

大垣市道の駅整備検討委員会 第3回会議

次 第

と き 令和7年11月26日（水）19:00～21:00

ところ 大垣市役所4階 情報会議室

1 開 会

2 議 題

- (1) 第2回会議で出された意見に対する市の考え方について資料No. 1
- (2) 道の駅等整備基本方針（素案）第1章～3章について資料No. 2
- (3) 道の駅等整備基本方針（素案）第4章について資料No. 3
- (4) 道の駅開駅に向けたフェーズ1（賑わい施設）基本計画概略案について
.....資料No. 4

※(3)・(4)については、非公開とします。

3 閉 会

第2回会議での意見に対する 市の考え方について


過去の検討経緯や検証について

ご意見

- 大垣西インターチェンジの開通前に、大垣商工会議所が土地利用構想を立てる等、各種団体が前向きに当エリアの土地利用転換を検討してきたが、現状はどうなのか？（何も変わっていないのでは）
その原因をしっかりと検証し、そのうえでより良い計画としていただきたい。

過去の検討経緯や検証について

市の考え

- 一番の原因は、土地利用規制（民間主導では特に困難）
 - これまでの市の施策の方向性（むすびの地記念館、横曽根工業団地）
 - 一方、民間事業者の潜在的なニーズは高い（民間事業者意向調査結果）
- 
- 東海環状自動車道全線開通の契機を最大限活用（このタイミングしかない、最後のチャンス）

周辺住民の買い物施設について

ご意見

- 平和堂ノースウエスト店が閉店し、多くの住民からお困りの声を聞いている。周辺住民にとって、日々の買い物に役立つ施設ができると大変ありがたい。

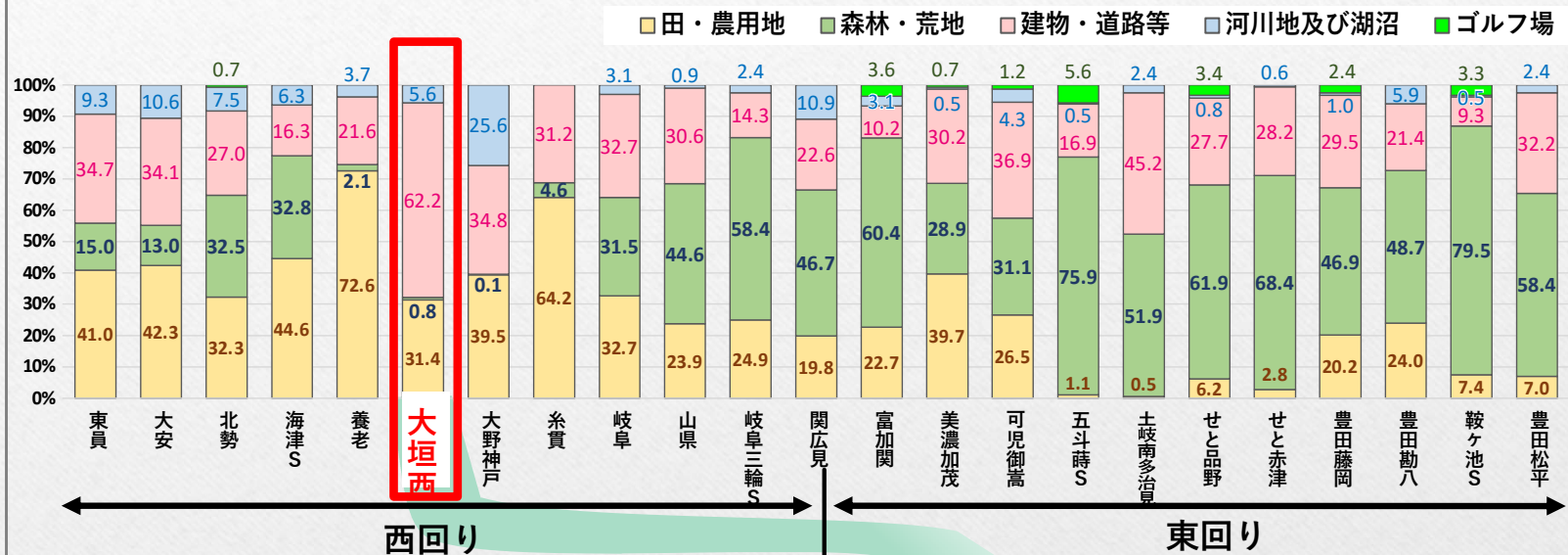
周辺住民の買い物施設について

市の考え

- 道の駅フェーズ2のあり方として、「何でもそろろう」をひとつのテーマとしており、商業施設との連携を考えている。
- これは、大垣西IC周辺が「宅地化され、多くの居住者がいる」という点に着目。
- 地域住民は、一番のリピーターである。

参考(西IC周辺の土地利用現況)

東海環状自動車道の全IC周辺(半径2Km圏内)の土地利用割合



IC半径2km圏内の土地利用割合	
東海環状自動車道IC平均(西IC除く)	大垣西IC
建物等	26% ↔ 62%
山林等	40% ↔ 0.8%

都市的な土地利用割合が
高い

出典:国土交通省・国土数値情報「土地利用細分メッシュデータ(H28)」をもとに集計

参考(道の駅とよはしの施設概要)

市の考え

- 「道の駅とよはし」は、観光的な機能があまりない中で、年間220万人程度の来場者数がある（R3現在）。その最大の理由は「日々の買い物がワンストップで完結できる」というもの。

地域住民をターゲットとした、購買施設を集客ゾーンの中の重要な要素と考えている。



何を軸にした道の駅とするのか

ご意見

- たくさんの方が利用できる道の駅を目指すために、どこに軸足を置くかを本気になって考えるべき。

何を軸にした道の駅とするのか

市の考え

- 様々な要素はあると考えているが、ニーズの変化が早いため、具体的にこれを軸にして売っていけば集客ができると確実性をもつことは難しい。
- そこで、フェーズ1で、トライアル的に土地利用を実践する中で、トライ&エラーを繰り返す。
- フェーズ2への助走期間（地域ブランドの醸成期間）。



フェーズ2を見据えながら、フェーズ1の段階でどのようなことを
試行錯誤しておくべきなのかを考えることが重要。

何を軸にした道の駅とするのか

市の考え

- フェーズ1で来場者に対して何を軸にするのか。
- ひとつの答えは、“アート”（コンテナの特性も踏まえて）。
- 6次産業化製品を試行（水？お米？カミツレ？ナシ？飛騨牛？いちご？）

新交通システムを活用した都市計画再構築について

ご意見

- 大垣西IC周辺という立地特性上、新交通システムを活用した都市計画の再構築の場（又は実証実験の場）になるのではないか。

新交通システムを活用した都市計画再構築について

市の考え

- 東環が全線開通し、本地区を取り巻く交通のあり方がどう変化するか。
- フェーズ1を道路交通の一拠点とすることで、交通的にどんなニーズがあるのか。



まずは、大垣西IC周辺の位置付けを具体的に整理します。
そのうえで都市全体としてのあり方を検討します。

新交通システムを活用した都市計画再構築について

市の考え

③ 交通ハブ機能の充実

地方創生を加速させる拠点である道の駅は、来訪者にとっての「地域の玄関口」として整備が求められることから、都市部と地域を結ぶ玄関口としてのハブ機能の拡充が求められます。



さらに、本地区の交通アクセス優位性を生かし、新交通システムの導入による都市計画の再構築を推進する中心的な拠点となることが考えられます。

インバウンドについて

ご意見

- 県内においても、インバウンドにより多くのお金が落ちている。予算がない中で、人が来れば予算がついていくという側面もあると思うので、インバウンドについても計画の射程に入れてはどうか。

インバウンドについて

市の考え



- 土地利用構想（R6年度策定）において、インバウンドを踏まえた土地利用を進めることを明記。


- 既存のデータから整理できるところまでは行う。
 - ☞ どの国の人に対してどうアプローチするのが望ましいか。
 - ☞ 既存の観光パッケージや、行動ルートとの関係はどうか。

3. 「歴史・文化」（観光）に関する土地利用の可能性

本地区における「歴史・文化」からみた土地利用の可能性について、次のとおり、「強み」をかし「社会情勢」を踏まえ「課題」の解決を図る視点から検討しました。

本地区を西美濃地域における歴史・文化の観光拠点施設とし、周辺の施設と連携させ、西美濃史観光周遊ルートの構築を行うなど周遊観光の促進を図ります。

課 題	社会情勢
 <ul style="list-style-type: none">① 市内観光施設の入込客数増加② 歴史文化をテーマとした観光拠点が不足③ <u>インバウンドの取り込み</u>	 <ul style="list-style-type: none">① 関ヶ原古戦場を核とした戦国・武将観光の推進② <u>インバウンド需要を踏まえた観光</u>（宿泊機能・体験機能）③ 地方創生の推進（歴史を生かした地域ブランディング）

