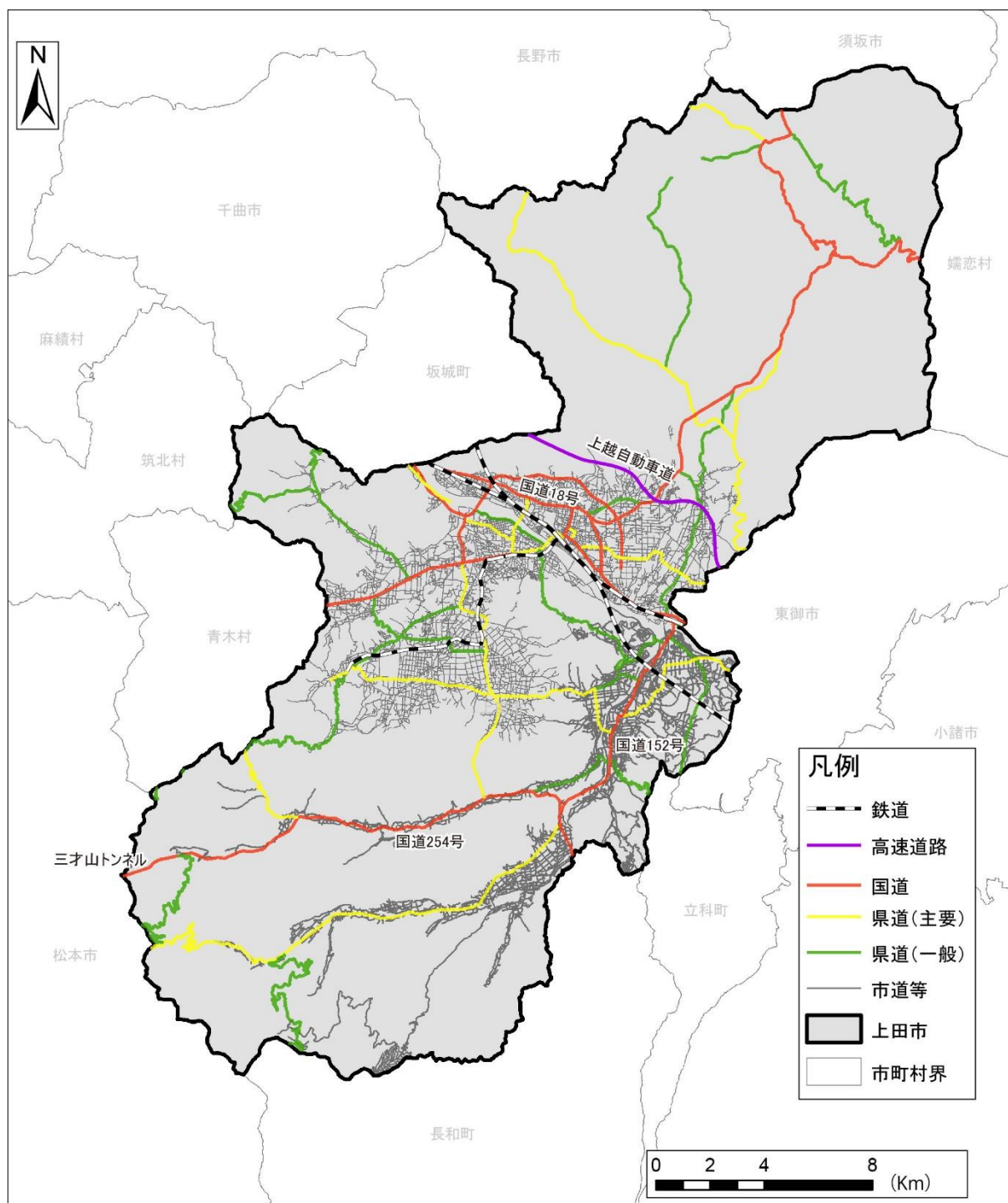
丸子地域には、庁舎等が 19 施設、教育関連施設等が 10 施設、保育施設等が 10 施設、小中学校が 6 施設、体育施設等が 16 施設立地しています。(令和 3 年 9 月時点)。



3-6 交通

(1) 道路網

広域交通網として本市と周辺都市及び主要都市圏を結ぶ上信越自動車道や、本市の主要幹線道路である国道 18 号が市の中央を東西に横断しています。



(境界データ：政府統計の総合窓口(e-Stat)、国勢調査小域境界データをもとに作成
鉄道・高速道路：国土数値情報をもとに作成)

図表-11 上田市の道路状況

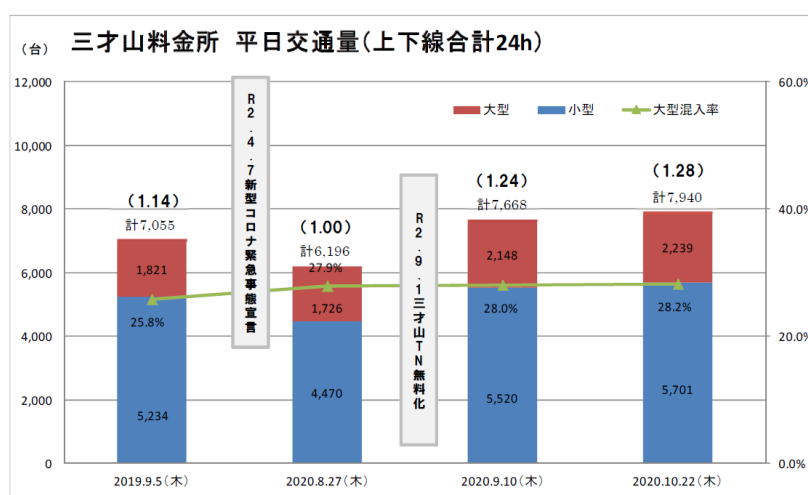
丸子地域には、東京都文京区と長野県松本市を結ぶ国道 254 号が東西に横断し、本市と静岡県浜松市を結ぶ国道 152 号が南北に縦断しています。全国道路・街路交通情勢調査（平成 27 年）によると、「道の駅」を計画している国道 254 号の 24 時間交通量は、平成 27 年と平成 22 年を比較すると、国道 152 号～荻窪丸子線区間以外で増加しています。

令和 2 年に実施した三才山トンネルの交通量調査によると、無料化直前と無料化 1 ヶ月半後の 24 時間交通量は、平日で 1.28 倍、休日で 1.84 倍増加しています。

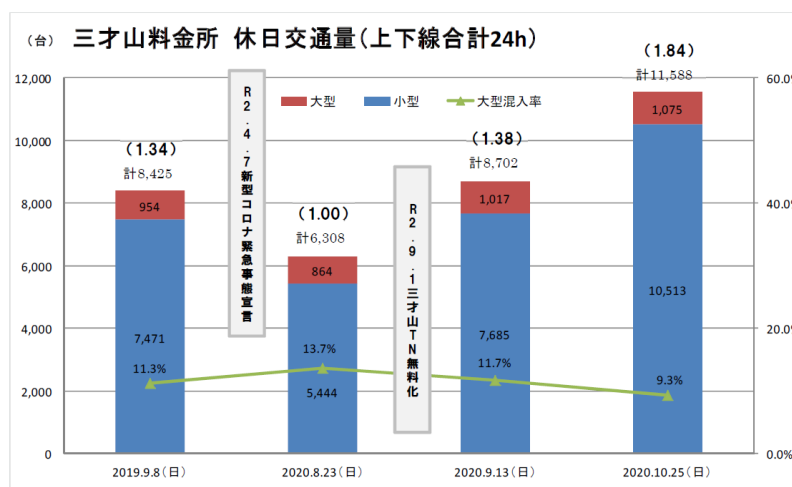
図表-12 国道 254 号の 24 時間交通量

路線名	区間	24 時間交通量		
		平成 27 年	平成 22 年	増減台数
国道 254 号	国道 152 号～荻窪丸子線	4,542	5,155	-613
	荻窪丸子線～上田丸子線	9,888	9,533	355
	上田丸子線～丸子信州新線	9,888	9,533	355
	丸子信州新線～美ヶ原公園西内線	9,888	9,533	355
	美ヶ原公園西内線～上田市・松本市境	6,694	6,604	93

