

# 仁摩道の駅（仮称）整備計画



平成28年3月

島根県大田市

## 目 次

1. 整備の目的とコンセプト	1
1) 「道の駅」とは	1
2) 仁摩道の駅（仮称）の整備目的	2
3) 計画コンセプト	3
4) 計画地	4
2. 導入施設の検討	5
1) 導入施設の基本方針	5
2) 導入施設の検討及び設定	6
(1) 休憩機能	6
(2) 情報発信機能	7
(3) 地域連携機能	8
(4) その他の機能	10
3) 周辺施設との連携	11
3. 導入施設の規模・内容の検討	13
1) 導入施設の整備方針	13
2) 規模設定の基準検討	14
(1) 周辺交通量の状況の整理	14
(2) 計画対象交通量	15
3) 導入施設の規模及び設定	16
(1) 駐車ますの検討	16
(2) トイレの検討	18
(3) 情報発信施設の検討	19
(4) 地域振興施設の検討	20
4. 施設配置計画	23
1) 敷地の現状	23
2) 施設配置動線計画の検討	24
3) 建築計画	26
5. 管理運営計画	28
1) 管理運営形態の検討	28
6. 事業計画	30
1) 事業費の概算	30
2) 収支シミュレーション	31
3) 事業スケジュール	34

## 1. 整備の目的とコンセプト

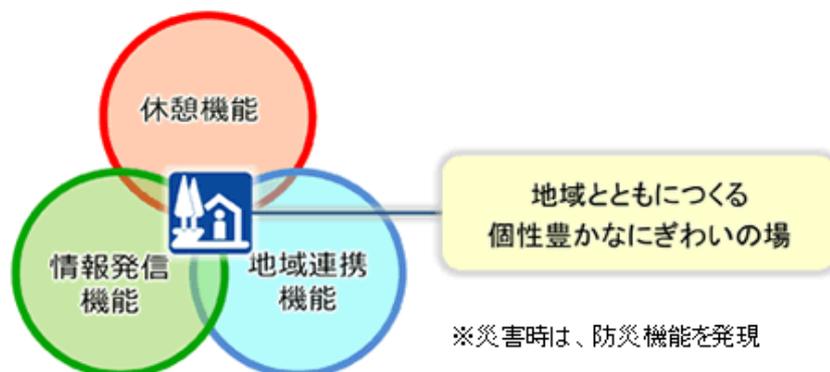
### 1) 「道の駅」とは

長距離ドライブが増え、道路交通の円滑な「ながれ」を支えるため、安心して自由に立ち寄り、利用できる快適な休憩のための空間が求められるようになった。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、活力ある地域づくりを行うための「地域連携機能」の3つの機能を併せ持つ「道の駅」が誕生した。制度発足から20年、全国各地に広がり、現在1,079の施設が登録されている。

当初は、通過する道路利用者へのサービスが中心だったが、近年は、農業・観光・福祉・防災・文化など、地域の個性、魅力を活かした様々な取組みがなされている。これからは「地域の拠点機能」を重視し、「道の駅」自体が目的地となることが期待されている。

#### 【道の駅の機能】

休憩機能	・24時間、無料で利用できる駐車場・トイレ
情報発信機能	・道路情報、地域の観光情報、緊急医療情報などを提供
地域連携機能	・文化教養施設、観光レクリエーション施設などの地域振興施設



※国土交通省道路局HPより

図 1-1 道の駅の機能イメージ

## 2) 仁摩道の駅（仮称）の整備目的

平成 27 年 3 月 14 日に「仁摩・温泉津道路」の開通した山陰道は、平成 32 年度の益田市から安来市までの全線開通を目標に、事業が進捗するものと期待感が高まっている。

その一方で、無料区間である本線上には、サービスエリアやパーキングエリアは設置されない。高速道利用者の安全性の確保と利便性の向上を図るため、サービスエリアやパーキングエリアの代替施設として、道の駅の整備も必要不可欠である。

山陰道が全線開通すれば、当市が誇る世界遺産「石見銀山遺跡とその文化的景観」へのアクセス道路として、広範囲の地域からの誘客が一層可能となる。また、国立公園三瓶山・温泉津・琴ヶ浜をはじめとする自然・温泉など地域の魅力を活かして交流人口を一層拡大するとともに、雇用の創出などを図る絶好の機会となる。

については、山陰道をはじめとした道路利用者のための、休憩機能や情報発信機能を有するとともに、地方創生に向けて、農林水産業を中心とした地域の特性を活かし、活性化を図るための地域連携機能を併せ持つ新たな拠点施設として、仁摩道の駅（仮称）を整備する。



図 1-2 仁摩道の駅（仮称）計画地位置図

### 3) 計画コンセプト

#### (1) スローガン

道の駅整備にあたって柱となる考え方、また、市民の皆様へ、この道の駅のコンセプトを伝えていくため、次のとおりスローガンを定める。

「世界遺産の玄関口 歴史と自然と食をつなぐ 行ってみたくなる道の駅」

#### (2) 基本テーマ

山陰道の利用者・観光客を主なターゲットとしながら、地元の人にも愛され、そして「おもてなし」の心で来客者を迎えることで、多くの人々が訪れたいくなる道の駅を整備するため、本市の特性、検討委員会や意見交換会での意見を踏まえ、次の4つを基本テーマとする。

- ①世界遺産石見銀山遺跡の玄関口、観光案内の拠点
- ②山陰道のサービスエリアの代替施設
- ③地元製品の販売や食の提供による産業振興
- ④市民・事業者の参画・利用による地域活性化

#### (3) コンセプト

基本テーマや道の駅としての基本機能を踏まえ、次のとおりコンセプトを定める。

- ①世界遺産石見銀山遺跡への東西ラインからの玄関口(ゲートウェイ)としての拠点施設機能
- ②地域の魅力を伝え、観光による交流人口の拡大を推進できるような情報発信機能
- ③地域資源を活用し、新しい地域の魅力を創造できる産業振興機能
- ④山陰道をはじめとした道路利用者の安心安全な通行を促すとともに、居心地の良い空間で訪れる人をもてなす休憩機能や市民や来訪者が集う交流機能
- ⑤環境に優しく、多くの人々が安心・安全に利用できるための機能
- ⑥防災や災害時における対応をふまえた機能
- ⑦高速バスや路線バスの停留所、周遊バスの運行による交通の拠点としての機能

※①～④については、重点的に取り組みを進めるコンセプトとする。

#### 4) 計画地

計画コンセプトにおいて、重要な機能として掲げている「世界遺産石見銀山遺跡の玄関口」や「山陰道のサービスエリアの代替機能」などを十分に発揮できる場所であり、山陰道利用者が来訪しやすい位置として、仁摩・石見銀山インターチェンジ出口交差点の北側の約 2.1ha のエリアを計画地とする。

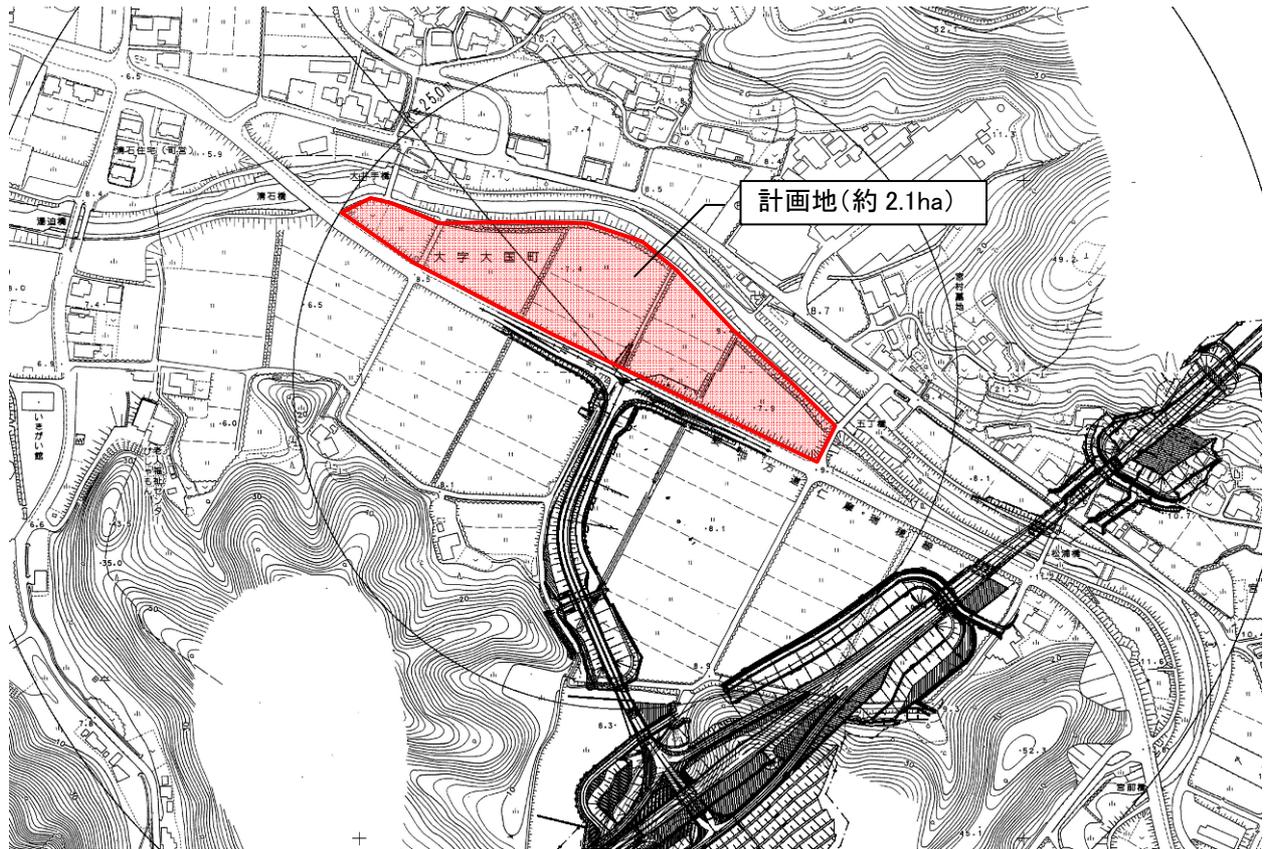


図 1-3 仁摩道の駅（仮称）計画地

## 2. 導入施設の検討

### 1) 導入施設の基本方針

計画コンセプトに基づき、来訪者をはじめとする道路利用者と市民の視点を踏まえ、道の駅に必要な「休憩機能」、「情報発信機能」、「地域連携機能」という3つの視点で、以下の導入機能を設定する。

そのほか、道の駅を整備するにあたり、基本となる機能として「防災機能」の付加や、環境への配慮、ユニバーサル・デザイン等の視点が必要となる。

表 2-1 導入機能と施設

導入機能		想定される所要室・施設	備考
休憩機能	道路利用者の休憩	トイレ	女性にも使いやすく
		駐車場	観光シーズンに配慮
		休憩スペース	
	市民のいこいの場	集会施設	
情報発信機能	道路・観光情報の提供	道路情報案内	
		市内観光・施設案内	観光案内所の設置
		県・広域観光案内	
		インバウンド対策	
地域連携機能	地域情報の提供	地域イベント案内	
		U I J ターン情報発信（空き家情報）等	
地域連携機能	地域の産業振興・地産地消の促進	農水産物や加工品・地元製品の販売	
		地元産品を味わう施設（飲食スペース）	海産物の活用
	交流・体験機能	イベントの開催（イベント広場）	神楽
『遊び』体験		レンタサイクル	
『田舎』体験			
その他の機能	防災や環境配慮など	防災に配慮した設備	
		自然エネルギーや省エネ設備	
		景観に配慮した建築や植栽	バッファゾーン
		ユニバーサル・デザイン	
		電気自動車充電設備、ガソリンスタンド	

