

**「道の駅ひらた」  
移転再整備基本計画**

**令和8年3月  
福島県平田村**



# 目次

1. 計画条件の整理.....	1
1.1 背景と目的 .....	1
1.2 整備予定地 .....	2
2. 整備の必要性と基本方針 .....	4
2.1 道の駅のニーズと課題 .....	4
2.2 道の駅移転再整備の必要性.....	11
2.3 コンセプト・基本方針 .....	14
3. 導入機能及び施設規模.....	17
3.1 導入機能 .....	17
3.2 導入機能の規模 .....	20
4. 施設配置計画 .....	25
4.1 計画条件 .....	25
4.2 モデルプラン .....	26
4.3 基本計画図 .....	33
4.4 概算事業費 .....	39
5. 事業手法の検討.....	40
5.1 整備手法について.....	40
5.2 事業手法の整理 .....	41
6. 今後の進め方 .....	43
6.1 事業スケジュール.....	43
6.2 施設配置計画の位置付けと今後の設計における配慮事項.....	44
7. 道の駅ひらた移転再整備検討委員会.....	45
7.1 検討委員名簿.....	45
7.2 専門部会名簿.....	46
7.3 作業部会名簿.....	47



# 1. 計画条件の整理

## 1.1 背景と目的

現在の道の駅ひらたは、平成 21 年 7 月にオープンし、高規格道路「あぶくま高原道路」の平田 IC から国道 49 号を北に 400m ほど進んだ交通上の要所に位置しています。

道の駅では平田村を中心とする地元福島産の農産物や農産加工品、手工芸品や名産品などの直売をはじめ、店頭での打ち立てそばの提供やハバネロを使った激辛ソフトクリームなどによる話題を集めています。

一方で、観光シーズンにおいては、駐車場不足に伴う交通渋滞、休憩施設や情報発信拠点としての機能の充実が課題となっています。

また、令和 7 年 5 月には国土交通省より県内 2 箇所目となる「防災道の駅」に選定されたことから、大規模災害時における広域的な復旧・復興活動拠点としての防災機能強化などへの対応が求められています。

このようなことから、平田村では「道の駅ひらた移転再整備検討委員会」を設置し、現在の道の駅の課題解決の他、観光交流・情報発信及び広域防災拠点としての機能強化を図るための検討を進めてきました。

委員会では、令和 7 年 8 月に“「道の駅ひらた」移転再整備基本構想”を策定、令和 12 年度中のオープンを目指し、これまで整備候補地、導入機能・施設の絞り込みなどの検討を進めてきました。

本基本計画は移転再整備基本構想をもとに、新たな道の駅の実現に向けて、導入機能や施設規模、施設イメージをより具体化させるものです。

図表 1-1 「道の駅ひらた」移転整備基本構想と案内図



## 1.2 整備予定地

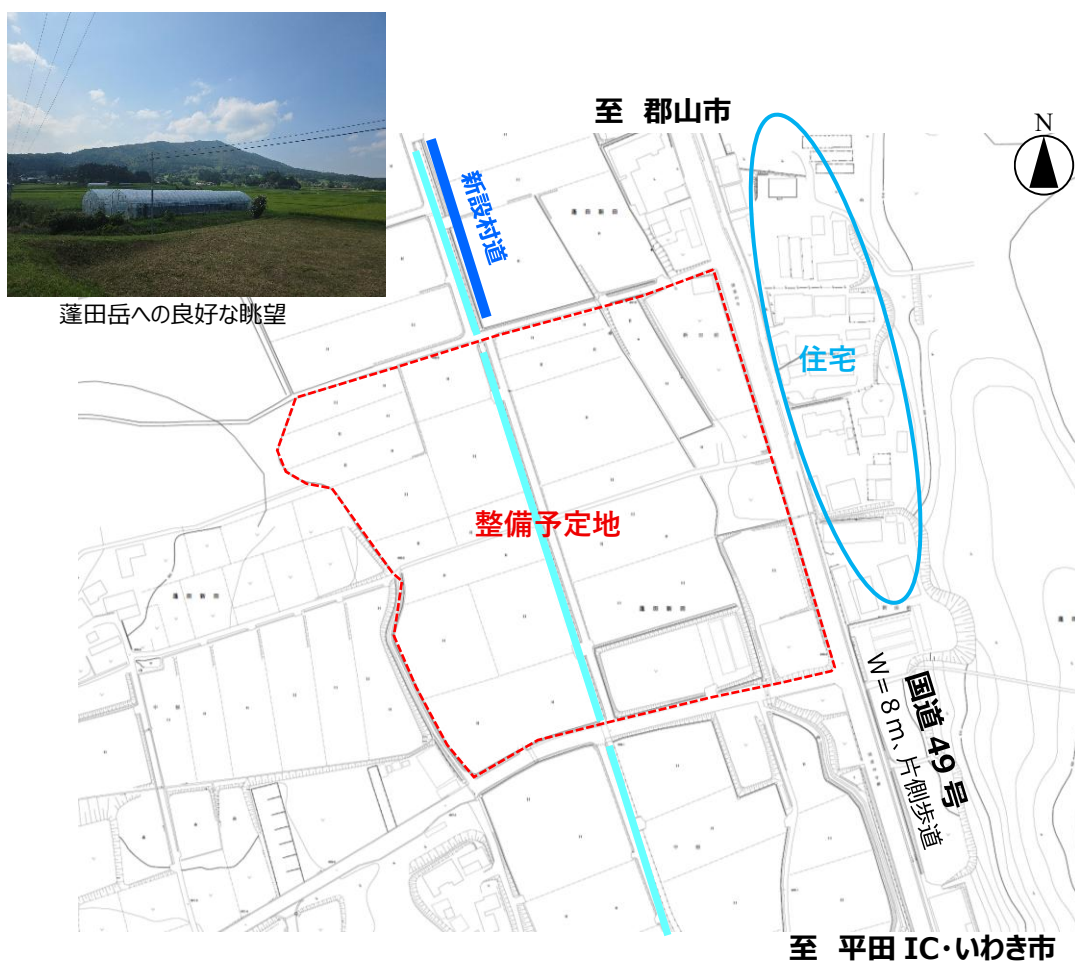
新たな道の駅の整備予定地は現在の「道の駅ひらた」から北へ約 500m の場所に位置します。郡山市といわき市を結ぶ国道 49 号の沿道で、あぶくま高原道路の平田 IC から約 900m と近く、交通の要所であるとともに村の玄関口ともいえます。

整備予定地は国道 49 号の西側に広がる耕作地で、中央には大型用水路が南北に流れています。整備予定地の耕作地は国道 49 号から大型用水路にかけて土地が 2~5m 程度低くなっています。

整備予定地の西側には東北百名山に選定されている蓬田岳が位置しており、開放的な自然景観で、来訪者は良好な眺望を味わうことができます。

また、新たな接続道路の整備により村の観光交流の拠点である「ジュピアランドひらた」へのアクセス性が向上します。

図表 1-2 整備予定地の状況



蓬田岳への良好な眺望



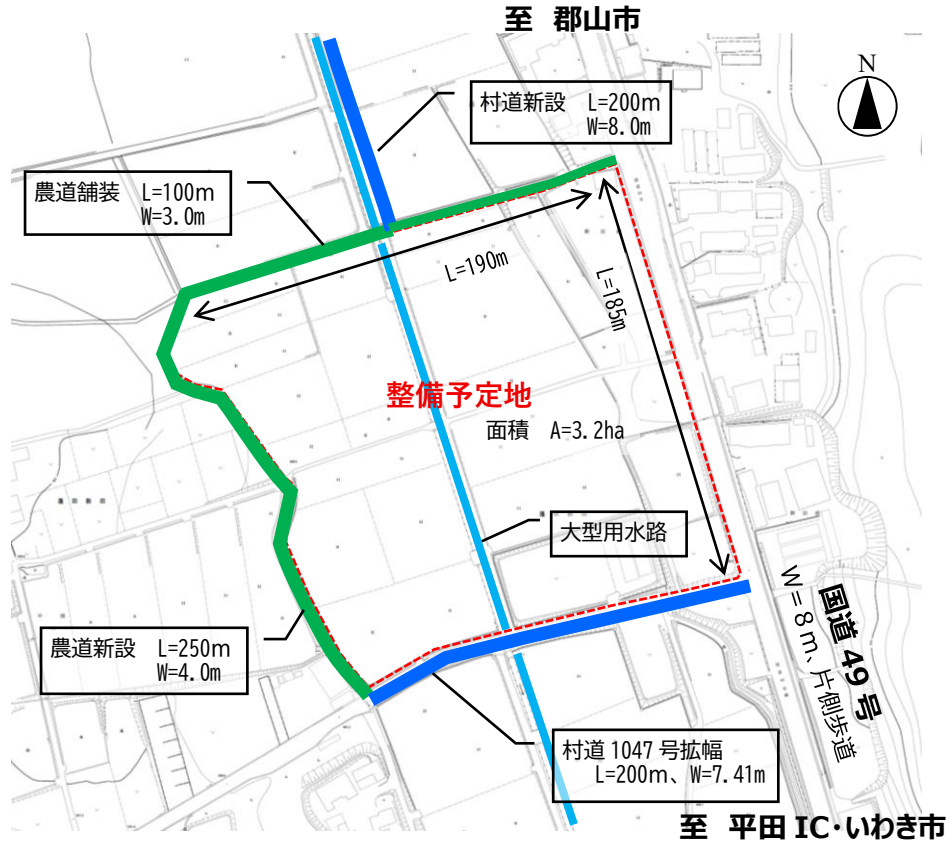
予定地南側から国道を臨む



国道 49 号の郡山方面を臨む

新たな道の駅の整備にあわせて、周囲の村道及び農道の整備も予定しています。  
敷地中央を流れる大型用水路は農業用水として重要な施設であり、暗渠化により機能補償します。以下に、道路整備の予定及び整備予定地の状況を示します。

図表 1-3 周囲の道路整備予定



図表 1-4 整備予定地の状況

種類		状況	出典
地形・地質		扇状地形及び山間盆地を呈し国道から大型水路にかけて4m程度の高低差がある。谷部の地質はN値5未満の比較的軟弱な地盤が約7m程度堆積しているが、粘性土と砂質土が互層をなしており、液状化、沈下のリスクは低い。	現地調査 地質調査
道路・交通	周辺道路	あぶくま高原道路、国道49号、県道42号	
	前面道路の交通量	国道49号：平田地区 6,542台/日（実測値）大型車混入率26.7%	令和3年度 道路交通センサス
法規制関連	用途地域	都市計画区域 用途未設定	国土数値情報
	国有林・保安林	指定なし	関東森林管理局
	鳥獣保護区	保護区の指定	福島県鳥獣保護区等位置図(令和5年度)
	土砂災害警戒区域	指定なし	国土数値情報
	農振農用地	農地及び自作地・今後検討	平田村地域計画
	埋蔵文化財包蔵地	情報なし	

## 2. 整備の必要性と基本方針

### 2.1 道の駅のニーズと課題

道の駅ひらたの移転再整備にあたり、地域住民および利用者のニーズを把握するため、基本構想および過去の利用者アンケート等に加えて、道の駅の今後の方向性として「第3ステージ」の方向性や国の動向といった社会的な背景を整理しました。

#### (1) 基本構想から整理されるニーズ

##### ① 地域振興の拠点機能

地場製品の販売や地域情報発信の場として、地域振興の拠点となることが期待されています。

##### ② 観光交流・情報発信機能

観光交流の場として、地域情報や観光資源の発信機能の充実が期待されています。

##### ③ 防災拠点機能

防災道の駅に選定されており、大規模災害時には福島県内における広域防災の拠点として、また、地域の一時避難施設等として活用できる防災拠点機能が求められています。

##### ④ 周辺環境への配慮

豊かな自然環境に配慮した施設づくりや、周辺住民の住環境、農畜産業への影響等に配慮した整備が求められています。

##### ⑤ 交流・おもてなし・子育て支援機能

地元住民とのふれあいや来訪者への「おもてなし」の心を大切にし、広域交流・地域振興の拠点としての役割が求められています。

また、乳幼児をもつ子育て家族が安心して道の駅を利用できるよう、授乳スペースやおむつ交換スペース、安心して子供を遊ばせることのできるスペースなどの確保が求められています。

##### ⑥ 地域食文化体験

「旬と瞬」を味わえる豊かな食文化や朝採り野菜等の提供を通じた、体験・交流の場としての役割が求められています。

##### ⑦ 交通・動線の改善

駐車場の形状・駐車台数や進入路、敷地内動線の改善を通じて観光シーズンの駐車場不足による交通渋滞等の課題解決を図る必要があります。また、広域的な防災拠点として活用される際の復旧・復興活動の利活用への配慮が必要となります。

(2) 利用者アンケートから整理されるニーズと課題

① 来場者の地域分布と交流の場としての役割

利用者の多くは平田村以外の福島県内から来場しており、他市町村との交流拠点としての役割を果たしています。今後、地域連携や広域交流の促進が期待されています。

(3) あなたの居住地はどちらですか？(1つ)

項目	人数	割合
村内	11	5.9%
県内	138	74.2%
県外	34	18.3%
無回答	3	1.6%

(県内の方) 市町村

項目	人数	割合
平田村	11	7.4%
郡山市	44	29.5%
いわき市	34	22.8%
須賀川市	8	5.4%
福島市	7	4.7%
白河市	6	4.0%
二本松市	4	2.7%
石川町	4	2.7%
田村市	3	2.0%
本宮市	3	2.0%
会津若松市	2	1.3%
喜多方市	2	1.3%
南相馬市	2	1.3%
大玉村	2	1.3%
玉川村	2	1.3%
古殿町	2	1.3%
小野町	2	1.3%
伊達市	1	0.7%
桑折町	1	0.7%
天栄村	1	0.7%
西郷村	1	0.7%
飯館村	1	0.7%
無回答	6	4.0%

