

(仮称)道の駅猪苗代基本計画

平成 24 年 9 月

福島県猪苗代町

目 次

はじめに	1
1. 導入施設の整備方針	2
1-1 休憩施設	2
1-2 情報発信施設	4
1-3 地域振興施設	5
1-4 防災施設	6
2. 導入施設の規模算定	7
2-1 規模算定	7
2-2 施設規模一覧	26
3. 施設配置計画	27
3-1 施設位置周辺の現況把握	27
3-2 前提条件の整理	28
3-3 配置計画概念図	29
3-4 施設配置計画の検討	30
4. 建築（空間・意匠）計画	38
5. 管理運営計画・管理運営主体の検討	39
5-1 管理・運営方針	39
5-2 管理・運営形態	40
6. 施設整備のための資金計画	43
6-1 「道の駅」の整備手法の整理	43
6-2 道路管理者と猪苗代町等との役割分担	44
6-3 猪苗代町等が整備主体となる施設の整備手法について	45
7. 今後の課題	46
7-2 今後の課題	46
7-2 今後の課題	47
8. 策定の経緯	48
8-1 委員会・部会名簿	48
8-2 委員会・部会開催経過	50

はじめに

基本構想では、「道の駅」を整備する基本理念や基本方針、基本目標、これらを実現するために必要な導入機能などを決定しました。基本構想で決定した基本理念・基本方針・基本目標は以下のとおりです。

基本理念

ひと・もの・情報をつなぎ会津を、そして猪苗代を元気にする道の駅

基本方針

- ・自然景観を楽しみながら町民も来訪者も快い休憩ができる道の駅
- ・会津の玄関口として広域的に的確な情報を受信・発信する道の駅
- ・地場産品を味わい農業と自然を体験できる道の駅
- ・町民と道路利用者が安心して避難できる道の駅

基本目標

- ・リピーター率の向上を目指します

また、道の駅の整備位置は、複数の候補地を対象に整備検討委員会で検討され、景観に優れた豊かな自然の中で本来の休憩施設として利用しやすく、町内の交通量と車両の流れ、備える機能のメリットを最大限に発揮できるか否か等を考慮し、委員会で結論付けを尊重し以下のとおり決定しました。



図 道の駅整備位置

基本計画では基本構想で決定した内容を実現するために、導入する施設の規模を算定し、管理運営形態などの検討を行います。

「(仮称)道の駅猪苗代基本計画」の策定にあたり、公募町民を含む21名から構成される「(仮称)道の駅猪苗代基本計画策定部会」を立ち上げました。基本計画は部会及び、昨年度設立した「(仮称)道の駅猪苗代整備検討委員会」の助言を踏まえ作成したものです。

なお、委員会・部会の名簿は巻末に掲載します。

1. 導入施設の整備方針

基本構想で整理した導入機能を考慮し、以下の整備方針で各施設を導入します。

1-1 休憩施設：自然景観を楽しみながら町民も来訪者も快い休憩ができる道の駅

快い休憩ができるよう磐梯山や猪苗代湖など本町を代表する景観を楽しめる場を整備します。

(レストラン・オープンにできるカフェ)

〈配置〉

- ・レストランとオープンカフェは磐梯山の眺望が望める側に整備（カフェは冬期を考慮し、完全なオープンカフェではなく、必要に応じてオープンにできる構造とする）
- ・オンシーズンの休憩スペースの充実を図るため、オープンカフェの前面（北側）は利用状況によってイスやテーブルを出せるように、10m程度の余裕幅を確保

〈満足度の向上〉

- ・地元のものを中心としたメニューを検討
- ・女性や子供向けの食事メニューの提供を検討

(軽食コーナー)

〈配置〉

- ・手軽に飲食を楽しめるように、ファストフードを中心に販売する軽食コーナーを駐車場に面した側に整備（品物の購入は建物内からも建物外からもできるような構造とする）

〈満足度の向上〉

- ・地元のもので食べられる施設・新たなご当地メニューの開発を検討

(園地・イベント広場・展望スペース)

〈配置〉

- ・休憩、食事、子供の遊び場としての園地をオープンカフェから繋がるように整備（子供向けの遊具やドッグランなどペット用施設を設置）
- ・オンシーズンの休憩スペースの充実を図るため、季節によって屋台やベンチを設置できるような広さを確保したイベント広場（フリースペース）を整備
- ・猪苗代湖と磐梯山を一望できる展望スペース（施設の屋上など）を整備

町民憩いの場を整備します。

(園地・開放的な休憩空間・レストラン・オープンにできるカフェ)

〈配置〉

- ・休憩、食事、子供の遊び場としての園地をオープンカフェから繋がるように整備（子供向けの遊具やドッグランなどペット用施設を設置）
- ・軽食コーナーや情報施設の休憩スペースなど、施設の機能と一体化した開放的な休憩空間を整備
- ・レストランとオープンカフェは磐梯山の眺望が望める側に整備（カフェは冬期を考慮し、完全なオープンカフェではなく、必要に応じてオープンにできる構造とする）

(会議室)

- ・カルチャースクールなどを開催できる会議室を整備

利用者の多様なニーズに呼応した施設を整備します。

〈機能〉

- ・添乗員スペース、授乳室を整備
- ・子供が遊べるような遊具を配置した園地を整備

〈満足度の向上〉

- ・夜間利用者が不安にならないように、必要十分な照明を整備
- ・利用者ニーズを考慮した営業時間を設定

明るく清潔なトイレを整備します。

24 時間利用可能な休憩施設を整備します。

(トイレ)

〈配置〉

- ・24 時間利用可能なトイレを地域振興施設（直売所など）とは別棟で整備

〈満足度の向上〉

- ・オストメイト、パウダーコーナーも備えたトイレを整備
- ・明るく清潔で、夜間でも利用者が不安にならない施設を整備
- ・児童用のトイレを整備
- ・身障者用トイレを整備

広く利用しやすい駐車場を整備します。

(駐車場)

〈配置〉

- ・道路管理者と協議をしながら、国道 115 号と町道からのアクセスを確保し、国道 49 号からの誘導を検討するなど、安全でわかりやすい進入経路を整備
- ・冬の除雪を考慮し、縁石などの立ち上がりが少ない駐車場を整備

〈規模〉

- ・冬の排雪場所も考慮した規模の駐車場を整備（冬期は排雪により駐車場の 1/3 程度が利用不可能となる）
- ・繁忙期にも対応可能な駐車スペースを確保

〈満足度の向上〉

- ・身障者用駐車スペースを整備（悪天候でも移動が不便にならないように雨よけ等を完備）
- ・二輪車用駐車スペースを整備
- ・高速バスが停車できるようにスペースを確保
（道の駅が高速バスの乗降場となった場合は、高速バス利用者専用駐車場やタクシー乗降場、観光施設への送迎バス停車スペースを敷地内に確保）
- ・電気自動車の普及と環境に配慮し、電気自動車の充電スポットを整備
- ・風力発電など自然エネルギーを使った照明を整備

1-2 情報発信施設：会津の玄関口として広域的に的確な情報を受信・発信する道の駅

会津地方の玄関口として、近隣市町村との連携により広域観光拠点として整備します。

〈機能〉

- ・広域的でリアルタイムな情報を受信できるよう、各団体等が情報を持ち寄る場としても活用できる会議室を整備
- ・磐梯山ジオパークも含めた磐梯山周辺や会津地方全体など広域的な観光情報を提供
- ・近隣の体験観光施設等の予約サービスの実施を検討
- ・スタンプラリーや合同イベントなど、近隣の道の駅と連携した取組みの実施を検討

〈満足度の向上〉

- ・休憩しながら地域情報に触れてもらえるように、訪れた人がゆっくりできる休憩スペースを情報施設内に整備

道路利用者が安全で快適な走行を行うために必要な道路交通情報を受信・提供します。

〈機能〉

- ・リアルタイムな道路交通情報・高速道路に関する情報・冬期の路面凍結情報の提供を検討
- ・混雑状況や通過時間などについて、地図上での視覚的な情報提供を検討
- ・災害時の広域的な情報提供を検討

観光客の多様なニーズに対応したきめ細やかな観光情報を受信・提供します。

〈機能〉

- ・案内人や各種コンテンツを活用した観光情報の発信
- ・案内人の常駐が可能なスペースを確保
- ・無線通信環境の整備
- ・情報をペーパーレスで持って移動できるよう、QRコード等を活用した情報提供
- ・専用端末などを操作することなく一度に多くの方が情報を得られる大型モニターでの情報提供
- ・分かりやすい観光マップなど地図情報の提供
- ・イベントや紅葉の見頃などタイムリーな地域観光情報の提供
- ・地域ならではの口コミ情報、独自情報の提供を検討
- ・24時間の情報提供や屋外への情報提供を検討（屋内において24時間提供となった場合は地域振興施設との間に可動式の扉等を設置することを検討）

〈規模〉

- ・多様な情報を様々なコンテンツで提供できるようにゆとりのある広さを備えた施設を整備

各団体が歴史・文化・観光の情報を発信できる交流の場として整備します。

〈機能〉

- ・地域への観光客の波及を図るため、団体や個人が自由に情報発信できるギャラリーコーナーを整備
- ・地元客の来訪を誘導するため地元の作品を展示（例：児童の絵画展→親・祖父母の来訪→買物や食事）

産業振興を図るため地場産業の情報受信・情報発信拠点として整備します。

- ・地域への観光客の波及を図るため、地元の店舗等と連携したクーポン券の発行など、情報発信の仕組みづくりを検討

1-3 地域振興施設: 地場産品を味わい農業と自然を体験できる道の駅

地場産品を地域を越えた交流や体験の素材として活かす施設を整備します。

- ・道の駅で各種体験施設への予約ができるシステム導入など、近隣の体験施設への案内を行うことも視野にいれた情報施設を整備
- ・休日（不定期）にイベントを開催できるイベント広場や多目的広場を整備

「いなわしろブランド」の開発と定着を図り、地域経済に貢献できる施設として整備します。

（物産コーナー）

〈配置〉

- ・猪苗代町では夏と冬で販売可能商品等に差があるため、施設内に間仕切りを極力設置せず、自由な運用ができる建物を整備（設備だけを事前に整備しておき、レイアウトは自由に変更できる整備とする）
- ・利用者が気楽に立ち寄れるよう、明るく開放的で、清潔な施設を整備

〈機能〉

- ・地域の特産品を販売する物産コーナーを整備
- ・営業時間や十分な在庫の確保、町外のおみやげ販売など、利用者のニーズに即した運営体制を検討

（加工所）

〈機能〉

- ・物産コーナーの野菜などを加工してレストランで提供できるように加工所を整備（加工所では物産コーナーで販売する加工品も製造する）
- ・物産コーナー⇔加工所⇔レストランというサイクルが、道の駅内だけで完結するのではなく、地域全体と連携した運営体制を構築

地場産品の販路を拡大します。

雇用の場、地域活性化の起爆剤となる施設を整備します。

〈機能〉

- ・地元商店への回遊を誘導するため、商店への案内を兼ねたアンテナコーナーを整備

〈満足度の向上〉

- ・地元商店や農家等が道の駅整備の波及効果を得られるような仕組みづくりを検討（商品 PR のポップ・広告設置、道の駅 HP での PR、ネット販売展開など）
- ・品質及び接客マナー向上のための出店者や従業員等による研修会を開催
- ・物産コーナー出品者に販売動向をメール配信できるシステムの構築を検討（出品者のやる気向上と常に新鮮な品物の陳列につながる）

1-4 防災施設：町民や道路利用者が安心して避難できる道の駅

事故および災害時（雪、火山、地震）の町民や道路利用者の一時避難場所として利用できる施設として整備します。

〈機能〉

- ・災害時などに避難者を収容しやすくするため、間仕切りが極力少ない施設を整備（可動式の間仕切りなど）
- ・停電時にも対応できるよう、非常用電源を確保

緊急時や災害時の支援活動拠点として利用できるスペースを確保します。

〈機能〉

- ・ドクターヘリや災害時の救援ヘリが利用するヘリポートを整備
- ・ヘリポートと日常的に利用する施設の間に、緊急車両や災害時の後方支援車両が停車できる空間を整備（多目的広場）

〈配置〉

- ・ヘリポートは騒音や離着陸時の風の影響が懸念されることから、日常的に利用する施設からなるべく離れた位置に整備

災害時に地域連携が図られる運営体制を整備します。

- ・防災担当者による会議を定期的に関催
- ・緊急時の施設運営体制の構築と訓練の実施

2. 導入施設の規模算定

2-1 規模算定

2-1-1 駐車ます数

国道115号と猪苗代磐梯高原ICの出入り交通量から道の駅に必要な駐車ます数を算定しました。

なお、駐車ます数算定のベースとなる交通量は、国道115号と猪苗代磐梯高原ICの出入交通量の合計から重複する交通量を差し引いた値を用いることにしました。

算定方法は以下の3パターンありますが、福島県内の他の道の駅の整備状況等を勘案して、「(1) 東日本高速道路株式会社設計要領による算定」結果を用いることにしました。

表 駐車ます数の算定結果一覧

		駐車ます数				
		小型車	身障者用	大型車	計	
1 東日本高速道路株式会社設計要領		76台	2台	10台	88台	
2 平成12年度 一般道路休憩施設設計画の手引き(案) (建設省中部地方建設局)		45台	1台	9台	55台	
3 平成6年度 道の駅調査 (建設省北陸地方建設局)	平日	最小値	16台	1台	2台	19台
		最大値	22台	1台	3台	26台
	休日	最小値	23台	1台	3台	27台
		最大値	23台	1台	4台	28台

