

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）

令和8年  
大垣市



# 目 次

## はじめに

- 1 道の駅等整備基本方針策定の背景と目的..... 1
- 2 本基本方針の位置付け..... 1
- 3 持続可能な開発目標（SDGs）との関係..... 2

## 第1章 大垣西インターチェンジ周辺土地利用構想..... 4

- 1 本市が目指す土地利用について..... 4

## 第2章 本市が目指す道の駅..... 8

- 1 本市の課題..... 8
- 2 道の駅のこれまでとこれから..... 10
- 3 道の駅の整備状況..... 13
- 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..... 14
- 5 各種ニーズ調査..... 15
- 6 道の駅整備戦略..... 17
- 7 導入機能方針..... 20

## 第3章 道の駅開駅に向けたフェーズ1（賑わい施設）基本計画..... 26

- 1 フェーズ1の考え方について..... 26
- 2 整備候補エリア..... 29
- 3 導入機能方針..... 30
- 4 規模..... 37
- 5 施設配置計画案..... 38
- 6 事業実施方式..... 39
- 7 概算事業費..... 40

## 第4章 道の駅フェーズ2整備の方向性..... 42

- 1 大垣西インターチェンジ周辺地区における土地利用の考え方..... 42
- 2 道の駅として想定する機能・規模..... 49
- 3 道の駅（フェーズ2）の位置の考え方..... 54
- 4 道の駅と一体的に機能する周辺土地利用..... 57
- 5 整備手法..... 63
- 6 整備スケジュール..... 64

## 【参考資料】道の駅等整備基本方針の検討体制..... 65

## はじめに

### 1 道の駅等整備基本方針策定の背景と目的

大垣西インターチェンジ周辺地区（以下「本地区」という。）は、東海環状自動車道をはじめ、国道 21 号、主要地方道大垣環状線が結節するとともに、東海道本線が通り、JR 荒尾駅が近傍に位置する交通の要衝です。

今後は、東海環状自動車道の全線開通が予定され、また、現在進められている国道 21 号岐大バイパス工事の進捗により、大垣西インターチェンジと岐阜各務原インターチェンジ間の交通量はますます増加することが見込まれています。

これらの状況を踏まえ、本市では本地区の立地特性を生かした土地利用の方向性を示すために「大垣西インターチェンジ周辺土地利用構想」を令和 6 年度に策定しました。

今回策定する基本方針は、この土地利用構想を具体化し、道の駅と一体的に機能する周辺土地利用のあり方をはじめ、道の駅の段階整備に関する方針を示すことにより、「ぎふ西美濃の新たなゲートウェイ」にふさわしい土地利用の実現に向け、段階的かつ計画的な取り組みを推進するためのものです。

### 2 関連計画との位置付け

本基本方針は、「大垣市未来ビジョン（第2期基本計画）」を最上位計画として、主な個別関連計画と整合を図りながら、「大垣西インターチェンジ周辺土地利用構想」に基づいて策定します。

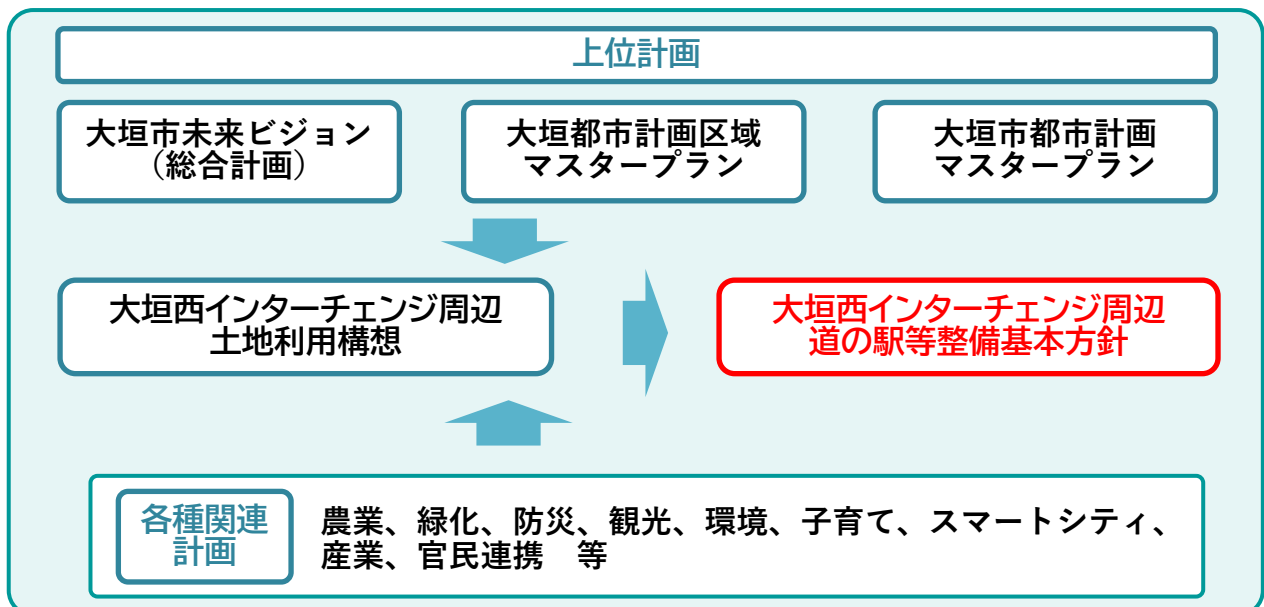


図 1 上位計画・関連計画との位置づけ

### 3 持続可能な開発目標（SDGs）との関係

SDGsは、「Sustainable Development Goals（持続可能な開発目標）」の略で、2015（平成27）年9月の国連サミットにおいて採択され、「誰一人取り残さない」持続可能で多様性と包摂性のある社会を実現するため、17の国際目標と169のターゲットが定められています。

一方、国においても、2016（平成28）年5月に「SDGs推進本部」が設置され、同年12月に「SDGs実施指針」を策定し、「循環型社会の構築」などの具体的な施策を掲げ、SDGsの取り組みを推進しています。

大垣西インターチェンジ周辺において本市が目指す土地利用は、多様な分野へ様々な波及効果を生み出すまちづくりの取組であり、SDGsの持続可能な開発目標の達成に向けて、多面的に貢献しようとするものです。





## 第1章 大垣西インターチェンジ周辺土地利用構想

### 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。

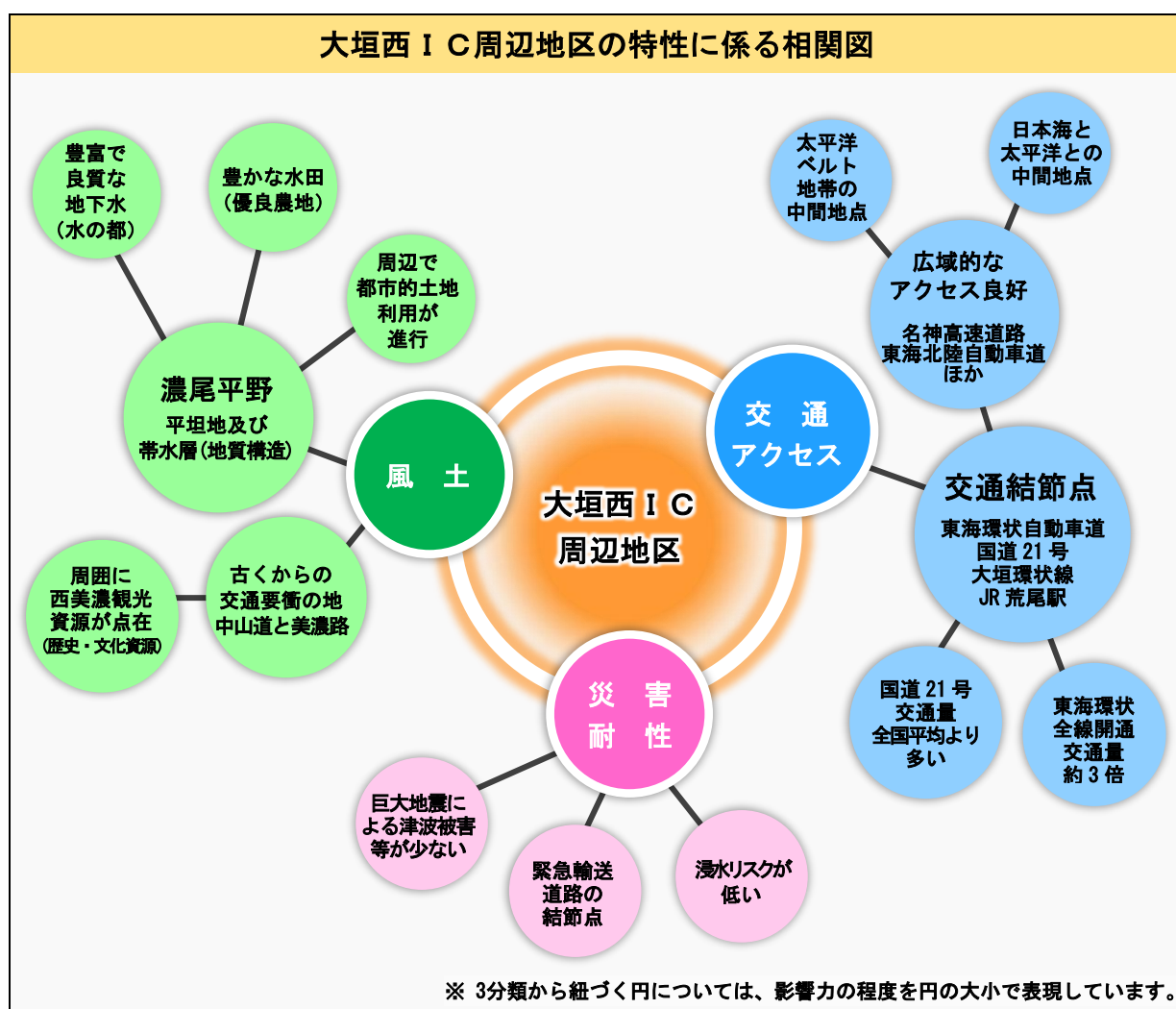


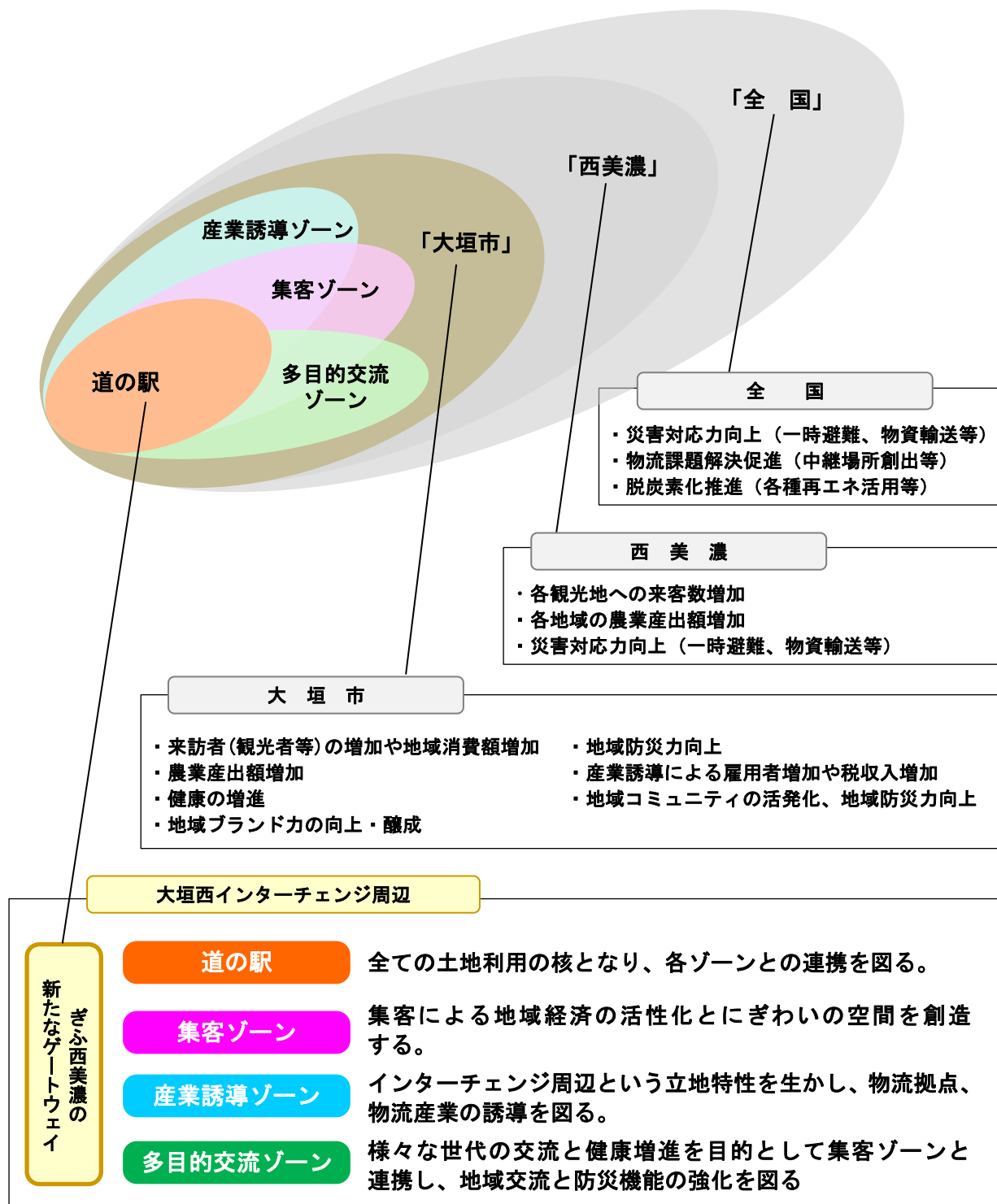
図 1-1 大垣西 IC 周辺地区の特性に係る相関図（土地利用構想（R6 策定）より）

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と想定する主な施設、また、それらと土地利用ゾーンの関係について整理しました。

なお、道の駅の多様な可能性についての検討を行い、多目的交流ゾーンにおいても、道の駅に関する機能（「休憩機能」「情報発信機能」「地域連携機能」）を想定することとしました。

表 1-1 土地利用ゾーンと導入機能・施設の関係（土地利用構想（R6 策定）※一部加工）

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			○

※ ○…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。

ぎふ西美濃の新たなゲートウェイ

土地利用方針 1

「道の駅」を核とした「地域価値」の向上

- 1 休憩機能    2 情報発信機能    3 地域連携機能

土地利用方針 2

「地方創生」の加速

- 1 物流拠点機能    2 観光ゲートウェイ機能  
3 交通結節点機能

土地利用方針 3

「持続可能」なまちの形成

- 1 農業振興機能    2 防災・再エネ機能  
3 健康増進機能

整備方針

「道の駅」を核とした施設整備により、西美濃地域を代表するゲートウェイとしての役割を最大限に発揮し、地域価値を向上させ、「地方創生」「持続可能」な都市の実現に向けた土地利用を目指す。



## 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（平成17）年の国勢調査時の162,070人をピークに減少傾向にあり、2020（令和2）年では3,784人減少し、158,286人となっています。

今後も人口減少が続くと予測される中で、本市では、2060（令和42）年時点の目標人口を15万人と設定し、各種施策を通じてその実現に向けて取り組んでいます。



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、長寿命化改修を実施した場合、40年間〔2017（平成29）年度～2056（令和38）年度〕の経費総額は5,125.3億円と試算されています。これは、1年あたり128.1億円となり、過去5年間〔2016（平成28）年度～2020（令和2）年度〕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。

また、道路をはじめとする各種インフラについても、長寿命化改修を実施した場合、40年間の経費総額は3,163.8億円と試算され、過去5年間のインフラに係る経費と比べると、約1.35倍の費用が必要になります。（出典：大垣市公共施設等総合管理計画R4.3改訂）

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。

### (3) 観光入込客数の停滞

『令和6年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地点は、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、100万人を超える地点が多数ある中で、本市においても魅力ある観光地点が求められます。

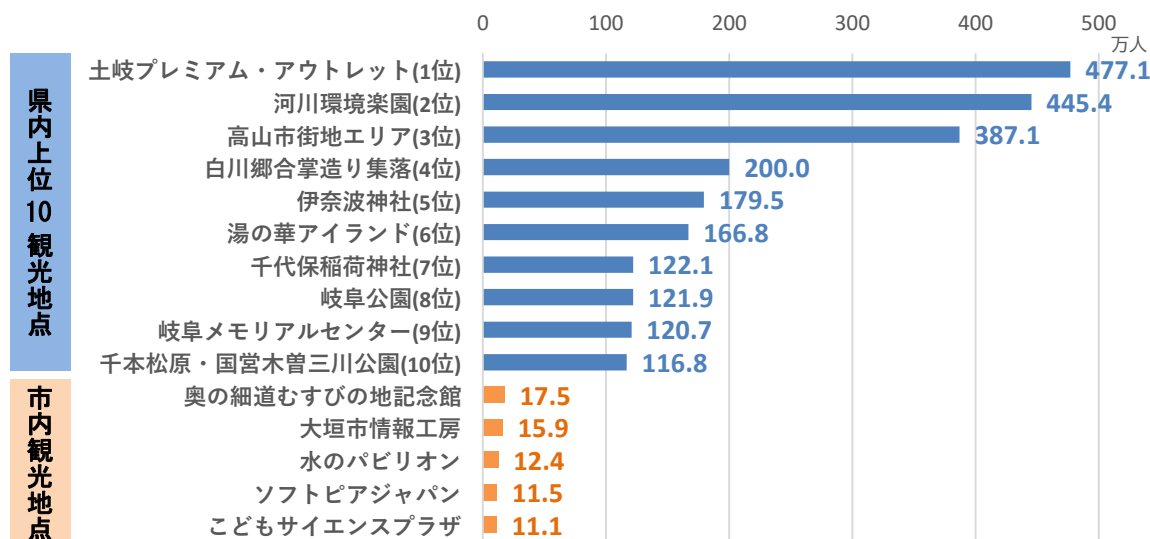


図 2-3 県内の主要観光地と市内観光地における入込客数の比較

### (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。2019（令和7）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。

