

大熊 IC 周辺整備基本計画

(素案)

令和〇年〇月
大熊町

目 次

1	はじめに	- 1 -
1-1	道の駅整備の目的	- 1 -
1-2	道の駅とは	- 2 -
1-3	これまでの経緯	- 3 -
2	大熊町の概要	- 4 -
2-1	自然・地形	- 4 -
2-2	歴史	- 5 -
2-3	伝統行事、イベント	- 6 -
2-4	特産品	- 7 -
2-5	人口	- 8 -
2-6	住民へのヒアリング	- 10 -
2-7	大熊町の概要からみる道の駅整備の必要性	- 10 -
3	大熊 IC 周辺の状況	- 11 -
3-1	上位関連計画での位置づけ	- 11 -
3-2	交通環境	- 17 -
3-3	周辺の人口と企業立地	- 18 -
3-4	大熊 IC 周辺の状況を踏まえた道の駅整備の必要性	- 19 -
4	道の駅整備のコンセプト	- 20 -
4-1	大熊 IC 周辺利活用の必要性	- 20 -
4-2	道の駅のターゲット	- 20 -
4-3	大熊 IC 周辺エリアの目指す姿	- 21 -
4-4	道の駅整備のコンセプト	- 22 -
5	施設規模の検討	- 23 -
5-1	ワークショップの開催	- 23 -
5-2	必要機能と施設の検討	- 27 -
5-3	施設規模の検討	- 30 -
6	施設配置計画	- 50 -
6-1	考慮すべきポイントの整理	- 50 -
6-2	各施設及び機能によるゾーンの分類	- 52 -
6-3	ゾーニング、動線の検討	- 53 -
6-4	建物配置パターンの整理	- 54 -
7	PPP/PFI 導入可能性調査	- 55 -
7-1	事業手法の検討	- 55 -
7-2	財政負担軽減効果（VFM）の検討	- 58 -
7-3	事業手法の評価	- 59 -
7-4	今後の検討課題の整理	- 61 -
8	期待される効果	- 62 -
8-1	推定来場者数の算定	- 62 -
8-2	期待される効果	- 64 -
9	今後のスケジュール	- 65 -

1 はじめに

1-1 道の駅整備の目的

大熊町は東日本大震災と原発事故の影響により、多くの住民が町外に避難し、町の人口は減少を続け令和5年以降は10,000人を下回り、現在でも町民の多くは福島県内の他市町村に居住しています。一方、平成31年以降、段階的に避難指示が解除され、大川原地区では、役場庁舎や教育施設（学び舎ゆめの森）、医療・福祉施設（診療所・社会福祉協議会・グループホーム）や交流・宿泊温浴・商業施設、公営住宅（災害公営住宅・再生賃貸住宅）等を集約した復興拠点を整備しました。また、JR大野駅周辺及び下野上エリアを「下野上地区復興拠点」として、住民の帰町や町外からの移住を受け入れる環境の整備に取り組んでおり、この2つの拠点を中心に、様々な機能を集約した利便性の高い市街地の形成を目指しています。さらに、町の主要な交通軸である国道6号に面しJR大野駅からも近い西大和久地区に産業拠点等を整備します。

平成31年3月に供用が開始された常磐自動車道の大熊IC（インターチェンジ）に隣接する駐車場は除去土壌等の輸送車両の待機場所として利用される等、福島県全体の復興に寄与してきました。また、常磐自動車道は関東と東北を結ぶ大動脈として年々交通量が増加しており、かつ大熊IC周辺の休憩施設間隔が広いことから道路利用者のための休憩施設が必要となっています。

以上を踏まえ、大川原地区復興拠点、下野上地区復興拠点、西大和久地区復興拠点、そして、隣接駐車場を含めた大熊IC周辺エリアという町内4つの機能集積エリアが連携した誰もが暮らしやすいまちづくりを実現するとともに、町のさらなる復興加速化に向けて、大熊IC周辺エリアでは常磐自動車道の休憩施設、地域振興施設（道の駅）の整備を目指します。



図 概成した大川原地区復興拠点の様子（令和5年7月撮影）

1-2 道の駅とは

「道の駅」とは、長距離ドライブ、女性や高齢者のドライバーが増加する中で、円滑な道路交通を支えるため、安心して自由に立ち寄り、利用できる快適な休憩空間を提供する施設として平成5年4月に全国で103箇所が指定されました。

その後「道の駅」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として進化を続け、令和6年8月時点では、全国で1,213駅、福島県内では36駅が登録されています。

道の駅の基本機能は「休憩機能」「情報発信機能」「地域連携機能」とされ、災害時には「防災機能」を発揮するとされています。登録要件としては、3つの基本機能を満たすとともに、施設のバリアフリー化なども求められています。



図 道の駅の基本コンセプト

■道の駅の登録要件

- 休憩機能
 - ・利用者が無料で24時間利用できる
 - ①十分な容量を持った駐車場、②清潔なトイレ（原則：洋式）、
 - ③子育て応援施設（ベビーコーナー等）
- 情報発信機能
 - ・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
 - ・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
 - ・施設及び施設間を結ぶ主要経路のバリアフリー化
- 設置者
 - ・市町村又は市町村に代わり得る公的な団体

資料：国土交通省 HP

1-3 これまでの経緯

大熊町では、令和 3～4 年度において関係機関及び庁内の関係部署からなる「大熊 IC 活用検討 PT」を 7 回にわたって開催し、IC 周辺を道の駅として活用すること、整備の方向性や導入機能・施設等について議論を重ねてきました。

令和 5 年度からは町民の方々とのワークショップ等を実施し、道の駅整備のコンセプト、施設規模の検討等を行いました。

本計画はこれまでの議論の内容を踏まえ、大熊町のさらなる復興加速化の拠点の一つとしての「道の駅」整備に向けた、導入機能・施設とその規模、整備・管理運営手法等を基本計画としてとりまとめたものです。

今後は基本計画に基づき、地域住民や県、関係機関等との連携をより一層強化し「目的地となる道の駅」を目指して魅力的な機能・サービスの実現に向けて取り組んでいきます。

2 大熊町の概要

2-1 自然・地形

福島県浜通りの中央部に位置する大熊町は、阿武隈山系（海拔 676m）と太平洋に面する西高東低の地形で東西 15.4km、南北に 6.7km、総面積 78.71km² で、町土の 64%は山林となっています。

大熊 IC 周辺は標高 80m 前後、本町の最も大きな河川である熊川の流域に属し、ゆるやかに太平洋側に傾斜する平坦な耕地として土地利用がなされてきました。

東日本型海洋性の気候で夏は海からの風が吹き涼しく、年平均気温 12.6℃と冬は比較的温暖で、年間降水量は 1,200mm 前後でほとんど積雪がなく自然条件に恵まれています。



図 大熊町の位置

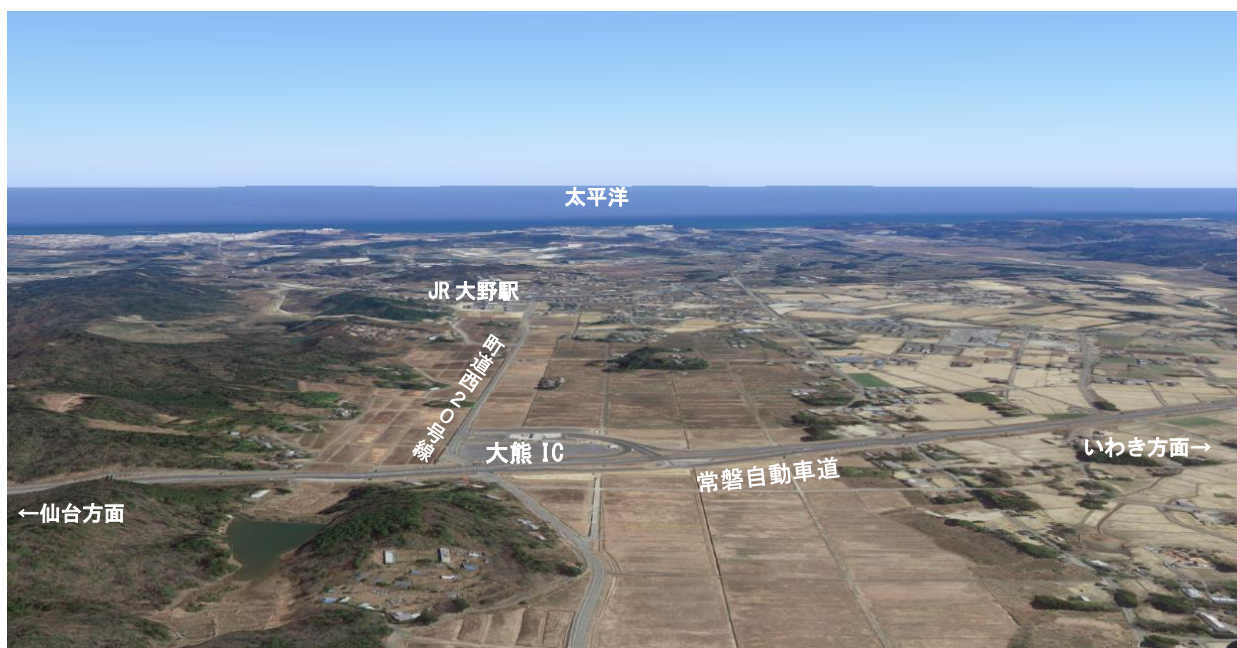


図 大熊 IC 周辺の様子

2-2 歴史

奈良時代から近現代に至るまで、歴史地理学的に大熊は「関東と東北の境界地帯」という色が濃く、南北の勢力がせめぎ合う「境界地帯」という歴史を歩んできました。

20 世紀前半になると日立鉱山と常磐炭田による「エネルギー源地帯」となり、高度経済成長期以降は、石炭に代わって原子力の「エネルギー源地帯」となりました。

平成 23 年 3 月 11 日の東日本大震災に起因する福島第一原子力発電所事故により、多くの住民が町外に避難し、現在でも町民の多くは福島県内の他市町村に居住しています。

平成 31 年以降、段階的に避難指示が解除され、様々な施設が順次オープンするなど、今まさに大きな転換期を迎えています。

表 東日本大震災以降の大熊町のあゆみ

平成 23(2011)年	3 月 11 日 東日本大震災・東京電力福島第一原子力発電所事故		
平成 31 年/ 令和元(2019)年	4 月 1 日 イチゴの高設養液栽培開始	5 月 7 日 大熊町役場町内で業務再開	10 月 1 日 大熊町再生賃貸住宅入居開始
	4 月 10 日 大川原地区・中屋敷地区 避難指示解除		
令和 2(2020)年	2 月 9 日 ゼロカーボン宣言	3 月 5 日 大野駅周辺避難指示解除	3 月 14 日 常磐線再開
令和 3(2021)年	4 月 7 日 商業施設「おおくまーと」オープン	10 月 17 日 交流施設「link 大熊」オープン	10 月 17 日 宿泊施設「ほっと大熊」オープン
			
令和 4(2022)年	4 月 1 日 大熊町移住定住支援センター 開所	7 月 22 日 インキュベーションセンター オープン	10 月 1 日 超小型 EV シェア実証事業開始
			
令和 5(2023)年	4 月 町立認定こども園・義務教育学校「学び舎ゆめの森」町内で開園・開校		
			
令和 6(2024)年～	商業施設「クマ SUN テラス」、産業交流施設「CREVA おおくま」オープン（予定）		
			
	「双葉地域における中核的病院」整備に向けて検討中		
	※令和 7 年 3 月グランドオープン予定		

2-3 伝統行事、イベント

大熊町の伝統行事としては、町の無形民俗文化財に指定されている「熊川稚児鹿舞（くまがわちごしまい）」があります。熊川地区の諏訪神社において江戸時代より 200 年以上も受け継がれてきた伝統芸能で、毎年 8 月 26 日の祭礼宵祭りで、神社境内で舞が奉納されていましたが、震災後は保存会が避難先のいわき市などで子どもたちに舞が継承されています。

震災以降のイベントとしては、春には、坂下ダムの桜の見頃にあわせて、「坂下ダムウォーキング」が開催されており、人気のイベントとなっています。また、夏には、大熊町役場前広場で「なつ祭り」が開催されており、広場には櫓が設置され盆踊りや、周りには屋台やキッチンカーが出店され多くの人で賑わっています。その外にも、秋には「大熊町ふるさとまつり」、冬には「おおくま駅伝」や「里がえりもちつき大会」など多くのイベントが開催されています。



図 無形民俗文化財「熊川稚児鹿舞」



図 春の坂下ダムウォーキング



図 なつ祭り in おおくま



図 大熊町ふるさとまつり



図 おおくま駅伝



図 里がえりもちつき大会

資料：（写真左上）大熊町公式 HP「まちの話題」
（写真その他）大熊町公式 HP「大熊町写真館」

2-4 特産品

震災前は、町のキャッチフレーズである「フルーツの香り漂うロマンの里」の通り、温暖な気候を生かした「梨」や「キウイ」などのフルーツ栽培が盛んで、それらを原料に生産した「ワイン」も町の特産品となっていました。震災以降、梨やキウイの生産が中断されていましたが、現在では千葉県香取市でキウイの移転栽培や、町内での再生に向けた栽培、県外のイベントではキウイを使ったスイーツの販売が行われています。



図 町の特産品（梨、キウイ、ワイン）



図 キウイ再生に向けた植栽の様子

図 キウイを使ったスイーツの販売（代々木公園）

資料：大熊町公式 HP「まちの話題」

また、震災後に新たに誕生した特産品として、植物工場（ネクサスファームおおくま）で生産されている「イチゴ」、町内産酒米を使用して避難先である会津若松市の酒蔵（高橋庄作酒造店）で製造された日本酒「帰忘郷」などがあります。



図 新たな町の特産品（日本酒、イチゴ、イチゴ加工品、生姜酵素、もち麦）

2-5 人口

大熊町の人口は、東日本大震災発生時の 11,505 人から減少を続けており、令和 5 年以降は 1 万人を下回っています。

その一方で、平成 31 年以降、段階的に避難指示が解除され、町内居住者が徐々に増加しており、令和 6 年 7 月 31 日時点で 815 人となっています。町の総人口は 9,981 人です。

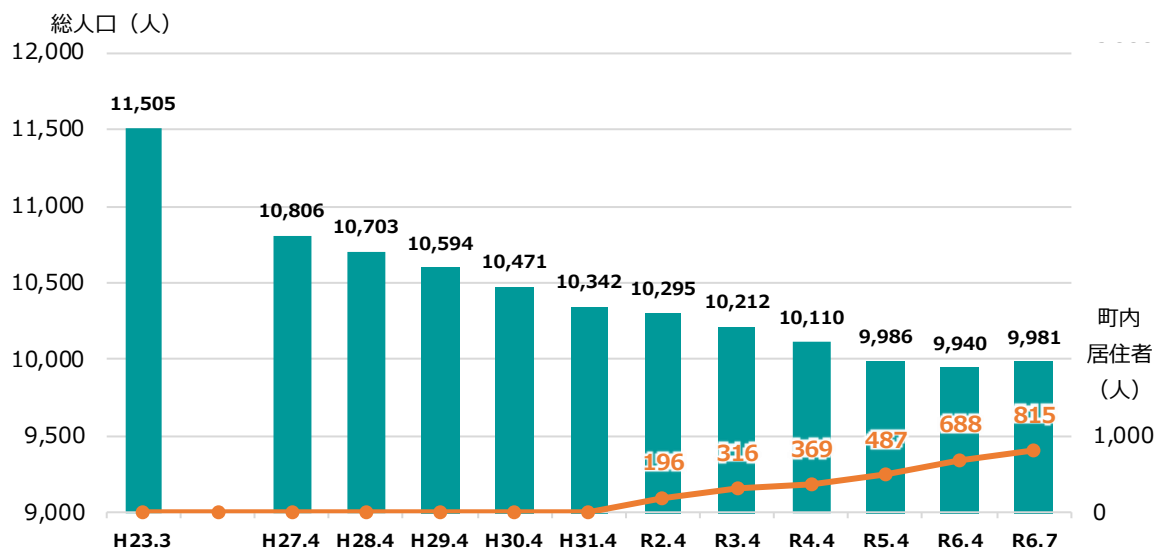


図 大熊町の人口の推移

大熊町の人口の内訳として、町内居住者は徐々に増えてはいるものの、815 人と全体の 9,981 人の 8%に留まっており、県外居住者は 2,168 人 (22%)、大熊町以外の県内居住者は 6,998 人 (70%)と、多くの方が町外で生活されています。

町内居住者の年齢構成では、40 歳未満が半数以上を占めており、若年層の多い人口構成となっています。

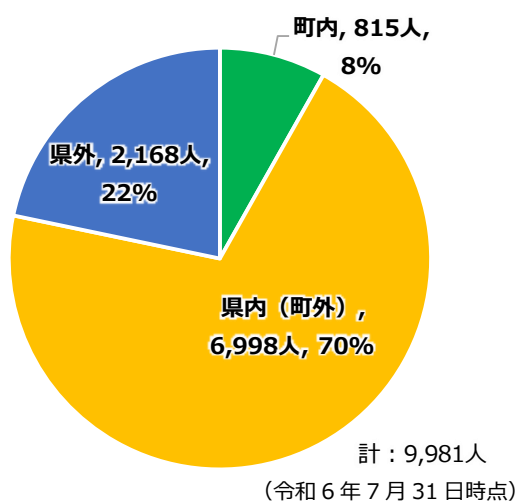


図 大熊町の居住地割合

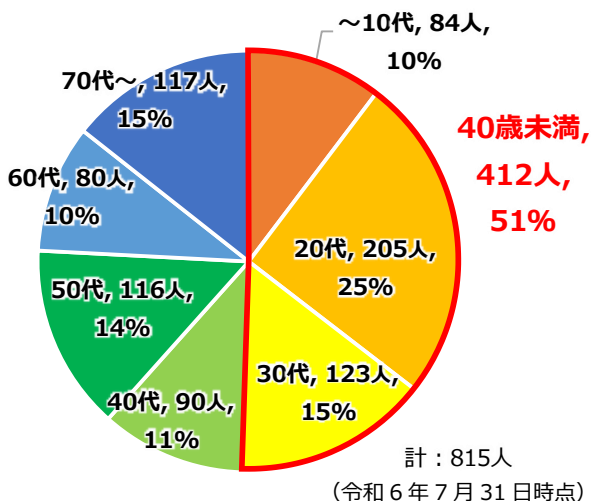


図 町内居住者の年齢構成

大熊町への帰町意向について、令和 5 年 10～11 月に実施された住民意向調査によると、「戻らないと決めている」は約 57%と、「すでに生活している」、「戻りたいと考えている」の約 17%を大きく上回っていますが、「まだ判断がつかない」も約 25%と多くの割合を占めている状況です。

