

市川市「道の駅」基本計画

市川市

平成25年5月

【 目 次 】

I 導入施設の整理	.....	1
II 施設整備の方針	.....	2
III 施設規模の算定	.....	5
IV 設置位置の選定	.....	9
V 施設計画	.....	15
VI 管理運営の手法	.....	22
VII 実現に向けての流れ	.....	24

I 導入施設の整理

基本方針で設定したコンセプトを実現するため、「安心」「快適」「活力」を創出する施設として、導入施設を下表のとおり整理します。

分類	導入施設
安心	道路・災害情報コーナー、防災施設
快適	駐車場、トイレ、休憩コーナー
活力	地域情報コーナー、広場、直売所、レストラン、売店、会議・研修室

候補地別の導入施設については、基本方針と同様に基本計画においても以下の施設で検討を進めます。

導入施設		候補地		
		国分	菅野	高谷
休憩 機能	駐車場	○	○	○
	トイレ	○	○	○
	休憩コーナー	○	○	○
情報 発信 機能	道路・災害情報コーナー	○	○	○
	地域情報コーナー	○	○	○
地域 連携 機能	広場	○	○	○
	直売所	○	○	○
	レストラン、売店	○	—	既存
	会議・研修室	○	—	既存
防災 機能	貯水タンク	○	○	○
	非常用トイレ	○	○	○
	トイレ用貯水槽	○	○	○
	非常用電源	○	○	○
	その他	○	○	○

Ⅱ 施設整備の方針

各導入施設について、道の駅のコンセプトに寄与できるように、「ユニバーサルデザイン（安心）」「規模・機能（快適）」「利用形態（活力）」の視点から整備方針を定めます。

（１）休憩施設（駐車場、トイレ、休憩コーナー）

① 駐車場

（ユニバーサルデザイン）

- ・ 身障者用の駐車スペースは、前後左右に余裕のある空間を設けます
- ・ 配置については、各施設にアクセスしやすい位置とします

（規模・機能）

- ・ 駐車待ちが生じないように、十分な広さの駐車場を整備します
- ・ 普通車と大型車の動線を分けて、良好な駐車環境を確保します

（利用形態）

- ・ 駐車場としてだけでなく、イベント開催時等は多目的に利用します

② トイレ

（ユニバーサルデザイン）

- ・ 多目的トイレの他、男女それぞれのトイレに広めの個室トイレを設置し、車イスでも安心して利用できるトイレにします

（規模・機能）

- ・ 待ち時間が長ならないように、特に女性用トイレを多めに設置します
- ・ パウダールーム等の付随施設の設置を検討します

③ 休憩コーナー

（ユニバーサルデザイン）

- ・ 車イス利用者の移動が容易になるように、テーブルやイス等の設備はゆとりをもって設置します

（規模・機能）

- ・ 道の駅利用者の多くが休憩コーナーを利用することが想定されるので、十分な数の設備を設置します

（利用形態）

- ・ 売店等の隣に配置することで、一体となった施設利用を促進します

(2) 情報発信施設（道路・災害情報コーナー、地域情報コーナー）

① 道路・災害情報コーナー

（ユニバーサルデザイン）

- ・ 道路・災害情報は、漢字や平仮名、英語など様々な形式で表記します（規模・機能）
- ・ 多くの人が一度に確認できるように、大型のモニターを使用します

② 地域情報コーナー

（ユニバーサルデザイン）

- ・ タッチパネル等、誰でも簡単に使える設備の導入を検討します
- ・ 持ち帰りにも便利なパンフレットコーナーの設置を検討します（規模・機能）
- ・ 地域の飲食店等のデータベースを構築し、簡単に目的地を検索できるようにします（利用形態）
- ・ 直売所等と一体となってシティセールス効果を促進します

(3) 地域連携施設（広場、直売所、レストラン、売店）

① 広場

（ユニバーサルデザイン）

- ・ 特定の設備は設けず、様々な人・用途に対応できるようにします（規模・機能）
- ・ 他施設と一体となった活用が求められるため、建物との行き来がしやすい位置に配置します（利用形態）
- ・ 夜間を含め、使用しないときは駐車場の一部等として有効活用します
- ・ ガーデニング等としての利用を検討します
- ・ シティセールスの観点から、屋外での文化イベント等の開催を検討します

② 直売所

（ユニバーサルデザイン）

- ・ 商品は、車イスや子どもでも手に取りやすい高さに陳列します（規模・機能）
- ・ 施設内での人の滞留を防ぐために、商品の種類によって屋内外に分けて陳列することも検討します

(利用形態)

- 地元農産物や特産品を中心に販売し、地域の活性化に努めます

③ レストラン、売店

(ユニバーサルデザイン)

- テーブルやイス等の設備については、車イス等でも利用しやすい形態のものを設置します

(規模・機能)

- 季節を感じられる店舗構成や商品を検討します

(利用形態)

- レストラン等の入り口を別に設け、他施設より遅い時間まで開店できるか検討します
- 移動販売車等、様々な形態を検討します
- 地域のニーズに配慮し、地域住民が利用したくなる施設形態を目指します

(4) 防災施設(貯水タンク、非常用トイレ、トイレ用貯水槽、非常用電源等)

① 貯水タンク・非常用トイレ・トイレ用貯水槽・非常用電源等

(ユニバーサルデザイン)

