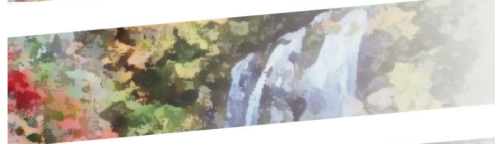


五ヶ瀬町 地域活性化拠点エリア整備構想

五つの季節がある町 五ヶ瀬町



宮崎県五ヶ瀬町
令和5年3月

目次

第1章 計画策定の目的	1
1.1. 目的	1
1.2. 活性化拠点施設の整備候補地	1
第2章 現況整理等	2
2.1. 現状の課題	2
2.2. 交通量予測	4
第3章 整備方針等	5
3.1. 求められる役割	5
3.2. 整備の方向性	6
3.3. 活性化拠点施設と既存施設の役割分担	7
3.4. コンセプト	8
3.5. 整備方針	10
第4章 導入機能の検討	11
4.1. 活性化拠点施設	11
4.2. 周辺の既存施設	17
第5章 施設規模の検討	19
5.1. 施設規模の算定対象の設定	19
5.2. 施設規模の算定	21
5.3. 施設の必要規模	35
第6章 整備構想図	38
6.1. 広域整備構想図	38
6.2. 活性化拠点施設の整備構想図	39
第7章 概算事業費の算出	42
7.1. 概算事業費	42
7.2. 活用が考えられる補助金	43
第8章 事業スケジュール	44
第9章 事業手法の検討	45
9.1. 活性化拠点施設の整備主体	45
9.2. 活性化拠点施設の整備・管理運営手法	45
第10章 実現化に向けた取組方針	48
10.1. 「2段階」整備	48
10.2. 道の駅登録	48
10.3. 施設の魅力付け	49
10.4. 公設民営（第三セクターの見直し）	49

第1章 計画策定の目的

1.1. 目的

九州のほぼ中央に位置し、宮崎県の西の玄関口となっている本町には、五ヶ瀬ハイランドスキー場をはじめとする、年間を通して楽しめる観光資源や地域資源が立地しています。また、阿蘇地域や高千穂地域等の有名な観光地とも隣接しているため、多くの観光客が移動し、立寄りが期待できる地域です。

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。九州中央自動車道には、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。

本町は、九州中央自動車道のほぼ中央に位置していることから、宮崎方面及び熊本方面からの両方の道路利用者にとっての「休憩ポイント」としての地理的なポテンシャルを有しており、道路利用者が安らげる休憩施設としての寄与が可能となります。また、全国から集まる道路利用者に対し、本町の特産品や農産物等の魅力や情報を発信し認知度を高めるとともに、地域のにぎわい創出を図る拠点整備が望まれます。

このようなことから、九州中央自動車道の延伸を見据え、(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」の整備等を図るべく、「活性化拠点エリア」の基本構想を策定します。なお、活性化拠点施設及び、周辺の既存施設を含めた範囲を「活性化拠点エリア」と位置づけます。

1.2. 活性化拠点施設の整備候補地

「活性化拠点施設」の整備候補地は、アクセス性や集客性を考慮し、九州中央自動車道の(仮称)五ヶ瀬西ICに近接した場所とします。なお、(仮称)五ヶ瀬西IC周辺には、現在「特産センターごかせ」が立地していますので、当該施設の更新リニューアル及び、新たな用地取得を踏まえた検討を行います。

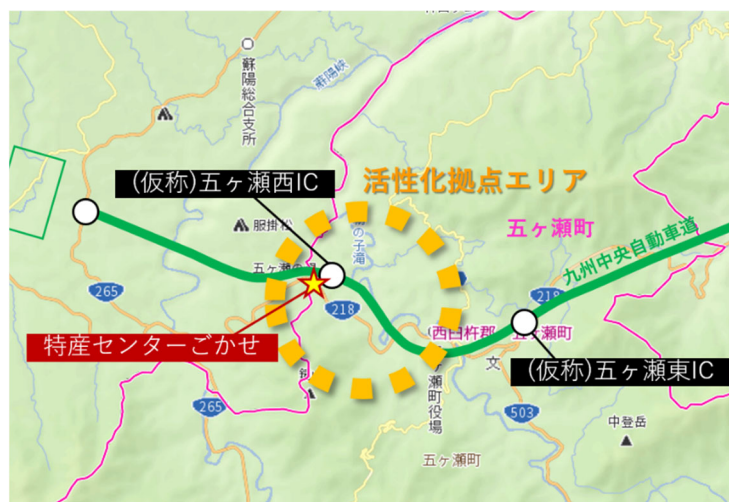


図 1-1 活性化拠点エリア

第2章 現況整理等

2.1. 現状の課題

表 2-1 五ヶ瀬町が抱える課題

①人口	<ul style="list-style-type: none"> ・人口減少のスピードを抑え、町経営の維持が課題。 ・高齢化率 50% 台後半になった際の産業の維持が課題（2020 年時点：42.90%）。
②農業	<ul style="list-style-type: none"> ・少子高齢化に伴う担い手不足により離農や兼業化が進んでいる。担い手の主な年齢層は 60 代、次いで 50 代であり、今後も引き続き農業を継続できるよう、支援等の検討が必要。 ・あわせて、有害鳥獣被害による生産性・経済性の減退が課題。 ・今後は、地域の特徴を活かした作物の栽培の推進や、栽培技術の向上のための支援などが必要。 ・農業基盤整備は遅れているが、一定の財源を要するため、補助事業等に依存しなければ整備できない実情があり、既存施設の老朽化に伴う施設の改修等が課題。 ・農家の高齢化等により、遊休農地の増加が懸念される。遊休農地は病虫害や雑草、外来動植物の温床となるリスクや、ゴミの不法投棄がなされる可能性があるため、遊休農地の対策が課題。
③林業	<ul style="list-style-type: none"> ・本町の森林は急峻な地形が多い上に、台風や豪雨に見舞われやすい気象条件下にあることから、林地崩壊等の災害が起きにくい強い森林づくりを進めることが重要。 ・今後も林産物の供給体制の維持や、従事者・後継者の確保等を図りながら、生産性の高い林業経営の推進が必要。 ・また、環境問題への関心の高まりから林業が注目されつつある中、森林の維持活動・林業が自然環境に果たす役割の啓発や、自然環境保護に対する住民や事業者の意識向上を図りながら、森林の適正な整備を進め、人と自然が共生する持続可能な森林づくりを進めることが重要。 ・森林の循環的利用を図るためにも、再造林が必要。
④商工業	<ul style="list-style-type: none"> ・商業分野は、人口減少による購買者の減少や、近隣市町への大型店舗の進出・消費者需要の多様化等による町外への購買者流出が課題。 ・上記理由により町内店舗の経営悪化や、経営者の高齢化、後継者の不在による廃業も年々増えていることから、廃業に伴う空き店舗の活用や事業承継への対応も急務。 ・高齢化等に伴い買い物弱者が増加。これらの人々への買い物支援が必要。 ・工業分野は、既存の町内立地企業への支援・振興が必要。
⑤観光	<ul style="list-style-type: none"> ・観光は町の地域資源を町外へアピールする重要な機会の一つであり、近年増加しているインバウンド需要を取り込むことを視野に、今後産業としてのさらなる発展を目指すことが重要。

2.2. 交通量予測

九州中央自動車道の整備に伴い、周辺の道路状況がどのように変化するか、将来交通量予測を過年度業務「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)」にて実施しました。町内の各路線の将来交通量予測(町内流入交通量)の予測結果は以下のとおりです。国道218号は現在5,000台/日程度の交通量ですが、九州中央自動車道が開通すると、1,000台/日程度の交通量に減少します。

表 2-2 将来交通量予測結果

	H27センサ	R3	R5	-	-	-
蘇陽五ヶ瀬道路	-	-	-	-	6,800	8,200
五ヶ瀬高千穂道路	-	-	-	7,200	7,200	8,600
国道218(熊本側)	5,096	4,600	5,100	7,100	300	400
国道218(延岡側)	5,775	5,300	5,800	900	900	1,100
国道265(南)	1,510	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400
国道265(北)	1,884	1,700	1,700	1,700	1,700	1,700
国道503	1,619	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500
竹田五ヶ瀬線	324	300	300	300	300	300
土生高千穂線	111	100	100	100	100	100

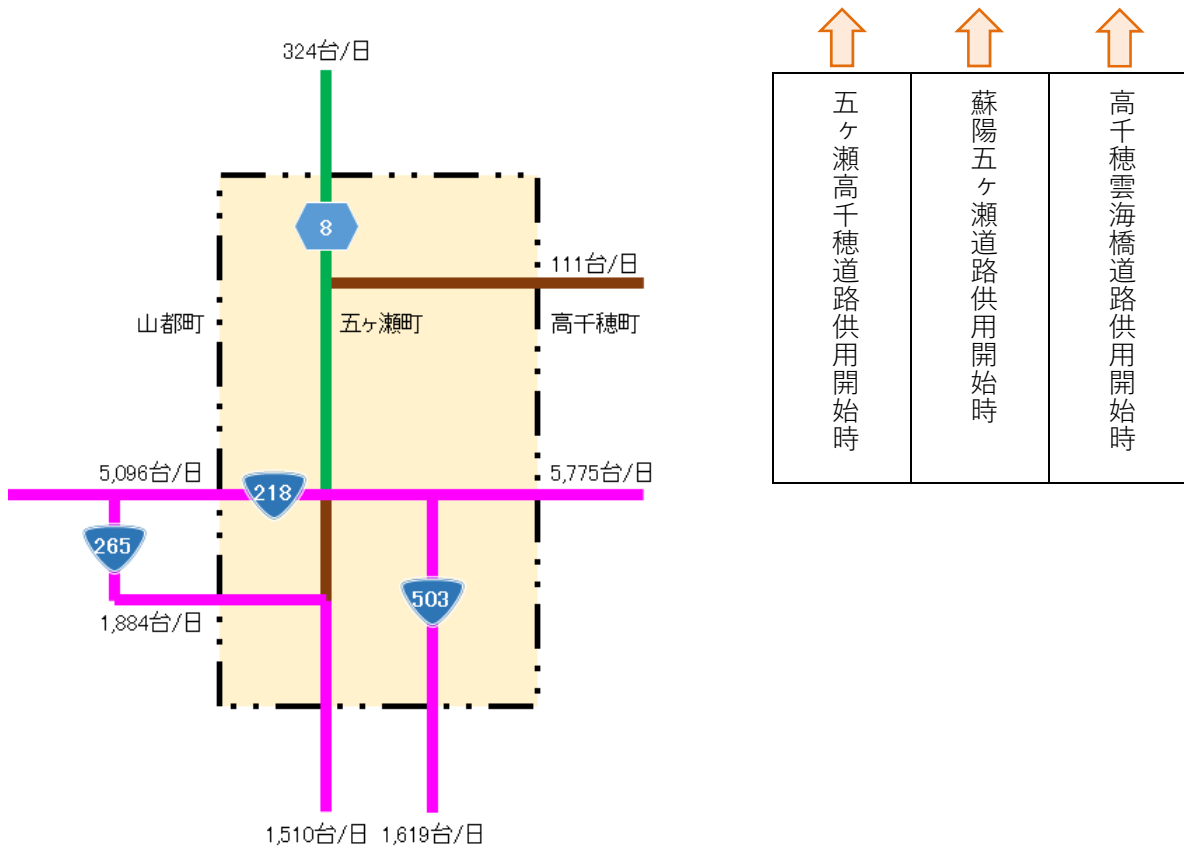


図 2-1 現況交通量 (H27年: 実測値)

第3章 整備方針等

上位・関連計画や活性化拠点エリア周辺の立地特性・条件等を踏まえ、本町が抱える課題を解決するとともに、地域住民や町外からの来訪者が「訪れたい、また立ち寄りしたい」と思えるような施設を整備するために、整備の方向性及びコンセプトを定め、導入機能を検討します。

3.1. 求められる役割

五ヶ瀬町が抱える課題の全てを解決することはできませんが、「地域活性化拠点エリア」では、地域の課題を解決する場としての役割が期待されます。

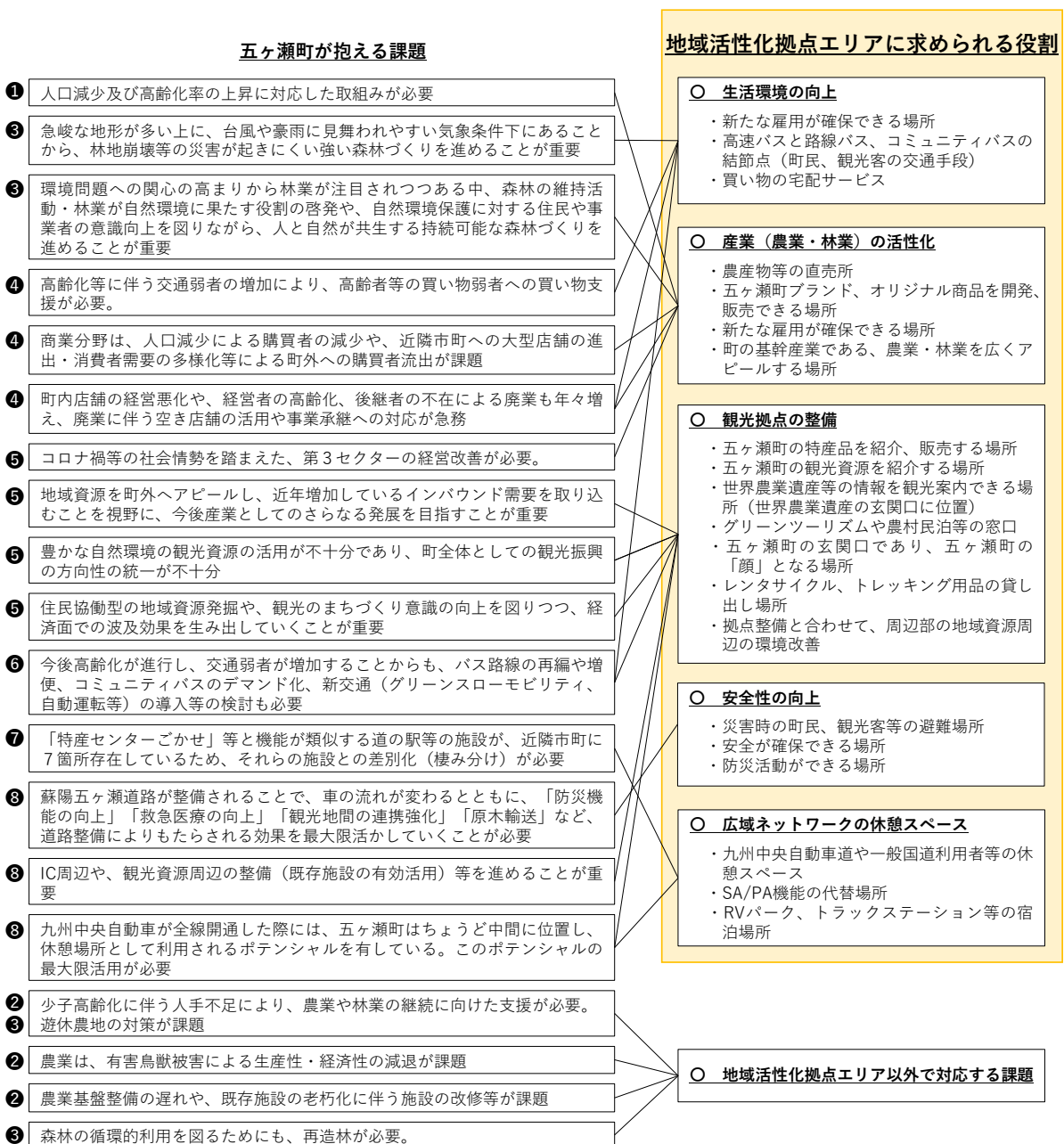


図 3-1 求められる役割

3.2. 整備の方向性

- ・宮崎県の西の玄関口としてのポテンシャルを活かし、町内外から人を呼び込みます。
- ・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を行い、五ヶ瀬町の課題解決につなげます。
- ・地域活性化拠点エリアの拠点となる新施設（活性化拠点）を整備するとともに、既存の施設との連携を図ります。
- ・活性化拠点施設と既存施設の「役割分担」を明確にし、それぞれの施設の機能強化を図ります。
- ・九州中央自動車道からの利用を最大限活かすために、高速道路上に「IC 出口より〇〇〇m」という標識を設置できるように、できる限り（仮称）五ヶ瀬西 IC 付近に整備します（理想は、ハイウェイオアシス[※]形式で、高速道路から直結できる場所に整備）。

