

只見町道の駅基本計画

(案)

令和 年 月



福島県只見町

目次

1	計画の目的	1
1.1	道の駅の整備目的	1
1.2	基本計画の位置付け	3
1.3	関連計画等	5
1.4	計画地の位置および規模	6
2	只見町の現状分析	7
2.1	自然環境	7
3	道の駅の目指す姿	15
3.1	道の駅の意匠・整備方針	17
4	道の駅に導入する4大機能	22
4.1	休憩機能	23
4.2	情報発信機能	25
4.3	地域連携機能	26
4.4	防災機能	28
5	利用者数・施設規模算定	29
5.1	前面道路交通量の推計	30
5.2	年間利用者数の設定	30
5.3	駐車場及びトイレの規模	32
5.4	床面積の算定	35
6	施設配置計画	36
6.1	配置方針	36
6.2	車両アクセスの考え方	37
6.3	施設配置の条件	38
6.4	ゾーニングおよび施設配置計画	39
6.5	動線計画	42
6.6	施設利用計画	46
7	概算事業費及び補助制度	51
7.1	概算事業費	51
7.2	整備等にかかる補助制度等	52
8	管理運営組織	53
8.1	町内の第三セクター等の現状	53
8.2	第三セクター等の課題	53
8.3	第三セクター等のあり方を整理・解決に向けて	54
8.4	管理運営体制	55
8.5	道の駅運営検討部会設立	55
8.6	指定管理者に求める管理運営方針	56

9	事業収支計画	57
9.1.	売上高の算定（詳細は資料編 p.45～49）	58
10	今後の課題.....	60
10.1	道の駅開所に向けた実績の積み上げと検証.....	60

資料編

資料1	：只見町の現況データ	1
1.	只見町の自然（本編 P7 関連）	1
2.	只見町の社会条件	2
資料2	：前面道路交通量の算定.....	4
1.	現況交通量の算出（本編 P30 関連）	4
2.	前面交通量の算定（本編 P30 関連）	5
資料3	：規模算定	6
1.	駐車台数の算定（本編 P31 関連）	6
2.	諸機能の規模算定（本編 P32～34 関連）	9
資料4	：配置計画にかかる諸元.....	21
1.	距離による騒音の減衰（本編 P37 関連）	21
2.	除雪に関する諸元（本編 P43～44 関連）	24
資料5	：建築の屋根雪処理の検討.....	26
資料6	：管理運営計画にかかる事項.....	27
1.	道の駅の個人利用ニーズ（Web アンケート）	27
2.	道の駅の団体利用ニーズ（観光業者アンケート）	33
3.	町内外のまちづくり活動団体ヒアリング	43
資料7	：収支シミュレーション.....	45
1.	園内施設利用者数の推定	45
2.	算出①：物販部門（本編 P57 関連）	46
3.	算出②：飲食施設（本編 P57 関連）	47
4.	算出③：その他物販（本編 P57 関連）	48
5.	算出④：事務・管理部門（本編 P57 関連）	49
資料8	：只見町道の駅検討委員会の開催経過.....	50
1.	委員構成.....	50
2.	委員会など開催経過.....	51

1 計画の目的

1.1 道の駅の整備目的

只見町は、今後数年の間に国道 289 号八十里越の開通や J R 只見線の全線再開通が見込まれ、交通環境の大きな転換点を迎えるとしています。道の駅は、こうした変化を絶好の機会と捉え、更なる発展の起爆剤とすべく、地域活力の向上を図るため、「地域資源を活かした観光交流」と「地域産品を活かした地域振興」の拠点として整備を図るものです。

新たな視点：次世代型道の駅＝ゲートウェイ型＋地域センター型

この、「地域資源を活かした観光交流」と「地域産品を活かした地域振興」の2つの考えは、令和元年に国土交通省が提唱した次世代型道の駅の「ゲートウェイ型」と「地域センター型」につながる発想であり、只見町でも、観光・交流の拠点であるとともに町内課題を解決するための機能をふまえた次世代型道の駅を目指します。

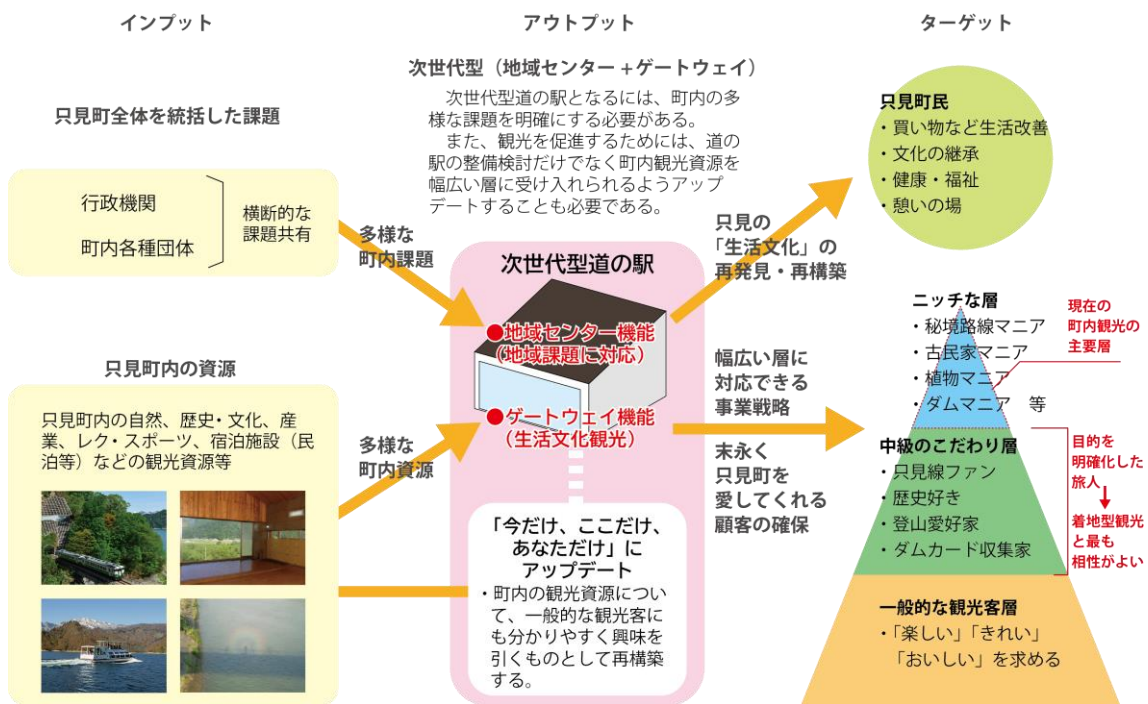


図 1.1.1 次世代型道の駅による事業戦略

1.1.1 只見町「道の駅」基本構想

只見町「道の駅」基本構想において、只見町の道の駅におけるコンセプト及び基本方針を次のように定めており、そのコンセプトや基本方針に則り、只見町道の駅基本計画の策定を行います。

只見町道の駅基本構想（コンセプト・基本方針）

道の駅の原点は、その目的として明記されている「道路利用者への安全・快適な道路交通環境の提供」と「地域振興への寄与」です。その中で道の駅の「多機能交流振興拠点」としての進化を考えながら、只見町の特徴と課題を踏まえ、道の駅の整備目的をコンセプトと位置付け、「只見ならではの道の駅」としての基本方針を以下のように設定します。

【コンセプト】

- ◇地域資源を活かした観光交流の拠点を目指す
- ◇地場産品を活かした地域振興の拠点を目指す

ユネスコエコパークにも登録された国際的にも高く評価されている本町の雄大な自然環境や豊かな生活文化のほか、美しい自然景観の構成要素の一つとも言える、国内外に多くのファンを有するJR只見線を最大限活用します。

また、地場産品の新たな最大級の販売・PR施設として機能することで、地域経済の活性化に大きく寄与するとともに、生産者の意欲向上につなげていきます。

【基本方針】

- ① 只見町の雪に耐えうる機能と美しい自然景観に最大限配慮したデザイン
- ② 道の駅を通じた伝統文化の振興
- ③ JR只見線のPRと連携
- ④ 地場産品の振興

1.2 基本計画の位置付け

只見町は、町の更なる発展に向けて、観光交流の拠点・地域振興の拠点をコンセプトとして、令和元年9月に『只見町「道の駅」基本構想』を策定しました。基本構想では、導入機能、設置位置、管理運営方法等の基本的な考え方を検討しています。

一方、国内の動きとしては、令和元年11月に「新『道の駅』あり方検討会」において提言「『道の駅』第3ステージ」がまとめられ、道の駅を「地方創生・観光を加速する拠点」に位置付け、観光、防災、地域センターを柱に、新たな取組を推進していくこととなりました。

基本計画は、基本構想で示された基本的な考え方にに基づき、新たなステージに向かう道の駅の動向を踏まえて、只見町に道の駅を実現すべく策定するものです。

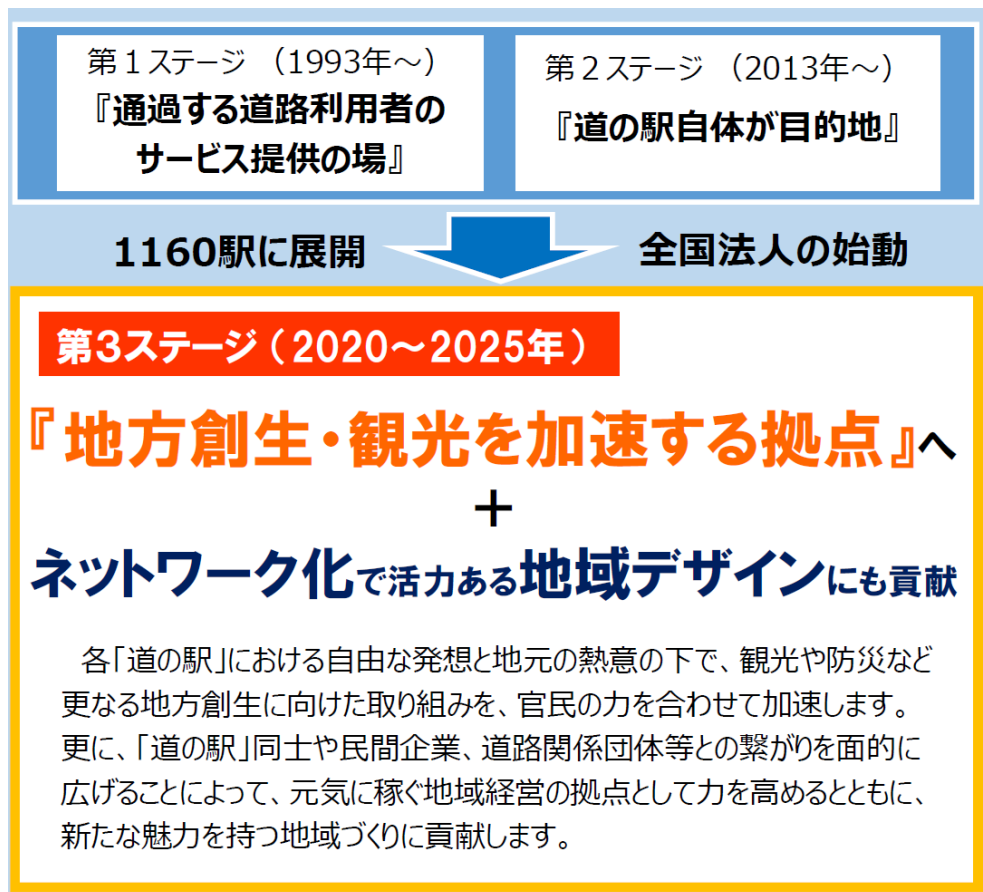
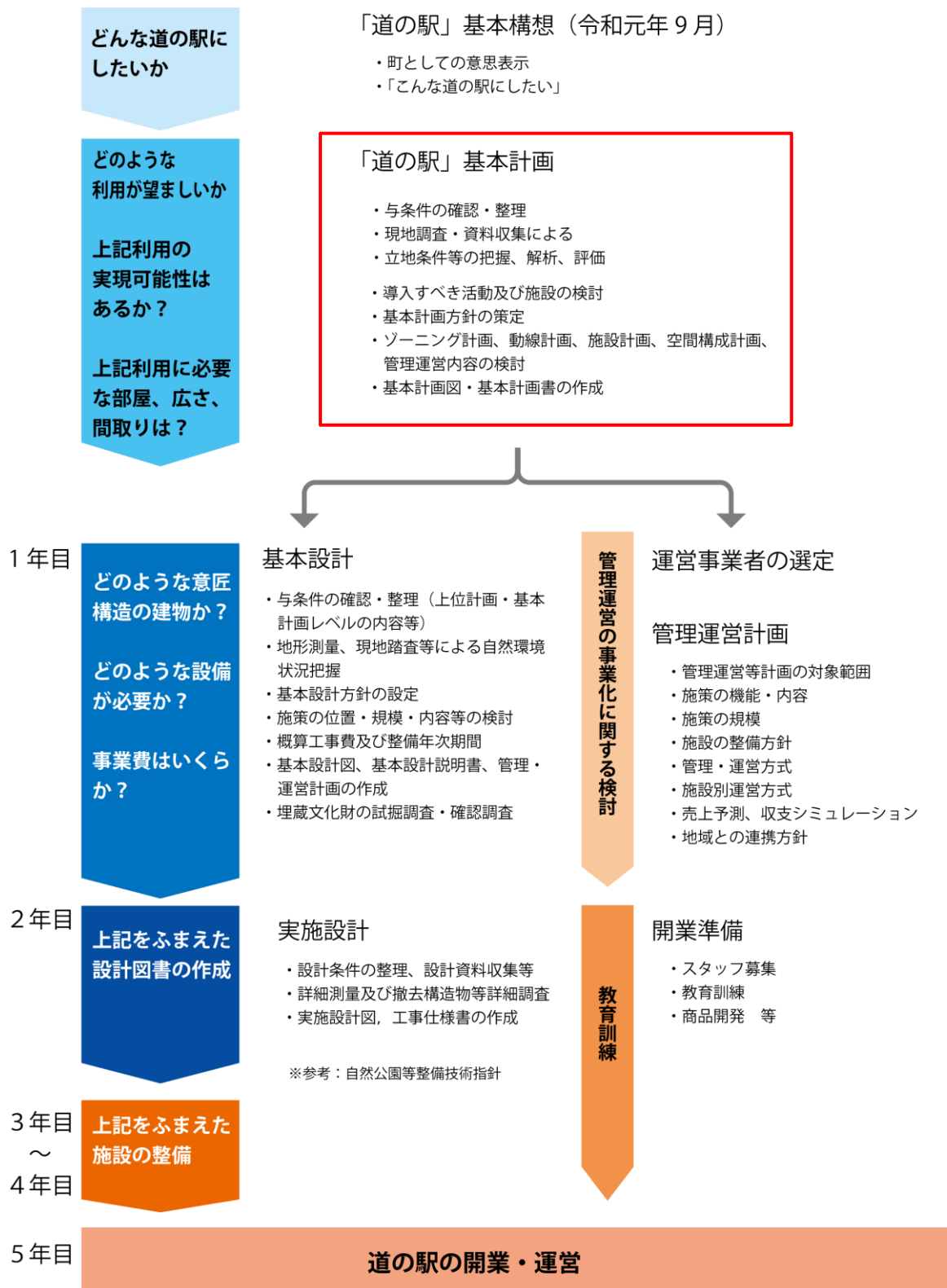


図 1.2.1
「道の駅」第3ステージのコンセプト
(出典：新「道の駅」のあり方検討会提言
(国土交通省 HP))

本計画では、以下のフローのうち、赤枠内の事項について検討し、その結果を本書に示しています。



※基本設計・実施設計は同一年実施が可能

図 1.2.2 「道の駅」の構想、計画、設計、整備、開業までの流れ

1.3 関連計画等

道の駅の整備に関わる関連計画等を以下に示します。

1.3.1 第七次只見町振興計画

第七次只見町振興計画では、以下の基本目標、理念、施策を掲げています。

【まちづくりの基本目標】

自然・文化・歴史に育まれた「只見らしさ」に誇りと愛着を持つまちづくり

【基本理念】

ブナと生きるまち 雪と暮らすまち 心豊かに生きるまち
自然首都・只見の挑戦「人と自然の共生」

【5つの施策大綱】

1. 自然と共生するまちづくり
2. 文化に根づく人づくりと学び続けるまちづくり
3. 住民が主役のまちづくり
4. 住みやすいまちづくり
5. 働きがいのあるまちづくり

また、上記の施策大綱のうち、「5. 働きがいのあるまちづくり」で、道の駅について以下のように言及されており、町内の観光商業への対応や誘客促進の拠点としても本施設が求められています。

<第七次只見町振興計画における「道の駅」の必要性>

- ・「自然首都・只見」に訪れる多くの観光客をターゲットとした観光面での消費拡大に向け、既存の物産販売所の充実や「道の駅」の整備など、拠点施設の整備や魅力ある商品の開発・販売を行うことにより、地域内の賑わいを創出し、消費拡大を行うための施策が求められています。

(第七次只見町振興計画 p. 88)

- ・【主な施策：観光商業への対応】

観光客の立寄り拠点「道の駅」等の整備（第七次振興計画 p. 89）

道の駅・川の駅などの交流拠点の整備と充実（第七次振興計 p. 91）

1.4 計画地の位置および規模

道の駅の計画地は、基本構想での候補地選定により、JR只見線との連携などをふまえ、JR只見駅前周辺エリアに位置した駅前広場とします。その敷地面積は約1.5haとなります。



図 1.4.1 計画予定地

2 只見町の現状分析

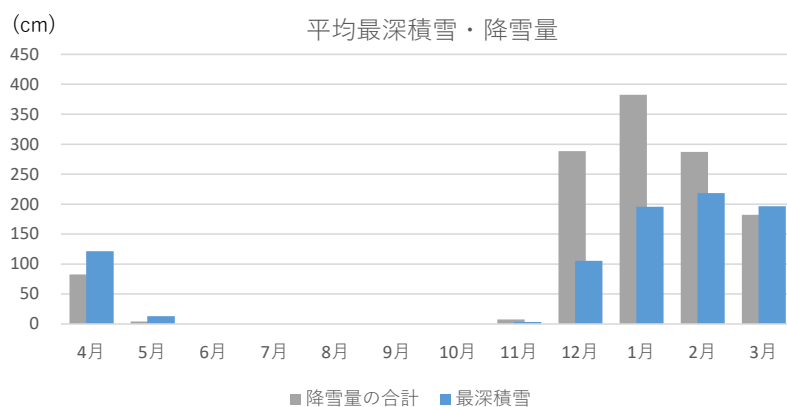
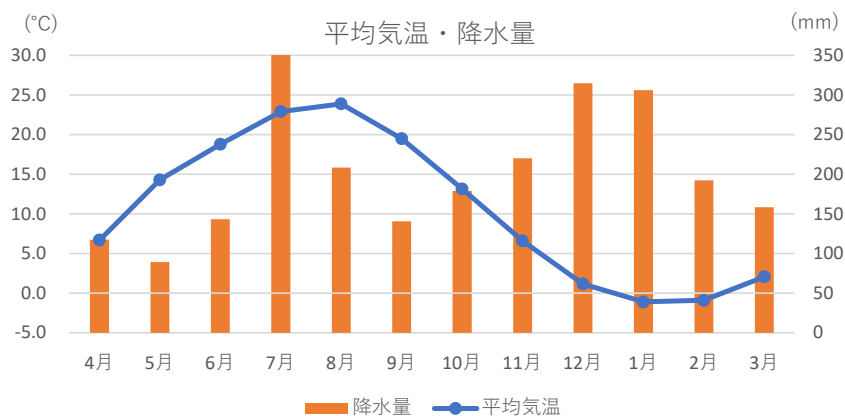
2.1 自然環境

- ・只見町は全国有数の豪雪地帯である
- ・豊かな自然を有し「自然首都・只見」宣言を行った
- ・豊かな自然を活かしユネスコエコパークを推進している
- ・計画対象地周辺は自然公園区域の普通地域であり山や川など豊かな自然にも近接

2.1.1 気候 (数値データは資料編 p1)

只見町の10年間(2011~2020年、気象庁HPより)の月平均気温は、8月が最も高く23.9度、1月が最も低く-1.1度となっており、12月~3月は降雪によって行動が制限されます。

降水量、降雪量では、梅雨期と冬期に多く、梅雨期については平成23年豪雨を始め、近年は集中的な降雨が多く見受けられます。冬期については、12~1月に降雪量のピークがみられます。過去10年間では、降雪の深さの年合計は最大1,666cm(2015年)、最深積雪は341cm(2013年)で日本有数の豪雪地帯といえます。



出展：気象庁データ 図 2.1.1.1 只見町の気候 (2011~2020の平均値)

2.1.2 只見ユネスコエコパーク

只見ユネスコエコパークは、日本有数の豪雪地帯にあり、山地は比較的脆い性質の緑色凝灰岩でできているため、積雪と雪崩により削り取られ、急峻で複雑な「雪食地形」が形成されています。様々な立地環境（尾根、斜面、谷など）がモザイク状に分布し、それぞれに対応した動植物が生育する「モザイク植生」となっています。



2.1.3 自然公園区域

計画対象地は、只見柳津県立自然公園の普通地域に指定されています。尚、越後三山只見国定公園への編入が検討されています。

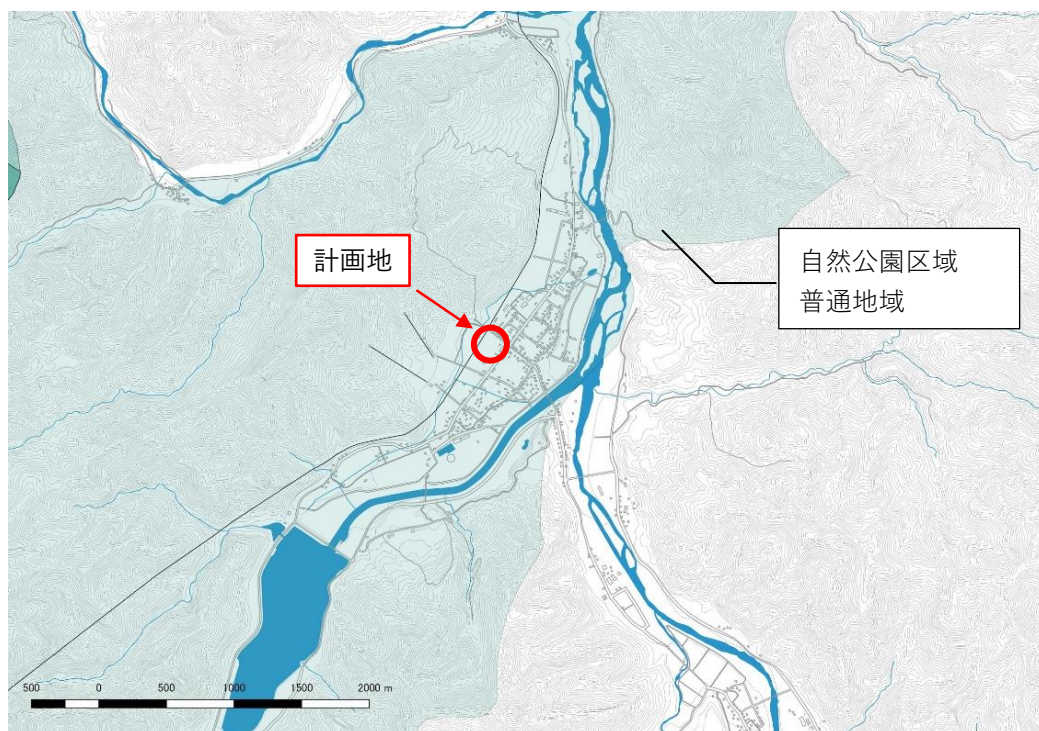


図 2.1.3.1 自然公園地域図

2.2 社会環境

2.2.1 只見町の現状

- ・ 少子高齢化が進行し、20年後の人口は現在の65%になる。
- ・ 地域経済循環が停滞し、3分の1が域外へ流出している。
- ・ 自然や文化に関する資源を含む多様な観光資源を有する。
- ・ 過去のまちづくりにおいて市街地の歩行系回遊動線の整備が課題として挙げられており、道の駅はまちなかの導入・交流ゾーンを担う施設として期待されている。
- ・ 振興計画の施策のうち、農産物等の新たな販路開拓、人材不足の解消、八十里越区間開通や JR 只見線全線再開通に合わせた市街地整備に期待が寄せられている。

(1) 人口

只見町の人口は昭和30（1955年）年をピークに減少に転じており、令和2年国勢調査の只見町集計において4,040人となっています。

社会保障・人口問題研究所の推計によると、只見町の人口は10年後には3,626人（平成27年の81.1%）、20年後には2,913人（同65.2%）になると予測されます。

年齢3区分別人口をみると、令和2年で老年人口が生産年齢人口を上回り、以降は生産年齢の町民1人で高齢者1人以上を支えていく構造となります。

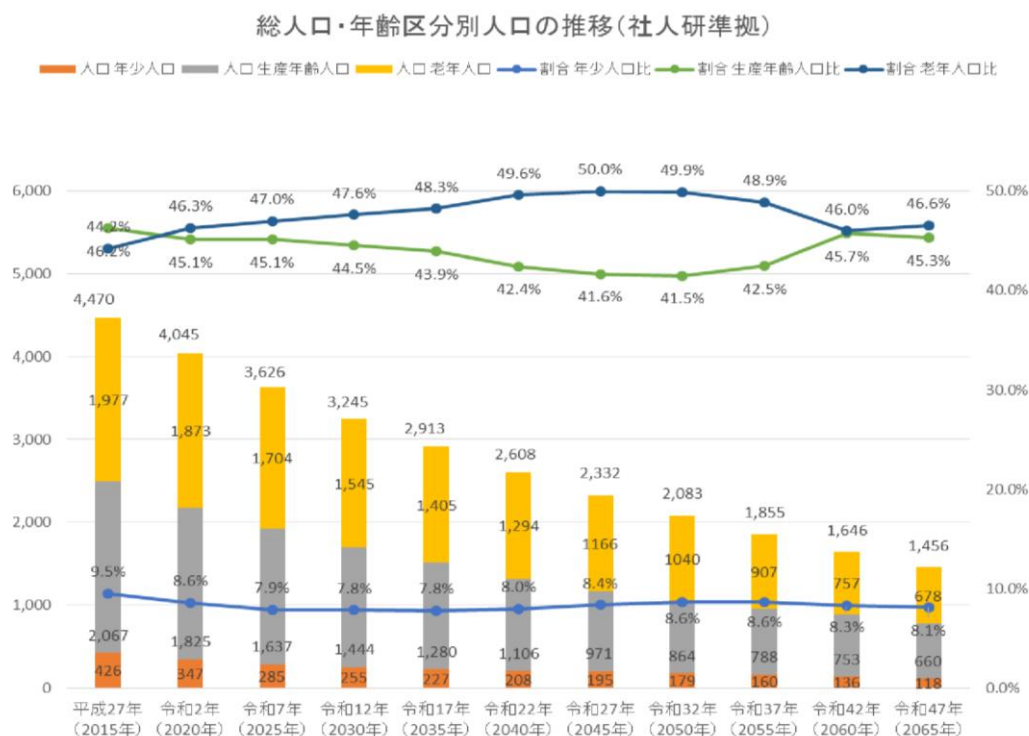


図 2.2.1.1 人口推計シミュレーション図

(2) 産業

産業構造は第一次産業から第二次、第三次産業への移行が進んでいます。農業は稲作とともに、夏秋トマト、花卉の生産に取り組んでいます。産業別就業者数では建設業が最も多く、次いでサービス業、農業と続いています。

伝統工芸の振興として自然首都・只見伝承製品のブランド化等が図られています。

経済循環の観点からみると、地域経済分析システムによれば、只見町全体の所得は年間 300 億円ですが、そのうち約 3 分の 1 は域外へ流出しています。

出典：環境省「地域産業連関表」、「地域経済計算」（株式会社価値総合研究所（日本政策投資銀行グループ）受託作成） 地域経済循環分析 <http://www.env.go.jp/policy/circulation/index.html>

(3) 観光資源

只見町は、越後三山只見国定公園、只見柳津県立自然公園を有し、豊かな自然に恵まれています。田子倉湖の新緑・紅葉や、浅草岳・布沢集落のブナ原生林は訪れた人々を癒してくれます。

JR 只見線については、国内はもとより海外での知名度も高く、町の重要な観光資源として考えられます。

国の重要文化財として成法寺観音堂、旧五十嵐家住宅があり、国の重要有形民俗文化財としては、只見の生産用具仕事着コレクションがあります。

平成 19 年には日本の自然の中心地は只見であるという「自然首都・只見」宣言を行い、平成 26 年 6 月に豪雪が育んだ自然と生活・文化を守り活かすことをテーマとした「只見ユネスコパーク」の登録を果たしています。

伝統行事やイベントとしては、只見ふるさとの雪まつり、小林早乙女踊り、小林神楽、梁取早乙女踊り、梁取神楽、歳の神（オンベ）、朝日岳山開き、浅草岳山開き、各神社祭礼などが行われています。

観光施設としては、只見スキー場、田子倉ダム、奥会津ただみの森キャンプ場、ブナと川のミュージアム、河井継之助記念館、季の郷 湯ら里等があります。

(4) 交通

道路は、国道 252 号が只見川に沿って東西に延びており西方面は新潟県魚沼市へ、東方面は会津若松市へ繋がっています。魚沼方面へ向かう峠は一部区間が冬期閉鎖となります。

