道の駅笠岡ベイファーム再整備 基本構想

2026 年（令和 8 年）2 月

笠岡市

目 次

第 1 章 策定の背景と目的

1-1 策定の背景……1
1-2 関連する計画……2
1-3 検討の経緯……5

第 2 章 立地・現況

2-1 立地と周辺環境……6
2-2 施設概要……7
2-3 現状把握……8
2-4 施設機能・運営上の課題……10

第 3 章 整備の基本理念・基本方針

3-1 将来像 整備コンセプト 整備目標……11
3-2 事業手法の検討……11
3-3 施設の整備方針(配置計画・仕様)……12
3-4 事業対象地……13
3-5 今後の事業スケジュール……13

第 1 章　策定の背景と目的

1-1　策定の背景

笠岡市は，人口減少や高齢化が進むなか，地域経済の持続性を高めるためには，地域外からの来訪者を増やす「交流人口の拡大」が不可欠と考えます。

道の駅笠岡ベイファームは，平成 23 年の開業以来，干拓地の広大な景観と季節の花畑，地元農産物を中心とした直売所を核に，笠岡市の代表的観光拠点として，市内外から多くの来訪者を集めてきました。今後，令和 8 年度には国道 2 号玉島笠岡バイパスが全線開通予定であり，アクセス性の飛躍的な向上も見込まれています。

一方で，施設の老朽化や直売所・飲食スペースの混雑等，施設規模や機能が利用需要に対応しきれていないという状況にあることや，花畑シーズンへの依存度の高さといった課題も顕著となっています。

また，道の駅に求められる役割は，単なる休憩機能から，地域資源を活かした観光・農業振興，賑わいの創出等，多様かつ高度化しています。

このような社会・交通環境の変化を踏まえ，「干拓地の農業」「花畑による景観」「地域交流と観光拠点」という三つの強みを生かしつつ，観光・産業・地域経済の循環拠点として機能更新を図るため，本構想を策定するものです。

1-2 関連計画の整理

ここでは，今後のまちづくりの指針となる「笠岡市都市計画マスタープラン」や，「第 7 次笠岡市総合計画後期基本計画」などの上位計画と，「笠岡市観光振興ビジョン」などの関連計画における，道の駅笠岡ベイファーム周辺の整備方針について現況整理を行います。

第 7 次笠岡市総合計画後期基本計画

令和 4 年 4 月に策定された第 7 次笠岡市総合計画後期基本計画では，笠岡市が「元気・快適・ときめき 進化するまち笠岡」として持続するために，経済的な視点，社会的な視点，環境的な視点の 3 つの視点より，政策を展開しています。そのうち，経済的な視点において道の駅笠岡ベイファームの整備方針について整理されており，具体的な内容を下記に示します。

また，今後策定予定の第 8 次笠岡市総合計画においても，道の駅再整備の方針を示す予定であり，笠岡市の将来ビジョンに沿った魅力向上と持続可能な地域づくり実現を目指します。

【観光振興】

笠岡市への年間約 100 万人の観光客のうち，約 70 万人程度が道の駅笠岡ベイファームを訪れており，更なる来場者の増加と，他の観光スポット等への周遊が求められます。

将来，国道 2 号バイパスが全面開通し，交通の利便性がより一層高まることが予想されるため，道の駅笠岡ベイファームを訪れた人々が市内の観光施設等を周遊し，長時間滞在できるような取組を図ります。



図 1 道の駅笠岡ベイファーム

出典：道の駅笠岡ベイファームホームページ

笠岡市都市計画マスタープラン

令和４年３月に改訂された笠岡市都市計画マスタープランでは，都市の将来像として，「「すむ」・「はたらく」・「たのしむ」まち生活元気都市かさおか」を掲げ，都市の全体構想と地域別構想について方針が示されている。ここでは，地域別構想のうち，道の駅笠岡ベイファームについて整理されている内容を下記に示します。

【土地利用の方針】

笠岡湾干拓地の農業基盤の充実を図るとともに，農業資源を活用した農産物の加工・販売と農村との交流等，農業の新しい展開に取り組む。また，一般国道２号笠岡バイパスの全面開通により，交通の利便性がより高まることが予想されるため，道の駅笠岡ベイファームから市内の観光施設等への周遊を誘導します。