強 み	
 <ul style="list-style-type: none">① 全国的に知名度の高い関ヶ原合戦にまつわる資源が豊富（本市及び周辺地域に点在）② 東海地方最大級の荒尾南遺跡がある（本地区内）③ 歴史観光資源（観光客の約6割が歴史観光目的（R4岐阜県観光入込客統計調査））	

土地利用の可能性

- ① 歴史・文化による体験型観光推進（弥生時代や戦国時代をテーマとした体験施設・公園 等）
- ② 本地区を拠点とし、周辺地域へと便利にアクセスできる周遊観光の促進（情報提供機能と多様な交通モードを取り揃えた観光ハブステーション（道の駅など） 等）
- ③ 知的好奇心を満たす学習情報施設（歴史・文化に関する学習館 等）

インバウンドについて

市の考え

第2章 本市が目指す道の駅

観光者に対して

地域の物語に触れる旅

歴史的な魅力が詰まった地域であることから、訪れた観光者にそれらの魅力を伝える機能を実装するほか、観光ハブとして、既存の施設との周遊性を高めます。またインバウンド向けにも魅力的な施設整備を目指します。



【施設・機能例】大垣歴史館、体験施設（大垣ならではの歴史・文化等を活用）、観光コンシェルジュ機能、周遊バス発着場 など

道の駅等整備基本方針（素案）について

大垣西インターチェンジ周辺道の駅等整備基本方針（骨子案）

章	項目	主な内容
1	ぎふ西美濃のゲートウェイ構想	
	・本市が目指す土地利用	道の駅を核とし、集客、産業誘導、多目的交流につながる複合的で大規模な土地利用の推進
2	本市が目指す道の駅	
	1 本市の課題	人口減少、厳しい財政下での公共投資のあり方、県内の観光入込客数
	2 道の駅のこれまでとこれから	道の駅の歩み、これからの道の駅
	3 市内及び周辺の整備状況	周辺の整備状況や連携すべき道の駅
	4 なぜ西IC周辺で道の駅を検討するのか	道の駅の有効性
	5 道の駅整備コンセプト	整備の基本的な考え方、道の駅整備コンセプト「成長する道の駅」(仮)
	6 導入機能方針	道の駅のターゲットや、それを踏まえた目指すべき道の駅のあり方
3	道の駅と一体的に機能する周辺土地利用	
	1 何を軸にした周辺土地利用とするのか	周辺土地利用の趣旨
	2 集客を基軸にした周辺土地利用	集客を基軸として道の駅と民間商業施設の一体的整備による土地利用
	3 多目的交流を基軸にした周辺土地利用	周辺の自然資源との調和を重要視した土地利用
	4 産業誘導ゾーン	各ゾーンが効果的に連携する土地利用
	5 位置の考え方	本地区周辺と本地区内の現況を踏まえたゾーニングの考え方
4	道の駅等整備基本方針	
	1 道の駅（フェーズ2）として想定する機能・規模	概略規模の算出
	2 位置の考え方	道の駅の位置の比較検討結果、「集客」、「交流」を基軸としたゾーニング案
	3 整備手法	フェーズ1、フェーズ2の整備手法、管理運営手法
	4 整備概略スケジュール（案）	段階整備のスケジュール
5	道の駅開駅に向けたフェーズ1（賑わい施設）基本計画	
	1 段階整備の考え方	段階整備の趣旨
	2 フェーズ1整備基本計画	位置、規模、機能、概算事業費、スケジュール

大垣西インターチェンジ周辺
道の駅等整備基本方針
(素案)

〈第 1～3 章の素案〉

大垣市

第1章 ぎふ西美濃のゲートウェイ構想

1 本市が目指す土地利用について

(1) 大垣西インターチェンジ周辺のポテンシャル

本地区周辺の地理的特徴や地理的優位性を、「交通アクセス」「風土」「災害耐性」の3つの特性として分類し、相関図として表しました。特に、“人の流れ”や“物の流れ”に優れた立地であることを踏まえ、目指すべき土地利用のコンセプトを次のとおり設定しました。

