

坂東市地域利便施設

基本計画

坂 東 市

令和2年9月

目次

序章	本計画書の内容及び施設整備の進め方について	1
第1章	計画の目的	
1.1	これまでの経過と本計画の目的	3
1.2	上位計画及び関連計画	4
1.3	計画地	9
第2章	計画条件の整理	
2.1	坂東市の現状	11
2.2	計画地周辺の状況整理	20
2.3	坂東市の課題	24
第3章	コンセプト及び整備方針	
3.1	整備の方向性及びコンセプト	29
3.2	整備方針	30
3.3	導入機能の検討	31
第4章	市場動向	
4.1	年間利用者数の推計	37
第5章	施設規模の算定	
5.1	計画駐車まず数の算定	39
5.2	導入施設規模	41
第6章	施設配置計画	
6.1	施設配置の考え方	51
6.2	ゾーニング	52
第7章	事業化計画	
7.1	整備・管理運営手法	55
7.2	事業化に向けた今後の課題	58
〈参考資料〉		
坂東PA関連事業に関する整備方針検討委員会設置要綱		
坂東PA関連事業に関する整備方針検討委員会 委員一覧		
画像出典		

序章 本計画書の内容及び施設整備の進め方について

本計画書では、坂東市の現状、課題、計画地周辺の状況を踏まえ、地域利便施設のコンセプト及び整備方針を整理しております。さらに、策定した整備方針に基づき施設整備を行うため、年間利用者数の推計、施設規模の設定やゾーニング等、事業化に向けた計画の整理も行っています。

本計画書における年間利用者数の推計、施設規模の設定やゾーニングについては、類似施設の事例等を踏まえた上で、標準的な規模や配置を設定したものであり、実際の施設規模やゾーニング等については今後の検討を踏まえて決定していくものとします。

なお、地域利便施設の整備の進め方につきましては、首都圏中央連絡自動車道（以下「圏央道」という。）に道路事業者が整備する（仮称）坂東パーキングエリア（以下「(仮称) 坂東PA」という。）の供用開始にあわせて一部の施設を先行的に供用開始する予定としており、残る施設の整備につきましては、一部施設の供用開始後における施設利用者数の推移を検証しながら、段階的に整備を進めることとしております。

第1章 計画の目的

1.1 これまでの経過と本計画の目的

圏央道は、平成 29 年 2 月に茨城県内区間が全線開通し、これに併せて坂東インターチェンジ（以下「坂東 IC」という。）の供用が開始されました。開通後の圏央道は、予想をはるかに上回る多くの交通量があり、早期 4 車線化整備が決定しています。

一方、本市においては、圏央道に道路事業者が整備予定のパーキングエリア（以下「PA」という。）に隣接する形で、地域活性化を目的とした施設を整備することについての検討を平成 27 年から開始しました。

また、圏央道は、休憩施設が少なく困っているという道路利用者の声が多いことから、平成 30 年に、国土交通省関東地方整備局、東日本高速道路株式会社（NEXCO 東日本）、茨城県及び本市の 4 者にて、道路利用者の利便性の向上、地域振興及び早期整備を目的とした「坂東パーキングエリア（仮称）調整会議」が設置され、協議を重ねた結果、令和元年 6 月に「坂東パーキングエリア（仮称）整備方針」が公表されました。

本計画は、これらを受けて、本市における地域の利便性向上を目指す地域利便施設の整備に関し、令和元年 11 月に設置された「坂東 PA 関連事業に関する整備方針検討委員会」において市民や関係者から意見をいただきながら、地域利便施設のコンセプトや整備方針、導入機能等について、調査及び検討を行うとともに、地域利便施設が、「情報発信機能」「防災機能」「休憩施設」などを提供する地域活性化の拠点となるよう、整備の方向性を定めることを目的としています。

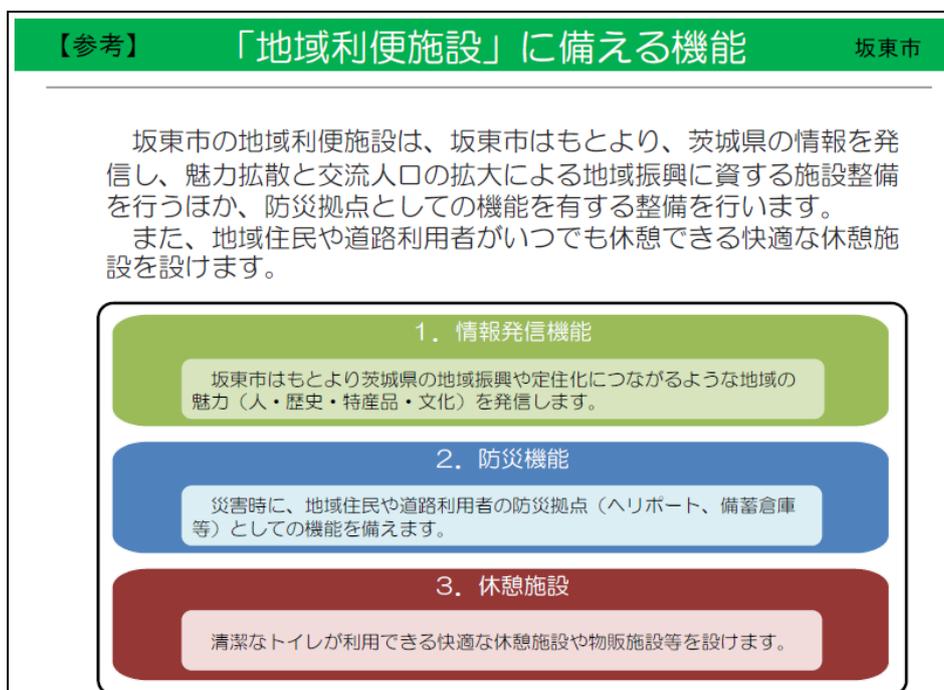


図 1 （仮称）坂東 PA 等の整備方針

1.2 上位計画及び関連計画

1.2.1 坂東市総合計画『ばんどう未来ビジョン』

本計画地は、坂東市総合計画『ばんどう未来ビジョン』（平成 29 年 3 月策定）の土地利用構想において、観光交流拠点に位置付けられています。

その他の観光交流拠点としては、ミュージアムパーク茨城県自然博物館周辺、観光交流センター「秀緑」のある中心市街地、平将門公の関連史跡群などが位置付けられており、圏央道などを利用して訪れた人が市内を回遊する拠点として、観光交流機能の充実や新たな展開を図ることとされています。

また、計画地と密接な関係にある圏央道は、広域連携軸に位置付けられており、首都圏や主要都市とのひと・もの・情報等の活発な交流・連携を生み出す骨格軸として、沿道への産業拠点の配置など積極的な活用を図ることとされています。



図 2 土地利用構想図

出典：坂東市総合計画『ばんどう未来ビジョン』（平成 29 年 3 月策定）

1.2.3 坂東市まち・ひと・しごと創生総合戦略

坂東市まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成 28 年 3 月策定）において、本市におけるまち・ひと・しごとの創生に取り組むための基本目標が定められています。

基本目標では、新たな雇用を創出して就労人口を増加させる点や、6 次産業化の取組の推進、交流人口の拡大による地域経済の活性化や、移住・定住の促進、地元就労への支援、公共交通網の再構築を始めとする周辺等の交通ネットワーク形成等について示されています。

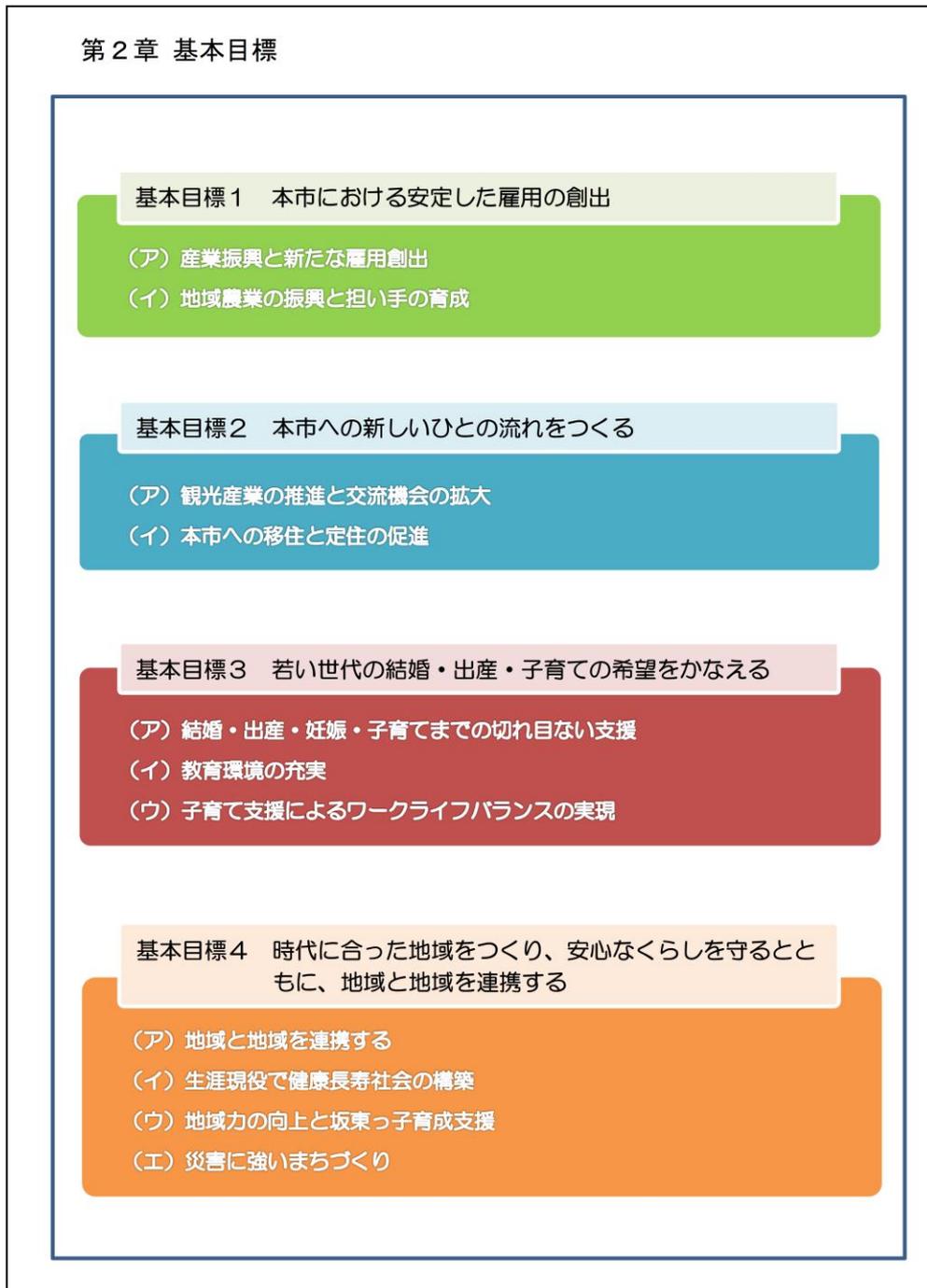


図 4 基本目標

出典：坂東市まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成 28 年 3 月策定）

1.2.4 坂東市地域防災計画

坂東市地域防災計画（令和2年3月策定）において、防災に関する施設の整備や災害による被害の伝達に関する事等、市が処理すべき事務又は業務が示されています。

第2 防災関係機関の処理すべき事務又は業務の大綱

1 市

- (1) 市防災会議及び市災害対策本部に関する事。
- (2) 防災に関する施設、組織の整備及び訓練に関する事。
- (3) 災害による被害の調査、報告並びに情報の収集・伝達及び広報に関する事。
- (4) 災害の防除及び拡大防止に関する事。
- (5) 救助、防疫等災者の救助、保護に関する事。
- (6) 災害復旧資材の確保に関する事。
- (7) 被災産業に対する融資等の対策に関する事。
- (8) 被災市営施設の応急対策に関する事。
- (9) 災害時における文教対策に関する事。
- (10) 災害対策要員の動員、雇上に関する事。
- (11) 災害時における交通、輸送の確保に関する事。
- (12) 被災施設の復旧に関する事。
- (13) 管内の関係団体が実施する災害応急対策等の調整に関する事。
- (14) 警報等の伝達並びに避難勧告又は指示に関する事。
- (15) 災害対策に関する他市町村間の相互応援協力に関する事。

図5 防災関係機関の処理すべき事務又は業務の大綱

出典：坂東市地域防災計画（令和2年3月策定）

1.2.5 坂東市環境基本計画

坂東市環境基本計画（平成 25 年 3 月策定）において、基本目標が定められています。そこでは、自然と歴史を守り、人と自然が共生し、市民連携による資源循環型社会のまち等を目指すことが示されています。

2 基本目標	
2-1 自然・文化環境 ~自然と歴史を守り人と自然が共生するまちをめざして~	2-4 循環型社会 ~市民連携による資源循環型社会のまちをめざして~
<p>私たちは、利根川とそこに流れ込むいくつもの支流、肥沃な台地を利用して、稲作やレタス、茶などの畑作を盛んに行い、自然の恵みに育まれてきました。また、緑豊かな菅生沼に多くみられるように、坂東市の自然の中で鳥や虫たちも力強く生きています。さらに本市には、平将門ゆかりの地に代表されるように、歴史的文化的遺産が数多く残されています。</p> <p>しかしながら、生活様式の変化などから、自然との関わりが薄れてきてしまったために、里山の荒廃や菅生沼の水辺の減少をはじめ、景観的にも動植物の息息・生育環境的にも決して良い状況とは言えません。</p> <p>私たちの豊かな暮らしを支えている自然・文化環境をよりよい形で次世代に引き継いでいくために、自然と歴史を守り、人と自然が共生していけるまちを目指します。</p>	<p>私たちの便利な生活を生み出した大量生産、大量消費、大量廃棄型の社会は、資源の枯渇や環境汚染など環境へ大きな負荷をもたらしています。</p> <p>私たちが毎日の暮らしの中で、ごみの発生を抑えたり資源として循環的に利用できるものを選択したりすることが循環型社会づくりの第一歩として社会に対する働きかけとなります。また、私たちが廃棄しているものの中には、生ごみをはじめとするバイオマス資源など、再生できる資源がまだまだ存在しています。</p> <p>自然環境と未来の子どもたちに私たちの負の遺産であるごみを残さないためにも、私たち一人ひとりの働きかけを大きな力にして、市民連携による資源循環型社会のまちを目指します。</p>
2-2 生活環境 ~きれいな空気と水に囲まれたまちをめざして~	2-5 パートナースhip ~環境保全活動の環を上げ、心やすらぐまちをめざして~
<p>私たちは、日々便利になっていく暮らしや経済活動から、自動車の排気ガス、工場の煙、生活雑排水や工場排水などを環境中へ大量に放出し、生命の維持に欠かせない大切な空気や水に負荷を与え続けてきました。</p> <p>本市の大気環境や水環境は、決して良好であるとは言えない状況です。しかし、環境負荷を最小限に抑えることで、自然の自浄作用のもとにきれいな空気や水のある生活環境を取り戻すことができるのです。</p> <p>私たちが、快適で健康的に過ごせる生活環境を維持していくために、環境負荷を低減し、きれいな空気や水に囲まれ、静けさや安全性が保たれたまちを目指します。</p>	<p>よりよい環境保全活動を効果的に進めるためには、より多くの方が環境に関心を持ち、環境保全の大切さを理解した上で協力しながら取り組むことが不可欠です。</p> <p>市では、リサイクルフェアなど各種イベントにて、市民に対し、環境に関する啓発を行っています。また、市内の小中学校などでは、授業や総合学習などの時間に実践的な環境保全活動を取り入れ、環境教育に取り組んでいます。</p> <p>私たち一人ひとりが環境意識を高め、よりよい環境保全活動に取り組むために、環境に関する情報、環境を楽しく学ぶための機会の充実を図るとともに、環境活動に各主体が協力して取り組むことのできる仕組みを作り、環境保全活動の環を上げ、心やすらぐまちを目指します。</p>
2-3 地球環境 ~地球にやさしく安心して住めるまちをめざして~	
<p>地球環境問題は、私たちの日常生活や事業活動から発生する環境への負荷が主な原因とされ、私たち一人ひとりが自らの行動を見直し、環境への負荷を少なくしていくことが必要です。特に緊急課題である地球温暖化は、化石燃料の消費を抑えることに繋がる取り組みや CO₂を吸収する緑を増やす取り組みを進めることで進行が抑えられ、その影響による様々な災害の発生を回避することができるのです。</p> <p>私たちが、この坂東市という地球上で生きていくために、そして子どもたちから地球環境問題への不安を取り除くために、地球にやさしい行動をとり、安心して住めるまちを目指します。</p>	