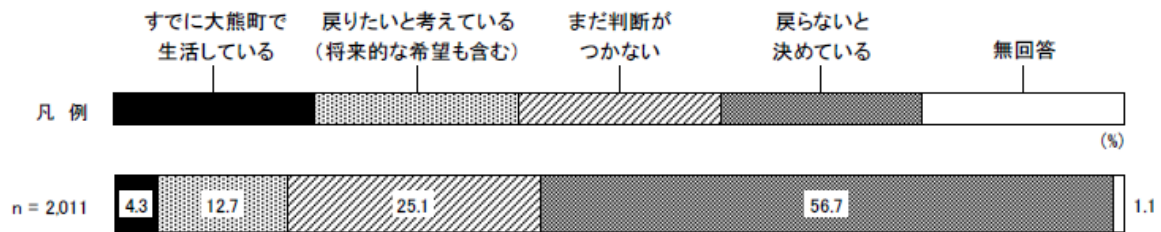


図 大熊町への帰町意向

資料：大熊町住民意向調査報告書（R6.3、復興庁）

こうした実情を踏まえ、「大熊町 第二期まち・ひと・しごと創生人口ビジョン」では、帰還人口を含む令和 9 年の人口目標を 4,000 人とし、それに基づいた復興計画を進めています。

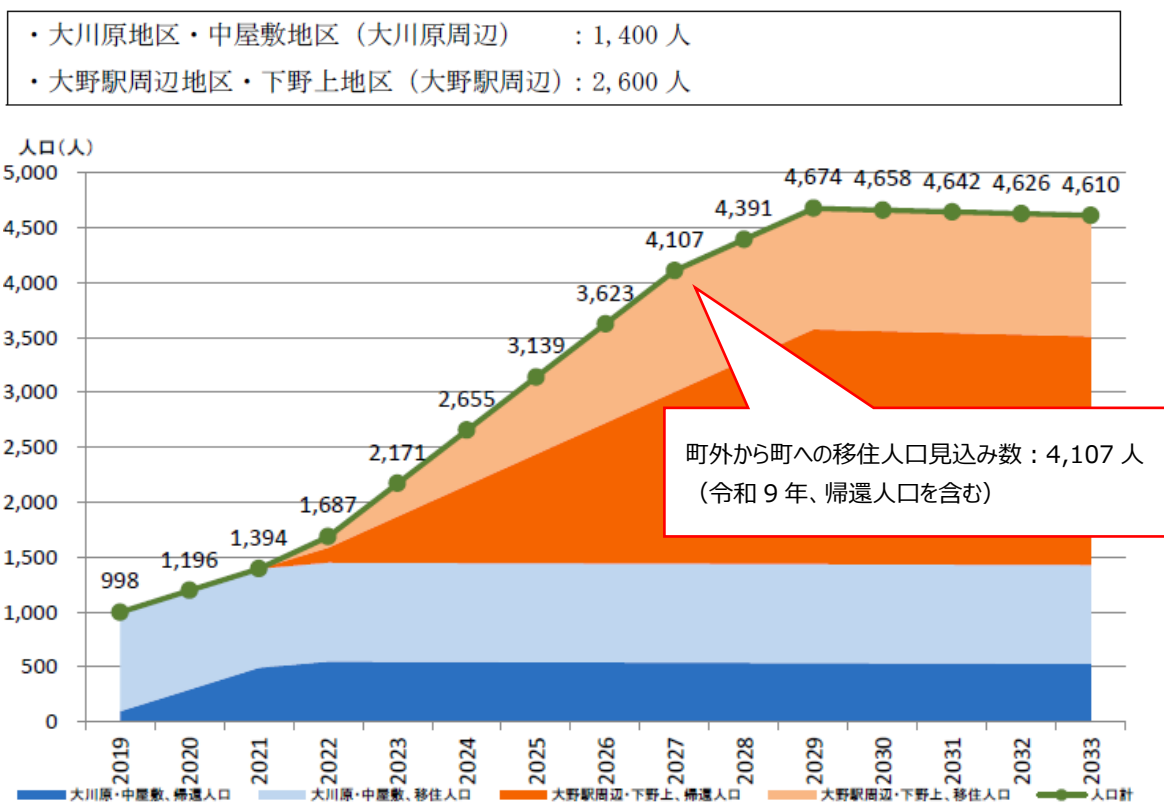


図 復興拠点整備を見込んだ帰還人口及び移住人口の推移

資料：大熊町 第二期まち・ひと・しごと創生人口ビジョン」（令和 2 年 3 月策定）

2-6 住民へのヒアリング

町内で生活している住民の代表の方に大熊町での「不便なこと」を伺ったところ、商業施設が不足している、交流する場がないといった意見が聞かれました。



店がなく、自動販売機も少ない。日常品は富岡で購入している。



車で 40 分のコンビニが一番近い。ガソリンスタンドは 7 時で閉まってしまう。



町民が集まって懇親する場（カフェやサロン）や、夜過ごす場所がない。
県外の人を訪れた際に体験する場、地元の人と触れ合う場がない。

資料：R4 ヒアリング結果

2-7 大熊町の概要からみる道の駅整備の必要性

大熊町の現状を踏まえ、大熊 IC 周辺の平坦な土地を活用し、再生に向けて栽培が取り組まれている特産品や、新たな特産品を広く PR し、住民の生活利便性の向上と移住・定住の促進にむけた場として、道の駅の整備が必要です。

■ 道の駅整備の必要性

- ①東日本大震災の影響により生産が中断されていた梨、キウイフルーツ等の栽培再生、新たな特産品の栽培を応援する道の駅整備が必要
- ②町内居住者数が回復しない中、新たな地域づくりの担い手の確保や地域活性化に向けて、移住・定住を促進するため、働く場、地域の魅力を発信する場として道の駅整備が必要
- ③町民の日常的利用に資する施設、交流施設として道の駅整備が必要

3 大熊 IC 周辺の状況

3-1 上位関連計画での位置づけ

3-1-1 大熊町第三次復興計画（令和 5 年 12 月策定）

大熊町では、東日本大震災及び福島第一原子力発電所の事故を受け、これまでに大川原地区復興拠点、下野上地区復興拠点の整備を進めてきました。さらなる復興の加速化に向けて、今後 10 年間の町が進むべき方向性を示す、最上位の開発・振興計画となる「大熊町第三次復興計画」を策定しています。

「想いと誇りでつくる大熊～くらし、つながるみんなのまち～」をコンセプトとし、「暮らし・生活」、「つながり・交流」、「人づくり・未来」の観点から 3 つの理念を定め、それらを踏まえた 10 年間のまちづくりを支える施策の 6 本柱に基づき、まちづくりに取り組んでいくこととしています。



図 計画のコンセプト・理念・施策の 6 本柱

大熊町第三次復興計画において、大熊 IC 周辺は「復興拠点・新たな機能集積エリア」の一つに位置づけられ、国道 6 号沿道エリアと東西連携軸で結ばれています。また常磐自動車道は広域連携軸として大熊町と県内外を結ぶ幹線道路としての役割を担っています。

また、大熊 IC 周辺は商業系施設として、休憩施設と地域振興施設の整備を位置づけています。

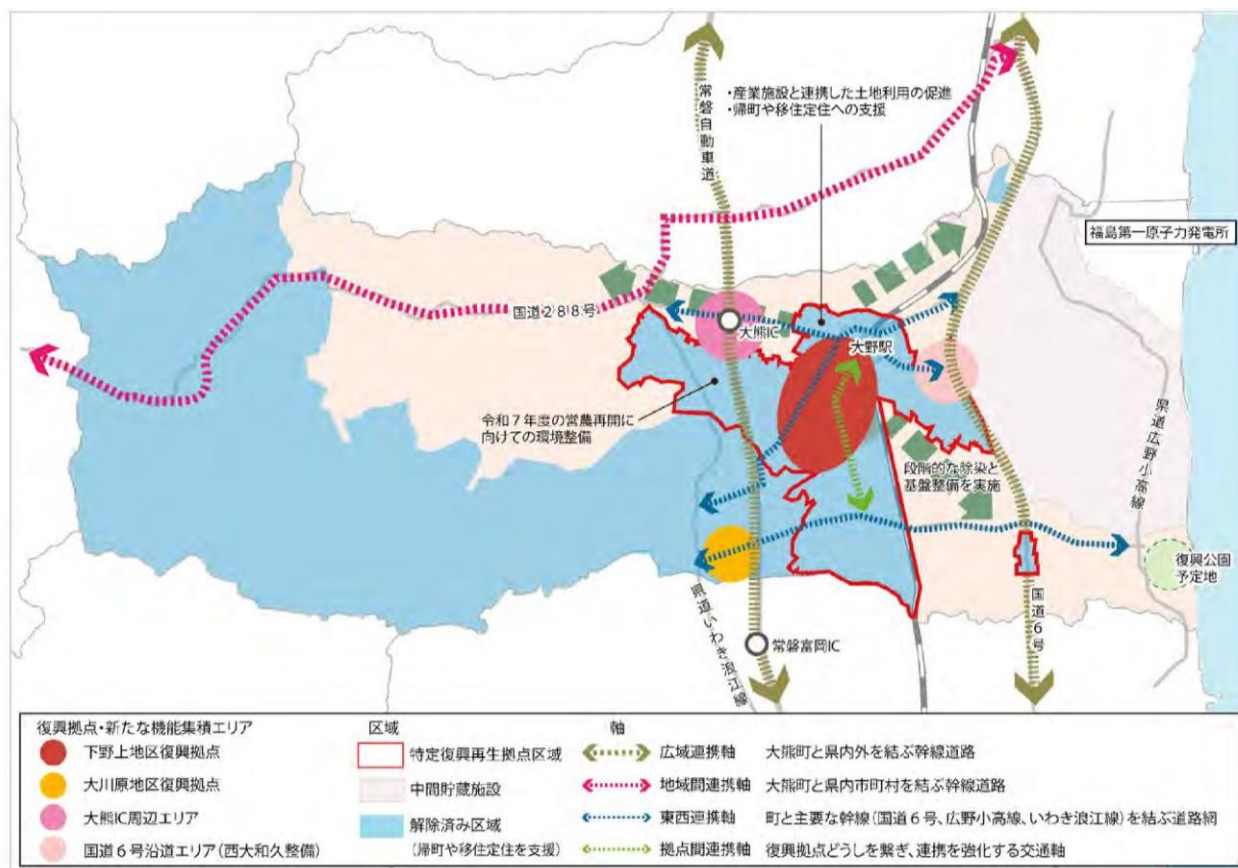


図 目指す姿（令和6年3月）大熊町全体

大熊 IC 周辺エリアは「常磐自動車道の新たな休憩施設としてのポテンシャルを秘めている」として、常磐自動車道の休憩施設と地域振興施設（道の駅等）を一体的に整備することとしています。また、施設は常磐自動車道と町道の両方からアクセス可能とすることで人・モノ・サービスが行き交うエリアを生み出し、大熊 IC 周辺から町内の活力創出を目指すとしています。



図 大熊 IC 周辺エリアの整備イメージ

3-1-2 大熊町地域防災計画（平成 31 年 3 月策定、令和 5 年度改定）

物資受入拠点は、大規模災害時に、県で設置する広域陸上輸送拠点からの物資等の受入れ、一時保管、他市町村の拠点への積み替え・配送を行うための拠点です。

現在は、大熊町役場の防災庁舎を想定していますが、避難制限解除準備区域の指定を受けた地区から候補施設を随時検討し、整備をすすめることとしており、避難指示解除済みエリアである大熊 IC 周辺は物資受入拠点の候補地となり得ます。

また、事故等による常磐自動車道の通行止め時には道路利用者の一時避難施設としての活用も見込まれます。

3-1-3 大熊町交通まちづくりビジョン（令和2年3月策定）

大熊 IC は「町民共助タクシーによる末端交通のカバー」エリアとされており、現時点では、大野駅周辺や大川原地区との公共交通は確保されていません。

そうした状況の中、町内のどの場所にお住まいの方にも不便を感じることのない交通を提供することを目標に、シェアモビリティによるラストワンマイル交通の導入検討を進めています。

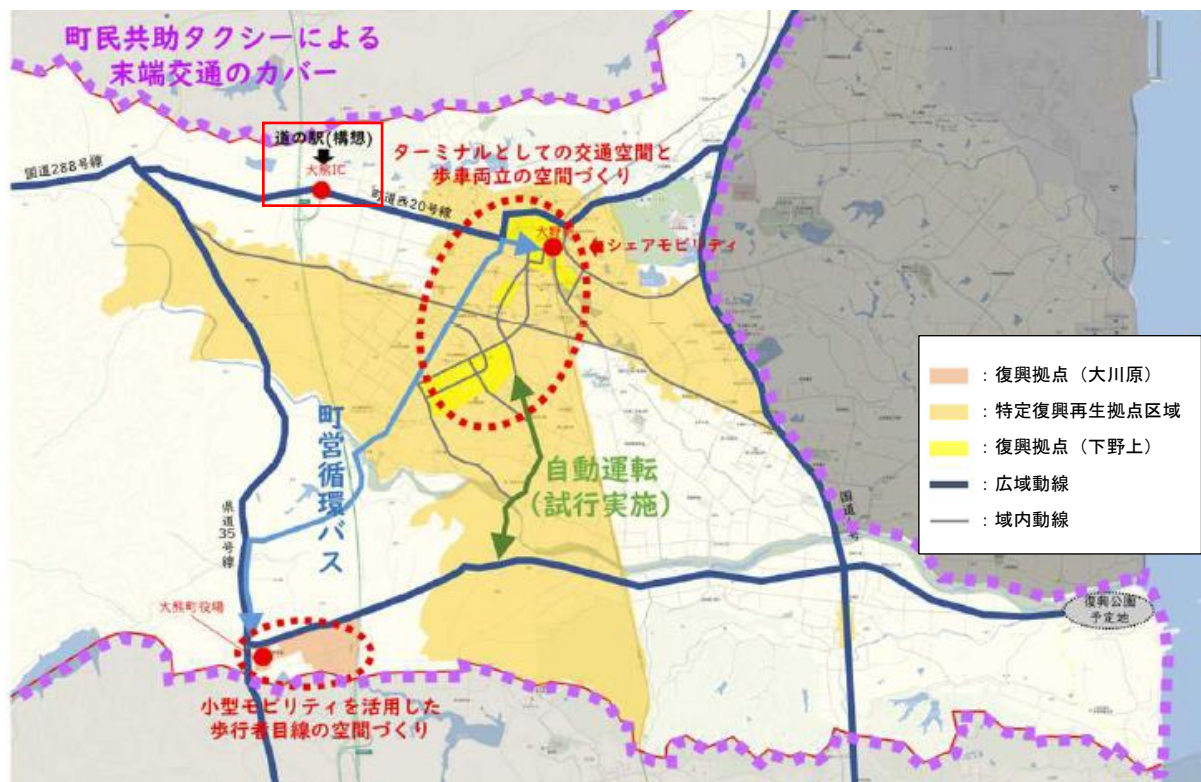


図 交通まちづくりビジョンにおける大熊 IC 周辺の位置づけ

【シェアサイクル】

大野駅周辺や大川原地区周辺などの拠点整備の進捗に合わせた短距離の移動手段や、今後の復興ツーリズムへの活用などを見込み、町内のスローモビリティとして整備を検討しています。



参考：千葉市シェアサイクル

【カーシェア】

大野駅～大川原拠点間の移動や、ビジネス関係で町内に訪れる方向けに整備を検討しています。併せて、乗り捨て可能なもの等、町内の利用ニーズに合わせた管理運営方法を検討しています。



出典：タイムズモビリティ株式会社

図 シェアモビリティによるラストワンマイル交通の展開

3-1-4 大熊町ゼロカーボンビジョン（令和3年2月策定）

再生可能エネルギーを積極的に導入することを目指しており、大熊 IC 周辺には、人が集まる場所に設置可能な小型風力発電、駐車場に設置可能なソーラーカーポートなどの太陽光発電、バイオマス発電などの導入の可能性があります。

また「ゼロカーボン×原発災害学習のツーリズム教育の展開」等により、観光・教育の振興、移住・定住促進など町の復興につなげる方針としています。

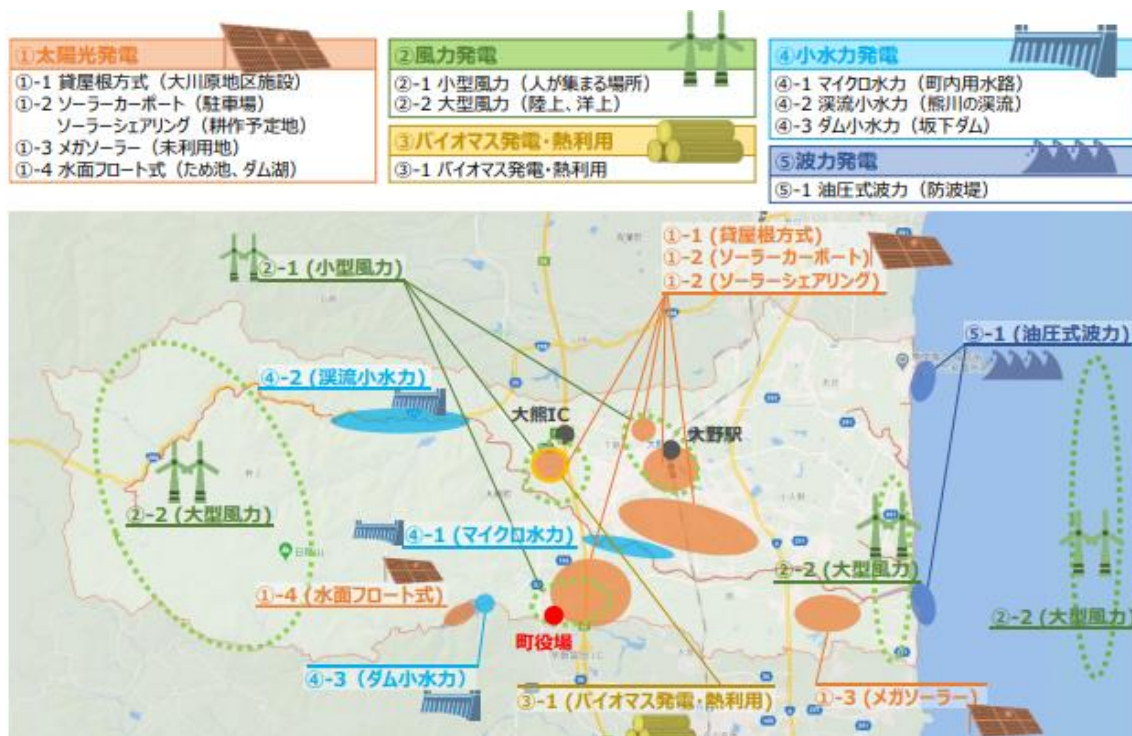


図 ゼロカーボンビジョンにおける大熊 IC 周辺の位置づけ

- ゼロカーボンを大熊町の魅力の源泉としながら、各種活動への支援を実施・拡充することにより、観光・教育の振興、移住・定住促進などの町の復興につなげます。
- なお、これらの取組みは大熊町の課題解決に留めることなく、**浜通り地域をはじめとする市町村間の協調・広域連携を通じて、効果の最大限拡大を図ります。**

2030年の目標	2050年の目標
取組みの継続実施	取組みの継続実施
<具体的施策(案)> ※図中に記載	



図 ゼロカーボン×原発災害学習のツーリズム教育の展開

3-2 交通環境

大熊 IC は常磐自動車道の追加 IC として平成 31 年 3 月に供用が開始されました。

大熊 IC 前後の交通量は平成 27 年から令和 3 年で増加しており、これは三陸沿岸道路が令和 3 年に全線開通したこと、常磐自動車道の 4 車線化が進行したことが背景の一つと考えられます。

