

三好市

「(仮称) 箸蔵道の駅」基本計画

2019 (令和元) 年 6 月

# 基本計画 目次（案）

---

## 第1章 はじめに

1.1 背景と目的	3
1.2 「道の駅」の概要	3
1.3 全国の「道の駅」	5
1.4 徳島の「道の駅」	7

## 第2章 三好市の特徴と課題

2.1 三好市の特徴	8
2.2 三好市を取り巻く情勢と環境	11
2.3 まちづくりの基本理念	12
2.4 三好市の取組み	12

## 第3章 事業対象地について

3.1 市の玄関口	14
3.2 池田町州津エリア	15
3.3 周辺の施設立地（予定）状況の整理	16
3.4 箸蔵寺とお遍路さん	17
3.5 現地調査	18
3.6 敷地条件の整理	19

## 第4章 基本方針

4.1 目指す「道の駅」	20
4.2 類型別機能	20
4.3 コンセプト	21
4.4 整備手法	23
4.5 周辺の整備予定施設との連携	23
4.6 親水空間の検討	24

---

## 第5章 施設計画

5.1 乗入れ位置の検討	25
5.2 配置パターンの検討	28
5.3 模型による配置検討	29
5.4 敷地整備の考え方（ゾーニング）	30
5.5 導入機能の整理	31
5.6 施設規模の検討	43
5.7 施設規模の算出	44
5.8 施設キーワードの抽出	69
5.9 配置計画の検討	70
5.10 建物階数による比較検討	75
5.11 建物デザインの検討	76
5.12 立面計画による検討	77
5.13 立面計画と階数の違いによる建物デザインの検討	78
5.14 施設計画の方向性	82
5.15 概算事業費	84
5.16 財政支援制度	85

## 第6章 整備・管理運営手法

6.1 整備主体	87
6.2 管理運営手法	87
6.3 事業収支について	92

## 第7章 今後の進め方

7.1 事業スケジュール	93
7.2 実現に向けた課題の整理	93

## 参考資料

参考1 検討体制	96
参考2 整備検討委員名簿	96
参考3 三好市「道の駅」整備検討委員会設置要項	97
参考4 上位・関連計画	99

# 第1章 はじめに

## 1.1 背景と目的

三好市は、2015（平成27）年度に「三好市まち・ひと・しごと創生総合戦略」（以下「総合戦略」という。）を策定し、地方創生策として観光産業を基幹産業の1つととらえるとともに、都市部からの移住者を受け入れ、人口減少の抑制と地域活性化を図ることを目標に掲げています。具体的には、市の南西部には祖谷のかずら橋や平家落人伝説の残る祖谷地区、名勝大歩危・小歩危、中心部にはうだつの町並みが残る池田・井川地区、北部には四国霊場第66番札所「雲辺寺」、香川金毘羅宮の奥ノ院「箸蔵寺」、市の中心部を流れる吉野川ではラフティング、南部では剣山山系の腕山には四国最古のスキー場等市内あらゆるところで年間を通じて楽しむことができます。こうした資源を活かし三好市では「三好市まるごと観光」を掲げ、観光客の誘致を進めるとともに「生涯活躍のまち構想」を策定し、40歳以上のU I Jターン者を積極的に受け入れ、移住を促し「三方（移住希望者、受け入れ地域、三好市全体）よし」の取組みを実践しています。

本計画は、新猪ノ鼻道路と一般国道32号線のクロスポイント近くにある約1haの遊休地（市所有地）を活用して、地域の活性化を目的とした新たな観光スポット「（仮称）箸蔵「道の駅」」について地域課題や周辺状況に対応し、住民意向や利用者ニーズに沿った整備を計画的、総合的に推進するための基本計画とします。

## 1.2 「道の駅」の概要

### 1.2.1 「道の駅」とは

長距離ドライブが増え、女性や高齢者のドライバーが増加するなかで、道路交通の円滑な「ながれ」を支えるため、一般道路にも安心して自由に立ち寄り、利用できる快適な休憩のための「たまり」空間が求められています。また、人々の価値観の多様化により、個性的でおもしろい空間が望まれており、これら休憩施設では、沿道地域の文化、歴史、名所、特産物などの情報を活用し多様で個性豊かなサービスを提供することができます。さらに、これらの休憩施設が個性豊かにぎわいのある空間となることにより、地域の核が形成され、活力ある地域づくりや道を介した地域連携が促進されるなどの効果も期待されています。

こうしたことを背景として、道路利用者のための「休憩機能」、道路利用者や地域の方々のための「情報発信機能」、そして「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ための「地域の連携機能」の3つの機能を併せ持つ休憩施設「道の駅」が誕生しました。

出典：「道の駅」の目的と機能/国土交通省

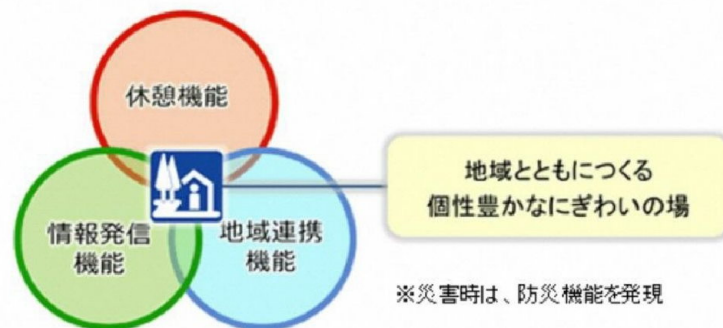
## 1.2.2 「道の駅」の目的と機能

### ○目的

- ・道路利用者への安全で快適な道路交通環境の提供
- ・地域振興に寄与

### ○基本コンセプト

休憩機能	・24時間、無料で利用できる駐車場・トイレ
情報発信機能	・道路情報、地域の観光情報、緊急医療情報などを提供
地域連携機能	・文化教養施設、観光レクリエーション施設などの地域振興施設



出典：「道の駅」の目的と機能/国土交通省

### 「道の駅」の基本コンセプト

## 1.2.3 「道の駅」の施設配置



出典：「道の駅」の目的と機能/国土交通省

### 「道の駅」の施設配置

#### 1.2.4 「道の駅」の設置者、登録方法

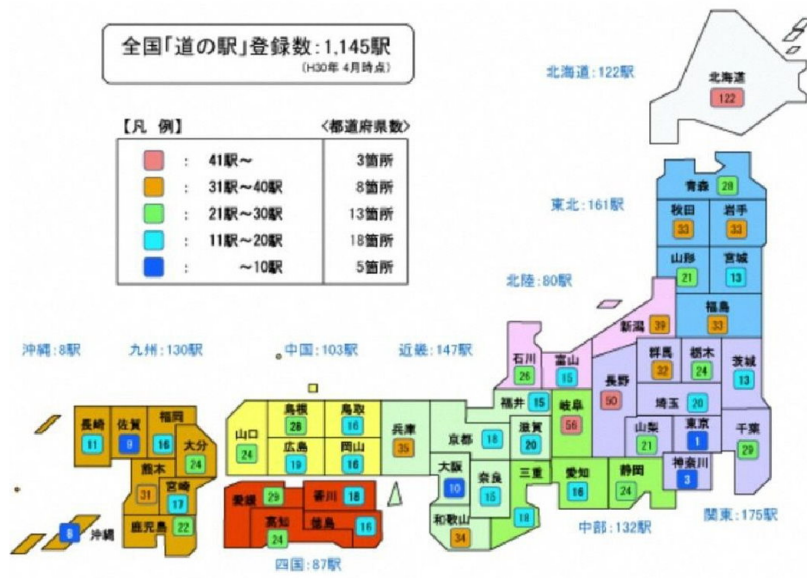
- ・「道の駅」は、市町村又はそれに代わり得る公的な団体が設置、登録は市町村長からの登録申請により、国土交通省で行います。
- ・整備の方法は、道路管理者と市町村等で整備する「一体型」と市町村で全て整備を行う「単独型」の2種類があります。

#### 1.2.5 「道の駅」の登録要件

- 休憩機能
  - ◇駐車場
    - ・利用者が無料で24時間利用できる十分な容量を持った駐車場
  - ◇トイレ
    - ・身障者用も設置
- 情報発信機能
  - ・道路及び地域に関する情報を提供（道路情報、地域の観光情報、緊急医療情報等）
- 地域連携機能
  - ・文化教養施設、観光レクリエーション施設などの地域振興施設
- 設置者
  - ・市町村又は市町村に代わり得る公的な団体
- その他配慮事項
  - ・施設及び施設間を結ぶ主要経路のバリアフリー化

### 1.3 全国の「道の駅」

「道の駅」は、平成5年から登録を開始し、2018（平成30）年4月25日までに1,145駅が登録されています。下図に示す四国の4県では87の「道の駅」が登録され、徳島県の「道の駅」登録数は、16駅となっています。



出典: 「道の駅」一覧/国土交通省

### 全国の「道の駅」



## 1.4 徳島の「道の駅」

県内の「道の駅」の立地状況は、以下のとおりです。



- |            |          |            |
|------------|----------|------------|
| ① 貞光ゆうゆう館  | ② 鷺の里    | ③ 穴喰温泉     |
| ④ となり      | ⑤ にしいや   | ⑥ わじき      |
| ⑦ 公方の郷なかがわ | ⑧ もみじ川温泉 | ⑨ 温泉の里神山   |
| ⑩ 藍ランドうだつ  | ⑪ 三野     | ⑫ 日和佐      |
| ⑬ 第九の里     | ⑭ 大歩危    | ⑮ ひなの里かつうら |
| ⑯ みまの里     |          |            |

出典：四国の「道の駅」/国土交通省（一部加筆）

徳島の「道の駅」



## 第2章 三好市の特徴と課題

### 2.1 三好市の特徴

#### 2.1.1 自然的特性

本市は、徳島県の西端にあり、西は愛媛県、南は高知県、北は香川県に接して四国のほぼ中央に位置しています。

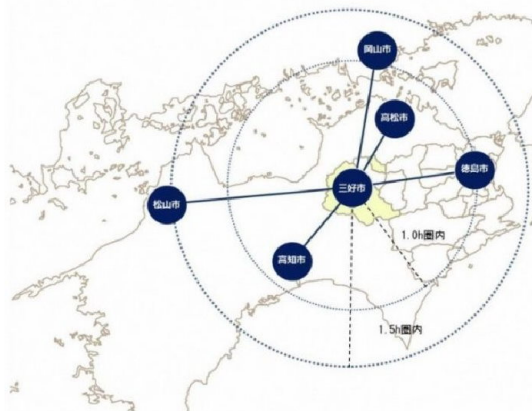
面積は721.42km<sup>2</sup>で、市町村では四国一の広い面積を有し、徳島県の17.4%を占めています。市域の大部分は丘陵並びに山地となっており、可住地は吉野川の沿岸部とその支流の谷合に点在しており、その面積は13.0%と低く、ほとんどが急峻な山地で形成されています。

四国三郎（しこくさぶろう）の異名を持つ大河吉野川が中央を通り、大歩危峡や黒沢湿原、紅葉の名所の竜ヶ岳、四国第二の高峰である剣山といった豊かな自然・名勝を有し、自然が織りなす四季折々の独特な風景は、日本でも屈指の美しい景観を形成しています。

#### 2.1.2 交通上の特性

本市における鉄道の状況は、東西方向にJ R徳島本線が国道192号線と並行し、南北方向にJ R土讃線が国道32号線と並行して走っており、池田地域にあるJ R阿波池田駅が2路線の重要な乗換駅となっています。

また、主要な幹線道路としては、東西に連絡する国道192号線、主要地方道鳴門池田線、徳島自動車道、南北に連絡する国道32号線があり、古くから四国中央地域の交通の要衝となっています。なお、2020年度の開通が予定されている新猪ノ鼻道路（国道32号線）は、延長の80.0%がトンネルとなるため、異常気象や積雪時の通行、救急搬送ルート確保など、安全・安心な人・物の流通向上が期待されています。



出典：生涯活躍のまち構想・基本計画/三好市  
四国中央地域における交通の要衝

### 2.1.3 観光的特性

本市は、剣山山系を源とする祖谷川の源流から吉野川上流域までの広域なエリアで形成されており、自然公園として北部と中部の山脈沿いに「剣山国定公園」並びに香川県境一带に「箬蔵県立自然公園」、高知県境に「野鹿池山自然環境保全地域」が徳島県により指定されています。

剣山国定公園には、渓谷の美しい急流で有名な大歩危・小歩危渓谷をはじめ、祖谷渓谷、剣山、三嶺などの観光拠点が含まれており、近年では、本市を訪れる外国人観光客も増加しています。

祖谷のかずら橋、大歩危・小歩危渓谷の遊覧船、うだつのまち並み、東祖谷山村落合伝統的建造物群保存地区、剣山には、春から秋にかけての観光シーズンを中心に多くの観光客が訪れています。また、市街地中心部で開催される「いけだ阿波踊り」等の伝統的な催しが充実し、井川地域南部の腕山スキー場、大歩危・小歩危渓谷のラフティング、剣山登山、急峻な山岳コースのなかで行われるサイクリングイベント「ツール・ド・にし阿波」の開催など、観光・スポーツ体験のまちとしてもにぎわっています。

また、ウォータースポーツのまちを目指すなか、2017（平成29）年には日本初となる「ラフティング世界選手権2017」が開催され、2018（平成30）年には「ウエイクボード世界選手権大会2018」が開催されました。



出典：生涯活躍のまち構想・基本計画/三好市

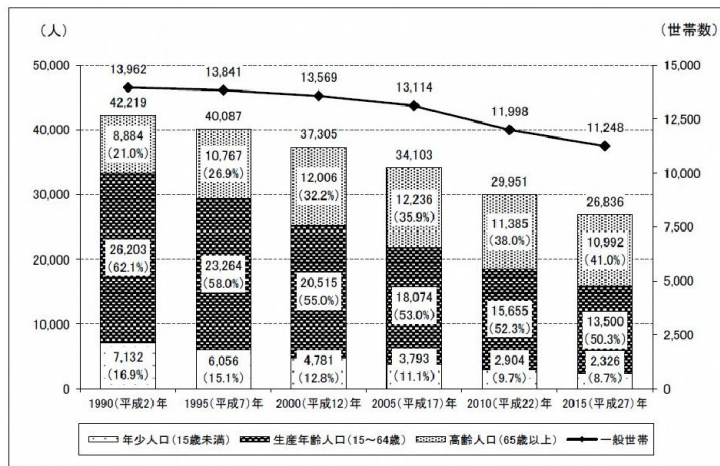
### 2.1.4 都市的特性

本市は、古くから三好地域における政治・経済の中心地であり、現在においても県西部の中核として銀行、スーパー、商店街やバスターミナルなどの都市機能が集積しています。

さらには、地域医療、救急医療の中核となる県立三好病院をはじめ、市立三野病院など充実した医療機関があるとともに、高齢者に優しい施策や充実した子育て施策などハード・ソフト両面において、暮らしやすく利便性の高い、定住や移住に適したまちづくりが進められ、近年では移住者も増加してきています。

### 2.1.5 人口・世帯数、就業構造の特性

本市の総人口は、2006（平成18）年の市発足以降減少を続け、国勢調査結果によると2005（平成17）年の34,103人から2015（平成27）年の26,836人と大幅に減少し、高齢化率も2005（平成17）年35.9%から2015（平成27）年41.0%と増加し、人口減少、少子高齢化が進んでいます。

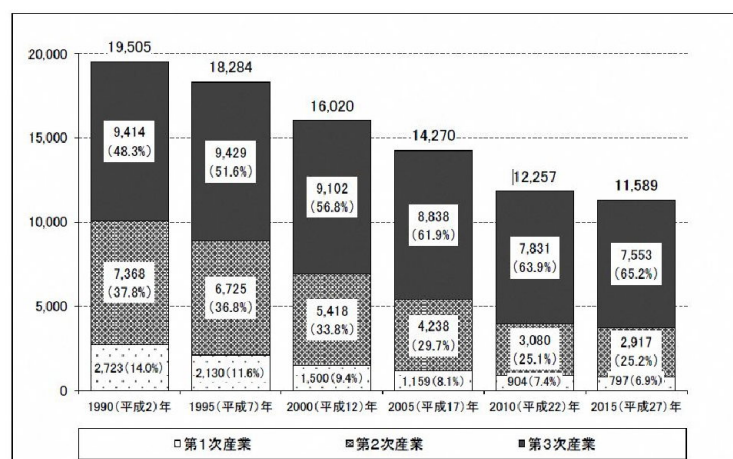


(単位：人、世帯数)

出典：第2次三好市総合計画/三好市

また、就業者人口は、減少を続けており、国勢調査結果によると2005（平成17）年の14,270人から2015（平成27）年の11,589人と大幅に減少しています。

産業別にみると、第2次産業、第3次産業において就業者数の減少が大きくなっていますが、第3次産業の構成割合は65.2%と伸びてきています。



(単位：人)

出典：第2次三好市総合計画/三好市

## 2.2 三好市を取り巻く情勢と環境

### 2.2.1 人口減少・超高齢社会の進行

本市の総人口は、大幅に減少しており、人口減少、少子高齢化という喫緊の社会課題に重点的・継続的に取組み、持続性を確保していく必要があります。

### 2.2.2 産業・経済のグローバル化

日本の原風景が広がる祖谷地域などを訪れる外国人旅行者が増加している状況にあります。今後は「東京オリンピック・パラリンピック」、「関西ワールドマスタースゲームズ 2021」などの開催を受け、国内外の旅行者の増大が見込まれ、国際的な観光地としての受入環境の整備や体制を整えることに加え、観光を中心とした産業面での経済波及効果が得られるように取組む必要があります。

### 2.2.3 地球環境との共生

本市は、豊かな自然環境を有するまちであり、自然環境や自然景観の保全は本市の優先すべき課題の一つとなるため、ごみの減量化や分別収集、景観条例の施行などに取組み、環境の質の向上を目指した循環型社会の実現を進めていく必要があります。

### 2.2.4 ICTの進化とライフスタイル

地域経済の活性化、社会保障費の増大、大規模災害対策などに対応するため、社会の様々な分野（農林業、観光、医療、教育、防災など）におけるICTやAI・ロボットの効果的な利活用が不可欠です。

