



五ヶ瀬町地域活性化拠点エリア 特産センター再整備実施計画

五つの季節がある町 五ヶ瀬町



宮崎県五ヶ瀬町
令和7年3月

目次

第1章 はじめに	1
1.1. 計画策定の背景と目的.....	1
第2章 計画地周辺の概要	2
2.1. 計画地の概要.....	2
2.2. 特産センターの現状.....	4
2.3. 周辺道路の現状.....	6
第3章 特産センター再整備の考え方	8
3.1. 整備構想の見直し.....	8
3.2. コンセプト・整備方針.....	13
第4章 導入機能・施設及び規模	15
4.1. 導入機能・施設及び規模の設定の考え方.....	15
4.2. 導入機能・施設の見直し.....	17
4.3. 導入施設の規模.....	21
第5章 施設配置計画	34
5.1. 建築物の配置.....	34
5.2. 駐車場の配置.....	36
5.3. 施設配置計画.....	37
5.4. 実施計画図.....	39
第6章 事業計画	43
6.1. 概算事業費.....	43
6.2. 活用が想定される補助金.....	44
6.3. 特産センターの整備・管理運営手法.....	45
6.4. 事業スケジュール.....	48

第1章 はじめに

1.1. 計画策定の背景と目的

現在、宮崎県と熊本県を結ぶ九州中央自動車道の整備が進んでおり、五ヶ瀬町内にもインターチェンジの設置が予定されています。そうした九州中央自動車道の延伸を見据え、「林産物等販売施設（以下、特産センター）」と（仮称）五ヶ瀬西インター周辺を地域活性化の拠点と捉え、ソフト事業を含めた活性化拠点施設の整備等を推進することを目的に、令和5年3月に「五ヶ瀬町地域活性化拠点エリア整備構想（令和5年度）」（以下、整備構想）を策定しました。

整備構想においては、第一段階で特産センターを暫定的に活性化拠点施設として再整備し、蘇陽五ヶ瀬道路の開通にあわせて新規用地を取得した上で、第二段階で活性化拠点施設を整備するという二段階整備を想定しています。また、活性化拠点施設については、知名度の向上等の観点から、道の駅登録を目指すこととしていました。

しかし、九州中央自動車道の開通時期が不確定であることや今後情勢が変化する可能性があるといった状況から、特産センターを活性化拠点施設として再整備し、第二段階の整備については、今後の情勢を踏まえ将来的に検討することとします。なお、特産センターを活性化拠点施設として再整備する場合、整備構想時に比べて計画地に敷地条件の制約があるため、活性化拠点施設への導入機能・施設を見直したうえで、施設の規模設定や実施計画図の作成、概算事業費の算出等を行います。

以上により、次年度以降の特産センター再整備及び道の駅登録に向けた具体的な整備内容を明確にし、関係者との合意形成を図ることを目的に実施計画を策定します。

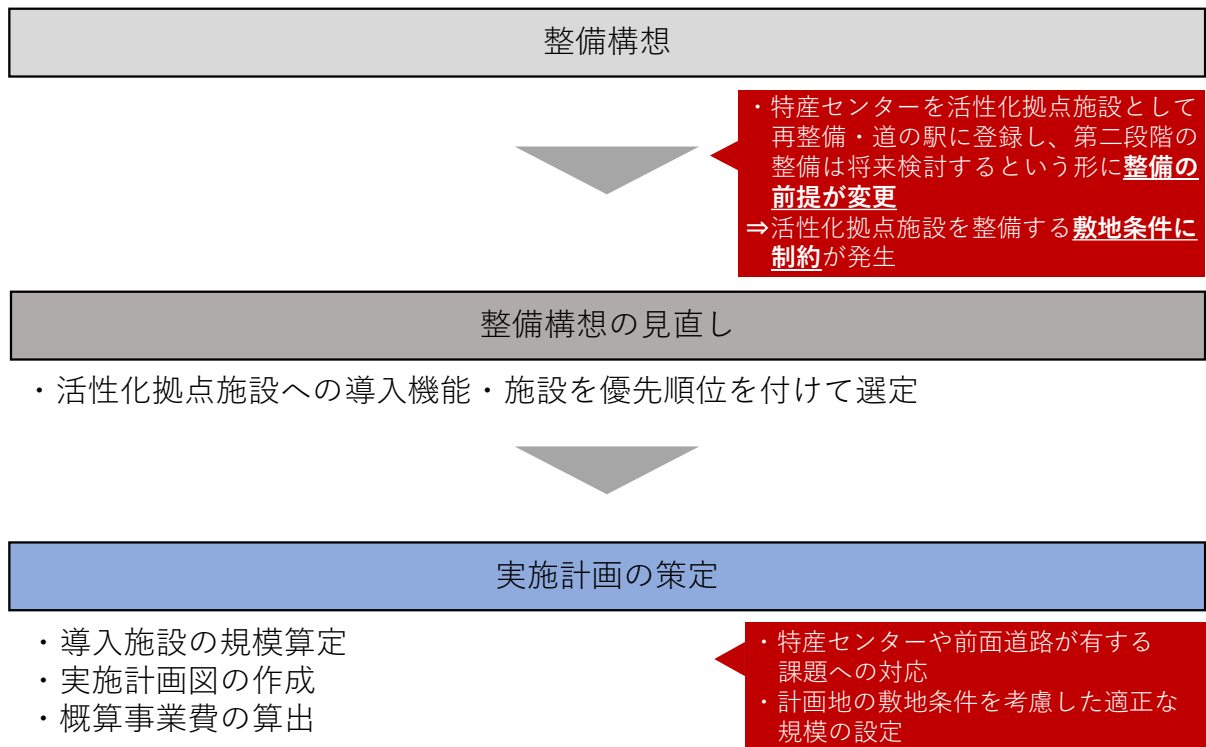


図 1-1 実施計画策定のフロー

第2章 計画地周辺の概要

2.1. 計画地の概要

計画地は、五ヶ瀬町の北西部の宮崎県と熊本県の県境に位置しています。また、国道218号に面しており、現在事業中である九州中央自動車道（蘇陽五ヶ瀬道路）の（仮称）五ヶ瀬西ICに隣接しています。

計画地は現在の特産センター敷地に加え、特産センター北西側の盛土拡幅部（約3,400㎡）を合わせた約5,100㎡の敷地となっています。

なお、盛土拡幅工事は、九州中央自動車道工事等に伴う建設発生土を有効活用しており、2025（令和7）年度までに造成工事が完了する予定となっています。

整備構想において整理された規模の活性化拠点施設を整備するには用地が不足するため、特産センターを活性化拠点施設として再整備する場合には、計画地の敷地条件（面積）を考慮し、導入する施設及び規模を再検討する必要があります。

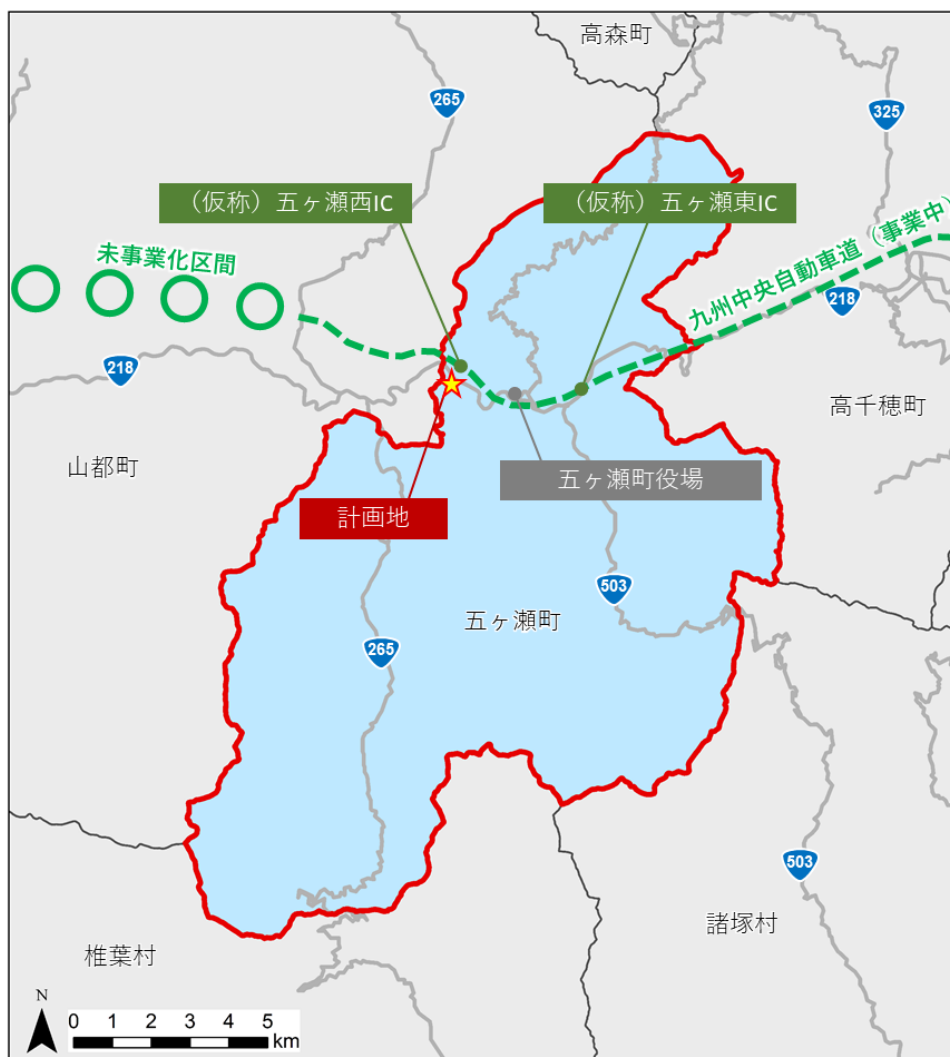


図 2-1 計画地の位置



図 2-2 計画地の範囲

2.2. 特産センターの現状

(1) 施設概要

特産センターの概要は、表 2-1 のとおりとなっています。

建設年は 1987（昭和 62）年のため、築 38 年となりますが、新耐震基準を満たしています。また、売上高、レジ通過者数は、2023（令和 5）年度に 136,629（千円）、107,699 人であり、増加傾向となっており、売上高が最も高い部門は「野菜」となっています。

表 2-1 特産センターの概要

名称	林産物等販売施設（特産センター）
指定管理者	特定非営利活動法人ごかせ観光協会
建設年月日	1987（昭和 62）年 3 月 27 日
延床面積	279.35 m ²
構造	木造 2 階建て
主な施設	<p>屋内：売店、レストラン、屋内トイレ、事務所など ※屋内トイレ…男子（小便器：4 器、大便器：2 器）、女子（大便器：3 器）</p> <p>屋外：農産物直売所、屋外トイレ、駐車場（25 台） ※屋外トイレ…男子（小便器：2 器、大便器：1 器）、女子（大便器：2 器）、身障用トイレ（1 器）</p>
売上高	<p>2023（令和 5）年度：136,629 千円 ※新型コロナ禍前の 2019（令和元）年度から 29,793 千円増</p> <p>【内訳】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・レストラン：21,594 千円 ・売店：43,157 千円 ・野菜：71,878 千円
レジ通過者数	<p>2023（令和 5）年度：107,699 人 ※新型コロナ禍前の 2019（令和元）年度から 11,662 人増</p>



図 2-3 特産センターの外観（入口付近）

(2) 特産センターの運営上の課題

特産センターの指定管理者へヒアリングを行った結果、以下のような課題を有していることが明らかとなりました。

- 屋外に位置する農産物直売所の利用者は、商品を購入する際に、特産センター内のレジを利用する必要があるため、レジと農産物直売所を近づけるなど、利便性の向上が求められる。
- 現状の特産センター内のレジは、農産物などを袋詰めするスペースがないため、レジに隣接した袋詰め台の設置が求められる。
- 農産物の販売量増加に伴い、農産物直売所として活用できる部分の面積を現状の2倍程度確保する必要がある。ただし、季節によって出荷量に大きく差があるため、農産物販売スペース以外の使い方ができる可変的な空間とすることが望まれる。
- 高齢者の農産物出荷者が多いため、再整備後も農産物直売所の近くに荷下ろし場を設置する必要がある。(現在は農産物直売所の前に車を停めて、出荷が行われている。)

2.3. 周辺道路の現状

前述のとおり、計画地は国道218号に面しており、現在事業中である九州中央自動車道（蘇陽五ヶ瀬道路）の（仮称）五ヶ瀬西ICに隣接しています。九州中央自動車道においては、SA/PAは整備されない予定のため、道路利用者の休憩場所は、一般道路側で確保する必要があります。

また、前面道路の国道218号においては、道の駅が約10～15km間隔で設置されていますが、「道の駅 清和文楽邑」から「道の駅 高千穂」の間は約20km以上離れており、道路利用者の休憩施設の空白区間となっています。

加えて、国道218号の計画地が位置する区間においては、土砂災害危険箇所分布密度が他地域に比べ高く、冬季は積雪・凍結によるチェーン規制が度々発生するなど、被災危険性が高い区間となっています。従って、災害時に道路利用者が一時退避できる施設や、道路利用者に正確な道路情報や災害情報などを伝達できる施設の整備が求められています。

