

道の駅グランテラス筑西 拡張整備

基本構想



令和5年6月

筑西市

目 次

1.基本構想策定の背景

- 1.1.道の駅グランテラス筑西 拡張整備の必要性 1
- 1.2.基本構想策定の目的 1

2.上位・関連計画

- 2.1.第2次筑西市総合計画 後期基本計画..... 2
- 2.2.筑西市都市計画マスタープラン 3

3.市及び道の駅の現状

- 3.1.市の現状..... 4
 - 3.1.1.地勢..... 4
 - 3.1.2.人口（世帯数・社会動態・自然動態）推移 5
- 3.2.道の駅の現状 6
 - 3.2.1.道の駅の施設概要..... 6
 - 3.2.2.近隣道の駅の立地状況 8
 - 3.2.3.道の駅の利用状況..... 9

4.道の駅の課題

- 4.1.駐車場不足10
- 4.2.遊具施設の充実11

5.道の駅グランテラス筑西 拡張整備基本構想

5.1.候補地の検討	12
5.1.1.候補地の抽出	12
5.1.2.候補地の評価・選定	13
5.1.3.候補地の区域選定	16
5.2.検討経緯	17
5.2.1.道の駅西側地域拡張整備検討委員会及びワーキングチーム	17
5.2.2.これまでの検討経緯	17
5.3.道の駅グランテラス筑西 拡張整備基本方針の検討	18
5.3.1.拡張整備における基本方針	18
5.3.2.拡張整備における主要施設の考え方	18
5.3.3.主要施設の配置方針	19
5.3.4.今後の進め方	19

補. 資料編

補.1.道の駅西側地域拡張整備検討委員会設置要綱	20
補.2.道の駅グランテラス筑西拡張整備推進委員会設置要綱	22

1.基本構想策定の背景

1.1.道の駅グランテラス筑西 拡張整備の必要性

本市は、これまで全国有数の生産量を誇る農産物や自然、歴史、文化などの本市が持つ魅力的な観光資源を発信していますが、来訪者を迎えることのできる「拠点となる場」が不足しており、その整備は、新たな魅力の創出や、まちづくりを進めていくうえでの大きな課題とされてきました。

一方、北関東3県を東西に横断する主要幹線道路である国道50号沿線には、栃木県小山市の「道の駅 思川」から東の区間には、道の駅のような大型車にも対応した道路休憩施設はほとんど設置されていないことから、茨城県の西の玄関口であるとともに県西地域の交通の要衝である本市に、その確保が必要とされていました。

このような中、市民が主役のまちづくりを目指している本市において、「休憩機能」、「情報発信機能」、「地域連携機能」を併せ持つ「道の駅」は、市民の活動拠点としても有効な活用が期待されていたことから、令和元年7月に、道の駅グランテラス筑西（以下、「道の駅」という。）が開業されました。

現在道の駅は、オープンから約3年9か月で来場者400万人を達成し、当初の想定を上回る年間100万人以上の来場者を迎えています。

本市きっての賑わいの場として定着した一方、休日やイベント開催時は慢性的な駐車場不足が発生しています。混雑時には、道の駅北側に隣接する国道50号下館バイパスの道路拡幅用地の一部（未供用）を臨時で国土交通省から借用し、応急的に対処していることから、新たな駐車場の確保が課題となっております。

また、利用者からは、道の駅芝生広場に設置している屋外遊具施設等の充実を求める声も多いため、道の駅の利便性向上と安全性の確保及び新たな賑わいの創出を図るため、道の駅の拡張整備が必要となっております。

1.2.基本構想策定の目的

本構想は、道の駅拡張整備の必要性を踏まえ、「駐車場（拡張）」と「子どもの遊び場（遊具施設の充実）」という2つの機能を備えた施設について、既存の道の駅と一体性をもった整備を推進するため、基本的な方向性を定めるとともに、道の駅拡張整備区域の土地利用の基本的な考え方について定めることを目的としています。



図1 道の駅グランテラス筑西（空撮）

2.上位・関連計画

道の駅拡張整備の基本方針を検討するため、筑西市の上位・関連計画における道の駅の位置づけを整理します。

2.1.第2次筑西市総合計画 後期基本計画

当該計画は、まちの将来像に「あらゆる世代が安心して暮らせる元気都市 筑西 ～若者よ筑西に～」を掲げ、今後も進むことが予想される少子高齢化、地方創生などの課題や多様化する社会へ対応していくとともに、市民が未来への希望を持てるよう、健全な財政運営を行い、より現実的であることを念頭に置いています。

その中で道の駅は、基本理念1「誰もが誇れる元気未来都市づくり」の政策2「交流・賑わいが生まれる観光のまちづくり」に位置づけられ、基本施策(1)「観光資源の発掘・活用と拠点づくり」では、道の駅を全国有数の生産量を誇る農産物や自然、歴史、文化など、本市の持つ魅力的な観光資源を発信する地域の魅力発信の拠点として活用することで、交流人口の拡大や新たな魅力づくりなどに努めるとしており、その主な取組として「道の駅を拠点とした総合的な賑わいづくり」を挙げています。

さらに、全庁的に総力をあげて優先的かつ集中的に取り組むべき必要のある「重点プロジェクト」の1つ、交流人口の増加を目指す「魅力UPプロジェクト」にも位置付けられ、道の駅を中心に交流や賑わいが生まれる拠点づくりを進めるとともに、観光資源の発掘・活用に向けた取組などを推進することとしています。



(出典：第2次筑西市総合計画 後期基本計画(令和4年3月)を参考に加筆・作成)

図2 土地利用現況図

2.2.筑西市都市計画マスタープラン

当該計画において、道の駅は、「緑・歴史・文化の交流拠点」に位置付けられており、「国道50号下館バイパス沿いの竹島地区は、道の駅を核に、市民や来訪者の交流などを支える拠点としての環境整備を図る」としています。

また、道の駅の立地する場所は、東西南北の広域的な連携軸を受ける内環状の沿道「連携拠点形成ゾーン」に位置付けられており、道の駅を活用するとともに、周辺市街地や産業拠点との連携を図りつつ、茨城県西地域の拠点にふさわしい都市機能、市街地や産業拠点の生活利便性の向上を目的とした交流、商業・サービス、医療・福祉、レクリエーション、産業などの機能の積極的な誘致を図るとしています。



(出典：筑西市都市計画マスタープラン（令和2年3月）を参考に加筆・作成)

