

第2回 恵那市武並町道の駅検討委員会 次第

日時：令和6年2月6日（火）

午前10時00分～

場所：武並コミュニティセンター
第2会議室

1. 開会

2. 会長あいさつ

3. 会議の成立

4. 議事

武並町道の駅基本計画案の内容確認

（1）p.1～p.12

（2）p.13～p.22

（3）p.23～p.29

5. 閉会

令和5年度 武並町道の駅検討委員会名簿（敬称略）

令和5年11月17日

役 職	氏 名	所 属	
委員	磯部 友彦	中部大学工学部都市建設工学科 教授	（１）学識経験を有する者
委員	柘植 昭男	中野方地域協議会 会長	（３）地域自治区を代表する者
委員	渡辺 武彦	武並地域自治区 会長	（４）武並町地域自治区を代表する者 （５）武並町自治会を代表する者
委員	瀬瀬 鍊一	武並駅周辺整備検討委員会 委員長	（６）武並駅周辺整備検討委員会を代表する者
委員	安藤 克典	恵那商工会議所 専務理事	（７）恵那商工会議所を代表する者
委員	澤田 利文	恵那市金融協会 代表	（８）金融機関関係者
委員	大森 將人	武並町道の駅運営検討委員会 委員長	（９）道の駅運営関係者
委員	大宮 勇輝	武並町道の駅運営検討委員会 副委員長	
委員	小川 智明	恵那市観光協会 専務理事	（１０）市長が特に必要と認める者
アドバイザー	丸山 保昭	多治見砂防国道事務所 計画課長	アドバイザー
アドバイザー	加藤 忠士	恵那土木事務所 副所長	

座席表

日時：令和6年2月6日（火）10：00～
会場：武並コミュニティセンター
第二会議室

スクリーン

大森 委員

大宮 委員

丸山 アドバイザー

加藤 アドバイザー

磯部 会長

瀬瀬 副会長

柘植 委員

渡辺 委員

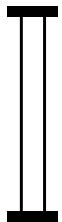
安藤 委員

澤田 委員

プロジェクター

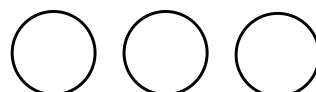
事務局

出入口



受付

傍聴席



武並町道の駅基本計画(案)

令和 6 年-月

恵那市

目 次

1. 計画策定にあたって	1
1.1 計画の背景と目的	1
2. 現況把握	2
2.1 計画地の概要	2
2.2 上位・関連計画	3
2.3 武並町の現状と課題	4
2.4 近隣の類似施設	6
2.5 現状把握のまとめ	8
3. 道の駅について	9
3.1 道の駅の基本機能	9
3.2 近年の動向	10
3.3(仮称)武並町道の駅基本構想	11
4. 整備コンセプトと基本方針	13
4.1 整備コンセプトの考え方	13
4.2 整備コンセプトと基本方針	14
5. 導入機能・施設	15
5.1 導入機能・施設の整理	15
5.2 導入施設の規模	22
6. 施設配置	23
6.1 施設配置のゾーニング	23
6.2 施設配置案	24
7. 整備・管理運営の手法	25
7.1 整備・管理運営手法	25
7.2 管理運営主体の検討	28
8. 道の駅の開設に向けて	29
8.1 今後の課題	29

1.計画策定にあたって

1.1 計画の背景と目的

武並町は、恵那市西部に位置しており、古くは中山道、現在は JR 中央本線、国道 19 号が東西に並走し交通の要衝であるとともに、田園と山あいにもまれのどかな風景が広がる町です。また、今後リニア中央新幹線の開業や国道 19 号瑞浪恵那道路の開通が予定されており、地域外からより多くの交流が期待されるところです。恵那市では、総合計画や都市計画マスタープランにおいて、計画地周辺をまちづくりの交流拠点として位置づけ、道の駅を整備し地域活性化を図る方針を掲げています。

計画の実現に向け、これまでに「武並町における道の駅のあり方」について検討し、令和 2 年度に「(仮称) 武並町道の駅基本構想」を策定しました。一方で、社会情勢や道の駅の設置数増加を背景に、道の駅は「第 3 ステージ」を迎えており、地域周辺や恵那市全体と連携した地域デザインへの貢献が求められています。

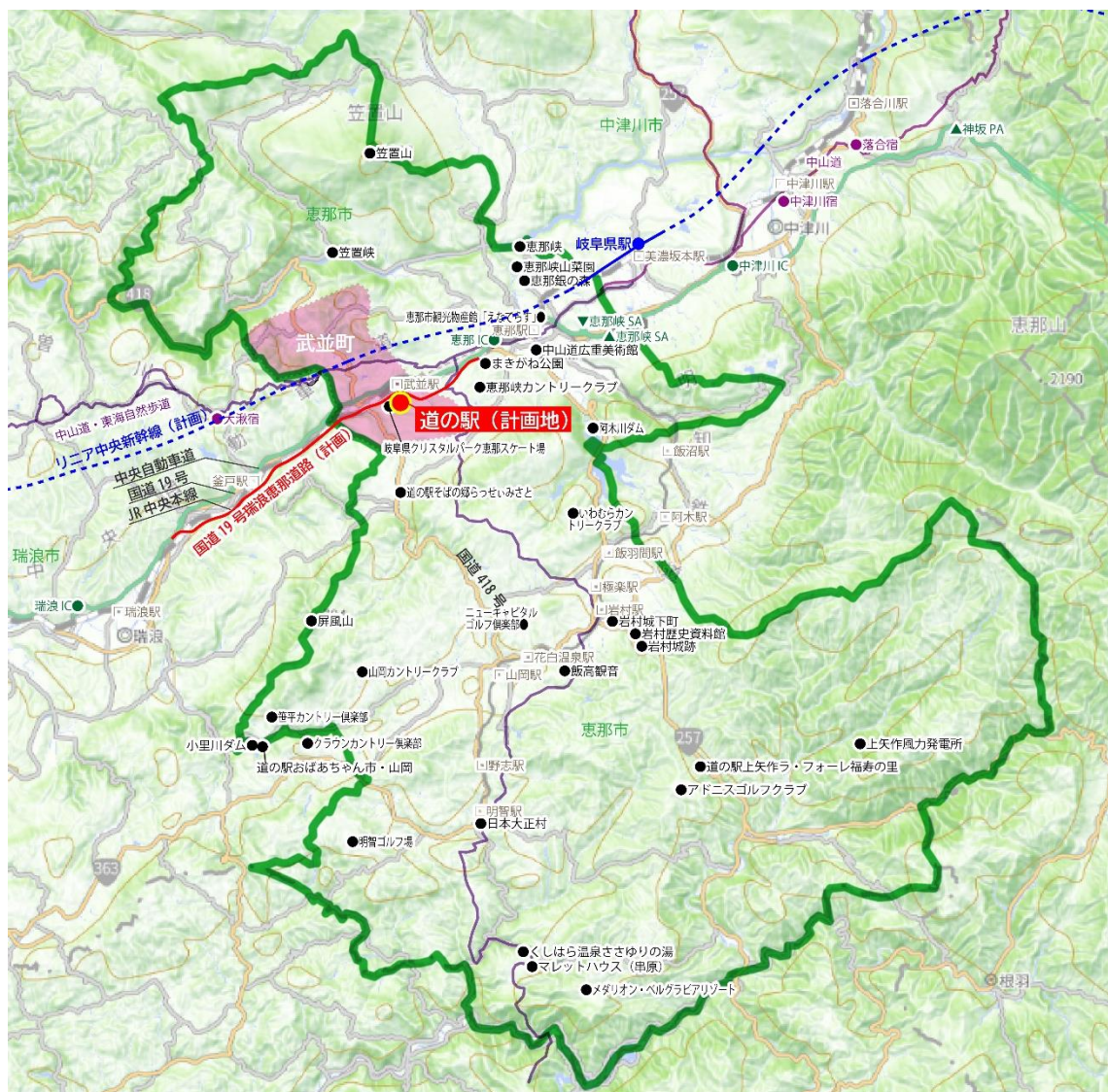
本計画では、(仮称) 武並町道の駅がどのような施設であるべきかについて、基本構想を一部見直すとともに、事業内容の具体化を図りました。また、施設整備や管理運営の事業手法など事業の実現に向けた検討事項を取りまとめ、今後の事業推進に役立てることを目的としています。

2.現況把握

2.1 計画地の概要

恵那市武並町は恵那市の西の玄関口となる場所に位置しています。中山道、中央自動車道、国道19号、ＪＲ中央本線が東西を並走し、新たにリニア中央新幹線、国道19号瑞浪恵那道路の整備が進められています。国道19号瑞浪恵那道路の整備に合わせ、武並町竹折地内に道の駅を計画しています。

- ①名称 : (仮称) 武並町道の駅
- ②位置 : 恵那市武並町竹折地内
- ③計画面積 : 約7,500㎡
- ④地域指定 : 都市計画区域内用途地域指定なし