※**ハイウェイオアシス**：高速道路上にあるSAやPAに接続した公園や地域振興施設等の呼称。高速道路から降りず、施設等を利用できる。

➔ 宮崎県川南町の「かわみなみ PLATZ」の整備形式



図 3-2 高速道路上の案内標識（道の駅）

3.3. 活性化拠点施設と既存施設の役割分担

地域活性化拠点エリアを整備するにあたり、拠点となる「活性化拠点施設」を新たに整備するとともに、「既存施設」の棲み分けを明確にするために、役割分担を行います。

表 3-1 活性化拠点施設と既存施設の役割分担

	活性化拠点施設	既存施設
役割	<ul style="list-style-type: none"> 五ヶ瀬町の全ての窓口として機能させ、周辺の既存施設等の案内、情報発信等（周辺町村案内も） トレッキング用品の貸し出し等、周辺観光資源への誘導促進 直売所等の機能集約 	<ul style="list-style-type: none"> 直売所等の周辺施設と同じ機能は活性化拠点施設に集約し、既存施設ならではの専門性や、独自性を高める (例:ワイナリーでは工場に特化する等)
連携	<ul style="list-style-type: none"> 他施設の紹介 従業員の融通（※第三セクターを集約した場合） 交通接続（コミュニティバス等） 	<ul style="list-style-type: none"> 活性化拠点施設の機能補完

【活性化拠点施設と既存施設の役割分担イメージ】

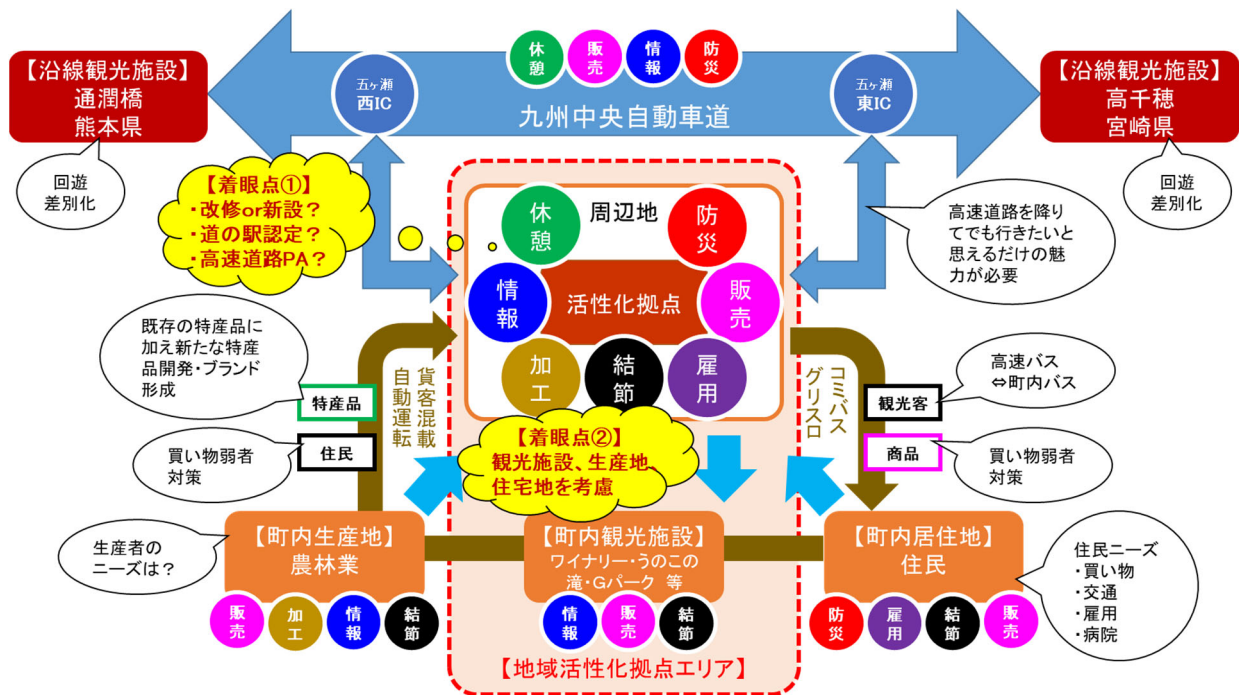


図 3-3 役割分担のイメージ

3.4. コンセプト

五ヶ瀬町に整備予定のICは、宮崎と熊本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、五ヶ瀬町は温暖気候の宮崎県では珍しく、スキー場を有しており、四季を感じ・楽しむことのできるとても珍しい地域です。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）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**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

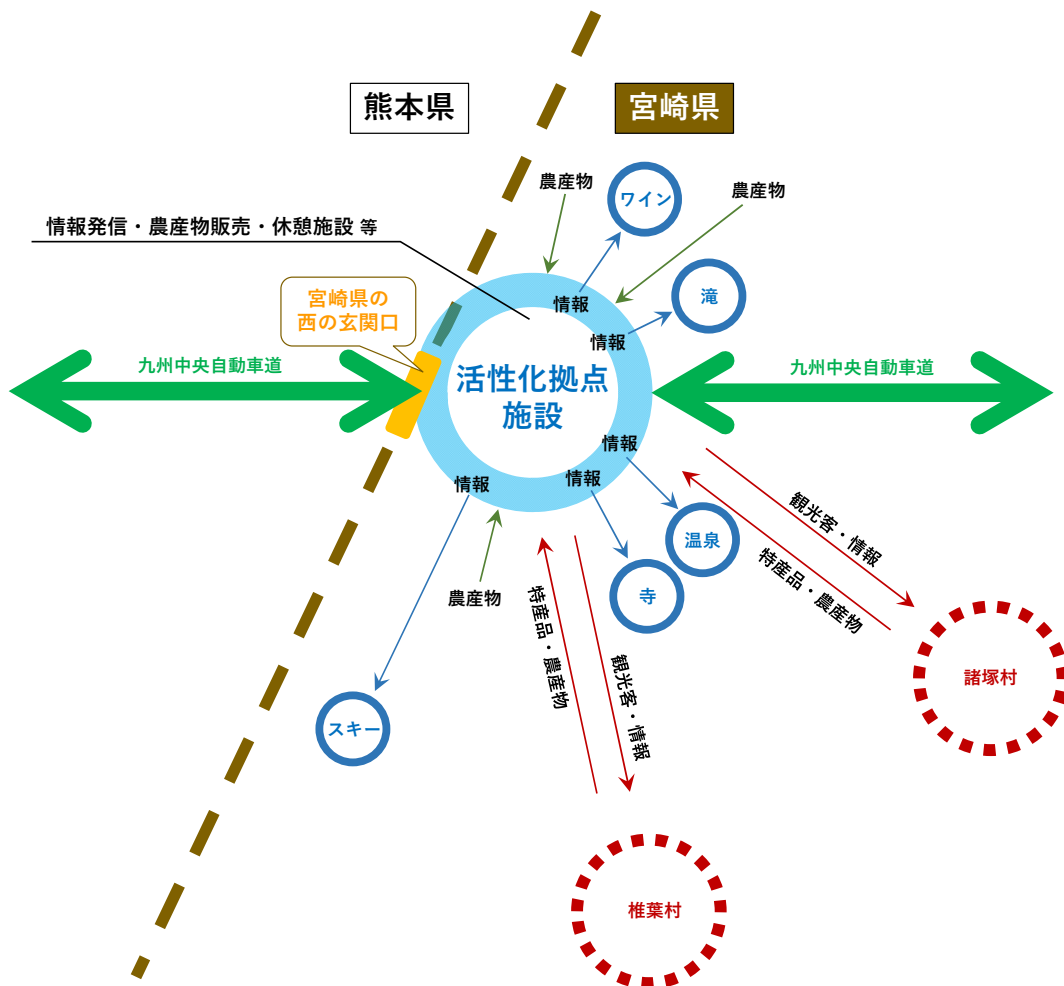







図 3-4 地域活性化拠点施設との連携

五つの季節がある町 五ヶ瀬町






温暖気候の宮崎県では珍しく、四季（春夏秋冬）を感じ・楽しむことのできるポテンシャルを有し、さらに季節と季節のあいだの、もうひとつの季節を有する町として、「**五つの季節がある町**」という表現とします。

また、年間を通じて様々な体験ができる五ヶ瀬町において、「食べる」「買う」「休む」「知る」「集まる」を代表的な5つのケース（5 case）に設定し、地域名である「ごかせ」→「**五ヶ瀬町**」に変換した表現とします。

【五つの季節がある町】… 季節別の主な観光資源

-  **春** : しだれ桜咲く春 … 桜
-  **夏** : 茶の香る夏 … ホタル、キャンプ、滝、登山
-  **秋** : 紅葉色付く秋 … 紅葉、ワイン
-  **冬** : 白銀に輝く冬 … スキー場、雪
-  **★** : もうひとつの季節 … 肌で感じるあなただけのすばらしい季節

【五ヶ瀬町】… 5 case ← 5 ケース

-  **食** : 特産品（五ヶ瀬ワイン、林産物、お茶、ジビエ等）、郷土料理などが食べられる環境
-  **買** : 地域の特産品や、周辺町村の特産品を購入できる環境
-  **休** : 温泉、滝（リフレッシュ）、駐車場（道路休憩施設）等のように、心身を休める環境
-  **知** : 五ヶ瀬町の観光資源、特産品、世界農業遺産、歴史・文化を知ることのできる環境
-  **集** : 町内外の人（住民・観光客）、モノ（特産品）、情報等が集まる拠点となる環境

3.5. 整備方針

(1) 活性化拠点施設

地域活性化拠点の整備方針は、前項にて設定したコンセプトを基に、地域住民や国道利用者が気軽に利用でき、さらに、高速道路利用者も比較的容易に利用できる場を設定します。

<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、情報の集まる拠点（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・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

(2) 既存施設

各既存施設の整備方針は、前項にて設定したコンセプトを基に、活性化拠点施設を補完できる施設及び場所とします。

なお、特産センターごかせについては、活性化拠点施設内に機能を包含するものとします。

<対象施設>

- ・五ヶ瀬ハイランドスキー場
- ・五ヶ瀬ワイナリー
- ・ごかせ温泉 森の宿 木地屋
- ・五ヶ瀬の里キャンプ村
- ・その他の観光資源（うのこの滝、浄専寺の枝垂れ桜 など）

<整備方針>

- ・専門性の特化、独自機能の強化
- ・施設周辺の環境整備（道路・駐車場等）
- ・各施設間の交通ネットワークの強化、アクセス強化

第4章 導入機能の検討

4.1. 活性化拠点施設

活性化拠点施設に必要な機能について、前段で整理したコンセプトや整備方針をもとに以下のとおり整理し、導入機能を検討します。

表 4-1 導入機能項目

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

(1) 情報発信機能 知

五ヶ瀬町を訪れた人々の総合窓口となるように、観光案内所を整備します。

ここでは、五ヶ瀬町の農業や林業に関する情報、各種小売・飲食・サービス業等に関する情報に加え、五ヶ瀬町の自然資源、歴史資源等、多様な地域資源の情報や県内・近隣市町村の観光情報を収集・編集し、コンテンツとして情報発信・展示を行うものとします。また、海外から訪れる外国人観光客にも対応できるよう、誰にも分かりやすいサイン表示、情報提供を行うものとします。

さらに、道路情報や災害情報、緊急医療情報等、施設利用者が必要とする情報をリアルタイムで発信する機能の導入や、無料 Wi-Fi サービスの実施により、個人のスマートフォンやタブレットを通じて検索サービスの充実を目指します。

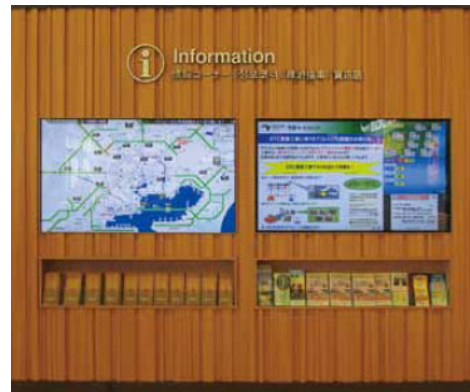
〈導入施設・設備〉

- ◆ICT を活用したインフォメーション機能(地域の観光情報、道路情報、緊急医療情報 等)
- ◆観光案内所 ◆グリーンツーリズム受付・農村民泊の窓口等
- ◆市内観光パンフレットの設置 ◆市内事業者を紹介するショップカードの掲示
- ◆ピクトグラム等を用いた案内サイン ◆フリーWi-Fi 等



観光案内所

出典：宮崎市 HP



大型モニター（道路情報等）

出典：NEXCO 東日本 HP



フリーWi-Fi

出典：日之影町 HP



ショップカード置き場

道の駅：富楽里とみやま

(2) 休憩機能 **休**

道路利用者をはじめ、新たな拠点施設を訪れた施設利用者が快適に利用できる 24 時間利用可能で清潔なトイレを設置します。また、施設利用者がゆっくりと快適に休憩できるスペースを確保します。さらに、子どもを持つ家族が快適かつ安心して施設を利用できるよう、授乳・オムツ替えなどのできる子育て応援施設やキッズスペースの設置を行うものとします。

駐車場については、交通量や施設利用に応じた規模を確保し、誰もが止めやすい、安全でゆとりある駐車スペースを確保するとともに、障がい者等用の駐車スペースは、主要施設へのアクセスを考慮した配置を検討します。

〈想定される導入施設・設備〉

- ◆施設利用者の休憩所
- ◆トイレ
- ◆駐車場
- ◆子育て応援施設
- ◆授乳室
- ◆オムツ替えスペース
- ◆キッズスペース（大型遊具）
- ◆足湯
- ◆ドッグラン（犬の休憩スペース）
- ◆ガソリンスタンド
- ◆電気自動車充電施設 等