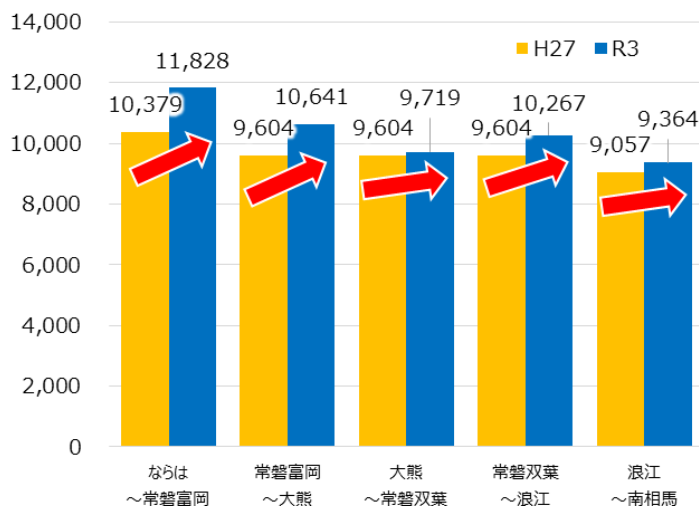


図 常磐自動車道の交通量の推移

資料：道路交通センサス



図 青森県～東京都の高速ネットワーク

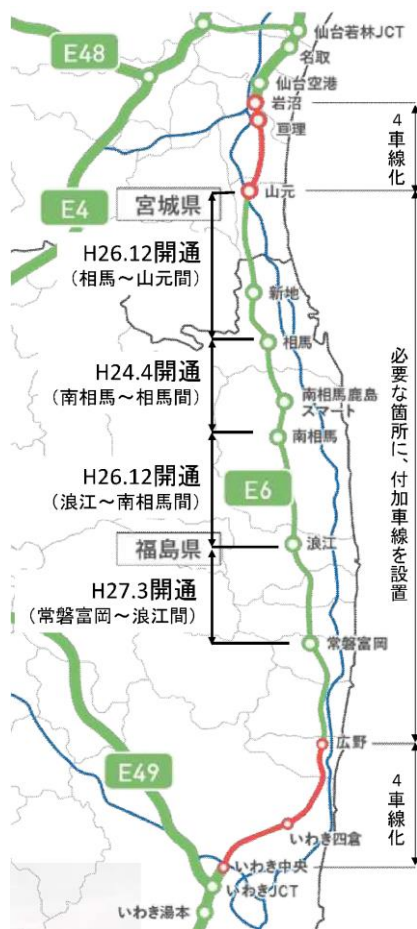


図 常磐自動車道の整備状況

資料：NEXCO 東日本

大熊 IC 前後の休憩施設は、ならは PA と南相馬鹿島 SA で、その間隔は約 50km です。

一方、標準的な休憩施設の間隔は 15～35km となっており、大熊 IC 前後は休憩施設（駐車場、トイレ）や飲食、燃料補給施設（給油、給電、水素）の空白地帯となっています。

3-3 周辺の人口と企業立地

大熊 IC を中心とした半径 30 分圏内の商圏人口は約 17,000 人で、道の駅が 2 箇所、生鮮スーパーが 4 箇所立地しています。

50km 圏内には浜通りの全ての市町村、内陸部では郡山市・福島市周辺までが含まれ人口は数十万人規模となります。



図 常磐自動車道における休憩施設の間隔

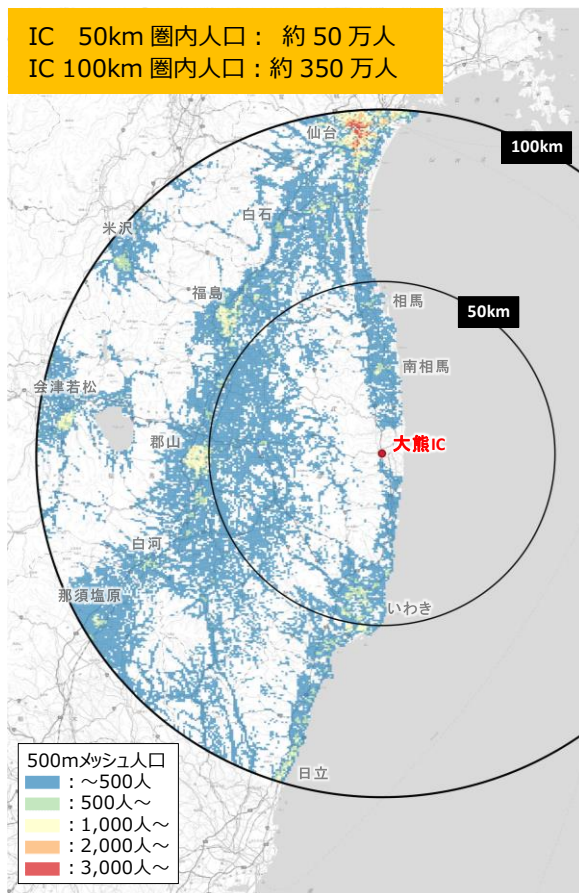


図 大熊 IC 100km 圏内人口

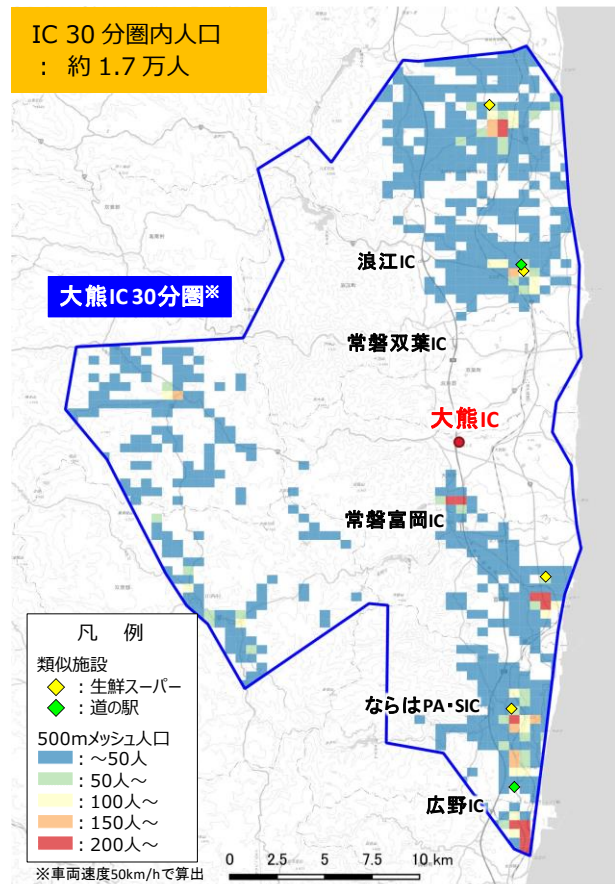


図 大熊 IC 30 分圏内人口・商業施設立地

資料：国勢調査（R2）、jSTAT MAP

3-4 大熊 IC 周辺の状況を踏まえた道の駅整備の必要性

町内の他の拠点と連携し、常磐自動車道の休憩施設、町内の活力創出に資する地域振興施設としての道の駅整備が必要です。

■ 道の駅整備の必要性

- ①「復興拠点・新たな機能集積エリア」の一つとして他の拠点と連携し、町の復興を加速化する道の駅整備が必要です。
- ②交通量が増加する中、休憩施設の空白地帯となっている常磐自動車道の休憩施設・地域振興施設として人・モノ・サービスが行き交い、町内の活力創出を目指すとともに、有事の際の一時避難施設としての道の駅整備が必要です。
- ③町内の他の拠点と連携するための交通拠点としての道の駅整備が必要です。

4 道の駅整備のコンセプト

4-1 大熊 IC 周辺利活用の必要性

大熊町の概要、大熊 IC 周辺の状況を踏まえて、大熊 IC 周辺利活用の必要性を整理しました。
なお、産業の再生については道の駅整備後の将来の姿として設定します。

広域交通結節点を活かし復興を加速させる拠点

IC 周辺エリアの有効活用により大川原地区、下野上地区に次ぐ、拠点づくりに繋げることは、町の復興を次のステップに進めるためにも必要なことです。

帰還・移住を促す地域活性化施設

町内の各施設との役割分担を踏まえた上で、町内居住者、近隣市町村の日常の買い物など、生活利便性の向上と働く場の確保が必要です。

常磐自動車道利用者のための休憩施設

常磐自動車道利用者の適切な休憩機会が必要です。

交流人口の拡大と町内における観光消費額の増加

常磐自動車道利用者の立ち寄り、交流人口の拡大、情報発信により、町内における観光消費額の増加が期待されます。

産業の再生

IC 周辺のポテンシャルを生かした産業の活性化へ繋げる土地活用として、新たな産業の受け皿の確保が期待されます。

4-2 道の駅のターゲット

道の駅のターゲットは町民、常磐自動車道利用者に加えて、常磐自動車道で接続される広域的な人口とします。

- ・町内に 24 時間利用できる商業施設がない
⇒ **町民+地域住民**（約 900 人～17,000 人※IC30 分圏）
- ・30 分圏内の常磐自動車道に休憩施設がない
⇒ **常磐自動車道ドライバー**（交通量 約 1 万台/日）
- ・常磐自動車道に接続し、広域的な利用者が見込める
⇒ **広域圏民**（約 350 万人※IC100 km圏）

4-3 大熊 IC 周辺エリアの目指す姿

大熊 IC 周辺エリアの目指す姿として“5本の柱で「みんなが集まる大熊 IC 周辺エリア」に”というフレーズを設定します。

このフレーズには「大熊 IC 周辺利活用の必要性」で整理した必要性を5つの柱に見立て、それらが支え合って「みんなが集まる」大熊 IC 周辺エリアを実現し、町の復興加速化に寄与するようにとの意味を込めています。

5本の柱で「みんなが集まる大熊 IC 周辺エリア」に

町民や常磐自動車道利用者に寄与するために、大熊 IC 周辺エリアが目指す姿…

- ・**活きる**…生活利便性の向上、働く場、産業の受け皿、隣県も含めた日常的な買い物の場など
住民や周辺地域の生活の場
- ・**憩う**…住民・高速道路利用者の憩いの場
- ・**繋がる**…町の外と中をつなぐ交通のハブ拠点、情報発信の場
- ・**備える**…町の防災拠点、災害時一時避難の場・常磐自動車道事故時の待機場所
- ・**支える**…再生可能エネルギーの導入、省エネ化によりゼロカーボン達成に向けた施設の導入

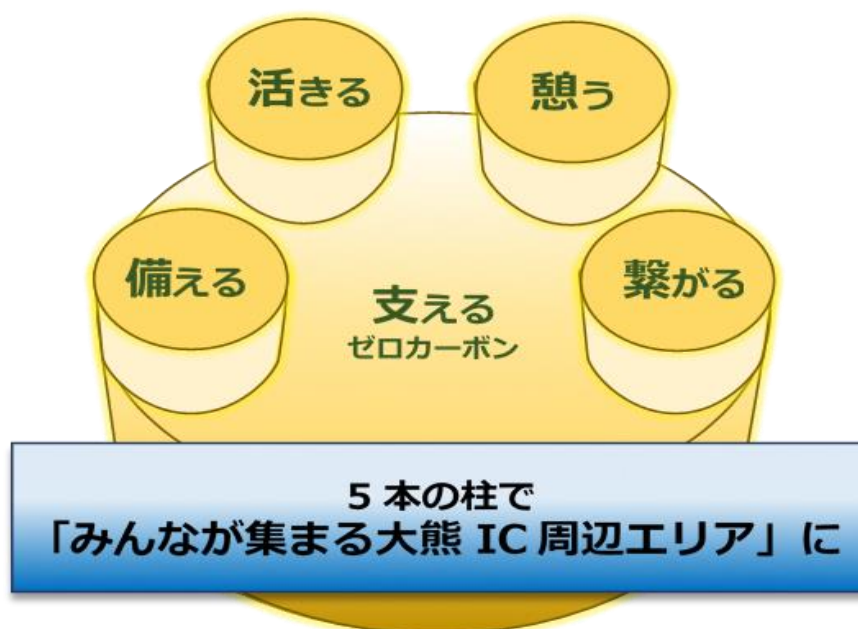


図 大熊 IC 周辺エリアの目指す姿

4-4 道の駅整備のコンセプト

コンセプト

「大熊で、みんな集まる 道の駅」 ～フルーツの香り漂う みんなのふる里～

コンセプトの“みんな集まる”とは、「ひと」、「もの」、「情報」、「安全・安心」、「機能」の5つが集まることを表しています。

サブコンセプトは、大熊らしさである「海、山、川、田園などの豊かな自然」と「様々な人」が集まる場所から連想して「みんなのふる里」とし、町のキャッチフレーズである「フルーツの香り漂うロマンの里」を組み合わせました。

道の駅が、フルーツ栽培が盛んであった、かつての大熊のようにフルーツの香りが漂う場所になってほしいという願いを込めています。

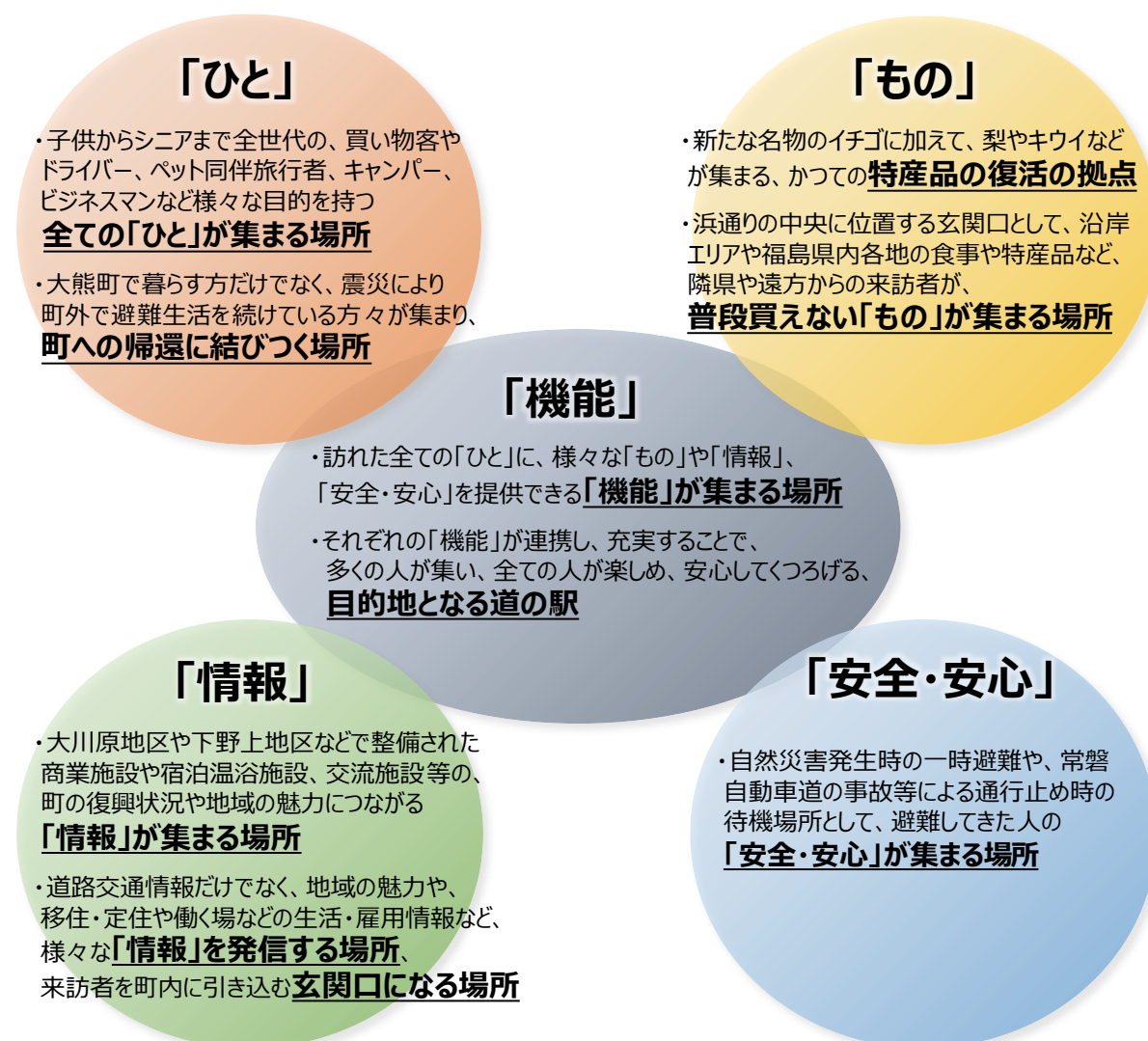


図 道の駅整備のコンセプト

5 施設規模の検討

5-1 ワークショップの開催

道の駅整備の参考とさせていただくため、町民のみなさんとのワークショップを開催しました。
これまでに2回開催し、それぞれ17名の参加がありました。

(1) 第1回ワークショップでのご意見

テーマ① どのような道の駅にしたいと思いますか？

施設全体のイメージ

- ・町民同士や域外の方とのコミュニティの場、交流施設であり、みんなが集まる道の駅
- ・域外からも来てもらえる目的地となる道の駅、何度でも来てもらえる道の駅
- ・大熊らしい、他には無いような特徴のある道の駅
- ・子ども、大人、シニア、ペット連れ、ドライバー、ビジネスマンなど全ての人が楽しめる賑わいのある道の駅
- ・「川場田園プラザ」※1のように1日遊べる場所や、「羽生 PA」※2のようにテーマのある施設
- ・大熊町や双葉郡の道路交通情報・観光情報や、復興や原発の現状を発信、案内する道の駅
- ・道の駅、駅西、大川原がそれぞれの特徴を生かして連携し、訪問者の町内回遊を誘導する大熊町の玄関口となる道の駅
- ・周辺的高速道路を利用した往来により、双葉郡・浜通りの玄関口、旅行の拠点となる道の駅

※1：群馬県川場村にある道の駅。旅行情報誌が発表した道の駅ランキングで全国1位となり、年間250万人（令和4年度）が来訪している。

※2：東北自動車道（埼玉県羽生市）にあるパーキングエリア。江戸の街並みを再現し、江戸時代から続く老舗などが出店している「江戸時代」をテーマとした施設となっている。

ターゲット

■ 来訪者

① 平日

- ・常磐自動車道を利用するドライバー
- ・周辺で働く方々

② 休日

- ・家族連れ、幼児、ペット連れ
- ・キャンピングカーユーザー

■ 町民

町民が集う場

- ・子供たちが1日中いても飽きない、安心して遊ばせることができる公園、広場
- ・居心地がよく、日常的に人が集まる生活の中心となる場
- ・人が育つ、自発的になれる場
- ・学習、社会教育施設のサテライト機能
- ・大人数で食事やお酒を楽しむ場