（出典：平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査）



図表-13 三才山トンネル無料化後による交通量の変化（平日）



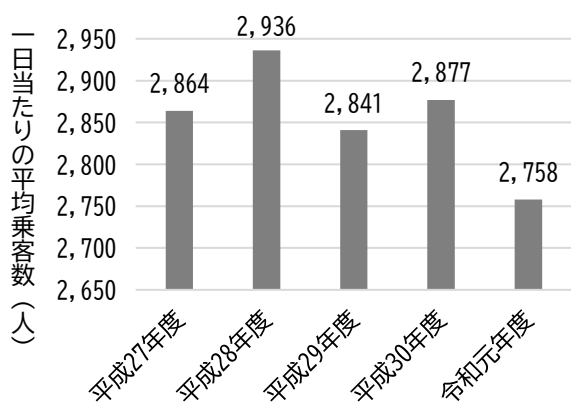
図表-14 三才山トンネル無料化による交通量の変化（休日）

(2) 公共交通

本市内の公共交通は、JR 北陸新幹線、しなの鉄道、上田電鉄別所線、路線バス、コミュニティバスが運行されています。長野市とは北陸新幹線が、東御市・小諸市とはしなの鉄道が本市との交流を支えています。

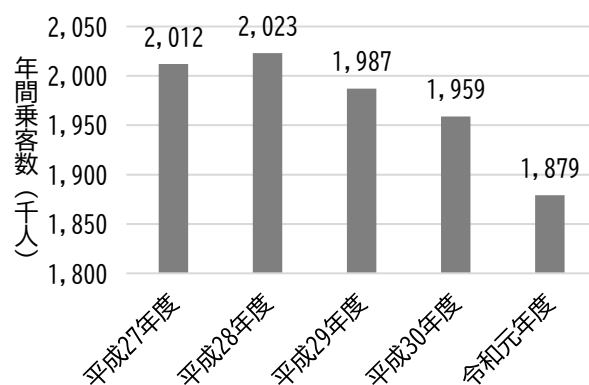
北陸新幹線（JR 上田駅）の一日当りの平均乗客数は 3,000 人から 2,700 人程度となっています。しなの鉄道（上田駅）及び別所線（総数）の年間乗客数については、鉄橋の崩落など台風 19 号の影響により、令和元年度は減少しています。

丸子地域内の公共交通はバスのみで、国道 254 号では鹿教湯線が運行しています。



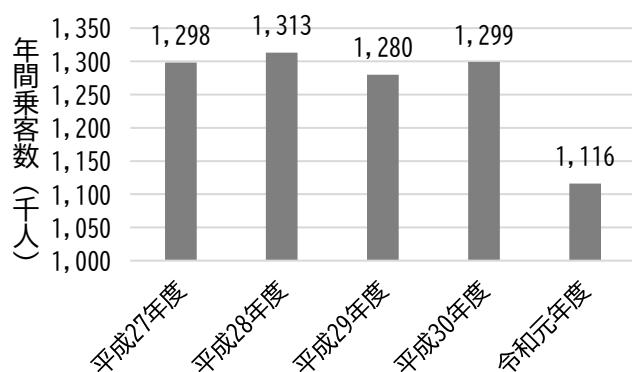
（出典：東日本旅客鉄道㈱提供資料）

図表-15 JR 北陸新幹線（上田駅）の
一日当たりの平均乗客数の状況



（出典：しなの鉄道株式会社提供資料）

図表-16 しなの鉄道（上田駅）の年間乗客数の状況



（出典：上田電鉄株式会社提供資料）

図表-17 別所線（総員）の年間乗客数の状況

3-7 自然

(1) 気候

本市は昼と夜の気温の日較差が大きい内陸性気候であり、年平均降水量は 900mm前後と全国でも有数の少雨地域です。積雪は山間地以外の地域では 10c mを超えることはまれで、日照時間が長いことが特徴です。

(2) 自然環境

本市の地形は、周辺に標高 2,000m級の山地が連なり、中心部は太郎山や独鈷山等に囲まれた平坦な地形が広がる上田盆地を形成しています。市の中央部を千曲川が東西に貫流し、周囲山地から依田川、神川、浦野川等多数の支流が流れ込んでおり、千曲川や依田川等には、河岸段丘が形成されています。

丸子地域は千曲川の左岸側に位置する丸子平野と独鈷山や唐沢山、渋田見山等の山々で形成されています。また、鹿教湯温泉の中を内村川、平地には依田川が流れています。

3-8 景観

本市全域が景観計画区域に指定されており、多様な景観資源に恵まれています。



図表-18 上田市の景観資源

3-9 歴史・文化

(1) 上田市の歴史と文化

中世鎌倉時代に北条重時が守護所を置いたこと等により、市内各所に多くの寺院が建てられ、それらの寺院は現在も本市の観光資源としても活用されています。

戦国時代に真田の地から身を起こした真田氏は、本市を拠点に戦国時代を乗り越え生き残り、明治維新まで藩主を務めました。古代末から中世にかけての城館等の遺構は現在も市内各地に数多く残り、彼らの活躍した時代を偲ばせています。

江戸時代後期からは蚕種・養蚕業が盛んになり、明治時代になると製糸業も栄え、本市は蚕糸業の一大都市として国内でも有数の規模を誇りました。

また、文化・芸術の力で様々な交流を深め、活気ある元気なまちづくりを進める拠点施設として、サントミュージゼ（上田市交流文化芸術センター・上田市立美術館）があります。

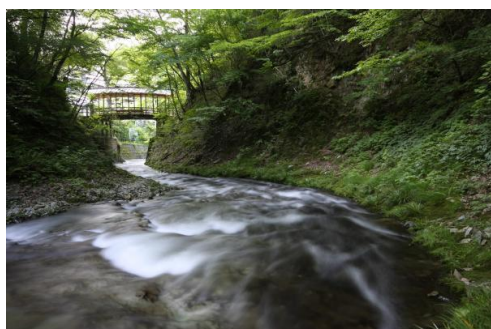
(2) 丸子地域の歴史と文化

丸子地域には鹿教湯温泉、大塩温泉、霊泉寺温泉の三つの温泉からなる丸子温泉郷があります。丸子温泉郷は、江戸時代に湯治場として栄え、昭和31年に国民保養温泉地に指定されました。鹿教湯温泉は、温泉を利用した鹿教湯病院のリハビリ施設・温泉クアハウスとともに現代湯治医療地として発展してきました。

内村川沿いには、松本地域と本市を結ぶ三才山峠道が通り、東御市と接する丸子地域の東辺、藤原田地区にも養蚕家屋が集積しています。

三才山峠道沿いには、法住寺虚空蔵堂や霊泉寺等、中世以降の寺院が多く、塩田地域の独鈷山北麓と一体的な文化圏を形成しています。平安時代末期、木曾(源)義仲公は、依田城を拠点に平家討伐の挙兵をしたことから義仲公ゆかりの史跡等が数多く点在しています。依田川中流の崖には、古墳時代としては独特な葬法である「曝葬」、「風葬」を物語る鳥羽山洞窟遺跡があります。

また、音楽と芸術をひとつのきっかけに、豊かな心を育む交流の場所・社会教育施設として整備された信州国際音楽村や、セレスホール（丸子文化会館）は芸術文化促進の拠点となっております。



