

(仮称) 道の駅「八千穂高原 IC」基本計画

令和4年7月

佐久穂町

目 次

第1章 計画地をとりまく立地・市場環境の整理及び分析

1.1	計画地の立地環境条件	
(1)	自然、歴史等	1
(2)	交通条件の現況及び将来計画	3
(3)	自動車類交通量調査	6
1.2	計画地の市場環境条件	
(1)	人口動向	15
(2)	産業、特産品等	19
(3)	観光客数	22
(4)	周辺の道の駅及び類似施設等の立地状況	26
1.3	上位計画の整理及び本計画との関連づけ	
(1)	第2次佐久穂町総合計画	27
(2)	佐久穂町コミュニティ創生戦略（佐久穂町まち・ひと・しごと創生総合戦略）	28
(3)	本計画との関連づけ	29
1.4	道の駅をとりまく市場環境	
(1)	道の駅制度の概要	30
(2)	道の駅登録状況と近年の動き	32
(3)	道の駅の動向	33
(4)	まちの駅（佐久穂町農産物直売所）の利用状況について	37
(5)	道の駅の需要動向	39
(6)	立地市場環境が類似した施設の成功事例	42
1.5	道の駅整備に係る計画地の現況評価及び課題	
(1)	立地環境条件	48
(2)	市場環境条件	49
(3)	上位計画の整理及び本計画との関連づけ	50
(4)	道の駅をとりまく市場環境	50
1.6	課題への対応方針の設定	
(1)	包括協定の締結及び事業者からの提案	51
(2)	課題への対応方針の整理案	54

第2章 導入機能及び施設規模の検討

2.1	導入機能の検討	
(1)	基本的な機能	55
(2)	地域連携機能の具体像	56

2.2	利用台数・利用者数	
(1)	推計にあたっての条件設定	61
(2)	計画地における利用台数・利用者数の推計	64
2.3	基本的機能の施設規模	
(1)	駐車ます数	65
(2)	トイレ及び情報発信施設	68
2.4	地域振興施設の規模	
(1)	直売・物販・飲食提供機能(トイレ含む)	74
(2)	交流促進施設	74
(3)	アウトドアアクティビティ拠点施設	75
2.5	施設配置計画	76
(1)	入退場	78
(2)	ゾーン区分と動線の設定	78
(3)	施設計画	81

第3章 事業計画

3.1	概算事業費の想定	
(1)	施設規模等を基にした概算事業費	84
(2)	活用可能な補助制度の整理及び本計画への導入可否検討	85
3.2	概算収支試算	
(1)	収入	86
(2)	物販・飲食機能提供施設での支出	87
(3)	収益施設の収支(営業利益)の試算	89
(4)	外構公共スペース部分の維持管理費	90
(5)	試算結果からの考察	90
3.3	事業方式	
(1)	一体型方式での整備	91
(2)	事業の詳細化～開業・運営に向けての課題	92
(3)	事業方式の検討	92
3.4	道の駅の利活用による地域振興方策の事例	94
3.5	事業スケジュールと今後の課題	
(1)	事業スケジュールの検討	97
(2)	事業実施に向けた課題とその対応方針	98

第1章 計画地をとりまく立地・市場環境の整理及び分析

1.1 計画地の立地環境条件

(1) 自然、歴史等

佐久穂町（以下、同町）は平成17年3月20日に旧佐久町と旧八千穂村の両町村が合併し、誕生した。

同町は長野県の東部、南佐久郡の北部に位置し、東西に細長い形状となっている（東西29.5km、南北14.8km）。町の東側は秩父山系に属する十石峠、余地峠を境に群馬県上野村及び同南牧村と接し、西は八ヶ岳山系の横岳及びび麦草峠を境に茅野市と接している。北は佐久市、南は小海町及び北相木村と接している。

町の中央部には千曲川が南北に貫流し、いくつもの中小河川が合流しており、計画地の南側にはそのひとつである大石川が流れている。

標高は市街地で740m前後、景勝地として有名な白駒の池付近では2,100mと町内でも高低差がある。また、町内の約7割は山林であり、代表的な樹木として八千穂高原のシラカバが挙げられる。計画地付近は標高800m、田園地域が広がっている。

図表 佐久穂町の現況



資料：国土地理院「電子国土Web」

図表 隣接市町村の概要

位置	市町村名	人口(人)	男(人)	女(人)	世帯数(世帯)
	佐久穂町	11,186	5,392	5,794	4,014
東	群馬県上野村	1,230	609	621	578
	南牧村	1,979	927	1,052	953
西	茅野市	55,912	27,811	28,101	22,301
南	小海町	4,713	2,276	2,437	1,873
	北相木村	774	381	393	333
北	佐久市	99,368	48,454	50,914	38,487

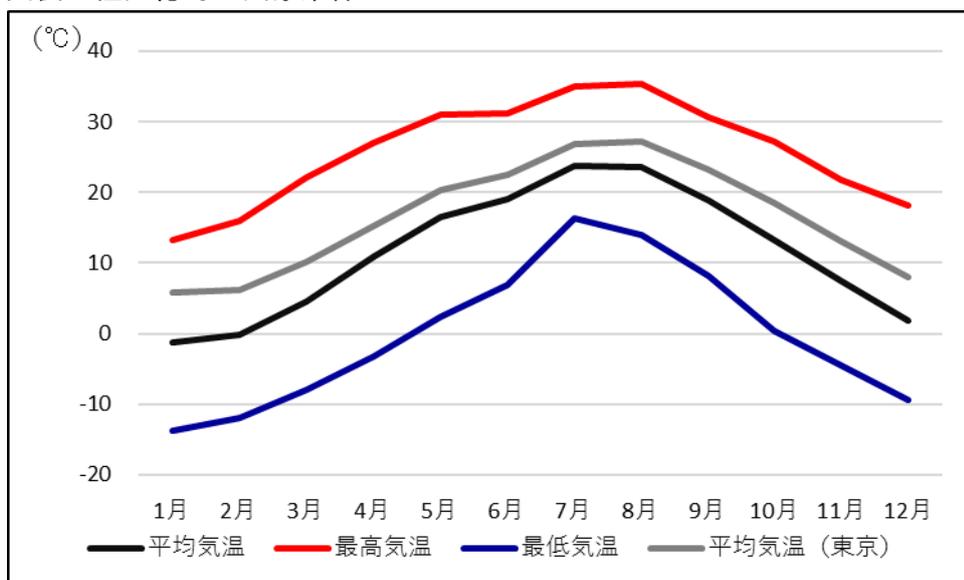
資料：平成27年国勢調査結果

資料：「平成29年版 佐久穂町統計書」

年間平均気温は10℃前後、季節及び昼夜の寒暖差が大きく、また、降水量は800mm前後と少ない内陸性気候である。積雪は年数回で5～30cm程度、30cmを超えるのは年1～2回程度である。

長野県は全国的にも縄文遺跡が数多く残る地域として知られ、同町でも麦草峠を中心とした黒曜石（石器の材料）の産地が有名である。また、江戸時代以降に米や養蚕等で栄えた当時の旧商家が残る町並みも風情がある。

図表 佐久穂町の気象条件



	佐久穂町			東京	降水量(mm)	
	平均気温 (°C)	最高気温 (°C)	最低気温 (°C)	平均気温 (°C)	佐久穂町	東京
1月	-1.2	13.3	-13.7	5.7	18.7	55.3
2月	-0.1	16.0	-12.0	6.2	26.4	62.4
3月	4.6	22.1	-7.9	10.2	40.1	123.2
4月	10.9	27.0	-3.3	15.3	41.7	127.0
5月	16.5	31.0	2.4	20.3	45.9	115.1
6月	19.1	31.1	6.9	22.5	87	188.6
7月	23.8	35.0	16.3	26.8	105.9	121.9
8月	23.5	35.4	14.0	27.2	136.6	170.1
9月	18.9	30.6	8.2	23.2	118.5	304.1
10月	13.2	27.2	0.3	18.4	100.7	226.2
11月	7.4	21.7	-4.5	13.1	34	97.4
12月	1.8	18.1	-9.5	8.0	21.1	57.5
年計					776.6	1,648.8

(注) 佐久穂町、東京ともに平成26～30年5年間平均値

資料：佐久穂町「気象観測システム 佐久庁舎」、東京「気象庁」

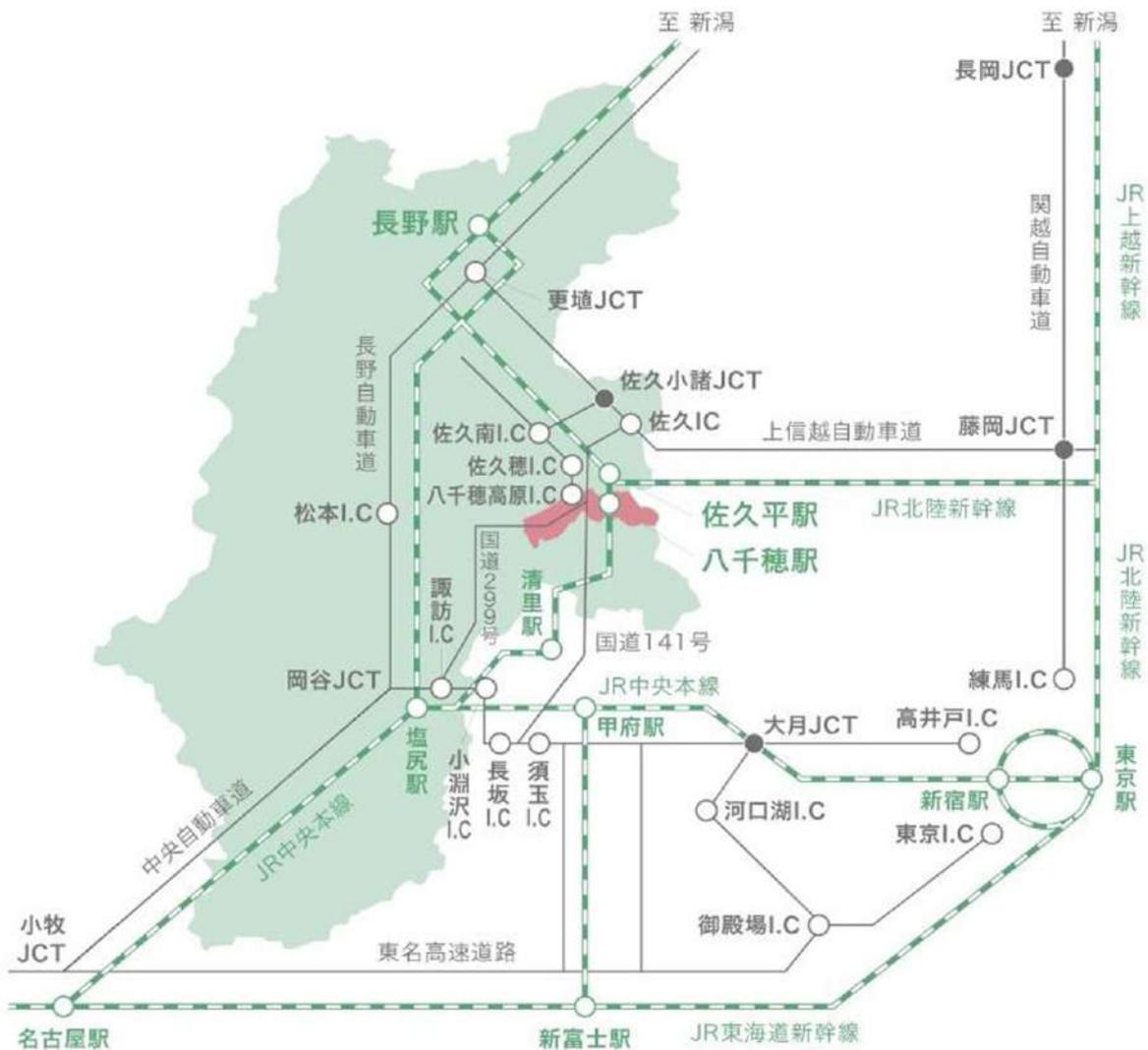
(2) 交通条件の現況及び将来計画

1) 広域交通条件

広域道路は首都圏とは関越・上信越・中部横断自動車道とで結ばれており、計画地へは東京から車で約2時間30分（関越・上信越・中部横断自動車道利用）である。名古屋、大阪方面からは中央自動車道（山梨・小淵沢 IC）より国道141、299号を經由して4～6時間である。

鉄道は東京からJR北陸新幹線佐久平駅、小海線（八千穂駅）を経て2時間で到達できる。

図表 広域交通図



資料：佐久穂町HP

2) 地域交通条件

同町の主要な地域道路交通は佐久市及び山梨県を南北に結ぶ国道 141 号、茅野市より麦草峠、計画地前を経て、群馬県、埼玉県との東西に延びる国道 299 号がある。前者は同町の日常生活圏道路としての機能、後者は八千穂高原、十石峠等の観光地を巡る非日常圏機能を有している。

計画地は 299 号に接しており、141 号との清水町交差点まで 500m の距離にある。

鉄道は小海線（小諸～小淵沢間）が南北に走り、最寄りの八千穂駅より徒歩 20 分、車で 2～3 分である。運行本数は 1 時間に 1～2 本、運行のない時間帯もあり、道路と比べ計画地からみるとややアクセス性に劣る。

図表 計画地周辺の交通

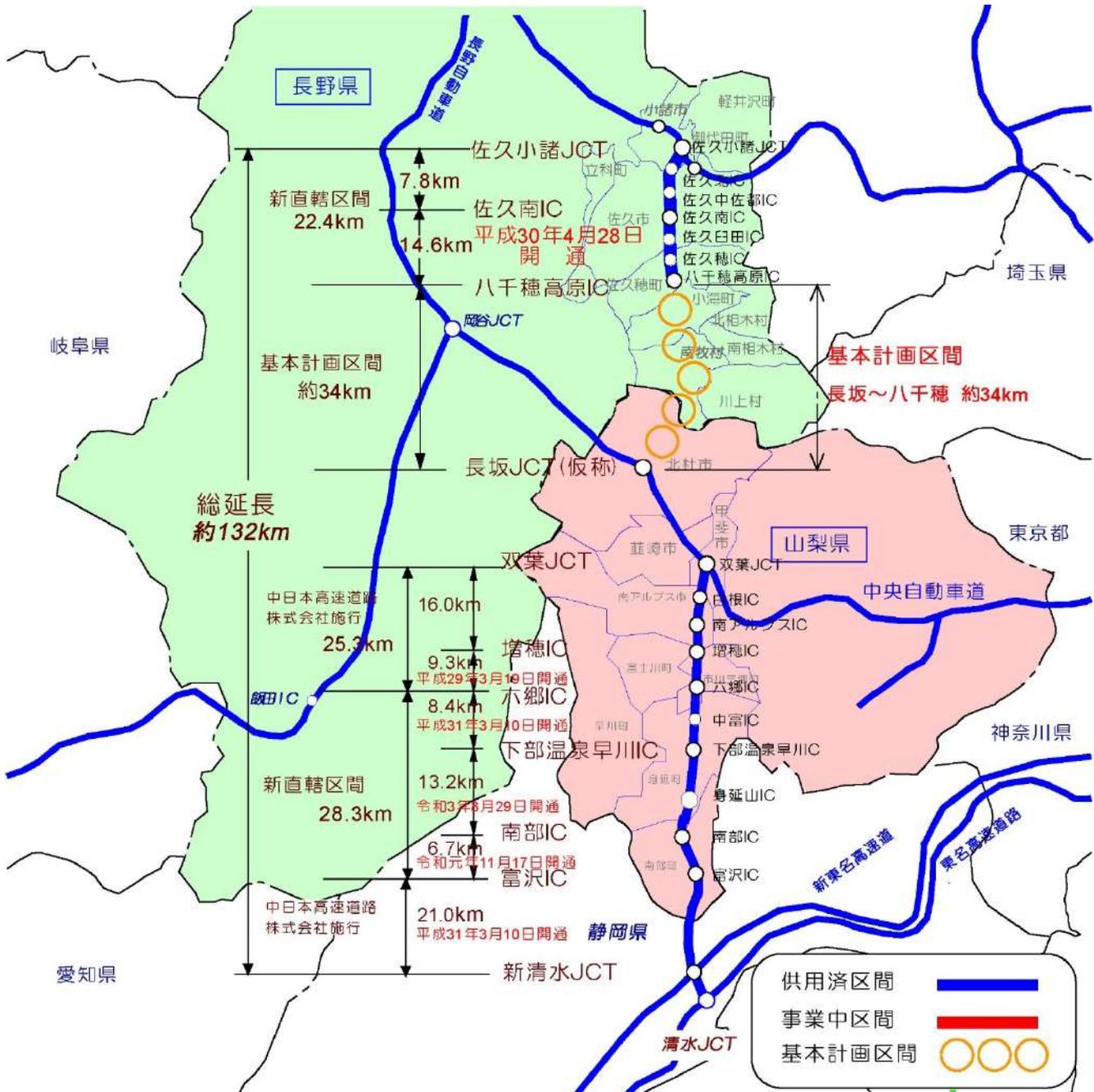


資料：国土地理院「電子国土 Web」

3) 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・山梨間については基本計画区間で着工未定のため、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。

図表 中部横断自動車道の現状



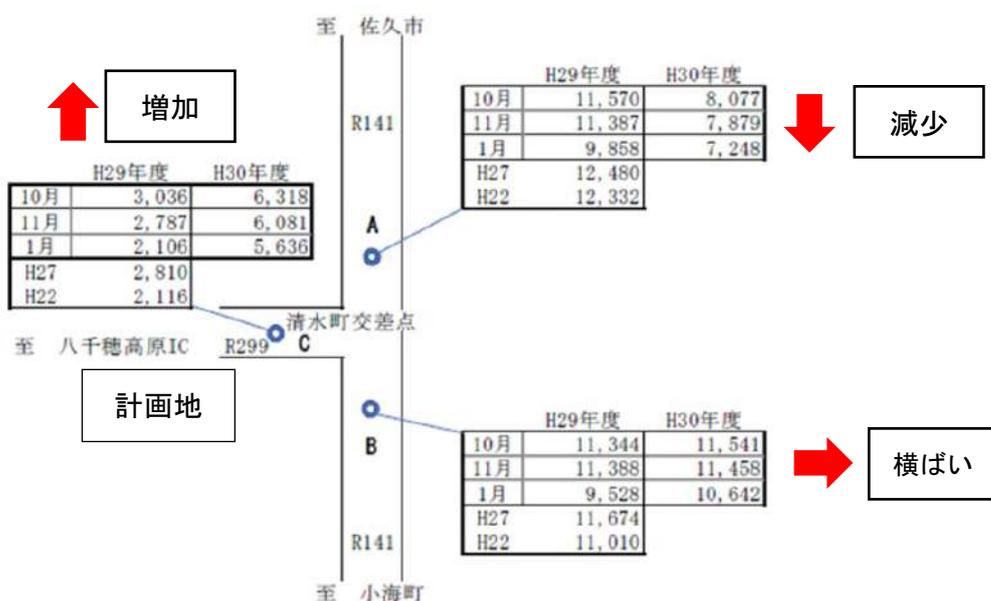
資料:長野県ホームページより

(3) 自動車類交通量調査

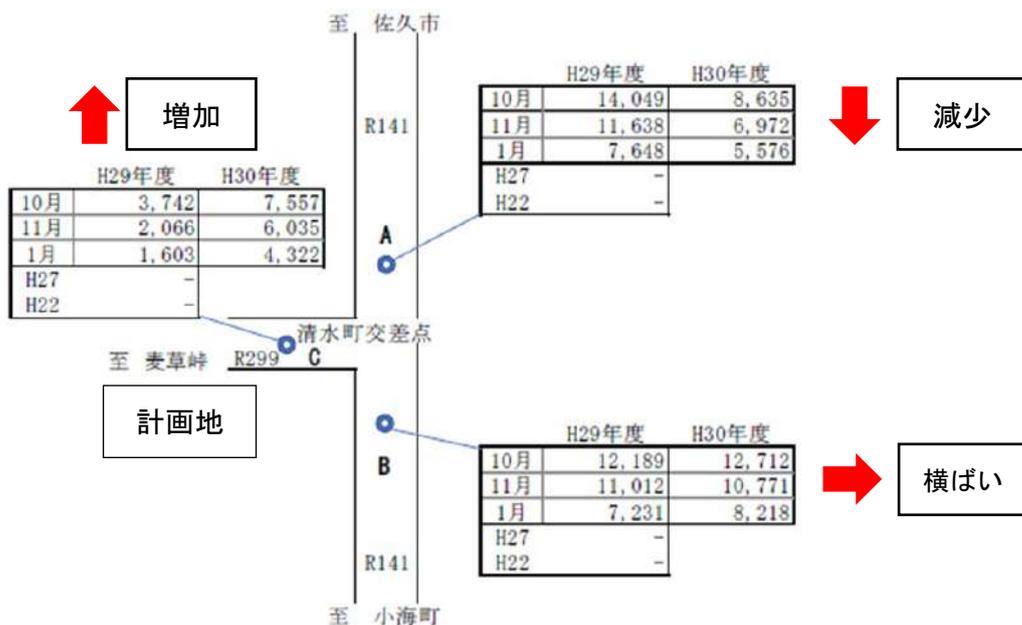
1) 町内交通量の状況

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。まず、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。

図表 清水町交差点の総交通量（平日）



図表 清水町交差点の総交通量（休日）

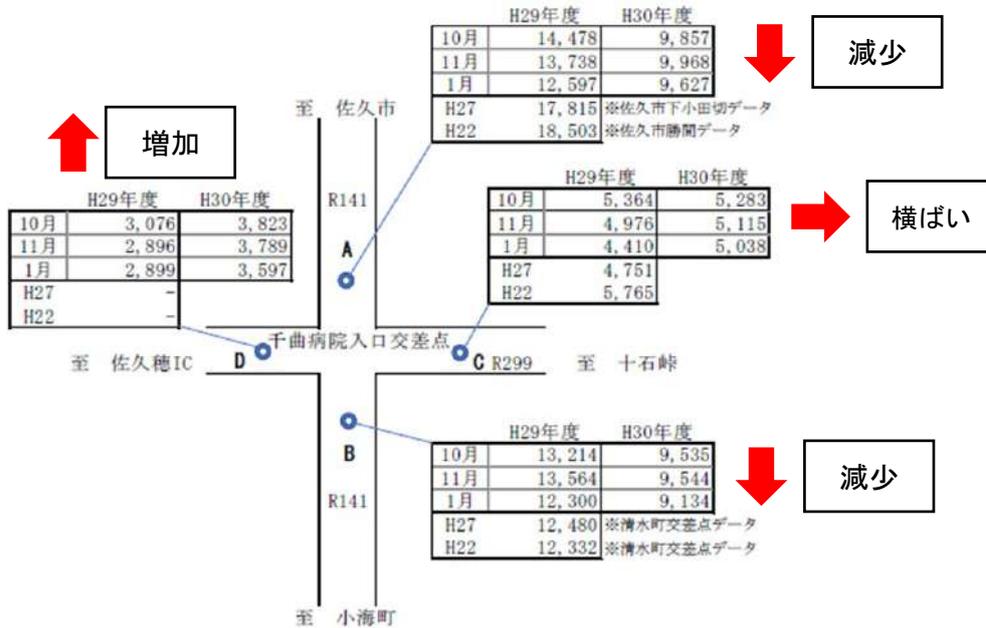


(注) 断面交通量：道路を通行する車両（往復）の交通量を意味する

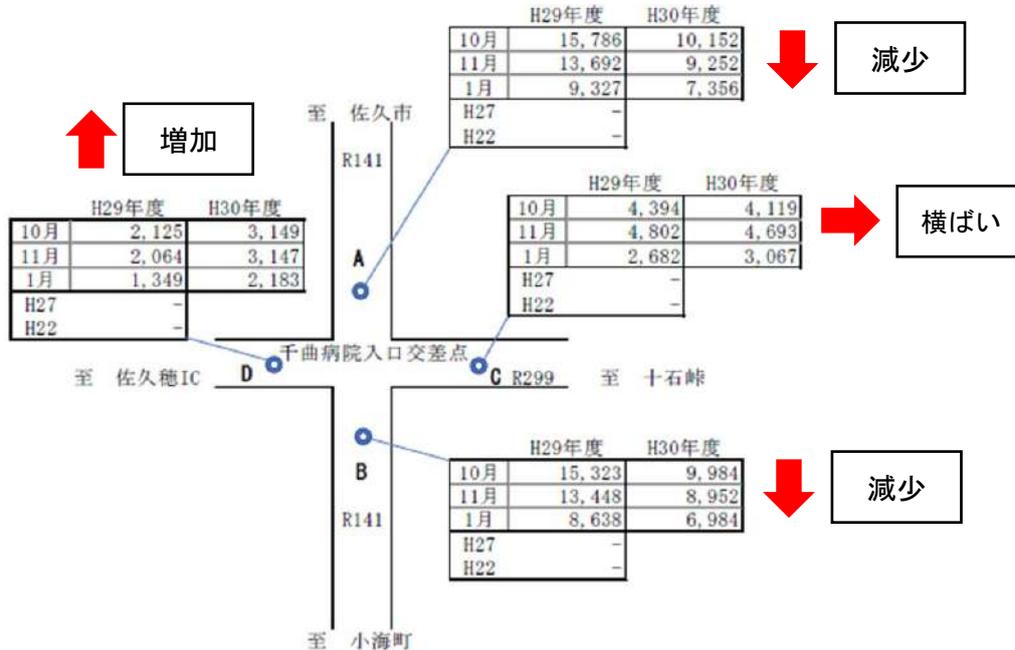
資料：「平成 30 年度 佐久穂町交通量調査業務委託報告書」（以下、この項同じ）

「佐久穂 IC」供用後の千曲病院入口交差点でも国道 141 号における総交通量が減少し、「佐久穂 IC」方面へ分散している。

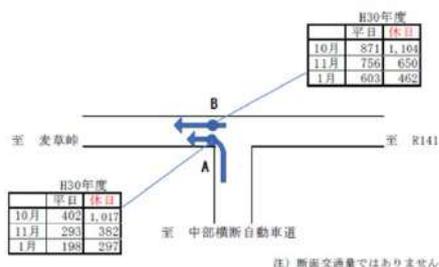
図表 千曲病院入口交差点の総交通量（平日）



図表 千曲病院入口交差点の総交通量（休日）



図表 八千穂高原 IC 交差点の交通量（平・休日）



次に県外ナンバー混入率をみると、清水町交差点は平日 10~20%、休日 15~40%で、特に計画地側（C：麦草峠側）で比率が高い。

また、計画地側では IC 供用後上昇しており、観光客等の通行が多いことを示している。一方、千曲病院入口交差点ではいずれの地点も比率は低下している。

観測地点： 清水町交差点

平日交通量

評価断面	10月		11月		1月	
	H29	H30	H29	H30	H29	H30
A:国道141号佐久市側	18.5	13.2	15.1	11.7	11.1	7.0
B:国道141号小海町側	18.2	17.9	15.9	16.2	11.0	10.4
C:国道299号麦草峠側	13.8	20.3	12.8	18.1	6.1	12.2

減少

増加

休日交通量

評価断面	10月		11月		1月	
	H29	H30	H29	H30	H29	H30
A:国道141号佐久市側	35.5	33.3	31.7	21.4	15.2	11.8
B:国道141号小海町側	34.8	38.6	31.8	28.8	16.2	18.8
C:国道299号麦草峠側	32.0	40.8	22.1	33.2	8.4	24.7

減少

横ばい

増加

観測地点： 千曲病院入口交差点

平日交通量

評価断面	10月		11月		1月	
	H29	H30	H29	H30	H29	H30
A:国道141号佐久市側	14.5	10.1	12.6	8.7	7.6	4.8
B:国道141号小海町側	16.2	10.9	13.0	9.5	7.9	5.5
C:国道299号十石峠側	4.8	4.6	4.7	3.8	2.3	2.6
D:町道千曲病院側	3.5	3.8	2.5	3.2	0.9	1.9

減少

横ばい

休日交通量

評価断面	10月		11月		1月	
	H29	H30	H29	H30	H29	H30
A:国道141号佐久市側	30.9	27.0	26.6	16.3	9.4	8.2
B:国道141号小海町側	32.6	28.0	27.0	17.1	10.3	8.6
C:国道299号十石峠側	12.0	10.6	7.4	6.2	2.0	2.6
D:町道千曲病院側	4.9	9.7	5.0	5.7	1.1	4.1

減少

大型車混入率は清水町交差点で平日 10~20%、休日 3~6%、千曲病院入口交差点で平日 10%弱、休日 2~3%前後である。

IC 供用後では計画地側（C：麦草峠側）等で増えているが理由は不明である。

観測地点： 清水町交差点

平日交通量

評価断面	10月		11月		1月	
	H29	H30	H29	H30	H29	H30
A: 国道141号佐久市側	13.4	9.9	12.9	8.9	13.8	9.6
B: 国道141号小海町側	16.6	13.9	16.6	13.6	13.8	16.3
C: 国道299号麦草峠側	20.9	17.0	25.6	17.8	12.5	22.0

休日交通量

評価断面	10月		11月		1月	
	H29	H30	H29	H30	H29	H30
A: 国道141号佐久市側	3.5	3.3	4.4	3.7	6.2	2.4
B: 国道141号小海町側	3.7	5.0	4.5	5.3	6.9	3.0
C: 国道299号麦草峠側	3.5	6.1	4.2	6.5	7.1	3.4

増加

減少

観測地点： 千曲病院入口交差点

平日交通量

評価断面	10月		11月		1月	
	H29	H30	H29	H30	H29	H30
A: 国道141号佐久市側	13.2	7.8	11.7	7.5	13.0	6.7
B: 国道141号小海町側	13.5	8.7	11.8	8.4	11.8	8.3
C: 国道299号十石峠側	9.4	9.6	10.4	7.7	12.5	7.9
D: 町道千曲病院側	8.6	8.3	10.0	8.3	17.0	7.0

減少

休日交通量

評価断面	10月		11月		1月	
	H29	H30	H29	H30	H29	H30
A: 国道141号佐久市側	3.0	2.4	3.5	2.0	5.5	2.0
B: 国道141号小海町側	3.5	3.0	3.7	2.4	6.0	2.1
C: 国道299号十石峠側	2.9	2.7	1.9	1.9	3.0	1.6
D: 町道千曲病院側	0.9	3.0	2.0	1.9	3.6	2.2

減少

2) 計画地前面道路の状況

計画地前面（国道 299 号）を通過する総交通量は最大で 8,217 台（平成 30 年 10 月 7 日：休日）、最小で 4,328 台（31 年 1 月 13 日：休日）であった。

最大日は白駒の池が紅葉の見ごろを迎える時期の日曜日である。

なお、昼夜率（12 時間交通量を 1 とした場合の 24 時間交通量指数）は 1.14（平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査/一般交通量調査/長野県）であるので、下表に乗じると 24 時間交通量が推計できる。ちなみに最大日で 9,367 台（8,217 台×1.14）となる。