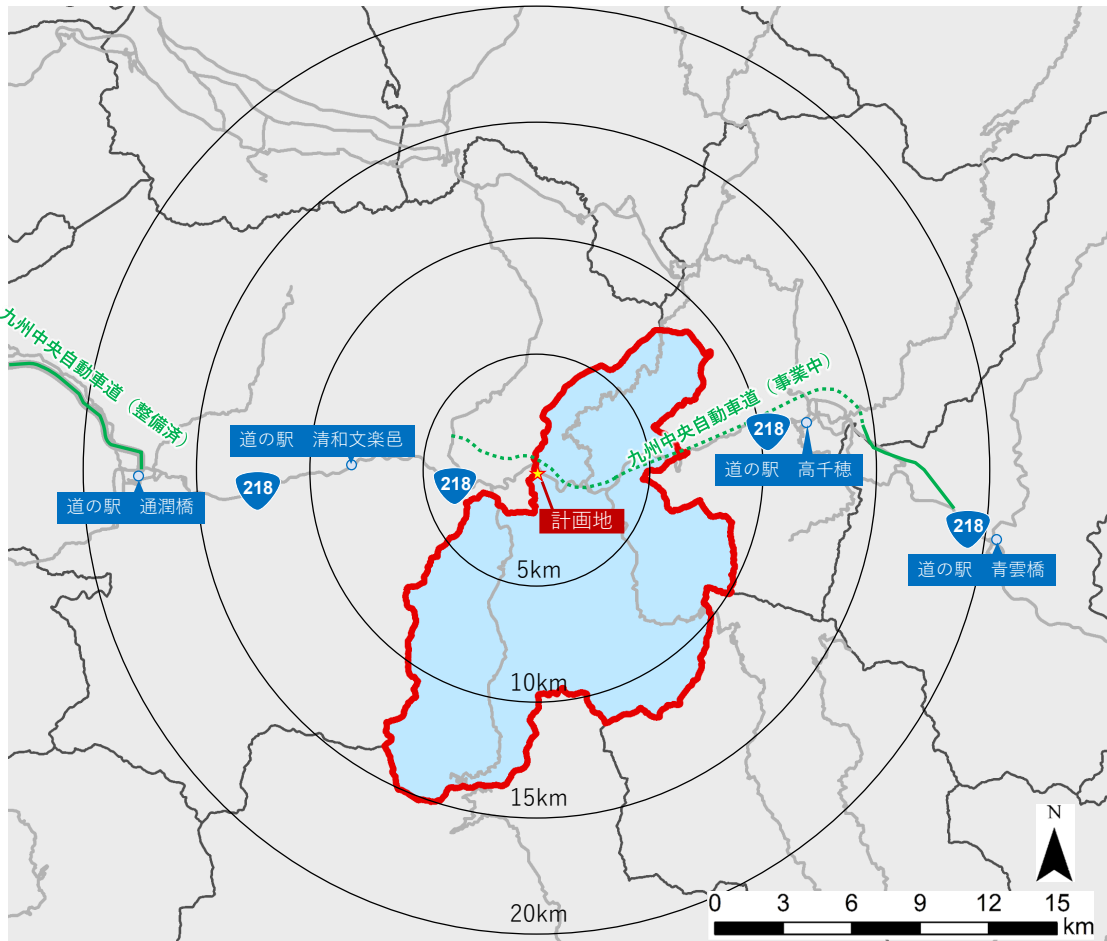
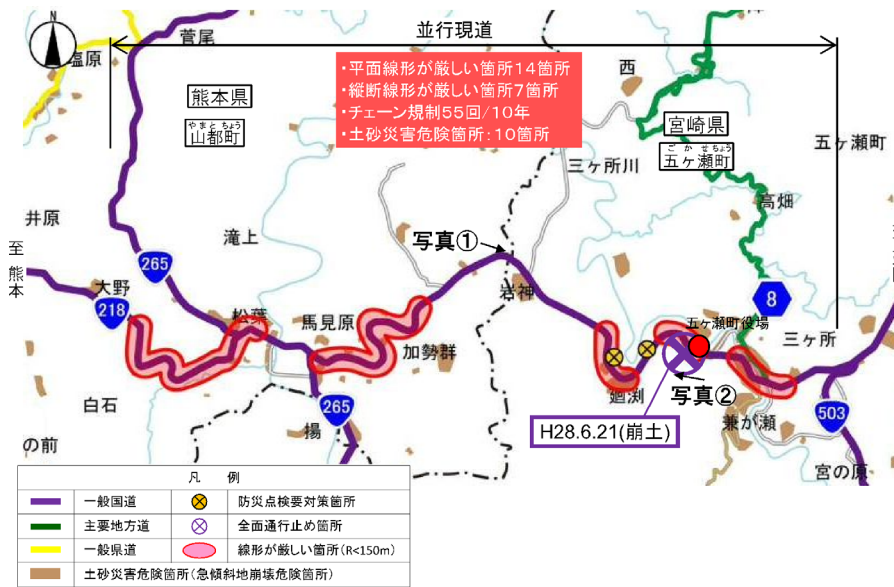


図 2-4 計画地周辺の道の駅の分布

■国道218号の現道状況との被災状況

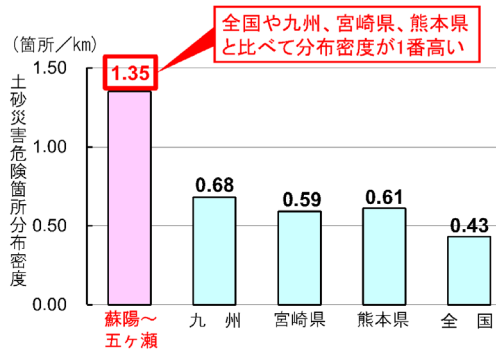


▲冬の積雪凍結状況 (国道218号 特産センター五ヶ瀬付近)



▲崩土による通行止め状況 (H28.6.21) (国道218号 五ヶ瀬町役場前)

■土砂災害危険箇所分布密度



資料：道路実延長は道路統計年報2018（国交省）より
土砂災害危険箇所数は都道府県別土砂災害危険箇所（国交省）より

図 2-5 国道218号（計画地周辺）の被災状況

出典：「令和2年度新規事業候補箇所説明資料 一般国道218号（九州横断自動車道延岡線）
蘇陽五ヶ瀬道路 国土交通省」

第3章 特産センター再整備の考え方

3.1. 整備構想の見直し

(1) 再整備の方向性

前述のとおり、九州中央自動車道の開通時期が不確定であることや今後情勢が変化する可能性があるといった状況の中で、整備構想で想定されていた活性化拠点施設の二段階整備の実施可否は不透明であるため、**特産センターを活性化拠点施設として再整備し、第二段階の整備については、今後の情勢を踏まえ将来的に検討することとします。**

また、前述のような計画地周辺の道路状況の課題への対応や知名度向上に向けて、**再整備後の特産センターは道の駅への登録を前提として整備することとします。**

なお、活性化拠点施設の整備にあたり、整備構想では用地取得を前提としていたため、敷地面積を考慮した導入機能・施設及び規模の設定がなされていませんでしたが、計画地は約5,100㎡と敷地面積が限られているため、**整備構想の内容を見直す必要**があります。

整備構想（二段階整備）

○第一段階

特産センター敷地（約5,100㎡）
⇒第二段階整備が完了するまでの
暫定利用のため、最低限の整備

○第二段階

新規用地（敷地面積未定）
⇒活性化拠点施設を整備

実施計画

特産センター敷地（約5,100㎡）
⇒**道の駅として登録できるような
活性化拠点施設を整備**

図 3-1 整備構想と実施計画における特産センター再整備の違い

(2) 整備構想の概要

整備構想の概要は、以下に示すような内容となります。

<p>整備の方向性</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ <u>宮崎県の西の玄関口</u>としてのポテンシャルを活かし、町内外から人を呼び込む。 ・ <u>地域住民の生活環境の向上、産業（農業・林業）の活性化、観光拠点の整備、広域ネットワークの休憩スペースの確保</u>を行い、五ヶ瀬町の課題解決につなげる。 ・ <u>地域活性化拠点エリアの拠点となる新施設（活性化拠点）を整備</u>するとともに、既存の施設との連携を図る。
<p>コンセプト</p>	<div style="border: 1px solid black; padding: 10px;"> <p>コンセプト①</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 宮崎県の西の玄関口として、観光面等における県の総合窓口的な役割を担う場所 <p>コンセプト②</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 四季を感じられる地域性を活かし、年間を通じて楽しめる町であることをアピールする場所 </div>
<p>整備方針</p>	<p><整備方針1> 五ヶ瀬町の魅力を町内外に発信する拠点</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 五ヶ瀬町に点在する観光資源を巡る拠点 ・ 五ヶ瀬町の特産品や観光資源等の魅力を発信する拠点 ・ 地域のイベントや観光情報等、町内外の人に伝える拠点 <p><整備方針2> 五ヶ瀬町の生活を支える中心拠点</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 五ヶ瀬町の生活を支える最寄品等を集積した拠点 ・ 地域住民のみならず、道路利用者も利用可能な防災拠点（広域防災） ・ 新規雇用確保や、地場産業の改善等を促す支援拠点 <p><整備方針3> 人、モノ、情報の集まる拠点（オアシス）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 五ヶ瀬町の特産品、周辺町村の特産品の集まる拠点 ・ 五ヶ瀬町における交通結節拠点（自家用車・高速バス・レンタサイクル等） ・ 町民、観光客（宮崎方面・熊本方面）が集まる拠点

導入機能	機能	施設例	方針
	1. 情報発信機能	<ul style="list-style-type: none"> ・観光案内所 ・地域内外の情報発信 ・道路情報、災害情報等の案内 ・農村民泊の窓口 ・グリーンツーリズム受付 等 	 整備方針 1、3
	2. 休憩機能	<ul style="list-style-type: none"> ・道路利用者の休憩所 ・トイレ ・駐車場、RVパーク ・子育て応援施設、キッズコーナー ・ガソリンスタンド、電気自動車充電施設 等 	 整備方針 3
	3. 地域連携機能 (雇用・販売・加工)	<ul style="list-style-type: none"> ・直売所 ・飲食スペース ・6次産業施設（開発・加工） ・レンタルスペース（会議室等） ・トレッキング用品の貸し出し ・コンビニエンスストア 等 	  整備方針 2、3
	4. 防災機能	<ul style="list-style-type: none"> ・備蓄倉庫、災害対応給水施設 ・ヘリポート（場外離着陸場） ・非常用電源装置、太陽光発電 ・災害対応駐車場 ・情報提供施設 等 	整備方針 2
	5. 交通結節点機能	<ul style="list-style-type: none"> ・高速バス停留所 ・パーク＆ライド ・レンタサイクルの貸し出し ・物流拠点 等 	 整備方針 3

(3) 整備構想見直しの方針

整備構想で整理された活性化拠点施設の導入施設の規模は合計 4,540 m²でしたが、前面道路から駐車場までの車路や施設前面のオープンスペースの確保を考慮すると、約 5,100 m²の計画地にその全ての施設を導入することは不可能と考えられます。従って、**優先順位を付けて導入機能・施設を設定する必要があります**。

まず、再整備後の特産センターは道の駅としての登録を目指す上では、図 3-2 に示す「**1. 道の駅として必要な施設**」の導入が必須となります。

その上で、既存の特産センターをリニューアルする形での整備となるため、「**2. 既存施設かつ今後も継続が求められる施設**」や「**3. 特産センターの管理運営上必要な施設**」の確保もあわせて必要となります。その際には、特産センターの課題に対応するような施設を優先的に導入する必要があります。

以上の機能・施設を優先的に導入した上で、残りの敷地面積の中で「**4. 新たな魅力付けや既存施設の機能向上に寄与する施設**」を可能な限り導入することとします。

そこで、以下の優先順位に基づいて導入機能・施設を見直すこととします。

1. 道の駅として必要な施設
2. 既存施設かつ今後も継続が求められる施設
3. 特産センターの管理運営上必要な施設
4. 新たな魅力付けや既存施設の機能向上に寄与する施設
(小規模であり、敷地条件の制約がある中でも導入が可能な機能等)