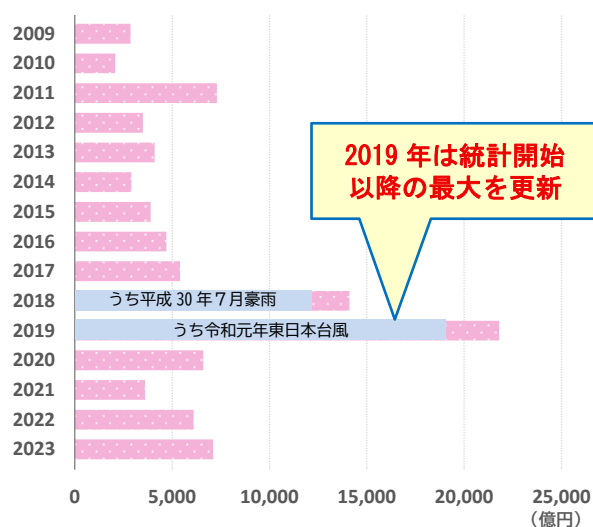


図 2-4 津波以外の水害被害額の推移（全国）  
（出典：国土交通省資料）

## 2 道の駅のこれまでとこれから

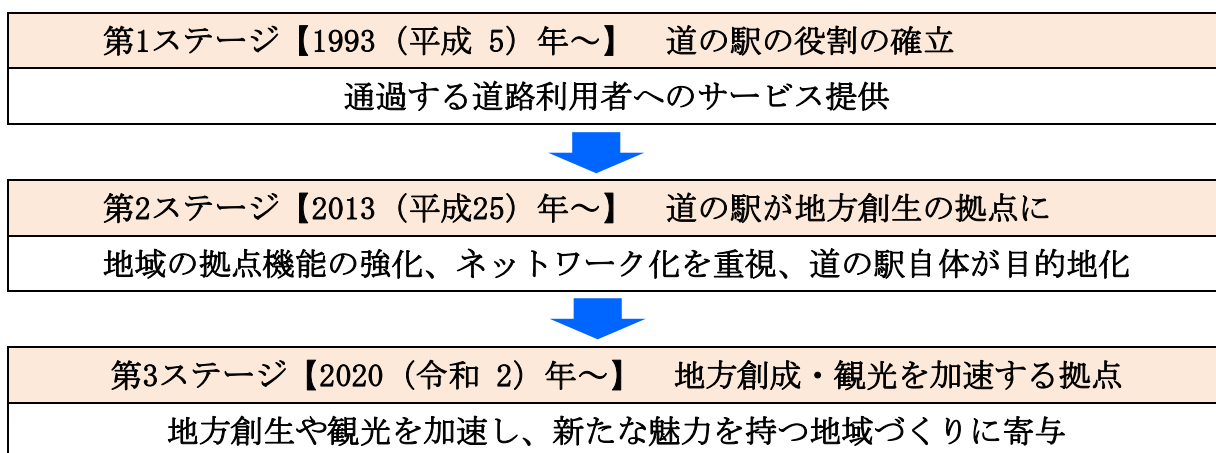
### (1) 道の駅の歩み

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。

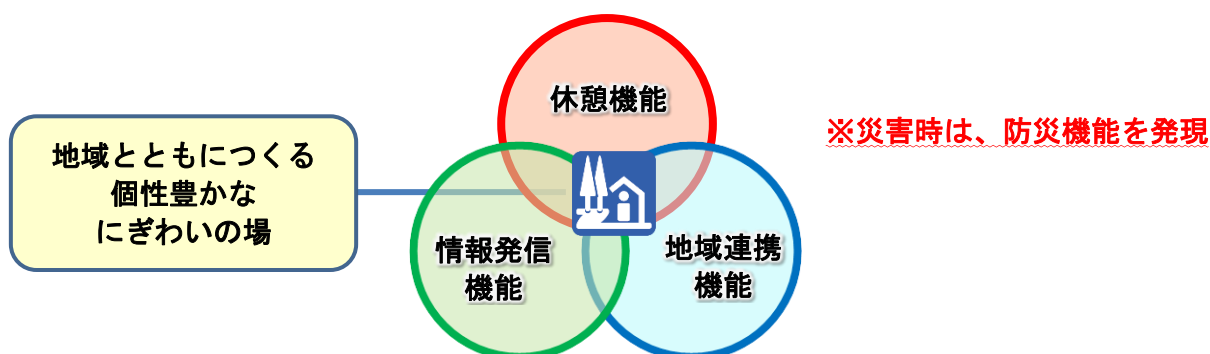


図 2-5 道の駅の機能と基本コンセプト

### (3) 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、2024（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。



自動運転車イメージ

#### 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の整備が考えられます。



ドローン

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。



大垣西 IC 周辺

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、案内員を配置する」等の規定がなくなり、「通信環境が24時間利用可能であること」と改訂されました。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、道の駅が更なる安全・安心の拠点となるよう防災機能の拡充が求められます。



高付加価値コンテナ（トイレ）

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 道の駅の整備状況

県内には55か所の道の駅があり、周辺には、「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。

国道21号では、東方面にある道の駅は約58km先の「可児ッテ」（可児市）のみで、西方面には道の駅がなく、約13km先にあるドライブイン等は休憩施設としては補助的な役割にとどまります。

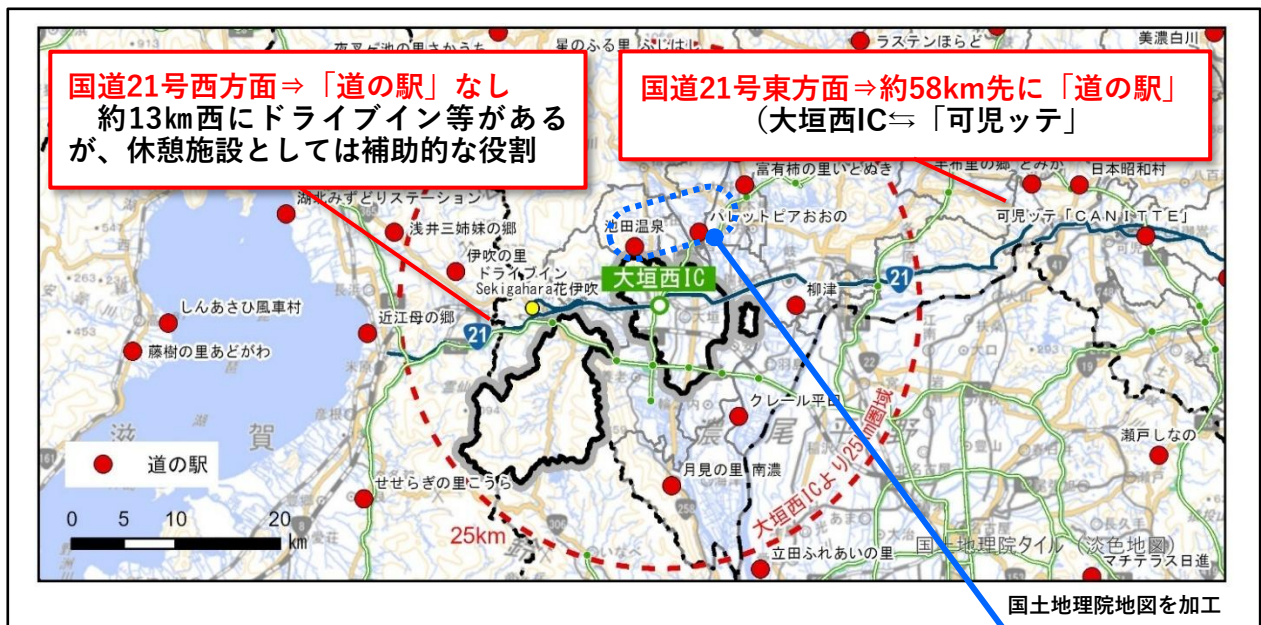


図 2-6 大垣西 IC 周辺における道の駅の分布状況

#### 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、観光情報発機能、子育て支援機能、公共交通機能、防災機能など多機能な道の駅です。
- 大野神戸 IC に近接した優位性を生かし、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）

- 温泉施設があり、木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化が期待されます。



#### 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

本市は他都市と同様に、人口減少や少子高齢化など様々な課題に直面しています。一方で、恵まれた自然環境や独自に培われた歴史・文化、先人が築いた産業基盤を有しており、東海環状自動車道などの幹線道路が集積するとともに東海道本線が通りJR荒尾駅が近接するなど、交通アクセスにおける優位性があります。これらを生かすことで、将来に向けた発展の機会が期待できます。

本市はこの機会を捉え、地域価値の向上を通じて地方創生や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」の整備は有効な手段です。

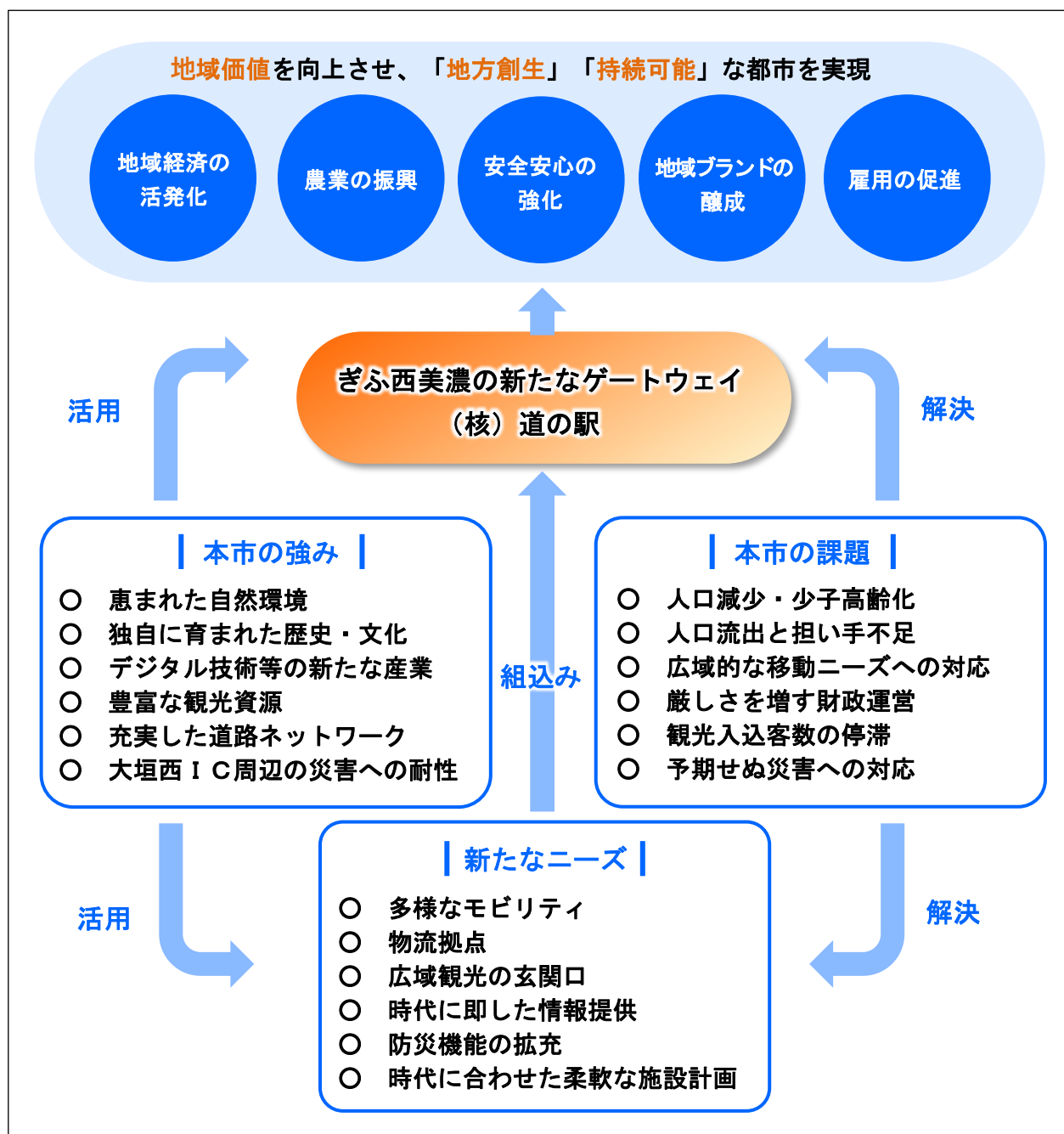


図2-7 本市が目指す道の駅の方向性

## 5 各種ニーズ調査

## (1) 導入機能に関する市民ニーズ

本地区における土地利用の検討については、地域と一体となって進めていく必要があるため、令和6年に公表した「大垣西インターチェンジ周辺土地利用構想（素案）」に寄せられた導入機能に関する意見を整理しました。

## ① 実施概要

区分	内容
実施期間	令和6年12月16日（月）～令和7年1月15日（水）
実施方法	「大垣市パブリック・コメント手続要綱」によるもの
意見提出者数	32人
意見提出件数	38件（提案・意見：18件、賛同：20件）

## ② 意見の概要

導入を期待する機能	意見の概要（導入機能に関する意見を抜粋）
休憩機能	水素ステーションや電気自動車の充電スタンドなど向こう数十年を見据えた施設の設置を提案する この付近はガソリンスタンドが無いので需要は高いと思う
情報発信機能	大垣・西濃をPRし、さらには岐阜県の魅力を発信・紹介していくような場所として、ここを起点に各観光地へ誘客を促進する土地利用を望む
地域連携機能	この土地でとれた美味しいものが食べられる飲食店があるとうれしい
観光ゲートウェイ機能	食べる・遊ぶ・学ぶ・泊まるなど、五感を満たす体験ができる施設整備が良いのではないかと
交通結節点機能	荒尾駅までのアクセスを良くしてほしい
農業振興機能 （+地域連携機能）	道の駅があると、インターチェンジ周辺なので、遠方の方が名産品や地場野菜などを購入したり、近隣住民が遠出をする際にお土産を購入したりするのに便利だと思う
健康増進機能	ブラスバンドからロックバンドまで利用できる半野外のスペースを設けてはどうか 杭瀬川スポーツ公園のようなサッカーコートなどを隣接されてはどうか スポーツ拠点としてスカッシュコートを導入してほしい スポーツエリアの整備、特にスケートボードパークを希望する 高速道路高架下を利用した、全天候型の遊歩道、遊具などのある公園、ドッグランなど、近隣住民も利用できる施設

(2) 土地利用に関する地権者ニーズ

① 実施概要

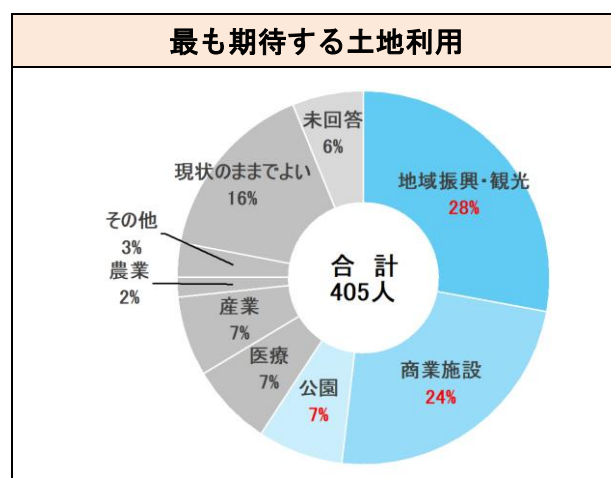
本地区の地権者を対象に、土地利用に関するニーズを調査しました。

区分	内容
対 象	大垣西インターチェンジ周辺地区の地権者686人
実 施 期 間	令和7年11月14日（金）～令和8年1月27日（火）
実 施 方 法	アンケート用紙及びWEBIによる回答
回 答 者 数	405人（回答率：約59%）

② 期待する土地利用について

本地区周辺で将来的に期待する土地利用について尋ねたところ、道の駅等の「地域振興・観光」の回答が最も多く、次いで「商業施設」、「公園」の回答数が多いという結果となりました。

「その他」の中では、防災施設やスポーツ施設を期待する 回答が挙がりました。



順位	土地利用項目	回答数（点数）			合計 点数	405人中の 回答割合
		1番(3点)	2番(2点)	3番(1点)		
1	地域振興・観光（道の駅等）	113(339)	81(162)	38(38)	539点	57%
2	商業施設（複合商業施設等）	97(291)	79(158)	51(51)	500点	56%
3	公園（アスレチックや遊歩道のある大規模な施設等）	30(90)	55(110)	45(45)	245点	32%
4	産業（雇用を生む物流・製造業施設等）	28(84)	35(70)	37(37)	191点	25%
5	医療（病院等）	29(87)	28(56)	40(40)	183点	24%
6	農業（農業施設、収穫体験農園等）	7(21)	18(36)	25(25)	82点	12%
—	その他	12	1	2	—	4%
—	現状のままでよい	64	64	64	—	16%
—	未回答	25	44	103	—	—

<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 防災施設</li> <li>・ 買い物ができる施設（小規模なスーパー）</li> <li>・ スポーツ施設（スケートボードパーク、BMX パーク、競技場等）</li> </ul>
--

## 6 道の駅整備戦略

### (1) 整備戦略における基本的な考え方

#### ① 段階整備～大きな夢も現実的な一歩から～

本地区における今後の状況を見据え、一刻も早く道の駅整備に取り組む必要がある一方、まとまった用地と予算の確保という課題もあります。

これらの課題を解決するため、道の駅整備は段階的に行います。「できる場所」で「できること」からスモールスタートし、徐々に機能と規模を拡大していこうというものです。整備は大きく分けて2段階。まず、「フェーズ1」として、移動型モジュールによる先行整備を行います。続く「フェーズ2」では、固定型の本格施設と移動型モジュール<sup>※</sup>を融合させた、本市が目指す道の駅の基盤を確立します。