図表 清水交差点の車種別総交通量（平成 30 年度調査）

（台）

観測日	10月7日 (休日)			10月18日 (平日)			11月4日 (休日)		
	大型車	小型車	二輪車類	大型車	小型車	二輪車類	大型車	小型車	二輪車類
① 国道141号 小海町方向直進	112	3,155	184	317	2,942	19	117	2,759	82
② 国道141号 麦草峠方向右折	21	852	124	74	662	4	23	515	43
③ 国道141号 麦草峠方向左折	168	2,727	243	467	2,072	26	186	2,400	134
④ 国道141号 佐久市方向直進	122	3,506	238	346	3,045	12	103	2,875	65
⑤ 国道299号 佐久市方向左折	34	833	84	59	632	4	15	565	50
⑥ 国道299号 小海町方向右折	235	2,687	209	473	1,879	15	170	2,161	101
計画地を通過する車種別総交通量(注1)	458	7,099	660	1,073	5,245	49	394	5,641	328
総交通量(12時間)	8,217 最大			6,367			6,363		
同24時間換算(昼夜率=1.14)(注2)	9,367			7,258			7,254		

観測日	11月8日 (平日)			1月13日 (休日)			1月17日 (平日)		
	大型車	小型車	二輪車類	大型車	小型車	二輪車類	大型車	小型車	二輪車類
① 国道141号 小海町方向直進	294	2,959	11	68	2,265	4	310	2,716	3
② 国道141号 麦草峠方向右折	65	584	3	11	405	3	49	507	1
③ 国道141号 麦草峠方向左折	486	1,982	18	71	1,777	1	579	1,788	2
④ 国道141号 佐久市方向直進	296	3,079	16	49	2,354	3	287	2,814	3
⑤ 国道299号 佐久市方向左折	50	552	9	6	418	1	52	513	2
⑥ 国道299号 小海町方向右折	480	1,882	12	60	1,574	1	559	1,589	1
計画地を通過する車種別総交通量(注1)	1,081	5,000	42	148	4,174	6	1,239	4,397	6
総交通量(12時間)	6,123			4,328 最小			5,642		
同24時間換算(昼夜率=1.14)(注2)	6,980			4,934			6,432		

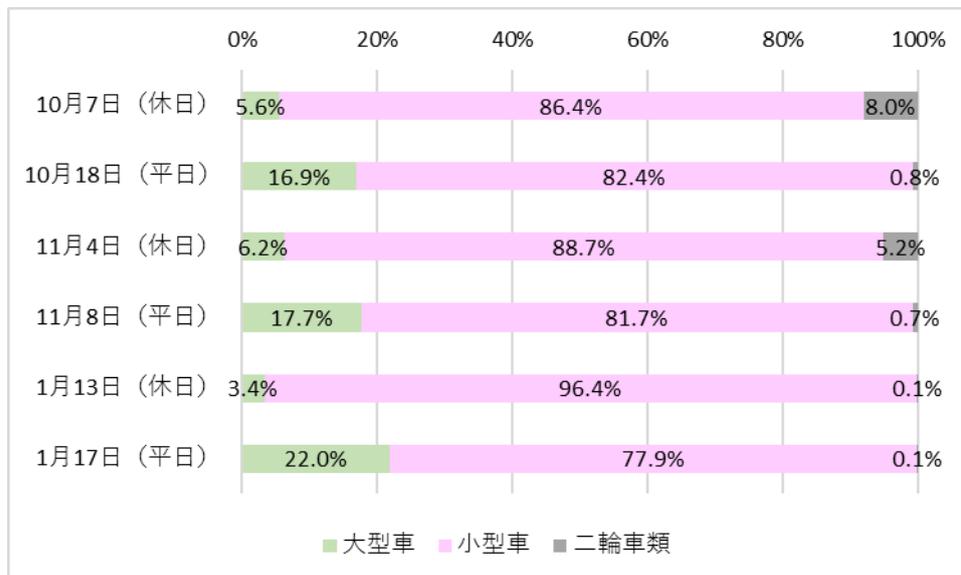
(注 1) 計画地を通過する車種別総交通量は②③⑤⑥の合算値

(注 2) 同 24 時間換算=総交通量（12 時間）×昼夜率



車種別では小型車が概ね8割以上を占めている。

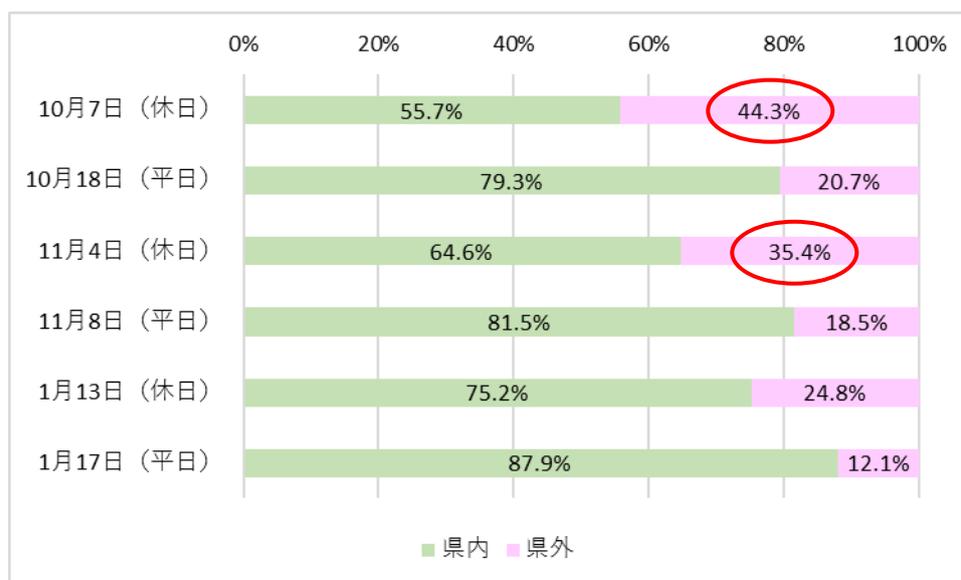
図表 清水交差点の車種別総交通量（平成30年度調査）



（注1）総交通量（12時間）に対する比率である

車ナンバー別でみると、観光シーズンの休日（10/7、11/4）は県外ナンバー比率が高くなっている。一方、平日及びオフシーズン（冬期等）は県内ナンバーが多い。（県内ナンバーの中にも観光客は含まれている）

図表 清水交差点の県内・県外別総交通量（平成30年度調査）



（注1）総交通量（12時間）に対する比率である

図表 清水交差点の県内・県外別総交通量（平成30年度調査）

（台）

観測日	10月7日 （休日）			10月18日 （平日）			11月4日 （休日）		
	県内	県外	計	県内	県外	計	県内	県外	計
観測方向									
① 国道141号 小海町方向直進	2,207	1,244	3,451	2,830	448	3,278	2,281	677	2,958
② 国道141号 麦草峠方向右折	595	402	997	663	77	740	461	120	581
③ 国道141号 麦草峠方向左折	1,784	1,354	3,138	1,998	567	2,565	1,703	1,017	2,720
④ 国道141号 佐久市方向直進	2,400	1,466	3,866	2,914	489	3,403	2,310	733	3,043
⑤ 国道299号 佐久市方向左折	642	309	951	630	65	695	474	156	630
⑥ 国道299号 小海町方向右折	1,555	1,576	3,131	1,761	606	2,367	1,473	959	2,432

計画地を通過する車種別総交通量(注)	4,576	3,641	8,217	5,052	1,315	6,367	4,111	2,252	6,363
県内・県外比率	55.7%	44.3%	100.0%	79.3%	20.7%	100.0%	64.6%	35.4%	100.0%

観測日	11月8日 （平日）			1月13日 （休日）			1月17日 （平日）		
	県内	県外	計	県内	県外	計	県内	県外	計
観測方向									
① 国道141号 小海町方向直進	2,855	409	3,264	2,101	236	2,337	2,789	240	3,029
② 国道141号 麦草峠方向右折	608	44	652	366	53	419	536	21	557
③ 国道141号 麦草峠方向左折	2,017	469	2,486	1,311	538	1,849	2,074	295	2,369
④ 国道141号 佐久市方向直進	2,943	448	3,391	2,071	335	2,406	2,877	227	3,104
⑤ 国道299号 佐久市方向左折	567	44	611	383	42	425	543	24	567
⑥ 国道299号 小海町方向右折	1,801	573	2,374	1,195	440	1,635	1,804	345	2,149

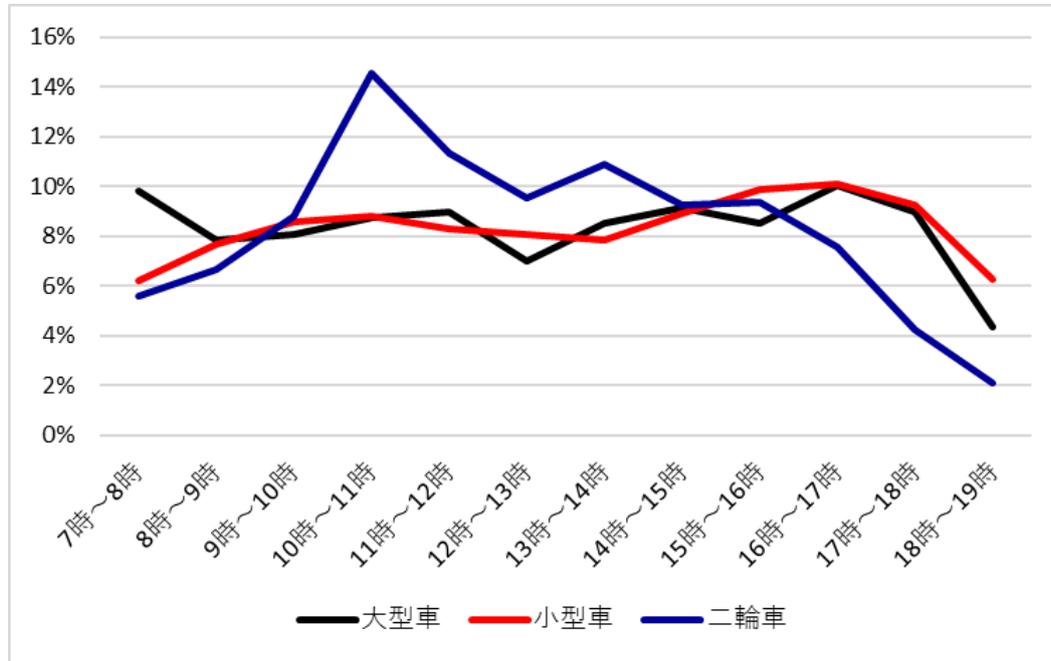
計画地を通過する車種別総交通量(注)	4,993	1,130	6,123	3,255	1,073	4,328	4,957	685	5,642
県内・県外比率	81.5%	18.5%	100.0%	75.2%	24.8%	100.0%	87.9%	12.1%	100.0%

（注1）計画地を通過する車種別総交通量は②③⑤⑥の合算値

（注2）総交通量は12時間である

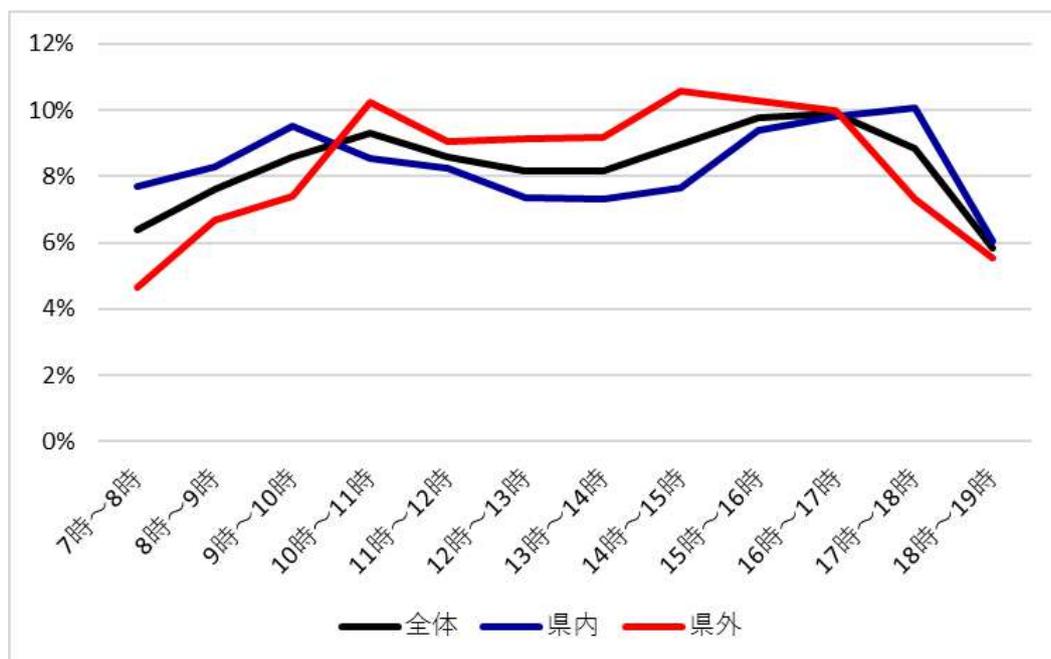
時間帯別の総交通量を最大日（平成30年10月7日、日曜日：観光シーズン）で見ると、車種別では大型車は早朝（7時～8時）及び16時以降でやや多く、小型車は午後（13時～14時）から夕方（16時～17時）にかけて多い。

図表 時間帯別の総交通量（車種別）



県外ナンバー交通量が多いのは10時～11時及び14時～17時で、八千穂高原方面の行き帰りの時間に一致すると思われる。

図表 時間帯別の総交通量（県内・県外ナンバー別）



3) 交通量についての現況整理及び考察

[現況整理]

①交通量の分散化→計画地前面道路（国道 299 号）の利用が増加

同町内を走るふたつの幹線道路（国道 141 号、299 号）の交通量は中部横断自動車道（佐久南 IC～八千穂高原 IC）供用により変化がみられる。このうち 141 号では佐久穂市街地と佐久市方面間の交通量が減少し、横断道を利用する傾向が強くなっている。

一方で新たに設置された IC（佐久穂および八千穂高原）から市街地への交通量が増える結果となっている（前面道路では最大で 4,000 台/12 時間の増加）。

また、県外ナンバーが計画地前面で供用前より上昇しており、観光客等の通行が増えていくものと考えられる。特に白駒の池等の観光地への訪問が増える 10～11 月の休日は 4 割前後が県外ナンバーである。

前面道路での大型車の混入率は平日で 10～20%、休日で 3～6%、千曲病院入口交差点よりも高く、小型車同様、横断道利用の傾向が現れている。

②前面道路の交通量は倍増→約 9,300 台（最大日の 24 時間推計）

前面道路の交通量は最大日で 8,217 台、内訳は大型車 458 台、小型車 7,099 台、二輪車 660 台である。交通量調査は 12 時間で行われるため、これに昼夜率 1.14（12 時間交通量を 1 とした場合の 24 時間交通量指数）を乗じると 9,367 台が通行していることになる（注：昼夜率は平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査/一般交通量調査/長野県より）。

また、冬期（1 月）は 4.3～5.6 千台/12 時間、4.9～6.4 千台/24 時間であり、最大日の 50～70%である。

[考察]

横断道利用の傾向が強くなっており、従来交通量が集中していた国道 141 号より前面道路への分散がみられ、計画地付近の交通量は増加傾向にある。

IC 供用から 2 年未満であり、今後認知度が高まれば、より一層の利用（交通量）の増加が見込まれる。

中でも県外客の利用が増えており、八千穂高原方面への行き帰り休憩地としての機能が求められる。

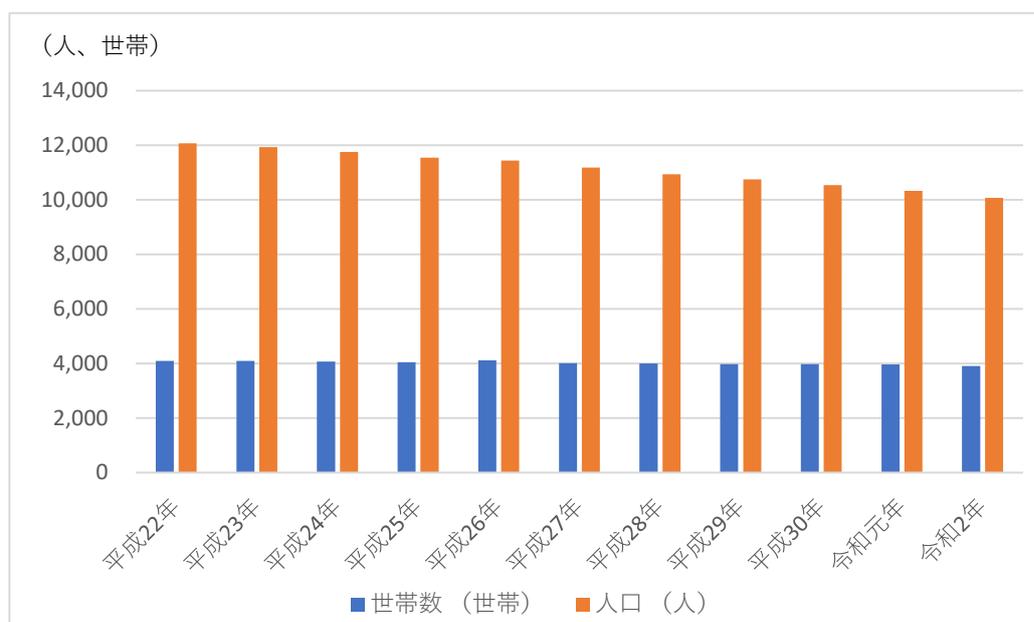
1.2 計画地の市場環境条件

(1) 人口動向

1) 人口及び世帯数の推移

同町の人口は年率2%前後の減少傾向にあり、また、1世帯当たり人員及び世帯数も減っており、地域における需要の減衰が進んでいる。

図表 人口、世帯数の推移



	世帯数	人口	人口	1世帯人口
	(世帯)	(人)	増減率	(人/世帯)
平成22年	4,092	12,069	-1.93%	2.95
平成23年	4,092	11,937	-1.09%	2.92
平成24年	4,068	11,762	-1.47%	2.89
平成25年	4,042	11,548	-1.82%	2.86
平成26年	4,116	11,439	-0.94%	2.78
平成27年	4,014	11,186	-2.21%	2.79
平成28年	3,998	10,940	-2.20%	2.74
平成29年	3,978	10,748	-1.76%	2.70
平成30年	3,973	10,536	-1.97%	2.65
令和元年	3,960	10,334	-1.68%	2.62
令和2年	3,910	10,068	-2.57%	2.57

(注1) 平成29年までは佐久穂町資料

(注2) 平成30年以降は長野県毎月人口異動調査結果

(注3) 各年10月1日現在の値

2) 年齢別人口

年齢3区分別人口では65歳以上の比率が上昇しており、平成29年で37.4%に達している。

平成27年の高齢化率（65歳以上人口の割合）は35.0%であり、全国平均の27.7%を7%以上上回っている。

図表 年齢3区分別人口及び比率

	平成17年		平成22年		平成27年		令和元年	
	人口(人)	同比率	人口(人)	同比率	人口(人)	同比率	人口(人)	同比率
0~14歳	1,805	13.8%	1,462	12.0%	1,250	11.0%	1,088	10.5%
15~64歳	7,410	56.7%	6,809	56.1%	6,114	54.0%	5,255	50.8%
65歳以上	3,855	29.5%	3,869	31.9%	3,957	35.0%	4,007	38.7%
総数	13,070	100.0%	12,140	100.0%	11,321	100.0%	10,350	100.0%

(注)総数は年齢不詳を除く

資料：「令和元年版 佐久穂町統計書」

3) 産業別就業者数

産業別就業者数では第1次産業（主に農業）及び第2次産業が減少し、サービス業等の第3次産業が増えている。

図表 産業別就業者数及び比率

産業別就業者数									
	収業人口	第1次産業		第2次産業		第3次産業			分類不能
		就業者数	うち農業	就業者数	うち製造業	就業者数	うち卸小売業	うちサービス業	
平成17年	6,454	1,135	1,099	2,081	1,323	3,238	844	670	0
平成22年	5,958	968	908	1,767	1,130	3,204	774	893	19
平成27年	5,728	929	875	1,595	990	3,158	661	983	46
同比率									
	収業人口	第1次産業		第2次産業		第3次産業			分類不能
		就業者数	うち農業	就業者数	うち製造業	就業者数	うち卸小売業	うちサービス業	
平成17年	100.0%	17.6%	17.0%	32.2%	20.5%	50.2%	13.1%	10.4%	0.0%
平成22年	100.0%	16.2%	15.2%	29.7%	19.0%	53.8%	13.0%	15.0%	0.3%
平成27年	100.0%	16.2%	15.3%	27.8%	17.3%	55.1%	11.5%	17.2%	0.8%

資料：「令和元年版 佐久穂町統計書」

4) 将来人口

将来人口は 2025（令和 7）年に 1 万人を割り、その後も減少傾向が続く。

また、高齢化率（図表では老齢人口比率）は 25 年に 40% を超えると予測されている。

図表 将来推計人口



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)

5) 商圏人口

「道の駅」の商圏をショッピングセンター並みの車で30分圏と想定した場合、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、商圏が重なっている。

図表 計画地の時間距離圏人口

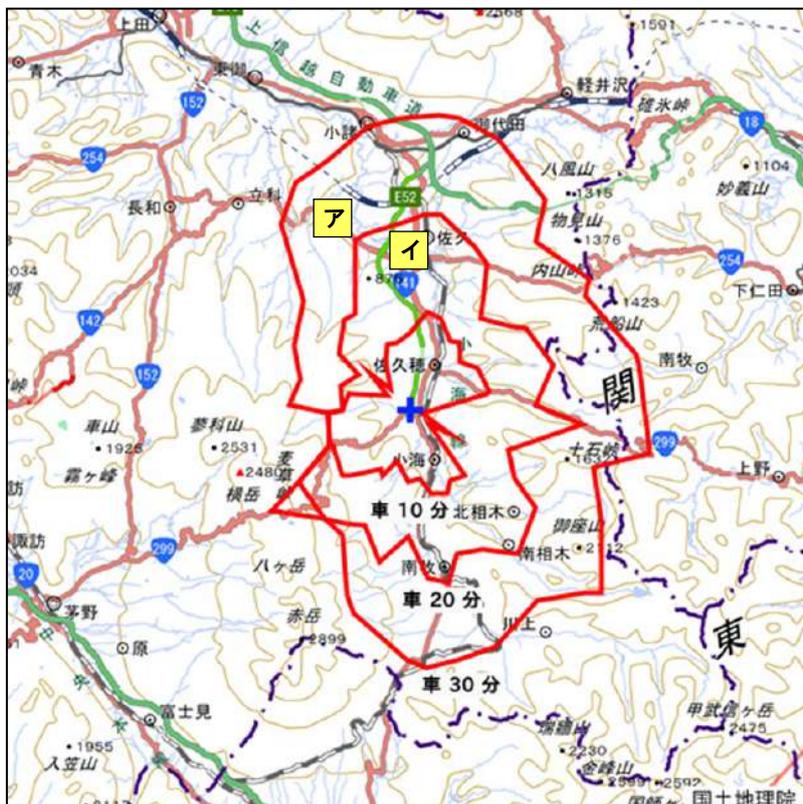
データ名	人口(人)				
	10分圏	20分圏	30分圏	佐久穂町	長野県
人口総数	15,077	62,977	147,554	11,186	2,098,804
男人口	7,240	30,352	72,084	5,392	1,022,129
女人口	7,836	32,624	75,469	5,794	1,076,675

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



(注) + 計画地 ア ほっとば〜く浅科 イ ヘルシーテラス佐久南

資料: 「地図で見る統計 (JSTAT MAP)」 (平成 27 年国勢調査)

(2) 産業、特産品等

1) 農林水産業

総世帯のうち3割強が農家であり、比較的農業が盛んな町である。このうち販売農家数が4割を占めている。販売農産物として多いのは稲作で、その他、花き・花木、露地野菜、果樹類等が多い。

林業ではカラマツを中心とした木材の産地となっている。

水産業は千曲川水系の川魚や信州サーモン（養殖）等の資源がある。

図表 農家数と農家人口及び経営耕地面積

(平成27年2月1日現在)

年次	総世帯数	総農家数		農家率	総人口	経営耕地 総面積	田		畑		摘要
		販売農家数	自給的農家数				農家数	面積	農家数	面積	
	戸	戸	戸	%	人	ha	戸	ha	戸	ha	
平成27年 佐久穂町	4,088	1,314	568	32.1	11,369	626	532	334	481	251	

資料:農林業センサス、長野県統計書。(総世帯数および総人口は同時点の「毎月人口異動調査」による)

資料:「令和元年版佐久穂町統計書」

図表 販売農産物の部門別農家数

(平成27年2月1日現在)

年次 地区別	農産物		麦	雑穀 いも類 豆類	工業 農作物	露地野菜	施設野菜	果樹類	花き 花木	その他の 作物	酪農	肉用牛	養豚	養鶏	その他の 畜産	養蚕
	販売	稲														
	戸	戸	戸	戸	戸	戸	戸	戸	戸	戸	戸	戸	戸	戸	戸	戸
平成27年 佐久穂町	471	203	-	1	-	65	3	37	67	4	6	1	3		1	-

資料:2015農林業センサス

資料:「令和元年版佐久穂町統計書」

2) 事業所、商工業等

事業所数、従業者数ともに減少傾向にある。

卸売業は増加、小売業は減少傾向にあり、工業は従業者 19 人以下の中小事業所が7割を占めている。

図表 事業所、商業の状況

事業所			
年次	事業所数	従業者数	摘要
平成21年(7/1)	621	3,073	基礎調査
平成24年(2/1)	544	2,832	活動調査
平成26年(7/1)	525	2,923	基礎調査
平成28年(7/1)	505	2,675	活動調査

資料:経済センサス

年次	総数			卸売業			小売業			摘要
	商店数	従業者数	年間商品販売額	商店数	従業者数	年間商品販売額	商店数	従業者数	年間商品販売額	
平成16年										
佐久町	113	421	508,167	7	16	18,219	106	405	489,948	
八千穂村	58	260	333,193	4	15	24,100	54	245	309,093	
計	171	681	841,360	11	31	42,319	160	650	799,041	
平成26年										
佐久穂町(7/1)	92	452	753,000	10	46	697	82	406	683,300	
平成28年										
佐久穂町(7/1)	87	385	663,157	11	48	112,063	76	337	551,094	

資料:H16、H26は商業統計調査報告、H28は経済センサス活動調査

資料:「令和元年版佐久穂町統計書」

3) 町の特産品

特産品として、花き類、果樹、農産物加工品、その他がある。

①花き類

キクやバラ、アルストロメリア・トルコキキョウなどの花卉栽培が盛んである。主にハウス栽培が行われ、夏から秋にかけてはカーネーションも盛んに出荷され、同町を代表する産品となっている。

②果樹

りんごやプルーンの栽培が盛んである。中でもプルーンは鉄分が豊富で栄養価も高く、太陽の果実と呼ばれている。プルーンには十数種類もの品種があり、特に「サンプルーン」は甘みも強く、しっかりとした果肉で歯ごたえもある。その他、ブルーベリー等が栽培・販売されている。

③農産物加工品

同町で唯一の酒蔵「黒澤酒造(株)」では江戸期より酒造りを行っており、千曲川の伏流水、軟水で柔らかい美味しい水と長野県産の美山錦と佐久平産の「ひとごち」の酒造好適米を使用した地酒の製造を行っている。

また、味噌、醤油等の発酵食品や白樺樹液、肉加工品（きたやつハム）、信州野沢菜漬け、キノコ（クリタケ、天然マツタケ、ブナシメジ、エノキ等）、装飾用建築材に利用される鉄平石（安山岩）等がある。

資料：佐久穂町商工会HPを参照

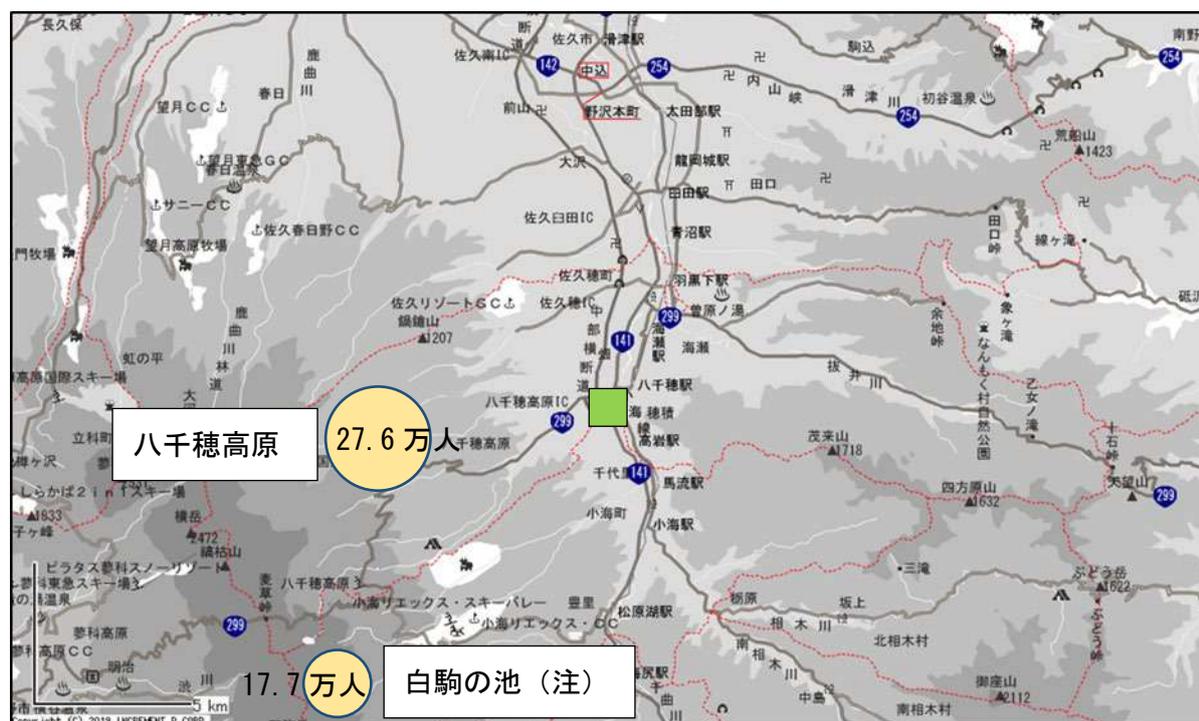
(3) 観光客数

1) 主な観光地及び観光客数（平成 30 年）

主な観光地の観光客数は八千穂高原・白駒の池（276,000 人）が挙げられる。

前者には八千穂の里（4,300 人）、駒出池キャンプ場（10,417 人）、八千穂レイク管理釣り場（4,147 人）、八千穂高原スキー場（24,400 人）等があり、その他、同町東側の十石峠・古谷溪谷（3,500 人、平成 28 年）がある。