### 2.2.5 大規模な自然災害への対応

東海・東南海・南海の地震連動や中央構造線・活断層地震が危惧されていることに加えて、近年にも豪雨、土砂災害、豪雪などに見舞われていることから、自然災害への防災・減災対策は重要な施策として取組む必要があります。

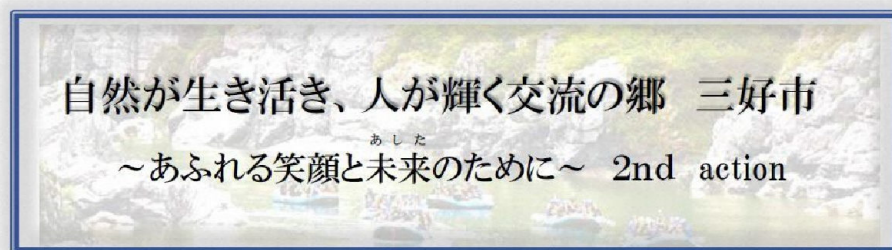
また、被災時の迅速な対応や復旧に向けて、他自治体と相互の支援協力や連携強化への取組みが必要です。

### 2.1.5 持続可能な地域づくり

人口減少により共助の担い手不足の進行、地域力の低下、空き家の増加などの地域課題を抱えており、日常生活における移動手段の確保など定住促進に向けた施策に取組むことで、持続可能な地域づくりを進めていく必要があります。

## 2.3 まちづくりの基本理念

三好市における様々な特色を踏まえ、次のまちづくりの基本理念を第2次総合計画全体に浸透させ、長期的な展望に立ったまちづくりを進めています。



### 自然が生き活き（人に誇れる故郷づくり）

本市の抱える豊かな自然、多くの歴史文化遺産、恵まれた観光資源などを新しい発想で見直し、新たな創造のもと「自然と人が生き活き」と暮らしていけるまちづくりを目指します。

### 人が輝く（活力ある故郷づくり）

住民と行政が心をつなげた地域づくりを推進し、「自らの地域は自らの手で」を活動方針とし、住民一人ひとりが生き活きと輝く協働のまちづくりを目指します。

### 交流の郷（第二の故郷づくり）

地方での<sup>\*</sup>スローライフを楽しむ「自己実現型」のライフスタイルが求められているなか、新たな定住と交流を育み、本市全体の活性化につながる交流の郷づくりを目指します。

出典：第2次三好市総合計画/三好市

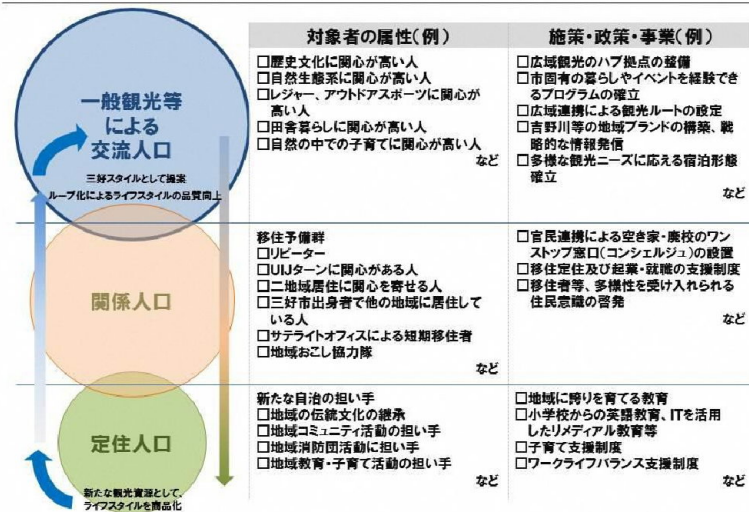
まちづくりの基本理念

## 2.4 三好市の取組み

### 2.4.1 三好市まち・ひと・しごと創生総合戦略

2040年の市の人口目標である14,000人超の確保（三好市人口ビジョン）に向け、国の基本方針に基づき「自然増」と「社会増」の両面から様々な施策を盛り込んだものです。三好市の将来像として「訪れてよし・触れてよし・住んでよし」笑顔創生・三好を掲げ、官民が連携して地方創生を推進することとします。人口減少への対応には、転出者を抑制し転入者を促進させることにより、人口減少に歯止めをかけ、将来的に人口構造の適正化と、持続可能なまちづくりを推進することが重要であり、「働く場を創る」「ひとを呼びこむ（人の流れ）」「結婚・出産・子育ての希望を叶える」「安心なくらしを守り、地域をつなぐ（まちづくり）」「未来に「ツケ」を残さない（財政健全化）」の重点プロジェクトに積極的に取り組むこととしています。

## 交流人口⇒関係人口⇒定住人口への移行イメージ



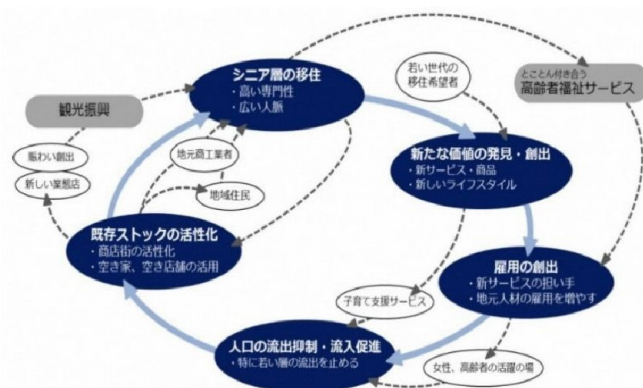
出典：三好市まち・ひと・しごと創生総合戦略/三好市

### 三好市まち・ひと・しごと創生総合戦略

#### 2.4.2 生涯活躍のまち構想

都市圏等に住む40歳以上（50代のプレシニアを中心）を対象とした自らの知識や経験、ノウハウにより三好市での活躍を希望する移住希望者を主たる対象として、①「移住希望者」の自分らしいライフスタイル実現を支援し、②移住希望者を「受け入れる地域」が抱える課題の解決を図り、③「三好市全体」の地域力向上、持続可能なまちづくりを実現する「三方（移住希望者、受け入れ地域、三好市全体）よし」の取組みを実践していきます。

移住希望者は、多様な形態をもちながら本市に関係し、既存市民と交流し協働するなか、新たなサービスやライフスタイルの発見・創出に取組む。この取組みが雇用の創出を生み、その雇用の創出が人口流出の抑制や人口の流入を促進する。そして、人の流れを呼び込むことで、地域資源を活用した新たな付加価値の創出につなげる好循環の確立を目指します。



出典：生涯活躍のまち構想・基本計画/三好市

### 生涯活躍のまち構想の好循環サイクル

## 第3章 事業対象地について

### 3.1 市の玄関口

新猪ノ鼻道路と一般国道32号線のクロスポイント近くにある約1haの遊休地（市所有地）を活用して、地域の課題や周辺状況に対応し、住民の意向や利用者ニーズに沿った地域の活性化を目的とした新たな観光スポットとして、また、市の玄関として「道の駅」を計画します。

■住所：三好市池田町州津

■面積：約1ha

■アクセス環境

- JR阿波池田駅から自動車利用で10分程度
- 徳島自動車道井川池田ICから2分程度
- 新猪ノ鼻道路開通により、香川県側からの移動が10分程度短縮

■通行量

- 現猪ノ鼻トンネル 平日4,700台、休日5,700台
- 国道32号線州津付近 平日7,500台、休日5,000台
- 徳島自動車道 井川池田IC付近 平日7,800台、休日9,900台、GW20,000台

■高松空港利用者数 [2017（平成29）年]

- 空港利用者数195.3万人（前年比5.3%増）
- 国内線 東京線154.5万人（前年比2.7%増）（羽田線と成田線の合計）  
那覇線12.9万人（前年比4.8%増）
- 国際線 ソウル線6.6万人、上海線7.6万人、台北線7.4万人、香港線6.2万人
- 外国人入国者数 11.8万人

■徳島空港利用者数 [2017（平成29）年]

- 空港利用者数112.7万人（前年比5.2%増）
- 国内線 羽田線108.8万人（前年比4.9%増）  
福岡線2.9万人（前年比2.0%減）

■香川県観光客 [2017（平成29）年]

- 延べ宿泊者数 375.8万人泊（前年比0.6%減）
- 外国人延べ宿泊数 48.2万人泊（前年比34.6%増）

○主要観光地入込数 514.8万人（前年比1.6%増）

■徳島県観光客〔2017（平成 29）年〕

- 延べ宿泊者数 229.8 万人泊（前年比 3.6%減）
- 外国人延べ宿泊者数 10.3 万人泊（前年比 48.0%増）
- 主要観光地入込数 325.3 万人（前年比 8.5%減）



出典：都市マスタープラン/三好市（一部加筆）

道路網図と主な観光地の位置関係

### 3.2 池田町州津エリア

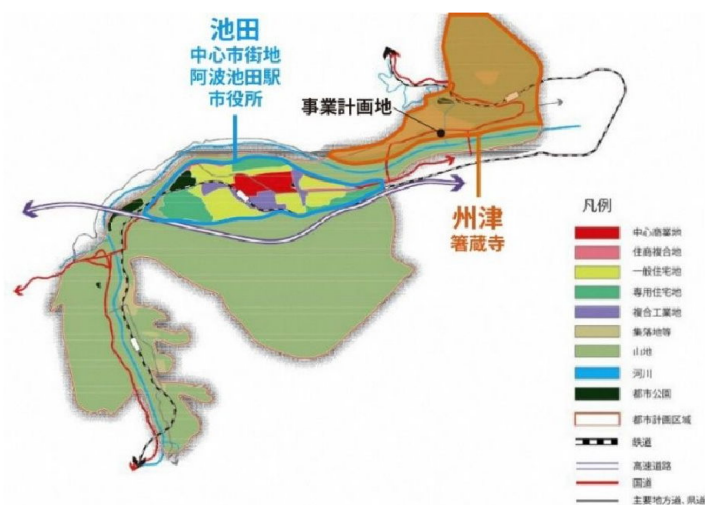
事業計画地は、池田地域の都市計画区域内に位置しており、J R 阿波池田駅を中心とした池田中心市街地の東側、州津エリアにあります。

州津エリアは、地域再生計画（三好市生涯活躍のまちづくり計画）に認定されており、地域力向上や持続可能なまちづくり（地域資源の活用、関係人口づくり等）の実現に向け取り組んでいます。



市域図





出典：都市マスタープラン/三好市（一部加筆）

都市計画区域との関係

### 3.3 周辺の施設立地（予定）状況の整理

事業対象地は、三好市池田町州津の吉野川に面して位置しており、本計画と同じ国道32号線沿いの事業計画地西側において、生涯活躍のまちづくり事業による地域交流拠点施設「箸蔵とことん」が整備されました。

また国道32号線を挟んだ反対側には、社会福祉法人が運営する福祉施設が点在し、鮎苦谷川を挟んだ対岸には、ゲートボール場（市有地）があります。



周辺の施設立地状況

## ■ 地域交流拠点施設「箸蔵とことん」（生涯活躍のまちづくり事業）

福祉の里で培われた「ほっとかない心」、「とことんの心」で、地域の拠り所や安らぎの場として暮らしを支えるとともに、「つくる、動く、なりわいが生まれる」をコンセプトに地域産業を支え、雇用を生み地域経済の活性化や次世代につなぐ活動が取り込まれる拠点です。

施設機能には、以下のようなものがあります。

- 産直機能等
  - ・産直市、地産地消、新鮮、こだわり商品の販売
  - ・土産品、小間物店、福祉物産品（郷土手作り品）の販売
  - ・生活用品の販売
- 食品販売及び体験機能
  - ・食堂 三好市健幸条例の基本理念に基づく健康食の提供
  - ・パン（ブランド商品）の加工販売
  - ・地域素材を使った加工体験など
- 子育て支援機能（子育て世帯の交流促進）
- 暮らしサポート機能（買い物弱者支援、日常の困りごと支援）
- 移住を前提とした滞在・交流・福祉等の体験機能
- インキュベーション（起業支援活動）機能
- 多世代交流機能（移住者や住民との交流を目的としたカフェ）

## 3.4 箸蔵寺とお遍路さん

事業対象地の北東約1.5kmに、地域の名称である「箸蔵」の元となった箸蔵寺が位置しています。本殿、護摩殿、方丈、薬師堂、鐘楼堂、天神社本殿と、6つの建物が国の重要文化財に指定されており、仁王門と高灯籠、手水舎、中門は、国の登録有形文化財にも指定を受けています。箸蔵寺は、金毘羅宮（香川県仲多度郡琴平町）の奥の院として親しまれ、お遍路さんとともに多くの参拝客が訪れています。



出典：http://www.hashikura.or.jp

### 箸蔵寺の縁起

真言宗別格本山箸蔵寺は、箸蔵山600mの山頂にあり、約1200年の昔、弘法大師がこの地で修行された折、金毘羅大権現のお告げを受け、本尊として箸蔵寺をお開きになったお寺です。以来、杉、桧が鬱蒼と茂る中に国指定重要文化財（2004年指定）の本殿、薬師堂、護摩堂等30余の建物が点在し、左甚五郎の弟子の作と言われる彫刻と箸の寺として全国より参拝客が訪れています。また、四国別格霊場二十ヶ寺の15番札所、四国三十六不動霊場第4番札所としても多くのお遍路さんが参拝に訪れています。