また、「フェーズ2」は、道の駅単体の整備にとどまらず、官民連携により周辺との一体的な施設整備を目指します。

なお、「フェーズ1」については、将来的な道の駅（フェーズ2）の機能の一部を有した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）<sup>※</sup>略称：フェーズ1」と呼称するものとします。

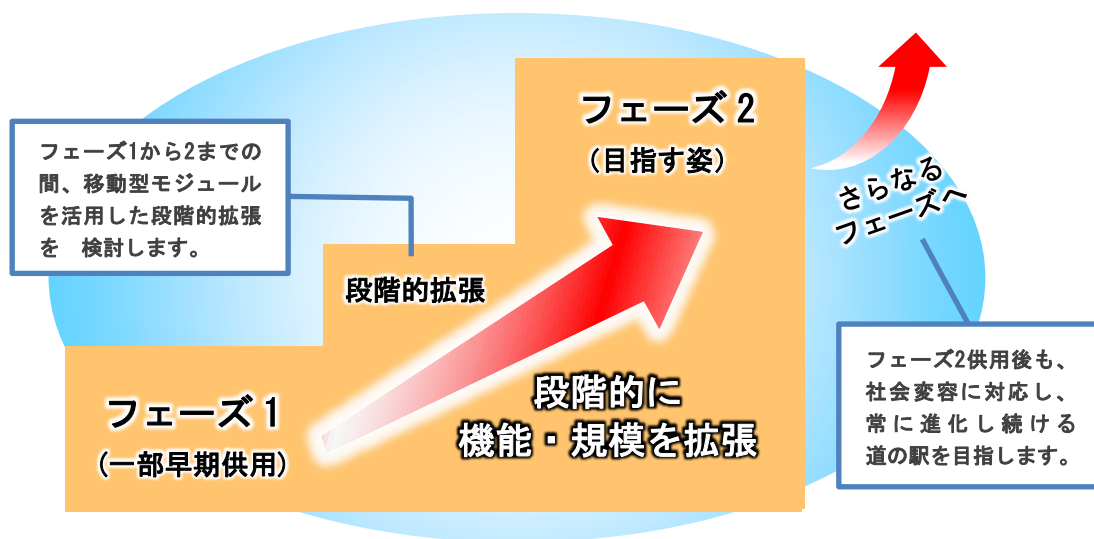


図 2-7 道の駅の段階整備イメージ

※「移動型モジュール」…必要に応じて移動・設置できる建物や施設のこと

また、段階整備は、フェーズ2の整備にかかる期間を有効活用する狙いもあります。フェーズ2は、フェーズ1の経験を生かし、民間と公共が一体となって、合意形成・設計段階から調整・連携していくことを目指します。

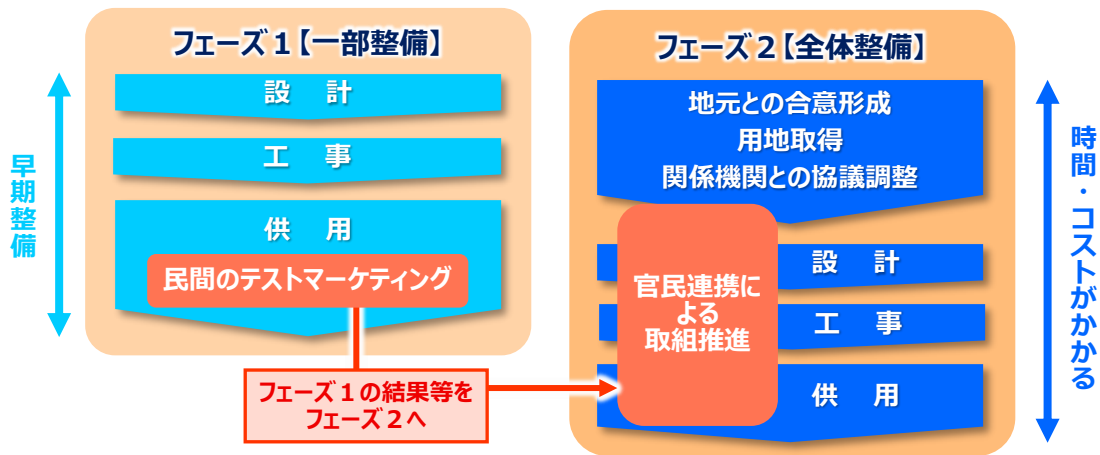


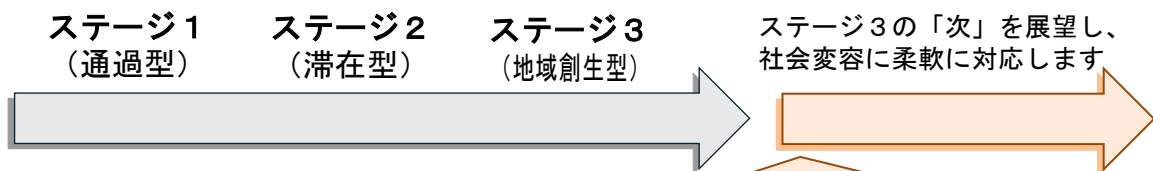
図2-8 一部整備（フェーズ1）を生かした全体整備（フェーズ2）の考え方

② 第3ステージを超える大垣ならではの新しい道の駅を目指して

道の駅はこれまで、「ステージ1（通過型）」「ステージ2（滞在型）」「ステージ3（地域創生型）」と進化を遂げてきました。そして今、社会情勢がめまぐるしく変化する時代を迎え、道の駅の次なるステップとして、「機動性」「柔軟性」「革新性」を兼ね備えた強靱でしなやかな拠点としての新たな役割を付与することが有効です。

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。



- ①機動性…災害時など、状況に応じて施設の移動や機能の変更を可能とします。
- ②柔軟性…地域ニーズや社会環境の変化に対応し、段階的な敷地の拡張・縮小を可能とします。
- ③革新性…新たな技術やアイデアを取り入れ、常に進化し続ける施設整備を図ります。

図2-9 道の駅第3ステージを次の段階へと展開する本市の考え方

(2) 道の駅整備戦略「成長する道の駅」

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戦略を「成長する道の駅」とします。

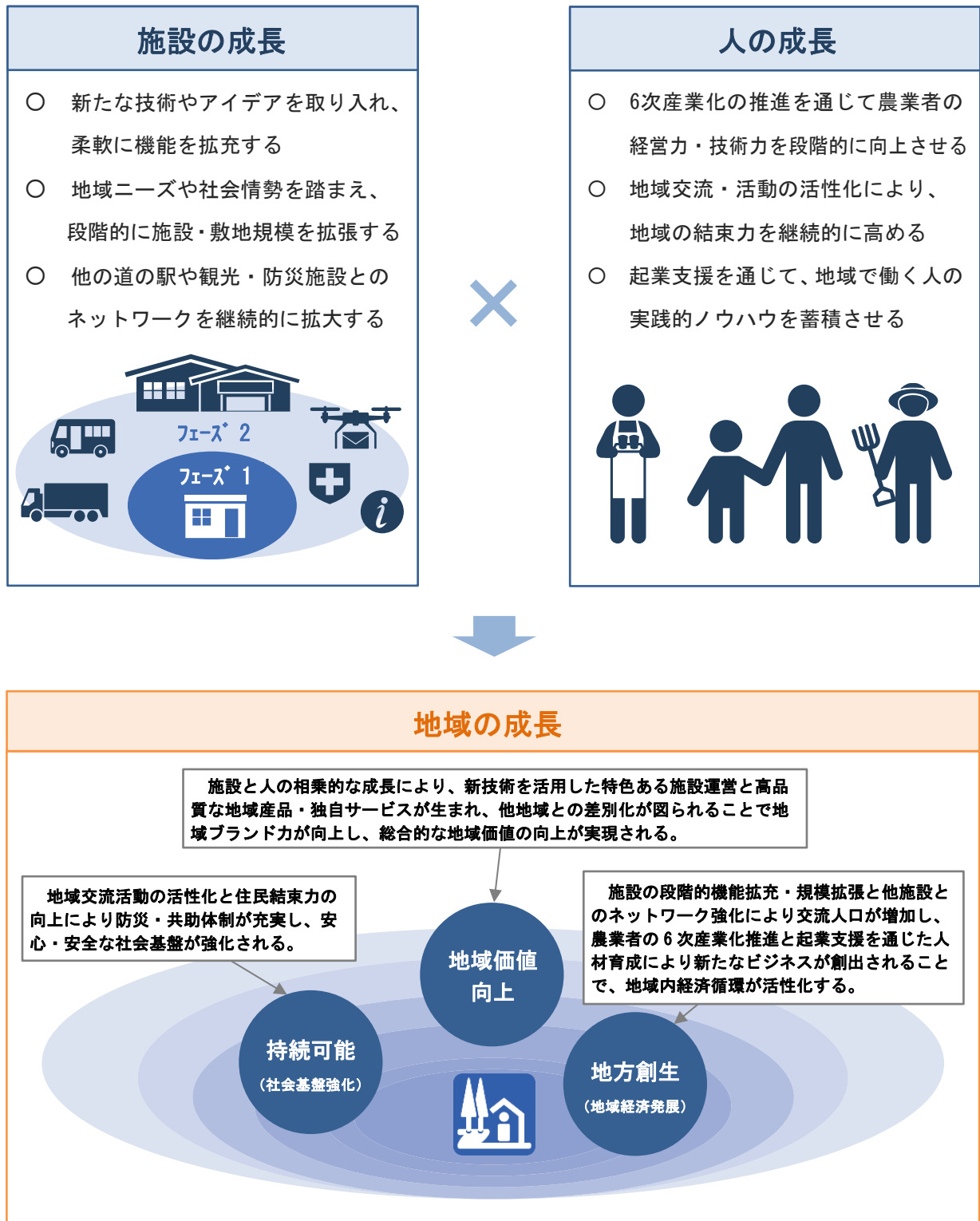


図2-10 「成長する道の駅」イメージ

7 導入機能方針

(1) 「誰」のための施設か

導入機能の検討にあたって、「誰」のための施設とするかを明確化しました。

本基本方針で、利用者ごとに提供する価値の違いを明確化するため、下図をもとに「距離」と「利用用途」の関係からターゲットとして象徴化しました。

この結果、「道路利用者（道の駅の本来のターゲット）」、「住民（生活に密着した利用用途）」、「観光者（観光を主とする利用用途）」の3つをメインターゲットとして設定することとしました。

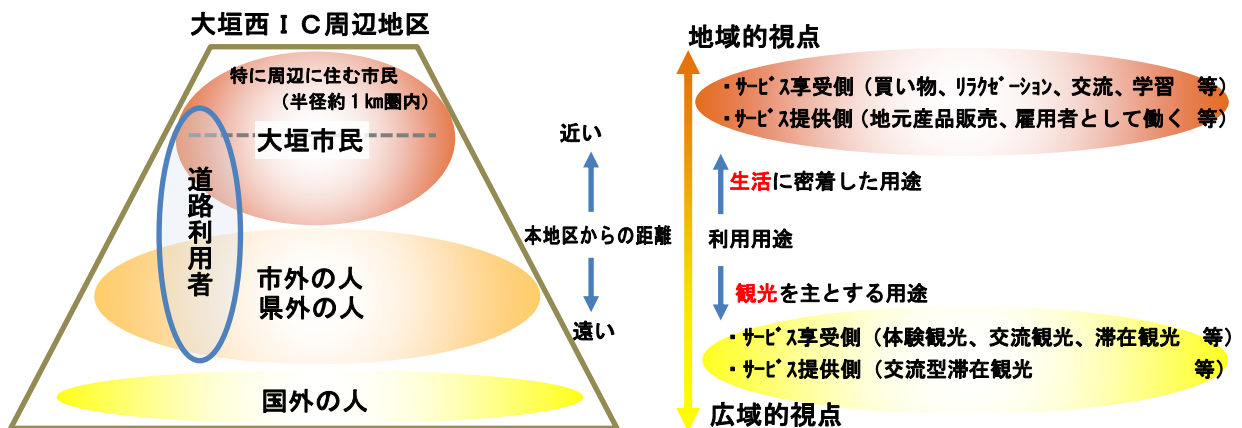


図 2-11 本地区からの距離と道の駅の利用用途の関係

No.	メインターゲット	道の駅の利用用途（想定）
1	道路利用者 ・通勤者 ・運送業者 ・観光バス ほか	・小休憩 ・飲食 ・仮眠等のまとまった休憩 ・道路情報の取得 ほか
2	住民 ・特に周辺に住む市民 ・市民 ほか	・日用品の買い物 ・地域の交流の場 ・飲食 ・地域のイベント ・就業 ・リラクゼーション ・子どもの遊び場 ・公共交通の利用 ・農産物の販売 ・文化などの伝承体験 ほか
3	観光者 ・市外・県外利用者 ・国外利用者 ほか	・観光情報の取得 ・パーク＆ライド ・広域交通の利用 ・学習観光 ・飲食 ・体験観光 ・物産の買い物 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	受援者	道路利用者、周辺住民	<ul style="list-style-type: none"> <li>・緊急避難場所・避難所として受け入れ</li> <li>・支援物資の提供・災害関連情報の提供</li> <li>・長期的な避難生活のサポート</li> <li>・地域コミュニティ拠点としての活用 ほか</li> </ul>
2		県外の被災者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・緊急避難場所・避難所としての活用</li> <li>・支援物資の提供・災害関連情報の提供</li> <li>・被災エリア外への輸送拠点としての活用 ほか</li> </ul>
3	支援者	広域応援部隊等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自衛隊・警察等の活動場所としての活用</li> <li>・緊急物資の集積・中継拠点としての活用 ほか</li> </ul>

(3) 本市が目指す道の駅における導入機能のあり方

メインターゲット（道路利用者、周辺住民、観光者）へのアプローチ方法や導入機能をとらまとめ、本市の道の駅として目指す姿を表現しました。



**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全・安心を提供するほか、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



住民に対して

何でも揃う

ワンストップで日々の買い物が完結できる施設を目指し、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関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全・安心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、道の駅というオープンな場で実証を重ね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、ペロブスカイト太陽電池、ソーラーカーポート など

**これまでの記載は、フェーズ2として目指す姿であり、一部の機能をフェーズ1として、できるものから段階的に導入を進めるものとします。**



## 第3章 道の駅開駅に向けたフェーズ1（賑わい施設）基本計画

第2章で示した本市が目指す道の駅の実現に向け、道の駅の段階整備に関する基本的な考え方や、1段階目として展開するフェーズ1の基本計画について示します。

### 1 フェーズ1の考え方について

#### (1) フェーズ2の成功に向けた助走期間

フェーズ1は、フェーズ2の整備までの期間を有効活用しようとフェーズ2の整備に向けたトライアルの場とすることで、テストマーケティングにより利用者及び運営者のニーズを把握しながら日々変化する社会情勢を踏まえ、フェーズ2の構想を柔軟にアップデートしていくものとします。

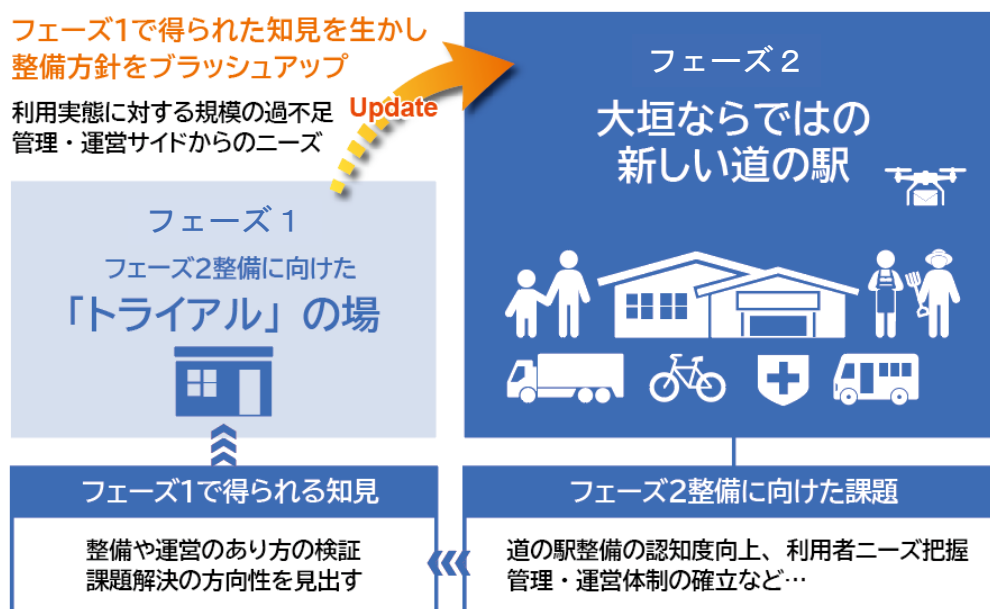


図3-1 フェーズ2を見据えた段階整備の考え方

#### ■ トライアルとは（トライアルパーク蒲原）

トライアルとは、本格的な施設整備に入る前に、社会実験的に土地利用を行おうというもので、その事業にふさわしい整備や運営のあり方に関する検証を重ね、本格的な整備に向けた課題解決や、整備方針のブラッシュアップに生かすことを目的とします。

静岡市の蒲原地区では、道の駅の整備を見据えた先行整備として、市場調査と暫定運用を同時に行うことができる「トライアルパーク蒲原」を開設し、当地区に相応しい道の駅の機能を試行する取組が行われています。



(2) 可変性に富んだコンテナ等の利活用

フェーズ1は、コンテナやトレーラーハウス等の移動型モジュールによる整備を基本とします。

これらの施設は、施工期間やコスト削減の観点から、トライアルという考え方に適していることに加え、柔軟性に優れ、機能の拡大・移動が容易であるため、「成長する道の駅」のコンセプトに合致した整備形態といえます。