(県外の方) 都道府県

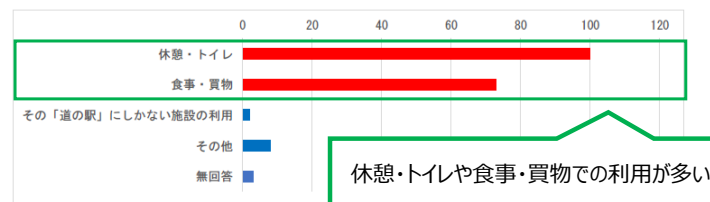
項目	人数	割合
茨城県	9	26.5%
新潟県	7	20.6%
栃木県	5	14.7%
東京都	4	11.8%
埼玉県	2	5.9%
宮城県	1	2.9%
山形県	1	2.9%
群馬県	1	2.9%
千葉県	1	2.9%
神奈川県	1	2.9%
長野県	1	2.9%
和歌山県	1	2.9%

資料：「道の駅ひらた」ご利用アンケート調査（令和7年8月）

② 利用目的の傾向と滞在型施設の必要性

来場目的は「休憩・トイレ」が最も多く、現状では短時間利用が中心となっています。集客を図るためには、滞在型施設（飲食・物販施設、体験施設など）の充実が必要となっています。

問：「道の駅」を利用する一番の目的



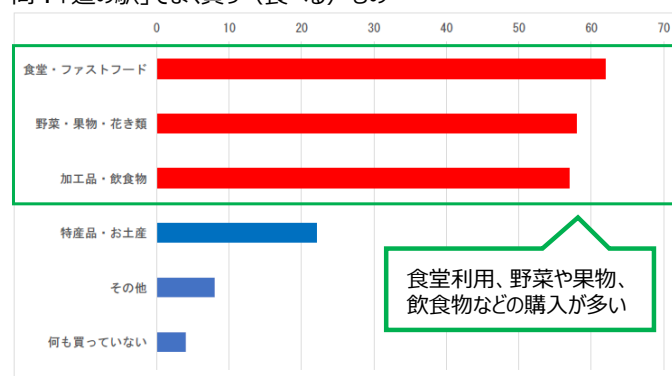
休憩・トイレや食事・買物での利用が多い

資料：「道の駅ひらた」ご利用アンケート調査（令和7年8月）

③ お土産・特産品販売、飲食施設の充実

来場者が事前に調べてくることは「お土産やレストラン・食堂」に関する事項が多く、特産品販売コーナーや食堂の充実が求められています。

問：「道の駅」でよく買う（食べる）もの

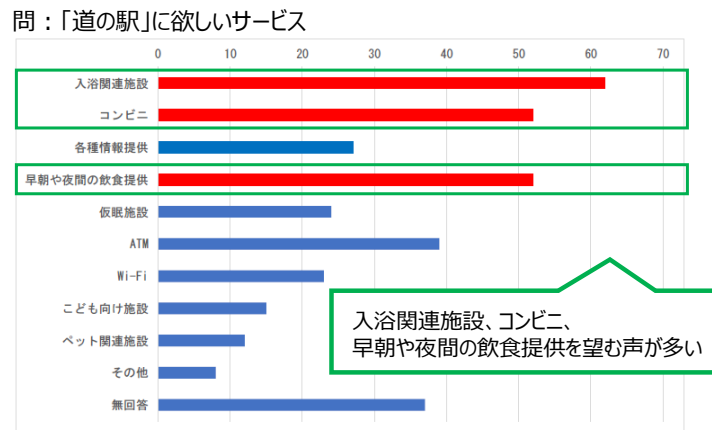


食堂利用、野菜や果物、飲食物などの購入が多い

資料：「道の駅ひらた」ご利用アンケート調査（令和7年8月）

④ 求められるサービス内容

入浴関連施設やコンビニ、早朝・夜間の飲食提供へのニーズが高くなっており、特に平田村内利用者の63.6%がコンビニの設置を希望していることから、道の駅が日常利用の拠点となる可能性があります。



資料：「道の駅ひらた」ご利用アンケート調査（令和7年8月）

⑤ その他の要望

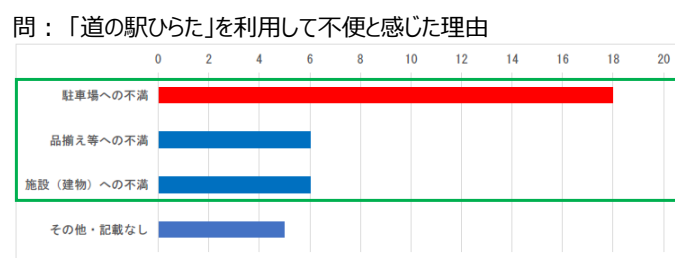
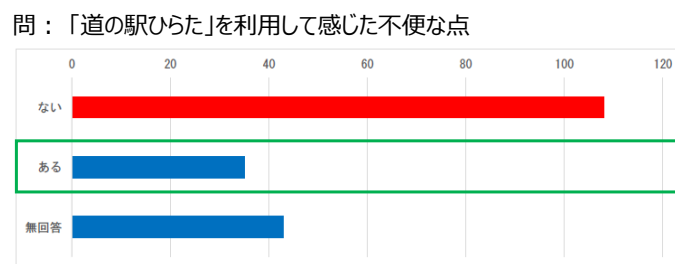
特産物の充実、携帯充電設備、二輪車用駐車スペースなどの要望が上がっており、地域PRや休憩スポットとしての機能強化が必要となっています。

⑥ 周辺観光施設との連携

道の駅来場者の多くが、近隣のジュピアランドひらたにも訪れています。特に福島県内利用者が多いことから、ジュピアランドひらたとの連携強化や接続道路の整備が求められています。

⑦ 駐車場への不満と整備の必要性

利用者の過半数が駐車場に不満を感じており、駐車場の台数確保や配置の改善が喫緊の課題となっています。



資料：「道の駅ひらた」ご利用アンケート調査（令和7年8月）

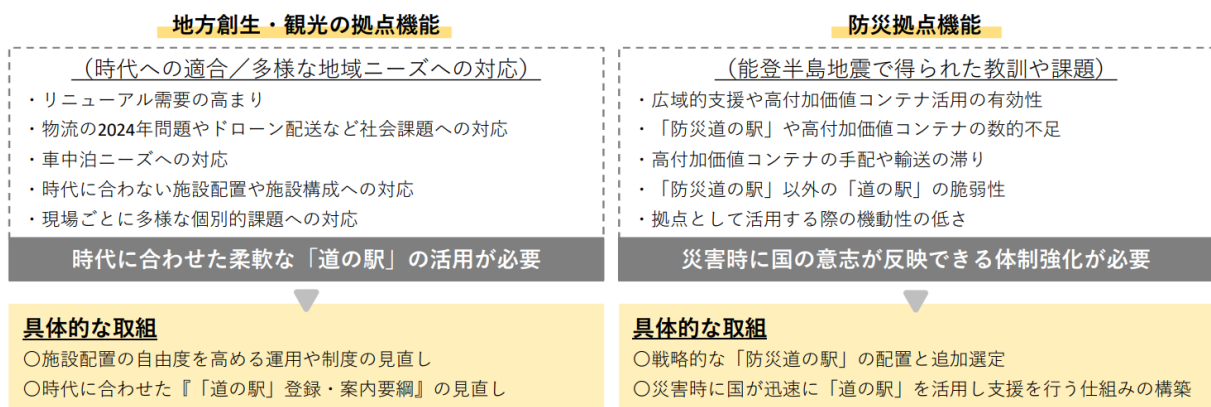
(3) 道の駅の今後の方向性（社会的要請）

① 道の駅第3ステージの今後の方向性

第3ステージの推進にあたっては、新型コロナウイルスの流行や頻発・激甚化する災害、2024年（令和6年）元日に発生した能登半島地震、そして今後発生が予想される南海トラフ地震など、社会情勢の変化への対応や地域防災力の強化が求められています。

国土交通省が2024年（令和6年）7月に出した『「道の駅」第3ステージ推進委員会』の提言内「ここまでの「道の駅」施策の中間レビュー」においても、今後は主に以下のような「時代にあわせた柔軟な「道の駅」の活用」「災害時に国の意思が反映できる体制強化」といった取組や対応が求められています。

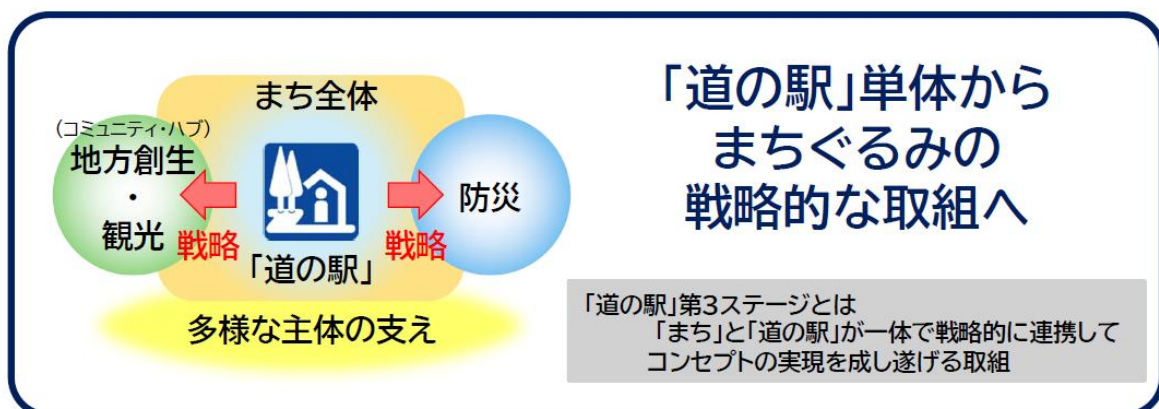
図表 2-1 「道の駅」施策の中間レビュー



資料：「道の駅」第3ステージ推進委員会（国土交通省）

また、今後の「第3ステージ」においては、「まち」と「道の駅」が一体で戦略的に連携してコンセプトの実現を成し遂げることが重要であるとされ、目指す姿として新たに『「道の駅」単体からまちぐるみの戦略的な取組へ』が掲げられています。

図表 2-2 「道の駅」第3ステージの今後の姿



資料：「道の駅」第3ステージ推進委員会（国土交通省）

## ② 防災道の駅としての役割

「防災道の駅」は、都道府県の地域防災計画等で広域的な防災拠点に位置付けられている道の駅であり、自衛隊・警察・テックフォース等の救援活動の拠点、救援物資等の基地機能、復旧・復興の拠点等の役割を担います。

道の駅ひらは令和7年5月に「防災道の駅」に選定されました。防災道の駅は令和3年に39箇所が選定され、令和7年に40箇所が追加選定され、現在79箇所となっています。福島県内では、猪苗代町の道の駅「猪苗代」が選定されています。

防災道の駅は、能登半島地震における事例にもあるように、道路啓開支援センターとしての拠点機能や被災地への物資輸送の拠点、防災施設の移動・派遣など、様々な広域拠点の機能を発揮しています。

図表 2-3 能登半島地震における「防災道の駅」の活用事例

**防災道の駅「のと里山空港」～道路啓開支援センター～**

○ 防災道の駅に選定されている「のと里山空港」(石川県輪島市)では、発災直後より避難者へ水や毛布などの備蓄品を提供  
 ○ その後、支援物資の集配拠点や道路啓開活動の拠点となる「道路啓開支援センター」として活用されるなど、広域防災拠点としての機能を発揮



のと里山空港



支援物資の提供



支援物資の集配拠点



支援物資の運搬



災害対応車両の集結



災害対応の拠点

**防災道の駅「あらい」～被災地への物資輸送の拠点～**

○ リレー防災セミナー(主催: NPO人と道研究会 後援: 国土交通省)の活動を通じて結びついた各駅が連携して被災地の道の駅支援を実施  
 ○ にいがた下越駅長交流会や全国「道の駅」女性駅長会が中心になり、各駅の備蓄品を防災道の駅「あらい」(新潟県妙高市)に集積し、被災地の道の駅「のと里山空港」へ輸送

防災道の駅の位置関係



道の駅「のと里山空港」  
輸送先

道の駅「あらい」  
集積拠点



道の駅「あらい」に集積した支援物資の積み込み(1月8日)

第10回 リレー防災セミナーin妙高(10月16日) 道の駅「あらい」

○日時: 令和5年10月15日(日)10:00～12:00  
 ○場所: 道の駅「あらい」  
 ○主催: 道の駅「あらい」、NPO人と道研究会  
 共催: 妙高市  
 ○基調講演: 「道の駅を核にした医療・教育・防災の広域連携」  
 アジア軌測(株)  
 ○講演: 「道の駅の防災に関する取り組み」  
 国土交通省道路局企画課 藤澤 空  
 ○パネルディスカッション: 「自助・共助・公助と地域連携について」



道の駅「のと里山空港」に届けられた支援物資

主な支援物資: 水(ペットボトル)、非常食、トイレトーパー、おむつ・生理用品、マスク、タオル、など

「福島県地域防災計画 令和7年7月」では、一般災害対策編において大規模災害時の派遣部隊等による復旧・復興活動の基地となる道の駅を広域的な拠点として位置づけることが示され、自衛隊部隊の受け入れやボランティアとの連携等に関する計画が示されています。

## **一般災害対策編 第3章 災害応急対策計画**

### **第8節 自衛隊災害派遣**

#### **4 派遣部隊の受け入れ**

知事（災害対策本部総括班）は、自衛隊派遣を決定したときは、部隊到着後の作業能力が十分発揮できるよう、関係出先機関の長及び関係市町村長と協議の上、次の事項について自衛隊受け入れの体制を整備するものとする。受け入れ地については、福島空港、SA/PA、「道の駅」等の活用を検討する。