日本一きれいなトイレ

道の駅：たいじ



子どもがワクワクするキッズスペース

子育て支援施設：広島県府中市



電気自動車充電施設

道の駅：ららん藤岡

(3) 地域連携機能（雇用・販売・加工） **食** **買**

五ヶ瀬町の農林業の振興に向け、新たな販わいを創出させるための機能を設けるほか、本施設をきっかけとした交流人口の拡大を図る仕掛けを設けるものとします。

五ヶ瀬町の農産物、農産加工品等を販売する農産物直売施設、特産品・土産物等を販売する施設、五ヶ瀬町の農産物、商工品を使った料理や軽食等を提供する飲食施設に加え、購入した商品やテイクアウトした商品を自由に座って食べることのできる客席を整備するものとします。

〈想定される導入施設・設備〉

- ◆農産物直売所
- ◆飲食スペース
- ◆調理実習室
- ◆購入したものをその場で調理して食べられるスペース（BBQ等）
- ◆まちの料理の達人が集まる加工所（6次産業施設）
- ◆多目的室（陶芸体験、子ども習い事、趣味・サークルの場）
- ◆レンタルスペース
- ◆トレッキング用品の貸し出し
- ◆コンビニエンスストア 等



農産物直売所

出典：道の駅青雲橋 HP



コンビニエンスストア

道の駅：ららん藤岡



飲食スペース

出典：道の駅青雲橋 HP



農産物の出荷場

道の駅：七城メロンドーム

(4) 防災機能

近年、頻発する集中豪雨をはじめ、大規模な地震などの自然災害発生時において、周辺住民及び道路利用者等の避難所としての活用に加え、救援物資の集積場として利用できるスペースや設備の設置を検討します。

また、災害時の広域的な防災拠点として利用できるよう、災害時でも使用できる水、電気、トイレなどについて継続的に検討を行うものとします。

〈想定される導入施設・設備〉

- ◆災害対応給水設備
- ◆非常用電源設備、太陽光発電
- ◆災害対応駐車場
- ◆情報提供施設（大型モニター、掲示板）等



太陽光パネル（下部：駐車場）

出典：道の駅公式HP（道の駅：どまんなか たぬま）

(5) 交通結節機能 **集**

五ヶ瀬町に住む人にとって、町内のみならず町外に気軽に行くことができ、また町外から来た人が、五ヶ瀬町の観光資源等に容易に行くことができる公共交通の拠点として、バス停留所等の整備を行うものとします。

さらに、高速バス会社や運送会社と連携し、五ヶ瀬町や近隣町村（椎葉村・諸塚村等）で生産された品物（農産物・加工品等）を町外に輸送するための物流拠点の整備に向けた検討を行うものとします。

〈想定される導入施設・設備〉

- ◆高速バス停留所
- ◆パーク&バスライド
- ◆レンタサイクルの貸し出し
- ◆物流拠点 等



高速バス停留所
道の駅：ららん藤岡



貨客混載（高速バス）
出典：国土交通省 HP



パーク&バスライド
出典：産交バス HP

4.2. 周辺の既存施設

周辺の既存施設では、活性化拠点施設との連携及び、活性化拠点施設の機能を補完するとともに、独自のポテンシャルを最大限活かす上で必要な機能等を整理します。

(1) 五ヶ瀬ハイランドスキー場

スキー場のパーキングセンター敷地内にある既存施設を登山客の休憩所及びキャンプ場施設として改修し、オールシーズン活用できる施設の検討を行います。

既存施設等	拡張・強化・追加機能
<ul style="list-style-type: none"> ・スキー場（観光） ・駐車場（休憩） ・レンタル用品貸出所（観光） ・レストラン（飲食） ・売店（販売） 	<ul style="list-style-type: none"> ・体験機能（グリーンシーズンの利活用：登山・星空等、キャンプ施設の整備） ・休憩機能（登山客のトイレ、休憩所の整備） ・交通機能（交通ネットワーク強化） ・情報発信機能（活性化拠点施設等の情報発信）

(2) 五ヶ瀬ワイナリー

五ヶ瀬ワイナリー周辺については、竹田五ヶ瀬線の波帰之瀬橋の供用に伴う阿蘇方面からの交通量増加や、高速道路の開通を見越し、五ヶ瀬ハイランド同様のキャンプ施設の検討や、阿蘇眺望が楽しめる周辺整備を含めた総合レジャー施設の検討を行います。

既存施設等	拡張・強化・追加機能
<ul style="list-style-type: none"> ・ワイン製造（加工・雇用） ・ワイン工場見学（観光） ・レストラン（飲食） ・直売所（販売・観光・雇用） ・阿蘇の眺望（観光） ・ブドウ農園（雇用） 	<ul style="list-style-type: none"> ・生産機能（ワインの生産力：工場拡大、ブドウの生産力：農園の耕作面積拡大・従業員確保） ・体験機能（工場見学スペースの拡大） ・交通機能（観光バス駐車場整備、バス停の整備、交通ネットワーク強化） ・情報発信機能（眺望等の魅力発信、活性化拠点施設等の情報発信） ・レジャー機能（キャンプテントサイト、阿蘇眺望が楽しめる総合レジャー施設、展望所 等）

(3) ごかせ温泉 森の宿 木地屋

ごかせ温泉森の宿「木地屋」周辺をキャンプテントサイト及び、オートキャンプ施設として活用することで、地域の商店街を含めた地域活性化を図ります。

また、高速道路が開通することで、五ヶ瀬の自然を感じてもらえるような仕組みを構築します。

既存施設等	拡張・強化・追加機能
<ul style="list-style-type: none"> ・レストラン（飲食） ・直売所（販売・観光・雇用） ・宿泊（温泉） 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通機能（バス停の整備、交通ネットワーク強化） ・情報発信機能（活性化拠点施設等の情報発信） ・レジャー機能（キャンプテントサイト、オートキャンプ施設の整備）

(4) 五ヶ瀬の里キャンプ村

五ヶ瀬の里キャンプ村は、五ヶ瀬ハイランド及び五ヶ瀬ワイナリーとは違う総合的キャンプ施設として位置づけ、必要に応じて施設の改修を行い、自然を感じてもらえるレジャー施設の検討を行います。

既存施設等	拡張・強化・追加機能
・キャンプ場	・レジャー機能（総合的キャンプ施設、自然が感じられるレジャー施設の整備）

(5) その他の観光資源（自然等）

うのこの滝は、滝つぼの大きさが5,000㎡、滝の落差は20mです。柱状節理の奇岩に囲まれた滝つぼは、山の間にはぼっかりと丸い穴があいたような独特の景観であり、五ヶ瀬町の観光スポットにするためにも、展望所の整備・アクセス道の整備・吊り橋などの検討を行い、さらなる誘客を目指します。

既存施設等	拡張・強化・追加機能
・滝や枝垂れ桜等の資源（観光）	<ul style="list-style-type: none"> ・交通機能（園路の整備、アクセス道路の整備、バス停の整備、交通ネットワーク強化 等） ・情報発信機能（活性化拠点施設等の情報発信） ・回遊機能（拠点施設から「うのこの滝」に繋がる周遊コースの整備） ・展望機能（うのこの滝：展望所整備、吊り橋等の設置）

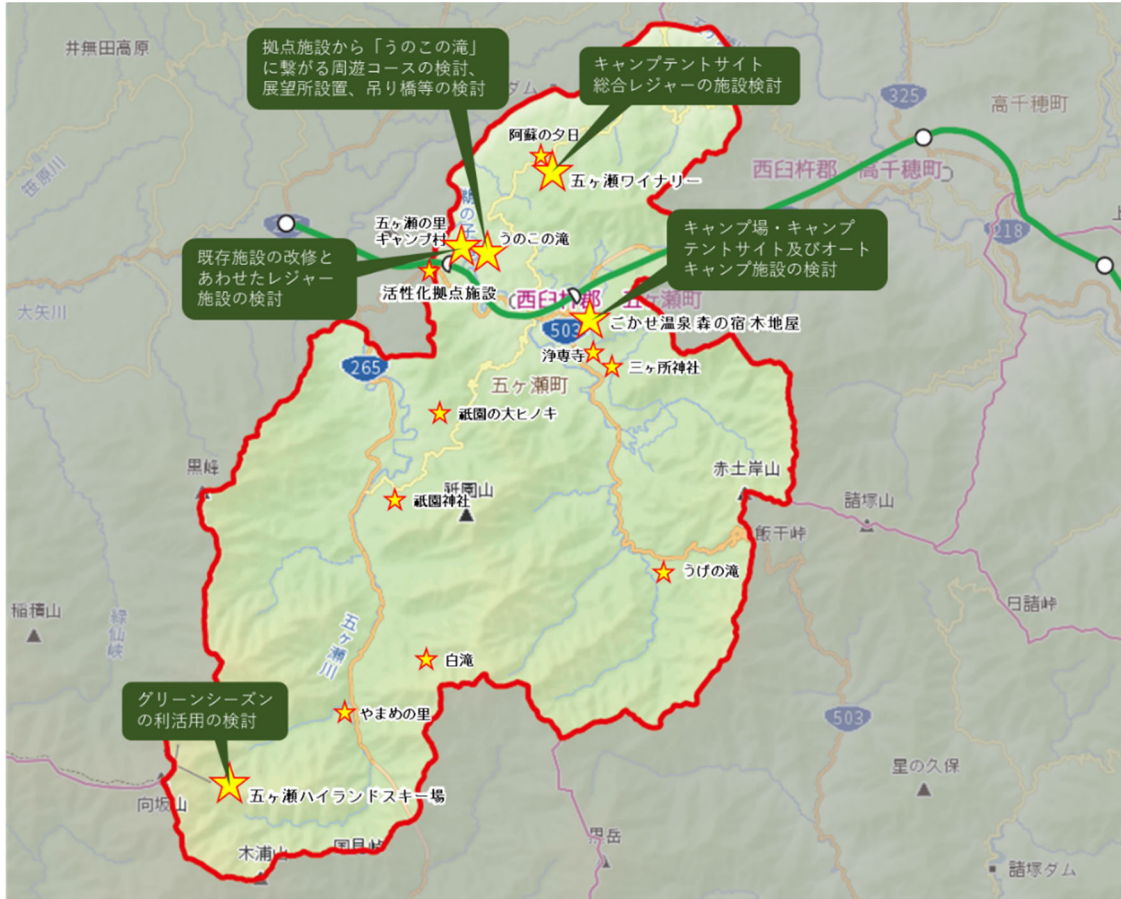


図 4-1 既存施設の新たな取組

第5章 施設規模の検討

整備構想段階における規模設定では、限られた敷地内にその機能を導入できるかの判断材料とすることが主目的になるため、道の駅の既往調査結果等に基づき、各機能の平均的な規模を参考に設定するとともに、同規模の近隣類似施設の事例を提示します。

また、今後、道の駅の登録を目指すためにも、道の駅の登録要件である機能を盛り込むとともに、施設の必要規模の算定を行います。

5.1. 施設規模の算定対象の設定

(1) 規模算定の対象

前項までに整理した、想定される機能のうち、民業圧迫のリスクのある「コンビニエンスストア」及び、五ヶ瀬町役場で既に同機能を有している「備蓄倉庫」、山間部の限られた土地において、広範囲な土地を必要とする「ヘリポート」については、今回の規模算定からは除外し、以下の施設を対象とします。

表 5-1 規模算定の対象施設

導入機能	規模算定対象施設
情報発信機能	情報提供施設
	観光案内所等
休憩機能	駐車場
	トイレ
	休憩施設
	キッズスペース、授乳室
地域連携機能	農産物直売所
	飲食スペース
	6次産業施設（加工場）
	会議室
	事務所
防災機能	防災情報提供施設
交通結節機能	パーク＆ライド施設
	高速バス・路線バス停留所

(2) 規模の算定方針

規模算定に用いる活性化拠点施設の前面道路の交通量は、高千穂雲海橋道路供用時の最大の交通量とし、さらに、国道 218 号及び蘇陽五ヶ瀬道路の合計値とします。

表 5-2 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	400 台	8,200 台	8,600 台

表 5-3 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を参考に設定する。
観光案内所等	・道の駅等の類似事例を参考に設定する。
駐車場	・NEXCO 設計要領（「休憩施設設計要領 西日本高速道路株式会社 H17.10」(以下、H17 休憩施設設計要領という)を準用する。 ・道の駅の登録要件も考慮し、国が整備する第一駐車場及び、町が整備する第二駐車場に分けて算出する。
トイレ	・NEXCO 設計要領（「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) R1.07」(以下、R1 休憩用建築施設設計要領という)を準用する。 ・地域連携施設内に設置するトイレは、飲食施設及び物販施設の利用者数から、給排水衛生設備規準・同解説（商業施設の場合）に基づき、算出する。
休憩施設	・R1 休憩用建築施設設計要領の「休憩所の標準規模」を準用する。
キッズスペース、授乳室	・道の駅等の類似事例を参考に設定する。
農産物直売所	・道の駅等の類似事例を参考に設定する。
飲食スペース	・道の駅等の類似事例を参考に設定する。
6次産業施設（加工場）	・道の駅等の類似事例を参考に設定する。
会議室	・道の駅等の類似事例を参考に設定する。
事務所	・新営一般庁舎面積算定基準を用いて算定する。
防災情報提供施設	・上記「情報提供施設、観光案内所等」に含める。
パーク&バスライド施設（駐車スペース）	・必要台数を、上記「駐車場」の H17 休憩施設設計要領の 1 台あたりの面積を乗じて算出する。
高速バス・路線バス停留所	・道路構造令の駐車マス規模を用いて算定する。

5.2. 施設規模の算定

(1) 情報提供施設、観光案内所等

情報提供施設については、道の駅整備を想定した場合、国側で整備する情報提供施設と、町側で整備する観光案内所等の情報提供施設の2種類整備することになります。そこで、国側と町側で整備するそれぞれの必要規模を算出します。