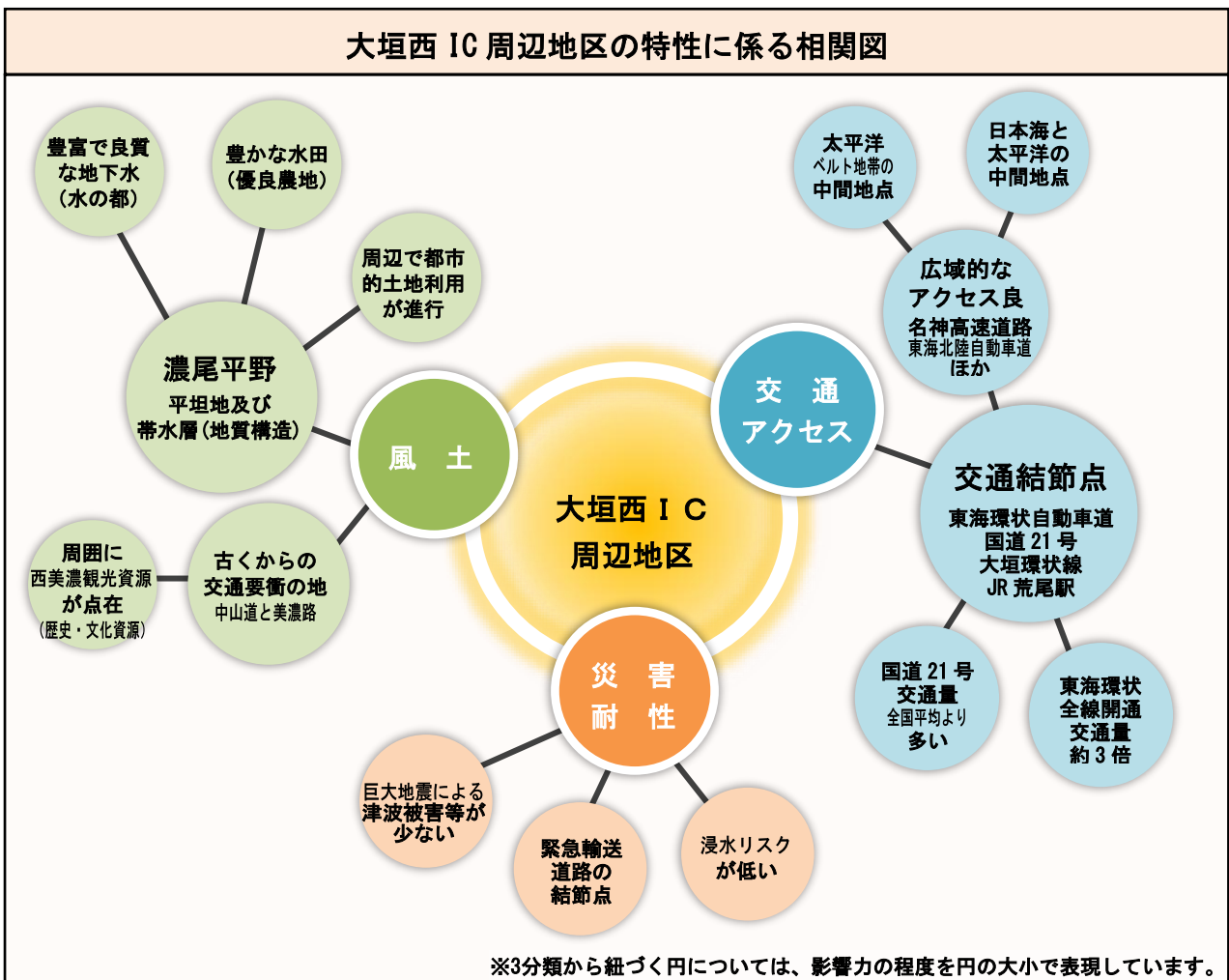


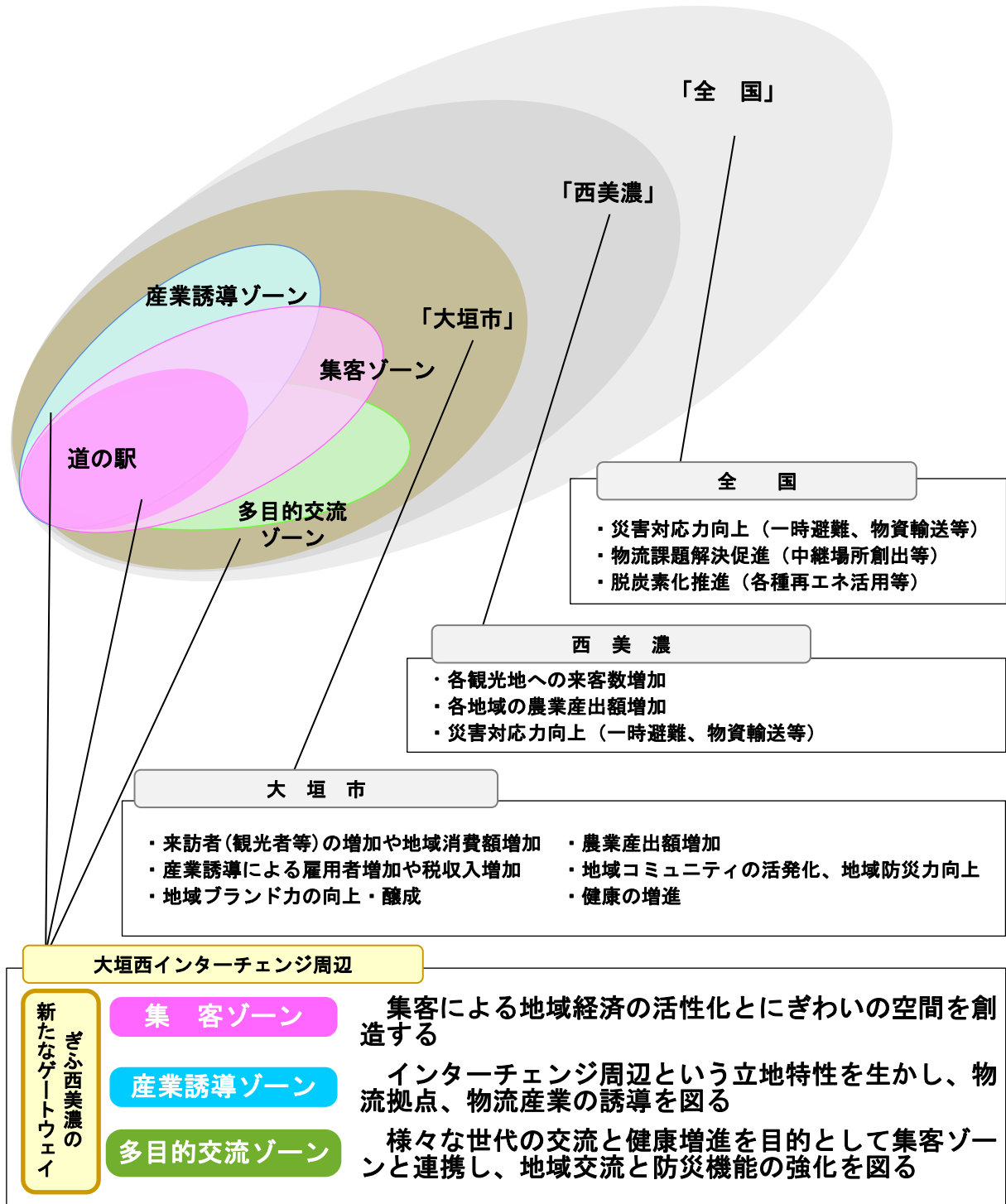
図 1-1 大垣西 IC 周辺地区の特性に係る相関図（土地利用構想（R6 策定）より）

土地利用
コンセプト

ぎふ西美濃の新たなゲートウェイ

(2) 3つの土地利用ゾーン

本地区において軸となる土地利用を、「集客」、「産業誘導」、「多目的交流」に3分類し、土地利用ゾーンとして設定しました。また、アプローチする対象を「大垣市域」、「西美濃地域」、「全国」に3分類し、それぞれに対し様々な価値を高めることを目指します。



※ゲートウェイ（他地域を結ぶ玄関口）

図 1-2 3つの土地利用ゾーン（土地利用構想（R6 策定）※一部加工）

(3) 導入機能と想定施設

本地区において特に重要な役割を果たす導入機能を次のとおり整理し、各機能の導入が考えられる施設を想定しました。

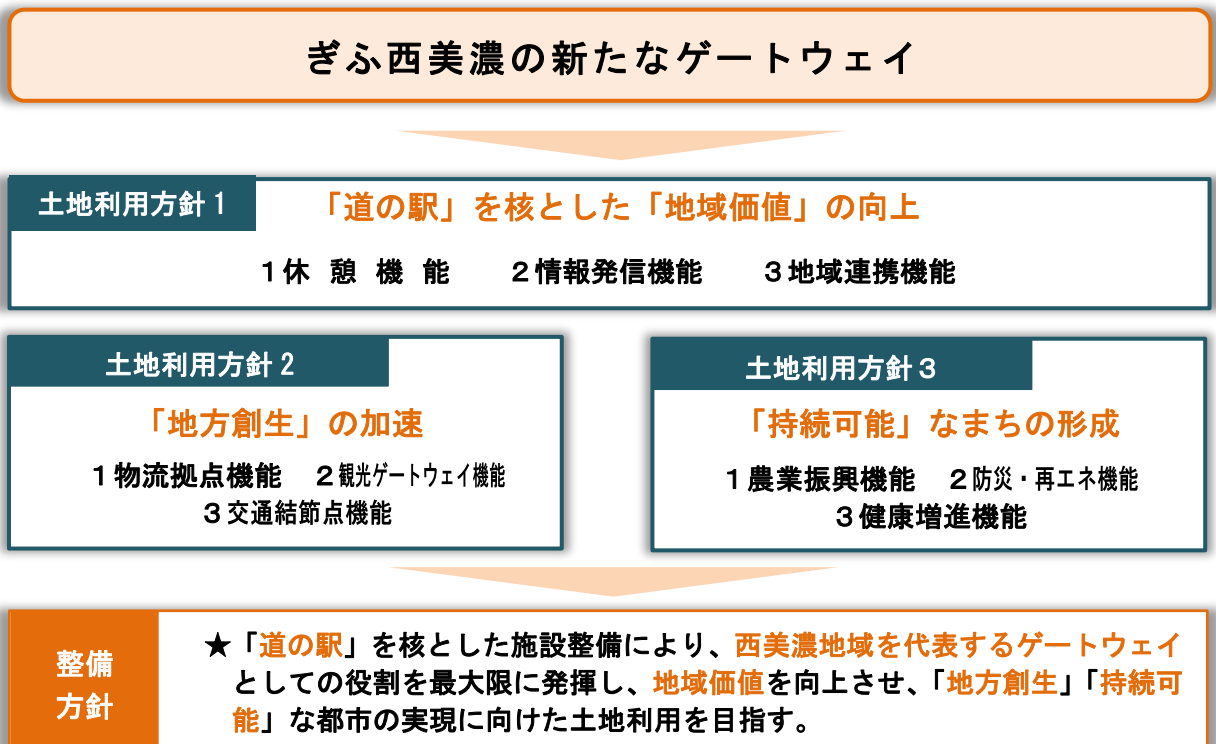
また、機能・施設と土地利用ゾーンの関係について整理しました。

No.	導入機能	想定する主な施設	土地利用ゾーンと導入機能の関係		
			集客	産業誘導	多目的交流
1	休憩機能	道の駅 など	○		
2	情報発信機能	道の駅 など	○		
3	地域連携機能	道の駅、民間商業施設 など	○		
4	物流拠点機能	物流施設、中継輸送拠点 など		○	
5	観光ゲートウェイ機能	道の駅 など	○		
6	交通結節点機能	道の駅 など	○		
7	農業振興機能	観光農園、生産農園 など	○	○	○
8	防災・再エネ機能	道の駅、都市公園 など	○	○	○
9	健康増進機能	都市公園、スポーツ施設 など			○

※ ○…導入を図る機能

(4) コンセプトを実現する土地利用方針

前項でとりまとめた導入機能を3つの土地利用方針として分類し、設定。当方針をもとに各導入機能を効果的に発揮させ、土地利用コンセプトの実現を図ります。



第2章 本市が目指す道の駅

1 本市の課題

(1) 人口減少

本市の人口は、2005年（平成17年）の国勢調査時（162,070人）をピークに減少傾向にあり、2020年（令和2年）では3,784人減少し、158,286人となっています。また、国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口では、今後も人口減少が続くことが予測されており、2045年（令和27年）には、135,667人と、令和2年に比べて約14%減少することが見込まれます。



図 2-1 本市の人口推移（出典：第3期「水の都おおがき」創生総合戦略）

(2) 厳しい財政下での公共投資のあり方

本市が所有する建物について、長寿命化に係る改修を実施した場合においても、今後40年間の経費総額は、5,125.3億円と試算されています。1年あたり128.1億円となり、過去5年間の建物に係る経費と比べると、約1.37倍の費用が必要となります。