出典：「こんびら奥の院 箸蔵山」パンフレット/別格本山箸蔵寺

### 3.5 現地調査



1.西側ボックスカルバート



2.中央ボックスカルバート



3.北側景観 山並みが見える



4.西方向を見る 盛土が撤入されている



5.東側ボックスカルバート



6.西側丘 法面が竹で覆われている



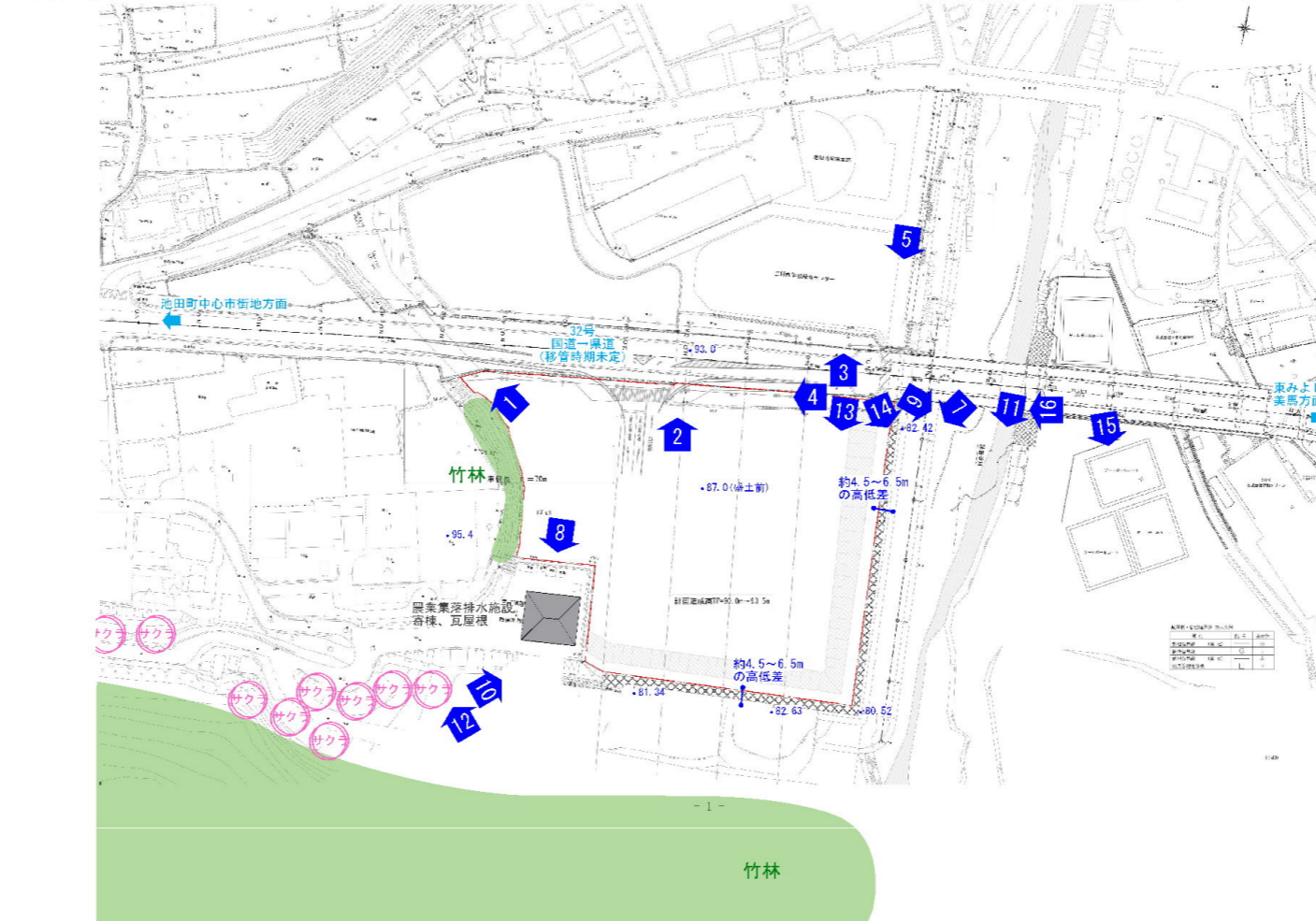
8.農業集落排水施設



10.南側擁壁



12.サクラの木



13.南方向を見る



14.南東方向を見る 山並みが続いている



15.鮎苦谷川対岸はゲートボール場になっている



7.東側擁壁



9.鮎苦谷川対岸方向を見る

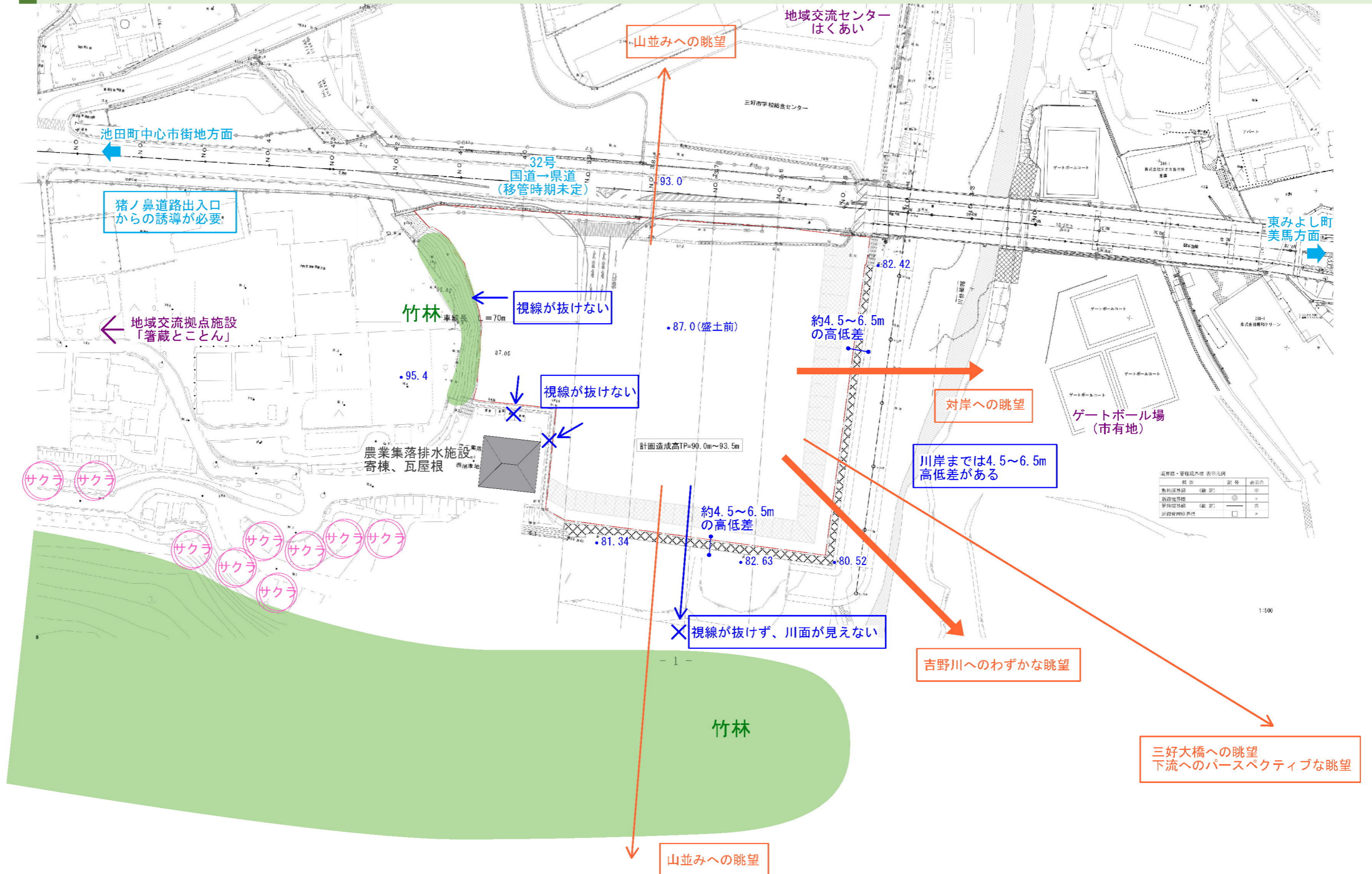


11.鮎苦谷川



16.橋の上から敷地方向を見る

### 3.6 敷地条件の整理

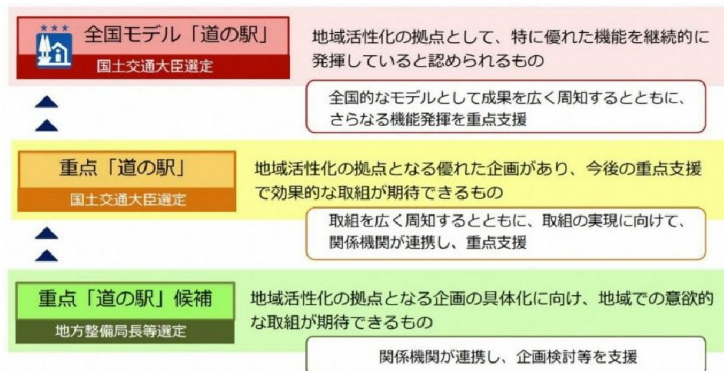


## 第4章 基本方針

### 4.1 目指す「道の駅」

元々、ドライバーが立ち寄りトイレ・休憩施設として生まれた「道の駅」は、その数全国で1,000を超える中、それ自体が目的地となり、まちの特産物や観光資源を活かしてひとを呼び、地域にしごとを生み出す核へと独自の進化を遂げ始めています。この進化する「道の駅」の機能強化を図り、地方創生の拠点となるよう導入機能の整理を行います。

こうした流れを応援するため、国土交通省では、重点「道の駅」や全国モデル「道の駅」を地域活性化の拠点となる先駆的なモデル箇所として選定することで、関係機関と連携して重点的に支援しており、本計画もこれらの選定を目指します。



出典：重点「道の駅」の選定について/国土交通省

重点「道の駅」、全国モデル「道の駅」

### 4.2 類型別機能

また「道の駅」は、地域外から活力を呼ぶ「ゲートウェイ型」と地域の元気を創る「地域センター型」の2種類に大きく分かります。本計画では、周辺施設との連携を考慮し、「ゲートウェイ型」のインバウンド観光、観光総合窓口、「地域センター型」の産業振興、防災の各機能を備えた複合型の「道の駅」とします。



出典：「道の駅」による地方創生拠点の形成/国土交通省

類型別機能

### 4.3 コンセプト

本市の地域特性や課題を踏まえ、「道の駅」の整備目的・必要性を実現するための整備コンセプト及び基本方針を設定します。

本市は、「千年のかくれんぼ」にし阿波観光への玄関口として、国内外から観光客が訪れるとともに、四国4県の交通の要衝「四国のへそ」として、各方面へアクセスしやすく、人やものが集まりやすい位置にあります。この位置条件を活かすことで、観光客、移住者（希望者）、住民が集まり、地域のにぎわいをつくる「道の駅」を目指します。



人ともものが集まり  
地域の元気をつくる  
四国のへその「道の駅」

計画コンセプト

## ■ 基本方針

### 観光

#### ○人と自然にふれあえる、にし阿波観光のゲートウェイ

自然、アウトドアスポーツ、歴史文化などの体験を中心とした、にし阿波観光への玄関口として、国内外からの観光客に対応する観光窓口機能を設けます。

また観光情報を国内外へ発信し、観光促進を図ります。

### 移住

#### ○交流人口づくりの起点となり移住へつなぐゲートウェイ

観光による交流人口づくりの拠点となり、関係人口、定住人口づくりへとつなげる移住プロセスの流れの起点となることで、移住の促進を図ります。

### 地域

#### ○特産品や6次産業商品を発信するゲートウェイ

#### ○安全安心の暮らしを支える防災拠点

産直や加工品の販売、地産地消のレストランを設け、地域産業の活性化を図ります。またそれらの情報を全国へ発信し、知名度の拡大や、観光促進へつなげます。

防災機能を設け、住民が安心して暮らせる環境をつくれます。

## 4.4 整備手法

「道の駅」の整備方法には、道路管理者と市町村等で整備する「一体型」と市町村等で全て整備を行う「単独型」の2種類があります。全国の「道の駅」の整備手法の割合は、一体型が624駅（54.0%）、単独型が521駅（46.0%）（2018（平成30）年4月現在）となっています。本計画においては、「一体型」での整備を想定し、道路管理者との協議及び調整を進めます。



出典：「道の駅」の目的と機能/国土交通省

「道の駅」の設置者、登録方法

## 4.5 周辺の整備予定施設との連携

本計画と同時期に国道32号線沿いにおいて整備された、地域交流拠点施設「箬蔵とことん」など周辺（整備予定）施設との連携を図ることで、エリア全体での賑わいを図り集客へとつなげます。

また「道の駅」が観光窓口として交流人口づくりの起点となり関係人口づくり、定住人口づくりへとつなげる移住プロセスの流れをつくることで、移住の取組みを実践していきます。



## 4.6 親水空間の検討

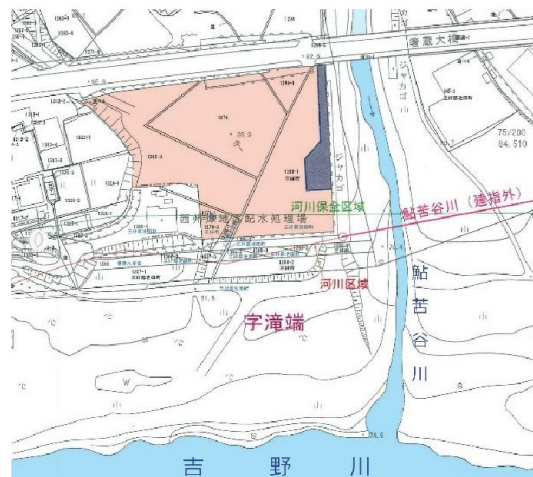
事業計画地は、鮎苦谷川と吉野川が交わる場所に位置しています。2つの川は地域の風土と文化の源泉であり、地域の骨格をなす多目的で多様な機能を有しています。

本市はウォータースポーツのまちづくりに取り組んでおり、川が有する多様な機能を活かした親水空間を利用することで、アクティブ層のみならず、訪れた人が気軽に水と触れられる場の形成を目指します。



親水空間の検討

親水空間の計画にあたっては、事業計画地のうち敷地南側の吉野川に沿った一部のエリアが河川法の河川保全区域に指定されているため、そのエリアに建築物や工作物を設置する場合、もしくは土地の掘削盛土等、土地の形状変更をするとき、または河川区域内に工作物等を設置し、土地を占有する場合は、河川管理者の許可が必要になります。そのため親水空間活用にあたっては、河川管理者と協議して計画します。



河川区域と河川保全区域

## 第5章 施設計画

### 5.1 乗入れ位置の検討

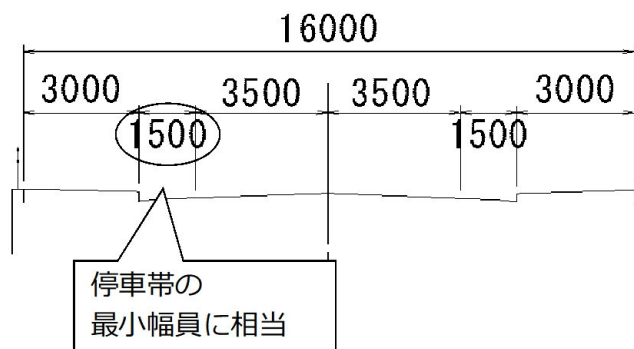
#### 5.1.1 条件整理表

項目	仕様	解説	備考
対象車両	セミトレーラー 普通自動車 乗用車他	一般ドライバーに加え、長距離ドライバーを対象とし、セミトレーラーの出入りを考慮します。	
交差点形状	非信号	2車線道路との接続であり、信号設置の必要性はないと考えられます。	
乗り入れ位置	西側または東側	計画案により、必要土量、斜路延長の短縮及び施設配置により、有利と考えられる位置とします。	
国道滞留長	L=20m	セミトレーラーの車長が16.5mであり、これを考慮して20mとします。	一般的な平面交差点では、最小滞留長は30mであるが、利用交通量を考慮して20mとします。
盛土法面勾配	1:2.0	最大盛土高さが5m程度	盛土工指針参照

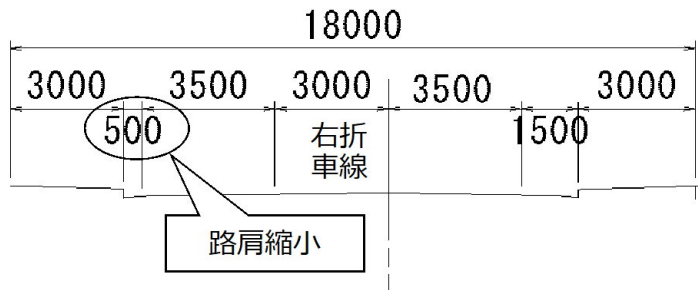
出典：平成29年度三好市「道の駅」構想検討業務

#### 5.1.2 道路規格等

- ①道路規格：国道32号（現況） 第3種第2級
- ②設計速度：50km/h（現況の規制速度）
- ③幅員構成  
【一般部】



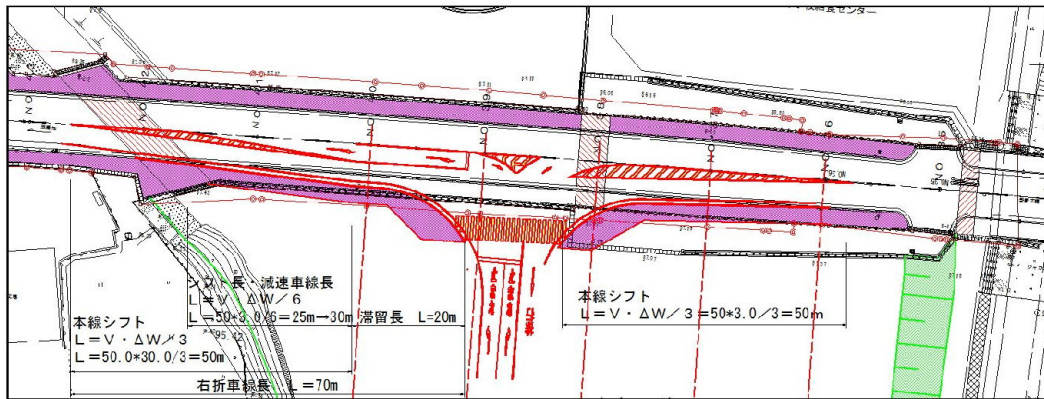
【交差点部】



※道路中心線を固定し、東向き車線はシフトさせず、「道の駅」側のみ右折車線設置による車線シフトを行います。また、その際の路肩幅を1.5mから0.5mに縮小します。  
 (⇒今後、道路管理者と調整を図る必要があります)

### 5.1.3 乗り入れ部の計画

乗り入れ部は、平面交差点に準拠して計画を行います。



#### ① 本線シフト

$$L = V \times \Delta W / 3 = 50 * 3.0 / 3 = 50m$$

表 4-5 本線シフトの区間長

(単位:m)

地域区分 設計速度V (km/h)	地方部		都市部	
	計算式	最小値	計算式	最小値
80	$\frac{V \cdot \Delta W}{2}$	85	—	—
60		60		40
50	$\frac{V \cdot \Delta W}{3}$	40	$\frac{V \cdot \Delta W}{3}$	35
40		35		30
30		30		25
20		25		20

注)  $\Delta W$ : 本線の横方向のシフト量 (m)

出典：道路構造令の解説と運用/日本道路協会

② 右折車線長

$$L = V \times \Delta W / 6 = 50 * 3.0 / 6 = 25\text{m} \rightarrow \text{減速に必要な最小長 } L=30\text{m}$$

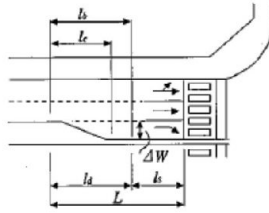
(2) 右折車線長

右折車線の長さは、設計速度とそこに滞留する車両の数に応じて決めるものとする。

右折車線長は、レーバ長と、滞留に必要な長さからなる(図4-14)。

$$L = l_d + l_s$$

L: 右折車線長 (m)     $l_d$ : レーバ長 (m)     $l_s$ : 滞留長 (m)



(この図は  $l_e > l_s$  の場合のものである。)

