

道の駅あいの土山再整備基本計画

令和4年(2022年)3月

甲 賀 市

目 次

第1章 「道の駅あいの土山」再整備の目的と基本的な考え方について	1
1-1. 道の駅の概要	1
1-2. 道の駅あいの土山の再整備の目的	2
1-3. 新しい道の駅の目指す姿	2
1-4. 再整備コンセプト	3
1-5. ターゲット	4
1-6. 運営組織の再構築について	8
1-7. 経営改善と売り上げ目標について	10
 第2章 再整備について	 11
2-1. 再整備プラン	11
2-2. 再整備のモデルプラン	20
2-3. 再整備プランの比較と選定	24
 第3章 施設の整備方針	 25
3-1. 建物の基本的な考え方	25
3-2. 休憩機能	25
3-3. 地域振興機能	25
3-4. 情報案内・発信機能	26
3-5. 防災機能	26
 第4章 再整備の年度別スケジュール	 28

第1章 「道の駅あいの土山」再整備の目的と基本的な考え方について

1-1. 道の駅の概要

◆「道の駅」とは

道路交通の円滑な「ながれ」を支えるため、道路利用者がいつでも自由に休憩し、清潔なトイレを利用できる快適な休憩施設が求められています。

また、人々の価値観の多様化により、個性的で面白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、特産品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な賑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。

◆「道の駅」の目的と機能

○目的

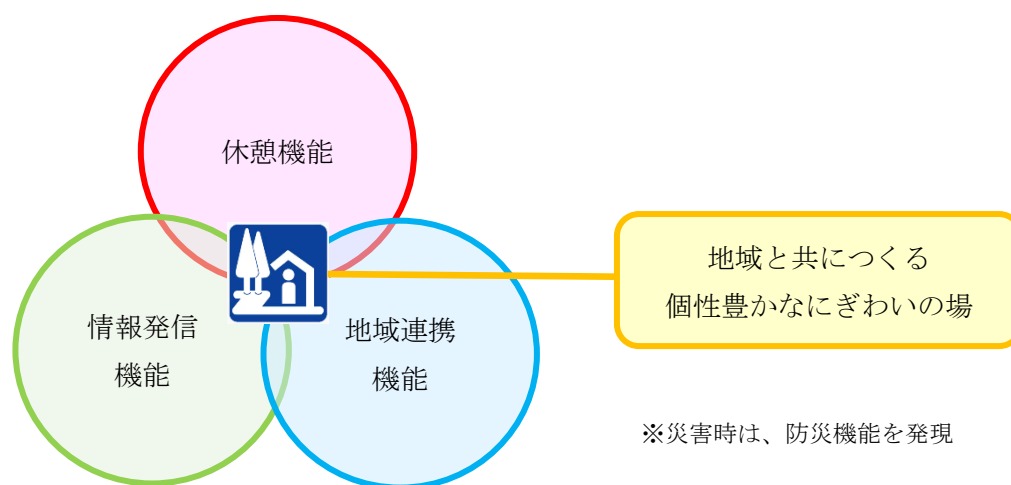
- ・道路利用者への安全で快適な道路交通環境の提供
- ・地域の振興や安全の確保に寄与

○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や防災施設（感染症対策含む）



出典（一部）：国土交通省ウェブページ 道の駅案内

(<https://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/outline.html>)

1-2. 道の駅あいの土山の再整備の目的

道の駅あいの土山（以下、「本施設」という。）は、観光農林漁業の振興を目的として、昭和56年（1981年）に「土山町自然休養村管理センター」として建設されました。平成5年（1993年）には、滋賀県内初の道の駅として登録され、今日に至るまで地域振興の拠点として多くの人に利用されてきました。

しかし、オープンから40年が経過し、建物の老朽化（旧耐震の設計）や利用者ニーズへの対応等の課題を抱えていることから、これまで以上に地域活性化の基点とするため、令和元年度に「マーケティング調査及び経営改善プラン策定」を行い、課題とその対応策を整理しました。

そこで課題とされた経営改善に加え、建物の老朽化や使いにくさ、売り場スペースの不足など、様々な課題に対応するため、令和2年度に「道の駅あいの土山再整備計画策定支援業務委託」を行い、建物改修プランとして、位置の選定や再整備の方法等の検討を行いました。

これらをふまえ、本施設を甲賀市（以下、「本市」という。）及び滋賀県の玄関口として、また、関西圏と中部圏を結ぶ結節点としての立地を活かし、地域活性化拠点とするため、本施設の再整備を推進します。

1-3. 新しい道の駅の目指す姿

道の駅を活性化させるためには、人口減少や農業の担い手不足、就労場所や機会の不足といった地域で抱える課題の解決（新規就農や起業、移住定住等）につながり、多くの人たちの関わりにより地域活性化の拠点としての役割を担う必要があります。

このことから、新しい道の駅として以下に目指す姿を示します。

○挑戦・活躍する楽しみ

本市で起業したい人や新たな事業に取り組みたい人に対し、挑戦の機会や活躍の場を提供します。

○学ぶ楽しみ

本市の歴史、文化・芸術、自然、産業など情報発信機能を果たし、人々の体験交流のきっかけを提供します。

○買う楽しみ

本市の特産品のアンテナショップとしての役割を果たし、ここならではの買い物の楽しみを提供します。

○食べる楽しみ

域外からのお客様をもてなす場としてや、市民も家族や友人と食べに行きたくなるような本市らしい飲食メニューを提供します。

○安心

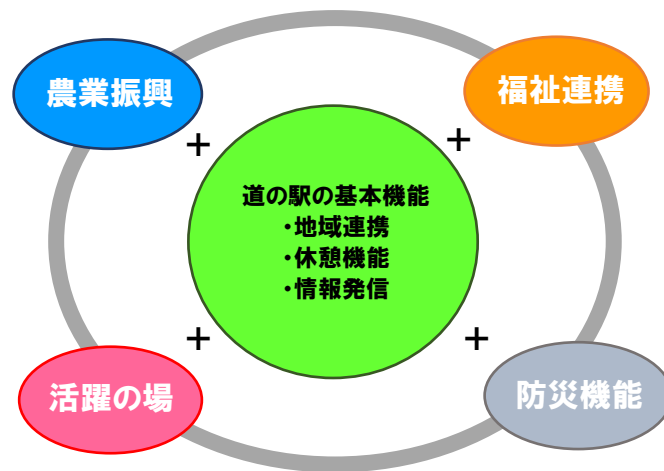
災害など非常時に道路利用者の一時的な避難場所や、本施設に隣接する田村神社の大駐車場と併せて災害支援拠点としての機能を提供します。

コンセプト

「道の駅のにぎわいを 地域のにぎわい 関わる人の生き甲斐へ」

新しい道の駅の目指す姿をふまえ、地域との連携や観光資源の活用など、3つの基本機能の強化に加え、人と人がつながる心のうるおいの場として、農業をはじめとする本市の産業振興、福祉との連携、スタートアップ支援などの機能を持つことにより、あらゆる世代や立場の人々が活躍できる場をオール甲賀で創出するきっかけの場とします。

これら新たな役割に加え、時代の要請でもある防災機能を備えるため、駐車場の拡張や老朽化した建物の建て替えを行うとともに、本施設の運営体制の見直し及び強化を図ることとします。



新たな連携強化のイメージ

	背景	連携内容・効果
農業振興	・茶、米以外の農作物不足 ・農業の担い手の不足、高齢化	・農産物の販売拡大 →農業者の売り上げ拡大、地域雇用の創出、新規就農者の増加、農福連携の促進、6次産業の拡大
福祉連携	・古くから根付いている福祉の精神 ・障がい者等が、農業分野で活躍する農福連携の促進	・農業者と福祉作業所等の連携 →農福連携、活躍の機会創出、共生社会の促進 ・福祉作業所等が生産する農作物の販売 →農作物の種類・量の確保
活躍の場	・多様な就労の機会、形態、場所等の不足 ・起業、創業につながるチャレンジの場所等の不足	・若者や女性、高齢者、障がい者等あらゆる人の活躍の場 →生き甲斐の創出、創業等チャレンジ支援
防災機能	・南海トラフ地震など大規模災害の可能性 ・地球温暖化等による災害の増加	・避難機能を備える →道路利用者等に一時避難の場を提供、災害支援の拠点としての活用