こうした中、公共施設の整備のあり方は、大きく投資できる時代から、限られた予算の中で上手く投資する時代が変わってきています。

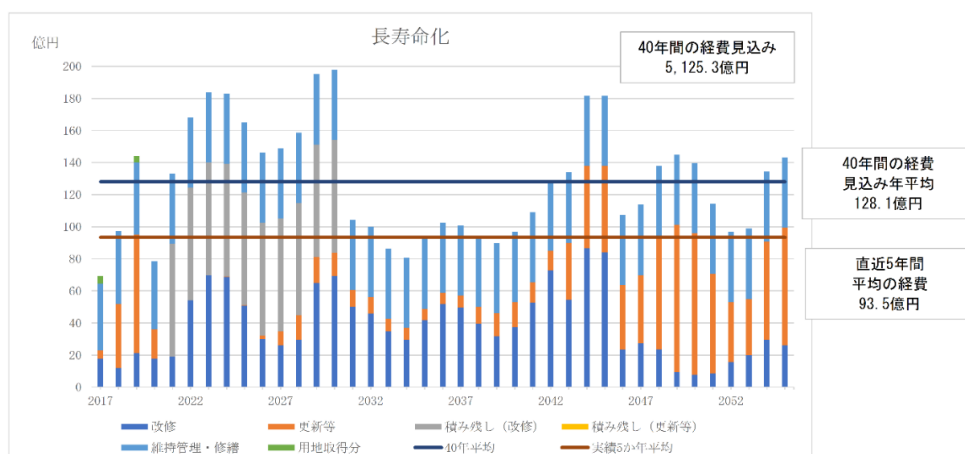


図 2-2 将来の更新費用の試算（建物）（出典：大垣市公共施設等総合管理計画）

(3) 観光入込客数の停滞

「R5 岐阜県観光入込客統計調査」によると、本市で一番入込客の多い施設は、奥の細道むすびの地記念館で、18万人程度にとどまっています。

他市町村では、100万人を超える施設が多数ある中で、本市においても魅力ある観光施設の整備が求められます。

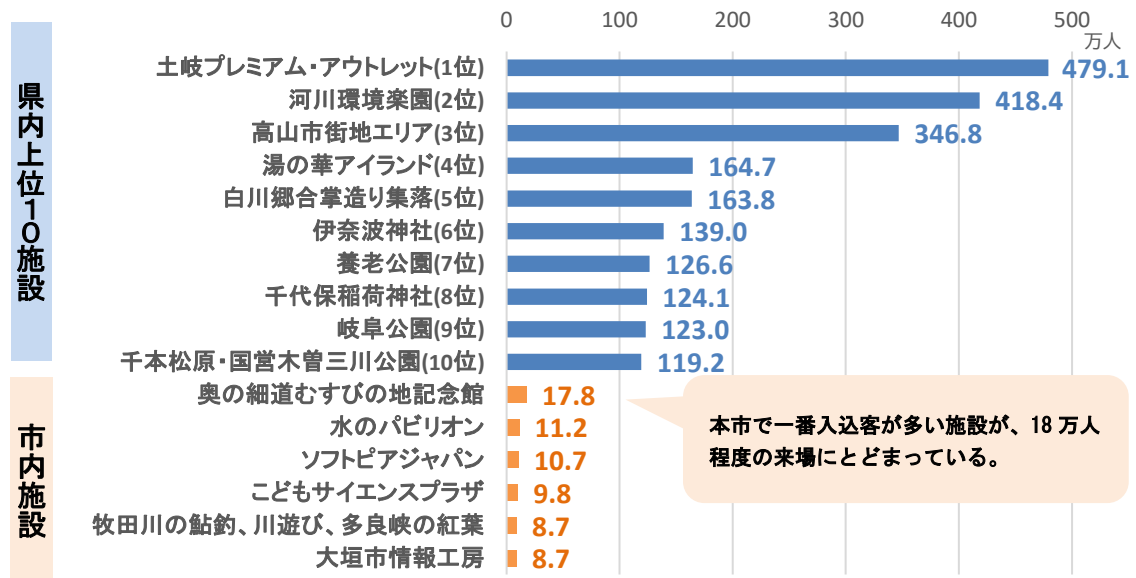


図 2-3 県内の主要観光地と市内観光地における入込客数の比較

(4) 予期せぬ自然災害への対応

近年、台風や線状降水帯等による大雨によって河川氾濫、土砂災害など、日本全国で災害が激甚化・頻発化しています。例えば、2019年の水害被害額は、全国で約

2兆1,800億円となり、1年間の津波以外の水害被害額が統計開始以来最大となりました。

また、南海トラフ巨大地震については、いつ発生してもおかしくない状況となっており、特に大垣地域は広い範囲で震度6弱から6強と予想されるほか、広範囲で液状化が発生し、大きな被害が発生すると想定されます。

このため、防災・減災対策を強力に推進する必要があります。

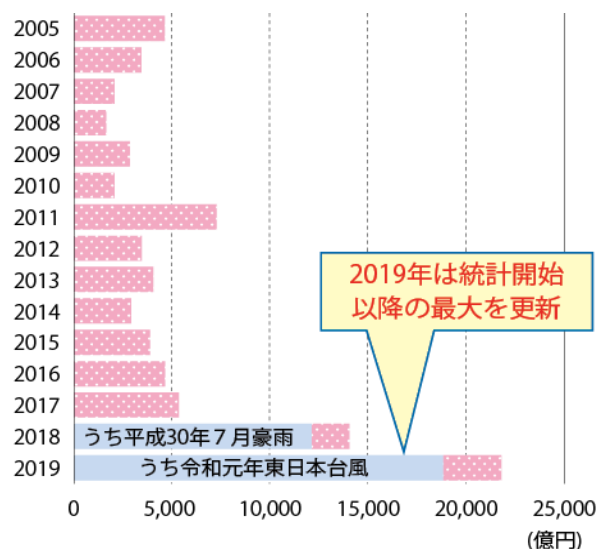


図 2-4 津波以外の水害被害額の推移 (全国)
(出典：国土交通省資料)

2 道の駅のこれまでとこれから

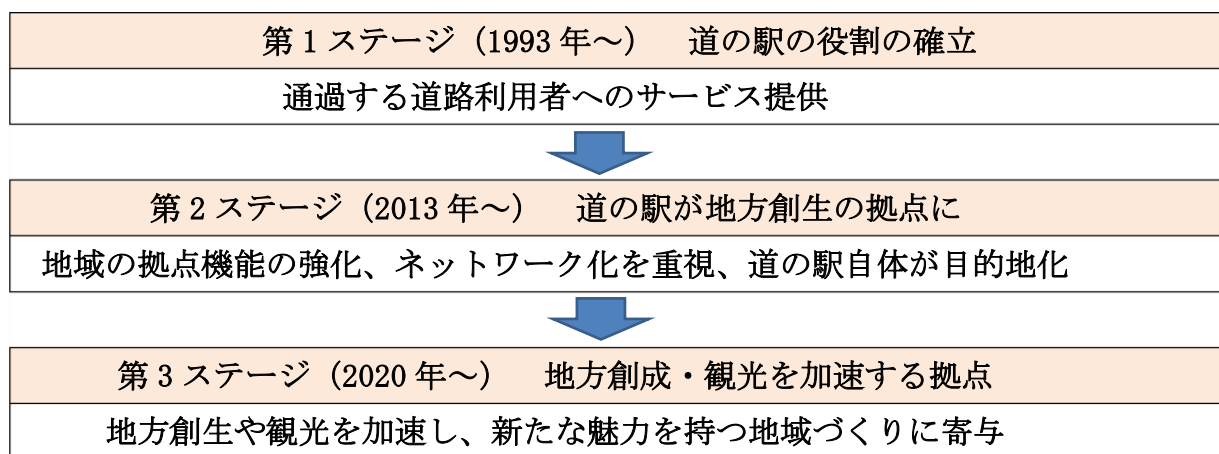
(1) 道の駅の歩み

道の駅は、制度創設当初、「道路利用者への安全で快適な道路交通環境の提供」が主目的でした。

現在では、地域の特産品や観光資源などを存分に生かすことで、道の駅自体が目的地化され、人を呼び込むことができる交流の場へと進化を遂げました。また、福祉、防災、観光、文化活動、地域経済など様々な分野の課題を解決するための機能集約の場としても存在意義を高めています。

このように多様な役割を担う道の駅は、今や、雇用創出や地域経済の活性化、生活利便性の向上などに貢献できる「地方創生」の拠点となっています。

〈道の駅のあり方の変遷〉



(2) 道の駅の基本要件

道の駅は、道路利用者の安全で快適な道路交通環境の提供に加え、地域振興に寄与することを目的として、市町村（又はそれに代わり得る公的団体）により設置され、休憩機能、情報発信機能、地域連携機能を有し、災害時には、防災機能の発現するものとされています。

