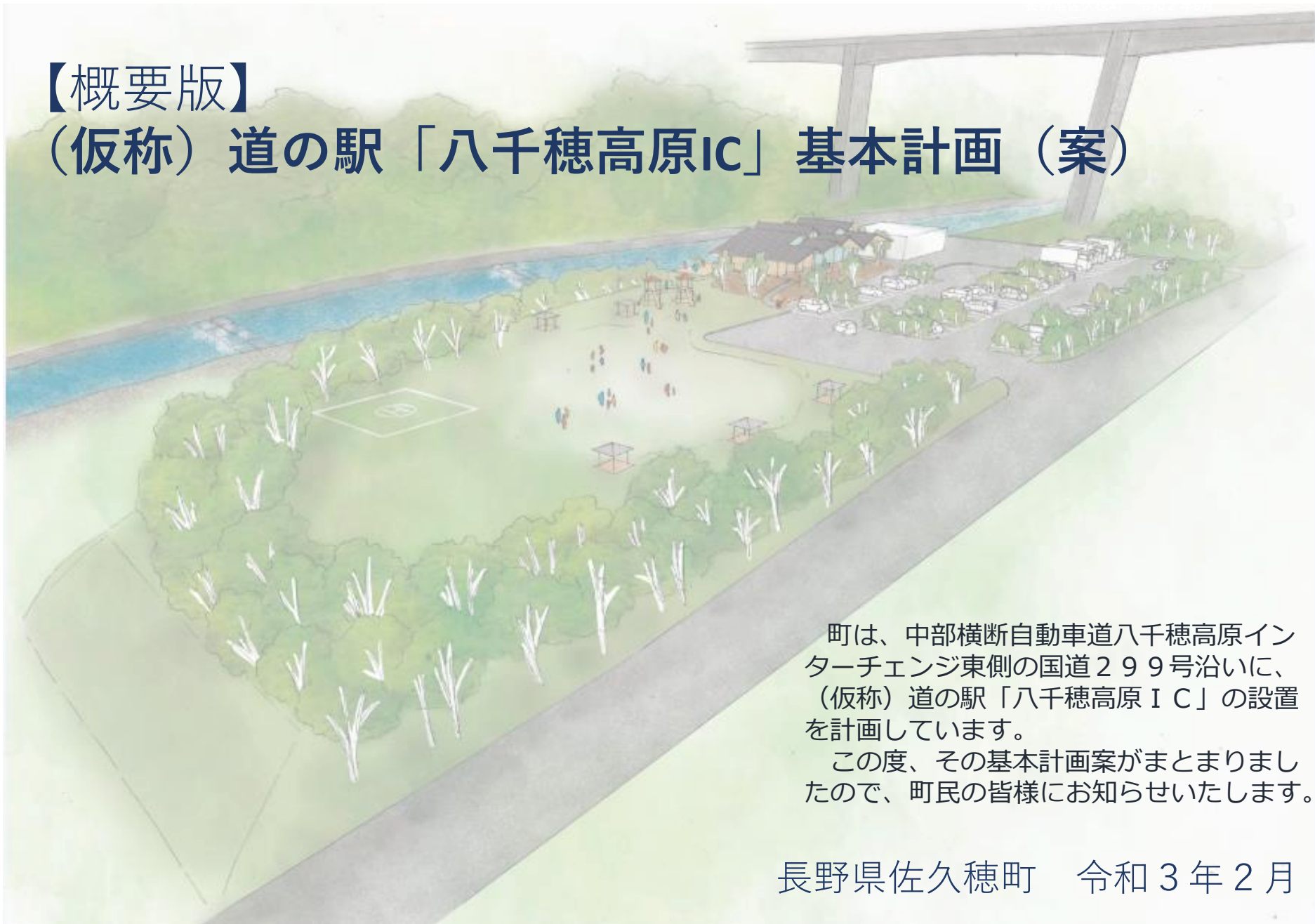


【概要版】

（仮称）道の駅「八千穂高原IC」基本計画（案）



町は、中部横断自動車道八千穂高原インターチェンジ東側の国道299号沿いに、（仮称）道の駅「八千穂高原IC」の設置を計画しています。

この度、その基本計画案がまとまりましたので、町民の皆様にお知らせいたします。

長野県佐久穂町 令和3年2月

1. 計画地の位置

計画地は茅野市より麦草峠を経て、群馬県、埼玉県へと東西に延びる国道299号（日本風景街道・ルート299北八ヶ岳しらかば街道）に接しており、佐久市及び山梨県を南北に結ぶ、国道141号清水町交差点まで500mの距離にある。

また、中部横断自動車道八千穂高原IC入口までも500mの距離にあり、現時点ではこの計画地が、町からの「起点」首都圏方面からの「終点」として位置づけられ、町及び南佐久のゲートウェイとなる立地である。



図：国土地理院地図（一部加工して作成）

道の駅とは

「道の駅」の目的

- ・道路利用者への安全で快適な道路交通環境の提供
- ・地域の振興や安全の確保に寄与



「道の駅」の機能

- 休憩機能**：24時間、無料で利用できる駐車場・トイレ
- 情報発信機能**：道路情報、地域の観光情報、緊急医療情報などを提供
- 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や防災施設(感染症対策を含む)

出典：国土交通省ホームページ

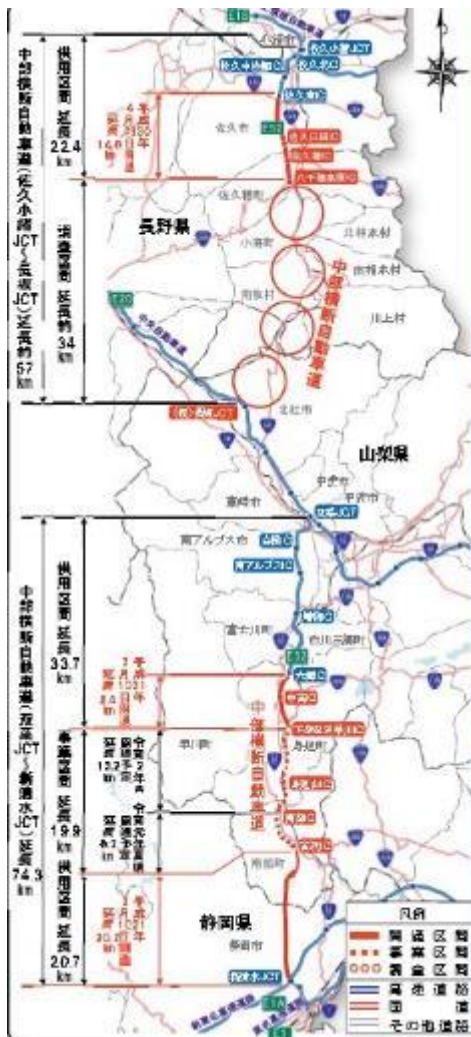


図：国土地理院地図（一部加工して作成）

2. 立地環境 (1)

