

遊佐パーキングエリアタウン（新道の駅）

整備計画



令和4年12月

遊佐町

< 目 次 >

1. 計画策定の経緯・目的	1
2. 道の駅制度の概要	2
(1) 道の駅とは	2
(2) 道の駅制度のコンセプト	3
3. 整備の目的とコンセプト	4
(1) 整備の目的	4
(2) 道の駅整備に関する基本方針	5
(3) 遊佐パーキングエリアタウンのコンセプト	7
(4) 新道の駅の整備方針	8
4. 基本的な施設機能	10
(1) 地域振興施設	11
(2) 道路休憩施設	14
(3) 情報発信施設・地方創生加速化拠点施設	16
(4) 防災拠点施設	18
5. 施設規模の算定	22
5-1. 駐車場施設規模	22
(1) 駐車マス数の算定方法	22
(2) 駐車マス数算定結果①	23
(3) 駐車マス数の算定方法（小型車駐車マスについて）	24
(4) 駐車マス数算定結果（小型車駐車マス数見直し）	25
(5) 必要駐車マス数のまとめ	28
5-2. 道の駅施設規模の算定	30
(1) 地域振興施設	30
(2) 道路休憩施設	31
(3) 情報発信施設・地方創生加速化拠点施設	31
(4) 防災拠点施設	32
6. 道の駅整備事業の実施場所	38
(1) 建設場所の選定	39
7. ゾーニング計画	41
(1) 敷地内ゾーニング計画	41
(2) 施設内ゾーニング計画	42
8. 概算事業費・概算維持管理費について	45
9. 期待する経済波及効果の試算	47
10. 今後の検討課題の整理	49
(1) 事業手法の選定	49
(2) 事業スキームの案	50
(3) 事業スケジュールの検討	53
(4) 今後の進め方	54

1. 計画策定の経緯・目的

遊佐町（以下、本町）では現在、日本海沿岸東北自動車道「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、無料の高速道路へ休憩施設を整備する必要性を提唱し、現道の駅「鳥海」の移転を柱とする「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28年3月には基本計画を策定し、これまで儲かる道の駅勉強会を開催するなど、新しい道の駅の在り方について官民一体で議論を重ねてきたところであります。

令和3年6月には遊佐パーキングエリアタウン計画推進委員会を設置し、整備の目的やコンセプト、基本的な施設機能、施設規模、事業手法、今後の進め方などについて、調査検討を重ねてきました。そして、令和4年7月には推進委員会としての意見を取りまとめた意見書が町に提出されました。

本整備計画は、基本計画や推進委員会意見書を踏まえ、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. 道の駅制度の概要

(1) 道の駅とは

長距離ドライブが増え、女性や高齢者のドライバーが増加するなかで、道路交通の円滑な「ながれ」を支えるため、一般道路にも安心して自由に立ち寄れ、利用できる快適な休憩のための「たまり」空間が求められています。

また、人々の価値観の多様化により、個性的でおもしろい空間が望まれており、これら休憩施設では、沿道地域の文化、歴史、名所、特産物などの情報を活用し、多様で個性豊かなサービスを提供することが出来ます。

さらに、これらの休憩施設が個性豊かなにぎわいのある空間となることにより、地域の核が形成され、活力ある地域づくりや、道を介した地域連携が促進されるなどの効果も期待されます。

こうしたことを背景として、道路利用者のための「休憩機能」、道路利用者や地域の方々のための「情報発信機能」、そして「道の駅」をきっかけに町と町とが手を結び活力ある地域づくりを共に行うための「地域連携機能」の3つの機能を併せ持つ休憩施設「道の駅」が誕生しました。

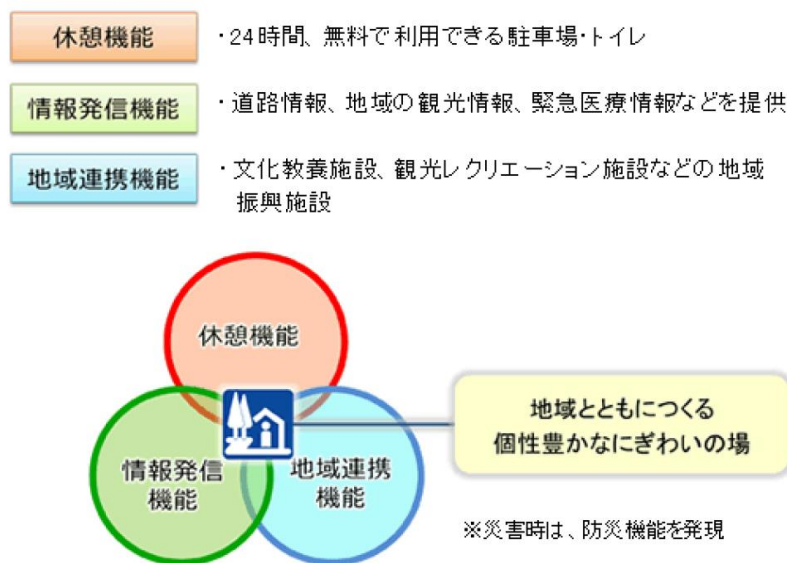


図 道の駅の基本コンセプト

出典：国土交通省 HP (<http://www.milt.go.jp>)

道の駅は令和4年2月の第56回登録で、全国に1,194駅設置されています。本町に設置されている道の駅鳥海「ふらっと」は、1997年4月11日の第12回登録であり、開業から25年経過しており、施設の老朽化が進行し、沢山のお客様に恵まれている一方、施設が手狭であるという問題に直面しています。

本事業は、日本海沿岸東北自動車道延伸に伴う交通の流れの変化に対応した、新たな道の駅として、道の駅鳥海「ふらっと」を移転・再整備する事業となります。

(2) 道の駅制度のコンセプト

「道の駅」は制度創設から約 30 年が経過しようとしています。国土交通省では、道の駅のステージを第 1 ステージから第 3 ステージに位置付けており、現在は第 3 ステージにあるとしています。

本事業は、「道の駅」第 3 ステージのコンセプト「地方創生・観光を加速する拠点」を踏まえ、日本海沿岸東北自動車道の道路管理者と協議・連携しながら進めることとします。



図 道の駅の制度創設から第 3 ステージまで

出典：国土交通省 第 6 回 「道の駅」第 3 ステージ推進委員会 配付資料

3. 整備の目的とコンセプト

(1) 整備の目的

本町は平成 22 年に過疎地域に指定されており、国勢調査による総人口は、平成 22 年度の 15,480 人に対し、平成 27 年度には 14,207 人、高齢化率は 33.0%から 37.2%に増加、年少人口は 10.8%から 9.9%に減少しています。令和 3 年 11 月 30 日に公表された令和 2 年度国勢調査の結果によると人口が 13,032 人であり、本町の過疎化に歯止めがかかっていない状況にあり、地域産業の衰退といった問題を引き起こしています。

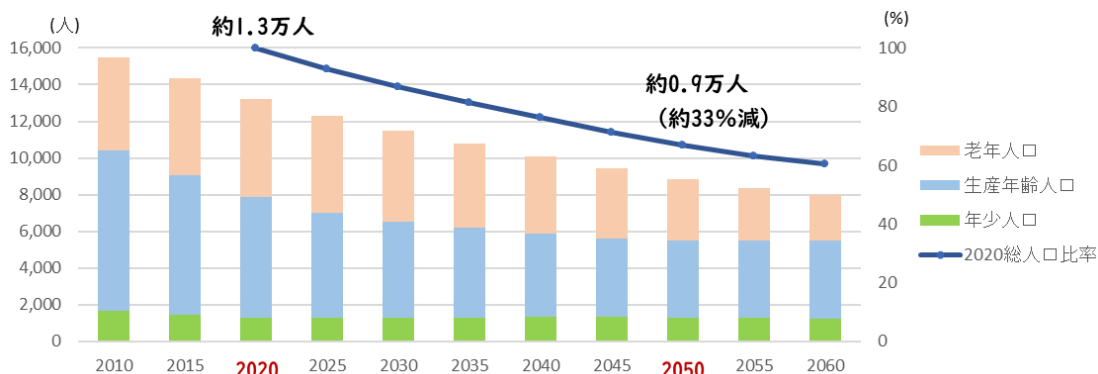


図 遊佐町の将来人口推計に基づく将来人口の目標（資料：遊佐町総合戦略）

■ 過疎化の主な要因として考えられるもの

- ①農業・水産業等一次産業従事者を中心とした町内居住者の所得水準の低下(担い手不足)
- ②農業・水産業等地域産業の低迷による就業機会の減少(機会損失)
- ③就農者の高齢化、耕作放棄地の増加(活力の衰退)
- ④若者へのチャンスが少ない、憧れる場所が少ない

そのような中、本町の令和元年度の観光入込客数は延べ 322 万人（令和元年度山形県観光者数調査より）となり、首都圏・仙台都市圏等の大都市圏から「行きにくい」場所にあるにもかかわらず、山形県内で 5 番目に多い入込客数となっております。この観光入込客数に大きく貢献しているのが、国道 7 号沿いにある道の駅「鳥海」（以下「現道の駅」という。）であり、入込客数の約 7 割に当たる 200 万人以上が、毎年全国各地から訪れております。

地元農家が生産した四季折々の農産物を提供する直売所「ひまわりの会」や、県漁協女性部が運営する鮮魚直売所「元気な浜店」等があり、生産者の生産意欲の向上や、多くの雇用創出にも繋がっています。

また、平成 26 年 10 月には、新鮮な地場野菜やその加工食品、地魚等の浜焼きや惣菜類の販売等を通じて、地元農家生産者と道の駅来客者との交流を図る取り組みなど地域振興への貢献度が高く評価され、第一回東北道の駅好事例大賞を受賞しております。

新たな道の駅ではこうした実績と経験を引継ぎ、**本町の魅力をさらに高め、周知し、より一層の交流を加速させ、次世代に元気な本町を繋いでいくことを目的**に事業を進めます。

(2) 道の駅整備に関する基本方針

町内関係者及び酒田エリア内の事業者の方々にヒアリングを実施しました。そこで得られた内容を踏まえ、本事業の基本的な考え方を次のとおり整理しました。

① 遊佐町の魅力・遊佐町らしさの源泉

【自然・景観】

- ・鳥海山 深田久弥の一節「山容蒼麗な鳥海山が間近に迫り、訪れた人誰もがハッと息を飲むほど美しく、迫力が感じられる場所」 水田があり、里山があり、その奥に鳥海山があるという構成が県内では唯一の場所、田園風景、生態系（照葉樹林の北限地などの特徴）
- ・鳥海国定公園に指定されている日本海の海岸線、ジオパーク、二ノ滝や高瀬峡、丸池様
- ・滾々と湧き出る水

【食資源】

- ・縄文時代より続く四季折々豊かな食資源
- ・水。水は無料（タダ）という時代は終わり、鳥海山の天然水は十分資源となりうる。
- ・遊佐米、日本酒、「日本海側の野菜の味は濃い」と言われる様々な農産物（メロン・スイカ・パプリカ・長芋・ゴボウ・かぼちゃ等）。
- ・海産物。吹浦漁港漁獲高トップは、たら(19t)、はたはた(19t)、牡蠣(14t)、さけ(11t)(※R3年漁業年報より)。新ブランド・おぼこ鱈、養殖サクラマス・鳥海アワビ、マグロ、のどぐろ、アマダイ、トラフグ等
- ・遊佐ウイスキーが R4 年より販売開始。

【アウトドア・文化】

- ・日本海と鳥海山が織りなすアウトドアイベント（ex.鳥海ブルーライン登山マラソン大会、奥の細道鳥海ツーデーマーチ、鳥海山 SEA TO SUMMIT 等）
- ・ジャパンエコトラックの一拠点となり得るアウトドアフィールド
- ・自転車(E バイク)で走り回れるほど平坦な地形と、一気に 2,000m の高低差を駆け登る鳥海の立上り
- ・厳しい気象条件、冬季の暴風雪、だしかぜ(東風)
- ・文化財の宝庫（ex.小山崎遺跡、旧青山家住宅、遊佐の小正月行事（アマハゲ）、杉沢比山等）

【人】

- ・出口調査でも道の駅で働く方々への好印象を抱く方の割合が高い。
- ・子育て世代・若者（ex.少年議会、コミュニティ・スクール 等）
- ・兄弟町（宮城県大崎市）、友好都市（東京都豊島区）、姉妹都市（ハンガリー・ソルノク市）、地域農業と日本の食料を守り、持続可能な社会と地域を発展させる共同宣言（生活クラブ生協及び J A 庄内みどり）

② 新たな道の駅に関する基本的な考え方(ポリシー)

「メインターゲットはマイカー利用者とする」

- ・日本海側は古来より長距離の往来が多い街道であり、国道7号は秋田県への流入出が最も多い場所。旅行スタイルはマイカーによるファミリー旅行にシフトしており今以上に交流人口が増加することが期待される。(日沿道の R12 年将来交通量推計 10,100~10,700 台/日)

「商圈は超広域にみる」

- ・マイクロツーリズム圏内である山形・秋田をはじめ、東北全体+新潟県側からの広域から観光客が来やすくなる。(現道の駅の出口調査では、山形県内・秋田県内の来訪者が約7割占める)

「ふらっと立寄る安心・安全のポイントとなるようにする」

- ・日沿道区間内でもトイレがある場所が限られているため、トイレ休憩に丁度良い場所としての需要が高いことが期待される。(出口調査でも「あったから寄った」方が6割)

「マイナスから0、0からプラスへ導くことで遊佐町の風景を守る」

- ・本町の魅力は、山があって田畑が広がる素晴らしい景色であり、その景色を戦略的に守る・維持するために道の駅という装置を活用する。
- ・地域の維持・発展に寄与するよう、農産物・海産物・加工品など本町の魅力を知ってもらい、積極的に消費してもらうことで、地域産業に従事する方々の所得向上・後継者の育成などに繋げたい。

「目的地となる場所、プラスから更なるプラス領域へ」

- ・本町の道の駅は目的地として認知されており、多くの方にリピート訪問されている。こうした強みを引き継ぎつつ、来ていただいた方に遊佐町や環鳥海エリア(ジオなど)の良さ・魅力をしっかりと発信し、もっと知ってもらい、道の駅から町の中に人の流れを誘引していく仕組みを講じることで交流を活発にしていく。

「危機感を持った世代交代の機会として活用」

- ・PAT 周辺への一極集中ではなく、町全体が活性化するシカケを講じることで、観光に限らず、教育や就農・ビジネスなど様々な交流が活性化することを期待する。そのためには、規制の枠や概念に囚われない、新しい発想を取り入れたい。

「災害への備えの構築と、再生可能エネルギーの積極的活用」

- ・火山噴火、河川氾濫、地吹雪による孤立など想定される様々な災害に備えた施設を道の駅に導入し、地域の防災拠点としての機能を高める。
- ・本町の豊かな自然環境を最大限享受するため、風力、太陽光等、再生可能エネルギーを積極的に活用し、RE100 の道の駅など環境対応最先端の施設整備を目指す。災害発生時・無停電時でもライフラインとしての電力が利用でき、様々な災害対応の拠点として機能することを目指す。

(3) 遊佐パーキングエリアタウンのコンセプト

新しい道の駅の整備にあたって、本町ではそのテーマ・コンセプトについて以下のとおりイメージを整理しました。

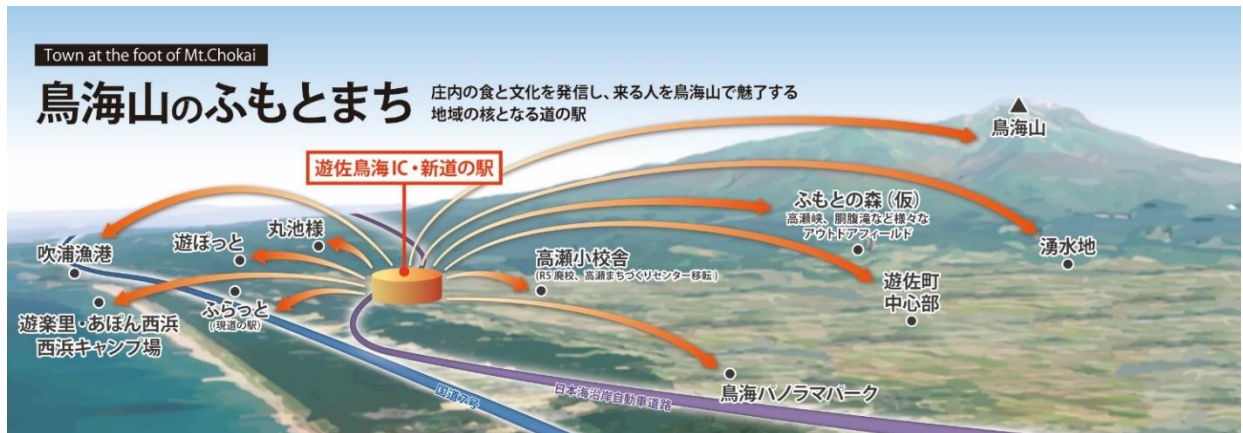


図 遊佐パーキングエリアタウンのコンセプトイメージ

○日沿道とのアクセス利便性を最大限に活用します。

⇒日沿道とのアクセスポイントに位置することを最大限に活用し、産業振興やエネルギー、広域防災機能等を併せ持つ施設を整備し、地域の発展に寄与します。

○道の駅＝“まち”として、小さな賑わいがたくさん集まることで大きな賑わいを形成するような場を目指します。

⇒整備する施設機能について、直営のほか、テナント入居の枠も設けます。

⇒様々な事業主体が関係しあうことで、ひとつの大きな賑わいを創ることを目指します。

○道の駅はひとつの拠点であり、周辺の賑わいスポットも包括してひとつの道の駅というような視点で考え、機能分散も含め、同じようなシステムで使えるものは活用することで、一体感のある地域おこしを目指します。

