
山田町「新たな観光拠点」基本計画

～ 新・道の駅整備基本計画 ～

(素案)



令和2年3月
岩手県下閉伊郡山田町

山田町「新たな観光拠点」基本計画 ～新・道の駅整備基本計画～

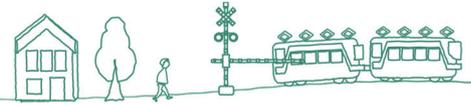


令和2年3月
岩手県下閉伊郡山田町

目 次

1. 基本計画

1-1	整備方針及び整備コンセプトの整理	1-01
1-2	導入機能及び施設規模の検討	1-04
1-2-1	導入機能及びその方針	1-04
1-2-2	町内連携を図る機能	1-15
1-2-3	施設規模の検討（駐車場）	1-18
1-2-4	建物施設規模の検討	1-24
1-3	配置計画の作成	1-32
1-4	概算事業費の算出	1-37
1-5	整備手法及管理運営手法の検討	1-38
1-5-1	整備手法	1-38
1-5-2	管理運営手法の検討	1-44
1-6	事業スケジュールと今後の課題検討	1-46



1

-1 整備方針及び整備コンセプトの整理

基本構想で定めた新たな観光拠点の整備方針及び整備コンセプトについて、その具体内容を基本計画において以下のとおり設定します。

道の駅の整備方針①：

人々の目的地となり、山田町観光の「窓口」となる道の駅を目指します。

- 地域の日常的な利用・活動の場であることを重要な前提とし、観光客等来訪者に山田町の生活・人々の魅力を伝え、山田町に「行きたい」「また来たい」と思う場を提供する道の駅を目指します。
- 地元ならではの美味しいものが、様々な販売スタイル/提供アプローチで、楽しみながら味わえる道の駅を目指します。
- 山田産のものを中心としつつも、山田産に限定せず、岩手県全体の広域連携の視点をもって仕入れを行うことで、思わず手に取りたくなる素敵な商品が豊富に揃っている道の駅を目指します。
- この場所からさらに町内に賑わいが広がるような、行きたくなる案内・誘導の仕掛けが充実した道の駅を目指します。



図表 1-1 具体整備方針イメージ

道の駅の整備方針②：

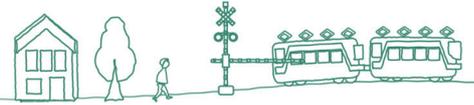
A L L 山田の積極的な関わりがある道の駅を目指します。

- 水産業・農業・林業など様々な一次産業の従事者、食品加工を行う二次産業の事業者、情報発信・観光コンシェルジュを担う三次産業の従事者の連携が図られている道の駅を目指します。
- 町民・行政の連携により賑わいが継続的に発展していく道の駅を目指します。（※公共による投資や支援を積極的に実施するものではなく、事業として自立・自活している前提で、行政としての後方支援を図るものです。）
- 「廃校となる北小学校」「山田湾関口川河口部」「山田町中心商業地」と連携・関わりを深めながら、町の賑わい・活性化に寄与することに努めます。

道の駅の整備方針③：

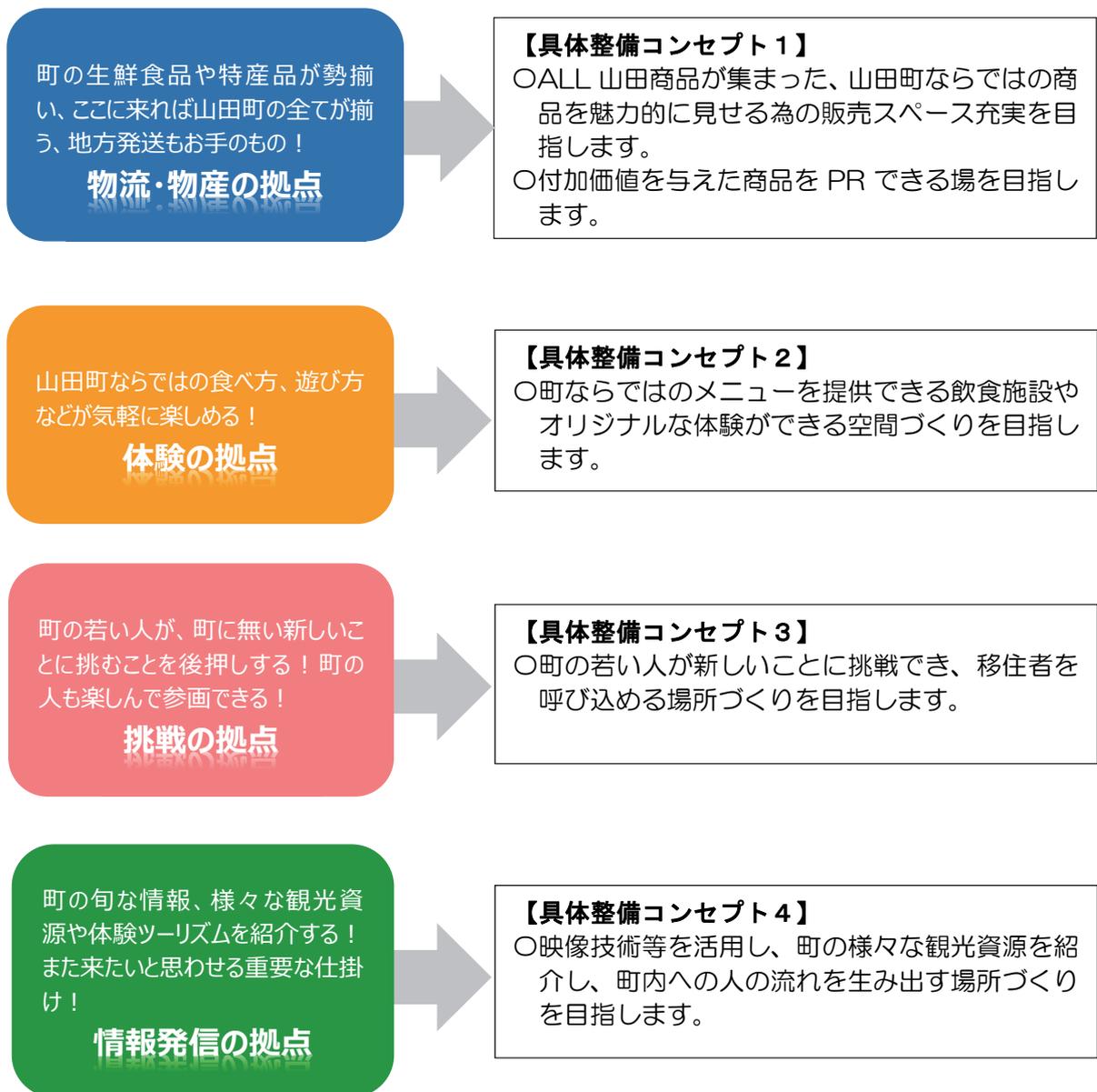
“発進”する道の駅を目指します。

- これからの若い人のチャレンジを後押し、これからの門出を応援する道の駅を目指します。
- 山田町の美味しいもの・良いものを、日本全国に発進する物流のターミナル拠点を目指します。



道の駅の整備コンセプト :

「また来たくなる、山田町のディープな魅力が詰まった販わいの拠点」



図表 1-2 整備コンセプトイメージ

1

-2 導入機能及び施設規模の検討

1-2-1 導入機能及びその方針

各導入機能及び、整備方針・イメージは以下のとおりとします。

(1) 24 時間トイレ

テーマ：施設の目玉となるような特徴的なトイレ！

「山田のトイレは綺麗だから、休憩のポイントにしよう」と思われるようなトイレを目指します。

■想定される機能や性能（ハード）

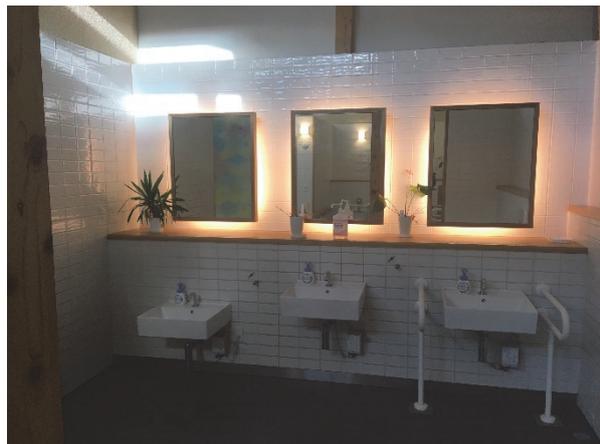
- ・海を感じることが出来る特徴的な要素があること。
- ・道路休憩として適切な規模であるとともに、掃除等通常の維持管理がし易いつくりであること。
- ・バリアフリー、子育て支援に対応した施設であること。
- ・女性用パウダールームの設置（女性にとっての好評価獲得を目指す）。

■運営・運用のポイント（ソフト）

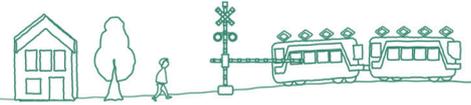
- ・清潔感のあり、特徴的な空間とするために、定期的な清掃が欠かせません。そのため、維持管理に関する労力が投入されるべきポイントとなります。
- ・デジタルサイネージなどの映像広告を活用し、トイレ後の購買につながるような仕組みの導入が望まれます。



図表 1-3 特徴的なトイレのイメージ
(道の駅「りょうぜん」)



図表 1-4 特徴的なトイレのイメージ
(道の駅「いいだて」)



(2) 休憩施設、観光案内施設

テーマ①：リラックススペース！

- 「運転や仕事に疲れたので、割り切ってゆっくり休もう」と思われるような、積極的な休憩を誘導できるリラックスしたスペースを目指します。

テーマ②：観光ツーリズムの発進拠点！

- 町内の各スポットを周遊してもらうための案内スペースの実現を目指します。

■想定される機能や性能（ハード）

- ・ 緑を眺めながら休憩できる、ゆったり座れる、横になれる椅子や座敷などが配置された空間であること。公共交通にスムーズに乗り換えられること。
- ・ 外国人観光客の体験需要に応じたインバウンド対応可能な設備とすること。
- ・ 壁一面を使用した巨大な観光マップなど、町内の景勝地や主要店舗等の位置をわかりやすく伝えられること。
- ・ 映像技術の活用等により、山田町の自然・文化を道の駅で楽しめること。
- ・ 様々なアクティビティに関する情報が得られること。また、レンタサイクルの貸し出しや、シャトルバス案内ができること。（駐車場にバスロータリー設置）
- ・ 震災関連による被害やその後の復興が相手に伝えられること。
- ・ 子どもが夢中になれるスペースやイベントがあること。

■運営・運用のポイント（ソフト）

- ・ 情報の受発信拠点となります。面と面を向かい合わせた接客をするため、観光のコンシェルジュ、及び事務作業スペースを設置します。
- ・ 情報発信だけでなく、ツアー受付や受入れ団体への案内、送迎まで、町全体の観光ツーリズムの拠点としての体制を整備します。



図表 1-5 喫茶機能も兼ねた案内受付
(道の駅 集いの郷「むつざわ」)



図表 1-6 映像インフォメーション
(道の駅「ながい」)

(3) 飲食施設

テーマ：「味覚の駅」の代名詞！

- 「目移りしちゃう、全部食べたい！」という気持ちになるよう、様々なコンテンツを用意し、充実した空間を目指します。
- 「釣った魚をその場で食べたい！」というニーズや、「魚の調理の仕方を教わりたい」というニーズに応えられるような設備を用意します。

■想定される機能や性能（ハード）

- ・全体で団体客（60～80席）の受け入れにも対応できること。

A 蒸し焼き、炭火バーベキュー

- ・カキをはじめとした特産品を安全・気軽に食べられること。
- ・買ったもの、釣ったものをガスで蒸し焼き・網焼き（炭火など）で食べることができること。（※具体的な食べ方は運営者の考えに委ねる）
- ・魚だけではなく、野菜・キノコや、肉も食べられること。
- ・番屋風の空間（演出した汚さ＝味のある空間）、非日常感を感じられること。
- ・排煙のため閉じた空間、空調設備の設置。

B フードコート

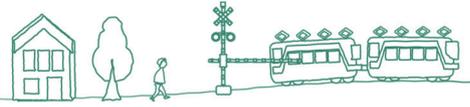
- ・朝ごはん（地元の普通の食事等）やラーメン、和食といった様々な料理を食べられること。席は自由に、気軽さを感じられること。

C 下処理&アドバイスコーナー

- ・釣った魚や、買った魚をさばいてあげるサービスを提供。（有料）

■運営・運用のポイント（ソフト）

- ・カキを食べさせるのに、蒸し焼きにするか、バーベキューとするか、どのようにお客さんに楽しんでもらうのが良いのかについては、今後、運営事業者による検討を経て決定していきます。
- ・ありきたりのメニューではなく、「この土地ならではの」品揃えが求められます。山田高校の生徒から様々なアイデアが示されていますが、そのような町ぐるみのアイデアをもとにした、経営判断をともなう商品開発を積極的に行えるよう投資が必要になります。
- ・朝食にも対応し、営業時間を調整することも考えられます。
- ・人の配置が必要になります。浜焼きレストランと隣接させ、オペレーションを共有するとともに、「浜焼きで食べて行きましょう！」というような積極的なセールストークを展開することが重要です。



図表 1-7 炭火海鮮レストラン
(道の駅「コンキリエ」)
※利用料 300 円/人、夕方も営業



図表 1-8 賑わいのあるフードコート
(道の駅「米沢」)



図表 1-9 屋外での炭火料理販売
(ピア Bandai (新潟市))



図表 1-10 屋外での BBQ 会場
(ピア Bandai (新潟市))

(4) テナントスペース

テーマ：チャレンジショップで発進！

- 地域の方、特に若い方々の「山田町で一旗あげたい！」を応援するよう、スペースを用意します。

■想定される機能や性能（ハード）

- ・地元の既存、新規店舗をテナントとして誘致できること（コーヒー、スイーツ、洋食店など）。
- ・最小限の面積、飲食を想定した配管が準備されていること。

■運営・運用のポイント（ソフト）

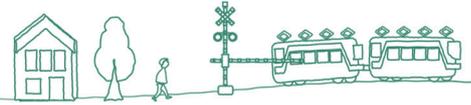
- ・店主からはテナント料を徴収します。運営者は、その徴収管理と、施設全体のコンセプトとコンテンツの整合調整や、連携したイベントの実施などを行います。
- ・月替わりでお店を変えるなど、イベント的に実施することも考えられます。