また、知事（災害対策本部総括班）は、出動部隊及び現地関係機関との連絡調整のため、必要があると認める場合は、県職員を現地に派遣するものとする。

##### **(1) 本部事務室**

現地における派遣部隊の本部は、原則として災害地市町村役場又は市町村と自衛隊共同の連絡所と同一の場所に設置し、相互に緊密な連絡を図るものとする。

##### **(2) 宿舎**

##### **(3) 材料置場、炊事場（野外の適当な広さ）**

##### **(4) 駐車場（車一台の基準は3m×8m）**

##### **(5) 臨時ヘリポート（1機当たりに必要な広さは、観測用ヘリで30m×30m、多用途ヘリで50m×50m、輸送ヘリで100m×100m）**

### **第23節 ボランティアとの連携**

#### **第1 ボランティア団体等の受け入れ**

##### **3 活動拠点等の提供**

また、県（生活福祉総室）及び市町村は、災害時におけるボランティア活動の拠点となる施設の提供についてもあらかじめ検討しておく（例えば、被災地域外からのボランティアの活動拠点について、福島空港、SA/PA、「道の駅」等の活用を検討する等）とともに、防災訓練においてボランティアセンターの立ち上げ・運営訓練等を実施するものとする。

また、「平田村地域防災計画」においても、福島県地域防災計画と同様に、一般災害対策編においてボランティアとの連携、自衛隊部隊の受け入れ等に関する計画が示されるとともに、村有施設の耐震性の確保や防災拠点施設の整備に関する計画が示されています。

#### (4) 課題の整理

村の特性や社会的背景を踏まえると、地域の活力低下や観光資源の十分な展開、施設面や交通面での問題、災害時の対応力強化、多様化する利用者ニーズへの対応など、様々な課題が挙げられます。これらの課題に対し、道の駅の移転整備を通じて、地域の課題解決を図ることが求められます。

##### ① 地域振興・交流拠点としての機能強化

地場製品の販売や地域情報発信、住民・来訪者の多世代交流など、地域振興と広域交流の拠点としての役割が求められている。地域の活力向上や、村内外の連携促進が課題となっています。

##### ② 観光・食文化体験と情報発信の充実

観光資源の発信、観光施設との連携強化、地元食材を活用した飲食・物販サービスの充実などにより、地域の魅力を発信するための地域食文化の体験や特産品の販売の強化などの取組が重要となっている。

##### ③ 施設整備・交通動線の改善

駐車場の台数・配置や進入路、敷地内動線の改善など、利用者アンケートで挙げられた施設面の課題への対応が必要となっており、観光シーズンにおける一般交通への影響を与えない道の駅利用への対応が求められています。

##### ④ 多様な利用ニーズへの対応

コンビニや入浴施設、早朝・夜間の飲食、二輪車・自転車・シニアカーなどの駐車スペース、EV車両充電設備など、多様な利用シーンへの対応が必要です。

また、乳幼児をもつ子育て家族が安心して休憩できるベビーコーナーや子供の遊び場などの確保が必要です。

##### ⑤ 防災拠点機能と安全・安心の確保

防災道の駅の選定を受け、大規模災害時の広域的な対応活動の拠点としての機能強化、防災設備・ネットワークの充実が課題であるとともに、地域の安心・安全な一次避難所としての施設・設備の整備、備蓄の確保等も必要です。

## 2.2 道の駅移転再整備の必要性

### (1) 道の駅の移転再整備基本構想における必要性和目的

令和7年8月に策定された『「道の駅ひらた」移転再整備基本構想』より、道の駅の移転整備の必要性及び目的については以下のように整理されています。

#### 【必要性】

「道の駅ひらた」は、大規模災害時に緊急物資等の基地機能や復旧復興活動の拠点等となる防災道の駅に選定され、広域的な役割を担うこととなり、現在不足している設備等の整備や防災機能の拡充が急務である。

さらには、駐車場の形状や台数、進入路や敷地内動線、交通渋滞等の課題解決も図る必要がある。

まずは、現在地での整備の可否について、検討を行った。

現在地での駐車場拡張の検討は以前にも行っている経過がある。

今回想定している整備については、課題解決を図るほか不足設備等の整備や防災機能の拡充、観光交流や情報発信等の拠点整備など一定規模の敷地を要するため、現在地周辺では必要用地を確保することは難しい状況にある。

また、畜産農家との距離もさらに近くなり配慮に欠けてしまう。

こうしたことから、現在地周辺での整備拡張は困難であり、「道の駅ひらた」の整備にあたっては、移転整備を行う必要がある。

#### 【目的】

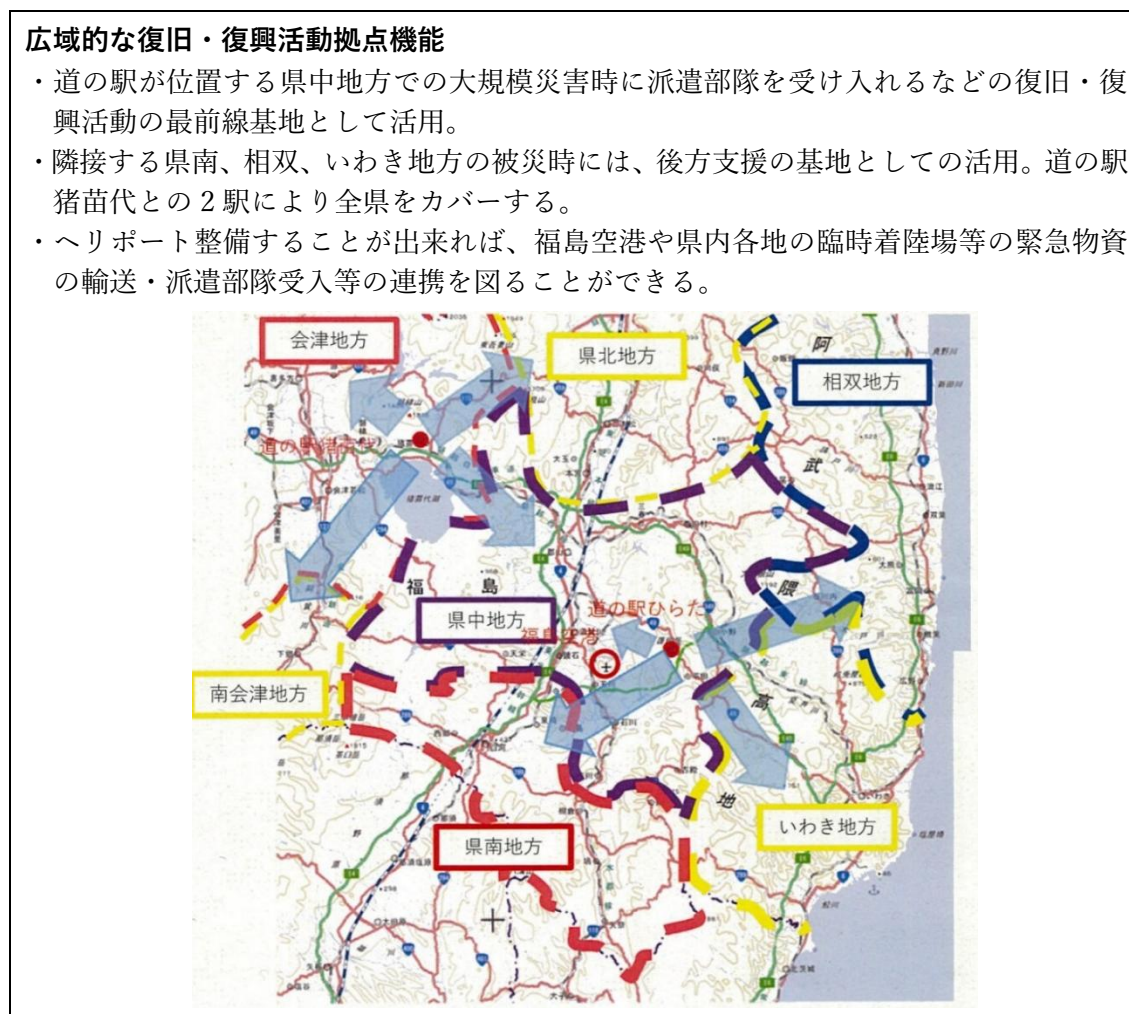
- 人と人が繋がる平田村の魅力をPRする拠点
- 自然環境に配慮し地域と観光の賑わいの場となる拠点
- 大規模災害に対応できる防災設備強化とネットワーク強化

(2) 広域防災拠点の機能確保

道の駅ひらたは令和7年5月に「防災道の駅」に選定され、「福島県地域防災計画」にて大規模災害時の広域的な防災活動の拠点として位置づけられ、防災機能の強化が求められています。

広域防災拠点の機能としては、県中地方の復旧・復興活動の最前線基地及び県南、相双、いわき地方の被災時の後方支援の基地としての活用を位置づけています。

図表 2-4 防災道の駅の拠点機能



しかし、現在の道の駅は、選定前に整備された施設で「平田村地域防災計画」に対応した導入機能や施設規模であるため、広域防災拠点としての派遣部隊等の普及・復興活動の基地などの機能が確保できない状況にあります。

図表 2-5 防災道の駅前後の位置付け等

	選定前	選定後
計画	平田村地域防災計画	福島県地域防災計画
防災上の活用方法	村の防災拠点施設 自衛隊災害派遣部隊の受入れ地 ボランティア団体の受入れ地 指定避難場所（収容人数 20 人）等	県の広域防災拠点 自衛隊災害派遣部隊等の受入れ地 ボランティア団体の受入れ地

図表 2-6 現在の道の駅施設機能・体制

	施設・体制	整備	備考
施設 (ハード)	耐震化	○	
	無停電化	○	非常用発電機（軽油 3 日分） 太陽光発電（地域振興施設）
	通信設備	○	NTT 災害非常用回線・電話機 衛星携帯電話
	貯水タンク	×	
	防災トイレ	○	災害用トイレ等（各 2 基）
	防災倉庫	○	避難者 60 名想定
	ヘリポート	×	
体制 (ソフト)	BCP 協定	○	
	災害協定	○	
	防災訓練	○	

福島空港や県内臨時着陸場と連携するヘリポートを整備するためには、現在の道の駅では用地が狭く、隣接地での新たな用地の確保は困難な状況にあります。

また、現状の駐車場や用地の規模からも、広域防災拠点として自衛隊災害派遣部隊等の活動拠点等として必要となる用地面積の確保は困難といえます。

以上のようなことから、広域防災拠点に対応した防災機能の強化のためには、新たな道の駅の移転再整備による用地確保が必要となっています。

道の駅ひらた 施設概要	
全体面積	8,932 m <sup>2</sup>
施設面積	675.49 m <sup>2</sup>
駐車場面積	5,853 m <sup>2</sup>

図表 2-7 防災道の駅の救援活動の必要面積（ヒアリング資料）

■ 広域防災拠点機能

	施設・体制	規模	必要面積（概算値）
自衛隊、 消防、警察、 TEC-FORCE 等の活動拠点	広域救急援助隊（警察）	車両 20 台～140 台、 160～550 人規模で想定	最大約 12,500 m <sup>2</sup>
	救急消防援助隊（消防）	車両 20 台～130 台、 200～700 人規模で想定	
	自衛隊災害派遣部隊	1 個連隊 車両 85 台、 最大 300 人規模で想定	
	TEC-FORCE 派遣部隊	車両 20 台、 10 人規模で想定	約 1,800 m <sup>2</sup>
			小計
活動拠点	復旧、復興の活動拠点		約 1,500 m <sup>2</sup>
中継基地	救援物資の中継基地	大型トラック荷捌き可能	約 1,000 m <sup>2</sup>
		合計	約 16,800 m <sup>2</sup>

■ 地域防災拠点機能

	施設・体制	規模	必要面積（概算値）
一時避難、炊き出し、支援物資の集配基地	市町村	建物及び駐車場で役割（使い方）に合った場所に設置	約 6,000 m <sup>2</sup>

## 2.3 コンセプト・基本方針

### (1) 整備コンセプト

道の駅に求められる機能や地域における役割、さらに平田村および道の駅ひらたの現状の課題や社会的要請を総合的に勘案し、移転整備に係るコンセプトを以下のとおり設定します。

#### 【整備コンセプト】

自然豊かな里山の魅力を「味わい」「分かち合い」「守る」ことができる  
安心と賑わいの拠点づくり

本コンセプトは、基本構想で掲げた「自然豊かな里山の魅力を『味わう』ことができる拠点づくり」を基本としつつ、地域振興や地域間・多世代交流、防災拠点機能の強化等の課題に対応するための方向性として位置づけたものです。

「味わい」は地域の自然や食文化などの魅力体験を示し、「分かち合い」は住民や来訪者、世代を超えた交流・情報発信・地域連携を表現しています。また、「守る」は災害時の防災拠点機能や安全・安心の確保への対応を意味するものです。

### (2) 基本方針

上記のコンセプトを実現するため、以下の5つの基本方針を設定します。i～ivについては基本構想から設定されている方針です。vは、ロハス工学を手段として用いるため、新たに方針に加えることとしました。

道の駅ひらたの魅力である、豊かな自然に触れ合い景色を堪能し、特産品を活かすことに加え、デジタル社会に対応した正確で旬な情報を発信し、人との交流による賑わいの創出や雇用・経済の再生を図るとともに、近年多発する大規模自然災害に対応できる防災設備の機能強化と相互支援のネットワークの強化、ロハス工学を基軸とした道の駅ひらたの拠点づくりを目指します。

図表 2-8 5つの基本方針

<b>i</b>	<b>自然に囲まれ豊かな里山「ひらた」を味わうことができる拠点づくり</b> 東北百名山の蓬田岳の山頂からの眺望、山麓のジュピアランドひらたは、春はピンクの絨毯の「芝桜」、夏は「世界一の紫陽花」と自然の感動がそこにあります。また、四季を通じて平田村の里山の魅力を体感できる拠点づくりを目指します。
<b>ii</b>	<b>豊かな食文化と朝採り野菜の「旬と瞬」を味わえる拠点づくり</b> 朝採りの高原野菜、特産のそば、日本一辛い村のハバネロなど、村の魅力の発信と地域の活性化の促進に貢献する拠点づくりを目指します。
<b>iii</b>	<b>人と繋がる「心つながる」喜びを味わうことができる拠点づくり</b> ドライブ中の休憩、観光、イベント開催やキッズパーク、多世代交流など地域の施設としての道の駅づくりで、安らぎや癒しの空間を創出し、人々の交流を促進できる拠点づくりを目指します。
<b>iv</b>	<b>防災設備、ネットワーク強化で「安心・安全」を味わうことができる拠点づくり</b> 道の駅のお客様の安全確保は勿論、大規模自然災害時に防災拠点として、広域的に相互支援できるネットワークを強化し、安心安全に利用できる拠点づくりを目指します。
<b>v</b>	<b>ロハス工学を取り入れた、「健康で持続可能」を味わうことができる拠点づくり</b> 人々の憩いの場として心身の健康に寄与し、再生可能エネルギーや水環境の整備により自然と共生する、持続可能な拠点づくりを目指します。