このような可変性に富んだ施設のみで、道の駅機能を基盤とした新たな価値の創造に取り組むことは、全国的にみても希少で革新的な試みです。



コンテナ型の物販施設の例



トレーラーハウス型の情報発信施設の例

コラム

国交省によるコンテナ利活用の取り組みについて

国土交通省では、平常時のサービス向上や災害時の防災機能の強化に向けた有効な手段として、道の駅における高付加価値コンテナの活用が進められています。

2024（令和6）年には、高付加価値コンテナの特徴や活用用途のイメージ、設置や移動の留意点を取りまとめたガイドラインが策定され、その活用の促進を図っています。



令和6年能登半島地震の被災地に派遣されたトイレコンテナ（平常時は道の駅うきはに設置）



道の駅猪苗代における高付加価値コンテナ（店舗用）の実装デモ

(3) ワクワク感があふれ出すデザイン・アート

コンテナ等の移動型モジュールは、配置や使い方を状況に応じて柔軟に変更できる大きな利点があります。季節やテーマに応じて姿や役割を切り替える「自由な箱」として機能し、何度訪れても来訪者それぞれに新たな価値と発見を提供することができます。

「大垣らしくて、アートを感じられる」そんな仕掛けや演出を施すことで、思わず足を止めて写真を撮りたくなる「映える」魅力的な空間を創出します。

トライアルの場に、“ワクワク感があふれ出す”もうひとつの顔を持たせます。



エモーショナル・ブリッジ・プロジェクト  
(RoamCouch : 小川亮)



可変性の高いアート空間  
(下瀬美術館)



コンテナ前面に施された  
アート作品  
(SENNAN LONG PARK)



障がい者アート  
(博多港)

## 2 整備候補エリア

フェーズ1の整備候補エリアは、用地取得の合意形成にかかる時間や、補償にかかるコスト等を削減する観点から、大垣西IC周辺の道路事業予定地とします。特に土地の現況や沿道からのアクセス性等を考慮し、検交差点の南東角に位置する約1ヘクタールの土地を対象に整備の検討を進めます。また、フェーズ2整備までの間においても、段階的な敷地拡張による施設機能の充実を図ります。

なお、フェーズ1における道路事業予定地の活用は暫定的なものとし、フェーズ2完成後、または道路管理や道路工事上の必要が生じた場合には、原則として撤去し移設するものとします。

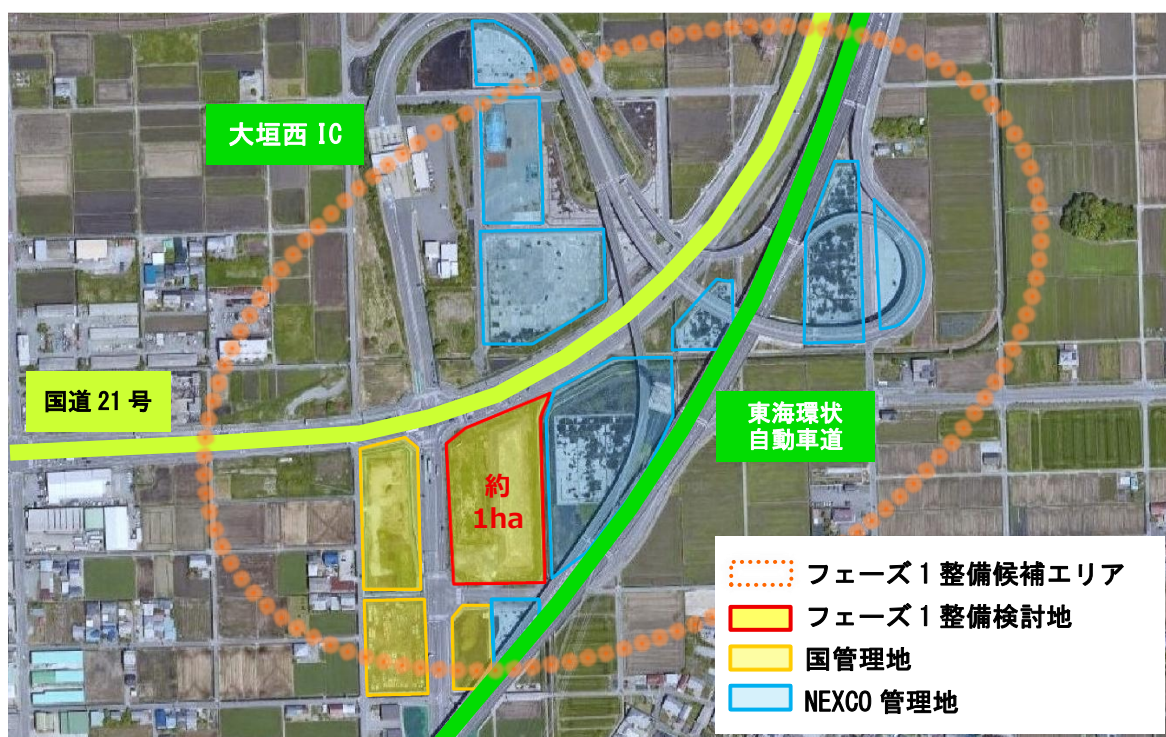


図3-2 大垣西IC周辺におけるフェーズ1整備候補エリアと検討地

表 3-1 整備対象地の概要

所在地	大垣市桜町地内
法的位置づけ	市街化調整区域（国有地は道路区域）

### 3 導入機能方針

#### (1) 導入機能のコンセプト

フェーズ1のコンセプトは、『しなやかに未来を彩るみんなのキャンバス』です。

コンテナやトレーラーハウス等の可変性に富む移動型モジュールを活用し、本地区における土地利用のきっかけづくりとして、このエリアをキャンバスにみたく様々な色（付加価値）を塗っていき（生み出していき）という思いを込めています。

主役は、地域住民、道路利用者、観光者です。

それぞれの思いに寄り添い、しなやかに色やカタチを変えながら、未来を彩ります。

### しなやかに未来を彩るみんなのキャンバス

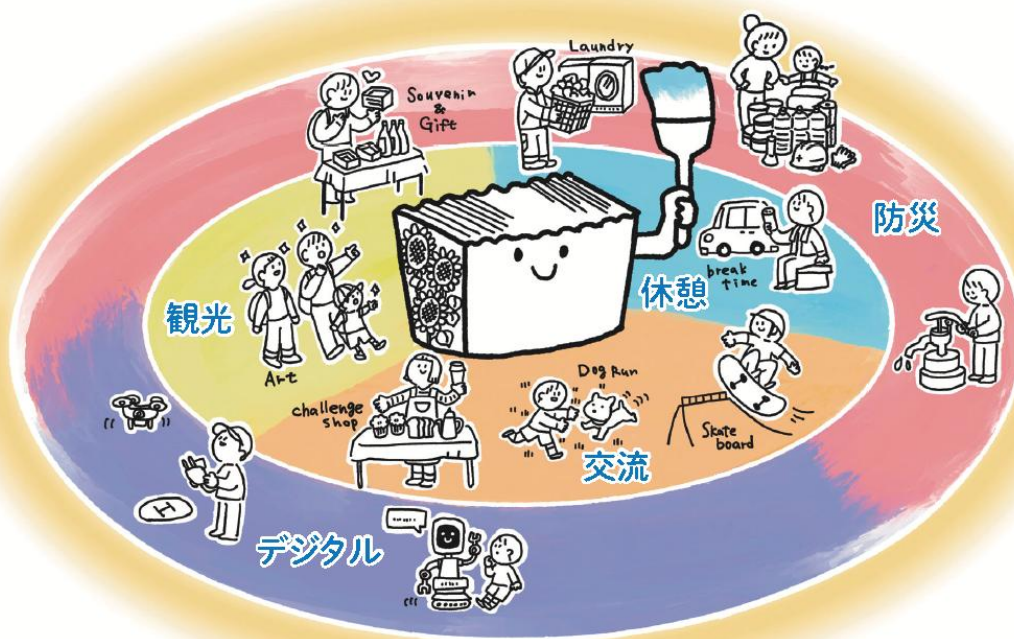


図 3-3 導入機能のコンセプトイメージ

(2) 想定するターゲットと導入機能

フェーズ1で想定するターゲットは、「道路利用者（休憩）」「住民（交流）」「観光者（観光）」の3分類で整理します。ターゲットごとに想定される利用目的を想定した上で、それらに対応する機能として、「休憩基盤機能」「地域交流機能」「観光交通機能」の導入を検討します。

加えて、ターゲット別の機能を横断的に強化する機能として、「デジタル・スマート機能」、「防災・レジリエンス機能」の導入を検討します。

表 3-2 想定するターゲットと導入機能（フェーズ1）

コンセプト	しなやかに未来を彩るみんなのキャンパス		
ターゲット	<b>休憩</b> 道路利用者 ・通勤者 ・運送業者 ほか	<b>交流</b> 住民 ・地域住民 ・市民 ほか	<b>観光</b> 観光者 ・県外利用者 ・県内利用者 ・西美濃地域内利用者 ほか
道の駅で想定される利用目的	・仕事の合間の小休憩に使う ・仮眠等のまとまった休憩をとる ・シャワーを浴びる ・食べ物や日用品を買う ほか	・景色を眺めながらベンチに座って休憩する ・イベントに参加する ・マルシェに農産物を出品する ・チャレンジショップに出店する ほか	・情報発信施設で道の駅整備について知る ・マルシェで地元農産物や特産品を買う ・大垣ならではのアート空間を楽しむ ・車中泊する ほか
▼	▼	▼	▼
導入機能	<b>【1】休憩基盤機能</b> 施設としての安心感や快適性を支える基盤となる機能	<b>【2】地域交流機能</b> 多様な主体の活動や交流の場として、地域の持続性や、地域ブランドの価値を高める機能	<b>【3】観光交通機能</b> 大垣らしさを生かして地域の魅力を磨き上げ、「目的地」としての価値を高める機能
	<b>【4】デジタル・スマート機能</b> 利用者の利便性・体験価値の向上と運営の効率化・高度化を図り、施設としての先進性や回遊性、持続的な運営を横断的に支える機能		
	<b>【5】防災・レジリエンス機能</b> 非常時にも広域的な受援拠点として機能し、施設のレジリエンスと環境負荷の低減を横断的に支える機能		

(3) 導入機能

【1】 休憩基盤機能「コンテナを生かした訪れたくなる上質なやすらぎ空間」

道の駅を目指すうえで、道路利用者に向けた休憩機能を実装します。  
コンテナだからといって、簡素な休憩所ではなく、ここにきてホッと一息つきたくなる上質なやすらぎ空間を提供します。

トイレ

すべての施設利用者に向けた衛生インフラを整備します。  
上下水に接続する通常トイレに加え、大規模災害時の活用を見据えた自己処理型等の非常時対応トイレを導入。平常時・非常時の双方で“止まらないトイレ”を実現します。  
また、清潔性・快適性・デザイン性に配慮したラグジュアリー感ある内装に配慮します。



自己処理型トイレコンテナ  
(道の駅うきは)

情報発信施設

主に道路利用者をターゲットに、休憩機能を兼ねた情報発信施設を整備します。観光案内に留まらず、アートプログラムや防災情報、周遊観光の起点となる機能をあわせ持つ統合的なビジターセンターとして位置付けます。  
また、トラックドライバー等の需要に対応するため、24時間営業の無人販売等の併設を検討します。



情報発信施設コンテナ (基山PA)



地域回遊情報発信施設  
(信越自然郷アクティビティセンター)

シャワー・ランドリー

主に道路利用者をターゲットに、洗濯やシャワーのニーズに応える施設の整備を検討し、より快適で充実した休憩環境を提供します。



ランドリーコンテナ  
(道の駅ようか但馬蔵)



フェーズ2への生かし方

○フェーズ1では各施設の利用実態、維持管理負荷等の運営課題を把握し、フェーズ2における適正規模、グレード設定等の検討に活用します。

## 【2】 地域交流機能「コンテナから繋がる出会いと賑わい空間」

様々な世代の住民が学び、遊び、交流できる居場所や「水都おおがき」を感じられる憩いの空間づくりを進めます。また、地域製品の育成や何かをやりたい人のきっかけとなる場を提供します。

コンテナという可変性を生かし、地域の思いに寄り添い柔軟にカタチを変えながら、出会いと賑わいの空間を創出します。

### 子どもの遊び場 等

コンテナを活用して子ども向けの遊び場を整備し、地域の子育て支援と多世代交流を促進します。日常的な遊び場としての利用はもちろん、子育てサークルや地域イベントでの活用も想定します。そのほか、地域交流スペースやドッグラン等、多世代の多目的な交流につながる施設を検討します。



子どもの遊び場  
(わいわい!!コンテナプロジェクト)  
写真出典：TRiP EDITOR

### イベント広場

周辺住民および観光者を対象に、地域交流・地域振興のためのイベント開催スペースの整備を検討します。マルシェ等の開催を想定するほか、アートや食、地域産業と連動した季節イベントの実施を検討します。



日常的な大小さまざまなイベントが行われる広場（日向市駅）  
写真出典：全国まちなか広場研究会

### チャレンジショップ 等

地元事業者の起業、出店を支援する施設として、チャレンジショップの整備を検討します。そのほか、農産物・特産品等の高付加価値化に向け、6次産業化製品等のトライアル販売も行い、フェーズ1を“売る場”から地域産品を“育てる場”とし、市内事業者の自走化と継続的な稼ぐ力の創出を目指します。



大垣産のお米  
(ハツシモ)



### フェーズ2への生かし方

○フェーズ1ではトライアル的に居場所づくりやイベント、地域産品の開発を行い、フェーズ2における事業化や事業継続の可能性を検証します。また地域産品のPRにより地域ブランドの醸成を図ります。

### 【3】 観光交通機能「コンテナからはじまる旅のワクワク拠点」

東海環状自動車道や国道21号をはじめとする幹線道路が交差する本地区は、様々な人が往来する交通の要衝です。

行き交う人々が思わず立ち寄りたくなる、アートを感じられる空間づくりや、様々な交通モードに対応した観光ハブ拠点を目指します。

#### アート・コンテナ

地域の歴史・産業・風土を体現し、郷土愛を育みながら、来訪者の体験価値を持続的に創出する、大垣らしいアートプログラム拠点を目指します。

デジタル・アート・コンテナの掛け合わせにより、施設の外装を“キャンバス”とし、プロジェクションやLED等のデジタル表現を活用した夜間演出・季節プログラムを実装し、昼夜問わず目的地としての価値向上を図ります。

また可変性の高いコンテナを用いたポップアップ制作拠点や実験的な展示等の展開も検討します。



可変性の高いアート空間  
(下瀬美術館)



デジタル技術を活用した  
没入型アート空間  
(LUMENARIUS)

#### 車中泊専用パーキング 等

車中泊を伴う観光者をターゲットに、車中泊専用パーキングを整備します。

そのほか、災害時には有効な機能の転用も考えられる小規模な宿泊機能の導入を検討します。



RVパーク  
(道の駅越前おおの荒島の郷)



コンテナホテル  
出典：R9 HOTEL GROUP

#### バイクステーション 等

ツーリングで訪れる多様な人々が交流する場として、バイクステーションの整備を検討します。また、サイクルステーション等、他の交通手段に対応した機能についても検討します。



ツーリング駐車場  
(道の駅 両神温泉 薬師の湯)

出典：MOTOINFO



#### フェーズ2への生かし方

○フェーズ1で小規模な実証や観光・消費行動への波及効果の検証を行うとともに、本エリアが観光の拠点を担っていく意識の醸成を図ります。

## 【4】 デジタル・スマート機能「社会課題解決を図る地域のアトリエ」

地域の暮らしの価値を高めるほか、施設運営の効率化を目的として、様々な先進技術の導入をトライアル的に検討します。

ここが土地利用のきっかけだけでなく、先進技術による社会課題解決のきっかけの場となるような施設整備を目指します。

### 無人販売所

24時間利用や省人化運営を見据え、物販や一部サービスにおいて無人決済システムの導入を検討します。これにより、多様な時間帯需要に対応し、利便性向上と運営効率化の両立を図ります。



無人決済システム  
（道の駅いちかわ）

### スマート運営

エネルギー管理、設備保全、清掃・補充の最適化等を含むスマート運営へ展開し、省人化とサービス品質の両立を図ります。

この際、無人決済の運用を支える基盤として、監視カメラシステムや遠隔確認体制等を適切に組み合わせ、防犯性の確保と利用者の安心につなげます。

### 自動運転の発着地点

持続可能な地域交通の推進を図る観点から、「自動運転バス」の実証実験の場とする等、新たな交通結節点として次世代交通システムによる公共交通ネットワークの形成を目指します。



次世代モビリティ e-Palette  
出典：トヨタ自動車

### その他

- 現地決済型ふるさと納税の導入（地域消費の促進と地域ブランドの醸成）
- ドローン配送の活用検討の場（地域のラストワンマイル課題の解決）
- AI デジタル案内板の導入（利用者の利便性向上、滞在価値向上）



### フェーズ2への生かし方

- フェーズ1ではあらゆる新技術の実証実験等を通じて、社会受容性や道路利用者・周辺住民・観光客に対する効果確認を行い、フェーズ2におけるデジタル・スマート機能の実装化に繋げていきます。