笠岡湾干拓地は，大規模で生産性の高い優良農地が広がっており，優良農地として積極的に維持・保全を図ります。



図２ 南部地域の整備方針

出典：笠岡市都市計画マスタープラン

笠岡市観光振興ビジョン

令和３年３月に策定された笠岡市観光振興ビジョンでは，上位計画である「第７次笠岡市総合計画後期基本計画」や関連計画である「笠岡市産業振興ビジョン」と連動しながら，観光分野に特化し，より効果的な観光施策を実施するための指針を示したものです。この中で，道の駅笠岡ベイファームについて整理されている部分を下記に示します。

【笠岡市の観光資源別の集客数】

エリア別に観光客数を比較すると，令和６年は陸地部が 84.6 万人，諸島部が 12.3 万人であり，ほとんどの観光客が陸地部に集中しています。

また，主要観光施設別の観光客数は，「道の駅笠岡ベイファーム」が圧倒的に多く，次いで，「笠岡市立カブトガニ博物館」，「竹喬美術館」となっています。

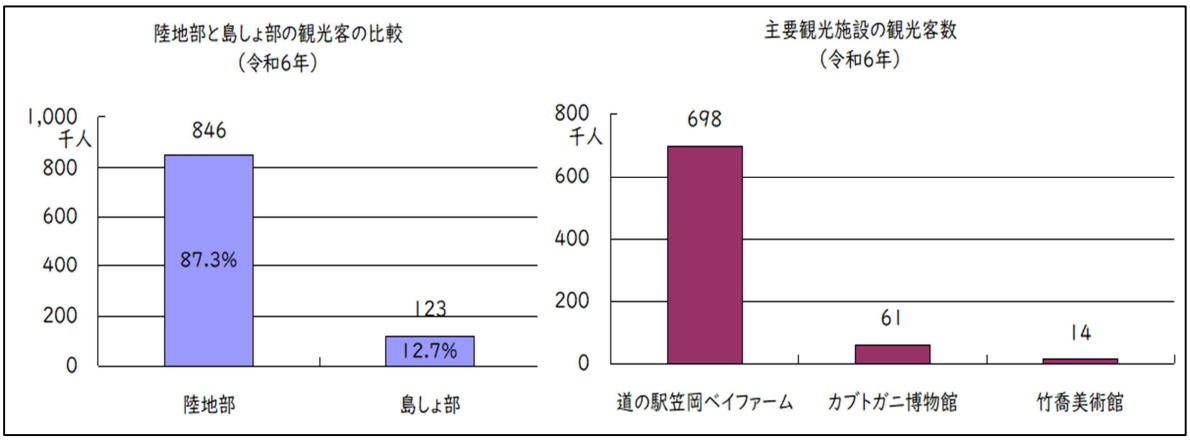


図３ 笠岡市の観光資源別の集客数

出典：観光客動態調査，笠岡市

【笠岡市の観光重点アクションプラン　1.笠岡湾干拓地等】

市の観光の核となる「道の駅笠岡ベイファーム」の魅力をさらに向上させるため，新たな取組等の検討を行います。

笠岡湾干拓地の広大な農地のスケールメリットを生かした，民間事業者と協働でのイベントの開催や新たなアクティビティ等による”１日中，楽しめる滞在型の観光地”を目指します。

また，本市の観光のゲートウェイとして「道の駅笠岡ベイファーム」の観光案内機能の強化を行い，市内や周辺情報を発信します。

Ⅰ-3 検討の経緯

本構想の策定にあたっては、令和５年度から令和７年度にかけて段階的に調査・検討を進め，利用者ニーズと地域住民の意見，さらに民間事業者の専門的知見を幅広く取り入れながら検討を行ってきました。

まず，令和５年度には「観光客動態調査業務」を実施し，来訪者の属性や利用目的，滞在行動，交通量調査など，基礎的なデータを収集しました。これにより，道の駅笠岡ベイファームが観光客にどのように利用されているのか，またどの部分に改善の余地があるのかといった，再整備方針の前提となる現状把握を行いました。

続いて，令和６年度には「道の駅リニューアル検討委員会」を開催し，市民，民間事業者等から幅広い意見を聴取しました。委員会では，施設の売上状況や新たな景観作物の栽培，官民連携でのイベントの実施，道の駅を拠点とした市内経済の活性化，展望デッキ新設，地元産品販売の強化，飲食・販売スペース拡大の必要性等、多様な視点から課題と可能性が議論されました。この結果を基に，再整備の方向性を利用者視点・地域住民視点で整理しました。