図4-14 右折車線長

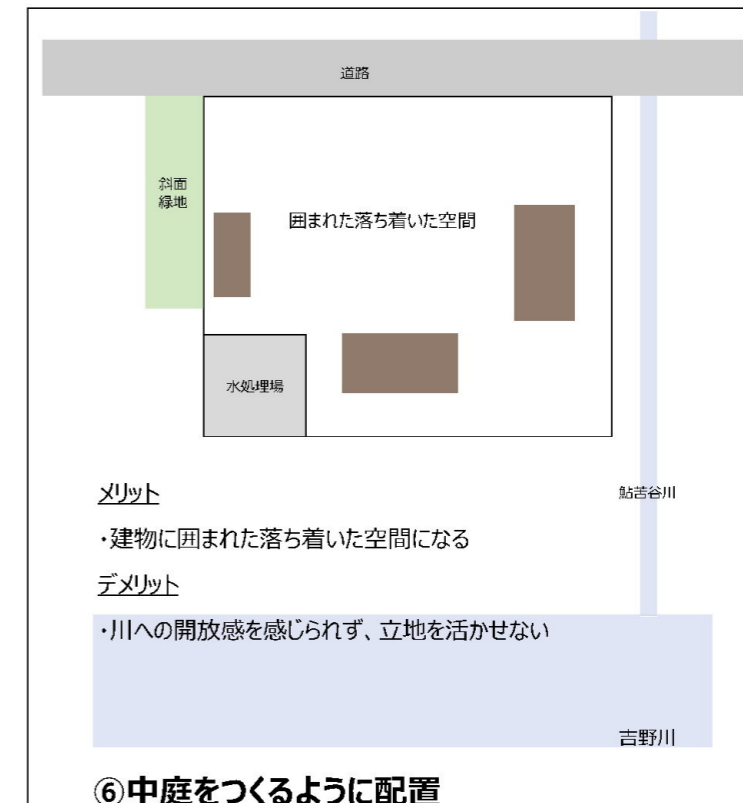
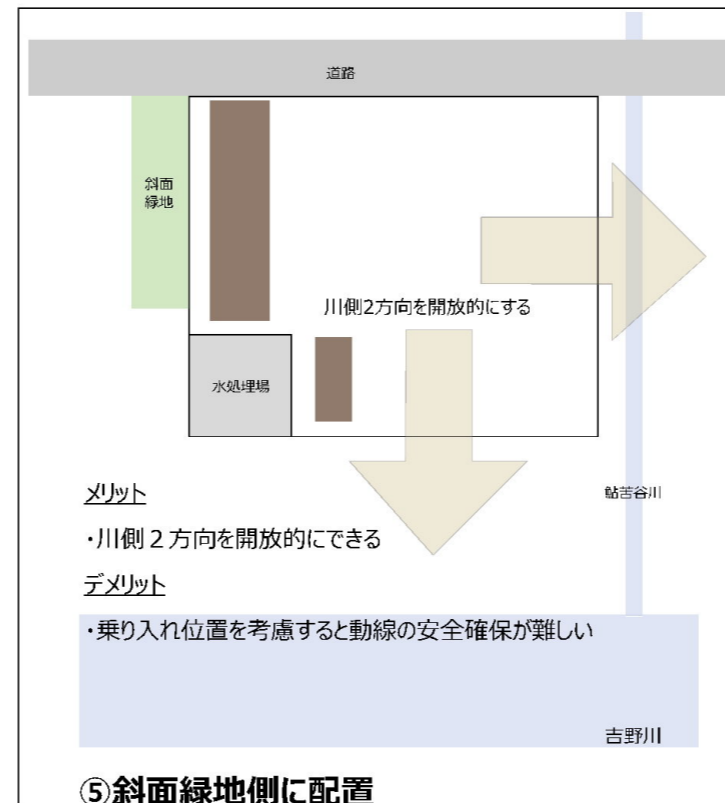
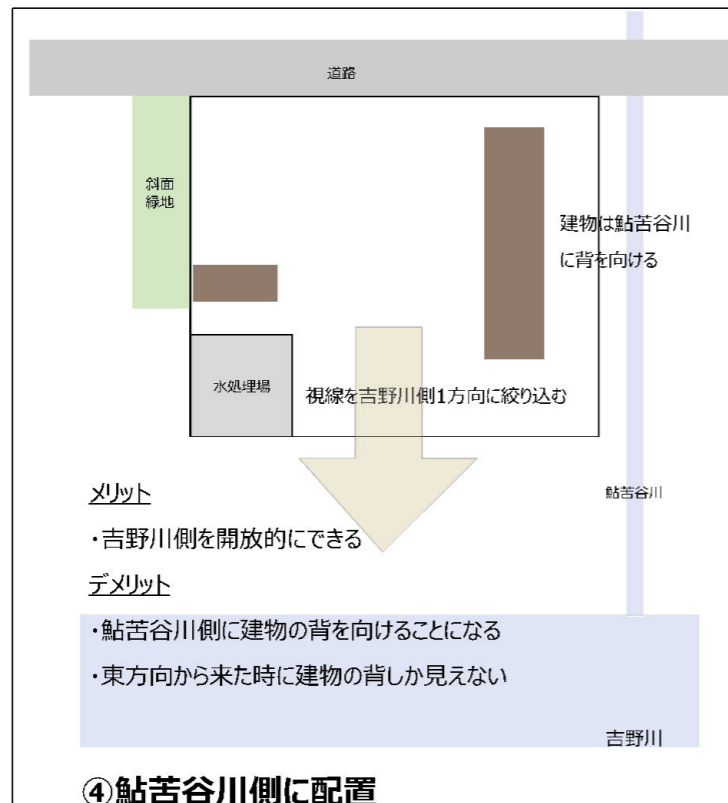
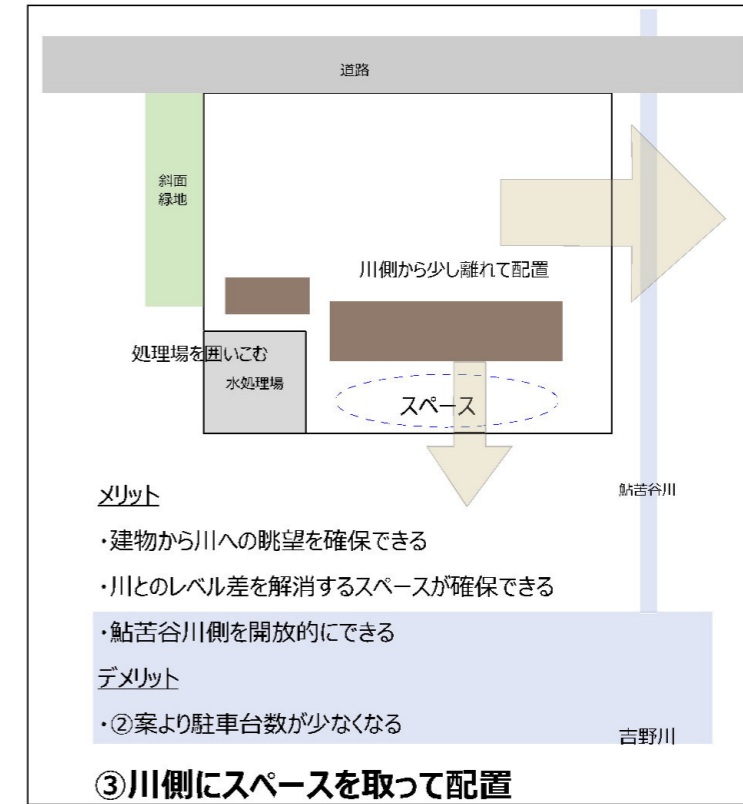
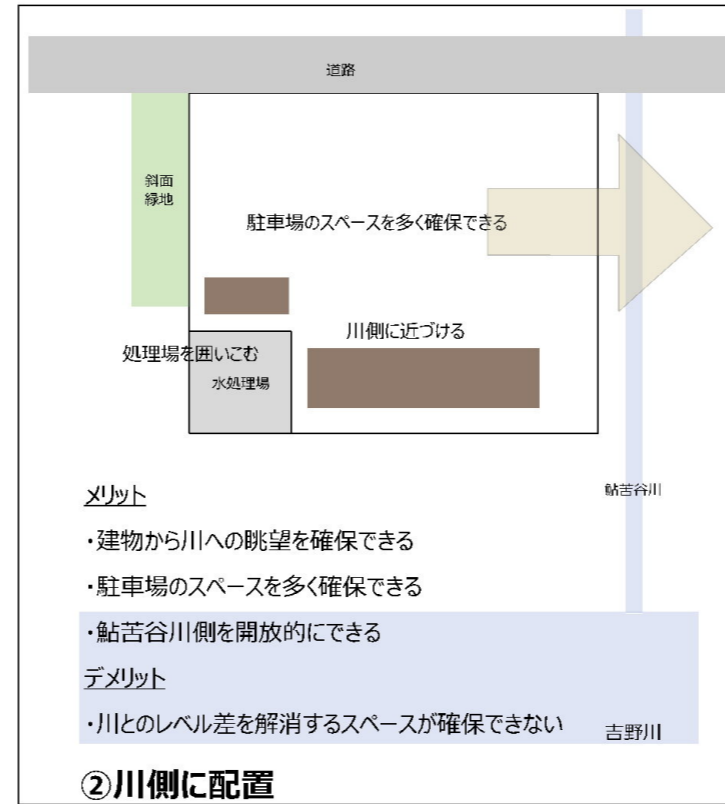
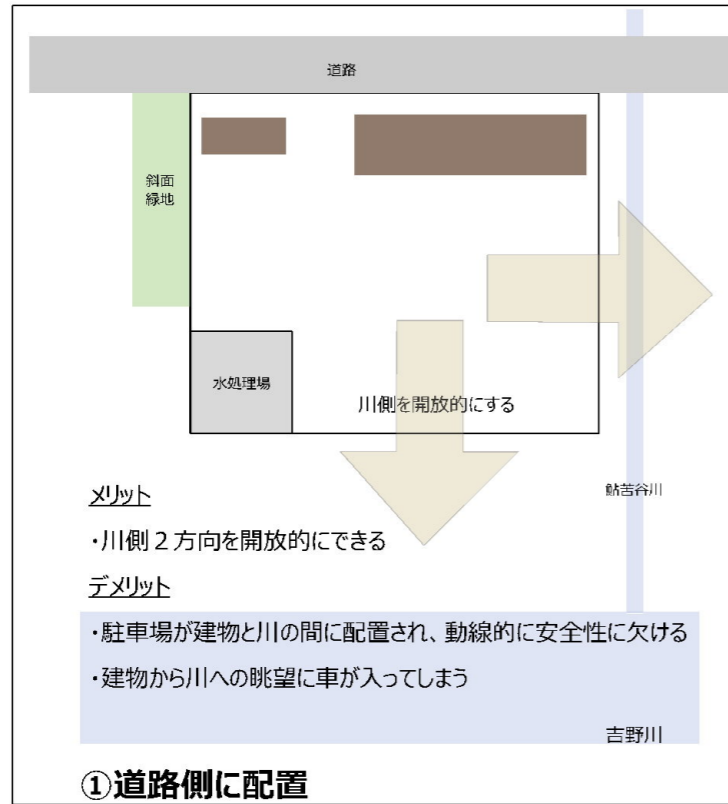
表4-6 減速のために必要な最小長 ( $l_s$ )

(単位: m)

設計速度 (km/h)	区分	
	地方部の主道	地方部の従道路および都市部の道路
80	60	45
60	40	30
50	30	20
40	20	15
30	10	10
20	10	10

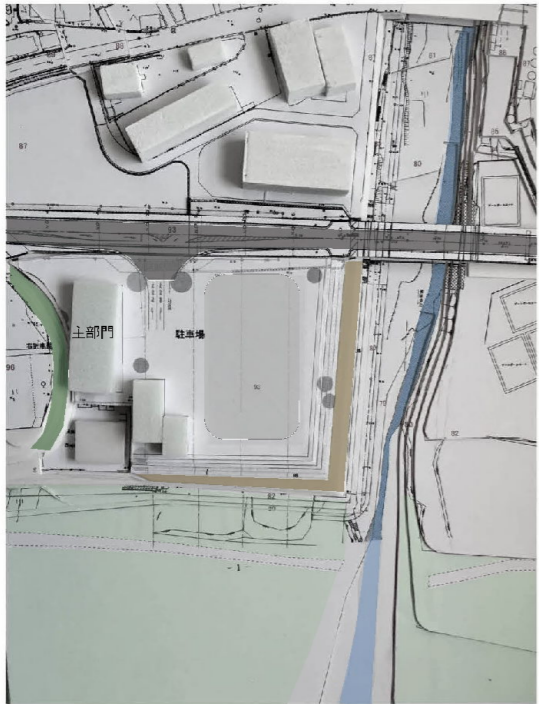
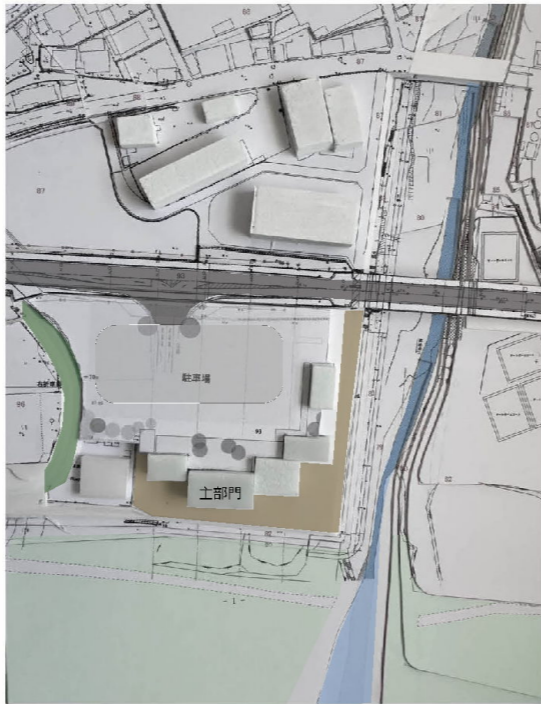
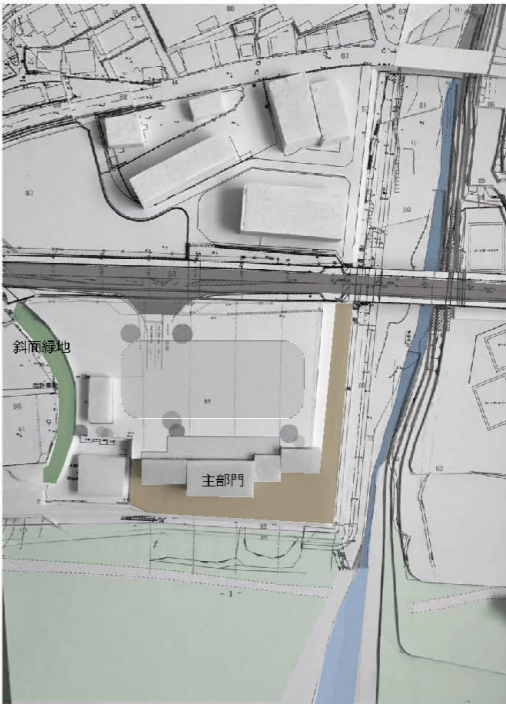
## 5.2 配置パターンの検討

四国第一の川、吉野川を眼下に見ることができるのが当敷地の魅力です。吉野川との関係で配置を検討していきます。



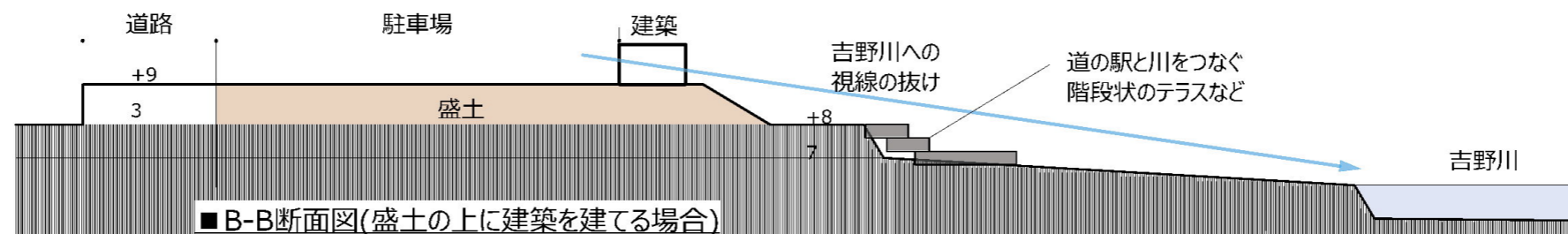
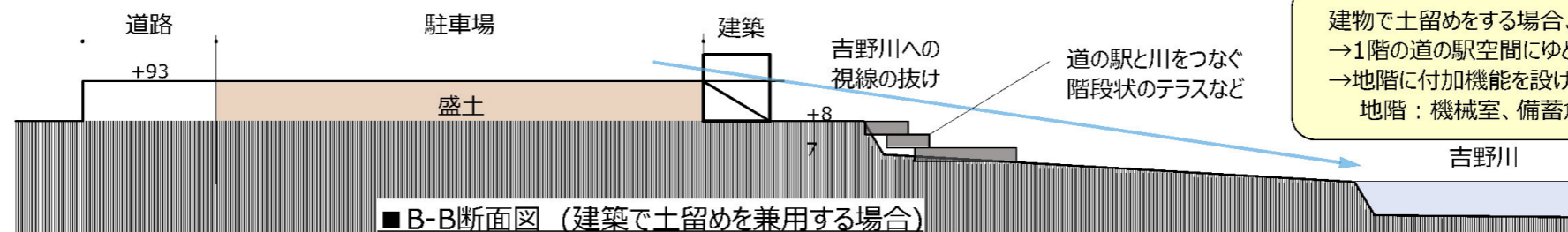
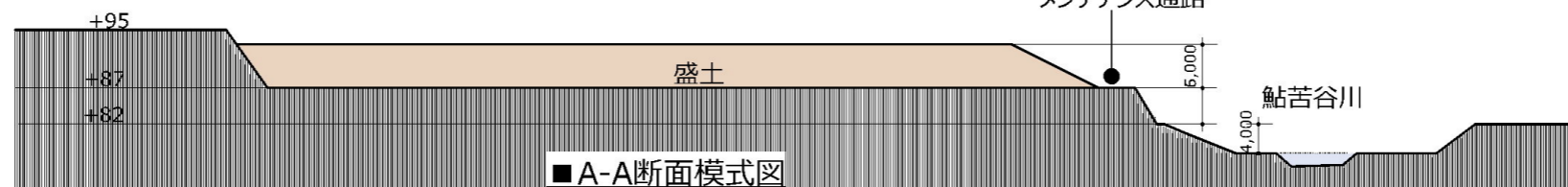
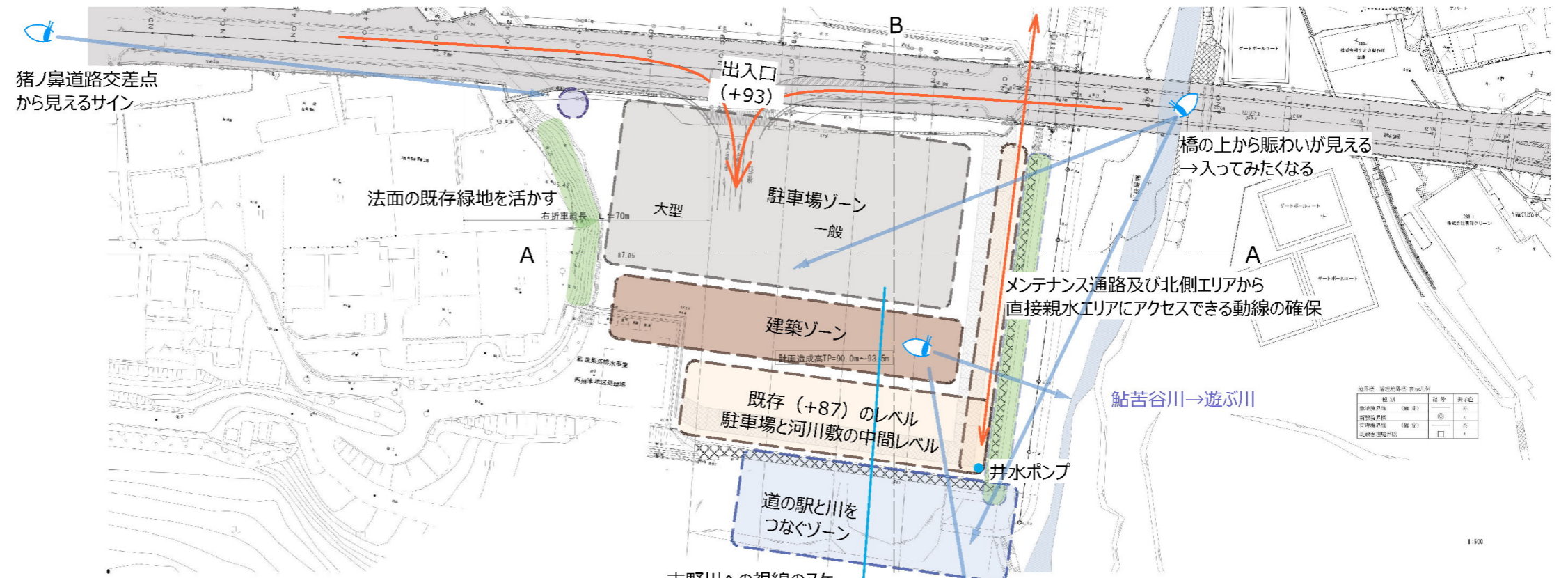
### 5.3 模型による配置検討