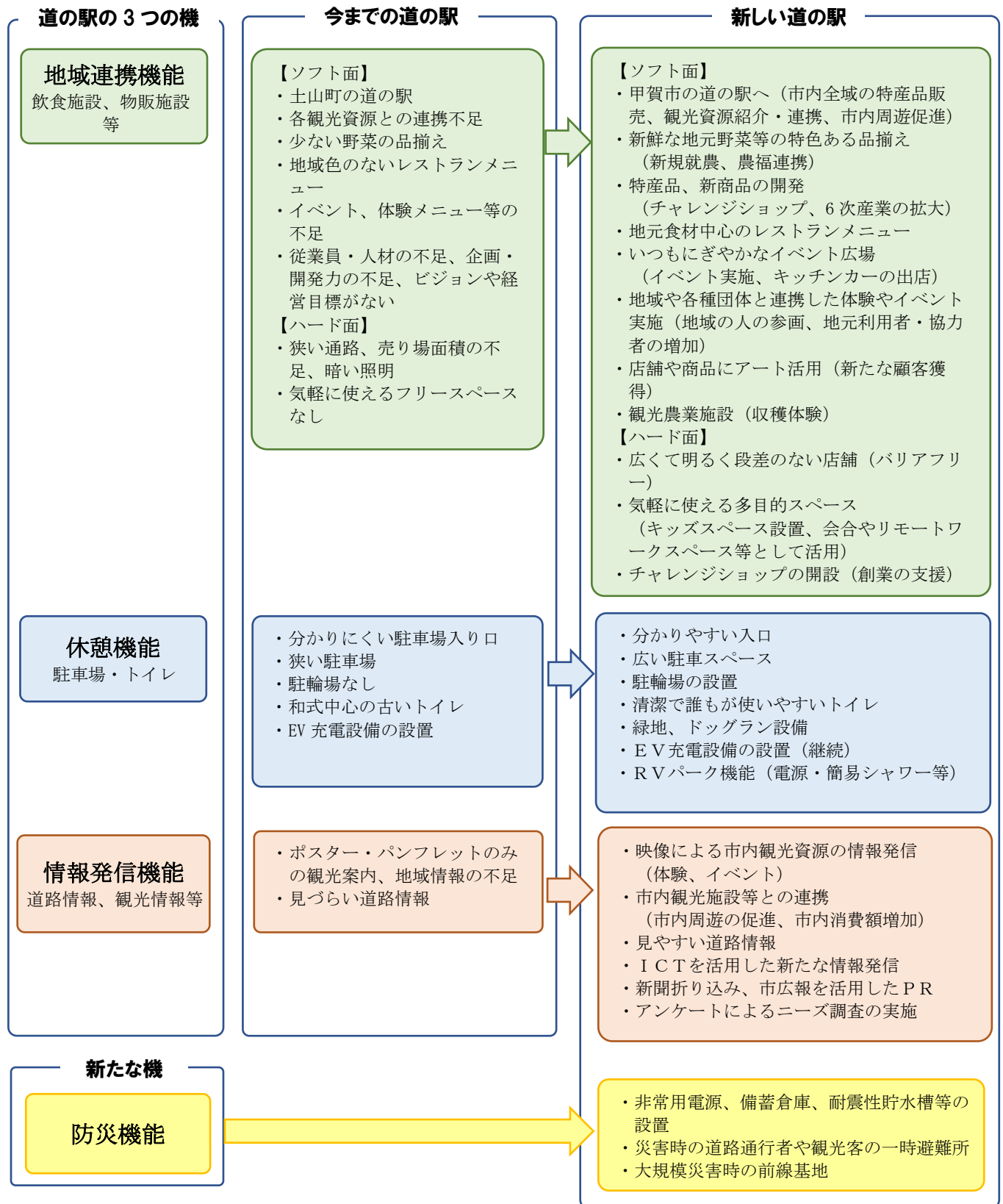
1-5. ターゲット

マーケティング調査において年代別にみると、現在の本施設の利用者は、60代以上のシニア層が53%を占めていることから、地域産品（お茶や野菜、地酒等）や地元食材を活用したメニューの充実等により、更なる消費額の増加に努めます。

50代以下の利用者については、トイレ等の一時立ち寄りの利用が多く、希望商品とのミスマッチにより購買につながっていないと考えられますが、果樹等を活用したカフェメニューの開発や購買意欲をかき立てるような商品、収穫体験や散策等、ニーズに対応したサービスの提供を行うことで、消費額を増加させることなど、行動範囲が広く、SNS等での情報発信力が高い世代の更なる誘客の促進を図ります。

地域別でみると、甲賀市民の利用割合が、約10%と極端に低いことが分かりました。市民の方に普段使いしていただけるような身近な道の駅、気軽に立ち寄っていただける道の駅としていくためにも、上記の改善に併せて、市民に対しても本施設をPRしていくことが大切であることから、定期的にチラシや広報等を行っていきます。

【新たな道の駅】



【効果】

- ・市内、近隣市外からの集客や観光客増加による交流人口の拡大
- ・農産物の販売増による農業人口の拡大、農福連携の促進、6次産業の促進
- ・活躍の場の創出、多様な地域雇用の創出
- ・災害時の対応、防災機能の強化（防災道の駅の認定）

⇒道の駅が、地域経済を動かす一つの推進力となる

【各機能の改善とその具体策】

機能	改善内容	具体策
地域連携機能	甲賀市の道の駅へ	甲賀市のアンテナショップとして、市内の農作物や特産品等の販売や観光資源の紹介、関係団体等との連携により市内周遊を促進する。
	新鮮な地元野菜等の特色ある品揃え	既存農家との協力や新規就農者の育成による新鮮な農作物の確保、新たな農産物等の栽培
	特産品、新商品の開発	商品の出品者や納入業者、地域の方や事業者等と協力し、新商品の開発
	地元食材中心のレストランメニュー	地元食材を活かしたオリジナルメニュー開発、季節限定・数量限定メニューの開発
	いつもにぎやかなイベント広場	いつでも気軽に集える全天候型のイベント広場
	地域や各種団体と連携した体験やイベント実施	地域食材等を活かした料理教室や木工教室、マルシェ等、地元住民や団体の参画による定期的なイベント開催
	店舗や商品にアート活用	デザインや商品として、アール・ブリュットや地場産業である信楽焼の活用 他とは違った特色による目的地化
	観光農業施設	近隣の農場等での収穫体験、加工体験
	広くて明るく段差のない店舗	自然光の活用や効果的な照明、バリアフリー等により誰もが利用しやすい道の駅
	気軽に使える多目的スペース	グループの会合やリモートワークのスペース等としての活用、キッズスペースの設置、体験教室や室内イベントの開催等
	チャレンジショップの開設	パンやケーキ、雑貨等店舗を持たない方等の出店による創業支援
休憩機能	分かりやすい入口	道路利用者に分かりやすい誘導看板の設置、入り口配置
	広い駐車スペース	満車による機会損失を減少させるための駐車スペースの拡張
	駐輪場の設置	バイクや自転車のための駐輪場の確保
	清潔で誰もが使いやすいトイレ	女性の視点を取り入れた明るく清潔な洋式トイレ、子ども用トイレ等の設置
	緑地、ドッグラン設備	効果的な緑地空間、犬にも快適なドッグランの設置
	E V 充電設備の設置	電気自動車の長距離ドライブに欠かせないE V 充電スタンドの設置
	R V パーク機能	車中泊や長距離運転のための電源確保や簡易シャワー施設の設置

情報発信機能	映像による市内観光資源の情報発信	季節に応じた地元ならではの映像や音による情報発信
	市内観光施設等との連携	ボランティアガイドを活用した土山宿等周辺施設の案内、温泉施設や宿泊施設、信楽焼や忍者関連施設等の紹介
	見やすい道路情報	タッチパネル式の道路情報や市内マップによる道路利用者への情報提供
	I C Tを活用した新たな情報発信	旬の商品や新メニュー、イベント情報等をS N Sやホームページ等で発信
	多言語化による情報発信	案内看板や観光案内パンフレットを多言語化し、インバウンド対応を充実
	新聞折り込み、市広報を活用したP R	季節の商品や新商品、教室やイベント開催等を新聞折込や広報誌等でP R
	アンケートによるニーズ調査の実施	品揃えや新たな商品開発のためのアンケート実施
防災機能	非常用電源、備蓄倉庫、耐震性貯水槽等の設置	国道1号等の通行止めや大規模災害時の一時的な待避所として、電源や水等の確保、情報収集のためのW i - F i 環境の確保、携帯電話の充電にかかる電源の確保 前線基地として本施設や田村神社大駐車場の活用
	災害時の道路通行者や観光客の一時避難所	
	大規模災害時の前線基地	

