尾鷲市「道の駅」基本計画

尾　鷲　市

目　次

第１編　尾鷲市の現状

1.1　尾鷲市の概況 ―― 1
1.2　気象状況 ―― 2
1.3　土地利用状況と都市公園 ―― 3
1.4　人口 ―― 5
1.5　産業 ―― 7
1.6　交通 ―― 9
1.7　観光 ―― 18
1.8　防災 ―― 22

第２編　関連計画との整合性

2.1　関連計画における道の駅の位置づけ ―― 24
2.2　「第６次尾鷲市総合計画」との整合性 ―― 24
2.3　「尾鷲市都市マスタープラン」との整合性 ―― 25
2.4　「尾鷲市過疎地域自立促進計画」との整合性 ―― 31
2.5　尾鷲市「地域防災計画」との整合性 ―― 32
2.6　「災害に強いまちづくり検討委員会」との整合性 ―― 35

第３編　道の駅の必要性及び整備箇所の検証

3.1　「道の駅」に求められる機能 ―― 36
3.2　ドライバーの環境変化 ―― 37
3.3　「道の駅」に対するニーズ ―― 40
3.4　「休憩機能」に着目した配置 ―― 41
3.5　「情報発信機能」に着目した配置 ―― 44
3.6　「地域連携機能」に着目した配置 ―― 52
3.7　「道の駅」に求められるその他の機能 ―― 56
3.8　「道の駅」の必要性及び整備箇所の検証 ―― 62

第４編　道の駅の配置計画

4.1　コンセプトの設定 ―― 65
4.2　導入機能の整理 ―― 65
4.3　平面配置計画 ―― 68

第５編　設置運営
5.1　設置運営手法の整理 ―― 69
5.2　概算工事費 ―― 72
5.3　採算性の検証 ―― 75
5.4　補助制度等の整理 ―― 80

第６編　概算工事費と経済効果の算定
6.1　概算工事費の算定 ―― 81
6.2　経済効果の算定 ―― 82

第７編　整備主体
7.1　整備主体 ―― 89

第８編　交通量調査・交通量推計
8.1　概要 ―― 90
8.2　基本的な考え方 ―― 90
8.3　交通量調査の実施方針 ―― 91
8.4　交通量調査結果 ―― 93
8.5　交通量推計 ―― 96
8.6　駐車ます数の算定 ―― 98

第９編　国土交通省への要望事項整理
9.1　尾鷲南 IC のフルＩＣ化 ―― 102
9.2　熊野尾鷲道路 SA・PA、国道 42 号道の駅の一体整備 ―― 104

第１編　尾鷲市の現状

第１編　尾鷲市の現状

1.1　尾鷲市の概況

尾鷲市は三重県の南部、東紀州地域の中央に位置し、名古屋から 150km 圏、大阪から 100km 圏にあり、北は北牟婁郡紀北町、南は矢ノ川峠を境に熊野市、西は大台ケ原山系を境に奈良県に接し、東は太平洋（熊野灘）に臨んでいる。

太平洋に面する沿岸部は、変化に富んだリアス式海岸が形成された天然の良港があり、その延長は約 100km にも達し、尾鷲港をはじめ９つの天然の良港を形成している。

市域は、東西 21km、南北 19km、面積は 193.16km^2 であり、市域の約 92%が山林で、平坦地が非常に少ないため、集落は湾奥の小低地に位置している。

現在の尾鷲市は、昭和 29 年に北牟婁郡尾鷲町、須賀利村、九鬼村、南牟婁郡北輪内村、南輪内村が合併し、市政を施行した。

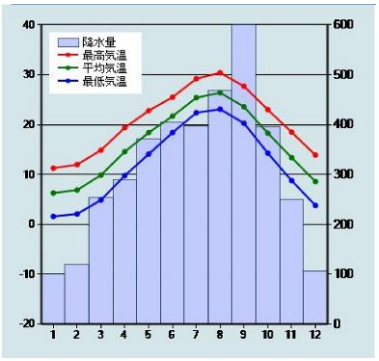
1.2　気象状況

尾鷲市は、黒潮（暖流）の流れる熊野灘に面し、背後の三方が山に囲まれていることから、年間を通じて温暖多雨の南海型気候となっている。

雨が多いことは全国的にも有名で、年間降水量は約 4,000 mm を記録している。しかし一次的に大量に降水する特性であるため、日照時間は他の地域と概ね同程度となっている。

この一次的かつ局地的な豪雨は、国道 42 号に対し、たびたび土砂災害の影響を及ぼしており、同路線は降雨量による規制がかけられている。

【尾鷲市の気象諸元（1981～2010）】

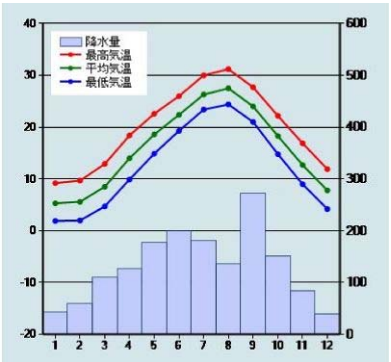


月別の平均気温、平均降水量、雨温図（統計期間:1981~2010）

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	年
最高気温(°C)	11.3	12.0	14.9	19.4	22.8	25.5	29.2	30.4	27.7	23.0	18.5	13.9	20.7
平均気温(°C)	6.3	6.9	9.9	14.6	18.4	21.7	25.4	26.4	23.6	18.3	13.4	8.6	16.1
最低気温(°C)	1.6	2.1	4.9	9.8	14.1	18.4	22.4	23.1	20.3	14.3	8.8	3.8	12.0
降水量(mm)	100.7	118.8	253.1	289.4	371.8	405.7	397.2	468.2	691.9	395.7	249.8	106.5	3848.8

日照時間：年平均 1986.5 時間

【津市の気象諸元（1981～2010）】

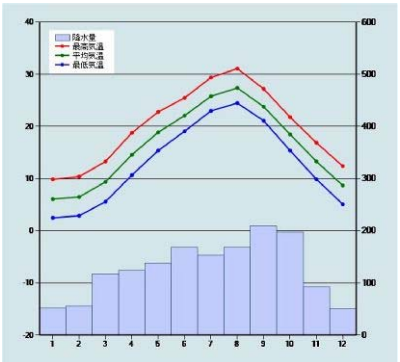


月別の平均気温、平均降水量、雨温図（統計期間:1981~2010）

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	年
最高気温(°C)	9.2	9.7	12.9	18.4	22.6	26.0	30.0	31.2	27.7	22.2	16.9	11.9	19.9
平均気温(°C)	5.3	5.6	8.5	14.0	18.6	22.4	26.3	27.5	24.0	18.3	12.7	7.8	15.9
最低気温(°C)	1.9	2.0	4.7	9.9	14.9	19.3	23.4	24.4	21.0	14.8	9.0	4.2	12.5
降水量(mm)	43.9	59.0	109.9	127.9	177.1	200.4	180.3	137.0	273.1	150.7	83.5	38.5	1581.4

日照時間：年平均 2101.6 時間

【東京の気象諸元（1981～2010）】



月別の平均気温、平均降水量、雨温図(統計期間:1981-2010)

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
最高気温(°C)	9.9	10.4	13.3	18.8	22.8	25.5	29.4	31.1	27.2	21.8	16.9	12.4
平均気温(°C)	6.1	6.5	9.4	14.6	18.9	22.1	25.8	27.4	23.8	18.5	13.3	8.7
最低気温(°C)	2.5	2.9	5.6	10.7	15.4	19.1	23.0	24.5	21.1	15.4	9.9	5.1
降水量(mm)	52.3	56.1	117.5	124.5	137.8	167.7	153.5	168.2	209.9	197.8	92.5	51.0

日照時間：年平均 1917.3 時間

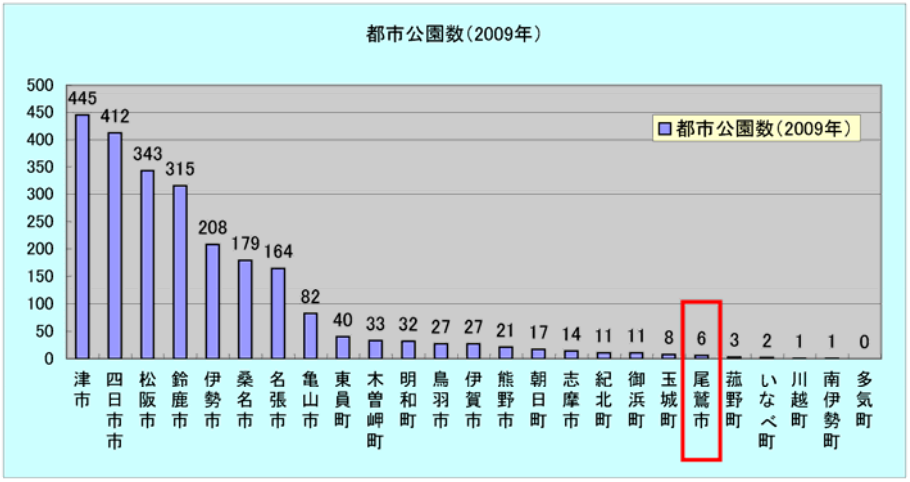
1.3　土地利用状況と都市公園

総面積の約 92%が山林で、残りの平坦地に主な集落が集まる尾鷲市は、右写真のような市街地が形成されており、主要施設の多くがこの市街地に集まっている。

次頁に尾鷲市の都市計画図（平成 22 年現在）を示すが、海と山に囲まれた少ない平坦地に店舗や住宅が密集している。また、都市公園は市内に 6 箇所あるが、三重県内の各市町の都市公園の箇所数に比べて非常に少ない。

都市公園は、災害時における避難場所としても有用であり、地域の防災・減災に欠くことのできないものであるが、東海、東南海・南海地震の津波浸水が予想されている都市公園も存在している。

【大曽根公園】



【矢の浜公園】

【中村山公園】

【北浦児童公園】

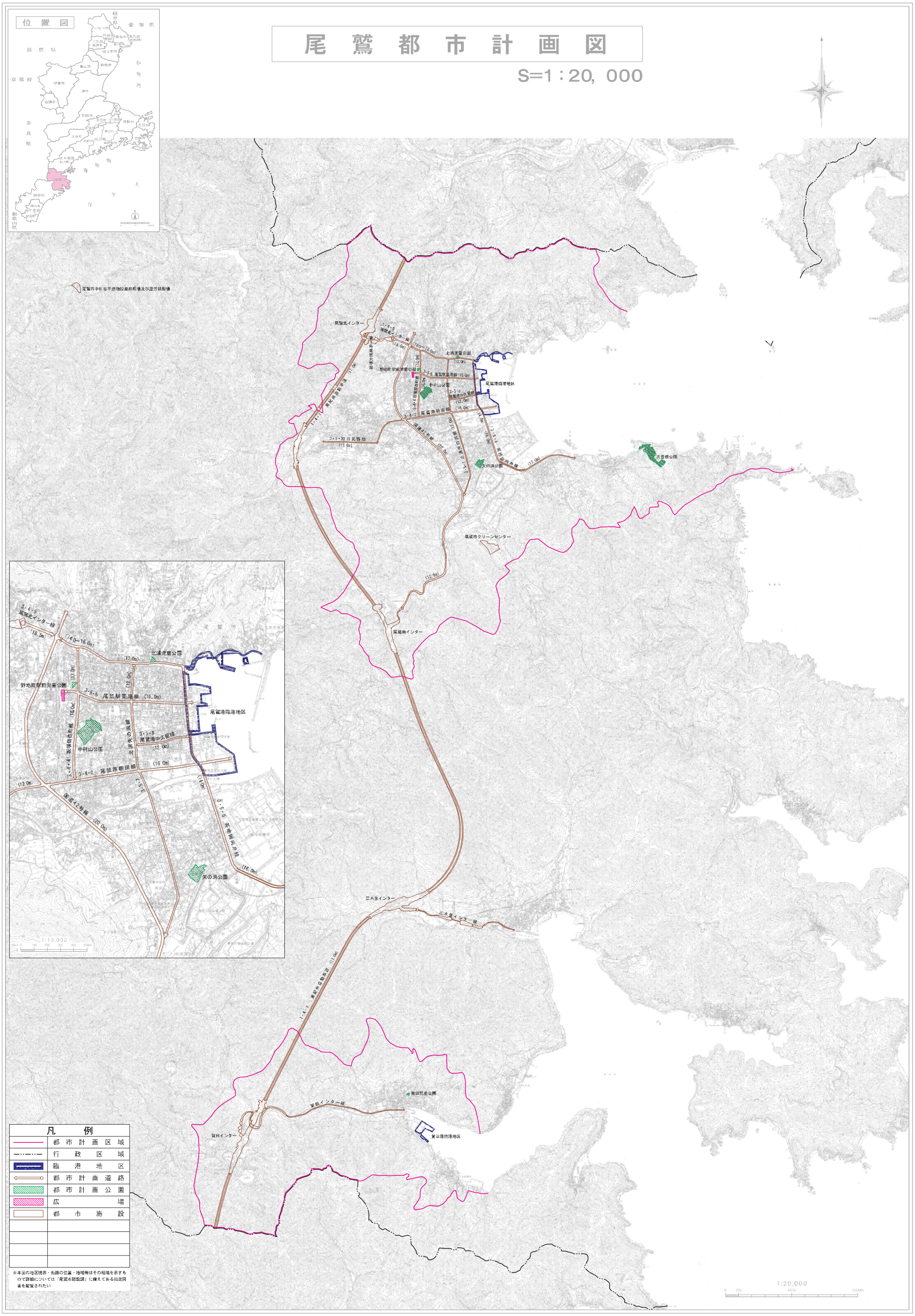
【駅前児童公園】

【賀田児童公園】

平成二十二年十月調製

尾鷲都市計画図

S=1：20，000



中日本航空株式会社

尾鷲市

この地図は三重県自治会館総合管理者の承認を得て、同総合所管の「2006三重県共有デジタル地図（数値地形図縮図10,000）」を使用し、調整したものである。
（承認番号：三自治第113号）本成果を転製あるいは使用して地図を調整する場合は、同総合の承認を必要とする。

1.4　人口

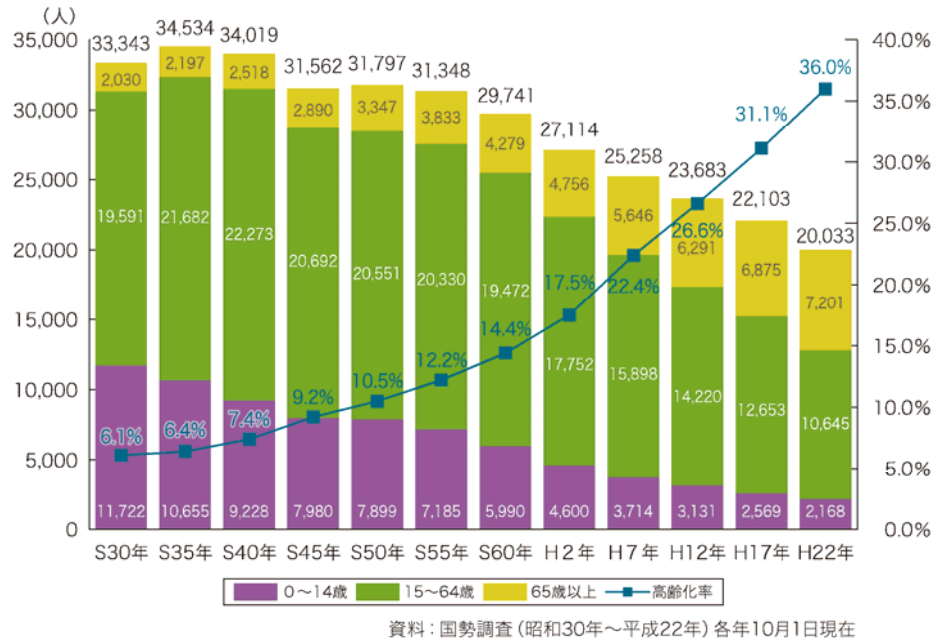
1）総人口の変化

尾鷲市の人口は、平成 22 年の国勢調査によれば 20,033 人となっており、人口のピークをむかえた昭和 35 年の 34,534 人に比べ、約 58%にまで減少してきている。

また、減少傾向は近年加速しており、平成 12 年から平成 17 年の平均年間減少数 365 人/年に対し、平成 17 年から平成 22 年では 414 人/年となり、減少率が増加している。

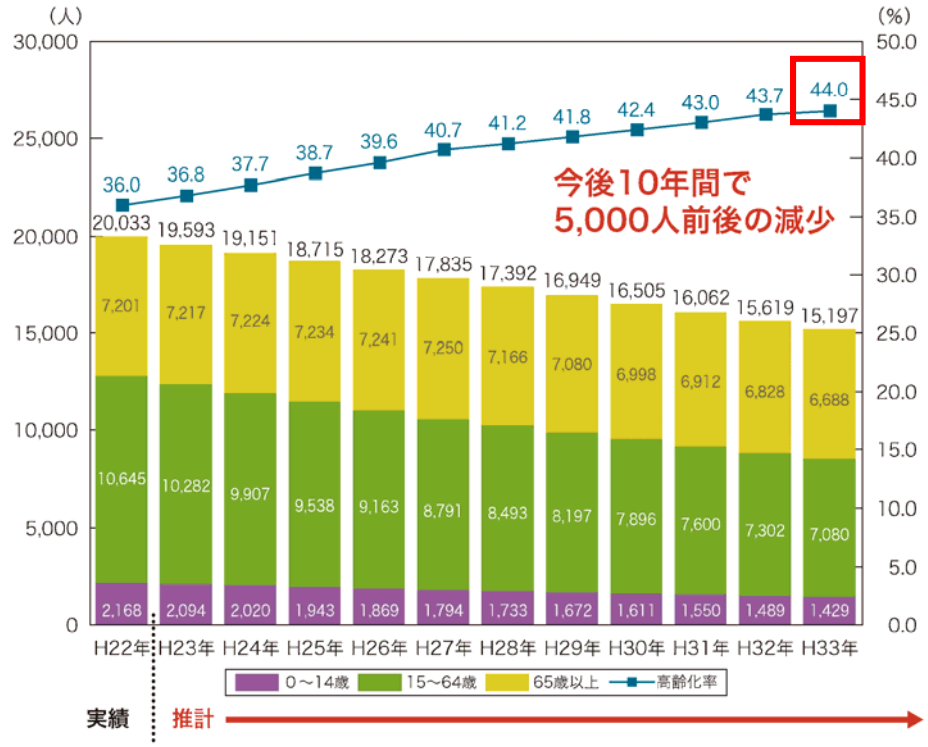
第 6 次尾鷲市総合計画に示された将来人口は、平成 33 年の人口を 15,917 人と推計しており、平成 22 年の人口に対し、約 5,000 人が減少すると想定している。

■総人口の推移



資料：国勢調査（昭和30年～平成22年）各年10月1日現在

■将来人口推計（国勢調査の数値を用いたセンサス変化率法）

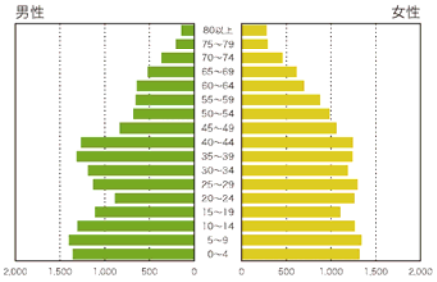


２）年齢階層別人口

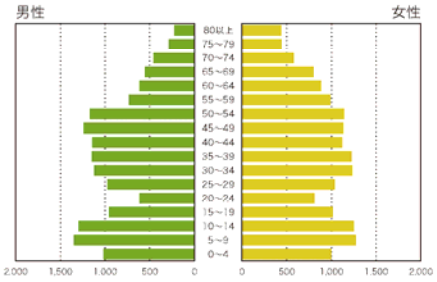
尾鷲市の第１次総合計画がスタートした昭和 45 年の年齢階層別人口は、下図に示すような高齢者よりも若年層が多い「ピラミッド型」を形成し、理想的な状況であった。その後、平成２年には、高齢者と若年層の割合が同程度となる「つり鐘型」となり、平成 22 年では若年層よりも高齢者が多い「逆ピラミッド型」の少子高齢化の傾向を表している。

■年齢階層別人口の変遷（10年ごとの人口ピラミッド）

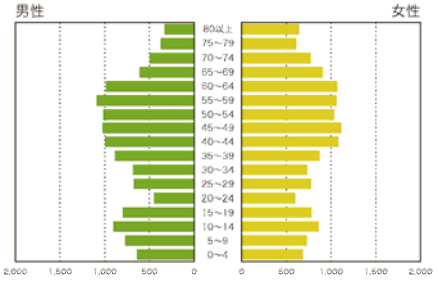
【昭和45年】



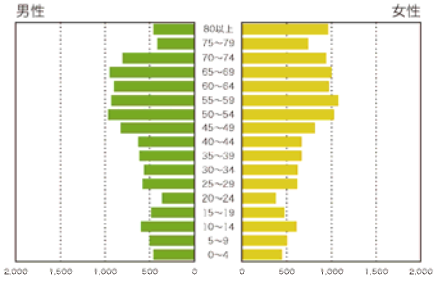
【昭和55年】



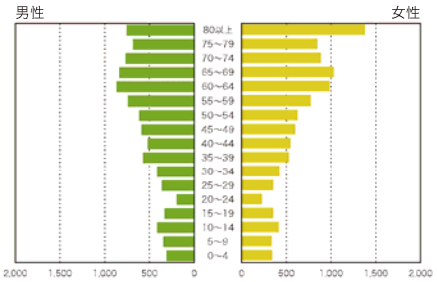
【平成2年】

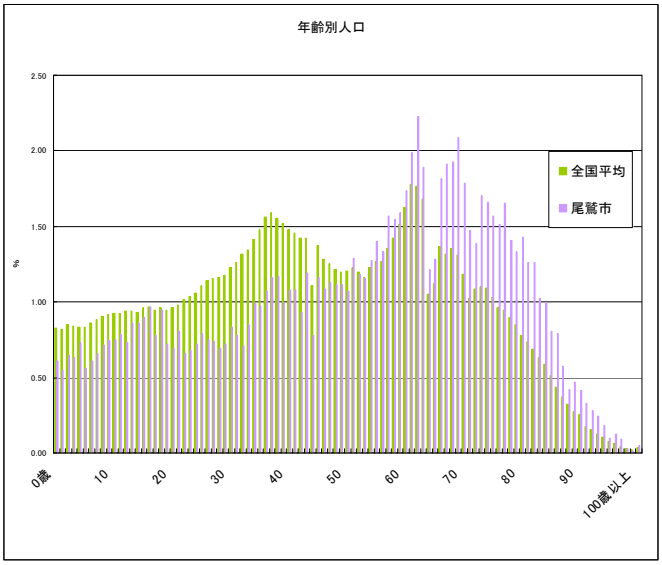


【平成12年】



【平成22年】





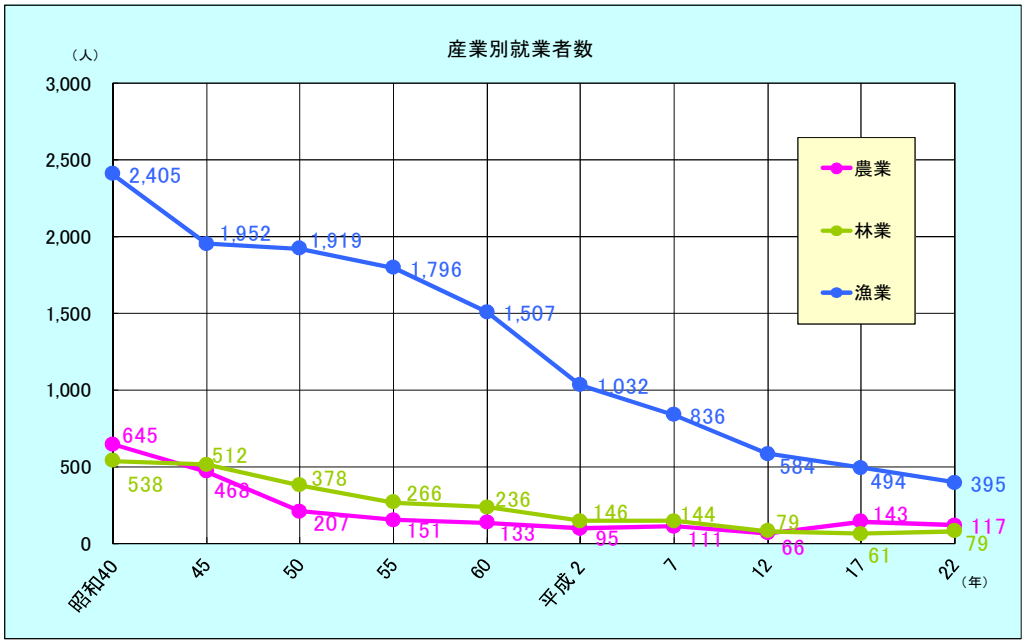
尾鷲市の少子高齢化は、全国の平均的な進行速度よりも速く、特に高齢化については平成 22 年の高齢化率 36.0%が全国平均の 23.0%を大きく上回るものであり、平成 33 年にはこの数値が 44.0%にまで達すると想定されている。

また、尾鷲市内には、高齢化率が 50%を超える「限界集落」も存在しており、平成 22 年の全国平均と尾鷲市の年齢別人口を重ねてグラフ化した場合、尾鷲市の高齢化が顕著であることがわかる。

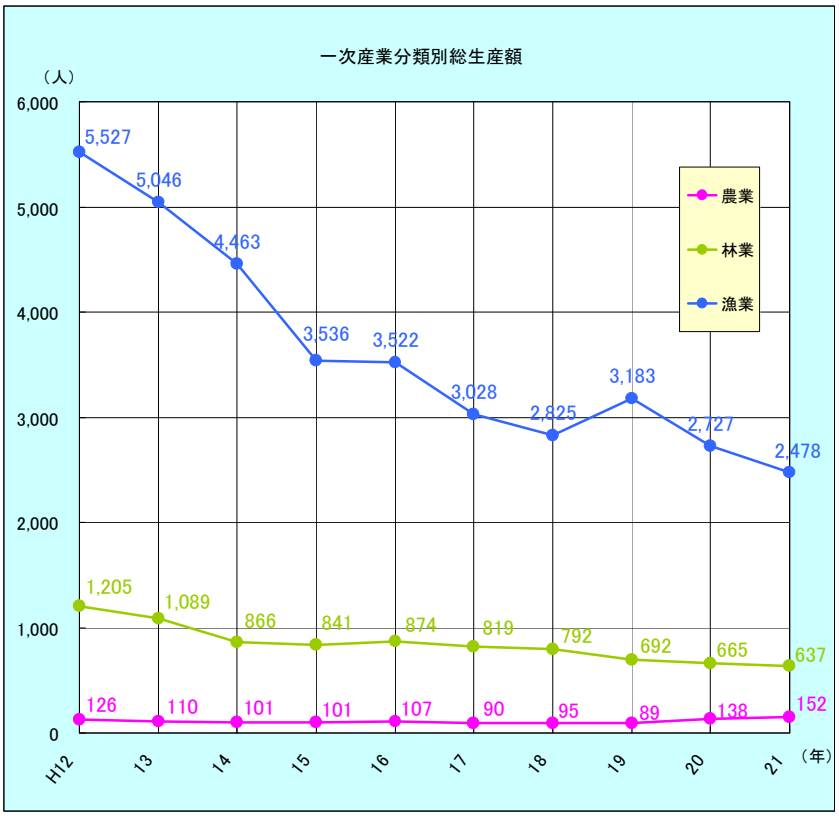
1.5 産業

尾鷲市の産業別就業構造は、昭和 40 年の全就業者数 14,415 人の 24.9%にあたる 3,588 人が第 1 次産業の就業者数であったが、平成 22 年には全就業者数が 8,900 人と昭和 40 年の 61.7%まで落ち込み、第 1 次産業の就業人口も 591 人まで極端に減少している。

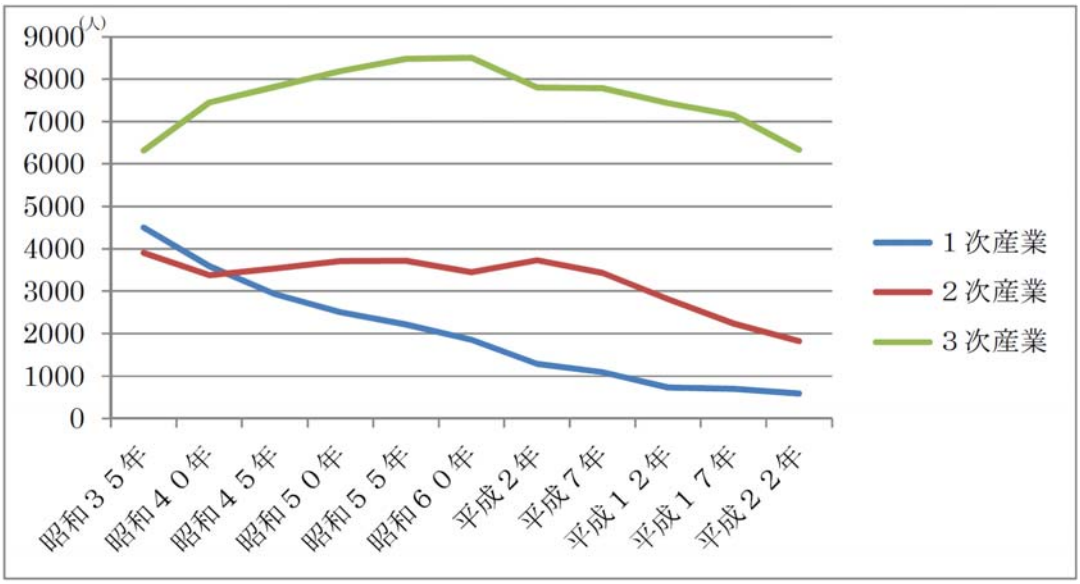
この就業者数の減少は、下記のグラフに示すとおり漁業従事者の減少が大きく影響しているためである。



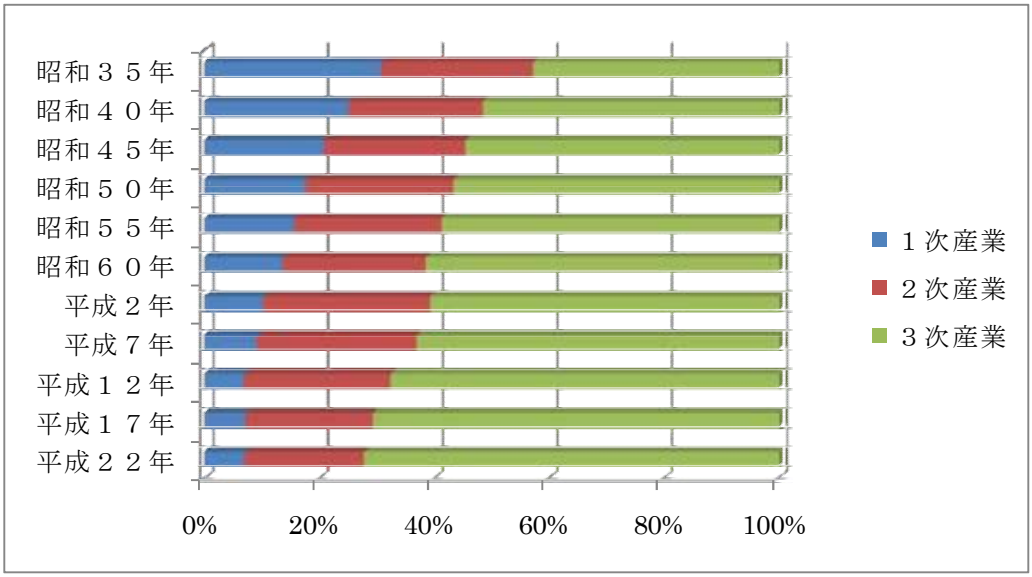
これを産業分類別の総生産高でみると下記のグラフに示すとおり、平成 12 年から平成 21 年までの 10 年間で最も生産額の減少率が高いのが漁業で、就業者数と比例している。



次に各産業の就業者数は、就業人口の減少にともなってすべての産業が右肩下がりとなっている。３次産業は昭和 60 年まで増加傾向であったが、それ以降は下降に転じ、平成 22 年には昭和 60 年に比べ、2,174 人（約 25.5%）減少している。



また、産業別就業者割合であるが、2 次産業の増減が少ないが、1 次産業の減少が目立ち、3 次産業の割合は増加している。昭和 35 年と平成 22 年の就業者数は約 6,300 人とほぼ同等であるものの、3 次産業では、割合にすると約 28.2%も増加していることとなる。



1.6 交通

1.6.1 自動車交通

１）概要

尾鷲市は、市の約 92%が山林で、平坦地が非常に少なく、その少ない平坦地に集落を形成している。その平坦地も全般的に起伏が多く、高低差があるなど日常的に自転車や徒歩で行き来するには厳しい地形であるため、自動車利用が多くなっていると思われる。

また、この傾向は尾鷲市の年齢別人口の影響もあると考えられ、人口に占める高齢者数が多い尾鷲市内の移動には自動車が欠かせないものとなっている。

さらに、尾鷲市の基幹産業である「第１次産業」で生産される産物の運搬に、自動車は不可欠なものであった。

中でも鮮度が商品価値に直結する漁業では、新鮮な魚を都市部へ届けるために、自動車は必要不可欠な運搬手段である。

こうした環境は、モータリゼーションの進展とともにその傾向が強まっていったものと思われる。

２）尾鷲市内の道路ネットワーク

尾鷲市内の道路ネットワークは､広域道路ネットワークの主軸となる国道 42 号が市の南北を縦断しており、それに国道 311 号、国道 425 号といった三重県管理の国道が接続している。

さらに、県道 203 号尾鷲港尾鷲停車場線や県道 778 号中井浦九鬼線、また、尾鷲市市道が接続する形で市内の道路ネットワークは形成されている。

国道 42 号は名古屋圏・大阪圏と本地域を結ぶ広域幹線道路であり、「平成 22 年　全国道路・街路交通情勢調査」（以降「H22 道路交通センサス」）によれば、交通量は約 15,800 台/日を有する最重要路線といえる。

一方、国道 311 号は、市街地や国道 42 号から地区センター管内につながる路線であり、県道 70 号賀田港中山線と国道 42 号の交差点付近での交通量は約 5,500 台/日となっている。

国道 42 号、国道 311 号ともに H22 道路交通センサスでは、旅行速度が 50km/h 前後と比較的良好な走行環境にある。

また、尾鷲市内の主要県道は比較的幅員も広く道路空間も良好であるが、市街地の市道は、整備時期が古く、区画の整理も行われていないことからも、狭い道路が入り組み、袋小路も多い状態となっている。

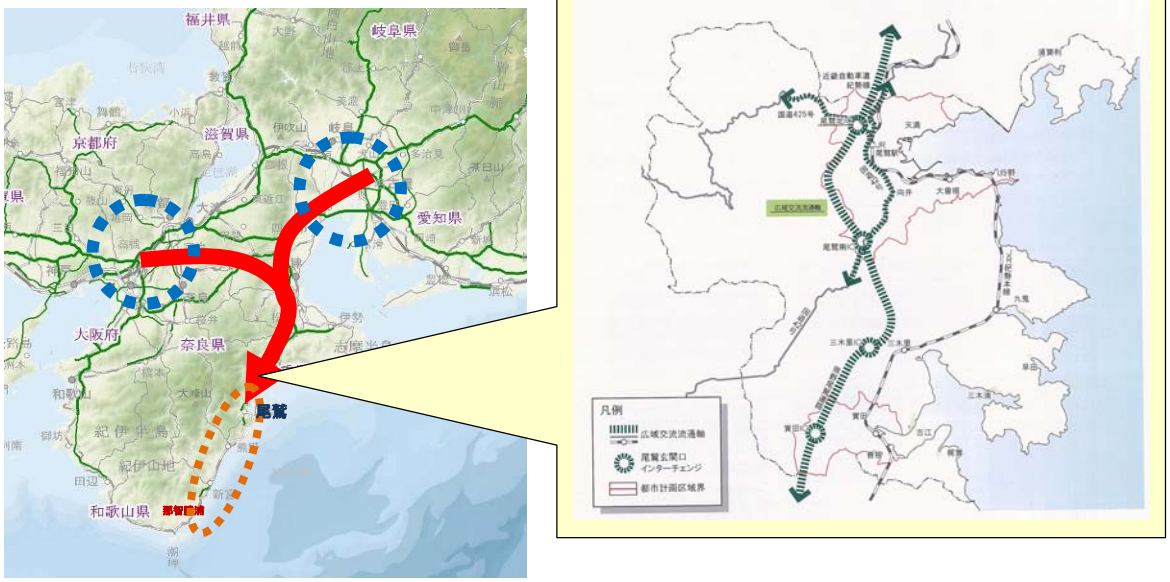
【尾鷲市街地の道路網図】

地図上の1センチは 約 70 メートル
印刷中心は 東経 136度11分39秒 北緯 34度 4分23秒

【地図出典：マップルより】

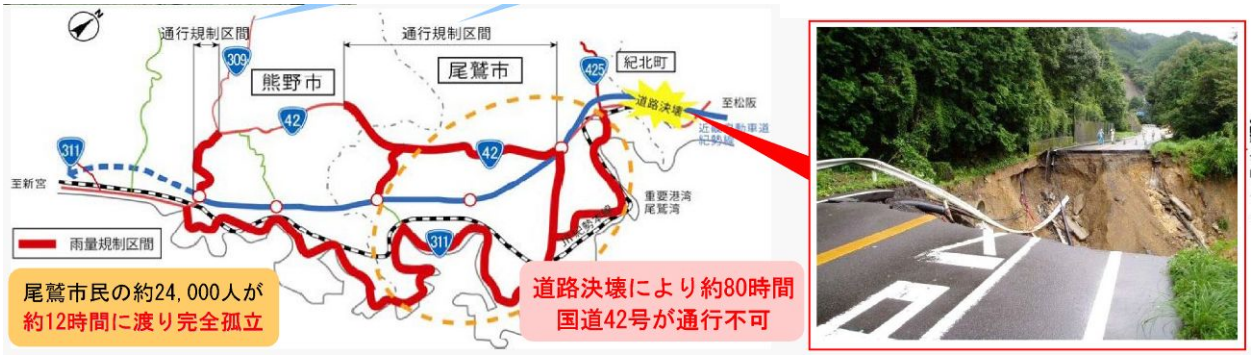
３）広域道路ネットワーク

現在、名古屋圏や大阪圏と尾鷲市を含む東紀州地域や本宮・那智大社等を結ぶ広域な道路ネットワークは国道 42 号のみである。



この国道 42 号は山林と太平洋に挟まれた地形を縫いながら整備された道路であり、地形や降雨量の多さから通行止の規制区間が随所に設定されており、荒天時には過去何度となく多くの集落が孤立し、地域住民の日常生活に多大な影響を与えてきた。

【平成 16 年 10 月の台風被害：中部地整資料より】



右表は平成 21 年度から平成 23 年度の尾鷲市内の主要道路における通行止履歴であるが、国道 42 号は年々通行止回数が増加傾向にあり、ゲリラ豪雨などの異常気象の影響が今後さらに拡大する可能性がある。

		平成21年度		平成22年度		平成23年度	
		回数	時間	回数	時間	回数	時間
国道42号	弓山	1		3		5	
国道311号	九鬼～三木里	3	50.5	4	26	2	26
	南浦～九鬼	2	42.5	2	8	3	249.2
	三木里～梶賀	1	10	1	15	2	67.5
国道425号	南浦～奈良県境	3	72	1	8.5	2	5637.5
賀田港中山線	賀田～中山	1	5.3	3	15	3	68.5
中井浦九鬼線	松本～九鬼	4	71.9	1	18	3	5089.5
三木里インター線	三木里	16	118.5	12	78.5	14	108.8

このような道路事情を受け、現在、名古屋圏・大阪圏と観光資源が豊富な東紀州地域や本宮・那智大社等を結ぶ近畿自動車道紀勢道（紀勢大内山 IC～尾鷲北 IC）及び熊野尾鷲道路（尾鷲南 IC～大泊 IC）が一部供用され、現在も整備が進められている。

この結果、一部区間は国道 42 号を通過することになるが、基本的には広域な高速道路ネットワークが形成される。

また、将来は熊野尾鷲道路Ⅱ期線として位置づけられた尾鷲北 IC～尾鷲南 IC 間も高速道路ネットワークに組み込まれ、名古屋圏・大阪圏と東紀州地域は、１本の高規格な耐震性の高い道路で結ばれる。

この高速道路ネットワークは以下のような整備効果をもたらす。

①高速道路ネットワークによりアクセス性が向上し、東紀州地域と都市圏までの所用時間が短縮される。
②世界遺産である熊野古道へのアクセス性が向上し、観光面での交流が促進され、地域の活性化に寄与する。
③高速道路の利便性が高まり、特産品などの出荷が素早く、広域に行えるようになる。
④災害時における救援、輸送のための代替路線が確保され、孤立地域が減少する。
⑤尾鷲総合病院への通院 30 分圏域が拡大し、救命率の向上に寄与する。
⑥津市や伊勢市の高次医療施設への搬送時間が大幅に短縮される。

この広域的な高速道路ネットワークの構築は、大都市圏からの距離的・時間的な制約を緩和し、また、市域のインターチェンジが自由に出入りできる無料区間であることを考慮すると本市にとっても地域活性化に取り組む大きなチャンスと考えられる。