図表-19 鹿教湯温泉



図表-20 信州国際音楽村公園

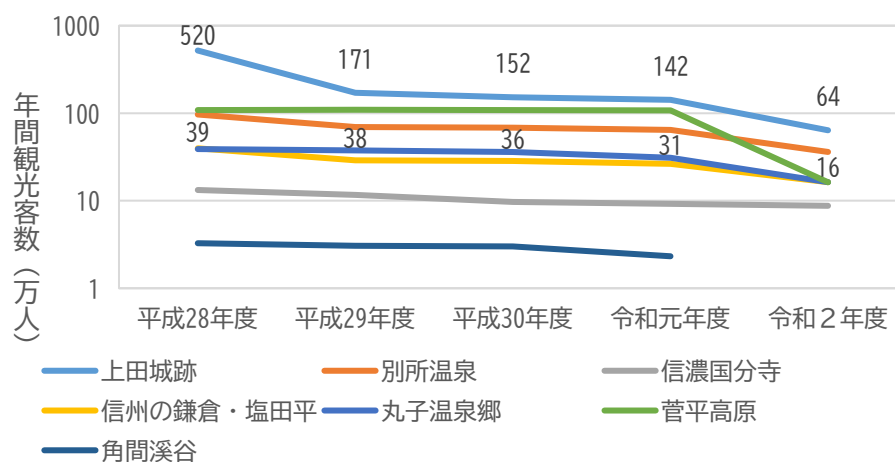
3-10 観光

(1) 観光客数

本市は、数多くの歴史的文化遺産や特色ある伝統行事、国指定の二つの高原に代表される雄大な自然、由緒ある温泉等、地域の個性が際立つ豊富な観光資源を有しています。真田地域には夏・冬のスポーツリゾート地である菅平高原や真田氏ゆかりの地、上田地域には「信州の鎌倉」塩田平、別所温泉、上田城等があります。また武石地域には美ヶ原高原や岳の湯温泉があります。

丸子地域の代表的な観光地としては、鹿教湯温泉や信州国際音楽村が挙げられます。

観光客数が最も多い本市の代表的な観光地は上田城跡であり、平成28年度は年間約520万人の観光客を集めています。丸子温泉郷は、平成28年度は約40万人の観光客が訪れていましたが、その後は減少傾向となっています。



注) 角間溪谷については、令和2年度のデータなし

図表-21 市内の代表的な観光地における年間観光客数の推移

(2) ワインツーリズムの促進

長野県では、東御市、坂城町、上田市、小諸市がワイン特区を取得したことを契機に、これらに千曲市、立科町、長和町、青木村を加えた8市町村が合体して「千曲川ワインバレー」を形成しています。

千曲川ワインバレーには、小規模なワイナリーが点在しますが、丸子地域にある「シャトー・メルシャン椀子ワイナリー」はワイン観光に取り組むワイナリーが選ばれる「ワールド・ベスト・ヴィンヤード2020」アワードに、日本で初めて選出されました。本市は令和元年にキリングroup4社と「ワイン産業振興を軸にした地域活性化に関する包括連携協定」を結び、ワインツーリズムの促進を図っています。



(出典：信州ワインバレー構想)

図表-22 ワインバレー位置図

3-11 防災

(1) 洪水・土砂災害

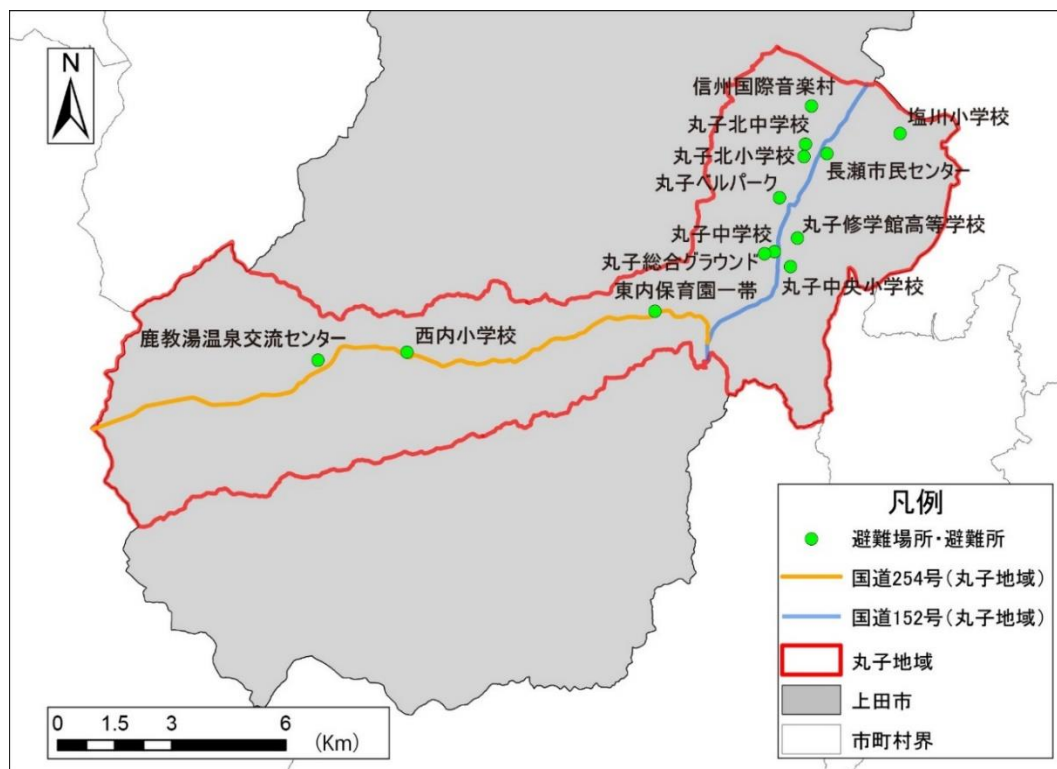
丸子地域では千曲川、依田川周辺が家屋倒壊危険区域（氾濫流、河岸浸食）に指定されています。また、国道 254 号沿道は特別警戒区域（急傾斜）、警戒区域（地すべり）に指定されているエリアがあります。

(2) 地震

長野県地震被害想定調査（平成 27 年 3 月）においては、本市に最も大きな震度が予測されている「糸魚川-静岡構造線断層帯」の地震発生時の建物被災として、丸子地域中心街では、全壊率が 2%未満の建物の割合が高く、国道 254 号沿道では全壊率が 20%以上の建物の割合が高くなっています。

(3) 避難施設

丸子地域では、13 の施設が指定緊急避難場所及び指定避難所に指定されており、国道 152 号沿道に位置する施設が多く指定されています。



（境界データ：政府統計の総合窓口(e-Stat)、国勢調査小域境界データをもとに作成）

図表-23 丸子地域の避難施設

3-12 地域住民のニーズ

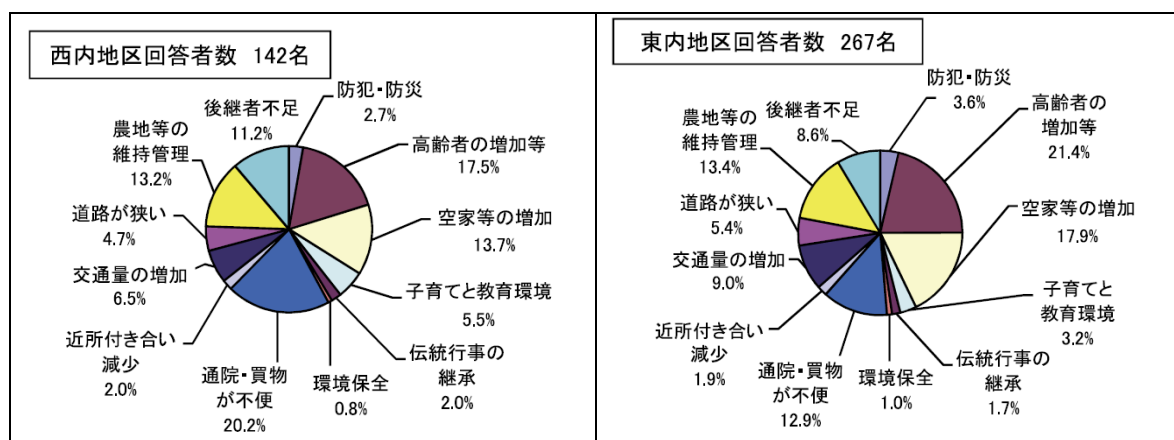
(1) 住民アンケート

第二次上田市総合計画における住民アンケート調査によると、「上田市が住みやすいと感じる理由（複数回答）」について、丸子地域では「自然に恵まれている」が 83.9%、「買い物等の日常生活が便利」が 47.2%と高い回答率となっています。