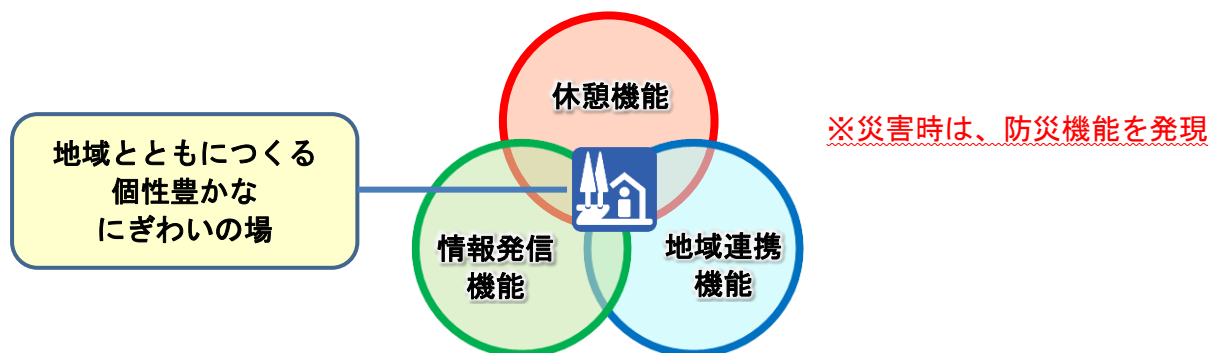




図 2-5 道の駅の機能と基本コンセプト

(3) 全国モデル道の駅

地域活性化の拠点として、特に優れた機能を継続的に発揮していると認められる道の駅を「全国モデル道の駅」として、国土交通大臣が選定します。観光、産業、福祉、防災など、地域資源の活用や地域の課題解決を図るための地域のゲートウェイや地域センターとして一定年数以上、地域に貢献し続けていることが必要で、現在、全国で6駅が選定されています。

事例	道の駅 川場田園プラザ（群馬県川場村）	 <p style="text-align: right; font-weight: bold;">観光案内所</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ● 園内での朝取り野菜・ブルーベリーなどを活かし、「農業プラス観光」を柱とした道の駅 ● 地域全体の観光案内機能をもった地域のゲートウェイとしての機能のほか、防災機能も兼ね備える。 	
主な施設		 <p style="text-align: right; font-weight: bold;">ブルーベリー公園</p> <p style="text-align: right; font-size: small;">画像：道の駅川場田園プラザ HP</p>
屋内	物産センター、ファーマーズマーケット、体験工房、飲食店、食肉加工所、地ビール醸造所、観光協会、トイレ、会議室、事務所等	
屋外	駐車場、遊具広場、ネットアスレチック、ブルーベリー公園等	
※防災拠点として、災害時には、ファーマーズマーケットは義援物資集積所、駐車場はヘリポートとしての活用を想定		

そのほか 全国モデル道の駅	<ul style="list-style-type: none"> ○遠野風の丘（岩手県 遠野市） ○もてぎ（栃木県 茂木町） ○とみうら（千葉県 南房総市） ○萩しーまーと（山口県 萩市） ○内子フレッシュパークからり（愛媛県 内子町）
--------------------------	---

(4) これからの道の駅

制度創設から約30年余りが経過し、道の駅の社会ニーズはさらに多様化しています。国土交通省では、令和6年に「道の駅」第3ステージ推進委員会」を立ち上げ、道の駅のさらなる進化、役割の拡大に向けた検討がなされています。ここでは、これまでよりも一歩進んだ道の駅のあり方について展望します。

① 多様なモビリティへの対応

物販をはじめとする生活に必要なサービスが集積する道の駅は、地域住民にとって重要な拠点になりつつあります。高齢化やEV・自動運転車の普及で移動手段が多様化する中で、道の駅は交通ハブとして多様な地域交通との連携が求められます。



② 物流課題への対応

物流業界の人手不足や効率化に対応するため、道の駅は荷物集積・分配拠点として物流センターの補助的な機能や、ドローン物流の普及を見据えた際の離発着場及び充電設備としての整備が考えられます。



また、働き方改革により、トラックドライバーの休憩所・待機所のニーズは高まっていることから、道の駅の休憩拠点としての役割がこれまでより重要となります。

③ 交通ハブ機能の充実

地方創生を加速させる拠点である道の駅は、来訪者にとっての「地域の玄関口」として整備が求められることから、都市部と地域を結ぶ玄関口としてのハブ機能の拡充が求められます。



さらに、本地区の交通アクセス優位性を生かし、新交通システムの導入による都市計画の再構築を推進する中心的な拠点となることが考えられます。

④ 時代のニーズに即した情報提供施設の整備

道の駅登録・案内要綱では、令和7年から「原則として、案内委員を配置する」等の文言がなくなり、「通信環境が24時間利用可能であること」という文言が追加されました。近年のデジタル技術の急速な進化に伴い、情報提供施設においても時代のニーズに即した整備が求められます。

⑤ 防災機能の拡充・高付加価値コンテナの活用促進

自然災害が激甚化・頻発化している中で、道の駅は避難所や物資供給拠点として機能してきました。今後発生が懸念されている南海トラフ巨大地震への対策として、道の駅が更なる安心・安全の拠点となるよう防災機能の拡充が求められます。



⑥ 時代に合わせた柔軟な「道の駅」

デジタル技術の進歩や人口減少により、社会ニーズは常に変化し続けています。そのような状況下では、従来の道の駅の枠組みに捉われずに、今置かれた状況を適切に捉え、急速に変化する社会情勢、予測困難な自然災害に対応するため、機動性、柔軟性に富んだ戦略的な施設計画が重要になると考えられます。

3 市内及び周辺の整備状況

県内には、56 駅の道の駅がありますが、本市にはありません。周辺をみると、道の駅は、池田温泉（池田町）、パレットピアおおの（大野町）、クレール平田（海津市）、柳津（岐阜市）などが立地しています。

なお、国道 21 号においては、東方面は約 58 km 先の可児ッテ「CANITTE」（可児市）まで道の駅がなく、西方面は道の駅は立地していません。西方面にはドライブインが 13 km 先にありますが、休憩機能として十分とは言えません。

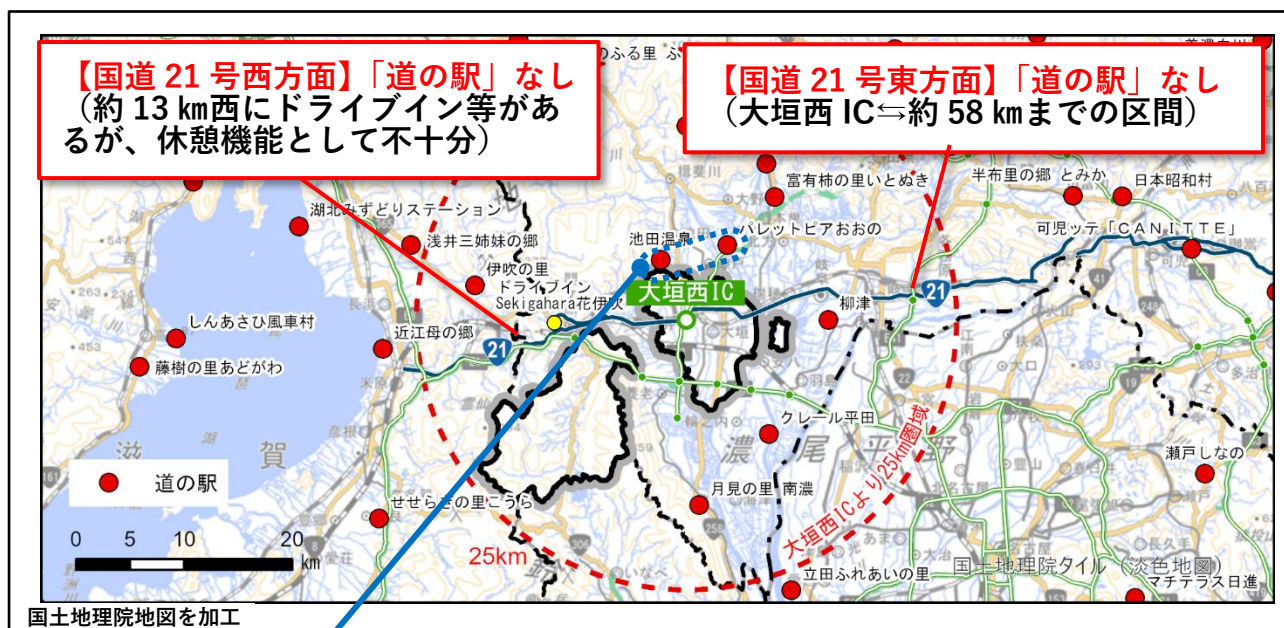


図 2-6 大垣西 IC 周辺における道の駅の分布状況

本地区周辺の道の駅

パレットピアおおの（大野町）

- 県内最大級の道の駅で、観光情報発信機能、子育て支援機能、公共交通機能、防災機能など多機能を備える道の駅です。
- 雪害時には退避拠点、大規模災害時には人員及び物資の広域災害拠点としての機能を発揮することから、相互協力や支援を図り、受入容量超過の際には互いに受け皿となるよう連携することが想定されます。



