

# 遊佐パーキングエリアタウン基本計画

平成28年3月  
遊佐町

# 目 次

1. 計画策定の経緯・目的	2
2. 整備の基本方針	3
3. 本線との接続方法及び整備する場所と整備手法	5
4. 導入機能・施設	8
5. 施設の規模	15
6. 施設の整備、管理・運営方式	27
7. 今後の取り組み	28

## 1. 計画策定の経緯・目的

遊佐町では現在、日沿道「酒田みなと～遊佐」及び一般国道7号「遊佐象潟道路」が整備中です。この高速道路を活用して次の世代にどのような形で地域活性化をもたらすことができるのかを考え、シンポジウムなどを開催しながら、無料の高速道路へ休憩施設を整備する必要性を提唱し「遊佐パーキングエリアタウン構想」を提案してきました。

平成26年度には、今後整備が急速に進展する無料の高速道路における休憩施設として、新たに「道の駅」の整備が認められるとの方針が国から示されました。

そこで同じく平成26年度に、遊佐パーキングエリアタウン構想の具体化に向け、道の駅の制度を十分に理解し、休憩施設の必要性やあり方、新たな機能の強化について学ぶため、民間と共同して「遊佐パーキングエリアタウン構想勉強会」を開催しています。

そして今年度、遊佐パーキングエリアタウンの整備に向けて策定する基本計画に、様々な立場の方からの意見を反映させるため、農水産業、商業、観光、防災、金融等の関係団体の代表者で組織する遊佐パーキングエリアタウン計画検討委員会と補助機関であるワーキンググループを設置しました。

検討委員会及びワーキンググループでは先進地視察研修などを交えながら、基本コンセプトや施設の機能、整備手法、管理運営方式など様々な観点から調査・研究を行い、平成27年12月にはこれらの意見を取りまとめた検討委員会意見書が提出されています。

本基本計画は、上記を踏まえ、検討委員会意見書を尊重する形で、遊佐パーキングエリアタウンの整備の方向性を明確にするとともに、事業化に向けた課題事項を取りまとめ、今後の設計施工の指針とするために策定するものです。

## 2. 整備の基本方針

遊佐パーキングエリアタウン計画検討委員会意見書を受け、整備の基本方針を以下に示します。

### 2-1 整備の目的

少子高齢化を伴う人口減少は、高齢者数の増加と労働力人口の減少をもたらし、生産や消費といった経済面の低下、土地利用転換の動きの弱まりなどによる土地利用面への影響、地域コミュニティ機能の弱体化、社会保障制度の不安定化、税財源の減少による公共サービスの縮小、地域における防災・防犯機能の低下など、さまざまな影響を及ぼすことが懸念されます。

これらの課題に対して、遊佐町では新たに設置を検討している「道の駅」を遊佐パーキングエリアタウン（遊佐PAT）として、地域の小さな拠点の中心と位置づけ、産業振興やエネルギー、防災機能など様々な機能を併せ持つ施設を整備し、地域の発展に寄与することを目的としています。

### 2-2 整備のコンセプト

遊佐町は、町のシンボルである鳥海山をはじめ、国定公園に指定されている日本海の海岸線、二ノ滝や高瀬狭など風光明媚な自然が豊富に残されています。そして鳥海山を起源とする豊富な水資源を活かし、月光川や日向川流域の肥沃な平野部での稲作や、砂丘地での畑作等の農業を基幹産業として発展してきました。

遊佐町では、鳥海山（山）、日本海（海）を主体とした自然観光資源や十六羅漢岩、鳥海山大物忌神社などの文化観光資源に恵まれており、町内には年間利用者数が200万人を超える道の駅鳥海「ふらっと」、日本海を眺望可能な鳥海温泉「遊楽里」など観光施設が整備されています。

このような背景を踏まえ、新たに整備する「遊佐パーキングエリアタウン」では、整備のコンセプトを次のように掲げます。

～ 鳥海山観光及び環鳥海地域の農水産漁村のゲートウェイとして、  
産業・観光の発信・連携・発展拠点となるパーキングエリア ～

キーワード：鳥海山、豊かな水資源、岩ガキ、遊佐米、環鳥海地域の歴史文化、防災拠点

このコンセプトを実現するために、具体的に次の4つのテーマを設定します

## 鳥海山観光のゲートウェイ

鳥海山麓3市1町で取り組んでいるジオパーク構想の拠点施設となるジオパークセンターを開設するなど、鳥海山をターゲットとした情報を発信する施設。

## 観光の拠点

観光案内窓口を設置し、グリーンツーリズムやブルーツーリズムなど農業・漁業と結びついた観光の情報提供やジャパンエコトラック構想による外国人観光客や登山客などの目的にあった案内機能を付加した施設。

## 農林水産業六次産業化の拠点

農産物や岩ガキなどの海産物の産直販売を基本とし、加工施設を併設した農林水産業に貢献する地域の働き場を創出する施設。

## 防災・エネルギーステーション機能

再生可能エネルギー発電施設を設置することで、平常時は低炭素社会、省エネルギーなどに貢献。貯水タンクを備え、非常時は防災拠点として活用できる施設。また、水素自動車の普及を見据えた水素ステーションの整備。

### 3. 本線との接続方法及び整備する場所と整備手法

#### 3-1 本線との接続方法

町内に計画されている日沿道「酒田みなと～遊佐」及び一般国道7号「遊佐象潟道路」は無料区間の高速道路であり、無料区間の高速道路と「道の駅」の接続方法は図示するように、本線直結型とIC近傍型があります。