さらに，令和７年度には，サウンディング調査を実施し，運営事業者，コンサルティング事業者等の民間事業者から具体的な提案や意見を収集しました。サウンディング調査では，直売所や飲食施設の規模設定，最適な事業手法，来訪者増加のためのソフト施策，再整備事業参入へのハードル等，実務的かつ市場性を踏まえた情報を得ることができました。これにより，再整備基本構想や再整備スケジュール等に，民間のノウハウや意見が反映できるようになりました。

これら三年間の調査・意見収集を踏まえ，本構想では，利用者・市民・民間事業者の視点から，道の駅笠岡ベイファームの再整備に必要となる機能，整備方針，運営の方向性を総合的に整理します。特に，課題となっている直売所・飲食スペースの拡充，回遊性・利便性の向上，収益性の改善，地域内経済拠点としての機能向上を図るため，整備の方向性を示します。

※参考：これまでの事業スケジュール

	令和5年度	令和6年度	令和7年度
観光客動態調査			
道の駅リニューアル検討会議			
サウンディング調査（国交省主催）＋（市主催）			

第２章　立地・現況

2-1　立地と周辺環境

道の駅笠岡ベイファームの所在地である岡山県笠岡市カブト南町は，県南西部の瀬戸内海側に位置し，西は広島県福山市に隣接しています。主な特性として，気候は温暖少雨の典型的な瀬戸内式気候であり，豪雨や地震による災害履歴が少ないこと，市内を通過する国道２号玉島笠岡バイパスが令和８年度中に全線開通予定であり，今後さらなる交通量の増加が見込まれることが挙げられます。



図　4　位置図

2-2 施設概要

区 分	内 容
開 業	平成 23 年（2011 年）8 月
所在地	岡山県笠岡市カブト南町 245−5
規 模	約 5,528.94 ㎡（うち国土交通省 4,525.53 ㎡，笠岡市 1,003.41 ㎡）
主な施設	駐車場，お手洗い（男性用(小)6 器・(大)3 器，女性用 7 器，身障者用 1 器（ベビーシート）），食事・喫茶(50 席)，店舗・売店，休憩所，公衆電話(1 台)，情報コーナー
駐車場	普通車 80 台・大型 46 台・臨時 110 台
運 営	PFI事業
特 色	花畑と農業をテーマにした観光拠点



図 5 笠岡ベイファーム現況図

出典：笠岡市観光振興ビジョン

2-3 現状把握

(1) 来訪状況

年別合計来客者数(図 6)については，年約 80~90 万人程度で推移していましたが，令和 2 年以降，新型コロナウイルス流行の影響もあり約 10 万人程度来客者数が減少し，年 70 万人程度となっています。

月別平均来客者数(図 7)については，3 月，5 月，8 月，10 月の来客者数が多くなっており，これは施設周辺の各景観作物(3 月：菜の花，5 月：ポピー，8 月：ひまわり，10 月：コスモス)が見頃となることが要因として考えられます。

