別 紙

道の駅の整備候補地の選定及び道の駅の整備推進について

茅ヶ崎市

目　次

１　概要 1

２　茅ヶ崎市における道の駅の必要性 2

３　道の駅の最終候補地選定までの流れ 3

４　最終候補地の選定結果 4

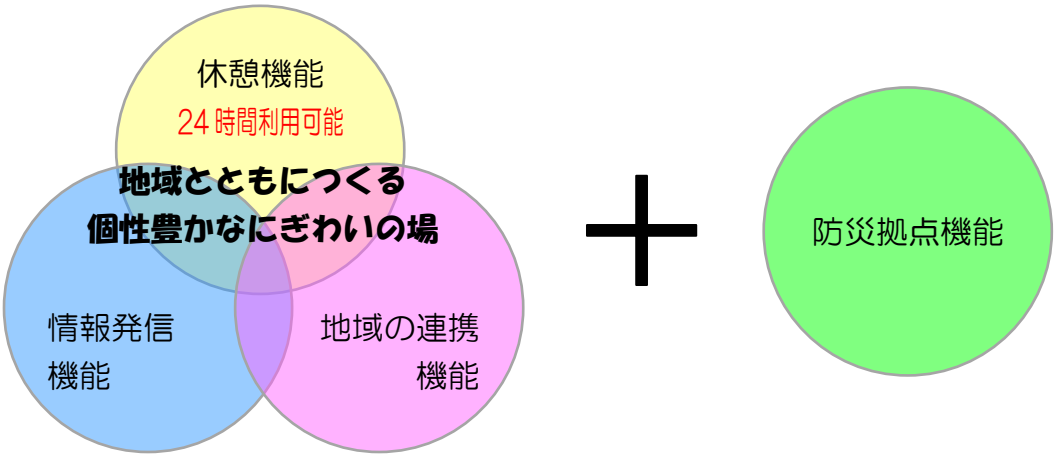
５　整備コンセプトの設定 5

６　整備スケジュール（案）及び概算事業費 6

1　概要

平成３２年の東京オリンピック開催や圏央道の整備により、本市への来訪者が増えることが予想されます。市では、この来訪者に対し、休憩できる場の提供や市内観光情報等の発信、農畜水産物を中心とした茅ヶ崎市の魅力を提供することで、地域振興を図ることを目的として、「道の駅」の整備を検討しています。ここでは、道の駅整備に向けて整備候補地の選定と道の駅に整備する機能の方向性を示す整備コンセプトの設定について示します。