「道の駅」の目的と機能

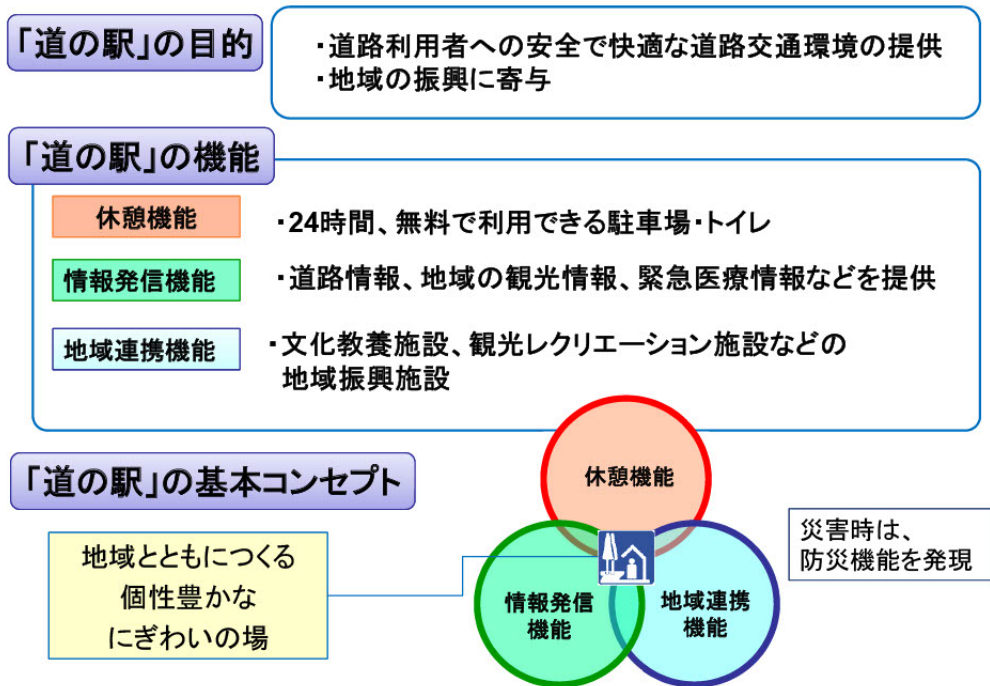


図 3-2 道の駅の目的と機能

出典：国土交通省 HP

整備構想 6,000 m²以上の敷地が必要（用地取得を前提）

施設面積合計：4,545 m²



実施計画（計画地：約5,100 m²）

**優先順位を付けた
導入施設の選定**

- <優先順位>
1. 道の駅として必要な施設
 2. 既存施設かつ今後も継続が求められる施設
 3. 特産センターの管理運営上必要な施設
 4. 新たな魅力付けや既存施設の機能向上に寄与する施設

図 3-3 整備構想の見直しのイメージ

3.2. コンセプト・整備方針

特産センター再整備のコンセプト・整備方針については、五ヶ瀬町が有する課題に基づき整理されていた、整備構想における活性化拠点施設のコンセプト及び整備方針を踏襲することとします。

(1) コンセプト

五ヶ瀬町に整備予定のICは、宮崎県と熊本県を結ぶ九州中央自動車道のほぼ中央に位置しており、高速道路利用者等の休憩場所としての活用が見込まれます。このため、五ヶ瀬町を起点に、観光情報の提供や町内及び高速道路に接していない周辺町村の特産品も取り扱うなど、宮崎県の西の玄関口として、観光面等における県の総合窓口的な役割を担う場所としていきます。

また、五ヶ瀬町は気候が温暖な宮崎県では珍しく、スキー場を有しており、四季を感じ・楽しむことのできる地域です。特に、国内最南端の天然雪スキー場というポテンシャルは、他の九州内のスキー場（大分県）と比較しても知名度が高いことから、年間を通じて楽しめる町であることをアピールする場所としていきます。

コンセプト①

- ・ 宮崎県の西の玄関口として、観光面等における県の総合窓口的な役割を担う場所

コンセプト②

- ・ 四季を感じられる地域性を活かし、年間を通じて楽しめる町であることをアピールする場所

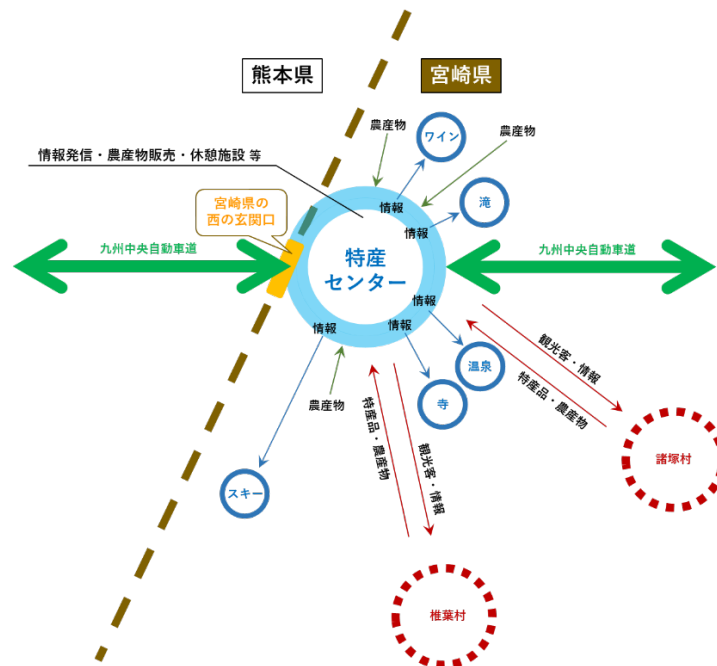


図 3-4 特産センターと周辺施設との連携

(2) 整備方針

地域住民や道路利用者が気軽に利用でき、さらに将来的には高速道路利用者も比較的容易に利用できる場を整備することとします。

また、道の駅として整備するにあたっては、道の駅に求められる役割や機能が十分に発揮できる施設となるような整備とします。

<整備方針1> 五ヶ瀬町の魅力を町内外に発信する拠点

- ・五ヶ瀬町に点在する観光資源を巡る拠点
- ・五ヶ瀬町の特産品や観光資源等の魅力を発信する拠点
- ・地域のイベントや観光情報等、町内外の人に伝える拠点

<整備方針2> 五ヶ瀬町の生活を支える中心拠点

- ・五ヶ瀬町の生活を支える最寄品等を集積した拠点
- ・地域住民のみならず、道路利用者も利用可能な防災拠点（広域防災）
- ・新規雇用確保や、地場産業の改善等を促す支援拠点

<整備方針3> 人、モノの集まる拠点（オアシス）

- ・五ヶ瀬町の特産品、周辺町村の特産品の集まる拠点
- ・五ヶ瀬町における交通結節拠点（自家用車・路線バス・高速バス・レンタサイクル等）
- ・町民、観光客（宮崎方面・熊本方面）が集まる拠点

第4章 導入機能・施設及び規模

4.1. 導入機能・施設及び規模の設定の考え方

導入機能・施設及び規模については、図4-1に示すように、整備構想における導入機能・施設の見直しを行ったうえで、特産センターが有する課題への対応や敷地条件を考慮した適正な規模の設定という観点から施設の規模を設定します。

これを踏まえ、導入機能・施設を見直し、規模を設定した結果は、表4-1のとおりとなります。

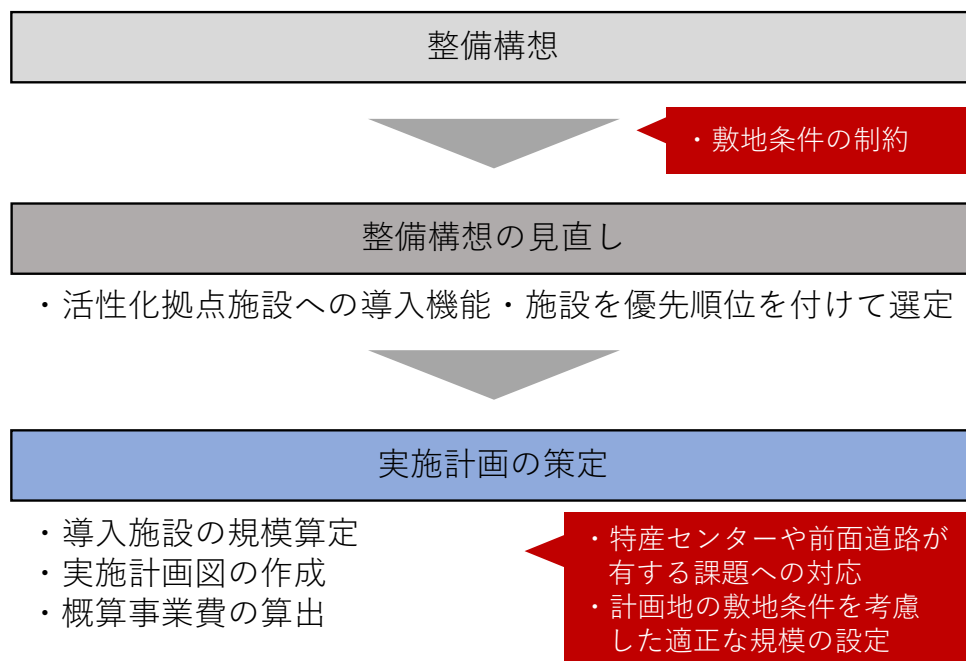


図4-1 導入機能・施設及び規模の検討の流れ

表 4-1 実施計画における導入機能・施設及び規模

機能	想定される施設	規模 (整備構想)	規模 (実施計画)	備考 (実施計画)
情報発信 機能	情報提供施設	100 m ²	20 m ²	
	観光案内所等	30 m ²	— m ²	情報提供施設に含む
休憩機能	駐車場 (※1)	【小型車】 80 台 【大型車】 8 台 【計】 88 台 2,307 m ²	【小型車】 100 台 【大型車】 9 台 【計】 109 台 2,839 m ²	
	トイレ	200 m ²	111.6 m ²	
	休憩施設	140 m ²	— m ²	情報提供施設に含む
	授乳室、キッズスペース	80 m ²	10 m ²	キッズスペース整備なし
地域連携 機能	農産物直売所	410 m ²	160 m ²	
	飲食スペース	250 m ²	約 57 m ²	既存の食堂と同等
	物販スペース	— m ²	約 68 m ²	現状 58 m ² + 増築 10 m ²
	6次産業施設 (加工場)	200 m ²	— m ²	特産センター内に設置 予定
	事務所・会議室	167 m ²	45 m ²	
	倉庫	— m ²	15 m ²	増築分
防災機能	防災情報提供施設	— m ²	— m ²	情報提供施設に含む
交通結節 機能	パーク&ライド施設	200 m ²	— m ²	
	高速バス・路線バス停留所	80 m ²	— m ²	
	荷捌き駐車場	— m ²	55 m ²	出荷用 (農産物直売所)
合計		4,540 m ²	3,380.6 m ²	

※1：整備構想と実施計画において必要な駐車場規模が異なっている理由は、算定に用いている国道 218 号 (前面道路) 及び蘇陽五ヶ瀬道路の将来計画交通量が異なっているためである。それぞれの将来計画交通量は以下の資料をもとに設定している。

整備構想：「五ヶ瀬町地域活性化拠点エリア整備構想策定業務 (令和 3 年度)」 (推計時点：令和 12 年)
実施計画：「再評価結果 (令和 5 年度事業継続箇所) 一般国道 218 号 (九州横断自動車道) 蘇陽五ヶ瀬道路」 (推計時点：令和 22 年度)

4.2. 導入機能・施設の見直し

第3章で示したとおり、以下の条件をもとに、整備構想における導入機能・施設の見直しを行います。なお、整備構想において活性化拠点施設への導入機能として整理されていた機能のうち、実施計画において計画地に導入することができない機能は、周辺施設にて対応することとします。

- | |
|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. 道の駅として必要な施設 2. 既存施設かつ今後も継続が求められる施設 3. 特産センターの管理運営上必要な施設 4. 新たな魅力付けや既存施設の機能向上に寄与する施設
(小規模であり、敷地条件の制約がある中でも導入が可能な機能等) |
|---|

なお、「1. 道の駅として必要な機能」については、特産センターを道の駅に登録する上で「道の駅」登録・案内要綱に記載のある表 4-2 に示す施設を導入する必要があります。

表 4-2 道の駅として必要な施設（施設整備に関する部分）

休憩機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者が無料で 24 時間利用できる以下の施設を有する <ol style="list-style-type: none"> 1. 十分な容量を持った駐車場 2. 清潔なトイレ 3. 子育て応援施設（ベビーコーナー等） 4. 通信環境
情報発信機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路及び地域に関する情報を提供（道路情報、地域の観光情報、緊急医療情報等）
地域連携機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ 文化教養施設、観光レクリエーション施設などの地域振興施設
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ 施設及び施設間を結ぶ主要経路のバリアフリー化

(目的)

1. この要綱は、一定水準以上のサービスを提供できる休憩施設を「道の駅」として登録し広く案内することにより、道路利用者の利便性の向上と施設の利用促進を図り、安全で快適な道路交通環境の形成、並びに地域の振興に寄与することを目的とする。

(「道の駅」の基本コンセプト)

2. 本要綱において、「道の駅」とは、地域の創意工夫により道路利用者に快適な休憩と多様で質の高いサービスを提供する施設で、基本として次に掲げるサービス等を備える施設をいう。

<設置位置>

- イ. 休憩施設としての利用しやすさや、「道の駅」相互の機能分担の観点から、適切な位置にあること

<施設構成>

- ロ. 休憩目的の利用者が無料で利用できる十分な容量の駐車場と清潔な便所を備えるとともに、それらの施設及び施設間を結ぶ主要な歩行経路のバリアフリー化が図られていること
- ハ. 利用者に多様なサービスを提供する施設であって、道路及び地域に関する情報を提供する案内所又は案内コーナー（以下「案内・サービス施設」という。）が備わっていること
- ニ. 子育て応援施設として、乳幼児に対する授乳やおむつ交換が可能なスペース（以下「ベビーコーナー」という。）が備わっていること