## 2) 導入施設の検討及び設定

### (1) 休憩機能

#### ① 道路利用者の休憩

道路利用者が安心して立ち寄り、くつろぐことができる休憩施設を整備する。

##### ○トイレ

- ◇道路利用者が安心して快適に利用できる 24 時間利用可能なトイレを整備する。
- ◇誰でも使いやすいようユニバーサル・デザインとする。
- ◇特に女性に満足してもらえるように、混雑時にも安心・清潔で快適に利用でき、長い時間待つことがないよう設置個数について配慮する。

##### ○駐車場

- ◇道路利用者がいつでも利用できる、止めやすいゆとりある無料駐車場を整備する。
- ◇誰もが快適に利用できるよう、障がい者用・思いやり駐車場は十分な台数を有し、大型車両用の駐車スペースも配置する。
- ◇バイク、自転車のための駐車スペースを確保する。
- ◇日常的には広場空間として活用できる、臨時駐車スペースを確保する。

##### ○休憩スペース

- ◇ベンチやテーブルを設置し、施設利用者が休憩できるスペースをできるだけ多く確保する。
- ◇乳幼児を持つ子育て家族が安心して道の駅を利用できるよう、授乳室を設置する。
- ◇車中泊者に対応するため、有料のシャワー室、コインランドリー等の設置を検討する。
- ◇手軽な休憩スペースとして、屋外空間にもテラスやベンチを設置する。

#### ② 市民のいこいの場

市民が日常的に集い、安らぐことができるいこいの場の機能を持つ施設を整備する。

##### ○集会施設

- ◇集会やイベントが行えるよう、多目的室や屋外広場を設ける。

### 【市民・事業者の皆様からのご意見について】

皆様からの意見を伺う場として、次の3つをはじめ地元の商工会青年部、まちづくり委員会や高校生との意見交換の場を設けた。「多くの人に訪れていただくには、ほかの道の駅にはない魅力が必要」「石見銀山など地元観光地への案内拠点となるように」「地元産品を積極的に販売して」など様々なご意見をいただき、それらを踏まえながら計画を策定した。

#### ① 大田市道の駅整備検討委員会

委員は商工観光業関係者など 12 名。先進地視察を含め 6 回の委員会を開催した。

#### ② 大田市道の駅シンポジウム

平成 27 年 11 月開催、参加者約 150 名。全国モデル道の駅「萩シーマート」の中澤さかな駅長による基調講演、および地元関係者等によるパネルディスカッションを行った。

#### ③ 大田市道の駅ワークショップ

計 3 回、参加者延べ 103 名、意見数約 550 件。各回とも活発に意見交換された。



第 1 回ワークショップの様子

## (2) 情報発信機能

### ①道路・観光情報の提供

利用者が、周辺の道路情報だけでなく市内や県、広域の観光・イベント情報を入手でき、回遊を促すような情報を提供する。

#### ○道路情報案内

- ◇主要なアクセスとなる山陰自動車道・国道9号をはじめ、周辺の道路の交通状況について、随時情報を提供する。
- ◇災害発生時の情報提供等についても検討する。

#### ○市内観光・施設案内

- ◇市内観光のゲートウェイ（玄関口）の機能として、石見銀山遺跡をはじめとした観光情報や周辺施設を紹介し、周辺地域をはじめ市内への回遊を促進する工夫をする。
- ◇観光案内所の設置、観光や地元産品の情報を案内するコンシェルジュを配置する。
- ◇大田市の魅力を映像で伝えるための大型ディスプレイの設置を検討する。

#### ○県・広域観光案内

- ◇島根県の県央に位置する立地をメリットとし、また東部からの石見への玄関口として、他地域の様々な観光・地域情報発信を担う広域観光の要所となるよう取り組む。

#### ○インバウンド対策

- ◇観光案内は外国人に対応したものとする。また、免税店やクレジットカード対応についても検討する。

### ②地域情報の提供

市内各地のイベント情報を発信し、地域の魅力向上につながる取り組みを実施する。

#### ○地域イベント案内

- ◇市内各地で開催される様々な地域イベントの情報を紹介し、その地域でしか味わえないレアな体験や取り組みについて発信することで、地域の魅力の向上が図れるよう工夫する。

#### ○U I J ターン情報発信（空き家情報発信）、ふるさと納税情報

- ◇おおだの良さ、魅力を伝える取り組みや、移住体験ツアーの実施などのPRに取り組む。
- ◇空き家情報検索端末の設置など、気軽に情報が得られるように工夫する。
- ◇ふるさと納税についてのパンフレットの設置など情報提供と、ふるさと納税者（一定金額以上）へのお礼としての特産品の取り扱いについて検討する。

### (3) 地域連携機能

#### ①地域の産業振興・地産地消の促進

地域資源を利用した商品の提供等により、利用者に「おおだ」の魅力を伝えながら、地域の産業振興につながる機能を整備する。

##### ○農水産物や加工品・地元産品の販売

- ◇農水産物を販売することにより、生産者の販路拡大を図るとともに、市内全域から農水産物を出荷できる体制の構築を進める。
- ◇地元特産の農水産物等の加工・販売の一体化や、地域資源を活用した新たな産業の創出を促進するための活動を進める。
- ◇地元高校との連携を図り、商品開発や販売コーナーの常設などを検討する。
- ◇地元食材を使った商品の実演販売を行う。
- ◇障がい就労支援施設の商品の販売等について検討する。

##### ○地元産品を味わう施設（飲食スペース）

- ◇地元産品を実際に味わい、利用者を楽しんでもらいながら、地産地消を促進するための施設としてレストラン等の飲食コーナーの併設を検討する。特に、「一日漁」に象徴される新鮮な海の幸の提供については積極的に取り組む。
- ◇試食したものがレストランで食べられる、また、レストランで食べたものが購入できるなど、施設内での連携・工夫により、お客様の満足度と購買意欲を高める。
- ◇朝食・夕食にも対応できるよう、営業時間を検討する。

#### ②交流・体験機能

来訪者が各施設をそれぞれに楽しむだけでなく、道路利用者と市民がふれあうきっかけとなる機能を整備する。

##### ○イベントの開催（イベント広場）

- ◇来訪者や市民の双方が気軽に参加できる「おおだ」をPRする催事や様々なイベントがいつでも開催できるような広場を整備する。
- ◇イベント時以外にも、オープンカフェのスペースや、ワゴン車などによる移動屋台、フリーマーケットの開催などに利用できるよう工夫する。
- ◇石見神楽の上演にも対応できる、屋根付ステージの整備を検討する。

##### ○『遊び』体験

- ◇石見神楽などの郷土芸能を、来訪者が体験できる企画を検討する。
- ◇仁摩サンドミュージアム、仁摩健康公園との連携によるイベントを開催する。
- ◇周辺観光施設を巡るためのレンタサイクルを設置する。また、他にない体験型の移動ツールを検討する。
- ◇周遊バスの運行やデマンド型交通の導入を検討する。また、路線バスの乗り入れやJR 仁万駅との連携を検討する。

##### ○『田舎』体験

- ◇農作業や郷土料理づくり、また自然や環境をテーマとした体験ができる企画を検討する。

### 【この道の駅の‘目玉’メニューについて】

目的地となる道の駅にするには、ほかの道の駅にはない、目玉商品の存在が不可欠である。整備検討委員会で議論される中では、‘食’についての意見が多く聞かれ、あわせて、ワークショップにおいては、地元産の魚に対する自信と思い入れが強く感じられたところである。

そこで、この道の駅のレストランでは、地元の魚を活かした「この道の駅でしか食べられないお魚メニュー」の提供を目指し、検討を進めるものとする。

#### ○参考1 ワークショップでの意見から

計3回のワークショップを開催したが、いずれにおいても、安くて新鮮な地元で水揚げされる魚の提供を求める意見が多数聞かれた。意見の一部を紹介する。

- ・朝どれ鮮魚を朝食に、夕市で競られた鮮魚をその夜のメニューで提供。
- ・大きな水槽の設置。買った鮮魚をその場で食べられるように。
- ・各種干物、練り物の提供（レストランで食べられ、物販コーナーで購入できるように）。
- ・沖イワシなどの各種魚のフライ、ボベ飯、サザエのつぼ焼き（その場で炭火焼）の提供
- ・海鮮丼、アンコウ鍋定食の提供

#### ○参考2 おおだブランド認証商品から

「おおだブランド」は、大田市を代表する商品を生み出し、「誇れる」「売れる」商品づくりを進めるための認証制度。現在、39件が認証されており、そのうち、15件が干物・かまぼこなどの海産物の加工品となっている。



#### ○参考3 大田市の漁業から

大田市では、早朝に出港し近海でとれた魚をその日のうちに水揚げする「一日漁」と呼ばれる全国でも珍しい漁業習慣が引き継がれている。あわせて、平成25年には魚市場の統合に合わせ、高度な衛生管理水準の市場が整備され、鮮度の良い魚が水揚げ・出荷されている。カレイを中心に年間漁獲量約6,000トン、漁獲高約24億円があり、アマダイやノドグロなどは高値で取引される一方、沖イワシ（ニギス）などの魚種は地元以外での消費が少ない。



#### ○参考4 課題

仁摩地区は古くから港町として栄えたところであり、山陰道からも海が見える。しかし、計画地は海に面しておらず、海も見えないため、雰囲気づくりが課題となる。

また、冬期には海が時化る日が多くなるため、魚の確保・保存やメニューの工夫（干物などの加工品の利用）が必要となる。

全国的に魚食に対する関心は高い中、いかに他地域との差別化を図り、PRを図っていくのか、考えていかなければならない。

#### (4) その他の機能

##### ①防災や環境配慮など

###### ○防災に配慮した設備

◇道路利用者だけでなく、市民に役立つ施設として防災機能の導入の可能性を検討する。  
◇災害時に役立つという視点を持ちながら各施設の整備内容を検討する。

\*\*\*例\*\*\*      ◇休憩機能                      → 防災（バイオ）トイレ、自家発電装置  
                         ◇情報発信機能                      → 災害情報の提供、災害伝言板  
                         ◇地域連携機能                      → 支援物資の集積場、避難所・避難場所の指定など

###### ○自然エネルギーや省エネ設備

◇環境に配慮し、省エネルギーで環境負荷の少ない施設として設備や運用の面で工夫する。  
◇建設の際は、地元産材や、リサイクル資材の利用に努める。

\*\*\*例\*\*\*      ◇レストラン等の生ごみのたい肥利用（敷地内植栽等への利用など）  
                         ◇自然採光を多く取り入れた明るい施設  
                         ◇雨水利用、自然エネルギーや省エネ設備      など

###### ○景観に配慮した建築や植栽

◇周辺の景観に配慮しながら、地域の拠点としてのイメージを感じられる特色ある建物となるよう検討する。  
◇周辺の植生を踏まえながら、緑あふれる植栽とする。

###### ○ユニバーサル・デザイン

◇トイレや駐車場をはじめ、すべての施設において、女性・年少者・高齢者・障がい者など、誰もが使いやすい施設づくりを進める。  
◇屋外から屋内へと安全で移動しやすい動線に配慮する。  
◇駐車場から施設へのアプローチ（歩行経路）は、できるかぎり段差がないように整備する。  
◇障がい者用・思いやり駐車場スペースは、施設に近い位置に設置し、雨にぬれずに施設へ行くことができるよう、屋根の設置を検討する。