⇒町内の様々な資源・場所と、役割分担をすることを念頭に道の駅の機能を検討します。

⇒道の駅で完結せず、町内の各スポットに案内・誘導するための効果的な仕組みの構築を図ります。

○地域全体(ALL 遊佐+環鳥海)で、新道の駅への期待に応える場所と仕組みを創っていきます。

⇒生産者、加工事業者、建設事業者、次世代の子(少年議会等)、観光事業者など、町内の様々な方との連携した取り組みの誘発を図ります。

⇒鳥海山・飛鳥ジオパークを活かした取り組みなど、本町だけで完結せず、環鳥海自治体とも連携したコンテンツの充実を図ります。

なお、本町では、特産品の開発支援や、様々なフィールド(公有地・施設等)の民活検討、地域産業従事者後継者不足の解消に向けた取り組みなど、公民が連携した道の駅活性化に資する支援の検討を進めていきます。

(4) 新道の駅の整備方針

新しい道の駅の整備方針について、以下のとおり5点整理しました。

①鳥海山のある風景・日常を感じられる道の駅を整備します。

- ・季節によって様々な表情を見せる、少し恥ずかしがり屋の鳥海山を様々な角度から見る事が出来る多様な眺望空間を確保します。
- ・鳥海山の山体だけではなく、裾野に広がる里山や四季折々の田園風景も含めて本町の宝であり、その素晴らしい眺めを楽しめる視点場・滞留場所を確保します。

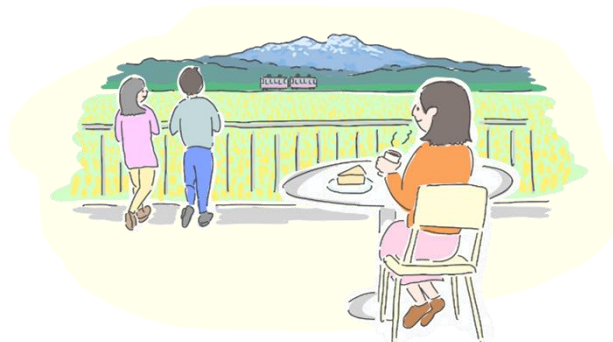


図 遊佐町の日常を感じられる場所のイメージ

②ジオ・アウトドアフィールドへの出発基地となる道の駅を整備します。

- ・ジオ・アウトドアという切り口で、道の駅に来た人をおもてなしし、準備を手伝い、元気に送り出す拠点となるような道の駅を目指します。(ジオ・登山・アウトドアに関する情報拠点)
- ・コネクターハブ型(観光情報の中心(ハブ)と、観光スポットを橋渡し(コネクト)する役割)の道の駅を目指します。
- ・道の駅から、ふらっと町内を散策したくなるようなお得情報を発信するとともに、マイカーに限らない、多様な移動手段に対応した道の駅を目指します。



図 アウトドア活動の起点のイメージ

③豊かな食資源を、様々な演出で楽しめる道の駅を整備します。

- ・鳥海山のふもとで生産される様々な農産物・海産物とその加工品、加えて県内の果物など山形県らしい農産物を“気軽に”買うことができる、地元の方も来やすい産直とします。
- ・ALL 遊佐+環鳥海+庄内・酒田エリアの商品が集まる物産とします。
- ・雑然としつつ賑やかで活気のある飲食空間と、景色を楽しみながら気ままに味わえる半屋外空間、景色料理を楽しむ付加価値の高い上質空間を確保します。
- ・町内の事業者も参画できるよう受け皿としてテナントスペースを確保します。



図 四季折々の新鮮な食材を楽しむイメージ

④Society5.0 最先端道の駅を整備します。

- ・例えば、生鮮物の販売状況などをリアルタイムで見ることができ、それを見ながら生産者は自発的に収穫・出荷することを促すような仕組みを構築します。
- ・例えば、ヘルステックの活用による町内散策の促進(ポイント発行)など、新たな発想の受け皿となる仕組みを構築します。
- ・WEB・SNS等を活用した、様々な映像・写真を活用したPRの仕組みを構築します。



図 ITテックを使いこなす農家のイメージ

⑤再生可能エネルギーを活用した、防災拠点となる道の駅を整備します。

- ・救援物資・部隊が展開できる広い駐車場、広場、ヘリポート、情報発信設備等、災害時における復旧の活動拠点として必要な機能・設備を構築します。
- ・再生可能エネルギー・水素など、将来を見据えたエネルギーステーションを構築します。
- ・「防災道の駅」、「防災拠点自動車駐車場」等の道路管理者と連携した制度の活用を検討し、防災機能の強化を目指します。



図 防災拠点のイメージ

4. 基本的な施設機能

整備方針を踏まえ、本施設の基本的な施設機能を以下のとおりとします。これ以外に支援機能として、事務室・休憩室、バックヤード・食糧庫・倉庫、ゴミ収集所等を適切に確保します。

なお、今後、事業者の選定を踏まえて、施設機能案の更新を図り最終決定します。

表 基本的な施設機能

	施設機能
地域振興施設	①農産物直売所・特産品販売所
	②外構・イベント広場
	③フードコート
	④地産地消レストラン（ゆっくり食事ができる空間）
道路休憩施設	①24時間トイレ・子育て支援スペース
	②道路利用者休憩施設/道路情報コーナー
情報発信施設・地方創生加速化拠点施設	①観光案内所×ツアーデスク・レンタサイクル
	②鳥海山・飛鳥ジオパークを活用した物販
	③会議室
	④多目的広場
防災拠点施設	①会議室/道路利用者休憩施設/道路情報コーナー
	②駐車場・緑地（広域的な災害復旧の拠点）
	③ヘリポート
	④多目的広場

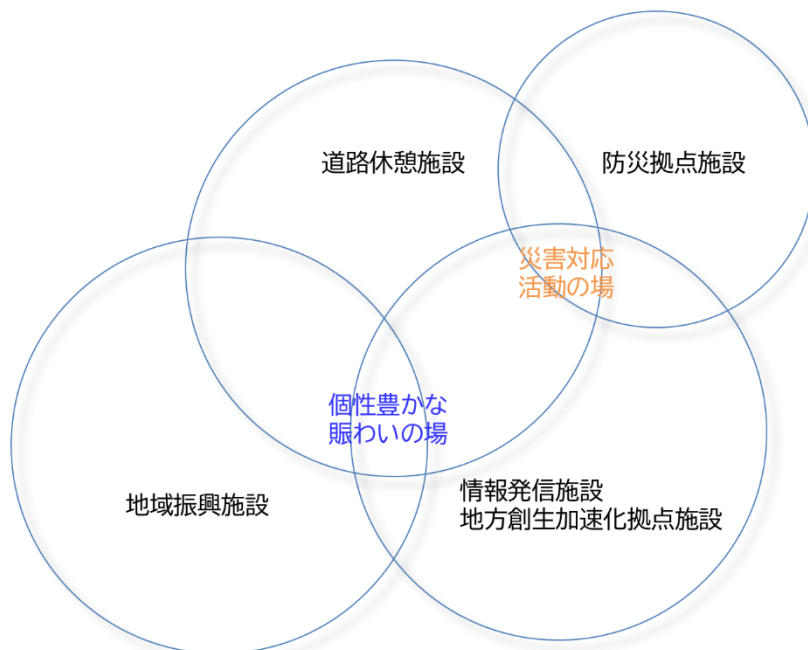


図 各機能の関わり合いのイメージ

(1) 地域振興施設

<整備方針>

遊佐町や庄内・環鳥海で生産された地のもの（農林水産物・及びその加工品）を販売し、地のものを使用した食事を提供する場所とします。

<整備の目的>

- ・販売・交流を通じて、水産業・農林業の生産者を元気にする、産業を次世代に繋いでいく。
- ・地元の方が、気軽に、日常的に買い物に訪れたい交流の場所とする。
- ・観光等で本町に訪れた人をおもてなしし、地域の食文化を体験し、味わい、楽しんでもらう。



図：農産物直売所・特産品販売所のイメージ

写真出典：桜川市観光協会 HP（加波山市場）
(<http://www.kankou-sakuragawa.jp/page/page001220.html>)



図：外構・イベント広場のイメージ

写真出典：道の駅とよはし HP
(<https://michinoeki-toyohashi.jp/recommend/index23.html>)



図：鮮魚販売所のイメージ

写真出典：農産物直売所桂川街道産直ひろば
(<https://sanchokuhiroba.com/tarafuku/>)



図：フードコートのイメージ

写真出典：道の駅公式 HP（道の駅ましこ）
(<https://www.michi-no-eki.jp/stations/views/19863>)

① 農産物直売所・特産品販売所

『地元の人でも気軽に、ふらっと買い物に来ることが出来る場所』

- ・「現道の駅」の客層を引継ぎ、庄内地域から来店される方に喜ばれる売り場を目指す。（新鮮な農作物をお手頃にも買える、処理が面倒な鮮魚を気軽に買える、惣菜類が充実しているなど）
- ・車を停めて、まっすぐ行ける売り場・動線を確認。
- ・フードコーナーとの連携（フードコートで食べたものを、お土産としても購入できるなど）。

『遊佐町・庄内・環鳥海の様々な特産品と、新鮮な地野菜・鮮魚を、同時に購入できるワンストップの売り場』

- ・季節毎に異なる農産物の収穫量に応じた売り場形態の柔軟な変更が可能な施設とするため、売り場はひとつの大空間とする。
- ・レジ集約によりお客さんにとっても効率が良い売り場を形成する。
- ・会計処理違算を防ぐとともに、販売の効率化を図るため、中央会計システムの導入を検討する。会計処理違算を防ぐことで店舗側の負担の軽減を図る。
- ・駐車場からアクセスしやすい場所とする。
- ・駐車場と施設の間を外構での拡張販売も可能とする。

『庄内浜産・地元の新鮮な魚介類を販売する場所』

- ・岩ガキなど、新鮮な状態で、その場でちよいと食べられるなど、地元の様々な海産物を新鮮な状態で、対面販売できる場所（レジは中央会計を想定）とする。
- ・地域で鮮魚販売を営む事業者等のテナント参画も想定し、相乗効果で地域の水産業の活性化を想定する。

『庄内・山形名物のフルーツなどお菓子類を様々な形で楽しめる場所』

- ・庄内・山形県内の新鮮な食材を活かしたスイーツを、様々な形で楽しめる場所とする。

② 外構・イベント広場

『キッチンカーの出店や、イベント時の屋台出店、生鮮物や花卉類の屋外販売ができる場所』

- ・産直に収まりきれない生鮮物をイベント的に販売できる。
- ・キッチンカーの出店の受け皿となる場所。
- ・自販機の設置、喫煙スペースの設置。

『駐車場と施設の間に位置し、人の溜り場となるような広い場所』

- ・インターロッキングにより段差・傾斜がほとんどない平らな場所。
- ・照明施設・木陰・ベンチ、自販機スペース、喫煙スペース等を適切に配置。

③ フードコート

『手軽に・気軽に、遊佐町らしい食事を楽しめる場所』

- ・地元の方も気兼ねなく手軽にイートインできるよう、フードコートスタイル。

- ・環鳥海地域をイメージした豊かな食をアピールするため、地元の農産水産物を活用した食事メニューを提供。

『様々な食事が選べ楽しめるフードコート、イートインスペースは施設内で分散配置』

- ・「現道の駅」にあるような、定食・丼・麺類・惣菜・おにぎり・パン等のほか、カレー・スイーツも追加する想定とする。
- ・閑散期のがらんとした感じを軽減するため、賑わいを施設全体で演出する。with コロナ社会に対応して密を避けるため、イートイン可能なスペースを施設内に分散配置する。

④ 地産地消レストラン（ゆっくり食事ができる空間）

『国内有数の雄大な鳥海山の景色を付加価値に、ゆっくり食事を楽しめる場所』

- ・景色を楽しみながら、それを付加価値に、高品質の料理を楽しめ、ゆっくりとした時間を過ごすことができる、目的地となるような飲食メニューを提供。

『賑やかさから離れた、落ち着きのある上質空間』

- ・鳥海山を落ち着いて、ゆっくりと眺めることができる特別な場所としての演出が可能な空間とする。

(2) 道路休憩施設

清潔・衛生的な 24 時間トイレを有する道路利用者に選ばれる休憩場所とします。

<整備の目的>

- ・ドライバーの休憩を促し、適切な情報を提供することで交通事故の発生を抑制する。
- ・子育て世帯の応援とし、パパ・ママ両方が育児に参画できる環境を整備する。
- ・強風・地吹雪など道路利用が困難な場合の退避場所として機能する。
- ・災害発生時・無停電時でも利用できる安心できる場所を確保する。



図：24 時間トイレのイメージ

写真出典：TOTO 施工事例（刈谷ハイウェイオアシス）
(<https://jp.toto.com/com-et/jirei/2281/>)

写真出典：宝塚北サービスエリア HP
(<http://www.takarazukakita-sa.jp/guide/>)

① 24時間トイレ・子育て支援スペース

『用を足すならあの道の駅』と旅行者に選ばれるようなトイレ』

- ・華美・豪華さは重視しないが、特徴的で綺麗なトイレ。
- ・ソーシャルディスタンスを確保した洗面台を設置する。
- ・トイレ利用のついでにお買い物も誘発できるような配置計画とする。
- ・清掃管理がしやすいことに十分配慮する。
- ・高齢者・障がい者・子ども・乳幼児など、様々な利用者を想定したバリアフリー・ユニバーサルな施設とする。

『パパ・ママ両方が育児に参画することが当たり前とした子育て支援スペース』

- ・子育て支援スペースは男性も育児に参加することを前提とした配置とし、例えばおむつ替えコーナーと授乳室を同一の空間としないなど、工夫された動線とする。
- ・紙おむつ自動販売機を設置する。

② 道路利用者休憩施設/道路情報コーナー

『道路利用者が様々な情報を得られる休憩場所』

- ・現道の駅「鳥海」に設置されている道路情報施設を移転リニューアルする。道路情報は国・県・町・NEXCO等多岐にわたることから、関係機関の協力を得ながらコンテンツの充実を図ることとし、地吹雪による通行制限等、気象・道路情報をリアルタイムに提供する。
- ・災害時は、広域道路情報や帰宅支援情報を提供する。
- ・建物内全体をカバーするWi-Fi機能を有する。
- ・休憩所として可動式の椅子・タタミを設置する。

『トイレへの動線上にある多目的なスペース』

- ・入口からトイレへの動線上に、道路情報を確認できる電子モニターを設置する。
- ・道路利用の啓発に努めるポスターの掲示等できるよう壁面を確保する。

『館内及び地域の情報を発信するDJブース』

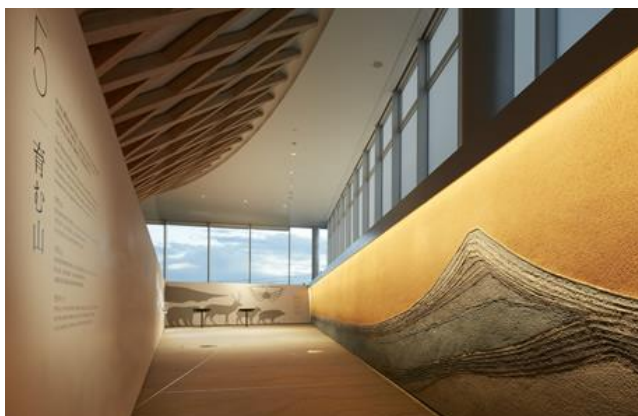
- ・館内及び当地域の様々な情報（道路・災害情報を含む）をライブ発信することができる拠点としての活用を想定し、館内放送設備機器（DJブース・ミニFM等）を設置する。

