

高松市塩江道の駅エリア整備基本計画

令和2年11月策定

令和8年8月改定

高松市

目次

第1章 はじめに	1
1.1 背景	1
1.2 基本計画の位置付け	2
1.3 道の駅の概要	3
1.4 全国の道の駅	5
1.5 塩江周辺の道の駅	5
第2章 塩江温泉郷について	6
2.1 塩江温泉郷の特徴	6
2.2 塩江温泉郷を取り巻く環境の変化	15
2.3 道の駅エリアの現状と課題	24
2.4 塩江道の駅エリア整備に係る特筆すべき課題	25
第3章 基本方針	26
3.1 コンセプト	26
3.2 ターゲットと目標	27
第4章 条件整理	28
4.1 現況	28
4.2 道の駅エリア周辺の道路状況	35
4.3 医療施設の整備	36
第5章 民間活力の導入	37
5.1 民間活力導入の背景	37
5.2 民間活力導入の目的	37
5.3 一般的な民間活力導入の方式	37
5.4 業務分担	38
5.5 民間活力導入の方式	38
5.6 民間事業者の意向調査	39
第6章 PPP/PFI導入可能性調査	41
6.1 調査の背景	41
6.2 地域振興施設整備に係る見直しの手順	41
6.3 基本設計内容の見直し	41

6.4 地域振興施設等整備費の算定	43
6.5 VFMの算定	44
6.6 事業者サウンディング	45
6.7 調査結果による整備方針の変更	45
第7章 今後の進め方	46
7.1 事業スケジュール	46
7.2 今後の整備に向けた課題等の整理	47
参考1 上位・関連計画の整理	49
1.1 第7次高松市総合計画(R6.3策定)	49
1.2 高松市都市計画マスタープラン(R7.6改定)	49
1.3 多核連携型コンパクト・エコシティ推進計画(R7.6改定)	50
1.4 高松市立地適正化計画(R7.6改定)	51
1.5 高松市総合都市交通計画(R6.6改定)	51
1.6 高松市景観計画(H28.1改定)	51
1.7 高松市過疎地域自立促進計画(H28年度～32年度)(H28.3策定)	52
1.8 塩江温泉郷観光活性化基本構想(H29.3策定)	52
1.9 塩江温泉郷国民保養温泉地計画書(R7.12改定)＜環境省＞	52
参考2 塩江温泉郷の実態調査(R1年実施)(基本計画R2.11時点版)	53
2.1 塩江温泉郷の実態調査(R1年実施)	53
2.2 道の駅エリアの需要動向等に関するアンケート調査(R1年実施)	57
参考3 基本計画策定時の配置計画(R2.11時点)(基本計画R2.11時点版)	61
3.1 医療施設の整備	61
3.2 導入機能の整理	61
3.3 施設規模の検討	77
3.4 ゾーニング	119
3.5 配置計画案	120
3.6 用地取得範囲	122
3.7 概算事業費	122

第1章 はじめに

1.1 背景

国は、「観光先進国」の実現に向け、平成28(2016)年に「明日の日本を支える観光ビジョン」を掲げ、訪日外国人旅行者数や日本人国内旅行消費額の拡大に向けた取組を推進してきました。

本市においては、近隣町との合併を経て、市域の拡大とともに多様な観光資源を有することとなり、平成20(2008)年3月に「高松市観光振興計画」を、続いて平成25(2013)年10月に「高松市観光振興計画(2013～2015)」を策定し、「訪れたい、訪れてよかったまち」を目指した観光施策を展開してきました。

こうした中、平成29(2017)年の、JRの四国デスティネーションキャンペーンの実施や、平成30(2018)年から高松空港の運営民間委託といった、民間の広域的な動きに加え、大手旅行サイト等で本市が注目の旅行目的地として選出されるなど、国内外から注目が高まっていました。これらを受け、塩江温泉郷における新たな交流拠点づくりを目指し、令和2(2020)年11月に「高松市塩江道の駅エリア整備基本計画」を策定し、令和8年度の開業を目指し、塩江道の駅エリア整備に取り組んできました。

しかしながら、当初予見できなかった橋梁工事の度重なる入札不調等を理由に、開業時期が大幅に遅れる見通しとなったことから、当初計画において道の駅エリアに整備する予定であった、医療施設の整備地・整備方法について、高松市立しおのえ診療所(旧塩江分院)敷地内の塩江地域保健活動センターを改修整備する変更がなされました。

また、近年の建築資材や労務費の高騰などにより、事業費の大幅な増加が見込まれることを受け、道の駅における地域振興施設の整備方針の抜本的な見直しを行うこととなりました。

こうした情勢変化に対応し、当初計画における「オンリーワンの価値を持つ道の駅へ」という基本方針や整備方針を維持しつつ、持続可能な選ばれる拠点整備に向けて、着実な事業推進を図るため、整備手法やスケジュールの見直しを行い、本計画を改定するものです。

1.2 基本計画の位置付け

本市では、高松の奥座敷とも言われる塩江温泉郷を「オンリーワンの価値を持つ温泉郷」に磨き上げるための指針として、平成29(2017)年3月に策定した「塩江温泉郷観光活性化基本構想」に基づき、塩江温泉郷の活性化と本市の観光振興に向け、各種施策に取り組んでいます。

本計画は、この取組の一環として、「道の駅エリア」において、物販・飲食、温浴、観光情報発信等の複合的な機能を持つ観光関連施設の一体的な整備を行うことで、塩江温泉郷のシンボルとなる新たな交流拠点づくりを目指すものです。

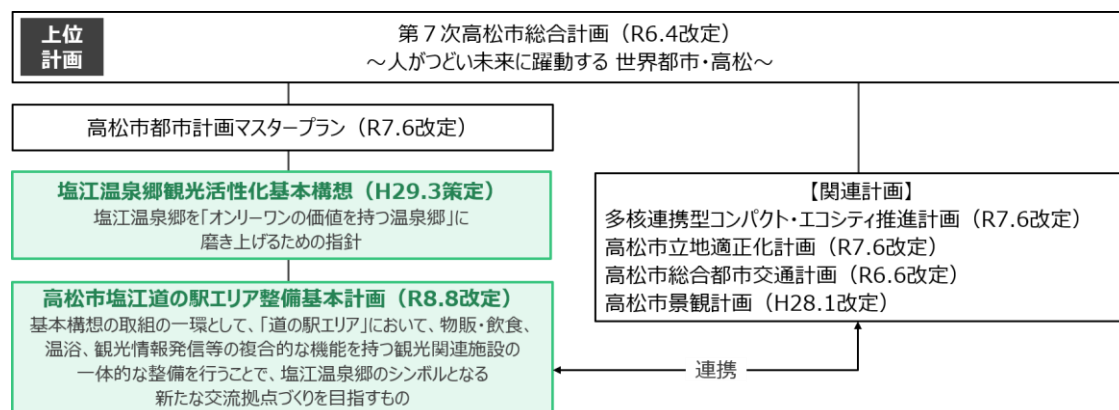


図 1-1 基本計画の位置付け

1.3 道の駅の概要

1.3.1 道の駅とは

長距離ドライブが増え、女性や高齢者のドライバーが増加するなかで、道路交通の円滑な「ながれ」を支えるため、一般道路にも安心して自由に立ち寄れ、利用できる快適な休憩のための「たまり」空間が求められています。

また、人々の価値観の多様化により、個性的でおもしろい空間が望まれており、これら休憩施設では、沿道地域の文化、歴史、名所、特産物などの情報を活用し多様で個性豊かなサービスを提供することができます。

さらに、これらの休憩施設が個性豊かにぎわいのある空間となることにより、地域の核が形成され、活力ある地域づくりや道を介した地域連携が促進されるなどの効果も期待されます。

こうしたことを背景として、道路利用者のための「休憩機能」、道路利用者や地域の方々のための「情報発信機能」、そして「道の駅」をきっかけに町と町とが手を結び活力ある地域づくりを共に行うための「地域の連携機能」、の3つの機能を併せ持つ休憩施設「道の駅」が誕生しました。

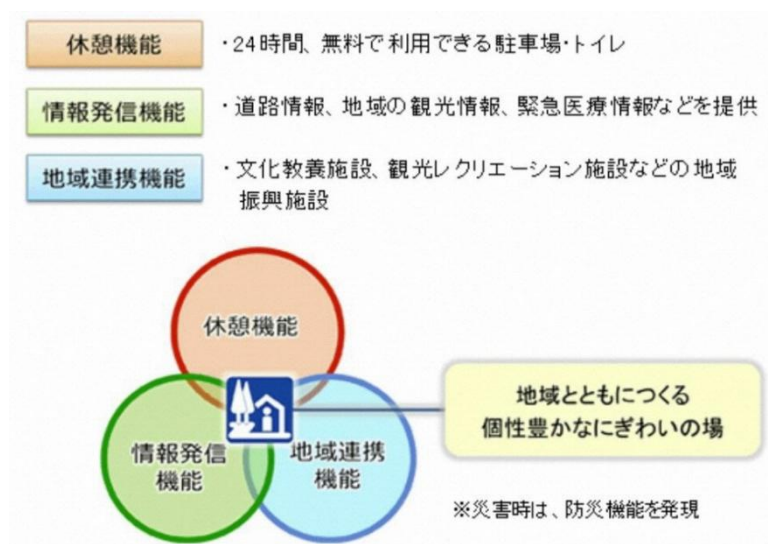
出典)国土交通省「道の駅」とは？

1.3.2 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

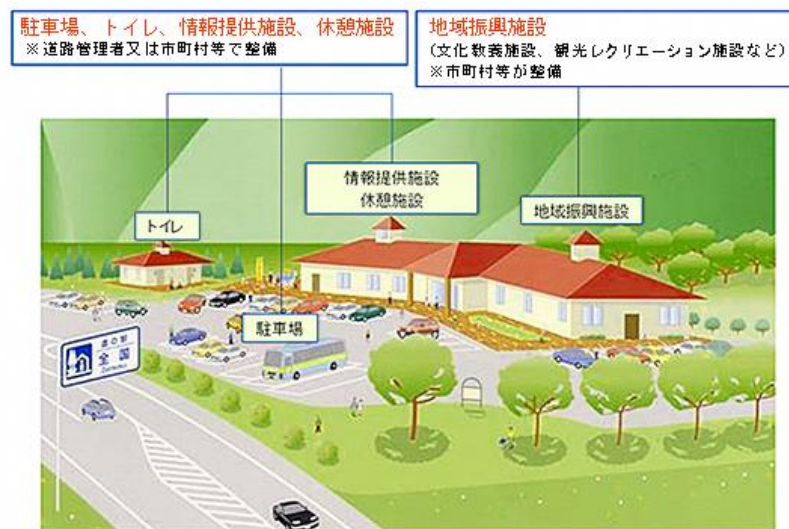
○基本コンセプト



出典)国土交通省「道の駅」の目的と機能

図 1-2 道の駅の基本コンセプト

1.3.3 道の駅の施設配置



出典)国土交通省「道の駅」の施設配置

図 1-3 道の駅の施設配置

1.3.4 道の駅の登録要件

○休憩機能

- ・利用者が無料で24時間利用できる
 1. 十分な容量を持った駐車場
 2. 清潔なトイレ(原則、洋式)
 3. 子育て応援施設(ベビーコーナー等)

○情報発信機能

- ・道路及び地域に関する情報を提供(道路情報、地域の観光情報、緊急医療情報等)

○地域連携機能

- ・文化教養施設、観光レクリエーション施設などの地域振興施設

○その他

- ・施設及び施設間を結ぶ主要経路のバリアフリー化

○設置者

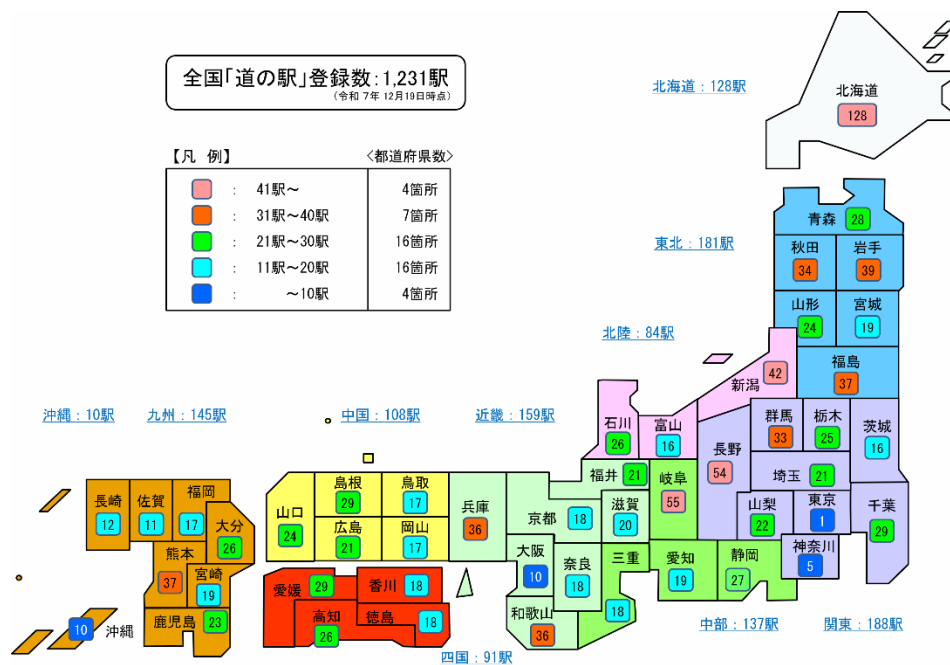
- ・市町村又は市町村に代わり得る公的な団体※

※都道府県、地方公共団体が三分の一以上を出資する法人、市町村が推薦する公益法人または市町村から土地・建物の貸与を受け、市町村と管理運営についての協定を締結する法人

出典)国土交通省「道の駅」登録要件

1.4 全国の道の駅

道の駅は、平成5(1993)年から登録を開始し、令和7(2025)年12月19日までに1,231駅が登録されています。四国4県では91の道の駅が登録され、香川県の道の駅登録数は、18駅となっています。



出典)国土交通省「道の駅」一覧(2025.12現在)

図 1-4 全国の道の駅

1.5 塩江周辺の道の駅

道の駅「しおのえ」の半径10km以内には他に道の駅がなく、道の駅「しおのえ」は塩江町とその周辺にとって重要な拠点であることがうかがえます。また、高松市内の道の駅は「香南楽湯」と「源平の里むれ」で、道の駅「しおのえ」からそれぞれ約10kmと約20km離れています。



図 1-5 塩江周辺の道の駅

第2章 塩江温泉郷について

2.1 塩江温泉郷の特徴

2.1.1 位置

塩江温泉郷は、香川県高松市の南部に位置し、高松市の中心部から南へ約25km、車で約40分の距離にあります。高松空港からは車で約15分と近く、アクセスしやすい位置といえます。



資料)高松市

図 2-1 位置図

2.1.2 歴史

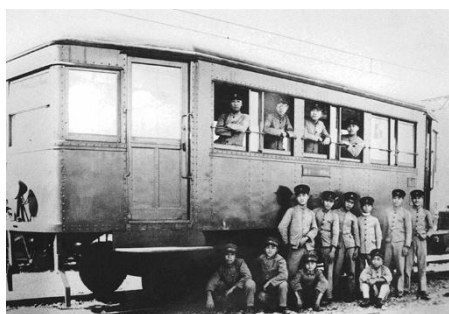
塩江地区は、約1,300年前に名僧行基により発見され、空海(弘法大師)が修行をして、湯治を万人に勧めたと伝えられる名湯があり、これまで、この温泉資源を生かしながら観光のまち「塩江温泉郷」として発展してきました。

明治時代には、現道の駅の南西(対岸)側に、村営の温泉場(建坪約40坪)が整備され、大正時代には、民間の旅館や温泉場、食堂の建設が進み、現道の駅付近一帯は温泉地としての雰囲気を出し、観光客を集めるようになりました。

また、昭和初期には、洋風2階建てで、当時としてはモダンな建物の温泉場が建ち、2階には演劇場がつくられ、少女歌劇が「讃岐の宝塚」と宣伝して浴客の人気を集めていました。こうした観光施設の整備に併せて、塩江温泉郷を訪れる交通手段を確保するため、有志によって創立された塩江温泉鉄道株式会社により、琴平電鉄仏生山駅から塩江までの間に鉄道が整備され、塩江温泉の観光開発に大きな役割を果たしました。この車両は、ガソリンカー「マッチ箱」の愛称で呼ばれる特徴ある車体であり、昭和16(1941)年の全線廃止以降も、その線路跡地は、「ガソリン道」と呼ばれ、今でも市民等に親しまれています。

現在、塩江温泉郷では、こうした歴史的な背景の下で、県下で唯一、国から国民保養温泉地※の指定を受け、市民をはじめ、インバウンドを含む多数の観光客等に人気を博しているとともに、平成30(2018)年4月には、「ガソリンカー復元実行委員会」が発足され、地元関係者や学生等によって、当時の車両を模型等で復元する取組みが行われるなど、改めて注目を集めています。

※国民保養温泉地:温泉法(昭和23年法律第125号)に基づき、温泉の公共的利用増進のため、温泉利用の効果が十分に期待され、かつ、健全な保養地として活用される温泉地を環境大臣が指定するもの。



出典)しおのえネットHP

図 2-2 ガソリンカー



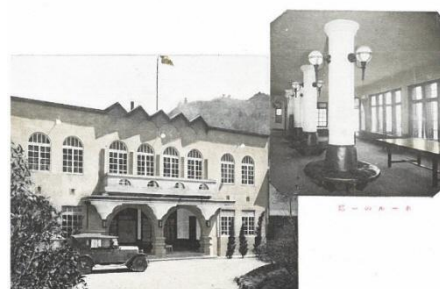
出典)塩江町歴史資料館

図 2-3 昭和初期の塩江温泉街



出典)塩江町歴史資料館

図 2-4 昭和初期の新温泉場



出典)塩江町歴史資料館

図 2-5 昭和初期の新温泉場正面及び内部

2.1.3 自然

雄大な自然に囲まれた塩江温泉郷は、南部に讃岐山脈に連なる緑豊かな山々が広がっており、大滝大川県立自然公園に指定されたこれらの山々が、水を仲立ちに森林と人との理想的な関係がつけられている代表的な森であるとして「水源の森百選」に選ばれているほか、「ホテルの里」としても選定されるなど、自然とのふれあいが身近にできる地域です。当地域は、香川県の中では、降水量が多く、県内では珍しい樹齢100年を超えるブナやケヤキ、ヤマザクラの天然林が残され、カワヨシノボリ、カジカガエル等、希少な動植物が生息しています。人工林については、複層林の造成が図られ、天然林については、景観を維持するため、危険な樹木の除去にとどめて保護されています。大滝大川県立自然公園として、キャンプ場、遊歩道等も整備されており、自然観察やバードウォッチングを兼ねてのハイキングに最適となっています。

今日では、塩江温泉郷を貫流する香東川流域において、春にはソメイヨシノに囲まれる中で「さくらまつり」が、初夏にはゲンジボタルが乱舞する中で「ホテルまつり」が、秋には色鮮やかな美しい紅葉が鑑賞できる「紅葉まつり」が開催されるなど、自然が織りなす四季折々の風情に合わせたイベントが実施されることで、大自然と湯治を十二分に味わえる温泉郷として、地元の方のみならず、県外・国外か

らの観光客の方々にも親しまれています。



図 2-6 塩江自然の風景

2.1.4 人口と世帯数

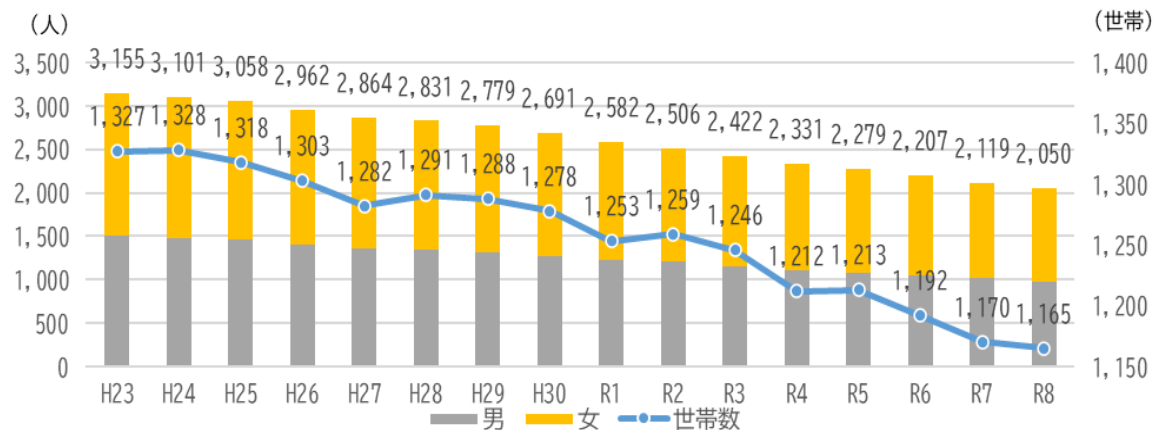
塩江地域の人口は、平成23(2011)年の3,155人から令和8(2026)年には2,050人へと約35%減少しており、15年間で約1,100人が減少しています。一方、65歳以上人口は平成23(2011)年の1,253人から令和8(2026)年でも1,091人と高水準で推移しており、高齢化率は令和8(2026)年時点で約50%に達しています。

地域における総人口が急減する中で高齢者人口の減少幅は限定的であり、生産年齢人口の減少がより顕著な状況です。

表 2-1 年別塩江町の人口と世帯数

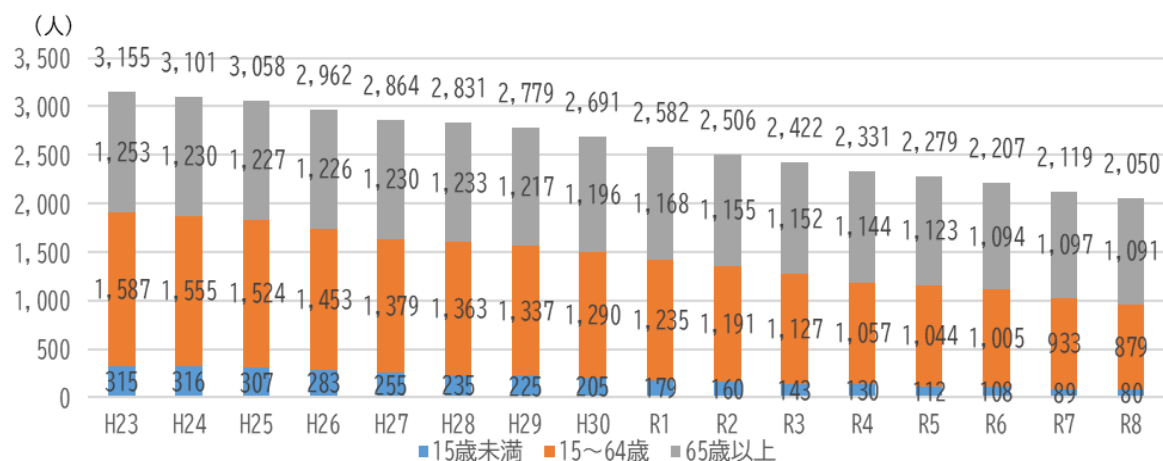
年	H23 (2011)	H24 (2012)	H25 (2013)	H26 (2014)	H27 (2015)	H28 (2016)	H29 (2017)	H30 (2018)	R1 (2019)	R2 (2020)
男(人)	1,511	1,484	1,469	1,401	1,361	1,340	1,311	1,273	1,232	1,204
女(人)	1,644	1,617	1,589	1,561	1,503	1,491	1,468	1,418	1,350	1,302
総数	3,155	3,101	3,058	2,962	2,864	2,831	2,779	2,691	2,582	2,506
世帯数	1,327	1,328	1,318	1,303	1,282	1,291	1,288	1,278	1,253	1,259

年	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)
男(人)	1,157	1,115	1,084	1,050	1,014	975
女(人)	1,265	1,216	1,195	1,157	1,105	1,075
総数	2,422	2,331	2,279	2,207	2,119	2,050
世帯数	1,246	1,212	1,213	1,192	1,170	1,165



資料)高松市登録人口(住民基本台帳人口) 各年1月1日現在

図 2-7 年別塩江町の人口と世帯数の推移



資料)高松市登録人口(住民基本台帳人口) 各年1月1日現在

図 2-8 年別年齢階級別登録人口の推移

2.1.5 周辺の施設(狭域)

道の駅エリアの周辺には、塩江郵便局、駐在所、消防署、複数の飲食・宿泊施設があります。



資料)高松市(R8.8現在)

図 2-9 塩江温泉郷周辺の施設(狭域)

2.1.6 周辺の施設(広域)

広域的な視点で見ると、内場ダムや栴川ダムの周辺には宿泊施設が立地しており、国道193号沿いには、高松市塩江美術館などの観光施設が点在しています。塩江町南部には、奥の湯公園や大滝山県民いこいの森などのキャンプ場が複数あり、自然を満喫できるエリアとなっています。



資料)高松市(R8.8現在)

図 2-10 塩江温泉郷周辺の施設(広域)

2.1.7 公共交通

高松市中心部から塩江温泉郷へは、ことでんバスの運行する塩江線でアクセスできます。

また、塩江町コミュニティバスが塩江－奥の湯温泉間を15便運行するほか、菅沢、栂川方面へは、隔日運行し、東山、松尾方面へはデマンド運行をしています。



資料)高松市

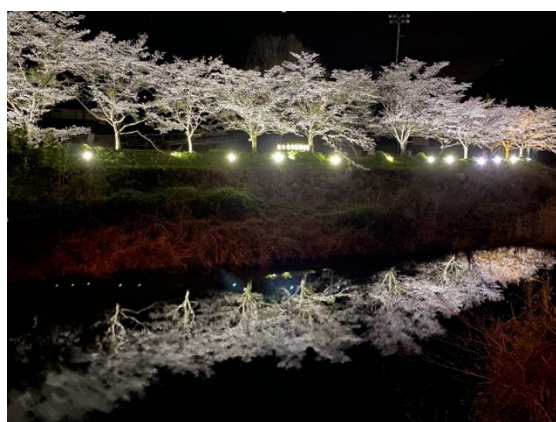
図 2-11 塩江町コミュニティバス路線図

2.1.8 しおのえ4大まつり

塩江温泉郷では、しおのえ4大まつりとして、「さくらまつり」、「ホタルまつり」、「温泉まつり」、「紅葉まつり」が毎年開催されています。

表 2-2 しおのえ4大まつり

	開催時期
さくらまつり	毎年4月上旬
ホタルまつり	毎年6月上旬
温泉まつり	毎年8月下旬
紅葉まつり	毎年11月上旬



さくらまつり



ホタルまつり



温泉まつり



紅葉まつり

2.1.9 各種取組

塩江町南部は、平成4(1992)年に県下で初めて県立自然公園に指定され、香川県立自然公園条例等関係法令に基づき、当地域内の自然環境が保たれています。また、年に一度、希望者を募って清掃活動を行う、「塩江クリーン大作戦」が実施されているほか、地域において、塩江町を流れる香東川の清掃を定期的に行っています。

また、環境省が、温泉地活性化の方針として、温泉地の役割を見直し、温泉入浴に加えて、周辺の自然、歴史・文化、食などを活かした多様なプログラムを楽しみ、地域の人や来訪客とふれあい、心身ともに元気になるなど、現代のライフスタイルに合った温泉の楽しみ方を提案する「新・湯治」を推進しています。この新・湯治推進プラン実現のため、本市は、温泉地を中心とした自治体、団体、企業等による多様なネットワークづくりを目指す「チーム 新・湯治」に参加しており、このネットワークを通じて、温泉地において多種多様な連携が生まれ、これまでになかった新しい取組の展開が期待されます。



出典)環境省 新・湯治イメージパンフレット

図 2-12 新・湯治とは

2.2 塩江温泉郷を取り巻く環境の変化

2.2.1 塩江温泉郷の交流人口

塩江温泉郷における主要な施設の平成30(2018)年から令和7(2025年)年までの利用者数を以下に示します。

宿泊施設や道の駅等において、令和3(2021)年度に新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、大幅に減少しましたが、その後、令和4(2022)年度には回復傾向となっています。

大滝山キャンプ場は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け、大幅に増加しましたが、令和5(2023)年度以降減少傾向にあります。

表 2-3 塩江温泉郷の施設別利用者数

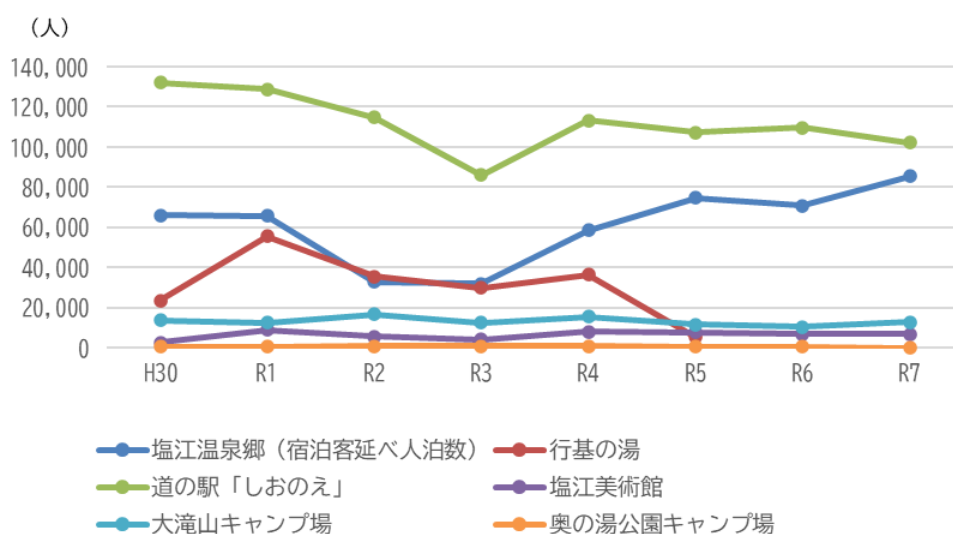
単位:人

年度	塩江温泉郷宿泊施設延べ宿泊客数	行基の湯	道の駅「しおのえ」	塩江美術館	大滝山キャンプ場	奥の湯公園キャンプ場
H30(2018)	65,944	23,596※1	131,917	2,527※3	13,756	570
R1(2019)	65,726	55,634	128,634	9,016	12,402	498
R2(2020)	32,852	35,471	114,766	5,679	16,683	774
R3(2021)	31,986	29,705	85,942	4,277	12,608	760
R4(2022)	58,519	36,267	113,201	8,106	15,367	903
R5(2023)	74,639	5,460※2	107,283	7,855	11,600	697
R6(2024)	70,655	—	109,670	6,788	10,305	571
R7(2025)	85,562	—	102,068	6,928	12,830	488