図表 1-11 テナント（パン屋）
（道の駅「霊山」）



図表 1-12 テナント（フード）
（道の駅「厚田」）



(5) 産地直売施設

テーマ：山田町の味覚を発見する場！

テーマ：山田産以外もある、広域連携の拠点！

- 「味覚の駅」のもうひとつの代名詞。女性が「トキメク」よう豊富な品揃えの充実を目指します。町内の特産品を全て探し集めるとともに、広域からも「その土地ならではの」の商品を集めます。

■想定される機能や性能（ハード）

- ・広域連携を図って様々な商品を集められること。
- ・新鮮なものを、新鮮な状態で販売できること。(氷棚、生け簀など)
- ・魅力的に見せる為の販売スペース
- ・大試食コーナー
- ・釣具のレンタル、氷のサービスが充実していること。

■運営・運用のポイント（ソフト）

- ・「手に取ってもらう」ための試食や、試し買いに適したサイズ感の商品を揃えることが重要です。
- ・独自性を高めるため、どこでも買える、ハコものは極力置かない。
- ・山田産に限定せず、岩手県広域から商品を仕入れるためのバイヤー活動が重要になります。行政による積極的な連携促進など後押しが重要になります。
- ・事例から「魚のつかみ取りイベント」など、定期的な集客イベントの実施による広域固定客の獲得が重要となります。成功している道の駅ではイベントを毎月実施するなど、集客機会の創出に努めている例が多くあります。



図表 1-13 賑わいのある産直
(道の駅「ヘルシーテラス佐久南」)



図表 1-14 POP類の充実で知識欲を満たす産直
(道の駅「きさかた」)

(6) バックヤード

テーマ：山田町特産品が集まる場

➤ 道の駅に商品を卸す様々な方が使いやすい作業スペースとなることを目指します。

■想定される機能や性能（ハード）

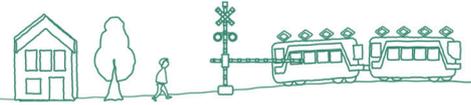
- ・山田町産の商品を保管するため、冷蔵庫、冷凍庫を設置できること。
- ・産直機能として、仕入れにきた生産者自身によるシールやラベル貼りが行いやすいこと。その動線上理にかなっていること。
- ・トラック2台は入れるような広い間口があること。

■運営・運用のポイント（ソフト）

- ・生鮮物を仕入れにきた方とのやりとり、会話を想定すると、事務室と近い方が望ましいと考えます。



図表 1-15 大型車の入庫も考慮されたバックヤード（道の駅「遠野風の丘」）



(7) 食品加工施設

テーマ：オリジナル商品の製造拠点！

- 「この土地ならではの」の、道の駅オリジナル商品の開発が可能なようスペースを設けます。

■想定される機能や性能（ハード）

- ・オリジナル商品を製造することができること。
- ・例えば、産直で売れ残った生鮮食品を買い取り、加工し、付加価値を与えて再販することができるように、干物や惣菜加工を想定した設備があること。

■運営・運用のポイント（ソフト）

- ・産直での売れ残り商品のその後は、全国の道の駅の共通の課題となります。ALL 山田町の積極的ななかかわりという観点に立ち、売れ残り商品も活用して六次化することも大きな役割と考えます。
- ・将来的に北小学校と連携することを想定し、ここでは必要最小限の規模と想定します。

(8) 事務室

テーマ：円滑な事務作業の拠点

- 道の駅を動かす心臓部として、レイアウトを設定します。

■想定される機能や性能（ハード）

- ・バックヤード・産直、観光情報コーナーとの繋がりを確保されていること。
- ・施設の隅々に行きやすい、目が届きやすいこと。
- ・デスク・印刷機器の設置、商談可能な半個室の設置。

■運営・運用のポイント（ソフト）

- ・常時、全ての席に人が座っているというシーンはほとんど無いと想定しますが、事務を行う方（社員クラス、経理担当等）の専用デスクは必要と考えられます。

(9) 体験施設、集会施設

テーマ：山田町らしい気軽な体験の拠点

- 「この土地ならではの」の、オリジナル体験が可能なスペースを設けます。

テーマ：地域の皆さんが集まる拠点

- 地域の集まり等でも利用可能なスペースとします。

■想定される機能や性能（ハード）

- ・秋にはマツタケの競りの会場になるとともに、その様子を見学することが可能な個室であること。
- ・常設の体験スペース（アクセサリ作りなど）、研修室としても活用できる多目的なスペースとすること。

■運営・運用のポイント（ソフト）

- ・集会施設は公共施設スペースとなるため、施設の運用・維持管理には行政からの支援（指定管理料など）が前提となります。

(10) 駐車場

テーマ：素通りさせない！広い駐車場

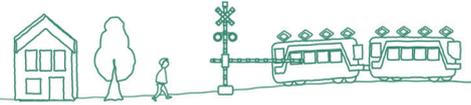
- 現道の駅施設は駐車場の狭さが課題で、混雑のためお客さんが素とおりにしてしまうシーンが多くありました。新しい道の駅では、お客さんを余すことなくキャッチするために十分な広さの駐車場を確保します。

■想定される機能や性能（ハード）

- ・小型車、大型車ともに十分な駐車場台数を確保していること。
- ・止め易い、回りやすい駐車場であること。
- ・事故防止のため大型車と小型車の動線が分けられていること。
- ・公共交通の交通結節点機能を有していること。
※車中泊に対応したRVパークの整備は、宿泊的機能として近隣施設（北小学校）との役割分担を検討。

■運営・運用のポイント（ソフト）

- ・将来的にEV車の充電設備需要増が想定されます。EV車用駐車マスの増設に対応できるように余裕を持った空間とします。



(11) 外構、緑地広場

テーマ：イベントできる広いスペース

- キッチンカー、屋台、野菜のテント売りなどができる屋外空間を確保します。また、ペット同伴で憩える広場を設置します。

■想定される機能や性能（ハード）

- ・キッチンカーが並びやすい、広々としたイベントスペース（建物庇による屋根付き）
- ・地元釣り客の手洗い等も行われること（洗い場は屋外に設置）。
- ・子供やペットが遊べる緑地公園広場、それを屋内から眺められること。

■運営・運用のポイント（ソフト）

- ・様々な賑わいイベントの実施が想定されますが、道の駅運営事業者側が主体となった利用料徴収の設定などルールへの取り決めが重要となります。



図表 1-16 テラス機能も兼ねた外構
(道の駅「高田松原」)



図表 1-17 As 舗装上に模様で賑わいを演出している外構
(道の駅 集いの郷「むつざわ」)



図表 1-18 花木の販売、イベントの張り出しができる外構
(道の駅「遠野風の丘」)



<参考：道の駅に求める要素（WEB アンケート自由意見より抽出）>

仙台都市圏、盛岡都市圏、八戸都市圏、三陸沿岸道路沿線市町村の居住者（15歳以上）を対象として1,500票の回収を行ったWEBアンケート調査結果にて寄せられた、「今後の「道の駅」整備に向けた意見・要望」を以下にまとめます。「ここならではの」の特徴や、休憩施設としての機能の強化を求める声が多く見られます。

■今後の「道の駅」整備に向けた意見・要望

➤ **地場産品と、それらを利用した飲食スペースの充実**

- 地場産を使った料理などを提供するスペースなどがあると嬉しい。
- **道の駅で売っている物を使った料理の作り方を教えてもらえる**
- 地場産品など、そこでしか購入できないものの拡充を望みます。
- オススメの物などが大きく取り上げられてると分かりやすく良いと思う。
- 特産品、ここでしかない商品(特産品、食品)
- 地元の特産品を使って調理した屋台のような出店がいくつか連なれば、レストランよりも気軽に買って飲食できるし、お祭りのようで楽しい雰囲気になるので週末だけでもあればいいと思います。 .etc

➤ **レストラン/中食・軽食の充実**

- **ご当地ソフトクリーム(月替わり)**
- **その土地ならではのオシャレなカフェ**がほしいな
- **地元の食事どころとの連携**
- 焼き立てパン
- そこに行かなければ無いような美味しい手作リスイーツ、料理、手作リジュース、カフェのような健康を考えたバランスの良いランチメニューなど .etc

➤ **アウトドア、B.B.Qなどを楽しめる屋外空間の設置**

- **海鮮焼き**
- 必ず犬と一緒に屋根付きの屋外で食事が出来るスペース
- オートキャンプ場の整備
- テントを張れるスペースや簡単な炊事場
- キャンプが出来る公園 .etc

➤ **子どもと楽しめる空間の整備**

- **子どもたちが遊べるアスレチック**
- 子供が遊べる広場や公園や芝生
- 車移動で疲れている小さい子が遊べる場所があるとありがたい!
- 子供がのびのび遊べる施設。中なら遊具が充実していて外なら水遊びができるなど。
- 子供が楽しめる感じになればいいと思う。道の駅は年齢利用が多いイメージだから。 .etc

➤ **ペットと楽しめる空間の整備**

- **ペットの休憩が出来るスペース**
- ドッグラン
- ペットと一緒に入れるレストラン .etc

➤ **駐車場機能の充実**

- **駐車場をもっと広くしてほしいです。**
- 屋根付きの駐車場
- ハイブリッド車対応の電気スタンドとガソリンスタンドがあると嬉しい。
- 洗車スペース
- どこが空いているかわかる表示板が入り口付近にあるとありがたい。 .etc

➤ **トイレ機能の充実**

- **トイレをきれいに保ってほしい**
- **ベビールームの充実**
- ウォシュレットがあるといい
- 車いすなので、バリアフリーでトイレも専用があると嬉しい。
- トイレが綺麗 男子トイレにもおむつ台を設置してほしい
- トイレ内の照明をもっと明るくしてほしいです .etc

➤ **休憩・宿泊設備の充実/情報提供設備の充実**

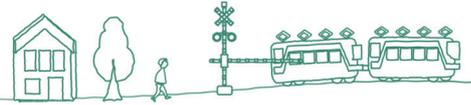
- **足湯**
- **周辺地域の観光地を視覚的に紹介する設備。**
- **販売している全アイテムをスマホで確認出来る**
- 深夜も休憩できる空間
- 足を伸ばして休憩できる場所/お昼寝の部屋
- ただ座って休めるコーナーを増やしてほしい
- 店舗を利用しなくても仮眠できるようにしてほしい
- 映像での町紹介
- シアな観光情報 .etc

➤ **その他**

- **どこの道の駅でも共通のポイントカードを導入**
- **車を所有してなくても利用出来る様な移動手段/駅とのシャトルバス**
- イベントスペース/楽しいイベント
- Wi-Fi設備/携帯の充電設備
- 銀行ATM/コンビニの併設/薬局の併設
- キャッシュレス化
- 地元の団体に縛られない自由な出店 屋台村のようなもの
- ドライブスルー出来る店
- 営業時間の延長
- 完全禁煙にしてほしい。分煙にするなら煙の漏れない喫煙室を設置してほしい。
- 写真撮れるところ .etc

図表 1-19 WEB アンケート調査結果（道の駅整備に向けた意見・要望）

資料：山田町「新たな観光拠点」整備に関する Web アンケート調査結果（R1.8 実施）



1 - 2 - 2

町内連携を図る機能

検討委員会、検討専門部会で得られた以下の機能案については、道の駅として整備するのではなく、町内の他施設と連携して機能を確保していくこととします。

(1) ドッグラン・遊具・アスレチック施設

ドッグラン等、ペットを遊ばせる機能に関するご意見は多く寄せられています。ただ、当計画地ではスペースの確保が困難と見込まれるため、広い敷地が確保可能な近隣の北小学校の活用・連携により対応することを検討します。

(2) 温泉、お風呂、足湯・シャワー

地下水掘削・ポンプ汲み上・加熱・衛生管理など、導入・維持管理のコストと手間が多くかかります。道の駅にあると便利ですが、無くても魅力を損なわないものとして、当道の駅では導入を見送ります。町内にある入浴施設との役割分担を図ります。なお、「コインシャワー」については、運営事業者との協議により導入について検討していきます。

また、代替として、「桶足湯」のような有料サービスを休憩所機能の一環で導入するなど、ソフト面での対応を検討することを事業者に求めています。



図表 1-20
町内にある入浴施設の一例

(3) ATM

道の駅にあると便利ですが、無くても魅力を損なわない設備と考え、町内のコンビニ、金融機関への誘導に努めます。代わりにキャッシュレス化に対応した POS システムへの投資などを運営事業者に求めています。

(4) ガソリンスタンド

道の駅にあると便利ですが、無くても魅力を損なわない設備と考え、町内の既存 GS の利用を誘導します。

(5) 山田湾を望める展望台・望遠鏡

山田湾を障害なく望める展望台は5階建て相当の高さが必要となります。観光情報施設で山田湾の魅力をアピールし、町内のビュースポットに誘導するとともに、新たなビュースポットの整備を検討していきます。