国道 289 号は、現在、叶津から伊南川沿いを通り南会津町へ抜けています。現在、叶津から新潟県三条市までの約 19 km の通行不能区間を解消するための工事が進められています。

また、県道只見停車場線の改修工事が計画されており、本施設に関連する主な整備として駅前通りの拡幅、歩道整備が挙げられます。

鉄道は JR 只見線が只見川沿いに延びており、道の駅計画地周辺には JR 只見駅が位置しています。平成 23 年 7 月の新潟・福島豪雨で被災し、令和 2 年現在は JR 会津川口駅～JR 只見駅区間は不通となっており現在は代行バスにより運行されていますが、令和 4 年度には全線再開通の見込みです。

(5) 中心市街地活性化事業

① 中心市街地活性化に関する検討結果

平成 26 年度に策定された只見地区土地利用計画をふまえ、「只見町中心市街地活性化協会」が主体となって中心市街地の活性化について話し合い、提言をまとめています。

その中において「歩いて回る魅力的なまちなか空間」として地区役割分担（ゾーニング）を行い、各ゾーンと主要施設をネットワークする「歩行系回遊動線」づくりがポイントであるとしています。

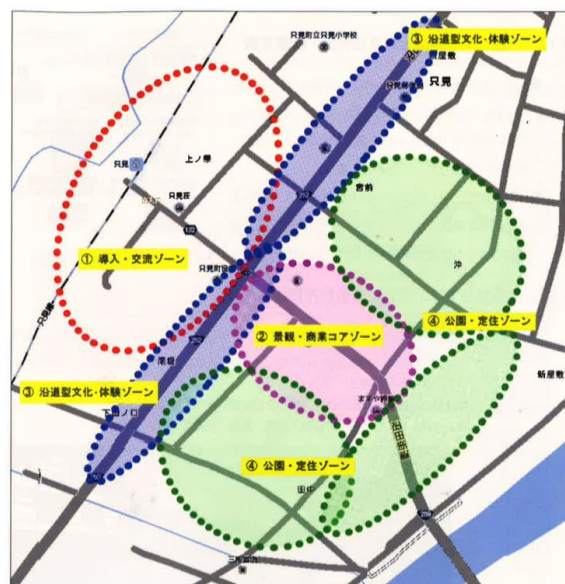


図 2.2.1.2
中心市街地活性化事業におけるゾーニング

<設定されたゾーニング>

①導入・交流ゾーン	③沿道型文化・体験ゾーン
<p>外来客のまちなかへの導入機能を果たすゾーン。拠点を集約することで不足の業種を誘致可能とし、話題性を持ったシカケを創り、思わず「寄っていこう」と言う動機付けを提供。</p>	<p>学校へのアクセス途上にあつてロードサイドの線も円的な産業業務機能をもつゾーン。</p>
②景観・商業コアゾーン	④公園・定住ゾーン
<p>国道 289 号改良に合わせ、歴史的な建築物をシンボルとして景観づくり。宿泊機能・専門的商業機能を発揮する核的なゾーン。</p>	<p>景観・商業コアゾーンを囲み、定住環境を整え川並み景観への誘導を図る。ブナと川のミュージアム・保養センターとの一体的な機能発揮を図るゾーン。</p>

(6) 令和元年度町民アンケート結果

まちづくりの課題として、令和元年度の町民アンケート結果のうち、主なものを以下に示します。

これによると、「住みやすいまちづくり」を重要視しつつ満足していないことが伺えます。また転出の理由として、「雪が多い」「生活に不便が多い」ことが挙げられています。

■只見町振興計画において重要度が高く満足度の低い施策 (道の駅・観光・商工に関する内容)

重要度 2.5 以上、満足度 1.0 以下の施策
(働きがいのあるまちづくり)

- ・新たな販売ルートの発掘と産直・直売の実施とインターネットの活用
- ・国道 289 号八十里越開通を見据えた中心市街地の整備

2.2.2 計画地及び周辺の状況

(1) 計画地の状況

計画地に隣接する敷地は、敷地西側には JR 只見線、北側は県道只見停車場線（駅前通り）、東側に国道 252 号、南側に只見大田線で囲まれた区画の一部です。

計画地に隣接する施設としては、北側に JR 只見駅、旅館、住宅および只見町観光まちづくり協会、役場駅前庁舎、東側に只見町森林組合事務所および住宅、南側にパイプハウス（トマト栽培）、住宅、只見保育所があります。

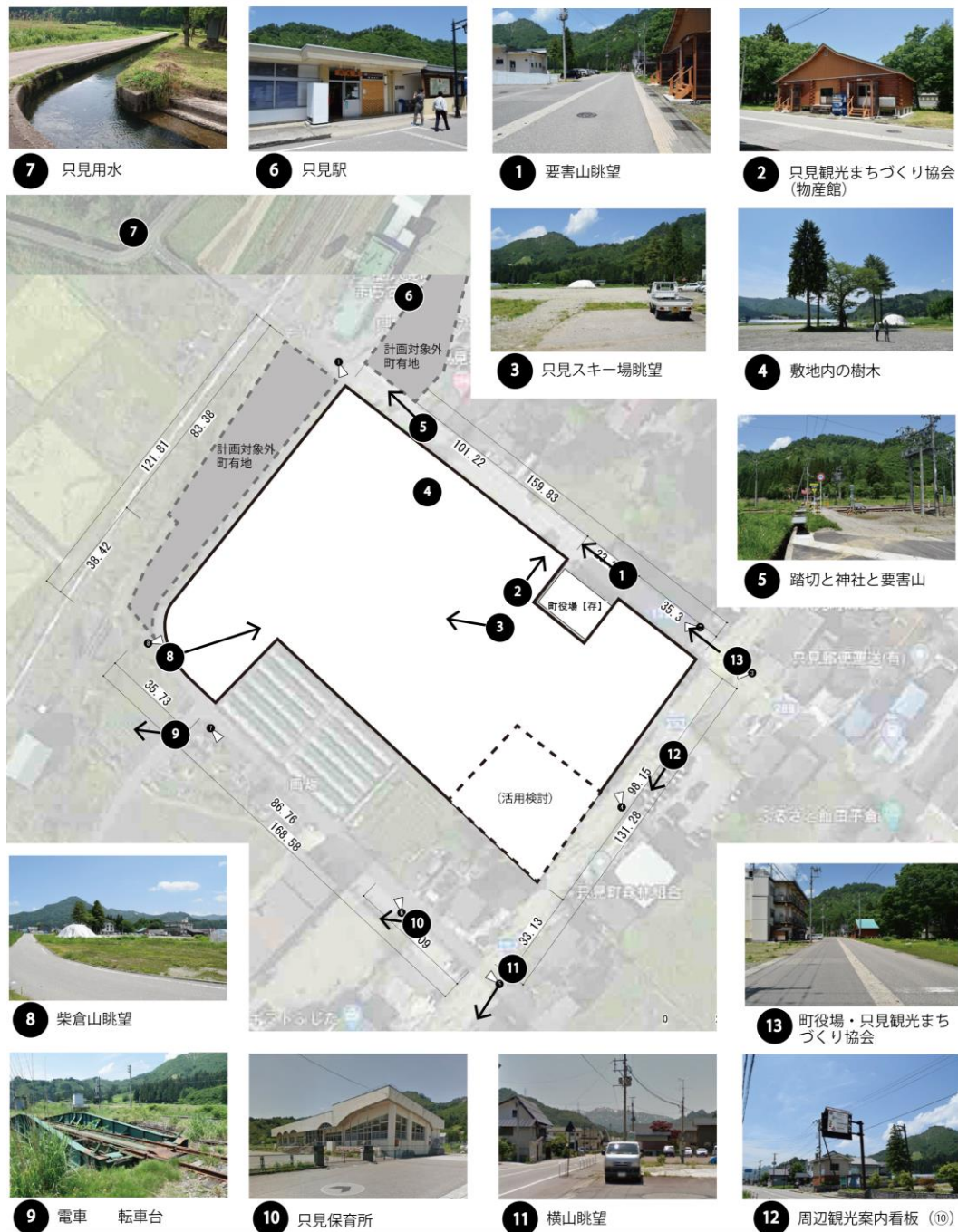


図 2.2.2.1 計画地の状況

(2) 周辺施設の状況

計画地は、只見町の市街地中心部に位置し、半径 500m 圏内には、JR 只見駅を始め、東側には飲食店やスーパー、居酒屋などの商業施設やふるさと館田子倉（民俗資料展示施設）が立ち並んでいます。一方で計画地の西側は田んぼや要害山などの緑が見えるほか、三石神社や瀧神社などもあり、自然の中を散策することができます。

さらに半径 1 km 圏内には、役場町下庁舎や只見川、ブナと川のミュージアム、スキー場などが含まれ、徒歩 1 時間圏内に商業施設から自然資源まで多様な要素を楽しむことができます。

2.2.3 法令・制度

計画対象地の土地条件および施設、運営内容などを踏まえ、関係する法令との整合を確認します。以下に、計画対象地の諸条件および関連法令などを示します。

【計画対象地の諸条件整理】

- ・敷地面積・・・15,900 m²（町所有面積 14,300 m²、活用予定地 1,600 m²）
- ・都市計画区域・・・区域外
- ・用途地域・・・指定なし
- ・防火地域・・・指定なし
- ・積雪荷重・・・積雪量 350 cm ※単位荷重 1 cm ごとに 30N/m²以上
- ・風圧力・・・基準風速(V₀) 30m/s
- ・地震力・・・(Z) 0.9
- ・埋蔵文化財の包蔵可能性・・・計画地付近に周知の埋蔵文化財が包蔵している可能性がある。

(本施設の整備にかかる主な関連法令)

- ・建築基準法
- ・自然公園法
- ・文化財保護法
- ・消防法
- ・景観法
- ・高齢者・障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律

3 道の駅の目指す姿

【基本構想における基本コンセプト ～想いの根幹～】

◇地域資源を活かした観光交流の拠点を目指す

◇地場産品を活かした地域振興の拠点を目指す

【基本構想における基本方針 ～想いの方向性～】

- ① 只見町の雪に耐えうる機能と美しい自然景観に最大限配慮したデザイン
- ② 道の駅を通じた伝統文化の振興
- ③ J R 只見線の P R と連携
- ④ 地場産品の振興



【新たな視点をプラス】

【次世代型道の駅＝「ゲートウェイ型」＋「地域センター型」】

「ゲートウェイ型」

- ① インバウンド観光
- ② 観光総合窓口
- ③ 地方移住等促進

「地域センター型」

- ① 産業振興
- ② 地域福祉
- ③ 防災



【目指す姿は・・・】

キャッチフレーズ

オールただみ（人、もの）で創り育てる道の駅

オールただみ とは

只見町民及び、ただみファンや只見町と連携している自治体・関係団体の総称

オールただみ（人、もの）で創り育てる道の駅 とは

オールただみが持つ資源や技だけでなく、多様な価値観を取り入れ、協働で育てていく道の駅

【「オールただみ」連携で期待される効果】

・多様な価値観の提案

～魅力ある道の駅にするために
様々な提案をいただける～

・オールただみ協働による魅力向上対策

～魅力ある道の駅にするため
1人1人が主役となり活躍できる～

・オールただみによる情報発信を推進

～オールただみで創りあげた道の駅を
自信を持って情報発信～

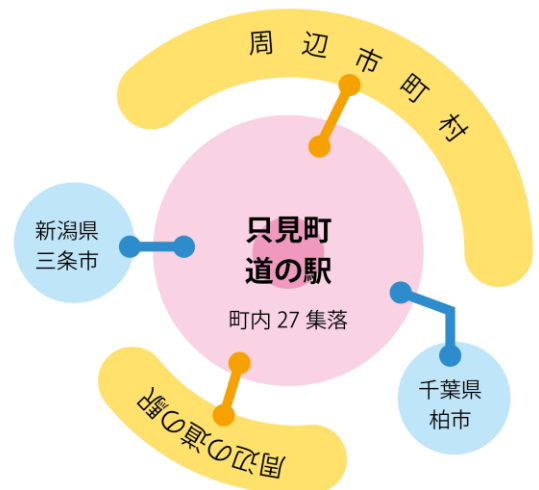


図 3.1.1 オールただみの連携イメージ

3.1 道の駅の意匠・整備方針

只見町道の駅建設に向けた方針

～ メインテーマ ～

只見町の雪に耐えうる機能と

美しい自然景観に最大限配慮したデザイン

以降は、施設設計や施設デザインに関して基本となる取り組みとなります。

1. 自然・人に配慮した施設設計とします

～ 豪雪への配慮と環境調和が最優先 ～

- (1) 自然と調和し、再生可能エネルギーを活用するなど自然と共生する施設を目指します。
- (2) 過酷な冬の気候や積雪に耐え、夏も冬も快適に過ごせる施設となるよう配慮します。
- (3) 建物の外観は、周辺の自然景観と調和した形状とします。
- (4) 積雪時の利用や除雪のしやすさに配慮します。
- (5) 施設管理等におけるランニングコストの低減化に配慮した施設設計と設備を導入します。
- (6) 多彩なイベントや様々なアクティビティーが展開できる広場を設けます。



積雪に耐えうる構造、デザインの検討（道の駅白い森おぐに）



雪室等の積極的な雪の活用

2. 周辺住民等への影響を最大限配慮した設計とします

～ 地域住民から理解される施設になるための取り組み ～

- (1) 計画予定地周辺の住民の方々の生活に支障が出ない施設設計とします。
- (2) 計画予定地周辺へ想定される騒音や照明等、道の駅を運営することで懸念される事案について整理し、その対策が図れる設計・配置・動線とします。



- (3) 夜間における部分的な閉鎖や遮音壁の設置等による車中泊への対策を図ります。
- (4) 地域の商店との相互の活性化のため、道の駅利用者を「まちなか」に誘導する仕組みを図ります。



サインによるフットパスの案内誘導やレンタサイクルによる周辺への誘い（道の駅ながい）

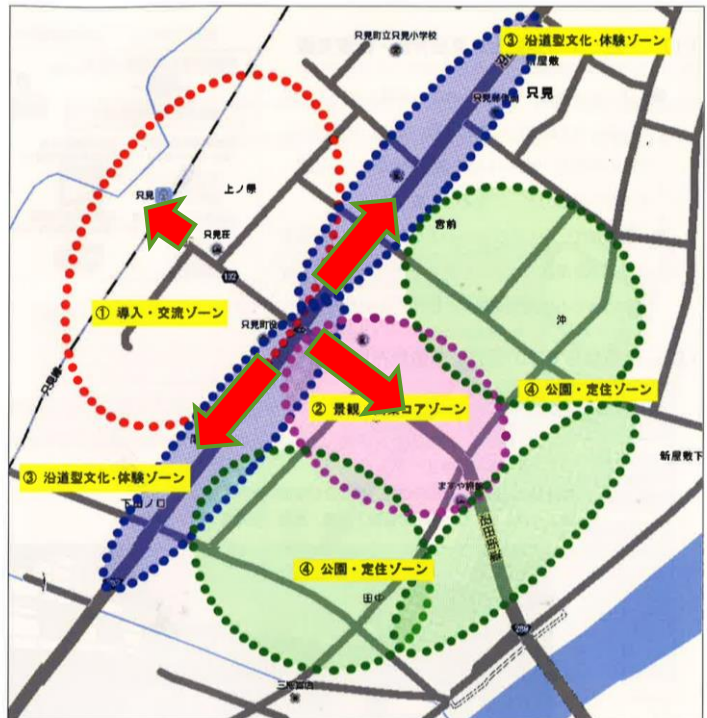


図 3.1.2.1 まちなかへの誘導イメージ

3. 子どもや年配者等が使いやすい設計とします

～ ユニバーサルデザインへの取り組みは基本 ～

- (1) 「年齢や能力、状況などにかかわらず、できるだけ多くの方が利用可能にすること」を原則とします。
(ユニバーサルデザイン)
- (2) 国・県・町等で定める高齢者や障がいをお持ちの方々等が四季を通じて利用しやすい施設設計とします。
- (3) 車いす利用者やお年寄りが利用しやすいファニチャー（備品類）を設置します。
- (4) 外国人観光客対応として、英語併記、ピクトグラム表記を適切に設置します。



悪天候でも乗降しやすい車いす利用者用駐車場（道の駅たがみ）



ピクトグラムによる案内（道の駅までい館）



誰もが安心して気軽に利用できる施設とします。

4. 柔軟かつ合理的な活用ができるようフレキシブルで 拡張性に配慮した設計とします

～ 用途やニーズによって変化可能な空間に ～

- (1) 多様化する利用者ニーズや社会情勢に速やかに対応し、柔軟な運営ができるよう、施設内部はフレキシブルな設計とします。
- (2) 道の駅の集客力を活かし、オールただみの積極的な参加を促すため、チャレンジショップ機能等に対応した屋内外のレイアウトとします。
- (3) 屋内外ともに、多様なイベントなどの利活用がしやすい位置に電気や給排水などの設備を設置します。
- (4) 施設運営者が運営や管理の面から利用しやすくするため、バックヤードや作業スペースは十分な面積を確保します。



一体的な空間で物販や飲食などの機能を展開（道の駅保内の郷）



屋外でのチャレンジショップ



道の駅敷地内でのドライブインシアター



道の駅の敷地内で雪まつり

5. 施設整備には地元産材を積極的に活用

～ 木材の積極的な活用を図る ～

- (1) 地元産材を積極的に利用し、かつオールただみの資源や技の活用を図ります。
- (2) 内外装及び備品類は積極的に地元産木材を使用し、自然素材の温かみのある空間をつくります。



地産の木材を活用した施設
(飯山市文化交流館なちゅら)



自然の温かみある内装
(道の駅湯川・坂下)

6. 感染症対策を含めた衛生対策に配慮

～ 衛生管理設備や換気対策が行いやすいように ～

- (1) 新型コロナウイルス感染症等の感染リスクの一因である三密において、密閉空間の解消のための換気設備の充実や設置機器に配慮します。
- (2) 釣り客や登山客等、アウトドアイベントを楽しまれた方向けに洗浄機器の設置等を配置します。
- (3) 清掃等の衛生管理が行いやすい施設設計に配慮します。

7. ニーズに合わせた利用が出来る環境整備

～ 新たな生活スタイルへの対応 ～

- (1) 地域特有の生活スタイルの他にワーケーション等、その時々ニーズに合わせた利用が可能となる施設整備や関係機器等の設置に配慮します。

4 道の駅に導入する4大機能

当町の道の駅は、必須となる3つの機能（休憩機能・情報発信機能・地域連携機能）を中心に近年求められている防災機能を加え、4つの機能を軸に導入機能を検討していきます。

【導入機能別の取組み方針】

その1 休憩機能

～ 「気軽によいやれ」の気持ちを感じられるように～

快く使っていただくために、「只見町の方言」を用いるなど、ただみの温かみを感じられるようにします。

想定機能：休憩室、駐車場・トイレ 等

その2 情報発信機能

～ 旬な情報が集まる総合案内窓口～

オールただみの魅力や交通情報、自然情報から行政情報を集め、道の駅利用者に情報を提案・発信します。

想定機能：観光案内所、交通情報設備、JR只見線関連展示 等

その3 地域連携機能

～ オールただみの魅力を感じ、味わい、学び、楽しむ～

オールただみの魅力を、食を味わい、体感し、文化を学ぶ楽しみを提供します。

想定機能：直売所、レストラン、多目的スペース 等

その4 防災機能

～ 防災のための連携・準備・対応を図る～

施設利用者の道路災害時等への対応を図ります。

行政や関係機関と連携し、災害発生時の役割の明確化を図ります。

想定機能：備蓄品、AED、非常電源、防災トイレ 等

4.1 休憩機能

～「気軽にのびのび」の気持ちを感じられるように～

1. 気軽に利用できる休憩機能

道路利用者やJR只見線利用者、町民が気軽に利用できる休憩スペースを設けます。

導入機能例

- ① 屋内及び屋外に休憩スペースを設置
- ② 子ども連れの家族や障がいを持つ方等に考慮した整備
- ③ JR只見線利用者の動線に配慮し、待合室としての利用
- ④ 只見町の伝統や文化が身近に感じられる展示や方言等を用いたサービス



屋内の休憩スペース（道の駅たがみ）

2. 利用しやすい駐車場等

季節を問わず、どなたでも使いやすい駐車場や歩行区間を整備します。

導入機能例

- ① 駐車マスは隣の車との間隔を十分にとり駐車や乗り降りしやすい配置
- ② 近隣の道の駅の実情等を考慮した駐車台数
- ③ 通常の道路利用者の駐車以外に、地域イベント等での積極的な利用を想定
- ④ 駐車場内の車両動線や歩行区間は安全性に配慮
- ⑤ 優先駐車スペースは施設の近い場所に設置
- ⑥ 冬季でも快適に利用できる雪対策
- ⑦ 電気自動車用の充電スポット設置
- ⑧ バイク等の二輪車用の駐車スペースを設置



屋外の休憩スペース（道の駅までい館）



施設にアクセスしやすく悪天候でも駐車しやすい優先駐車スペース（道の駅たがみ）

3. 明るく清潔なトイレ

明るく清潔で、誰もが使いやすく、安心して利用できる利用者に配慮したトイレを整備します。

導入機能例

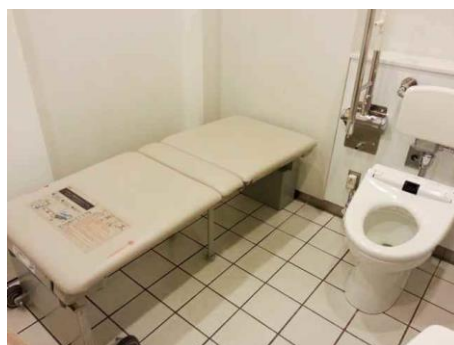
- ① 利用者の規模に応じたトイレ数を確保
- ② 乳幼児をもつ子育て世代や障がいをもつ方等が安心して利用できるトイレ等を設置
- ③ 利用者ニーズに配慮した機能の設置



清潔感のある洗面台、便器
(道の駅パティオにいがた)



おむつ替え専用ブースなどの設置
(道の駅パティオにいがた)



大人用おむつ替え専用台

4.2 情報発信機能

～旬な情報が集まる総合案内窓口～

1. 「オールただみ」の情報発信

交通情報や当町の観光情報等だけでなく、オールただみの旬な情報を発信します。

導入機能例

- ① 道路情報やJR只見線の運行情報を発信
- ② 只見町の自然・歴史・文化・生活の情報を発信し、町内観光に繋げるための関係機関等と連携
- ③ 近隣自治体や道の駅、姉妹都市等との連携による情報の相互発信
- ④ 情報発信機器の設置



パーティションやバナーを用いたイメージ発信（道の駅まじこ）

2. 道の駅スタッフ全員がコンシェルジュ

利用者の要望、問合せに対応する総合案内人（コンシェルジュ）となり、わかりやすい情報提供を行う。

導入機能例

- ① 施設内に総合案内所を設置
- ② コンシェルジュによる案内対応
- ③ 町内の観光関係団体との連携
- ④ 町内及び交流都市等の情報収集
- ⑤ 方言を用いて親しみやすさの醸成



観光案内窓口
（道の駅 FARMUS 木島平）

3. JR只見線のPR

JR只見線とJR只見駅に隣接した施設としてその魅力を発信します。

導入機能例

- ① JR只見線に関する写真・絵画・模型等を展示
- ② JR只見線の魅力をPRするイベントの実施
- ③ JR只見線ビューポイントの紹介



JR只見線の模型展示

4.3 地域連携機能

～「オールただみ」の魅力を感じ、味わい、学び、楽しむ～

1. 農産物や地元加工品等の販売施設

只見町内の農産物や加工品を中心に、オールただみの産物をもって道の駅の魅力を向上させる取り組みを行います。

(1) 農産物直売所

導入機能例

- ① 町内農家の積極的な出荷を促すため、集荷専用車の巡回による只見版集荷システムを構築
- ② 顔写真表示による生産農家の紹介の推進
- ③ IT機器等の導入による出荷・販売管理の充実
- ④ 農産物の付加価値向上のための機器等を設置
- ⑤ 雪室等を活用した付加価値向上



町内の野菜等を出品



町内野菜の専用集荷車
(道の駅裏磐梯)



新鮮な地物野菜
(道の駅川場田園プラザ)

(2) 加工品及び伝承産品（伝統の味と技）の販売及びPR等

導入機能例

- ① 町内の特産品（酒類・菓子類・伝統工芸品等）のPR及び販売
- ② 姉妹都市等との連携による地場産品の相互販売
- ③ 町内飲食店等のチャレンジショップやマルシェ、テナント等への参入を推進
- ④ 消費者が求める商品やサービス等の情報を調査し、生産者へ提供及び改良等の相談対応



工芸品などの販売
(道の駅ましこ)

2. 地場産品を活用した飲食施設

只見町の生活・文化を表現する様々な地場産品と各世代のニーズに合わせた新しい「食」を提供し、道の駅の魅力を図ります。

導入機能例

- ① 地元食材を使用したレストランや気軽に飲食できるカフェの併設
- ② くつろげるゆったりとしたスペースの確保
- ③ 利用者のニーズに合わせたメニュー開発
- ④ 様々なメニューの提供が可能な厨房機能の設置



屋外のテラス席設置し、JR只見線を眺められるレストラン

3. 気軽に利用できる多目的スペースやイベント広場

様々な活用ができる室内の多目的スペースや屋外広場を設けます。

導入機能例

【多目的スペース】

- ① 冬期間の子どもの遊び場やワークショップ、つる細工等が体験出来る場の提供
- ② 町民の文化的活動の発表の場としての利用
- ③ 只見町の自然を感じられる装飾や遊具の設置

【イベント広場・線路沿いの広場】

- ① 只見ふるさとの雪まつりの実施
- ② 雪室の設置
- ③ 遊具の設置
- ④ 噴水機能の導入



子育て支援のための遊び場や伝統工芸体験など多様な活動ができる空間



道の駅の屋外広場等で「只見ふるさとの雪まつり」の実施を想定

4. 地域の用足し機能の提供

町民の利便性が向上する取組みを行います。

導入機能例

- ① 住民ニーズをふまえたコンビニ的機能
- ② 自動販売機の設置
- ③ A T Mの設置
- ④ 宅配機能の導入（町内外への配送）



道の駅から商品の発送が可能
(道の駅もてぎ)

4.4 防災機能

～防災のための連携・準備・対応を図る～

1. 防災機能の導入

町や防災関係機関等と連携して防災に関する基本機能を整備します。

導入機能例

- ① 行政等と災害支援協定の締結
- ② 行政や関係機関との日常的な情報共有・連携
- ③ 災害発生時の情報発信
- ④ 災害対応用品（A E D、非常用電源、防災トイレ等）の設置
- ⑤ 災害時（大雪や地震など）の一時避難や支援活動支援としてスペースを提供
- ⑥ 備蓄品や販売品等を避難者等へ提供



イベント広場や多目的スペースを開放し、受付スペース等に活用

5 利用者数・施設規模算定

～どのくらいの車が通過し、どのくらいの来訪者数を
受け入れられる施設とするか～

<基本想定>

年間交通量 112万台 (3,063台/日)

年間利用者数 180,000人

(道路利用者+JR只見駅利用者+町民利用増)

建物の床面積 1,150㎡

駐車場台数 79台 (小型車73台・大型車6台)

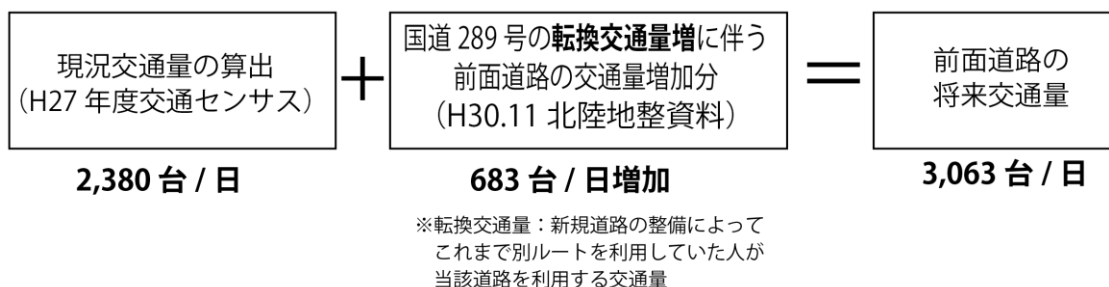
トイレの器数 28器

規模算定にあたっては、以下の手順により算定します。

- ① 年間利用台数の設定 (計画地の前面道路の交通量より算定)
・・・ 利用者数を基に駐車場台数とトイレの器数が決まります。
- ② 年間利用者数の設定 (計画地の前面道路の交通量より算定した人数及びJR只見駅利用者数の合計に地域センター機能により町民利用の増を想定)
- ③ 園内各施設の利用者数の振り分け
- ④ 各施設の利用想定及び単位面積による規模算定

5.1 前面道路交通量の推計

前面道路交通量は、平成 27 年交通センサスによる現況交通量 2,380 台及び国道 289 号八十里越区間の計画交通量 683 台をふまえ、3,063 台/日となります。大型車率が現況交通量と同様と考えると、将来の前面道路交通量 3,063 台/日のうち、小型車 2,726 台、大型車：337 台となります。



5.2 年間利用者数の設定

5.2.1 道路利用者の算定

近隣の道の駅のうち、本施設に接する国道 252 号、国道 289 号の沿線道の駅を抽出し、これらの平均立寄率と前面道路交通量から本施設で受入れ可能な年間入込者数を設定します。