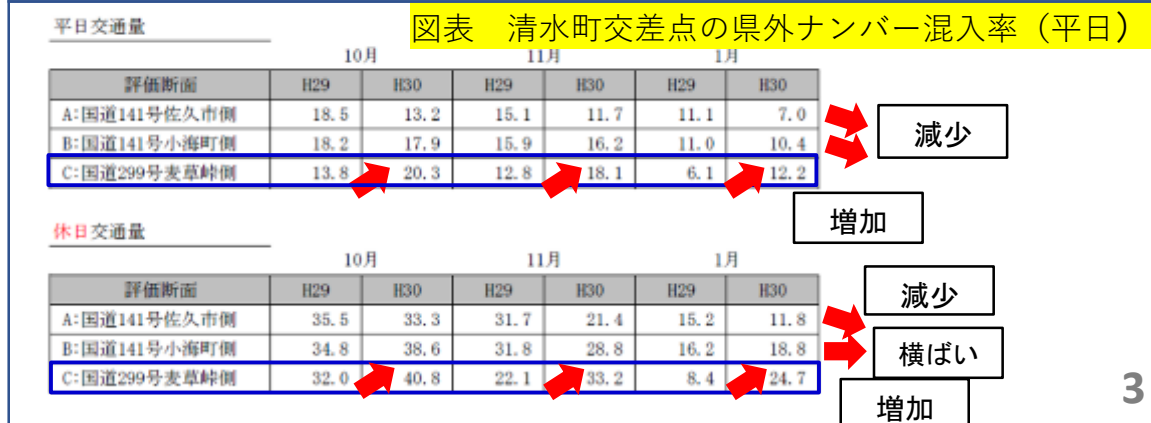
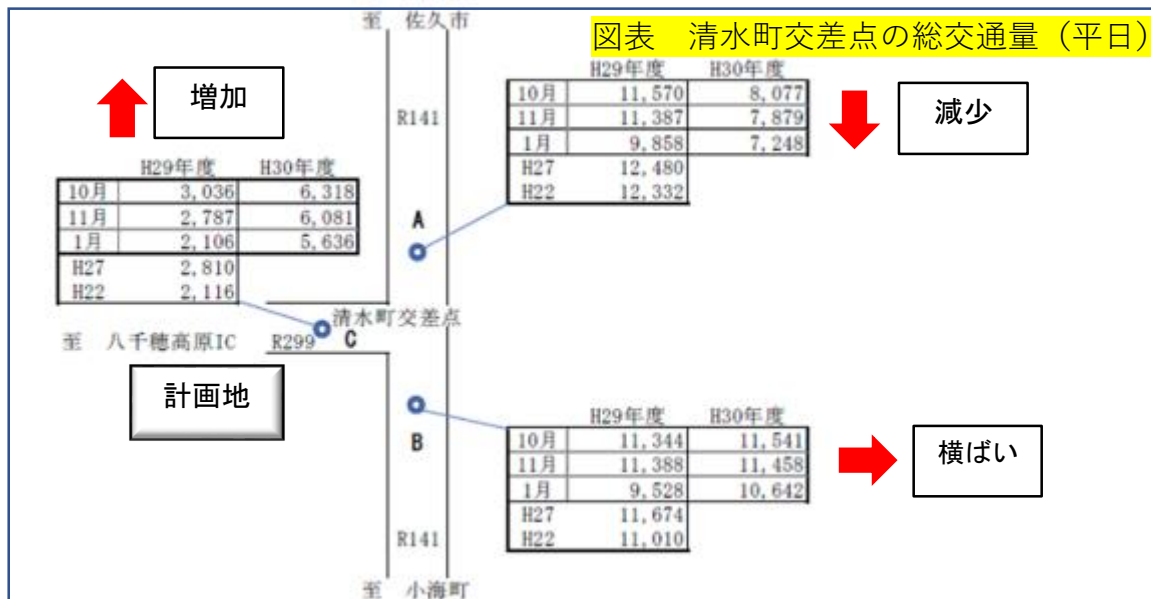
① 将来計画

中部横断自動車道の供用は順次進んでいるが、長野・山梨間については着工未定であり、当面は「八千穂高原IC」が首都圏方面からの「終点」として位置づけられる。



② 町内交通量の状況

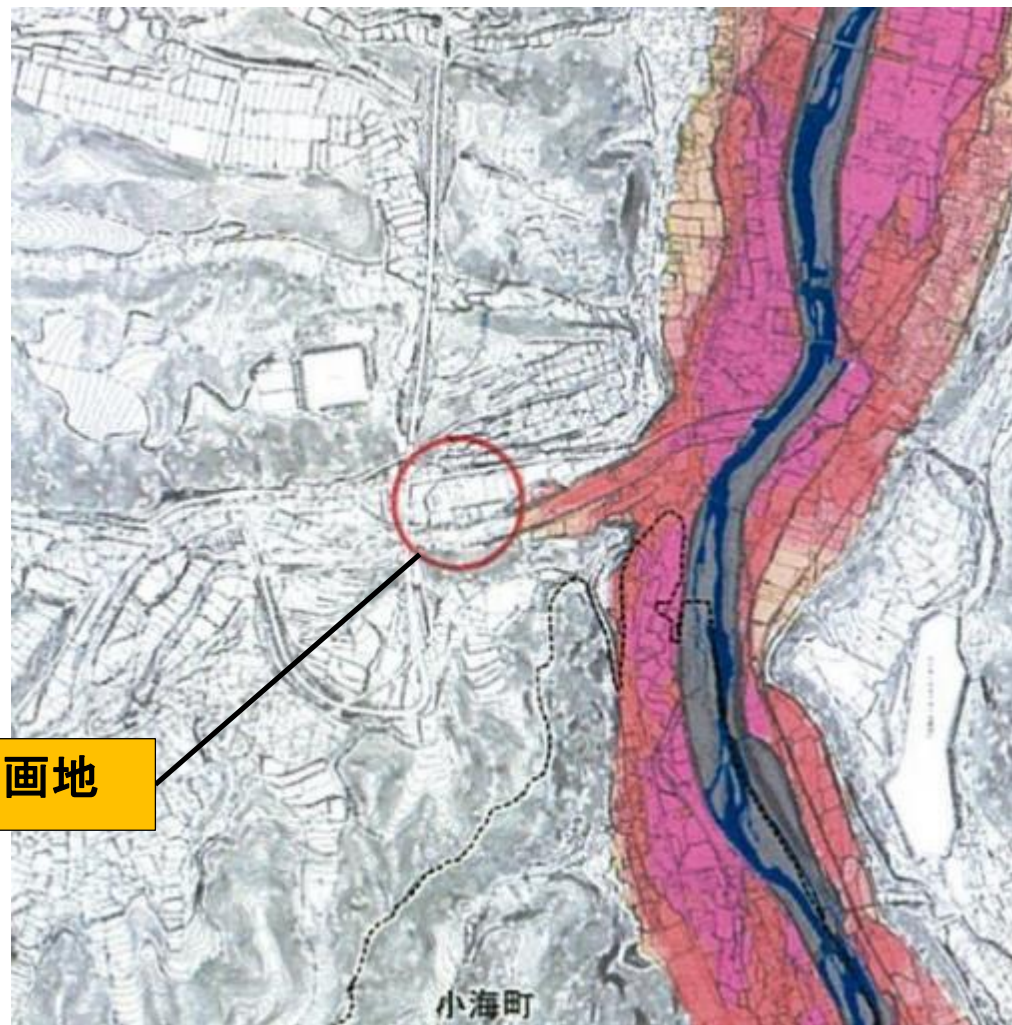
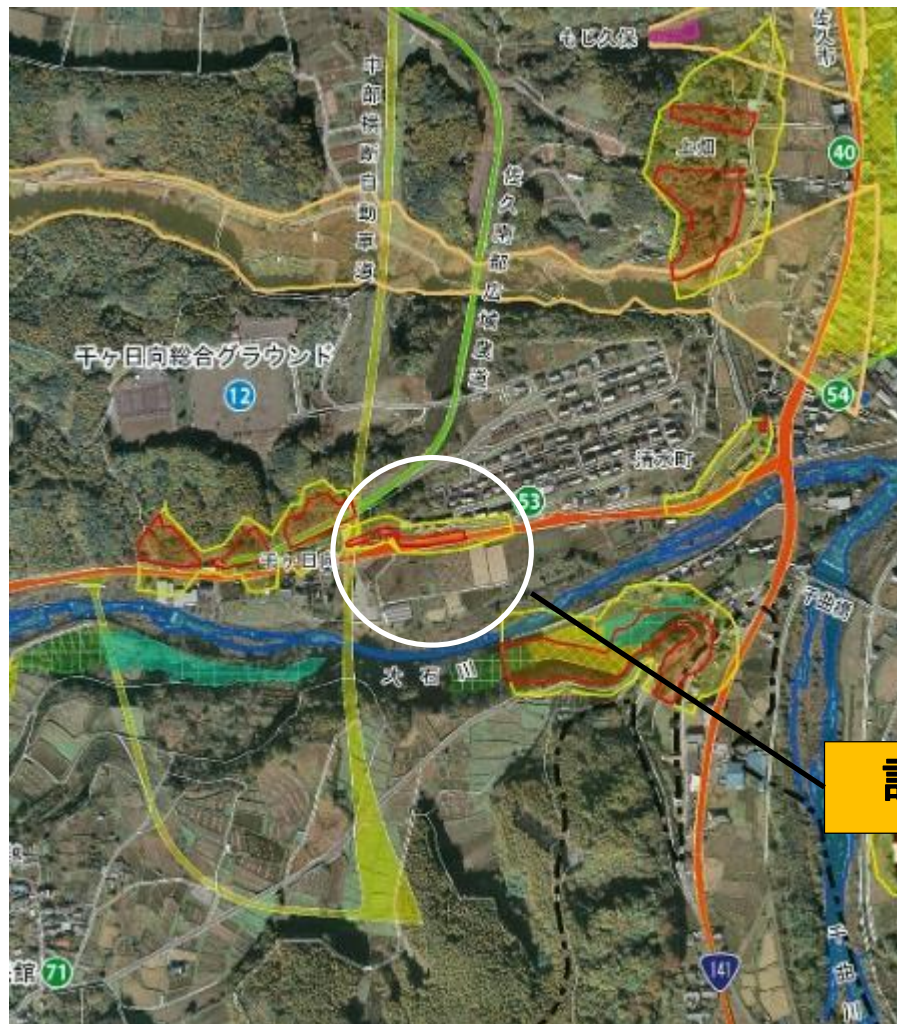
交通量は中部横断自動車道の「八千穂高原IC」供用 (平成30年4月28日) により、町内における交通流動に変化がみられる。先ず、清水町交差点では国道299号の断面交通量 (注: 以下、総交通量) が横断道供用後に倍増し、5,600~6,300台/12時間となった。一方、141号側は減少している。ただし、両地点合計ではほぼ同量であり、横断道供用により総交通量の分散化がみられる。また、国道141号小海方向からの総交通量は変わっておらず、同交差点の総交通量合計は平成22年以降ほぼ同じである。