図 6 環境基本計画における目標

出典：坂東市環境基本計画（平成 25 年 3 月策定）

1.3 計画地

地域利便施設は、市道弓馬田 638 号線（坂東 IC へのアクセス道路）沿いに計画します。建物・駐車場は、道路からのアクセスや視認性により市道側に配置し、計画地内の「桜の里山」を公園・広場として活用します。

また、圏央道において道路事業者が整備予定の（仮称）坂東 PA との連結を目指し、施設・設備の配置を検討します。



図 7 計画地位置図

上図出典：地図(C)NTT 空間情報株式会社

下図出典：坂東パーキングエリア（仮称）調整会議 公表資料（令和元年 6 月）

国土交通省関東地方整備局/東日本高速道路（株）関東支社/茨城県/坂東市

第2章 計画条件の整理

2.1 坂東市の現状

2.1.1 人口

坂東市の人口（平成30年度坂東市人口統計）は、減少傾向にあり、令和2年3月時点で約54,000人となっています。また、国立社会保障・人口問題研究所の推計では、令和22年には36,900人にまで減少すると推計されています。あわせて、少子高齢化も進行しており、現在の高齢化率は約30%ですが、令和22年には約38%まで高齢化率が上昇すると推計されています。

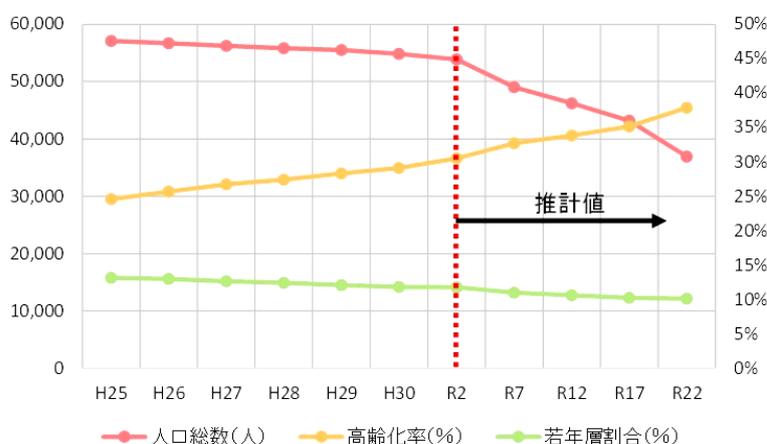


図8 坂東市人口推移

出典：平成30年度 坂東市人口統計

人口動態をみると、平成10年度から減少傾向にあり、転入から転出を差し引いた数である社会増減数が大きく負の値を示しております。さらに、平成15年度以降は、出生から死亡を差し引いた数である自然増減数も大きく負の値を示しています。

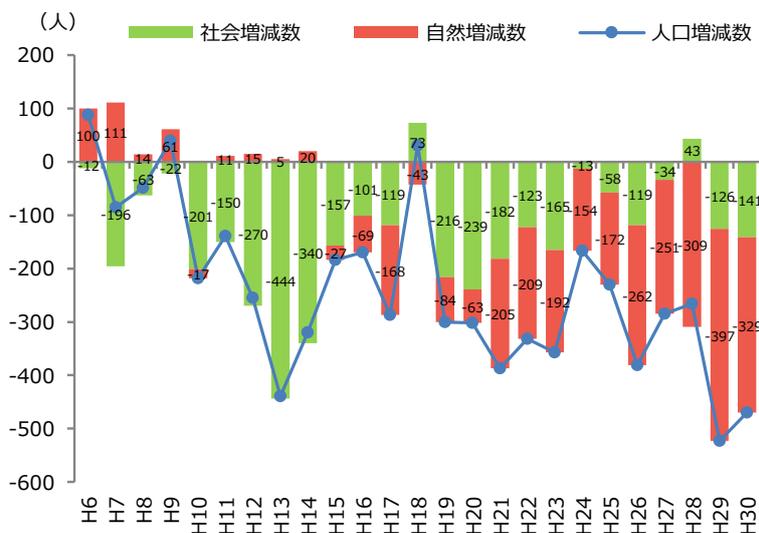


図9 坂東市人口動態

出典：RESAS（総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」再編加工）

平成 27 年国勢調査結果から市内の居住状況をみると、計画地周辺には人が少なく、中心市街地と比較して、人口密度が低いことが分かります。



図 10 坂東市人口分布

出典：「平成 27 年国勢調査結果」（総務省）を加工して作成

2.1.2 交通

計画地周辺には、南北に伸びる本市内で最も交通量が多い県道 20 号結城坂東線や、県道 136 号高崎坂東線が整備されています。これらの道路は、東西に伸びる県道 24 号土浦境線や国道 354 号と接続しており、本市の道路網を構成しています。



図 11 主要道路概要図

出典：平成 27 年交通センサス

また、圏央道の開通により、各高速道路（東北自動車道、常磐自動車道、関越自動車道、中央自動車道、東名高速道路、東関東自動車道等）と一体となった広域ネットワークが形成されています。

（仮称）坂東 PA 及び地域利便施設は、成田空港を利用する外国人観光客や、成田空港行き的高速バス利用者（東北自動車道方面）等の利用も期待されます。

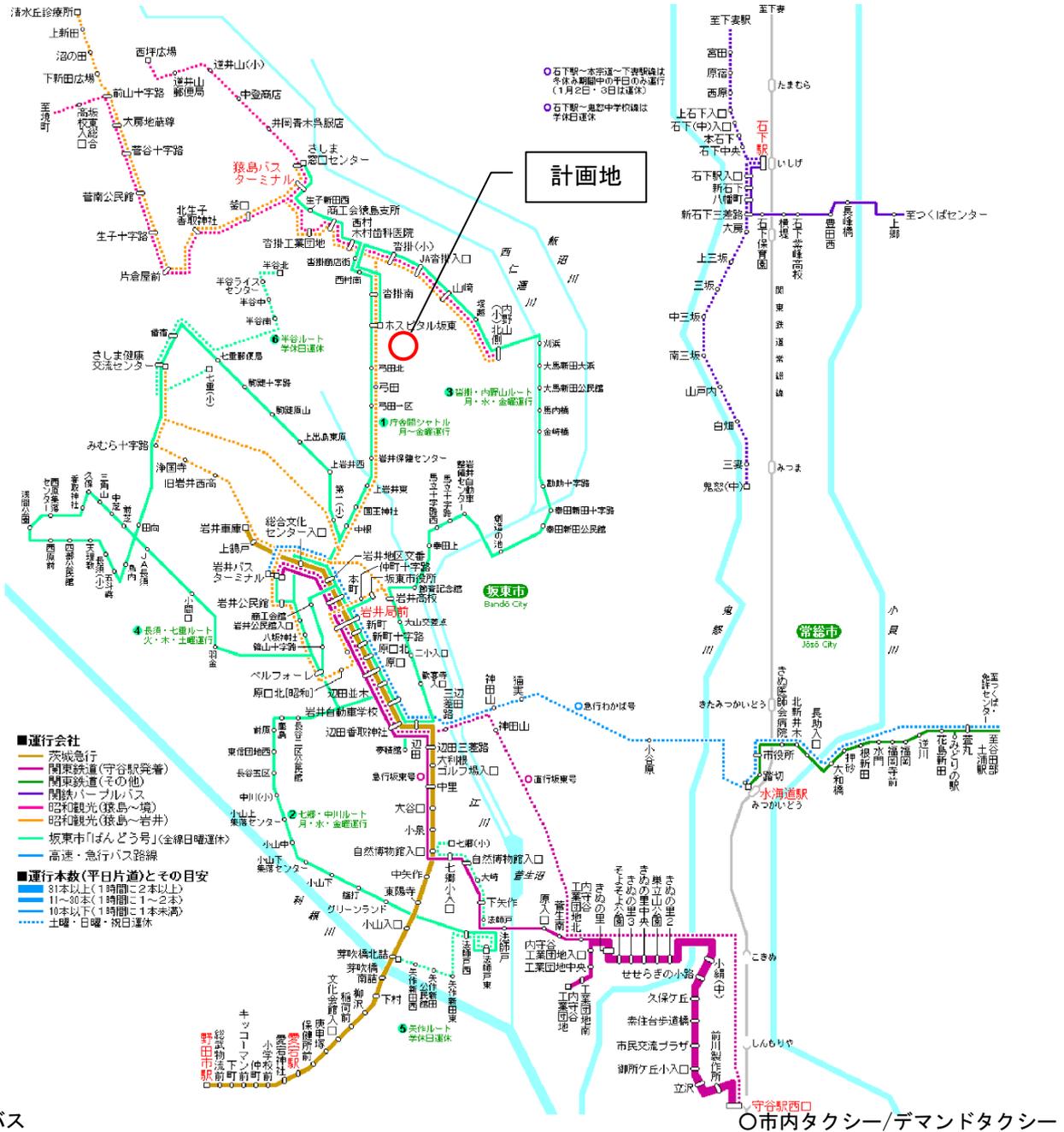


図 12 坂東市周辺高速道路概要図（広域）

出典：坂東市 HP

本市内には鉄道駅がなく、公共交通はバス、デマンドタクシーのみとなっています。バスの運行本数は最大でも1時間に1本程度であり、公共交通の利便性は非常に低い状態にあります。

計画地周辺には、バス路線（2路線）及びバス停が整備されているものの、運行本数が1時間に1本程度であり、日祝日は運休している路線（1路線）がある状態です。



- バス
1. コミュニティバス（全6路線）
 - ・平日3便/日 運航
 - ・日曜/祝日は運休
 2. 野田市駅～愛宕駅～原口～岩井車庫
 - ・平均1便/時間 運航
 - ・茨城急行自動車（株）が運航

3. 守谷駅西口～岩井バスターミナル
 - ・平日8便 休日4便 運航
 - ・関東鉄道（株）が運航
4. 巡回バス（岩井ルート/境ルート）
 - ・一日4便 運航
 - ・（株）昭和観光自動車が運航

- 市内タクシー/デマンドタクシー
1. 市内タクシー
 - ・5社営業中
 2. デマンドタクシー
 - ・車両2台/1日最大8便運航
 - ・1乗車あたり300円

図 13 市内の主な公共交通

出典：いばらき路線バス案内所

2.1.3 産業

本市内の産業についてみると、産業構成割合（平成 25 年）では第 2 次産業が 62.4%、売上高（平成 28 年）では製造業が 39.1%と多くの割合を占めており、坂東市の主な産業は製造業であることが分かります。

第 1 次産業は茨城県平均、全国平均と比べ高い割合を示しており、農業が盛んであることも分かります。

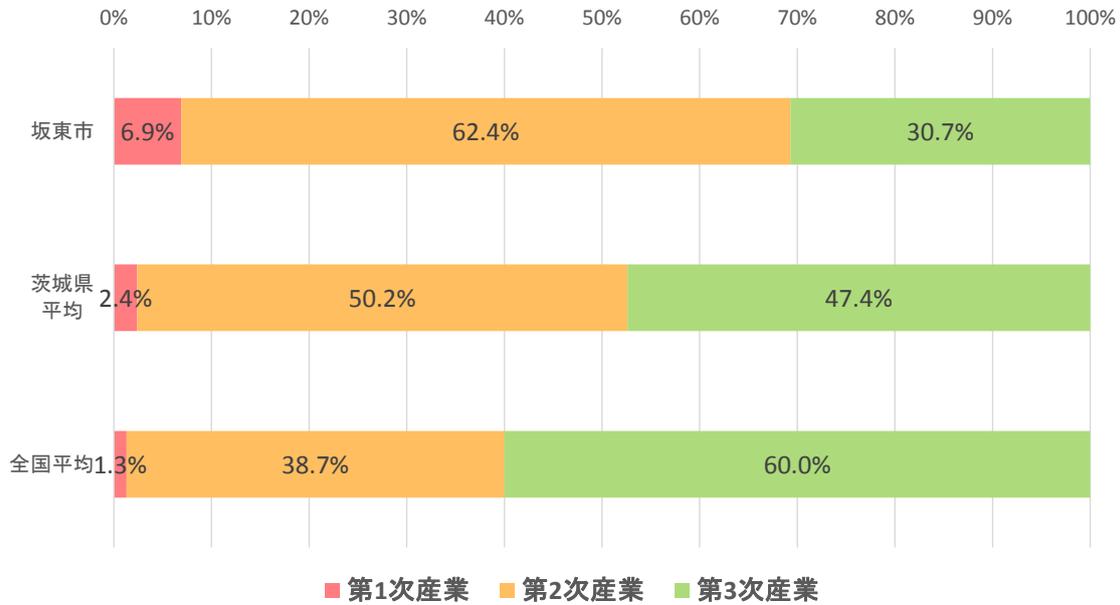


図 14 地域内産業の構成割合 [平成 25 年]

出典：RESAS（環境省「地域産業連関表」「地域経済計算」）

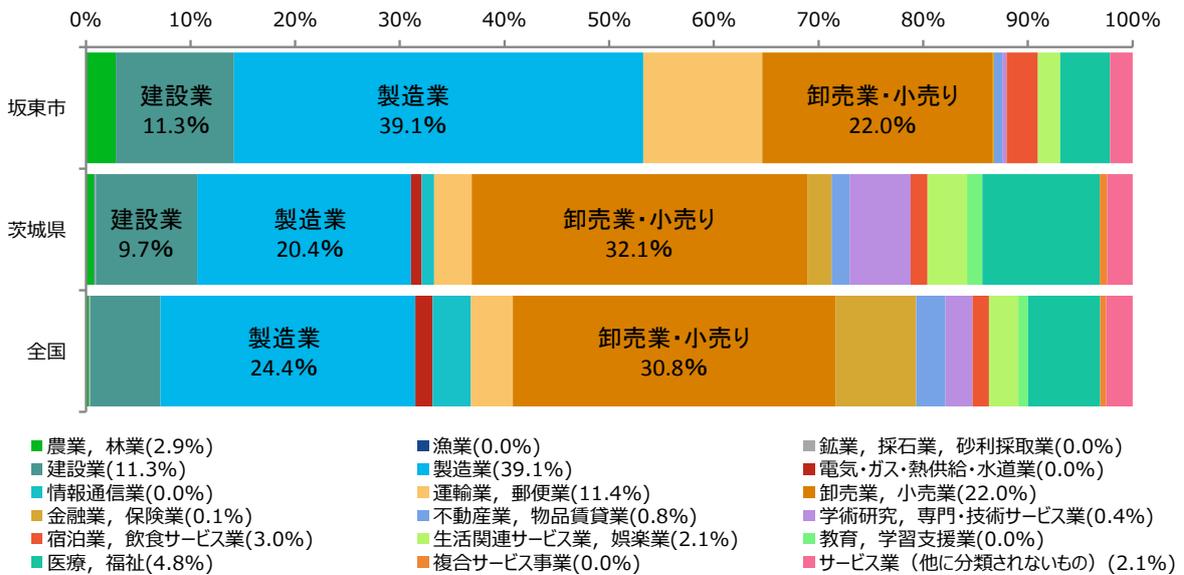


図 15 売上高（企業単位） [平成 28 年]