出典:地理院地図をもとに作成

図1 計画地の位置

2.2 上位・関連計画

恵那市の上位・関連計画等について、当該道の駅に関連する項目を整理します。

表1 上位・関連計画一覧表

	計画名	道の駅との関連事項
まちづくり	第2次恵那市総合計画 後期基本計画	計画地周辺はまちづくりの拠点として、計画的に道路・住宅・産業立地等の開発を進める。
	都市計画マスタープラン	計画地周辺は地域の交流の核として地域振興施設（道の駅）を整備し、地域活性化を図る。また JR 武並駅、恵那スケート場などからのアクセス道を検討し、交通動線や歩行者空間を確保する。
	第2次恵那市地域計画（後期）	武並町に安全な遊び場や公園の整備、中山道を中心とした地域資源を有効に活かし、歩いて楽しむ観光、武並駅周辺の整備、地域特産品による地域おこし、加工施設・販売施設の設置などを図る。恵那スケート場と周辺を活用したイベントを優先的に検討する。
	恵那市リニアまちづくり基盤整備計画	計画地に地域振興施設（道の駅）の整備を図る。恵那西工業団地や武並駅西側地区に住宅地などの基盤整備を進める。瑞浪恵那道路と周辺道路との取り付けや、武並駅周辺にパークアンドライド駐車場等を整備する。
	恵那市国土強靱化地域計画	観光客の安全性の向上を図るため、観光施設の耐震化を進める。防災拠点を結ぶ緊急輸送道路の整備を進め、災害時の避難路の確保等を図る。
	恵那市景観計画	自然環境や集落景観、田園等と調和する配置・形態意匠とする、自然植生と調和した緑化により自然環境及び景観の復元に努める。
観光	恵那市観光ビジョン（改訂版）	来訪者の市内周遊と宿泊を促進させるため施設・店舗の魅力向上、賑わい創出の拠点の整備、インバウンド観光の推進、恵那固有の自然や歴史を活かしたアウトドアレジャーと歴史観光の推進等を図る。
	恵那市アウトドアレジャー推進計画	アウトドアレジャーにより、恵那市最大の観光資源である「自然」を活かし、「宿泊」「体験」「食」の連携と統一感を創出し、滞在・回遊につなげることで、地域活性化を目指す。
防災	恵那市地域防災計画	恵那市の観光施設等の利用者の安全を図るとともに、開発に伴う災害、道路や建築物等の災害の防止対策を図る。また避難所など避難対策や帰宅困難者対策等に取り組む。
福祉	第4次恵那市地域福祉計画・地域福祉活動計画	買い物や通院など交通弱者への配慮、地域の交流機会の充実と情報発信の促進、子どもや子育て世代への支援等に取り組む。
環境	恵那市緑の基本計画	計画地周辺は生産基盤と都市の発展と調和しつつ、維持する緑地形成を目指す。
	第2次恵那市環境基本計画【後期】	森林環境の維持・活用、水辺環境の保全、建物・設備等の脱炭素化、恵那らしさの維持・活用、地域による環境保全活動等の推進を図る。
	恵那市森林整備計画	公益的機能の発揮に必要最低限の森林整備行い、搬出の条件が整っている場合には伐採木を搬出し、有効利用する。
スポーツ	恵那市スポーツ推進計画	岐阜県クリスタルパーク恵那スケート場を中心として、ノルディックウォーキングの開催、自然環境を生かした遊びの場、中部大学と連携したウォーキングコース、大学施設の一部開放など利用促進を検討する。
産業・産学	恵那市産業振興ビジョン	来訪者の市内周遊と宿泊を促進させるため施設・店舗の魅力向上、賑わい創出の拠点の整備、恵那固有の自然や歴史を活かしたアウトドアレジャーや歴史観光の推進等を図る。
	恵那市たべる推進計画	買いたくなる・使いたくなる農産物の生産、食べたくなる食事の提供、恵那の味で観光客の誘客や次世代への伝承等を図り、市内食料品の調達率を高め、地域経済の活性化を目指す。

2.3 武並町の現状と課題

武並町の現状及び道の駅に関連し考慮する必要のある課題を示します。

表 2 考慮する必要のある事項(1)

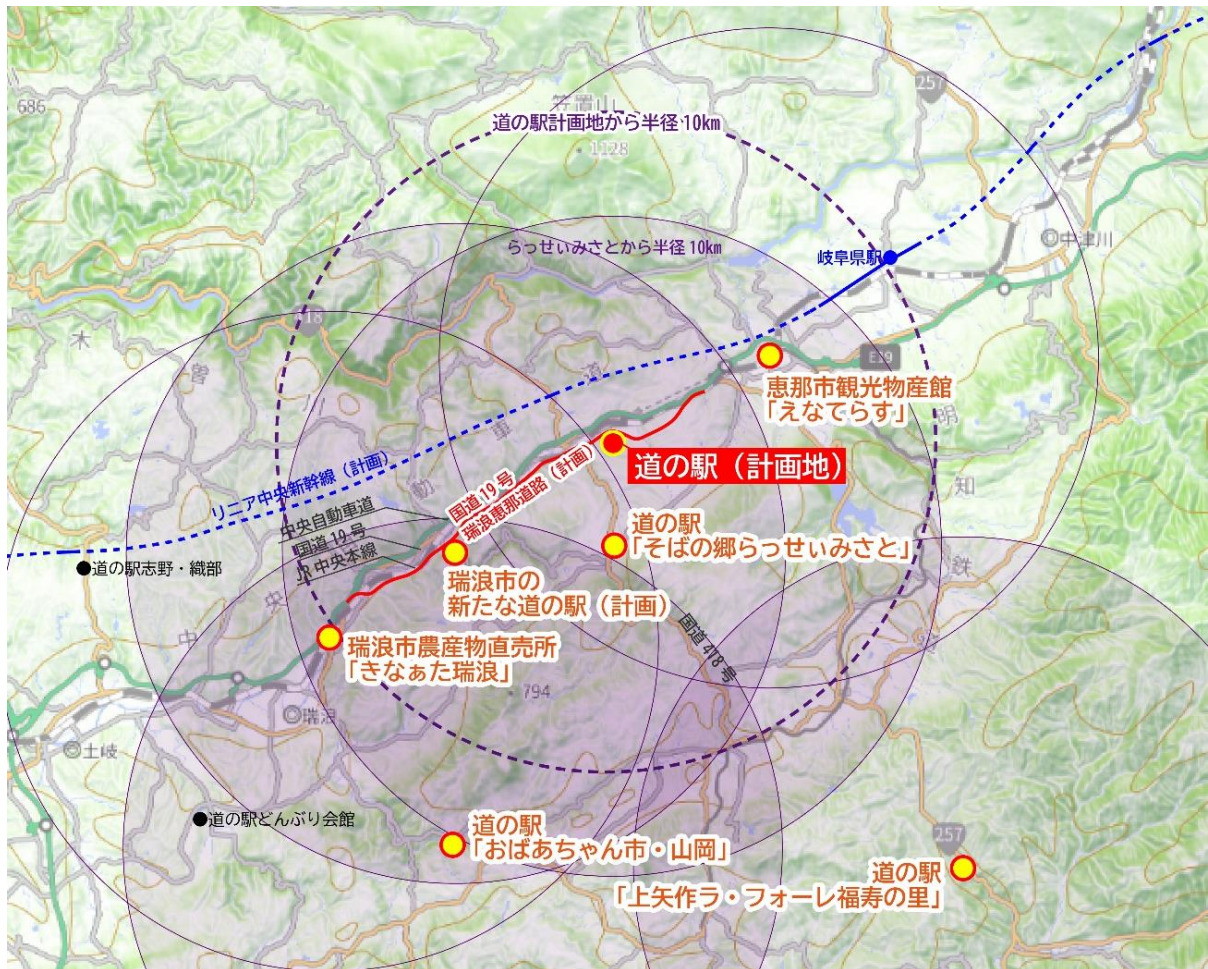
項目	考慮する必要のある事項
道路交通	○恵那市の西の玄関口となる場所に立地する。 ○武並町内の東西を中央自動車道、国道 19 号、ＪＲ中央本線が並走し、リニア中央新幹線、国道 19 号瑞浪恵那道路の整備が進められている。 ○現国道19号は大型車の利用が多い。将来的に瑞浪恵那道路も大型車混入率が高くなると予想され、計画道の駅はトイレ休憩で立ち寄りやすい位置にある。 →瑞浪恵那道路やリニア中央新幹線岐阜県駅の整備により、これまで以上に遠方からの来訪者やインバウンド観光増加が期待され、新たなビジネスチャンスがある。
観光	○東濃エリアは土岐プレミアムアウトレット、馬籠宿、恵那峡、ゴルフ場などの施設がある。計画道の駅は瑞浪恵那道路に面し、これら施設から車で立ち寄りやすい位置にある ○東濃エリアへは愛知県からの日帰り旅行者の割合が高く、域内宿泊率が低い。 ○恵那市は自然、歴史、温泉、郷土料理などの観光資源があり、年間約354万人（R1）が訪れる。観光入込客数の約半数を道の駅・SAが占める。 →道の駅は恵那市の重要な観光施設の一つであるが、道の駅に観光客が集中していることは恵那市内の観光の回遊性が伴っていないことも考えられる。
地域生活等	○武並町は極端な人口減少はないものの、将来的（R17）に人口減少、高齢化が進行していくと予想される。 ○瑞浪恵那道路整備に合わせて、瑞浪恵那道路に面して地域振興施設（道の駅）、計画地東に恵那西工業団地、武並駅西側地区に住宅地、武並駅南にP＆R駐車場の整備などが計画されている。 ○計画地周辺は食品スーパーやドラッグストア等がなく、地域住民の買い回り施設が不足している。 →武並駅周辺整備により子育て世代の人口増も予想され、地域が大きく変わると期待される。 ○武並町内にまちづくり町民会議食農部会等による農産物販売所があり、恵那スケート場では冬季の休日に野菜や五平餅等を販売するなど、地域の取り組みが進められている。 →恵那スケート場等と一体となった農産物等の販売や食の提供、イベント等を開催しやすい。
地域の歴史・資源	○江戸時代武並町竹折付近は恵那から名古屋に向かう下街道があり、商人や伊勢神宮への参拝者などが多く通行した。計画道の駅付近は中山道大湫宿の助郷であり中山道から岩村城への大名街道のある農村地域であった。 ○JR 中央本線武並駅から徒歩圏内にあり、東海道自然歩道・中山道、JR さわやかウォーキングのルートに近い。 →計画道の駅は周遊観光の起点・立ち寄り・休憩拠点となりやすい。 ○市内には山間地域の豊かな自然から生まれた地域特有の食材・食文化がある。 →歴史や自然、食など地域独自の地域資源があり、食は地域の特徴を生かしやすく集客、収益性もある大きな要素となりやすい。