表 算定のベースとなる交通量

	H22平日交通量				重複する交通量	合計
	国道115号(※1)	猪苗代磐梯高原IC(※2)	計			
小型車	6,616台	2,507台	9,123台	1,755台	7,368台	
大型車	660台	995台	1,655台	696台	959台	
大型バス	83台	144台	227台	101台	126台	
大型貨物	577台	851台	1,428台	595台	833台	
合計	7,276台	3,502台	10,778台	2,451台	8,327台	

※1：車種別交通量はH22年度センサデータをH17年センサデータの車種別比で比例按分

※2：車種別交通量はH21年度日平均IC出入り交通量をH17年センサデータの車種別比で比例按分

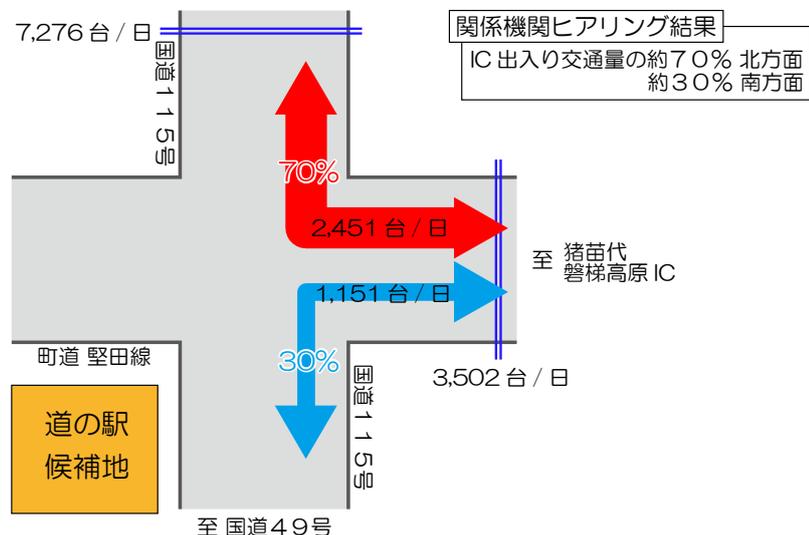


図 重複する交通量の考え方

(1)『東日本高速道路株式会社設計要領(H23.7)』による算定

(算定方法)

- ・ 駐車ます数 = 設計交通量 × 立寄率 × ラッシュ率 ÷ 回転率
- ・ 設計交通量 = 日交通量 × サービス係数

表 算定に用いた諸数値

	日交通量	サービス係数	立寄率	ラッシュ率	回転率
小型車	7,368台	1.40	0.175	0.100	2.4
大型バス	126台	1.40	0.250	0.250	3.0
大型貨物	833台	1.40	0.125	0.075	2.0

(算定結果)

上記の条件を用いて、計算すると必要な駐車ます数は以下のようになります。

表 算定結果

		計算結果	採用値 (切り上げ)
小型車	小型車	75.2台	76台
大型車	大型バス	3.7台	10台
	大型貨物	5.5台	

また、小型車・大型車の駐車ますに加えて、別途身障者用の駐車スペースを2台分整備することにします。

表 身障者用小型駐車ます数

駐車ますの区分	身障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 × 1/100 + 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 第六集 建設施設編」(H23.7 東日本高速道路株式会社)

(2)『平成 12 年度 一般道路休憩施設計画の手引き(案)(建設省中部地方建設局)』による算定

(算定方法)

- ・ 駐車ます数=対象区間の延長(km)×立寄率×計画交通量×ラッシュ率×駐車場占有率
計画交通量については、休日交通量を用いることにします。

表 算定に用いた諸数値

	休日交通量	対象区間延長	立寄率	ラッシュ率	駐車場占有率
小型車	7,765台	32.4	0.007	0.100	0.25
大型バス	131台	32.4	0.008	0.100	0.33
大型貨物	868台	32.4	0.008	0.100	0.33

※：対象区間延長は国道 115 号の最寄休憩施設（道の駅つちゆ）との距離 32.4km

※：立寄り率・ラッシュ率・駐車場占有率は日本道路公団休憩施設設計要領のサービスエリアにおける売店、公衆トイレ等を設置する場合の基準を基本としている。なお、立寄り率については、1km あたりに換算した数値である。

※：国道 115 号の交通量を平日と休日と比較すると、休日交通量の方が多いため、休日交通量を用いて規模を算定するものとする。

(算定結果)

上記の条件を用いて、計算すると必要な駐車ます数は以下のようになります。

表 算定結果

		計算結果	採用値 (切り上げ)
小型車	小型車	44.1台	45台
大型車	大型バス	1.1台	
	大型貨物	7.4台	9台

また、(1)の考え方と同様に小型車・大型車の駐車ますに加えて、別途身障者用の駐車スペースを 1 台分整備することにします。

(3)『平成 6 年度 道の駅調査(建設省北陸地方建設局)』による算定

(算定方法)

- ・ 駐車ます数=計画交通量×立寄率×ラッシュ率×駐車場占有率

表 算定に用いた諸数値

	日交通量		立寄率				ラッシュ率	駐車場占有率
	平日	休日	平日		休日			
			最小値	最大値	最小値	最大値		
小型車	7,368台	7,765台	0.050	0.070	0.070	0.070	0.100	0.42
大型バス	126台	131台	0.040	0.050	0.050	0.070	0.250	0.33
大型貨物	833台	868台	0.040	0.050	0.050	0.070	0.075	0.50

(算定結果)

上記の条件を用いて、計算すると必要な駐車スペース数は以下ようになります。

表 算定結果

		計算結果				採用値(切り上げ)			
		平日		休日		平日		休日	
		最小値	最大値	最小値	最大値	最小値	最大値	最小値	最大値
小型車	小型車	15.4台	21.5台	22.6台	22.6台	16台	22台	23台	23台
大型車	大型バス	0.4台	0.5台	0.5台	0.8台	2台	3台	3台	4台
	大型貨物	1.2台	1.6台	1.6台	2.3台				

また、(2)と同様に小型車・大型車の駐車スペースに加えて、別途身障者用の駐車スペースを1台分整備することにします。

(4)二輪車専用駐車場規模の算定

『東日本高速道路株式会社 設計要領 (H23.7)』を用いて、国道115号と猪苗代磐梯高原ICの出入り交通量から二輪車専用駐車場の規模を算定しました。

表 二輪車駐輪場の規模

区分	計画交通量(台/日)	駐車台数 (台)	面積(m ²)
SA	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
PA	全箇所	4	12.5 小型車1ます相当

出典：「設計要領 第六集 建設施設編」(H23.7 東日本高速道路株式会社)

(5)既存事例による算定規模の妥当性の検証

1) 自動車駐車場規模の妥当性の検証

(1)～(3)において、3パターンでの駐車場規模の算定を行いました。それぞれ算定結果が異なるため、いずれの数値を用いるのが適当であるかを福島県内の既存道の駅の整備状況から検証しました。

(検証方法)

- ・道の駅の前面交通量(H22 センサス・平日24時間)に対する県内道の駅の駐車スペース整備数を算定・・・①
- ・①の平均値と(仮称)道の駅猪苗代の駐車スペース数算定に用いた交通量から、駐車スペース数を算定・・・②
- ・②の数値と(1)～(3)の方法で算定した駐車スペース数を比較し、最も近似値を有する方法で算定した駐車スペース数を(仮称)道の駅猪苗代の駐車スペース数とする

表 福島県内の道の駅の駐車ます数と前面交通量

	前面道路の交通量			駐車場整備状況(ます数)			ます数/H22交通量(千台)・・・①	
	小型車	大型車	計	小型車	大型車	計	小型車	大型車
1 つちゆ	3,607	623	4,230	56	8	64	15.5	12.8
2 川俣	8,666	1,021	9,687	69	11	80	8.0	10.8
3 たじま	2,845	1,286	4,131	40	10	50	14.1	7.8
4 安達	25,015	9,977	34,992	146	40	186	5.8	4.0
5 喜多の郷	4,742	804	5,546	74	7	81	15.6	8.7
6 裏磐梯	1,677	158	1,835	28	4	32	16.7	25.3
7 ならは	11,537	3,653	15,190	96	17	113	8.3	4.7
8 そうま	13,078	3,864	16,942	45	22	67	3.4	5.7
9 はなわ	6,451	1,266	7,717	87	8	95	13.5	6.3
10 会津柳津	5,646	624	6,270	55	9	64	9.7	14.4
11 ふくしま東和	2,745	534	3,279	40	2	42	14.6	3.7
12 にしあいづ	4,613	2,482	7,095	48	9	57	10.4	3.6
13 尾瀬街道みしま宿	3,796	478	4,274	32	4	36	8.4	8.4
14 たまかわ	2,035	200	2,235	22	2	24	10.8	10.0
15 羽鳥湖高原	761	56	817	28	10	38	36.8	178.6
16 南相馬	10,560	4,301	14,861	68	17	85	6.4	4.0
17 しもごう	2,592	523	3,115	31	8	39	12.0	15.3
18 ひらた	7,761	1,856	9,617	47	10	57	6.1	5.4
19 よつくら港	20,975	3,554	24,529	62	15	77	3.0	4.2
20 ばんだい	5,002	728	5,730	67	9	76	13.4	12.4
21 ふるとの	6,950	1,419	8,369	43	5	48	6.2	3.5
22 番屋	1,760	213	1,973	19	2	21	10.8	9.4
23 季の里天栄	3,847	1,270	5,117	18	2	20	4.7	1.6
24 きらら289	3,017	417	3,434	57	4	61	18.9	9.6
平均	—	—	—	—	—	—	10.3	8.3
(仮称)猪苗代・・・②	7,368	959台	8,327	76	8	84		

※着色部分は極端値として平均値算定から除いた値

※表中の番号①、②は前ページの(検証方法)に示した各番号に該当

県内平均値と(仮称)道の駅猪苗代の駐車ます算定に用いた交通量から算定した結果
 小型車：7,368台×10.3/1,000=76台
 大型車：959台×8.3/1,000=8台

表 駐車ます数の検証

		駐車ます数			
		小型車	大型車	計※	
1 東日本高速道路株式会社設計要領		76台	10台	86台	
2 平成12年度 一般道路休憩施設計画の手引き(案) (建設省中部地方建設局)		45台	9台	54台	
3 平成6年度 道の駅調査 (建設省北陸地方建設局)	平日	最小値	16台	2台	18台
		最大値	22台	3台	25台
	休日	最小値	23台	3台	26台
		最大値	23台	4台	27台
4 福島県内既存道の駅の平均値を用いて算出		76台	8台	84台	

※身障者用駐車ますを除く

上表のとおり、福島県内既存道の駅の平均値を用いて算定した値に最も近い算定結果は『東日本高速道路株式会社 設計要領 (H23.7)』を用いた算定結果であることがわかりました。

そのため、(仮称)道の駅猪苗代の駐車ます数は『東日本高速道路株式会社 設計要領 (H23.7)』を用いて算定されるます数をベースとすることにします。

2) 国道49号からの立ち寄りを考慮した駐車ます数の算定

上記で算定した駐車ます数に、国道49号から立ち寄る利用者の分の駐車ます数を追加します。追加分は、国道49号の交通量を用い、『東日本高速道路株式会社設計要領』に従って算定します。

なお、当施設は国道49号に直接面していないため、サービスエリアにおける立寄率の平均値の5分の1を立寄率として設定し算定しました。

表 算定に用いた諸数値

	国道49号 H22交通量	サービス係数	立寄率※	ラッシュ率	回転率
小型車	7,492台	1.40	0.040	0.100	2.4
大型バス	171台	1.40	0.040	0.250	3.0
大型貨物	2,277台	1.40	0.040	0.075	2.0

※：施設が国道49号に直接面していないことを考慮し、東日本高速道路株式会社設計要領 (H23.7) のサービスエリアにおける立寄率平均値 (2.0) の5分の1とした。

表 算定結果

		計算結果	採用値 (切り上げ)
小型車	小型車	17.5台	18台
大型車	大型バス	0.8台	6台
	大型貨物	4.8台	

以上の結果から、(仮称)道の駅猪苗代の駐車ます数は、小型車 94 台、大型車 16 台を確保することにします。

表 (仮称)道の駅猪苗代の駐車ます数

	国道115号 +IC	国道49号	計
小型車	76台	18台	94台
大型車	10台	6台	16台

3) 二輪車専用駐車場規模の妥当性の検証

二輪車専用駐車場の規模は『東日本高速道路株式会社 設計要領 (H23.7)』を用いて算定しました。算定した数値が適当であるかを福島県内の交通量から検証しました。

(検証方法)

- ・(仮称)道の駅猪苗代の周辺道路の自動車交通量に対する二輪車交通量の割合を算定(①)
- ・①以外の福島県内の道路における自動車交通量に対する二輪車交通量の割合を算定(②)
- ・①と②を比較し、①の二輪車交通量が特化していないかを確認
- ・①と②はいずれも H17 センサス結果を用いた
- ・①を算定するのに用いた周辺道路は下図のとおり



図 (仮称)道の駅猪苗代の周辺道路

(検証結果)