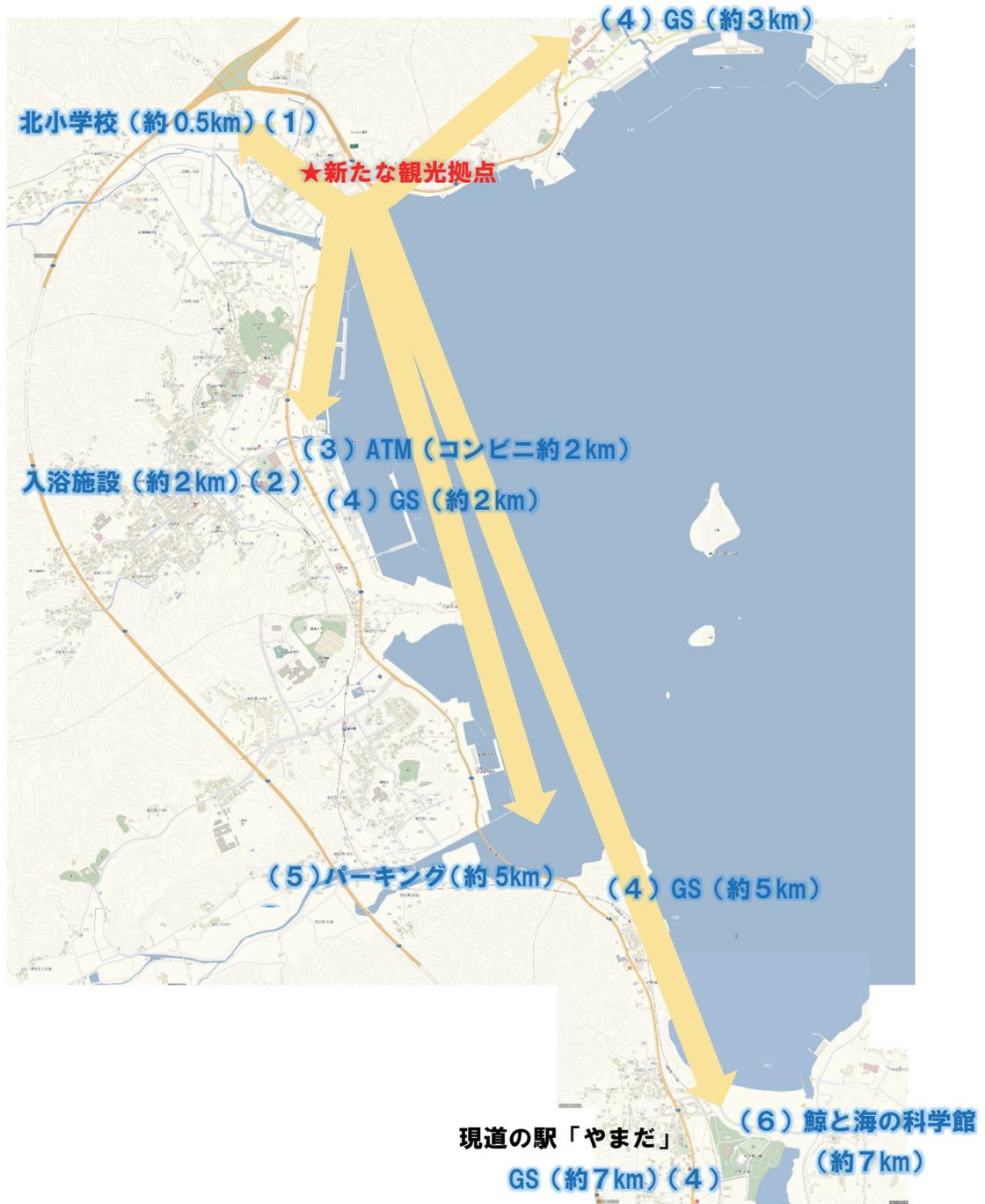
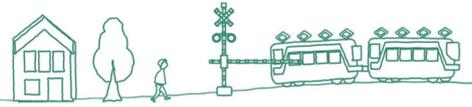
図表 1-21 山田湾への眺望

(6) 海の生き物と触れ合えるスペース、ドクターフィッシュ

水族館・アクアリウム機能となりますが、「鯨と海の科学館」での展示が適しているため、役割分担を図ります。



図表 1-22 鯨と海の科学館



図表 1-23 町内連携イメージ図

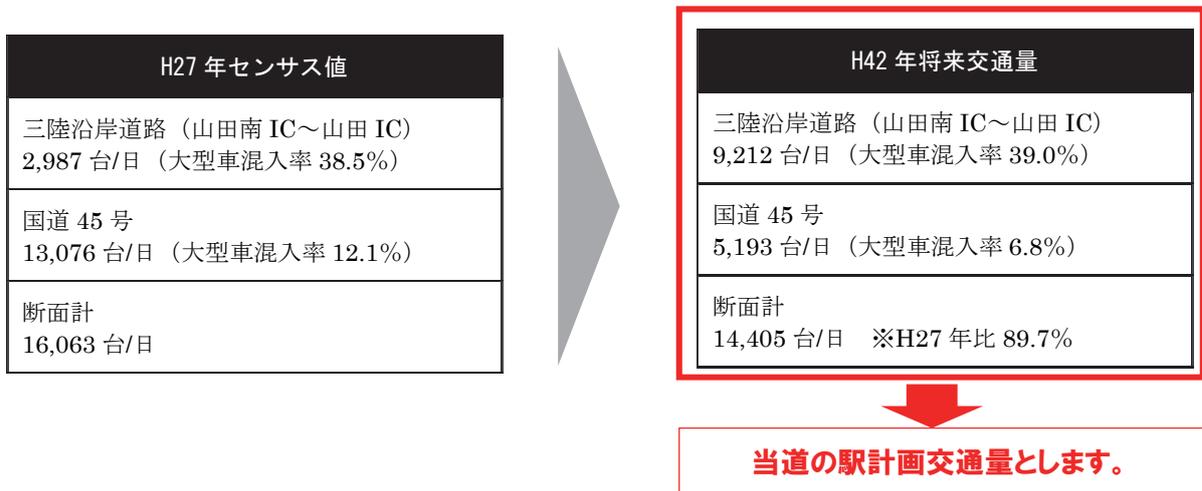
1-2-3 施設規模の検討（駐車場）

（1）計画交通量の設定について

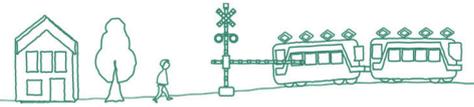
道の駅の駐車台数は、『前面交通量 (H42 年将来交通量推計値) × 立ち寄り率 × ラッシュ率 ÷ 回転率』の式により算出します。

前面交通量は、H42 年将来交通量推計値より求めます。H27 年道路交通センサスによる、一般国道 45 号の交通量は 13,076 台/日、三陸沿岸道路の交通量は 2,987 台/日、総断面交通量は 16,063 台/日となっています。それに対し、国で実施している H42 年将来交通量推計値では、国道 45 号は 5,193 台/日と大きく減少、三陸沿岸道路は 9,212 台/日と大きく増加しています。また、総断面交通量は 14,405 台/日で、H27 年比 89.7%と減少しています。これは、三陸沿岸道路が全線開通することによって R45 号から三陸沿岸道路への利用転換が起こることが示唆されています。

道の駅の運営を検討する際の計画交通量は、三陸道通過者が容易に道の駅に立ち寄ることが可能となる仕組みを前提とすることとして、三陸道・国道 45 号の両方をカバーする台数である 14,405 台/日を基本とします。



※交通量出典：道路交通センサス、国土交通省三陸国道事務所

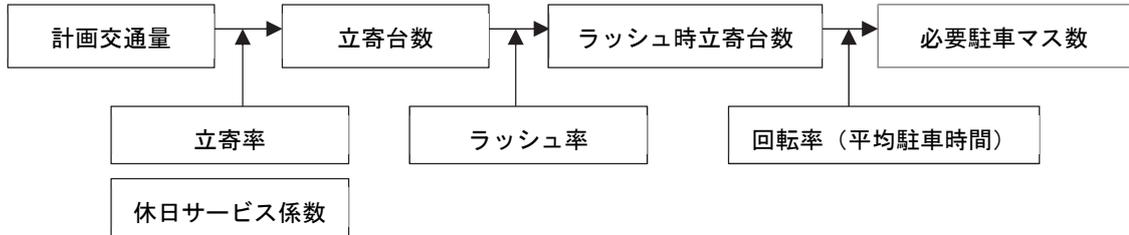


(2) 計画交通量による駐車場の算定

「東日本高速道路株式会社 休憩施設設計要領 (H17年10月)」に準じて算定します。

1) 駐車マス数の算定式、及び係数の設定

駐車マス数の算定式については、次式より求めます。



図表 1-24 駐車マスの算定フロー

- ① 計画交通量：H42年の将来交通量（14,400台/日）を設定、車種別に区分
- ② 休日サービス係数：年平均日交通量Q（14,400台/日）より1.40と設定
- ③ 立ち寄り率、ラッシュ率、回転率は、休憩施設設計要領より以下のとおり設定

図表 1-25 サービス係数

年平均日交通量Q（両方向：台/日）	サービス係数
0 < Q < 25,000	1.40
25,000 < Q < 50,000	$1.65 - Q \times 10^{-5}$
50,000 < Q	1.15

出典：「休憩施設設計要領(H17)/東日本高速道路株式会社 P26

図表 1-26 車種別立寄率、ラッシュ率、平均駐車時間 (SA)

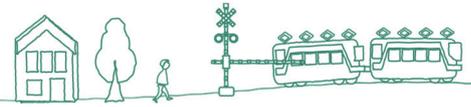
車種	SA 値			
	立寄率	ラッシュ率	平均駐車時間 (分)	回転率
小型車	0.175	0.10	25	2.4
大型バス	0.25	0.25	20	3
大型貨物車	0.125	0.075	30	2

2) 駐車マス数算定結果

算定結果は以下のとおりで、道の駅全体の駐車マス数は、「小型車 104 台、大型車 28 台、計 132 台」となります。

図表 1-27 駐車マス算定表

数値名称		数値			備考
		小型車	大型バス	大型貨物車	
計画交通量	一般国道45号	4,775	64	354	各道路における大型車混入率は、「一般国道45号:6.8%、三陸沿岸道路:39.0%」(H42年将来交通量推計値より)を使用。 ・小型車のバス混入率は1.4%に設定。
	三陸沿岸道路	5,538	81	3,593	
立寄率		0.175	0.25	0.125	基準値: 「休憩施設設計要領(H17.10)／東日本高速道路株式会社」P28
サービス係数		1.40			平均日交通量から年間365日のうち35番目程度の交通量を求める係数
ラッシュ率		0.10	0.25	0.075	基準値: 「休憩施設設計要領(H17.10)／東日本高速道路株式会社」P28
平均駐車時間		25	20	30	基準値: 「休憩施設設計要領(H17.10)／東日本高速道路株式会社」P28
回転率		2.4	3	2	基準値: 「設計要領第6集 建築施設編(H30.7)／東日本高速道路株式会社」P14
駐車マス数	一般国道45号	48	1	2	・「計画交通量×立寄率×ラッシュ率÷回転率」により算定 ・一般国道45号、三陸沿岸道路それぞれの計画交通量ごとに必要駐車マスを算定。その合計値を道の駅全体の必要駐車マスとして設定。
	三陸沿岸道路	56	2	23	
	合計	104	3	25	



(3) 身障者用駐車場の算定

身障者用小型駐車ます数は、「東日本高速道路株式会社設計要領第六集 建築施設編」に基づき算出します。

図表 1-28 身体障がい者用小型駐車ます数

駐車ますの区分	身体障がい者用小型駐車ます数 (台)
全小型車駐車ます数 ≤ 200	全小型車駐車ます数×1/50以上
全小型車駐車ます数 > 200	全小型車駐車ます数×1/50以上1/100+2以上

※大型・小型兼用駐車ますの場合は小型車換算して計上する

出典：「設計要領第6集 建築施設編 (H30.7) /東日本高速道路株式会社」第1編 P 29

**最大駐車マス数 132 台 < 200 台より、
身体障がい者用小型駐車マス数 = $132 \times 1/50 = 2.6 \approx 3$ 台とします。**

(4) 婦人用駐車スペース (ママスペース)

子育て応援施設として、婦人用駐車スペースを確保する。駐車台数の設定基準は無いため、身障者用駐車スペースと同等の規模 = 3 台とします。

婦人用駐車スペース = 身体障害者用小型駐車マス数 = 3 台とします。

(5) 二輪車専用駐車場

二輪車専用駐車場は、「設計要領第六集 建築施設編」に基づき算出します。

図表 1-29 二輪車専用駐車場面積

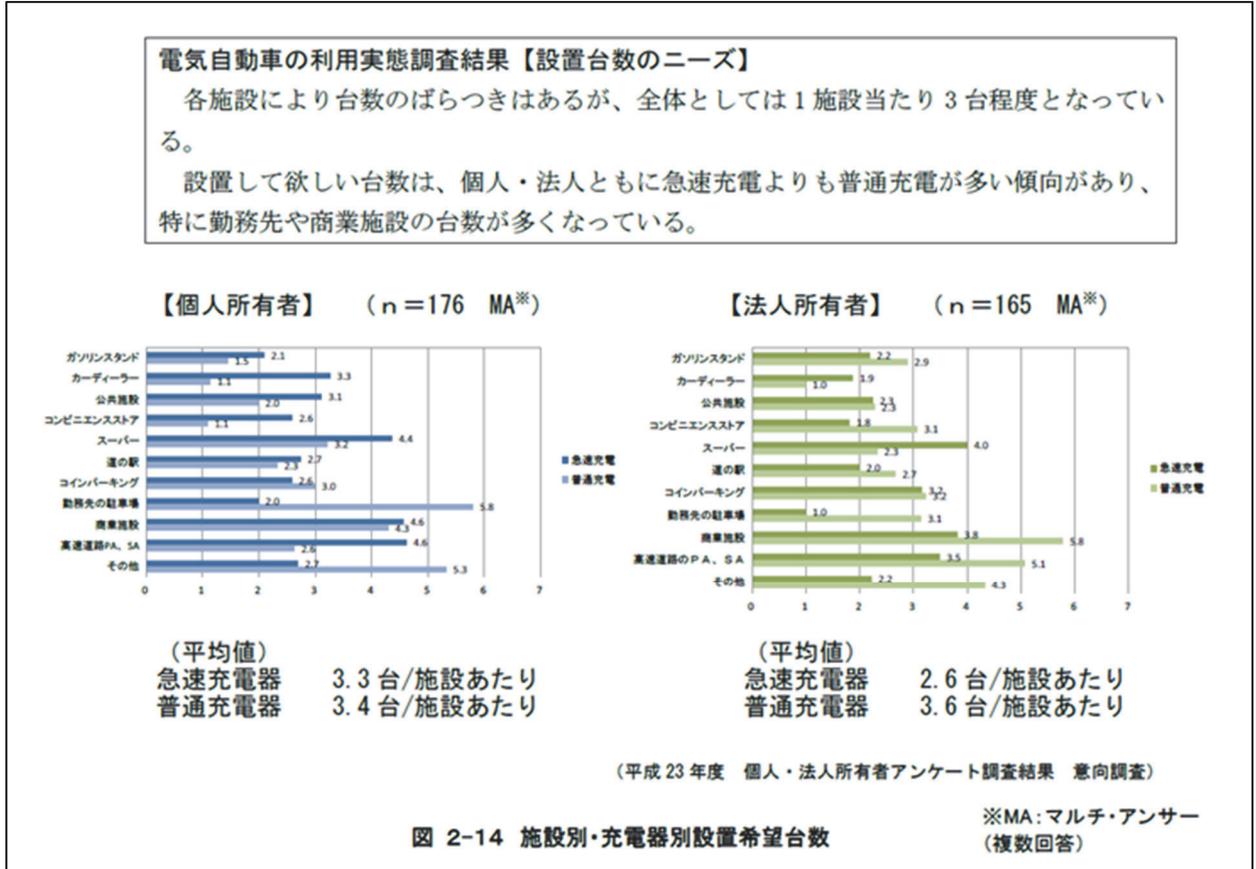
区分	計画交通量	二輪車駐車台数	面積
	(台/日)	(台)	(m ²)
S A	30,000台以上	8	25.0 小型車2ます相当
	30,000台未満	4	12.5 小型車1ます相当
P A	全箇所	4	12.5 小型車1ます相当