表 5.2.1 道の駅の利用率の事例（路線は国道 252 号）

名称	年間利用者数 A	前面道路交通量（台） B	利用率※ A ÷ B × 365 × 100
道の駅 会津柳津	263,000	5,790	12.4%
道の駅 尾瀬街道みしま宿	236,000	3,884	16.6%
道の駅 奥会津かねやま	129,436	2,206	16.1%
道の駅 しもごう	145,930	3,035	13.2%
近隣道の駅の平均立寄率			14.2%

* 各施設の年間利用者数の小型車・大型車の区別が不明のため立寄率は用いない

年間利用者数（人）の計算式

前面道路交通量（台/日）×年間営業日数（日）×他の道の駅の利用率の平均（%）

道路利用者による道の駅年間利用者数

3,063 台/日 × 365 日 × 14.2% = 158,755 人/年

5.2.2 J R只見駅利用者による道の駅年間利用者数

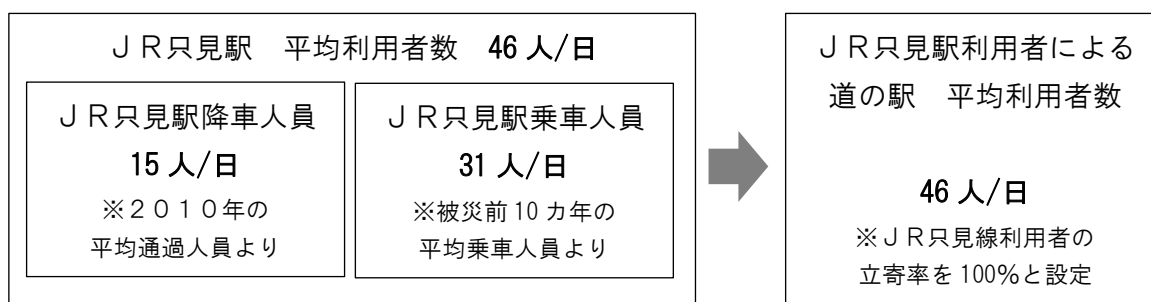
J R只見線利用促進事業のための取り組みを行っていることで利用促進が図られることを想定し、かつJ R東日本より2010年（東日本大震災前）に示されている鉄道利用者（平均通過人員）および被災前10カ年の平均乗車人員を参考に、J R只見線復旧後のJ R只見駅の年間利用者数を見込みます。

2010年の平均通過人員は、只見-会津蒲生間で39人/日、只見-大白川間で54人/日となっています。これらの差し引きから、只見駅における降車人員は最低でも15人/日あることから、これを降車人員とします。

また、只見駅の乗車人員については、震災前の10カ年平均の乗車人員が31人/日であることから、これを乗車人員とします。

また、近隣に受け入れ施設が乏しいことから、J R只見駅利用者の道の駅立寄率を100%と見込みます。

以上から、J R只見駅利用者による道の駅の年間利用者数は以下のようになります。



J R只見駅利用者による道の駅年間利用者数

$$46人/日 \times 365日 = 16,790人/年$$

5.2.3 道の駅年間利用者数

道路利用者による年間利用者数及びJ R只見駅年間利用者数を合わせ、かつ当町の道の駅に用いる地域センター機能による町民利用増を想定し、道の駅の年間利用者数を次のとおり見込みます。

道路利用者による道の駅年間利用者数	158,775人
J R只見駅利用者による道の駅年間利用者数	16,790人
町民延べ利用増	4,000人
合計	179,565人 ≒ <u>180,000人</u>

5.3 駐車場及びトイレの規模

5.3.1 駐車台数の算定（詳細は資料編 P6～8 を参照）

(1) NEXCO 設計要領に基づく算定

駐車場の規模算定にあたっては、NEXCO 設計要領に基づき、パーキングエリアの駐車台数算定式から基本機能の利用に必要な駐車台数を算定し、サービスエリアの駐車台数算定式から施設全体に必要な駐車台数を算定します。

駐車台数の計算については、「NEXCO 設計要領 第四集 休憩施設設計要領 (H17.10)」(以下、設計要領第四集とする)におけるサービスエリア及びパーキングエリアの駐車台数の計算手法を用いています。

(計算式)

駐車台数=前面道路交通量×休日サービス係数×立寄率×ラッシュ率/回転率

(小型車) : $2,726 \text{ 台} \times 1.4 \times 0.175 \times 0.100 / 2.4 = 27.8 \text{ 台} \approx 28 \text{ 台}$

(大型車) : $337 \text{ 台} \times 1.4 \times 0.125 \times 0.075 / 2.0 = 2.2 \text{ 台} \approx 3 \text{ 台}$

(2) 道の駅として必要な駐車台数の算定

第4回 新「道の駅」のあり方検討会の配布資料「『道の駅』の駐車場に関する調査結果」によると当初設定の駐車台数に比べ実際の駐車台数が多い施設が散見されることから、道の駅として必要な駐車台数について算定します。

計算式は上記と同様とし、係数は「『道の駅』駐車場利用状況調査」*の値を用います。

(小型車) : $2,726 \text{ 台} \times 1.4 \times 0.233 \times 0.138 / 1.7 = 72.2 \text{ 台} \approx 73 \text{ 台}$

(大型車) : $337 \text{ 台} \times 1.4 \times 0.143 \times 0.145 / 1.7 = 5.8 \text{ 台} \approx 6 \text{ 台}$

表 5.3.1.1 駐車台数の算定結果

区分	NEXCO設計要領に基づく算定	道の駅として必要な駐車台数
小型車	28台	73台
大型車	3台	6台
合計	31台	79台

*「道の駅」駐車場利用状況調査：平成28～30年に全国246駅の道の駅を対象に実施。各道の駅の前面道路交通量、立ち寄る台数（立寄率、ラッシュ率）、駐車時間を計測した。

5.3.2 トイレの規模算定（詳細は資料編 p9～13）

トイレの規模は駐車台数を基に「設計要領第六集建築施設編 第1種休憩用建築施設（NEXCO 東・中・西日本高速道路）」の係数を用いて算出します。

便器数計算式

$$\text{便器数} = \text{駐車台数} \times \text{車種構成率} \times \text{回転数} \times \text{平均乗車人員} \times \text{トイレ利用率} \times \text{性別比率} \times \text{ピーク率} \div \text{便器回転率} \times \text{洋式便器設置率}$$

便器数は、男（小）・（大）、女、車いす利用者のそれぞれにおいて算出します。

表 5.3.2.1 トイレの規模算出表

トイレ区分	駐車台数31台の場合	駐車台数79台の場合
男(小)	4器	6器
男(大)	3器 (うち大型ブース1器)	6器 (うち大型ブース1器)
女	8器 (うち大型ブース1器)	14器 (うち大型ブース1器)
車いす利用者	1器	1器
子どもコーナー	1器	1器
合計	17器	28器

以上をもとに、駐車場台数およびトイレの規模を表 5.3.2.2 に整理します。

なお、駐車台数の算定結果が道路管理者と町との整備・維持管理費の負担割合に影響を及ぼすことから、年間利用者数については端数を四捨五入せずに 158,755 人/年として算出します。

表 5.3.2.2 駐車場・トイレ規模

名称	想定規模			備考
前面交通量	小型車	2380台/日		H27交通センサス及び計画交通量
	大型者	683台/日		
	計	3,063台/日		
年間利用者数	158,755人/年			前面交通量、営業日数、近隣道の駅の利用率
駐車場		①SAに準拠した算定	②道の駅として必要な台数の算定	(SAIに準拠した算定) NEXCO 設計要領 第四集 休憩施設設計要領(H17.10) (道の駅として必要な台数の算定) 国交省の「『道の駅』の駐車場に関する調査結果」
	小型車	28台	73台	
	大型者	3台	6台	
	計	31台	79台	
トイレ	男(小)	4器	6器	駐車台数より算定 ※男子大便器、女子便器の()内は大型ブースの器数
	男(大)	3器(1器)	6器(1器)	
	女	8器(1器)	14器(1器)	
	車いす利用者用	1器	1器	
	子どもコーナー※	1器	1器	
	小計	17器	28器	
	洗面コーナー	6器	7器	
	パウダーコーナー	3器	3器	
	小計	9器	10器	
	合計	26器	38器	
	面積	130.5㎡	180.7㎡	

5.4 床面積の算定

5.4.1 床面積の算定結果（算定根拠は資料編のp9～20）

各機能の床面積は、近隣の道の駅実態調査や類似施設を参考に以下のように設定しました。

表 5.4.1.1 各機能の床面積

区分	機能	細目	床面積	備考
休憩施設		休憩室	50㎡	
		トイレ	220㎡	
		小計	270㎡	
情報発信施設		観光案内所	30㎡	事務室に隣接
地域振興施設	物販施設	売り場	100㎡	陳列台、冷蔵ケース、レジ等
		バックヤード	100㎡	バーコードラベラー、荷造りスペース、保管庫、付加価値向上機器等
		小計	200㎡	
	飲食施設 (レストラン)	客席	100㎡	35席
		厨房	50㎡	客席面積の50%程度
		小計	150㎡	
	その他施設	多目的スペース	350㎡	展示、キッズスペース、伝統工芸体験等
地域振興施設 計			790㎡	
管理施設		事務所	60㎡	事務室、会議スペース等
		更衣室	30㎡	休憩室等
		小計	90㎡	
防災施設		小計	60㎡	
施設合計			1,150㎡	

6 施設配置計画

6.1 配置方針

意匠・整備方針をふまえて以下の事項を配置方針として設定します。

1. 誰もが利用しやすい配置

- ・ 駐車場から道の駅施設までのアクセス性、JR 只見駅から道の駅施設までのアクセス性など、お年寄りや体の不自由な方の利用に配慮します。

2. 自然やまちなみと調和し、良好な景観を形成

- ・ 要害山や瀧神社、三石神社の鎮守の森など周辺の自然景観が映えるような施設配置を想定します。
- ・ 周辺のまちなみと調和し良好な景観を形成できる施設配置を想定します。

3. 周辺への影響を抑え、まちなかへ誘導

- ・ 車両出入口は歩道利用者に配慮します。
- ・ 駐車場の騒音やトイレなどの光害が周辺に悪影響を与えない配置とします。
- ・ まちなかへの誘導に配慮し、まち歩きなどの拠点となる配置を想定します。

4. JR 只見駅との連携

- ・ JR 只見駅からのアクセス性を高め、駅との往来のしやすい配置を想定します。

5. 多様な活動・展開性を考慮

- ・ 臨時出店等の一時的な拡張や将来的に施設拡張等を考慮し、多様な活動や展開が図られる駐車場・広場・建物の位置関係に配慮します。
- ・ 敷地内での雪まつりが実施できるよう配慮します。

6.2 車両アクセスの考え方

車両のアクセスは国道 252 号をメインアクセスとし、渋滞緩和のために只見停車場線をサブアクセスと想定します。

- ① 車両出入口は歩道利用者及び通学者、役場利用者の安全等に配慮します。
- ② 道の駅利用者や出荷者等が只見保育所利用者と干渉しないよう配慮します
- ③ 道の駅利用者の駅前通りへの誘導に配慮します。
- ④ 車両出入口の幅を広くとるなど通過性に配慮します。

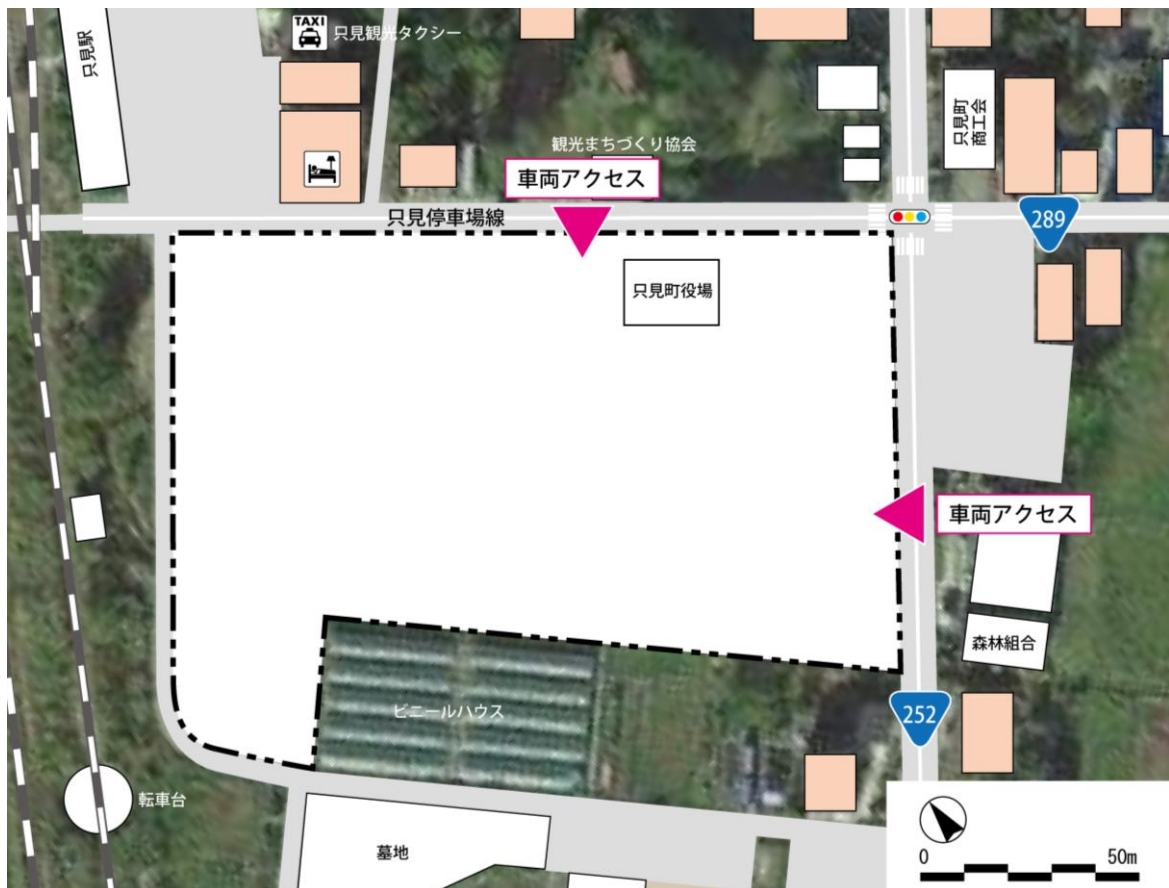


図 6.2.1 車両アクセス

6.3 施設配置の条件

計画地及び周辺の状況を踏まえて、施設配置の条件を以下のとおりとします。



図 6.3.1 施設配置の配慮事項

6.4 ゾーニングおよび施設配置計画

6.4.1 ゾーニング計画

ゾーニングの検討にあたって、土地利用方針を以下の通りとします。

道の駅は、イベント広場や広場と一体的に利用できるものとし、JR只見駅との連携や遮音効果を図り北東側に配置する。

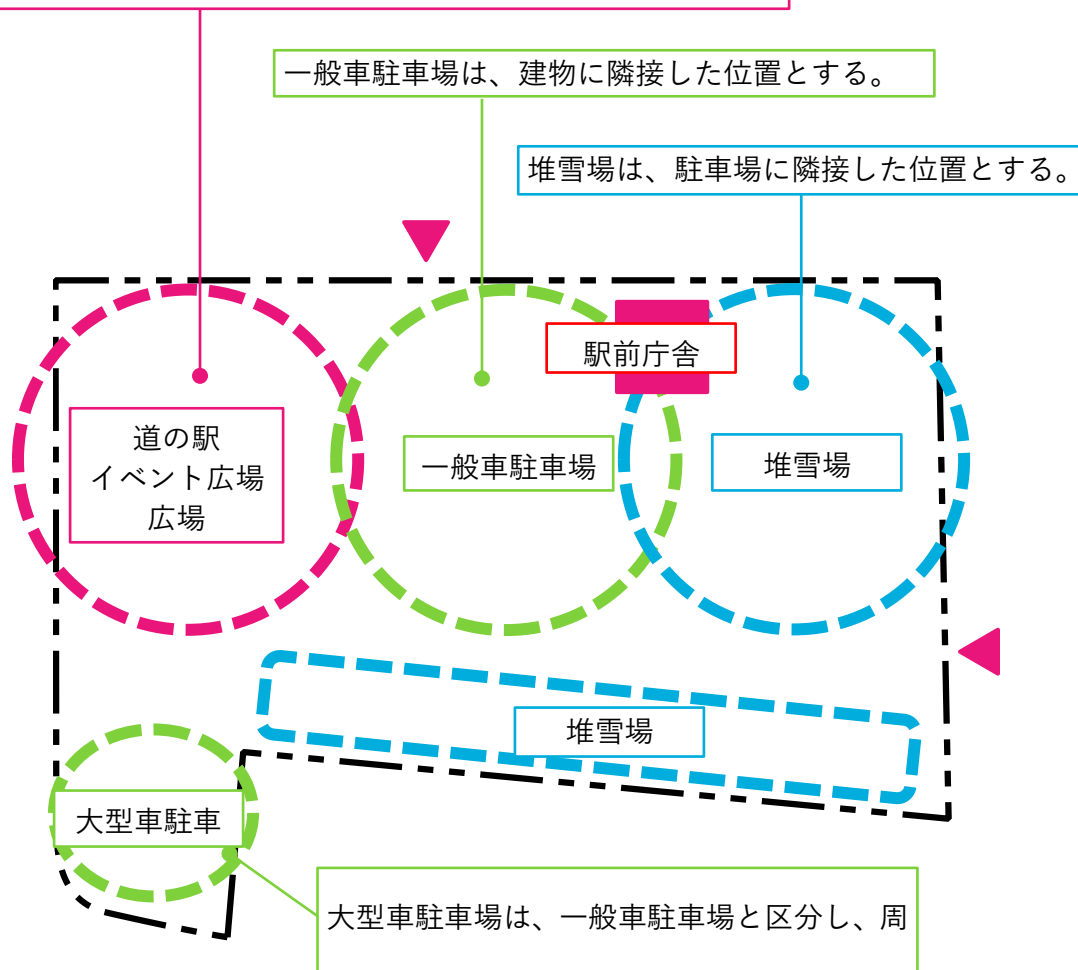
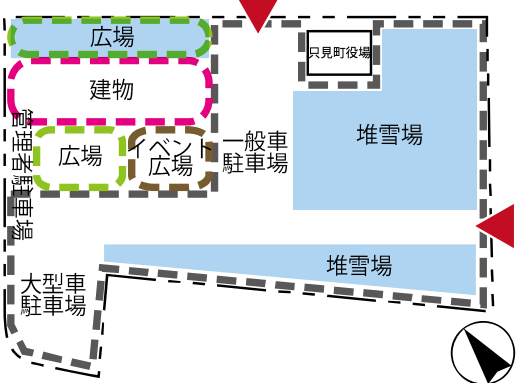


図 6.4.1 土地利用方針

土地利用方針に基づきゾーニング案を3案抽出し、比較検討の結果、A案を採用とします。

表 6.4.1 ゾーニング比較表

	ゾーニング図	評価
A案	 <p>Diagram for Case A: The building is oriented vertically, facing the general parking lot. It is adjacent to a snow storage area. Other features include a manager's parking lot, a large car parking lot, and a JR parking lot.</p>	<p>○：メリット △デメリット</p> <ul style="list-style-type: none"> ○建物が一般車駐車場に正対しているため、「利用者を迎え入れる」配置となる ○残地がなく有効活用しやすい ○一般駐車場と区分され広場の安全性が確保できる ○除雪の効率化が図れる △大型車に対する遮音効果が比較的小さくなる <p>評価：「利用者を迎え入れる」配置が明確で、効率的な除雪が可能</p>
B案	 <p>Diagram for Case B: The building is oriented horizontally, parallel to the JR parking lot line. It is adjacent to a snow storage area. Other features include a manager's parking lot, a large car parking lot, and an event plaza.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○建物が只見停車場線に対して平行に配置されているため、遮音効果が比較的高い △建物の正面が西側に面している △建物の正面が分かりにくい <p>評価：建物が西向きになる点で商業施設としては不向きである</p>
C案	 <p>Diagram for Case C: The building is oriented vertically, facing south. It is adjacent to a snow storage area. Other features include a manager's parking lot, a large car parking lot, and an event plaza.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○建物が南向きとなる上に、JR 只見駅側にも正面性がつくりやすい ○残地がなく有効活用しやすい ○一般駐車場と区分され広場の安全性が確保できる △夏季において広場側が西日を受ける △屋根雪の落雪処理が面倒 <p>評価：道路利用者やJR只見線利用者の正面性がつきやすい。</p>

6.4.2 施設配置計画

ゾーニング計画をふまえた施設配置計画を示します。



図 6.4.2 施設配置計画図

6.5 動線計画

6.5.1 車両動線

- ① 車両入口は、国道 252 号沿いの敷地南東部 1 ヶ所、出口は国道 252 号および駅前通り駅前庁舎西側の 2 ヶ所を想定します。
- ② 小型車は、一般車駐車エリアへ、大型車は大型車専用駐車エリアへの駐車を想定します。



図 6.5.1.1 車両動線図

6.5.2 歩行者動線

- ① 道の駐車場からとJR只見駅からの2方向を想定します。
- ② 駐車場から施設へのアクセスは、イベント広場を通り、建物南側からアクセスを想定します。
- ③ 車いす利用者用駐車場は、施設までの移動距離を最短となるよう想定します。
- ④ メインの出入り口以外にまちなかへの誘導、JR只見駅利用者に配慮した出入口を設置し、かつ天候にも配慮します。
- ⑤ 観光バスはイベント広場の南側で乗降することを想定します。



図 6.5.2.1 歩行者の動線計画

6.5.3 除雪動線と排雪 (除雪の堆雪量は資料編 p 24～25)

(1) 除雪計画の方針

- ① 冬期間は、最低でも SA 準拠による駐車場台数の小型車 28 台・大型車 3 台の駐車台数を確保します。
- ② 道の駅利用者等の安全に配慮した除雪動線とし、排雪場所を設けます。
- ③ 管理しやすい場所に除排雪機械を設置します。
- ④ 周辺住民や周辺施設に配慮した除・排雪を実施します。
- ⑤ 行政機関（県・町）と連携した効率的な除雪計画とします。

(2) 必要な堆雪量の算定

- ① 除雪による堆雪は、設計積雪深 360 cm（10 年確率）を基準とし、以下のとおり想定します。

堆雪量 22,000 m³

(3) 除雪・排雪の考え方と除雪動線

除雪については、駐車場の雪を図 6.5.3.1 に水色で示した計 4,050 m²の堆雪場に積み上げるものとします。

また、堆雪高さは、道路側への圧迫感や進入時・退出時の入口付近の視認性、国道からの道の駅の視認性を考慮し、敷地国道側の堆雪場は高さ 2m までとします。

堆雪高さが一定量を超える場合は、その都度敷地外へ排雪します。

図 6.5.3.1 から、敷地内に堆雪できる量は 13,700 m³となります。

「(2) 必要な堆雪量の算定」の結果から、10 年確率での積雪深を考慮すると、年間で 8,300 m³ (=22,000 m³ - 13,700 m³) の雪を排雪する必要があります。

実際には、過去 10 年の最深積雪の平均値 228.3 cm（資料編 p 1 参照）を基に計算すると、1 年間に必要な平均排雪量は以下ようになります。

年平均の堆雪量	13,772 m ³
敷地内の堆雪可能量	13,700 m ³
敷地外への年平均排雪量	72 m ³

除雪動線は、駅前庁舎東側の除雪車庫から発進してイベント広場前駐車場を除雪し、国道 252 号からの構内道路、大型駐車場を除雪し、その後、建物西側を除雪する動線を想定します。