- 非常用トイレは、車イスでも利用できるように整備します

(規模・機能)

- 仮設トイレは、設置間隔にゆとりを持たせ、一部は仮設多目的トイレとしての利用も検討します

(利用形態)

- 災害時以外でも、防災教育等に役立てます
- 飲料水の確保については、貯水タンク以外に、地震に強く、断水時も継続的に利用できる井戸の設置を検討します

Ⅲ 施設規模の算定

各施設の設置規模について、主に「平成12年度一般道路の休憩施設計画の手引き（案）（建設省中部地方建設局）」（以下「手引き」という。）に基づいて算定を行います。

（１）駐車ます数

① 算定の諸元の設定

（対象区間：L）

手引きでは、道の駅が対象とする道路区間の延長は概ね10～20kmとされていること、また外環道路の沿道に休憩施設が少ないことから、本道の駅においては20kmと設定します。

（計画交通量）

外環道路の千葉県区間における交通量は33,000～45,600（台／日）と計画されていることを踏まえ、算定に当たっての計画交通量の設定は平成22年度道路交通センサスの一般国道298号（埼玉県区間）において千葉県区間の交通量推計に近い実測値の平均とします。

車両種別	計画交通量（台／日）	備考
小型車	20,784	千葉県区間に近い実測値のうち、最小のもの
大型車	11,769	
小型車	30,680	千葉県区間に近い実測値のうち、最大のもの
大型車	13,472	
小型車	25,732	上記の平均値
大型車	12,620	

（その他）

手引きにおいて設定されている数値を使用します。

車両種別	立寄率	ラッシュ率	駐車場占有率
小型車	0.007	0.1	0.25
大型車	0.008	0.1	0.33

② 駐車ます数の算定

小型車及び大型車の駐車ます数（：N）の算定は、手引きに従って以下の計算式により行います。

$$N = L \times (\text{計画交通量}) \times (\text{立寄率}) \times (\text{ラッシュ率}) \times (\text{駐車場占有率})$$

また、身体障害者用駐車ます数については、小型車の駐車ます数を基に、「東日本高速道路株式会社 設計要領 休憩用建築施設」を参考に算定します。

駐車ますの区分	身体障害者用小型駐車ます数（台）
全小型駐車ます数 ≤ 200	全小型駐車ます数 × 1 / 50 以上
全小型駐車ます数 > 200	全小型駐車ます数 × 1 / 100 + 2 以上

以上により、各車両種別の駐車ます数は、下表のとおりとなります。

車両種別	駐車ます数
小型車	91
大型車	67
身障者用	2
合計	160

(2) 駐車場・車路の面積

車両種別ごとの駐車ますの寸法は、手引きの他、「東日本高速道路株式会社 設計要領 休憩用建築施設」を参考にして、下表のとおり設定します。

車両種別	長さ (m)	幅 (m)
小型車	5.0	2.5
大型車	13.0	3.3
身体障害者用	6.0	3.5

また、車路を含めた1台あたりに必要な面積から、駐車場面積は、下表のとおりとなります。

車両種別	駐車ます数 (台)	車路を含めた1台あたりに 必要な面積 (m ² /台)	面積 (m ²)
小型車 (身体障害者 用を含む)	93	20.0 (駐車角=90°)	1,860
大型車	67	117.5 (駐車角=45°)	7,873
合計	—	—	9,733

(3) トイレ

① 手引きの標準個数による算定

手引きによると、標準的なトイレの設置数は駐車まず数により計画することができます。

公衆便所の規模

駐車まず数	便器数（個）			標準的な面積
	男性（小）	男性（大）	女性	
約50台	4	2	6	60㎡

本道の駅においては、駐車まず数を160台と計画しているので、上表の数値の16/5倍とします。

なお、男性、女性それぞれ1個ずつを身体障害者用として割り当てます。

駐車まず数	便器数（個）			面積
	男性（小）	男性（大）	女性	
160台	13	7	20	192㎡

② 既存の道の駅における平均的な設置数からの算定

既存の道の駅における平均値は下表のようになっています。

	駐車まず数 （台）	便器数（個）		
		男性	女性	身体障害者
関東圏	136	11.8	9.8	1.7
千葉県	108	11.6	9.5	1.6

上表を基準にして①と同様の方法により算定すると、下表のようになります。なお、地域特性を踏まえ、算定には関東圏の数値を使用します。

駐車まず数	便器数（個）		
	男性	女性	身体障害者
160台	14	12	2

①、②の算定結果から、待ち時間が長くないように、①の結果を採用し、男性用は20個（小13、大7）、女性用は20個とします。

なお、男性用（大）、女性用のそれぞれ1個ずつを身体障害者用として割り当てます。

(4) 休憩コーナー・情報発信施設

休憩コーナー・情報発信施設の規模については、総駐車まず数を基に、「東日本高速道路株式会社 設計要領 休憩用建築施設」を参考に算定します。

SAの休憩所の標準規模

片側駐車まず数（台）	座席数	標準的な面積（㎡）
300	80	250
250	60	210
200	60	210
150	40	170
100台以下	30	140

