

第3回 日沿道新潟県境区間 IC 周辺 土地利用基本計画策定検討委員会

■日時：平成29年3月28日（火）14：00～16：00

■場所：鶴岡市温海庁舎 大会議室（6階）

次 第

1. 開 会

2. あいさつ

3. 委員紹介

4. 報告

（1）これまでの検討内容について

5. 協 議

（1）基本計画素案について

（2）今後の進め方について

6. その他

7. 閉 会

日沿道 I C 周辺土地利用基本計画策定検討委員会

委員（12名中 出席者10名、欠席者2名）

	団体・組織等	役 職	氏 名	備考
1	温海温泉魅力づくり推進委員会	会 長	斎藤 徹	
2	鼠ヶ関地域協議会「蓬莱塾」	幹事長	佐藤 丈典	
3	出羽商工会 温海支所	南部センター長	伊藤 彦市	委員長
4	温海温泉旅館組合	理事長	佐藤 佐次右衛門	
5	鼠ヶ関水産加工組合	組合長	飯塚 厚司	
6	「んめっちゃ市」	代 表	五十嵐 正信	
7	温海町森林組合	参事兼管理課長	鈴木 伸之助	
8	温海地域婦人会	会 長	佐藤 美代子	
9	鶴岡商工会議所	専務理事	加藤 淳一	
10	庄内交通株式会社	取締役	高橋 広司	

（欠席の委員）

	(株)クアポリス温海 道の駅「あつみ」しゃりん	支配人	佐藤 直司	
	秋田工業高等専門学校	名誉教授	折田 仁典	副委員長

アドバイザー

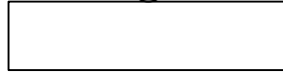
11	国土交通省東北地方整備局 酒田河川国道事務所	副所長	藤原 久	
12	山形県庄内総合支庁	建設部道路計画課長	相沢 一彦	代理：課長補佐 石川 修一

第3回 日沿道新潟県境区間IC周辺土地利用基本計画策定検討委員会 座席表

委員長

出羽商工会 温海支所 南部センター長

伊藤 彦 市



温海温泉魅力づくり推進協議会 会長

齋藤 徹 委員

鼠ヶ関地域協議会「蓬莱塾」幹事長

佐藤 丈典 委員

温海温泉旅館組合 理事長

佐藤 佐次右衛門 委員

鼠ヶ関水産加工組合 組合長

飯塚 厚司 委員

「んめっちゃ市」代表

五十嵐 正信 委員

温海町森林組合 参事兼管理課長

鈴木 伸之助 委員

温海地域婦人会 会長

佐藤 美代子 委員

鶴岡商工会議所 専務理事

加藤 淳一 委員

庄内交通株式会社 取締役

高橋 広司 委員

国土交通省東北地方整備局

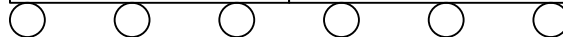
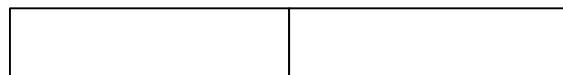
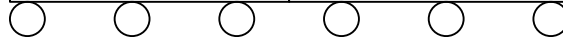
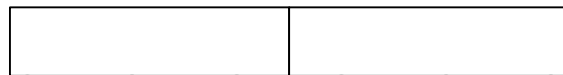
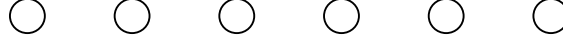
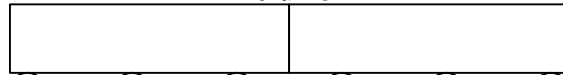
酒田河川国道事務所 副所長

藤原 久 アドバイザー

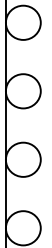
庄内総合支庁建設部道路計画課長

相沢 一彦 アドバイザー

事務局



随
行
・
傍
聴
席



出入口

これまでの検討内容について

平成 25 年度

基本構想作成（H25 鶴岡市検討業務成果）

平成 26 年度

基本計画策定検討委員会の開催

商工、観光、農業、水産等の各界の地域代表者や学識者等で構成する委員会により基本計画案をまとめ策定会議（市）に報告することを目的として実施。

（第 1 回：H26.10.2 第 2 回：H27.1.21）

【結果】

高速道路利用者が利用しやすい施設形状、防災機能、管理運営面、コスト面などの検討に時間を要するため計画策定期間を延長することとした。

市民等参加ワークショップの開催

公募や地域代表の一般市民によって、魅力的な施設とするためのアイデアを出して基本計画に反映させることを目的として実施。

（第 1 回：H26.10.29 第 2 回：H26.11.12）

平成 27 年度

高速道路利用者が利用しやすい施設形状の検討

高速道路の上下線から休憩施設へ直接乗り入れするアクセス方法について可能性を検討の結果、地形条件や設計上の制約条件が非常に多いことなどから大幅な計画変更を伴ううえ、「莫大な予算投資に見合うだけの効果が見込めない」、「日沿道事業への悪影響（遅延を招く）」、等々の理由から現実的では無いと判断。（それ以外の方法について引き続き検討）

平成 28 年度

基本計画素案の作成

道の駅専門家（中澤さかな氏）による講演及びアドバイス等を踏まえた商業施策や収支シミュレーションの検討を実施。

上記の検討結果及び検討委員会での指摘、ワークショップの意見等を踏まえ、基本計画素案を作成。

第 3 回基本計画策定検討委員会（H29.3.28）※今回

1 計画の目的

日沿道を地域活性化のツールとして有効活用するとともに温海地域の持つ特性を最大限に発揮し、地域経済の活性化や雇用の創出、市全体としての交流人口の拡大が図られるよう、新潟県境区間のIC周辺の機能整備を行う

2 IC周辺の土地利用についての基本方針

<鼠ヶ関 IC 周辺>

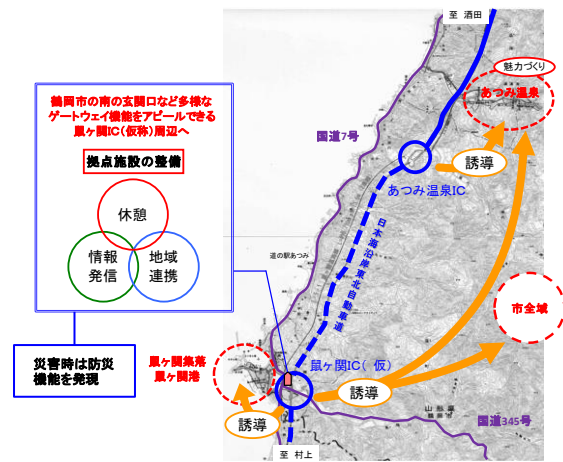
- ・ワンストップ型と誘導型の両機能を備えた休憩施設を整備
- ・地域住民の利用・雇用の場、地域住民と道路利用者とのふれあいの場として整備

<あつみ温泉 IC 周辺>

- ・あつみ温泉への誘導機能の強化

<その他の沿線地域>

- ・国道345号平沢～関川間の改良整備等



3 鼠ヶ関 IC 周辺「道の駅」のコンセプト

『豊かな海・山・里の幸を味わえる“ねずがせき市場”』
～食の理想郷「鶴岡」のゲートウェイ～

ユネスコ食文化創造都市「鶴岡」を体験する道の駅

- ・四季折々の豊かで美味なる「鶴岡の幸」の体験
- ・“本物”の美味しさ × 楽しさ × 新しさ



“交流の関所”から鶴岡の自然・文化・伝統の魅力を発信

- ・ゲートウェイ = 人々が行き交う“交流の関所”
- ・鶴岡の「海・山・里」「食」「文化」「伝統」の魅力を発信 ⇒ 交流人口の拡大



「道の駅」を舞台とした温海・鼠ヶ関地域の活性化

- ・温海、鼠ヶ関地域の住民の活躍の場
- ・地場素材を活かした地域の農林水産業の6次産業化とブランド化の推進
- ・地域の交流、活動拠点としてにぎわいを創出
- ・村上市との新たな交流・連携



4 「道の駅」施設概要

〈整備エリア〉



4 「道の駅」施設概要

○施設の主要機能

(1) 道の駅へのアクセス

- ・日沿道利用者の視認性と出入りのしやすさの向上
- ・国道7号及び3 4 5号からのスムーズな出入り

(2) 快適な休憩空間の提供

- ・清潔感、快適性、多機能性、わかりやすさ、洗練されたデザイン
【EV充電器、多機能トイレ、案内表示の多言語化】

(3) ゲートウェイとしての情報発信

- ・IN（鶴岡）& OUT（村上）のゲートウェイとして広域的な地域、観光情報の発信
- ・庄内の「道の駅」と連携した地域のイベント情報等の発信
【観光コンシェルジュによる情報発信ターミナル、wi-fi】

(4) 地域のにぎわいの創出

- ・買う、食べる、選ぶ楽しみを体験できる新しい物販・飲食スタイル
- ・地場素材を活かした新たな商品開発とブランド化
- ・生活の利便性の向上を図る設備の検討
- ・河川親水エリアの整備の検討

(5) 防災機能

(以下の機能について今後検討)

- ・ライフラインが途切れた場合の対応として飲料水・トイレ・電気・情報を確保する設備の整備
- ・高速道路本線に上れる避難路
- ・駐車場や緑地帯を活用した緊急時に使用可能なヘリポート
- ・造成高の決定に合わせた地域防災計画への位置づけ

○施設規模

種 別		面積 (㎡)			
建築物概略規模	屋内主要施設	トイレ	180.0 ㎡		
		男(小)便器 : 15個 男(大)便器 : 5個 女(大)便器 : 15個 身障者用便器 : 1個 総便器数 : 36個			
	休憩・情報提供施設	フードコートと兼用を想定		(170.0 ㎡)	
	地域振興施設 (商業施設)	物販中心系施設		367.5 ㎡	700.0 ㎡
		農水産物直売所		122.5 ㎡	
		飲食中心系施設	210.0 ㎡		
		フードコート 共用部分	300.0 ㎡		
運営・管理施設	事務室、倉庫	70.0 ㎡			
小 計			1,250.0 ㎡		
	その他スペース	風除室、廊下、機械室等	250.0 ㎡		
建築物概略規模 (延べ床面積)			1,500.0 ㎡		
敷地概略規模	車路を含む駐車場面積		10,800 ㎡		
	小型車用駐車柵数 : 188台 大型車用駐車柵数 : 23台 身障者用駐車柵数 : 5台 二輪車用駐車柵数 : 4台 二輪車を除く総駐車柵数 : 216台				
	広場・緑地・バックヤード・防災設備・イベントスペース (建築面積の3倍+車路を含む駐車場面積の30%と仮定)				
敷地概略規模		9,340 ㎡			
				21,640 ㎡	

※上記は目安であり、施設規模等については基本設計時に決定します。

5 情報発信

“交流の関所”から鶴岡の自然・文化・伝統の魅力を発信

◆鼠ヶ関は、その昔、白河の関、勿来の関と並んで奥羽三関の一つに数えられる東北地方の玄関口でした。その地に整備するこの「道の駅」は、食の理想郷「鶴岡」ゲートウェイとして人々が行き交う“交流の関所”となることを目指します

◆人と自然が共生し、守り、育て、受け継いできた鶴岡の「海・山・里」「食」「文化」「伝統」の魅力を、人々が行き交う“交流の関所”であるこの「道の駅」から発信し、市全域への交流人口の拡大を図ります

- ◆今後、以下のソフト対策についても検討します
 - ・情報発信ターミナルに観光コンシェルジュを配置
 - ・アウトドア、体験型観光の案内、受付
 - ・地域が主体となったブルー & グリーンツーリズムの企画開発
 - ・「食」に関するイベントの情報発信
 - ・鶴岡の魅力を発信する観光PR映像の作成
 - ・インバウンド観光、団体客への対応

◆山形県側へのゲートウェイであるとともに新潟県側へのゲートウェイでもあるという立地性を活かし、新潟県の観光情報の発信についても検討します

鶴岡 食文化マップ

鶴岡市6地域の特徴

- 鶴岡地域**

かつての鶴岡城（城内藩主・酒井家）の城下町。民間育種や稲の品種改良を奨励し、農業は独自の発展を遂げてきた。
- 温海地域**

日本海内浜の恵みと伝統ある温海温泉が楽しめる。海、山と山の幸、この地域に伝わる独自の食文化が体験できる。
- 朝日地域**

面積の44%が磐梯朝日国立公園という大自然が魅力。湯沢山頂の峰として歴史と文化、壺の山の幸が楽しめる。
- 藤島地域**

庄内産の米どころで、美しい品種改良技術によってつくられた「はえぬき」などのブランド米が生まれた。
- 羽黒地域**

庄内産の米どころで、美しい品種改良技術によってつくられた「はえぬき」などのブランド米が生まれた。
- 柳引地域**

湯下有数の景観多摩産産物がある自然豊かなフルーツワン。「黒川能」は、国重要無形民俗文化財に指定されている。

6 地域振興施設計画

(1) 基本方針

『目的地となる「道の駅」、何度も来てもらえる「道の駅」』

- ・四季折々の豊かで美味なる「鶴岡の幸」の体験
- ・“本物”の地場素材の活用こだわった品揃え & 加工品開発
- ・斬新さ・話題性、満足度を高める特徴的な施策の展開

(2) 商圈・顧客

商圈・顧客	数 値		備 考
周辺地域自治体 (半径 5 0 km圏、車で1時圏内)	人口	309,697 人	村上市～酒田市
	世帯	109,870 世帯	
高速道路利用者		11,300 台/日	計画交通量
インバウンド	宿泊者数	40,000人/年	鶴岡インバウンドアクションプラン H32数値目標

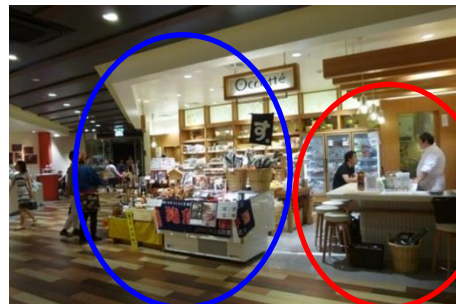
(3) 営業形式

『EAT & BUY』～食べて買う・買って食べる～
 …物販と飲食を合体させた“市場”スタイルの店舗構成…
 食の都「鶴岡」だからできる今までの道の駅にない
 新しいカタチ！

<買う・食べる・選ぶ楽しみを同時に提供！>

- 鮮魚売り場 : 刺身or焼くor煮るor揚げる お好みカウンター
寿司 & セレクト海鮮丼
- 魚介・干物売り場 : 七輪コーナー
- 青果売り場 : ジュース&スムージーバー、カットフルーツ
- ベーカリー : カフェコーナー
- 漬物売り場 : 漬物バイキング
- 温海地域特産売り場 : しそ巻、べろべろ餅を使ったお惣菜

(4) EAT & BUY



グロッサリー（食料雑貨）売場に…



ランチカウンターが併設



ショーケースの中の鮮魚やミニ刺身パック
を選んで…



お好みの定食（刺身・焼魚・煮魚・MIX）や
海鮮丼に



青果売り場にジュース&スムージーバー



購入した干物や魚介類をセルフBBQで

(写真提供：中澤さかな氏)