### (3) ターゲット

道の駅ひらたは、地域住民及び県内や近隣他県からの来訪者、さらには物流業従事者など、平日・休日問わず年間を通じ安定した集客を確保するために、多様な利用者をターゲットとして設定します。

#### ■村内及び近隣自治体の住民

新たな道の駅では、子育て世代などのファミリー層、若者世代やシニア世代などの幅広い年齢層に対し、日常生活の一部として利用できる場を提供していきます。地域住民にとって身近な交流の場として、買い物や休憩、地物特産品の購入など、日々の生活に潤いを与えることのできる拠点の形成を図ります。

#### ■観光客

道の駅周辺の道路ネットワークは、来訪客の多い郡山市やいわき市をはじめ、福島県浜通り・中通りの中間に位置するため、双方に移動できる好条件となっています。このような道路網を生かし、ジュピアランドをはじめとする村内の観光名所を訪れる観光客をターゲットに魅力的な移動拠点を提供していきます。また、休日には県内や近隣他県への観光やレジャーを目的とした通過交通の休憩場所としての役割も担っていきます。

#### ■物流業従事者

平日には、国道49号やあぶくま高原道路を通行する道路利用者や物流業従事者が多く利用するため、快適に休憩できる施設やサービスを提供していきます。特にトラック運転手にとっては、安全運転をサポートするための広い駐車スペースや清潔な休憩施設を提供していきます。

#### (4) 道の駅のタイプ

地方創生の拠点となる道の駅のタイプには、地域外から活力を呼ぶゲートウェイ型と、地域の元気を創る地域センター型があります。

ゲートウェイ型は主に観光客や通過交通がターゲットであり、観光地や峠、幹線道路沿道に立地するものです。求められる機能としては、インバウンド観光や観光総合窓口、地域移住等促進が挙げられています。

地域センター型は主に地域住民のための施設であり、田舎の小さな集落やその周辺に立地するものです。求められる機能としては、産業振興や地域福祉、防災が挙げられています。

道の駅ひらたは、あぶくま高原道路のインター近くに立地するため、村の玄関口ともいえます。

一方で、県内からの来訪者が多くを占めるため、食事や特産品関連の買い物を楽しむことができ、地域産業に寄与する機能や、防災道の駅に選定されていることから、広域的な防災拠点としての機能を保持することが求められています。

そのため、村のゲートウェイでありつつ地域拠点の機能を併せ持つ道の駅を目指します。

図表 2-9 「道の駅」の類型別機能イメージ

別紙1

地方創生の拠点となる「道の駅」の類型別機能イメージ	
地域外から活力を呼ぶゲートウェイ型	地域の元気を創る地域センター型
<b>インバウンド観光</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・多言語に対応した案内など、外国人観光案内所認定の取得</li> <li>・地酒やお菓子など、地域の特産品を免税で購入できる免税店の併設</li> <li>・外国発行クレジットカードの利用可能ATMの設置</li> <li>・無料公衆無線LAN環境の提供</li> <li>・電気自動車による周遊観光を可能とするEV充電設備の設置 等</li> </ul>	<b>産業振興</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の特産品によるオリジナル商品開発、ブランド化</li> <li>・直接的な雇用に加え、地元生産者からの調達による雇用の創出</li> <li>・地元農林水産物を活用した6次産業化のための加工施設や、直売所の設置 等</li> </ul>
<b>観光総合窓口</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・観光協会等と連携した地域全体の観光案内機能</li> <li>・宿泊予約やツアー手配のための旅行業の登録</li> <li>・単なる物見遊山にとどまらない、史実・文化などの知的好奇心を刺激する機会の提供</li> <li>・地域資源を活かした体験・交流機会の提供 等</li> </ul>	<b>地域福祉</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・診療所、役場機能など、住民サービスのワンストップ提供</li> <li>・高齢者への宅配サービス</li> <li>・健康、バリアフリーに配慮した高齢者向け住宅の併設</li> <li>・地域公共交通ネットワークの乗継拠点</li> <li>・SS(サービスステーション)過疎地における石油製品の供給拠点機能 等</li> </ul>
<b>地方移住等促進</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・空き家情報や就労情報など、地方移住に必要な情報のワンストップ提供</li> <li>・若者に地域の魅力を体験する機会の提供</li> <li>・運営スタッフの公募等による雇用機会の創出</li> <li>・ふるさと納税に関する情報提供 等</li> </ul>	<b>防災</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自衛隊、警察、消防等の広域支援部隊が参集する後方支援拠点機能</li> <li>・地場産品の取扱や燃料保有、非常電源装置等によるバックアップ機能</li> <li>・平時からの防災啓発教育のため、既往災害等の情報発信 等</li> </ul>

資料：「道の駅」による地方創生拠点の形成（国土交通省）（平成 26 年 8 月）

### 3. 導入機能及び施設規模

#### 3.1 導入機能

##### (1) 導入機能の整理

本村の道の駅における導入機能は、道の駅登録要件、移転再整備基本構想の基本方針、道の駅利用者アンケート等を踏まえて設定しました。

##### ① 道の駅登録要件

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

##### ② 移転再整備基本構想における基本方針

- i 自然に囲まれ豊かな里山「ひらた」を味わうことができる拠点づくり
- ii 豊かな食文化と朝採り野菜の「旬と瞬」を味わえる拠点づくり
- iii 人と繋がる「心つながる」喜びを味わうことができる拠点づくり
- iv 防災設備、ネットワーク強化で「安心・安全」を味わうことができる拠点づくり
- v ロハス工学を取り入れた、「健康で持続可能」を味わうことができる拠点づくり

##### ③ 道の駅利用者アンケート

- 道の駅を利用する目的は、休憩・トイレや食事・買い物での利用が多い
- 道の駅に欲しいサービスは、入浴関連施設、コンビニ、早朝や夜間の飲食提供を望む声が多い
- 道の駅でよく買う（食べる）ものは、食堂・ファストフード、野菜・果物・花き類、加工品・飲食物が多い
- 道の駅ひらたを利用して不便と感じている点は、駐車場への不満、品ぞろえ等への不満、施設（建物）への不満などがあがっている。

これらのことを通じて、道の駅ひらた移転再整備検討委員会では、新たな道の駅における導入機能を必須機能・施設と任意機能・施設に分類して整理しました。

図表 3-1 「道の駅ひらた」の導入機能・施設

必須機能・施設	非収益機能・施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>○駐車場（大型、小型、身障者等、EV 対応）</li> <li>○トイレ（授乳室、おむつ交換）</li> <li>○休憩スペース（屋内・屋外）</li> <li>○防災機能（貯水施設・備蓄倉庫・発電設備等）</li> <li>○防災・ドクターヘリポート（自衛隊機含む）</li> <li>○情報発信施設（デジタルサイネージ等）</li> <li>○AED</li> <li>○路線バス停留所</li> <li>○郵便局（ポスト）</li> <li>○調整池（駐車場）</li> </ul>
	収益機能・施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>○農産物販売施設</li> <li>○飲食施設</li> </ul>
任意機能・施設	非収益機能・施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>①屋内子どもの遊び場</li> <li>②マンホールトイレ</li> <li>③多目的広場・屋外子どもの遊び場</li> <li>④総合案内所・事務室・多目的室・音響設備</li> <li>⑤井戸</li> <li>⑥ミスト機能</li> </ul>
	収益機能・施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>①コンビニエンスストア</li> <li>②テナント・チャレンジショップ</li> <li>③キッチンカー等出店専用スペース（電源有）</li> <li>④ドッグラン</li> <li>⑤商品開発・加工施設</li> <li>⑥コインシャワー・コインランドリー</li> <li>⑦RV パーク</li> <li>⑧ジンギスカンハウス（屋根付き）（検討中）</li> </ul>

※任意機能・施設の番号は、整備優先順位をあらしたものです

(2) 導入機能の整理

ここまでの整理を踏まえ、道の駅ひらた移転再整備検討委員会での意見を参考に、機能ごとの導入施設の方向性・内容を整理しました。

図表 3-2 導入施設とその考え方

区分	導入施設	考え方
登録要件 【休憩機能】	駐車場	小型車と大型車をできるだけ分離し十分な台数の駐車場、身障者用、バイク、自転車、シニアカーの駐車スペース、EV車急速充電設備を確保します。
	トイレ	24時間使用可能で清潔で明るくバリアフリーに配慮した誰もが安心して利用できるトイレを整備します。誰もが利用できる多目的トイレや授乳室やおむつ交換台を整備します。
	休憩施設 子育て応援施設	来訪者が気軽に休憩できる休憩スペースと子育て家族が安心して利用できるベビーコーナー等を確保します。
登録要件 【情報発信機能】	情報発信施設	デジタルサイネージ等を活用し、道路情報、地域の観光・イベント情報等を提供します。災害発生時における災害発生状況等の情報提供も行います。
登録要件 【地域連携機能】	農産物販売施設、 売店	地元の農産物や加工品等を販売し、村の魅力を発信する場とします。
	飲食施設	村や近隣地域で生産される新鮮な農産物を提供する飲食の場、ジンギスカンハウスなどを整備します。
	総合案内所	施設の利用方法や案内を行う窓口を確保します。
	商品開発・加工 施設	農産物の開発・加工を行う商品開発・加工施設やお試し開業ができるチャレンジショップを整備します。
	子どもの遊び場	遊具を備えた屋外子どもの遊び場や雨でも遊べる室内の子どもの遊び場を整備します。
	多目的室	会議やイベント、周辺住民の交流などでの利用が可能な多目的室を整備します。
	コンビニエンス ストア	24時間の営業が可能な物販施設を整備します。
	コインシャワー・ ランドリー	トラック運転手や蓬田岳登山者が汗を流せるコインシャワーや洗濯ができるコインランドリーを整備します。
	芝生広場	来訪者が景観を眺め、安らげる広場を整備します。併せてドッグランやビオトープを兼ねた調整池も整備します。
	RVパーク	気軽に車中泊を楽しめるRVパークを整備します。
	公共交通乗降場	路線バス停留所やタクシーの乗降場を確保します。
	大屋根広場、多目的 の広場	イベントや作業スペース等に利用できる大屋根広場やキッチンカーも乗り入れられる多目的の広場を整備します。
防災施設 【防災拠点機能】	防災関連施設	非常用発電施設、防災備蓄倉庫、耐震性貯水槽を整備して防災機能を強化します。 災害時輸送やドクターヘリが利用する臨時ヘリポートなどの広域防災拠点として必要な施設・機能を確保します。

## 3.2 導入機能の規模

### (1) 駐車場

必要駐車マス数は、東・中・西日本高速道路株式会社「設計要領 第四集 休憩施設」(令和5年7月)、国の「新「道の駅」在り方検討会」における実態調査等を参考に算出し、現状で課題となっている観光シーズンの駐車場不足も考慮して設定しました。

#### 【必要駐車マス数の算定式】

必要駐車台数 = 計画交通量 × 休日サービス係数 × 立寄率 × (ラッシュ率 / 回転率)

#### 【計画交通量】

令和3年度道路交通センサスにおける平田村内における道の駅近傍での実測交通量のセンサスポイントの交通量を採用しました。

#### 【休日サービス係数】

NEXCO 設計要領の休日サービス係数 = 1.4 を採用しました。ただし、係数を乗じるのは小型車交通量のみとし、大型車交通量は休日に増加しないことから係数は乗じないこととしました。

#### 【立寄率、ラッシュ率、平均駐車時間】

国土交通省の「新「道の駅」の在り方検討会」における「道の駅の駐車場に関する調査結果」のIC近接型(IC近傍約2km)の値を採用しました。

新たな道の駅の事業用地は、平田ICからの距離が900mと非常に近く、あぶくま高原道路にはSA・PAがないことから、ICを出入りする交通の利用も多いものと考えられます。

図表 3-1 必要駐車マス数の計算

【設計条件】 R3道路交通センサス：07300490120 平田地区

	車種	12時間	24時間
交通量	小型車	3,706台/12h	4,630台/日
	大型車	1,353台/12h	1,912台/日
	計	5,059台/12h	6,542台/日

※国道49号-「道の駅ひらた」近傍にて実測値のセンサスポイント

【駐車マス設定条件】

項目		NEXCO要領		検討会値	備考
		PA基準	SA基準	IC近傍型	
①休日サービス係数	小型車	1.4	1.4	1.4	※NEXCO要領：表6-1より
	大型車	1.4	1.4	-	
②計画交通量 (台/日)	小型車	4,630	4,630	4,630	※令和3年度道路交通センサスより
	大型車	1,912	1,912	1,912	
③設計交通量 (台/日)	小型車	6,482	6,482	6,482	①×②(休日サービス係数×計画交通量) 検討会値大型車：休日サービス係数考慮せず
	大型車	2,677	2,677	1,912	
④立寄率	小型車	0.100	0.175	0.260	※NEXCO要領：表6-2より、検討会値：実態調査結果より
	大型貨物	0.125	0.125	0.170	
⑤ラッシュ率	小型車	0.100	0.100	0.130	※NEXCO要領：表6-2より、検討会値：実態調査結果より (ラッシュ時立寄台数(台/時) / 立寄台数(台/日))
	大型貨物	0.100	0.075	0.140	
⑥回転率	小型車	4.00	2.40	1.82	※NEXCO要領：表6-2より、検討会値：実態調査結果より (60分 / 平均駐車時間(分))
	大型貨物	3.00	2.00	1.54	

