

にこりこー帯を道の駅として整備するかどうかについての参考資料

1 にこりこー帯を道の駅として整備するための要件

道の駅の認定の要件は、「24 時間使用できるトイレ」「情報発信施設」「駐車場」の 3 つ。にこりこー帯は、地域振興施設（にこりこ、たべりこ、加工所）及び駐車場がすでに整備されており、通常の道の駅の形を鑑みると概ね以下の整備が必要と思われる。また、並行して下水の布設が平成 30 年度に行われるため、伴うつなぎ込みも必要と考える。

- ① 既存施設の一部をトイレや情報発信施設として改修
- ② 施設群をつなぐアーケードを設置
- ③ 施設の北半分を舗装して駐車場化
- ④ 大型車等の進入路の確保のための敷地内駐車場整備等
- ⑤ 道の駅の看板を設置
- ⑥ 町道 1 号線に進入用右折レーンを設置（交通量から必須ではない）
- ⑦ 下水のつなぎ込み

2 周囲の交通環境

広域農道の交通量は、2月の平日で上り下り合わせて 5,460 台である。町内を南北に通過する道路の交通量については、下表のとおり。西県道、広域農道、春日街道、国道 153 号線、153 号線バイパス、竜東線での交通量を合わせると一日 47,825 台であり、特に伊北インター側から来た車が直前に分岐する、春日街道だけでも 11,656 台の交通量があることから、これらの大きな交通をどう取り込んでいくか、訪れて頂ける理由を作っていくかが課題と考えており、その意味では看板としての道の駅認定についても、検討の要素はあると考える。

路線別交通量（上り下り合計 平日 12h 7:00-19:00）参考：27 交通センサス 暫定値

路線名	西県道	広域農道	春日街道	R153 旧道	R153 バイパス	竜東線
通過台数	1,549 台	5,460 台	11,656 台	5,648 台	12,051 台	11,461 台
順位	6	5	2	4	1	3
調査時点	H27.10 月	H29.2 月	H27.10 月	H27.10 月	H27.10 月	H27.10 月

3 道の駅として整備することに関する分析

道の駅として整備（リニューアル）することに対するメリット・デメリットに加え、施設群を取り巻く環境や脅威になりそうなものについて分析（SWOT 分析）を行った。

にこりこー帯を道の駅として整備することに関する SWOT 分析

<p>道の駅として整備する強み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 全国基準の分かりやすいランドマーク ・ 目的地として検索しやすい ・ 看板を掲げることによる集客効果向上 ・ 箕輪町といえば、という場になれる ・ 町名より伝わりやすい・紹介しやすい ・ ながたエリアからの流入 (ながたの湯年間利用人数 20 万人) ・ 既存施設があり、認定が容易かつ安価 ・ 道の駅の要件による、位置付けの明確化 (大型車を含む受入れ、情報発信の拠点) ・ 「道の駅」が持つイメージによる期待感で、訪れたいと思わせる。 ・ (軽食、情報、食事、地元のこと・もの・食への期待、きれいなトイレ、広めの駐車場、車で入りやすい、町外者に対する歓迎) ・ 景色を活かせる (広域農道沿いは止まって見られるビューポイントが少ない) ・ 大型バス、トラックの利用客が見込める ・ 24 時間利用可能な場所になる ・ 期待感による直売所出荷量の増 ・ 機能強化 (防災拠点、EV スタンド、除雪基地、Wi-fi 等の追加) ・ 社会資本整備総合交付金利用 (道路関係) 	<p>弱み</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 農家所得の向上や農地の維持に資する機能と、道の駅として期待される機能が併存できるか ・ 道の駅としての期待から、ターゲットを絞った運営が難しくなる ・ 既存施設の不振の解消とは別問題であるが、町民から理解されるか ・ 交通量が多くなく、経営は日々の町民利用が主でないと成立しないが、観光面での機能と日常面の町民利用を両立できるか ・ 町民の愛着が薄い ・ 道の駅として期待される、町の特徴を打ち出すことができるか ・ そもそも必要な理由と費用について合意が得られるか ・ 適切な運営主体が得られるか ・ 既存の機能だけでは、町外者があえて立ち寄る理由が少ない ・ 今更道の駅という感 (1, 107 既存駅あり) ・ 環境の悪化 (大型トラック仮眠・排気) ・ 拡張に限界がある立地。大型バス対応など可能だがかなり狭隘になる ・ ランニングコスト増
<p>脅威</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 車利用者の減 (登録台数の減・免許返納) ・ 農家の高齢化に伴う農産物の減少 ・ 類似で大きい南箕輪道の駅が隣に新設 ・ 近隣の類似施設との競合 (直売系) 	<p>機会</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ETC2.0 の普及 (伊北-伊那間) ・ リニア整備の恩恵 ・ 自動運転技術の普及 ・ 現在のメニュー料金体系の見直しの機会 ・ 運営体制の変更の機会 ・ 地元との関係改善の機会 ・ 追加整備の機会 ・ 財源的に地方創生関連と位置付けやすい

強みとしては、看板。確立した「道の駅ブランド」の知名度・広報力・想起させるイメージの明確さ。知名度が低く、読み方も難しい「箕輪町」を外へ伝える上では、非常に有効なツールとなりうると思われ、外部には町名より伝わりやすくなる可能性がある。

弱みとしては類似施設の新設や機能強化があり、現在の直売所を中心とした施設群のコンセプトがお客様に伝わりにくいことや品ぞろえの少なさが弱点となって、類似施設に生産者・利用者とも奪われていくことが想定される。

近隣の類似施設の例



脅威としては、交通量の減少。

人口減少 2015年(126百万人)比 2020年9%減、2025年16%減、2030年24%減
 高齢化率の上昇(2015年27%→5年毎約3%上昇)による免許証返納数増(H25 285千人)
 国内自動車販売台数の減少、カーシェア・ライドシェアなど自動車を保有せず利用する形態への移行など、自動車を利用する人口の総量は減少が見込まれる。

また、農家数の減少・経営耕地面積の減少と類似施設の増加についても、生産物を取り合う状況が想定され、現在の担い手である比較的高齢な生産者が、今後10年で引退したのちの出荷量の大幅減についても危惧される。

町内農家数の推移(農林業センサスより)

年	農家数(戸)			経営耕地面積(販売農家)(ha)		
	総数	うち専業	うち兼業	総面積	うち田	うち普通畑
H2	2,205	219	1,986	1,603	792	545
H12	1,988	157	1,831	1,306	588	547
H22	1,738	169	1,569	926	412	248

機会としては、ETC2.0の普及により高速道路を1区間降りても料金が変わらない制度変更による、伊北-伊那IC間の下車数の見込みや、リニューアルに伴う運営体制の刷新、メニュー、料金体系の見直しなどが考えられる。