6 地域振興施設計画

(5) 地域貢献・地域連携

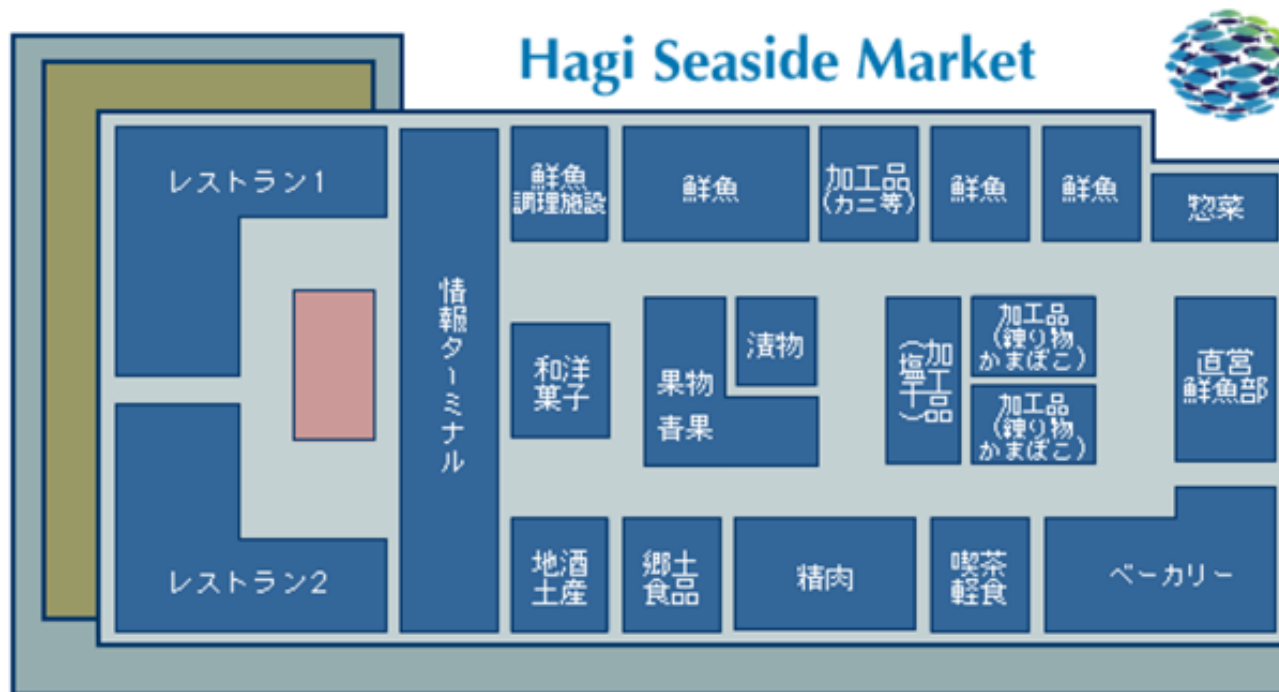
① 地域生産者・事業者にとっての地域振興施設

・地域素材の消費量拡大、事業者としての参画 ⇒ 地域生産者等の所得の安定・向上、地域の雇用や就業機会の拡大

② 地域にとっての地域振興施設

・地域の支持を獲得し、誇れる施設

(6) 店舗構成イメージ



(5) 採算性シミュレーション <近隣道の駅の実績と専門家のアドバイスを踏まえた収支シミュレーション>

- 基準値 (近隣道の駅の収支分析に基づいて算出)
 - ・交通量：H22センサス 2,796,892台/年 (温海 釜谷坂)
 - ・レジ通過率：10.91%
 - ・客単価：1,100円
 - ・一人当たり人件費：2,524千円
 - ・福利厚生費率 (対人件費) 17.8%
 - ・維持管理費率：(対売上高) 14.82%
 - ・販売有効売場面積：700㎡

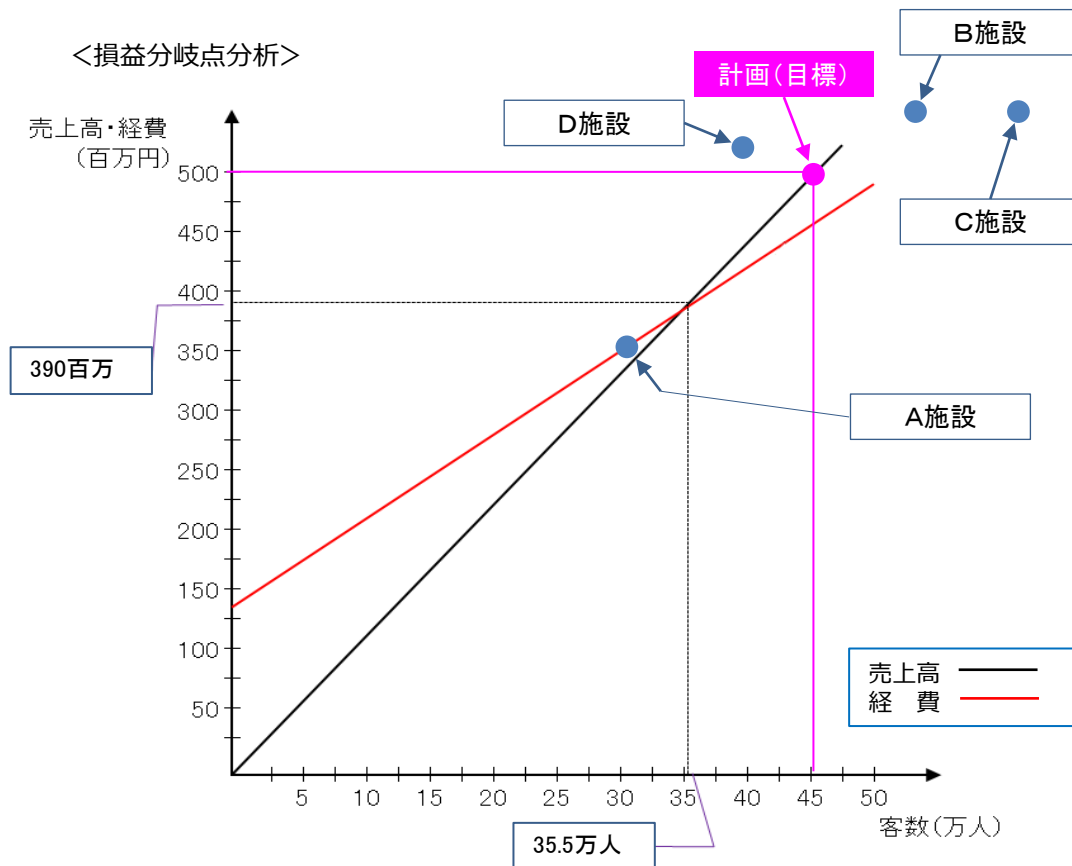
- 前提条件
 - ※地場食材の活用にこだわる ⇒ 原価率U P
 - ※EAT & BUY の採用 ⇒ 職員数増
 - ※公設民営 (減価償却費等は考慮しない)

- ①レジカウント数 : 305,141人/年
- ②売上高 : 335,655千円
- ③経費 : 347,372千円
- ④営業利益 : ▲ 11,717千円

- 条件を追加
「EAT & BUY」などの施設の魅力UPによるレジ通過率増加効果：+5%
⇒ レジ通過率：10.91+5=15.91%

- ①レジカウント数 : 444,986人/年
- ②売上高 : 489,485千円
- ③経費 : 468,417千円
- ④営業利益 : 21,068千円

<損益分岐点分析>



営業目標「売上高5億円 (レジカウント数45万人)」

<営業戦略>

- ・マスメディアの積極的活用
- ・定期的なイベントの開催
- ・継続的な新商品の開発

7 整備・運営手法

(1) 整備・管理運営方式

「道の駅」の整備・管理運営方式の分類

事業スタイル	公設民営	P F I (BTO)	民設民営	民間設置 (特区限定)
設置者	市	市	市	民間
事業地の造成	市	市	市	民間
土地の所有	市	市	市	民間
建築物の建設	市	S P C 事業者	民間事業者	民間事業者
建物の所有	市	市	民間事業者	民間事業者
運営者	指定管理者 (第3セクター、民間事業者等)	S P C 事業者	民間事業者	民間事業者
メリット	<ul style="list-style-type: none"> 行政の意向を踏まえた施設の整備・運営ができ、道の駅の整備目的の達成や公益性の発揮が期待できる。 民間ノウハウを活かして効率的、効果的な施設運営ができる。 	<ul style="list-style-type: none"> 設計、施工、運営、維持管理まで一貫して同じ事業者が行うため、整備・運営方針がブレがなく、事業全体の効率性が向上する。 契約期間で整備を分割してP F I 事業者へ支払うことになり、単年度あたりの行政の支出は低減される。 	<ul style="list-style-type: none"> 民間ノウハウを最大限に活用して収益性の高い事業運営が期待できる。 市の負担は用地に関する部分のみとなること、市の財政的な負担が軽減される。 	<ul style="list-style-type: none"> 同左 市の財政的負担は限定的となる。
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> 短期間で指定管理者が交代した場合、ノウハウの蓄積を妨げる恐れがある。 設計、施工、運営、維持管理までの一貫性が担保できない可能性がある。 	<ul style="list-style-type: none"> P F I 導入可能性調査及び事業者の選定に時間と費用を要する。 P F I 事業者の利益が優先され、道の駅の公益性や地域振興への貢献が軽視される可能性がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 建物の建設費用や初期投資など資金力があることが必須となることから事業者が限定的になる。 民間事業者の利益が優先され、道の駅の公益性や地域振興への貢献が軽視される可能性がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 同左
評価	公益性の担保	○	△	△
	地域貢献	○	△	△
	収益性	○	◎	◎
	市の財政負担	△	△	○
	ランニングコスト	○	○	△
道の駅の事例	「あつみ」(しゃりん) 「鳥海」(遊佐町)	「針テラス」(奈良県)	「萩しーまーと」(山口県)	事例なし

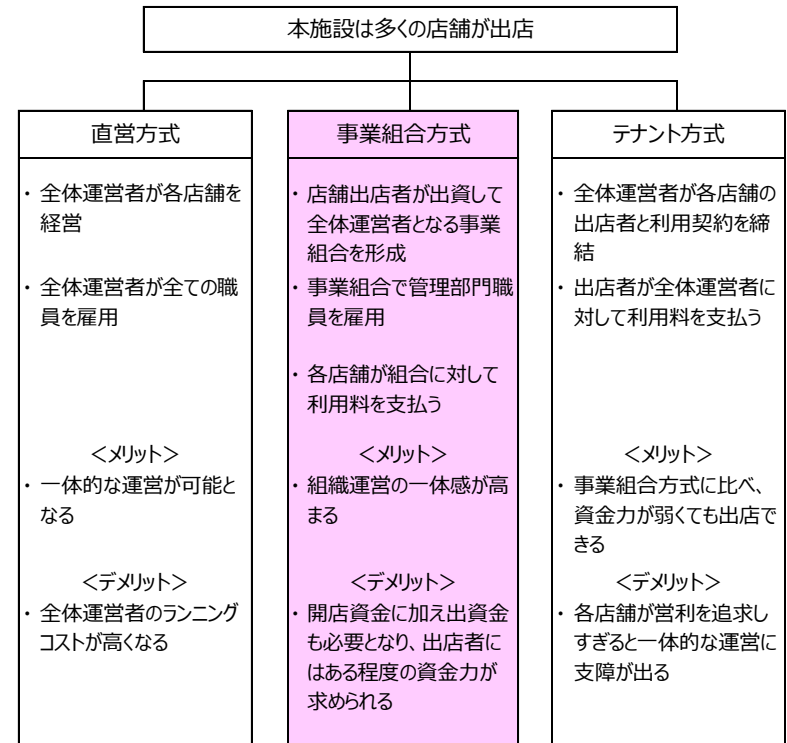
※収支シミュレーション結果から、公設民営方式が適当と考えられる
 ※民間の経営ノウハウの積極的活用の観点から、民設民営やP F I の可能性についても検討

(2) 運営者と運営組織体制

○全体運営者の選定

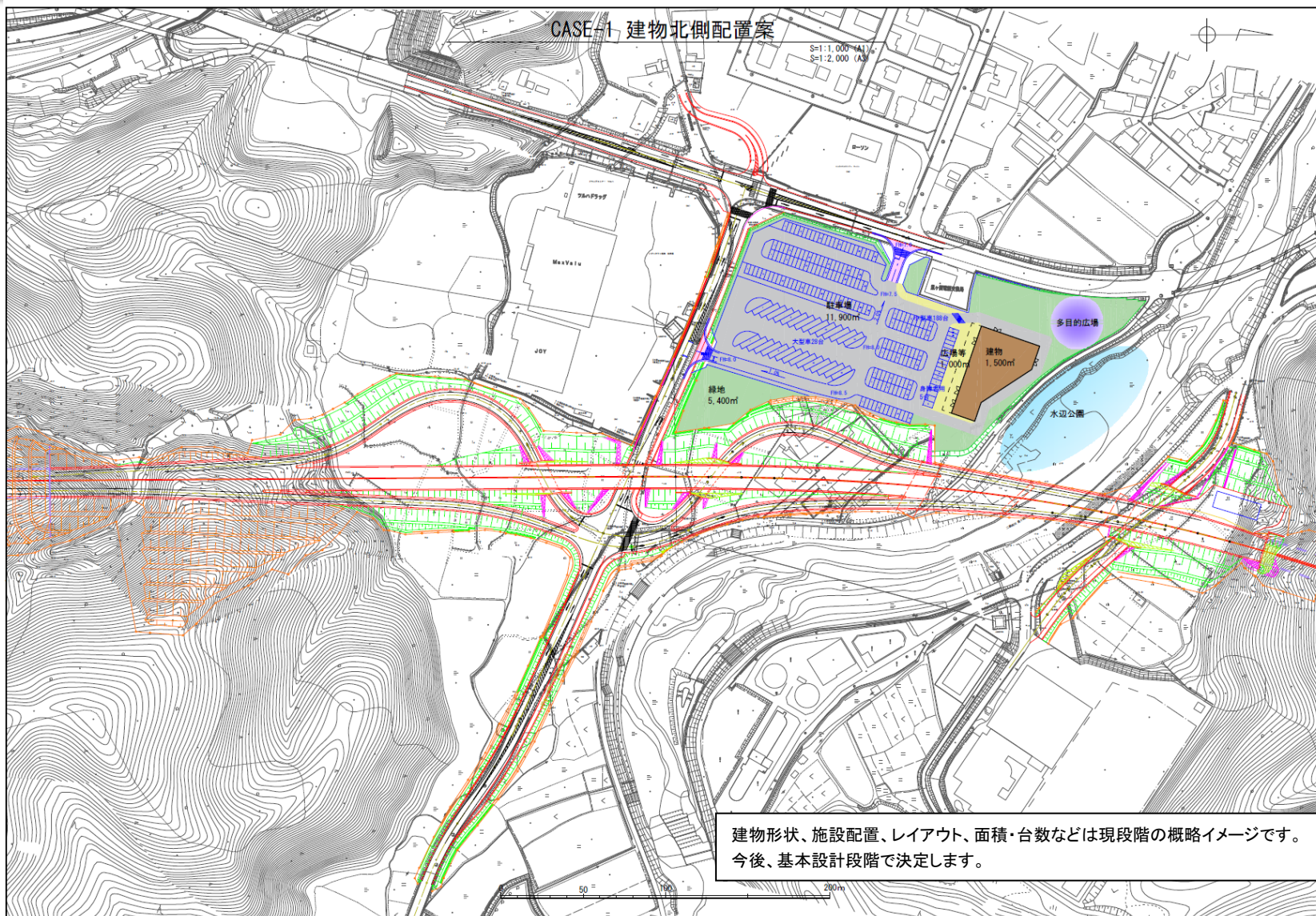
※商業ノウハウ、プロデュース力、事業継続性、地域貢献などを考慮して選定

○運営組織体制



※全体的なバランスの観点から、本道の駅のスタイルにおいては「事業組合方式」が適している
 ※全体運営者の選定と合わせて他の方式も含め総合的に検討

8 道の駅へのアクセス・施設配置



※高速道路利用者の利便性向上を図るため、下り線ランプからの専用通路について、制度的・技術的可能性を今後も検討します。

8 施設配置

- ・日沿道本線及び国道7号から視認しやすいこと
- ・車両動線、歩行者動線の安全性、利便性の確保
- ・冬季の季節風などの自然条件の考慮
- ・駐車場や緑地帯をヘリポートとして活用
- ・将来的な拡張スペースの考慮

9 建築・意匠

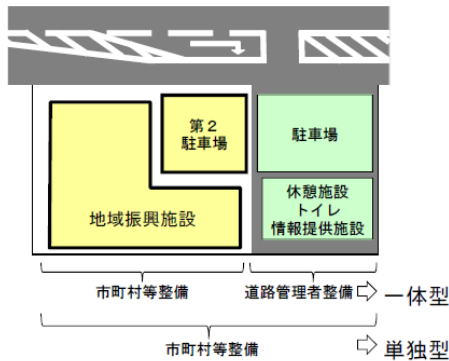
- ・日沿道本線及び国道7号から視認しやすいこと
- ・柔軟性、融通性のある店舗ユニット
- ・光熱水費等の維持管理コストを低減
- ・親しみやすさ、懐かしさを感じさせる内装
- ・軒先を長くする（イベント等での活用）
- ・関所としてのイメージのデザイン化を図る
- ・県産木材（温海杉）の使用に努め、建築物の木質化



近世念珠関址

10 道の駅の整備手法

一体型での整備を目指し道路管理者と協議



道の駅の整備主体と整備内容（出典：国土交通省資料）

11 概算整備費

(1) 概算整備費

	種別	単位	数量	単価	金額 (百万円)	備考
造成 工事	敷地盛土	m3	41,160	0千円/m3	0	※1
	駐車場	m2	13,000	20千円/m2	260	
	広場	m2	1,000	25千円/m2	25	
	緑地	m2	5,400	2千円/m2	12	
	アクセス道路	m	35	220千円/m	8	
	屋外照明設備	基	12	600千円/基	7	
	EV充電設備	式	1	5,000千円/式	5	
	外柵	m	350	26千円/m	9	
イン フラ 工事	上水	m	110	25千円/m	3	
	下水	m	110	24千円/m	3	
	電力・通信線	m	500	33千円/m	17	
	用水路付替え	m	300	46千円/m	14	
土木工事費計					362	
建築工事費		m2	1,500	400千円/m2	600	※2
用地費及び補償費		m2	20,580		140	
		棟	8			
概算整備費計					1,101	

※上記は現時点で把握している必須部分の施設造成に関する概算費用であり、**今後、調査検討を要する部分の整備費用や測量設計・検討費用等は対象外としているため、全体事業費とは異なります。**全体事業費は今後、基本設計の段階で算出します。