図3 将来都市構造図

3.市及び道の駅の現状

3.1.市の現状

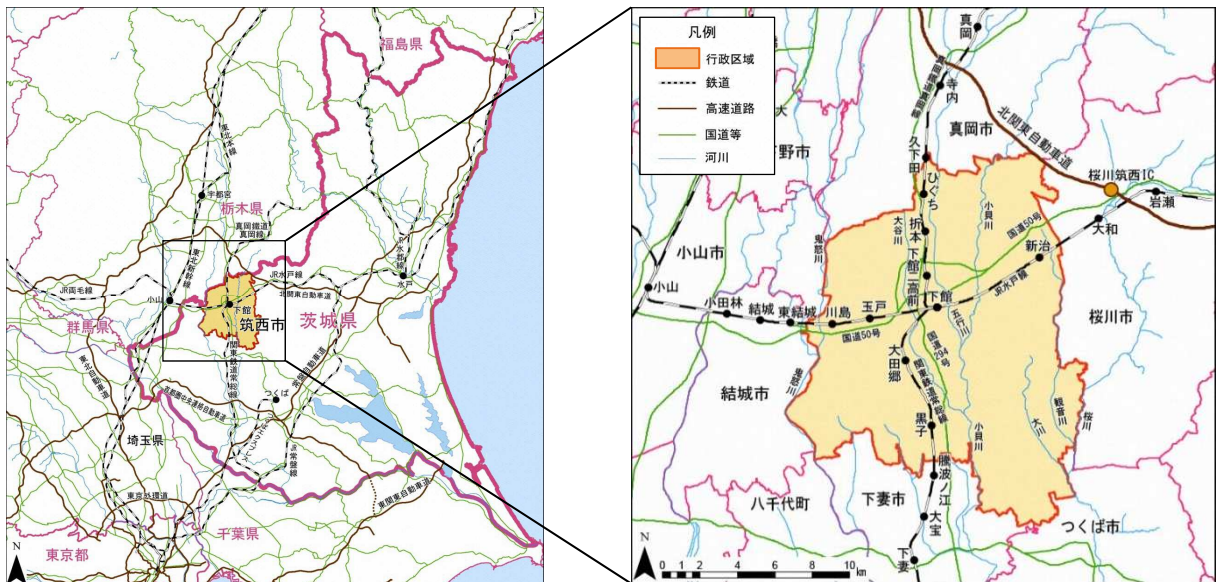
3.1.1.地勢

本市は東京から北へ約 70km の位置にあり、茨城県の西部に位置する東西約 15km、南北約 20km、面積 205.3km² の広がりを持つ都市です。地形は平坦で、可住地面積が 195.59km² と県内第 2 位の広さを誇る土地に、鬼怒川・小貝川などが南北に貫流し、肥沃な田園地帯を形成しています。南は下妻市・つくば市、東は桜川市、西は結城市・八千代町、栃木県小山市、北は栃木県真岡市に接しています。

道路体系は、市のほぼ中心を東西方向に国道 50 号、南北方向に国道 294 号が整備され、この 2 路線が交差した部分が市の中心部になり、ここから、石岡市・つくば市・古河市方面に放射状に県道が整備されています。国道 294 号は 4 車線化が完了し、国道 50 号の 4 車線化に向けた整備や、市街地内環状線となる玉戸・一本松線の整備が推進されています。

鉄道は、東西に J R 水戸線が走り、下館駅を起点として、南は取手駅まで関東鉄道常総線が、北は茂木駅まで真岡鐵道真岡線が運行されています。

本市はこの 3 本の鉄道路線上に 9 つの駅を有するほか、国道及びその他の主要な広域交通を担う道路が交差する交通の要衝であり、多くの行政機関が立地しています。このほか、下館駅を中心とする商業集積や交通環境を活用した工業団地の整備などにより人口や産業が集積し、茨城県西地域の中心となる都市圏を形成しています。



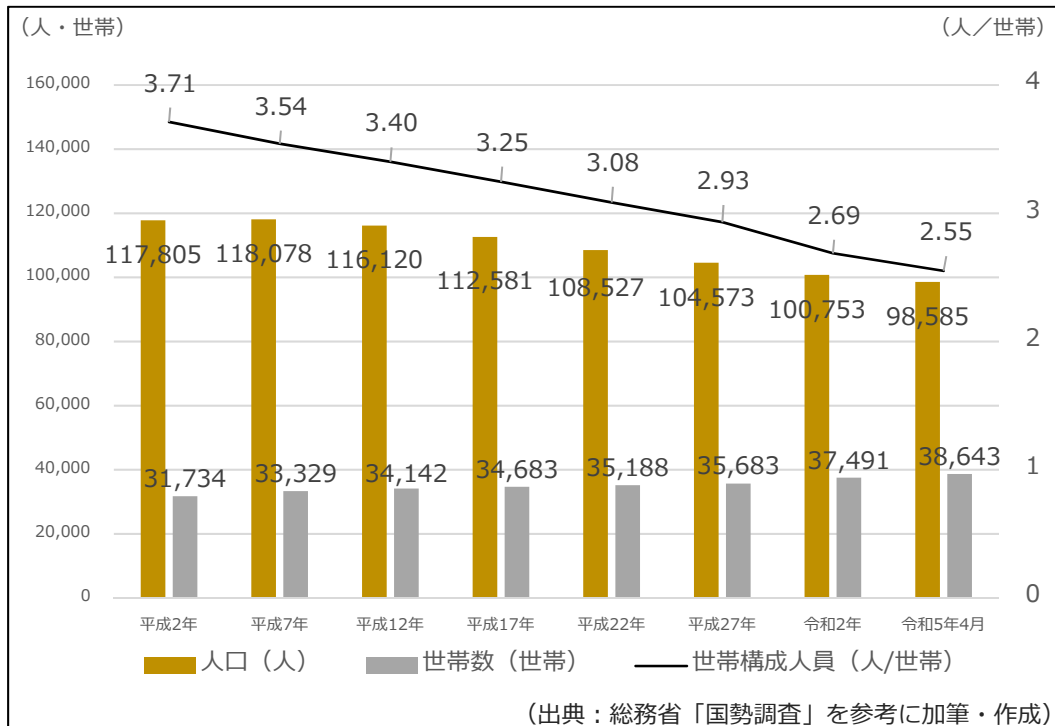
(出典：第 2 次筑西市総合計画 後期基本計画 (令和 4 年 3 月) を参考に作成)

図 4 位置と地勢

3.1.2.人口（世帯数・社会動態・自然動態）推移

本市の人口の推移を見ると、平成7年をピークに減少傾向にあり、令和5年4月1日時点では98,585人となっています。令和4年度においては、転入者数が転出者数を上回り、社会動態では合併後初の増となりましたが、自然動態の減少が続いている状況です。

世帯数は合併前から緩やかな増加傾向にある一方で、1世帯当たりの構成人員は平成2年の3.71人から令和5年には2.55人まで減少し、核家族化が進行しています。



※平成2年、平成7年、平成12年は、合併前の1市3町の人口及び世帯数の合計値及び世帯構成人員の平均値
 ※平成17年、平成22年、平成27年、令和2年は、国勢調査（10月1日時点）
 ※令和5年4月は、筑西市常住人口（令和5年4月1日時点）