●「道の駅」の基本コンセプト



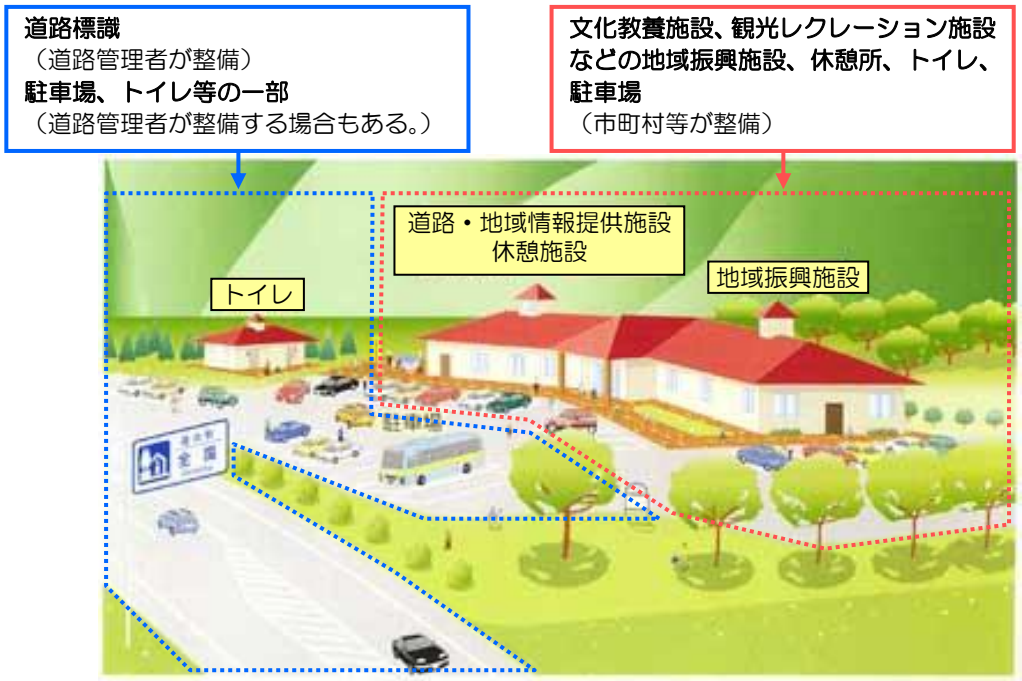


図-１　道の駅施設イメージ（国土交通省ＨＰより）

２　茅ヶ崎市における道の駅の必要性

本市の地域振興における課題や今後の道路交通環境の変化、「道の駅」制度の活用メリットなどから、市の地域振興を効果的に進めるために道の駅の整備が必要と結論づけました。

【茅ヶ崎市の地域振興における課題】

- 市のイメージ等を生かし、年間を通して観光消費を受け止める拠点の整備
- 交通量増加に伴う休憩機能や情報発信機能の充実
- 地域内外交流人口を受け止める観光拠点の整備
- 市内農畜水産物の直売と PR を可能とする拠点の整備

【茅ヶ崎市における地域振興の取組み】

- 情報発信力の強化や交流、地産地消等の拠点づくり
- 産業間の連携によるブランド価値の創造
- 観光広域ネットワークの形成
- 交通の円滑化に向け、茅ヶ崎駅を中心とした環状道路の整備
- 既存空間を活用した歩行空間、自転車走行空間の整備
- 地産地消の推進と新たなビジネスチャンスの創出

【交通環境等の変化】

- 平成 32 年の東京オリンピック・パラリンピック開催や、圏央道開通による市への交通アクセスの強化は、地域振興の拠点づくりに取り組む大きなチャンス

【道の駅活用のメリット】

- 広く国民に認知されたブランド力
- 地域振興の拠点として高い効果を発揮
- 域内・域外からの集客力強化
- 防災機能の充実

【茅ヶ崎市の地域振興に道の駅を活用することにより想定される効果】

- 市の知名度や魅力に加え、道の駅ブランドの活用による集客力の向上
- 地産地消や観光振興等の拠点として、農畜水産物の販売等を通じた観光消費の強化やビジネスチャンスの創出
- 海のイメージに農畜水産物等の新たな魅力が付加されることによる地域ブランド力の強化
- 広域的な連携を生かした市の情報発信力や観光スポット間の回遊性の強化
- 圏央道開通に伴う交通量増加に対応した休憩機能の充実
- 市の防災拠点との連携による防災機能の向上

市の地域振興を効果的に進めるために
道の駅の整備が必要

図- ２　茅ヶ崎市における道の駅の必要性

３　道の駅の最終候補地選定までの流れ

道の駅の整備候補地の選定にあたっては、市内幹線道路に接し、交通量等から算出した必要な敷地面積が確保できる箇所、主に周辺環境との関連性等から、３箇所の整備候補地を選定しました。選定された整備候補地について、観光資源との連携、隣接する主要幹線道路の交通量、法規制等について評価し、最終的な整備候補地を選定しました。