表 二輪車交通量と自動車交通量

	H17交通量		A/B
	二輪車 (A) (12時間)	自動車 (B) (24時間)	
(仮称)道の駅猪苗代周辺	303台	62,253台	0.5%
県内その他の道路	51,461台	7,279,605台	0.7%

上表のとおり、(仮称)道の駅猪苗代周辺の道路が県内その他の道路と比較して特に二輪車交通量が多いわけではないことがわかりました。

そのため、算定した駐車場規模が適当であると判断しました。

(6) 余裕をもった駐車ます数の確保

1) 季節変動・排雪場所を考慮した駐車ます数の確保

駐車ます数については、小型車 94 台、大型車 16 台を確保することにしました。

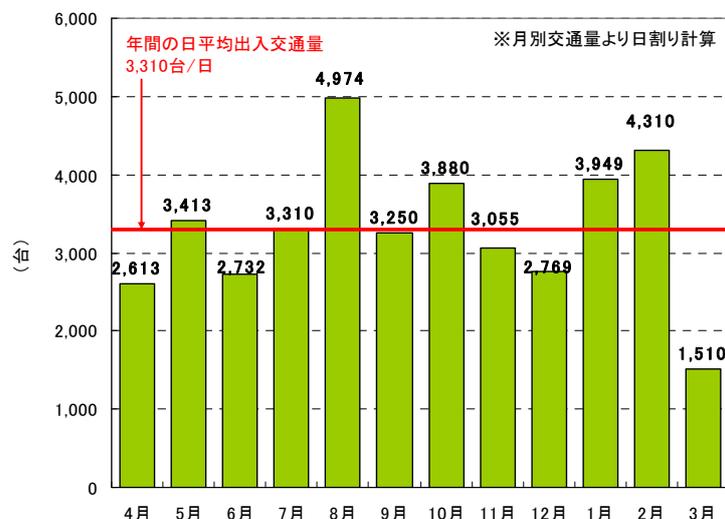
しかし（仮称）道の駅猪苗代の整備予定地は観光地が近く、高速道路の IC に近接していることから、交通量の季節変動が大きいことが想定されます。猪苗代磐梯高原 IC の月別の出入交通量は下図に示すとおり、年平均では 3,502 台/日ですが、8 月には 1.42 倍（4,977 台/3,502 台）になっています。同様の傾向が国道 115 号にも発生することが予想されるため、駐車ます数は余裕をもたせる必要があります。



図 猪苗代磐梯高原ICの月別出入交通量(H21 年度)

また、21 年度には冬期の交通量に大きな増加はみられませんが、22 年度には 2 月に年間の日平均交通量の 1.30 倍（4,310 台/3,310 台）となっており、8 月に次いで多くなっています。

さらに、猪苗代町では冬期の積雪を考慮し、敷地内の排雪場所を確保する必要があります。そのため、1.5 倍程度の広さを確保した整備とします。



※3 月は東日本大震災発生

図 猪苗代磐梯高原 IC の月別出入交通量(H22 年度)

冬期の交通量のピークと排雪場所を考慮した駐車ます数は以下の計算により算定しました。実際の整備数は敷地の形状や車両動線を考慮し、下記で算定された必要数以上を確保します。

$$\begin{aligned} & \cdot \text{通常の交通量から必要となる駐車ます数} \times \text{冬期のピーク率} \times \text{排雪場所} \\ & = 94 \text{ (台)} \times 1.30 \times 1.5 \\ & = 184 \text{ (台)} \end{aligned}$$

なお、観光シーズンの大型バスは多目的広場を臨時駐車場として使用することにします。

2) 従業員駐車スペースの確保

従業員駐車スペースについては、施設の運営方針等が決定しないと正確な必要数は確定できません。そのため各施設配置等を踏まえ、確保できる数を整備することとしました。

各施設の配置を検討後、施設との関係性を考慮して適当な場所に配置したところ、80台分のスペースが確保できました。

一方、(仮称)道の駅猪苗代の基本計画策定部会が視察した道の駅の事例では、年間の来場者数270万人に対して、従業員が118人(テナント従業員含む)でした。(仮称)道の駅猪苗代では年間の来場者数目標を100万人としているため、80台という従業員駐車スペースは先行事例を踏まえると、必要十分な規模であるといえます。

2-1-2 施設規模の算定

算定した駐車ます数と立寄人数から必要となる施設の規模を算定しました。

(1) 駐車場・車路

『JH 設計要領』では駐車ますの寸法と車路幅を下記のとおりとしています。

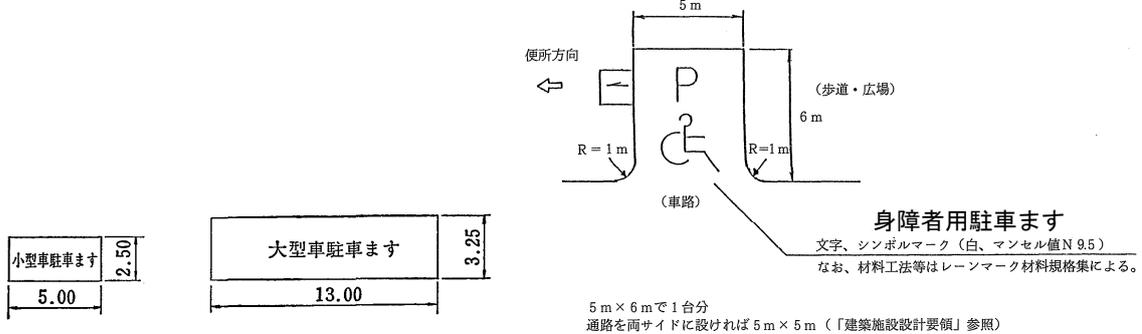


図 駐車ますの標準寸法

表 駐車方式別の車路幅と必要面積

車種	駐車角	駐車方式	車路幅 Aw (m)	車路に直角 方向の駐車深 Sd (m)	車路に平行 方向の駐車幅 Sw (m)	単位駐車幅 W (m)	1 台当りの 駐車所要面積 A (m ²)	備 考
小型車	30°	前進駐車	4.00	4.70	5.00	13.40	33.5	W=Aw+2 Sd
	45°	〃	4.00	5.30	3.55	14.60	25.7	
	45° 交差	〃	4.00	4.45	3.55	12.90	22.9	
	60°	〃	5.00	5.60	2.90	16.20	23.5	A= $\frac{W}{2}$ × Sw
	60°	後退駐車	4.50	5.60	2.90	15.70	22.8	
	90°	前進駐車	9.50	5.00	2.50	19.50	24.4	
	90°	後退駐車	6.00	5.00	2.50	16.00	20.0	
大型車	30°	前進駐車 前進発車	4.00 6.00	9.30	6.50	14.30	93.0	W=Aw/2+Sd
	45°	〃	7.00 6.50	11.50	4.60	18.25	84.0	
	60°	〃	11.00 7.50	12.90	3.75	22.15	82.1	A=W×Sw
	90°	〃	19.00 11.00	13.00	3.25	28.00	91.0	
	平行	後退駐車 前進発車	6.00	3.25	19.00	6.25	118.8	
特大殊型	平行	後退駐車 前進発車	6.00	3.50	25.00	6.50	162.5	

また、駐車場内を歩行者が安全に歩行できるように歩行ゾーンを路面表示することとします。歩行ゾーンの幅員は道路構造令において歩道の最小幅員が2mとされていることから、2mを確保することとしました。なお、この幅員は歩行者のすれ違い、車いす同士のすれ違いが可能である幅員とされています。

以上の条件を用いて、車両の動線を考慮し、必要駐車ます数を確保した場合の駐車場の面積は 17,240m² となります。

(2)トイレ

1) 設置数の算定

(算定方法)

『東日本高速道路株式会社 設計要領 (H23.7)』を用いて、駐車ます数 (110 台) からトイレの設置数を算定しました。

駐車ます数に対する建築施設としての面積は以下のとおりです。

表 駐車ます数に対する建築施設面積(サービスエリア)

片側駐車ます数 (台)	トイレ 単位: m ²	
	一般部・都市部	観光部
300	570	590
250	480	500
200	390	400
150	290	300
100	200	200
50	110	120

出典: 「設計要領 第六集 建設施設編」 (H23.7 東日本高速道路株式会社)

トイレの設置数は以下の流れで算定されます。

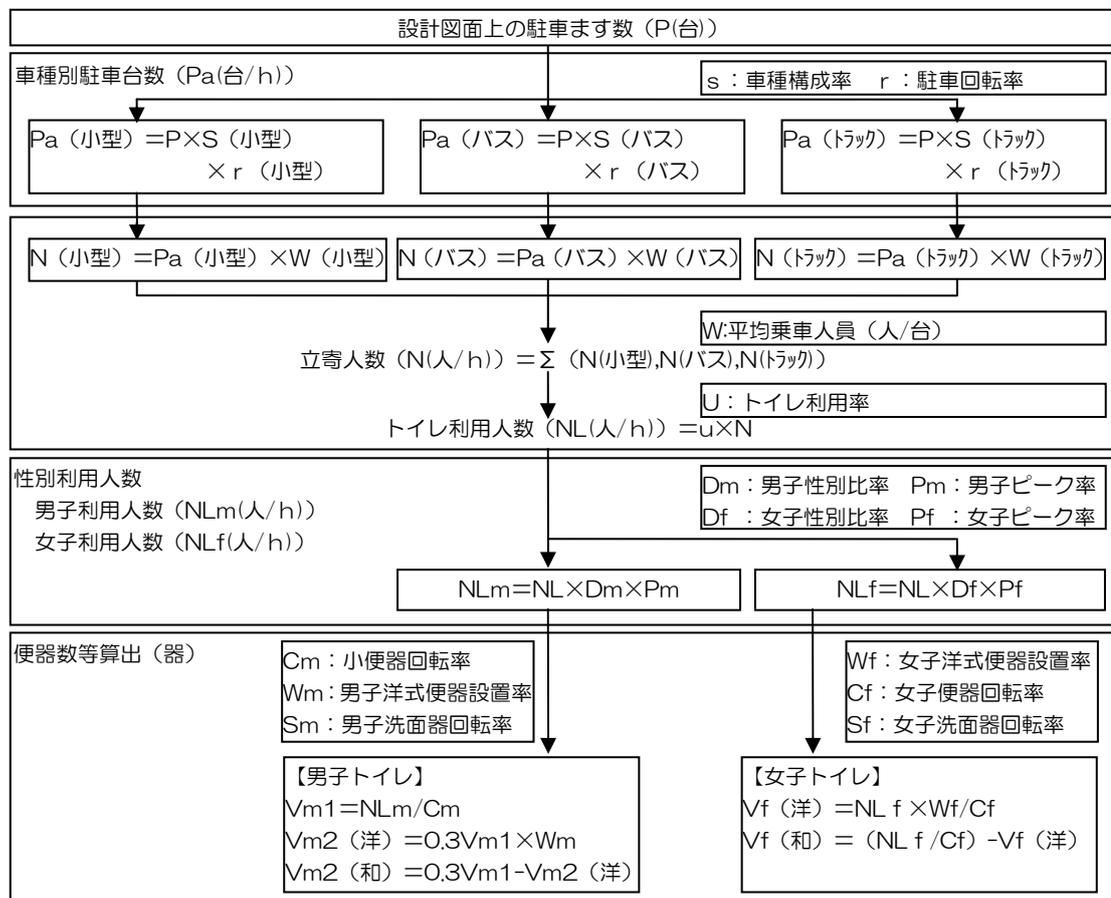


図 トイレ設置数算定の流れ

出典: 「設計要領 第六集 建設施設編」 (H23.7 東日本高速道路株式会社)

また、算定に用いる諸条件は以下のとおりです。

表 トイレ規模算定の諸条件

項目	記号	係数		項目	記号	係数	
		観光部				観光部	
駐車ます数	P		110	性別比率	Dm 男		0.62
車種構成率	S	小型	0.85		Df 女		0.38
		バス	0.06	ピーク率	Pm 男		2.4
		トラック	0.09		Pf 女		3.4
駐車回転率	r	小型	2.4回/h	便器回転率	Cm 男		100人/h
		バス	3.0回/h		Cf 女		40人/h
		トラック	2.0回/h	洋式便器設置率	Wm 男		0.8
車種別駐車台数	Pa		$P \times S \times r$		Wf 女		0.8
平均乗車人員	W	小型	1.9	便器数	Vm1 男・小		$Vm2=0.3Vm1$
		バス	24.2		Vm2 男・大		
		トラック	1.2		Vf 女		
トイレ利用率	u		0.78	洗面器回転率	Sm 男		350人/h
					Sf 女		200人/h

(上記数値は観光部のサービスエリアの規模算定用・車種構成率及び駐車ます数は本計画で算定した数値)

出典：「設計要領 第六集 建設施設編」(H23.7 東日本高速道路株式会社)

(算定結果)

上記の条件を用いて計算すると、必要なトイレ設置数は以下のようになります。この設置数には身障者用のトイレも含まれます。

表 トイレ設置数算定結果

便器数				
男(小)	男(大)	女(洋)	女(和)	計
11器	4器	19器	5器	39器

また、家族連れ利用者のニーズを考慮し、男女ともに児童用の便器を整備します。

なお、トイレは地域振興施設内と地域振興施設とは独立した別棟での整備を行います。地域振興施設内のトイレは猪苗代町での整備となりますが、別棟は道路管理者の整備となります。どちらがどの程度の規模を整備するかについては今後調整して決定します。