一方で、ストロー現象による通過点となってしまうことが危惧されることから、それに対応した対策を講じる必要がある。

４）尾鷲市内の交通特性

H22 道路交通センサスによれば、国道 42 号の 24 時間断面交通量は紀北町と尾鷲市の境において 15,800 台/日であるが、国道 311 号の交差点及び熊野市との市境で 5,501 台/日となっており、この差約 10,000 台/日は、尾鷲市市街地付近の集散と考えられる。

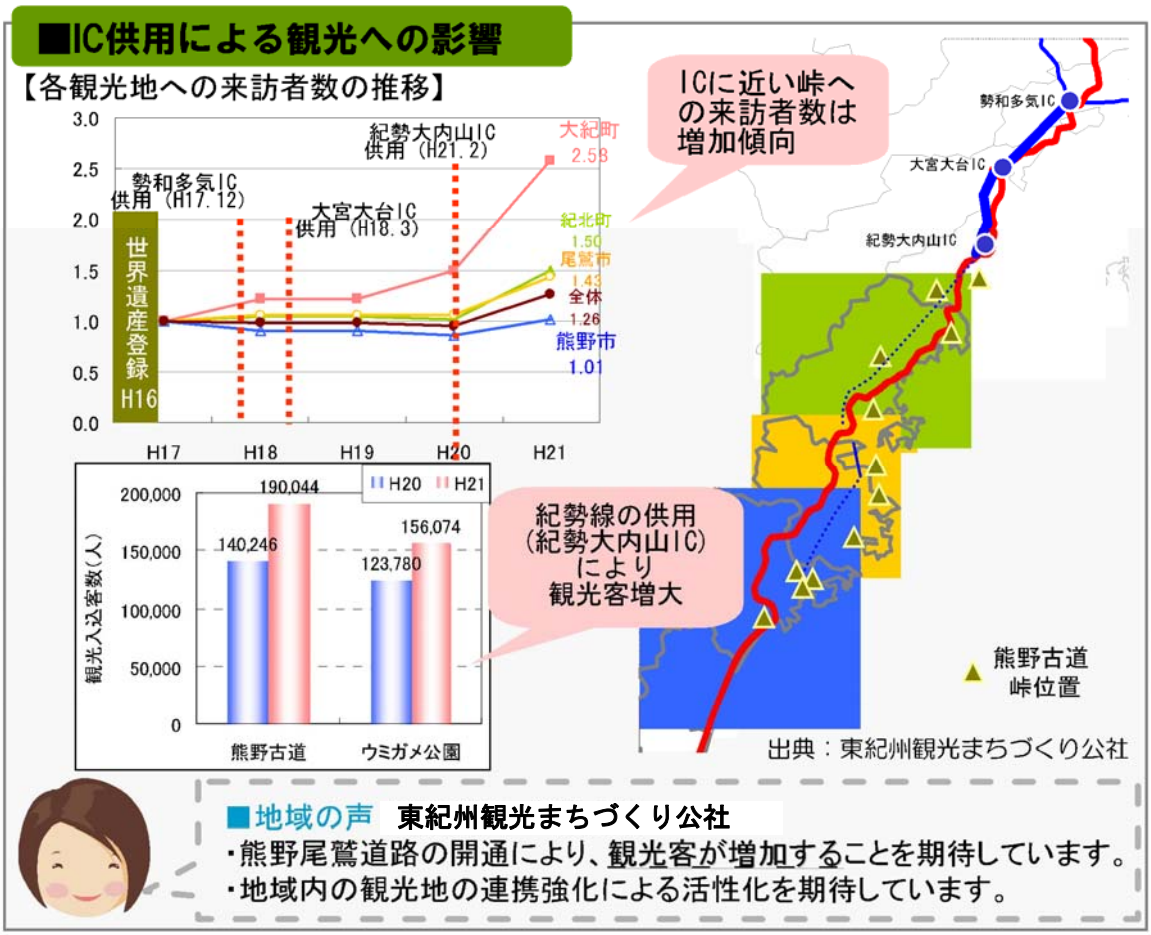
また、旅行速度については、混雑時でも 51.4～36.4km/h の速度が確保されており、比較的良好な交通環境にある。

さらに、小型車が約９割と圧倒的に多く、昼間交通が多いことから、市街地付近における国道 42 号の交通特性は「内々交通」が多い状況といえる。

【紀勢道・熊野尾鷲道路Ⅰ期線供用時の変化】

このような尾鷲市の交通特性に対し、「紀勢道」及び「熊野尾鷲道路Ⅰ期線」が供用された場合には、下図の紀勢大内山 IC 開通時における国土交通省発表の資料のように、東紀州地域や那智勝浦への観光客の増加が見込まれることによる国道 42 号の交通量増加が予想され、市内の観光地域資源等への来訪者も多くなることから、国道 42 号の交通量だけでなく、市域全体の交通特性が変化すると思われる一方で、一次的ではあるが、旅行速度の低下（一部渋滞）や交通事故の増加も懸念される。

なお、この際の交通量であるが、熊野尾鷲道路道路事業再評価の説明資料では、尾鷲南 IC～大泊 IC 間の熊野尾鷲道路の計画交通量が 7,700 台/日とされており、現在の国道 311 号以南の国道 42 号の交通量 5,501 台/日と比較すると、約 4 割の交通量の伸びを予想している。



【一般国道 42 号　熊野尾鷲道路　説明資料より　H22.11】

５）給油所

安濃 SA から尾鷲北 IC までの距離は約 100km であるが、その間高速道路には給油所がない。

一方、尾鷲市内の国道 42 号沿いには６つの給油所があり、熊野尾鷲道路Ⅰ期線及びⅡ期線が供用された際にも、当該区間が無料区間であることから、尾鷲市内での給油需要は継続されると思われる。

安濃 SA ガソリンスタンド

1.6.2　公共交通

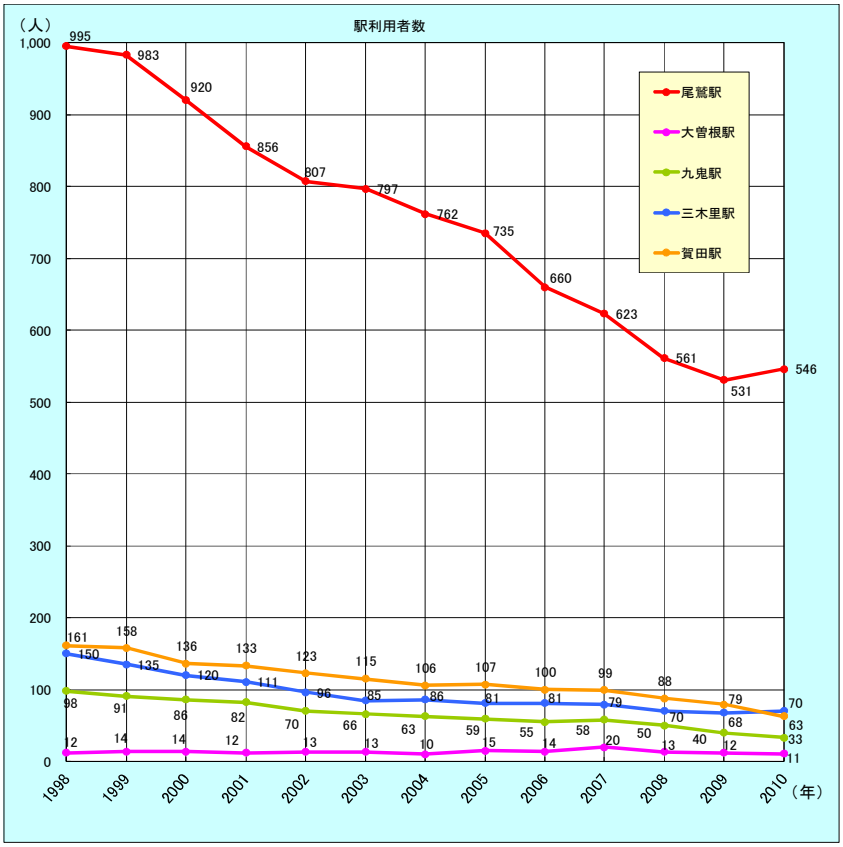
１）概要

尾鷲市では、少子高齢化・過疎化がすすみ、通勤・通学に公共交通を利用する人が減少し、鉄道やバスの継続運行への影響がある一方で、自動車を運転できない高齢者が増加していることから、各地域と都市施設や商業施設などを結ぶ、より多くの市民が利用しやすく持続可能な公共交通をいかにして構築するかが重要な課題とされている。

２）鉄道

尾鷲市内の鉄道路線は、尾鷲駅までは昭和 9 年（1934 年）に開通し、その後昭和 32 年に紀勢本線大曽根浦～九鬼間が開通、次いで昭和 33 年（1958 年）に紀勢本線の九鬼～三木里間、翌昭和 34 年（1959 年）に全線が開通した。

尾鷲市内には「尾鷲駅」「大曽根浦駅」「九鬼駅」「三木里駅」「賀田駅」の５駅があり、各駅の乗降者数はここ 10 年で 50%～60%まで落ち込んでいる。今後も人口の減少や少子高齢化の影響、さらにはモータリゼーションの進展によりさらに減少を続ける可能性がある。



【尾鷲市内の鉄道駅の開業時期】

1930 年（昭和 5 年）　4 月 29 日　：大内山駅 － 紀伊長島駅間（11.5km）が延伸、紀伊長島駅が開業
1932 年（昭和 7 年）　4 月 26 日　：紀伊長島駅 － 三野瀬駅間（7.4km）が延伸、三野瀬駅が開業
1934 年（昭和 9 年）12 月 19 日　：三野瀬駅 － 尾鷲駅間（17.5km）が延伸
　　船津駅・相賀駅・尾鷲駅が開業
1957 年（昭和 32 年）1 月 12 日　：尾鷲駅 － 九鬼駅間（11.0km）が延伸、大曽根浦駅・九鬼駅開業
1958 年（昭和 33 年）4 月 23 日　：九鬼駅 － 三木里駅間（4.2km）が延伸開業、三木里駅が開業
1959 年（昭和 34 年）7 月 15 日　：三木里駅 － 新鹿駅間（12.3km）が開業し全通

３）バス

尾鷲市では、過疎化・少子高齢化が進む中、住民が容易に市内の主要施設等へアクセスできるようにバスの利活用について検討をしており、効率的かつ持続可能で、利便性の高い交通システムを構築するため、平成 22 年に「尾鷲市地域公共交通総合連携計画」を策定した。

この取り組みにより、これまで運行していた九鬼線や輪内線などを廃止し、市内直通の「ふれあいバスハラソ線」を新設、「ふれあいバス八鬼山線」も再編を行うとともに、旧尾鷲町内の巡回バスを構築することにより地域内交通の利便性を高め、生活自立圏の確保を図っている。

これに加え、かねてより地元要望があった須賀利地区の公共交通を、須賀利巡航船からバスによる移動に切り替えることにより、天候に左右されない安全で安心な交通手段を確保した。

また、尾鷲駅におけるバスの発着時間を通勤・通学の時間帯に合わせるなどして、鉄道との連携を図り、利便性を向上させることにより、利用促進を目指している。

今後も高齢化が進む中、日常生活上の交通手段として、バス及び JR などを捉え、また、国・県の交通施策を注視し、利用者の視点に立った公共交通の構築を行っていく。

平成 24 年度の尾鷲市公共交通の案内パンフレット

一方、熊野古道などの観光資源には数多くの観光客が来訪するものの、公共交通アクセスが十分でない状況となっている。このような中、民間企業による駐車場提供がなされ、同施設の駐車場利用者は同施設前の停留所から、シャトルバスを利用して熊野古道入口へ移動できるなど利便性の向上が図られている。

今回整備を予定する道の駅においても、地域資源との連携などを視野に入れた既存バスの運用も協議していく必要がある。

2012.3.31　中日新聞

古道客に駐車場提供

尾鷲の観光物産施設

尾鷲市古戸野町の観光物産施設「おわせお魚いちばおとと」が、マイカーを利用して熊野古道を訪れる観光客に駐車場を提供するサービスを始めた。（宮崎正嗣）

国道42号沿いのバス停留所前にある「おわせお魚いちばおとと」の駐車場＝尾鷲市古戸野町で

各コース出入り口へ バス移動便利に

市内にある熊野古道のコース「馬越峠」や「八鬼山越え」の登山口には、マイカーを駐車できるスペースが少ない。国道42号沿いに立地している同施設は、三重交通バスと市のコミュニティバスの停留所「尾鷲市病院前」に隣接。施設の駐車場を利用すれば、熊野古道の各コース出入り口へバス移動が便利になるだけでなく、尾鷲市中心部の散策もできる。

施設では、観光客の目的や体力に合わせて、熊野古道センターや観光物産施設を訪ねる「熊野古道センター・夢古道おわせコース」、熊野古道馬越峠を散策する「馬越峠コース」、八鬼山を散策する「八鬼山越えコース」の三つのモデルコースを店内のほかホームページで紹介。バスの料金と時刻表、各コースの所要時間なども併記している。

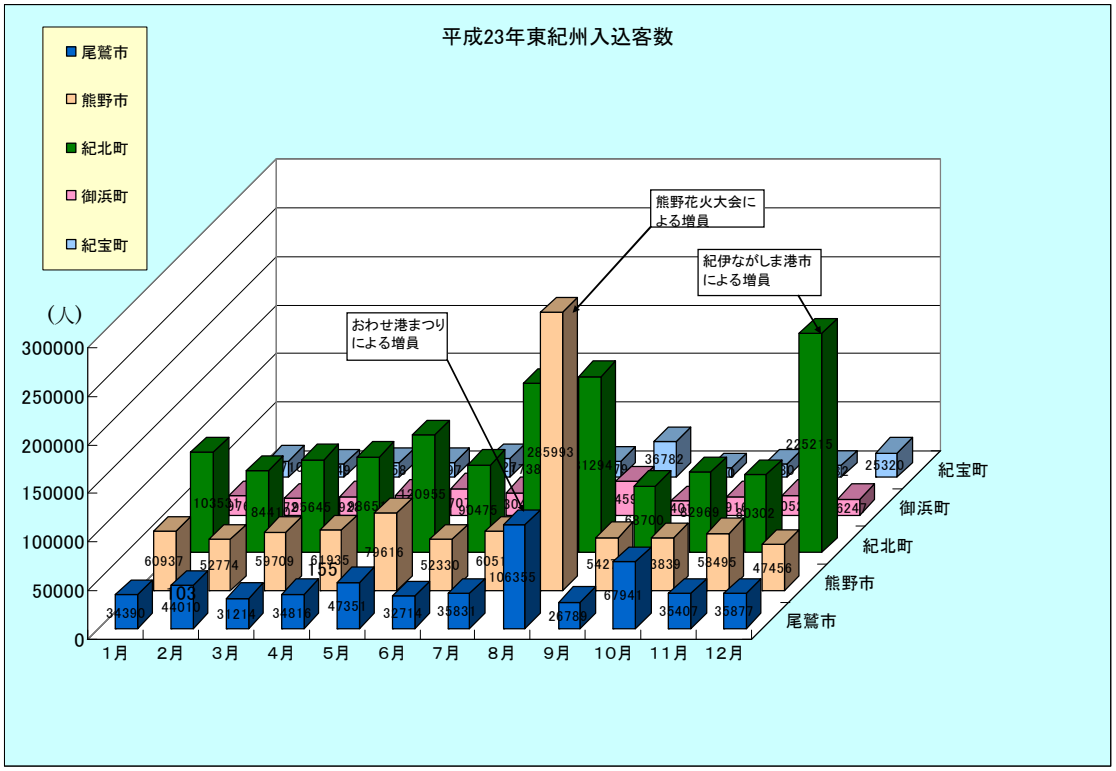
施設を運営する同市林町の水産加工会社「尾鷲物産」の高芝芳裕参与は「熊野古道と市街地散策の両方を楽しみたい観光客は多いはず。おととの駐車場を利用していただいて、少しでも多くの尾鷲の魅力を味わってほしい」とPRしている。

駐車場の利用に当たっては、事前に電話で連絡するか、当日店員に伝える。問い合わせはおわせお魚いちばおとと＝電0597(23)2100＝へ。

1.7　観光

１）東紀州地域の入込客数と尾鷲市の入込客数

下グラフは、「観光レクリエーション入込客数推計書」（平成 23 年　三重県）のデータに基づいて作成した東紀州地域の各市町における入込客数である。



グラフ中の熊野市８月の「花火大会（約 17 万人）」や紀北町 12 月の「紀伊ながしま港市（約 14 万人）」、尾鷲市８月の「おわせ港まつり（約４万人）」は、各地域での「イベント」による一次的な入込客数の上昇が発生している。

なお、尾鷲市に特化して同推計書の入込客数を整理すると下表に示すとおりである。

観光資源	年間入込客数	備考
おわせ港まつり	41,000 人	８月値
尾鷲イタダキ市	21,900 人	通年値（毎月第１土曜日開催）
ヤーヤ祭り	13,000 人	２月値
おわせ魚市場おとと	149,293 人	通年値
熊野古道まつり	18,000 人	10 月値
三木里海岸	7,460 人	夏季値
県立熊野古道センター	109,272 人	通年値
夢古道おわせ （地場特産品情報交流ｾﾝﾀｰ）	101,570 人	通年値
夢古道おわせ （夢古道の湯）	71,200 人	通年値

上記には、世界遺産に登録された「熊野古道」の入込客数が含まれていないが、尾鷲市にある４つの登山口の入込客の合計は、尾鷲市統計書によると 75,929 人となっている。

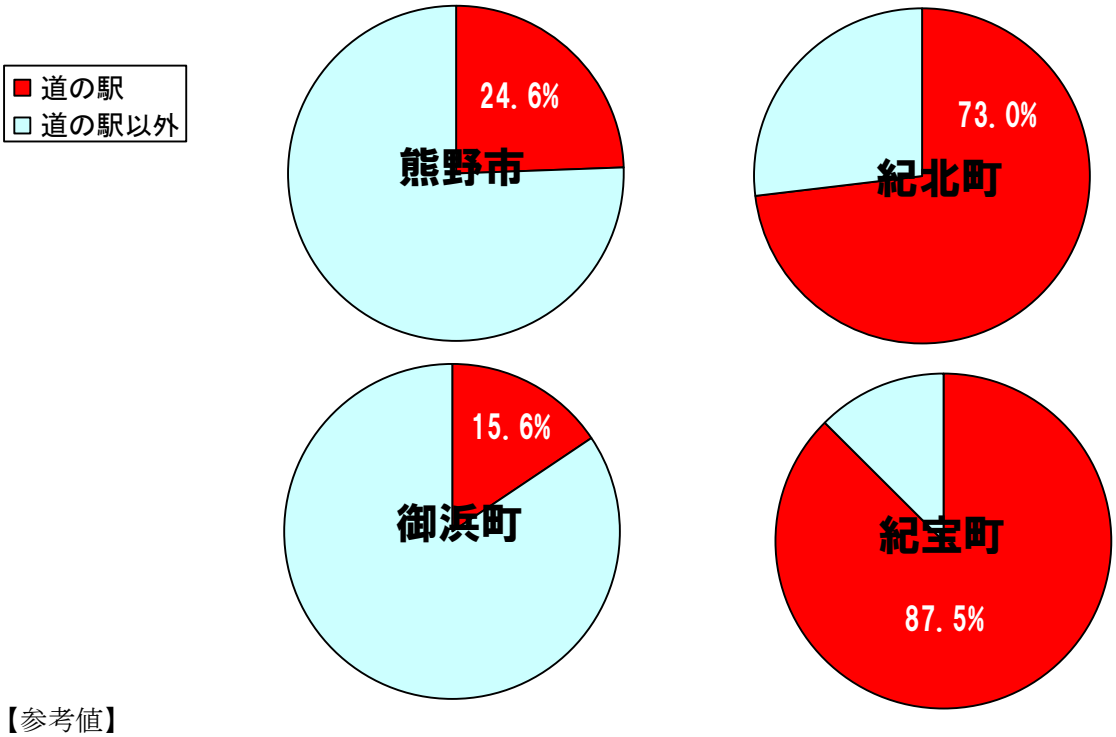
２）尾鷲市周辺の道の駅における入込客数の実態

尾鷲市周辺の各市町の道の駅の利用状況は、年間を通じて比較的利用者数も多く、各市町の入込客数を底上げしている状況にあり、道の駅で展開されている地場産物の直売や物産販売、イベントなどが観光の「目的地」として位置づけられていると考えられる。

中でも紀北町の「道の駅紀伊長島マンボウ」では、紀北町の入込客数の約 67%の入込客を占めている。これらのことから道の駅の地域活性化への貢献度が非常に高いといえる。

東紀州地域の道の駅の、平成 23 年の入込客数は下表に示すとおりである。

	道の駅名	道の駅入込客数		総入込客数	道の駅割合
熊野市	熊野きのくに	228,044 人	620 人/日	927,843 人	24.6%
紀北町	紀伊長島マンボウ	936,888 人	2,560 人/日	1,405,968 人	66.6%
紀北町	海山	90,573 人	248 人/日	1,405,968 人	6.4%
御浜町	パーク七里御浜	40,040 人	109 人/日	256,709 人	15.6%
紀宝町	紀宝町ウミガメ公園	185,498 人	500 人/日	212,015 人	87.5%



【参考値】

	施設名	施設入込客数		総入込客数	道の駅割合
尾鷲市	おわせ お魚いちば おとと	149,293 人	400 人/日	532,695 人	28.0%
尾鷲市	県立熊野古道センター	109,272 人	290 人/日	532,695 人	20.5%
尾鷲市	夢古道おわせ	171,770 人	470 人/日	532,695 人	32.2%

上表に示すように東紀州地域の各市町において、道の駅の占める入込客数を整理してみると、その割合が非常に高く、地域の活性化に通じる要素であるといえる。

また、本市に道の駅が設置された場合に、既存の観光資源との連携による相乗効果も図られるものと考えられる。

今後、紀勢道の全線供用、熊野尾鷲道路Ⅰ期線供用の影響により上記の数値がどのように変化するかは経過確認の必要があるが、今の実態を考えると、道の駅の設置が本市の入込客数増加の要因となる可能性は高いと思われる。

３）観光要素の整理

「観光レクリエーション入込客数推計書」（平成 23 年 三重県）に基づき、尾鷲市を含む東紀州地域の観光要素について以下のとおり整理する。

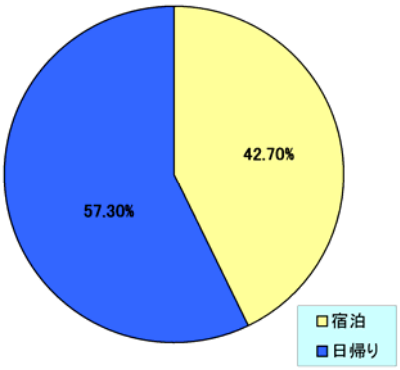
なお、同報告書では、季節別の動向確認のため、調査やアンケートを以下の時期に実施している。

Ⅰ期	Ⅱ期	Ⅲ期	Ⅳ期
5 月～6 月	7 月～9 月	10 月～11 月	12 月～2 月

《①滞在種別》

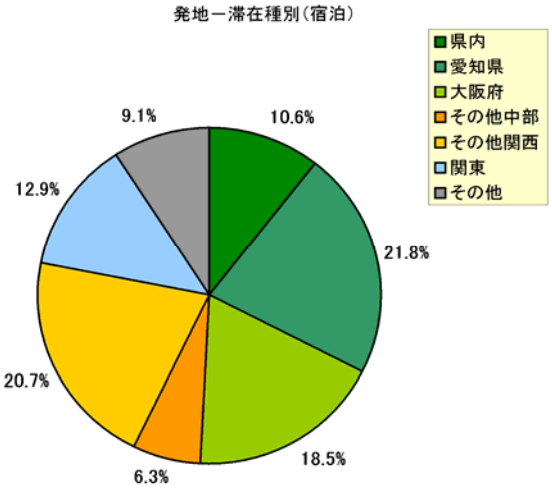
滞在種別は、右グラフのように宿泊者が多い。

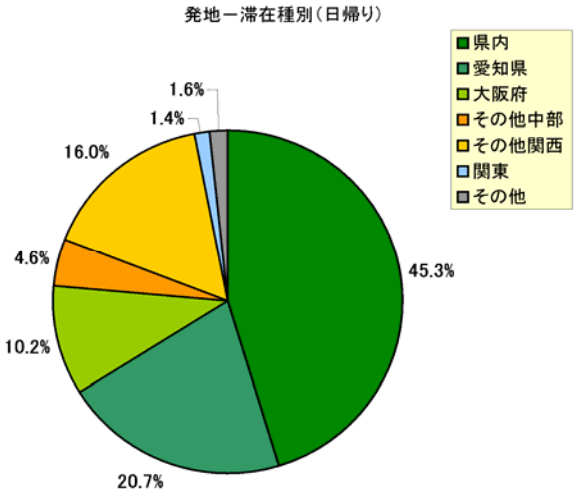
それぞれの内訳を②に示しているが、日帰り客は圧倒的に県内や中京圏（愛知県含む）が多いのに対し、宿泊客については中京圏だけではなく、大阪圏からの利用者も多くなる。



《②発地－滞在種別》

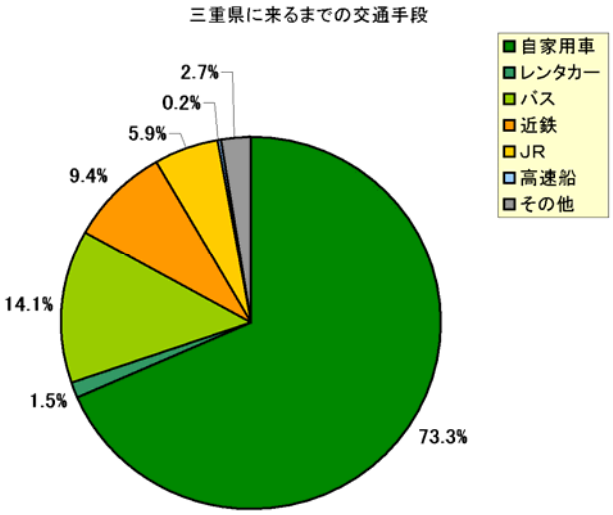
三重県内＋愛知県＋大阪府からの来訪者の割合は、宿泊滞在で約 51%、日帰り滞在で約 76%と非常に高い値を示している。

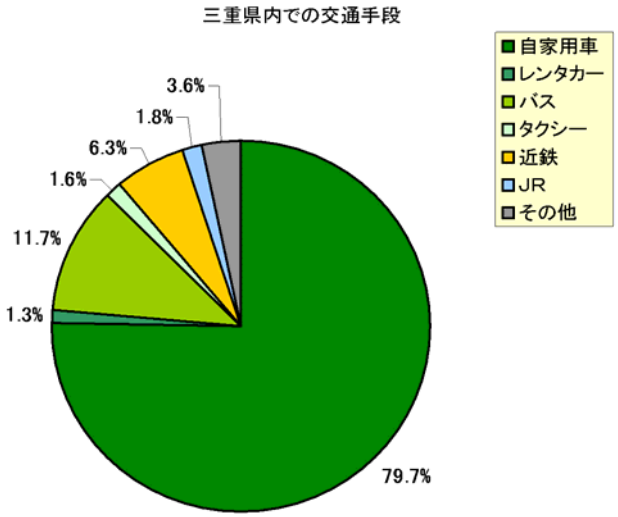




《③利用交通機関》

利用交通機関については、圧倒的に自動車利用が多く、三重県に来るまでの交通手段で自家用車＋レンタカー＋バスを利用した人が 88.9%、三重県内で利用では、92.7%と大半の方が自動車により移動されていることがわかる。





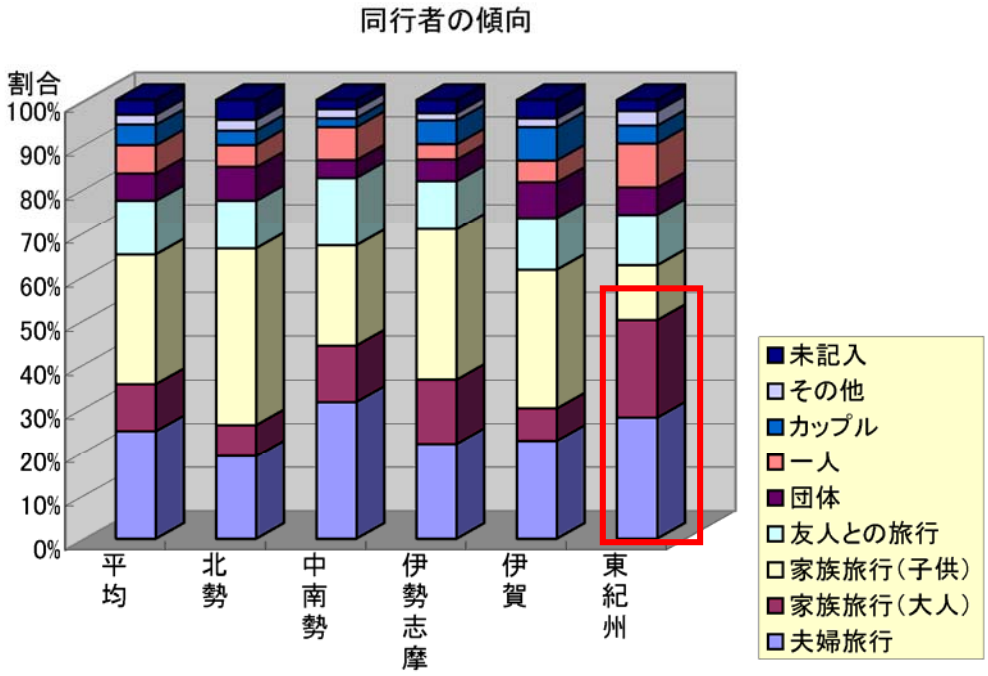
《④目的地別－同行者》

東紀州地域への旅行者は、夫婦旅行や家族旅行（大人）が 54.7%と半数を超えている。

この数値は、三重県全体の平均値 35.2%に対し、約 1.6 倍となっており東紀州地域への旅行者の年齢層が高いことがわかる。

逆に、子ども連れの家族旅行は他の地域に比べ非常に少なく、平均の 29.5%に対し、13.8%と半分以下にとどまっている。

さらに東紀州地域の特徴として、「１人での旅行者」の割合が高いことも上げられる。



尾鷲市を含む東紀州地域の観光については、特に移動手段として自動車利用が非常に多いこと、さらには尾鷲市に隣接する市町において、道の駅の存在は地域活性化に大きく貢献していることが確認できた。

また、来訪者特性として、教育娯楽費の消費が高い高年齢層の夫婦・家族旅行が多い傾向にあることから、道の駅への休憩などの立ち寄りの際には、地域物産等の購入や食の需要、さらには地域との協調によるまちなかへの誘客を図ることができる可能性が高いと思われる。

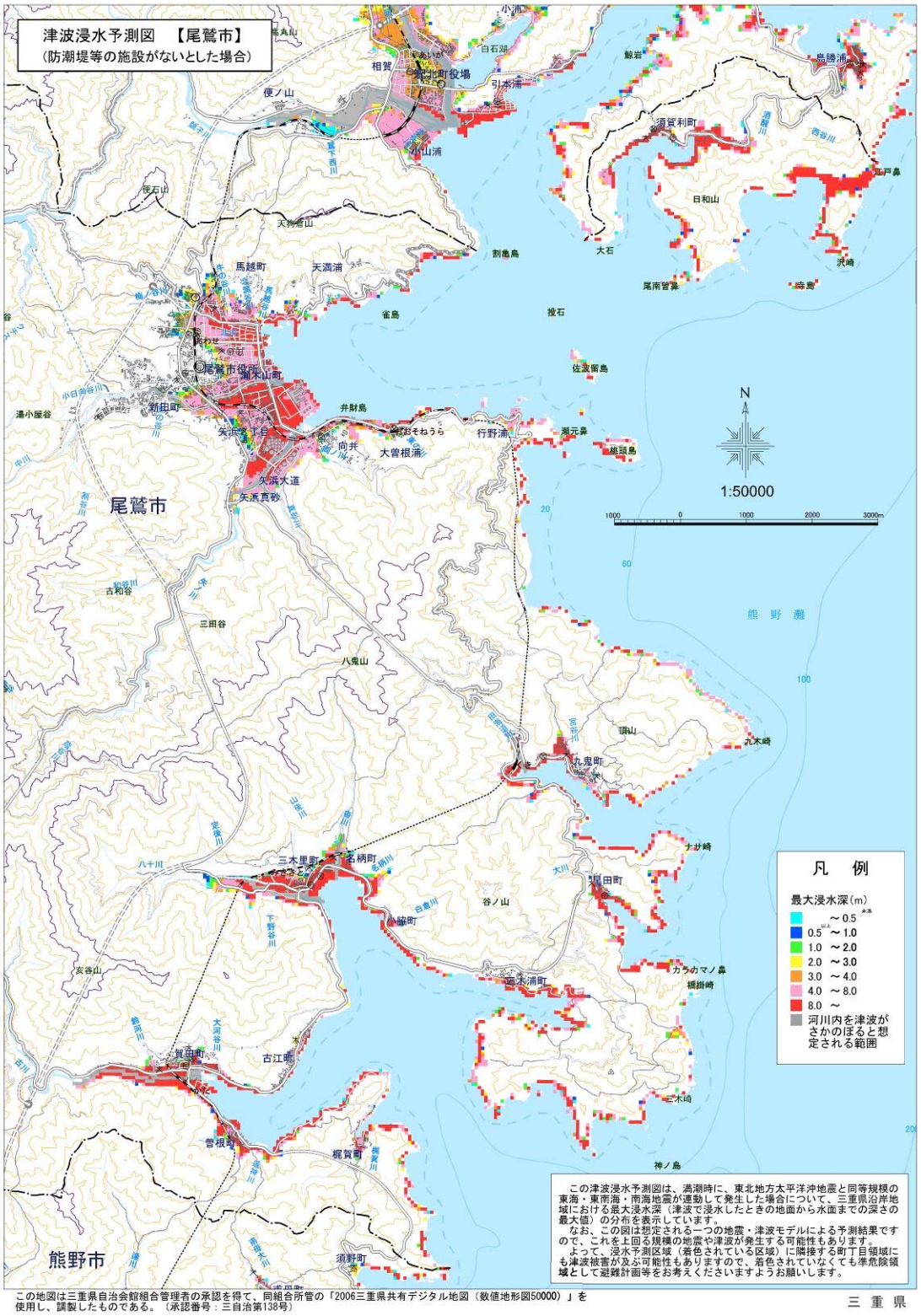
これらのことから、近畿自動車道紀勢道及び熊野尾鷲道路が供用されることにより、東紀州地域への自動車交通が増加し、入込客が期待できる「道の駅」を新設することは、地域活性化に大きく寄与するものと考えられる。

1.8　防災

尾鷲市では、東海、東南海・南海地震の発生が危惧されているとともに、多雨地域であるため、地震、津波、風水害などの災害に対する準備が欠かせない状況にある。

下図は、三重県で公表されている津波浸水影響範囲であるが、国道 42 号よりも太平洋側の中心市街地や地区センター管内の海岸線は浸水深約４ｍ～８ｍの津波浸水の影響が発生する。

平成 23 年３月 11 日に発生した東日本大震災での津波影響を考えると、尾鷲市においても「ソフト」「ハード」の両面での防災対策が重要となる。



尾鷲市では、防災危機管理アドバイザーとして群馬大学の片田敏孝教授を迎え入れており、同教授の指導を受けながら「津波防災教育のための手引き」を平成 24 年 3 月に策定した。

そこでは、東日本大震災において「釜石の奇跡」と呼ばれた、防災教育が盛り込まれており、「海に面した尾鷲市で暮らしていくための姿勢」を学校教育に組み込み、自分の命は自分で守ることができるよう呼びかけている。

その中で、示された「津波避難の３原則」は以下のとおりであり、広く市民にも浸透させようとしている。

【津波避難の3原則】

想定を信じるな

「相手は自然であって、どのような大きさの津波が来るのかはわからない」
だから、ハザードマップ等に記された想定津波浸水域を鵜呑みにしないこと

最善を尽くせ

「そのとき、できることは、とにかく少しでも安全な場所に避難するだけ」
だから、予め決めた避難場所に避難して、そこで安心することなく、
もっと安全な場所まで避難することができるのであれば、そこまで避難すること

率先して避難せよ

「いざというとき、人間は簡単には避難することができない」
だから、まず自分が率先して避難できるように、日頃から準備しておくこと
誰かが避難すれば、それが周りの人の避難を促すことにつながります

また、「自主防災組織」を結成し、「自助＝自分の命は自分で守る」「共助＝自分たちのまちは自分たちで守る」の精神に基づき、過疎化、高齢化が深刻な市の事情を考慮した防災意識を高めている。

さらに、新たな防災情報提供手段として、ワンセグシステム（下図）の有用性を現在検証するなど、防災減災対策関連事業を進めている。

【実験のシステムイメージ図】

【実験（測定）のイメージ】

第２編　関連計画との整合性

第２編　関連計画との整合

2.1　関連計画における道の駅の位置づけ

本編では、道の駅整備に関わる関連計画の記載内容を再度確認し、今回の整備計画策定におけるポイントを整理する。

また、既に策定されている計画についても、新たに展開される関連計画により一部見直しが必要な場合もあるので、このような影響についても整理する。

2.2　「第６次尾鷲市総合計画」との整合性

第１編での尾鷲市の現状も踏まえ、「道の駅」を尾鷲市に設置することは、地域資源を活用し、市民と行政が知恵を出し合い、また、外部の協力を得ることで、まちに活気を取り戻していくことや、雇用を創出するという観点で、第６次尾鷲市総合計画の基本構想に合致している。

また、東海、東南海・南海地震に対する備えなど、防災減災を進めている尾鷲市としては、現在整備が進められている近畿自動車道紀勢道や熊野尾鷲道路といった、耐震性の高い高速道路を有効活用し、防災復旧拠点と道の駅とを融合させた計画を策定することが可能であり、こうした社会基盤整備を行いながら、災害に強いまちづくりを進めることも、基本構想に合致しているといえる。

2.3「尾鷲市都市マスタープラン」との整合性

尾鷲市都市マスタープランの地域別構想では、国土交通省が管理する国道 42 号沿いの「尾鷲北地域」「尾鷲南地域」における、道の駅設置による情報発信、広域防災拠点と連携したパーキングエリアの誘致、既存施設との観光交流ネットワークの構築などが地域将来像として位置づけられている。

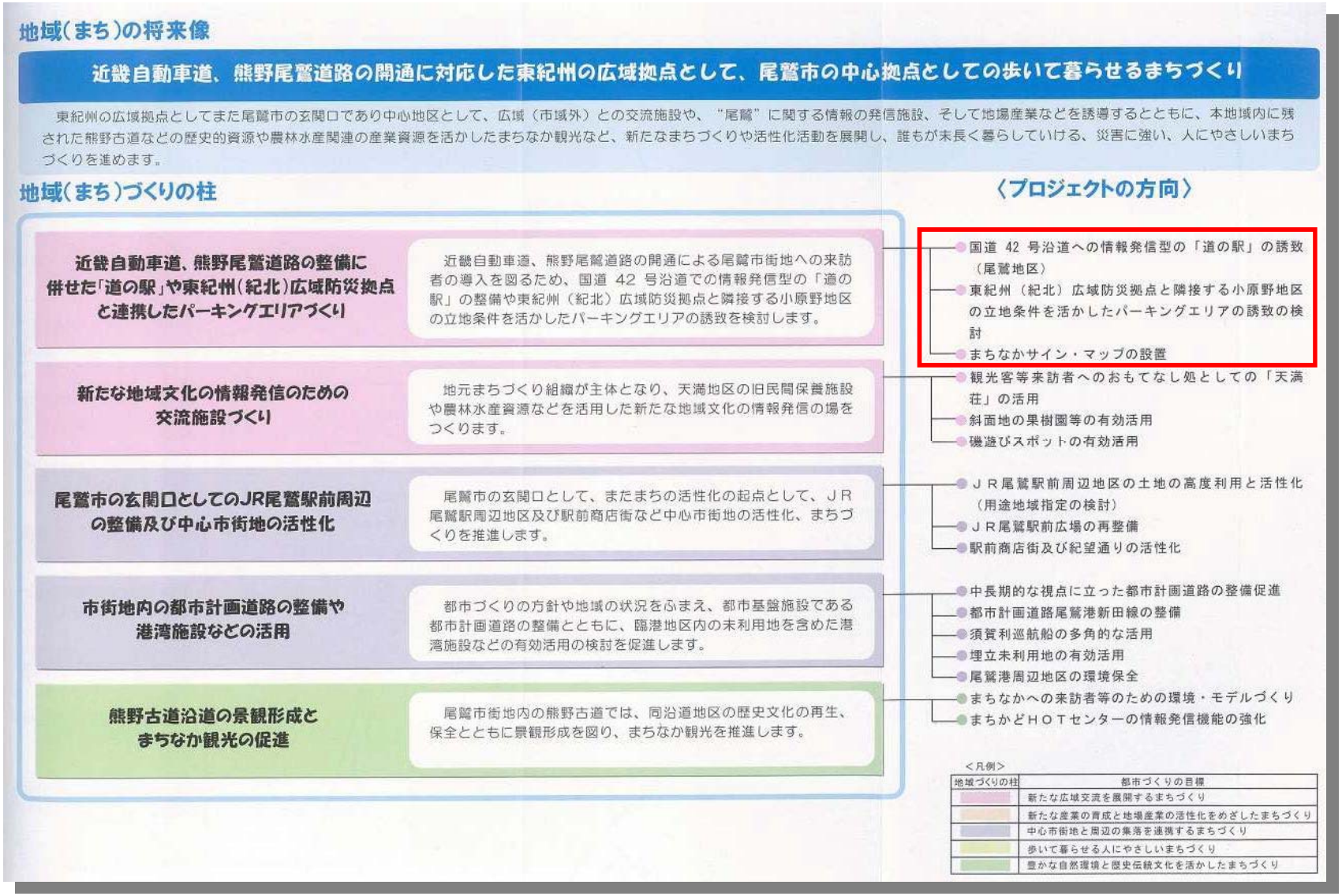
特に尾鷲北地区と尾鷲南地区の２つの地域は、人口の８割が生活しており、かつ尾鷲市の主要施設や商業施設や観光施設が集中しているため、地域活性化を進める上での重要箇所となる。