【駐車マス数の算定】

駐車マス(台)	小型車	17	48	121	③×④×⑤/⑥ (片側設計交通量×立寄率×ラッシュ率/回転率)
	大型貨物	12	13	30	
	合計	29	61	151	

【立寄率、ラッシュ率、平均駐車時間】

計算の結果、必要駐車マス数は小型車 121 台、大型車 30 台で計 151 台、身障者用についてもバリアフリー基準（道路の移動等円滑化基準）に基づき 4 台の合計 155 台となりました。

図表 3-2 必要駐車マス数

【駐車マス数のまとめ】

項目	【平田地区】		NEXCO要領		検討会値	現道の駅
			PA基準	SA基準	IC近傍型	
駐車マス (台)	一般車	小型車	17	48	121	47
		大型車	12	13	30	10
		小計	29	61	151	57
	身体障がい者用	1	2	4	3	
	総合計		30台	63台	155台	60台

【観光シーズンへの対応】

現在、観光シーズンには駐車場不足で道の駅に入れない入庫待ちの車両が国道 49 号の一般交通を阻害する状況が発生しています。

また、新たな道の駅には従業員用の駐車マスも必要となるため、小型車用の駐車マスを増加して 200 台の駐車台数の確保を目指すこととします。

モデルプランの駐車場敷地の形状より、駐車マス数は小型車 164 台（43 台増）、大型車 30 台（増減なし）、身障者用 6 台（2 台増）の計 200 台（45 台増）となりました。

図表 3-3 観光シーズンを考慮した駐車マス数

【必要駐車マス数】観光シーズンに対応した駐車マス数の増加

項目	【平田地区】		計算値	増加後	増加台数
駐車マス (台)	一般車	小型車	121	164	43
		大型車	30	30	0
		小計	151	194	43
	身体障がい者用	4	6	2	
	総合計		155台	200台	45台

【車種別の駐車マス数のまとめ】

新たな道の駅では小型車、大型車、身障者専用の駐車マス以外にも、各種車両の駐車スペースを設けます。

次頁に車種別の駐車施設の規模とその考え方を整理しました。

図表 3-4 車種別の駐車施設の規模とその考え方

車種	マス数・面積	駐車施設の考え方
小型車	164 台	NEXCO 設計容量の算定式による駐車マス数に加えて、観光シーズンの来場車両の増加に対応、通常時は道の駅職員用の駐車スペース、冬期には雪寄せ用のスペースにも活用
大型車	30 台	平日交通量を基に算定式に基づき必要駐車マス数を算出、現状よりは大幅に増加
身障者用車両	6 台	バリアフリー基準による必要駐車マス数（4 台）以上を確保し、バリアフリーに配慮された誰もが利用しやすい道の駅とする
バイク	4 台以上 観光シーズンには 20~30 台	現況のバイク利用者の来場を踏まえ、自動車の駐車マスとは分けて独立したバイク用駐車スペースを設ける NEXCO 設計容量に基づき 4 台以上のスペースを設ける 観光シーズンには隣接する小型車駐車マスを活用し 20~30 台の駐車にも対応可能とする
自転車	5~10 台程度	近年のサイクリングでの道の駅利用を考慮し、ロードバイク等の駐輪が可能なサイクルラックを設置し、防犯面にも配慮した駐輪スペースを設ける
シニアカー	2 台程度	近隣のシニアカー利用の高齢者の来場を想定し、専用の駐車スペースを建物近くに設ける
RV パーク	5 台程度	蓬田岳への眺望も良好で、開放感のある広場側の低い地盤に配置する
バックヤード	550 m <sup>2</sup> 以下	搬入・搬出車両の駐車スペースであるバックヤードは一般車と分離して、広場側の低い地盤に設ける
EV 車両充電設備	2~3 台	近年増加している EV 車の急速充電設備を配備したスペースを駐車場内に設ける。

(2) 施設規模のまとめ

駐車場以外の施設規模についても、基本構想での整備コンセプトや現況の課題等を踏まえ、NEXCO 設計要領や類似施設の施設規模に関する文献、他の道の駅の事例等を参考に、事業用地内での全体配置、建物の平面計画を行い各施設の規模を設定しました。

なお、各施設の面積はプラン作成及び概算事業費算定のために設定したもので、今後の設計にて具体的に確定していきます。

図表 3-5 施設規模

区分	導入施設	敷地面積 (㎡)	建物面積 (㎡)	参照	
休憩機能	駐車場・車路	11,000	180	公共交通乗降場等含む	
	トイレ		300		
	休憩施設・子育て応援施設		100		
情報発信機能	情報発信施設・総合案内所		150		
地域連携機能	農産物販売施設、売店	2,620	650		
	飲食施設		400		
	商品開発・加工施設		80		
	子どもの遊び場		150		
	多目的室		65		
	コンビニエンスストア		162		
	コインシャワー・ランドリー		30		
	事務所		50		
	備蓄倉庫		100		
	その他（建物）		193	通路、階段、EV 等	
	大屋根広場		350	350	駐車場面積に含む
	多目的広場		3,100	-	
	芝生広場		5,100	-	ヘリポート 1,600 ㎡、バーベキューテント含む
	RV パーク	550	-		
その他	ヤード・防災関連施設	1,250		荷下ろし、貯水タンク等	
	調整池	3,300	-	ドッグラン 1,500 ㎡、ビオトープを含む	
	緑地	4,710	-		
合計		32,000	2,960		

### (3) 防災拠点としての施設規模

移転再整備する新たな道の駅は、広域防災拠点として必要な施設・機能及び規模を確保し、災害発生時の活動拠点として活用します。

広域防災拠点としての活動は、今後、関係機関と調整を行い具体化していきますが、福島県及び平田村の地域防災計画や防災道の駅の拠点機能を踏まえ、以下の内容を想定します。

#### 広域防災拠点としての活動内容\*

- ・ 復旧・復興活動の拠点
- ・ 自衛隊、消防、警察、TEC-FORCE 等の救援活動の拠点
- ・ ヘリポート整備による福島空港や県内各地の臨時着陸場との物資輸送・部隊受入等の連携
- ・ 救援物資の中継基地 等

\*現段階の想定であり今後関係機関との調整を行い具体化していきます

また、地域の防災拠点として、新たな道の駅における活動についても、同様に関係機関と調整を行い具体化していきますが、現段階で以下の内容を想定します。

#### 地域の防災拠点としての活動内容\*

- ・ 地域の一時避難所
- ・ 炊き出し
- ・ 支援（救援）物資の配布場所 等

\*現段階の想定であり今後関係機関との調整を行い具体化していきます

以上のような広域防災拠点及び地域の防災拠点としての機能・設備を確保するため、移転再整備する道の駅における施設規模を以下のように想定します。

図表 3-6 防災拠点としての施設規模

	活動内容	活用施設	面積 (㎡)
広域防災拠点	自衛隊、消防、警察、TEC-FORCE 等の救援活動の拠点、復旧・復興活動の拠点、救援物資の中継基地、ヘリポート 等	駐車場・車路	11,000
		芝生広場（ヘリポート含む）	5,100
		ドッグラン	1,500
		RV パーク	550
		合計	18,150
地域の防災拠点	一時避難所、炊き出し、支援（救援）物資の配布場所 等	多目的広場	3,100
		大屋根広場	370
		ヤード	1,250
		建物内（屋内）	1595
		合計	6,315

## 4. 施設配置計画

### 4.1 計画条件

#### (1) 造成（地盤高・盛土）

整備予定地の耕作地の高さは国道 49 号よりも 2~4m 程度低くなっていることから、事業用地内で国道レベルまで盛土を行うプランや国道から駐車場へのスロープを設置して盛土高を抑えるプランを検討します。

#### (2) 出入口の設定

道の駅への出入口は、国道 49 号からの出入口のほか、事業用地南側の村道 1047 号（拡幅整備）及び事業用地北側の新たな村道（新設整備）の 3 箇所です。

#### (3) その他の配慮事項

##### ① 蓬田岳の景観

蓬田岳への良好な景観を生かすため、事業用地内の北西側は開放的な空間として、蓬田岳への眺望を確保します。

##### ② 複数の出入口設置

災害時にも複数の出入口で防災道の駅としての拠点機能を継続するよう、出入口は国道と村道 2 箇所の計 3 箇所に設置します。

郡山市方面からの右折流入、いわき市方面への右折流出を可能とし、今後、観光シーズンの渋滞回避のための交通誘導についても関係機関とともに検討を行っていきます。

##### ③ 大型用水路を暗渠化

用地中央付近を南北に流れる大型用水路は流れを分断せずに暗渠化し、車両が通行可能な構造として、ヘリポートへの緊急車両のアクセスや駐車場配置に自由度を持たせて、敷地の有効利用を図ります。

##### ④ 調整池の配置

調整池は用地の南側へ配置し、ポンプ式で下流側の大型用水路への放流を想定します。

##### ⑤ ヘリポートの設置

防災道の駅としてヘリポートを配置します。航空法、国交省基準に基づき離着陸の進入路を確保します。

##### ⑥ 地盤改良

軟弱地盤技術解析の結果、地震発生時における液状化や、長期の圧密沈下の懸念はないことが確認されましたが、駐車場の段差抑制策として路盤補強を行うことを想定します。またヘリポートは今後必要に応じて対策を検討するものとしします。

## 4.2 モデルプラン

### (1) 複数案の比較整理

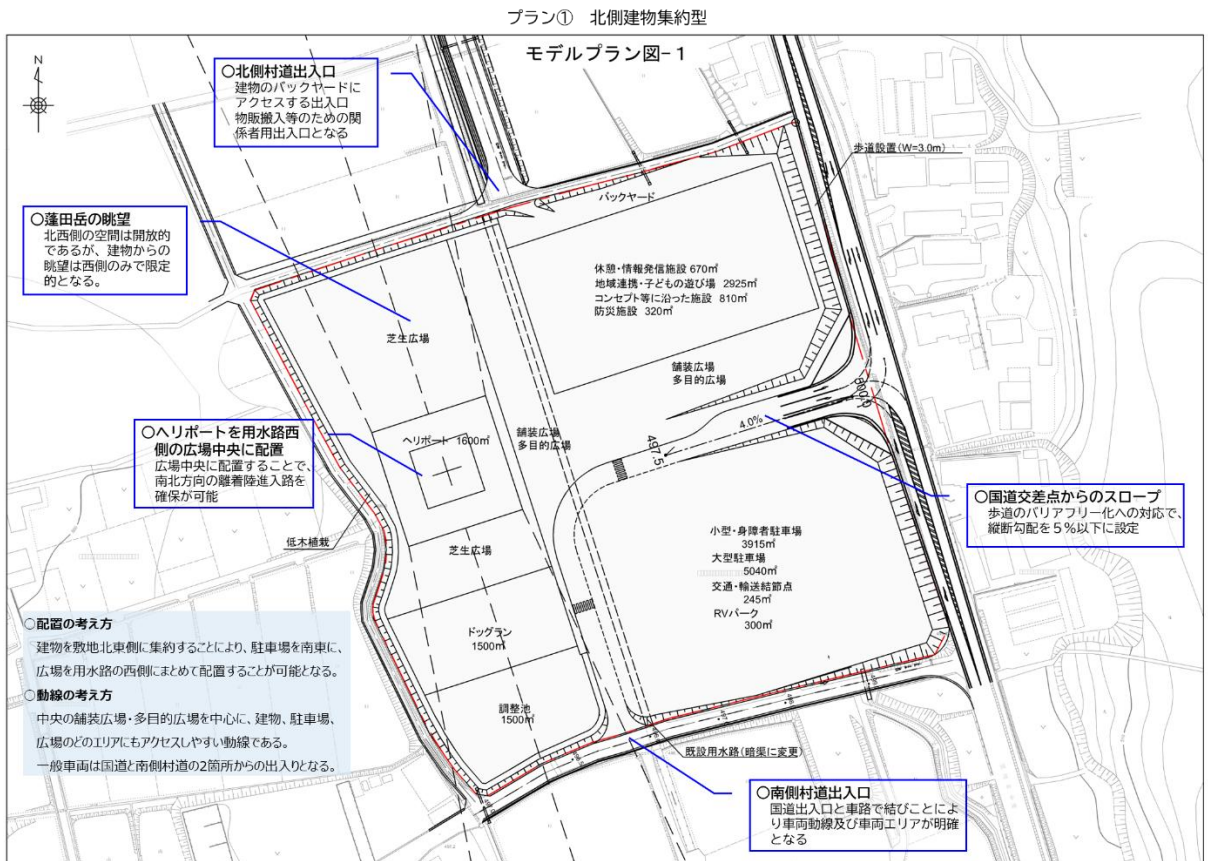
施設配置計画にあたっては複数案のモデルプランを作成し、比較検討のうえ絞り込みを行いました。