レイアウト検討上、仮にトイレの設置数を以下のように割り振ることとしました。

表 トイレ設置数割り振り(仮)

	面積	便器数				計
		男(小)	男(大)	女(洋)	女(和)	
別棟	187.5m ²	7器	2器	12器	3器	24器
施設内A	75.0m ²	3器	1器	5器	1器	10器
施設内B	37.5m ²	1器	1器	2器	1器	5器
計	300.0m ²	11器	4器	19器	5器	39器

2) 既存事例を用いた算定結果の妥当性の検証

『東日本高速道路株式会社 設計要領 (H23.7)』を用いて算定した設置数が道の駅の施設規模として妥当かどうかを、福島県内道の駅の実例を用いて検証しました。

(検証方法)

- ・福島県内道の駅の駐車ます 1 ますに対するトイレ設置数の平均値を算定
- ・平均値と(仮称)道の駅猪苗代の駐車ます 1 ますに対するトイレ設置数を算定
- ・上記 2 つの値が近似値であれば、妥当と判断

表 駐車ます数に対するトイレ設置数

道の駅	駐車ます数 (A)	トイレ設置数 (B)	B/A
1 つちゆ	66台	29器	0.44
2 川俣	83台	41器	0.49
3 たじま	53台	18器	0.34
4 安達	192台	49器	0.26
5 喜多の郷	85台	21器	0.25
6 裏磐梯	34台	22器	0.65
7 ならは	118台	43器	0.36
8 そうま	70台	25器	0.36
9 はなわ	97台	30器	0.31
10 会津柳津	65台	28器	0.43
11 ふくしま東和	44台	22器	0.50
12 にしあいづ	60台	15器	0.25
13 尾瀬街道みしま宿	38台	14器	0.37
14 たまかわ	25台	8器	0.32
15 羽鳥湖高原	42台	22器	0.52
16 南相馬	88台	39器	0.44
17 しもごう	40台	13器	0.33
18 ひらた	60台	22器	0.37
19 よつくら港	80台	18器	0.23
20 ばんだい	78台	27器	0.35
21 ふるどの	50台	10器	0.20
22 番屋	23台	14器	0.61
23 季の里天栄	21台	10器	0.48
24 きらら289	63台	14器	0.22
平均値	—	—	0.38
(仮称) 猪苗代	110台	39器	0.35

※既存道の駅のトイレ設置数は国土交通省 HP より引用

(検証結果)

既存道の駅の平均値と(仮称)道の駅猪苗代の値が近似値であったため、算定したトイレ設置数は道の駅の施設として妥当であると判断しました。

(3)情報発信施設

1) 規模の算定

(算定方法)

『東日本高速道路株式会社 設計要領 (H23.7)』を用いて、駐車ます数(110台)から情報発信施設の規模を算定しました。

駐車ます数に対する情報発信施設の面積は以下のとおりです。

表 駐車ます数に対する休憩所(情報発信施設)の面積(サービスエリア)

片側駐車ます数(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 建設施設編」(H23.7 東日本高速道路株式会社)

2) 標準的な面積とした場合の妥当性の検証

『東日本高速道路株式会社 設計要領 (H23.7)』に示されている標準的な面積(170m²)を構成する施設は以下のとおりです。これらが(仮称)道の駅猪苗代で整備する情報発信施設に整備予定の施設を包含するかどうかを確認しました。

表 休憩所を構成する施設と(仮称)道の駅猪苗代で整備予定の施設

休憩所を構成する施設	道の駅猪苗代で整備予定の施設
休憩所(席数40)	⇒畳の小上がり・イスとテーブルなどの休憩スペース
湯茶接待室	
救護室	⇒ギャラリーコーナー
事務室	⇒案内人常駐スペース
インフォメーション	⇒観光マップなどの設置コーナー
—	⇒壁面を利用して紙媒体・大型モニターでの情報発信

上記のとおり、『東日本高速道路株式会社 設計要領 (H23.7)』に示されている標準的な面積(170m²)を構成する施設が(仮称)道の駅猪苗代で整備予定の施設を包含するため、施設面積として妥当であると判断しました。

(4)物産コーナー・加工所

1) 規模の算定

(算定方法)

物産コーナーや加工所の面積は「こういった製品」を「どの程度」販売・加工するかによって必要となる面積が大きく異なります。販売・加工製品の種類や規模は施設運営者の判断によるため、ここでは、福島県内道の駅の既存事例を参考に規模を算定しました。

- ・福島県内道の駅の物産コーナー・加工所面積の分布を算定 (①)
- ・①より極端値を除いた平均値を算定

表 既存道の駅の物産コーナー面積と加工所面積

道の駅	物産コーナー	加工所
1 つちゆ	33 m ²	—
2 川俣	256 m ²	—
3 たじま	256 m ²	—
4 安達	1074 m ²	—
5 喜多の郷	104 m ²	—
6 裏磐梯	365 m ²	70 m ²
7 ならは	285 m ²	24 m ²
8 そうま	203 m ²	—
9 はなわ	362 m ²	268 m ²
10 会津柳津	357 m ²	19 m ²
11 ふくしま東和	680 m ²	240 m ²
12 にしあいづ	400 m ²	—
13 尾瀬街道みしま宿	263 m ²	36 m ²
14 たまかわ	109 m ²	19 m ²
15 羽鳥湖高原	320 m ²	20 m ²
16 南相馬	200 m ²	—
17 しもごう	155 m ²	—
18 ひらた	350 m ²	—
19 よつくら港	145 m ²	8 m ²
20 ばんだい	400 m ²	—
21 ふるどの	140 m ²	—
22 番屋	115 m ²	—
23 季の里天栄	—	—
24 きらら289	—	—
極端値を除いた平均値	273 m ²	28 m ²

※着色部分は極端値として平均値算定から除いた値

(算定結果)

福島県内既存道の駅の施設面積から平均的な物産コーナーと加工所の面積は、それぞれ273m²、28m²と算定されました。

販売品・加工品の種類とそれらの規模は今後検討するものとし、物産コーナーと加工所を合わせて300m²を確保することにしました。

(5)レストラン

(算定方法)

『東日本高速道路株式会社 設計要領 (H23.7)』を用いて、駐車ます数(110台)からレストランの面積を算定しました。

レストランの面積は以下の流れで算定されます。

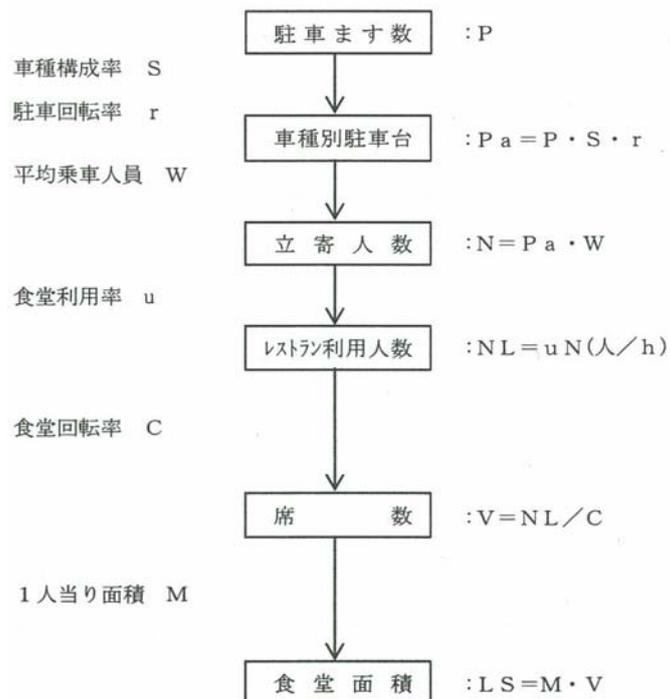


図 レストラン規模算定の流れ

出典：「設計要領 第六集 建設施設編」(H23.7 東日本高速道路株式会社)

また、算定に用いる諸条件は以下のとおりです。

表 レストラン規模算定の諸条件

項目	記号	係数		項目	記号	係数	
駐車まず数	P	110		立寄人数	N	$P a \cdot W$	
車種構成率	S	小型車	0.85	レストラン利用率	u	小型車	0.3
		大型バス	0.06			大型バス	0.1
		大型貨物	0.09			大型貨物	0.3
駐車回転率	r	小型車	2.4	レストラン利用人数	NL	$u \cdot N$	
		大型バス	3.0	レストラン回転率	C	2.4人/h	
		大型貨物	2.0	席数	V	NL / C	
車種別駐車台数	$P a$	$P \cdot S \cdot r$		1人当り面積	M	1.6m ² /人	
車種別乗車人員	W	小型車	1.9	レストラン総面積	$\Sigma L S$	$3 \cdot L S$	
		大型バス	24.2	当初施設面積	$L S'$	0.65 $\Sigma L S$	
		大型貨物	1.2				

(車種構成率及び駐車まず数は本計画で算定した数値)

出典：「設計要領 第六集 建設施設編」(H23.7 東日本高速道路株式会社)

(算定結果)

上記の条件を用いて、計算すると必要なレストラン面積は以下のようになります。

表 レストラン面積算定結果

レストラン総面積	364.1m ²
当初施設面積	236.7m ²

『東日本高速道路株式会社 設計要領 (H23.7)』では、駐車まず数から算定されるレストラン総面積のうち、65%を当初施設面積として設定しています。これは、後からの拡張を考慮しているためです。

(仮称) 道の駅猪苗代の場合、磐梯山の景観を楽しめるレストランは施設のウリの1つになると考えます。そのため、当初施設面積(約240m²)を通常のレストラン、拡張面積(約124m²)をオープンにできるカフェとして整備します。

表 レストランとオープンにできるカフェの面積

設計要領を用いた算定結果		(仮称) 道の駅猪苗代での設定面積
レストラン総面積	364m ²	⇒レストラン・オープンにできるカフェの面積
当初施設面積	240m ²	⇒レストラン面積
拡張面積	124m ²	⇒オープンにできるカフェ面積

(6)軽食コーナー

(算定方法)

『東日本高速道路株式会社 設計要領 (H23.7)』を用いて、駐車ます数 (110 台) から軽食コーナーの面積を算定しました。設計要領のハイウェイショップの標準規模を軽食コーナーの規模としてよみかえることとします。

ハイウェイショップとは、「スナックコーナー、ショッピングコーナー、自動販売機コーナー等の飲食物販売施設のほか、道路案内 (インフォメーション) 等のサービス機能を持つ施設」として定義されています。

表 ハイウェイショップの標準規模(サービスエリア)

片側駐車ます数 (台)	ハイウェイショップ (m ²)
300	255
250	230
200	200
150	170
100 台以下	160

出典：「設計要領 第六集 建設施設編」(H23.7 東日本高速道路株式会社)

(7)会議室

町民のカルチャースクール、出店者や従業員の研修会、防災会議、情報提供団体が情報を持ち寄る場などとして活用できる会議室を整備します。

規模は最大で 30 人程度での実施を想定し、80m²とします。

(8)附帯施設

(算定方法)

『東日本高速道路株式会社 設計要領 (H23.7)』を用いて、駐車ます数 (110 台) から附帯施設の面積を設定しました。

表 駐車ます数に対する建築施設面積(サービスエリア)

駐車ます数	附帯施設
300台	550m ²
250台	550m ²
200台	550m ²
150台	550m ²
100台	550m ²
50台	550m ²

出典：「設計要領 第六集 建設施設編」(H23.7 東日本高速道路株式会社)

(9)調整池

必要調整池容量は $2,031\text{m}^3$ であり、調整池の有効水深を 1.7m とすると、調整池の必要面積は $1,790\text{m}^2$ となります。

今後、関係機関と協議を行いながら、駐車場へのオンサイト貯留等の検討も含めて整備規模を確定させます。

(10)多目的広場

通常時には①休日（不定期）にイベントを実施する広場（他の道の駅との連携など）、緊急時には②救急搬送車両の駐車場所、③災害時の応援車両の駐車場所、繁忙期には④大型バスを停車する臨時駐車場として活用する多目的広場を整備します。

規模は、大型車両の余裕分（16台、 $2,900\text{m}^2$ ）とします。

大型バスの臨時駐車場として必要な台数は小型車同様、冬期の交通量のピークと排雪場所を考慮し、16台と算定しました。

・観光シーズンに必要となるます数

＝通常時に必要となる駐車ます数×冬期のピーク率×排雪場所

＝16（台）×1.30×1.5

＝32（台）

・臨時駐車場ます数＝観光シーズンに必要となるます数－通常時に必要となるます数

＝32（台）－16（台）

＝16（台）

(11)イベント広場

オンシーズンの休憩スペースの充実を図るため、季節によって屋台やベンチを設置できるような広さを確保したイベント広場（フリースペース）を整備します。

規模については、休憩、ケータリングカー・屋台での販売、イベントが可能となるようにゆとりある広さ（ 730m^2 ）としました。

（参考）地域振興施設にイベント広場を設けている道の駅「石神の丘」の規模

・面積： 625m^2 （簡易テーブル：17個、簡易ベンチ：60個）

(12)園地

レストラン・オープンカフェの前面は磐梯山の眺望を楽しめるように、オープンスペースを確保し、子供の遊び場やドッグランなどを兼ねた園地（ $1,600\text{m}^2$ ）として整備します。