※1 平成29年2月から平成30年10月まで休館

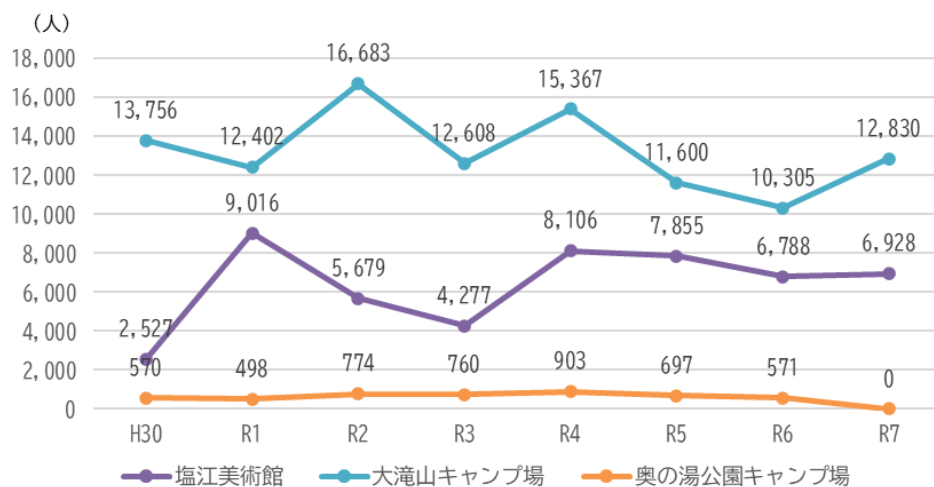
※2 令和5年5月8日に閉館

※3 平成30年9月から平成31年3月まで休館



資料)高松市

図 2-13 塩江温泉郷の施設別利用者数の推移



資料)高松市

図 2-14 塩江温泉郷の施設別利用者数の推移(一部抜粋)

2.2.2 塩江温泉郷に訪れる旅行者数と外国人の割合

塩江温泉郷宿泊施設における延べ宿泊者数は、令和元(2019)年度まで堅調に推移していたものの、令和2(2020)年度から令和3(2021)年度にかけては、新型コロナウイルス感染症拡大による行動制限やインバウンドの途絶などの影響から大幅に減少しています。その後、令和4(2022)年度以降は行動制限の解除に伴い回復傾向となっています。

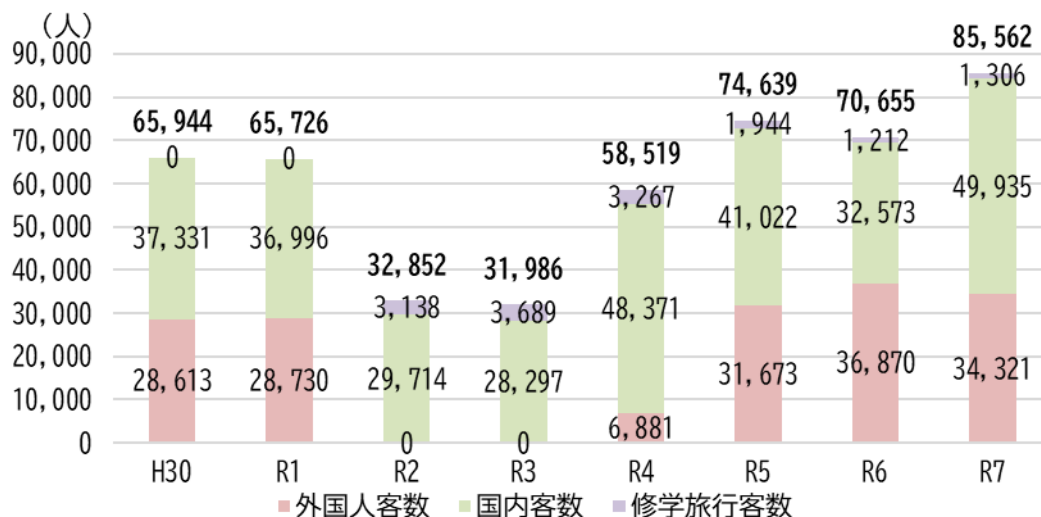
令和6(2024)年度においては外国人客数が過去最高となり、インバウンドの割合が大きく増加しました。直近の令和7(2025)年度は、外国人客数がやや微減したものの、国内客数が大幅に増加したことで、全体の宿泊者数を押し上げています。

表 2-4 塩江温泉郷宿泊施設における延べ宿泊客数

単位:人泊

年度	H30 (2018)	R1 (2019)	R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)
外国人客数	28,613	28,730	0	0	6,881
国内客数	37,331	36,996	29,714	28,297	48,371
修学旅行客数	0	0	3,138	3,689	3,267

年度	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)
外国人客数	31,673	36,870	34,321
国内客数	41,022	32,573	49,935
修学旅行客数	1,944	1,212	1,306



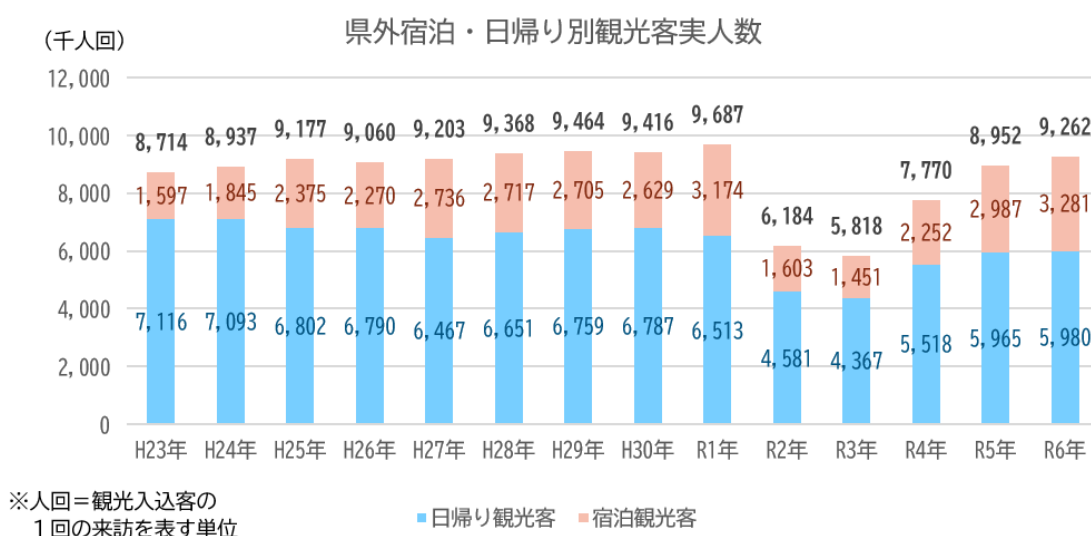
資料)高松市

図 2-15 塩江温泉郷宿泊施設における宿泊客数の推移

2.2.3 香川県を訪れる旅行者

県外から香川県を訪れた観光客入込数は、新型コロナウイルス感染症拡大による一時的な減少を経て、全体として再び回復・増加傾向にあります。また、宿泊観光客数についても、増加傾向にあります。

令和6(2024)年の観光客入込数は9,262千人となり、コロナ禍前の令和元(2019)年の水準には及ばないものの、3年連続で増加し、5年ぶりに900万人台となりました。これは、日帰り観光客数が緩やかな動きにとどまる一方で、高松空港の国際定期路線の再開等に伴うインバウンドの本格的な復調や、国内の宿泊旅行需要の高まりにより、全体の観光客入込数を大きく押し上げたと考えられます。



資料)香川県観光客動態調査報告を基に作成

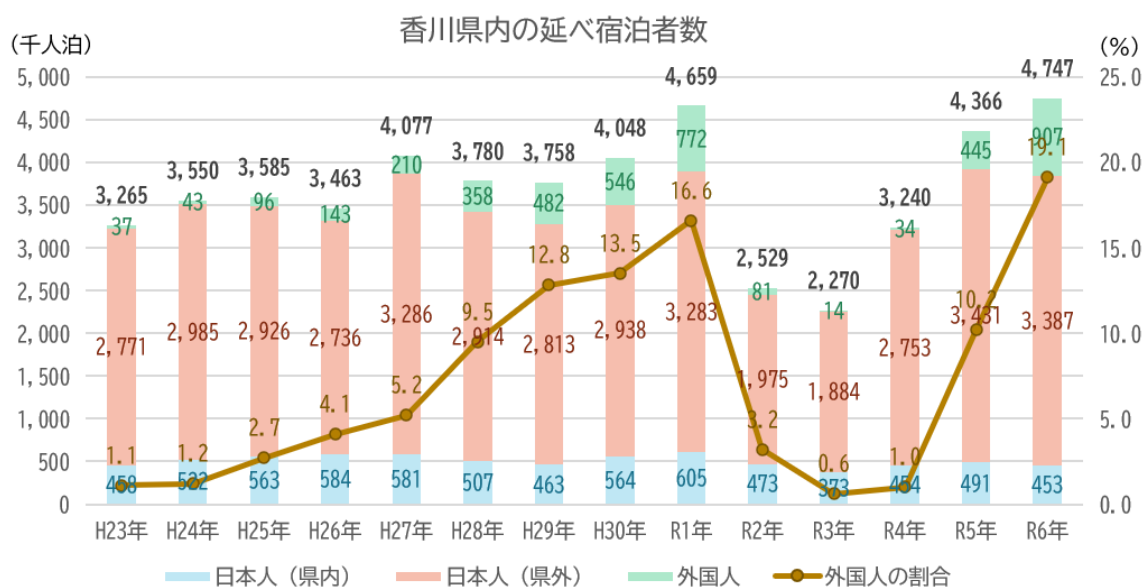
図 2-16 県外宿泊・日帰り別観光客実人数の推移

2.2.4 香川県を訪れる旅行者の日本人(県内・県外)と外国人の割合

香川県内の延べ宿泊者数のうち、県内からの宿泊者数は令和5(2023)年には約49万人泊まで回復したものの、令和6(2024)年は再び減少に転じ、約45万人泊となっています。

県外からの日本人宿泊者数は、新型コロナウイルス感染症拡大により令和2(2020)年から令和3(2021)年にかけて大幅に減少しましたが、その後は回復し、令和5(2023)年以降はコロナ前を上回る330万人泊台で推移しています。

外国人宿泊者数は、コロナ禍で一時激減したものの、令和4(2022)年度以降は行動制限の解除に伴い回復し、令和6(2024)年には過去最高となる約91万人泊となっています。また、延べ宿泊者数のうち外国人の割合は、令和5(2023)年に再び10%を超え、令和6(2024)年には過去最高の19.1%となっています。

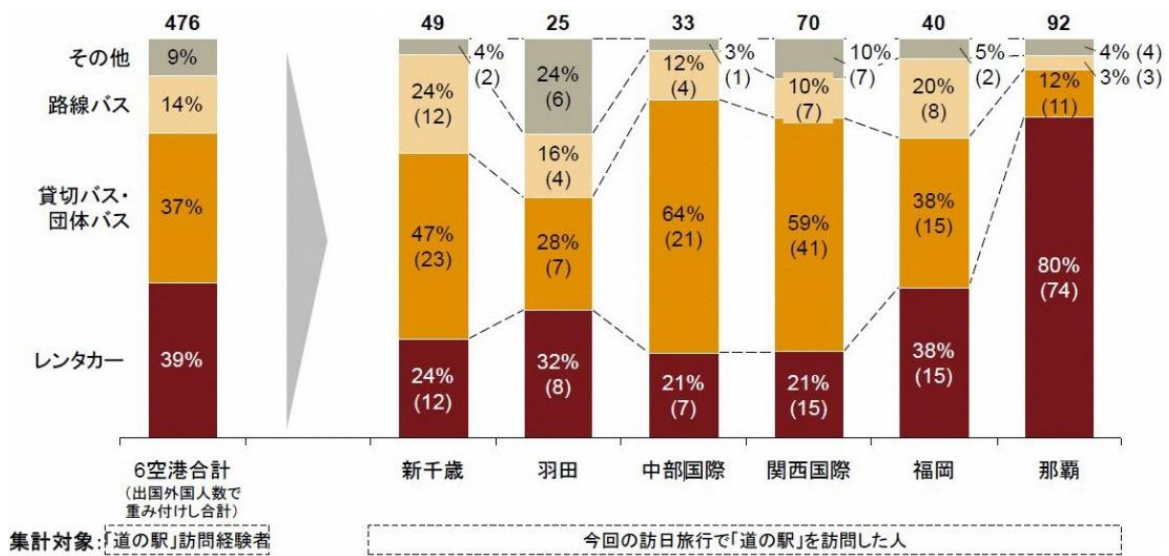


資料)観光庁 宿泊旅行統計調査を基に作成

図 2-17 香川県内の延べ宿泊者数の推移

2.2.5 道の駅を訪問する訪日外国人旅行者のアクセス手段

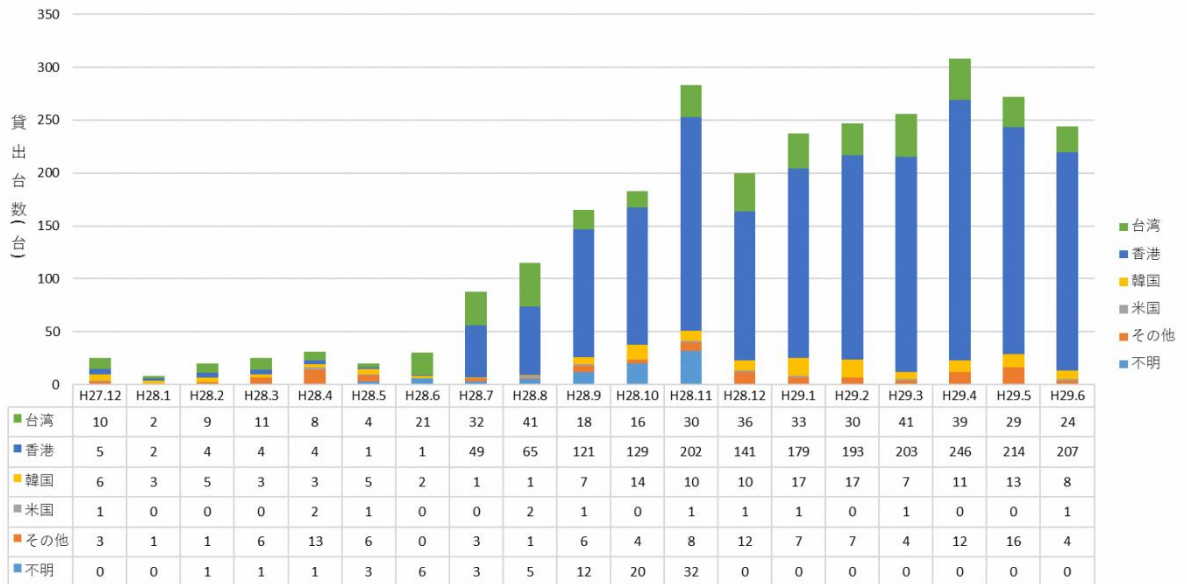
道の駅を訪問する訪日外国人旅行者のアクセス手段を以下に示します。



出典)観光庁「道の駅」におけるインバウンド対応に向けた調査(平成31年3月)

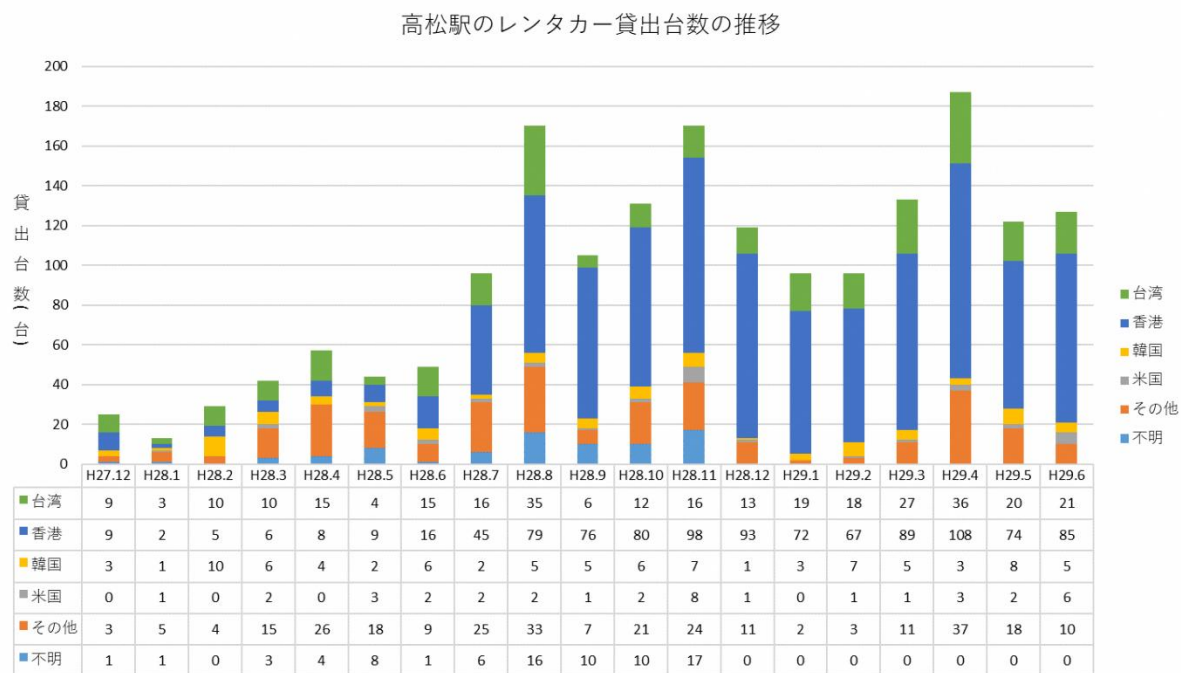
図 2-18 道の駅を訪問する訪日外国人旅行者のアクセス手段

高松空港のレンタカー貸出台数の推移



資料)国土交通省四国運輸局 平成30年度ビジット・ジャパン(VJ)地方連携事業四国ブロック方針を基に作成

図 2-19 高松空港のレンタカー貸出台数の推移(H27.12～)(単位:台)



資料)国土交通省四国運輸局 平成30年度ビジット・ジャパン(VJ)地方連携事業四国ブロック方針を基に作成

図 2-20 高松駅のレンタカー貸出台数の推移(H27.12～) (単位:台)

高松空港や高松駅での訪日外国人旅行者へのレンタカーの貸出台数は増加傾向にあり、また、道の駅を訪れる訪日外国人旅行者のアクセス手段は、平均してレンタカーが最多となっています。今後、訪日外国人旅行者のFIT(個人旅行)化が進むことが予想されており、これに伴い、レンタカーの利用が増加すれば、道の駅を利用する訪日外国人旅行者も増加することが想定されます。

2.2.6 サイクリストについて

日本が観光立国となるための要素として注目されているのが、自転車です。リピーターの訪日外国人の増加に伴い、観光スタイルが買い物主体の「モノ消費」から体験型観光の「コト消費」へとシフトしている状況を踏まえ、現在のインバウンド効果を全国へ拡大するために、自転車を活用した観光地域づくりが有望と考えられています。

四国では、先進的なサイクリング環境の整備を目指すモデルルートとして、「四国一周1,000kmルート」が基幹ルートとして設定されています。豊かな自然や食に恵まれ、遍路文化が根付く四国の新たな魅力として、サイン整備や道の駅等と連携した環境整備により、四国サイクリングの認知度の向上を図り、交流人口の拡大、及び観光振興を目指しています。



出典)四国一周サイクリング HP

図 2-21 四国一周1,000kmルート

また、「KAGAWA Cycling Map」において、高松ルートとして、塩江温泉郷をめぐるルートが設定されるとともに、塩江地域において、サイクルスタンド、空気入れ、お手洗い、休憩スペースなど、サイクリストの休憩スポットとして、複数のサイクルオアシスが設置されています。



出典)うどん県旅ネットHP

図 2-22 KAGAWA Cycling Map 高松ルート版

さらに、観光サイト「しおのえネット」では、塩江温泉郷に関する、自然や食の魅力も含めたサイクリング情報(サイクリングモデルコース)が発信されており、塩江温泉郷を訪れるサイクリストの増加が期待できます。

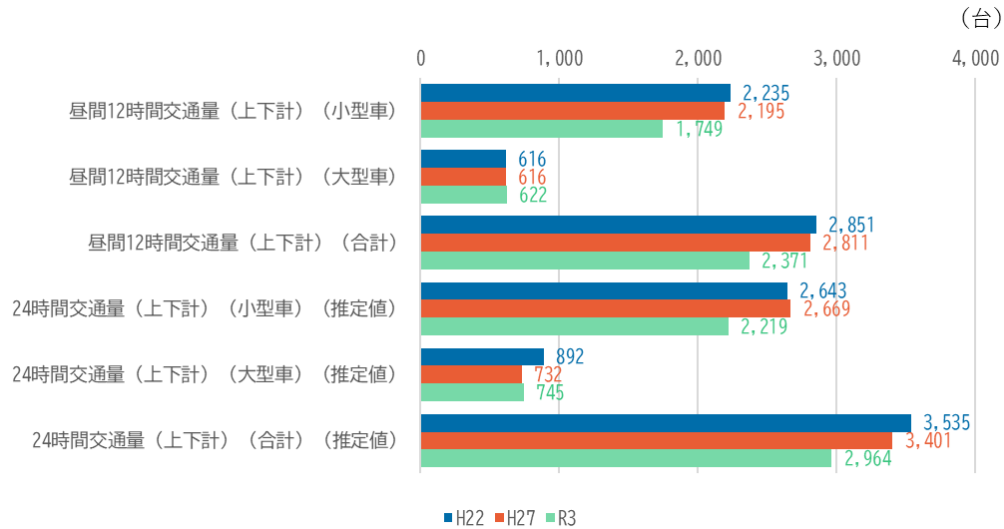


出典)しおのえネットHP

図 2-23 しおのえサイクリングマップ

2.2.7 国道193号の交通量

令和3(2021)年度道路交通センサスによると、塩江地区の主要路線である国道193号の24時間交通量(推定値)は、小型車2,219台/日、大型車745台/日で、合計2,964台/日となっています。

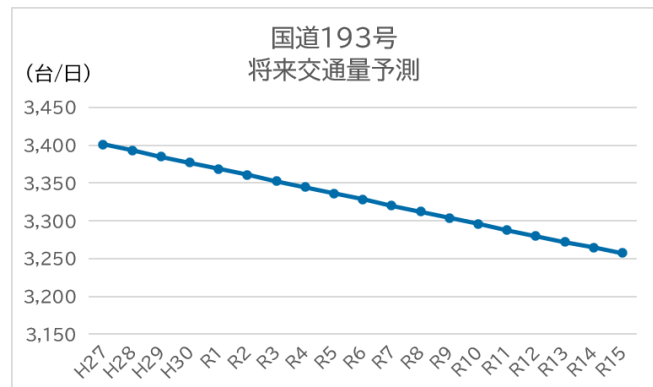


出典) 全国道路・街路交通情勢調査(旧名: 道路交通センサス)

図 2-24 国道193号の交通量

「国道193号の交通量」と「走行台キロの年次別伸び率(四国ブロック)」から、今後の国道193号の交通量を予測した結果、令和15(2033)年にかけて減少していくことが予測されます。

年次	交通量(台/日)
H27(2015)	3,401
H28(2016)	3,393
H29(2017)	3,385
H30(2018)	3,377
R1(2019)	3,369
R2(2020)	3,361
R3(2021)	3,352
R4(2022)	3,344
R5(2023)	3,336
R6(2024)	3,328
R7(2025)	3,320
R8(2026)	3,312
R9(2027)	3,304
R10(2028)	3,296
R11(2029)	3,288
R12(2030)	3,279
R13(2031)	3,272
R14(2032)	3,265
R15(2033)	3,257



資料) 高松市

図 2-25 国道193号の交通量予測

2.3 道の駅エリアの現状と課題

SWOT分析※により、道の駅エリアにおける現状と課題についてまとめます。

※SWOT分析：

目標を達成するために意思決定を必要としている組織や個人のプロジェクトにおいて、外部環境や内部環境を強み、弱み、機会、脅威の4つのカテゴリーで要因分析し、環境変化に対応した資源の最適活用を図る戦略策定方法のひとつ

表 2-5 道の駅エリア整備におけるSWOT分析

	プラス面	マイナス面
	強み(Strengths)	弱み(Weaknesses)
内部環境	○地域資源(温泉・良好な泉質・自然環境) ○インバウンドを中心とした堅調な宿泊者数 ○交通環境・立地環境(高松空港から近距離、国道193号沿い) ○香川県で唯一の国民保養温泉地 ○塩江温泉郷の歴史・ブランド ○道の駅「しおのえ」のサイクルオアシス認定	○周辺観光関連施設等の老朽化・閉館 ○観光関連産業の人材不足・高齢化 ○山間地域による平地不足 ○山間地域における建築制限、その他制約 ○観光客の移動手段
	機会(Opportunities)	脅威(Threats)
外部環境	○高松空港利用者(インバウンド等)の増加、ハブ空港化 ○温泉の根強い人気、健康志向の高まり ○しおのえ4大まつりや瀬戸内国際芸術祭の関連イベントなどの開催 ○建設技能者を育成する職人育成塾、現代サーカスの創作活動拠点 ○桜川ダム及び周辺の公園整備 ○自然を楽しむ観光やワーケーションなどのニーズの高まり	○自然災害(積雪・豪雨等) ○人口減少、少子・超高齢社会 ○社会保障費の増大等による行政の財政状況の悪化 ○外交問題によるインバウンドへの影響 ○地域間競争の激化 ○感染症拡大による交流人口の減少

SWOT分析及び道の駅エリアを取り巻く環境や実態調査から、課題を以下のようにまとめます。

表 2-6 道の駅エリアにおける課題

地域資源の活用	地域のポテンシャル発揮
魅力の創出	インバウンドを含む消費者ニーズへの対応
駐車場の拡充	駐車スペース不足による渋滞・混雑の解消
売場面積の拡充	販売における機会損失の解消
交通ターミナル機能の強化	アクセス手段(エリア内交通を含む。)の確保
地域生活拠点及び観光振興拠点の強化	情報発信・エリアマネジメント機能の導入
新たなソフト施策の展開	新湯治・ワーケーションなど

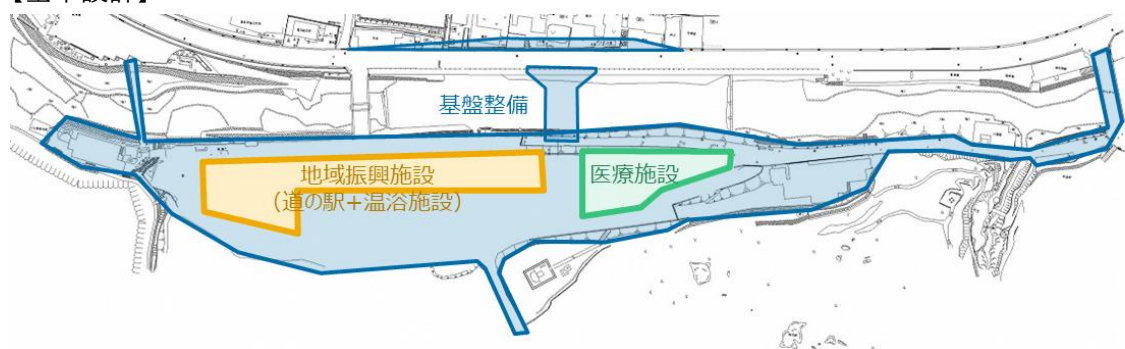
2.4 塩江道の駅エリア整備に係る特筆すべき課題

塩江道の駅エリア整備について、令和2(2020)年11月に本基本計画を策定し、令和3(2021)年度に基本設計を完了し、令和8(2026)年度の開業を目指し道路や橋梁等の基盤整備を行ってきました。

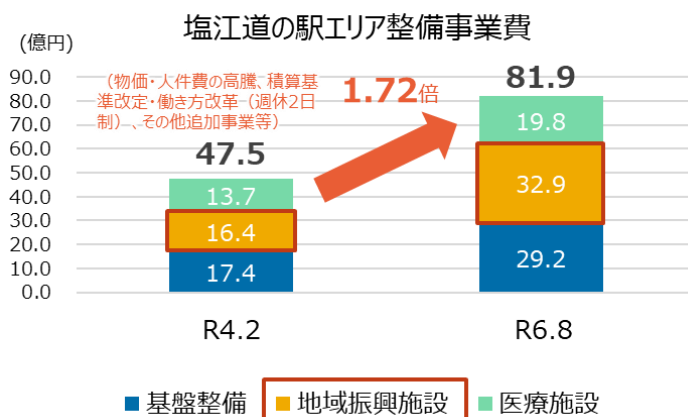
しかし、塩江道の駅エリア整備事業費のうち特に地域振興施設整備費において、令和4(2022)年2月に公表した事業費の16億4千万円が、令和6(2024)年8月時点で、約2倍となる32億9千万円へと、建築資材、労務単価の上昇率を超える約2倍に増額しました。この理由は、基本設計における建築構造の特異性が挙げられ、香東川沿いに立地し、長屋造りの一体的な空間を創出することで、必要となる防火上の構造が、通常の建築と比較し強固なものとなっていること、また、壁面のガラス化によるものが大きく影響したものです。

また、当初予見できなかった橋梁工事の度重なる入札不調や、近年の物価・人件費高騰など、今後、建築着工までに期間を要することで、更なる増額の可能性があることから、大幅な事業費増額への対応として事業方針の抜本的な見直しが必要であると判断し、地域振興施設整備に係る金額面における圧縮策に加え、民間事業者による設計施工管理一括方式等を見据えたPPP/PFI方式の可能性を探ることとなりました。

【基本設計】



事業費の変化 社会情勢の変化等による当初計画との乖離



第3章 基本方針

3.1 コンセプト

第2章で整理した現状や課題、アンケートの結果を踏まえ、道の駅エリアの基本方針を設定します。

塩江温泉郷のポテンシャルを踏まえるとともに、将来の塩江地区を見据えた持続可能なまちづくりの拠点として、「**オンリーワンの価値を持つ道の駅へ**」を基本方針とします。

また、整備方針は、「自然、歴史、風土、文化等を継承するまちの拠点としての道の駅」、「にぎわい・交流の拠点としての道の駅」、「健康づくりの拠点としての道の駅」の3つを掲げ、道路利用者の休憩所としての道の駅から、観光の目的地として選ばれる道の駅への転換を目指します。