図5 人口・世帯の推移

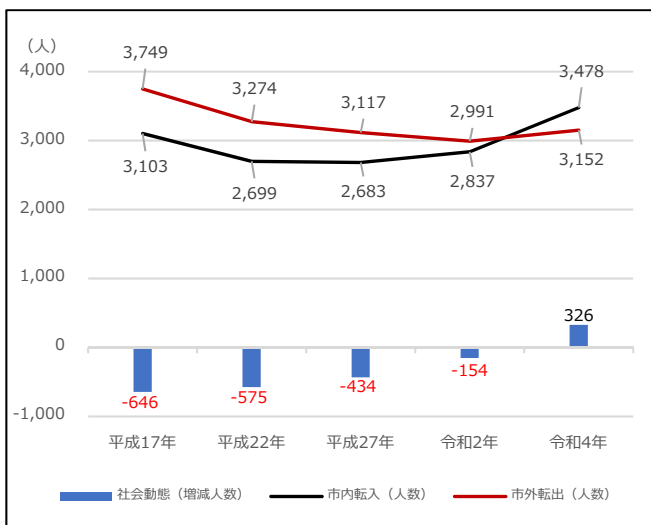


図6 社会動態の推移

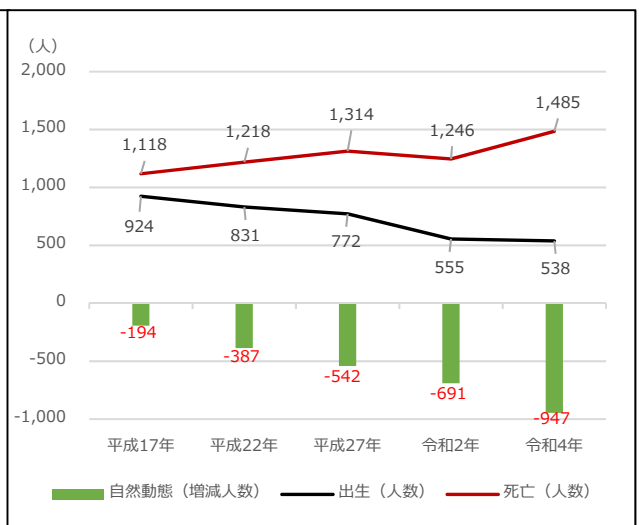


図7 自然動態の推移

(資料：平成17年度～令和4年度「筑西市の人口と世帯（常住人口）」を基に作成)

3.2.道の駅の現状

3.2.1.道の駅の施設概要

道の駅施設の諸元は表1、施設配置は図8、図9のとおりです。

1) 施設の諸元

表1 施設の諸元

施設名	道の駅グランテラス筑西	
所在地	茨城県筑西市川澄 1850 番地	
用途地域及び地区の指定	都市計画区域 用途指定なし (建ぺい率 60%、容積率 200%) 防火地域 指定なし	
供用開始年月日	令和元年 7 月 11 日	
整備形式	国土交通省・筑西市 一体型	
管理・運営方式	指定管理者制度	
管理・運営者	株式会社ちくせい夢開発	
施設全体面積	47,709 m ² (うち国 : 13,618 m ² 市 : 34,091 m ²)	
駐車場台数	361 台 (普通 318 台、大型 43 台) うち身障者等 6 台	
道路管理者	国土交通省	
営業時間	午前 9 時 00 分～午後 6 時 00 分	
定休日	毎月第 3 水曜日、1 月 1 日	
主な施設	道路休憩施設	トイレ・情報交流施設 : 265 m ² 駐車場 : 27,453 m ² (国 : 13,353 m ² 市 : 14,100 m ²)
	地域振興施設	農産物・物産直売場 : 630 m ² レストラン (客席・厨房) : 200 m ² フードコート (客席・厨房) : 350 m ² カフェ (テラス含む) : 250 m ² 観光情報施設・雑貨コーナー : 265 m ² ベーカリー : 265 m ² その他附属施設※ : 2,507 m ² ※ (屋内) 未就学児用キッズスペース、会議や物産展などに使用できる多目的室、調理室、コインランドリー・コインシャワーを備えたドライバー休憩施設など (屋外) 芝生広場、屋外ステージ、ドッグラン、スラックラインパークなど