上表において、本道の駅の総駐車まず数は160台なので、座席数60、標準的な面積210㎡となります。

なお、情報発信施設へのモニターの設置を検討していますが、休憩コーナーの天井等へ据え付けることで、空間の共有を図ることが可能となります。

(5) 直売所、レストラン、売店

直売所等については、車イスでの通行が可能で、施設内での人の滞留を防ぐとともに、地域振興イベント等の場としての活用が可能な程度の規模として設置します。

詳細は今後、事業提案者や専門家の意向等を含めて決定していきます。

(6) 防災施設

防災施設については、災害時に必要となる貯水タンクや非常用トイレ等の施設の設置はもちろん、道の駅を物資供給の場として活用することが求められていることから、そのために十分な規模を確保します。

詳細は今後、事業提案者や専門家の意向等を含めて決定していきます。

(7) 事務室等

事務室等については、直売所等の商品管理やその他施設の管理運営業務の場として、また地域の活動等で必要な会議室や研修室として必要な規模を設置します。

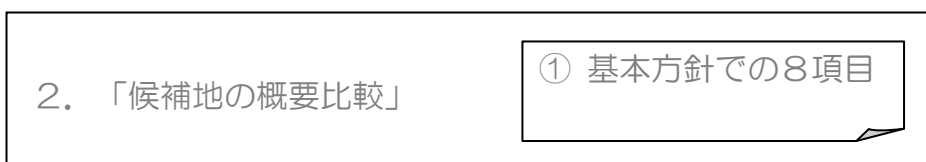
詳細は今後、事業提案者や専門家の意向等を含めて決定していきます。

以上を踏まえると、駐車場、トイレ、休憩コーナー・情報発信施設の整備には概ね1.1ha程度が必要となることから、面積が未確定の施設を含めた施設整備に必要な面積は、概ね1.5ha程度と見込まれます。

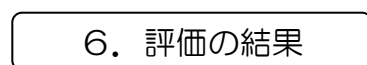
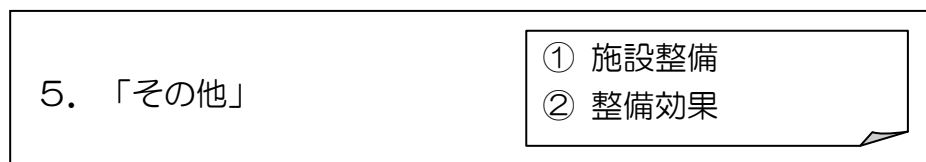
IV 設置位置の選定

設置位置の選定については、基本方針で設定した3候補地において、本道の駅の計画を実現するための可能性等を判断し、比較・評価します。
設置位置の選定は、以下のフローに従って行います。

(基本方針)



(基本計画)



1. 候補地の設定及び2. 候補地の概要比較のまとめ

候補地比較表（基本方針）

区分	国分		菅野		高谷	
① 上位計画	都市計画マスタープランで「道の駅」の位置づけがある。	○	特になし	△	特になし	△
② 用地確保の可能性	沿道には農地が多く、15,000 m ² 以上の確保が見込まれるが、用地交渉が必要となる。	△	外環道路の用地として約 10,000 m ² 確保できる。	○	クリーンセンターとして都市計画決定がなされている土地で、道の駅としての用地の確保が困難である。	×
③ 拡張性	周辺に施設の拡張の可能性のある土地が存在し、市民農園等として一体的な利用も考えられる。	○	周辺は学校用地等であり、拡張の可能性のある土地が存在しない。	×	クリーンセンター、クリーンスパ市川に隣接しており、拡張の可能性のある土地が存在しない。	×
④ 景観	周辺の農風景を活かした景観形成が望める。	○	周辺が学校用地等のため、景観形成は難しい。	△	江戸川と一体となった景観形成が望める。	○
⑤ 産業・観光資源の位置	比較的多くの農地があり、また国分川調節池も位置している。	○	産業・観光資源の集積は少ない。	△	クリーンスパ市川のほか、江戸川などの水辺空間がある。	○
⑥ 周辺への影響	住宅等が少なく、騒音問題等の心配も少ない。	○	学校、住宅等に隣接し、騒音・渋滞等の心配がある。	△	住宅等がなく、騒音問題等の心配も少ない。	○
⑦ 交通利便性	外環道路から入りやすいが、交差点から近い場合渋滞に注意が必要。	△	外環道路から入りやすいが、交差点から近い場合渋滞に注意が必要。	△	交差点がなく、Uターン機能がない。	△
⑧ 防災面	広い土地を活かして、避難場所や物資配分等の拠点として活用できる。	○	避難所である学校と連携した避難場所として活用できる。	○	江戸川の水を活用した防災訓練など、被災時以外でも活用できる。	○

3. 法規制の整理

道の駅の設置に当たっては、都市計画法による土地利用の規制が、そして、道の駅の建設は開発行為に該当することから市川市の宅地開発条例及び開発許可が主に関係します。

また、都市計画法による規制では土地利用の規制の他、都市計画施設の決定による規制があります。

4. 費用の妥当性

施設の整備に当たっては、用地の取得から建物の建設、さらに維持管理と様々な費用が発生します。一般的に市街化区域では地価が高く用地取得費が増加し、市街化調整区域では地価が低く用地取得費を低く抑えることができます。