選定された最終候補地に対し、整備する機能の方向性を示す整備コンセプトを設定しました。

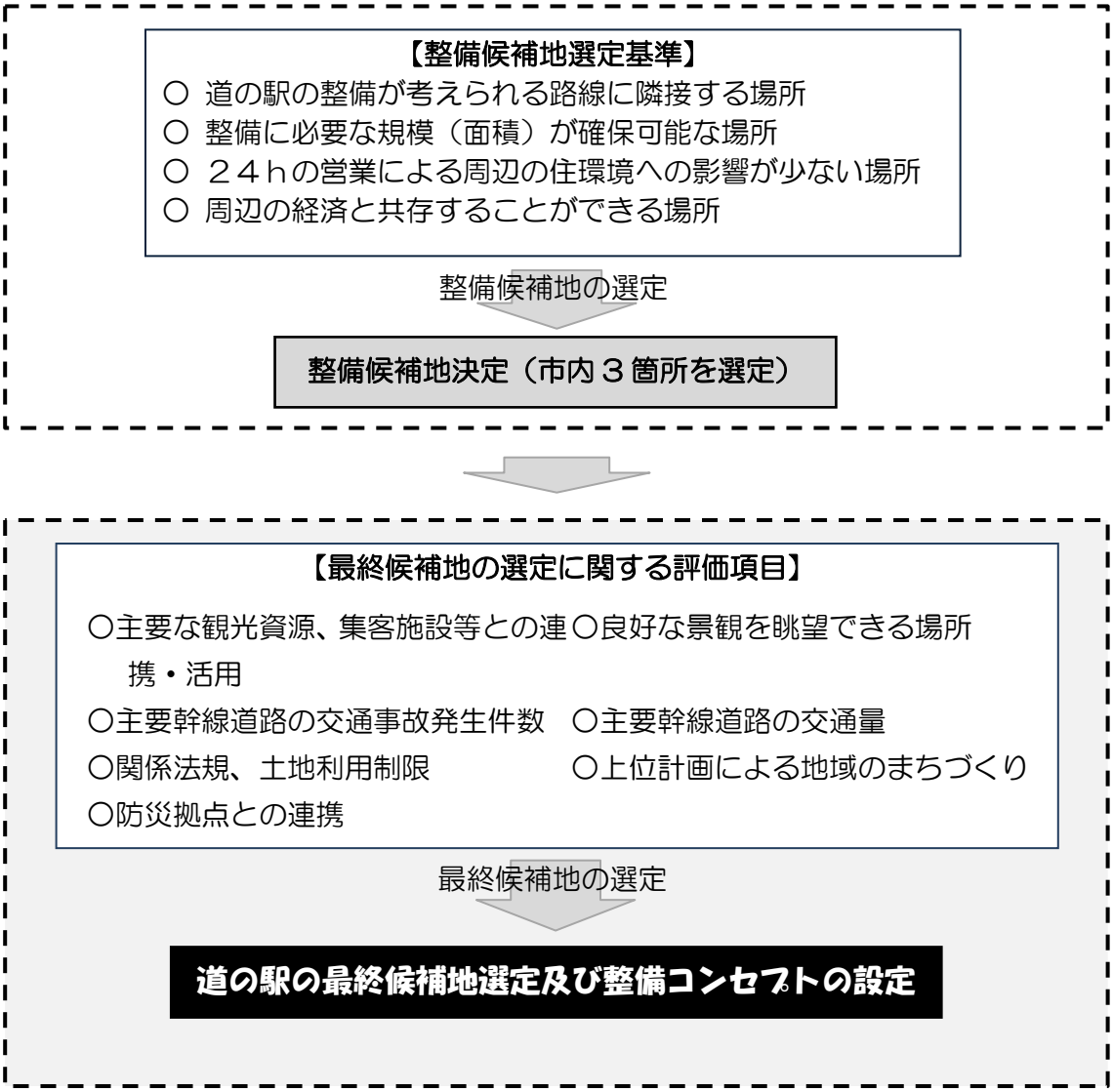


図-３　検討フロー

４　最終候補地の選定結果

本市で整備する道の駅の３箇所の整備候補地について、客観的な指標を用いて評価し、最終候補地の選定を行いました。

その結果、下表に示した評価結果から、道の駅を整備する最終候補地として、**候補地Ｃ（茅ヶ崎市柳島向河原付近）**が最適であると判断しました。

表-１　最終候補地の選定結果

評価項目	候補地Ａ（茅ヶ崎市堤仲谷付近）	点数	候補地Ｂ（茅ヶ崎市今宿北河原付近）	点数	**候補地Ｃ（茅ヶ崎市柳島向河原付近）**	点数
観光資源、集客施設等との連携・活用が見込める場所	・「ちがさきナビ」に示されている主要な観光資源：３箇所 ・H24 観光客調査結果で示された観光資源　：４箇所 ・近接する主要な観光資源は、候補地の中で２番目に多い。	1	・「ちがさきナビ」に示されている主要な観光資源：２箇所 ・H24 観光客調査結果で示された観光資源　：１箇所 ・近接する主要な観光資源は、候補地の中で最も少ない。	0	・「ちがさきナビ」に示されている主要な観光資源　：７箇所 ・H24 観光客調査結果で示された観光資源　：９箇所 ・近接する主要な観光資源は、候補地の中で最も多い。	2
良好な景観を創出・眺望できる場所	・候補地からは自然や農地等の景観を眺望することができる。 ・近隣の県立茅ヶ崎里山公園は、周辺の山林と調和した公園であり、良好な景観を眺望することができる。 ・候補地周辺では大きな開発等もなく、良好な景観が維持されることが想定される。	1	・候補地周辺はマンションや工場、住宅地が立地し、観光要素の高い景観を眺望することは困難である。 ・候補地周辺の将来都市構造では、南側から西側を住工調和ゾーン、北側を工業系ゾーンに指定されており、将来的にもマンションや工場の立地が想定され、良好な景観形成は期待できない。	0	・候補地から北側に丹沢山地を望むことが出来るが、（仮称）柳島スポーツ公園の建設により眺望が変化する可能性がある。 ・近隣の柳島キャンプ場や茅ヶ崎海岸では、本市のイメージである「海」や、観光要素の高い富士山、大島、伊豆半島の景観も眺望することができる。	2
交通事故が多く休憩施設が必要な場所	・候補地の中で、接する主要幹線道路での交通事故の発生件数が 11 件（平成 25 年度）で最も少ない。	0	・候補地の中で、接する主要幹線道路での交通事故の発生件数が 29 件（平成 25 年度）で２番目に多い。	1	・候補地の中で、接する主要幹線道路での交通事故の発生件数が 40 件（平成 25 年度）で最も多い。	2