図表 町内の主要観光地



(注) 白駒池駐車場の台数を 1 台当たり大型車 40 人、中型車（マイクロバス）25 人、普通車 3 人、二輪車 1 人で計算（佐久穂町による）。

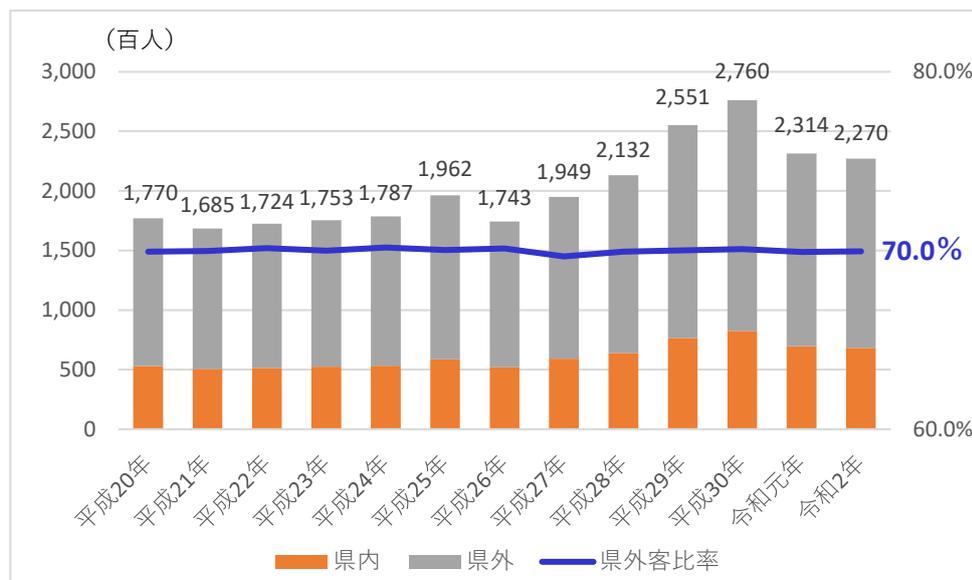
■ 計画地
資料：佐久穂町

2) 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。

図表 八千穂高原の県内客・県外客数及び県外客比率

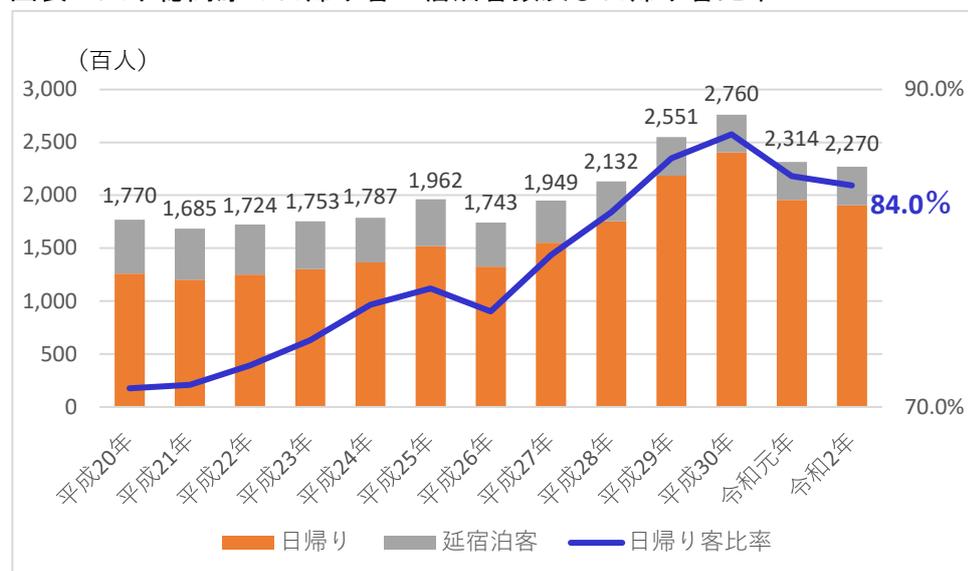


資料：「観光地利用者統計調査」（長野県）

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

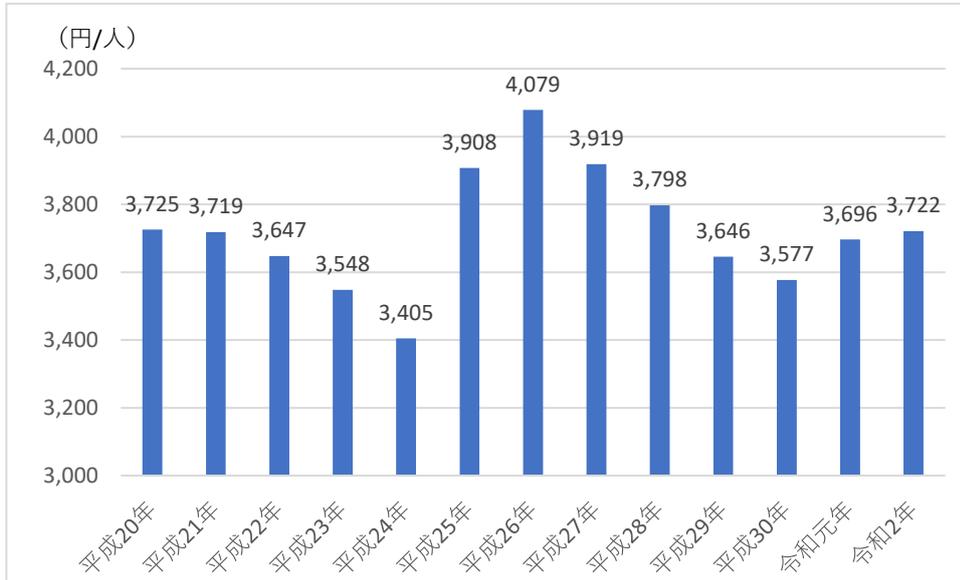


資料：「観光地利用者統計調査」（長野県）

③1人当たりの観光消費額

平成26年(4,079円)をピークに平成30年まで低下傾向にあったが、令和元年からは再び上昇の傾向にあり、令和2年で3,722円となっている。

図表 1人当たりの観光消費額



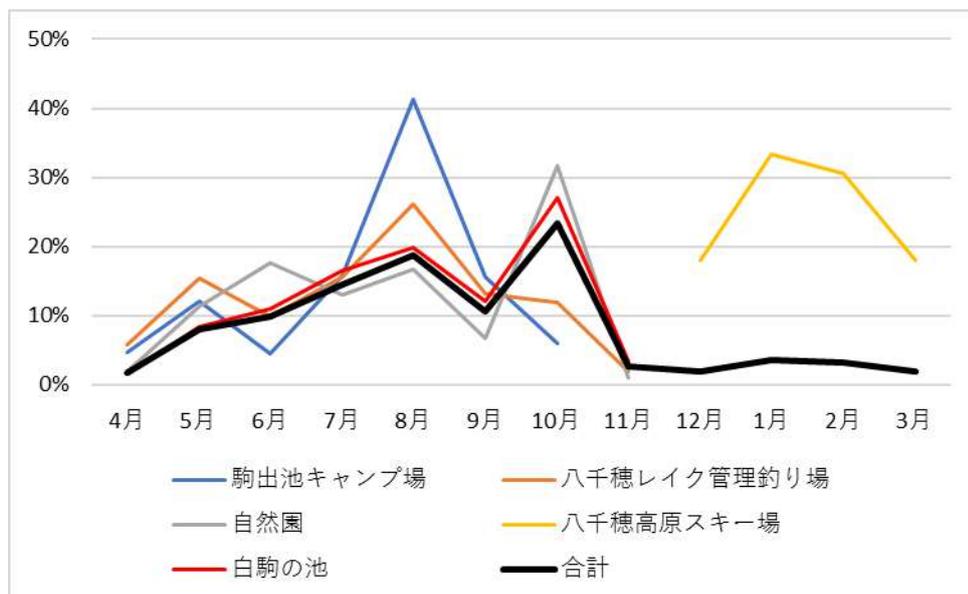
資料：「観光地利用者統計調査」(長野県)

3) 月別観光客数

季節による繁閑差があり、夏は駒出池キャンプ場及び八千穂レイク管理釣り場のアウトドア活動、秋は白駒の池及び自然園の自然鑑賞が中心である。

冬期は八千穂高原スキー場を除くと、訪れる観光客が途絶える状態にある。

図表 主要観光地の月別観光客比率 (平成30年度)



資料：佐久穂町

4) 広域観光ルート

紅葉シーズンの白駒の池を訪ねるバスツアーが旅行事業者等により企画・運行されているが、中部横断自動車道の八千穂高原 IC 延伸により、ツアールートへの利用も増えている。

首都圏発着のツアーでは軽井沢及び清里を周遊するコースが多数あるが、途中、トイレ休憩箇所がないため、計画地での設置を望む声もある。

図表 首都圏と計画地周辺を回遊する観光ルート



(日帰りバスツアーの例)

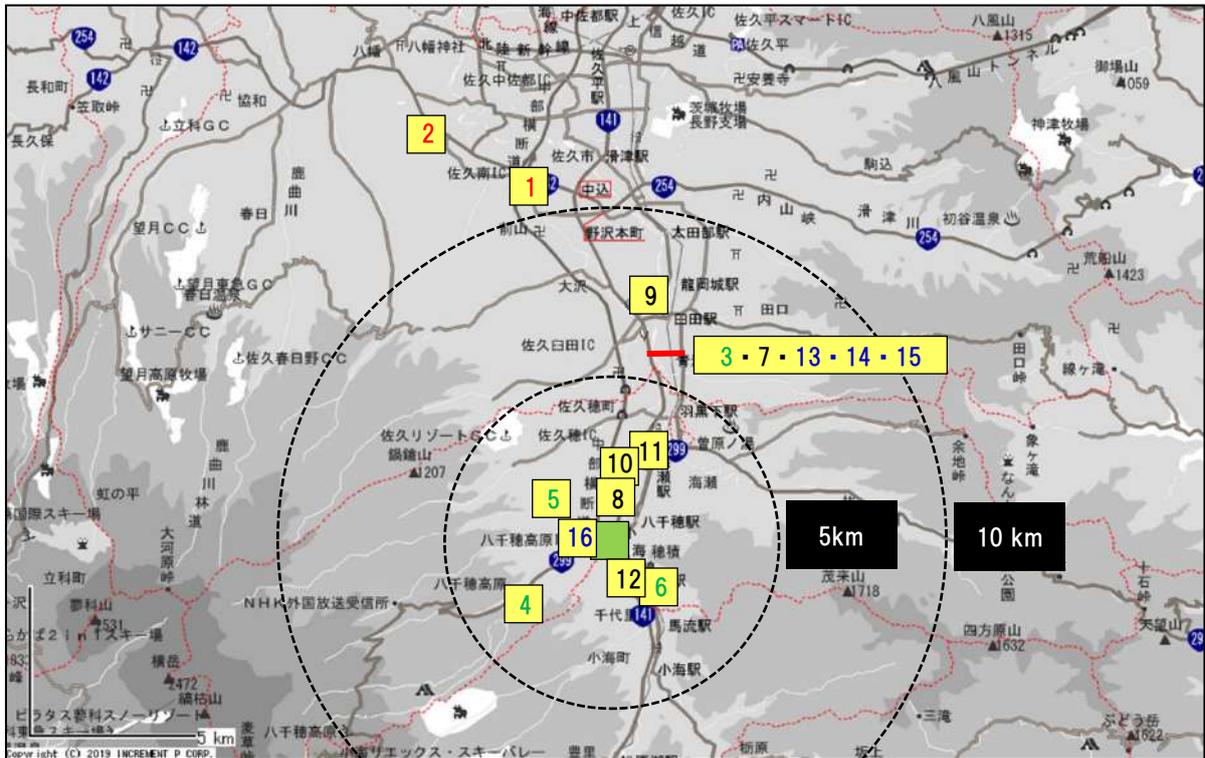
新宿(8:00 発)--清里ハイランドパーク・清里テラス(リフト乗車&自由散策/計 60 分)
【10:50 頃着】--苔の森【13:10 頃着】--(徒歩 15 分)--白駒の池(自由散策/30 分)--(徒歩 15 分)--苔の森【14:10 頃着】[苔の森~白駒池~苔の森/計 60 分]--旧軽井沢(自由散策/60 分)【15:40 頃着】--新宿(19:40 予定)

資料：大手バスツアー会社の HP

(4) 周辺の道の駅及び類似施設等の立地状況

計画地周辺（概ね 10km 圏）には「道の駅」及び農産物等産地直売所が6か所あるほか、これらに類する店舗等が所在する。また、佐久市内には大型ショッピングセンターや各種商業、飲食施設などが集積している。

図表 周辺の道の駅等の立地状況



■ 計画地

【道の駅】

- ①ヘルシーテラス佐久南
- ②ほっとば〜く浅科

【農産物等直売所】

- ③まちの駅
- ④やちほ夢の森農産物直売所（週末のみ営業）
- ⑤きたやつハム
- ⑥小海町農産物直売所「プチマルシェこうみ」（長野県地域発元気づくり支援金活用事業を活用）

【その他商業施設】

- ⑦食品スーパー「ツルヤ」
- ⑧JA 佐久浅間女性会やまびこ市
- ⑨同まごころ市
- ⑩セブンイレブン 佐久穂町店、ユーパレット南佐久店
- ⑪ローソン 佐久穂高野店
- ⑫ローソン・セブンイレブン 小海店

【飲食施設】

- ⑬ガスト
- ⑭キッチンえみゆう
- ⑮モスバーガー
- ⑯ハーモナイズ

資料：各種資料より

1.3 上位計画の整理及び本計画との関連づけ

(1) 第2次佐久穂町総合計画（平成29～令和8年度）

佐久穂町の基本理念は、

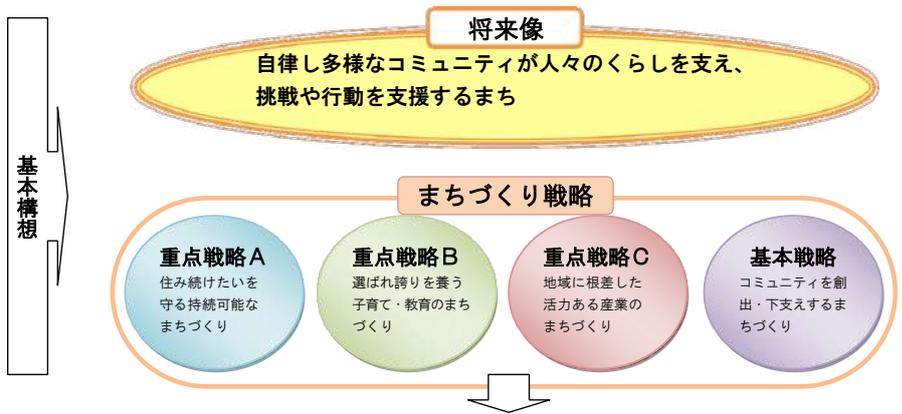
『自律し多様なコミュニティが人々の暮らしを支え、挑戦や行動を支援するまち』

と謳われ、町民のつながり（コミュニティ）を重視した考え方を標榜している。

佐久穂町には、各集落における活動や健康管理事業など、先人達が生活の中で培ってきた人と人、世代と世代の「つながりや信頼」、その源泉である多様な「コミュニティ」が今も健在しています。それがこの町の資源であり魅力です。そこで、その「つながりや信頼」を再度、住民と町が力を合わせ磨き上げ、住民と町の協働により、地域の生活基盤や経済を維持・発展させ、将来にわたって持続可能な町の構築を目指します。

計画の体系及び方針は重点戦略（A・B・C）とこれらを支える基本戦略から構成されている。また、挑戦や行動を掲げ、住民と町の協働による持続可能な町の構築を目指している。

図表 計画の基本構想及び基本計画



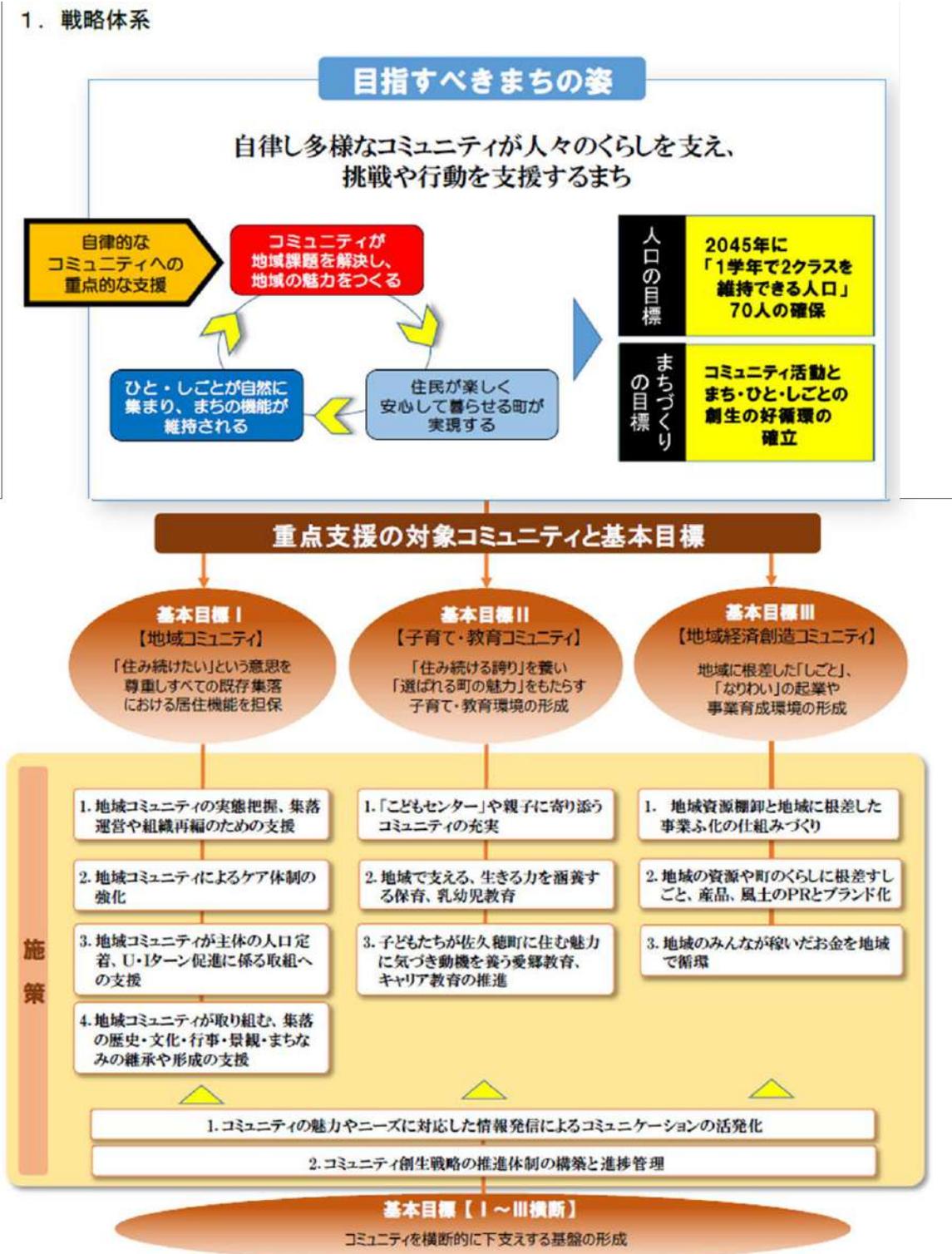
まちづくり戦略	展開する施策の名称	
	重点戦略A	施策1 住民と行政の協働 施策3 高齢者福祉の充実 施策5 健康づくり、予防対策の推進 施策7 文化・芸術の振興
重点戦略B	施策9 結婚・妊娠・出産・子育て支援の充実 施策10 学校教育の充実	
重点戦略C	施策11 農業の振興 施策13 商工業の振興、起業・就業支援	施策12 林業の振興 施策14 観光の振興
基本戦略	施策15 社会インフラの維持管理 施策17 循環型社会の推進 施策19 交通安全・防犯対策	施策16 土地利用と自然環境、景観形成 施策18 防災対策の推進 施策20 持続可能な行財政経営

資料：佐久穂町

(2) 佐久穂町コミュニティ創生戦略（佐久穂町まち・ひと・しごと創生総合戦略）

第2次佐久穂町総合計画の中でいうコミュニティを具現化したのが表記の創生戦略であり、基本目標を地域、子育て・教育、地域経済創造の三つの視点から構成される。

図表 佐久穂町コミュニティ創生戦略の概要

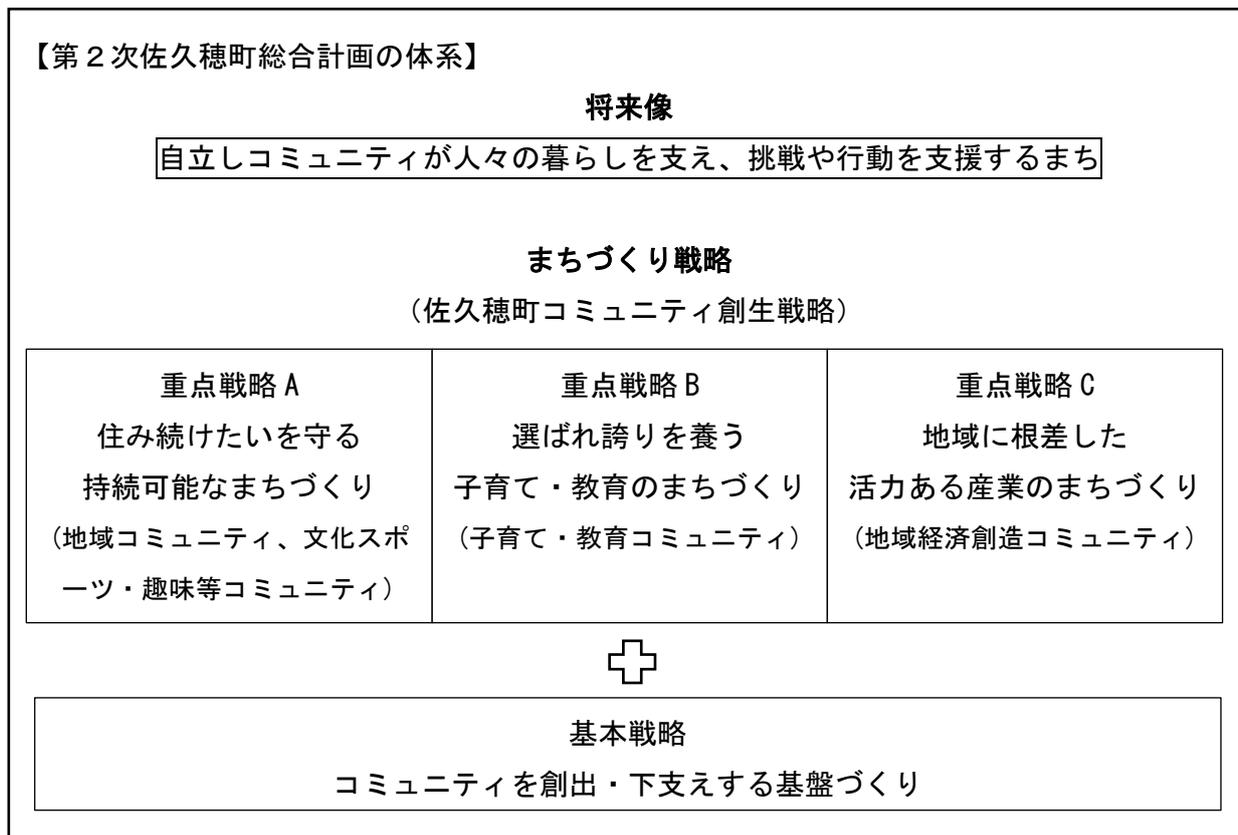


資料：佐久穂町

(3) 本計画との関連づけ

「道の駅」計画は佐久穂町の総合計画等を上位計画と位置づけ、その考え方に即した整備の方向性を目指す必要がある。

その基本はまちづくり、コミュニティにあり、本計画においても二つの視点を考慮し、地域、子育て・教育、地域経済創造について関連する事業の可能性を検証する。



本計画への反映

本計画との関連づけ (案)

- ・「まちづくり」という視点
- ・「コミュニティ」という視点
- ⇒ 地域、子育て・教育、地域経済創造

1.4 道の駅をとりまく市場環境

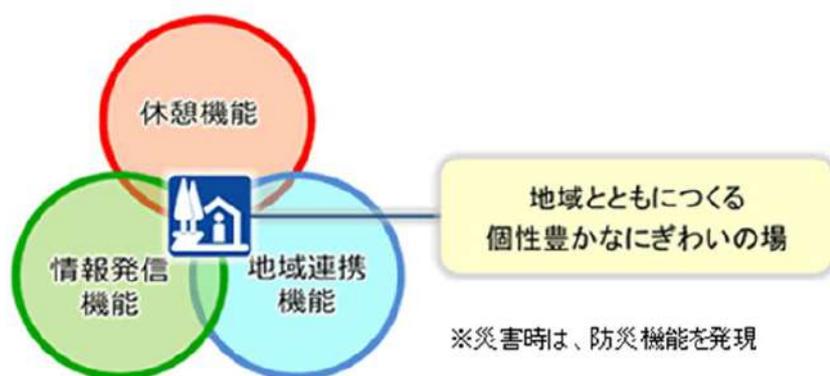
(1) 道の駅制度の概要

平成5年に「道の駅」認定制度が始まり、今では1,000駅を超える規模にまで広がっている。道の駅の目的は道路利用者への安全で快適な道路交通環境の提供及び地域の振興への寄与であり、その機能は休憩（駐車場・トイレ）、情報発信（道路情報、観光情報等）、地域連携（文化教養、観光レクリエーション等）からなる。

図表 道の駅の機能

○基本コンセプト

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）



また、道の駅への登録要件として、以下の点がある。

○休憩機能

利用者が無料で24時間利用できる十分な容量を持った駐車場、清潔なトイレ（原則、洋式）、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

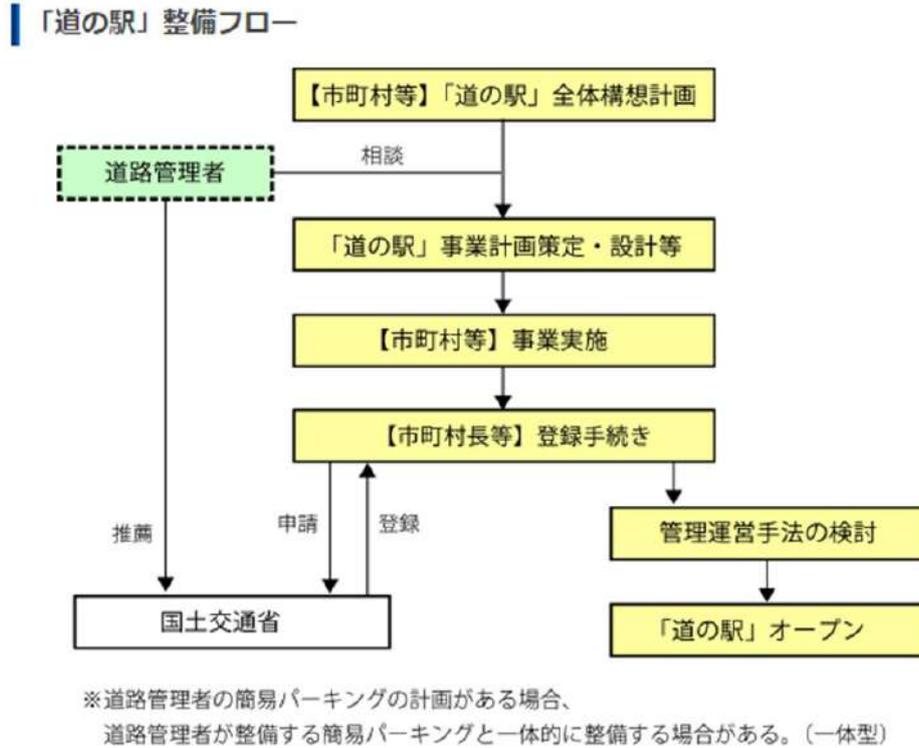
○設置者

市町村又は市町村に代わり得る公的な団体※

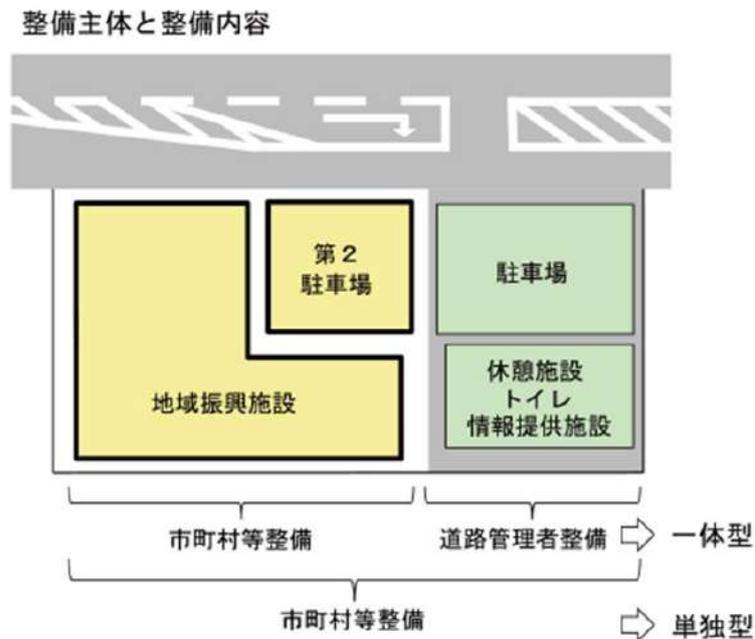
※都道府県、地方公共団体が三分の一以上を出資する法人または市町村が推薦する公益法人