(2) 活用を見込む補助制度

- ・飲食、物産販売、フードコートなど
⇒ 農山漁村活性化プロジェクト交付金（農林水産省、助成率：1/2）
- ・EV急速充電器
⇒ 次世代自動車充電インフラ整備補助金（経済産業省、助成率：定額等）
- ・防災設備
⇒ 社会資本整備総合交付金（国土交通省、助成率：55/100）
- ・観光案内所
⇒ やまがた道の駅緊急整備支援事業費補助金（山形県、助成率：1/2）

12 事業スケジュール

… 道の駅オープン想定時期 …

あつみ温泉IC～鼠ヶ関ICの開通と同時期：平成35年度

	H28年度	H29年度	H30年度	H31年度	H32年度	H33年度	H34年度	H35年度
基本計画策定	■							
測量		■						
造成基本・実施設計			■					
用地取得			■					
造成工事				■				
建築物整備					基本設計	実施設計	建設工事	
管理運営			運営計画		運営準備			

道の駅
オープン

13 今後の取組み

(1) 今後の課題

- ・下り線からの専用通路の制度的・技術的可能性の検討
- ・道路管理者との一体型による道の駅の整備と登録申請
- ・道の駅「あつみ」との機能のすみわけ、連携の在り方
- ・村上市との連携

(2) 今後の要検討事項

- ・日本海沿岸東北自動車道の事業とのスケジュール調整
- ・管理運営計画の検討
- ・建築物の整備手法、全体運営者、運営組織体制の選定
- ・防災施設の内容
- ・インバウンドの誘客体制

日沿道新潟県境区間 I C 周辺土地利用基本計画
(素案)

平成 29 年 3 月 28 日

目 次

1. はじめに	1
2. IC周辺の土地利用についての基本方針	3
3. 鼠ヶ関IC周辺道路休憩施設の基本コンセプト	6
4. 施設概要	8
5. 情報発信	13
6. 地域振興施設計画	14
7. 整備・運営手法	19
8. 施設へのアクセス・施設配置	21
9. 建築・意匠	24
10. 道の駅の整備手法	25
11. 概算整備費	27
12. 事業スケジュール	29
13. 今後の取組み	30
資料1. 施設規模の算定	
資料2. 収支シミュレーション	

1. はじめに

1 これまでの経過

早期全線開通に向けて強力に運動を展開している日本海沿岸東北自動車道について、新潟県境区間である朝日まほろばIC～あつみ温泉ICが、平成25年5月15日に国道7号「朝日温海道路」として新規に事業化され、日沿道の早期全線開通に向けて大きく前進しています。

一方、日沿道完成後に温海地域が単なる通過点にならないよう、日沿道を地域活性化のための一つの「ツール」として有効に活用し、地域の活性化方策を検討していく必要があります。

このため、供用中の「あつみ温泉IC」及び設置が予定される「鼠ヶ関IC（仮称）」の2箇所のIC周辺において、地域の現状や既存の計画等の位置づけを踏まえ、両IC周辺にふさわしい土地利用、求められる機能、それに基づく配置等について、庁内的な基礎調査として、平成25年度に「基本構想」を取りまとめました。

そして、本基本計画は、「基本構想」をもとに、商工や観光、農業、水産等の各界の代表者や学識経験者等の視点、地域住民の視点から、両IC周辺にふさわしい土地利用に関する将来像、整備の方向性を明確にするとともに、具体的な導入機能・施設や事業化に向けた事項について、「基本計画」として取りまとめたものです。

2 本計画の目的

本計画は、日本海沿岸東北自動車道を地域活性化の「ツール」として有効活用するとともに、温海地域の持つ特性を最大限に発揮し、地域経済の活性化や雇用の創出、市全体としての交流人口の拡大を図られるよう、新潟県境区間のIC周辺の機能整備を行うことを目的としています。

この図は国土交通省の委託により、国土交通省の所管する道路の計画を示したものであります。(単位はメートル、距離はメートル、面積は平方メートル)

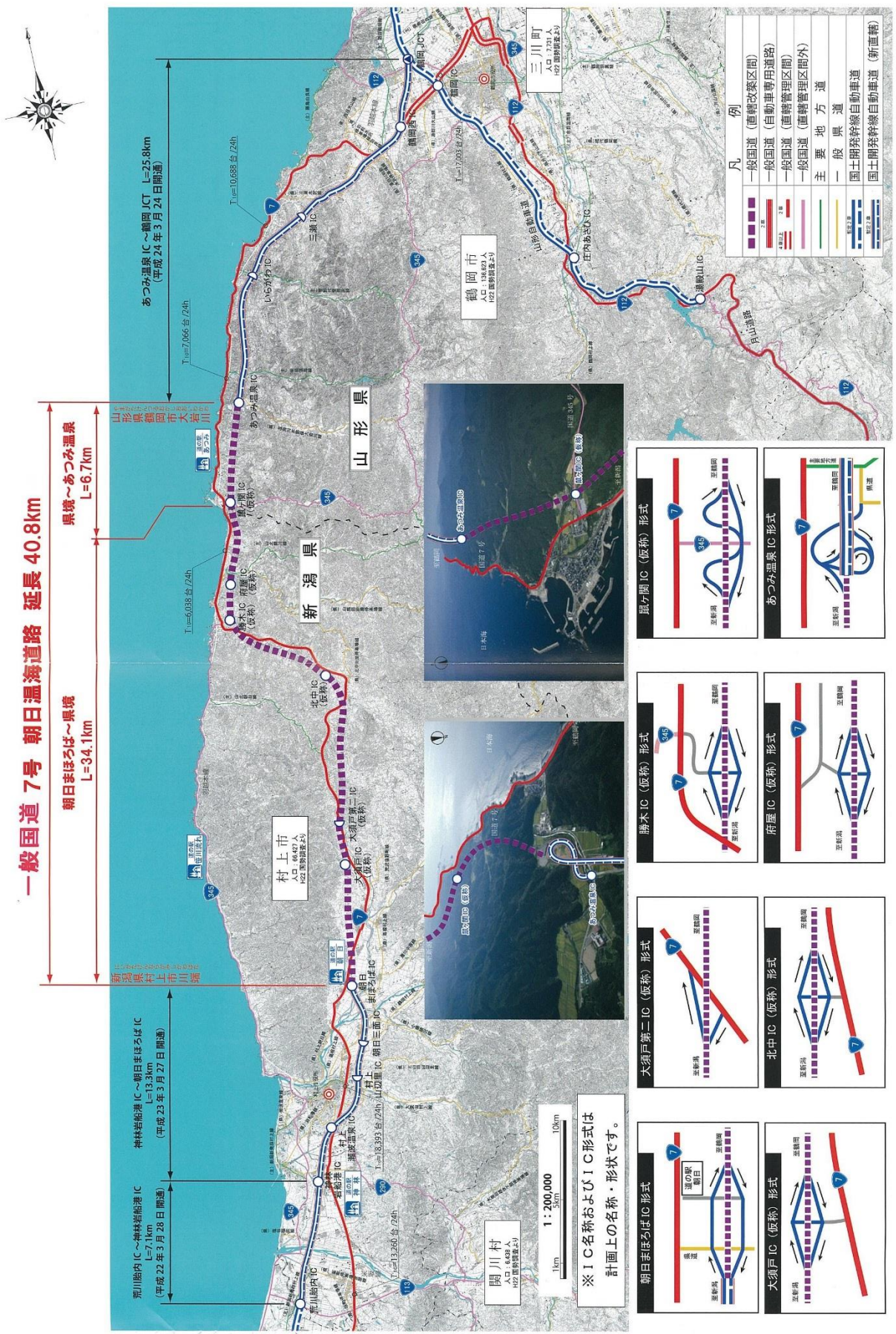


図1-2 一般国道7号 朝日温海道路 (日本海沿岸東北自動車道)

出典：国土交通省 東北地方整備局酒田河川国道事務所パンフレット

2. IC周辺の土地利用についての基本方針

1 日沿道のIC及び休憩施設の配置状況

「道の駅」や高速道路のSA/PAなどの道路休憩施設は、多くの道路利用者の休憩等に利用されており、特に「道の駅」は、まちの特産物や観光資源を活かして人を呼び、地域に仕事を生み出す拠点として、地域活性化に貢献する施設になっています。

日沿道の休憩施設の配置状況については、トイレが設置されている休憩施設は、新潟市の「豊栄SA」、由利本荘市の「西目PA」の2か所のみであり、両施設間約200km区間には、トイレや食堂、ガソリンスタンド等が整備された休憩施設は設置されておらず、朝日温海道路にも、休憩施設を整備する計画は示されていません。

本計画の検討箇所である「あつみ温泉IC」、「鼠ヶ関IC（仮称）」は、豊栄SAから約90km・68分、西目PAから約103km・77分の地点に位置しており、休憩施設空白域のほぼ中間に位置しているという立地条件を踏まえると、日沿道を活用した地域活性化という本計画の目的を達成するために有効な土地利用は「道路休憩施設の整備」であると言えます。



2-1 日沿道 IC 及び休憩施設の配置状況

2 温海地域での休憩施設設置場所の検討

基本構想でまとめた下記の土地利用の方向性について検討した第1回基本計画策定検討委員会での結果を踏まえ、休憩施設は鼠ヶ関IC（仮称）周辺に整備することとします。

休憩施設の立地の優位性の分析

鼠ヶ関IC（仮称）周辺	あつみ温泉IC周辺
鶴岡市の南の玄関口、鼠ヶ関港が近く新鮮な魚介類をPRできる立地性	ICからあつみ温泉街まで2kmと近至しているため機能競争を避けたうえで温泉街へ誘導することが重要
関所という歴史性など、施設位置としての適性の高さ	ICと国道が離れているため、国道からの利用は鼠ヶ関よりも劣るほか、浜中地区の交通事情にも配慮が必要
ICと国道に近接している利便性の高さ	山地に囲まれ、施設整備スペースは鼠ヶ関地区よりも限定的



鼠ヶ関IC（仮称）周辺が優位

3 I C周辺の土地利用についての基本方針

<鼠ヶ関 I C（仮称）周辺>

“ワンストップ型” と “誘導型” の両機能を備えた休憩施設整備

- 道路休憩施設の持つ「休憩」、「情報発信」、「地域連携」の3つの機能を活用し、道路利用者のみならず地域住民の利用、雇用の場を提供し、両者がふれあう場として整備します。

<あつみ温泉 I C周辺>

あつみ温泉への誘導機能強化

- あつみ温泉 I C直近への“あつみ温泉”への案内看板の設置や、あつみ温泉に立ち寄りたくなるようなしなかけづくりなど、温海地域の観光の中心である“あつみ温泉”への誘導機能の強化を図ります。
- あつみ温泉 I C直近の誘導機能強化と併せ、あつみ温泉街では観光 PR や周辺観光スポットへの案内機能の強化、景観づくりの推進など、魅力づくりのための施策展開を図り、賑わい創出を図ります。

<その他施設沿線地域>

国道 345 号平沢～関川の改良整備等の周辺整備

- 災害時の代替機能確保、交流連携の強化のため、国道 345 号平沢～関川の改良整備等の周辺整備を関係機関へ要望します。

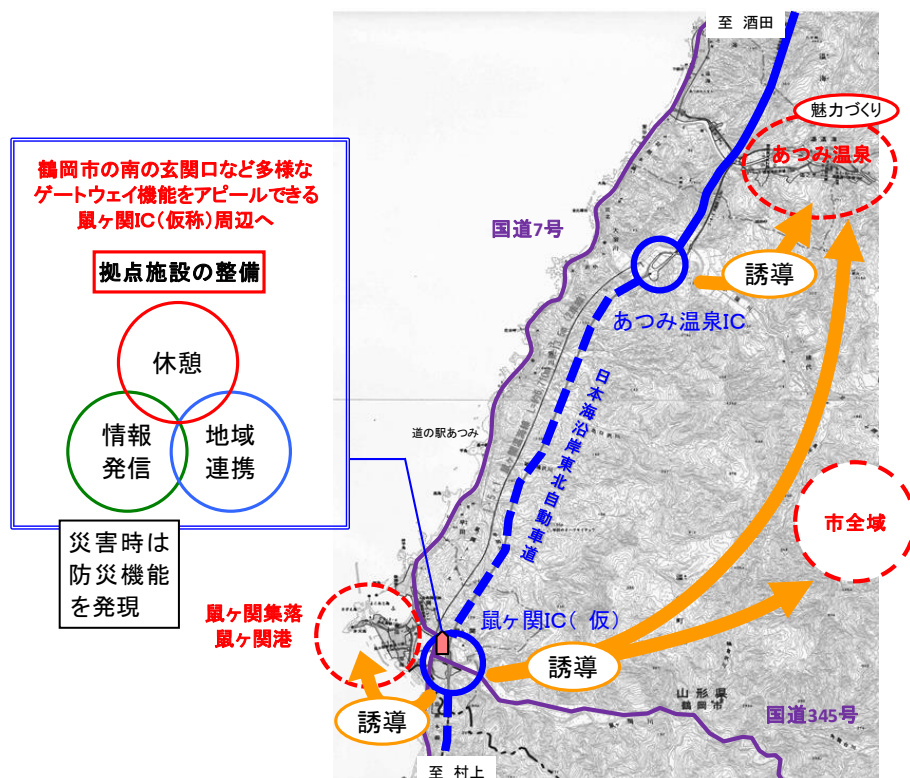


図 2-2 整備方針イメージ図

3. 鼠ヶ関IC「道の駅」の基本コンセプト

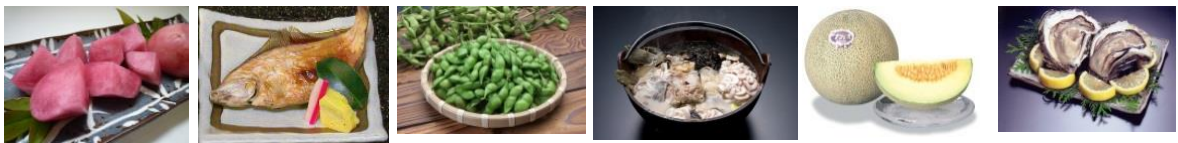
1 基本コンセプト

『豊かな海・山・里の幸を味わえる“ねずがせき市場”』 ～食の理想郷「鶴岡」のゲートウェイ～

ユネスコ食文化創造都市「鶴岡」を体験する道の駅



- ユネスコ食文化創造都市「鶴岡」の道の駅として、世界に認められた鶴岡の多彩な食文化をPRするとともに、四季折々の豊かで美味なる「鶴岡の幸」が“体験”できる道の駅にします。
- “本物”の美味しさを味わうことに加え、「楽しさ」と「新しさ」が体感できるコンテンツを提供します。



“交流の関所”から鶴岡の自然・文化・伝統の魅力を発信

- 鼠ヶ関は、その昔、白河の関、勿来の関と並んで奥羽三関の一つに数えられる東北地方の玄関口でした。その地に整備するこの「道の駅」は、食の理想郷「鶴岡」ゲートウェイとして人々が行き交う“交流の関所”となることを目指します。
- 人と自然が共生し、守り、育て、受け継いできた鶴岡の「海・山・里」「食」「文化」「伝統」の魅力を交流の関所から発信し、市全域への周遊人口の拡大を図ります。



日本遺産「出羽三山」



出羽三山の精進料理



黒川能



しな織り

道の駅を舞台とした温海・鼠ヶ関地域の活性化

- 温海、鼠ヶ関地域の方々が「道の駅」の運営に参画することを通して、「道の駅」が地域の人々の活躍の場となり、地域の活性化に貢献します。
- 地場素材を活かして地域の農林水産業の6次産業化とブランド化を推進し、地域経済の好循環の拠点となることを目指します。
- 人々が集う場としての利点を活かし、地域の交流、活動拠点として新たなにぎわいを創出します。
- 鼠ヶ関地区は、県境のまちとして村上市と交流の歴史があります。この「道の駅」を村上市との新たな交流・連携の舞台とすることを検討し、両地域の新たな発展の礎を築くことを目指します。



とれたて！お魚夕市(鼠ヶ関)



イカの一晩干し



あつみ豚



山形・新潟県境
(蓬萊塾 HP より)

4. 施設概要

1 整備エリア

道の駅の整備エリアは、日沿道及び国道7号線の双方から利用しやすい位置となる、(仮称)鼠ヶ関ICの北西側で、鼠ヶ関川、国道7号線、国道345号線、日沿道本線及びICランプに囲まれた敷地とします。



図 4-1 整備エリア

2 道の駅の主要機能

(1) 道の駅へのアクセス

- より多くの日沿道利用者に立ち寄ってもらうために、高速道路本線からの視認性が高く、施設への出入りがしやすいアクセス形状を検討します。
- 国道7号及び国道345号からスムーズに出入りできるように出入り口及び場内道路を整備します。
- 場内の移動が安全かつスムーズに行われるよう、わかりやすさに配慮した動線の案内表示を行います。