2. 立地環境（2）

③計画地のハザードマップ

平成26年3月に策定した土砂災害ハザードマップでは、国道299号に接した計画地の一部が土砂災害警戒区域（通称イエローゾーン）に指定されているが、大石川による浸水想定区域には含まれていない。また、長野県が令和2年3月に公表した、千曲川の想定最大規模降雨（通称L2）における洪水浸水想定区域図における浸水区域にも含まれていない。



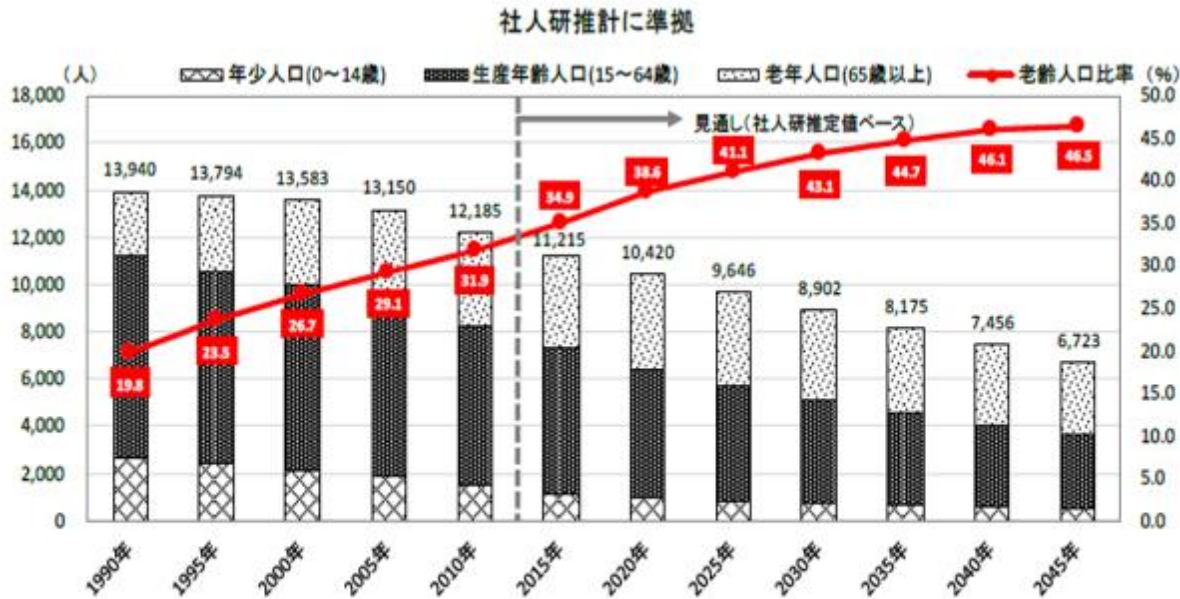
図：土砂災害ハザードマップ（平成26年3月）

図：洪水浸水想定区域図（想定最大規模降雨L2・令和2年3月）

3. 市場環境（人口）

①将来人口

将来人口は2025（令和7）年に1万人を割り、その後減少傾向が続く。
また、高齢化率（図表では高齢人口比率）は25年に40%を超えると予測されている。



出典:2010年まで長野県毎月人口異動調査(各年4月1日)

※2004年までは佐久町、八千穂村の合算値

国立社会保障・人口問題研究所『日本の地域別将来推計人口』2013年3月をベースに再計算

資料:「佐久穂町人口ビジョン」(平成28年3月)

②商圈人口

「道の駅」の商圈を車で30分圏(ショッピングセンター並み)と想定した場合、計画地及び近隣2か所の「道の駅」における人口を比べると、佐久市内にある近隣施設より計画地は少ない状況にある。また、2施設は計画地30分圏内に所在し、商圈が重なっている。

図表 計画地の時間距離圏人口

データ名	人口(人)				
	10分圏	20分圏	30分圏	佐久穂町	長野県
人口総数	15,077	62,977	147,554	11,186	2,098,804
男人口	7,240	30,352	72,084	5,392	1,022,129
女人口	7,836	32,624	75,469	5,794	1,076,675

図表 ほっとば〜く浅科の時間距離圏人口

データ名	人口				
	10分圏	20分圏	30分圏	佐久市	長野県
人口総数	30,084	145,563	220,314	99,368	2,098,804
男人口	14,704	70,923	107,465	48,454	1,022,129
女人口	15,380	74,640	112,850	50,914	1,076,675

図表 ヘルシーテラス佐久南の時間距離圏人口

データ名	人口(人)				
	10分圏	20分圏	30分圏	佐久市	長野県
人口総数	74,815	168,749	246,098	99,368	2,098,804
男人口	36,343	82,231	119,988	48,454	1,022,129
女人口	38,471	86,518	126,111	50,914	1,076,675

資料:「地図で見る統計(jSTAT MAP)」
(平成27年国勢調査)

4. 市場環境（観光客数の推移）

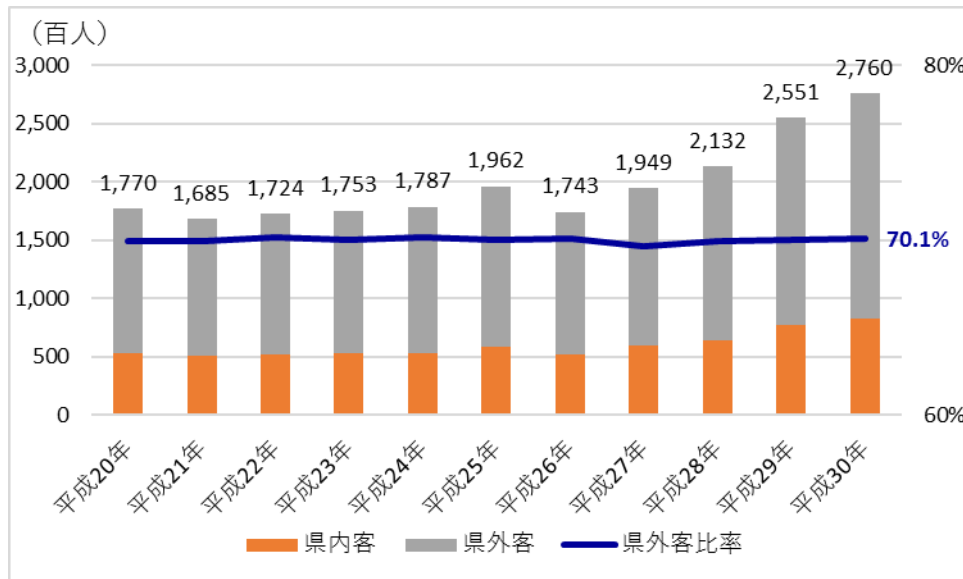
① 県内客及び県外客数の状況

八千穂高原の観光客のうち県外客比率は70%前後で推移している。同町はじめ周辺及び県内人口が少ないことも影響しているが、むしろ八千穂高原及び白駒の池等の県外からの集客力を有す観光地の存在が大きい。