コ ン セ プ ト

「オンリーワンの価値を持つ道の駅へ」

豊かな自然環境と温泉地としての歴史により、
ここにしかないオンリーワンの価値を持つ道の駅として再整備します。

整 備 方 針

自然、歴史、風土、文化等を継承するまちの拠点としての道の駅

豊かな自然環境と調和した施設整備を推進し、
歴史ある温泉地として地域資源を最大限活用した、
塩江温泉郷の顔となる拠点

にぎわい・交流の拠点としての道の駅

道の駅を核として、周辺地域までにぎわいが連鎖する、
にぎわい・交流の拠点

健康づくりの拠点としての道の駅

温泉地での滞在を通じて心身がリフレッシュされる湯治場としての機能、
健康の回復・増進機能、
そして地域の新鮮な食材を使用した飲食を提供する健康づくりの拠点

道路利用者の休憩所としての道の駅から
観光の目的地として選ばれる道の駅への転換を目指します。

3.2 ターゲットと目標

道の駅エリアのコンセプトや整備方針を基に、意識する利用者のターゲットと目標を設定します。

意識するターゲット：

地元住民や観光客

目標：

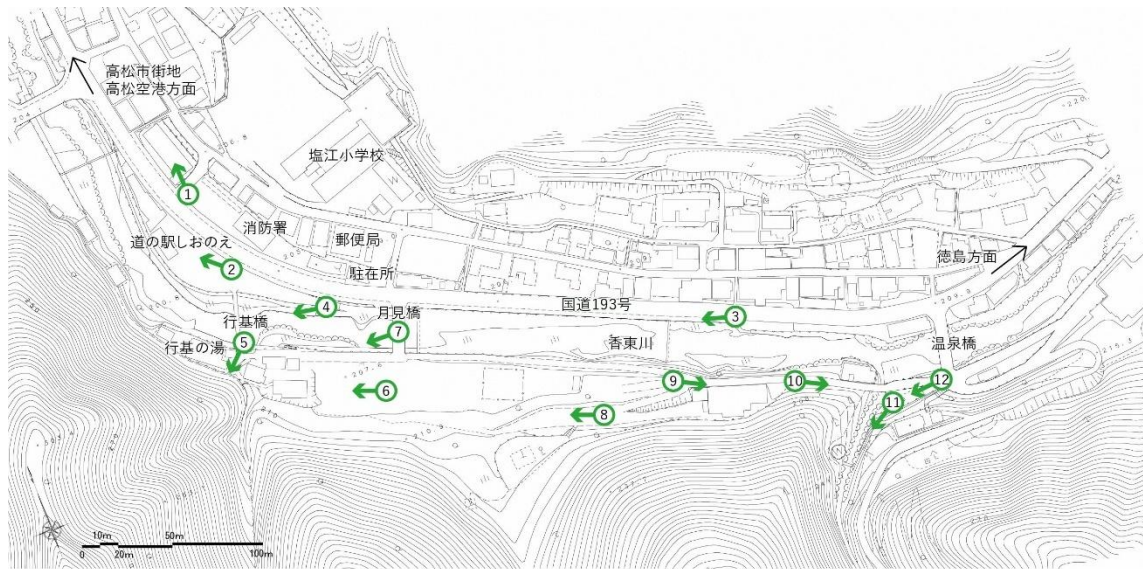
- ・ 道の駅開業後における利用者数は、コロナ禍前の全盛期の水準である、約14.5万人を目指す
- ・ 塩江温泉郷の宿泊客数は、約9万人を目指す
- ・ 人口減少、少子・超高齢化が著しい地域においても、必要な生活サービス機能を維持・確保し、持続可能な活力ある地域社会の実現を目指す

第4章 条件整理

4.1 現況

4.1.1 現況写真

事業計画地及びその周辺の現況を以下の写真で示します。



令和2年時点



令和8年時点



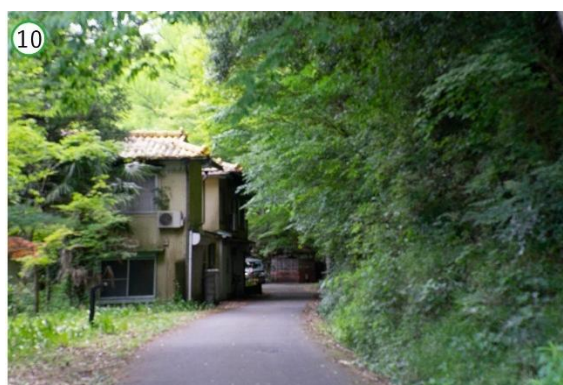
令和2年時点



令和8年時点



令和2年時点



令和8年時点



令和2年時点



令和8年時点



4.1.2 市道・農道・水路

事業計画地内には、市道・農道・水路が含まれています。

温泉橋から香東川の左岸側を通り、月見橋までの間、及び行基橋は市道として認定されており、市道の下には、道路に沿って下水道管が通っています。

また、農道・水路が事業計画地周辺に多数通っています。事業計画地の中央付近を横断する農道・水路は、付け替えが難しいため、これを避けた建築物等の計画が必要です。その他の農道・水路において、農道と水路が並列している箇所については、セットでの廃止又は付替えが必要となります。

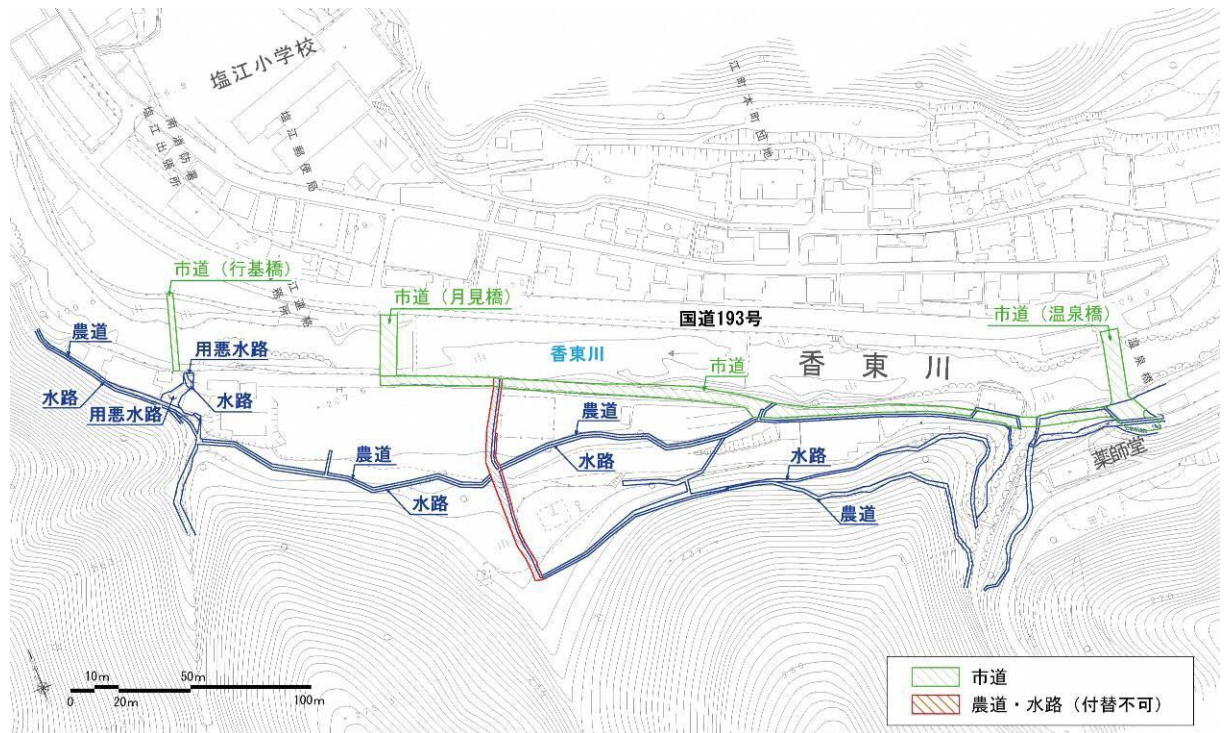


図 4-1 市道・農道・水路の位置

4.1.3 土砂災害警戒区域

事業計画地の上流側・下流側は、土砂災害防止法(土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律)における土砂災害警戒区域及び土砂災害特別警戒区域に該当しており、本整備により、事業計画地内も同様に区域設定されることが想定されます。配置計画の前提条件を把握するため、斜面危険度評価を行いました。

4.1.4 土砂災害防止法の概要

土砂災害防止法とは、土砂災害から国民の生命を守るため、土砂災害のおそれのある区域について危険の周知、警戒避難体制の整備、住宅等の新規立地の抑制、既存住宅の移転促進等のソフト対策を推進しようとするものです。

○土砂災害特別警戒区域(通称:レッドゾーン)

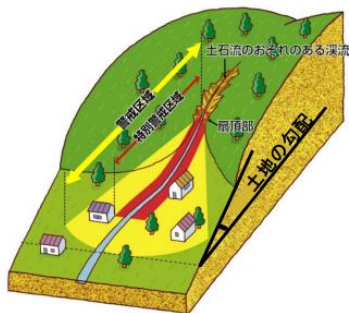
急傾斜地の崩壊等が発生した場合に、建築物に損壊が生じ住民等の生命又は身体に著しい危害が生ずるおそれがあると認められる区域で、特定の開発行為に対する許可制、建築物の構造規制等が行われます。

○土砂災害警戒区域(通称:イエローゾーン)

急傾斜地の崩壊等が発生した場合に、住民等の生命又は身体に危害が生じるおそれがあると認められる区域であり、危険の周知、警戒避難体制の整備が行われます。

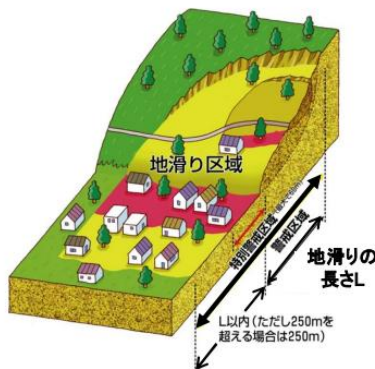
土石流

※山腹が崩壊して生じた土石等又は渓流の土石等が水と一体となって流下する自然現象



地滑り

※土地の一部が地下水等に起因して滑る自然現象又はこれに伴って移動する自然現象



急傾斜地の崩壊

※傾斜度が30°以上である土地が崩壊する自然現象



出典)国土交通省 土砂災害防止法の概要

図 4-2 土砂災害の種類

4.1.5 斜面危険度評価結果

斜面危険度評価の結果を、現在の警戒区域と合わせると以下ようになります。

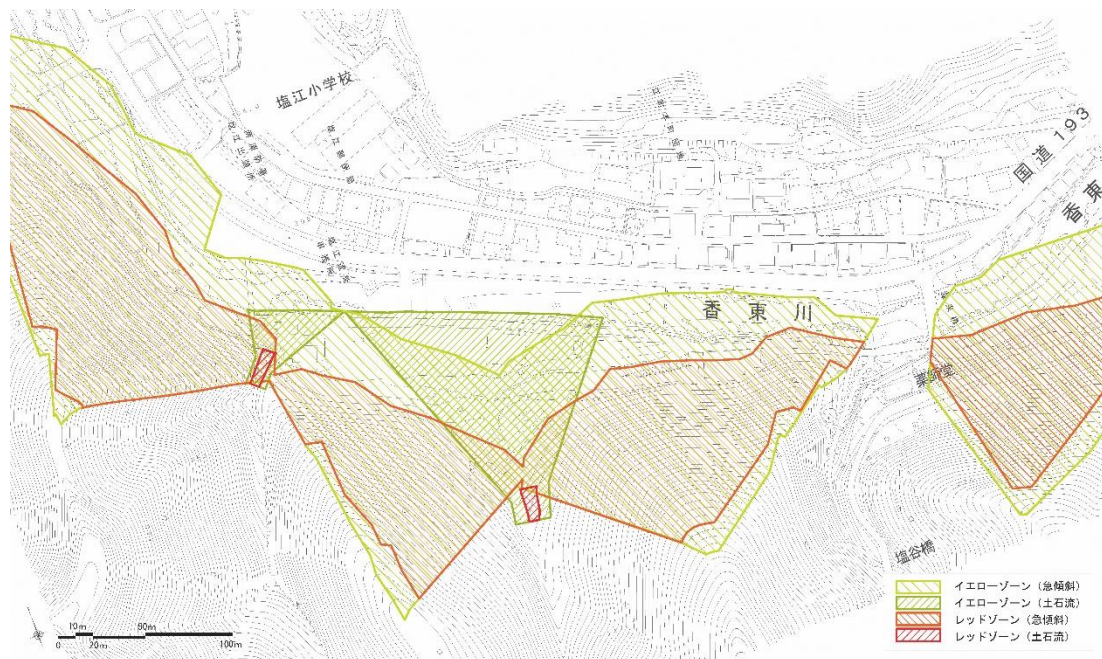


図 4-3 急傾斜及び土石流のレッドゾーン・イエローゾーン評価結果

事業計画地中央部の山側は、谷地形になっており、傾斜が緩やかとなっているため、急傾斜地の崩壊によるレッドゾーンは事業計画地まで及びません。一方、事業計画地の上流側・下流側は傾斜が急となっているため、レッドゾーンが事業計画地付近まで及んでいます。また、中央部の谷部と下流側の谷部には、土石流によるレッドゾーンが設定されることが想定されます。

4.1.6 土砂災害対策

令和2(2020)年1月に国土交通省が公表した「防災・減災等のための都市計画法・都市再生特別措置法等の改正内容(案)」について、開発範囲に原則としてレッドゾーンを含めることができない施設に「自己の業務の用に供する施設」が加えられる事が検討されており、近い将来、施行される予定になっています。よって、本計画においては開発許可の有無に関わらず、この法改正の基準に則り、激甚化する自然災害に対応した安全な計画とします。

対応策としては2つ考えられます。1つ目は、事業計画範囲にレッドゾーンが含まれないようにし、急傾斜に対して落石対策を行うものです。2つ目は、待受擁壁等の対策工を設置することにより、レッドゾーンを解除することです。

しかし、待受擁壁を設置して得られる事業計画地の増加分は小さく、費用対効果が小さいと考えられます。また、大規模な擁壁を設置することは、景観上の課題もあるため、対応策としては、1つ目の事業計画範囲にレッドゾーンを含めず、必要な落石対策を行うものとします。

4.2 道の駅エリア周辺の道路状況

4.2.1 橋の新設

事業計画地は、国道193号から香東川を挟んだ対岸に位置しており、月見橋及び行基橋(人道橋)が架かっています。しかし、既設月見橋は、河川法(昭和39年7月10日制定、昭和40年4月1日施行)の施行前の昭和39年に架設され、河川管理施設等構造令上の問題点があることが判明したため、関係機関協議の結果、月見橋を撤去し、出入口を集約した新橋を設置することとします。なお、新橋の位置は、関係機関協議及び配置計画により決まるため、想定位置の案を第5章において示します。

4.2.2 右折車線の検討

事業計画地の前面道路(国道193号)における右折車線の必要性について検討します。

道の駅エリアへの進入にあたり、高松市街地方面からは、右折による進入となります。この場合、右折車線を設置することが原則となりますが、設計速度が40km/h以下で交通量が極めて少ない場合には、設置しないことも可能となっています。

国道193号は、平成27(2015)年道路交通センサス値の交通量が3,401台/日であり、また、現状において大きな渋滞となるような混雑は生じてはいませんが、関係機関協議の結果、近隣の事例も踏まえ、新たに設置する新橋への進入においては、右折車線を設置することとします。

平面交差点には、次に掲げる場合を除き、原則として、右折車線を設けるものとする。

1. 右折を認めない場合
2. 第3種第4級、第3種第5級、第4種第3級、第4種第4級の道路にあって、当該道路および交差道路のピーク時の処理能力に十分余裕がある場合
3. 設計速度40 km/h以下の2車線道路において、設計交通量が極めて少ない場合

出典)国土交通省 道路構造令の解説と運用(平成27年6月)

図 4-4 右折車線について

4.2.3 信号機設置の検討

新橋の交差点における信号機設置の必要性について検討します。

関係機関協議の結果、本区間は交通量が少なく、現時点において、その必要性は認められないことから、新橋交差点における信号機の設置は行わないこととします。

ただし、道の駅エリア供用開始後、利用状況によっては、信号機及び横断歩道の設置を検討することとします。

4.3 医療施設の整備

医療施設については、塩江道の駅エリア整備事業と一体的に取り組んでいましたが、道の駅の開業時期が大幅に遅れる見通しとなったことから、令和6(2024)年度において、整備地を塩江道の駅エリア外とし、塩江分院敷地内の塩江地域保健活動センターを改修整備することとなりました。

第5章 民間活力の導入

5.1 民間活力導入の背景

「第3章 基本方針」で掲げたコンセプト及びターゲットと目標を達成するためには、観光の目的地となる取組みや工夫を行う必要があります。また、厳しい財政状況が予想されることから、完成後の維持管理、将来の改修費用の最小化と経営収支の最大化を図る必要があります。

5.2 民間活力導入の目的

観光の目的地として魅力を向上するために、道の駅機能と温浴機能をもつ観光施設は、民間のノウハウを活用することで、持続可能なサービスの提供を図るとともに、利用者へのサービス向上及びコスト削減を図ります。

5.3 一般的な民間活力導入の方式

これまで、道の駅等の公共施設整備において様々な民間活力導入方式が検討されています。民間活力導入方式のバリエーションを以下に示します。

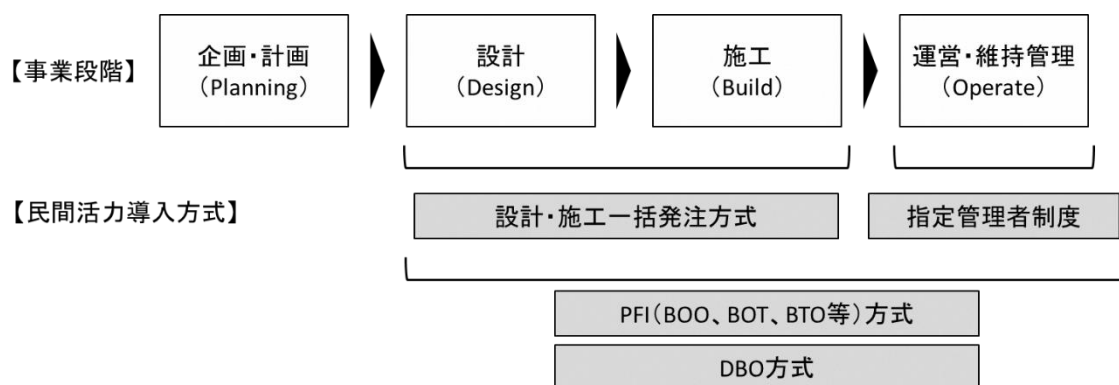


図 5-1 民間活力導入方式のバリエーション

(用語解説)

設計・施工一括発注方式(デザインビルド方式):1つの事業者が設計と施工を一体的に実施する方式であり、設計の契約と工事の契約を同時に行う方式。

指定管理者制度:公の施設[※]について、民間事業者等が有するノウハウを活用することにより、住民サービスの質の向上を図っていくことで、施設の設置の目的を効果的に達成するため、平成15年9月に設けられた制度。

PFI方式:公共施設等の建設、運営、維持管理等を民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して行う手法。民間の資金、経営能力、技術的能力を活用することにより、公共側が直接実施するよりも効率的かつ効果的に公共サービスを提供できる事業について、PFI方式で実施する。

DBO方式:設計・建設・維持管理・運営を一括して民間事業者が行う方式。資金調達 は公共側が行う。公共側が資金調達することにより、金利コストの低減が期待できる。

※公の施設:住民の福祉を増進する目的をもってその利用に供するための施設(地方自治法第244条)

5.4 業務分担

5.4.1 業務分担の基本的な考え方

本事業における、本市と民間事業者の業務分担の基本的な考え方として、民間事業者の方が実施・管理能力に優れている業務・役割については、原則、民間事業者が実施することを前提に、広く民間ノウハウを活用し、利用者へのサービス向上及びコスト縮減効果の最大化を図るものとします。

5.4.2 本事業における業務分担

観光施設(道の駅機能+温浴機能)について、設計・施工から維持管理・運営まで一元的に民間事業者が実施することで、利用者へのサービス向上及びコスト縮減につながることが想定されます。

表 5-1 本事業の業務分担(想定)

業務内容	分担	
	民間事業者	高松市
用地取得		○
設計業務	○	
建設業務	○	
維持管理業務	○	
運営業務	○	

5.5 民間活力導入の方式

道の駅エリアの整備については、民間の資金と経営能力、技術力を最大限に活用し、効率的かつ効果的に事業を推進していくことが重要です。

前述のPFI方式やDBO方式は、民間活力を活用できる有効な手法であり、民間事業者による創意工夫や、その経営能力等を十分に発揮し、効率的かつ効果的に、安定的で自由度の高い運営を可能とすることにより、利用者に対し自由度の高いサービス提供を行うことが可能となると考えられます。

本事業の目的は、道の駅を中心に、観光振興機能や地域住民の生活サービス機能等を取り入れた、塩江温泉郷のシンボルとなる、持続可能な「新たな交流拠点づくり」であり、民間活力を生かした再整備・管理運営を行っていくことが重要であることから、地域振興施設等整備事業は、PPP/PFI事業として実施することとします。

5.6 民間事業者の意向調査

道の駅エリアの整備における、民間事業者の事業への関心や条件等を把握するため、かがわ PPP/PFI地域プラットフォーム等を通じた幅広い情報発信・サウンディングによる市場性把握を行いました。

時期	主な情報提供	主な対話内容
R7.4	- 導入機能・規模・配置イメージ(初期案) - 想定する事業手法・スキーム(初期案)	- 民間側が想定する導入機能・規模・モデルプランの考え方 - 民間側が望む事業手法・スキームについて等
R7.7	事業スキーム(条件・手法・事業期間・官民役割分担・リスク分担等)	- 参画する場合に左記で支障となる条件 - 左記の条件で参画する場合の具体的な提案内容等
R7.8 R8.2	- 機能・規模・事業スキーム(精査案) - モデルプラン(整備イメージ)	- 民間側の参画可能性 - 参画時の具体的な提案内容等
R7.10	- 事業スキーム(精査案) - 今後の想定スケジュール(情報提供)	- 左記の条件で参画する場合の具体的な提案内容 - 今後のスケジュールに対する希望等

サウンディングを行った結果、多くの事業者が本事業に関心を持っていることが分かりました。

また、事業における役割や参画形態は、地域振興施設の運営への参画意欲を持つ事業者だけでなく、施設の整備から運営に至る全ての段階への参画意欲を持つ事業者もいることが分かりました。

主な事業者からの聴き取り内容について多少差があるものの、温浴施設を含む、地域振興施設に係る整備費等費用については、市の負担が前提、PFI方式又はDBO方式による募集について、自由度の高い条件設定が望まれています、事業者参画の可能性がります。

	【費用削減率あり】		【費用削減率なし】	約25億円
	前提となる市の負担	+	県所有施設である駐車場、情報発信コーナー、トイレ等の維持管理費※ ※県との協定により市が維持管理を実施	
	A社	B社	C社	
温浴施設	- 前提となる市の負担により、温浴施設の整備、維持管理・運営は可能 - 一部機能の廃止や縮小、また、温浴施設と物販等施設の分棟での整備が望ましい	- 温浴施設による集客は難しく、仮に整備するなら、集客力を高めるため、別途市の負担により、富裕層向け高価格帯リゾートの整備 - 単価向上できれば、維持管理・運営は可能	- 温浴施設による集客は難しいと考えるが、仮に整備するなら、維持管理・運営コストを低減化すべく最低限度の整備 - 温浴のノウハウがある所と連携の必要がある	
その他施設	- 施設の仕様やデザインにこだわらなければ、物販・飲食機能の規模を低コストで拡大し、収益性を担保しながら、維持管理・運営が可能 - 奥の湯公園キャンプ場、温泉水給水事業も条件次第でバンドリング可能 - 公共部門は維持管理料をもらうことが多い - 全体での独立採算性は、具体的な施設規模が無いと判断が困難	- 想定する導入機能や対象地のポテンシャル・市場性を踏まえ、より集客性・収益性のあるコンテンツも導入し、集客性・収益性を担保し、効果的に維持管理・運営 - 対象地の市場性を踏まえると、温浴施設のほか、農産物直売所等の飲食・物販施設の整備しうる機能・規模が異なる - 現状の立地条件・運営実績では、独立採算の運営は困難 - 導入機能・規模は自由度が高く、様々な民間提案が可能かどうかで、独立採算の可否が異なる - 奥の湯公園キャンプ場や温泉水給水事業のバンドリングは可能だが、人件費や実態を加味すると黒字化は困難。バンドリングそのものを自由提案することを望む		

資料)高松市

図 5-2 事業者サウンディング

事業手法については、DBO・BTO方式にて認識が一致しておりますが、総事業費については、多様な意見が確認されました

事業手法	公設+指定管理	DBO方式	公設+コンセッション	BTO方式	定期借地権
業務範囲	設計・建設	高松市	民間	高松市	民間
	維持管理・運営	民間	民間	民間	民間
	資金調達	高松市	高松市	民間	民間
収益施設費用負担	設計・建設	高松市	高松市	高松市	民間
	維持管理・運営	高松市	民間	民間	民間
主なメリット	・国等の補助金を活用しやすい	・運営費平準化が可能 ・SPCを設立しない場合はBTO方式よりもコストメリットが出る ・国等の補助金を活用しやすい	・運営権対価による、市の施設整備負担の早期回収の可能性有 ・建設と運営が別となるため、事業者の参入意欲を喚起しやすい	・財政支出の平準化が可能 ・市の建物所有のため、公租公課が生じない ・国等の補助金を活用しやすい	・市の施設整備や維持管理の費用負担不要 ・長期的に地代収入を得られる ・建物の保有リスクを民間に移転
主な課題	・業務ごとに発注手続が必要 ・入札不調による開業時期遅延リスクがある ・行政が資金調達を行う必要がある ・財政支出を平準化できない	・行政が資金調達を行う必要がある ・施設整備費を平準化できない ・長期契約のため、市の意向での柔軟な契約変更は困難	・複雑な事業スキームになり、前例も少ない ・運営権対価をもって民間が運営するので市の意向を反映しづらい	・起債金利と比較して民間金利のほうが割高となる ・長期契約のため、市の意向での柔軟な契約変更は困難	・敷地が小さく、スケールメリットを発揮できず、民間の収益性が低くなる可能性有 ・国等の補助金を活用しづらい

資料)高松市

図 5-3 事業手法案

総事業費については、妥当性が確認されましたが、更なる費用縮減に関しては、施設規模・機能の見直しや要求水準・条件の緩和が求められています。

民間事業者による維持管理・運営の独立採算については、民間のノウハウを十分に発揮できるよう、提案の自由度の確保や条件の緩和が必要であることが示唆されました。

第6章 PPP/PFI 導入可能性調査

6.1 調査の背景

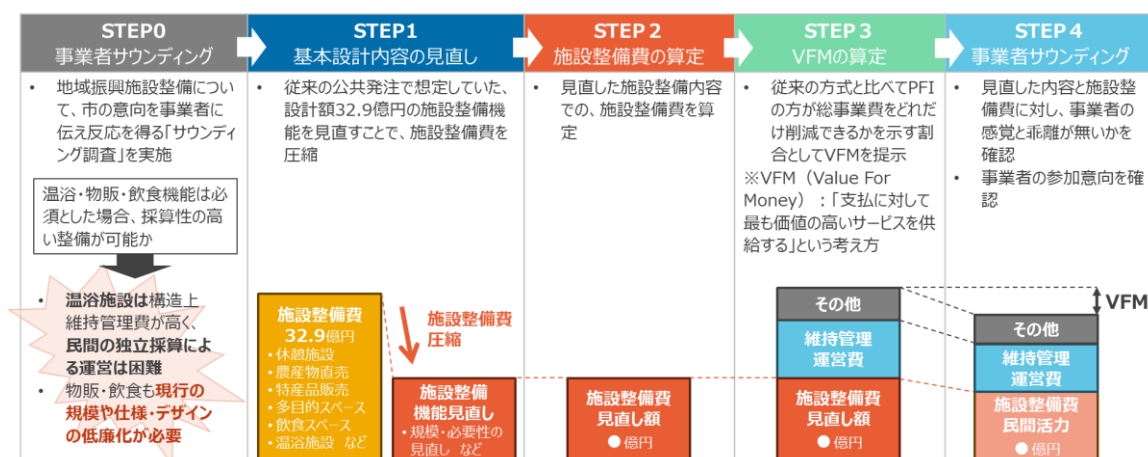
「2.4 塩江道の駅エリア整備に係る特筆すべき課題」に掲げた事業費の削減に向け、整備手法や基本設計の内容を見直しました。

6.2 地域振興施設整備に係る見直しの手順

32.9億円まで増加した、地域振興施設整備費の圧縮についての手順ですが、まず、STEP0として、事業者サウンディングを実施しました。

温浴・物販・飲食機能を必須とした場合、採算性の高い整備が可能かどうかサウンディング調査を実施したところ、温浴施設は構造上維持管理費が高く、民間の独立採算による運営は困難、また、物販・飲食も、当初計画上の規模や、仕様・デザインの低廉化が必要との結果が得られました。

それを受け、「STEP1」から「STEP4」と順を追って見直しを行います。



資料) 高松市

図 6-1 地域振興施設整備に係る見直しの手順

6.3 基本設計内容の見直し

6.3.1 基本設計内容の見直し

施設整備費削減に向け、「第3章 基本方針」で掲げたコンセプト等は踏襲しつつ、当初計画を建築構造も含めて抜本的に見直し、規模を縮小するとともに、優先度が低く整備費が高い機能は廃止しました。

具体的な見直し内容は、次のとおりです。

- 施設全体の建築設計の見直し
 - 設計費・施工費を考慮し、簡易かつ漸次変化のない木造構造へ変更
- 規模の縮小
 - 屋外スペースの活用も視野に、紹介スペース・交流スペースは最低限の規模に調整
- 使用建材の見直し
 - 四国外の工場から運搬する構造用集成材が高価なため、一般的な流通木材を使用した設