1) 国側で整備する情報提供施設

国との一体型整備の場合、整備事例では100㎡前後の規模となっていることが一般的です。よって、施設規模 **100㎡** を想定します。

以下に九州地方整備局管内で一体型道の駅として整備された道の駅(「くるめ」「うきは」※)の平面図と面積を示します。※道の駅「うきは」は小規模なタイプ

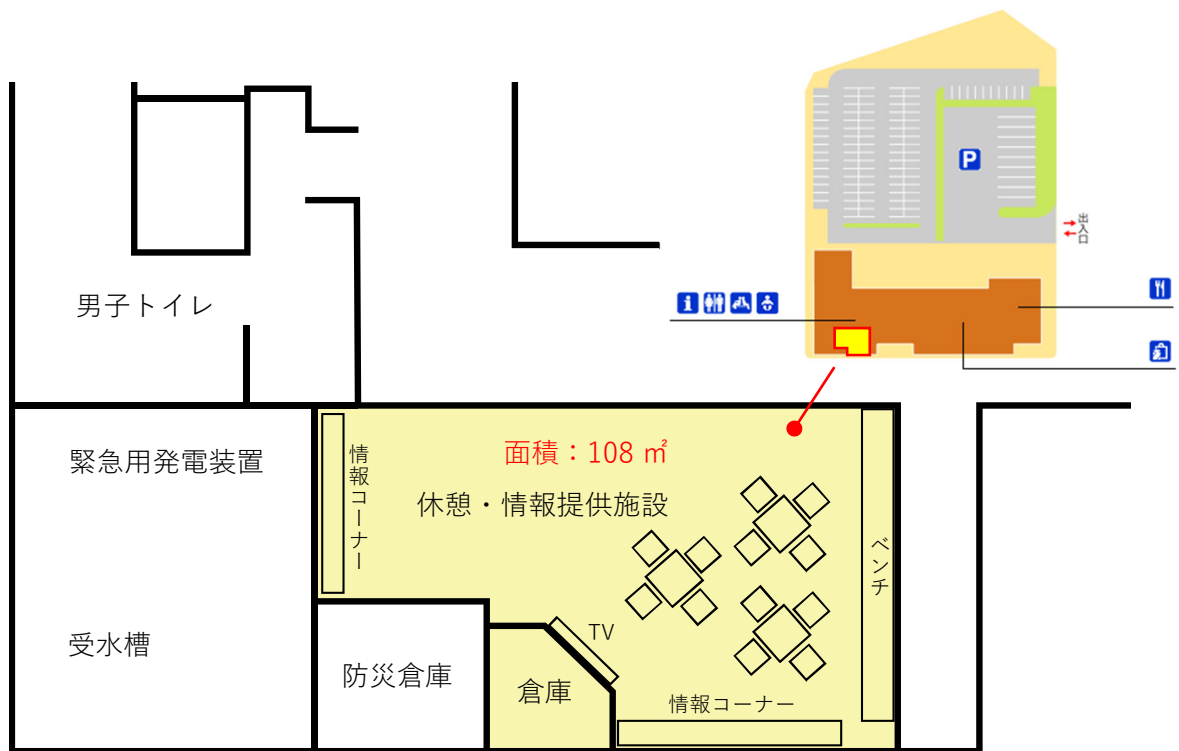


図 5-1 道の駅「くるめ」の休憩・情報提供施設レイアウト

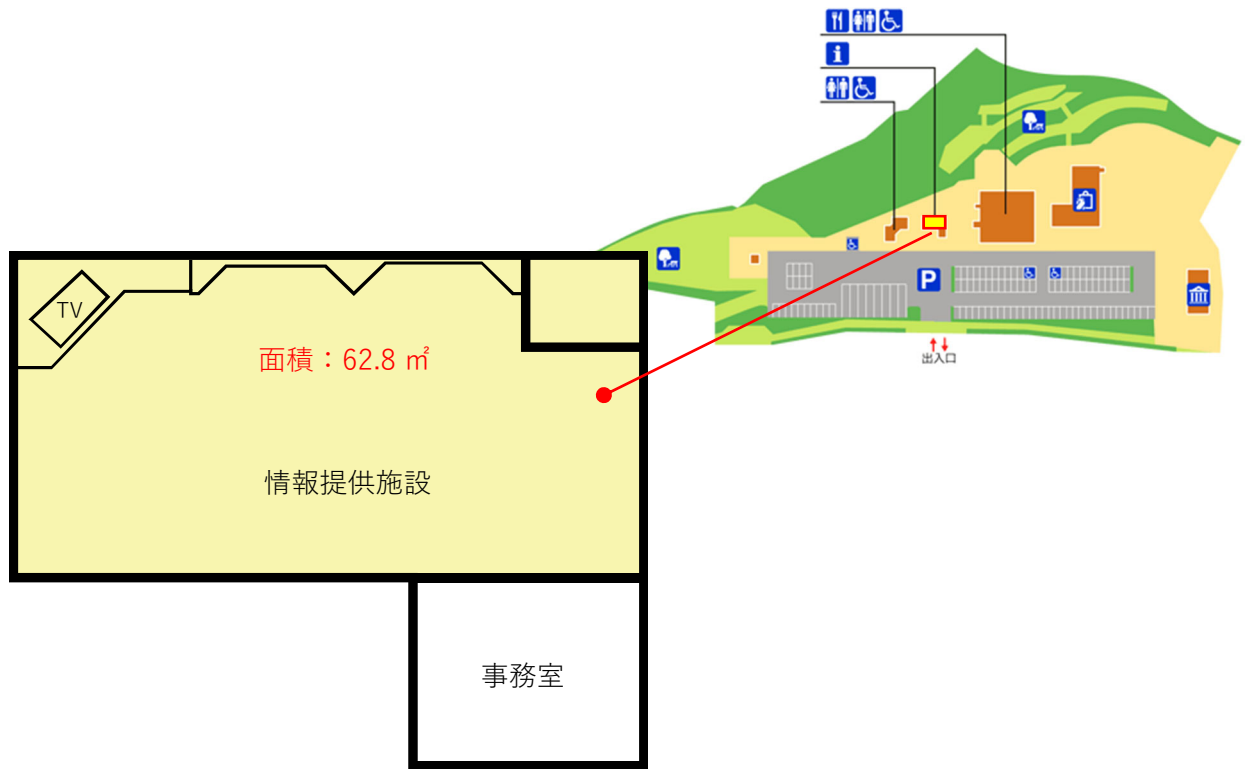


図 5-2 道の駅「うきは」の情報提供施設レイアウト

2) 町側で整備する観光案内所

観光案内所は、「道の駅青雲橋」の事例を参考に、約 25 m²と設定します。

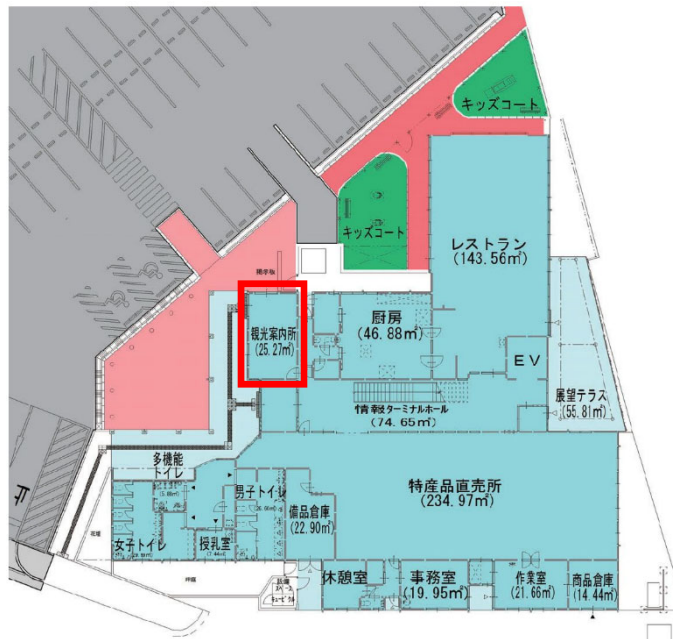


図 5-3 道の駅 青雲橋の配置図 (1階)

(2) 休憩機能

1) 駐車場

駐車場の規模は、以下に示す H17 休憩施設設計要領に従って計画交通量から駐車マス数及び、必要面積を算出します。

また、今後道の駅として整備する可能性もあるため、道の駅登録要件を踏まえ、国側で整備する駐車場を「第一駐車場」、町側で整備する駐車場を「第二駐車場」と分類し、それぞれの駐車マス数を算出します。

なお、算定に用いる大型車混入率及び車種区分は下表に示すとおり設定します。

表 5-4 大型車混入率及び車種区分比率

	比率	備考
大型車混入率	10.0%	H27 道路交通センサスより設定
大型車車種区分比率	大型バス：5% 大型貨物：95%	H17 道路交通センサス（全国）の割合から、観光地に近接していることを考慮して、大型バスを5%と設定

表 5-5 駐車マス数

駐車場	駐車マス数			
	小型車	大型バス	大型車	計
第一駐車場	31 台	1 台	6 台	38 台
第二駐車場	49 台	1 台	0 台	50 台
合計（敷地全体の駐車マス数）	80 台	2 台	6 台	88 台

表 5-6 駐車場の規模

駐車場	必要面積
第一駐車場	1,220 m ²
第二駐車場	1,087 m ²
合計（敷地全体の駐車マス数）	2,307 m ²

■ 「休憩施設設計要領 西日本高速道路株式会社[平成 17 年 10 月]」

6-2 駐車まず数の決定

- (1) 駐車場の駐車まず数は、本線交通量及び施設の利用率から求めるものとする。
- (2) 駐車まず数は、原則として車種（小型車、大型バス、大型貨物）毎に算定し、小型車用まず及び大型車用まずに分類するものとする。
- (3) 標準的な駐車まず数を参考として表 6-1にのせた。

駐車場の駐車まず数は、他の施設の規模の算定の基ともなり、また全体の規模を左右する要素である。

駐車まず数は、本線交通量及び施設の利用率から次式により求められる。

$$\text{駐車まず数 (片側)} : \text{片側設計交通量} \times \text{立寄率} \times \frac{\text{ラッシュ率}}{\text{回転率}}$$

片側設計交通量 (台/日) : 開通10年後の年間365日のうち上位から10%すなわち35番目程度の交通量を考える。= (休

$$\text{日サービス係数}) \times (\text{開通10年後計画日交通量}) \times \frac{1}{2}$$

休日サービス係数 : 平均日交通量から年間365日のうち35番目程度の交通量を求める係数

立寄率 : 立寄台数 (台/日) / 本線交通量 (台/日)

ラッシュ率 : ラッシュ時立寄台数 (台/時) / 立寄台数 (台/日)

回転率 : 1 (時) / 平均駐車時間 (時)

設計交通量として従来は開通10年後の平均日交通量 (ADT) をそのまま用いており、ADTより大きい交通量に対しては、開通後10年間の伸び率 (約 1.7倍) をもってカバーするという考え方をとってきたが、理論的には開通10年後においてはADTより大きい交通量 (東名の例によれば年間100~150日ある) に対してはサービスされないことになる。

したがって、年間365日のうちの90%に相当する330日に対してサービスが確保されるような係数を考えた。

休日サービス係数は表 6-1の値を用いる。

表 6-1 サービス係数

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

これは、従来休日サービス係数の考え方が、個々の休憩施設に応じて推定することが望ましいとされ、標準の場合は1.3、景観地にあり大都市から近い場合1.4としているが、その後の東名、名神、中央、東北の4路線における調査結果からは、図 6-2のとおり路線、地域特性、経年変化には顕著な関係はなく、交通量と密接な関係があることがわかった。このことから休日サービス係数の値を交通量との関連で決めるものとし、(出典：高速道路における休憩施設の計画設計に関する研究 (その2) 昭和54年2月) 表 6-1のとおりとした。

休憩施設の種別により、また休憩施設の位置により、これらの立寄率、ラッシュ率、回転率は変動するものがあり、また車種別により大きく異なるものである。

よって、交通量の車種構成がある程度推定できる場合には、車種毎に別個の立寄率、ラッシュ率、回転率を用いて車種別所要駐車まず数を算定し、これを小型、大型に分類し、合算するものとする。

車種別の立寄率、ラッシュ率、平均駐車時間は、次の表 6-2の値を用いて必要駐車まず数を算出する。

表 6-2 車種別立寄率、ラッシュ率、平均駐車時間

施設の種類の	車種	立寄率	ラッシュ率	平均駐車時間(分)
サービスエリア	小型車	0.175	0.10	25
	大型バス	0.25	0.25	20
	大型貨物車	0.125	0.075	30
パーキングエリア	小型車	0.10	0.10	15
	大型バス	0.10	0.25	15
	大型貨物車	0.125	0.10	20

a) 第一駐車場（国）の規模算定

第一駐車場の規模は、H17 休憩施設設計要領の PA 基準を用いて算出します。算出結果を以下に示します（図3-4）。

計算式：設計要領第4集（NEXCO）

$$N = \text{片側設計交通量} \times \text{立寄率} \times \text{ラッシュ率} \div \text{回転率}$$

表1

N	駐車まず数（小型車、大型車）
片側設計交通量	(開通10年後の計画交通量) $\times 1/2 \times \text{休日サービス係数}$ ※休日サービス係数=年間365日のうち35番目程度の交通量を求める係数
立寄率	立寄台数（台/日）/本線交通量（台/日）
ラッシュ率	ラッシュ時立寄台数（台/時）/立寄台数（台/時）
回転率	1（時）/平均駐車時間（時）

表2

施設の種類	車種	立寄率	ラッシュ率	平均駐車時間（分）	回転率
S A	小型車	0.175	0.100	25	0.42
	大型バス	0.250	0.250	20	0.33
	大型貨物	0.125	0.075	30	0.50
P A	小型車	0.100	0.100	15	0.25
	大型バス	0.100	0.250	15	0.25
	大型貨物	0.125	0.100	20	0.33

表3

年平均日交通量Q（両方向：台/日）	サービス係数
$0 < Q \leq 25,000$	1.400
$25,000 < Q \leq 50,000$	$1.65 - Q \times 10^{-5}$
$Q > 50,000$	1.150

◆必要駐車まず数の算定（小型者、大型車用）

PA相当		小型車	大型バス	大型車	計	備考
計画交通量	B	7,740	43	817	8,600	
設計交通量	B'（※両側）	12,105	67	1,278	13,450	
立寄率	A	0.100	0.100	0.125		表2より
ラッシュ率	R	0.100	0.250	0.100		表2より
回転率	D	0.250	0.250	0.333		表2より
駐車まず数	$N = B' \times A \times R \times D$	31	1	6	38	

◆必要駐車まず数の算定（身体障害者用）

駐車まずの区分	身体障害者用小型駐車まず数（台）
全小型駐車まず数 ≤ 200	全小型駐車まず数 $\times 1/50$ 以上
全小型駐車まず数 > 200	全小型駐車まず数 $\times 1/100 + 2$ 以上

出典：設計要領第六集 建築施設編

身障者用駐車まず数（小型車の内数）	$31 \times 1/50$ 以上 1 台
-------------------	-------------------------

◆必要駐車まず及び必要面積の算定

	駐車方式	1台当たりの駐車所要面積（㎡）(*1)	駐車まず数（台）	必要面積（㎡）
小型車	90° 後退駐車 (2.5m × 5.0m)	20.0	30	600
大型車	60° 前進駐車/発車 (3.3m × 13.0m)	82.1	7	575
身障者用	90° 後退駐車 (5.0m × 6.0m)	45.0	1	45
必要面積合計（㎡）				1,220

図 5-4 第一駐車場の駐車まず数の算定結果

b) 第二駐車場（町）の規模算定

第二駐車場の規模は、H17 休憩施設設計要領の SA 基準（図3-5）を用いて算出した値から、前頁で算出した PA 基準（図3-4）を差し引いた値を用います。

計算式：設計要領第4集（NEXCO）

$$N = \text{片側設計交通量} \times \text{立寄率} \times \text{ラッシュ率} \div \text{回転率}$$

表1

N	駐車ます数（小型車、大型車）
片側設計交通量	（開通10年後の計画交通量）×1/2×休日サービス係数※ ※休日サービス係数=年間365日のうち35番目程度の交通量を求める係数
立寄率	立寄台数（台/日）/本線交通量（台/日）
ラッシュ率	ラッシュ時立寄台数（台/時）/立寄台数（台/時）
回転率	1（時）/平均駐車時間（時）