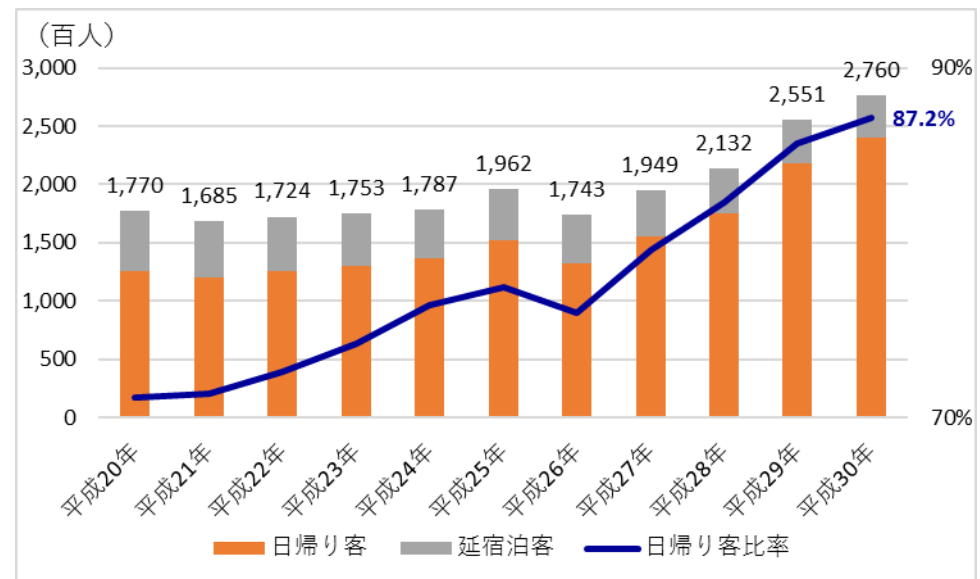
② 日帰り客及び延宿泊客数の状況

全体の9割近くが日帰り客（平成30年）であり、中部横断自動車道開通による交通利便性の向上が影響を及ぼしている。

図表 八千穂高原の県内客・県外客数及び県外客比率



図表 八千穂高原の日帰り客・宿泊客数及び日帰り客比率



資料：「観光地利用者統計調査」（長野県）

5. 道の駅をとりまく市場環境

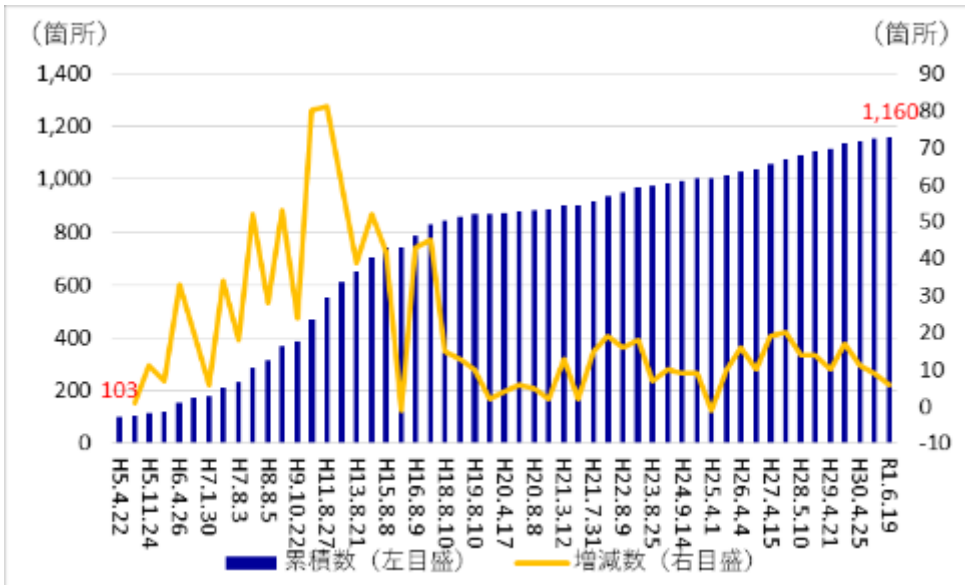
①道の駅登録状況と近年の動き

同制度は平成5年4月22日に最初となる103箇所が登録され、以後平成22年をピークに各地に開設され、令和2年7月1日現在で1,160箇所ある。ただし、近年は新設箇所数も減っている。

都道府県別では北海道が最も多く、長野県は全国で3番目に多い。

また、NPO法人「元気な日本をつくる会」の調査では、道の駅の利用者数は10万人未満（25.9%）が最も多く、半数以上が30万人未満である。経営状況については詳細が明らかではないが、4割が減少とし、うち半数は継続して減少と回答している。

図表 「道の駅」登録数の推移（令和元年6月19日時点）

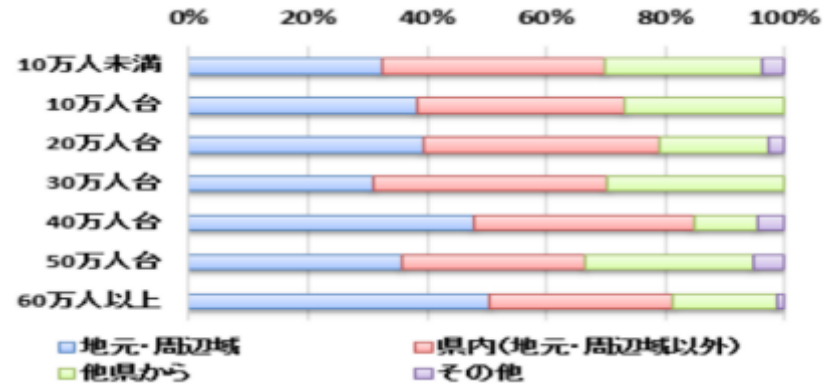


資料：国土交通省

②道の駅の利用・経営動向

利用客の発地は地元・周辺域が4割以上を占め、集客数及び売上規模が多いほど比率が高い傾向にあり、道の駅を支えるのは地域住民であることを裏付けている。

表 利用客の発地（集客数・売上規模別）



課題の上位には冬場の売上の低迷、農水産物の減少、来客者の減少があげられ、中でも農水産物については地場産のみの品揃えが難しく、近隣からの調達あるいは不足とする例が多くなっている。

図表 道の駅の課題（上位5項目）

	都市	平地	中山間	湾岸
冬場の売上の低迷	47.6%	56.5%	72.0%	58.2%
農水産物の減少	33.3%	32.0%	46.7%	32.7%
来客者の減少	23.8%	19.7%	25.6%	34.5%
光熱費	14.3%	33.3%	23.3%	30.9%
接面道路交通量の減少	9.5%	15.0%	26.1%	20.0%
近隣観光地の疲弊	9.5%	12.2%	16.6%	9.1%