出典：RESAS（総務省・経済産業省「経済センサスー活動調査」再編加工）

2.1.4 防災

本市内には、利根川、飯沼川、西仁連川等の河川や水路があり、昔から氾濫により幾多の被害を受けてきました。

利根川による水害は、昭和22年のカスリン台風による大洪水など、昭和初期まで多発していましたが、最近は大河川ではなく、小規模な内水氾濫等の水害が目立ちます。

本市内には浸水想定区域に含まれている場所が多く存在しますが、計画地は、浸水想定区域には含まれていません。

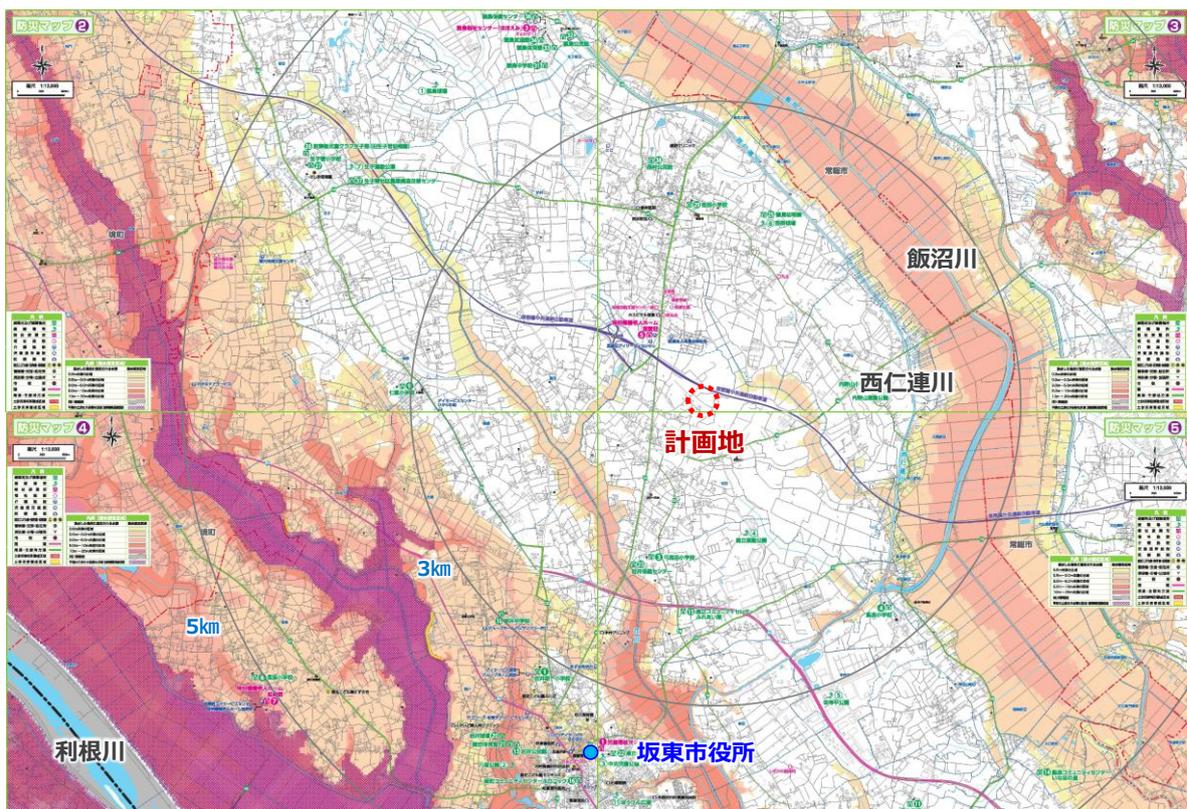


図 16 坂東市浸水想定区域

出典：坂東市総合防災マップ

2.1.5 観光資源・特産品

■平将門公と戦国時代の史跡

本市は、平将門公が平安中期に関東一円を手中に収め、政庁を置いた地であり、当時の拠点であった石井宮所跡、平将門公を祭った國王神社や将門公の胴塚がある延命院など、将門公ゆかりの史跡が数多く残されています。

また、戦国時代末期の外堀と土塁が残存し、戦国期の櫓^{やぐら}を復元した逆井城跡公園、江戸時代初期に改築された國王神社本殿など、当時の姿を現在でも見ることができます。



図 17 左図：國王神社 右図：逆井城跡

出典：坂東市

■豊かな水と緑の空間

本市内には、300羽を超えるコハクチョウやカモが越冬し、自然観察者に人気が高い菅生沼を始め、樹齢400年といわれる老木が春の青空のもと見事な花を咲かせる歓喜寺の江戸彼岸桜や、春には400本もの桜が開花し、一面淡いピンク色に染まる八坂公園など、自然と触れ合える空間が豊富にあります。

また、市域全体（123.03 km²）の約5割が農地であり、農地周辺に広がる里山や、市の西側を流れる利根川、市内を南北に流れる飯沼川・西仁連川、緑あふれる菅生沼など、水と緑に包まれたビューポイントも多数あります。



図 18 左図：菅生沼 右上図：歓喜寺の江戸彼岸桜 右下図：八坂公園

出典：坂東市

■特産品

本市は、春/夏ねぎ、春レタスの収穫量・出荷量が全国1位（平成30年度産）になるなど、農産物が特産品として有名です。

さしま台地といわれる肥沃な土地で育てられたねぎは、柔らかく甘みと辛みのバランスが良く、ブランドねぎとして取り扱われています。

江戸時代初期から本市で栽培が始まり、安政6年（西暦1859年）開国により海外に初めて輸出されたさしま茶は、茶葉に厚みがあり濃厚な味と香り、渋みそしてコクがあります。



図 19 市内特産品（左図：ねぎ 右図：レタス）

出典：坂東市

2.1.6 誘引力

平成 25 年茨城県生活行動圏調査によると、本市民は、買い物や余暇活動などにおいて近隣の守谷市やつくば市、千葉県、埼玉県などの大規模商業施設や余暇施設が集積している地域に多く流出しています。特に買い物の場所としては、本市内で買い物をする市民が約 61%となっており、40%程度が市外に流出していることが分かります。

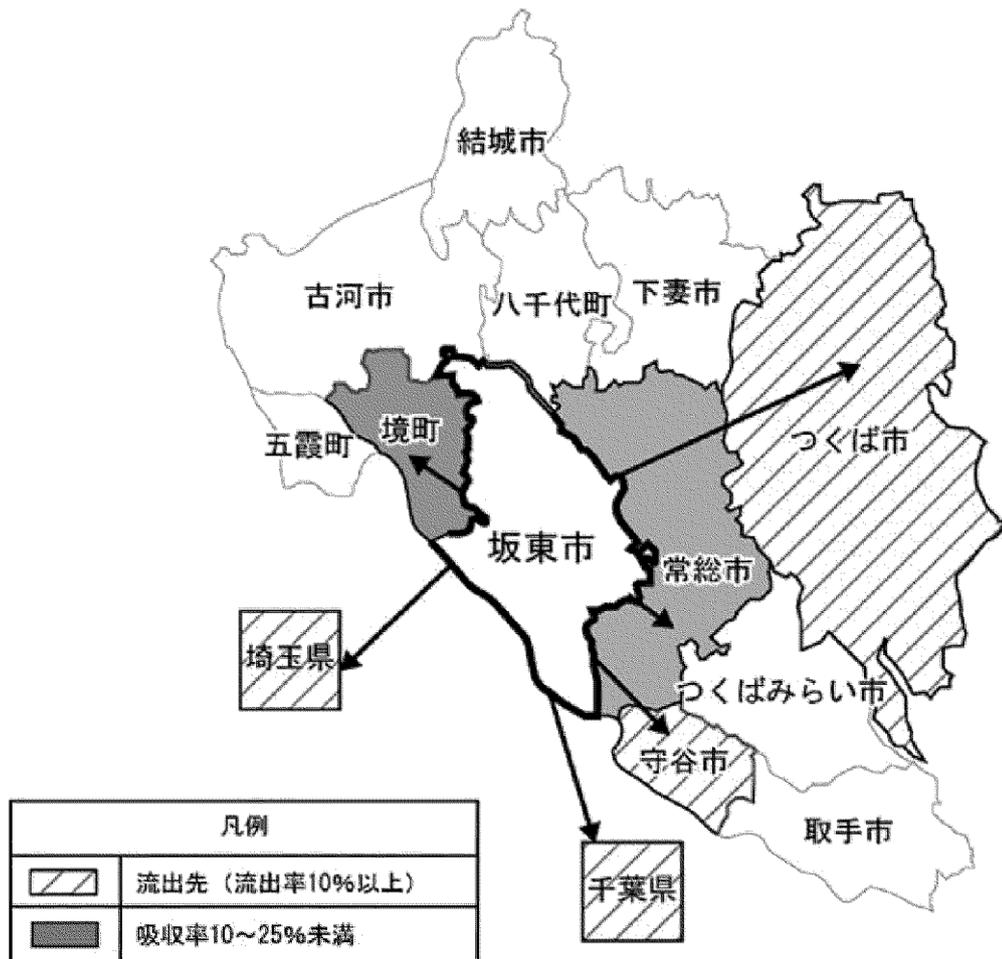


図 20 流出入状況概要図

出典：平成 25 年茨城県生活行動圏調査/（財）常陽地域研究センター

2.2 計画地周辺の状況整理

2.2.1 土地利用状況

本市が含まれる「岩井・境都市計画区域」は、線引き都市計画区域であり、計画地周辺は市街化調整区域となっています。国土利用計画では、都市地域の他に、農業地域と森林地域が指定されています。

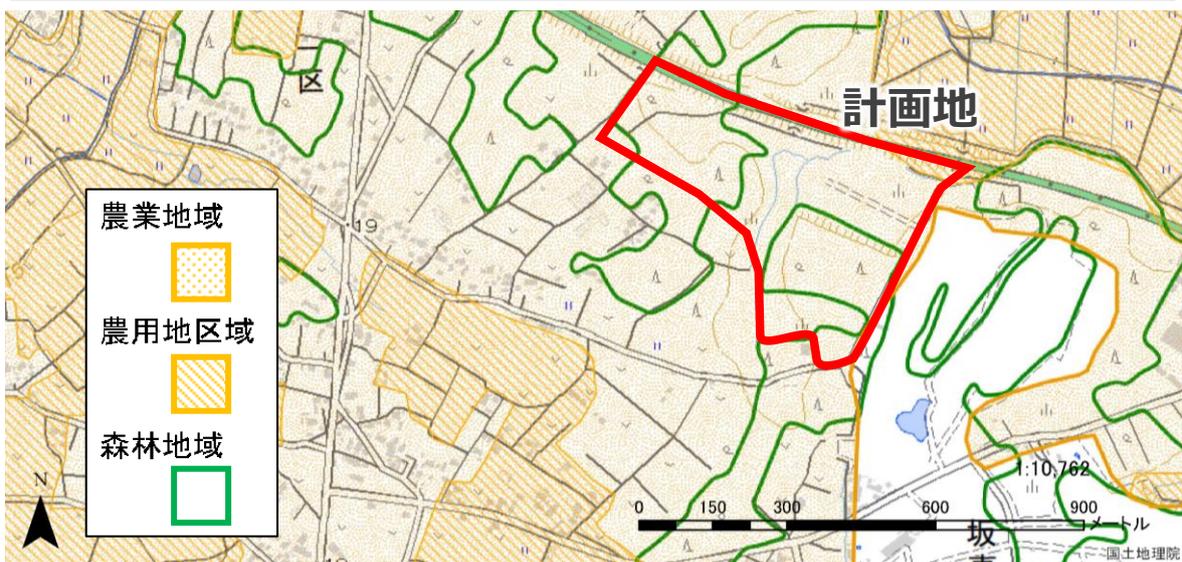
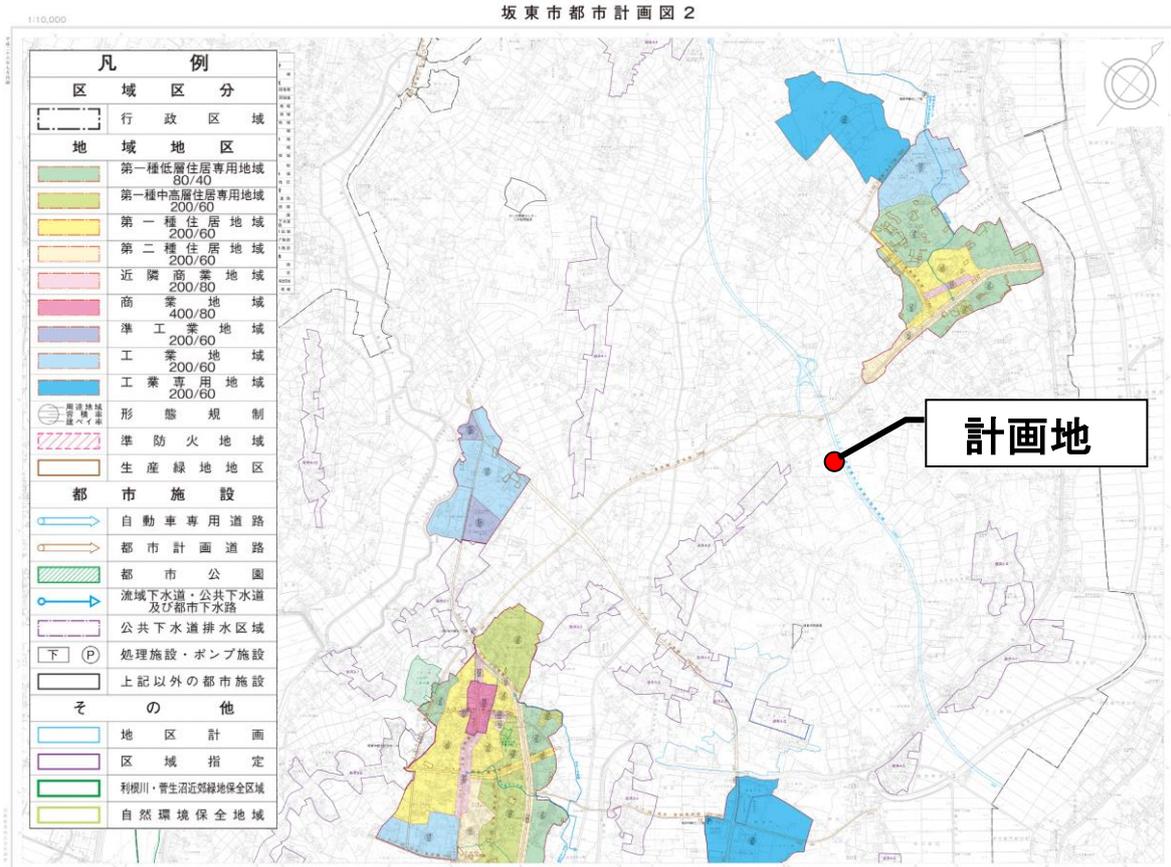


図 21 上図：坂東市都市計画図 下図：計画地土地利用状況

出典：上/坂東市 HP 下/土地利用調整総合支援ネットワークシステム

2.2.2 近隣の類似施設

計画地の近隣には多くの類似施設が立地しています。

令和4年度に開業予定の道の駅「常総」（仮称）は、常総市が進める「アグリサイエンスバレー構想」実現のため、農業をいかしたまちづくりの拠点施設として、農業の6次産業化に向けた取組を中心に、地域創生に向けた拠点づくりを目指しています。

道の駅「ごか」では、ETC2.0搭載車を対象に、高速道路を下りて道の駅に立ち寄り後、1時間以内に高速道路に再進入した場合には、下りずに利用した料金のみとする「賢い料金」の社会実験を開始し、五霞 IC 付近の道の駅「ごか」で休憩し、1時間以内に同 IC から戻ると、高速道路に乗り続けた状態と同じ料金になります。

表 1 類似施設の概要

道の駅等	計画地からの直線距離	アクセス		特徴
		接道状況	隣接道路	
坂東市 (地域利便施設)	—	市道 638 号線	圏央道 (仮称) 坂東 PA 付近	・圏央道 (仮称) 坂東 PA に隣接 ・桜の里山に隣接
やすらぎの里 しもつま	14 km	国道 294 号	圏央道 (常総 IC10 分)	・農産物加工施設、直売所、レストラン、公園を整備 ・公園では、花のエリアや芝生広場、遊具を整備
さん歩の駅 サン・SUN さぬま	15 km	市道 1 級 107 号線	国道 125 号付近 (0.6km 先)	・カフェレストラン、観光案内所、野外広場を整備 ・「恋人の聖地サテライト」に選定されている
道の駅「常総」(仮称)	9 km	国道 294 号	圏央道 (常総 IC 付近)	・「アグリサイエンスバレー構想」の実現 ・基幹産業である農業をいかした新たな産業拠点 ・交流人口の拡大 ・市の魅力の発信 ・防災機能の向上
道の駅「さかい」	14 km	県道 17 号線	国道 354 号 に隣接	・観光やアクティビティの案内・受付 ・周辺の環境を活用したアクティビティ (BBQ エアポート セグウェイドライブ)
道の駅「ごか」	18 km	国道 4 号	圏央道 (五霞 IC 付近)	・茨城県銘柄豚の指定販売店として、ローズポークの販売 ・ふるさと直送便 ネット販売実施
道の駅 「まくらがの里ごか」	20 km	国道 4 号	国道 125 号付近 (1.5km 先)	・茨城県最大級の道の駅 ・直売所の品揃え豊富 ・地元野菜に作り手の顔写真と名前が明記された POP を設置
道の駅「しもつま」	21 km	国道 294 号	国道 125 号付近 (3.6km 先)	・しもつま納豆「福よ来い」の工場見学週 3 日可能 ・3 階展望台あり 関東の名山筑波山 ・下妻の食のテーマパーク
道の駅 「アグリパーク ゆめすぎと」	17 km	町道 1 級 11 号線 埼葛広域農道	圏央道 (幸手 IC10 分)	・収穫体験ができる農園を整備 ・野外ライブが可能 ・ほぼ無料で 1 日遊べる充実した設備
道の駅「庄和」	18 km	国道 4 号	圏央道 (五霞 IC15 分)	・庄和地区で有名な大風の展示 ・チャリティイベントで毎月よさこいイベントを開催 ・のど自慢大会、断捨離買取会等イベント多数