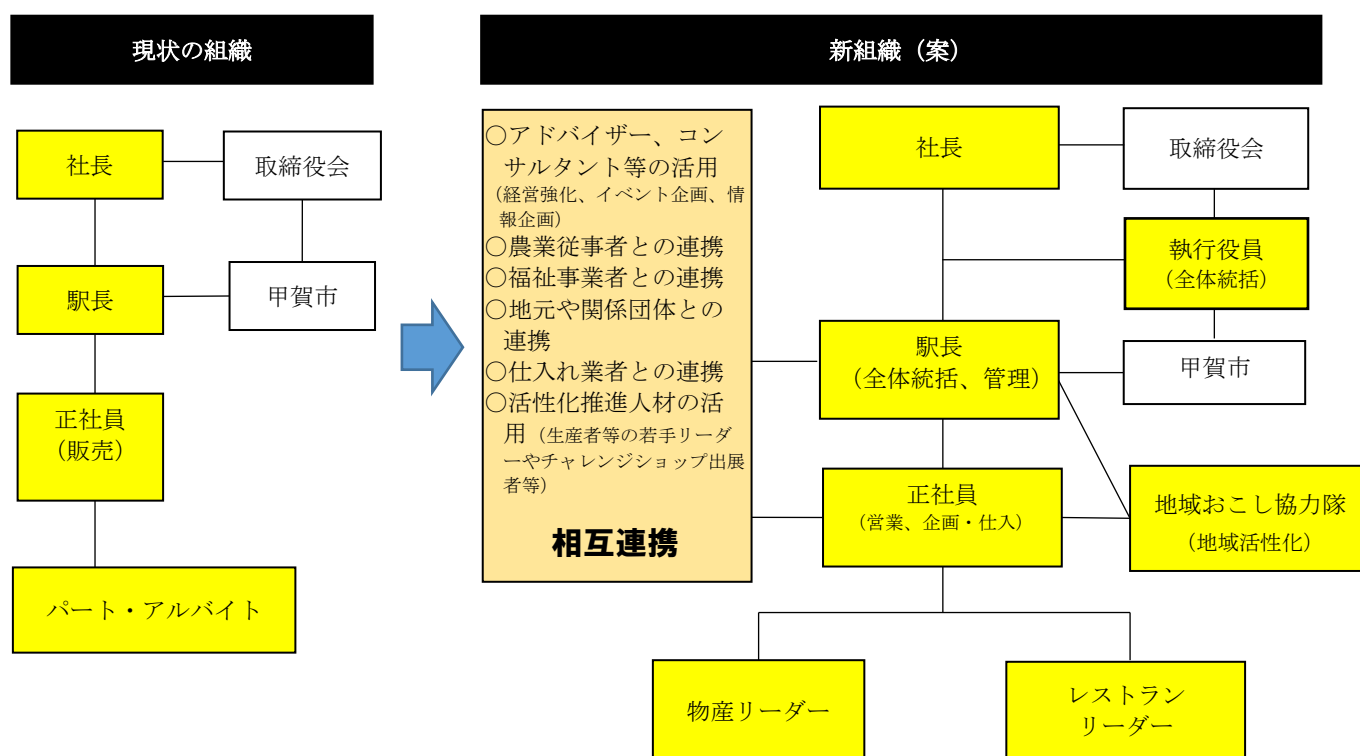
1-6. 運営組織の再構築について

本施設の再整備による施設規模の拡大に見合う運営を適正に行える運営事業者の経営力・組織力等の強化を併せて行うことが必須であります。

そのためには、まずは役員クラスの権限を明確にした執行役の選任が必要です。そして、社員には社員の役割を、パート・アルバイトにもそれぞれの役割を各々が認識し、知恵を出し合い、協力して運営していく体制づくりが必要であり、そのためには新たな人材の確保が必要となります。

また、生産者や納品業者、地域の団体等にもそれぞれの立場から本施設をよりよくするための協議の場等を設けるとともに、アドバイザーやコンサルタント等の専門的な指導や施設の設置者である本市との連携強化、また、これまでの関連事業者をはじめ、農業従事者や福祉事業者と新たに連携強化を進め、目標に向かって総力を挙げて新しい道の駅の運営を行います。

【組織図】



【内部組織】

- 執行役員：駅全体を統轄、管理、本市との橋渡し役
- 駅長：執行役員とともに運営を統轄、管理（経理、労務、施設、CS等）
- 正社員：
 - ・関西地方や東海地方の旅行会社等への営業による販路拡大
 - ・商品の見せ方（生産者の顔が見える商品販売等）、新たな商品・メニューの企画、イベントの企画等
 - ・パート、アルバイトの人材育成
 - ・生産者、仕入れ業者、地域等との連携
- リーダー：物産とレストランの各現場スタッフからリーダーを指名し、責任ある部署運営
- 地域おこし協力隊：新たな視点による助言、新商品（体験含む）開発、他機関との連携などをサポート

○その他：経営改善や情報発信、イベント企画等、専門的なことは必要に応じてコンサル等の助言をもとに機能強化を図る。

【外部組織】

○農業従事者との連携

本施設での新鮮な野菜の販売量を増量するためには、農業従事者との連携を深めていく必要があります。既存の農業従事者はもちろん、新規就農者とも取引量を増やしていくことが重要であります。

市内での野菜の作付面積及び生産量は、過去5年間を見ると年々増加しており、特に新規就農者によるハウス栽培でのトマトやキュウリ、イチゴ等の作付面積が増加しています。ハウス栽培は、天候の影響を受けにくく、安定した供給量を見込めることから、本施設にとって閑散期に利用者を増やすための重要な要因ともなります。また、露地栽培においても、主力野菜に加え、少量でも珍しい品種や果樹等の販売量の増加により、お客様に選ばれる道の駅となることから、栽培品目等についてもお互いに意見を出し合いながら、販売強化に向けて連携を深めていきます。

これらにより、農業従事者の売り上げ拡大や地域雇用の創出、新規就農者の増加につなげていきます。

○福祉事業者との連携

農業分野の労働力不足を解消するため、農家と福祉事業者が連携を図り、障がい者が農作物の栽培等を行うことによる新たな労働力の確保を目指す「農福連携」の取り組みが各地で始まっており、本市での促進も始まったところであります。

また、本市では古くから福祉の精神による様々な活動が根付いており、福祉作業所での芸術や地場産業への取り組みは世界的に注目も集め、大きな地域資源として発展していることから、これら新たな分野等との連携や活用も行っていきます。

そして、農作物の流通量増加による農福連携の促進や、お客様に芸術作品や商品を見ていただき、買っていただくことにより、新たな顧客獲得につながるとともに障がい者の所得の増加や活躍の場の創出、また生き甲斐にもつながることから、福祉事業者との連携を図っていきます。

○地域や地元との協力体制の構築

本施設を拠点として本市の魅力を発信し、観光客が市内を巡り多様な観光資源を楽しむ環境を構築するには、地域や地元の協力が不可欠であります。地元と道の駅が協力し、歴史や文化の紹介や農業体験、地域イベント等の開催など住民と来訪者とが一体となった個性的な取り組みを行います。例えば、生産者による地域食材の収穫体験から加工や調理といった食育につながる料理教室や林業従事者による林業体験、木工教室等を通して山や森の働きを知る木育教室の開催等、地域ならではの魅力を発信することで「わざわざ行きたい道の駅」になるための工夫を行っていきます。そのための地域や地元との協力体制の構築に向けた協議や連携を継続して行っていきます。

○周辺施設との連携強化

本施設の半径2.5kmの範囲には、道の駅9施設、パーキングエリア・サービスエリア11施設、合計20施設の類似施設が立地しています。その中でも、特に「土山サービスエリア」は、本施設と同じ土山地域に立地しており、近接していますが、高速道路・一般道の利用者として棲み分けができていることから、共存関係を構築していくことが重要であり、双方の施設の積極的な連携強化や機能分担により、相乗効果を生み出すような仕組みづくりを構築していきます。

また、現在、県内や近隣の道の駅とスタンプラリー等の連携事業を行っていますが、人やモノの交流を図るため、ネットワークの更なる強化を図っていきます。

○活性化推進人材の活用

生産者等の若手リーダーやチャレンジショップ出展者等により、本施設の活性化を検討、推進します。

1-7. 経営改善と売り上げ目標について

(1) 経営改善

従前の利用者はもちろん、ターゲットを意識した商品ラインナップや陳列の工夫、地域でとれた素材を活かした新商品やメニュー開発、賑わいの創出となるイベントの実施等、継続的な改善を行います。

また、新たな人材確保や人材育成、教育、モチベーションを高める仕組みの導入、民間事業者と業務提携やコラボレートによる物産販売の商品力強化や人事交流を行うなどの連携強化等、これまで以上に組織力の向上を進めていくことにより、本施設の経営改善を図ります。

併せて、総合的に改革できる人材の確保や専門知識を持つアドバイザーやコンサルタント等の活用、そしてマーケティング調査等を行うことにより、効果的・効率的な施設の運営・維持管理や利用者ニーズに応じた柔軟な対応が十分発揮できる体制を築き上げ、施設の再整備後も安定した経営を行ってきます。

(2) 売り上げ目標

道の駅あいの土山再整備計画策定支援業務委託において、前面道路の交通量や防災道の駅の認定要件等により導き出したプランでは、飲食や物販のスペース不足の解消のため、店舗面積を従来の約1.5倍に拡張することや、駐車場満車時の機会損失を解消するため、駐車スペースの拡張により従来の駐車台数を2.5倍に増加する計画としています。