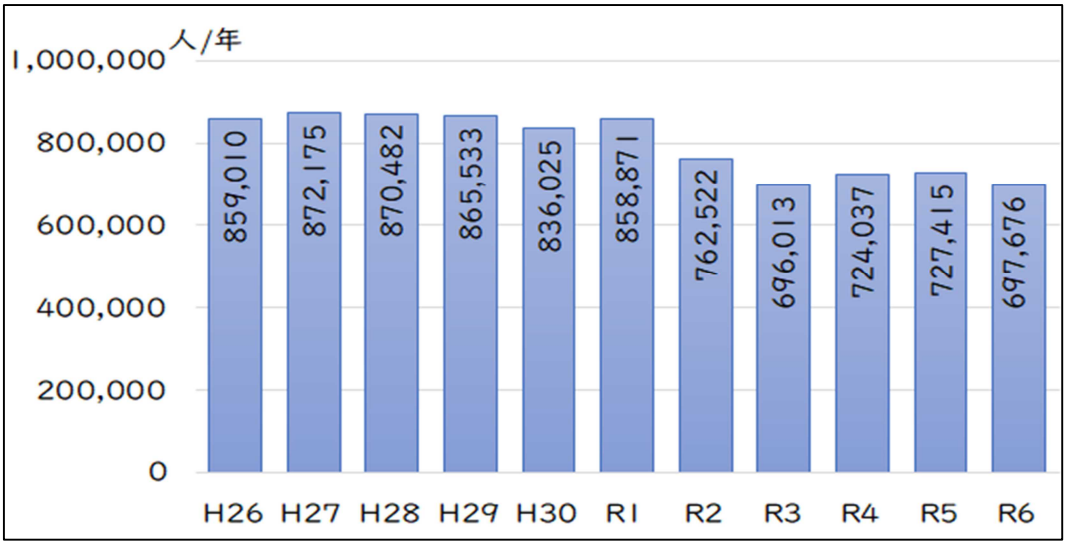


図 6 年別来客者数の推移

出典：来客者数集計表,笠岡市

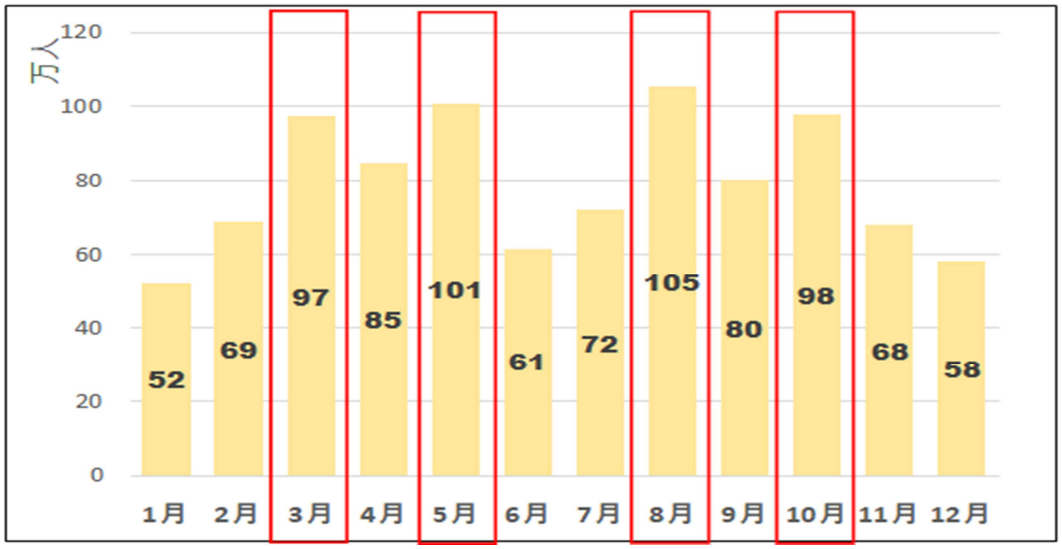


図 7 月別平均来客者数

出典：来客者数集計表,笠岡市

(2) 道の駅の年間売り上げ

道の駅の売上げ額については 5 億円程度を維持していましたが，令和 2 年以降の来訪客数の減少と連動し，減少しています。また，令和元年と令和 6 年を比較すると，総売り上げは 88%で，その内，レストラン（バイキング・テイクアウト）は 99%と回復基調ですが，食料品販売は 89%と低迷しており．直売所の再構築や景観作物開花時期以外での集客に向けた取組が必要です。