配置

- ・同乗者が車で待っていることがないような、誰もが行きたくなる配置

休憩

- ・ゆっくり休める、お茶を飲める
- ・ドライバーがくつろげる
- ・きれいなトイレがある
- ・健康促進のため、体を動かせる
- ・眺めがいい

交通

- ・交通のクロスロード、結節点
- ・大熊 IC と大野駅前への移動をより便利に
- ・自動運転、空飛ぶ車の拠点

食べる・買う

- ・双葉郡のおいしい食べ物がある

交流

- ・雨天でもイベントが開催される
- ・外から来た人が地元の人とふれ合える
- ・交流の拠点づくりの場
- ・赤ちゃん向けの施設、小学生の体験の場
- ・修学旅行、研修旅行を受け入れられる

防災

- ・日本一災害に強い

周辺道路

- ・国道288号や国道6号から立ち寄りやすい

テーマ② イメージした道の駅を実現するには、どのような機能や施設、取組があれば良いと思いますか？

建物・配置

- ・大熊オリジナルの珍しい形や外観の建物デザイン
- ・時代に合わせて改変できる施設
- ・サービスエリアと道の駅の利用の違いを意識
- ・バリアフリーに対応した施設
- ・駐車場からの動線やイベント広場に雨よけの屋根を整備
- ・トイレは1箇所に多く整備ではなく、分散して整備
- ・日陰のある座りやすい場所をふんだんに整備
- ・大きなキウイのオブジェなどのシンボルを設置

など

情報発信機能

発信

- ・浜通り全体の観光案内所
- ・双葉郡ツアーの出発点
- ・移住、定住や役場の情報
- ・Wi-Fi完備

など

学ぶ

- ・町のアーカイブス、写真展、伝承・復興資料館
- ・原発の状況が学べる施設とガイド
- ・大川原や駅前など町内の拠点を学ぶしかけ、町内を巡るスタンプラリー
- ・文化歴史等の社会教育交流施設

など

体験

- ・農業体験による農業振興（フルーツ狩り、ジャム加工体験、体験農場）
- ・キッズシアターのような職場体験
- ・町の新たな産業体験

など

地域振興機能

買う

【産直、土産物など】

- ・スーパーやコンビニでは買えない商品が買える
- ・浜通り全体のお土産、大熊町に限らず近隣のセレクトショップ
- ・常設の全国物産館
- ・地場野菜の直売所

・イチゴ、キウイとその加工品

【食料品、日用品、雑貨など】

- ・食料品が買えるお店
- ・24時間営業のコンビニ
- ・チャレンジショップ、テナントの出店
- ・充実した自販機コーナー

など

遊ぶ

- ・子どもや家族が楽しめる屋内、屋外レジャー施設（大型遊具、アスレチック、ツリーハウス、わんぱく広場）
- ・ドッグラン、トリミング施設
- ・運動場、スケートリンク
- ・放課後過ごせるスペース
- ・駅まで歩けるお散歩道
- ・eスポーツ施設、インターネットカフェ

など

交流

- ・地域交流施設、ふれあい施設
- ・食事も可能な大会議室や広場
- ・コワーキングスペース
- ・郷土料理教室、加工場
- ・オーナー制度のある畑を併設

など

イベント

- ・大屋根のかかった全天候型のイベント広場
- ・大・中・小と様々な規模に対応可能な屋内イベントスペース
- ・季節や来訪者のニーズに合わせた様々なイベントの開催（マルシェ、蚤の市、ビアガーデン、ドローンショー、音楽イベント、野外シアター、芸術品や美術品等の展示）
- ・音響設備の完備

など

休憩飲食機能

休憩

- ・トラックドライバーが休憩できるような設備
- ・個室の休憩できるスペース
- ・シャワールーム、風呂・温泉・足湯、サウナ
- ・ストレッチやマッサージができるリラクゼーション施設
- ・ガソリンスタンド、洗車場

など

食べる

- ・双葉郡にある人気の飲食店
- ・三ツ星レストランなど有名店
- ・他の施設と競合しない規模のフードコート
- ・時間を区切ってビュッフェタイプのランチを提供、他の時間はファストフードを提供
- ・コーヒESHOP
- ・ポイントカード、クーポン券などのサービス

など

トイレ

- ・男女ともにきれいで個室の数が多く、混雑しない
- ・清掃をまめに行い清潔さを保つ
- ・パウダールーム完備

など

宿泊

- ・夜も楽しめるキャンプ場、グランピング、BBQ
- ・電源、トイレ、風呂を確保したRVパーク
- ・簡易な宿泊所

など

交通拠点機能

- ・長距離バスやコミュニティバスの拠点
- ・レベル4自動運転モビリティ、自動運転に対応する機能
- ・町内への回遊を誘導するようなガイド付きのレンタカー・レンタサイクル・スマートモビリティ
- ・町内観光用の空飛ぶ車の発着拠点

など

防災機能

- ・災害時にも使用可能な電力の確保
- ・有事以外には、一般の人も使えるヘリポート
- ・防災拠点

など

その他

- ・流通拠点、倉庫業
- ・交番
- ・行政サービス
- ・道の駅内に暮らせる住居や別荘を整備
- ・県立大野病院へのアクセス確保
- ・児童、障害者等の地域共生型施設

など

ゼロカーボン、エネルギー

- ・カーポートや路面太陽光発電パネルを全面に整備
- ・グリーンエネルギー100%の施設

など

(2) 第2回ワークショップでのご意見

テーマ①「大熊らしい」とは？

素材

- ・杉や竹、モミの木などの木材
- ・太陽光パネル、バイオ燃料、グリーンエネルギー
- ・自然素材とハイテクの融合
- ・近未来的なイメージ

色味

- ・山の緑や茶色
- ・夕日の色
- ・黄色や黄緑、赤など
フルーツのカラフルな色
- ・大熊中学校のえんじ色
- ・落ち着いた色
- ・町のマスコットキャラクターの“おおちゃん”、“くうちゃん”、“まあちゃん”に使われる色
- ・海の青色
- ・ホタルの光
- ・梨の花の白色
- ・町役場庁舎の黒色

形

- ・キウイや梨などの丸い形
- ・馬の背の崖の形
- ・“まあちゃん”の形
- ・山麓線から見る山並みの形



食べ物

■加工品

- ・餅
- ・そば
- ・しいたけ味噌、糴味噌
- ・しょうがシロップ
- ・鮭汁

■生鮮品

- ・梨、キウイ、イチゴなどの
フルーツ、果物狩り
- ・米などの農産物
- ・鮭、ヒラメなどの魚

植栽

- ・モミの木、竹、いちよう並木
- ・線路沿線の桜並木のライトアップ
- ・ひまわり、アジサイ、ざる菊など四季折々の花



取組み

■教育

- ・災害や廃炉、復興の状況
- ・ホープツーリズム
- ・教育旅行、研修旅行
- ・読書の町、本の町

■伝統行事

- ・熊川稚児鹿舞

■地域イベント

- ・餅つきイベント
- ・海開き、山開き
- ・各地区の盆踊り
- ・町民体育祭

■モビリティ

- ・超小型EVシェア
(まあちゃんカー)
- ・自動運転
- ・イベント時の人力車



場所

■位置

- ・浜通りの真ん中

■施設

- ・原発
- ・図書館
- ・学び舎ゆめの森

■営農・自然

- ・果樹園、体験農園
- ・馬の背
- ・熊川、小入野川
- ・日隠山、山
- ・広い空

- ・田んぼ
- ・熊川海水浴場、海
- ・坂下ダム
- ・紅葉、新緑

■場所

- ・石碑が多い
- ・三角屋
- ・国道288号沿い

- ・中屋敷地区
- ・五差路

■関係のある都市

- ・姉妹都市のオーストラリア バサースト市
- ・ひまわりプロジェクトで繋がりのある沖縄
- ・町内で発見された天保そばの栽培を行っている山形



人

- ・震災を経て一人一人に十人十色のドラマがある
- ・若者を応援してくれる、違いや新旧を受け入れる人たち
- ・ふるさと熱の強い、郷土愛の強い人たち
- ・チャレンジ精神溢れる人たち
- ・町のアドバイザー制度に登録している人、狩猟ハンター、
本で育った人など個性豊かな人たち

その他

- ・合唱や演奏などのハーモニー
- ・ホタルの生息地

テーマ②「何度でも行きたくなる」道の駅とは？

産直・物販

■ 町の特産品を販売、体験

- ・イチゴ
- ・イチゴの加工品、イチゴ飴
- ・花卉
- ・餅
- ・体験農園、果物狩り、キウイ詰め放題など

■ オリジナル商品の開発、販売

- ・限定のスイーツやドリンク
- ・新しい特産品

など

レストラン・カフェ

■ 特産品を活かす

- ・看板メニュー、ご当地メニューがあるレストラン
- ・イチゴやそのスイーツなど、年中イチゴが食べられる
- ・焼きたての匂いで集客できるパンの販売
- ・鮭料理

■ サービス、運営形態

- ・食べておいしかったものやその食材を買って帰れる
- ・地産地消のメニュー
- ・ブックカフェ
- ・キウイ狩りをしてジュースにできる
- ・お酒の提供
- ・道の駅らしくない、おしゃれなメニューや雰囲気
- ・ビュッフェ、ドライブスルーなど利用者に応じた運営形態
- ・健康志向、ボリューム重視など利用者に応じたメニュー
- ・スタバ、マックなど集客力のある有名店のテナント出店

ドッグラン

- ・屋根付きの全天候型のドッグラン
- ・フォトサービス、フリーダーがいるなどサービス充実
- ・犬に限定しないペットラン

など

他施設との連携

■ 町内の連携

- ・駅西、大川原と連携し町内全体が盛り上がる
- ・他施設の混雑状況がスマホで分かるなど、データ連携
- ・国道6号や駅西から道の駅に引き込む
- ・中間貯蔵ツアーの最後に立ち寄る場所にする
- ・ゆめの森の子どもたちが関わっているコーナーを設置

■ 他都市との連携

- ・浜通り観光の玄関口として行きも帰りも立ち寄る場所
- ・姉妹都市バサースト市のワインなど特産品の販売
- ・震災を機に交流のある会津地方や県内の特産品の販売やメニューの提供

■ サービスの連携

- ・玄関口として、町の案内MAPを提供
- ・周辺施設との併用割引を適用
- ・駅前と自動運転バスで結ぶ

など

施設の配置

■ 施設間の配置

- ・遊具とカフェが近い
- ・駐車場から屋根がかかっている所までが近い
- ・2Fテラス等からイベントを見ることができる

■ 景観

- ・景色が良いポイントを残す、せっかくある“今”の景色が建物の中から見える
- ・太陽光パネルが目立ち過ぎない配置
- ・果樹やアジサイなど季節の花の植栽

など

遊具

■ 屋内遊具

- ・全天候型の大型遊具のある施設
- ・自然を楽しめる室内グリーンパーク

■ 屋外遊具

- ・ジップライン
- ・水遊びができる場所
- ・ゴーカート
- ・シニア向けの健康遊具

■ その他

- ・子供に人気のキャラとのコラボ
- ・小学生の遠足の行き先になるような場所
- ・着替え販売、見守り、フォトサービス

など

イベント広場

- ・TVに取材してもらえるイベント
- ・ドライバーをターゲットにしたイベント
- ・町の木であるモミの木にクリスマスのイルミネーション
- ・ひたち海浜公園レベルの四季折々の花のライトアップ
- ・餅つき、吊るし雛、縁日など地域のイベント
- ・スタジオを兼ねたイベント場

など

キャンプ場・BBQ広場

- ・ファミリー、ソロの両方に対応
- ・手ぶらBBQ、時短、さくっとキャンプ
- ・若者が簡易的に安価に泊まれる
- ・コテージなどの宿泊場所やサウナ付き
- ・アウトドアメーカーとの連携
- ・果物狩りなどの体験とセットでの利用
- ・キウイのグリーンカーテンの下でBBQ

など

休憩

- ・キャンプしない人でも、ゆっくり休める仮眠室
- ・テーマパークというよりは癒やしを重視した施設
- ・風呂の壁に大熊百景がある温泉やサウナ
- ・ペットも泊まれるホテル

など

施設の運営

■ 運営

- ・整備して終わりではなく、管理者が町民や来訪者と協力して、みんなでつくっていく施設
- ・樹木オーナー制度など、町民や来訪者が、道の駅づくりに携わり、ファンを獲得する

■ 雰囲気

- ・自然が感じられる、夜過ごせるゆったりとした空間
- ・雰囲気のいいライト、イルミネーション
- ・どの時間もウエルカムな雰囲気がある

など

その他

- ・安いガソリンスタンド
- ・原発の安全性をアピール、発信する場
- ・誰もが商品開発できる時間貸しの加工場
- ・農産物加工場の見学、加工体験
- ・鮭の養殖場
- ・散歩コースに利用できる公園のような遊歩道
- ・農家カードのように個性豊かな人物のカード配布
- ・海外旅行者向けのコンテンツ、インバウンド対応

など

5-2 必要機能と施設の検討

5-2-1 必要となる機能

大熊町の復興拠点は「大川原地区」及び「下野上地区」、「西大和久地区」があり、行政機能、教育機能、産業機能、居住機能、業務機能等が効果的に連携しながら役割が分担されています。

大熊 IC 周辺は、広域高速結節点の立地特性を活かし、町の玄関口（ゲートウェイ）として集客力のある魅力的な「道の駅」を核施設とし、町の活性化を目指します。

町民利用に関しては、町内の各施設との役割分担に配慮しながら機能を配置します。

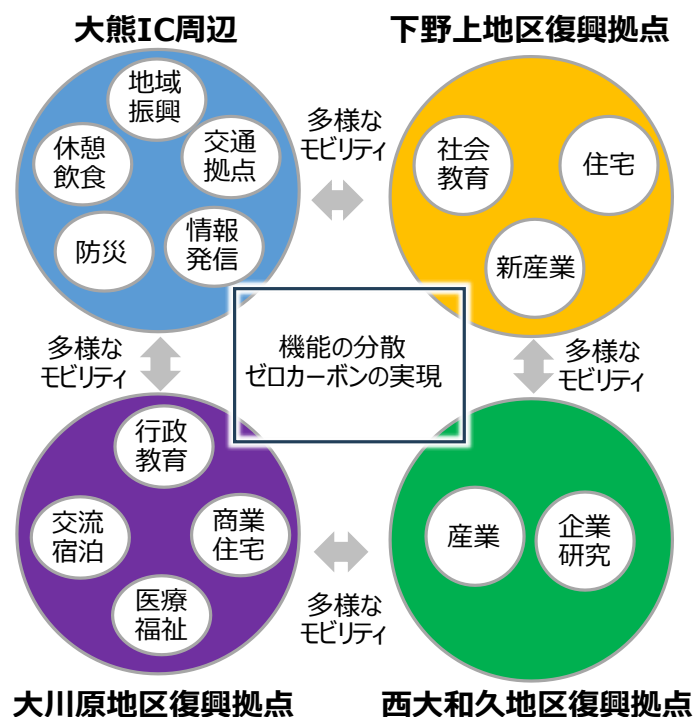


図 拠点の役割分担と連携イメージ

上位関連計画の整理やワークショップでの議論、道の駅整備のコンセプト等を踏まえて、道の駅に必要な機能を以下のとおり設定します。

- 地域振興機能**：新たな特産品・オリジナル性のある県内外の特産品の販売、かつての特産品復活の拠点、オリジナル性の高い遊具で誰もが楽しめる拠点
- 休憩・飲食機能**：特産品を生かした飲食店、常磐自動車道・町道双方からアクセスできる駐車場、24 時間利用できるトイレ、燃料補給施設、RV パークなど
- 交通拠点機能**：超小型 EV やレンタサイクルなど町内を多様なモビリティでつなぐ拠点
- 情報発信機能**：道路交通情報だけでなく、町の復興状況や地域の魅力、移住・定住や働く場などの生活・雇用情報など、様々な情報の発信拠点
- 防災機能**：災害時の一時避難場所、救援車両の活動拠点、常磐自動車道事故時待機場所など
- ゼロカーボンの実現**：町のゼロカーボンビジョン実現を後押しする施設

5-2-2 整備の方向性

地域振興機能、休憩・飲食機能、交通拠点機能、情報発信機能、防災機能を有し、ゼロカーボンを実現する地域振興施設（道の駅）の整備を目指します。また、常磐自動車道利用者に適切な休憩機会を提供するため、道の駅と常磐自動車道の休憩施設（駐車場等）の一体的な整備が必要と考えられます。

利活用の方向性

- ・常磐自動車道の休憩施設（駐車場等）と地域振興施設（道の駅等）との一体的な整備を目指します。
- ・道の駅は常磐自動車道と町道の両方からのアクセスを可能とし、常磐自動車道利用者と町民の利便性向上に繋がります。
- ・道の駅を中心に人・モノ・サービスが行き交うエリアを創出し、大熊 IC 周辺から大川原地区や下野上地区、西大和久地区など町内に活力を呼び込む流れを創出します。



図 整備の方向性のイメージ

5-2-3 必要となる施設

「大熊 IC 活用検討 PT」での議論、上位関連計画等の整理、ワークショップの意見を踏まえて以下の施設を導入することとします。また、造成工事に伴い必要となる調整池についても整備します。なお、導入する施設は、今後の設計や管理運営者等との協議により変更となる場合があります。

表 道の駅に必要な施設

機能	求められる施設		整備する施設
	PTでの議論（R4）	ワークショップでの議論等（R5）	
地域振興	産直	産直	産直・物販施設
	－	物販	屋外イベント広場
	イベントスペース	屋外イベント広場	自販機コーナー
	無人収益施設	自販機	コンビニエンスストア
	コンビニエンスストア	コンビニエンスストア	屋外遊具施設
	屋内外大型遊具	屋外遊具施設	屋内遊具施設
	－	屋内遊具施設	ドッグラン
	ドッグラン	ドッグラン	コワーキングスペース
休憩・飲食	－	コワーキングスペース	レストラン・フードコート
	レストラン	飲食店	カフェ
	フードコート	カフェ（コーヒーショップ）	民間事業者出店スペース（ガソリンスタンド想定）
	カフェ	民間事業者出店スペース	給電施設
	給油・給電・水素ステーション	給電施設	リラクゼーション施設
	トラックステーション（シャワー等）	リラクゼーション施設	駐車場
	24時間無料で使える	駐車場	トイレ
	トイレ・駐車場	トイレ	RVパーク
	－	RVパーク	キャンプ場
	－	キャンプ場	バーベキュー広場
交通拠点	－	バーベキュー広場	高速バス、循環バス停留所
	高速バス、循環バス停留所	バス停留所	パークアンドライド
	パークアンドライド	パークアンドライド	シェアモビリティ
情報発信	小型モビリティレンタル	小型モビリティレンタル	道路交通
	道路交通	道路交通	観光案内
	観光	観光案内	震災伝承・復興資料館
	町の基本情報	震災伝承・復興資料館	廃炉状況
	－	廃炉状況	移住・定住
防災	－	移住・定住	wi-fi
	防災倉庫	wi-fi	防災倉庫（備蓄庫）
	自家発電設備	防災倉庫（備蓄庫）	自家発電設備
	防災トイレ	自家発電設備	防災トイレ
	耐震性貯水槽	防災トイレ	耐震性貯水槽
ゼロカーボン	耐震性貯水槽	耐震性貯水槽	ヘリポート
	ヘリポート	ヘリポート	太陽光パネル、蓄電池、排熱利用等
その他	再エネ導入・省エネ化（太陽光発電、排熱利用、断熱性能の向上等）	太陽光発電、排熱利用	ゼロカーボンを推進する設備
	－	技術開発の状況を踏まえてその他の技術も積極的に導入	運営上必要な施設（事務所・応接室、更衣室、控室、トイレ、給湯室、救護室、授乳室、風除室、設備関係）
	運営上必要な施設（事務所・応接室、更衣室、控室、トイレ、給湯室、救護室、授乳室、風除室、設備関係）	運営上必要な施設	屋内倉庫
	屋内倉庫	屋内倉庫	会議室
	会議室	会議室	従業員駐車場
	従業員駐車場	従業員駐車場	バックヤード
	バックヤード	バックヤード	その他附帯施設
調整池	その他附帯施設	その他附帯施設	調整池
	調整池	調整池	