5. その他

各候補地において十分な施設整備が行えるだけの面積が確保できるか、また施設を整備することによる整備効果は十分かという視点等から評価を行います。

候補地比較表（基本計画）

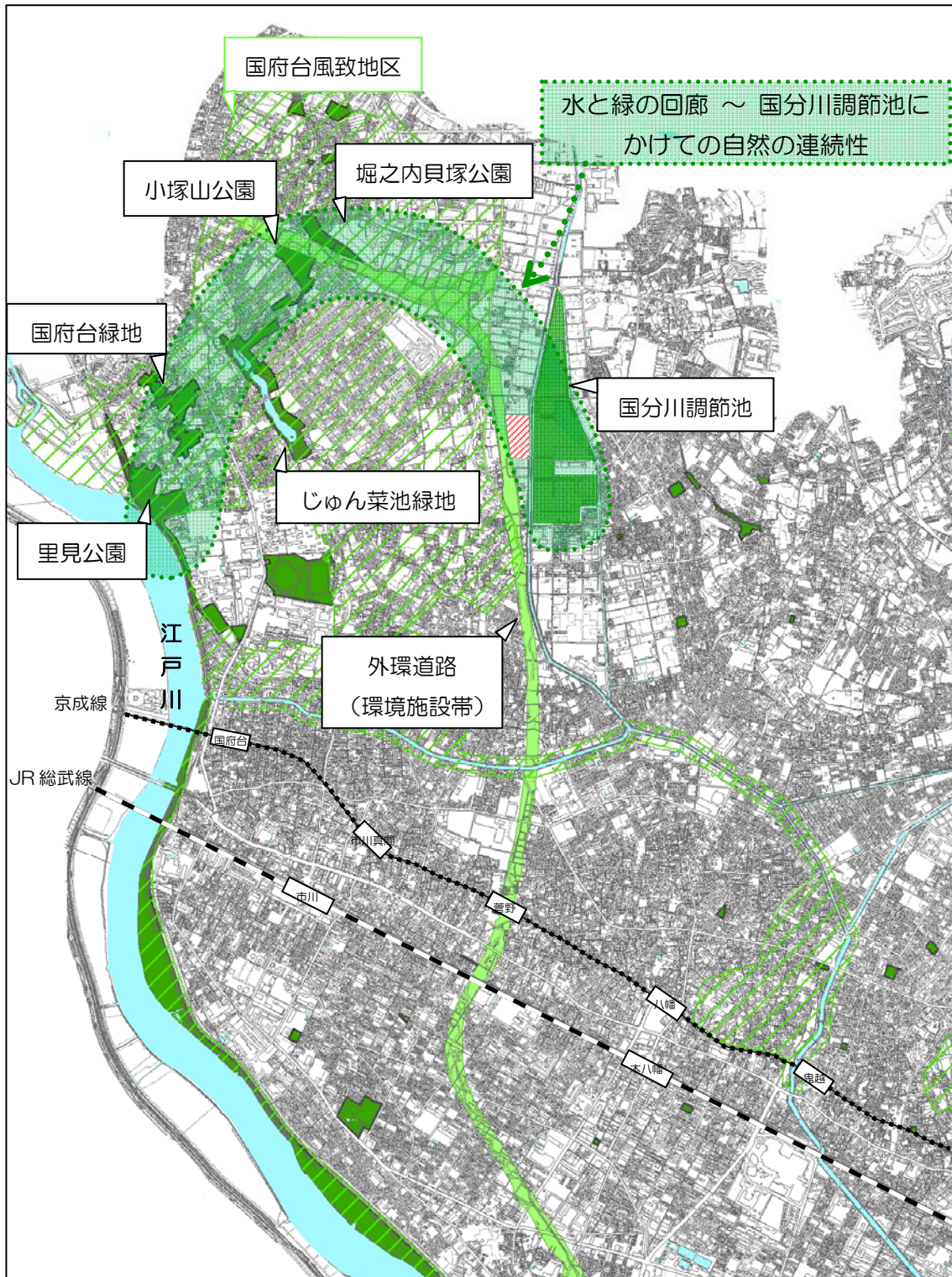
区分	国分		菅野		高谷	
⑨ 法規制	市街化調整区域に位置し、新規開発による市街化は抑制されるべき。 道の駅は道路休憩施設としての位置づけが強いことから、市街化の促進につながりにくい。	△	市街化区域に位置し、候補地の中では開発適地と考えられる。 周辺に学校施設が多いことから、周辺環境に配慮する必要がある。	○	市街化調整区域に位置し、新規開発による市街化は抑制されるべき。 また都市計画法で都市計画決定を受けている敷地があり、道の駅設置には都市計画の変更が必要。	×
⑩ 費用の妥当性	市街化調整区域で地価が低く、用地取得費を低く抑えることができる。 面積が広く、ゆとりある施設整備が望まれるため、施設整備費が高くなる。	○	市街化区域で地価が高く、用地取得費が高くなる。 面積が広くないので施設整備面積も抑える必要があり、施設整備費は相対的に低くなる。	△	市有地を活用することで、用地取得費を抑えることができる。	○
⑪ その他	ゆとりある施設整備が可能で、ユニバーサルデザインの導入がしやすい。 また、十分な広さの駐車場を整備することで防災機能の充実を図ることができる。	○	面積が広くないので、ユニバーサルデザインを導入するためには施設規模を縮小する必要がある。 防災施設のうち、可能なものは地下に埋設するなどの工夫が必要。	△	十分な施設整備は可能であるが、外環道路の南端部に位置することから休憩施設としての需要は低い。 十分な広さの駐車場を整備することで防災機能の充実を図ることができる。	△