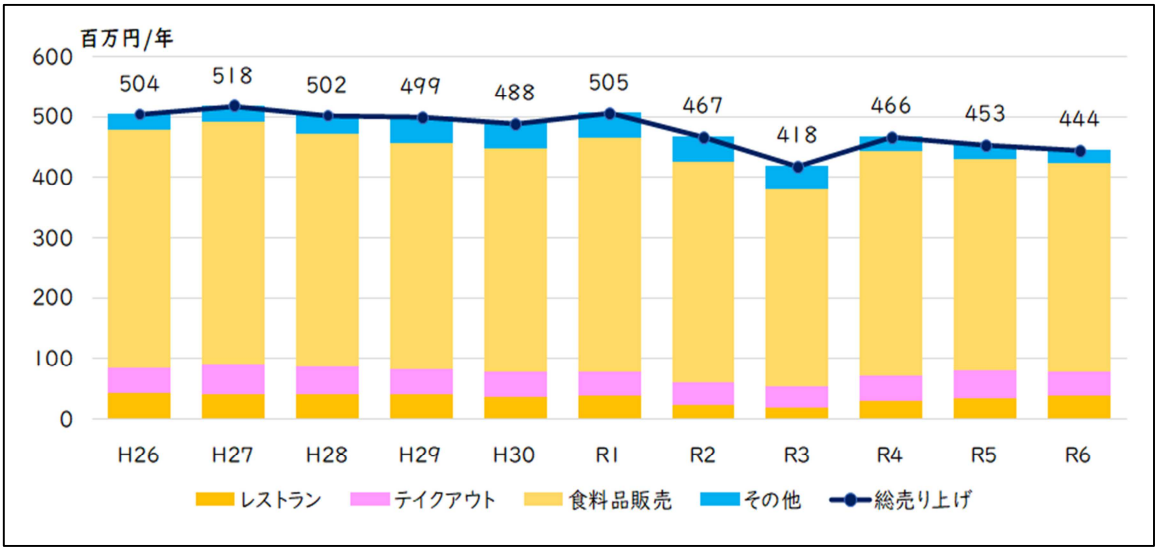


図 8 年間売上額

出典：笠岡市資料

(3) 客単価の分析

年別平均客単価(図 9)については，令和元年までは年 590 円前後で推移していたものの，令和 2 年以降，年 600 円以上となっています。

施設によって大きく異なりますが，道の駅の平均客単価は 1,000 円～2,000 円程度が目安とされており，その水準からすると低い状況にあります。

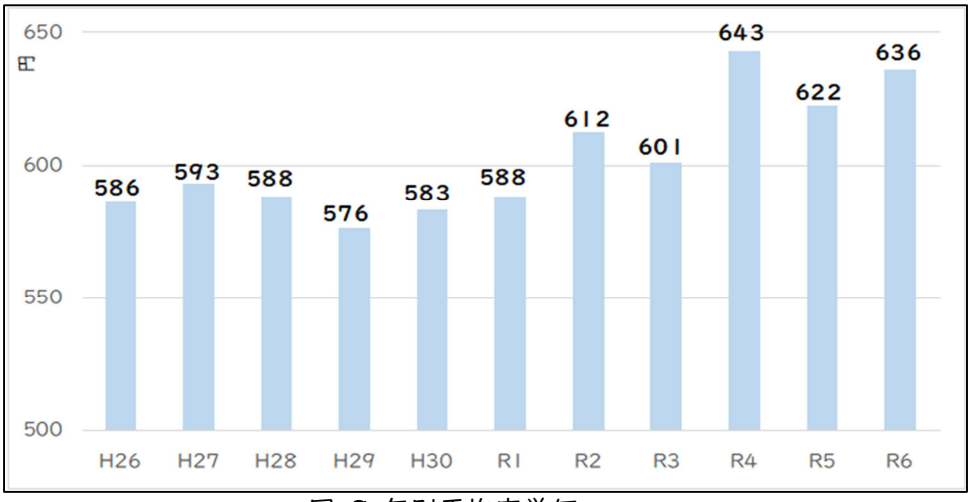


図 9 年別平均客単価

出典：売上報告書・来客者数集計表，笠岡市

2-4 施設機能・運営上の課題

①利用状況を踏まえた各施設の問題点

(1) 売上に関する課題

売上については，レストランに関しては日常的に混雑しており，待ち時間の長さによる予約のキャンセル客が出たり，団体客の要請に応えられなかったりするなど，レストランの面積不足が売上額に影響している状況である。また，直売所についても，売上額がほぼ横ばいの傾向を示しており，出品需要があるのにもかかわらず，面積不足により商品を増やすことができない状況です。

(2) 施設内の動線に関する課題

施設内の動線については，レストランの混雑時の行列により直売所の入り口やレジの出口における動線が阻害されたり，軒下のスペースが狭く，テイクアウトの行列により人の動線が車道にはみ出していたりするなど，動線の安全性・快適性が損なわれています。