将来交通量の増加が見込める場所	・平成 24 年度交通量　：14,951（台／日） ・平成 28 年度予測交通量　：10,900（台／日） ・隣接する幹線道路の交通量が少なく将来的にも減少傾向である。	0	・平成 24 年度交通量　：14,263（台／日） ・平成 28 年度予測交通量　：12,200（台／日） ・隣接する幹線道路の交通量が少なく将来的にも減少傾向である。	0	・平成 24 年度交通量　：29,855（台／日） ・平成 28 年度予測交通量　：37,900（台／日） ・隣接する幹線道路の交通量が多く将来的にも増加傾向である。	2
関係法規、土地利用制限等による調整が必要ない場所	・候補地は、市街化調整区域である。	2	・候補地は、市街化調整区域である。	2	・候補地は、市街化調整区域かつ農業振興地域に指定されていることから、市の農業振興地域整備計画との調整が必要である。	0
上位計画による地域のまちづくりとの整合が図れる場所	・候補地周辺は、都市マスタープランにおける「緑地・公園ゾーン」、「農地・集落ゾーン」に位置しており、「ふれあいを育む交流拠点」に隣接している。 ・将来的にも交流拠点や農地との近接性を生かした道の駅との連携が期待できる。	1	・候補地周辺は、都市マスタープランにおける「農地・集落ゾーン」、「住工調和ゾーン」、「工業系ゾーン」、「住宅系ゾーン」に位置している。 ・将来的にも農地との近接性を生かした道の駅との連携が期待できる。	0	・候補地周辺は、都市マスタープランにおける「農地・集落ゾーン」、「緑地・公園ゾーン」、「住宅系ゾーン」に位置しており、「ふれあいを育む交流拠点」や「景観拠点」、「生活・防災機能を持つ拠点」に隣接している。 ・候補地には、「柳島向河原地区土地利用基本計画」があり、「農業振興ゾーン」、「農業レクリエーション・コミュニティーゾーン」、「農業にぎわい創出ゾーン」に位置付けられている。 ・将来的にも交流拠点、防災拠点や農地との近接性を生かした道の駅との連携が期待できるとともに、土地利用計画からも道の駅の整備に合致する。	2
防災拠点との連携により防災機能の向上が図れる場所	・候補地から避難距離 2.0km 圏内に５箇所の避難所・避難場所が立地しており、候補地の中で最も少ない。 ・候補地に接する主要幹線道路（県道 47 号 藤沢平塚線）は緊急輸送路を補完する道路である。	0	・候補地から避難距離 2.0km 圏内に７箇所の避難所・避難場所が立地しており、候補地の中で最も多い。 ・候補地に接する主要幹線道路（県道 46 号 相模原茅ヶ崎線）は緊急輸送路に指定されている。	2	・候補地から避難距離 2.0km 圏内に６箇所の避難所・避難場所が立地しており、候補地の中で２番目に多い。 ・候補地に接する主要幹線道路（国道 134 号）は、緊急輸送路に指定されている。	1
評価点の合計	**5**		**5**		**11（最終候補地）**	