(3) 情報発信施設・地方創生加速化拠点施設

遊佐町・環鳥海の魅力・資源を理解した地域プロデュース活動の拠点とします。(PATに留まらず町内の様々な場所をフィールドに活動を展開)

<整備の目的>

- ・「鳥海山のふもとまち」というコンセプトのもと、道の駅に来た方を、町内の様々な場所にご案内するゲートウェイとして機能する場所として整備する。
- ・最新技術や若い力・考え方を積極的に取り込み、次世代の育成、持続可能な遊佐町の発展に繋げていく。



図：鳥海山・飛島ジオパークを活用した物販のイメージ

写真出典：静岡県富士山世界遺産センターHP
(<https://mtfujii-whc.jp/permanent-event/>)

写真出典：UPI 表参道 HP
(<https://upioutdoor.com/>)



図：会議室（コワーキングスペース）のイメージ

写真出典：人吉市移住定住サイト HP
(<https://hitoyoshi-life.jp/news/1454/>)



図：多様な移動手段（レンタサイクル等）のイメージ

写真出典：戸隠キャンプ場 HP
(<https://www.togakusi.com/camp/2021/05/17/e-bike/>)

① 観光案内所×ツアーデスク

『遊佐町の様々なツアーに出かけるための総合窓口』

- ・ジオツーリズム・グリーンツーリズム、自然体験アクティビティの拠点とする。
- ・周辺地域・まち全体の観光情報・魅力を企画・発信する場所で、案内役の配置想定。
- ・レンタサイクル等、多様な移動手段を活用した観光ツアーの発着場所として窓口対応を行うカウンターデスク、パンフレットコーナー、更衣室・ロッカールームの配置を想定する。

② 鳥海山・飛鳥ジオパークというコンテンツを最大限活かした物販

『展示を観せるだけでなく、その場所でアウトドアな過ごし方も提案できるアウトドア物販』

- ・鳥海山・飛鳥ジオパークとして世界に誇るオリジナリティあるコンテンツを活用し、「見て学ぶ」に「体験・発見」を重ね合わせて、実際に現地に行ってみたくなる気持ちにさせることを目的にしたアウトドア物販とする。
- ・展示の内容は、一般社団法人鳥海山・飛鳥ジオパーク推進協議会と連携して検討する。
- ・考え方として、ただ展示物を見てもらうだけでなく、ジオパーク探索を喚起するような仕掛けを期待する。(例：店員がジオパークの見所などを紹介し、そこでの過ごし方・遊び方を提案する等)。
- ・壁面を使った展示コーナーの所々で、その場所での過ごし方も体験でき、そのアイテムを購入できるような、見せ場と売り場を兼ねた使い方を想定する。

③ オープンスペース（会議室・休憩スペース）

『会議・ワーケーション・レクチャー等様々な用途に展開可能な多目的な場所』

- ・当道の駅へ視察に来られる団体等をお迎えする場所として利用できるよう、広い空間と机・椅子を用意する。
- ・また、ジオ等様々なツーリズム・アクティビティの拠点として、案内やレクチャー等に利用できる場所、ワーケーション需要に対応したコワーキングスペースとして利用できる場所という多目的な場所とする。

④ 多目的広場

<通常時・日常時>

『青空テント市やフリーマーケットの開催ができる場所』

- ・様々なイベント（青空テント市、仮設アトラクション（逆バンジーなど）、テント宿泊体験など）が実施できる比較的平坦な場所とする。
- ・冬季は緑地の一部を堆雪場として利用できるようにする。

(4) 防災拠点施設

日沿道 IC 直結という地の利を最大限活かし、災害からの迅速な復旧・復興のための活動拠点とします。

<整備の目的>

- ・火山噴火、河川氾濫、津波、地吹雪による孤立など、本町において想定される様々な災害について、避難者を一時的に受け入れるセーフティな場所を整備する。
- ・災害からの迅速な復旧・復興を実現するため、自衛隊や国交省による TEC-FORCE（緊急災害対策派遣隊）等の活動拠点として機能することを想定した施設整備とする。
- ・災害発生時・無停電時でもライフラインとしての電力が利用できるようにすることで、災害対応拠点としての機能を最大限発揮できる安全安心の拠点を整備する。



図 自衛隊の展開



図 情報端末の設置



図 ヘリポートの設置

写真出典：山形県 HP

(<https://www20.pref.yamagata.jp/documents/26467/3.pdf>)

○無停電化に対応した設備の導入



図 非常用発電機



図 蓄電池システム



図 移動用発電機

○防災機能強化に資する設備の導入



図 貯水槽



図 防災倉庫



図 防災トイレ

写真出典：国交省 HP

(https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/michi-no-eki_third-stage/pdf01/09.pdf)

<災害時に必要となることが想定される機能>

遊佐町地域防災計画では、道の駅の防災拠点化の推進を掲げています。それを踏まえ、災害発生時における広域的な復旧・復興の前線拠点として以下のような機能設置が想定されます。

表 災害時に必要となることが想定される機能の整理

導入機能	想定される内容	遊佐 PAT における必要性
広域的な災害復旧活動拠点	・自衛隊や TEC-FORCE の活動拠点や周辺の自治体と連携した広域的な活動拠点	・火山・洪水・津波などの激甚災害のリスクがあるため、災害復旧機能を設置
緊急物資等受入拠点	・物資の集積仕分け、配布を行う集積場所としての機能 ・大型車両等による物資等の搬入拠点としての機能を想定	・町民の生命・安全性確保のため、物資集配拠点機能、大型車両駐車スペースを設置
緊急ヘリポート	・災害復旧の人員、資機材、救援物資等の積み下ろし機能	・離着陸スペースを設置
非常用発電機	・停電後 72 時間安定的に電力供給が可能な設備	・BCP 対応を行う上で必要な機能として設置
再生可能エネルギー発電設備	・太陽光、風力、小水力、水素など脱炭素社会における次世代エネルギー	・非常用発電機的能力をサポートする機能として設置
ソーラー式 LED 照明	・停電時の夜間でも灯りを提供することが可能な設備	・駐車場及び広場内の照明施設として設置
貯水タンク	・断水時でも上水として利用可能	・BCP 対応を行う上で必要な機能として設置
衛星電話	・停電時、インフラ断線により孤立した状態でも外部との連絡が可能	・BCP 対応を行う上で必要な機能として設置
仮設トイレシステム	・復旧・復興等の活動を行う人向けの仮設トイレシステムの導入を想定。 ・復旧・復興の段階によって必要となるトイレ数は変わることが想定されるため、最大数を見据えて確保する。	・災害復旧活動拠点の機能をサポートする機能として設置
防災複合施設	・災害時：各機関の前線本部基地としての機能を想定 ・平常時：地域の会議及び休憩所等の憩いの場としての機能を想定	・災害復旧活動拠点の機能をサポートする機能として設置
情報発信設備	・道路交通情報、気象情報、生活情報（電話・電気・水道・トイレ等）、避難・医療施設の案内、緊急支援物資の情報などの発信	・道路情報コーナーにおける、液晶モニター、DJ ブース（ミニ FM）設備として設置

<今後、関連事業者と協議連携して実装を模索する機能>

なお、以下の機能については、防災拠点施設としての必要性はあるものの、本道の駅整備事業としては行わず、別途、再生可能エネルギーに関する事業者との協働により実装を目指すこととします。

表 エネルギーステーションとして想定される内容

導入機能	想定される内容	遊佐 PAT における必要性
蓄電池システム + EV 等給電機	<ul style="list-style-type: none"> ・発電した電力を蓄電しているため、無停電時でも蓄電池からの電力供給が可能となる。 ・EV 車等への給電が可能な設備。 	<ul style="list-style-type: none"> ・非常用発電機（軽油）との組み合わせによる相乗効果が期待できる。 ・本道の駅事業としての施設整備ではなく、民間事業者による自主事業に期待する。
自家給油所	<ul style="list-style-type: none"> ・燃料等の可燃物置き場としての機能を想定（可能な限り避難地や人家等から離れた場所とすることが必要） <p>※自家給油所：消防法で定められた自社の敷地内に設置する給油施設で、危険物取扱者による管理が求められる。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ガソリン等燃油の貯蔵に際し維持管理負担が生じることから、本道の駅整備事業として自家給油所は設けない ・PAT 敷地周辺における燃油供給事業者による自主事業の出店に期待する。

<イメージ>

※黄色いマスが関係事業者との協働により整備を目指したい機能の案

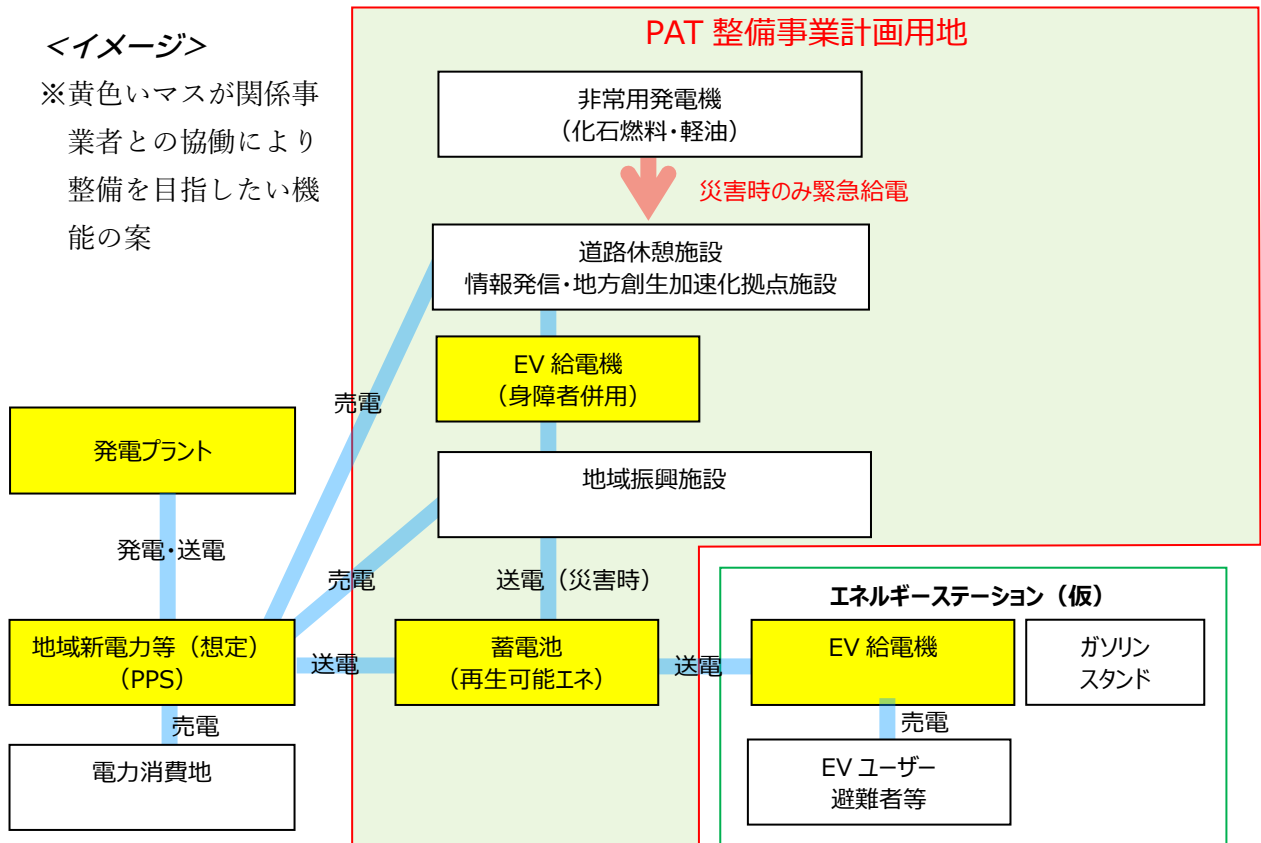


図 関連事業者と協議連携して実装を模索する機能のイメージ

① 会議室/道路利用者休憩施設/道路情報コーナー

『(災害時) 災害復旧活動対策本部としての利用を想定』

- ・自衛隊・TEC-FORCE 等の屋内活動拠点としての利用を想定し、電源・LAN 環境などを構築する。
- ・非常時の通信設備として、衛星電話等の情報通信施設を設置する。
- ・物資の集積仕分け、配布を行う結節点としての利用を想定する。
- ・また、避難者の一時避難スペースとして利用できる場所とする。

② 駐車場 (広域的な災害復旧活動の拠点)

『(災害時) 自衛隊等の大型車両の駐車に留意した施設規模』

『(日常時) 事故予防のため安全・安心な動線計画の確保』

- ・一体的でまとまった規模の平場を確保し、場内の除雪や、災害時の救援活動の展開が可能な場所とする。
- ・停電時でも一定程度の灯りが提供されるようにする。
- ・日常時における駐車場内の事故を防ぐため、車 (小型車・大型車・バス)・人・自転車の動線に配慮するとともに、近年の車両大型化傾向に対応した、適切な広さの駐車マスとする。
- ・バリアフリーで、障がい者や体の不自由な方に優しい施設とする。

③ ヘリポート

『救急医療に対応したヘリが安全に離着陸できるヘリポートの設置』

- ・災害時のみならず、日常時における救急医療にも対応した施設として、広域的な防災拠点機能となるヘリポートを設置する。
- ・電柱類・照明・建物の配置については、ヘリ動線を阻害しないことを前提に計画する。

④ 多目的広場・緑地

<災害発生時>

『災害活動対応部隊の野営スペースとして利用できる場所』

- ・6人用天幕を約175張設置できる広さの平場を確保する。
- ・非常用マンホールトイレ、かまどベンチ等を利用できるようにする。

5. 施設規模の算定

5-1. 駐車場施設規模

(1) 駐車マス数の算定方法

道の駅の駐車マス数の算定方法は国土交通省からの以下の通達に準ずることとします。

【道の駅登録・案内要綱（平成5年～）】（道路局長通知）

<施設構成>

- ロ. 休憩目的の利用者が無料で利用できる十分な容量の駐車場と清潔な便所を備えるとともに、それらの施設及び施設間を結ぶ主要な歩行経路のバリアフリー化が図られていること。

【道の駅登録・案内要綱の当面の運用方針（平成5年～）】（評価室長通知）

<施設構成>

1. 十分な容量の駐車場とは、交通量・立地条件・施設内容等に応じて利用需要に対応できると認められるもので、駐車台数概ね20台（大型車用は2台分に換算）以上のものとする。

【直轄事業における「道の駅」（一体型）の整備及び維持管理について（平成24年～）】

（国道・防災課課長補佐通知）

「道の駅」の休憩施設等の規模について、原則、日本道路公団設計要領を準用し、本線交通量及び地域特性を考慮の上、道路管理者が整備すべき範囲について適切に計画を行うこと。

以上の通達等を踏まえ、日本道路公団設計要領（東日本高速道路株式会社発行休憩施設設計要領（平成17年10月））より以下の算定式にて、駐車マス数を求める。

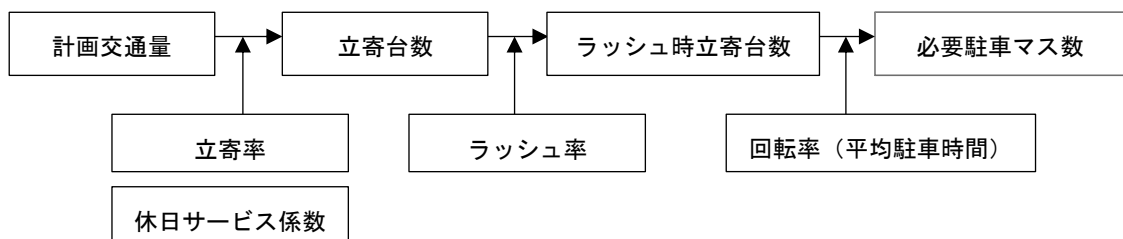


図 駐車マスの算定フロー

- ① 計画交通量：国土交通省東北地方整備局 道路事業の評価結果（令和3年度再評価）より日本海沿岸東北自動車道整備に伴う将来交通量推計値では、日沿道 10,100～10,700 台/日、一般国道7号 1,000～4,200 台/日、一般国道345号 700～2,900 台/日となっていることを踏まえ、**計画交通量を14,800台/日と設定**
- ② 平成27年センサスより大型車混入率28.41%とし台数を区分（小型車 10,593台/日、大型車 4,207台/日）