(3) 地域情報発信機能に関する課題

「道の駅笠岡ベイファーム」は「笠岡市観光ビジョン」にて，市内の観光ゲートウェイとして位置付けられており，観光案内機能の強化が求められているものの，地域情報を閲覧できる休憩スペースや地域情報発信コーナーが狭く，直売所についても面積的な制約により地場産品の出品に限界が見られ，笠岡市の魅力を十分に発信できていないと考えられます。

②外的要因（道の駅を取り巻く周辺環境）に係る課題

国道２号玉島笠岡バイパスが令和８年度に全線開通予定であり，交通量増加に伴う来客者数の増加が見込まれます。

特に，「道の駅笠岡ベイファーム」の西側には工業専用地域があることや，昨今の宅配需要の高まりによるトラック交通の増加も予想され，夜間も含めた休憩目的のドライバーの増加も見込まれます。そのため，来客者の増加を見据えた施設面積の拡大，中でも休憩スペースの拡大が課題であると考えられます。

また，笠岡市の人口は近隣市町と比較して急速に減少しており，産業振興の観点から観光産業の強化が必要であると考えられ，「道の駅笠岡ベイファーム」については，観光案内機能の強化や直売所における地物の販売スペースの強化などにより，笠岡市の魅力を十分に発信しうる総合的な取組みを進めていく事が課題であると考えられます。

第３章　整備の基本理念・基本方針

3-1　整備コンセプト・整備目標

整備コンセプト

1. 誰もがいつでも安心して立ち寄れる拠点

2. 情報が「次の行動」につながる拠点

3. 地域と観光客が交わる拠点

整備目標

◇道の駅の誘客の最大コンテンツである四季の景観作物の鑑賞スペースの充実，地場産品を存分に味わえ，購入できる飲食施設（テイクアウト含む）・販売施設の拡張，多様な来訪者ニーズに応じた休憩・情報発信スペースを確保し，笠岡市の地域内経済循環拠点としての機能を高め，観光周遊による地域経済の活性化を図ります。

◇道の駅周辺の景観作物については，本再整備事業で新たに造成を行う対象とは位置づけませんが，景観作物が生み出す季節感や開放感を最大限活かし，周囲の景観と調和した施設整備を進め，訪れる人の滞在価値の向上を図ります。

3-2　事業手法の検討

「道の駅」は，「通過する道路利用者のサービス提供の場」（第1ステージ：1993 年～），「道の駅自体が目的地」（第2ステージ：2013 年～），「地方創生・観光を加速させる拠点」（第3ステージ：2020 年～2025 年）と時代の流れに併せて，その目的も変化しています。

国土交通省は，道の駅を単なる休憩施設から，インバウンド誘致を含む国際的な観光拠点，災害時の地域を支える防災拠点，そして子育て支援や自動運転のターミナルなど，多様な世代が活躍できる地域中心の拠点へと進化させることを目指しています。

また，2025 年 6 月現在，1,230 の道の駅が設置されている他，類似施設も多く，観光客確保の競争も激しさを増しており，このような道の駅を取り巻く状況から，行政のノウハウだけでなく，高い集客性や持続可能な運営体制を長きにわたって維持していくためにも，本事業での民間事業者との連携は不可欠であると考えます。

そのため，現行の PFI 方式を基本に，DBO 方式や EOI 方式など他方式の特徴を整理し，施設の特性や事業者の意見を踏まえて持続可能で柔軟性の高い運営方式を検討していきます。

3-3 施設の整備方針(配置計画・仕様)

各施設の整備方針として，道の駅に必要な3つの機能に区分して以下の方針に基づき，充実化を図ります。

〇休憩機能

・日影の確保や一人利用者への対応など，誰もが使いやすいユニバーサルな空間整備を図ります。
・トイレが奥まった位置にあり，駐車場からも距離があることから，別棟にも設けることにより，利便性の向上と不足する女性トイレの充実（パウダールーム等含む）を図ります。
・大型トラック運転手等の利用を想定した，コインシャワーや深夜・早朝時間帯にも対応可能な，無人型・省人型のスマートコンビニ等の導入を検討します。

〇情報発信機能

・島しょ部を含めた観光案内をより充実し，観光拠点となるよう，情報提供機能の強化（観光案内所設置：笠岡市観光協会）を図ります。
・単に情報を発信する拠点ではなく，観光・産業・地域活動に関する情報や人の動きがつながり，次の行動や取り組みが生まれる地域のハブ機能を担う拠点とします。