５　整備コンセプトの設定

最終候補地を含む南西部地域は、都市マスタープランで「ウォーターフロントとして多様な交流をはぐくむ開放的なまち」をまちづくりの将来像に設定し、交通アクセスの強化や柳島向河原地区における運動公園の移転整備と合わせた緑地・農地の確保や交流拠点の整備、緑地や田園環境の保全・活用等に取り組まれています。

こうした、本市のまちづくりの取り組みを踏まえ、柳島向河原地区に整備する道の駅における機能の方向性を示す３つの整備コンセプトを設定しました。

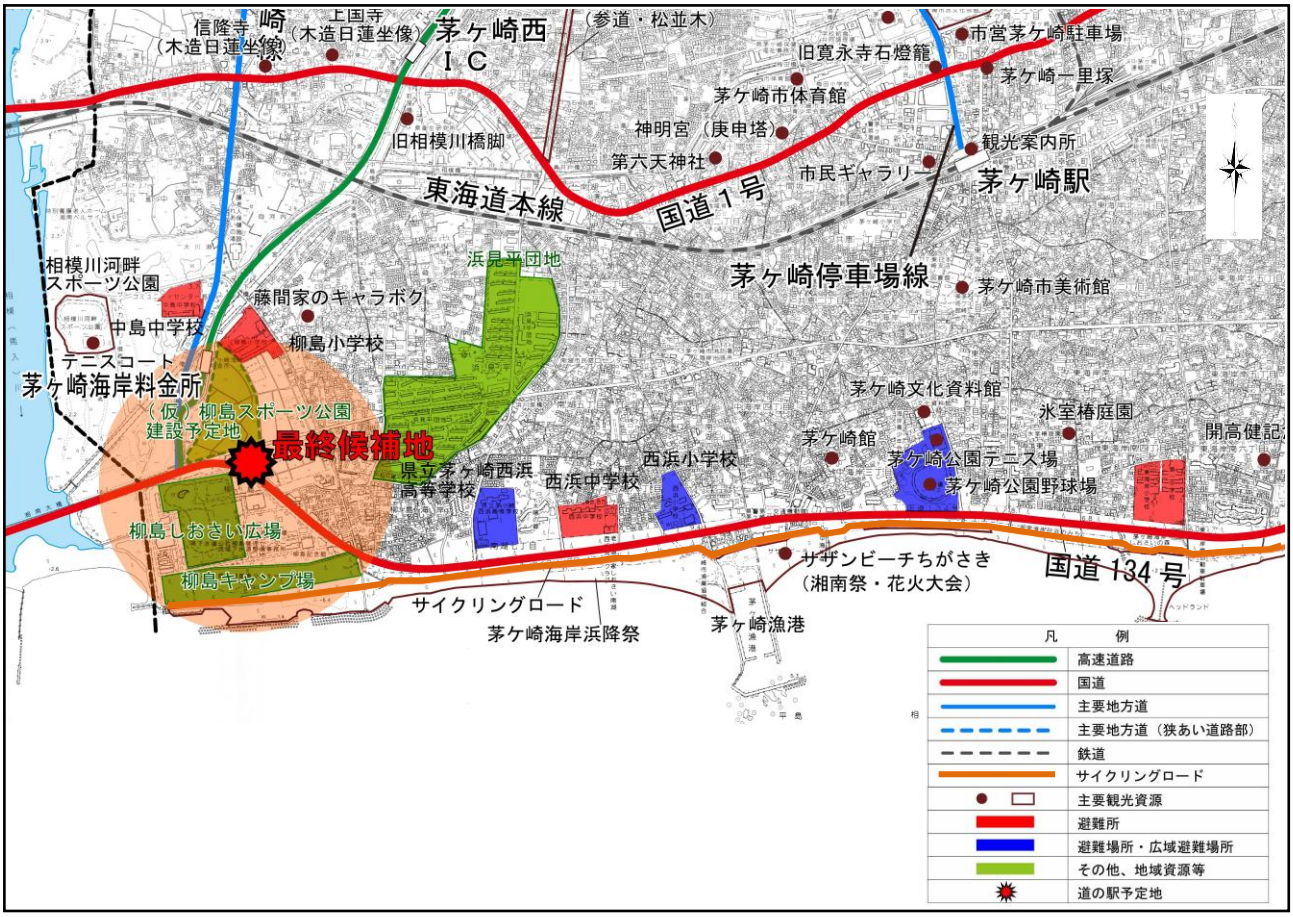


図- ４　最終候補地を含む南西部地域の地域資源

整備コンセプト（案）

コンセプト①：茅ヶ崎海岸を中心とした観光資源との連携、近接する公園、キャンプ場、サイクリングロードとの一体的な利用による相乗効果の高い観光振興の拠点づくり

コンセプト②：交通の要所の利点を生かした、安全な交通環境づくりと安心な防災拠点づくり

コンセプト③：既存計画に基づく、優良農地の保全と地域農業や農畜水産物を活用した交流・賑わい創出の拠点づくり

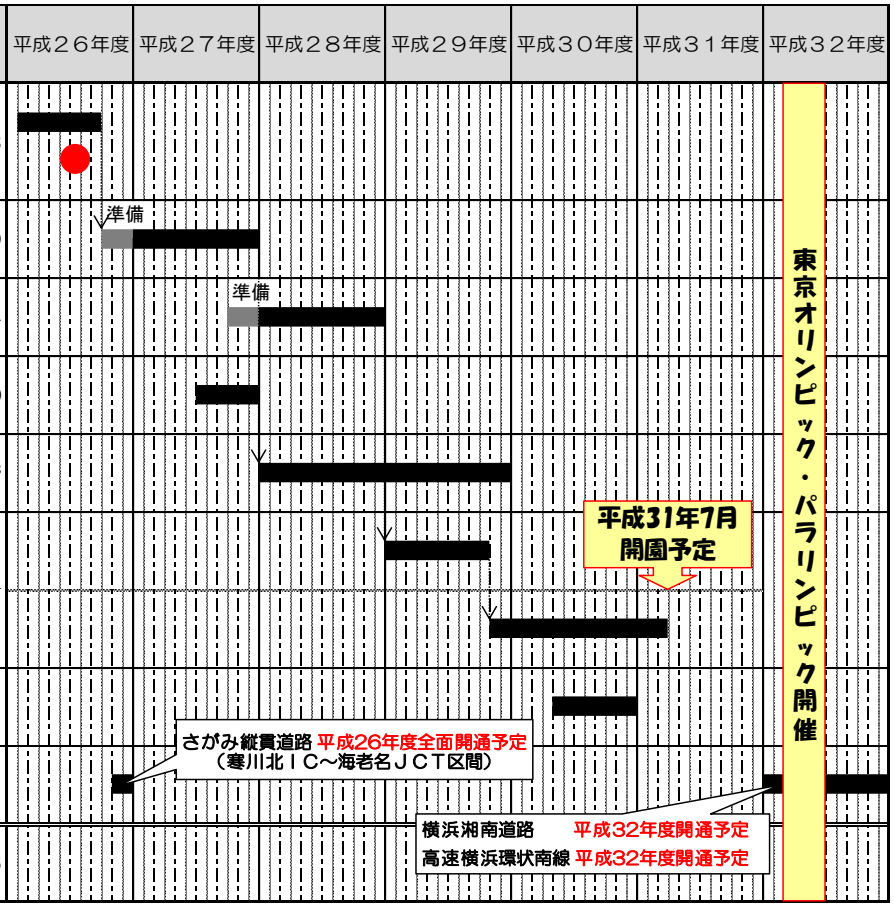