→算定の結果、二輪車専用駐車場 4 台 (小型車 1 台分) の駐車スペースとなりますが、需要を満たせない可能性も懸念されることから、二輪車専用駐車場 8 台分 = 小型車専用駐車場 2 台分とします。

自動二輪車専用駐車場 = 計 8 台 (小型車 2 台分) とします。

(6) 電気自動車（EV車）充電駐車場

電気自動車（EV車）専用の充電駐車場については、「駐車場等への充電施設の設置に関するガイドライン（H24年6月）/国土交通省都市局」に基づき算出します。

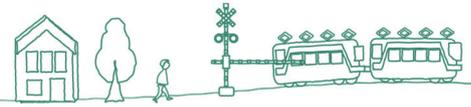


図表 1-30 電気自動車の利用実態調査結果【設置台数のニーズ】

出典：「駐車場等への充電施設の設置に関するガイドライン（H24年6月）/国土交通省都市局」P. 28

→ガイドラインでは、「電気自動車の利用実態調査」により、1施設あたり3台程度と整理されていることから、当施設については、電気自動車（EV車）充電駐車場＝3台とします。

電気自動車(EV車)充電駐車場＝計3台とします。



(7) 必要駐車台数のまとめ

「東日本高速道路株式会社 休憩施設設計要領（H17年10月、H30年7月）」、「駐車場等への充電施設の設置に関するガイドライン（H24年6月）」より必要駐車場規模を以下のとおりとします。

**必要駐車場規模（計143台）：小型車104台、大型車28台、身障者3台、
婦人用3台、二輪車8台（小型車2台分）、EV車3台**

図表 1-31 近隣道の駅の駐車マス数、敷地面積・建築面積

道の駅名	駐車マス数 ^{※1}		周辺交通量	
	小型車	大型車	台数	備考
さんりく	84台	7台	約194百台	R45号、三陸道
たろう	64台	12台	約53百台	R45号
区界高原	73台	10台	約53百台	R106号
やまびこ館	135台	5台	約53百台	R106号
遠野風の丘	164台	14台	約136百台	R283号
久慈（計画中）	120台	31台	約144百台	R45号、R395号
高田松原（R1.9～）	140台	33台	約176百台	R45号、R340号
（仮）新山田	104台	28台	約144百台	R45号、三陸道

※1：遠野風の丘は拡張前の台数

※交通量出典：道路交通センサス、国土交通省三陸国道事務所

なお、各種駐車ますの大きさに関しては、各種基準を参考に以下のとおり設定します。

図表 1-32 各駐車ますの大きさ

車種	駐車ますサイズ	
	幅×奥行	サイズの根拠
	(1台あたり)	
	(m)	
小型車	2.7 (2.5+0.2) ×5.0	休憩施設設計要領（H17.10）記載の寸法に余裕幅として0.2mを加味。
大型車	3.3×13.0	道路構造令の開設と運用（H27.6）
特殊大型車 （セミトレーラー車）	3.5×17.0	道路構造令の開設と運用（H27.6）
障害者用駐車場	3.5×6.0	都市公園の移動円滑化 整備ガイドライン（H24.3）
婦人用駐車場	3.5×6.0	身障者用駐車場と同サイズに設定
EV車専用 駐車場	3.0×6.0（急速充電器後方置き） 4.0×5.0（急速充電器横向置き）	電気自動車用急速充電器の設置・運用 に関する手引書（H26.3）
二輪車専用駐車場	5.0×2.7	小型車と同様

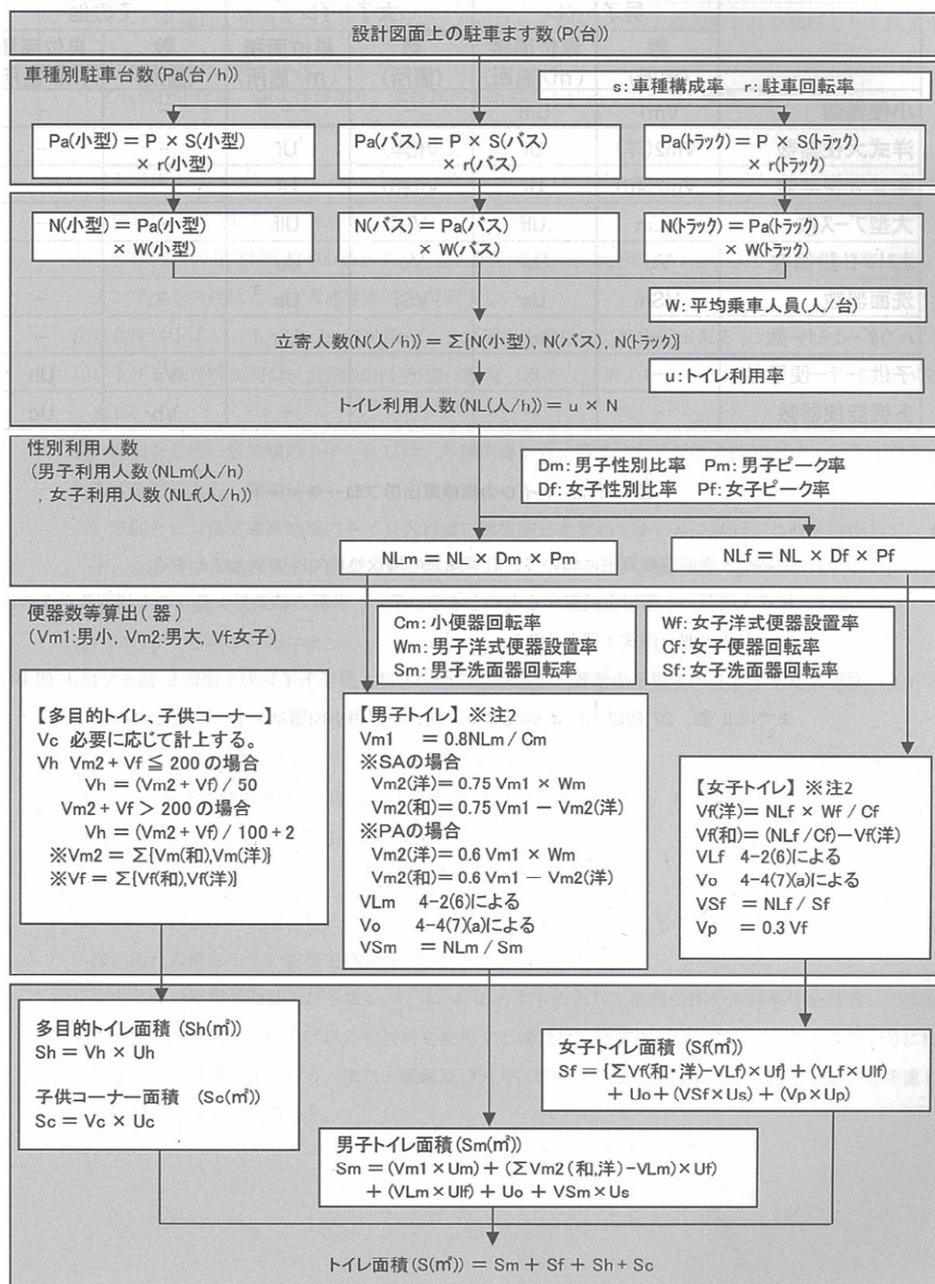
※駐車ますサイズの根拠については、ますサイズが大きい方の基準を使用する。

1-2-4 建物施設規模の検討

(1) 24 時間トイレ (250 m²)

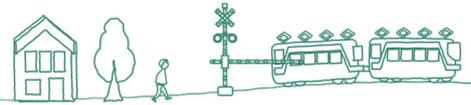
1) トイレ設置数の算定式

車種別駐車台数より、「東日本高速道路株式会社 設計要領 (第六集建築施設編) (H30 年 7 月)」に従い、下図のフローでトイレ規模の算出を行います。



図表 1-33 トイレの規模算出のフローチャート

出典：東日本高速道路株式会社 設計要領 (第六集建築施設編) (H30 年 7 月)



また、道の駅全体として必要なトイレ設置数は、以下の係数を用いて算定します。

図表 1-34 必要駐車ます数

道の駅全体	
事業主体	—
車種	SA値 (台)
小型車	104
大型車	28
小計	132
障害者用	3
婦人用	3
二輪車専用	2
EV車専用	3
合計	143

図表 1-35 トイレ規模算出の係数

項目	記号	係数				
		サービスエリア		パーキングエリア		
		一般部・都市部 (注) 1	観光部 (注) 1	バリアフリー有	バリアフリー無	
駐車ます数	P	(注) 2				
車種構成率	S	小型	0.88	0.92	0.86	0.90
		バス	0.04	0.03	0.03	0.02
		トラック	0.08	0.05	0.11	0.08
駐車回転率	r	(注) 3				
車種別駐車台数	Pa	P × S × r				
平均乗車人員	W	小型	2.2人		1.7人	
		バス	27人	24人	21人	20人
		トラック	1.1人			
トイレ利用率	u	0.76	0.72	0.74	0.71	
性別比率	Dm	男	0.54		0.59	
	Df	女	0.46		0.41	
ピーク率	Pm	男	2.1		2.6	
	Pf	女	2.8		3.7	
便器回転率	Cm	男	95人/h			
	Cf	女	40人/h			
洋式便器設置率	Wm	男	0.9			
	Wf	女	0.9			
便器数	(男・小) Vm1 (男・大) Vm2 (女) Yf	小便器利用率 0.8 大便器係数 0.75 Vm1=(男子便器利用人数)/Cm×0.8 Vm2=Vm1×0.75	小便器利用率 0.8 大便器係数 0.6 Vm1=(男子便器利用人数)/Cm×0.8 Vm2=Vm1×0.6			
	洗面器回転率	Sm	男	360人/h		
	Sf	女	215人/h			
1人当り面積	(男・小) Um	男・小	3.0㎡			
	(男・大、女) Uf	男・大、女	5.4㎡			
	(男女大型バス) U1m, U1f	男女大型バス	8.8㎡			
	(子供用) Uc	子供用	6.1㎡			
	(オストメイト) Uo	オストメイト	9.2㎡			
	(バリアフリー) Up	バリアフリー	2.2㎡			
	(洗面) Us	洗面器	3.0㎡			
(多機能) Uh	多機能	10.8㎡				

- (注)1. 都市部 SA：大都市（東京・名古屋・大阪）直近の概ね50km圏内のエリアとする。
観光部 SA：観光地やスキー等のレジャー施設の近郊に位置しており観光バスが多く立ち寄ると予想されるエリアとする。また、既存の休憩施設については本線交通量の休日係数（休日交通量/平日交通量）が1.5以上の路線に位置するエリアとする。
一般部 SA：上記以外のエリアとする。
- (注)2. 駐車ます数のうち大型車と小型車の割合は本線交通量に対する大型車の混入率等により変化する。また、大型車・小型車の兼用マス数は、1マスあたり小型車2マスに換算する。
なお、身障者用・トレーラー駐車マスは、除くものとする。
- (注)3. 駐車回転率 r（平均駐車時間）は表 4-2 のとおりとする。

出典：東日本高速道路株式会社 設計要領（第六集建築施設編）（H30年7月）

図表 1-36 SA・PA 平均駐車時間

エリアの種類	車種別	回転率
SA	小型車	2.4回/h(25分)
	大型バス	3回/h(20分)
	大型貨物	2回/h(30分)
PA	小型車	4回/h(15分)
	大型バス	4回/h(15分)
	大型貨物	3回/h(20分)

出典：東日本高速道路株式会社 設計要領（第六集建築施設編）（H30年7月）

2) 算定結果

「東日本高速道路株式会社 設計要領（第六集建築施設編）（H30年7月）」より、便器の設置数を以下のとおり算定しました。また、道の駅施設全体として必要なトイレ設置数は、駐車ます132台を基準に、算定した器数を基本とします。

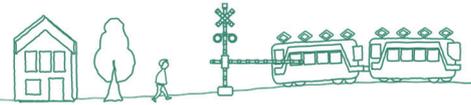
これらの条件から、24時間トイレとしての必要面積は242.10 m²を切り上げて250 m²とします。

図表 1-37 全体必要駐車マス数の整備分担（案）

内訳		算定結果	備考	
男子トイレ	男性・小便器	Vm1	10	
	男性・大便器（洋式）	Vm2（洋）	5	
	男性・大便器（和式）	Vm2（和）	0	※和式分は洋式に換算
	男性・大型ブース	VLm	1	
	オストメイト	Vo	1	
	男性・洗面器	VSm	4	
女子トイレ	女性・大便器（洋式）	Vf（洋）	18	
	女性・大便器（和式）	Vf（和）	0	※和式分は洋式に換算
	女性・大型ブース	VLf	1	
	オストメイト	Vo	1	
	女性・洗面器	VSf	4	
	パウダーコーナー	Vp	5	
その他	多機能トイレ	Vh	1	
	子どもトイレ	Vc	1	
必要面積（m2）			242.10	

図表 1-38 既存道の駅「やまだ」トイレ器数

			備考
男子トイレ	男性・小便器	8	手すり付き：2器
	男性・大便器	3	親子対応：1器
女子トイレ	女性・大便器	4	親子対応：1器 おむつ交換台付き：1器
	オムツ交換台	1	—
その他 (多目的トイレ)	洋式	1	—
	オストメイト	1	—