資料：「道の駅による地方創生拠点の形成」（平成28年/法政大学地域研究センター）

6. まちの駅（佐久穂町農産物直売所）の利用状況

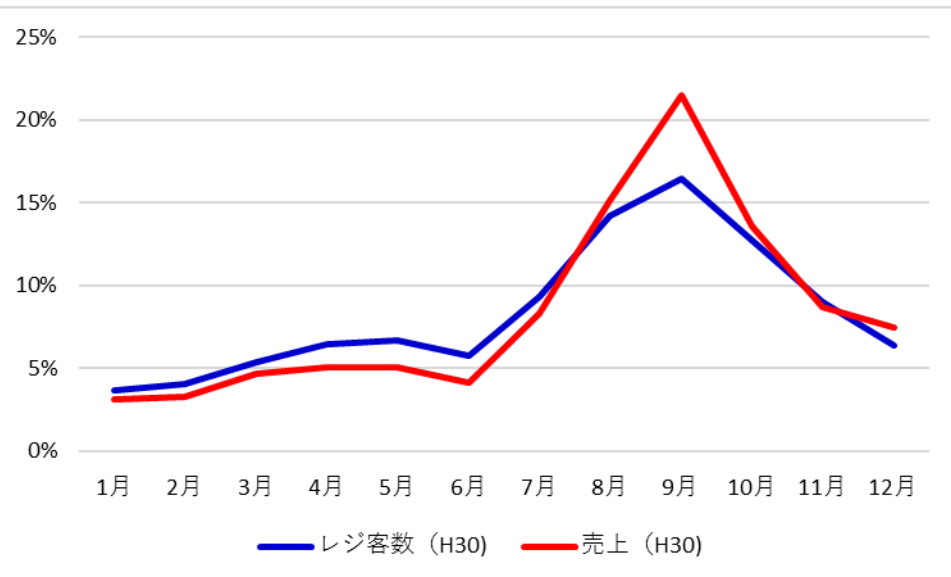
図表 まちの駅の利用状況

	平成29年				平成30年			
	レジ客数 (人)	同1日当たり (人/日)	売上 (円)	平均単価 (円/人)	レジ客数 (人)	同1日当たり (人/日)	売上 (円)	平均単価 (円/人)
1月	2,666	86	3,561,632	1,336	3,053	98	3,964,490	1,299
2月	3,307	118	3,968,472	1,200	3,392	121	4,119,369	1,214
3月	4,457	144	5,372,844	1,205	4,511	146	5,944,914	1,318
4月	4,874	162	5,750,476	1,180	5,390	180	6,413,631	1,190
5月	6,400	206	7,464,421	1,166	5,622	181	6,434,035	1,144
6月	5,247	175	5,777,334	1,101	4,850	162	5,202,767	1,073
7月	8,170	264	10,759,183	1,317	7,830	253	10,485,288	1,339
8月	11,594	374	16,835,372	1,452	11,922	385	19,143,444	1,606
9月	13,711	457	25,039,363	1,826	13,846	462	27,250,107	1,968
10月	10,577	341	17,111,967	1,618	10,685	345	17,228,204	1,612
11月	7,725	258	10,347,286	1,339	7,538	251	11,055,409	1,467
12月	5,323	172	8,731,059	1,640	5,371	173	9,445,816	1,759
年計	84,051	230	120,719,409	1,436	84,010	230	126,687,474	1,508

まちの駅の利用客数（レジ客）は8万人強で、年間売上は1億2,000万円、1人当たり1,500円前後である。利用者、売上のピークは8～10月で、同町特産のプルーンの時季と一致している。プルーンは主に町内の居住者が贈答用に購入している。

【参考】
さくほ議会だより
(平成30年6月号)

図表 月別レジ客数、売上の比率（平成30年）



■「まちの駅」を紹介してくださいます。

町内の約180人の会員が町内で栽培・収穫された安全・安心な地元産、野菜、果樹、花卉、その他各種加工品等約600品目を扱っています。

自分で作ったものを自分で売りたいという考えからスタートし、現在も佐久穂町産だけを扱っているのが一番の特徴です。

また、佐久穂小中と町内保育園3ヶ所に給食食材を納入し、その産地消費率は県下でトップクラスです。

■「ヘルシーテラス佐久穂」がオープンして影響はありますか。

オープン当時は、若干の影響はありましたが、それほどはありませんでした。昨年は町内会員の皆様のご協力で最低売上目標1億円を達成することができました。

■中部横断自動車道IC開通しましたが変わったことはありますか。

これからの様子を見ないとなんとも言えませんが、状況の変化の中で地域に即した安定的な運営を心掛けていきます。

■八千穂高原IC付近に「道の駅（仮称）」が造成される予定ですが、出店のお考えは、定めますか。

「まちの駅」では現在の諸事情を考えると町民に定着している今の所が一番良いと思われる「道の駅」に統合するところがあれば心配です。両方に分散は難しく、今は考えていません。

■後継者問題はありますか。

後継者不足もあり生産者が減っていくのが心配です。現在は若い人たちが活躍してくれて新しく加入していただき会員数は現状維持できています。

■今後の目標は何ですか。

プルーンがブランド化しつつあるので、それを核として、佐



佐久穂町農産物直売所「まちの駅」

資料：佐久穂町農産物直売所の会

7. 計画地の現況評価及び課題

計画地の環境条件等を交通量調査や各種統計資料などから、次のとおり整理した。

① 立地環境条件

- 市街地近郊に所在し、現状では集客力はないが、交通量の増加が見込め、立寄り拠点としての機能が見込める。
- ただし、町民の利用（立寄り）よりも八千穂高原等を訪れる観光客の利用が中心になるものと思われる。
- 当面は「八千穂高原IC」が首都圏からの「終点」として位置づけられる。

② 市場環境条件

- 地域人口は減っており、地元需要は多くを見込めないが、観光客については増加が見込める。
- ただし、休憩・情報発信機能を除く、地域連携機能については町内類似施設等との顧客分散が危惧される。
- また、直売所等を設置する場合は供給（生産）者の協力、育成及び販売製品の通年確保が必要である。

③ 上位計画の整理及び本計画との関連づけ

- 地域コミュニティを支える基盤としての道の駅の整備可能性
 - ・地域の風土を継承する。
 - ・子育て、教育により町の活力を生む。
 - ・地域経済創造を実現する。

④ 道の駅をとりまく市場環境

- 施設の増加に伴い、競合も増え、利用客の減少等を招いている。
- 特に地方では主な客層である地域人口の減少により、集客力が低下し、経営に難しさが生じている。
- コロナ禍により観光事業など先行きが不透明である。

8. 利用客数の推計

「立寄り車数は年間11万～22万台」
 「計画地の新たな利用客数は4万人とする」

図表 計画地における立寄り車数及び利用者数

小型車	a		c (b/a) 昼夜率(注1) (昼間:12時間=1)	d (b×e×f) 立寄り車数 (台)	e (設定値) 営業日数 (日)	f 立寄り率	g 1台当りの 搭乗者数 (人)	h (d×g) 利用者数 (人)
	総交通量(台)							
	12時間	24時間						
10月7日(休日)	7,099	8,093	1.14	206,776	365	7.0%	2.0	413,552
10月18日(平日)	5,245	5,979	1.14	109,117	365	5.0%	2.0	218,234
11月4日(休日)	5,641	6,431	1.14	164,312	365	7.0%	2.0	328,624
11月8日(平日)	5,000	5,700	1.14	104,025	365	5.0%	2.0	208,050
1月13日(休日)	4,174	4,758	1.14	121,567	365	7.0%	2.0	243,134
1月17日(平日)	4,397	5,013	1.14	91,487	365	5.0%	2.0	182,974
中央値	5,123	5,840	1.14	115,342	-	-	-	230,684

大型車	a		c (b/a) 昼夜率(注1) (昼間:12時間=1)	d (b×e×f) 立寄り車数 (台)	e (設定値) 営業日数 (日)	f 立寄り率	g 1台当りの 搭乗者数 (人)	h (d×g) 利用者数 (人)
	総交通量(台)							
	12時間	24時間						
10月7日(休日)	458	522	1.14	9,527	365	5.0%	1.0	9,527
10月18日(平日)	1,073	1,223	1.14	17,856	365	4.0%	1.0	17,856
11月4日(休日)	394	449	1.14	8,194	365	5.0%	1.0	8,194
11月8日(平日)	1,081	1,232	1.14	17,987	365	4.0%	1.0	17,987
1月13日(休日)	148	169	1.14	3,084	365	5.0%	1.0	3,084
1月17日(平日)	1,239	1,412	1.14	20,615	365	4.0%	1.0	20,615
中央値	766	873	1.14	13,692	-	-	-	13,692