「上田市が住みにくいと感じる理由（複数回答）」について、丸子地域では「まちに魅力やにぎわいが少ない」が 53.0%、「道路や街並み等の整備が不足している」が 33.3%と高い回答率となっています。

「将来どんな地域になったらよいか（複数回答）」について、丸子地域では「高齢者、障害者がくらしやすいまち」が 66.2%、「災害への対策が練られたまち」が 56.4%と高い回答率となっています。

丸子地域づくり会議が実施した住民アンケート調査のうち、道の駅計画対象区間内の西内地区および東内地区の回答結果は以下のとおりです。「地域の課題や不安」として西内地区では、「通院や日常の買い物が不便」、東内地区では「高齢者の増加等」の回答率が最も高くなっています。



(出典：丸子まちづくり計画)

図表-24 上田市地区別住民アンケート調査結果

(2) 休憩施設等設置の要望

平成 30 年に「東内西内地区の安心安全環境を守る会」より、国道 143 号沿い「道の駅あおき」、国道 152 号沿い「マルメロの駅ながと」のような道路利用者の休憩機能、情報発信機能、有事における避難所としてバイパス整備に併せた休憩施設等設置に関する要望が挙げられています。

3-13 課題の整理

本市や丸子地域の現状をもとに、本市及び丸子地域における課題を以下のとおり整理しました。

項 目	現 状	課 題
人口	■丸子地域は人口減少が顕著な地域 (H27.10 から R3.10 の人口増減率-6.8%)	■人口減少・長寿社会への対応
土地利用	■山林や農地が多く、丸子地域の用途地域指定 区域内は主に住宅用地・公共施設用地	■自然環境の保全や低未利用地の有効活用
産業	■製造業が主要産業	■地域経済を牽引する製造業の支援
農業	■丸子地域の総農家数は15%減少 (H27 と H22 を比較)	■野菜や花き等の産地化・ブランド化の加速
商圈	■丸子地域の地元滞留率及び吸引力係数 ともに減少 (H30 と H27 を比較)	■地域経済の維持
公共施設	■丸子地域には、庁舎等19施設、教育関連施 設等10施設、保育施設等10施設、小中 学校6施設、体育施設等16施設が立地	■地域課題に対応した公共施設等の配置
交通	■三才山トンネル無料化直前と無料化1 ヶ月半後の24時間交通量は、平日で 1.28倍、休日で1.84倍増加 ■丸子地域内の公共交通はバスのみ	■道路利用者への休憩機会の提供による 地域の交通安全対策の充実 ■将来的な交通量予測
自然	■丸子地域は丸子平野と独鈷山や唐沢山、 渋田見山等の山々で形成	■豊かな自然環境等の活用
景観	■本市全域が景観計画区域に指定されて おり、多様な景観資源に恵まれている	■美しい景観の維持・活用
歴史・文化	■鹿教湯温泉、大塩温泉、霊泉寺温泉の三 つの温泉からなる丸子温泉郷がある	■歴史資源の維持・保存・活用 ■地域の歴史の次世代への継承
観光	■丸子地域の代表的な観光地は、鹿教湯温 泉・信州国際音楽村・「シャトー・メルシ ャン 梔子ウィナリー」	■観光を基軸とした賑わいの創出 ■ワインツーリズムの振興 ■市内に数多く点在する多様な観光資源の活用 ■地域のアイデンティティを形成する 温泉地としての魅力の向上
防災	■国道254号沿道は土砂災害警戒区域(土 石流、急傾斜、地すべり)が多く点在し 災害リスクが高く、近年では令和元年東 日本台風等による被害が甚大であった	■地域の自然災害対策の充実 ■道路利用者の安全性の確保 ■浸水や急傾斜地崩壊等の災害による地 域分断の可能性への対応
住民ニーズ	■「地域の課題や不安」について西内地区 では「通院や日常の買い物が不便」、東内 地区では「高齢者の増加等」の回答率 が高い	■まちの賑わい・交流の創出 ■地域の災害対策の充実(避難所施設) ■バリアフリー化等の促進 ■道路休憩機能の確保

複合的な課題

豊かな自然、悠久の歴史、多様な観光資源等の特性を活用し、まちの賑わい創出に繋がる交流人口の拡大を図る。

買い物等の利便性やバス交通の維持・向上等により、良好な生活環境を形成し、定住人口の増加を図る。

道路休憩施設の機能を活用して道路利用者に優良な農産物や観光資源の魅力を提供し、地域経済の好循環を図る。

道路利用者への市内及び丸子地域の魅力を発信し、本市及び丸子地域を来訪する方やリピーターの獲得を図る。

地域住民や増加する国道254号利用者を対象とした避難空間の形成により、地域の防災機能の向上を図る。

第4章 基本的な方針

4-1 「(仮称) 道の駅まるこ」の基本理念

本市及び丸子地域における課題の整理結果を踏まえ、「(仮称) 道の駅まるこ」の基本理念を以下のように定めました。

「(仮称) 道の駅まるこ」の基本理念

道の駅は、道路休憩機能と地域振興機能を併せ持つ施設として、全国に数多く整備され地域の観光や生活の拠点等として、住民や道路利用者等多くの利用者が訪れ、賑わいの創出等、地域課題の解消に寄与しています。

本市及び丸子地域における課題を踏まえ、増加する国道 254 号の道路利用者に対して、道路休憩機能を提供し、合わせて、地域の魅力・サービス・情報を提供することにより、

- ・ 交流人口の拡大
- ・ 定住人口の増加
- ・ 地域経済の好循環
- ・ 本市や丸子地域のリピーターの獲得
- ・ 地域の防災力の向上 等

地域の様々な課題の解消に向け国道 254 号沿道へ「道の駅」を計画します。

4-2 「(仮称) 道の駅まるこ」のコンセプト

基本理念を踏まえ、「(仮称) 道の駅まるこ」のコンセプトを以下のように決めました。

「(仮称) 道の駅まるこ」のコンセプト

上田のソムリエ、道の駅まるこ



道の駅 まるこ

- 本市の『ウエストゲート』（千曲川ワインバレー東区の『ウエストゲート』、中京圏（松本方面）から訪れる観光客にとっての『ウエストゲート』）として、本市及び周辺自治体の観光や防災を「手助けする」道の駅
- 今後の丸子地域の「道先案内人」として、デジタル化を推進した地域全体を牽引する道の駅
- 丸子地域住民・事業者と観光客の『win-win の関係』を新たに構築する「立役者」として活気のある（稼げる）道の駅
- 災害対応力を向上させる「丸子地域の防災空間」としての役割を担う道の駅
- 来訪者に丸子地域で過ごす時間を充実させ、「満足感を味わってもらえる場を提供する」道の駅

< ロゴについて >



- M1 道の駅
- M2 まるこ地域の新たな観光スポット
- M3 Move（新たな移動拠点）
- M4 松本市との連携（上田と松本を結ぶ路線上の結節点としての役割）
- M5 Monetization（稼げる道の駅）



- W1 WEST GATE（千曲川ワインバレーと中京圏からのゲート）
- W2 WINE（ワインの銘醸地上田）
- W3 Wellness（豊かな人生をデザインする手助けとなる）
- W4 Win-win（地域住民・事業者と観光客）
- W5 World（世界に通じるワイナリーへ、インバウンド活性化）