6. 評価の結果

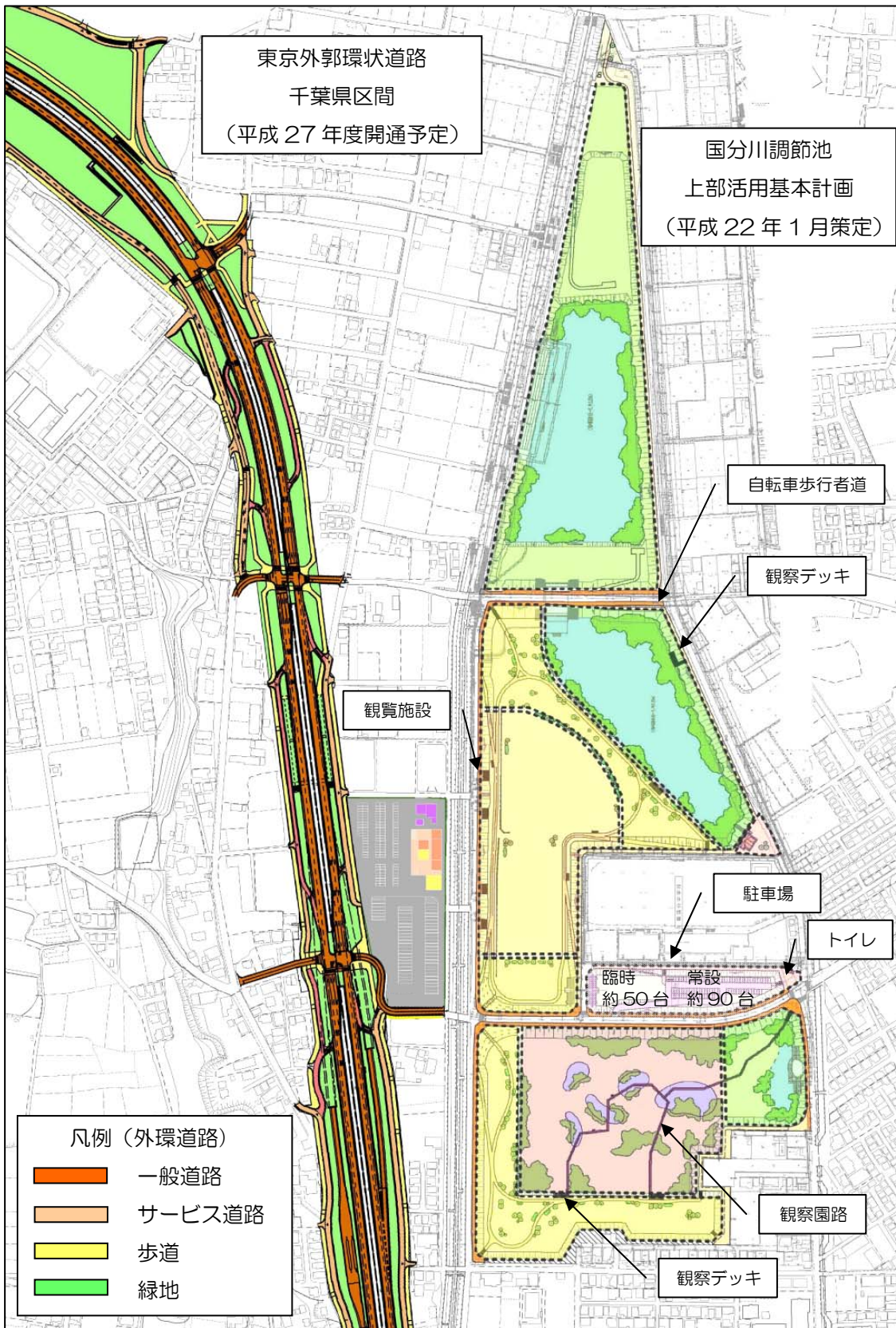
基本方針における評価（1. 候補地（エリア）の設定、2. 候補地の概要比較）に、3. 法規制の整理、4. 費用の妥当性、5. その他による評価を加えて評価した結果は、以下のとおりです。

国分	菅野	高谷
○	△	×

市川市北西部の地域資源



道の駅周辺の将来イメージ図



参考資料：歩道橋設置平面図 (東日本高速道路株式会社)

国分川調節池上部活用基本計画

V 施設計画

IV 設置位置の選定において、最も評価の良かった国分に絞って施設計画を考えます。

国分は、周辺に農地が多く、隣接地にある国分川調節池の上部利用計画では野球場やサッカー場をはじめとしたスポーツ施設、散策やウォーキングの場が整備される予定となっています。