<提供サービス>

- ホ. 駐車場・便所・ベビーコーナー・通信環境は24時間利用可能であること

<設置者>

- ヘ. 案内・サービス施設の設置者は市町村又は市町村に代わり得る公的な団体（以下「市町村等」という。）であること
 なお、案内・サービス施設の管理または運営を市町村等以外のものが行う場合は、契約等により「道の駅」として必要なサービスが確保されるよう措置されていること

<配慮事項>

- ト. 女性・年少者・高齢者・身障者・妊婦や乳幼児連れなど様々な人の使いやすさに配慮されていること
- チ. 施設計画は景観に十分配慮し、特に景勝地にあつては、地域の優れた景観を損なうことのないよう計画されていること

図 4-2 「道の駅」登録・案内要綱

出典：国土交通省 HP

(1) 整備構想における導入機能・施設

整備構想において、活性化拠点施設への導入機能・施設は、以下のとおり整理されています。

表 4-3 整備構想における導入機能・施設

機能	導入施設	方針
1. 情報発信機能	・ 情報発信施設 ・ 観光案内所	整備方針 1、3
2. 休憩機能	・ 駐車場 ・ トイレ ・ 休憩施設 ・ 授乳室、キッズスペース	整備方針 3
3. 地域連携機能 (雇用・販売・加工)	・ 農産物直売所 ・ 飲食スペース ・ 6次産業施設(開発・加工) ・ 会議室 ・ 事務所 ・ 倉庫	整備方針 2、3
4. 防災機能	・ 防災情報提供施設	整備方針 2
5. 交通結節点機能	・ 高速バス停留所、路線バス停留所 ・ パーク&ライド施設	整備方針 3

(2) 導入機能・施設の見直し

1) 情報発信機能

情報発信機能として想定される「情報提供施設」と「観光案内所」は、いずれも道路及び地域に関する情報を提供する施設となり、**「1. 道の駅として必要な施設」(情報発信機能)であるため、導入することとします。**

2) 休憩機能

休憩機能として想定される「駐車場」「トイレ」「授乳室」については、**「1. 道の駅として必要な施設」(休憩機能)であるため、導入することとします。**なお、「キッズスペース」は子どもが遊べるスペースを想定したものであり、必須の導入機能ではなく、かつ整備には一定程度の面積が必要と想定されるため、**導入しないこととします。**

「休憩施設」については、道の駅のコンセプトを考慮すると可能な限り確保すべき施設で、災害時などの一時避難スペースとして活用することが可能と考えられます。そこで、テーブル・イス等の設置であれば大規模な面積を占めない想定されるため、**「4. 新たな魅力付けや既存施設の機能向上に寄与する機能」として、導入することとします。**

3) 地域連携機能

地域連携機能として想定される「農産物直売所」「飲食スペース」は、「2. 既存施設かつ今後も継続が求められる機能」であり、「1. 道の駅として必要な施設」(地域連携機能)にも該当する施設であるため、導入することとします。

「事務所」「会議室」「倉庫」は、「3. 特産センターの管理運営上必要な機能」であるため、導入することとします。

「6次産業施設(開発・加工)」は、用途により規模が異なると考えられますが、小規模なものであれば整備可能と考えられるため、「4. 新たな魅力付けや既存施設の機能向上に寄与する機能」として、導入することとします。

4) 防災機能

防災機能として想定される「防災情報提供施設」は、「1. 道の駅登録条件上必須の機能」ではないものの、道の駅の基本コンセプト(図 3-2)において、「災害時の防災機能」があげられており、導入が望ましいと考えられます。また、「防災情報提供施設」は、モニターなど小規模なものとなることが想定されるため、「4. 新たな魅力付けや既存施設の機能向上に寄与する機能」として、導入することとします。

5) 交通結節機能

交通結節機能のうち「高速バス停留所、路線バス停留所」について、計画地内に導入することを想定すると、転回スペースなど大規模な面積となることが想定されます。現状、路線バス停留所は、国道218号の路肩と敷地の一部を活用する形で設置されていることから、特産センター再整備後においても計画地の一部に切り込む形で導入することを想定します。

「パーク&ライド施設(専用駐車場)」は、敷地面積の制約により、新たに駐車スペースを確保することが難しいため、導入しないこととします。ただし、整備後の駐車場をパーク&ライド駐車場としても活用する運用を想定します。

4.3. 導入施設の規模

4.2 で見直した導入施設について、以下の算定方法をもとに規模の設定を行います。規模の設定方法は、次頁以降に示します。

表 4-4 対象施設の算定方法

規模算定対象施設	算定方法
情報提供施設	・道の駅等の類似事例と「第4版コンパクト建築設計資料集成」を参考に設定する。
駐車場	・「設計要領 第四集 休憩施設 東・中・西日本高速道路（株）令和5年7月」（以下、R5設計要領休憩施設）をもとに設定する。
トイレ	<ul style="list-style-type: none"> ・地域振興施設利用者向けのトイレは、「SHASE-S206-2019 給排水衛生設備規準・同解説 空気調和・衛生工学会」（以下、給排水衛生設備規準・同解説2019）を準用する。 ・道路利用者向けのトイレは、周辺の道の駅の実績値に基づいて設定する。
授乳室	・道の駅等の類似事例を参考に設定する。
事務所・会議室	・新営一般庁舎面積算定基準を用いて算定する。

1) 情報発信機能

a) 情報提供施設（道の駅登録条件上必須の機能）

情報提供施設については、情報発信スペース（モニター・パンフレット置場）及び、利用者が滞留・休憩できるスペース（テーブル・イス）、窓口対応用のカウンターの設置を想定し、道の駅等の類似事例と建築設計資料集成を参考に 20 m²以上とします。

表 4-5 情報提供施設の規模設定

項目	必要面積	備考
情報発信スペース	8.0 m ²	デジタルサイネージスペース 8.0 m ² (道の駅等の類似事例より)
テーブル・イス(※)	10.0 m ²	対向2人席 2.0 m ² /組 5組
カウンター(※)	2.0 m ²	カウンター 2.0 m ²

(※) 出典：第4版コンパクト建築設計資料集成

b) 観光案内所（道の駅登録条件上必須の機能）

観光案内所については無人対応とし、情報提供施設に含めることとします。なお、事務所と隣接して設置することで、窓口機能を持たせることが想定されます。

2) 休憩機能

a) 駐車場（道の駅登録条件上必須の機能）

駐車場の規模は、R5 設計要領休憩施設に基づき、計画交通量から駐車マス数及び必要面積を算出します。将来計画交通量は令和 22 年時点の交通量とし、国道 218 号及び蘇陽五ヶ瀬道路の合計値とします。

表 4-6 将来計画交通量

	国道 218 号	蘇陽五ヶ瀬道路	合計
将来計画交通量	2,100 台	8,500 台	10,600 台

出典：再評価結果（令和 5 年度事業継続箇所）一般国道 218 号（九州横断自動車道）
蘇陽五ヶ瀬道路 国土交通省 令和 5 年

なお、算定に用いる大型車混入率及び車種区分は表 4-7 に示すとおり設定します。

表 4-7 大型車混入率及び車種区分比率

	比率	備考
大型車混入率	9.3%	令和 3 年度全国道路・街路交通情勢調査より設定 （観測地点：五ヶ瀬町大字三ヶ所字杉の谷）
大型車車種区分比率	大型バス：10% 大型貨物：90%	平成 17 年度道路交通センサスより設定 （観測地点：五ヶ瀬町三ヶ所字赤谷）

また、身障者用の駐車マス数は、「人にやさしい福祉のまちづくり条例（宮崎県）」における「建築物に関する整備基準」に基づき算出します。

表 4-8 身障者用の駐車マス数の設置基準

● 小型車駐車台数 200 台以下：小型車駐車マス数 × (1/50) 以上
● 小型車駐車台数 200 台超：小型車駐車マス数 × (1/100) + 2 以上

以上より、駐車マス数は、**小型車 100 台、大型バス 3 台、大型車 6 台**と設定します。なお、実際に計画地で確保できる駐車マス数は、第 5 章の実施計画図に示すとおり、**小型車 44 台、大型車 7 台**となっています。

表 4-9 駐車マス数

	駐車マス数				必要面積
	小型車	大型バス	大型車	計	計
R5 設計要領休憩施設によるマス数	100 台	3 台	6 台	109 台	2,839 ㎡
実際に計画地で確保できるマス数	44 台		7 台	51 台	1,550 ㎡

また、小型車駐車マスには、EV 急速充電器を 1 基設ける想定とします。

b) トイレ（道の駅登録条件上必須の機能）

道の駅のトイレの規模算出は、i) 地域振興施設利用者向け（※1）のトイレとii) 道路利用者向けのトイレを合算して算出します。（※2）

i) 地域振興施設利用者向けのトイレについては、「給排水衛生設備基準・同解説2019」に則って規模算定します。なお、特産センター再整備に伴い、特産センター内外の既存のトイレは廃止するものとします。

ii) 道路利用者向けのトイレについては、道路管理者と「一体型」での道の駅整備の場合、「設計要領 第六集 建築施設編 第1編 休憩用建築施設 西・中・東日本高速道路（株）令和5年7月」（以下、R5設計要領建築施設編）のPA基準を用いた規模設定を行うことが基本ルールとなっています。ただし、一般道の山間部に立地している特性を考慮し、周辺の道の駅と同水準の規模を設定し、比較した上で計画地に適したトイレの規模を決定します。

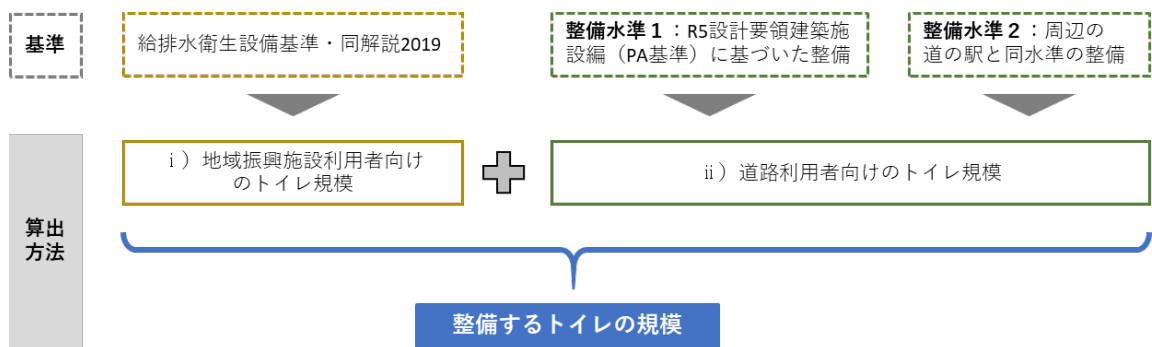


図 4-3 整備するトイレの規模の設定方法

※1：地域振興施設とは、道路利用者向けの休憩施設（トイレ、子育て応援施設）、情報提供施設以外の文化教養施設や観光レクリエーション施設のことを指し、本実施計画においては、現状の特産センターと農産物直売所のことを指すものとする。

※2：i) 地域振興施設利用者向けのトイレとii) 道路利用者向けのトイレを合算する計画としているが、道路管理者との「一体型」での道の駅整備を行う場合には、合算は困難となる。

i) 地域振興施設利用者向けのトイレ

地域振興施設利用者向けのトイレは、飲食スペース、物販スペース、農産物直売所の利用者数から、「給排水衛生設備規準・同解説 2019」の百貨店・量販店の場合に基づき、算出します。

【利用者数の算出】

売り場面積 (※1)	人口密度 (※2)	利用者数
315 (㎡)	× 0.3 (人/㎡)	= 95 (人)

※1：売り場面積は、特産センターの物販スペース・飲食スペース（約 155 ㎡）と農産物直売所（約 160 ㎡）の合計値としている。（農産物直売所の面積は、後述の「3）地域連携機能」を参照。）

※2：人口密度は「給排水衛生設備規準・同解説 2019」を参照。

「給排水衛生設備規準・同解説 2019」において、男女比率（男:女）は 4:6 と設定されているため、**男性利用者数は 38 人、女性利用者数は 57 人**となります。

「給排水衛生設備規準・同解説 2019」より、上記の利用人数の場合のトイレ規模（標準レベル）は、以下のとおりとなります。

- 男子：大便器 2 器、小便器 2 器、洗面器 2 器
- 女子：大便器 3 器、洗面器 2 器

表 4-10 トイレの規模（地域振興施設利用者向け）

項目		数量	面積 (※1)
男子	・便器 (小)	2 器	6.0 ㎡
	・便器 (大・洋)	2 器	10.8 ㎡
	・洗面器	2 器	6.0 ㎡
	小計		22.8 ㎡
女子	・便器 (大・洋)	3 器	16.2 ㎡
	・洗面器	2 器	6.0 ㎡
	小計		22.2 ㎡
合計			45.0 ㎡