ロゴ：丸子地域の河川 内村川の水面へ山々が映り込んだ様子をイメージ

第 5 章 導入機能・施設規模の検討

5-1 導入機能

コンセプト及び、サウンディング型市場調査で得られた意見を基に、以下の機能の導入を検討していきます(今後の検討により変更となる可能性があります)。

(1) 休憩機能

図表-25 休憩機能

機能		イメージ写真
駐車場・トイレ	国道 254 号を利用するドライバーの休憩施設として、24 時間利用可能な駐車場とトイレを、通過交通量から算出する基準数整備します。施設はバリアフリー化に対応し、高齢者や障がい者の方々にとって安全・安心で快適に利用できる施設を目指します。	
子育て施設	授乳室やおむつ交換台等のベビーコーナーや、子ども達が遊べるスペースの設置を検討します。子育て施設の利用者は市内外の子育て世代に加え、国道 254 号の利用者を想定し、24 時間利用可能とします。	

(2) 情報発信機能

図表-26 情報発信機能

機能		イメージ写真
情報提供施設	国道 254 号の交通情報や本市の観光情報を発信する施設を設けます。交通情報については、災害時等に道路状況をいち早く「道の駅」利用者に伝えます。また、本市や丸子地域の観光情報をはじめ、様々な本市の魅力を伝え、本市への観光客の誘致やリピーターの獲得を目指します。	

(3) 地域振興機能

図表-27 地域振興機能①

機能		イメージ写真
特産販売所	「道の駅」を計画する国道 254 号は、松本市方面からの観光客が利用すると考えられます。そこで観光客をメインターゲットとし、本市および長野県内で生産・加工された品物を販売する特産販売所を設けます。また、日用品を購入できる店舗等を併設し、地域住民の利便性向上に寄与します。	
農林水産物直売所	地域でとれた農産物等を提供する農林水産物直売所を設けます。観光客に対する地元農産物の PR のほか、朝採れ野菜等の新鮮な食材の提供を行います。また、農林水産物直売所を設けることにより、生産者の所得向上や地域農業振興を目指します。	
農林水産物加工場	地元食材等を加工し、加工品や新たな地域ブランド品の企画・開発を行う農林水産物加工場を設けます。お弁当等の加工品は、特産物直売所で販売します。地元食材の付加価値化に加え、地域に新しい雇用が生まれ、様々な人々の活躍の場となることが期待されます。	
飲食施設	産直野菜等を堪能できる場としてレストランやカフェ等の飲食施設を設けます。観光客にはドライブの合間の休憩スポットとして、地域の方々には住民同士のコミュニケーションの場としての利用を想定しており、新たな地域の交流拠点の創出を目指します。	
温浴施設	丸子地域の観光資源の一つである丸子温泉郷（鹿教湯・大塩・霊泉寺）と連携し、道の駅に温浴施設を設け、にぎわいを創出します。温浴施設の種類の、浴場を有する大規模な施設や比較的小規模の足湯等が考えられます。	

図表-28 地域振興機能②

	機能	イメージ写真
ワインバー	長野県では、東御市、坂城町、上田市、小諸市がワイン特区を取得したことを契機に、これらに千曲市、立科町、長和町、青木村を加えた8市町村が合体して「千曲川ワインバレー」を形成しています。本市は、ワインツーリズムの促進を図っており、道の駅にもワインバーを設け、ワインの銘醸地上田を広めます。	
屋内スペース	地域の方々のコミュニティ形成の場、リモートワーク等、多目的に活用できる屋内スペースを設けます。災害時には避難場所として活用します。	
仮眠施設	国道 254 号を利用する長距離ドライバー等の休憩施設として、24 時間利用可能な仮眠施設を設けます。	
屋外交流広場	コミュニケーションの場としての活用や子ども達が遊べる屋外交流広場を設けます。広場では、地域事業者と連携したイベントの実施等も想定しています。また、災害時には、防災広場として活用し、地域の防災力の向上を図ります。	
EV自動車用充電スペース	将来の自動車の電動化に対応するため、EV自動車用充電スペースを設け、「道の駅」滞在時間中に走行に十分な充電が可能な急速充電器を設置します。	

(4) 防災機能

図表-29 防災機能

機能		イメージ写真
備蓄倉庫	災害時の道路利用者や地域住民等の避難者への緊急物資を保管する防災倉庫を設けます。地域振興機能で示したとおり、「屋外交流広場」や「屋内スペース」は、災害時の避難場所として活用します。	
自家発電機	災害時の避難施設としての機能を確保するための電力供給施設として自家発電機を設置します。また、災害時に必要とされる連続稼働時間を確保できる燃料容量のある発電機とします。	
ヘリポート	防災ヘリポートを設置します。通常時は屋外交流広場の一部として活用します。	

(5) その他

図表-30 その他

機能		イメージ写真
バスターミナル乗降場	地域の方々が利用する路線バスや、首都圏や松本方面への長距離バスが発着するバスターミナルを設けます。	
その他	地域振施設の利用者が使用可能な公衆無線 LAN	

5-2 施設規模検討方法

前章で示した「(仮称) 道の駅まるこ」に導入する機能の規模について前面道路の国道 254 号を対象とし検討を行います。

なお、本検討においては、道の駅の基本的な機能に交通結節機能を有する場合を想定した規模検討を行います。

5-3 規模の設定

(1) 施設規模の算定基準

図表-31 に示す基準に準拠して規模を算定します。基本構想の策定段階においては、駐車場、トイレの規模算定を行いました。その他施設においては、基本計画検討の際に、施設の配置計画を含め施設規模の算定及び検討を行います。

図表-31 準拠する基準類

対 象		基 準
駐 車 場	駐車台数	・ 設計要領第四集 休憩施設 [平成 17 年 10 月、中日本高速道路株式会社]
	単位面積	・ 小型車・大型車・セミトレーラー・身障者用： 設計要領第四集 休憩施設 [平成 17 年 10 月、中日本高速道路株式会社] 道路構造令の解説と運用 [令和 3 年 3 月、公益社団法人日本道路協会] ・ ダブル連結トラック：国土交通省ホームページ「ダブル連結トラックについて」
トイレ		・ 設計要領第六集 建築施設編 [令和 3 年 7 月、中日本高速道路株式会社 他] ・ 子どもコーナー：「道の駅」のトイレの改善に関するチェックポイント (第 2 版) [平成 29 年 9 月、国土交通省道路局 国道・防災課]
休憩機能		・ 設計要領第四集 休憩施設 [平成 17 年 10 月、中日本高速道路株式会社] における無料休憩所の基準を使用
情報発信機能		
子育て支援機能		・ サービスエリアや「道の駅」における子育て応援の今後の取組方針 [国土交通省 平成 30 年 9 月 28 日記者発表] ・ ベビー休憩室コンセプトブックの開発と評価 [仲綾子、内田将夫] ・ 児童福祉施設の設備及び運営に関する規準 [厚生労働省]
外 構	車道	・ 駅前広場計画指針 [1998 年 7 月、社団法人 日本交通計画協会]
	歩道	・ 建築外周に幅 5.0m の歩道整備を想定して設定
附帯施設		・ 設計要領第四集 休憩施設 [平成 17 年 10 月、中日本高速道路株式会社]

(2) 対象交通

国道 254 号を対象とし、各交通量は「令和 2 年度 県単調査（道路改良）事業に伴う交通量調査業務」における調査結果を使用します。

○ 調査位置及び交通量

① 調査位置：荻窪交差点

② 交通量：12 時間交通量 小型車 7,214 台、大型車 1,589 台、合計 8,803 台

24 時間交通量※ 小型車 9,419 台、大型車 2,075 台、合計 11,494 台

※荻窪交差点での交通量調査は 12 時間交通量のみであるため、三才山トンネル交通量（24 時間交通量調査結果）から算出した昼夜率を用いて 12 時間交通量を 24 時間交通量に換算した。

三才山トンネル交通量 昼 12 時間 6,081 台、24 時間 7,940 台、
昼夜率約 1.306

(3) 算定方法

道の駅全体の施設規模の算定はサービスエリアの基準を用い、道路休憩施設規模の算定はパーキングエリアの基準を用います（地域振興施設の規模算定は、全体から道路休憩施設規模を減じて算定）。