(2) 快適な休憩空間の提供

① 駐車場

- 日沿道の将来交通量、日沿道整備後の国道7号の交通量や、施設利用に応じた規模の駐車スペースを確保し、観光客、物資輸送者など多様な利用目的に配慮したいつでも誰もが停めやすい駐車場を整備します。
- 電気自動車の充電施設を整備し、利用者の利便性向上を図ります。



駐車場イメージ



EV充電施設イメージ（山形県朝日町りんごの森）

② 24時間利用可能なトイレ

- 誰でも快適に利用できるよう、ユニバーサルデザインの特機能トイレを整備します。
- 外国人旅行者の増加に対応した環境整備を図るため、トイレの案内表示の多言語化を図ります。
- 利用者が常に清潔感や快適性が感じられるよう維持管理に留意します。



トイレのイメージ（山形県朝日町りんごの森、新潟県新潟パティオ）



案内表示の多言語化イメージ

③ 休憩所

- 多くの来訪者が快適に休憩できるよう、飲食エリアとの共有空間とすることを検討し、効率的な活用を図ります。
- 気軽に休憩できるような明るく開放感のあるレイアウトとします。



休憩所イメージ

(3) ゲートウェイとしての情報発信

- 道路情報や救急医療情報などの情報をわかりやすくリアルタイムで提供します。
- 県境に位置する立地性を活かし、上下線双方のゲートウェイとして、庄内・鶴岡及び新潟県・村上市の広域的な地域・観光情報を発信します。
- 庄内の「道の駅」と連携し、地域のイベント情報を発信します。
- 観光コンシェルジュによる情報発信ターミナルの整備を検討し、情報発信機能の強化による市全域への誘導の推進を図ります。
- Wi-fi 環境を整備し、利用者がそのニーズに応じて情報を入手できる環境を整備します。



(4) 地域のにぎわいの創出

- 買う、食べる、選ぶ楽しみを体験できる新しい物販・飲食スタイルを展開します。
- 地域が主体となって地場素材を活かした新たな商品開発を行い、ブランド化を図ります。
- 高速バスや路線バスの停留所、ATMの設置など、生活の利便性の向上を図る設備の整備について、事業者等と調整、検討します。
- 整備エリアに隣接する鼠ヶ関川の河川敷を河川親水エリアとして整備することを河川管理者（山形県）と調整、検討します。
- 地域のイベントなどで使用できる多目的広場の設置を検討します。



河川親水エリアのイメージ (資料提供 新庄河川事務所)

(5) 防災機能

2004年の新潟中越地震や2011年の東日本大震災の際に、道の駅が避難所や災害復旧拠点として活用され、復旧・救援活動に貢献した事例を踏まえ、道の駅の防災機能は、基本3機能（休憩機能、情報発信、地域連携）に次ぐ第4の機能として認識されるとともに、機能の充実・向上が求められています。

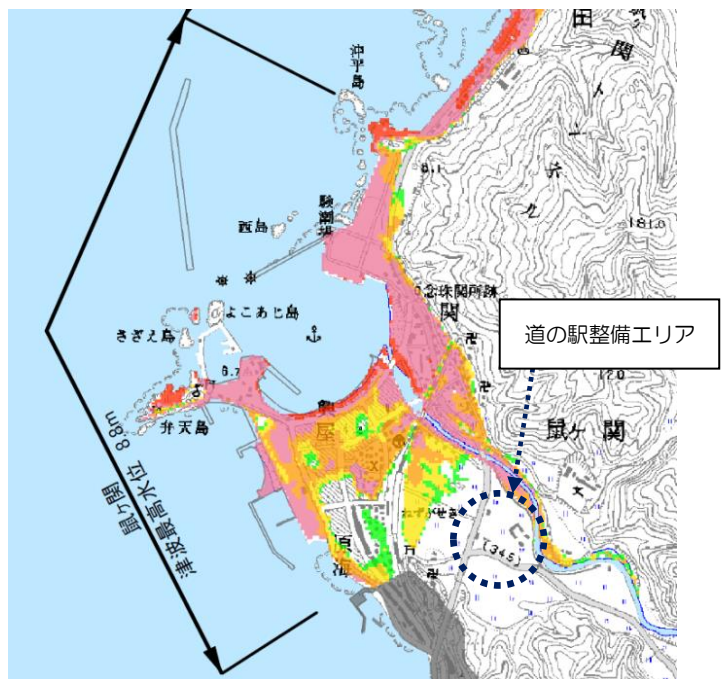
鼠ヶ関IC周辺「道の駅」の防災機能については、上記の状況や県境に位置する立地条件を踏まえ、大規模災害時の広域的な復旧・救援活動の拠点としての役割や情報・支援を求めて来訪する道路利用者の一時的な受け入れ、鼠ヶ関地域の避難所の機能の補完など、幅広い役割が要請されることを想定して、以下の機能を今後検討します。

- ライフラインが途切れた場合の対応として、飲料水、トイレ、電気、情報を確保する設備の整備
- 高速道路事業者と調整し、高速道路本線にのぼれる避難路の整備
- 駐車場や緑地帯を活用した緊急時に使用可能なヘリポート
- 造成高の決定に合わせた地域防災計画への位置づけ

なお、山形県が平成28年3月に公表した「山形県津波浸水想定・被害想定調査」の浸水想定図によると、道の駅の整備エリアは浸水区域から外れていることから、造成の高さなどの道の駅計画への直接的な影響は無くなったものと考えておりますが、現在作成中の鶴岡市津波ハザードマップの内容等も踏まえて施設に求められる防災機能を検討します。



道の駅の防災機能の整備事例（国土交通省資料より）



山形県津波浸水想定図（鼠ヶ関～早田）
鼠ヶ関地区の部分を拡大

4 施設規模

計画交通量や道の駅「あつみ」の実績、地域振興施設計画に必要な機能等を踏まえ、施設規模について検討した結果（資料 1 を参照）、各施設の規模（面積）については、下表の値を目安とします。

表 4-1 建築物・敷地概略規模

種 別			面積 (㎡)	
建築物概略規模	屋内主要導入施設	休憩施設	トイレ 男(小)便器 : 15 個 男(大)便器 : 5 個 女(大)便器 : 15 個 身障者用便器 : 1 個 総便器数 : 36 個 180.0 ㎡	
		休憩・情報提供施設	フードコートと兼用を想定 (170.0 ㎡)	
	地域振興施設 (商業施設)	物販中心系施設	内訳 (参考値) 367.5 ㎡	700.0 ㎡
		農水産物直売所	122.5 ㎡	
		飲食中心系施設	210.0 ㎡	
		フードコート 共用部分	300.0 ㎡	
	運営・管理施設	事務室、倉庫	70.0 ㎡	
	小 計		1,250.0 ㎡	
その他スペース	風除室、廊下、機械室等	250.0 ㎡		
建築物概略規模 (延べ床面積)			1,500.0 ㎡	
敷地概略規模	車路を含む駐車場面積		10,800 ㎡	
	小型車用駐車柵数 : 188 台 大型車用駐車柵数 : 23 台 身障者用駐車柵数 : 5 台 二輪車用駐車柵数 : 4 台 二輪車を除く総駐車柵数 : 216 台			
	広場・緑地・バックヤード・防災設備・イベントスペース (建築面積の 3 倍 + 車路を含む駐車場面積の 30%と仮定)		9,340 ㎡	
敷地概略規模			21,640 ㎡	

※上記については目安であり、施設規模等については基本設計時に決定します。

5. 情報発信

“交流の関所”から鶴岡の自然・文化・伝統の魅力を発信

- ◆人と自然が共生し、守り、育て、受け継いできた鶴岡の「海・山・里」「食」「文化」「伝統」の魅力を、人々が行き交う“交流の関所”であるこの「道の駅」から発信し、市全域への交流人口の拡大を図ります。
- ◆関係する団体などの意見も踏まえて、今後、以下のソフト対策についても検討します。
 - ・情報発信ターミナルに観光コンシェルジュを配置して観光情報を発信
 - ・アウトドア、体験型観光の案内、受付
 - ・地域が主体となったブルー&グリーンツーリズムの企画開発
 - ・「食」に関するイベントの情報発信
 - ・鶴岡の魅力を発信する観光PR映像の作成
 - ・インバウンド観光、団体客への対応
- ◆山形県側へのゲートウェイであるとともに新潟県側へのゲートウェイでもあるという立地性を活かし、新潟県の観光情報の発信についても検討します。



6. 地域振興施設計画

1 基本方針

『目的地となる道の駅、何度も来てもらえる道の駅』

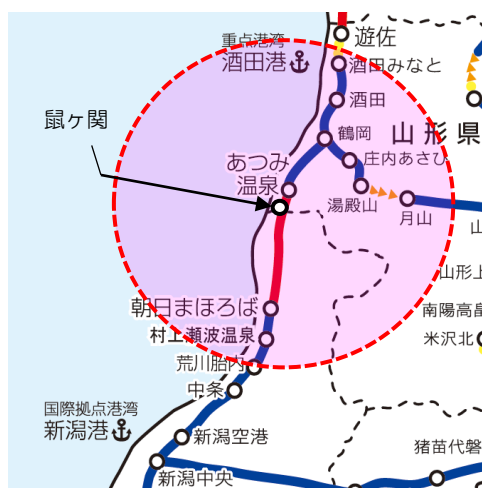
- ・四季折々の豊かで美味なる「鶴岡の幸」の体験
- ・“本物”の地場素材の活用こだわった品揃えと加工品開発
- ・斬新さ・話題性、満足度を高める特徴的な施策の展開

- ・ユネスコ食文化創造都市「鶴岡」を印象づけるため、庄内浜の旨い魚、県内でも最も多様な在来作物など、鶴岡が培ってきた豊かな食文化を強力にPRする拠点と位置付けます。
- ・地場素材の活用こだわった新たな加工品、物産品を開発し、地域の農林水産業の6次産業化と開発した商品や地域のブランド化を推進して、地域経済に好循環を創出します。
- ・広域的な集客力を強化するために、斬新さ・話題性のある特徴的なコンテンツ、売り方、食べ方を展開し、当道の駅の物産品、食事を目的に「わざわざ出かける」施設、そして「何度も来てもらえる施設」を目指します。

2 商圈・顧客

商圈・顧客	数 値	備 考
周辺地域自治体 (半径50km圏、車で1時間圏内)	人口 309,697 人 世帯 109,870 世帯	村上市～酒田市
高速道路利用者	11,300 台/日	計画交通量
インバウンド	宿泊者数 40,000人/年	鶴岡インバウンドアクションプラン H32数値目標

- ・車で1時間圏内の半径50km圏である、村上市から酒田市までの地域を当「道の駅」の商圈として考え、営業展開します。
- ・さらに、日沿道利用者の利便性を向上させ、日沿道を利用する長距離移動者も顧客として取込みを図ります。
- ・加えて、酒田港や新潟港に就航する大型クルーズ船等から派生するインバウンド（訪日外国人旅行者）等の団体客からも利用してもらえ施設を目指します。



半径50km圏域図

『EAT & BUY』～食べて買う・買って食べる～
…物販と飲食を合体させた“市場”スタイルの店舗構成…
食の理想郷「鶴岡」だからできる今までの道の駅にない
新しいカタチ！

- ◆「EAT & BUY」とは、例えば鮮魚店に飲食カウンターが付設され、買い求めた鮮魚類をその場で寿司に調理し食べられる、青果店でも果樹類をジュース、スムージーなどにして提供するなど、物販とイトインが合体したものです。精肉店、干物店の商品を屋外のバーベキューで提供する、鮮魚店の魚を顧客の希望に応じて好みの調理法で調理して提供するなど、それぞれの店舗の工夫・アイデア次第で多様な展開が可能です。

鮮魚売り場	: 刺身or焼くor煮るor揚げる お好みカウンター 寿司&セレクト海鮮丼
魚介・干物売り場	: 七輪コーナー
青果売り場	: ジュース&スムージーバー、カットフルーツ
ベーカリー	: カフェコーナー
漬物売り場	: 漬物バイキング
温海地域特産売り場	: しそ巻、べろべろ餅を使ったお惣菜

- ◆一部の店舗でこのスタイルを採用した事例は、他の道の駅等にもありますが、この「EAT & BUY」をメインテーマに掲げ、複数の店舗で展開する「道の駅」は他に例がなく、「道の駅」としては全く新しい試みであり、海・山・里の多様な食材に恵まれた食の理想郷「鶴岡」だからこそできる新しい運営スタイルです。
- ◆店舗の構成については、鮮魚、魚介・干物、青果、加工品・物産品等を扱う10店程度の比較的小規模な店舗ユニットを組み合わせた“市場”的なイメージとします。
- ◆この「EAT & BUY」機能の下、ここで提供される食材は、鶴岡市全域の季節感あふれる品揃えとし、豊かな食文化の発信・PRに努めます。
- ◆比較的小規模な複数の店舗ユニットで構成することから、商業者だけではなく、地域が主体となった出店が可能となります。
- ◆飲食がメインとなる店舗では、温海地域の有名な食事処の2号店誘致を検討するなど、話題性が創出されるよう努めます。
- ◆どの店舗・飲食店からでも使えるフードコートを整備し、売場効率と顧客の使い勝手の良さ、利便性を同時に達成させます。
- ◆フードコートは24時間休憩所の機能も併せ持ち、来訪者が購買、飲食の有無を問わず自由に休息できる空間とすることを検討します。

4 EAT&BUY



グロッサリー（食料雑貨）売場に…



ランチカウンターが併設



ショーケース内の魚を選んで奥の席で定食（刺身・焼く・煮るから選ぶ）



ショーケースにはミニ刺身パックが30種、自由にチョイスして海鮮丼・刺身定食に



購入した干物や魚介類をセルフBBQで



フードコートのイメージ

写真提供：中澤さかな 氏

5 地域貢献・地域連携

(1) 地域生産者・事業者にとっての地域振興施設

- 地域ならではの食材活用にこだわることによって、地域素材の消費機会・消費量拡大を図ります。地域生産物の買い支えによって地産地消の具現化を目指し、地域生産者等の所得の安定・向上に資する拠点とします。
- 地域の人々が道の駅の事業者として参画できるようにするなど、地域の雇用や就業機会の拡大を図り、地域の経済活動の拠点となるような運営を行います。

(2) 地域住民・生活者にとっての地域振興施設

- 地域の中でも取りわけ良品を提供する場を目指し、地域の日常生活をより豊かにすることによって、地域住民・生活者の支持を獲得する施設を目指します。
- 地域住民、生活者の親しい人々（親類、知人・友人など）が当地に来訪した際、自信をもって案内でき、当地の良さをそれらの人々に誇れる施設を目指します。

6 店舗構成イメージ



道の駅「萩シーマート」HPより

7 採算性シミュレーション

本「道の駅」を計画するにあたって、採算性の概略検討を行いました。(資料2)
 計算条件としては、客単価やレジ通過率は近隣類似施設の事例等を参考とするほか、「EAT & BUY」や「良質な地場素材の提供」という観点から、原価率や人件費はやや高めに設定しています。

その結果、販売有効面積は700㎡程度が適当で、営業利益を黒字にするためには、年間売上390百万円以上、レジカウント数35.5万人以上を達成する必要があるという結果になりました。

そこで、本「道の駅」の営業目標は、以下のとおり設定することとします。

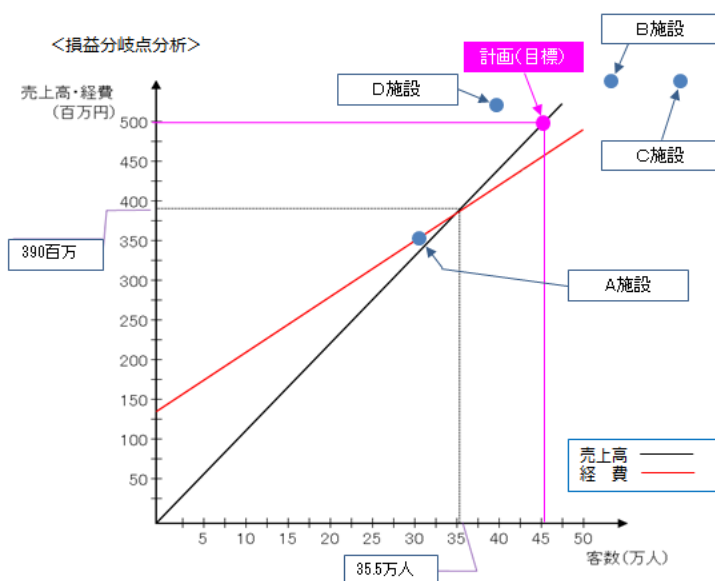
年間売上5億円(レジカウント45万人)を目標とする

収支計画概要

種別	現況ベース	計画	摘要
レジカウント数	31万人	45万人	レジ通過率 10.9% (現況)
収入(売上げ)	3.4億円	5.0億円	客単価 1,100円
支出 (売上原価、人件費、福利厚生費、維持管理費)	-	4.7億円	原価率・物販 73% ・飲食 39%
営業利益	-	0.3億円	