※1：単位面積は、NEXCO 設計要領建築施設編の値を適用。

ii) 道路利用者向けのトイレ

道路利用者向けのトイレ規模について、「整備水準1：R5 設計要領建築施設編」の場合、101.2㎡と算出されます。

「整備水準2：周辺の道の駅と同水準の整備」について、規模算定の参考とする道の駅は、以下の条件で選定します。

- ・ 特産センターから直線距離 20km 以内にある。
- ・ 国道 218 号、九州中央自動車道の沿線に立地している。
- ・ 駐車場の台数が同規模（100 台以下）である。

これらの条件より、「道の駅 通潤橋」、「道の駅 清和文楽邑」、「道の駅 高千穂」、「道の駅 青雲橋」を参考とします。これらの平均値を取ると、トイレの規模は、**男性：9器、女性：6器、多機能：1器**となります。

表 4-11 トイレ規模の参考とする道の駅

施設名	主な付帯施設	主な設備	
		駐車場	トイレ
道の駅 通潤橋	物産館、飲食施設	大型車：7台 普通車：48台 身障者：2台	男性：11器 (小7、大4) 女性：7器 多機能：1器 ※男女1つずつ 大型ブースあり
道の駅 清和文楽邑	文楽館、物産館、 飲食施設、資料館	大型車：4台 普通車：61台 身障者：3台	男性：5器 (小3、大2) 女性：4器 多機能：1器
道の駅 高千穂	農林水産物直売施設、 飲食施設	大型車：7台 普通車：81台 身障者：2台	男性：10器 女性：7器 多機能：2器
道の駅 青雲橋	ふるさと物産販売所、 物産販売所内レストラン	大型車：5台 中型車：2台 普通車：50台 身障者：2台	男性：8器 (小5、大3) 女性：5器 多機能：1器 ※男女1つずつ 大型ブースあり

出典：九州の道の駅 HP

※「道の駅 通潤橋」のトイレ規模は、施設管理者へのヒアリングにより確認。

以上より、i) 地域振興施設利用者向けのトイレ規模（男子（小）2器、男子（大）2器、女子3器）を考慮すると、ii) 道路利用者向けのトイレ規模は以下のとおりとなります。

なお、「道の駅 通潤橋」、「道の駅 青雲橋」を参考にし、大型ブースを男女トイレに一つずつ設けることとします。

表 4-12 トイレの規模（周辺の道の駅の実績値に基づいた設定）

項目		数量	面積（※1）
男子	・便器（小）	3器	9.0 m ²
	・便器（大・洋）	1器	5.4 m ²
	・大型ブース（バリアフリートイレ）	1器	8.8 m ²
	・洗面器 ※2	1器	3.0 m ²
	小計		26.2 m ²
女子	・便器（大・洋）	2器	10.8 m ²
	・大型ブース（バリアフリートイレ）	1器	8.8 m ²
	・洗面器 ※2	1器	3.0 m ²
	小計		22.6 m ²
バリアフリートイレ（車椅子使用者トイレ） ※3		1器	10.8 m ²
倉庫		1室	7.0 m ²
合計			66.6 m ²

※1：単位面積は、R5 設計要領建築施設編の値を適用。

※2：洗面器数は、男女ともに1器と設定する。

※3：オストメイト対応トイレは、バリアフリートイレに集約する。

iii) トイレ規模の設定

以上より、計画地に導入するトイレ規模は、i) 地域振興施設利用者向けのトイレと、ii) 道路利用者向けのトイレを合算した数値を採用します（表 4-13）。

整備水準1と整備水準2を比較すると、整備水準2の方が、整備水準1よりも約35㎡小さい結果となっています。利用者に十分なサービスを提供することを考えると整備水準1が望ましいと考えられますが、前述のとおり計画地は面積の制約が大きいことから必要最小限の整備内容とする必要があります。整備水準2で参考とした近隣の道の駅は、トイレ規模算定のベースとなる前面道路交通量や地域振興施設規模が類似していることから、**整備水準2**を採用しても問題ないと考えられます。

そこで、トイレの規模は以下のとおりに設定します。

表 4-13 トイレ規模の算出結果

項目		数量	面積
男子	・便器（小）	5 器	15.0 m ²
	・便器（大・洋）	3 器	16.2 m ²
	・洗面器	3 器	9.0 m ²
	・バリアフリースイートイレ（大型ブース）	1 器	8.8 m ²
	・オストメイト（※1）	- 器	- m ²
	小計	-	49.0 m ²
女子	・便器（大・洋）	5 器	27.0 m ²
	・洗面器	3 器	9.0 m ²
	・バリアフリースイートイレ（大型ブース）	1 器	8.8 m ²
	・オストメイト（※1）	- 器	- m ²
	小計	-	44.8 m ²
バリアフリースイートイレ（車椅子使用者トイレ）		1 器	10.8 m ²
倉庫		1 室	7.0 m ²
合計		-	111.6 m ²

※1：男女トイレのオストメイト機能は、バリアフリースイートイレ（車椅子使用者トイレ）に集約している。

c) 休憩施設

休憩施設の機能は、テーブルやイスの設置を想定しており、**情報提供施設**でも同様の機能(道の駅利用者が滞留・休憩できるテーブルやイス)の設置を予定しているため、情報提供施設の中で担うこととします。

d) 授乳室(道の駅登録上必須の機能)

道の駅登録上必須の機能となる「子育て応援施設」としては、授乳室を整備することとします。授乳室の規模は、「道の駅 青雲橋」の事例を参考に、**10㎡程度**と設定します。

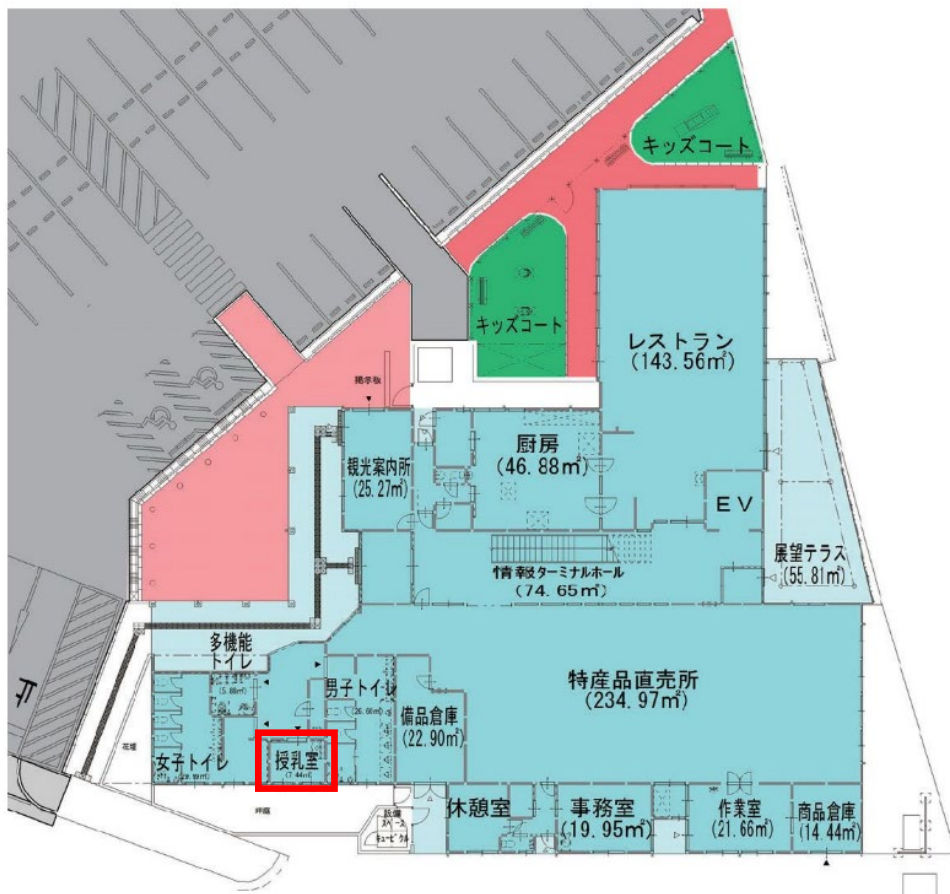


図 4-4 道の駅 青雲橋の配置図(1階)

出典：道路行政セミナー 2021年3月号 No.150

3) 地域連携機能

a) 農産物直売所

農産物直売所については、前述の特産センターの課題より、農産物の出荷が多い時期には現施設の面積（約 80 m²）では面積が不足するため、農産物を販売するスペースとして、現状の2倍程度（約 160 m²）を確保することとします。

ただし、160 m²全てを農産物直売所の施設とするのではなく、農産物の出荷量に応じた可変的な空間の使い方を可能とするために、一部分をシャッター等で仕切れる屋根付きのオープンスペースとして整備することを想定します。



図 4-5 ネットで仕切ることのできる屋根付きスペースのある農産物直売所
(JA たまな農産物直売所 i-きらめき六田店)

出典：JA グループ HP

b) 飲食スペース

飲食スペースについては、特産センター指定管理者へのヒアリングの結果、混雑による拡張要望などがなかったため、特産センター再整備後も現状の食堂をそのまま利用することを想定し、規模の拡大は行わないこととします。

c) 物販スペース

物販スペースについては、現在の特産センター内の物販スペースを活用することを想定します。ただし、特産センターの課題に対応するために、新たにレジ通過後に袋詰め台を設置することとします。従って、約5mの袋詰め台を設置し、現状の物販スペースを **10 m²増加させる** こととします。

なお、整備方針において、五ヶ瀬町の生活を支える最寄品等の集積や五ヶ瀬町の特産品のみならず、周辺市町村の特産品の集積が目指されているため、再整備に伴い、現状の物販スペースのレイアウト変更や品揃えの変更等を行います。

d) 6次産業施設（加工場）

6次産業施設（加工場）については、**特産センター再整備により廃止となるトイレ跡地を活用し、倉庫と兼用する**ことを想定します。

e) 事務所・会議室

特産センター職員向けの事務所の規模は、「新営一般庁舎面積算定基準 国土交通省」を用いて算出します。通常時に5名（一般職4名、課長職1名を想定）が利用することを想定すると、**24 m²**と算出されます。

単位面積	人数	面積
3.3 (m ² /人)	4 (人) × 1.0 + 1 (人) × 2.5	24 (m ²)

会議室についても、「新営一般庁舎面積算定基準 国土交通省」より、**45 m²**と算出されます。

単位面積	面積
40 (m ²)	44 (m ²)

特産センター再整備で設置する会議室は、一般には貸し出さず、特産センター職員用の会議室を想定します。そこで、会議室の中に事務所機能も包含して整備することとし、**45 m²を事務所・会議室の必要規模**と設定します。