2-2 施設規模一覧

上記まで算定した施設規模は下表のとおりであり、合計で 3.4ha となります。

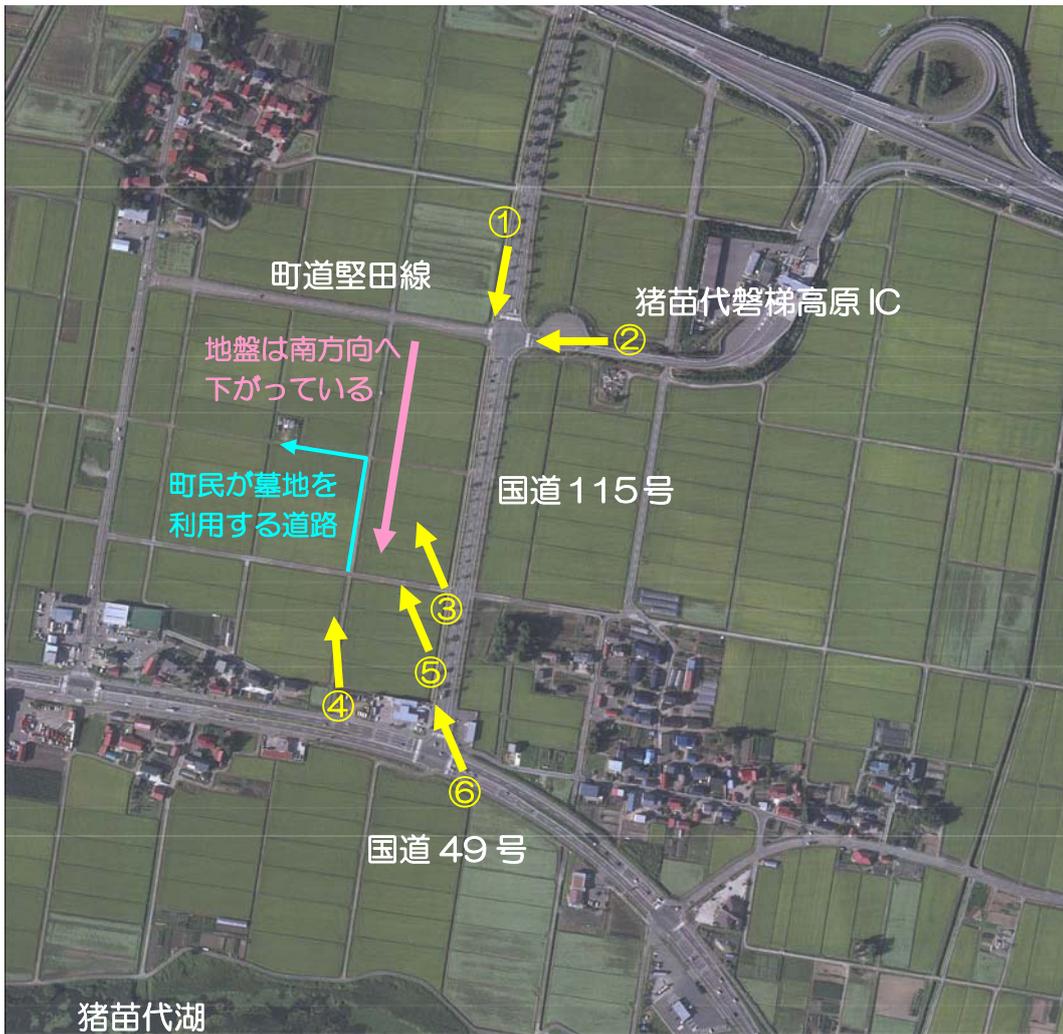
表 施設規模一覧

	導入機能	規模	概要
休憩機能	駐車場・車路	17,240 m ²	小型車：188台（計算値では184台） 身障者用：2台 大型車：16台 従業員：80台 二輪車：4台
	トイレ	300 m ²	男性：15器（大：4器、小：11器） 女性：24器（和：5器、洋：19器）
	レストラン	240 m ²	
	オープンにできるカフェ	124 m ²	
	軽食コーナー	170 m ²	
	添乗員スペース/授乳室	50 m ²	
	多目的広場	2,900 m ²	大型車16台の臨時駐車が可能
	園地	1,600 m ²	
	イベント広場	730 m ²	
情報発信機能	会議室	80 m ²	
	情報施設	170 m ²	
地域連携機能	物産コーナー	270 m ²	
	加工所	30 m ²	
防災機能	ヘリポート	3,670 m ²	ヘリ離着陸地帯：1,600m ² 進入区域等を勘案し、3,670m ² で計画
その他	事務室	135 m ²	
	附帯施設	550 m ²	
	調整池	1,790 m ²	
	修景施設（緩衝帯）	1,280 m ²	
	通路	3,070 m ²	
屋内面積小計		1,569 m ²	
屋外面積小計		32,830 m ²	
合計		34,399 m ²	

3. 施設配置計画

3-1 施設位置周辺の現況把握

施設位置周辺の状況は下記のとおりとなっています。



3-2 前提条件の整理

3-2-1 駐車場位置

- ・国道 115 号及び磐越自動車道からの立ち寄りやすさに加え、国道 49 号からも立ち寄りやすいよう入口を設ける。（国道 115 号には中央分離帯があるため、左折イン左折アウトとする。）
- ・大型車と小型車の駐車スペースを可能な限り分離する。
- ・大型車駐車スペースは利用者の歩行動線を考慮し、施設側を観光バス優先駐車スペースとする。（貨物車両の駐車スペースは施設から離れた場所とする。）

3-2-2 調整池

- ・造成にかかるコスト低減を図るため、造成勾配を現況地盤勾配と同一方向とする。
- ・計画地に降った雨は、造成勾配なりに計画地の南側に流れ集まることから、駐車場等の雨水排水施設効率を考慮して、降雨が自然流下する造成勾配下流部の計画地南側に設置する。

3-2-3 ヘリポート

- ・ドクターヘリへの搬送効率等を考慮し、施設入口付近に設置する。
- ・離着陸時の進入区域には施設棟など建築物や工作物を設けず、多目的広場、園地、駐車場とする。
- ・周辺住宅への騒音等の影響が少なく、また、道の駅の施設棟から極力離れた位置とする。
- ・ヘリポートに隣接して救急搬送車両駐車場所、災害時の応援車両駐車場所を整備する（多目的広場）。

3-2-4 施設棟

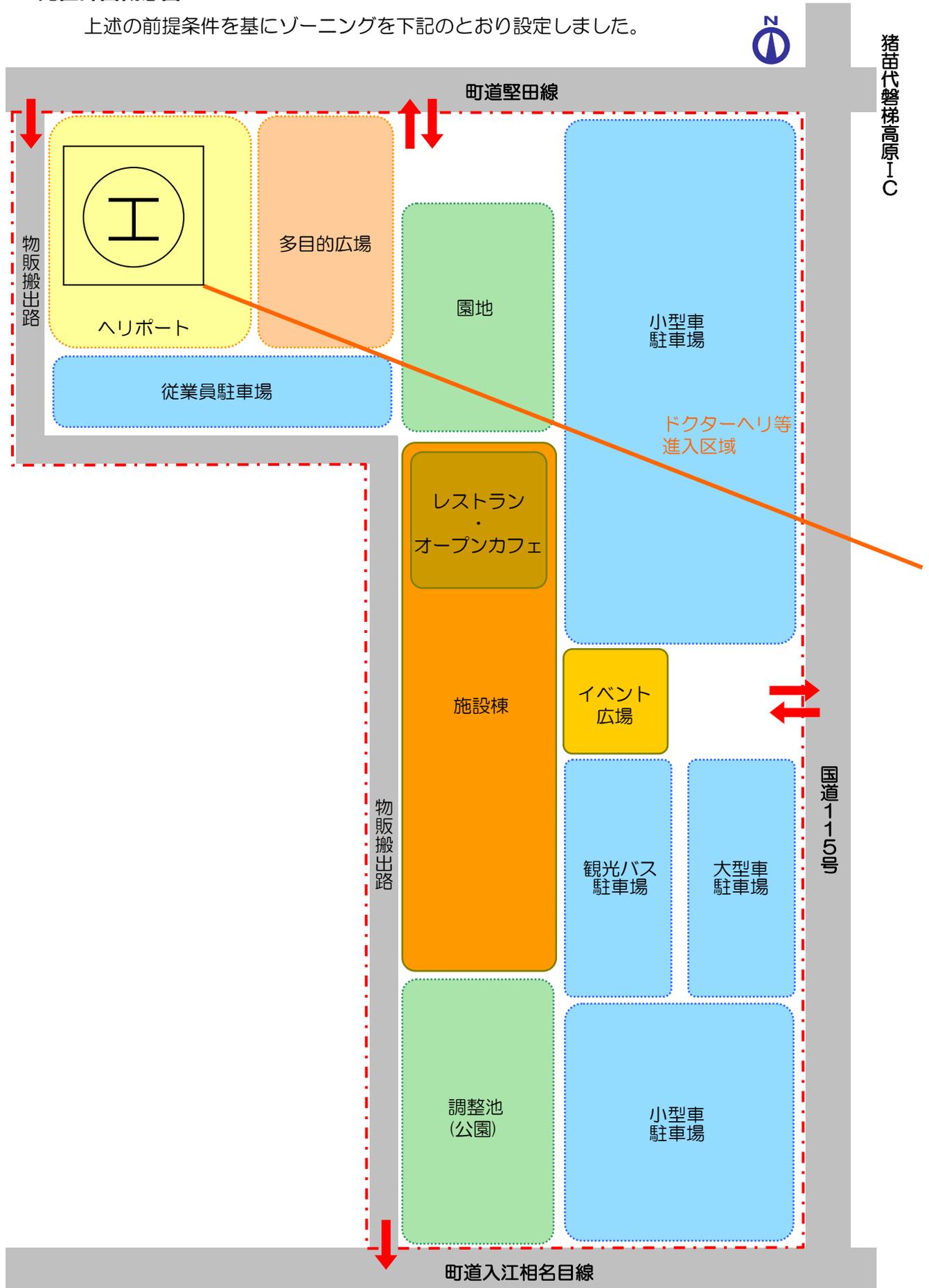
- ・冬期の卓越風（西北西の風）を考慮し、東向きを基本とする。
- ・主要な視点場である国道 115 号から、地域のシンボルである磐梯山、猪苗代湖の眺望の妨げにならない位置とする。
- ・レストランとオープンカフェは磐梯山の眺望を楽しめる位置に整備する。
- ・オープンカフェの前面（磐梯山側）は眺望を楽しめるように駐車場にはしない。

3-2-5 その他

- ・計画地に近接する墓地を回避する。
- ・イベント広場を人が集まりやすい施設前面の中央部に配置する。
- ・従業員車両や物販の搬入・搬出をする業務車両のための道路を別途設ける。

3-3 配置計画概念図

上述の前提条件を基にゾーニングを下記のとおり設定しました。



3-4 施設配置計画の検討

3-4-1 道の駅の利用目的

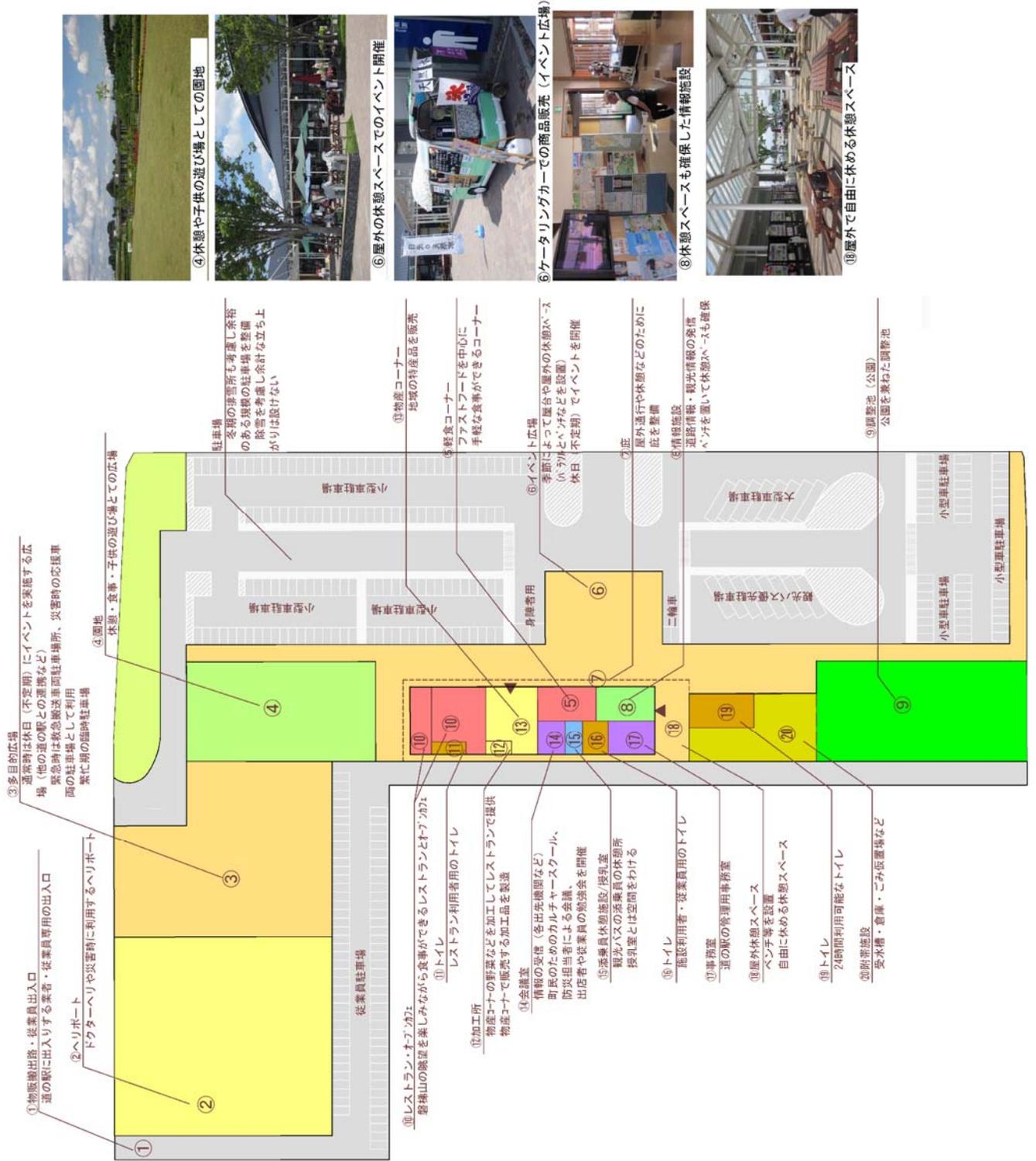
施設配置計画の検討にあたっては、既存調査による道の駅利用者の主な利用目的を参考に比較を行います。