この場所で道の駅のコセプトを実現するため、施設の規模や利用者の動線を考慮した配置計画、利用者に配慮した建設材料、デザインの計画等を定めます。

(1) 施設の機能

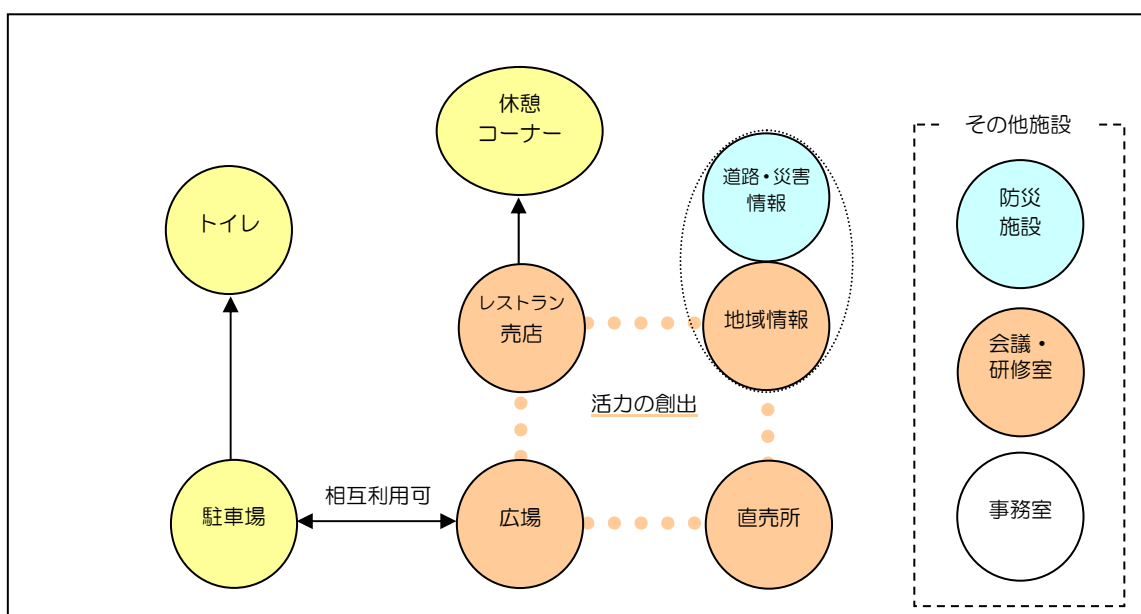
施設計画の前提として各施設の機能の関連を整理することで、最も整備効果の高い施設配置を検討していきます。

機能別の施設分類とそれらの関連は以下のとおりです。

機能分類

分類	施設
安心	道路・災害情報コーナー、防災施設
快適	駐車場、トイレ、休憩コーナー
活力	地域情報コーナー、広場、直売所、レストラン、売店、会議・研修室

機能関連概念図



(2) 全体の施設配置の検討

機能関連概念図を踏まえつつ、道の駅のコンセプトに照らし合わせて全体レイアウトを検討します。

以下の3つの視点から施設全体の配置を検討します。

視点1（安心）：小型車と大型車の動線が交わらず、動線が短くなる施設配置

視点2（快適）：入口から出口までの動線がスムーズになる施設配置

視点3（活力）：国分川調節池と一体となった施設利用を想定した施設配置

プランA)

概要	施設内が明るく、賑わいのある施設配置
視点1	入口での小型車と大型車の進入方向を分けて動線を分離
視点2	メインの車路を広く取り、駐車場内で混雑しないような施設配置
視点3	施設が調節池に背を向けないように配置することで、調節池側からの利用もしやすい
その他	施設を南向きに配置することで施設全体の日当たりを確保し、賑わいを創出しやすい

プランB)

概要	道路からの施設の視認性を高くする施設配置
視点1	入口での小型車と大型車の進入方向を分けて動線を分離
視点2	メインの車路を広く取り、駐車場内で混雑しないような施設配置
視点3	広場を広めに設置することで使い勝手がよい
その他	外環道路からも調節池からも施設が見やすく、存在感が出しやすい

プランC)	
概要	プランBを基に、広場と施設の一体性をもたせた施設配置
視点1	駐車場を手前に、施設を奥に配置し、車両動線を最小限に抑える
視点2	小型駐車場から施設へのアプローチ距離を短くする施設配置
視点3	調節池側に配置することで相互に利用しやすいが、裏に出入口を整備する必要がある
その他	外環道路からも調節池からも施設が見やすく、存在感が出しやすい

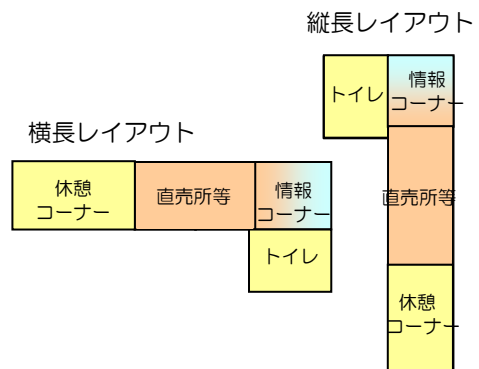


(3) 建物内の配置の検討

機能関連概念図より、妥当と考えられる建物内の施設配置を検討します。
以下の3つの視点から建物内の配置を検討します。

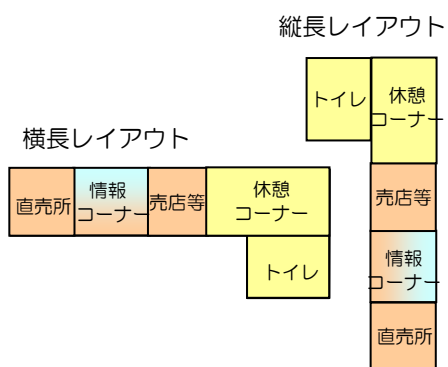
- 視点1 (安心) : ユニバーサルデザインを心がけた施設配置
- 視点2 (快適) : 利用する順番を意識した施設配置
- 視点3 (活力) : 活力を創出する施設の連携がとりやすい施設配置