建物の周辺は定期的に排雪し、施設内への採光確保や底部等の劣損防止に努めるとともに、雪を利用した遊び場や雪室などへの活用を検討します。



図 6.5.3.1 除雪動線と堆雪場予定地

6.6 施設利用計画

ゾーニング案に基づき、施設における内部機能の配置方針を示します。

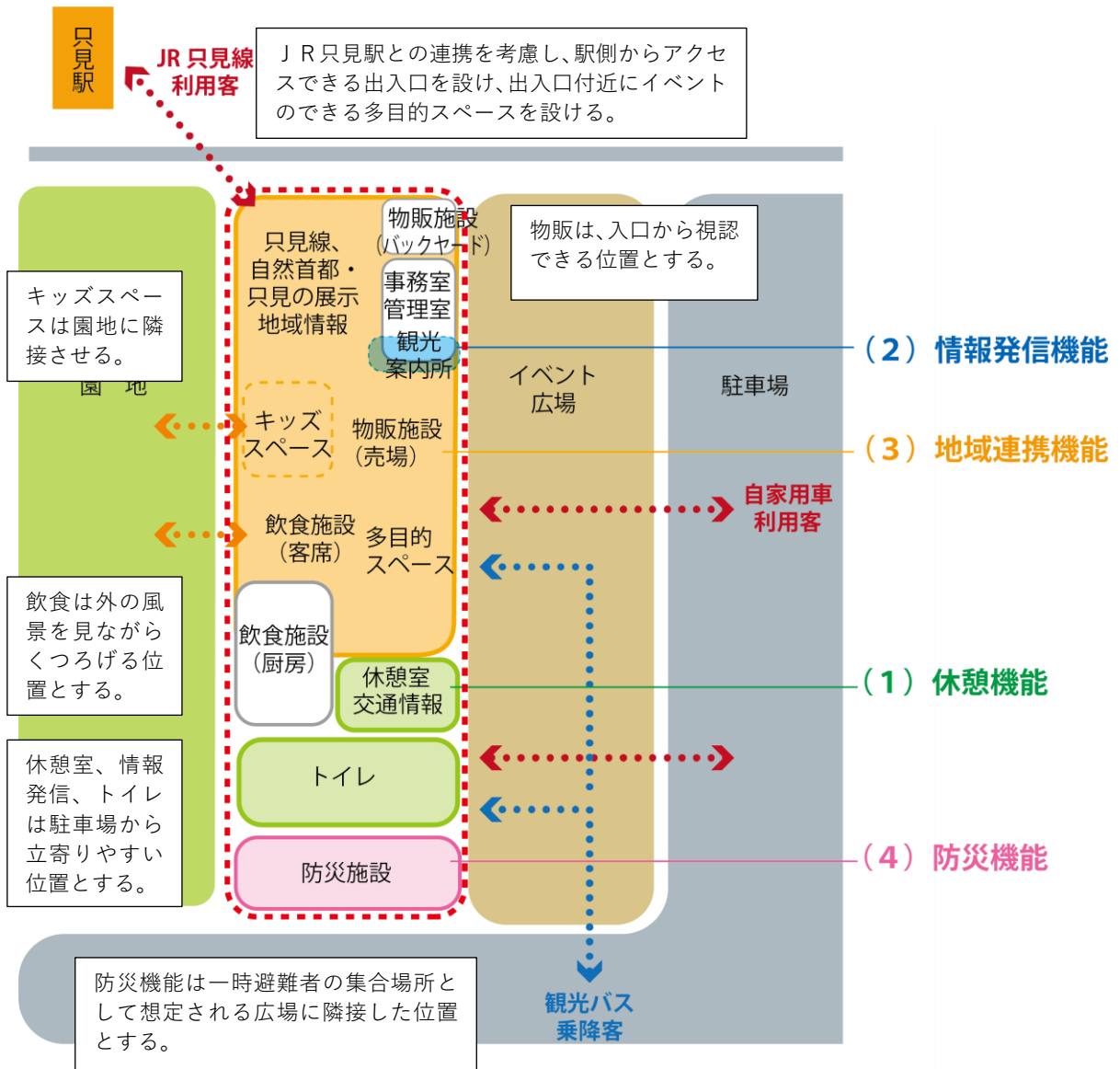


図 6.6.1 内部機能の配置計画

トイレや休憩室など、24 時間開放する機能については、近隣の住宅などへの影響が最小限となる南西側に配置します。

次頁に、各部屋の整備イメージをまとめます。

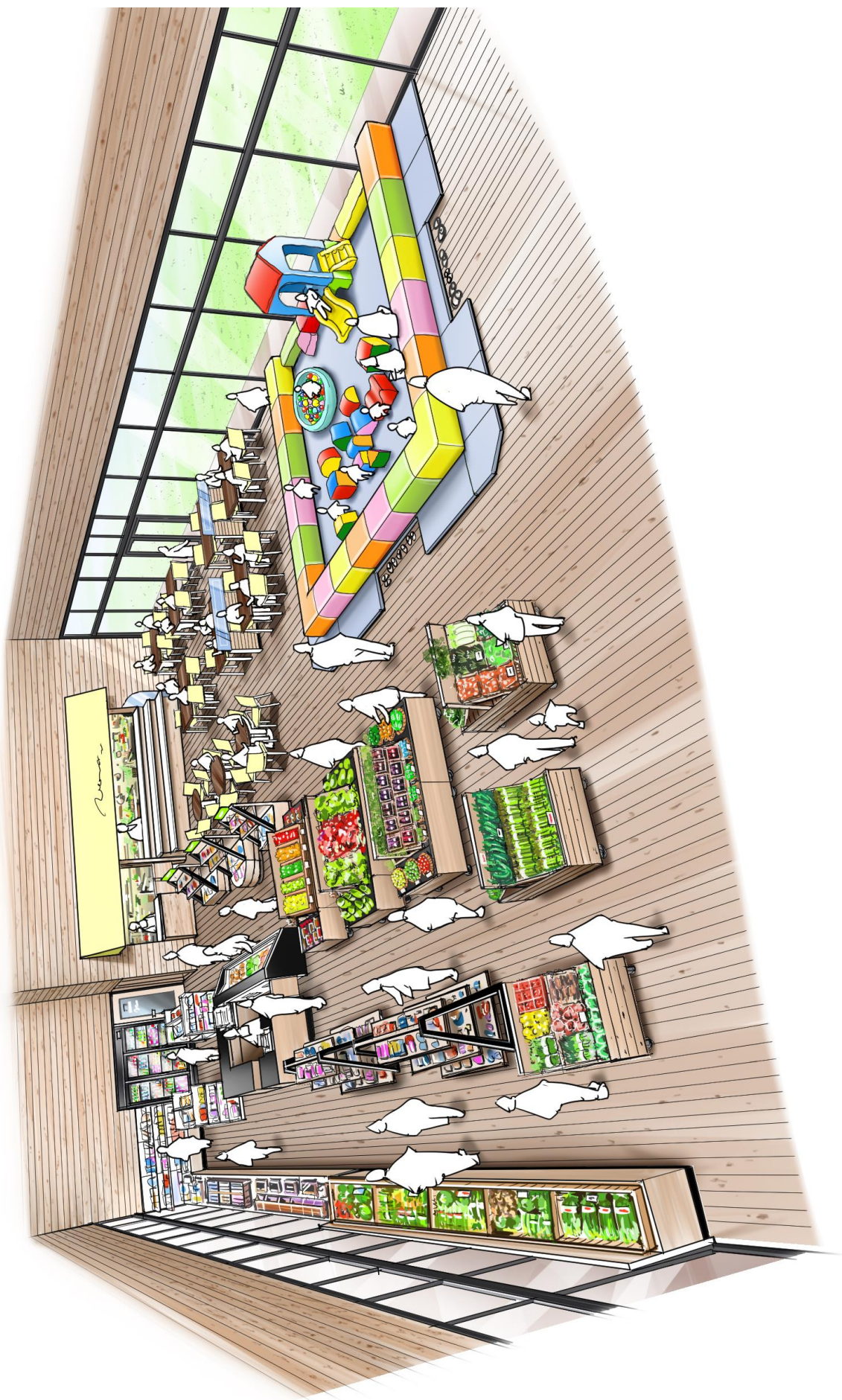
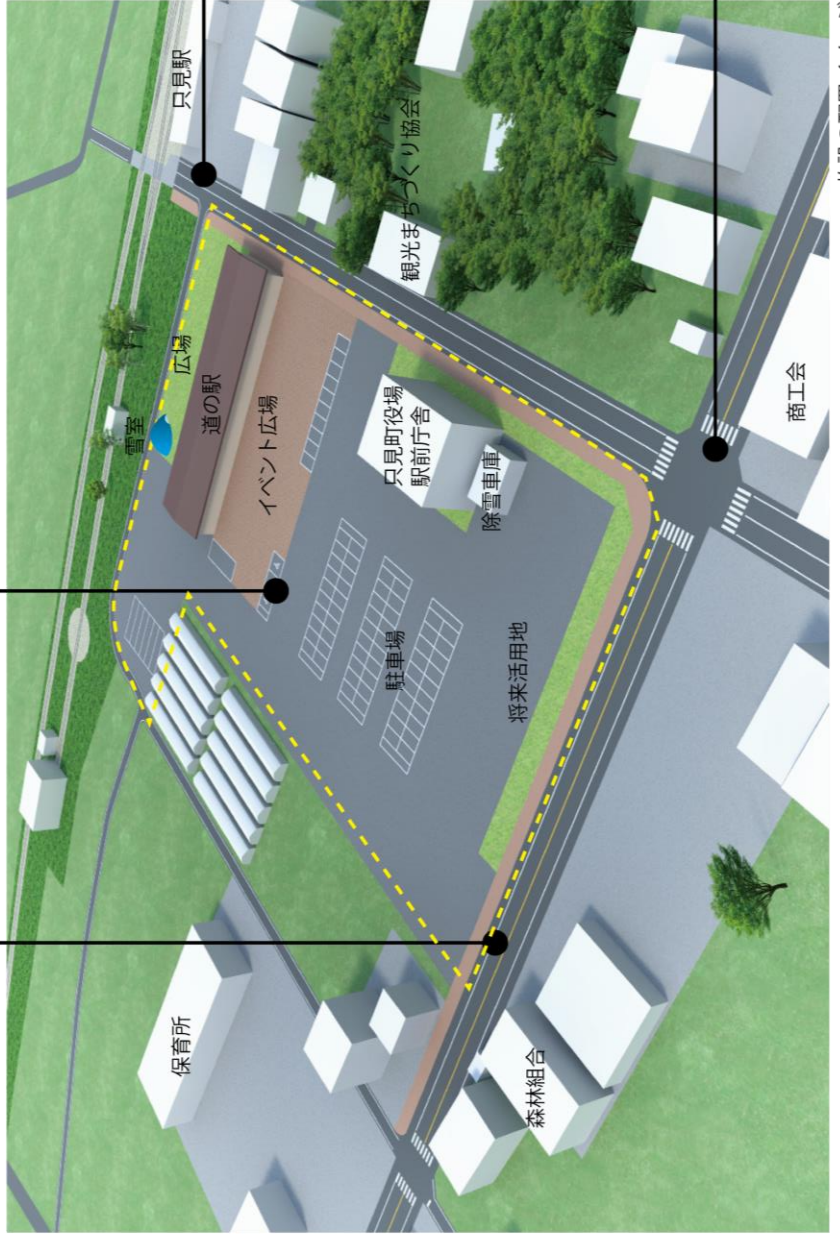


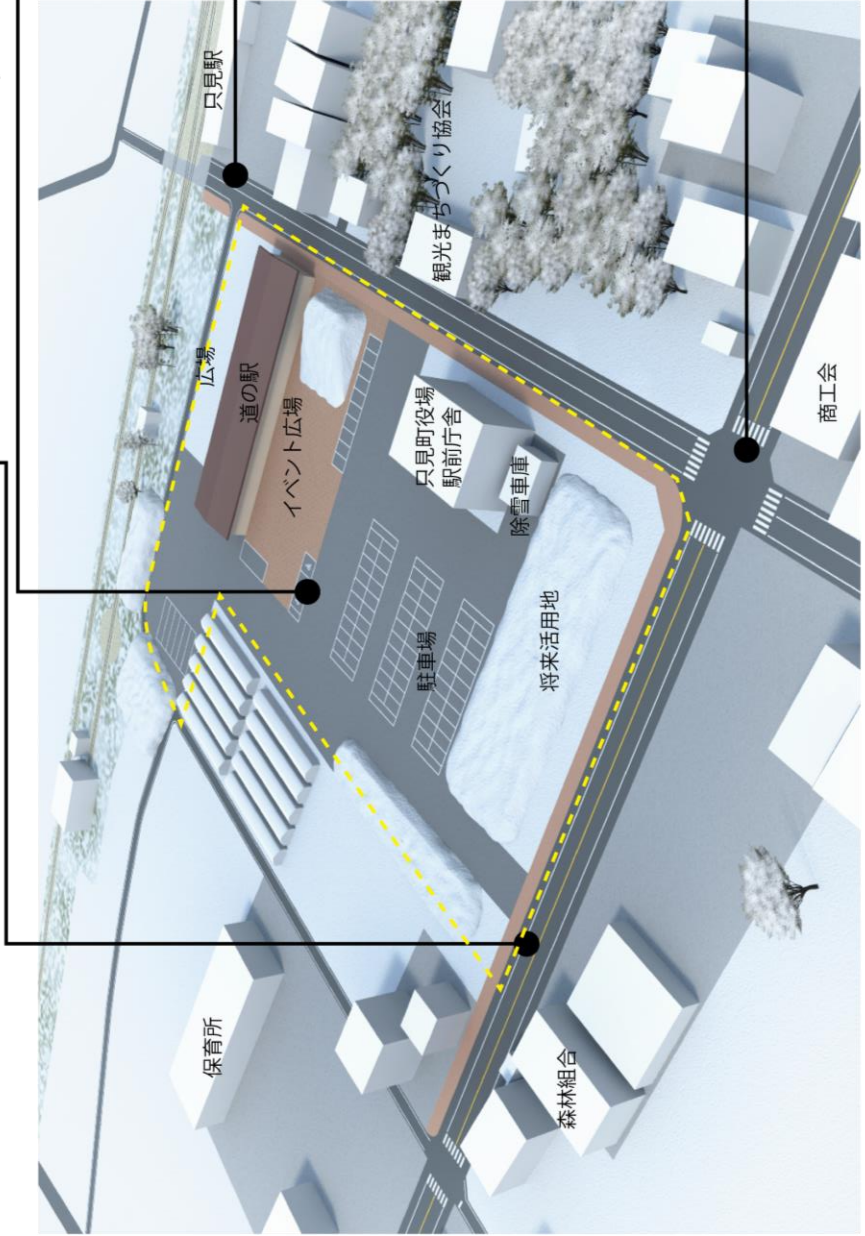
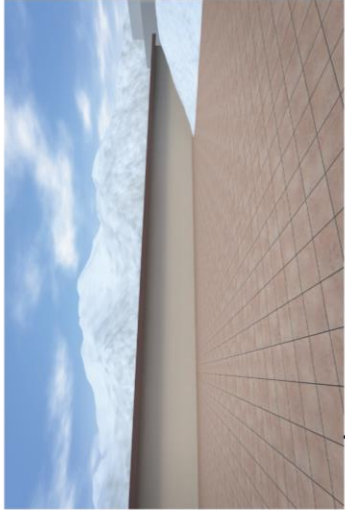
図 6.6.2 施設内観イメージ 各機能が一つの空間に配置されフレキシブルに利用できる空間

道の駅 施設配置イメージ グリーンシーズン



施設の配置イメージ

道の駅 施設配置イメージ ウィンターシーズン

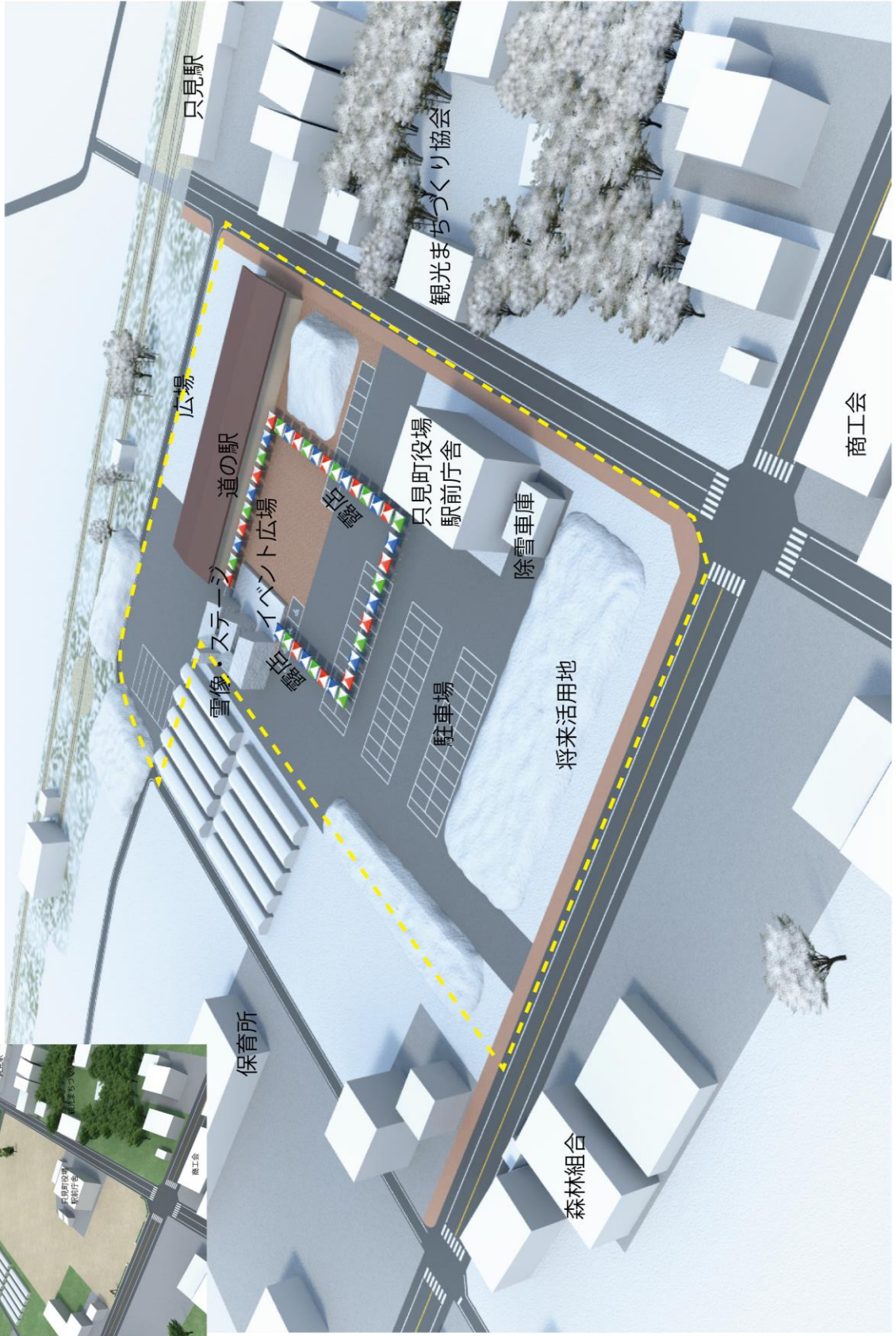


施設の配置イメージ

道の駅 施設配置イメージ 雪まつり実施時



計画地現況



施設の配置イメージ

7 概算事業費及び補助制度

施設整備にかかる概算事業費を以下に示します。なお、本施設は、道路管理者との一体型の整備を想定していることから、費用負担は今後の協議を踏まえて設定します。

また、事業実施にあたっては、国県の補助事業の有効活用と優良債を合わせながら町一般財源の持ち出しが最小限になるよう関係機関等と調整します。

7.1 概算事業費

概算事業費は、**9億5590万円**を見込みます。

表 7.1.1 概算事業費

名称	項目	内容	単位	数量	金額(千円)
測量調査	測量	路線測量、現地測量	式	1	2,280
	地質調査	ボーリング調査	式	1	7,610
設計	基本設計	建築・外構	式	1	22,660
	実施設計	建築・外構	式	1	58,450
工事	建築工事	建築・設備工事	m2	1,150	460,000
	土木工事	敷地造成、給排水設備、舗装等	m2	15,900	318,000
	計				869,000
	消費税				86,900
	合計				955,900

※用地取得にかかる費用、遊具、什器、家具にかかる費用は含みません。

※建築物は鉄骨造+木造を想定しております。

7.2 整備等にかかる補助制度等

本事業の推進にあたり、活用できる国県からの補助制度について整理しました。今後の基本設計や実施設計に合わせ、効果的な制度利用を図ります。

表 7.2.1 道の駅の計画・整備・運営等にかかる補助制度など一覧

財源名	補助率	調査設計費への充当	建築費等への充当	その他	備考
歳時記の郷・奥会津活性化事業補助金	2/3	○	○		
地方創生推進交付金 (まち・ひと・しごと創生交付金)	1/2			○	ソフト事業対象 ※産品開発・販路拡大等
農山漁村振興交付金 (地域活性化対策)	1/2		○		
電気自動車・プラグインハイブリッド自動車の充電インフラ整備事業費補助金	工事費 1/1 物品購入 1/2		○		工事費上限 300 万円 備品費上限 500 万円
社会資本整備総合交付金	道路事業 1/2～		○		
福島県森林環境交付金事業	工事費 10/10 物品購入 1/2		○	○	工事費上限 1,000 万円 備品費上限 300 万円
ICT等を活用した多言語対応等による観光地の「まちあるき」の満足度向上	1/2			○	・多言語案内標識や無料エリア Wi-Fi の整備 ・域内の小売・飲食店のキャッシュレス決済対応 ・これらと一体的に行う外国人観光案内所や「道の駅」等の機能強化
食料産学・6次産業化交付金 (加工・直売)	都道府県は定額 事業実施主体 1/2以内、 1/3以内、 3/10以内			○	・加工・直売の取組支援 ・地産地消をはじめとした食育の推進 ・バイオマス利活用支援 ・営農型太陽光発電の高収益農業の実証
子ども・子育て支援交付金交付要綱 (地域子育て支援拠点事業)	運営費 (一般型、5日型) 410.7万円～ 開設準備経費 (改修費) 400 万円		○	○	・交流の場の提供、交流促進 ・子育て相談・援助 ・地域の子育て情報提供 ・子育て・子育て支援に関する講習等

8 管理運営組織

～指定管理者方式による第三セクターでの運営を想定～

人口減少を背景に、人材の確保が難しい当町の現状からして、新規人材の採用と現在働いていただいている方々の積極的な活用は必要と考えられます。

只見町「道の駅」基本構想において、指定管理者方式による第三セクターでの運営が望ましいとされており、その第三セクターによる運営の実現性や円滑な道の駅運営等について戦略的な協議・調整が必要となります。

8.1 町内の第三セクター等の現状

前段において、第三セクターによる指定管理方式の運営を求めています。町内の第三セクターの人員状況や現在の管理施設の状況からして、既存の第三セクター組織等を道の駅にそのまま移行し運営することは難しい状況であると考えられることから、新たな第三セクターの設立を検討します。

既存の第三セクター等の組織と管理施設

会社名	管理・運営施設等
株式会社 会津ただみ振興公社	只見スキー場、河井継之助記念館、歳時記会館、奥会津ただみの森キャンプ場
株式会社 季の郷 湯ら里	季の郷湯ら里・むら湯
株式会社 只見特産	只見特産
一般社団法人 只見町観光まちづくり協会	只見町観光まちづくり協会

8.2 第三セクター等の課題

第三セクター等での運営を行う方針における課題を整理します。

主な課題等

- ① 通年管理施設と季節管理施設の2つに分かれる。
- ② 管理・運営は必要最小限で行っていることで余剰人材はない。
- ③ 通年管理においても繁忙期と閑散期が明確に分かれる。

8.3 第三セクター等のあり方を整理・解決に向けて

(1) 既存の第三セクターの株式等を包括したマネジメント会社設立

- ① 町が所有する町内の第三セクターの株式等を包括的に管理し、地域全体の活性化をマネジメントする会社（※）を立ち上げ、道の駅をそのマネジメント会社の管理下に置くことを検討します。
- ② マネジメント会社による管理下の事業所内で人事派遣等を可能にし、繁忙期と閑散期における効率的な人材配置を図ります。
- ③ オールただみのネットワーク等を活用し、道の駅の活性化を担う総括責任者（駅長等）は公募を含め、人材確保を図ります。

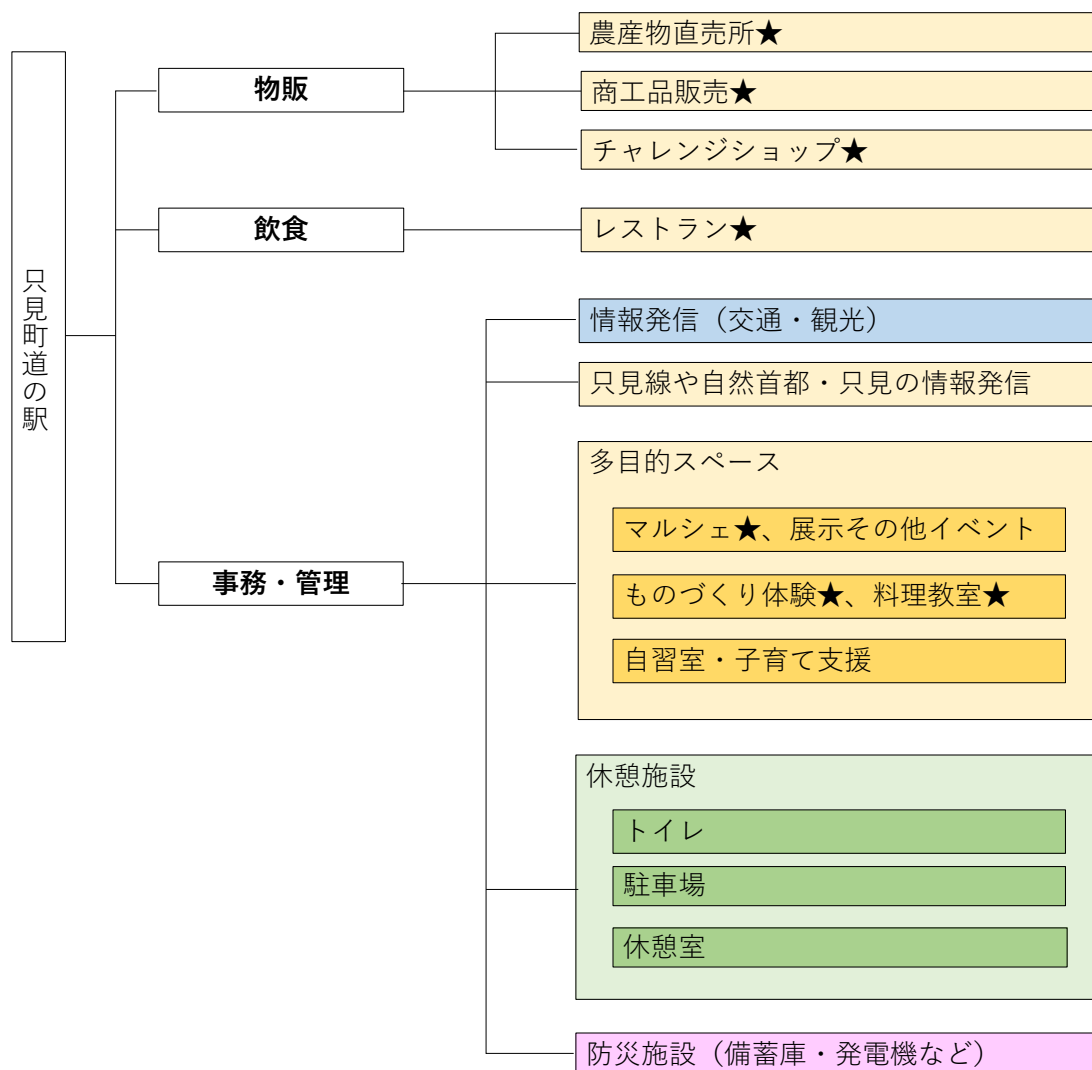
※第七次只見町振興計画

基本計画第5章V. 働きがいのあるまちづくり 魅力ある観光づくり

- ① まちづくり会社「（仮称）株式会社自然首都・只見」の設立

8.4 管理運営体制

管理運営体制としては、導入機能をふまえ次に示す体制とします。
収益施設は、下図の★印の施設となります。



★印：収益の発生する部門

図 8.4.1 運営体制のイメージ

8.5 道の駅運営検討部会設立

円滑な道の駅運営の実現ため、次のような部会の設立を検討します。
事務局は、指定管理者及び只見町役場の担当部局が担います。

- 検討部会（案）・・・各部会で企画立案・戦略を構築し、かつ連携を図ります。
- 運営検討部会・・・事務・管理、イベント企画、行政や各部会との連携・調整
関係機関や町内観光施設との連携・調整
- 物販・飲食部会・・・販売物の集荷・販売、飲食サービスの提供

8.6 指定管理者に求める管理運営方針

休憩機能や地域情報の発信といった公益性を果たすと同時に、収益性を併せ持つ施設であることから、施設運営にあたっては民間ノウハウを活用し、収益性とサービスの質を確保していくことから次の方針を指定管理者募集時に示し、適正な選定を行います。

1. オールただみが積極的に関われる連携体制の整備

- ① オールただみの産品や飲食、サービスの提供のほか、子育て支援や指導やガイド等のボランティアを含め、多くの方が関わりやすい体制と機能を求めます。
- ② 管理運営や関係団体等との連携においては、それぞれの特性に合った具体的な計画を策定する必要があることから部会を設立し、新しい事業に取り組みやすい体制を求めます。

2. 直売所の品ぞろえを充実するための体制の整備

- ① 出荷・集荷システムの構築や出荷者間連携等、販売する商品の充実と円滑な運営が図られる体制と機能を求めます。
- ② 指定管理者と生産者、町内外の加工業者が連携し、新たな加工品の開発に取り組む体制を求めます。

3. 販売戦略に基づく町内外への積極的なPR活動

- ① 収益を確保しなければならない施設である以上、魅力的な商品開発等は必要となりますが、その魅力を発信し、収益に繋げていく必要があります。
そのため、商品や施設内サービスの魅力を確立したうえで戦略を綿密に練り、積極的なPR活動を求めます。

4. 道の駅の積極的利用を促進するイベントの開催

- ① 道の駅の本来の機能の他に地域活性化及び中心市街地活性化に寄与するイベントの企画・実施により、町外からの誘客と町民の利用促進を図り、道の駅を中心とした地域振興が図られるよう求めます。

9 事業収支計画

以下の前提条件により、施設全体の収支シミュレーションを行いました。

【前提条件】

- ・年間利用者数を18万人とした場合の年間売上高としました。
- ・収益性のない事業の展開については、指定管理料を収入に想定します。

年間販売目標

物販・飲食等 8,522万円以上

指定管理料（町負担分）目標

非収益部門の維持管理分 862万円以下

町民生きがい対策分 250万円以下

主な収入項目と条件

- ① 物販（農産物・加工品）販売収入
- ② 飲食（レストラン）販売収入
- ③ その他サービス収入（体験・イベント収入等）
- ④ トイレ・駐車場（非収益部門）管理料 指定管理料
- ⑤ 町民生きがい対策事業等 指定管理料

※事業例：子育て支援、高齢者支援

主な支出項目と条件

- 運営会社人件費 8名（総括1名、社員2名、パート5名）を想定
- 物販仕入原価（生産者への支払い） 販売額の80%を想定
- 飲食仕入原価（生産者への支払い） 販売額の45%を想定
- 一般管理経費 施設運営と管理に必要な経費

なお、収益部門に含む施設は、p34の表5.4.1.1に示す「物販施設」200㎡、「飲食施設」150㎡の合計350㎡とし、その他の800㎡は非収益部門の施設とします。

9.1. 売上高の算定（詳細は資料編 p.45～49）

只見町に整備される道の駅について、前項で推計された目標年間利用者数から年間売上高を算出しました。

9.1.1 収支シミュレーション

【収支シミュレーションの結果】

表 9.1.1 機能別に見た収支シミュレーション（千円）

区分		売上 (A)	仕入原価 (B)	売上総利益 (C=A-B)	一般管理費 (D)	委託料 (県・町) (E)	営業利益 (F=C+E-D)
収益部門	物販部門	43,092	34,474	8,618	8,000	0	618
	農産物等集荷 (生きがい対策)				2,505	2,505	0
	飲食部門	27,943	12,575	15,369	5,015	0	10,354
	その他販売 部門	1,740	0	1,740	0	0	1,740
非収益部門					14,065	14,065	0
事務・管理部門		12,450	8,235	4,215	14,466	0	▲10,251
合計		85,225	55,283	29,942	44,051	16,570	2,461

上表の4部門ごとに事業内容を想定し、収支を算定しました。

その結果、施設全体の年間売上高は **8,523万円** となり、全体の営業利益は **246万円** となります。

委託料については、施設にかかる水道光熱費分及び修繕費・維持費の一部を想定します。

負担区分については、道の駅機能全てを1棟にまとめることから、駐車台数による振り分けによって38.7%が福島県負担、61.3%が只見町負担と想定します。

よって、**町負担分指定管理料については、862.0万円以下を目指します。**

表 9.1.2 駐車場・トイレにかかる維持管理費の負担分担

区分	福島県負担分	只見町負担分	合計
駐車台数 (小型・大型計)	12台	19台	31台
負担割合	38.7%	61.3%	—
負担額	5,445千円	8,620千円	14,065千円

参考：配分割合については福島市道の駅基本計画に倣い台数による案分とした。

9.1.2 収支シミュレーション結果の評価

参考として、近隣の道の駅の売上高、グロスの客単価を示し、算定した収支シミュレーション結果と比較します。

【算出方法、算出結果】

- ・表 9.1.3 より近隣道の駅の売上高は平均 10,711 万円（8,327 万円～15,537 万円）、平均客単価（グロス）は 553 円/人（341 円/人～1,065 円/人）となります。
- ・表 9.1.1 より得られた本施設の年間利用者数、売上高、客単価をこれと比較すると、売上高については最寄りの道の駅である「道の駅かねやま」に近似し、客単価は「道の駅尾瀬街道みしま宿」に近似します。
- ・いずれも、本施設の前面道路である国道 252 号沿いの施設の実態と近似していることから、算定結果については概ね妥当であると考えます。

表 9.1.3 各単価（グロス）の設定

施設名	年間利用者数	売上高	客単価 (グロス)
道の駅会津柳津	263,000人/年	8,980万円	341円/人
道の駅尾瀬街道みしま宿	236,000人/年	10,000万円	424円/人
道の駅奥会津かねやま	129,436人/年	8,327万円	643円/人
道の駅しもごう Ematto(エマツト)	145,930人/年	15,537万円	1,065円/人
道の駅只見	180,000人/年	8,523万円	474円/人
平均	193,592人/年	10,711万円	553円/人

10 今後の課題

10.1 道の駅開所に向けた実績の積み上げと検証

地域センター機能を併せ持つ当町の道の駅の設置には、住民の方々の理解・協力・参画が欠かせません。

本計画の確実な推進を図るためためには、段階的な事業展開や整備を行い、その段階ごとに住民の方々が「次の段階に進むべき」とする気運が必要になると考えられます。

そのため取組む内容を大きく3つのステージに分け、ステージごとに実績の積み上げと検証を重ねながら住民の方々の理解・協力・参画の促進と機運上昇を図り、ステップアップしていく必要があります。