前項、配置パターンの検討から、敷地のポテンシャルを活かすことができる、⑤斜面緑地側に配置案と、③川側にスペースを取った配置案に絞り、模型による検討を行います。

⑤斜面緑地側に配置	③川側からスペースを取って配置		
<p>* 道路から敷地への乗り入れ位置は、支流に架かる橋や、道路と敷地のレベル差の関係から、5.1で検討した位置とします。</p>	<p>駐車場：敷地に余裕があるため駐車台数は十分確保できます。 道路からのレベルは搬入土量と造成面積のバランスを考慮の上、道路レベル～道路レベル-1mの範囲で検討。</p>	<p>造成レベル：道路レベル～道路レベル-1mの範囲で検討。 川（本流）と敷地の高さ距離を近づけるために川側の造成レベルを現況レベルの+87、ないしは+88～89程度とします。</p>	<p>建築による土留め：すべて、階下空間（+87レベル）をつくることが可能。 必要に応じて階下の利用を検討することができます。</p>
 <p>駐車場のための用地を大きく確保できますが、道路からの導入部が施設の主部門の前面近くになるので、建物の引きが確保できなくなり、利用者の動線上の安全確保が難しい。</p>	<p>③-1 支流側にも配置</p>  <p>支流側に建物を配置することで敷地の囲まれ感を演出することができます。</p>	<p>③-2 直線上に配置</p>  <p>長い建物となるので道路からの存在感を示すことができます。 まち並み景観をつくることができます。</p>	<p>③-3 斜面緑地側にも配置</p>  <p>斜面緑地側に建物を配置することで支流側への眺望を確保することができます。</p>

## 5.4 敷地整備の考え方 (ゾーニング)

現地調査、敷地条件の整理、配置検討から、具現化するためのゾーニング及び動線計画を設定します。



## 5.5 導入機能の整理

第4章 基本方針のもと、施設を具現化するため、導入機能の整理を行います。

### 5.5.1 導入機能の整理一覧

種別	導入機能	導入機能の考え方	主な施設・設備
休憩機能	駐車場施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「道の駅」を訪れる利用者が駐車しやすい動線や駐車スペースの確保</li> <li>・無料で24時間利用でき、交通量や施設利用者に対応できる十分な駐車区画数の確保</li> <li>・電気自動車用充電設備の確保</li> <li>・十分な自転車、オートバイのための駐輪・駐車スペースの確保</li> <li>・施設に隣接した身障者用駐車スペースの確保</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一般車両駐車スペース</li> <li>・身障者用駐車スペース</li> <li>・大型車両駐車スペース</li> <li>・電気自動車用駐車スペース</li> <li>・二輪車、自転車駐輪スペース</li> </ul>
	トイレ施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路利用者が無料で24時間利用できる安全で快適なトイレの設置</li> <li>・高齢者や身障者等を含む利用者すべてに配慮したユニバーサルデザイン</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・男子トイレ</li> <li>・女子トイレ</li> <li>・多機能トイレ</li> </ul>
	休憩施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乳幼児を持つ子育て家族が安心して利用できる機能とスペースの確保</li> <li>・長時間でも滞在できるリラックススペースの確保</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・授乳室</li> <li>・オムツ替えコーナー</li> <li>・屋内休憩スペース</li> </ul>
情報発信機能	情報発信施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路利用者をはじめ、すべての「道の駅」利用者が、周辺の交通状況や市内のイベント・観光情報のほか行政情報を入手できる情報端末、情報提供ブースの設置</li> <li>・災害発生時、道路利用者や住民が状況等の情報を得るためのコンテンツの提供</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路交通情報コーナー</li> <li>・イベント情報コーナー</li> <li>・行政情報コーナー</li> <li>・災害情報コーナー</li> </ul>
地域連携機能	駐車場施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「道の駅」を訪れる利用者が駐車しやすい動線や駐車スペースの確保</li> <li>・施設に隣接した身障者用駐車スペースの確保</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一般車両駐車スペース</li> <li>・身障者用駐車スペース</li> </ul>
	トイレ施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「道の駅」を訪れる利用者が利用できる安全で快適なトイレの設置</li> <li>・高齢者や身障者等を含む利用者すべてに配慮したユニバーサルデザイン</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・男子トイレ</li> <li>・女子トイレ</li> <li>・多機能トイレ</li> </ul>



地域連携機能	休憩施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乳幼児を持つ子育て家族が安心して利用できる機能とスペースの確保</li> <li>・長時間でも滞在できるリラックススペースの確保</li> <li>・自然を感じられる屋外スペースの確保</li> <li>・柔軟な利用を可能とする半屋外スペースの確保</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・プレイコーナー</li> <li>・屋外、半屋外スペース</li> <li>・親水空間</li> <li>・ドッグラン</li> <li>・展望デッキ</li> </ul>
	インバウンド観光を促進する施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・多言語に応じた案内所や地域の特産品が購入できる免税店、無線LAN、海外対応ATMなど、外国人観光客のニーズが高いサービスの提供</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・多言語対応観光窓口</li> <li>・免税店</li> <li>・無線LAN</li> <li>・海外対応ATM</li> <li>・多言語対応サイン</li> </ul>
	地域観光の総合窓口となる施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域を訪れた人が最初に訪れるゲートウェイとなり、着地型観光の受入基地としての機能</li> <li>・観光情報の提供とサービス利用等の手配が可能なワンストップ窓口として、地域資源のパッケージ化や地域の歴史・文化に触れる機会の提供</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・観光窓口</li> <li>・観光情報コーナー</li> <li>・イベント広場</li> <li>・多目的室</li> </ul>
	地域の特産品を活かした産業を振興する施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・そこでしか買えない農林水産品、流通ルートに乗らない少量産品など、地域産品の販売</li> <li>・特産品の6次産業化を目指し、生産から加工工場の運営販売指導までを実施し、農林業の発展を支援</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・農産物直売コーナー</li> <li>・特産品販売コーナー</li> <li>・加工工房</li> <li>・カフェ</li> <li>・レストラン</li> </ul>
	災害時に高度な防災機能を発揮する施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・停電時に対応する非常電源装置、備蓄倉庫、ヘリポートなどを備えた防災拠点としての機能</li> <li>・救命・救急活動、物資集配、住民避難、食料供給などの拠点としての機能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・非常用電源設備</li> <li>・備蓄倉庫</li> <li>・ヘリポート</li> <li>・飲料水貯水槽</li> <li>・災害対応トイレ</li> </ul>
	その他の施設	<b>管理機能</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・施設の管理や利用者の快適な利用を支援</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・管理事務所</li> <li>・施設サイン</li> <li>・電気室</li> </ul>
その他の機能	<b>環境配慮</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・環境にやさしいまちのシンボリックな施設として、自然エネルギー等の活用設備を設置</li> <li>・環境に配慮した仕組みを取り入れる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・太陽光発電設備</li> <li>・LED照明</li> <li>・自然換気設備</li> <li>・植物の蒸散効果</li> </ul>	

## 5.5.2 休憩機能

### ○駐車場施設

- ・「道の駅」を訪れる利用者が駐車しやすい動線や駐車スペースの確保
- ・無料で 24 時間利用でき、交通量や施設利用者に対応できる十分な駐車区画数の確保
- ・十分な自転車、オートバイのための駐輪・駐車スペースの確保
- ・施設に隣接した身障者用駐車スペースの確保
- ・全面バリアフリーとする
- ・安全確保のため、小型車と大型車が交錯しないように駐車スペースを分離
- ・安全確保のため、歩行者の通行スペースを整備
- ・近年の利用者ニーズに配慮し、電気自動車用充電施設を設置

#### 主な施設・設備

- |             |               |
|-------------|---------------|
| ・一般車両駐車スペース | ・身障者用駐車スペース   |
| ・大型車両駐車スペース | ・電気自動車用駐車スペース |
| ・二輪車駐車スペース  | ・駐輪場          |



一般車両と大型車両駐車場  
出典：道の駅いちごの里よしみ HP



屋根のある身障者用駐車場  
道の駅みまの里



屋根のある二輪車、  
自転車駐輪スペース  
道の駅四万十とおわ



電気自動車用充電設備  
出典：道の駅米沢 HP

## ○トイレ施設

- ・道路利用者が無料で24時間利用できる安全で快適なトイレの設置
- ・高齢者や身障者等を含む利用者すべてに配慮したユニバーサルデザイン

### 主な施設・設備

・男子トイレ ・女子トイレ ・多機能トイレ



快適なトイレのイメージ  
出典：道の駅米沢 HP



多機能トイレのイメージ  
出典：道の駅米沢 HP

## ○休憩施設

- ・乳幼児を持つ子育て家族が安心して利用できる機能とスペースの確保
- ・長時間でも滞在できるようなリラックススペースの確保
- ・多くの来訪者がゆっくりと快適に休憩できるスペースの確保

### 主な施設・設備

・授乳室 ・オムツ替えコーナー ・プレイコーナー  
・屋外屋内休憩スペース ・半屋外スペース ・親水空間 ・展望デッキ



ベビーコーナーのイメージ  
出典：守谷 SA NEXCO 東日本 HP



屋内休憩スペースのイメージ  
出典：いい道の駅のと千里浜 HP

### 5.5.3 情報発信機能

#### ○情報発信施設

- ・道路利用者をはじめ、すべての「道の駅」利用者が、周辺の交通状況や市内のイベント・観光情報のほか行政情報を入手できる情報端末、情報提供ブースの設置
- ・災害発生時、道路利用者や住民が状況等の情報を得るためのコンテンツの提供
- ・「道の駅」の情報や、周辺の交通状況等の道路情報を提供する。

主な施設・設備
・道路交通情報コーナー    ・イベント情報コーナー    ・行政情報コーナー ・災害情報コーナー



道路交通情報端末のイメージ  
道の駅みまの里



総合情報デジタルサイネージのイメージ  
出典：道の駅季楽里あさひ (株)内田洋行 HP

## 5.5.4 地域連携機能

### ○駐車場施設

- ・「道の駅」を訪れる利用者が駐車しやすい動線や駐車スペースの確保
- ・施設に隣接した身障者用駐車スペースの確保
- ・全面バリアフリーとする
- ・安全確保のため、歩行者の通行スペースを整備

主な施設・設備
・一般車両駐車スペース ・身障者用駐車スペース

### ○トイレ施設

- ・「道の駅」を訪れる利用者が利用できる安全で快適なトイレの設置
- ・高齢者や身障者等を含む利用者すべてに配慮したユニバーサルデザイン

主な施設・設備
・男子トイレ ・女子トイレ ・多機能トイレ

### ○休憩施設

- ・乳幼児を持つ子育て家族が安心して利用できる機能とスペースの確保
- ・長時間でも滞在できるようなリラックススペース、展望デッキの確保
- ・自然を感じ、ゆっくりと快適に休憩できる屋外スペース、親水空間の確保
- ・様々な活動を許容する半屋外スペースの確保
- ・ペットも一緒に楽しめるドッグランの確保

主な施設・設備
・プレイコーナー ・屋外スペース ・半屋外スペース ・親水空間
・ドッグラン ・展望デッキ



プレイコーナーのイメージ  
出典：道の駅サーモンパーク千歳 HP



屋外休憩スペースのイメージ  
出典：道の駅川場田園プラザ HP



賑わいのある半屋外休憩スペース  
のイメージ  
道の駅四万十とおわ



様々な活動を許容する半屋外スペース  
のイメージ  
道の駅四万十とおわ



親水空間のイメージ  
出典：道の駅果樹公園あしがくぼ 横瀬町観光 HP



眺望デッキのイメージ  
出典：道の駅あそ望の里くぎの HP



眺望を活かしたベンチのイメージ  
道の駅四万十とおわ



ドッグランのイメージ  
出典：道の駅神戸ルーツ・ファーマーパーク大沢 HP

○インバウンド観光を促進する機能

- ・多言語に応じた案内所や地域の特産品が購入できる免税店、無線LAN、海外対応ATMなど、外国人観光客のニーズが高いサービスの提供

主な施設・設備

- ・多言語対応観光窓口
- ・免税店
- ・無線LAN
- ・海外対応ATM
- ・多言語対応サイン



外国人対応カウンターのイメージ  
出典：道の駅米沢 HP



海外対応 ATM のイメージ  
出典：道の駅みそぎの郷きこない HP



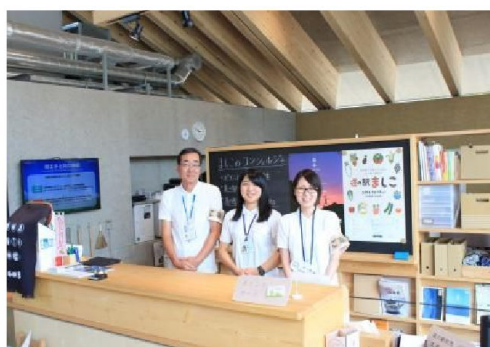
無料公衆無線 LAN 「道の駅 SPOT」  
出典：国土交通省

### ○地域観光の総合窓口となる機能

- ・地域を訪れた人が最初に訪れるゲートウェイとなり、着地型観光の受入基地としての機能
- ・観光情報の提供とサービス利用等の手配が可能なワンストップ窓口として、地域資源のパッケージ化や地域の歴史・文化に触れる機会の提供

#### 主な施設・設備

・観光窓口 ・観光情報コーナー ・イベント広場 ・多目的室



観光窓口のイメージ

出典：道の駅ましこ HP



観光情報コーナーのイメージ

出典：道の駅米沢 HP



観光情報案内（屋内）のイメージ

出典：いい道の駅のと千里浜 HP



観光情報案内（屋外）のイメージ

出典：いい道の駅のと千里浜 HP



観光イベントのイメージ

出典：道の駅ましこ LIXIL HP



多目的室のイメージ

出典：道の駅ましこ LIXIL HP  
(夏休み期間中は読み聞かせコーナー)



○地域の特産品を活かした産業を振興する機能

- ・そこでしか買えない農林水産品、流通ルートに乗らない少量産品など、地域産品の販売
- ・特産品の6次産業化を目指し、生産から加工工場の運営販売指導までを実施し、農林業の発展を支援

主な施設・設備

- ・農産物直売コーナー
- ・特産品販売コーナー
- ・加工工房
- ・カフェ
- ・レストラン



農産物直売コーナーのイメージ  
道の駅めぐり窪川



特産品販売コーナーのイメージ  
出典：道の駅米沢 HP



加工工房のイメージ  
出典：道の駅川場田園プラザ HP



眺望を活かしたカフェのイメージ  
出典：道の駅四万十とおわ HP



地域の食材を活かしたレストランのイメージ  
出典：(左) 道の駅四万十とおわ HP (右) 道の駅平泉 (株) 空間設計 HP



○災害時に高度な防災機能を発揮する機能

- ・停電時に対応する非常電源装置、備蓄倉庫、ヘリポートなどを備えた防災拠点としての機能
- ・救命・救急活動、物資集配、住民避難、食料供給などの拠点としての機能