## 【5】 防災・レジリエンス機能「途切れない安心と揺るがない拠点」

コンテナという可変性を生かし、有事の際には柔軟かつ機動的に対応することで、地域に対し“途切れない安心”を提供します。

単なる物資保管に留まらず、広域の受援・支援の前線拠点として、支援人材の活動拠点化や災害対応オペレーションの迅速化につながる空間・動線計画を一体的に検討します。

### 高付加価値コンテナ

物資保管やトイレ機能などを備え、機動的に移動可能な高付加価値コンテナの導入を進めます。

有事の際には、地域のニーズに対して機動的に対応するとともに、広域的な災害支援として被災地への当該コンテナの迅速な輸送を行います。



機動的に移動可能な高付加価値コンテナ

### 自立型エネルギーシステムの搭載

災害時における施設機能の継続性確保に向け、太陽光・蓄電池・非常用電源等の導入を検討します。トイレや情報発信施設、休憩スペースが災害時でも継続して稼働できる自立型電源システムの構築を視野に入れ、平常時の省エネ・脱炭素化にも資する設備構成を検討します。



風力や太陽光による再生可能エネルギーで稼働するバス待合所

### 水・衛生に関する補完機能の実装

災害時にもトイレや手洗いなどの水・衛生環境をできる限り維持できるよう、貯水槽や井戸等による給水手段の確保を検討します。平常時は通常のトイレ等に活用しつつ、発災時には道路利用者や受援・支援に従事する人々の衛生環境を支えます。

さらに、自立型エネルギーと連動した給湯設備の導入を検討します。冬季の災害時にも温かい手洗いや簡易シャワー、温かい飲み物の提供を可能とすることで、季節を問わず安心できるような防災拠点の構築を図ります。



防災井戸（道の駅しらね）



バイオマスボイラーユニット（兵庫県たつの市）

出典：櫛コンテナハウス 2040.jp



### フェーズ2への生かし方

○フェーズ1で実装した防災機能の柔軟性と機動性をフェーズ2に継承し、本格的な施設による防災機能と組み合わせることで、あらゆる災害状況に対応できる多様な防災支援を目指します。

#### 4 規模

フェーズ1の施設規模は下表に示す通りです。なお、今後の設計における検討・調整により規模が変更となることがあります。

また、フェーズ2の整備が完了するまでの間においても、供用開始後の社会情勢や利用ニーズの変化に応じて敷地、施設規模や導入機能の調整を行い、「成長する道の駅」としてフェーズ1の機動的なブラッシュアップを図ります。

表 3-3 施設規模のまとめ

分類	面積	具体的施設（案）
交通施設	約0.83ha	駐車場 (約8,100㎡)
		車中泊専用パーキング (約210㎡)
		自動運転乗降スペース (約60㎡)
		バイクステーション (約80㎡)
屋外施設	約0.14ha	イベント・遊び場スペース (約570㎡)
		防災用高付加価値コンテナ (約90㎡)
		ドッグラン (約90㎡)
		緑地・歩行者通路等 (約660㎡)
屋内施設	約0.08ha	トイレ (約90㎡)
		情報発信施設（休憩施設含む） (約150㎡)
		ランドリー (約30㎡)
		シャワー (約30㎡)
		チャレンジショップ (約60㎡)
		無人販売所 (約30㎡)
		コンテナアート (約120㎡)
		宿泊施設 (約300㎡)
事務所 (約30㎡)		
合計		約1.1ha

## 5 施設配置計画案

フェーズ1の施設配置計画は以下に示すとおりです。



図3-4 ゾーニング図

### ■ ゾーニングのポイント

- ・ 駐車場の混雑状況を把握しやすい位置として、交通量の多い国道21号、(主)大垣環状線に面した位置に、駐車場ゾーンを配置します。
- ・ 駐車場へのアクセスは、国道21号、(主)大垣環状線、(都)高屋松線からの接続を候補とします。
- ・ 駐車場ゾーンを囲むように、施設配置ゾーンを配置します。沿道から視認しやすい位置を、メインの施設配置ゾーンとします。

## 6 事業実施方式

本整備は、「道の駅」の開駅に向けた段階整備として、道路利用者に向けた公益機能と地域振興に向けた収益機能を併せ持つものです。事業実施方式としては、「公設公営」、「公設民営」が考えられるほか、「民設民営」の可能性についても検討するものとします。本整備においては、民間事業者が有するノウハウを活用した効率的かつ柔軟な運営や、財政負担の軽減を目指し、サウンディング調査を通して最適な民間活力導入を検討します。

表 3-4 事業実施方式の概要

手法	公設公営（市直営）	公設民営（指定管理等）	民設民営※（民間事業者）
概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>市が直接管理運営を行う手法</li> <li>トイレの維持管理や販売施設・飲食施設の運営等、施設ごとに業務委託やまたはテナント方式のケースが多い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>行政が施設を整備し、管理運営を民間に複数年契約で委託する方式</li> <li>指定管理者が独立採算で事業を行う</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>行政が一定の関与をしつつ、施設の整備・管理運営を民間主体に委託するもので、PFI方式が最も代表的な形態</li> </ul>
メリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共の目的が直接反映できる</li> <li>行政施策との連動が図りやすい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共の目的が直接反映できる</li> <li>民間企業が有するノウハウを活かしたサービス向上、効果的・効率的な施設運営が期待できる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>設計、施工、運営、維持管理まで一貫して同じ民間企業が行うため、事業全体のサービス性、効率性が向上</li> </ul>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>収益施設の運営ノウハウが少ないため、収益性が求められる「道の駅」の総合的な管理運営が困難となる場合がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>施設整備は市、管理運営は指定管理者となるため、設計・施工・運営・維持管理までの一貫性は担保できない</li> <li>契約期間が短い例が多く、運営側のメリットが限定される</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>PFI事業者の利益が優先され、「道の駅」が持つべき公益性が軽視される懸念がある</li> </ul>
評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>行政の目的に沿った長期視点で管理運営を行いやすく、行政の責任が明確で継続性が高い</li> <li>行政が公的な立場から判断するため、サービス向上が反映されにくい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>民間ノウハウを活かし、利用者や地域ニーズに柔軟に対応でき、サービスの質向上やコスト縮減が図りやすい</li> <li>収益事業として魅力づくりを継続的に展開していくためには、民間経営の感覚や視点が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市の財政負担が平準化でき、経費削減効果も見込まれる</li> <li>設計、施工を行った事業者が収益性重視の管理・運営を行うこととなるため、公益性が発揮されにくい</li> </ul>

※道路事業予定地を活用した道路占用による施設の設置については、関係機関と協議中

参考

■トライアルの運営体制

本整備は「トライアル」の場としての側面も持つことを念頭に、トライアルの運営も含めた検討が必要です。なお、トライアルパーク蒲原では、ひとつの民間事業者が施設全体の管理運営とトライアルのコーディネートを行う体制となっています。

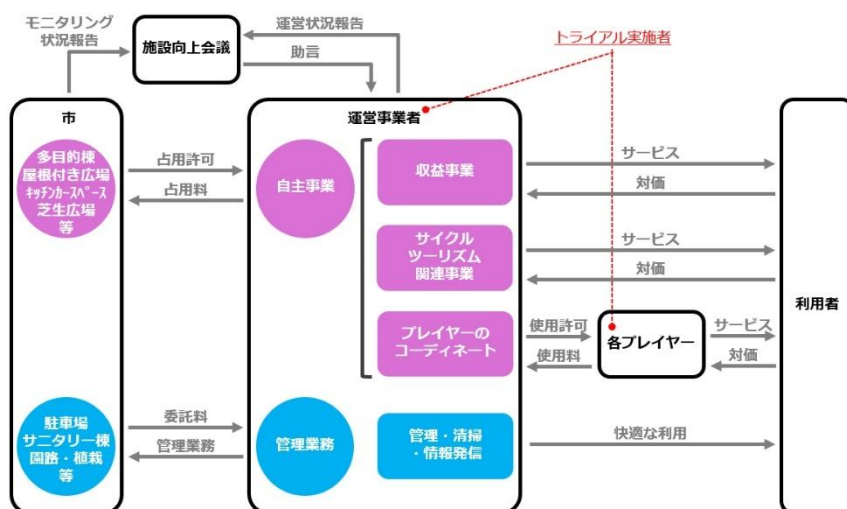


図 3-7 トライアルパーク蒲原の運営体制 (出典：静岡市)

7 概算事業費

本計画段階では、設計条件や事業実施方式等が確定していないことから、現時点の標準的なコストを参考にして、概算事業費を約6～7億円と想定します。

今後は、各種整備手法を比較し事業費の縮減を図りながら、詳細を検討していきます。

表 3-5 概算事業費の内訳

項目	概算費 (億円)
基盤整備 (駐車場、排水など)	4.0
施設整備 (コンテナ・諸設備など)	2.5
合計	6.5



## 第4章 道の駅フェーズ2整備の方向性

道の駅（フェーズ2）は、道の駅単体の整備にとどまらず、周辺との一体的な土地利用を目指しています。そこで、本地区全体の土地利用ゾーニングの考え方を整理したうえで、道の駅の位置や規模といった道の駅整備に向けた方向性を定めます。

### 1 大垣西インターチェンジ周辺地区における土地利用の考え方

#### (1) 本地区の現況を踏まえた土地利用のあり方

第1章で示したとおり、本地区では「集客」「産業誘導」「多目的交流」を軸とした土地利用を図ります。本地区やその周辺における現況の土地利用や企業ニーズ等を踏まえ、望ましいゾーニングの考え方を示します。

表4-1 土地利用ゾーンと導入機能・施設の関係（第1章 P6 参照）

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			○

(2) 本地区の現況

① 本地区周辺の現況

本地区周辺の用途地域や土地利用の現況を整理します。

用途地域など

<現況>

- 大垣西ICより西側をみると、周囲3方位が主として住居系用途地域に囲まれており、3方位周辺はDID地区（人口集中地区）となっています。
- 大垣西ICを南下したエリアに工業系用途地域が指定され製造業の工場等が立地しています。
- 調査検討エリアの東には「その他自然地（南一色公園）」が近接しています。

<整理結果>

- 周囲3方位から住居系用途地域で囲まれている大垣西IC西側は、住宅地との近接性や周辺住民の集客性を踏まえ、商業系の土地利用が適していると考えられます。
- 大垣西IC南側は既存工業系用途地域との連続性を持たせた工業系の土地利用が適していると考えられます。
- 大垣西IC東側は南一色公園等との連携を想定し、自然体験を通して様々な人の交を促進する土地利用が適していると考えられます。

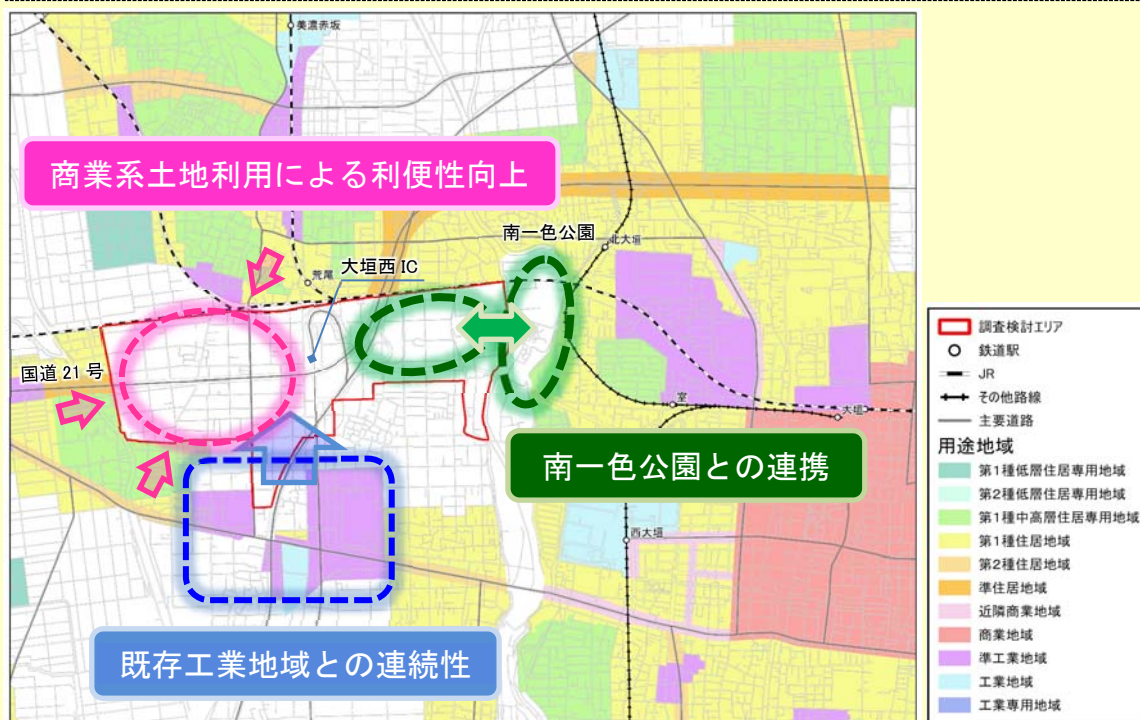


図 4-1 用途地域の分布状況

② 本地区内の現況

本地区内の現況を踏まえ、より具体的なゾーニングのあり方を検討します。

主要道路（国道21号）

〈現況〉

- 大垣西IC周辺には、岐阜県の東西における大動脈となる国道21号が整備されています。



〈整理結果〉

- 交通量が多くアクセス性に優れる国道21号が集客の軸となることが考えられるため、国道21号の周囲を商業系の土地利用の軸にします。
- 大垣西IC東側は高架となっており乗り入れ困難なため、対象範囲から除外して集客ゾーンに係るゾーニングを検討します。

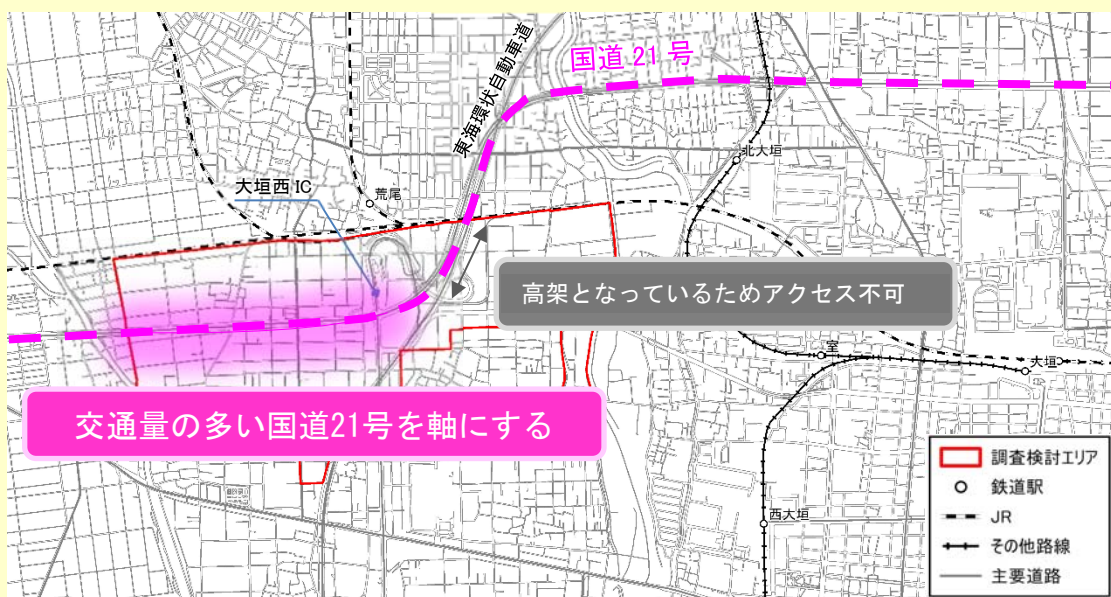


図4-2 国道21号の位置

補足

～民間事業者意向調査の結果～

令和4～5年度に実施した民間事業者の進出意向等調査では、進出に前向きな22社（「かなりある」「ある」「検討する」と回答）のうち、18社が進出可能性エリアについて、インターチェンジより西側を選択しており、**国道21号沿線のニーズが高い結果となりました。**



商業用地、工業用地の分布

<現況>

- 大垣西ICの西側にいくつか商業用地が分布していますが、まとまった立地は確認できません。
- 荒尾町交差点付近を中心に工業用地がまとまって立地しています。



<整理結果>

- 工業用地がまとまって立地する大垣西ICから荒尾町交差点の間についてアクセス性を生かし周辺環境との調和に配慮した工業系の土地利用の推進が適していると考えられます。

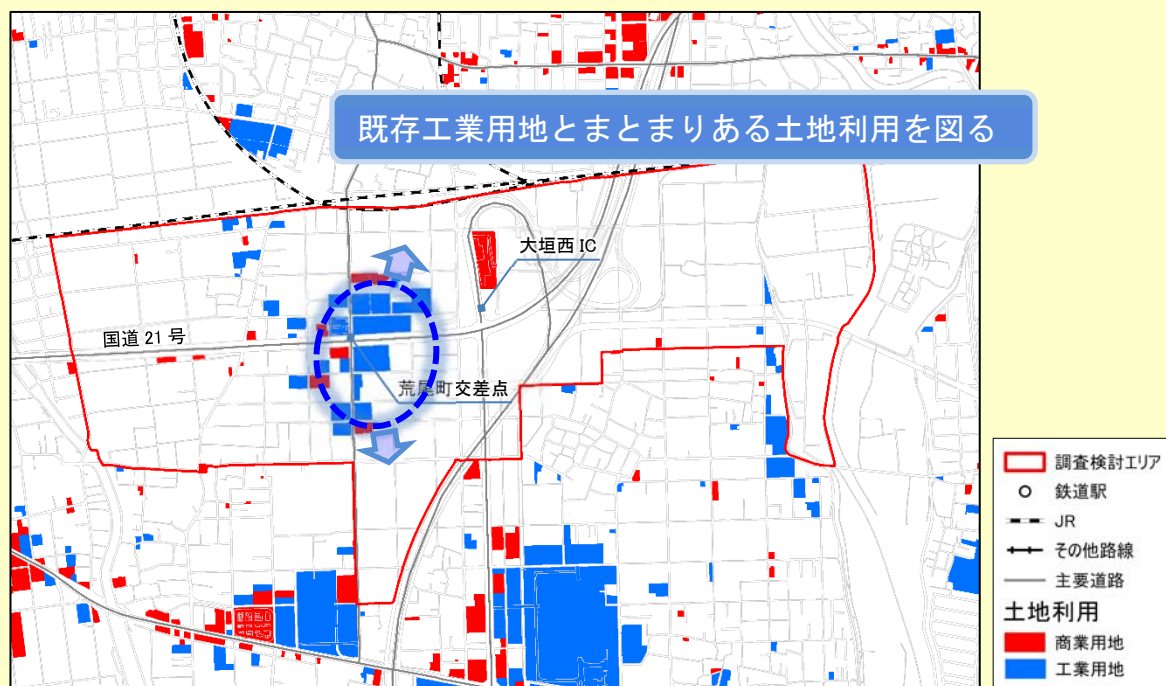


図4-3 土地利用現況図（商業用地、工業用地）

埋蔵文化財の分布状況

〈現況〉

- 大垣西IC出口周辺に荒尾南遺跡、東側に桧遺跡が分布しています。



〈整理結果〉

- 文化財活用の観点から公園系の土地利用推進が適していると考えられます。
- 商業系や工業系の土地利用は、建築時の調査によるコスト増の観点から不利であると考えられます。