図.1 本線と「道の駅」の接続方法

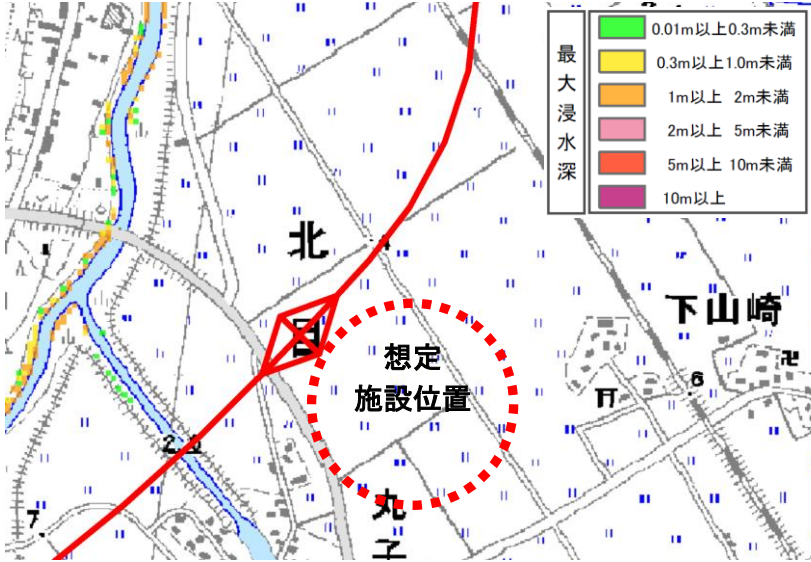

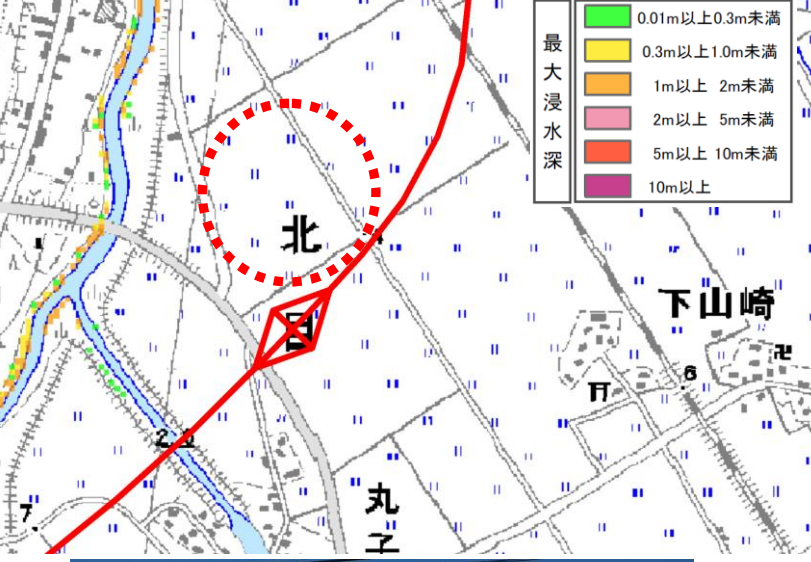

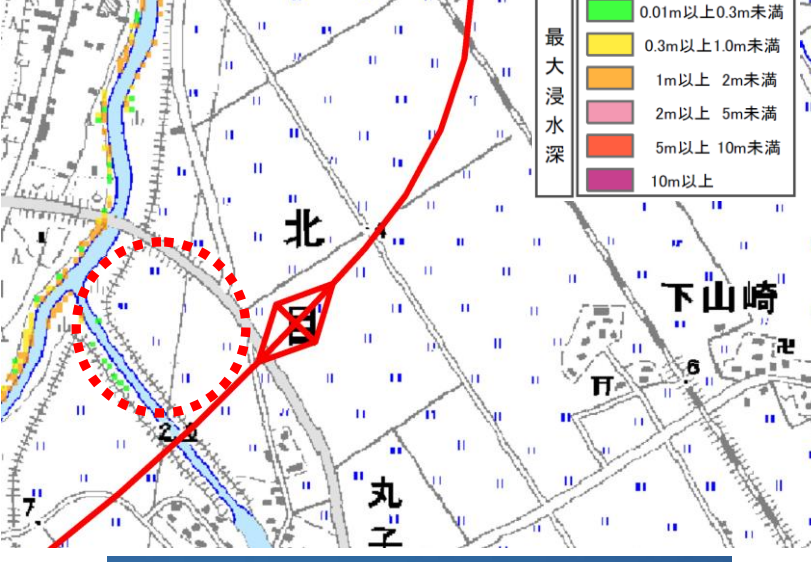

出典：第15回道路分科会（国土交通省）

遊佐パーキングエリアタウンは遊佐鳥海 IC(仮称)周辺への整備を計画していることから、IC近傍型が想定されますが、ICと一般国道345号との接続位置などの詳細な情報が確定した後に再度検討する必要があります。いずれのタイプになる場合でも、「道の駅」を利用しない高速道路利用者の利便性も考慮したうえで、ICから「道の駅」にアクセスする際の利便性を重視した接続方法となるよう道路管理者と協議のうえ決定します。

#### 3-2 整備する場所

整備する場所についても前述の接続方法と合せて、道路管理者との協議が必要となるため、今後の協議を踏まえたうえで決定しますが、整備コンセプトで掲げた「鳥海山」の眺望を最大限に生かせること、将来的な事業の拡張性にも対応できることを考慮し、図.2のA案に示したようにICの東側へ設置する方向で検討します。また、ICの東側については一部埋蔵文化財の包蔵地に隣接していることから、試掘調査を行いその結果も考慮したうえで決定します。

図.2 整備場所の比較

施設の位置	A案 (ICの東側)	B案 (ICの北側)	C案 (ICの西側)
事業の拡張性への対応及び鳥海山の眺望	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 立地のスペースが確保でき、将来的な拡張にも対応可能。</li> <li>● 眺望については、計画道路の影響を受けないため、問題はない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 立地のスペースが限られ、将来的な拡張に制限が生じる可能性がある。また、敷地規模によっては、町道の線形見直しが必要となる。</li> <li>● 眺望については、計画道路からの距離、展望デッキ等設置など工夫が必要である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 立地のスペースが限られるため、将来的な拡張に制限が生じる可能性がある。</li> <li>● 眺望については、計画道路からの距離、展望デッキ等設置など工夫が必要であるが、B案よりも眺望は確保可能と考えられる。</li> </ul>
鳥海山の眺望イメージ	 	 	 

### 3-3 整備手法

道の駅の整備手法には、道路管理者と市町村長等で整備する「一体型」と市町村で全て整備を行う「単独型」の2種類があります。平成27年11月5日現在、全国の「道の駅」総数は1,079駅となっており、うち、一体型は606駅(56%)、単独型は473駅(44%)です。また県内では18か所ある「道の駅」のうち、単独型が12駅と多くなっています。

山形県が今年度策定した「やまがた道の駅ビジョン2020」では、設置者である市町村等と道路管理者である国土交通省、県との間で調整を行い、「一体型」の整備手法を検討するとの方針が示されているため、今後道路管理者と協議のうえ一体型での整備を検討します。