資料：国土交通省

図表 道の駅の整備フロー



図表 整備主体と整備内容

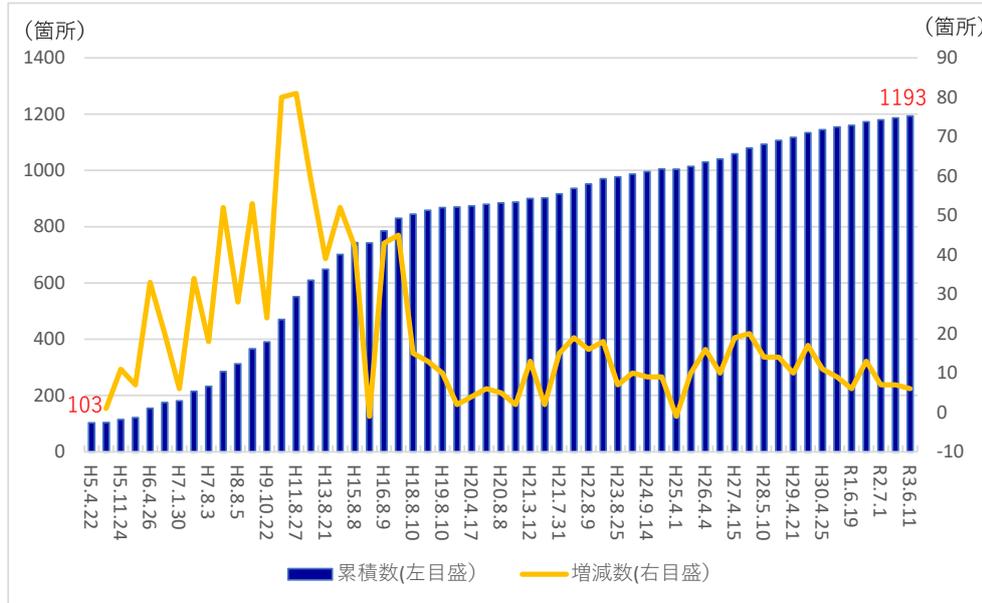


資料：国土交通省

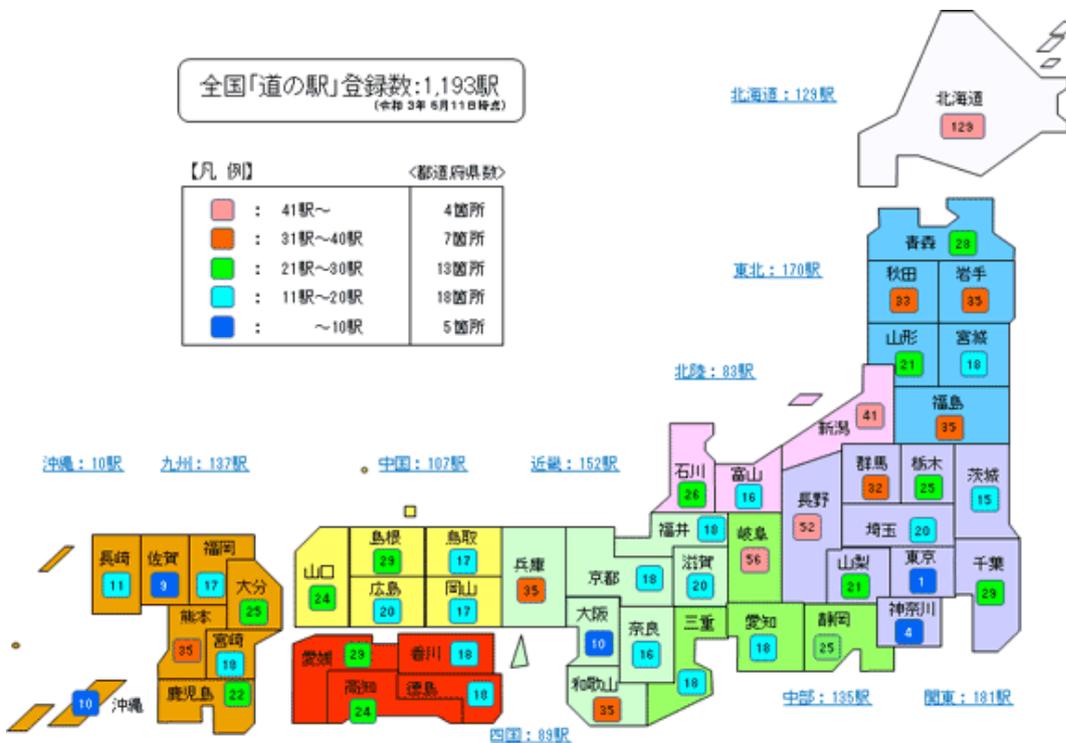
(2) 道の駅登録状況と近年の動き

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4年2月9日現在で1,194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。

図表 道の駅登録数の推移



図表 都道府県別「道の駅」登録数 (令和3年6月11日時点)



資料：いずれも国土交通省

(3) 道の駅の動向

1) 道の駅の利用・経営動向

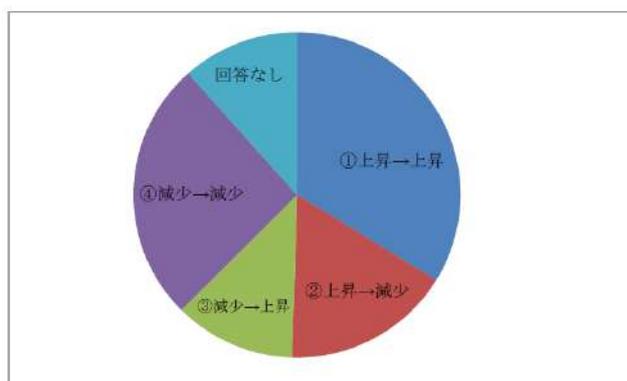
道の駅の利用者数は10万人未満(25.9%)が最も多く、半数以上が30万人未満である。経営状況については詳細が明らかではないが、4割が減少とし、うち半数は継続して減少と回答している。

図表 利用者数



区分	施設数	比率
10万人未満	83	25.9%
10～20万人未満	60	18.7%
20～30万人未満	40	12.5%
30～40万人未満	30	9.3%
40～50万人未満	25	7.8%
50～70万人未満	15	4.7%
70～100万人未満	14	4.4%
100万人以上	13	4.0%
未回答	41	12.8%
計	321	100.0%

図表 売上状況



	①上昇→上昇	②上昇→減少	③減少→上昇	④減少→減少	回答なし	
実数	73	36	26	56	25	216
%	33.8	16.7	12.0	25.9	11.6	100.0

【目的】

各地方自治体の「道の駅」についての状況調査を行う事で、対応内容の傾向を把握し、改善点などの検討に役立たせるための調査を実施。

【対象】全国の地方自治体のうち、県・市・町、合計1603ヶ所の首長あてにアンケート依頼を送付。

【集計期間】平成27年2月14日から3月31日。

【回答数】271自治体（回収率16.90%）

資料：特定非営利活動法人 元気な日本をつくる会

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。

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 利用客の発地（集客数・売上規模別）



図表 道の駅の課題（上位5項目）

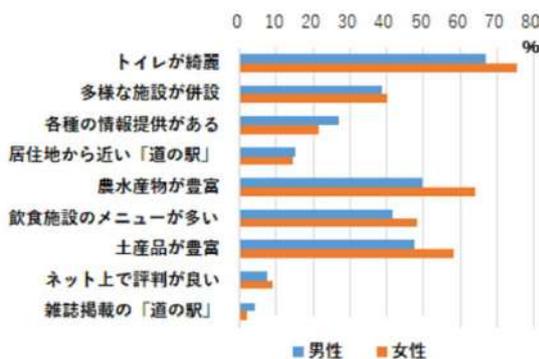
	都市	平地	中山間	湾岸
冬場の売上げの低迷	47.6%	56.5%	72.0%	58.2%
農水産物の減少	33.3%	32.0%	46.7%	32.7%
来客者の減少	23.8%	19.7%	25.6%	34.5%
光熱費	14.3%	33.3%	23.3%	30.9%
接面道路交通量の減少	9.5%	15.0%	26.1%	20.0%
近隣観光地の疲弊	9.5%	12.2%	16.6%	9.1%

図表 不足する農水産物の調達先



利用したいと思う道の駅の機能・施設では「トイレがきれい」が最も多く、以下、農産物が豊富、土産品が豊富等となっている。

図表 利用したい道の駅



(調査概要)

- ・調査実施：平成28年3月
- ・道の駅調査：全国634施設
- ・利用者調査：WEBによる（回答者数2,066人）

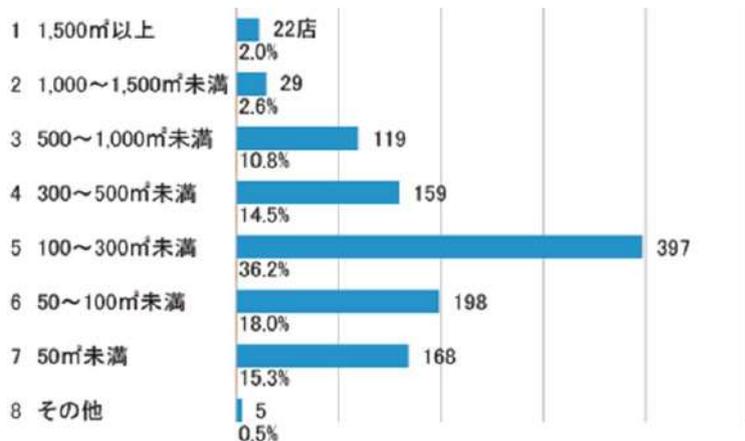
資料：「道の駅による地方創生拠点の形成」（平成28年/法政大学地域研究センター）

2) 農林水産物直売所の動向

直売所の売場面積は 100～300㎡未満が 1/3、300㎡未満が 7割を占めている。

平均客単価は平日で 1,000 円未満が 4割、休日はやや高い。

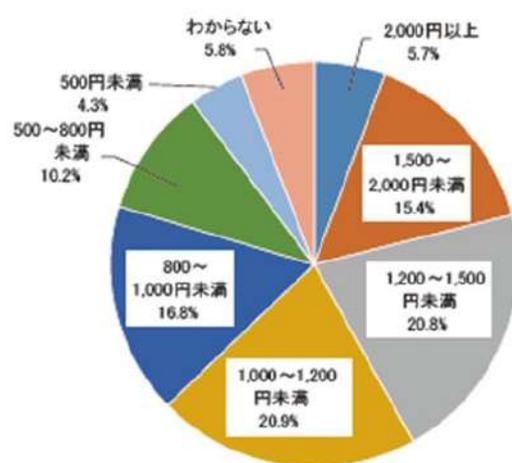
図表 直売所の売場面積



図表 平均客単価（平日）



図表 平均客単価（土日祝祭日）



(1) 調査対象

全国の常設・通年営業を行う農林水産物直売所 4,250 店

※ 一般財団法人都市農山漁村交流活性化機構のデータベースに登録されている全国の常設・通年営業を行っている農林水産物直売所。

(2) 調査期間平成 29 年 9 月 11 日～ 10 月 20 日

(3) 調査方法郵送により個別店舗へ調査票を送付し、FAX又はメール送信により調査票を回収した。

(4) 回答数全 1,150 店舗（回収率 27%）

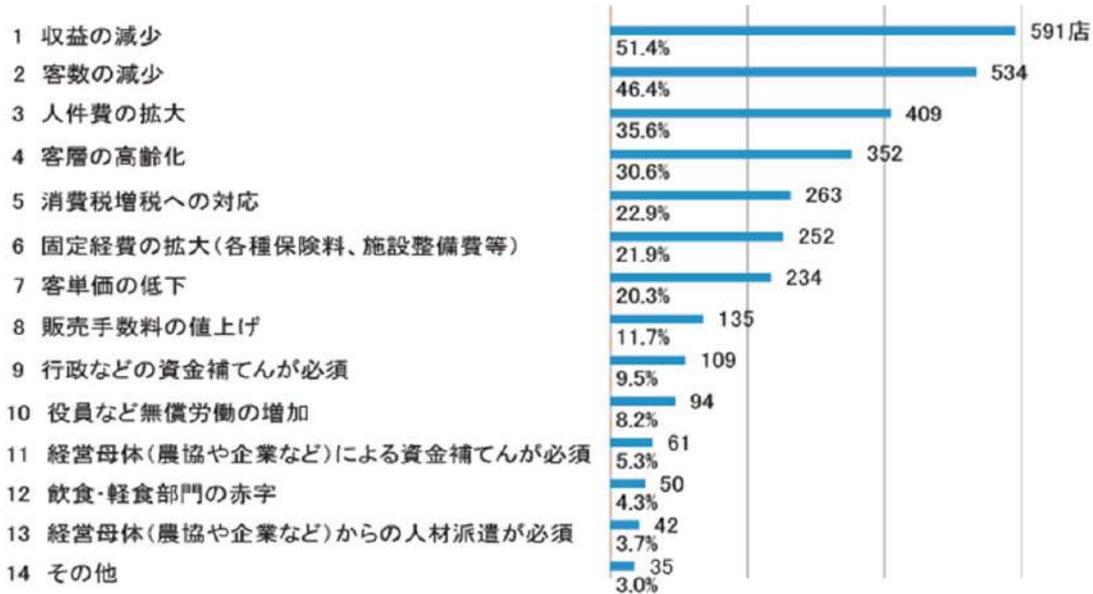
(5) 調査項目開設目的、運営組織、営業内容、事業内容、経営内容など約 100 問

資料：「全国農林水産物直売所・実態調査から見える直売所の今と野菜販売」

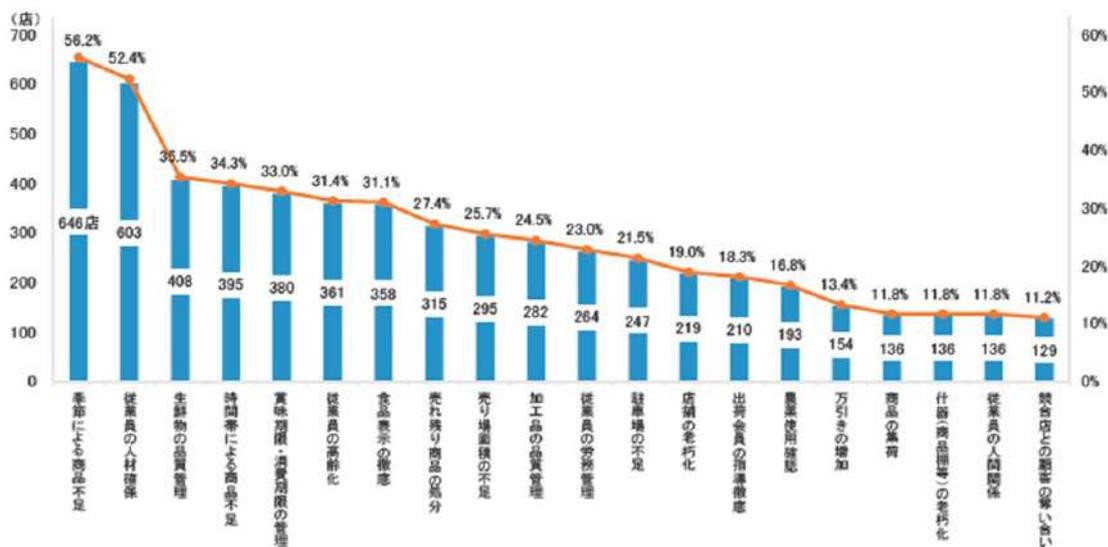
（一般財団法人 都市農山漁村交流活性化機構/まちむら交流きこう）

経営課題は収益の減少、客数の減少、また、営業上の課題では季節による商品不足、従業員の人材確保が多くなっている。

図表 直売所の経営課題



図表 直売所を営業するうえでの課題(複数回答)



資料：「全国農林水産物直売所・実態調査から見える直売所の今と野菜販売」
 (一般財団法人 都市農山漁村交流活性化機構/まちむら交流きこう)

(4) まちの駅（佐久穂町農産物直売所）の利用状況について

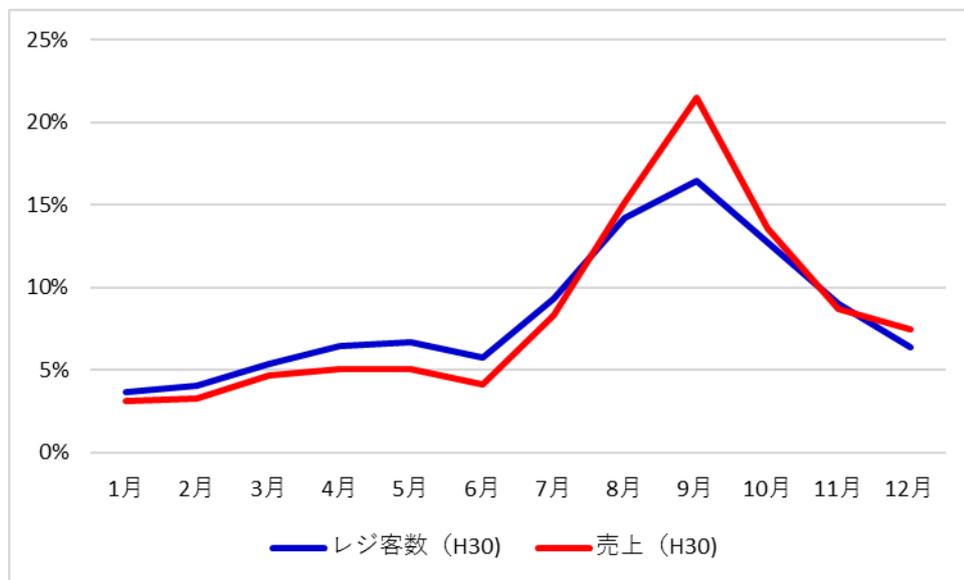
まちの駅の利用客数（レジ客）は8万人強で、年間売上は1億2,000万円、1人当たり1,500円前後である。利用者、売上のピークは8～10月で、同町特産のブルーンの時季と一致している。ブルーンは主に町内の居住者が贈答用に購入している。

なお、建物延床面積は210㎡である（電子地図による計測）。

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

図表 月別レジ客数、売上の比率（平成30年）



資料：佐久穂町農産物直売所の会

(参考)



佐久穂町の活性化を図り 安全・安心で販売「まちの駅」

「まちの駅」佐久穂町農産物直売所
会長 **嶋崎 敏彦 さん**



**がんばる
さくほの
チヨ一民**

佐久穂町ショッピングパーク「ラーチ」内の駐車場に隣接している「まちの駅」は、いつも多くの人でにぎわっています。去年の3月から会長を務めておられる海瀬新田の嶋崎敏彦さんにお話を伺いました。

- 「まちの駅」を紹介してください。
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点が一番の特徴です。
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、その地産地消率は県下でトップクラスです。
- 「ヘルシーテラス佐久南」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、それほどではありませんでした。昨年は町民・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せんか。
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密着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。
「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、「道の駅」に照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。



- 後継者問題はどうか。
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頑張っ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。
ブルーンがブランド化しつつあるので、それを核として、佐

- 最後にひと言お願いします。
多くの先輩たちが育ててきた直売所も丸15年になりました。直売所の安定的な運営は、町民の皆様をはじめ多くの皆様にご利用いただいたおかげと感謝申し上げます。
一会員としては、ブルーン・リンゴの生産者であり、日々の作業に追われている中で会長を引き受けましたが、家族の協力で今日まで来ました。
安全・安心な地元産の農産物等を販売し、地産地消に貢献し皆様方にご満足していただけるよう頑張っております。今後も多くの皆様のご利用をお待ちしております。
- 安全・安心な農産物を安価に消費者に届け、生産者と生活者のコミュニケーションの拠点として、そして食育活動なども含めた食と農の交流拠点としての重要な役割を今後も担ってまいります。

(聞き手 石井正行)

資料：さくほ議会だより（平成30年6月号）

(5) 道の駅の需要動向

道の駅の3つの機能について、その対象及び特性は以下のとおりである。基本機能のうち休憩は観光客、地域連携（直売所等）は町民（地域住民）が主な対象である。

なお、情報発信は観光客に向けての道路・観光情報が中心であるが、最近では住民への生活・防災情報を提供する動きがある。

図表 道の駅の3機能について

機能	対象		特性
	町民等	観光客	
休憩 (駐 車 場 ・ トイ レ)	△	○	・ 観光客利用が多く、季節、曜日による変動が大きい。 ・ 町民等の利用もあるが、町内にコンビニ等同様機能を持つ施設がある。
情報発信	○	○	・ 観光情報等に加え、町の緊急医療、防災等の情報を付加する。 ・ 有人体制での運営は経費負担もあるため、無人による運営も行われている（地域連携施設等の係員が兼務）。
地域連携 (直 売 所 等)	○	△	・ 直売所等の利用は地域住民が大半であり、その需要が見込める地域（人口が集積する大都市圏）での成立性が高い。 ・ 観光客の立寄りもあるが、観光客にとっては通過地点に競合施設（高速道路のSA、PAを含む）が多数存在しており、選択肢が多く、突出した品揃えが不可欠である。

○は主な客と想定される層 △は従となる想定される層

道の駅に関する需要動向の一例として、2017年にJAFがホームページを活用して実施された道の駅に関するアンケート調査の結果を整理した。

<p>調査期間： 2017年8月8日(火) ～9月7日(木)</p> <p>調査対象：道の駅を利用 する全ての方</p> <p>調査方法：インターネット によるオンラインア ンケート ※JAFホームページ のみを活用</p>

1 回答者属性

(1) 居住地域

地域	回答者数	構成比
北海道	1,660	4.4%
東北	2,295	6.0%
関東	13,768	36.2%
中部	5,531	17.2%
関西	7,483	19.7%
中国	2,241	5.9%
四国	840	2.2%
九州	3,162	8.3%
合計	38,000	100.0%

注) 各地域の所属している都道府県は以下の通りです。

北海道：北海道
東北：青森 岩手 宮城 秋田 山形 福島
関東：茨城 栃木 群馬 埼玉 千葉 東京 神奈川
新潟 山梨 長野
中部：高山 石川 福井 岐阜 静岡 愛知 三重
関西：滋賀 京都 大阪 兵庫 奈良 和歌山
中国：鳥取 島根 岡山 広島 山口
四国：徳島 香川 愛媛 高知
九州：福岡 佐賀 長崎 熊本 大分 宮崎 鹿児島 沖縄

(2) 年齢別・性別回答者数

	20歳未満	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳以上	合計
男性	13	262	1,073	5,210	9,679	13,845	30,082
女性	10	264	827	2,329	2,923	1,565	7,918
合計	23	526	1,900	7,539	12,602	15,410	38,000
構成比	0.1%	1.4%	5.0%	19.8%	33.2%	40.6%	100.0%

利用目的は、休憩・トイレが52.9%、次いで食事・買物が42.5%でこの2つで約95%に達する。ドライブの際の道の駅が、「目的地化している（かつ事前に調査）」という回答は3割弱（29.1%）で見かけると立ち寄るが38.7%、目的がなければ寄らないという回答は30.3%で、7割は受動的な感覚で施設に対峙している。

目的地化している回答者層が事前に調べる項目ア、土産、食堂の2項目で約8割に達する。

①道の駅を利用される一番の目的は何ですか。

項目	回答数	構成比
休憩・トイレ	20,116	52.9%
食事・買物	16,156	42.5%
その「道の駅」にしかない施設の利用（入浴・体験等）	1,375	3.6%
その他	353	0.9%
合計	38,000	100.0%

②ドライブにおける「道の駅」の位置付けについてあてはまるものはどれですか？

項目	回答数	構成比
目的地の一つであり、事前に調べてから出かける	11,063	29.1%
走行中、見かけると必ず立ち寄る	14,694	38.7%
特段目的がなければ寄らない	11,511	30.3%
その他	732	1.9%
合計	38,000	100.0%

③事前に何を調べますか？

（上記②で「目的地の一つであり、事前に調べてから出かける」と答えた方のみ回答）

〔回答〕（複数回答を含む）

調べること	コメント数	構成比
レストラン・食堂情報	9,034	37.9%
土産（特産品含む）	10,532	44.2%
営業時間	3,156	13.2%
EV充電器の有無	197	0.8%
その他	900	3.8%
合計	23,819	100.0%

↓ その他の記載内容

〔回答〕（自由回答）

コメント数	コメントに含まれるもの（抜粋）		
900	広さや規模	トイレの個室数	特産品の詳細
	駐車場の大きさ	RVパーク	車中泊に適しているか
	コンビニの有無		
	周辺の観光情報	目的地への道扱い	英語表記の有無
	混雑度	記念切符の有無	イベントの有無
	ご当地ソフトクリーム		

出典：JAF ホームページ

<https://jaf.or.jp/common/news/2017/20170922-01>

「あれば」と思うサービスについては、入浴施設、給油、各種情報提供、営業時間の延長、ATM、ドリンクサービスがそれぞれ10%内外で拮抗している。

JAFでは2010年11月にも同様のアンケートを実施し、同じ質問を設けている。その際の「給油（ガソリンスタンド）」の順位は7位（構成比：4.0%）という結果であったことから、全国の給油所数は減少傾向にあり、2016年度末現在で31,467カ所とピークである1994年の60,421カ所（資源エネルギー庁「揮発油販売業者数及び給油所数の推移（登録ベース）」より）とおおよそ半減していることを要因のひとつとしてあげている。

買い物に使う額は1000～3000円未満が最多で64.7%、次いで1000円以下が20.9%であった。

④「道の駅」にこんなサービスがあればと思うものは何ですか？

[回答]（複数回答可。最大3つまで。）

施設・サービスで望まれるもの	コメント数	構成比
入浴関連施設	12,413	13.8%
給油（ガソリンスタンド）	10,166	11.3%
各種情報提供	10,111	11.2%
営業時間の延長	10,021	11.1%
仮眠施設	9,674	10.7%
ATM	8,320	9.2%
ドリンクサービス	8,162	9.1%
インターネット通信等の環境整備	5,554	6.2%
現状で満足・特になし	3,754	4.2%
子ども向け施設	3,630	4.0%
携帯電話充電サービス	3,249	3.6%
マッサージ	2,520	2.8%
ペット関連施設	2,487	2.8%
合計	90,061	100.0%

⑤「道の駅」での買い物に一人あたりどのくらいお金を使いますか？

[回答]

項目	回答数	構成比
1,000円以下	7,945	20.9%
1,000円～3,000円未満	24,598	64.7%
3,000円～5,000円未満	4,434	11.7%
5,000円以上	481	1.3%
お金を使わない	542	1.4%
合計	38,000	100.0%

出典：JAF ホームページ
<https://jaf.or.jp/common/news/2017/20170922-01>

(6) 立地市場環境が類似した施設の成功事例

1) 道の駅あおき（青木村）※重点道の駅

- マツタケの名産地としての集客が中心だった、村内出荷者の努力により出荷物が増えたことにより、店舗規模を大きくすることができ、集客数も増えた
- 村の魅力をPR、村民のための環境づくり等に力を入れた。

項目	内容
所在地	小県郡青木村大字村松 26 番地 1
面前道路名	国道 143 号
交通量	青木村田沢字青木 121 : 4,736 台/12h (小型車 4,438 台、大型車 298 台)、6,015 台/24h (小型車 5,516 台、大型車 499 台)
30 分圏人口	180,613 人 (平成 27 年国勢調査)
敷地面積	-
延床面積	農産物直売所 : 売場面積 470 m ² (建物面積 770 m ²)
開設、登録年	登録 : 平成 17 年 8 月 10 日、供用 : 平成 18 年 4 月 27 日 ・平成 16 年に閉店したパチンコ店を改修し、農産物直売所が開設、翌年度の駅登録、18 年に食堂施設、21 年に農産物加工施設が整備された。 ・隣接地 (道路の向かい) に防災機能を備えた多目的公園「ふるさと公園あおき」(16,000 m ²) が開園した (27 年 11 月)。 ・29 年 4 月に新しい農産物直売所が開業、研修施設や情報発信施設、都市農村交流施設が順次整備され、食堂 (100 席) も規模を大きくして新築 (29 年 11 月 1 日)。 (重点事項) ①消費者に信頼される魅力あふれる店作り (農産物直売所) ②出荷者が活気あふれる店作り (農産物直売所) ③村の食を楽しめる店作り (味処こまゆみ) ④村の魅力を伝える観光案内 ⑤家族で憩える広場 (ふるさと公園) ⑥災害時拠点 (ドクターヘリによる救命緊急患者搬送等) (今後の計画) 体験学習、体験交流拠点、お惣菜加工、高齢者宅配サービス等の拠点機能を新設し、仕事帰りにも立ち寄れる「いつでも開店している道の駅」を目指す。 松本への国道 143 号青木峠新トンネル開通 (早期着工を目指す)
事業主体	青木村
運営主体	株式会社道の駅あおき (平成 28 年 4 月 1 日に法人化)
事業方式	・指定管理者制度。独立採算、運営・管理料の発生はない (資料 : 「道の駅を核とした観光まちづくり交流拠点官民連携事業調査業務報告書/白馬村/平成 30 年 2 月」)
施設概要	①農産物直売所 9:00~18:00、定休日 : 年末年始を除き年中無休 (臨時休業の場合あり) ②味処こまゆみ 11:00~14:30、定休日 : 年末年始を除き年中無休 (予約貸切・臨時休業の場合あり) ソフトクリーム 11:00~16:30、冬期営業時間 11:00~14:00 ③駐車場 (24 時間利用可) 小型車 52 台、大型車 8 台、身障者用 2 台 電気自動車急速充電器 1 台 ④道の駅トイレ (24 時間利用可) 男 7、女 5、子供用 2、多目的 1 ⑤味処こまゆみトイレ (店外) 男子 8、女子 5、多目的 1 (17 時まで) ※農産物直売所店内にはない

	<p>⑥ぷらっと家(ホーム)あおき (情報発信・休憩施設) 9:00~17:00 椅子・ソファ約 30 脚、80 インチの大型モニター、地元企業の製品や村の特産品の紹介スペース、昆虫博物館の出張展示、PC 設備</p> <p>⑦授乳室(ぷらっと家あおき横) 9:00~17:00 ベビーベッド、調乳専用浄水給湯器、流し台</p> <p>⑧休憩室 9:00~17:00 畳敷きの休憩所</p> <p>⑨Wi-Fi(無線 LAN) 直売所内市庭(店舗前広場) 付近</p>
利用者数	平成 26 年度/10 万人 (レジ客数)
年間売上高	平成 28 年度/190,000 千円 (直売所 155,849 千円、食堂 33,571 千円、その他 580 千円) ※1 人当たり 1,900 円 (資料: 上田市)
代表的な産品	マツタケ、キノコ 同村名産のタチアカネを用いたソバ
成功要因	<ul style="list-style-type: none"> ・ 同町周辺で採れるマツタケ販売を中心に集客してきたが、村内出荷者による他農産物の生産力強化が店舗規模の拡大、集客増に結びついている。 ・ さらに村の魅力を伝える工夫(店作り、村の味作り)、村民のための環境づくりを進め、集客力を強化している。