また、物販における新たな魅力的な商品販売や陳列、通路幅の拡張、またレストランにおいては、新たなレストランメニューの開発等により客単価の向上、回転率と稼働率の引き上げ、席数の確保、イベント等の開催やキッチンカー出店によるテナント収入など、ハード・ソフト両面からの改善を行うことにより、新型コロナウイルス感染症拡大以前の令和元年の売上高8,400万円の約2倍となる1億6,000万円、来客数25万人をリニューアルオープンから軌道に乗る3年後の令和10年までに達成することを目標とします。

併せて、市内での商品調達率を上げることにより、地域への直接的な波及効果を高めるとともに、本施設を基点とした市内周遊の促進により、さらなる地域経済への波及効果を高めていきます。

第2章 再整備について

2-1. 再整備プラン

(1) 場所の選定

令和元年度に行った「マーケティング調査及び経営改善プラン策定」において、3つの経営改善プランが提案され、いずれのプランも施設の改修が必要であり、「既存施設の改修」「抜本的な改修・建替」「移転・建替」が考えられるとの結論に至ったことから、場所の選定について以下の視点で検討した結果、現在地での立地が最適であり、再整備に向けた計画策定を進めることとします。

○視点1. 立地

- ・ 県内の道の駅で主要幹線道路である国道1号沿いに立地するのは、本施設のみであり、道の駅の基本機能である道路利用者への休憩機能を国道1号沿いで提供することは重要であります。
- ・ 本施設が位置する場所は、本市及び滋賀県の東の玄関口に位置し、関西圏と中部圏を結ぶ結節点でもあることから、圏外からの人流を迎え入れる要所となっています。そして、近隣市の亀山市ではリニア中央新幹線の三重県中間駅の候補地として挙げられており、さらなる企業誘致や観光交流が期待できるなど、玄関口としての役割はますます大きくなると考えられます。
- ・ 旧東海道士山宿の玄関口に位置するとともに、対面には年間33万人の参拝者が訪れる田村神社があり、市内外からの人が行き交う魅力ある地でもあります。

○視点2. 地域振興策としての道の駅

本市においても人口減少が進んでおり、この傾向を如何にして止めるのかが大きな課題となっています。人口動向によれば、水口・甲南以外の地域は人口減少に転じており、この地域の人口減少が本市全体の大きな課題と言えます。

本施設がある土山地域では、合併時の平成16年10月1日時点で約9,300人あった人口が、令和3年12月末時点では約7,000人まで減少（市全体の減少数の約30%を土山地域が占めている）しており、土山地域の移住定住の促進なくしては、この問題の解決に繋がらないと考えており、その為にも、多様な働く場の確保が必要となります。

本施設が再構築により活性化し、地元産農産物の販売拡大、またこの食材を使ったメニューの提供等により、地元産食材の消費拡大を進めることで、就農機会の拡大や、チャレンジショップやキッチンカーなどの出店による多様な働く場や起業機会の提供、加えて土山宿の賑わい再生（土山本陣の国文化財登録等）を地元協議会の皆さんとともに議論を始めていますが、文化財や街並みを一定保存・活用する方向性の中で、観光振興策として宿場の玄関機能、また、田村神社との連携深化など、本施設が現在地で果たす役割は大きなものと言えます。

○視点3．コスト

- ・現在地での用地拡張は、拡張部分のみの用地購入で済みますが、新たな場所での整備には多額の用地購入費用が必要となります。
- ・交通量が多い甲賀土山インターチェンジ付近に道の駅を設置した場合、近隣に工業団地が多数あることから、工場への入出荷待ちトラックの待機場所となりやすく、道の駅利用者が十分駐車できるスペースを確保するためには、さらに多くの用地確保が必要となります。
- ・財源として、他の交付金より有利な合併特例債を活用することにより、市の負担を軽減できますが、特例債の対象期限である令和6年度末までに工事を完了する必要があります。

○視点4．防災的視点

近年の異常気象による局地的な災害や、今後予想される南海トラフ地震等の広域的な大規模災害時には、主要幹線である国道1号や新名神高速道路が通行不能となることが予想され、道路利用者の一時的な避難場所として、また本施設に隣接する田村神社の大駐車場と併せて災害支援拠点としても活用できることから、現在の場所が最適と考えます。

○視点5．市内各地域の観光資源の情報発信とネットワーク化

- ・旧東海道具山宿の東の玄関口、田村神社との連携「道の駅あいの土山」
- ・地場産業である信楽焼「信楽伝統産業会館」、「陶芸の森」
- ・忍者をコンセプトとした観光案内所「甲賀流リアル忍者館」、薬のまち「くすり学習館」
- ・旧東海道水口宿や水口城・水口岡山城のおひざ元「ひと・まち街道交流館」

(2) 設計基準の整理

モデルプランの検討にあたり、設計基準を以下のとおり設定します。各機能の規模の算出過程は参考に示します。なお、各機能の規模は、各種設計基準に基づいて算定した場合の概算であり、あくまでも目安であることから、詳細な規模の検討は、具体的な機能の内容を決めていく中で精査していくこととします。

これらの設計基準を基に、モデルプランとして、「パターン①：現況敷地の拡大＋建替え」、「パターン②：現況敷地の拡大＋既存施設の増改築」の2つのパターンで検討します。

表：設計基準

機能	諸室	規模 (㎡)	考え方
休憩機能	駐車場	2,702	「道路設計要領（設計編）（国土交通省中部地方整備局道路部）」の係数を用いて算定 駐車ます数：小型車 129 台 大型車 22 台 身障者用 3 台 EV 充電設備 3 台
	トイレ	190	「道路設計要領（設計編）（国土交通省中部地方整備局道路部）」の係数を用いて算定
	休憩コーナー	170	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）
情報発信機能	地域活性化スペース 情報発信コーナー	—	休憩コーナーに含めて一体的に整備することを想定する（観光情報、道路・安全情報等を発信）
地域連携機能	飲食施設	186	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）
	物販施設	200	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）
	チャレンジショップ	19.8	物販 6.6 ㎡/区画：2 区画を想定 飲食 13.2 ㎡/区画：1 区画を想定
	多目的スペース	104	研修室の単位面積 2.6 ㎡/人（建築資料集成）：40 人を想定
防災機能	非常用発電機	※	※大規模災害時に広域的な復旧・復興活動の拠点となるための整備が必要 （建物の耐震化、無停電設備、通信や水の確保等、2,500 ㎡の駐車場の設置、BCP 策定）（P57 参照）。
	貯水タンク		
	防災倉庫		
その他	事務室	48.3	<u>事務室</u> 3.3 ㎡/人（事務所衛生基準規則第 2 章 事務室の環境管理）：5 人を想定 <u>休憩室</u> 0.96 ㎡/人（第 2 版コンパクト設計資料集成の調理・食事の動作空間）：5 人を想定 <u>更衣室</u> 1.35 ㎡/人（第版コンパクト設計資料集成の就寝・更衣・収納の動作空間）：20 人を想定
	機械室・電気室	91	延床面積の 10%
	緑地	236	開発区域の 3%以上（甲賀市開発事業等指導要綱）
	管理用駐車場	300	10 台程度を想定
合計	建築物	1,009.1	
	敷地	7,856.553	敷地拡大（図上計測）

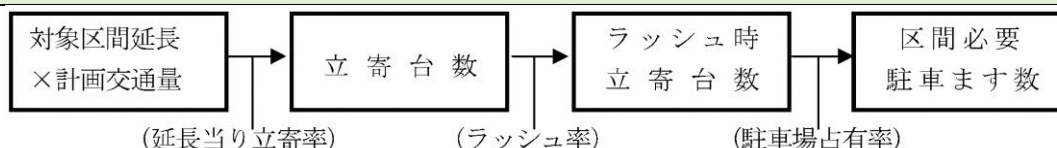
【参考】各機能の規模の算出過程

《駐車場需要予測》

本施設の前面道路（国道 1 号）の交通量より、駐車場の需要予測を行います。なお、算定方法は、「道路設計要領－設計編－（国土交通省中部地方整備局道路部）」を参照とします。

「道路設計要領－設計編－（国土交通省中部地方整備局道路部）」には、「道の駅」における必要駐車ます数の算定方法と、サービスエリア・パーキングエリアにおける必要駐車ます数の算定方法が示されており、それぞれ算定方法は、下表のとおりです。

「道の駅」基準



《対象区間内に必要な駐車ます数の算定方法》

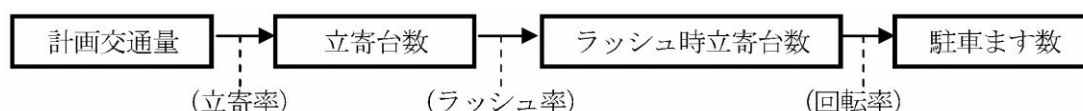
$$N = L \times \text{計画交通量} \times \text{立寄率} \times \text{ラッシュ率} \times \text{駐車場占有率}$$