図表 4-1 モデルプランの概要

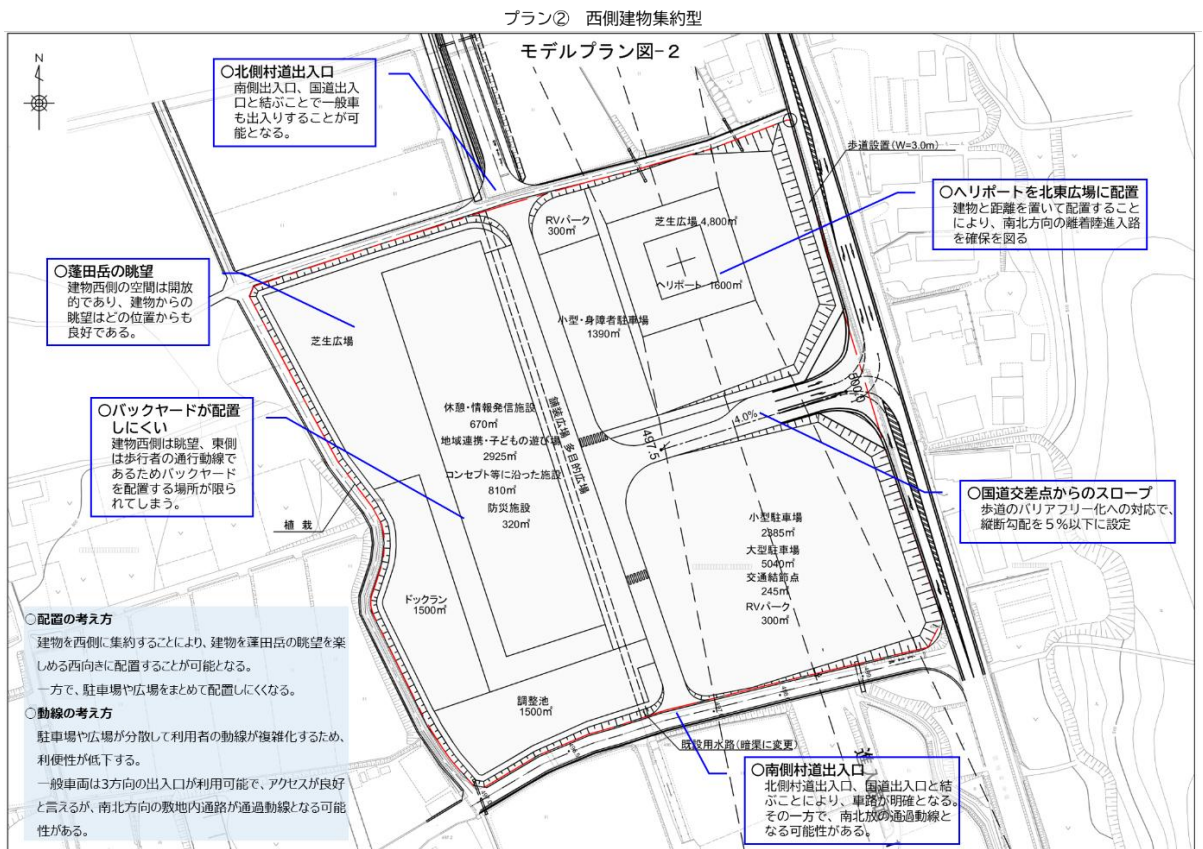
プラン① 北側建物集約型	プラン② 西側建物集約型
<p>建物を敷地北東側に集約することにより、駐車場を南東に、広場を用水路の西側にまとめて配置することが可能となる。</p>	<p>建物を西側に集約することにより、建物を蓬田岳の眺望を楽しめる西向きに配置することが可能となる。一方で、駐車場や広場をまとめて配置しにくくなる。</p>
プラン③ 建物分棟型	プラン④ 高低差活用型
<p>建物を北側に分散して配置することで、分棟やデザインの自由度が高くなる。駐車場も南東側にまとめて配置が可能。</p> <p>一方で、分散した建物の周囲に舗装広場・多目的広場が配置されるため、芝生広場をまとめて配置しにくくなる。</p>	<p>国道側と敷地西側の地盤の高低差を生かし、2階建ての建物を中央にまとめて配置し、東側に駐車場を、西側に広場をまとめて配置することが可能となる。</p> <p>駐車場は国道と同じ地盤高まで盛土することでスロープでの上り下りなくアクセスが可能となる。</p>

次頁以降に各プランの全体配置計画図を示します。

図表 4-2 プラン①北側建物集約型



図表 4-3 プラン②西側建物集約型





以下に各プランの比較整理の表を示します。

図表 4-6 モデルプラン比較表

	プラン① 北側建物集約型	プラン② 西側建物集約型	プラン③ 建物分棟型	プラン④ 高低差活用型
配置イメージ				
ゾーニング	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 建物、駐車場、広場をまとめて配置することにより、効率的な土地利用が可能となる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 建物を西側に集約して、建物からの蓬田岳の眺望を生かす</li> <li>● 駐車場や広場が分散配置となる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 分棟により配置・デザインの自由度が増す</li> <li>● 駐車場をまとめて配置することが可能</li> <li>● 広場が分散配置となり、まとまった芝生広場が確保しにくい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 国道側と敷地西側の地盤の高低差を生かし、2階建ての建物を中央にまとめて配置</li> <li>● 東側に駐車場を、西側に広場をまとめて配置することが可能</li> </ul>
歩行者動線	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 中央の舗装広場・多目的広場を中心に、建物、駐車場、広場のどのエリアにもアクセスしやすい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 駐車場や広場が分散して利用者の動線が複雑化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 中央の舗装広場・多目的広場を中心に、建物、駐車場にアクセスしやすい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 駐車場と広場の主に中央の2階建ての建物を通してアクセスすることとなる</li> </ul>
車両動線	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 一般車両は車路により動線が明確化</li> <li>● 大型車と小型車の駐車スペースの分離が求められる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 駐車場の分散により錯綜が生じる可能性あり</li> <li>● 敷地内通路が南北方向の通過動線となる懸念される</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● プラン①と同様</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 国道と駐車場に高低差がないためスムーズなアクセスが可能</li> <li>● 大型車と小型車の駐車スペースの分離が可能</li> </ul>
出入口	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 一般車両は国道と南側村道の2箇所からの出入りを確保</li> <li>● 北側村道は関係者車両の出入り口として分離</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 一般車両の出入口を3方向に設けることにより、良好なアクセスが可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● プラン①と同様</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 一般車の出入口が国道と南側村道の2箇所となる</li> <li>● 南側村道からの出入りにスロープが必要となる可能性あり</li> <li>● 北側村道及びもう1箇所の南側村道は関係車両の出入口として分離</li> </ul>
蓬田岳の眺望	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 北西側の空間は開放的だが、建物からの眺望は西側のみで限定的</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 建物からの眺望はどの位置からも良好</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 良好な眺望は最も西側の建物のみに限定的される</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 建物西側の空間は開放的であり</li> <li>● 2階建ての建物からの眺望はどの位置からも良好</li> </ul>
メリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 敷地内にて機能を取りまとめることにより、効率的な土地利用が可能</li> <li>● 中央の広場から各エリアへのアクセスも良好</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 建物からの蓬田岳の眺望が良好</li> <li>● 3方向の出入り口により周辺から道の駅へのアクセスが良好</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 建物の計画の自由度が増す</li> <li>● 中央の広場から各建物や駐車場へのアクセスが良好</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 2階建て建物により地盤の高低差を解消</li> <li>● 国道から駐車場へのスムーズなアクセスが可能</li> <li>● 敷地内にて機能を取りまとめることにより、効率的な土地利用が可能</li> <li>● 建物から蓬田岳への眺望が良好</li> <li>● 大型車と小型車の駐車スペースの分離が可能</li> </ul>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 建物から蓬田岳の眺望が限定的</li> <li>● 大型車と小型車の駐車スペースの分離が課題</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 駐車場や広場が分散し利便性が低下</li> <li>● 大型車と小型車の駐車スペースの分離が困難</li> <li>● 車両の錯綜の可能性も懸念される</li> <li>● 敷地北西側の芝生広場が奥まった位置となり、平常時の利用方法に工夫が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 広場が分散し、まとまった芝生広場が確保しにくい</li> <li>● 建物から蓬田岳の眺望が限定的</li> <li>● 大型車と小型車の駐車スペースの分離が課題</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 敷地東側の広い範囲を国道レベルまで盛土するため、工事費が増す(約1億6千万円)</li> <li>● 南側村道の一般車の出入口に高低差が生じる</li> </ul>

(2) 最終モデルプラン

各プランのメリット・デメリットを踏まえ、プラン①とプラン④を採用して両案の建築的な視点も含めてさらに検討し、デメリットの解消を目指して最終的なモデルプランを作成しました。

図表 4-7 プラン①と④のメリット・デメリットの整理

	プラン① 北側建物集約型	プラン④ 高低差活用型
配置イメージ		
メリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>○効率的な土地の利用形態が可能となる。</li> <li>○駐車場、建物、広場の3つのゾーニングに分かれていてわかりやすい。</li> <li>○中央の舗装広場・多目的広場を中心に、建物、駐車場、広場のどのエリアにもアクセスしやすい。</li> <li>○建物が集約されていることがコスト的にも有利である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○2階建ての建物を中央にまとめて配置することで、国道側と敷地西側の高低差を生かすことが可能となる。</li> <li>○東側の国道沿いには駐車場を、西側の蓬田岳への景観が開けている場所には広場を配置することが可能となる。</li> <li>○国道と駐車場に高低差がないためスムーズなアクセスが可能となる。積雪時の路面凍結や大規模地震発生時にも利用できなくなる可能性が低い。</li> <li>○駐車場は大型車と小型車の駐車スペースの分離が可能となる。</li> <li>○建物が集約され、かつ2階建てでコスト的にも有利である。</li> <li>○国道に対して建物が並行で道路からの視認性が良く、印象が強くなる。</li> <li>○西側への空間の広がりは良好で、建物内で蓬田岳への眺望が良いスペースが多い。</li> <li>○一般車の出入口が国道の他、南北の村道から合計3箇所設けられ、国道を通行せずにジュピアランドとの往来が可能となる。</li> </ul>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲国道からの出入りがスロープとなるのは積雪時の路面凍結や大規模地震発生時の通行不可など大きな課題となる。</li> <li>▲駐車場は大型車と小型車の駐車スペースの分離が望ましい。</li> <li>▲ジュピアランド方面（北側）に一般車の出入口が設けられていない。</li> <li>▲建物が用地の北側に集約しており、国道に対して並行でないため印象が薄い。</li> <li>▲建物の中で蓬田岳への眺望が良いスペースが少ない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲敷地東側の広い範囲を国道レベルまで盛土するため、工事費が増すこととなる。</li> <li>▲駐車場と広場は主に中央の建物を通してアクセスすることとなる。</li> </ul>

プラン①とプラン④をベースに、全体施設配置、造成計画、出入口計画、駐車場計画、建物計画について、以下に計画にあたっての配慮すべき点を示します。

#### ① 全体配置計画

- 駐車場、建物、広場の3つのエリアでわかりやすいゾーニングを目指します。
- 東側の国道沿いには出入りしやすい駐車場を配置し、西側の蓬田岳への景観を生かす場所には広場を配置して、中央に建物を配置して道の駅を中心とします。
- 道の駅を利用する一般車両が通行する「駐車場ゾーン」と歩行者がゆったりと休憩や楽しく遊ぶ「広場ゾーン」を明確に分離し、安全性の確保を図ります。

#### ② 造成計画

- 東側の駐車場エリアは、国道からスロープを設けずに中央のメイン出入口から円滑に入退場が可能な地盤高まで盛土します。
- 西側の広場エリアは、盛土量を極力抑えるために、現状の地盤高を踏まえた地盤高とします。
- 用地中央の大型用水路は流れを分断せずに暗渠化し、車両が通行可能な構造として緊急車両やキッチンカーなどが通行できる舗装広場として活用します。

#### ③ 出入口計画

- 出入口は国道49号の出入口をメインとして、改良予定の南側村道1047号線と新設予定の北側の村道の計3箇所とします。
- 北側の新設村道に接続する出入口を設けることにより、国道に出ることなく、ジュピアランドとの往来が可能となります。
- 中央の国道49号の出入口にはスロープを設けず、どのような時も常に出入りしやすいフラットな構造とします。

#### ④ 駐車場計画

- 駐車場は、大型車と小型車の駐車場をできるだけ分けて配置します。
- 建物へ商品等を搬入・搬出するバックヤードは一般車の駐車スペースとは分けるとともに、関係者の車両や緊急車両の出入口は一般車の出入口とできるだけ分けて設けます。