表 3 考慮する必要のある事項(2)

項目	考慮する必要のある事項
地域の施設	○計画地の南西にクリスタルパーク恵那スケート場が隣接する。国際規格の400mスピードスケートトラックがあり、冬季の利用者が多く年間75,000人以上（R1）が利用する。 ○恵那スケート場の南に中部大学研修センターがあり宿泊研修やスポーツ等が開催される。 →恵那スケート場のスポーツイベント・大会、東海自然歩道の散策等の受け皿がある。 ○計画地と恵那スケート場との間は藤ノ木川が流れ、計画地南側は自然体験ゾーンを計画している。 →藤ノ木川や自然体験ゾーンの自然環境を活かした一体的な利用を図る必要がある。
景観	○周辺よりも高い位置に計画道の駅が整備され、周辺の住宅等から日常的に視認される。 ○樹林地の伐採、棚田の改変、盛土・切土法面の出現等により周辺景観が変化することが予想される。 →周辺自然環境や景観との調和、良好な景観を創出する形態意匠とする必要がある。 ○瑞浪恵那道路の線形により、道路利用者から計画道の駅が視認しにくい可能性がある。 ○JR 中央本線武並駅や周辺市道からは、計画道の駅が視認できず位置がわかりづらい。 →計画道の駅へのアクセス動線や周辺観光施設との連携、周辺生活道路への通過交通対策等を検討する必要がある。 ○瑞浪恵那道路及び道の駅の整備により掘削土砂や伐採林が発生することが想定される。リニア中央新幹線の整備に伴う土砂も発生している。 →伐採木や発生土砂の利活用、緑地や棚田等の保全・再生等を検討することも必要となる。
防災	○現国道 19 号は災害時の一次緊急輸送道路に指定されている。（瑞浪恵那道路は将来的に一次緊急輸送道路に指定される可能性がある） ○恵那スケート場は指定避難場所、中部大学研修センターはドクターヘリ離着場、計画地より東のまきがね公園は二次防災拠点に指定されている。 ○土岐川沿いは洪水浸水想定区域に指定されている箇所もある。 →道の駅は防災機能の拠点となり、恵那スケート場、中部大学研修センター、まきがね公園との連携を図る必要がある。

2.4 近隣の類似施設

計画地周辺に道の駅そばの郷らっせいみさとや瑞浪市農産物直売所きなあた瑞浪などの関連施設があります。また瑞浪市では国道 19 号瑞浪恵那道路沿線に道の駅を計画しています。周辺の道の駅や関連施設等について把握し、当該道の駅の導入機能を検討します。



出典：地理院地図をもとに作成

図2 計画地周辺の道の駅

① 道の駅「そばの郷 らっせいみさと」(恵那市)

特徴	農業振興基本計画において「そばによる地域振興計画」を打ち立てている。そばの郷づくりを目指し、そばをテーマとした道の駅
計画地からの距離	計画地から車で約 7 分、移動距離 4.9km
主な施設	らっせいみさと直売場（農産物販売）、おみやげ（特産物販売）、ファーストフードコーナー（そばソフトクリーム等の軽食の販売） そば処らっせい庵（飲食）、そばうち体験道場、公園 等

② 道の駅「おばあちゃん市・山岡」(恵那市)

特徴	山岡町の名物の細寒天と隣接する小里川ダムとの一体的な活用を図る道の駅
計画地からの距離	計画地から車で約 28 分、移動距離 20.3km
主な施設	みたらし茶屋（飲食）、直産品売り場、販売店舗（五平餅） 巨大木製水車、與運橋（ようんばし、指定文化財）、小里川ダム、芝生公園、展望台、幸せの鐘 等

③ 道の駅「上矢作ラ・フォーレ福寿の里」(恵那市)

特徴	キャンプ場やコテージ等の自然体験施設との一体的な活用が図られている道の駅
計画地からの距離	計画地から車で約 31 分、移動距離 23.9 km
主な施設	食堂、物販（農産物等の物販）、軽食、無料休憩所、情報コーナー、キャンプ場「モンゴル村」、越沢コテージ、かわせみ（コテージ）等

④ 恵那市観光物産館「えなてらす」(恵那市)

特徴	恵那駅に隣接している観光案内所兼特産品等の物販を行っている施設
計画地からの距離	計画地から車で約 9 分、移動距離 5.4km
主な施設	観光案内所、物販（特産物、農産物等）

⑤ 瑞浪市の新たな道の駅(瑞浪市釜戸に計画中)

特徴	瑞浪市で計画されている川辺に面した平場でのアウトドアアクティビティを軸とした道の駅 国道 19 号瑞浪恵那道路の供用開始に合わせた道の駅の開業を予定している
計画地からの距離	計画地から車で約 11 分、移動距離 7.5km
主な施設	よろずや（日用品）、子育て支援施設、飲食施設、特産品販売施設、アウトドアアクティビティ施設、チャレンジ広場、イベント広場 等

⑥ 瑞浪市農産物等直売所「きなあた瑞浪」(瑞浪市)

特徴	農家の庭先モールとして、農産物の販売を行う直売所
計画地からの距離	計画地から車で約 15 分、移動距離 11.4km
主な施設	物販施設(地場野菜・瑞浪ポーノポーク等)、飲食施設、土産、軒下専門店（塩干物・焼き物等）、BBQ 場

2.5 現状把握のまとめ

以上より、現況把握のまとめます。

現状と課題のまとめ

○計画道の駅を通じて武並町の強みを活かし、地域課題の解決を図ることにより、恵那市全体との連携や活性化につなげる必要があります。

【道路交通】

今まで以上に遠方からの来訪者やインバウンド観光増加に向けてビジネスチャンスがあり、計画道の駅が情報発信・観光の拠点としての役割を担う施設となることが期待されます。

【観光】

計画道の駅と恵那市全体とが連携し、宿泊、体験、食による滞在と回遊により地域活性化につなげることを期待されます。

【観光】

地域住民だけでなく市民や観光客、道路利用者等を含めて広く非日常を体験でき、天候や季節に左右されない受入環境整備が望まれます。

【地域生活等】

道の駅を通して地域の住民サービス機能を高め、地域ブランドの形成や創業・起業のチャレンジ等、地域の産業振興につなげることを期待されます。

【地域の歴史・資源】

歴史や自然、食など武並独自の地域資源があり、地域資源を活かした着地型体験コンテンツを提供することが望まれます。

【地域の施設】

周辺には恵那スケート場や東海自然歩道などスポーツや大会、イベント等の受け皿があり、一体となった動線確保、利用やイベント等の連携が望まれます。

【防災】

道の駅は災害救援拠点、物資の輸送拠点、災害情報提供等の中継拠点として機能しやすく、恵那スケート場や中部大学研修センターなどとの防災面の連携が必要となります。

【景観】

計画道の駅は周辺自然環境や景観との調和、周辺住民の生活環境への配慮、良好な景観を創出する形態意匠とすることが期待されます。

近隣の類似施設のまとめ

○周辺の道の駅と重複してよいものと、差別化を図った方がよいものを整理し、道の駅に導入する機能を検討する必要があります。

- ◆農産物や特産品の販売について、周辺の道の駅等でも販売されていますが、同規模程度であれば競合しにくいと考えられます。
- ◆「そばの体験施設」、「宿泊施設」、「平場のアウトドアアクティビティ」は、周辺の道の駅との差別化を図るため、避けることが望ましいと考えます。