\*\*\*例\*\*\*      ◇身体障がい者用トイレ、オストメイト対応トイレ  
                         ◇分かりやすい案内表示、サインの導入  
                         ◇施設出入り口のフラット化、スロープの設置      など

###### ○電気自動車充電設備、ガソリンスタンド

◇道路利用者へのサービスの充実を図るため、電気自動車の充電スタンドを整備する。  
◇道路利用者へのサービスの充実、当道の駅への誘引効果を期待し、ガソリンスタンドの設置を検討する。  
◇水素ステーションについては、整備費等の課題があるが、全国的な動向を注視する。

### 3) 周辺施設との連携

周辺施設とはしっかりと連携し、相乗効果により集客を図るものとする。主な周辺施設と内容は次のとおり。

#### ①仁摩サンドミュージアム及び仁摩健康公園

道の駅計画地から、約300m西側には、グラウンドやテニスコートなどの運動施設や大型遊具等のある仁摩健康公園がある。また、その敷地内には、映画などの舞台となった、世界一の砂時計（ギネス認定）のある「仁摩サンドミュージアム」（平成2年度建設）があり、仁摩地区のシンボリックな観光地となっている。



新道の駅にはレンタサイクルを設置し施設間の移動をしやすくするとともに、イベントの共同開催などを検討するものとする。

#### ②石見銀山世界遺産センター

同センター（平成20年フルオープン）は、世界遺産登録された、「石見銀山遺跡とその文化的景観」のエントランス（入口）として、遺産のガイダンス（概要説明）機能を担い、また、パークアンドライドの拠点となっている。



新道の駅では、世界遺産センターと連携して、石見銀山の価値と魅力を分かりやすく伝える展示物の設置や観光案内を行うとともに、相互にライブカメラを設置するなどし、スムーズな観光客の誘導を行う。あわせて、世界遺産センター方面行のバス停（路線バス）の設置についても検討するとともに、繁忙期の駐車場対策として、臨時駐車場を整備する。

#### ③道の駅「ロード銀山」

「ロード銀山」は、平成3年度に生産物直売所として開業し、平成22年には、道の駅として登録された。開業当初から、第三セクター「榎大田ふるさとセンター」により運営されている。

今後、ロード銀山は、「国道9号」の道の駅として、道路利用者はもちろん、地元客に利用されるよう地産地消を中心とした品揃えとするとともに、通信販売にも取り組んでいく。



また、新道の駅は、「山陰道」の道の駅として、観光案内機能を充実させる中で、県内外の観光利用者を主たるターゲットとし、当市の農産物、水産物等の販売拡大を中心とした販売戦略を検討する。

2つの道の駅、それぞれの立地に応じた役割分担をし、連携を図りながら、地域振興の拠点施設として運営を行っていく。

仁摩道の駅(仮称)計画地と  
周辺観光施設等との距離と移動時間

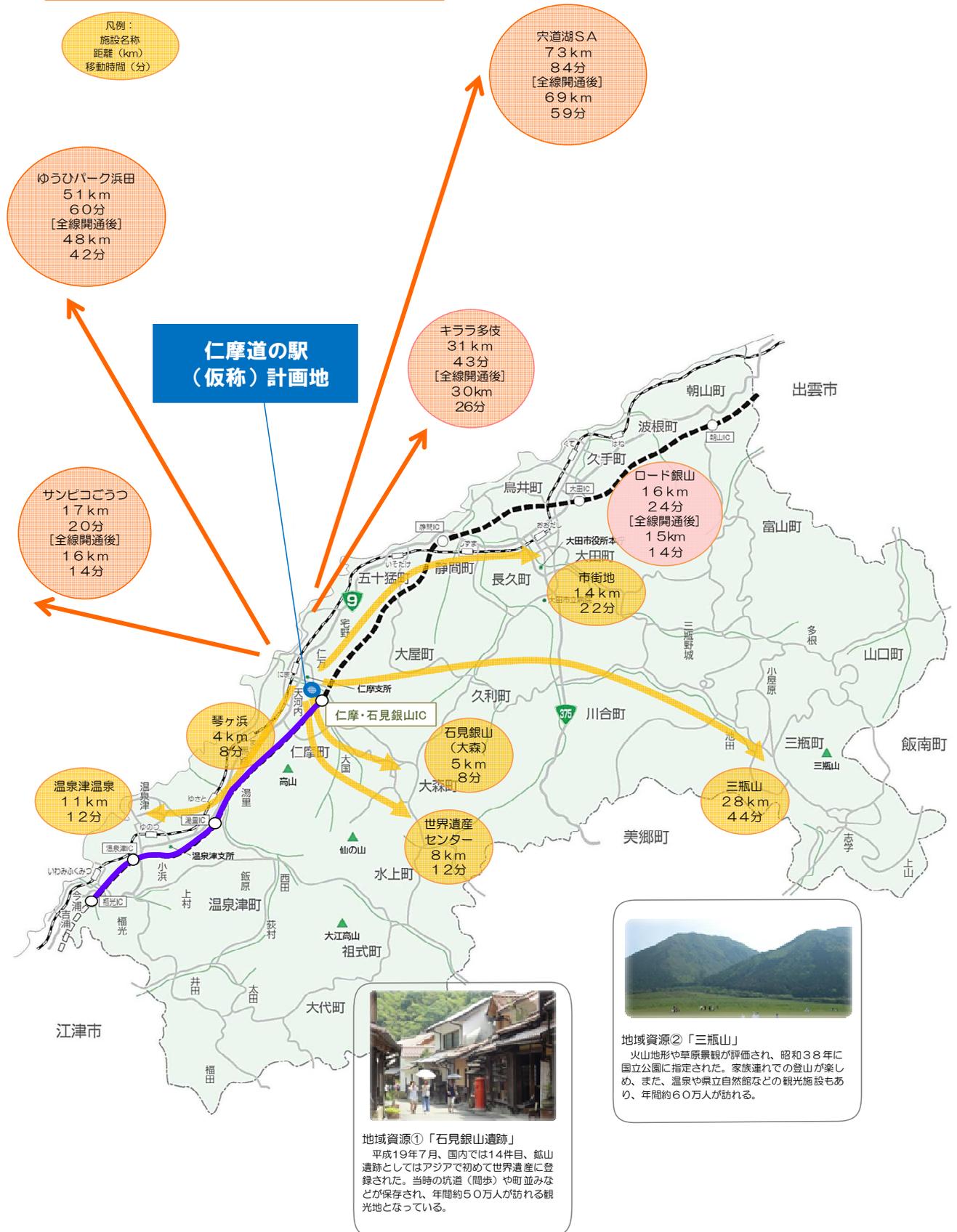


図 2-1 計画地周辺の観光施設等

### 3. 導入施設の規模・内容の検討

#### 1) 導入施設の整備方針

施設配置を計画するにあたり、基本方針として以下を設定する。

##### (1) 全体配置の基本方針

- 山陰道、また主要地方道仁摩邑南線からアクセスできるようにし、利用しやすさを確保する。
- 交通量を踏まえ、適正な規模の駐車場やトイレ等の休憩施設を計画する。
- 建築物や修景施設（屋外広場等）は、アクセス道からの見え方に配慮しながら、周辺景観（石見銀山景観保全条例等）に調和したものとする。また、周辺施設との連携についても配慮する。

##### (2) 導入施設配置の基本方針

- 基本機能となる休憩施設（駐車場やトイレ）の規模や利用者数の算定等に基づき、各施設規模を設定する。
- 駐車場から各施設が利用しやすくなるよう配慮し、施設内の移動も円滑に行えるように計画する。
- トイレや駐車場については、夜間の利用にも配慮し、道路からの見通しの良さや安全性が確保されやすい位置に計画する。
- 採算性を考慮すべき地域振興施設は、地域のシンボルとしてPRしやすい位置に配置する。
- 交流の場であるイベント広場については、屋内・屋外双方からの利用がしやすくなるよう、付帯施設も含め、配置を検討する。
- 施設配置及び施設内の構造については、フレキシブルな利用可能性に配慮したものとする。

## 2) 規模設定の基準検討

※トイレ・駐車場・休憩施設等施設については、今後、道路管理者等との協議の上で、決定する。

### (1) 周辺交通量の状況の整理

山陰道全線開通時における仁摩・石見銀山 I C 周辺の交通量の状況について、平成 42 年時点の将来交通量推計結果に基づき整理する。

○山陰道交通量：	
・大田方面側	16,100台/日
・福光方面側	14,200台/日
○現道9号交通量：	
・出雲方面側地点	1,200台/日 (対 H22 センサス現況交通量 90.3%減)
・江津方面側地点	1,600台/日 (対 H22 センサス現況交通量 83.5%減)

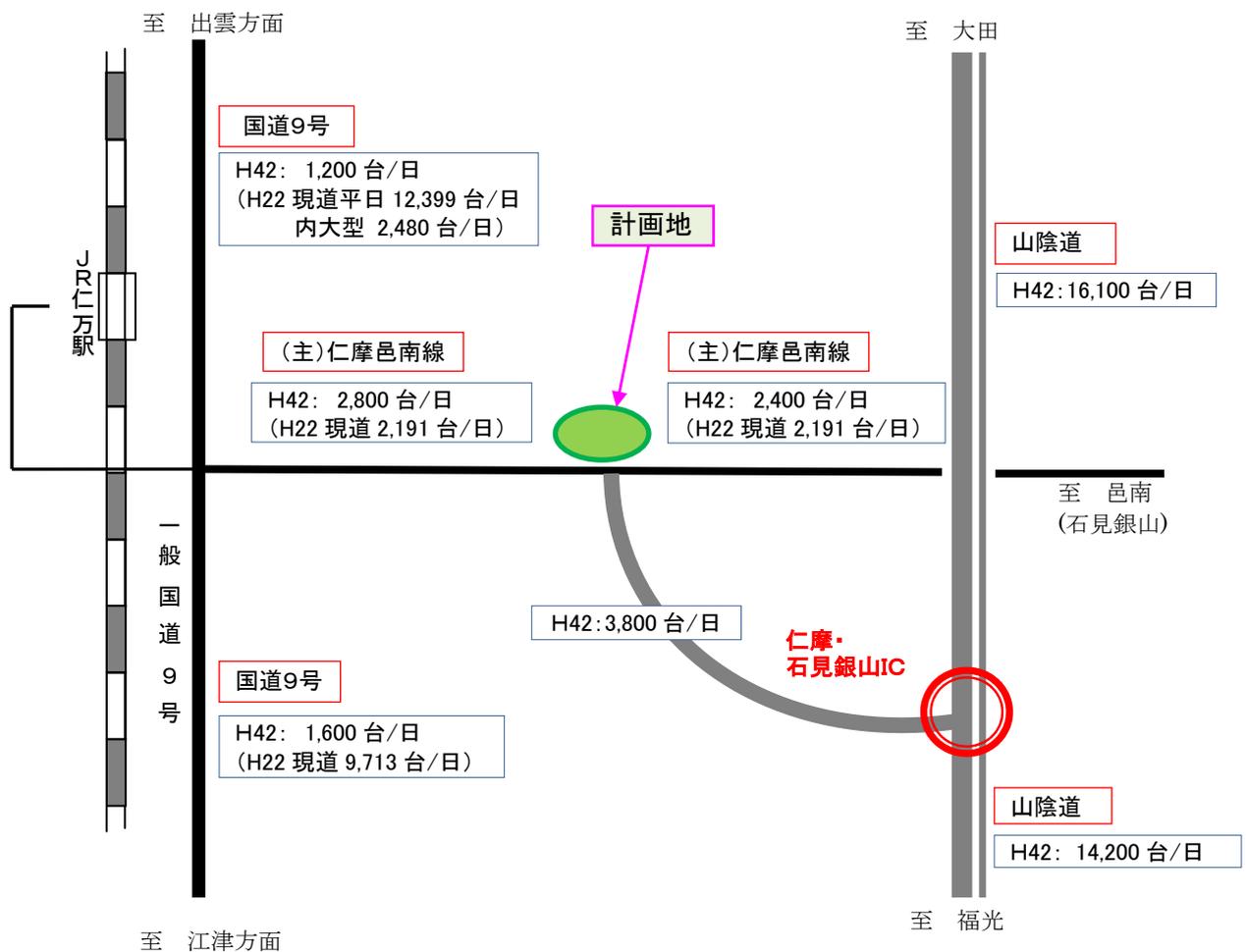


図 3-1 計画地周辺の交通状況 (松江国道事務所提供データより)