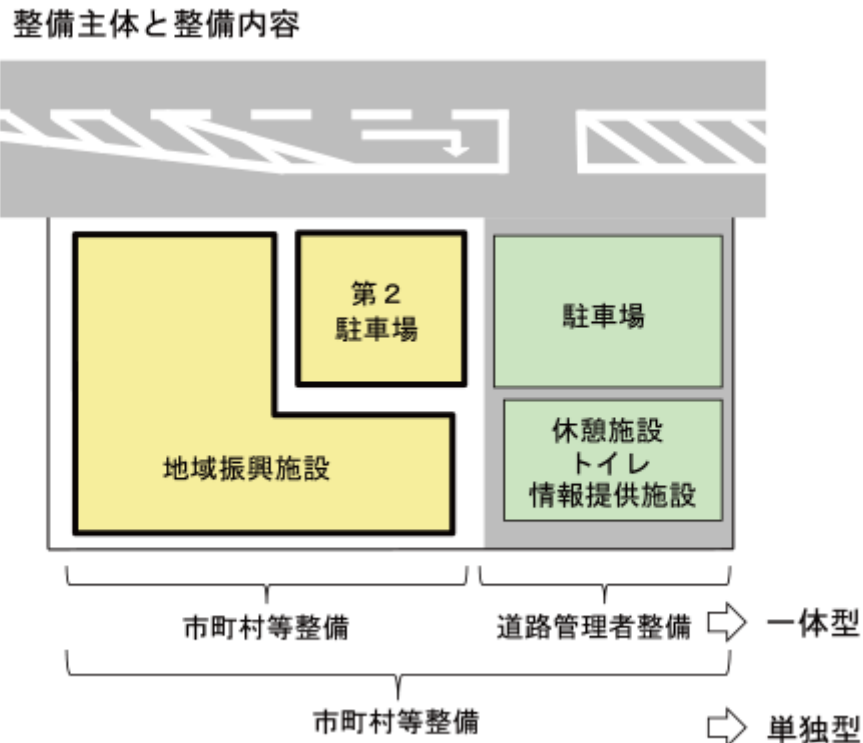


図.3 「道の駅」の整備主体と整備内容について

出典：国土交通省 HP (<http://www.mlit.go.jp>)



## 4. 導入機能・施設

### 4-1 全体計画

#### (1) 施設配置・外観

- 鳥海山の眺望が楽しめるように魅力的な視点場として整備を進め、立ち寄り客の満足度を高められる施設を配置します。
- 様々なドライバーが快適で休憩できる場所として整備を進め、安全なドライブを支援できるような施設を配置します。
- 地域の小さな拠点の中心となるように、産業振興やエネルギーなど様々な機能を併せ持つ施設を配置します。
- 施設全体にユニバーサルデザインを採用します。
- 視認性が高く道の駅の魅力をアピールするサインを設置します。
- 利用者がゆとり安らぎを感じる空間をつくるもとともに、施設と駐車場等を安全安心して利用できる配置とします。
- 雪の処理を考慮した配置とします。
- 鳥海山、田園風景、歴史文化を活かす魅力ある外観とします。



道の駅から眺望のイメージ

#### (2) 人・車の動線

- できるだけ距離が短く、冬期間も安心安全に利用者駐車場と施設を移動できる動線を考慮します。
- 障がい者駐車場とトイレを利用しやすく配置します。
- 休憩機能や情報提供と地域連携が相互に利用しやすい動線となるよう配置します。
- 特に子ども連れの家族や高齢者が安心して利用できるよう、駐車場から建物内部までの施設全体にユニバーサルデザインを採用した設計とします。



駐車場との段差解消イメージ



駐車場内の歩行者通路のイメージ



障がい者等の駐車スペースのイメージ

### (3) 建物

- 自然光を採用できる構造とするなど明るく省エネルギーに配慮した設計とします。
- 太陽光、風力、バイオガス等の再生可能エネルギー発電の利用を検討するとともに、LEDを採用する省エネをめざす構造とします。
- 施設の入り口には融雪装置をするなど、利用者の安全の確保を図るとともに、冬期間の季節風のほか雪庇や屋根雪の処理方法など、冬期間利用を考慮した配置及び構造とします。
- 24時間利用が可能な部分とそれ以外の管理しやすい構造とします。
- 利用者がトイレや情報コーナー、販売などを利用しやすい配置とします。



庇を大きく設けた構造のイメージ



情報発信施設を併用する  
休憩スペースのイメージ

## 4-2 休憩施設

### (1) 駐車場

- 道路利用者やアウトドア利用者などが休憩のために24時間使用できる施設とします。
- 将来の予測交通量等を基にした駐車スペースを整備します。
- 車両が敷地内をわかりやすく安全に通行できるよう駐車スペースを配置します。
- 大型車の駐車スペースは、大型車両が前進駐車と発進ができる配置とし、大型車と小型車の駐車スペースを分離します。
- 小型車の駐車スペースは、隣と間隔を十分に取り、駐車や乗降がしやすい配置とします。
- 障がい者用駐車スペースは、施設やトイレに近い場所設置します。
- 町内の主要施設、観光拠点などへの移動の交通拠点とするために路線バスの停留所や観光客の受入れを想定した高速道路用の停留所の設置を検討します。
- 電気自動車の利用促進を図るため、EV用急速充電装置を設置します。
- 車中泊に対応した電源供給設備など備えたRVパークの設置を検討します。
- 災害時には、一時的な避難場所や災害活動応援部隊の活動拠点としての利活用を検討します。
- 冬期でも快適に利用できるような雪対策を検討します。



大型車両専用の駐車場のイメージ



EV用急速充電施設のイメージ



高速バス等の専用ロータリーのイメージ

## (2) トイレ

- 明るさと清潔感があり誰もが快適に利用でき、冬期の利用を想定した暖房機能やおしり洗浄機能付きの便器を設置するとともに、24時間利用可能な部分との区分けなどにより維持管理費の低減を図ります。
- 女性が快適に利用できるような、ゆとりをもったスペースとするとともに十分な器数を設置します。
- 障がい者用トイレやオストメイト、ベビーベッド、おむつ交換ができるスペースのほか、子ども用の便器の設置を検討します。



明るい雰囲気トイレのイメージ

## (3) 無料休憩コーナー

- 道路利用者などが24時間利用でき、多くの方が気軽に休憩をできるような開放感のあるレイアウトとします。
- トイレや物産販売エリア等との移動がしやすい配置を検討します。