次頁以降には、「尾鷲市都市マスタープラン」における両地域の将来像とまちづくりの柱を示す。

□　地域の現状と将来の姿

区分		地区名		地区の姿	人口 (H21. 9)	世帯数 (同左)	高齢化率(%)	地域（まち）の将来の姿
都市計画区域	尾鷲	尾鷲北		市街地 農業集落 漁業集落	17,263	7,888	30.1	近畿自動車道、熊野尾鷲道路の開通に対応した東紀州の広域拠点として、尾鷲市の中心拠点としての歩いて暮らせるまちづくり
		尾鷲南	中川 矢浜 向井	市街地 農業集落 漁業集落				尾鷲市街地と夢古道おわせ・熊野古道センターをつなぎ、地域産業と共生するまちづくり
			大曽根 行野	漁業集落				夢古道おわせ・熊野古道センターに近い利点を活かした漁業集落のまちづくり
	賀田・曽根	賀田		農業集落 工業・流通業務地	721	362	44.5	近畿自動車道、熊野尾鷲道路につながる南輪内地域の玄関口としてのまちづくり
		曽根		農業集落 漁業集落	194	115	58.8	自然環境と城山や熊野古道などの豊かな歴史文化資源を活かしたまちづくり
都市計画区域外	九鬼・早田	九鬼		漁業集落	569	325	58.2	九鬼の歴史伝統文化の再生と地場産業の新たな展開によるまちづくり
		早田		漁業集落	183	98	65.0	美しい自然と地域の豊富な海の幸を活用した漁業集落のまちづくり
	輪内	三木浦		漁業集落	695	330	47.3	隠れた歴史文化資源や豊かな自然環境の活用と併せた地場産業のブランド化による漁業集落のまちづくり
		三木里		農業集落 工業・流通業務地	798	436	53.1	近畿自動車道、熊野尾鷲道路の開通に併せたグリーンツーリズムを中心とする自然体験観光やまちなか観光のまちづくり
		古江		漁業集落	547	290	62.7	海洋深層水施設などを活用した産業観光促進のまちづくり
		梶賀		漁業集落	218	119	49.1	海の体験観光と海の幸を活用した漁業集落のまちづくり
	須賀利	須賀利		漁業集落	330	191	66.1	地域の歴史文化、自然環境、集落景観、海産物、そして遊休地を活用したまちづくり
尾鷲市全体				—	21,518	10,154	34.8	うみ、やまなどの地域資源を活かした新たな地場産業を育むまち　おわせ

【尾鷲北地域】


地域(まち)の将来像
近畿自動車道、熊野尾鷲道路の開通に対応した東紀州の広域拠点として、尾鷲市の中心拠点としての歩いて暮らせるまちづくり
東紀州の広域拠点としてまた尾鷲市の玄関口であり中心地区として、広域（市域外）との交流施設や、“尾鷲”に関する情報の発信施設、そして地場産業などを誘導するとともに、本地域内に残された熊野古道などの歴史的資源や農林水産関連の産業資源を活かしたまちなか観光など、新たなまちづくりや活性化活動を展開し、誰もが末長く暮らしていける、災害に強い、人にやさしいまちづくりを進めます。
地域(まち)づくりの柱
〈プロジェクトの方向〉
近畿自動車道、熊野尾鷲道路の整備に併せた「道の駅」や東紀州(紀北)広域防災拠点と連携したパーキングエリアづくり
近畿自動車道、熊野尾鷲道路の開通による尾鷲市街地への来訪者の導入を図るため、国道 42 号沿道での情報発信型の「道の駅」の整備や東紀州（紀北）広域防災拠点と隣接する小原野地区の立地条件を活かしたパーキングエリアの誘致を検討します。
国道 42 号沿道への情報発信型の「道の駅」の誘致（尾鷲地区）
東紀州（紀北）広域防災拠点と隣接する小原野地区の立地条件を活かしたパーキングエリアの誘致の検討
まちなかサイン・マップの設置
新たな地域文化の情報発信のための交流施設づくり
地元まちづくり組織が主体となり、天満地区の旧民間保養施設や農林水産資源などを活用した新たな地域文化の情報発信の場をつくります。
観光客等来訪者へのおもてなし処としての「天満荘」の活用
斜面地の果樹園等の有効活用
磯遊びスポットの有効活用
尾鷲市の玄関口としてのJR尾鷲駅前周辺の整備及び中心市街地の活性化
尾鷲市の玄関口として、またまちの活性化の起点として、ＪＲ尾鷲駅周辺地区及び駅前商店街など中心市街地の活性化、まちづくりを推進します。
ＪＲ尾鷲駅前周辺地区の土地の高度利用と活性化（用途地域指定の検討）
ＪＲ尾鷲駅前広場の再整備
駅前商店街及び紀望通りの活性化
市街地内の都市計画道路の整備や港湾施設などの活用
都市づくりの方針や地域の状況をふまえ、都市基盤施設である都市計画道路の整備とともに、臨港地区内の未利用地を含めた港湾施設などの有効活用の検討を促進します。
中長期的な視点に立った都市計画道路の整備促進
都市計画道路尾鷲港新田線の整備
須賀利巡航船の多角的な活用
埋立未利用地の有効活用
尾鷲港周辺地区の環境保全
熊野古道沿道の景観形成とまちなか観光の促進
尾鷲市街地内の熊野古道では、同沿道地区の歴史文化の再生、保全とともに景観形成を図り、まちなか観光を推進します。
まちなかへの来訪者等のための環境・モデルづくり
まちかどＨＯＴセンターの情報発信機能の強化
＜凡例＞
地域づくりの柱
都市づくりの目標
新たな広域交流を展開するまちづくり
新たな産業の育成と地場産業の活性化をめざしたまちづくり
中心市街地と周辺の集落を連携するまちづくり
歩いて暮らせる人にやさしいまちづくり
豊かな自然環境と歴史伝統文化を活かしたまちづくり

まちづくり方針（地域整備方針）

地域（まち）の将来像

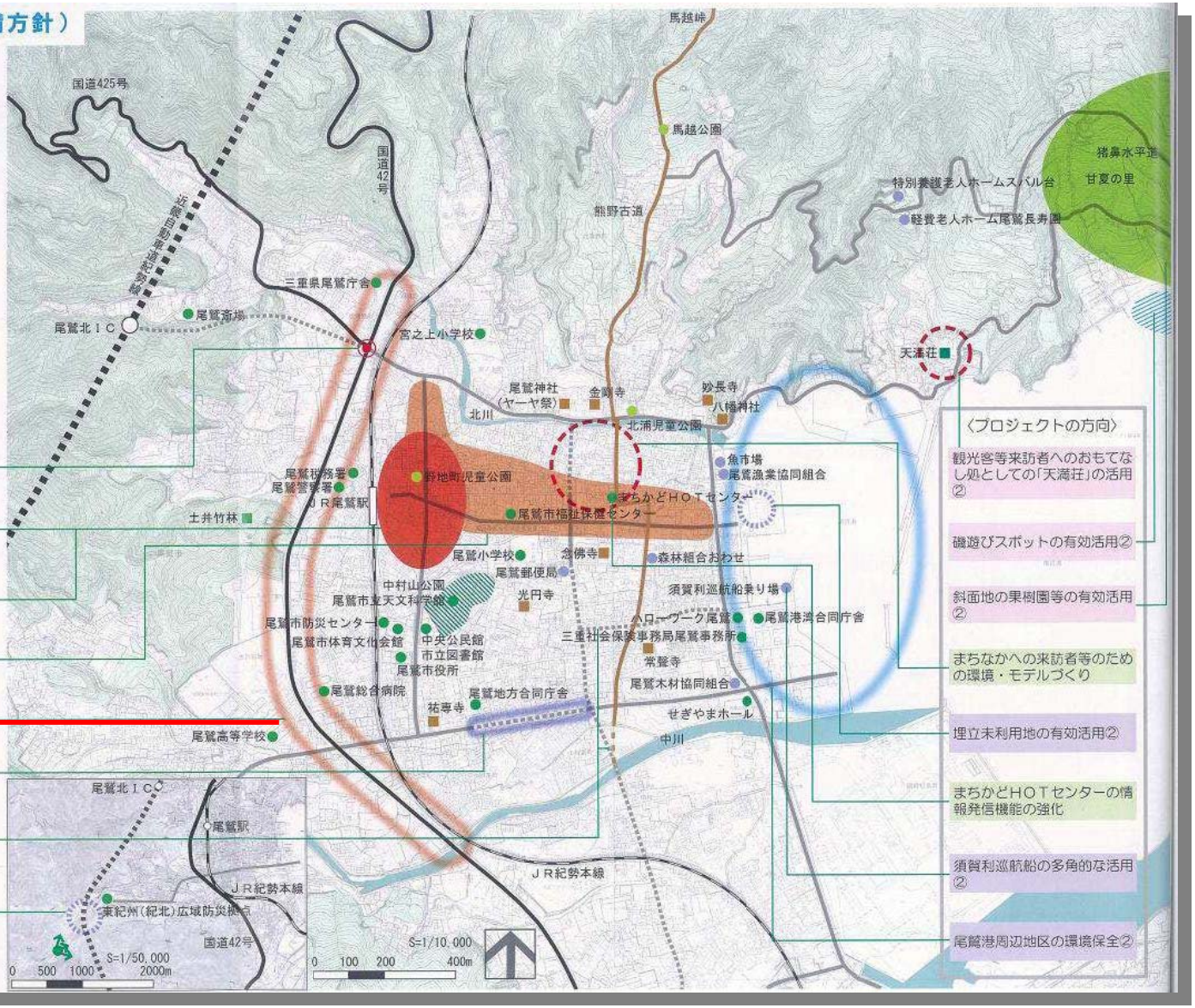
近畿自動車道、熊野尾鷲道路の開通に対応した東紀州の広域拠点として、尾鷲市の中心拠点としての歩いて暮らせるまちづくり

地域（まち）づくりの柱

- 近畿自動車道、熊野尾鷲道路の整備に併せた「道の駅」や東紀州（紀北）広域防災拠点と連携したパーキングエリアづくり①
- 新たな地域文化の情報発信のための交流施設づくり②
- 尾鷲市の玄関口としてのJR尾鷲駅前周辺の整備及び中心市街地の活性化①
- 市街地内の都市計画道路の整備や港湾施設などの活用②
- 熊野古道沿道の景観形成とまちなか観光の促進

〈プロジェクトの方向〉

- まちなかサイン・マップの設置①
- ＪＲ尾鷲駅前周辺地区の土地の高度利用と活性化（用途地域指定の検討）①
- ＪＲ尾鷲駅前広場の再整備①
- 駅前商店街及び紀望通りの活性化①
- 国道42号沿道への情報発信型の「道の駅」の誘致（尾鷲地区）①
- 都市計画道路尾鷲港新田線の整備②
- 中長期的な視点に立った都市計画道路の整備促進②
- 東紀州（紀北）広域防災拠点と隣接する小原野地区の立地条件を活かしたパーキングエリアの誘致の検討①



〈プロジェクトの方向〉

- 観光客等来訪者へのおもてなし処としての「天満荘」の活用②
- 磯遊びスポットの有効活用②
- 斜面地の果樹園等の有効活用②
- まちなかへの来訪者等のための環境・モデルづくり
- 埋立未利用地の有効活用②
- まちかどＨＯＴセンターの情報発信機能の強化
- 須賀利巡航船の多角的な活用②
- 尾鷲港周辺地区の環境保全②

「尾鷲南地域」

地域(まち)の将来像

尾鷲市街地と夢古道おわせ・熊野古道センターをつなぎ、地域産業と共生するまちづくり

本地域に立地する夢古道おわせや熊野古道センターを拠点として、熊野古道や県道中井浦九鬼線などによる尾鷲市街地とのネットワークを形成するとともに、向井地区などの農業や周辺の林業、国道42号沿道等の商業、沿岸部の工業などの振興を図り、適正な土地利用を促進することで、地域産業と共生した暮らしやすいまちづくりをめざします。

地域(まち)づくりの柱

まちかどHOTセンターと連携した夢古道おわせ・熊野古道センター周辺の観光交流ネットワークづくり

国道42号沿道での情報発信型の「道の駅」の整備とともに、本地域を南北に通る熊野古道などにより、中心市街地のまちかどHOTセンターと夢古道おわせ・熊野古道センター周辺の観光交流ネットワークづくりを進めます。

新たな産業基盤の検討

現在、大規模な遊休地のある市街地では、土地利用転換等の検討を行うとともに、新たな産業基盤の形成を図ります。

市街地内の都市計画道路や公共公益施設づくり

都市づくりの基本方針や地域の状況をふまえ、中長期的な視点に立った都市計画道路の見直しに基づき、都市計画道路の整備を図ります。

向井地区などの優良農地や自然環境の保全と維持管理

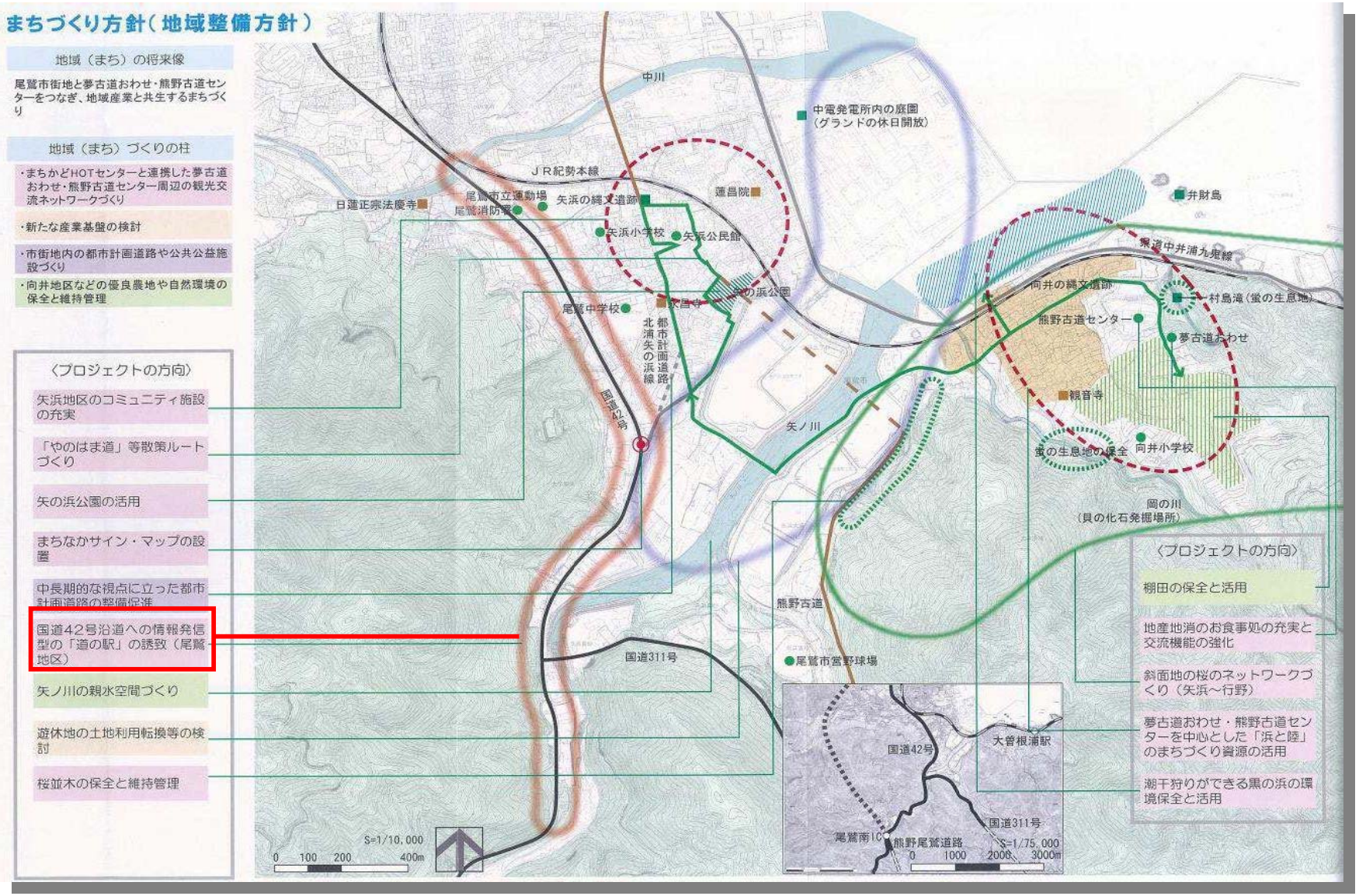
向井地区などにおいて、農業の振興を図り、農地や周辺の森林等の適切な保全・維持管理を進めるとともに、観光交流を促進します。

〈プロジェクトの方向〉

- 国道42号沿道への情報発信型の「道の駅」の誘致（尾鷲地区）
- 「やのはま道」等散策ルートづくり
- 矢の浜公園の活用
- まちなかサイン・マップの設置
- 矢浜地区のコミュニティ施設の充実
- 夢古道おわせ・熊野古道センターを中心とした「浜と陸」のまちづくり資源の活用
- 地産地消のお食事処の充実と交流機能の強化
- 斜面地の桜のネットワークづくり（矢浜～行野）
- 桜並木の保全と維持管理
- 潮干狩りができる黒の浜の環境保全と活用
- 遊休地の土地利用転換等の検討
- 中長期的な視点に立った都市計画道路の整備促進
- 棚田の保全と活用
- 矢ノ川の親水空間づくり

<凡例>

地域づくりの柱	都市づくりの目標
	新たな広域交流を展開するまちづくり
	新たな産業の育成と地場産業の活性化をめざしたまちづくり
	中心市街地と周辺の集落を連携するまちづくり
	歩いて暮らせる人にやさしいまちづくり
	豊かな自然環境と歴史伝統文化を活かしたまちづくり


まちづくり方針（地域整備方針）
地域（まち）の将来像
尾鷲市街地と夢古道おわせ・熊野古道センターをつなぎ、地域産業と共生するまちづくり
地域（まち）づくりの柱
・まちかどHOTセンターと連携した夢古道おわせ・熊野古道センター周辺の観光交流ネットワークづくり
・新たな産業基盤の検討
・市街地内の都市計画道路や公共公益施設づくり
・向井地区などの優良農地や自然環境の保全と維持管理
〈プロジェクトの方向〉
矢浜地区のコミュニティ施設の充実
「やのはま道」等散策ルートづくり
矢の浜公園の活用
まちなかサイン・マップの設置
中長期的な視点に立った都市計画道路の整備促進
国道42号沿道への情報発信型の「道の駅」の誘致（尾鷲地区）
矢ノ川の親水空間づくり
遊休地の土地利用転換等の検討
桜並木の保全と維持管理
〈プロジェクトの方向〉
棚田の保全と活用
地産地消のお食事処の充実と交流機能の強化
斜面地の桜のネットワークづくり（矢浜～行野）
夢古道おわせ・熊野古道センターを中心とした「浜と陸」のまちづくり資源の活用
潮干狩りができる黒の浜の環境保全と活用
中川
中電発電所内の庭園（グランドの休日開放）
ＪＲ紀勢本線
日蓮正宗法慶寺
尾鷲市立運動場
尾鷲消防署
矢浜の縄文遺跡
蓮昌院
矢浜小学校
矢浜公民館
矢の浜公園
尾鷲中学校
永昌寺
都市計画道路
北浦矢の浜線
国道42号
矢ノ川
熊野古道
尾鷲市営野球場
国道311号
井財島
東道中井浦九鬼線
向井の縄文遺跡
村島滝（蛍の生息地）
熊野古道センター
夢古道おわせ
観音寺
蛍の生息地の保全
向井小学校
岡の川（貝の化石発掘場所）
国道42号
大曽根浦駅
国道311号
尾鷲南IC
熊野尾鷲道路
S=1/10,000
0 100 200 400m
S=1/75,000
0 1000 2000 3000m

2.4「尾鷲市過疎地域自立促進計画」との整合性

本計画は、平成 22 年度を初年度とし、平成 27 年度までの６カ年で「過疎地域自立促進特別事業」を実施する計画である。

「過疎地域自立促進特別事業」の自立促進施策区分には以下の９つの区分があり、それぞれの区分に当てはまる事業を推進していく。

①産業の振興
②交通通信体系の整備、情報化及び地域間交流の促進
③生活環境の整備
④高齢者の保険及び福祉の向上及び増進
⑤医療の確保
⑥教育の振興
⑦地域文化の振興
⑧集落の整備
⑨その他地域の自立促進に関し必要な事項

この内、道の駅の整備と整合が可能なものとして以下の事業などが記載されている。

「過疎地域自立促進特別事業」として取り組む内容	
①	平成 24 年度に紀勢道が尾鷲北 IC まで延伸されることを受け、「まちなかにぎわいづくり計画」で位置づけられた観光動線上の駐車場整備など
②	熊野古道へのサインや、「拠点施設」となる駐車場・トイレなどのアメニティ施設の充実
③	情報提供機能を有した施設の整備を行い、まちなかコースを絡めたウォーキングコースの常設化
④	地域づくりの推進に向けた集客交流産業施設の整備

2.5 尾鷲市「地域防災計画」との整合性

平成 24 年８月に内閣府より報道発表された「南海トラフの巨大地震による津波高・浸水域等（第二次報告）」によれば、今回の算定した津波モデル（10m メッシュ）による尾鷲市の津波高（推計）は、最大で H=17m（満潮位時の潮位を含んだ津波高さ）であり、平成 24 年３月に公表された 50m メッシュでの津波高 24m に比べて下方修正されているものの、甚大な被害が想定される高さである。

現在の尾鷲市地域防災計画は、平成 18 年に修正公表された「「東海地震応急対策活動要領」に基づく具体的な活動内容に関わる計画」（中央防災会議幹事会）に準拠した内容であり、基本的な考え方は、今後も踏襲されるものである。

また、道の駅を防災拠点として整備する場合には、次頁に示すように「地域防災計画」で、明確に道の駅の役割を記載する必要がある。

【他の道の駅の事例－兵庫県養父市での地域防災計画】

第８章　市の施設、社会福祉施設及び観光施設等災害予防対策の推進

第１節　計画の方針

第１　とりまとめ責任担当部

総務部

第２　基本方針

市の有する「地域としての災害危険性」に即して、施設の被害を最小限にとどめ、利用者・来訪者の安全確保を図るとともに、各地域において災害時要援護者支援のための活動拠点となることを目標として、各施設の管理者・事業者と連携・協力し、以下の２点を重点に必要な整備を行う。

１　施設建物、設備の防災性能向上
２　非常時活動体制の整備・強化

第２節　具体的な施策の展開

第１　施設建物、設備の防災性能向上

計画名	計画のあらまし
市立施設等における防災点検の実施	□施設建物、設備等の耐震、防火、防水害等防災性能の調査・補強 □防災設備の作動点検 □事務用家具・備品類の固定 □危険物等の安全管理 □電算情報処理システムの災害対策計画の随時点検、見直し
道の駅ようか「但馬蔵」における防災拠点機能整備 （再掲）	□被災者及び帰宅困難者向け災害情報提供拠点機能整備 □救援物資集配拠点機能整備 □緊急消防援助隊等集結等場所機能整備 □災害時対応型トイレ整備 □駐車場、レストラン棟における帰宅困難者用避難所の指定・周知 □救援物資受け入れ搬出施設兼用スペース確保並びに応急対策用資機材の備蓄 □食料供給拠点整備並びにランニングストックとしての食料・飲料水・燃料等備蓄 □市内道の駅（道の駅やぶ、道の駅但馬楽座）及び全国道の駅施設相互の災害情報収集・配信のためのネットワーク機能の活用方策の確立 □広域的供給拠点
民間施設における防災点検の実施	□市立施設等に準ずる措置の促進

第２　非常時活動体制の整備・強化

計画名	計画のあらまし
防災計画・防災体制の見直し	□災害警戒時の防災情報収集・連絡体制の確立 □災害種別ごとの防災マニュアルの整備 □施設被災時の入所者・通所者一時避難、二次的受け入れ先確保計画の作成 □各種障害に応じた「見やすい、分かりやすい」避難誘導標識・案内板等の整備 □実践的な防災訓練の定期的実施 □その他利用者・来訪者の安全確保を図るために必要な措置
各施設周辺地域との交流の推進	□区・自治会等周辺住民との日常的交流の促進 □区・自治会、高校、事業所、団体等との相互支援協力体制の確保 □その他地域ぐるみ緊急避難支援体制づくりの推進

【他の道の駅の事例－滋賀県高島市での地域防災計画】

（８）道路防災拠点

市は、観光および通過交通など道路利用者等の安全を守り、かつ緊急輸送道路を確保するため、道の駅を**道路防災拠点**に位置づけ、道路利用者等の一時的な避難、収容場所とするとともに、道路管理者と協力して必要な施設および体制整備に努める。

〔対象となる施設〕

マキノ追坂峠、しんあさひ風車村、藤樹の里あどがわ、くつき新本陣

（中　略）

（６）道の駅を中心とした防災体制の整備

市は、道の駅を**交通防災拠点**に位置づけ、道路利用者の一時避難場所を確保するため道路管理者と連携、協力して必要な施設整備をはじめ、必要となる体制の整備に努める。

ア．道路管理者の実施内容

（ア）防災トイレの整備

（イ）自家発電設備の整備

（ウ）道路、気象情報等の情報提供機器の整備およびその機能強化

（エ）災害時における情報提供

（オ）災害時における道路利用者の安全確保

（カ）市との連絡調整

（キ）その他必要となる措置

イ．市の実施内容

（ア）休憩スペースの確保

（イ）飲料水等の確保および非常用水の確保

（ウ）下水道配管の耐震化

（エ）災害時における情報提供

（オ）災害時における避難場所の確保

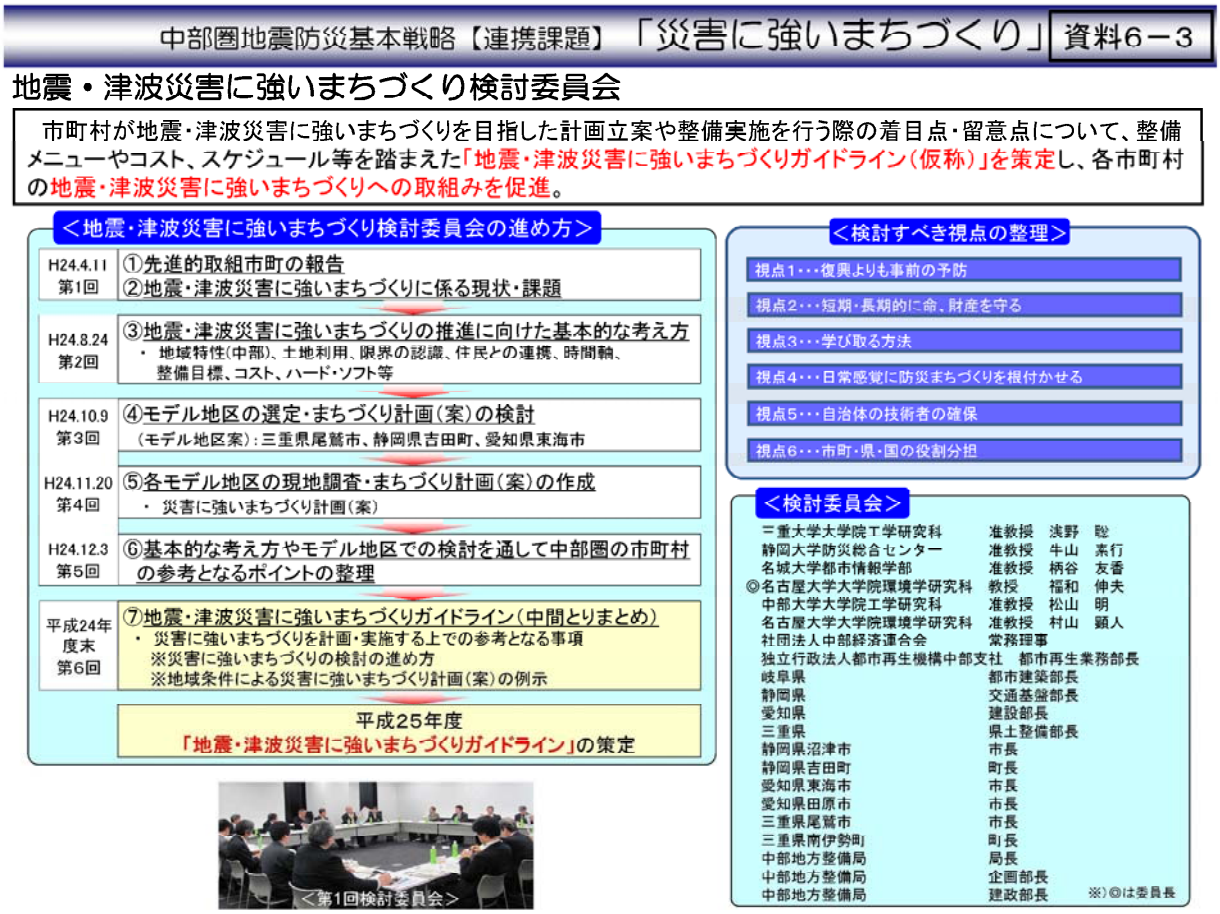
（カ）道路管理者との連絡調整

（キ）その他必要となる措置

2.6　「災害に強いまちづくり検討委員会」との整合性

尾鷲市は、「地震・津波災害に強いまちづくり検討委員会」のモデル地区に設定されており、ガイドライン（仮称）の策定を今後進めていく。

その中でも、道の駅が設置された際には、防災復旧などの拠点としての位置づけを行うか協議が必要となる。



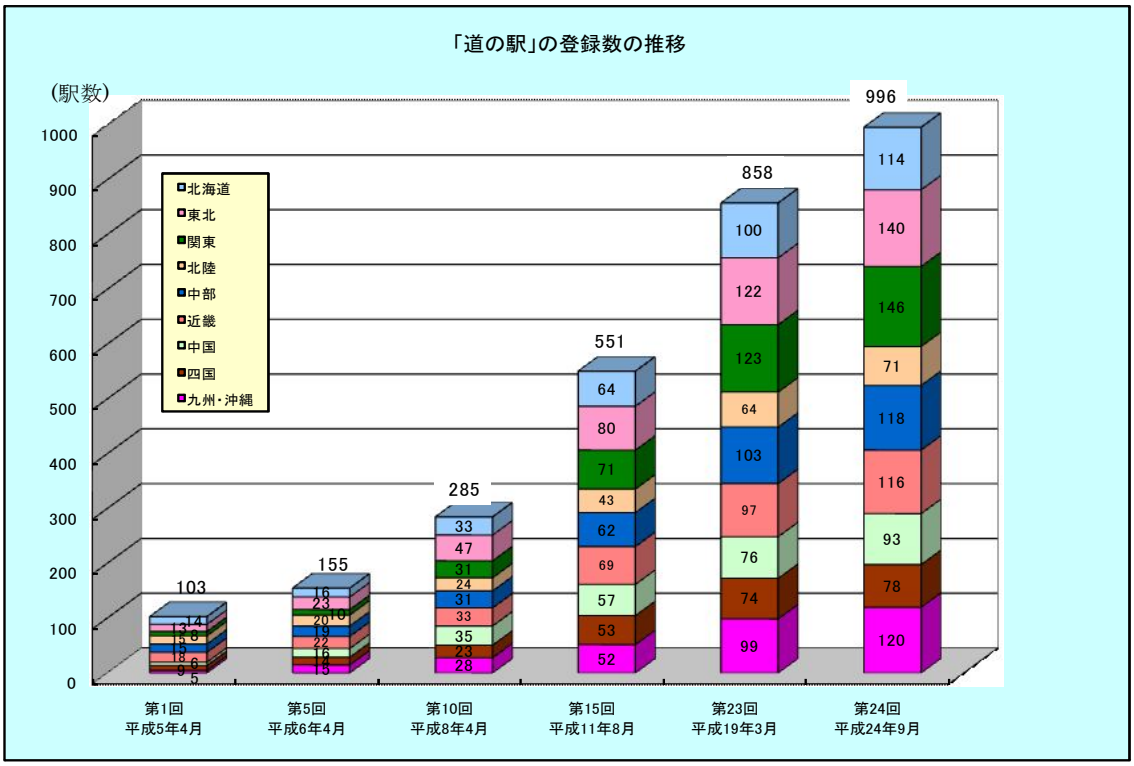
【「第３回　東海、東南海・南海地震対策中部圏戦略会議」資料より抜粋】

第３編　道の駅の必要性及び整備場所の検証

3.1　道の駅に求められる機能

道の駅は、もともと地域づくりのシンポジウムの中で「道路に駅があってもよいのではないか」との提案を機に整備されてきたものである。

平成５年４月に第１回の登録がなされ、平成 24 年９月 14 日現在、全国で『996 駅』が登録されている。



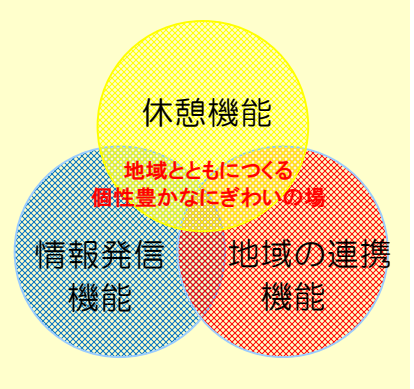
こうした道の駅増加の背景には、国民のニーズの多様化による「車」利用の増加、中でも長距離ドライブや、女性、高齢者のドライバーが増加するといった状況の中で、一般道路における交通の円滑な流れを確保する目的において安心して利用できる「休憩施設」が必要という考え方からきている。

この道の駅に求められる機能は、一般的に以下の３機能であるが、近年はその機能も多様化してきており、「防災拠点としての機能」「交流活動拠点としての機能」「日本風景街道拠点」といった付加価値的な機能も増えている。尾鷲市に設置する道の駅も、こうしたニーズを把握し、反映した計画とする必要がある。

①休憩機能
「道の駅」の利用目的は休憩とトイレの利用が最も多く、道の駅利用者の大半が、「道の駅」を旅行の行程に組み込んでいる。

②情報発信機能
地域の道路情報や歴史・文化・観光等の情報発信等の公的な施設としての役割が評価されている。

③地域の連携機能
「道の駅」利用者は、食事や地域の特産品の買い物も目的としており、地域からの提供の場が求められている。

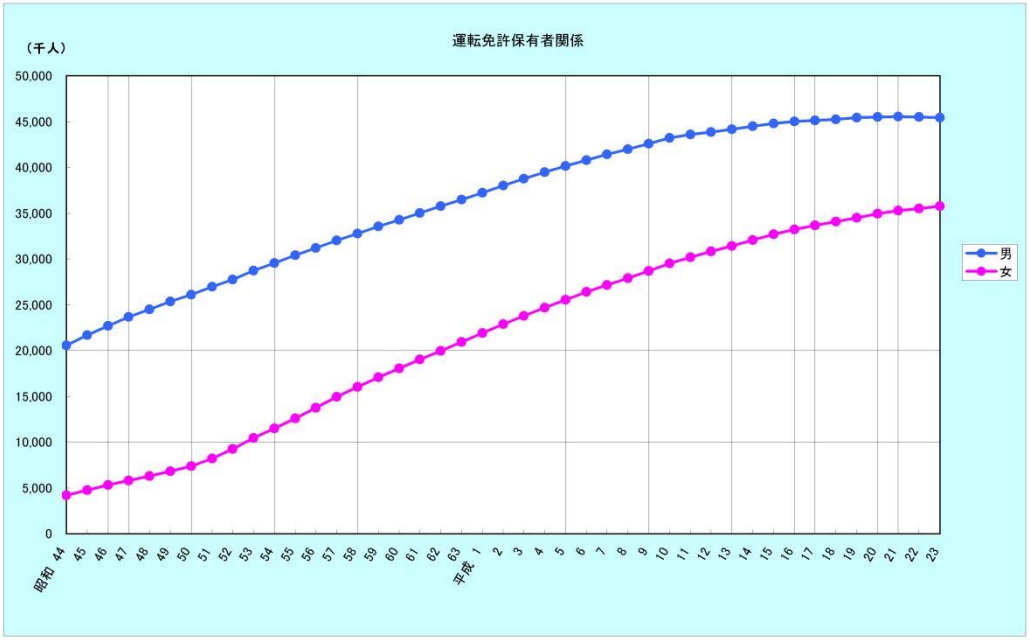


3.2　ドライバーの環境変化

下図は「運転免許統計」（平成 23 年版　警察庁交通局運転免許課）のデータより作成した全男女別免許保有者数（全国）のグラフである。

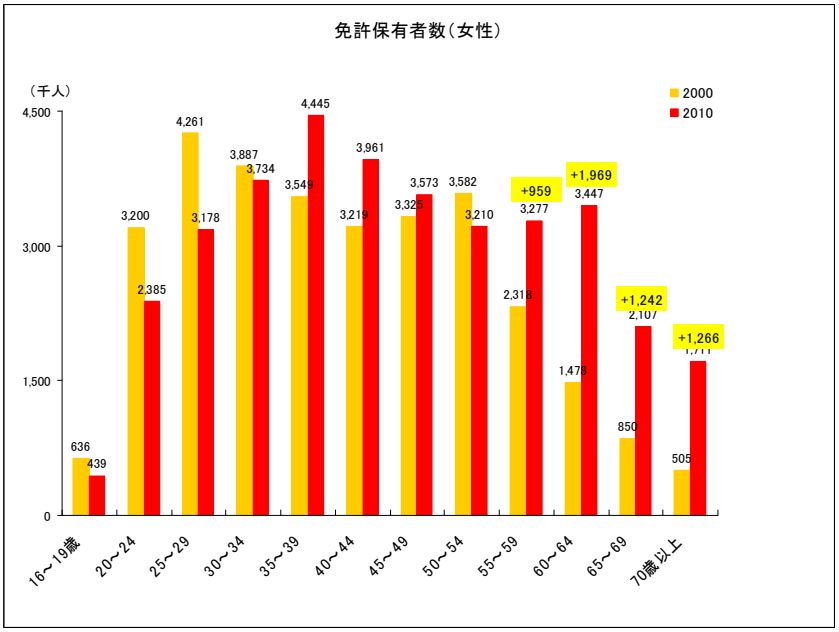
始めて道の駅が登録された平成 5 年から平成 23 年の 18 年間で、男性では約 530 万人、女性では 1,020 万人の免許保有者が増加しており、その増加率は、男性の 13.2%に対し、女性は 40.0%と男性の 2 倍以上の伸び率を示している。

平成 20 年頃を見てみると、男性がほぼ横ばいであるのに対し、女性は「右肩上がり」の勾配となっており、今後も女性免許保有者が増加傾向を示すものと思われる。



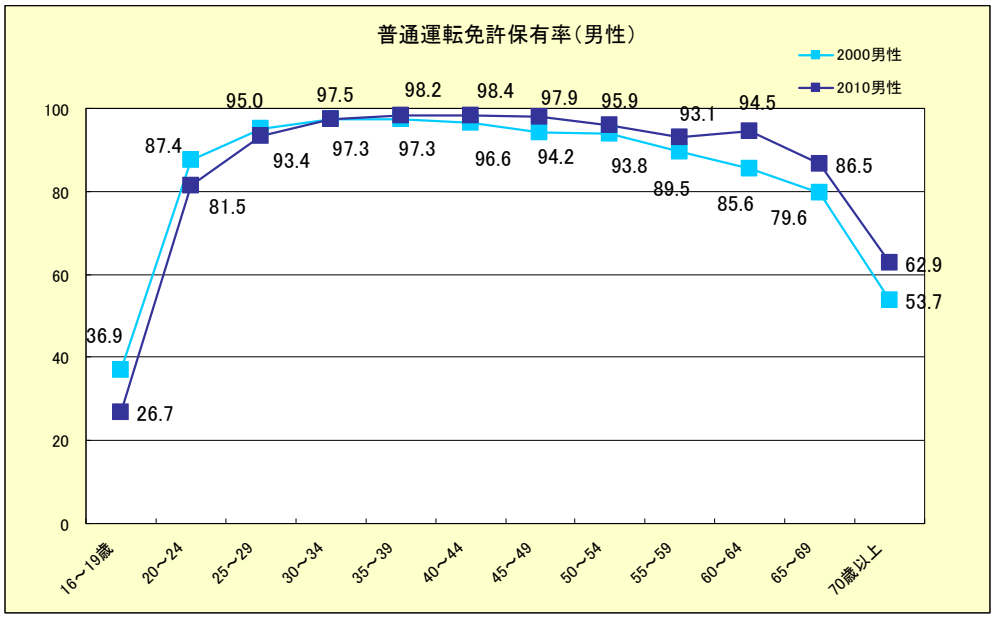
また、下グラフは女性の免許保有者数を 2000 年と 2010 年で比較したものである。