3.道の駅について

3.1 道の駅の基本機能

道の駅は、次の3つの機能を併せ持つ休憩施設です。また、道の駅として登録するための登録要件としてこれらの機能を設置する必要があります。

○休憩機能

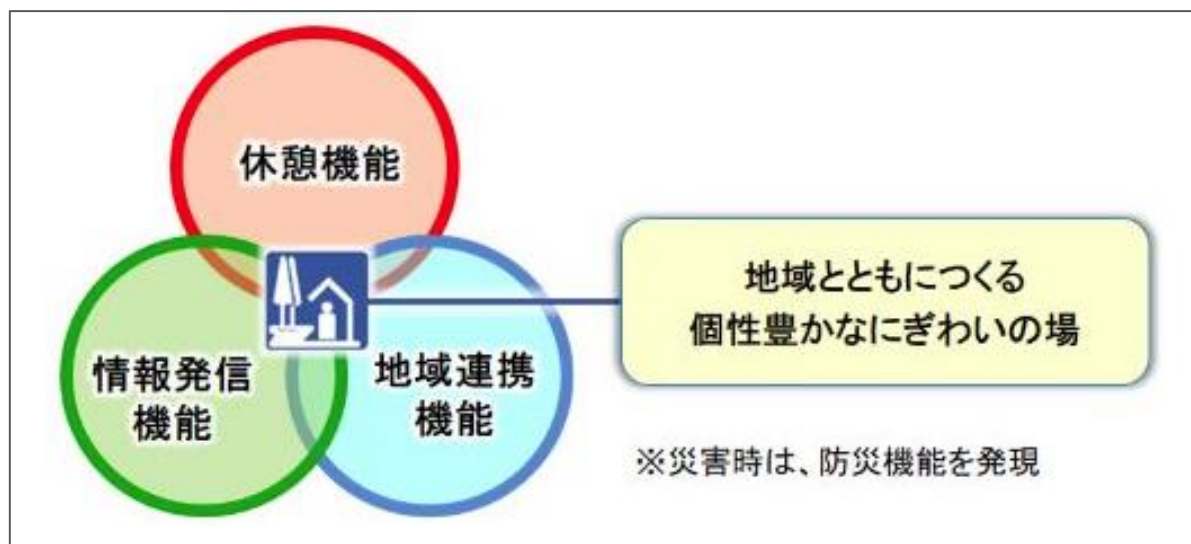
- …道路利用者のためのトイレ休憩、疲れや気分のリフレッシュができる機能。
例として、駐車場やトイレの他、シャワーや足湯等の温浴施設、運動機器等があります。

○情報発信機能

- …道路利用者や地域の方々のための情報発信の機能。例として、道路情報や地域の観光情報、緊急医療情報などを提供する案内板や案内所の他、看板や施設の形態、地場物産の販売、資料館、展示等のイベント等があります。

○地域連携機能

- …「道の駅」をきっかけに町と町とが手を結び活力ある地域づくりを共に行う機能。文化や教養、観光等、「道の駅」を契機とする広域的な連携と交流により活力ある地域づくりが促進されます。
例として、文化ホールや広場等で行う交流イベント、地域雇用の創出、地産地消等による産業の活性化などがあります。



出典：国土交通省 HP

図3 道の駅の基本機能のイメージ図

3.2 近年の動向

道の駅は令和5年8月現在1209駅（中部ブロック135駅、岐阜県内56駅）あります。道の駅の認定を行っている国土交通省は、令和2年より「道の駅は第3ステージを迎え、新たな取り組みが必要である」と発表しており、社会情勢や設置数の増加にあわせた位置づけへと変化しています。

○第1ステージ:平成5～24年(1993～2012年)

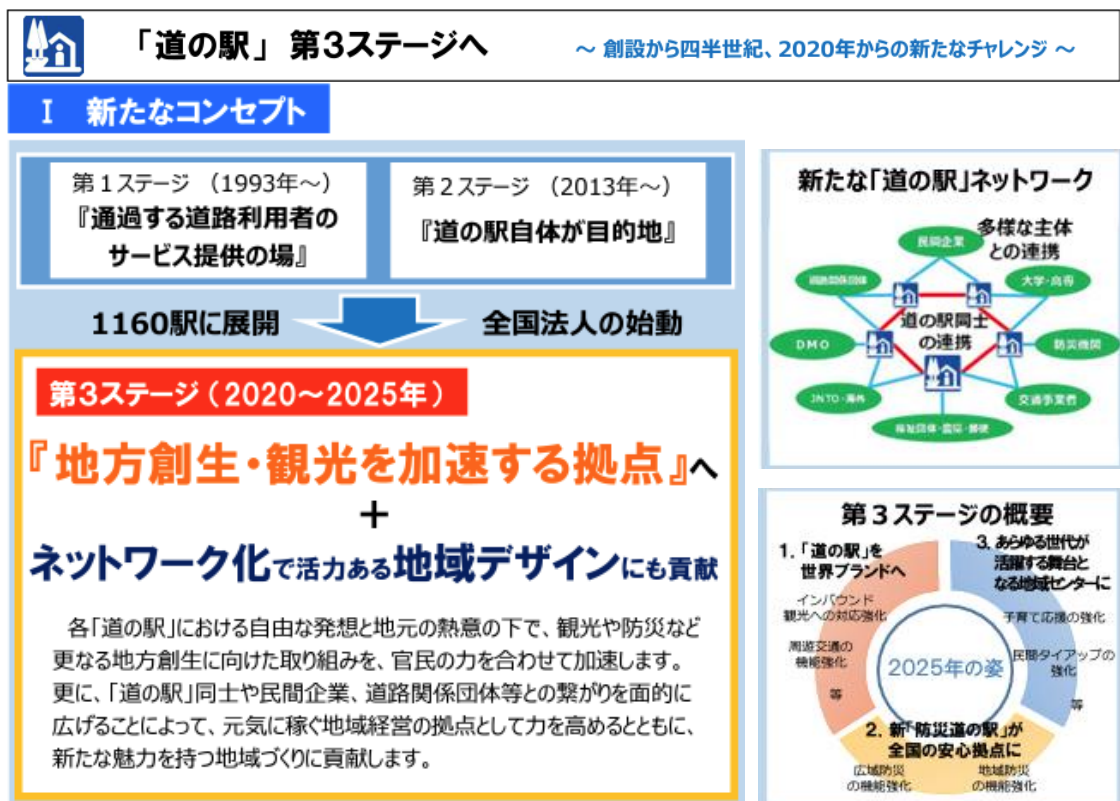
…「通過する道路利用者へのサービス提供の場」として、道の駅沿いの道路利用者の休憩所の位置づけ

○第2ステージ:平成25～令和元年(2013～2019年)

…「道の駅自体が目的地となる場」として、道の駅が地域内外から観光の目的地の一つに選ばれるように、第1ステージの休憩機能から複合機能をもつ拠点の位置づけへ変化

○第3ステージ:令和2年～(2020年～)

…「地方創生・観光を加速する拠点であり、ネットワーク化で活力ある地域デザインにも貢献できる場」として、道の駅自体が拠点であるとともに、他の拠点等との連携を図ることで、第2ステージの拠点づくりから地域づくり等のより広い範囲を対象とした位置づけへ変化



出典：国土交通省 HP

図4 道の駅第3ステージのイメージ図



○道の駅の登録要件である3つの基本的な機能を踏まえた上で、第3ステージに適応した周辺地域や恵那市全体と連携した計画が必要です。

3.3(仮称)武並町道の駅基本構想

(1)検討の経緯

武並地域計画の実現に向け、令和元年5月に武並駅周辺整備検討会を設立し、地域の活性化及び住民の福祉の向上を図るため、3つのゾーン（交通結節点機能強化ゾーン、住宅整備ゾーン、にぎわい創出ゾーン）を設定しています。そのうちにぎわい創出ゾーンでは、武並駅周辺のにぎわい創出には道の駅の設置が適切であるとして、「武並町における道の駅のあり方」について検討し、「(仮称)武並町道の駅基本構想」を策定しています。

(2)ターゲット層

にぎわい創出ゾーン検討部会での検討により、生活利便性に課題を抱え、利用頻度の多い「地域・周辺住民」をメインターゲットとし、「日常生活の便利を支える商業施設」が必要であると導いています。

利用者	ニーズタイプ		利用想定	ニーズに合わせた施設の方向性（案）
地域・周辺住民	一般の買い物客	日常生活の多様なニーズに答える目的地	平日・休日	・日常生活必需品を供給する目的地型の商業施設 ・日常生活で必要な用件を済ませることができる施設 ・わざわざここで買いたくなる、質の良い安全安心な食料品等 ・買い物客のニーズ+ ・散歩、憩いの場（健康増進） ・交流、生涯学習の場（孤立防止、生きがい創出） ・地域交通拠点（自家用自動車に依存しない生活形態）
	シニア			
道路利用者	輸送業等	通過交通の休憩や立ち寄り	主に平日	・「立ち寄るならここへ」と思えるような魅力的な休憩スペース ・休憩のついでに食事や身近な必需品購入等への対応
	通勤・通学者			
観光客	観光客	休憩及び観光・地域情報の発信	主に休日	・周辺の観光情報の発信 ・地域の特産品、グルメ、産業の発信 ・ここでしかできない体験型施設等 ・観光客のニーズ+ ・キャッシュレス化、多言語化等のインバウンド対応
	インバウンド			

メインターゲット

サブターゲット

出典：(仮称)武並町道の駅基本構想

図5 (仮称)武並町道の駅基本構想におけるターゲット層の分析

(3)整備コンセプトと基本方針

(仮称) 武並町道の駅基本構想において道の駅の整備コンセプトを「彩りのまち たけなみ」～暮らしに寄り添い未来へひろがる道の駅～と設定し、コンセプトに基づき道の駅全体の基本方針を取りまとめています。

【基本構想時の整備コンセプト】

「彩りのまち たけなみ」

～暮らしに寄り添い 未来へひろがる 道の駅～

【道の駅全体の基本方針】

持続可能で個性豊かな、多くの人に愛される「たけなみを彩る道の駅」を目指します。

- ★にぎわいを彩る ～何度でも訪れたい、みんなに魅力的な道の駅
- ★ふれあいを彩る ～市内外の集客、及び多様な交流・連携を育む道の駅
- ★暮らしを彩る ～地域の暮らしに寄り添い、いきいきと暮らせる道の駅
- ★個性を彩る ～地域独自の個性を活かした、他にない道の駅
- ★未来を彩る ～次世代の先進技術を活用した、新たな価値を創出する道の駅