## (2) 計画対象交通量

計画対象交通量は、平成 42 年の推計交通量 24 時間で 15,150 台/日（上下線平均）であるが、道の駅の主要な利用客は昼間の利用客であり、対象交通量としては、昼間の 12 時間交通量を対象とする。

また、大型車やバスの分類については、近隣の平成 22 年の交通センサスでの資料を基に設定した。

表 3-1 計画交通量の取りまとめ

区分	交通量	備考
計画交通量	11,836 台/日	平成 42 年推計値を基に、近隣の昼夜率より算定
小型車交通量	8,711 台/日	上記の数値を、近隣の平成 22 年の実績値を基に按分
バス交通量	154 台/日	
大型貨物交通量	2,971 台/日	

●計画交通量=24 時間交通量/昼夜率=15,150/1.28=11,836 台

※昼夜率：1.28（H22 交通センサス山陰道斐川町・出雲市境）

### ●車種別基本交通量

車種別交通量は、上位同様の H22 の交通センサスのデータ（山陰道斐川町・出雲市境）を基に以下のように設定する。

小型車：11,836 台×0.736=8,711 台

バス：11,836 台×0.013=154 台

大型貨物：11,836 台×0.251=2,971 台

### 3) 導入施設の規模及び設定

#### (1) 駐車ますの検討

##### ① 休憩施設としての駐車ますの検討

前項の将来交通量を基に、休憩施設としての駐車ます数を「旧日本道路公団休憩施設設計要領」より算定した。

表 3-2 駐車ます算定結果一覧表

種 別	計画ます数 (案)
小 型 車	88 台
大 型 車	20 台
身 障 者	2 台
計	110 台

※ 計算例：小型車の場合 交通量（休日ピーク）8,711 台×休日係数 1.4=12,195 台/日（12 時間）、12,195 台×立ち寄り率 0.175 ×ラッシュ率 0.1÷回転率 2.4 ≒88 台

※ 身障者用小型駐車ますについては、日本高速道路株式会社の設計要領に基づき 2 台となる。ただし、今後、ます数の追加を検討する。

##### ②地域振興施設用の駐車場

本道の駅については、物販や飲食などの基本施設に加え、交流体験機能を充実させるためにイベント開催用のスペースを盛り込んでおり、概ね 1000 m<sup>2</sup>程度の規模を想定する。

一般的な公園の広場における原単位は、15 m<sup>2</sup>/人（「自然公園等施設整備技術指針」より）であり、900 m<sup>2</sup>の広場であれば、概ね 60 人（900 m<sup>2</sup>/15 m<sup>2</sup>/人）程度の利用が想定される。乗車人員を 2.2 人/台と想定した場合、これらの利用に対応する駐車場としては、約 27 台が必要と思われる。

地域振興施設用駐車場：27 台

##### ③臨時駐車場の駐車場

本駐車場の計画としては、365 日のうち 90%に対応する係数として休日係数（「中部地方建設局設計要領」より）を用いて算出している。したがって、年に 30 日程度はこれを上回る利用が想定される。

最大利用がどの程度になるか、また全体の利用者は大きくならなくても、連休などにおいてはラッシュ率が高まることが想定される。

現時点で明確な規模設定は困難であるが、概ね 1.3 倍程度を想定し、以下の駐車可能なスペースを確保するものとする。

表 3-3 臨時駐車台数の想定

区分	台数	備考
小型車	26 台	88 台×0.3=26 台
大型車	6 台	20 台×0.3=6 台

#### ④二輪車専用駐車場

二輪車専用駐車場としては、「日本高速道路株式会社 設計要領」により、以下のような基準が示されており、本施設においては専用駐車場としては4台分確保するものとし、障がい者用駐車ますに隣接して確保する。

表 3-4 二輪車専用駐車場の設計基準

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

※ 計画交通量とは開通10年後の計画日交通量をいう。

出典：設計要領 第六集 建築施設編（H27.10 東・中・西日本高速道路株式会社）

表 3-5 参考：他施設の交通量と駐車ます数

	駅名	場所	H22交通量		駐車ます数				
			台/12h	台/24h	小型	大型	身障者用	計	備考
1	あらエッサ	安来市	12,273	15,471	76	10	2	88	
2	たたらば壺番地	雲南市	-	(H26)4,700	22	5	2	29	別途隣接駐車場有り
3	湯の川	出雲市	10,671	13,871	96	11	5	112	
4	キララ多伎	出雲市	13,244	16,961	155	8	4	167	別途隣接駐車場有り
5	サンピコごうつ	江津市	5,810	8,819	53	10	2	65	別途隣接駐車場有り
6	ゆうひパーク浜田	浜田市	16,691	19,402	156	14	4	174	
	仁摩（仮称）	大田市	11,836	15,150	115	20	2	137	臨時駐車場は含まない

※交通量は、各隣接路線の実績（交通センサス）による。

ただし、仁摩（仮称）道の駅の交通量は、平成42年時点の推計値である。

## (2) トイレの検討

トイレの規模設定（便器数）は、駐車ます数を基に「日本高速道路株式会社 設計要領」により、以下のように算定した。設定数値としては、レストランの併設を考慮しており、サービスエリアの観光部の数値を用いて算定を行った。

これを島根県内施設の整備状況と比較すると、駐車ます数の規模を基に補正した数値で比べると、男子の小便器で平均を若干下回り、女子便器でかなり上回っている。これは実態として、ピーク時に女子トイレが混雑することが確認され、設計要領の基準値が見直された結果である。

最終的には、これらの数を基に、大型トイレや子どもコーナーなどの設備も考慮し、規模設定を行うものとする。

表 3-6 トイレの規模設定

区分	種類	必要数	県内施設の平均	備考
男	小便器	7 器	5.4 器 (8.2 器)	
	大便器	5 器	2.6 器 (4.0 器)	
女	女子便器	18 器	6.5 器 (9.9 器)	
	多目的	2 器	1.1 器 (1.7 器)	

※県平均の( )内の数値は、駐車ます数の規模を基に補正した数値

※道路管理者による「一体型」整備の場合は、道路管理者と協議の上、決定される。

表 3-7 他施設のトイレの整備状況

施設名	所在地	駐車ます数		トイレ(24時間)			
		小型車	大型車	男(小)	男(大)	女	多目的
掛合の里	雲南市	38	8	4	3	6	1
頓原	飯南町	59	8	7	4	10	2
ゆうひパーク浜田	浜田市	156	14	9	3	9	1
ゆうひパーク三隅	浜田市	19	6	3	2	3	1
瑞穂	邑南町	23	3	6	3	7	1
グリーンロード大和	美郷町	20	5	7	3	5	2
大社ご縁広場	出雲市	170	6	3	2	3	0
サンエイト美都	益田市	31	2	2	1	2	1
奥出雲おろちループ	奥出雲町	66	7	6	2	6	1
広瀬・富田城	安来市	48	2	7	4	7	1
赤来高原	飯南町	170	4	4	2	4	1
かきのきむら	吉賀町	24	8	4	2	5	1
キララ多岐	出雲市	155	8	7	4	10	1
湯の川	出雲市	96	11	9	4	12	1
シルクウェイにちはら	津和野町	65	18	10	3	13	1
秋鹿なぎさ公園	松江市	39	3	5	3	7	1
津和野温泉なごみの里	津和野町	93	11	3	2	3	1
さくらの里きすき	雲南市	53	9	6	2	8	1
本庄	松江市	46	5	5	2	5	1
匹見峡	益田市	20	2	3	1	2	1
酒蔵奥出雲交流館	奥出雲町	35	3	3	2	4	1
インフォメーションセンターかわもと	川本町	44	5	5	3	6	1
むいかいち温泉	吉賀町	127	2	4	2	3	1
ロード銀山	大田市	46	3	6	4	8	2
サンピコごうつ	江津市	53	10	7	4	12	2
おろちの里	雲南市	48	6	3	2	4	1
あらエッサ	安来市	76	10	8	3	10	2
たたらば壱番地	雲南市	22	5	5	2	8	1
平均		65.8	6.6	5.4	2.6	6.5	1.1

### (3) 情報発信施設の検討

道路情報や周辺観光スポット情報、イベント情報を入手できる情報端末を設置するとともに、パンフレット等の紙媒体でも提供するためのスペースも確保する。また、それらの情報を閲覧しつつ、休憩できるスペースを確保する。

情報発信施設の規模については、駐車まず数を基に、「日本高速道路株式会社 設計要領」の休息所の標準規模を参考とする。本施設の道路利用者を対象とした駐車まずは約 110 台であり、標準面積は、140~170 m<sup>2</sup>となる。

ただし、この休憩所の構成としては、休憩、インフォメーション、飲食、救護などの多目的な要素を含めてのものであり、概ねこの数値を目安に施設計画を検討するものとする。

ここでは、他事例なども参考に、**120 m<sup>2</sup>の情報発信施設**を確保する。

表 3-8 休憩所の標準規模

駐車まず数	席数	標準的な面積 (m <sup>2</sup> )
300	80	250
250	60	210
200	60	210
150	40	170
100 台以下	30	140

出典：設計要領 第六集 建築施設編 (H27.10 東・中・西日本高速道路株式会社)

※標準的な休憩所の構成：休憩所、インフォメーション、救護室、事務室、茶湯接待室

#### (4) 地域振興施設の検討

地域振興施設については、「道の駅」施設（休憩施設、情報施設）に付帯させる施設であり、地域振興の核となるものであり、整備構想で掲げた導入機能と施設整備の関係は以下のように整理する。

##### ① 物販施設

物販施設の標準面積としては、「日本高速道路株式会社 設計要領」のハイウェイショップを標準規模を用いて検討する。

本施設の道路利用者を対象とした駐車ます数は、約 110 台であり、標準規模としては、160~170 m<sup>2</sup>である。

本計画では、産直市などの整備も念頭に大きい方の数値を採用に、**170 m<sup>2</sup>程度**を計画する。

表 3-9 サービスエリアのハイウェイショップの標準規模

駐車ます数	標準的な面積 (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 建築施設編  
(H27.10 東・中・西日本高速道路株式会社)

なお、中国地方の道の駅の実態としては、規模の大きな所もあるが、概ね 50~200 m<sup>2</sup>の所が多く、170 m<sup>2</sup>は平均に近い大きさである。