計へ変更

- 配置計画の変更

河川側への施工による費用増加を防ぐため、山側への施設配置へ変更

- プレハブ・鉄骨・分棟化

建設費を最大限抑えるため、重要機能以外はプレハブ等の簡易な建築構造へと変更し、分棟化

- 平屋化

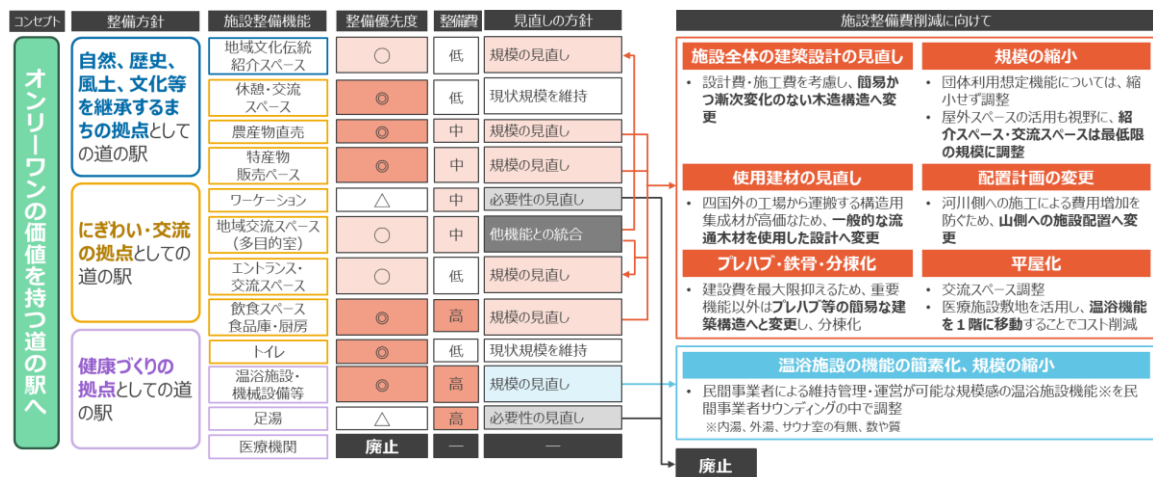
医療施設敷地を活用し、温浴機能を1階に移動することでコスト削減

上記のとおり、当初施設整備機能の大半について、規模の見直しを行いました。

また、温浴施設について、民間事業者による維持管理・運営が可能な規模感の温浴施設機能※を、民間事業者サウンディングの中で調整し、面積は行基の湯と同等規模を確保しつつ、機能の簡素化を図りました。

ワーケーション機能と、足湯については、必要性そのものを見直し、廃止としました。

※内湯、外湯、サウナ室の有無、数や質



資料)高松市

図 6-2 基本設計内容の見直し

6.4 地域振興施設等整備費の算定

見直し方針により規模等を見直し、地域振興施設等整備費について算定しました。

温浴施設は行基の湯と同等規模を確保し、その他地域振興施設も、最低限必要な機能・規模の確保を図りつつ、施設整備費は32.9億円から約23億円まで圧縮可能という算定結果になりました。

施設整備機能	見直しの方針	基本設計規模		見直し後の規模		施設整備費	
地域文化伝統紹介スペース	規模の見直し	延床面積 2,220㎡	220㎡	約100㎡	延床面積 800㎡		
休憩・交流スペース	現状規模を維持		360㎡	約220㎡			
農産物直売	規模の見直し						
特産物販売スペース	規模の見直し		140㎡	約240㎡			
ワーケーション	必要性の見直し						
地域交流スペース(多目的室)	他機能との統合	延床面積 2,220㎡	140㎡	約240㎡	回廊(廊下)※ 530㎡ ※分棟形式とし、各棟を廊下でつなぐ整備とした場合を想定		
エントランス・交流スペース	規模の見直し		180㎡	約240㎡			
飲食スペース 食品庫・厨房	規模の見直し		360㎡	約130㎡			
トイレ	現状規模を維持		130㎡				
温浴施設・機械設備等	規模の見直し		830㎡	温浴施設 550㎡※ ※行基の湯と同等規模			
足湯	必要性の見直し	—	廃止				
医療機関	—	—					
駐車場	現状規模を維持	2,600㎡	約2,600㎡				

地域振興施設整備費

約23億円(税込)

資料)高松市

図 6-3 地域振興施設等整備費の算定

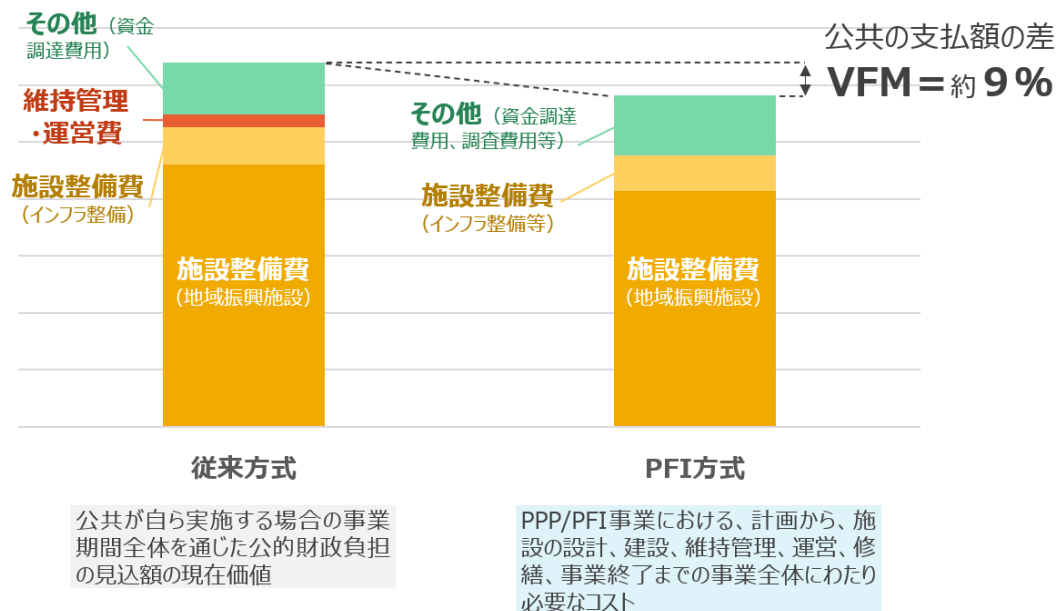
6.5 VFMの算定

当初基本設計ベースで、設計建築構造等の見直しによる事業費圧縮を図りましたが、さらに、PFI方式又はDBO方式を導入することで、総事業費をどれだけ削減できるかを確認するため、シミュレーションのVFMを算定しました。

VFMは9.1%と、事業費及び維持管理・運営コストについて更なる削減が期待されることから、PFI方式は妥当性があるという結果となりました。

VFMとは、従来の方式と比べてPFIの方が総事業費をどれだけ削減できるかを示す割合

- ・ 支払い(Money)に対して最も価値の高いサービス(Value)を供給するという考え方であり、PFI事業における最も重要な概念
- ・ PFI導入可能性の検討段階で計算する「シミュレーションのVFM」と、PPP/PFI実施事業者が決まってから計算する「実際のVFM」と2種類ある



資料)高松市

図 6-4 シミュレーションのVFMの算定

6.6 事業者サウンディング

VFMの出る条件を提示したサウンディング調査により、民間事業者の参画の可能性や参画時の具体的な提案内容を把握しました。

「5.6 民間事業者の意向調査」で示したとおり、主な事業者からの聴き取り内容について多少差があるものの、温浴施設を含む、地域振興施設に係る整備費等費用については、市の負担が前提、PFI方式又はDBO方式による募集について、自由度の高い条件設定が望まれています、事業者参画の可能性がります。

前提となる市の負担		【費用削減率あり】	+	【費用削減率なし】	約25億円	
		- 地域振興施設の設計、工事、維持管理・運営費 - 地域振興施設整備と関連するインフラ整備費等 - 運営期間を15年間で想定した修繕費		- 県所有施設である駐車場、情報発信コーナー、トイレ等の維持管理費※ ※県との協定により市が維持管理を実施		
		A社	B社	C社		
温浴施設	その他施設	- 前提となる市の負担により、温浴施設の整備、維持管理・運営は可能 - 一部機能の廃止や縮小、また、温浴施設と物販等施設の分棟での整備が望ましい	- 温浴施設による集客は難しく、仮に整備するならば、集客力を高めるため、別途市の負担により、富裕層向け高価格帯リゾートの整備 - 単価向上できれば、維持管理・運営は可能	- 温浴施設による集客は難しいと考えるが、仮に整備するならば、維持管理・運営コストを低減化すべく最低限度の整備 - 温浴のノウハウがある所と連携の必要がある		
		- 施設の仕様やデザインにこだわらなければ、物販・飲食機能の規模を低コストで拡大し、収益性を担保しながら、維持管理・運営が可能 - 奥の湯公園キャンプ場、温泉水給水事業も条件次第でバンドリング可能 - 公共部門は維持管理料をもらうことが多い - 全体での独立採算性は、具体的な施設規模が無いと判断が困難	- 想定する導入機能や対象地のポテンシャル・市場性を踏まえ、より集客性・収益性のあるコンテンツも導入し、集客性・収益性を担保し、効果的に維持管理・運営 - 対象地の市場性を踏まえると、温浴施設のほか、農産物直売所等の飲食・物販施設の整備しうる機能・規模が異なる - 現状の立地条件・運営実績では、独立採算の運営は困難 - 導入機能・規模は自由度が高く、様々な民間提案が可能かどうかで、独立採算の可否が異なる - 奥の湯公園キャンプ場や温泉水給水事業のバンドリングは可能だが、人件費や実態を加味すると黒字化は困難。バンドリングそのものを自由提案にすることを望む			

資料)高松市

図 6-5 事業者サウンディング(再掲)

6.7 調査結果による整備方針の変更

温浴施設は行基の湯と同等規模を確保し、その他の地域振興施設は最低限必要な機能・規模を確保するなど、規模縮小や機能廃止により事業費の圧縮を図るとともに、PFI方式又はDBO方式を導入することで、事業費及び維持管理・運営コストの削減が期待されること、また事業者サウンディングにより自由度の高い条件設定が望まれています、事業者参画の可能性がることから、整備方針の方向性として、PPP/PFI事業として進めることとします。

第7章 今後の進め方

7.1 事業スケジュール

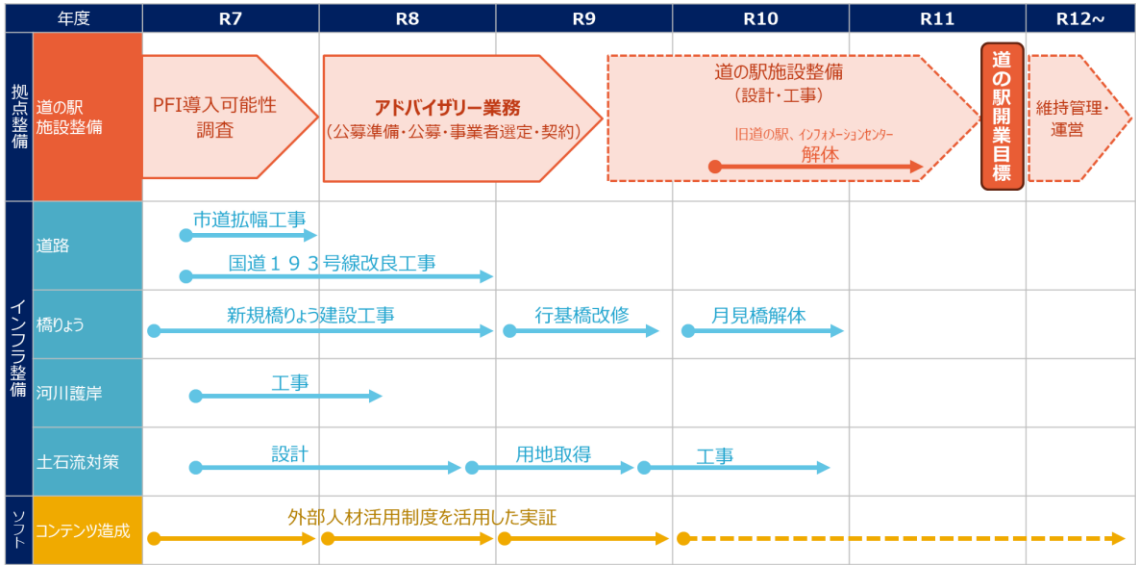
令和2(2020)年11月の本計画策定後から令和6(2024)年度までの経緯及び道の駅開業までのスケジュールを以下に示します。

本市では、財政状況を見極めるとともに、特定財源の確保にも努めながら、令和11(2029)年度末の新しい道の駅の開業を目指します。

【令和2(2020)年11月から令和6(2024)年度までの経緯】

年度	R2	R3	R4	R5	R6
事象				● R5.5 行基の湯閉館 ● R5.9 行基の湯解体着手	● R6.5 土石流発生
意思決定	● R2.8 大型建設事業等の見直し ⇒塩江道の駅エリア整備スケジュール等再調整	● R4.2 基本設計等 ⇒概算事業費：47.5億円			● R6.8 ⇒概算事業費：81.9億円 ● R6.11 整備方針変更
計画・事業	● R2.4 都市再生整備計画事業認定 ● R2.11 塩江道の駅エリア整備基本計画策定 ● R3.3 基本設計着手		● 基盤整備事業実施		

【道の駅開業までのスケジュール】



資料)高松市

図 7-1 事業スケジュール(想定)

7.2 今後の整備に向けた課題等の整理

7.2.1 地域振興施設部分等の設計・建設等に向けた事業条件の設定

「第5章 民間活力の導入」において、本事業における地域振興施設等整備事業の手法は、PPP/PFI事業として実施することと整理しました。PPP/PFI実施事業者募集に当たり、自由度の高い条件設定が望まれていることから、事業者参画の可能性を高めつつ、道の駅として成り立つ規模について、民間事業者とのサウンディングが重要となります。

7.2.2 事業実施における財源の確保

現時点では不確定の要素もありますが、「6.6 事業者サウンディング」に示すとおり、大規模なプロジェクトとなることから、利用可能な補助制度の活用について、検討する必要があります。

本事業の推進に当たっては、社会資本整備総合交付金や地域未来交付金など、国の補助制度の活用を検討し、財源の確保に努めます。

7.2.3 関係人口創出の取り組み

香川県外在住者が市内の地域に滞在しながら行う、テレワークの実施と地域課題の解決につながる地域活動への継続的な参加を促進し、関係人口の創出及び拡大並びに地域の活性化を図るため、外部人材を活用し、地域の課題解決に向けた取り組みや、地域資源を活用した商品開発等を実施します。

7.2.4 地域交通体系の構築

地域の実情に応じた持続可能な地域交通を検討し、観光客と地域住民の視点から、地域の実情及び需要に合わせた供給の最適化の視点を踏まえつつ、道の駅エリアを中心とした持続可能な地域交通体系の構築を図ります。また、現在道の駅の対面にあるバスの停留所を、新しい道の駅エリアに移設し、道の駅を交通ターミナル拠点とします。

7.2.5 プロジェクト段階から市内外への広報

市民や近隣住民、本市を訪れる観光客などに対して、プロジェクト段階から計画や進捗状況に関する情報を発信することにより、より多くの人々に本計画を知ってもらい道の駅に対して親しみや愛着を感じてもらえるよう、効果的な広報活動のあり方を模索していく必要があります。

持続可能な選ばれる拠点としての道の駅整備に向けて、従来の情報発信から脱却した戦略的な情報発信を進め、人々に認知されやすくすることで、将来的な観光消費額の増加に向け、PPP/PFI事業の根幹となる事業者募集の仕様書を作成する準備段階から情報発信の視点を取り入れるとともに、本市が保有する都市計画、道路、建物等のベース・レジストリを搭載した地理空間データ連携基盤を活用し、ハード整備とデジタル戦略を両輪で推進する、新しい道の駅整備に取り組みます。

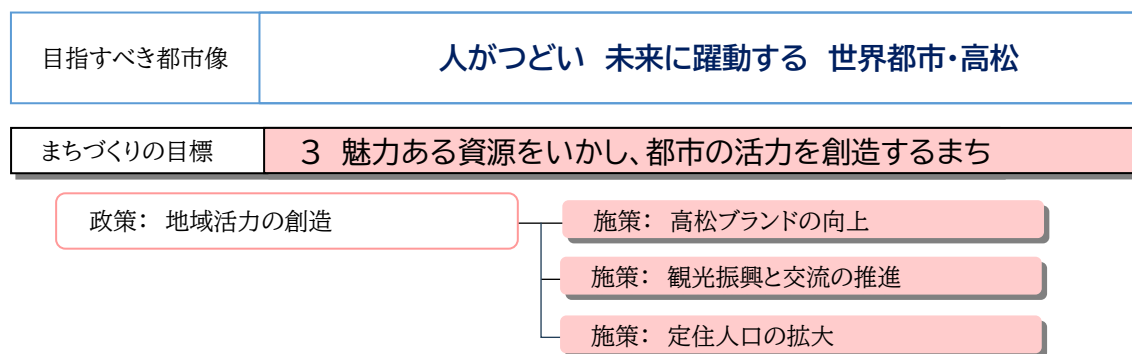
参考資料

参考 1 上位・関連計画の整理

1.1 第7次高松市総合計画(R6.3策定)

高松市総合計画は、高松市自治基本条例第 25 条の規定により策定するもので、本市における総合的かつ計画的なまちづくりや市政運営の根幹を成す計画です。

第7次高松市総合計画(2024～2031)において、観光分野に係る政策は、以下に示す点を掲げています。



出典)第7次高松市総合計画

図 目指すべき都市像と政策

【地域活力の創造】

地域資源の魅力を再認識して国内外に発信するなど、戦略的なシティプロモーションによる本市の知名度向上に取り組み、より多くの人が魅力を感じるようブランド力の向上を図ります。

また、本市出身者や居住経験者等、本市にゆかりのある人と継続的につながりを持ち、積極的な情報発信を行うことで、関係人口の拡大を図ります。

香川県や(公財)高松観光コンベンション・ビューロー等の関係機関との連携の下、訪日外国人の関心・ニーズに応える観光商品の開発支援や受環境の整備を進め、他地域にはない魅力を発信し、より多くの観光客の誘致や地域への経済波及効果が期待できるMICE 誘致を戦略的に推進します。

また、市民レベルの国際交流により、草の根レベルでの相互理解を促進します。

地方移住への関心が高まる中、移住希望者やUターン希望者をターゲットとした暮らしの場としての本市の魅力を発信し、移住・定住人口の拡大につなげます。

1.2 高松市都市計画マスタープラン(R7.6改定)

高松市都市計画マスタープランは、上位計画である高松市総合計画などを踏まえ、都市全体の将来像や土地利用、都市施設整備の在り方などを明確にし、概ね 20 年後の都市の姿を展望しつつ、都市計画の基本的な方針を示すもので、集約拠点への都市機能の集積と市街地の拡大抑制によるコンパクトな都市構造、及び人と環境にやさしい公共交通を基軸とした環境配慮型交通システムを併せ持つ持続可能な環境共生都市「多核連携・集約型環境配慮都市(多核連携型コンパクト・エコシティ)」を目指しています。

本計画は、本市の都市計画区域が対象ですが、高松市総合計画の土地利用の方針の側面もある

都市計画区域外の塩江地区においては、歴史・文化・自然拠点として、地域資源の保全及び活用による拠点づくりを推進することとしています。

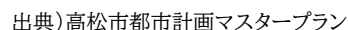


Figure 10-10-10: Future Urban Structure Map. This map shows the projected urban layout for the future, including the locations of the new airport, the new railway station, and the new highway interchange. It also shows the existing urban structure and the proposed new urban structure.

多核連携型コンパクト・エコシティ推進計画は、第7次高松市総合計画に基づき、まちづくりの基本となる「都市計画マスタープラン」、「立地適正化計画」、「総合都市交通計画」の3つの計画と一体となって、本市の目指す将来都市構造「多核連携型コンパクト・エコシティ」の実現に取り組むものであり、市域全域におけるまちづくり施策及び実施事業を取りまとめたものです。

本計画は、誘導区域外を含む市域全域におけるまちづくりの方向性や具体的な施策・事業について掲載しており、誘導区域外の塩江地区においては、コミュニティ等の自立自主的な活動等に支えられ、恵まれた自然と調和した、地域の豊かさを感じられるまちを目指すとともに、公共交通や幹線道路

等の生活を支えるインフラを確保し、将来にわたり住み続けられる生活環境を維持することとしています。

1.4 高松市立地適正化計画(R7.6改定)

高松市立地適正化計画は、誘導区域への都市機能の集積と居住の誘導を図り、公共交通で拠点間等を円滑に移動できるコンパクトで持続可能なまちづくりとして、本市の目指す将来都市構造「多核連携型コンパクト・エコシティ」の実現を後押しするもので、「コンパクト・プラス・ネットワークで繋がる ひと 地域 未来」をまちづくりの理念に掲げています。

本計画の対象区域は都市計画区域内としていますが、立地適正化計画区域外においても、旧合併町の拠点となっていた集落等が点在し、市民の生活や農業等が営まれ、地域の文化・歴史が育まれていることから、立地適正化計画区域外においても都市機能の利便性が享受でき、自然と調和した、豊かさを感じられる住みやすいまちを目指すこととしています。

立地適正化計画区域内において、各拠点の都市機能を維持・確保するとともに、立地適正化計画区域外においては、産業振興や観光等と連携しながら、集落の維持に向けた小さな拠点づくり等を進め、立地適正化計画区域内外での連携・関係性を深めることで、市全体として持続可能なまちづくりを進めることとしています。

1.5 高松市総合都市交通計画(R6.6改定)

高松市総合都市交通計画は、第7次高松市総合計画に基づき、まちづくりの基本となる「都市計画マスタープラン」、「多核連携型コンパクト・エコシティ推進計画」、「立地適正化計画」の3つの計画と一体となって、本市の目指す将来都市構造「多核連携型コンパクト・エコシティ」の実現に取り組むものであり、持続可能な交通体系の構築について取りまとめたものです。

本計画において、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりの下、「いつまでも 人と環境にやさしく 快適で利用しやすい 公共交通体系の構築」を基本理念とし、需要に合わせた供給の最適化に向け、以下の7つの基本方針掲げています。

- ① 少子高齢化が進行するなかでも持続力の高い公共交通網体系の再構築
- ② 拠点間を効率的に結ぶ公共交通軸の強化・形成
- ③ 各拠点へのアクセス性の向上
- ④ 中心市街地における回遊性の向上
- ⑤ 中心部への自動車利用の抑制
- ⑥ 地域にとって望ましい交通行動の周知・啓発
- ⑦ 多様な主体の連携による交通まちづくりの推進

1.6 高松市景観計画(H28.1改定)

高松市景観計画は、「美しいまちづくり条例」に基づく、本市の景観形成の指針である「美しいまちづくり基本計画」に定める目標像「だれもが暮らしたい、訪れたいと感じる 美しいまち 高松」の実現に向け、建築物や屋外広告物等に関する一定のルールと仕組みを定めるものです。

本計画において、塩江地区は、一般区域の中の「山地・丘陵地景観ゾーン」に分類され、以下の6つの景観形成の方針掲げています。

- ① 多種多様な生物との共生を支える自然環境の保全
- ② 自然の恵みとともにある山の集落環境の保全
- ③ 恵み豊かな自然に親しむ場づくり
- ④ 流域における山から海までの連続する自然景観の保全・形成
- ⑤ 伝統文化の息づく景観形成
- ⑥ 移動に伴い連続性のある景観の形成

1.7 高松市過疎地域自立促進計画(H28年度～32年度)(H28.3策定)

高松市過疎地域自立促進計画は、旧塩江町の策定した過疎地域自立促進計画を継承し、前計画の取組を継続するとともに、同地域の自立促進や住民福祉の向上に努め、新たな課題に対応していくため策定したものです。

本計画において、観光面では、本地域の豊かな自然を生かし、住民や来訪者が身近に自然を親しむことができるよう、森林浴や散策ができる遊歩道等の整備や、山桜や合歓(ねむ)をテーマとした地域景観づくりを進めるほか、道の駅の充実整備について検討を行うこととしています。また、温泉施設については、効果的なPRを展開するとともに、市有温泉施設の在り方を検討するなど、計画的な整備・改修を行うこととしています。さらに、本地域唯一の医療機関である高松市民病院塩江分院は、施設の老朽化などから、効率的かつ効果的な医療提供体制の充実とともに、施設整備を行うこととしています。

1.8 塩江温泉郷観光活性化基本構想(H29.3策定)

塩江温泉郷観光活性化基本構想は、高松の奥座敷とも言われる塩江温泉郷を「オンリーワンの価値を持つ温泉郷」に磨き上げるための指針として策定したもので、美しい川と緑溢れる山々、歴史ある温泉資源等を活用することで、塩江温泉郷を“日常から離れた時間の中で、感謝と人の温かみを感じる”場所にすることを目指しています。

本基本構想の中で、「道の駅エリア」では、国道沿いという立地を生かすため、立ち寄り客をターゲットとした施設を検討するとともに、物販飲食機能や世代間交流機能を強化し、観光消費の増加と交流人口の拡大を図ることとしています。

1.9 塩江温泉郷国民保養温泉地計画書(R7.12改定)<環境省>

塩江温泉郷は古くから湯治場として多くの湯治客を受け入れており、今後も温泉を積極的に活用し、これからの高齢化社会、健康志向型社会に対応した温泉地を形成するため、以下の施策を実施することとしています。

- ① 泉源を保護し、その利用の適正化を図るため、温泉湧出量、温度、泉質の変化に常時留意するとともに、効果的、効率的な温泉利用の増進に努める。
- ② 病院との連携により、温泉療養に適した施設の整備と温泉療法医等関係医療スタッフの確保を図るとともに、温泉の保健的利用を展開するシステムの構築を推進する。
- ③ 豊かな自然環境と調和した施設整備を推進し、歴史ある温泉地としての地域づくりを推進する。
- ④ 身近な生き物や豊かな自然環境を生かした自然との触れ合いを推進する。

参考 2 塩江温泉郷の実態調査(R1 年実施)(基本計画 R2.11 時点版)

2.1 塩江温泉郷の実態調査(R1年実施)

2.1.1 道の駅「しおのえ」利用実態調査

平日(2019(令和元)年10月25日(金)10:00~16:00)と休日(2019(令和元)年10月27日(日)10:00~16:00)に実施した、道の駅「しおのえ」の利用実態調査の結果を以下に示します。

なお、「道路利用者」とは、他の目的地へ行く途中に休憩等のために道の駅を利用した人という位置付けです。

表 道の駅「しおのえ」利用実態調査結果(利用者種別・平日10:00~16:00)

地元住民 (塩江町在住)	道路利用 者	県内観光 客	県外観光 客	インバウンド	サイクリスト	その他	利用者 合計
27人	72人	14人	22人	1人	1人	1人	138人

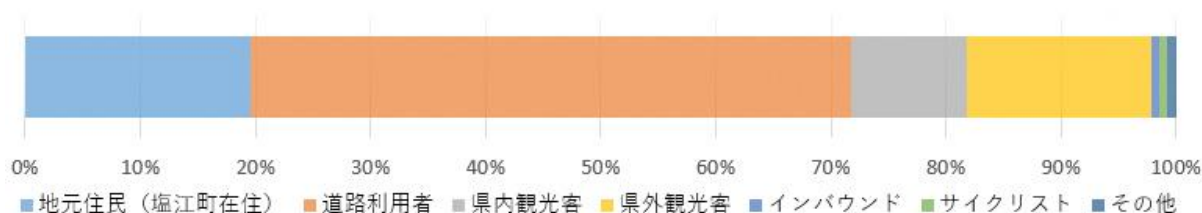


図 道の駅「しおのえ」利用実態調査結果(利用者種別・平日)

表 道の駅「しおのえ」利用実態調査結果(利用者種別・休日10:00~16:00)

地元住民 (塩江町在住)	道路利用 者	県内観光 客	県外観光 客	インバウンド	サイクリスト	その他		利用者 合計
9人	99人	70人	26人	0人	3人	0人		207人

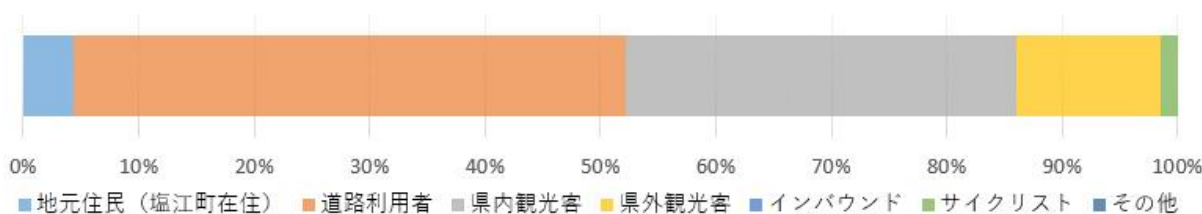


図 道の駅「しおのえ」利用実態調査結果(利用者種別・休日)

平日の道の駅利用者の多くは、道路利用者と地元住民でした。

休日は、近隣でイベントが行われていたこともあり、午前10時前から多くの人で賑わっていました。平日と比べ、地元住民は少なく、観光客や観光目的の道路利用者が多くなっています。また、「昼食を目的に訪れたが、飲食スペースがなく残念だ。」という意見がありました。

表 道の駅「しおのえ」利用実態調査結果

平日			休日		
駐車場 利用人数	道の駅 (地域振興施設)へ入った人 数	道の駅 (地域振興施設) レジ通過者	駐車場 利用人数	道の駅 (地域振興施設)へ入った人 数	道の駅 (地域振興施設) レジ通過者
449人	194人	138人	976人	643人	207人
駐車場利用者のうち、 道の駅(地域振興施設)へ入った人は43% 道の駅(地域振興施設)レジ通過者は31%			駐車場利用者のうち、 道の駅(地域振興施設)へ入った人は66% 道の駅(地域振興施設)レジ通過者は21%		

トイレ休憩を目的とした利用が多く、観光地の道の駅でありながら、そのポテンシャルを生かしきれていません。

道の駅「しおのえ」の駐車場調査の結果を以下に示します。

	平日	休日
10:00	14	25
10:30	14	25
11:00	15	25
11:30	17	28
12:00	16	30
12:30	11	31
13:00	19	30
13:30	20	32
14:00	14	31
14:30	13	31
15:00	13	32
15:30	12	30
16:00	9	33