5-3 施設規模の検討

5-3-1 施設規模の整理

道の駅に必要な各施設の規模を以下に整理しました。なお、各施設の規模は、今後の設計や管理運営者等との協議により変更となる場合があります。次項では、それぞれの規模算定の過程を示します。

表 各施設の規模

機能	施設	面積 (㎡)		備考
		屋外	建物	
地域振興	産直・物販施設		660	テナントスペースも想定
	屋外イベント広場	3,500		
	自販機コーナー	-	-	空きスペースに設置
	コンビニエンスストア		160	
	屋外遊具施設	10,000		大型複合遊具の設置を想定
	屋内遊具施設		1,000	
	ドッグラン	1,500		小型犬、大・中型犬、遊具・トレーニング施設などの設置を想定
	コワーキングスペース		-	リラクゼーション施設とセットで設置
休憩・飲食	レストラン・フードコート		380	80席程度を想定
	カフェ		270	
	民間事業者出店スペース	1,200		ガソリンスタンドを想定
	急速充電スタンド	-		駐車場で2基設置を想定
	リラクゼーション施設		210	シャワー4室、ランドリー、マッサージチェア、コワーキングスペースなど
	駐車場	5,580		小型191台、大型18台、身障者用4台、バイク4台 (RVパーク、パーク&ライド分の駐車場含む)
	トイレ		300	男・小8器、大8器、女28器、身障者1器、子ども2器、洗面器8器、パウダーコーナー8箇所を想定
	RVパーク	-		5台分を設置、駐車場に含む
	キャンプ場	3,000		オートサイト20区画、トイレ、炊事場、倉庫など
	バーベキュー広場	1,000		10区画を想定
交通拠点	高速バス、循環バス停留所	240		バス2台分の駐車スペース
	パークアンドライド	-		駐車場に含む
	シェアモビリティ	-		超小型EV、レンタサイクルなどを想定 駐車場などの空きスペースに設置
情報発信	情報コーナー		70	総合案内所（受付カウンター）の設置を想定
	Wi-Fi		-	情報発信、休憩、飲食施設内に設置
防災	防災倉庫（備蓄庫）		50	
	自家発電設備		60	
	防災トイレ	-		駐車場や屋外広場に設置、5基想定
	耐震性貯水槽	-		貯水量40m ³ （地下埋設型）を想定
	ヘリポート	3,670		
ゼロカーボン	太陽光パネル、蓄電池、排熱利用 など	-	-	建築で対応
その他	事務所・応接室、更衣室、控室、トイレ、給湯室、救護室、設備関係		380	常駐職員5名、従業員80名想定
	屋内倉庫		50	
	会議室		80	2部屋を想定 （可動式パーティションにより1部屋で使用可能）
	従業員駐車場	1,600		小型80台分を想定
	バックヤード	600		小型18台、大型2台分を想定
	その他附帯施設	300		ごみ仮置き場、プロパンガス、蓄電池置き場、屋外倉庫、浄化槽など
	調整池	4,500		集水面積4ha、調整池深さ1.6mを想定
	外周道路、管理用通路、園路、盛土造成による法面など	10,940		施設配置による
	将来拡張用地	6,540		
合計		54,170	3,670	
		57,840		

5-3-2 各施設の規模算定

(1) 駐車場

駐車場の必要面積：約 5,580 m²
 (小型車 191 台、大型車 18 台、身障者用 4 台、バイク 4 台) ※

※パーク&ライド駐車場及び RV パーク分を含む

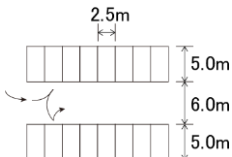
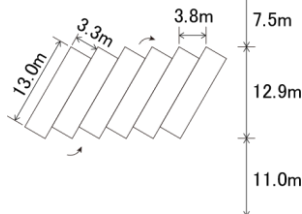
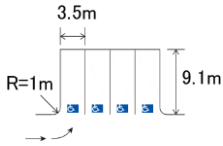
駐車場は、NEXCO の設計要領に準じて、町内の復興事業が完了した時点の将来交通量から、道の駅の必要駐車まず数を求め、面積を算定しました。

なお、本道の駅は、IC に近接した立地を活かし、ゲートウェイとして町内の様々な施設を案内し、循環バスやシェアモビリティなどで結ぶ機能を持った施設を目指しているため、そうしたパーク&ライド利用者の需要や、後述する RV パーク利用者の需要も見越した駐車場規模を整備します。

表 駐車場の必要規模

	駐車まず数 (台)	駐車まず寸法 (m)	面積 (m ²)	備考
小型車	191	5.0×2.5	3,820	
大型車	18	13.0×3.3	1,530	
身障者用	4	9.1×3.5	170	NEXCO 設計要領より、小型車まず 50 台あたり 1 台設置
計	213	—	5,520	
バイク	4	3.3×5.0	17	NEXCO 設計要領より、計画交通量 3 万台未満は 4 台分設置 ※寸法は 4 台分
RV パーク※	(5)	7.0×4.0	40	面積は小型車 5 台分との差分
合 計	—	—	5,577	

表 車種別の駐車所要面積

	小型車	大型車	身障者用
駐車まず寸法・ 駐車方法	 90 度、後退駐車	 60 度、前進駐車・前進発車	 90 度、後退(前進)駐車
車路幅 (m)	6.0	進入 11.0、退出 7.5	6.0 (前進 9.5)
1 台あたり駐車 所要面積 (m ² /台)	20.00	84.20	42.35

資料：「休憩施設設計要領第四集 休憩施設」、R5.7、東日本高速道路株式会社より作成

① 計画交通量の算出

計画交通量：8,107 台/日

(うち小型車 7,315 台/日、バス 205 台/日、普通貨物 587 台/日)

現在、大熊町では、下野上地区復興拠点の整備事業を進めており、大野駅西口エリアでは産業交流施設及び商業施設が令和 7 年 3 月にグランドオープンしました。

以上を踏まえ、計画交通量は、令和 4 年に調査された現況交通量に、復興拠点整備による開発交通量を上乗せした将来交通量を用いることとします。

なお、算出に用いる交通量は、道の駅の設置箇所を考慮し、大熊 IC 入口交差点の流入方向の交通量とします。

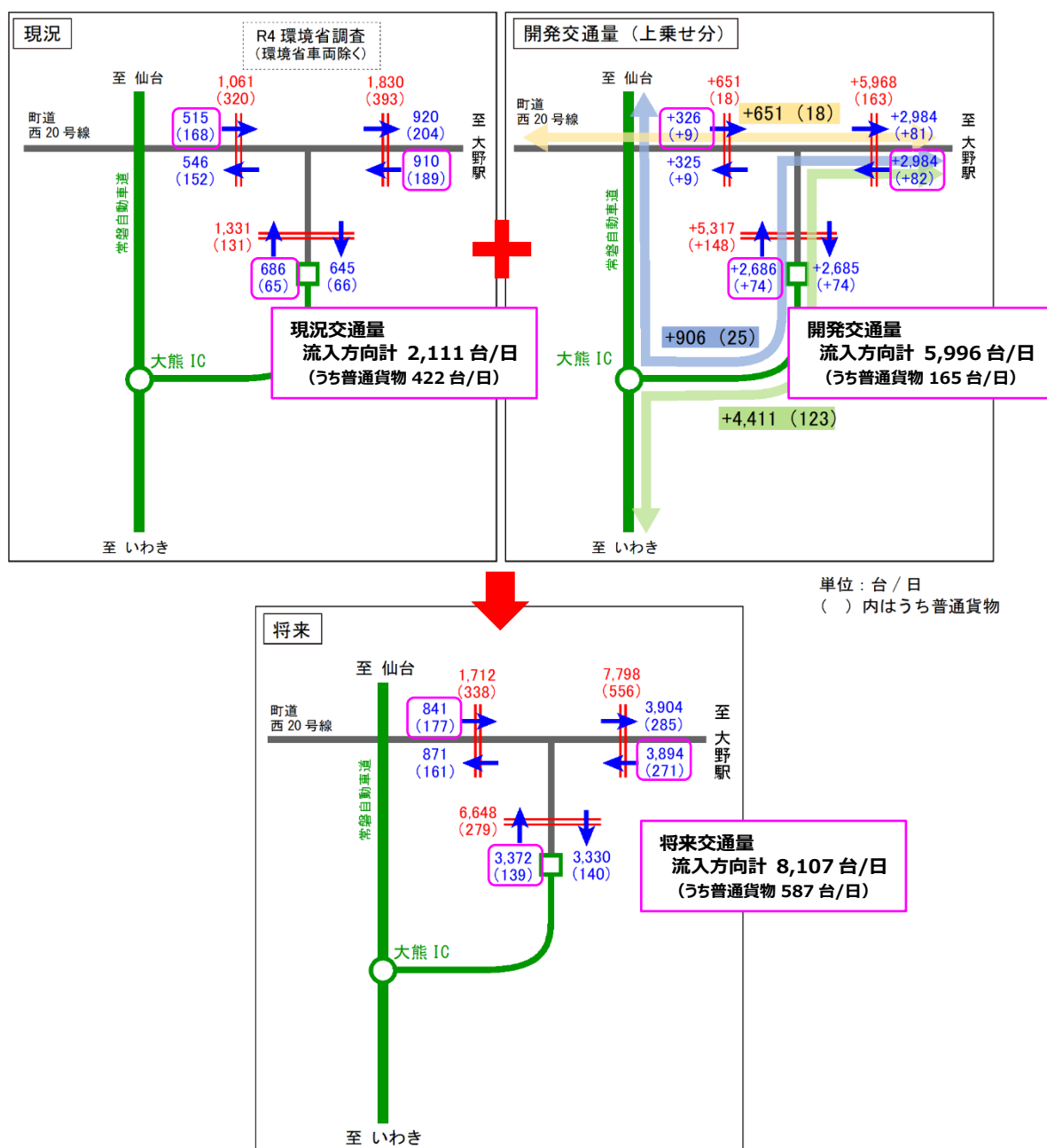


図 大熊 IC 周辺の交通量

② 駐車ます数の算出

道の駅の必要駐車ます数は、NEXCO の休憩施設における駐車場規模を算出するために用いられる以下の計算式を用いて算定します。

$$\text{駐車ます数} = (\text{休日サービス係数} \times \text{計画交通量}) \times \text{立寄率} \times \text{ラッシュ率} \div \text{回転率}$$

なお、これまでに整備された道の駅の多くが、各種係数（立寄率、ラッシュ率、回転率）を NEXCO 設計要領のサービスエリア基準の値を用いて算定されていますが、近年、国土交通省の調査により、全国各地の道の駅で実際の駐車需要を十分に満足していない状況が確認されています。

本道の駅では、IC に近接した立地を活かし、町の玄関口として町内の様々な施設を循環バスやシェアモビリティなどで結ぶことも計画しているため、サービスエリア基準による算定では駐車場不足となることが想定されます。

以上を踏まえ、必要駐車ます数の算定に用いる各種係数は、国土交通省調査結果の「IC 近接型」の値を用いました。

その結果、必要駐車ます数は **209 台** となり、サービスエリア基準で算出した駐車ます数の 85 台を 124 台分上回ることであります。これにより、高速バス・循環バスやシェアモビリティへ乗り換えを行うパーク＆ライド利用者や、RV パークの需要をカバーすることとします。

表 道の駅の必要駐車ます数の算出結果

	小型車	バス	普通貨物	計	備考
①計画交通量 (台/日)	7,315	205	587	8,107	将来交通量
②休日サービス 係数	1.40			—	計画交通量を年間 365 日の上位 35 番目の交通量に補正するための係数（NEXCO 設計要領※ ¹ ）
③設計交通量 (台/日)	10,241	287	822	11,350	①×②
④立寄率	0.260	0.170	0.170	—	前面道路の交通量に対する施設への立寄台数の比率（国土交通省調査結果、IC 近接型※ ² ）
⑤ラッシュ率	0.130	0.140	0.140	—	1 日の立寄台数に対するピーク 1 時間の立寄台数の比率（国土交通省調査結果、IC 近接型※ ² ）
⑥平均駐車時間 (分)	33	39	39	—	（国土交通省調査結果、IC 近接型※ ² ）
⑦回転率	1.818	1.538	1.538	—	60 分÷⑥
⑧必要駐車ます数 (台)	191	5	13	209	③×④×⑤÷⑦

※1：「休憩施設設計要領第四集 休憩施設」、R5.7、東日本高速道路株式会社

※2：「道の駅」の駐車場に関する調査結果（第 4 回 新「道の駅」の在り方検討会 配布資料）

表 サービスエリア基準による駐車台数の算出結果（参考）

	小型車	バス	普通貨物	計	備考
①計画交通量 (台/日)	7,315	205	587	8,107	将来交通量
②休日サービス 係数	1.40			—	計画交通量を年間 365 日の上位 35 番目の交通 量に補正するための係数（NEXCO 設計要領※）
③設計交通量 (台/日)	10,241	287	822	11,350	①×②
④立寄率	0.175	0.250	0.125	—	前面道路の交通量に対する施設への立寄台数の比 率（NEXCO 設計要領、SA 基準※）
⑤ラッシュ率	0.100	0.250	0.075	—	1 日の立寄台数に対するピーク 1 時間の立寄台数の 比率（NEXCO 設計要領、SA 基準※）
⑥平均駐車時間 (分)	25	20	30	—	（NEXCO 設計要領、SA 基準※）
⑦回転率	2.4	3.0	2.0	—	60 分÷⑥
⑧必要駐車台数 (台)	75	6	4	85	③×④×⑤÷⑦

※：「休憩施設設計要領第四集 休憩施設」、R5.7、東日本高速道路株式会社

■ 調査概要

○「道の駅」246駅を対象に実態調査（H28～30）を実施

- ・道路交通量調査（道の駅前面の交通量をカウント）⇒前面道路交通量を把握
- ・立寄調査（道の駅へ立ち入る車両をカウント）⇒立寄率・ラッシュ率を把握
- ・車籍調査（ナンバープレート調査）⇒駐車時間を把握

○「道の駅」が有する集客施設等の有無や物販施設での売り上げ・規模等により以下の6つに分類

タイプ	①休憩施設型	②直売充実型	③集客施設型	④住民サービス型	⑤物流型	⑥IC近接型
分類の 考え方 (特徴)	最小限の施設を有する「休憩のための」道の駅	直売所等の売り上げや規模が大きい道の駅	「温泉施設」「体験施設」「キャンプ場」等、それ自体が目的地となる施設を有する道の駅	「会議室・集会所」「広場」「病院・診療所」「防災体験・展示室」「役所機能」等、地域の方々へのサービス施設を有する道の駅	大型車利用が多い道の駅（大型混入率20%以上）	IC近傍（約2km）にある道の駅
調査 サンプル数 (n=246駅)	74駅	20駅	57駅	25駅	35駅	35駅

IC 近接型は、全ての項目で、SA 基準の数値を上回る結果となっている

■ 調査結果

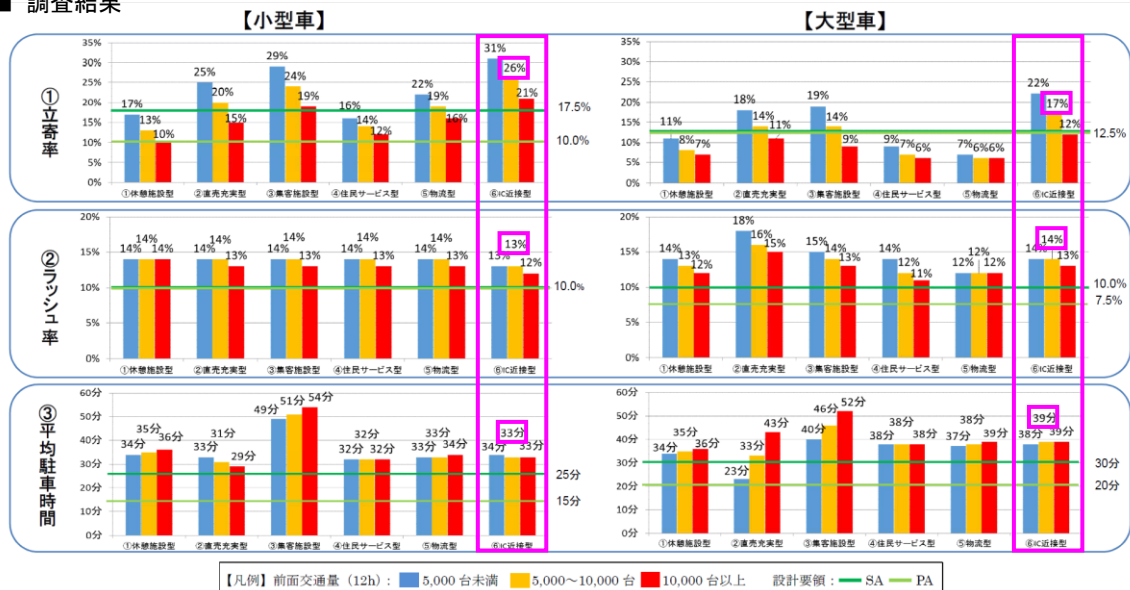


図 国土交通省による道の駅実態調査の概要及び調査結果

資料：「道の駅」の駐車場に関する調査結果（第4回 新「道の駅」の在り方検討会 配布資料）

(2) トイレ

トイレの必要面積：約 300 m²

トイレは、NEXCO の設計要領を用いて、道の駅の駐車ます数から男女別の利用人数を算出し、必要な便器数、洗面器数、パウダーコーナー数を求め、必要面積を算定しました。

トイレ規模の算定においても、道の駅のタイプによって立寄率や平均駐車時間に差があるため、駐車ます数の算定と同様、国土交通省の調査結果から「IC 近接型」の係数を用いて算出しています。結果として、トイレの必要面積は約 300 m²となります。

表 トイレの必要規模

		箇所数	面積 (m ²)	備考
男性用 トイレ	小	8	24.0	
	大	8	50.4	うち大型 1 箇所、オストメイト 1 箇所
	子ども	1	6.1	
	洗面器	3	9.0	
女性用 トイレ	大	28	158.4	うち大型 1 箇所、オストメイト 1 箇所
	子ども	1	6.1	
	洗面器	5	15.0	
	パウダー	8	17.6	
バリアフリートイレ		1	10.8	
合 計		—	297.4	