**主な施設・設備**

- ・非常用電源設備
- ・備蓄倉庫
- ・ヘリポート
- ・飲料水貯水槽
- ・災害対応トイレ



非常用電源設備のイメージ

出典：道の駅織姫の里なかのと 米沢電気 HP



備蓄倉庫のイメージ

出典：道の駅天空の郷さんさん HP



ヘリポートのイメージ

出典：上田 道と川の駅 信州ドクターヘリ HP



貯水槽のイメージ

道の駅みまの里



災害対応トイレのイメージ

出典：道の駅掛川 掛川市 HP



防火井戸のイメージ

出典：道の駅しらね 山梨県 HP

## 5.5.5 その他の機能

### ○管理施設

- ・施設の管理や利用者の快適な利用を支援
- ・猪ノ鼻道路交差点から視認できる施設サインの設置

#### 主な施設・設備

- ・管理事務室 ・施設サイン



施設サインのイメージ  
道の駅四万十とおわ



施設サインのイメージ  
出典：道の駅米沢 HP

### ○環境施設

- ・環境にやさしいまちのシンボリックな施設として、自然エネルギー等の活用設備を設置
- ・環境に配慮した仕組みを取り入れる

#### 主な施設・設備

- ・LED照明 ・自然換気設備 ・植物の蒸散効果
- ・ダイレクトゲイン（日射熱利用暖房） ・太陽光発電設備



景観性、環境に配慮した駐車場のイメージ  
出典：道の駅阿蘇 HP

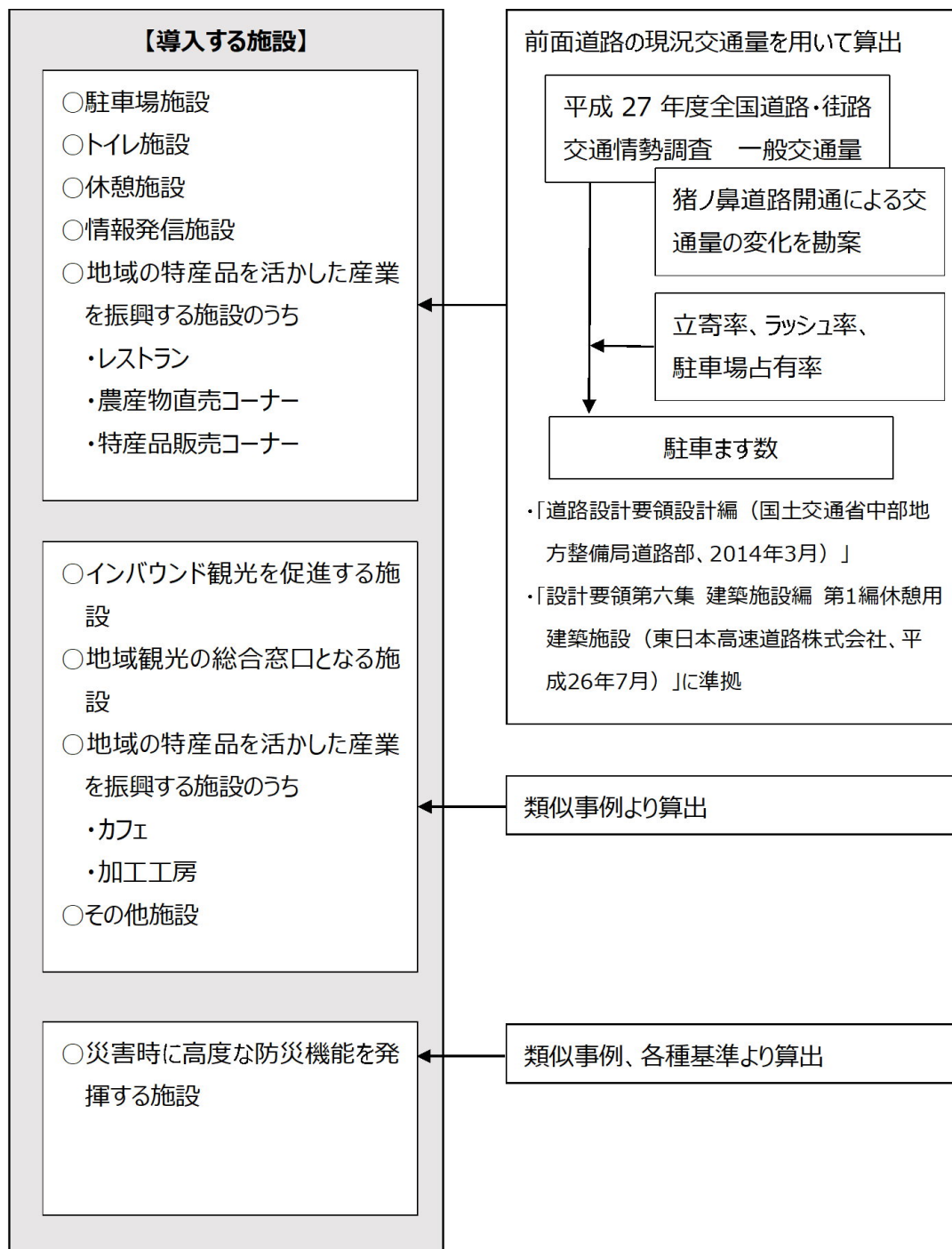


LED 照明のイメージ  
出典：道の駅しもつけ HP

## 5.6 施設規模の検討

### 5.6.1 施設規模算出フロー

各施設の規模は、道路交通量、類似事例等をもとに、施設ごとに以下の算定方法を採用します。類似事例については、本計画の基本方針に近い「ゲートウェイ型」を中心に抽出します。



## 5.7 施設規模の算出

### 5.7.1 駐車場施設

#### 1) 算定の考え方

駐車場の規模は、交通量から駐車ます数を算出し、「駐車ます数」と「1台あたりの必要面積」との積で算出します。駐車ます数の算定にあたっては、「休憩機能の駐車場施設」と、「地域連携機能の駐車場施設」のそれぞれについて個別に検討します。

#### 2) 休憩機能の駐車場施設の駐車ます数

##### ①条件の設定

駐車ます数は、「道路設計要領設計編」に従って算出します。

$$\text{駐車ます数} = \text{対象区間延長} \times \text{計画交通量} \times \text{立寄率} \times \text{ラッシュ率} \times \text{駐車場占有率}$$

##### ②対象区間延長

対象区間延長の考え方として、「道路設計要領設計編」では、「道の駅」が分担する区間延長は概ね「道の駅」では10～20km、最大で25kmとされています。計画地から周辺の「道の駅」までは以下の区間延長となっています。

- ・「道の駅」たからだの里さいた（猪ノ鼻道路開通後）約10.5km
- ・「道の駅」三野 約9.3km
- ・「道の駅」大歩危 約26.0km

よって、対象区間は最大間隔を参考に、対象区間延長を25kmと設定して検討します。

##### ③計画交通量

平成27年度道路交通センサスにおける前面道路の現況交通量に、猪ノ鼻道路開通後の増加分を足した交通量を、計画交通量とします。

現況交通量は、小型車交通量7,601台/日、大型車交通量1,046台/日で合計8,647台/日となっています。

路線		昼間 12 時間自動車類交通量 (上下合計)			24 時間自動車類交通量 (上下合計)			昼夜率	昼間ピーク時間のピーク比率	大型車混入率
路線番号	路線名	小型車	大型車	合計	小型車	大型車	合計			
32	一般国道 32 号	6476	733	7209	7601	1046	8647	1.20	10.6	10.2

出典：平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）

猪ノ鼻道路の開通後の交通量は、整備後 7,255 台/日となっており、整備なしの 7,030 台/日と比べ、225 台/日 増加する推計となっています。

			整備なし	整備あり
新設・改築道路 一般国道 32 号猪ノ鼻道路 延長：8.4km	交通量	台/日		7,255
	走行時間	分/台		8
	走行時間費用	億円/年		1,190
一般国道 32 号	交通量	台/日	7,030	2,590
	走行時間		37	24
		億円/年	49.39	1,048

猪ノ鼻道路開通による交通状況の変化（平成 42 年推計値）

出典：一般国道 32 号 猪ノ鼻道路 事業再評価（平成 23 年 3 月 11 日 国土交通省 四国地方整備局）

よって、その増加分を現交通量の車種別の比率で割り戻すと、小型車が 198 台/日、大型車が 27 台/日 増加となりますので、猪ノ鼻道路開通による増加分を足した数値を、計画交通量として設定し検討します。

○小型車：7,601 台/日 + 198 台/日 = **7,799 台/日**

○大型車：1,046 台/日 + 27 台/日 = **1,073 台/日**

#### ④立寄率、ラッシュ率、占有率

立寄率、ラッシュ率、占有率は、「道路設計要領設計編」によると、車種別に下記表の値となっています。

参表-1

車種	立寄率	ラッシュ率	占有率
小型車	0.007	0.10	0.25
大型車	0.008	0.10	0.33

出典：道路設計要領設計編（国土交通省中部地方整備局道路部、2014 年 3 月）

⑤駐車ます数

計算式より、上記数値を当てはめると、小型車と大型車の駐車ます数は、それぞれ次のとおり算出されます。

- 小型車：25km×7,799台/日×0.007×0.10×0.25≒34.0台 → **34台**
- 大型車：25km×1,073台/日×0.008×0.10×0.33≒7.0台 → **7台**
- 合計：34台 + 7台 → **41台**

また、身障者用の駐車ますについては、「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」の考え方に基づいて設定します。

身障者用駐車場施設設置基準	
総駐車場数≤200 の場合：	(総駐車場) ×1/50 以上
総駐車場数> 200 の場合：	(総駐車場) ×1/100+2 以上

総駐車場数（合計駐車ます数）=41台<200 より、「(総駐車場) ×1/50」が基準となります。

- 身障者用：41台×1/50=0.82 → **1台**

以上より、休憩機能の駐車場施設の駐車ます数は、

**小型車34台、大型車7台、身障者用1台 合計42台** となります。

3) 地域連携機能の駐車場施設の駐車ます数

「道路設計要領設計編」に従って、サービスエリアの考え方をを用いて算出した値から、パーキングエリアの考え方をを用いて算出した値（休憩機能の駐車ます数）を引いた値を、地域連携機能の駐車場施設の駐車ます数とします。

参表-3 車種別立寄率、ラッシュ率、平均駐車時間

施設の種類	車種	立寄率	ラッシュ率	平均駐車時間(分)
サービスエリア	小型車	0.175	0.10	25
	大型バス	0.25	0.25	20
	大型貨物車	0.10	0.075	30
パーキングエリア	小型車	0.10	0.10	15
	大型バス	0.10	0.25	15
	大型貨物車	0.125	0.10	20

出典：道路設計要領設計編（国土交通省中部地方整備局道路部、2014年3月）

サービスエリアの考え方で必要な駐車ます数

○小型車：25km×7,799台/日×0.007×0.10×(25分/60) ≒57台

○大型車：25km×1,073台/日×0.008×0.10×(30分/60) ≒11台

パーキングエリアの考え方で必要な駐車ます数は、2) で算出した休憩機能で必要な駐車ます数です。

○小型車：34台、○大型車：7台

よって、地域連携機能の駐車場施設の駐車ます数は、

○小型車：57台－34台＝23台

○大型車：11台－7台＝4台

身障者用の駐車ますについては、休憩機能と同様に「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」の考え方に基づいて設定します。

○身障者用：(23+4) ×1/50=0.54 → 1台

ただし、地域連携機能の駐車場施設の駐車ます数として、大型車（貨物車）を想定していないため、大型車4台は小型車と考えます。

以上より、地域連携機能の駐車場施設の駐車ます数は、

**小型車27台、身障者用1台 合計28台** となります。

#### 4) 必要駐車ます数

	休憩機能の 駐車場施設 (台)	地域連携機能の 駐車場施設 (台)	合計 (台)
小型車	34	27	61
大型車 (貨物車)	7	—	7
身障者用	1	1	2
合計	42	28	70

※大型車7台のうち、1台を特殊大型車（セミトレーラー）とする

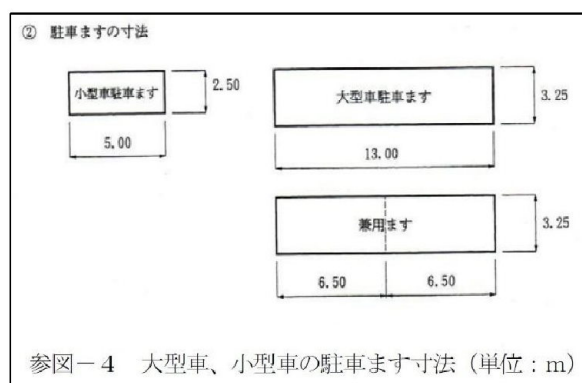
#### 5) 必要駐車場面積

「道路設計要領設計編（国土交通省中部地方整備局道路部、2014年3月）」、「設計要領第六集建築施設編 第1編 休憩用建築施設（東日本高速道路株式会社、平成26年7月）」を参考に、車両種別ごとの駐車ますの寸法を設定します。

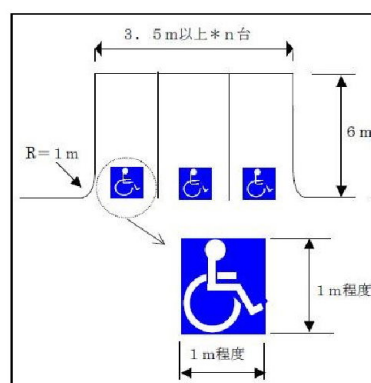


駐車ます	長さ (m)	幅 (m)	備考
小型車	5.0	2.5	道路設計要領設計編
大型車	13.0	3.25	道路設計要領設計編
特殊大型車	17.0	3.5	道路設計要領設計編
身障者用	6.0	3.5	設計要領第六集建築施設編 第1編 休憩用建築施設

車種別の駐車ますの大きさ



出典: 道路設計要領設計編  
(国土交通省中部地方整備局道路部、2014年3月)



出典: 設計要領第六集建築施設編  
第1編 休憩用建築施設  
(東日本高速道路株式会社、平成26年7月)

参表-4 駐車場の諸元

車種	駐車角	駐車方式	車路幅AW(m)	車路に直角方向に駐車幅Sd(m)	車路に平行方向に駐車幅Sw(m)	単位駐車幅W(m)	1台当りの駐車所要面積A(m <sup>2</sup> )	備考
小型車	30°	前進駐車	4.00	4.70	5.00	6.70	33.50	W = AW/2 + Sd
	45°	〃	4.00	5.30	3.55	7.30	25.70	
	45°	交差	4.00	4.45	3.55	6.45	22.90	
	60°	〃	5.00	5.60	2.90	8.10	23.50	A = W × Sw
	60°	後退駐車	4.50	5.60	2.90	7.85	22.80	
	90°	前進駐車	9.50	5.00	2.50	9.75	24.40	
	90°	後退駐車	6.00	5.00	2.50	8.00	20.00	
大型車	30°	前進駐車	4.00	9.40	6.60	19.40	128.00	W = AW + sd A = W × Sw
		前進発車	6.00					
	45°	〃	7.00	11.50	4.70	25.00	117.50	
		〃	6.50					
	60°	〃	11.00	12.90	3.80	31.40	119.30	
〃		7.50						
90°	〃	19.00	13.00	3.30	43.00	141.90		
大特型殊	平行	後退駐車	6.00	3.30	19.00	6.30	119.70	
		前進発車	6.00	3.50	25.00	6.50	162.50	

旧日本道路公団休憩施設設計要領における駐車場の諸元

出典: 道路設計要領設計編 (国土交通省中部地方整備局道路部、2014年3月)

また、「旧日本道路公団休憩施設設計要領における駐車場の諸元」における通行や駐車のために必要な車路の面積も踏まえた1台あたりに必要な面積から駐車場面積を算定すると、休憩機能の駐車場面積約1,880㎡、地域連携機能の駐車場面積約740㎡となり、駐車場の合計面積は約2,600㎡（目安値）になります。

種別	車種	設置ます数 (台)	車路を含めた1台あたりに 必要な面積 (㎡/台)	面積 (㎡)
休憩 機能	小型車	34	24.40	829.6
	大型車	7	141.90	993.3
	身障者用	1	54.25 (車室奥行き6m+車路幅9.5m) ×車室幅3.5m	54.25
	計	42	—	1877.15 →約1,880㎡
地域 連携 機能	小型車	27	24.40	658.8
	身障者用	1	54.25	54.25
	計	28	—	713.05 →約720㎡
合計		70	—	2,600㎡（目安値）

駐車場面積

## 5.7.2 トイレ施設

### 1) 算定の考え方

トイレ施設の規模の算定にあたっては、「休憩機能のトイレ施設」と、「地域連携機能のトイレ施設」のそれぞれについて、個別に検討します。

### 2) 休憩機能のトイレ施設

#### ①休憩機能における算定の考え方

休憩機能におけるトイレの規模は、「道路設計要領設計編（国土交通省中部地方整備局道路部、2014年3月）」の基準を用いて、駐車ます数に対する面積を出し、各便器数を算出します。

参表－5 公衆便所の規模

駐車ます数	便器数(個)			標準的な面積
	男(小)	男(大)	女	
約50台	4	2	6	60㎡

出典：道路設計要領設計編（国土交通省中部地方整備局道路部、2014年3月）

## ②休憩機能における便器数

身障者用を除く、休憩機能の駐車ます数（41台）に対応した標準的な面積は、「道路設計要領設計編（国土交通省中部地方整備局道路部、2014年3月）」の基準を参考に比例配分すると、49.2㎡となります。

$$60\text{㎡} / 50\text{台} \times 41\text{台} = 49.2\text{㎡}$$

41台に対応した便器数

- 男性・小 4基×49.2㎡/60㎡ = 3.28 ≒ **4基**
- 男性・大 2基×49.2㎡/60㎡ = 1.64 ≒ **2基**
- 女性 6基×49.2㎡/60㎡ = 4.92 ≒ **5基**

## ③休憩機能における身障者用便所（多機能トイレ）

誰でも利用可能な多機能トイレとして、男女のトイレ出入口の間に**1ブース（1基）**整備します。

必要面積は、「設計要領第六集 建築施設編 第1編 休憩用建築施設（東・中・西日本高速道路株式会社、平成29年7月）」より、**10.8㎡**とします。

表 4-1 トイレ規模算出

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	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	0.89	0.91	0.87	
		バス	0.04		0.03	0.04
		トラック	0.07	0.05	0.10	0.09
駐車回転率	r		(注3)			
車種別駐車台数	P a		P × S × r			
平均乗車人員	W	小型	1.9人		1.9人	
		バス	27人	24.2人	23人	21人
		トラック	1.2人			
トイレ利用率	u		0.84		0.78	
性別比率	Dm	男	0.52		0.62	
	Df	女	0.48		0.38	
ピーク率	Pm	男	2.2		2.4	2.4
	Pf	女	3.1	3.4	3.6	3.6
便器回転率	Cm	男	100人/h			
	Cf	女	40人/h			
洋式便器設置率	Wm	男	0.8			
	Wf	女	0.8			
便器数	(男・小)Vm1(男・大)Vm2(女)Vf		Vm2=0.3Vm1			
洗面器回転率	Sm	男	350人/h			
	Sf	女	200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)Ulm,Ulf		男女大型バス		8.8㎡	
	(子供)Uc		子供用		6.1㎡	
	(オストイ)Uo		オストイ		9.2㎡	
	(バグ)Up		バグ用		2.2㎡	
	(洗面)Us		洗面器		3.0㎡	
(多機能)Uh		多機能		10.8㎡		

(注)1. 観光部：視光的特性が高いと思われる場合に適用

(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。

(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：設計要領第六集建築施設編第1編 休憩用建築施設（東日本高速道路株式会社、平成26年7月）