5-4 導入機能の規模

(1) 導入機能規模

「道の駅」の登録要件として国が定める設備（24 時間利用可能な駐車場、トイレ）は下表の規模で整備を検討しています（現段階における想定であり、今後の検討により変更となる可能性があります）。

図表-32 導入施設の数量

施設名	詳細	道路休憩施設	地域振興施設	合計
駐車場	小型車	32 台	63 台	95 台
	大型車	14 台	4 台	18 台
	身障者用	1 台	1 台	2 台
トイレ	男子用（小）	4 器	3 器	7 器
	男子用（大）	4 器	2 器	6 器
	女子用	12 器	12 器	24 器
	多機能	1 器	—	1 器
	子供用コーナー※	2 器	2 器	4 器

※子供用コーナーは男女各 1 箇所

第 6 章 適地選定

6-1 選定方法

国道 254 号の荻窪交差点から鹿教湯交差点までの区間を対象として、「道の駅」の適地選定を行います。選定のフローは以下のとおりです。「道の駅」の適地は、「敷地面積」、「災害危険エリア外」、「沿線自治会の推薦地」を満たした候補地について、敷地形状やアクセス性等の観点から総合的に評価し、選定します。

条件① 敷地面積

1.5ha 以上の敷地を確保できる

条件② 災害危険エリア外

土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域のエリア外に位置

条件③ 沿道自治会の推薦地

沿道自治会（西内自治会・平井自治会・荻窪自治会）の推薦候補地

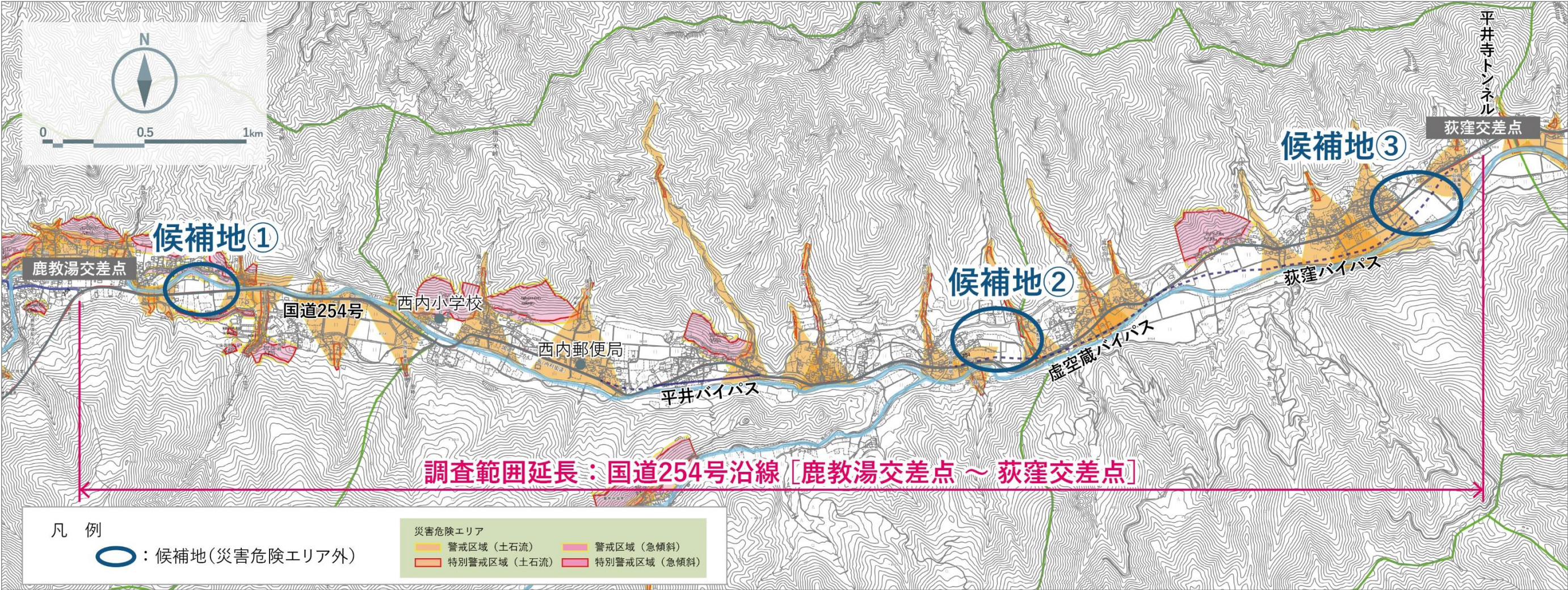


総合的観点からの評価

敷地形状・アクセス性・生活利便性等の観点から総合的に評価

6-2 候補地の概要

「敷地面積」、「災害危険エリア外」、「沿道自治会の推薦地」を満たす候補地①から③の位置図を以下に示します。



図表-33 候補地位置図

6-3 「道の駅」適地の評価

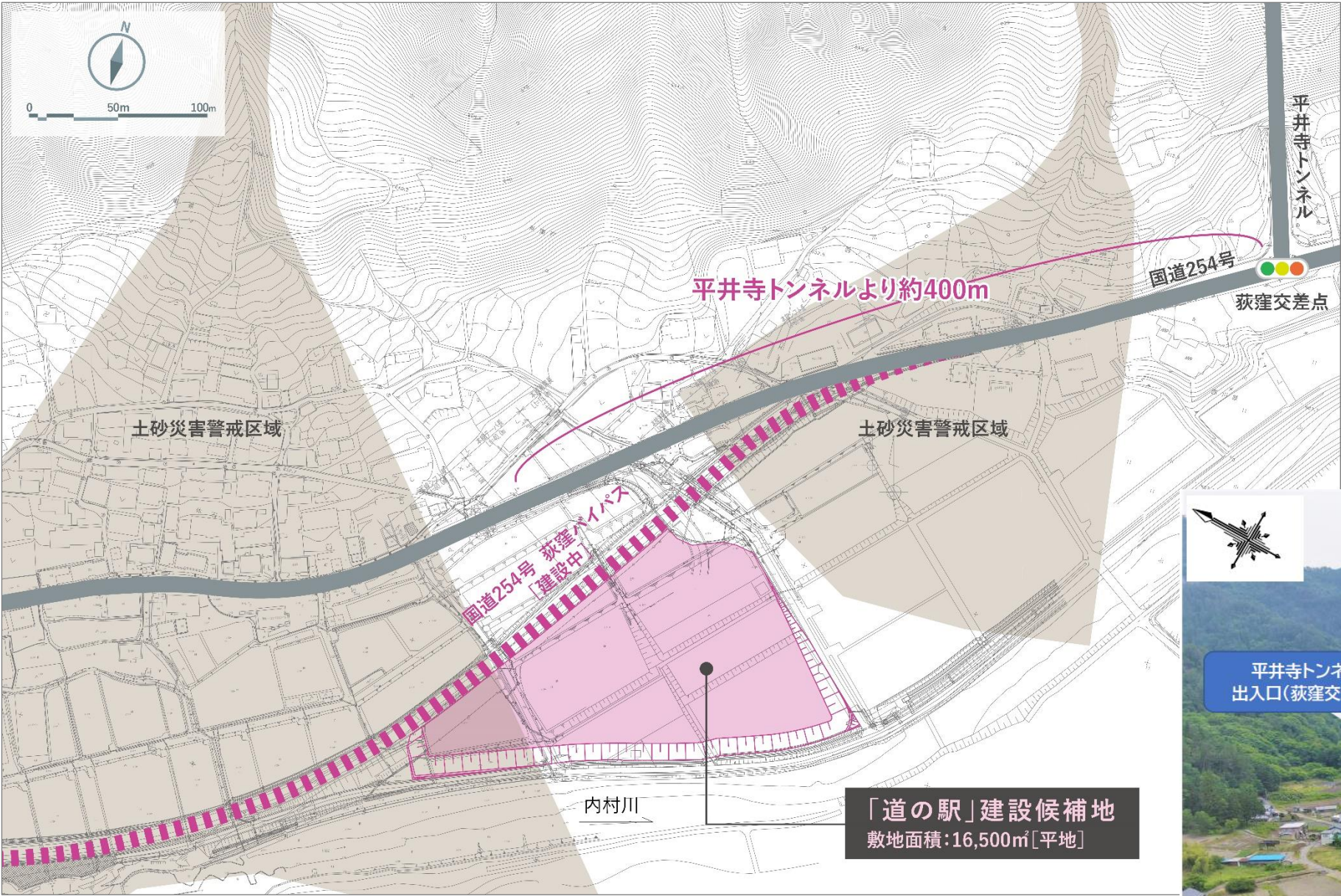
3箇所の候補地について、「集客性」、「生活利便性」、「周辺施設・環境との連携」、「安心・安全」、「法規制状況」、「敷地形状」、「盛土・切土量」、「前面道路」、「情報発信基地としての機能」の観点から総合的に評価を行いました。その結果、候補地③を適地として選定しました。