ステージⅠ 《オールただみのおもてなし》

～ 町の総合案内機能と受け入れ態勢の整備 ～

中心市街地の賑わいづくりやJR只見線全線再開通等に伴う観光客等の受入れ態勢整備は早急に必要であることから道の駅建設予定地を観光・商工活性化エリアとして、簡易店舗等の出店等による受入れ態勢の整備を図り、その実績を検証しつつ施設整備を行うステージⅡに向けて検討や協議等を行います。

ステージⅠの整備完了は、2022年を目標とします。

(1) 実施内容

簡易店舗等の開業

(2) ステージⅡへのステップアップに向けた取組

- ① 利用者数等データ収集・検証
- ② 運営体制の具体化
- ③ 施設的设计・整備
- ④ 管理運営計画の作成

～ ステージⅠに向けた取組み ～

ステージⅠ（簡易店舗等の開業）の開業に向け、次の項目に取り組めます。

- ① 観光・商工活性化エリアの施設整備
- ② 協働集荷等の仕組みを整備
- ③ 二次交通等の検討・整備
- ④ 継続的に出店可能な出店者の募集

- ⑤ 周辺住民や町内外の商店等との連携
- ⑥ e コマース等販売戦略の検討
- ⑦ 町内観光資源の魅力化
- ⑧ 特産品の開発と魅力向上

ステージⅡ 《オールただみで創り・育てる町の顔》

～ 観光・商工・地域振興の核となる施設を整備 ～

ステージⅠでの検討・協議等により住民又は関係機関等から更なる発展的な事業展開が必要と認められた時点で、本計画に基づき、適宜修正を加えながら観光・商工・地域振興等の核となる施設整備（道の駅的施設整備）を行い、その実績を検証しつつ、ステージⅢに向けて検討や協議等を行います。

ステージⅡの開業は、ステージⅠ（簡易店舗等の開業）から3年後を目標とします。

（1）実施内容

道の駅基本計画に基づく道の駅的施設の開業（非365日・非24時間運営）

（2）ステージⅢに向けた検討・協議内容等

- ① 住民や関係機関の理解
- ② 道の駅としての管理運営計画の作成
- ③ 施設の追加整備

ステージⅢ 《道の駅ブランドによる更なる飛躍》

～整備した施設の道の駅登録～

ステージⅡでの検討・協議等により、住民・関係機関の理解を得たうえで本計画に基づき適宜修正を加えながら道の駅登録に向けた調整を行います。

（1）実施内容

道の駅登録（365日・24時間運営）

ステップアップのイメージ

ステップアップに向けた取り組み

ステージⅢ

《道の駅ブランドによる更なる飛躍》

整備した施設の道の駅登録

道の駅
スタート
(365日・24時間)

ステージⅡ

《オールただみで創り・育てる町の顔》

観光・商工・地域振興の核となる施設を整備

＜ステージⅢに向けた取り組み＞
③施設の追加整備
②道の駅としての管理運営計画作成
①住民や関係機関の理解

八十里越開通

道の駅基本計画に基づく

道の駅の施設の開業

(非365日・非24時間)

ステージⅠ開業から3年後に開業見込み

＜ステージⅡに向けた取り組み＞
④管理運営計画の作成
③施設的设计・整備
②運営体制の具体化
①利用者数等データ収集・検証

ステージⅠ

《オールただみのおもてなし》

町の総合案内機能と受け入れ態勢の整備

2022年 JR只見線再開通

簡易店舗等の開業

2022年 (令和4年) 開業

ステージⅠに向けた
取り組み

- ・ 施設整備
- ・ 協働集荷等の仕組みを整備
- ・ 二次交通等の検討・整備
- ・ 継続的に出店可能な出店者の募集
- ・ 周辺住民や町内外の商店等との連携
- ・ e コマース等販売戦略の検討
- ・ 町内観光資源の魅力化
- ・ 特産品の開発と魅力向上

図 10.1.1 道の駅整備に向けたステップアップイメージ

只見町道の駅基本計画
資料編

資料編

資料1：只見町の現況データ

1. 只見町の自然
2. 只見町の世界条件

資料2：前面道路交通量の算定

資料3：規模算定

1. 駐車台数の算定
2. 諸機能の規模算定

資料4：配置計画にかかる諸元

1. 距離による騒音の減衰
2. 除雪に関する諸元

資料5：建築の屋根雪処理の検討

資料6：管理運営計画にかかる事項

1. 道の駅の個人利用ニーズ（Web アンケート）
2. 道の駅の団体利用ニーズ（観光業者アンケート）
3. 町内の活動団体ヒアリング

資料7：収支シミュレーション

1. Web アンケートによる園内施設利用者数の推定
2. 算出①：物販部門
3. 算出②：飲食部門
4. 算出③：その他の物販
5. 算出④：事務・管理部門

資料8：只見町道の駅検討委員会の開催経過

1. 委員構成
2. 委員会などの開催経過

資料 1 : 只見町の現況データ

1. 只見町の自然 (本編 P7 関連)

(1) 気象データ

過去 10 年間の只見町の気象データは以下のとおりである。

平均気温は 1 月、2 月で氷点下であり、8 月の平均気温は 25℃を上回らない。

降雪の深さの年合計が最大 1,666 c m、最深積雪は最大 341 c mであった。

表 1.1.1 過去の気象データ (2011~2020 10 年間 月別気象庁)

要素	降水量 (mm)	平均気温 (°C)	日最高 気温(°C)	日最低 気温(°C)	平均風速 (m/s)	日照時間 (時間)	降雪量の 合計(cm)	最深積雪 (cm)
1 月	306.2	-1.1	2.2	-4.1	1.1	37.9	383	196
2 月	192.2	-0.9	3.1	-4.3	1.1	62.9	287	218
3 月	158.2	2.1	7.3	-2.0	1.1	116.1	182	196
4 月	117.5	6.7	13.9	1.3	1.1	157.6	83	121
5 月	89.2	14.3	22.1	7.6	1.1	194.6	4	13
6 月	143.4	18.8	25.1	13.9	0.9	140.3	0	0
7 月	377.0	22.9	28.5	19.1	0.8	123.6	0	0
8 月	208.5	23.9	29.9	19.8	0.8	157.8	0	0
9 月	140.7	19.5	25.2	15.8	0.8	118.5	0	0
10 月	178.9	13.1	18.6	9.5	0.9	91.6	0	0
11 月	220.0	6.6	11.8	3.1	1.0	59.7	7	3
12 月	314.8	1.2	4.8	-1.5	1.1	35.6	288	105

年	降水量(mm)		気温(°C)			日照時間 (h)	雪(寒候年・cm)		
	合計	日最大	日平均	最高	最低		降雪の 合計	日降雪の 最大	最深 積雪
2011	3043	430	10.1	34.3	-11.8	1308.8	1502	88	284
2012	2437	86	10.1	35.2	-12.2	1309.2	1506	59	233
2013	2965.5	96.5	10.2	33.3	-12.5	1293.1	1595	80	341
2014	※2112.5	※127.0	10.1	34.8	-14	1288.6	1295	42	238
2015	2015.5	47.5	10.6	35.8	-13.5	1335.2	1666	※74	※316
2016	2040	83.5	11.4	34.2	-10.6	1290.6	813	55	161
2017	3125.5	251	10	34	-9.7	1198.1	1253	56	224
2018	1892.5	45	11	36.2	-14.2	1414.2	1208	81	291
2019	2353	165.5	11	36.5	-8.1	1351	1015	49	144
2020	2480	98	11.4	35.6	-10.8	1171.1	404	33	51
¹⁰ カ年 平均	2483.6	144.8	10.6	35.0	-11.7	1296.0	1225.7	60.3	228.3

※統計を行う対象資料が許容範囲を超えて欠けているデータ(資料不足値)。値そのものを信用することはできず、通常は上位の統計に用いていない。

出典：気象庁 HP 福島県只見における過去の気象データ

2. 只見町の社会条件

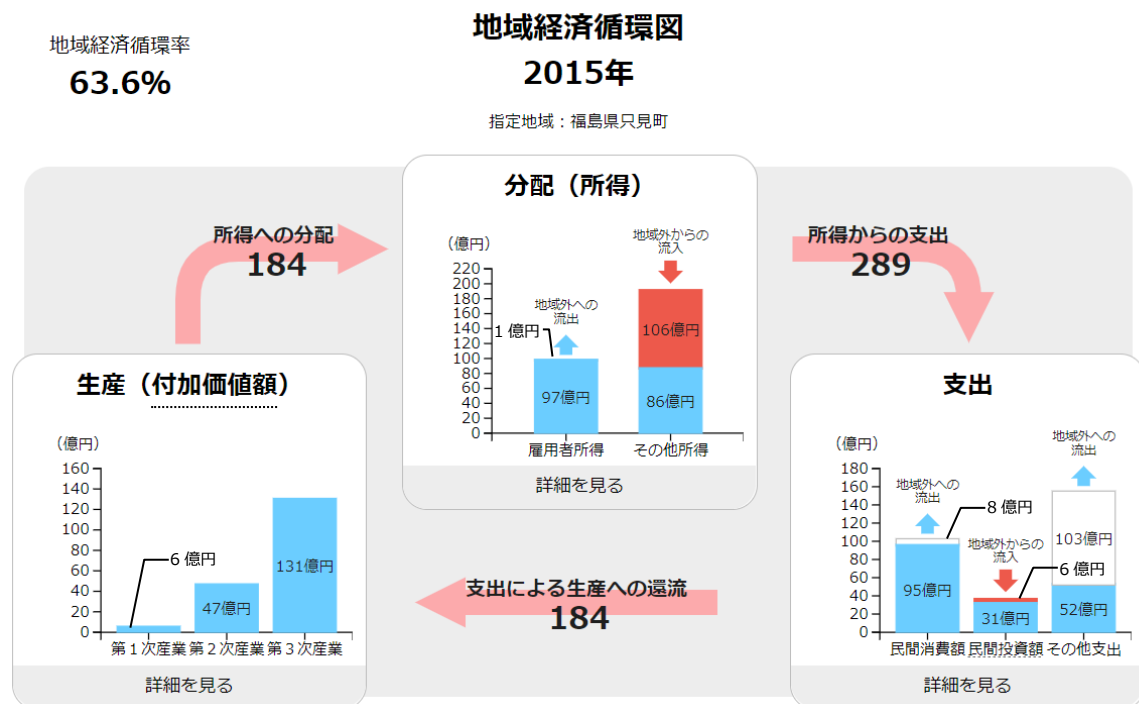
(1) 経済

只見町の「分配（所得）」は、雇用者所得はそのほとんどが地域外の流入がないことから、ほとんどの方が町内で所得を得ていることとなる。

財産所得、企業所得、交付税、社会保障給付、補助金等、雇用者所得以外を示す「その他所得」は、その約55%の106億円が域外から入っている。

「支出」は、住民の消費等を示す「民間消費額」、企業の設備投資等を示す「民間投資額」、政府支出、地域内産業の移輸出入収支額等を示す「その他支出」で構成されるが、「その他支出」のうち103億円が地域外へ流出しており、この分の地域外の財・サービスを地域外に依存しているといえる。

「生産（付加価値額）」は、第3次産業が131億円と最も多く、次いで第2次産業47億円、第1次産業6億円となる。



地域外から流入している場合はその差額が赤色で表示され、地域外に流出している場合はその差額が空白の四角で表示される。

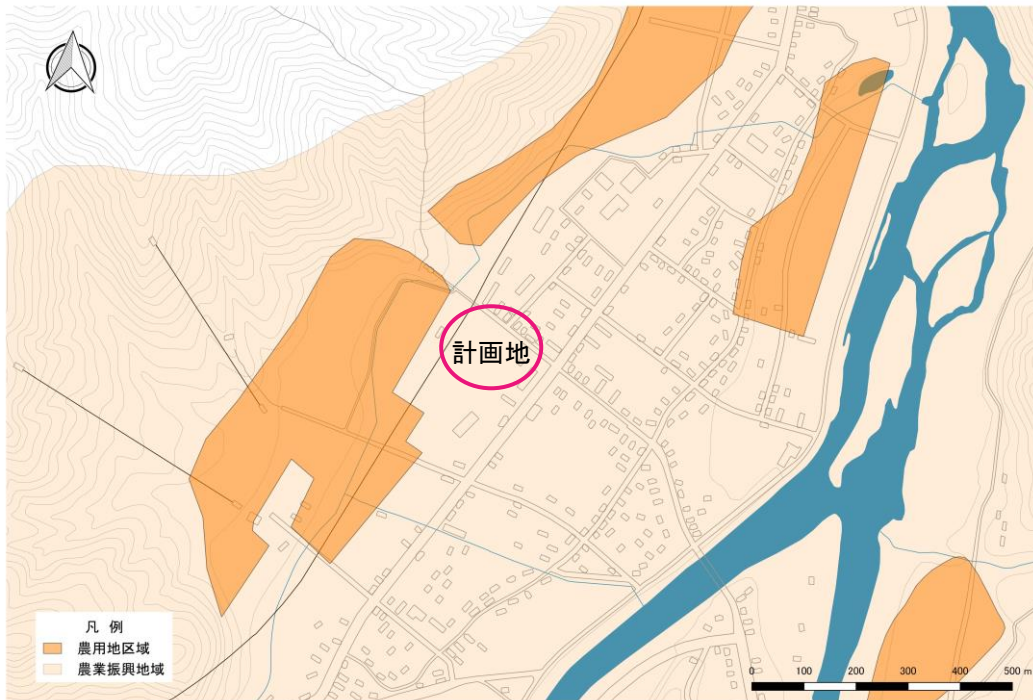
出典：環境省「地域産業連関表」、「地域経済計算」（株式会社価値総合研究所（日本政策投資銀行グループ）受託作成） 地域経済循環分析

<http://www.env.go.jp/policy/circulation/index.html>

図 1.2.5 只見町の経済循環構造図

(2) 関連法

計画地は農業振興地域に含まれるが、農用地区域には含まれていない

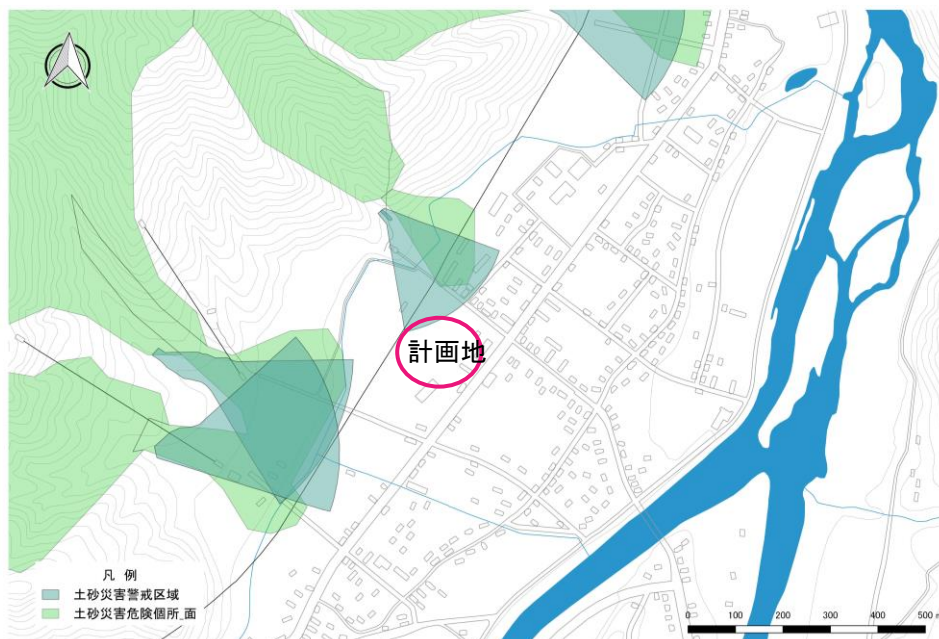


出展：国土数値地図情報 <https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/>

図 1.2.6 農用地区域図

土砂災害危険箇所

計画地は土砂災害危険箇所には指定されていない。

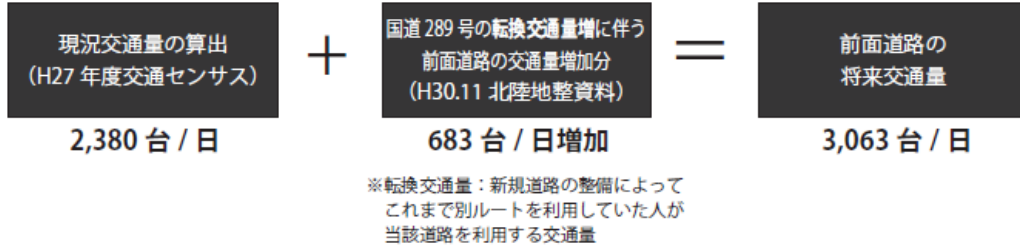


出展：国土数値地図情報 <https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/>

図 1.2.7 土砂災害危険箇所図

資料 2 : 前面道路交通量の算定

現在の前面道路交通量に、国道 289 号八十里区間の計画交通量 (= 転換交通量) および Web アンケートをふまえた誘発交通量による増加分を加算した。



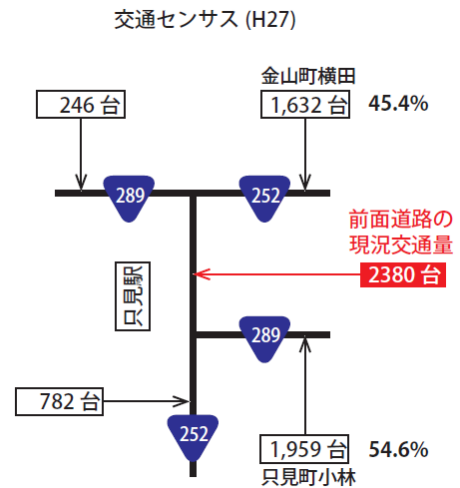
1. 現況交通量の算出 (本編 P30 関連)

- ・国道 252 号 (金山町横田) の現況交通量 (1632 台) と国道 289 号 (只見町小林) の現況交通量 (1959 台) の比率は **45.4% : 54.6%** となる。
- ・国道 289 号を通過した交通量は、現況交通量と同じ比率に分配されると考える。

前面道路の設定

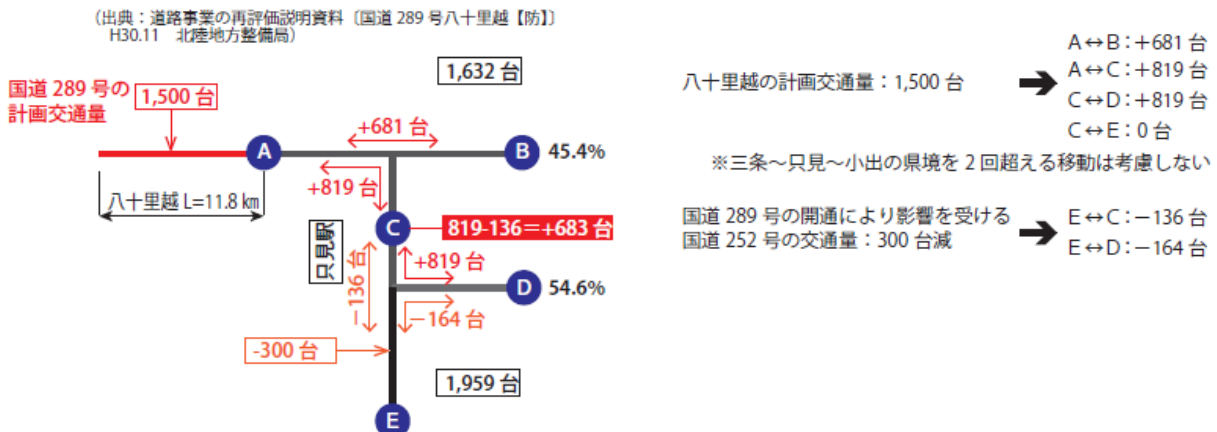
- ・本施設に隣接する調査区間のうち、本施設に最も近い観測地点の調査区間を前面道路として設定

観測地点番号	住所	12h 交通量	本施設からの距離
7302520080	宮前 1363-1	2380 台	0.4km
7302890080	照岡 526	1959 台	15.4km
7302520070	宮淵 1364	782 台	4.3km

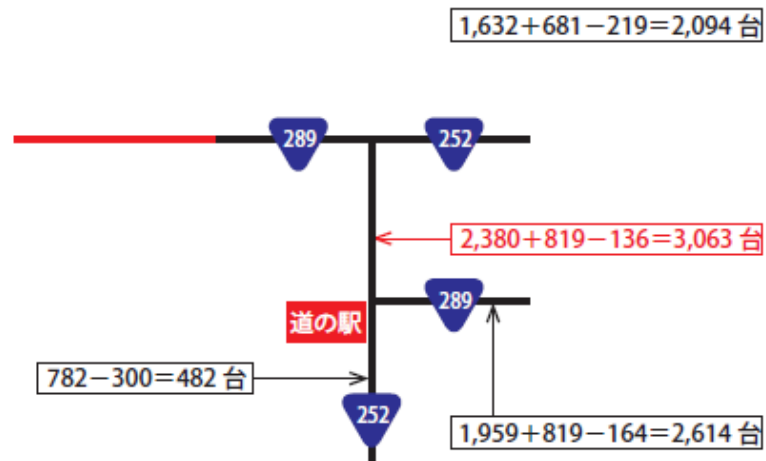


① 国道 289 号の転換交通量に伴う前面道路の交通量増加分の算出

○ 交通量の推計



2. 前面交通量の算定 (本編 P30 関連)



道の駅の前面道路の交通量は、国道 252 号：482 台、国道 289 号：2,614 台と算定される。これらの合計 3,096 台は、国道 252 号と国道 289 号の重複区間の算定値：3,063 台と同等となる。

$$482 \text{ 台} + 2,614 \text{ 台} = 3,096 \text{ 台} \approx 3,063 \text{ 台}$$

資料 3 : 規模算定

1. 駐車台数の算定 (本編 P31 関連)

(1) NEXCO 設計要領に基づく算定

駐車場の規模算定にあたっては、NEXCO 設計要領に基づき、パーキングエリアの駐車台数算定式から基本機能の利用に必要な駐車台数を算定し、サービスエリアの駐車台数算定式から施設全体に必要な駐車台数を算定します。

また、国交省の「『道の駅』の駐車場に関する調査結果」によると当初設定の駐車台数に比べ実際の駐車台数が多い施設が散見されることから、上記に加え、道の駅の利用状況に基づく「道の駅として必要な台数」を算定します。

駐車台数の計算については、「NEXCO 設計要領 第四集 休憩施設設計要領 (H17. 10)」(以下、設計要領第四集とする)におけるサービスエリア及びパーキングエリアの駐車台数の計算手法を用いています。

算定式 $N = \text{前面道路交通量} \times \text{休日サービス係数} \times \text{立寄率} \times \text{ラッシュ率} / \text{回転率}$

計画交通量：対象区間の計画交通量 (台/日)

10年後の平均日交通量。ただし大幅な伸びが考えられない箇所は現況交通量

立寄率：kmあたりの立寄台数 (台/日/km) ÷ 計画日交通量 (台/日)

ラッシュ率：ラッシュ時立寄台数 (台/時) ÷ 立寄台数 (台/日)

駐車場占有率：平均駐車時間 (分) ÷ 60 分

表 3.1.1 休日サービス率

年平均日交通量Q (両方向：台/日)	サービス率
$0 < Q \leq 25,000$	1.4
$25,000 < Q \leq 50,000$	$1.65 - Q \times 10^{-5}$
$50,000 < Q$	1.15

表 3-1.2 立寄り率・ラッシュ率・回転率

施設の種類	車種	立寄率	ラッシュ率	平均駐車時間 (分)	回転率
サービスエリア	小型車	0.175	0.100	25	2.4
	大型バス	0.250	0.250	20	3.0
	大型貨物車	0.125	0.075	30	2.0
パーキングエリア	小型車	0.100	0.100	15	4.0
	大型バス	0.100	0.250	15	4.0
	大型貨物車	0.125	0.100	20	3.0

NEXCO 設計要領

以上から、それぞれの駐車台数は次のようになります。

■パーキングエリアとした場合の駐車台数（基本機能のための必要台数）

前面道路交通量×休日サービス係数×立寄率×ラッシュ率／回転率

（小型車）：2,726 台×1.4×0.100×0.100／4.0=9.5 台 ≒ 10 台

（大型車）：337 台×1.4×0.125×0.100／3.0=2.0 台

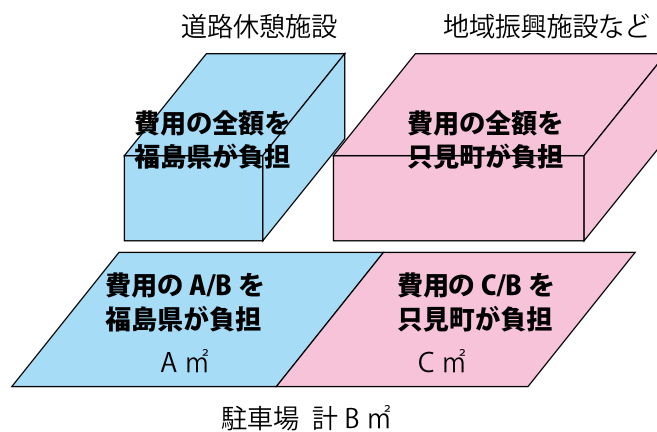
■サービスエリアとした場合の駐車台数（休憩機能のための必要台数）

前面道路交通量×休日サービス係数×立寄率×ラッシュ率／回転率

（小型車）：2,726 台×1.4×0.175×0.100／2.4=27.8 台 ≒ 28 台

（大型車）：337 台×1.4×0.125×0.075／2.0=2.2 台 ≒ 3 台

分棟の場合の整備費・維持管理費の負担



一体の場合の整備費・維持管理費の負担

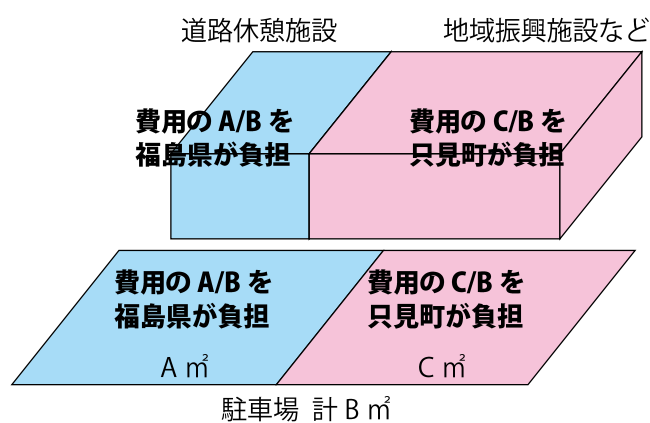


図 3.1.1 県・町の負担割合の図

(2) 道の駅として必要な駐車台数の確保

駐車台数の算出にあたっては、休憩施設を前提とした考え方となっていることから、整備後の観光客の増加を見込んで余裕を持った駐車場規模が求められます。また、当町において冬期の除雪のための堆雪スペースは公共施設などの大きな課題であり、冬季間の駐車利用を考慮すると余裕を持った駐車場スペースが望ましいと考えられます。

以上のことから、道の駅の利用状況を基に「道の駅として必要な駐車台数」を以下のとおり算定します。

表 3.1.1 道の駅の利用状況による立寄り率・ラッシュ率・回転率

前面 交通量	道の駅のタイプ	車種	立寄り率	ラッシュ率	平均駐車時間 (分)	回転率
5 0 0 0 台 未 満 (1 2 H)	①休憩施設型	小型車	0.170	0.140	34	1.8
		大型車	0.110	0.140	34	1.8
	②直売充実型	小型車	0.250	0.140	33	1.8
		大型車	0.180	0.180	23	2.6
	③集客施設型	小型車	0.290	0.140	49	1.2
		大型車	0.190	0.150	40	1.5
	④住民サービス	小型車	0.160	0.140	32	1.9
		大型車	0.090	0.140	38	1.6
	⑤物流型	小型車	0.220	0.140	33	1.8
		大型車	0.070	0.120	37	1.6
	⑥IC近接型	小型車	0.310	0.130	34	1.8
		大型車	0.220	0.140	38	1.6
	平均	小型車	0.233	0.138	36	1.7
		大型車	0.143	0.145	35	1.7

■道の駅として必要な駐車台数

前面道路交通量×休日サービス係数×立寄り率×ラッシュ率／回転率

(小型車) : $2,726 \text{ 台} \times 1.4 \times 0.233 \times 0.138 / 1.7 = 72.2 \text{ 台} \quad \simeq \quad 73 \text{ 台}$

(大型車) : $337 \text{ 台} \times 1.4 \times 0.143 \times 0.145 / 1.7 = 5.8 \text{ 台} \quad \simeq \quad 6 \text{ 台}$

(3) 駐車場の必要面積

NEXCO 設計要領に基づく駐車スペース :

小型車 28 台×30 m²/台 + 大型車 3 台×145 m²/台 = 1,275 m²≒面積 1,300 m²

道の駅に必要な駐車スペース :

小型車 73 台×30 m²/台 + 大型車 6 台×145 m²/台 = 2,625 m²≒面積 2,700 m²

2. 諸機能の規模算定 (本編 P32~34 関連)