N：対象区間の必要駐車ます数（小型車・大型車別） L：対象区間の延長（km）

本調査では、以下のとおり各係数を設定している。

対象区間延長	「一般道路の休憩施設計画の手引き」では、道の駅が分担する区間延長は、概ね 10～20km とされており、本施設から近い道の駅「関宿」の距離 15km を対象区間延長として設定します。	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）
計画交通量※ ¹	小型車：12,683 大型車：4,262	出典：平成 27 年度交通センサス（国土交通省近畿地方整備局）
立寄率	小型車：0.007 大型車：0.008	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）
ラッシュ率	小型車：0.10 大型車：0.10	
駐車場占有率	小型車：0.25 大型車：0.33	

サービスエリア・パーキングエリア基準



《必要な駐車ます数の算定方法》

$$N = \text{設計交通量} \times \text{立寄率} \times (\text{ラッシュ率} \div \text{回転率})$$

N：対象区間の必要駐車ます数（小型車・大型車別）

設計交通量：休日サービス係数 × 計画交通量※¹ 回転率：1（時） ÷ 平均駐車時間（時）

本調査では、以下のとおり各係数を設定している。

計画交通量※ ¹	小型車：12,683 大型車：4,262	出典：平成 27 年度交通センサス（国土交通省近畿地方整備局）
休日サービス係数	年平均日交通量：Q 0 < Q ≤ 25,000 の場合、1.40	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）
立寄率	S A 小型車:0.175 大型車※ ² :0.10	
	P A 小型車:0.10 大型車※ ² :0.125	
ラッシュ率	S A 小型車:0.10 大型車※ ² :0.075	
	P A 小型車:0.10 大型車※ ² :0.10	

平均駐車時間 (分)	S A	小型車：25 大型車※ ² ：30
	P A	小型車：15 大型車※ ² ：20
回転率	S A	小型車：2.4 大型車※ ² ：2
	P A	小型車4： 大型車※ ² ：3

※1：計画交通量は、10年後の平均交通量を用いることとされていますが、大幅な伸びが考えられない箇所では、現況交通量を用いて良いこととされています。

※2：各係数は、小型車、大型バス、大型貨物車の3区分で設定されている。交通センサスでは、小型車、大型車の2区分で整理されているため、道路事情を鑑みて、大型貨物車の係数を用いて算定しています。

表：対象区間内の交通量

路線番号	路線名	起点側		路線名等	終点側		路線名等	昼間12時間自動車類交通量 (上下合計)			昼間24時間自動車類交通量 (上下合計)			昼夜率	混雑度	混雑時旅行速度 (km/h)	
		基本区間番号交通調査	世代管理番号		基本区間番号交通調査	世代管理番号		小型車(台)	大型車(台)	合計	小型車(台)	大型車(台)	合計			上り	下り
1	一般国道1号	25400090020	0	大河原北土山線	25400240090	0	甲賀土山線	10,119	2,969	13,088	12,683	4,262	16,945	1.29	1.24	34.9	32.2

(出典：平成27年度交通センサス(国土交通省近畿地方整備局))

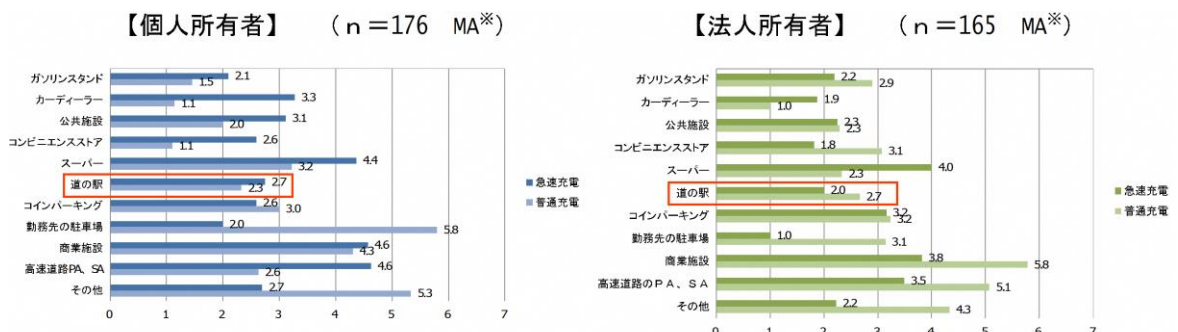
これらに基づき、必要駐車台数を算定した結果は、下表のとおりです。

「道の駅」基準	50台(内訳 小型車：33台 大型車：17台)
サービスエリア基準	152台(内訳 小型車：129台 大型車：22台)
パーキングエリア基準	69台(内訳 小型車：44台 大型車：25台)

また、「道路の移動円滑化ガイドライン(国土交通省)」に基づいて身障者用駐車台数を算定すると、下表のとおりとなります。

「道の駅」基準	1.0台	《算定方法》
サービスエリア基準	3.0台	自動車駐車場の全駐車台数：A ≤ 200台 $A \times 0.02$
パーキングエリア基準	1.4台	自動車駐車場の全駐車台数：A > 200台 $A \times 0.01 + 2$

これらに加えて、近年の電気自動車の普及を鑑みて、EV急速充電設備の設置数を「駐車場等への充電施設の設置に関するガイドライン(国土交通省)」におけるニーズ調査の結果より検討すると、3台分のスペースの確保が必要であると考えられます。



図：ニーズ調査結果

(出典：駐車場等への充電施設の設置に関するガイドライン(国土交通省))

以上より、「道の駅」及びサービスエリア・パーキングエリアの各基準に対して算定した必要駐車台数の結果は、以下のとおりです。

基準	駐車ます数（台）				
	小型車	大型車	身障者用	EV 充電設備	合計
「道の駅」基準	33	17	1	3	54
サービスエリア基準	129	22	3	3	157
パーキングエリア基準	44	25	1	3	73

なお、「防災道の駅」の指定要件に 2,500 m²以上の駐車場が含まれる可能性を鑑みて、『サービスエリア基準』での駐車場整備を基本として、モデルプランの検討を行います。

《トイレの規模の検討》

駐車場需要予測の結果より、トイレの規模を検討します。なお、算定方法は、「道路設計要領－設計編－（国土交通省中部地方整備局道路部）」を参照とします。

トイレの規模

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 m ²

《必要なトイレの規模の考え方》

基 準：駐車ます数 50 台に対して 60 m²を標準的な面積とします。

本施設：駐車ます数 157 台

$$\text{トイレの規模} = 157 \text{ 台} \div 50 \text{ 台} \times 60 \text{ m}^2 = 188.4 \text{ m}^2 \approx 190 \text{ m}^2$$

以上より、トイレの規模は 190 m²を基本として、モデルプランの検討を行います。

なお、「道路設計要領－設計編－（国土交通省中部地方整備局道路部）」では、休憩施設における公衆便所の規模として算定の考え方を示しており、物販施設・飲食施設等のサービス施設が付帯する施設を想定していません。このため、サービス施設が付帯する施設に対しては、やや小さな規模であることに留意して検討する必要があります。

《休憩スペースの規模の検討》

休憩スペースの規模を検討します。なお、検討は「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）」を参照とします。

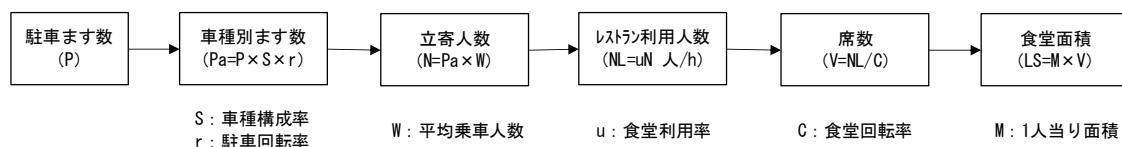
片側駐車ます数（台）	席数	標準的な面積（m ² ）
300	80	250
250	60	210
200	60	210
150	40	170
100 台以下	30	140

本施設の駐車ます数は 158 台を想定するため、休憩スペースの規模は 170 m²が基本としてモデルプランの検討を行います。

<< 飲食施設の規模の検討 >>

飲食施設の規模を検討します。なお、検討は「設計要領第六集 建築施設 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）」を参照とします。

飲食施設の規模



<< 必要な飲食施設の規模の算定方法 >>

① 車種別駐車ます数の算定

	駐車ます数 (P)	車種構成率※ ² (S)	駐車回転率※ ³ (r)	車種別ます数 (Pa)
小型車	136 台※ ¹	0.89	2.4	289.58 台/h
大型車	22 台	0.07	2	3.13 台/h

② 立寄人数の算定

	車種別駐車ます数 (Pa)	平均乗車人数 (W)	立寄人数 (NL)
小型車	289.58 台/h	1.9 人/台	550.21 人/h
大型車	3.13 台/h	1.2 人/台	3.76 人/h