表2

施設の種類	車種	立寄率	ラッシュ率	平均駐車時間（分）	回転率
SA	小型車	0.175	0.100	25	0.42
	大型バス	0.250	0.250	20	0.33
	大型貨物	0.125	0.075	30	0.50
PA	小型車	0.100	0.100	15	0.25
	大型バス	0.100	0.250	15	0.25
	大型貨物	0.125	0.100	20	0.33

表3

年平均日交通量Q（両方向：台/日）	サービス係数
0 < Q <= 25,000	1.400
25,000 < Q <= 50,000	1.65 - Q × 10 ⁻⁵
Q <= 50,000	1.150

◆必要駐車ます数の算定（小型者、大型車用）

SA相当		小型車	大型バス	大型車	計	備考
計画交通量	B	7,740	43	817	8,600	*1
設計交通量	B'（※両側）	10,836	60	1,144	12,040	
立寄率	A	0.175	0.250	0.125		表2より
ラッシュ率	R	0.100	0.250	0.075		表2より
回転率	D	0.417	0.333	0.500		表2より
駐車ます数	N=B' *A*R*D	80	2	6	88	

◆必要駐車ます数の算定（身体障害者用）

駐車ますの区分	身体障害者用小型駐車ます数（台）
全小型駐車ます数 ≤ 200	全小型駐車ます数 × 1 / 50 以上
全小型駐車ます数 > 200	全小型駐車ます数 × 1 / 100 + 2 以上

出典：設計要領第六集 建築施設編

身障者用駐車ます数（小型車の内数）	80 × 1/50以上 2 台
-------------------	-----------------

◆必要駐車ます及び必要面積の算定

	駐車方式	1台当たりの駐車所要面積（㎡）(*1)	駐車ます数（台）	必要面積（㎡）
小型車	90° 後退駐車 (2.5m × 5.0m)	20.0	78	1,560
大型車	60° 前進駐車/発車 (3.3m × 13.0m)	82.1	8	657
身障者用	90° 後退駐車 (5.0m × 6.0m)	45.0	2	90
必要面積合計（㎡）				2,307

図 5-5 SA 基準の駐車マス数の算定結果

2) トイレ

トイレの規模は、道の駅登録の要件にも対応できるよう、国側で整備する道路利用者向けのトイレと、町側で整備する活性化拠点施設の利用者向けのトイレに分けて算出します。

a) 道路利用者向けのトイレ

道路利用者向けのトイレ規模は、第一駐車場の駐車マス数及び「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)、令和元年7月」を用いて算出します。なお、算定結果を以下に示します。

表 5-7 トイレの規模

数量	男子便器：小	3 器
	男子便器：大（洋式）	2 器
	女子便器：大（洋式）	8 器
面積	トイレ施設	139.2 m ²

表 5-8 必要トイレ基数の算定結果

項目	記号	数量			備考
		31	1	6	
駐車マス数計	P				第1駐車場の規模
車種構成率	S	小型車	バス	トラック	
		0.9	0.02	0.08	PA・ハイウェイショップ無
駐車回転率	r	4.0	4.0	3.0	PAの平均駐車時間(回/h。小型・バス15分、大貨20分)
車種別駐車台数	Pa=P×S×r	124	4	18	駐車マス数×駐車回転率で算定
平均乗車人数	W	1.7	20.0	1.1	PA・ハイウェイショップ無
立ち寄り人数	N=Pa×W	211	80	20	四捨五入
総立ち寄り人数	ΣN		311		
トイレ利用率	u		0.71		PA・ハイウェイショップ無
トイレ利用人数	NL=u×ΣN		221		
性別比率	男：Dm		0.59		PA・ハイウェイショップ無
	女：Df		0.41		〃
ピーク率	男：Pm		2.60		〃
	女：Pf		3.70		〃
性別利用人数	男：NLm=u×ΣN×Dm×Pm		339		四捨五入
	女：NLf=u×ΣN×Df×Pf		335		〃
便器回転率	男：Cm		95.0人/h		SA・PA共通
	女：Cf		40.0人/h		〃
洋式便器設置率	男：Wm		0.9		〃
	女：Wf		0.9		〃
便器数	男小：Vm1=NLm/Cm×0.8		3		
	男大洋式：Vm2(洋)=Vm1×0.6×Wm (うち男大型ブース：VLm)		2 (1)		大型ブースは最低1基以上のため、1か所を計画
	女洋式：Vf(洋)=NLf/Cf×Wf (うち女大型ブース：VLf)		8 (1)		大型ブースは最低1基以上のため、1か所を計画
	女和式：Vf(和)=NLf/Cf-Vf(洋)		1		
	多機能：Vh=(Σ[Vm(和)、Vm(洋)]+Σ[Vf(和)、Vf(洋)])/50 ※1		1		Σ[Vm(和)、Vm(洋)]+Σ[Vf(和)、Vf(洋)]≤200の場合
	子どもコーナー：Vc		2		男女1箇所ずつ、※2
洗面器回転率	男：Sm		360.0人/h		SA・PA共通
	女：Sf		215.0人/h		〃
洗面器数	男：VSm=NLm/Sm		1		
	女：VSf=NLf/Sf		2		
オストメイト	男女各1以上		2		男女1箇所ずつ
パウダーコーナー	パウダーコーナー：Vp=0.3×Vf		3		
お手洗い面積	男小単位面積Um：3.0m ² →男小面積=3.0×Vm1		9.0		
	男大単位面積Uf：5.4m ² →男大面積=5.4×(ΣVm2(和・洋)-VLm)		5.4		
	男大型ブース単位面積Ulm：8.8m ² →男大型ブース面積=8.8×VLm		8.8		
	女単位面積Uf：5.4m ² →女面積=5.4×(ΣVf(和・洋)-VLf)		43.2		
	女大型ブース単位面積Ulf：8.8m ² →女大型ブース面積=8.8×VLf		8.8		
	多機能単位面積Uh：10.8m ² →多機能面積=10.8×Vh		10.8		
	子どもコーナー単位面積Uc：6.1m ² →子どもコーナー面積=6.1×Vc		12.2		
	洗面器単位面積Us：3.0m ²				
	→面積=3.0×VSm+3.0×VSf				
	オストメイト単位面積Uo：9.2m ²		18.4		
	パウダーコーナー単位面積Up：2.2m ² →パウダーコーナー面積=2.2×Vf(洋・和)		6.6		
倉庫(トイレトペーパー保管庫2.0m ² +清掃用具置き場5.0m ²)		7.0		他事例より設定	
合計(m ²)		139.2			

※1 基準によれば、男女大便器の合計数に対して算定することとなっているため、総数として算定

※2 子どもコーナー：「道の駅」のトイレの改善に関するチェックポイント(第2版)(平成29年9月、道路局 国道・防災課)において、良い事例として男女トイレ内のいずれにも子供用トイレを設置した事例が掲載されていることを受け、男女それぞれに配置

■「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) 令和元年7月」

表4-1 トイレ規模算出

項目	記号		係数			
			サービスエリア		パーキングエリア	
			一般部・都市部 (注)1	観光部(注)1	ハウェイショップ有	ハウェイショップ無
駐車ます数	P		(注)2			
車種構成率	S	小型	0.88	0.92	0.86	0.90
		バス	0.04	0.03	0.03	0.02
		トラック	0.08	0.05	0.11	0.08
駐車回転率	r		(注)3			
車種別駐車台数	Pa		$P \times S \times r$			
平均乗車人員	W	小型	2.2人		1.7人	
		バス	27人	24人	21人	20人
		トラック	1.1人			
トイレ利用率	u		0.76	0.72	0.74	0.71
性別比率	Dm	男	0.54		0.59	
	Df	女	0.46		0.41	
ピーク率	Pm	男	2.1		2.6	
	Pf	女	2.8		3.7	
便器回転率	Cm	男	95人/h			
	Cf	女	40人/h			
洋式便器設置率	Wm	男	0.9			
	Wf	女	0.9			
便器数	(男・小) Vm1 (男・大) Vm2 (女) Vf		小便器利用率 0.8 大便器係数 0.75 $Vm1 = (\text{男子便器利用人数}) / Cm \times 0.8$ $Vm2 = Vm1 \times 0.75$		小便器利用率 0.8 大便器係数 0.6 $Vm1 = (\text{男子便器利用人数}) / Cm \times 0.8$ $Vm2 = Vm1 \times 0.6$	
	洗面器回転率	Sm 男 Sf 女	360人/h 215人/h			
1人当り面積	(男・小) Um		男・小		3.0㎡	
	(男・大、女) Uf		男・大、女		5.4㎡	
	(男女大型バス) U1m, U1f		男女大型バス		8.8㎡	
	(子供コーナー) Uc		子供コーナー		6.1㎡	
	(オストメイト) Uo		オストメイト		9.2㎡	
	(バグガコーナー) Up		バグガコーナー		2.2㎡	
	(洗面) Us		洗面器		3.0㎡	
	(多機能) Uh		多機能		10.8㎡	

(注)1. 都市部 SA：大都市（東京・名古屋・大阪）直近の概ね50km圏内のエリアとする。

観光部 SA：観光地やスキー等のレジャー施設の近郊に位置しており観光バスが多く立ち寄り予想されるエリアとする。また、既存の休憩施設については本線交通量の休日係数（休日交通量/平日交通量）が1.5以上の路線に位置するエリアとする。

一般部 SA：上記以外のエリアとする。

(注)2. 駐車ます数のうち大型車と小型車の割合は本線交通量に対する大型車の混入率等により変化する。また、大型車・小型車の兼用マス数は、1マスあたり小型車2マスに換算する。

なお、身障者用・トレーラー駐車マスは、除くものとする。

(注)3. 駐車回転率 r（平均駐車時間）は表4-2のとおりとする。

表4-2 SA・PA平均駐車時間

エリアの種類	車種別	回転率
SA	小型車	2.4回/h(25分)
	大型バス	3回/h(20分)
	大型貨物	2回/h(30分)
PA	小型車	4回/h(15分)
	大型バス	4回/h(15分)
	大型貨物	3回/h(20分)