■ 「新営一般庁舎面積算定基準 国土交通省」

区分	室名	摘要																																																																								
1. 敷地面積		建築面積の木造の場合4倍、耐火造の場合2.5倍を標準とする。																																																																								
2. 執務面積	事務室 一般事務室及び 応接室	<p>3. 3平方メートル×換算人員</p> <p>(注) 換算人員とは、執務人員及び職種に応じて下記の換算率によって算出された数をいう。</p> <p>1. 中央官衙(省庁)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>区分</th> <th>大臣級</th> <th>次官級</th> <th>局長級</th> <th>次長級</th> <th>部長級</th> <th>課長級</th> <th>補佐級</th> <th>保長級</th> <th>一般級</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>換算率</td> <td>30</td> <td>20</td> <td>15</td> <td>12</td> <td>12</td> <td>5</td> <td>2.5</td> <td>1.8</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table> <p>2. 地方大官庁(局) 地方ブロック単位</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>区分</th> <th>局長級</th> <th>次部長長級</th> <th>課長級</th> <th>補佐級</th> <th>保長級</th> <th>一般級</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>換算率</td> <td>18</td> <td>9</td> <td>5</td> <td>2.5</td> <td>1.8</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table> <p>3. 地方小官署(署、所) 県単位以下</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>区分</th> <th>所署長長級</th> <th>課長級</th> <th>補佐級</th> <th>保長級</th> <th>一般級</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>換算率</td> <td>10-6</td> <td>2.5</td> <td>1.8</td> <td>1.8</td> <td>1.0</td> </tr> </tbody> </table> <p>(注) 1. 換算人員の算出に当たって、 (a) 事務室内に定位置をもたないものは含まない。 (b) 製図者に対する換算率は、1.7とする。 2. 裁判所及び検察庁における判事室、検事室は、別途に面積基準を定める。 3. 上記以外の特別な職員に対する換算人員は、実状に応じて算出する。</p>	区分	大臣級	次官級	局長級	次長級	部長級	課長級	補佐級	保長級	一般級	換算率	30	20	15	12	12	5	2.5	1.8	1	区分	局長級	次部長長級	課長級	補佐級	保長級	一般級	換算率	18	9	5	2.5	1.8	1	区分	所署長長級	課長級	補佐級	保長級	一般級	換算率	10-6	2.5	1.8	1.8	1.0																										
区分	大臣級	次官級	局長級	次長級	部長級	課長級	補佐級	保長級	一般級																																																																	
換算率	30	20	15	12	12	5	2.5	1.8	1																																																																	
区分	局長級	次部長長級	課長級	補佐級	保長級	一般級																																																																				
換算率	18	9	5	2.5	1.8	1																																																																				
区分	所署長長級	課長級	補佐級	保長級	一般級																																																																					
換算率	10-6	2.5	1.8	1.8	1.0																																																																					
3. 付属面積	会議室 電話交換室 (交換手休憩室、 電池室その他の 所要付属室を含む。)	<p>大、中、小会議室は、職員100人当たり40平方メートルとし、10人増すごとに4平方メートル増加する。ただし、官庁の特殊性により上記より難い場合は、別途算出する。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>換算人員</th> <th>回線数</th> <th>交換機の型式</th> <th>所要面積 (㎡)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>80</td> <td>20以下</td> <td>ボタン電話装置</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>120</td> <td>30</td> <td>クロスバー簡易キャビネット型中継台式</td> <td>36</td> </tr> <tr> <td>160</td> <td>40</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>240</td> <td>60</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>320</td> <td>80</td> <td>クロスバーキャビネット型中継台式</td> <td>40</td> </tr> <tr> <td>400</td> <td>100</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>600</td> <td>150</td> <td>＃</td> <td>68</td> </tr> <tr> <td>800</td> <td>200</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>1,000</td> <td>250</td> <td>＃</td> <td>94</td> </tr> <tr> <td>1,200</td> <td>300</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>1,200</td> <td>300</td> <td>クロスバー架形中継台式</td> <td>120</td> </tr> <tr> <td>1,600</td> <td>400</td> <td>＃</td> <td>155</td> </tr> <tr> <td>2,400</td> <td>600</td> <td>＃</td> <td>220</td> </tr> <tr> <td>3,200</td> <td>800</td> <td>クロスバー架形中継台式</td> <td>284</td> </tr> <tr> <td>4,000</td> <td>1,000</td> <td>＃</td> <td>347</td> </tr> <tr> <td>4,800</td> <td>1,200</td> <td>＃</td> <td>409</td> </tr> <tr> <td>5,600</td> <td>1,400</td> <td>＃</td> <td>470</td> </tr> </tbody> </table> <p>(注) 庁務の性質により上記より難い場合は実状に応じて回線数を増減する。</p>	換算人員	回線数	交換機の型式	所要面積 (㎡)	80	20以下	ボタン電話装置	—	120	30	クロスバー簡易キャビネット型中継台式	36	160	40			240	60			320	80	クロスバーキャビネット型中継台式	40	400	100			600	150	＃	68	800	200			1,000	250	＃	94	1,200	300			1,200	300	クロスバー架形中継台式	120	1,600	400	＃	155	2,400	600	＃	220	3,200	800	クロスバー架形中継台式	284	4,000	1,000	＃	347	4,800	1,200	＃	409	5,600	1,400	＃	470
換算人員	回線数	交換機の型式	所要面積 (㎡)																																																																							
80	20以下	ボタン電話装置	—																																																																							
120	30	クロスバー簡易キャビネット型中継台式	36																																																																							
160	40																																																																									
240	60																																																																									
320	80	クロスバーキャビネット型中継台式	40																																																																							
400	100																																																																									
600	150	＃	68																																																																							
800	200																																																																									
1,000	250	＃	94																																																																							
1,200	300																																																																									
1,200	300	クロスバー架形中継台式	120																																																																							
1,600	400	＃	155																																																																							
2,400	600	＃	220																																																																							
3,200	800	クロスバー架形中継台式	284																																																																							
4,000	1,000	＃	347																																																																							
4,800	1,200	＃	409																																																																							
5,600	1,400	＃	470																																																																							

補足事項

原則として、一般庁舎の面積算定にあたっては、新営一般庁舎面積算定基準（以下「基準」という。）により算出する。ただし、以下に掲げる補正を行う。

1. 事務室、会議室の面積は、基準の10%増で算出する。
但し、事務室及び会議室にスライドして計算される倉庫及び交通部分については、10%増前の面積によるものとする。

f) 倉庫

特産センター北東側のスペースを約15㎡増築し、倉庫として利用します。また、特産センター内に現在あるトイレを廃止し、倉庫または6次産業施設（加工場）として運用することを想定しています。

4) 防災機能

a) 防災情報提供施設

防災情報提供施設については、モニターの設置のみのため、情報提供施設内に含めることとし、災害時における道路利用者への正確な道路情報や災害情報などの伝達を行うこととします。

b) その他防災機能

施設の新たな導入は伴わないものの、前面道路が通行止めとなるなどの災害時において、駐車場や休憩施設は道路利用者の一時退避・避難スペースとして活用することが想定されます。また、農産物や販売品を用いた食事の提供や営業時間外にも利用可能な食品自動販売機の設置することなどは、防災機能を向上させることにつながると考えられます。加えて、前面道路が通行止めになった場合などにおける道の駅の運用方針を事前に定めておくことで、より効果的に防災機能を発揮することが可能となると考えられます。

5) 交通結節機能

a) 荷捌き駐車場

荷捌き駐車場は、農産物直売所への野菜の出荷者用の荷下ろしスペースとして確保します。荷下ろし駐車場の規模は、乗用車2マス分を確保するものとし、55㎡と設定します。

第5章 施設配置計画

5.1. 建築物の配置

整備構想においては、農産物直売所とトイレ等の導入施設は、特産センターとは別棟で整備する予定でした。しかし、現状の特産センターの課題に対応するために、特産センター内の物販スペースと農産物直売所を隣接して整備することで、一体的な利用を想定します。レジや袋詰め台は兼用とすることで、利用者の利便性が向上するとともに、施設管理者の利便性も向上します。また、同一の建物内にトイレが存在する方がより利便性が高いことから、全ての機能を**特産センターに増築する形で整備**します。(※1)

「農産物直売所」「情報発信施設・トイレ」を特産センターに増築した場合の建物形状としては、「農産物直売所」は特産センターと隣接していることが望ましいため、以下の案 A、案 B が想定されます。

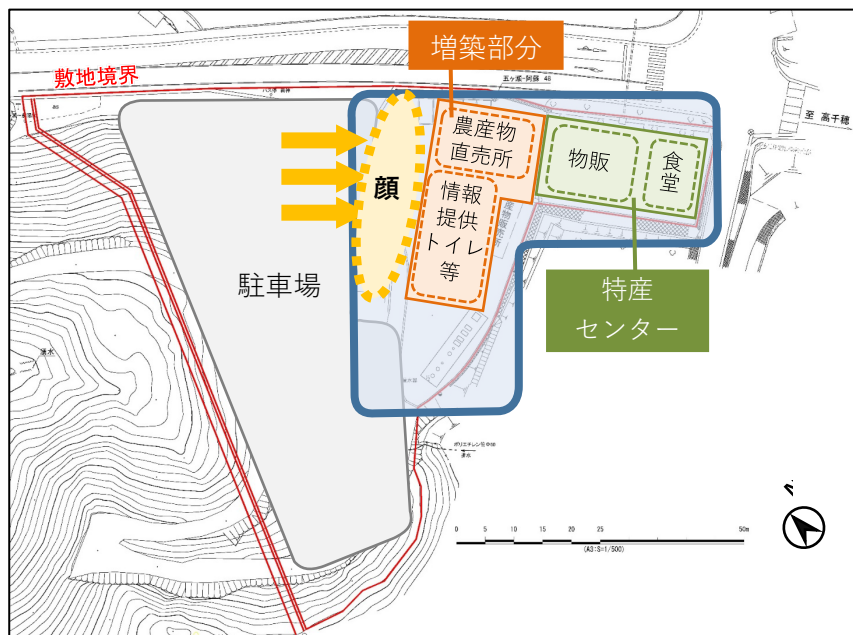


図 5-1 建築物の形状 (案 A : L 型の施設配置)

※1：道路管理者との「一体型」での道の駅整備を目指す場合は、「情報発信施設・トイレ」を別棟として整備する必要がある。

※2：図 5-1、図 5-2 における「顔」は、特産センターの入口となる空間を表す。



図 5-2 建築物の形状 (案 B: I 型の施設配置)

5.2. 駐車場の配置

駐車場の配置については、安全性の観点から小型車と大型車の車両動線が極力分かれるように駐車マスを配置します。なお、利用者の多い小型車の駐車マスを特産センター側に配置します。また、道路への車両出入口は、運転者の安全性を考慮し、交差点からできる限り離れた位置に設置します。

以上の要件を考慮すると、駐車場配置は、以下のような配置となります。駐車場の詳細の配置は、整備施設の形状に応じて異なるため、次頁以降で示します。

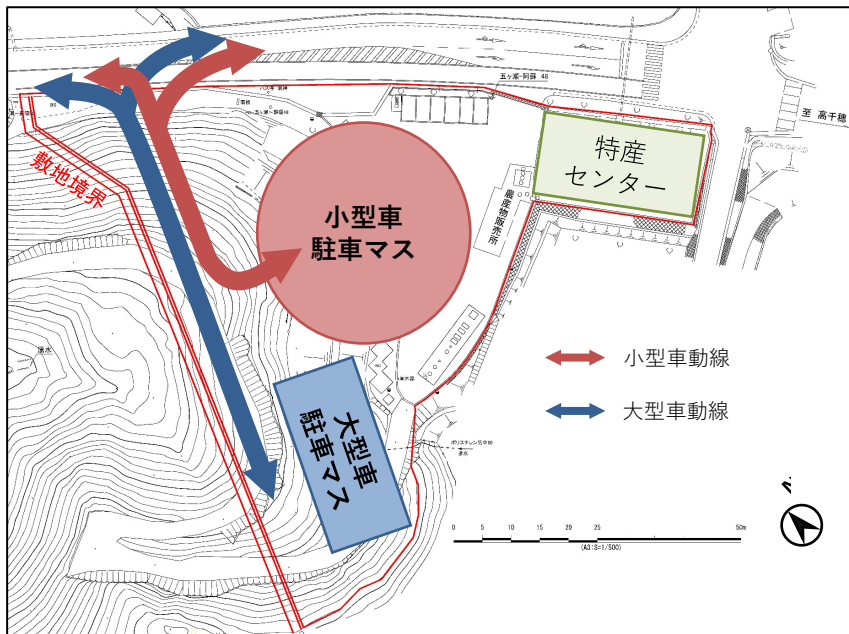


図 5-3 駐車場の配置

5.3. 施設配置計画

建築物の形状（案 A、B）をもとに、以下の観点に留意して、実施計画図（L 型）、実施計画図（I 型）を作成し、比較評価を行った結果、**実施計画図（L 型）**を採用することとします。

【農産物直売所】

- 「農産物直売所」の前面には、シャッター等で仕切れるオープンスペースを確保する。（斜線部分）
- 特産センターの「レジ」と「袋詰め台」は現在の物販スペースと「農産物直売所」の間に新設することを想定した配置とする。

【情報提供施設・事務所・授乳室】

- 「情報提供施設」については、より多くの人の目に触れる場所とするために、建物全体のエントランス機能を有する配置とする。
- 「情報提供施設」には、「観光案内機能」も併せて整備する。その際、窓口対応を「事務所」で実施するために、「情報提供施設」と「事務所」が隣接した配置とする。