・ おみやげ・地場産品の利用が多い	
・ トイレ利用が多い	
・ 次いで食事の利用が多い	
・ 情報施設の利用は少ない	

		全体	
利用目的	1	トイレ	81 43.3%
	2	休憩	51 27.3%
	3	地場産品	30 16.0%
	4	おみやげ	63 33.7%
	5	食事	61 32.6%
	6	地域観光情報	8 4.3%
	7	道路交通情報	1 0.5%
	8	温泉	6 3.2%
	9	車中泊・宿泊	0 0.0%
	10	特になし	10 5.3%
	11	その他	9 4.8%
合計		320	
回答者数		187	

出典：「平成 23 年度 国道 121 号外 設計業務委託（道整・調査）『道の駅魅力向上作戦（情報発信の強化）』
業務 報告書」（H24.3 福島県喜多方建設事務所）

3-4-2 施設配置概念図



④ 休憩や子供の遊び場としての園地



⑥ 屋外の休憩スペースでのイベント開催



⑥ ケータリングカーでの商品販売（イベント広場）



⑧ 休憩スペースも確保した情報施設



⑰ 園外で自由に休める休憩スペース



③ 様々なイベントの開催が可能な広場



⑩ 屋外での飲食ができるように整備されたレストラン



⑫ 利用者が製造している様子を確認できる加工所



⑭ 添乗員休憩施設

3-4-3 施設配置比較検討

道の駅利用者の主な利用目的を参考に施設配置の比較検討を行いました。なお、実際の配置は今後決定していきます。

第1案【情報施設有効活用型】

- ・ 物産コーナー（利用目的が多い）を中心として配置
- ・ 利用目的の少ない情報施設を利用者の動線上に配置し、無意識に情報施設を活用してもらう（24時間利用可能なトイレと物産コーナーの間に情報施設を配置）



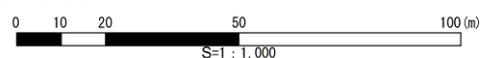
【メリット】

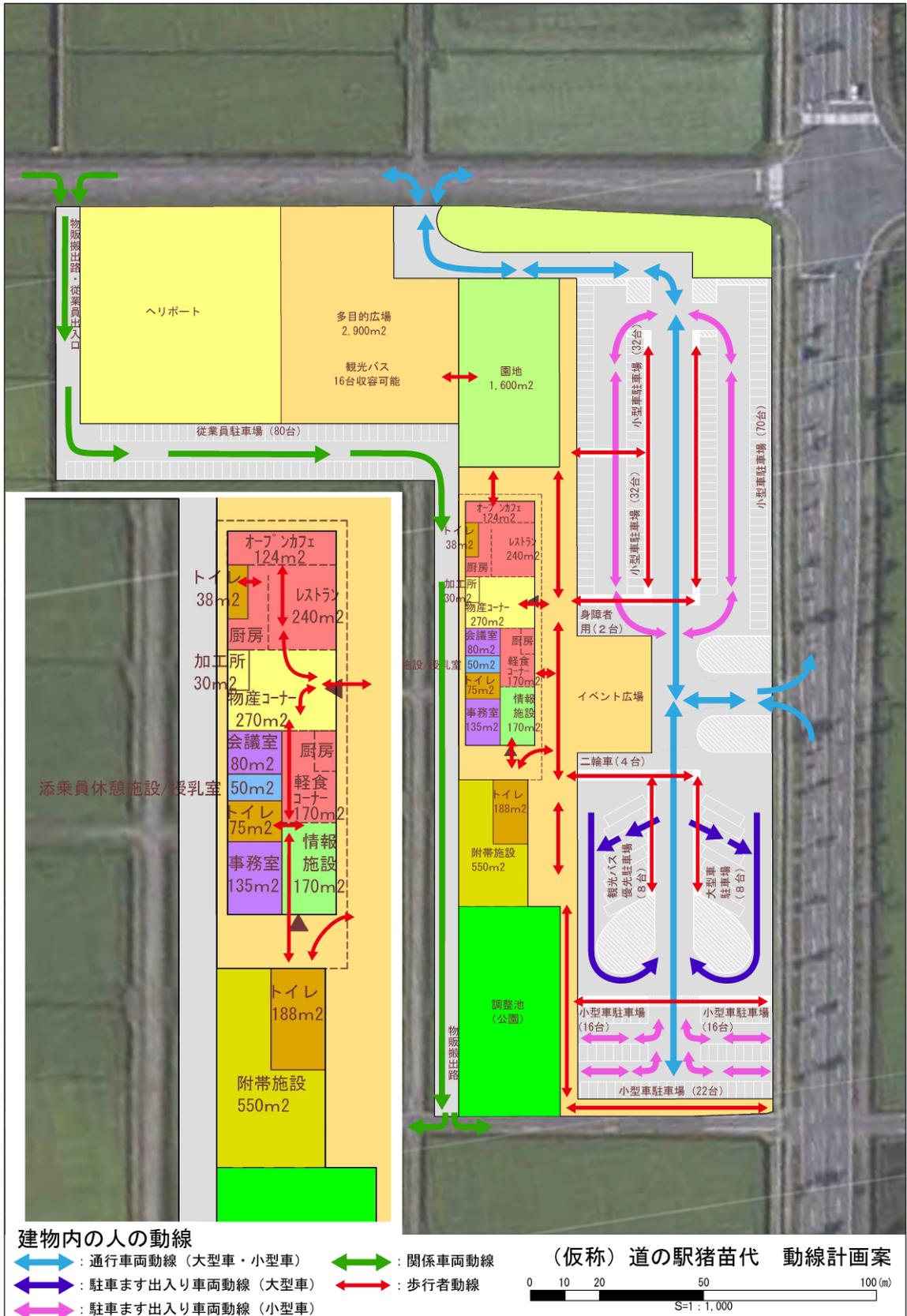
- ・ 全ての利用施設が駐車場側に面しているため、利用者が行き先を選びやすい
- ・ 全ての施設が直線状に並んでいるため、利用者が何気なく歩いていても全ての施設に触れることができる

【デメリット】

- ・ 地域振興施設内の利用者動線が長い

（仮称）道の駅猪苗代 レイアウト案（第1案）





第1案

第2案【主要施設空間一体型】

- ・ 情報施設（利用目的少ない）を中心として配置（どの施設に行くにも情報施設を通るような配置とし、情報施設を活用してもらう）
- ・ レストラン・軽食コーナー、情報施設、物産コーナーをルーズに分離し、大きな空間として構成する



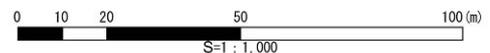
【メリット】

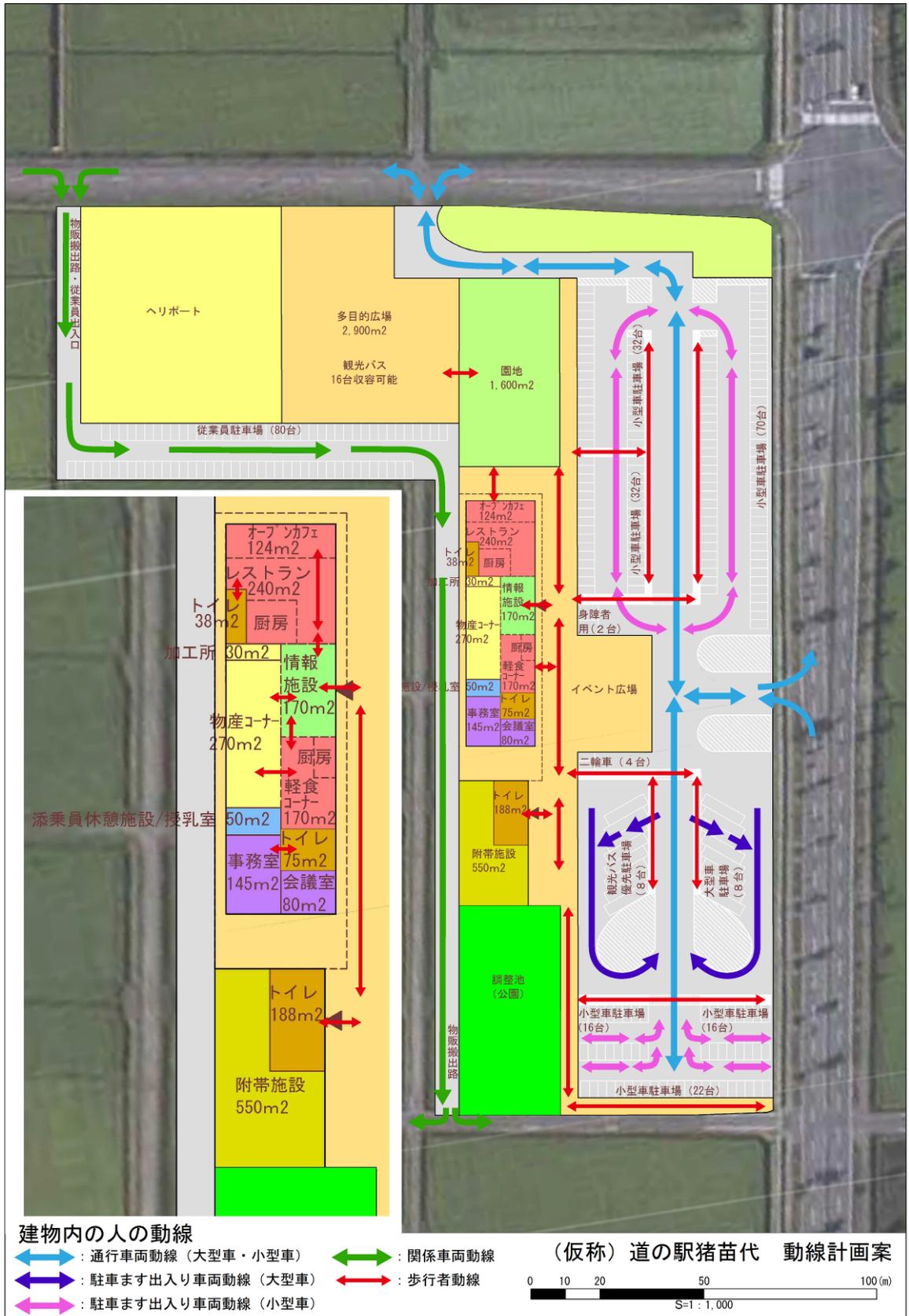
- ・ 利用施設がまとまって配置されており、1つの空間で道の駅を利用できる
- ・ 地域振興施設内の利用者動線が短い