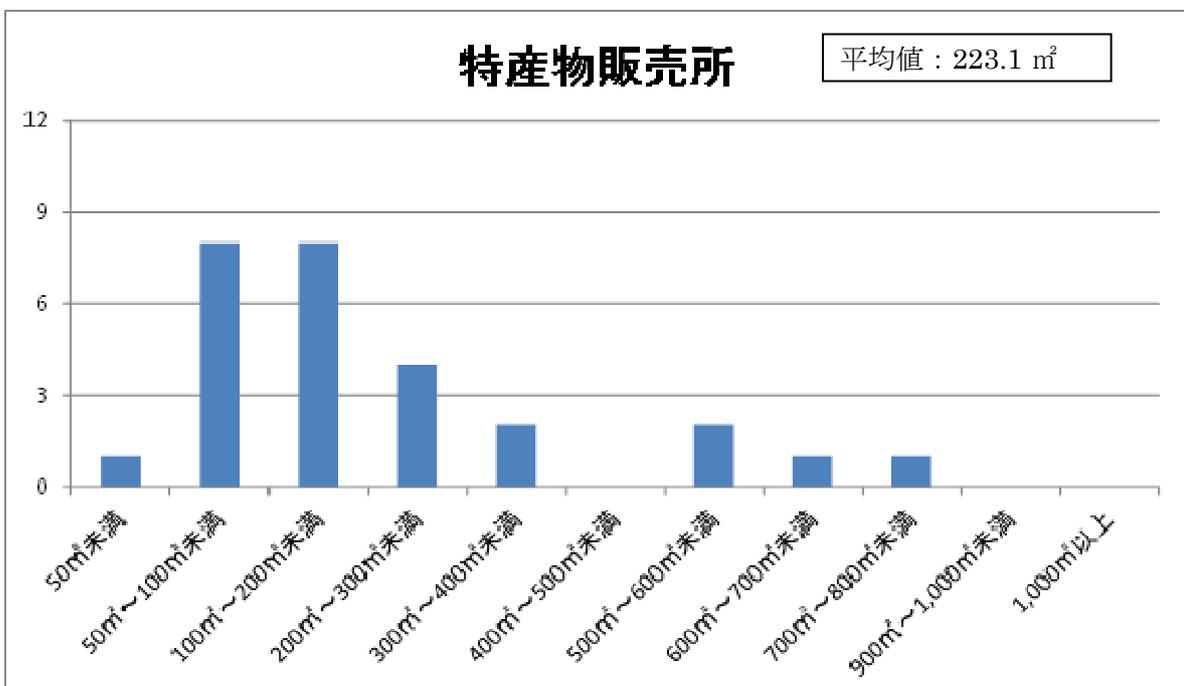


図 3-2 特産品販売所の規模 (中国地方の道の駅)

中国地域における「道の駅」の地域振興に果たす役割および防災拠点化活用調査  
(平成 25 年 3 月) より

② レストラン

「日本高速道路株式会社 設計要領」によるレストランの規模算出のフロー及び諸要素を用いて算出するとともに、他地域の整備状況を勘案し設定した。

具体的には、上記の設計要領による標準規模を算定したのち、休日ピーク時を想定しない程度の規模設定とし、フードコートも合わせて、約 300 m<sup>2</sup>を計画する。

なお、中国地方の道の駅の実態としては、規模の大きな所もあるが、概ね 100～200 m<sup>2</sup>の所が多く、平均値は 216.7 m<sup>2</sup>となっている。フードコートを除けば概ね平均的な規模であるといえる。

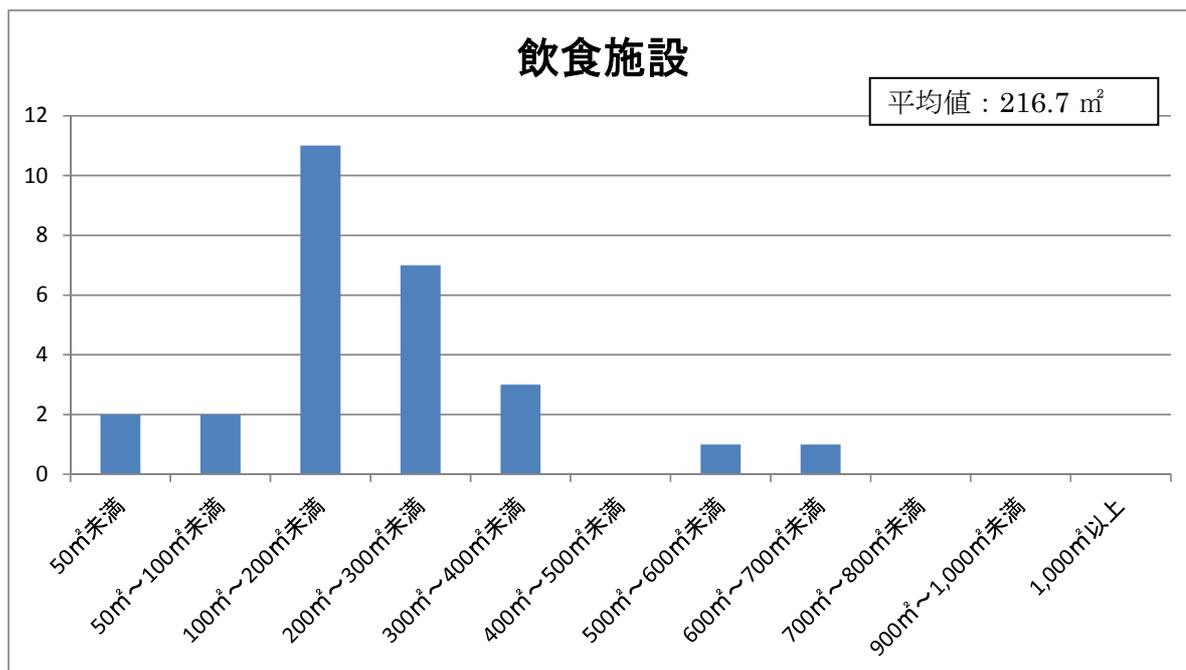


図 3-3 飲食施設の規模 (中国地方の道の駅)

中国地域における「道の駅」の地域振興に果たす役割および防災拠点化活用調査  
(平成 25 年 3 月) より

立寄人数はトイレの規模設定の検討より、以下の数値となっており、これにレストラン利用率を乗じ、時間あたりレストラン利用者は 181.8 人となる。

表 3-10

区分	立寄人数 (人/h)	レストラン 利用率	利用人数 (人)
小型車	475	0.3	142.5
バス	288	0.1	28.8
大型車	35	0.3	10.5
合計			181.8

レストラン回転率は、2.0人/hであり、客席数は以下の通り、約90席となる。

$$181.8/2.0=90.9 \text{ 席}$$

規模的には、

$$90.9 \times 1.6 \text{ (レストラン1人当り面積の係数)} = 145.44 \text{ m}^2 \text{ (食堂面積) で、}$$
$$\text{全体としては } 145.4 \times 3 \text{ (レストラン総面積の係数)} = 436 \text{ m}^2 \text{ 程度となる。}$$

しかし、レストランの規模は、その立地や性質などによってもことなる。本道の駅の場合、中国地方の道の駅の飲食施設の規模を参考に、設計要領により算定された数値の7割の規模を想定し、300m<sup>2</sup>程度を確保する。

客席数も7割の規模の**65席程度**をフードコートも含めて確保する。(利用状況に応じて、テラス席などで対応可能)

レストランとフードコートを合わせて、管理の一元化を図り、スペースの省力化を図っていく。

※この規模設定で想定されている構成

客室、厨房、食品倉庫、客用トイレ、事務室、従業員関係室など

従業員関係室の例(男女更衣室、仮眠室、休憩室、脱衣、浴室、トイレ等)

## 4. 施設配置計画

### 1) 敷地の現状

計画地は、山陰道の仁摩・石見銀山 IC の出入口となる仁摩邑南線の交差点の北側敷地である。敷地は、県道仁摩邑南線と潮川に挟まれたエリアで、台形状の形状となっている。