2) 施設配置

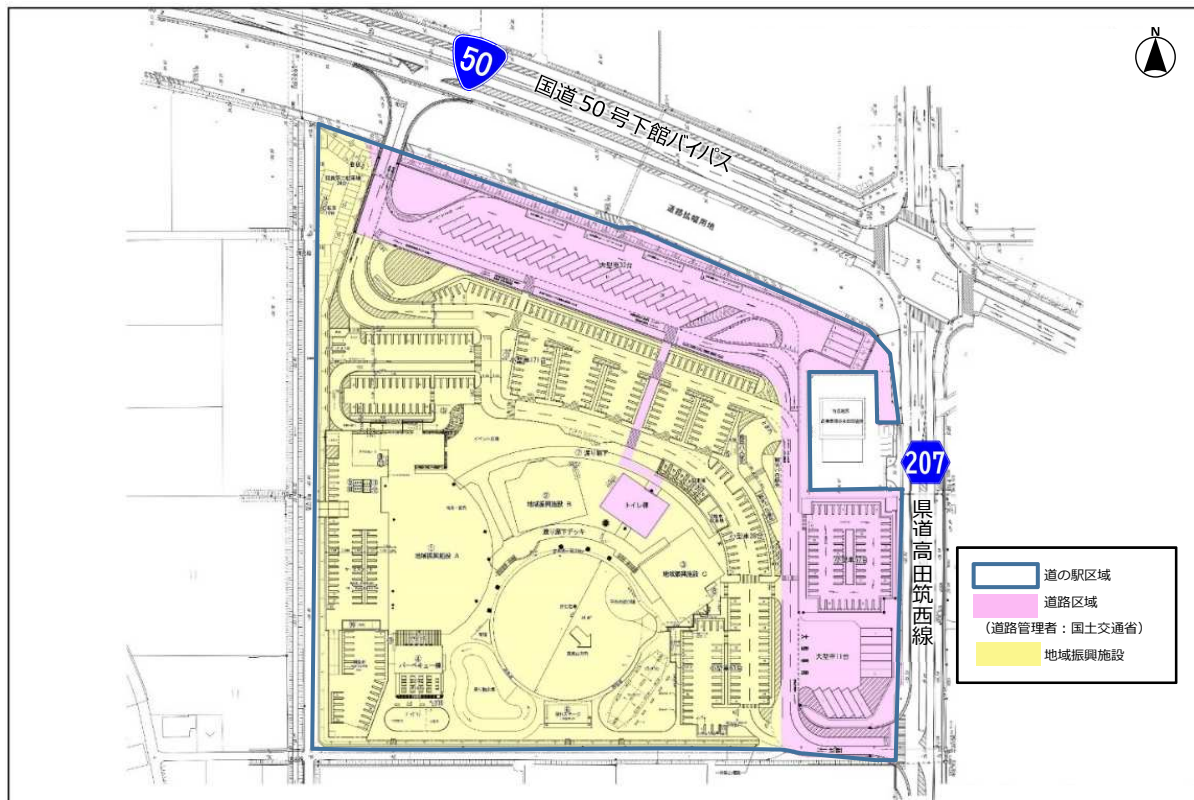


図8 施設配置図

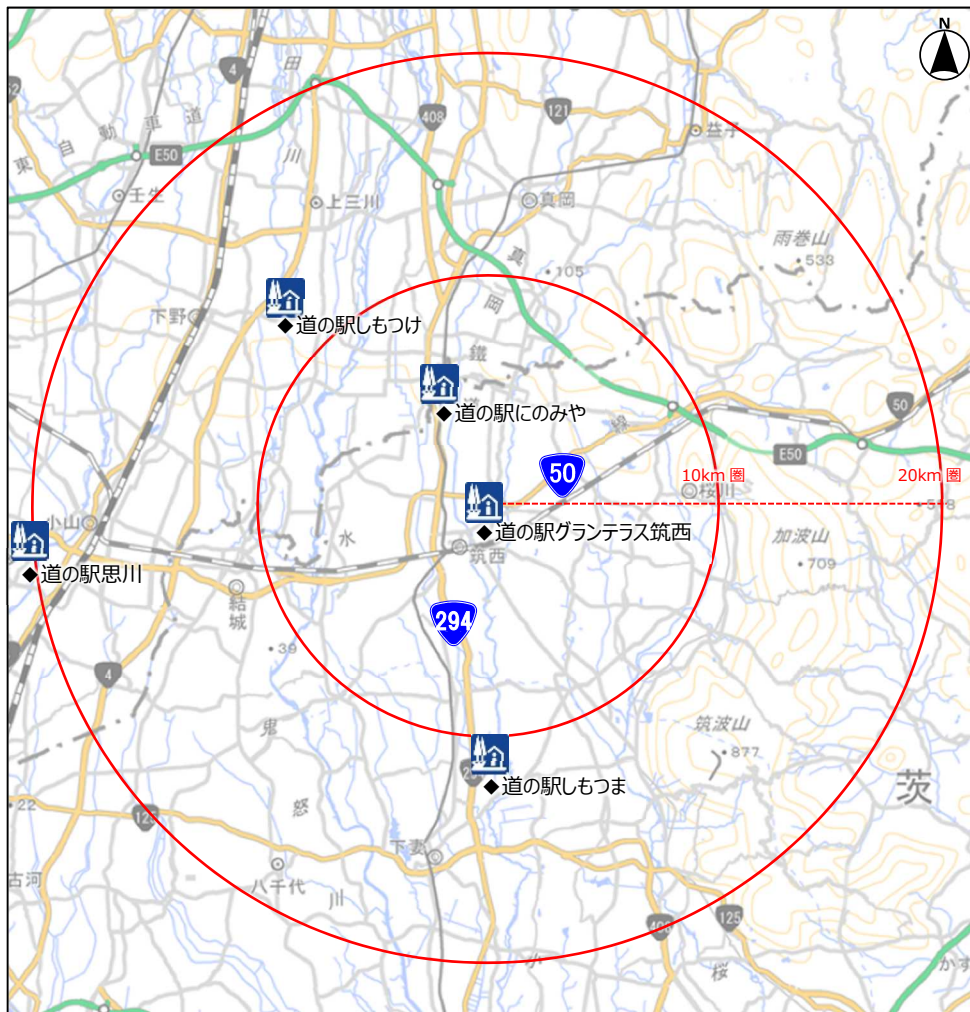


図9 道の駅エリアマップ

3.2.2.近隣道の駅の立地状況

本市には、主要幹線道路として、市の中心を東西方向に走る国道 50 号と南北方向に走る国道 294 号が整備されており、道の駅は、国道 50 号下館バイパスと県道高田筑西線との交差部に位置しています。道の駅へのアクセスとしては、北関東自動車道桜川筑西 IC から約 9.5 km、車で約 20 分の場所に位置しており、最寄駅である下館駅からは約 3.4 km に位置しています。

近隣の道の駅としては、北へ約 5.6 km の国道 294 号沿線に道の駅「にのみや」（栃木県真岡市）が、南に約 11.8 km の位置に道の駅「しもつま」（茨城県下妻市）が立地しており、西へ約 21 km の国道 50 号沿線に道の駅「思川」（栃木県小山市）、北西へ約 12.8 km の国道 4 号沿線に道の駅「しもつけ」（栃木県下野市）が立地しています。



(資料：国土地理院図より加筆)

図 10 近隣道の駅位置図

3.2.3 .道の駅の利用状況

道の駅では、週末や休日などを中心に、物産展やマルシェ、音楽イベントなど屋内外を問わず多数のイベントを開催しており、多くの来場者で賑わっています。

管理運営者の主催によるものだけでなく、市民団体や事業者などのイベント主催者が道の駅を会場として利用するケースも多いうえに、イベントの大規模化や定期開催により、「人々の交流の場」として道の駅の利活用が進んでいます。



図 11 イベント開催例



図 12 イベント状況 (マルシェ)



図 13 イベント状況 (物産展)

表 2 イベント開催数(年間) (回)

イベント開催場所	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度
ステージ・芝生広場	21	28	82	87
デッキ下	21	18	47	38
多目的室	14	14	32	37
その他	14	3	19	27
合計	70	63	180	189

(指定管理者から市に提出される事業報告書を基に集計)

- ・令和元年度は、7月～翌3月までの9か月間（令和元年7月11日開業）
- ・新型コロナウイルス感染症の感染拡大のため、令和2年3月は首都圏から出演者が来る大規模イベントの中止が相次いだ。
- ・令和2年度4～7月頃は、ステージを使用する規模のイベントは自粛傾向が続いた。
- ・令和3・4年度は、ほぼ自粛傾向が解消した。
- ・同一主催者が開催する複数日にわたるイベントは「1回」とカウントする。

4.道の駅の課題

4.1.駐車場不足

道の駅は、年間 100 万人以上の来場者を迎えており、休日やイベント開催時において駐車場が慢性的に不足しています。そのため、既存の駐車場 361 台に加えて隣接している国道 50 号下館バイパスの道路拡幅用地（管理：国土交通省）を臨時駐車場として借用し、251 台分を補っています。また、駐車場不足に伴い、大型車専用駐車スペースへの普通車両の駐車が常態化していることから、いち早い駐車場不足の解消が求められています。