(4)想定される施設配置と施設規模

基本構想時は道の駅の想定規模を 16,650 m²としていましたが、基本計画では 7,500 m²に縮小したため、施設内容や各規模の見直しが必要となります。

表 4 基本構想時の想定される施設配置と施設規模

導入施設		想定規模（㎡）	機能別規模（㎡）
（１）物販施設	特産品販売所	500	地域連携機能 3,660
（２）飲食施設	フードコート	460	
	テイクアウト		
	自動販売機	－	
（３）商業施設	スーパーまたはドラッグストア、その他商業施設等	1,000	
（４）にぎわい 創出施設	多目的広場（屋根付き）	500	
	多目的広場（屋根なし）	1,000	
	会議室	200	
（５）情報提供施設		－	－
（６）休憩施設	休憩施設駐車場	8,500	休憩機能 11,340
	地域振興施設駐車場	2,500	
	休憩施設トイレ	190	
	地域振興施設トイレ	150	
（７）防災施設	防災広場	－	防災機能 100
		100	
		備蓄倉庫	（事例をもとに仮定）
（８）その他	事務所	50	その他 1,550
	バス停	－	
		通路、付帯施設等	1,500
			（通路等はその他施設の 約１割と仮定）
合計		16,650	

※各施設規模については、今後民間や関係機関の意向等を踏まえながら検討します。

7,500 m²に縮小

4.整備コンセプトと基本方針

4.1 整備コンセプトの考え方

道の駅は道路利用者への安全で快適な道路交通環境の提供や道の駅第3ステージとして地域の振興に向け地域等との連携が必要であること、また商業施設の必要面積が計画地内で確保できないこと等を踏まえ、基本構想時の整備コンセプトを見直す必要があります。

<基本構想時の主な機能の考え方>

生活利便性に課題を抱え、利用頻度の多い

「**地域・周辺住民**」をメインターゲットとした

「**日常生活の便利を支える商業施設**」が必要と導いています

<道の駅の基本機能の整理>

「道の駅」第3ステージとして、地方創生・観光を加速する拠点へ＋ネットワーク化で活力ある地域デザインに貢献することが求められています

→道の駅の従来の目的である道路利用者のニーズや道の駅第3ステージにおける周辺地域や恵那市全体等との連携が必要

<道の駅に必要な機能の整理>

地域福祉の機能を支えるには特徴的な機能や仕組みが必要ですが、日常生活のためのスーパー等の必要面積が大きいため、道の駅としての必要な機能の設置が困難となります

→日常生活の機能は、武並駅周辺整備検討委員会で検討



<令和5年度道の駅運営検討委員会における目指す道の駅の検討内容>

- 基本構想におけるスーパーやドラッグストア、コンビニ等の商業施設、地域公園は道の駅では整備しない
- 道の駅に求めるイメージ
 - ・目的地として来ていただける道の駅
 - ・他の道の駅と違う施設のある道の駅
 - ・自然のある道の駅
 - ・武並町の面白い場所となる道の駅
 - ・子どもたちが遊べる道の駅
- 地域の食材を用いて体験・加工販売など、一年を通して様々な展開を図る

<コンセプトへの反映>

- 地域住民だけでなく、市民や観光客、道路利用者等を含めた施設の機能を付加します
- 市内の農産物、特産品を活かした体験、販売等に特化した機能を主とします
- 基本構想のコンセプトである『「彩りのまち たけなみ」～暮らしに寄り添い未来へひろがる道の駅～』の「彩り」には「おもしろみや趣などを付け加える」という意味があります。検討委員会での検討を踏まえ、「非日常を体験できる（面白い）ことを付け加える」ことに重点を置き、コンセプトへ反映します

4.2 整備コンセプトと基本方針

地域住民だけでなく、市民や観光客、道路利用者等を含めて広く、ここにしか無い非日常を体験できる道の駅を目指します。地域の人々と共に、食を中心とした武並の地域資源を活かし、新しい武並のシンボルとなる場所とします。

【基本計画の整備コンセプト】

「未来へはばたく武並 道の駅 irodori※」

※irodori または iroDori

「irodori」という言葉は、樹に実ったたくさんの果実のように、みんなが生き生きとしている場所をイメージしており、また、「未来」という言葉には、常に進化し、いつも違った発見がある場所にしたいという思いが込められています。

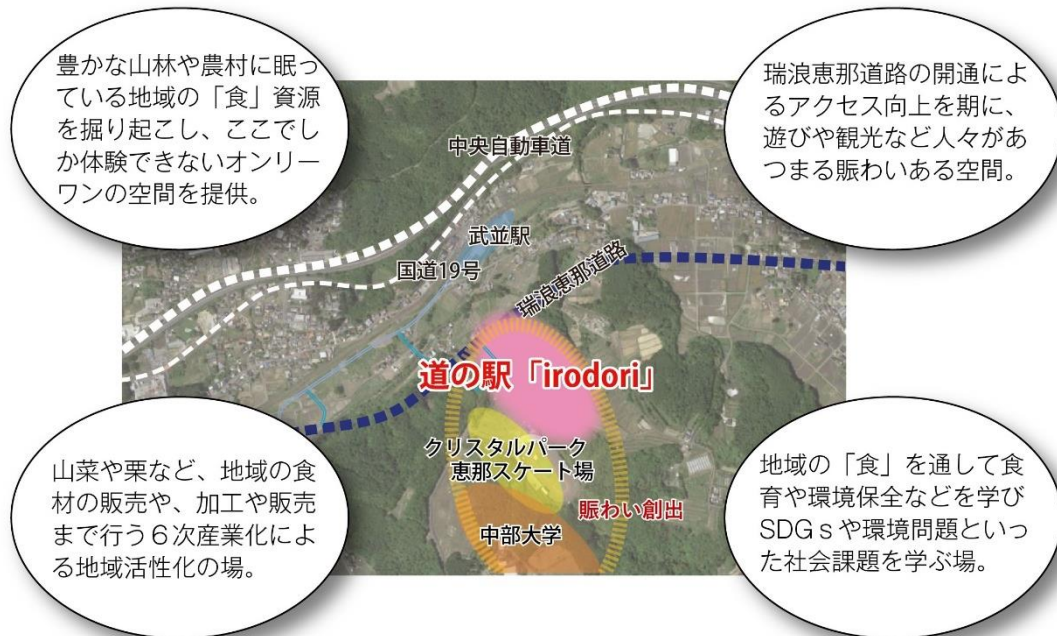


図6 整備コンセプト

【道の駅全体の基本方針】

武並町道の駅に求める機能を「食」の道の駅とし、3つの基本方針を設定します。



図7 道の駅全体の基本方針

5. 導入機能・施設

5.1 導入機能・施設の整理

持続可能で個性豊かな、多くの人に愛される「道の駅 irodori 未来へはばたく武並」を目指し、道の駅に必要な4つの基本機能と8つの配置施設を設定します。

① 地域連携機能

物販施設、飲食施設、体験施設、交流創出施設で構成し、地域の「食」を通して「にぎわい」「ふれあい」「未来」の irodori を担う施設整備を検討します。地元の食材を使った六次産業化への取り組みや収穫や加工の体験など、ここにしかない非日常的な体験を提供し、地域のシンボリックな存在とします。



道の駅やちよ
農業交流センターの調理室

② 情報提供機能

情報提供施設（道路情報、観光情報、魅力発信等）において、道路交通に必要な情報はもちろん、地域の観光地やイベントなどの情報を提供することで、地域の PR や集客など、地域活性化に役立つ場とします。



道の駅歌舞伎の里大鹿

③ 休憩機能

休憩施設（駐車場、トイレ）も快適で魅力的な場とすることで、立ち寄ってみたいくなる道の駅とします。



道の駅とよはし

④ 防災機能

災害時には適切に機能する防災施設（防災広場、備蓄倉庫）となるよう、適切な規模と利用しやすい設備の設置を検討します。



道の駅筑前みなみの里

表5 道の駅の基本機能と基本方針

道の駅基本機能				導入施設	基本方針との整合		
① 地域 連携	② 情報 提供	③ 休憩	④ 防災		に ぎ わ い	ふ れ あ い	未 来
				(1)物販施設	○	○	
				(2)飲食施設	○	○	
				(3)体験施設	○		○
				(4)交流創出施設	○	○	○
				(5)情報提供施設		○	○
				(6)休憩施設	○	○	
				(7)防災施設			○
				(8)管理、その他	○	○	○

道の駅に導入を予定している機能について、事業内容や運営など想定していることを整理します。今後必要に応じて機能等の見直しを行う可能性があります。

表 6 施設の特徴 (1)

導入施設	施設	施設の特徴
(1) 物販施設	特産物販売	・ 地域の特産物のほか、道の駅内で6次産業化した商品を販売します。 ・ 農産物、季節の食材の販売スペースも併設します。 ・ 特産物や6次産業化した商品、農産物等は道の駅フードコートのメニューに取り入れる、<u>体験プログラム</u>とするなど一体となってPRします。 ・ 6次産業化した商品はネットショッピングやふるさと納税返礼品等とすることも検討します。 ・ 地域の特産品を材料として、有名お菓子ブランドとコラボレーションした<u>新メニュー</u>を開発します。  道の駅四季の郷公園 FOOD HUNTER PARK  無門福祉会×クラブハリエ さつまいもパイ
	レンタルスペース (アンテナショップ)	・ 物産施設の一角にスペースを設け、<u>新規起業者の商品や新商品開発等の発表・販売の場</u>を提供します。  道の駅南えちぜん山海里 MARKET Me 地域の生産者が直接持ち込む、採れたての旬の山菜や新鮮野菜、果物、花も人気  IKE/SUNPARK スタートアップ支援の店舗
	自動販売機	・ 地域振興施設の営業時間外に休憩施設を利用する道路利用者に、24時間無人で対応できる自動販売機を利用して、飲食物や特産品を提供します。  道の駅パレットピアおおの 地域の野菜や特産品の自動販売機