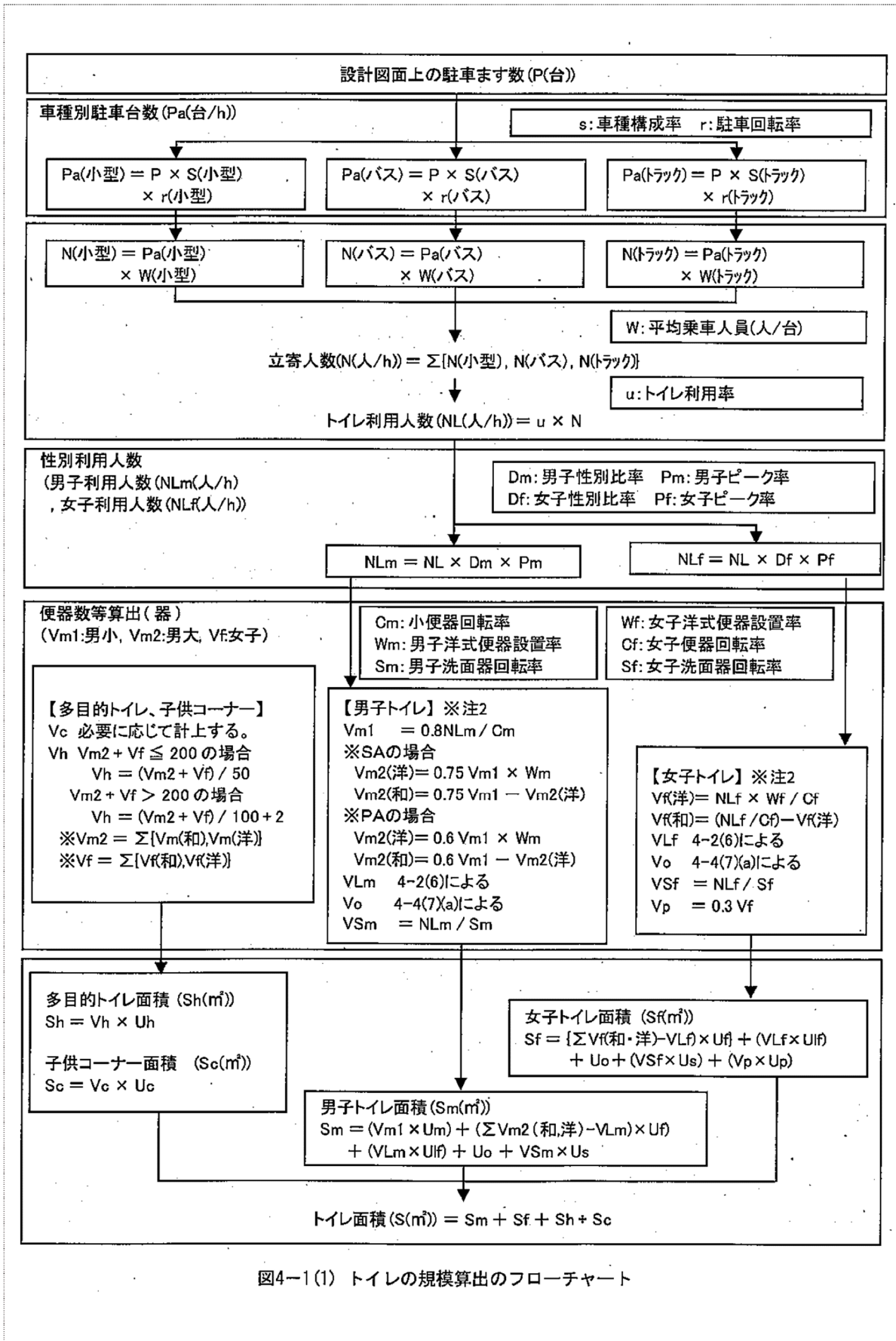


図4-1(1) トイレの規模算出のフローチャート

b) 活性化拠点施設の利用者向けのトイレ

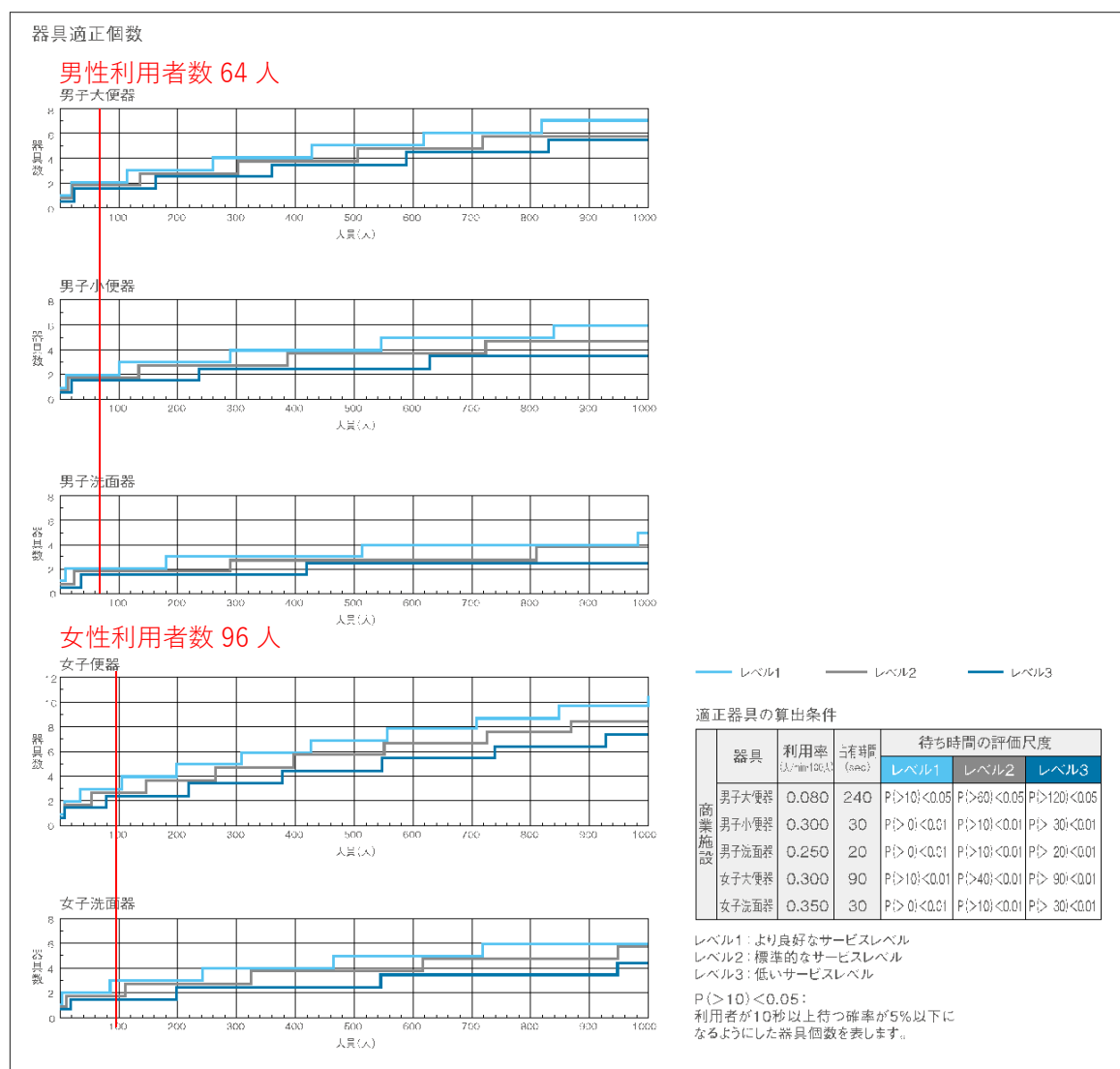
活性化拠点施設の利用者向けのトイレは、飲食施設及び物販施設の利用者数から、給排水衛生設備規準・同解説（商業施設の場合）に基づき、算出します。

【利用者数の算出】

- ・飲食施設及び物販施設の利用者数は、売り場面積(m²)×0.3（人口密度）で算出されます。
- ・両施設の売り場面積（m²）は、飲食施設（251 m²）と物販施設（412 m²）の8割を見込むものとした場合、160人となります（≒(251 m²+412 m²)×0.3×0.8）。

【トイレ規模の算出】

- ・技術要項では、利用者（160人）の男女比率（男:女）は4:6であるため、男性利用者数は64人、女性利用者数は96人となります。
- ・下図の器具適正個数（図）よりトイレ規模（標準レベル）として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、パウダールーム
- ※) バリアフリーに配慮して上記に多目的トイレ1器を追加します。



資料) 給排水衛生設備規準・同解説

「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) 令和元年7月」の1人あたり面積を乗じて、**58.0㎡**と算出しました。

3) 休憩施設

地域振興施設内の事務所の規模は、R1 休憩用建築施設設計要領における休憩所（休憩所、インフォメーション、救護室、事務室、湯茶接待室で構成）とし、**140㎡**と設定します。

表 5-9 休憩所の標準規模

片側駐車ます数 (台)	席 数	標準的な面積 (㎡)
300	80	250
250	60	210
200	60	210
150	40	170
100 台以下	30	140

資料) 休憩用建築設計要領

4) キッズスペース、授乳室

キッズスペースは、「道の駅青雲橋」の事例を参考に、キッズスペース**約70㎡**及び、授乳室**7㎡**とそれぞれ設定します。

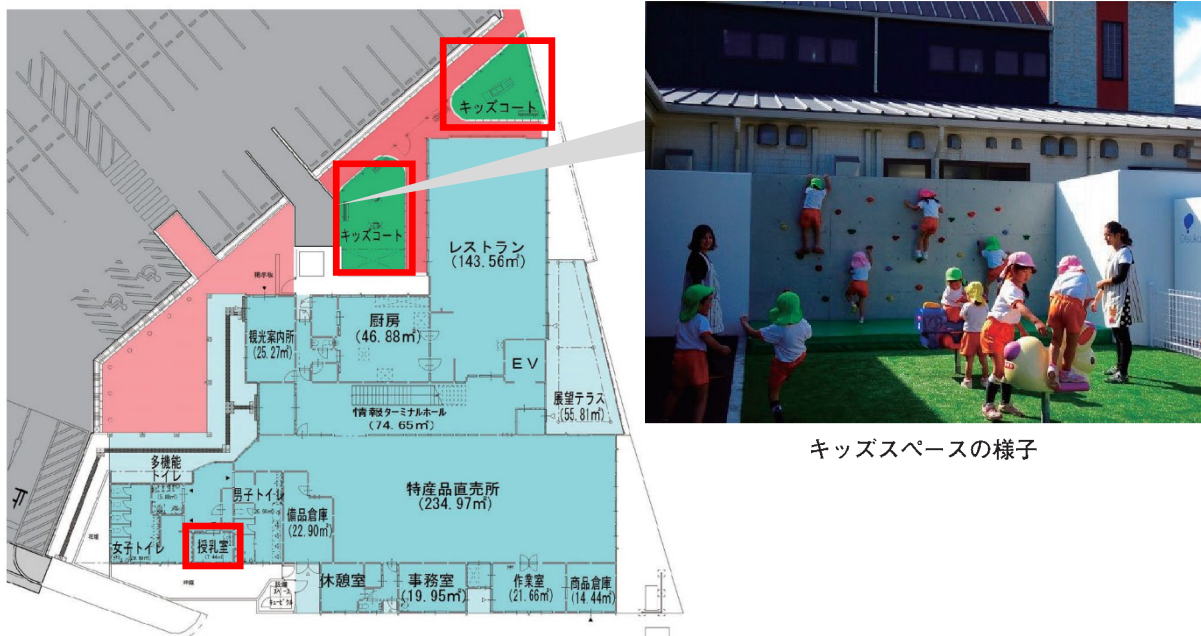


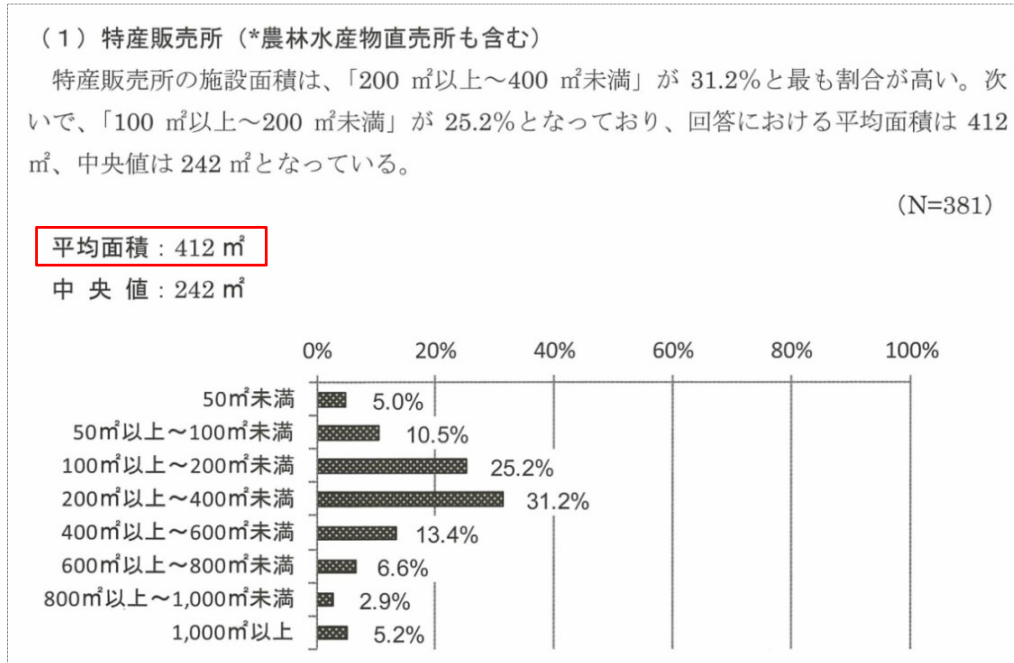
図 5-6 道の駅 青雲橋の配置図 (1階)

(3) 地域連携機能

1) 農産物直売所

農産物直売所の必要規模は、「『道の駅』を拠点とした地域活性化 調査研究報告書（H24.3 財団法人地域活性化センター）」を参考に、特産販売所（農林水産物直売所も含む）の平均値として、**412 m²程度**を見込みます。

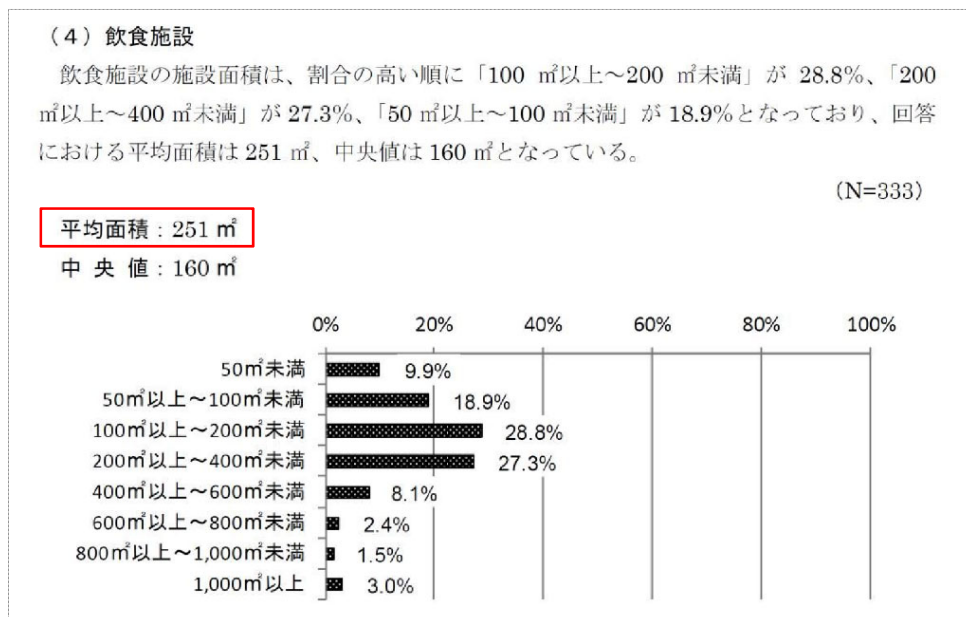
なお、施設の延床面積に対する調査結果となるため、バックヤードを含む面積とします。



資料：『道の駅』を拠点とした地域活性化 調査研究報告書（H24.3 財団法人地域活性化センター）

2) 飲食スペース

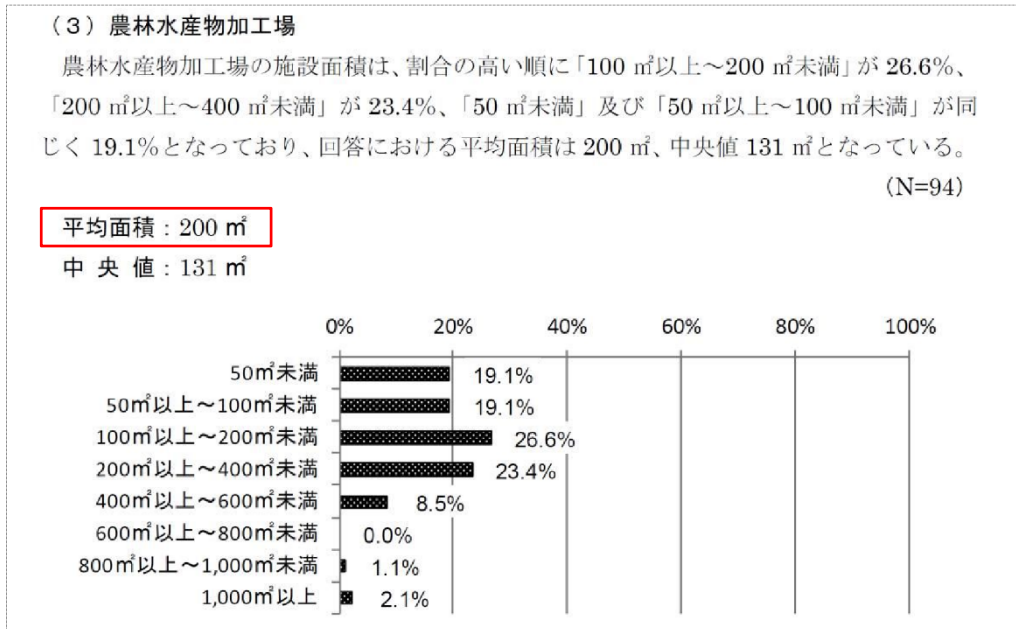
飲食スペースの必要規模は、「『道の駅』を拠点とした地域活性化 調査研究報告書（H24.3 財団法人地域活性化センター）」を参考に、飲食施設の平均値として、**251 m²程度**を見込みます。



資料：『道の駅』を拠点とした地域活性化 調査研究報告書（H24.3 財団法人地域活性化センター）

3) 6次産業施設（加工場）

6次産業施設の必要規模は、「『道の駅』を拠点とした地域活性化 調査研究報告書（H24.3 財団法人地域活性化センター）」を参考に、農林水産物加工場の平均値として、**200 m²程度**を見込みます。