合計	a		c (b/a) 昼夜率(注1) (昼間:12時間=1)	d (b×e×f) 立寄り車数 (台)	e (設定値) 営業日数 (日)	f 立寄り率	g 1台当りの 同乗者数 (人)	h (d×g) 利用者数 (人)
	総交通量(台)							
	12時間	24時間						
10月7日(休日)	7,557	8,615	1.14	216,303	365	6.9%	-	423,079
10月18日(平日)	6,318	7,202	1.14	126,973	365	4.8%	-	236,090
11月4日(休日)	6,035	6,880	1.14	172,506	365	6.9%	-	336,818
11月8日(平日)	6,081	6,932	1.14	122,012	365	4.8%	-	226,037
1月13日(休日)	4,322	4,927	1.14	124,651	365	6.9%	-	246,218
1月17日(平日)	5,636	6,425	1.14	112,102	365	4.8%	-	203,589
中央値	6,058	6,906	1.14	125,812	-	-	-	241,154

利用客数の想定は、総交通量から11～22万人（中央値12万人）である。

総交通量についても今後増える要素より減少する可能性が高いが、八千穂高原IC供用による利便性が向上したことから、同町の主要な観光地である八千穂高原の観光客数は増えており、交通量調査でも前面道路は観光シーズンには県外ナンバーが4割前後を占めるなど立寄り可能性が高まるものと思われる。したがって、推計値に一定の信頼度があると考え、さらに季節、曜日等の変動があることから、中央値の12万人を採用する。

また、佐久穂町内にある「まちの駅」（農産物直売：年間8万人のレジ客）は主に町民の利用に支えられており、計画地での新たな駅の開設による影響は及ばないものとし、計画地における利用客数を4万人（総交通量からの利用客数想定－まちの駅利用客数）と想定した。

	現状 平成30年度	道の駅開設後 1年目
計	8.0万人	12.0万人
伸張率A	1.0	1.5
まちの駅	8.0万人	8.0万人
伸張率B	1.0	1.0
計画地	-	4.0万人

図表 まちの駅と計画地の利用客数

9. 町内事業者の本事業への参加意向

町が実施した町内の主な事業者への参加意向調査では、数社（者）から回答を得た。その中には本計画に参画し、事業進出を行いたいという事業者もあった。

また、現在は産業振興課内にある佐久穂町観光協会を道の駅内に移設し、職員を常駐させたいという意向もあった。

今後、参画希望者と本計画での役割、参画形態等について協議を進める必要がある。

① 事業の進め方について

- 商用（商売）については民間の特に観光事業者に任せてはどうか。ノウハウもある民間に任せるべきではないか。
 - 民間企業が資金を出して、運営は実績のある民間が行うといった形が取れる。
 - （民間経営・運営となった）スキー場やキャンプ場が増収しているように、民間のノウハウは必要だと思う。
 - 最初から大きく投資するのは違うだろうと思う。
 - 観光客が増える時期にスポットで出店したり、試しにやってみるところから始めてはどうか。
 - 町の事業者が複数で、全体で盛り上がり道駅やって行こうとなれば、事業への直接参画等も可能性があると思う。
 - 南佐久といった広さで、事業者を広く募集した方が良い
- ①大々的にやるか、②コンビニ入れる程度かの2パターンではないかと思う。

② 導入機能・施設について

- 「防災拠点」としての視点は必要、高速からアクセスも良いうえ、トイレだけでも防災施設になり得る。
- 農林水産業を観光客向けの見せ方（PR）で、出していく場所としては良いと思う。
- 木造の施設にして、木質ボイラーを熱源にするなどの機能を導入する。
- 食についても、川魚とそば、お土産なんかもあって欲しい（現状あまりない）。
- 公園や防災施設としても良いと思う。公園などは立ち寄って子供が遊べる場所としてもありかと思う。
- 体験系のサービスはあった方が良いのではないか。白馬ライオンアドベンチャーという会社が観光案内&カフェ&アクティビティ提供をやっているが、イメージとすれば近い。
- 川沿いのなので釣り場も可能性がある。

③ 事業への参加意向について

- コンビニエンスストアはやれると考えている。
- 商品陳列及び常温商品の販売を行いたい。

10. 導入機能と施設

当計画（案）では、道の駅の機能として必要とされる「休憩、情報発信、地域連携」機能を下表のとおり整備するものとしている。地域連携機能については、計画地の立地・市場環境の状況等により、物販（直売所等）、飲食施設については、公設での整備ではなく、用地の一部を事業用地（事業用定期借地権等）と位置づけ、道の駅と切り離れたうえで、参画を希望する事業者を募る計画としている。

導入機能	施設候補	整備主体
休憩機能	駐車場・トイレ・休憩所	長野県・佐久穂町 (南佐久の町村と連携)
情報発信機能	道路情報、地域の観光情報（観光案内所で南佐久の情報発信）、緊急医療情報	
地域連携機能	<ul style="list-style-type: none"> ◎子育て支援 <ul style="list-style-type: none"> ・子育て支援となる公園、遊び場、ベビールーム（授乳室等） ・親水エリア整備など ◎防災拠点 <ul style="list-style-type: none"> ・備蓄倉庫、非常用トイレ、防災多機能スペース、ヘリポートなど 	
	◎物販、飲食施設について 道の駅と一体で公設せず、用地の一部を事業用地とし民間事業者へ貸し出す	民間事業者 (事業提案等募集)

〈導入機能のイメージ〉

親水エリア



芝生広場



災害対応（自衛隊）



1.1. 防災道の駅について

道の駅については防災機能の強化を進める方向にあり、国土交通省では新たな道の駅の方針として「防災道の駅」を令和2年以降順次認定する。本計画においても支援制度を含め導入の可能性を検討する。

（2025年に目指す3つの姿）

新「防災道の駅」が全国の安心拠点に

- 広域的な防災機能を担うため、国等の支援を受けてハード・ソフト対策を強化した「防災道の駅」を新たに導入。地域住民や道路利用者、外国人観光客も含め、他の防災施設と連携しながら安全・安心な場を提供。
- 各「道の駅」でも、地域の防災計画に基づいて、BCPの策定、防災訓練など災害時の機能確保に向けた準備を着実に実施。
- これら「道の駅」の活動情報は、災害時に国、自治体、連絡会等でいち早く共有。関係機関の支援も受けながら、道の駅が地域の復旧・復興の拠点として貢献。



主な取組目標



国等からの支援の充実

- 本提言は、地域社会の更なる発展のため、全国の「道の駅」に期待する今後の役割について、大きな方向性を示したものである。引き続き、「道の駅」の設置者や運営者との丁寧な議論を進め、内容の深化に努めることが重要である。
- 一方、個別の「道の駅」に目を向けると、人手不足、担い手不足の中で、多くの利用者を受け入れるための多くの業務等を日々実施している厳しい実情がある。また、制度創設から四半世紀が経過し、多くの施設でリニューアルが必要となっている課題もある。
- この様な現状において、各「道の駅」だけの努力に委ねるだけでは、「2025年に目指す姿」を実現することは困難であり、国からの支援等も併せて充実すべきである。

① 「道の駅」及び「道の駅に関連する地域づくり」に対する関係省庁の各種支援制度が、各市町村等で活用しやすい横断的な体制の構築と支援内容の充実

② 「防災道の駅」制度の早期実現と、ソフト・ハード両面からの防災対策に対する重点支援、災害時の各「道の駅」に対する支援体制の強化

③ 完成から年数が経過した「道の駅」のリニューアルに対する支援の充実

12. 施設規模の検討

① 駐車ます数

駐車台数（ます数）については各地で行われた「道の駅」計画に広く使われている「平成12年度 一般道路の休憩施設計画の手引き」（国土交通省中部地方整備局）により、小型車54台、大型車9台、身体障害者用2台、総台数は65台とした。