表 トイレ利用人数の算定結果

	小型	大型	バス	身障者	備考
①駐車ます数 (台)	191	13	5	4	
②駐車回転率 (回転/h)	1.818	1.538	1.538	1.818	国土交通省調査結果の「IC 近接型」
③駐車台数 (台/h)	347.3	20.0	7.7	7.3	①×②
④平均乗車人員 (人/台)	2.2	1.1	27.0	2.2	NEXCO 設計要領の「SA (一般部)」※
⑤立寄人数 (人/h)	764.0	22.0	207.7	16.0	③×④
合計	1009.7				
⑥トイレ利用率	0.76				NEXCO 設計要領の「SA (一般部)」※
⑦トイレ利用人数 (人/h)	767.4				⑤合計×⑥
⑧男性ピーク時利用人数 (人/h)	870.2				⑦×男性性別比率 0.54 ×男性ピーク率 2.1※
⑨女性ピーク時利用人数 (人/h)	988.4				⑦×女性性別比率 0.46 ×女性ピーク率 2.8※

※「設計要領第六集 建築施設編」、R5.7、東日本高速道路株式会社

子どもからシニア世代まで様々な方の利用に考慮し、バリアフリー対応トイレとは別に、男女それぞれに大型ブース、オストメイト設備設置ブース、子どもコーナーを1箇所ずつ設置する計画とします。

表 トイレ設置数の算定結果

		箇所数	備考
便器数 (器)	男性・小	8	男性ピーク時利用人数÷小便器回転率 95 人/h [※]
	男性・大	6	0.75×男性・小 [※]
	女性	26	女性ピーク時利用人数÷便器回転率 40 人/h [※]
	大型ブース	2	男女 1 箇所ずつ設置
	オストメイト設備	2	〃
	子どもコーナー	2	〃
	総数	46	
洗面器数 (器)	男性	3	男性ピーク時利用人数÷男性洗面器回転率 360 人/h [※]
	女性	1	女性ピーク時利用人数÷女性洗面器回転率 215 人/h [※]
パウダーコーナー		8	0.3×(女性(洋) + (和)) [※]
バリアフリートイレ		1	男女合計の大便器数 50 器につき 1 箇所 [※]

※ 「設計要領第六集 建築施設編」、R5.7、東日本高速道路株式会社

(3) 産直・物販施設

産直・物販施設の必要面積：約 660 m²

震災を機に生産されるようになったイチゴなどの新たな特産品や、隣県や遠方からの来訪者が普段買うことのできないオリジナル性の高い県内外の特産品が販売できる産直・物販施設を整備します。なお、テナントやチャレンジショップなど柔軟な運営ができるように、産直と物販を分けて1つの施設として規模を検討しました。

産直・物販施設の面積は、東北地方の道の駅を中心に実施したアンケート調査から、産直に特化した施設を除いた、駐車スペース1台あたりの産直・物販施設の面積 3.1 m²/台に、駐車スペース数 213 台を乗じて算出しました。算定の結果、産直・物販施設として **660 m²**を確保します。また、無人収益施設として、道の駅敷地内の屋内外の空きスペースに飲料用の自動販売機の設置を行います。



図 産直・物販施設のイメージ（道の駅 みなまた）

出典：道の駅みなまた公式 HP

(4) コンビニエンスストア

コンビニエンスストアの必要面積：約 160 m²

高速道路等のドライバーが休憩時に気軽に買い物ができるコンビニエンスストアを整備します。コンビニエンスストアの面積は、高速道路の休憩施設に併設されている店舗の規模を参考に、**160 m²**を確保します。



図 コンビニエンスストアのイメージ（左：守谷 SA、右：いいたて村の道の駅までい館）

(5) レストラン・フードコート

レストラン・フードコートの必要面積：約 380 m² （席数：80～110 席）

町の新たな特産品や、浜通りの中央に位置する玄関口として、地域の特産品を生かした様々なメニューが提供できるレストラン・フードコートを整備します。

レストラン・フードコートの面積は、道の駅アンケート調査結果から、駐車まず 1 台あたりの面積 1.8 m²/台に、駐車まず数 213 台を乗じて算出しました。算定の結果、レストラン・フードコートとして **380 m²**を整備し、席数は **80～110 席**程度を確保します。



図 レストラン・フードコートのイメージ（左：道の駅 なみえ、右：セデッテかしま）

(6) カフェ

カフェの必要面積：約 270 m²

近年、集客力のあるコーヒーチェーンを誘致している道の駅が増えており、町民ワークショップにおいても、「ちょっとした休憩ができるカフェ」の設置について意見がありました。本道の駅においてもレストラン・フードコートとは別に、カフェの設置を行います。

カフェの面積は、既存道の駅へのカフェ設置事例を参考に、**270 m²**を確保します。



図 カフェのイメージ（左：道の駅 グランテラス筑西、右：道の駅 ましこ）

出典：（写真右）道の駅 公式 HP、全国「道の駅」連絡会

(7) 情報発信施設

情報発信施設の必要面積：約 70 m²

道路交通情報だけでなく、町の復興状況や地域の魅力、移住・定住や働く場などの生活・雇用情報など、様々な情報を発信する施設として、情報発信施設を整備します。

情報発信施設の面積は、道の駅アンケート調査結果から、駐車場規模の近い施設の駐車台数 1 台あたりの面積 0.32 m²/台に、駐車台数 213 台を乗じて算出しました。算定の結果、情報発信施設として **70 m²**を整備し、対面で案内や受付が可能な総合案内所を併設します。また、情報発信施設とともに、休憩、飲食施設に利用者が無料で利用可能な Wi-Fi を設置します。



図 情報発信施設のイメージ（左：道の駅 米沢、右：道の駅 遠野風の丘）

出典：（写真左）道の駅 米沢公式 HP、（写真右）道の駅 遠野風の丘公式 HP

(8) 休憩施設・コワーキングスペース

休憩施設・コワーキングスペースの必要面積：約 210 m²

近年、高速道路の休憩施設では、シャワールームやマッサージチェア、仮眠休憩所の設置など長距離ドライバーのための休憩施設が充実しています。ワークショップでも、それらを求める声が多かったことから、本道の駅でも、休憩施設・コワーキングスペースを整備します。

休憩施設・コワーキングスペースの面積は、高速道路の休憩施設が充実していることから、NEXCO 設計要領の標準的な規模の **210 m²**を確保し、シャワー4室（男2女2）、ランドリー、マッサージチェア、コワーキングスペースを設置することとします。



図 休憩施設のイメージ（道の駅グランテラス筑西）

(9) 屋内遊具施設

屋内遊具施設の必要面積：約 1,000 m²

近年の異常気象による影響もあり、全国的に全天候型の屋内遊戯施設が増加しており、ワークショップにおいても、道の駅内への屋内遊具施設の設置について意見が挙がっています。

県内でも、道の駅ふくしまや道の駅国見あつかしの郷など大型遊具が設置された屋内遊具施設を併設している道の駅は、多くの利用者で賑わっています。

本道の駅は、子供からシニア世代まで、県内外から多くの来訪者を呼び込む“目的地となる道の駅”を目指し、オリジナル性の高い遊具による屋内遊具施設を整備します。

屋内遊具施設の面積は、県内の屋内遊具施設の規模を参考に、**1,000 m²**を確保します。



図 屋内遊具施設のイメージ（左：道の駅ふくしま、右：道の駅国見あつかしの郷）

出典：（写真左）道の駅 ふくしま公式 HP、（写真右）道の駅 国見あつかしの郷公式 HP

(10) 屋外遊具施設

屋外遊具施設の必要面積：約 10,000 m²

現在、町内には、子供が遊べる遊具が設置された公園がなく、ワークショップにおいても、「子供たちが 1 日中遊べる、安心して遊ばせることができる公園の整備」が求められていることから、オリジナル性の高い大型遊具が設置された屋外遊具施設を整備します。

屋外遊具施設の面積は、大型遊具が設置されている既存道の駅を参考に、**10,000 m²**のスペースを確保し、子供からシニア世代までが利用でき、誰もが楽しめる施設を整備します。



図 屋外遊具施設のイメージ（左：道の駅 なみえ、右：道の駅 川場田園プラザ）



図 屋外遊具施設のイメージ (いいたて道の駅までい館 ふかや風の子広場)

出典：福島県飯舘村 HP



図 大型遊具のイメージ (道の駅 川場田園プラザ ハネッタ)



図 大型遊具のイメージ (ひまわりの丘公園 ひまわりタワー)

出典：兵庫県小野市 HP

(11) 屋外イベント広場

屋外イベント広場の必要面積：約 3,500 m²

多くの人で賑わう道の駅とするため、マルシェや物産展など様々なイベントに活用できる屋外イベント広場を整備します。

屋外イベント広場の規模は、道の駅アンケート調査結果から、「イベントスペースが不足」と回答している道の駅が多く、設計時に十分なスペースを確保することが重要となっています。

現在、町内で開催されているなつ祭りや餅つき大会などのイベントは、町役場前広場にて開催されていることから、町役場前広場と同規模の **3,500 m²** のスペースを確保します。



図 屋外イベント広場のイメージ（左：大熊町役場前広場、右：道の駅 グランテラス筑西）

出典：(写真右) 道の駅 グランテラス筑西 拡張整備 基本構想（R5.6、筑西市）

(12) ドッグラン

ドッグランの必要面積：約 1,500 m²

近年、ペット同伴旅行の需要の高まりにより、高速道路の休憩施設や道の駅でもドッグランを併設する施設が増えています。

ドッグランの整備規模の基準等について、東京都港区では『区立公園等におけるドッグラン設置の基本的考え方』を策定しており、トラブル回避のため小型犬、一般ゾーンの2区分は設定し、概ね 1,000 m²以上を確保することが望ましいとされています。本道の駅は、遊具やトレーニング設備等が設置できるよう、ドッグランとして **1,500 m²** のスペースを確保します。



図 ドッグランのイメージ（道の駅 あがつま峡）

出典：心にググッと観光ぐんま（群馬県観光公式 HP）

(13) 給油・給電・水素ステーション

民間事業者出店スペースの必要面積：約 1,200 m²、EV 充電スタンド：2 基

現在、町内にあるガソリンスタンドは 1 箇所のみであり、ワークショップにおいても、道の駅へのガソリンスタンド等の給油・給電・水素ステーションの併設について意見が挙がっています。

一方で、ガソリンスタンドは、専門の民間事業者の出店がないと設置が難しいため、本道の駅では、民間事業者出店スペースとして、ガソリンスタンドが出店可能なスペースを確保します。

規模は、全国の道の駅に併設されているガソリンスタンドを参考に、**1,200 m²**とします。

なお、給電システムについては、駐車場内に設けるものとして、別途、面積は計上しませんが、大熊町役場や隣接する町交流ゾーンと同様、EV 充電スタンドを **2 基**設置します。

水素ステーションは、今後の普及状況を踏まえ、設置の可否を検討することとします。



図 ガソリンスタンドのイメージ
(道の駅 川場田園プラザ)



図 EV 充電スタンドのイメージ
(大川原地区町交流ゾーン)

(14) RV パーク

RV パークの必要面積：約 40 m²※ (5 台分)

※RV パーク 5 台分が小型車の駐車スペース数に含まれるため、差分を計上

RV パークは、日本 RV 協会が「快適に安心して車中泊が出来る場所」を提供するために定めた条件を満たした車中泊施設であり、近年の新型コロナウイルスの影響による車中泊の需要増加に伴い、全国 409 箇所（2023 年 12 月時点）の施設で認定されています。

RV パークを併設する道の駅も全国的に増加しており、福島県内でも 3 箇所の道の駅に RV パークが併設されています。

本道の駅においても、県内の道の駅の規模を参考に、RV パークとして駐車スペース **5 台分**を整備します。なお、本道の駅では、通常のサービスエリア基準による駐車スペース数を上回る規模の駐車場を整備するため、RV パーク 5 台分は小型車 191 台の中に含めるものとします。

面積は、通常の小型車ですが 1 台あたり 20 m²であるのに対して、RV 協会の推奨は 28 m²であるため、差分の **40 m²** (5 台×8 m²) を前述した駐車場規模に上乗せします。



図 RV パークのイメージ（道の駅 越前おおの荒島の郷）

出典：道の駅 越前おおの荒島の郷公式 HP

(15) キャンプ場

キャンプ場の必要面積：約 3,000 m²（オートサイト 20 区画、車路、トイレ、炊事場、倉庫）

新型コロナウイルスの影響によるアウトドア需要の増加に伴い、近年、全国的なキャンプブームとなっていることを踏まえ、本道の駅においてもキャンプ場の整備を行います。

既存の道の駅（キャンプ場メインの施設を除く）や周辺のキャンプ施設の規模を参考に、オートサイト **20 区画** が配置可能なエリアを確保します。1 区画あたりの面積は 100 m²（10m×10m）として、オートサイトへの車両通路やトイレ、炊事場、倉庫等を考慮して **3,000 m²**（20 区画×100 m² + 車両通路・炊事場等 1,000 m²）を確保します。



図 キャンプ場のイメージ（釣師防災緑地公園オートキャンプ場）

出典：相双地方魅力発信ポータルサイト「SOUSOU 相双」

(16) バーベキュー広場

バーベキュー広場の必要面積：約 1,000 m² (10 区画)

キャンプ場と同様、アウトドア需要の増加へ対応し、多くの人が集う目的地となる道の駅とするため、バーベキュー広場の整備を行います。

規模は、既存の道の駅や近隣施設を参考に、1,000 m²を確保します。1 区画あたり 100 m² (10m×10m) と仮定すると、10 区画の設置が可能となります。



図 バーベキュー広場のイメージ（道の駅 国上）

出典：道の駅 国上公式 HP

(17) 高速バス・循環バス停留所

高速バス・循環バス停留所の必要面積：約 240 m² (大型駐車ます 2 台分)

高速 IC に隣接する立地を活かした高速バス乗り場の整備、町内の各施設を巡る循環バス乗り場の整備を行います。

規模は、高速バス及び循環バスの停留所として、大型駐車ます 2 台分の 240 m² (大型前進駐車・発車 119.7 m²×2 台) を確保します。

(18) シェアモビリティ

シェアモビリティの必要面積：駐車場などの利用を想定（別途、面積計上はしない）

整備の進む大川原地区や大野駅西地区等と道の駅を結ぶ交通手段の確保のため、シェアモビリティを導入します。

シェアモビリティの種類としては、超小型 EV (2～4 人乗り電気自動車) や電動スクーター、スローモビリティ、電動アシスト自転車などの種類があり、大熊町内においても民間事業者と連携協定を結び実用性検証が進められています。

置き場は、駐車場などを利用するものとして、別途、面積計上はしません。

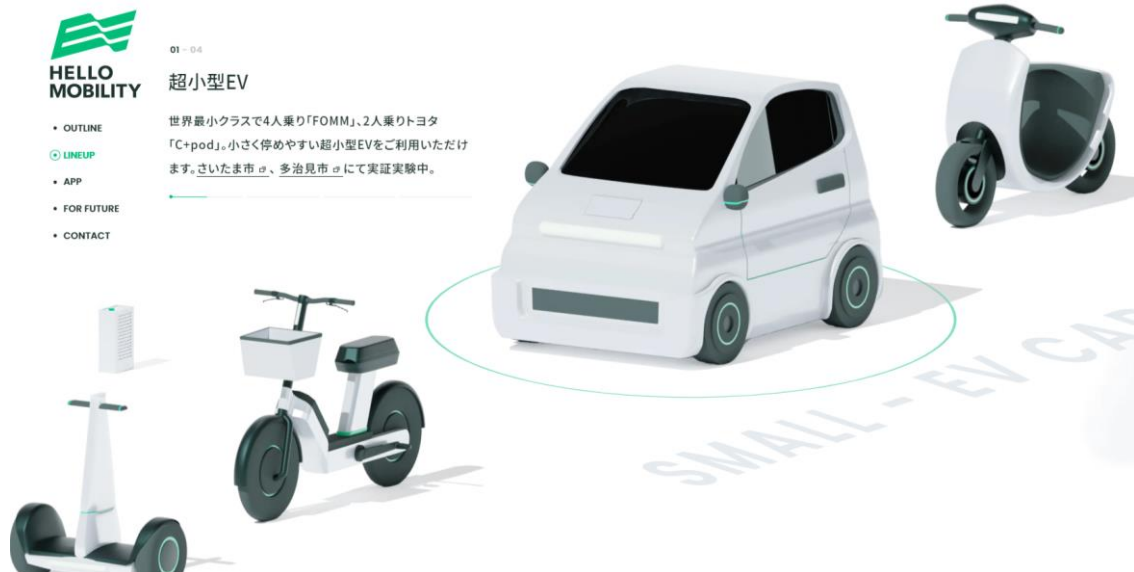


図 シェアモビリティの種類

資料：Open Street 株式会社



図 町内で実証が進められているシェアモビリティ（左：電動スクーター、右：超小型 EV）

出典：（写真左）Future 株式会社、（写真右）出光興産株式会社

（19）防災倉庫（備蓄庫）

防災倉庫（備蓄庫）の必要面積：約 50 m²

道の駅の利用者や常磐自動車道のドライバーの避難所など、防災機能を持たせた道の駅とするため、防災倉庫（備蓄庫）を設置します。

防災倉庫の面積は、道の駅アンケート調査結果から、防災道の駅に指定されている施設の駐車ます 1 台あたりの面積 0.25 m²/台に、駐車ます数 213 台を乗じて算出しました。算定の結果、防災倉庫（備蓄庫）として **50 m²**を確保します。

(20) 自家発電設備

自家発電設備の必要面積：約 60 m²

道の駅の防災機能向上のため、自家発電設備を設置します。大熊町役場庁舎に設置されている 3 日間運転可能な非常用発電機と同等のものを想定し、発電機室として **60 m²**を確保します。

(21) 耐震性貯水槽

耐震性貯水槽の必要規模：貯水量 40m³ （地下埋設型を想定、面積計上はしない）

大規模地震の発生時に予想される同時多発火災の初期活動に対応することと併せ、水道施設の破損等により飲料水の供給が困難な場合を想定し、耐震性貯水槽（消防水利に関する基準により **貯水量 40m³**）を地下埋設型で設置します。

これにより、災害発生直後の道の駅及び常磐自動車道のパーキング利用者 1,172 名（RV パーク、従業員含む）の 10 日以上分の飲料水を確保することが可能となります。



図 耐震性貯水槽のイメージ

出典：福島県郡山市 HP

(22) 防災トイレ

防災トイレの必要規模：マンホールトイレ 5 基（駐車場などを利用、面積計上はしない）

道の駅に設置するトイレは、災害発生時においても利用可能なものを想定していますが、排水管の破損などにより利用できない状況を想定し、通常のトイレとは別に **5 基**の防災トイレ（マンホールトイレ）を設置します。なお、設置場所は、駐車場や屋外イベント広場等のスペースとし、別途、面積計上はしません。

<整備内容>



図 防災トイレのイメージ（道の駅 日向）

出典：国土交通省延岡河川国道事務所

(23) ヘリポート

ヘリポートの必要面積：約 3,670 m²（小型車ます 183 台分相当）

本道の駅では、防災道の駅に指定されている道の駅 猪苗代と同規模の **3,670 m²**（小型車ます 183 台分に相当）をヘリポート用地として確保しておきます。