図 4-4 埋蔵文化財の分布図

農地、住宅用地の分布

〈現況〉

- 調査検討エリアの大半を田が占めています。
- 荒尾町交差点から西側の地区で住宅の密集がみられます。



〈整理結果〉

- 一団の農地を活用し、住宅密集地を避けた土地利用を検討します。

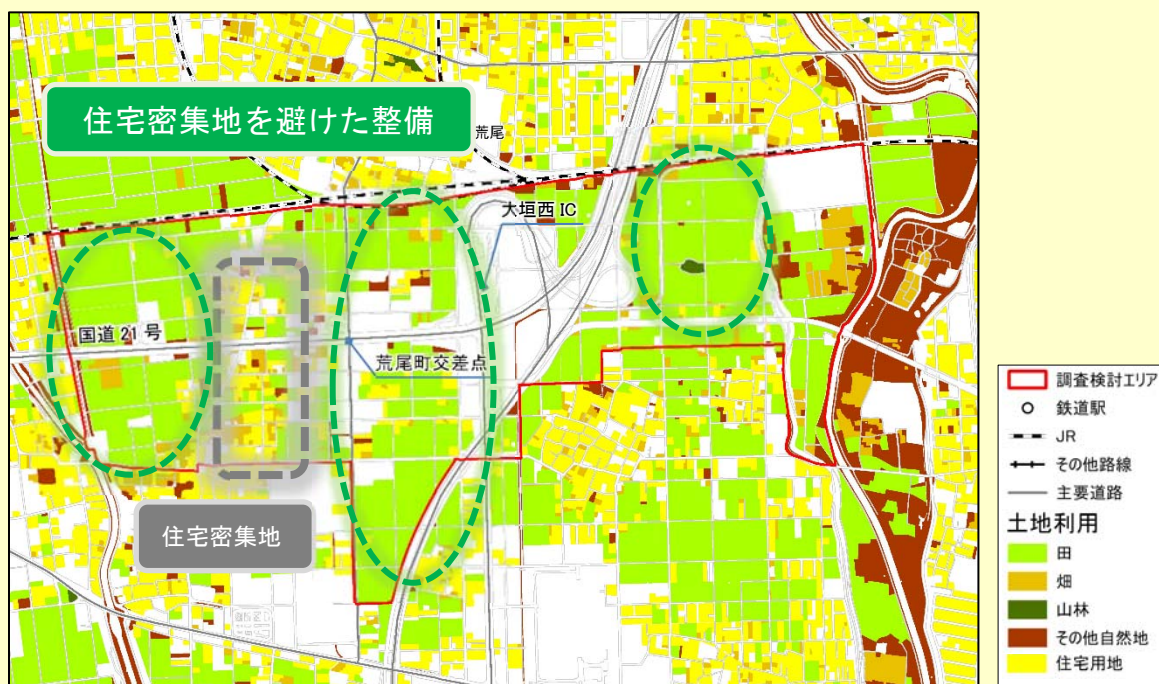


図4-5 土地利用現況図（農地、住宅地 ほか）

### (3) ゾーニングの考え方

本地区及びその周辺の現況を総合的に勘案し、ゾーニングの考え方を示します。当ゾーニングに基づき、具体的な土地利用を検討するものとします。

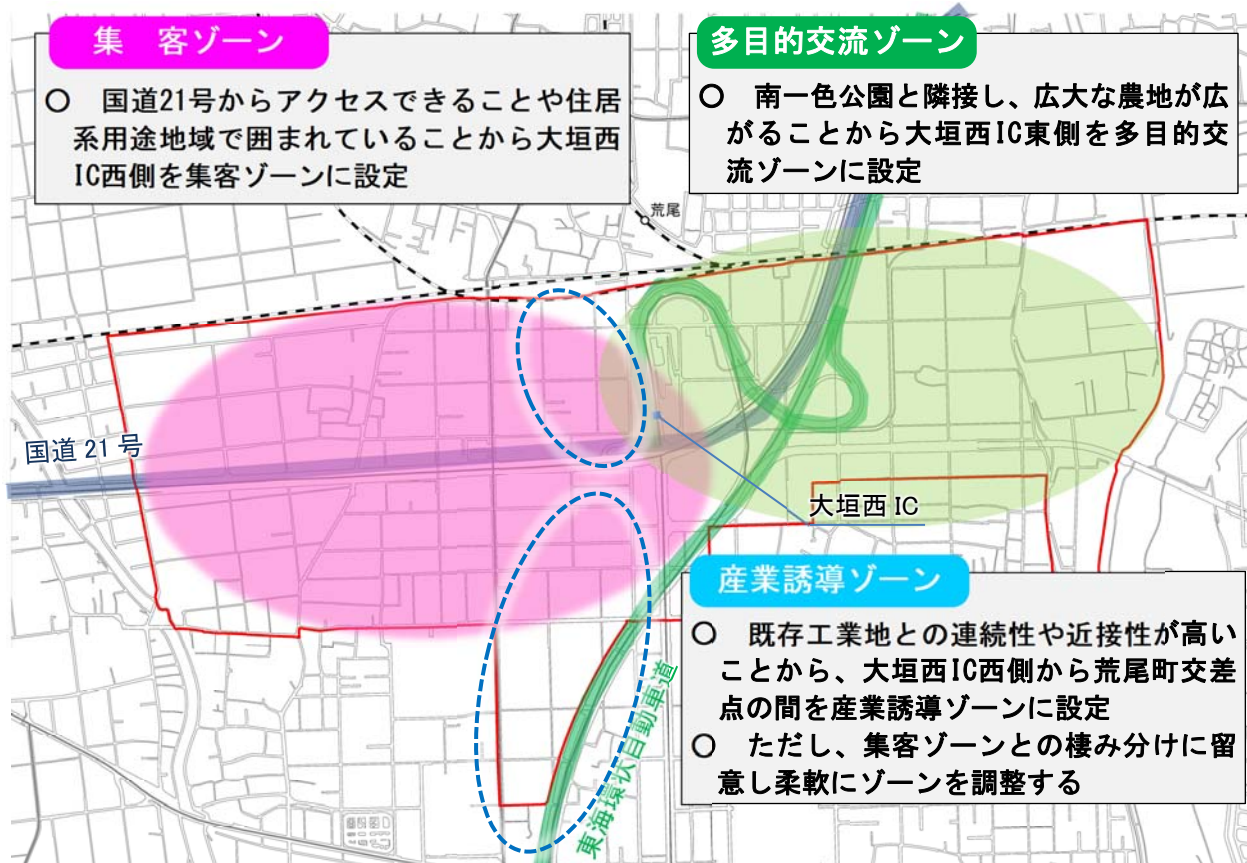


図4-6 本地区におけるゾーニングの考え方

### 各ゾーンの土地利用の考え方

#### 集客ゾーン

- 集客による地域経済の活性化とにぎわいの空間を創造します。  
例) 道の駅、民間商業施設、交通結節施設（バス等の乗降場）、観光農園 ほか



#### 多目的交流ゾーン

- 様々な人の交流と地域資源の発信を目的として、周辺の地域資源と連携した土地利用を推進します。  
例) 大規模公園（インクルーシブパーク）、スポーツ施設、アーバンスポーツパーク、農園施設、医療施設 ほか



#### 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、物流拠点として物流産業の誘導を図ります。  
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



## 2 道の駅として想定する機能・規模

### (1) 道の駅の機能・規模の考え方

フェーズ1及びフェーズ2で導入を想定する機能は、第2章の「7-(4) 想定する導入機能」を参照します。

道の駅の規模は、上記機能を備える施設ごとに各種設計要領、ガイドライン算定値及び類似事例等を参照して算出します。

なお、民間施設との一体整備を目指していることから、ここで示すのは、道の駅として実際に整備を想定する規模ではなく、第2章で整理した導入機能を実現するための施設規模を目安として算出するものです。

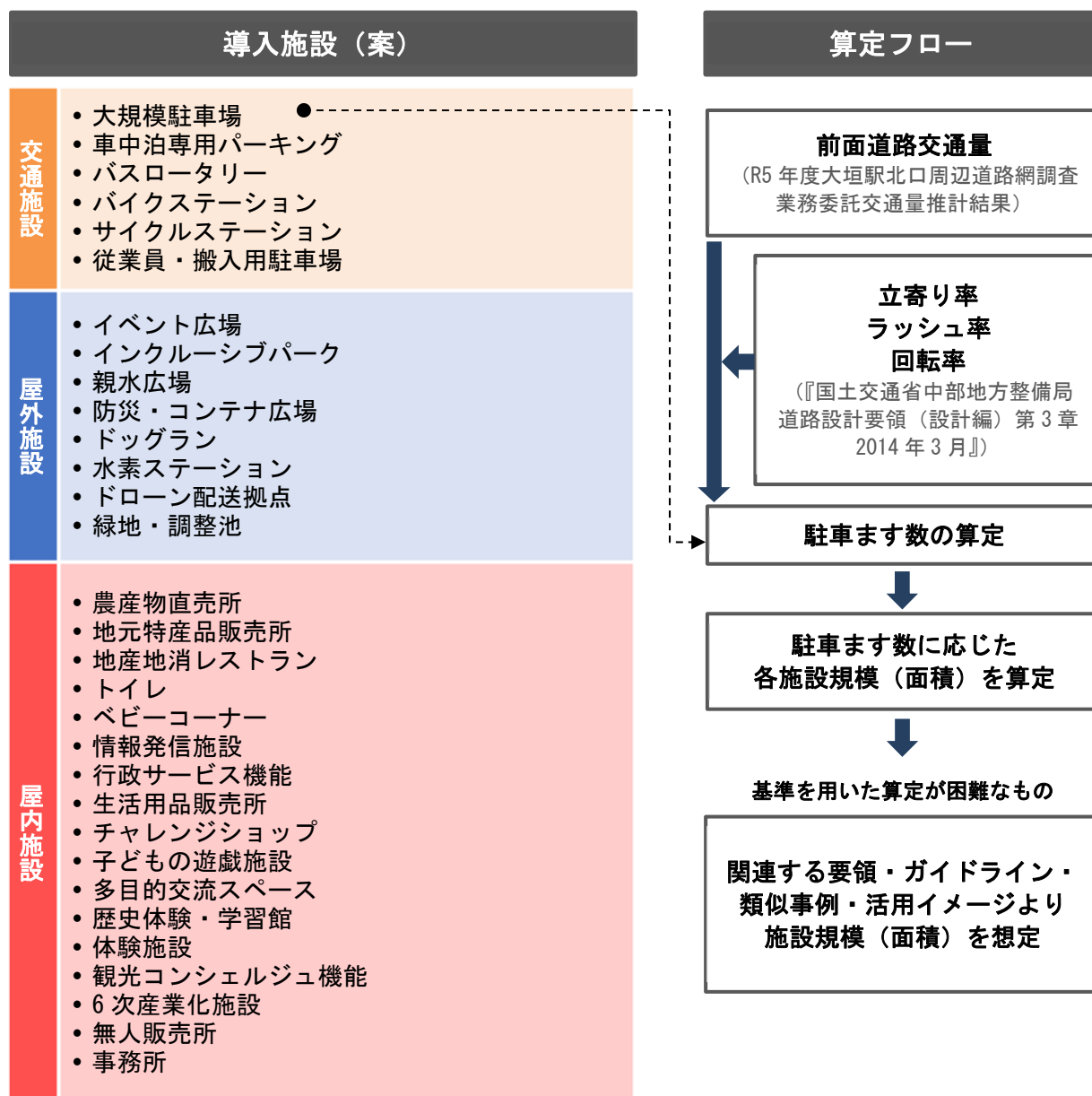


図4-7 導入施設（案）と施設規模算定フロー

(2) 施設規模の算定

施設ごとに算出した面積は、交通施設約1.4ha、屋外施設約2.0ha、屋内施設約0.3ha、全体で約3.7haを想定します。

なお、次頁以降に道の駅の根幹的な機能である駐車場について、その規模算定の過程を示します。

表4-2 施設規模

分類	面積	具体的施設（案）
交通施設	約1.4ha	大規模駐車場 (約9,900㎡)
		車中泊専用パーキング (約400㎡)
		バスロータリー (約2,300㎡)
		バイクステーション (約150㎡)
		サイクルステーション (約150㎡)
		従業員・搬入用駐車場 (約900㎡)
屋外施設	約2.0ha	イベント広場 (約3,000㎡)
		インクルーシブパーク (イベント広場内)
		親水広場 (イベント広場内)
		防災・コンテナ広場 (約2,000㎡)
		ドッグラン (約1,500㎡)
		水素ステーション (約1,000㎡)
		ドローン配送拠点 (約3,000㎡)
		緑地・調整池 (約9,000㎡)
屋内施設	約0.3ha	農産物直売所 (約300㎡)
		地元特産品販売所 (約250㎡)
		地産地消レストラン (約610㎡)
		トイレ (約310㎡)
		ベビーコーナー (約20㎡)
		情報発信施設 (約210㎡)
		行政サービス機能 (約40㎡)
		生活用品販売所 (約230㎡)
		チャレンジショップ (約260㎡)
		子どもの遊戯施設 (約600㎡)
		多目的交流スペース (約60㎡)
		歴史体験・学習館 (約60㎡)
		体験施設 (約60㎡)
		観光コンシェルジュ機能 (約40㎡)
		6次産業化施設 (約200㎡)
		無人販売所 (約30㎡)
		事務所 (約70㎡)
合計	約3.7ha	

参 考

大規模駐車場

道路利用者の休憩機能のための駐車施設、周辺住民が利用する地域連携機能のための駐車施設、それぞれについて駐車ます数、面積を算定します。

ア. 駐車ますの算定

『国土交通省中部地方整備局 道路設計要領（設計編）第3章 2014年3月』（以下、「道路設計要領（設計編）」）に準拠し、算定します。

算定式	必要駐車ます数 (台)	=	計画交通量 (台/日)	×	立寄率	×	ラッシュ率	×	駐車場占有率
<p>●計画交通量 : 対象路線の24時間交通量に、休日サービス係数を乗じて算定                  ※24時間交通量はR5年度大垣駅北口周辺道路網調査業務委託交通量推計結果の将来交通量27,100台/日を参照し、30,000台/日に設定                  ※小型車及び大型車の分担率は「令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査」を参照</p> <p>●立寄率 : 「道路設計要領（設計編）」の1kmあたりの立寄率に、対象延長（15kmに設定）を乗じて算定</p> <p>●ラッシュ率 : 「道路設計要領（設計編）」のラッシュ率を使用</p> <p>●駐車場占有率 : 「道路設計要領（設計編）」の駐車場占有率を使用</p>									

■機能ごとに必要な駐車ます数の算定

施設全体として必要な駐車ますの算定に当たっては、1kmあたりの立寄率、ラッシュ率、占有率は、旧日本道路公団の定めたパーキングエリアの値を使用します。

休憩機能では、地域連携機能と比較し、利用時間が短くなることを考慮し、占有率は旧日本道路公団の定めたサービスエリアの値を使用します。

地域連携機能は、施設全体で必要な駐車ます数から、休憩施設に必要な駐車ます数を差し引いた値とします。ただし、大型車用の駐車ますは設定しないため、大型車分は小型車用として割り当てます。

機能	車種	計画交通量 (台/日)	立寄率	ラッシュ率	占有率	必要駐車ます数 (台)
施設全体	小型車	34,588	0.105	0.10	0.42	152
	大型車	5,912	0.120	0.10	0.50	36
休憩機能	小型車	34,588	0.105	0.10	0.25	91
	大型車	5,912	0.120	0.10	0.33	24
地域連携機能	大型車	—	—	—	—	0
	小型車	—	—	—	—	73
合計						188

## 参 考

## ■身体障害者用駐車施設数

「道路の移動円滑化に関するガイドライン」に従い、休憩機能、地域連携機能それぞれの合計駐車ます数の1/50台（少数以下繰り上げ）とします。

休憩機能駐車ますに対しては3台、地域連携機能駐車ますに対しては2台となります。

## イ. 駐車施設に必要な面積の算定

車路を考慮した各駐車ます1台あたりに必要な面積を算出し、必要駐車ますを乗じて算定します。必要駐車ます数と、駐車場面積は以下の通りです。

機能	種別	駐車ます数 (台)	車路を考慮した面積 (㎡/台)	駐車場面積 (㎡)
休憩機能	小型車	91	36	3,299
	大型車	24	140	3,354
	身体障害者用	3	78	233
地域連携機能	小型車	73	39	2,858
	大型車	0	140	0
	身体障害者用	2	78	155
合計		193	—	9,900