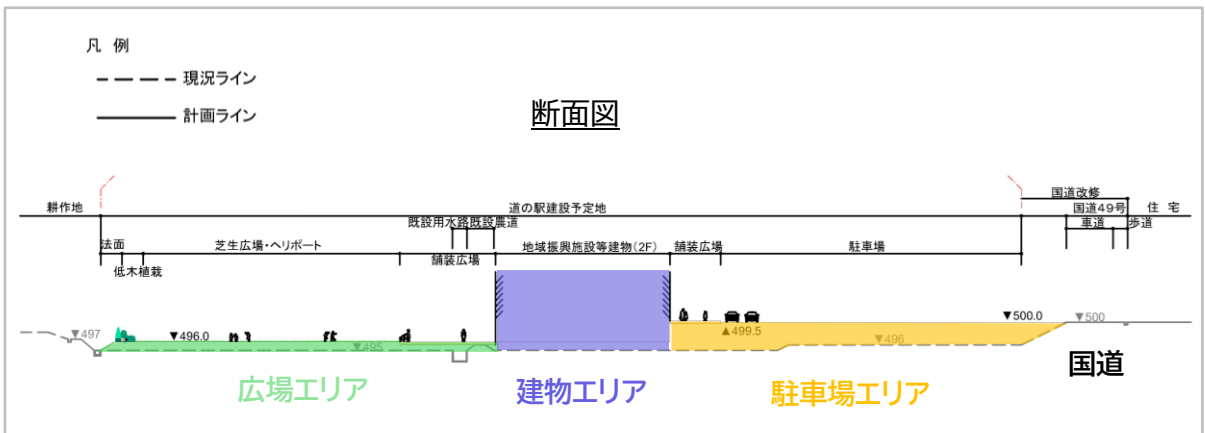
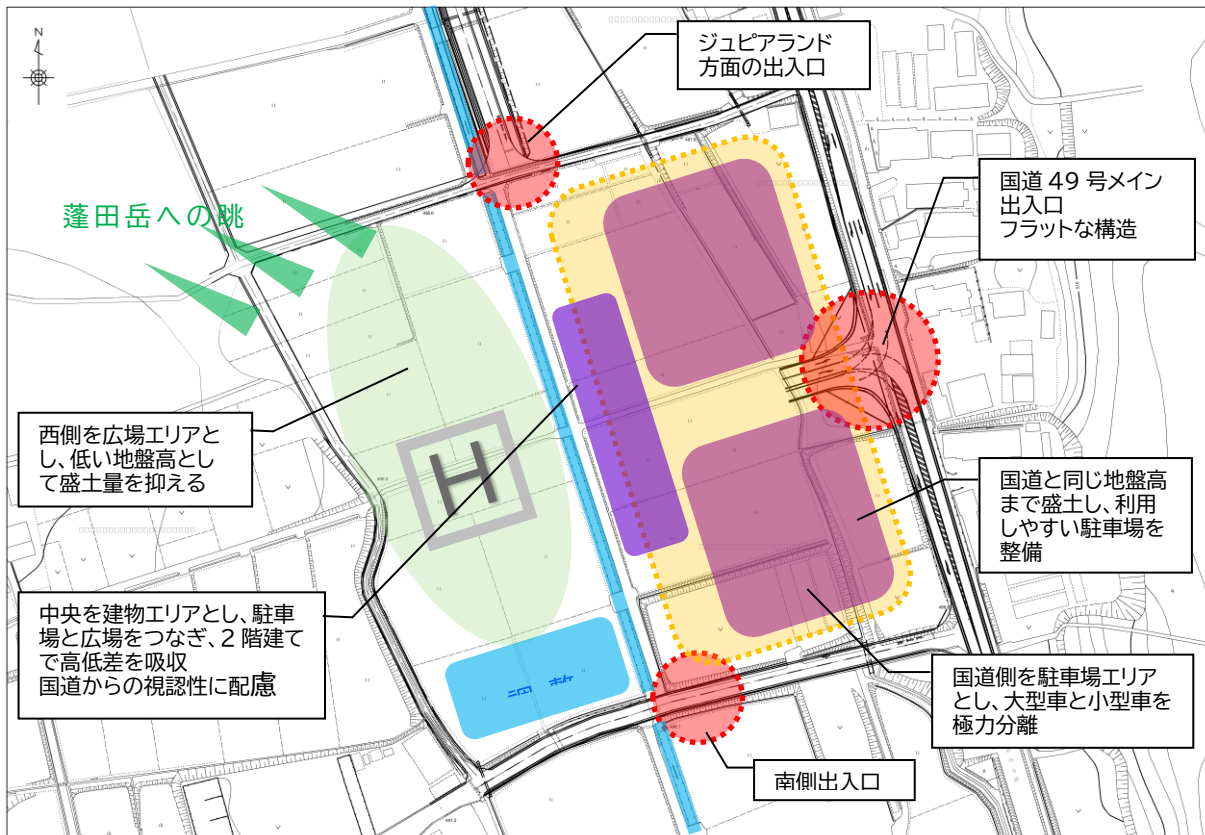
#### ⑤ 建物計画

- 駐車場側の盛土した高い地盤と西側広場の低い地盤をつなぐ施設として、2つの地盤高の高低差を吸収する2階建ての建物とします。
- 建物は1棟に集約し、国道に並行した配置として道路からの視認性の向上、建物としてのインパクトの強調を図ります。
- 広場側の空間に対しては、蓬田岳への眺望を意識し、良好な景観を楽しむことができる部屋の配置とします。

なお、全体の計画を通して、ロハス工学の視点を大切にし、再生可能エネルギーの活用や水環境の整備による自然との共生、持続可能な拠点づくりに配慮します。

以下に、全体配置計画の基本方針図を示します。

図表 4-8 全体配置基本方針図



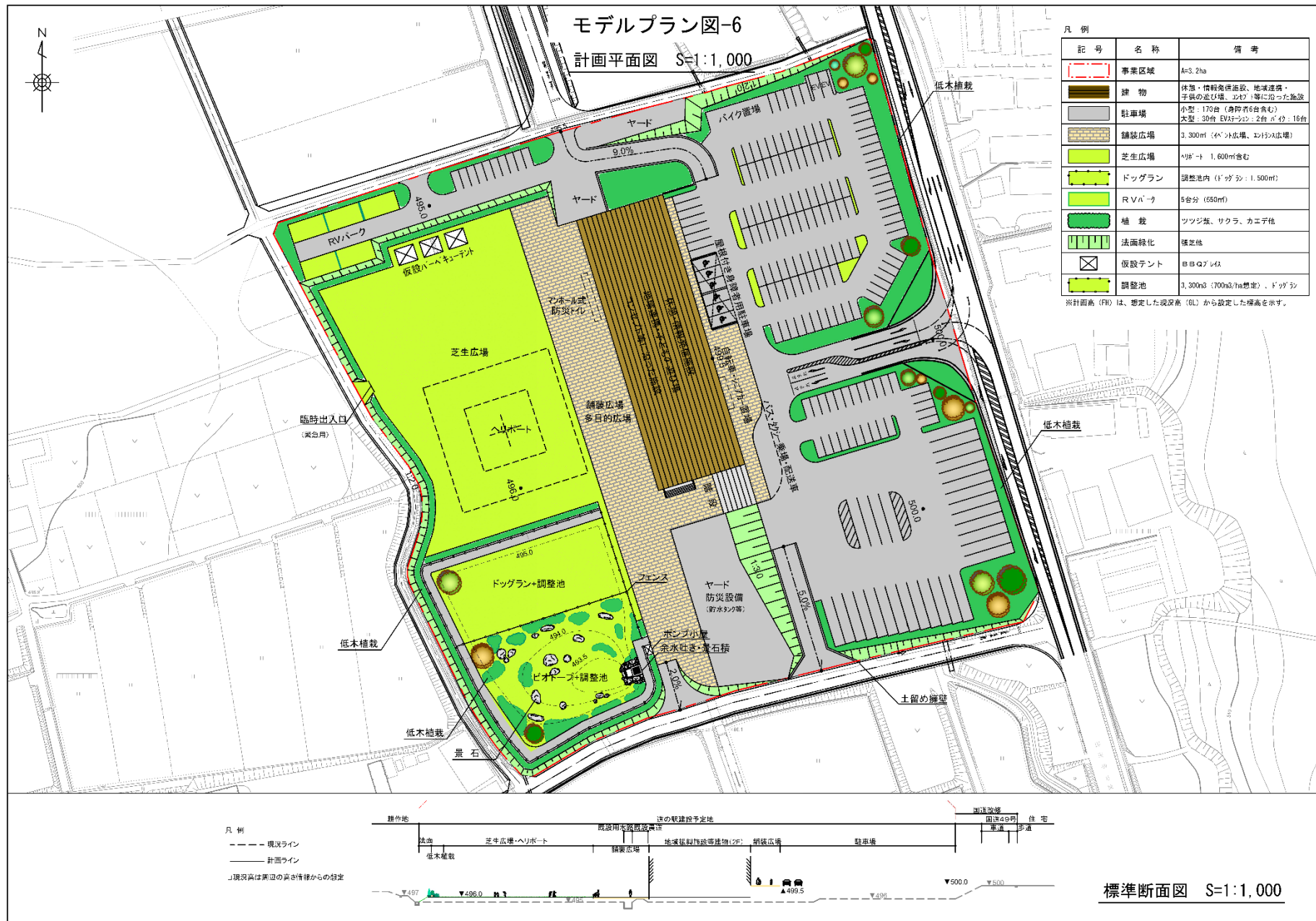
## 4.3 基本計画図

### (1) 全体配置計画

最終モデルプランの基本方針に基づき、駐車場内のレイアウトや広場の施設配置を具体化した全体配置図を次頁に示します。

なお、この全体配置計画は基本計画における道の駅全体のイメージを把握するために参考例として作成したもので、具体的な内容は今後の設計にて確定していきます。

① 全体配置図



※この計画図は基本計画での参考例であり、具体的な内容は今後の設計にて確定していきます

## (2) 建物計画

ここでは、建物の全体構成及び各施設の計画の考え方を示します。

なお、この建物計画は全体配置計画と同様に、基本計画における道の駅の建物のイメージを把握するために参考例として作成したもので、具体的な内容は今後の設計にて確定していきます。

### 【全体の構成】

敷地の高低差を活かして、東側の駐車場レベルに道の駅の利便施設（トイレ、総合案内所等）や、売店、農産物直売所を配置、西側の広場レベルに屋内外子どもの遊び場、休憩・子育て応援室、商品開発・加工施設を配置しました。

2つの地盤面の高低差が約3m（およそ半階分）あるので、駐車場側と広場側でのスキップフロア構成としました。東側の駐車場レベルの1階から半階下がると西側の広場レベルの1階、また、駐車場レベル1階から半階上がると西側の2階レベルに飲食施設を配置して、容易に上下階へのアクセスが可能となるようにしました。

### 【各施設の計画】

道の駅の基本機能であるトイレ、情報発信・総合案内所等の利便施設は24時間開放であることから、基本的に駐車場階にまとめて配置し、その他の施設と分離できるようにしました。

また、コンビニエンスストアも24時間営業が想定されますが、広場や遊び場などの来訪者の利用もあるため広場階に配置しました。

売店・農産物直売所は道の駅の特徴を訴求する場所であるので、駐車場に面して存在をアピールするとともに、蓬田岳への眺望も取れる配置としました。また、農産物の搬入も新鮮さをアピールする場であり、エントランス脇の目立つ位置に配置しました。

商品開発・加工施設は地元農産物との関連も強いいため、直売所に隣接して配置しました、ただし半階下げて直売所に活動の様子を訴求できるようにしました。

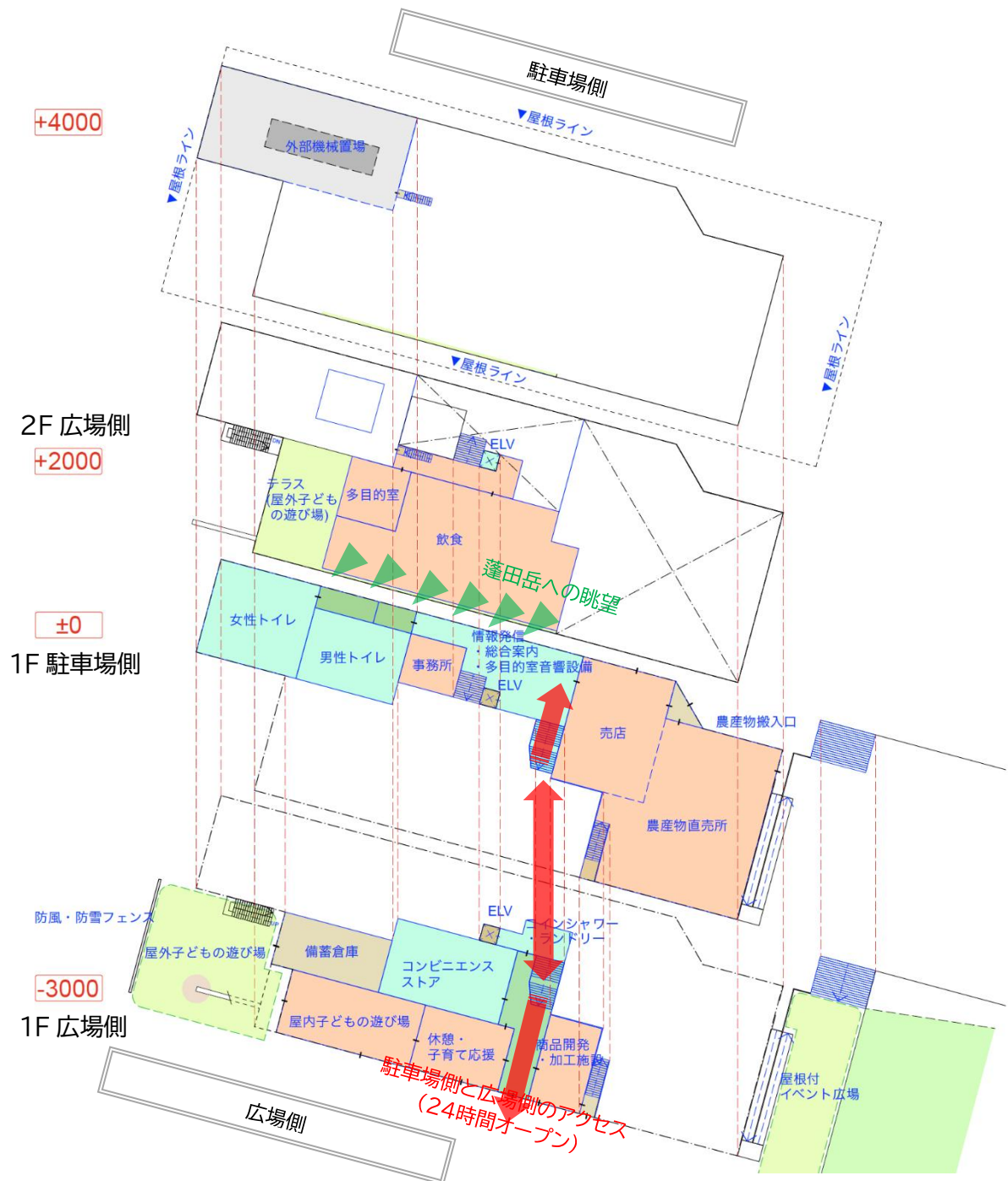
飲食施設は蓬田岳への眺望を最大に確保すべく、2階の西面に間口を広く取る配置としました。多目的室は飲食の個室利用もできるよう飲食施設に隣接した配置としました。

建築は、段違いの2枚の大屋根が施設を覆う形状として道の駅の存在を国道側に訴求できるようにしました。積雪は平均的に1m以内のため、雪止めを設けて大雪時以外は屋根上にとどめておくこととし、落雪は広場側としました。