図 22 類似施設位置状況

2.2.3 計画地のポテンシャル

■PAに隣接

PAやサービスエリア（以下「SA」という。）に隣接するハイウェイオアシスは全国に24か所ありますが、関東圏には少なく、圏央道には存在しません。このため、圏央道の利用者呼び込める地域利便施設の整備により、高速バスの利用者やインバウンド（訪日外国人）等、市外から本市を訪れる人々の利用が見込まれます。

表2 ハイウェイオアシスの一覧

都道府県	ハイウェイオアシス名	SA・PA名	有料道路名
北海道	砂川ハイウェイオアシス館	砂川 SA	道央自動車道
北海道	豊浦町噴火湾展望公園	豊浦噴火湾 PA	道央自動車道
北海道	噴火湾パノラマパーク	八雲 PA	道央自動車道
岩手県	峠山パークランドオアシス館	錦秋湖 SA	秋田自動車道
山形県	生き生きべんとう村	櫛引 PA	山形自動車道
山形県	寒河江ハイウェイオアシス	寒河江 SA	山形自動車道
栃木県	道の駅みぶ	壬生 PA	北関東自動車道
群馬県	道の駅ららん藤岡	藤岡 PA	上信越自動車道
千葉県	道の駅富楽里とみやま	-未整備-	富津館山道路
長野県	佐久平ハイウェイオアシスパラダ	佐久平 PA	上信越自動車道
長野県	道の駅オアシスおぶせ	小布施 PA	上信越自動車道
新潟県	道の駅あらい	新井 PA	上信越自動車道
静岡県	道の駅富士川楽座	富士川 SA	東名高速道路
石川県	松任海浜公園	徳光 PA	北陸自動車道
富山県	ヨッテカーレ城端	城端 SA	東海北陸自動車道
岐阜県	オアシスパーク	川島 PA	東海北陸自動車道
岐阜県	道の駅みのかも	美濃加茂 SA	東海環状自動車道
愛知県	刈谷ハイウェイオアシス	刈谷 PA	伊勢湾岸自動車道
愛知県	鞍ヶ池公園	鞍ヶ池 PA	東海環状自動車道
三重県	亀山サンシャインパーク	亀山 PA	東名阪自動車道
島根県	加茂岩倉遺跡公園	加茂岩倉 PA	松江自動車道
徳島県	吉野川ハイウェイオアシス	吉野川 SA	徳島自動車道
愛媛県	道の駅小松オアシス	石鎚山 SA	松山自動車道
佐賀県	金立公園	金立 SA	長崎自動車道

■ 防災拠点としてのポテンシャル

計画地は、面積が約10haあり、第1次緊急輸送道路である圏央道と、第2次緊急輸送道路である県道20号結城坂東線に隣接しており、今後、地域防災計画において防災拠点として位置付けられるよう検討しています。

また、周囲に病院以外の防災拠点が無いため、地域利便施設を地域防災拠点として整備することにより、周辺住民の安全性や市全体の防災レベルの向上に寄与すると考えられます。

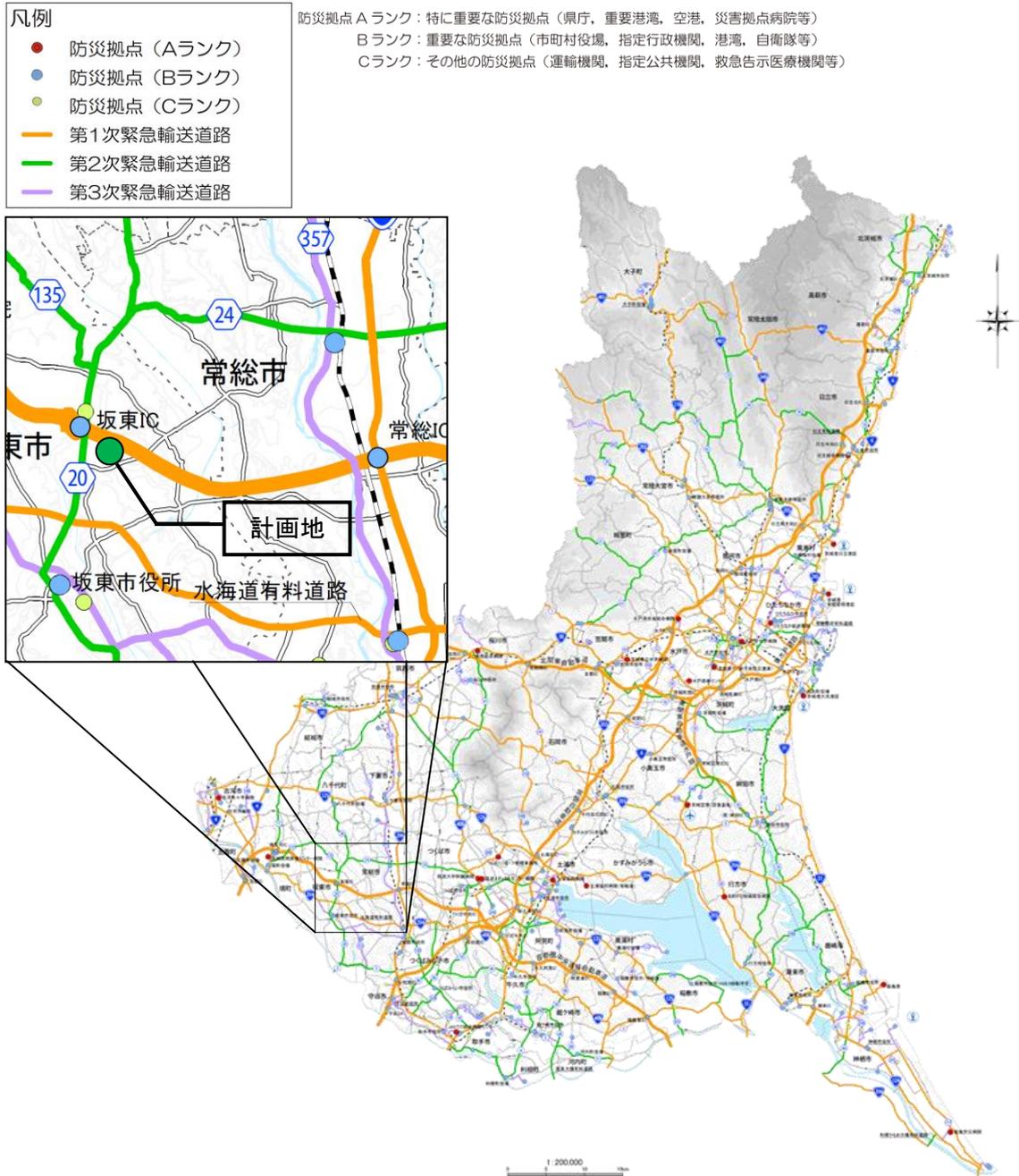


図 23 茨城県防災拠点位置図

出典：緊急輸送道路ネットワーク計画/茨城県 HP

2.3 坂東市の課題

2.3.1 アンケート・ヒアリング結果

■坂東市の認知度

無作為抽出した市外在住の20歳以上の男女1,263人を対象に、平成27年6月13日から同月30日にかけてWeb上で本市が行った「定住・移住に関する意識調査」において、「坂東市」の認知度が極めて低いことが明らかとなりました。

この調査では、「知らない」と答えた人が56.6%と最も多く、次いで「名称だけは聞いたことがある」が23.8%で続いており、「行ったことがある」は約13%にとどまっているという結果となりました。

性別にみると、「知らない」割合は女性(62.1%)が男性(51.1%)を11.0ポイント上回っており、年代別では「知らない」割合は20～29歳で63.8%と最も多く、30歳以上でも半数を超えていました。

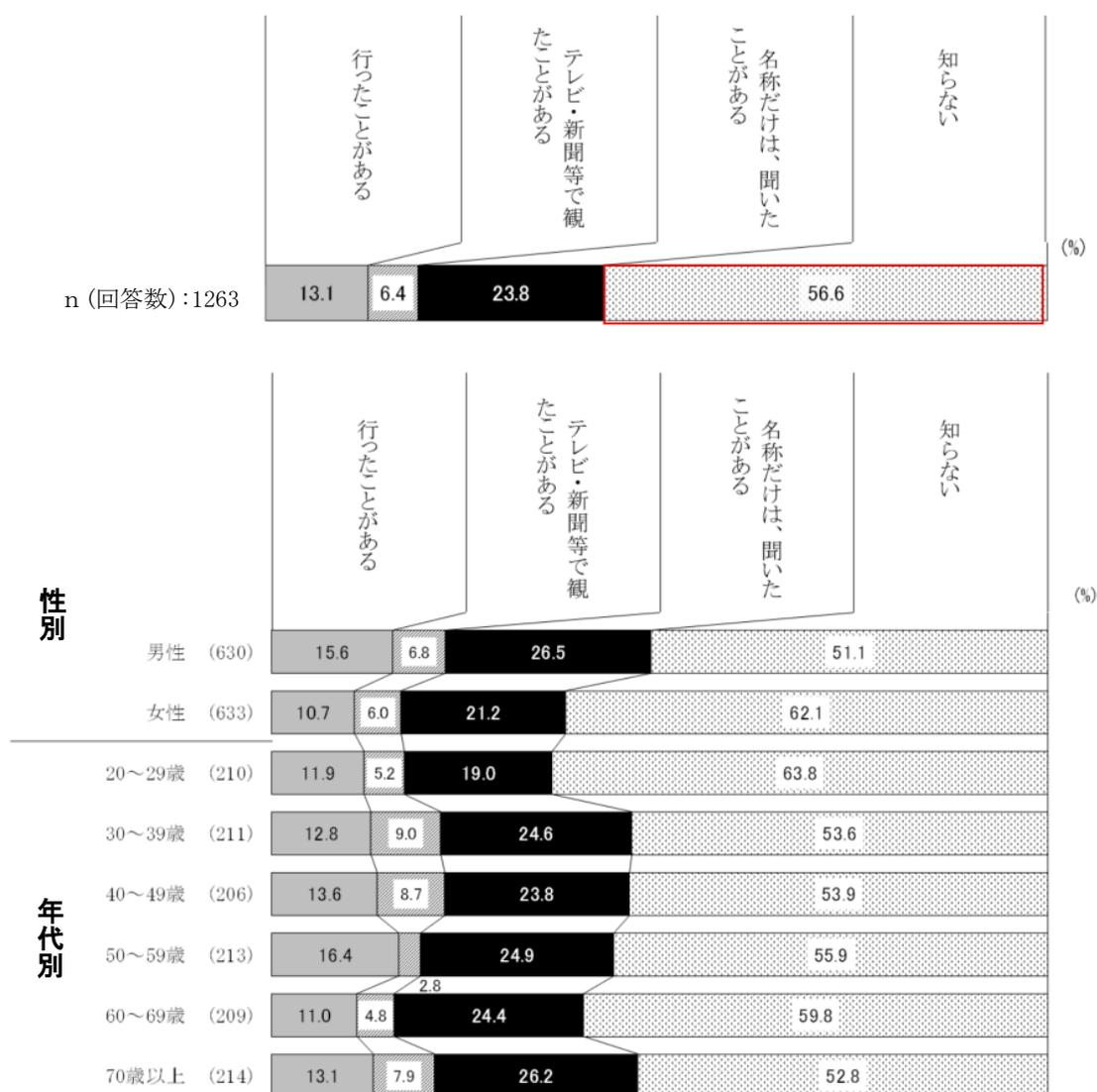


図 24 アンケート結果

出典：定住・移住に関する意識調査

■坂東市の強みと弱み

平成 28 年 8 月中下旬に、坂東市の強みと弱み等に関し、アンケート調査を実施しました。

「強み」には、農産物に関する意見 (23 件)、イベントに関する意見 (13 件)、将門や史跡に関する意見 (11 件)、グリーンツーリズム・クラインガルテン (滞在型市民農園) に関する意見 (9 件) を始め、115 件の意見が寄せられました。「弱み」には、施設に関する意見 (15 件)、農産物に関する意見 (9 件) を始め、112 件の意見が寄せられました。

「強み」としては、農産物の生産量や農産物・生産を担う農業者の存在、國王神社や逆井城跡などの豊富な歴史的資源や桜・菅生沼などの豊かな自然環境・景観、将門まつり・ぼんどうほこテン・いわい将門ハーフマラソン等のイベントに関する回答がありました。

「弱み」としては、少子高齢化、農産物をいかす体験施設等の不足、限定された移動・交通手段や不足する公共交通等に関する回答がありました。

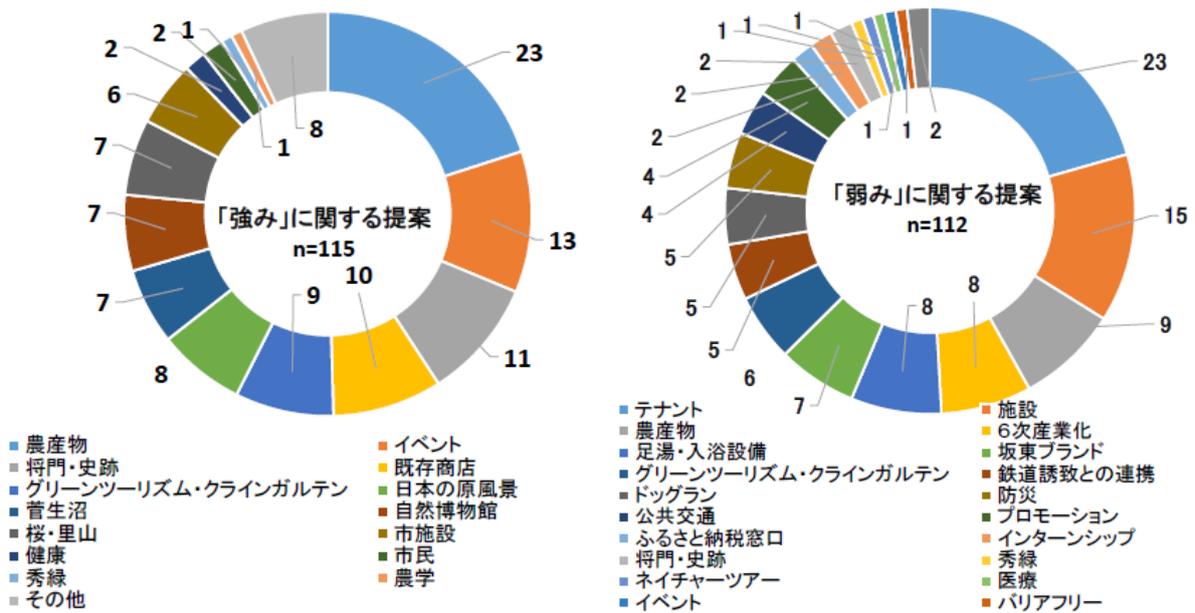


図 25 強みと弱み (アンケート結果 [強み n (回答数) =115・弱み n (回答数) =112])