情報発信コーナーを併設する  
休憩スペースのイメージ

## (4) コンビニエンスストア

- 24時間利用可能なコンビニエンスストアの設置を検討します。



コンビニエンスストア  
設置のイメージ

### 4-3 情報発信施設

- 道路利用者、観光客、地元住民に対して、有益な道路情報や周辺の観光情報の他、行政情報などを提供します。
- 観光案内窓口を設置し、グリーンツーリズムやブルーツーリズムなどの情報提供やジャパンエコトラック構想による外国人観光客や登山客などの目的にあった案内を提供します。
- 情報提供方法として、コンシェルジュ（案内人）を配置し、現在認定をめざしている鳥海山・飛島ジオパークに関する情報や細やかな地元ならではの情報を提供します。
- 無料公衆無線LAN環境（Wi-Fi）を整備し、外国人観光客をはじめ誰もがインターネットの高速通信サービスを利用できる環境を整備します。
- 災害発生時は、広域の道路情報や帰宅（帰国）支援情報などを提供します。



情報発信コーナーのイメージ1



情報発信コーナーのイメージ2

### 4-4 地域振興施設

#### (1) 直売所

- 地元農産物の直売所に加え、町の特産品である岩ガキなど水産物の直売についても先進事例を調査し検討します。
- QRコードによるトレーサビリティ情報の提供など、生産者と消費者を繋ぎ、生産者の顔が見え消費者が安心して水産・農産物を購入できる仕組みを導入します。
- 一定以上の品質を保つよう、生産者の勉強会の開催や、生産者が勧める調理法、産地見学会など、生産者と消費者の交流イベントなどを実施します。



地元農産物直売所のイメージ



岩ガキ等の水産物直売所のイメージ

## (2) お土産販売所

- 道の駅を訪れる観光客に対し、遊佐町をはじめ、庄内地方や環鳥海地域の多彩なお土産を用意します。



土産販売スペースのイメージ

## (3) 加工施設

- 地元の水産物、農産物を使った食品や商品の加工を行う場の提供を検討します。
- 加工施設で製造された商品をカフェ・レストランで提供するなど、施設間の連携を図り、相乗効果を発揮します。
- 加工場の見学や、加工の体験についても検討します。



加工施設のイメージ1



加工施設のイメージ2

## (4) カフェ・レストラン

- ゆったりと憩え、気軽に様々な食を楽しめる空間とします。また、鳥海山を眺望しながら食事が可能な配置を検討します。
- 地元産の農畜産物等を活用した安心して食べられる食事を提供するとともに、環鳥海をイメージした地域の豊かな食をアピールするメニューを開発します。
- 地産地消をテーマに、四季折々の地元食材を積極的に使用する飲食施設を設置し、地元の水産物・農産物のおいしさをアピールします。
- 多様な飲食店ブースが隣接し、セルフサービス形式で食事を楽しめるフードコートを設置を検討します。



フードコートのイメージ1



フードコートのイメージ2

#### (5) ファストフード

- ドライバーや休憩施設の利用者に向けて、手軽に食事を提供することが可能なファストフードの店舗を設け、多様な利用に対応できる施設の設置を検討します。
- 冬期の利用も想定し、庇・屋根等の配置を考慮します。



ファストフードのイメージ1



ファストフードのイメージ2

#### (6) 多目的広場

- 青空テント市やフリーマーケットなど、特色あるイベントや季節の風物詩となる様々なイベントができるスペースを検討します。
- 多目的広場では、イベント以外にも道の駅利用者がペットと触れ合えるようなスペースとしての活用も検討します。
- また、一部屋根付きの空間を設けるなど、天候・季節に左右されず年間の通じた様々なイベント開催できる広場の配置を検討します。
- 災害発生時には、広いスペースを活用し一時的な避難場所や災害活動応援部隊の活動拠点として利活用します