上底部分は約 80m で、下底部分（幅）は約 400m、奥行きは最も広い所で約 90m、両側の狭くなっている所で、30~40m 程度の幅になっている。

現状は田として利用されており、前面の道路や背後の河川堤防の高さより、約 1.5m 低くなっており、整備に当たっては盛土が必要な状況にある。

計画地全体は、世界遺産バッファゾーンに指定されているとともに、農振農用地区域に指定されており、整備に先立って農振除外及び農地転用などの手続きが必要となる。

また、付近の山陰道や県道の整備にあたって、いくつかの遺跡も発見されるなど、事前に埋蔵文化財の調査が必要である。

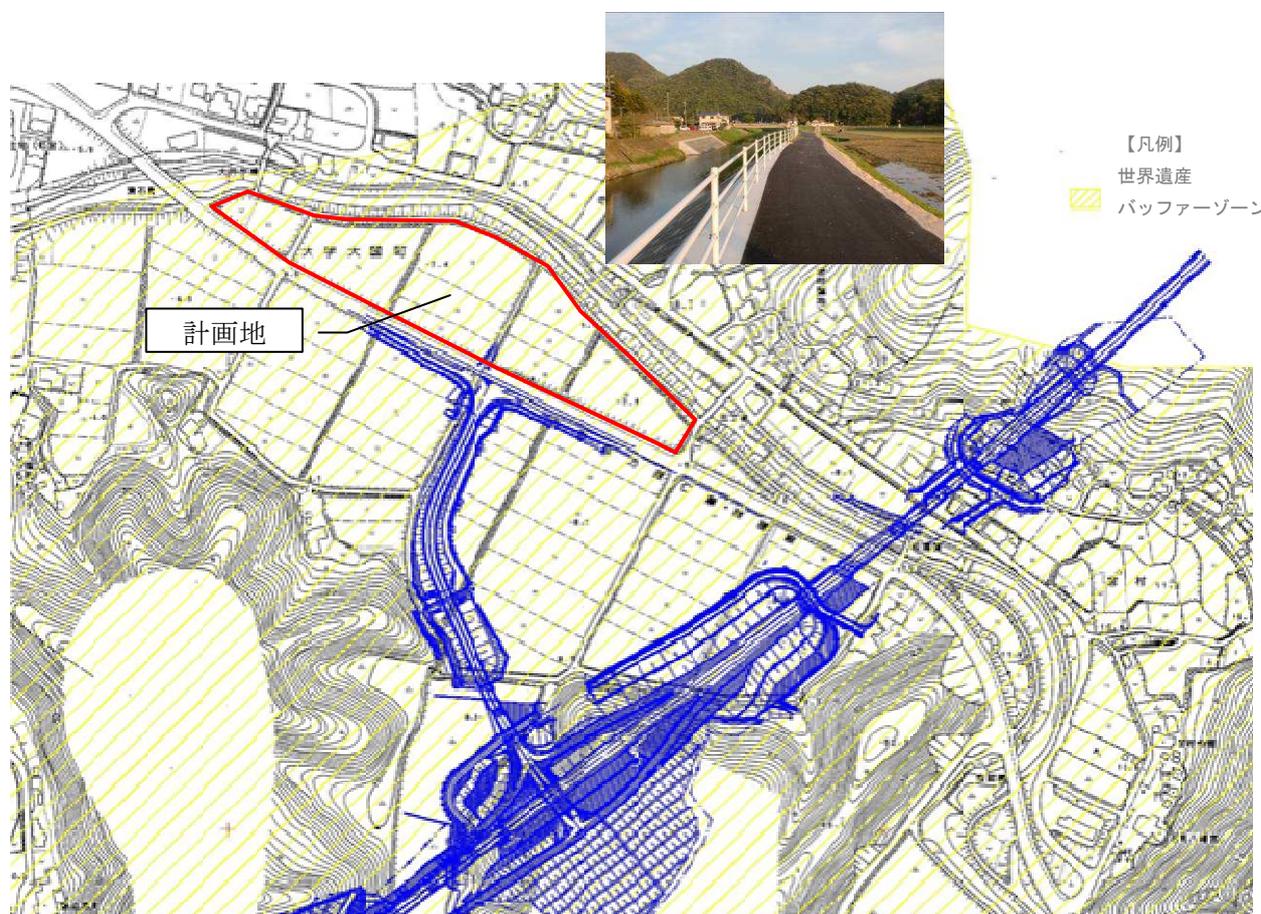


図 4-1 敷地現状図



図 4-2 現況写真

## 2) 施設配置動線計画の検討

本施設での基本的な施設配置として検討する要素を、導入機能の検討から以下のように整理する。

表 4-1 施設配置一覧表

施設名	規模・内容	施設配置の考え方
駐車場	道路利用者駐車場 小型車：88台 大型車：20台 身障者：2台 二輪車：4台 地域振興施設駐車場 小型車：27台 臨時駐車場 小型車：26台 大型車：6台	大型車と小型車は動線が交差しないように分離する。 駅舎Aと一体的な利用を勘案し、より奥行きが広い、進入路西側に小型車駐車場を配置し、それと一体的に域振興施設駐車場を設け、相互に利用できるようする。 大型車は東側に設け、観光シーズンは小型車駐車場として利用し、それに連続する位置に臨時駐車場（多目的広場）を配置する それぞれ、ピーク時には混雑が予想されることから、臨時出口を設ける。
バス停	1か所	バス停は、進入路付近の駅舎に近い位置に設ける。
トイレ	約120㎡	利用者から利用しやすい位置として、大型車と小型車駐車場の間に配置する。
コインランドリー等	約90㎡	車中泊者のサービス施設として計画 利用形態上、単独施設あるいはトイレと一体的施設として整備が望ましい。
駅舎A	約900㎡ 情報発信施設 観光案内施設 物販施設 飲食施設 (レストラン・フードコート)	道路利用者などを中心としたサービスを提供する施設として、情報発信、物販、飲食を中心とした振興施設 ICを降りてきて、ランドマークになるような位置に配置する。
駅舎B	約500㎡ レンタサイクル 多目的室(研修会や神楽体験等) 調理実習室(郷土料理教室、イベント時などの飲食提供など)	地域住民との交流を促進するための施設として整備 各種のイベントなどとの連携に配慮し、屋根付きイベント広場や芝生広場と一体的に整備する。敷地的に余裕のある西側に配置する。
屋根付きイベント広場	約220㎡ 神楽や踊りなどのイベント フリマ等の市民参加型イベント広場	上記施設と連動して、各種イベントなどを円滑に実施するための施設として整備
芝生広場	上記の各種イベント開催時に一体的に利用できる芝生広場	上記施設と一体的に整備する。
ガソリンスタンド	道路利用者の来訪のきっかけづくりとして、ガソリンスタンドを配置	民間出店を視野に入れて、西端あるいは東端に配置することを検討する。
緑の空間	道の駅全体を自然豊かでゆったりとした空間となるように、緑豊かな空間づくり	「緑の空間」整備することで「憩」を演出するとともに、隣接する健康公園などとの連携の起点とする。 将来的には、隣接する潮川を利用した親水空間の整備について、関係機関と共に検討する。

※ なお、駅舎前には、小規模の休憩広場を設け、臨時の飲食店舗の出店や休憩空間となるスペースを確保する。

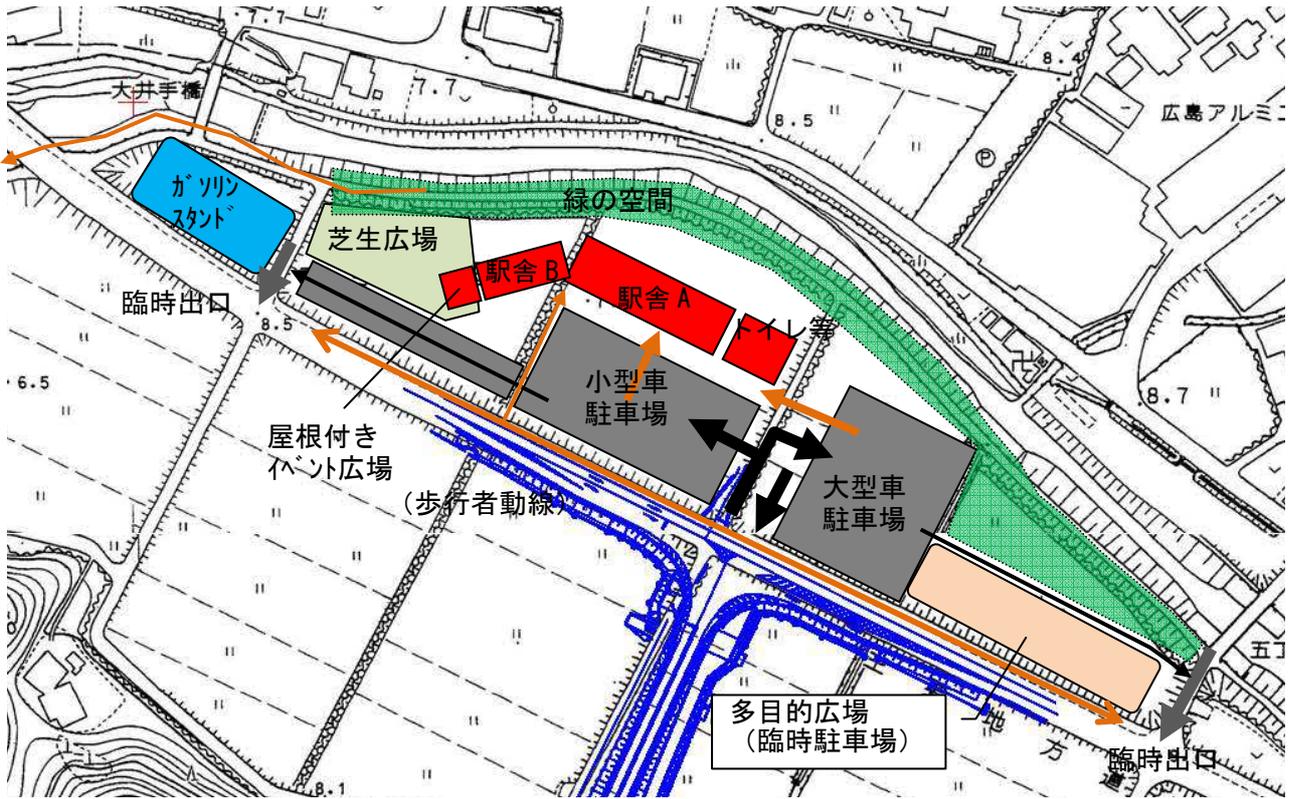


図 4-3 配置動線図 (A案)

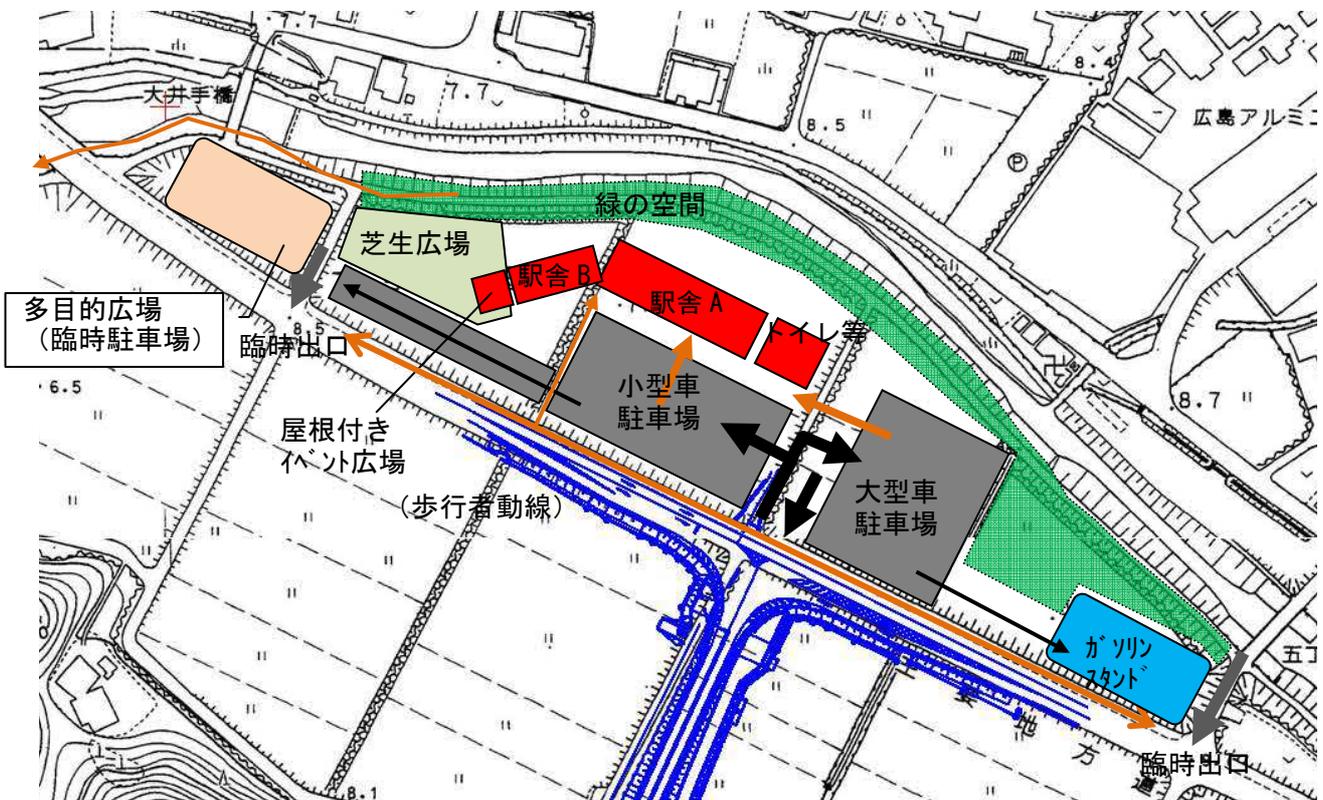


図 4-4 配置動線図 (B案)

### 3) 建築計画

※下図の間取りはあくまでも‘イメージ’である。  
今後、基本設計等を行う中で決定する。

#### ① 駅舎 A

- ・ 情報発信施設は、道路管理者の整備になり、トイレと一体的なエリア設定が可能なように、トイレに隣接した位置に配置する。また、24 時間対応施設であり、他のエリアと独立した出入口を設ける。
- ・ 観光案内所及び事務室は、情報発信施設との一体的な利用ができるように配置する。
- ・ ロビー空間に隣接して、軽食コーナーを設置し、このあたり一帯が地元食材や地域情報を得ながら、くつろげる空間として整備する。
- ・ それに隣接しては、特産品売り場を設け、来訪者が地元産品を購入できる場を設ける。
- ・ レストランは、営業時間をずらしての営業が可能なように、独立した出入りの確保を行うものとする。
- ・ 建物の空間性を高めるために、通り抜け通路を確保する。