(1) 休憩施設

①休憩室

ピーク時の日利用者数は Web アンケートの結果から 300 人/日となる。平均滞在時間 15 分とし、8 時間営業とすると、同時滞在者数は以下ようになる。

$$\text{同時滞在者数} = 300 \text{ 人/日} \div (480 \text{ 分} \div 15 \text{ 分}) = 9.4 \text{ 人}$$

よって、10 人程度がくつろげる休憩室を設定する。

1 人あたりの単位面積は、ワーケーション等に対応できるように、OA ファニチャー等の設置可能性もふまえ、事務所と同等の 5 m²/人とする。

以上から、休憩室の面積は 50 m²とする。

②トイレ

■駐車台数 32 台の場合のトイレ数、トイレ面積

NEXCO 設計要領の算定手順に基づき算定すると、器数は男子 (小) : 4 器、男子 (大) : 3 器、女子 : 8 器、多目的 : 1 器、子どもコーナー1 器の計 17 器となり、その他パウダールームなどをふまえると、表 3.2.2 の通りトイレの面積は 130.5 m² ≒ 140 m²となる。

表 3.2.1 トイレ数 算出表 (駐車台数 32 台)

項目		小型車	バス	大型貨物	計
トイレ数	男 (小) V m1	2	1	1	4
	男 (大) V m2	1	1	1	2
	男 (大型ブース)				1
	女 V f	5	2	1	7
	女 (大型ブース)				1
	多機能 V h	1			1
	子どもコーナー	1			1
	計	10	4	3	17
洗面器数	男 V S m	1	1	1	3
	女 V S f	1	1	1	3
	計	2	2	2	6

表 3.2.2 トイレ規模算出表（駐車台数 32 台）

項目	算出式	必要数	面積
面積表	男小：3.0㎡×V m1	4	12
	男大：5.4㎡×V m2	3	16.2
	女：5.4㎡×V f	8	43.2
	男女大型ブースV L：8.8㎡（男1.女1）	2	17.6
	子どもコーナーV c：6.1㎡（男1 女1）	1	6.1
	パウダーコーナーV p=0.3×V f =2.1 3箇所×2.2	3	6.6
	洗面器：3.0㎡×V S m+3.0×V S f	6	18
	多機能用：10.8㎡×V h	1	10.8
計	—	130.5	

係数はサービスエリアの観光部を参照した

■駐車台数 79 台の場合のトイレ数、トイレ面積

NEXCO 設計要領の算定手順に基づき算定すると、器数は男子（小）：6 器、男子（大）：6 器、女子：14 器、多目的：1 器、子どもコーナー1 器の計 28 器となり、その他パウダールームなどをふまえると、表 3.2.4 の通りトイレの面積は 180.7 ㎡
≒181 ㎡となる。

以上に通路や道具置き場などのユーティリティスペースを 2 割程度含め、**トイレは 220 ㎡**とする。

表 3.2.3 トイレ数 算出表（駐車台数 79 台）

項目		小型車	バス	大型貨物	計
トイレ数	男（小）V m1	3	2	1	6
	男（大）V m2	3	2	1	5
	男（大型ブース）				1
	女V f				9
	女（大型ブース）				1
	多機能V h	1			1
	子どもコーナー	1			1
	計	17	8	3	28
洗面器数	男V S m	1	1	1	3
	女V S f	2	1	1	4
	計	3	2	2	7

※トイレ算出フローより、多目的トイレは便器50器以下の場合は1器とされている。

従って多機能トイレは1器とする。

子どもコーナーは必要に応じてとされているが近年の子育て支援の要請もあり1器設置する。

大型ブースは男女とも1器設置する。

表 3.2.4 トイレ規模算出表（駐車台数 79 台）

項目	算出式	必要数	面積
面積表	男小：3.0㎡×V m1	6	18
	男大：5.4㎡×V m2（6器のうち大型ブース1を除く）	5	27
	女：5.4㎡×V f（14器のうち大型ブース1を除く）	13	70.2
	男女大型ブースV L：8.8㎡×2（男1.女1）	2	17.6
	子どもコーナーV c：6.1㎡	1	6.1
	パウダーコーナーV p = 0.3×V f × 2.2	14	10
	洗面器：3.0㎡×V S m + 3.0×V S f	7	21
	多機能用：10.8㎡×V h	1	10.8
	計	—	180.7

**【参考】サービスエリアや「道の駅」における子育て応援の今後の取組方針
（平成 30 年 9 月 28 日、道路局 企画課）**

<取組方針>

重点整備箇所：全国の高速道路のサービスエリア（220 箇所）、国が整備した「道の駅」
（269 箇所）

整備目標：

- （1）基本的な機能
- ① 2 4 時間利用可能なベビーコーナーの設置
 - ② 妊婦向け屋根付き優先駐車スペースの確保
 - ③ おむつのばら売り
 - ④ 施設情報の提供

- ・概ね 3 年以内に全ての箇所の整備を完了する
- ・今年度中に対応可能なところについては、速やかに実施する
- ・今後、新たに整備する箇所については標準装備とする

- （2）更なる機能改善

- ・子供用トイレやキッズスペースなど、先進事例を共有しながら順次整備を進める

表 3.2.5 トイレ規模算定に用いた係数

トイレ規模算出表

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

項目	記号	係数				
		サービスエリア		パーキングエリア		
		一般都市部	観光部 (注) 1	ハイウェイショップ (有)	ハイウェイショップ (無)	
駐車マス数	P	(注) 2				
車種構成率	S	小型	0.88	0.92	0.86	0.9
		バス	0.01	0.03	0.03	0.02
		トラック	0.08	0.06	0.11	0.08
駐車回転率	r	(注) 3				
車種別駐車台数	P a	$P \times S \times r$				
平均乗車人員	W	小型 (人)	2.2		1.7	
		バス (人)	27	24	21	20
		トラック (人)	1.1			
トイレ利用率	u	0.76	0.72	0.74	0.71	
性別比率	D m 男	0.54		0.56		
	D f 女	0.46		0.41		
ピーク率	P m 男	2.1		2.6		
	P f 女	2.8		3.7		
便器回転率	C m 男 (人/h)	95				
	C f 女 (人/h)	40				
洋式便器設置率	W m 男	0.9				
	W f 女	0.9				
便器数	(男・小) V m1	小便器利用率 0.8		小便器利用率 0.6		
	(男・大) V m2	大便器係数 0.75		大便器係数 0.75		
	(女) V f	$V m1 = (\text{男子便器利用人数}) / C m \times 0.8$ $V m2 = V m1 \times J \cdot 0.75$		$V m1 = (\text{男子便器利用人数}) / C m \times 0.8$ $V m2 = V m1 \times J \cdot 0.6$		
洗面器回転率	S m 男 (人/h)	360				
	S f 女 (人/h)	215				
一人当り面積	(男・小) l V m1	男・小		3.0 m ²		
	(男・大、女) l f	男・大、女		5.4 m ²		
	男女	男女大型ブース		8.8 m ²		
		子どもコーナー		6.1 m ²		
		オストメイト		9.2 m ²		
		パウダーコーナー		2.2 m ²		
		洗面器		3.0 m ²		
		多機能		10.8 m ²		

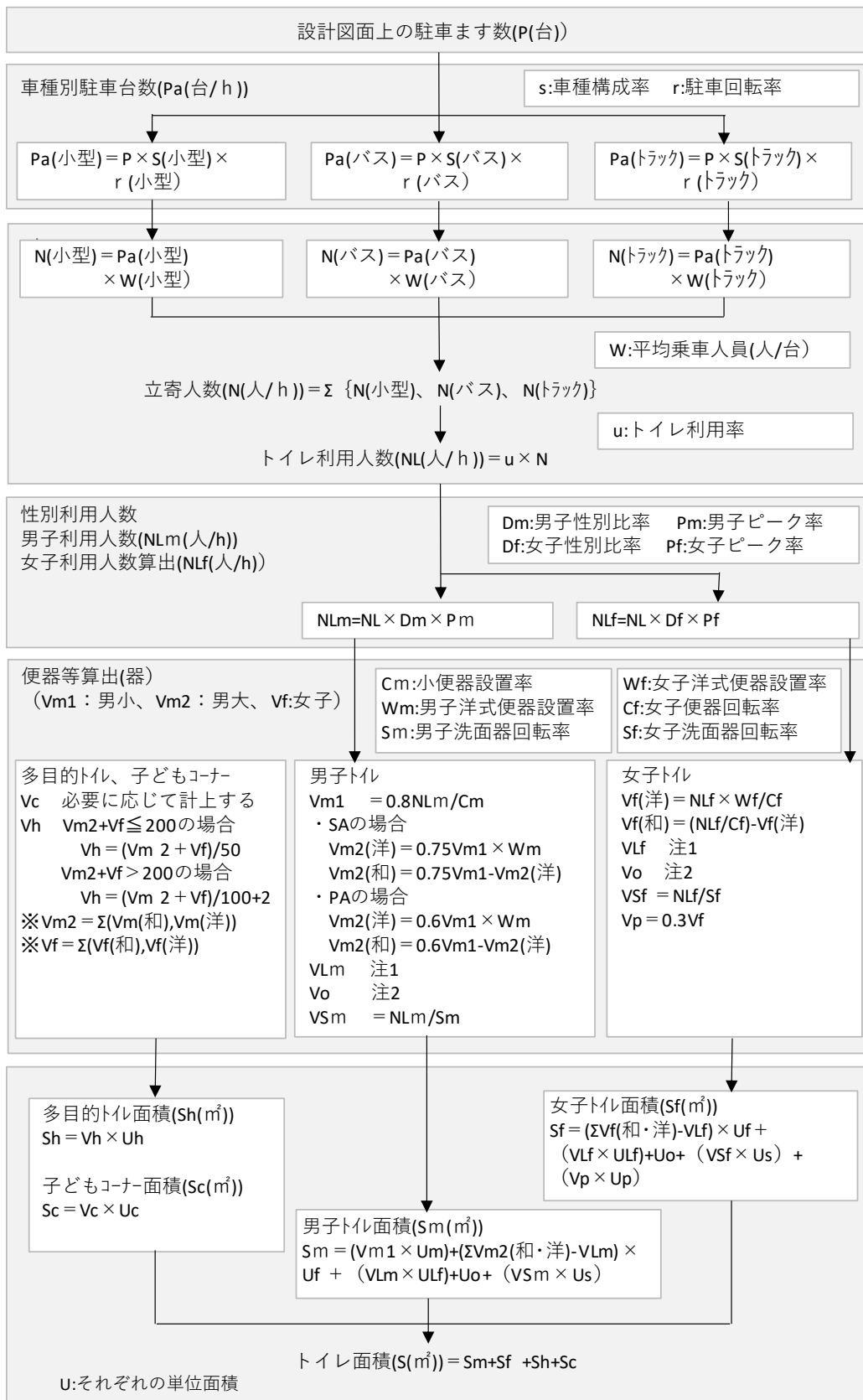
注1 観光部：観光的特性が高いと思われる場合に適用

注2.駐車数のうち大型車と小型車の割合は本線交通量に対する大型車の混入率等により変化する。また、大型車・小型車の兼用マス数は、1マスあたり小型車2マスに換算する。

注3.駐車回転率 r (平均駐車時間) は別表 n 通りとする

注 3. S A / P A 平均駐車時間

エリアの種類	車種別	回転率
S A	小型車 (回/h)	2.4
	大型バス (回/h)	3
	大型貨物 (回/h)	2
P A	小型車 (回/h)	4
	大型バス (回/h)	4
	大型貨物 (回/h)	3



注1：男子トイレ、女子トイレのそれぞれに1以上の大型ブースを設置する

注2：オストメイト対応器具は、男子トイレ、女子トイレのそれぞれに1以上設置する。男女各トイレに設置できない場合は多機能トイレに設置する

(2) 情報発信施設

情報発信機能は、原則として事務室の一角をカウンターとし、**総合案内のスペースとして 30 m²程度**を確保する。

(3) 地域連携施設

①物販施設

物販施設は、出荷者数や品揃え等により売り場面積の考え方が異なる。現時点では、農水省の6次産業化総合調査をベースに、同等の営業形態の直売所面積を設定する。

平成30年度6次産業化総合調査によると、運営主体別の売場面積では農業法人が運営する直売所が111 m²、会社等が運営する直売所が131 m²となっており、その他が運営している直売所も全て含めた平均面積は109 m²となっている。

只見町の現状では、通年で多品種を安定的に供給することは難しいことから、常設店舗は最小限として、週末のみマルシェなどにより補完する運営が望ましいと考える。よって、農業法人や会社等が運営する直売所面積より小さめの**100 m²**を売り場面積に設定する。

バックヤードは、書籍「農産物直売所の繁盛指南」によると、事務室・トイレ・保冷库・バーコード発行場所が売場面積×0.4、出荷者の作業スペースや資材置き場が売り場面積×0.5を推奨していることから、やや広めにみてバックヤードは、売り場面積×1.0=100 m²とする。

表 3.2.6 物販施設の床面積 (m²)

売り場	バックヤード	合計
100.0	100.0	200.0

※バックヤードは搬入、梱包、出品準備（ラベル貼り）、販促品の物置とする

②飲食施設

飲食施設は、指定管理者直営のレストランとし、JR只見線や要害山などの風景を見ながらゆっくり食事をする場、非日常感を味わえる場として落ち着ける場所に整備する。ターゲットは、地元住民や只見線目的の来訪者などを想定し、営業時間についてはJR只見線の列車をレストランから眺める客も考慮する。

規模算定にあたり、レストランの年間利用者数については、近隣の道の駅の昼間コアタイムの利用者数（表 3.2.7）をもとに、**平日は1日あたり75人/日**と設定する。

NEXCO 設計要領において、利用者数の算定にあたってはピーク率 1.4（前面交通量 25,000 台以下の場合）として平日：休日＝1：1.4（＝42.0%：58.0%）と考える。これを参考とし**休日の利用者数は、**

$$75 \text{ 人/日} \times 1.4 = 105 \text{ 人/日}$$

平日が 246 日、休日が 119 日とすると、年間 30,945 人の利用者数のうち、平日は 18,450 人/年（75 人/日）、休日は 12,495 人/年（105 人/日）の利用となる。以上をふまえると必要席数は以下の通りとなる。

（平日）75 人/日 ÷ 2 回転 = 37.5 ÷ 38 席

（休日）105 人/日 ÷ 4 回転 = 26.25 ÷ 27 席

表 3.2.7 参考：近隣道の駅の平日回転数（推計値）

施設名	席数	1 時間あたりの利用者数	11～14 時の回転数
道の駅かねやま	61 席	28 人（20 年 12 月 3 日）	28 人 × 3 時間 ÷ 61 席 = 1.3 回転
道の駅たがみ	35 席	26 人（20 年 12 月 15 日）	26 人 × 3 時間 ÷ 35 席 = 2.2 回転

※定点観測により各施設のコアタイムにおける 1 時間あたりの利用者数を計測。それを元に回転数を算定した。

※前面道路交通量、施設規模が近似する近隣の道の駅を対象とした。（道の駅かねやま 2,206 台・980 m²、道の駅たがみ 8,335 台・748 m²）

表 3.2.8 飲食施設の 1 席当りの必要面積

業種	1 席当りの必要面積（基準値）
レストラン	2.4 m ² /席

※「設計資料集成 総合編」を参考に感染症対策などを考慮し 3 割程度広く設定

表 3.2.9 レストランの座席数

区分	平日休日 利用者割合	1日当り 利用者数 (人/日)	営業日数 (日)	平日休日 別利用者 数(人)	客席回転数 (回転)	必要席数 (席数)
平日	42.0%	75	246	18,450	2	38
休日	58.0%	105	119	12,495	4	27
計	100.0%	—	365	30,945	—	—

レストランは、以下の表の通り、必要席数は最大 38 席となり、必要面積は 91 m² (=38 席×2.4 m²/席) となる。また、厨房は客席の 5 割程度と想定すると 45 m² となる。

以上から、レストランは、ホール 100 m²、厨房 50 m²、合計 150 m²とする。

表 3.2.10 客席回転数の想定

区分	9~11 時	11~14 時	14~18 時
平日	0.5	1	0.5
休日	0.5	3	0.5
備考	9:30 只見線列車通過 (小出方面へ)		14:28 只見線列車通過 (只見駅着) 15:40 只見線列車通過 (小出方面へ)

※他の道の駅の営業時間を踏まえ、レストランの営業時間を 10 時~18 時と設定した。また、席回転数は時間帯別に上表の通り設定した。

③多目的ホール

多目的スペースは、主に以下のような活動を想定し、それぞれの活動に必要な面積から多目的スペースの必要面積を算定する。

<主な活動>

- ・マルシェ、フリーマーケット
- ・ミニコンサート等
- ・展示ギャラリー（写真、絵画、書道、手芸、陶芸、生け花、陶芸）
- ・ものづくり体験
- ・料理教室 など

上記の活動を下表のア)～ウ)のエリアに区分し整理した。

なお、このア)～イ)のエリアの利用形態については実施目的や実施期間が異なり、同時開催も十分に考えられる（例：企画展を1カ月開催している最中に、週末だけマルシェ利用やコンサートを実施など）。また、ウ)にかかる空間は常に確保する必要があることから、多目的スペースはア)～ウ)の必要面積を合計した**300㎡**とする。

表 3.2.11 多目的スペース

多目的スペース内 エリア	利用形態	想定規模	備考
ア) 設備を要しない イベントスペース	マルシェ、特設販売スペースなど仮設什器で対応可能な催しを実施	100㎡	JR 只見駅及び駐車場から視認できアクセスしやすい位置に配置する。
イ) 設備を必要とする活動スペース	ミニコンサート、伝統芸能の紹介、企画展、体験等の音響、電気、照明、ピクチャーレール、シンクなどの据付設備を要する活動を実施	100㎡	壁際に必要設備を配し、壁際周辺を左記の活動エリアとする。
ウ) 利用者の移動スペース	イベントの際に、他の利用者が移動できる空間	100㎡	JR 只見駅から駐車場に通り抜ける動線および建物内の物販～飲食に通り抜ける動線を確保する。
合計面積		300㎡	

次頁に、ア)～ウ)の必要面積の根拠を示す。

ア) 設備を要しないイベントスペース

設備を要しないイベントのスペースは、マルシェやフリーマーケットが実施できる規模を設定する。

他地域の事例から、最大で10店舗程度のマルシェが行える空間として、**設備を要しないイベントスペースは100㎡**とする。

マルシェ・フリーマーケット		
各地のマルシェ、フリーマーケット		
よこはまマルシェ（ハンドメイド）	1.8×1.8	
よこはまマルシェ（フードブース）	2.4×2.4	
よこはまマルシェ（ワークショップ）	2.7×1.8	テーブル3台 電源
cocomama テラス（京都市）手作り作家	2.0×1.8	
cocomama テラス（京都市）一般	1.5×1.5	
マンモスフリーマーケット（愛知）	3.0×3.0	（昨年までは2.0×2.0）
あかびらツクリテフェスタ 北海道赤平市		
大ブース	2.5×2.5	
小ブース	1.8×1.0	
ワークショップブース	3.0×3.0	
平均5.08㎡/区画		
出店者数 10店舗	101.6㎡	※通路含め区画の2倍

イ) 設備を必要とする活動スペース

照明や水道など据付の設備を必要とするイベントのスペースは、ミニコンサート、伝統芸能の披露、展示、工房（ものづくり体験）、キッチンスタジオ（料理教室）の利用を想定した規模を設定する。

上記の利用について、他地域の事例から、以下にその必要面積をまとめる。

このうち、企画展示とその他利用は同時開催する可能性があることから、最大で「ミニコンサート 67㎡ + 展示スペース 45㎡ = 112㎡」が必要となる。

以上から、**設備を必要とする活動スペースは100㎡**とする。なお、多目的スペース内は仕切りを設けないことから、不足の12㎡分はア) で計上したスペースを活用する。

ミニコンサート

いろいろなホールの例

	面積 (㎡)	席数 (席)	1席当り㎡
あんさんぶるStudio和音	48	25	1.92
Pachetart	35	30	1.17
ヒロミュージックスクールホ	50	40	1.25
カーラミュージックサロン (43	30	1.43
加賀町ホール	117	80	1.46
目黒・芸術家の家スタジオ	48	50	0.96
平均	56.8	42.5	1.34
客席50席を確保した場合	50人 × 1.34㎡		67.00 ㎡

展示スペース

ミニギャラリーの例

	展示スペース
ぎやらりー	33.14
Esplanadeギャラリー	42.7
永瀬ミニギャラリー	57.9
エッサム神田ホール	48.3
新潟美術学園ギャラリー	41
平均	44.6

ものづくり体験

木工房を想定している。

工具や創作対象の大きさで必要面積は大きく左右される

木工機械や電動工具の使用もあるため、余裕のある空間が求められる。

	単位空間	作業人員	工房面積
作業空間	9.4㎡/人(5人)		47.0
木工機械および乾燥、組み立て			15.0
計			62.0
			≒ 65㎡

出典：建築資料集成「人間」 p 53

料理教室など

他の事例より

	面積 (㎡)	収容人数	一人当り面積
北区文化芸術拠点	94	30	3.1
プラザ大村	98	36	2.7
ベターホーム	80	32	2.5
プラザノース	124	37	3.4
坂の上スタジオ			
平均			2.9 ≒ 3㎡/人
収容人数 20人程度		60㎡	

④キッズスペース

キッズスペースは、できるだけフレキシブルな施設利用ができるよう、常設の遊具は設置しないこととする。以下に、キッズスペースの同時滞在人数の想定および、活用の一例として読み聞かせに必要な面積を想定した。

本施設では、一度に20名程度の読み聞かせができる広さを想定し、若干余裕を見てキッズスペースの面積は**50㎡**とする。

キッズスペース

同時滞在利用幼児の人数：一日の立ち寄り人数×ピーク率×未就学児の人口比（全国）

同時滞在利用幼児の人数 = $853 \times 0.144 \times 0.049$ （別紙ワード文書参照）

7人

面積 = $7人 \times 1.98$ 13.86㎡

読み聞かせを行ったりすることを考慮して親子約10組（20人）程度を想定

$20人 \times 1.98㎡$ = $39.6㎡ \approx 40㎡$

⑤事務所

上記のほか、運営スタッフ用の部屋として、事務所（事務室、会議室）、更衣室が必要となる。これらは、それぞれ事例などから以下のように設定する。

- ・事務室 60㎡
- ・更衣室 30㎡

資料 4 : 配置計画にかかる諸元

1. 距離による騒音の減衰 (本編 P37 関連)

(1) 騒音に係る基準

表 4-1-1 騒音レベルの違い

場所による騒音レベルの違い	
場所	騒音レベル
静かな住宅の昼	40 - 50 dB
平均的な事務所内	50 - 60 dB
静かな街頭	60 - 70 dB
騒々しい街頭	70 - 80 dB
地下鉄電車、バス車内	80 - 90 dB

出典:騒音・振動環境入門

表 4.1.2 騒音に関わる環境基準

騒音に係る環境基準 (環境基本法 第16条第1項の規定)			
地域 類型	昼間 (6:00~ 22:00)	夜間 (22:00 ~6:00)	類型を当てはめる地域の範囲
AA	50 デシ ベル以下	40 デシベ ル以下	住宅地以上に特に静穏を必要とする療養施設、社会福祉施設、文教施設等の施設が集合して設置されている地域 (福島県内では指定地域なし)
A	55 デシ ベル以下	45 デシベ ル以下	第1種低層住居専用地域、第2種低層住居専用地域、第1種中高層住居専用地域、第2種中高層住居専用地域及びこれに相当する地域
B	55 デシ ベル以下	45 デシベ ル以下	第1種住居地域、第2種住居地域、準住居地域及びこれに相当する地域
C	60 デシ ベル以下	50 デシベ ル以下	近隣商業地域、商業地域、準工業地域、工業地域及びこれに相当する地域

表 4.1.3 自動車騒音の要請限度

自動車騒音の要請限度（騒音規制法 17 条、1 車線区間） 指定地域内における自動車騒音が要請限度を超過していることにより、周辺の生活環境が著しく損なわれていると認めるときは、市町村長は都道府県公安委員会に対して改善等の要請をすることができる。			
地域 類型	昼間 (6:00~ 22:00)	夜間 (22:00 ~6:00)	類型を当てはめる地域の範囲
A	65 デシベル以下	55 デシベル以下	第 1 種低層住居専用地域、第 2 種低層住居専用地域、第 1 種中高層住居専用地域、第 2 種中高層住居専用地域及びこれに相当する地域
B	65 デシベル以下	55 デシベル以下	第 1 種住居地域、第 2 種住居地域、準住居地域及びこれに相当する地域
C	75 デシベル以下	70 デシベル以下	近隣商業地域、商業地域、準工業地域、工業地域及びこれに相当する地域

(2) 騒音影響の検討

■ 距離による音の減衰

音の発生源からの距離による音の減衰は、発生源から 2m 離れるとマイナス 6 dB、さらに距離が倍になるごとに 6 dB ずつ減衰する。

表 4.1.4 音の減衰

距離	減衰量	減衰後の音量	
		大型車※	小型車※
0m	—	82 dB	74 dB
2m	6 dB	76 dB	68 dB
4m	12 dB	70 dB	62 dB
8m	18 dB	64 dB	56 dB
16m	24 dB	58 dB	50 dB
32m	30 dB	52 dB	44 dB
64m	36 dB	46 dB	38 dB
128m	42 dB	40 dB	32 dB

※自動車騒音規制一覧表(国交省)を基に「大型車」は大型トラックの定常排気騒音、「小型車」は小型車の定常排気騒音とした。

■小型車駐車場の周辺への騒音影響の検討

距離による減衰のみで、周辺の住宅などに与える騒音影響を検討する。

普通車駐車場の端から最寄りの住宅等までの最短距離は約 50m である。

上記の表から、騒音発生源からの距離 50m での減衰量は約 34 dB となることから、

車のアイドリングの音の大きさ : 約 63~75dB (東京都環境局 HP より)

↓

道の駅駐車場から 50m 離れた場所 : 約 29~41dB

計画地は騒音規制法及び環境保護法によって騒音基準が定められている地域に該当しないが、表 4.1.2、表 4.1.3 から地域類型 A (一般的な住宅地となるエリア) に当てはめた場合、「騒音規制法」および「環境基本法」を満たしている。

■大型車駐車場の周辺への騒音影響の検討

距離による減衰のみで、周辺の住宅などに与える騒音影響を検討する。

普通車駐車場の端から最寄りの住宅等までの最短距離は約 110m である。

上記の表から、騒音発生源からの距離 110m での減衰量は 38 dB 程度となることから、

貨物トラックの走行音の大きさ : 約 82dB

↓

道の駅駐車場から 110m 離れた場所 : 約 44dB となる。

計画地は騒音規制法及び環境保護法によって騒音基準が定められている地域に該当しないが、表 4.1.2、表 4.1.3 から地域類型 A (一般的な住宅地となるエリア) に当てはめた場合、「騒音規制法」および「環境基本法」を満たしている。

2. 除雪に関する諸元 (本編 P43~44 関連)

(1) 除雪量の算定

①除雪量

除雪量については一定量の大雪にも対応できるよう、年最大積雪深は10年確率を採用した。(福島県の積雪深算定基準に準ずる)

表4.2.1に示す5年確率、30年確率の年最大積雪深から対数曲線を引き10年確率の年最大積雪深 $355.8 \text{ cm} \approx 360.0 \text{ cm}$ を求めた。

表4.2.2から、駐車場の面積は $6,032.6 \text{ m}^2$ となり、大雪を想定した除雪量は以下の通りとなる。

$$10 \text{ 年確率に基づく除雪量} : 6,032.6 \text{ m}^2 \times 3.6 \text{ m} = 21,717 \text{ m}^3/\text{年}$$

②堆雪スペースの面積および高さ

表4.2.2から、 $21,717 \text{ m}^3$ を処理する堆雪スペースは、面積 $4,343 \text{ m}^2$ 、高さ 5 m 程度の容量を確保する必要となる。

ただし、駐車台数の確保や進入・退出時の安全性を考慮すると、上記のスペースを確保することは難しいことから、本編 p 45 の図 6.5.3.1 に示す通り、敷地外の堆雪可能な場所に $1,400 \text{ m}^2$ 、駐車場内に $2,650 \text{ m}^2$ を確保して合計 $13,700 \text{ m}^3$ を堆雪する。このとき、駐車場の利用可能面積は $6,032.6 \text{ m}^2 - 2,650 \text{ m}^2 = 3,382.60 \text{ m}^2$ となり、構内道路を含め NEXCO 設計要領による駐車台数 31 台分は十分に確保できる。

只見町の設計積雪深 (cm)

表 4.2.1 年最大積雪深

確率年	年最大積雪深 (cm)
5年	322.3
30年	408.8

$$\text{積雪深 (x 年確率)} = 48.277 \times \ln(x) + 244.6$$

$$\text{積雪深 (10年確率)} = 48.277 \times \ln(10) + 244.6 = 355.8 \text{ cm}$$

十の位で四捨五入

360.0 cm

(福島県の積雪深算定基準は百の位で四捨五入としているが、只見町の実情を加味して十の位で四捨五入とする)

表 4.2.2 排雪場所面積の算定

区分		数式	値
①通常の駐車マス数	小型車		73
	大型車		6
	合計		79.00
②1台当りの駐車マス面積(m ² /台)	小型車		24.40
	大型車		141.90
③通常の駐車マス等面積	小型車	①×②	1,781.20
	大型車	①×②	851.40
	管理車		400.00
	構内道路等		3,000.00
	合計		6,032.60
④設計積雪深(cm)			360
⑤除雪量(m ³)		③×④	21,717.36
⑥堆雪可能高(m)			5
⑦排雪場所面積(m ²)		⑤/⑥	4,343.47
⑧排雪場所係数		(⑦+③)/③	1.72