10 年前の免許保有者がそのままスライドしている状況に近く、免許保有者の高年齢化が今後ますます進むものといえる。

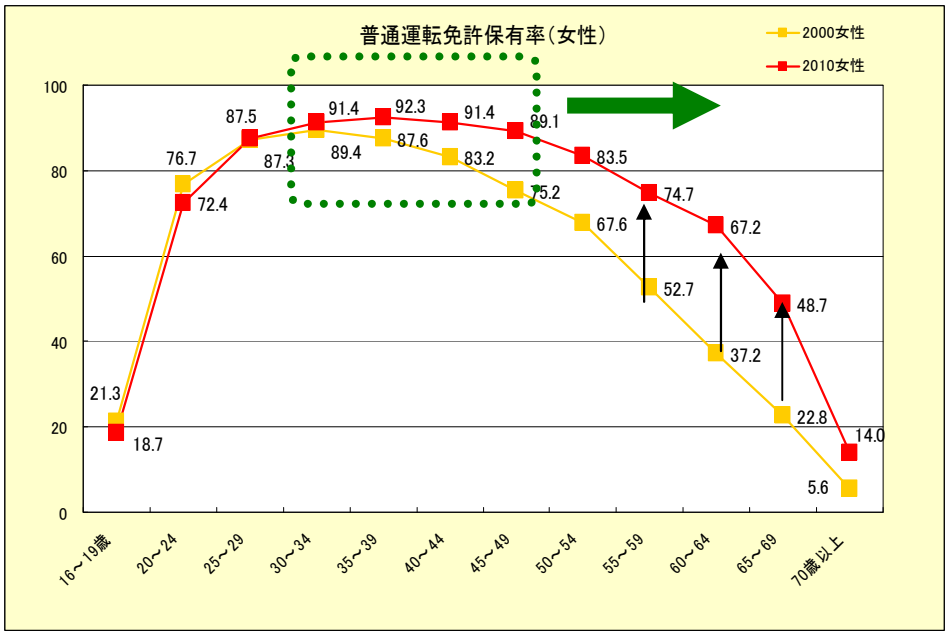


【JTB 総合研究所レポート 2012.9 より引用】

さらに、各年齢層の免許保有率を男女別で整理したものが以下のグラフである。



男性の場合、30 歳代～60 歳代の保有率が 90%以上となっており、概ね 30 年後においても、大きな変化は発生しない。



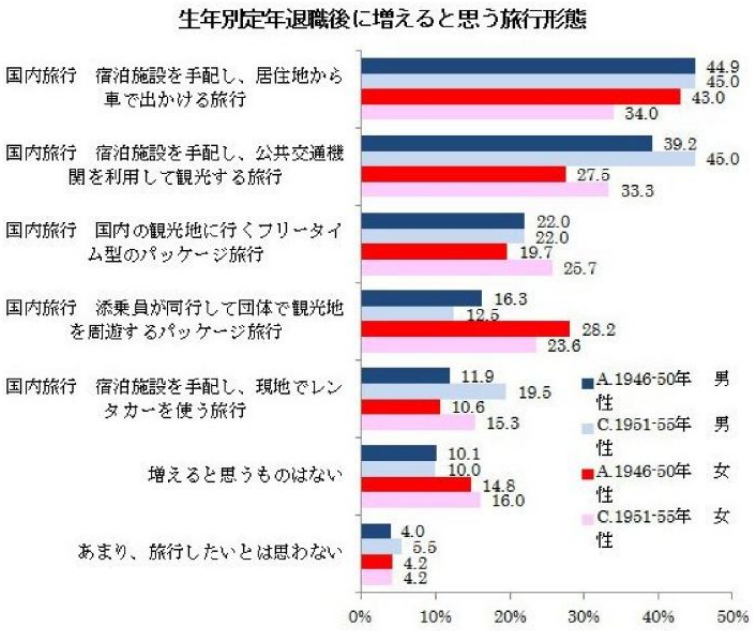
【JTB 総合研究所レポート 2012.9 より引用】

一方で、女性の免許保有率と年齢層を見てみると、2010 年時点で 30 歳代～50 歳代の保有率が、概ね 30 年後には横にスライドして 60 歳代以上の保有率に移行するが、その場合、高年齢者の免許保有率が男性同様 90%程度になり、「女性免許保有者の高年齢化」が顕著になる。

JTB 総合研究所の 2012 年 9 月の月刊 JTB 総研レポート「熟年女性ドライバーの増加と旅行行動の変化」では、今まで電車やバスを利用した旅行が主流であった熟年女性の旅行スタイルが、今後は友人同士で車に乗り合わせ、温泉やゴルフに出かけたり、旅行先でレンタカーを借りて自由に観光地を巡ったりという行動も珍しくなくなるとしている。

さらに JTM シニア世代調査結果では、「完全退職」をした後に増えると思う旅行形態として、1946 年～1950 年生まれ（62 歳～66 歳）の男女は、共に約 4 割が自宅から自家用車で行く旅行をあげており、特に女性の回答では、「公共交通機関を利用して観光する旅行」が 27.5%、「添乗員が同行して団体で観光地を周遊するパッケージ旅行」が 28.2%に対し、「居住地から車で出かける旅行」が 43.0%と、明確な差を示している。

また、JTM が 2008 年に行ったドライブ旅行実証実験(*2)では、自動車を利用した旅行の場合には、公共交通機関を利用した場合よりも予定していない立ち寄りが増えることから、その土地ならではの土産物や食材を購入するために、「道の駅」や「物産館」のような場所へ立ち寄り、パッケージツアーを利用した調査よりも、自分で動ける裁量範囲が大きくなるため、満足度が増加するなどの傾向があったとしている。



以上のように、高年齢ドライバー、女性ドライバーの増加や、自家用車での旅行が増えるなどの社会的な変化に対応した道の駅の設置方針が必要となる。

特に、トイレ休憩に代表される「休憩機能」や「情報発信機能」における情報提供内容や媒体については十分な配慮が必要といえる。

＊２　JTM ドライブ調査
調査実施期間：2008 年
調査対象：首都圏在住の合計 20 組の参加者
調査内容：自家用車を用いたドライブレジャーにおける、回遊軌跡、立ち寄り行動、情報収集行動などの把握
調査方法：GPS による行動軌跡の把握、インタビューによる行動パターンの把握

※JTM とは、JTB グループ会社のツーリズム・マーケティング研究所の略で、現在は、JTB 総合研究所に社名変更されている。

3.3 「道の駅」に対するニーズ

【JAFPLUS（JAF 媒体）によるアンケート】

JAF 媒体の「JAFPLUS」掲載の抽選プレゼントへのインターネット応募でアンケートを実施。

■Ｑ１：道の駅を利用する一番の目的は？

［回答］

項目	回答数	構成比
休憩・トイレ	12,026	44.9%
食事・買物	12,328	46.0%
その「道の駅」しかない施設の利用（入浴・体験等）	1,529	5.7%
その他	921	3.4%
合計	26,804	100.0%

■Ｑ２：ドライブにおける「道の駅」の位置づけ

［回答］

項目	回答数	構成比
目的の一つであり、事前に調べてから出かける	6,553	24.4%
走行中、見かけると必ず立ち寄る	14,479	54.0%
特段目的がなければ寄らない	4,681	17.5%
その他	1,091	4.1%
合計	26,804	100.0%

■Ｑ３：道の駅にあればいいと思うサービス

［回答］（複数回答を含む）

設備・サービスで望まれるもの	ｺﾒﾝﾄ数	コメントに含まれるもの（抜粋）				
入浴関連施設	4,466	足湯	温泉	シャワー		
各種情報提供	2,794	観光情報	道路案内	特産品のレシピ		
マッサージ	1,300	マッサージ	クイックマッサージ	マッサージ機	按摩	
仮眠施設	1,274	仮眠	昼寝			
こども向け施設	1,066	キッズルーム	託児所	遊具	おむつ交換	授乳施設
営業時間の延長	761	店舗営業時間	休日営業			
給油（ガソリンスタンド）	685					
ｲﾝﾀｰﾈｯﾄ通信等の環境整備	604	公衆無線 LAN	PC 設置			
ドリンクサービス	563	お茶	コーヒー			
ＡＴＭ	539					
ペット関連施設	498	ドッグラン	専用レストラン	トイレ		
携帯電話充電サービス	155					
現状で満足・特になし	2,401					

このアンケート結果から、下記のような「道の駅へのニーズ」が考えられる。

・車を利用して旅行する際には、事前に道の駅を調べることや、走行中に道の駅を見つけた場合には、トイレや休憩はもちろん、食事や買い物を楽しむために立ち寄ることが多い。

・道の駅に入浴施設があれば利用したい人が多く、その地域の観光情報や、道路状況など地域情報提供を期待する人が多い。

これらのことから、利用しやすい休憩施設などの整備だけでなく、インターネットなどを利用した「事前情報発信」や、道の駅での「現場情報発信」が、道の駅への立ち寄り率を向上させ、また、満足していただければ当該地域へのリピート効果も発揮することとなる。

3.4 「休憩機能」に着目した配置

下表は「道の駅」などの休憩施設の設置間隔に関する各機関の考え方を整理したものであるが、今回検討する尾鷲市の道の駅については、国道 42 号沿線に設置することを前提とし国土交通省の中部地方整備局との「一体化整備」を想定した場合、道の駅の設置個所は「道路設計要領（H20 中部地方整備局)」に準拠することが妥当である。

基準	道路設計要領（H20 中部地整）	休憩施設設計要領（H18 NEXCO東日本）			「道の駅」に関する検討（H7 財)道路保全技術センター）		
			すべての休憩施設間	サービスエリア間	生理的欲求から算出	視覚疲労から算出	利用実態から算出
配置間隔	25km以下とすることが望ましい	標準間隔	15km	50km	40km～60km	60km	20km～40km
		最大間隔	25km	100km			
根拠	所要時間30分程度で次の施設に到達でき、疲労を感じた場合、あるいは生理的な欲求が生じた場合、無理なく受け入れられると考えられる。		東名・名神の経験および諸外国の実例による注(1	我が国の高速道路の経験による	60～90分程度の間隔でトイレへ行くことを前提とする注(2	眼の疲れを感じる時間のアンケート結果による注(3	「道の駅」利用者のアンケート結果による注(4

【中部地整　設計要領抜粋①】

3．配置計画の考え方

休憩施設は、路線の交通特性により決定された区間での駐車需要から、必要な休憩施設を計画するものとする。
休憩施設の配置は、当該路線及び接続する他の道路に設置される休憩施設及び休憩の用に供される公共・民間施設の位置関係及び道路の幾何構造等を総合的に勘案して決定するものとする。

本手引き（案）では、路線の交通特性により対象区間を設定し、その区間内での総駐車需要をあらかじめ推計し、対象区間内において一定のサービスレベルを確保できる施設の総和がその需要を満たすよう計画することを基本としている。

休憩施設の計画にあたっては、道路利用者に、より高度なサービスの提供ができる機能を持った市町村等の設置する施設と一体的に計画することが望ましい。道路管理者以外の設置した、あるいは設置する施設で、自由な駐車、トイレの利用が可能である等、一定のサービスレベルを確保した施設（以下、「類似施設」という。）であれば、配置計画においてはこれを休憩施設と同等なものとして扱うことができる。

【中略】

また、休憩施設の配置計画にあたっては、既存施設との位置関係、道路の幾何構造等を考慮する必要があり、類似施設も含めて休憩施設相互の最大間隔は、25km 以下とすることが望ましい。

25km 程度であれば、所要時間 30 分程度で次の施設に到達でき、疲労を感じた場合、あるいは生理的な欲求が生じた場合、無理なく受け入れられると考えられる。大型車用は類似施設の利用が困難な場合もあることから充分配慮する必要がある。

なお、大都市近郊等で渋滞の発生の可能性の高い路線あるいは大型車交通量や夜間交通量の多い路線においては、配置間隔を短く計画するなどの配慮が必要である。

前述のように「道の駅」の配置間隔については、25km 以下と記載され、一方で「駐車マス」を算定する際には、**配置間隔を「10km～20km、最大で 25km」**としている。

これは、10km 以下となった場合の隣接休憩施設との棲み分けが難しくなることなどに配慮したものであり、また疲労などは個人差があることから、今後、高齢化が急激に進むことや渋滞などの道路事情の影響による違いを考慮したものと考えられる。

【中部地整　設計要領抜粋①】

1．駐車マスの算定

1）対象区間の必要駐車ます数は、対象区間の延長、計画交通量及び施設の利用率等に基づき決定するものとする。

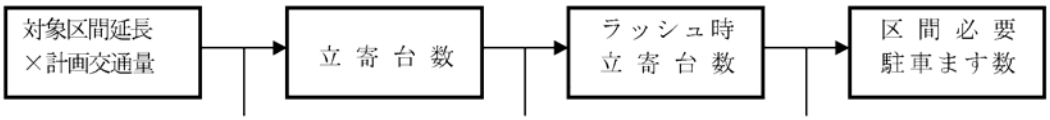
2）対象区間の駐車ますは、原則として、車種（小型車、大型車）毎に算定する。

3）対象区間に新設すべき駐車ますは、必要駐車ます数から既存の駐車ます数を差し引いたものを基本とし、地形、沿道状況に応じ適切な規模で、3．配置計画の考え方に従って分散して配置する。

4）区間必要駐車ます数の算定

対象路線沿線の状況等を勘案し、利用率（立寄率、ラッシュ率、駐車場占有率）を想定して対象区間の延長及び計画交通量より総需要駐車ます数を求める。

この際、計画交通量はおおむね 10 年後の年平均日交通量とする。



参図２－２　区間必要駐車ます数の算定

対象区間内に必要な必要駐車ます数は、下記により求められる。

N＝L×計画交通量×立寄率 ×ラッシュ率×駐車場占有率

N：対象区間の必要駐車ます数（小型車・大型車別）

L：対象区間の延長（km）

その施設が分担する区間延長　概ね「道の駅」では 10km～20km。最大で 25km。

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 当たりの立寄台数（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

【休憩機能を考える上でのポイント】

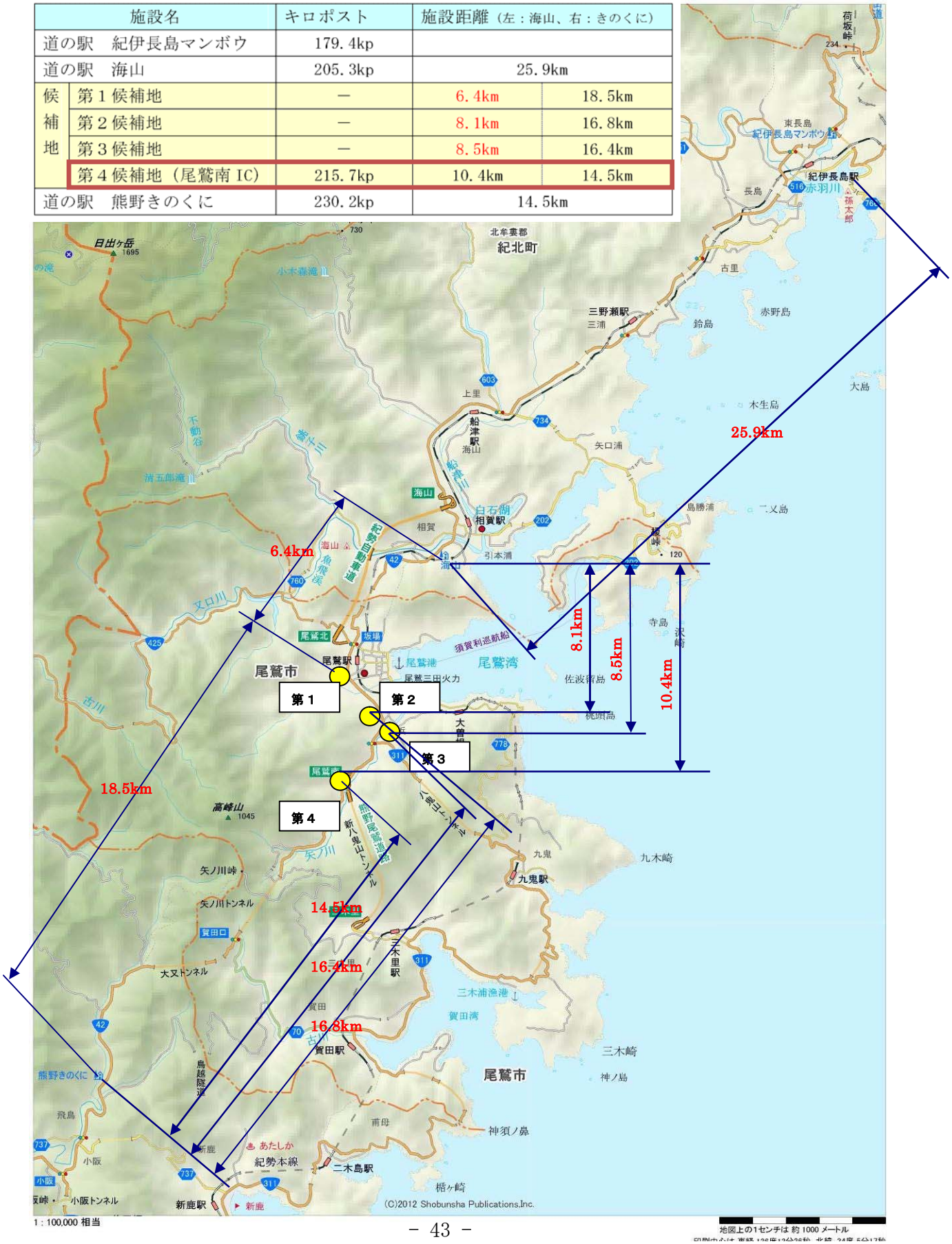
東紀州地域の旅行者は、高速道路が対向二車線であり、国道 42 号がアップダウンや急カーブが多い山坂道である。先に記載したように「夫婦旅行」や「家族旅行（大人）」など年配者が多い傾向にあることや、さらに「高齢者」や「女性ドライバー」が今後増加することを考えると、高齢者のトイレ休憩間隔、隣接する他の道の駅と競合しない離隔という観点から上記離隔距離の**「10km 程度」**での設置が望ましいと考える。

【道の駅の設置間隔】

平成 23 年度に検討された尾鷲市の道の駅整備候補地と北側に隣接する「道の駅海山」や「道の駅紀伊長島マンボウ」と南側で隣接する「道の駅熊野きのくに」とのそれぞれの離隔距離は以下のようである。

今回の候補地の中で、中部地方整備局の設計要領に記載された施設間距離の最小値 10km の条件を満たすには、第４候補地である「尾鷲南 IC」のみとなる。

施設名		キロポスト	施設距離（左：海山、右：きのくに）	
道の駅　紀伊長島マンボウ		179. 4kp		
道の駅　海山		205. 3kp	25. 9km	
候補地	第１候補地	—	6. 4km	18. 5km
	第２候補地	—	8. 1km	16. 8km
	第３候補地	—	8. 5km	16. 4km
	第４候補地（尾鷲南 IC）	215. 7kp	10. 4km	14. 5km
道の駅　熊野きのくに		230. 2kp	14. 5km	



3.5　「情報発信機能」に着目した配置

１）情報提供への適応性検証

「道の駅」から発信する情報は、一般的に「道路管理者」が「ドライバー」に与える情報であり、「渋滞情報」「規制情報」「気象情報」「災害情報」などが考えられる。

また、先に示したアンケートでも道の駅への要望として「観光情報」の提供があげられており、今回整備する道の駅では、東紀州地域を旅行しているドライバーに「観光情報」を提供し、尾鷲市内の観光資源に触れてもらう仕組みを作らなければいけない。

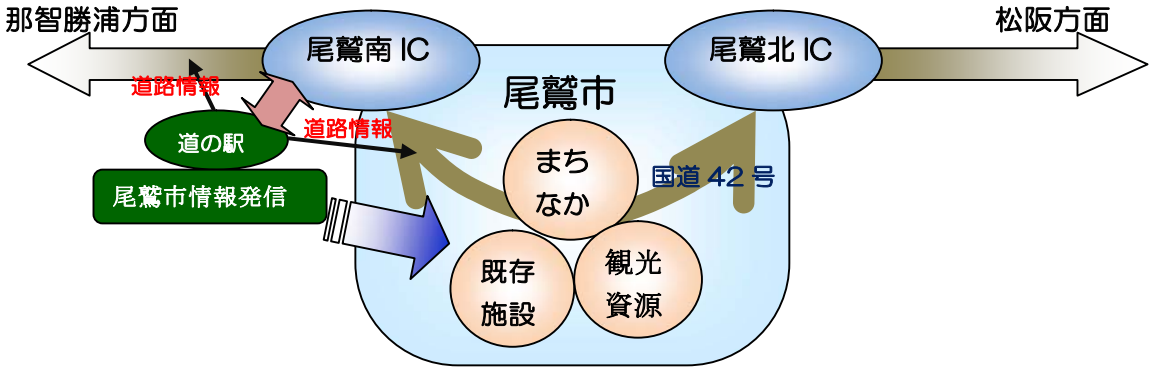
【①熊野尾鷲道路Ⅱ期線供用前】

Ⅱ期線が供用されるまで、高速利用者は必ず国道 42 号を通過することとなる。

この際、例えば那智勝浦方面を目的地としている自動車利用者は、目的地の情報や目的地に至るまでの道路情報などが有効な情報となる。

このような情報提供は、交通特性が大きく変化する交通結節点で伝達し、運転環境の変化に順応できるような「ゆとり」を与えることが望ましい。

上記の考えより「情報発信機能」を有する道の駅から情報を伝達することを考えると、「尾鷲北 IC」か「尾鷲南 IC」がその適地であり、中でも国道 42 号という主要幹線に隣接する「尾鷲南 IC」は、情報伝達のポイントとしては最適な箇所といえる。

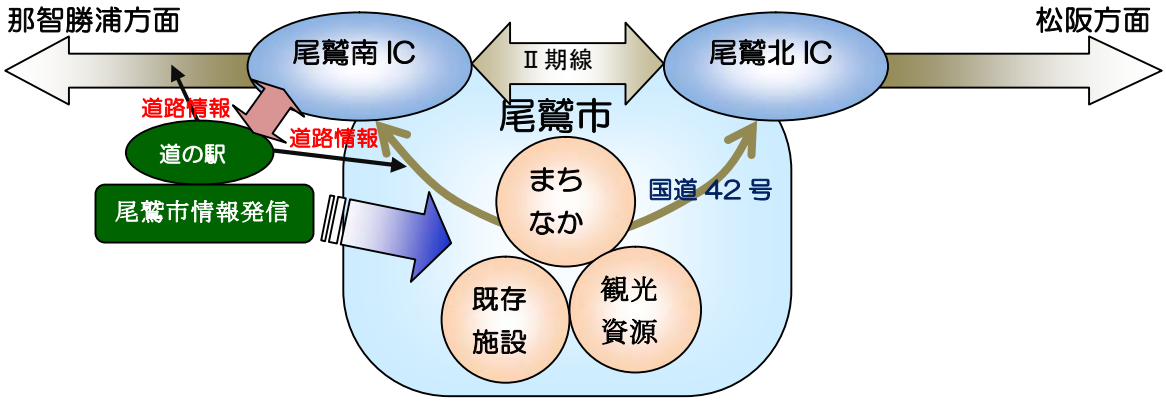


【②熊野尾鷲道路Ⅱ期線供用後】

一方、Ⅱ期線供用後は、走行パターンが「紀勢道－Ⅱ期線－熊野尾鷲道路」という交通の流れが主流となることが予想され、高速道路の IC から国道 42 号を経由して、道の駅を利用するには課題が残る。しかし、前述したように東紀州地域の旅行者は、比較的年齢層も高く、時間に余裕を持って行動する年齢層であり、また消費意欲が高い女性ドライバーが多く通過する可能性がある。

また、当該区間の高速道路は「無料区間」であるという特徴があり、出入りが自由で、IC の直近に道の駅が位置する場合は、道の駅利用後に高速道路に簡単に戻れるなど、通常の IC 近傍での利用形態とは異なり、大きな支障とは成り得ないと考える。

こうした状況から、尾鷲南 IC での道の駅整備は、「休憩」や「情報」の入手、地域資源を目的として利用することで、市域への誘客の増加が見込め、ストロー現象への対応策にも成りえる。



２）提供情報の整理

道の駅の１つの機能である「情報提供機能」については一般的に「渋滞情報」や「規制情報」、「災害情報」といった「道路情報」を提供することを基本としている。

そのため、道の駅を高速道路等との「一体型」で整備する場合は、道の駅とアクセスする道路を管理している道路管理者側で「提供情報」を与えるのが一般的となっている。

一方で、いくつか情報提供する媒体がある場合、上記の提供情報は有事の際に必要となるが、それほど頻繁に提供することもなく、ある程度の間隔を持って伝えられればよい。

これに対し、他の道の駅でも慣例的に、高速道路等との国との「一体型」整備の場合には、自治体側で「観光情報」を用意し、平時においては、その情報を提供しているのが実情となっている。

提供の方法としては、比較的ローカルな情報であるので一般的には、紙媒体による掲示板によることが多いが、下写真のようにモニターを使った観光資源の提供を行うことも考えられる。

紙媒体による
ローカル情報の提供

モニターを使った観光情報の提供

【提供する地域情報】

下表のような情報を提供する。

カテゴリー	提供情報
観光情報	尾鷲市の観光資源 （熊野古道、夢古道おわせ、三木里海水浴場他）
物産情報	「まちなか」の飲食街紹介 地域物産・お土産
防災情報	避難情報、携帯サイトの防災情報

これらの情報を的確・効率的に伝えるために統一デザインを利用したポスターやまちなかのサインを作成することも、情報提供の強化につながるものと考える。

上記情報はモニターだけではなく、「デジタルサイネージ（後述）」などの新機器も選択肢として考えたい。

３）具体的な情報の提供方法

以下に示す具体的な提供媒体については、先進事例や現地調査などの実態を踏まえて整理を行った。

①端末機

道の駅に設置されているケースは非常に多いが、道の駅管理者側で、情報の更新が必要であることが多く、情報の陳腐化が課題となっている。

また、情報の入手がタッチしている個人となるため、情報提供の効率の面から設置するメリットはないと思われる。

②大型モニター（マルチ）

交通情報と観光情報を使い分けているケースが多く、端末機と違い、活用されているケースが多い。

③大型モニター

道路情報として、渋滞情報や規制情報といった情報を提供しているケースが多く、数は少ないが電源を落として情報提供をしていない状況が見られる。

①道の駅紀伊長島マンボウ

②道の駅海山

③道の駅とみうら（千葉県）

④道の駅奥伊勢おおだい

⑤道の駅富士吉田（山梨県）

上記写真④は、国道 42 号沿いの「道の駅奥伊勢おおだい」の道路情報提供コーナーである。端末機は「調整中」である。大型モニター（マルチ）は、観光情報などの地域情報を提供している。道路情報提供の大型モニターは可動していない。

写真⑤の大型モニターは、山梨県の「道の駅　富士吉田」である。地元の観光映像を提供している。（このＴＶシステムは国土交通省により設置されたものとの聞き取り）

④電光表示板

電光表示板は、災害等の緊急時に《道路管理者が情報を提供するケース》と《自治体側で情報を提供するケース》の２つのパターンに分類できる。

左下は「道の駅　いかりがせき」の電光表示板であるが国道７号の規制情報を提供しており、国道管理者である国土交通省から提供されている。

一方、右下は「道の駅　海山」の電光表示板であるが、この電光表示板は自治体から情報提供するために道の駅に設置されているが、現状ではデータ表示がされていない。

【道の駅　いかりがせきー青森】

【道の駅　海山】

⑤掲示板（紙媒体）

緊急を要する情報提供やローカルな情報提供などについては、「紙」を用いた掲示板などで対応されている。

この方法は、どの道の駅でも実施されており、かつ有効な方法であるため、掲示板のコーナーを設けて対応できるようにしておく必要がある。

⑥インターネット（パソコン等）

以前は設置している道の駅が多かったが、台数が限られている上に１台につき１人しか利用できないことや、スマートフォンなどが普及したこともあり、廃止されたケースもある。スマートフォンやタブレット端末が普及していることなどから、wi-fi フリースポットなどの整備も考慮する必要がある。

⑦案内人

案内人を置いているケースは、意外と多い。

道の駅の駅長がいるなど、案内窓口のためのスペースが確保されている場合が多いが、24 時間の情報提供はできないため、上記①～⑥の媒体との併設が必要である。

また、右写真のように当初は案内人をおいているインフォメーションがあったが、閉鎖しているケースも増えている。人件費の削減が理由ではないかと想定される。

【道の駅奥久慈だいご　茨城県】

情報提供の媒体は継続的な維持管理が発生するものであり、道の駅の運営がどのように行われるかによっても、メンテナンスをしっかり行うケースとそうでないケースがあると思われる。

また、利用者の「たまりの空間（休憩スペース）」が確保できている道の駅は、それが情報提供の場ともなっており、その空間にある種の「賑わい」ができ、比較的、情報提供媒体が維持されている。一方で、そうした「たまりの空間」と「情報提供空間」が完全に切り離されていると、利用もされなくなり、維持管理も手薄になっている。

「道の駅　とみうらー千葉」「道の駅　清流茶屋かわはら」は空間が有効利用されている。

【一般的な情報提供媒体】

			提供 可能情報	特徴	評価
道路管理者から利用者への伝達タイプ	端末機		・渋滞情報 ・規制情報 ・気象情報 ・災害情報	・リアルタイムな情報提供が可能 ・高齢者による利用が少ない ・情報提供は１人に限定 ・室内設置ゆえ 24 時間の情報提供不可 ・利用されていないケースが非常に多い	設置はされているが、利用されていないケースが多い
	大型モニター①		・渋滞情報 ・規制情報 ・気象情報 ・災害情報	・リアルタイムな情報提供が可能 ・情報提供は同時多数 ・室内設置ゆえ 24 時間の情報提供不可	室内設置されているケースが多い
	大型モニター②		・渋滞情報 ・規制情報 ・気象情報 ・災害情報	・リアルタイムな情報提供が可能 ・情報提供は同時多数 ・24 時間の情報提供可 ・節電対策が必要	24 時間の情報提供が目的
	電光表示板		・規制情報 ・気象情報 ・災害情報	・リアルタイムな情報提供が可能 ・情報提供は同時多数 ・24 時間の情報提供可	提供情報の管理者や提供内容に対する検討が必要
	掲示板		・規制情報 ・災害情報	・リアルタイムな情報提供が可能 ・情報提供は同時多数 ・室内設置ゆえ 24 時間の情報提供不可	有効性が高い
利用者が任意に情報を得るタイプ	インターネット		・渋滞情報 ・規制情報 ・気象情報 ・災害情報	・リアルタイムな情報提供が可能 ・高齢者による利用が少ない ・情報提供は１人に限定 ・室内設置ゆえ 24 時間の情報提供不可	他の情報発信サービスの検討が必要
	案内人		・渋滞情報 ・規制情報 ・気象情報 ・災害情報	・リアルタイムな情報提供が可能 ・情報提供は同時多数 ・利用者と発信者双方の情報交換が可能 ・室内設置ゆえ 24 時間の情報提供不可	人件費など問題はあるが設置は必要

【他の道の駅での情報提供の状況】

【道の駅　熊野きのくに】国道 42 号

建物の奥に情報提供コーナーが置かれており、たまり空間はない。

【道の駅　しらね】国道 52 号（山梨）

２つのモニターで道路路面の映像と山梨の観光（山中湖）を情報提供しており、大きくはないが「たまり空間」がある

【道の駅　清流茶屋かわはら】（鳥取）
鳥取自動車道（新直轄区間）

２つのモニターで道路路面の映像（４つ割）と一般映像を情報提供しており、広い「たまり空間」がある

【道の駅　みわ】国道 293 号（茨城）

空間は広いが「たまり空間」ではなく、「通路」となっている。
ゆっくり情報を確認できるスペースがなく、モニターも維持管理されていない。

４）その他の情報提供方法

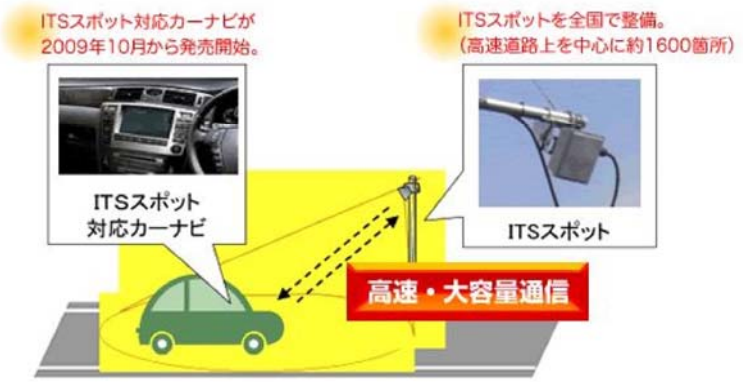
（１）ＩＴＳスポット

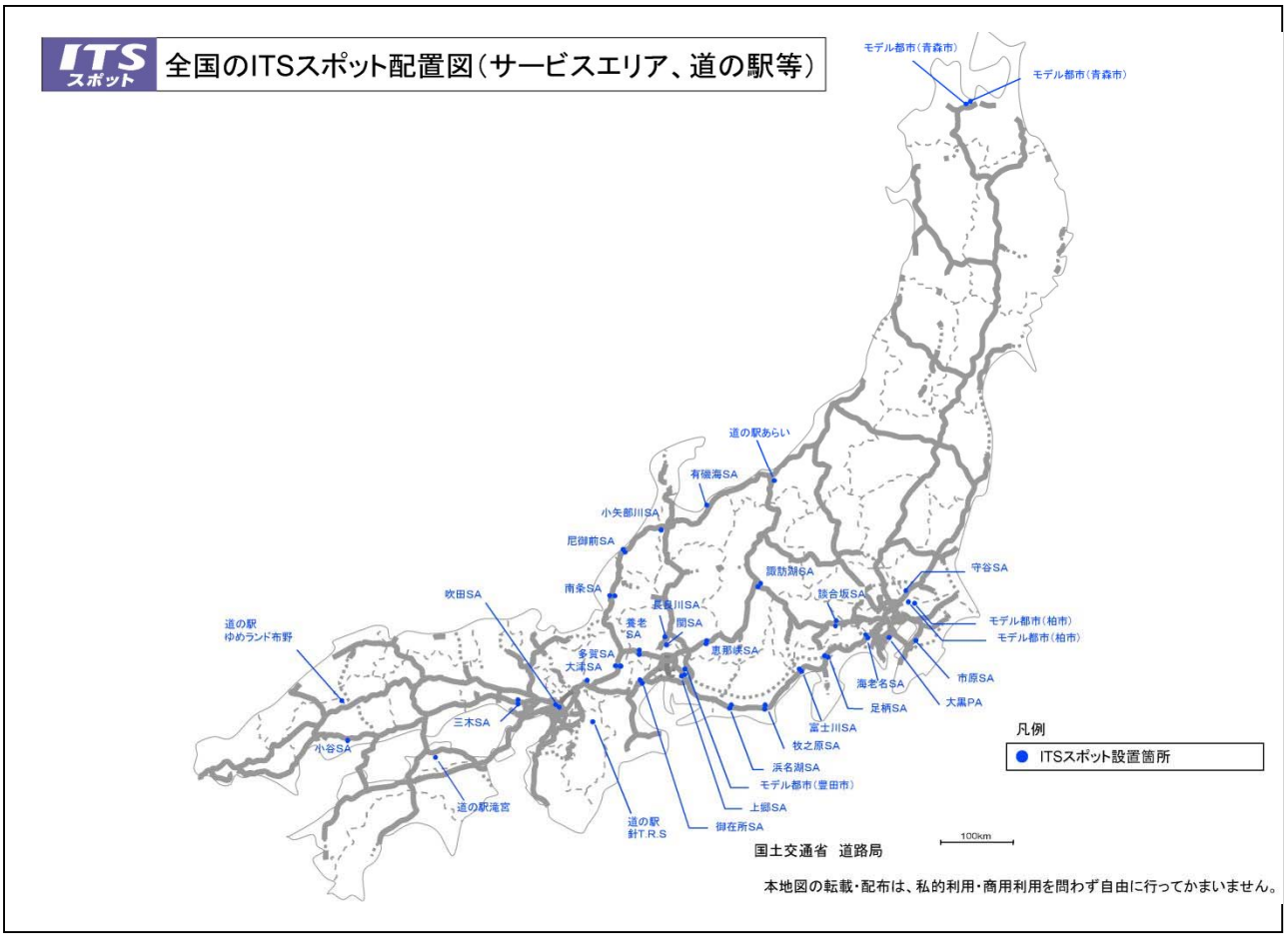
交通安全、渋滞対策、環境対策などを目的として、人と車と道路とを情報で結ぶ ITS 技術を活用した次世代の道路がスマートウェイである。

このスマートウェイを現実的なものとするのが、道路に設置された「ITS スポット」とクルマ側に搭載する「ITS スポット対応ナビ」であり、双方の高速・大容量通信により、広域的な道路交通情報や画像など、様々なサービスが提供される。

例えば、雨の多い尾鷲市や紀伊半島の道路事項について、下図のように道の駅に設置された ITS スポットで事前情報を入手し、最適な走行ルートを選択し、安全に目的地に向かうようにする。

また、高速道路の路面落下物に関する情報などの道路情報を早期に受信でき、危険を回避しながら安全に運転ができるなど、高齢者や女性ドライバーに対する安全性向上の意味でも効果が期待できる。





【国土交通省道路局 HP－ITS 道路交通システムより】

（２）デジタルサイネージによる情報伝達

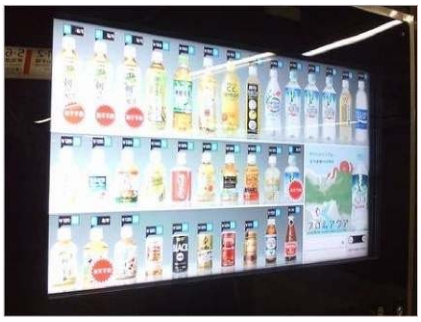
近年、駅構内において下写真のようなデジタルサイネージが情報伝達媒体として使われてきており、栃木県の道の駅「もてぎ」でも、コンパクトではあるが右写真のようなデジタルサイネージにより、企業の広告情報を提供している。

【道の駅もてぎ（栃木県）】のデジタルサイネージ

この「デジタルサイネージ(電子看板)」は、通信ネットワークを使ってリアルタイムな操作が可能で、表示される広告内容を随時配信・変更が可能であることから、最新情報が提供できるため視聴者の注視度が高まる。また、テレビ CM のように不特定多数に同じ広告を流すのではなく、設置場所の地域性を考慮した視聴者ターゲットの設定を行い、その特定層に焦点を絞った広告メッセージが発信できるので、設置地域に即したリアルタイムなキャンペーンなどの情報配信が可能となる。災害時における情報伝達機能としても、非常電源を使った電力確保を前提に利用可能であり、防災拠点化を進める上で有効である。

【渋谷駅－デジタルサイネージ】

【品川駅－デジタルサイネージ】



【山手線に設置された自動販売機－デジタルサイネージ】

←【三重県の企業により開発された
デジタルサイネージ（30 万円）】

3.6 「地域連携機能」に着目した配置

１）道の駅の地域連携機能の実情

道の駅を通じて行われている社会経済活動は、先にも示した三重県内の国道 42 号沿線に設置されている「道の駅」の入込客数を見てもわかるように、地域経済の活性化や地域産業の振興など地域社会に与える影響は大きい。

また、道の駅で営まれる直販や物販は、新しい雇用を生みだすこととなり、経済活動が低迷している現在の尾鷲市に新たな経済活力を与えることから、今後の地域経済の発展に欠かせない事業として位置づけられる。

第１編でも述べたように尾鷲市の基幹産業であった第１次産業の就業者が急激に減少している今、新たな産業の振興は尾鷲市に取って重要な取り組みであり、「第６次尾鷲市総合計画」においても「活力ある産業の創造」は基本目標を達成するための政策の１つに上げられている。

「道の駅」と「地域経済の活性化」のつながりという意味では、三重県の入込客数でも紹介したように「道の駅紀伊長島マンボウ」で、平成 23 年の実績として年間 936,888 人、一日当たりに直して約 2,560 人/日もの入込客を確保できており、地域活性、地域産業の振興という意味では十分「地域連携機能」を果たしているといえる。

また、「道の駅奥伊勢おおだい」では、紀勢道の供用までは、国道 42 号沿いということもあり、立ち寄り数が非常に多かったが、供用後は利用者が減少した。

しかしながら、地域に根付いた道の駅であったために、平成 23 年の年間入込み客数は 247,370 人（約 670 人/日）と、今でも地域産業の振興に貢献している。