■地域利便施設に求められる機能

令和2年1月11日及び1月25日に市内外在住の男女計381人に対して、アンケート調査を行い、地域利便施設に備えると便利と思われる機能等について調査を行いました。

その結果、農産物直売所やレストラン、休憩施設が上位となりました。本アンケート調査結果も踏まえ、地域利便施設に導入する機能等の検討を行う予定です。

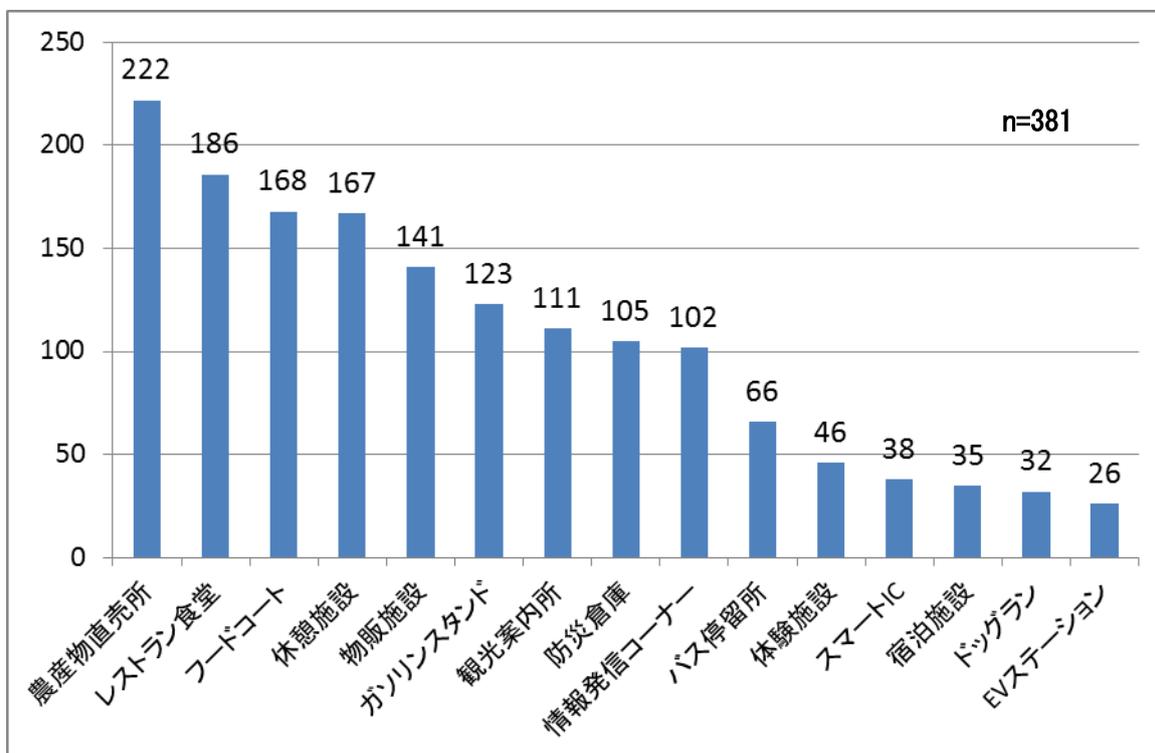


図 26 地域利便施設にあると便利と思う機能 (n (回答数) =381※)
 ※複数回答可としているため、nと結果の数は一致しない。

2.3.2 坂東市の課題整理

現状

- 人口減少及び少子高齢化が進んでいる。
- 社会増減及び自然増減は、いずれも減少傾向にある。
- 市内に鉄道駅はなく、公共交通はバス及びデマンドタクシーのみ運行している。
- バスの運行本数やバス路線数は減少傾向にある。
- 近年、大規模な災害が多発している。
- 市内の大半は浸水想定区域に含まれている。
- 住民の防災意識が向上している。
- 歴史的観光資源等を多く有している。
- 全国1位の出荷量を誇る春/夏ねぎや春レタス等の農作物がある。
- 市の認知度が低い。

問題点

- 人口減少により、公共事業や公共サービスの維持が難しくなる可能性がある。
- 人口減少により、市内の産業が衰退し、新たな雇用の場の確保が難しくなる可能性がある。
- 高齢化によって、公共交通無しでは移動できない交通弱者が増加する可能性がある。
- バス路線の運行本数の減少や廃線によって、公共交通ネットワークの維持が困難になる。
- 大規模災害時に拠点となる広域防災拠点が市内や近隣自治体に無い。
- 本市が持つ観光資源や特産品等のPRが不足している。
- 観光客がイベントや市の情報を気軽に得ることができる場が無い。

課題

✓ 生活環境の改善

地域便利施設に買い物機能やレクリエーション機能等、地域に不足している機能を導入し、地域住民の生活環境を改善することが求められている。

✓ 利用者の足となる公共交通ネットワークの形成

バスを生活の足として利用する高齢者や、地域住民、本市を訪れる観光客にとって利便性が高く、交通弱者の移動を支える公共交通ネットワークの構築が求められている。

✓ 緊急時に誰もが安心できる場の提供

緊急時に地域住民のみならず、道路利用者も利用することが可能な防災拠点・避難施設の整備が求められている。

✓ 本市や茨城県の魅力を発信する場の創出

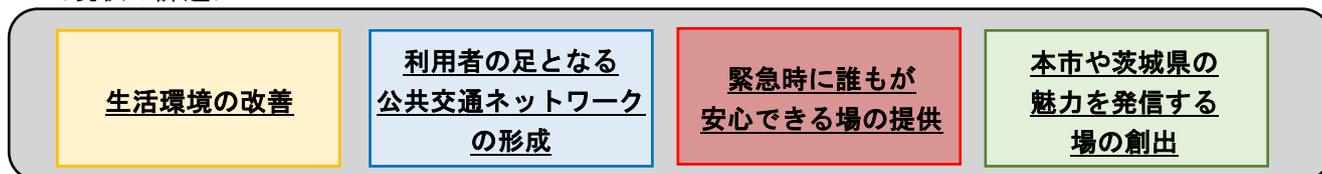
観光資源や特産品、イベント等、本市や茨城県の魅力に触れた人々が「また訪れたい」「移り住んでみたい」と思えるような「きっかけ」を与える場が求められている。

第3章 コンセプト及び整備方針

3.1 整備の方向性及びコンセプト

上位・関連計画や計画地の条件・特性、市民の意向や本市の地域資源、市場の動向などを踏まえ、本市が抱える課題を解決するとともに、地域住民や市外から来た人にとって、「訪れたい。また立ち寄りしたい。」と思えるような施設を整備するために、整備の方向性及びコンセプトを定め、導入機能を検討します。

<現状の課題>



<計画地のポテンシャル>



整備の方向性

市内外から人を呼び込む、
情報発信・防災・休憩機能を備えた施設整備の実現

コンセプト

緑あふれる“まさかどの郷” 坂東
～ 桜咲き風薫るやすらぎの交流拠点 ～

整備方針

本市の魅力・情報発信	防災機能	交流の場
〈整備方針 1〉	〈整備方針 2〉	〈整備方針 3〉

3.2 整備方針

地域利便施設の整備方針は、前項にて設定したコンセプトを基に、PAと一体となり、高速道路利用者は高速道路を降りずに利用でき、また、地域の人でも気軽に利用できる場として、ハイウェイオアシスを参考に設定します。

〈整備方針1〉坂東市の魅力を市内外に発信する拠点

- 坂東市に点在する観光資源を巡る拠点
- 坂東市の特産品や名産品の魅力を発信する拠点
- 地域のイベントや観光情報を市内外の人に伝える拠点

〈整備方針2〉災害に対して迅速な対応が可能な拠点

- 地域住民のみならず、道路利用者も利用可能な防災拠点
- 計画地周辺のみならず、広域を対象とした防災拠点
- 高速道路での事故等、災害以外の緊急時においても対応が可能な拠点

〈整備方針3〉訪れた人に快適と楽しみを与える拠点

- 利用者にレクリエーション等のコンテンツを提供する拠点
- 利用者にとって便利で快適な施設
- 坂東市における交通拠点

ハイウェイオアシスとは

高速道路上にあるSAやPAに接続した公園や地域振興施設等の呼称。高速道路から降りず、施設等を利用できることが大きな特徴である。



地域住民のみならず高速道路等の利用者も公園や地域振興施設を容易に利用し、通常のSA・PAでは得ることのできない自然、歴史、文化、産業など地域の特色などさまざまな情報、サービスを楽しむことが可能となる。

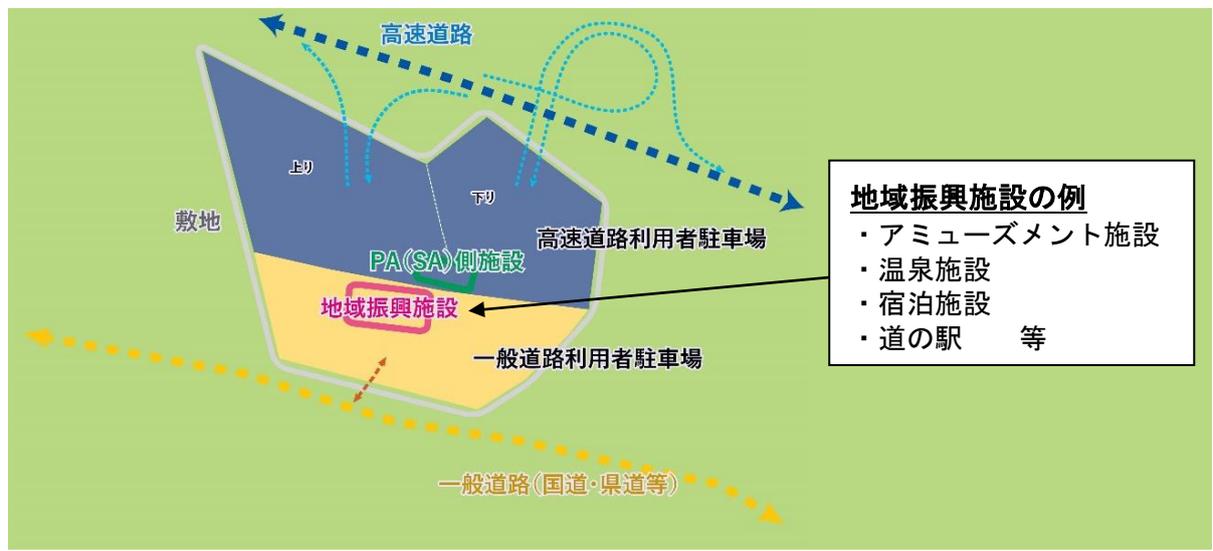


図 27 ハイウェイオアシス概要図

3.3 導入機能の検討

地域利便施設に必要と考えられる導入機能について、前項までに整理したコンセプトや整備方針を基に検討します。

表3 導入機能項目と施設例

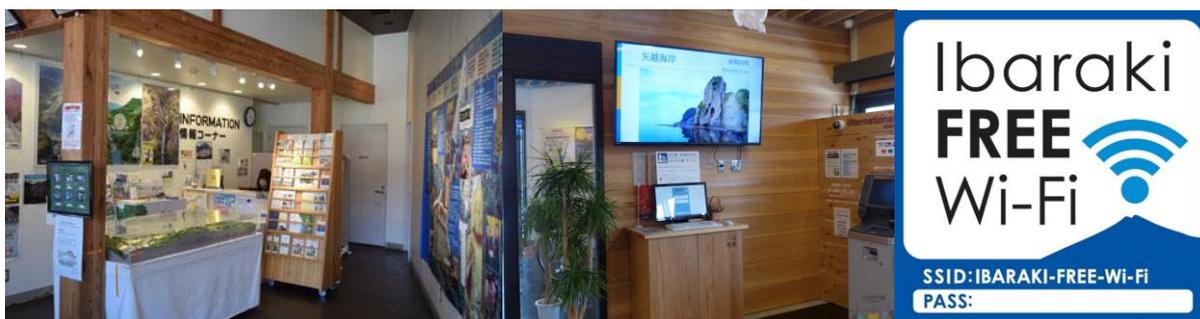
機能	施設例	方針
1. 情報発信機能	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の観光情報 ・道路情報 ・緊急医療情報 等	整備方針 1
2. 防災機能	<ul style="list-style-type: none"> ・備蓄倉庫 ・ヘリポート ・災害対応給水施設 ・非常用電源装置 ・災害対応駐車場 ・情報提供施設 ・太陽光発電 等	整備方針 2
3. 休憩機能	<ul style="list-style-type: none"> ・道路利用者の休憩所 ・トイレ ・駐車場 ・子育て応援施設 ・キッズコーナー 等	整備方針 3
4. 地域連携機能	<ul style="list-style-type: none"> ・物産館 ・飲食コーナー ・公園 ・レクリエーション施設 等	整備方針 1 整備方針 3
5. 交通結節点機能	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停留所 ・物流拠点 等	整備方針 3
6. PA 関連機能	<ul style="list-style-type: none"> ・スマート IC ・電気自動車充電施設 ・コンビニエンスストア ・ガソリンスタンド 等	整備方針 3
7. 観光拠点機能	<ul style="list-style-type: none"> ・観光案内所 ・レンタサイクル ・グリーンツーリズム受付 ・体験施設 ・フォトスポット 等	整備方針 3
8. その他の機能	<ul style="list-style-type: none"> ・6次産業化 ・屋根のあるフリースペース ・レンタルスペース ・宿泊施設 ・RV パーク 等	整備方針 3

■1. 情報発信機能

本市の農業、各種小売業、飲食業、サービス業等に関する情報に加え、本市の自然資源、歴史資源等、多様な地域資源の情報や県内の観光情報を収集し、コンテンツとして情報発信・展示します。また、海外から訪れる外国人観光客にも対応できるよう、誰にも分かりやすいサイン表示、情報提供を行うことを検討します。

また、道路情報や災害情報、緊急医療情報等、施設利用者が必要とする情報をリアルタイムで発信することを検討します。

さらに、フリーWi-Fi サービスを実施し、個人のスマートフォンやタブレットを通じて検索サービスを充実させることを検討します。



情報掲示板イメージ

インターネットを利用した例

フリー Wi-Fi

〈導入施設・設備例〉

- インフォメーション機能（地域の観光情報、道路情報、緊急医療情報 等）
- 市内事業者を紹介するショップカードの掲示
- 市内観光パンフレットの設置

■2. 防災機能

近年、頻発する集中豪雨を始め、大規模地震などの自然災害発生時において、避難所としての活用に加え、救援物資の集積場、救援隊の本部機能や、支援活動拠点として利用できるスペースや設備を設けることを検討します。

また、災害時の広域的な防災拠点として利用できるよう、災害時でも使用できる水、電気、トイレなどを検討します。



ドクターヘリ



備蓄倉庫

〈導入施設・設備例〉

- 備蓄倉庫
- ヘリポート
- 災害対応給水設備
- 非常用電源設備
- 駐車場（災害対応）
- 太陽光発電設備
- 情報提供施設（大型モニター、掲示板）

■3. 休憩機能

施設利用者がゆっくりと快適に休憩できるスペースを確保します。また、子どもを持つ家族が快適かつ安心して地域利便施設を利用できるよう、授乳・オムツ替えなどができる子育て応援施設やキッズスペースの設置を検討します。

交通量や施設利用者数に応じた規模の駐車場を確保し、誰にも停めやすい、安全でゆとりある駐車スペースを確保し、障がい者等用の駐車スペースは、主要な施設にアクセスしやすい位置への配置を検討します。

道路利用者を始め、地域利便施設を訪れた施設利用者が快適に利用できる24時間利用可能で清潔なトイレを検討します。



上：休憩施設イメージ
下：障がい者等用駐車エリア



上：清潔なトイレイメージ
下：多目的トイレイメージ



上：子育て応援施設
下：キッズスペースイメージ

〈導入施設・設備例〉

- 施設利用者の休憩所 ○トイレ ○駐車場 ○子育て応援施設 ○キッズスペース

■4. 地域連携機能

本市の農商業の振興に向け、新たな賑わいを創出させるための機能を設けるほか、本施設をきっかけとした交流人口の拡大を図る仕掛けを検討します。

本市の農産物、農産加工品等を販売する農産物直売施設、特産品・土産物等を販売する施設、本市の農産物等を使った料理や軽食等を提供する飲食施設に加え、購入した商品やテイクアウトした商品を自由に座って食べることのできる客席の整備を検討します。

散歩をしたり、ペットを放したりできる公園や、家族、友人と楽しむことができるキャンプ場やバーベキュー広場、子どもたちのためのアスレチック等のレクリエーション施設を検討します。



特産品・土産物販売施設



飲食スペースイメージ



アスレチックイメージ



ドックランイメージ

〈導入施設・設備例〉

- 物産館（販売・飲食） ○飲食スペース ○公園 ○レクリエーション施設

■5. 交通結節点機能

本市に住む人が、市内のみならず市外にも気軽に行くことができ、また市外から来た人が、本市の観光資源等に容易に行くことができる公共交通の拠点として、バス停留所の整備を行うことを検討します。

さらに、高速バス会社や運送会社と連携し、本市で生産された品物（農産物・加工品等）を市外に輸送するための物流拠点の整備について検討します。



バス停留所イメージ



高速バスと連携した農産物輸送システム

〈導入施設・設備例〉

- バス停留所
- 物流拠点

■6. PA 関連機能

施設利用者がより快適に高速道路を利用できるよう、ニーズの高いコンビニエンスストアやガソリンスタンド、電気自動車充電施設の整備を行うことを検討します。

また、本市へのアクセスの向上と、地域便利施設への立ち寄り機会の増加を目的として、スマート IC の設置について検討します。



コンビニエンスストアイメージ



電気自動車充電施設



スマート IC

〈導入施設・設備例〉

- スマート IC
- 電気自動車充電施設
- コンビニエンスストア
- ガソリンスタンド

■7. 観光拠点機能

本市を訪れた人々の観光の拠点となるように、観光案内所やレンタサイクルの整備を行うことを検討します。

また、地域利便施設自体が観光資源となるように、グリーンツーリズムの受付、農業などの体験施設、フォトスポット等を検討します。



観光案内所イメージ



レンタサイクルイメージ

〈導入施設・設備例〉

- 観光案内所
- レンタサイクル
- グリーンツーリズム受付
- 体験施設（農園等）
- フォトスポット（恋人の聖地等）

■8. その他の機能

地域利便施設を利用する人々にとって、この施設がより快適で、楽しみを与えるものになるよう、本市の特産品（農作物）を活用した製造・販売ブース（6次産業化）や、天候に左右されず、幅広く利用できる屋根のあるフリースペース、体験・講習会や屋内イベントなどの開催に利用できるレンタルスペースや、宿泊施設、RVパークの整備を検討します。