- ③ 休日サービス係数：年平均日交通量Q（14,800 台/日）より 1.40 と設定
- ④ 立ち寄り率、ラッシュ率、回転率は、日本道路公団設計要領より設定

表 サービス係数

年平均日交通量Q（両方向：台/日）	サービス係数
0 < Q < 25,000	1.40
25,000 < Q < 50,000	$1.65 - Q \times 10^{-5}$
50,000 < Q	1.15

出典：「休憩施設設計要領(H17)/東日本高速道路株式会社 P.26

表 車種別立寄り率、ラッシュ率、平均駐車時間(SA)

車種	SA 値			
	立寄り率	ラッシュ率	平均駐車時間（分）	回転率
小型車	0.175	0.10	25	2.4
大型バス	0.25	0.25	20	3
大型貨物車	0.125	0.075	30	2

出典：「休憩施設設計要領(H17)/東日本高速道路株式会社 P.26

(2) 駐車マス数算定結果①

算定結果は以下のとおり。

図 駐車マス算定表(日本道路公団設計要領より算定)

数値名称	数値		備考	
	小型車	大型貨物車		
計画交通量 (R12年将来推計)	10,593	4,207	R12年将来交通量推計(日沿道・R345号)の断面交通量を設定。大型車混入率は、H27年道路交通センサス R7号(現道の駅前区間)より28.4%と設定	
立寄り率	0.175	0.125	「休憩施設設計要領(H17.10)/東日本高速道路株式会社」P28	
サービス係数	1.40	1.40	平均日交通量から年間365日のうち35番目程度の交通量を求める係数 「休憩施設設計要領(H17.10)/東日本高速道路株式会社」より	
ラッシュ率	0.10	0.075	「休憩施設設計要領(H17.10)/東日本高速道路株式会社」P28	
平均駐車時間(分)	25	30	「休憩施設設計要領(H17.10)/東日本高速道路株式会社」P28	
回転率	2.4	2	「休憩施設設計要領(H17.10)/東日本高速道路株式会社」P28	
駐車マス数	合計	109	28	・「計画交通量×立寄り率×サービス係数×ラッシュ率÷回転率」により算定 ・R12年将来計画交通量ごとに必要駐車マスを算定。その合計値を道の駅全体の必要駐車マスとして設定。

なお、「現道の駅」の駐車台数は、小型車 197 台、大型車 12 台、身障者用 4 台であり、休日には満車となるなど不足している状況にあります。そのため、小型車の駐車マス数については 109 台では不足すると考えられることから、別の指標を検討します。

(3) 駐車マス数の算定方法（小型車駐車マスについて）

小型車駐車マス数の算定方法の根拠となる指標については、近年の道の駅の目的地化に伴い日本道路公団設計要領に記載されている指標と実態が乖離していることを踏まえ国土交通省が全国の道の駅（N=246 駅）を対象に実態調査した結果より、「⑥IC 近接型」の指標を用いることとする。

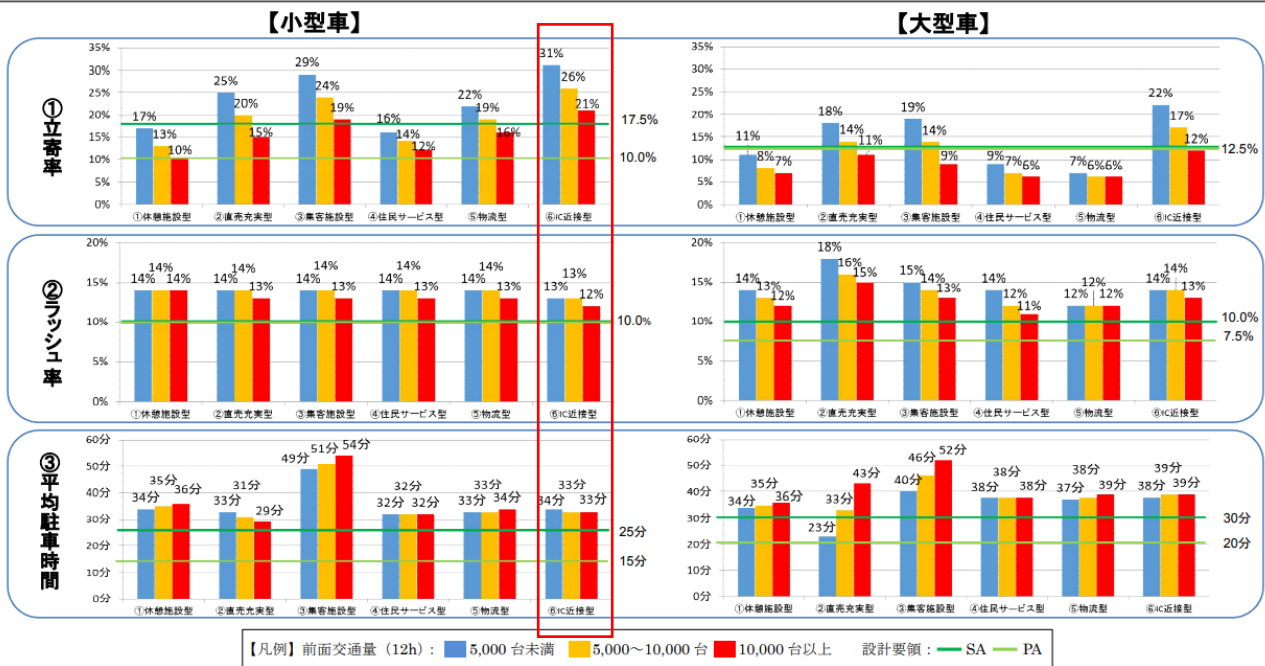
表 ⑥IC 近接型道の駅(IC 近傍(約 2 km圏内)にある道の駅・交通量 1.0 万台以上

車種	駐車場利用実態調査結果（国土交通省実施）			
	立寄率	ラッシュ率	平均駐車時間（分）	回転率
小型車	0.21	0.12	33	1.8
大型バス	0.12	0.13	39	1.5

■ 駐車場利用実態調査結果

実態調査結果と日本道路公団設計要領の値を比較すると、以下のような違いがある。

- ・「ラッシュ率」は、すべての施設タイプで、実態調査結果の方が高くなっている。
- ・「平均駐車時間」は、ほぼすべての施設タイプで、実態調査結果の方が長くなっている。



5

図 駐車場利用実態調査結果報告書より抜粋

出典：国土交通省資料 <https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/shin-michi-no-eki/pdf04/05.pdf>

(4) 駐車マス数算定結果（小型車駐車マス数見直し）

算定結果は以下のとおりであり、「現道の駅」の駐車台数（小型車 197 台）よりも 11 台多い計 208 台となることから、この小型車駐車場台数を確保する。

表 遊佐パーキングエリアタウン(新道の駅)駐車場施設規模

数値名称	数値		備考	
	小型車	大型貨物車		
計画交通量 (R12年将来推計)	10,593	4,207	R12年将来交通量推計(日沿道・R345号・R7号)の断面交通量を設定。大型車混入率は、H27年道路交通センサス R7号(現道の駅前区間)より28.4%と設定	
立寄率	0.21	0.125	小型車: 全国道の駅駐車場利用実態調査結果(国土交通省)P5 大型車: 「休憩施設設計要領(H17.10)／東日本高速道路株式会社」P28	
サービス係数	1.40	1.40	平均日交通量から年間365日のうち35番目程度の交通量を求める係数 「休憩施設設計要領(H17.10)／東日本高速道路株式会社」より	
ラッシュ率	0.12	0.075	小型車: 全国道の駅駐車場利用実態調査結果(国土交通省)P5 大型車: 「休憩施設設計要領(H17.10)／東日本高速道路株式会社」P28	
平均駐車時間(分)	33	30	小型車: 全国道の駅駐車場利用実態調査結果(国土交通省)P5 大型車: 「休憩施設設計要領(H17.10)／東日本高速道路株式会社」P28	
回転率	1.8	2	小型車: 全国道の駅駐車場利用実態調査結果(国土交通省)P5 大型車: 「休憩施設設計要領(H17.10)／東日本高速道路株式会社」P28	
駐車マス数	合計	208	28	・「計画交通量×立寄率×サービス係数×ラッシュ率÷回転率」により算定 ・R12年将来計画交通量ごとに必要駐車マスを算定。その合計値を道の駅全体の必要駐車マスとして設定。

なお、この小型車駐車マス数（208 台）の中には、①二輪車用駐車マス、②EV用駐車マスを含みます。③障がい者用駐車マス、④思いやり駐車マスは別途確保する。また、大型車駐車マス数（28 台）の他には⑤セミトレーラー車用駐車マスを確保します。

小型車 208 台 大型車 28 台 とする。

※小型車には①二輪車用駐車マス、②EV用駐車マスを含みます。③障がい者用駐車マス、④思いやり駐車マス、及び大型車としてセミトレーラー車用駐車マスは別途計上する。

①二輪車専用駐車場

二輪車専用駐車場は、「設計要領第六集 建築施設編」に基づき算出する。

表 二輪車専用駐車マス数

区分	計画交通量（台/日）	二輪車駐車台数（台）
SA	30,000 台以上	8
	30,000 台未満	4
PA	全箇所	4

算定の結果、二輪車専用駐車場 4 台（小型車 2 台分）の駐車スペースとなるが、日本海沿岸の一般国道 7 号はツーリング利用者の需要が特に高い地域であり、4 台では需要を満たせない可能性も懸念されることから、二輪車専用駐車場 8 台分＝小型車専用駐車場 4 台分とする。

自動二輪車専用駐車場 = 計 8 台（小型車 4 台分）とする。

②電気自動車（EV車）充電駐車場

電気自動車（EV車）専用の充電駐車場については、「駐車場等への充電施設の設置に関するガイドライン（平成 24 年 6 月）/国土交通省都市局」に基づき算出します。

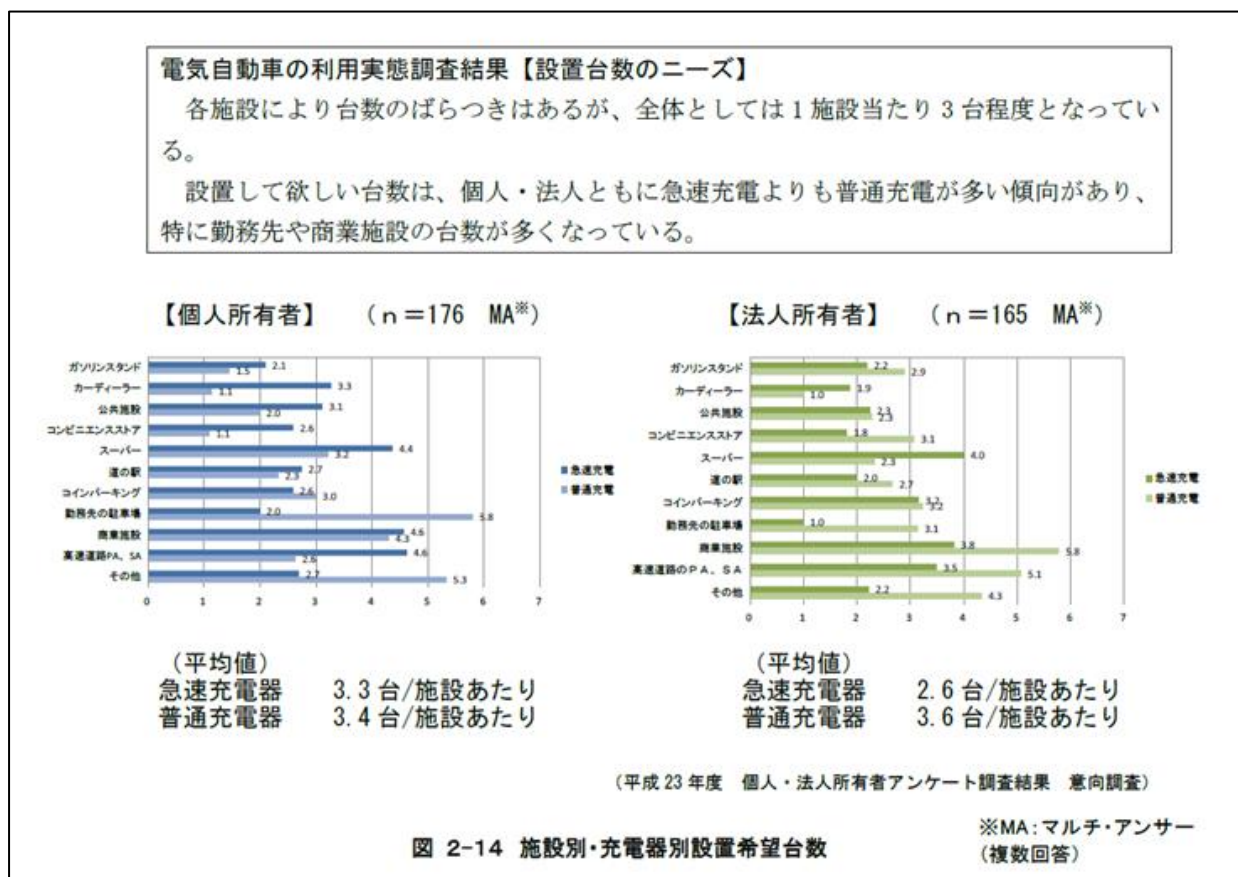


図 電気自動車の利用実態調査結果【設置台数のニーズ】

出典:「駐車場等への充電施設の設置に関するガイドライン(平成 24 年 6 月)/国土交通省都市局」P.28

ガイドラインでは、「電気自動車の利用実態調査」により、一施設あたり 3 台程度と整理されていることから、電気自動車（EV車）充電駐車場 = 3 台とします。

なお、エネルギーステーション（仮）における事業のあり方次第で適宜変更を検討します。

電機自動車（EV車）充電駐車場 = 計 3 台とする。

③障がい者用駐車場の算定

障がい者用小型駐車マス数は、「東日本高速道路株式会社設計要領第六集 建築施設編」に基づき算出します。

表 障がい者用小型駐車マス数

駐車マスの区分	障がい者用小型駐車マス数算定式（台）
全小型車駐車マス数 = <200	全小型車駐車マス数×1/50 以上
全小型車駐車マス数 >200	全小型車駐車マス数×1/50+2 以上

※大型・小型兼用駐車マスの場合は小型車換算して計上する

出典:「設計要領第6集 建築施設編(平成 30 年 7 月)／東日本高速道路株式会社」第1編 P.29

最大駐車マス数 208 台 > 200 台より、

障がい者用小型駐車マス数 = $208 \times 1/50 = 4.2 \div 5 + 2 = 7$ 台とする。

④思いやり駐車スペース（子育て支援スペース）

子育て応援施設として、小さなお子さんがいらっしゃる世帯の方の利用を促すよう、施設に近い場所に思いやり駐車スペースを確保する。駐車台数の設定基準は無いため、障がい者用駐車スペースと同等の規模 = 7 台とする。

思いやり駐車スペース = 障がい者用小型駐車マス数 = 7 台とする。

(5) 必要駐車マス数のまとめ

本施設の必要駐車マス数は、以下のとおりとします。

必要駐車場規模：小型車 222 台、大型車 30 台
普通車 208 台（二輪車 8 台（小型車 4 台分）、EV車 3 台含む）、障がい者 7 台、思いやり 7 台
大型車 28 台 セミトレーラー車 2 台

表 山形県内道の駅の駐車マス数、周辺交通量(平成 27 年センサス)

道の駅名	駐車マス数						周辺交通量	
	小型車	大型車	身障者	EV	バイク	その他	路線名	交通量 (台/日)
鳥海	197	12	4				国道7号	11,180
月山	130	8	2				国道112号	4,879
河北	37	10	2				国道287号	20,545
寒河江	1000	30	5				国道112号	10,185
あつみ	117	14	2				国道7号	5,887
にしかわ	81	10	2				国道112号	3,882
いいで	198	15	6				国道113号	5,516
むらやま	122	31	4				国道13号	32,202
とざわ	66	12	5				国道47号	8,994
田沢	30	4	2				国道121号	2,899
白い森おぐに	196	20	10				国道113号	4,687
おおえ	38	7	2				国道287号	11,028
庄内みかわ	361	16	11				県道鶴岡広野線	12,700
たかはた	59	9	3			4	国道113号	18,404
天童温泉	137	26	3				国道13号	43,385
尾花沢	76	34	2			2	国道13号	3,318
白鷹ヤナ公園	239	7	2				国道287号	4,189
あさひまち	75	5	2		4		国道287号	10,299
しょうない	56	9	2				国道47号	5,140
川のみなと長井	109	7	4				国道287号	19,246
米沢	200	30	3				県道米沢高畠線	8,575