② トイレ

前出の国土交通省中部地方整備局による指標である駐車場ます数に準じて算定する。男女別に駐車ます当りの個数を求め、計画地における駐車ます数に乗じた結果、合計16個と推計できる。

また、1個当りの面積（5㎡）を乗じて、トイレ施設面積は80㎡となる。ただし、最小限であり、これ以上の規模を設定することも可能である。

③ 情報発信施設

休憩所（イス席等）、観光案内所、道路情報等を発信する機能については高速道路における休憩所整備の際に用いられる標準規模を採用した。計画地の駐車ます数は65台であるため、100台以下の規模をもとに算出した（必要面積94㎡）。加えて子育て支援機能としてミルクルーム（授乳室）及びオムツ替えコーナーを設ける。規模はミルクルーム（3～5室程度）、オムツ替え（5か所程度）、その他共用スペースを含め50㎡である。したがって、休憩・情報発信施設全体で144㎡と想定する。

図表 計画地における必要駐車ます数・駐車場の規模

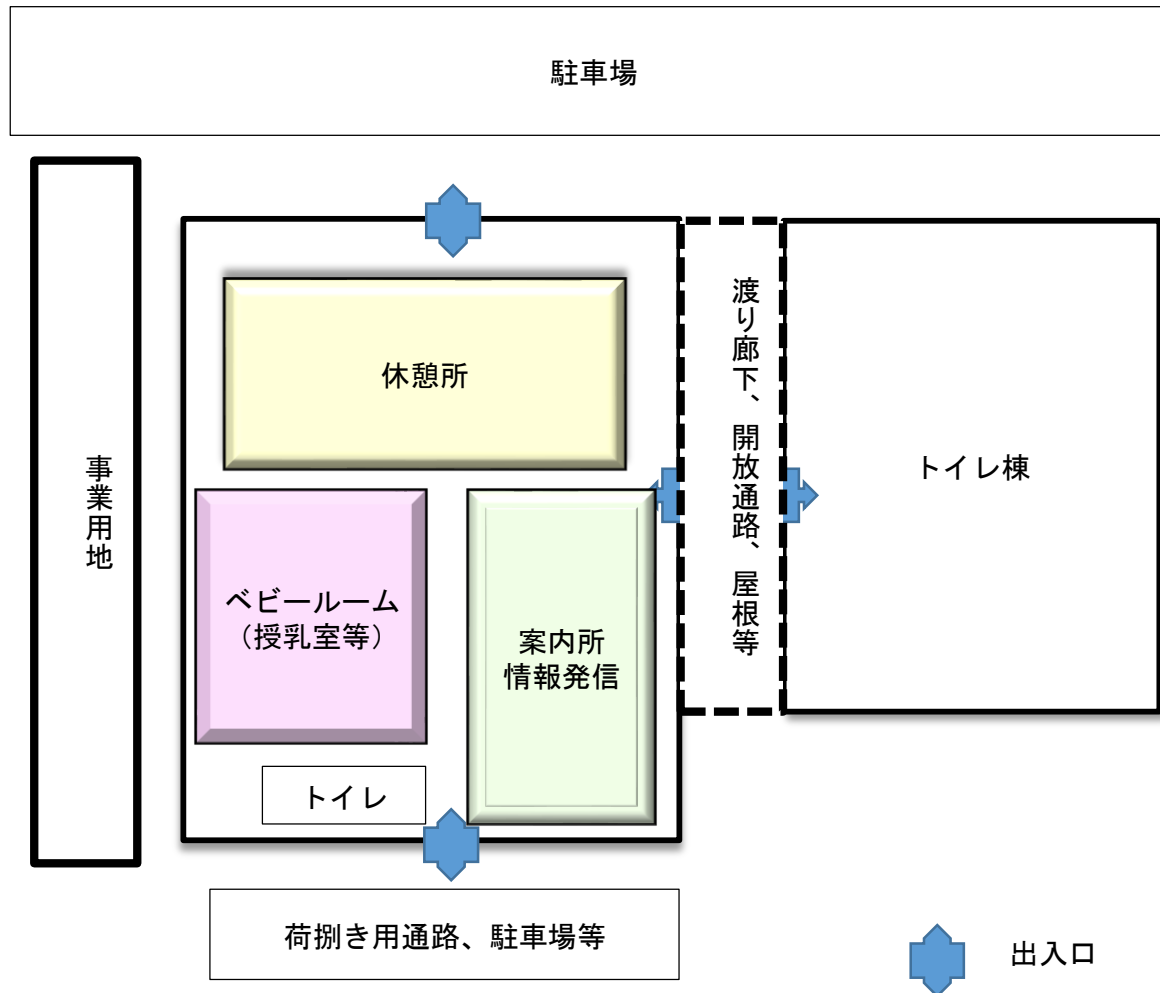
車種別	駐車ます数 (台)	1台当り面積 (㎡/台)	駐車場面積 (㎡)
小型車	54	30	1,620
大型車	9	150	1,350
身障者用	2	30	60
緑化帯	-	-	1,000
合計	65	-	4,030

図表 計画地におけるトイレ個数の推計及び面積

	指標 (個)	駐車ます数当り (個/台)	計画地換算 (個)
駐車ます数	50	-	65
便器数 (個)	12	-	16
男性用 小	4	0.08	5
男性用 大	2	0.04	3
女性用	6	0.12	8

(面積：16個×5㎡=80㎡)

13. 休憩・情報発信施設等の配置イメージ



計画地の配置イメージとして、八千穂高原IC寄りに事業用地、中央に道の駅（休憩・情報発信施設、トイレ及び駐車場）及び地域連携施設を配置する計画としている。

地域連携施設は防災や子育て支援（遊び場）を中心とし、公園は防災多機能スペースとして使用できるものとする。また、休憩・情報発信施設とトイレは別棟とし、渡り廊下、開放通路または屋根等で結ぶ計画としている。