資料：『道の駅』を拠点とした地域活性化 調査研究報告書（H24.3 財団法人地域活性化センター）

4) 会議室

会議室は、「道の駅青雲橋」の事例を参考に、研修室や農商工連携推進室の面積を参考に、1室あたり 40.8 m²とし、2室分の **81.6 m²**とします。

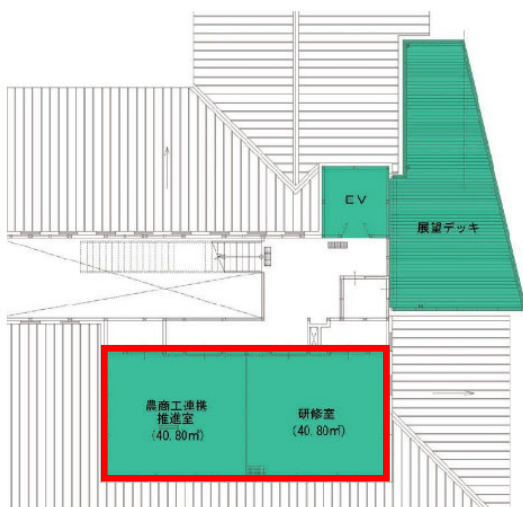


図 5-7 道の駅 青雲橋の配置図（2階）

5) 事務室

事務室は、「道の駅青雲橋」の事例を参考に、**約 20 m²**と設定します。

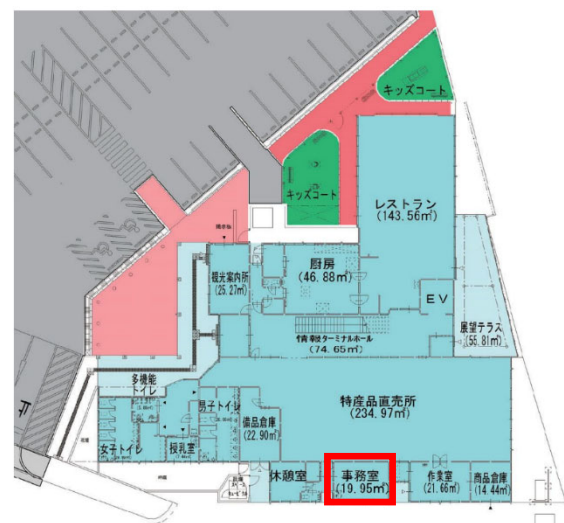


図 5-8 道の駅 青雲橋の配置図（1階）

(4) 防災機能

1) 防災情報提供施設

防災関連の情報提供施設については、情報発信機能の「情報提供施設、観光案内所等」に含めることとし、面積算定には含めないこととします。

(5) 交通結節機能

1) パーク&バスライド

五ヶ瀬町の国道218号には、高速バスが運行しています。そこで、活性化拠点施設内に停留所と合わせて、駐車スペースを確保することで、パーク&バスライドを実施します。

なお、駐車スペースは10台と設定し、駐車場の必要規模はH17休憩施設設計要領に基づき算出することで、**200㎡**と設定します。

2) 高速バス・路線バス停留所

高速バスや路線バスは、敷地内にて乗降することを基本とするため、駐車場と隣接した場所に停留所を設けます。そこで、下図のように、大型車の駐車マスに、前後6mの緩衝スペースを確保した面積**81㎡**を、バス停留所の必要面積とします。

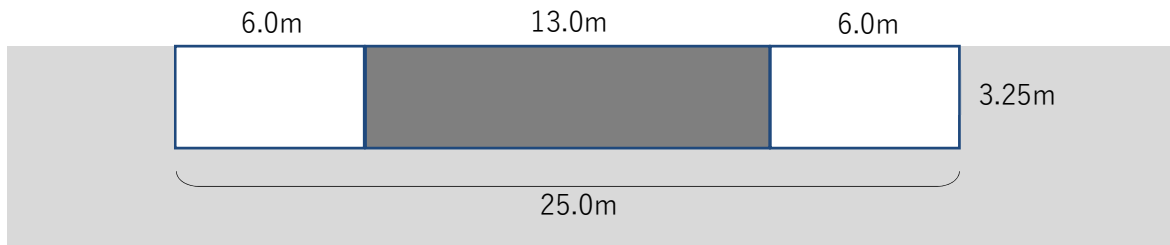


図 5-9 バス停留スペース

5.3. 施設の必要規模

(1) 必要規模

前項までに検討した各施設の必要規模を踏まえ、改めて以下に整理します。

なお、前項までに算出した面積は、以下の表では10㎡単位で丸めた数字を採用します。

表 5-10 各施設の必要規模

	施設	面積	整備主体	備考
屋外	第一駐車場	1,220 ㎡	国	
	第二駐車場	1,090 ㎡	町	
	パーク&バスライド用駐車場	200 ㎡		
	高速バス・路線バス停留所	80 ㎡		
	小計	2,590 ㎡		
施設①	道路利用者向けのトイレ	140 ㎡	国	
	国側で整備する情報提供施設	100 ㎡		
	小計	240 ㎡		
施設②	観光案内所等	30 ㎡	町	
	休憩施設	140 ㎡		
	キッズスペース、授乳室	80 ㎡		
	施設利用者向けのトイレ	60 ㎡		
	農産物直売所	410 ㎡		
	飲食スペース	250 ㎡		
	6次産業施設（加工場）	200 ㎡		
	会議室	80 ㎡		
	事務所	20 ㎡		
	小計	1,270 ㎡		
	廊下等の面積	440 ㎡	町	各室面積の35%※
	合計	1,710 ㎡		
合計	4,540 ㎡			

※新営一般庁舎面積算定基準（国土交通省）

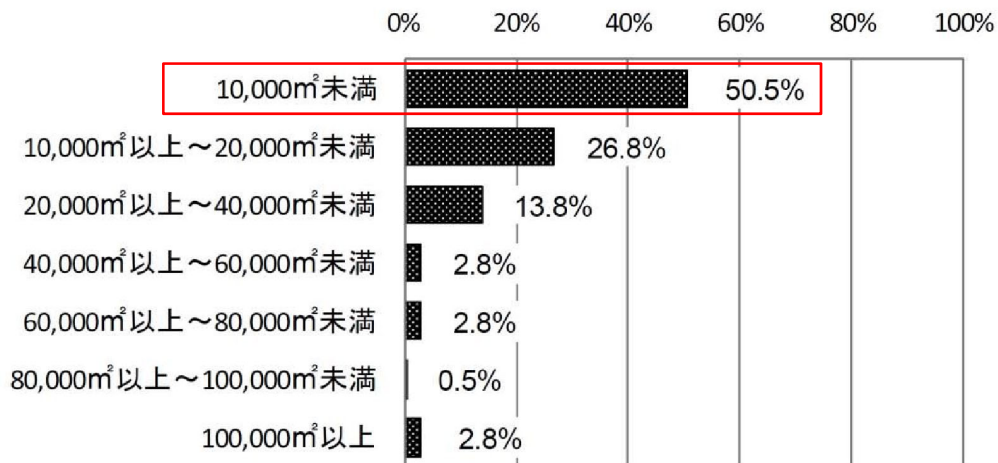
(2) 参考：「道の駅」の敷地面積

『道の駅』を拠点とした地域活性化 調査研究報告書 (H24.3 財団法人地域活性化センター) より、半数以上の道の駅が、10,000 m²未満となっています。本町は、敷地形状の制約が多く、広範の平場を確保することは困難なことからも、10,000 m²未満の敷地面積は妥当であると考えます。

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

(N=578)



出典：『道の駅』を拠点とした地域活性化 調査研究報告書

(3) 類似施設との面積比較

前項までに整理した数値の規模感について、周辺の類似施設と比較して整理します。なお、一部施設は、類似施設の数値を採用しています。

表 5-11 類似施設との面積比較

施設		当該施設	類似施設	備考
観光案内所		30 m ²	25 m ²	施設面積を採用
飲食スペース		250 m ²	190 m ²	
農産物直売所		410 m ²	314 m ²	
キッズスペース		70 m ²	70 m ²	施設面積を採用
授乳室		10 m ²	7 m ²	施設面積を採用
会議室（研修室等）		80 m ²	41 m ²	1 部屋あたりの面積を採用
駐車場		2,310 m ²	2,338 m ²	面積計測（Google Earth）
駐 車 場	普通車	78 台	81 台	
	大型車	8 台	7 台	
	身障者	2 台	2 台	
ト イ レ	男性	9 器	10 器	小便器・大便器の総数
	女性	11 器	7 器	
	多機能	2 器	2 器	

第6章 整備構想図

6.1. 広域整備構想図

「五つの季節がある町 五ヶ瀬町」として、五ヶ瀬町の四季と魅力的な資源を各施設間で紹介したり、活性化拠点施設を中心に、周辺の主要施設との連携（交通ネットワークの形成等）、機能の役割分担を行います。特に、五ヶ瀬ワイナリー等の周辺施設では、各施設ならではの特徴（強み）を伸ばしていきます。

また、本町は宮崎県の西の玄関口にあたるため、高速道路に面していない椎葉村や諸塚村の特産品も取り扱うなど、周辺町村の窓口機能も持たせます。さらに、近隣町村の有名な観光資源とも連携していきます。

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 6-1 広域整備構想図

6.2. 活性化拠点施設の整備構想図

活性化拠点施設の整備候補地として、現在の特産センターごかせの場所を設定します。現在は、狭小な駐車場スペースしかなく、活性化拠点施設の整備候補地には適しませんが、今後高速道路（五ヶ瀬高千穂道路）工事に伴う建設発生土を有効活用した、盛土拡幅が予定されています。盛土拡幅した場合は、最大 5,085 m²の用地を確保できますが、不整形地であるため、車両動線や各施設間の隔離距離等を考慮して配置すると、前項までに整理した導入機能を全て入れることは困難です。

一方で、特産センター用地以外で、現時点で活性化拠点施設の整備に適した用地は存在していません。また、今後蘇陽五ヶ瀬道路の開通が予定されていますが、現時点での活性化拠点施設のための新たな用地取得は困難な状況です。

そこで、先行して特産センターごかせの場所を暫定利用し、蘇陽五ヶ瀬道路の開通にあわせて用地を確保し、導入機能を全て盛り込んだ形でリニューアルオープンを目指す、2段階整備とします。

第一段階の特産センターごかせの用地はあくまで暫定利用となるため、当該用地の整備費は抑え、必要最低限の整備が求められます。また、知名度の向上等の観点から、道の駅登録を受けることが望ましいため、24時間使用可能なトイレや、情報提供施設を整備し、「道の駅」登録を受けられる環境を整えることとします。

(1) 特産センターごかせの立地場所【第一段階】

全ての導入機能を配置することや、必要な駐車マス数を確保することは不可能であるため、既存の特産センターごかせの機能に加え、道の駅登録に必要な「トイレ・情報提供施設」の新設及び、駐車スペース確保した整備構想図としました。

駐車マス数としては、小型車：67台、大型車：8台が確保できましたが、前面交通量から算定した必要な駐車台数から小型車が13台分不足します。

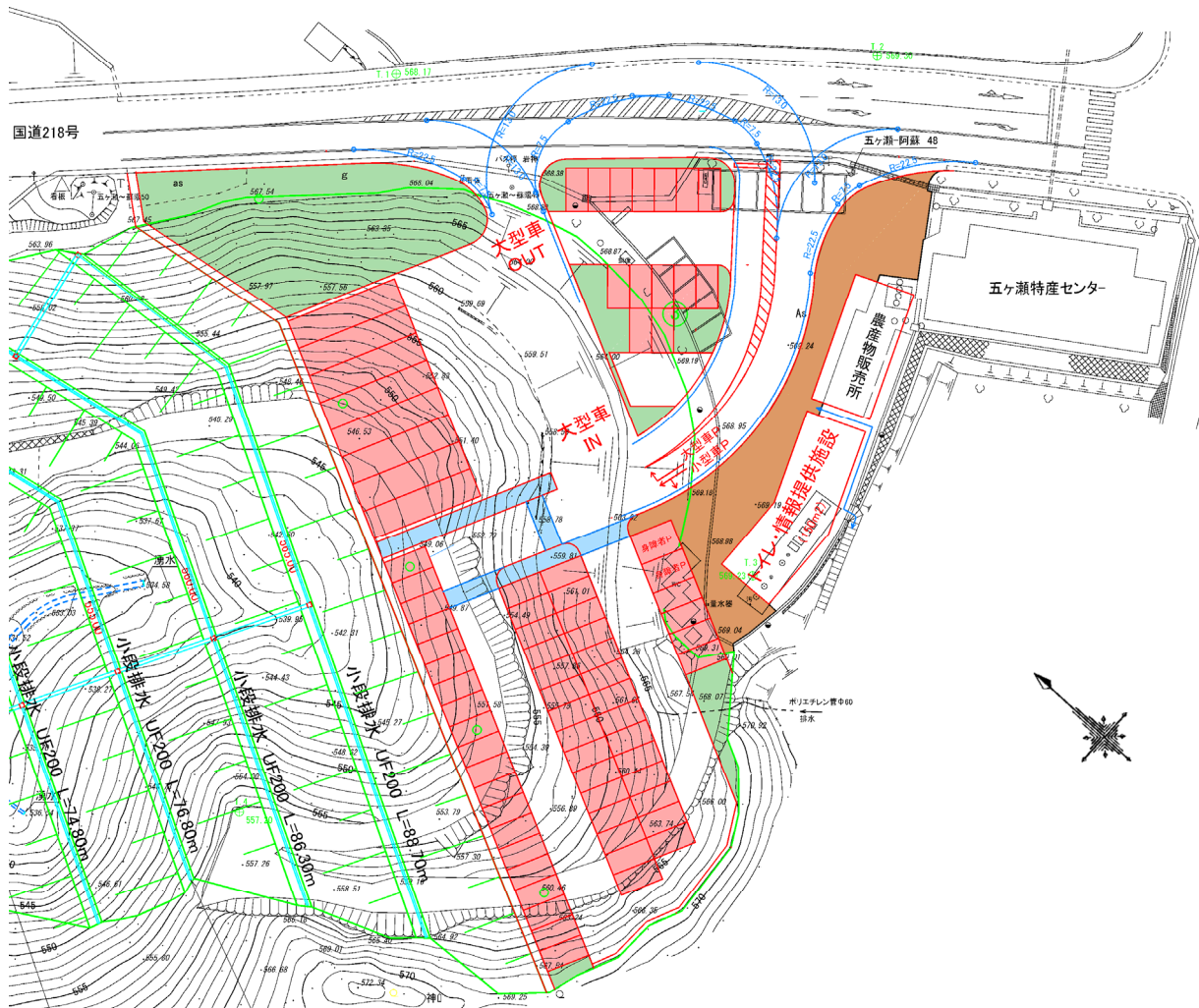


図 6-2 活性化拠点施設の整備構想図【第一段階】

(2) (仮称)五ヶ瀬西 IC 周辺の新たな場所【第二段階】

特産センターごかせの立地場所は、拡幅したとしても活性化拠点施設を整備するには、用地が不足することが明らかになりました。そこで、第二段階の整備として、蘇陽五ヶ瀬道路の開通に合わせて、IC 周辺で用地を確保し、IC に直結した活性化拠点施設の整備を検討します。

なお、現時点では、整備候補地^{*}が定まっていないため、整形な土地での整備構想図を以下に示します。

^{*}五ヶ瀬町は建蔽率の制限はありませんが、宮崎県の都市計画区域内の白地地域の基準を参考に、建蔽率 70%と仮定したうえで、さらに今後の施設拡張等にも柔軟に対応できるよう、半分の 35%程度の用地を必要な用地面積として設定します。