屋根付きイベントスペースのイメージ



多目的広場のイメージ

#### (7) アウトドアショップ

- 地域の新たな観光を創出する拠点としてアウトドアショップの設置を検討します。

#### (8) 会議室

- 各種研修会や従業員のミーティングなど様々な目的での利用が想定される、会議室の設置を検討します。

## 防災・エネルギー機能

### (1) ヘリポート

- 災害時や救急医療に使用可能なヘリポートの設置を検討し、防止拠点としての機能を高めます。



ヘリポートのイメージ

### (2) 貯水タンク

- 道の駅の防災機能を高めるために、災害時の給水拠点（生活用水、防火用水）として活用するために地下水などを利用した貯水タンクの設置を検討します。

### (3) 自家発電

- 災害時の停電に備え、太陽光発電や蓄電池に加え、自家発電施設を設けることを検討します。

### (4) ガソリンスタンド

- 道路利用者（運送会社、観光客）の利便性を向上させるために、ガソリンスタンドの設置を検討します。

### (5) 水素ステーション

- 次世代エネルギーの活用を見据え、ガソリンスタンドと併設での水素ステーション設置を検討します。



水素ステーションのイメージ1

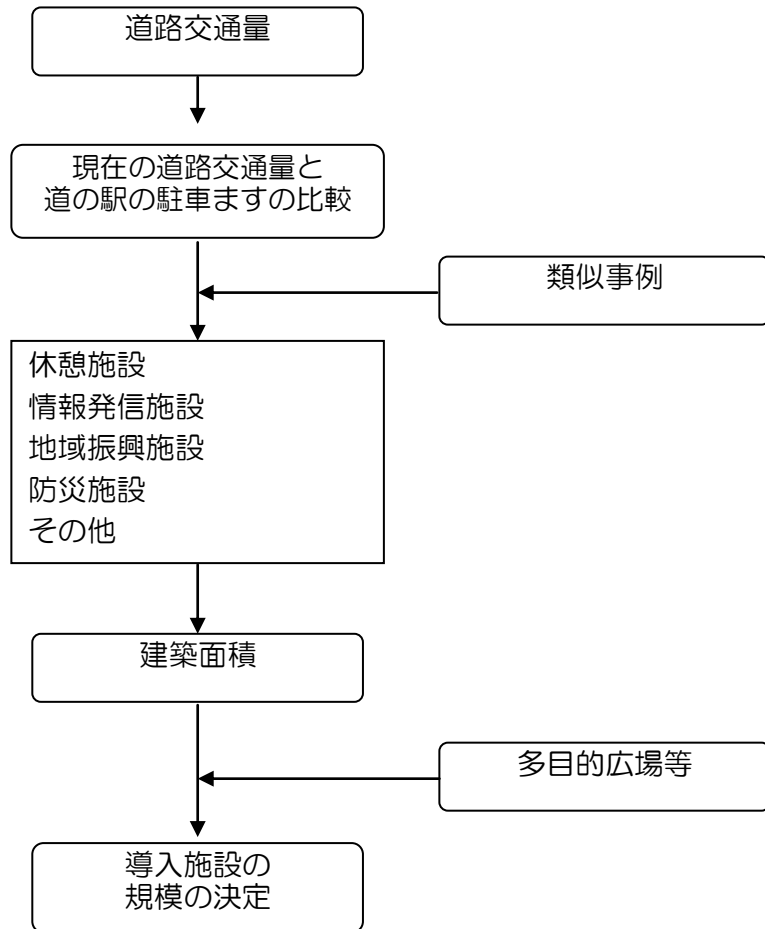


水素ステーションのイメージ2

## 5. 施設の規模

導入施設の規模は、次の面積を基準として設計を行います。

施設の規模は、道路の交通量、類似事例を基本として、検討しました。なお、駐車ますについては、現在の道路交通量と「道の駅ふらっと」の駐車ますを比較し、台数が多くなる方を検討対象としました。





## 5-1 休憩施設

### (1) 駐車場

必要駐車場の規模は、高速道路（無料区間）完成後の交通量予測が不足することから、現況の国道7号、国道345号の現況交通量から算出した駐車ますと現在の「道の駅ふらっと」の設置されている駐車ますの多い方を採用しました。

#### ①現況の交通量

平成22年の道路センサスによると、国道7号および国道345号の一日あたりの交通量は、下表に示す通りとなっています。

区分	小型車	大型車	合計（台/日）	備考
一般国道7号	4,591	2,550	7,141	遊佐町吹浦字三崎
一般国道345号	3,693	506	4,199	遊佐町庄泉字後藤寺田
合計	8,284	3,056	11,340	

#### ②交通量から予測される必要駐車ます

交通量から予測される駐車ますは、整備される高速道路が無料区間となることから、一般道として捉え、道路設計要領「第17章休憩施設」（国土交通省中部地方整備局 2008.12；以降国交省要領と称す）より算定しました。

必要駐車ます数＝対象区間延長×計画交通量×立寄り率×ラッシュ率×駐車場占有率

$N = L \times \text{計画交通量（現況交通量）} \times \text{立寄り率} \times \text{ラッシュ率} \times \text{駐車場占有率}$

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

計画交通量：対象区間の計画交通量（台/日）

立寄り率：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：ラッシュ時の立寄台数（台/日）/立寄台数（台/日）

駐車場占有率：平均駐車時間（分）/60分

#### ア. 対象区間の延長（L）

対象区間の延長は、国交省要領において、道の駅では概ね10～20km、最大で25kmとしています。新たに設置する道の駅は、周辺に道の駅が存在しないことから（既存のふらっとは、移転を想定するため）、ここでは、最大値で25kmを適用します。

#### イ. 立寄り率、ラッシュ率、駐車場占有率

立寄り率、ラッシュ率、駐車場占有率は、国交省要領の記載に準拠し、下表のとおりとします。

車種	立寄り率	ラッシュ率	駐車場占有率
小型車	0.007	0.1	0.25
大型車	0.008	0.1	0.33

ウ. 車種別必要駐車ます

算定した、車種別駐車ますを下表に示します。

路線	対象区間延長	計画交通量	立寄率	ラッシュ率	駐車場占有率	駐車ます数
	(km)	(台/日)	(%)	(%)	(%)	台
小型車						
一般国道7号	25	4,591	0.007	0.1	0.25	21
一般国道345号	25	3,693	0.007	0.1	0.25	17
計						38
大型車						
一般国道7号	25	2,550	0.008	0.1	0.33	17
一般国道345号	25	506	0.008	0.1	0.33	4
計						21
合計						59

③「道の駅ふらっと」の駐車ます

「道の駅ふらっと」の駐車ますは、国土交通省において、普通車 165 台、大型車 32 台と公表されています。

④検討に用いる駐車ます数

以下に示すように、現況の交通量と「道の駅ふらっと」の駐車ますの比較より、必要な施設規模の検討は、より多くの車両を対象とする「道の駅ふらっと」の駐車ますを用いて実施します。

現況交通量	道の駅ふらっと
小型車：38台	小型車：165台
大型車：21台	大型車：32台
計：59台	計：197台
	検討に採用

⑤障がい者用駐車ます

障がい者用駐車ますは、設計要領第六集に準拠し、4台としました。

駐車ますの区分	障がい者用小型駐車ます数(台)
全小型車駐車ます数 ≤ 200	全小型車駐車ます数 × 1/50 以上
全小型車駐車ます数 > 200	全小型車駐車ます数 × 1/100 + 2 以上

$$\text{障がい者用小型駐車ます数} = 165 / 50 = 3.3 \div 4.0$$

⑥必要駐車場面積

必要な駐車場の面積は、県内の他事例を参考として、下表に示す面積を確保することとします。

車種	1台当たりの駐車面積 (㎡/台)
小型車	20.0
大型車	117.8
障がい者用	21.0

算出結果を下記に示します。

車種	駐車ます数	1台あたりの 駐車面積(㎡/台)	駐車場 面積(㎡)
小型車	165	20.0	3,300
大型車	32	117.8	3,770
障がい者用	4	21.0	84
計	201	-	7,160

⑦その他駐車場関連設備

- バスロータリーは、他所の視察結果を参考として、625㎡としました。
- EV用急速充電装置スペースやRVパークは上記駐車場面積に含めるものとします。

(2) トイレ

トイレ規模の算定は、国交省要領と設計要領第六集から算定を行いました。  
算定の結果、新たに設置する道の駅では、国交省要領による算出結果を採用します。

①国交省要領による算定

国交省要領では、駐車ます50台当たりの必要量を定めており、前述で算出した駐車ます数との比例関係から必要数量および面積を算出しました。

	駐車ます数			便基数(個)			標準的な面積(m <sup>2</sup> )
	小型車	大型車	合計	男(小)	男(大)	女	
道路設計要領基準値	-	-	50	4	2	6	60
計画施設	165	32	197	16	8	24	237