③ レストラン利用人数の算定

	立寄人数 (N)	食堂利用率 (u)	レストラン利用人数 (N)
小型車	550.21 人/h	30%	165.06 人/h
大型車	3.76 人/h	30%	1.13 人/h

④ 席数の算定

	レストラン利用人数 (N)	食堂回転率 (C)	席数 (V)
小型車	165.06 人/h	2.0 人/h・席	82.53 席
大型車	1.13 人/h	2.0 人/h・席	0.56 席

⑤ 食堂面積の算定

	席数 (V)	1 席当り面積 (M)	食堂面積 (LS)	
小型車	82.53 席	1.6 m ² /席	132.05 m ²	132.95 m ²
大型車	0.56 席	1.6 m ² /席	0.90 m ²	

※1：小数点以下の処理の関係で、P16 に示す駐車ます数の合計と合わない。

※2：サービスエリア（一般部都市部）の係数を採用。

※3：大型車は、SA のトラックの値を採用。

算定結果より、食堂面積は 132.95 m^2 と算定されます。さらに、「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）」では、厨房の面積は客席面積の40%前後と定義しているため、厨房面積として 53.18 m^2 を追加します。

以上より、飲食施設の規模は 186.13 m^2 と算定されます。

以上より、飲食施設の規模は 186 m^2 を基本として、モデルプランの検討を行います。

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）」では、付随施設（従業員休憩室、事務所、倉庫、お手洗い等）の面積として、客席面積の160%～200%を見込むと定義していますが、本施設では飲食施設の利用者も、道の駅のトイレ等を使用することを想定するため、算定上の面積に含めないこととします。

《物販施設の規模の検討》

物販施設の規模を検討する。なお、検討は「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）」を参照とします。

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

本施設の駐車台数は158台を想定するため、物販施設の規模は 200 m^2 を基本として、モデルプランの検討を行います。

【参考】概算事業費の算定に用いる単価の考え方

《造成費》

現況敷地を拡大した場合の造成費は、以下の資料を参照の上、3,163.6 円／㎡と設定します。

路体盛土	盛土工事積算標準単価を基に、路体（築堤）盛土の積算条件について、施工幅員 4.0m 以上かつ施工数量 10,000 ㎡未満（障害無し）の単価を採用します。
材料単価	「令和 2 年度 土木工事設計材料単価表（令和 3 年 3 月 1 日以降適用）」中部地方整備局企画部技術管理課」を参照とします。 - 造成においては、堤体土の使用割合が大きいため、堤体土の材料単価を採用します。

《建築物整備費》

建築物整備費の算定に係る設計単価について、木造の場合は、本市の実績の平均値より、288,800 円／㎡と設定します。同様に、鉄骨造の場合は、341,400 円／㎡と設定します。

《耐震工事費》

耐震改修費については耐震診断を実施していないため、想定は困難ですが、耐震補強には最低 2 箇所は必要なことを考えると、本市の実績の設計単価に基づき 18,216,000 円と設定します。

《改修工事費》

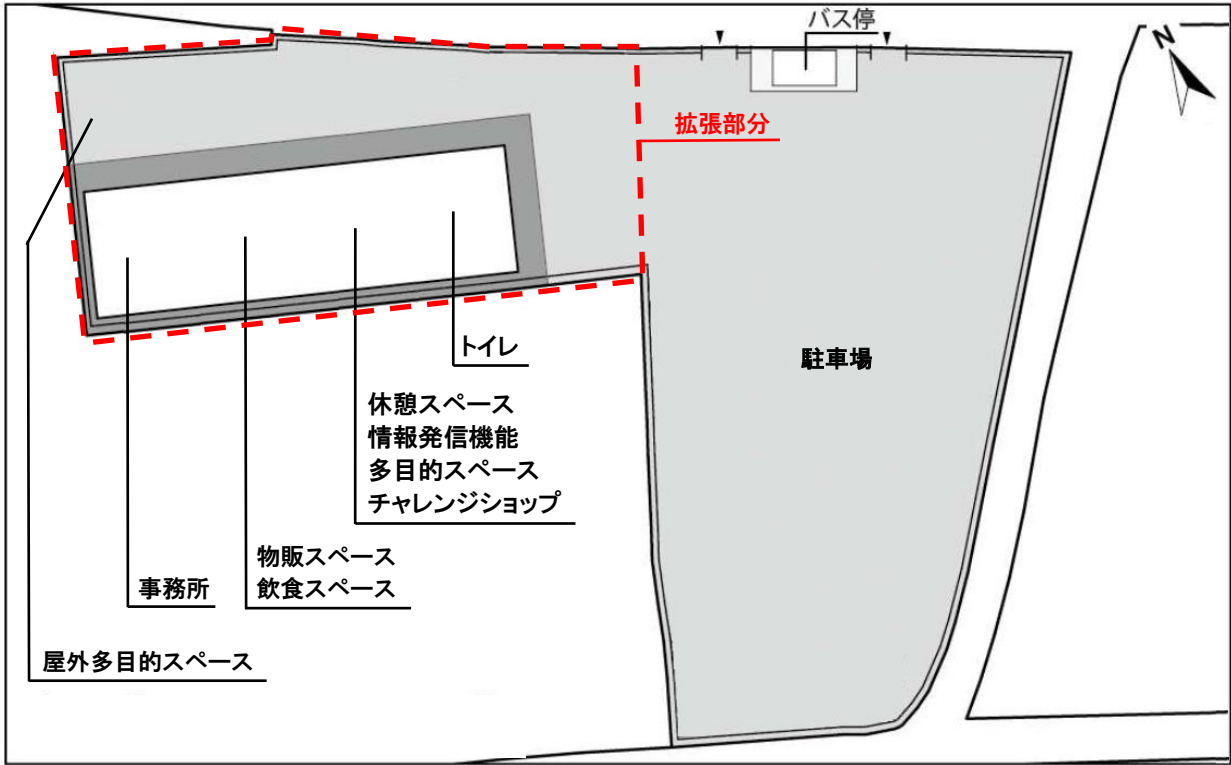
改修工事費の算定に係る設計単価について、本市の実績の平均値より、160,891 円／㎡と設定します。