【デメリット】

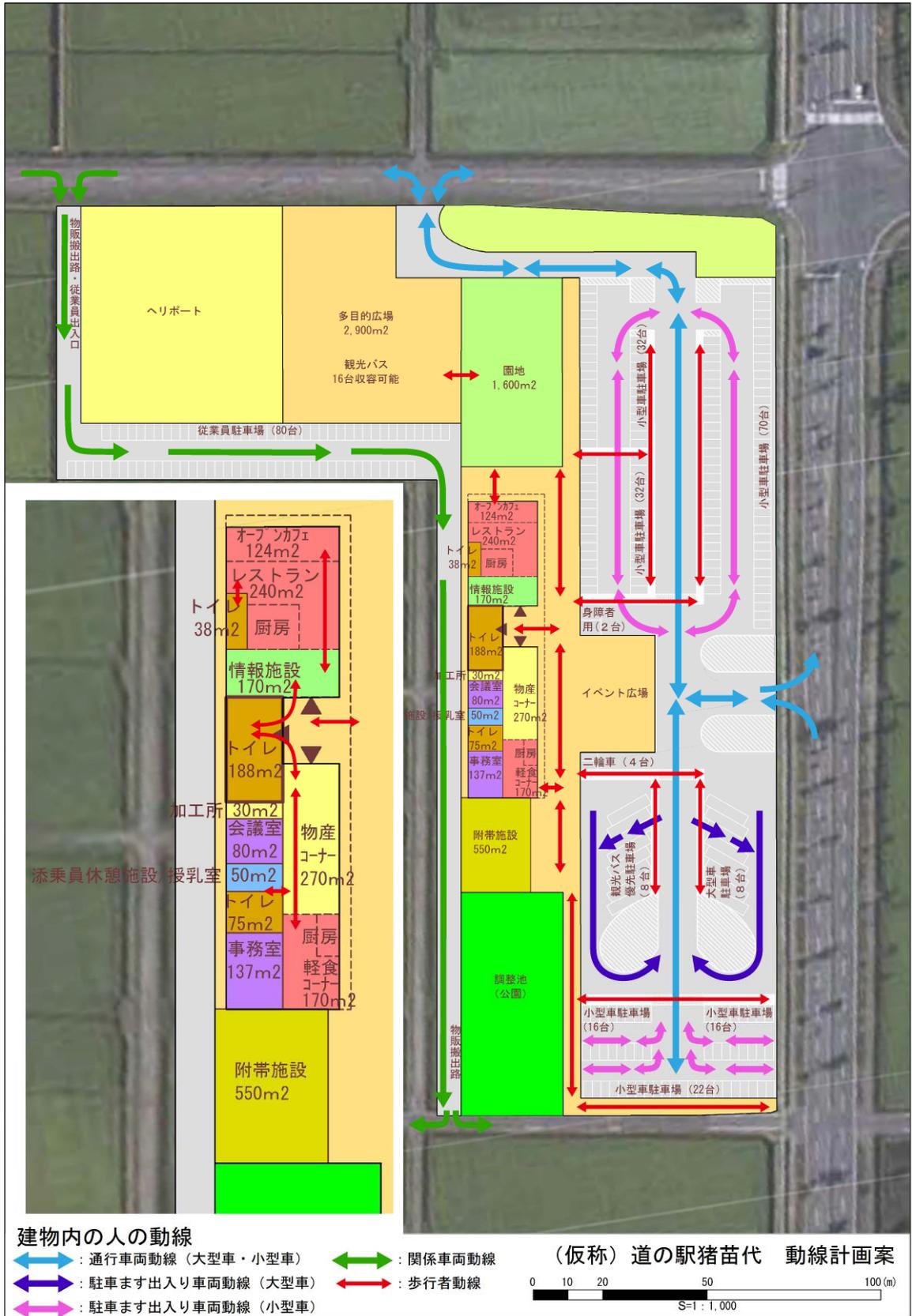
- ・ 24時間利用可能なトイレから外部空間を通して各施設にアクセスする必要がある

(仮称) 道の駅猪苗代 レイアウト案 (第2案)





第2案



第3案

4. 建築(空間・意匠)計画

(仮称)道の駅「猪苗代」の空間及び意匠については「猪苗代町南部地区計画の区域内における建築物の制限に関する条例」及び景観形成重点地域景観形成基準に準拠します。

磐梯山や猪苗代湖に代表される自然を、地域のシンボルや観光資源としてかけがえのない町の自然景観形成要素として捉え、この「猪苗代らしさ」を楽しむことのできる空間・意匠計画とし、以下のコンセプトを設定しました。

空間計画・意匠計画のコンセプト(案)

- 周辺の田園風景と調和した空間・意匠
- 自然環境を取り込んだ空間・意匠
- 移動しやすく楽しめる空間・意匠
- 克雪する空間
- 持続可能な空間

● 周辺の田園風景との調和した空間・意匠

- ・ 周辺の開放的な田園風景を活かし、地域の景観、眺望に配慮した計画とする。
- ・ 周辺の道路からのシークエンス景観に配慮し、視認性の優れた計画とする。
- ・ 全方向から見られる施設であることに留意した計画とする。

● 自然環境を取り込んだ空間・意匠

- ・ 施設からの眺望に周辺の自然景観を取り込み、豊かな自然環境の中でくつろげる計画とする。
- ・ 施設は上質な個性を持たせ、地域産の天然素材や自然素材を有効に活用することを基本とするが、経済性や耐久性、メンテナンス性に優れた計画とする。
- ・ 自然エネルギーとしての風力等の活用や雨水のトイレ排水への利用、排水の循環再利用などを検討し、省エネやエコロジーに配慮する。

● 移動しやすく楽しめる空間・意匠

- ・ 屋外でも屋根付き空間を設け、快適に滞留や移動のできる計画とする。
- ・ イベント空間などの整備によって、にぎわいと活気ある活動のできる計画とする。
- ・ 誰でも安全で安心して楽しく利用できるユニバーサルデザインとする。
- ・ 周辺の眺望を楽しめる空間を確保する。
- ・ 利用者の動線に配慮した配置計画とする。特に利用目的の低い情報施設については、利用率が向上するように利用者の動線上に配置するなどの工夫をした計画とする。

● 克雪する空間

- ・ 駐車場の除雪など、極力冬期における自然環境に配慮した計画とする。
- ・ 屋根からの落雪などによる第三者被害の防止や堆雪の排除に配慮した計画とする。
- ・ 冬期の強風や吹雪に配慮した施設計画とする。
- ・ 雪による周辺道路の閉鎖など非常時に対応できる施設とした計画とする。

● 持続可能な空間

- ・ スケルトン・インフィル構造やプランの可変性など、持続可能な経営を可能にする計画とする。

5. 管理運営計画・管理運営主体の検討

5-1 管理・運営方針

（仮称）道の駅猪苗代は町民にも来訪者にも快い施設となることを目指しています。また、継続した運営を行うためには一定の利益が必要ですが、道の駅の整備効果が地域に波及することも重要です。そのため、施設の管理運営にあたっては、以下のような方針で検討を進めていくものとします。

- ①地域経済の起爆剤となり、整備効果が地域に波及する道の駅を目指します。
- ②地域の各種産業（観光業、農林業、商工業など）が連携し、地域が主体となって施設の運営を行うことを目指します。
- ③一定の利益は必要ですが、運営上無理のない経営体制を基本とします。施設の整備はそれに伴う必要最小限のものとしします。
- ④地元商店や農家が参画できるような仕組みづくりを検討します。
- ⑤「生鮮品-加工-販売」というサイクルが、道の駅内だけではなく、地域全体で確立されるような運営体制を目指します。
- ⑥周辺市町村や道の駅と連携したイベントの企画を検討します。
- ⑦常に来訪者に満足いただけるよう、出店者や従業員の研修会などを実施し、品質や接客マナーの向上に努めます。
- ⑧防災機能を有することから、緊急時の対応に迷わないよう、防災担当者や従業員による訓練を実施します。

5-2 管理・運営形態

管理・運営形態としては、大きく公共で施設を整備し、公共で管理・運営する「公設公営」方式と、公共で施設を整備し、民間が管理・運営する「公設民営」方式、民間が施設を整備し、管理・運営を行う「民設民営」方式があります。

また、「公設民営」方式には「管理委託」方式と「指定者管理制度」方式があります。管理・運営を行う民間業者については、株式会社などの民間企業と、公共団体と民間事業者の共同出資により設立された事業法人である第三セクターの場合があります。

管理・運営方針を実現できる形態を今後、決定していきます。

表 地域振興施設の運営方式

運営方式		概要
公設公営		<ul style="list-style-type: none"> 公共団体が事業全体を（整備から運営まで）実施する。
公設民営	管理委託	<ul style="list-style-type: none"> 施設の管理権限は公共団体が保有し、管理・運営業務を第三セクターを含む民間事業者に委託する方式。 委託先となる民間団体は公共的団体及び市出資法人に限定。
	指定管理者制度	<ul style="list-style-type: none"> 通常の民間株式会社でも公の施設の管理受託ができるようにする制度。 施設の管理権限も保有することができ、管理委託と比べて、管理がより柔軟にできるようになった。
民設民営（PFI方式）		<ul style="list-style-type: none"> 民間事業者が施設の設計～運営までを実施する。 近年、公募により民間事業者を選定し、施設整備と運営を委ねるPFI方式が実施されつつある。

表 地域振興施設運営方式の比較

運営方式	メリット	デメリット
公設公営	<ul style="list-style-type: none"> ・公共性の確保 ・長期的視点の確保 ・安定経営指向 ・地元の合意が得られやすい 	<ul style="list-style-type: none"> ・採算ベースの視点が薄れる ・決定までに長期を要する ・経営ノウハウが限られる ・思い切った決断に欠ける
公設民営（管理委託）	<ul style="list-style-type: none"> ・行政サービスの質の向上・効率化 	<ul style="list-style-type: none"> ・管理が第三セクターや外郭団体など公共的団体に限られる ・管理受託者は施設の管理権限をもたない
公設民営（指定管理者）	<ul style="list-style-type: none"> ・行政サービスの質の向上・効率化 ・管理権限を民間が保有でき、施設管理がより柔軟にできる 	<ul style="list-style-type: none"> ・指定管理者は毎年サービスの事後的な運営のチェックを受けるが、管理受託者の経営面でのチェックは予定されていない ・事業者選定時に長期安定的な運営が可能な経営体制となっているかどうかチェックされない
民設民営（PFI方式）	<ul style="list-style-type: none"> ・行政サービスの質の向上・効率化 ・事業者選定時に長期安定的な運営が可能な経営体制となっているかどうかチェックされる ・事業者の提供する公共サービスについて、その質が要求した水準にあるかどうかをチェックし、要求水準を下回っていればペナルティによる減額措置を与えることも可能 	<ul style="list-style-type: none"> ・施設は公有財産であるためPFI事業者は委託による管理運営ができない

表 地域振興施設運営母体の比較

運営母体	メリット	デメリット
公共団体	<ul style="list-style-type: none"> ・公共性の確保 ・長期的視点の確保 ・安定経営指向 ・地元の合意が得られやすい 	<ul style="list-style-type: none"> ・採算ベースの視点が薄れる ・決定までに長期を要する ・経営ノウハウが限られる ・思い切った決断に欠ける
NPO	<ul style="list-style-type: none"> ・民間団体の中で、営利目的ではなく社会的な事業を行う ・非営利団体であるため、コストパフォーマンスが高い 	<ul style="list-style-type: none"> ・金銭的利益に直結しない目的だと、活動が長続きしないような弊害が起こる可能性がある ・利益を得る活動をしてはいけないというような誤解が広くあり、本来は団体の目的達成のために広く利益を得る事業をしたいにも関わらず、理解が得られない
第三セクター	<ul style="list-style-type: none"> ・民間資金の導入による集中的、大規模な社会資本整備の実施 ・民間の効率的経営方法を取り入れた事業効率のアップ ・公共部門の毎年度の予算制約の軽減 ・公共性を背景とした権利調整、用地買収の円滑化、容易な地域住民コンセンサスの形成 ・公有地の活用、各種規制の特例等による行政の支援 ・自治体の赤字補填 	<ul style="list-style-type: none"> ・赤字累積 ・「公共性の追求」と民間側の「事業成立のための利益追求」を共同出資という点を通じてのみ実現しようとしたことの困難さ ・公共側は営利性追求を民間セクターに委ねる。民間側は公共サイドの支援を暗黙の前提としていたように、公共・民間のリスク、役割分担が不明確である
民間事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・収益最優先 ・決断が早い（機動的） ・経営ノウハウが多様 ・資金調達力がある ・高度成長指向 	<ul style="list-style-type: none"> ・不採算部門の切り捨て ・短期的な視点に限られた断片的な開発に陥りやすい ・独断的経営（ワンマン）に陥りやすい ・許認可事項に手間取る

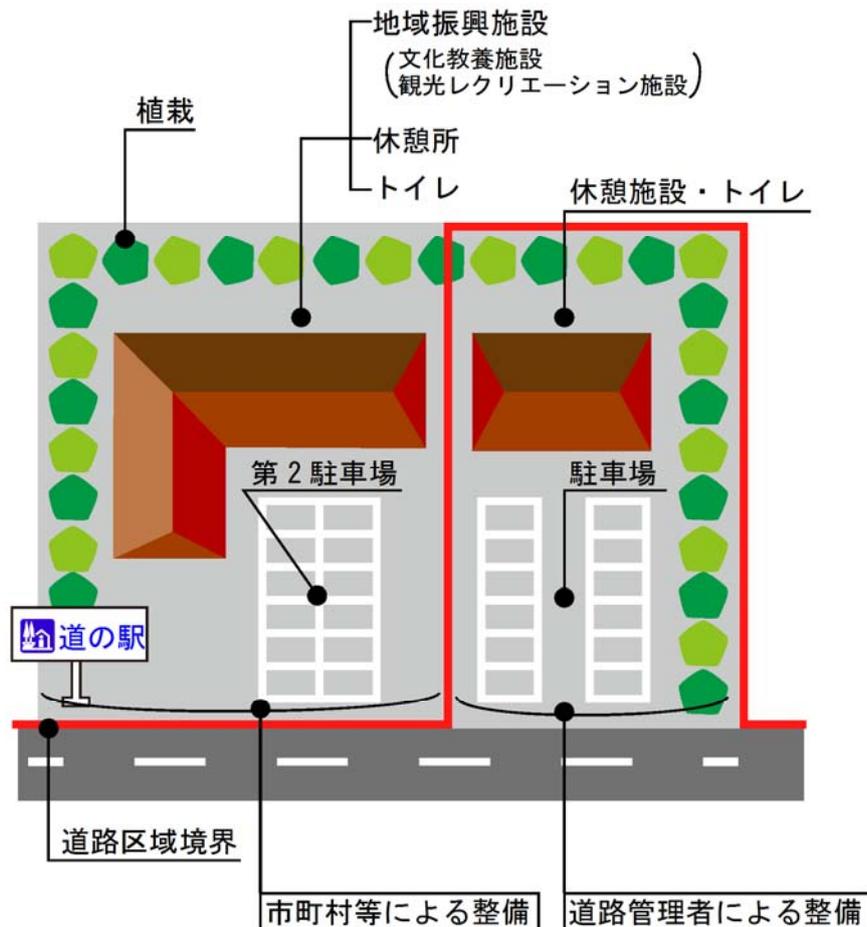
6. 施設整備のための資金計画

6-1 「道の駅」の整備手法の整理

(仮称) 道の駅猪苗代では、国道 115 号の道路管理者である県と猪苗代町等が協力して設置する「一体型」整備手法の実現に向けて、今後、道路管理者等と調整を進めていきます。