## 補 足

## ～災害時の拠点として機能する「防災道の駅」について～

## 「防災道の駅」とは

「防災道の駅」とは、通常の道の駅機能に加えて、**災害時に広域的な防災拠点として機能する道の駅**であり、国土交通省により選定されます。

## 「防災道の駅」の選定要件

防災道の駅の選定要件として、①都道府県が策定する広域的な防災計画及び新広域道路交通計画に広域的な防災拠点として位置づけられていること、②災害時に求められる機能に応じた施設、体制が整っていることが必要であると位置づけられています。

1. 都道府県が策定する**広域的な防災計画（地域防災計画もしくは受援計画）**及び**新広域道路交通計画**（国土交通省と都道府県で策定）に広域的な防災拠点として位置づけられていること
  - ※ ハザードエリアに存する場合は、適切な対応が講じられていること
  - ※ **最寄りICまで5km圏内かつ重要物流道路**（代替・補完路含む）**に接している場合**、又は、**道路啓開計画に拠点としての位置づけがある場合**においては、上記計画の位置づけが整っていない場合であっても、次期計画見直し時に盛り込むことを条件とし選定可能とする
2. 災害時に求められる機能に応じて、以下に示す**施設、体制が整っていること**
  - ① **建物の耐震化、無停電化、通信や水の確保等**により、災害時においても業務実施可能な施設となっていること
  - ② 災害時の支援活動に必要なスペースとして、**2500m<sup>2</sup>以上の駐車場**を備えていること
  - ③ 「道の駅」の設置者である市町村と道路管理者の役割分担等が定まった**BCP（業務継続計画）**が策定されていること
3. 2. が整っていない場合については、**今後3年程度で必要な機能、施設、体制を整えるための具体的な計画**があること

「防災道の駅」の選定要件 （出典：国土交通省資料）

## （参考）岐阜県における広域防災拠点の指定要件

県は、以下のア～ウの機能（全部又は一部）を有する拠点を、県広域防災拠点として指定する。

## ア 活動拠点

応援部隊が救助・消火活動、ライフライン事業者が復旧活動等を実施する拠点。  
施設数：16施設

## イ 広域物資輸送拠点（一次物資拠点）

県が国の調整によって供給される物資等を受入れ、原則として、これを各市町村が設置する地域内輸送拠点に向けて物資を輸送する拠点。

施設数：9施設

## ウ 広域医療搬送等拠点

災害派遣医療チーム（DMAT）等の一時待機や傷病者の県内外への搬送を実施し、SCU拠点の機能を補完しながら、広域における医療搬送を実施する拠点。

施設数：12施設

※SCU：航空搬送拠点臨時医療施設

※SCU拠点：航空自衛隊岐阜基地（各務原市）、高山自動車短期大学（高山市）

（出典：岐阜県災害時広域受援計画（令和7年4月/岐阜県））

### 3 道の駅（フェーズ2）の位置の考え方

#### (1) 比較検討候補地の設定

調査検討エリアのうち、「①一団の農地としてまとまった土地であること」、「②10～15haの区域規模であること」、「③地形地物を境界とすること」を条件に区域設定を行い、次のとおり、5か所の候補地を抽出しました。

この5つの候補地を比較し、それぞれのエリア特性を把握することとします。

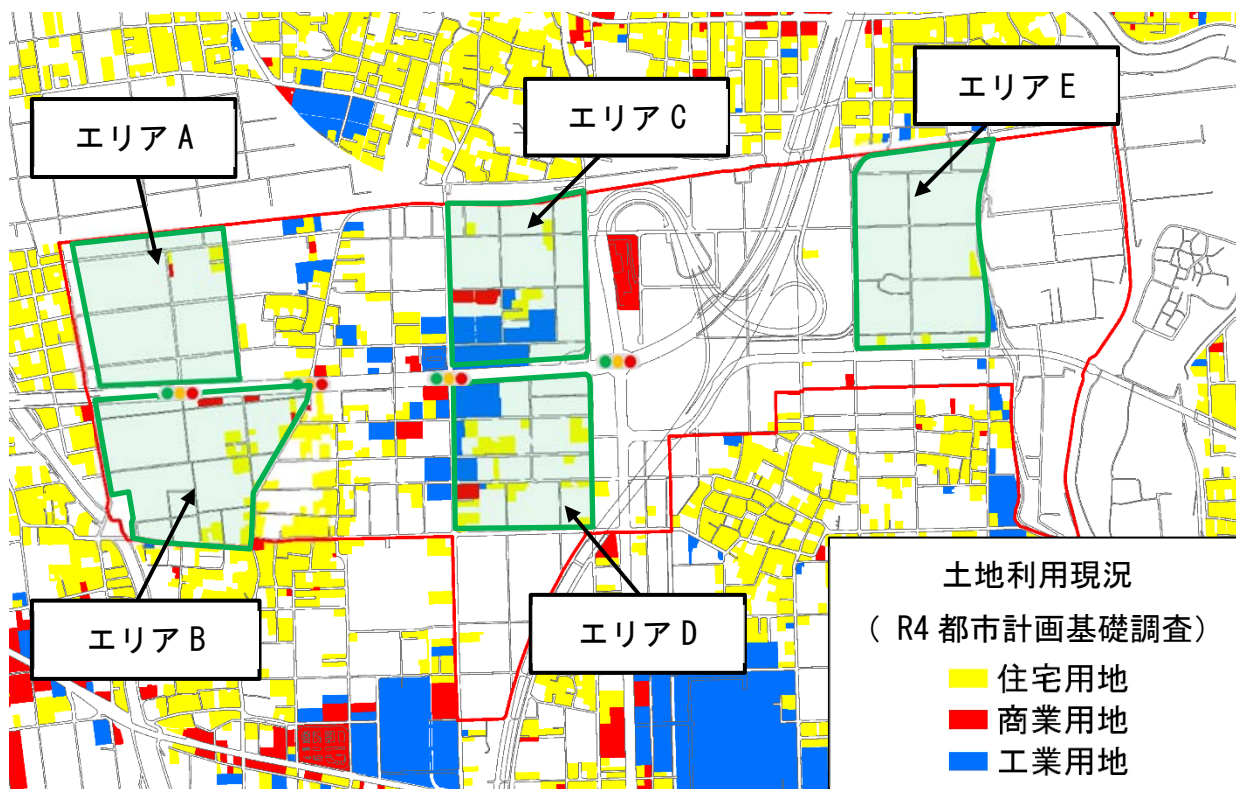


図4-8 道の駅の比較検討候補地

(2) 評価指標の設定

各候補地の評価指標を次のとおり設定します。なお、評価は「他候補地と比較して特に評価できる」「他候補地と比較して評価できる」「他候補地と比較して評価が劣る、課題あり」の3段階で行います。

表 4-3 「道の駅」の評価指標

視点	評価項目	評価基準 (◎…3点、○…2点、△…1点)	評価方法
敷地 活用性	既存建築物 の種類と数	◎：少ない（15棟未満）	都市計画基礎調査、 現地調査等
		○：中程度（15棟以上30棟未満）	
		△：多い（30棟以上）	
	移転等に係る 障壁事項	◎：少ない	
		○：障壁事項あり（周囲への影響が少ない）	
		△：障壁事項あり（周囲への影響が大きい）	
交通 アクセス性	信号交差点 直結数	◎：複数交差点と直結	現況の 道路ネットワーク
		○：ひとつの交差点と直結	
		△：直結する交差点がない	
	渋滞対策	○：渋滞時の迂回路あり	
		△：渋滞時の迂回路なし	
	中心市街地から のアクセス性	◎：大垣駅からの道路距離が短い	
		○：大垣駅からの道路距離が長い	
	大垣西 IC 出口 からの アクセス性	◎：国道21号から左折でアクセス	
○：国道21号から右折でアクセス △：国道21号以外を経由するアクセス			
から の 継 続 性	フェーズ1 整備予定地 との継続性	◎：整備予定地に隣接	フェーズ1整備 予定地との位置関係
		○：整備予定地に近接	
		△：整備予定地から離れている	
の 地 域 活 用 性	自然・歴史資源※ との近接性	◎：自然・歴史どちらもエリア内もしくは近接	対象とする 自然・歴史資源 との位置関係
		○：自然・歴史どちらかのエリア内もしくは近接	
		△：自然・歴史どちらも離れている	
視 認 性	国道21号から の視認性	◎：東西両方向から視認できる	アクセス経路と 既存施設、整備候補地との関係 性
		○：片方向から視認できる	
		△：視認できない	
	大垣西 IC 出入口 からの視認性	○：視認できる	
△：視認できない			
耐 災 性	計画規模（L1） 洪水浸水深	◎：浸水なし	洪水ハザードマップ における候補地の予想浸水深
		○：3.0m 未満	
		△：3.0m 以上	
	想定最大規模 （L2） 洪水浸水深	◎：浸水なし	
		○：3.0m 未満	
		△：3.0m 以上	

※自然資源：福田公園、南一色公園、杭瀬川 歴史資源：荒尾南遺跡、松遺跡、南一色公園（杭瀬川の戦いゆかりの地）

(3) 検討候補地の比較評価

5か所の検討候補地について各項目から比較評価しました。

「敷地活用性」ではエリアA、「交通アクセス性」ではエリアB、「フェーズ1との継続性」ではエリアD、「地域資源の活用性」ではエリアEの優位性が高いという結果になりました。

表4-4 検討候補地の比較評価

項目	エリアA		エリアB		エリアC		エリアD		エリアE	
敷地活用性										
既存建築物の種類と数	住宅：10程度 商業：1程度	◎	住宅：26程度 商業：3程度	○	住宅：13程度 商業：1程度 工業：2程度	○	住宅：33程度 商業：1程度 工業：3程度	△	住宅：5程度	◎
移転等に係る障壁事項	なし	◎	墓地（竹南霊園）	○	アスファルト 合材工場	△	工場、住宅が点在、大規模 移転なしに一回の土地の確保 困難	△	鉄塔 神社跡地	△
評価	6点		4点		3点		2点		4点	
交通アクセス性										
信号交差点直結数 （国道21号からのアクセス性）	1 木呂町西交差点	○	2 木呂町西交差点 木呂町交差点	◎	0	△	0	△	0	△
渋滞対策	対策が必要	△	迂回路あり	○	対策が必要	△	迂回路あり	○	対策が必要	△
中心市街地からのアクセス性	国道21号	○	国道21号	○	国道21号	○	国道21号	○	市道高屋検線	◎
大垣西IC出口からのアクセス性	国道21号北側 （右折が必要）	○	国道21号南側 （右折の回避）	◎	国道21号北側 （右折が必要）	○	国道21号南側 （右折の回避）	◎	市道高屋検線	△
評価	7点		10点		6点		8点		6点	
フェーズ1からの継続性										
フェーズ1整備予定地との継続性	位置が離れており、 集客基盤等の活用性が低い	△	位置が離れており、 集客基盤等の活用性が低い	△	位置が近く、集客基 盤等の活用性が高い	○	位置が隣接し、集客 基盤等の活用性がかな り高い	◎	位置が近く、集客基 盤等の活用性が高い	○
評価	1点		1点		2点		3点		2点	
地域資源の活用性										
自然・歴史資源との近接性	位置が離れており、 活用性が低い	△	位置が離れており、 活用性が低い	△	位置が近く活用性が 高い （荒尾南遺跡）	○	位置が近く活用性が 高い （荒尾南遺跡）	○	位置が近いほか、資 源が複数あり活用性 がかなり高い（南一 色公園、福田公園、 検遺跡ほか）	◎
評価	1点		1点		2点		3点		3点	
視認性										
国道21号からの視認性	両方面から 視認できる	◎	両方面から 視認できる	◎	両方面から 視認しづらい	△	東から西は 視認できる	○	両方面から 視認しづらい	△
大垣西IC出入口からの視認性	視認できない	△	視認できない	△	視認できる	○	視認できる	○	視認できない	△
評価	4点		4点		3点		4点		2点	
安全性										
計画規模（L1）浸水深	0.5m以上3.0未満	△	なし	◎	0.5m未満	○	なし	◎	0.5m未満	○
想定最大規模（L2）浸水深	0.5m以上3.0未満	○	0.5m以上3.0未満	○	0.5m以上3.0未満	○	3.0m以上5.0未満	△	0.5m以上3.0未満	○
評価	3点		5点		4点		4点		4点	
エリアの特徴	既存建築物が少なく、移 転等に係る障壁がないた め敷地活用性に最も優 れる  フェーズ1整備候補地か ら位置が離れており、集 客基盤等の活用性が低 い		既存建築物及び移転等 に係る障壁はあるもの、 他エリアと比較して敷 地活用性に優れる  2か所の交差点に直結し ており、市街地から左折 でアクセス可能なため、 交通アクセス性に最も 優れる  フェーズ1整備候補地か ら位置が離れており、集 客基盤等の活用性が低 い		敷地内に工場が立地して いるため、敷地活用性 で劣る  交差点に直結しておら ず、市街地から右折でア クセスする必要があるた め、交通アクセス性で 劣る		敷地内に工場、住宅が点 在しており、敷地活用 性で最も劣る  迂回路が確保可能であ り、市街地から左折でア クセス可能なため、交 通アクセス性に優れる  フェーズ1整備候補地か ら位置が隣接し、集客 基盤等の活用性がかな り高い		既存建築物及び移転等 に係る障壁はあるもの、 他エリアと比較して敷 地活用性に優れる  国道21号に隣接してい ないため、交通アクセ ス性で最も劣る  周辺に公園、遺跡が位置 しており、地域資源の 活用可能性に最も優れ る	

#### 4 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

道の駅フェーズ2は、地権者や民間企業の意向を踏まえ、周辺の土地利用と一体的に検討する必要があります。

このため、現段階では、本地区及びその周辺の特性を踏まえ、「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つの軸から、複数のゾーニング案を検討することとします。

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。

集客を基軸にした周辺土地利用  
《集客ゾーンとして検討》

多目的交流を基軸にした周辺土地利用  
《多目的交流ゾーンとして検討》

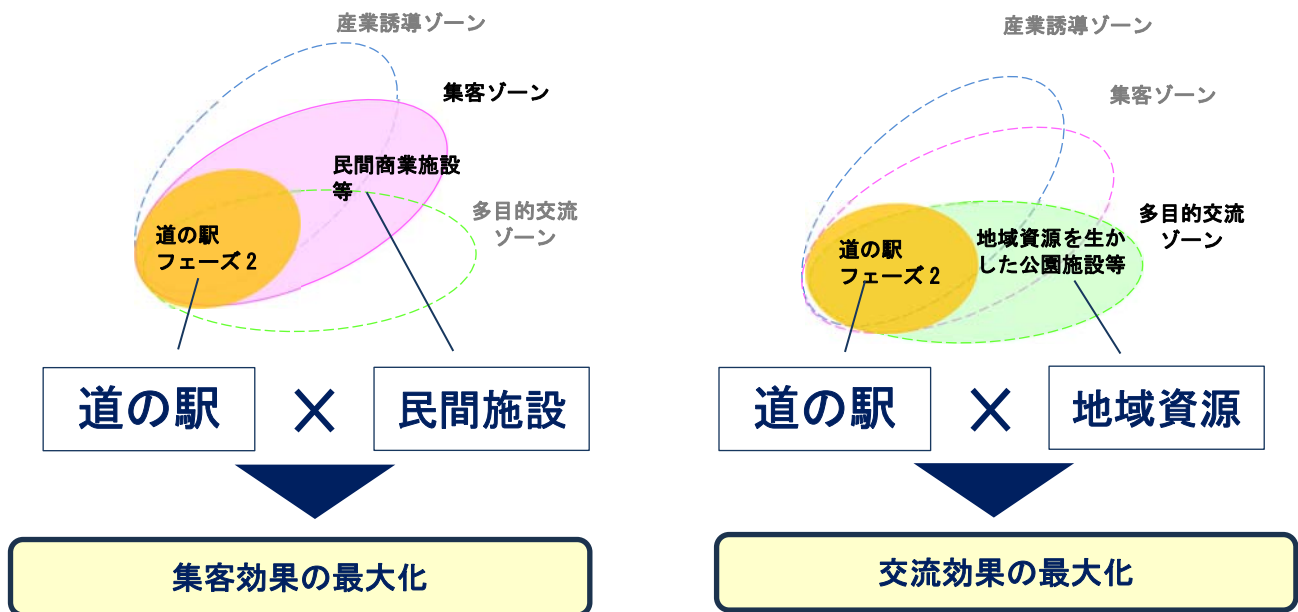


図 4-9 道の駅と一体的に機能する周辺土地利用イメージ

(2) 集客を基軸とした周辺土地利用（道の駅×商業系施設）

① 集客を基軸とした周辺土地利用のあり方

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商業系施設との一体整備を行います。

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。
- ・本地区の地権者は、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」に次いで「商業施設」を2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

～既存商業系施設の分布状況～

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、地域住民の日常的な利用に対して、新たな商業施設の立地は有効であると考えられます。

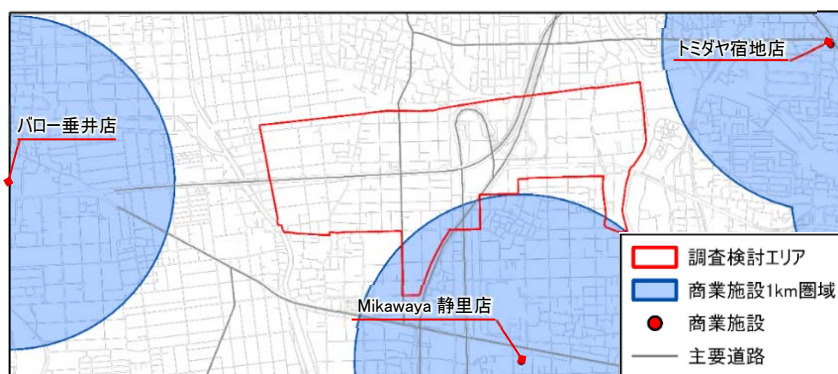


図4-10 既存商業施設の分布状況

※商業施設 : 「iタウンページ」総合店を参照  
 ※圏域について : 一次商圏（日常的な利用）を想定し1kmに設定（徒歩15分程度）

② 集客を基軸とした土地利用に係るゾーニング案

「3-(3) 検討候補地の比較評価」の結果を踏まえ、集客を基軸とした場合のゾーニングを検討します。

評価項目の中でも、「敷地活用性」を重視するか、「フェーズ1からの継続性」を重視するかでゾーニングのあり方が大きく変わることから、この2項目に着目した2つのゾーニング案を示します。