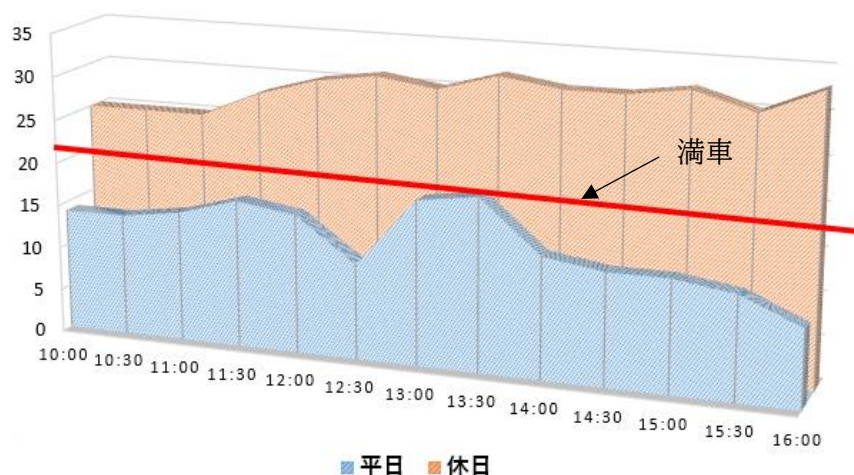


図 道の駅「しおのえ」の駐車台数調査結果(単位:台)

現況の最大駐車可能台数は22台です。平日は、正午前後に一時的に満車になりますが、短時間駐車で回転率が高く、満車の解消が比較的早いという傾向があります。休日は、午前10時前から満車となり、調査時間においては常に満車状態でした。駐車場が不足しているため、ピーク時には駐車まです以外での駐車が目立ち、また、駐車を諦める利用者がいました。

2.1.2 「行基の湯」利用実態調査

平日(2019(令和元)年10月25日(金) 10:00～16:00)と休日(2019(令和元)年10月27日(日) 10:00～16:00)に実施した、「行基の湯」の利用実態調査の結果を以下に示します。

表 「行基の湯」の利用実態調査結果(利用者種別・平日10:00～16:00)

地元住民 (塩江町在住)	県内観光 客	県外観光 客	インバウンド	サイクリスト	その他	不明	利用者 合計
13人	42人	18人	0人	0人	0人	12人	85人

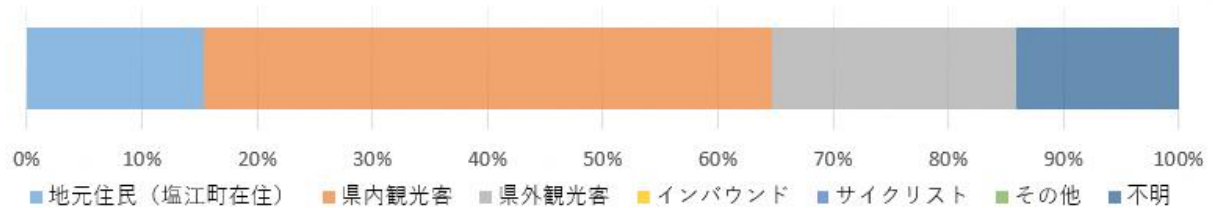


図 「行基の湯」の利用実態調査結果(利用者種別・平日)

表 「行基の湯」の利用実態調査結果(年代別・平日10:00～16:00)

10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80代	利用者 合計
3人	6人	4人	10人	7人	21人	27人	7人	85人

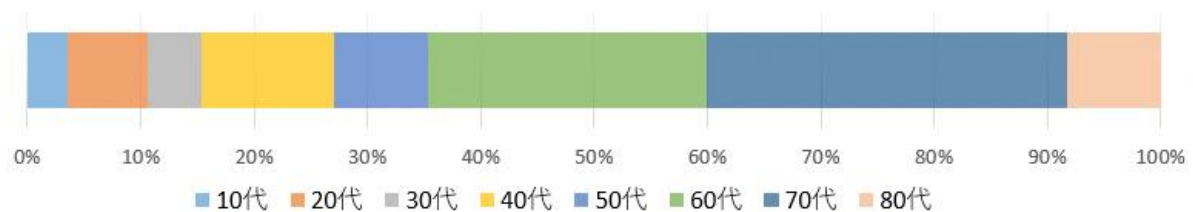


図 「行基の湯」の利用実態調査結果(年代別・平日)

表 「行基の湯」の利用実態調査結果(利用者種別・休日10:00～16:00)

地元住民 (塩江町在住)	県内観光 客	県外観光 客	インバウンド	サイクリスト	その他	不明	利用者 合計
2人	52人	12人	0人	0人	0人	0人	66人

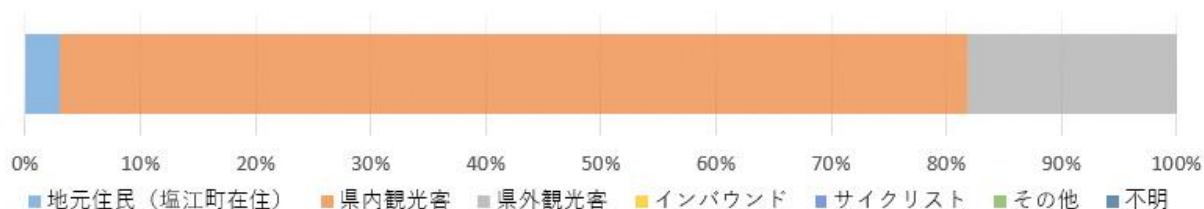


図 「行基の湯」の利用実態調査結果(利用者種別・休日)

表 「行基の湯」の利用実態調査結果(年代別・休日10:00～16:00)

10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80代	利用者 合計
0人	12人	7人	8人	14人	11人	13人	1人	66人

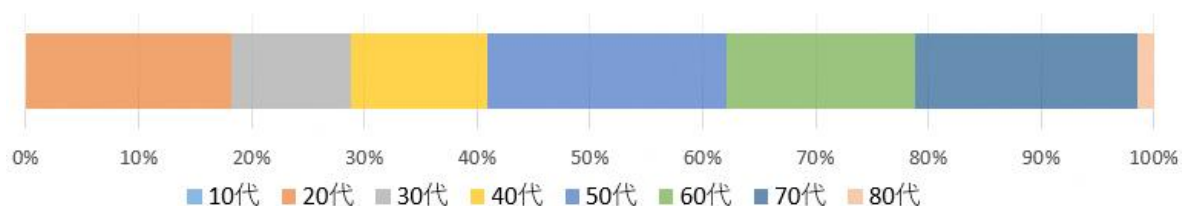


図 「行基の湯」の利用実態調査結果(年代別・休日)

平日・休日ともに、地元住民(塩江町在住)の利用者は比較的に少なく、高松市中心部や近隣の徳島県美馬市、吉野川市からの利用者が多くなっています。

また、宿泊旅行者の利用はほとんどなく、平日の利用者は60～70代が過半数以上であり、休日の利用者は10代と80代を除いて概ね各世代均等的です。

2.2 道の駅エリアの需要動向等に関するアンケート調査(R1年実施)

道の駅エリアの整備に向けて、当エリアにおける需要動向等を把握するため、高松市中央商工会、塩江温泉観光協会、塩江温泉旅館飲食協同組合の方々を対象に、アンケート調査を行いました。調査の概要と結果を以下に示します。

■方法

アンケート調査票を郵便にて送付し、郵便で回収

■期間

2019(令和元)年9月中旬～9月27日(金)

■回答数

配付数:100通

回答数: 46通

回答率: 46%

(1) 道の駅エリアの整備について

道の駅エリアの整備について、検討を行っていることをご存知ですか。

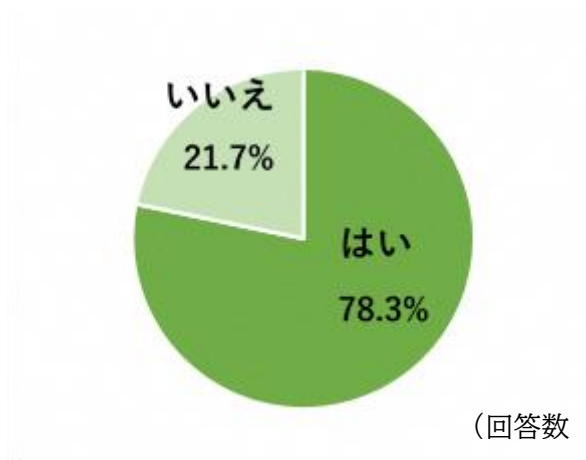


図 道の駅エリアの整備に対する意識

道の駅エリアの整備については、8割近くの事業者が検討を行っていることを認知しており、本整備に関心があることがうかがえます。

(2) 塩江温泉郷について

塩江温泉郷の良いところは何ですか。 ※複数回答可



図 塩江温泉郷の良いところ

「自然の豊かさ」と「温泉・温浴施設」が多く、次いで4大まつりも開催されていることから「お祭り・イベント」の回答も多くありました。

塩江温泉郷の良くないところ・足りないものは何ですか。 ※複数回答可



図 塩江温泉郷の良くないところ・足りないもの

最も多く挙げられたのは「交通アクセス」でした。2番目に多かった「観光資源(名所・食べ物)」については、ホテルまつりの「ホテル小屋」だけでなく、塩江各地でホテルが見たい、ホテルが見られるマップを作成してほしいという意見や、塩江ならではの食べ物やお土産が足りないという意見がありました。

(3) 塩江温泉郷の将来について

塩江温泉郷が将来どのようなようになってほしいですか。

高松の奥座敷(温泉郷)として親しまれてきたことから、温泉地として国内外問わず観光客を誘致し、塩江温泉郷を盛り上げたいという意見が多くありました。一方で、人口減少や少子・高齢化がみられることから、地元住民が安心して暮らせる憩いの場となってほしい、移住者が増えてほしいなどの意見もありました。

(4) 道の駅エリアについて

道の駅エリアはどのような利用者に来てもらいたいですか。

国内外問わず、老若男女あらゆる人に来てもらいたいという意見がありましたが、その中でも特に多かったのが「家族連れ」で、子どもからお年寄りまで幅広い世代に利用してもらいたいとの意見が多く挙げられました。一方で、ターゲットを絞る必要性を感じないとの意見や、国外よりも国内旅行者を中心に来てもらいたいとの意見がありました。また、田舎の温泉地であることから、都会に疲れた人に癒しを求めて来てもらいたいとの意見もありました。

道の駅エリアに期待する役割・施設は何ですか。

高松の奥座敷(温泉郷)として親しまれてきたことから、「観光・情報発信の拠点」を期待する意見が最も多い結果となりました。「交通の拠点」や「地元住民の憩いの場」も一定数の期待する意見があり、総合的・一体的な整備の必要性がうかがえます。

期待する施設としては、「観光案内所」、「カフェ(軽食)」、「温浴施設」、「直売所」が多く挙げられました。「イベント広場」、「子供の遊び場」、「川遊びスペース」を期待する意見もあり、交流の場・賑わいも期待されていました。既存の道の駅エリアにない施設として「サイクルステーション」も少数ではありますが、期待される結果となりました。

その他に期待する施設としては、塩江産の物産品等を販売する「土産物屋」、体験型施設としての「キャンプ施設」、「コンビニ」、「駐車場」が意見としてありました。

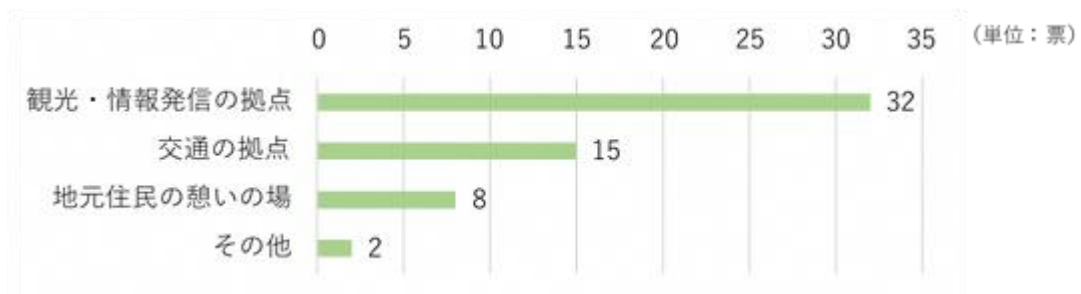


図 道の駅エリアに期待する役割

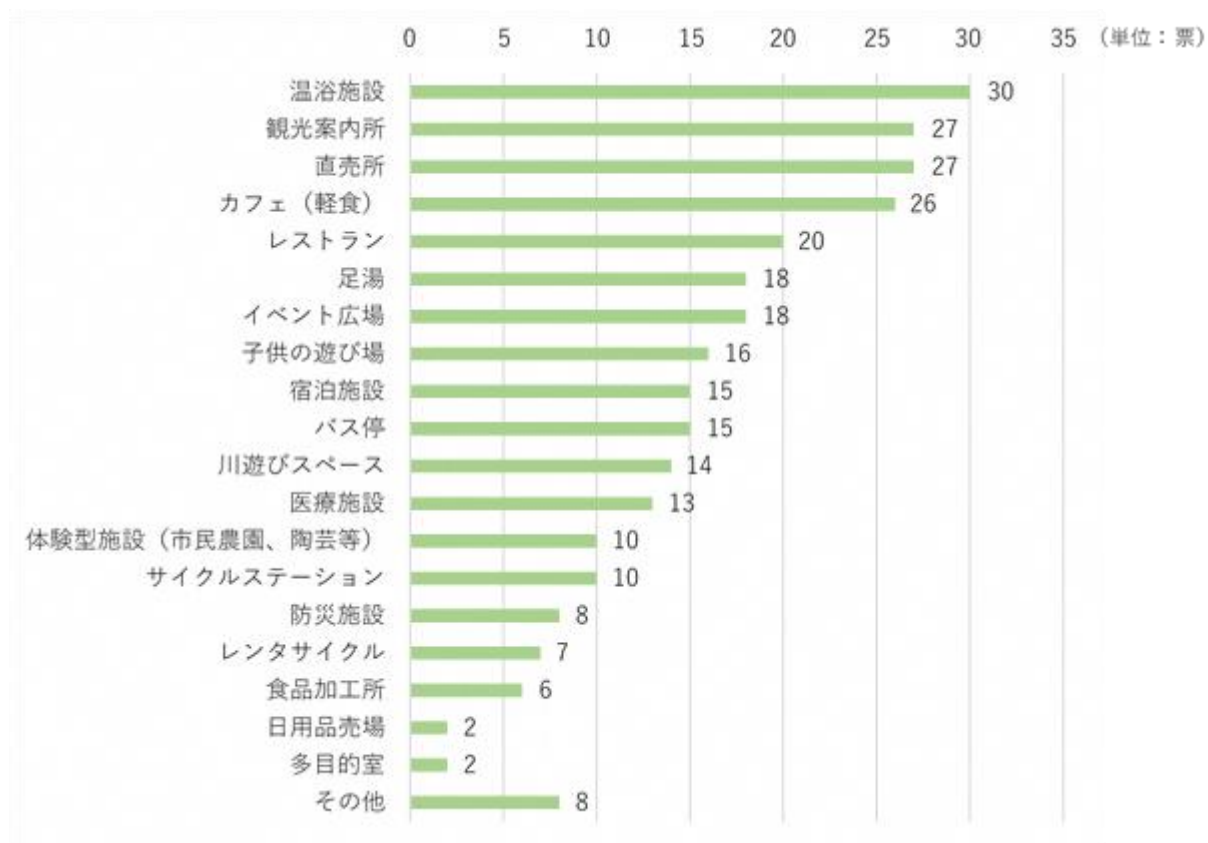


図 道の駅エリアに期待する施設

道の駅エリアにあれば良いと思う店舗や商品がありますか。

塩江独自の地場産の物産品や、それらを食べることができるレストラン・売店の需要がうかがえました。また、食堂や24時間営業のコンビニを希望する意見がいくつかあり、日常生活の利便性向上に期待する意見もありました。

参考 3 基本計画策定時の配置計画(R2.11 時点) (基本計画 R2.11 時点版)

3.1 医療施設の整備

医療施設を含む道の駅エリアは、人口減少など活力の減退が著しい塩江地区にあって、将来を見据えた持続可能なまちづくりの拠点となるよう整備を進めるものであり、本市のまちづくりにおいて重要な役割を果たすことから、整備着手後、できるだけ早い供用開始を目指します。

また、需要動向等に関するアンケート調査においては、国内外問わず、子どもからお年寄りまで幅広い世代に利用してもらいたいといった意見があることから、多くの人々から、観光の目的地として選ばれるような取組みや工夫を行う必要があります。

3.2 導入機能の整理

道の駅エリアの配置計画に当たり、「塩江温泉郷観光活性化基本構想」及び「高松市塩江道の駅エリア整備に関するアンケート調査」の結果を踏まえ、導入機能を検討します。

休憩機能や地域連携機能など一般的な道の駅としての機能、観光の目的地として塩江地区の顔となる機能、アンケート調査から得られた機能、小さな拠点としての機能など、それぞれの機能をコンセプトに基づいて整理したものを次頁に示します。

3.2.1 導入機能の一覧

表 導入機能一覧

種別		機能	コンセプト			
			顔となる拠点	塩江温泉郷の拠点	にぎわい・交流の拠点	健康づくりの拠点
一般的な道の駅としての機能	休憩・情報発信機能 (既存利用)	駐車場	-	-	-	-
		トイレ	-	-	-	-
		情報発信	-	○	-	-
	休憩・情報発信・地域連携機能	駐車場	-	-	-	-
		トイレ	-	-	-	-
		授乳室・オムツ替えコーナー	-	-	-	-
		休憩施設	-	○	-	-
		観光窓口・観光情報コーナー	○	○	-	-
		農産物直売・特産品販売コーナー	○	○	○	○
		レストラン	○	○	○	○
		カフェ	○	○	-	-
		防災施設	-	-	-	-
	その他	多目的スペース	○	○	○	○
		管理施設	○	-	-	-
		環境施設	○	-	-	-
塩江地区の顔となる機能		温浴施設	○	○	○	○
		足湯	○	○	○	○
		源泉	○	-	○	○
		散策路	○	○	○	○
アンケート調査から得られた機能		イベント広場(子ども広場)	○	○	-	-
		日用品売場	-	○	-	-
		川遊びスペース	○	○	-	-
小さな拠点としての機能		医療施設	○	○	○	○
		バス停	○	○	-	-

一般的な道の駅としての機能のうち、休憩機能及び情報発信機能(道路情報)の一部は、既存の道の駅施設をそのまま維持して利用することとします。

次項からは、各機能を導入するにあたり、考慮すべき事項について整理します。

3.2.2 休憩・情報発信・地域連携機能

(1) 駐車場施設

- ・道の駅を訪れる利用者が駐車しやすい動線や駐車スペース
- ・施設に隣接した車いす使用者用駐車スペース
- ・全面バリアフリー化
- ・安全を確保した歩行者の通行スペース

主な施設・設備

- ・一般車両駐車スペース ・車いす使用者用駐車スペース ・駐輪場
- ・電気自動車用充電設備

他都市(先進地)の参考事例



一般車両と大型車両駐車場
道の駅いちごの里よしみ〔埼玉県比企郡吉見町〕
(出典:道の駅いちごの里よしみ HP)



屋根のある車いす使用者用駐車場
道の駅みまの里〔徳島県美馬市〕



屋根のある二輪車、自転車駐輪スペース
道の駅四万十とおわ〔高知県高岡郡四万十町〕



電気自動車用充電設備
道の駅米沢〔山形県米沢市〕
(出典:道の駅米沢 HP)

(2) トイレ施設

- ・安全で快適なトイレの設置
- ・高齢者や障がい者等を含む利用者すべてに配慮したユニバーサルデザイン

主な施設・設備
・男子トイレ ・女子トイレ ・多機能トイレ

他都市(先進地)の参考事例



快適なトイレ
道の駅米沢〔山形県米沢市〕
(出典:道の駅米沢 HP)



多機能トイレ
道の駅米沢〔山形県米沢市〕
(出典:道の駅米沢 HP)

(3) 休憩施設

- ・乳幼児を持つ子育て家族が安心して利用できる機能とスペース
- ・長時間でも滞在できるリラックススペース
- ・自然を感じ、ゆっくりと快適に休憩できる屋外スペース
- ・親水空間へのアクセス
- ・様々な活動を許容する半屋外スペース

主な施設・設備

・屋内休憩スペース ・屋外休憩スペース ・半屋外スペース ・ベビーコーナー

他都市(先進地)の参考事例



屋内休憩スペース
道の駅のと千里浜〔石川県羽咋市〕
(出典:いい道の駅のと千里浜 HP)



屋内休憩スペース
道の駅とみうら〔千葉県南房総市〕



眺望を活かしたベンチ
道の駅四万十とおわ〔高知県高岡郡四万十町〕



屋外休憩スペース
道の駅川場田園プラザ〔群馬県利根郡川場村〕
(出典:道の駅川場田園プラザ HP)



様々な活動を許容する半屋外スペース
道の駅四万十とおわ〔高知県高岡郡四万十町〕



ベビーコーナー
(出典:NEXCO 東日本 HP)

(4) 観光窓口・観光情報コーナー

- ・多言語に応じた案内所や地域の特産品が購入できる免税店、無線LAN、海外対応のATMなど、外国人観光客のニーズが高いサービスの提供
- ・地域を訪れた人が最初に訪れるゲートウェイとなる、着地型観光の受入基地としての機能
- ・観光情報の提供とサービス利用等の手配が可能なワンストップ窓口として、地域資源のパッケージ化や地域の歴史・文化に触れる機会の提供

主な施設・設備		
・多言語対応観光窓口	・観光情報コーナー	・多言語対応サイン
・海外対応ATM	・無線LAN	

他都市(先進地)の参考事例



多言語対応カウンター
道の駅米沢〔山形県米沢市〕
(出典:道の駅米沢 HP)



観光情報コーナー
道の駅米沢〔山形県米沢市〕
(出典:道の駅米沢 HP)



観光情報案内(屋内)
道の駅のと千里浜〔石川県羽咋市〕
(出典:いい道の駅のと千里浜 HP)



観光情報案内(屋外)
道の駅のと千里浜〔石川県羽咋市〕
(出典:いい道の駅のと千里浜 HP)



海外発行カード対応ATM
道の駅みそぎの郷きこない〔北海道上磯郡木古内町〕
(出典:道の駅みそぎの郷きこない HP)



無料公衆無線LANを活用した道路交通情報等の提供
(出典:国土交通省HP)

(5) 農産物直売・特産品販売コーナー、レストラン、カフェ

- ・ここでしか買えない農林水産品、流通ルートに乗らない少量産品など、地域産品の販売
- ・特産品の6次産業化を目指し、生産から加工工場の運営販売指導までを実施し、農林業の発展を支援

主な施設・設備

・農産物直売コーナー ・特産品販売コーナー ・加工工房 ・カフェ
・レストラン

他都市(先進地)の参考事例



農産物直売コーナー

道の駅めぐり窪川〔高知県高岡郡四万十町〕



特産品販売コーナー

道の駅米沢〔山形県米沢市〕
(出典:道の駅米沢 HP)



加工工房

道の駅川場田園プラザ〔群馬県利根郡川場村〕
(出典:道の駅川場田園プラザ HP)



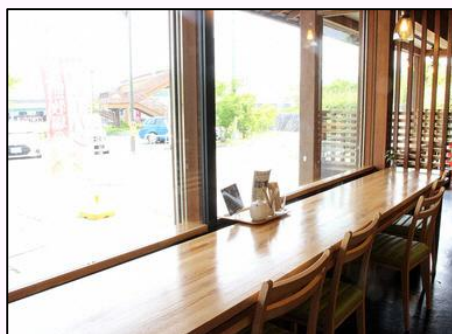
地域の食材を活かしたレストラン

道の駅みま〔愛媛県宇和島市〕
(出典:里の物語HP(道の駅みま))



カフェ

道の駅みろく〔香川県さぬき市〕
(出典:さぬき市商工観光課「遊びの達人」HP(道の駅みろく))



(6) 防災施設

- ・停電時に対応する非常電源装置、備蓄倉庫などを備えた防災機能
- ・道路利用者の一時的な避難の場としての機能

主な施設・設備
・非常用電源設備 ・備蓄倉庫 ・飲料水貯水槽 ・災害対応トイレ

他都市(先進地)の参考事例



非常用電源設備

道の駅織姫の里なかのと〔石川県鹿島郡中能登町〕
(出典:米沢電気 HP(道の駅織姫の里なかのと))



備蓄倉庫のイメージ

道の駅天空の郷さんさん〔愛媛県上浮穴郡久万高原町〕
(出典:道の駅天空の郷さんさん HP)

3.2.3 その他の機能

(1) 多目的スペース

- ・利用者のニーズに合わせた利用が可能なスペース

主な施設・設備
・多目的スペース ・コワーキングスペース※など

※ コワーキングスペース:共有型のオープンなオフィススペース

他都市(先進地)の参考事例



多目的室(夏休み期間中は読み聞かせコーナー)

道の駅ましこ〔栃木県芳賀郡益子町〕

(出典:LIXIL HP(道の駅ましこ))



多目的室

里のMUJI みんなみの里〔千葉県鴨川市〕

(2) 管理施設

- ・施設の管理や利用者の快適な利用を支援
- ・施設サインの設置

主な施設・設備
・管理事務室 ・施設サイン

他都市(先進地)の参考事例



施設サイン

道の駅四万十とおわ〔高知県高岡郡四万十町〕



施設サイン

道の駅米沢〔山形県米沢市〕
(出典:道の駅米沢 HP)

(3) 環境施設

- ・環境にやさしいまちのシンボリックな施設として、自然エネルギー等を活用した設備を設置
- ・環境に配慮した仕組みの導入
- ・地元産木材の利用

主な施設・設備

- ・LED照明 ・自然換気設備 ・植物の蒸散効果 ・木製受水槽等
- ・ダイレクトゲイン(日射熱利用暖房) ・太陽光発電設備

他都市(先進地)の参考事例



景観性、環境に配慮した駐車場
道の駅阿蘇〔熊本県阿蘇市〕
(出典:道の駅阿蘇 HP)



LED 照明
道の駅しもつけ〔栃木県下野市〕
(出典:道の駅しもつけHP)



木製受水槽
道の駅もっくる新城〔愛知県新城市〕
(出典:日本木槽木管株式会社 HP)

3.2.4 塩江地区の顔となる機能

(1) 温浴施設

・長年、市民に愛され続けた「行基の湯」の雰囲気・建物構成(家族風呂等)・規模を継承する、塩江らしい情緒ある外観デザイン

・規模は「行基の湯」と同規模

・新たなバリアフリー温泉としての機能の導入、休憩施設(飲食スペース)の併設による相乗効果の発揮

・塩江の自然を感じられる露天風呂

・新たに療養泉(湯元塩江温泉)の活用を検討

・省エネルギーシステムの導入など、維持管理の効率化

主な施設・設備

・浴室(男・女・サウナ・家族風呂) ・露天風呂 ・休憩室
・省エネルギーシステム ・療養泉の活用など

現況



行基の湯(外観)



行基の湯(浴室)

他都市(先進地)の参考事例



家族風呂

道の駅おとう桜街道〔福岡県田川郡大任町〕
(出典:道の駅おとう桜街道 HP)



自然を感じられる露天風呂

道の駅飯高駅〔三重県松阪市〕
(出典:道の駅飯高駅 HP)

(2) 足湯

- ・利用者が気軽に利用できる開放的なスペース
- ・屋根付きで雨天時にも利用可能
- ・香東川への眺望を活かした、くつろげる空間

主な施設・設備

・足湯

現況



他都市(先進地)の参考事例



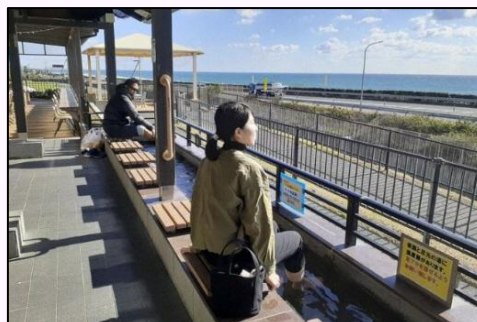
足湯

道の駅おおゆ〔秋田県鹿角市〕
(出典:道の駅おおゆHP)



足湯

道の駅三芳村〔千葉県南房総市〕
(出典:道の駅三芳村 鄙の里HP)



眺望を活かした足湯

道の駅潮見坂〔静岡県湖西市〕
(出典:道の駅潮見坂 全国「道の駅」連絡会HP)

(3) 散策路

- ・既存の魅力的な資産や自然を活かし、歩くことが楽しくなる散策路を整備
- ・現在の源泉施設「六角堂」や「白櫻の滝」の環境を整備し魅せる施設化

主な施設・設備
・散策路 ・源泉施設「六角堂」 ・「白櫻の滝」など

現況



源泉施設「六角堂」



「白櫻の滝」

他都市(先進地)の参考事例



散策路
祖谷のかずら橋〔徳島県三好市〕



散策路
道の駅とみうら〔千葉県南房総市〕

3.2.5 アンケート調査から得られた機能

(1) イベント広場(子ども広場)

- ・多様な催し物に対応可能なスペース
- ・家族連れや子どもたちが安心して遊ぶことができるスペース

主な施設・設備
・イベント広場(子ども広場)

他都市(先進地)の参考事例



イベント広場

道の駅ましこ〔栃木県芳賀郡益子町〕
(出典:LIXIL HP(道の駅ましこ))



イベント広場

道の駅保田小学校〔千葉県安房郡鋸南町〕



子ども広場

道の駅おおゆ〔秋田県鹿角市〕
(出典:道の駅おおゆHP)



子ども広場

道の駅尾瀬かたしな〔群馬県利根郡片品村〕
(出典:片品村観光協会HP(道の駅尾瀬かたしな))

(2) 日用品売場

- ・地元住民の日常生活を支える機能

主な施設・設備

・日用品売場

他都市(先進地)の参考事例



日用品売場

里のMUJI みんなみの里〔千葉県鴨川市〕



日用品売場

道の駅びんご府中〔広島県府中市〕
(出典:道の駅びんご府中 全国道の駅連絡会HP)

(3) 川遊びスペース

- ・自然を身近に感じられる空間
- ・川を利用したイベント

主な施設・設備

・川遊びスペース ・川遊びイベント

現況



香東川の川遊びイベント

他都市(先進地)の参考事例



川遊びスペース

道の駅杉原紙の里・多可〔兵庫県多可郡多可町〕
(出典:道の駅杉原紙の里・多可HP)

(4) バス停(交通ターミナル機能)

- ・道の駅施設と一体的に整備し、バス利用者の利便性を向上
- ・塩江地区の交通拠点としての役割

主な施設・設備
・バス停 ・バス待合スペース

現況



他都市(先進地)の参考事例



バス停
道の駅阿武町(山口県阿武郡阿武町)
(出典:道の駅阿武町HP)



バス停
里のMUJI みんなみの里(千葉県鴨川市)

3.3 施設規模の検討

3.3.1 施設規模算出フロー

各施設の規模は、道路交通量や類似事例等をもとに、施設ごとに以下の算定方法を採用します。なお、他都市(先進地)事例については、「3.1 コンセプト」で掲げた3つの整備方針の「自然、歴史、風土、文化等を継承するまちの拠点としての道の駅」、「にぎわい・交流の拠点としての道の駅」、「健康づくりの拠点としての道の駅」に関するような先進的な取組み等を実施している事例を抽出しています。