※現況ベースは、H22 交通量及び近隣道の駅の実績立寄率から算出した値

<近隣道の駅の実績と専門家のアドバイスを踏まえた収支シミュレーション>



なお、本目標は、類似の道の駅と比較した場合、交通量や商圈人口など条件の違いはあるものの、施設の魅力による集客増や高速道路による交通量の増加を考慮すると十分に達成可能な範囲にあると考えられます。

7. 整備・運営手法

1 整備・管理運営方式

(1) 整備・管理運営方式の分類

- 管理運営方式としては一般に、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」方式などがあります。

「道の駅」の整備・管理運営方式の分類

事業スタイル	公設民営	P F I (BTO)	民設民営	民間設置 (特区限定)
設置者	市	市	市	民間
事業地の造成	市	市	市	民間
土地の所有	市	市	市	民間
建築物の建設	市	S P C事業者	民間事業者	民間事業者
建物の所有	市	市	民間事業者	民間事業者
運営者	指定管理者 (第3セクター、民間事業者等)	S P C事業者	民間事業者	民間事業者
メリット	<ul style="list-style-type: none"> 行政の意向を踏まえた施設の整備・運営ができ、道の駅の整備目的の達成や公益性の発揮が期待できる。 民間ノウハウを活かして効率的、効果的な施設運営ができる。 	<ul style="list-style-type: none"> 設計、施工、運営、維持管理まで一貫して同じ事業者が行うため、整備・運営方針にぶれがなく、事業全体の効率性が向上する。 契約期間で整備を分割してP F I事業者へ支払うことになり、単年度あたりの行政の支出は低減される。 	<ul style="list-style-type: none"> 民間ノウハウを最大限に活用して収益性の高い事業運営が期待できる。 市の負担は用地に関する部分のみとなること、市の財政的な負担が軽減される。 	<ul style="list-style-type: none"> 同左 市の財政的負担は限定的となる。
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> 短期間で指定管理者が交代した場合、ノウハウの蓄積を妨げる恐れがある。 設計、施工、運営、維持管理までの一貫性が担保できない可能性がある。 	<ul style="list-style-type: none"> P F I導入可能性調査及び事業者の選定に時間と費用を要する。 P F I事業者の利益が優先され、道の駅の公益性や地域振興への貢献が軽視される可能性がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 建物の建設費用や初期投資など資金力があることが必須となることから事業者が限定的になる。 民間事業者の利益が優先され、道の駅の公益性や地域振興への貢献が軽視される可能性がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 同左
評価	公益性の担保	◎	△	△
	地域貢献	◎	△	△
	収益性	○	◎	◎
	市の財政負担	△	△	○
	ランニングコスト	○	○	△
道の駅の事例	「あつみ」(しゃりん) 「鳥海」(遊佐町)	「針テラス」(奈良県)	「萩しーまーと」(山口県)	事例なし

(2) 管理運営方式の選定

採算性シミュレーションの結果から、公設民営方式が適当と考えられます。

ただし、本「道の駅」は、販売促進等に関して民間ノウハウの活用が極めて大きな要素を占める事業運営が必要なことから、民設民営やP F Iの可能性についても検討を行ったうえで、整備・管理運営方式を選定します。

2 運営者と運営組織体制

(1) 全体運営者の選定管理運営者の選定方針

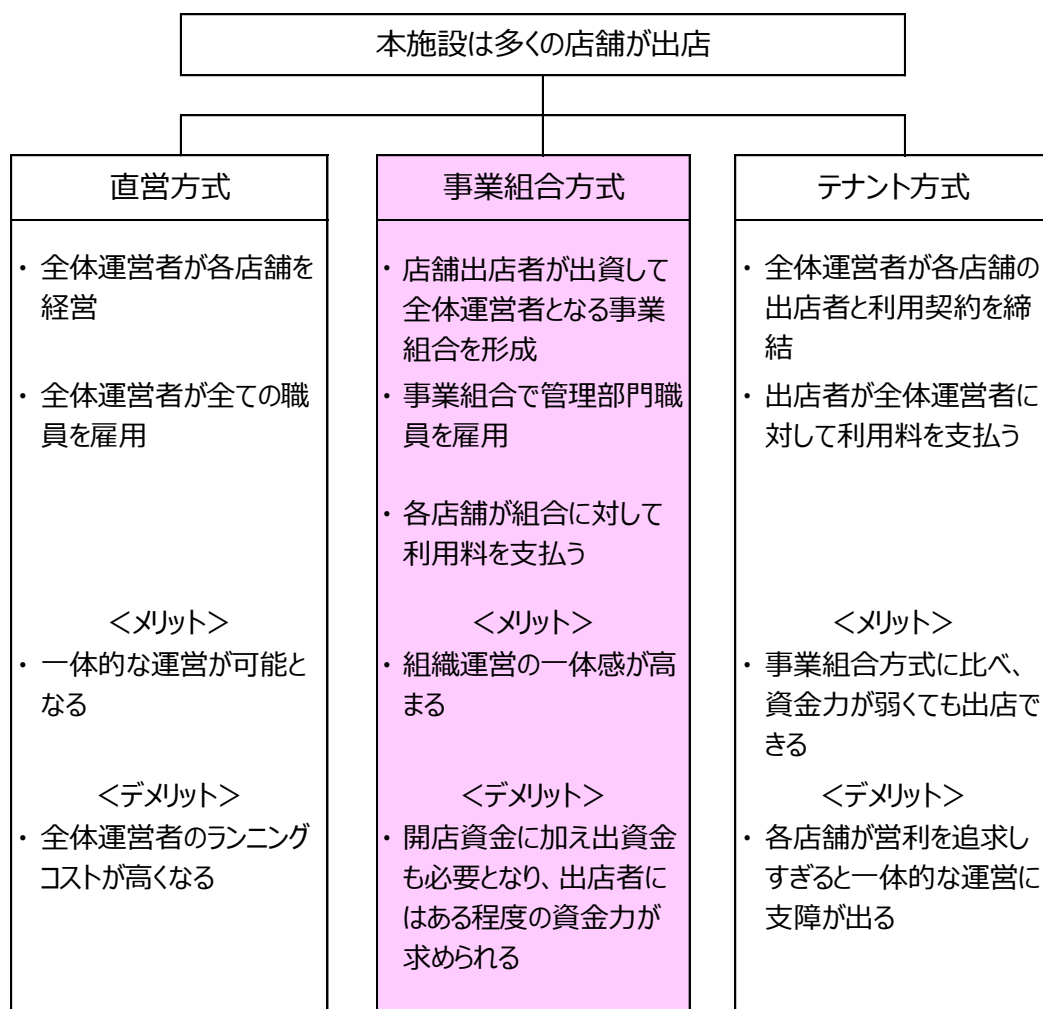
「道の駅」全体の管理運営を担う全体運営者となる主体は、第三セクター、事業組合、SPC（特定事業会社）、民間事業者等が考えられます。

管理運営者の選定にあたっては、下記の条件を考慮して検討する必要があります。

- ・商業ノウハウ
- ・プロデュース力
- ・事業継続性
- ・地域貢献

(2) 運営組織体制

本「道の駅」は多くの店舗が出店する形式であることから、運営組織は大きく分けて下記の3つに分類されます。



全体的なバランスの観点から、本「道の駅」のスタイルにおいては「事業組合方式」が適していると考えられます。

運営組織体制の決定にあたっては、全体運営者の選定と合わせて他の方式も含め総合的に検討を行います。

8. 道の駅へのアクセス・施設配置

1 高速道路から使いやすい道の駅へのアクセス

(1) 基本方針

日沿道開通後は、温海地域を通行する自動車の約8割が日沿道を利用するものと推測されており、日沿道を活用した温海地域の活性化と市全体の交流人口拡大を図るためには、日沿道利用者を如何にして取り込むかが重要な課題です。

また、鼠ヶ関IC（仮称）付近に道の駅を整備するにあたっては、関所という歴史遺産を活かしてゲートウェイ型の道の駅を目指しており、地域外の利用者に如何により多く立ち寄ってもらえるが重要です。

以上のことから、より多くの来訪者が立ち寄ってもらえる道の駅にするためには、その配置・レイアウトにおいては、高速道路からの視認性・案内性が高く、専用通路を設けるなど施設への出入りがしやすいことが優先すべき条件であると考えます。

(2) 今後の方向性について

- 建物の位置については高速道路からの視認性で有利な案を採用するものとし、外観等においても視認性が有利になるよう配慮のうえ今後検討を進めます。
- ICからの乗り降りがスムーズに出来るように国道345号線側に出入口を設けるほか、地域住民や一般道利用者も利用しやすいように国道7号線側にも出入口を設けます。
- 高速道路と一般道路の両方に道の駅の案内標識の設置する方向で関係機関と協議を進めるものとし、より効果的な方法について意見交換をしながら検討を進めます。

(3) その他

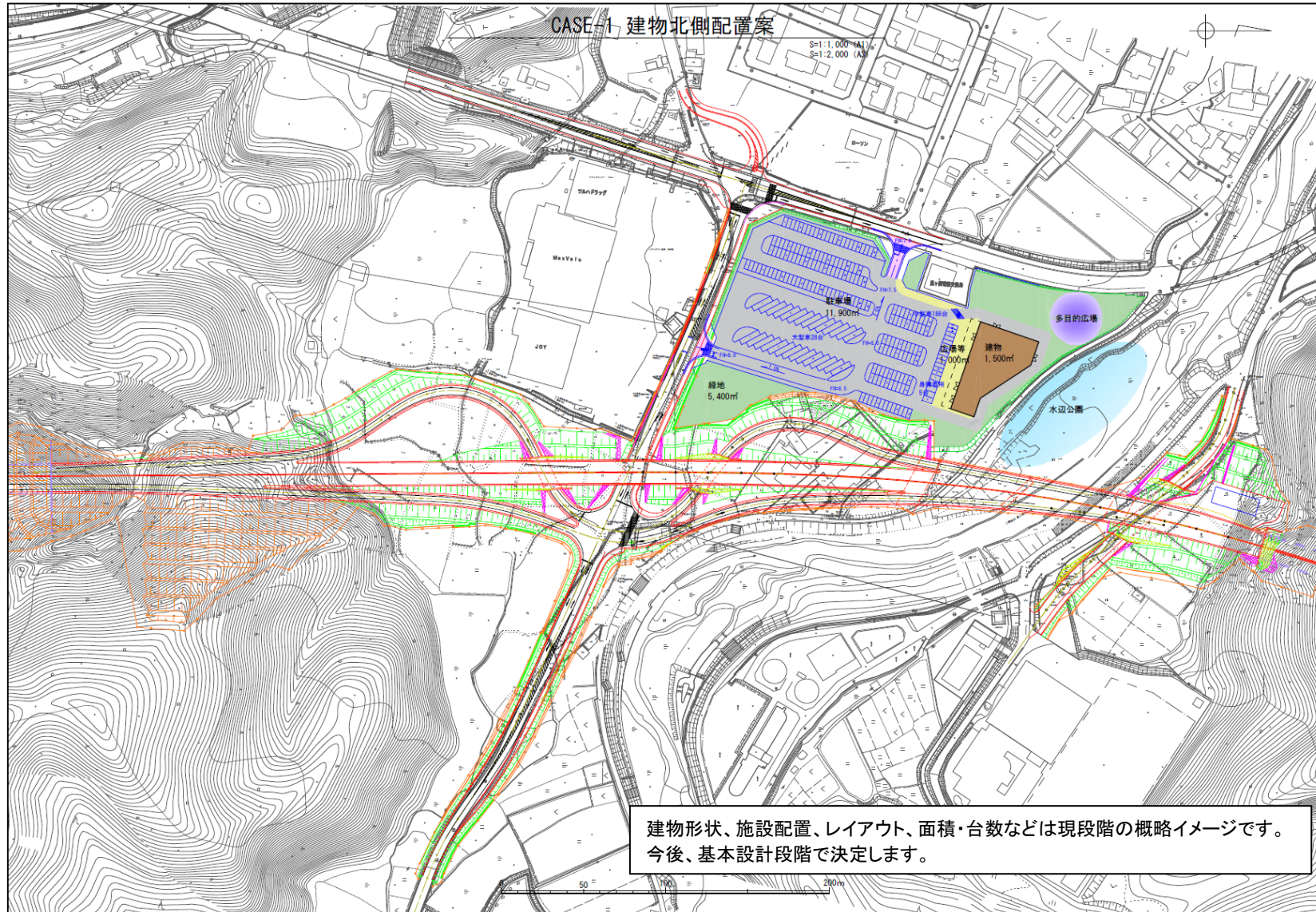
- 高速道路利用者がより利用しやすい施設とするために、下り線ランプからの専用通路について、制度的・技術的可能性を関係機関と意見交換をしながら、その実現に向けて今後も検討していきます。

2 高速道路から使いやすい施設配置

各施設の配置は以下の方針に基づいて検討します。

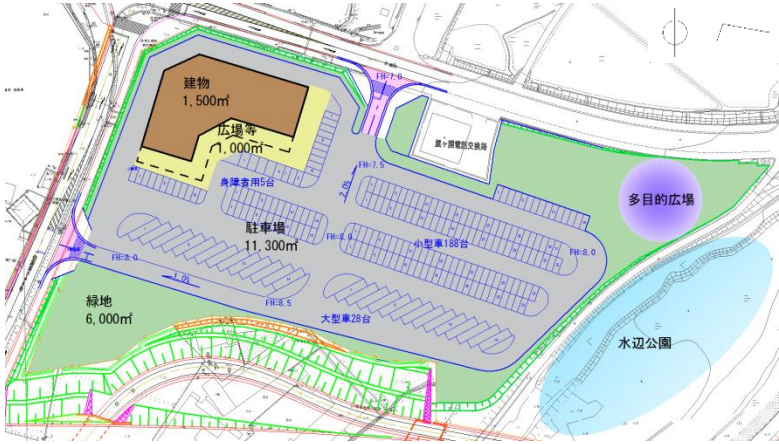
- 日沿道本線及び国道7号を走行する車両から視認しやすいこと
- 車両動線及び歩行者動線の安全性・利便性が確保されていること
- 冬季の季節風などの自然条件を考慮した配置とすること
- 駐車場や緑地帯をヘリポートとして活用すること
- 将来的な拡張スペースを考慮すること

施設概略イメージ図



※高速道路利用者の利便性向上を図るため、下り線ランプからの専用通路について、制度的・技術的可能性を今後も検討します。

表 8-1 施設配置計画案

		CASE-1	CASE-2	CASE-3
概要		建物を河川側に配置した案	建物を国道7号と国道345号の交差点付近に配置した案	建物を敷地中央の国道7号側に配置した案
平面図				
敷地盛土		1～2m	1～2m	1～2m
アクセス	国道345号	○ 敷地南部の出入口から。 IC交差点からの距離：約120m	○ 敷地南部の出入口から。 IC交差点からの距離：約120m	○ 敷地南部の出入口から。 IC交差点からの距離：約120m
	国道7号	○ 敷地西側中央部の出入口から。 国道7号に右折車線を設けることにより右折進入可能。	○ 敷地西側中央部の出入口から。 国道7号に右折車線を設けることにより右折進入可能。	△ 敷地北部の出入口から。 国道7号に右折車線を設ける場合に交差点位置が限定される。 日沿道を利用する大型車はCASE-1, CASE-2よりも約180m長く迂回してICに戻らなければならない。
施設・建物の視認性	日沿道下り線 (新潟→山形)から見て	◎ 県境のトンネルを抜けた後、進行方向から殆ど目をそらすことなく、視野の中に建物が入ってくる。	△ 県境のトンネルを抜けた直後は、建物はイオンタウンの背後に位置する。建物をはっきり視認できる地点まで進むと、進行方向から大きく左に目を向けなければならない。	○ CASE-2と同様であるが、進行方向から目をそらす角度は小さく、CASE-2よりも視認性は良い。
	日沿道上り線 (新潟←山形)から見て	○ トンネルを抜けた直後は建物が最も大きく近くに見えるが、駐車場が建物の陰になっているため、暫く進んで駐車場が見え始めないと休憩施設であることを認識しにくい可能性がある。	△ トンネルを抜けた直後から手前に駐車場、奥に建物が見えるが、建物が最も遠いので、視認性はやや低い。	○ トンネルを抜けた直後から手前に駐車場、敷地中央に建物が見える。CASE-2より建物が手前にあるため視認性は比較的良好。
建物正面の向き		◎ ・南向きのため一日中日当たりが良い。	△ ・北東向きのため朝を除いて日陰になる。 ・冬季の西風は防ぎやすい。	○ ・南東向きのため東面は午後日陰になる。 ・冬季の西風は防ぎやすい。
駐車場内の車両動線・歩行者動線		○ ・大型車の動線と歩行者動線が交わるのは国道との出入口2箇所を繋ぐメイン車路のみである。 ・建物に近い北側ブロックに小型車ますの45%があるので、南側ブロックに駐車する機会は混雑時のみとなる。	△ ・北側ブロックの大型車の動線が長く、小型車や歩行者と混合するため、安全性にやや問題がある。 ・建物に近い南側ブロックにある小型車ます数が27%と少ないため、国道との出入口2箇所を繋ぐメイン車路を歩行者が頻りに横断しなければならない。	◎ ・各駐車ますから建物までの距離に大きな差が無い。 ・大型車の動線と小型車を利用する歩行者の動線が交わらないため、安全性が高い。
建物と屋外施設との位置関係		◎ 建物と多目的広場や親水エリア（水辺公園）が隣接しており相互利用がしやすい。	△ 建物と多目的広場や親水エリア（水辺公園）が離れており相互利用がしにくい。	△ 建物と多目的広場や親水エリア（水辺公園）が離れており相互利用がしにくい。
総合評価		建物の視認性、日当たりの良さ、敷地全体の使い勝手の良さなど、多くの点で優れている。 ◎	建物の視認性、日当たり、駐車場の安全性、敷地全体の使い勝手などが劣っている。 △	駐車場内利用動線の安全性と利便性に優れるが、建物の視認性や敷地全体の使い勝手などでCASE-1に劣る。 ○