④休憩機能におけるトイレの必要面積

休憩機能におけるトイレの規模は、②49.2㎡ + ③10.8㎡ = **60.0㎡**となります。

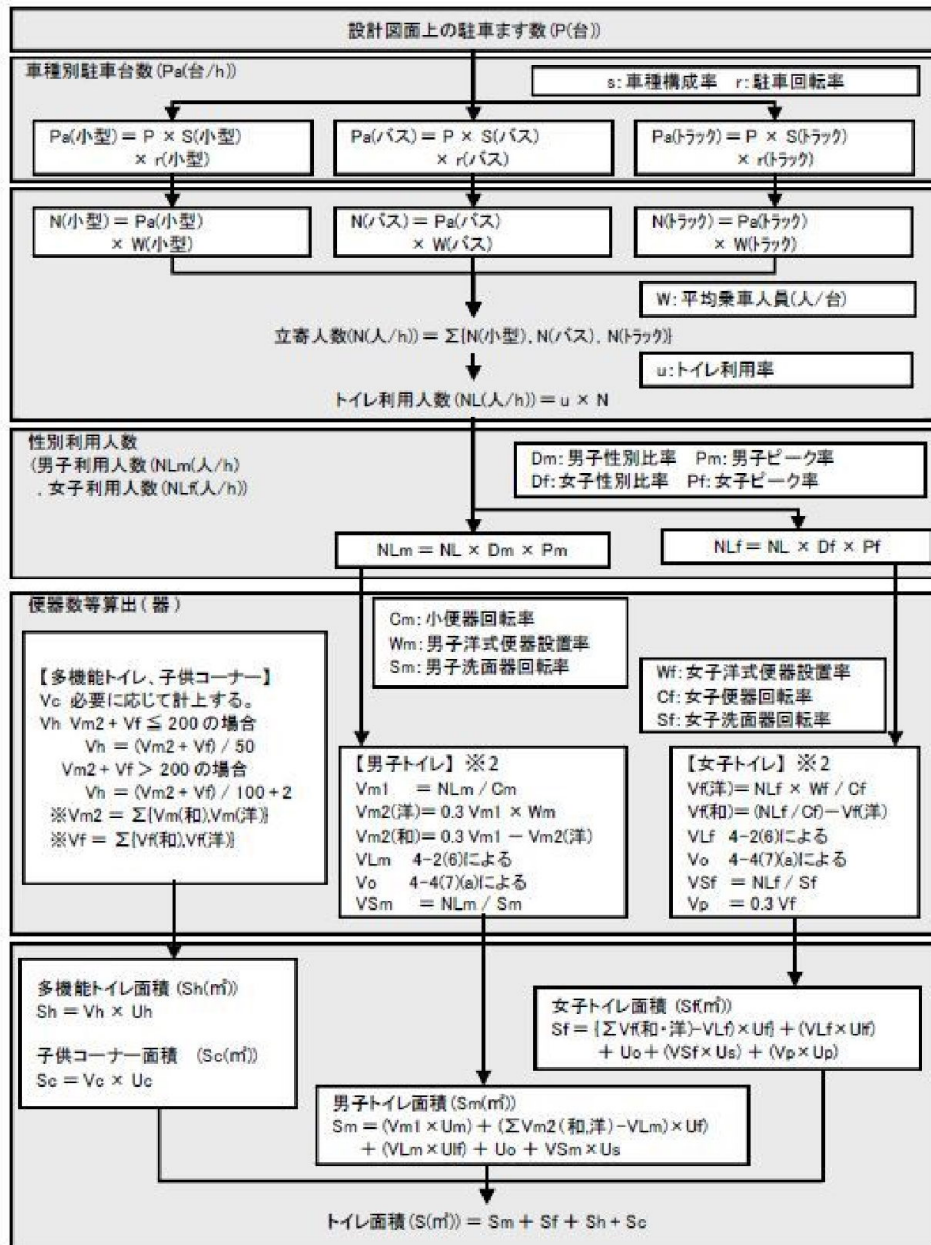
男性			女性	身障者用 (多機能)	トイレ面積
小	大	計			
4	2	6	5	1	60㎡

便器数の内訳とトイレ面積

### 3) 地域連携機能のトイレ施設

#### ①地域連携機能における算定の考え方

「設計要領第六集建築施設編 第1編 休憩用建築施設（東日本高速道路株式会社、平成26年7月）」のフローおよび算定式を用いて、地域連携機能におけるトイレの規模を算出します。係数は、計画地の特性から「サービスエリアの観光部」を適用します。



トイレ規模算定フロー

出典：設計要領第六集建築施設編第1編 休憩用建築施設（東日本高速道路株式会社、平成26年7月）

表 4-1 トイレ規模算出

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	観光部(注)1	バリエーション有	バリエーション無
駐車まず数	P		(注)2			
車種構成率	S	小型	0.89	0.91	0.87	
		バス	0.04		0.03	0.04
		トラック	0.07	0.05	0.10	0.09
駐車回転率	r		(注)3			
車種別駐車台数	P a		$P \times S \times r$			
平均乗車人員	W	小型	1.9人		1.9人	
		バス	27人	24.2人	23人	21人
		トラック	1.2人			
トイレ利用率	u		0.84		0.78	
性別比率	Dm	男	0.52		0.62	
	Df	女	0.48		0.38	
ピーク率	Pm	男	2.2		2.4	2.4
	Pf	女	3.1	3.4	3.6	3.6
便器回転率	Cm	男	100人/h			
	Cf	女	40人/h			
洋式便器設置率	Wm	男	0.8			
	Wf	女	0.8			
便器数	(男・小)Vm1(男・大)Vm2(女)Vf		$Vm2=0.3Vm1$			
洗面器回転率	Sm	男	350人/h			
	Sf	女	200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)Ulm,Ulf		男女大型バス		8.8㎡	
	(子供コーナー)Uc		子供コーナー		6.1㎡	
	(オストメイト)Uo		オストメイト		9.2㎡	
	(バグコーナー)Up		バグコーナー		2.2㎡	
	(洗面)Us		洗面器		3.0㎡	
	(多機能)Ua		多機能		10.8㎡	

(注)1. 観光部：観光的特性が高いと思われる場合に適用

(注)2. 駐車まず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。

(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：設計要領第六集建築施設編第 1 編 休憩用建築施設 (東日本高速道路株式会社、平成 26 年 7 月)

表 4-2 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：設計要領第六集建築施設編第 1 編 休憩用建築施設 (東日本高速道路株式会社、平成 26 年 7 月)

## ②地域連携機能における便器数

身障者用を除く、地域連携機能の駐車場施設の駐車ます数（27台）に対応した便器数は、「設計要領第六集建築施設編 第1編 休憩用建築施設（東日本高速道路株式会社、平成26年7月）」を用いて算出します。

### ○小型駐車台数(Pa)

$$= \text{設計図面上の駐車ます数}(P)27\text{台} \times \text{車種構成率}(S)0.91 \times \text{駐車回転率}(r)2.4 = 58.97(\text{台}/\text{h})$$

### ○立寄人数(N)

$$= \text{車種別駐車台数}(Pa(\text{小型}))58.97 \times \text{平均乗車台数}(W)1.9 \text{人}/\text{台} = 112.04(\text{人}/\text{h})$$

### ○トイレ利用人数(NL)

$$= \text{トイレ利用率}(u)0.84 \times \text{立寄人数}(N)112.04(\text{人}/\text{h}) = 94.11(\text{人}/\text{h})$$

### ○男子利用人数(NLm)

$$= \text{トイレ利用人数}(NL)94.11 \times \text{男子性別比率}(Dm)0.52 \times \text{男子ピーク率}(Pm)2.2 = 107.66(\text{人}/\text{h})$$

### ○女子利用人数(NLf)

$$= \text{トイレ利用人数}(NL)94.11 \times \text{女子性別比率}(Df)0.48 \times \text{女子ピーク率}(Pf)3.4 = 153.59(\text{人}/\text{h})$$

### ○男子便器数算出

#### 男子小便器(Vm1)

$$= \text{男子利用人数}(NLm)107.66 / \text{小便器回転率}(Cm)100(\text{人}/\text{h}) = 1.08 \rightarrow \mathbf{2 \text{基}}$$

#### 男子大便器(Vm2)

$$= 0.3 \times \text{男子小便器}(Vm1)1.08 \times \text{洋式便器設置率}(Wm)0.8 = 0.26 \rightarrow \mathbf{1 \text{基}}$$

#### 男子洗面器(VSm)

$$= \text{男子利用人数}(NLm)107.66 / \text{男子洗面器回転率}(Sm)350(\text{人}/\text{h}) = 0.31 \rightarrow \mathbf{1 \text{基}}$$

### ○女子便器数算出

#### 女子便器(Vf)

$$= \text{女子利用人数}(NLf)153.59 \times \text{洋式便器設置率}(Wf)0.8 / \text{女子便器回転}(Cf)40(\text{人}/\text{h}) = 3.07 \rightarrow \mathbf{4 \text{基}}$$

#### 女子洗面器(Vsf)

$$= \text{女子利用人数}(NLf)153.59 / \text{女子洗面器回転率}(Sf)200(\text{人}/\text{h}) = 0.77 \rightarrow \mathbf{1 \text{基}}$$

### ③地域連携機能におけるトイレ必要面積

面積算出においては、男女各1ブースを大型ブースとし、オストメイトは多機能トイレ内に設置、女子パウダーコーナーを2基、洗面器は使い勝手を考慮し各2基として算出します。

- 男子小2基×3.0㎡ = 6.0㎡
- 男子大1基×5.4㎡ = 5.4㎡
- 男子大（大型ブース）1基×8.8㎡ = 8.8㎡
- 男子洗面器2基×3.0㎡ = 6.0㎡
- 女子3基×5.4㎡ = 16.2㎡
- 女子（大型ブース）1基×8.8㎡ = 8.8㎡
- 女子洗面基2基×3.0㎡ = 6.0㎡
- 女子パウダーコーナー2基×2.2㎡ = 4.4㎡
- 身障者用1基×10.8㎡ = 10.8㎡

以上により、標準的な面積は約72.4㎡となり、必要面積を**約75.0㎡**とします。

男性			女性	身障者用 (多機能)	トイレ面積
小	大	計			
2	2※	4	4※	1	約75㎡

※うち1ブースを大型ブースとした場合

便器数の内訳とトイレ面積



### 5.7.3 休憩・情報発信施設

休憩・情報発信施設の規模の算定方法は、高速道路の休憩所整備の際に用いられている標準規模を参考に算定します。なお、休憩施設と情報発信施設は同スペースとすることで、情報発信の効率化を図ります。

「設計要領第六集 建築施設編 第1編 休憩用建築施設（東日本高速道路株式会社、平成26年7月）」を参考にすると、駐車ます数（70台）に対応した標準的な休憩・情報発信施設の面積は、**約140㎡**となります。

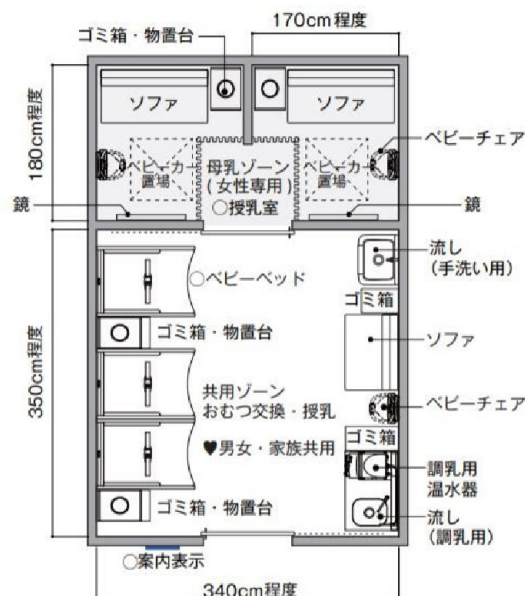
表 6-1 休憩所の標準規模

片側駐車ます数 (台)	席 数	標準的な面積 (㎡)
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第1編 休憩用建築施設（東日本高速道路株式会社、平成 26 年 7 月）

授乳室・オムツ替えコーナーは、授乳室とオムツ交換コーナーが一体となったスペースを標準とします。**約18.0㎡**とします。

《授乳室・おむつ交換場所一体型》



出典：横浜市 福祉のまちづくり条例

### 5.7.4 農産物直売・特産品販売コーナー

高速道路の休憩施設整備の際に用いられている売店の標準規模をもとに、農産物直売・特産品販売コーナーの規模を算定します。

「設計施設設計要領（中日本高速道路株式会社、平成17年10月）」を参考にすると、駐車台数（70台）に対応した標準的な面積は、約160㎡となります。

表 8-5 売店の標準規模

パーキングエリア		150m <sup>2</sup>	
サービスエリア			
片側駐車台数	内売店 (m <sup>2</sup> )	外売店 (m <sup>2</sup> )	計 (m <sup>2</sup> )
251台以上	45	210	255
250～201	40	190	230
200～151	30	170	200
150～101	25	150	175
100台以下	20	140	160

出典：休憩施設設計要領（中日本高速道路株式会社、平成17年10月）

農産物直売コーナーと特産品販売コーナーを一体的なものとして考えた場合、約160㎡、それぞれ独立した別々のコーナーとした場合、各160㎡の約320㎡とします。

### 5.7.5 レストラン

#### 1) レストラン規模算定の考え方

高速道路の休憩施設整備の際に用いられている標準規模をもとに、飲食施設規模を算定します。

表 6-1 レストラン規模算出の諸要素

項目	記号	係数
駐車台数	P	—
車種構成率	S	表4-2による
駐車回転率	r	表4-2による
車種別駐車台数	P <sub>a</sub>	P・S・R
車種別乗車人員	W	表4-2による
立寄人数	N	P <sub>a</sub> ・W
レストラン利用率	u	小型30% バス10% トラック30%
レストラン利用人数	NL	u・N
レストラン回転率	C	2.0人/h
席数	V	NL/C
1人当り面積	M	1.6 m <sup>2</sup> /人
レストラン総面積	ΣLS	3・LS (LS=M・V)
当初施設面積	L・S'	0.65ΣLS

表 4-2 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：設計要領第六集建築施設編第1編 休憩用建築施設（東・中・西日本高速道路株式会社、平成29年7月）

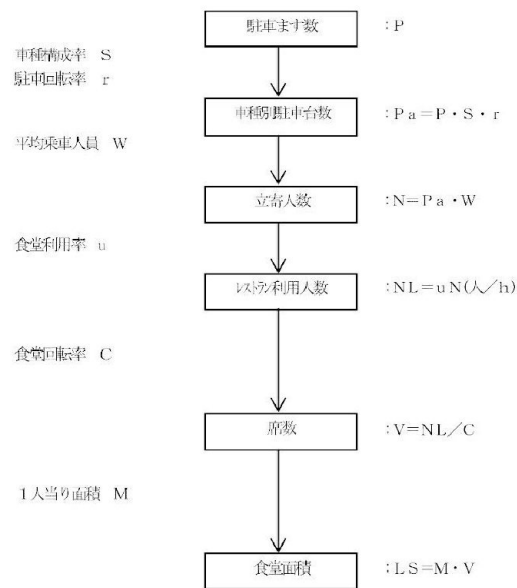


図6-1 レストラン規模算出フローチャート

出典：設計要領第六集建築施設編第1編 休憩用建築施設  
(東・中・西日本高速道路株式会社、平成29年7月)

※なお、「設計要領第六集 建築施設編 第1編 休憩用建築施設（東・中・西日本高速道路株式会社、平成29年7月）」において、厨房面積は客席面積の40%前後、附属施設面積は客席面積の160%～200%前後と定義されています。

## 2) 必要面積

「設計要領第六集 建築施設編 第1編 休憩用建築施設（東・中・西日本高速道路株式会社、平成29年7月）」を準用すると、駐車台数（70台）に対応した標準的な面積は、客室面積62.94㎡、厨房25.18㎡、従業員休憩室・事務室、倉庫等の附属室113.30㎡、合計201.42㎡≒**約200㎡**となります。

なお、これらの値には、客室(内売店含む)、厨房、食品倉庫（冷蔵庫室含む）、客用便所、事務室、男女更衣室、仮眠室、従業員休憩室、脱衣・浴室、従業員便所、廊下等共用部分が含まれます。

項目	記号	算出結果	
		小型車	大型車
駐車ます数 (台)	P	63	7
車種構成率	S	0.91	0.05
駐車回転率 (回/h) ※SA (一般部都市部) の係数	r	2.4	2
車種別駐車台数 (台/h)	$P a = P \times S \times r$	137.592	0.7
車種別乗車人員 (人/台) ※SA (一般部都市部) の係数	W	1.9	1.2
立寄人数(人)	$N = P a \times W$	261.4248	0.84
飲食施設利用率 (%)	u	30	30
飲食施設利用人数 (人/h)	$N L = uN$	78.42744	0.252
		78.67944	
飲食施設回転率 (人/h)	C	2	
席数 (席)	$V = N L / C$	39.21372	0.126
		39.33972	
1人当たり面積 (㎡/人)	M	1.6	
飲食施設客席面積 (㎡) -①	$L S = V \times M$	62.74195	0.2016
		62.943552	
厨房面積 (㎡) : 飲食施設客席面積の40% -②	$0.4 \times L S$	25.09678	0.08064
		25.1774208	
附属施設面積 (㎡) : 飲食施設客席面積の180% -③ (従業員休憩室、事務室、倉庫、お手洗い等)	$1.8 \times L S$	112.9355	0.36288
		113.2983936	
飲食施設総面積 合計 (㎡)	① + ② + ③	<b>201.4193664</b>	

### レストラン規模算定

#### 5.7.6 カフェ

地域の特産品を活かした産業を振興する施設の「カフェ」の規模算定方法は事例を参考に算定します。

##### 1) 「道の駅」四万十とおわ

所在地	面積	駐車場	施設
高知県高岡郡四万十町	敷地 : - ㎡ 延床 : - ㎡	普通車 69 台 大型車 2 台 身障者用 2 台	農産物・加工品の販売、レストラン、ファーストフード、カフェ、道路情報室、総合交流拠点施設



出典：(C) NTT 空間情報株式会社

「道の駅」四万十とおわは、四万十川への眺望を活かしたカフェ「おちゃくり cafe」が独立して建っており、厨房等を含めた面積は、約 130 m<sup>2</sup>となっています。

## 2) 「道の駅」いちかわ

所在地	面積	駐車場	施設
千葉県市川市	敷地：17,300 m <sup>2</sup> 延床：1,700 m <sup>2</sup>	普通車 70 台 大型車 48 台 身障者用 2 台	防災倉庫、防災トイレ、非常用発電機、受水槽、メインホール、インフォメーションコーナー、公園管理事務室、レストラン、物販・飲食施設、多目的室、FM放送ブース、ラウンジ