建物は町材（カラマツ等）を利用した木造を想定し、24時間開放のトイレと原則一定時間内運用の休憩・情報発信施設を別々に整備する方法としている。

休憩・情報発信施設内には休憩所（椅子席等）、観光案内所及び子育て支援機能として授乳やおむつ交換が行えるベビールームを設ける計画とする。

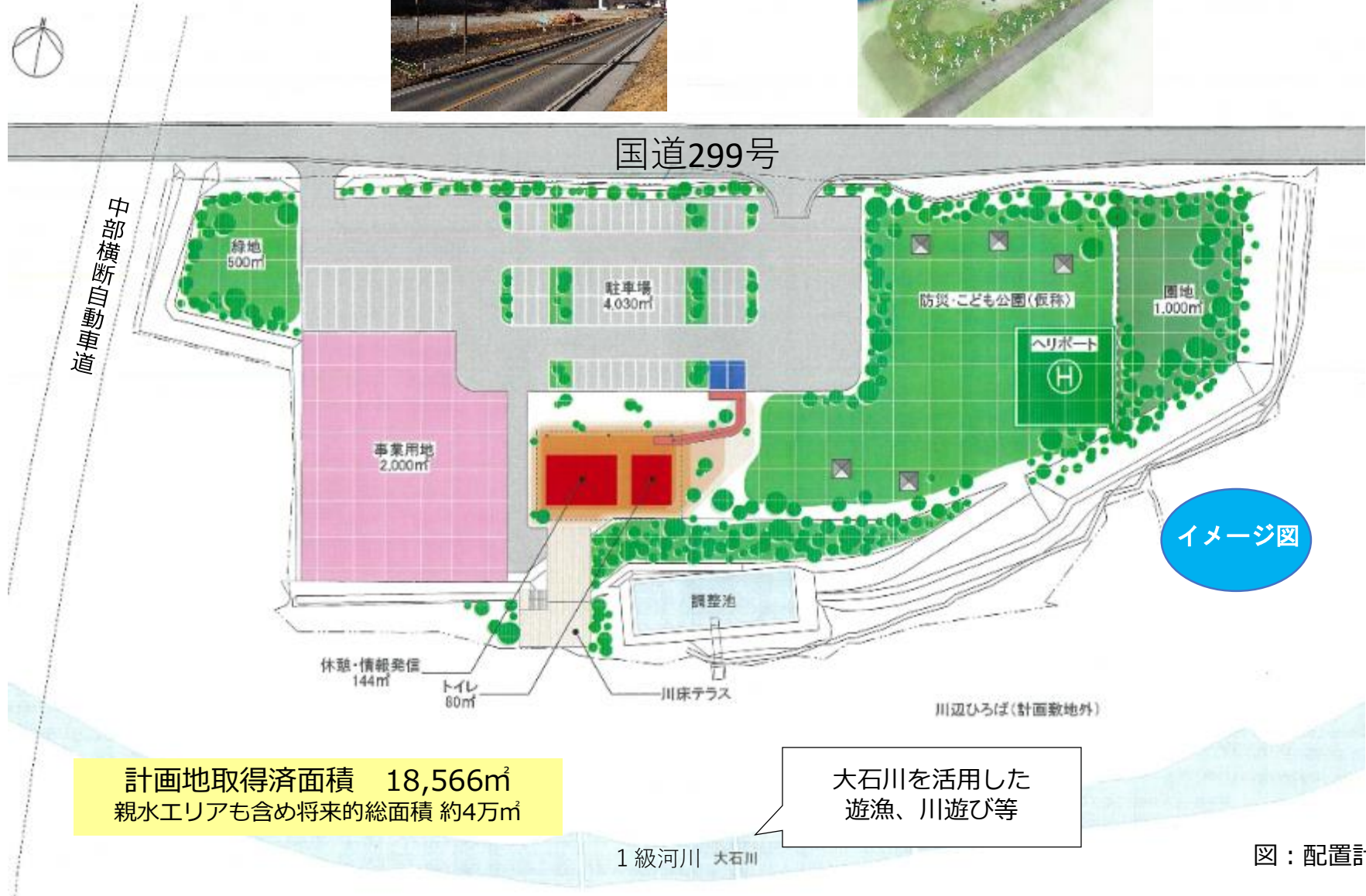
（注）イメージであり、実際の面積を表していない

14. 配置計画

計画地



ちょうかん
鳥瞰イメージ



計画地取得済面積 18,566m²
親水エリアも含め将来的総面積 約4万m²

大石川を活用した
遊漁、川遊び等

1級河川 大石川

図：配置計画図

15. 事業規模

概算事業費の想定

- 施設規模等を基にした概算事業費は、全体で約1億8,800万円である。

図表 全体事業費

		必要面積		想定単価 (千円/m ²)	概算事業費 (千円)	
		用地面積 (m ²)	延床面積 (m ²)			
①	駐車場	4,030	-	5	20,150	路面表示、付帯施設を含む
②	トイレ	89	80	400	32,000	浄化槽等を含む
③	休憩・情報発信施設	160	144	400	57,600	
④	緑地	500	-	5	2,500	
⑤	(小計)①~④	4,779	224	-	112,250	※道の駅交付金対象
⑥	防災・子ども公園等	10,221	-	5	51,105	
⑦	遊具	-	-	-	10,000	一式
⑧	合計⑤+⑥+⑦	15,000	-	-	173,355	
⑨	事業用地	2,000	-	5	10,000	舗装費等
⑩	園地	1,000	-	5	5,000	舗装費等
⑪	用地全体⑧+⑨+⑩	18,000	-	-	188,355	-

16. 整備手法

整備の方法は、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、当計画（案）では、道路管理者（長野県）と町が協力して行う「一体型整備」を想定している。

整備主体と整備内容（イメージ図）



17. 概算収支の想定

①収入の想定

常設の物販等施設はないため、恒常的な収入は発生しない。ただし、防災・子ども公園を利用した催しを開き、移動販売車等による物品や飲食の提供を行うことで収入を得る。また、観光案内所については賃貸料を課すとし、さらに事業用地の地代収入として360万円を加え、合計570万円が収入となる。

②支出の想定

本計画に必要な人員は休憩・情報発信施設において嘱託職員1名及びパート従業員（常勤換算で通常1.5名、冬期等1名）とした。設備管理費、備品購入費等は「県内道の駅の指定管理者募集要項」の指標をもとに延床面積当たりの単価を本計画施設の面積に乗じて算出した。なお、施設等の清掃業務は外部委託方式とし、合計1,244万円とした。

以上より、収支はマイナス674万円となるが、一体型整備とした場合は、道路管理者が負担する費用もあり、赤字を出さないことも想定できる収支となっている。

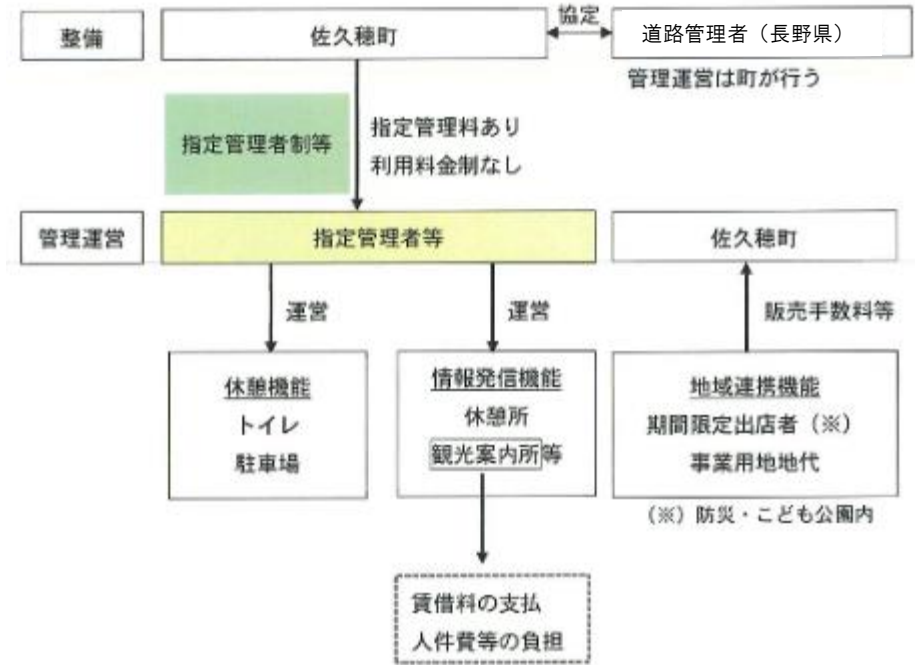
図表 収支の想定

区分	項目	金額
収入	出店料収入	400千円
	販売手数料収入	1,200千円
	観光案内所賃貸料収入	500千円
	事業用地地代	3,600千円
	計	5,700千円
支出	嘱託職員給与	3,000千円
	パート人件費	3,836千円
	人件費・計	6,836千円
	設備管理費	1,588千円
	備品購入費	761千円
	修繕費	613千円
	光熱水費	1,223千円
	清掃業務費	1,200千円
	その他	224千円
	計	12,445千円
収支(収入-支出)		-6,745千円

18. 管理運営手法

・本計画（案）では人件費等のコスト削減が可能な指定管理者制度等を採用し、各機能・施設の管理運営を一体（一者）とすることで効率化を図る方法を検討している。また、観光案内所については観光協会の独立採算制の可能性を検討し、将来的には道の駅を拠点とし、独自の事業収入を得る方法を模索することとしている。

図表 本計画における事業手法



19. 事業スケジュール

令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
基本計画策定	設計業者選定・基本設計	実施設計	建設工事	OPEN
	管理運営手法調整	管理運営者選定	開業準備	
	事業用地事業者募集	事業者選定	設計・建設工事	

図：概略事業スケジュール

令和3年2月

佐久穂町

総合政策課 政策推進係

0267-86-2553