※交通量出典：平成 27 年道路交通センサス

なお、各種駐車マスの大きさに関しては、各種基準を参考に以下のとおり設定します。

表 各駐車マスの大きさ

車種	駐車マスの大きさ	
	幅×奥行き (m)	根拠
小型車	2.65×5.0	道路構造令及び道路公団設計要領記載の寸法 2.5mを白線の内側で確保（白線 0.15m）
大型車	3.3×13.0	道路構造令の解説と運用（H27.6）
特殊大型車 （セミトレーラー車）	3.5×17.0	〃
障がい者用	3.5×6.0	都市公園の移動円滑化整備ガイドライン（H24.3）
思いやり	3.5×6.0	障がい者用駐車ますと同じサイズに設定
EV 車用	3.0×6.0（急速充電器後方置き）	電気自動車用急速充電器の設置・運用に関する手引き（H26.3）
二輪車用	5.0×2.65	小型車と同様

5-2. 道の駅施設規模の算定

(1) 地域振興施設

①農産物直売所（約 250 m²）・特産品販売所（約 200 m²） 合計約 450 m²

運営事業者との協議により、農産物直売所スペースは、現施設 210 m²より拡張し 250 m²程度とします。バリアフリーに対応し、地元の高齢者の方も安心して買い物ができるようにします。

本町オリジナルの特産品である「鳥海山の恵みをいただくカレールウ」や「本格焼酎 耕作くん」をはじめ、鳥海山・飛鳥ジオパーク認定商品等多彩な物産・特産品を販売するスペースである特産品販売所として 200 m²程度と見込みます。

②鮮魚販売所・厨房加工室 約 40 m²程度×3ブース

「現道の駅」で好評を得ている鮮魚直売所「元気な浜店」に加え、本町の特産品である岩ガキ等水産物を直売するようの鮮魚販売店として計3ブース確保します。

厨房加工室は個別に占有部分を用意し、鮮魚解体・刺身加工・加熱調理・冷蔵・冷凍保存する場所とします。調理器具等の具体は事業者との協議により選定します。

③菓子加工施設（約 40 m²）・菓子販売施設（約 40 m²）

本町・庄内の特産である様々なフルーツなどを活用した様々な菓子類（フルーツサンドやパフェなどスイーツをイメージ）を製造・販売できる場所として、厨房機器、及び対面販売できる設備、イートインが可能な空間を用意します。調理器具等の具体は事業者との協議により選定します。

④外構・イベント広場（※屋外、約 2,000 m²と想定、計画により変動）

キッチンカーの出店や、イベント時の屋台出店、生鮮物や花卉類の屋外販売ができる場所として、駐車場と地域振興施設の主動線の上に位置した一体的な平場として整備します。駐車場と施設の間には7m程度の十分な離隔を確保します。

⑤バックヤード（直売所） 約 180 m²

バックヤードの面積は、農産物直売所・特産品販売所（450 m²）の4割程度の面積である 180 m²程度を確保します。また、品卸や発送作業が容易に行えるよう、一般客の動線と分けて整理します。

プレハブ冷蔵庫・冷凍庫等の設置を想定しますが、具体は事業者との協議により選定します。

⑥事務室・休憩室 約 100 m²

道の駅で働く従業員の方々が事務作業を行うためのスペースとなります。従業員事務机6基に加え、コピー機・書棚・応接スペース等を配置します。さらに、放送設備や各種設備の操作盤等の機械スペースも含めた十分な広さを確保します。

また、多いときに50名近くにもなる従業員の方々の休憩スペース、更衣スペース、ロッカー等を設置します。

⑦フードコート（約 245 m²）・厨房（約 125 m²） 約 370 m²

設計要領のレストラン等をもとにフードコートは 180 席程度を確保できる規模とし、全体として必要な面積を 370 m²程度とします。（ホール 245 m²・厨房 125 m²）

本町産の様々な食を楽しめる空間とし、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場所として運用を期待します。出店店舗数、厨房機器等の具体は事業者との協議により選定します。

⑧地産地消レストラン（ゆっくり食事ができる空間） 約 150 m²

地産地消をテーマに、四季折々の地元食材を用い、本町の水産物・農産物のおいしさをアピールする場所とします。フードコートとは異なり、回転率は低いものの客単価の高い品物の提供を想定します。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開発など積極的な運用を期待します。厨房機器等の具体は事業者との協議により選定します。

（2）道路休憩施設

①24 時間トイレ・子育て支援スペース 325 m²程度

車種別駐車台数より、「東日本高速道路株式会社 設計要領（第六集建築施設編）（平成 30 年 7 月）」に従いトイレ規模の算出を行う。算出の結果、男子トイレ（小 8 器・大 6 器）女子トイレ（大 26 器）となり、オストメイト・大型ブース・多機能・子供トイレ・洗面所・パウダーコーナー・授乳室等を考慮した面積として 325 m²程度を確保します。

なお、子育て支援施設として授乳室については 2～3 人の利用を想定し、男性もオムツ替えをし易いように、授乳室（女性専用）との動線を分けることに留意します。

②道路利用者休憩施設/道路情報コーナー 計約 75 m²程度

道路利用者のための 24 時間利用可能な休憩施設として、道路交通情報の発信などを行うスペースとします。

「東日本高速道路株式会社 休憩施設設計要領（平成 30 年 7 月）」より、休憩所の標準規模を参考に 60 席程度の休憩スペースを確保することとします。

本町では、地吹雪等による通行制限や通行止めリスクが発生する可能性があることから、リアルタイムで道路情報や気象情報を発信できるようなモニター画面の設置を、入口と 24h トイレを結ぶ動線上に設置します。

また、館内・地域のお買い得情報のほか、道路情報等を発信するため DJ ブース（ミニ FM ブース）を設置します。

（3）情報発信施設・地方創生加速化拠点施設

①観光案内所×ツアーデスク（※道路利用者休憩施設/道路情報コーナーの一部を兼ねる）

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を提供します。単に観光地を案内するだけでなく、あまり知られていない本町の魅力の発信やジオツーリズム、

グリーンツーリズム、自然体験アクティビティの提供等、利用者のニーズにあったおもてなしができるよう、例えば町公認のコンシェルジュ（案内人）を配置した総合的な観光案内窓口の設置を検討します。

また、多様な次世代モビリティを活用したアクティビティの出発地点となる場所となることを想定し、受付カウンター、駐輪・メンテナンススペース、更衣室・ロッカールームの設置を検討します。

②鳥海山・飛島ジオパークというコンテンツを最大限活かした物販 ①と合わせて約 305 m²

ジオパーク推進拠点として、以下の物理的展示機能を設置します。

- ・全国ジオパークの紹介
- ・地球科学分野（岩石標本、鳥海山や飛島の成り立ち解説等）
- ・生物学分野（特徴的な動植物の解説等）
- ・人文科学分野（文化や歴史の解説等）
- ・環境問題
- ・防災活動

展示方法などは、一般社団法人鳥海山・飛島ジオパーク推進協議会よりコンテンツ等の提供と監修を受けますが、施設の整備プラン・演出方法は、本町と運営事業者との協議により決定します。

③オープンスペース（会議室・休憩スペース） 約 120 m²

鳥海山を望める眺望の良いスペースに休憩コーナー・会議スペースを設置します。雄大な景色を楽しみながら、運転の疲れを癒したり、地域振興施設内で購入した地域産品を食したり、視察に訪れる様々な方をご案内することができるスペースとします。

無料公衆無線LAN環境（Wi-Fi）を整備し、サテライトオフィス、ワーケーションとして新たな活用も想定します。

災害時には、災害対応活動拠点としての活用できる場所とします。

④風除室・バルコニー等共用スペース 約 155 m²

各施設機能を繋ぐ共用廊下スペース・風除室・バルコニー等となる。「現道の駅」の通路等が手狭であり、旅行者のすれ違いも難しい状況、及びCOVID-19による密を避けるため、余裕のある通路幅を確保します。また、飲食施設用にトイレを確保します。

（4）防災拠点施設

①会議室/道路利用者休憩施設/道路情報コーナー

TEC-FORCE など災害復旧対応を行う技術者たちの詰め所として、会議室及び休憩スペースを活用します。約 30 名程度が作業可能なように、会議室は 90 m²程度（一人当たり 3 m²で計算）とします。隊員の寝泊り・交代等を行う場所として、休憩スペースを活用します。

道路利用者休憩施設/道路情報コーナーでは、避難者への情報発信や、救援物資の受け渡し、休眠などができる空間とします。

②広域的な災害復旧活動の拠点となる駐車場

大規模災害が発生した際には、駐車場スペースを広域防災拠点としての活用を想定します。「道の駅」は消防第一次進出拠点に指定されている他、広域災害時に陸上自衛隊第9師団が一般国道7号を南下する際の集結地点となっています。当施設では、これを強化したうえで広域防災拠点としての利用を想定します。

必要とされるスペースとして、第2回「道の駅」第3ステージ推進委員会（令和2年6月11日開催）における参考資料（岐阜県災害時広域受援計画）によると、広域緊急援助隊（警察）の活動拠点（500㎡以上）及び緊急消防援助隊の活動拠点（2,000㎡以上）、自衛隊災害派遣部隊の活動拠点スペース（15,000㎡以上）とされています。また、道路利用者や地域住民の一時避難スペース、災害が長期化した際の支援活動スペースや支援物資の集積スペース、道の駅を管理運営するための最低限の駐車スペースも必要となります。

より具体的な数値を把握するため、自衛隊山形地方協力本部酒田地域事務所への聞き取りを実施したところ、仮に本町において海域を震源とする海洋型地震が発生し、山形県沿岸における震源域により最大地震規模（マグニチュード）7.8の地震が発生した場合、避難者数は最大1,947人に及ぶことを想定、さらに津波については、山形県沿岸における最大クラスの場合、避難者数は最大1,523人に及ぶことを想定し、これらの場合、本町の家屋40%に被害がおよび災害復旧支援活動の長期化が懸念されます。このため、上記の災害規模の場合、救援に駆け付けるべく陸上自衛隊第6師団より一個連隊が編成され、人員にして700名が集結することが考えられます。

広域防災拠点に求められる機能として、自衛隊指揮所460㎡（指揮所用天幕<15m×20m>に各辺2mの間隔を加えて算出）と、駐車場として、大型80台（一台あたり42.9㎡）、中型12台（一台あたり23.1㎡）、小型51台（一台あたり11.5㎡）の計143台（4,295.7㎡）に車路幅員として駐車面積の0.5倍相当を加算し、計6,900㎡が必要である。加えて、緊急消防援助隊約60小隊が展開するためのスペースは指揮所100㎡、車両約60台分の通路を含めた駐車面積3,200㎡、計3,300㎡が必要となります。これに、炊き出しや防災トイレ、災害時における一時避難者のための駐車スペース（小型車マス40台分530㎡）等の災害支援活動スペースとして2,500㎡、支援物資集積スペース1,000㎡、道の駅管理運営スペース1,000㎡、さらに、以下に記載のヘリポート1,600㎡について、災害支援活動時には常に運用可能な状態とするため独立して面積を計上し、合計16,300㎡が災害支援活動時に必要な面積となります。

以上より、駐車場面積14,600㎡+施設管理者用駐車場面積700㎡+駐車場内通行帯面積1,000㎡=16,300㎡を災害発生時の広域防災拠点として活用します。

③ヘリポート（※平常時は大型車駐車スペースとして運用） 約1,600㎡

現在、本町のヘリポートは、ドクターヘリの運用の一環として、遊佐町立中学校付近の月光川河川敷にあるため、災害時の利用は困難です。発災時の地域の防災拠点だけでなく、広域的な防災拠点機能を確認し、平常時・災害時を問わず救急医療に使用可能なヘリポートを設置します。災害医療活動の支援機能となる防災救急ヘリコプターのヘリポートは、他県からの防災支援ヘリが使用することも想定しており、離着陸地帯は使用機の全長（20m）に20mを加えた値以上の長さ及び幅を確保する必要があるため、1,600㎡（長さ20+20m×幅20+20m）とする。設置位置に関しては航空法79条但し書きに準拠し、日沿道等の周辺道路や建築物に干渉しないスペースを

確保しています。

なお、平常時は大型駐車場スペースとしての運用を想定しており、災害時にはヘリポートスペースに駐車している車両を移動させたくて運用します。

④多目的広場・緑地 約 4,500 m²

<災害発生時>

災害発生時には、自衛隊や緊急消防援助隊等の災害活動応援部隊の野営スペースとして利活用します。自衛隊山形地方協力本部酒田地域事務所からの聞き取り結果により、本町における最大規模地震による被害を想定したうえで必要となるスペースは、6人用天幕(2.6m×4.5m)を4人使用とし、700名分となるテント175張に加え、隣接のテントとの通路等も確保できる最小限の面積として、3,500 m²の空間を確保します。加えて、緊急消防援助隊がベースキャンプを行う際に必要なスペースを算定するため遊佐町危機管理アドバイザーへ聞き取りを行ったところ、約60小隊250名が使用するエアータント(1貼30 m²、15~20人使用、通路等を考慮した隊員1名あたり占有面積=4 m²)設置に必要なスペースは1,000 m²となり、合計で4,500 m²程度の空間が野営スペースとして必要です。また、災害時にかまどとして使用できるベンチ(1基あたりの占有面積5 m²)を5基設置します。

<通常時・日常時>

青空テント市やフリーマーケット等、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よう広いスペースを確保します。また、ペット連れの利用者に配慮したエリア、子供が走り回れるようなエリアなど、様々な賑わいが期待される空間とします。

⑤防災倉庫・自家発電設備 約 120 m²

災害発生時に活用する様々な物資を収納する防災倉庫(120 m²程度)を設置します。食料等備蓄関係のほか、自家発電設備、駐車場内用の除雪機、用具関係などと想定します。様々な物資が出し入れしやすい形式とします。防災倉庫に設置する中身については、運営候補者と策定するBCP計画の内容を踏まえて決定します。

表 自家発電設備の概要(参考)

	概 要
システム形状	屋内・キュービクル型
用途	防災用自家発電設備・非常用予備電源装置
規格	消防法、JIS、JEC、JEM、電気設備技術基準、(一社)日本内燃力発電設備協会技術基準
使用条件	周囲温度 -5~40℃ 湿度 相対湿度 85%以下
発電容量	150KVA 程度を想定
相数・電圧	1φ100V、3φ200V
要始動時間	10~40秒以内

始動方式	電気始動（蓄電池）
使用燃料	軽油
燃料消費量	熱効率が高く、燃料消費量が少ない
設置場所	屋内/屋外
特徴	・長時間型のキュービクルタイプ非常用発電機で72時間 運転可能であり、コストバランスが良く、他の道の駅で も導入実績がある。

⑥貯水施設 180 m³程度

災害時の給水拠点（防火用水・生活用水（主として24hトイレ用））として活用することも想定し、耐震性等を考慮した性能の貯水槽を設置します。

⑦環境配慮施設 約40 m²

排水放流先河川の環境に配慮した排水施設の検討として、敷地内の路面排水（雨水）を排水するにあたって油分や泥等を分離する、環境に配慮した施設を設置します。

各施設の諸元・規模については以下のとおり。建築物の規模は計約 2,450 m²程度と想定します。

表 建築物の規模想定

施設名		諸元等	規模約
地域振興施設	①農産物直売所・特産品販売所	農産物・特産品を一同で販売可能な一体的な空間、駐車場からのアクセス性を重視	450 m ²
	②鮮魚販売・厨房加工室	3店舗程度と想定	120 m ²
	③バックヤード	※直売所の40%程度	180 m ²
	④菓子加工施設		40 m ²
	⑤菓子販売施設		40 m ²
	⑥フードコート	イートインスペースの分散配置も	245 m ²
	⑦フードコート 厨房	考慮しながら全体で180席程度の確保を目指す	125 m ²
	⑧地産地消レストラン(ゆっくり食事ができる空間)	鳥海山の景色等を楽しみながら食事が可能なプライベート空間	150 m ² ※厨房含む
	⑨事務室・休憩室	机6基+休憩・更衣・ロッカー等	100 m ²
	⑩飲食トイレ		20 m ²
道路休憩施設	①24時間トイレ・子育て支援スペース	男子トイレ(小8器・大6器) 女子トイレ(大26器) オストメイト・大型ブース・多機能・子供トイレ・洗面所・パウダーコーナー・授乳室等を設置	325 m ²
	②道路利用者休憩施設/道路情報コーナー	24時間トイレへの動線軸線上に配置、道路情報モニターを設置	75 m ²
情報発信施設・地方創生加速化拠点施設	①観光案内所×ツアードesk	観光窓口としてカウンターや更衣室・ロッカーも想定	305 m ²
	②鳥海山・飛鳥ジオパークというコンテンツを最大限活かした物販	ジオに関する展示と、関連するアイテム販売が可能な空間	
	③オープンスペース(会議室等)	多目的な用途に利用可能	120 m ²
	④風除室・バルコニー等共用スペース	共用廊下・風除室・バルコニー等	155 m ²
合計			2,450 m ²