図 14 臨時駐車場（道路拡幅用地）及び大型車専用駐車スペース位置図（航空写真）



図 15 混雑状況（空撮）



図 16 混雑状況（臨時駐車場）

4.2.遊具施設の充実

道の駅の芝生広場には、現在、屋外遊具施設として複合遊具1基、ロッキング遊具3基、屋内のキッズスペースには屋内遊具2基や遊び道具等を設置しており、週末など家族連れの利用者が多い場合には、たくさん子どもたちで賑わっています。

子育て世代や、その親世代といったファミリー層も楽しむことができる「三世代が楽しめる道の駅」をコンセプトとしていること、身近なお出かけ先として近隣からのリピート利用が多いことなどからも、遊具施設のさらなる充実を図ることは、道の駅の顧客満足度を高めるために有効な手段であることが考えられます。

さらに、インクルーシブ社会※への対応が求められていることから、安心して子どもを遊ばせることができる「子どもの遊び場」だけでなく、年代・性別・障がいの有無などに関わらず、多くの人々が時間を過ごせる「市民の憩いの場所」としての機能を高めることは、道の駅を中心とした「人々の交流や賑わいが生まれる拠点づくり」を推進できることから、先に述べた「第2次筑西市総合計画 後期基本計画」の取組とも合致します。

このようなことから、屋外遊具施設をはじめとする屋外環境の充実が求められています。



図 17 屋外遊具施設



図 18 キッズスペース

※インクルーシブ社会

障がいの有無や年齢、性別、国籍などに関係なく、お互いの違いを認め合い、全ての人がお互いの人権と尊厳を大事にして生きていける社会（共生社会とも言う）

公共施設においては、多様な人が安全かつスムーズに滞在、移動できる空間づくり、公園においては、障がいの有無や年齢、性別、国籍などを問わず、全ての人々が楽しく利用できることを目指した施設づくりを目指す動き。

5.道の駅グランテラス筑西 拡張整備基本構想

5.1.候補地の検討

5.1.1.候補地の抽出

道の駅拡張整備の必要性を踏まえ、道の駅と隣接した区域でまとまった土地が確保可能であることを条件とし、次に示す A～D の4つのエリアを候補地として抽出しました。

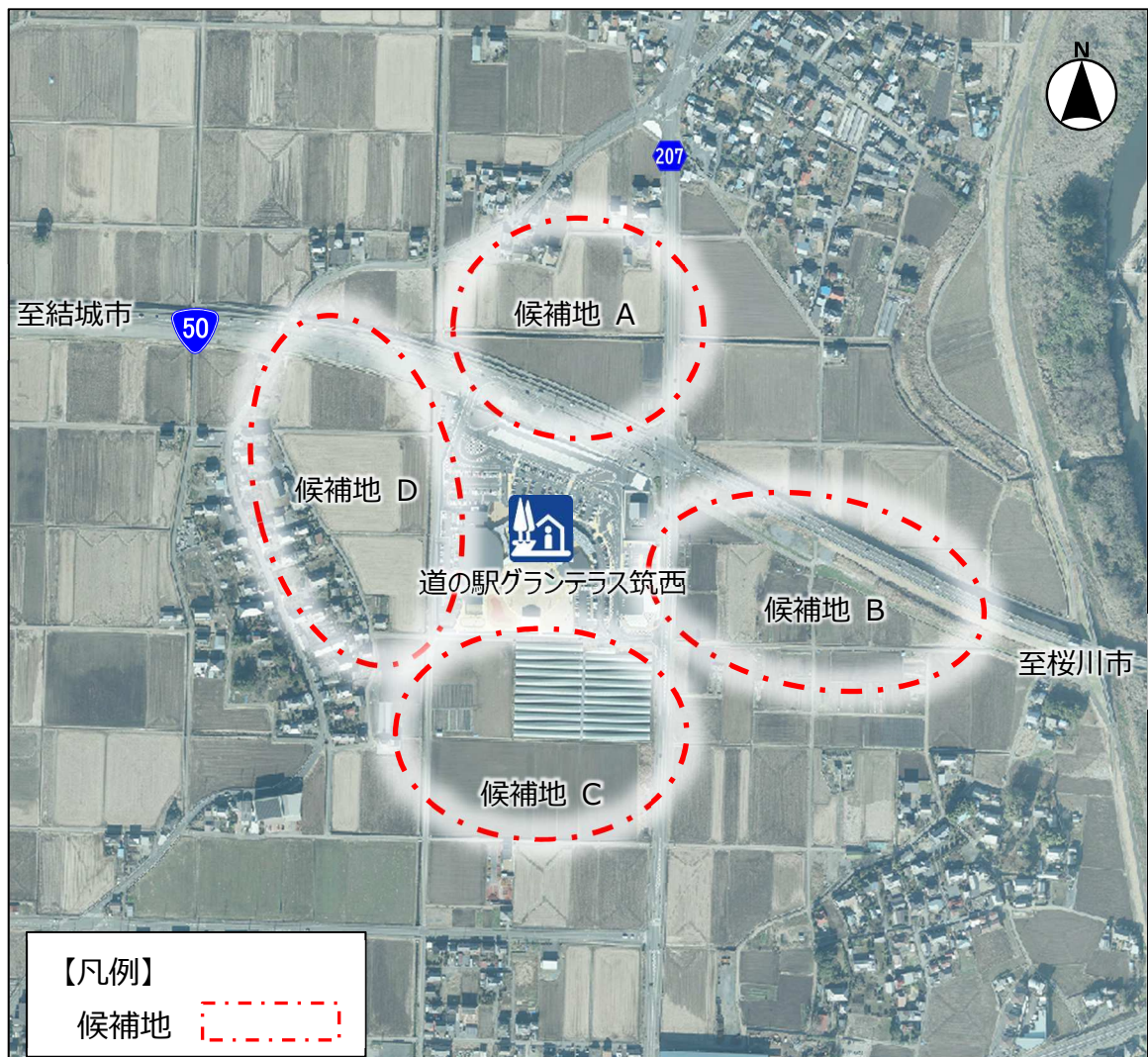


図 19 候補地抽出図

5.1.2.候補地の評価・選定

候補地の評価にあたっては、川が近くに流れているという立地特性を考慮し、筑西市洪水ハザードマップが示す浸水想定区域から外れている（浸水の影響が少ない）ことを評価する「安全性」、現況の法規制と将来必要となるインフラ整備を踏まえた「制約条件とコスト」、アクセスのしやすさや道の駅との一体性を踏まえた「敷地の魅力」、整備による影響を最小化する観点から「周辺への影響」の項目を設け、それらの総合評価により優位な候補地を選定するものとします。各項目の評価基準は以下のとおりです。