資料：道の駅あおき HP

2) 雷電くるみの里（東御市）

- 市の偉人と名産をテーマとし、様々な商品を生み出す戦略が功を奏している
- 上田市（長野県第3の都市）に隣接している（近隣人口が多い）

項目	内容
所在地	東御市滋野乙 4524-1
面前道路名	長野県道 79 号（小諸上田線）※浅間サンライン
交通量	東御市鞍掛 385-1（鞍掛交差点）：12,363 台/12h（小型車 10,546 台、大型車 1,817 台）、16,566 台/24h（小型車 13,950 台、大型車 2,616 台）
30 分圏人口	313,018 人（平成 27 年国勢調査）
敷地面積	-
延床面積	787 m ²
開設、登録年	登録：平成 15 年 8 月 8 日、供用：平成 15 年 9 月 28 日
事業主体	東御市
運営主体	有限会社 雷電くるみの里
事業方式	・指定管理者制度。賃料の支払いはなく、管理料として年 150 万円が県から市を通じて支払われる（「道の駅を核とした観光まちづくり交流拠点官民連携事業調査業務報告書/白馬村/平成 30 年 2 月」）
施設概要	<ul style="list-style-type: none"> ・定休日なし(12 月メンテナンスの為、臨時休業 1 日あり) ・営業時間（下記参照） (1 階) <ul style="list-style-type: none"> ①食堂「お食事処・湯の丸」7：00～19：00 ②軽食「雷ちゃんカフェ」10：00～15：00 頃(日によって延長) ③農産物直売所・お土産品売店 8：00～19：00 ④雷電資料館(入場無料) 9：00～18：00 (2 階) 多目的スペース(利用料無料) 8：00～19：00※要申込み <ul style="list-style-type: none"> ⑤駐車場(24 時間利用可) 小型車 100 台、大型車 20 台、身障者用 2 台、屋根付き、二輪スペースあり ⑥トイレ(24 時間利用可) /男：小 12・大 3、女：15、多目的 1、子供トイレ男女各 1 ずつ ⑦電気自動車・急速充電器 24 時間利用可 ⑧無料休憩所 24 時間利用可(室内・暖房あり) ⑨無料 Free Wifi
利用者数	平成 24 年度/45 万人、25 年度/43.5 万人、26 年度/45.9 万人、27 年度/49.3 万人（レジ客数） （延来訪者数） 平成 29 年：998,700 人、平成 30 年：1,025,400 人（県内客 60%、県外客 40%）資料：長野県観光地利用者統計調査
年間売上高	平成 29 年：560,704 千円（同 1 人当たり 561 円） 平成 30 年：627,396 千円（同 1 人当たり 612 円） （長野県観光地利用者統計調査による観光消費額）
代表的な産品	<ul style="list-style-type: none"> ・全国一の生産量を誇るクルミを使った商品 ・江戸期の名力士「雷電」にちなんだ商品（菓子、酒等） ・新鮮野菜、果物（巨峰、リンゴ等）
成功要因	<ul style="list-style-type: none"> ・市の偉人、名産を活かした商品づくりにより積極的な集客戦略 ・長野県第 3 位の人口（15.7 万人）を上田市に隣接している立地も要因のひとつである



[情報コーナー]

資料：道の駅雷電くるみの里 HP

3) もつくる新城（愛知県新城市）

- 一時退出利用により、立寄りが促進されている
- 名古屋市等大都市圏から1時間圏に立地している

項目	内容
所在地	愛知県新城市八束穂五反田 329-7
面前道路名	国道 151 号新城バイパス（新東名高速道路新城 IC 出入口） ※1 時間以内の同 IC での出入（一時退出利用、順方向へ走行）は降りずに利用した場合と同料金となる
交通量	新城市川路字竹広：9,030 台/12h（小型車 8,097 台、大型車 933 台）、12,281 台/24h（小型車 10,724 台、大型車 1,557 台）
30 分圏人口	146,796 人（平成 27 年国勢調査）
敷地面積	3,830.34 m ² （駐車場部分除く）
延床面積	計 1,073.69 m ² （木造、2 階建て） 地域振興施設（物販、フードコート等）936.47 m ² 地域情報提供施設 82.83 m ² その他 54.39 m ²
開設、登録年	登録：平成 26 年 10 月 10 日、供用：平成 27 年 3 月 21 日
事業主体	愛知県新城市（総事業費 8 億 5,607 万 6,000 円）
運営主体	株式会社名鉄レストラン ※情報提供施設は市が管理している。
事業方式	・指定管理者制度。指定管理料、利用料金制ともになし。 ・営業利益が生じた場合は当期営業利益の 20%を維持管理費負担金として市に支払う。（資料：新城市）
施設概要	営業時間：9:00～18:00（年中無休）※足湯のみ 10:00～16:00 木曜日休み ①レストラン（バイキング方式） ②物販 ③情報コーナー ④駐車場：小型車 75 台／大型車 13 台／身障者用 2 台 電気自動車用充電器：急速・普通充電器を各 1 基 ⑤トイレ：男性（小）8 器（大）3 器／女性 11 器／多目的 2 器 ⑥足湯 ⑦防災機能（物資の集積拠点、受水槽、自家発電装置等）
利用者数	（延来訪者数）平成 27 年/113 万人、28 年/155 万人、29 年/125 万人、30 年/119 万人（愛知県 観光レクリエーション利用者統計） ※レジ客数は不明 車種別では豊橋、名古屋が多いほか、静岡ナンバーも見られる（※中日本高速道路株式会社）
年間売上高	年間総収入額は 4 億 7,400 万円。（資料：岐阜県北方町議会）
代表的な産品	ジビエ（イノシシ等）、山菜、キノコ
成功要因	・高速道路 IC 脇にあり、一時退出利用が可能なため、立寄りを促している ・1 時間圏ながら名古屋市等の大都市圏が控えている



資料：もつくる新城 HP

1.5 道の駅整備に係る計画地の現況評価及び課題

(1) 立地環境条件

計画地は旧佐久町及び旧八千穂村の市街地の近郊にあり、周辺は住宅地及び農地であり、飲食施設 1 か所がある以外は商業等の施設はなく、現状では町民等の認知性に欠け、集客力の点で市街地に劣っている。また、住宅地は前面道路（国道 299 号）を隔てた高台にあるため、24 時間利用が原則である道の駅の運用に際して騒音等の周辺への影響は最小限に留まると思われる。

国道 299 号は市街地と同町の主要な観光地である八千穂高原等とを結ぶ主幹線であり、観光道路として機能が強く、特に中部横断自動車道「八千穂高原 IC」（以下、IC）の供用により、その重要性が増している。供用後の交通量調査結果においても従来主要であった国道 141 号（千曲病院入口交差点）から前面道路への流動が顕著であり、今後も増える可能性を有している。

また、IC から八千穂高原方面へは計画地と反対方向への進行となるが道の駅設置を想定した場合、計画地への立寄りが見込めると思われる。

- 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。
- 日常的な町民による利用のほか、八千穂高原等を訪れる観光客や道路利用者立寄りが多くなるものと思われる。

(2) 市場環境条件

地域の人口は減少しており、将来的にもその傾向が続く状況にあり、道の駅の4~5割を占める地域内利用者(客)の目減りが予想される。

一方、観光客数は過去10年で1.5倍以上(八千穂高原)増えており、主に県外からの観光客に自然豊かな同町の資源が評価されており、今後も増える可能性がある。また、9割近くが日帰り客であり、時間の制限がある旅行の中で休憩拠点としてのニーズも見込める。

ただし、道の駅の機能のひとつである地域連携機能(文化教養施設、観光レクリエーション施設等の地域振興施設)という点では主要な機能である農産物等直売所については町内の「まちの駅」や佐久市内及び小海町内に類似施設があるため、顧客の分散化を生じる恐れがある。例えば、佐久市内に2か所ある道の駅では既存駅の利用者数が新たに設置された施設の影響で減る(2施設での分散化)傾向も見られ、仮に計画地へ地域連携機能を設置した場合、同様の現象となることが予想される。

また、仮に農産物等の販売所の設置を想定した場合、農家戸数の減少等により生産体制が整わず、販売を維持することが困難となることも予想される。加えて、現状、まちの駅では同町の特産物であるプルーンの売上中心となっているが、季節産品であり、年間を通じて販売できる農産物等の開発が不可欠である。

- 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

第2次佐久穂町総合計画及び佐久穂町コミュニティ創生戦略におけるキーワードは「コミュニティ」である。道の駅計画についても、この視点を考慮した機能の導入が想定できる。

具体的には「地域」では歴史・文化・行事・景観・まちなみの継承や形成を支援する、「子育て・教育」では保育、乳幼児教育を通じた同町への定住促進、「地域経済創造」は地域資源等に根ざした産品、風土のPRとブランド化を実現するための支持基盤としての役割を果たす等である。

- 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

制度が始まって27年経過し、全国に1,100か所以上設置された道の駅も大半が利用客の減少や産品の供給不足に課題を抱え、また、施設間競争や地域間格差（大都市圏では盛況だが、地方では経営が難しい）も生じている。

- 施設の増加に伴い、競争も増え、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。

1.6 課題への対応方針の設定

佐久穂町では、前項に整理した道の駅整備の課題解決に向け、町のもつ豊かな自然資源とそのなかで育まれた文化、食、コミュニティの存在・価値に着目した。これらを効果的に内外に発信するとともに、地域に根差した経済活動と連携して有効に活かしながら、多くの人に関わって継承することにつながる施設を整備することが、施設の特徴付けや差別化につなげるうえで重要な取り組みと考えた。

この考えに沿い、必要な取り組みを進めるとともに課題への対応方針を検討した。

(1) 包括協定の締結及び事業者からの提案

1) 包括協定の締結

佐久穂町と株式会社モンベル(本社 大阪市)は、活発なアウトドア活動等の促進を通して、「豊かな自然環境の醸成」や「魅力ある人格の形成」、「防災意識と災害対応力の向上」と「地域社会の更なる活性化」に資するため、令和3年12月に包括協定を締結した。

◇連携事項

- (1) 自然体験の促進による環境保全意識の醸成に関する事
- (2) 子どもたちの生き抜いていく力の育成に関する事
- (3) 自然体験の促進による健康増進に関する事
- (4) 防災意識と災害対応力の向上に関する事
- (5) 地域の魅力発信とエコツーリズムの促進による地域経済の活性化に関する事
- (6) 農林水産業の活性化に関する事
- (7) 高齢者、障がい者等の自然体験参加の促進に関する事

オンラインショップ イベント 保険 宿泊 あるさと情報 総務 モンベルクラブ カスタマーサービス モンベルについて

会社概要
創業者紹介
モンベルヒストリー
モンベルアソシエーション
社会活動
採用情報
ニュースリリース
よくある質問

モンベルストア
mont-bell store
全国のモンベルストア一覧

mont-bell
コトコトコンテスト
8月31日0時まで
100%が手掛ける山の駅
大山参道市場
THE GREAT SAKI TRADING MARKET
モンベル アウトドアワレレッジ
本山
まだまだ多くのアウトドアグッズ
day1stで探検中
旅野男の
モンベルのアウトワードコラム

ホーム > ニュースリリース > ニュースリリース > 長野県佐久穂町と「包括連携協定」を締結

長野県佐久穂町と「包括連携協定」を締結

2021/12/10

「包括」の
タイトル

地域の活性化及び町民生活の向上に資するための協定

協定締結の背景・概要

佐久穂町と株式会社モンベルは、活発なアウトドア活動等の促進を通して、「豊かな自然環境の醸成」や「魅力ある人格の形成」、「防災意識と災害対応力の向上」と「地域社会の更なる活性化」に資するため、次のとおり包括協定を締結します。

連携・協力事項

- (1) 自然体験の促進による環境保全意識の醸成に関する事
- (2) 子どもたちの生き抜いていく力の育成に関する事
- (3) 自然体験の促進による健康増進に関する事
- (4) 防災意識と災害対応力の向上に関する事
- (5) 地域の魅力発信とエコツーリズムの促進による地域経済の活性化に関する事
- (6) 農林水産業の活性化に関する事
- (7) 高齢者、障がい者等の自然体験参加の促進に関する事

(写真右：長野県佐久穂町・佐々木町長、左：モンベル代表・張野 勇)

モンベルホームページでの協定締結の紹介記事

2) 地域資源を活かしたアウトドアツーリズム推進に関する提案

包括協定に基づき、佐久穂町の有する豊かな地域資源を活かしたアウトドアアクティビティを新たな観光資源と捉えたエコツーリズム構築を見据え、今後に必要な取り組みについての提案（佐久穂町ランドデザイン報告書）がまとめられた。このなかから、今後の取り組みの基本方針及び施策についての概要を整理する。

報告では、本地域におけるアウトドアツーリズムを推進していく上で、「地域全体での訴求と周遊性向上、滞在時間延長のための対策」、「受け入れ体制」、「アウトドアアクティビティに関する情報発信」、「広域ネットワーク」の4点を課題としてとらえ、これらの解決に向けた基本方針として3つの柱とあわせて個別の施策を提案している。そのひとつとしてアウトドアアクティビティと連動した観光拠点施設の整備と提案があり、アウトドア用品販売、レンタル、ビジターセンター機能を開業予定の「(仮称)道の駅 八千穂高原 IC」の整備と連携して進める方策がとりあげられている。

図表 佐久穂町でのアウトドアツーリズム推進のための課題と施策

区分	現状・課題	施策
フィールド整備	<ul style="list-style-type: none"> ■地域全体としての旅行者の周遊性が乏しい ■二次交通不足により自家用車以外の観光客の移動が不便 ■アウトドアアクティビティ環境における整備不足 	<ul style="list-style-type: none"> ■地域資源を活かしたアクティビティルートの開発 ■公共交通機関との連携提案 ■レンタルサービスの実施 ■アクティビティにおける案内標識の整備 ■バイクラック、自転車工具貸出し、E-BIKEの充電機器の設置の整備
受け入れ体制の整備	<ul style="list-style-type: none"> ■包括的な観光情報が直接得られる観光拠点施設がない ■アウトドア事業に携わるガイドやインストラクター等の人材不足 ■地域住民へのアウトドア文化が浸透していない。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ビジターセンターの整備 ■ガイド体制の整備 →人材の確保 →人材の育成 →イベント、ツアーの造成
観光拠点整備	<ul style="list-style-type: none"> ■アウトドアに関連したサービス（情報案内、用品購入、レンタル、ツアー）を提供する拠点が無い ■「(仮称)道の駅 八千穂高原 IC」令和6年度開業予定 	<ul style="list-style-type: none"> ■アウトドアアクティビティと連動した観光拠点施設の整備と提案 →アウトドア用品販売、レンタル、ビジターセンター機能の集約 →開業予定の「(仮称)道の駅 八千穂高原 IC」との連携
広域連携による情報発信・誘客	<ul style="list-style-type: none"> ■包括的なプロモーションツールの不足 ■地域外への効果的なプロモーションができていない ■広域エリアである南佐久郡としてのプロモーションによる発信力、訴求力の向上 	<ul style="list-style-type: none"> ■ジャパンエコトラックの推進 →広域での受け入れ体制の整備 →南佐久地域としての情報発信強化 ■モンベルグループとの連携 →フレンドエリアへの登録

(資料：佐久穂町ランドデザイン報告書)

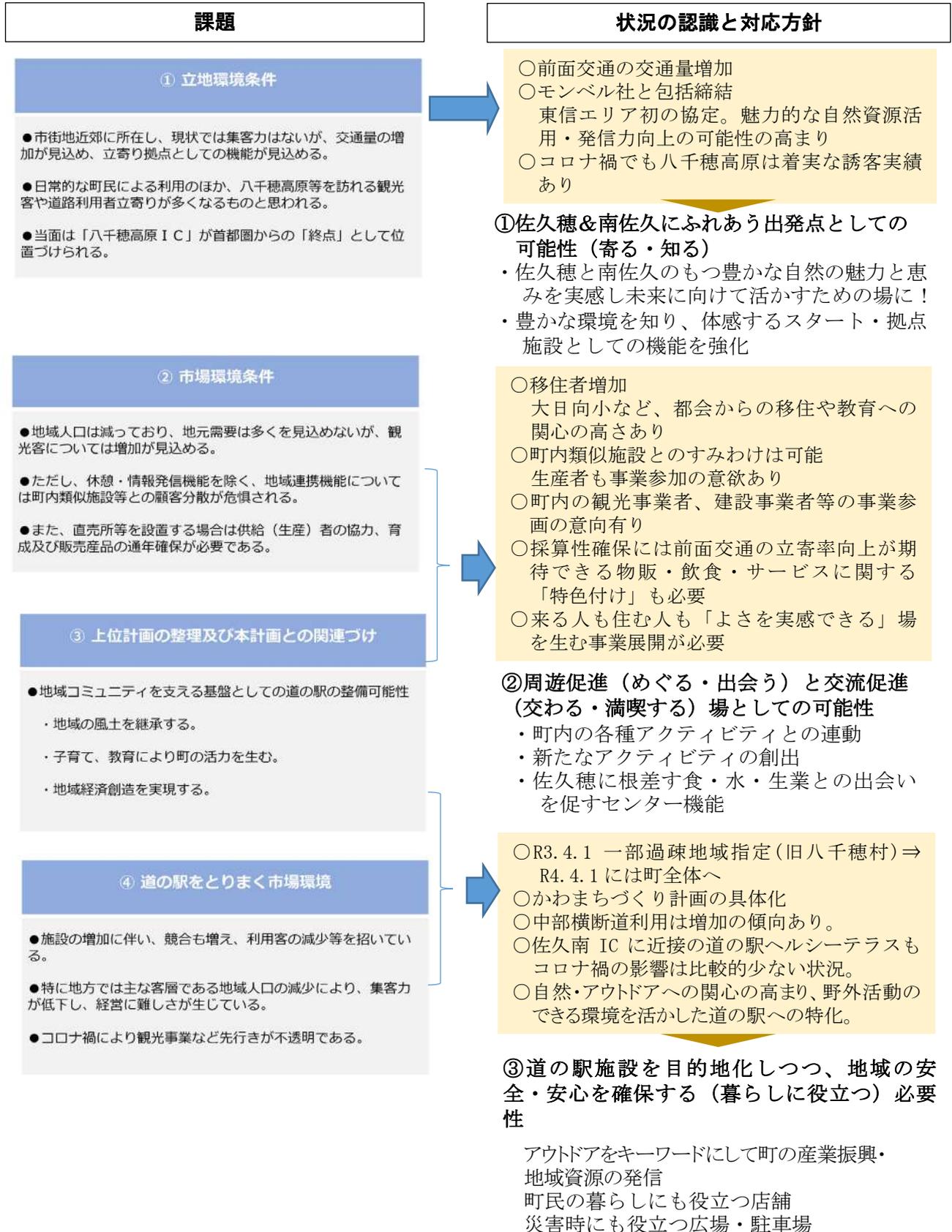
図表 佐久穂町でのアウトドアツーリズム推進のための基本方針

基本方針 1	快適に旅ができるフィールド・受け入れ体制の整備
<p>【施策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 本地域のストーリーに沿ったアクティビティルートの開発 ■ バスの運行本数、運行期間の拡充、バス・タクシーに自転車を積み込みできる仕組みの提案 ■ レンタルサービスの実施 ■ アクティビティにおける案内標識の整備 ■ バイクラック、自転車工具貸出しの整備 ■ ビジターセンターの整備 ■ ガイド体制の構築と人材育成の提案 	
基本方針 2	観光拠点施設の整備
<p>【施策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ アウトドアアクティビティと連動した観光拠点施設の整備と提案 ■ 拠点施設「(仮称) 道の駅 八千穂高原 IC」との連携 	
基本方針 3	広域エリア「南佐久地域」における効果的な誘客・情報発信
<p>【施策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 「ジャパネコトラック」の推進 ■ モンベルグループとの連携 	

(資料：佐久穂町ランドデザイン報告書)

(2) 課題への対応方針の整理

(1) に整理した内容や現地一帯や町をとりまく状況等を総合的に勘案し、整備上の課題4項目について次のような対応方針をとりまとめた。



第2章 導入機能及び施設規模の検討

2.1 導入機能の検討

(1) 基本的な機能

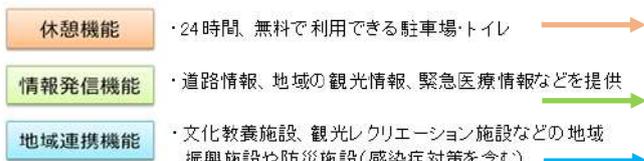
道の駅における機能は休憩（駐車場、トイレ等）、情報発信（観光案内等）及び地域連携（文化教養、観光レクリエーション施設等）により構成される。ここではそれぞれの機能の具体イメージを描くとともに、相互の関係について整理する。

「道の駅」の目的と機能

○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

○基本コンセプト



3つの機能が無理なく、無駄なく配置できるように留意。そのために、駐車場・トイレを登録に相応な規模・水準で確保し、情報発信に関しては、利用者の行きかう空間となる地域連携機能のエリアで、とくに来訪者や立ち寄り客が利用する区域で一体的に確保する。

駐車場・トイレを登録に相応な規模・水準で確保

地域連携機能と一体的に確保（単体の独立型施設は考えない）

住民と来訪者・立ち寄り者それぞれの主要ニーズに対応でき、町内のくらしの質の向上や南佐久一帯の振興にもつながるサービス提供機能を確保

＜地域連携機能3つの視点＞

- 1) 佐久穂・南佐久の魅力伝え体感を促す交流拠点
～アウトドアアクティビティとの連動した地域活性化推進拠点～
- 2) 地域コミュニティ維持・充実の下支え機能の強化
～過疎地域の暮らしと住民どうしの地域活動を支える場～
- 3) 川や水辺を活かした賑わいの創出
～地域住民・来訪者がともに憩い、川辺の魅力満喫しながら交流できる空間づくり～



図表 基本的な機能の考え方と配置

(2) 地域連携機能の具体像

1) 佐久穂・南佐久の魅力伝え体感を促す交流拠点

～アウトドアアクティビティとの連動した地域活性化推進拠点～

八千穂高原 IC から先の中部横断道の整備にはしばらく時間を要する可能性が高いことから、本施設は、当面、南佐久の広い自然豊かなエリアの玄関口としての役割を大きく担う。また、計画地が隣接する国道 299 号は、「ルート 299 北八ヶ岳しらかば街道」として日本風景街道に登録されており、道の駅はその中心に位置する。また、長野県 1 周「Japan Alps Cycling Road」としてサイクリングのモデルルートにもなっている。

一方で、道の駅での物販（直売所等）、飲食施設については計画地周辺的环境などを勘案すると、一定の需要は見込めるものの、町単独での事業性は厳しいと推測されたため、本計画では、株式会社モンベルとの間で包括協定を契機にして当施設の整備・運営に関する連携を強化した。

これらの状況を踏まえ、100 万人を超えるモンベル会員やそこから捉えられる顧客や来訪者特性をもとにした「戦略的な地場製品の販売や食提供」、サイクリング等の「アウトドアアクティビティと連動した観光振興」に取り組み、地域活性化の推進拠点となる施設運営を目指す。これにより、佐久穂・南佐久に季節を変えて繰り返し訪れていただけるファンを増やし、地域の経済循環を高めることにつなげる。

2) 地域コミュニティ維持・充実の下支え機能の強化

～過疎地域の暮らしと住民どうしの地域活動を支える場～

令和 3 年 4 月 1 日に町の旧八千穂村地域が「一部過疎」に、令和 4 年 4 月 1 日には旧佐久町地域も過疎の指定を受け、町全体が「過疎地域」となったことで、「過疎地域」が抱える諸課題解決に本施設が果たす役割が高まっている。

その重要な対策のひとつとして、地域のみんなで稼げる仕組みを生み出すことがあげられることから、当施設では、町民がアウトドアブランドと連携して、地域資源を棚卸しながら地元根差した事業を起こしたり、産品、風土の PR とブランド化にも取り組むための諸活動の実践の場を確保する。

さらに、地域連携機能として重要度が高まっている「防災」及び地域住民の要望のある「子育て」にも活用できる施設としても整備を進める。計画地は同町の防災計画においても危険箇所の指定はなく町民の居住エリアにもほど近いことから一時的に避難できる場所や非常用発電、備蓄倉庫等の整備を行う。これらにより、地域の経済と安全・安心の基盤を整え、コミュニティ維持・発展につなげていく。

3) 川や水辺を活かした賑わいの創出

～地域住民・来訪者がともに憩い、川辺の魅力を満喫しながら交流できる空間づくり～

河畔に近い道の駅としての特色付けと地域住民の子育て環境の充実に合わせて取り組むため、道の駅での導入体験から川のなかで展開できる本格的アクティビティとの間につながりをもった空間づくりを進める。

川と道の駅を活かした具体的な利用展開として下記に示すかわまちづくり計画と連携を図りながら、必要な施設の整備や利用促進につながるソフト事業を展開していく。

【道の駅と大石川・千曲川を一体で活用する「八千穂地区かわまちづくり計画」の概要】

佐久穂町では本施設の実体化と並行で令和3年秋～令和4年6月にかけて、道の駅～大石川・千曲川の合流点～八千穂駅周辺一帯までのエリアを対象に「八千穂地区かわまちづくり計画」を作成した。河川の整備や管理、地元関係者、漁業・利水等の関係者等による佐久穂町かわまちづくり協議会での検討を進め『来る人 住む人 みんなが「いいね」を感じる八千穂のかわまちづくり』を目標とし、3つのエリア(フィールド)に区分して必要な取り組みをとりまとめた。

以下にその概要と、道の駅周辺での整備イメージを抜粋して示す。

第3章 八千穂地区かわまちづくり計画

3.1 基本理念・基本方針

現在と未来、それぞれからの思いを込めて進める

佐久穂流のかわまちづくりの理念

現代世代

将来世代

誇りを持てる佐久穂の川と水、
そこで育む豊かな暮らしを
未来に遺す

利水・治水のバランス感覚を
大事にしながら、
新たに“遊水”空間をつくりだす

対象エリアの目標と基本方針

【大石川及び千曲川合流部付近のもつ特徴】

- 水源が北八ヶ岳 2つの水の出会いの場
- 雪解け由来の伏流水が豊富
大水が出てももともと戻るのが早い
- 河川区域に接する水溜
- 養魚に活かせる水温・水質
- 豊富な川虫
- 急な流れで千曲に合流
- 清水町の湧き水の水源
- 利水を手いて知りめぐれるルートが存在

移住者の増加・地元にはない視点での
新たなまちづくりの進展

道の駅整備等を契機にした
新たなまちづくりの胎動
中部交通新自動車道 八千穂高岡IC 開通
(仮称道の駅「八千穂高岡IC」整備
(R6年度開業を想定)
株式会社モンベルと包括連携協定を締結

全国的な大規模災害の多発
風水害被害拡大傾向への懸念

【目標】来る人 住む人 みんなが「いいね」を感じる
八千穂のかわまちづくり

方針① 雄大な山々の水に育まれ佐久穂の暮らしを
伝え・発信するフィールド

方針② 多様な生命のつながりを
みんなで学び・体感できるフィールド

方針③ 川・水を通じた人の輪と知恵で
佐久穂に新たな活力を生み広げるフィールド

北八ヶ岳・甲斐郡ヶ岳由来の川・水&暮らしに
出会い、ふれあい、みんながつながるフィールド目指して

3.3 ゾーニング

対象エリア一帯を川と川に育まれた暮らし・恵みを楽しめるエリアへと発展させていくために、3つの特色あるフィールドそれぞれの役割を定め、有機的につなぐ空間づくりを目指します。

大石川フィールド
道の駅～千曲川・大石川
合流点ゾーン
拠点施設:道の駅

発信・導入体験の提供

道の駅に新たに生まれる情報発信やアウトドア分野をはじめとする地域振興機能を活かし、川に育まれた佐久穂の魅力を伝えたり、川を活かしたアクティビティの導入体験の機会を提供するフィールド。

千曲川フィールド
八千穂駅前～千曲川
合流点ゾーン
拠点:愛宕公園

体験・ふれあい・交流の場

千曲川の川辺でのいこいの場として整備された愛宕公園を拠点にし、広場や河畔の広がりを活かして、より活動的で多様な遊び・学びを体験できるフィールド。

水と暮らしのフィールド
八千穂駅前～千曲川
右岸堤防ゾーン
拠点:八千穂駅
むかしたんけん館

賑わい・活力創出

小海線沿線の古い町並み、酒蔵、食や地場産品を提供できる店舗等や、むかしたんけん館等の施設を活かし、川、水の魅力や道の駅を通じて訪れた人が満足できるサービスや賑わいを創出するフィールド。

全域ネットワーク

つながり創出(散策・サイクリング等)

ゾーン間をつなぐ動線の充実や連続性を確保し、道の駅等の交通結節点を発着点としたサイクリングや散策の環境を充実。



図表 八千穂地区かわまちづくり計画書抜粋(基本方針・ゾーニング)

利用展開と空間づくりのイメージ

対象区域の環境を活かしたかわまちづくりを通じて取り組む内容を図面上に整理しました。3つの方針を踏まえ、次のような利用のできる空間づくりを目指します。

- 「遊水」(川・水とのふれあい)をステップアップしながら展開できるフィールドに
 - ・方針①(伝承・発信) & 方針②(学び・体験)
 - ・川・水とのかわまちの目的に応じて3つのフィールドを活用(導入・入門 ⇒ 体験・体感 ⇒ 学習・芸術)
- 水と川を感じながら、八千穂を巡り味わえる空間に
 - ・方針①(伝承・発信) & 方針③(活力創出)
 - ・車を停めることが可能な複数の拠点を活かし、八千穂にたたくずむ時間を提供。
 - ・道の駅から2km以内のエリアで、一帯を周遊し滞留できるしくみ・環境を構築

A 道の駅施設+河畔
 = ガイダンス・導入体験の場
 運営体制のある道の駅施設を有効に活かし、釣り(管理釣り場)、漕ぎ体験(シャワーウオーク等)、放流等流場整備体験、虫の観察等川や水とのふれあいの導入型イベント等の機会を提供。合わせて南佐土の入口として、その魅力や産物を店舗や情報案内にて発信。

大石川左岸
 護岸・管理用通路整備
 上畑区下堰用水整備

道の駅から大石川への
 階段・自然石護岸整備

大石川右岸
 階段 帯工
 愛宕公園
 護岸整備
 (階段等)

道の駅から対岸へ渡る
 仕組み(漕河機能のある帯工設置等)

湧水活用
 道の生息環境
 や木道の整備

大石川 滝つぼ
 大石川

八千穂高原IC
 八千穂温泉
 温泉街

展望台
 千曲川

千曲川
 フィールド

愛宕公園
 再生
 機能向上及び体験の場
 としての利用

かわまちづくり計画
 取り組み候補
 自転車
 徒歩
 ランニング

C むかしたんけん館
 = 地域の歴史も含めた理解
 地域のまちなみと、川・水とくらしの関係をより掘り下げて発信。学習の場としても利用。

旧八千穂中学校
 むかしたんけん館の活用

旧八千穂小学校(将来的な解体を想定)。その後のオープンスペースとセットで千曲川へも近づける場の検討

風源湧造

水と暮らしの
 フィールド

奥村土牛美術館見
 学・八千穂駅前並
 みの散策・店舗立ち
 寄りのしくみ構築

JR
 八千穂駅

合流部・千曲川左岸の
 河床整理

天神淵

千曲川

千曲川
 フィールド

愛宕公園+河畔
 = 河畔と広場を活かした体験
 広場を有する河畔環境を活かし、より本格的な体験の場としての活用

大石川・千曲川河川整備範囲

水、川にまつわる資源
 地域防災計画へりポート



図表 八千穂地区かわまちづくり計画書抜粋(利用展開・空間づくりのイメージ)