図表-34 候補地比較表

		候補地①		候補地②		候補地③	
候補地区		西内地区		平井地区		東内地区	
面積		約 20,000 ㎡		約 21,000 ㎡		約 20,000 ㎡	
現況土地利用		田/畑/その他自然地/公益施設用地		田		田	
集客性 【アクセス容易性】	接道状況（国道 254 号・バイパス）	○	国道 254 号沿い（国道と BP 並走なし）	○	虚空蔵バイパス沿い	◎	荻窪バイパス沿い
	接道状況（市道） （◎：2 路線以上接道/○：1 路線接道/△：接道なし）		高梨大塩線（その他市道）		宮沢 1 号線（その他市道）		荻窪 17 号線/和子荻窪線（その他市道）
	道路からの視認性		周辺：農地が多い 道路：直線区間		周辺：農地が多い 道路：直線区間		周辺：農地が多い 道路：直線区間
生活利便性	バス停からの距離 （◎：バス停付近/○：200m 未満/△：200m 以上）	△	大塩温泉から約 280m	△	宮沢から約 270m	◎	下荻窪から約 270m
	騒音（近接する住宅の有無）		住宅は少なく隣接していないが商業用地が隣接		住宅は少ないが候補地に隣接		住宅は少なく隣接していない
周辺施設・環境との 連携	最寄りの温泉（鹿教湯・大塩・霊泉寺）からの距離 （◎：1km 未満/○：1km 以上 2.5km 未満/△：2.5km 以上）	○	大塩温泉から約 0.5km	○	霊泉寺温泉から約 2.0km	○	霊泉寺温泉から約 3.2km
	周辺景観の広がり（眺望の良さ）		国道沿いのソーラーパネルが周辺景観を阻害		森林が隣接していて広がりを感じにくい		空間に広がりがある眺望を有する
	日照		少し悪い		少し悪い		良い
安心・安全	災害危険エリア	○	エリア外	△	エリア外	◎	エリア外
	浸水想定区域		エリア内		エリア内		エリア内（敷地内盛土により浸水区域からは外れる）
	指定緊急避難所の配置 ※周辺に避難所施設のない箇所を高評価とする。		なし		あり（西内小）		なし
法規制状況	農業振興地域（農振法）	◎	地域外	△	全域地域内	△	全域地域内
	都市計画区域（都市計画法）	◎	非線引き区域	◎	非線引き区域	◎	非線引き区域
敷地形状	前面道路との高低差・敷地内の高低差	◎	前面道路との高低差なし／敷地内の高低差なし	△	前面道路との高低差なし／敷地内の高低差あり	○	前面道路との高低差なし／敷地内の高低差あり
	整形・不整形		整形		不整形		整形
	支障物の有無						一部代替地必要
盛土・切土量 （◎：20,000 ㎡未満/○：20,000 ㎡以上 50,000 ㎡未満/△：50,000 ㎡以上）		◎	[盛土] 1.2m×15,000 ㎡=18,000 ㎡	△	[切土] 2.5m×15,000 ㎡=37,500 ㎡	△	[盛土] 4.0m×15,000 ㎡=60,000 ㎡
前面道路の整備状況		△	国道 254 号⇒車道幅片側 2.75m となっている 右折レーン等無し	○	虚空蔵バイパス⇒道路構造令規格 （車道幅片側 3.25m）で計画 右折レーン無	◎	荻窪バイパス⇒道路構造令規格 （車道幅片側 3.25m）で計画 右折レーン有
情報発信基地としての立地条件 （平井寺トンネル出入口からの距離 ◎：500m 未満/○：500m 以上 1km 未満/△：1km 以上）		△	平井寺トンネル（荻窪交差点）まで約 6.6km	△	平井寺トンネル（荻窪交差点）まで約 2.6km	◎	平井寺トンネル（荻窪交差点）まで約 400m
総 合 評 価		○		△		◎	