なお、通常時やイベント時は駐車場としての利用も検討します。

(24) ゼロカーボン関連設備

ゼロカーボン関連設備：建築物に反映

大熊町で掲げる「2050 ゼロカーボン宣言」にしたがって、屋根への太陽光発電パネル設置や蓄電池の活用、断熱性能の考慮や高効率空調など建築デザインの工夫による省エネを図っていくとともに、新技術の開発動向を踏まえて他の技術も積極的に導入していきます。

(25) その他運営上必要な施設

道の駅の運営、維持管理に必要な施設として、下表に示す施設の面積を確保します。

道の駅アンケート調査結果から、本道の駅の従業員数を **80名**と想定し、それぞれの施設規模は他の道の駅や大熊町役場を参考に設定しました。

特に、道の駅アンケート調査結果から、「従業員のためのスペースが不足している」などの意見が多く挙がったことから、十分な規模を確保します。

表 その他運営上必要な施設の規模

施設	面積 (㎡)	備考
①事務室・応接室	40	常駐 5 人×4 ㎡×2 部屋を想定
②従業員更衣室	90	男性 20 人×1 ㎡+女性 60 人×1.2 ㎡を想定
③従業員控室	40	同時休憩 10 人×4 ㎡を想定
④従業員トイレ	25	男性・小 1 器、大 1 器、女性 2 器、洗面 2 器を想定 (NEXCO 設計要領 建築施設編を参考)
⑤給湯室	6	流し、IH コント、冷蔵庫が設置できるスペースを確保 (大熊町役場庁舎を参考)
⑥屋内倉庫	50	運営に関わる備品等の保管 (大熊町役場庁舎を参考)
⑦電気室・空調機械室 ・消火ポンプ室	140	電気室 100 ㎡、空調機械室 25 ㎡、消火ポンプ室 15 ㎡ (大熊町役場庁舎を参考)
⑧風除室	6	空調の効率化のために設置 (大熊町役場庁舎を参考)
⑨授乳室、救護室	31	授乳室 6 ㎡、救護室 25 ㎡ (大熊町役場庁舎を参考)
⑩会議室	80	従業員研修会、出店者総会、一般利用者のイベントなど、多目的に 利用可能とし、可動式パーティションで 2 部屋に区切れる仕様 (大熊 町役場庁舎を参考)
⑪従業員駐車場	1,600	従業員数 80 名分を想定
⑫バックヤード	600	小型車 18 台、大型車 2 台分を想定 (NEXCO 設計要領 建築施設編を参考)
⑬その他附帯施設	300	ごみ仮置き場 110 ㎡、その他 (プロパンガス、蓄電池置き場、屋外 倉庫、浄化槽スペース) 190 ㎡を想定 (NEXCO 設計要領 建築施設編を参考)
⑭調整池	4,500	必要調節量 6,200m ³ 、堆砂量 600m ³ (集水面積 4ha、許容放 流量 0.05m ³ /s、1/30 確率) を想定

6 施設配置計画

6-1 考慮すべきポイントの整理

施設配置において考慮すべきポイントを以下に整理しました。

なお、情報提供施設及びトイレの配置については、国土交通省による「道の駅の改善に関するチェックポイント」がまとめられているため、それらの内容についても考慮します。

表 考慮すべきポイント（1/2）

	項目	考慮すべきポイント
1	道路からの見え方	・多くの利用者で賑わう道の駅とするためには、<u>常磐自動車道や町道 西 20 号線を走行する車両へ賑わいを演出し、さらなる立ち寄りを促す配置</u>が重要。 ・賑わいの演出には、<u>道路から駐車場やイベント広場など集客の様子が視認できる配置</u>や、<u>道路に対して建物の出入り口が正面を向く配置</u>とすることが望ましい。
2	NEXCO パーキングとの一体性	・NEXCO で整備する<u>パーキングとの位置関係に配慮した施設配置</u>が必要。 ・特に、上り線側からの動線が長くなるため、<u>利用者の多い施設（トイレ、コンビニ、産直・物販、飲食、休憩施設など）の配置</u>には留意が必要。
3	費用対効果の最大化	・導入機能が最大限に発揮され、<u>コスト面の無駄がない効率的な配置</u>が必要。
4	町道の機能補償	・町道 西 20 号線と県道 小良ヶ浜野上線を結ぶ<u>既存道路の代替となる外周道路の整備</u>が必要。
5	駐車場	・歩行者の安全な動線を確保するため、<u>駐車場内の歩行が極力少なくなるような配置（駐車場と建物の距離が近い配置）</u>が必要。 ・利用形態を考慮して、<u>大型車と小型車が混在しない配置、一般利用者と従業員用が混在しない配置</u>が望ましい。
6	トイレ	◎ <u>駐車場や地域振興施設（産直・物販施設、飲食施設など）から利用しやすい動線上への配置</u>が必要。バリアフリーにも配慮が必要。 ・特に、<u>NEXCO パーキング上り線側からアクセスしやすい位置に配置</u>が必要（特に、バリアフリートイレ）。 ・敷地が広い場合、複数箇所へ点在させる配置も考慮。
7	情報発信施設	◎ 利用者が自然に情報に触れられるように、<u>トイレから地域振興施設（産直・物販施設、飲食施設など）へのメイン動線上への配置</u>が望ましい。 ・総合案内所として、情報提供や施設の予約、貸出業務が円滑に行えるよう常駐する必要があるため<u>事務室と隣接した配置</u>が必要。

◎：国土交通省によるチェックポイントの内容

表 考慮すべきポイント (2/2)

	項目	考慮すべきポイント
8	カフェ	・集客力の高いコーヒー専門店を誘致する場合、<u>ドライブスルーが可能な配置（駐車場に面した配置）</u>が必要。 ※他の道の駅がいずれもドライブスルーとなっているため
9	民間事業者 出店スペース	・ガソリンスタンドの設置を想定しているため、<u>町道西 20 号線沿いへの配置</u>が望ましい。
10	ドッグラン	・<u>利用者が限定される施設であるため、他施設との位置関係に配慮</u>が必要。 ・水飲み場や利用者の休憩、見守りスペースの検討が必要。
11	キャンプ場	・<u>利用者が限定される施設であるため、他施設との位置関係に配慮</u>が必要。 ・極力、高速道路から離れた位置へ配置するなど、<u>夜間騒音への対策</u>が必要。 ・<u>火気を使用するため、他のエリアと明確に区分</u>することが必要。
12	バーベキュー 広場	・<u>火気を使用するため、他のエリアと明確に区分</u>することが必要。 ・<u>産直・物販施設や飲食店との連携</u>（購入した食材を利用、飲食店で加工など）を考慮すると、それらの施設の近くへの配置が望ましい。
13	高速バス・循環 バス停留所	・バスの待合が可能な<u>休憩施設の近くへの配置</u>が望ましい。
14	ヘリポート	・ヘリコプターの進入区域を考慮し、<u>高速道路から離れた位置への配置</u>が望ましい。 ・有事の際の利用や、臨時駐車場としての活用も考慮して、<u>道路からアクセスしやすい位置への配置</u>が望ましい。
15	バックヤード、 その他 附帯施設	・商品の搬入がしやすいように、<u>産直・物販施設、飲食施設の近くへの配置</u>が必要。 ・<u>建物の正面から隠れるような配置（難しい場合は、囲いを設置するなど見えなくする工夫）</u>が必要。
16	調整池	・<u>現地盤高さから、流末となる敷地の南東側への配置</u>が必要。 （コスト面の無駄を排除）

6-2 各施設及び機能によるゾーンの分類

施設配置の検討にあたり、各施設や機能により、大きく5つのエリア（7つのゾーン）に分類して検討を行いました。

表 各エリア（ゾーン）に含まれる施設・機能

ゾーン		含まれる施設・機能
建物エリア	賑わいゾーン	産直・物販施設、レストラン・フードコート、屋内遊具施設、イベント広場（交流ゾーン共通）
	休憩ゾーン	休憩（リラクゼーション）施設、カフェ、コンビニ
	交流ゾーン	情報発信施設（総合案内所） イベント広場（賑わいゾーン共通）
自然・アウトドアゾーン		屋外遊具施設（公園）、キャンプ場、BBQ 広場、ドッグラン ※調整池の多目的利用（釣堀、ボート、カヌー、小川等）
駐車場		駐車場、高速バス・循環バス停留所、 民間事業者出店スペース（ガソリンスタンド想定）
ヘリポート		ヘリポート
将来拡張用地		（イチゴ狩りやキウイ狩りなどの体験農場などを想定）

6-3 ゾーニング、動線の検討

考慮すべきポイントを踏まえて、道の駅候補地内のゾーニングを3案検討しました。各案の共通事項として、NEXCO パーキングからのアクセスを考慮し、敷地の東側へ建物エリアを配置し、外周道路を敷地の西側へ配置しています。また、北側の町道西20号線と西側の外周道路からの車両動線を確保しつつ、アクセスを確保し、NEXCO パーキング（上下線）からの歩行者動線も確保する案としています。

町道や高速道路からの視認性、駐車場の利用のしやすさ、案内のしやすさの面でA案が優れているため、今後の基本設計ではA案をベースに詳細な検討を進めていきます。

表 施設配置比較検討

配置コンセプト		A 案（採用案）	B 案	C 案
		町道に面して駐車場を1箇所へ集約した案	利用施設に応じて駐車場が使い分け可能な案（駐車場を分散させた案）	A 案と B 案の折衷案
ゾーニング				
①	周辺道路からの視認性	◎ 敷地のほぼ中央に自然・アウトドアゾーン、建物エリアを配置することで、高速道路南側と町道の両側からの視認性が高い。	△ 町道側からは、自然・アウトドアゾーン、建物エリアの視認性が高いが、交通量の多い高速道路南側からの視認性が低い。	◎ A 案と同様、敷地のほぼ中央に自然・アウトドアゾーン、建物エリアを配置することで、高速道路南側と町道の両側からの視認性が高い。
②	NEXCO パーキングからの動線	○ 特に下り線側は、自然・アウトドアゾーンへの動線が短くアクセスしやすい。（建物エリアへの動線は3案共通）	△ 上り・下り線側ともに、自然・アウトドアゾーンへの動線が長い。（建物エリアへの動線は3案共通）	○ A 案と同様、特に下り線側は、自然・アウトドアゾーンへの動線が短くアクセスしやすい。（建物エリアへの動線は3案共通）
③	駐車場の利用のしやすさ	◎ 駐車場が1箇所であるため、初めて訪れた人でも迷わずに駐車できる。リピーターも、駐車場で目的施設の付近に駐車でき、駐車場内の車両の移動も容易である。	△ 同規模の駐車場が分かれており、初めて訪れた人はどちらに駐車するか迷いやすい。リピーターにとっては、目的施設の近くに駐車場できるため利便性が高いが、片方が満車時の移動が不便。	△ メインの広い第1駐車場は、初めて訪れた人でも迷いにくい。第2駐車場は、自然・アウトドアゾーンへの利便性が高いが、満車時の車両の移動が不便。
④	駐車場の安全性	◎ 駐車場は1箇所に集約しており、各エリアへの動線がシンプルなため、駐車場内に歩行者通路を設けることで、歩行者の安全を確保できる。	△ 駐車場が分散していることで、利用施設の近くに駐車可能となり、歩行者動線が短くなる一方で、第2駐車場から各エリアへの動線が分散するため、駐車場内の歩行者動線が煩雑になる。	○ 第1駐車場からは、各エリアへの動線がシンプルなため、駐車場内に歩行者通路を設けることで、歩行者の安全を確保できるが、第2駐車場においても同様の対策が必要となるため、A案よりも劣る。
⑤	駐車場の案内のしやすさ	◎ 駐車場を1箇所に集約しているため、案内看板の設置や誘導員による案内がしやすい。	△ 駐車場が分散しているため、案内看板の設置や誘導員による案内に余計な手間や費用がかかる。	○ 駐車場は分散しているものの、第2駐車場を自然・アウトドアゾーン専用とすれば、B案よりも案内のしやすさは優れる。
⑥	自然・アウトドアゾーンの一体利用	○ 公園やキャンプ場と調整池※の一体的な利用が可能。	△ 自然・アウトドアゾーンが2つに分かれているため、公園やキャンプ場と調整池※の一体的な利用ができない。	○ A 案と同様、公園やキャンプ場と調整池※の一体的な利用が可能。
⑦	災害時の利用のしやすさ（ヘリポート）	○ 外周道路に面してヘリポートがあるため、町道へアクセスしやすい。	◎ 外周道路に面してヘリポートがあるため、町道へアクセスしやすい。また、ヘリポートとNEXCO パーキングの間が駐車場であるため、高速道路側との連携が図りやすい。	○ A 案と同様、外周道路に面してヘリポートがあるため、町道へアクセスしやすい。
⑧	将来拡張用地との連携	○ 建物エリアから自然・アウトドアゾーンの園路を通じてアクセス可能で他施設との連携が図りやすい。	△ 建物エリアから駐車場で分断されてしまうため、連携がとりづらい。	○ A 案と同様、建物エリアから自然・アウトドアゾーンの園路を通じてアクセス可能で他施設との連携が図りやすい。
総合評価		町道、高速道路からの視認性や、駐車場の利用のしやすさ、案内のしやすさに優れており、総合的な評価が高い。 32 点 （△：0、○：12、◎：20） ※釣り堀、ポート・カヌー、小川など調整池の多目的利用	災害時の利用のしやすさに優れるものの、高速道路からの視認性や NEXCO パーキングからの動線、駐車場の利用のしやすさや安全性、案内のしやすさなどの面で他案に劣る。 12 点 （△：7、○：0、◎：5）	駐車場の利用のしやすさや安全性、案内のしやすさの面で A 案よりも劣る。 24 点 （△：1、○：18、◎：5） （△：1点、○：3点、◎：5点で計上）

6-4 建物配置パターンの整理

建物は、道路管理者が整備する道路休憩施設（トイレ、情報提供施設）と市町村が整備する地域振興施設（産直・物販施設、飲食施設など）を集約した「一棟集約型」とそれぞれの施設を独立して整備する「分棟型」の大きく2パターンがあります。

「一棟集約型」、「分棟型」それぞれにメリット・デメリットがあるため、今後も引き続き検討を行うものとし、管理運営者等との協議や施設内容の精査、基本設計等を踏まえた上で、どちらのパターンとするか決定します。

表 建物配置のメリット・デメリットの整理

		一棟集約型	分棟型
前面道路からの視認性		○一つの建物規模が大きくなるため、前面道路からの視認性が高くなりやすい	△一つ一つの建物が小さいため、前面道路からの見え方に留意した設計が必要
景観		△分棟型よりも景観上の変化が少なくなりやすい	○統一性のある建物を分散配置することで、テーマパークのような雰囲気演出できる
広場等の関係性		△矩形のシンプルな一棟型の場合、建物と広場等との関係が一様になりやすい	○建物と広場等の連続性に配慮した施設配置にすることで、各施設の一体性を生み出しやすい
施設利用上の自由度		○ホールなどの共用部をイベントスペースとして活用するなど、施設を使う上での自由度が高い	△各棟の共用部が少なく、一棟型よりもイベントスペースとして活用するなどの自由度が低くなりやすい
事務エリア		○事務エリアの施設（更衣室、控室、トイレ等）を共用しやすい	△棟毎に事務エリアを設ける等の配慮が必要となる可能性がある
バックヤード		○各施設のバックヤードを集約することができ、コンパクトな動線となる	△棟毎にバックヤードへの動線の確保が必要となる
利用者の利便性		○雨や雪などの悪天候時においても負担なく全ての施設を利用できる	△雨や雪など悪天候時の施設間の移動が負担となる
		△目的外の施設が混雑している場合の影響を受けやすい	○利用目的に応じて施設を選択できるため、目的外の施設の混雑を避けられる
維持管理・運営面		○広報やイベントなどで各施設との連携が図りやすく、売場等の状況も把握しやすいため、お客様対応も迅速に行えるなど、効率的な維持管理・運営ができる	△各施設が点在するため、一棟型よりも、売場等の状況把握がしづらく、トラブル発生時の対応も遅れが生じるなど、維持管理・運営の効率が下がる可能性がある
建物の改修・リニューアル		△大規模改修を行う場合は、施設を休業する可能性がある	○対象施設のみの改修工事が可能で、施設全体を休業しなくて済む
他施設との差別化		△周辺の既存道の駅では、「集約型」が主流であり、差別化が図られない	○それぞれが独立した「分棟型」は少ないため、差別化が図られる
コスト	建築費	○分棟型よりも屋根や壁面が少なくなりコストを抑えやすい	△各棟で屋根、外壁が必要となりコストが割高になりやすい
	光熱費	○空調などの効率が良く、光熱費が抑えやすい	△各棟で空調が必要となり割高になりやすい
	人件費	○分棟型に比べて少ない人数で管理できるため、人件費が抑えやすい	△各棟で清掃や点検などが必要になるため、人件費が割高になりやすい

○：メリット、△：デメリット

7 PPP/PFI 導入可能性調査

7-1 事業手法の検討

本道の駅のコンセプトである多くの人が集まる道の駅とするためには、導入施設や提供するサービス等の魅力・質の向上が必要となります。そのため、設計・整備・運営・維持管理の各段階において、大熊の道の駅ならではの創意工夫やアイデアを盛り込むことで、周辺地域や県外などからも集客ができるような魅力ある施設とすることが必要となります。

以上を踏まえ、本道の駅の整備に適した事業手法について検討しました。

(1) 事業手法の整理

事業手法については、大きく分けると、一般的に公共が施設整備及び管理運営を行う「公設公営」、公共で施設を整備し、民間が管理運営を行う「公設民営」、民間が施設整備及び管理運営を行う「民設民営」の3種類があります。

また、「公設民営」には、公共が整備した施設を民間の指定管理者に委託する「従来（指定管理者）方式」と、官民連携事業により、経験豊富な民間事業者のノウハウを最大限に活かす「PPP方式」、「PFI方式」があり、それぞれの手法については一長一短があります。

表 事業手法の概要

手法		概要	メリット	デメリット
公設 公営	公共直営	公共が直接、整備及び管理運営を行う手法	公共目的が直接反映でき、行政施策との連動が図りやすい	収益施設の運営ノウハウが少ないため、収益性が求められると地域活性化施設の管理運営が困難となる場合がある
	従来方式 (指定管理者)	公共が整備し、管理運営を民間に複数年契約で委ねる手法	民間が有するノウハウを活用することにより変化するニーズに柔軟に対応でき、サービス向上やコストカットが見込まれる	PPP方式、PFI方式に比べ長期的な視点での運営計画が立てにくく、設計～管理運営を個別で選定するため、一貫性が担保できない
	PPP方式 (DBO、O+DB、DO+DBなど)	資金調達は公共側が行い設計、施工、管理運営を一括して民間事業者が行う手法	設計～管理運営を包括委託することにより、管理運営を行いやすい施設整備が可能である	公設公営に比べ、事業に時間を要する可能性がある
	PFI方式 (BOT、BTOなど)	設計・施工・管理運営を民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して行う手法	事業費を民間に長期的に返済するため、財政負担の平準化が可能であり、PPP方式と同様に管理運営を行いやすい施設整備が可能である	民間が資金調達するため、コスト増加の可能性がある、さらに公設公営に比べ、時間を要する可能性がある
民設 民営	定期借地権方式	民間が資金調達し、設計・施工・管理運営を自己資本で行う手法	借地料、税金等の収入がある	施設内容が民間に一任されるため、施設の収益性が優先される可能性がある