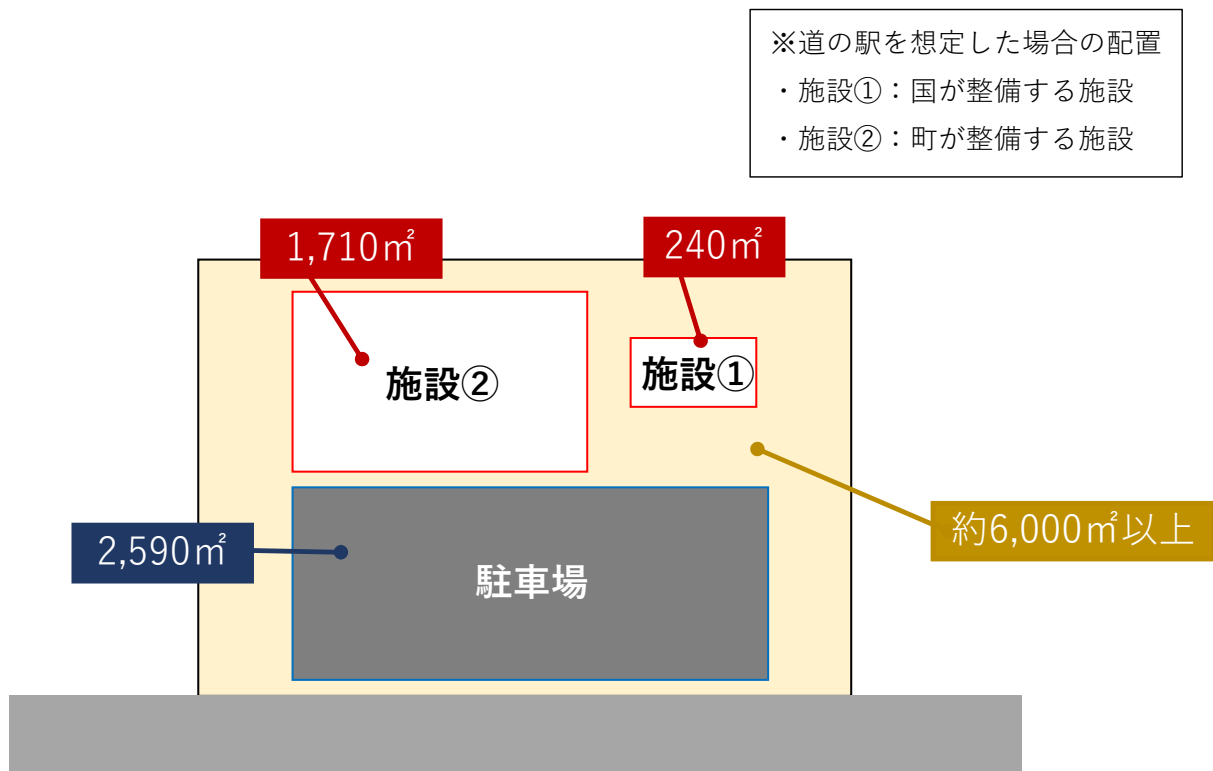


図 6-3 活性化拠点施設の整備構想図【第二段階】

第7章 概算事業費の算出

7.1. 概算事業費

前述の機能及び施設規模を想定した場合、活性化拠点施設の第一段階の概算整備費は約 2.8 億円と想定されます。

また、第二段階の概算事業費は、約 12 億円と想定されます。

なお、概算事業費については、現段階における想定であり、今後の国等関係機関との協議や基本設計等の検討・調整により変更となる可能性があります。

表 7-1 概算事業費（第一段階）

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	32,000 千円
撤去工事	トイレ、浄化槽、プレハブ	6,000 千円
建築工事	農産物販売所、トイレ・情報発信・休憩施設	138,000 千円
土木工事	緑地、外構、駐車場など	103,000 千円
	計	279,000 千円

※) 盛土及び整地費用は含まれない。

※税抜

表 7-2 概算事業費（第二段階）

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	152,200 千円
建築工事	農産物販売所、トイレ・情報発信・休憩施設	914,000 千円
土木工事	緑地、外構、駐車場など	138,000 千円
	計	1,204,200 千円

※) 盛土及び整地費用、用地取得費用は含まれない。

※税抜

7.2. 活用が考えられる補助金

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 7-3 「活性化拠点施設」に関する取組に活用可能な制度









適用施設	制度名	省庁
農林水産物	地方創生拠点整備交付金	内閣府
直売・物産施設	農山漁村振興交付金（農山漁村活性化整備対策）	農林水産省
	食料産業・6次産業化交付金（加工・直売）	
	社会資本整備総合交付金（社会資本整備総合交付金事業）	国土交通省
加工施設	浜の活力再生・成長促進交付金	農林水産省
EV充電設備	電気自動車・プラグインハイブリッド自動車の充電インフラ整備事業費補助金	経済産業省
省エネ設備	二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金（設備の高効率化改修支援事業）	環境省
	二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金（地域の防災・減災と低炭素化を同時実現する自立・分散型エネルギー設備等導入推進事業）	
無料 Wi-Fi	公衆無線 LAN 環境整備支援事業	総務省
インバウンド対応	訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業（「道の駅」インバウンド対応拠点化整備事業）	観光庁

資料：「令和元年度重点「道の駅」の企画提案の募集について」（国土交通省）に加筆

第8章 事業スケジュール

活性化拠点施設は、第一段階として、現在の特産センターごかせ用地を整備し、その後、第二段階として、IC 周辺を含めた新たな整備候補地の選定及び用地確保を行ない、施設整備の検討をします。

表 8-1 事業スケジュール

		R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10以降	
整備構想									
基本計画									
第一段階	計画								
	設計								
	工事								
第二段階	設計								
	工事								
備考				● 盛土 工事 着工		● 施設 整備 の 着工		● 蘇陽 五ヶ 瀬 道路 供用 開始 時	

※ 民間活力導入により、設計・工事を一括発注する場合は、募集段階として、公募のための準備期間を別途設ける必要がある。ただし、施設整備（設計・工事）期間を短縮できる可能性がある。

第9章 事業手法の検討

9.1. 活性化拠点施設の整備主体

「活性化拠点施設」を道の駅として今後整備していく前提で、以下を整理します。「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658駅（55%）、単独型が540駅（45%）（令和4年8月現在）となっています。今回、特産センターごかせの敷地では単独型の登録を目指し、その後、IC周辺に改めて整備する際に、一体型の整備を目指します。

9.2. 活性化拠点施設の整備・管理運営手法

（1）想定される事業手法

活性化拠点施設の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」方式の3種類があります。

管理運営手法の概要について以下に示します。

表 9-1 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へ割賦返済する方式。
	DBO方式	<ul style="list-style-type: none"> ・資金調達行政が行うが、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。

(2) 活性化拠点施設の整備・管理運営手法

活性化拠点施設は、道路利用者の利便性の確保、地域住民の生活向上への寄与や地域活動支援など公益的な役割を担うとともに、特産品販売などの物販事業や飲食事業などの収益事業を通じ、地域の活性化を図る施設であり、「公益性」と「収益性」の両面を併せ持っています。

また、活性化拠点施設は集客施設であるため、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ます。

こうしたにぎわいの創出や安定的な収益性の確保、集客、販売、企画、サービス及び人材育成などの経営に関するノウハウは、民間が得意とするところであることから、整備・管理運営手法としては、民間が管理運営を行う「公設民営」方式や「民設民営」方式を中心に検討を進めていきます。なお、五ヶ瀬町では、既存施設の第三セクターによる運営実績が複数存在していることから、活性化拠点施設との一体的な管理運営の検討も期待できます。

また、「公設民営」方式及び「民設民営」方式の導入においては、災害時にも柔軟に対応できるように配慮し、検討を行います。

表 9-2 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。

(3) 新たな運営体制の方向性

五ヶ瀬町では、「株式会社五ヶ瀬ハイランド」が「五ヶ瀬ハイランドスキー場」と「ごかせ温泉森の宿木地屋」を運営しており、「五ヶ瀬ワイナリー株式会社」は、「五ヶ瀬ワイナリー」を運営しています。

なお、いずれの施設も、特産品の販売や、レストランの運営等、同種機能が含まれています。今後、整備予定の活性化拠点施設においても同様の機能が配置されることから、各事業部門の効率化を鑑み、既存の第三セクターの見直しと新たな事業を追加し、商社又は公社として再編する方法若しくは民間の活力を利用する方法等を検討し、新たな運営を次年度以降模索することとします。

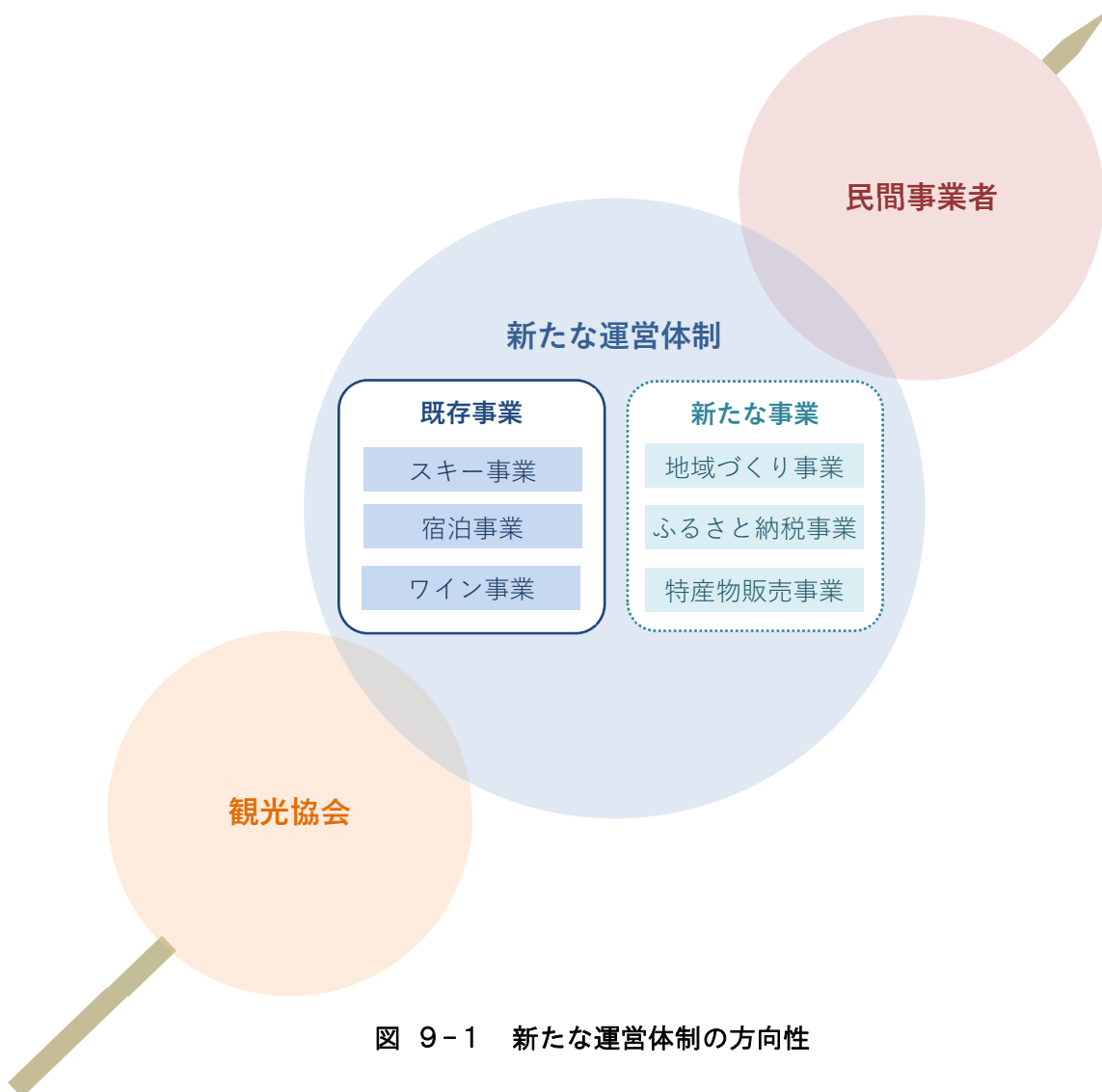


図 9-1 新たな運営体制の方向性

第10章 実現化に向けた取組方針

前項までに整理した事項を踏まえ、最も効果的、効率的に町の活性化に資する取組方針を以下に示します。

10.1. 「2段階」整備

【前提条件】

- ・活性化拠点施設を整備するにあたり、町内の適正地は、特産センターごかせの場所ぐらいしかない状況。
- ・既存の特産センターごかせの敷地では、駐車場が不足している。
- ・高速道路の建設工事に伴い発生する残土を用いて、特産センターごかせ脇を埋め立てて敷地を拡幅することが可能となった。
- ・蘇陽五ヶ瀬道路の開通に合わせて、新たな代替地を確保し、整備することを考えると、活性化拠点施設の早期の開業が不可能。

【2段階整備】

第一段階：特産センターごかせが立地する場所を拡幅工事し、既存の機能に加え、トイレ等の「道の駅」登録要件を満たす施設を整備する。既存施設を中心に、「単独型」として、道の駅登録を目指す。

第二段階：IC周辺の土地を新たに確保し、活性化拠点施設を整備する。特産センターごかせ敷地では入りきらなかった全ての導入機能を盛り込む。リニューアルとして、第一段階で登録された道の駅を引き継ぐとともに、「一体型」で整備する。

10.2. 道の駅登録

【前提条件】

- ・道の駅に登録されると、知名度があがり、集客の増加が期待できる。
- ・既存の施設（特産センターごかせ）を単独型として「道の駅」登録することは可能。
- ・第二段階で新たに整備した施設を、同じ名称の道の駅として引き継ぐことは可能。
- ・単独型で登録した施設を、一体型として新たに整備することは可能。

【道の駅登録】

- ・先行して、特産センターごかせの「道の駅」登録を目指す。
- ・新施設整備後、同じ名称で、改めて「道の駅」登録を目指す。

10.3. 施設の魅力付け

【前提状況】

- ・ 全国には、約 1,200 の道の駅が存在している。
- ・ 五ヶ瀬町周辺だけでも、8カ所の道の駅が存在しており、それらの施設との差別化を図る必要がある。
- ・ 「五ヶ瀬町ならではの」道の駅として、施設の魅力付けが必要である。

【特徴的な施設】

- ・ 導入機能において、尖らせるポイントを設定する。
- ・ ターゲットを明確にするとともに、コアな客層を含めた機能別のターゲットを設定する。
- ・ 維持管理面に配慮した中で、話題性の高い施設を導入する。
- ・ 地域住民にも恩恵がある施設との併設を検討する。

10.4. 公設民営（第三セクターの見直し）

【前提状況】

- ・ 地域の活性化を図る施設であり、「公益性」の担保が必要。
- ・ にぎわいの創出や安定的な収益性の確保、集客、販売、企画、サービス及び人材育成などの経営に関するノウハウを活かすことが望まれる。
- ・ 五ヶ瀬町には、既存施設の第三セクターによる運営実績が複数存在している。

【公設民営】

- ・ 公益性を担保するとともに、町の意向を設計に反映するために、「公設」を前提とする。
- ・ ただし、PFI手法等、「民設」の可能性がある場合は、その限りではない。
- ・ 管理運営手法については、民間ノウハウを最大限活用できるよう、「民営」とする。
- ・ 「民営」においては、第三セクターによる運営も考えられ、既に2社が五ヶ瀬町での活動実績を有しているため、第三セクターの体制を見直して、一体的に管理することも検討。