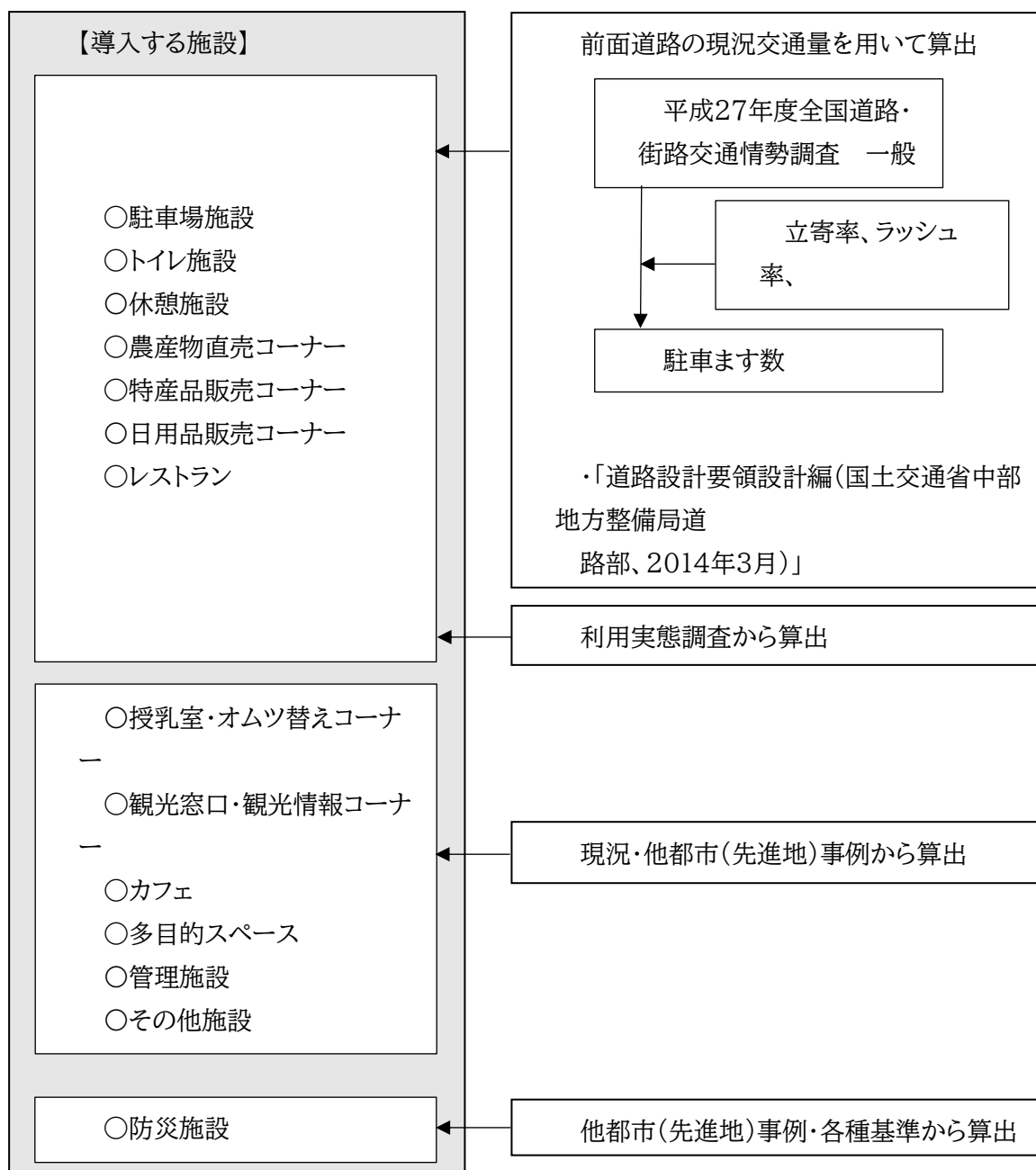


図 施設規模算出フロー

3.3.2 駐車場施設

(1) 算定の考え方

駐車場の規模について、休憩機能の必要駐車ます数は交通量から、情報発信・地域連携機能の必要駐車ます数は利用実態調査からそれぞれ算出し、「駐車ます数」と「1台あたりの必要面積」との積で算出します。

(2) 休憩機能の必要駐車ます数

ア 算出方法

休憩機能の必要駐車ます数は、「道路設計要領設計編(国土交通省)」に従って算出します。

$$\text{駐車ます数} = \text{対象区間延長} \times \text{計画交通量} \times \text{立寄率} \times \text{ラッシュ率} \times \text{駐車}$$

イ 対象区間延長

対象区間延長の考え方として、「道路設計要領設計編」では、道の駅が分担する区間延長は概ね10～20kmとされており、計画地に接する国道193号線の沿道には、道の駅がないことから、対象区間延長を20kmと設定して検討します。

ウ 計画交通量

平成27年度道路交通センサスにおける前面道路の現況交通量を計画交通量とします。現況交通量は、小型車交通量2,669台/日、大型車交通量732台/日で、合計3,401台/日となっています。

○小型車:2,669台/日

○大型車: 732台/日

表 計画交通量

路線		昼間12時間自動車類交通量 (上下合計)			24時間自動車類交通量 (上下合計)			昼夜率	昼間12時間 ピーク比率	昼間12時間 大型車混入率
路線番号	路線名	小型車	大型車	合計	小型車	大型車	合計			
193	一般国道 193号	2195	616	2811	2669	732	2811	1.21	10.1	21.9

出典:平成27年度全国道路・街路交通情勢調査(道路交通センサス)

エ 立寄率・ラッシュ率・占有率

立寄率・ラッシュ率・占有率は、「道路設計要領設計編」によると、車種別に下記表の値となっています。

表 立寄率・ラッシュ率・占有率

車 種	立 寄 率	ラッシュ率	占 有 率
小型車	0.007	0.10	0.25
大型車	0.008	0.10	0.33

出典：道路設計要領設計編 2014年3月(国土交通省中部地方整備局道路部)

オ 休憩機能の必要駐車ます数

計算式に上記数値を当てはめると、小型車と大型車の必要駐車ます数は、それぞれ次のとおり算出されます。

○小型車： $20\text{km} \times 2,669\text{台/日} \times 0.007 \times 0.10 \times 0.25 \div 9.3\text{台} \rightarrow 10\text{台}$

○大型車： $20\text{km} \times 732\text{台/日} \times 0.008 \times 0.10 \times 0.33 \div 3.9\text{台} \rightarrow 4\text{台}$

○合計 : $10\text{台} + 4\text{台} \rightarrow 14\text{台}$

また、車いす使用者用の必要駐車ます数については、「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」の考え方に基づいて設定します。

身障者用駐車場施設設置基準

総駐車場数 ≤ 200 の場合： $(\text{総駐車場}) \times 1/50$ 以上

総駐車場数 > 200 の場合： $(\text{総駐車場}) \times 1/100 + 2$ 以上

総駐車場数(合計駐車ます数) $= 14\text{台} < 200$ より、「 $(\text{総駐車場}) \times 1/50$ 」が基準となります。

○車いす使用者用： $14\text{台} \times 1/50 = 0.28 \rightarrow 1\text{台}$

以上より、休憩機能の必要駐車ます数は、**小型車10台、大型車4台、車いす使用者用1台**となります。

(3) 情報発信・地域連携機能の必要駐車ます数

ア 算出方法

情報発信・地域連携機能の必要駐車ます数は、道の駅「しおのえ」の駐車場利用実態調査(2019年10月)等を用いて算出した値(道の駅の必要駐車ます数)から、道路設計要領設計編を用いて算出した値(休憩機能の必要駐車ます数)を引いた値に、道の駅エリアにおける将来需要の伸び率を掛けます。

なお、道の駅「しおのえ」は駐車スペースが少ないため、「行基の湯」の駐車場を利用する方も多く、「行基の湯」駐車場利用者のうち一定数の方が道の駅を利用している(温浴施設利用前後に道の駅を利用することを含む。)と想定されるため、道の駅の必要駐車ます数算出において、その値を加味します。

$$\begin{aligned} & \text{「情報発信・地域連携機能の必要駐車ます数」} \\ & = (\text{「道の駅の必要駐車ます数」} - \text{「休憩機能の必要駐車ます数」}) \times \text{「将来需要伸} \end{aligned}$$

イ 情報発信・地域連携機能の必要駐車ます数(小型車)

(ア) 道の駅「しおのえ」の駐車場利用実態調査からの算出

道の駅「しおのえ」の駐車場利用実態調査(2019年10月)から、道の駅に必要な駐車場ます数を算出します。調査の結果を以下に示します。

表 道の駅「しおのえ」駐車場利用台数(小型車)

時間(時点)	10/25(金)	10/27(日)
10:00	14台	25台
10:30	14台	25台
11:00	15台	25台
11:30	17台	28台
12:00	16台	30台
12:30	11台	31台
13:00	19台	30台
13:30	20台	32台
14:00	14台	31台
14:30	13台	31台
15:00	13台	32台
15:30	12台	30台
16:00	9台	33台

駐車場利用台数の最大値は、休日33台、平日20台となっています。

(イ) 「行基の湯」の駐車場利用実態調査からの算出

「行基の湯」駐車場調査(2019年8月)の結果を以下に示します。

表 「行基の湯」駐車場利用台数

2019年8月		10時頃	12時頃	17時頃
7日	水	10台	15台	8台
8日	木	5台	14台	15台
9日	金	8台	21台	6台
10日	土	8台	28台	14台
11日	日	21台	53台	23台
12日	月(祝)	16台	55台	20台
13日	火	12台	29台	10台
14日	水	11台	16台	8台
15日	木	4台(台風)	5台(台風)	9台
16日	金	10台	18台	13台

「行基の湯」の駐車台数の最大値は、休日55台、平日29台です。

現場及びアンケート調査等から、「行基の湯」利用者の約4割が道の駅も利用していると想定されるため、以下の値を道の駅の必要駐車ます数に加算します。

○小型車(休日): $55\text{台} \times 0.4 = 22\text{台}$

○小型車(平日): $29\text{台} \times 0.4 \div 12\text{台}$

(ウ) 情報発信・地域連携機能の必要駐車ます数(小型車)

上記で求めた台数から、休憩機能の必要駐車ます数を引きます。また、道の駅エリアにおける利用者数は、現在の2倍を目標とするため、将来需要の伸び率を2倍と想定し、その値を掛けます。

よって、情報発信・地域連携機能における小型車の必要駐車ます数は、

○小型車(休日): $(33\text{台} + 22\text{台} - 10\text{台}) \times 2 (\text{将来需要の伸び率}) = 90\text{台}$

○小型車(平日): $(20\text{台} + 12\text{台} - 10\text{台}) \times 2 (\text{将来需要の伸び率}) = 44\text{台}$

とします。

ウ 情報発信・地域連携機能の必要駐車ます数(大型車)

大型車の駐車ます数については、道の駅「しおのえ」駐車場利用台数の最大値から、休憩機能の必要駐車ます数を引き、将来需要の伸び率の2倍を掛けて算出します。

表 道の駅「しおのえ」駐車場利用台数(大型車)

2019年	10/25(金)	10/27(日)
10:00	1台	0台
10:30	1台	0台
11:00	0台	0台
11:30	0台	0台
12:00	1台	1台
12:30	0台	2台
13:00	1台	0台
13:30	0台	0台
14:00	0台	0台
14:30	1台	0台
15:00	0台	0台
15:30	0台	0台
16:00	0台	0台

○大型車： $(2台 - 4台) \times 2$ (将来需要の伸び率) $\div 0台$

算出結果は0台となりますが、観光バス等の来訪需要を想定し、情報発信・地域連携機能における大型車の必要駐車台数は、1台とします。

エ 情報発信・地域連携機能の必要駐車台数(車いす使用者)

車いす使用者用の駐車台数については、休憩機能と同様に「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」の考え方に基づいて設定します。なお、総駐車台数は、休憩機能の駐車台数も含めた道の駅全体の駐車台数(休日)で計算します。

身障者用駐車場施設設置基準

総駐車台数 ≤ 200 の場合： $(総駐車台) \times 1/50$ 以上

総駐車台数 > 200 の場合： $(総駐車台) \times 1/100 + 2$ 以上

総駐車台数(道の駅合計駐車台数) $= (90 + 1 + 14) = 105台 < 200$ より、「 $(総駐車台) \times 1/50$ 」が基準となります。

○車いす使用者用： $105台 \times 1/50 \div 2台$

道の駅全体(休憩・情報発信・地域連携機能)での車いす使用者用の必要駐車台数は、2台となりますが、前述のとおり、休憩機能において1台を確保するため、情報発信・地域連携機能における車いす使用者用の必要駐車台数は、1台とします。

オ 情報発信・地域連携機能の必要駐車台数

以上より、情報発信・地域連携機能の必要駐車台数は、
小型車(休日)90台、小型車(平日)44台、大型車1台、車いす使用者用1台となります。

(4) 温浴施設の必要駐車ます数

温浴施設は「行基の湯」と同規模を想定していることから、必要駐車ます数についても現状と同程度と想定します。なお、温浴施設の必要駐車ます数は、温浴施設を目的とした利用者のみを対象とします。

『表 5-5 「行基の湯」駐車場利用台数』から、道の駅を利用している駐車台数を除いた台数を、温浴施設の必要駐車台数とします。

○小型車(休日):55台－22台＝33台

○小型車(平日):29台－12台＝17台

また、バリアフリーに配慮した温浴施設とするため、車いす使用者用の駐車ます数を1台確保します。

よって、温浴施設の必要駐車ます数は、**小型車(休日)33台、小型車(平日)17台、車いす使用者用1台**とします。

(5) 医療施設の専用駐車ます数

医療施設の専用駐車場として、小型車8台分及びマイクロバス1台分を確保します。

医療施設は平日のみの営業を想定しており、高松市民病院塩江分院の駐車場利用台数は最大で20台程度です。一方、観光施設(道の駅+温浴施設)の駐車場利用のピークは休日であるため、小型車8台以上が必要となった場合は、観光施設(道の駅+温浴施設)と駐車場を兼用とすることで効率化を図ります。

以上より、医療施設の専用駐車ます数は、**小型車8台、マイクロバス1台**とします。

(6) 必要駐車ます数

機能別に整理した必要駐車ます数を以下に示します。

表 機能別必要駐車ます数

	休憩機能 (台)	情報発信・地 域連携機能 (台)	温浴施設 (台)	医療施設 (台)	小計 (台)
小型車(休日)	10	90	33	(8)	141
小型車(平日)	10	44	17	20	91
大型車	4	1	-	-	5
車いす使用者用	1	1	1	-	3
マイクロバス	-	-	-	1	1

道の駅及び温浴施設の利用者のピークは休日であり、医療施設の利用者のピークは平日であるため、駐車場を兼用とすることで効率化を図ります。よって、小型車の必要駐車ます数は、小計の値が大きい休日の台数を採用します。

以上より、合計の必要駐車ます数は、以下のようになります。

表 合計必要駐車ます数

	休憩機能 (台)	情報発信・地 域連携機能 (台)	温浴施設 (台)	医療施設 (台)	小計 (台)
小型車(休日)	10	90	33	(8)	141
大型車	4	1	-	-	5
車いす使用者用	1	1	1	-	3
マイクロバス	-	-	-	1	1
合計	15	92	34	9	150

(7) 必要駐車場面積

「道路設計要領設計編(国土交通省中部地方整備局道路部 2014年3月)」、「高齢者・身体障害者等の利用を配慮した建築設計標準(国土交通省 平成24年)」、「駐車場設計施工指針(建設省 平成6年9月)」を参考に、車両種別ごとの駐車ますの寸法を設定します。

表 車種別の駐車ますの大きさ

駐車ます	長さ(m)	幅(m)	備考
小型車	5.0	2.5	道路設計要領設計編
大型車	13.0	3.25	道路設計要領設計編
車いす使用者用	5.0	3.5	高齢者・身体障害者等の利用を 配慮した建築設計標準
マイクロバス	7.7	3.0	駐車場設計施工指針

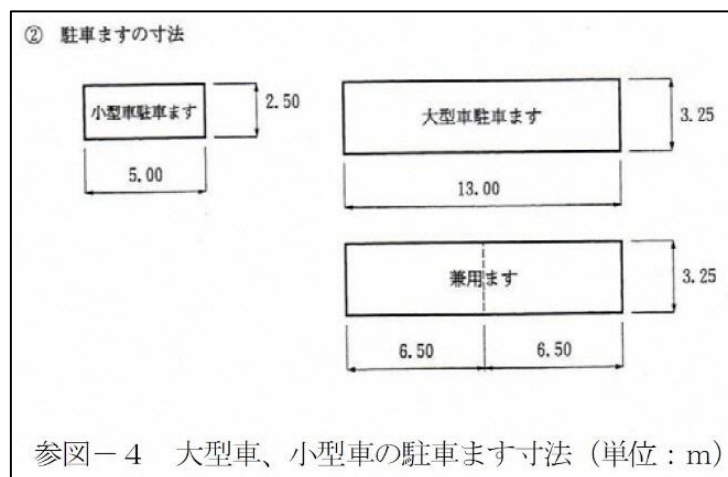


図 小型車、大型車の駐車ますの大きさ

出典:道路設計要領設計編 2014年3月(国土交通省中部地方整備局道路)

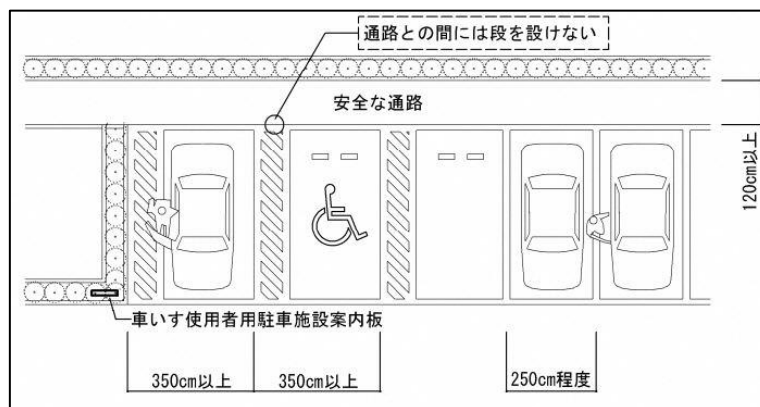


図 車いす使用者用の駐車ますの大きさ

出典:高齢者・身体障害者等の利用を配慮した建築設計

表 マイクロバスの駐車ますの大きさ

〔単位：m〕

設計対象車両	長さ	幅員
軽自動車	3.6	2.0
小型乗用車	5.0	2.3
普通乗用車	6.0	2.5
小型貨物車	7.7	3.0
大型貨物車およびバス	13.0	3.3

表 マイクロバスの車路の幅員

〔単位：m〕

設計対象車両	幅員		幅員	
	歩行者用通路 なし	歩行者用通路 あり	歩行者用通路 なし	歩行者用通路 あり
軽自動車				5.5 (対面通行)
小型乗用車	7.0	6.5	5.5	5.0 (一方通行)
普通乗用車				
小型貨物車	7.5	7.0	6.5	6.0
大型貨物車およびバス	13.0	12.5	11.5	11.0

出典：駐車場設計施工指針 平成6年9月（建設省）

表 駐車場の諸元

車種	駐車角	駐車方式	車路幅AW(m)	車路に直角 方向に駐車 幅Sd(m)	車路に平行 方向に駐車 幅Sw(m)	単位 駐車幅W(m)	1台当りの 駐車所要面 積A(m2)	備 考
小型車	30°	前進駐車	4.00	4.70	5.00	6.70	33.50	$W =$ $AW/2 + Sd$ $A =$ $W \times Sw$
	45°	〃	4.00	5.30	3.55	7.30	25.70	
	45° 交差	〃	4.00	4.45	3.55	6.45	22.90	
	60°	〃	5.00	5.60	2.90	8.10	23.50	
	60°	後退駐車	4.50	5.60	2.90	7.85	22.80	
	90°	前進駐車	9.50	5.00	2.50	9.75	24.40	
	90°	後退駐車	6.00	5.00	2.50	8.00	20.00	
大型車	30°	前進駐車 前進発車	4.00 6.00	9.40	6.60	19.40	128.00	$W = AW + sd$ $A = W \times Sw$
	45°	〃 〃	7.00 6.50	11.50	4.70	25.00	117.50	
	60°	〃 〃	11.00 7.50	12.90	3.80	31.40	119.30	
	90°	〃 〃	19.00 11.00	13.00	3.30	43.00	141.90	
	平行	後退駐車 前進発車	6.00	3.30	19.00	6.30	119.70	
	平行	後退駐車 前進発車	6.00	3.50	25.00	6.50	162.50	
大特 型殊	平行	後退駐車 前進発車	6.00	3.50	25.00	6.50	162.50	

出典：道路設計要領設計編 2014年3月（国土交通省中部地方整備局道路部）

(8) 必要駐車ます数と駐車場面積

道の駅エリアにおける必要駐車ます数と必要駐車場面積は、以下ようになります。通行や駐車のために必要な車路の面積も踏まえた1台あたりに必要な面積から算出します。

表 駐車場面積

車種		必要駐車ます数(台)	車路を含めた1台あたりに必要な面積(㎡/台)	必要面積(㎡)
休憩機能	小型車	10	20.00	200.00
	大型車	4	119.70	478.80
	車いす使用者用	1	28.00 (車室奥行き5.0m+車路幅6.0m/2)×車室幅3.5m	28.00
	計	15	—	706.8 →約710㎡
情報発信・地域連携機能	小型車(休日)	90	20.00	1,800.00
	大型車	1	119.70	119.70
	車いす使用者用	1	28.00	28.00
	計	92	—	1,947.70 →約1,950㎡
温浴施設	小型車	33	20.00	660.00
	車いす使用者用	1	28.00	28.00
	計	34	—	688.00 →約690㎡
医療施設	小型車	8	20.00	160.00
	マイクロバス	1	45.60 (車室奥行き7.7m+車路幅7.5m)×車室幅3.0m	45.60
	計	9	—	205.6 →約210㎡
合計		150	—	3,560㎡ (目安値)

3.3.3 トイレ施設

(1) 算定の考え方

トイレ施設の規模の算定にあたって、休憩機能の24時間無料で利用できるトイレ施設については、既存施設をそのまま利用するため、以下では、情報発信・地域連携機能のトイレ施設について検討します。

(2) 情報発信・地域連携機能のトイレ施設

ア 算出の考え方

「設計要領第六集建築施設編 第1編 休憩用建築施設(東・中・西日本高速道路株式会社、令和

元年7月)」のフロー及び算定式を用いて、情報発信・地域連携機能におけるトイレの規模を算出します。係数は「サービスエリアの観光部」を適用します。

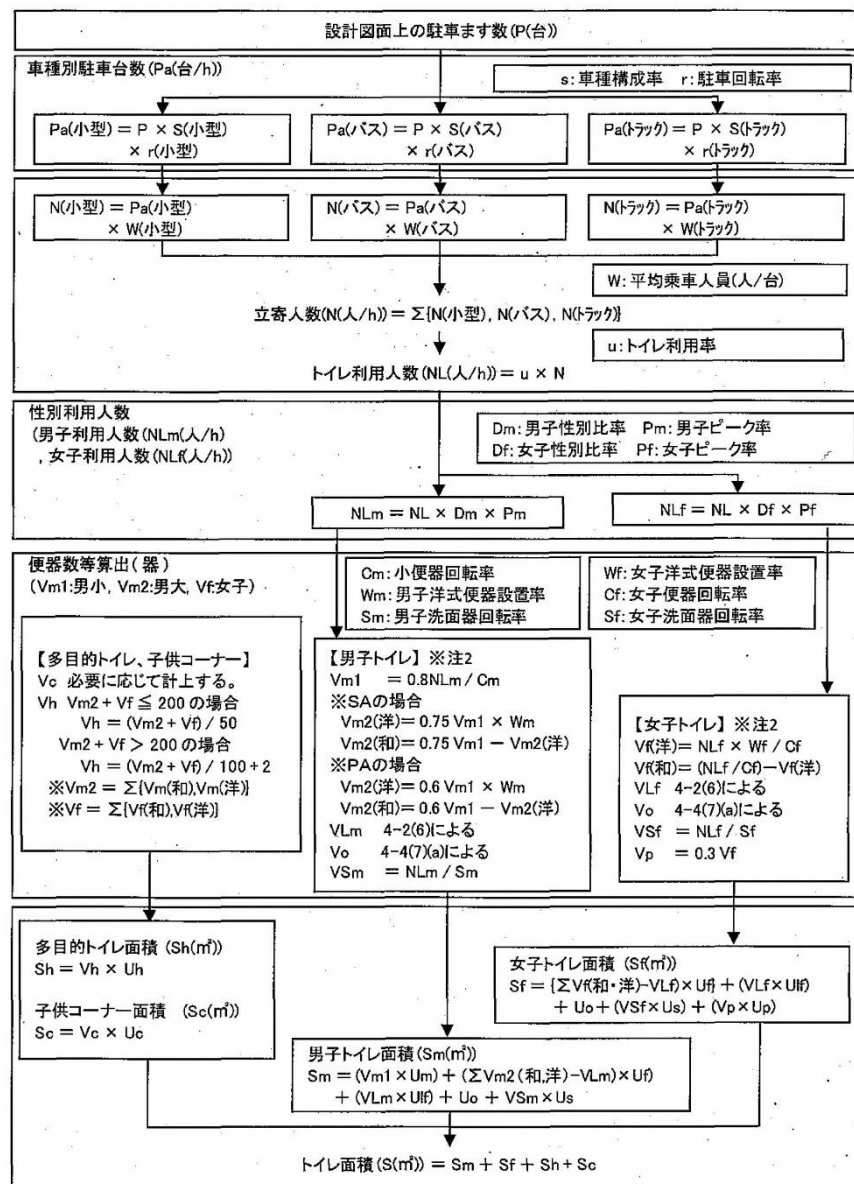


図 トイレ規模算定フロー

出典: 設計要領第六集建築施設編第1編 休憩用建築施設 令和元年7月(東・中・西日本高速道路株式会社)

表 トイレ規模算出

項目	記 号	係 数				
		サービスエリア		パーキングエリア		
		一般部・都市部 (注) 1	観光部 (注) 1	バリエーション有	バリエーション無	
駐車台数	P	(注) 2				
車種構成率	S	小型	0.88	0.92	0.86	0.90
		バス	0.04	0.03	0.03	0.02
		トラック	0.08	0.05	0.11	0.08
駐車回転率	r	(注) 3				
車種別駐車台数	P a	$P \times S \times r$				
平均乗車人員	W	小型	2.2 人		1.7 人	
		バス	27 人	24 人	21 人	20 人
		トラック	1.1 人			
トイレ利用率	u	0.76	0.72	0.74	0.71	
性別比率	Dm	男	0.54		0.59	
	Df	女	0.46		0.41	
ピーク率	Pm	男	2.1		2.6	
	Pf	女	2.8		3.7	
便器回転率	Cm	男	95 人/h			
	Cf	女	40 人/h			
洋式便器設置率	Wm	男	0.9			
	Wf	女	0.9			
便器数	(男・小) Vm1 (男・大) Vm2 (女) Vf	小便器利用率 0.8 大便器係数 0.75 Vm1=(男子便器利用人数)/Cm×0.8 Vm2=Vm1×0.75		小便器利用率 0.8 大便器係数 0.6 Vm1=(男子便器利用人数)/Cm×0.8 Vm2=Vm1×0.6		
洗面器回転率	Sm	男	360 人/h			
	Sf	女	215 人/h			
1 人当り面積	(男・小) Um (男・大・女) Uf (男女大型バス) UIm, UIf (子供コーナー) Uc (おむつ台) Uo (パッドコーナー) Up (洗面) Us (多機能) Uh	男・小 男・大・女 男女大型バス 子供コーナー おむつ台 パッドコーナー 洗面器 多機能		3.0 m ² 5.4 m ² 8.8 m ² 6.1 m ² 9.2 m ² 2.2 m ² 3.0 m ² 10.8 m ²		

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

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

一般部 SA: 上記以外のエリアとする。

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

なお、身障者用・トレーラー駐車マスは、除くものとする。

(注)3. 駐車回転率 r (平均駐車時間) は表 4-2 のとおりとする。

出典:設計要領第六集建築施設編第1編 休憩用建築施設

令和元年7月 表4-1(東・中・西日本高速道路株式会社)

表 SA・PA平均駐車時間

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

イ 情報発信・地域連携機能における便器数

車いす使用者用を除く、情報発信・地域連携機能の必要駐車ます数(小型車90台、大型車(バス)1台)に対応した便器数は、以下のとおりとなります。

※車種構成率(S)は表5-8より算出済みのため計算しない

○車種別駐車台数(Pa(小型))※

$$= \text{必要駐車ます数}(P)90 \text{台} \times \text{駐車回転率}(r)2.4 = 216 \text{ (台/h)}$$

○車種別駐車台数(Pa(バス))※

$$= \text{必要駐車ます数}(P)1 \text{台} \times \text{駐車回転率}(r)3 = 3 \text{ (台/h)}$$

○立寄人数(N(小型))

$$= \text{車種別駐車台数}(Pa(\text{小型}))216 \times \text{平均乗車人員}(W)2.2 \text{人/台} = 475.2 \text{ (人/h)}$$

○立寄人数(N(バス))

$$= \text{車種別駐車台数}(Pa(\text{バス}))3 \times \text{平均乗車人員}(W)24 \text{人/台} = 72 \text{ (人/h)}$$

○立寄人数(N)

$$= \text{立寄人数}(N(\text{小型}))475.2 + \text{立寄人数}(N(\text{バス}))72 = 547.2 \text{ (人/h)}$$

○トイレ利用人数(NL)

$$= \text{トイレ利用率}(u)0.72 \times \text{立寄人数}(N)547.2 \text{ (人/h)} \div 393.98 \text{ (人/h)}$$

○男子利用人数(NLm)

$$= \text{トイレ利用人数}(NL)393.98 \times \text{男子性別比率}(Dm)0.54 \times \text{男子ピーク率}(Pm)2.1 \div 446.77 \text{ (人/h)}$$

○女子利用人数(NLf)

$$= \text{トイレ利用人数}(NL)393.98 \times \text{女子性別比率}(Df)0.46 \times \text{女子ピーク率}(Pf)2.8 \div 507.45 \text{ (人/h)}$$

○男子便器数算出

男子小便器(Vm1)

$$= 0.8 \times \text{男子利用人数}(NLm)446.77 / \text{小便器回転率}(Cm)95 \text{ (人/h)} \div 3.76 \rightarrow 4 \text{基}$$