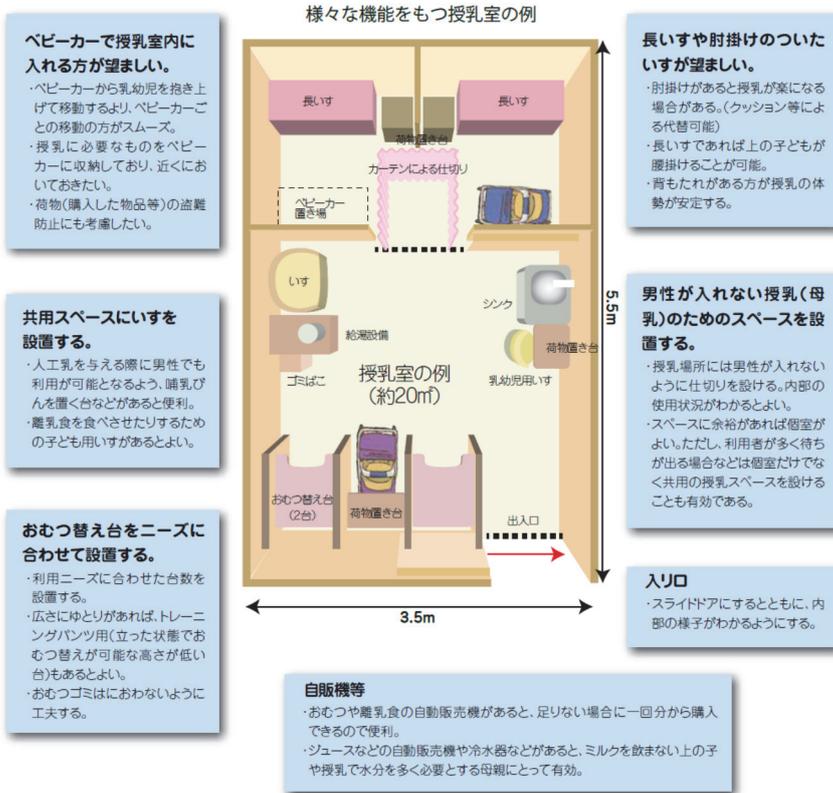


(2) 授乳室：2～3人の着座を想定（20㎡）

授乳室等2～3人の利用を想定し、20㎡程度を確保します。

男性もオムツ替えをし易いように、授乳室（女性専用）との動線を分けることに留意します。

●[授乳及びおむつ替えのため設備]



[参考資料]

- ・母乳及び哺乳びんによる授乳に対応した、授乳のためのスペースを設けることが望ましい。
- ・授乳のためのスペースは区切られた空間とし、授乳のためのいすを設置することが望ましい。
- ・授乳のためのスペースには、おむつ替えのための台等を適切に設けることが望ましい。
- ・出入口は、ベビーカーの利用に配慮した幅と、戸の形式とすることが望ましい。
- ・出入口付近には授乳のためのスペースである旨を表示することが望ましい。
- ・母乳による授乳のためのスペースは、カーテンやついたて等により、プライバシーを確保することが必要である。
- ・授乳のためのいすは、授乳の体勢が安定するよう、ひし掛け、背もたれがついたものであることが望ましい。
- ・授乳のためのスペースには、荷物置き場や調乳のための給湯設備、哺乳びんの洗浄のための設備を設けることが望ましい。
- ・おむつ替えのための台や乳幼児用いす・乳幼児用ベッド等の配置は、ベビーカー等の通行を妨げないように配慮する。
- ・男性の哺乳びんによる授乳にも配慮し、内部の設備配置等の状況がわかるよう表示する必要がある。

●整備の配慮

図表 1-39 様々な機能をもつ授乳室の例

出典：赤ちゃん連れにやさしい空間づくりガイドブック（福島県保健所福祉児童家庭課）

(3) 道路情報施設・観光情報施設：24h 道路情報を把握できる休憩所（170 m²）

道路利用者のための 24 時間利用可能な休憩施設として、道路交通情報の発信などを行うスペースを設置します。

「東日本高速道路株式会社 休憩施設設計要領（H30 年 7 月）」より、休憩所の標準規模を参考に休憩施設の標準的な面積を 170 m²（40 席相当）とします。

なお、道路交通情報を示すモニター画面の設置を想定しており、入口と 24h トイレを結ぶ動線上にモニター設置を想定します。



図表 1-40 道路情報モニターの設置のイメージ（道の駅「猪苗代」）

図表 1-41 休憩施設の規模指標

駐車台数 (台)	席数	標準的な面積 (m ²)
300	80	250
250	60	210
200	60	210
150	40	170
100台以下	30	140

出典：「設計要領第六集 建築施設編（H30. 7） / 東日本高速道路株式会社」第 1 編 P26

(4) 飲食施設：多様なニーズに柔軟に対応できるレストランスペース（300 m²）

「東日本高速道路株式会社設計要領（H30 年 7 月）」より、駐車マス数（小型車 121 台・バス 3 台・大型車 25 台）からレストランの面積を算定します。

算定の結果、飲食スペースとしての必要面積は、食堂は 100 席程度分の 200 m²、厨房は 100 m²の計 300 m²を確保します。

図表 1-43 飲食施設（レストラン等）必要規模算定



図表 1-42 飲食施設の規模算定のフローチャート

出典：東日本高速道路株式会社設計要領 第六集（H30 年 7 月）



(5) テナントスペース：1店舗 20㎡×2店舗を想定（40㎡）

テナントの利用形態は、食堂機能をフードコートに依存することとし、テナント内は厨房機能を中心とすることとします。

フードコート方式のテナント面積は、周辺事例を参照し、1店舗 20㎡（厨房のみ）を想定します。また、テナント数については、2店舗を想定し、計 20㎡×2店舗＝40㎡を確保します。

図表 1-44 テナントの規模

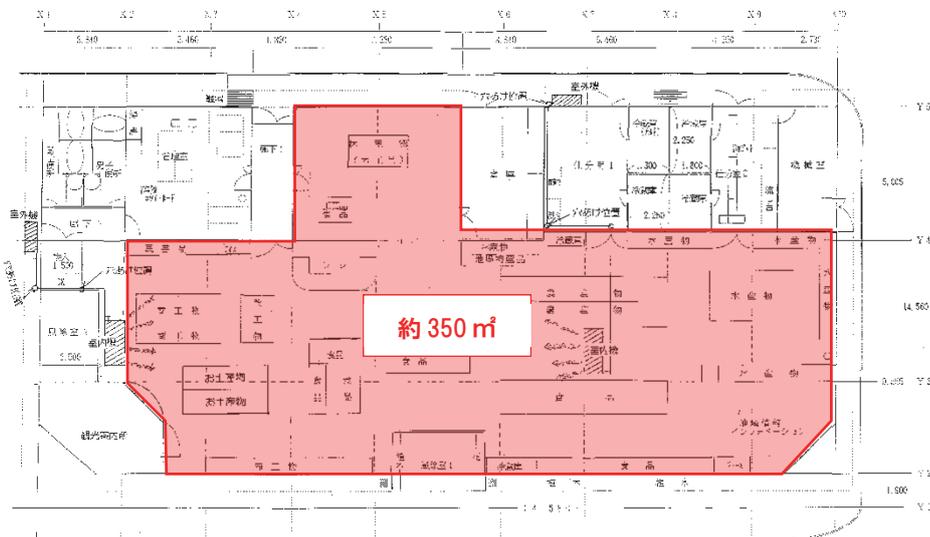
名称	所在地	開業年	延床面積 (㎡)	テナント面積 (㎡)	店舗数	一店舗あたり面積 (㎡)	備考
道の駅なないろ	北海道七飯町	H30.3	986	44.4	2.0	22.2	①23.69㎡+②20.68㎡(②は2つに分けて利用可能)
道の駅(仮称)上士幌	北海道上士幌市	H32.4(予定)	1,500	48.0	4.0	12.0	12㎡×4店舗
道の駅かくた(仮称)	宮城県角田市	H31.3	1,166	60.0	3.0	20.0	20㎡×3店舗
道の駅笠間	茨城県笠間市	R3.秋(予定)	3,159	78.0	3.0	26.0	レストラン44.5㎡+フードコート26㎡×3店舗
平均						20.0	

(参考：各道の駅 出店者募集要項)

(6) 産地直売施設：道の駅「やまだ」の産直施設+aの規模を想定（450㎡）

既存の道の駅「やまだ」の産地直売施設の規模は約 350㎡あります。

道の駅「やまだ」に品卸をしている既存の事業者に加え、新規事業者の参入が予想されるため、新たな道の駅の産地直売施設の面積は、現状より 100㎡広い 450㎡を確保します。



図表 1-45 道の駅「やまだ」産地直売施設

(7) バックヤード：産地直売施設の4割程度を想定（180㎡）

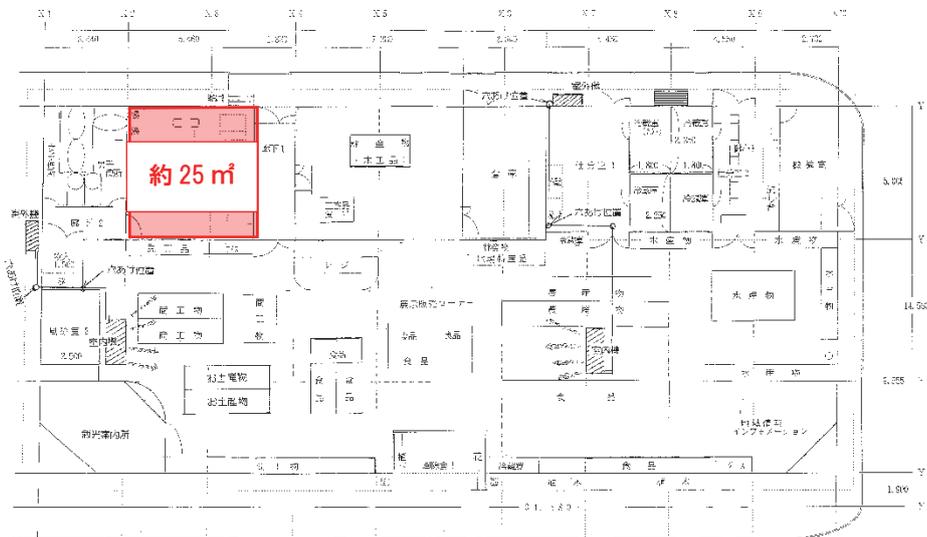
バックヤードの面積は、産地直売施設（450㎡）の4割程度の面積である180㎡を確保します。また、品卸や発送作業が容易に行えるよう、大型車の乗り入れが可能な間口を確保します。

(8) 加工施設（30㎡）

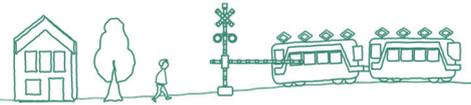
様々な食品加工を行う衛生管理された加工施設は、約30㎡と想定します。なお、今後、運営事業者と協議調整し、製造する品物の種類・方向性が見えてきた段階で再検討とします。

(9) 事務室：従業員3名を想定（30㎡）

既存の道の駅「やまだ」の事務室の面積は、従業員用の座席3席に対して、約25㎡あります。新たな道の駅でも同様に、従業員3名が同時に事務室を利用できるよう、約30㎡を確保します。

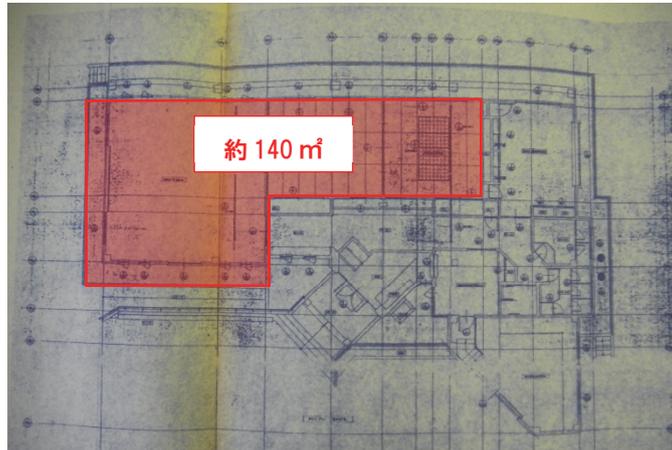


図表 1-46 道の駅「やまだ」事務室



(10) 体験・集会施設：被災前の地区集会施設と同規模の面積を想定 (140 m²)

「この土地ならではの」、オリジナル体験が可能な機能に加え、地域の集まり等で利用可能な集会所機能を持った体験・集会施設の整備を行います。地区周辺で被災前に利用されていた集会所のホール及び和室と同規模の面積を確保します。また、ものづくりの体験教室や様々なイベントでの活用も想定します。



図表 1-47 被災前の地区集会施設 ホール及び和室

(11) 導入施設の規模算定まとめ：(1,610 m²)

(1) ~ (10) を踏まえ、導入施設の規模を以下のとおりとなります。

図表 1-48 施設フレーム案

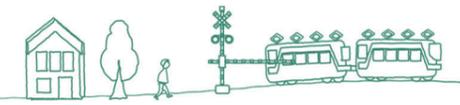
機能		面積	備考1	備考2	
休憩機能	①24時間トイレ	250 m ²	※別途計算式より、切り上げ	※①~② 計440m ² ※一体型整備により道路管理者と協働整備を想定	
	子育て関連施設	20 m ²	※想定、授乳室など		
	②道路情報施設・観光情報施設	170 m ²	※東日本高速道路株式会社 休憩施設設計要領より		
地域振興施設	③飲食施設 (BBQ・下処理・フードコート)	食事面積	200 m ²	※NEXCO基準より駐車台数から算定	※③~⑨ 計1170m ²
		厨房面積	100 m ²	※食事面積の5割程度	
	④テナント施設	40 m ²	※想定		
	⑤産直施設	450 m ²	※道の駅「やまだ」を基に算定		
	⑥バックヤード	180 m ²	※産直施設の4割程度		
	⑦食品加工施設	30 m ²	※想定		
	⑧事務室	30 m ²	※道の駅「やまだ」を基に算定		
	⑨体験施設・集会施設	140 m ²	※被災前の地区集会施設と同規模		
延床面積 計		1,610 m²			

(1) 駐車場・外構施設の配置計画

[前提条件]

- 駐車場台数は、小型車 104 台、大型車 28 台、身障者 3 台、婦人用 3 台、二輪車用 2 台、EV 車用 3 台の計 143 台とします。
- 建物の延床面積は、導入機能暫定結果を踏まえ 1,610 m²とします。平屋建てを基本とします。
- 敷地について、前山田病院跡地（約 1.0ha）内に必要な駐車台数分を収めることが困難であることから、敷地の拡大を想定した、約 1.4ha とします。必要な諸施設が納まるようレイアウトし、拡張範囲を決定します。なお、当計画地は土地区画整理事業用地内にあることから、区画道路の幅員変更といった改変は行わないこととします。
- メインとなる主動線は町道細浦・柳沢線からの出入りとします。
- 比較案の評価ポイントを以下のとおりとします。
 - ① 安全性 →大型車と小型車・歩行者の動線錯綜を可能な限り少なくする。
 - ② 利便性 →小型駐車場の端から施設メイン入口までのアプローチ延長を可能な限り短くする。
 - ③ 静音性 →住宅地内であるため、特に大型車駐車マスと周辺住居との距離関係を可能な限り長くする。
 - ④ 視認性 →ドライバーのアプローチを容易にする、分かりやすい駐車まスのレイアウトとする。
 - ⑤ 経済性 →建築面積を可能な限り大きくすることを目指す。
(2階を整備するとなると事業費は大幅増に繋がる)