表 7 施設の特徴 (2)

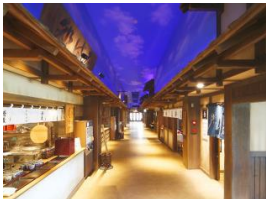
導入施設	施設	施設の特徴
(2) 飲食施設	フードコート	地元食材を利用したメニュー、郷土料理など、武並の魅力を紹介し、リピートしてもらえるような様々な食を提供します。 ・新鮮な地元野菜や肉、味噌などの調味料を使った<u>武並ならではの食事</u>が楽しめるようにします。 ・栗やいちごを使ったパフェやケーキ等への飾り付け体験、栗きんとんや和菓子への練りきり体験など様々な食体験ができるようにします。 ・摘み取り体験をした山菜や野菜を天ぷらにするなど<u>その場で食べられる</u>ような楽しみも付加します。 ・五平餅、石窯で焼いた米粉パンなど香りも楽しめる商品の販売もします。 ・休憩スペースと兼ね、店内テーブル席、屋外テラス席など、様々な場所で飲食や休憩できる空間とします。  瑞穂市はなのかファーム HP 自分で摘んだいちごを使ったパフェ作りのイベント等を実施  株式会社「恵那ジビエ」の加工施設（中日新聞 HP） シカとイノシシの肉を加工している
	テイクアウト	・フードコートとテイクアウトコーナーは一体的な空間とすることで、店内や屋外テラスで食べる、テイクアウトできるようにします。  恵那市大井宿あまから 五平餅定食、五平餅はテイクアウト可能（恵那市観光協会 HP）
	レストラン、カフェ、ベーカリー	・フードコート（複数の飲食店による共通の席）としない場合は、レストランやカフェ、ベーカリー等の各出店店舗を配置します。  東北自動車道羽生 PA 江戸の町並みをイメージした飲食物販コーナー
	展望デッキ、テラス	・屋外テラス席や建物に併設した展望デッキから<u>眺望を楽しみながら食べる</u>、また休憩できるようにします。  道の駅阿武町 はじまりのレストラン かしま

表 8 施設の特徴 (3)

導入施設	施設	施設の特徴
(3) 体験施設	料理体験スペース、クラフト体験、食育、多目的スペース	・郷土料理づくり、収穫した農産物を使った料理教室などを体験できるスペースを整備します。 ・食の魅力を発信する講習会や教室（箸やスプーン、コースターなど地元の木材を使ったクラフト体験、ジビエや昆虫食などの食育）など開催できるスペースを整備します。 ・調理だけでなく多目的スペースとして、屋内イベント（味噌や醤油、日本酒などの発酵食品をテーマにした試飲や試食会）なども開催できるようにします。  道の駅とよはし キッチン付きのプロジェクト室  道の駅やちよ 農業交流センターの調理室  愛・地球博記念公園ジブリパーク タタラ場での五平餅焼き体験  グランピングヒルズアウトテラス茨城 モンブランづくり体験  読売新聞 HP 獣害問題と農づくりを学ぶ  発酵食品サミット長野 恵那で2023 開催予定
(4) 交流創出施設	屋外体験スペース（炭焼き、火起こし、イベント（防災）広場）	・餅つきや薪割り、炭焼き、火起こし、バーベキューなど屋外体験の開催に利用できるスペースを整備します。 ・恵那スケート場と一体となってイベントやまつりの出店スペースとしても利用します。またイベントを実施していない時はオープンカフェとして飲食できるスペースとして利用します。 ・災害時には防災広場として一時避難スペースや仕分けスペースとしても活用することを想定します。  道の駅スカイドーム神岡 感謝祭（火起こし・薪割り体験、マシュマロ焼きなど）  道の駅どんぐりの里いなぶ 豊田市産の木材を使用した大屋根
(5) 情報提供施設	観光案内所、案内ガイド（山菜園利用案内、体験受付、観光案内内）	・恵那市内の観光地やイベントなど、市内の観光情報を提供します。 ・観光案内所では案内人（観光コンシェルジュ）を配置し、道の駅での体験プログラムの案内や受付、山菜園利用等の案内の他、市内の観光施設や周辺の道路案内等を提供します。 ・無料 Wi-Fi を設置し、インバウンドにも対応した多言語ツールやキャッシュレス等を導入します。  道の駅米沢 米沢の観光案内、観光コースをプロデュースする対面の総合観光案内所

表 9 施設の特徴 (4)

導入施設	施設	施設の特徴
(5) 情報提供施設	★情報提供コーナー	・地域振興施設や駐車場に面する通路等に、近隣の道の駅情報、周遊観光情報、防災拠点としての道路・災害情報等を 24 時間、提供します（多言語対応）。
(6) 休憩施設	★駐車場（休憩施設・地域振興施設）	・交通量や施設利用に応じた規模の駐車場を確保し、誰もが止めやすい、ゆとりある駐車スペースを確保します。 ・小型車と大型車が交錯しないように可能な限り駐車スペースを分離し安全を確保します。 ・障がい者や妊婦向け優先駐車スペースは施設に近い位置に配置し、雨が降っても濡れずに施設内に入れるよう屋根付きとします。 ・二輪利用者や自転車利用者（ツーリング等）の休憩として利用できる駐輪スペースを確保します。 ・電気自動車の普及状況に併せて EV 充電スタンドが設置できるようにします。 道の駅ふくしま（福島市観光ノート HP） 屋根付きおもしろい駐車場 道の駅ゆのたに（魚沼市観光協会 HP） バイク専用駐車場
	★トイレ（休憩施設・地域振興施設）	・道路利用者をはじめ道の駅を訪れた誰もが 24 時間利用できる清潔なトイレを整備します。 ・駐車場からアクセスしやすく地域振興施設の利用者も利用しやすい位置にトイレを配置します。 ・車いすやオストメイト対応トイレや、ベビーチェア、子ども用トイレ等を備えた多機能トイレ（誰でもトイレ）を整備します。 道の駅阿蘇 多目的トイレ。日本語、英語、中国語、台湾語、韓国語で音声案内がついている 道の駅とよはし（TOTO(株)HP） 停電時にもレバー洗浄が可能なパブリックコンパクト便器・フラッシュタンク式を採用
	パウダールーム	・パウダールームを整備する場合は、トイレ併設施設とします。 ・摘み取り農園や火起こし体験等を整備する場合は、手洗い場やロッカーなどの設置も検討します。 こども施設向けの手・足洗い場（株ABC 商会）
	★オムツ替え、授乳室	・乳幼児がいる子育て世帯も利用しやすいようオムツ替えスペースや授乳スペースを設置します。 道の駅あらい オムツ替えスペース、授乳室

凡例) ★登録要件としての必須機能

表 10 施設の特徴 (5)

導入施設	施設	施設の特徴
(6) 休憩施設	休憩スペース	・ 飲食しなくても休憩できるようにします。 ・ ベンチを設置し、休憩できる場所を多く創出します。  道の駅小谷 暖炉がある休憩場所
(7) 防災施設	防災広場	・ 瑞浪恵那道路供用後は緊急輸送路としての役割を求められることが予想され、道の駅は恵那スケート場と一体となって、道路利用者や地域住民の一次避難所の機能を持たせます。 ・ 災害時は交流創出施設の広場を一時避難や災害拠点として使用します。  道の駅 筑前みなみの里 災害用収納を兼ねたベンチ（㈱コトブシ）
	備蓄倉庫	・ 防災拠点として備蓄倉庫（又は施設内）を整備します。 ・ 必要に応じて小型自家発電装置、太陽光発電施設、災害用マンホールトイレ、耐震性の高い飲料水兼用貯水槽の設置を検討します。  道の駅天空の郷さんさん 備蓄倉庫の他、自家発電設備、防火水槽、給水タンクなどの設置
(8) 管理、その他	事務所	・ 道の駅の管理運営を行う事務所を設置します。
	バス停	・ 武並駅等を結ぶバスルートを検討し、道の駅にバス停を設置します。  道の駅 むつざわつどの郷 バス停（千葉県公式観光サイト）
	店舗用倉庫、搬入用駐車場	・ 特産品販売やフードコート、調理・加工施設等の倉庫や搬入用等の駐車スペースが必要です。
	★通路、付帯施設等	・ 道の駅登録要件として駐車場とトイレを結ぶ主要な歩行経路のバリアフリー化を図ります。
	遊歩道（恵那スケート場とのアクセス道）	・ 恵那スケート場と行き来できるよう遊歩道や、切土法面を活用した散策路等を整備します。  鶴岡市赤川かわまちづくり 法面の散策路の活用