池田温泉（池田町）

- 温泉施設を持ち、木造構造で全面ガラス張りの地域振興施設が特徴的な道の駅です。
- 大垣西 IC 周辺の交通アクセス優位性を生かし、温泉など独自性のある施設への周遊を促進することで、地域一体の観光活性が期待されます。



4 なぜ大垣西インターチェンジ周辺で道の駅を検討するのか

本市は、少子高齢化や人口流出など、様々な課題に直面しています。その一方で、恵まれた自然環境、独自に育まれた歴史や文化、先人に培われた素晴らしい産業があり、東海環状自動車道をはじめとする幹線道路が集まるほか、東海道本線が通りJR荒尾駅が近傍に位置する本地区特有の交通アクセス優位性を生かすことで、未来を切り開くチャンスを持っています。

本市はこのチャンスを生かして、地域価値の向上、ひいては地方創生、持続可能な都市の実現を目指しています。そのうえで、「道の駅」の整備は大いに有効な手段です。

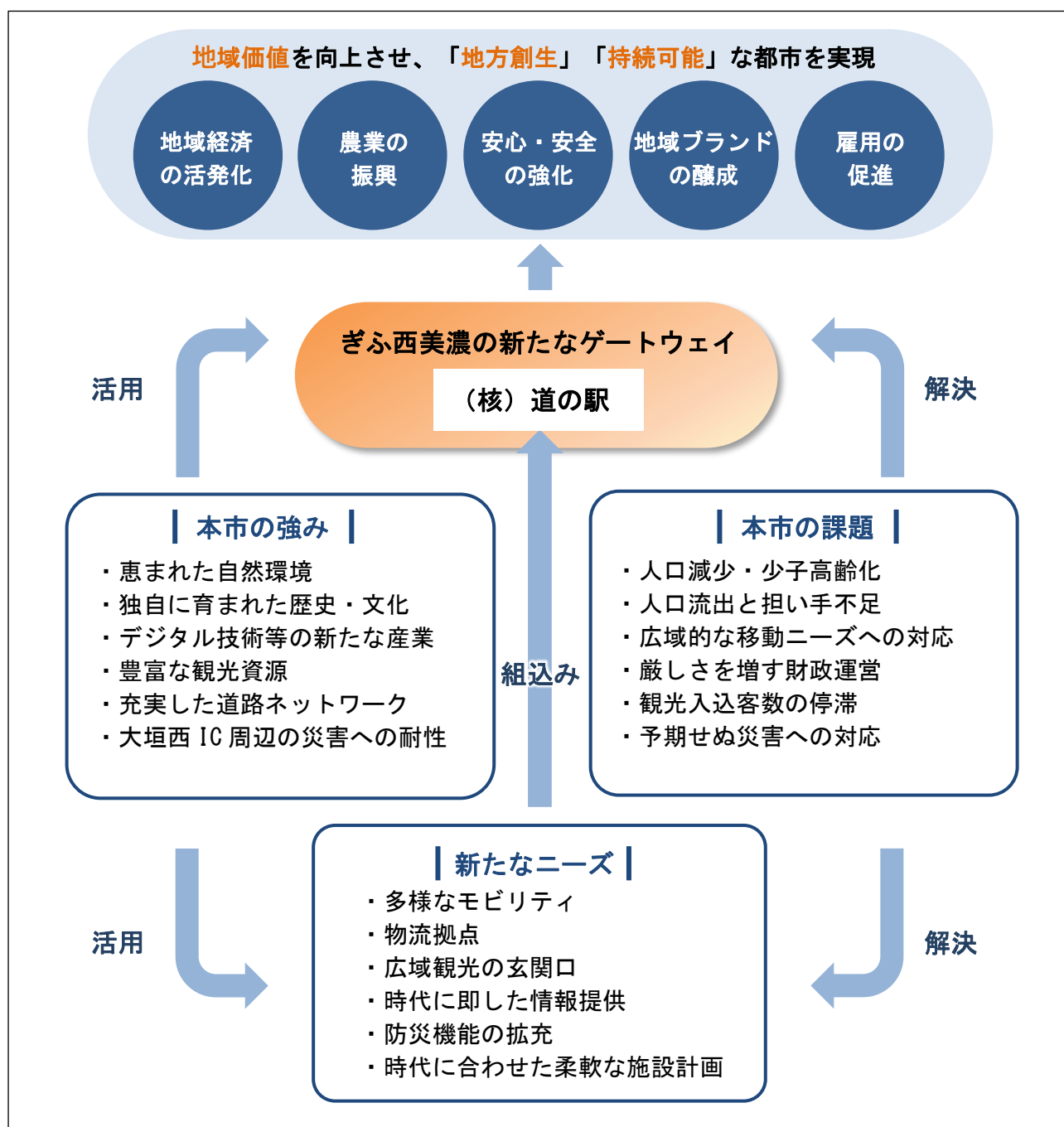


図 2-7 本市が目指す道の駅の方向性

5 道の駅整備コンセプト

(1) 道の駅を整備するうえで基本となる考え方

① 第3ステージを超える大垣ならではの道の駅を目指して

現在、道の駅は「地方創生・観光を加速する拠点」を目指す、第3ステージが進行中の段階です。その中で、新たな社会ニーズへの対応が求められています。

そこで、本地域における道の駅を整備するうえでの基本的な考え方として「第3ステージを超える道の駅」を掲げ、先進的な技術の活用による新たな価値の創出により、これまで道の駅が対応していなかった多方面の社会課題解決を図ります。

また、地理的優位性を生かした大垣ブランドの発信や、防災面をはじめとする役割の広域化を進め、濃尾平野を含む広域へと及ぶ大きなインパクトを持つ道の駅を目指します。

② 段階整備（大きな夢も現実的な一歩から）

道の駅整備には、大きな期待が寄せられる反面、各種協議や手続き、合意形成に時間がかかるうえ、建設コストといった財政上の制約などの課題があります。

そこで、本地区における道の駅は、大きく分けて2段階で整備するものとし、最終的な道の駅をフェーズ2、コストをできるだけ抑え、暫定的に早期供用する、フェーズ2の一部機能を実装した施設をフェーズ1とします。

なお、将来的な道の駅（フェーズ2）の機能の一部を有した、暫定的なにぎわい施設として、「道の駅開駅に向けたフェーズ1（賑わい施設）※略称：フェーズ1」と呼称するものとしします。

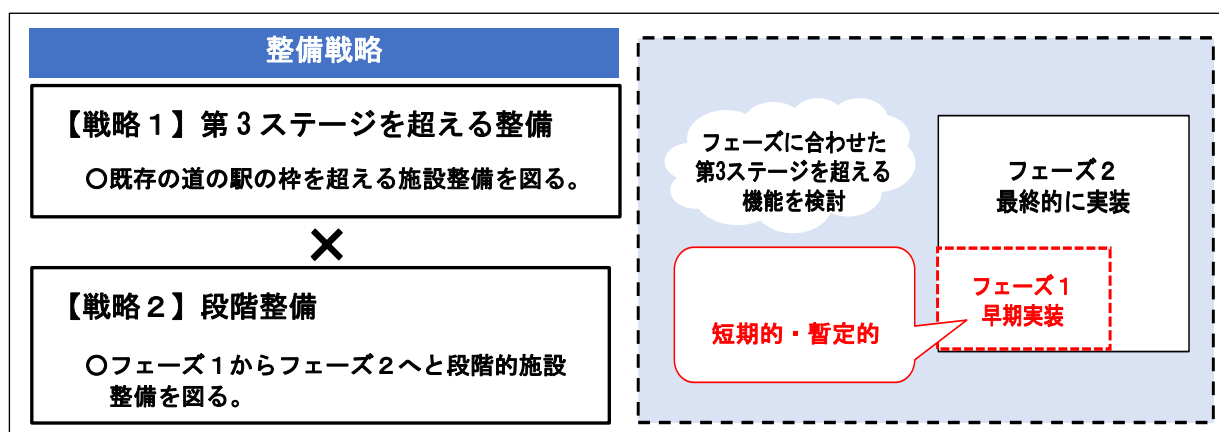


図 2-8 道の駅の段階的・戦略的な整備イメージ

(2) 道の駅整備コンセプト「成長する道の駅」(仮)

道の駅の機能的・空間的な「施設の成長」、道の駅を通じて育まれる「人の成長」を踏まえて、「地域の成長」へとつなげていくことを展望し、本地域の道の駅の整備コンセプトを「成長する道の駅」(仮)とします。