【道の駅　奥伊勢おおだい】

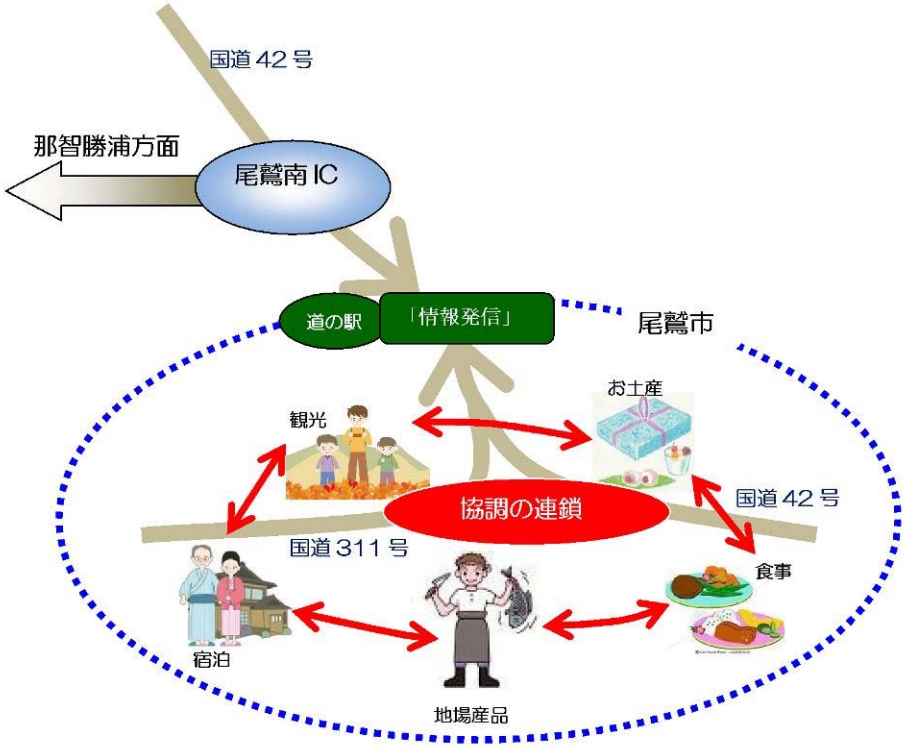
このように「道の駅紀伊長島マンボウ」や「道の駅奥伊勢おおだい」の状況をみても、道の駅の整備による新たな地域産業振興スペースや雇用機会が生まれる期待感は高く、地域連携機能を果たすものであり、加えて、そこで住民のコミュニケーションが図られることは、地域活性化の上でも「地域連携機能」を満足できるものであると考える。

２）「まちなか」との連携

道の駅を設置した際の「まちなか」との連携で重要なことは**「協調」**である。

道の駅単独でなく、既存の集客施設や観光資源など、尾鷲市全体の地域経済との一体化を図り、尾鷲の地場産品等の《本物志向》と、道の駅の有する《集客力・情報発信力》が**「協調」**することにより、相乗効果が生まれるのではないかと考える。

道の駅での物産販売も一定程度必要であるが、競合を避けるため、まちなかの既存施設のアンテナショップとして位置づけるなど、いかに地域と協調し連携するかが重要となる。



【道の駅　むなかた】

・近隣漁港から直送される新鮮な魚介類や地元生産者の持ち込む豊富な農産物
・市内や近郊のみならず「北九州、福岡都市圏」を含めた北部九州エリアから来訪
・資金調達は、当初「漁業関連の補助金利用を予定」取扱い品目の 2/3 以上を魚介類としなければ補助されないため、農林水産省と国土交通省からの補助を利用。
残りを合併特例債にて賄った。（総工費 6 億 5000 万円）
・５団体の出資により「(株)まちづくり宗像」を設立。同社を指定管理者とする「公設民営」の運営形態。

★「どんなに新鮮な品物をそろえても、農産物だけでは他の施設との競争には勝てない」

・漁港直送鮮魚の取扱いが成功の要因
・利用者の利便性を高める工夫として「魚加工コーナー」「氷コーナー」の設置
・競争激化において地域関係者の工夫により集客力に差をつけているのが、郷土料理や創作料理を提供する「地域食材レストラン」
・当道の駅では「おふくろ食堂はまゆう」を開設。
運営は玄海ホテル旅館組合と飲食店組合の出資による「(株)玄洋むなかた」

★上記運営会社には、市内で飲食店を経営している者も含まれており、自らの店のアンテナショップとして位置づけている。

★全国の農業レストランの多くは、品数の多い「バイキング方式」であるが、同じセルフサービスながら、カウンターに魚の煮つけ、焼き魚切り身など小皿、小鉢料理を並べる「カフェテリア方式」を採用。

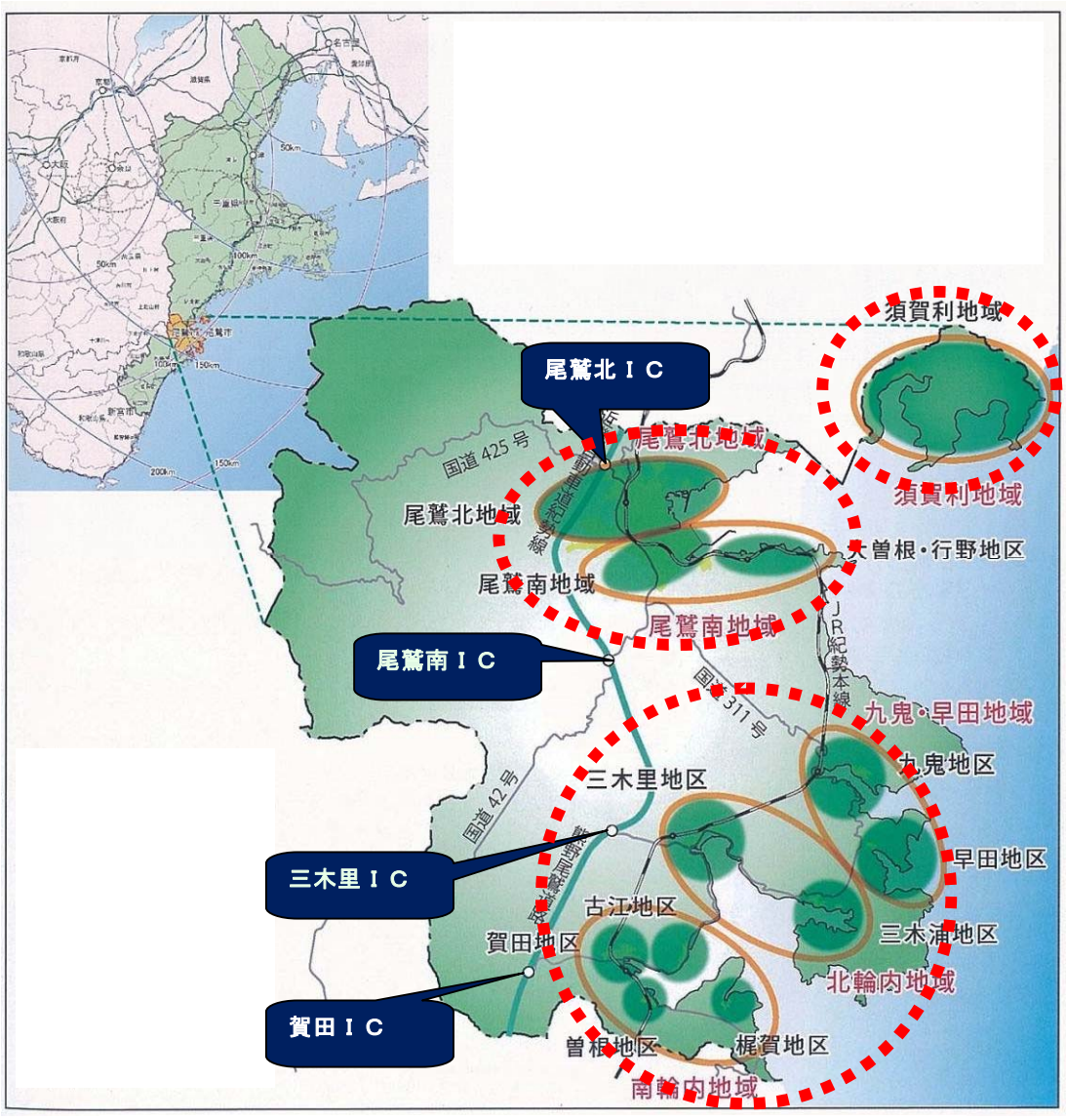
３）尾鷲市全地域での地域連携

「尾鷲市都市マスタープラン」では、尾鷲市内を、尾鷲駅周辺の中心市街地となる「尾鷲北地域」、その南に位置する「尾鷲南地域」、市域の北側に位置する飛び地の「須賀利地域」、さらに市域の南側に位置する「九鬼・早田地域」「北輪内地域」「南輪内地域」と、大きく６つの地域を示している。

また、尾鷲市内には熊野尾鷲道路のインターチェンジが４箇所設置予定であり、中心市街地に近い「尾鷲北 IC」、市域南側に位置する「三木里 IC」「賀田 IC」、さらにはその中間地点の「尾鷲南 IC」がそれにあたる。

今回の道の駅整備を「尾鷲市全域」の住民利用という視点で見た場合、尾鷲南 IC 付近が概ね市域の中心位置にあたり、この近くに道の駅を設置することは、高速道路の利用を前提にした場合、市域の南側の「九鬼・早田地域」「北輪内地域」「南輪内地域」の住民の方にも容易に利用できる距離となる。

現在の既存施設が中心市街地に集中していることを考えると、市域南側の住民の方の利便性が格段に向上し、「尾鷲市全域」の地域活性化を図ることができる。



【尾鷲市全域の地域区分とＩＣの位置】

４）地域連携のためのコミュニケーションづくり

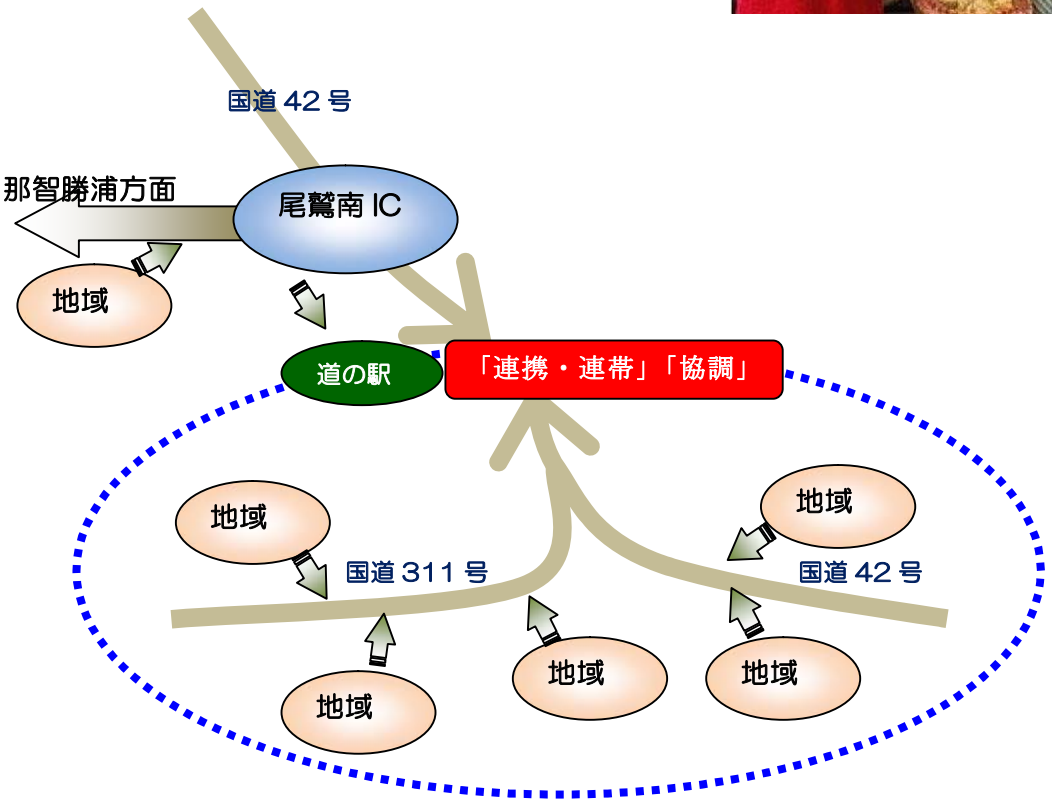
道の駅を、純粋に地域住民のコミュニケーションの場としてとらえた場合、「第６次尾鷲市総合計画」や「尾鷲市過疎地域自立促進計画」に記述されているように、尾鷲市民から求められているものを設置して、地域の人が集い、コミュニケーションを図れるような空間を作り出すことも期待できる。

例えば、既存の公園で実施されているイベントや現在も実施されている子育て教室などもその類であり、リニューアルして道の駅の新たな空間で試みることができる。

また、地元住民同志のコミュニケーションだけではなく、来訪者と地元住民のコミュニケーションも形成できる。

道の駅で尾鷲市の食の文化や基幹産業に関わる商品、あるいは新たに開発された商品を購入してもらい、尾鷲市の観光資源に触れてもらうというのも地域連携につながるものである。

「夢古道おわせ」のランチバイキングでの作り手と利用者との会話などはまさしくそのものである。



【道の駅を中心にした地域連携イメージ】

3.7 「道の駅」に求めれるその他の機能

１）その他の機能

平成18年３月30日に開催された『社会資本整備審議会道路分科会　第23回基本政策部会』では、新潟県中越地震（H16.10.23）での道の駅の有効活用などを受け、機能の多様化など「道の駅」の新たな展開についての方針を打ち出している。

【「道の駅」新たな展開についての方針】

①防災拠点化

市町村等地方自治体と連携し、各地域毎にそれぞれの「道の駅」にふさわしいメニューにより、災害時に対応した防災機能を充実させる。

②サービスの充実

道路情報や医療情報等の情報提供により、ドライバーへのサービス向上を図る。「道の駅」の連携により、ドライバーのサービス向上を図る。

③機能の多様化

基本３機能に加え、機能の多様化により、「道の駅」の新たな展開を図る。

機能	主な取り組み
防災拠点機能	○災害情報ステーション ○防災トイレ（耐震性トイレ、耐震貯水槽、非常用汚水槽） ○自家発電装置○食料・飲料水の備蓄庫○その他、災害時の避難場所や支援物資等の中継地としての活用を考慮した建物・駐車場・広場等の設計や施設・備品の整備　等
コミュニティ機能	○地域と道路利用者の交流の場○地域住民同士の交流の場 ○人材登録　等
厚生・福祉機能	○障害のある人や保護者の雇用の場○リハビリの場　等
教育・学習機能	○道の駅農園での体験学習○物流経済、地域産業、郷土史などの学習○環境保全学習の場　等
文化振興機能	○地域文化の発信　○文化催事の主催の場　○地域紹介の場　等
観光振興機能	○新たなツーリズムの展開 ○温泉・足湯　等
環境保全機能	○電気自動車の充電施設 ○ゼロエミッション ○循環型資源活用 ○太陽光エネルギーの活用○生ゴミ堆肥化施設 ○LED照明○廃食油燃料化　等

各道の駅では「新たな展開」として以下のような施設設置なども行っており、尾鷲市に整備する道の駅においても、環境面や防災面に対する施設・設備を今後検討する。

◇防災拠点化「道の駅みかも」栃木県	◇EV車充電「シーサイド高浜」福井県
◇エコエネルギー「道の駅かわさき」岩手県	◇ｺﾐｭﾆﾃｨ（授乳室）「びわこ大橋米ﾌﾟﾗｻﾞ」滋賀県

２）防災拠点としての機能

平成 23 年３月 11 日の東日本大震災は大きな揺れだけではなく、沿岸部において津波を伴う大規模な地震であり、東北地方沿岸では、甚大な被害を受けた。

海岸線の道の駅には、復旧の目途がたっていないところもあるが、建物を仮復旧させ直販市場を早期に営業したところや、被害を受けずにすんだ道の駅は、新潟県中越地震の時のように、「防災拠点」や「避難場所」として有効に利用されている。

○「道の駅」が防災拠点として機能

・「道の駅」が、自衛隊の活動拠点や住民の避難場所、水、食料、トイレを提供する貴重な防災拠点として機能

・防災拠点化のために自家発電設備を備える駅では、停電時にも24時間開所する等により機能

＜自衛隊の復旧支援活動の拠点として機能する道の駅「津山」＞

東日本大震災における「道の駅」利用の具体例

道の駅名	所在地	路線名	対応の例
三本木	宮城県大崎市	4号	自家発電により24時間開館し、おにぎり、菓子等を提供。情報館にて避難者を受け入れ。
津山	宮城県登米市	45号	自衛隊やレスキュー隊の前進基地、支援隊員への炊き出しの実施。南三陸町のホテル客が避難。
ふくしま東和	福島県二本松市	349号	おにぎり等食料、トイレ、給水サービスを提供。避難住民1500人を受け入れ。
喜多の郷	福島県喜多方市	112号	給水サービス、食事販売、日帰り温泉施設を被災住民に無料開放。
南相馬	福島県南相馬市	6号	避難所として開放、災害応援の拠点として機能。
ひらた	福島県平田村	49号	避難住民に無料で電源、水を提供。村内の病院や避難所に食材を供給。

東海、東南海・南海地震の影響に配慮し、国土交通省中部地方整備局では、管内の道の駅に対し「防災拠点」としての機能を持たせることを方向づけており、これを受けて、雨が多く地震・津波などの被災を経験している尾鷲市では、防災を意識した道の駅を色濃く出し、みんなで作る防災のまちを全国に PR している。

防災危機管理アドバイザーとして群馬大学の片田敏孝教授を迎え入れ、指導を受けながら、早い時期から「自主防災組織」を結成し、「自助＝自分の命は自分で守る」「共助＝自分たちのまちは自分たちで守る」という意識に立って、日頃子どもたちにも教育を進めている尾鷲市の姿をしっかり道の駅のコンセプトに組み入れることが重要である。

また、名古屋圏・大阪圏と東紀州地域や那智勝浦などの観光地を結ぶ高速道路（近畿自動車道紀勢道、熊野尾鷲道路）が通過する尾鷲市の尾鷲南 IC は、無料通過区間でもあるため出入りがしやすく、災害時における道路利用者の帰宅困難者一時避難所として誘導する場所としては極めて有効な IC であり、この近傍に道の駅を整備することは「防災拠点」として有効活用が可能となる。

この防災拠点には平成 23 年３月 11 日に発生した東日本大震災の教訓を活かし、災害復旧としての機能を充実させることが重要となってくる。

尾鷲南 IC 付近は高速道路と主要幹線道路である国道 42 号の結節点で、地理的な条件としても「櫛の歯作戦」の拠点となり、災害復旧用備品の備蓄や防災トイレなどの設備が必要である。また、普段は道の駅施設として機能し、有事の際には災害用として活用できる施設・備品を設置していくことも考えなくてはいけない。

例えば、普段はベンチとして活用し、有事の際には炊き出しのかまどになるものや、休憩用の吾妻屋が周りをテントで囲むことにより医療室に活用できるものも先進施設では既に導入されている。敷地面積の問題はあるものの、刈谷ハイウェイオアシスに設置されている大型の屋根設備などは、普段使いとして全天候型の広場で活用し、有事の際には自衛隊や災害ボランティアの駐留場所として、また災害支援物資の荷捌き場としても活用が可能である。

このように、発生が危惧されている東海、東南海・南海地震などの自然災害に対応した機能を有する、多目的な施設・設備に関しても設置検討していく必要があると考える。

「普段使い」と「災害時利用」の両側面を併せ持つ施設・設備を整備することは、二重の投資をしなくてもよいため、建設にかかる費用の軽減にもつながる。

【防災かまどベンチ】

◇防災かまどベンチ

平時利用はベンチであるが、災害時においては「かまど」として利用できる

【愛知県－陽なたの丘　中央公園】

【災害吾妻屋】

◇災害吾妻屋

平時は休憩ができる吾妻屋であるが、災害時には、緊急利用が可能な医療スペースに活用

【千葉県－大洲防災公園】

【テント広場】

◇テント広場

屋根付きのテント広場がゆったりした空間を創造し、雨の日でも利用できる

【愛知県刈谷市－刈谷パーキングエリア】

３）雨量規制時におけるＵターン機能

国道 42 号には、雨量規制区間が多く指定されているが、候補地の 1 つ尾鷲南 IC 付近も同様で、300㎜の降雨時には、熊野市への通行が規制され、Ｕターンや待機を余儀なくされる。

今後、熊野尾鷲道路の開通により、その影響は少なくなると思われるが、国道 42 号の利用者のためには、Ｕターン路の設置は必要であり、尾鷲南 IC で道の駅を整備する際は、このＵターン路としての機能を確保する必要がある。

今後、道の駅の整備に合わせて、敷地内の施設配置などと調整しながら整備方針を国土交通省と協議し決定していく必要がある。

【現状のＵターン路 H24.8.24 撮影】→

【中部地方整備局－記者発表】

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

平 成 ２４年　２月 ２４日
東海･東南海･南海地震対策中部圏戦略会議
中 部 地 方 幹 線 道 路 協 議 会
道路管理防災･震災対策検討分科会

道の駅、高速 SA･PA の防災機能を強化

～中部の「道の駅」18 カ所、新東名 SA･PA7ヵ所で整備～

中部地方幹線道路協議会「道路管理防災・震災対策検討分科会」では、大規模災害に備え、被害の最小化を図る方策について検討を進めてきましたが、この度、具体的な施策をとりまとめましたので紹介します。

中部管内にある「道の駅」のうち１８ヵ所において、災害時における救急支援活動を支える一時避難場所や活動拠点として、道路管理者と地方自治体が連携し、非常用電源の確保や防災用トイレの設置など防災機能の充実を図ります。

また、４月に開通予定の新東名高速道路では、SA・PA７ヵ所において、防災ヘリ等が活用可能なヘリポートや自家発電設備を設置し、防災機能を確保します。

※この施策は、中部圏地震防災基本戦略の取り組みに該当します。

【中部地方幹線道路協議会「道路管理防災・震災対策検討分科会」の構成組織】
長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県、静岡市、浜松市、名古屋市、
愛知県道路公社、名古屋高速道路公社、中日本高速道路(株)、関東地方整備局、
中部地方整備局

１．資　料　添付資料

２．配布先　中部地方整備局記者クラブ
岐阜県政記者クラブ、三重県政記者クラブ、
静岡県政記者クラブ、長野県庁会見場

３．問い合わせ先
中部地方整備局道路部　道路管理課長　松田　正尚
TEL:(052)953-8176　FAX:(052)953-9208

被災時の支援体制 ～「道の駅」、SA・PAの防災機能の強化～

東海・東南海・南海地震対策中部圏戦略会議
中部地方幹線道路協議会

被災時において、一時避難場所や復旧支援活動の拠点として、地域防災計画等で位置付けられた広域物資拠点等に加え、「道の駅」、高速道路のSA・PA等における防災機能の強化を図る。

被災時の支援体制 ～「道の駅」の防災機能の強化～

東海・東南海・南海地震対策中部圏戦略会議
中部地方幹線道路協議会

道路管理者と地方自治体が連携し、災害発生時に道路利用者の一時避難場所として、非常用電源の確保や情報提供装置の整備、防災備蓄倉庫や防災用トイレの設置等、防災機能の充実を図る。

防災機能・役割

- ○ 災害時の避難場所としてスペースの提供
- ○ 災害時・非常時でのトイレの提供（断水時に使用可）
- ○ 地域の防災拠点としての非常食・飲料水・非常電源の確保
- ○ 道路の規制情報や被災情報等の提供　　等

道路管理者と地方自治体が連携し、必要な施設を整備

道路管理者	地方自治体
◆防災用トイレの整備	◇地域防災計画への位置付け
◆情報提供装置の整備	◇非常用電源の確保
◆非常用電源の確保	◇飲料水・食料等の備蓄

【東日本大震災での活用事例】

自衛隊の復旧支援活動の拠点として機能する道の駅「津山」

東日本大震災における「道の駅」利用の具体例

道の駅名	所在地	路線名	対応の例
三本木	宮城県大崎市	4号	・自家発電により24時間開館し、おにぎり、菓子等を提供。情報館にて避難者を受け入れ。
津山	宮城県登米市	45号	・自衛隊やレスキュー隊の拠点基地、支援隊員への飲き出しの実施。東三陸町のホテル等が避難。
ふくしま東和	福島県二本松市	343号	・おにぎり等食料、トイレ、地水サービスを提供。避難住民1500人を受け入れ。
喜多の郷	福島県喜多方市	112号	・給水サービス、食事販売、日帰り温泉施設を被災住民に無料開放。
南相馬	福島県南相馬市	6号	・避難所として開放、災害応援の拠点として機能。
ひらた	福島県平田村	49号	・避難住民に無料で電源、水を提供。村内の病院や避難所に食材を供給。

■ 防災機能整備事例　道の駅「美濃にわか茶屋」（岐阜県）

◇ 非常用電源装置

◇ 防災備蓄倉庫

◇ 飲料水貯水槽

◆ 情報提供装置
〈屋 外〉

〈屋 内〉

◆ 防災用トイレ

【凡例】◆：道路管理者　◇：自治体

【「道の駅の機能に関する研究」（道路政策グループ　秋山聡）抜粋】

表-4　「道の駅」の持つ機能

機能	主な取り組み
防災拠点機能	○災害情報ステーション ○防災トイレ（耐震性トイレ、耐震貯水槽、非常用汚水槽） ○自家発電装置 ○食料・飲料水の備蓄庫○その他、災害時の非難場所や支援物資等の中継地としての活用を考慮した建物・駐車場・広場等の設計や施設・備品の整備　等
コミュニティ機能	○地域と道路利用者の交流の場○地域住民同士の交流の場 ○人材登録　等
厚生・福祉機能	○障害のある人や保護者の雇用の場○リハビリの場　等
教育・学習機能	○道の駅農園での体験学習○物流経済、地域産業、郷土史などの学習○環境保全学習の場　等
文化振興機能	○地域文化の発信 ○文化催事の主催と場 ○地域紹介館　等
観光振興機能	○新たなツーリズムの展開 ○温泉・足湯　等
環境保全機能	○電気自動車の充電施設 ○ゼロエミッション ○循環型資源活用 ○太陽光エネルギーの活用○生ゴミ堆肥化施設 ○LED照明○廃食油燃料化　等

５．東日本大震災で「道の駅」が果たした機能

(1) 被災状況

３月 11 日に発生した東日本大震災において、東北地方の「道の駅」では、沿岸部にある５箇所の「道の駅」が津波により甚大な被害を受け、また原発事故の避難区域内の「道の駅」も存在し、被災した「道の駅」には、未だ営業の見込みが立たない駅もある。

写真-7　津波により被災した道の駅「高田松原」
（岩手県陸前高田市）

(2)「道の駅」が果たした機能

高台や被災地周辺部にある道の駅は、津波による被害を免れ、停電や断水などあったものの、被害の大きい最前線では、「道の駅」が災害応援の活動拠点や避難場所として機能し、被災地周辺地域でも、広い駐車スペースを活かした自衛隊などの活動拠点や、水、食料、トイレ、車中泊場所等を提供する防災拠点として機能した。

また、東北地方には、防災拠点化されている道の駅が３駅存在するが、被災地に近い２駅では災害用トイレを開放したり、自家発電装置を備え、周辺が停電する中で、唯一の情報発信拠点として機能し、多くの方が一時避難所として利用した。

写真-8　自家発電装置を用いて 24 時間情報発信
道の駅「三本木」（宮城県大崎市）

６．「道の駅」に求められる機能と役割

「道の駅」のコンセプトでもある「地域とともにつくる個性豊かな賑わいの場」を検討する上では、各地域が魅力をもち、その魅力を発信する核が必要である。「道の駅」がその拠点を担うために、まず「道の駅」が地域のコミュニティの核となるようその機能を今以上に高めることが必要である。さらに地域の「高付加価値化された地域資源」を用いて、ブランド形成・商品開発等によって地域資源の価値を向上する等、地域の強みを生かした産業を形成・強化していくことが重要である。そして「道の駅」がある「それぞれの地域の連携」により、「道の駅」を核として圏域全体の魅力向上を図ることが必要である。

そのために、「道の駅」を地域の拠点・核として捉え、ＩＣＴ技術の活用や、ＮＰＯなどの新たな担い手の他、地域住民、地域のリーダー的人材等を中心とした地域の担い手となる推進役を有機的に機能させ、地域活性化を主導することが考えられる。

(1) 地域活性化における「道の駅」活用の視点

a)「道の駅」を核とした地域コミュニティ機能の強化

「道の駅」が存在する地域を見渡してみると、過疎・高齢化の進行に伴い若年層の流出、商店の閉店など、地域の活力低下・コミュニティの衰退が依然として続いている地域も少なくない。そこで、地域が自発的・継続的に地域の活性化を図る目的で活動できる場として、誰もが気軽に立ち寄ったり、文化祭等といったイベントで利用したりといった、地域コミュニティの拠点施設として「道の駅」を活用し、地域コミュニティ機能を強化することが必要である。

例 1)「道の駅」におけるコミュニティ活動

伝統文化や行事に関する情報発信や活動拠点、ボラン

3.8　必要性及び整備箇所の検証

１）必要性の検証

今まで道の駅の機能という観点で整理をした内容に基づいて道の駅の必要性を以下にまとめる。

○東紀州地域への観光特性は、自動車利用が非常に多く、特に、今後は高齢者・女性ドライバーが増加する傾向にあるため、休憩施設等の設置による安全安心のドライブサポートの充実が必要である。

○道の駅設置に伴い、市域への観光入込客数の増加が予想されることから、既存の観光資源との協調・連携による相乗効果が期待できるとともに、高速道路の延伸に伴うストロー現象への対応としても効果的である。

○道の駅の情報発信機能を最大限に活用し、まちなかの既存商店のアンテナショップとしての役割を持たせることや、まちなかとのサインを統一させ、分かりやすく誘導する仕組みを構築し、地域への入り込みやファン(リピーター)を増加させる効果が期待できる。

○尾鷲市全域の中心地に道の駅を設置することにより、地域間の連携がより促進される。

○道の駅に設置される施設・設備は、通常は休憩や憩いの場として利用することはもちろんのこと、大規模地震や台風・ゲリラ豪雨などの自然災害時にも活用できる複合的な整備を行うことにより、安全で安心な市民生活を支える施設として位置づけされる。

道の駅の整備は、少子高齢化や産業振興などの諸課題の解決に向けた地域活性化はもとより、地域住民の参画によるコミュニティの醸成や、自然災害に強い拠点施設の整備など、多面的な地域課題を解決する複合的な施設であることから、早期の事業化に向けた取り組みが求められる。

２）整備箇所

前項の必要性を踏まえ、尾鷲市に設置する道の駅に求められている機能を考慮した上で、整備箇所について整理する。

○中部地方整備局の基準に準拠した場合、尾鷲南 IC 付近は隣接する他市町の道の駅からの距離が 10 ㎞以上離れており、適切な位置関係が保たれる。

○尾鷲市全域の距離的中心地に位置する尾鷲南 IC 付近は、地区センター管内の市民も集える地理的条件に合致し、また、無料区間の高速道路であることから、高速道路を利用した新たな市民生活動線を考えた場合に、適切な位置にあると考えられる。

○東海、東南海・南海地震による津波被害が予想される中、他の候補地と比べ、尾鷲南 IC 付近は津波被害がなく、耐震性の高い高速道路と主要幹線道路との結節点であることから、復旧・復興の拠点として好適地である。

○高速道路等の整備により、道路事情が大きく変化していく本市において、尾鷲南 IC 付近は、高速道路と主要幹線道路との結節点であり、また、交通特性が大きく変化するために休憩ポイントとして活用されることが予測できることから、道路情報や地域情報・まちなか情報の発信地として最適である。

○熊野尾鷲道路Ⅱ期工事が完了した場合、中京圏や関西圏からの来訪者は、ストロー現象により本地域以南へ通過することが懸念されるが、尾鷲南 IC 付近に道の駅を設置することは、当該区間が無料区間であることからも容易に立ち寄る可能性が高く、尾鷲市域への集客効果を高める可能性がある。

これらのことからも、尾鷲南 IC 付近への道の駅の設置は、熊野尾鷲道路Ⅱ期工事が完了した場合においても、最適地であるといえる。

【三重県内－国道42号に設置されている道の駅】

配置図	道の駅名	所在地	施設概要	情報提供機器	提供情報	その他
	奥伊勢おおだい 	三重県 多気郡 大台町	大型車7台、普通車50台 男子6器、女子4器 駐車マス2台、トイレ1器、スロープ有	情報端末(リクエスト) 道路情報板 電光掲示板 大型モニター	道路情報 観光情報 医療情報 近隣の「道の駅」の情報 その他の情報	特産直売所 レストラン
	奥伊勢木つつ木館 	三重県 度会郡 大紀町	大型車4台、普通車134台 男子5器、女子3器 駐車マス2台、トイレ1器、スロープ有	情報端末(リクエスト) 大型モニター	道路情報 観光情報 医療情報 その他の情報	特産直売所
	紀伊長島マンボウ(R42-179.4kp) 	三重県 北牟婁郡 紀北町	大型車27台 普通車 **116台** 男子8器、女子5器 駐車マス **5台** トイレ2器、スロープ有	情報端末(リクエスト) 道路情報板 大型モニター	道路情報 観光情報 医療情報 近隣の「道の駅」の情報 その他の情報	特産直売所 レストラン
	海山(R42-205.3kp) 	三重県 北牟婁郡 紀北町	大型車8台、普通車 **23台** 男子9器、女子8器 駐車マス2台、トイレ1器、スロープ有	情報端末(リクエスト) 道路情報板 大型モニター 	道路情報 観光情報 医療情報 近隣の「道の駅」の情報 その他の情報	特産直売所 レストラン
	熊野きのくに(R42-230.2kp) 	三重県 熊野市	大型車5台、普通車47台 男子4器、女子3器 駐車マス1台、トイレ1器、スロープ有	情報端末(リクエスト) 電光掲示板 大型モニター	道路情報 観光情報 医療情報 近隣の「道の駅」の情報 その他の情報	特産直売所 レストラン
	パーク七里御浜 	三重県 南牟婁郡 御浜町	大型車14台、普通車266台 男子3器、女子3器 駐車マス2台、トイレ1器、スロープ有	情報端末(リクエスト) 大型モニター	道路情報 観光情報 医療情報 近隣の「道の駅」の情報 その他の情報	特売直売所 レストラン
	紀宝町ウミガメ公園 	三重県 南牟婁郡 紀宝町	大型車5台、普通車46台 男子12器、女子9器 駐車マス1台、トイレ1器、スロープ有	情報端末(リクエスト) 大型モニター	道路情報 観光情報 医療情報 近隣の「道の駅」の情報 その他の情報	

L=25.9km

L=24.9km

第４編　道の駅の配置計画

第４編　「道の駅」の配置計画

4.1　コンセプトの設定

「第１編　尾鷲市の現状」「第３編　道の駅の必要性及び整備箇所の検証」で整理した内容を踏まえ、尾鷲市に整備する道の駅の整備コンセプトを以下のように設定した。

【尾鷲市　道の駅のコンセプト（案）】

～尾鷲らしさを感じ、みなが集い賑わう空間の創出～

○市民と来訪者が笑顔で集える空間の創出
○尾鷲の恵みにまるごとふれて、地域とのつながりを味わう空間の創出
○尾鷲特有の災害経験を生かした安全・安心なまちづくりを全国発信

4.2　導入機能の整理

１）導入要素の抽出

道の駅に導入する要素については、現在の尾鷲市の抱える課題や「第６次尾鷲総合計画」において今後の検討が掲げられている項目を抽出し、下表に整理した。

今後は、関連事業や関係機関との調整を行いながら、具体的な内容の設定を行う。

対象	内容
尾鷲市民	○子供や大人が遊べるオープンスペースの確保 ・新たな地元主体のイベントを開催 ○尾鷲市住民が日常的に有効活用できるようなスペースや施設の設置 ○災害時も利用できる施設・設備の設置 ○尾鷲市での環境への取組－道の駅で実際に活用できるようにする。 ・太陽光発電　・風力発電　・バイオマス発電　・小水力発電 ○地場産材を使用する
来訪者	○東紀州地域に来訪する利用者に対する観光情報の提供 ○時間や経済性にゆとりができた高齢者向けの休憩の空間を創造する。 ○地域観光資源である世界遺産－熊野古道のへの展開 ○道の駅と「まちなか」の協調（アンテナショップ） ○イベント開催によるコミュニケーション
双方	○大規模災害発生による防災機能の活用 ○災害初動における備蓄品の整備 ○国土交通省の雨量規制時におけるう回路確保と情報収集、一時待機、避難 ○ITS スポットなどの新たな情報提供
関連	○まちなかとのデザインの統一 ・わかりやすいサイン

２）機能別の整理

道の駅で整備する施設や設備については、概ね下表に示すものが想定される。

今後は関係機関との協議を進める中で、必要性について議論を行い、仮に一体型で整備する場合においては、整備主体を明確にして役割分担を設定する。

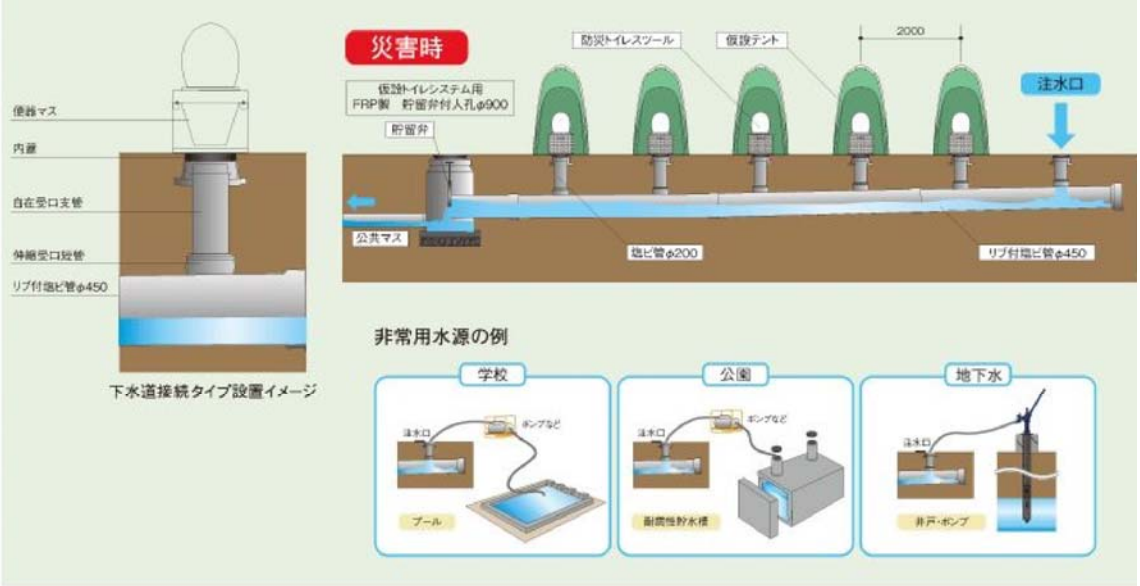
導入機能		施設関連	備考
休憩機能	①道路利用者の休憩	・トイレ （障害者用、オストメイト）	
		・駐車場 （障害者用）	
		・食堂、レストラン、軽食コーナー	
	②市民の「たまり場」	・オープンスペース （自由な利用→防災活動スペース）	
情報発信機能	③道路情報、交通情報	・道路情報案内 （渋滞情報、気象情報、通行止情報 避難情報他）	
	④観光情報	・三重県内観光案内	
		・市内や周辺案内 （まちなかや熊野古道など）	
地域連携機能	⑤地域の産業振興	・地場産品、県産品の販売	
		・食堂、レストラン、軽食コーナー	
	⑥交流・体験機能	・オープンスペース （自由な利用→防災活動スペース）	
その他機能	⑦防災機能	・非常電源、貯水槽、防災倉庫 災害トイレ、災害吾妻屋 災害ベンチ	
	⑧Ｕターン路	・降雨規制時のＵターンスペースと そのためのトイレ、駐車場	
	⑨環境対策	・ＥＶ車充電 ・風力発電、水力発電、太陽エネルギー	
	⑩ＩＴＳスポット	・情報伝達媒体	
	⑪デジタルサイネージ	・情報伝達媒体	