※ ◎:優れる ○:普通 △:劣る

※検討の結果、CASE-1が優れると考えられますが、今後、基本設計段階で決定するものとします。

9. 建築・意匠

1 建築・意匠の方針

各施設の配置は以下の方針に基づいて検討します。

- 日沿道本線及び国道7号を走行する車両から視認しやすいこと
- 柔軟性、融通性のある店舗ユニットとすること
- 光熱水費等の維持管理コストを低減すること
- 親しみやすさ、懐かしさを感じさせる内装とすること
- 軒先を長くする（イベント等での活用）
- 関所としてのイメージのデザイン化を図ること
- 県産木材（温海杉）の使用に努め、建築物の木質化を図ること



写真 8-1 近世念珠関址

10. 道の駅の整備手法

1 道の駅としての整備

「道の駅」は主に市町村が設置し、国土交通省が登録する道路休憩施設であり、平成28年10月現在、全国で1107駅が登録されています。

元々、ドライバーが立ち寄るトイレ・休憩施設として生まれた「道の駅」は、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ており、地域の創意工夫で「道の駅」を地域活性化の拠点とする取組みが進展しています。

本施設についても、「道の駅」として整備を行います。

◆「道の駅」の目的・機能・コンセプト（出典：国土交通省HP）

○目的

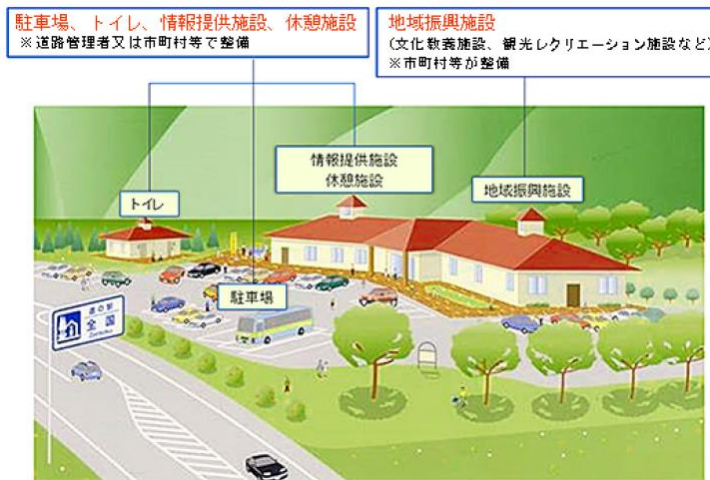
- ・道路利用者への安全で快適な道路交通環境の提供
- ・地域の振興に寄与

○機能

- 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

○基本コンセプト

- 地域とともに作る個性豊かなにぎわいの場



道の駅の施設配置（出典：国土交通省HP）

2 道の駅のメリット

道の駅として整備する場合のメリットは、次のとおりです。

- ・全国的な「道の駅」のネットワークの中でPRできる
- ・高速道路本線及び一般道に道の駅の案内標識を設置できる
- ・道路管理者の支援が受けられる
(一体型の場合、トイレ、情報提供施設、駐車場の一部を道路管理者が整備)

3 道の駅の整備手法

道の駅の整備手法としては、道路管理者と設置者である市町村等が分担して整備する「一体型」と、設置者である市町村等で全てを整備する「単独型」との2種類があり、それぞれの整備主体と整備対象施設との関係は下図で示されています。

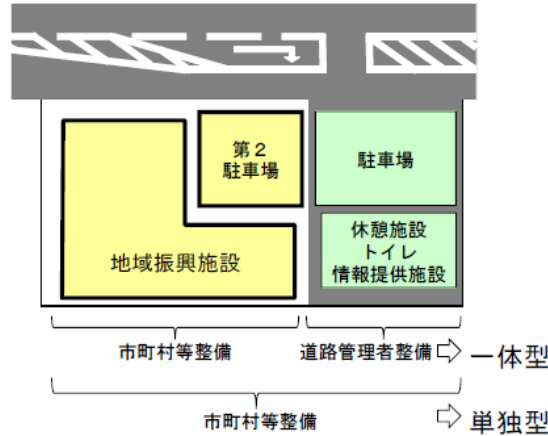
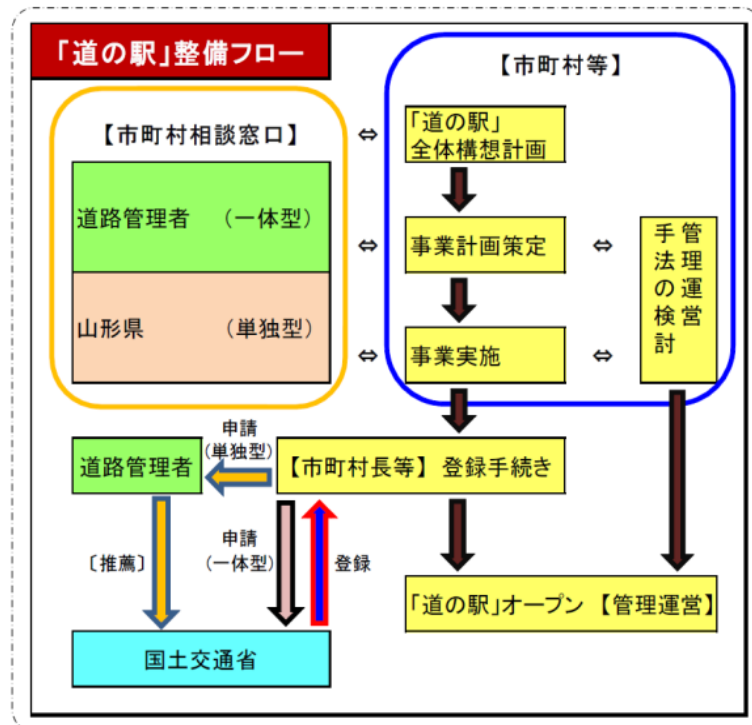


図 9-1 道の駅の整備主体と整備内容（出典：国土交通省HP）

本施設を「道の駅」の「一体型」と「単独型」のどちらの手法で整備するかについては、費用負担等を考慮すると道路管理者から支援を受けられる「一体型」が望ましいものと考えられます。

「一体型」での整備を目指し、道路管理者と協議を行っていきます。



（出典：やまがた道の駅ビジョン 2020）

11. 概算整備費

1 概算整備費

施設の造成及び建築工事等に関わる概算整備費を示します。

図 10-1 概算整備費

	種別	単位	数量	単価	金額 (百万円)	備考
造成 工事	敷地盛土	m3	41,160	0 千円/m3	0	※1
	駐車場	m2	13,000	20 千円/m2	260	
	広場	m2	1,000	25 千円/m2	25	
	緑地	m2	5,400	2 千円/m2	12	
	アクセス道路	m	35	220 千円/m	8	
	屋外照明設備	基	12	600 千円/基	7	
	EV充電設備	式	1	5,000 千円/式	5	
	外柵	m	350	26 千円/m	9	
イン フラ 工事	上水	m	110	25 千円/m	3	
	下水	m	110	24 千円/m	3	
	電力・通信線	m	500	33 千円/m	17	
	用水路付替え	m	300	46 千円/m	14	
土木工事費計					362	
建築工事費		m2	1,500	400 千円/m2	600	※2
用地費及び補償費		m2 棟	20,580 8		140	
概算整備費計					1,101	

上記は現在、想定しうる範囲内において、参考として施設整備にかかる概算費用を算出したもので、全体事業費ではありません。

詳細については、今後、現地踏査及び検討のうえ基本設計の段階で再度算出します。

- ※1 敷地盛土は、日沿道事業の残土処理の一環として、高速道路事業者側で盛土造成することが可能と想定し、費用無しとしています。
- ※2 建築物に関わる概算工事費は、近隣の道の駅の事例を参考にして、建築本体工事費と機械・電気設備工事費を合わせて約6.0億円と想定しています。
- ※3 下記の費用は現時点で不確定のため、対象外としています。
(防災支援設備、水辺公園整備費、支障物件等の撤去・移転費用など)
- ※4 本事業にかかる測量設計費、用地調査費用、各種検討費用は対象外としています。
- ※5 道路管理者が整備する可能性のある駐車場、トイレ、休憩施設は上記に含まれますが、情報提供機器等の設備費用は対象外としています。

2 活用を見込む補助制度

施設整備にあたっては、導入施設の内容等を踏まえ、各種補助制度を積極的に活用することを前提として、整備内容を検討していくこととします。

活用を見込む補助制度の例

項目	事業名	主管省庁	助成率
飲食、物産販売、 フードコートなど	農山漁村活性化プロジェクト交付金	農林水産省	1/2
E V急速充電器	次世代自動車充電インフラ整備補助金	経済産業省	定額等
防災設備	社会資本整備総合交付金	国土交通省	55/100
観光案内所	やまがた道の駅緊急整備支援事業費補助金	山形県	1/2

12. 事業スケジュール

＜道の駅オープン想定時期＞
あつみ温泉IC～鼠ヶ関ICの開通と同時期：平成35年度

1 オープン想定時期

本「道の駅」は、日沿道をツールとして活用することを検討の出発点としていることから、「道の駅」のオープン時期は、少なくとも日沿道（朝日温海道路）のあつみ温泉IC～鼠ヶ関IC（仮称）の開通に合わせる必要があると考えます。

高速道路の供用開始までの一般的な目安は、事業化から10年程度と言われていることから、あつみ温泉IC～鼠ヶ関IC（仮称）の供用開始時期は平成35年度頃になることを想定し、同時期に「道の駅」をオープンすることを目指します。

2 スケジュール

本基本計画をもとに今後の事業化に向けた概略スケジュールを下表に示します。

表 11-1 休憩施設オープンまでの概略スケジュール

	H28年度	H29年度	H30年度	H31年度	H32年度	H33年度	H34年度	H35年度
基本計画策定	■							
測量		■						
造成基本・実施設計		■						
用地取得			■					
造成工事				■				
建築物整備					基本設計	実施設計	建設工事	
管理運営			■ 運営計画		■ 運営準備			

道の駅
オープン

13. 今後の取組み

1 今後の課題

- ① 日沿道下り線ランプからの専用通路の制度的・技術的可能性の検討
 - ・高速道路利用者がより利用しやすい「道の駅」にするために、下り線ランプからの専用通路について、制度的・技術的可能性を関係機関と意見交換をしながら、先進事例の状況も見つつ、その実現に向けて今後も検討していきます。
- ② 道路管理者との「一体型」による道の駅の整備と登録申請
 - ・一体型での「道の駅」の整備を目指し、道路管理者と相談しながら、登録申請に向けた協議を行います。
- ③ 道の駅「あつみ」との機能のすみわけ、連携のあり方
 - ・道の駅「あつみ」の設置者として、日沿道全線開通後の交通量の変化の見通しを踏まえた道の駅「あつみ」の今後のあり方について、運営者と協議・検討を行います。
 - ・上記の協議・検討と並行して、具体的な道の駅「あつみ」との機能のすみわけや連携のあり方について検討を行います。
- ④ 村上市との連携
 - ・村上市の自治体関係者や関係団体等と意見交換をしながら、本道の駅への店舗出店や地域・観光情報の発信等、具体的な連携内容について調査・検討を行います。

2 今後の要検討事項

- ① 日本海沿岸東北自動車道の事業とのスケジュール調整
 - ・本道の駅の事業地の造成にあたっては、日沿道のトンネル掘削残土を活用して整備予定地の造成を行うことを想定していることから、効率的かつスムーズな事業連携が行われるよう道路事業者と調整を行います。
- ② 管理運営計画の検討
 - ・本道の駅の地域振興施設は、多くの店舗が出店し、他に例のない「EAT & BUY」の物販・飲食方式を計画していることから、その実現に向けて、業種や店舗数、運営体制、EAT & BUYの展開方法、商品開発や担い手の発掘・育成などの具体的な事業計画を定める必要があります。
 - ・道の駅の企画運営に豊富な知識と経験を有する専門家や素材の生産者団体、地元との意見交換を行いながら、検討組織の設立も視野に入れ、地域振興施設の管理運営についての事業計画の策定に向け検討を行います。

- ③ 建築物の整備手法、全体運営者、組織運営体制の選定
 - ・上記の管理運営計画を基に、選定に向けた準備を行います。

- ④ 防災設備の内容
 - ・第4章でまとめた方針のもと、具体的な設備について検討を行います。

- ⑤ インバウンドの誘客体制
 - ・インバウンドの誘客に向けた受け入れ態勢や効果的な情報発信の方法等について、調査・検討します。

資料 1. 施設規模の算定

道路休憩施設に必要な施設の規模は、下記の算定フローに基づいて算出します。

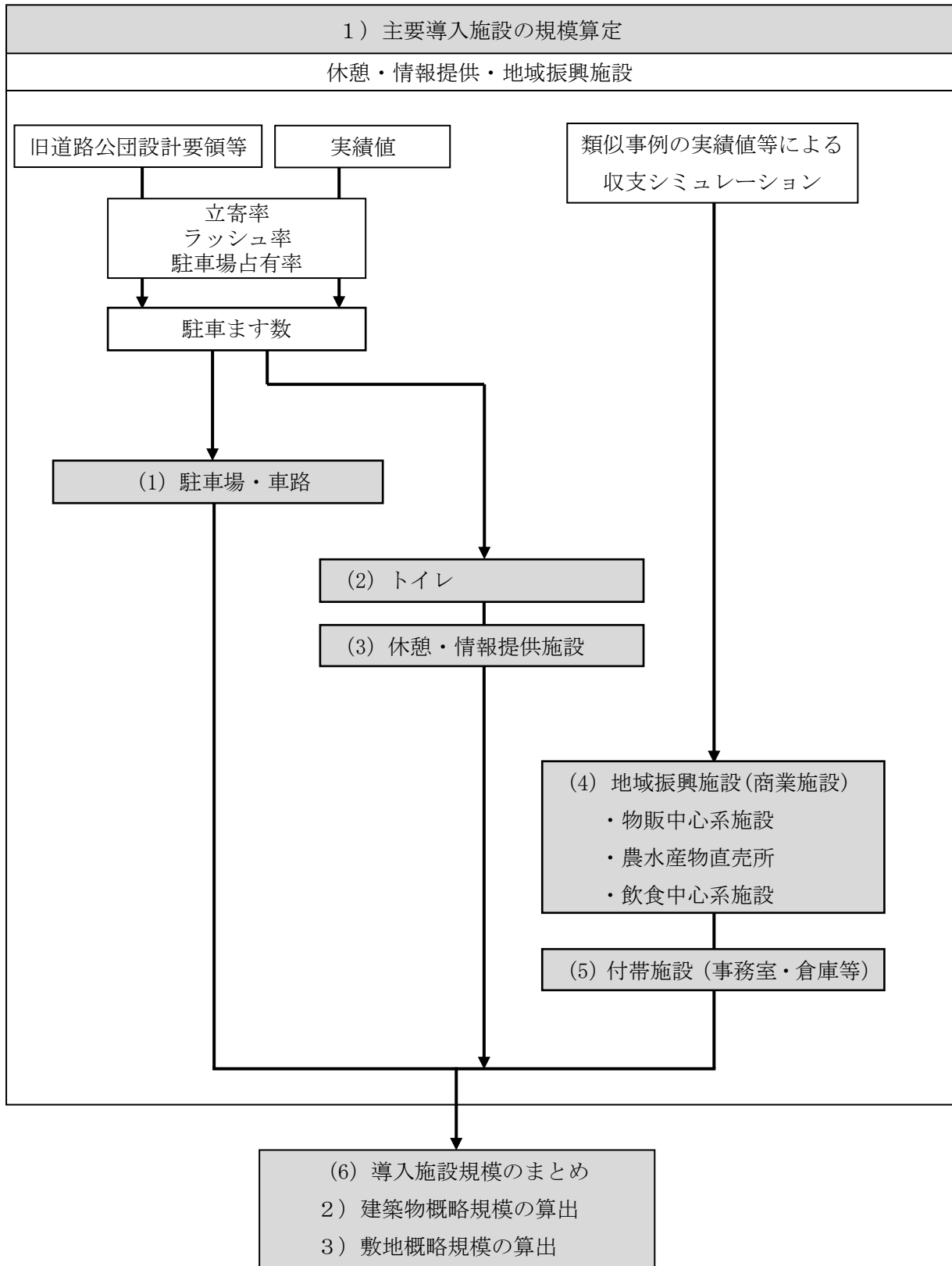


図 S1-1 施設規模の算定フロー

1) 主要導入施設の規模算定

(1) 駐車場・車路

①旧道路公団設計要領等を基にした駐車ます数の算出

a) 交通量

交通量は、朝日温海道路開通後（2030年）の計画交通量を基にします。

表 S1-1 日沿道（新潟県境～あつみ温泉 I C）の計画交通量

区間	計画交通量（台/日）
新潟県境～（仮称）鼠ヶ関 I C	8,500
（仮称）鼠ヶ関 I C～あつみ温泉 I C	11,300

出典：都市計画道路 鼠ヶ関温海線 環境調査報告書

（仮称）鼠ヶ関 I Cの前後で計画交通量の差が2,800台あります。このことは鼠ヶ関 I Cを利用する交通量が少なくとも2,800台はあるということです。したがって本休憩施設の駐車ます数の算出における計画交通量は、鼠ヶ関 I Cの交通量を含んでいる（仮称）鼠ヶ関 I C～あつみ温泉 I C区間の11,300（台/日）を基礎とします。