3.4 ゾーン別イメージ

大石川フィールド 道の駅～大石川・千曲川合流点ゾーン

発信・導入体験の提供

道の駅に新たに生まれる情報発信やアウトロード分野をはじめとする地域振興機能を活かし、川に育まれた佐久穂の魅力を伝えたり、川を活かしたアクティビティの導入体験の機会を提供する機能を高める施設整備を進めます。その空間を活かし、道の駅を拠点として 帯の資源を楽しむるソフト（自転車・散策など）による周遊他）の構築に取り組みます。あわせて大石川と千曲川の合流部の安全性を高めるための護岸整備等の対策を進めます。



2019年10月撮影
全体概観

(1) 道の駅一帯の整備

道の駅から大石川河畔へのアクセスを良好にするための階段のほか、河道内の帯内等の改修等により道の駅の地域振興施設と大石川を一体的に利用できる基盤を整えることに重点を置きます。



< 参考事例 >



駒ヶ根太田切川の帯工
(帯河機能付施設)



道の駅 うえの 護岸・階段整備



道の駅周辺の大石川一帯の整備と川遊び等の利用イメージ



滝つぼ体験のイメージ

図表 八千穂地区かわまちづくり計画書抜粋(道の駅周辺での整備イメージ)

その他、町民及び観光客等の利便を目的としたレクリエーション機能については以下の理由より積極的な導入は行わないものとする。

①キャンプ設備

町内には駒出池キャンプ場があり、夏季を中心に利用されており、計画地への設置は競合関係を生じるほか、キャンプ環境（自然等）としては駒出池の方が有利であり、計画地に設置する必要性はわずかである。

②温浴施設

道の駅の機能として温浴施設を設ける例もあるが、計画地においては条例（注 1）による制約のほか、事業費、運営費の負担が大きいこと、また一般的に温浴施設の利用者は地元住民に支えられていることから、事業・運営費を賄える収入を得られる可能性が低いこともあり、将来的に町政への負担がかかる事態が想定される。

（注 1）佐久穂町地下水保全条例

第 9 条 2 (1) 地下水を採取しようとして掘削する井戸は、既存の深さ 20 メートル以上の井戸、河川等の水源
地付近から 300 メートル以上離れた場所であること。

2.2 利用台数・利用者数

(1) 推計にあたっての条件設定

令和元年度の新「道の駅」のあり方検討会では、前面交通量をもとにした立寄率、ラッシュ率、平均駐車時間の実態調査が行われ、施設の特徴で6つに分類して傾向が整理されている。これまでは、旧日本道路公団の高速道路施設のPA設計の基準値を用いられてきていたが、道の駅の施設内容によって、この立寄率や駐車時間を超える利用があるという傾向が示されている。

図表 道の駅利用状況調査結果の概要

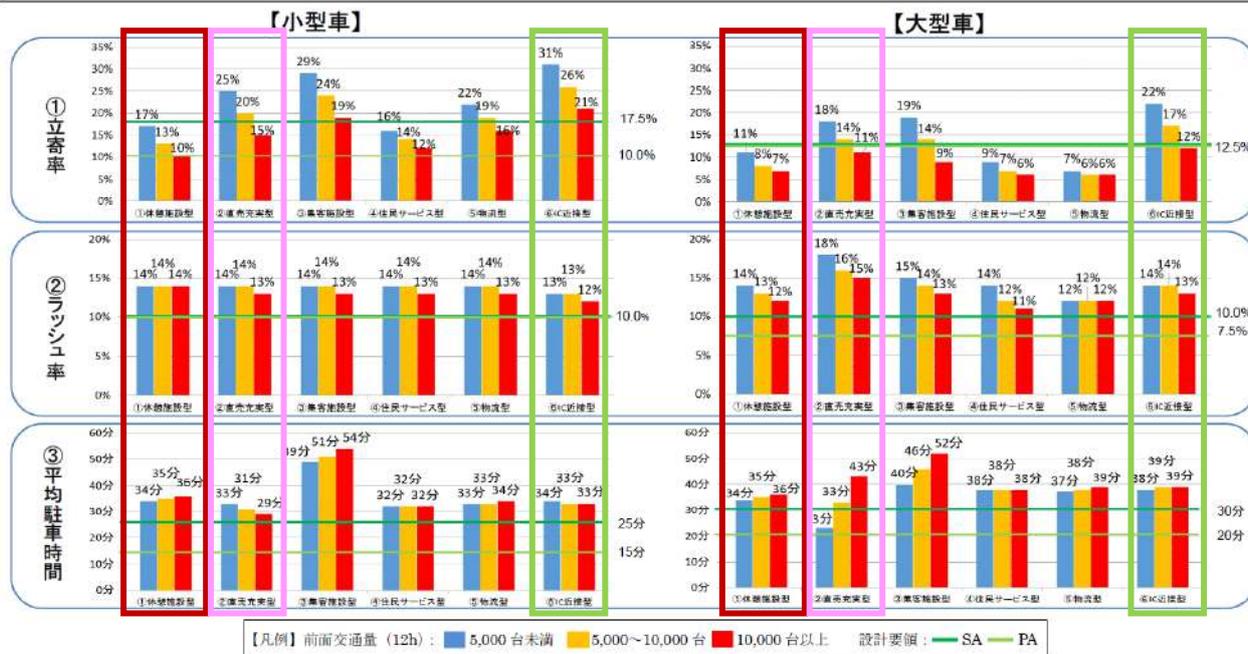
○「道の駅」が有する集客施設等の有無や物販施設での売り上げ・規模等により以下の6つに分類

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

■ 駐車場利用実態調査結果

実態調査結果と日本道路公団設計要領の値を比較すると、以下のような違いがある。

- ・「ラッシュ率」は、すべての施設タイプで、実態調査結果の方が高くなっている。
- ・「平均駐車時間」は、ほぼすべての施設タイプで、実態調査結果の方が長くなっている。



第4回 新「道の駅」のあり方検討会 日時: 令和 元年5月 配布資料 3より

図表 道の駅駐車場利用状況調査で用いられた6タイプの区分と

本施設に類似した条件のタイプの立寄り率・ラッシュ率・駐車時間

道の駅種別	車種	立寄り率	ラッシュ率	平均駐車時間 (回転率の逆数)
休憩型	小型車	13% (0.13)	14% (0.14)	35分 (1.71回転⇒0.58)
	大型車	8% (0.08)	13% (0.13)	35分 (1.71回転⇒0.58)
直売充実型	小型車	20% (0.20)	14% (0.14)	31分 (1.93回転⇒0.52)
	大型車	14% (0.14)	16% (0.16)	33分 (1.81回転⇒0.55)
IC近接型	小型車	26% (0.13)	13% (0.13)	33分 (1.81回転⇒0.55)
	大型車	17% (0.17)	14% (0.14)	39分 (1.54回転⇒0.65)

タイプ	①休憩施設型	②直売充実型	③集客施設型
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、それ自身が目的地となる施設を有する道の駅
具体的な施設イメージ	 	 直売所等が充実(規模・売上げ)	 温泉施設や遊覧船といった集客施設を有 池野船受付
調査サンプル数 (n=246駅)	74駅	20駅	57駅
タイプ	④住民サービス型	⑤物流型	⑥IC近接型
分類の考え方 (特徴)	「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
具体的な施設イメージ	 	 	
調査サンプル数 (n=246駅)	25駅	35駅	35駅

(資料：第4回 新「道の駅」のあり方検討会 日時：令和 元年5月 配布資料3)

ここでは、国道 299 号の交通量(前面交通量)と道の駅利用状況調査で得られた立寄率を用いて本施設の利用台数と利用者数の推計を行うため、算出に關係する諸元の値等を整理する。

1) 前面交通量

平成 30 年度に実施された国道 299 号の交通量調査結果から、総交通量は中央値で 7,117 台(24 時間)である。車種別台数は車種別比率を 12 時間総交通量(6 日間の総数)により算出し、同 24 時間の総数に乗じて算出した。

図表 車種別の総交通量

	総交通量(12時間)								同24時間(台) (24時間総交通量×車種別比率)			
	実数(台)				車種別比率				大型車	小型車	二輪車類	計
	大型車	小型車	二輪車類	計	大型車	小型車	二輪車類	計				
10月7日(休日)	458	7,099	660	8,217	5.6%	86.4%	8.0%	100.0%	522	8,093	752	9,367
10月18日(平日)	1,073	5,245	49	6,367	16.9%	82.4%	0.8%	100.0%	1,223	5,979	56	7,258
11月4日(休日)	394	5,641	328	6,363	6.2%	88.7%	5.2%	100.0%	449	6,431	374	7,254
11月8日(平日)	1,081	5,000	42	6,123	17.7%	81.7%	0.7%	100.0%	1,232	5,700	48	6,980
1月13日(休日)	148	4,174	6	4,328	3.4%	96.4%	0.1%	100.0%	169	4,758	7	4,934
1月17日(平日)	1,239	4,397	6	5,642	22.0%	77.9%	0.1%	100.0%	1,412	5,013	7	6,432
6日間の中央値	766	5,123	46	6,243	12.3%	82.1%	0.7%	100.0%	873	5,840	52	7,117

注)「6 日間の中央値」の台数は大型車、小型車、二輪車、計それぞれで算出している。
このため「6 日間の中央値」の大型車+小型車+二輪車の値は、計の中央値とは一致しない。

交通量調査からの中央値	車種	12時間交通量		夜間		24時間通行量	
	小型	5,123	台/日	717	台/日	5,840	台/日
	大型	766	台/日	107	台/日	873	台/日

年間通行台数推計	車種	24時間通行量		日数	台数(台/年)
	小型	5,840	台/日	365	2,131,600
	大型	873	台/日	365	318,645
					2,450,245

2) 条件別立寄率の設定

○小型車

・地域振興施設等の収益施設への立寄り率

IC 近接型 26%と直売型 20%の間の値 23%から 13%(休憩型の立寄り率)を差し引いた値 10%を用いる。

・休憩利用目的のみの立寄り率

収益施設の営業時間帯(昼間) : 6.5% (休憩型の立寄り率の 50%)

営業時間帯外 13% (休憩型の立寄り率)

○大型車

・地域振興施設等の収益施設への立寄り率

IC 近接型 17%と直売型 14%の間の値 15.5%から 8%(休憩型の立寄り率)を差し引いた値 7.5%を用いる。

・休憩利用目的のみの立寄り率

収益施設の営業時間帯(昼間) 4% (休憩型の立寄り率の 50%)

営業時間帯外 8% (休憩型の立寄り率)

(2) 計画地における利用台数・利用者数の推計

前ページまでに整理した条件設定を踏まえ、収益施設の運営条件に応じて立寄り率を変えらるとともに、車種別に1台当たりの利用人数を設定し、利用台数・利用者数を算出する。

利用台数(台) = 前面交通量(日/台) × 営業日数(日) × 立寄り率

利用者数(人) = 利用台数(台) × 1台あたりの乗車人数

立寄り率は収益施設の営業の有無と、前面交通量は昼間と夜間とで異なることから、これらの条件を組み合わせる。

図表 年間利用台数と年間利用者数の推計

条件区分		車種	前面交通量	営業日数	立寄り率	台数	1台あたり人数	利用者数
収益施設 営業日	収益施設 立寄	小型	5,123	310	0.1	158,813	2	317,626
		大型	766	310	0.075	17,810	1	17,810
	日中の休憩 のみ利用	小型	5,123	310	0.065	103,228	1	103,228
		大型	766	310	0.04	9,498	1	9,498
収益施設 休業日	休憩利用	小型	5,123	55	0.13	36,629	1	36,629
		大型	766	55	0.08	3,370	1	3,370
夜間休憩利用		小型	717	365	0.13	34,022	1	34,022
		大型	107	365	0.08	3,124	1	3,124
		計				329,348		488,161
						全体の立ち寄り率		488,161
						収益施設利用		335,436
						13.44%		
						7.21%		

上記の算出の結果、施設の利用者数は約 48.8 万人、このうち収益施設の利用者数は 33.5 万人と推計される。

2.3 基本的機能の施設規模

本施設では、道の駅登録の水準を満たす道路利用者向けの休憩、情報受発信の機能を確保するとともに、地域連携機能については株式会社モンベルとの包括協定に基づいた観光交流促進や町のコミュニティ創生戦略に基づいた地域経済創造にも重点を置いている。

これらの両機能を十分に満たすよう、施設規模を定めることとする。

(1) 駐車まず数

1) 休憩利用向けの駐車台数

休憩利用を目的とした利用のための駐車台数（まず数）については、下記の資料を参考に、日本道路公団設計要領に示された以下の式により算出する。

駐車場の駐車まず数＝前面交通量×立寄り率×ラッシュ率÷回転率

【直轄事業における「道の駅」(一体型)の整備及び維持管理について(H24年～)】
(国道・防災課課長補佐通知)
 「道の駅」の休憩施設等の規模について、原則、日本道路公団設計要領を準用し、本線交通量及び地域特性を考慮の上、道路管理者が整備すべき範囲について適切に計画を行うこと。

(参考) 日本道路公団設計要領の算定式

駐車場の駐車まず数＝前面交通量×立寄り率×ラッシュ率÷回転率

(第4回 新「道の駅」のあり方検討会 日時：令和 元年5月 配布資料3 5ページより)

この算出に必要な係数に関しては、令和元年に国土交通省で設置した道の駅のあり方研究会に関連して全国的な調査が行われ、実態に即した値が把握されていることから、この結果を用いることとする。

図表 休憩利用者向けの駐車まず数算出に必要な係数の設定

道の駅種別	車種	立寄り率	ラッシュ率	平均駐車時間 (回転率の逆数)
休憩型	小型車	13%(0.13)	14%(0.14)	35分(1.71回転⇒0.58)
	大型車	8%(0.08)	13%(0.13)	35分(1.71回転⇒0.58)

(第4回 新「道の駅」のあり方検討会 日時：令和 元年5月 配布資料3 5ページより)

図表 本施設での休憩利用目的とした駐車のための必要台数の推計

休憩型	a 計画交通量 (台/24h)	b 立寄り率 (注2)	c ラッシュ率 (注3)	d 回転率 (注4)	e 必要駐車まず数 (注5)
小型車	5,840	0.13	0.14	1.71	63
大型車	873	0.08	0.13	1.71	6

a:平成30年度交通量調査結果より

b～d: 第4回 新「道の駅」のあり方検討会 日時：令和 元年5月 配布資料3 5ページより
 休憩型 前面交通 5000-10000台の値を採用。dの回転率は平均駐車時間の逆数

e: a×b×c÷dで算出 端数は切り上げ

2) 購買・飲食等目的の立寄

①小型車

販売を目的とする施設の面積が 1000 m²を越える施設になることから、購買や飲食を目的とする施設利用のための駐車スペースの規模は、大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針（平成 19 年 2 月 1 日経済産業省告示第 16 号）の内容を踏まえて算出する。

$$\begin{aligned}
 \text{「必要駐車台数」} &= \text{「小売店舗へのピーク 1 時間当たりの自動車来台数」} \\
 &\quad \times \text{「平均駐車時間係数」} \\
 &= \text{「一日の来客（日来客）数（人）」} \left(\text{「A：店舗面積当たり} \right. \\
 &\quad \text{日来客数原単位（人/千m}^2\text{）」} \times \text{「当該店舗面積」（千} \\
 &\quad \text{m}^2\text{）」} \\
 &\quad \times \text{「B：ピーク率（％）」} \\
 &\quad \times \text{「C：自動車分担率（％）」} \\
 &\quad \div \text{「D：平均乗車人員（人/台）」} \\
 &\quad \times \text{「E：平均駐車時間係数」}
 \end{aligned}$$

図表 購買・飲食等目的の利用に対する駐車台数の設定

A		B	C	D	E	
店舗当たり来客原単位	店舗面積	ピーク率	自動車分担率	平均乗車人員	平均駐車時間係数	必要台数
人/m ²	m ²			人/台		台
950	2048	0.144	0.8	2	0.69	78
950	2048	0.144	0.85	2	0.69	82

自動車分担率は通常 8 割（0.8）での設定を基本としているが、当施設の場合は自動車での来訪比率は高いと推測されるため 0.85 の場合も参考として算出した。これらの結果を考慮し、78 台～82 台の間の 80 台を確保すべき台数とする。

②大型車

前ページの大店法に基づく算出に関しては大型車の台数設定についての明確な記述はない。このため、購買目的の立寄り向けの大型車両の駐車マス数は、道の駅のあり方研究会での資料に示された道の駅の種類によって異なる立寄り率を参考に設定し、算出する。購買・飲食目的の利用としての性格がより明確な直売充実型への大型車の立寄り率、ラッシュ率、回転率を用い、このうち、立寄り率については休憩型の立寄り率との差（14%－8%＝6%）の半数（※）の値を用いることとした。

（※本書 40 ページより 買い物や食事を目的とする道の駅利用者は 42.5%（約半数）であることから）

図表 買物・飲食目的の大型車の台数設定

購買・飲食目的	a 計画交通量 (台/24h)	b 立寄り率	c ラッシュ率	d 回転率	e 必要駐車マス数
大型車	766	0.03	0.16	1.82	3

3) EV 対応駐車場

2020 年の乗用車販売台数(250 万台)に対する EV 車の占める割合は、0.6% (約 15000 台) である (https://evdays.tepco.co.jp/entry/2021/09/28/000020; 日本自動車販売協会連合会の資料を参考にした解説ホームページより)。

一方、経済産業省が 2020 年 12 月に関係省庁との連携で策定した「2050 年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」(2021 年 6 月に改訂版)では、「2030 年までに急速充電器を今の 4 倍となる 3 万基を設置すること」が示されている。

これらを踏まえ、休憩と購買・飲食目的を合計した一般車の確保台数の (143 (63+80) 台) に対して $0.6 \times 4 = 2.4\%$ 相当の台数を確保する。

$143 \text{ 台} \times 0.024 = 3.4 \text{ 台}$ となることから 4 台分を確保する。

4) RV パーク機能

最寄りの同種施設として道の駅南きよさとに RV パークがある。近い条件で継続して運営されていることから、この規模を参考として、5 台を確保する。

5) 身障者用駐車場の台数

1) ~ 4) の台数を合計すると、小型車 63 台+80 台+5 台+4 台=152 台、大型車 9 台の合計 161 台となる。

身障者用駐車台数は、道路施設の移動円滑化基準に示された基準及び信州パーキングパーミット制度に基づいた必要台数に示された基準を満たすこととする。

前者の基準から 4 台(総数 150~200 台)、後者の基準から 2 台+2 台(総数 101~200 台)が見いだされることから 4 台分のスペースを確保する。

◎障害者用駐車施設の数は、自動車駐車場の全駐車台数が 200 以下の場合、当該駐車台数 $\times 1/50$ 以上とする。
◎全駐車台数が 200 を超える場合は、当該駐車台数 $\times 1/100 + 2$ 以上とする。

駐車場の規模(台)	必要数
~ 50	1
51 ~ 100	2
101 ~ 150	3
151 ~ 200	4
201 ~ 300	5

資料：道路の移動等円滑化整備ガイドライン

◎対象区画の確保

来客用の駐車区画の中から、信州パーキング・パーミット制度協力区画を確保してください。

<対象区画の種類>

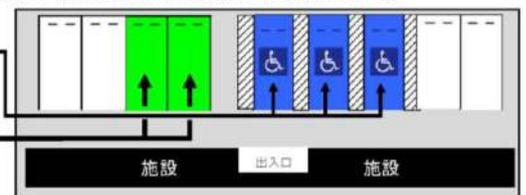
駐車区画には、車いす使用者優先と、通常幅の障がい者等優先の 2 種類があります。

[区画確保の例]

車いす使用者優先駐車区画

障がい者等優先駐車区画

※利用対象者は、歩行が困難な方であるため、施設の入出口に近い既存の通常幅の区画の一部を確保してください。



[協力区画数の目安]

施設内駐車区画数	協力区画数	
	車いす使用者用駐車区画 幅広(350cm 以上)	障がい者等用駐車区画 通常幅(350cm 未満)
25未満	どちらか 1 以上	
25~100	1 以上	1 以上
101~200	2 以上	2 以上
201~300	3 以上	3 以上
301~400	4 以上	4 以上
401~500	5 以上	5 以上

資料：信州パーキングパーミット制度案内資料

6) 駐車場規模の目安

以上の結果、必要台数は小型車 156 台、大型車 9 台と算出された。駐車場規模は場内通路を含み小型車（身障者用を含む）30 m²、大型車（特殊車を含む）150 m²（同）とし（国土交通省中部地方整備局）、RV用敷地を 65 m²/台（5m×7mのサイトと前面通路 6m）、身障者用 40 m²/台（3.5m×6mと前面通路 6m分相当）として規模の目安を算出し 6,245 m²となった。

なお、大型車両やバスの停車等により車両の通行路の延長が大きくなることもあるため、この算出値は規模を把握するための参考値として扱うこととする。

図表 駐車場の規模の目安（参考値）

区分	a 必要台数 (台)	b 1台当り面積 (m ² /台)	c(a×b) 駐車場面積 (m ²)
小型車(一般駐車場・EV)	147	30	4,410
大型車	9	150	1,350
RV車両(小型)	5	65	325
身障者対応(小型)	4	40	160
小計	165	-	6,245

(2) トイレ及び情報発信施設

1) トイレの規模の目安

下記に示す国土交通省中部地方整備局の一般道路の休憩施設計画の手引きに示された駐車まず数 50 台分に対する標準的なトイレの面積・便器数に関する目安をもとに算出する。

図表 トイレ個数の算定方法

駐車まず数	便器数(個)			標準的な面積
	男(小)	男(大)	女	
約50台	4	2	6	60 m ²

資料：「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）

本施設のトイレは、休憩利用目的の方向けの 24 時間使用可能なトイレと、物販や飲食の提供を行う地域振興施設内のトイレ(営業時間外は閉鎖)の 2 種類を設ける。

それぞれの対象の基礎となる台数の設定は次ページの表のとおりとする。

図表 トイレの対象となる駐車対象(駐車マス数)の整理

区分	対象駐車マス	小型	大型
24時間対応	休憩目的	63	6
	EV	4	-
	身障者	4	-
	小計	71	6
収益施設 営業時間対応	物販・飲食目的	80	3
	RV	5	-
	小計	85	3
合計		156	9

①24時間対応トイレ

男女別に駐車マス1か所当りの便器数を求め、この値に計画地の駐車マス数に乗じて推計された便器の総数は21である。便器1穴あたりの面積(5m²)を乗じると、全駐車台数に対するトイレ施設の面積は105m²となる。

図表 24時間対応のトイレ規模の目安設定

項目	指標	駐車1マス数当たり 個/台	計画地換算	備考	
駐車マス数(台)	50	-	83	a (必要駐車マス数)	
便器数	12	-	21	b (c+d+e)	
	男性小	4	0.08	7	c (0.08 × a)
	大	2	0.04	4	d (0.04 × a)
	女性	6	0.12	10	e (0.12 × a)
便所面積	m ²	60	-	105	f (b × g)
	1穴あたり	5	-	5	g

aの算出:大型車は普通車の2台分として換算 71+6×2=83

②収益施設営業時間対応のトイレ

上記と同様の方法で収益施設の営業時間の利用に対応するトイレの規模を算出すると下表のように115m²となる。

図表 収益施設営業時間内対応のトイレ規模の目安設定

項目	指標	駐車1マス数当たり 個/台	計画地換算	備考	
駐車マス数(台)	50	-	91	a (必要駐車マス数)	
便器数	12	-	23	b (c+d+e)	
	男性小	4	0.08	8	c (0.08 × a)
	大	2	0.04	4	d (0.04 × a)
	女性	6	0.12	11	e (0.12 × a)
便所面積	m ²	60	-	115	f (b × g)
	1穴あたり	5	-	5	g

aの算出:大型車は普通車の2台分として換算 85+3×2=91

2) 情報発信施設の規模の目安

休憩所（イス席等）、観光案内、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参考にする。

情報発信施設もトイレ同様に24時間対応の施設と、収益施設営業時間内対応の施設とに区分する。その規模は、高速道路のサービス施設において定められている駐車台数に応じた標準座席数・面積をもとに1台あたりに必要な休憩用の座席数（0.3席/台）を求め、ここに対象台数、1席当たりの面積を乗じて算出する。

【算出式】 $0.3(\text{席/台}) \times \text{駐車台数}(\text{台}) \times 1 \text{席当たりの面積}(\text{m}^2/\text{席})$

図表 休憩・情報発信施設の標準規模(高速道路)

駐車ます数	席数 (席)	標準面積 (m^2)	同1席当たり ($\text{m}^2/\text{席}$)
300台	80	250	3.10
250台	60	210	3.50
200台	60	210	3.50
150台	40	170	4.30
100台以下	30	140	4.70
1台当たり	0.3	-	-

席数÷駐車ます数

(注) 休憩・情報発信施設にはインフォメーション(案内所)、救護室、事務室、湯茶接待室等を含む

資料：「設計要領第六集建築施設編第1編休憩用建築施設（東・中・西日本高速道路株）」

①24時間対応の情報発信・休憩所の規模の目安設定

計画地の駐車ます数(24Hトイレ対応)	必要席数 (席)	必要面積 (m^2)	同1席当たり ($\text{m}^2/\text{席}$)
80	24	113	4.7

(注1) 必要席数=対象台数(80台)×1台当たり(0.3席)

※端数は切り上げ

(注2) 必要面積=席数×同1席当たり面積(100台以下)

②収益施設営業時間対応の情報発信・休憩所の規模の目安設定

計画地の駐車ます数(収益施設営業時間帯)	必要席数 (席)	必要面積 (m^2)	同1席当たり ($\text{m}^2/\text{席}$)
85	26	123	4.7

(注1) 必要席数=対象台数(85台)×1台当たり(0.3席)

※端数は切り上げ

(注2) 必要面積=席数×同1席当たり面積(100台以下)

3) トイレ・情報発信施設の機能配分

①24 時間対応の施設

1) と 2) から、24 時間対応の休憩目的の利用者に対してはトイレ 105 m²、休憩・情報発信施設 113 m²相当の空間が必要と推計される。

休憩機能と一体で道の駅に必要な機能として位置づけられている情報発信機能であるが、近年長野県内で整備されている道の駅では、休憩所や情報発信施設を単体の施設として整備する事例は限定的である。大半の施設は地域振興施設内で効率よく発信を行う、あるいは 24 時間の利用に必要な道路情報などの限定的な情報受発信のスペースとトイレとが一体になっている。



いくさかの郷



女神の里たてしな
トイレに併設



ヘルシーテラス佐久南



今井 恵みの里
入口部軒下を利用

一方でトイレに関しては、ユニバーサルデザインの普及から、令和 2 年度に「高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準」が改正され多機能※便所の機能分散化等に関する内容が盛り込まれたことから余裕のある空間づくりが求められている。

このため、24 時間対応のトイレ・情報発信機能を有する施設に関しては、情報提供機能を半分程度に抑制し、情報提供・休憩所を 60 m²程度とし、トイレは上記の余裕等の確保も念頭に置き、120 m²程度を目安とする。

※多機能: 車椅子使用者が円滑に利用できる機能のほか、オストメイトや乳幼児連れ対応機能等、必要に応じて多様な機能を付加することをいう

図表 関東地方整備局管轄エリアの長野県内の道の駅の施設概要

整理番号	施設名	登録年月日	供用開始	自治体	整備方式	駐車場				トイレ					情報提供機能確保場所	
						普通車	大型車	****	二輪車	男小	男大	女	身障者	多目的		計
1	信州新町	H5.4.22	S63.4.30	長野市	一体型(国)	55	6	2		12		7	1		20	地域振興施設内の一角で確保されている
2	長野市大岡特産センター	H5.4.22	H2.4.11	長野市	一体型(国)	69	10	2		7		5	1		13	地域振興施設内の一角で確保されているとみられる
3	信越さかえ	H5.4.22	H6.1.6	栄村	一体型(県)	22	6	1		7		6	1		14	地域振興施設内の一角で確保されているとみられる
4	小坂田公園	H7.4.11	H7.7.1	塩尻市	単独型	282	10	3		16		11	2		29	地域振興施設(レストラン棟)内に確保
5	池田	H7.4.11	H7.7.19	池田町	一体型(県)	80	5	1		13		10	2		25	地域振興施設内の一角で確保されているとみられる
6	中条	H7.4.11	H7.5.9	長野市	一体型(県)	50	6	5		11		8			19	地域振興施設内の一角で確保されている
7	みまき	H7.4.11	H7.4.26	東御市	一体型(県)	21	3	2		14		10	2		26	地域振興施設内の一角で確保されているとみられる
8	白馬	H8.4.16	H6.4.30	白馬村	一体型(県)	36	6	1		11		7	1		19	地域振興施設内の一角で確保されている
9	ふるさと豊田	H9.10.22	H9.10.5	中野市	一体型(県)	42	13	2		9		6	1		16	地域振興施設内の一角で確保されているとみられる
10	マルメロの駅ながと	H9.10.22	H10.3.26	長和町	一体型(県)	41	15	3		10		13	1		24	地域振興施設内の一角で確保されているとみられる
11	ほっとぽ〜く・浅科	H10.4.17	H10.11.3	佐久市	一体型(県)	48	7	2		6		5	1		12	独立した情報提供兼休憩室とみられる
12	アルプス安曇野ほりがねの里	H10.4.17	H8.5.19	安曇野市	単独型	162	10	2		10		8	2		20	独立した情報提供兼休憩室
13	安曇野松川	H10.4.17	H9.11.19	松川村	一体型(県)	33	7	2		7		5	1		13	地域振興施設内の一角で確保されている
14	風穴の里	H10.4.17	H5.6.29	松本市	単独型	32	10	2		6		7	1		14	地域振興施設内の一角で確保されている
15	北信州やまのうち	H10.4.17	H9.12.20	山ノ内町	一体型(県)	77	5	3		5		4	1		10	地域振興施設内の一角で確保されている
16	上田道と川の駅	H10.4.17	H22.4.1	上田市	一体型(国)	66	25	2		11		13	2		26	独立した情報提供兼休憩室
17	信州高木宿	H10.4.17	H11.4.1	富士見町	一体型(国)	83	18	4		7		5	1		13	独立した情報提供兼休憩室
18	しなの	H11.8.27	H11.4.21	信濃町	一体型(国)	53	18	2		5	2	5	1		13	独立した情報提供兼休憩室
19	小谷	H11.8.27	H11.10.1	小谷村	一体型(県)	43	7	4		7		5			12	地域振興施設内の一角で確保されているとみられる
20	さかきた	H12.8.18	H13.6.9	筑北村	一体型(県)	21	4	1		6		5	1		12	地域振興施設内の一角で確保されているとみられる
21	ぼかぼかランド美麻	H12.8.18	H13.6.4	大町市	単独型	84	8	2		23		12	1		36	地域振興施設内の一角で確保されている
22	オアシスおぶせ	H14.8.13	H12.4.1	小布施町	単独型	181	5	2	8	7	3	9		1	20	地域振興施設内の一角で確保されているとみられる
23	雷電くるみの里	H15.8.8	H15.9.28	東御市	一体型(県)	100	20	2		17		17	1		35	独立した情報提供兼休憩室
24	花の駅千曲川	H17.8.10	H14.4.19	飯山市	単独型	96	4	2		6		6	1		13	独立した情報提供兼休憩エリア
25	あおき	H17.8.10	H18.4.27	青木村	一体型(県)	50	8	2		5	2	5	1		13	独立した情報提供兼休憩室
26	おがわ	H19.8.10	H8.5.11	小川村	単独型	73		1		9		7		1	17	地域振興施設内の一角で確保されている
27	美ヶ原高原	H19.8.10	S54.9.1	上田市	単独型	800	15	4		12		7	1		20	美術館と併設した振興施設内に情報コーナー有
28	今井 恵みの里	H21.7.31	H21.8.2	松本市	一体型(県)	71	19	2		6		6	1		13	地域振興施設の軒下
29	FARMUS木島平	H27.4.15	H27.5.1	木島平村	単独型	53	3	1		5	2	7	1		15	地域振興施設内にインフォーションコーナー
30	ヘルシーテラス佐久南	H28.10.7	H29.07	佐久市	単独型	105	30	6		15		20	2		37	地域振興施設と接続して整備(建物としては一体)
31	女神の里たてしな	H29.11.17	H29.12.16	立科町	単独型	66	23	4		4	2	7	1		14	トイレ内に併設・地域振興施設内にも観光情報提供スペースを設置
32	いっさかの郷	H30.4.25	H30.4.27	生坂村	一体型(県)	35	5	2		6		8	2		16	地域振興施設入口部情報コーナー・事務室を確保
33	野沢温泉	R1.6.19	R1.8.31	野沢温泉村	単独型	36	7	5		12	6	11	2		31	地域振興施設内にコーナーを設置
34	ビーナスライン蓼科湖	R2.7.1	R2.7.17	茅野市	単独型	99	7			5	2	6			13	トイレ内に併設