屋根のあるフリースペースイメージ



RVパークイメージ

〈導入施設・設備例〉

- 製造・販売ブース（6次産業化）
- 屋根のあるフリースペース
- レンタルスペース
- 宿泊施設
- RVパーク

第4章 市場動向

4.1 年間利用者数の推計

計画地に近接する県道 20 号結城坂東線の交通量に近い道路に接道する施設及び高速道路と連結している施設を類似施設^{※1}とし、年間利用者数の推計を行います。また、これら類似施設の前面道路における自動車交通量を基にした手法と、ハフモデル^{※2}による手法の2つの手法により地域利便施設への年間利用者数を推計します（「坂東市地域利便施設マーケティング調査業務（令和元年度）」にて検討した内容に基づいて推計）。

※1 類似施設

- ・道の駅「しもつま」（茨城県下妻市）
- ・まちなかの駅・道の駅「アグリパークゆめすぎと」（埼玉県杉戸町）
- ・道の駅「安達上り線、下り線」（福島県二本松市）
- ・ハイウェイオアシスみぶ（栃木県壬生町）
- ・ハイウェイオアシスとみやま（千葉県南房総市）

※2 ハフモデル：想定される商圈から、消費者が地域利便施設に訪れる確率（出向率）を基に利用者数を推計する手法。

■年間利用者数の設定の考え方

類似施設の前面道路交通量を基にした年間利用者数の推計及びハフモデルによる年間利用者数の推計から、地域利便施設の年間利用者数は約45万人～約74万人の範囲と予測されるため、3つの推計値（前面道路交通量、ハフモデルパターン①、②[※]）の平均値である **59.5万人**（≒（約59.4万人+約44.9万人+約73.9万人）/3）を年間利用者数と設定します。

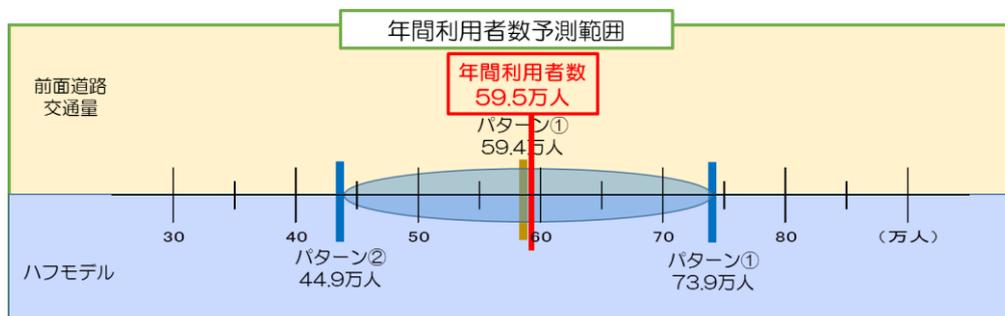


図 28 年間利用者数の算出結果

※ハフモデルパターンの違い

- パターン①：駐車台数に道路事業者が整備する（仮称）坂東PAの駐車場を含む。
- パターン②：駐車台数に道路事業者が整備する（仮称）坂東PAの駐車場を含まない。

第5章 施設規模の算定

○本章で算定した施設規模については、以下に示す条件で標準的な規模を示したものであり、地域利便施設の施設規模は、今後の検討状況により決定していくものとします。

5.1 計画駐車まず数の算定

5.1.1 計画条件

駐車まず数の算定は、「設計要領第四集 休憩施設編（休憩施設設計要領）」（平成 17 年 10 月、東日本高速道路㈱。以下「設計要領」という。）における駐車場規模の算定式を用いて、圏央道から施設を利用する利用者の駐車まず数と、市道弓馬田 638 号線から施設を利用する利用者の駐車まず数に分けて算定します。

地域利便施設へのアクセスは、下図に示すとおり、圏央道の上り線と下り線、市道弓馬田 638 号線からの 3 つのルートがあります。駐車場は、道路事業者が整備する（仮称）坂東 PA の駐車場の他に、圏央道上下線からの地域利便施設利用者用の駐車場（第 2 駐車場）及び市道弓馬田 638 号線からの地域利便施設利用者用の駐車場の 3 箇所を新たに整備します。

なお、本計画では、圏央道側の駐車場区分を明確にするために、PA として整備する駐車場を「第 1 駐車場」、地域利便施設用に本市で整備する駐車場を「第 2 駐車場」として整理します。



図 29 地域利便施設へのアクセス動線・駐車場イメージ

表 4 「設計要領第四集 休憩施設編（休憩施設設計要領）」における駐車まず数の算定式

N	駐車まず数（小型車、大型車）
片側設計交通量	（開通10年後の計画交通量）×1/2×休日サービス係数※ ※休日サービス係数＝年間365日のうち35番目程度の交通量を求める係数
立寄率	立寄台数（台／日）／本線交通量（台／日）
ラッシュ率	ラッシュ時立寄台数（台／時）／立寄台数（台／時）
回転率	1（時）／平均駐車時間（時）

$$\text{算定式： } N = \text{片側設計交通量} \times \text{立寄率} \times \text{ラッシュ率} \div \text{回転率}$$

出典：設計要領第四集 休憩施設編 休憩施設（平成 17 年 10 月、東日本高速道路㈱）

5.1.2 駐車ます数の算定

地域利便施設の駐車ます数：226台（250台程度）

市道弓馬田 638 号線の推計交通量及び圏央道の交通量を用いて、高速道路 SA の算定式を基に地域利便施設の必要駐車ます数を算定します。算定結果は以下のとおりとなります。

表 5 地域利便施設の必要駐車ます数（単位：台）

駐車場	小型車		大型車	計
		障がい者		
圏央道上り側：第 2 駐車場	46	1	3	49
圏央道下り側：第 2 駐車場	46	1	13	59
市道弓馬田 638 号線側：駐車場	91	3	27	118
合計	183	5	43	226

駐車ます数は、圏央道上り側、下り側の第 2 駐車場及び市道弓馬田 638 号線側の駐車場を合計し、226 台となりますが、平面計画を行う上での誤差を想定し、250 台程度として検討します。

5.2 導入施設規模

5.2.1 休憩機能（情報発信機能）

休憩機能の必要面積：664 m²

情報発信機能は、休憩機能の休憩スペースの一部にパンフレット等のラックを配置することを想定しています。なお、面積が小規模であるため、休憩スペースに含めて施設規模を算定します。

算定の結果、休憩機能として必要となる面積は664 m²となります。

表 6 休憩機能の一覧

施設（諸室）	床面積（m ² ）
1) トイレ	490
2) 休憩スペース（情報発信機能を含む。）	87
3) 子育て応援施設	28
4) キッズコーナー	59
合計	664

各施設の内訳は、以下に示します。

(1) トイレ

トイレの必要面積：490 m²

前項で設定した駐車まず数から、トイレの便器、手洗器、倉庫等の器具数及び面積を算定します。算定には、設計要領による算定方法を用います。

算定の結果、トイレの必要面積は合計で490 m²となります。

表 7 トイレの面積算定

		器具数（箇所）	面積（m ² ）	備考
男性用 トイレ	小	22	130	うち大型 2 箇所
	大	9		
	洗面器	6		
女性用 トイレ	大	53	320	うち大型 2 箇所
	洗面器	10		
多機能トイレ		2	40	オストメイト付
合計		—	490	

設計要領第六集 建築施設編 休憩用建築施設_PA 基準・ハイウェイショップ有（平成 27 年 7 月、東日本道路㈱）に基づき、トイレの器具数、面積等を算定します。

表 8 トイレの器具数、面積等の算定結果

		小型	大型	バス	備考
①駐車ます（台）		183	39	4	大型駐車ますの 1 割をバスと想定
②駐車回転率（回転/h）		4	3	4	
③駐車台数（台/h）		732	117	16	①×②
④平均乗車人員（人/台）		1.7	1.2	21	
⑤立寄人数（人/h）		1,244	140	336	③×④
合計				1,720	
⑥トイレ利用率				0.78	
⑦トイレ利用者数（人）				1,342	⑤合計×⑥
⑧男ピーク時利用者数（人/h）				2,059	⑦×性別比率 0.59×ピーク率 2.6
⑨女ピーク時利用者数（人/h）				2,036	⑦×性別比率 0.41×ピーク率 3.7
便器数	男（小）			22	⑧男÷便器回転率 95（人/h）
	男（大）			7	男（小）×0.3
	女			51	⑨女÷便器回転率 40（人/h）
	総便器数			80	
多機能トイレ（オストメイト付）				2	男女兼用
大型ブース	男性用トイレ			2	
	女性用トイレ			2	
洗面器数	男性用トイレ			6	⑧男÷男洗面器回転率 360（人/h）
	女性用トイレ			10	⑨女÷女洗面器回転率 215（人/h）
面積（㎡）	男性用トイレ			130	
	女性用トイレ			320	
	多機能トイレ			40	
	合計			490	

(2) 休憩スペース（情報発信機能を含む。）

休憩スペースの必要面積：**87 m²**

前項の「トイレの器具数、面積等の算定結果」にて、立寄人数を1,720人/hと推計しました。このうち、2割^{*}が休憩スペースに立ち寄り、そこに滞留する時間を平均10分^{*}、1人当たりの必要面積を1.5 m²^{*}と設定すると、休憩スペースの必要面積は、86 m²（=1,720人×2割×10分/60分×1.5 m²）となります。

また、インフォメーション機能（市内・県内の観光情報、道路情報、緊急医療情報）、市内事業者を紹介するショップカードの掲示スペース、市内観光パンフレットの設置場所等の**情報発信機能**については、休憩スペース内に設置することから、個別の規模算定は行っていませんが、休憩スペースに設置場所分の1 m²を上乗せし、休憩スペースの必要面積を、**87 m²**とします。

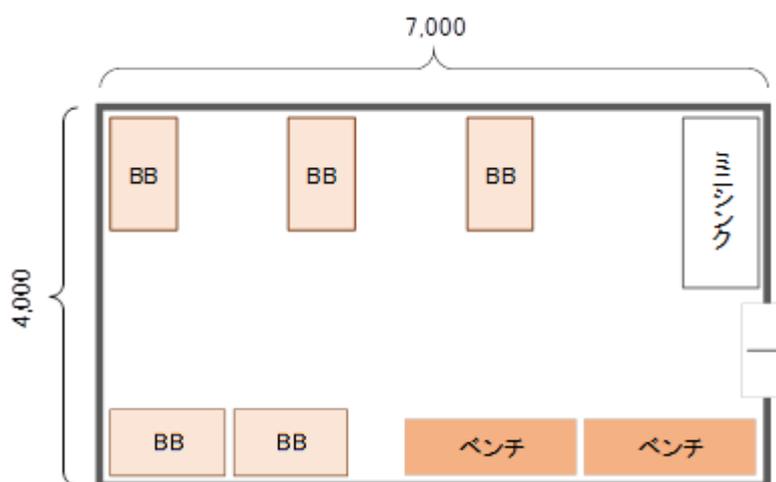
※類似施設等の事例を参考に設定

(3) 子育て応援施設

子育て応援施設の必要面積：**28 m²**

子育て応援施設の算定では、乳幼児のための授乳・オムツ替えのためベビーベッド（標準サイズ120cm×70cm）5台^{*}、ベンチ（180cm×60cm）2台^{*}、キッチン（180cm×80cm）1基^{*}を配置します。さらに、必要な通路幅を確保すると、子育て応援施設の必要面積は**28 m²**（=7m×4m）となります。

※類似施設等の事例を参考に設定



※BB：ベビーベッド

図 30 子育て応援施設の規模イメージ

(4) キッズコーナー

キッズコーナーの必要面積：59㎡

キッズコーナーは、一度に20人*の子どもが利用することを想定します。

キッズコーナーの大きさは、商業施設等に推奨されるサイズを基に検討します。利用人数目安1~5人（算定では4人と設定*）に対し、幅2.4m、奥行2.4mのキッズコーナーを5つ配置し、20人が一度に利用できるようにするため、必要なキッズスペースは29㎡（≒28.8=2.4m×2.4m×5）となり、必要な通路1.8mを確保すると、必要面積は合計**59㎡**となります。

※類似施設等の事例を参考に設定



たくさん子ども達で利用することができる大規模スペースタイプです。



図 31 キッズコーナー

出典：https://tascaru.me/user_data/size

5.2.2 地域連携機能

地域連携機能の必要面積：1,468㎡

前章で推計した目標年間利用者数等の推計結果を用いて床面積を算出すると、地域連携機能として必要な面積は、1,468㎡となります。

表 9 地域連携機能の一覧

施設（諸室）	床面積（㎡）
1) 物販施設	460
2) 飲食施設	288
3) 事務所	150
4) 多目的スペース	100
5) 屋根のあるフリースペース	350
6) コンビニエンスストア	120
合計	1,468

なお、各施設の内訳は、以下に示します。

(1) 物販施設

物販施設の必要面積：460㎡

前章で推計した目標年間利用者数等から床面積を設定します。

表 10 地域連携機能（物販施設）の床面積

	物販施設
年間利用者数から推計される床面積	460㎡

また、物販機能は売場とバックヤードで構成されることから、類似施設の事例を参考に、売場とバックヤードの面積割合を（売場：バックヤード＝2：1）としました。

バックヤードは、バーコード印刷機、パソコン、出荷者用ラック等のスペースに加え、葉物野菜、果樹、根菜類の一時保管のためのプレハブ冷蔵庫、仕入品（野菜）の袋詰め等を行う作業スペースを想定しています。

以上より、物販施設の売場面積とバックヤードの内訳は以下のとおりです。

表 11 物販施設の面積

	売場	バックヤード	合計
面積	310㎡	150㎡	460㎡

(2) 飲食施設

飲食施設の必要面積：288㎡

飲食施設の必要面積の算定は、以下の条件で算定します。

< 飲食スペースの算定 >

- ・ 営業時間：8時間/日（11時～19時）
- ・ 利用者数：60人/時間（休日） ← 【479人/日÷8時間/人=60人/時間】
- ・ 1席当たりの必要面積：2.2㎡/席（カフェにおける最大値）
- ・ 必要席数：90席 ← 【60人/時間×1.5倍（想定）】
- ・ 飲食スペースの必要面積：198㎡ ← 【90席×2.2㎡/席】

< 厨房内の算定 >

- ・ 2店舗（テイクアウト形式）
- ・ 厨房面積：45㎡[※]
- ・ 厨房の必要面積：90㎡ ← 【45㎡×2店舗】

※類似施設等の事例を参考に設定

以上より、飲食施設の必要面積の合計は、288㎡（=198㎡+90㎡）となります。

表 12 必要席数の算定

	平日休日 利用者割合	平日休日別利 用者数 [※] （人）	営業日数 （日）	1日当たり 利用者数 （人/日）	1時間当たり 利用者数 （人/時）
平日	59.6%	84,048	246	342	43
休日	40.4%	56,972	119	479	60
合計	100.0%	141,020	365	—	—

※類似施設等の事例より、年間利用者数 59.5 万人のうち、141,020 人が飲食施設を利用すると設定。

表 13 飲食施設の 1 席当たりの必要面積

業種	1 席当たりの必要面積（㎡/席）
レストラン	2.2㎡/席～2.5㎡/席
カフェ	1.3㎡/席～2.2㎡/席
ファーストフード	1.8㎡/席～2.8㎡/席

出典：はじめての飲食店開業&経営（翔泳社）

(3) 事務所・バックヤード

事務所・バックヤードの必要面積：150 m²

事務所の機能は、事務室、倉庫、給湯室、受付、トイレ、機械室、通路、更衣・休憩室、屋外ゴミ置き場が想定され、これらの機能を導入した場合、**150 m²**が必要となります。