②設計要領第六集によるトイレ規模の算定

設計要領第六集に基づき算出した結果を、下表に示します。

項目	記号	車種		
		小型	バス	貨物
車種構成率		0.88	0.04	0.08
駐車ます数	P	165	11	21
駐車回転率(回/h)	r	2.4	3	2
車種別駐車台数(台/h)	$P_a = P \times r$	396	33	42
平均乗車人数	w	2.2	27	1.1
立寄人数(人/h)	$N = P_a \times w$	872	891	47
立寄人数合計(人/h)	$\Sigma N$	1810		
利用率	u	0.76		
トイレ利用人数(人/h)	$NL = u \times \Sigma N$	1376		
性別比率	男	$D_m$	0.54	
	女	$D_f$	0.46	
ピーク率	男	$P_m$	2.1	
	女	$P_f$	2.8	
性別利用人数(人/h)	男	$NL_m = NL \times D_m \times P_m$	1561	
	女	$NL_f = NL \times D_f \times P_f$	1773	
便器回転率(人/h)	男	$C_m$	95人/h	
	女	$C_f$	40人/h	
便器数	男 小	$V_{m1} = NL_m / C_m \times 0.8$	14	
	男 大	$V_{m2} = 0.75 \times V_{m1}$	11	
	女	$V_f = NL_f / C_f$	45	
洗面器回転率(人/h)	男	$S_m$	360人/h	
	女	$S_f$	215人/h	
洗面器数	男	$V_{S_m} = NL_m / S_m$	5	
	女	$V_{S_f} = NL_f / S_f$	9	
1人あたり面積(m <sup>2</sup> )	男小	$U_m$	3	
	男大、女	$U_f$	5.4	
	洗面器	$U_s$	3	
トイレ施設面積			390	

### ③障がい者用トイレ

障がい者用トイレの必要数は、ア. 県内の道の駅に設置されているトイレと障がい者用駐車場の比率から算出した数と、イ. 設計要領第六集より総便基数の割合を比較し、算定しました。障がい者用トイレについては、障がい者にも配慮した施設とすることから、設置数が多くなる県内の設置実績を基した2基としました。

なお、障がい者用トイレの一人当たりの面積は、設計要領第六集より 10.8 m<sup>2</sup>とします。

#### ア. 県内の設置実績による数

県内の道の駅の実績より、障がい者用駐車場4ますに対して、障がい者用トイレ2基の比率となっています。

検討する道の駅の障がい者用駐車場：4ます

障がい者用トイレ：2基

障がい者用トイレの面積：10.8m<sup>2</sup>（1人当たり）×2基＝21.6m<sup>2</sup>

道の駅	身障者設備	
	駐車場	トイレ
月山	2	1
河北	2	1
寒河江	4	2
あつみ	2	1
にしかわ	2	1
いいで	6	2
むらやま	4	4
とざわ	5	3
鳥海	4	1
田沢	2	1
白い森おぐに	3	2
おおえ	2	1
庄内みかわ	10	1
たかはた	2	2
天童温泉	5	1
尾花沢	2	1
白鷹ヤナ公園	2	3
あさひまち	2	1
<b>合計</b>	<b>59</b>	<b>28</b>
<b>平均</b>	<b>4</b>	<b>2</b>

出典：駐車場とトイレ数は、国土交通省の道の駅のサイトより  
(<http://www.thr.mlit.go.jp/>)

#### イ. 総便基数を基にした数

総便器数を基にした数は、下表に従い算定しました。

総便器数	障がい者用お手洗い数
総便基数 $\leq$ 200の場合	(総便基数) $\times$ 1/50以上
総便基数 $>$ 200の場合	(総便基数) $\times$ 1/100+2以上

※出典：設計要領第六集

総便器数 = 48 (男・小：16、男・大：8、女：24)

$48 \times 1 / 50 = 0.96 \div 1$  基

障がい者用トイレ 1基  $\times$  10.8 $m^2$  = 10.8 $m^2$

#### (3) 無料休憩コーナー

無料休憩コーナーは、設計要領第六集より、駐車場の規模に対応した面積としました。

算定した、片側駐車場ますは、大型車、小型車、障がい者用を合わせると201台となることから、休憩施設は、210 $m^2$ 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

※出典：設計要領第六集

#### (4) コンビニエンスストア

全国FC加盟店協会の資料より、100 $m^2$ としました。

### 5-2 情報発信施設

情報発信施設は、無料休憩コーナーを兼ねるものとします。

### 5-3 地域振興施設

#### (1) 直売所

直売施設は、「農産物直売所 経営改善マニュアル(財団法人 都市農山漁村交流活性化機構)」に示されている農産物直売所の種類のうち、①立地場所による分類に基づく面積と②他県での検討事例、③設計要領第六集のハイウェイショップの規模を適用した場合の面積を比較検討しました。

比較検討の結果、規模がより大きくなる②の道の駅整備事例に基づく面積を採用します。

### ①立地場所による分類に基づく面積

道の駅の建設予定である遊佐町の人口は、約 1.5 万人（平成 28 年 2 月末現在）、隣接する酒田市では、10.7 万人（平成 28 年 1 月末現在）となっており、立地場所による分類に基づく売り場面積では、農村地域の直売所から地方都市（人口 3～10 万人）の直売所に該当し、売り場面積は、200～300 m<sup>2</sup>となり、最大値を採用した場合、300 m<sup>2</sup>が必要な面積となります。

直売所の立地場所	売場面積	年間売上額
中山間地域	50m <sup>2</sup> 前後	数千万円程度
農村地域	50～100m <sup>2</sup> 程度	5千万円～1億円程度
地方小都市(人口3～10万人)	200～300m <sup>2</sup>	1～2億円程度
地方中核都市(人口10～30万人およびその郊外)	300m <sup>2</sup> 以上	数億～10億円以上
大都市(人口30万人以上)およびその郊外	100～500m <sup>2</sup>	数億～10億円以上
主要国道沿い	200～300m <sup>2</sup>	3～7億点程度