凡例) ★登録要件としての必須機能

道の駅「irodori」での食体験の考え方（案）

- 道の駅の六次産業化、地域活性化、地域の雇用につながる
- 誰でも、いつでも（一年を通じて）体験できる
子どもからお年寄り、地域住民から観光客、外国人、他観光施設の立寄客、ドライバー、一人・グループなど制約なく、誰でも体験できる。
- 作ったもの・採ったものをその場で食べることができる又は持ち帰ることができる
その場で完結し、食を兼ねた体験、土産を兼ねた体験ができる
- 日常では体験しない、体験しづらいことが体験できる
普段はなかなか体験できない、伝統文化行事、家庭では制約があって体験しづらいことが体験できる
- 武並でしか体験できないことが体験できる
武並の食材や郷土料理、地域のものを使うなどここでしか作ることができない
- 見た目のインパクト・オリジナリティがある（映える）
他と違って目をひくもの、話題性のあるもの、他の道の駅や周辺施設等にはないもの、体験の場合作った人によって見た目が異なる（オリジナリティを演出できる）・自由な組み合わせ・トッピングができる

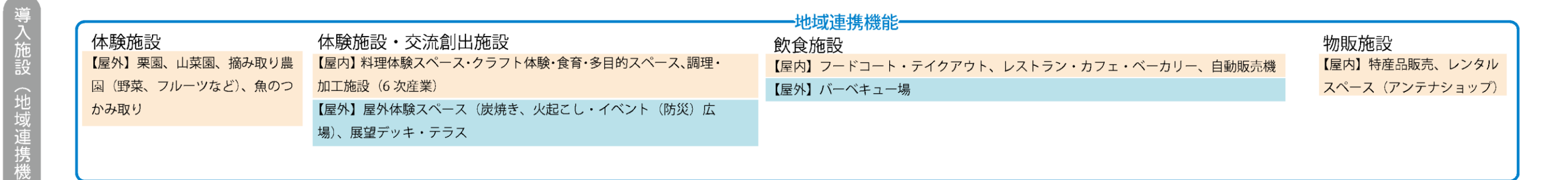
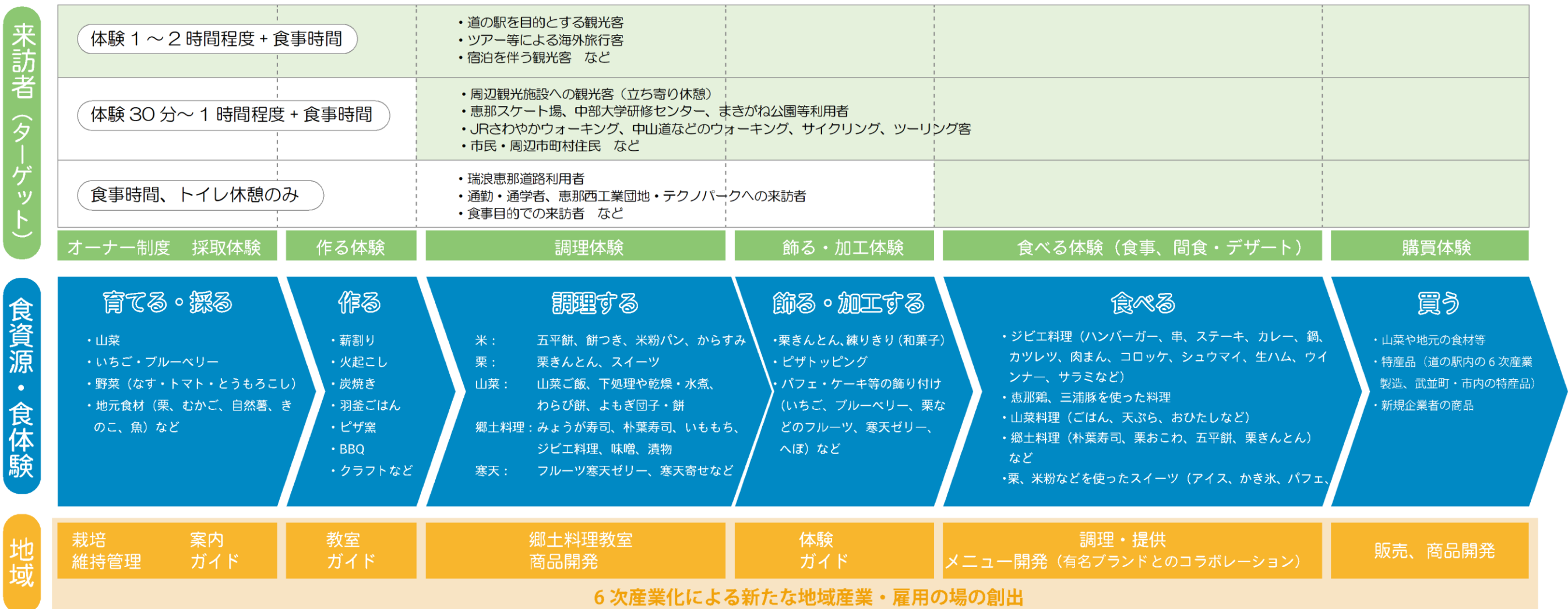


図8 食体験展開ストーリー（案）

5.2 導入施設の規模

導入施設の内容や必要な施設規模の算出を踏まえ、想定規模を導きます。

表 11 導入施設の規模

導入施設		想定規模 (㎡)
(1)物販施設	特産品販売所	1,000
	レンタルスペース	
	自動販売機	
(2)飲食施設 ※屋外を含む	フードコート	
	テイクアウト	
	レストラン、カフェ、ベーカリー	
	展望デッキ、テラス	
(3)体験施設	料理体験スペース、クラフト体験、食育、多目的スペース	500
(4)交流創出施設	屋外体験スペース（炭焼き、火起こし、イベント（防災）広場）	500
(5)情報提供施設		50
(6)休憩施設	休憩施設駐車場	4,500
	地域振興施設駐車場	
	休憩施設トイレ	
	地域振興施設トイレ	
(7)防災施設	防災広場	100
	備蓄倉庫 ※規模は事例をもとに仮定	
(8)管理・その他	事務所	750
	バス停	
	通路、付帯施設等 ※規模はその他施設の約1割と仮定	
合計		7,500

6.施設配置

6.1 施設配置のゾーニング

以下に示す各機能、施設の関係性を基に施設配置を検討します。

道の駅「Irodori」



図9 道の駅の機能と施設の関係性

6.2 施設配置案

各機能、施設の規模および関係性を踏まえ、安全性、快適性、利便性、視認性等に配慮し、施設配置案を作成しました。

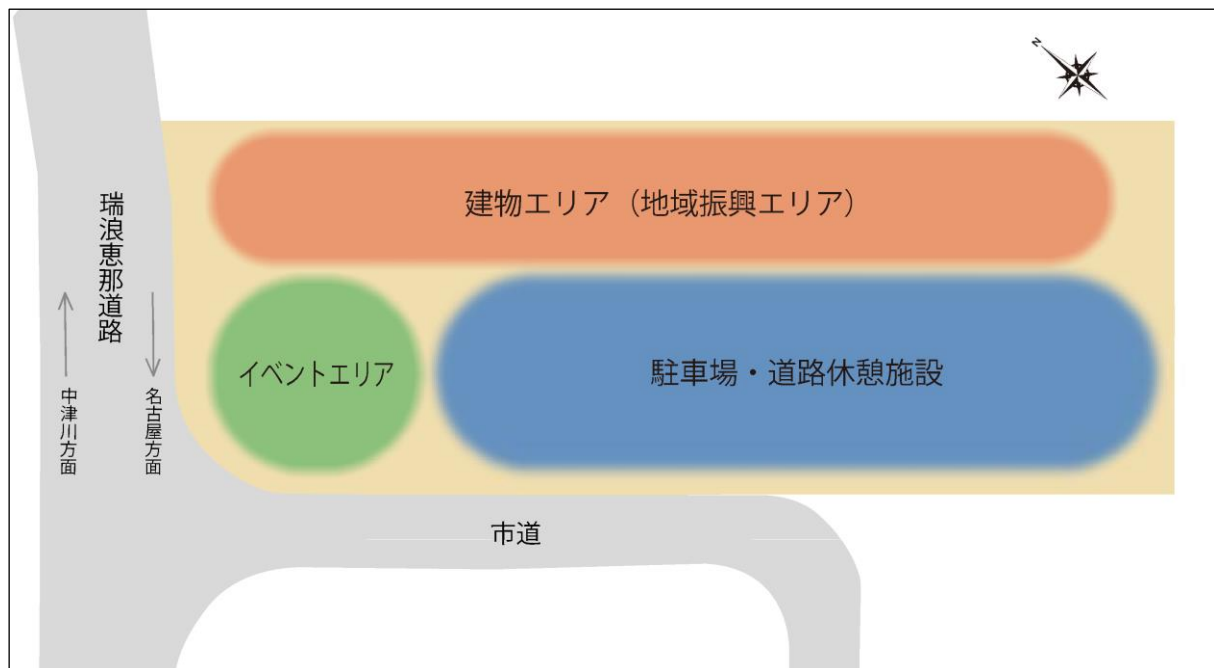


図 10 施設配置案

7 整備・管理運営の手法

7.1 整備・管理運営手法

(1) 整備手法の整理

道の駅の整備・管理運営手法としては、市町村で施設を整備し、市町村で管理運営を実施する「**公設公営**」方式と、市町村で施設を整備し、民間が管理運営する「**公設民営**」方式、民間が施設を整備し、管理運営を行う「**民設民営**」方式があります。

道の駅では、地域の意向を反映しながら行政との連携により地域活性化を図り、かつ事業の収益性も確保していく必要があります。基本構想より公設民営を前提に検討を進めています。財政負担の軽減、地元事業者等の参画という点から公設公営よりも公設民営が優位であり、民設民営は一般的に一定の事業規模がないと民間事業者の参画が得られにくい懸念があります。