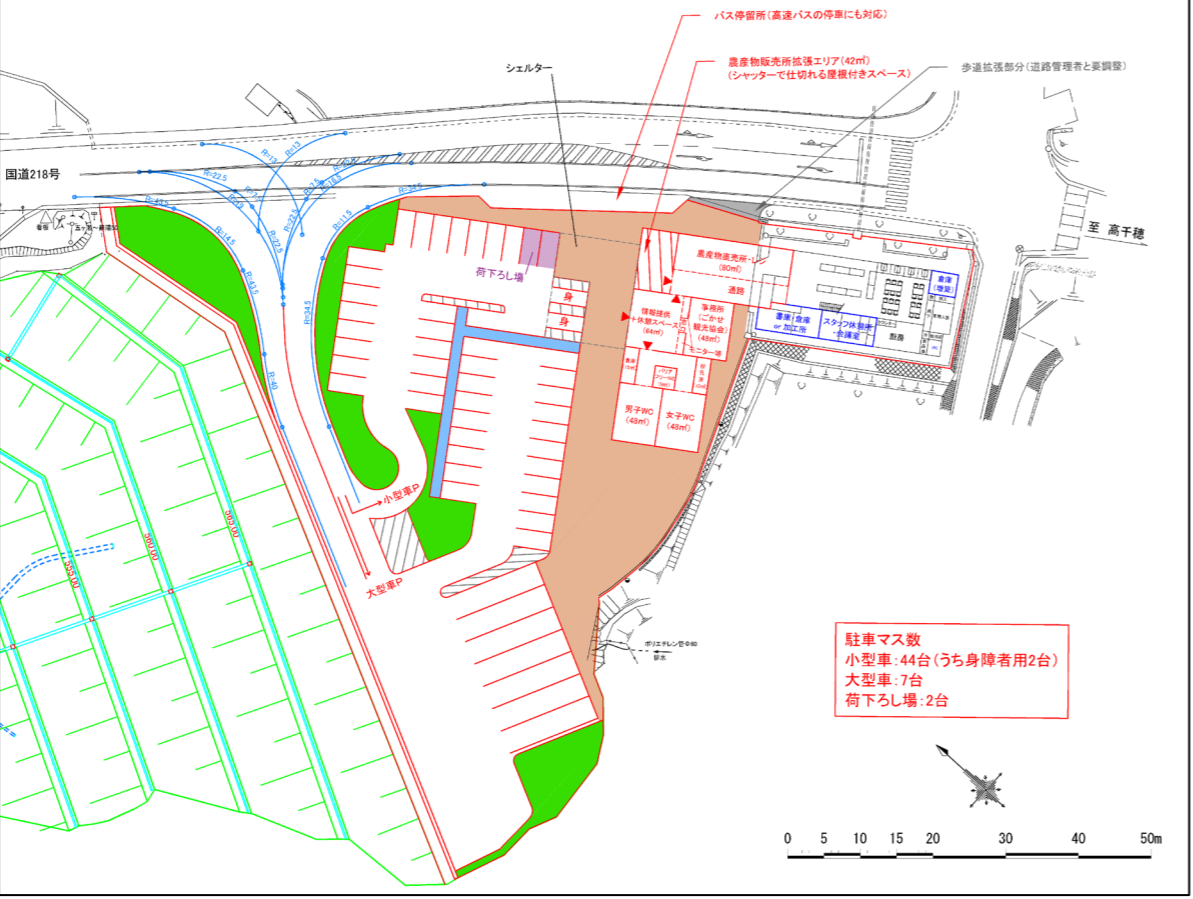
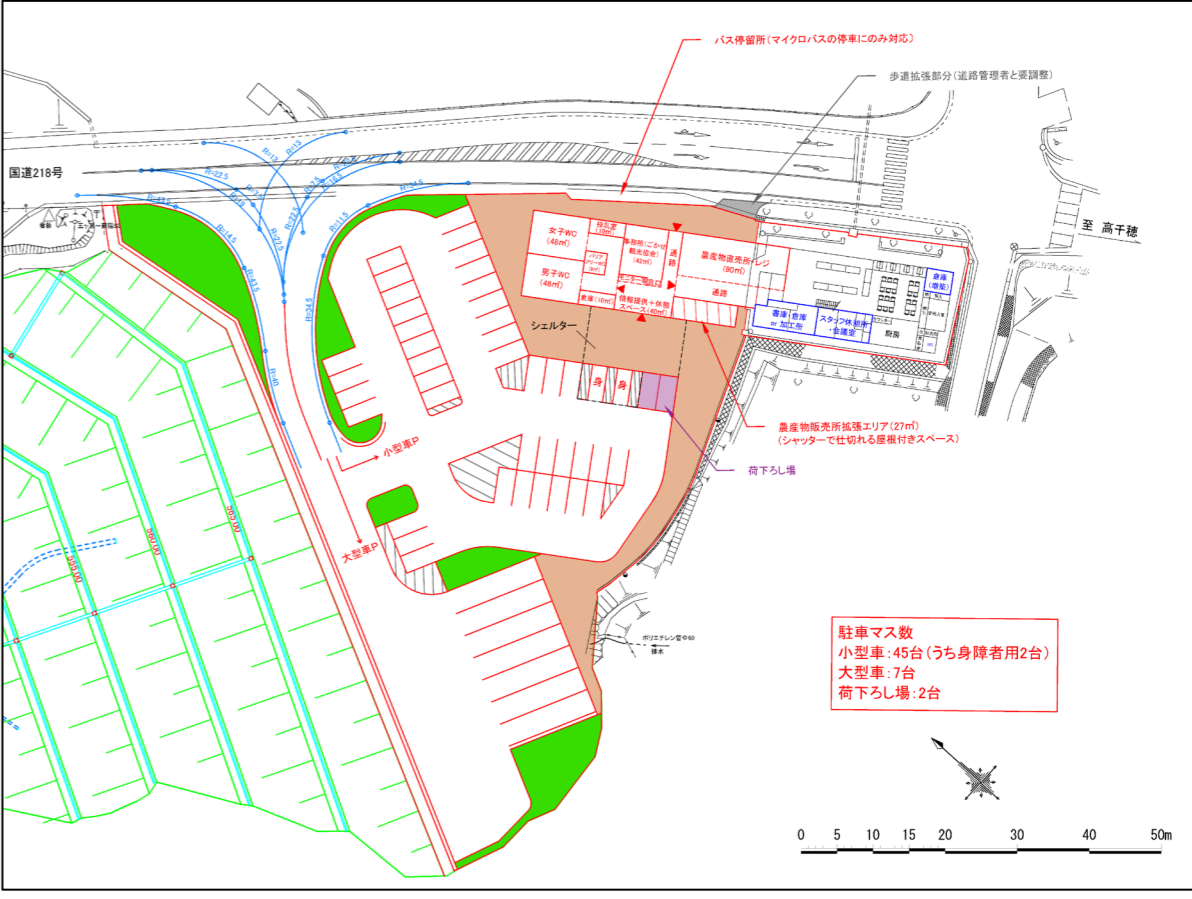
【駐車場】

- 身障者用駐車場は建築物の入口付近に配置するなど、バリアフリーに配慮した動線を確保する。
 - 農産物等の荷下ろし場は、農産物直売所正面に設置する。
 - 小型車駐車場の端の駐車マス（L 型であれば最も大型車駐車場に近い位置、I 型であれば最も国道 218 号に近い位置）を EV 急速充電器用の駐車マスとする。
 - 身障者用駐車場・荷下ろし場と施設前面の間には、シェルターを設ける。また、身障者用駐車場には、バリアフリーの観点から上屋を設ける。
- ※身障者用駐車場・荷下ろし場から施設の入口までの動線となる部分のみにシェルターを設けるということも想定されるが、施設の「顔」となる空間としてのまとまりを考慮し、一体的にシェルターを設置することとする。

【バス停留所】

- バス停留所を国道 218 号沿い（車両出入口より高千穂側）に設置する。（山都町方面行のバス停のみ設置）
- バス停留所と国道 218 号の歩道との連続性確保のため、歩道拡張（灰色部分）を想定する。

表 5-1 実施計画図の比較評価

図面	実施計画図 (L型)	実施計画図 (I型)
		
<p>駐車台数</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 小型車：44台 (うち身障者2台) ● 大型車：7台 <p>※目標値の小型車 100台、大型車9台を下回っており、かつ周辺の道の駅(通潤橋、清和文楽邑、高千穂、青雲橋)の駐車台数を下回っているため、「△」としている。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 小型車：45台 (うち身障者2台) ● 大型車：7台 <p>※目標値の小型車 100台、大型車9台を下回っており、かつ周辺の道の駅(通潤橋、清和文楽邑、高千穂、青雲橋)の駐車台数を下回っているため、「△」としている。</p>
<p>駐車場と特産センターの動線</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● ほとんどの駐車マスから施設入口を視認でき、誘導しやすい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 施設入口を視認できない駐車マスがあり、誘導しにくい。
<p>運転時の安全性</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 小型車駐車場内は一方通行となっているため、動線がわかりやすい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 小型車駐車場内を時計回りでの移動に限定することで、車両動線を明確にできる。
<p>アクセス道路に対するシンボル性</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 施設の顔(前面)が、アクセス道路から見える配置となるため、集客のための魅力づくりが容易である。 	<ul style="list-style-type: none"> ● アクセス道路に対して、施設の背(裏側)を向けるような配置となり、集客のための魅力づくりが行いにくい。
<p>施設とオープンスペースの関係性</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 増設部分の西側にまとまったオープンスペースが生まれるが、特産センターの入口から離れた位置となる。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 農産物直売所前面のオープンスペースは、施設と駐車場に囲まれた活用しやすい位置に確保できる。
<p>バス停留所の設置</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 適切なバス停留所幅を確保することができる。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 適切なバス停留所幅を確保できない。
<p>運営のしやすさ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 農産物直売所の前面に荷下ろし場を設置することができる。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 農産物直売所の前面に荷下ろし場を設置することができる。
<p>総合評価</p>	<p style="text-align: center;">○</p>	<p style="text-align: center;">△</p>

青色：メリット 赤色：デメリット

5.4. 実施計画図

以上の検討を踏まえ、実施計画図は以下のとおりとなります。

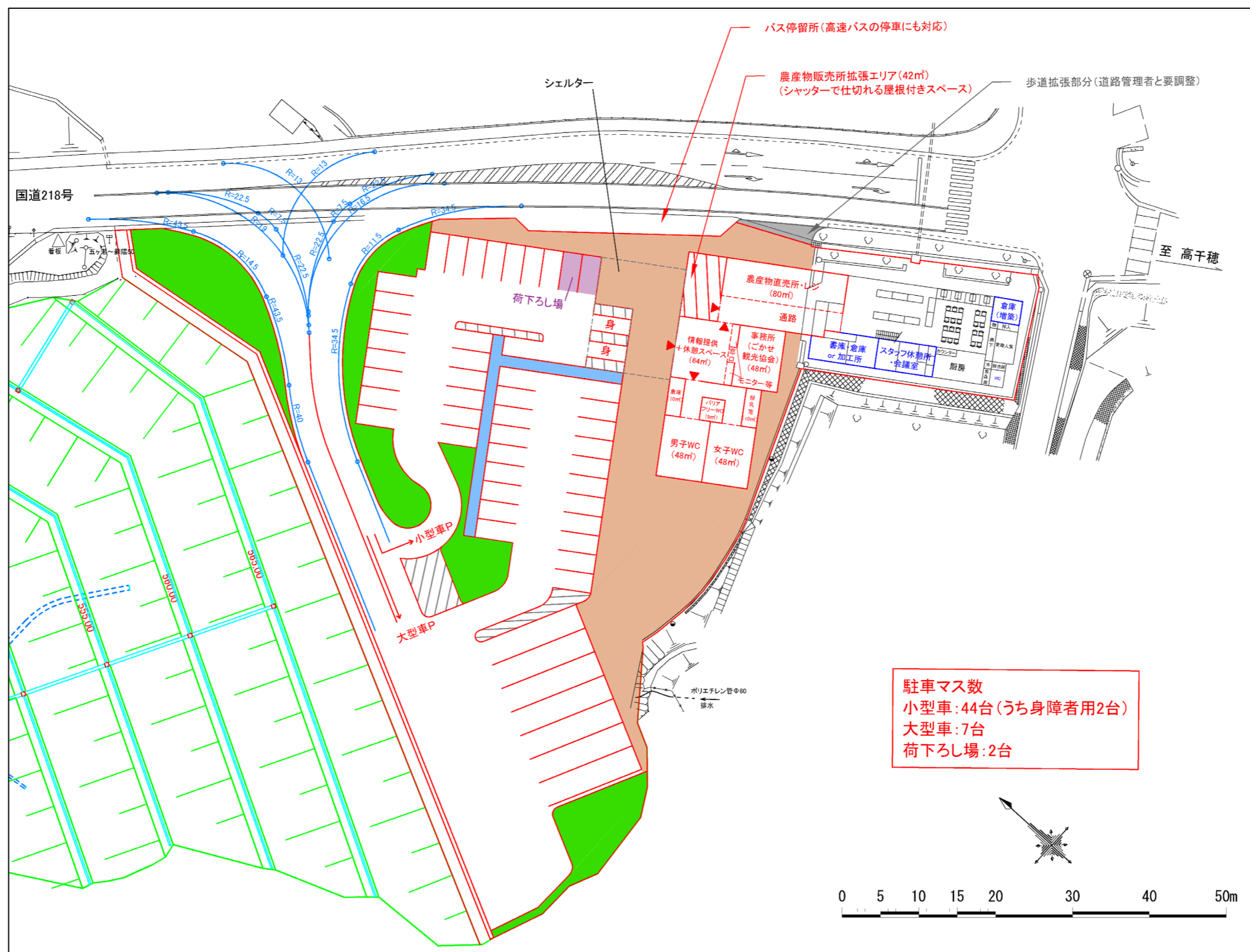


図 5-4 実施計画図



図 5-5 整備イメージ (その1)



図 5-6 整備イメージ (その2)