■導入施設の先進事例

【災害トイレ】

平時利用はベンチであったり、床であったりするが、災害時においてマンホール型のトイレとして使用できる

国営東京臨海広域防災公園などですでに設置されている



【防災機能－非常電源】

道の駅みかも－栃木県

【オープンスペース－災害時は防災活動スペース】

道の駅富士川ふるさと工芸館－山梨県

【情報提供スペース】

道の駅しらね－山梨県

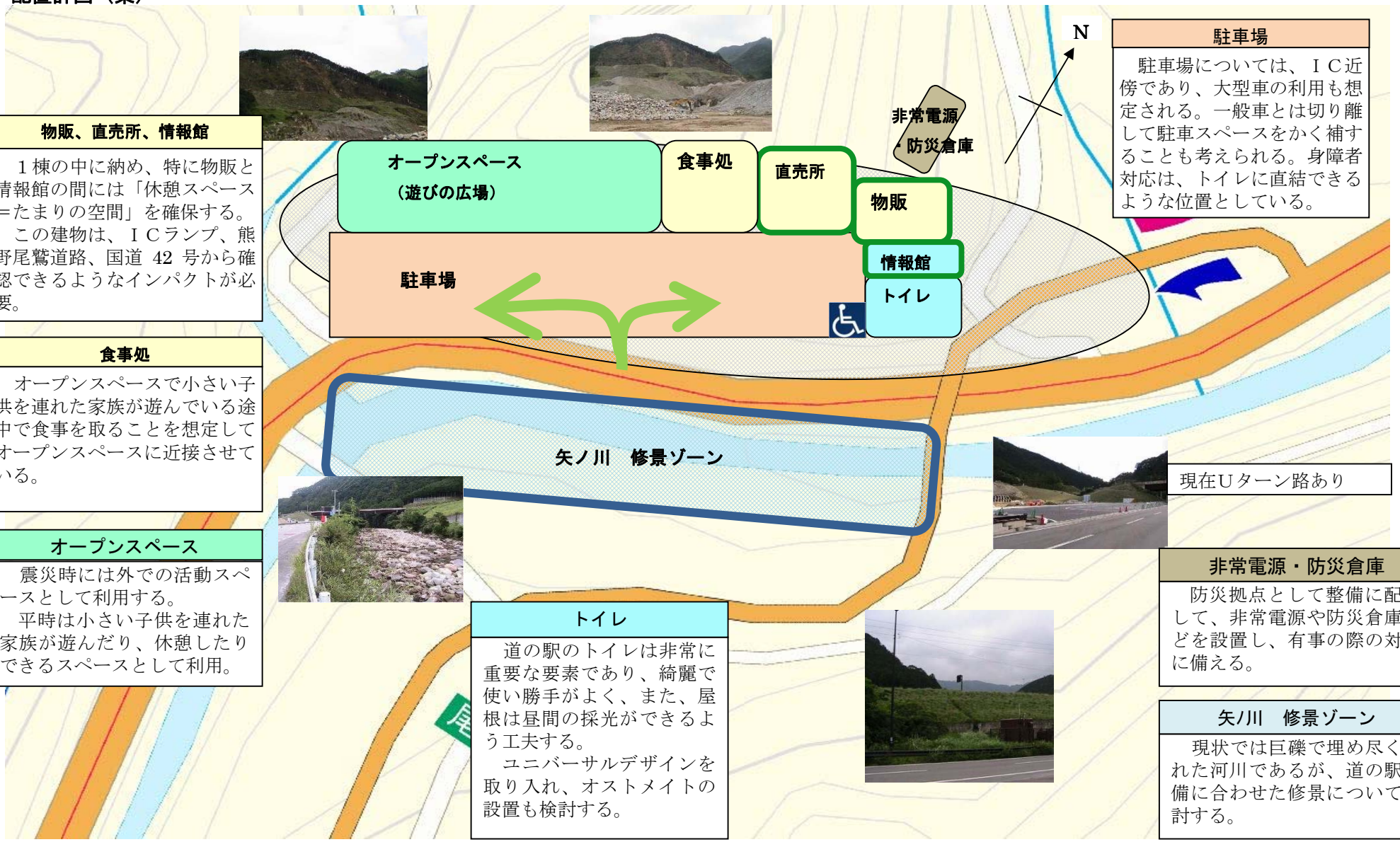
【身障者駐車場－屋根付き】

道の駅いたこ－茨城県

4.3　平面配置計画

現状では、用地関係や敷地面積が明確でないため、現在想定できるエリアに対して一般的な施設配置をイメージ図として示す。

配置計画（案）



物販、直売所、情報館

１棟の中に納め、特に物販と情報館の間には「休憩スペース＝たまりの空間」を確保する。

この建物は、ＩＣランプ、熊野尾鷲道路、国道 42 号から確認できるようなインパクトが必要。

食事処

オープンスペースで小さい子供を連れた家族が遊んでいる途中で食事を取ることを想定してオープンスペースに近接させている。

オープンスペース

震災時には外での活動スペースとして利用する。

平時は小さい子供を連れた家族が遊んだり、休憩したりできるスペースとして利用。

トイレ

道の駅のトイレは非常に重要な要素であり、綺麗で使い勝手がよく、また、屋根は昼間の採光ができるよう工夫する。

ユニバーサルデザインを取り入れ、オストメイトの設置も検討する。

駐車場

駐車場については、ＩＣ近傍であり、大型車の利用も想定される。一般車とは切り離して駐車スペースをかく補することも考えられる。身障者対応は、トイレに直結できるような位置としている。

非常電源・防災倉庫

防災拠点として整備に配慮して、非常電源や防災倉庫などを設置し、有事の際の対応に備える。

矢ノ川　修景ゾーン

現状では巨礫で埋め尽くされた河川であるが、道の駅整備に合わせた修景について検討する。

第５編　設置運営

5.1 設置運営手法の整理

１）設置運営方法の整理

公共施設の設置運営方式としては、一般的に以下の方法が考えられる。

分　　類	手　　法
公設公営	公共団体で設置し、直接管理運営を行う方法。 トイレの維持管理や・レストラン・販売施設の運営など、施設毎に業務委託かテナント方式をとる場合が多い。
公設民営	公共団体で設置し、施設全体の管理運営を民間事業者等に委ねる方法。 レストラン・販売施設はテナント方式による場合もある。
民設民営	設置、運営、管理を全て民間にて実施する。

２）設置者の選定

設置者については、「「道の駅」登録案内要綱」において「市町村」もしくは「市町村に替わり得る公的な団体（第三セクター等）」と定められており、現段階においては「市町村に替わり得る公的な団体」が設置者となることは考えにくい。

また、道の駅の機能である休憩機能や情報発信機能、地域連携機能は尾鷲市の公的要素が大きく反映されることや、今後国土交通省との調整が必要な場合に、尾鷲市の運営方針に合致した協議・調整が必要となることから**『公設』**が望ましい。

下記に「「道の駅」を拠点とした地域活性化　調査報告書」（平成 24 年 3 月 財団法人地域活性化センター）を示すが、やはり設置主体はどの施設に関しても、市町村が高い比率になっている。

設置主体		a.国	b.都道府県	c.市区町村	d.第3セクター	e.公益法人（社団・財団）	f.JA	g.商工会議所・商工会	h.民間企業	i.NPO	j.生産者組合	k.その他
地域振興施設（N=463）	件　数	15	27	419	15	2	5	1	1	1	1	1
	割　合	3.2%	5.8%	90.5%	3.2%	0.4%	1.1%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%
特産販売所（N=497）	件　数	5	11	435	23	1	7	4	8	3	1	7
	割　合	1.0%	2.2%	87.5%	4.6%	0.2%	1.4%	0.8%	1.6%	0.6%	0.2%	1.4%
農林水産物直売所（N=439）	件　数	3	8	379	19	1	13	2	6	3	5	7
	割　合	0.7%	1.8%	86.3%	4.3%	0.2%	3.0%	0.5%	1.4%	0.7%	1.1%	1.6%
農林水産物加工場（N=196）	件　数	0	5	172	5	0	6	0	4	2	1	4
	割　合	0.0%	2.6%	87.8%	2.6%	0.0%	3.1%	0.0%	2.0%	1.0%	0.5%	2.0%
飲食施設（N=511）	件　数	4	11	439	24	2	5	2	19	3	3	8
	割　合	0.8%	2.2%	85.9%	4.7%	0.4%	1.0%	0.4%	3.7%	0.6%	0.6%	1.6%

３）運営の選定

運営について下記のとおり取りまとめた。

		公設公営	公設民営
概　　要		市が設置して、市が直営する（一部委託）	市が設置して、民間に運営を委ねる
一般的な特徴		公的機関が運営することで事業継続が担保されるが、柔軟な発想からの事業展開が図りにくい	民間のノウハウ・人材・コネクションが活用できるとともに、地域と協調し事業展開が図れる
商品・サービスソフトの品質の確保	公 益 性	公益サービスの提供が可能	公益サービスの提供が可能
	ニーズへの対応	予算などに縛られることから、即時の対応はできない	予算などに縛られることがなく、社会情勢に柔軟に対応できる体制が取れる
	品質確保	品質の維持は継続できる	経営概念がしっかりしているため、ワンランク上の品質が確保される
地域事業者・市民の参加		参加しやすい	参加しやすい
管理・運営コストの適正化		運営等のノウハウが無いため、適正化が困難	運営等の知識があるため、適正化が可能であることや、施設の建設などのイニシャルコストが必要ないため、先進的に事業展開を行うことができる
運営主体とする場合の留意点		経験不足による迅速な対応が困難	民間の経営スキルを存分に活用することが可能で利用者への対応などの確保できる

これらのことから、管理運営を民間に経営をゆだねることは道の駅の運営だけでなく、地域連携などの多くのメリットがある。

「「道の駅」を拠点とした地域活性化　調査報告書」においても、その優位性は数値としてあらわれている。どの施設においても約 60%以上が民間の運営となっている。

運営主体		a.国	b.都道府県	c.市区町村	d.第3セクター	e.公益法人（社団・財団）	f.JA	g.商工会議所・商工会	h.民間企業	i.NPO	j.生産者組合	k.その他
地域振興施設（N=456）	件　数	1	1	36	184	35	10	9	112	13	16	45
	割　合	0.2%	0.2%	7.9%	40.4%	7.7%	2.2%	2.0%	24.6%	2.9%	3.5%	9.9%
特産販売所（N=500）	件　数	0	0	15	195	32	16	11	140	14	28	55
	割　合	0.0%	0.0%	3.0%	39.0%	6.4%	3.2%	2.2%	28.0%	2.8%	5.6%	11.0%
農林水産物直売所（N=442）	件　数	0	0	12	141	27	33	6	104	12	70	46
	割　合	0.0%	0.0%	2.7%	31.9%	6.1%	7.5%	1.4%	23.5%	2.7%	15.8%	10.4%
農林水産物加工場（N=191）	件　数	0	0	6	70	11	7	2	45	8	22	24
	割　合	0.0%	0.0%	3.1%	36.6%	5.8%	3.7%	1.0%	23.6%	4.2%	11.5%	12.6%
飲食施設（N=512）	件　数	0	0	10	188	27	11	7	187	14	20	55
	割　合	0.0%	0.0%	2.0%	36.7%	5.3%	2.1%	1.4%	36.5%	2.7%	3.9%	10.7%

4）指定管理による運営主体について

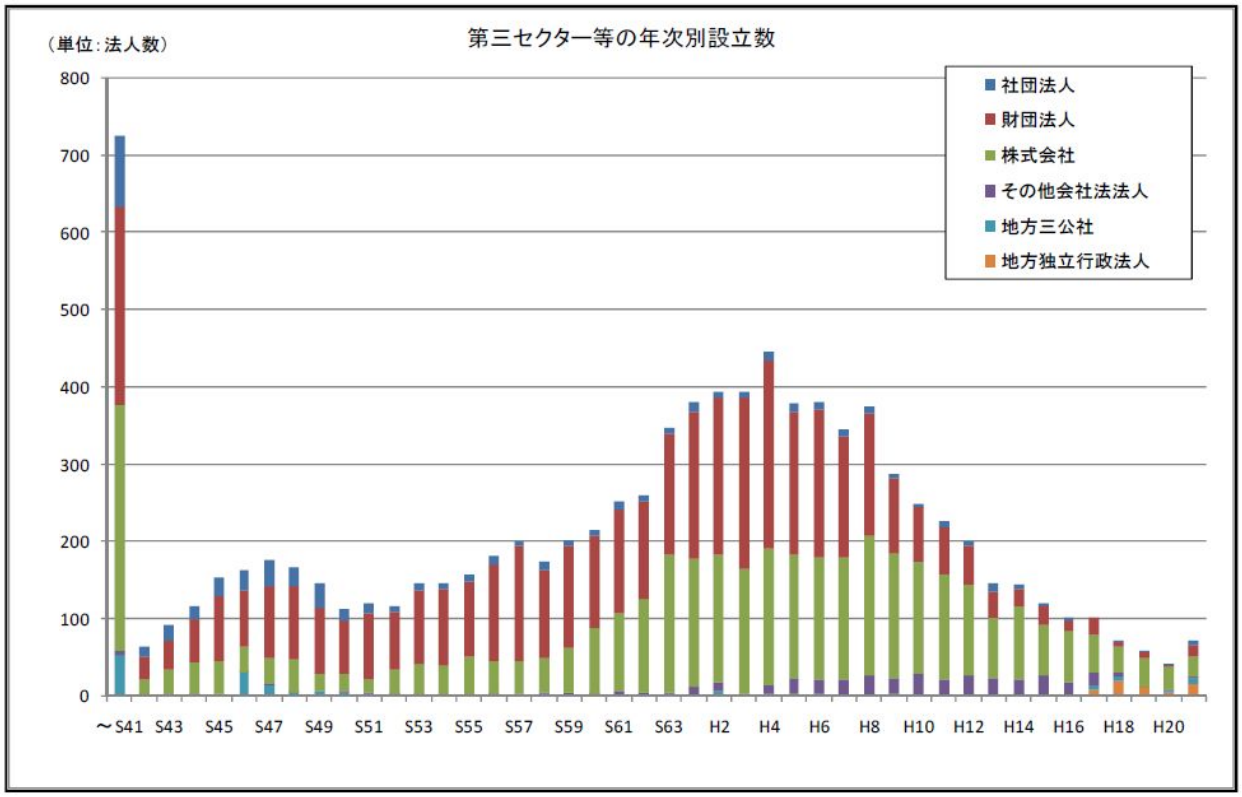
道の駅の運営に関しては、平成 23 年度に策定した尾鷲市「道の駅」設置検討計画でも、「指定管理による運営」について考察し、**『民間企業による指定管理での運営』**が妥当であるとしていたが、本計画書では指定管理先の運営母体に関して精査してみた。

全国的に、これまで公共施設を運営するのに「第三セクター」が委託を受ける場合があった。しかし現在は、「指定管理」により、多くの公共サービス施設の運営が行われており、尾鷲市においても実績も上がっている。

第三セクターは、社会資本の緊急整備を目的として民間企業の効率性を備えつつ、長期にわたる事業継続の担保や「公共性」確保のための官民共同企業公の機関の資本により運営コストの削減を目的に設立されたが、本来的には委託すべきでないリゾート施設などのサービス関係事業を委託したことや、バブル経済の破綻などの社会経済の激変時期に多くの第三セクターは負債を抱えるなど､行政施設の運営に多くの問題点を残した。文化施設などの公共サービスが目的で、利益の追求を求められない業務に関してはその有効性はあるが、道の駅などの顧客満足度の確保や利益を生む事業に対しての委託は、現在の経済状況には即していない経営概念である。

このことは下のグラフの年次設立数にも反映されている。

第三セクターの設立数は平成 4 年をピークに減少しており、第三セクター自体は廃止したものの、事業継続が必要な施設に関してはの委託から民間企業への指定管理に移行しているケースも多い。



これらのことから、**「柔軟性・弾力性のある施設の運営」**や**「来訪者ニーズに即した事業の即時展開・廃止」**、**「民間の経営ノウハウの活用」**などの点を踏まえた上で、継続的な自主運営やまちなかとの協調・連携を行うために、「道の駅」の運営は指定管理制度で行うことが最良と考えられる。

5.2　概算工事費

１）算出方法

概算工事費算出に当たっては、現段階で用地条件が明確になっていない状況なので、「「道の駅」を拠点とした地域活性化　調査報告書」の資料を参考に設定する。

２）道の駅の事業費

道の駅の整備では、その他の多機能施設を設置することもあり、中には美術館や博物館が設置され、総事業費が 20 億円を超えているものもあるため、平均値を用いるとこの値で事業費が引き上げられてしまう。今調査の結果でも、中央値に対して平均値がかなり上回っている。

そこで、平準的な施設構成で仮定するために、工事費算出には「中央値」を用いることとする。

■問３「道の駅」の整備に係る総事業費をご記入ください。

「道の駅」の整備に係る総事業費は、「2 億円未満」が 22.5%と最も割合が高い。次いで、「2 億円以上～4 億円未満」が 20.5%、「4 億円以上～6 億円未満」が 13.1%となっている。

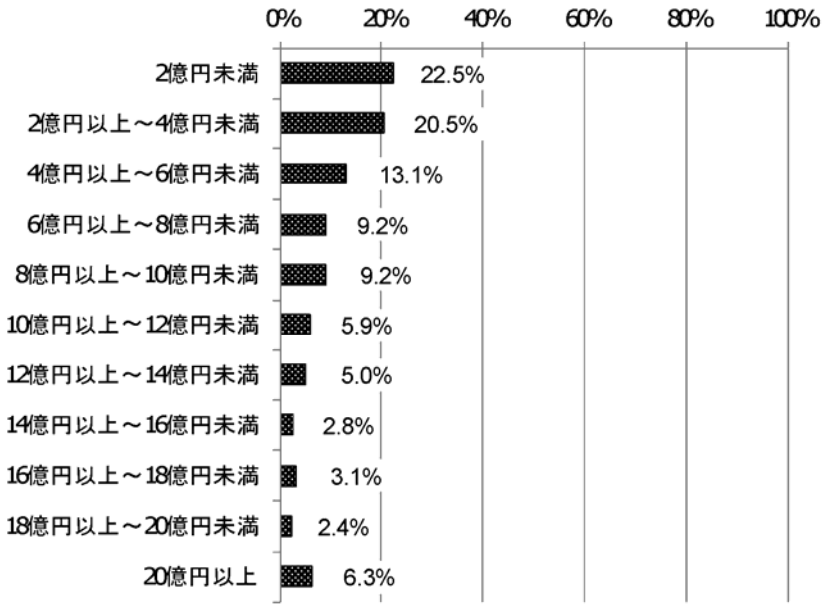
一方、「20 億円以上」が 6.3%となっており、これには、美術館、博物館、水族館、宿泊施設、温泉施設、温水プール、遊園地、体験施設、研修施設、文化教育施設、運動場、観光牧場など多様な施設を付帯する「道の駅」が該当する。

回答における総事業費の平均値は 729,194 千円、中央値は 499,256 千円となっている。

(N=542)

平均値：729,194 千円

中央値：499,256 千円

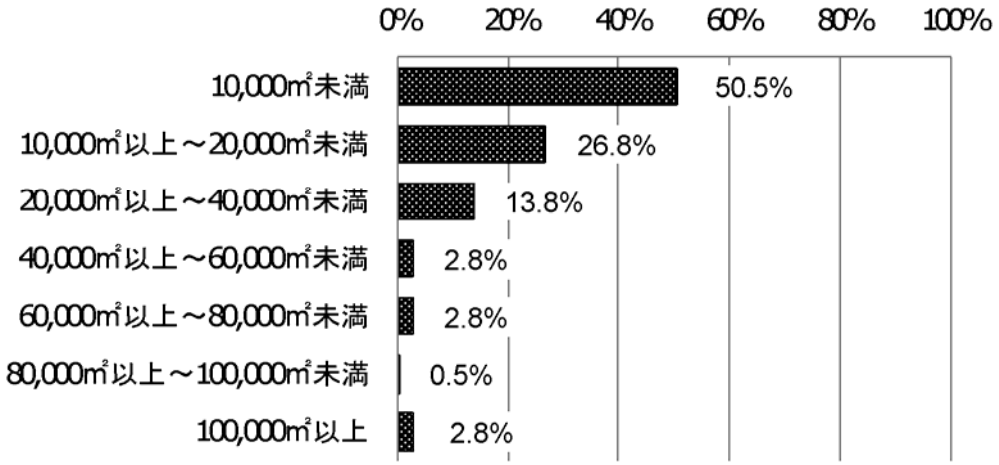


次に、敷地面積についても建設費用と同様に、用地などの不確定要素が多いことから、平均値を下記のとおり求めた。

■問７「道の駅」の敷地面積（附帯施設含む）をご記入ください。

「道の駅」の敷地面積は、「10,000 ㎡未満」が 50.5%と最も割合が高い。次いで、「10,000 ㎡以上～20,000 ㎡未満」が 26.8%、「20,000 ㎡以上～40,000 ㎡未満」が 13.8%となっている。一方、「40,000 ㎡以上～60,000 ㎡未満」、「60,000 ㎡以上～80,000 ㎡未満」、「100,000 ㎡以上」が、同じく 2.8%となっている。

(N=578)



本資料では平均値が計算されていないため、下記の表を利用して各分類の中間値と割合を乗じて平均的な敷地面積を求める。

敷地面積　分類	①中間値	②割合
10,000m² 未満	5,000m²	50.5
10,000m² 以上 20,000m² 未満	15,000m²	26.8
20,000m² 以上 40,000m² 未満	30,000m²	13.8
40,000m² 以上 60,000m² 未満	50,000m²	2.8
60,000m² 以上 80,000m² 未満	70,000m²	2.8
80,000m² 以上 100,000m² 未満	90,000m²	0.5
		97.2

Σ（①×②）/97.2% ≒ 14,912,55 ㎡ ≒ **14,900m²**

これらの計算により平米あたりの平均単価を求めた。

建設費用の中央値　÷　施設の平均面積　＝　施設平均平米単価

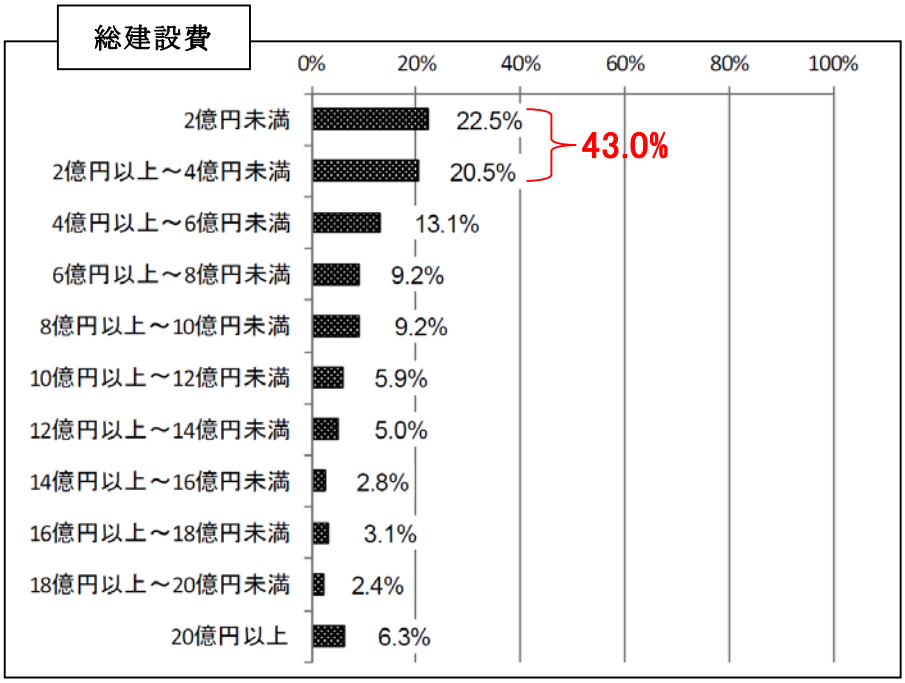
499,256 千円　÷　14,900 ㎡　≒　**33.5 千円/㎡**

尾鷲市に設置する道の駅の敷地面積を、概ね 10,000㎡ とした場合、施設平均平米単価を乗じ施設建設費を算出してみる。

想定敷地面積　×　施設平均平米単価　≒　建設費用

10,000㎡　×　33.5 千円/㎡　＝　**335,000 千円**　≒　**350,000 千円**

全国の総建設費と比較した場合、全体の 43.0％が「2 億円未満:22.5%」「2 億円～4 億円:20.5%」の範囲であり、今回の概算計算値は整合が図れている。



道の駅の設置に係る用地や、防災減災の多機能施設が不確定であり、実際の平米数や建設費を求めることができないものの、現段階で想定できる敷地面積に対しての施設単価などを文献等により求めた結果、**全国の道の駅の平均的な建設費と合致**した。

以上のことにより、多機能施設の建設も視野に入れた場合の概算工事費を下記のとおりとする。

5.3　採算性の検証

１）立ち寄り台数及び立ち寄り人数

【立ち寄り台数】

立ち寄り台数は、第８編で算出する「平均の立ち寄り台数」を対象とし、休日サービス係数を乗じる前の台数にしている。

分類	台数
小型車（乗用車＋小型貨物）	554 台
バス	8 台
大型貨物（＝普通貨物）	167 台

【立ち寄り人数】

この台数から立ち寄り人数を算出するに当たっては、国土交通省の「道路交通センサス」で提供されている「車種別平均輸送人数」を用い想定する。　（人/台）

	昭和55年度	昭和60年度	平成2年度	平成6年度	平成11年度	平成17年度
乗用車	1.43	1.40	1.36	1.35	1.33	1.32
バス	15.98	16.92	19.04	15.04	15.98	13.82
小型貨物車	1.33	1.28	1.25	1.24	1.23	1.20
普通貨物車	1.29	1.25	1.20	1.21	1.23	1.26

＜資料＞ 国土交通省「道路交通センサス」（各年度）
注）バスには路線バスを含まない。

立ち寄り人数は「立ち寄り台数」と「車種別平均輸送人数」を乗じて算出するものとし、小型車には乗用車と小型貨物車、大型貨物車は「車種別平均輸送人数」の分類の普通貨物車と同じとして考える。

(1.32+1.20)÷2×554 台/日 （小型車） = 698 人/日
13.82×　8 台/日 （バス）　= 111 人/日
1.26×167 台/日 （大型車） = 210 人/日
1,019 人/日 （想定立ち寄り人数）

この数値を年間換算する。

1,019 人/日　×　365 日　＝　**371,935 人/年**

２）客単価

当該道の駅の集客施設としては「直売所」「レストラン」「物産店」などが想定される。客単価の設定値は様々であり、今回は既存の関連資料により設定した。

道の駅に比較的多く設置されている「農産物直売所」に関する「平成 18 年度農産物直売所の運営内容に関する全国実態調査の概要」によると、農産物の直販施設では約 960 円/回人と試算されている。

問２５　年間を通じた１人あたりの客単価（概算）について

１人あたりの客単価について、８００円～１，０００円未満が２８％、５００円～８００円未満が２２％、１，０００円～１，２００円未満が１８％の順に多い。一般に直売所の客単価は１，０００円程度とみられているが、徐々に上がりだしている。今回の調査結果から平均客単価を推計すると９６０円前後と見ている。

客単価は店売上額と相関関係が強く、年間売上額が大きな店ほど客単価が高い傾向にある。また、加工品や米の販売に努力すると客単価が増える。果物が豊富な店も客単価は高い。

「平成 18 年度農産物直売所の運営内容に関する全国実態調査の概要」より

次に、「東北「道の駅」の震災対応の実態と新しい役割」（多摩大学地域活性化マネジメントセンター）によると、東北地方の道の駅での利用者当たりの売上高中央値は約 670 円となっている。

3-2　平時について

1）年間売上、利用者数、利用者の地域の割合

平時における年間売上額は、平均値が約 2 億 5 千万円であるが、最小値と最大値の幅が広い。ちょうど真ん中の値である中央値は 1 億 8 千万円となっている。

次に年間利用者数[2]であるが、これも最小 5 千人から最大 340 万人と幅は広いが、平均値は約 39 万人、中央値は約 27 万人である。

利用者の地域の割合を見てみると、平均値でおおよそ地元：県内：県外が 3：4：3 となっている。（図表 3-15）

1 億 8 千万円÷27 万人≒670 円/人

図表 3-15　年間売上、利用者数、利用者の地域の割合

	度数	平均値	標準偏差	中央値	最小値	最大値
年間売上額	105	246,959,733.88	223,303,508.001	180,000,000	6,500,000	1,150,000,000
年間利用者数	113	390,069.77	468,864.236	266,437	5,000	3,400,000
利用者割合（地元）	111	28.86	18.247	30	0	80
利用者割合（県内）	112	40.12	16.449	37	10	100
利用者割合（県外）	112	31.35	17.734	30	0	80

「東北「道の駅」の震災対応の実態と新しい役割」（多摩大学地域活性化マネジメントセンター）より

これらのことから、当該道の駅の客単価を下記のとおり推計する。

（960 円/人＋670 円/人）　÷　2　＝　815 円/人　≒　**800 円/人**

３）レストラン収支計算

(1)売上高

1,019 人/日のうち約 2 割の方がレストランに立ち寄ると想定し、先ほどの客単価を乗じてレストラン売上高を計算する。

1,019 人/日 × 0.2 × 800 円/回人 ＝ 163,040 円/日 ≒ **163,000 円/日**

163,000 円/日 × 30 日 ＝ **4,890,000 円/月**

(2)人件費

営業時間 ： 9:00～19:00（10 時間）
従業員稼働時間 ： 8:00～20:00（12 時間）従業員はローテーションで交代
休日 ： 年中無休

①厨房	４人（常時２人）	×6hr×1,100 円	＝	26,400 円/日
②ウエイトレス	２人（常時１人）	×6hr× 750 円	＝	9,000 円/日
計	６人		計	35,400 円/日

35,400 円/日 × 30 日 ＝ **1,062,000 円/月**

(3)利益予想

１ヶ月の売上げを 4,890 千円とすると利益予想は下記のとおりとなる。

原価構成	人件費	（固定費）21.7%	1,062 千円
	光熱費	（固定費）10.0%	489 千円
	諸経費	（固定費）20.0%	978 千円
	食材費	（変動費）30.0%	1,467 千円
	計		3,996 千円

売上高 － 原価合計額 ＝ 利益予想額

4,890,000 円/月 － 3,996,000 円/月 ＝ **894,000 円/月**

利益予想額 ÷ 売上高 ＝ 利益率

894,000 円/月 ÷ 4,890,000 円/月 ≒ **18.28%**

４）物産館・直売所

(1)売上高

1,019 人/日のうち約１／２の人が立ち寄り購入すると想定する。

1019 人/日 × 0.5 × 800 円/回人 ＝ 407,600 円/日

407,600 円/日 × 30 日 ＝ **12,228,000 円/月**

(2)人件費

営業時間 ： 10:00～18:00（8 時間）

休日 ： 年中無休

①売店 女子	４人×8hr×	750 円	=24,000 円/日
②売店 男子	２人×8hr×	750 円	=12,000 円/日
③責任者	１人×8hr×	1,000 円	= 8,000 円/日
計	７人	計	44,000 円/日

44,000 円/日 × 30 日 ＝ **1,320,000 円/月**

(3)利益予想

１ヶ月の売上げを 12,228 千円とし、粗利率 30%、粗利 3,668 千円。

原価構成	人件費	（固定費）10.8%	1,320 千円
	光熱費	（固定費） 5.0%	611 千円
	諸経費	（固定費）10.0%	1,223 千円
	計		3,154 千円

売上高 － 原価合計額 ＝ 利益予想額

3,668,000 円/月 － 3,154,000 円/月 ＝ **514,000 円/月**

利益予想額 ÷ 粗利 ＝ 利益率

514,000 円/月 ÷ 3,668,000 円/月 ≒ **14.01%**

５）一般管理費人件費

責任者、経理、社員	３名	350 千円/人月 →	1,050 千円/月（３人分）
清掃、維持管理費（外部委託）			300 千円/月
		計	1,350 千円/月

６）採算性

レストランで **894 千円/月**、直売所と物産店で **514 千円/月**、合計で **1,408 千円/月**
一般管理費として **1,350 千円/月**の支出があるのでその分を差し引く。

レストラン利益　＋　物産収益　－　一般管理費　＝　道の駅全体の収益

894 千円/月　＋　514 千円/月　－　1,350 千円/月　＝　**58,000 円/月**

5.4　補助金制度等の整理

道の駅を整備するに当たり利活用可能な補助金制度には以下のようなものがある。

補助事業名	支援内容・採択要件など
特定交通安全施設等整備事業 （簡易パーキング）	◆道路利用者のための「休憩機能」、道路利用者や地域の方々のための「情報発信機能」、そして「道の駅」をきっかけに町と町とが手を結び活力ある地域づくりを共に行うための「地域の連携機能」、の３つの機能を併せ持つ休憩施設「道の駅」の整備を支援する。 **◆道路管理者の行う自動車駐車場（簡易パーキングエリア）の整備（直轄事業・補助事業）で、駐車場、トイレ、道路情報ターミナル等の道路施設の部分を対象に補助（補助率：50%）を行う。** ◆主要な幹線道路のうち、夜間運転、過労運転による交通事故が多発もしくは多発する恐れのある路線において、他に休憩のための駐車施設が相当区間にわたって整備されていない区間に道路管理者か簡易パーキングエリアを整備する場合
過疎債	◆産業の振興を図るために必要となる市町村道 **◆地場産業の振興に資する施設（流通販売施設等）** ※料金収入による独立採算が困難と見込まれる施設を対象
中山間地域総合事業	◆農村生活環境整備 ・交流施設基盤整備事業など **農業振興活動やそれに関連する都市交流等の場として必要な多目的広場等の整備及びこれに附帯する施設の整備** ※H24 では三重県紀北町や熊野市等で採択
農山漁村活性化プロジェクト交付金	◆農山漁村が少子高齢化により地域としての活力の低下傾向が続いていることをうけ、農山漁村の活性化を図るための地域間交流の促進などに関し、地域住民の合意形成を基礎として作成する活性化計画に基づく取り組みを支援するもの

第６編　概算工事費と
経済波及効果の算定

6.1 概算工事費の算定

本編では、先に示した道の駅の標準的な概算工事費に加え、概算の工事内容や防災上の設備などを追加し、改めて概算工事費を整理した。

項目・規格	単位	数量	単価	工事費(千円)	備考
1.国道関連整備				**8,160**	
① 国道 42 号改良	㎡	180	12,000	2,160	※1
② U ターン路関連	㎡	500	12,000	6,000	※1
2.道の駅内				**360,350**	
① 整地等	㎡	10,000	1,000	10,000	※1
② 駐車場	㎡	1,590	5,000	7,950	※1
③ レストラン棟	㎡	250	380,000	95,000	
④ 物産・直売等	㎡	320	380,000	121,600	
⑤ 情報等	㎡	140	380,000	53,200	※1
⑥ 多目的建物	㎡	50	380,000	19,000	
⑦ トイレ	㎡	100	380,000	38,000	※1
⑧ 情報発信設備	一式	1	3,400,000	3,400	※1
⑨ ｵｰﾌﾟﾝｽﾍﾟｰｽ(芝張り)	㎡	1,600	3,000	4,800	
⑩ 全天候型ﾃﾝﾄ広場	一式	1	4,500,000	4,500	※1
⑪ 防災ベンチ	一式	2	200,000	400	※1
⑫ 防災吾妻屋	一式	1	2,500,000	2,500	※1
3.ライフライン				**327,160**	
① 上水	m	2,000	65,000	130,000	※1
② 下水	m	3,000	65,000	195,000	※1
③ 電気	m	30	36,000	1,080	※1
④ 通信	m	30	36,000	1,080	※1
4.防災設備				**41,100**	
① 非常電源	一式	1	32,000,000	32,000	※1
② 防災倉庫	㎡	15	380,000	5,700	※1
③ 貯水槽	一式	1	1,000,000	1,000	※1
④ 防災トイレ	一式	20	20,000	400	※1
⑤ 浄化装置	一式	1	2,000,000	2,000	※1
5.その他施設				**12,500**	
① EV 車充電装置	一式	1	2,000,000	2,000	
② ITS スポット	一式	1	10,000,000	10,000	
③ エコ発電システム	一式	1	500,000	500	
合　　計				**749,270**	

※敷地面積・施設規模が確定していないため、それぞれの数値に関しては、概算値を設定。

※1　上記の備考の欄の「※１」については、国土交通省との「一体型」整備となった場合に、国土交通省にて建設の可能性があるものを示す。この内容に関しては、今後協議調整が必要である。

6.2 経済効果の算定

道の駅を整備するにあたり、その影響を「経済波及効果」として算出した。

算出方法については、「平成 17 年三重県産業連関表（36 部門）」の分析シートを利用する。

産業連関表は産業ごとの生産構造・販売構造をみることができ、経済構造の把握、生産波及効果の計算などに利用される。本表を使用すると、公共事業を行った場合に直接的に建設関係経費などが増えるとともに、それに携わる人の経費や、関連する産業での消費・雇用も増えるなど、直接効果や 1 次・2 次間接的な波及効果をマトリックスな計算を行える。

これらのことから、産業連関表は経済全体像を網羅しているため、今回の道の駅の経済効果を分析するのに活用した。

項目	分野	費用	備考
①道の駅事業費	建設	3.5 億円	概算工事費
②道の駅の売上高 （レストラン、物産館、直売所）	飲食料品	2.04 億円	0.05 億円/月×12 ヶ月=0.6 億円 0.12 億円/月×12 ヶ月=1.44 億円 0.6+1.44=2.04 億円
③道の駅従業員の人件費	対個人 サービス	0.28 億円	106 万円×12 ヶ月=1272 万円 132 万円×12 ヶ月=1584 万円 0.12+0.16=0.28 億円
④道の駅の光熱費	電力・ガス ・熱供給	0.13 億円	48.9 万円×12 ヶ月=587 万円 61.1 万円×12 ヶ月=733 万円 0.06+0.07=0.13 億円
⑤レストラン食材費 （農産物）	農業	0.09 億円	146.7 万円×12 ヶ月=0.18 億円 この半分として 0.18÷2=0.09
⑤レストラン食材費 （水産物）	漁業	0.09 億円	146.7 万円×12 ヶ月=0.18 億円 この半分として 0.18÷2=0.09
合　　計		約 6.1 億円	

次頁以降に経済波及効果の結果を示すが、上記「６．１億円」の県内最終需要増加額が直接効果＋一次効果として**７．８億円（波及倍率＝１．２６５倍）**、総合効果として**８．６億円（波及倍率＝１．４０３倍）**が期待できる結果となった。

○均衡産出高モデルを使用した産業連関分析　　36部門表　　（移輸入を考慮）　　平成17年(2005年)三重県産業連関表

県内最終需要増加額を入力

部門名	01 農業	02 林業	03 漁業	04 鉱業	05 飲食料品	06 繊維製品	07 パルプ・紙・木製品	08 化学製品	09 石油・石炭製品	10 窯業・土石製品	11 鉄鋼	12 非鉄金属	13 金属製品	14 一般機械	15 電気機械	16 情報・通信機器	17 電子部品	18 輸送機械	19 精密機械	20 その他の製造工業製品	21 建設	22 電力・ガス・熱供給	23 水道・廃棄物処理	24 商業	25 金融・保険	26 不動産	27 運輸	28 情報通信	29 公務	30 教育・研究	31 医療・保健・社会保障・介護	32 その他の公共サービス	33 対事業所サービス	34 対個人サービス	35 事務用品	36 分類不明	合計
県内最終需要増加額	0.090		0.090		2.04																7.49	0.13												0.27			10.11

波及倍率

	県内最終需要増加額	波及効果	波及倍率
直接効果＋1次効果	**10.1**	12.7	1.254
総合効果	10.1	14.2	1.406
（単位）	億円	億円	倍

消費転換係数

平成22年度県民経済計算（「係数」シートから選択）
0.653

総合効果

部門名	01 農業	02 林業	03 漁業	04 鉱業	05 飲食料品	06 繊維製品	07 パルプ・紙・木製品	08 化学製品	09 石油・石炭製品	10 窯業・土石製品	11 鉄鋼	12 非鉄金属	13 金属製品	14 一般機械	15 電気機械	16 情報・通信機器	17 電子部品	18 輸送機械	19 精密機械	20 その他の製造工業製品	21 建設	22 電力・ガス・熱供給	23 水道・廃棄物処理	24 商業	25 金融・保険	26 不動産	27 運輸	28 情報通信	29 公務	30 教育・研究	31 医療・保健・社会保障・介護	32 その他の公共サービス	33 対事業所サービス	34 対個人サービス	35 事務用品	36 分類不明	合計
直接効果	0.1	0.0	0.1	0.0	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	7.5	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	0.0	0.0	10.1
1次間接波及効果	0.2	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1	0.0	0.2	0.2	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1	0.0	0.2	0.2	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4	0.0	0.1	2.6
2次間接波及効果	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1	0.1	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.2	0.0	1.5
総合効果	0.3	0.0	0.1	0.0	2.3	0.0	0.1	0.1	0.4	0.2	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1	7.6	0.3	0.1	0.2	0.4	0.4	0.2	0.1	0.0	0.0	0.1	0.0	0.4	0.5	0.0	14.2

雇用者所得（賃金・俸給）誘発額

部門名	01 農業	02 林業	03 漁業	04 鉱業	05 飲食料品	06 繊維製品	07 パルプ・紙・木製品	08 化学製品	09 石油・石炭製品	10 窯業・土石製品	11 鉄鋼	12 非鉄金属	13 金属製品	14 一般機械	15 電気機械	16 情報・通信機器	17 電子部品	18 輸送機械	19 精密機械	20 その他の製造工業製品	21 建設	22 電力・ガス・熱供給	23 水道・廃棄物処理	24 商業	25 金融・保険	26 不動産	27 運輸	28 情報通信	29 公務	30 教育・研究	31 医療・保健・社会保障・介護	32 その他の公共サービス	33 対事業所サービス	34 対個人サービス	35 事務用品	36 分類不明	合計
直接効果	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	2.6
1次間接波及効果	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.5
2次間接波及効果	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2
総合効果	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.3	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0	3.4

粗付加価値誘発額

部門名	01 農業	02 林業	03 漁業	04 鉱業	05 飲食料品	06 繊維製品	07 パルプ・紙・木製品	08 化学製品	09 石油・石炭製品	10 窯業・土石製品	11 鉄鋼	12 非鉄金属	13 金属製品	14 一般機械	15 電気機械	16 情報・通信機器	17 電子部品	18 輸送機械	19 精密機械	20 その他の製造工業製品	21 建設	22 電力・ガス・熱供給	23 水道・廃棄物処理	24 商業	25 金融・保険	26 不動産	27 運輸	28 情報通信	29 公務	30 教育・研究	31 医療・保健・社会保障・介護	32 その他の公共サービス	33 対事業所サービス	34 対個人サービス	35 事務用品	36 分類不明	合計
直接効果	0.1	0.0	0.1	0.0	0.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	4.6
1次間接波及効果	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.2	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	0.0	0.0	△ 0.0	1.3
2次間接波及効果	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.1	0.0	△ 0.0	0.9
総合効果	0.2	0.0	0.1	0.0	0.8	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.5	0.1	0.0	0.1	0.3	0.4	0.1	0.1	0.0	0.0	0.1	0.0	0.3	0.3	0.0	△ 0.0	6.8