以上の前提条件をもとに、施設計画の検討ポイントや施設配置のイメージを次頁に示します。



[施設の配置イメージ]

【事業区域】

- ・計画地は、現在施工中の区画整理事業区域内にあり、区画道路や敷地西側の用水路など施設構造物の改変は事業完了まで困難であることから、宅地内を対象に計画
- ・必要規模の駐車スペースや建物をレイアウトするにあたり、前山田病院跡地(約1.0ha)のみでは収まらないため、最低限の範囲で用地取得を行う計画を検討
- ・事業区域は約1.4ha(区画道路含む)とし、駐車スペース、建物、イベント広場、緑地等の整備を検討

【バックヤード】

- ・大型車が直接倉庫へ乗り入れることが可能な規模のバックヤードスペースを確保

【バス停】

- ・地域の方々のための公共交通ロータリーとしての活用と共に、観光客のためのシャトルバス発着点としての活用を想定

【建物】

- ・建築面積は約1,610㎡(平屋建てを想定)
- ・三陸道ランプやメイン出入口からの視認性を考慮し、赤線部分が建物の「顔(ファサード)」となることを想定

【外構・イベント広場】

- ・キッチンカーの出店や、イベント開催時に利用可能な広さを確保

【小型車・大型車駐車場】

- ・小型車と大型車の駐車スペースを分離することにより、駐車場内の安全性を確保
- ・敷地周辺に立地する住居への影響を考慮し、遮光性、遮音性の観点から植栽帯を設置
- ・区画道路東側の駐車スペースでは、将来的なEV車の需要増への対応も想定

【緑地・広場】

- ・観光客や地域の方々ที่憩えるポケットパークとしての利用を想定

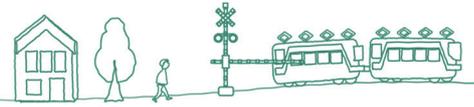
【メイン出入口へのアプローチ道路の拡張】

- ・敷地出入口の安全性や視認性を考慮し、道路拡幅や右折レーン設置などを将来的に検討



(注) 敷地範囲には一部私有地が含まれており、今後用地取得が必要となります。

図表 1-49 配置計画図



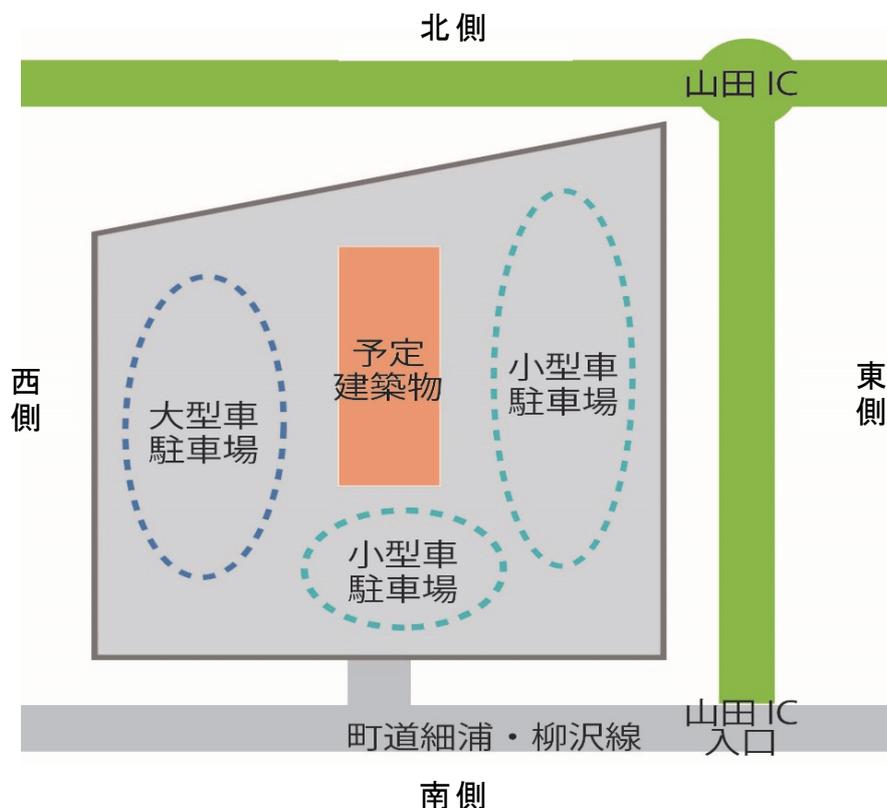
(2) 施設内レイアウトの考え方

<レイアウト全体について>

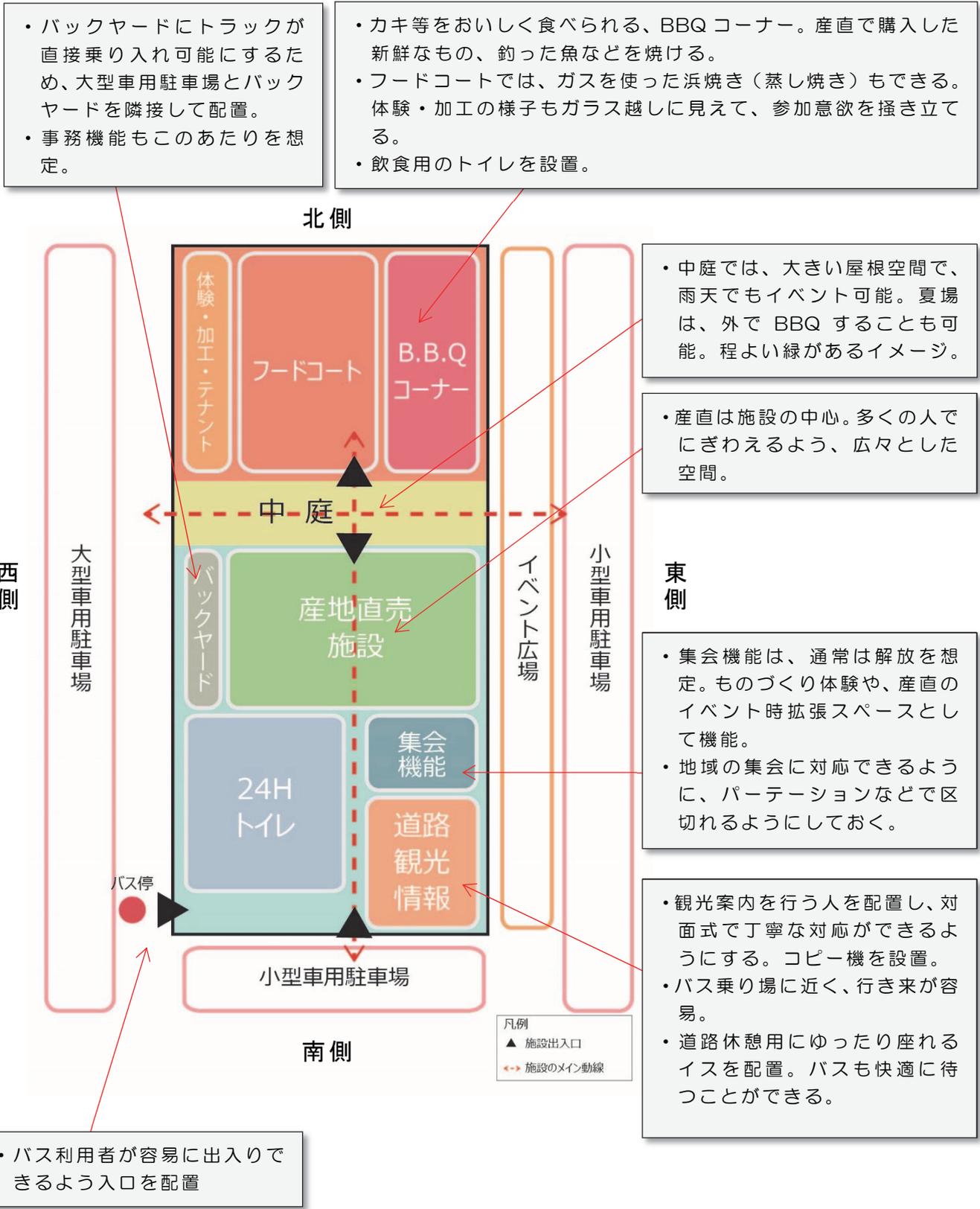
- 三陸道側から施設内の賑わいが見えるように、東側に BBQ コーナー、産直施設、道路観光情報施設を配置します。東面で日陰になりやすいことを逆手にとって、中の様子が見えるような大きい窓と、照明の配置などを検討します。
- 外構についても東側にイベント広場を設け、三陸道から賑わいを見渡せる配置とします。
- 施設のメイン出入口は、小型車駐車場からのお客さんを考慮すると東側が適していると思われるのですが、周辺の住宅への影響を考慮し、東西軸上に中庭を配置し、そこをメイン出入口とします。
- 中庭を介して、北側の飲食スペース、南側の産地直売スペースに、スムーズにアクセスできる配置とします。
- 南側は、24 時間開放することを考慮して、トイレ・道路情報施設を南側に寄せて、こちらにも出入口を設けます。動線上の縦軸を形成します。

<意匠デザインの留意点>

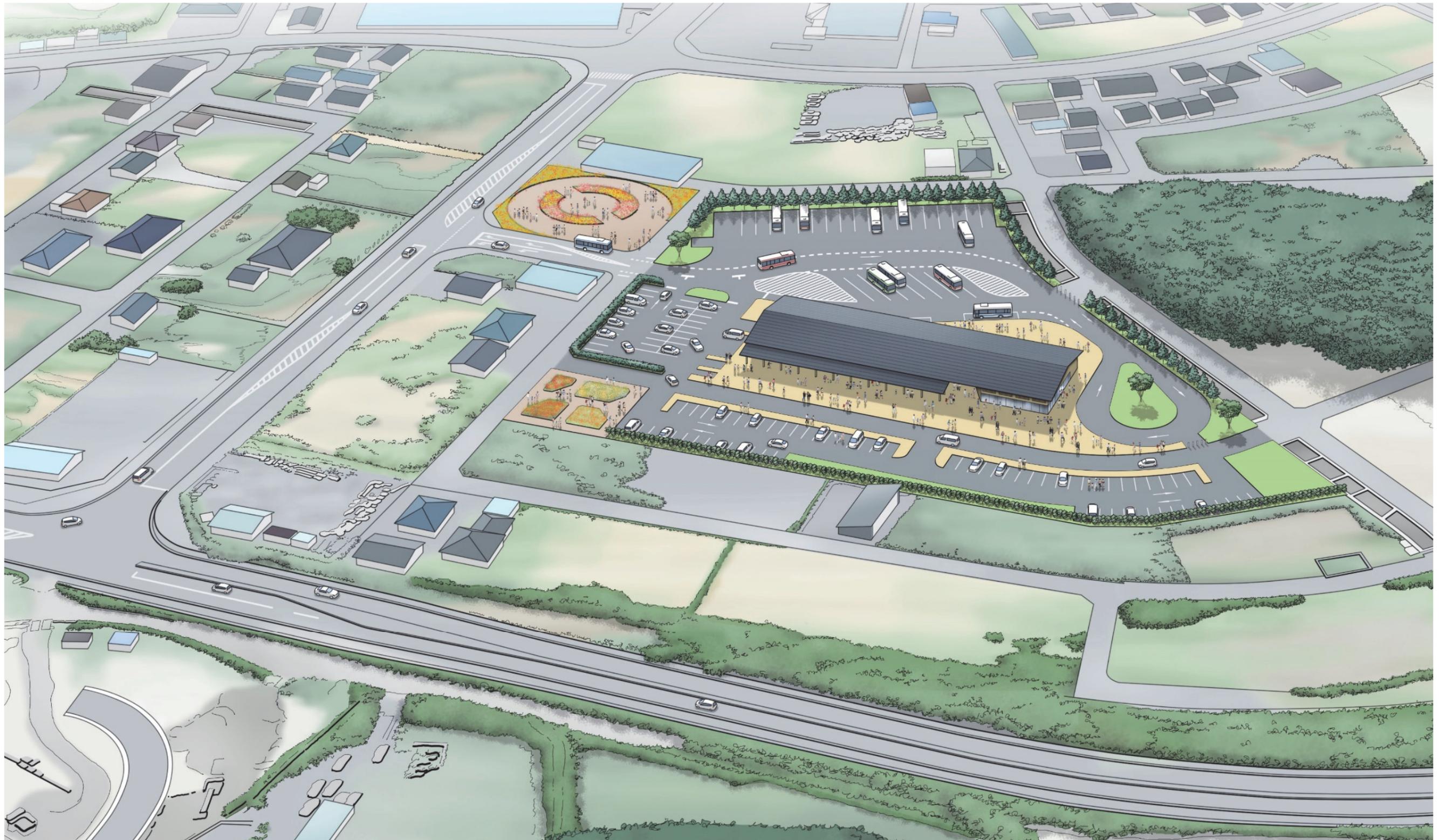
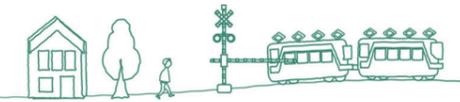
- 南側の駐車場メイン出入口からの見た目に対する印象に配慮した立体デザインとなるよう工夫を設けます。
- 三陸道側から、中の賑わいが覗けるようなデザインとなるよう工夫を設けます。



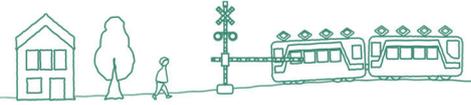
図表 1-50 敷地ゾーニング図



図表 1-51 施設内レイアウト・ゾーニング図



図表 1-52 道の駅 鳥瞰イメージパース



1-4 概算事業費の算出

新たな観光拠点として整備する道の駅の面積規模から概算事業費を算出しました。なお、本事業費は基本計画段階の概算費用であり、今後、設計を進める中で以下の金額は変動します。

■概算事業費

- ・ 概算工事費は類似事例の事業費より下表の想定工事単価を設定し算出。**約 11.0 億円**
- ・ 測量、外構設計、建築設計、工事監理費等の調査設計費は概算工事費の 1 割程度として算出。**約 1.1 億円**
※運営事業者の立ち上げに要する費用（専門の招聘など）等は含まず。
- ・ **合計：約 12.1 億円**