計画交通量における大型車混入率及び休日平日交通量比は、H22交通センサスの大型車混入率及び休日平日交通量と同等であると仮定して、大型車・小型車の区分及び休日の交通量を推計します。

表 S1-2 H22年度交通センサス（観測地点：一般国道7号 鶴岡市温海字釜谷坂）

平日・休日	24時間交通量（台）			大型車混入率	休日平日交通量比		
	小型車	大型車	合計		小型車	大型車	全車
平日	4,877	2,189	7,066	0.310	—	—	—
休日	7,627	1,254	8,881	0.141	1.564	0.573	1.257

表 S1-3 鼠ヶ関 I C周辺における平日・休日・車種別の推計交通量

鼠ヶ関 I C周辺	推計交通量（台/日）		
	小型車	大型車	計
平日	7,797	3,503	11,300
休日	12,201	2,003	14,204

b) 基準・算定式

駐車ます数の算定は、旧日本道路公団「設計要領 第四集 第11編 休憩施設」のサービスエリアの基準に従って求めます。

$$\text{駐車ます数} = \text{休日サービス係数} \times \text{計画日交通量} \times \text{立寄率} \times \text{ラッシュ率} \div \text{回転率}$$

なお、H22年度交通センサスによると、小型車と大型車で休日平日交通量比が大きく異なるので、休日サービス係数については一律の値とせず、平日・休日の交通量別に算定を行い、その最大値を必要駐車ます数とします。（小数点第1位繰り上げ）

表 S1-4 推計交通量による必要駐車ます数

項目	単位	小型車	大型車	備考
推計交通量（平日）	台／日	7,797	3,503	
推計交通量（休日）	台／日	12,201	2,003	
立寄率		0.175	0.125	道路公団設計要領 S A
ラッシュ率		0.100	0.075	道路公団設計要領 S A
回転率		2.4	2.0	道路公団設計要領 S A
算定駐車ます数	台	89.0	16.4	
必要駐車ます数	台	89	17	

推計交通量は、小型車は休日、大型車は平日が最大値となるため、駐車ます数の算定も、小型車は休日、大型車は平日の交通量を基に行います。

旧日本道路公団設計要領のサービスエリアの基準による必要駐車ます数は、小型車 89 台、大型車 17 台となります。

その他に、身体障害者用小型駐車ますを下記の規定に基づき 3 台 ($2.12 \text{ 台} = (89+17) / 50$ 以上) と設定します。

障害者用駐車場施設設置基準：総駐車場数 ≤ 200 の場合：(総駐車場数) × 1 / 50 以上 総駐車場数 > 200 の場合：(総駐車場数) × 1 / 100 + 2 以上 出典) 道路の移動円滑化整備ガイドライン、山形県福祉のまちづくり整備マニュアル
--

また、二輪車専用の駐車ますを下記の基準に基づき、4 台と設定します。

表 S1-5 二輪車専用駐車ます数

区分	計画交通量（台／日）	駐車台数（台）	面積（㎡）
S A	30,000 台以上	8	2.5m × 10.0m = 25.0 小型車 2 ます相当
	30,000 台未満	4	2.5m × 5.0m = 12.5 小型車 1 ます相当
PA	全箇所	4	2.5m × 5.0m = 12.5 小型車 1 ます相当

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 第 1 編 休憩用建築施設

②実績値（ピーク時の立寄率）に基づく算定

既存の道の駅「あつみ」の現在の駐車ます数は、小型 117 台（身障者用 2 台を除いた台数）、大型 14 台ですが、イベント等が行われる時には満車になることもあります。満車になるとお客様が入場をあきらめて通り過ぎてしまうため、駐車台数の確保は地域振興施設の売りに直結する課題です。旧道路公団の基準等による算定では、現在の道の駅「あつみ」と同程度の立寄り率を見込んだ場合に駐車台数の確保ができない可能性があるため、道の駅「あつみ」の実績値に基づいた算定を行います。

a) ピーク時立寄率の算出

道の駅「あつみ」の現在の駐車ます数と H 2 2 年度交通センサスの交通量を基準にしてピーク時の立寄率を算定します。ラッシュ率と回転率は変更しないものとし、小型車の立寄率は休日の交通量、大型車の立寄率は平日の交通量で算出します。

ピーク時の立寄率は小型車 36.8%、大型車 17.1%となります。

表 S1-6 道の駅「あつみ」の駐車ます数と交通量

項目	単位	小型車	大型車	備考
H22 交通量 (平日)	台/日	4,877	2,189	国道 7 号温海字釜谷坂
H22 交通量 (休日)	台/日	7,627	1,254	国道 7 号温海字釜谷坂
立寄率		0.368	0.171	ピーク時
ラッシュ率		0.100	0.075	道路公団設計要領 S A
回転率		2.4	2.0	道路公団設計要領 S A
駐車枿数	台	117	14	道の駅「あつみ」

b) 必要駐車枿数

日沿道の推計交通量と道の駅「あつみ」のピーク時の立寄率を用いて駐車ます数を算定します。

表 S1-7 道の駅「あつみ」の実績と推計交通量による必要駐車ます数

項目	単位	小型車	大型車	備考
推計交通量 (平日)	台/日	7,797	3,503	国道 7 号温海字釜谷坂
推計交通量 (休日)	台/日	12,201	2,003	国道 7 号温海字釜谷坂
立寄率		0.368	0.171	道の駅「あつみ」ピーク時
ラッシュ率		0.100	0.075	道路公団設計要領 S A
回転率		2.4	2.0	道路公団設計要領 S A
算定駐車枿数	台	187.1	22.5	
必要駐車枿数	台	188	23	

道の駅「あつみ」の実績値（ピーク時の立寄率）による必要駐車ます数は、小型車 188 台、大型車 23 台となります。

その他に、身体障害者用駐車枿を前記の規定に基づき 5 台 ($4.11 \text{ 台} = (188+23) / 100 + 2$ 以上) と設定します。また、二輪車用の駐車枿を前記の基準に基づき、4 台と設定します。

③ 駐車ます数のまとめ

上記①、②により算出した駐車ます数及び道の駅「あつみ」の現在の駐車ます数を比較検討します。

表 S1-8 駐車ます数集計

算定方法	単位	小型車	大型車	身障者	小計	二輪車	計
①旧道路公団設計要領	台	89	17	3	109	4	113
(道の駅あつみの駐車ます数)	台	117	14	2	133	—	133
最低限必要な駐車ます数	台	117	17	3	137	4	141
②道の駅あつみ (実績値ピーク時立寄率)	台	188	23	5	216	4	220
望ましい駐車ます数	台	188	23	5	216	4	220

「いつでも誰もが停めやすい駐車場を整備する」という目標を実現するために、最低限必要な駐車ます数は、小型車、大型車の区分ごとに、計画交通量から算出した①の値と、道の駅あつみの現在の駐車ます数の多い方の値を採用することとします。

また、道の駅あつみの立寄率を基に算出した②の値は、地域振興機能を最大限発揮する観点で望ましい駐車ます数であると考えられます。

この結果を近隣の他の「道の駅」の駐車ます数と比較してみると、概ね妥当な駐車ます数であると考えられます。

表 S1-9 近隣の主な「道の駅」の駐車ます数

都道府県	道の駅名	小型車	大型車	身障者	小計	二輪車	合計
秋田県	道の駅象潟「ねむの丘」	315	17	4	336		336
山形県	道の駅鳥海「ふらっと」	197	13	4	214		214
山形県	道の駅尾花沢「花笠の里ねまる」	56	34	2	92		92
山形県	道の駅あつみ「しゃりん」	117	14	2	133		133
山形県	計画施設	(117) 188	(17) 23	(3) 5	(137) 216	4	(141) 220
新潟県	道の駅朝日	238	20	5	263		263
新潟県	道の駅瀬替えの郷せんだ	73	5	4	82		82
新潟県	パティオにいがた	105	4	2	111		111

出典：平成 26 年度基本計画策定支援業務報告書・道の駅へのアンケート調査結果

※()書きは、最低限確保すべき台数

④ 駐車場面積

下記の基準に基づき、駐車場面積を算出します。

小型車専用駐車柵面積：長さ 6.0m × 幅員 2.5m = 15m²/台

大型車（バス、貨物車）用駐車柵面積：長さ 13.0m × 幅員 3.3m = 42.9m²/台

出典）駐車場設計・施工指針

車椅子使用者用駐車柵面積：長さ 6.0m × 幅員 3.5m = 21m²/台

出典）山形県福祉のまちづくり整備マニュアル

なお、車路の面積については、小型車・身障者・二輪車全体の駐車ます面積と同程度の面積に、大型車全体の駐車ます面積の 4 倍程度の面積を加えた値とします。

表 S1-10 駐車場面積

	単位	小型車	大型車	身障者	二輪車	計
1台あたりの駐車ます面積	m ²	15.0	42.9	21.0	(12.5)	
駐車ます数	台	(117) 188	(17) 23	(3) 5	4	(141) 220
駐車ます面積	m ²	(1,755.0) 2,820.0	(729.3) 986.7	(63.0) 105.0	12.5	(2,559.8) 3,924.2
車路面積	m ²	(1,755.0) 2,820.0	(2,917.2) 3,946.8	(63.0) 105.0	12.5	(4,747.7) 6,884.3
駐車場面積	m ²					(7,307.5) 10,808.5

車路を含む駐車場面積は、(7,307.5 m²) ~10,808.5 m²を確保する必要があります。

※()書きは、最低限確保すべき台数・面積

(2) トイレ

①基準・算定式

トイレの便器数や標準的な面積は、表 6-11 サービスエリアの公衆トイレ標準規模により求めます。なお、トイレの規模算定における駐車ます数は、最低限必要な駐車ます数として算定した(小型117台、大型17台、身障者3台)計137台を用います。

表 S1-11 SAの公衆トイレ標準規模

駐車ます数	便器数(個)					標準的な 面積(m ²)
	男(小)	男(大)	女	身障者用	合計	
251台以上	30	10	30	1	71	350
250~201	25	8	25	1	59	290
200~151	20	7	20	1	48	240
150~101	15	5	15	1	36	180
100台以下	10	3	10	1	24	120

出典：旧日本道路公団 設計要領第四集

(3) 休憩・情報提供施設

駐車ます数を基にして「東日本高速道路株式会社 設計要領 休憩用建築施設」の「休憩所の標準規模」を参考に算出します。

トイレの規模算定に準じて駐車ます数を 137 台とみなすと、表 6-14 では 101 台以上 150 台以下に該当しますので、休憩・情報提供施設の面積は 170 m²となります。

表 S1-12 休憩所の標準規模

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：東日本高速道路株式会社 設計要領 第六集 建築施設編 第 1 編 休憩用建築施設

(4) 地域振興施設 (商業施設)

- 物産販売・飲食施設の構成内容については、物販と飲食が一体となった「E a t & B u y 機能」として整備することとしました。
- したがって、その規模算定に関しては、第一に、物産販売・飲食施設を一体として取り扱い、客数、客単価から導かれる売上、原価、人件費、管理費等の人件費等の経費、その差額として計算される営業利益（金利償却前営業利益）の収支シミュレーション結果（詳細は後述）をベースに物産販売・飲食施設全体の施設規模を検討しました。
- 第二に、物産販売・飲食施設は「E a t & B u y 機能」ではあるが、その中味は機能の性格上、物販中心系施設、飲食中心系施設、農水産物直売所に分解されるので、第一で求めた物産販売・飲食施設全体の施設規模をこれら 3 種の施設別に割り振ることとしました。

①物産販売・飲食施設全体の施設規模

- 資料-2 より、商業施設全体の販売有効床面積は 700 m²程度が適切との結論が得られます。(600 m²では収支は黒字が見込まれるものの建物が狭小の印象があり今後の集客増を考えた場合に難点がある。800 m²以上では収支の赤字幅が大きく、採算的にきびしい方向になります。)
- 有効床面積比率（延べ床面積に占める販売有効床面積の割合。以下、レンタル比）は本件のアドバイザーの経験に基づく助言により 0.7 としました。レンタル比を高めれば床面が効率的に利用されるため、同比は高いほうが望ましく、0.7 とはほぼ上限値に近い値です。(レンタル比をこれ以上にすると、入り口、通路などが狭小となり、施設内の人の移動に支障をきたすおそれがあります。)
- したがって、以下に設定します。ただし、これらには事務室、倉庫等のいわゆるバックヤードは含みません。

商業施設の延べ床面積 = 1,000 m²

商業施設の販売有効床面積は 700 m² (レンタル比 0.7)

②物販中心系施設、農水産物直売所、飲食中心系施設別の施設規模

○収支シミュレーションの結果、および本件のアドバイザーの助言に基づき、物販中心系施設、飲食中心系施設、農水産物直売所の販売有効床面積比率は、物販中心系施設：農水産物直売所：飲食中心系施設＝52.5：17.5：30.0 としました（物販：飲食＝70:30、物販のうち 1/4 を産直としました）。

○よって、施設別の床面積は下表のとおりです。

表 S1-13 商業施設の施設別床面積

施設名	床面積
物販中心系施設	367.5 m ² (52.5%)
農水産物直売所	122.5 m ² (17.5%)
飲食中心系施設	210.0 m ² (30.0%)
小計	700.0 m ² (100.0%)
フードコート 共用部分	300.0 m ²
合計	1,000.0 m ²

(5) 付帯施設（事務室・倉庫等）

事務室、倉庫などを設置できるよう、70.0 m²を確保します。

(6) 導入施設規模のまとめ

上記算定結果より、望ましい主要導入施設規模を下表に示します。

表 S1-14 主要導入施設規模のまとめ

導入施設		規模	備考
休憩施設	駐車場	小型車用駐車枠数 (117) 188 台 大型車用駐車枠数 (17) 23 台 身障者用駐車枠数 (3) 5 台 二輪車用駐車枠数 4 台 (7,307.5) 10,808.5 m ²	計画交通量及び既存の「道の駅」の事例を参考に算定
	トイレ	男(小)便器 15 個 男(大)便器 5 個 女(大)便器 15 個 身障者用便器 1 個 総便器数 36 個 180.0 m ²	駐車ます数を基に、「旧日本道路公団設計要領 第四集 第 11 編 休憩施設」等を参考に算定
休憩・情報提供施設		170.0 m ²	駐車ます数を基に、「東日本高速道路株式会社 設計要領 第六集 建築施設編 第 1 編 休憩用建築施設」を参考に算定
地域振興施設 (商業施設)	物販中心系施設	367.5 m ²	収支シミュレーションの結果、商業施設の販売有効床面積は 700 m ² が適切との結論
	農水産物直売所	122.5 m ²	
	飲食中心系施設	210.0 m ²	商業施設の販売有効床面積 700 m ² ÷ レンタブル 0.7 = 延べ床面積 1,000 m ² 延べ床面積 - 販売有効床面積 = フードコート・共用部分 300 m ²
	フードコート・共用部分	300.0 m ²	
運営・管理施設	事務室、倉庫等 70.0 m ²	付帯施設面積 = 事務室、倉庫等	

※ 上記規模は目安であり、実際の施設規模は建築設計の段階で決定します。

※()書きは、最低限確保すべき台数

2) 建築物概略規模の算出

(1) 主要導入施設スペース

主要導入施設の内、駐車場のみを屋外施設とし、他施設を屋内施設（建築物）とします。

(2) その他スペース

主要導入施設以外に、その他のスペース（風除室、廊下、機械室等）として必要な面積を、主要導入施設面積の 20% と仮定して求めると、1,250 m² × 20% = 250 m² となります。