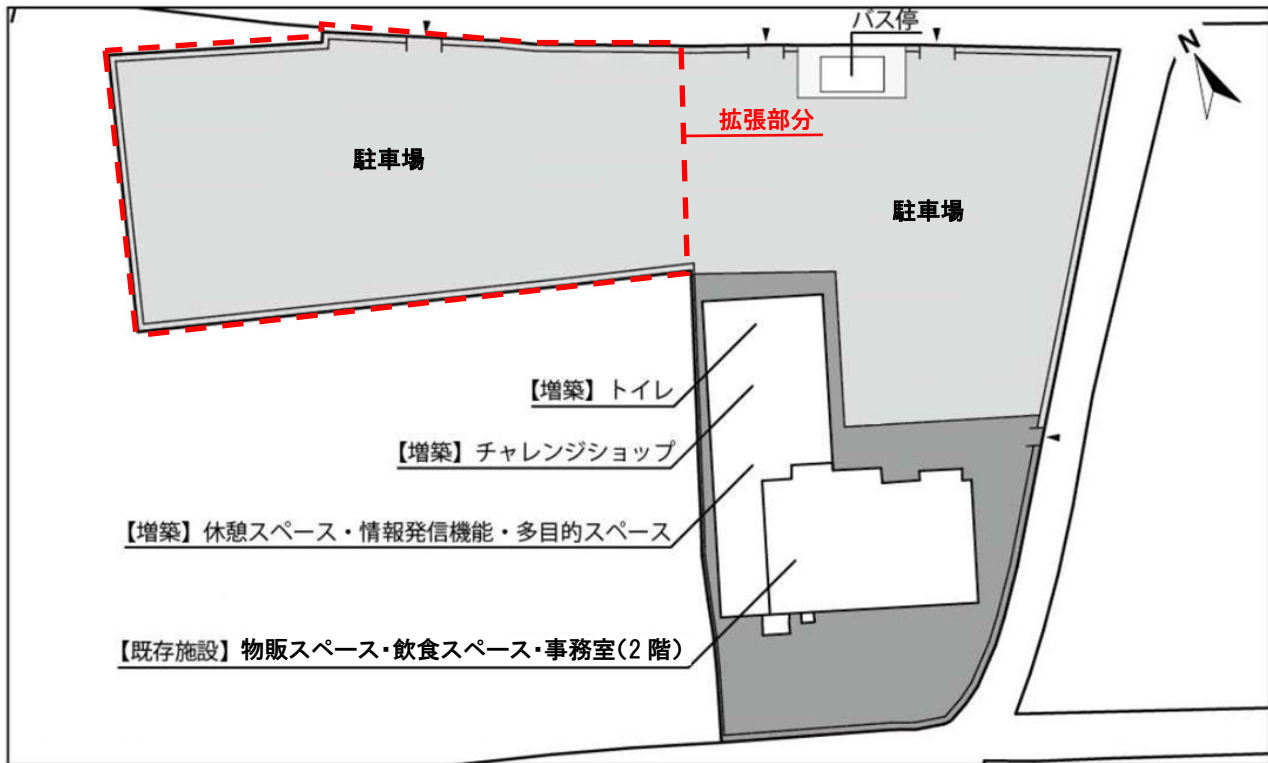
《仮設店舗費設置費（トイレ込み）》

本市の実績の平均値より、1 ㎡あたり 2 年で 131,000 円／㎡、1 年あたりの㎡単価は、73,334 円／㎡と設定します。

2-2. 再整備のモデルプラン

パターン①（現況敷地の拡大＋建替え）

敷地面積	7,857 ㎡（図上計測）	延床面積	1,110 ㎡		概算事業費 （想定）	概算事業費は、以下のとおりです。					
モデルプラン の概要	・現況敷地を基に、隣接する西側農地を建物敷地として造成し、敷地を拡大するプラン。 ・建築物は、既存施設を撤去して建替える。施設配置について、現況では道路利用者からの視認性が悪いことが指摘されているため、視認性が改善されるよう配慮した配置計画としています。 ・各機能の規模について、設計基準を概ね満たしています。					概算事業費 （想定）		概算費用	考え方		
	《建築物・駐車場》《						①測量・地質調査・設計・監理	55,400 千円	・用地測量 8,000 千円 ・造成設計 7,000 千円 ・地質調査 5,000 千円 ・基本設計、実施設計 17,600 千円 ・造成管理費 5,000 千円 ・建築監理費 12,800 千円		
									②造成費	40,500 千円	・路体盛土標準単価（183 円／㎡） ・材料単価（堤体土：2,980 円／㎡） ・擁壁：180,000 円／m
	地域連携機能		飲食施設	117 ㎡			186 ㎡	200 ㎡			③建築物整備費
			物販施設	162 ㎡			200 ㎡	230 ㎡	378,954 千円	・鉄骨造：341,400 円／㎡	
			チャレンジショップ	0 ㎡			20 ㎡	30 ㎡			
			多目的スペース	73 ㎡			104 ㎡	120 ㎡	④外溝工事費	74,217 千円	・11,000 円／㎡
	その他		事務室	14 ㎡			48 ㎡	50 ㎡	⑤解体費	31,095 千円	・45,000 円／㎡
			機械室・倉庫他	214 ㎡			92 ㎡	100 ㎡			
	合 計		830 ㎡	1,010 ㎡			1,110 ㎡	⑦防災設備	60,000 千円	・自家発電、太陽光発電、受水槽、備蓄倉庫等	
	駐車場		小型車	29 台			129 台				103 台
			大型車	9 台			22 台	14 台	690,166 千円	・鉄骨造	
			身障者用	2 台			3 台	3 台			
			EV 充電設備	1 台			3 台	3 台			
	合 計		41 台	157 台			123 台	・用地代は含んでいません。 ・造成費は新たに隣接する西側の農地（2,845 ㎡）のみを対象とします。 ・概算費用については、あくまでも目安であり詳細設計等により精査していきます。			
	施設配置図 （現況敷地の 拡大＋建替 え）						メリット・ デメリット	【メリット】 ・新たな建築であり、機能的な配置となります。◎ ・国道1号から、店舗の視認性がよくなります。◎ ・工事期間中も既存店舗での営業が継続できます。◎ ・店舗前を多目的スペースとして活用ができます。◎ ・隣接する生里野公園の一体的活用が期待できます。○ 【デメリット】 ・既存施設の解体費用がかかります。× ・国道1号からの騒音、振動、車の排ガス等の影響を受けやすい。△			
		※ 施設配置図はイメージであり、基本設計等で詳細を決定します。 ※ バス停でもある東屋の位置については、適切な位置に移動できるよう滋賀国道事務所と協議を行います。									

敷地面積	7, 857 ㎡（図上計測）	延床面積	1, 250 ㎡		
モデルプラン の概要	・ 現況敷地を基に、隣接する西側農地を駐車場として造成と敷地拡大するプラン。 ・ 建築物は、既存施設である本館の耐震化を図りながら配置の変更等を行う改修工事を行います。改修においては、本館 2 階部分を事務室とし、エレベーター工事を行わない代わりにやまなみ館と外トイレの撤去を行い、施設の増築を行うことにより本館との一体感を持たせ、施設としての機能向上を図ります。 《建築物・駐車場》				
	機能	諸室	規模		
			現況	設計基準	パターン②
	休憩機能	トイレ	88 ㎡	190 ㎡	190 ㎡
		休憩コーナー	162 ㎡	170 ㎡	190 ㎡
	地域連携機能	飲食施設	117 ㎡	186 ㎡	200 ㎡
		物販施設	162 ㎡	200 ㎡	230 ㎡
		チャレンジショップ	0 ㎡	20 ㎡	30 ㎡
		多目的スペース	73 ㎡	104 ㎡	120 ㎡
	その他	事務室	14 ㎡	48 ㎡	150 ㎡
		機械室・電気室等	214 ㎡	92 ㎡	140 ㎡
	合 計		830 ㎡	1, 010 ㎡	1,250 ㎡
駐車場	小型車	29 台	129 台	84 台	
	大型車	9 台	22 台	12 台	
	身障者用	2 台	3 台	3 台	
	EV 充電設備	1 台	3 台	3 台	
	合 計	41 台	157 台	102 台	
施設配置図 （現況敷地の 拡大＋既存施設 の増改築）	 ※ 施設配置図はイメージであり、基本設計等で詳細を決定します。 ※ バス停でもある東屋の位置については、適切な位置に移動できるよう滋賀国道事務所等と協議を行います。				
概算事業費 （想定）	概算事業費は、以下のとおりです。				
		概算費用	考え方		
	①測量・地質調査・設計・監理	55, 400 千円	・ 用地測量 8, 000 千円 ・ 造成設計 7, 000 千円 ・ 地質調査 5, 000 千円 ・ 基本設計、実施設計 17, 600 千円 ・ 造成管理費 5, 000 千円 ・ 建築監理費 12, 800 千円		
	②造成費	40, 500 千円	・ 路体盛土標準単価 183 円／㎡ ・ 材料単価（堤体土：2, 980 円／㎡） ・ 擁壁：180, 000 円／m		
	③耐震診断費用	1, 555 千円	・ 2, 250 円／㎡		
	④耐震・改修工事費	129, 467 千円	・ 耐震工事 18, 216 千円 ・ 改修工事 161, 000 円／㎡		
	⑤建築物整備費	163, 750 千円	・ 木 造：288, 800 円／㎡		
		193, 574 千円	・ 鉄骨造：341, 400 円／㎡		
	⑥外溝工事費	74, 547 千円	・ 11, 000 円／㎡		
	⑦仮設店舗費	50, 688 千円	・ 73, 500 円／㎡		
	⑧周辺整備費	50, 000 千円	・ サイン整備等		
	⑨防災設備	60, 000 千円	・ 自家発電、太陽光発電、受水槽、備蓄倉庫等		
合 計	625,907 千円	・ 木造、鉄筋コンクリート（既存本館）			
	655,731 千円	・ 鉄骨造、鉄筋コンクリート（既存本館）			
・ 用地代は含んでいません。 ・ 造成費は新たに隣接する西側の農地（2, 845 ㎡）のみを対象とし、建築物整備費は増築部分（567 ㎡）を対象とします。 ・ 概算費用については、あくまでも目安であり詳細設計等により精査していきます。					
メリット・ デメリット	【メリット】				
	・ 店舗前面に駐車場があり、駐車場から店舗までの導線が短い。◎				
	・ L 型の施設配置により、一体感のある利用ができる。○				
	・ 2 階建てであることから、売り場面積が広くとれる。○				
	【デメリット】				
	・ 既存施設（本館）の耐震・改修工事を行っても、配置に制約があります。×				
	・ 工事期間中は、仮設店舗での営業となり、売り上げの低下を招く恐れがあります。×				
	・ 仮設店舗整備費用や仮設トイレの整備費用が必要となります。×				
	・ 整備期間は休業となる可能性もあります。×				
	・ 隣接する生里野公園を活用しにくい。×				
	・ 2 階部分の維持管理経費が必要となります。×				

2-3. 再整備プランの比較と選定

(1) モデルプランの比較と選定

各モデルプランのメリット・デメリットを基に以下の通りまとめました。

パターン①は、建物については設計基準を概ね確保可能であり、現況の施設よりも規模を大きくすることができ、マーケティング調査で得られた問題点についても解決可能と考えられます。また、工事期間中も既存店舗での営業が可能であり、機会の損失を最小限に抑えることができます。