図表 1-53 概算工事費の内訳

施設区分	構造・仕様	面積	想定工事単価	想定事業費
駐車場・外構施設	As、インターロッキング、緑地広場等	14,000 m ²	15,000 円/m ²	2.1 億円
建築施設	木造平屋建て	1,610 m ²	550,000 円/m ²	8.9 億円
合計				11.0 億円

※想定工事単価は、近隣市町村の事業費単価を参考に切り上げて設定

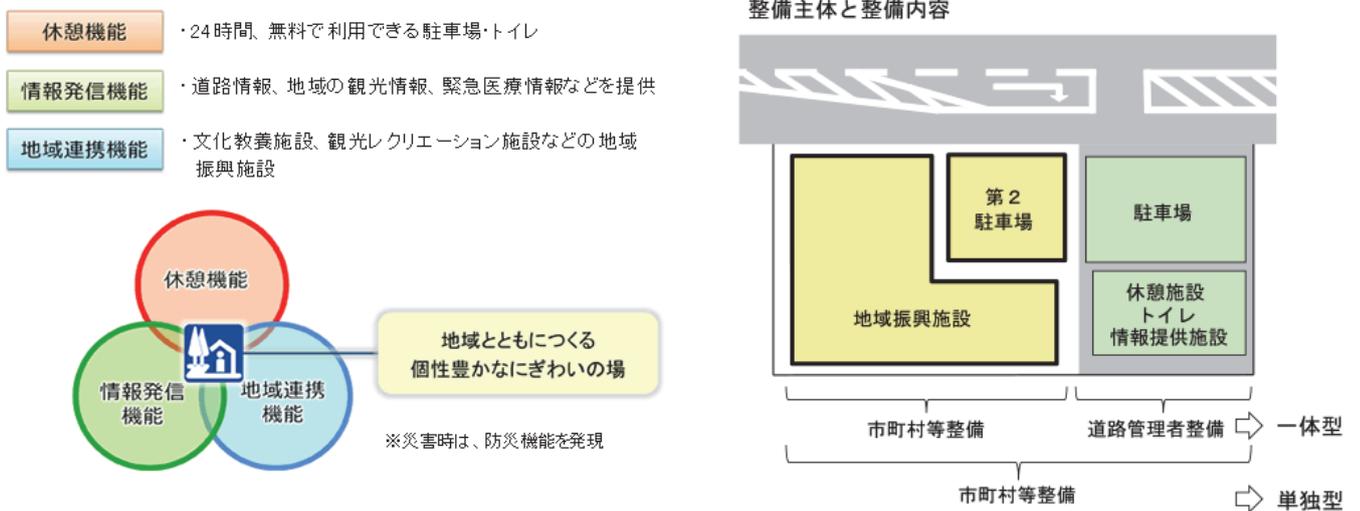
※土地取得費、什器備品等の購入費用は含んでいません

1-5 整備手法及び管理運営手法の検討

1-5-1 整備手法

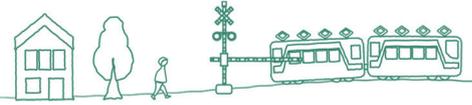
(1) 整備主体

道の駅の整備手法としては、道路管理者と自治体が協力して整備を行う「一体型整備」と、自治体が単独で整備を行う「単独型整備」があります。全道の駅のうち、約56%が「一体型整備」、約44%が「単独型」の道の駅となっており、現在の道の駅「やまだ」は「単独型」として建設されています。



図表 1-54 道の駅の概要

出典：国土交通省 HP



「一体型整備」のメリットは、道路管理者と協力して整備することによる自治体の費用負担軽減、広域的な道路情報の提供等があります。

新たな観光拠点は、道の駅としての整備を目指しますが、整備手法としては「一体型整備」を想定します。整備主体毎の役割分担は、次頁のとおりと想定され、今後協議をしながら設計・整備を進めていきます。

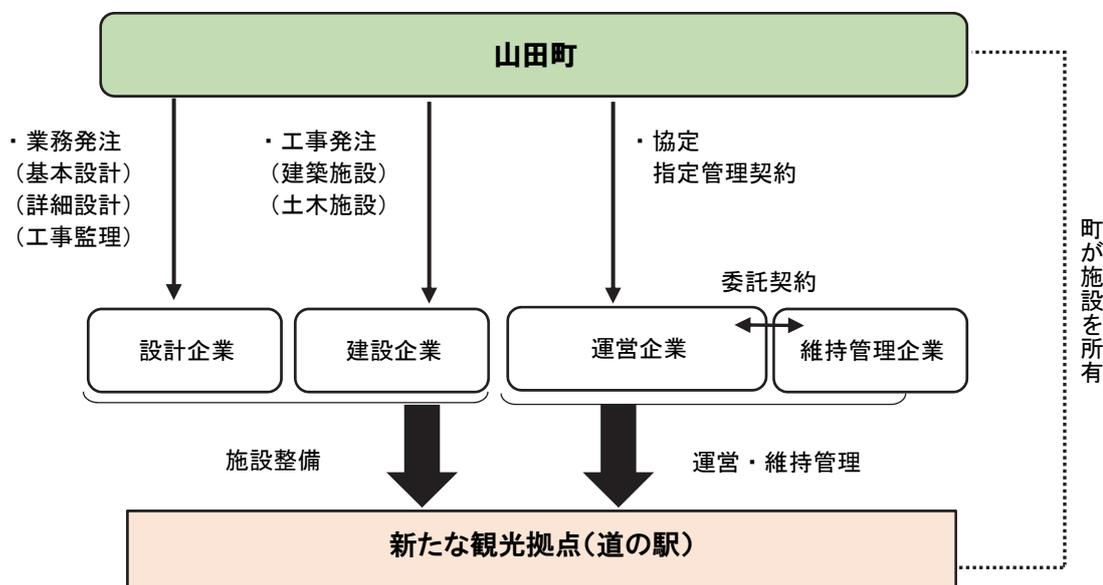
図表 1-55 導入機能別整備主体（一体型を想定した案）

機能		面積		想定される整備主体	
				山田町	道路管理者
休憩機能	駐車場			○	○
	①24時間トイレ	250	m ²	○	○
	子育て関連施設	20	m ²		
	②道路情報施設・観光情報施設	170	m ²	○(観光情報)	○(道路情報)
地域振興施設	③飲食施設 (BBQ・下処理・フードコート)	食事面積	200	m ²	○
		厨房面積	100	m ²	
	④テナント施設	40	m ²	○	
	⑤産直施設	450	m ²	○	
	⑥バックヤード	180	m ²	○	
	⑦食品加工施設	30	m ²	○	
	⑧事務室	30	m ²	○	
	⑨体験施設・集会施設	140	m ²	○	
延床面積 計		1,610	m²		

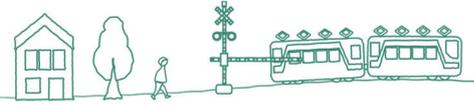
(2) 事業手法

事業手法については公設+包括運営委託方式（施設は町が建設・所有し、運営を民間に委託する手法であり、全国的に数多くの事例がある従来どおりの方法）を基本とします。

山田町から、設計企業へ設計業務発注、建設企業へ工事発注、運営企業へ指定管理委託をそれぞれ別個に、それぞれのタイミングで発注・対応します。そのため、設計→工事→運営委託の順番に検討が進むことが一般的ですが、課題として、運営者の意向が設計段階に反映され難いということがあげられます。そのため、魅力ある道の駅を形成するためには、施設設計段階から運営事業者の意見を反映させることが主要で、基本設計段階には指定管理候補者を擁立することを目指す必要があります。



図表 1-56 事業スキームのイメージ（公設+包括運営委託方式）



図表 1-57 管理運営手法（事業手法）の比較

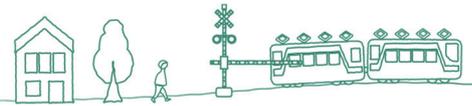
事業手法	概要	資金調達	設計建設	維持管理・運営
(1) 公設公営方式	<ul style="list-style-type: none"> 資金調達、設計・建設、維持管理・運営をすべて公共が行う。 三セクによる運営の場合は、この方式となる。 	公	公	公
(2) 公設+包括運営委託方式 (※従来方式)	<ul style="list-style-type: none"> 公共が設計・建設を行い、指定管理者制度により維持管理・運営を包括的に民間に委ねる。 現状、この方式が主流。比較的スムーズに運営者が決まれば最短で開業可能。 ただし、公共による設計が終わり、建設開始と並行して運営者が決まるため、運営者が使い難い、応用し難い施設構成となるという課題がある。 	公	公	民
(3) DBO方式 Design⇒Build⇒Operate	<ul style="list-style-type: none"> 公共が資金調達を行い、民間に設計・建設、維持管理・運営を一体的に委ねる。 近年散見される方式（※道の駅「京丹波味夢の郷」） PFI法に準じて運用されるケースが多い。 民間による設計であるため、事業計画に則った施設運用が可能。ただし、民間事業者参画の可能性を調査する必要があるため、(2)よりも開業までに時間を要する。 <p>※民間事業者コンソーシアムを立ち上げ、地元企業連合とすることも可能</p>	公	民	民
(4) PFI方式 Public Finance Initiative	<ul style="list-style-type: none"> 民間に全て（資金調達、設計、建設、維持管理・運営）を委ねる。 民間事業者が銀行から融資を受けて整備。公共が年割でサービスを購入する。そのため、最終的にイニシャル相当を公共が負担。 規模が大きく、複合的で、採算性が見込める事業であれば採用される方式。（※道の駅「つどいの郷むつざわ」など） 	民	民	民

(3) 活用が想定される補助メニュー（一部）

道の駅の整備に活用が可能と考えられる支援制度は以下のようなものがあります。今後、補助事業の要件等を確認し、適切な支援メニューの活用を検討していきます。

図表 1-58 補助メニュー（1/2）

省庁	支援制度の名称	概要	補助率
内閣府	地方創生推進交付金	地域経済の活性化という喫緊の課題に対応するため、地域の観光振興や住民所得の向上等の基盤となる先導的な施設整備等を支援するもの。	1/2
内閣府・厚生労働省	地域子育て支援拠点事業	児童福祉法に基づき、市町村が実施する「地域子育て支援拠点事業（乳幼児及びその保護者が相互の交流を行う場所を開設し、子育てについての相談、情報の提供、助言その他の援助を行う事業）」について、支援するもの。	10/10相当（上限あり）
総務省	地域経済循環創造事業交付金	産学金官の連携により、地域の資源と資金を活用して、雇用吸収力の大きい地域密着型事業の立ち上げを支援するもの。	原則 1/2 上限原則 2,500万円
	公衆無線LAN環境整備支援事業	無線LANによる無線通信を利用することが困難な状態の解消を図るため、特定の施設において、無線通信用施設及び設備並びに当該無線通信用施設及び設備の開設に必要な伝送用専用線を整備する事業を支援するもの。	1/2
	過疎地域遊休施設再整備事業	過疎地域の廃校舎や使用されていない家屋等の遊休施設を有効活用し、地域振興や都市住民等との地域間交流を促進するため、生産工施設、資料展示施設、教育文化施設、地域芸能・文化体験施設等の整備に要する経費に対して補助を行うもの。	1/3
環境省	二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金（設備の高効率化改修支援事業）	CO2 排出削減に向けて、機器全体の更新が困難な事業者に対して、エネルギー効率改善に寄与する部品・部材の交換・追加による設備の効率改善を支援するもの。	1/2
	二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金（地域の防災・減災と低炭素化を同時実現する自立・分散型エネルギー設備等導入推進事業）	地域防災計画又は地方公共団体との協定により、災害時に避難施設等として位置づけられた公共施設又は民間施設に、平時の温室効果ガス排出抑制に加え、災害時にもエネルギー供給等の機能発揮が可能となり、災害時の事業継続性の向上に寄与する再生可能エネルギー設備等の導入を支援するもの。	1/2