〇地域連携機能

・直売所，レストランともスペースに余裕がないことから，既存施設よりも大きな施設を建設し，手狭となっているレストラン機能と直売所機能の拡充を図ります。
・新棟は，カフェ機能や展望機能等を備えた付加価値の高い施設とします。
・既存施設の活用にあたっては，干拓地内の農業者との連携を前提に，特産品の製造・加工に関する設備の導入を検討します。
・天候に左右されず利用できる休憩・交流の場としての機能確保や周辺の景観作物，干拓地のスケールメリットを活かした利活用についても，今後具体的に検討していきます。

〇その他機能

・電気自動車の充電設備，レンタサイクル（電動自転車含む）等の新たなモビリティへの対応等も検討していきます。
・道の駅を起点・終点とした，サイクリングを観光コンテンツの一つとして位置づけ，干拓地内の季節の花・農畜産物等と組み合わせた体験型の周遊を促進します。

3-4 事業対象地

本事業では，既存の道の駅敷地に隣接する市有地（市臨時駐車場：農振除外済地域）を整備エリアとして検討していきます。

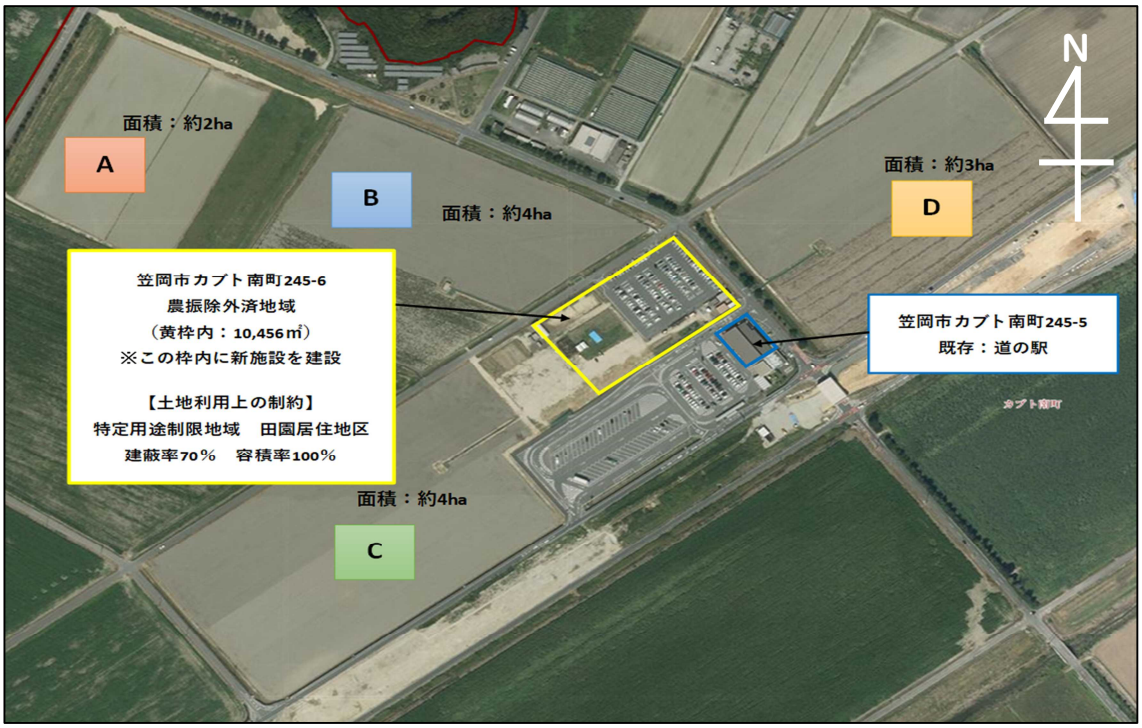


図 10　事業対象地の航空写真

3-5 今後の事業スケジュール

再整備事業は,以下のスケジュールで進める予定としており，今後は，「基本構想」に基づき「基本計画」の策定を進めていきます。

	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	6年目	7年目
基本構想策定	■						
基本計画策定等		■	■	事業化検討，民間活力導入可能性調査，地質測量調査業務等			
アドバイザリー業務			■	■			
実施設計等					■	基本設計・実施設計等	
建設工事						■	
リニューアルオープン							■