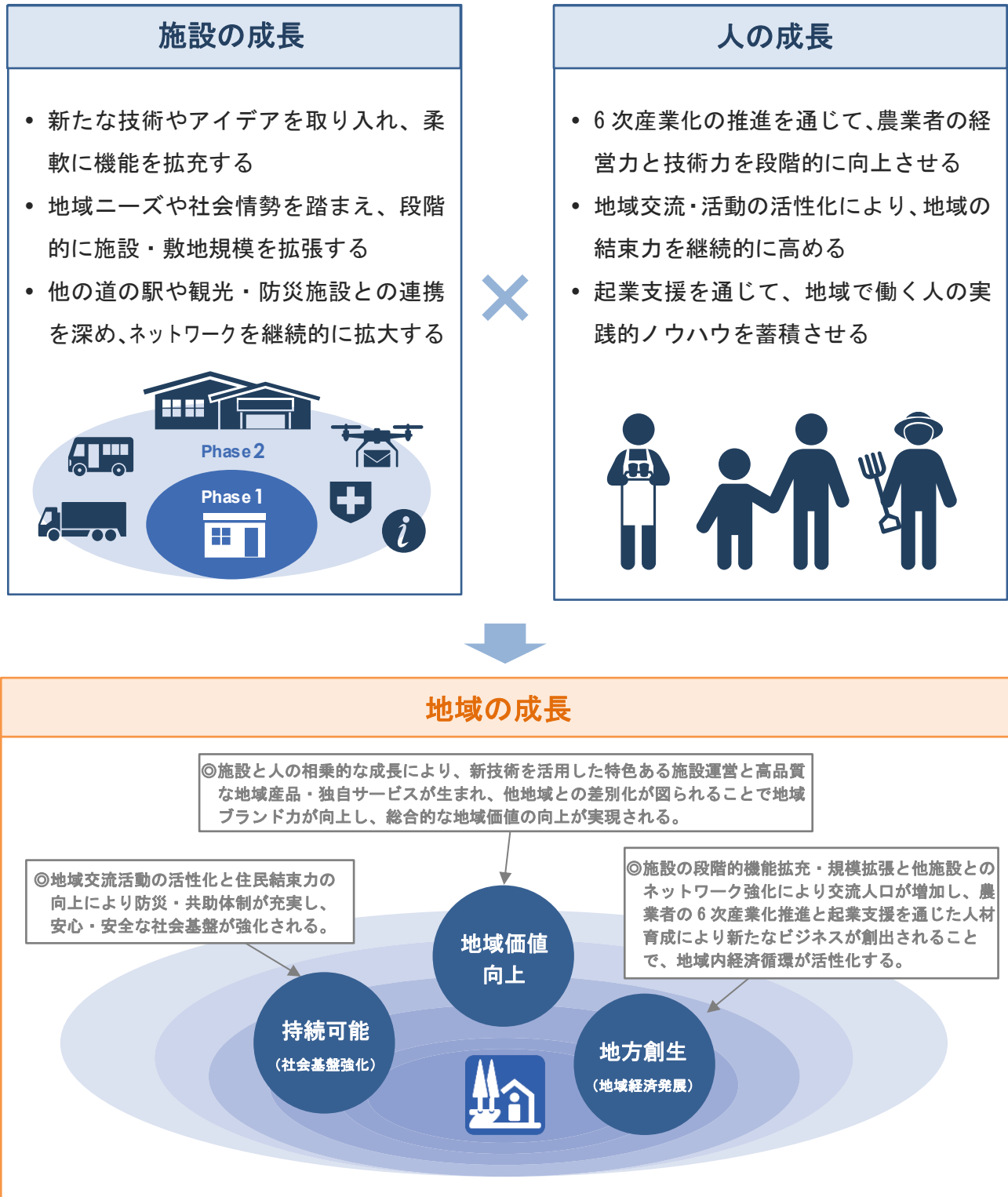


図 2-9 「成長する道の駅」イメージ

6 導入機能方針

(1) 「誰」のための施設なのか

導入機能の検討にあたり、道の駅の利用が想定されるターゲットを、「道路利用者」、「周辺住民」、「観光者」の3分類として設定しました。

No.	メインターゲット	道の駅で想定される利用目的
1	道路利用者 ・通勤者 ・運送業者 ・観光バス ほか	・小休憩 ・仮眠等のまとまった休憩 ・飲食 ・道路情報の取得 ほか
2	周辺住民 ・地域住民 ・市民 ほか	・日用品の買い物 ・リラクゼーション ・地域の交流の場 ・子どもの遊び場 ・飲食 ・公共交通の利用 ・地域のイベント ・農産物の販売 ・就業 ・文化などの伝承体験 ほか
3	観光者 ・県外利用者 ・県内利用者 ・西美濃地域内利用者 ほか	・観光情報の取得 ・学習観光 ・体験観光 ・パーク&ライド ・飲食 ・物産の買い物 ・広域交通の利用 ほか

(2) 災害時における利用想定

災害時の機能を検討するにあたり、道の駅の利用が想定される受援者、支援者に分けて整理しました。

No.	利用者想定	内容
1	道路利用者、周辺住民	・緊急避難場所・避難所として受け入れ ・支援物資の提供・災害関連情報の提供 ・長期的な避難生活のサポート ・地域コミュニティ拠点としての活用 ほか
2	県外の被災者	・緊急避難場所・避難所としての活用 ・支援物資の提供・災害関連情報の提供 ・被災エリア外への輸送拠点としての活用 ほか
3	広域応援部隊等	・自衛隊・警察等の活動場所としての活用 ・緊急物資の集積・中継拠点としての活用 ほか

(3) 本市が目指す道の駅における導入機能のあり方

前頁で設定したメインターゲットに対するアプローチの方法や導入機能についてとりまとめ、本市の道の駅としてあるべき姿を表現しました。



防災機能

広域的な支援・受援

避難所として訪れた全ての人に対して安心・安全を提供するほか、濃尾平野全体における広域的な支援、受援拠点として、自衛隊や警察などの受け入れ及び救援活動等を行います。

西の地域防災拠点

地域の防災拠点となるよう、防災機能の充実や平時からの防災訓練の実施等により地域全体の防災力を向上させます。

新技術

社会課題解決のショーウィンドウ

日々進化する技術を柔軟に取り入れ、地域の特色を生かしつつ、道の駅という場で皆さんに見ていただきながら社会課題解決を図ります。

体験を変えるテクノロジー

訪れる人にテクノロジーの力で新たな体験を提供できるような機能を実装します。

(4) 想定する導入機能

道路利用者に対して

ひと休みがごほうびに

さまざまな道路利用者（通勤者、トラック、観光バス）にとって快適な休憩拠点となるよう、ニーズに合わせた多様な機能を導入します。

【施設・機能例】

大規模駐車場、バスロータリー、ベビーコーナー、温浴機能（シャワールームなど）、コインランドリー、情報提供施設（周辺道路情報の提供、観光案内コーナー、行政情報コーナー）、車中泊専用パーキング、サイクルステーション、バイクステーション など



周辺住民に対して

何でも揃う

ここに来ればワンストップで日々の買い物が完結できる。民間施設との連携も視野に入れ、多様で利便性が高い充実した商業機能を導入します。

【施設・機能例】 農産物直売所、複合的商業施設 など



みんなの舞台

道の駅を舞台に多様な人々が様々なかかわり方で主役になれるような機能を導入します。

【施設・機能例】 多目的交流スペース、遊歩道、子どもの遊び場、インクルーシブパーク、親水広場、アーバンスポーツ場、ドッグラン など



繋がりが暮らし豊かに

地域の交流を促進させ、繋がりを生み出す機能を導入します。

【施設・機能例】 イベント広場、チャレンジショップ、アーバンスポーツ場 など



観光者に対して

地域の物語に触れる旅

歴史的な魅力が詰まった地域であることから、訪れた観光者にそれらの魅力を伝える機能を実装するほか、観光ハブとして、既存の施設との周遊性を高めます。またインバウンド向けにも魅力的な施設整備を目指します。



【施設・機能例】大垣歴史館、体験施設（大垣ならではの歴史・文化等を活用）、観光コンシェルジュ機能、周遊バス発着場 など

食べて見て触れて大垣の恵み

広域から訪れた観光者に対して、大垣の豊かな水やお米等の農産物の魅力を存分に知ってもらえるよう、加工・販売・PR機能を導入します。



【施設・機能例】地元特産品販売所、農産物直売所、6次産業化施設、地産地消レストラン など

防災機能

広域的な支援・受援

避難所として訪れた全ての人に対して安心・安全を提供するほか、濃尾平野全体における広域的な支援、受援拠点として、自衛隊や警察などの受け入れ及び救援活動等を行います。