※出典：農産物直売所 経営改善マニュアル（財団法人 都市農山漁村交流活性化機構）

### ②道の駅整備事例に基づく面積

道の駅整備事例に基づく面積は、栃木県下野市の算定方式に準じました。下野市では、下記に示す方法により必要な面積を算定しています。

- ・ 車ます数と施設面積（栃木県内道の駅実績）
- ・ 1 台あたり施設面積＝施設面積平均値／駐車ます数平均値＝2.275 m<sup>2</sup>/台
- ・ ユニバーサルデザイン対応として 20%の余裕を設定
- ・ 当該施設必要面積＝駐車ます数×2.275 m<sup>2</sup>/台×1.2

下野市の算定式に準じた場合、 駐車ます（201 台）×2.275 m<sup>2</sup>/台×1.2＝548.73 m<sup>2</sup> ≒550 m<sup>2</sup>となる。

### ③ハイウェイショップ規模を適用した場合の面積

設計要領第六集に準じて、駐車ますから必要な面積を算出した場合、片側駐車ます数（201 台）より、200 m<sup>2</sup>の面積となります。

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

※出典：設計要領第六集

(2) お土産販売所

お土産販売所は、設計要領第六集のハイウェイショップに準じて必要な面積を算出し、片側駐車ます数（201台）より、200㎡の面積となります。

片側駐車ます数(台)	ハイウェイショップ(㎡)
300	255
250	230
200	200
150	170
100台以下	160

※出典：設計要領第六集

(3) 加工施設

加工施設は、『道の駅』を拠点とした地域活性化 調査研究報告書』で示されている、既存の道の駅の農林水産物加工場の平均面積となる 200㎡とします。

(4) カフェ、レストラン、ファストフード等飲食店施設

カフェ、レストラン、ファストフード等の飲食店施設は、設計要領第六集のレストランに準じて、駐車ます数から必要な面積を算定しました。

項目	記号	車種		
		小型	バス	貨物
駐車ます数	P	165	11	21
駐車回転率(回/h)	S	2.4	3.0	2.0
車種別駐車台数(台/h)	$P_a = P \times S$	396	33	42
平均乗車人数	w	2.2	27.0	1.1
立寄人数(人/h)	$N = p_a \times w$	872	891	47
レストラン利用率(%)	u	30	10	30
レストラン利用人数(人/h)	$NL = N \times u$	262	90	15
レストラン利用人数合計(人/h)	$\Sigma NL$	367		
レストラン回転率(人/h)	C	2.4		
座席	$V = \Sigma NL / C$	153		
1人あたり面積(㎡)	M	1.6		
客室床面積(㎡)	$LS1 = V \times M$	244.8		
厨房面積(㎡)	$LS2 = LS1 \times 0.4$	97.92		
付属施設面積(㎡)	$LS3 = LS1 \times 1.6$	391.68		
レストラン総面積(㎡)	$\Sigma LS = LS1 + LS2 + LS3$	740		

※出典：設計要領第六集



#### (5) 多目的広場

多目的広場は収穫祭や芋煮会などのイベント利用や子ども達の遊び場所としても想定し、5,000 m<sup>2</sup>程度の面積を見込みます。

#### (6) アウトドアショップ

アウトドアショップは、事務所程度と想定し 120 m<sup>2</sup>とします。

#### (7) 会議室

会議室は、研修や講演、調理実習などが行える多目的スペースとし、遊佐町生涯学習センターの研修室および調理実習室の面積を参考として、200 m<sup>2</sup> (≒188.1 m<sup>2</sup>) 程度見込む。

施設名称	面積(m <sup>2</sup> )	収容人数
研修室1	52.2	50
研修室2	68.4	65
調理実習室	67.5	30
<b>計</b>	<b>188.1</b>	<b>145</b>

出典：遊佐町生涯学習センター (<http://www.town.yuza.yamagata.jp/>)

### 5-4 防災・エネルギー機能

#### (1) ヘリポート

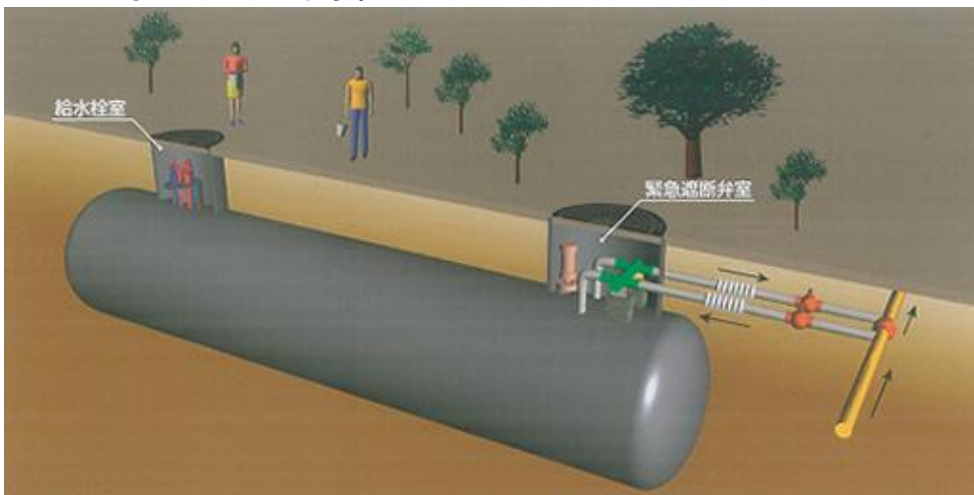
ヘリポートは、地方航空局における場外離着陸許可の事務処理基準に準拠するものとし、想定する救援ヘリコプターの全長を 20m と仮定とした場合、下記に示す面積が必要です。

設置帯：20m (20m×20m)

離着陸地帯：1,600 m<sup>2</sup> (20m+20m) × (20m+20m)

#### (2) 貯水タンク

貯水タンクは、日本水道鋼管協会 (<http://www.wsp.gr.jp/>) に示されている、震災対策用緊急貯水槽を想定し、容量は、100 m<sup>3</sup>型 (一人当たり 3 リットルの水を 3 日間、1 万人に供給することが可能な容量) を想定します。また、地下への設置となるため、面積の積算には加えないこととします。



出典：日本水道鋼管協会 (<http://www.wsp.gr.jp/>)

### (3) 自家発電施設

太陽光発電施設については、30kw程度を想定し、300 m<sup>2</sup>としました。

### (4) ガソリンスタンド

ガソリンスタンドは、設計要領第六集より、下記のように必要な面積を算定しました。

- 給油スペース（4基）：300 m<sup>2</sup>
- 事務所：120 m<sup>2</sup>
- 洗車場：80 m<sup>2</sup>
- その他：50 m<sup>2</sup>
- 合計：550 m<sup>2</sup>