候補地③の建設エリアを以下に示します。

図表-35 候補地③位置図



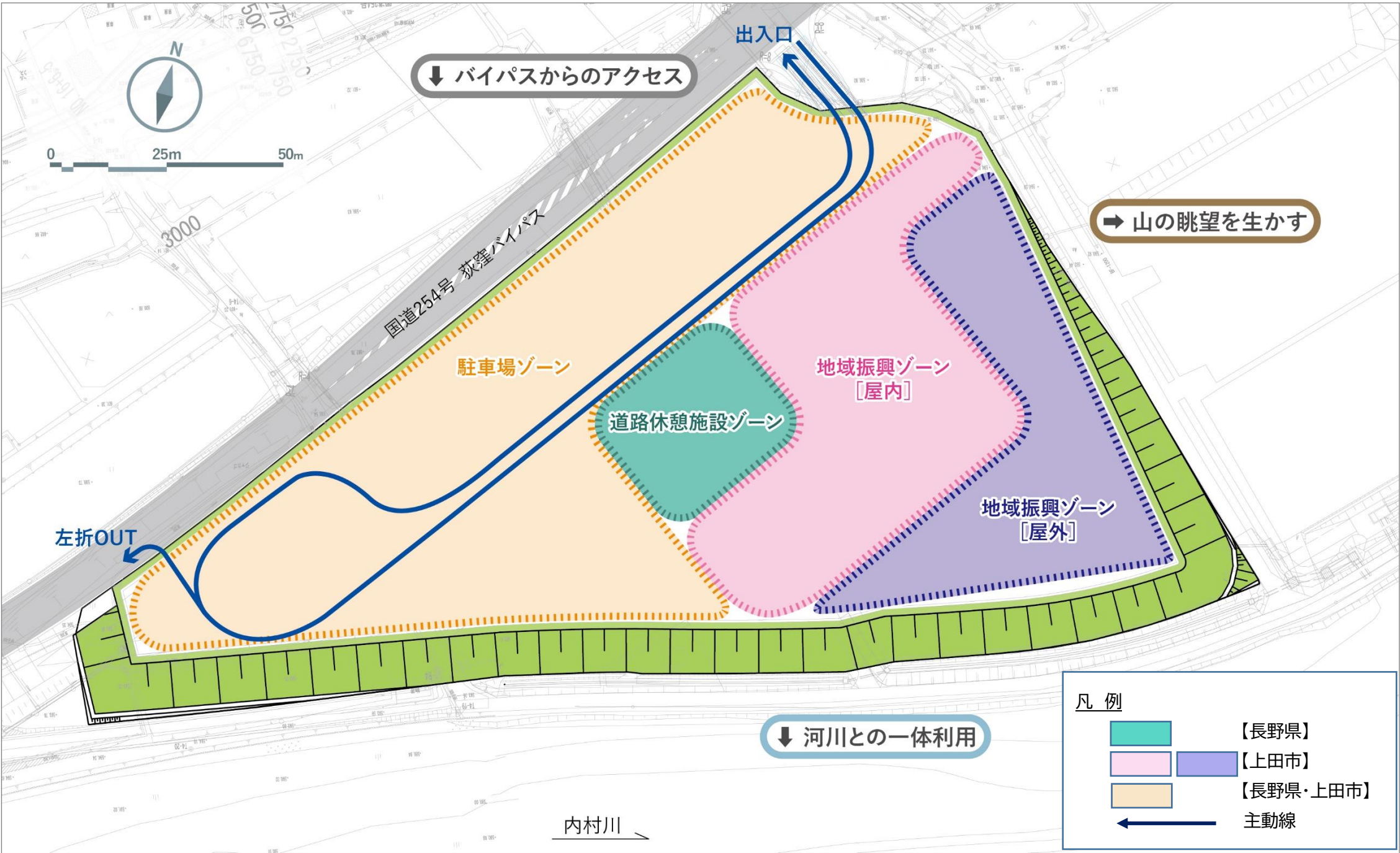
図表-36 候補地③航空写真



第7章 配置計画

候補地③におけるゾーニングは、第5章 導入機能の規模 において算出した車両台数が駐車可能な『駐車場ゾーン』、トイレや休憩施設・情報提供施設等を配置する『道路休憩施設ゾーン』、地域振興に係る施設を配置する『地域振興ゾーン』で構成します。また、ゾーニングにおいては、主に「バイパスからアクセスしやすい駐車場配置」「候補地東側に広がる山々のパノラマ景観を生かした施設配置」「内村川との一体利用が可能な施設配置」を考慮して設定しています。

各ゾーンには、以下の表（図表-37）に示す施設の導入を想定しています（現段階における想定であり、今後の検討により変更となる可能性があります）。



図表-38 ゾーニング案

図表-37 各ゾーンの施設一覧

道路休憩施設ゾーン	
■	トイレ
■	休憩施設・情報提供施設
■	子育て支援機能 ・ベビーコーナー ・キッズスペース
□	外構 ・車道 ・建築外周歩道
■	附帯施設
地域振興ゾーン [屋内]	
■	トイレ
■	特産販売所
■	農林水産物直売所
■	農林水産物加工場
■	飲食施設
■	温浴施設
■	ワインバー
■	屋内スペース
■	仮眠施設
■	備蓄倉庫
■	供用部
■	附帯施設
□	外構 ・車道 ・建築外周歩道
地域振興ゾーン [屋外]	
□	屋外交流広場
□	EV 自動車用充電器
駐車場ゾーン	
□	小型車駐車場
□	大型車駐車場
□	身障者用駐車場
□	二輪車用駐車場
□	維持管理・運営者駐車場
■	屋内施設
□	屋外施設

第 8 章 整備手法・管理運営形態

8-1 整備手法

国土交通省道路局が所管し、認定・登録を行う「道の駅」の整備手法は、2-4 「道の駅」の整備・管理運営手法 に示したように、市町村等が整備を行う「単独型」と、道路管理者と市町村等が整備を行う「一体型」に区分されます。

「単独型」の整備は、市町村の意向を反映した整備を行うことができますが、用地取得や「道の駅」への出入口を設置するための道路改良に至る全ての費用を負担する必要があります。

一方、「一体型」の整備は、整備する「道の駅」における市町村と道路管理者それぞれの役割分担に即した費用負担を行うこととなり、整備費用の低減が図られるとともに、円滑な道路改良に関する手続き、施工、供用開始後の大規模災害時を含む道路交通関連情報の提供や発信などの効果も期待できます。

「(仮称) 道の駅まるこ」は、整備候補地に接する国道 254 号の道路管理者である長野県と上田市が「一体型」の道の駅として整備する方向で調整しています。

8-2 管理・運営手法（事業手法）

「道の駅」の管理・運営手法（整備手法を含む事業手法）は、2-4 「道の駅」の整備・管理運営手法 に示したように、市町村等が施設整備及び管理・運営を行う「公設公営」方式、市町村等で施設整備を行い、民間が管理・運営を行う「公設民営」方式、民間が施設整備及び管理・運営を行う「民設民営」方式に大別されます。

長野県内で営業している既存「道の駅」52 駅における管理運営手法は、「公設公営（委託含む）」13 駅、「公設民営（指定管理者制度）」37 駅、「民設民営」1 駅となっており、「公設民営方式（指定管理者制度の活用）」の事例が大半を占めています。

これまで「道の駅」の事業手法は、従来方式（自治体による整備、直営や指定管理者による運営）が大半を占めていましたが、近年では P F I 手法を導入する事例も増加しており、多くの自治体で導入が検討されています。

今後、本市における「道の駅」整備に向けて、民間ノウハウの導入を視野に入れつつ、整備コンセプトの実現、質の高い公共サービスの提供、効率的な社会資本の整備等に資する管理・運営手法（事業手法）について、最適な手法を継続的に検討する必要があります。

想定される管理・運営手法（事業手法）の特徴を次ページに示します。

図表-39 管理・運営手法（事業手法）の特徴

項 目		直営	業務委託	指定管理者制度	DBO	PFI(BTO)
概 要		行政職員が直接的に管理運営を行う	行政が直営で行う業務を、業務毎に民間企業等に委託して管理運営を行う	地方自治法に基づき、公の施設に対し、地方公共団体から指定を受けた指定管理者（民間企業等）が維持管理・運営を包括的に実施する	民間事業者が施設の設計、建設、維持管理、運営業務を一括で包括的に実施する。施設の所有、資金調達は公共が実施する	民間事業者が施設の設計、建設、維持管理、運営業務及び資金調達について、民間事業者のノウハウを活用して包括的に実施する
事業の推進	手続き	個別発注のため、複数の手続きが行われる通常の発注手続き		通常手続きに加え、指定管理者の指定には、議会による議決が必要	PFI 法に準じた手続きにより、民間事業者コンソーシアムとの包括委託の契約が必要	PFI 法に基づく事業者選定のため、手続きに一定の手間と期間が必要
		◎		○	△	△
	事業期間	従来どおり事業が推進され、事業期間が短い		制度上、長期契約も可能（3～5年が通例）	PFI 法に準じた手続きに一定期間が必要となるが、長期契約が可能	
		△		○	◎	
財政負担	LCC の縮減	民間ノウハウが活用できないため、LCC 縮減は望めない	運営・維持管理において、委託範囲内で民間ノウハウが発揮され、LCC 縮減が多少期待できる	運営・維持管理において、民間ノウハウが発揮され、一定程度の LCC 縮減が期待できる	設計・建設・運営・維持管理の包括委託により、民間ノウハウが発揮され、LCC 縮減が期待できる	
		△	○	○	◎	
	財政負担の平準化	運営期間の支出とともに、施設整備時の年度支出が大きく、財政負担が大きい		施設整備時の単年度の支出が大きく、財政負担が大きい	民間資金の活用により、市の財政負担額の平準化を図ることが可能	
		△		△		◎
事業リスク	行政の負担リスクの低減	市がすべてのリスクを負担する	民間のリスク分担が委託業務の範囲に限定される	運営・維持管理については、契約内容等によりリスク分担を設定可能	事業契約に基づいて、市と民間とで適切なリスク分担が可能	
		△	△	○	◎	
サービスの向上	民間ノウハウの活用	民間ノウハウが活用できない	運営・維持管理において民間ノウハウが発揮できるが委託範囲に限定	運営・維持管理において民間ノウハウが発揮できる	包括委託により、各段階において民間ノウハウが発揮できる	
		△	△	○	◎	
	行政意向との連携（公共サービスの安定的確保）	市が運営するため、行政意向を直接反映できる	民間運営のため、公共機能や役割等が希薄になりやすく、行政意向と連携しにくい	指定管理基本協定に基づく民間側のセルフモニタリング、公共側のモニタリングによるサービス水準の確保が可能	事業契約に基づく民間側のセルフモニタリング、公共側のモニタリングによるサービス水準の確保が可能	同左 加えて民間側の金融機関の監視によるサービス水準の確保が可能
		◎	△	○	○	○

用語説明

LCC（ライフサイクル・コスト）

プロジェクトにおいて、計画から、施設の設計、建設、維持管理、運営、修繕、事業終了までの事業全体にわたり必要なコストのこと。

（内閣府ホームページ PFI 事業導入の手引き「用語集」より引用）