それぞれの事業手法について、全国の既存道の駅や PFI 法による道の駅、計画段階の道の駅、民間事業者へのサウンディング型市場調査等から採用されている事業手法の傾向を整理しました。

その結果、公設民営による「従来（指定管理者）方式」、PFI 法による「BTO 方式」、公共の資金調達により民間が設計・施工・運営を担う PPP の「DBO 方式」、「O+DB 方式」、「DO+DB 方式」が多く採用されている傾向が分かりました。

表 採用されている事業手法の傾向

調査項目	事業手法の傾向
全国の既存道の駅	道の駅制度が開始されてから現在までの全国の道の駅は、公設民営による「 <u>従来（指定管理者）方式</u> 」が最も多く約 7 割強を占める。
PFI 法による道の駅	PFI 法を活用した道の駅は全国 1,221 駅中 12 駅（1%）のみで、全て「 <u>BTO 方式</u> 」が採用されている。
計画段階の道の駅	公表されている計画段階の道の駅は、PPP の「 <u>DBO 方式</u> 」が大半占めるとともに「 <u>DO（+DB）方式</u> 」の派生型もみられ <u>地域特性などにあわせた多様な公民連携手法</u> が模索されている傾向がみられる。
民間事業者へのサウンディング型市場調査	公設民営による「 <u>従来（指定管理者）方式</u> 」や民間の運営ノウハウを計画の初期段階から反映させてリスクを回避する PPP の「 <u>O+DB 方式</u> 」を望む傾向がみられる。

(2) 事業手法の比較検討

事業手法の傾向から導き出された5つの事業手法の比較検討を行った結果、本事業においては「従来（指定管理者）方式」と「O+DB方式」、「DO+DB方式」が適していると考えられるため、それらを基本に最適な事業手法を検討することとします。

表 事業手法の比較検討

事業手法		従来（指定管理者）方式		P F I（B T O）方式		D B O方式		P P P O + D B方式		D O + D B方式	
イメージ図											
概要		・公共の資金調達により公共が施設を整備し、施設の維持管理・運営を民間や第三セクターが行う方式 ・施設整備と維持管理・運営は分離発注となる		・民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律（PFI法）に基づき実施する方式 ・民間が資金調達し、公共施設の整備・維持管理・運営を包括的にを行い、公共はその対価を支払う		・公共の資金調達により、民間に設計(D)と施工(B)の施設整備と運営(O)を包括的に一括発注する		・運営候補者(O)を最初に決定し、設計(D)と施工(B)を一括発注して、運営者目線を基本設計の段階から反映する ・民間事業者は設計や工事まで担うノウハウと資本はないが、施設活用を希望する運営会社が手を挙げやすくなる		・運営候補者(O)と基本設計者(D)を最初に決定し、基本設計業務完了後、実施設計(D)と施工(B)を一括発注して運営者目線を基本設計の段階から反映する ・O+DB方式同様に民間事業者は設計から工事まで担うノウハウと資本はないが、参画を希望する運営・設計の会社が手を挙げやすくなる	
民間ノウハウの発揮余地		仕様発注かつ整備運営が別発注のため一体性に乏しく、特に、短期の場合は運営方針・利用者ニーズを踏まえた施設となりにくい		整備運営の一体発注（性能発注）により、利用者目線へ配慮した動線等を設計に反映することが可能となり、運営方針、利用者ニーズを踏まえた施設となる効果が期待される		整備運営の一体発注（性能発注）により、利用者目線へ配慮した動線等を設計に反映することが可能となり、運営方針、利用者ニーズを踏まえた施設となる効果が期待される		運営者目線を基本設計の段階から反映でき、無駄のない設計が可能となり、運営方針、利用者ニーズを踏まえた施設となる効果が期待される		運営者目線を基本設計の段階から反映でき、無駄のない設計が可能となり、運営方針、利用者ニーズを踏まえた施設となる効果が期待される	
事業の安定性	適切な官民リスク分担	指定管理者の経営方針、経営体制によりリスク分担が適切に行われない可能性がある		官民で適切なリスク分担構築が期待できる		官民で適切なリスク分担構築が期待できる		管理運営と設計・施工が分離発注であり、施設瑕疵による運営リスクを適切に分担できない可能性がある		管理運営と設計・施工が分離発注であり、施設瑕疵による運営リスクを適切に分担できない可能性がある	
	事業継続性の確保	運営を短期間とする場合は、事業の継続性は確保しやすいが、特に第三セクターの経営を考慮すると、運営に課題がある場合も別事業者への交代について困難な場合もある		民間事業者の長期運営による継続性リスクがある		民間事業者の長期運営による継続性リスクがある		民間事業者の長期運営による継続性リスクがある（事業契約等に基づく適切なモニタリングにより対応可能）		民間事業者の長期運営による継続性リスクがある（事業契約等に基づく適切なモニタリングにより対応可能）	
	開業までの期間	従来通りの発注方式であり、着実な工程管理が可能		PFI法により事業者選定を行うため、一定の期間を要するが、設計・建設は一体的に実施されるため工期短縮も期待できる		PFI法に準じる場合は事業者選定に一定期間を要するが、設計・建設は一体的に実施されるため工期短縮も期待できる		運営企業と設計・建設の選定が2段階となり一定期間を要するが、設計・建設は一体的に実施されるため工期短縮も期待できる		運営企業と設計・建設の選定が2段階となり一定期間を要するが、設計・建設は一体的に実施されるため工期短縮も期待できる	
コスト	公共の財政支出削減	維持管理・運営部分について一定程度的コスト削減が期待できる		施設整備、維持管理・運営の包括管理によるコスト削減が期待できる		施設整備、維持管理・運営の包括管理によるコスト削減が期待できる		維持管理・運営の包括管理によるコスト削減が期待できる		維持管理・運営の包括管理によるコスト削減が期待できる	
	財政支出の平準化	資金調達は町が行う施設整備時の単年度の財政支出が大きくなる		民間資金の活用により、財政負担額の平準化を図ることができる		資金調達は町が行う施設整備時の単年度の財政支出が大きくなる		資金調達は町が行う施設整備時の単年度の財政支出が大きくなる		資金調達は町が行う施設整備時の単年度の財政支出が大きくなる	
民間事業者の参画 ※サウンディング型市場調査から		◎		△		△		◎		◎	
評価		検討		検討しない		検討しない		検討		検討	

7-2 財政負担軽減効果（VFM）の検討

前項の比較検討で評価の高い「従来（指定管理者）方式」と PPP による「O+DB 方式」、「DO+DB 方式」について、国土交通省の VFM 簡易算定モデルを使用して、財政負担軽減効果の検討を行いました。なお、参考として、PFI による「BTO 方式」についても試算を行いました。

その結果、「従来（指定管理者）方式」と PPP による「O+DB 方式」、「DO+DB 方式」の差は僅かであり、PFI による「BTO 方式」の財政負担軽減効果が高いことが確認されました。

表 財政負担軽減効果の結果

事業手法	市の財政負担額 (現在価値化後)	従来方式 との差額	VFM (財政削減率)
「従来（指定管理者）方式」	458,976 万円	－	－
PPP による「O+DB 方式」、 「DO+DB 方式」	457,600 万円	1,376 万円	0.3%
(参考) PFI による「BTO 方式」	410,348 万円	48,627 万円	10.6%

※「VFM 簡易算定モデル（国土交通省）」による試算

7-3 事業手法の評価

VFM の試算では、PFI による「BTO 方式」が最も削減効果が高い結果となりましたが、サウンディング型市場調査により、参入意向が弱いことから、「従来（指定管理者）方式」、「O+DB 方式」、「DO+DB 方式」を基本に検討することとします。

なお、サウンディング型市場調査において、「維持管理運営者の成功知見やアイデアを建築設計に活かして事業成功の確率を高めることが重要」ということから、初期段階から維持管理運営者を優先する事業方式を検討します。

維持管理運営者を優先した事業方式として以下の 5 つのパターンが考えられます。そのなかで建築の基本設計と実施設計の発注が分離され、設計企業が参画しにくいリスクがある③「O+D+DB 方式」と④「OD+DB 方式」を除いて、「従来（指定管理者）方式」の派生型となる①「**O+D+B 方式**」、②「**O+DB 方式**」、DO+DB 方式の派生型となる⑤「**OD+B 方式**」の 3 つ方式を本事業における最適な事業手法として評価し、事業スキームを想定します。

今後は、この 3 方式を軸として検討を進めていきます。

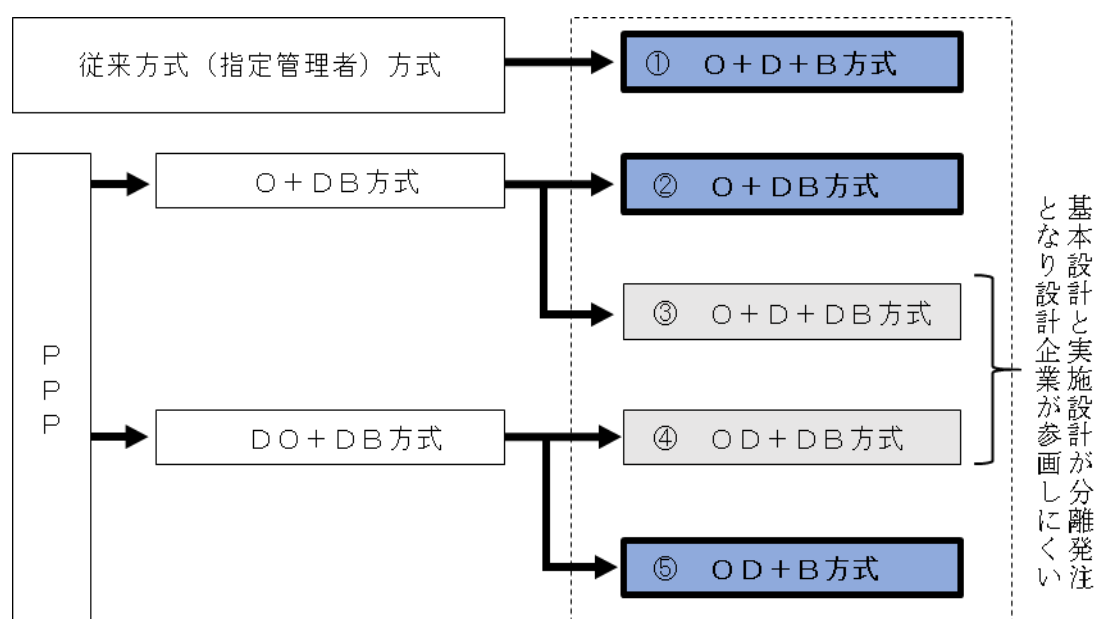


図 本事業における最適な事業手法の絞り込み

表 事業スキームの概要とイメージ

概要	事業スキームのイメージ
従来（指定管理者）方式「O+D+B方式」 運営者、設計者、工事事業者の順番でそれぞれ別々に契約し整備を進める方法	
PPPによる「O+D+B方式」 運営者を決定した後、設計と工事の両方に携わる企業、企業体と契約し整備を進める方法	
PPPによる「OD+B方式」 運営と設計の両方に携わる企業、企業体と契約し、その後工事に携わる企業と契約し整備を進める方法	

7-4 今後の検討課題の整理

成功している道の駅の多くは、維持管理運営企業が鍵を握っています。

そのためには、運営実績のある企業と地元企業・やる気のある若手企業家等からなる地域プラットフォームを創り、地元が参画しやすい環境をつくりながら、新たな運営組織の組成を含めて維持管理運営事業者を内定することも、成功する道の駅づくりには必要と考えられます。

地域プラットフォームを基盤として、民間活力を活用することにより LCC の縮減はもとより、道の駅を核とした様々な取り組みにより、新たな産業・雇用の創出、帰還促進の一助となること期待できます。

以上を踏まえ、本道の駅が成功するために最適な事業手法や管理運営体制について、今後も引き続き検討していきます。

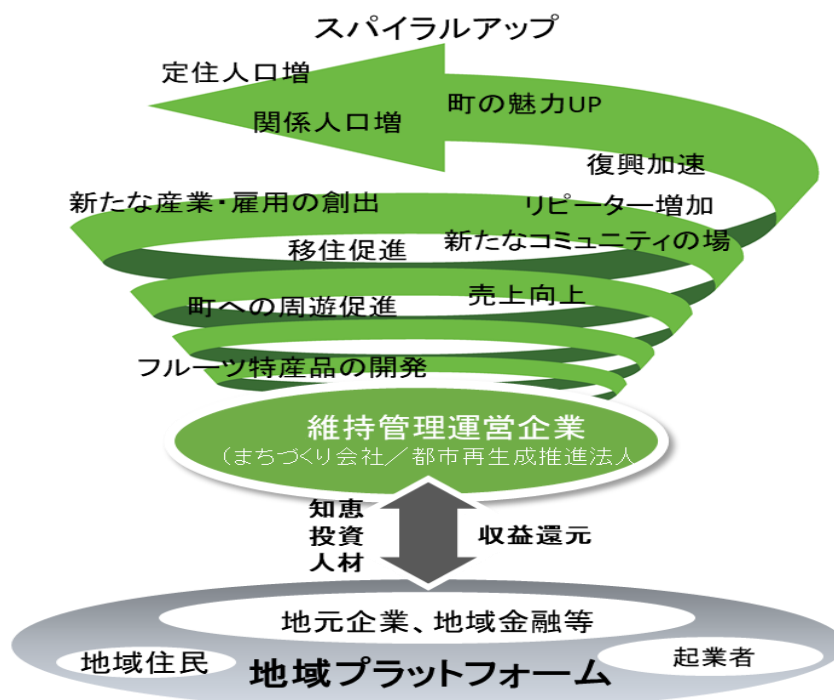


図 地域プラットフォームのイメージ

8 期待される効果

8-1 推定来場者数の算定

道の駅の整備による推定来場者数について、以下の2つの方法で算定しました。

方法1 計画交通量と立寄率、平均乗車人員による推定

方法2 前面道路の交通量が近い道の駅の来場者数による推定

方法1 計画交通量と立寄率、平均乗車人員による推定

推定来場者数：年間約 270 万人

駐車場規模の算定と同様の考え方により、以下の式により算定しました。

なお、常磐自動車道のパーキングに駐車して、歩いて来場する利用者也算定するため、それぞれの計画交通量を用いて算定しました。

1日あたり来場者数＝計画交通量×立寄率×平均乗車人員

年間来場者数＝1日あたり来場者数×365日

算定の結果、道の駅単体で年間約 190 万人、常磐自動車道からの立ち寄りも含めると年間約 270 万人と求まり、多くの来場者数を呼び込むポテンシャルがある施設となっています。

表 来場者数の算定結果（方法1）

			大熊 IC 入口交差点	常磐自動車道		備考
				(上り)	(下り)	
①	計画 交通量 (台/日)	小型車	7,315	4,014	4,014	大熊 IC 入口：駐車場算定時の将来交通量 常磐道：R16 計画交通量（NEXCO 提供）
		バス	205	84	84	
		普通貨物	587	2,027	2,027	
		計	8,107	6,125	6,125	
②	立寄率	小型車	0.26	0.1	0.1	大熊 IC 入口：国交省調査、IC 近接型 常磐道：NEXCO 設計要領、PA 基準
		バス	0.17	0.1	0.1	
		普通貨物	0.17	0.125	0.125	
③	平均 乗車人員 (人/台)	小型車	2.2	1.7	1.7	大熊 IC 入口：NEXCO 設計要領、 SA 基準（一般部） 常磐道(上り)：PA 基準（ハイウェイジョップ®無し） 常磐道(下り)：PA 基準（ハイウェイジョップ®有り）
		バス	27.0	20.0	21.0	
		普通貨物	1.1	1.1	1.1	
④	1 日あたり 来場者数 (人/日)	小型車	4,185	683	683	①×②×③
		バス	941	168	177	
		普通貨物	110	279	279	
		計	5,236	1,130	1,139	
		合計	7,505			
⑤	年間来場者数 (万人/年)		191.1	41.2	41.6	④×365 日
			273.9			

方法2 前面道路の交通量が近い道の駅の来場者数による推定

推定来場者数：年間約 140 万人

東北地方において年間入込客数が 100 万人以上の主な道の駅の前面道路の交通量を整理し、それらと本道の駅の前面の交通量を比較することで、年間来場者数を推定しました。

道の駅 ふくしまは、高速道路の IC に近接した立地にあり、前面道路の交通量についても、本道の駅とほぼ同数であることから、**年間約 140 万人**の来場者数を呼び込むポテンシャルがあることが想定されます。

表 来場者数の算定結果（方法2）

道の駅名称	所在地	入込客数 (万人/年)	前面道路	R3 センサス交通量（台/日）		
				小型	大型	計
伊達の郷 りょうぜん	福島県 伊達市	144.2	東北中央道	4,121	860	4,981
			国道 115 号	5,859	785	6,644
			計	9,980	1,645	11,625
いわて北三陸	岩手県 久慈市	105.0	三陸沿岸道路	7,945	1,253	9,198
			国道 395 号	2,183	43	2,616
			計	10,128	1,686	11,814
あ・ら・伊達な 道の駅	宮城県 大崎市	240.0	国道 47 号	9,574	2,326	11,900
国見 あつかしの郷	福島県 国見町	129.4	国道 4 号	16,589	7,960	24,549
ふくしま	福島県 福島市	140.0	東北中央道	3,427	2,465	5,892
			主要地方道	9,332	1,759	11,091
			計	12,759	4,224	16,983

	前面道路	計画交通量（台/日）		
		小型	大型	計
大熊町 道の駅	常磐自動車道	8,028	4,221	12,249
	町道西 20 号線	4,287	448	4,735
	計	12,315	4,669	16,984

※道の駅の入込客数は、各都道府県の観光統計による数値

常磐自動車道の交通量は、R16 将来交通量（NEXCO 提供）

町道西 20 号線の交通量は、駐車場算定時の将来交通量（大熊 IC 入口交差点の流入方向）

2 つの方法により、来場者数の推定を行いました。既存の道の駅の来場者数と比べても、多くの来場者数を呼び込むことができるポテンシャルがあると想定されるため、推定来場者数を確保できるような計画を今後も引き続き検討していきます。

8-2 期待される効果

道の駅の整備により、地域の魅力が向上し、移住・定住の促進や関係人口の拡大、地域活性化の担い手確保など様々な効果が発現し、町の活性化に好循環を生み出すことが期待されます。

さらに、道の駅を核とした町の復興が加速化することで、新たな産業・雇用が創出され、帰還促進の一助となることが期待されます。



図 道の駅の整備により期待される効果

9 今後のスケジュール

今後のスケジュールとしては、以下の通り予定しています。

令和12年度内での道の駅のオープンを目指して、各種設計、用地調査・買収、造成工事、建築工事を計画していますが、今後の関係機関との協議や地質調査等の結果、事業方式により変更となる場合があります。

表 事業スケジュール（従来方式の場合）

	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
造成設計						
建築設計						
用地調査・買収						
造成工事						
建築工事						