なお、事務室、倉庫、給湯室、受付、トイレ、機械室、通路については、「新営一般庁舎面積算定基準（国土交通省）」を参考に、以下のとおり算出します。

表 14 事務スペースの面積

諸室	床面積 (m ²)	備考	
		新営一般庁舎面積算定基準（国土交通省）	
事務室	41	事務室	3.3 m ² × 換算人員 [※] (係長級：3人、一般級：7人想定)
倉庫	20	倉庫	事務室面積の13% (業務上必要なものは別途計上)
給湯室	7	湯沸室	6.5 m ² ～13.0 m ² を標準
受付	7	受付及び巡視溜	1.65 m ² × (人数 × 1/3) を標準とし、 6.5 m ² を最小とする
トイレ	12	便所及び洗面所	全職員数：25人未満、所要面積 26 m ²
機械室	20	機械室	ボイラー室 (20 m ²)
通路	13	玄関、廊下、階段等	耐火造庁舎は、上記各室面積合計の 35%
更衣・休憩室	20	その他	
屋外ゴミ置き場	10	スタッフ 40 名分のロッカー配置を想定 (スタッフはシフト制とし、最大 25 人/時間 程度を想定)	
合計	150	※ 換算人員：係長級；1.8、一般級；1.0	

(4) 多目的スペース

多目的スペースの必要面積：100 m²

多目的スペースは 40 名程度が参加できる研修やセミナー、講座等のほか、施設関係者の会議、視察者・見学者への説明、団体客の昼食場所等としての活用を想定します。一般的な会議室の 1 人当たり面積を参考に、多目的室の面積は **100 m²**とします。

$$40 \text{ 人収容できる会議室面積} = 2.5 \text{ m}^2 \text{※} / \text{人} \times 40 \text{ 人} = 100 \text{ m}^2$$

※類似施設等の事例を参考に設定

(5) 屋根のあるフリースペース

屋根のあるフリースペースの必要面積： **350 m²**

地域利便施設の集客力の向上を図るためには、物販、飲食の充実に加え、イベントの充実が重要な要素となるため、多目的に活用できる屋根のあるフリースペースを確保します。フリースペースの面積は、市内における朝市等の屋外販売イベントの開催実績等を参考に算定します。

本市での類似イベントでは、15～40 店舗程度が出店されました。これより、地域利便施設においては、約 30 店舗が一度に出店できる面積を確保することとします。

その結果、下図のように通路幅等を確保すると、**350 m²** (≒352=22×16) が必要になります。

表 15 屋外販売イベントの開催実績

イベント名	会場	所要面積 (m ²)	出店数 (店)
ばんどうホコテン	筑波銀行前駐車場	1,400	43
坂東朝市	商店街内広場	600	15

(令和元年度実績値)

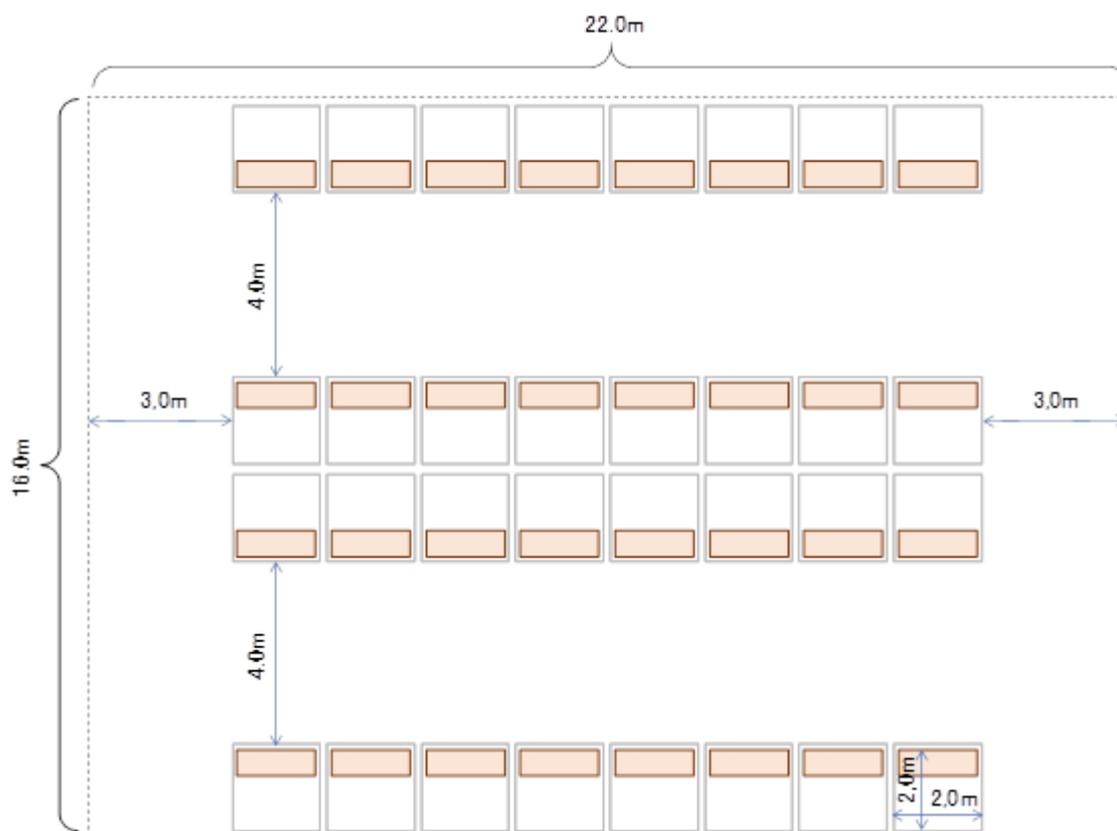


図 32 屋根のあるフリースペースの規模イメージ

(6) コンビニエンスストア

コンビニエンスストアの必要面積：120㎡

コンビニエンスストアは、深夜早朝時間帯の利用者への対応（利便性の向上）、施設全体の防犯効果があるほか、東日本大震災のような大規模な災害時に食料供給拠点となるなど防災対策効果も見込まれます。

近年、類似施設にコンビニエンスストアが設置されるケースは多く、地域利便施設についても他事例を参考に、コンビニエンスストアの設置を想定しました。

床面積は、茨城県内及び近傍のコンビニエンスストアを併設する類似施設を参考に設定します。

類似施設の事例では、売場面積が100㎡～110㎡、バックヤード面積が6㎡～40㎡となっています。売場面積の差はあまり見られませんが、バックヤードの面積にばらつきがありました。バックヤードは敷地面積などに左右されやすいため、地域利便施設では下表の数値とし、合計で120.0㎡とします。

表 16 コンビニエンスストアの面積

売場 (㎡)	バックヤード (㎡)	合計 (㎡)
100	20	120

表 17 類似施設事例のコンビニエンスストア床面積

事例	床面積 (㎡)		
	売場	バックヤード	計
A	100	41	141
B	110	6	116
C	107	25	132

5.2.3 各施設の想定面積

地域利便施設の必要面積：2,132 m²（1,900～2,400 m²）

各施設の必要面積の合計は、2,132 m²と算出されます。ただし、施設規模については、今後の設計等における検討により変更となる可能性があります。

表 18 導入機能の必要面積

機能	床面積 (m ²)
① 休憩機能	664
② 情報発信機能	休憩機能に含む
③ 地域連携機能	1,468
合計	2,132

また、平面計画を行う上で、必要面積の±1割程度の差が生じることが想定されるため、面積合計は1,900～2,400 m²として検討します。

第6章 施設配置計画

6.1 施設配置の考え方

施設配置については、市道弓馬田 638 号線からのアクセスと、圏央道からのアクセスを考慮し、計画敷地内の歩行者動線等にも配慮した配置計画とします。

なお、計画敷地の中央には谷津田を活用した調整池、北東部には桜の里山として整備した公園が位置しており、この2箇所は避けた場所で施設配置の検討を行います。

6.1.1 駐車場配置の考え方

駐車場は、安全性を確保し、大型車が出入りしやすくするため、大型車と小型車の駐車スペースを分離します。

また、圏央道の（仮称）坂東 PA の駐車場（第 1 駐車場）との連続性や、市道弓馬田 638 号線からの駐車場との連続性を確保します。なお、圏央道の（仮称）坂東 PA は、上下線分離の形状であることから、地域利便施設とは逆方向に整備される下り側の駐車場との接続については、接続道路を整備し、アクセスを確保します。

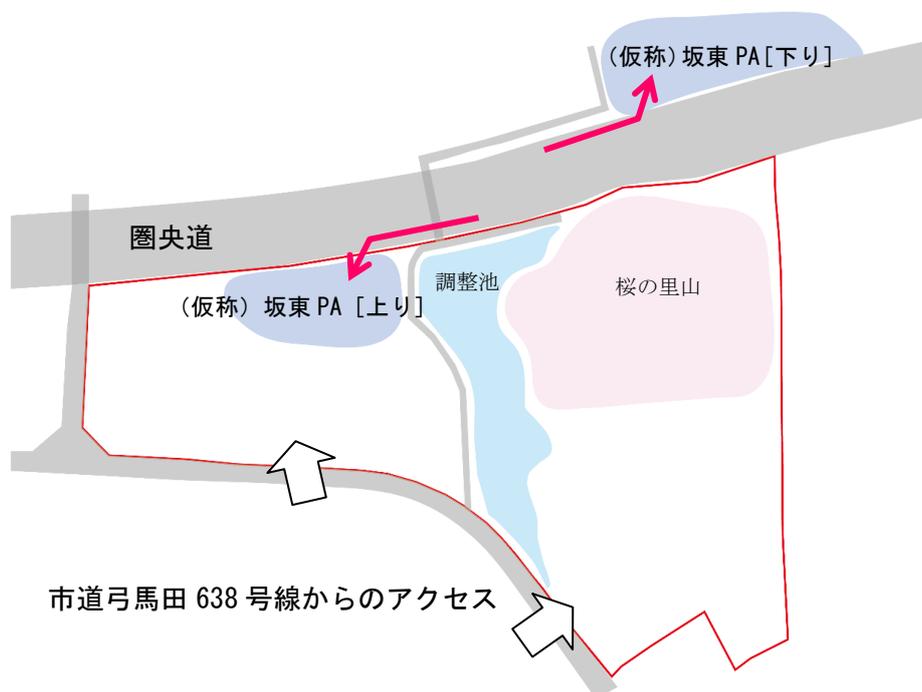


図 33 駐車場配置の考え方

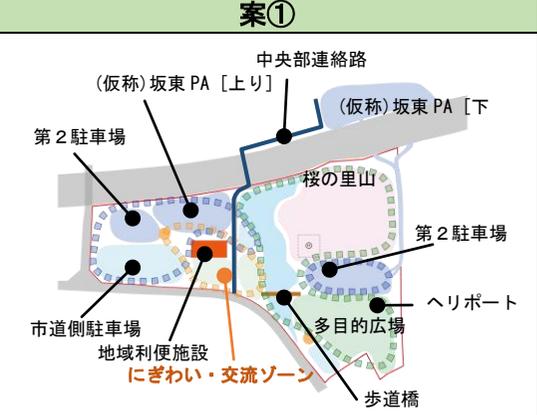
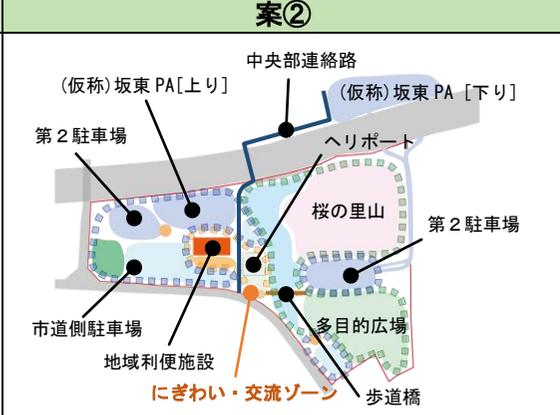
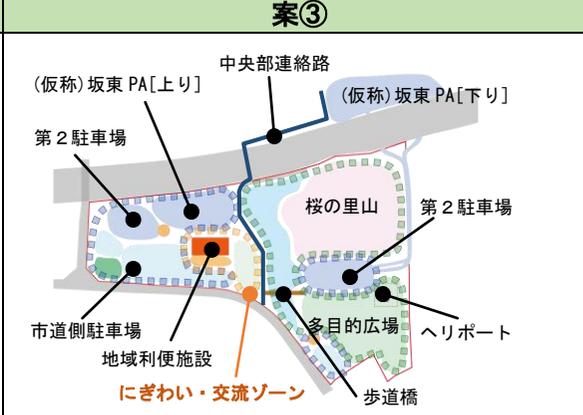
6.1.2 建物配置の考え方

建物配置は、市道弓馬田 638 号線及び圏央道利用者の両方がアクセスしやすい位置に配置します。また、地域利便施設は災害時の防災拠点としての活用も期待されることから、敷地内に計画するヘリポートの離着陸の支障とならない位置への配置とします。

6.2 ゾーニング

6.2.1 ゾーニング案の比較検討

表 19 ゾーニング案の比較

	案①	案②	案③
ゾーニングパターン			
概要	ヘリポートを敷地東端に配置し、敷地中央部ににぎわい・交流ゾーンを配置した案	ヘリポートを敷地中央部に配置し、その横になぎわい・交流ゾーンを配置し、市道側駐車場を地域利便施設の南側まで延伸した案	ヘリポートを敷地東端に配置し、中央部連絡路を調整池沿いに整備することで、にぎわい・交流ゾーンを一体的に確保した案
施設配置	○ ・地域利便施設周囲に広くスペースを配置できる ・地域利便施設を分割して配置する等フレキシブルな施設整備が可能	△ ・地域利便施設周りに広いスペースはない ・市道側の駐車状況が確認しやすい	○ ・地域利便施設の東側に広くスペースを配置できる ・市道側の駐車状況が確認しやすい
防災拠点	△ ・ヘリポートを敷地の東端に配置することにより、避難者等との分離は可能であるが、一体的な利用は困難	○ ・ヘリポートを地域利便施設の近くに配置することにより、防災拠点としての施設の利便性が向上	△ ・ヘリポートを敷地の東端に配置することで、避難者等との分離は可能であるが、一体的な利用は困難
車両動線	△ ・にぎわい・交流ゾーンの中央に「中央部連絡路」が貫通し、敷地を分断しており、歩行者動線と車両動線が交錯	△ ・にぎわい・交流ゾーンの中央に「中央部連絡路」が貫通し、敷地を分断しており、歩行者動線と車両動線が交錯	○ ・にぎわい・交流ゾーンを避けるように車両動線を確保しているが、歩道橋部分で歩行者動線と交錯
歩行者動線	△ ・東側敷地は、第2駐車場が多目的広場と桜の里山が分断される	○ ・市道側駐車場と地域利便施設の距離が近い ・東側敷地は、第2駐車場が多目的広場と桜の里山が分断される	○ ・市道側駐車場と地域利便施設の距離が近い ・東側敷地は、第2駐車場が多目的広場と桜の里山が分断される
イベント利用	○ ・にぎわい・交流ゾーン内におけるイベントの実施等、地域利便施設と一体的に活用でき、にぎわいの創出が可能	△ ・地域利便施設横のにぎわい・交流ゾーンは狭く、間に中央部連絡路が通過しており、一体的な利用が不可	○ ・にぎわい・交流ゾーン内におけるイベントの実施等、地域利便施設と一体的に活用でき、にぎわいの創出が可能
その他	○ ・にぎわい・交流ゾーン内の広場をまとめて確保できるため、様々な活用が可能	○ ・緑地を市道側駐車場の横に確保 ・緑地を駐車場として増設も可能	○ ・緑地を市道側駐車場の横に確保 ・緑地を駐車場として増設も可能
評価	○	△	◎

6.2.2 採用したゾーニング案

複数のゾーニング案を比較検討した結果、案③のゾーニングパターンが最も評価が高く、事業化に相応しいため、案③の内容を採用します。



図 34 採用したゾーニング案

第7章 事業化計画

○本章で示す整備・管理運営手法は、一般的な手法を示したものであり、地域利便施設で採用する手法については、今後の検討状況により決定していくものとします。

7.1 整備・管理運営手法

7.1.1 管理運営手法の整理

地域利便施設の管理運営手法としては、公共が施設整備及び管理運営を行う「公設公営」方式と、公共で施設を整備し、民間が管理運営する「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」方式の3種類があります。管理運営手法の概要について以下に示します。また、管理運営手法ごとのメリット・デメリットについて整理した内容を次頁に示します。