プランa)	
概要	賑わいを創出しやすい施設配置
視点1	身障者用駐車場に隣接するようにトイレを配置する
視点2	動線の起終点であるトイレと休憩コーナーを離すことで、直売所等にも立寄りやすい
視点3	活力機能の施設を隣接させることで、相乗効果が期待できる
その他	—



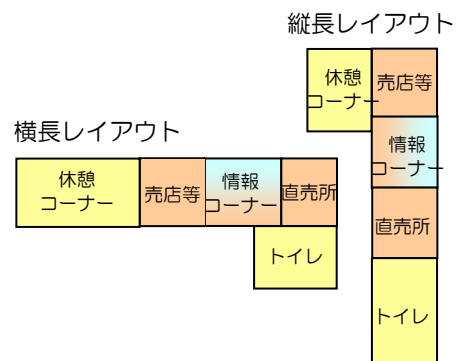
プランb)

概要	直売所の構造に自由度を持たせられる施設配置
視点1	身障者用駐車場に隣接するようにトイレを配置する
視点2	トイレなどの道路休憩施設と、直売所などの地域連携施設の配置を分けることで、利用目的に応じた施設利用が可能となる
視点3	活力機能の施設は広場に面する位置とし、直売所については施設の端に配置することで解放的な構造とすることが可能となる
その他	売店等と直売所の間に情報コーナーを設置し、混雑を緩和する



プランc)

概要	プラン a、b の折衷案
視点1	大型車用駐車場からもアクセスしやすい位置にトイレを配置
視点2	動線の起終点であるトイレと休憩コーナーを離すことで、直売所等にも立寄りやすい
視点3	活力機能の施設を隣接させることで、相乗効果が期待できる
その他	売店等と直売所の間に情報コーナーを設置し、混雑を緩和する



(4) 施設配置の総合評価

全体の施設配置と建物内の施設配置の組み合わせごとに概略比較を行います。

全体の施設配置	建物内の施設配置		
	プランa	プランb	プランc
プランA	地域連携施設が効果的に機能し、賑わいの創出に寄与する。(○)	直売所のアクセシビリティは向上するが、そのメリットが少ない。(△)	直売所の外からの視認性が低く、賑わいの創出には繋がりにくい。(△)
プランB	直売所・売店等が広場と隣接せず、一体的な活用が難しい。(△)	直売所と広場を一体的にイベント会場等として活用しやすい。(○)	直売所・売店等が広場と隣接せず、一体的な活用が難しい。(△)
プランC	災害時に休憩コーナーと防災施設の相互利用が可能。(○)	直売所のアクセシビリティは向上するが、そのメリットが少ない。(△)	身障者用駐車場からトイレまでのアクセシビリティが低下してしまう。(△)

以上の9通りの組み合わせのうち、評価が高いA-a、B-b、C-aの3通りを抽出し、災害時利用、自転車・歩行者の利用、施設景観の3つの新たな視点から比較を行います。

比較項目	A-a	B-b	C-a
災害時利用	<ul style="list-style-type: none"> 常設トイレと仮設トイレの位置が分散され、混雑緩和や利用者区分による使い分けが可能。 		
自転車・歩行者の利用	<ul style="list-style-type: none"> 駐車場から建物までの距離が長く、駐車場内での事故に注意が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> 入口から身障者用駐車場までの距離が長い。 駐輪場と直売所が離れており、自転車客のニーズに合わない。 	<ul style="list-style-type: none"> 駐車場から建物までのアクセシビリティが他案に比べて高い。
施設景観	<ul style="list-style-type: none"> 調節池とのつながりをアピールしやすく、一体的な利用の促進が可能。 	<ul style="list-style-type: none"> 施設側から調節池の見通しが悪くなる。 	<ul style="list-style-type: none"> 構造を工夫すれば、休憩コーナーから調節池側の眺望を確保することが可能。
総合評価	△	×	○

以上により、C-aの組み合わせが最も妥当であると判断します。
なお、全体の施設配置及び建物内の配置を基にしたイメージは以下の図のよう
になります。



南西側からのイメージ



北側からのイメージ

（５）意匠の検討

道の駅のコンセプトと地域性を踏まえ、以下の３つの視点から建物の意匠の検討を行います。

視点１（安心）：ユニバーサルデザインを心がけた色・形

視点２（快適）：国分の地域性を踏まえた、ぬくもりあるデザイン

視点３（活力）：景観活動のシンボルとなるようなデザイン

① ユニバーサルデザインを心がけた色・形

- ・ 賑わいを出しつつ、誰からも親しまれるように明るく、落ち着いた色づかいとします
- ・ 案内板や誘導表示については、誰が見てもイメージしやすいような色や形を取り入れます

② 国分の地域性を踏まえた、ぬくもりあるデザイン

- ・ 地域のたまり場として、温かみのある空間を形成します
- ・ 休憩コーナーのテーブルや、外のベンチなどに木材等を使用し、憩いの場所となるようにデザインします