西の地域防災拠点

地域の防災の拠点となるよう、防災機能の充実や平時からの防災訓練の実施等により地域全体の防災力を向上させます。

【施設・機能例】広域支援部隊の活動拠点機能、地域の防災活動拠点、防災コンテナ、トイレコンテナ、エネルギーセンター機能、太陽光発電設備、水素ステーション など

新技術

社会課題解決のショーウィンドウ

日々進化する技術を柔軟に取り入れ、地域の特色を生かしつつ、道の駅という場で皆さんに見ていただきながら社会課題解決を図ります。



体験を変えるテクノロジー

訪れる人にテクノロジーの力で新たな体験を提供できるような機能を実装します。

【施設・機能例】ドローン配送拠点、AIアバターシステム、無人販売所、自動運転バス発着場、ペロプスカイト太陽電池、ソーラーカーポート など

当方針に基づき、フェーズ1からフェーズ2へと、できることから段階的に機能の導入を進め、最終的にすべての機能の実装を目指します。

第3章 道の駅と一体的に機能する周辺土地利用

1 何を軸にした周辺土地利用とするか

道の駅と一体的な周辺土地利用を図るにあたっては、何をメインの軸にして検討するかが重要であることから、本地区及びその周辺の特徴を踏まえ、「集客を基軸にした周辺土地利用（民間開発との一体性を重視）」と「多目的な交流を基軸にした周辺土地利用（自然資源をはじめとする地域資源との調和を重視）」の2つの軸で検討します。

なお、メインとなる軸別に検討するもので、それぞれの軸だけにつながる施設整備を図るわけではなく、多角的な観点から有効な土地利用を検討します。

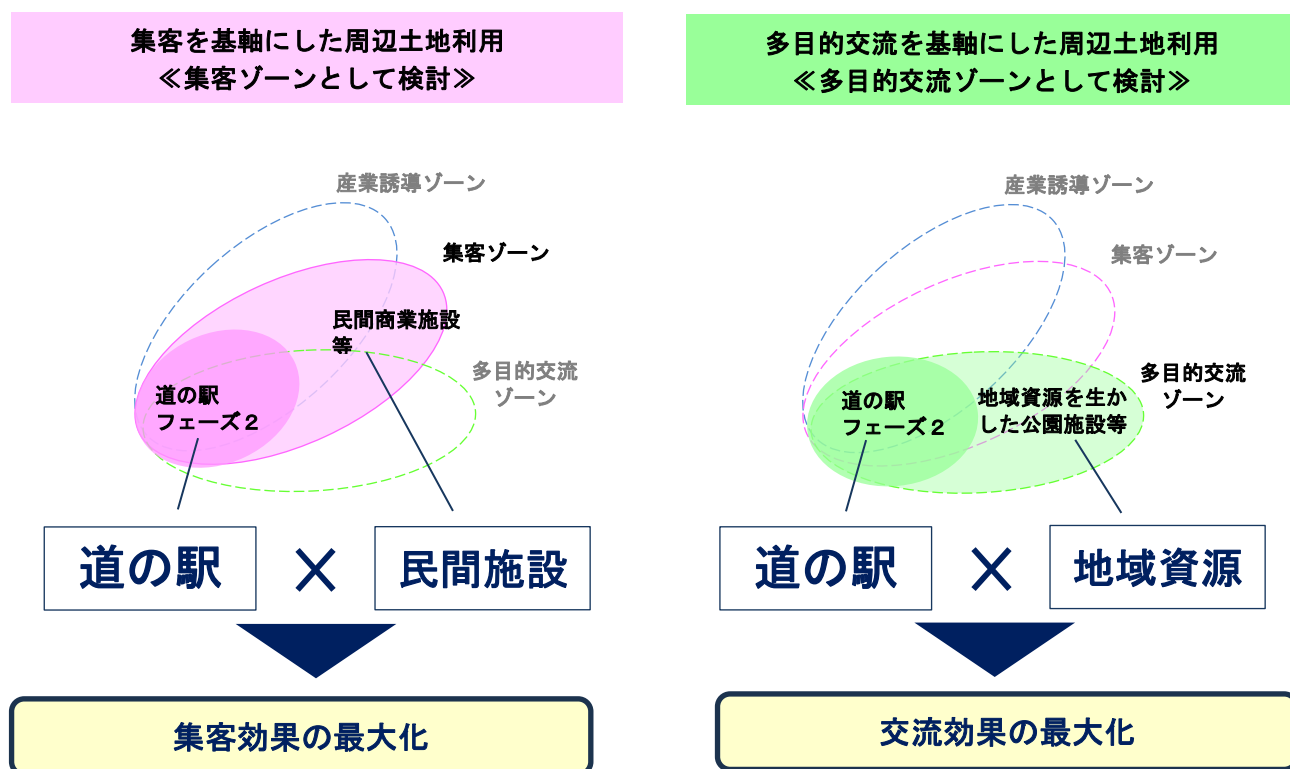


図 3-1 道の駅と一体的に機能する周辺土地利用イメージ

2 集客を基軸にした周辺土地利用（集客ゾーンにおいて整備を検討）

(1) 公共と民間の強みを掛け合わせた土地利用

道の駅のもつ集客効果を最大化し、インパクトのある地方創生を図るためには、公共だけでなく、民間活力を導入し、それぞれの強みを生かした土地利用を行うことが有効です。

単なる道の駅としてではなく、相乗効果が期待できる民間施設との一体整備を行います。

(2) 具体的な施設整備のあり方

集客を基軸にした周辺土地利用として、道の駅と民間商業施設の一体的な整備を検討し、集客効果の最大化を図ります。

道の駅×商業系施設（集客効果の最大化）

道の駅のもつ“集客性”に着目し、その集客性を飛躍的に向上させるべく、「道路利用者」「地域住民」「観光者」の全てをターゲットにできるような複合的な商業施設等との一体整備を目指します。



イメージ

本地区のもつ交通アクセス優位性をはじめ、周辺に住宅が広がっているという立地特性（集客のポテンシャル）を生かし、集客効果の最大化を図ります。

そのほか、集客を補完するうえで、交通関係施設（バスの発着拠点）、自然を生かした観光農園施設等を含め一体的な整備を検討します。

これまでのニーズ調査

運営者のニーズ

- ・商業施設の立地ニーズや進出意向は高い
- ・地域交流の促進を踏まえた大規模モール開発の意向もあった

利用者のニーズ

- ・地域住民（周辺自治会長）は、本地区周辺で最も期待する土地利用として「地域振興・観光」、「防災」に次いで「商業」を3位に挙げており、商業に対するニーズの高さがうかがえる。

補足：既存商業施設の分布状況

周辺の既存商業施設の分布状況を確認した結果、調査検討エリアの大半は既存商業施設の1km圏域に重ならず、市場競合による影響は少ないものと考えられます。



※商業施設：「i タウンページ」総合店を参照

※圏域について：一次商圈（日常的な利用）を想定し1kmに設定（徒歩15分程度）

図3-2 既存商業施設の分布状況

3 多目的交流を基軸にした周辺土地利用（多目的交流ゾーンにおいて整備を検討）

(1) 道の駅と自然資源を掛け合わせた土地利用

本地区及びその周辺には、豊かな田園、清らかな河川、河川敷を活用したスポーツ施設や農園施設など、自然資源をはじめとする様々な地域資源があります。道の駅を拠点とし、それら地域資源の魅力を最大限に生かした土地利用を行うことで、市内外から訪れる多様な人にとって親しまれ、本市の魅力を存分に体感できる交流の場を創出します。

(2) 具体的な施設整備のあり方

多目的交流を基軸にした周辺土地利用として、周辺の自然資源との調和を重要視したうえで、交流の相乗効果を主眼に置いた土地利用を目指します。

道の駅×地域資源を生かした公園系施設（交流効果の最大化）

道の駅のもつ“交流性”“地域資源の発信力”に着目し、それらを飛躍的に向上させるべく、「道路利用者」「地域住民」「観光者」の全てをターゲットにできるような、地域資源によるテーマ性を持たせた大規模公園施設等との一体整備を目指します。



本地区のもつ交通アクセス優位性をはじめ、周辺に広がる自然資源をはじめとする様々な地域資源を生かし、交流効果や地域資源 PR 効果の最大化を図ります。

そのほか、交流を補完するうえで、滞在観光につながる宿泊施設や大規模な体験農園等を含め一体的な整備を検討します。

これまでのニーズ調査

運営者のニーズ

- ・施設計画、整備、維持管理等における官民連携手法に関心がある事業者が多かった。
- ・特に「道の駅」との連携に期待する意見が多かった。

利用者のニーズ

- ・地域住民（周辺自治会長）からは、公園に対する一定のニーズがあった。また子どもを遊ばせる施設のニーズが高かった。

4 産業誘導ゾーン

「産業誘導ゾーン」においては、大規模な物流施設等の企業誘致を想定します。
各ゾーンが効果的に連携し、大垣西インターチェンジ周辺全体として機能する土地利用を目指します。

産業誘導ゾーン

インターチェンジ周辺という立地特性を生かし、物流拠点、物流産業を中心とした企業誘致を図ります。

(例) 大型物流施設、物流倉庫、
共同輸配送拠点施設、
大垣ならではの製造関連施設 ほか