表 「道の駅」の機能と整備主体(一体型の場合)

機能区分	整備主体	
	道路管理者	市町村等
(1) 休憩機能	・ 駐車場、休憩所、トイレ、園地	・ 第二駐車場、トイレ、公園 ・ レストラン、休憩所、宿泊施設等
(2) 情報交流機能	・ 道路情報提供施設	・ 電話、FAX 等、各種情報施設 ・ 案内所、地域情報提供施設 ・ 物産館、郷土資料館、美術館 ・ イベント広場、交流ホール、会議室等



6-2 道路管理者と猪苗代町等との役割分担

「一体型」での整備を進める場合、本計画で設定した導入施設の整備については、次のような役割分担が想定され、今後、引き続き協議しながら進めていくものとします。

表 各施設の想定される整備主体

導入施設		想定される整備主体	
		猪苗代町等	道路管理者
休憩施設	駐車場	○※1	○
	トイレ	○※1	○
	電話	○	
情報発信施設	道路情報	○※2	○※2
	地域情報	○	
地域振興施設	物産コーナー	○	
	加工所	○	
	レストラン	○	
	オープンカフェ	○	
	軽食コーナー	○	
	会議室	○	
	添乗員休憩施設・授乳室	○	
	事務室	○	
その他施設	園地	○	
	多目的広場	○	
	調整池（公園）	○	
	ヘリポート	○	
	附帯施設	○	○※3

※1 道路管理者が整備する台数以上に設置する場合

※2 情報発信施設は猪苗代町等が整備し、情報機器や発信する情報については道路管理者が整備

※3 道路管理者分のトイレ用附帯施設等

6-3 猪苗代町等が整備主体となる施設の整備手法について

猪苗代町等が整備主体となる導入施設等は、地域が一体となって「道の駅」を発展させるという視点から、多様な主体と連携を意識しながら整備手法を検討していきます。

また、導入施設の内容等を踏まえ、各種補助事業を活用することを視野に入れながら整備手法を検討していきます。

【想定される補助事業】

①社会資本整備総合交付金

○特定交通安全施設等整備事業

道路管理者の行う自動車駐車場（簡易パーキングエリア）の整備（直轄事業・補助事業）で、駐車場、トイレ、道路情報ターミナル等の道路施設の部分が対象となっています。

○地域活力基盤創造交付金

地方公共団体が行う道路を中心とした社会資本の整備、その他の取組みを支援することによる、地域活力の基盤づくりを目的に、地域の活力の基盤の創造に資するよう、道路を中心に関連する他のインフラ整備やソフト事業が対象となっています。

・ 交付率：55%

②農山漁村活性化プロジェクト支援交付金

人口減少や高齢化による活力が低下している農山漁村において、定住や都市住民による二地域居住、都市と地域間交流を促すことにより、農山漁村を活性化させることを目的に、生活基盤、施設の整備に関する事業や、農林漁業の体験のための施設等の整備に関する事業が対象となっています。

・ 交付率：55%

③地域活性化事業債

地域資源活用促進事業のうち地域経済新生事業では、地域経済の多様化・構造転換の促進及び基幹産業・伝統的地場産業の活性化に資する施設整備並びに地域の観光資源の活用を図るための基盤整備を目的に、農林水産物の加工場・集出荷場・直販施設等の整備、工芸品や特産物の加工場、直販施設等の整備等が対象となっています。

・ 起債充当率：75%

④過疎対策事業債

過疎対策事業債は、過疎地域自立促進市町村計画に基づいて実施する公共施設や情報通信基盤等を整備する事業を対象とする債券です。償還期間は据置期間を含み12年以内です。2010年度（平成22年度）からは、ソフト事業にも充当できるようになり、太陽光、バイオマスを熱源とする熱その他の自然エネルギーを利用するための施設にも充当できるようになりました。

・ 充当率：100%

7. 今後の課題

7-2 今後の課題

7-2-1 管理運営に関する課題

(1) 運営組織の立ち上げ

地域が主体となって施設の運営を行うために、率先して事業を推進する組織と人材を育成し、運営の母体となる組織を立ち上げる必要があります。また、運営組織の立ち上げにあたっては町民が参加できる仕組みづくりを検討する必要があります。

(2) 周辺市町村等との連携準備

会津地方の玄関口として、広域的な観光情報の発信など広域観光拠点とするため、また、近隣の道の駅との合同イベントなどを実施するため、周辺の市町村や道の駅との連携、情報交流を進めていく必要があります。

7-2-2 施設整備に関する課題

(1) 整備計画の検討

基本計画を基に、具体的な施設整備計画（基本設計）を立案する必要があります。

設計の際には、道路管理者が整備する施設（駐車場、トイレなど）と各種調整を進めていく必要があります。

また、農業用排水路管理者、上下水道や電気といった供給処理設備事業者との調整、駐車場出入口となる交差点改良（右左折レーンの必要性検討など）やヘリポート整備など、関係機関との調整を進めていく必要があります。

(2) 各種手続き・用地取得に関する調整

農業振興地域整備法に基づく農業振興地域除外、農地法に基づく農地転用に関する諸手続き、都市計画法に基づく開発許可申請や土地収用法に基づく事業認可、及び用地取得に関する調整を進めていく必要があります。

8. 策定の経緯

8-1 委員会・部会名簿

委員会等の名称	(仮称)道の駅猪苗代整備検討委員会	
委嘱予定期間	平成23年12月26日 ~ 平成25年3月31日	
委員会設置の理由	猪苗代町の情報発信、地場製品の販売、就労の場の確保等による若者の定住促進及び地域経済の活性化、更には住民の安全を守るすべての災害対策等を目的とした道の駅を整備するため委員会を設置する。	
区分	氏名	所属・役職等
学識経験者	トキノヤシガシ 時野谷 茂	会津大学短期大学部産業情報学科 教授
商工団体	イノセマサイチ 一ノ瀬 正一	猪苗代町商工会 会長
観光団体	サトウダシ 佐藤 正	(社)猪苗代観光協会 会長
農業団体	イガシラオウ 五十嵐 孝夫	あいづ農業協同組合 代表理事組合長
農業団体	ナガスマカス 長沼 一夫	猪苗代町農業委員会 会長
農業団体	アベキヨミ 阿部 清美	猪苗代町土地改良区 理事長
住民代表	スズキキタケ 鈴木 武喜	猪苗代町議会 議長
住民代表(女性)	ジン トシコ 神 トシ子	猪苗代町商工会女性部 部長
住民代表(女性)	オオカワラケイコ 大川原 けい子	あいづ農業協同組合猪苗代支部女性部 部長
住民代表	ワタナベユウイチ 渡部 裕一	(社)猪苗代青年会議所 理事長
住民代表	ササカマサト 笹岡 正人	猪苗代地区区長会 会長
住民代表	タカハシケンイチ 高橋 謙一	翁島地区区長会 会長
住民代表	シノノミツル 吉野 満	千里地区区長会 会長
住民代表	ワタナベエイイチ 渡部 栄一	月輪地区区長会 会長
住民代表	ワタナベタカズ 渡部 忠和	長瀬地区区長会 会長
住民代表	フルカワタイイチロウ 古川 泰一郎	吾妻地区区長会 会長
住民代表	ワタナベショウジ 渡部 昭治	公募者
住民代表	トウ東ジョウカス 東 條 一雄	公募者
住民代表	カサマヒロコ 笠間 比呂子	公募者
住民代表	ワタナベツネオ 渡部 常男	公募者
行政機関	サカ井ヨウイチ 酒井 洋一	国土交通省郡山国道事務所 所長
行政機関	イシ井ヒロシ 石井 浩	福島県会津地方振興局 局長
行政機関	ワタナベヒロキ 渡部 裕樹	福島県会津農林事務所 所長
行政機関	ハガヒエイジ 芳賀 英次	福島県喜多方建設事務所 所長
行政機関	アベトシキ 阿部 敏紀	福島県猪苗代土木事務所 所長

委員会等の名称		(仮称)道の駅猪苗代整備検討委員会:基本計画策定部会
部会設置の理由		基本計画の策定に向けて調査、研究及び検討するために部会を設置する。
区分	氏名	所 属 ・ 役 職 等
学識経験者	時ノヤ 野谷 茂 <small>シゲル</small>	会津大学短期大学部産業情報学科 教授【オブザーバー】
商工団体	大 坂 梯 造 <small>シノ</small>	猪苗代町商工会 事務局長
観光団体	天ノ野 信 雄 <small>ノブ</small>	(社)猪苗代観光協会 事務局長
農業団体	佐 藤 庄 吉 <small>キチ</small>	あいづ農業協同組合 東部営農センター長
農業団体	佐 藤 亨 <small>ノブ</small>	猪苗代町土地改良区 事務局長
観光商工団体	小ノ野 秀 男 <small>ヒデヲ</small>	(財)猪苗代町振興公社 総務課長
直売組織	秋 山 祐 伸 <small>ノブノブ</small>	フレッシュいわはし会 会長
住民代表(女性)	神 トシ子 <small>トシコ</small>	猪苗代町商工会女性部 部長
住民代表(女性)	オカワラ 大川原 けい子 <small>ケイコ</small>	あいづ農業協同組合猪苗代支部女性部 部長
住民代表(女性)	ウツキ 月 静 子 <small>シズコ</small>	猪苗代町婦人連絡協議会会長
住民代表	ワタナベ 部 昭 治 <small>シウジ</small>	公募者
住民代表	トウ 東 條 一 雄 <small>イチウ</small>	公募者
住民代表	カサマ 笠 間 比 呂 子 <small>ヒロコ</small>	公募者
住民代表	ワタナベ 部 常 男 <small>ノブ</small>	公募者
行政機関	フジ 菅 原 裕 泰 <small>ユキタ</small>	福島県会津地方振興局 復興支援・地域連携室担当 企画商工部市町村支援課 主任主査
行政機関	オクニ 奥 谷 陽 之 助 <small>ノスケ</small>	福島県会津農林事務所 企画部 地域農林企画課 主任主査
行政機関	カ 加 藤 保 浩 <small>ヒロ</small>	福島県喜多方建設事務所 企画管理部 企画調査課長
行政機関	サイ 齋 藤 裕 裕 <small>ヒロシ</small>	福島県猪苗代土木事務所 主任主査兼業務課長
行政機関	イシ 川 洋 一 <small>イチ</small>	猪苗代町 農林課長
行政機関	イシ 田 幸 一 <small>イチ</small>	猪苗代町 商工観光課長
行政機関	モリ 森 田 茂 夫 <small>オウ</small>	猪苗代町 建設課長
行政機関	フジ 菅 原 健 弦 <small>ケン</small>	猪苗代町 農業委員会 事務局長

8-2 委員会・部会開催経過

平成 23 年度	第1回 整備検討委員会（平成23年12月26日）
	1. 整備検討委員会の設置 2. 道の駅の概要 3. 今後のスケジュール
	整備検討委員会 視察研修（平成24年2月7日）
	1. あ・ら・伊達な道の駅（宮城県大崎市） 2. 道の駅 上品の郷（宮城県石巻市）
	第2回 整備検討委員会（平成24年2月29日）
	1. 視察研修 2. アンケート結果 3. 道の駅の導入機能 （1）道の駅の導入機能 （2）道の駅に求められる機能と基本方針 （3）機能別の基本方針と基本目標(案) 4. 道の駅の候補地の選定 5. 今後のスケジュール
平成 24 年度	第3回 整備検討委員会（平成24年3月29日）
	1. 観光・交通動向および候補地の選定 2. 基本構想(案)
	第1回 基本計画策定部会（平成24年5月31日）
	1. 整備検討委員会 基本計画策定部会の設置 2. これまでの経緯（道の駅設置位置、(仮称)道の駅猪苗代基本構想） 3. 今後の進め方
	基本計画策定部会 視察研修（平成24年6月29日）
	1. 道の駅 しもつけ（栃木県下野市） 2. 道の駅 みぶ（栃木県下都賀郡壬生町）
	第2回 基本計画策定部会（平成24年7月30日）
	1. 導入施設の整備方針 2. ゾーニング（配置）計画・動線計画
	第3回 基本計画策定部会（平成24年8月31日）
	1. 導入施設の整備方針と規模 2. 施設配置計画 3. 建築（空間・意匠）計画 4. 管理運営計画 5. 資金計画
第4回 基本計画策定部会（平成24年9月20日）	
1. (仮称)道の駅猪苗代基本計画(案)	
第4回 整備検討委員会（平成24年9月26日）	
1. (仮称)道の駅猪苗代基本計画(案)	