ゾーニング案1（敷地活用性を優先）

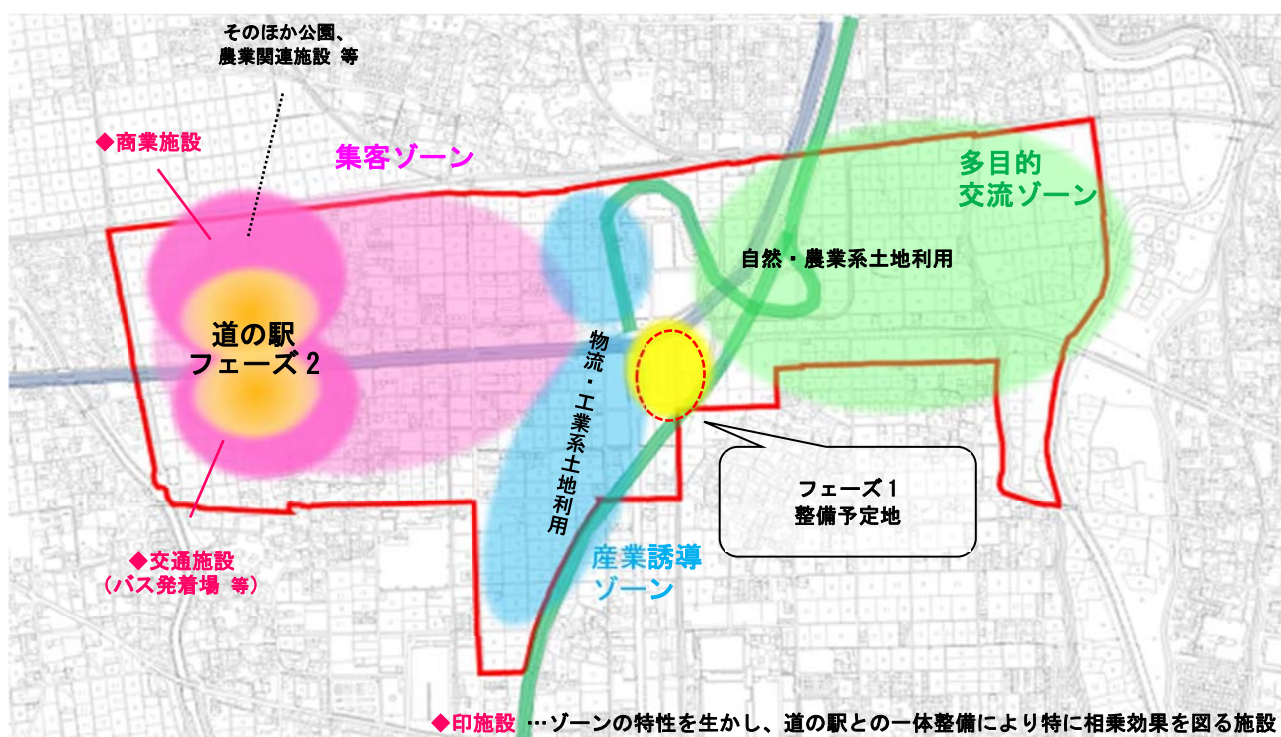


図4-11 ゾーニング案1

ゾーニングのポイント

- 敷地活用性が高く、一団のまとまった土地を確保しやすいため、様々な施設との一体性に優れた整備が可能です。
- また、国道21号の南側に大型車用をはじめとする駐車場を整備することで、大垣西ICや市街地方面から左折で入場できる等、エリアBの特性（アクセス性の高さ）を取り込むことが可能となります。

ゾーニング案2（フェーズ1からの継続性を優先）

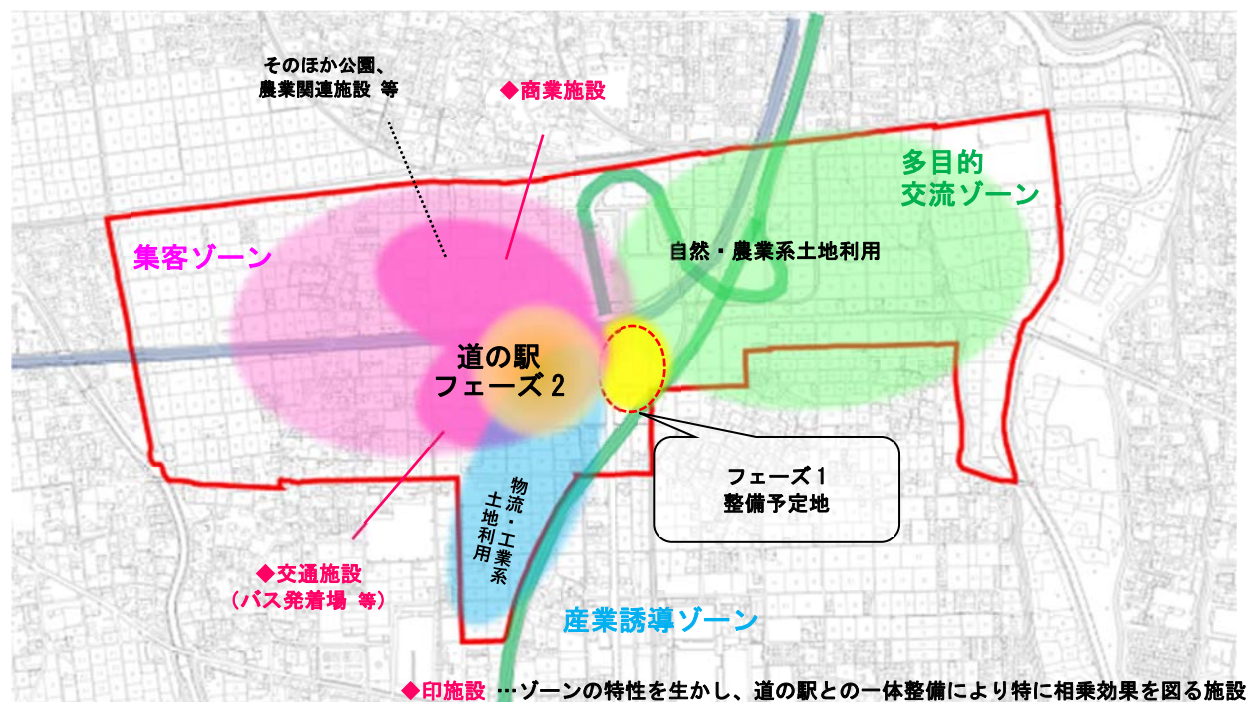


図 4-12 ゾーニング案 2

ゾーニングのポイント

○フェーズ1の整備対象地に近接しているため、**フェーズ1からの継続性に優れた整備が可能**です。また、大垣西IC近隣に施設が集まることから視認性も良好であり、東海環状自動車道の利用者にとっては利用しやすいゾーニングであると考えられます。

## (3) 多目的交流を基軸とした周辺土地利用（道の駅×公園系施設）

## ① 多目的交流を基軸とした周辺土地利用

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。

## 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。
- ・ 市民（パブリックコメント）からは、スポーツ施設に対する一定のニーズがあった。

② 多目的交流を基軸とした土地利用に係るゾーニング案

「3-(3) 検討候補地の比較評価」の結果を踏まえ、多目的交流を基軸とした場合のゾーニングを検討します。

評価項目のうち「地域資源の活用性」に着目し、「道の駅と自然・歴史資源を掛け合わせた土地利用（多目的交流ゾーン）」としてのゾーニング案を示します。

ゾーニング案3（地域資源活用性を優先）

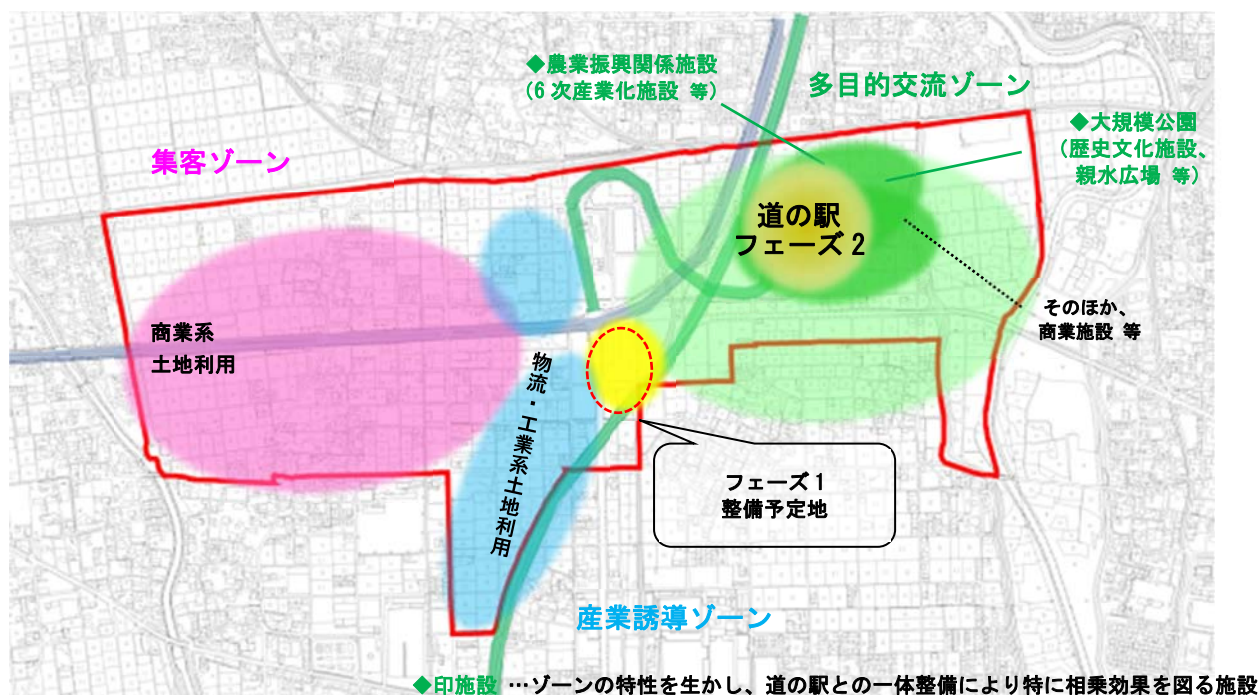


図4-13 ゾーニング案3

ゾーニングのポイント

- 自然資源（河川、公園、農園）が近接しているほか、歴史資源（埋蔵文化財包蔵地（検遺跡））があり、それら地域資源を活用・連携した一体的な施設整備が可能です。  
また、大垣駅（中心市街地）からのアクセス性に優れます。

(4) 今後の検討の方向性

今後は、3案から1案へと絞り込むため、地権者との合意形成や民間企業への詳細な意向調査等を行い、具体的な計画として練り上げていきます。

## 5 整備手法

### (1) 道の駅と周辺土地利用における整備手法

単なる道の駅だけでなく各種施設と一体となった土地利用を検討するにあたっては、面的にまとまった土地が求められるため、住宅等が点在する本地区においては、「土地区画整理事業」による手法が適していると考えられます。

この地域、ひいては市全体に良好な効果を与えることができるようなまちづくりにつながる事業として検討を進めます。

### (2) 事業実施方式

道の駅の事業実施にあたっては、直営や指定管理等の従来までの手法に捉われず、サービスの向上をはじめ財政負担の軽減を目指した適切な官民連携手法の導入を検討します。

優先的検討の対象とするPPP手法	
① PFI	
(1) 民間事業者が公共施設等の設計、建設又は製造及び運営等を担う手法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・BTO方式（建設Build-移転Transfer-運営等Operate）</li> <li>・BOT方式（建設Build-運営等Operate-移転Transfer）</li> <li>・BOO方式（建設Build-所有Own-運営等Operate）</li> <li>・RO方式（改修Rehabilitate-運営等Operate）</li> </ul>
(2) 民間事業者が公共施設等の設計及び建設又は製造を担う手法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・BT方式（建設Build-移転Transfer）（民間建設買取方式）</li> </ul>
(3) 民間事業者が公共施設等の運営等を担う手法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共施設等運営権（コンセッション）方式</li> <li>・O方式（運営等Operate）</li> </ul>
② PFI以外	
(1) 民間事業者が公共施設等の設計、建設又は製造及び運営等を担う手法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・DBO方式（設計Design-建設Build-運営等Operate）</li> <li>・ESCO（Energy Service Company）</li> </ul>
(2) 民間事業者が公共施設等の設計及び建設又は製造を担う手法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・DB方式（設計Design-建設Build）</li> <li>・民間建設借上（リース）方式及び特定建築者制度等（市街地再開発事業の特定建築者制度、特定業務代行制度及び特定事業参加者制度並びに土地区画整理事業の業務代行方式をいう。）</li> </ul>
(3) 民間事業者が公共施設等の運営等を担う手法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・指定管理者制度</li> <li>・包括的民間委託</li> </ul>

資料：大垣市PPP活用指針（令和7年12月改正）

## 6 整備スケジュール

フェーズ1は、5年以内の整備を目指すものとし、道の駅フェーズ2を含む周辺土地利用は10年以内の整備を目指します。

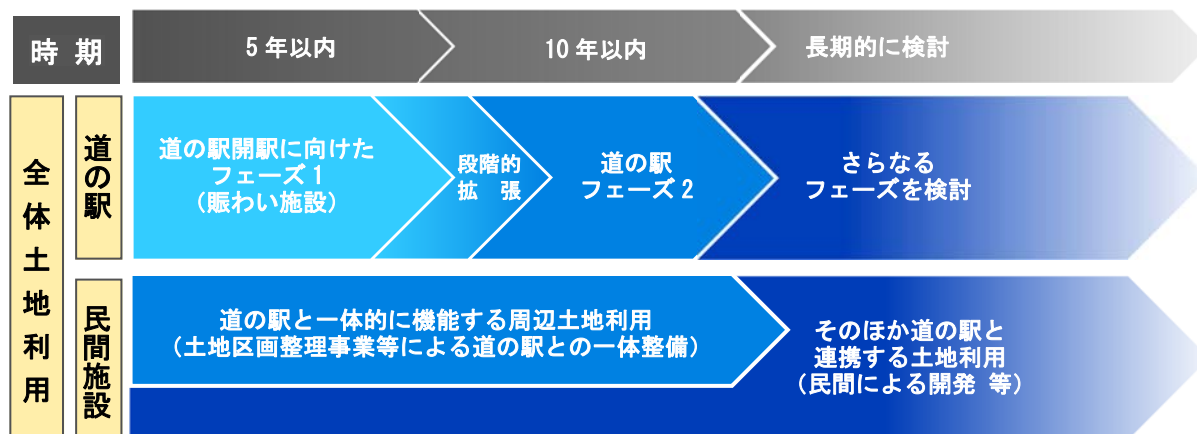


図4-14 事業スケジュール

## 【参考資料】道の駅等整備基本方針の検討体制

### 大垣市道の駅整備検討委員会

#### 1 委員等名簿

##### (1) 委員 (16名)

No.	氏名	役職	区分
1	車戸 慎夫	大垣市都市計画景観審議会 会長	学識経験者
2	高木 朗義	岐阜大学 教授	
3	竹内 治彦	岐阜協立大学 教授	
4	野々村 修一	岐阜大学 名誉教授	
5	鈴木 宣也	情報科学芸術大学院大学 学長	
6	木村 幸雄	静里地区連合自治会長	各種団体等の代表者
7	宇佐美 新品	荒崎地区連合自治会長	
8	清水 雄二	宇留生地区連合自治会長	
9	吉田 和郎	大垣市農地改良組合長連絡協議会 会長	
10	竹中 哲夫	大垣商工会議所 専務理事	
11	杉崎 康宏	大垣観光協会 副会長	
12	川合 千代子	水環境もやい研究所 代表	
13	櫻井 喜久男	NPO法人防災支援ネットワーク 理事長	
14	安田 典子	NPO法人くすくす 副理事長	
15	浅井 かおり	市民委員	公募委員
16	平田 美歩	市民委員	

(順不同)

##### (2) オブザーバー (2名)

No.	氏名	役職	区分
1	安藤 裕通	国土交通省中部地方整備局 岐阜国道事務所 副所長	関係行政機関の 職員
2	加納 敏彦	農林水産省東海農政局 岐阜県拠点 地方参事官	

(順不同)

## 2 委員会の実施概要

	開催日	主な議題
第1回	令和7年7月28日（月）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・委員長並びに副委員長の選出について</li> <li>・本市が目指す土地利用の方向性について</li> <li>・道の駅等整備基本方針（骨子案）について</li> <li>・道の駅の導入機能について</li> </ul>
第2回	令和7年10月24日（金）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道の駅の段階整備について</li> <li>・道の駅等整備基本方針（素案）について</li> </ul>
第3回	令和7年11月26日（水）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・第2回で出された意見に対する市の考え方について</li> <li>・道の駅等整備基本方針（素案）について</li> <li>・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</li> </ul>
第4回	令和8年1月26日（月）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道の駅開駅に向けたフェーズ1（賑わい施設）基本計画について</li> <li>・道の駅等整備基本方針（素案）について</li> </ul>
第5回	令和8年2月18日（水）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道の駅等整備基本方針の提言について</li> </ul>



## 大垣西インターチェンジ周辺道の駅等整備基本方針

大垣市 都市計画部 都市計画課

TEL : 0584-81-4111 (代表)

0584-47-8694 (直通)

FAX : 0584-81-4869

〒503-8601 岐阜県大垣市丸の内2丁目29番地