※数値は、単位未満を四捨五入しているため内訳と合計が一致しない場合があります。

○雇用創出効果分析　　36部門表　　平成17年(2005年)三重県産業連関表

総合効果

（単位：億円）

部門名	01 農業	02 林業	03 漁業	04 鉱業	05 飲食料品	06 繊維製品	07 パルプ・紙・木製品	08 化学製品	09 石油・石炭製品	10 窯業・土石製品	11 鉄鋼	12 非鉄金属	13 金属製品	14 一般機械	15 電気機械	16 情報・通信機器	17 電子部品	18 輸送機械	19 精密機械	20 その他の製造工業製品	21 建設	22 電力・ガス・熱供給	23 水道・廃棄物処理	24 商業	25 金融・保険	26 不動産	27 運輸	28 情報通信	29 公務	30 教育・研究	31 医療・保健・社会保障・介護	32 その他の公共サービス	33 対事業所サービス	34 対個人サービス	35 事務用品	36 分類不明	合計
直接効果	0.1	0.0	0.1	0.0	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	7.5	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	0.0	0.0	10.1
1次間接波及効果	0.2	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1	0.0	0.2	0.2	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1	0.0	0.2	0.2	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4	0.0	0.0	2.6
2次間接波及効果	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1	0.1	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.2	0.0	1.5
総合効果	0.3	0.0	0.1	0.0	2.3	0.0	0.1	0.1	0.4	0.2	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1	7.6	0.3	0.1	0.2	0.4	0.4	0.2	0.1	0.0	0.0	0.1	0.0	0.4	0.5	0.0	14.2

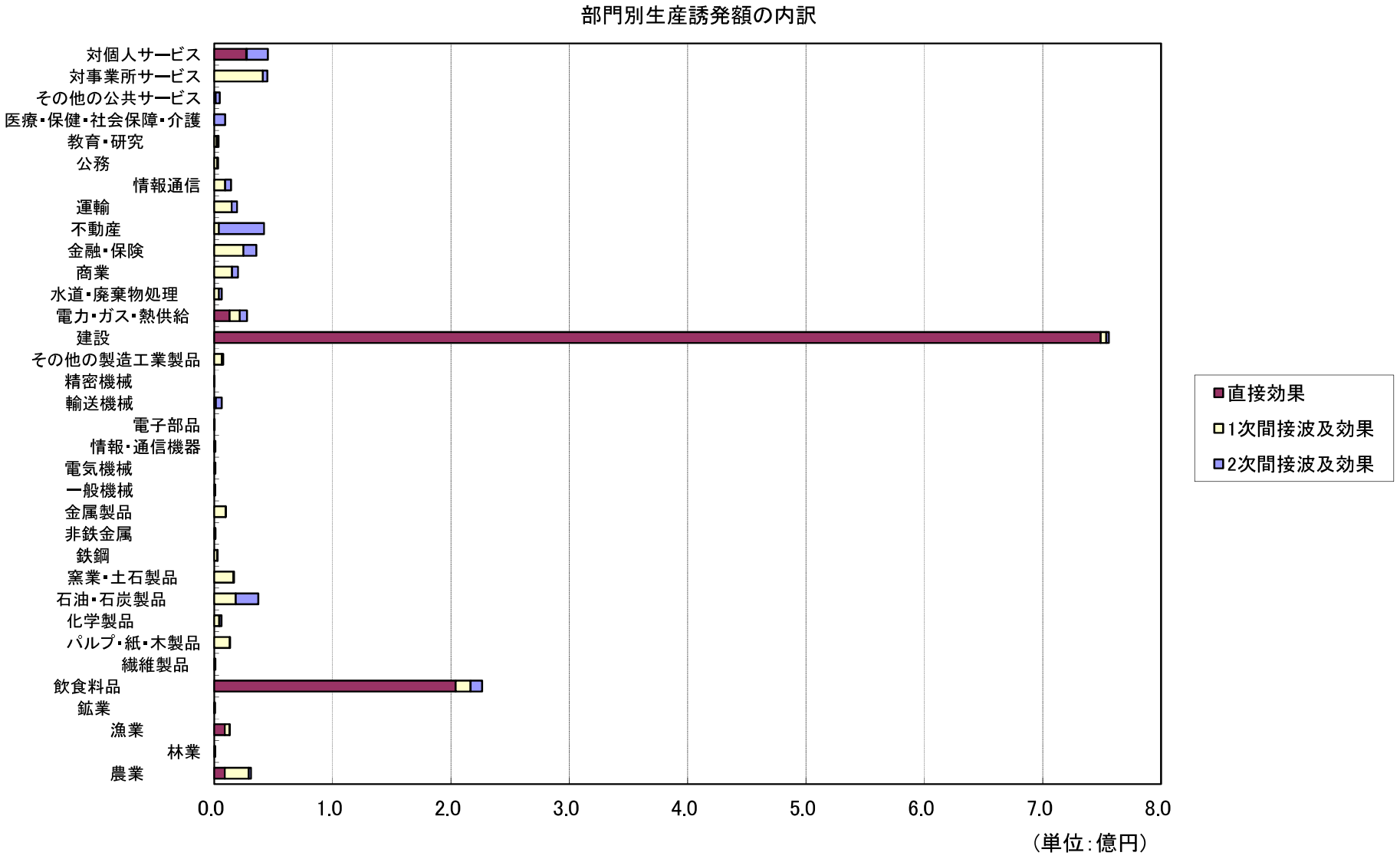
雇用係数

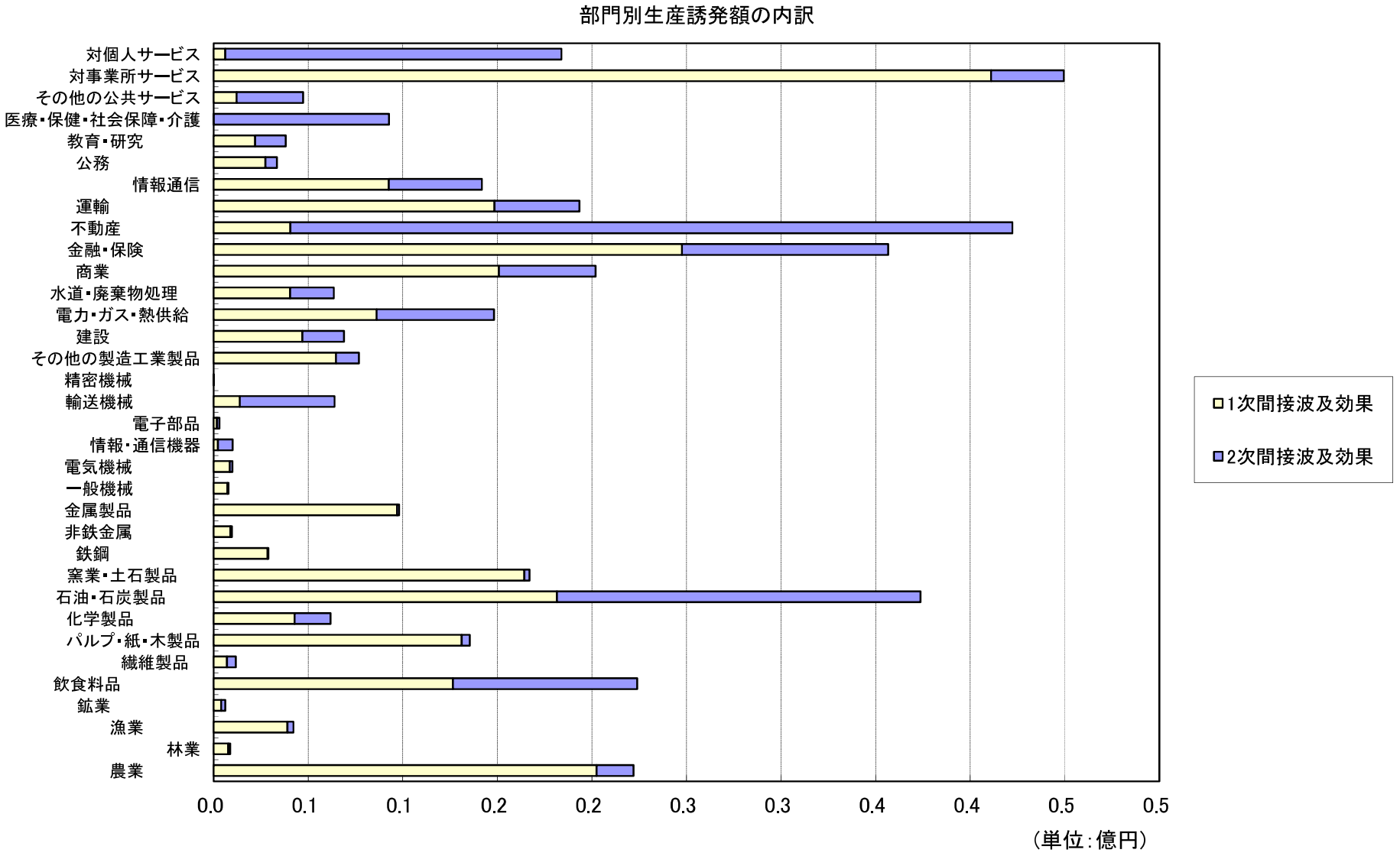
部門名	01 農業	02 林業	03 漁業	04 鉱業	05 飲食料品	06 繊維製品	07 パルプ・紙・木製品	08 化学製品	09 石油・石炭製品	10 窯業・土石製品	11 鉄鋼	12 非鉄金属	13 金属製品	14 一般機械	15 電気機械	16 情報・通信機器	17 電子部品	18 輸送機械	19 精密機械	20 その他の製造工業製品	21 建設	22 電力・ガス・熱供給	23 水道・廃棄物処理	24 商業	25 金融・保険	26 不動産	27 運輸	28 情報通信	29 公務	30 教育・研究	31 医療・保健・社会保障・介護	32 その他の公共サービス	33 対事業所サービス	34 対個人サービス	35 事務用品	36 分類不明
雇用係数	0.03317	0.02276	0.01783	0.05652	0.03161	0.07331	0.04224	0.00911	0.00109	0.03025	0.02947	0.00956	0.05356	0.02371	0.03107	0.02055	0.01458	0.01713	0.08321	0.03479	0.07678	0.00622	0.05038	0.17231	0.04072	0.00562	0.06549	0.03262	0.05182	0.10106	0.11555	0.11180	0.10796	0.13679	0.00000	0.00318

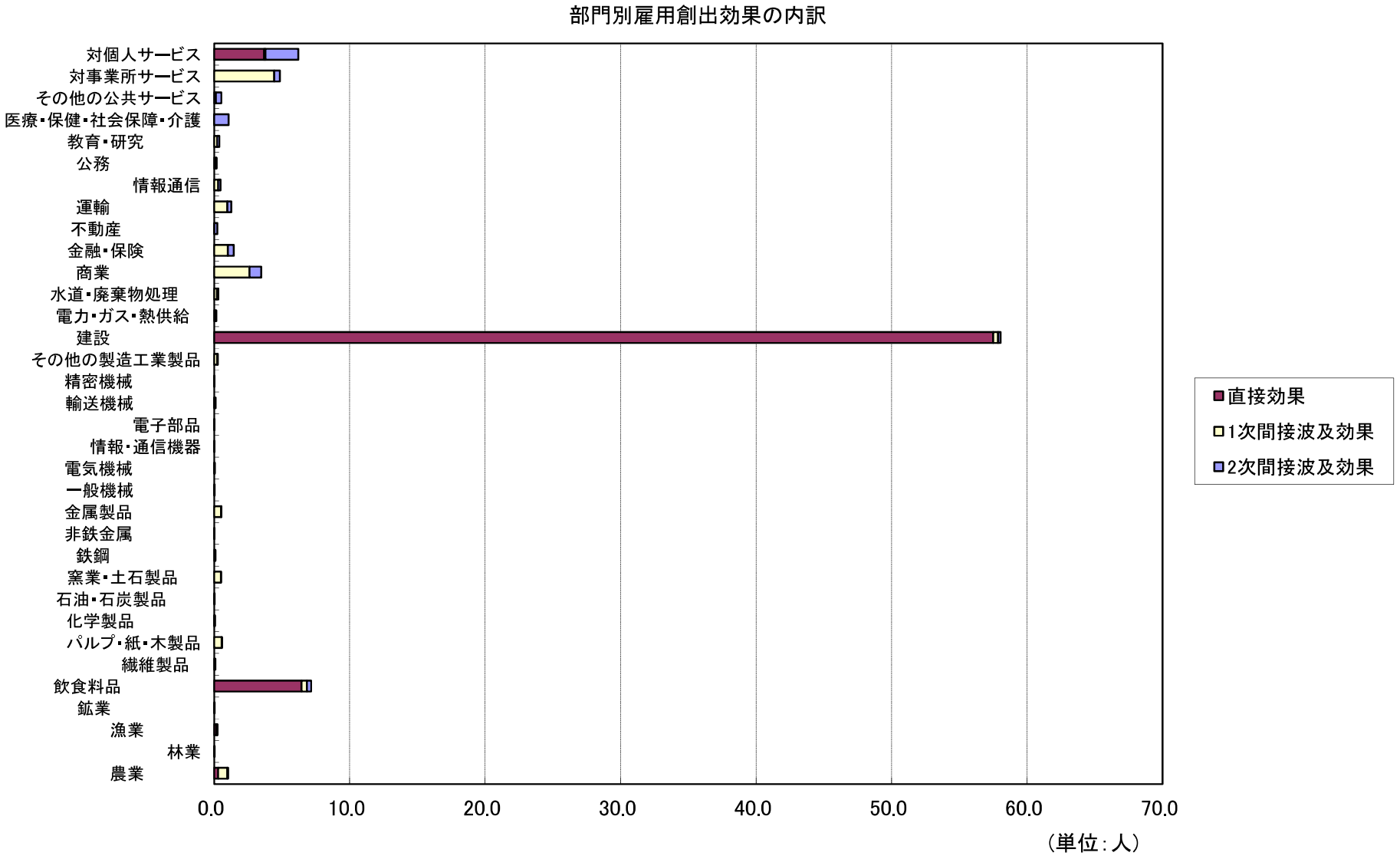
雇用創出効果

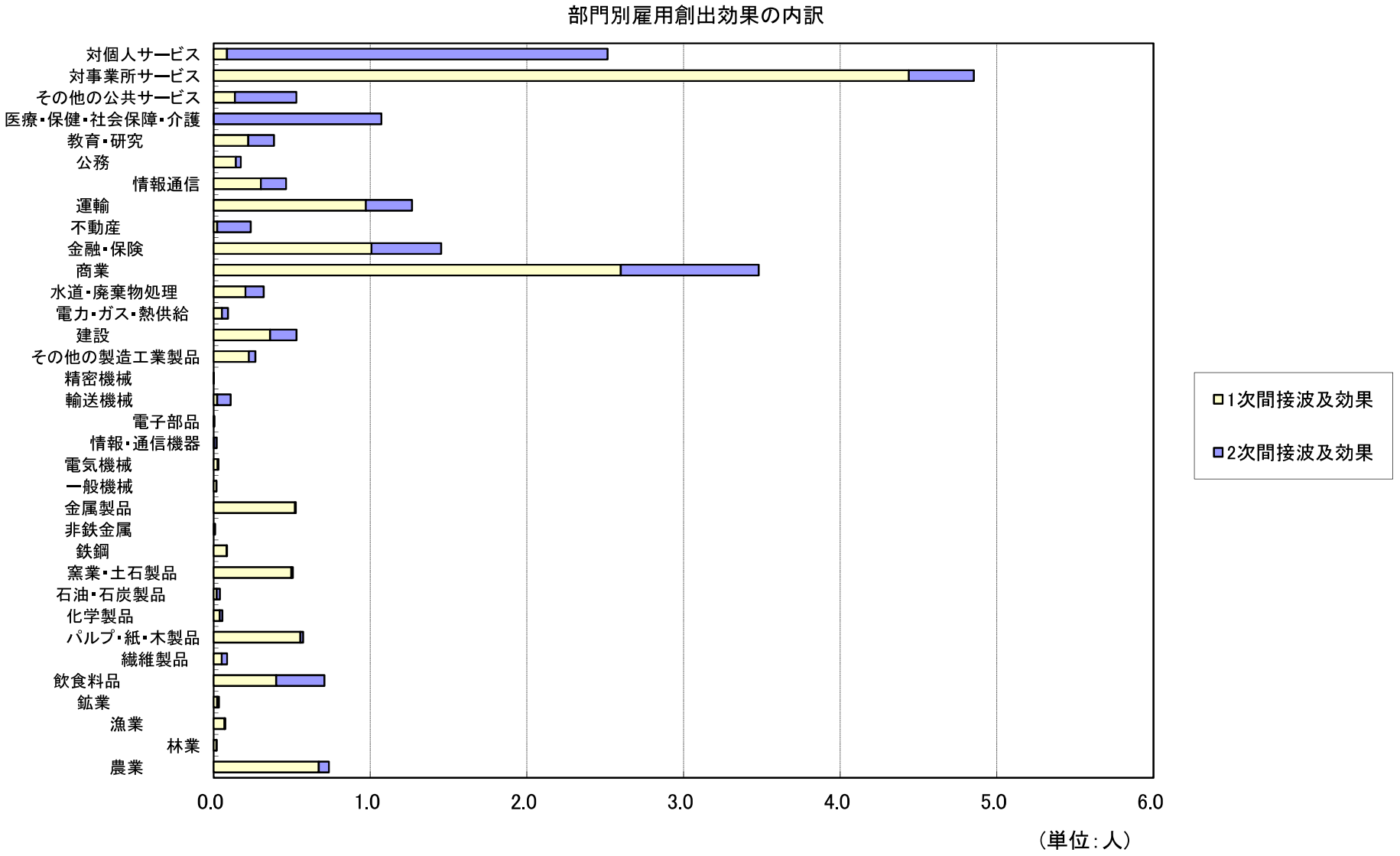
	01 農業	02 林業	03 漁業	04 鉱業	05 飲食料品	06 繊維製品	07 パルプ・紙・木製品	08 化学製品	09 石油・石炭製品	10 窯業・土石製品	11 鉄鋼	12 非鉄金属	13 金属製品	14 一般機械	15 電気機械	16 情報・通信機器	17 電子部品	18 輸送機械	19 精密機械	20 その他の製造工業製品	21 建設	22 電力・ガス・熱供給	23 水道・廃棄物処理	24 商業	25 金融・保険	26 不動産	27 運輸	28 情報通信	29 公務	30 教育・研究	31 医療・保健・社会保障・介護	32 その他の公共サービス	33 対事業所サービス	34 対個人サービス	35 事務用品	36 分類不明	合計
直接効果	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	58	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	68
1次間接波及効果	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	1	0	0	0	0	0	4	0	0	14
2次間接波及効果	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0	7
総合効果	1	0	0	0	7	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	58	0	0	3	1	0	1	0	0	0	1	1	5	6	0	89

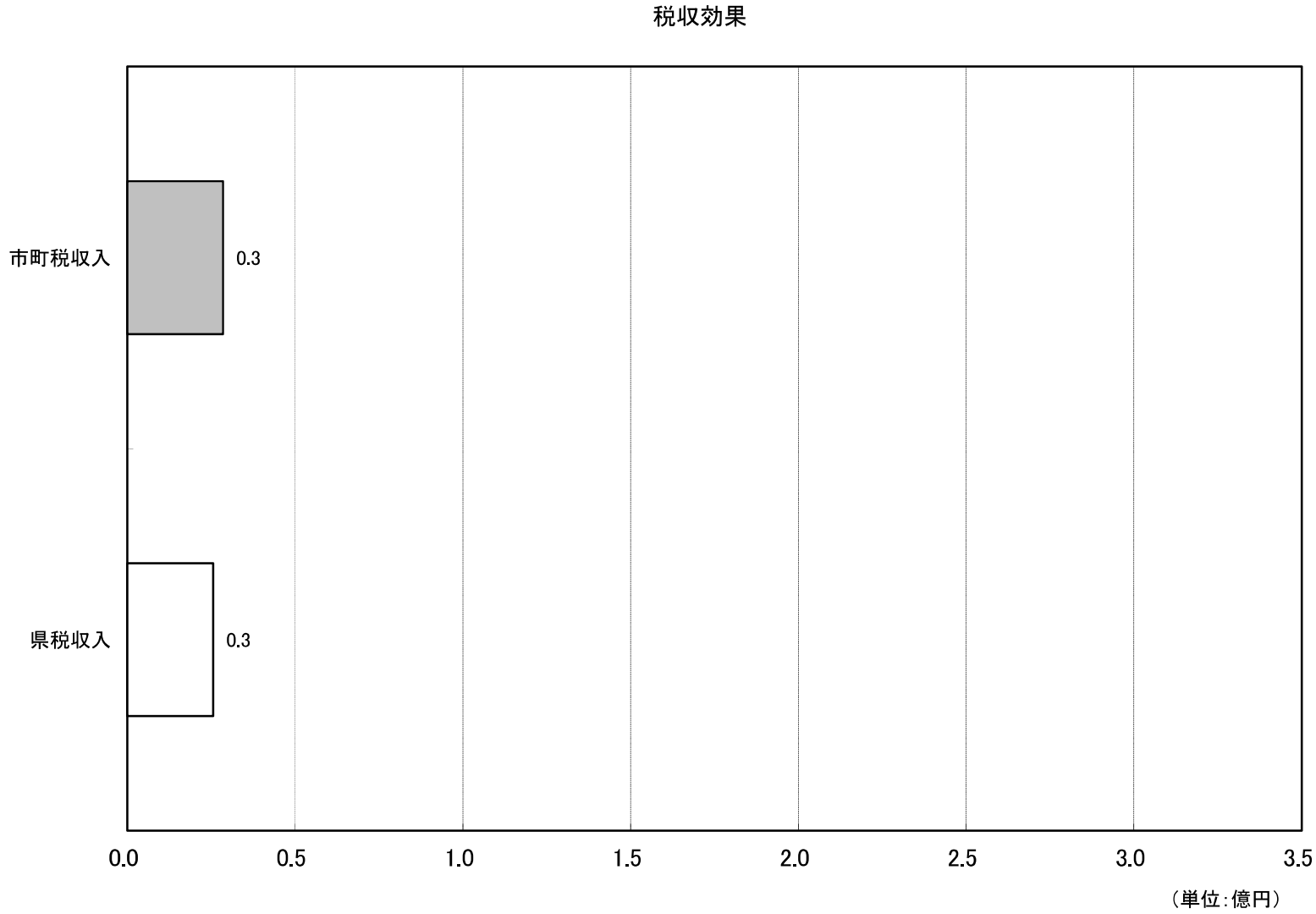
※数値は、単位未満を四捨五入しているため内訳と合計が一致しない場合があります。


部門別生産誘発額の内訳
対個人サービス
対事業所サービス
その他の公共サービス
医療・保健・社会保障・介護
教育・研究
公務
情報通信
運輸
不動産
金融・保険
商業
水道・廃棄物処理
電力・ガス・熱供給
建設
その他の製造工業製品
精密機械
輸送機械
電子部品
情報・通信機器
電気機械
一般機械
金属製品
非鉄金属
鉄鋼
窯業・土石製品
石油・石炭製品
化学製品
パルプ・紙・木製品
繊維製品
飲食料品
鉱業
漁業
林業
農業
0.0
1.0
2.0
3.0
4.0
5.0
6.0
7.0
8.0
（単位：億円）
直接効果
1次間接波及効果
2次間接波及効果


部門別生産誘発額の内訳
対個人サービス
対事業所サービス
その他の公共サービス
医療・保健・社会保障・介護
教育・研究
公務
情報通信
運輸
不動産
金融・保険
商業
水道・廃棄物処理
電力・ガス・熱供給
建設
その他の製造工業製品
精密機械
輸送機械
電子部品
情報・通信機器
電気機械
一般機械
金属製品
非鉄金属
鉄鋼
窯業・土石製品
石油・石炭製品
化学製品
パルプ・紙・木製品
繊維製品
飲食料品
鉱業
漁業
林業
農業
0.0
0.1
0.1
0.2
0.2
0.3
0.3
0.4
0.4
0.5
0.5
（単位：億円）
1次間接波及効果
2次間接波及効果


部門別雇用創出効果の内訳
対個人サービス
対事業所サービス
その他の公共サービス
医療・保健・社会保障・介護
教育・研究
公務
情報通信
運輸
不動産
金融・保険
商業
水道・廃棄物処理
電力・ガス・熱供給
建設
その他の製造工業製品
精密機械
輸送機械
電子部品
情報・通信機器
電気機械
一般機械
金属製品
非鉄金属
鉄鋼
窯業・土石製品
石油・石炭製品
化学製品
パルプ・紙・木製品
繊維製品
飲食料品
鉱業
漁業
林業
農業
0.0
10.0
20.0
30.0
40.0
50.0
60.0
70.0
（単位：人）
直接効果
1次間接波及効果
2次間接波及効果


部門別雇用創出効果の内訳
対個人サービス
対事業所サービス
その他の公共サービス
医療・保健・社会保障・介護
教育・研究
公務
情報通信
運輸
不動産
金融・保険
商業
水道・廃棄物処理
電力・ガス・熱供給
建設
その他の製造工業製品
精密機械
輸送機械
電子部品
情報・通信機器
電気機械
一般機械
金属製品
非鉄金属
鉄鋼
窯業・土石製品
石油・石炭製品
化学製品
パルプ・紙・木製品
繊維製品
飲食料品
鉱業
漁業
林業
農業
0.0
1.0
2.0
3.0
4.0
5.0
6.0
（単位：人）
1次間接波及効果
2次間接波及効果


税収効果
市町税収入
0.3
県税収入
0.3
0.0
0.5
1.0
1.5
2.0
2.5
3.0
3.5
（単位:億円）

第７編　整備主体

7.1 整備主体

道の駅の設置に関しては、建設に係る費用やライフライン整備など、設置に係る事業主体に関して整理を行う。

道の駅の設置に関しては、「単独型」と「一体型」の２つの整備手法がある。

【単独型】
市町村等が「道の駅」を単独で整備するもので、地域振興施設等に加え、駐車場等も市町村等が整備する。

【一体型】
地域振興施設等を市町村等が、駐車場等の一部を道路管理者が整備する。

国土交通省九州地方整備局ホームページより

単独型の場合、基本的な機能である《休憩機能》《情報発信機能》《地域の連携機能》だけでなく《その他の機能(多機能性)》を担う施設のすべてを尾鷲市が設置することになる。
道の駅は、増加する高齢者ドライバー・女性ドライバーや、高速道路の延伸に伴って増えることが予想される、大都市圏からの来訪者の対応を行う場合に、安全で安心な施設規模・内容の確保や、想定される自然災害に対応した復興・復旧拠点としての施設規模も確保しなければならない。そのため、現段階の想定では【単独型】での設置は全てのニーズを十分に満たすことは難しい。
このことから、道の駅の設置を行う場合には、国道 42 号の道路管理者である国土交通省との【一体型】による整備が必要であると考える。
この場合には、必要施設の内容・機能・規模などを十分に協議し、お互いに役割分担を決めたうえで、一体となった道の駅の整備を行うこととなる。

今後は、本基本計画を基に国土交通省と協議するとともに、一体型の整備に向けた要望を行っていく。

更に、来訪者や地域住民へのドライバーサポートの強化や地域連携機能やまちなかとの協調、大規模地震による津波などの災害復旧・復興拠点の推進を行うために、第 9 編以降で道の駅へのアクセス等に関しても、併せて要望していく。

第８編　交通量調査

8.1 概要

熊野尾鷲道路および紀勢道の整備が順次進められ、近い将来高速道路が全線開通し、名古屋圏から高速道路により直接アクセスが可能となる。道路網整備がこのような状況にある中で、道の駅の利用者数を把握するために、①現在の国道 42 号に対する交通量調査、②高速道路全線開通後の高速道路および国道 42 号の交通量推計を実施する。

8.2　基本的な考え方

本検討の最終的な目的は、熊野尾鷲道路および国道 42 号に対し、道路の整備段階毎の交通量について交通量推計を実施し、道の駅の利用者数を推計するものである。この交通量推計について、検討を実施する上でのポイントと実施方針を以下に整理する。

◆高速道路全線開通後の交通量の変化

- 高速道路が全線開通することで、名古屋圏から尾鷲、熊野、新宮方面へのアクセス性が向上するため、交通量の増加が見込まれる。
- この増加量については、中部圏全体での道路網整備状況、自動車を取り巻く環境の変化、社会情勢などを踏まえて広域的に実施されるものであり、国土交通省中部地方整備局において定期的に実施されている。
- したがって全線供用後の東紀州地域への交通全体量の増加分については、改めて本業務で実施する必要はなく、国土交通省の交通量推計結果に準拠する。

◆観光交通を踏まえた交通量推計の実施手法

- 国土交通省の交通量推計は、ネットワークモデルによる平日(平準日)の推計値である。
- ネットワークモデルによる交通量推計では、解析条件が平準日に限られたものであり、このモデルを用いて休日や観光シーズンについて推計することはできない。休日等の特異日については交通量推計モデルは存在しない状況である。
- したがって休日や観光シーズンに対する交通量推計の手法は、「平日に対する比率換算」で算定する。
- 休日については、同時季・同条件における平日／休日の交通量比率を把握する必要があり、本業務にて平日・休日の交通量調査を実施し、平日／休日比率を算定する。
  ※　国道 42 号では、過去に数回交通量調査が実施されているが、調査時期がバラバラであり、データ相互を正当に対比することができない状況である。
- 夏季を中心とした観光交通の季節変動については、国土交通省にて国道 42 号の交通量を常時観測しているため、このデータを借用し、季節変動状況を把握する。
  ※ 国土交通省の調査地点が海山地区であり、道の駅周辺の交通量としては使用できない。このデータはあくまでも季節変動の比率の把握するためのみに利用する。

8.3 交通量調査の実施方針

現況の交通量調査は、次の作業である交通量推計への活用方法を踏まえた調査としなければならない。交通量調査の実施方針について以下に整理する。

◆最新かつ同時季の平日／休日交通量の把握

- 交通量推計において適切な平日／休日換算を実施するために、同一の週の同時刻で平日と休日の交通量調査を実施する。

◆交通量調査実施箇所の選定

- 国道 42 号は、いわば一本道であり交通量の変化は少ないと思われるが、尾鷲市中心部では生活交通の出入りが多いため、尾鷲市内においても交通量が大きく変化する。
- 交通量調査は、生活交通の出入りの影響を受けない道の駅候補地周辺が望ましく、かつ現況の熊野尾鷲道路と国道 42 号の双方の交通量が調査できる尾鷲南 IC 交差点付近とする。

次ページに 既存の交通量調査データによる周辺の交通実態の整理結果を添付する。

現況交通量調査について

尾鷲市賀田
5,161台／12h　（H11センサス平日）
5,257台／12h　（H17センサス平日）
4,126台／12h　（H17センサス休日）
4,512台／12h　（H22センサス平日）

尾鷲市尾鷲南入口
5,251台／12h　（H22.10.27（水））

尾鷲市坂場交差点
11,327台／12h　（H23.3.6（日））
13,058台／12h　（H24.3.13（火））
11,479台／12h　（H24.3.18（日））

尾鷲市尾鷲南入口
2,393台／12h　（H22.10.27（水））

道の駅
候補地

交通量調査

尾鷲市坂場交差点
11,502台／12h　（H23.3.6（日））

海山IC～尾鷲北IC間
7,100台／12h　（H24.3.27（水））
7,400台／12h　（H24.3.25（日））

尾鷲市尾鷲南入口
7,246台／12h　（H22.10.27（水））

尾鷲市古戸野町
13,417台／12h　（H22.11.27（水））

尾鷲市南浦
1,774台／12h　（H11センサス平日）
2,227台／12h　（H17センサス平日）
1,043台／12h　（H17センサス休日）
924台／12h　（H22センサス平日）

紀北町相賀
12,638台／12h　（H11センサス平日）
12,440台／12h　（H17センサス平日）
11,431台／12h　（H17センサス休日）
13,066台／12h　（H22センサス平日）
13,159台／12h　（H24.3.13（火））
11,261台／12h　（H24.3.18（日））

区間	開通時期
勢和多気IC～大宮大台IC	H18.3開通
大宮大台IC～紀勢大内山IC	H21.2開通
紀勢大内山IC～紀伊長島IC	H24年度開通予定
紀伊長島IC～海山IC	H25年度開通予定
海山IC～尾鷲北IC	H24.3開通
尾鷲南IC～三木里IC	H20.4開通
三木里IC～大泊IC	H25年度開通予定

交通量調査ポイントの提案
・国道４２号の尾鷲南IC入口の南側、北側断面について
　２４時間断面交通量調査を平日、休日（日曜日）で実施
・調査日は、センサス調査月にあわせ１０月に調査を実施

(C)Yahoo Japan / (C)ZENRIN

8.4　交通量調査結果

1）交通量調査概要

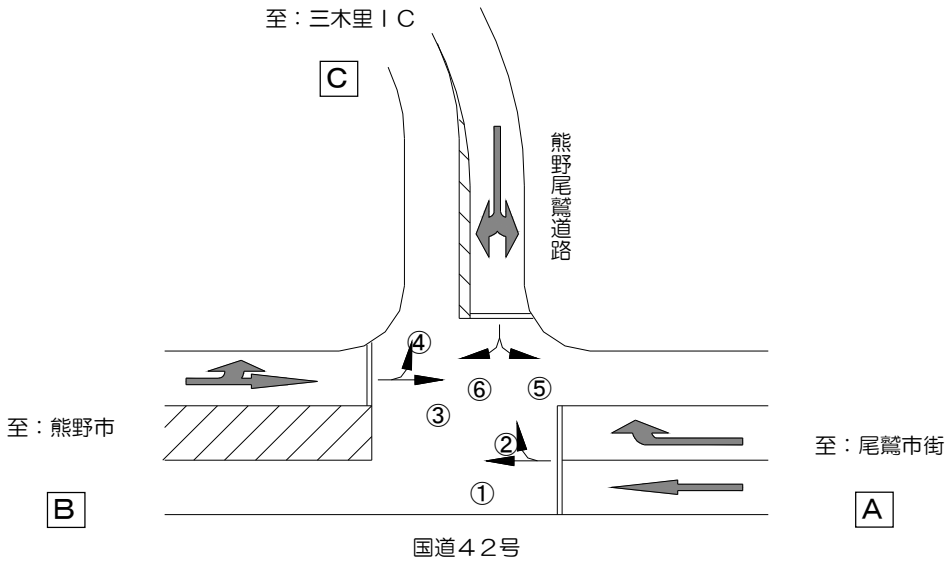
実施箇所：尾鷲南 IC 入口交差点

実 施 日：平日－平成 24 年 10 月 11 日（木）＜曇り＞

休日－平成 24 年 10 月 14 日（日）＜晴れ 時々 曇り＞

調査内容：24 時間方向別交通量調査（7:00～翌 7:00）

2) 交通量調査結果



＜平日＞　平成24年10月11日（木）

	平日：24時間						平日：営業時間（9:00～17:00）					
	交通量（台）	小型車		大型車		大型車混入率（%）	交通量（台）	小型車		大型車		大型車混入率（%）
		乗用車（台）	小型貨物（台）	バス（台）	大型貨物（台）			乗用車（台）	小型貨物（台）	バス（台）	大型貨物（台）	
①	3,261	1,652	727	29	853	27.0	1,618	784	342	14	478	30.4
②	1,285	921	279	5	80	6.6	605	406	157	3	39	6.9
③	3,242	1,646	717	29	850	27.1	1,741	804	378	13	546	32.1
④	45	30	5	0	10	22.2	25	14	2	0	9	36.0
⑤	1,236	882	261	15	78	7.5	660	455	147	7	51	8.8
⑥	52	36	7	0	9	17.3	30	22	4	0	4	13.3

	平日：24時間						平日：営業時間（9:00～17:00）					
	交通量（台）	小型車		大型車		大型車混入率（%）	交通量（台）	小型車		大型車		大型車混入率（%）
		乗用車（台）	小型貨物（台）	バス（台）	大型貨物（台）			乗用車（台）	小型貨物（台）	バス（台）	大型貨物（台）	
A	9,024	5,101	1,984	78	1,861	21.5	4,624	2,449	1,024	37	1,114	24.9
		7,085		1,939				3,473		1,151		
B	6,600	3,364	1,456	58	1,722	27.0	3,414	1,624	726	27	1,037	31.2
		4,820		1,780				2,350		1,064		
C	2,618	1,869	552	20	177	7.5	1,320	897	310	10	103	8.6
		2,421		197				1,207		113		
合計	9,121	5,167	1,996	78	1,880	21.5	4,679	2,485	1,030	37	1,127	24.9
		7,163		1,958				3,515		1,164		

＜休日＞　平成24年10月14日（日）

	休日：24時間						休日：営業時間（9:00～17:00）					
	交通量（台）	小型車		大型車		大型車混入率（%）	交通量（台）	小型車		大型車		大型車混入率（%）
		乗用車（台）	小型貨物（台）	バス（台）	大型貨物（台）			乗用車（台）	小型貨物（台）	バス（台）	大型貨物（台）	
①	2,718	2,111	312	28	267	10.9	1,243	1,043	126	21	53	6.0
②	938	763	134	8	33	4.4	523	418	84	5	16	4.0
③	2,768	2,214	262	38	254	10.5	1,552	1,265	152	28	107	8.7
④	62	56	5	0	1	1.6	34	32	2	0	0	0.0
⑤	1,017	831	145	7	34	4.0	638	513	100	5	20	3.9
⑥	44	39	4	0	1	2.3	28	26	2	0	0	0.0

	休日：24時間						休日：営業時間（9:00～17:00）					
	交通量（台）	小型車		大型車		大型車混入率（%）	交通量（台）	小型車		大型車		大型車混入率（%）
		乗用車（台）	小型貨物（台）	バス（台）	大型貨物（台）			乗用車（台）	小型貨物（台）	バス（台）	大型貨物（台）	
A	7,441	5,919	853	81	588	9.0	3,956	3,239	462	59	196	6.4
		6,772		669				3,701		255		
B	5,592	4,420	583	66	523	10.5	2,857	2,366	282	49	160	7.3
		5,003		589				2,648		209		
C	2,061	1,689	288	15	69	4.1	1,223	989	188	10	36	3.8
		1,977		84				1,177		46		
合計	7,547	6,014	862	81	590	8.9	4,018	3,297	466	59	196	6.3
		6,876		671				3,763		255		

＜平日と休日の比率＞

	24時間					営業時間(9:00～17:00)				
	全車	小型車		大型車		全車	小型車		大型車	
		乗用車	小型貨物	バス	大型貨物		乗用車	小型貨物	バス	大型貨物
A	0.82	1.16	0.43	1.04	0.32	0.86	1.32	0.45	1.59	0.18
		0.96		0.35			1.07		0.22	
B	0.85	1.31	0.4	1.14	0.3	0.84	1.46	0.39	1.81	0.15
		1.04		0.33			1.13		0.2	
C	0.79	0.9	0.52	0.75	0.39	0.93	1.1	0.61	1	0.35
		0.82		0.43			0.98		0.41	
合計	0.83	1.16	0.43	1.04	0.31	0.86	1.33	0.45	1.59	0.17
		0.96		0.34			1.07		0.22	

※ 平日交通量／休日交通量

＜調査結果からの交通特性（尾鷲南 IC 入口）＞

・平日と休日では、平日の交通量が多い。

・休日は、観光目的の交通量が増えるため、**乗用車では 1.16 倍**、**バスでは 1.04 倍**、交通量が増加する。

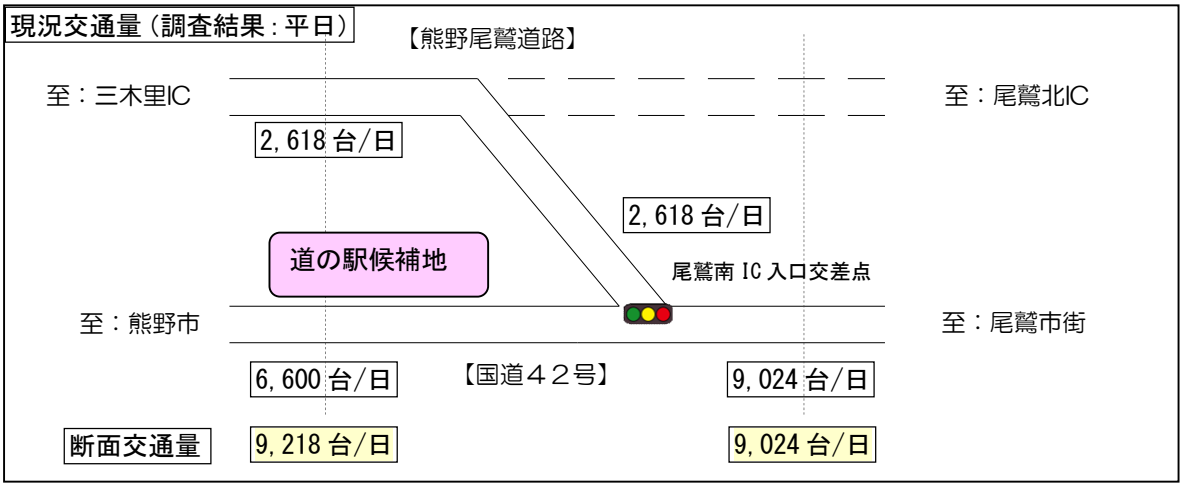
・しかし、小型貨物車、大型貨物車の交通量が減少するため、小型車としては 0.96 倍、大型車では 0.34 倍の交通量となる。