その他、防災備蓄倉庫として以下の施設を整備します。

表 防災備蓄倉庫の規模想定

施設名		諸元等	規模約
防災拠点施設	①防災倉庫・自家発電設備	災害にそなえた各種防災用品の備蓄に対応、72 時間対応の自家発電を設置	120 m ²

表 屋外施設の規模想定

施設名	諸元等	規模約
①駐車場/ヘリポート	24 時間利用可能な駐車場 小型車 222 台 障がい者 7 台 思いやり 7 台 EV 車 3 台 (※今後の拡張性に留意) 二輪車 8 台 大型車 30 台 セミトレ車 2 台 バス乗降場の設置 ヘリポートの設置 (航空法 79 条 但し書きに準拠)	駐車場 14,600 m ² うちヘリポート 1,600 m ² 通行帯 1,000 m ² 施設管理者用駐 車場 700 m ²
②多目的広場	天然芝を想定 災害活動救援部隊の野営スペースとして 6 人用天幕 175 張、炊き出し活動等が可能な施設	4,000 m ² その他緑地法面 6,500 m ²
③外構・イベント広場	様々なイベントに対応した外構施設、洗い出し舗装・透水性舗装を想定	2,000 m ²
④貯水施設		180 m ²
⑤環境配慮施設		40 m ²

6. 道の駅整備事業の実施場所

日本海沿岸東北自動車道の町内区間の開通見通しですが、「遊佐比子 I C～遊佐鳥海 I C」間が令和 5 年度、秋田県にまたがる「遊佐鳥海 I C～（仮称）小砂川 I C」間が令和 8 年度に開通する見通しと発表されています。このことにより、令和 8 年度中に秋田県境区間までが全線開通することとなります。そのうえ、酒田みなと I C から由利本荘市の岩城 I C までの区間（約 77.7km）は無料高速道路となるため、現在の一般国道 7 号の交通量は激減することが想定されます。加えて、「現道の駅」は平成 8 年に建設し、平成 9 年に道の駅として登録されましたが、入込の多さに比べて施設は手狭であり、老朽化が進行しています。

新たな道の駅はそのような事情を背景に、本町で唯一のフルインターチェンジとなる遊佐鳥海 IC の近接に整備することで、現状よりもさらにステップアップした道の駅を実現することを目指しています。

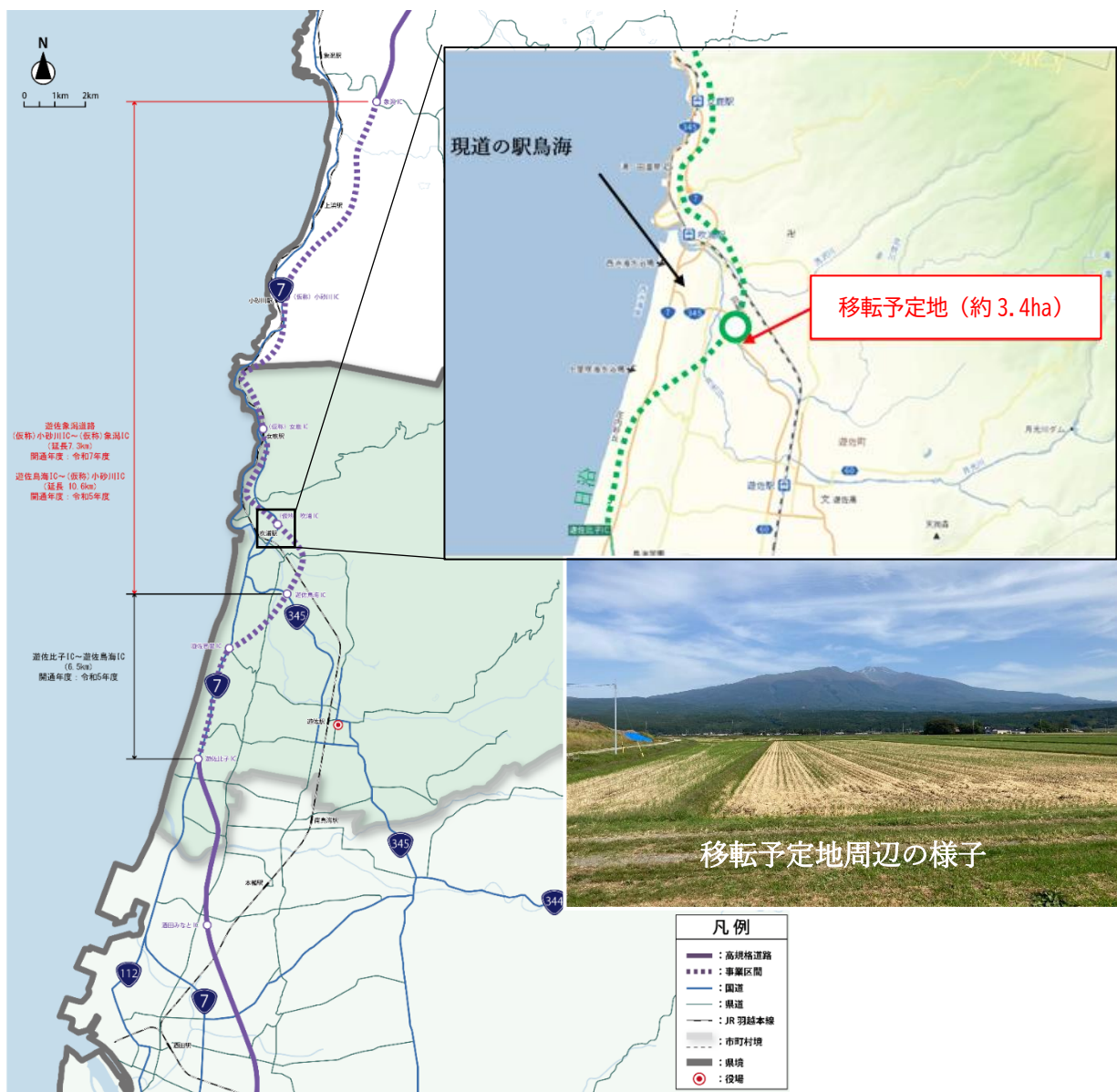


図 道の駅整備事業の実施箇所

(1) 建設場所の選定

遊佐鳥海 I C 付近について、最適となる起業地の位置の検討を行いました。道の駅登録要綱において、道の駅は休憩施設としての利用しやすさや、道の駅相互の機能分担の観点から適切な位置へ整備することとされています。

ここでは、以下の要件を踏まえ、遊佐鳥海 IC 周辺において事業地としての適性を検証しました。

- ①アクセス性を考慮し日沿道及び一般国道 345 号からの道の駅流入出時に交通渋滞が発生する懸念がないか。また、交差点構造や道路視距等、交通安全対策に問題がないか。
- ②本事業に必要な面積（3.4ha 程度）の確保が見込まれるかどうか。
- ③起業地確保における経済性、周辺環境への影響

表 起業地位置選定比較表

	候補地 1 (起業地) I C 東側	候補地 2 I C 西側	候補地 3 I C 南側
想定位置図			
道の駅へのアクセス性	○ 道の駅への進入動線は日沿道と一般国道 345 号、それぞれから進入することが可能で重複しない。	△ 日沿道から一旦一般国道 345 号に出てから道の駅へアクセスするため、一般国道 345 号主動線と重複し、混雑の発生が懸念される。	△ 道の駅への進入動線は日沿道と一般国道 345 号、それぞれから進入することが可能で重複しない。 日沿道からは左折なのでスムーズに進入できるが、国道 345 号側からのアクセスは右折待ちとなり、それに伴い日沿道に乗りたいた車両の滞留が懸念される。
交通安全対策 (視距の確保)	○ 道の駅出入口から出る際の視距の確保について問題はない。	△ 道の駅出入口から出る際、一般国道 345 号は下り勾配で曲線部分にあたるため、視距の確保に懸念が指摘されている。	○ 道の駅出入口から出る際の視距の確保について問題はない。
防災性	○ 日沿道による道路盛土に隣接しているため、火山泥流発生時、速やかに高台となる日沿道の上に垂直避難することが可能。	○ 日沿道による道路盛土に隣接しているため、火山泥流発生時、速やかに高台となる日沿道の上に垂直避難することが可能。	△ 一時避難場所となるような高台部に隣接していないため、迅速な避難の実現という点では候補地 1・2 に劣る。
経済性	○ 補償物件が少なく、田の用地買収により整備することが可能と見込まれる。	○ 補償物件が少なく、田の用地買収により整備することが可能と見込まれる。	△ 補償物件が少なく、田の用地買収により整備することが可能と見込まれる。 農業用水路の更新に多額の経費が必要となる。
周辺環境への影響	○ 周辺は田であり、影響は限定的である。	○ 周辺は田であり、影響は限定的である。	○ 周辺は田であり、影響は限定的である。
総合判定	○	×	×

以上、3案を比較検討した結果、遊佐鳥海 I C 東側が起業地として最適であり、土地の適正かつ合理的な利用に寄与するものであると判断しました。

7. ゾーニング計画

(1) 敷地内ゾーニング計画

敷地内のゾーニング計画については、以下のとおりとします。

なお、道の駅施設の配置計画については、今後選定される運営事業者、及び設計者との協議により最終的に決定します。(※ただし、出入口 A については変更不可のため、大型車ゾーン・小型車ゾーンのゾーニングについては概ね、図のとおりとなります。)



図 敷地ゾーニング計画

■ 敷地内ゾーニングにおける配慮事項

- 敷地入口の直線アプローチに対して駐車場を左右に分け、大型車と小型車の動線を分離することで、駐車場内の安全性に配慮します。
- 駐車場内の歩行者専用通路を設け、歩車分離を行うことで、子ども・高齢者・障がい者の安全性確保に配慮します。
- レンタサイクル等の利用を想定し、駐車場内を通らず、車両動線と交錯しない自転車専用通路を確保します。
- 小型車駐車場は建物に近い位置にまとめて配置し、建物へのアクセス性（歩行距離の短さ）に配慮します。
- 建物・多目的広場は屋内外を一体的な空間として使用することを想定し、鳥海山の眺望に配慮した位置に配置します。
- ヘリポートは大型車駐車場と兼用し、高速道路と建物から十分な距離をとることで、ヘリの進入区域を確保するとともに、敷地の有効活用に配慮します。
- 周囲の田園に配慮し、建物と道路を挟んだ敷地の間に多目的広場・植栽等を設け、視覚的圧迫感を軽減するとともに、照明による農作物への影響を軽減することに留意します。

(2) 施設内ゾーニング計画

施設内のゾーニング計画の案については、以下のとおりとします。

なお、詳細については、今後選定される運営事業者、及び設計者との協議により最終的に決定します。

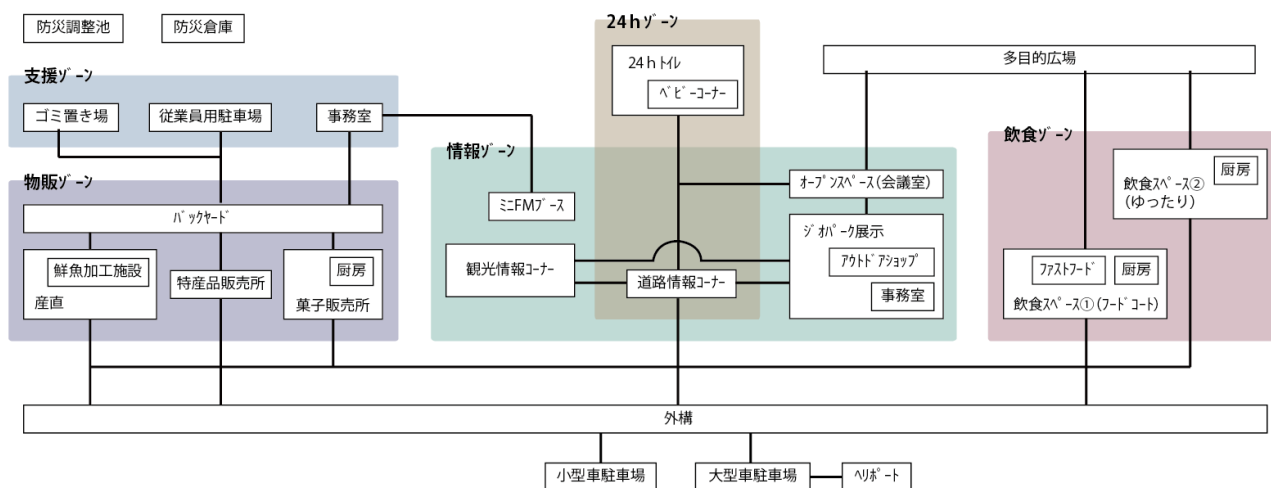


図 施設機能図 (案)

■ 施設内ゾーニングにおける配慮事項

- ・ トイレ利用客の消費行動を誘発するため、物販ゾーンと飲食ゾーンに挟まれる建物中央位置付近に24時間トイレを配置します。
- ・ 道路情報コーナーは、駐車場から24時間トイレへの動線上に配置します。
- ・ 観光案内関連スペースは、道路情報コーナーに紐づけ、遊佐町及び環鳥海エリアでの滞在を促します。
- ・ 建物入口は1か所に限定せず、ゾーン・機能ごとに駐車場から直接アプローチすることができるようにし、現道の駅鳥海「ふらっと」のように地元の方々の利用もしやすい施設を目指します。
- ・ 物販ゾーンは、産直と特産品販売所を一体の空間とし、季節による商品数の変動等に対応した可変性のある空間とします。また、バックヤード・加工調理室(鮮魚・フルーツ店用)を設けます。
- ・ 施設全体の従業員用休憩所・事務室、ゴミ集積所を適切に設けます。
- ・ 飲食ゾーンは、回転率の高いフードコートと、より上質な食事・空間・時間を提供するレストランの2つに分け、互いが干渉しない空間とします。
- ・ オープンスペースは、コワーキングスペースや休憩・飲食スペースとして利用可能とします。また、可動間仕切りを設けることで、会議・講義室としても使用可能な空間とします。
- ・ 飲食ゾーンは、多目的広場と一体的な空間として利用でき、鳥海山の眺望に配慮した位置に配置します。
- ・ 災害発生時の避難者一時受け入れ、及び自衛隊の展開を想定し、多目的広場への車の進入動線を確保します。