図表 1-59 補助メニュー（2/2）

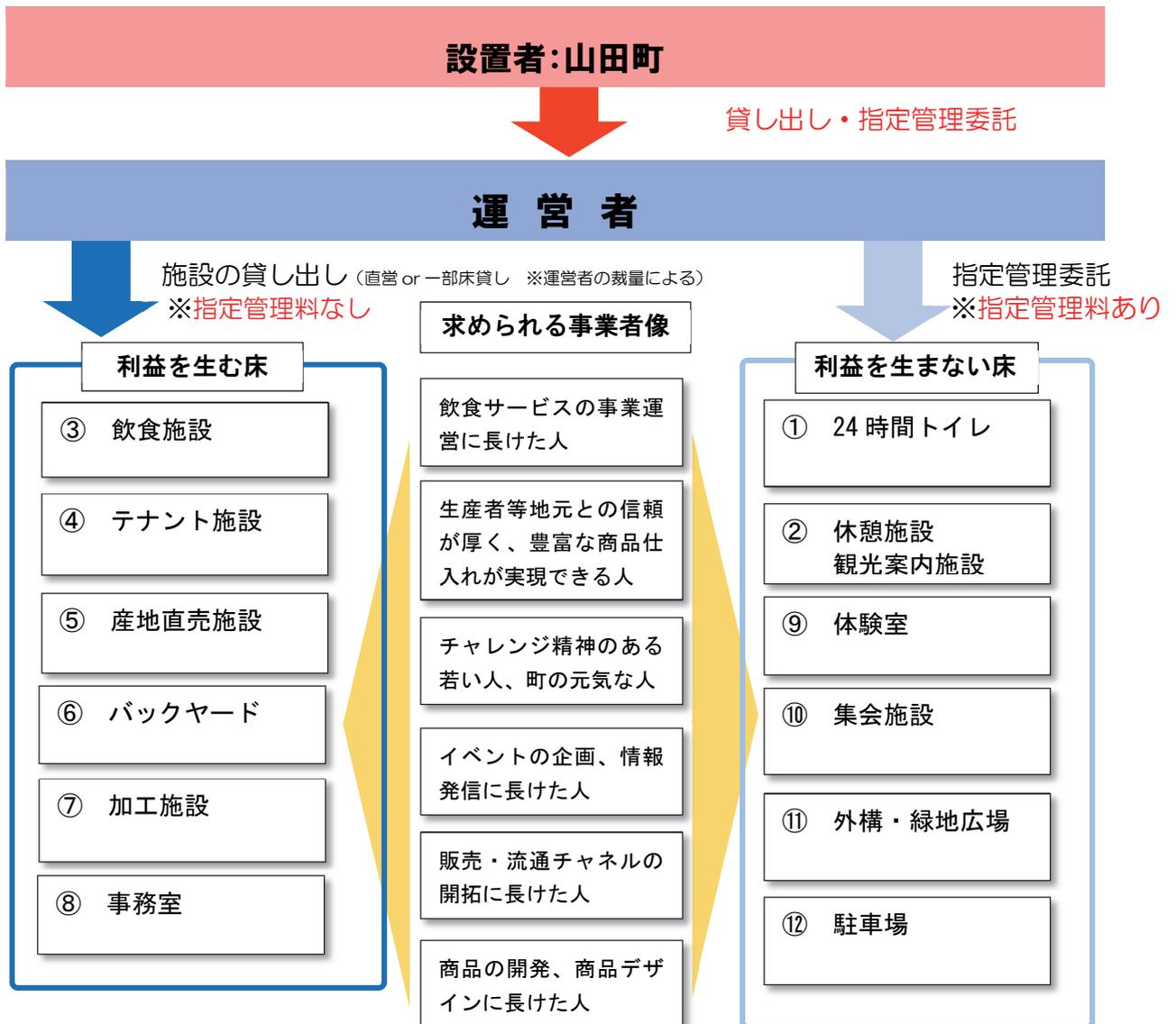
省庁	支援制度の名称	概要	補助率
農林水産省	農山漁村振興交付金 （農山漁村活性化整備対策）	地域の創意工夫による活動の計画づくりから農業者等を含む地域住民の就業の場の確保、農山漁村における所得の向上や雇用の増大に結び付ける取組までを総合的に支援するもの。	1/2
	食料産業・6次産業化交付金（加工・直売）	農山漁村の所得や雇用の増大を図るため、多様な事業者がネットワークを構築して取り組む加工・直売の取組み及び地域ぐるみの6次産業化の取組を支援するもの。	3/10 上限1億円
経済産業省	電気自動車・プラグインハイブリッド自動車の充電インフラ整備事業費補助金	電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車の普及に不可欠な充電インフラの整備を図るため、充電設備を設置する者に対して、充電設備費及び設置工事費の一部を補助もの。 道の駅は、国土交通省の道の駅に登録されているものを要件として、充電設備の機器購入費・工事費が支援の対象となる。	10/10
国土交通省	官民連携基盤整備推進調査費	官民が連携して策定する地域戦略に資する事業について、基盤整備の構想段階から事業実施段階への円滑かつ速やかな移行を支援するもの。	1/2
	社会資本整備総合交付金 （社会資本整備総合交付金事業）	地方公共団体等が行う社会資本の整備その他の取組を支援することにより、交通の安全の確保とその円滑化、経済基盤の強化、生活環境の保全、都市環境の改善及び国土の保全と開発並びに住生活の安定の確保及び向上を図ることを目的とするもの。	概ね4割
	地域公共交通確保維持改善事業	生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供され、また、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害の解消等がされるよう、地域公共交通の確保・維持・改善を支援することを目的とするもの。	1/2
観光庁	広域周遊観光促進のための観光地域支援事業	訪日外国人旅行者等の各地域への周遊を促進するため、DMO（※）が中心となっていく、地域の関係者が連携して観光客の来訪・滞在促進を図る取組を支援するもの。 ※ DMO(観光地域づくりの舵取り役): Destination Management/Marketing Organization	① 定額：上限2,000万円 ② 1/2
	訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業（地方での消費拡大に向けたインバウンド対応支援事業）	訪日外国人旅行者の受入環境整備を行うための緊急対策を促進することを目的として、訪日外国人旅行者が利用しやすい観光地の公衆トイレ整備等に要する経費の一部を補助するもの。	1/3 ②のみ 1/2

1-5-2 管理運営手法の検討

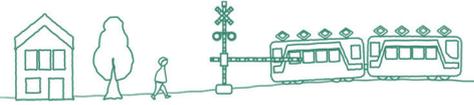
(1) 運営スキームのイメージ案

運営スキームのイメージを以下に整理します。設置者となる山田町は、運営者へ施設の貸し出し・指定管理を委託します。指定管理の対象となるのは、「利益を生む床」と「利益を生まない床」の2種類あり、「利益を生む床」については事業活動を行う場として施設の貸し出しを行います。施設管理料については、無償・もしくは経常利益からの一定料率徴収などを検討します。「利益を生まない床」については、公共性の高い機能として、施設の維持管理に要する費用の補填などを検討します。

また、それぞれの機能を上手に活用していくには、各機能の特質に合わせた人物を見つけ配置（適材適所）する発想が重要となります。



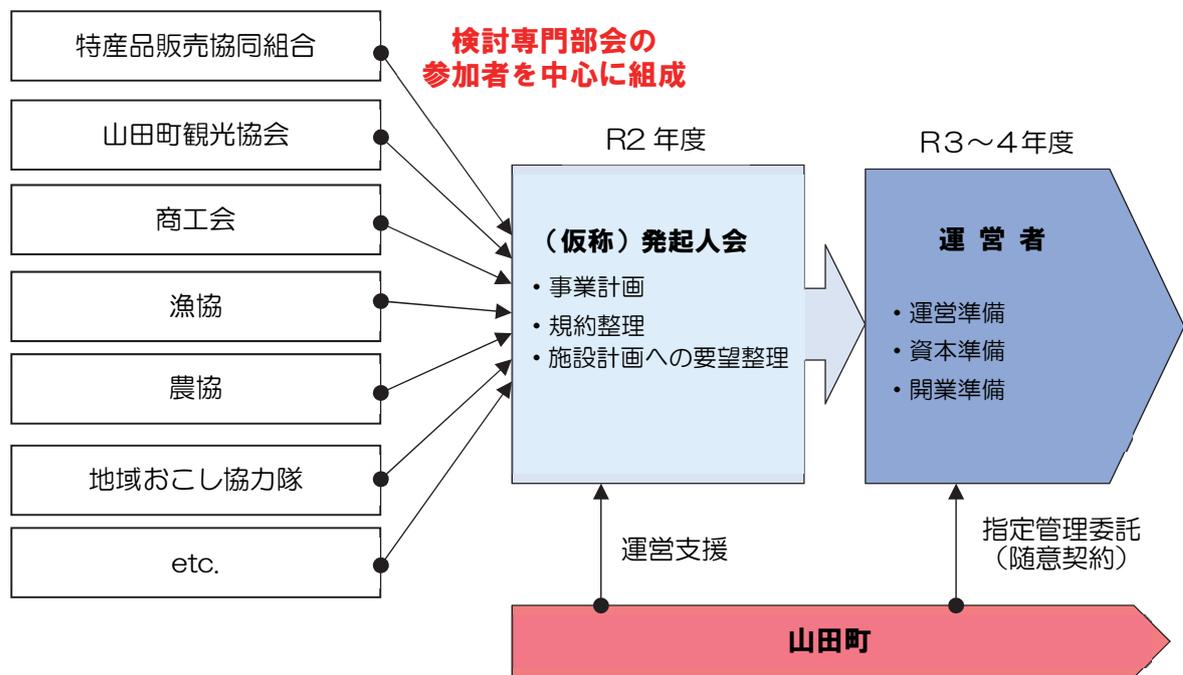
図表 1-60 運営スキームのイメージ



(2) 運営母体の立ち上げイメージ案

前述のとおり、将来的な使い勝手を良くするため施設の設計段階で運営事業者の目星を立てておくことと、各施設機能を最大限有効に活用するため、様々なタレント・人物の起用を柔軟に図ることが重要となります。

そのため、新たな観光拠点となる道の駅の運営を担うことを想定した組織として、(仮称) 発起人会の立ち上げを目指します。当発起人会は、本基本計画検討のために検討専門部会に参加した町内の方々を中心に、町の中から有志を募ることが望ましいと考えます。町民を中心に組成することで、地域に根ざした道の駅の運営を図ります。



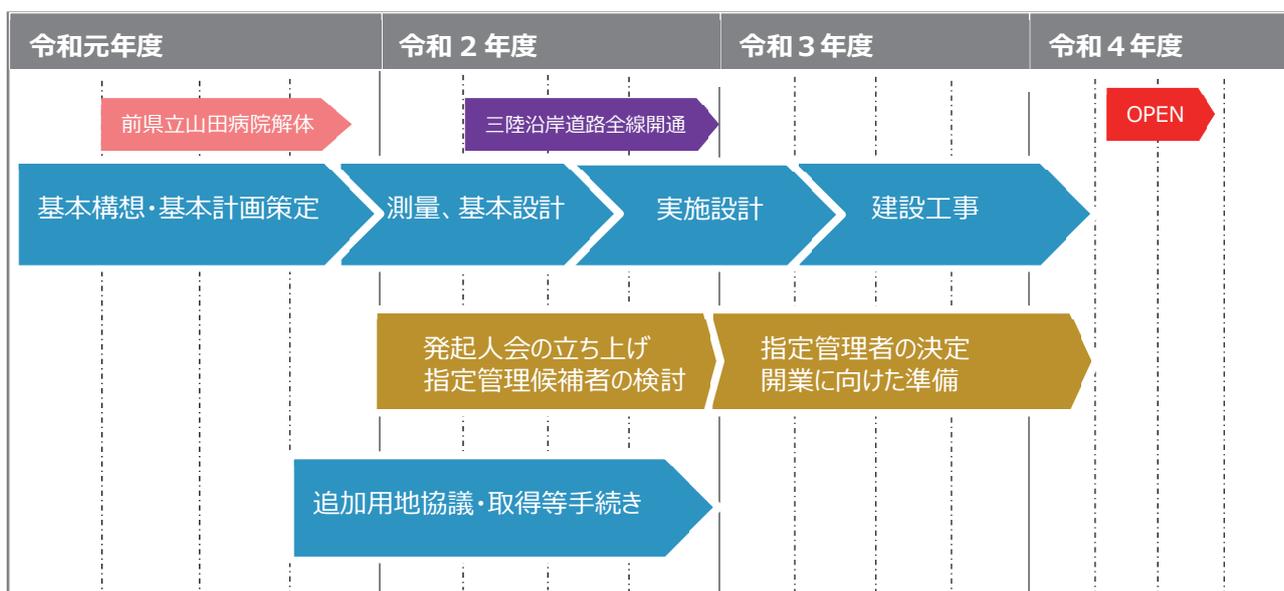
図表 1-61 運営組織母体の形成フローイメージ

1-6 事業スケジュールと今後の課題検討

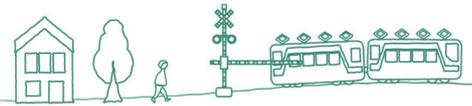
(1) 事業スケジュール

令和2年度に測量、基本設計を完了させ施設の根幹となる計画を策定します。この作業と並行して、新道の駅の運営者となるべき組織を結成するための発起人会を立ち上げ、検討を進めていきます。

令和3年度途中には、施設の実施設設計を終え建設工事に着手します。令和4年春頃には建設工事を完了し、夏頃のオープンを目指し進めていきます。



図表 1-62 概略事業スケジュール



(2) 今後の課題

今後、事業化に向けて、更に検討を深めるべき課題を以下に整理します。

① 発起人会への参加者の募集、立ち上げ等支援

- ・基本計画として、専門部会での意見交換を踏まえながら新たな観光拠点（道の駅）のコンセプトや必要な機能などについて話し合ってきました。しかし、まだ運営事業者がいない、主体性が無い中での多様多様な意見を取り入れた計画となっています。そのため、次のステップとしては、実際運営に携わる組織の候補者となる組織を早期に立ち上げ、事業計画を構想することが重要となり、そのために部会委員を中心としたコミュニティの形成、視察旅行や研修の実施など、町民の積極的な関わりを継続して持つ必要があります。
- ・また、並行して、建物の基本設計が進むため、基本設計段階で施設に求める事項を設計に取り入れておくことが望ましいと考えられます。その理由は、実施（詳細）設計段階での方針転換は、後工程に非常に大きい影響を与える可能性があるためです。できたときに、使い勝手が悪い建物とならないように、適切なタイミングで設計サイドに意見と伝えることが重要となります。

② 運営母体の機能強化

- ・新しい観光拠点として整備する道の駅は、規模・機能は拡大し、来訪者の期待値も高いものとなります。特に来訪者については、昨今の道の駅ブームの拡大に伴い目が肥えており、また、WEBを通した口コミで様々な視点の評価がすぐに広がる傾向にあります。そのため、消費者側のニーズやトレンドを理解した運営が求められています。
- ・全国的に良い評価となっている道の駅への視察や、道の駅運営の立役者となっている有識者等へのヒアリング・意見交換を行うなど、運営母体の機能強化に向けた取組が必要となります。

③ 事業内容の強化・多角化

- ・健全な経営体制とするには、積極的な投資活動が必要となります。しかし、古い体質が残る多くの道の駅では、公設の薄利多売ビジネスから最低限の人員費を捻出することが精一杯で、広告宣伝活動や商品開発活動に資金を割けられていないという実態があります。これにより、売上高の低迷、従業員のモチベーション低下など、負のスパイラルに陥ってしまう傾向がみられます。
- ・そのため、比較的原価率も低く利用者の目的となりやすい飲食メニューを充実させることや、道の駅オリジナル商品の開発・販売など、多角化に乗り出していくことが重要となります。

④ ALL 山田町での取組及び町内全体へ誘導するための仕掛けづくり

- ・新たな観光拠点をきっかけに、町の中に人の流れが入り込んでくるように様々な仕掛けを ALL 山田町で考え、取り組み、実践していきます。その中心的役割を担う発起人会の立ち上げを支援していきます。

⑤ 廃校となる山田北小学校の利活用計画との連携

- ・北小学校や、防潮堤周辺の広場施設など、新たな観光拠点以外の拠点機能について方向性・計画をまとめ、R4年度に向けて整備していく必要があります。
- ・また、新たな観光拠点から近い山田湾海岸部に整備される防潮堤及び関連緑地など、新たな都市施設を観光資源として有効に活用できるよう、官民が連携して積極的に関わっていくことが求められます。

⑥ 船越地区の現道の駅施設の在り方に関する検討、合意の形成

- ・基本構想の整備方針において示したとおり、既存の道の駅「やまだ」、観光物産館「とっと」は機能移転・集約を目指し、現道の駅を前県立山田病院跡地に「移転リニューアル」する形で整備を進めます。
- ・一方で、現道の駅は、船越地域の方々にとって重要な商業施設であるとともに、東日本大震災で被害を受けず、防災上安全性の高い場所に立地しています。このことを踏まえ、例えば、「まちの駅」や「うみの駅」とするなど、地域の方々には商業施設や災害時の防災拠点として、来訪者にはトイレや休憩場所等を提供できる拠点として再構築を図るなど、移転後の在り方について引き続き関係機関と協議していきます。



岩手県下閉伊郡
山田町