(参考) 計画地にコンビニエンスストアを整備した場合の実施計画図

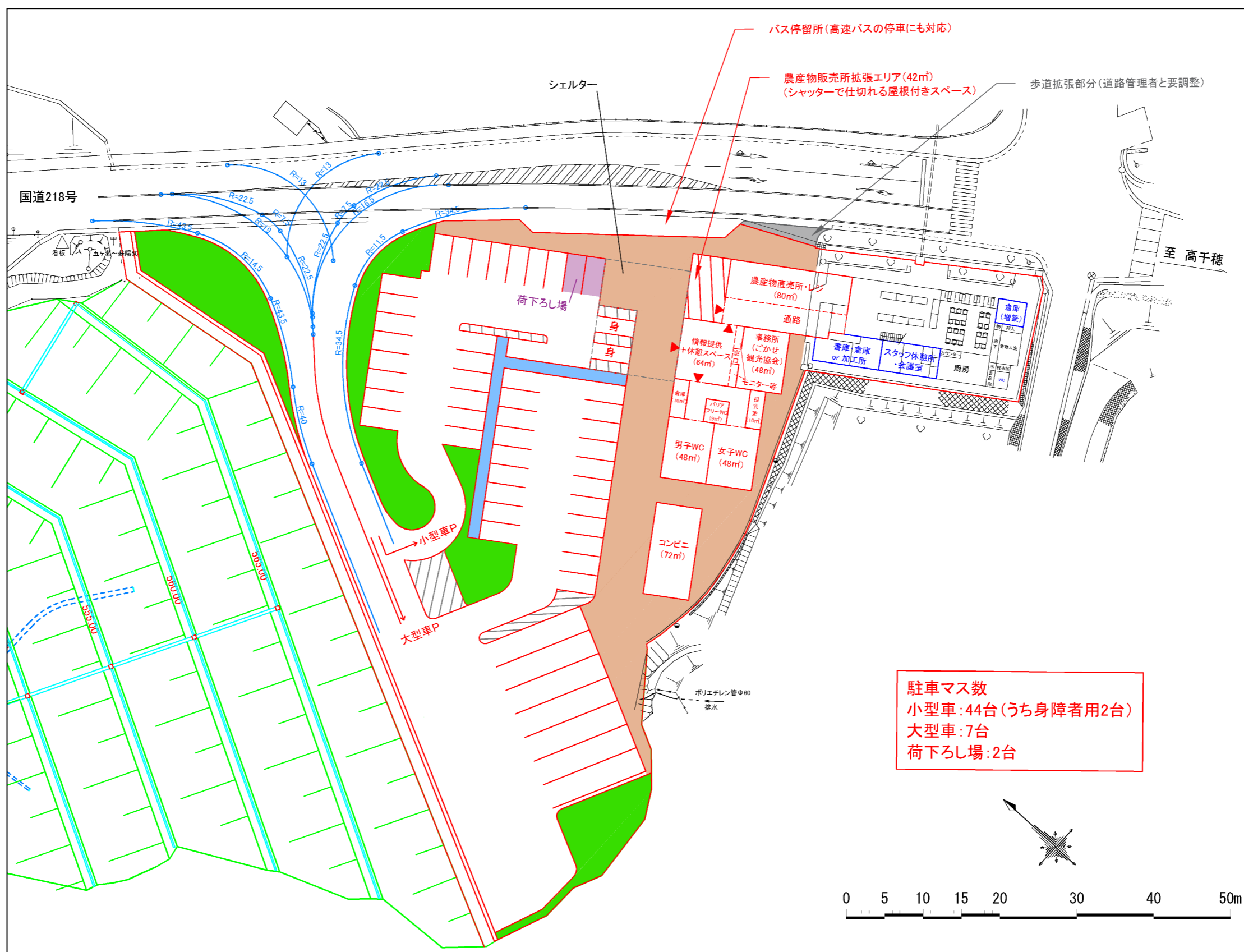


図 5-7 (参考) 実施計画図 (コンビニエンスストアを整備した場合)

第6章 事業計画

6.1. 概算事業費

前述の機能及び施設規模を想定した場合、特産センター再整備の概算整備費は約 4.85 億円（税抜）と想定されます。

なお、概算事業費については、現段階における想定であり、物価高騰などの社会経済情勢の変化や実施設計等の検討・調整により変更となる可能性があります。

表 6-1 概算事業費（税抜）

区分	主な工種	金額（諸経費込）※
調査・設計費	測量、地質調査、建築設計、土木設計	65 百万円
撤去工事	トイレ、浄化槽、プレハブ	8 百万円
建築工事	農産物販売所、トイレ・情報発信・休憩施設	285 百万円
土木工事	緑地、外構、駐車場など	127 百万円
	計	485 百万円

※）盛土及び整地費用は含まれない。

6.2. 活用が想定される補助金

今後、五ヶ瀬町の直接的な負担額が可能な限り抑制できるよう、以下のような適切な支援メニューの活用を検討・調整していきます。

表 6-2 活用可能な補助金

制度名	補助率	省庁	適用施設例
新しい地方経済・生活環境創生交付金 (第2世代交付金)【拠点整備事業】	1/2	内閣府	建築物の増築、設備整備・備品、外構工事、既存施設の除却・解体など
農山漁村振興交付金 (農山漁村発イノベーション対策)	1/2	農林水産省	農産物直売所
地域における受入環境整備促進事業 (インバウンド安全・安心対策推進事業)	1/2	観光庁	情報提供施設 (設備)
インバウンド受入整備高度化事業 (拠点機能強化事業) ※1	1/3	観光庁	トイレ、 無料 Wi-Fi
クリーンエネルギー自動車の普及促進に向けた 充電・充てんインフラ等導入促進補助金	1/1 以内	経済産業省	EV 急速充電器

出典：「各省庁の「道の駅」支援メニュー令和6年度版 国土交通省」を参考に一部加筆

※1：訪日外国人旅行者の来訪に向けて受け入れ環境の必要性が認められる地域

6.3. 特産センターの整備・管理運営手法

(1) 整備主体

「道の駅」の整備方法には、道路管理者と市町村等で整備する「一体型」と市町村で全て整備を行う「単独型」の2種類があります。全国の「道の駅」の整備手法の割合は、一体型が671駅（55%）、単独型が550駅（45%）（令和6年8月現在）となっています。特産センター再整備においては、「一体型」、「単独型」いずれの手法で整備を行うかについては、今後道路管理者と協議を行いながら決定します。

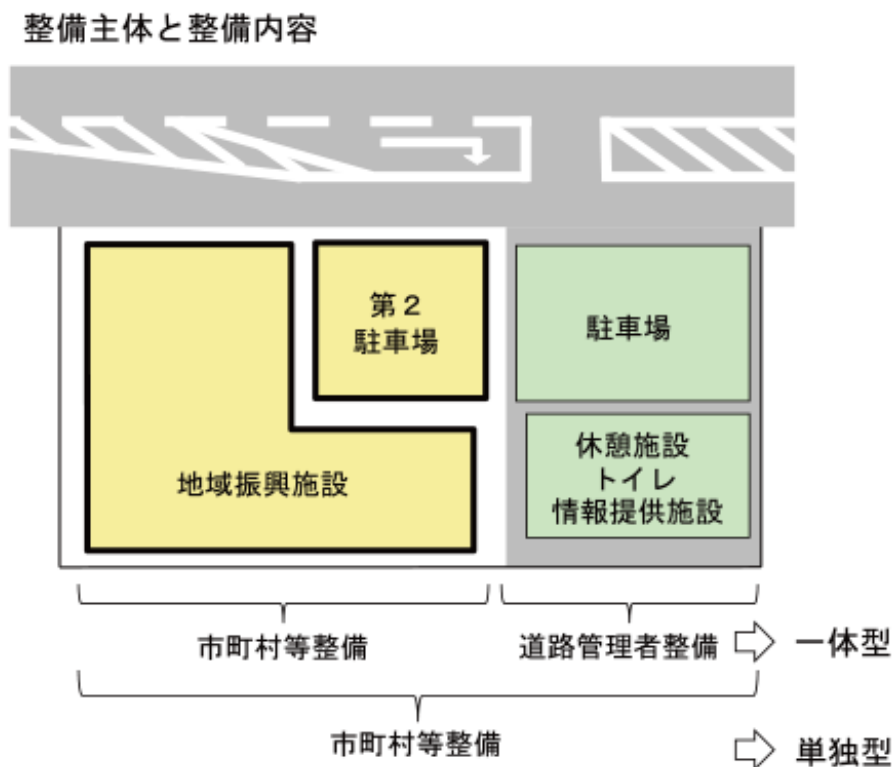


図 6-1 「一体型」と「単独型」の整備内容の違い

出典：国土交通省 HP

(2) 事業手法

特産センター再整備の整備・管理運営手法としては、公共が施設整備及び管理運営を行う「公設公営」方式と、公共で施設を整備し、民間が管理運営する「公設民営」方式、民間が施設整備及び管理運営を行う「民設民営」方式があります。それらの概要について、以下に示します。

表 6-3 想定される事業手法

分類	事業手法	概要
公設公営 (従来方式)	直営方式	<ul style="list-style-type: none"> ・町において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・販売施設の運営等、施設毎に業務委託又はテナント方式をとる場合が多い。
公設民営 (設計・施工/ 維持管理・運営 分離方式)	指定管理者制度	<ul style="list-style-type: none"> ・施設全体の管理運営を公共的団体又は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。
	第三セクター	<ul style="list-style-type: none"> ・国や地方公共団体（第一セクター）と民間事業者（第二セクター）との共同出資で設立された法人による運営を行う方法。
民設民営	PFI 方式 (BOT 方式・ BTO 方式)	<ul style="list-style-type: none"> ・公共施設等の建設、運営、維持管理等を民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して行う手法。
	リース方式 (事業契約方式)	<ul style="list-style-type: none"> ・民間事業者による施設建設後、町に所有権を移転し、建設費・維持管理費を町が事業者に割賦返済する方式。
	DBO 方式	<ul style="list-style-type: none"> ・資金調達はや行政が行うが、設計、建設、長期運営まで一括して民間企業が行う手法。 ・PFI 方式に準じた方式。

整備手法について、「民設」方式は維持管理・運営を踏まえた施設整備が可能であるというメリットがあるものの、「公設」方式よりも事業化に時間を要するというデメリットがあります。特産センター再整備においては、盛土拡幅工事の完了後、可能な限り早期に整備を進めていくため、従来の工事発注方式である「**公設**」方式を採用することとします。

また、維持管理手法について、「公営」方式では、一定の質のサービスが期待でき、公平性・継続性が担保されるといったメリットがあるものの、収益施設の運営ノウハウがないため、道の駅の総合的な管理運営が難しいといったデメリットがあります。一方で、「民営」方式では、民間ノウハウを活かした効果的、効率的な施設運営が期待されます。特産センターは集客施設であり、顧客サービスやイベント企画等によるにぎわいの創出が求められるため、「**民営**」方式を採用することとします。

従って、特産センター再整備は、「**公設民営**」方式で進めることとします。

表 6-4 事業手法のメリット・デメリット

事業手法		メリット	デメリット
公設公営 (従来方式)	直営方式	<ul style="list-style-type: none"> ・公共目的が直接反映できる。 ・一定の質のサービスが期待でき、公平性・継続性が担保される。 ・行政施策との連携が図りやすい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・収益施設の運営ノウハウがないため、道の駅の総合的な管理運営が困難となる。 ・予算執行の面で、柔軟な対応ができない場合がある。
公設民営 (設計・施工/ 維持管理・運営 分離方式)	第三 セクター	<ul style="list-style-type: none"> ・民間ノウハウを活かして、効果的、効率的な施設運営が期待される。 ・公的セクターであるため、信頼性が高く評価される。 ・従来の契約形態のため地元企業は参画しやすい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・官民の役割分担が不明確な場合、必要以上に資金負担が行政に発生する可能性がある。
	指定管理者 制度	<ul style="list-style-type: none"> ・民間ノウハウを活かして、効果的、効率的な施設運営が期待される。 ・指定管理期間を定め、PDCA サイクルを明確にすることで、サービス改善が図られる。 ・従来の契約形態のため地元企業は参画しやすい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・短期間で指定管理者が交代した場合、ノウハウの蓄積を妨げるおそれがある。 ・施設の運営経費が十分に確保されない場合、利用者に対するサービス低下や地域の雇用に影響を与えることも懸念される。
民設民営 (設計・建設・運 営・維持管理の 包括的民間活力 導入方式)	DBO 方式	<ul style="list-style-type: none"> ・維持管理・運営を踏まえた施設整備が可能。 ・民間ノウハウを活かして、効果的、効率的な施設運営が期待される。 	<ul style="list-style-type: none"> ・維持管理・運営段階での施設リスクは公共が負担する。 ・事業化に時間を要する。
	リース方式 (事業契約 方式)	<ul style="list-style-type: none"> ・維持管理・運営を踏まえた施設整備が可能。 ・民間ノウハウを活かして、効果的、効率的な施設運営が期待される。 	<ul style="list-style-type: none"> ・維持管理・運営段階での施設リスクは公共が負担する。 ・事業化に時間を要する。
	PFI 方式 BTO 方式 BOT 方式	<ul style="list-style-type: none"> ・維持管理・運営を踏まえた施設整備が可能。 ・民間ノウハウを活かして、効果的、効率的な施設運営が期待される。 	<ul style="list-style-type: none"> ・SPC 組成等の手間や管理費が発生する。 ・事業化に時間を要する。

6.4. 事業スケジュール

特産センターの再整備のスケジュールは、以下のとおりとします。

なお、特産センターの再整備期間中における営業方法については、できる限り通常営業に支障が出ない方法を今後検討します。

表 6-5 事業スケジュール

	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度以降
実施計画						
測量・地質調査						
実施設計						
施工						
補助金申請(※1)						
備考	● 盛土工事着工	● 地域再生計画の作成 ● 交付金申請 ● 補助金交付決定	● 施設整備の着工(※2)			● 蘇陽五ヶ瀬道路供用開始時

※1：補助金申請は、「新しい地方経済・生活環境創生交付金（第2世代交付金）【拠点整備事業】」を想定したスケジュールを記載しており、地域再生計画申請と交付金申請のスケジュールが含まれている。

※2：盛土工事の進捗状況に応じて前後する可能性がある。