※⑦排雪場所面積のうち、1,400 m²は敷地外の堆雪可能な場所を活用する

(2) 排雪量の算定

1年間で敷地外へ排雪する雪の量は、以下の考えで算定した。

排雪量は毎年の維持管理費に影響を及ぼすことから、その算定にあたっては過剰な値とならないよう、過去10年の最深積雪の平均値228.3cmを用いた。

表4.2.2から、駐車場の面積は6,032.6 m²となり、敷地内の堆雪量および敷地外への排雪量は以下ようになる。

年平均堆雪量： $6,032.6 \text{ m}^2 \times 2.283 \text{ m} = 13,772 \text{ m}^3/\text{年}$

敷地外への排雪量： $13,772 \text{ m}^3 - 13,700 \text{ m}^3 = 72 \text{ m}^3/\text{年}$

資料 5 : 建築の屋根雪処理の検討

豪雪地域では、克雪のために強固な施設・設備が必要となることから建築物の形状や間取りなどに制約が発生し利便性を損なう恐れがある。特に、建築物の克雪においては屋根雪の処理方式により雪処理の手間や施設利便性が異なる。

以下に屋根雪処理方式の比較表を示す。なお、本計画では、屋根雪の処理方式は、空調効率が比較的良く、屋根雪処理にかかる燃料費が不要な耐雪式を想定する。

表 6.6.1 屋根雪処理方式の比較検討

区分	落雪式	耐雪式	融雪式
屋根形状	勾配屋根(片流れ、切妻)	切妻(緩勾配)、陸屋根	制限なし
屋根勾配	3寸(3/10)以上	緩勾配またはフラット	制限なし
メンテナンス	<ul style="list-style-type: none"> 落雪した雪の除雪、排雪が必要 	<ul style="list-style-type: none"> 雪庇切が必要 設計積雪深以上の積雪があった場合は雪下ろしが必要 	<ul style="list-style-type: none"> 手間は不要であるが熱源エネルギーに対する光熱費が必要
建築形態への影響	<ul style="list-style-type: none"> 片流れ屋根の場合、正面と背面で軒高に5mの高低差が生じ、正面から見た際に圧迫感を感じる。 落雪処理が難しいため複雑な屋根形状、平面形状は望ましくない。 <p style="text-align: center;">▲</p>	<ul style="list-style-type: none"> 大量の雪が屋根上に積もり、利用者に圧迫感を与える恐れがある。 構造断面が比較的大きくなることから内部の広さや間取りが制約される。 平面形状の制約なし。 <p style="text-align: center;">○</p>	<ul style="list-style-type: none"> 融雪式にすることで建物形状の大きな制約はない。 <p style="text-align: center;">◎</p>
利便性・快適性への影響	<ul style="list-style-type: none"> 屋根高が高くなるため、吹き抜けにすると空調効率が悪くなる。 切妻屋根とした場合、正面に落雪するため出入口の制限が必要。 <p style="text-align: center;">▲</p>	<ul style="list-style-type: none"> 空調効率や出入口の制約はない。 屋根の縁部に雪庇ができ、通行者への落雪危険性があることから、雪庇切などの工夫が必要である。 <p style="text-align: center;">○</p>	<ul style="list-style-type: none"> 屋根雪の処理や落雪の危険性などがなく、利用者・管理者ともに大きな影響はない。 <p style="text-align: center;">◎</p>
コストへの影響	<ul style="list-style-type: none"> 屋根から落ちた雪の処理費用が必要となる。 吹抜けとした場合、空調費が割高となる。 <p style="text-align: center;">◎</p>	<ul style="list-style-type: none"> 耐雪構造となる強構造とするため整備費が割高となる。 設計積雪深を超える積雪時には雪下ろしが必要となる。 <p style="text-align: center;">○</p>	<ul style="list-style-type: none"> 融雪のための熱源、配管などが必要となるため整備費が割高となる。 融雪のための燃料費が必要となる。 <p style="text-align: center;">▲</p>
総合評価	<ul style="list-style-type: none"> コスト面での優位性はあるが、冬季に、建物周りで雪遊びするスペースなどが落雪により限られる。 <p style="text-align: center;">○</p>	<ul style="list-style-type: none"> 整備費は割高であるが、建築意匠への影響も少なく冬季も建物周りで活動ができる。また他に比べ維持管理費が抑えられ長期的にみると費用軽減できる。 <p style="text-align: center;">◎</p>	<ul style="list-style-type: none"> 除雪に関する手間は最小限に抑えられるが、整備費、維持管理費ともに高額となること、外構の除雪は必要となることから望ましくない。 <p style="text-align: center;">▲</p>

資料 6 : 管理運営計画にかかる事項

1. 道の駅の個人利用ニーズ (Web アンケート)

(1) 旅行における道の駅の立寄り頻度

- ・旅行で「1日1度以上」道の駅に立ち寄る人は全体の88%。
- ・利用頻度は、「2時間に1度」が最も多く36%、次いで「半日に1度」が30%、「1日に1度」が約22%となる。

表 5.1.1 道の駅に立ち寄る頻度

Q4 普段、旅行に行く際に道の駅にはどのくらいの頻度で立ち寄りますか？ (SA)

区分		回答数	%
全体		600	100.0
1	旅行中2時間に1度くらいの頻度で立ち寄る	218	36.3
2	旅行中半日に1度くらいの頻度で立ち寄る	177	29.5
3	旅行中1日に1度くらいの頻度で立ち寄る	133	22.2
4	ほとんど立寄らない	72	12.0

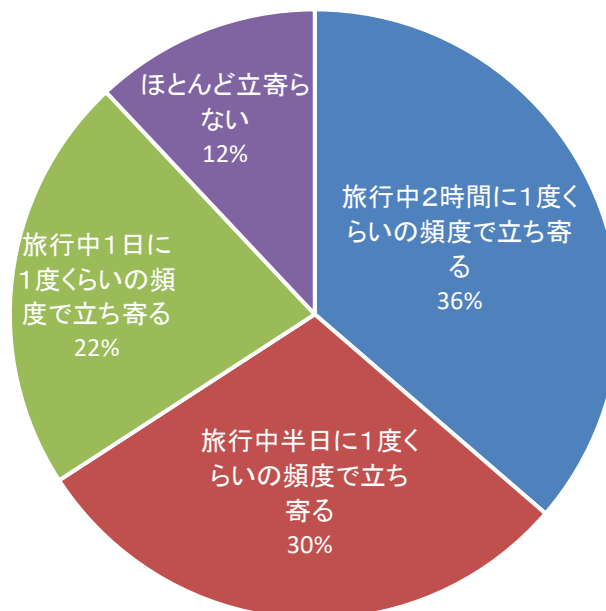


図 5.1.1 道の駅に立ち寄る頻度

(2) 道の駅の立寄り目的

- ・道の駅の立寄りの目的は、「トイレ」が85%、「休憩」が48%、「買い物」が23%、「飲食」が22%、「情報収集」は10%である。

表 5.1.2 道の駅に立ち寄る目的

Q5 道の駅には、どのような目的で立ち寄りますか？以下の中から主な目的2つまでを選択してください（MA）

区分		回答数	%
全体		600	100.0
1	トイレ	510	85.0
2	休憩	290	48.3
3	買い物	136	22.7
4	飲食	134	22.3
5	観光、交通など情報収集	58	9.7
6	その他	7	1.2

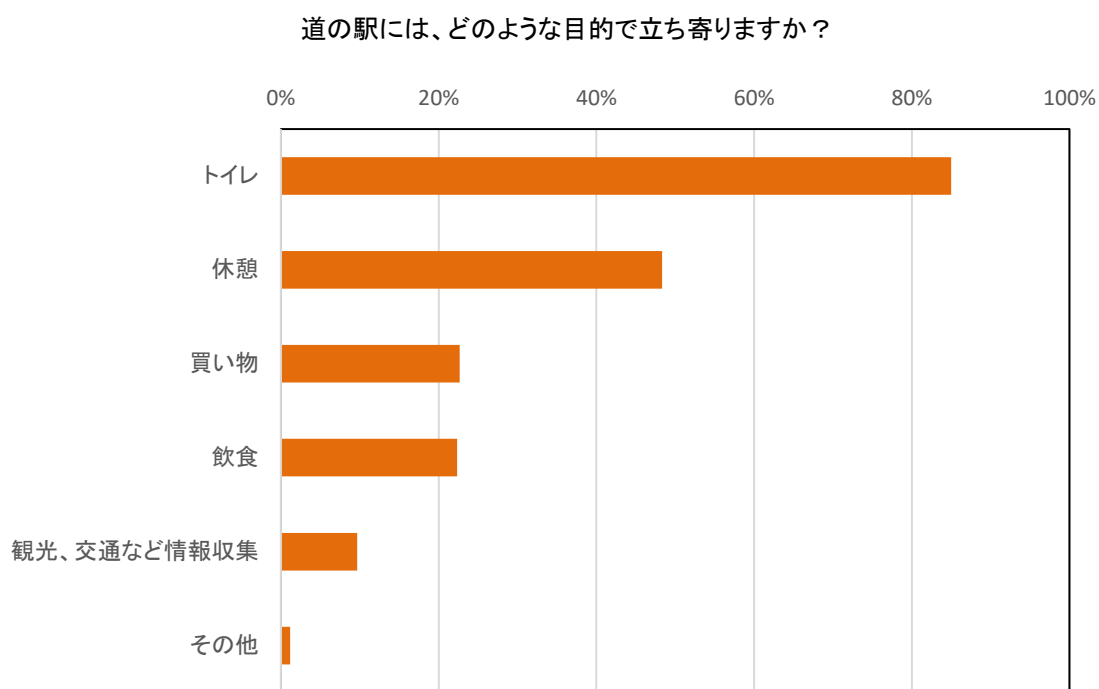


図 5.1.2 道の駅に立ち寄る目的

(3) 魅力的な道の駅の条件

- ・ 目的地化する道の駅の特徴として、「駐車場の広さ」、「トイレのきれいさ」、「物販の品ぞろえ」、「立地のよさ」、「休憩所が広くてきれい」、「入口の入りやすさ」の評価が高い。

表 5.1.3 魅力的な道の駅の条件

区 分	そう思う	どちらでもない	そう思わない
駐車場の広い	70.9 %	26.2 %	2.9 %
トイレがきれい	65.7 %	29.1 %	5.2 %
物販の品ぞろえが豊富	64.0 %	30.8 %	5.2 %
立地がよい、ちょうどいい場所にある	61.0 %	36.0 %	2.9 %
休憩所が広い、きれい	59.9 %	35.5 %	4.7 %
出入口が入りやすい	58.7 %	34.9 %	6.4 %
料理がおいしい	53.5 %	41.9 %	4.7 %
景色がよい	51.7 %	43.0 %	5.2 %
情報案内が充実している、わかりやすい	43.0 %	50.0 %	7.0 %
施設のデザインがおしゃれ	37.8 %	57.0 %	5.2 %
価格が安い	30.2 %	54.1 %	15.7 %

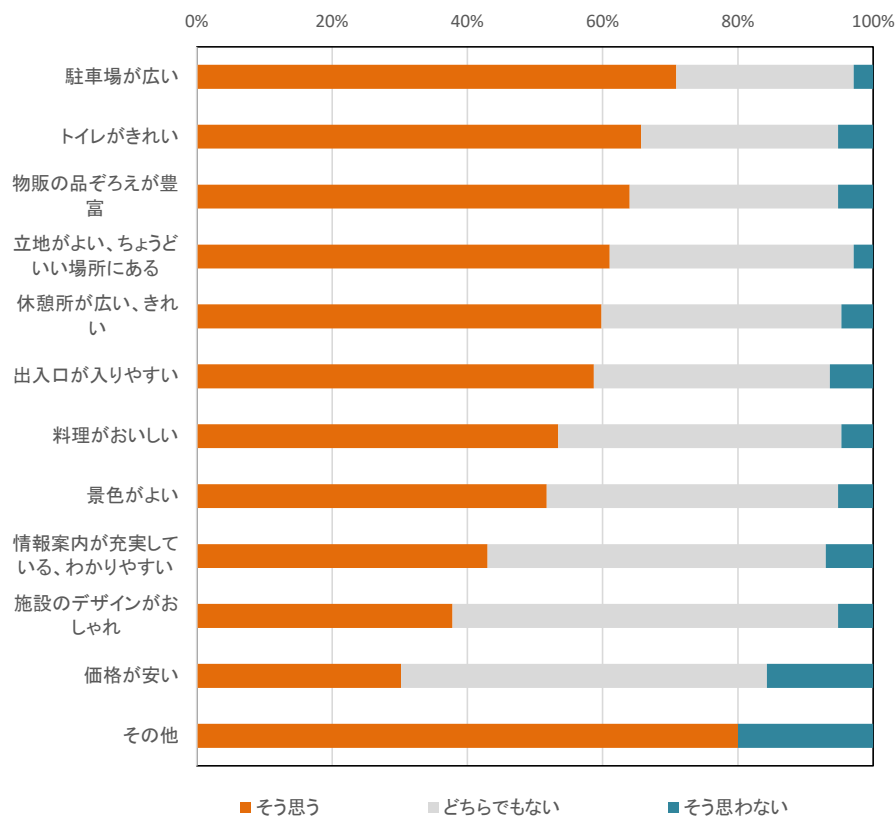


図 5.1.3 魅力的な道の駅の条件

- ・必ず立ち寄る道の駅の特徴として、「駐車場が広い」、「立地が良い」、「物販の品ぞろえが豊富」、「トイレのきれいさ」、「出入口が入りやすい」、「休憩所が広くてきれい」などが評価されている。

表 5.1.4 必ず立ち寄る道の駅の特徴

区分	そう思う	どちらでもない	そう思わない
駐車場が広い	72.2 %	22.8 %	5.1 %
立地がよい、ちょうどいい場所にある	70.9 %	26.6 %	2.5 %
物販の品ぞろえが豊富	66.5 %	32.3 %	1.3 %
トイレがきれい	64.6 %	32.3 %	3.2 %
出入口が入りやすい	63.9 %	31.6 %	4.4 %
休憩所が広い、きれい	60.1 %	34.8 %	5.1 %
料理がおいしい	47.5 %	48.1 %	4.4 %
情報案内が充実している、わかりやすい	43.7 %	50.0 %	6.3 %
施設のデザインがおしゃれ	41.1 %	53.8 %	5.1 %
景色がよい	41.1 %	50.0 %	8.9 %
価格が安い	38.0 %	49.4 %	12.7 %

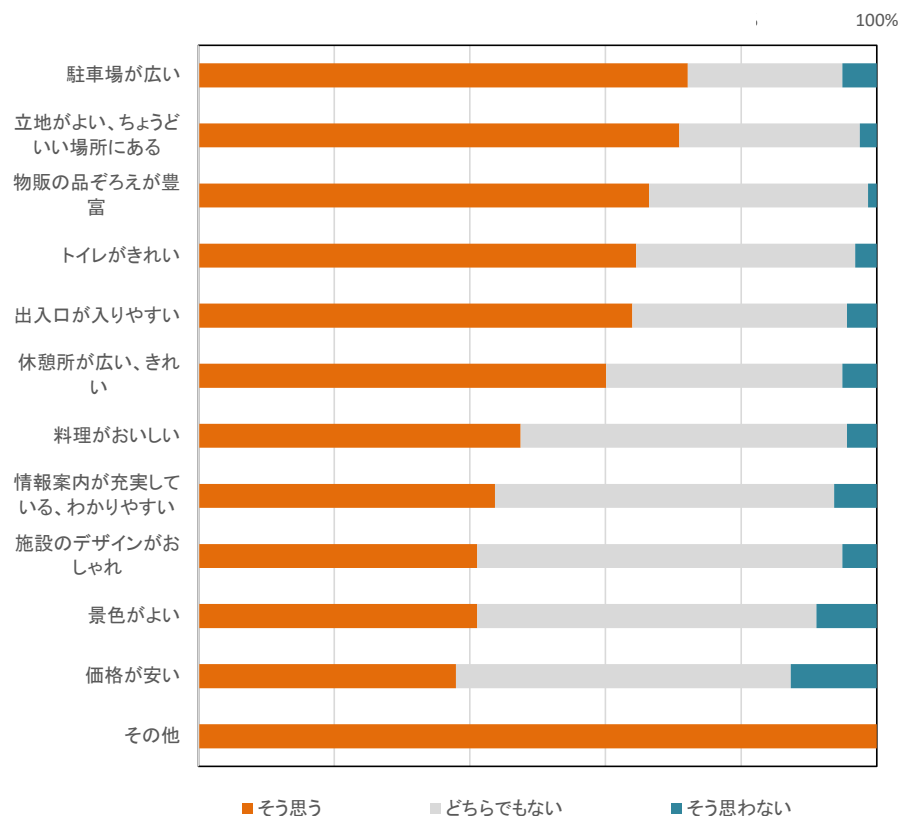


図 5.1.4 必ず立ち寄る道の駅の特徴

(4) 道の駅での行動

①道の駅でよく購入するもの

- ・「農産物、生鮮品」が最も多く、58%、ついで「ご当地スイーツ」43%、「農産物を使った加工品」21%の順となる。

表 5.1.5 道の駅でよく購入する物

Q8 道の駅でよく購入するものはどのようなものが多いですか？よく買うものを2つまで選択してください。(M A)

区分		回答数	%
全体		600	100.0
1	その地域の工芸品	51	8.5
2	農産物、生鮮品	348	58.0
3	ジャムやドレッシングなどの農産物を使った加工品	129	21.5
4	ケーキ、焼き菓子などのご当地スイーツ	258	43.0
5	ご当地キャラなどのグッズ	53	8.8
6	その他	30	5.0

道の駅でよく購入するものはどのようなものが多いですか？

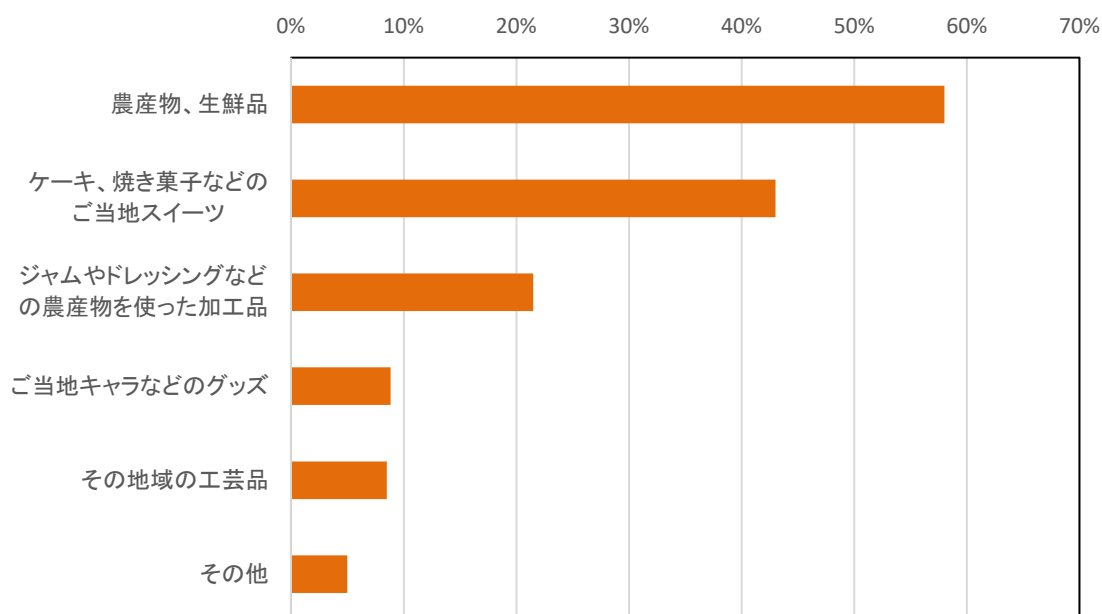


図 5.1.5 道の駅でよく購入する物

②道の駅での飲食

- ・「自動販売機の飲料」が最も多く48%、次いで「名物・郷土料理」が44%、「スナック、軽食」が37%、「B級グルメ」が31%の順となる。

表 5.1.6 道の駅での飲食

Q9 道の駅での飲食としてどのようなものが多いですか？あてはまるものを2つまで選択してください。(MA)

区分		回答数	%
全体		600	100.0
1	自動販売機の缶ジュース、ペットボトル飲料	287	47.8
2	スナック、軽食	220	36.7
3	地元の名物料理、郷土料理	263	43.8
4	B級グルメ	188	31.3
5	その他	9	1.5

道の駅での飲食としてどのようなものが多いですか？

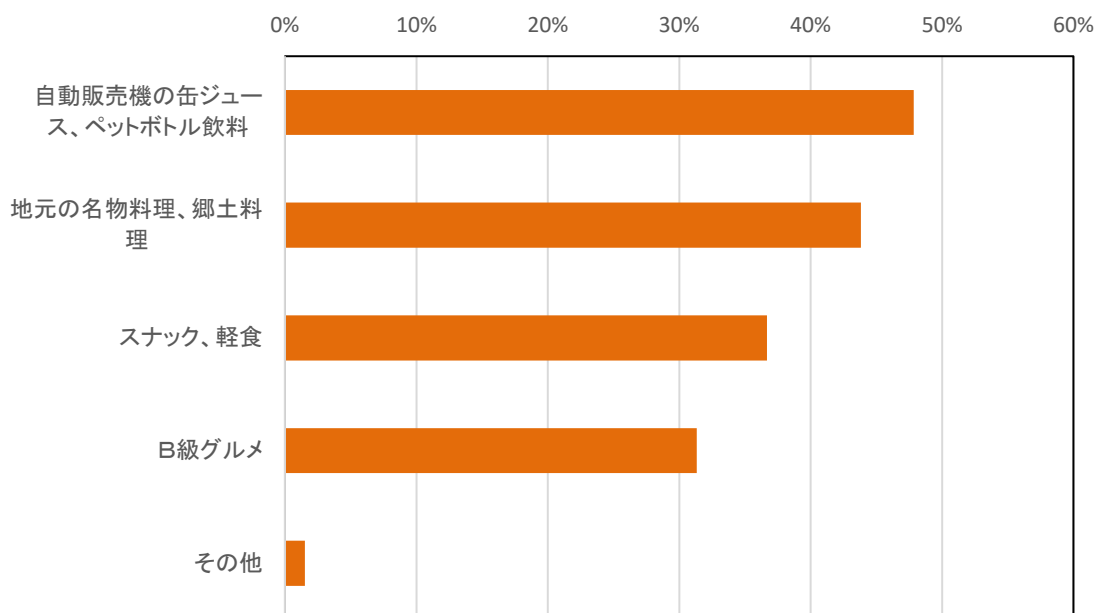


図 5.1.6 道の駅での飲食

2. 道の駅の団体利用ニーズ（観光業者アンケート）

Q4 バス旅行において、どのくらいの間隔で休憩されますか。

■休憩の頻度

- バス旅行における休憩の間隔は、「2時間に1回程度」が57件(51%)、「1時間に1回程度」が35件(31%)であった。「その他」の自由回答の多くは「90分に1回程度」であった。

表 5.2.1 観光旅行中の休憩頻度

Q4-1 バス旅行において、どのくらいの間隔で休憩されますか。また、1回あたりの休憩時間はどのくらいですか。
(それぞれ〇は1つだけ)

<休憩の間隔>

区分		回答数	%
全体		112	100.0%
1	1時間に1回程度	35	31.3%
2	2時間に1回程度	57	50.9%
3	4時間に1回程度	0	0.0%
4	その他（ ）分に1回程度	20	17.9%

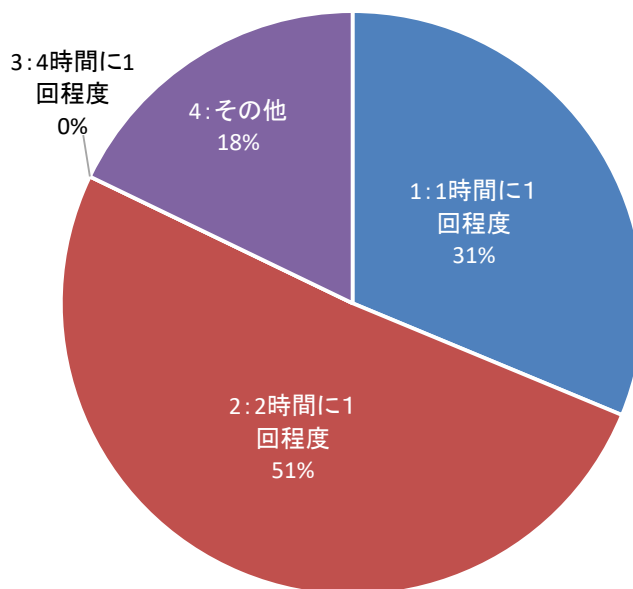


図 5.2.1 観光旅行中の休憩頻度

■ 1回あたりの休憩時間

- ・バス旅行における1回あたりの休憩時間は「10～20分」との回答が104件で、93%を占めている。

表 5.2.2 1回あたりの休憩時間

Q4-2 バス旅行において、どのくらいの間隔で休憩されますか。また、1回あたりの休憩時間はどのくらいですか。
(それぞれ○は1つだけ)

<休憩時間>

区分		回答数	%
全体		112	100.0%
1	10分未満	4	3.6%
2	10～20分	104	92.9%
3	20分以上	4	3.6%

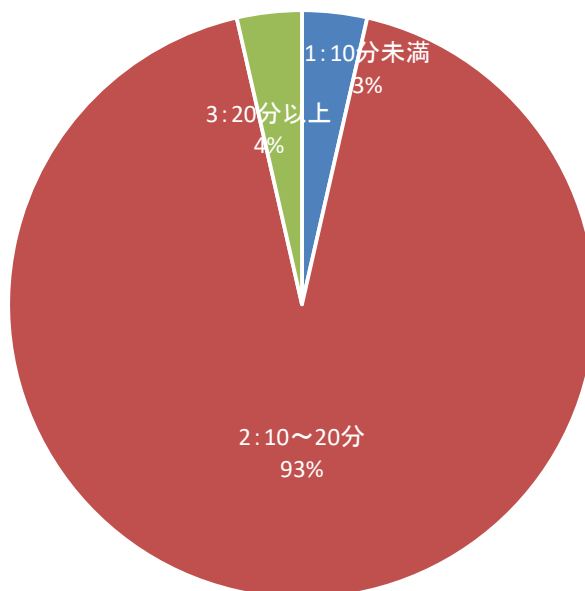


図 5.2.2 1回あたりの休憩時間

Q5 旅行のルートおよび休憩所を決める基準として何を優先しますか？

■旅行のルートを決める基準

- ・旅行ルートを設定する基準としては、「移動時間が読みやすいルート」が 44 件(39%)で最も多く、次いで「移動時間が最短になるルート」が 31 件(27%)、「景色の良いルート」が 24 件(21%)であった。

表 5.2.3 ルートを設定する基準

Q5-1 旅行のルート、休憩場所を決める基準として何を優先しますか？（それぞれ○は1つだけ）
 <ルートを設定する基準>

区分		回答数	%
全体		113	100.0%
1	移動時間が最短になるルートを選択する	31	27.4%
2	移動時間が読みやすいルートを選択する	44	38.9%
3	移動費用が最安になるルートを選択する	2	1.8%
4	景色の良いルートを選択する	24	21.2%
5	平坦で急カーブが少ない、急勾配の坂道が少ないなど走りやすいルートを選択する	10	8.8%
6	その他（ ）	2	1.8%

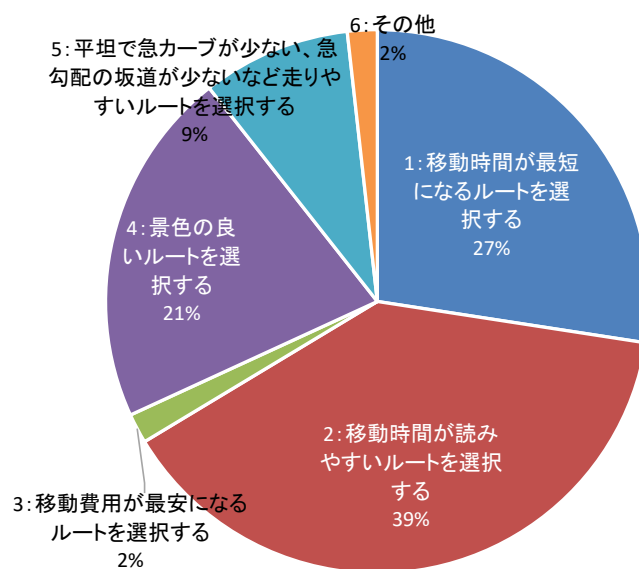


図 5.2.3 ルートを設定する基準

■休憩場所を決める基準

- ・旅行ルートを設定する際の休憩場所を決める基準としては、「施設が充実している」が41件(36%)、「休憩したい時間帯の最寄りの施設」が30件(26%)、「トイレの規模が適切」が26件(23%)などとなっている。

表 5.2.4 休憩場所を選択する基準

Q5-2 旅行のルート、休憩場所を決める基準として何を優先しますか？（それぞれ○は1つだけ）
 <休憩場所を選択する基準>

区分		回答数	%
全体		114	100.0%
1	駐車場が広い	14	12.3%
2	入口が入りやすい	1	0.9%
3	施設が充実している	41	36.0%
4	トイレの規模が適切である	26	22.8%
5	行程により休憩したい時間帯の最寄りの施設を選ぶ	30	26.3%
6	その他（ ）	2	1.8%