(3) 建築物概略規模（延べ床面積）

建築物の概略規模（延べ床面積）は、1,250 m²（主要導入施設面積）＋250 m²（その他の面積）＝1,500 m²となります。

表 S1-15 建築物概略規模

種 別			面積 (m ²)
屋 内 主 要 導 入 施 設	休憩施設	トイレ	180.0 m ²
	休憩・情報提供施設	フードコートと兼用を想定	(170.0 m ²)
	地域振興施設 (商業施設)	物販中心系施設	367.5 m ²
		農水産物直売所	122.5 m ²
		飲食中心系施設	210.0 m ²
		フードコート 共用部分	300.0 m ²
	運営・管理施設	事務室、倉庫	70.0 m ²
	小 計		1,250.0 m ²
その他スペース	風除室、廊下、機械室等	250.0 m ²	
建築物概略規模（延べ床面積）			1,500.0 m ²

※ 上記規模は目安であり、実際の施設規模は建築設計の段階で決定します。

3) 敷地概略規模の算出

敷地概略規模は、駐車場面積、建築物の建築面積、ヘリポート面積、広場・緑地及びバックヤード等の面積の合計と考えられます。

表 S1-16 敷地概略規模

種 別	面 積 (m ²)
車路を含む駐車場面積	(7,300) 10,800 m ²
道路休憩施設建築面積 (建築物を平屋と考え、床面積を建築面積と仮定)	1,500 m ²
ヘリポート面積 (40m×40mと仮定)	1,600 m ²
広場・緑地・バックヤードなど (建築面積の3倍＋車路を含む駐車場面積の30%と仮定)	(6,690) 7,740 m ²
敷地概略規模	(17,090) 21,640 m ²

※ 上記規模は目安であり、実際の施設規模は建築設計の段階で決定します。

※()書きは、最低限確保すべき面積

資料2. 収支シミュレーション

1) 地域振興施設の収支検討

(1) 収支シミュレーション諸元の設定

①売上

- ・客単価は近隣類似施設の事例（1,147 円／人）から安全側にみて（売上を過小にみる）1,100 円／人としました。
- ・客数（レジ通過客数）は道路交通量に依存するとの前提で、近隣類似施設の事例から年間交通量の 10.91%を客数（レジ通過客数）としました。
- ・売上は、客単価×客数により表 12-2 のとおり 335,655 千円／年～536,802 千円／年の間の値をとると推計されます。また、部門別売上構成比は近隣類似事例の部門別売上効率（千円／㎡）×部門別販売有効床面積（㎡）から推計して、物販：産直：飲食＝66.5：5.5：28.0 としました。

表 S2-1 類似事例の客単価、客数等

	近隣 A 施設	B 施設	C 施設	D 施設
①客単価	1,147 円	1,006 円	1,016 円	1,291 円
②交通量	2,796,890 台／年	3,840,895 台／年	6,197,960 台／年	2,648,025 台／年
③客数 (レジ通過客数)	305,216 人／年	553,766 人／年	667,521 人／年	416,791 人／年
④レジ通過率 (③÷②)	10.9%	14.4%	10.8%	15.7%

表 S2-2 売上算定の諸元

項目	数値	根拠等
客単価	A. 1,100 円／人 (税込)	近隣の道の駅事例から推定
客数 (レジ通過客数)	B. 305,141 人／年 C. 488,002 人／年	<ul style="list-style-type: none"> ・ H22 年度交通センサスペース = (2,796,890 台／年) × 10.91% ・ 本件の計画交通量ベース = (4,472,980 台／年) × 10.91%
売上	335,655 千円／年 536,802 千円／年	<ul style="list-style-type: none"> ・ A. × B. (最小値) ・ A. × C. (最大値)
部門別売上構成比	物販：産直：飲食＝ 66.5：5.5：28.0	近隣の道の駅事例の部門別売上効率（千円／㎡）×部門別販売有効床面積（㎡）から推計

②経費

(1)原価

- ・売上高原価率（売上高に占める材料、仕入れ等の原価の割合）は物販、産直、飲食の各部門別に 12-4 のとおり設定しました。類似施設の実績（表 12-3）を踏まえ本件アドバイザーからの助言をもとに通常の一般的な道の駅の原価率水準よりも高めに設定しています。
- ・これは、基本コンセプトの基本方針に沿い、「食」を核とした地場素材活用にこだわり、地場の良質な素材を仕入れるためです。

(2) 人件費

- ・人件費単価は類似施設の事例から、2,524 千円／人年としました。人員数は近隣類似施設の事例（表）から床面積あたりの人員数を計算し、これに本件アドバイザーからの助言に基づき、「Eat &Buy」方式（詳細は後述）による人員増を加味（上乘せ）しました。人件費単価×人員数によって人件費が算定されます。

(3) 福利厚生費、維持管理費

- ・福利厚生費率、維持管理費率は近隣類似施設の事例（表 12-3）を参考に、それぞれ人件費の 17.8%、売上高の 14.8%に設定しました。それぞれ人件費、売上高にこれらを乗じ福利厚生費、維持管理費が算定されます。

表 S2-3 類似事例の原価、人件費等

	近隣 A 施設	B 施設	C 施設	D 施設
①原価率	57.3%	72.1%	55.4%	56.3%
②人件費単価	2,797 千円／人年	2,524 千円／人年	1,786 千円／人年	2,091 千円／人年
③福利厚生費率	17.8%	14.7%	16.2%	15.5%
④維持管理費率	14.8%	15.2%	23.3%	20.3%

表 S2-4 経費算定の諸元

項目	数値	根拠等
売上原価率	D. 物販原価率=73% E. 産地直売=80% F. 飲食原価率=39%	近隣の道の駅事例、本件アドバイザーからの助言による
人員数	G. 面積あたり人員数× 床面積+α	ただし、近隣の道の駅事例、本件アドバイザーからの助言に基づき、「Eat &Buy」方式による人員増を加味（上乘せ）
人件費単価	H. 2,524 千円／人年	近隣の道の駅事例を参考
人件費	I. G.×H.	
福利厚生費	I.×福利厚生費率 (対人件費の 17.80%)	近隣の道の駅事例を参考
維持管理費	A.×維持管費率 (対売上高の 14.82%)	近隣の道の駅事例を参考

(2) 収支シミュレーション結果

①営業利益（金利償却前営業利益）

- ・以上の条件、諸元の下、売上から経費を差し引いた営業利益は平成 22 年度交通センサスに基づく交通量の下、販売有効床面積 600 m²では 177 千円／年の黒字、同じく 700 m²では 11,716 千円／年の赤字という結果となりました（表 12-5）。ただし、これは、金利および減価償却を差し引いていない金利償却前営業利益（GOP=Gross Operating Profit）、いわゆるキャッシュフローに相当するものです。
- ・また、本件の計画交通量の下では、販売有効床面積 600 m²では 43,045 千円／年の黒字、同じく 700 m²では 31,152 千円／年の黒字という結果となりました。
- ・販売有効床面積 700 m²の場合、この条件下で収支を均衡させるには客単価を 1,100 円／人のまま客数を H22 年度交通センサススペースの 305,141 人／年から 49,978 人／年（率にして 16.3%）増加させ、355,119 人／年にする必要があることがわかります。

（詳細は、別紙「収支シミュレーション結果」をご参照）

表 S2-5 収支シミュレーションの結果

【平成 22 年度交通センサスの交通量をベースにした場合の客数（レジ通過客数）305,141 人／年】

売場面積 (m ²)	①売上 (千円／年)	②原価 (千円／年)	③粗利益 (①-②) (千円／年)	④一般管販費 (千円／年)	⑤営業利益 (③-④) (千円／年)
600	335,655	214,376	121,279	121,103	177
700				132,996	▲11,716
800				144,889	▲23,610
900				156,782	▲35,503
1,000				168,675	▲47,396

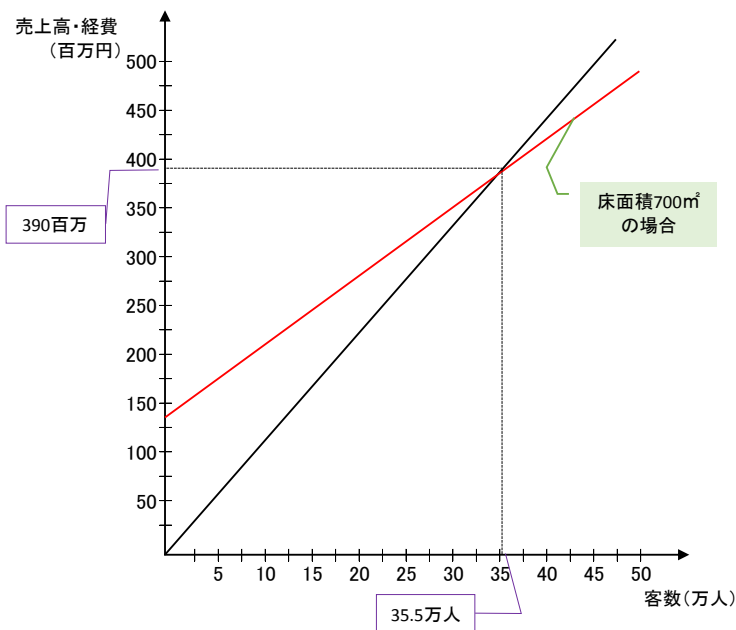
【本件計画交通量をベースにした場合の客数（レジ通過客数）488,002 人／年】

売場面積 (m ²)	①売上 (千円／年)	②原価 (千円／年)	③粗利益 (①-②) (千円／年)	④一般管販費 (千円／年)	⑤営業利益 (③-④) (千円／年)
600	536,803	342,845	193,958	150,913	43,045
700				162,806	31,152
800				174,699	19,259
900				186,592	7,366
1,000				198,485	▲4,527

【収支が均衡する(営業利益がゼロ)ための条件】

売場面積 (㎡)	客数 (人/年)	①売上 (千円/年)	②原価 (千円/年)	③粗利益 (①-②) (千円/年)
600	304,389	334,828	213,848	120,980
700	355,119	390,631	249,488	141,143
800	405,851	446,436	285,129	161,307
900	456,582	502,240	320,770	181,470
1,000	507,313	558,045	356,411	201,633

図 S2-1 損益分岐点分析 (販売有効床面積 700 ㎡の場合)



②収支シミュレーション結果の評価

- ・本シミュレーションでは客単価を低めに、売上高原価率、および人件費を高めに見積もっています。つまり収支シミュレーション上はより安全側に立った条件を設定しており、いわばストレスをかけた条件下の試算です。また、平成 22 年度交通センサスから推計した交通量に基づく客数(レジ通過客数) 305,141 人/年は、現状から考える最小値です。ストレスをかけた条件下で、この客数(レジ通過客数) 最小値をもってこの程度の赤字は十分合理的であると見るべきです。
- ・この先、高速道路整備によって交通の増大が期待されることから、客数は増えると考えられ、収支が均衡するため追加的に必要な客数(販売有効床面積 700 ㎡の場合 49,978 人)は十分手が届く範囲にあると考えられます。
- ・ちなみに、B 施設の客数は約 55 万人/年、D 施設は約 66 万人と推計されます。本件では計画交通量が達成された場合、客数(レジ通過客数)は 488,002 人/年となり、この場合は、31,152 千円/年の黒字となります。

2) 商圏分析

(1) 商圏構造

- ・本件施設の商圏を半径 10km 圏、同 25km 圏、同 50km 圏（車で 1 時間圏）に分け類似施設と比較してみた場合、各商圏の人口、世帯数は表 12-6 のとおりです。
- ・本件施設は半径 10km 圏、同 25km 圏の“近場”の人口、世帯数は類似施設に比較して劣っています。ただし、同 50km 圏（車で 1 時間圏）で見れば遜色ないレベルにあります。
- ・したがって、本件施設では“近場の商圏”のみの集客に依存しては苦しい状況が予想されます。商圏を広域的にとらえ、半径 50km 程度の距離を克服する話題性と特徴ある施設を目指し、より広域の集客力を備える必要があると考えられます。

表 S2-6 商圏人口、世帯数の比較

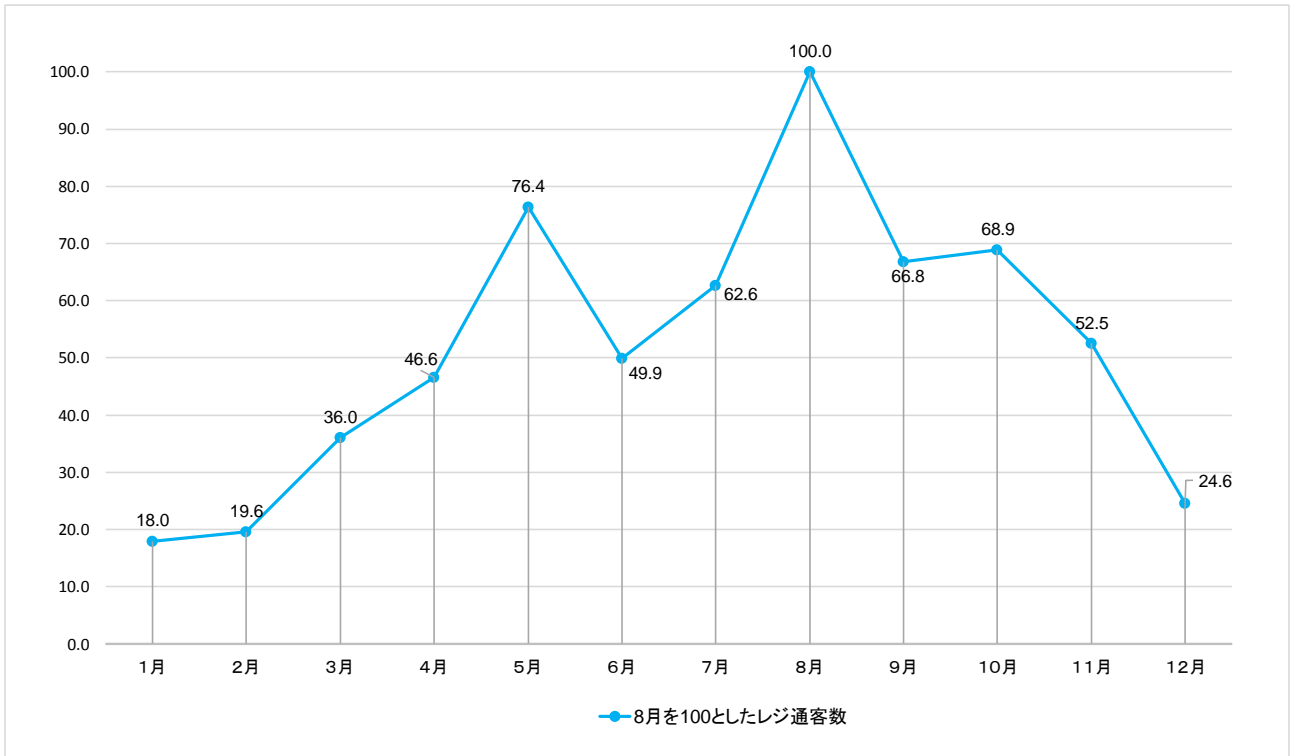
		本件施設	B 施設	C 施設	D 施設
人口 人	10km 圏	9,535	17,595	21,361	32,705
	25km 圏	24,646	145,294	93,657	74,410
	50km 圏	309,697	430,711	322,701	328,927
世帯数 (世帯)	10km 圏	3,380	5,542	7,423	11,893
	25km 圏	8,181	52,060	33,209	25,524
	50km 圏	109,870	149,341	110,356	112,094

資料：平成 27 年推計人口ほか

(2) 季節別の客数変動

- ・図 12-2 に示したのは本件近隣の施設の客数（レジ通過客数）の月別変動です。客数のピークである 8 月を 100 として、ボトムは 1 月は 18.0（8 月の約 1/6）になっているなど、冬季 12 月～2 月の来客が極端に少なく、季節別の変動が大きいことがわかります。この点は、十分に留意する必要があります。

図 S2-2 近隣道の駅の月別客数（レジ通過客数）変動



資料：近隣道の駅資料より作成

今後の進め方について

1. 今後の事務局作業等

- ・ 今回の委員会での指摘等を踏まえた基本計画案の修正
- ・ 上記の修正結果と議事内容の委員への確認
- ・ 鶴岡市計画策定会議の開催
- ・ 基本計画の策定及び公表

2. 基本計画策定までの概略スケジュール

4月下旬迄	基本計画案等の修正・確認作業 第4回事務局会議（※必要な場合のみ開催）
4月下旬 ～5月	鶴岡市計画策定会議 基本計画の策定及び公表

※上記は大幅な修正等が必要無い場合の概略スケジュール。

3. 平成29年度事業実施予定

(1) 計画予定地の測量、用地調査及び造成基本設計

地元説明を実施後、現地の測量作業に着手するとともに、用地取得に向けた調査を実施する予定。
また、造成地の基本的な設計にも着手予定。

(2) 管理運営計画の検討着手

道の駅の企画運営に豊富な知識と経験を有する専門家や生産者団体、地元との意見交換を行いながら、今後の検討組織の設立も視野に入れ、全体運営者、参画事業者、組織運営体制等の在り方など地域振興施設の管理運営に関する検討に着手する。