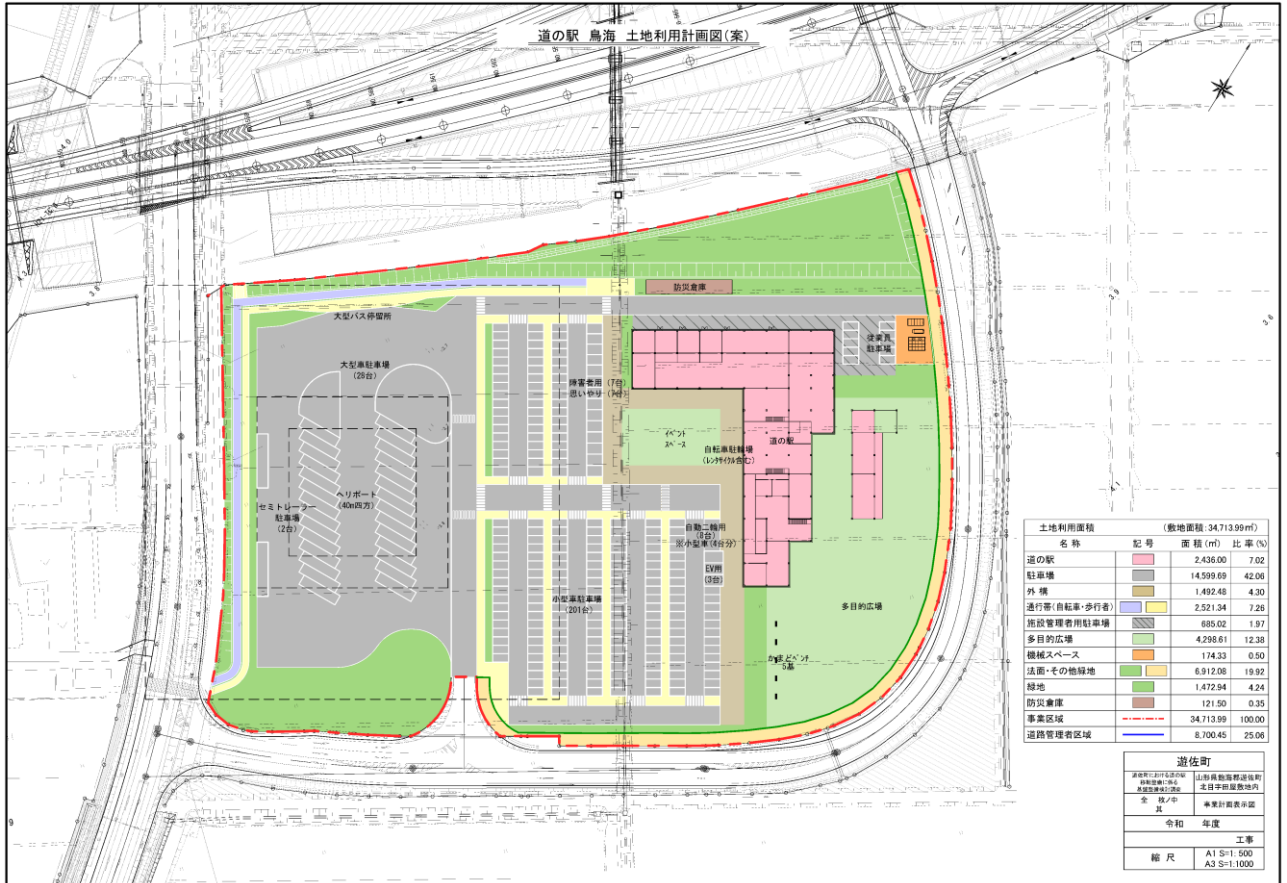


図 土地利用計画図 (モデルケース検討案)



図 駐車場のイメージ
障がい者用駐車マスには上屋を設置



図 駐車場のイメージ
ヘリポート兼用の大型駐車マス



図 広々とした広場のイメージ

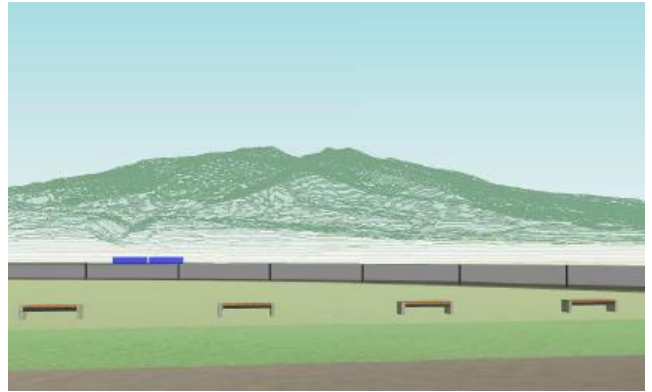


図 広々とした広場のイメージ
羽越線の向こうに鳥海山を望む



図 観光案内所イメージ
レンタサイクルの貸し出しも可能



図 展示コーナー・物販のイメージ
開放的で明るい空間



図 直売所内のイメージ
広い空間で買い物が楽しめる



図 フードコートのイメージ
イートインスペースは分散配置、
鳥海山が望める

8. 概算事業費・概算維持管理費について

概算事業費を以下のとおり整理します。

表 概算事業費まとめ

	事業名（仮称）	数量	概算事業費
1	建築工事費	約 2,450 m ² 機械設備・什器備品 含む	1,470,000 千円
2	駐車場・外構工事費	約 3.1ha	730,000 千円
3	土木設計費他	約 3.1ha	59,880 千円
4	盛土造成工事費	約 7.7 万 m ³	365,000 千円
5	建築設計費	約 2,450 m ²	75,640 千円
合計			約 27.0 億円 約 29.7 億円（税込）

財源としては、国庫支出金、地方債、一般財源等を予定しています。一般財源として遊佐パーキングエリアタウン整備基金の設置、管理及び処分に関する条例（令和元年 12 月 6 日条例第 24 号）による整備基金を充当します。

なお、今後、道路管理者との「一体型」による道の駅整備を想定しており、協議を行います。その他にも、財源確保に向けて様々な手法を模索しながら、可能な限り町負担額を圧縮するよう努めることが課題となります。

概算維持管理運営費を以下のとおり整理します。

表 維持管理運営費まとめ

	事業名（仮称）	数量	概算維持管理運営費
1	施設修繕費	約 2,450 m ²	4,000 千円/年
2	保守管理・警備費等	約 3.4ha	9,100 千円/年
3	運営費	駅長人件費	4,800 千円/年
		光熱費	11,100 千円/年
		給水排水費	9,000 千円/年
合計			38,000 千円/年

参考：建築物のライフサイクルコスト第 2 版（（一財）建築保全センター編集・発行）等

なお、このうち、公共施設として必要な機能に資する維持管理費については町で負担とし、収益事業に伴う維持管理費については運営事業者の独立採算としての負担となることが想定され、今後の検討課題となります。

また、建設資材や、エネルギー調達コスト（電気料金等）は、様々な外的要因から値上げが続いています。

建設資材物価指数は Covid-19 及びウクライナ情勢に伴う世界的物価高の影響もあり、「建設総合」における物価指数は、過去 11 年間で約 37%増、直近 2 年前と比べて平均約 3 割増の伸び率となっています。



図 建設資材物価指数（東京）2011 年比

出典：一般財団法人建設物価調査会

このような物価高の傾向は今後も続くと見込まれるため、本事業においても、事業費の不足が起こらないよう注視しながら対処していきます。

9. 期待する経済波及効果の試算

本事業の実施により得られる効果としては、様々な創意工夫による地域の魅力・資源を活用することで、商品を作り、食事をしてもらう中で得られる収益とその原価として生産者や加工業者、納入業者、地域雇用（従業員）に還流する短期的視座による効果が挙げられます。

これに加えて、本事業では地方創生に資する取り組みとして、例えば観光事業者による「本町らしい新たな観光スタイルの提案」、「民間投資による新たな観光拠点の開発」、これからの新技術を使いこなす次世代の子らによる「DXの推進など様々な取り組み」、「生産者・加工業者等との連携による新たな商品開発」、「地元住民の健康増進（ヘルステック）」、「RE100の推進」など、**運営事業者と様々な主体が協働することで得られる本町の将来にとって意味のある効果の発現に期待**しています。

このような取り組みを続けることで、安定した賑わいが継続し、生産者や加工業者、観光業者など町内の一次～三次産業従事者の後継者獲得に繋がり、若い世代の方々が本町に住みたい・住み続けたいと思ってもらえる町となることを目指します。

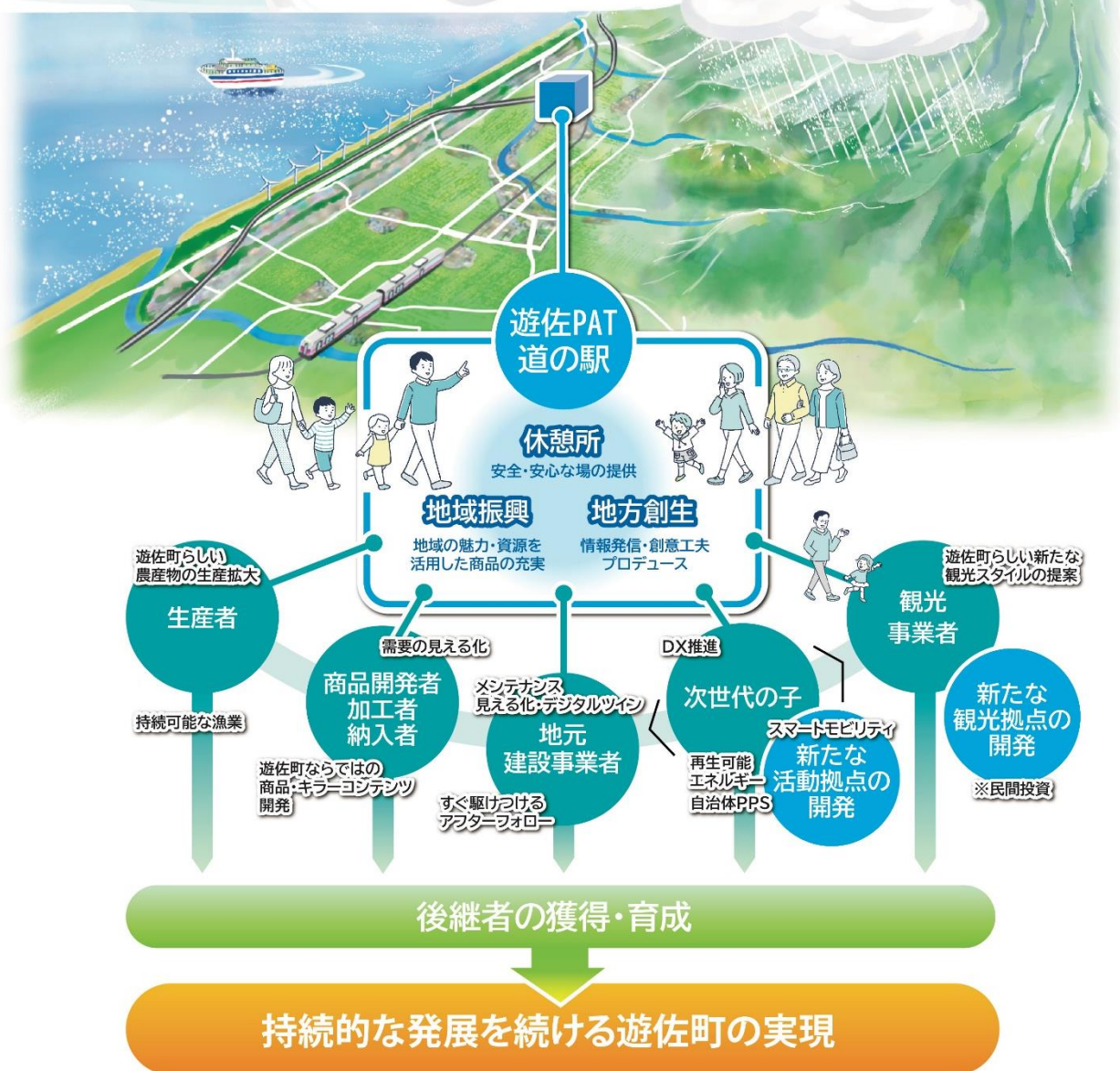


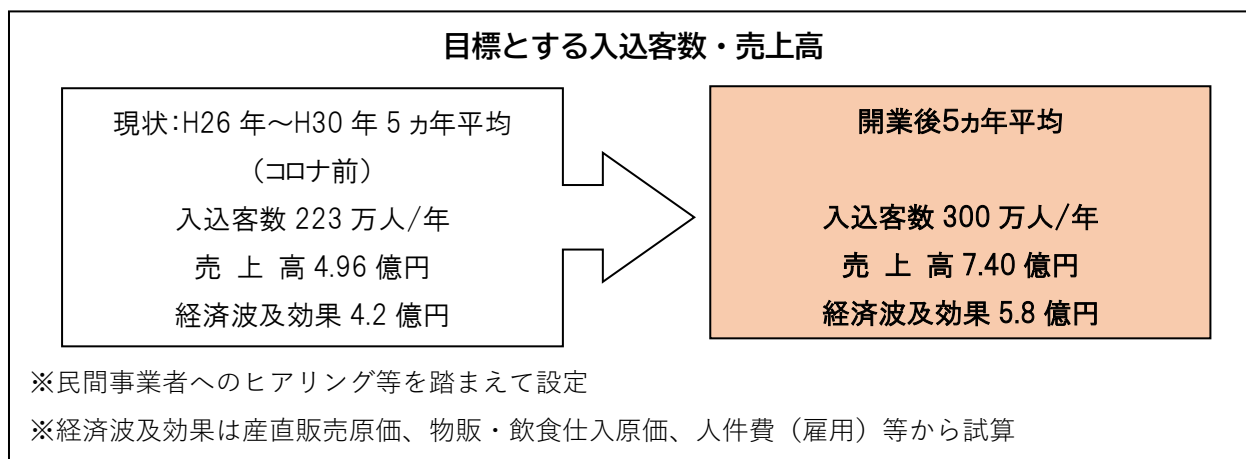
図 遊佐パーキングエリアタウン整備による効果の期待

■短期的視座による効果の試算

「現道の駅」では、H26年～H30年の5ヵ年平均で入込客数223万人、売上高4.96億円であり、東北地方においては上位の実績となっています。

新たな道の駅では、『前面交通量の増加』と『新たな機能の追加や、更なる魅力付け』に伴う集客力増加を見込み、目標300万人/年の入込、売上高7.4億円/年を目指します。

なお、ここでの数値は目標値であり、実現を保証するものではありません。実現するために、道の駅の魅力を高めるなど様々な取り組みを、運営事業者と共同で計画し、実行していくことが重要となります。



直近過去6年(H28～R3年)の部門別レジ通過者数・利用単価等のデータから、新たな道の駅における伸び率(目標値)、及び目標売上高(KPI)を以下のとおり設定します。

	利用客数 (人/年)	×	利用単価 (円)	×	伸び率 (目標値)	=	目標売上高・ KPI	→	KPI売上高 (千円)	㎡効率 (千円/㎡)
①農産物直売・特産品販売所 <small>・直売所平日利用率UP、特産品販売の利用率UP等を目指す(案)</small>	234,000	×	1,000	×	1.1	=	250,500	→	454,500千円	928千円
②鮮魚販売所 <small>・テナント拡充による利用率UP等を目指す(案)</small>	96,000	×	1,200	×	1.2	=	142,000			
③菓子販売所 <small>・新規機能設定による新たな需要創出等を目指す(案)、※客数・単価は直売所を参考に設定</small>	71,000	×	900	×	-	=	62,000	→	284,500千円	825千円
④フードコート <small>・平日の利用率UP,単価UP、新規機能設定による新たな需要創出等を目指す(案)</small>	167,000	×	800	×	1.8	=	236,100			
⑤地産地消レストラン <small>・高付加価値化による平日利用単価UP等を目指す(案)</small>	19,000	×	1,600	×	1.6	=	48,400			
									740,000千円	

図 部門別の目標売上高(案)

なお、計画床面積㎡あたりの売上高については約90万円/㎡、産直・物販に関しては現施設と同等規模相当、飲食に関しては約80万円/㎡となっており、日本政策金融公庫資料から従業員21～49人規模で平均88万円/㎡相当であることから、目標とする売上高を達成する受け皿として適切な施設規模としています。なお、飲食については、フードコート内だけではなく、施設内外にエートインスペースを分散することを想定しています。

10. 今後の検討課題の整理

今後の課題として以下のとおり整理します。

(1) 事業手法の選定

本事業においては、魅力ある道の駅の実現のため、ソフトウェアを最重要視しています。そのため、運営事業者の考え・思想が反映された事業計画を以って、施設計画・施設整備を行うことができる事業手法として、運営事業者を先に決め、施設の基本設計を行い、施設を整備する事業者先行型 DO+DB 方式を採用することとしました。

この方式は、施設の指定管理者となる事業候補者を公募により決定し、同時に行う施設の基本設計に事業者の意見を反映しながら取りまとめるものです。これにより、事業者にとって使いやすい施設整備が図られます。また、実施設計と施工を包括することで、事業費の縮減と工期の短縮化を図り、着実な整備を図ります。