8.5　交通量推計（駐車ます数・利用者台数算定用の交通量）

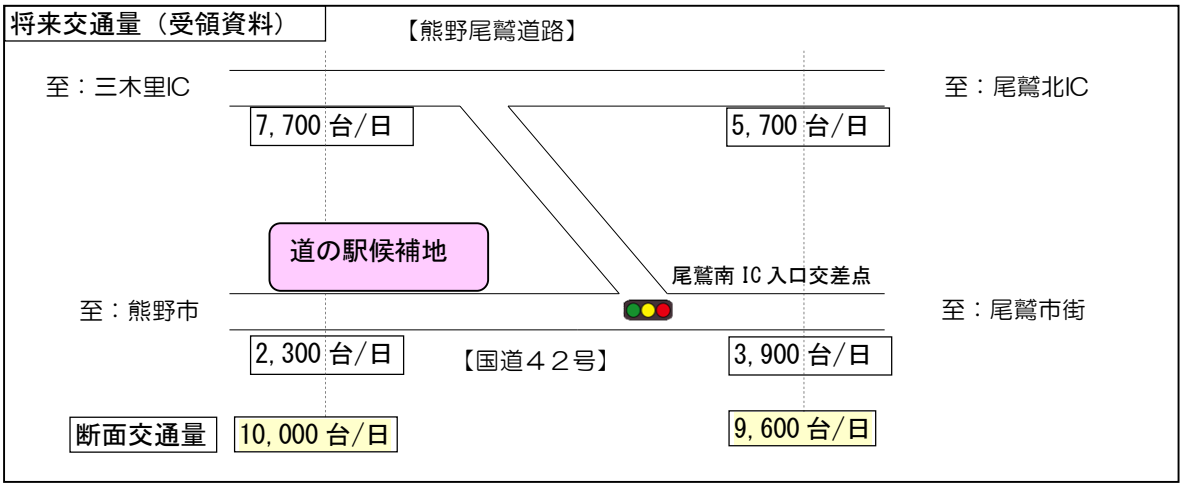
1）将来交通量について

熊野尾鷲道路及び熊野尾鷲道路Ⅱ期整備後の平成 42 年の将来交通量推計値が別途国土交通省にて算出されており、「熊野尾鷲道路」「熊野尾鷲道路Ⅱ期」それぞれの事業評価で本線交通量と現道交通量が公表されているため、その将来交通量を基本として考える。

【熊野尾鷲道路Ⅱ期：供用前】



【熊野尾鷲道路Ⅱ期：供用後】



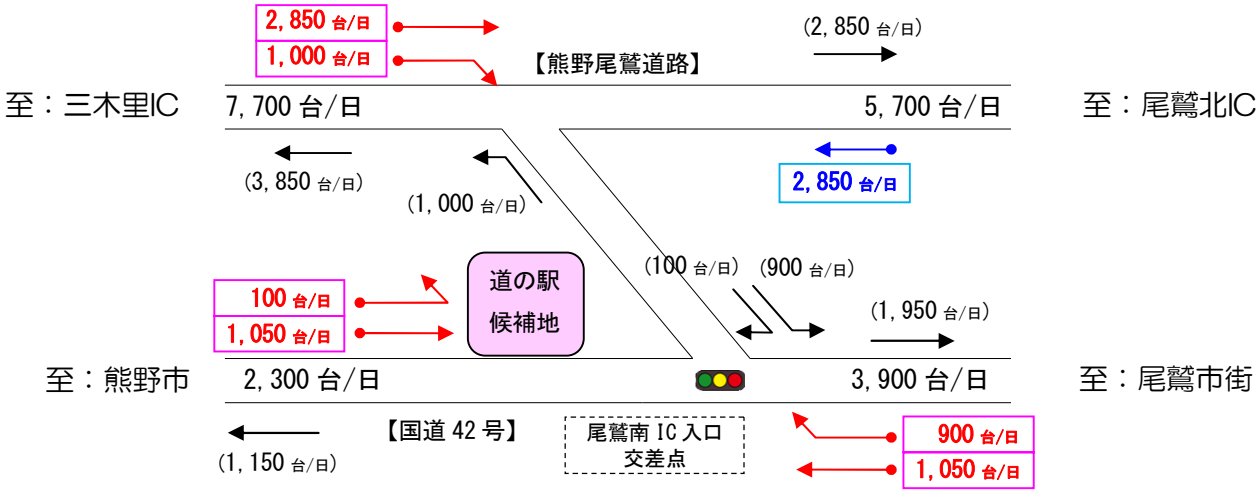
※ 公表資料における尾鷲北 IC～尾鷲南 IC 間の国道 42 号交通量（3,900 台/日）は、代表区間の交通量であり、必ずしも道の駅候補地付近の交通量ではない。

2) 交通量推計（駐車ます数、利用者台数算定用）

・ 駐車ます数の算定に使用する交通量は、10 年後の平均日交通量であり、前項の将来交通量は平成 42 年の将来交通量推計値であるが、現況交通量に対しての増加量が小さい（1 割程度）ため、平成 42 年の将来交通量を基本とする。

・ 道の駅候補地周辺の国道 42 号の交通量は 2,300 台/日である。しかし、熊野尾鷲道路北行きの道路利用者や尾鷲南 IC 入口交差点北側の国道 42 号の道路利用者も道の駅候補地へアクセス可能である。

・ よって、駐車ます数の算定用の交通量としては、尾鷲南 IC 入口交差点へ流入する交通量のうち、道の駅候補地へアクセス可能な交通量とし、6,950 台/日とする。（下図参照）



〇〇 台/日 ：流入交通量のうち、道の駅候補地へアクセスが**可能**な交通量

〇〇 台/日 ：流入交通量のうち、道の駅候補地へアクセスが**不可能**な交通量

2,850+1,000+100+1,050+900+1,050 = 6,950（台/日）

道の駅利用可能交通量 → 6,950 台/日

・ 交通量における車種（小型車、大型車）の比率は、交通量調査結果の比率を用いる。
車種比率としては、方向別の全交通量（①～⑥の合計値）の車種比率を用いる。
下表に今回の道の駅候補地の計画交通量推計値を示す。

＜計画交通量推計値＞

		現況交通量（調査結果）		計画交通量（台）
		交通量（台）	車種比率	
小型車	乗用車	5,167	56.6%	3,934
	小型貨物	1,996	21.9%	1,522
	計	7,163	78.5%	5,456
大型車	バス	78	0.9%	62
	大型貨物	1,880	20.6%	1,432
	計	1,958	21.5%	1,494
総交通量		9,121	100.0%	6,950

8.6 駐車ます数の算定

1) 駐車ます数の算定の基本方針

駐車ます数の算定方法は

①「中部地方整備局 道路設計要領 計画編」の道の駅の算定方法
→ 以下「中部地整」の算定方法

②「NEXCO 設計要領 第四集」の SA・PA の算定方法 → 以下「NEXCO」の算定方式

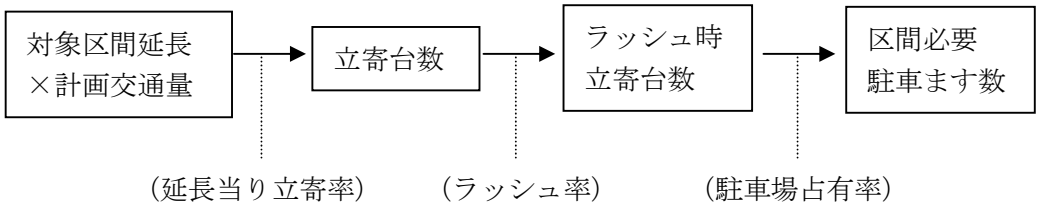
の２方法がある。

算出方法の違いは、ラッシュ率などの係数の他、NEXCO の算定方法では高速道路は閉鎖型道路であることから断面交通量で立寄率を設定しているが、中部地整の算定方法では一般道路は開放型であることから設置間隔で除した立寄率を設定し、対象区間長を乗ずることとしている。
(NEXCO は断面での立ち寄り率、中部地整は区間での立ち寄り率)

今回の道の駅は、国道 42 号の道の駅であることから、①「中部地整の算定方法」により、駐車ます数を算定する。

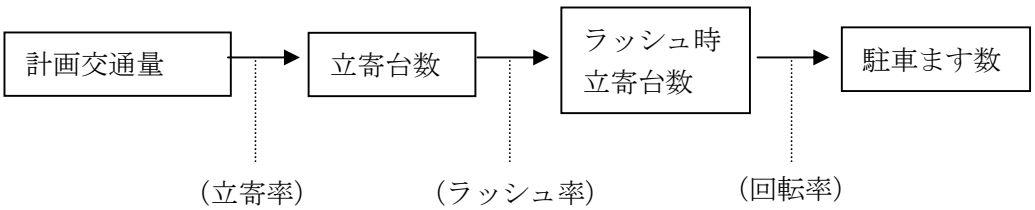
＜算定の考え方＞

①「中部地整」の算定方法



対象区間の必要駐車ます数
= 対象区間の延長×計画交通量×立寄率×ラッシュ率×駐車場占有率×（休日サービス係数）
※ 休日サービス係数：観光地域で特に休日交通が増大するような箇所については、休日サービスについても配慮する必要がある。（係数は NEXCO と同様）

②「NEXCO」の算定方法



駐車ます数 = 計画交通量×休日サービス係数×立寄率×ラッシュ率／回転率

2) 駐車ます数算定のためのパラメーターの設定

駐車ます数を算定する際に必要となるパラメーター（立寄率など）を設定する。

＜立寄率・ラッシュ率・回転率（占有率）＞

・立寄率、ラッシュ率、占有率は、「中部地方整備局 道路設計要領 計画編」（p. 88）で設定されているため、その数値を使用する。

なお、「中部地方整備局 道路設計要領 計画編」では、大型貨物車と大型バスをまとめて大型車として係数が設定されており、大型バス 及び 大型貨物車の係数は大型車の係数を適用する。

車　種	立　寄　率	ラッシュ率	占　有　率
小型車	0.007	0.10	0.25
大型車 （大型バス, 大型貨物車）	0.008	0.10	0.33

＜対象区間の延長＞

・対象区間の延長については、今回の道の駅候補地と隣接する道の駅との距離は、下記の通りであり、道路利用者へのサービスを確保するため、区間長が長い 道の駅「熊野きのくに」との距離 14.5km を対象区間とする。

伊勢方面：道の駅「海山」　・・・ L=10.4km

新宮方面：道の駅「きのくに」　・・・ L=14.5km

＜休日サービス係数＞

・ 前項に記載したとおり、駐車ます数の算定にあたって、観光地域など休日交通が増大するような箇所では休日サービスに配慮する必要がある。尾鷲市は観光地域であることから、休日サービス係数を設定する。

・休日サービス係数は、「中部地方整備局 道路設計要領 計画編」において、計画交通量に応じた係数が設定されているが、交通量調査結果やトラカンデータにより当該地域の休日と平日の交通量比を確認することにより、当該地域の休日交通の特性を考慮した休日サービス係数を設定する。

休日サービス係数（「中部地方整備局 道路設計要領 計画編 p. 89」）

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	$1.65-Q\times10^{-5}$
50,000＜Q	1.15

※ 交通量から見た場合は、サービス係数は 1.40 となる

◆ 通常期（10 月）における平日と休日の交通状況の違い

交通量調査結果より、当該地域の休日の交通量は平日に比べ、全体交通量は減少するものの、乗用車、バスは増加する。（バスは微増）

（乗用車：1.16 倍、バス：1.04 倍）

◆ 繁忙期（8 月）の交通状況

海山のトラカンデータより、季節変動を整理すると、最も多い 8 月の交通量は年平均日交通量の 1.16 倍である。

海山 トラカンデータより

	月平均日交通量	日数	月合計交通量
4月	15,700	30	471,000
5月	15,588	31	483,228
6月	15,341	30	460,230
7月	15,457	31	479,167
8月	17,838	31	552,978
9月	14,903	30	447,090
10月	15,630	31	484,530
11月	15,281	30	458,430
12月	15,767	31	488,777
1月	14,937	31	463,047
2月	15,142	28	423,976
3月	12,824	31	397,544
合計		365	5,609,997
加重平均			15,370

年平均日交通量：15,370 台/日

8 月の月平均日交通量／年平均日交通量 = 17,838／15,370 = 1.16

◆ 当該地域の繁忙期（8 月）を考慮したサービス係数

観光交通（乗用車）における繁忙期の休日交通量と通常期の平日交通量の比（年間を通してサービスを確保できる係数）は、以下のとおりとなる。

通常期の平日と休日の交通量比：1.16
通常期と繁忙期の交通量比　　：1.16
→ 1.16×1.16=1.35

◆ 今回の道の駅候補地に使用する休日サービス係数

以上より、観光交通（乗用車）で見た場合、中部地整で設定している休日サービス係数と当該地域の休日サービスは同程度の比率（1.40 と 1.35）である。

よって、今回の駐車場の算定にあたっては、中部地整で設定している 1.40 を使用する。

ただし、休日サービス係数は観光交通である小型車、大型バスに適用することとする。

3) 立寄台数、駐車ます数の算定

前項までに整理した 計画交通量、各パラメーターより、立寄台数 及び 駐車ます数は下記のとおりとなる。

※立寄台数は平均的な立寄台数とするため、休日サービス係数を考慮しない台数としている。

	①交通量 〈台/日〉	②区間長 〈km〉	③立寄率	**④立寄台数** 〈台/日〉 (①×②×③)	⑤ﾗｯｼｭ率	⑥占有率	⑦休日ｻｰﾋﾞｽ係数	**⑧駐車ます数** (④×⑤×⑥×⑦)
小型車	5456	14.5	0.007	**554**	0.1	0.25	1.4	**20**
大型バス	62	14.5	0.008	**8**	0.1	0.33	1.4	**1**
大型貨物車	1432	14.5	0.008	**167**	0.1	0.33	1	**6**
計	6950		計	729				

第９編　国土交通省への要望事項

9.1 尾鷲南 IC のフル IC 化

1) 概要

道の駅の候補地である熊野尾鷲道路尾鷲南 IC は、現在熊野方面のみのハーフ IC として供用中である。都市計画決定ならびに国土交通省の事業計画においても、熊野尾鷲道路（Ⅱ期）完成後も現行のハーフ IC 形式のままとなる予定である。

この場合に、名古屋圏や大阪圏から尾鷲市への来客者は「尾鷲南 IC」では国道 42 号へ降りることができないことから､まちなかや市域南部への観光資源へのアクセスに課題が残るため、尾鷲南 IC をフル IC 化することによって生じるメリットを整理する。

2) 尾鷲南 IC フル IC 化のメリット

尾鷲南 IC のフル IC 化のメリットについて整理すると、以下のとおりとなる。

◆道の駅を中心とするまちなかへのアクセス性の向上

- 名古屋、松阪方面からの交通に対し、道の駅、熊野古道センター、夢古道おわせといった尾鷲市の観光資源へのアクセス性の向上が図れる。

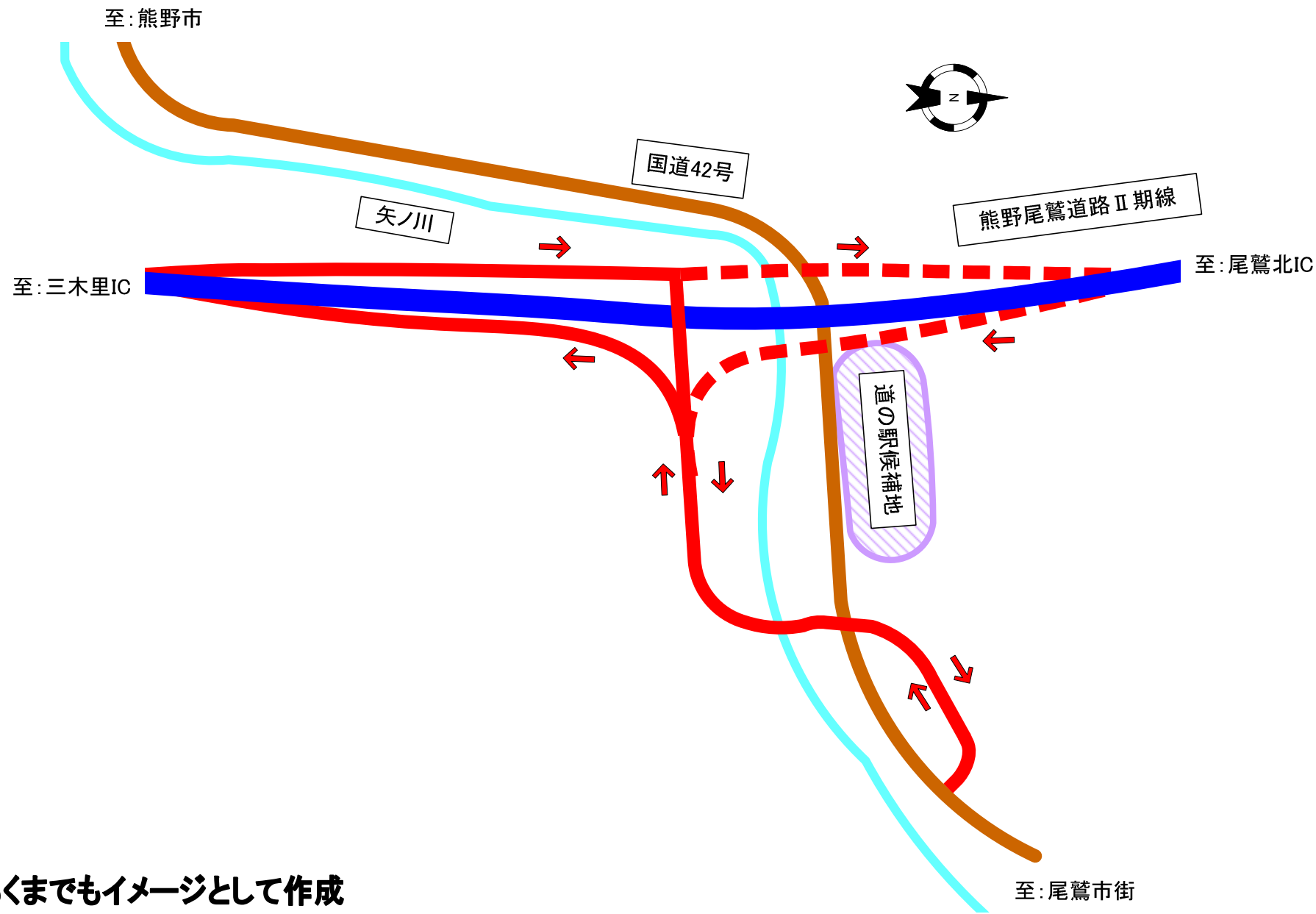
◆熊野尾鷲道路利用者に対する休憩施設の提供

- 新宮～松阪間の中間点という位置条件で､「尾鷲南 IC で降り、道の駅で休憩し、熊野尾鷲道路に再び乗る」という無料化区間特有のサービスを提供できる。
- これにより、道の駅への入込客数が増加し、より収益を見込むことができることから、ユーザーニーズにあわせたソフト事業が展開できる。

◆災害時のアクセス道路の確保

- 津波浸水想定によると尾鷲市の中心部ならびに国道 42 号の一部への浸水が想定される中で、尾鷲南部地域から名古屋、松阪方面へのアクセス路を確保する。
  特に尾鷲南 IC に道の駅を設置した場合、災害時における自衛隊の駐屯地（災害時の復旧基地）となることが想定され、名古屋圏や大阪圏からの物資、復旧資材の輸送や復旧活動において、フル IC 化により大きな役割を担うことが可能となる。

次ページに一体整備のイメージ図を添付する。



※あくまでもイメージとして作成

9.2 熊野尾鷲道路 SA・PA、国道 42 号 道の駅 の一体整備

1) 概要

尾鷲南 IC のフル IC とあわせ、「熊野尾鷲道路の SA・PA」、「国道 42 号の道の駅」を一体整備することにより、「道路利用者への休憩サービス」「尾鷲市街地や観光拠点への誘導」が向上する。

よって、「熊野尾鷲道路の SA・PA」、「国道 42 号の道の駅」の一体整備について、メリットなどを整理する。

2) 一体整備のメリット

「熊野尾鷲道路の SA・PA」と「国道 42 号の道の駅」の一体整備のメリットについて整理すると、以下のとおりとなる。

◆熊野尾鷲道路利用者の休憩サービス、情報提供サービスの向上

・熊野尾鷲道路の SA・PA を一体整備することにより、熊野尾鷲道路の利用者が道の駅（休憩施設）へアクセスしやすくなる。これにより、熊野尾鷲道路利用者への休憩サービス、情報提供サービスが向上し、熊野尾鷲道路利用者に対する安全・安心なドライブサポートの充実が図れる。

◆地域交流、地域情報発信の促進

・ より多くの熊野尾鷲道路の利用者（観光客など）が道の駅を利用することにより、更なる地域交流の場、地域情報の発進の場として活用が可能となり、地域活性化が図れる。
・ 地元住民に対しても利便性の高い複合施設となり、地域活性化が図れる。

◆災害時の復旧・復興拠点としての防災機能の向上

・ 熊野尾鷲道路の SA・PA を一体整備することにより、災害時の復旧・復興拠点として更なる効率化が可能となり、防災機能の向上が図れる。

3) 一体整備の検討

「熊野尾鷲道路の SA・PA 機能」「国道 42 号の道の駅」の一体整備する場合のポイントは下記の通りである。

・尾鷲南 IC としての機能（国道 42 号 ⇔ 熊野尾鷲道路のランプ内動線）の担保
・熊野尾鷲道路 ⇔ SA・PA 駐車場の動線の担保
・SA・PA 駐車場 → 国道 42 号（道の駅駐車場）の動線の担保
（SA・PA 利用者がそのまま尾鷲市街地へ行けるような スマートインター的な交通体系を考察する必要がある）
・国道 42 号 ⇔ 道の駅駐車場の動線の担保

次ページに一体整備のイメージ図を添付する。

※あくまでもイメージとして作成

4) 一体整備の場合の駐車ます数

駐車ます数については、**「第８編 8.5 交通量推計 及び 8.6 駐車ます数の算定」**を基本に整理する。

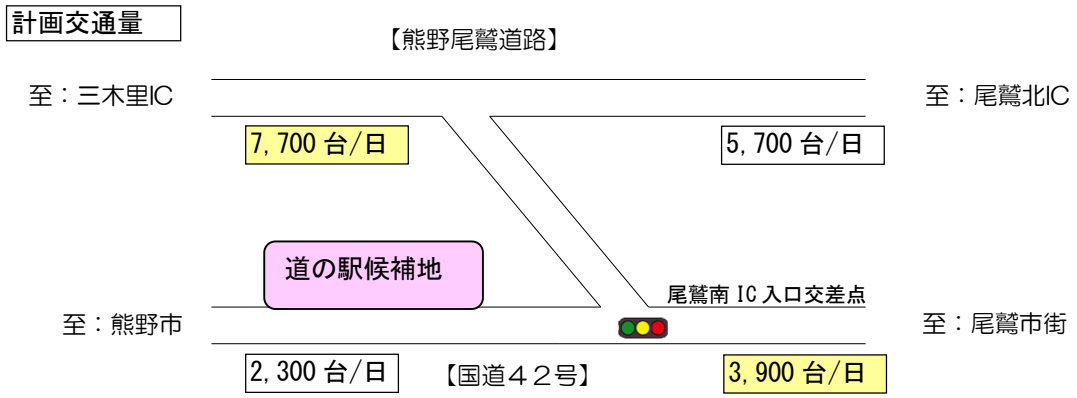
(1) 交通量推計（駐車ます数、利用者台数算定用）

・「熊野尾鷲道路の SA・PA」と「国道 42 号の道の駅」の一体整備の場合、熊野尾鷲道路の交通量と国道 42 号の交通量をそれぞれ推計する必要がある。
（それぞれの交通量に応じた駐車ます数が必要であるため）

・ 駐車ます数の算定に使用する交通量は、10 年後の平均日交通量であり、前項の将来交通量は平成 42 年の将来交通量推計値であるが、現況交通量に対しての増加量が小さい（１割程度）ため、平成 42 年の将来交通量を基本とする。

・ 熊野尾鷲道路、国道 42 号の将来交通量は尾鷲南 IC を挟んで変化するが、ともに大きい交通量を使用する。

・ 交通量における車種（小型車、大型車）の比率は、調査結果の比率を用いる。
車種比率としては、方向別の全交通量（①～⑥の合計値）の車種比率を用いる。



＜計画交通量推計値＞

		現況交通量(調査結果)		計画交通量	
		交通量（台）	車種比率	熊野尾鷲道路（台）	国道42号（台）
小型車	乗用車	5,167	56.6%	4,358	2,207
	小型貨物	1,996	21.9%	1,686	854
	計	7,163	78.5%	6,044	3,061
大型車	バス	78	0.9%	70	36
	大型貨物	1,880	20.6%	1,586	803
	計	1,958	21.5%	1,656	839
総交通量		9,121	100.0%	7,700	3,900

(2) 駐車ます数の算定の基本方針

駐車ます数の算定方法は

①「中部地方整備局 道路設計要領 計画編」の道の駅の算定方法
→ 以下「中部地整」の算定方法

②「NEXCO 設計要領 第四集」の SA・PA の算定方法 → 以下「NEXCO」の算定方式

の２方法がある。

算出方法の違いは、ラッシュ率などの係数の他、NEXCO の算定方法では高速道路は閉鎖型道路であることから断面交通量で立寄率を設定しているが、中部地整の算定方法では一般道路は開放型であることから設置間隔で除した立寄率を設定し､対象区間長を乗ずることとしている。(NEXCO は断面での立ち寄り率、中部地整は区間での立ち寄り率)

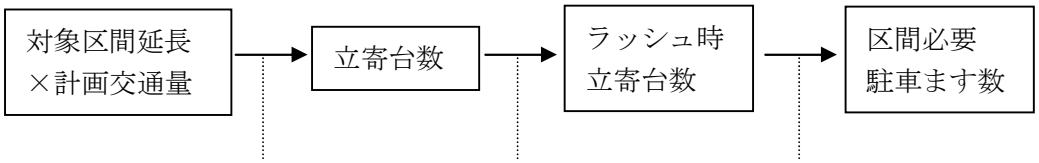
熊野尾鷲道路の SA・PA、国道 42 号の道の駅の一体整備の場合、熊野尾鷲道路は完全出入り制限の自動車専用道路であり高速道路に近いため、道の駅の駐車ます数は、

・熊野尾鷲道路の SA・PA 駐車場 ：②「NEXCO の算定方法」
・国道 42 号の道の駅 駐車場 ：①「中部地整の算定方法

により、駐車ます数を算定する。

＜算定の考え方＞

①「中部地整」の算定方法



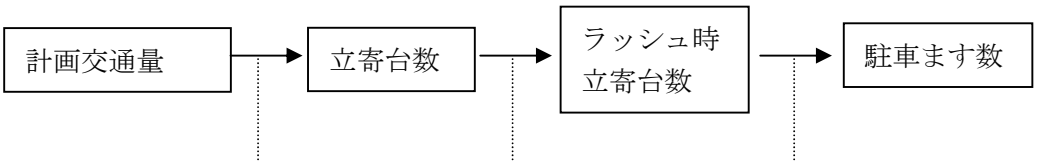
(延長当り立寄率) (ラッシュ率) (駐車場占有率)

対象区間の必要駐車ます数

= 対象区間の延長×計画交通量×立寄率×ラッシュ率×駐車場占有率×（休日サービス係数）

※ 休日サービス係数：観光地域で特に休日交通が増大するような箇所については、休日サービスについても配慮する必要がある。(係数は NEXCO と同様)

②「NEXCO」の算定方法



(立寄率) (ラッシュ率) (回転率)

駐車ます数 = 計画交通量×休日サービス係数×立寄率×ラッシュ率／回転率

※「NEXCO」の算定方法の場合は、断面交通量に休日サービス係数を乗じて、計画交通量としている。

(3) 駐車ます数の算定のためのパラメーターの設定

駐車ます数を算定する際に必要となるパラメーター（立寄率など）を設定する。

＜立寄率・ラッシュ率・回転率（占有率）＞

●熊野尾鷲道路の SA・PA：「NEXCO 設計要領」で設定されている

車　種	立　寄　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（3.0）
大型貨物車	0.125	0.075	30（2.0）

●国道 42 号の道の駅：「中部地方整備局 道路設計要領 計画編」で設定されている

車　種	立　寄　率	ラッシュ率	占　有　率
小型車	0.007	0.10	0.25
大型車 （大型バス・大型貨物車）	0.008	0.10	0.33

※「中部地方整備局 道路設計要領 計画編」では、大型貨物車と大型バスをまとめて大型車として係数が設定されており、大型バス及び大型貨物車の係数は大型車の係数を適用する。

＜対象区間の延長（国道 42 号側の駐車場に対して）＞

道の駅の駐車ます数においては、対象区間長を設定する必要がある。

対象区間の延長については、今回の道の駅と隣接する道の駅との距離は、下記のとおりであり、道路利用者へのサービスを確保するため、区間長が長い 道の駅「熊野きのくに」との距離 14.5km を対象区間とする。

伊勢方面：道の駅「海山」　・・・ L=10.4km

新宮方面：道の駅「きのくに」　・・・ L=14.5km

＜休日サービス係数＞

・ 前項に記載したとおり、駐車ます数の算定にあたって、観光地域など休日交通が増大するような箇所では休日サービスに配慮する必要がある。尾鷲市は観光地域であることから、休日サービス係数を設定する。

・休日サービス係数は、「中部地方整備局 道路設計要領 計画編」「NEXCO 設計要領」において、計画交通量に応じた係数が設定されているが、交通量調査結果やトラカンデータにより当該地域の休日と平日の交通量比を確認することにより、当該地域の休日交通の特性を考慮した休日サービス係数を設定する。

休日サービス係数（「中部地方整備局 道路設計要領 計画編 p.89」）

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×10-5
50,000＜Q	1.15

※ 交通量から見た場合は、サービス係数は 1.40 となる

◆ 通常期（10 月）における平日と休日の交通状況の違い

交通量調査結果より、当該地域の休日の交通量は平日に比べ、全体交通量は減少するものの、乗用車、バスは増加する。（バスは微増）

（乗用車：1.16 倍、バス：1.04 倍）

◆ 繁忙期（8 月）の交通状況

海山のトラカンデータより、季節変動を整理すると、最も多い 8 月の交通量は年平均日交通量の 1.16 倍である。

海山 トラカンデータより

	月平均日交通量	日数	月合計交通量
4月	15,700	30	471,000
5月	15,588	31	483,228
6月	15,341	30	460,230
7月	15,457	31	479,167
8月	17,838	31	552,978
9月	14,903	30	447,090
10月	15,630	31	484,530
11月	15,281	30	458,430
12月	15,767	31	488,777
1月	14,937	31	463,047
2月	15,142	28	423,976
3月	12,824	31	397,544
合計		365	5,609,997
加重平均			15,370

年平均日交通量：15,370 台/日

8 月の月平均日交通量／年平均日交通量 = 17,838／15,370 = 1.16

◆ 当該地域の繁忙期（8 月）を考慮したサービス係数

観光交通（乗用車）における繁忙期の休日交通量と通常期の平日交通量の比（年間を通してサービスを確保できる係数）は、以下のとおりとなる。

通常期の平日と休日の交通量比：1.16
通常期と繁忙期の交通量比　　：1.16
→ 1.16×1.16=1.35

◆ 今回の道の駅候補地に使用する休日サービス係数

以上より、観光交通（乗用車）で見た場合、中部地整で設定している休日サービス係数と当該地域の休日サービスは同程度の比率（1.40 と 1.35）である。

よって、今回の駐車場の算定にあたっては、中部地整で設定している 1.40 を使用する。

ただし、休日サービス係数は観光交通である小型車、大型バスに適用することとする。

(4) 駐車ます数の算定

前項までに整理した 計画交通量、各パラメーターより、駐車ます数は下記のとおりとなる。

＜熊野尾鷲道路 SA・PA の駐車ます数（「NEXCO」の算定方法）＞

	①交通量（台/日）	②立寄率	**③立寄台数** <台/日>（①×②）	④ﾗｯｼｭ率	⑤回転率	⑥休日ｻｰﾋﾞｽ係数	**⑦駐車ます数**（③×④/⑤×⑥）
小型車	6044	0.175	**1058**	0.1	2.4	1.4	62
大型バス	70	0.25	**18**	0.25	3.0	1.4	3
大型貨物	1586	0.125	**199**	0.075	2.0	1	8
計	7700	計	1275				

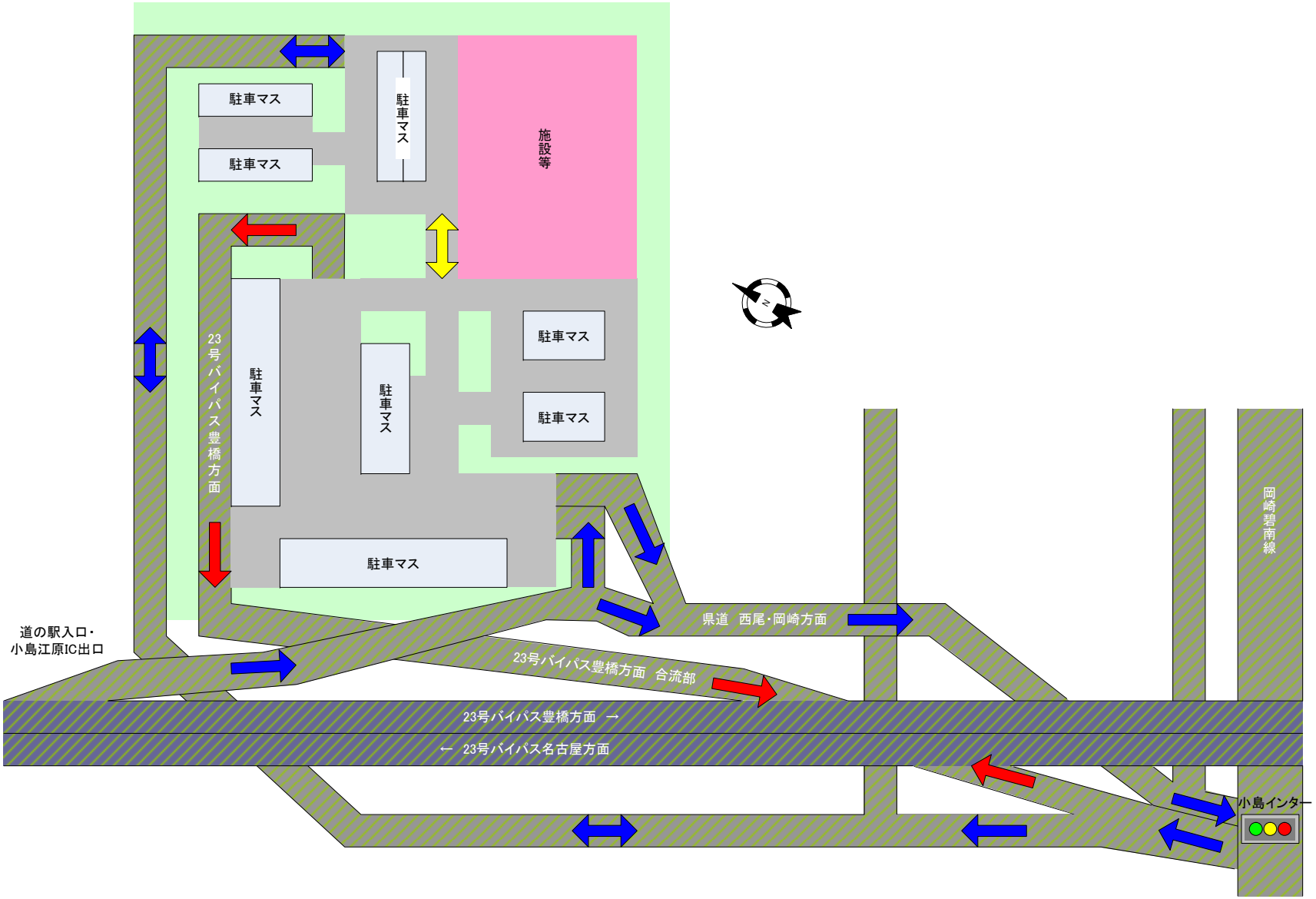
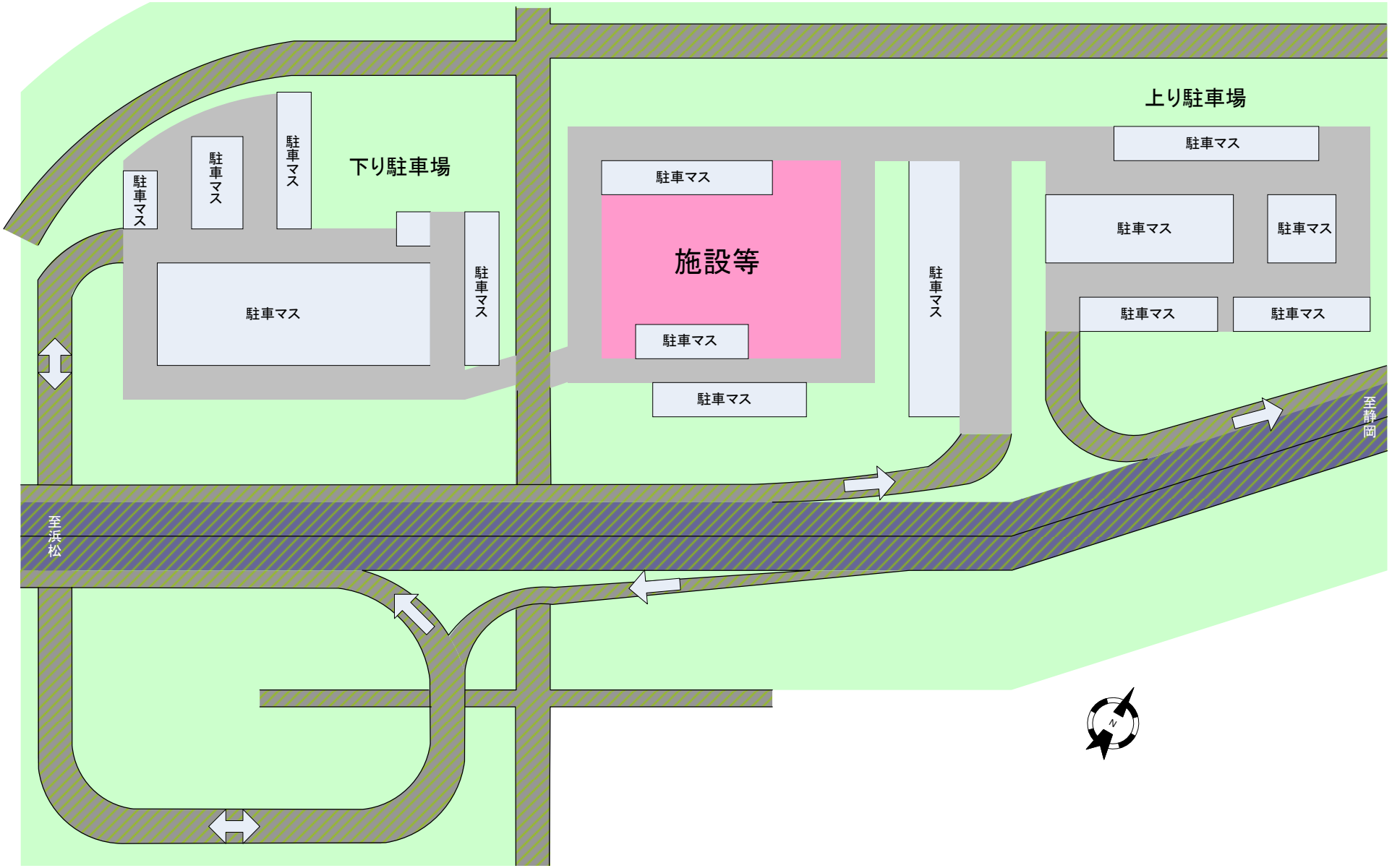
＜国道 42 号 道の駅の駐車ます数（「中部地整」の算定方法＞

	①交通量 <台/日>	②区間長 <km>	③立寄率	**④立寄台数** <台/日>（①×②×③）	⑤ﾗｯｼｭ率	⑥占有率	⑦休日ｻｰﾋﾞｽ係数	**⑧駐車ます数**（④×⑤×⑥×⑦）
小型車	3061	14.5	0.007	**311**	0.1	0.25	1.4	**11**
大型バス	36	14.5	0.008	**5**	0.1	0.33	1.4	**1**
大型貨物	803	14.5	0.008	**94**	0.1	0.33	1	**4**
計	3900		計	410				

※ なお、上記の駐車ます数及び交通量は国土交通省との調整前のものであり、今後国との調整が必要である。

5)一体整備の事例

◆ 道の駅「にしお岡ノ山」　　（国道 23 号岡崎 BP）



◆道の駅「掛川」（国道１号 日坂 BP）