パターン②については、建物の設計基準は概ね確保できますが、既存建物の改修工事を行ったとしても配置の自由度といった点でパターン①より劣ります。また、工事期間中は仮設店舗での営業、もしくは休業することが想定されますが、仮設店舗での営業の場合、店舗設置費用が必要となる上に、売り上げの減少が考えられます。休業した場合は、売り上げの減少はもちろん、従業員の休業補償、客離れや再開時の従業員の確保が困難といった課題があります。

費用の面では、木造の場合はパターン①とパターン②はほぼ同額となりますが、鉄骨造の場合は、パターン①が若干高くなります。

以上のことから、パターン②の仮設店舗での営業や休業といった面、そして築41年を経過する施設の耐震・改修工事を行ったとしても、耐用年数(41年)を迎えることをふまえ、パターン①で再整備を行うこととします。

第3章 施設の整備方針

3-1. 建物の基本的な考え方

- ・地元産材を活用した温かみのある和モダンなデザイン
- ・すべての機能を効果的に配置し、雨天時でも楽しめる全天候型施設

建物には甲賀市産材や琵琶湖産材を積極的に活用し、明るく温かみのある建物とし、モダンなデザインの中に和のテイストを織り交ぜます。

そして、トイレや休憩施設、物販や飲食施設、情報案内施設等の各機能を効果的に配置することにより、誰もが使いやすい施設とするとともに、雨天時でも気軽に買い物や催し物が楽しめる全天候型の施設とします。

本施設に導入すべき機能と、この機能を担う施設個々の整備方針は次の通りです。

3-2. 休憩機能

(1) 駐車場等

自転車やバイクの駐輪場を含む駐車場は、地域振興施設やトイレ等との利便性を考慮するとともに、歩行者及び自動車等の安全性に配慮した導線とし、多目的駐車場の整備やユニバーサルデザインの採用、EV充電設備の設置等、利用者が安全で利用しやすい駐車場とします。

また、国道1号や旧東海道を通行する道路利用者からも見やすい誘導看板を設置し、出入り口についても、安全で利用しやすい配置とします。

(2) トイレ

トイレは、利用者の利便性の確保はもちろん、観光シーズンやイベント時、夜間などの利用も十分考慮した数や配置とします。

また、高齢者や障がい者、外国人、子育て世代等、誰もが使いやすいようユニバーサルデザインの徹底、ウィズコロナや女性の視点なども取り入れます。

3-3. 地域振興機能

(1) 物販施設

商品が明るく見やすい照明や什器、通路幅や配置等に配慮するとともに、利用者が入りやすい店舗づくりを行います。

(2) 飲食施設

利用者から飲食スペースであることが分かりやすく、明るく入りやすい施設にするともに、メニュー選びやチケットの購入、料理の受け渡し等利用者の導線に十分配慮し

た配置とします。また、人数に応じた使いやすい座席の配置や通路幅等となるよう配慮します。

（３） 多目的スペース

利用者や地域の方が気軽に利用できる休憩スペースとして整備するとともに、小さな子どもたちが遊べるキッズスペースや可動式の間仕切り等の活用によりグループでの利用やリモートワークスペースとしての活用、体験教室、小規模イベントの開催等幅広く使えるスペースとします。

（４） チャレンジショップ

地域の方が出店できるスペースとして、チャレンジショップのスペースを整備します。出店する内容により、幅広い活用ができるよう可動式の什器にする等の工夫を行うことにより、出店者にも利用者にも使いやすいスペースとします。

（５） イベント広場

道の駅施設に大きな軒や大屋根等を設置することで、天候にかかわらず、イベントやマルシェ、フリーマーケットの開催やキッチンカーの出店等、賑わいを創出するスペースとします。

3-4. 情報案内・発信機能

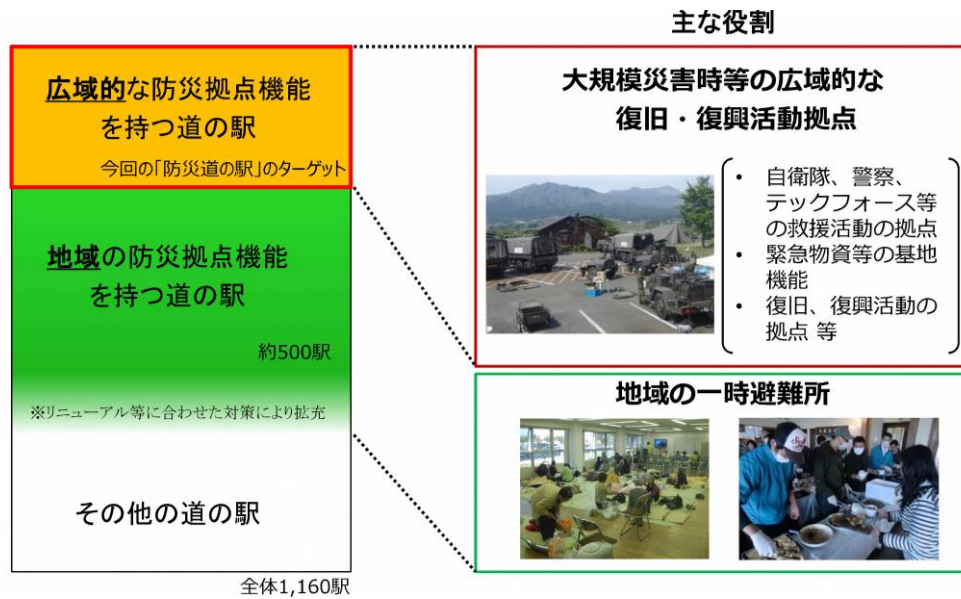
道路交通情報や市内の観光情報等を映像や音声、ポスターやパンフレット等で発信することはもちろん、旧東海道土山宿や田村神社、地元の見所や体験スポット等を従業員や地元のボランティアガイドが直接紹介できるスペースとします。また、情報発信コーナーだけが孤立したスペースとならないよう、利用者がにぎわう場所で自然と情報を得られるような配置等を検討します。

3-5. 防災機能

国道1号や新名神高速道路が、通行止めになる等の災害時に道路利用者が一時的に避難し、情報収集等が行えるための非常電源（発電機等）の確保や太陽光発電の導入、Wi-Fi設備の設置、飲料水などの備蓄、マンホールトイレの設置等の検討を行い、災害対応施設としての整備します。

また、本施設の再整備にあたり、「防災道の駅」の認定を目指しています。「防災道の駅」の認定制度は、広域的な防災拠点機能を持つ道の駅として、必要な機能を備える必要があり、必要な防災機能の水準によっては、施設や敷地の規模に影響を及ぼすため、再整備の設計段階から関係部局等との調整を行う必要があり、また、「防災道の駅」の指定要件に滋賀県が策定する地域防災計画に位置づけがあることから、本施設で受け入れる人数等の想定や算定、有事の際の交通誘導の対応等について、県の防災担当部局と十分に協議を行っていきます。

図：「防災道の駅」のイメージ



防災道の駅		(参考) 地域の防災拠点機能をもつ道の駅
1. 他の計画での位置づけ	① 都道府県が策定 する広域的な防災計画 ② 新広域道路交通計画（都道府県毎に策定） （災害時のネットワーク強化と連携）	市町村が策定する地域防災計画
	<配置> ① 各都道府県に1～2箇所選定 （当面） ② 幹線道路へのアクセス性を考慮 ※高速道路IC、直轄国道 等 ③ 災害ハザード区域の有無を考慮 ※津波、洪水、火山、土砂災害 等 <仕様> ① 自衛隊等の救援活動のスペース ② 緊急物資等の集積・供給スペース ③ 緊急ヘリポート ④ 一時避難所としての施設 等	<配置> ・各市町村で地域の実情を踏まえて設定 <仕様> ・一時避難所としての施設 ① ハード：耐震化、無停電設備、防災倉庫・トイレ ② ソフト：災害協定、防災訓練、BCP策定
2. 施設の要件		
3. 支援	① 「防災道の駅」として大臣認定 ② 交付金等での重点支援 （個別補助についても検討）	① 「道の駅」の登録要件に努力規定として追記 ② 重点「道の駅」で他機能とあわせて重点支援

【防災道の駅の要件要件】

災害時に求められる機能に応じて、以下に示す施設、体制が整っていることが要件となります。

- ① 建物の耐震化、無停電化、通信や水の確保等により、災害時においても業務実施が可能な施設となっていること。
- ② 災害時の支援活動に必要なスペースとして、2,500 m²以上の駐車場を備えていること。
- ③ BCP（業務継続計画）が策定されていること

※上記の内容が整っていない場合は、今後3年程度で必要な機能、施設、体制を整えるための具体的な計画があること。

第4章 再整備の年度別スケジュール

今後、想定する年度別の事業スケジュールは、以下のとおりです。
 なお、事業スケジュールは、進捗に応じて適時見直しを行うことから、前後する可能性があります。

内容	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)
測量造成設計業務				
建築設計業務				
造成工事				
建築・設備・外構工事				
リニューアルオープン				
解体・駐車場整備工事				