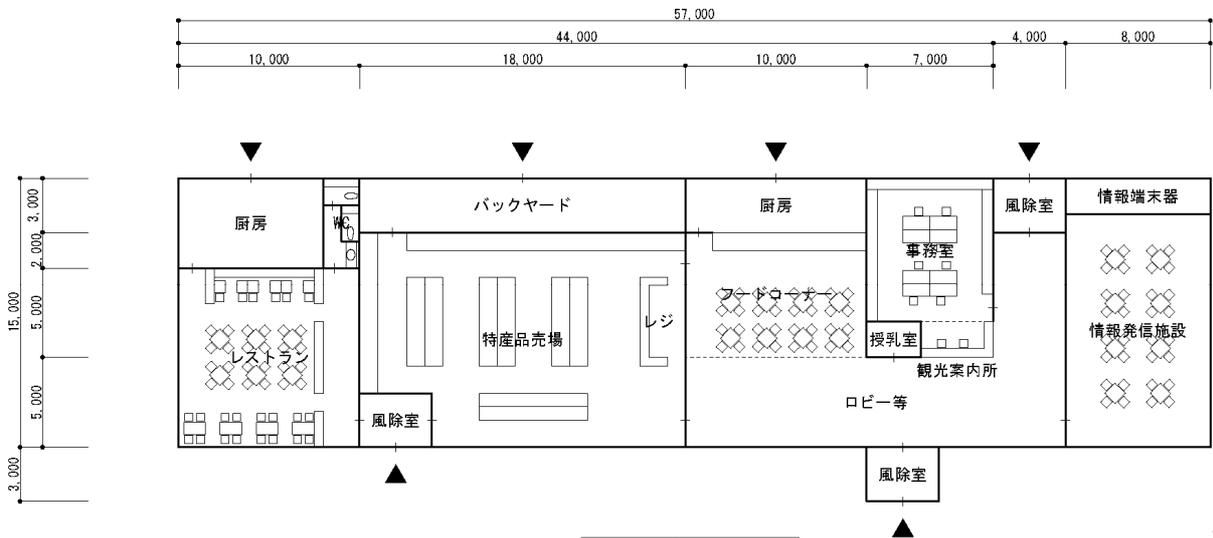
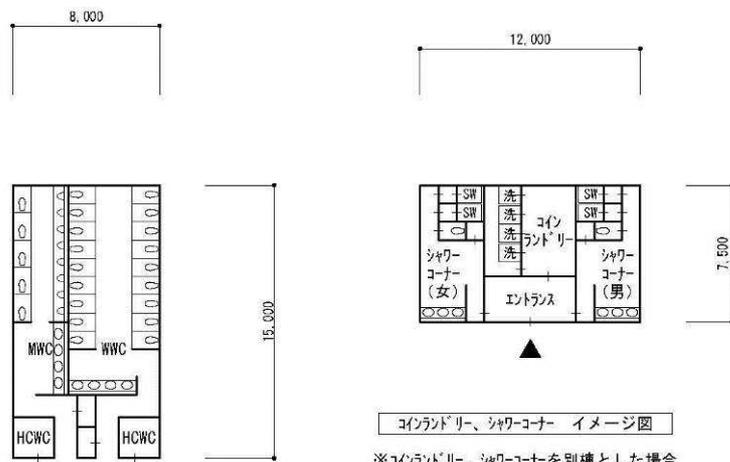


図 4-5 駅舎 (A 棟) イメージ図

駅舎 (A 棟) イメージ図

#### ② トイレ、コインランドリーなど

必要な設備の数をできるだけ、コンパクトに配置する。可能な範囲で車中泊利用者用のシャワー及びコインランドリー機能も一体的に整備する。



コインランドリー、シャワーコーナー イメージ図

※コインランドリー、シャワーコーナーを別棟とした場合

図 4-6 トイレ イメージ図

図 4-7 コインランドリー、シャワーコーナー イメージ図

### ③ 駅舎 B

- ・ 来訪者と市民との交流を促進する施設として、各種の会合や神樂をはじめとする地域の芸能や工芸などを体験できる場として、多目的室を設ける。
- ・ 多目的室は稼働間仕切りにより、小規模な会合にも対応できるようにする。

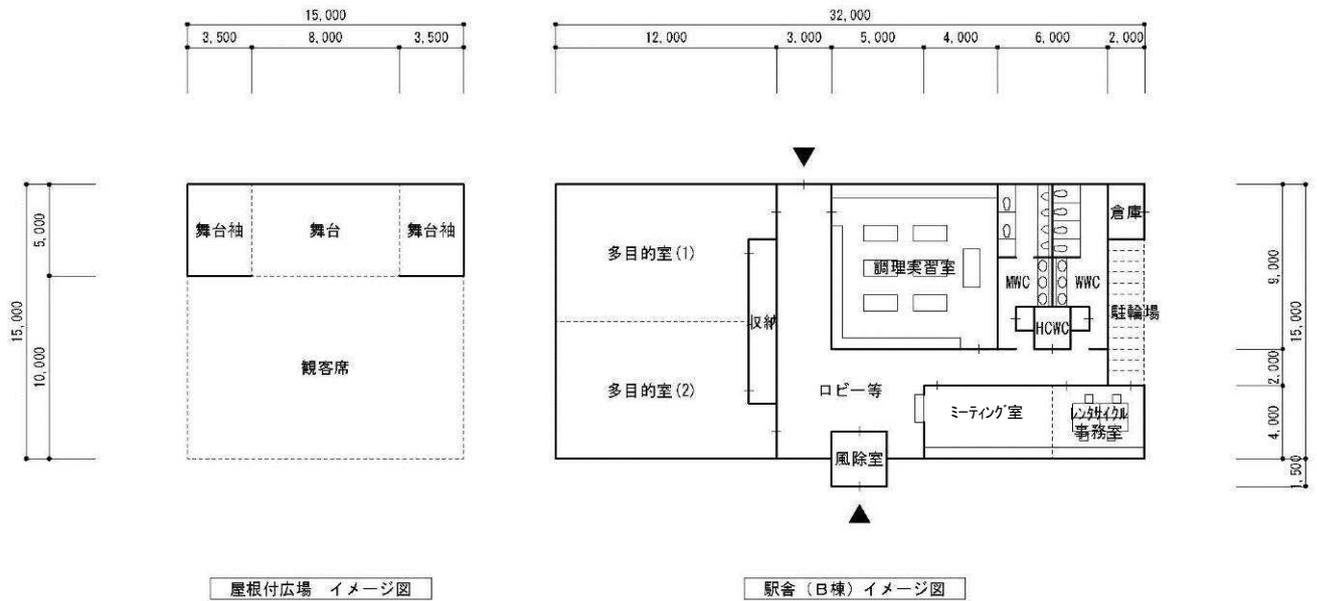


図 4-8 屋根付広場のイメージ図

図 4-9 駅舎 (B棟) のイメージ図

## 5. 管理運営計画

### 1) 管理運営形態の検討

#### (1) 管理運営手法

道の駅の整備主体は、地方自治体等でなければならない。そのため、管理運営手法は「市が直接管理する方法（公設公営）」、「市が施設を整備し、指定管理者制度のもと民間団体等が運営する方法（公設民営）」、「民間事業者が設計建設を行い、その施設を行政側に譲渡した後、その施設の運営、維持管理を行う（PFI）」などがある。

道の駅は、ひと・もの・情報が一元的に集まる仕組みを通して、地域振興はもとより、市全体の活性化を図るための拠点となる施設である。そのため、道の駅は公益事業と収益事業の両面を持つ施設であり、収益事業に関しては採算性を確保することがあることから、民間の活力を最大限に活かす管理体制としなければならない。一方で、PFI手法による実施については、従来の公共事業に比べ、1年程度余分に整備期間が必要となり、本件の場合は、スケジュール的に厳しい。

これらを踏まえ、本道の駅における管理運営手法は、「公設民営」とする。

#### (2) 管理運営に向けての配慮

道の駅は、休憩機能とともに、地域の情報発信や地域の産業振興（地域連携機能）等を担う施設であり、魅力や訴求力のある施設とするためには、施設整備だけでなくソフトの充実が不可欠である。そのため、既設の道の駅においても、官民協働による管理・運営が進められており、本道の駅においては次の点に配慮し、今後検討するものとする。

##### ○運営団体について

◇運営団体については、産業振興や地域活性化を重視するこの施設の性質を踏まえ、地元事業者等を中心とした新たな団体の設立や既存の商工団体、観光関連団体等が候補と考えられる。

◇今後、本道の駅のコンセプトを踏まえたうえで、その推進に適した団体を選定する。

##### ○指定管理料について

◇誰もがいつでも安心して利用できる道路休憩施設としての道の駅の設置目的に鑑み、採算部門での収益による採算性の確保を基本としつつ、24時間利用に供することが必要条件となるトイレ・駐車場などの（非採算部門）の維持管理については、行政が負担を行う必要がある。

##### ○提供する商品・サービス・ソフトの品質確保

◇道の駅を魅力的な施設とするためには、PRの充実とともに、商品・サービス、その提供方法等のソフトを充実することが必要であり、訴求力のある商品・サービスを提供するための「専門性」と「品質の確保」に留意した主体・方法を検討する。

##### ○市民の多様な参画を実現できる体制の構築

◇道の駅を地域に根ざした施設とするためには、市民の関わりが不可欠である。また、地域産業の振興においては、事業者の参加も必要である。そのため、市民が多様な形（組織や機会）で参画できる体制をつくるよう配慮する。

### (3) 人員体制の確保

#### ○駅長の人選

- ◇現在、多くの道の駅では、施設運営の現場における責任者として、‘駅長’を配置しており、その働きは、道の駅の魅力度を左右する重要な要素の一つと言われている。
- ◇このため、公募による手法を含めて、経営・商品流通・マーケティング等の専門的な実務経験を持つ優秀な人材が確保できるよう努める。また、準備段階において、駅長となる人の意見が反映されるような仕組みとする。
- ◇なお、攻めの運営ができるような体制としていくため、外部へのセールスやプロデューサーとしての役割を担う人材についても、あわせて検討する。

#### ○スタッフの募集・研修

- ◇接客の良さは、施設運営において重要な要素である。特に、道の駅は、農水産物等の販売業務のほか、当市にお客様を迎え入れる歓迎ゲートとしての役割を担うことから、「おおだ」の良さを伝えられる、「おもてなし」の接客は不可欠である。
- ◇スタッフについては、正社員とパート・アルバイトの雇用が想定されるが、地域の雇用の場となるよう広く募集を行うとともに、上記を踏まえ、オープンまでに十分な研修が行われるよう配慮する。

#### ○詳細計画（運営計画）の立案

- ◇道の駅には、多様な機能・施設が含まれることから、販売や飲食、施設管理などの部門ごとに、詳細な運営計画の立案を行う必要があるため、運営団体の決定後は、市と駅長（候補者）、指定管理者（予定者）との連携・役割分担のもとで進めるものとする。

### (4) その他留意事項

#### ○財源について

- ◇財源の確保にあたっては、各種補助金や有利な起債の活用に努める。
- ◇道路管理者（国または県）との「一体型」道の駅として整備を進める場合は、駐車場、トイレ等は、道路管理者が直接行う事業として実施することになる。

#### ○持続的に発展する道の駅づくり

- ◇道の駅は、オープン後も継続的に施設の魅力維持・向上・発展が求められる。
- ◇そのため、オープン後も引き続き、品質の確保、PRの充実といった商品やサービスなどのソフト面の充実とともに、道の駅に対する利用者・地域ニーズを把握するための仕組みづくりについて検討を進め、リピーターの確保とともに、交流人口の増加を図っていく。