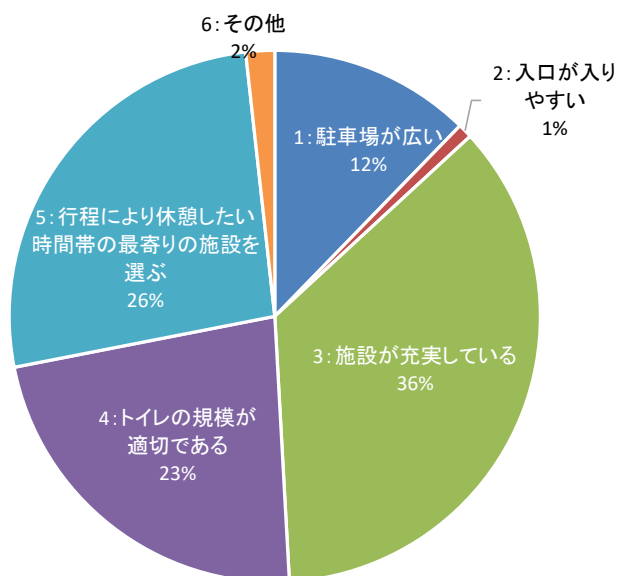


図 5.2.4 休憩場所を選択する基準

Q6 国道 289 号は知っていましたか？

- ・ 国道 289 号の認知度については、「名前を聞いたことがあるし八十里越区間も知っている」との回答が 64 件(56%)を占めた。「名前を聞いたことがあるが八十里越区間は知らない」との回答は 35 件(30%)、「名前を聞いたことがない」は 16 件(14%)であった。

表 5.2.1 国道 289 号の知名度

Q6

国道289号は知っていましたか？ (○は1つだけ)

区分		回答数	%
全体		115	100.0%
1	名前を聞いたことがあるし八十里越区間も知っている	64	55.7%
2	名前を聞いたことがあるが八十里越区間は知らない	35	30.4%
3	名前を聞いたことがない	16	13.9%

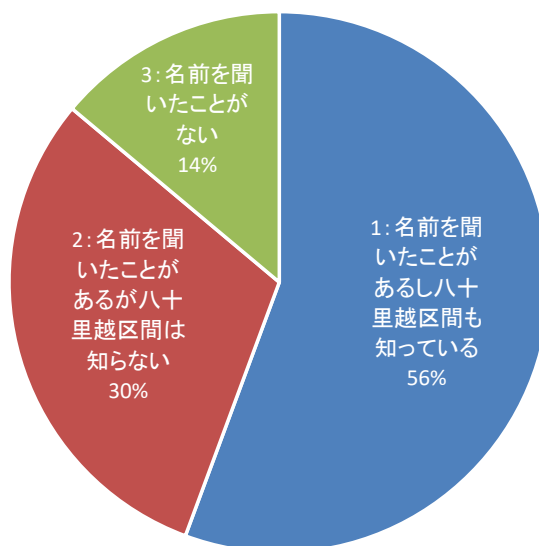


図 5.2.1 国道 289 号の知名度

Q7 国道 289 号八十里越区間が開通した場合、観光ツアーを企画する可能性はありますか？

■観光ツアーの企画可能性

- ・八十里越区間が開通した場合、観光ツアーを企画する可能については、「利用してみたい」が 49 件(43%)、「まあ利用してみたい」が 20 件(18%)で、利用に前向きな回答が 61%を占めている。

表 5.2.2 国道 289 号八十里越区間を利用した観光ツアーの実施意向

Q7-1 国道289号八十里越区間が開通した場合、観光ツアーを企画する可能性はありますか？（○は1つだけ）

<利用想定>

区分		回答数	%
全体		114	100.0%
1	利用してみたい	49	43.0%
2	まあ利用してみたい	20	17.5%
3	どちらでもない	30	26.3%
4	あまり利用したいと思わない	8	7.0%
5	利用したいと思わない	7	6.1%

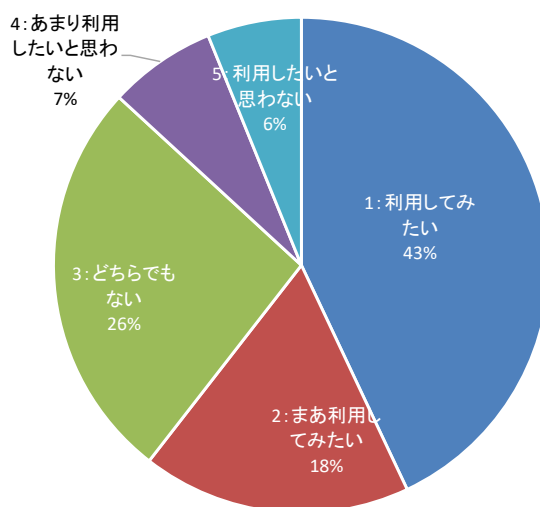


図 5.2.6 国道 289 号八十里越区間を利用した観光ツアーの実施意向

- ・観光業者の所在地別にみると、「利用してみたい」、「まあ利用してみたい」と前向きな回答をした割合は栃木県で70%、福島県で60%、新潟県で50%となっており、栃木県の観光業者の利用意向が最も高い。

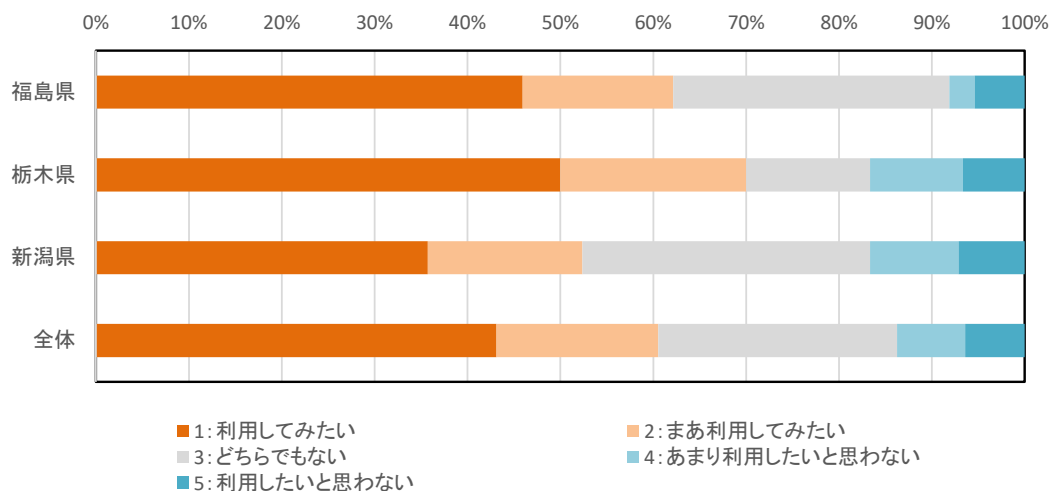


図 5.2.7 国道 289 号八十里越区間を利用した観光ツアーの実施意向 (観光業者の所在地別)

■想定される主な目的地や企画概要

- ・以下のような企画が寄せられている。
 - ・長岡藩のルートを偲んで
 - ・トレッキング、無理のない程度で自然を感じるコースがいいと思います
 - ・八十里越区間そのもの(新潟側・福島側両方の景色を楽しむ)
 - ・JR 只見線の区間乗車(景色のよい区間)
 - ・只見町のご当地グルメ
 - ・会津
 - ・栃木県
 - ・尾瀬
 - ・上越市から会津若松、東山温泉や芦ノ牧温泉へ行く場合は、どうしても北陸道経由磐越道となってしまうので、紅葉時に R253、R252 そして R289 というコースも良いと思う。
 - ・インフラツーリズムとしてダムの見学ツアーなど?
 - ・9/25 の予定で「峠」が上映されますが、長岡よりもはるかに立派な河井継之助記念館を PR すべきと考えます。
 - ・いつになるか分からない JR 只見線よりもやはり河井継之助でしょうか。

-
- ・新潟の自宅からどちらの方向からでも約150km(マイカー)、小型バス利用で民生委員の委託旅行とか・・・、一般の募集旅行では知名度が上がれば可能かと思いますが。
 - ・今後は、個人、グループ客をターゲットとして、恵みの森やブナ林ミュージアムをPRして関東エリアのお客を誘致したらいかがでしょうか？
 - ・紅葉の奥只見
 - ・只見冬まつり
 - ・尾瀬
 - ・新潟県、北陸方面
 - ・河井継之助記念館
 - ・新潟～三条～只見町～会津若松～新潟
 - ・新潟～三条～只見町～小出～新潟
 - ・新潟～三条～只見町～尾瀬～新潟
 - ・新潟へ抜ける1泊2日コース
 - ・田子倉ダム周辺の紅葉は素晴らしいと思いますが、大人数で食事の出来る場所がないので、探すのに苦労します。
 - ・紅葉、新緑を楽しむ
 - ・ゆうらん船や鉄道からの景色を楽しむ
 - ・温泉と食事
 - ・体験：ファミリー向け、夏休み・秋休み・冬休みのプラン(冬休みも、スキー以外のものもあったらいいですね)。
 - ・JR只見線乗車
 - ・只見湖～田子倉湖、紅葉
 - ・お買物、食事場所

Q8 これまでツアーなどで立ち寄った道の駅で、観光客の評判が高かった、魅力的だった施設はございますか。

■観光客の評判が高かった、魅力的な道の駅の有無

- ・評判が高かった道の駅があるとの回答が71件(65%)に及び、なかでも「川場田園プラザ」の名前を挙げるものが24件と突出して多かった。

表 5.2.3 観光客の評価の高い道の駅の有無

Q8-1 これまでツアーなどで立ち寄った道の駅で、観光客の評判が高かった、魅力的だった施設はございますか。ございましたら、その施設名をお書きください。

<観光客の評判が高い、魅力的な道の駅の有無>

区分		回答数	%
全体		110	100.0%
1	ある	71	64.5%
2	特にない	39	35.5%

■道の駅の施設名

評判が高かった道の駅

道の駅名	回答数	%
川場田園プラザ	24	25.5%
新潟ふるさと村	7	7.4%
ららん藤岡	4	4.3%
米沢	4	4.3%
あいづ湯川・会津坂下	4	4.3%
あらい	3	3.2%
どまんなかたぬま	3	3.2%
保田小学校	3	3.2%
きつれがわ	2	2.1%
しもつけ	2	2.1%
とみうら枇杷倶楽部	2	2.1%
もてぎ	2	2.1%
よつくら港	2	2.1%
阿賀の里	2	2.1%
伊東マリンタウン	2	2.1%
上品の郷	2	2.1%
その他	26	27.7%

※その他: 回答数1の道の駅の計

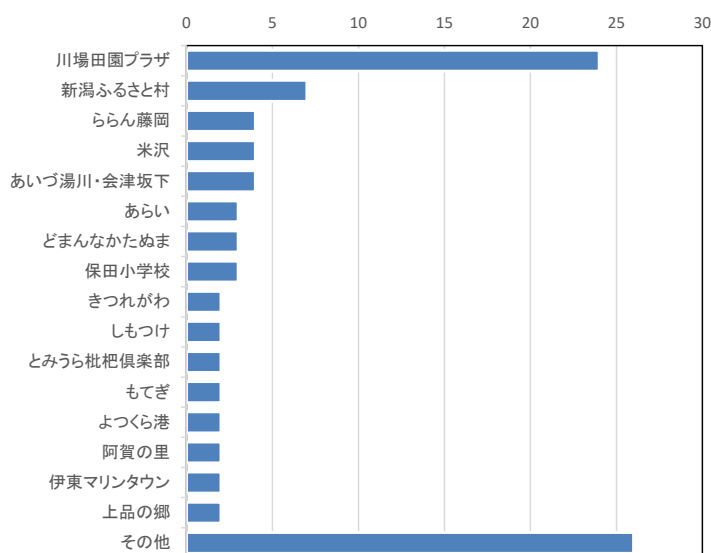


図 5.2.8 観光客の評判の高い道の駅

Q9 Q8 で答えた道の駅はどのようなところが魅力的だと思いますか？当てはまるもの全てに○をつけてください。

- ・観光客の評判が高かった道の駅で、魅力的だと思われた事項としては、「物販の品ぞろえが豊富」が 86 件(21%)と回答数が最も多く、次いで「トイレがきれい」が 60 件(15%)、「駐車場が広い」が 58 件(14%)などとなっている。

表 5.2.8 観光客の評判の高い道の駅の特徴

Q9 Q8 で答えた道の駅はどのようなところが魅力的だと思いますか？当てはまるもの全てに○をつけてください。

区分		回答数	%
全体		410	100.0%
1	物販の品ぞろえが豊富	86	21.0%
2	価格が安い	22	5.4%
3	料理がおいしい	25	6.1%
4	トイレがきれい	60	14.6%
5	休憩所が広い、きれい	30	7.3%
6	情報案内が充実している、わかりやすい	18	4.4%
7	施設のデザインがおしゃれ	16	3.9%
8	駐車場が広い	58	14.1%
9	出入口が入りやすい	21	5.1%
10	景色がよい	24	5.9%
11	立地がよい、ちょうどいい場所にある	40	9.8%
12	その他 ()	10	2.4%

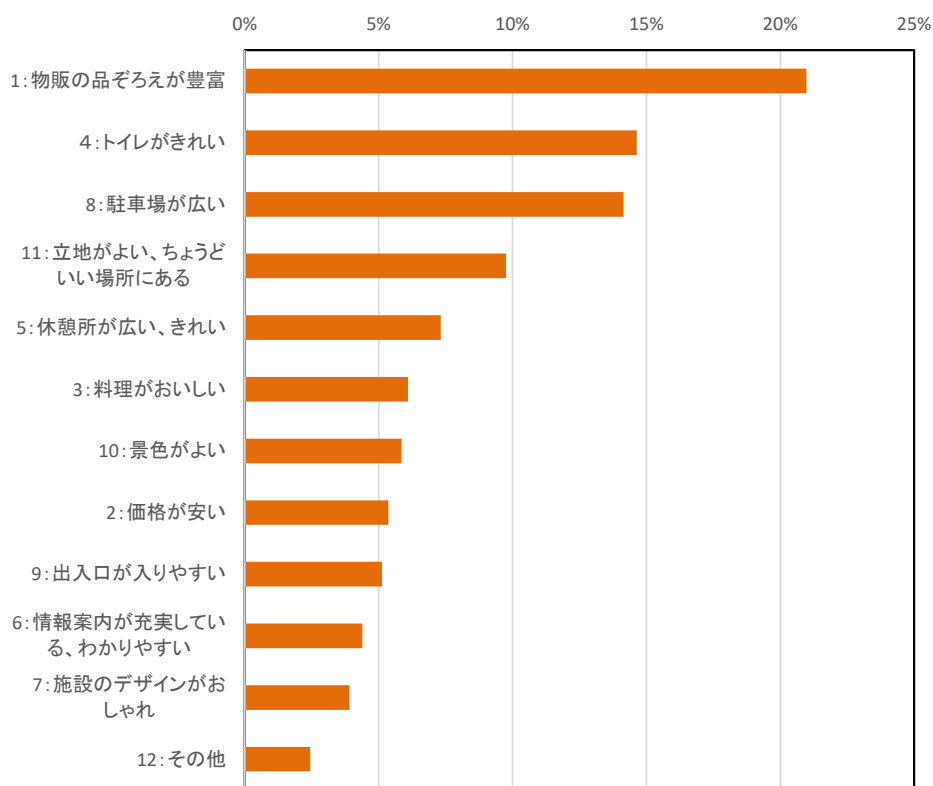


図 5.2.2 観光客の評判の高い道の駅の特徴

3. 町内外のまちづくり活動団体ヒアリング

町内外で地域づくり・まちづくりを担っている団体を整理し、24団体についてヒアリングを実施しました。

(1) ヒアリング結果

道の駅への期待は大きく、関わりの意識は高い

各団体からは道の駅整備については期待も大きく、また繋がりをもてるのであれば協力していきたいとの意向が示されました。

各団体が道の駅を契機にした振興を期待

① 観光振興・JR只見線連携

JR只見駅に隣接して整備されることを受けて、JR只見線をアピールできる拠点になることを期待されています。

町外からの誘客拠点である道の駅から河井継之助記念館に誘導してもらう案内や仕組み作りを期待されています。

誘客拠点である道の駅でのPRと合わせ、そこからブナと川のミュージアムや布沢の森に誘導できる仕組み作りを期待されています。

② 文化・伝統工芸の振興

伝統工芸品を認定した「伝承産品」を紹介・販売するコーナーが新たに設けられることを期待されています。

書画や短歌・俳句などの作品を紹介される機会が増えれば制作への意欲が上がることを期待されています。

「つる細工」や「手毬」など、伝承産品づくりを子どもや女性が楽しめる体験教室を開くことで魅力的な道の駅になることを期待されています。

情報発信機能の整備により、ガイド関係団体の活性化が期待されます。

各団体の嗜好を凝らしたおもてなしを行うことで各団体の活性化が期待されます。

(2) ヒアリング対象団体

1. 各地区団体

只見地区地域づくり委員会、朝日地区地域づくり委員会、明和自治振興会

2. NPO法人

ただみコミュニティクラブ、教育診断研究所てらこや塾

3. JR只見線関係

只見線利用促進実行委員会、只見線愛好会、只見線つなぎ隊（町外）

4. 河井継之助関係

河井継之助記念館運営委員会、河井継之助墓前祭実行委員会

奥会津只見継之助会、会津只見史談会

5. 観光・産業振興

女将会

6. 農業・食

只見そば部会

7. 自然・環境

エコパーク推進協議会、只見の自然に学ぶ会

8. 伝統文化

只見町文化協会、民芸品保存会、ちよの会

9. 福祉

社会福祉協議会、社会福祉法人南陽会「じねえんと」

10. 人材活用

ふるさと只見案内人協会、只見町公認自然ガイド、シルバー人材センター

11. 趣味・サークル

かかし作りの会

資料 7 : 収支シミュレーション

1. 園内施設利用者数の推定

物販施設利用者については、福島県、栃木県、新潟県に住む自動車旅行している人を対象とした Web アンケート（独自調査）において、道の駅の利用目的（複数回答）の結果から当該道の駅の施設の利用者を算定した。

飲食施設については、昼食での利用を中心とした限られた時間帯での利用となることから、近隣の道の駅の実態を参考として算出した。

表 6.1.1 道の駅の利用目的（Web アンケート）による利用者数の配分

部門	利用者数	備考
総利用者数	180,000 人/年	自家用車利用 16 万人+JR 只見線利用 2 万人
物販（農産物）	20,520 人/年	Web アンケート結果から総利用者数の 22.8%が物販施設を利用し、農産物と商工品の購入率は 50%：50%とする。物販は町内の日常利用も想定することから、平日・休日の差は少ないと考え、 $41,040 \text{ 人} \div 365 \text{ 日} = 112 \text{ 人}$ （農産物・商工品ともに 56 人）とする。
物販（商工品）	20,520 人/年	
物販（マルシェ）	—	—
飲食（レストラン）	30,945 人/年	Web アンケート結果では道の駅の利用目的として 22.3%の人が食事すると回答したが、本施設で提供される食事は実質は昼食のみであり一時的に利用客が集中すると想定される。よって Web アンケートの結果を用いず、近隣の道の駅のレストラン利用者数から、平日 75 人、休日 105 人と設定した。 ※詳細は資料 14 ページ参照
その他販売（チャレンジショップ）	—	—
体験工房（ものづくり体験）	100 人/年	—
キッチンスタジオ（料理など体験）	50 人/年	—

2. 算出①：物販部門（本編 P57 関連）

物販施設の売上は農産物、農産加工品、商工品の売上合計 43,092 千円となり、その販売委託手数料＝売上総利益 8,618 千円となる。営業利益は 618 千円となる。

表 6.2.1 物販施設の収支シミュレーション

区分	科目	金額	備考
売上	農産物	21,546千円/年	56人/日、@1050円（農林水産物直売所・実態調査報告2018）
	商工品	21,546千円/年	56人/日、@1050円（農林水産物直売所・実態調査報告2018）
	小計	43,092千円/年	
仕入原価	農産物	17,237千円/年	売上高の80%
	商工品	17,237千円/年	売上高の80%
	小計	34,474千円/年	
売上総利益		8,618千円/年	
一般管理費	人件費※	4,380千円/年	臨時職員給与 1.5名/日程度、8時間、365日、時給1000円
	水道光熱費	1,820千円/年	200㎡、9100円/㎡
	POSリース料	1,800千円/年	15万円/月、POSレジ、バーコードラベルプリンタ
	維持管理費	—	事務・管理部門にまとめる
	広告宣伝費	—	事務・管理部門にまとめる
	その他経費	—	事務・管理部門にまとめる
	小計	8,000千円/年	
営業利益		618千円/年	

※1正職員給与は事務・管理部門にて計上

なお、町内全域からの農産物出品などへの幅広い参画を促進するためには、道の駅を核とした集荷サービスなどの仕組みを導入することが望ましい。

集荷サービスを導入する運営費を算出すると、年間 2,505 千円程度となる。

事業の実施にあたっては、只見町全体の産業振興、地域振興に寄与することから、行政から経済的支援などを行うことを検討する。

表 6.2.2 農産物等集荷の運営費（一般管理費）シミュレーション

区分	科目	金額	備考
一般管理費	人件費	1,095千円/年	ドライバー：1,000円※1×3時間×365日 ※1 福島県内求人募集による軽貨物輸送の給与を基に時給換算
	車両費	720千円/年	車両リース費：6万円/月（2t平ボディ車両代、税金、車検、点検、修理）
	燃料費	190千円/年	・ガソリン代：年間走行キロ÷燃費×ガソリン価格＝ 11,315km÷9km/L×151.3円/L日※1 ※1 市場価格（経済産業省資源エネルギー庁石油製品価格調査）
	諸経費	400千円/年	・シート・ロープ、保険料等。
	車両修繕費	100千円/年	・タイヤ・チューブ費。その他は上記リース料に含む。
	小計	2,505千円/年	
委託料	共同集荷委託費（只見町）	2,505千円/年	直売所出荷のための集荷・輸送（1日1回）
	小計	2,505千円/年	
営業利益		0千円/年	

3. 算出②：飲食施設（本編 P57 関連）

飲食施設の売上 27,943 千円は指定管理者による直営部分の売上となる。そこから原料費を差し引いたものが売上総利益 15,369 千円となる。営業利益は 10,354 千円となる。なお、広告宣伝費などは事務・管理部門にまとめる。

表 6.3.1 飲食部門の収支シミュレーション

区分	科目	金額	備考
売上	レストラン（150㎡）	27,943千円/年	平日：75人/日、休日：105人/日、@903円（町内飲食店昼食平均）
	小計	27,943千円/年	
仕入原価	食材費	12,575千円/年	売上高の45%
	小計	12,575千円/年	
売上総利益		15,369千円/年	
一般管理費	人件費※	3,650千円/年	臨時職員給与 2.5名/日程度、4時間程度、365日、時給1000円
	水道光熱費	1,365千円/年	150㎡、9100円/㎡
	維持管理費	—	事務・管理部門にまとめる
	広告宣伝費	—	事務・管理部門にまとめる
	その他経費	—	事務・管理部門にまとめる
	小計	5,015千円/年	
営業利益		10,354千円/年	

※正職員給与は事務・管理部門にて計上

※食材費の原価率は農業公園内レストランの実績値を参考とした

4. 算出③：その他物販（本編 P57 関連）

その他物販施設として、マルシェ及びチャレンジショップを挙げる。

専用のスペースを用いるものでないことから一般管理費は他のシミュレーションに含みゼロとした。テナント収入がそのまま営業利益 1,740 千円となっている。

表 6.4.1 その他物販（マルシェなど）の収支シミュレーション

区分	科目	金額	備考
売上	マルシェ、キッチンカー等 (5店舗)	1,200千円/年	10000円/区画、年に24日開催
	チャレンジショップ (3区画)	540千円/年	15000円/区画・月
	小計	1,740千円/年	
仕入原価	—	—	
	小計	0千円/年	
売上総利益		1,740千円/年	
一般管理費	人件費	—	
	水道光熱費	—	
	維持管理費	—	
	広告宣伝費	—	
	その他経費	—	
	小計	0千円/年	
営業利益		1,740千円/年	

※出店にかかる経費は出店者負担とする。

5. 算出④：事務・管理部門（本編 P57 関連）

事務官管理部門の売上には、自動販売機及びマルシェ以外のイベント収入を挙げた。売上総利益は4,215千円となり、非収益部門の水道光熱費を含む一般管理費は28,531千円となる。

このうち非収益部門の維持管理（表6.5.1の●印の費目）については、福島県及び只見町からの委託料14,065千円で補うことを想定し、営業利益は▲10,251千円となる。

表 6.5.1 事務・管理部門（指定管理者）の収支シミュレーション

区分	科目	金額	備考
売上	自動販売機、イベント、体験プログラム	12,450千円/年	自販機は@120円/本、施設利用者の48%が購入（Webアンケートより）、イベントは3カ月に1回程度、30万円程度/回の売上、体験プログラムは3000円×150人/年
	小計	12,450千円/年	
仕入原価	仕入れ品など	8,235千円/年	自動販売機売上高の75%+体験プログラム売上の30%（材料費） ※イベントは出店者からの出店料とし仕入原価はゼロとする。
	小計	8,235千円/年	
売上総利益		4,215千円/年	
委託料	維持管理費（福島県）	5,445千円/年	●印の費目総額の38.7%分
	維持管理費（只見町）	8,620千円/年	●印の費目総額の61.3%分
	小計	14,065千円/年	
一般管理費	正職員給与	8,000千円/年	3名、総括300万円、管理250万円、経理250万円
	福利厚生	1,200千円/年	給与の15%
	水道光熱費（非収益部門）●	7,280千円/年	9,100円/㎡×非収益部門800㎡
	維持管理費（収益部門）	1,120千円/年	3,200円/㎡×収益部門350㎡
	維持管理費（非収益部門）●	2,560千円/年	3,200円/㎡×非収益部門800㎡
	修繕費・維持費●	1,000千円/年	駐車場の修繕・維持費。当初10年は100万円/年
	消耗品費	1,000千円/年	
	広告宣伝費	449千円/年	施設の売上総利益の1.5%
	リース料	1,200千円/年	複合機、固定電話
	その他経費	1,497千円/年	施設の売上総利益の5%
	除雪人件費●	1,641千円/年	273,500円/月×6カ月、町実績を参考
	除雪機械にかかる費用●	1,440千円/年	8,000円/日×180日、国土交通省土木工事積算基準を参考
	排雪にかかる費用●	144千円/年	積込み・運搬・排雪：2000円/㎡、72㎡
	①非収益部門 小計（●の合計値）	14,065千円/年	
	②その他 小計	14,466千円/年	
	①+② 小計	28,531千円/年	
営業利益		-10,251千円/年	

資料 8 : 只見町道の駅検討委員会の開催経過

1. 委員構成

連番	氏名	所属組織・役職等
1	篠原 靖	跡見学園女子大学 観光コミュニティー学部観光デザイン学科 准教授
2	紙谷 智彦	新潟大学 名誉教授
3	美馬 典昭	只見町建設業協会会長
4	脇坂 齊弘	合同会社ねっか代表社員
5	横山 修一	只見特産株式会社 代表取締役
6	酒井 修	会津よつば只見営農経済センター係長
7	鈴木 厚	只見町区長連絡協議会長
8	高木 正貴	只見町認定農業者経営改善研究会長
9	渡部 理一	只見町観光まちづくり協会事務局長
10	佐藤 順子	只見町商工会女性部長
11	馬場 博美	只見町商工会事務局長
12	酒井 治子	只見線コーディネーター
13	目黒 大地	越後・南会津街道観光・地域づくり円卓会議委員
14	星 恭子	公募委員
15	鈴木 佳憲	公募委員
16	原田 郁子	公募委員
17	武藤 徹	国土交通省東北地方整備局 郡山国道事務所長
18	安彦 美有紀	福島県南会津地方振興局 企画商工部副部長兼地域づくり・商工労政課長
19	石倉 信昌	福島県南会津建設事務所 企画調査課長

2. 委員会など開催経過

開催日時	開催回	検討事項
令和2年7月27日(月)	第1回 只見町道の駅検討 委員会	1) 事業主旨および検討委員会の設置 2) 現況の共有 3) 導入機能について
令和2年8月21日(金)	第2回 只見町道の駅検討 委員会	1) 過去の計画検討経緯 2) 第1回委員会のふりかえり 3) 運営を検討する上での前提条件 (ハードとソフト) 4) 皆さんからの提案書をもとにした 意見交換 5) 今後の展開(運営方針や活動展 開)について
令和2年10月8日(木)	ワーキング会議	1) 第2回委員会のふりかえり 2) 運営方針(タタキ台)の説明 3) 運営方針についての意見交換 4) 運営内容の検討 5) ゾーニングの検討
令和2年11月7日(土)	第3回 只見町道の駅検討 委員会	1) 整備基本計画の概要について 2) 導入機能について 3) 機能配置方針、ゾーニング
令和3年3月10日(水)	第4回 只見町道の駅検討 委員会	1) 過去経過と今後の展開 2) 施設のコンセプトおよび各機能 の方針 3) ゾーニング及び施設配置図 4) 整備基本計画の内容について
令和3年3月26日(金)	第5回 只見町道の駅検討 委員会	