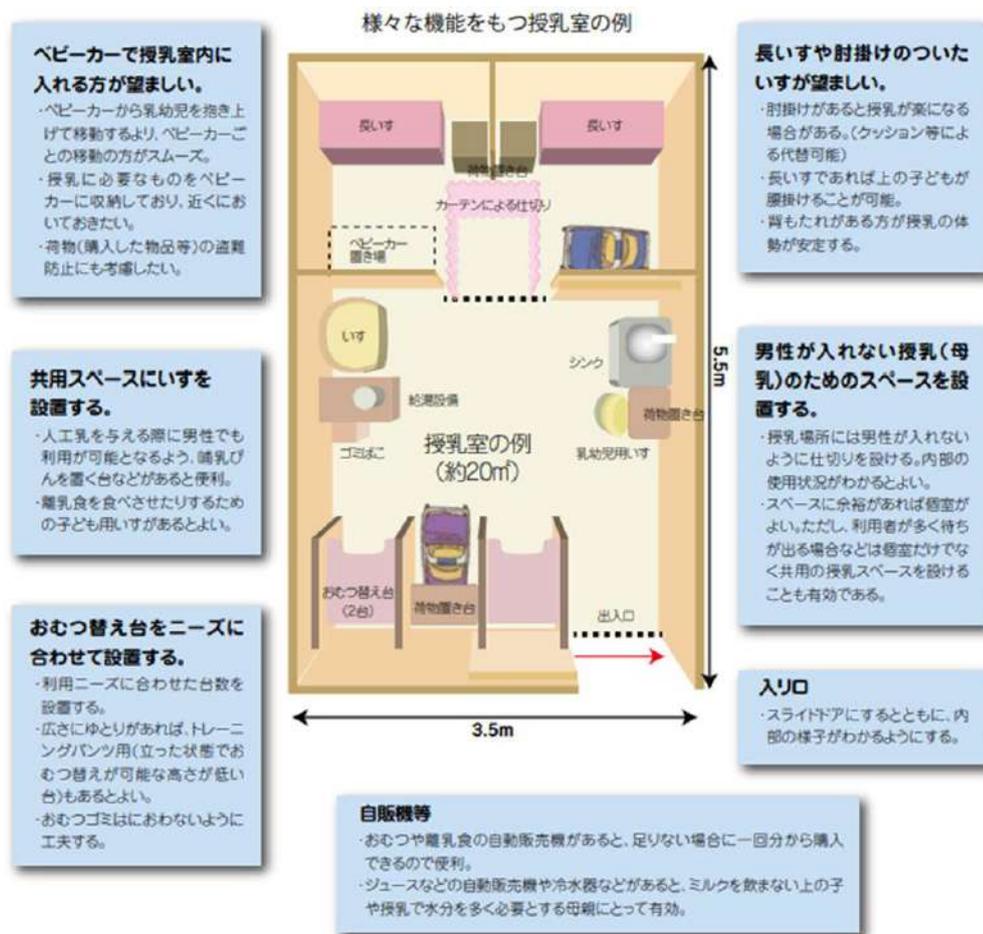
②地域振興施設(収益施設)への機能の分配

一方、収益施設側に必要とされる休憩・情報発信機能の空間規模は123㎡、トイレは115㎡であった。

休憩・情報発信機能の空間については、71ページに示す通り24時間対応の区域をコンパクトに抑制したが、その代替としてサービス提供の可能なスタッフを配置する地域振興施設での充実を図る方向(一例として案内スタッフのいるビジターセンターの運営)で施設の具体化を図る。

また、近年整備の道の駅の事例では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ケースもみられる。本施設ではミルクルーム(1室程度)、オムツ替え(2か所程度)が想定され、これらに補足的な共有スペースを含めるとその面積は15~20㎡の面積となる(下図参照)。この機能は地域振興施設内に確保することとする。

(参考) ミルクルーム(授乳室)等の例



資料:「赤ちゃん連れにやさしい空間づくりガイドブック」(福島県保健福祉部)

2.4 地域振興施設の規模

(1) 直売・物販・飲食提供機能（トイレ含む）

長野県内の関東整備局管内の道の駅の平均的な規模である1000㎡相当の規模を想定する。

確保する機能あるいは施設の特色付けとして、以下のような候補が考えられる。

- 地場の生産品の直売所
- 株式会社モンベルの顧客ニーズにマッチした地場産品や土産品、新たな商品のPRを兼ねた販売
- 地場産品を使った食事の提供
- 住む人にも訪れる人にも役立つ物販 等

なお、施設内の機能の配分及び配置に関しては、今後の施設詳細化の段階で決めていくこととする。

(2) 交流促進施設

地域防災・子育て支援等暮らしに役立つ道の駅として必要な施設を整備する。

下記に例示するような利用が可能な多目的交流スペース、トイレ、休憩スペース等を確保する。規模は災害時の収容を想定していることから800㎡（収容人数200人×4㎡）程度を目安とする。

○多目的交流スペース

- ・子育て世代をはじめとした町民のサークル活動等の利用
- ・かわまちづくり計画に関連した室内プログラム等の運営

川を活かした体験交流活動のガイダンス

防災教育などをテーマにした講習や研修の実施

川や水、魚をテーマにした学習、展示 等

○災害時避難場所（多目的交流スペースの非常時利用）

- ・災害時に一時避難が可能な空間としての利用

○子育て世代利用の支援

ミルクルーム（1室程度）、オムツ替え（2か所程度）のできるスペース

(1) 及び (2) の施設は運営の効率化のため1棟の施設として集約して整備する。

また、(2) の詳細についても(1)と同様に施設内の機能の配分及び配置に関しては、今後の施設詳細化の段階で決めていくこととする。

図表 長野県内道の駅における直売・飲食等提供拠点施設の規模

番号	名称	面積(㎡)
1	信州新町	1907.9
2	長野市大岡特産センター	950.4
3	信越さかえ	920.4
5	池田	679.6
6	中条	1063.5
9	ふるさと豊田	1471.5
11	ほっとば〜く・浅科	1026.4
12	アルプス安曇野 ほりがねの里	1897.8
13	安曇野松川	1065.8
14	風穴の里	777.3
15	北信州やまのうち	562.3
16	上田道と川の駅	1497.4
18	しなの	1210.8
20	さかきた	261.9
22	オアシスおぶせ	1254.0
23	雷電くるみの里	871.9
24	花の駅千曲川	804.7
26	おがわ	761.0
29	FARMUS木島平	1638.6
31	女神の里たてしな	861.7
	平均値	1074.2

注) 本書 72 ページに掲載した施設の空中写真 (googlemap) からの計測値

(3) アウトドアアクティビティ拠点施設

佐久穂町・南佐久一帯のアウトドアアクティビティと連動した観光拠点施設を整備する。八千穂高原 I C 等を経由して当道の駅に訪れた観光利用者向けのビジターセンターの機能とアウトドアアクティビティ実践に役立つ物販機能を有する施設として整備する。

(1)・(2)の施設とは別棟として整備する。飯山市等での整備計画事例を参考にし、1000㎡規模の施設を想定する。

① ビジターセンター（インフォメーション）

本地域の自然・文化・歴史や観光情報の発信コーナーのほか、フィールドや天候情報、ガイドツアー情報を発信するとともに、体験ツアー受付や宿泊の手配、移動手段の提案などを行う案内スタッフを配置する。

【発信情報例】

- ・ 本地域の自然・歴史・文化の情報
- ・ 体験可能なアウトドアアクティビティ、フィールド情報の発信（地図、季節の花、天候など）
- ・ 安全登山（装備、心得など）、登山マナーの啓発等

② アウトドア用品レンタル

サイクリング（クロスバイク | ロードバイク | MTB | ヘルメット等の備品）、トレッキング（登山靴 | 雨具 | ザック | トレッキングポール）、パドルスポーツ など、多様なアクティビティのレンタルサービスを提供し、来訪者が手ぶらで訪れても、「気軽に」、「安全に」アウトドアアクティビティを楽しむ支援を展開する。

③ 物販施設

アクティビティを楽しむ来訪者が、出発前に装備を補充できるように、またエリア内で体験できる 様々なアクティビティに興味を持ってもらえるように、フィールドにあった商品を販売する。

アウトドア用品だけでなく、地域の農産物や工芸品などの販売、キャンプで使える薪や炭、食材などの販売もおこなうことで、利用者の利便性をより高める。

主な取り扱い商品や関連する提供サービスの候補は、次のとおりである。

- ・ アウトドア用品
- ・ フィールドウエア（第一次産業用）
- ・ 体験イベント・ツアーの開催
- ・ 自転車用品
- ・ 土産物屋

2.5 施設配置計画

当施設の基盤整備（敷地の造成とこれに伴う調整池等の整備）の成果を土台にし、55ページに記載した機能配置と、65～75ページの施設規模を考慮して施設配置を検討し、施設配置計画図を作成した。

【現在の状況】



【空撮写真】



(仮称)道の駅八千穂高原 IC 施設配置計画平面図



(1) 入退場

○道路との取り合い、周辺環境、地形条件(高低差)等を勘案し、東を入口、西を出口として設定し、入口側には右折レーンを設ける。

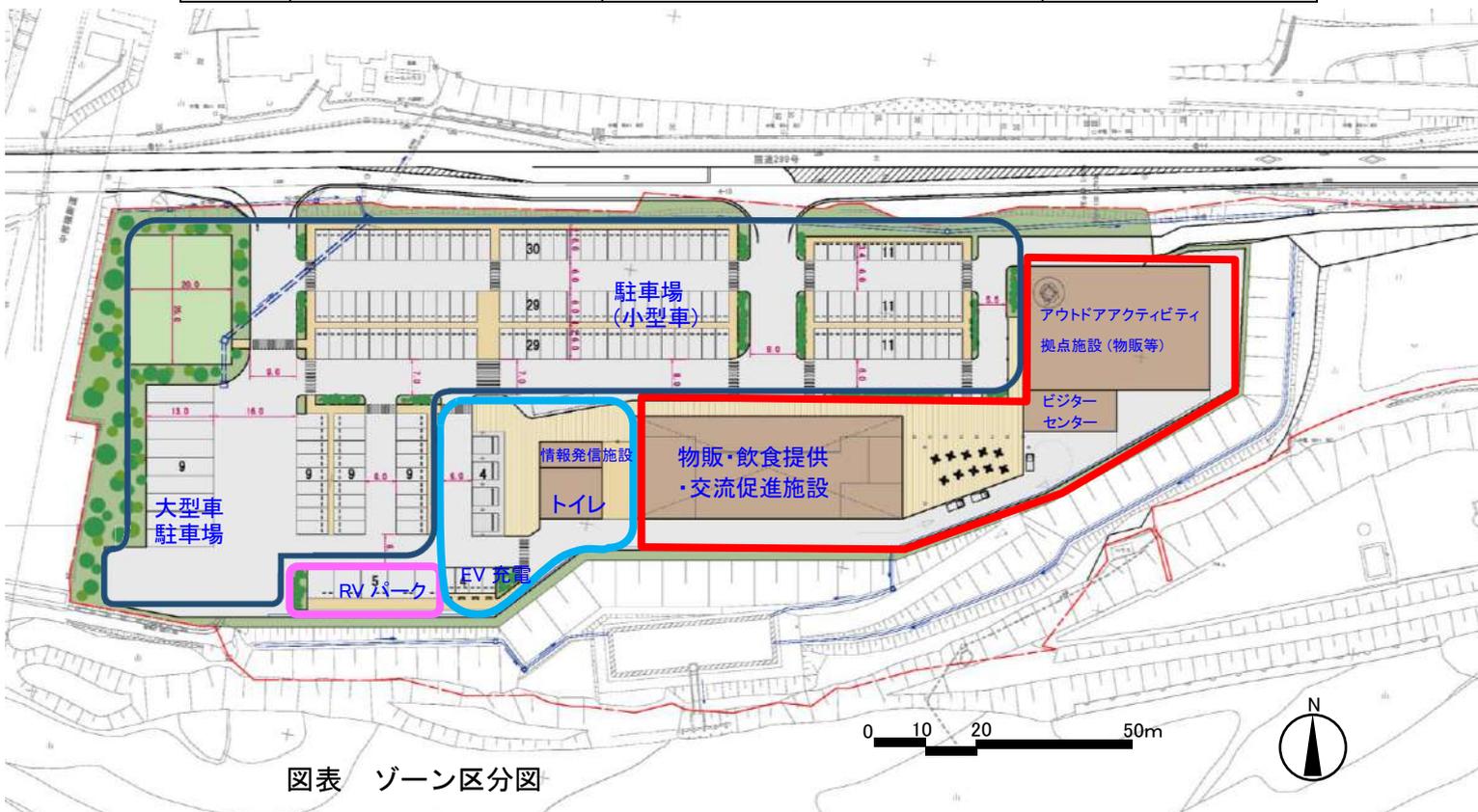
○合わせて周辺居住者の道路の横断利用に対応できるように、横断歩道や押しボタン式信号機などの確保について、道路管理者の長野県と調整を進める。

(2) ゾーン区分と動線の設定

1) ゾーン

①駐車場、②休憩(トイレ)・情報提供・駐停車サービス施設、③地域振興施設A(物販・飲食及び交流促進施設)、④地域振興施設B(屋外滞留施設)の4種類のゾーンに分ける。

凡例	ゾーン区分	主な施設	備考
	①駐車場	小型車・大型車用駐車場 管理ヤード	
	②休憩・情報提供・ 駐停車サービス施設	24H 対応トイレ・道路情報提供 兼休憩所・バス停、EV 充電設備	
	③地域振興施設 A	物販・飲食提供・交流促進施設 及びビジターセンター、アウト ドアアクティビティ拠点施設	屋内施設
	④地域振興施設 B	RV パーク	屋外滞留施設



2) 動線

○車両の入退場動線

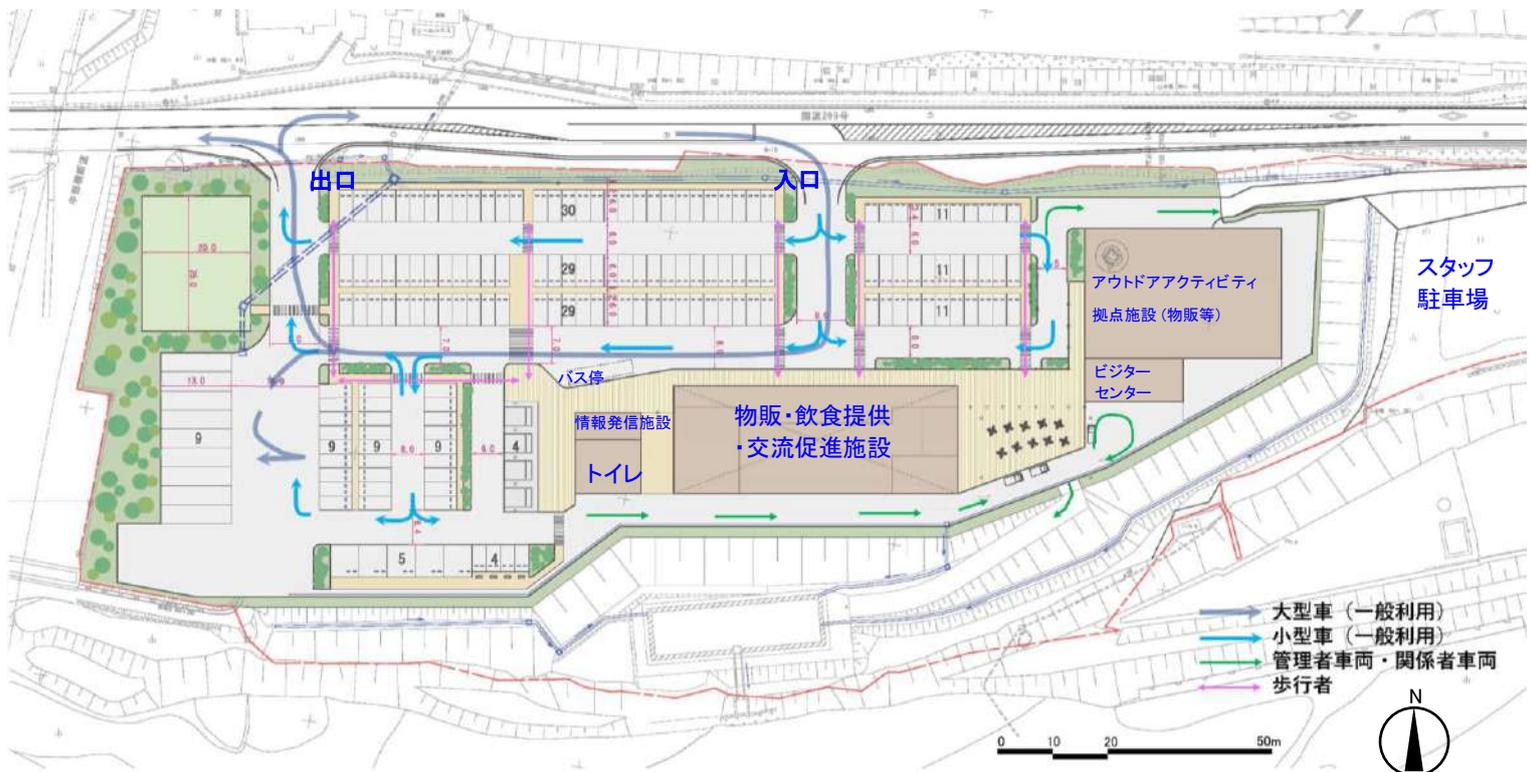
- ・国道 299 号への右折レーン設置可能な区間に限られる条件のもと、本施設への入場車両に起因する国道 299 の渋滞発生を回避するため、東側を入口、西側を出口として位置づけ、敷地内を車両が移動しやすい動線を設定する。
- ・国道 299 号には東入口から入場するための右折レーンを設ける。（長野県による整備）

○大型車の動線

- ・大型車は東入口から入場後、物販・飲食提供・交流促進施設の前で左折し、バス停、大型駐車場区画エリアへ到達する。

○小型車・歩行者の動線

- ・小型車は東入口から入場後、東西に分かれて目的とする施設に近い場所に駐車できる動線とする。下車後は北から南に向かって地域振興施設等へ人が安全に移動できるよう、駐車マスに接して移動できる歩道を確保する。



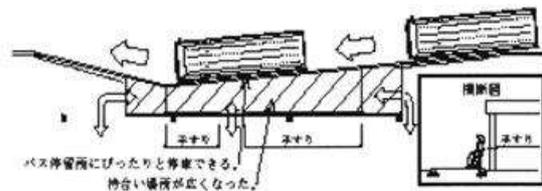
図表 動線区分図

○管理車両の動線・スタッフ駐車場

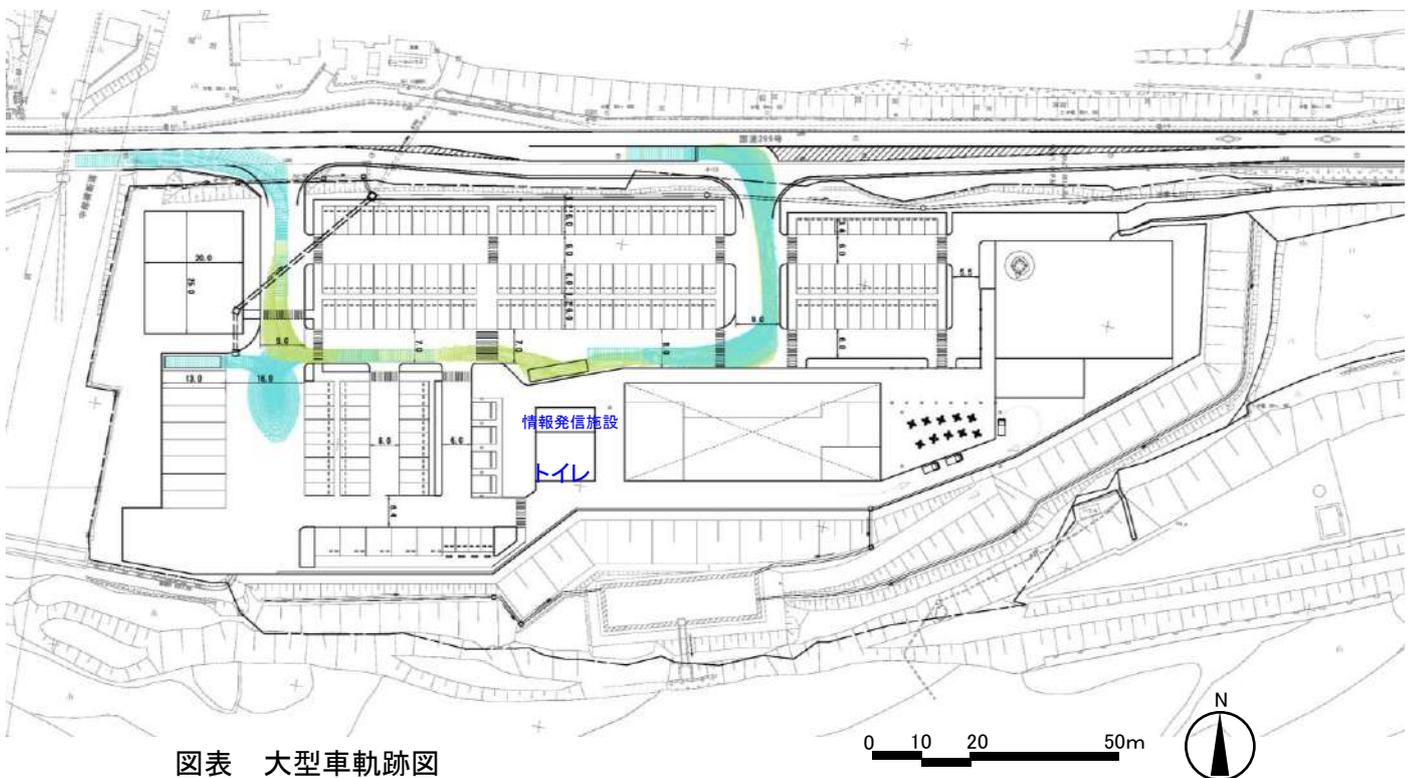
- ・管理車両も入口を共有する。地域振興施設の南側には管理車両やキッチンカー専用の動線を設ける。大型車の駐車マスの南側の空きスペースは、転回のほか、冬季の除雪時の雪置き場としての利用も想定する。
- ・店舗の面積が一定程度あるため、関係者の駐車場も必要となる。このスペースは敷地の東側に隣接する一段下の平坦地に確保する。

○路線バス等停車機能

- ・現在佐久平駅から麦草峠まで運行している白駒線の乗り入れ等を視野に入れ、当道の駅でバスの乗り降りが可能な停留所スペースを駐車場内に設ける。
- ・東側の入口から乗り入れ、駐車場内をできるだけ効率よく移動し、西側の出口より右左折で退場できるようにするため、情報発信施設・トイレの北側に切り込み型の停留スペースを設ける。
- ・これにより情報発信施設・トイレの北側の通路の両側通行が円滑に確保される。



図表 切り込み型のバス停
(資料：道路の移動等円滑化整備ガイドライン)



図表 大型車軌跡図

(3) 施設計画

1) 駐車場ゾーン

- ・ 小型車 156 台（一般車 143 台、EV 充電 4 台、RV パーク 5 台、身障者 4 台）、大型車 9 台分を確保する。
- ・ 国道 299 号沿いの住宅地との位置関係と、敷地の南北方向の距離を勘案し、騒音による生活環境への影響を低減できるよう、南西端に大型車を配置し、境界植栽や防音壁設置等の対策を講じる。
- ・ 一般利用者の駐車マスから建築物に向かって安全かつ円滑に到達できるよう、歩道や横断歩道を設ける。
- ・ 路線バス等の停留スペースを確保する。地域振興施設とは一定の距離を確保し、西寄りのエリアに配置する。
- ・ 国道 299 号では、観光のハイシーズンには多くの二輪車の通行があるが、年間を通じては曜日や季節で台数の変化は大きい。このため、右例のように普通車区画内にコーンなどで仕切って二輪車駐車区域を示す方法が一例として考えられる。特定の駐車専用区域の設定に関しては、今後の駐車場区域設計の際に定めていくものとする。



霧ヶ峰高原の駐車場(バイクエリア)

2) 休憩（トイレ）・情報提供・駐停車サービスゾーン

○24 時間対応トイレ(簡易休憩機能と一体化)

- ・ 下車した利用者の動線の集中するエリアに 24 時間対応のトイレ、情報提供（簡易休憩機能）を配置する。

○移動円滑化の主動線・上屋付き駐車スペース

- ・ 歩行者の円滑な誘導と自然豊かな環境に調和した空間演出のため、建物の外周の歩行者用の主動線はデッキ仕上げとし、幅員 3 m 程度を確保する。（駐車場からの移動円滑化の主動線として位置付く）。この動線に接する形でバスの停留所と身障者用の屋根付き駐車場を配置する。

○EV 充電スペース

- ・ 一定時間の滞在が必要な EV 充電スペースをゾーン内に配置する。

3) 地域振興施設 A ゾーン

- ・ 飲食・物販（直売等）提供機能及び地域交流の機能を有する施設（2 階建てで構成）と、ビジターセンター機能とアウトドアに関連する物販等の機能を併設したアウトドアアクティビティ拠点施設の 2 つの地域振興施設を配置する。
- ・ 建築物は町材（カラマツ等）をはじめ、木質材料を積極的に取り入れていくものとする。

- ・ 2) のゾーンから続く建物周りの通路は、デザインに一体感をもたせ、清潔感と期待感のある雰囲気形成できるよう、デッキ仕上げとする。
- ・ 2つの地域振興施設間の通路部分は屋根付きとし、雨天時行き来が容易な空間とする。
- ・ 2つの地域振興施設間に広がる計画地南東の空間には、休憩や食事をとることのできるデッキ広場とする。この空間は小規模な半屋外イベントにも活用できる。この広場に隣接する南側の通路にはキッチンカーなども横付できるよう、車両の通行が可能な幅員を確保した通路を設ける。
- ・ デッキ広場では、現在の地盤レベルでも大石川の水面・流れを見ることができることから、サイン等により子供たちをはじめとする様々な世代が川に近づく階段への誘導を図る。

4) 地域振興施設Bゾーン

ORVパーク

- ・ 当道の駅はICに近接する道の駅では仮眠なども含め、滞在時間の長い休憩の場となる可能性は高い。また、近年車中泊のニーズも高まっており、RVパークとして料金徴収により許容する道の駅もみられるようになっている。
- ・ 計画地北側には民家もあることから、夜間の駐車車両のエンジン音などの音の影響を軽減しながら、車中泊や長時間の休憩を料金制で受け入れるRVパークエリアを計画地の南側のエリアに設ける。一定時間の滞在が必要なEV充電スペースとセットで配置する。

図表 施設規模の整理

区域	計画面積 [㎡]	必要規模 [㎡]	必要規模設定等の概要
駐車場	8,700	6,245	普通車143 大型9台 EV充電4台 RVパーク5台 身障者用4台 管理ヤード バス停設置やRVパーク確保等により車路面積が増加
身障者用駐車场上屋	200	-	4台分
トイレ(24H対応)	120	110	男小7、男大4、女11 (「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)の施設規模を参照)
休憩・情報発信施設	60	220	「設計要領第六集建築施設編第1編休憩用建築施設(東・中・西日本高速道路株)の休憩・情報発信施設の標準規模を参照
ビジターセンター	140		
飲食・物販機能 建築面積	1,000	1,000	県内事例(関東整備局管内)の地域振興施設規模を参考に設定(建築面積1000 [㎡])
交流施設		800	避難所機能確保 200人×4 [㎡] /人 を2Fとして確保
アウトドアショップ	860	1000内外	近年整備の事例
緑地面積	-	1120	敷地の6%(都市計画法に基づく開発許可等の基準に関する条例 長野県条例第23号 第2条)
駐車場内植栽	460	-	RVパークの芝も含む
駐車場東西端植栽	560	-	遮音・修景機能の確保
外周草地・植栽地	1,130	-	平坦面外周部盛立区域
外周法面 他	3,380	-	
調整池	400	-	流出量算出結果・河川協議を経て決定
駐車場内歩道	660	-	
木デッキ	880	-	
外周法面管理道等	850	-	
職員用車両駐車場	1,600	-	
合計	21,000		