## 6. 事業計画

### 1) 事業費の概算

#### (1) 事業費

道の駅整備に関わる事業費（ハード事業）は、下表に示すとおり、来年度以降 15～17 億円程度が必要になるものと想定する。

表6-1 事業費の概算

No.	項目	内容	金額（百万円）
1	測量調査・設計、用地取得	測量・地質調査、基本設計、実施設計、埋蔵文化財調査、用地取得等	170
2	工事	造成工事、建築工事、外構工事	1,300～1,500
3	備品等整備	什器、情報発信機器等	30
	計		1,500～1,700

※ここに示す事業費は、現時点での概算であり、今後、事業内容の精査や、関係機関との協議を踏まえ、基本設計等を行う中で決定していく。

※この事業費には、「一体型」整備の場合の、道路管理者の負担分を含む。

#### 【「道の駅」の整備手法について】

道の駅整備にあたっては、その整備主体の違いから「一体型」「単独型」がある。

本道の駅においては、道路管理者（国または県）との連携や財政面を考慮し、道路管理者と大田市が共同で設置する「一体型」での整備を目指す。

その場合、休憩施設・トイレ・情報発信施設・駐車場については、道路管理者が整備を行うことになる。

#### 整備主体と整備内容



## 2) 収支シミュレーション

### (1) 利用者の想定

#### ① 利用者数の想定

収支のシミュレーションにあたっては、利用者数の想定が必要となる。

そこで、島根県内の道の駅のうち、利用者数の公表されている9施設の実績をもとに、次のとおり想定した。

実績による年間立寄率(平均年間利用者数/平均交通量 12h)  $186,464 \text{ 人} / 5,583 \text{ 台} = 33.398$   
 $11,836 \text{ 台 (本道の駅の計画交通量)} \times 33.398 = 395,298 \text{ 人}$   
 よって、**年間利用者数は約 40 万人** と想定する。

表 6-2 平成 26 年 島根県内の道の駅の利用者数

施設名	所在地	利用者数	交通量 (H22 センサス)	備考
おろちの里	雲南市	53,160 人	3,017 台	国道 314 号
酒蔵奥出雲交流館	奥出雲町	112,700 人	1,223 台	国道 432 号
おろちループ	奥出雲町	133,842 人	1,107 台	国道 314 号
赤来高原	飯南町	38,068 人	3,630 台	国道 54 号
キララ多伎	出雲市	489,657 人	13,244 台	国道 9 号
湯の川	出雲市	467,143 人	10,671 台	国道 9 号
ゆうひパーク三隅	浜田市	119,828 人	11,108 台	国道 9 号
なごみの里	津和野町	201,240 人	1,349 台	県道萩津和野線
むいかいち温泉	吉賀町	62,536 人	4,899 台	県道六日市錦線
平均		186,464 人	5,583 台	

※たたらば壱番地の観光入込客数(415,249人)は公表されているが、交通量(H22 センサス)の数値ないため、上表には掲載していない。

出典：平成 26 年島根県観光動態調査(島根県観光振興課)

平成 22 年交通センサス(国土交通省 HP)

#### ② 利用者の内訳

中国地方の道の駅を対象とした過去の調査(表 6-3)によれば、利用者の 35%が地元という結果が出ている。ただし、この調査での「地元」の定義は、半径 30km 以内とされており、一般的な行政区域で区分される地元の割合は、さらに低くなる。

また、別の調査(図 6-2)では、島根県内の道の駅においても、利用者の 8~9 割は地元自治体の区域外から来訪しているとの例もある。

これらの調査結果や本道の駅のコセプト・立地条件を踏まえれば、地元でない利用者が多くを占めると予想される。したがって、山陰道の利用者や観光客をターゲットとした販売戦略等を重点的に進めることが、利用者数や商品の売上の確保につながると考えられる。

表 6-3 地元利用率

(単位：%)

	構成比
地元(半径30km以内)	35.3
県内(半径30km超)	30.1
県外	34.6
合計	100.0

65.4%

出典：中国地域における「道の駅」の地域振興に果たす役割および防災拠点化活用調査 H25.3

(注) 回答のあった 31 駅の単純平均  
(資料) 事業者向けアンケート調査より作成

図 6-1 計画地の利用圏域

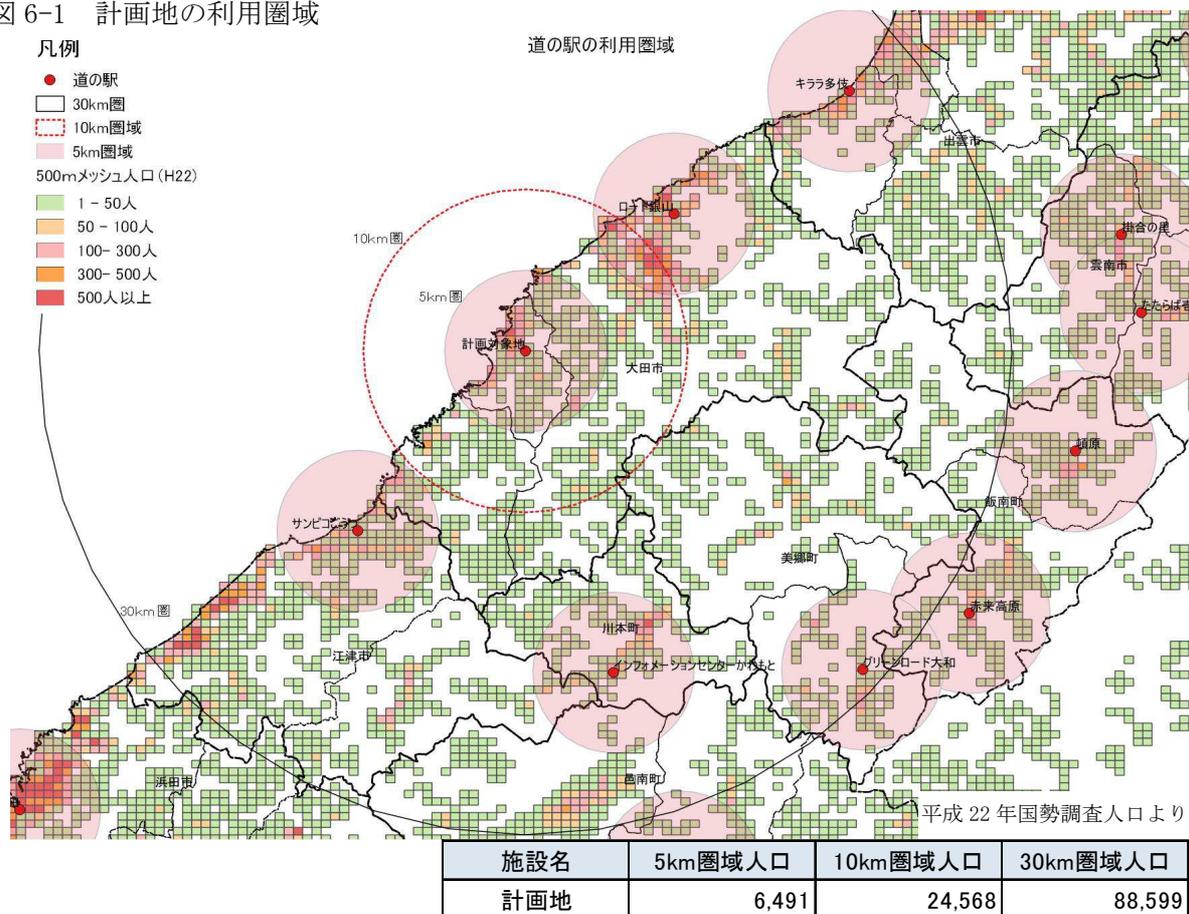
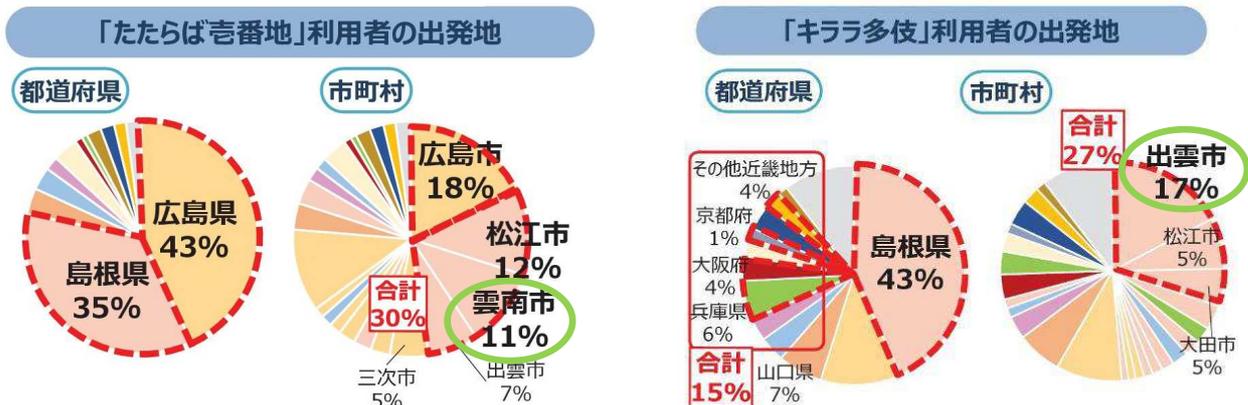


図 6-2 道の駅利用者の出発地の割合



出典：平成 27 年 3 月松江国道事務所報道提供資料より

## (2) 収支シミュレーション

年間利用者数を 40 万人と想定し、年間の収支について、次のとおりシミュレーションする。中国地方の道の駅調査（平成 25 年 3 月「地域振興に果たす役割および防災拠点化活用調査」）や類似施設の状況などから、年間 230,000 千円程度の収支を見込むものとする。

**※今後、運営団体の選定等を踏まえながら、精査していく。**

表 6-4 収支シミュレーション

### 収 入

大分類項目	内 訳	金額(百万円)	備考
物販コーナー	客単価1,000円×400,000人×0.4（438人/日）	160	
レストラン・フードコート	客単価 800円×400,000人×0.2（219人/日）	64	
その他収益	自動販売機、屋外出店料、レンタサイクル等	2	
指定管理料	施設管理(トイレ、情報発信、駐車場)	6	浄化槽含む
	※運営形態により、テナント料発生の場合あり		
計		232	

### 支 出

大分類項目	内 訳	金額(百万円)	備考
売上原価		140	
売上原価内訳	物販施設	115	
	レストラン等	24	
	自販機等	1	
販売費、一般管理費	人件費、事務費、管理費	92	
人件費	現場に配置される職員等の経費	48	
事業費	光熱水費、委託費、事務費(消耗品、備品、役務費等)	39	
一般管理費	交際費、租税公課、減価償却費、諸会費、雑費	5	
計		232	

### 3) 事業スケジュール

本事業は、山陰道の全線開通時の開業を目途に取り組むものとする。

そのためには、平成 28 年度には、測量調査を行うとともに、建築基本設計や造成設計等を行うとともに、工事に向け法的な手続きを進めていかなければならない。合わせて地権者のご理解を得ながら用地の取得を進めていく。

また、こうしたハード整備の取組みと並行して、管理計画の立案や指定管理者の選定に向けた取組み、商品供給体制の構築など、ソフト事業の取組みを行う。

図 6-3 道の駅整備フロー

( ) 現時点で想定する年数