男子大便器(Vm2(洋))

$$= 0.75 \times \text{男子小便器}(Vm1)3.76 \times \text{洋式便器設置率}(Wm)0.9 \div 2.54 \rightarrow 3 \text{基}$$

男子大便器(Vm2(和))

$$= 0.75 \times \text{男子小便器}(Vm1)3.76 - \text{男子大便器}(Vm2(\text{洋}))2.54 \div 0.28 \rightarrow 1 \text{基}$$

男子洗面器(VSm)

$$= \text{男子利用人数}(NLm)446.77 / \text{男子洗面器回転率}(Sm)360 \text{ (人/h)} \div 1.24 \rightarrow 2 \text{基}$$

○女子便器数算出

女子便器(Vf(洋))

$$= \text{女子利用人数}(NLf)507.45 \times \text{洋式便器設置率}(Wf)0.9 / \text{女子便器回転}(Cf)40 \text{ (人/h)} \div 11.42 \rightarrow 12 \text{基}$$

女子便器(Vf(和))

$$= \text{女子利用人数(NLf)} 507.45 / \text{女子便器回転(Cf)} 40 (\text{人/h}) - \text{女子便器(Vf(洋))} 11.42 \div 1.27 \rightarrow 2 \text{基}$$

女子洗面器(VSf)

$$= \text{女子利用人数(NLf)} 507.45 / \text{女子洗面器回転率(Sf)} 215 (\text{人/h}) \div 2.36 \rightarrow 3 \text{基}$$

パウダーコーナー(Vp)

$$= 0.3 \times \text{女子便器(Vf(洋+和))} 12.69 \div 3.81 \rightarrow 4 \text{基}$$

ウ 情報発信・地域連携機能におけるトイレ必要面積

面積算出においては、男女各1を大型ブースとし、オストメイトは多機能トイレ内に設置することとして算出します。

$$\bigcirc \text{男子小} 4 \text{基} \times 3.0 \text{m}^2 = 12.0 \text{m}^2$$

$$\bigcirc \text{男子大(洋+和-大型1)} 3 \text{基} \times 5.4 \text{m}^2 = 16.2 \text{m}^2$$

$$\bigcirc \text{男子大(大型)} 1 \text{基} \times 8.8 \text{m}^2 = 8.8 \text{m}^2$$

$$\bigcirc \text{男子洗面器} 2 \text{基} \times 3.0 \text{m}^2 = 6.0 \text{m}^2$$

$$\bigcirc \text{女子(洋+和-大型1)} 13 \text{基} \times 5.4 \text{m}^2 = 70.2 \text{m}^2$$

$$\bigcirc \text{女子(大型ブース)} 1 \text{基} \times 8.8 \text{m}^2 = 8.8 \text{m}^2$$

$$\bigcirc \text{女子洗面器} 3 \text{基} \times 3.0 \text{m}^2 = 9.0 \text{m}^2$$

$$\bigcirc \text{女子パウダーコーナー} 4 \text{基} \times 2.2 \text{m}^2 = 8.8 \text{m}^2$$

$$\bigcirc \text{多機能} 1 \text{基} \times 10.8 \text{m}^2 = 10.8 \text{m}^2$$

以上より、標準的な必要面積は約150m²となります。

表 便器数の内訳とトイレ面積

男性				女性				多機能	トイレ 面積
小	大	大 (大型)	洗面器	大	大 (大型)	洗面器	パウダー		
4基	3基	1基	2基	13基	1基	3基	4基	1基	約150m ²

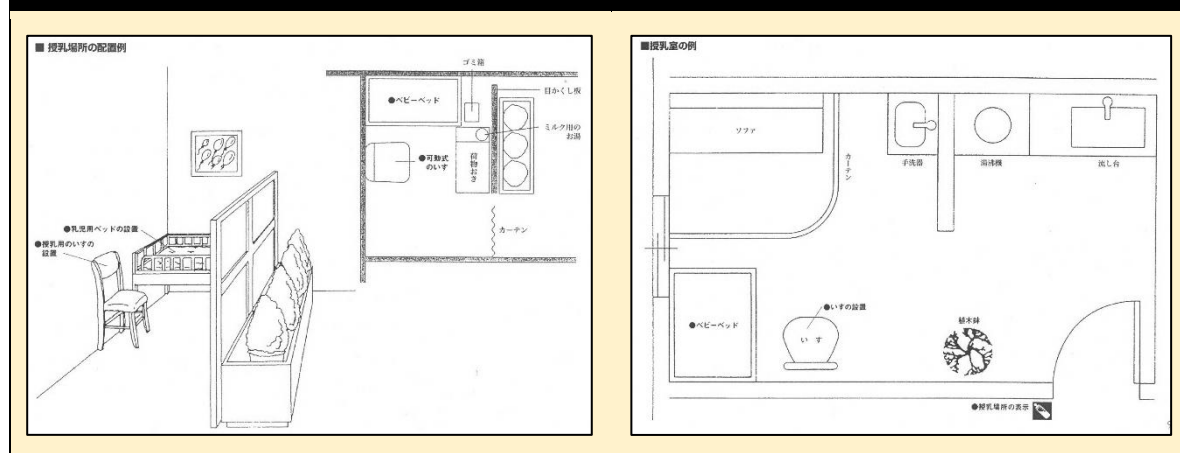
3.3.4 授乳室・オムツ替えコーナー

道の駅「しおのえ」には、授乳室やオムツ替えコーナーがありません。

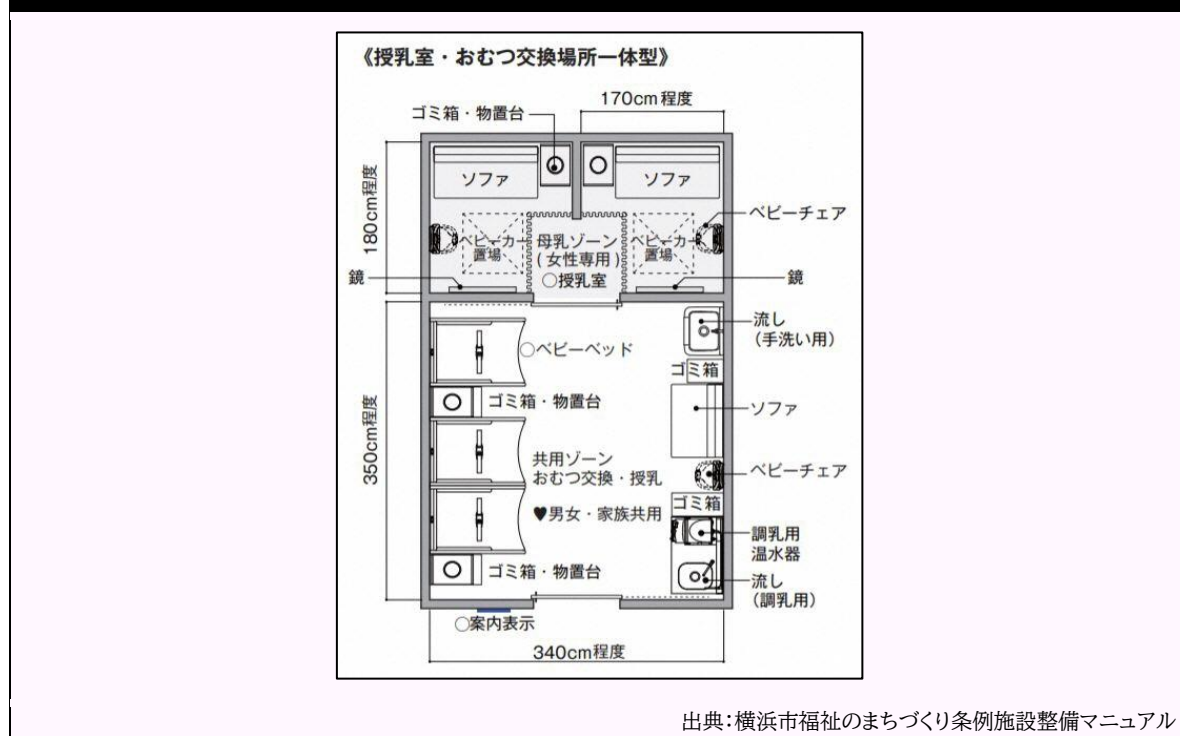
香川県福祉のまちづくり条例において、授乳場所は、5,000㎡以上の公共性の高い建築物に設置することが整備基準となっていますが、道の駅の登録の主要要件として、子育て応援施設（ベビーコーナー等）があり、また、子育て世代にも気軽に利用してもらえる施設にするため、授乳室・オムツ替えコーナーを設置します。

授乳室・オムツ替えコーナーの規模は、香川県福祉のまちづくり条例や他都市の事例等を参考に、授乳室とオムツ交換コーナーが一体となったスペースを標準とし、**約20㎡**とします。

【参考】香川県福祉のまちづくり条例



他都市(先進地)の参考事例



3.3.5 休憩施設

道の駅「しおのえ」には、約15㎡の休憩スペースがあります。多くの利用者が気軽に利用できる、より広いスペースの確保が課題となっております。

休憩施設の規模は、高速道路の休憩用建築施設整備の際に用いられている標準規模を参考に算定します。「設計要領第六集建築施設編 第1編 休憩用建築施設(東・中・西日本高速道路株式会社、令和元年7月)」を参考にすると、道の駅(休憩・情報発信・地域連携機能)の必要駐車台数の合計(107台)に対応した標準的な休憩施設の規模は、約170㎡となります。

表 休憩施設の標準的な面積

片側駐車台数(台)	席数	標準的な面積(㎡)
300	80	250
250	60	210
200	60	210
150	40	170
100台以下	30	140

出典:設計要領第六集建築施設編第1編 休憩用建築施設 令和元年7月(東・中・西日本高速道路株式会社)

【参考】現況

道の駅「しおのえ」



外観



休憩スペース〔約15 ㎡〕

【参考】近隣の道の駅の状況

道の駅「香南楽湯」



←外観

休憩スペース →
(屋外)



道の駅「源平の里 むれ」



←休憩所(外観)

休憩所 →
〔約53㎡〕



他都市(先進地)の参考事例

道の駅「とよはし」



出典:全国「道の駅」連絡会HP



出典:道の駅とよはしHP

2019(令和元)年に開駅した道の駅「とよはし」は、安全で快適な道路交通環境の提供を目的のひとつとして整備され、その休憩スペースは、約250 m²となっています。

所在地	面積	駐車場	施設
愛知県 豊橋市	敷地:約37,800m ² 延床:約 3,000m ²	普通車 176台 大型車 82台	道路情報・観光情報提供コーナー、休憩コーナー、物販店舗、飲食施設、農産物直売所、プロジェクト室、防災備蓄倉庫、EV充電器、サイクルラック、芝生広場

道の駅「米沢」



出典:全国「道の駅」連絡会 HP



出典:道の駅米沢 HP

2018(平成30)年に開駅した道の駅「米沢」は、地域活性化の拠点として、重点「道の駅」に選定されています。無料の休憩スペースは、約120 m²となっています。

所在地	面積	駐車場	施設
山形県 米沢市	敷地:21,677m ² 延床: 1,836m ²	普通車 198台 大型車 30台	農畜産物直売所・加工施設、観光案内所、レストラン・フードコート、道路情報提供施設、休憩コーナー、防災支援施設(広場)、EV急速充電器、パークアンドライド駐車場

3.3.6 観光窓口・観光情報コーナー

道の駅「しおのえ」には、約15㎡の情報コーナーがあります。また、道の駅「しおのえ」の国道を挟んだ対面には、塩江温泉郷の宿泊・観光案内所である、約19㎡の「塩江インフォメーションセンター」があります。

道の駅「しおのえ」の情報コーナーは、引き続き利用した上で、新しい道の駅に「塩江インフォメーションセンター」の機能を導入し、情報発信力を強化するため、観光窓口・観光情報コーナーの規模は、近隣の道の駅及び他都市(先進地)事例を参考に、「塩江インフォメーションセンター」の2倍程度の約40㎡とします。

【参考】現況



道の駅「しおのえ」情報コーナー(外観)



道の駅「しおのえ」情報コーナー(内観)
〔約15 ㎡〕

塩江インフォメーションセンター



塩江インフォメーションセンター(外観)



塩江インフォメーションセンター(内観)
〔約19 ㎡〕

【参考】近隣の道の駅の状況

道の駅「香南楽湯」



←外観

情報コーナー →
〔約40 m²〕



道の駅「源平の里 むれ」



←情報コーナー
(外観)

情報コーナー →
〔約25 m²〕



他都市(先進地)の参考事例

道の駅「ましこ」



出典:全国「道の駅」連絡会 HP

2016(平成28)年に開駅した道の駅「ましこ」の観光窓口は、地域の魅力を発信する拠点として、観光案内のほか、移住・定住相談、レンタサイクル・多目的室・ピクニックシートの貸出し、ポイントカードの発行、展示・ワークショップの案内等を行っています。面積は、閲覧席を含めたコーナー全体で約55 m²となっています。

所在地	面積	駐車場	施設
栃木県 芳賀郡 益子町	敷地：18,011.88 m ² 延床：1,328.84 m ²	普通車 131 台 大型車 12 台 身障者用 7 台	農産物・加工品・工芸品の販売、レストラン、展示コーナー、多目的室、観光窓口、EV 充電スタンド

道の駅「米沢」



出典:全国「道の駅」連絡会 HP

出典:道の駅米沢 HP

2018(平成30)年に開駅した道の駅「米沢」は、観光総合窓口を設置し、山形県の南のゲートウェイとして広域観光情報を発信するほか、外国人観光客にも対応できる観光コンシェルジュを配置しています。面積は、観光窓口カウンターが約15 m²、観光情報コーナーが約25 m²、合計約40 m²となっています。

す。

所在地	面積	駐車場	施設
山形県 米沢市	敷地:21,677㎡ 延床: 1,836㎡	普通車 198台 大型車 30台	農畜産物直売所・加工施設、観光案内所、 レストラン・フードコート、道路情報提供施 設、休憩コーナー、防災支援施設(広場)、 EV急速充電器、パークアンドライド駐車場

3.3.7 農産物直売・特産品販売・日用品販売コーナー

道の駅「しおのえ」の農産物等販売スペース(屋外)は約30㎡、特産品等販売スペース(屋内)は約45㎡となっています。売り場面積が小さく、機会損失が生じているため、新しい道の駅では、より広い売り場面積を確保します。

農産物直売・特産品販売・日用品販売コーナーの規模は、高速道路の休憩施設整備の際に用いられている売店の標準規模をもとに算定します。「休憩施設設計要領(中日本高速道路株式会社、平成17年10月)」を参考にすると、道の駅(休憩・情報発信・地域連携機能)の必要駐車ます数の合計(107台)に対応した標準的な規模は、約175㎡となります。

表 売店の標準規模

パーキングエリア		150m ²	
サービスエリア			
片側駐車ます数	内売店 (m ²)	外売店 (m ²)	計 (m ²)
251台以上	45	210	255
250～201	40	190	230
200～151	30	170	200
150～101	25	150	175
100台以下	20	140	160

出典:休憩施設設計要領 平成17年10月(中日本高速道路株式会社)

【参考】現況

道の駅「しおのえ」



道の駅しおのえ(外観)



農産品販売スペース(屋外)
〔約30 m²〕



特産品販売スペース(屋内)
〔約45 m²〕

【参考】近隣の道の駅の状況

道の駅「香南楽湯」



←外観

売店 →
〔約200 m²〕



道の駅「源平の里 むれ」



←外観

農産物直売・特
産品販売・日用
品販売コーナー →
〔約340 m²〕



他都市(先進地)の参考事例

道の駅「なないろ・ななえ」



出典：七飯町HP



出典：全国「道の駅」連絡会HP

2018(平成30)年に開駅した道の駅「なないろ・ななえ」には、「食と歴史・文化」にスポットをあてた販売コーナーが整備されています。その面積は、約200 m²となっています。

所在地	面積	駐車場	施設
北海道 亀田郡 七飯町	敷地:1,272.66 m ² 延床: 986.26 m ²	普通車 148 台 大型車 23 台 身障者用 8 台	産直品・特産物販売、レストラン、地域交流 スペース、キッズコーナー、情報コーナー、 EV 充電施設

道の駅「いちかわ」



出典：全国「道の駅」連絡会HP



出典：全国「道の駅」連絡会HP

2018(平成30)年に開駅した道の駅「いちかわ」は、市川市の市場として特産品が販売されています。その面積は、約170 m²となっています。

所在地	面積	駐車場	施設
千葉県 市川市	敷地:17,300 m ² 延床: 1,707 m ²	普通車 70 台 大型車 48 台	情報提供モニター、防災倉庫、防災トイレ、 非常用発電機、受水槽、メインホール、エン

		身障者用 2 台	トランス、インフォメーションコーナー、道の 駅事務室、公園管理事務室、レストラン、物 販・飲食施設、多目的室、FM放送ブース、 ラウンジ、EV 充電スタンド
--	--	----------	---

3.3.8 レストラン

道の駅「しおのえ」には、飲食スペースはありませんが、「行基の湯」に隣接して、約72㎡の蕎麦屋「行基庵」があります。

新しい道の駅では、観光消費の増加と交流人口の拡大を図るため、物販飲食機能を強化します。

【参考】現況

「行基庵」(塩江湯愛の郷センター)



行基庵(外観)



行基庵(内観)
〔約102 ㎡〕

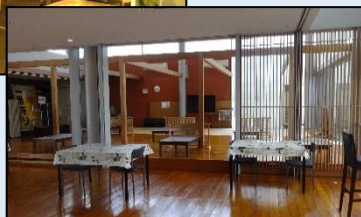
【参考】近隣の道の駅の状況

道の駅「香南楽湯」



←1階レストラン
〔約200㎡〕
客席:約110㎡
厨房:約 40㎡
その他:約 50㎡

2階軽食コーナー
温浴利用者用 →
〔約190㎡〕



道の駅「源平の里 むれ」



←外観

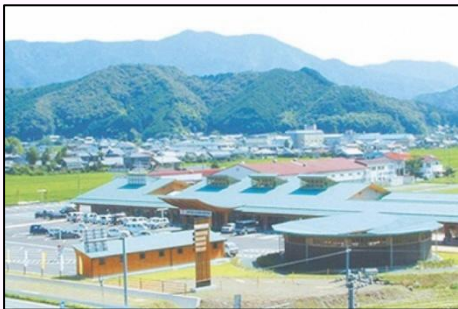
レストラン →
〔約200 ㎡〕

客席:約100 ㎡
厨房:約 50 ㎡
倉庫:約 50 ㎡



他都市(先進地)の参考事例

道の駅「みま」



出典:全国「道の駅」連絡会 HP



出典:里の物語 HP

インターチェンジの近くに位置し、愛媛、高知間の休憩スポットとして、2003(平成15)年に開駅した道の駅「みま」は、バイキング方式のレストランがあり、地元女性グループがこだわった新鮮地元産食材を使用した食事が楽しめます。その面積は、約380 m²となっています。

所在地	面積	駐車場	施設
愛媛県 宇和島市	敷地: - m ² 延床: - m ²	普通車 104 台 大型車 12 台 身障者用 4 台	販売コーナー、美術館(記念館)、公園・広場、交流コーナー、情報提供コーナー、EV 充電スタンド

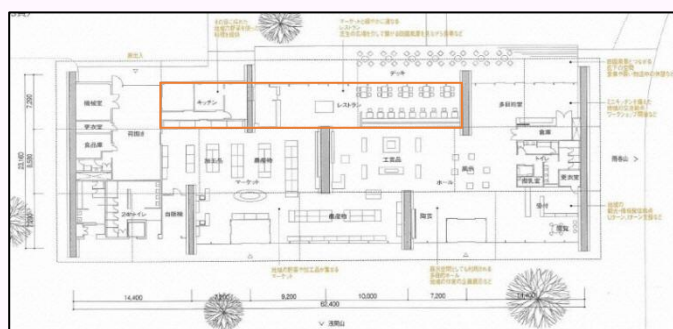
道の駅「ましこ」



出典:全国「道の駅」連絡会 HP



出典:里の物語HP



出典:新建築 2016 年11 月(新建築社)

2016(平成28)年に開駅した道の駅「ましこ」の農家レストラン「ましこのごはん」では、定食をはじめ、その日の美味しい野菜が食べられるメニューや、益子の果樹を活かしたスイーツ・ドリンクなどが提供されています。客席、カウンター、キッチンを含めた面積は、約200m²となっています。

所在地	面積	駐車場	施設
栃木県 芳賀郡 益子町	敷地:18,011.88 m ² 延床: 1,328.84 m ²	普通車 131 台 大型車 12 台 身障者用 7 台	農産物・加工品・工芸品の販売、レストラン、展示コーナー、多目的室、観光窓口、EV 充電スタンド

(1) レストラン規模算定の考え方

レストランの規模は、高速道路の休憩施設整備の際に用いられている標準規模をもとに算定します。なお、厨房面積は客席面積の40%前後、附属施設面積は客席面積の160%～200%前後と定義されています。

表 レストラン規模算出の諸要素

項 目	記号	係 数
駐 車 ま す 数	P	—
車 種 構 成 率	S	表 4-1 による
駐 車 回 転 率	r	表 4-2 による
車種別駐車台数	Pa	$P \cdot S \cdot R$
車種別乗車人員	W	表 4-1 による
立 寄 人 数	N	$P a \cdot W$
レストラン利用率	u	小型 30% バス 10% トラック 30%
レストラン利用人数	NL	$u \cdot N$
レストラン回転率	C	2.0 人/h
席 数	V	$N L / C$
1 人 当 り 面 積	M	1.6 m ² /人
レストラン総面積	ΣLS	$3 \cdot LS (LS = M \cdot V)$
当初施設面積	LS'	0.65 ΣLS

表 SA・PAの平均駐車時間

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

出典：設計要領第六集建築施設編第1編

休憩用建築施設 令和元年7月 表4-2

(東・中・西日本高速道路株式会社)

出典：設計要領第六集建築施設編第1編 休憩用建築施設

令和元年7月(東・中・西日本高速道路株式会社)

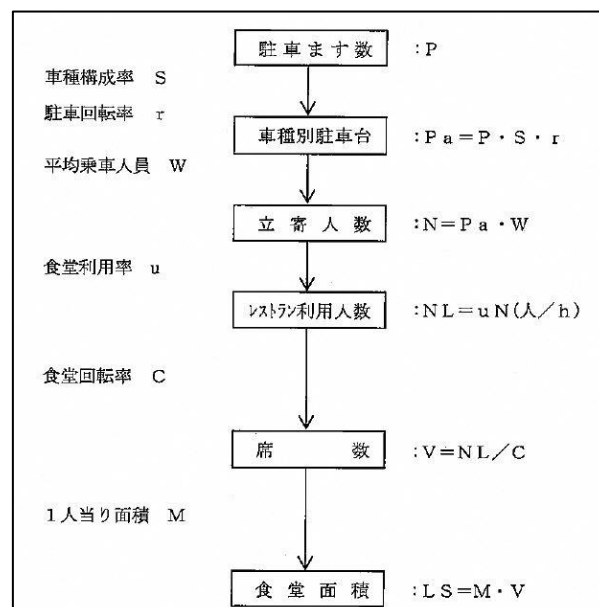


図 レストラン規模算出フローチャート

出典：設計要領第六集建築施設編第1編 休憩用建築施設

令和元年7月(東・中・西日本高速道路株式会社)

(2) 必要面積

「設計要領第六集建築施設編 第1編 休憩用建築施設(東・中・西日本高速道路株式会社、令和元年7月)」を参考にすると、道の駅(休憩・情報発信・地域連携機能)の必要駐車台数の合計(107台)に対応した標準的な面積は、客席面積137.13㎡、厨房54.85㎡、従業員休憩室・事務室、倉庫等の附属室219.41㎡、合計411.39㎡≒**約410㎡**となります。

なお、この値には、客席(内売店含む。)、厨房、食品倉庫(冷蔵庫室含む。)、客用便所、事務室、男女更衣室、従業員休憩室、脱衣室、従業員便所、廊下等共用部分が含まれます。

表 レストラン規模算定

項目	記号	算出結果		
駐車台数(台)	P	小型車+ 車いす使 用者用	大型バス	大型 トラック
		102	1	4
車種構成率 ※表5-8より算出済	S	—	—	—
駐車回転率(回/h)※SA(観光部)の係数	r	2.4	3	2
車種別駐車台数(台/h)	$P_a = P \times S \times r$	244.8	3	8
車種別乗車人員(人/台)※SA(観光部)の係数	W	2.2	24	1.1
立寄人数(人)	$N = P_a \times W$	538.56	72	8.8
飲食施設利用率	u	30%	10%	30%
飲食施設利用人数(人/h)	$NL = uN$	161.57	7.2	2.64
		171.41		
飲食施設回転率(人/h)	C	2.0		
席数(席)	$V = NL / C$	80.79	3.6	1.32
		85.71		
1人当たり面積(㎡/人)	M	1.6		
飲食施設客席面積(㎡):①	$LS = V \times M$	129.26	5.76	2.11
		137.13		
厨房面積(㎡):② (飲食施設客席面積の40%)	$0.4 \times LS$	54.85		
附属施設面積(㎡):③ (飲食施設客席面積の160%) (従業員休憩室、事務室、倉庫、手洗い等)	$1.6 \times LS$	219.41		
飲食施設総面積 合計(㎡)	①+②+③	411.39		

3.3.9 カフェ

道の駅「しおのえ」には、カフェはありませんが、「行基の湯」に約40㎡のカフェ「ほのり」が隣接しています。

新しい道の駅では、観光消費の増加と交流人口の拡大を図るため、物販飲食機能を強化します。地域の特産品を活かした産業を振興する施設として、カフェの規模は、他都市(先進地)事例を参考に、現況の2倍程度の約80㎡とします。

【参考】現況

「ほのり」



ほのり(外観)



ほのり(内観)
〔約40 ㎡〕



ほのり(内観)

他都市(先進地)の参考事例

道の駅「ガーデンスパ十勝川温泉」



出典:音更町



出典:音更町商工会

周遊観光ルートの拠点として、2020(令和2)年に登録された道の駅「ガーデンスパ十勝川温泉」には、地元の農産物を使用したスイーツ・カフェ&バー「木かげのカフェ」があります。その面積は、約60㎡となっています。

所在地	面積	駐車場	施設
北海道 河東郡 音更町	敷地:22,318 ㎡ 延床: - ㎡	103 台	観光案内・情報提供コーナー、ベビーコーナー、公衆電話、公衆無線LAN、カフェ・レストラン・ベーカリー、物販コーナー、体験工房、展示コーナー、レンタサイクルコーナー、イベント広場、休憩コーナー、温泉施設

道の駅「みろく」



出典:全国「道の駅」連絡会 HP



出典:さぬき市商工観光課「遊びの達人」HP

1997(平成9)年に開駅した道の駅「みろく」には、地元の牧場から届く新鮮な牛乳を使った食材が楽しめる、2019(平成31)年4月にリニューアルした「牧場カフェ369(みろく)」があります。その面積は、約140㎡となっています。

所在地	面積	駐車場	施設
香川県 さぬき市	敷地:9,791 ㎡ 延床:レストラン棟 144 ㎡ 物産館棟143 ㎡	普通車 50 台 大型車 4 台 身障者用 2 台	カフェ、物産館、情報スペース

3.3.10 防災施設

新しい道の駅では、災害時に道路利用者等が一時的に避難する「一時避難場所」と同程度の機能を導入することとし、必要な備蓄倉庫や防火水槽を設置します。なお、備蓄倉庫の規模は、他都市(先進地)事例を参考に、防火水槽の規模は、各種基準を参考に算定します。

(1) 備蓄倉庫

備蓄倉庫に収納するものとして、食糧、生活必需品、炊き出しに必要な機材及び燃料、給水用機材、医薬品、仮設の小屋又はテント、防疫用資機材、工具類等を想定します。食糧、生活必需品は、一時避難場所同等として1日分の量とします。

類似の機能がある道の駅「みまの里」には、約50㎡の防災倉庫棟があります。備蓄倉庫の規模は、他都市(先進地)事例を参考に、約50㎡とします。

(2) 防火水槽

基本機能として、初期消火活動用の消防水利を担う、消防法で定める消防用設備等として常時必要な貯水量40㎡を確保します。

【参考】近隣の道の駅の状況

道の駅「源平の里 むれ」

多機能防災トイレ		情報ステーション	
地震災害等により下水道が機能しなくなった場合を想定し、汚水200㎡を一時貯留できる汚水槽をトイレに併設しています。下水道復旧までの期間約1週間、1,400人分程度の汚水が貯留できます。		いながらにして全国の情報をキャッチ、災害時にも対応。大型テレビモニターによる、地元や全国ニュース、地震などの災害時に緊急放送を24時間発信します。また、インターネットや無線LANなども設備しています。	
各防災設備			
給水槽 地震災害等で上水道が寸断された場合でも、3日間程度は、水洗便所としての機能が維持できるように、洗浄に必要な水約65㎡が、常時貯水できる状態になっています。また、防火水槽として消火活動にも利用できます。	自家発電設備 災害発生時の活動拠点となることを想定しており、停電が生じた場合でも、トイレ及び情報設備用のバックアップ電源として約3日間の連続運転が可能な発電機を備えています。	簡易トイレ 地震災害等で下水道が機能しなくなり、水洗トイレの洗浄水が使用できない場合でも、地下汚水槽の上にある3ヶ所のマンホールに簡易トイレを設置して、直接処理できます。	
			

地域の防災拠点化機能



地下埋設の貯水槽



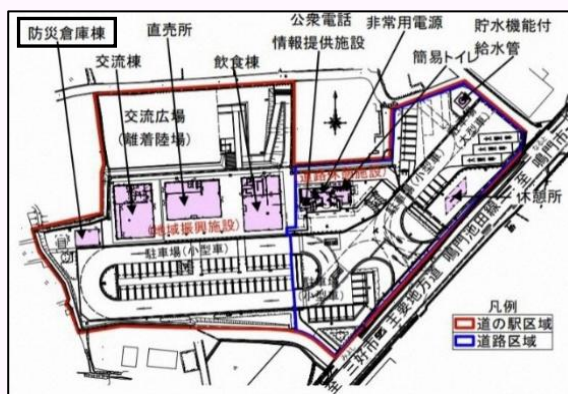
自家発電設備〔約25 ㎡〕

他都市(先進地)の参考事例

道の駅「みまの里」



出典:全国「道の駅」連絡会 HP

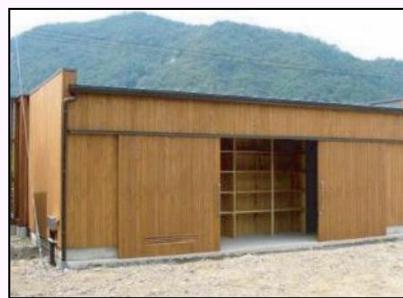


出典:新たに道の駅を2 駅登録 平成30 年4月(国土交通省)