なお、「公設民営」方式には、設計・建設・管理運営の発注範囲によって従来型、D B方式、D B O方式に分けられます。

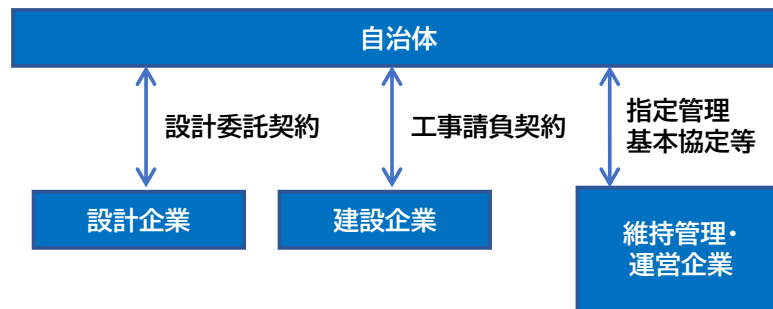
表 12 主な整備・管理運営手法の分類

	整備・管理運営手法		資金 調達	設計	建設	管理 運営	施設の所有	
							事業 期間中	運営 終了後
公設 公営	①公設＋直営（一部業務委託を含む）		市	市	市	市	市	市
公設 民営	②公設＋指定管理 （従来方式）		市	市	市	民間	市	市
	③DB方式＋指定管理 （Design Build）		市	市	市	民間	市	市
	④DBO方式 （Design Build Operate）		市	市	市	民間	市	市
民設 民営	PFI 方式	⑤BTO方式 （Build Transfer Operate）	民間	民間	民間	民間	市	市
		⑥BOT方式 （Build Operate Transfer）	民間	民間	民間	民間	民間	市

(2)公設民営の事業スキーム

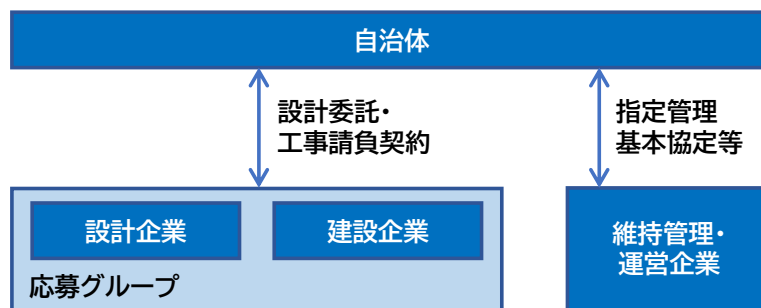
②公設+指定管理(従来方式)の場合

市が資金調達を行い、施設の設計、施工、維持管理・運営を各々発注する従来型の方式です。市から指定管理者の指定を受けた事業者が施設の運営維持管理を行います。



③DB方式+指定管理の場合

市が資金調達を行い、施設の設計・施工 (Design Build)を一括して発注するものであり、設計・施工間のフィードバックにより、コストの削減や工期の短縮が期待できます。契約形態としては、設計施工請負契約となり、管理運営は別途発注することとなります。

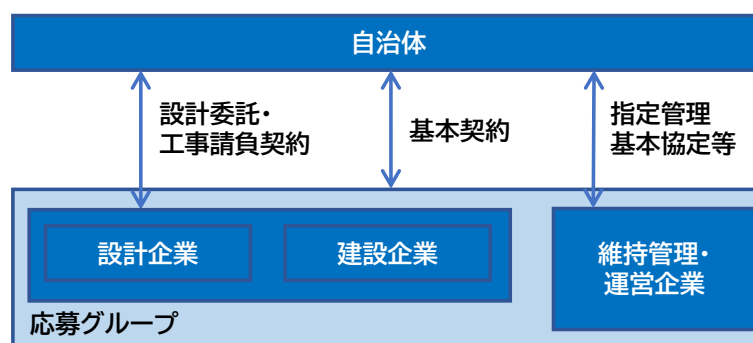


②、③のケースとも、一般的には施工完了した後に管理運営事業者を選定しますが、設計段階から管理運営側の意見を反映できるよう早期に管理運営事業者を選定するケースもあります。

④DBO方式の場合

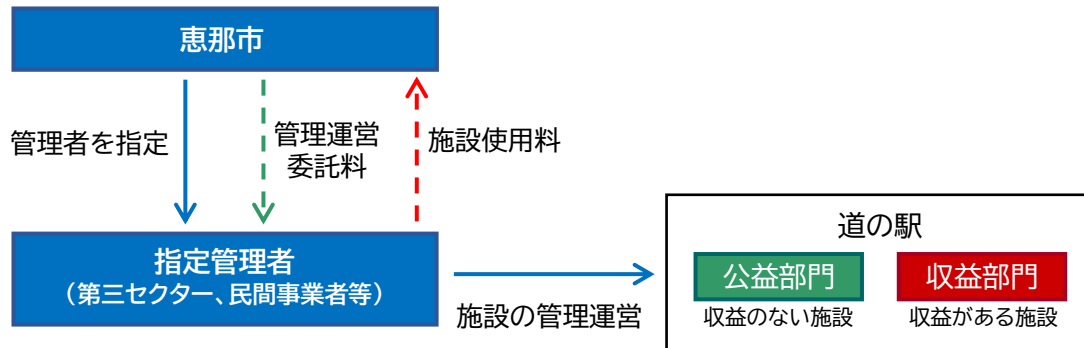
市が資金調達を行い、設計・施工 (Design Build)、維持管理・運営 (Operation)を包括的に発注する方式です。市は連名の応募グループと基本契約を締結のうえ、設計施工請負契約、指定管理基本協定を各々締結します。

一般的に、DBO方式は民間事業者が資金調達するPFI方式よりも事業者の負担軽減が図られやすいと考えられます。



(3)指定管理者制度

平成15年6月の地方自治法改正により創設された制度で、指定管理者に利用の許可なども含めた包括的な管理運営を任せられることができるようになったもので、多様化する住民ニーズに対応するなど、民間事業者等が有するノウハウを公の施設にも活用することで、サービスの向上や経費の縮減等を図ることを目的としています。



<参考> 道の駅の管理・運営者種別

○管理・運営者種別

管理・運営者	箇所数	構成比率	備 考
自治体	158	15.7%	
第三セクター	312	31.1%	
財団法人等へ委託	89	8.9%	観光施設管理協会、地域振興財団 等
指定管理者 等	445	44.3%	JA、民間会社 等
合 計	1,004		

出典：第4回 地域経済に関する有識者懇談会／平成25年／内閣府

7.2 管理運営主体の検討

表 13 管理運営者の形態別の特徴

事業主体	形態	概要
公共	直営	・ 行政が直接管理運営を行う。 ○ 公益性の確保がされやすい。 △ 収益性の高い経営ノウハウに劣る。
公共＋民間	第三セクター	・ 行政と民間の共同出資により設立された組織が管理運営を行う。設立された組織が指定管理者となるケースが多い。 ○ 行政との連携が図りやすく、地域活性化に資する事業で効果を発揮しやすい。 △ 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。 ⇒ <u>民間出身の経営能力のある駅長が運営責任者であるケースや、住民が出資によって参画しているケースが多い。</u>
民間	民間組織 (民間企業、NPO 団体の組織)	・ 類似施設の運営経験など、流通、小売りに関するノウハウを有した民間組織が、道の駅運営に関わる業務を包括的に実施する。 ○ 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有している。 △ 地元企業以外の民間企業の場合、地元との関わりが薄く、協力体制がとりづらくなる可能性がある。 △ 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。 △ 多様な施設・機能の運営に対応できる事業者であることが望まれるため、事業者が限定される可能性がある。 ⇒ <u>指定管理者の方針に沿って運営されることとなるため、駅長はその組織が選出することが一般的である。</u>
	組合等	・ 地域における農生産者、商工業者、地域住民によって、道の駅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。 ○ 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、地域住民が道の駅の運営に対し、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。 △ 管理、運営ノウハウの不足や、労務管理及び財務管理面での不安がある。 ⇒ <u>経営ノウハウに不足するデメリットを補うため、駅長に流通、小売りのノウハウを有する民間企業経営者や管理職経験者を採用することや、アドバイザーとしての参画を要請すること等を検討する必要がある。</u>

8. 道の駅の開設に向けて

8.1 今後の課題

道の駅の開設に向けて、今後下記の項目について取り組んでいきます。

(1)整備事業の推進

道の駅の整備事業における方針を決定し、用地取得や調査・設計・工事等について着実に進める必要があります。また施設の設計段階から管理運営者の意見を取り入れ、効果的な施設整備を目指します。

(2)各種協議の推進

道路管理者である国土交通省および瑞浪市道の駅と連携を図りながら、道の駅開設に向けて必要となる各種協議について、スケジュールに配慮しながら進める必要があります。

(3)管理運営体制の具体化

本計画では、道の駅の管理運営について指定管理者制度を主軸に検討を進めることとしました。地域を主体とした運営を進めるための効果的な手法について検討し、適切な人材の確保や資金調達の方法について、最適な方法を検討する必要があります。

(4)周辺施設との連携強化

道の駅を訪れた方により多くの魅力を感じて頂くため、恵那市内の道の駅や観光施設、瑞浪市道の駅、中部大学、岐阜県クリスタルパーク恵那スケート場等との連携についてハード・ソフトの両面から検討を進める必要があります。