【評価基準】

■安全性

「浸水の影響の少なさ」という観点から、筑西市洪水ハザードマップが示す浸水想定区域の水深より高い盛土高であることを評価

整備時に行う盛土工事により、いずれの候補地共に浸水想定区域の水深より高い盛土高が確保できるため、安全性については前提条件として確保できるものとします。

■制約条件とコスト

「法規制」と「インフラ整備状況」という観点から、現況の法規制状況やインフラ整備状況について評価

■敷地の魅力

「道の駅との一体性」という観点から、道の駅との一体性をもたせた整備の可否について評価

■周辺への影響

- ・「生活環境への影響」という観点から、近隣住宅地への騒音・振動の影響について評価
- ・「住民財産への影響」という観点から、住宅等の移転補償について評価
- ・「周辺農地への影響」という観点から、農道や用水路等の付替えについて評価

抽出した候補地A～Dに関する評価を整理すると、下表のとおりとなります。

○：2点 △：1点、×：不適格

表3 候補地の比較表

項目		候補地 A (北側)		候補地 B (東側)		候補地 C (南側)		候補地 D (西側)		
14 魅力 敷地 の	安全性	○	整備時に施す盛土により駐車場への浸水影響はない (浸水想定0.5～3.0m未満)	○	整備時に施す盛土により駐車場への浸水影響はない (浸水想定0.5～3.0m未満)	○	整備時に施す盛土により駐車場への浸水影響はない (浸水想定0.5～3.0m未満)	○	整備時に施す盛土により駐車場への浸水影響はない (浸水想定0.5～3.0m未満)	
	制約条件とコスト	法規制	△	・市街化調整区域 ・農振農用地区域	△	・市街化調整区域 ・農振農用地区域	△	・市街化調整区域 ・農振農用地区域	△	・市街化調整区域 ・一部 農振農用地区域
		インフラ整備状況	△	・水道：整備済 ・下水道：未整備 (認可区域外) ・農集排：整備済	×	・水道：未整備 ・下水道：未整備 (認可区域外) ・農集排：未整備	○	・水道：整備済 ・下水道：隣接地まで整備済 (認可区域外) ・農集排：整備済	○	・水道：整備済 ・下水道：隣接地まで整備済 (認可区域外) ・農集排：整備済
	道の駅との一体性	×	国道50号下館バイパス (今後4車線化を計画) の横断設備が必要	△	県道高田筑西線(2車線) の横断が必要	○	市道下1B-140号線 の横断が必要	○	市道下1B-287号線及び大排水路の横断が必要	
周辺への影響	生活環境への影響	△	北側隣地に住宅地があり、騒音・振動の影響が懸念	○	隣地に住宅がなく、騒音・振動の影響が少ない	△	南側隣地に住宅地があり、騒音・振動の影響が懸念	△	西側隣地に住宅地があり、騒音・振動の影響が懸念	
	住民財産への影響	△	候補地内に住宅があるため、移転補償が必要	△	候補地内に墓地があるため、移転補償が必要	×	候補地内のいちご農園の移転補償が必要	△	候補地内に住宅があるため、移転補償が必要	
	周辺農地への影響	△	用水路及び排水路の付替えが必要	△	用水路及び排水路の付替えが必要	△	用水路及び排水路の付替えが必要	△	用水路及び排水路の付替えが必要	
総合評価			7		8		9		10	

抽出した候補地 A～D に関する評価の具体的な内容は以下のとおりとなります。

【候補地 A】

国道 50 号下館バイパス（今後 4 車線化を計画）を横断する必要があることや、道の駅施設までの距離があるため、道の駅との一体的利用が図りづらいと考えられます。また、「制約条件とコスト」では、下水道が未整備であることからコスト面で課題があります。さらに、「周辺への影響」については、候補地内に住宅があるため、近隣への騒音・振動の影響や住宅の移転補償が生じる可能性があります。

【候補地 B】

県道高田筑西線（2 車線）を横断する必要があることや、道の駅施設までの距離があること、また、想定される区域の形状が国道に沿って東西方向に細長いことから、道の駅との一体的利用が図りづらいと考えられます。また、「制約条件とコスト」では、上下水道が未整備であることからコスト面で課題があります。さらに、「周辺への影響」については、候補地内に住宅がないため、近隣への騒音・振動の影響は少ないと考えられますが、墓地があるため、墓地の移転補償が生じる可能性があります。

【候補地 C】

市道を横断することになりますが、国道・県道に比較すれば交通量は少ないため、道の駅との一体性を図ることができると考えられます。しかしながら、「周辺への影響」については、候補地内では大規模な観光いちご農園が営まれており、いちご農園の移転補償に課題があります。農地が広がっていることから、近隣への騒音・振動の影響は少ないと考えられます。

【候補地 D】

国道 50 号下館バイパス沿いにあるため、国道利用者からの視認性も良く、立寄りしやすいと考えられます。

市道及び大排水路を横断することになりますが、国道・県道に比較すれば交通量は極めて少ないため、道の駅との一体性を図ることができると考えられます。また、「周辺への影響」については、候補地内に住宅があるため、近隣への騒音・振動の影響や住宅の移転補償が生じる可能性があります。