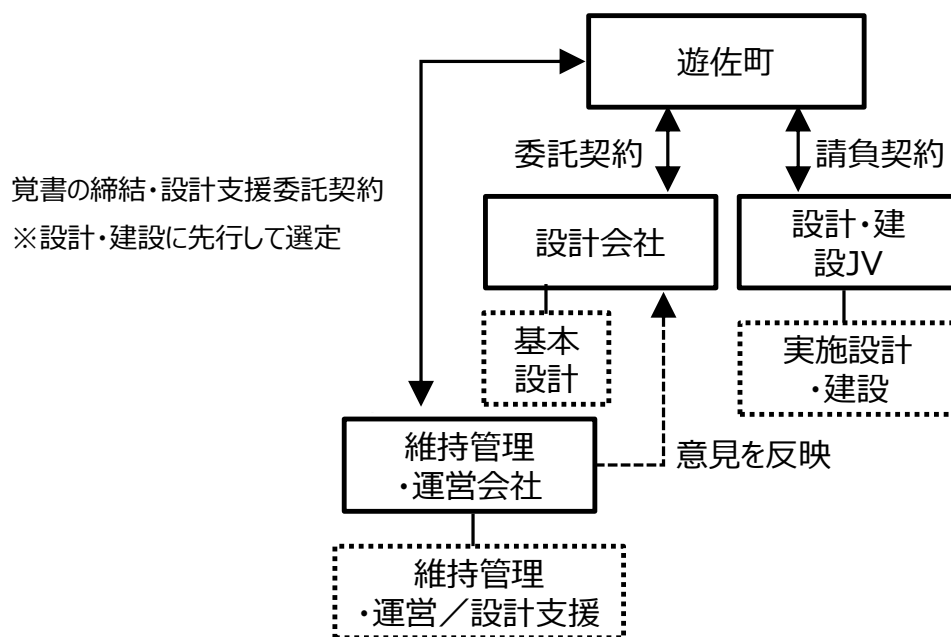


図 事業手法のイメージ

(2) 事業スキームの案

事業スキームを以下のとおりとします。なお、今後追加ヒアリング等により内容を更新します。

表 事業スキーム(案)

No	項目	内容	
01	事業手法	公設+包括運営委託方式（事業者先行選考型）DO+DB	
02	支払い方式	指定管理（非収益施設運営維持管理費相当）+独立採算（収益施設分） ※公共性の高い施設に関する維持管理運営費は公共で負担、その他は事業者の負担	
03	設計・建設・開業準備	DO 基本設計（設計指導） 1年 開業準備期間 30ヵ月 DB 実施設計 1年 建設工事 1年	
04	維持管理・運営期間	5～10年（指定管理）	
05	従来方式を想定	ア. 資金調達	・公共（遊佐町）で調達（※独立採算施設の内装什器備品については今後調整）
		イ. 調査業務	・地質調査業務
		ウ. 土木造成 ・建設業務	・土木設計業務（基本・実施） ・盛土造成工事業務、駐車場等工事業務
		エ. 設計業務①	・設計業務（基本設計） 建築物・外構・広場・防災施設（貯水槽、災害発生時の発電システム等） ・その他関連業務（必要な調査等）
	DB方式を想定	オ. 設計業務②	・設計業務（実施設計） 建築物・外構・広場・防災施設（貯水槽、災害発生時の発電システム等） ・その他関連業務（必要な調査、各種許可等）
		カ. 建設業務	・建築物・外構・広場・防災施設の建設工事業務 ・備品等調達・設置業務 ・施設引渡業務
	指定管理事業者の業務	キ. 設計支援業務	・設計支援業務
		ク. 開業準備業務	・開業準備業務 ・BCP計画策定支援業務
		ケ. 独立採算業務 （事業者の費用負担にて実施）	①地域振興施設の運營業務 a) 産直・物販施設運營業務 b) 飲食施設運營業務 ②情報発信施設・地方創生加速化拠点施設の運營業務（ジオ物販等） a) 鳥海山・飛鳥ジオパークというコンテンツを最大限活かした物販施設運營業務 b) 観光案内ツアーデスク施設運營業務 ③地域振興施設全般及びジオ物販・観光案内ツアーデスクの維持管理業務 （建築物・建築設備保守管理、環境衛生・清掃、什器備品保守管理、修繕） ④その他、上記業務を実施するうえで必要な関連業務 a) テナント管理統括業務 b) 外構・イベント広場における賑わい創出業務

No	項目	内容
	範囲 コ. 施設管理運営業務 (指定管理料にて実施)	①道の駅運営における統括業務（総務、経理、広報等） a) 総務業務 b) 経理業務 c) 広報業務 d) 地域統括プロデュース業務 e) BCP 計画運用業務 ②道路休憩施設の日常管理業務 a) トイレ（男女・身障者）、授乳室・おむつ交換スペースの日常管理業務 b) 道路情報発信・休憩スペースの日常管理業務 ③情報発信施設・地方創生加速化拠点施設の管理運営業務 a) 観光案内スペースの利活用検討・運営業務 b) ジオコンテンツの企画・情報発信業務 c) オープンスペースの日常管理業務 d) 多目的広場の利活用検討・運営業務 ④地域振興施設及びジオ物販・観光案内ツアーデスク以外の維持管理業務 （建築物・建築設備保守管理、環境衛生・清掃、什器備品保守管理、修繕） ⑤外構等保守管理業務 a) 駐車場・通路・緑地法面の維持管理業務 b) 外構の維持管理業務 c) 多目的広場の維持管理業務 ⑥警備業務
06	サ. 自由提案業務 (独立採算)	・自動販売機運営業務 その他自主提案

なお、指定管理期間として一般的に5年程度とされる場合がほとんどですが、近年の道の駅事業においては指定管理期間を5年よりも長く設定している事例が散見されるようになってきました。指定管理期間が長いほど、事業者による主体的な投資を引き出しやすく、官民相互の連携で質の高い施設整備に向かう傾向があります。一方で、長期固定とするリスク（事業者を変更できない、不採算に陥った場合撤退できないなど）もあります。そのため、本事業における指定管理期間については、今後、事業者側の意見を踏まえながら検討していきます。

表 指定管理期間5年よりも長期に設定している全国事例(R4.11 時点調べ)

県名	駅名	登録回	登録年月	所在地	指定管理期間(年)	指定管理者
群馬県	まえばし赤城 <small>あかぎ</small>	第57回	R4.8	前橋市	15	株式会社ロードステーション前橋上武
新潟県	ながおか花火館 <small>はなびかん</small>	第52回	R2.3	長岡市	15	トライデントながおか株式会社
千葉県	木更津 うまくたの里 <small>きさらづ さと</small>	第47回	H29.4	木更津市	15	株式会社TTC
福井県	越前たけふ <small>えちぜん</small>	第57回	R4.8	越前市	10	株式会社鮮魚丸松
福島県	ふくしま	第55回	R3.6	福島市	10	株式会社ファーマーズフォレスト
千葉県	いちかわ	第48回	H29.9	市川市	10	市川未来創造グループ(日本メックス株式会社)
神奈川県	足柄・金太郎のふるさと <small>あしがら・きんたろう</small>	第52回	R2.3	南足柄市	7	株式会社TTC
大阪府	奥河内くろまるの郷 <small>おくかわち さと</small>	第47回	H29.4	河内長野市	7	一富士ケータリング株式会社
石川県	内灘サンセットパーク <small>うちなだ</small>	第23回	H19.3	河北郡内灘町	7	(有)ユーエスピー企画
茨城県	常総 <small>じょうそう</small>	第57回	R4.8	常総市	6	株式会社TTC
広島県	西条のん太の酒蔵 <small>さいじょう た さかぐら</small>	第56回	R4.2	東広島市	6	株式会社第一ビルサービス
徳島県	くるくるなると	第55回	R3.6	鳴門市	6	株式会社TTC

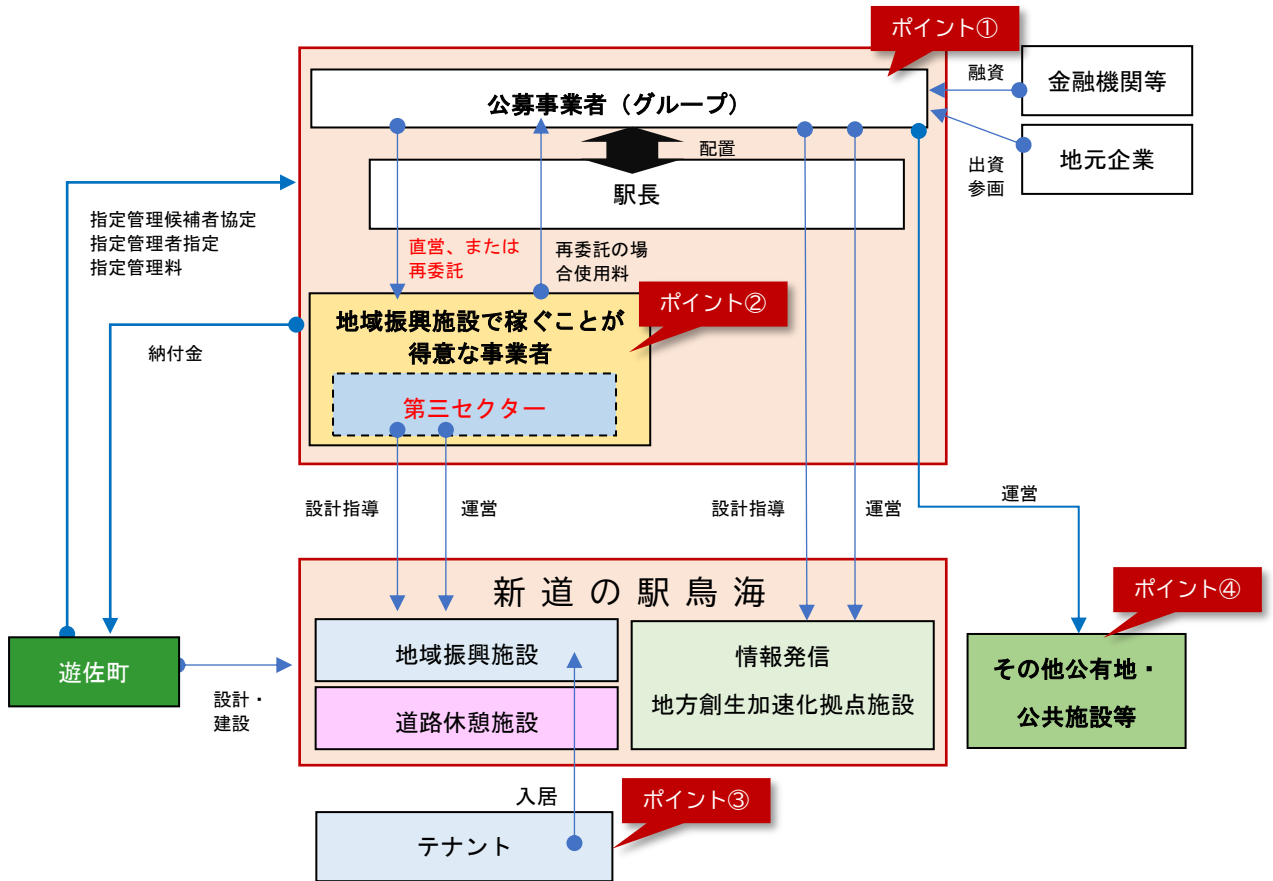


図 事業スキームのイメージ(運営・維持管理)

ポイント①

施設の運営維持管理を行う事業者を指定管理候補者として選定するための公募を行い、競争により選定する。

この事業者(グループ)は、道の駅のコンセプトメイクと設計指導、開業準備、主体的な事業運営を行い、それら活動の中心的役割をこなす駅長を配置する。駅長は、長期的視野で本町の将来を考えられる地元の方とすることを推奨する。

ポイント②

新道の駅の原動力たる産直・物販・飲食施設等により構成される地域振興施設の運営については、「稼ぐこと」が上手な事業者が主体的に運営することとする。そのため、事業者による直営に加え、再委託を可能とする。

なお、「現道の駅」の運営者である第三セクターについては、雇用・ノウハウの継承が図られることを前提とし、具体的な方法については継続的な対話により決定する。

ポイント③

新道の駅の地域振興施設に入居するテナントについては、地元事業者を優先し、複数店舗入居することを想定する。テナントの選定は事業者が主体的に行うこととする。

ポイント④

運営事業者のインセンティブ設定のひとつとして、町内の公有地・公共施設(例えば高瀬小学校の一部など)の運営もセットとすることを検討する。なお、具体的な内容については、運営事業者による自主的な提案に基づくこととし、運営事業者の選定後に可能性も含めて検討することとする。

(3) 事業スケジュールの検討

令和8年度中～令和9年度初頭の開業を目指し、スケジュール・工程については以下のとおりとします。

表 スケジュール・工程

	R4 年度	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度
事業者の公募・選定 基本計画の更新	基本計画更新・設計支援・開業準備				
建築基本設計		発注準備		確認申請	建築着工
建築実施設計・施工			発注準備		
土木基本設計	発注準備				
土木実施設計 地盤調査・測量		発注準備	開発許可		
盛土造成 駐車場・外構等施工		ストックヤード（盛土材確保）			外構等
日沿道		酒田みなと～遊佐鳥海 IC まで開通（見込み）			遊佐～象潟間全線開通（見込み）

開業・運営

(4) 今後の進め方

本事業は、運営事業者の像を早い段階で明らかにすることが重要です。そのためには、新道の駅への関与について期待が大きい、遊佐町・酒田エリアの、本事業に意欲のある事業者たちとの対話が不可欠であると考えます。今後の進め方として、令和4年度～5年度の活動イメージは下図のとおりとなります。本整備計画の公表を踏まえ、令和5年5月頃に公募開始し、令和5年10月頃に事業者の選定を目指します。

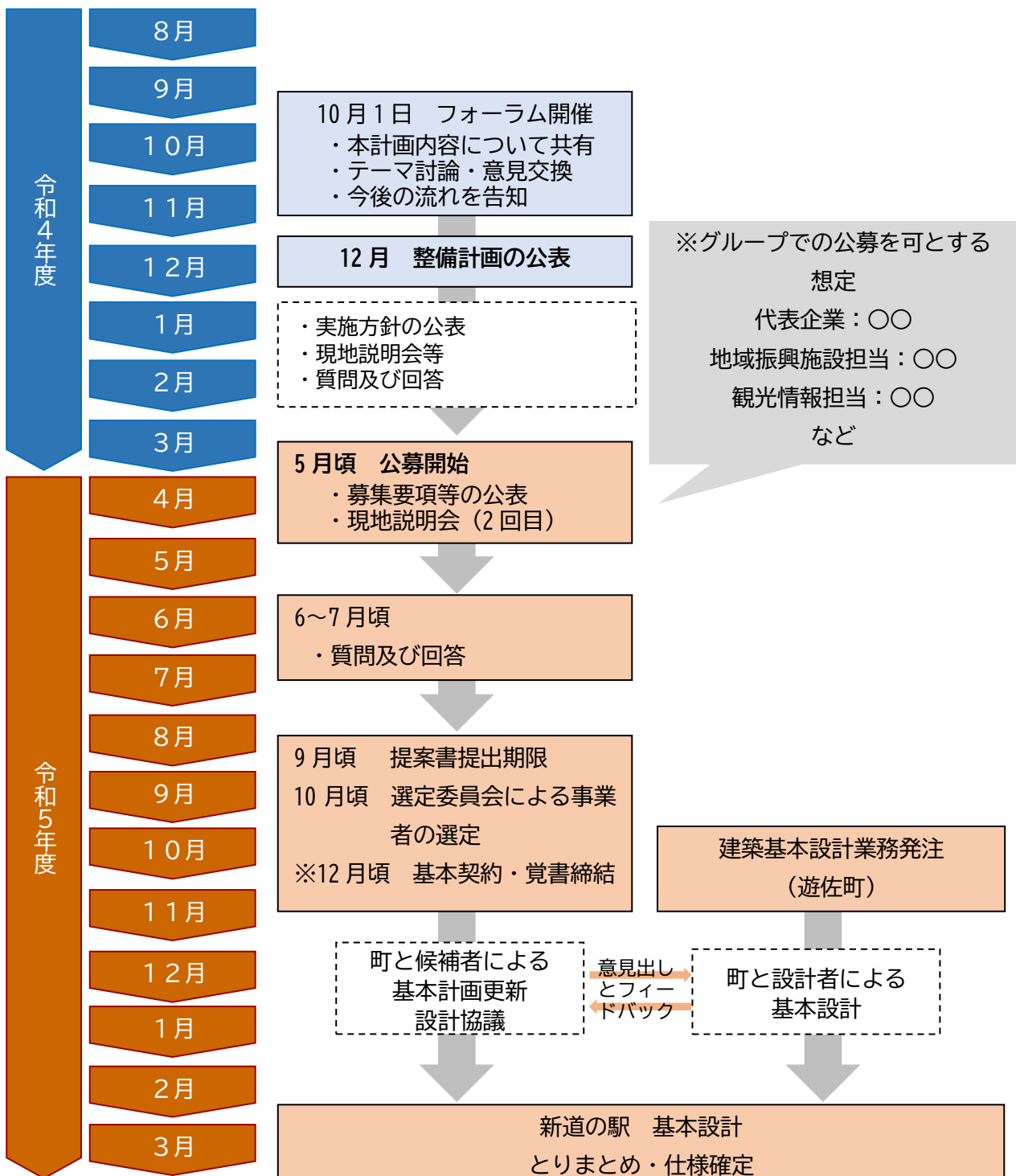


図 今後の進め方