※計画面積は10[㎡]単位で四捨五入して表示

第3章 事業計画

3.1 概算事業費の想定

(1) 施設規模等を基にした概算事業費

駐車場区域及びトイレ帯の整備（下表①～④）で約4億円の整備費が推計された。その他、地域振興関連施設（下表⑤～⑦）の整備費も事業費として計上する予定である。

図表 整備費概算

番号	区域	区域面積 ㎡	概算事業費 (千円) 税込	備考
①	駐車場区域	8300	222,000	トイレ外構沿道植等含む 右折レーン設置等の道路改良は含まず
②	身障者用上屋	150	48,000	
③	トイレ	120	96,000	
④	休憩・情報発信施設	60	29,000	
	(小計)①～④		395,000	道路管理者等整備対象
⑤	地域振興施設①	1900	951,000	1F: 直売・物販・飲食提供施設 2F: 交流促進施設(非常時避難施設)
⑥	地域振興施設②	1008	577,000	アウトドアアクティビティ拠点施設
⑦	地域振興施設外構	880	191,000	
⑧	ドッグラン他		10,000	
	(小計)⑤～⑧		1,729,000	
	合計		2,124,000	

※外周法面及び調整池部分等の整備済み区域は除く

(2) 活用可能な補助制度の整理及び本計画への導入可否検討

道の駅に活用可能な制度例として以下があげられるが、本計画では社会資本整備総合交付金や地方創生拠点整備交付金等の導入、過疎対策事業債の充当などが可能と考えられる。

図表 活用可能な補助制度例

所管官庁	活用可能な制度	対象	補助率
内閣府	地方創生推進交付金 地方創生拠点整備交付金	地方版総合戦略に基づく取組みとして、地方創生の推進を実現する先導的な事業	1/2
内閣府	デジタル田園都市国家構想推進交付金	デジタルを活用した地域の課題解決事業、サテライトオフィスの施設整備等に関する事業	デジタル実装タイプ 2/3又は1/2 地方創生テレワークタイプ 4/3又は1/2
内閣府・厚生労働省	地域子育て支援拠点事業	乳幼児及びその保護者が相互の交流を行う場所を開設し、育てについての相談、情報の提供、助言その他の援助を行う事業(児童福祉法第6条の3第6項に規定される事業)	1/2
総務省	地域経済循環創造事業交付金	地域資源を活かした先進的で持続可能な事業	1/2、2/3、3/4、10/10 (融資予定額に対する率)
	公衆無線LAN環境整備支援事業	防災拠点等における公衆無線LAN(Wi-Fi)環境の整備	財政力指数0.8以下は1/2 (0.4以下等は2/3)
	過疎対策事業債	過疎地域持続的発展計画に基づいて行う事業の財源として特別に発行が認められた地方債。産業振興施設、交通通信施設、教育文化施設、厚生施設等が対象。	充当率は100% その元利償還金の70%は普通交付税の基準財政需要額に算入
環境省	地域レジリエンス・脱炭素化を同時実現する避難施設等への自立・分散型エネルギー設備等導入推進事業	再生可能エネルギー設備の導入費用	1/3、1/2、2/3
経済産業省	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	充電設備費及び設置工事費	定額、1/2
国土交通省	社会資本整備総合交付金(社会資本整備総合交付金事業)	道路(標識、右折レーン、駐車場、トイレ、情報提供・休憩施設、防災・安全)	交付要綱による

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)等を基に作成

3.2 概算収支試算

ここでは、物販・飲食提供等による料金を徴収する収益施設の運営の収支を試算する。

収益施設は、アウトドアアクティビティに関する物販や観光利用の案内、直売、飲食提供等内容も多岐にわたることから、運営体制は各分野のノウハウを有する企業体がグループとなって円滑な運営体制を構築することを念頭において、収支の試算を行った。

(1) 収入

1) 収益施設への立寄利用者数の想定

昼間通行量×営業日数×収益施設立寄率(※1)×1台あたり人数で算出した。

※1：本書64ページで設定

			前面交通量	営業日数	立寄率	台数	1台あたり人数	施設利用者数
収益施設 営業日	収益施設 立寄	小型	5,123	310	0.1	158,813	2	317,626
		大型	766	310	0.075	17,810	1	17,810
	日中の休憩 のみ利用	小型	5,123	310	0.065	103,228	1	103,228
		大型	766	310	0.04	9,498	1	9,498
収益施設 休業日	休憩利用	小型	5,123	55	0.13	36,629	1	36,629
		大型	766	55	0.08	3,370	1	3,370
夜間休憩利用		小型	717	365	0.13	34,022	1	34,022
		大型	107	365	0.08	3,124	1	3,124
		計				329,348		488,161
全体の立ち寄り率						13.44%		488,161
収益系施設の利用						7.21%	※2	335,436

※2 通年の前面交通の通行台数(6713台/日×365日=2,450,245)を分母にして算出
収益施設立寄台数(158,13+17,810)/通年の前面交通量(2,450,245)×100(%)

2) 収入(売り上げ額)の推計

施設ごとの利用者数を推計し、そこへ設定した客単価を乗じ、売上額を算出した。

図表 収益施設からの収入の推計

店舗等利用者数	単位	区分	②利用者数(C)	③客単価	④売り上げ	合計	E 通年台数(24H)に対する購買者数の比率
Aアウトドア系	9,800人	売店系1 アウトドア	9,800	5000	49,000,000	354,762,000	0.137 (参考値)
		アウトドア運営等			4,500,000		
		売店系2 地場産品等	227,920	1000	227,920,000		
B売店・飲食利用者数	325,600人	飲食系	97,680	700	68,376,000		
		自販機等	34,200	130	4,446,000		
		その他(D)			520,000		

A) アウトドア系の利用者数は施設全利用者数(488,161)の2%で設定(飯山市 道の駅千曲川の同種事例参照)

アウトドア運営=室内クライミング遊具利用料+道の駅拠点の利用プログラム運営の収入

B) 売店・飲食利用者数 335,436人-Aの人数

C) 売店:飲食=70:30の比で算出 自販機等は(売店+飲食)利用人数小計×0.105で算出

いずれも松川村道の駅の実績(H30:コロナ禍前)を参考に設定。

飲食:売店=7.9万人:10.7万人=42:58 ⇒本施設は売店の比率が大きいので30:70で想定

自販機売上額/130(円・回):売店・飲食利用者数の比率=0.105(H30年度実績より算出)

人数は四捨五入により百人単位で表示

D) その他 キッチンカー等場所代 推計①で1日2,000円×週平均5主体×52週=52万円

E) 前面道路の通年通行車両台数(昼間12時間) 6,713台×365=2,450,245

前面交通量に対する購買者数の比率からの売店・飲食等利用者数の推計

(2) 物販・飲食機能提供施設での支出

支出についても運営方式や実施主体で多様ではあるものの、当道の駅のような昼間の交通量が6000台強の条件での一般的な運営規模を見出すことに主眼を置く。長野県内の類似規模（とくに前面交通量）の道の駅の体制などを参考に、必要な人件費を概算し、あわせて物販・食事提供に要する原価、人件費以外の一般管理費を試算した。

1) 体制（人件費）

他事例を参考に、右下表に示す3部門に分けて、正規と非正規職員の分担を考慮して設定した。非正規職員については、220（日/年）×4,500円/日（5時間×900円）で想定した。

図表 人件費の試算(要員計画)

部門	区分	給与(円/人)	人数	金額	計
物販	正規	3,600,000	1	3,600,000	8,352,000
	非正規	1,188,000	4	4,752,000	
物販	正規	3,600,000	2	7,200,000	15,516,000
	非正規	1,188,000	7	8,316,000	
飲食	正規	3,600,000	1	3,600,000	9,540,000
	非正規	1,188,000	5	5,940,000	
管理	駅長	7,200,000	1	7,200,000	11,988,000
	正規	3,600,000	1	3,600,000	
	非正規	1,188,000	1	1,188,000	
計			23名		45,396,000

2) 人件費以外の支出の算出

①手法A

他の先進事例から設定された収支シミュレーションの設定（（仮称）「道の駅おけがわ」管理運営等計画報告書 平成27年3月）を参照し、長野市内の郊外に位置する3例の実績も踏まえ設定数値を調整して試算した。

図表 手法Aでの人件費以外の支出の算出条件(1)

物販(アウトドア関連)			物販(直売・売店)		
科目		備考	科目		備考
売上高	仕入品	物販の100%	売上高	農畜産物	売上高計の50%
	クライミング体験施設利用	500円×3,000人		商工品	売上高計の30%
	プログラム等運営	30週×10万円		仕入品	売上高計の20%
	小計①	「前面交通量から導き出した本道の駅の売上予測」物販施設の売上高		小計①	「前面交通量から導き出した本道の駅の売上予測」物販施設の売上高
売上原価	仕入品	売上高の90%(粗利10%)	売上原価	農畜産物	売上高の85%(手数料15%)
	運営経費	売上高の35%		商工品	売上高の75%(手数料25%)
小計②		仕入品		売上高の75%(粗利25%)	
小計②		小計②			
売上総利益	小計③	小計 ①-②	売上総利益	小計③	小計 ①-②
一般管理費	給与・賞与・賃金	要員計画より	一般管理費	給与・賞与・賃金	要員計画より
	法定福利費等	人件費の10%		法定福利費等	人件費の10%
	水道光熱費	物販は売り上げの2.5%で設定		水道光熱費	物販は売り上げの2.5%で設定
	修繕費・維持費	売上高の3%		修繕費・維持費	売上高の3%
	消耗品費	売上高の3%		消耗品費	売上高の3%
	販促費・広告宣伝費	年間で予算化		販促費・広告宣伝費	年間で予算化
	リース料	POSレジ2台分(4万/月)		リース料	POSレジ4台分(8万円/月/台)
	事務費・その他雑費	月5万円相当		事務費・その他雑費	月5万円相当
小計④		小計④			
営業利益	小計 ③-④		営業利益	小計 ③-④	

図表 手法Aでの人件費以外の支出の算出条件(2)

飲食(レストラン)

科目		備考
売上高	飲食	前面交通量からの利用者数推計×客単価
	小計①	
仕入原価	食材	売上高の 40%
	小計②	
売上総利益	小計③	小計 ①-②
一般管理費	給与・賞与・賃金	要員計画より
	法定福利費等	人件費の 10%
	水道光熱費	飲食は売り上げの5%で設定
	修繕費・維持費	売上高の 3%
	消耗品費	売上高の 3%
	販促費・広告宣伝費	売上高の 3%
	リース料	POS レジ 1 台分・発券機 (6万円/月/台)
	事務費・その他雑費	月5万円相当
	小計④	
営業利益		小計 ③-④

②手法B

手法Aを基本に据えつつ、光熱水道費・維持管理費を単位面積あたりの単価で算出した。

図表 手法Bでの人件費以外の支出の算出条件(2)

項目	根拠・考え方	備考
給与・賃金	各施設の営業時間とスタッフの勤務体系を想定し、法定労働時間等も考慮した 必要人員数を整理した上で、想定 of 給与・賃金を算出。	⇒試算Aと同じ
法定福利費	給与・賃金の 10%と想定。	⇒試算Aと同じ
光熱水道費	建築物のライフサイクルコスト(中規模事務庁舎)の「電気、ガス」及び「水道」を参照。国家機関の建築物の保全の現況(平成 29 年3月)の平均値、3,000 m ² 以上 10,000 m ² 未満の値を採用。 【電気・ガス:1,850 円/m ² ・年、水道:227 円/m ² ・年】 飲食施設の光熱費は、飲食店設計マニュアルを参照。 【レストラン:売上 of 5%、カフェ・フードコート:売上 of 3.5%】	
維持管理費	建物については、建築物のライフサイクルコスト(中規模事務庁舎)の「維持管理費」を参照。国家機関の建築物の保全の現況(平成 29 年3月)の平均値 【点検・保守費:2,218 円/m ² ・年、運転・監視費:1,721 円/m ² ・年、清掃費:2,441 円/m ² ・年】 駐車場、植栽等の外構については、清掃・植栽管理等に対する委託費として、維持管理費を想定。	
消耗品費	売上 of 2%程度と想定。	⇒試算Aでは3%
車両・通信費、宣伝広告費	月額 10 万円程度と想定。	⇒試算Aも同様 ただしリース料を上乗せ
事務費、その他雑費	営業部門は月額 5 万円程度、公益部門は月額 10 万円程度と想定。	⇒試算Aでは5万

(3) 収益施設の収支(営業利益)の試算

売り上げに応じて光熱水費・維持管理費等を計上する推計Aと、面積当たりの光熱水費・維持管理費等を計上する推計Bのいずれのケースも収入が支出を上回っている。

図表 収益施設の収支(営業利益)の試算

項目	推計A	金額(円)	項目	推計B	金額(円)
売上高	アウトドア関連	53,500,000	売上高	アウトドア関連	53,500,000
	農畜産物	113,960,000		農畜産物	113,960,000
	商工品	45,584,000		商工品	68,376,000
	仕入品	68,376,000		仕入品	45,584,000
	飲食	68,376,000		飲食	68,376,000
	自販機・イベント他	4,966,000		自販機・イベント他	4,966,000
	小計	354,762,000		小計	354,762,000
売上原価	アウトドア関連	45,675,000	売上原価	アウトドア関連	45,675,000
	農畜産物	96,866,000		農畜産物	96,866,000
	商工品	34,188,000		商工品	51,282,000
	仕入品	51,282,000		仕入品	34,188,000
	食材	27,350,400		食材	27,350,400
	自販機関係	3,724,500		自販機関係	3,724,500
	小計	259,085,900		小計	259,085,900
売上総利益	計	95,676,100	売上総利益	計	95,676,100
一般管理費	給与・賃金	45,396,000	一般管理費	給与・賃金	45,396,000
	法定福利等	4,539,600		法定福利等	4,539,600
	水道光熱費	10,341,800		水道光熱費(物販・WC・事務)	4,567,323
	維持修繕費	12,158,880		水道光熱費(飲食)	2,051,280
	消耗品費	10,507,860		維持修繕費	14,029,620
	販促費・広告費	1,600,000		消耗品費	7,005,240
	リース料	3,240,000		販促費・広告費	1,600,000
	事務費	2,520,000		リース料	3,360,000
	計	90,304,140		事務費	3,000,000
営業利益		5,371,960	計		85,549,063
			営業利益	営業利益	10,127,037

試算の結果からもわかる通り、十分に余裕のある運営条件とは言い切れない面がある。このほかに、町への施設使用料なども支出として発生することから、利益は上記の額よりも小さくなる可能性もあるため、業務を円滑に運営できる体制構築は重要になる。

(4) 外構公共スペース部分の維持管理費

駐車場や外周の法面等、外構部分における公的なスペースの維持管理費を試算する。

図表 外構の公共スペース部分の維持管理費

区域	細目	数量	単位	単価	金額	備考
外周法面	草地管理	3,850	m ²	150	577,500	年3回草刈り・諸経費込み
駐車場植栽	低木刈込	620	m ²	100	62,000	植栽930m ² の2/3
駐車場	平常時清掃	125	日	3,000	375,000	250日のうち2日に1回
駐車場	繁忙日清掃	60	日	5,800	348,000	
芝生	刈込	2,500	m ²	35	87,500	500m ² ×年5回(ドッグラン、RV)
除雪費	3h/回	30	h	26,500	795,000	10回 ホイールローダによる
					2,245,000	

(5) 試算結果からの考察

一定の収益は期待できると考えられるが、(4)より屋外の公共スペースの維持管理費は約220万円強と推計され、これも恒常的に発生する支出となり得ることから、採算性を確保していくためには様々な工夫が必要と考えられる。

運營業務が多岐分野に及ぶため、総合的なマネージメントのできる人材の確保が不可欠な他、地域振興施設内に入る複数の事業者が相互連携を図り、無駄と無理のない運理を展開することはとくに重要になる。

一方で、本施設整備に伴い新たな公的事業への費用負担が発生し得る点にも留意する必要がある。公共施設としての機能がより高いと考えられる地域振興施設内のなかの交流促進施設の運営や、町として新たな人材を確保し、新しいスタイルの地域振興を推進する上で重要な役割を果たすビジターセンター等の運営がこれに該当する。これらの運営に関する人件費については、業務も特殊性を伴うことから、指定管理料などにより手当を行う等の措置も対策の一手法として考えられる。

3.3 事業方式

(1) 一体型方式での整備

本施設は、道の駅の休憩機能や道路情報等の提供機能部分を長野県と分担して一体的に整備する一体型整備を前提に検討を進めてきている。国道299号の右折レーンの設置等の安全対策も必要であることから、これらの道路整備とも調整が容易な区域で整備を分担する計画とする。

長野県整備区域の案を下記に示す。



図表 長野県整備区域案

(2) 事業の詳細化～開業・運営に向けての課題

施設設計及び事業展開の詳細化に関しては、これまでの経緯と道の駅の整備の方向性を踏まえ、包括協定締結先である株式会社モンベルとの連携を前提とするなかで、下記の課題の解決につながる進め方を具体化する。

【課題】

令和3年2月段階の基本計画原案に比べ、進捗が遅れ、整備費も大きくなっていることから、工期短縮とコスト縮減が重要な課題となっている。

○工期短縮・効率的で無駄のない事業展開

- ・整備～運営までを効率的に進めるための体制構築
- ・施設運営体制を早期から明確にし、その実施主体の考えや意向を反映させながら施設整備を推進
- ・長野県整備区域もあることから、各種工事の相互調整を円滑にできる体制が必要

○コスト縮減

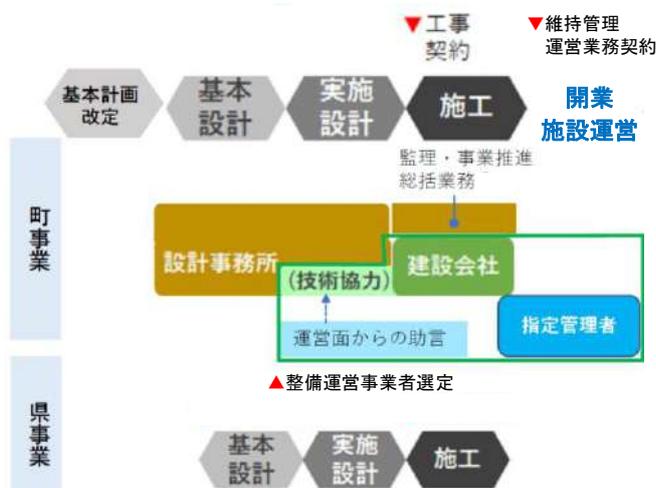
- ・ライフサイクルコストの縮減をつながるような建築設備等の導入を通じ、長期的な施設の維持補修に関する費用を縮減
- ・民間のもつ先進の技術やノウハウを活用して、整備コストを縮減

○寒冷な条件も考慮した施工、施設管理に関する技術面での配慮

(3) 事業方式の検討

設計に関しては株式会社モンベルの関係事業体に関わることを前提としながら、施工、運営準備に要する期間の短縮や長期的な視点に立つてのコスト縮減を図る方法としては、下記の2つの方法が考えられる。

方法1



施工から運営を円滑に移行、あるいは、その両面を一体的に展開できる組織が、早期から設計担当事業体に技術協力という形で運営面も考慮した提案を行い、設計プロセスに将来意向を反映させる方法。E C I（アーリー・コントラクター・インボルブメント）方式にD B O（デザイン・ビルド・オペレーション）のB Oの要素を加味した考え方。

E C Iの手法は、規模が大きく複雑な建築物(病院、庁舎等)の整備で用いられることが多い。

方法 2



運営事業者を早くから選定し、設計プロセスに本施設の趣旨・目的の達成上重要な事項や提案内容を反映。設計成果をまとめ、早期に工事を発注し、施工者を選定。

運営準備を並行で進めることで、準備期間や施設整備の手戻り等を回避する方法。盛岡の道の駅等、近年の道の駅新規整備や再整備で採用されてきている。

上記の2つの方法のうち、方法1では、施工から運営を円滑に移行あるいは両面を一体的に展開できる組織があるかどうか課題である。

方法2では建設と施設運営予定者、設計事業者との相互連携を図るための作業に多大な労力が発生することや事業者選定などの手続きも増えることが課題となる。

令和4年度に入り世界の資源等の価格や調達も不安定な状態がより明確になりつつあることも考慮すると、特に、施工者が早い段階から本事業に参画することで、実施設計段階での適正な工事価格の検証、的確な材料調達、工事品質の高レベル化及び工期の厳守を期待できる方法1を採用することが望ましいと考えられる。

3.4 道の駅の利活用による地域振興の事例

道の駅を利活用した地域振興方策の例として、以下の例が挙げられる。

1) 観光ゲートウェイ機能 「摩周温泉」(北海道弟子屈町)

摩周湖等の周辺観光地の玄関口としての機能を果たし、常駐するコンシェルジュが地域の観光情報や利用者の要望に応じた観光モデルコースの提案等を行っている。



資料: 「道の駅について」(国土交通省、平成25年9月)

【参考事例】広島 道の駅 世羅 (町のインフォメーションセンターとしての運営成功事例)

ポイント

- 道の駅を町の「インフォメーションセンター」として特化
- 道の駅の「メディア」としての活用
- 地域内、地域間の連携強化による観光情報の充実

取組の概要

観光協会スタッフが観光コンシェルジュとして常駐し、町内の観光情報はもちろん、その他の観光情報もお客様のニーズに合わせて情報提供している。「道の駅」だけで完結しないよう、アンテナショップ的な商品展開を回り、タブレット型端末の利用等により、周辺の商店街等への来訪者の周遊を促す。また、観光協会のノウハウとつながりを生かし、地域内の施設、販売所、生産者等との連携強化や、その他地域との連携をとるための観光情報等勉強会の定期開催により情報を広く共有している。地域交流イベントや話題性のある音楽イベント等のイベントを積極的に開催し、駅伝強豪校とコラボしたオリジナル商品の開発等により町のPRを行う。

成功要因

各観光関連団体や事業者等との連携や人材交流等のコーディネート役を担う観光に関する町の中枢組織として観光協会を位置づけ、組織を法人化し、町の玄関口としての道の駅を運営することで、連携コーディネート機能を発揮している。また、観光協会が運営することで、完結型の道の駅ではなく、町内への来訪者の周遊という目的に特化し、目的におけた方策を検討実施し続けたことが成功につながった。道の駅を訪れる多くの人に対して世羅町をアピールするため、世羅にちなんだオリジナル商品の開発にも工夫し、世羅の特産品のひとつである「セラワイン」を試飲感覚で味わえる「1杯の世羅」や、世羅茶のブランド化を目指す世羅町産の茶葉を使ったペットボトル入りお茶「せらせら茶茶茶」等が人気である。

取組の成果

観光コンシェルジュの直接対話での観光案内や情報発信により、よりニーズに合った旬な情報を届け、町のインフォメーションセンターの役割を果たしている。自ら勉強したり、日々のお問合せ対応で経験を積むことにより、スタッフのご案内スキルが向上し、訪れる人から「道の駅のスタッフに聞けば分かる」という信頼を得られた。地元若者の積極的採用も行い「売り場に活気があって声もかけやすい」と好評である。

道の駅世羅は、中国横断自動車道足道松江線 世羅ICを降りるとすぐ見えてくる。一般社団法人「世羅町観光協会」が運営する道の駅だ。
 のどかな山麓、田園が広がる中に建つ道は、周囲の風景に違和感なく溶け込んでいる。
 取材に訪れたのは平日の午前9時頃。最初はまばらだった客足も30分ほどすると、レジ前に長い行列が出るほどになっていた。

よく見るとレジのあるカウンターの上には大きく「SERA INFORMATION CENTER」という表示。並んでいるのは、会計待ちのお客さんだけではない。



平日の午前中でもこの賑わい。レジ上には「INFORMATION CENTER」の看板が。

「ここは、世羅町のインフォメーションセンターです。」と土田さんは話してくれた。ここでは道の駅全体が、商業施設にあるようなインフォメーションセンターの役割を担っているということなのだ。それも、世羅町全体の。

ここで案内する内容は、町内や周辺の観光スポット、飲食店など。これだけでなく、他の道の駅と大差はないように感じる。

2) アウトドアコンテンツとの連携による特色付けの例

①越前おおの荒島の郷

大野市が中部縦貫自動車道県内全線開通を見据え、地域の魅力を発信する拠点として2021年4月22日にオープン。新鮮な地物野菜のほか、大野の特産物を使った新商品を市内の事業者と連携して開発。さらに、大手アウトドア用品メーカー「モンベル」(本社大阪府大阪市)が県内初出店。豊かな自然を楽しんでもらおうと、クライミングやカヌーの屋外体験施設も充実させた。開業直後の21年5月は約11万6千人、6月～11月も8万人前後が訪れるなど22年3月末までに75万4776人が来場している。

道の駅「越前おおの荒島の郷」

- ◆路線名：一般国道158号
- ◆所在地：福井県大野市藤生第137号21番地1
- ◆面積および施設等
 - ・面積：49,137㎡
 - ・施設：駐車場206台、トイレ44器、情報提供施設、観光案内所、ベビーコーナー、非常用電源、備蓄倉庫、貯水槽、公衆電話、公衆無線LAN、休憩・飲食施設、物販施設、キッズコーナー、会議室、広場、公園、RVパーク、EV充電施設
 - ・整備手法：一体型
- ◆オープン予定：令和3年度
- ◆特徴
 - ・越前おおのに伝わる郷土料理など食文化を「越前おおのブランド」として醸成し、地域の優れた特産の魅力のアピールする拠点
 - ・日本百名山「荒島岳」の麓に位置する恵まれた自然環境を生かし、アウトドアスポーツの拠点として、登山やキャンプ、カヌーなどの体験型観光を促進
 - ・南海トラフ巨大地震発生時は、近畿圏、中京圏、首都圏の後方支援機能を担う広域防災拠点として整備

イメージパース



位置図



出典：国土地理院ウェブサイト(https://www.gsi.go.jp/)

平面図



位置図



出典：国土地理院ウェブサイト(https://www.gsi.go.jp/)

②飯山市 道の駅拡張整備

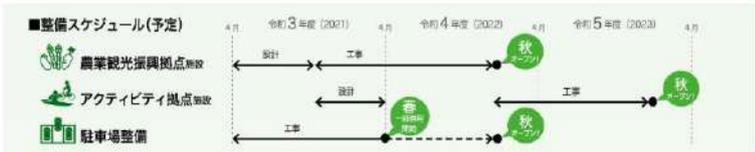
ポストコロナ時代を迎えた地方へのひとの流れを加速させるため、アウトドアアクティビティの名所として知られているこの地域ならではの貴重な自然資源を活かし、アウトドア、農業及び観光の融合を図り、関係人口の創出を目指し、現在整備中。

道の駅「花の駅千曲川」エリアを起点に圏域のアウトドアアクティビティの拠点となる施設整備を進め、農業が中心であった道の駅における客層を多様化し、インバウンド、若い世代、子どもなどの利用者が多いアウトドアの客層も混在させながら、少子高齢化が進む地域においてさまざまな人的交流を進める計画である。

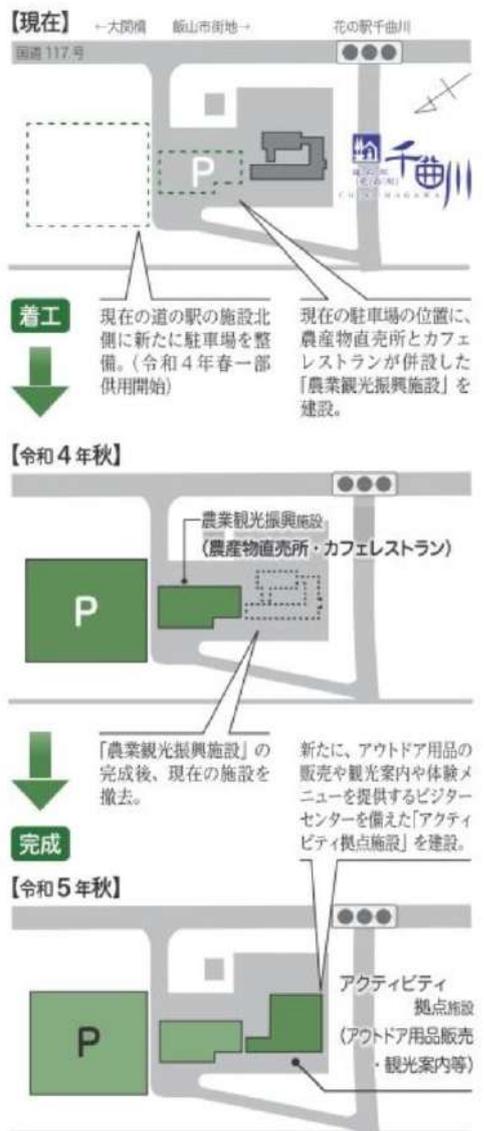
整備イメージ



整備スケジュール



施設と駐車場の完成まで



(飯山市ホームページより抜粋)

3.5 事業スケジュールと今後の課題

(1) 事業スケジュールの検討

本計画の内容を土台としながら、長野県との調整も図りつつ施設の詳細化を進めるとともに、令和4年晩秋を目途に、建設・運営に一連で関わることの可能な事業体を公募により選定する。

令和4年度内に実施設計、令和5年度にかけて施設整備工事を進め、この間に運営準備を進め、令和6年度前半での開業を目指す。

なお、今般の新型コロナウイルス等の感染症対策により、事業スケジュールが変更となる可能性もある。

図表 事業スケジュール

	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
町内調整・基本計画詳細化等				
パブコメ・町民説明会	←→			
事業者説明会・サウンディング型市場調査	←→			
かわまちづくり計画		←→		
基本計画の策定	↔	↔		
施設整備工事				
基本設計		←→		
事業者募集(※1)		←…→		
実施設計		←→		
整備工事			←→	
管理運営				
管理運営手法調整	←→			
事業者選定(※1)		←…→		
体制構築・開業準備			←→	
開業				●

(注) 概ねの想定であり、諸事情により変更もある

※1 工事・管理運営を担うことのできる組織を公募する予定

(2) 事業実施に向けた課題とその対応方針

本計画を進めるにあたって、以下の課題が挙げられる。それぞれ対応方針を検討した。

項目	課題の抽出	対応方針
事業性 運営体制	<ul style="list-style-type: none">株式会社モンベルとの包括協定締結を契機に、集客力の向上と佐久穂町・南佐久の魅力ある自然資源を活用した施設運営の方向性が見いだされてきたが、現地での整備や運営体制との円滑な連携等が欠かせない。長野県が道路施設として整備する区域との調整等、関係各方面との円滑かつ的確な調整が重要。	<ul style="list-style-type: none">早期に整備・運営事業者を公募で選定する事業手法を選択。整備・運営方針を施設設計に反映させながら施設の具体化を図ることのできるしくみを構築。
材料調達の遅れ・ コスト上昇	<ul style="list-style-type: none">材料調達に時間を要する可能性が高まっている。建設資材のコスト上昇の傾向が顕著になってきている。	<ul style="list-style-type: none">これまでのサウンディング調査等の結果なども勘案し、様々な事業者を選定する機会を早期に設ける事業手法を選択。整備～運営までの長期を見据えながら課題に迅速かつ的確に対応できる体制づくりや、材料調達やコストに関するマイナス要因への対策方針等を、今後の整備・運営事業者選定の際のテーマ等として重視。

令和4年7月
長野県佐久穂町
総合政策課 政策推進係
0267-86-2553