### (5) 水素ステーション

ガソリンスタンドとの併設型を想定し、上記面積に含むものとします。

## 5-5 その他の機能

- 事務室等については、他所の検討結果を参考として、120 m<sup>2</sup>としました。
- 外溝その他については、他所の検討事例より、7,700 m<sup>2</sup>としました。

## 5-6 施設規模のまとめ

今後、詳細な交通量予測、事業費、採算性の調査・検討が必要となりますが、想定される整備内容を積み上げた施設規模の概算面積は次の表のようになります。この面積を施設規模の基準とし、敷地規模については将来的な事業の拡張性も踏まえ 30,000 m<sup>2</sup>とします。

区分		面積 (m <sup>2</sup> )
休憩施設	駐車場	7,160
	バスロータリー	625
	トイレ	260
	コンビニエンスストア	100
情報発信施設	無料休憩コーナーを含む	210
地域振興施設	直売所	550
	お土産販売所	200
	加工施設	200
	カフェ、レストラン等飲食店	740
	多目的広場	5,000
	アウトドアショップ	120
	会議室	200
防災・エネルギー機能	ヘリポート	1,600
	ガソリンスタンド (水素ステーションを含む)	550
	自家発電施設	300
その他	事務室	120
	外構その他	7,700
合計		25,635

## 6. 施設の整備、管理・運営方式

公共施設の整備、管理・運営方式は、大きく以下のように区分されます。

- ・公共で施設を整備し、公共で管理・運営する公設公営方式
- ・公共で施設を整備し、民間で管理・運営する公設民営方式
- ・民間が施設を整備し、民間で管理・運営する民設民営方式

表 整備運営方式の概要

整備運営方法	運営主体	概要	施設整備	管理運営
公設公営方式	市町村	市町村が事業全体（整備から運営まで）を実施する方法。	市町村	市町村
公設民営方式	第3セクター	行政が施設を整備し、管理運営を民間に複数年契約で委ねる方式。指定管理者が独立採算で事業を行う場合と、行政が委託料を支払う場合がある。	市町村	民間
	民間事業者			
民設民営方式 (官民連携方式)	民間事業者	施設の建設と管理運営を一体的に民間に委ねる方法。	民間	民間

山形県内の「道の駅」では、自治体が整備を実施し、運営を民間に委ねる公設民営方式が大半を占めます。全国的にも同様の傾向ではありますが、近年では官民連携方式（PFI方式）をはじめとした民間活力型の手法が取り入れられてきており、様々な公共施設が竣工し、運営を始めている先行事例もみられます。

近年導入が確認される官民連携方式は、契約期間（概ね15年）で整備費を分割して事業者に支払うことで、単年度あたりの行政の支出額は低減されます。また、設計・施工・運営・維持管理まで一貫して同じ民間企業が行うため、整備・経営方針にぶれがなく、事業全体の効率性が向上するなどメリットを有します。一方で、目的設定の失敗、官民の役割分担の調整不足、非競争の欠如など失敗に繋がる事例も確認されます。

新たに整備する道の駅は、事業者の視点から収益性を確保する必要があるため、整備、管理・運営方式については、収益性が担保できる手法が望ましいと考えられます。一方で、収益性にあわせて地元の雇用創出、地域住民の利活用といった、公益性についても担保する必要があります。

施設の整備、管理・運営方法の決定に際しては、取組み事例が多い公設民営方式が有力ですが、収益性と公益性のバランスを検討し、官民連携方式についても調査研究したうえで決定します。また、決定後は早期に運営体制を構築し、運営に携わる人材の確保や魅力的なソフト事業づくりを進めます。

## 7. 今後の取り組み

本基本計画は、遊佐パーキングエリアタウンの整備の方向性を明確にするとともに、事業化に向けた事項をとりまとめたものです。

今後の計画推進にあたっては、下記に示すとおり検討しなければならない事項が多数あるため、平成28年1月に新たに設置した「遊佐パーキングエリアタウン計画推進ワーキンググループ」で引き続き調査・研究を行うとともに、関係機関との調整を図ります。また、地域全体で取り組みを進めていくことが重要であることから、計画の進捗状況をわかりやすく地域に情報発信し、地域住民や周辺事業者の参画機会を広げ進めていきます。

### 7-1 今後の取り組み

- 整備する場所や接続方法、道路管理者との一体型整備について、引き続き国及び県と協議を行っていきます。
- 施設全体のゾーニング（建物、駐車場、広場などの配置や車両の動線など）や、上下水道などのインフラ計画については上記の事項が決定後に改めて検討します。
- 安定した経営基盤を構築するため、交通量予測調査や各事業の採算性・事業性の調査を行います。また町内事業者が参画できるようテナント募集を行います。
- 町の財政負担軽減のため、国等の補助事業や過疎債を活用します。
- 道の駅鳥海「ふらっと」については、移転する方向で検討します。  
ただし、移転の方法については①全部の機能を移転する、②国道7号利用者のためにトイレや道路情報の提供など休憩施設としての機能を一部残す、③施設を有効活用するために、車中泊に対応したRVパーク機能や加工施設など本基本計画で導入を検討している機能の一部を置く、など様々な選択肢が考えられるため、これらの選択肢を踏まえたうえで検討します。
- 整備のコンセプトのキーワードとして掲げる岩ガキについては、近年漁獲量が減少していることから、今年度実施した「岩ガキ養殖可能性調査」の結果を受け、地元の漁業関係者など関係機関と協力し、来年度以降引き続き調査を行います。

## 7-2 完成までのスケジュール（予定）

遊佐パーキングエリアタウンは日沿道「酒田みなと～遊佐」間の開通に合わせた供用開始を計画しています。「酒田みなと～遊佐」間は平成21年度に事業化決定されており、事業化決定から開通までの期間は平均して約10年間の目安とされています。

国からはまだ開通の年度は示されていませんが、下記のスケジュールは、上記の目安から供用開始年度を設定したものです。今後の日沿道整備の進捗状況を踏まえたうえで、見直しを行いながら進めていきます。

	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度
基本計画策定	■				
敷地造成に係る測量・設計 地質調査業務		■			
埋蔵文化財 試掘調査		■			
用地買収			■		
基本・実施設計			■		
造成・建設工事				■	
「道の駅」供用					■