2018(平成30)年に開駅した道の駅「みまの里」は、防災施設の機能を有する道の駅として整備され、防災倉庫、交流広場、離着陸場、簡易トイレ、貯水機能付給水管、非常用電源等が設置されています。

所在地	面積	駐車場	施設
徳島県 美馬市 美馬町	敷地: 9,606 m ² 延床: - m ²	普通車 65 台 大型車 3 台 身障者用 2 台	産地直売所、レストラン、喫茶・軽食、観光情報コーナー、防災施設(防災倉庫、交流広場、離着陸場、簡易トイレ、貯水機能付給水管、非常用電源)、EV 充電スタンド

道の駅「美濃にわか茶屋」



出典:ぎふの旅ガイド HP

出典:国土交通省

2007(平成19)年に開駅した道の駅「美濃にわか茶屋」は、地域防災機能を備えた道の駅として整備され、防災備蓄倉庫のほかに、非常用電源装置、飲料水貯水槽等が設置されています。

所在地	面積	駐車場	施設
岐阜県 美濃市	敷地: - m ² 延床: - m ²	普通車 66 台 大型車 10 台 身障者用 2 台	レストラン・市場、喫茶・軽食、休憩所、情報コーナー、レンタサイクル、EV 充電スタンド

3.3.11 多目的スペース

道の駅「しおのえ」には、多目的スペースはありませんが、近隣の高松市塩江支所塩江連絡事務所に、会議等を実施するための約120㎡の多目的室があります。

新しい道の駅では、地域の方々の交流スペースはもとより、商品開発をする加工工房や、多様な働き方として注目を集めている、ワーケーション※1やコワーキングスペース※2として利用するなど、状況によって自由にスペースを計画することができる多目的スペースを確保します。

多目的スペースの規模は、他都市(先進地)事例を参考に、現況と同規模の約120㎡とします。

※1 ワーケーション: Work(働く)×Vacation(休暇)の造語

※2 コワーキングスペース: 共有型のオープンなオフィススペース

【参考】現況



塩江支所塩江連絡事務所(外観)



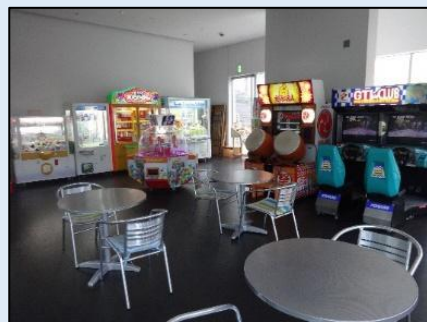
塩江支所塩江連絡事務所 多目的室
〔約120 ㎡〕

【参考】近隣の道の駅の状況

道の駅「香南楽湯」



外観



多目的室
〔約100 ㎡〕

他都市(先進地)の参考事例

道の駅「ましこ」



出典:全国「道の駅」連絡会 HP



出典:LIXIL HP(道の駅ましこ)

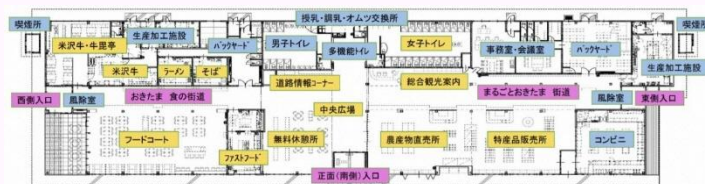
2016(平成28)年に開駅した道の駅「ましこ」の多目的室では、2、3か月に一度の割合で地域の魅力を発信する企画を実施しています。夏休み期間は読み聞かせスペースにするなど、親子でくつろげる空間としています。面積は、約70 m²となっています。

所在地	面積	駐車場	施設
栃木県 芳賀郡 益子町	敷地：18,011.88 m ² 延床：1,328.84 m ²	普通車 131 台 大型車 12 台 身障者用 7 台	農産物・加工品・工芸品の販売、レストラン、展示コーナー、多目的室、観光窓口、EV 充電スタンド

道の駅「米沢」



出典:全国「道の駅」連絡会 HP



出典:重点道の駅 米沢の整備状況(米沢市)

2018(平成30)年に開駅した道の駅「米沢」は、登録農家を中心に運営、加工商品開発する農産加工所「かあちゃんの台所」があります。面積は、約50 m²となっています。

所在地	面積	駐車場	施設
山形県 米沢市	敷地:21,677 m ² 延床:1,836 m ²	普通車 198 台 大型車 30 台	農畜産物直売所・加工施設、観光案内所、レストラン・フードコート、道路情報提供施設、休憩コーナー、防災支援施設(広場)、EV急速充電器、パークアンドライド駐車場

「co-ba takamatsu」(民間施設)



出典:「co-ba takamatsu」HP



出典:「co-ba takamatsu」HP

2018(平成30)年にオープンした高松市内にある民間施設「co-ba takamatsu」では、地域ならではの新たな働き方やビジネスの創出をコンセプトに、ミーティングスペースの他に、給湯室やプリンターが備えられています。ワーキングスペースの面積は、約120 m²となっています。

3.3.12 管理施設

道の駅「しおのえ」には、約18㎡の管理事務室があります。

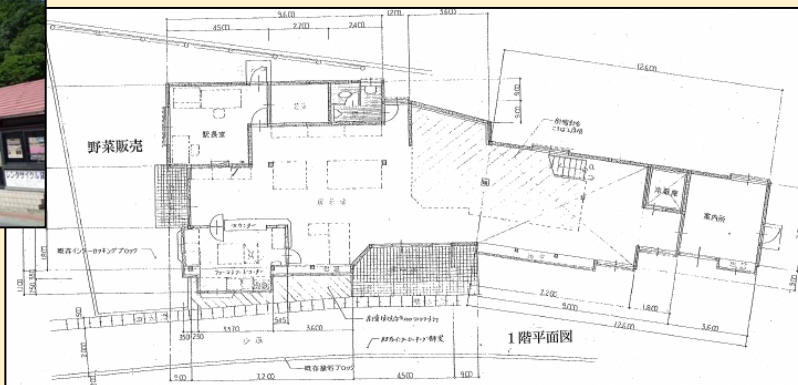
新しい道の駅における管理事務室の規模は、近隣の道の駅の状況、及び他都市（先進地）事例を参考に、現況の約2倍程度の約35㎡とします。

【参考】現況

道の駅「しおのえ」



外観



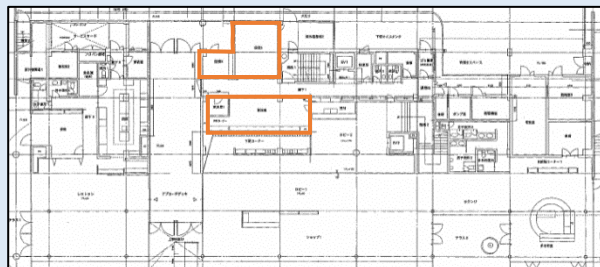
管理施設〔約18 ㎡〕

【参考】近隣の道の駅の状況

道の駅「香南楽湯」



外観



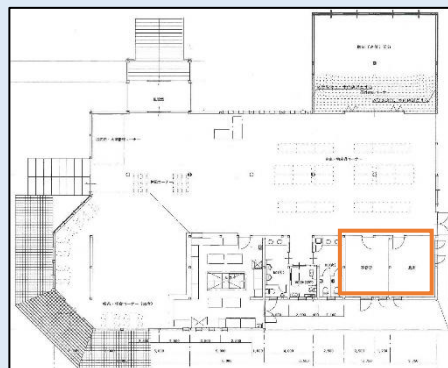
管理施設〔約68 ㎡〕

事務所：約30 ㎡、更衣室・控室等：約38 ㎡

道の駅「源平の里 むれ」



外観

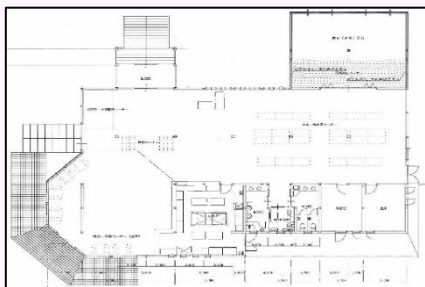


管理施設〔約38 ㎡〕

事務所：約19 ㎡、更衣室・倉庫：約19 ㎡

他都市(先進地)の参考事例

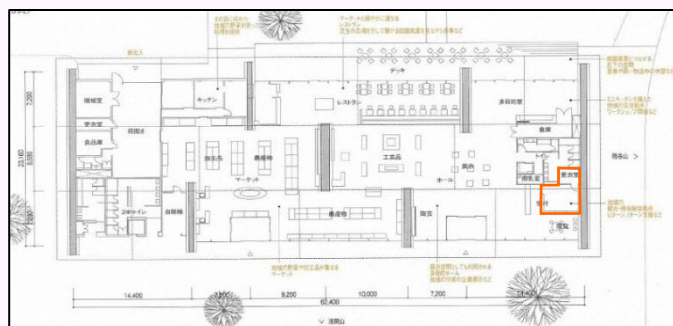
道の駅「ましこ」



出典:全国「道の駅」連絡会 HP



出典:LIXIL HP(道の駅ましこ)

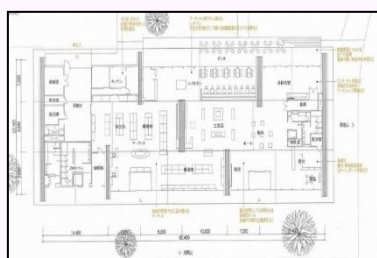


出典:新建築 2016 年11 月(新建築社)

2016(平成28)年に開駅した道の駅「ましこ」の管理事務室の面積は、更衣室を含めて約23㎡となっています。

所在地	面積	駐車場	施設
栃木県 芳賀郡 益子町	敷地：18,011.88 ㎡ 延床：1,328.84 ㎡	普通車 131 台 大型車 12 台 身障者用 7 台	農産物・加工品・工芸品の販売、レストラン、展示コーナー、多目的室、観光窓口、EV 充電スタンド

道の駅「米沢」



出典:全国「道の駅」連絡会 HP



出典:重点道の駅 米沢の整備状況(米沢市)

2018(平成30)年に開駅した道の駅「米沢」の管理事務室の面積は、約45 ㎡となっています。

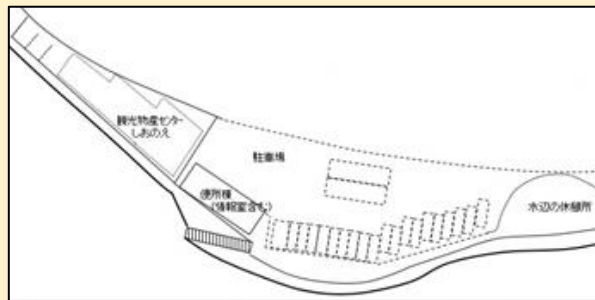
所在地	面積	駐車場	施設
山形県 米沢市	敷地:21,677 ㎡ 延床:1,836 ㎡	普通車 198 台 大型車 30 台	農畜産物直売所・加工施設、観光案内所、レストラン・フードコート、道路情報提供施設、休憩コーナー、防災支援施設(広場)、EV急速充電器、パークアンドライド駐車場

3.3.13 駐輪場(自転車+二輪車)

道の駅「しおのえ」に自転車・二輪車用の駐輪場はありませんが、サイクリスト用のサイクルスタンドを2019(令和元)年に設置しました。

駐輪場の規模は、今後、塩江温泉郷を訪れるサイクリストの増加が見込まれることから、他都市(先進地)事例を参考に、現況の約2倍の12～16台を確保します。

【参考】現況

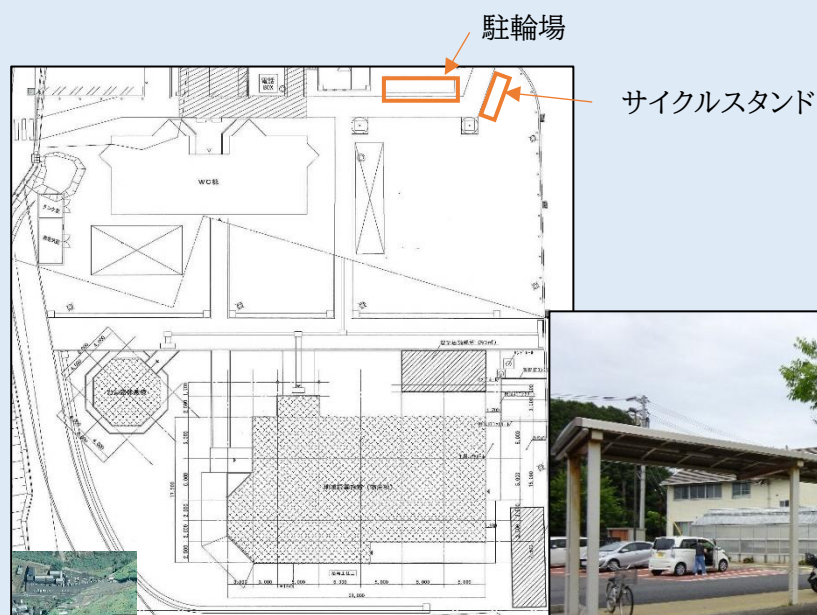


サイクルスタンド →
(6～8台程度同時に使用可能)



【参考】近隣の道の駅の状況

道の駅「源平の里 むれ」



駐輪場及びサイクルスタンド

他都市(先進地)の参考事例

道の駅「いたこ」



2001(平成13)年に開駅した道の駅「いたこ」の近くには「つくば霞ヶ浦りんりんロード」が通っており、駐輪台数は自転車のみで12台となっています。

所在地	面積	駐車場	施設
茨城県 潮来市	敷地:約20,000 m ² 延床: - m ²	普通車 281 台 大型車 17 台 身障者用 3 台	情報棟、農産物・加工品・工芸品の販売、レストラン、グラウンドゴルフ・グラスハウス、EV 充電スタンド

道の駅「四万十とおわ」



航空写真:NTT空間情報

2007(平成19)年に開駅した道の駅「四万十とおわ」は、「四万十川流域の自然を感じるサイクリングコース」のスポットになっており、駐輪台数は二輪車と合わせて16台となっています。

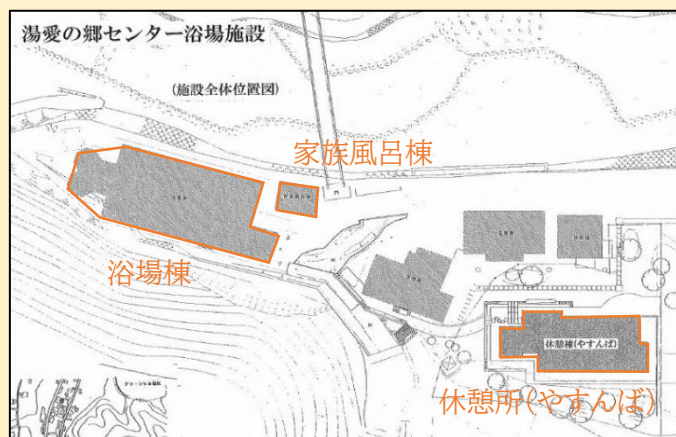
所在地	面積	駐車場	施設
高知県 高岡郡 四万十町	敷地:- m ² 延床:- m ²	普通車 72 台 大型車 3 台 身障者用 2 台	農産物・加工品の販売、レストラン、ファーストフード、カフェ、道路情報室、総合交流拠点施設、EV 充電スタンド

3.3.14 温浴施設

新しい温浴施設の規模は、「行基の湯」と同等とします。「行基の湯」は、浴場棟が318.48㎡、露天風呂が約25㎡、家族風呂棟が17.28㎡、休憩所(やすんば)が116.6㎡、合計約478㎡となっています。よって、新しい温浴施設の規模は、**約500㎡**とします。

【参考】現況

「行基の湯」(塩江湯愛の郷センター浴場施設)



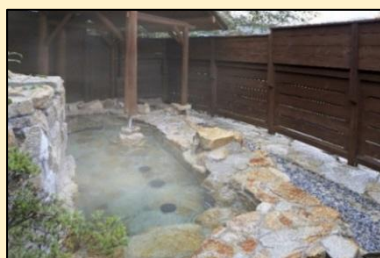
行基の湯(塩江湯愛の郷センター浴場施設)配置図



行基の湯(外観)



行基の湯(浴場)



行基の湯(露天風呂)



行基の湯(休憩スペース)



やすんば(休憩所)外観



やすんば(休憩所)

3.3.15 足湯

「行基の湯」の足湯は、約7 m²となっています。

足湯施設の規模は、他都市(先進地)事例を参考に、現在の2倍程度の約15 m²とします。

【参考】現況

「行基の湯」足湯



他都市(先進地)の参考事例

道の駅「おおゆ」



出典:道の駅「おおゆ」HP



出典:道の駅「おおゆ」HP

2018(平成30)年に開駅した道の駅「おおゆ」は、秋田県内の素材・材料が多く使われ、木のぬくもりを感じることができる施設となっています。足湯施設の面積は、約15m²となっています。

所在地	面積	駐車場	施設
秋田県 鹿角市	敷地:約24,600 m ² 延床:約 -m ²	普通車 60 台 大型車 6 台	物販店舗、市日スペース、カフェ、足湯、温泉じゃぶじゃぶ池、調理研究室、研修室、イベント用屋外ステージ、屋外広場、休憩コーナー、情報提供コーナー、総合案内窓口、EV 充電スタンド

3.3.16 温浴施設

導入機能各諸室の規模を整理した表を以下に示します。本計画における道の駅と温浴施設を合わせた観光施設の規模は、**延床面積約2,000㎡**とし、附属医療施設の規模は、**延床面積約1,300㎡**とします。

表 面積表

種別		機能	規模(㎡)
一般的な道の駅としての機能	休憩・情報発信機能 (既存利用)	駐車場(小型10台, 大型4台, 車いす使用者用1台)	約 710
		トイレ	約 60
		情報発信	約 15
	休憩・情報発信・地域連携機能	駐車場(小型90台, 大型1台, 車いす使用者用1台)	約 1,950
		トイレ*	約 150
		授乳室・オムツ替えコーナー*	約 20
		休憩施設*	約 170
		観光窓口・観光情報コーナー*	約 40
		農産物直売・特産品販売コーナー*	約 175
		レストラン*	約 410
		カフェ*	約 80
		防災施設(備蓄倉庫)*	約 50
		その他	多目的スペース*
	管理施設*		約 35
	環境施設		—
小計1		*の付いた機能の合計	1,250
		共用部(小計1×20%)	250
小計2		小計1+共用部	約 1,500
塩江地区の顔となる機能	温浴施設(露天風呂含む)**		約 500
	温浴施設の駐車場(小型33台, 車いす使用者用1台)		約 690
	足湯		約 15
	源泉		約 10
	散策路		—
道の駅+温浴施設 合計		小計2+温浴施設(**)	約 2,000
アンケート調査から得られた機能	イベント広場(子ども広場)		—
	日用品売場		(農産物直売・特産品販売コーナーを含む)
	川遊びスペース		—
小さな拠点としての機能	附属医療施設(4章参照)		約 1,300
	附属医療施設の駐車場(小型8台, マイクロバス1台)		約 210
	バス停		—

3.4 ゾーニング

「第4章 条件整理」から、事業計画範囲にレッドゾーンを含めないこととしました。

3.4.1 計画可能範囲

レッドゾーンを含めない場合の事業計画可能範囲(既存道の駅等を含む。)は、以下の図の範囲となります。中央を横断する農道水路の上部には、建築物や駐車場の車室等を配置することができないため、配置検討に配慮が必要です。

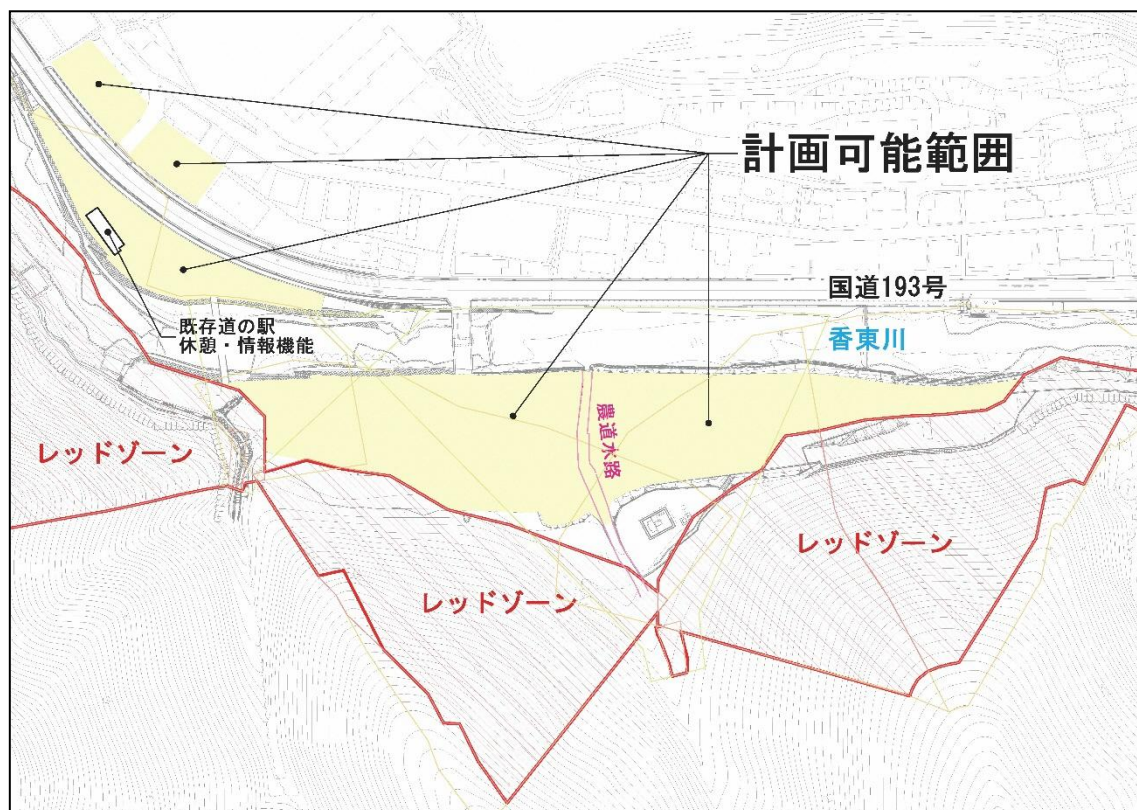


図 事業計画可能範囲

3.5 配置計画案

ゾーニングをもとに配置計画案を作成します。

■配置平面図案

駐車場（道の駅+温浴施設）

【現況】
 小型：84台
 （道の駅24台、行基の湯60台）
 身障者：1台
 大型：2台

駐車場（観光協会等）

【現況】
 小型：10台

駐車場（附属医療施設）

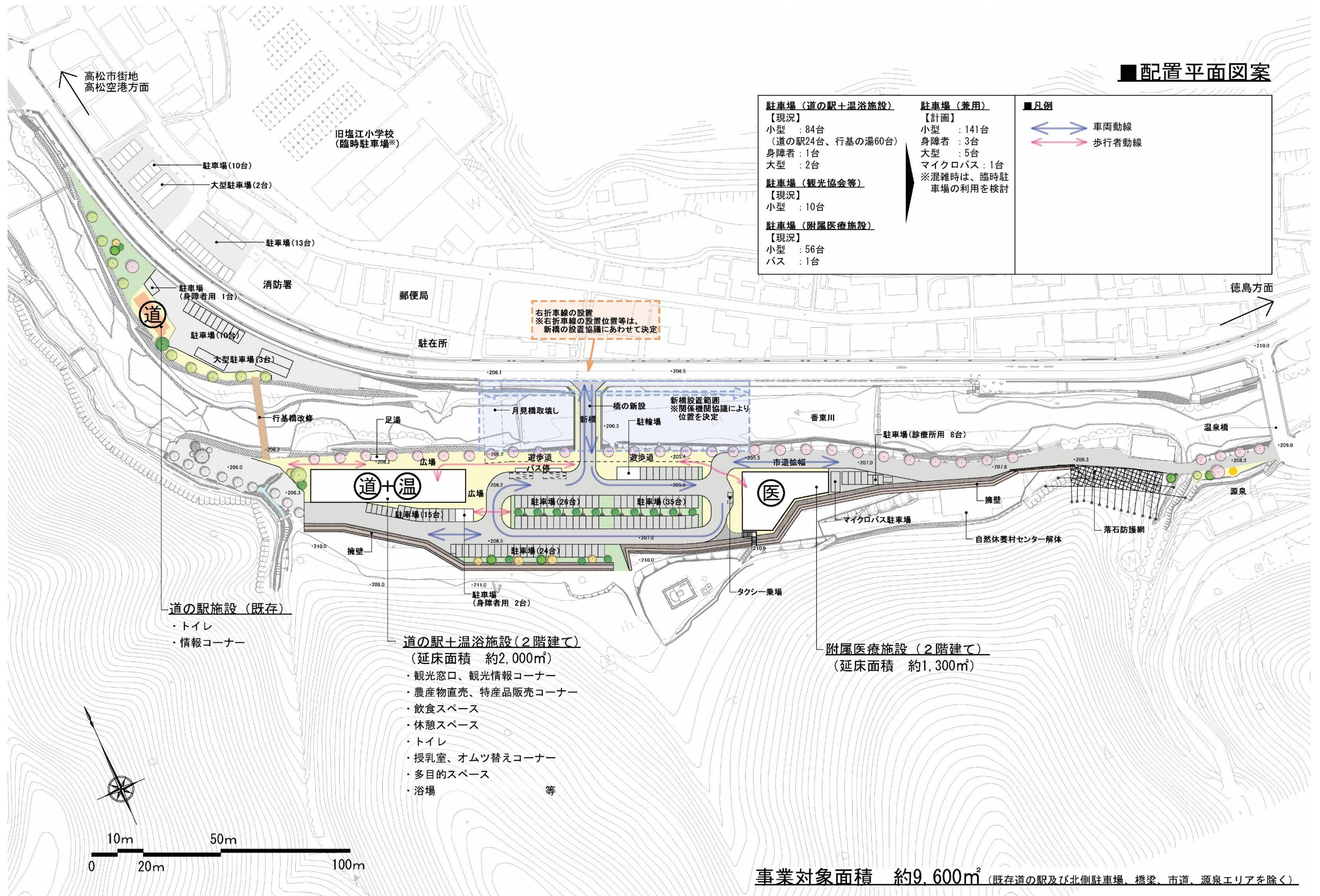
【現況】
 小型：56台
 バス：1台

駐車場（兼用）

【計画】
 小型：141台
 身障者：3台
 大型：5台
 マイクロバス：1台
 ※混雑時は、臨時駐車場の利用を検討

■凡例

↔ 車両動線
 ↔ 歩行者動線



3.6 用地取得範囲

配置計画案に基づく用地取得範囲を以下に示します。

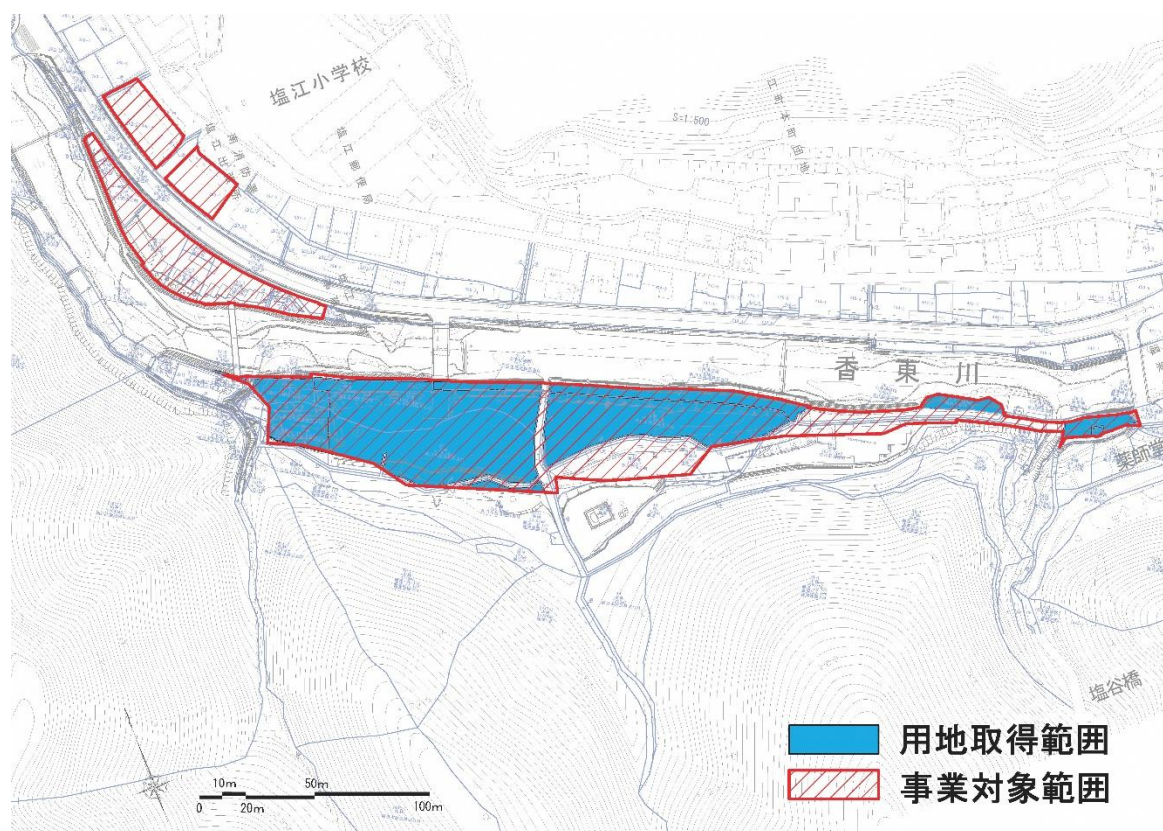


図 用地取得範囲

3.7 概算事業費

道の駅エリア整備の総事業(概算事業費)は、約46億円を見込んでいます。

なお、財源については、国庫補助制度(社会資本整備総合交付金・都市再生整備計画事業)や地方交付税措置のある起債制度の活用等、有利な財源確保に努めます。

※社会情勢の変化や財政状況により見直しを行う場合があります。

高松市塩江道の駅エリア整備基本計画

令和2年11月策定

令和8年8月改定

高松市観光交流課観光エリア振興室