出典：「道の駅」いちかわ HP

「道の駅」いちかわは、レストランの他にカフェ「いち cafe」があります。その面積は約 150 m<sup>2</sup>となっています。

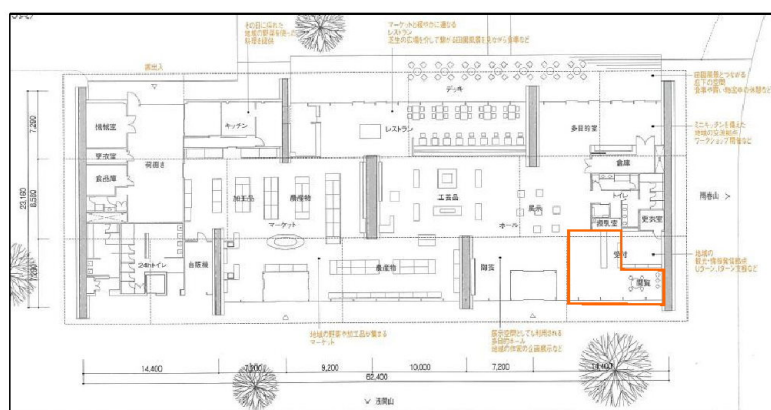
よって本計画におけるカフェの規模は、**100～150 m<sup>2</sup>**とします。

### 5.7.7 観光窓口、観光情報コーナー

地域観光の総合窓口及びインバウンド観光を促進する施設の観光窓口、観光情報コーナーの規模算定方法は、事例を参考に算定します。

#### 1) 「道の駅」ましこ

所在地	面積	駐車場	施設
栃木県芳賀郡益子町	敷地：18,011.88 m <sup>2</sup> 延床：1,595.26 m <sup>2</sup>	普通車 131 台 大型車 12 台 身障者用 7 台	農産物・加工品・工芸品の販売、レストラン、展示コーナー、多目的室、観光窓口

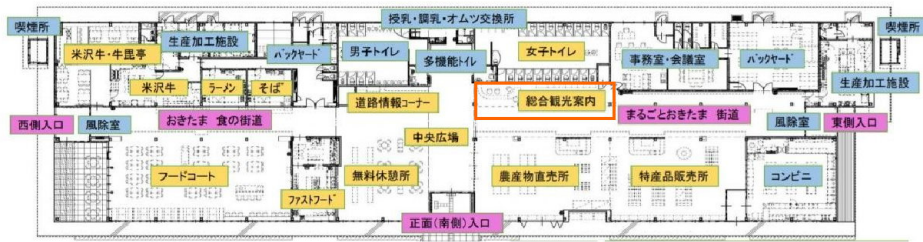


出典：新建築 2016 年 11 月/新建築社

「道の駅」ましこの観光窓口は、観光案内のほか、移住・定住相談、レンタサイクル貸出し、多目的室貸出し、ポイントカードの発行、ピクニックシートの貸出し、展示・ワークショップの案内等を行っています。面積は、閲覧席を含めたコーナー全体で約55m<sup>2</sup>となっています。

#### 2) 「道の駅」米沢

所在地	面積	駐車場	施設
山形県米沢市	敷地：21,677 m <sup>2</sup> 延床：1,836 m <sup>2</sup>	普通車 130 台 大型車 30 台 身障者用 4 台 電気自動車用 1 台 バイク 12 台	農畜産物直売所・加工施設、観光案内所、レストラン・フードコート、道路情報提供施設、休憩コーナー、防災支援施設（広場）、E V急速充電器 1 器、パークアンドライド駐車場



出典：重点「道の駅」「道の駅」米沢の整備状況/米沢市

「道の駅」米沢は、観光総合窓口を設置し、山形県の南のゲートウェイとして広域観光情報を発信するほか、外国人観光客にも対応できる観光コンシェルジュを配置しています。

面積は、観光窓口カウンターが約 15 m<sup>2</sup>、観光情報コーナーが約 25 m<sup>2</sup>、合計約 40 m<sup>2</sup>となっています。

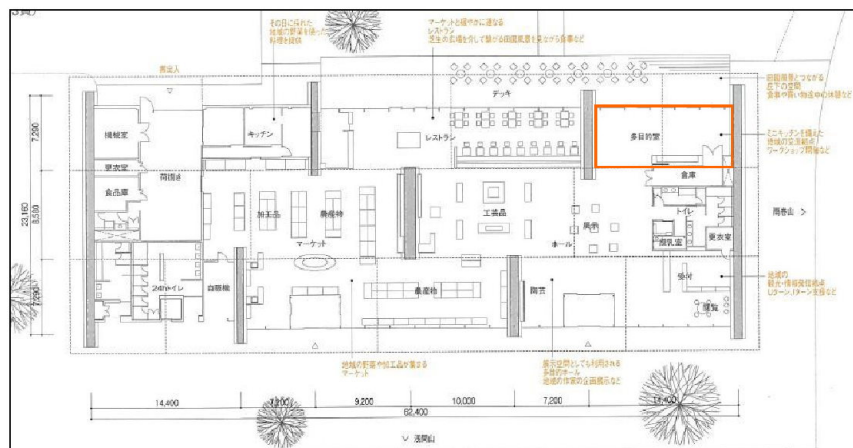
よって、本計画における観光窓口、観光情報コーナーの規模は、約 40～60 m<sup>2</sup>とします。

### 5.7.8 多目的室

地域観光の総合窓口となる施設の多目的室の規模算定方法は、事例を参考に算定します。

#### 1) 「道の駅」ましこ

所在地	面積	駐車場	施設
栃木県芳賀郡益子町	敷地：18,011.88 m <sup>2</sup> 延床：1,595.26 m <sup>2</sup>	普通車 131 台 大型車 12 台 身障者用 7 台	農産物・加工品・工芸品の販売、レストラン、展示コーナー、多目的室、観光窓口



出典：新建築 2016 年 11 月/新建築社

「道の駅」ましこの多目的室は、2、3か月に一度の割合で地域の魅力を発信する企画を実施しています。夏休み期間は読み聞かせスペースにするなど、親子でくつろげる空間としています。面積は約70㎡となっています。

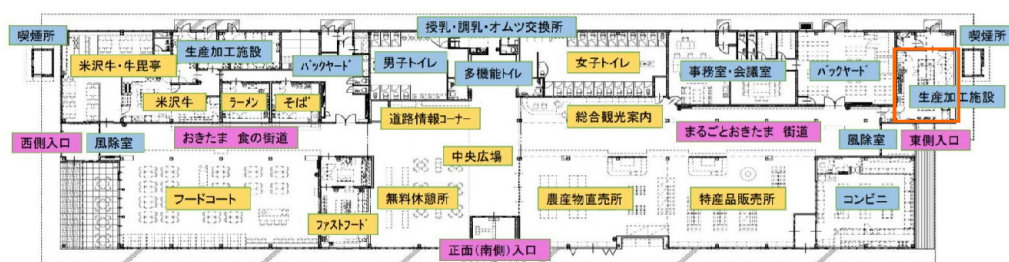
よって、本計画における多目的室の規模は、約70㎡とします。

### 5.7.9 加工工房

地域観光の特産品を活かした産業を振興する施設の加工工房の規模算定方法は、事例を参考に算定します。

#### 1) 「道の駅」米沢

所在地	面積	駐車場	施設
山形県米沢市	敷地：21,677㎡ 延床：1,836㎡	普通車 130台 大型車 30台 身障者用 4台 電気自動車用 1台 バイク 12台	農畜産物直売所・加工施設、観光案内所、レストラン・フードコート、道路情報提供施設、休憩コーナー、防災支援施設（広場）、E V急速充電器 1器、パークアンドライド駐車場



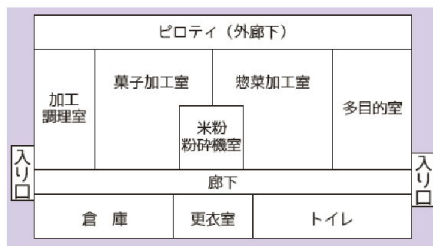
出典：重点「道の駅」「道の駅」米沢の整備状況/米沢市

「道の駅」米沢は、登録農家を中心に運営、加工商品開発する農産加工所「かあちゃんの台所」があります。面積は、約50㎡となっています。

#### 2) 「道の駅」みのりの郷東金

所在地	面積	駐車場	施設
千葉県東金市	敷地：-㎡ 延床：-㎡	普通車 174台 大型車 6台 身障者用 4台	農畜産物直売所、緑化木市場、カフェレストラン、ふれあい広場、循環バス乗り場





出典：東金市 HP

「道の駅」みよりの郷東金は、創業 4 周年時に農業者や加工業者、商業者との連携により、地域の農産物を通じて、6 次産業化を推進するための施設として加工場を整備しています。面積は 247 m<sup>2</sup>となっています。

よって、本計画において加工工房を導入する場合の規模は、**50~250 m<sup>2</sup>**となりますが、地域交流拠点施設「箸蔵とことん」との連携を考慮し、詳細は今後、事業提案者や専門家の意向等を含めて決定していきます。

### 5.7.10 災害時に高度な防災機能を発揮する施設

本計画地である池田地区州津エリアの避難場所は、広域避難場所として、箸蔵小学校体育館（収容人数 210 人（三好市広域避難所一覧表））、一次避難場所として、箸蔵小学校グラウンドと池田高校三好校グラウンドが設定されています。「道の駅」を防災拠点として活用するため、災害時に帰宅困難者等が一時的に避難する「一時避難場所」と同程度の機能を導入します。

避難所の備蓄物資は、三好市地域防災計画（平成 25 年 3 月）第 1 編一般災害対策編に主な備蓄物資として下記が設定されています。

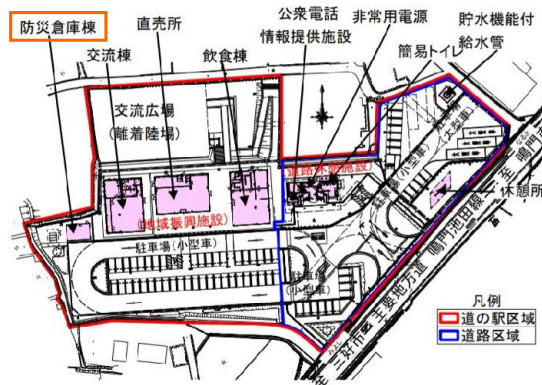
ア 飲料水、食糧	キ 給水用機材
イ 生活必需品	ク 医薬品
ウ 通信機材	ケ 仮設の小屋又はテント
エ 放送設備	コ 防疫用資機材
オ 照明設備（非常用発電器を含む）	サ 工具類
カ 炊出しに必要な機材及び燃料（鍋、釜、包丁、食器セット）	

出典：三好市地域防災計画（平成 25 年 3 月）第 1 編一般災害対策編

## 1) 備蓄倉庫

上記表のうち、備蓄倉庫に収納するものとして、食糧、生活必需品、炊き出しに必要な機材及び燃料、給水用機材、医薬品、仮設の小屋またはテント、防疫用資機材、工具類を想定します。食糧、生活必需品は、一次避難場所同等として1日分の量とします。

類似の機能がある「道の駅」みまの里は、防災倉庫棟があります。面積は、約 50 m<sup>2</sup>となっています。本計画における備蓄倉庫の規模は、約 50 m<sup>2</sup>と設定します。



出典：国土交通省 新たに「道の駅」を2 駅登録（平成 30 年 4 月）

## 2) 飲料水貯水槽

「道の駅」を防災拠点として活用するため、防火水槽としての機能と、震災発生直後の飲料水を確保する機能を兼ねた耐震性貯水槽を設置します。

### ①防火水槽

耐震性貯水槽の基本機能として、初期消火活動用の消防水利を担う、消防法で定める消防用設備等として常時必要な貯水量 40 m<sup>3</sup>を確保します。

### ②飲料水

飲料水が必要となる対象は、最大を想定し、「道の駅」利用者の一時避難所同等として1日分と、広域避難所である箆蔵小学校体育館の救援物資が届くまでの3日分の容量とします。また、一人あたり1日3リットル確保します。

#### 【1日分の想定】

・「道の駅」利用者

駐車ます合計 71 台×1 台あたりの平均乗車人数 1.3 人/台 = 93 人

93 人×1 日×3 リットル = 279 リットル

【3日分の想定】

・箸蔵小学校体育館

三好市広域避難所一覧表（平成30年3月）により、210人

210人×3日×3リットル=1,890リットル

飲料水合計 279リットル+1,890リットル=2,169リットル≒2.2 m<sup>3</sup>

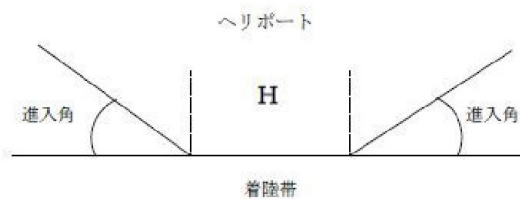
よって、防火水槽としての機能と、震災発生直後の飲料水を確保する機能を兼ねた耐震性貯水槽の必要容量は、40 m<sup>3</sup>と2.2 m<sup>3</sup>を合計した**42.2 m<sup>3</sup>**と設定します。

No	地区	避難所番号	施設名	所在地				収容可能人数		備考
					地震	水害	土砂			
10	池田	12	三好市池田総合体育館	池田町マチ2551-1	○	○	△	680	1,350	
11		18	箸蔵小学校 体育館	池田町州津井関1209	○	△	○	210		
12		29	三郷小学校 体育館・校舎	池田町中西イバ508-1	○	○	×	160		
13		33	川崎幼稚園・小学校体育館	池田町川崎浪会31	○	○	○	120		
14		38	白地公民館	池田町白地本名153-1	○	○	○	50		
15		47	馬路小学校 体育館	池田町馬路字立石33-1	○	○	△	130		

出典：三好市広域避難所一覧表（地震時等の地区拠点）抜粋（平成30年3月）

3) ヘリポート

「道の駅」を防災拠点として活用するため、中・小型機が離発着できるヘリポートを検討します。規模は、三好市地域防災計画（平成25年3月）第2編地震災害対策編の基準を踏まえ、着陸帯直径50m、**約2,000 m<sup>2</sup>**と設定します。



ヘリポート最小限所要地積

機種	着陸帯(直径)	進入角	摘要
小型ヘリコプター	30m	10°	ヘリポートの外縁から50m以内に10m以上の障害物がないこと
中型	50m	8°	ヘリポートの外縁から70m以内に10m以上の障害物がないこと
大型	100m	6°	ヘリポートの外縁から100m以内に10m以上の障害物がないこと

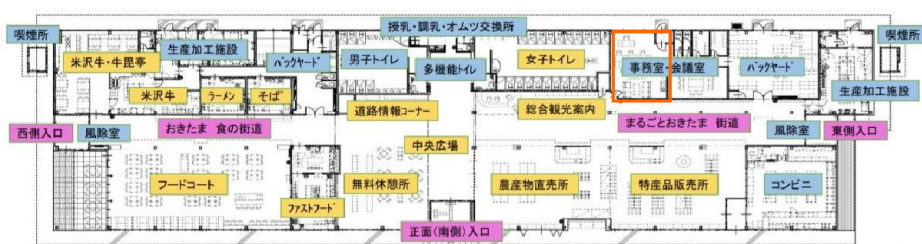
出典：三好市地域防災計画（平成25年3月）第2編地震災害対策編

### 5.7.11 管理事務所

その他の施設における管理事務所の規模算定方法は、事例を参考に算定します。

#### 1) 「道の駅」米沢

所在地	面積	駐車場	施設
山形県米沢市	敷地：21,677 m <sup>2</sup> 延床：1,836 m <sup>2</sup>	普通車 130 台 大型車 30 台 身障者用 4 台 電気自動車用 1 台 バイク 12 台	農畜産物直売所・加工施設、観光案内所、レストラン・フードコート、道路情報提供施設、休憩コーナー、防災支援施設（広場）、E V急速充電器 1 器、パークアンドライド駐車場

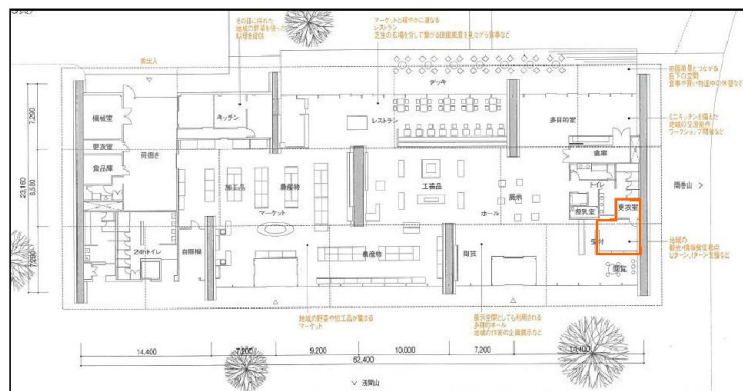


出典：重点「道の駅」道の駅 米沢の整備状況/米沢市

「道の駅」米沢の管理事務室の面積は、約 45 m<sup>2</sup>となっています。

#### 2) 「道の駅」ましこ

所在地	面積	駐車場	施設
栃木県芳賀郡益子町	敷地：18,011.88 m <sup>2</sup> 延床：1,595.26 m <sup>2</sup>	普通車 131 台 大型車 12 台 身障者用 7 台	農産物・加工品・工芸品の販売、レストラン、展示コーナー、多目的室、観光窓口



出典：新建築 2016 年 11 月/新建築社

「道の駅」ましこの管理事務室の面積は、更衣室を含めて約 22.5 m<sup>2</sup>となっています。

よって、その他の施設における管理事務所の規模は、**20～50 m<sup>2</sup>**と設定します。

### 5.7.12 導入機能各諸室 面積表

	室名	面積	最大面積	単位㎡	
	駐車場（休憩機能）	1,880	1,880		
	駐車場（地域連携機能）	740	740		
休憩機能	トイレ	60	60		
	授乳室・オムツ替えコーナー	18	18		
	休憩・情報発信	140	140		
地域連携機能	トイレ	75	75		
	農産物直売・特産品販売コーナー	160	320		
	レストラン	200	200	客室 63 ㎡想定	63/1.6 ㎡=39 人
	カフェ	100	150		
	観光窓口・観光情報コーナー	40	60		
	多目的室、会議室	70	70		
	加工工房	50	250	地域交流拠点施設「箸蔵とことん」との連携を考慮	
	防災倉庫	50	50		
	管理事務	20	50		
小計 1		983	1,443		
	機械室	98.3	144.3	電気、受水槽室	小計 1×10%
小計 2		1,081.3	1587.3	小計 1+機械室	
	共用	324.39	476.19		小計 2×30%
合計		1,405.69	2,063.49	小計 2+共用	

≒1,400    ≒2,000

よって、本計画における建築の規模は、延床面積約 1,400 ㎡～2,000 ㎡とします。