③ 景観活動のシンボルとなるようなデザイン

- ・ ガーデニング等の景観活動ができるような施設デザインを検討します
- ・ 景観関連のイベント会場としての活用を想定した施設デザインとします

VI 管理運営の手法

施設の管理運営については、市の直営、指定管理者制度（民間）、指定管理者制度（第三セクター）、PFIの大きく4つの手法が考えられます。

ただし、市の直営は効率的な施設運営を行うためには適していないため、ここでは、指定管理者制度（民間）、指定管理者制度（第三セクター）、PFIの3つの手法について比較検討します。

（1）施設管理制度の概要

上記より、本道の駅における管理運営手法としては、指定管理者制度（民間）、指定管理者制度（第三セクター）、PFIの3つの手法を検討しますが、はじめにそれぞれの制度の概要をまとめます。

	民間	第三セクター	PFI
事業内容	施設の管理運営	施設の管理運営	施設整備を含めた施設の管理運営
管理運営主体の初期投資	初期投資が少なく、参入しやすい	初期投資は少ないが、第三セクターを立ち上げる際に資本金が必要	初期投資を伴い、参入リスクが大きい
運営目的	利益の追求	公共サービスの効果的・効率的提供	利益の追求

（2）情報コーナーの管理運営

情報コーナーにおいてはシティセールスが重要であることを踏まえて、市の関与が必要不可欠となることから、市の意見を反映しやすい団体を管理運営主体とすることが望ましいと考えられます。

	民間	第三セクター	PFI
市の意見反映	情報コーナーは利益の見込みが少ないため、民間による運営では必ずしも市の意見が反映されるとは限らず、市のチェック機能の確保が必要になる。	情報コーナーの管理者としては、利益を追求しない第三セクターは適している。市の意見を効果的に反映することができる。	情報コーナーでは利益が上がりにくいいため、民間による運営では必ずしも市の意見が反映されるとは限らない。

(3) 地域連携施設の管理運営

地域連携施設では集客のための仕掛けづくりが必要であることから、市では難しく、管理運営主体の創意工夫によることが望ましいと考えられます。

	民間	第三セクター	P F I
創意工夫による仕掛けづくり	民間のノウハウを活かした仕掛けづくりが可能で、地域連携施設の管理運営に適している。	公的な側面が強い ため、必ずしも十分な集客が望めるとは限らない。 管理運営主体と自治体双方の努力が必要。	民間のノウハウを活かした仕掛けづくりが可能で、地域連携施設の管理運営に適している。

(4) 管理運営主体の評価と条件

以上を踏まえると、民間企業を対象とした指定管理者制度の活用がもっとも効果的と考えられます。

民間企業を活用することで初期投資を抑え、そのノウハウにより効率的な施設運営を行うことができます。

条件としては、市の意見が十分に反映されるように、情報発信施設で効果的なシティセールスが行われているかを定期的にチェックする等の配慮が必要となります。

Ⅶ 実現に向けての流れ

道の駅の整備を実現するための基本方針及び基本計画は、次の協議会の構成員の協力により作成いたしました。

■ 市川市道の駅協議会

	区 分	所 属・役 職	氏 名
1	有 識 者 (交 通)	東京理科大学 理工学部 土木工学科 教授	内 山 久 雄
2	有 識 者 (防災・マーケティング)	多摩大学 経営情報学部 准教授	松 本 祐 一
3	分野別代表者 (商業関係)	J HOTEL 取締役 総支配人	城 安 雄
4	分野別代表者 (農業関係)	JAいちかわ 経済部長	山 田 秀 之
5	分野別代表者 (観光関係)	市川案内人の会 代表	石 塚 娃 子
6	分野別代表者 (運輸関係)	大貫運送有限会社 代表取締役	大 貫 明 彦
7	関 係 機 関	国土交通省 関東地方整備局 首都国道事務所 所長	山 田 哲 也
8	関 係 機 関	東日本高速道路株式会社 千葉工事事務所 所長	河 島 好 広
9	関 係 機 関	千葉県 県土整備部 道路計画課 課長	齋 藤 甚 一
10	市 川 市	市川市 副市長	土 屋 光 博
11	市 川 市	市川市 危機管理室 室長	水 野 雅 雄
12	市 川 市	市川市 経済部 部長	松 丸 成 男
13	市 川 市	市川市 街づくり部 部長	江 原 孝 好

スケジュール

2012(平成24)年												2013(平成25)年		
4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月			
基本方針たたき台作成				7/26 準備会①	8/17 準備会②	基本計画案作成		10/17 庁内方針決定↓経営会議	11/20 協議会①					
								協議会②				協議会③		

(25年度以降の予定)

	25年度	26年度	27年度	28年度
管理運営	管理運営検討準備会設立 道路管理者と協定締結	設置管理条例制定(12月議会)	道の駅登録申請 指定管理者選定手続 指定の議案(9月議会)	オープン
施設整備	・施設建築物基本計画 ・測量	・詳細設計(土木) ・建築基本設計・実施設計 ・用地買収	施工	供用開始
その他	・事業の進捗に合わせ、随時、専門家からアドバイスいただく ・事業提案者から随時アドバイスいただく			