６　整備スケジュール（案）及び概算事業費

道の駅の整備スケジュール（案）及び概算事業費を下表に示します。平成２６年度のさがみ縦貫道路の全面開通、平成３２年度には、東京オリンピックの開催や横浜湘南道路・高速横浜環状南線の開通等、観光客を呼び込むまたとない機会が訪れることから、それまでに本格稼働することを目標に、平成３１年７月の開園を目指します。

また、概算事業費については、将来交通量から算出される必要最低限の敷地面積（休憩施設、駐車場の面積）と全国の道の駅における飲食・販売施設の平均面積から概略で算出しており、今後、基本設計において、具体的な施設の検討や駐車場においても車両・歩行者のスロープ等を追加したレイアウトを検討することで、事業費が大きくなるものと考えております。

表-２　整備スケジュール（案）及び概算事業費

実施項目		概算事業費（千円）
調査・研究業務（候補地の選定）		4,423
基本計画・基本設計（賑わい施設の概略検討）		10,520
運営計画・詳細設計（賑わい施設の詳細検討）		21,744
測量・地質調査		9,120
用地買収（敷地面積9,600㎡※1）		307,200※3
整備工事	盛土・造成工事	505,609※4
	建設工事（施設面積1,000㎡※2）	
道の駅登録手続き		－
神奈川県内主要道路の整備状況		－
総事業費		858,616



※1 敷地面積は「一般道路の休憩施設計画の手引（案）　平成 19 年　国土交通省中部地方整備局」に基づき、道の駅の整備が考えられる路線に将来交通量から算出した休憩施設、駐車場の面積と、「『道の駅』を拠点とした地域活性化調査研究報告　平成 24 年 3 月　財団法人地域活性化センター」の調査結果における全国の道の駅の飲食・販売施設の平均面積を加えた面積

※2 用地買収費は、国土交通省の「土地総合情報システム」から単価を 32 千円／㎡として概略で算出しました。今後、敷地面積が 1,000 ㎡増えるごとに用地買収費が 3,200 万円増となります。

※3 施設面積は、「『道の駅』を拠点とした地域活性化調査研究報告　平成 24 年 3 月　財団法人地域活性化センター」の調査結果における全国の道の駅の飲食・販売施設の平均面積

※4 整備工事費は既往の事例から、建設工事費を 295 千円／㎡、外構工事費を 19 千円／㎡として概略で算定しました。今後、施設面積が 100 ㎡増えるごとに施設整備費が 2,950 万円増となります。