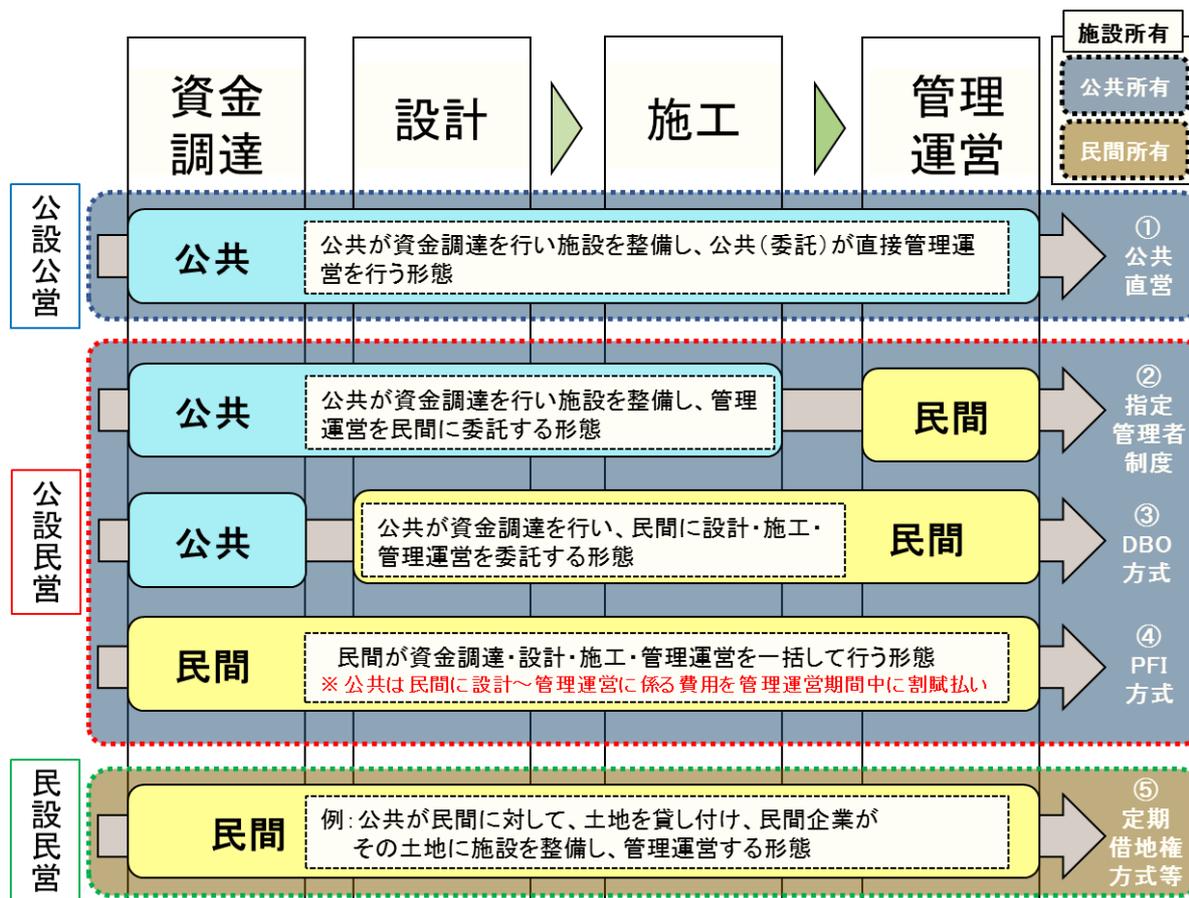


図 35 整備・管理運営手法の概要

表 20 各整備・管理運営手法の概要及びメリット・デメリット

手法	概要	メリット	デメリット
公設公営	① 公共直営	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共が直接、整備及び管理運営を行う手法である。 ● 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又はテナント手法をとる場合が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共目的が直接反映でき、行政施策との連動が図りやすい。 ● 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地域利便施設の管理運営が困難となる場合がある。
	公設民営	② 指定管理者制度	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共が施設を整備し、管理運営を民間に複数年契約で委ねる手法である。 ● 指定管理者が独立採算で事業を行う場合と、行政が委託料を支払う場合がある。
③ DBO方式		<ul style="list-style-type: none"> ● 設計・施工・管理運営を一括して民間事業者が行う手法である。 ● 資金調達は公共側が行う。公共側が資金調達することにより、金利コストの低減が期待できる。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 設計～管理運営を包括委託することにより、管理運営を行いやすい施設整備が可能である。 ● 公設公営に比べ、事業に時間を要する可能性がある。
④ PFI方式		<ul style="list-style-type: none"> ● 公共施設等の設計・施工・管理運営を民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して行う手法である。 ● 公共側が直接実施するよりも効率的かつ効果的に公共サービスを提供できる。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 事業費を民間に長期的に返済するため、財政負担の平準化が可能であり、DBO方式と同様に管理運営を行いやすい施設整備が可能である。 ● 民間が資金調達をするため、コスト増加の可能性があり、さらに公設公営に比べ、事業に時間を要する可能性がある。
民設民営	⑤ 定期借地権方式等	<ul style="list-style-type: none"> ● 民間が設計・施工・管理運営を自己資本で行う手法である。 ● 市有地に建てる場合、定期借地権方式などが用いられる。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 借地料・税金等の収入がある。 ● 施設内容は民間に一任されるため、施設の収益性が優先される可能性があるため、事業成立性について民間ヒアリングが必要である。

7.1.2 管理運営者の整理

前項で示した管理運営手法における管理運営者について、メリット・デメリットを整理した内容を以下に示します。

表 21 管理運営者の形態整理

	概要	メリット	デメリット
第3セクター	<ul style="list-style-type: none"> 公共と民間の共同出資によって、施設の運営を目的として設立される組織。 類似施設（道の駅等）は公益性と収益性を併せ持つ施設のため、第3セクターが指定管理者となっている場合が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> 公共との連携が図りやすく、地域活性化に資するような公益性の高い事業に関しては、高い効果を発揮する。 公共と民間企業の意思疎通が図りやすく、民間事業者の意図が伝わりやすい。 	<ul style="list-style-type: none"> 半官半民であるため、意思決定までに時間がかかり、民間活力を十分に発揮できない場合がある。
民間組織	<ul style="list-style-type: none"> 民間企業、NPO 団体、農業組合等の既存の組織。 類似施設の運営経験を有するなど、流通、小売りに関わるノウハウを有した既存の民間組織が、運営にかかわる業務を包括的に委託する。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者の多彩な要望に迅速に対応する運営能力、経営ノウハウや専門知識を経験的に有している。 	<ul style="list-style-type: none"> 地元企業以外の企業の場合、地元とのかかわりが薄く、協力体制が取りづらくなる可能性がある。 民間企業が管理者となる場合、公益性が高く、収益性が低い取組が軽視される懸念がある。
組合等	<ul style="list-style-type: none"> 地域における農生産者、商工業者、地域住民によって、施設の運営を目的に新たに設立される組織。 公設民営方式の事例では生産者（農漁協）、商工業者など、地域住民による組織も多くみられ、株式会社化している例もある。 	<ul style="list-style-type: none"> 事業への出資を伴う形での住民参加型の運営が実施しやすく、地域住民が施設の運営に対し、高い意識を持つ傾向にある。 地元産物に精通しているため、生産者等との協力関係を良好に築くことができる。 	<ul style="list-style-type: none"> 管理、運営ノウハウの不足や、総務管理及び財務管理面での不安がある。

7.2 事業化に向けた今後の課題

7.2.1 事業スケジュール（案）

本事業の地域利便施設整備については、以下のスケジュールを想定しています。

なお、事業スケジュールは、社会情勢や財政状況等により見直しする場合があります。

表 22 事業スケジュール（案）

年度 工程	R 2	R 3	R 4	R 5	R 6	R 7以降
関係者協議						
用地取得						
事業者選定						
設計 工事管理運営						
(仮称) 坂東PA	※道路事業者は、圏央道の4車線化に向けて早期のPA供用を目指す。					

7.2.2 課題の整理

(1) 関係機関との協議調整

地域利便施設は、圏央道の（仮称）坂東 PA と連結を目指して整備を行うため、関係機関と役割分担等に関する協議、調整を続けていく必要があります。

(2) 管理運営内容の検討

本市の特産品である農産物等の安定的な商品供給には、市内事業者（生産者）等との連携が必須になることから、（仮称）出荷者協議会の設立等、安定的な商品供給を担保する方策等の検討を進めていく必要があります。

(3) 民間活力の導入可能性の検討

今後も厳しい財政状況が続くことが予想されることから、民間事業者のノウハウを最大限活用し、利用者増加を図りながら市の財政負担縮減を図ることが望まれます。今後は、民間活力の導入可能性を検討し、民間事業者のノウハウを最大限活用することができる募集条件等について、検討を進めていく必要があります。

(4) 事業スケジュールの検討

本地域利便施設は、圏央道の（仮称）坂東 PA に隣接していますが、（仮称）坂東 PA は、早期供用を目指しており、地域利便施設の整備スケジュールよりも早い供用となる可能性があります。そこで、地域利便施設は、（仮称）坂東 PA の供用に併せて、段階的なオープンを目指した調整が必要となります。

＜参考資料＞ 坂東PA関連事業に関する整備方針検討委員会設置要綱

坂東PA関連事業に関する整備方針検討委員会設置要綱

(設置)

第1条 坂東PA関連事業に関する整備方針に関し、専門的知識及び経験を有する者、市民並びに関係団体等から広く意見を聞き、市民サービスの向上及び健全かつ効率的な運営に資するため、坂東PA関連事業に関する整備方針検討委員会（以下「委員会」という。）を設置する。

(所掌事務)

第2条 委員会の所掌事務は、次のとおりとする。

- (1) 坂東PA関連事業に関する整備方針に係る調査及び審議
- (2) その他坂東PA関連事業に関し必要と認める事項

(組織)

第3条 委員会は、委員20人以内をもって組織し、次に掲げる者の中から市長が委嘱し、又は任命する。

- (1) 識見を有する者
- (2) その他市長が必要と認める者

2 委員の任期は、坂東PA関連事業に関する整備方針が決定するまでとする。ただし、補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(オブザーバー)

第4条 委員会に、委員のほかオブザーバーを置くことができる。

2 オブザーバーは、国土交通省関東地方整備局、東日本高速道路株式会社関東支社及び茨城県の職員から市長が委嘱する。

3 前項に掲げる者のほか、必要に応じて、まちづくり等に関し専門的知識又は経験を有する者を加えることができるものとする。

(委員長及び副委員長)

第5条 委員会に委員長及び副委員長を置き、委員の互選により定める。

2 委員長は、会務を総理する。

3 副委員長は、委員長を補佐し、委員長に事故があるとき、又は委員長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 委員会は、委員長が招集し、会議の議長となる。ただし、委員の委嘱又は任命後最初に開かれる会議は、市長が招集し、委員長が互選されるまでの間市長が議長となる。

2 委員会は、委員の半数以上が出席しなければ、会議を開くことができない。

3 委員会の議事は、出席委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

4 委員会の会議は、非公開とする。

(委員以外の者の出席)

第7条 委員長は、必要があると認めるときは、会議に委員以外の者の出席を求め、その説明又は意見を聴くことができる。

(報酬)

第8条 委員の報酬は、坂東市特別職の職員で非常勤のものの報酬及び費用弁償に関する条例（平成17年坂東市条例第31号）の定めるところによる。

2 オブザーバーの報酬は、支給しない。

(庶務)

第9条 委員会の庶務は、都市建設部都市整備課において処理する。

(その他)

第10条 この告示に定めるもののほか、委員会の運営に関し必要な事項は、別に定める。

附 則

この告示は、令和元年9月2日から施行する。

＜参考資料＞ 坂東PA関連事業に関する整備方針検討委員会 委員一覧

【委員】

職 名	氏 名	備 考
坂東市議会議長	張替 秀吉	
坂東市議会副議長	後藤 治男	
坂東市議会産業建設常任委員会委員長	石川 寛司	
筑波大学教授	納口 るり子	
坂東市農業委員会会長	鈴木 功	
坂東市茶業組合会長	荒木 準人	
有限会社ナガツマ交通 代表取締役	長妻 凡夫	
株式会社近畿日本ツーリスト関東 つくば支店支店長	應本 勲	令和2年6月23日まで
〃	松本 圭司	令和2年6月24日から
坂東市消防団団長	永塚 久男	令和2年6月23日まで
〃	宮部 誠	令和2年6月24日から
坂東市商工会青年部長	平勢 忠温	
岩井農業協同組合理事	野口 福子	令和2年6月23日まで
〃	田村 洋子	令和2年6月24日から
茨城むつみ農業協同組合理事	北島 智子	
坂東市副市長	鈴木 清	
坂東市総務部長	山口 誠	
坂東市企画部長	金久保 吉之	
坂東市産業経済部長	鈴木 博	
坂東市都市建設部長	奥貫 浩司	

【オブザーバー】

職 名	氏 名	備 考
国土交通省関東地方整備局 常総国道事務所 計画課長	開地 宣彰	令和2年6月23日まで
〃	江波戸 孝明	令和2年6月24日から
東日本高速道路株式会社関東支社 水戸工事事務所 工務課長	長谷川 弘幸	
東日本高速道路株式会社関東支社 加須管理事務所 工務担当課長	橋本 大志	令和2年2月19日まで
〃	佐藤 政行	令和2年2月20日から
茨城県政策企画部地域振興課 副参事	赤羽 洋	
茨城県営業戦略部プロモーション戦略チーム グループリーダー	渡邊 一彦	令和2年6月23日まで
茨城県営業戦略部プロモーションチーム グループリーダー	青木 隆行	令和2年6月24日から
茨城県営業戦略部観光物産課 副参事	桑名 英明	
茨城県農林水産部農業政策課 課長補佐	加藤 俊一	令和2年6月23日まで
茨城県農林水産部農地局農村計画課 課長補佐	大島 孝一	令和2年6月24日から
茨城県土木部道路維持課 技佐兼課長補佐 (技術総括)	長山 公信	令和2年6月23日まで
〃	柏崎 元治	令和2年6月24日から
茨城県土木部道路建設課高速道路対策室 室長補佐	高橋 薫	令和2年6月23日まで
〃	青野 哲也	令和2年6月24日から

<参考資料> 画像出典

	画像	引用元	ページ
1 情報発信機能		国土交通省関東地方整備局HP https://www.ktr.mlit.go.jp/river/c/hiiki/river_chiiki00000066.html	P32
		道の駅 みそぎの郷 きこないHP https://kikonai.jp/post-3375/	P32
		茨城県HP https://www.pref.ibaraki.jp/kikaku/joho/chiiki/ibarakifreewi-fi.html	P32
2 防災機能		茨城県HP https://www.pref.ibaraki.jp/hokenfukushi/iryo/iryo/isei/doc_heri/concept.html	P32
		豊橋市HP https://www.city.toyohashi.lg.jp/37821.htm	P32

	画像	引用元	ページ
3 休憩機能		道の駅みかもHP http://mikamo.proteck.co.jp/use	P33
		道の駅ゆふいんHP https://www.michinoekiyufuin.com/contents/category/facility/	P33
		NEXCO 中日本HP https://www.c-nexco.co.jp/special/toilet/page/technology12.html	P33
		豊見城市HP http://www.city.tomigusuku.okinawa.jp/tourism_culture/140/548	P33
		岩美町HP http://www.iwami.gr.jp/item/9309.htm	P33
		道の駅ふたついでHP http://michinoeki-futatsui.jp/facility	P33

	画像	引用元	ページ
4 地域連携機能		富士の国やまなし観光ネットHP https://www.yamanashi-kankou.jp/kankou/spot/p_9654.html	P33
		道の駅 奥河内くろまるの郷HP https://kuromaro.com/visitor/index.html	P33
		千葉市HP 「フォレストアドベンチャー・千葉」 https://www.city.chiba.jp/toshi/koenryokuchi/ryokusei/izumi-minkatsu1.html	P33
		道の駅三滝堂HP https://mitakido.jp/dogrun/	P33
5 交通結節点機能		国土交通省HP http://www.road.or.jp/event/pdf/20181011-2.pdf	P34
6 PA 関連機能		鳴沢村HP https://www.vill.narusawa.yamanashi.jp/forms/info/info.aspx?info_id=34159	P34

	画像	引用元	ページ
6 P A 関 連 機 能		NEXCO 中日本HP https://sapa.c-nexco.co.jp/guide/smarti	P34
7 観 光 拠 点 機 能		NEXCO 中日本HP https://sapa.c-nexco.co.jp/guide/smartic	P35
		見附市HP http://www.city.mitsuke.niigata.jp/8376.htm	P35
そ の 他 の 機 能		国営讃岐まんのう公園HP https://sanukimannoupark.jp/facility/play	P35
		R Vパーク道の駅小菅HP http://kosuge-eki.jp/rvpark/	P35

坂東市地域利便施設基本計画

発行 坂東市 都市建設部都市整備課

茨城県坂東市岩井4365番地

電話 0297(35)2121

令和2年9月 策定