以上を踏まえると、道の駅拡張整備目的の実現において、総合的な条件に優れている候補地として、「候補地 D」を選定しました。

5.1.3.候補地の区域選定

候補地の区域選定にあたっては、候補地 D において、道の駅との一体性を考慮し、近隣住宅への影響が少なくなるよう、以下の区域を選定します。



図 20 候補地の区域選定図（航空写真）

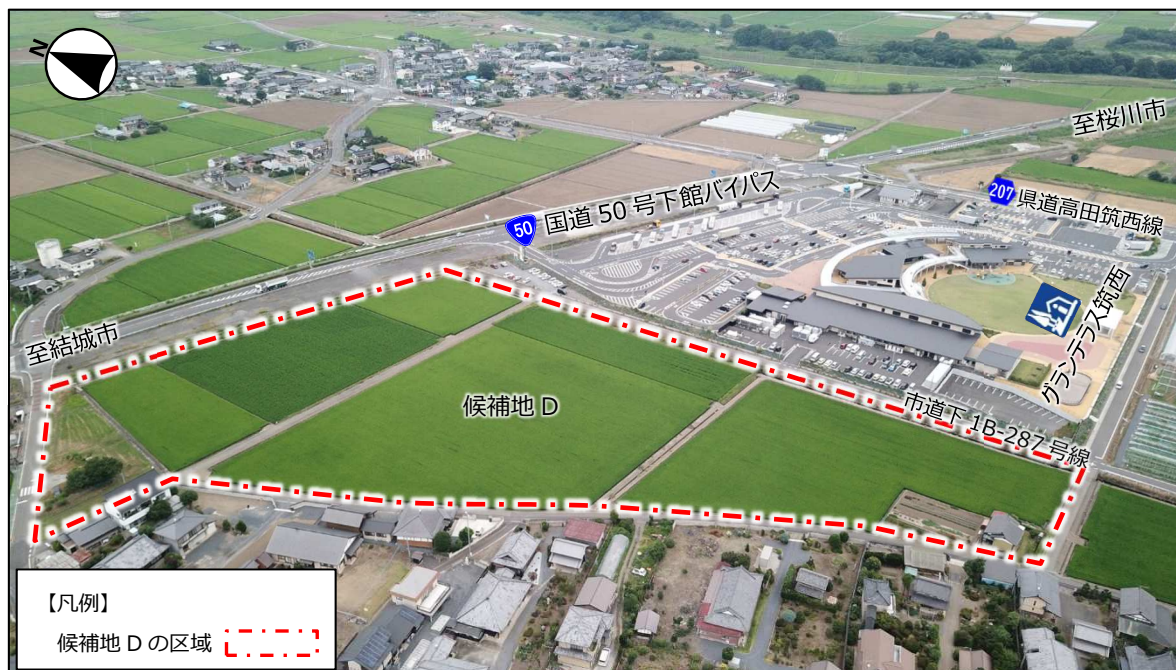


図 21 候補地の区域選定図（空撮）

5.2. 検討経緯

5.2.1. 道の駅西側地域拡張整備検討委員会及びワーキングチーム

道の駅における駐車場不足の課題に対し、道の駅西側地域への駐車場の拡張及びその他有効活用の方針等について早期事業化に繋げるための法規制やその他課題等を整理・検討するため、道の駅西側地域拡張整備検討委員会（以下、「委員会」という。）を設置し、委員会を計4回開催しました。また、委員会の能率的運営を図るため、ワーキングチームを設置しワーキングチームを計7回開催しました。また、候補地Dの地権者説明会を開催し、道の駅拡張整備の目的等を説明しました。

5.2.2. これまでの検討経緯

道の駅西側地域拡張整備検討委員会及びワーキングチームの開催一覧は下表のとおりです。

開催日 (令和4年)	検討 委員会	ワーキング チーム	議題及び内容
5月24日	第1回	第1回	(1)道の駅西側地域拡張整備検討委員会の設置目的について (2)道の駅西側地域の現況調査について (3)今後の検討委員会の進め方について (4)ワーキングチーム リーダー・サブリーダーの選任について
6月10日		第2回	(1)活用方針案に対する課題整理について (2)西側地域への駐車場拡張台数及び整備方針について
6月27日		第3回	(1)課題整理結果の確認について (2)駐車場拡張台数及び整備に係る有効活用（案）について (3)第2回検討委員会への中間報告内容について
7月13日	第2回	第4回	(1)ワーキングチームからの検討状況中間報告について ・整備対象地域の現況及び課題に係る整理結果について ・駐車場拡張台数及び整備に係る有効活用案について (2)整備に向けた方向性について (3)今後のスケジュール（案）について
8月25日		第5回	(1)事業に向けた課題等について (2)今後のスケジュールについて
9月20日		第6回	(1)整備配置案について (2)整備配置案による課題等について (3)今後のスケジュールについて
10月12日	第3回	第7回	(1)ワーキングチームにおける検討結果について ・整備に向けた基本方針（案）について（施設配置、課題等） (2)今後のスケジュールについて
10月31日	第4回		(1)地権者説明会の実施結果について (2)今後の予定等について

5.3.道の駅グランテラス筑西 拡張整備基本方針の検討

5.3.1.拡張整備における基本方針

これまでの検討状況や課題等を踏まえ、道の駅拡張整備における基本方針を以下のとおりとします。

- (1) 道の駅の利便性向上と安全性の確保
 - ・道の駅の駐車場不足の解消
 - ・道の駅との一体性をもった動線づくり
 - ・近隣住民への配慮した整備（生活道路の確保、プライバシー保護、騒音対策等）
- (2) 新たな賑わいの創出
 - ・道の駅の遊具施設の充実
 - ・三世代が楽しめる広場の整備
 - ・インクルーシブ社会に対応した空間づくり

5.3.2.拡張整備における主要施設の考え方

拡張整備における基本方針を受けて、整備が必要な主要施設の考え方を以下のとおり整理します。

施設	考え方	構成施設	規模
駐車場	<ul style="list-style-type: none"> ・浸水想定区域から除外される程度の盛土高とする ・騒音対策のため、夜間は閉鎖 	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車場 ・駐輪場 ・門扉（夜間閉鎖用） 	<ul style="list-style-type: none"> ・不足台数 250 台以上 ・駐車区画：2.8m×6 m
通路	<ul style="list-style-type: none"> ・道の駅と一体利用が可能な動線 ・入口から駐車場までの安全な車両動線 ・散策やウォーキング、ジョギング可能な歩行者動線の設計 	<ul style="list-style-type: none"> ・出入口 ・車両動線 ・歩行者動線 	
休憩施設	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者動線沿いや広場への休息スペースの配置（四阿やベンチ） ・清潔で使いやすいトイレの配置 	<ul style="list-style-type: none"> ・四阿 ・ベンチ ・トイレ 	<ul style="list-style-type: none"> ・男子便所（小：3基、大：2基） ・女子便所大（4基） ・バリアフリートイレ（1基）
広場	<ul style="list-style-type: none"> ・自由な遊びや健康づくり、イベント、交流、休息の場となる膜構造物による大きな日陰空間 	<ul style="list-style-type: none"> ・屋外遊具 ・膜構造物 	<ul style="list-style-type: none"> ・複合遊具
調整池	<ul style="list-style-type: none"> ・排水路への雨水流出量を調節する 	<ul style="list-style-type: none"> ・調整池もしくは調整池機能を有した多目的広場等 	

5.3.3.主要施設の配置方針

整備が必要な主要施設の配置方針を以下のとおり整理します。

(1) 主要施設

- ・近隣住民への影響に配慮した施設配置とします。(盛土工事による圧迫感の軽減、利用者の視線からのプライバシー保護、車両や利用者による騒音軽減等)
- ・道の駅と一体的に利用できる施設配置とします。

(2) 動線

- ・周辺交通への影響及び安全性を考慮して出入口を検討します。
- ・敷地内の自動車・歩行者動線は明確に分離して、安全を確保します。
- ・インクルーシブ社会へ対応した動線とします。
- ・道の駅と一体的に利用できる動線とします。

5.3.4.今後の進め方

令和5年度において、本構想を基に、国や関係機関との協議・調整を図り、道路からの進入経路や主要施設の詳細な規模や具体的な配置を検討し、「道の駅グランテラス筑西 拡張整備基本計画」を策定します。

基本計画の策定にあたっては、近隣住民等への説明会やパブリック・コメントの手続きを経て、広く市民から寄せられた意見等を考慮して意思決定を行い、道の駅を中心に交流や賑わいが生まれる拠点づくりを目指し、協議・検討を進めていきます。

補.資料編

補.1.道の駅西側地域拡張整備検討委員会設置要綱

道の駅西側地域拡張整備検討委員会設置要綱

(設置)

第1条 道の駅グランテラス筑西（以下「道の駅」という。）における駐車場不足への課題（国土交通省が暫定的に駐車場として使用を認めている国道用地の許可困難、大型車専用駐車スペースへの一般車両駐車常駐化による課題）に対し、道の駅西側地域への駐車場の拡張及びその他有効活用の方針について検討するため、道の駅西側地域拡張整備検討委員会（以下「委員会」という。）を置く。

(所掌事項)

第2条 委員会は、次に掲げる事項について調査検討し、その結果を市長に報告する。

- (1) 道の駅西側地域の活用方針に関すること。
- (2) 前号に掲げるもののほか市長が必要と認めること。

(組織)

第3条 委員会は、委員長、副委員長及び委員をもって組織する。

- 2 委員長は副市長、副委員長には企画部長の職にある者をもって充てる。
- 3 委員は、別表第1に規定する職にある者をもって充てる。

(委員長及び副委員長の職務)

第4条 委員長は、委員会の会務を総理する。

- 2 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5条 委員会の会議（以下「会議」という。）は、必要に応じて委員長が招集し、会議の議長となる。

- 2 委員長は、必要と認めるときは、委員以外の者を会議に出席させ、意見を聴くことができる。

(ワーキングチーム)

第6条 委員会に、委員会の能率的運営を図るため、ワーキングチームを置く。

- 2 ワーキングチームのメンバーは、別表第2に規定する職にある者をもって充てる。
- 3 ワーキングチームにリーダー及びサブリーダーを置き、委員長が指名する者をもって充てる。
- 4 ワーキングチームは、委員会が指示する事項について調査検討を行い、その経過及び結果について委員会に報告し、必要な指示を受けるものとする。
- 5 ワーキングチームの運営等については、委員会の例による。

(庶務)

第7条 委員会及びワーキングチームの庶務は、企画部企画課において処理する。

(補則)

第8条 この要綱に定めるもののほか委員会及びワーキングチームの運営に関し必要な事項は、委員長が別に定める。

附 則

この要綱は、この要綱の決裁の日から施行する。(令和4年5月9日)

別表第1 (第3条関係)

企画部次長
財務部次長
こども部次長
経済部次長
土木部次長
その他委員長が必要と認める者

(注) 2人以上の次長を置く部にあつては、委員長が指名する者とする。

別表第2 (第6条関係)

企画部 企画課長
企画部 地方創生課長
財務部 財政課長
財務部 管財課長
こども部 こども課長
経済部 観光振興課長
経済部 農政課長
経済部 ふるさと整備課長
土木部 土木課長
土木部 道路維持課長
土木部 建築課長
土木部 都市整備課長
土木部 宅地開発課長
農業委員会事務局 農地調整課長
その他委員長が必要と認める者

補.2.道の駅グランテラス筑西拡張整備推進委員会設置要綱

道の駅拡張整備推進課の新設に伴い、補.1の「道の駅西側地域拡張整備検討委員会」は名称及び要綱の時点修正を行い、企画課から道の駅拡張整備推進課に移管されました。

道の駅グランテラス筑西拡張整備推進委員会設置要綱

(設置)

第1条 道の駅グランテラス筑西（以下「道の駅」という。）における駐車場不足に関する課題（国土交通省が暫定的に臨時駐車場として使用を認めてきた国道用地使用許可の取得継続困難、大型専用駐車スペースへの普通車両駐車の状態化など）に対し、道の駅の拡張整備及び有効活用に向けた調査・協議を行い、拡張整備を推進するため、道の駅グランテラス筑西拡張整備推進委員会（以下「委員会」という。）を置く。

(所掌事項)

第2条 委員会は、次に掲げる事項について調査・協議し、その結果を市長に報告する。

- (1) 道の駅の拡張整備及び有効活用に関すること。
- (2) 前号に掲げるもののほか市長が必要と認めること。

(組織)

第3条 委員会は、委員長、副委員長及び委員をもって組織する。

- 2 委員長は副市長、副委員長には土木部長の職にある者をもって充てる。
- 3 委員は、別表第1に規定する職にある者をもって充てる。

(委員長及び副委員長の職務)

第4条 委員長は、委員会の会務を総理する。

- 2 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5条 委員会の会議（以下「会議」という。）は、必要に応じて委員長が招集し、会議の議長となる。

- 2 委員長は、必要と認めるときは、委員以外の者を会議に出席させ、意見を聴くことができる。

(ワーキングチーム)

第6条 委員会に、委員会の能率的運営を図るため、ワーキングチームを置く。

- 2 ワーキングチームのメンバーは、別表第2に規定する職にある者をもって充てる。
- 3 ワーキングチームにリーダー及びサブリーダーを置き、委員長が指名する者をもって充てる。
- 4 ワーキングチームは、委員会が指示する事項について調査・協議を行い、その経過及び結果について委員会に報告し、必要な指示を受けるものとする。
- 5 ワーキングチームの運営等については、委員会の例による。

(庶務)

第7条 委員会及びワーキングチームの庶務は、土木部道の駅拡張整備推進課において処理する。

(補則)

第8条 この要綱に定めるもののほか委員会及びワーキングチームの運営に関し必要な事項は、委員長が別に定める。

附 則

この要綱は、この要綱の決裁の日から施行する。(令和4年5月9日)

附 則

この要綱は、この要綱の決裁の日から施行する。(令和5年6月6日)

別表第1 (第3条関係)

企画部次長
財務部次長
経済部次長
土木部次長
上下水道部次長
その他委員長が必要と認める者

(注) 2人以上の次長を置く部にあつては、委員長が指名する者とする。

別表第2 (第6条関係)

企画部 企画課長
企画部 地方創生課長
財務部 財政課長
経済部 観光振興課長
経済部 農政課長
経済部 ふるさと整備課長
土木部 土木課長
土木部 道路維持課長
土木部 建築課長
土木部 都市整備課長
土木部 道の駅拡張整備推進課長
土木部 宅地開発課長
上下水道部 下水道課長
上下水道部 水道課長
農業委員会事務局 農地調整課長
その他委員長が必要と認める者

道の駅グランテラス筑西 拡張整備 基本構想

令和5年6月

筑西市
(土木部 道の駅拡張整備推進課)

〒308-8616
茨城県筑西市丙 360 番地
TEL: 0296-24-2111 (代表)
<http://www.city.chikusei.lg.jp/>