また、建物の階層構造を説明する建物階層図（アイソメ図）、平面計画図、断面計画図、を以下に示します。

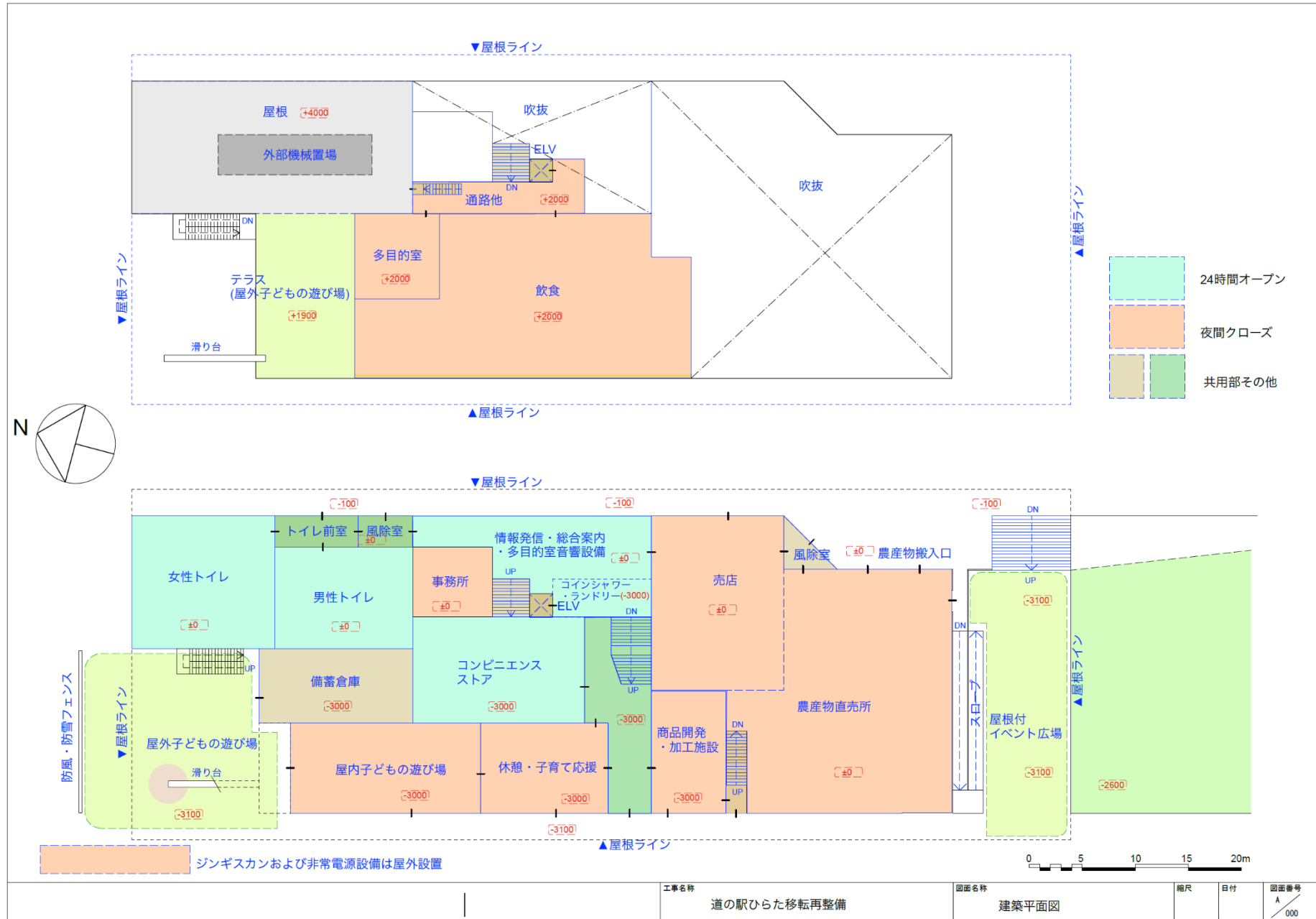
① 建物階層図（アイソメ図）

図表 4-9 建物階層図（アイソメ図）



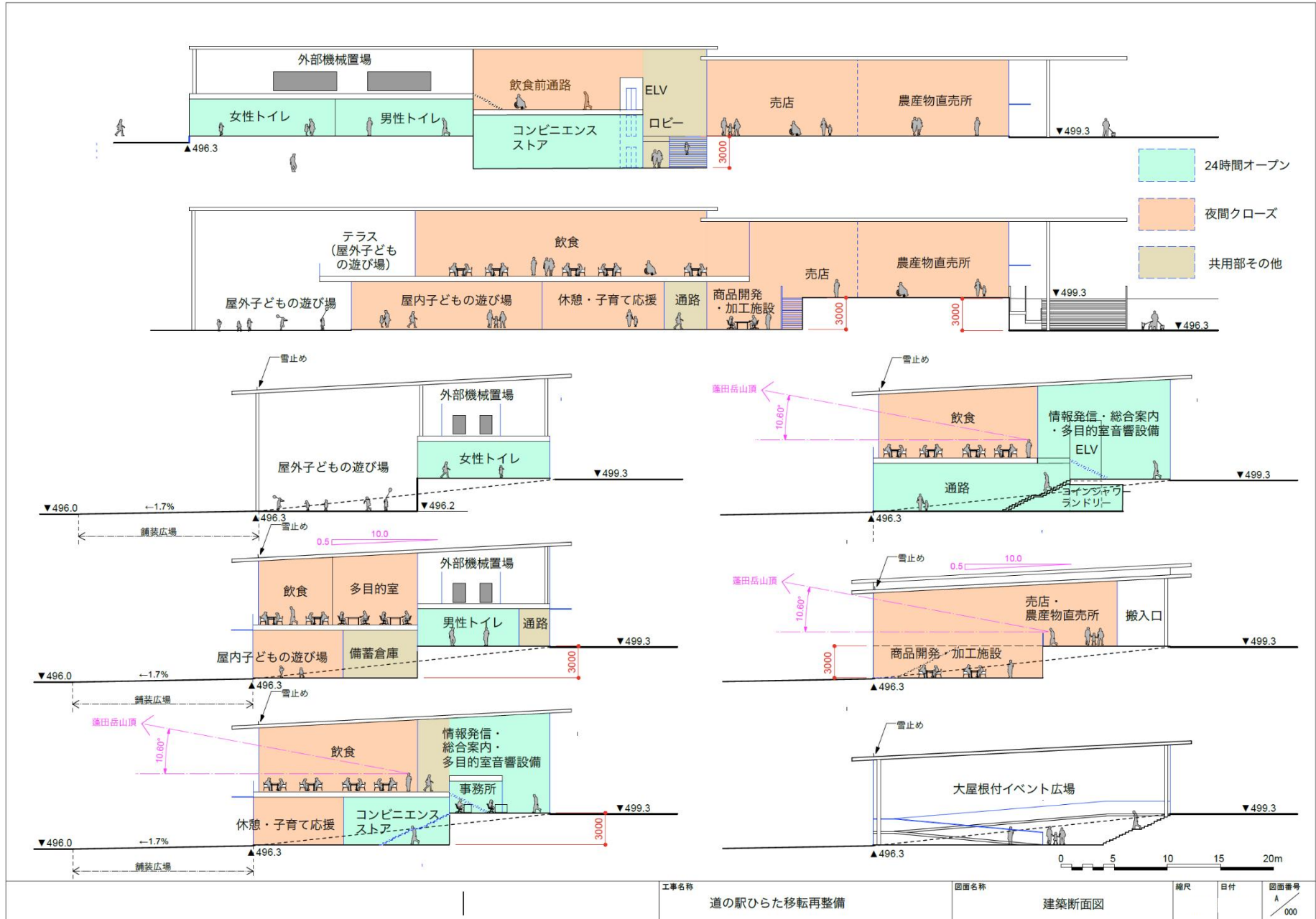
※この計画図は基本計画での参考例であり、具体的な内容は今後の設計にて確定していきます

② 建築平面図



※この計画図は基本計画での参考例であり、具体的な内容は今後の設計にて確定していきます

③ 建築断面図



※この計画図は基本計画での参考例であり、具体的な内容は今後の設計にて確定していきます

## 4.4 概算事業費

これまでの計画内容に基づき、現段階で算定した概算事業費を以下に示します。

敷地面積 : 32,000 m<sup>2</sup>

延べ床面積 : 2,430 m<sup>2</sup>

道の駅全体の概算事業費（設計・調査から工事まで）は約 33.6 億円となります。

図表 4-10 概算事業費

■概算工事費 まとめ

単位：千円

		工種	費用	備考
道の駅	土木工事費	造成工事	320,000	
		舗装工事	115,000	
		インフラ整備工事	185,000	給排水処理施設、BOX暗渠化等
		街築工事	87,000	フェンス、植栽、照明等
		調整池工事	86,000	
		その他雑工事	40,000	撤去・移設等想定
		直接工事	833,000	
		諸経費	304,000	
		工事価格	1,135,000	
		消費税	113,500	
	小計	1,248,500		
	建築工事費	建築本体工事	540,000	仮設、土工、躯体、仕上
		設備工事	312,000	電気、空調換気、給排水衛生、昇降機
		内装工事	291,000	トイレ、物販、飲食、他
		諸経費	171,000	
		工事価格	1,314,000	
		消費税	131,400	
		工事費計	1,445,400	
	軟弱地盤対策費			214,100
農道整備費			30,300	
国道改良費			16,800	
用地補償費			150,000	
設計・施工管理費			254,900	
合計			3,360,000	

なお、本概算事業費は令和 7 年度時点の単価を用いて算出したもので、将来的な物価上昇を考慮したものではありません。

## 5. 事業手法の検討

本事業において想定される管理運営手法等について、その特徴や実現に向けた課題等を検討します。

### 5.1 整備手法について

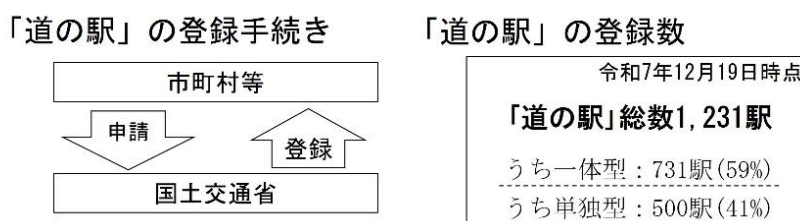
道の駅の整備手法には、市町村等が単独で整備し登録する「単独型」と、道路管理者が駐車場、休憩施設、トイレ、情報提供施設等の道路施設部分を整備し、市町村等が地域振興施設等とそれに付随して必要となる駐車場（第2駐車場）を整備し登録する「一体型」の2つの整備方法があります。

本道の駅の整備手法については、基本構想にて整理したように、道路管理者等の関係機関との調整を進めていきます。

図表 5-1 道の駅の設置者及び整備手法

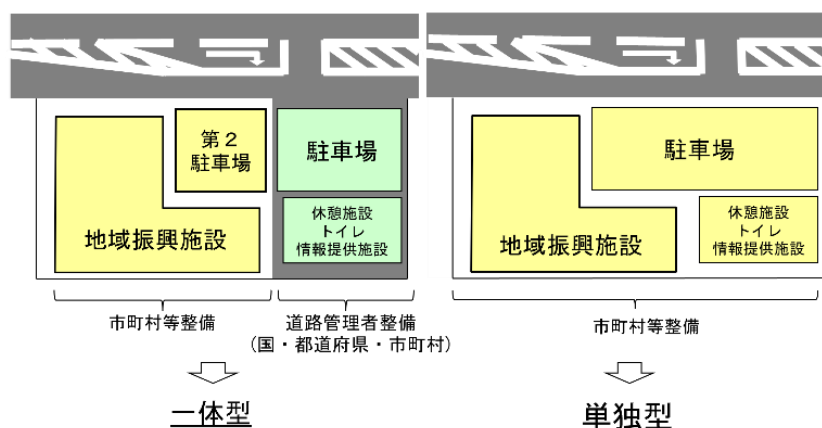
設置者	市町村又はそれに代わり得る公的な団体が設置	
登録	市町村長からの登録申請により、国土交通省で登録	
整備手法	一体型	道路管理者と市町村等で整備する手法
	単独型	市町村で全て整備を行う手法

図表 5-2 登録手続きと登録数



図表 5-3 整備主体と整備内容

#### 整備主体と整備内容



## 5.2 事業手法の整理

### (1) 整備・管理運営手法の概要

道の駅の主な整備・管理運営の事業手法の概要を以下に示します。事業手法は下に行くほど公共の関与が小さくなります。

図表 5-4 道の駅の主な整備・管理運営手法

整備・管理運営手法		概要		
 大 ↑ 公共関与 ↓ 小	公設公営	直営方式	公共が自ら資金調達し、設計・建設は業務ごとに仕様を定めて民間事業者へ個別に発注等を行い、管理運営は公共が直接行う方式。	
	公設民営	従来方式	指定管理者制度 <sup>※1</sup> 、業務委託方式など	公共が自ら資金調達し、設計・建設、維持管理・運営を業務ごとに仕様を定めて民間事業者へ個別に発注等を行う方式であり、維持管理・運営を民間事業者に委託し、民間事業者が利用者へサービスを提供する事業手法。
		PFI に類似する手法 <sup>※2</sup>	DBO 方式など	公共が自ら資金調達し、設計 (Design) ・建設 (Build) ・維持管理・運営 (Operate) を一括して民間事業者へ発注等を行う方式。 この他、DB 方式は管理運営を別の民間事業者に発注する方式。
	民設民営	PFI 手法 <sup>※3</sup>	BTO 方式など	民間事業者が資金調達、設計、建設 (Build) を行い、施設の完成後、直ちに所有権を公共に移転 (Transfer) した後、その民間事業者が維持管理・運営 (Operate) を行う方式。 この他、BOT 方式は維持管理・運営を行った後の事業期間終了時に所有権を公共に移転する方式、BOO 方式、事業期間終了後も民間事業者が所有権を継続して所有する方式、BT 方式は同じ民間事業者が維持管理・運営を行わない方式。

※1：地方自治法に基づく手法で、公の施設の維持管理・運営等を管理者に指定した民間事業者等が実施する手法

※2：PFI 法には基づかないものの民間事業者等に施設整備や公共サービスの提供を委ねる点で、PFI 法に類似する手法

※3：PFI 法に基づく手法で、公共サービスの提供に際し、民間の資金、経営能力及び技術能力を活用して公共施設の設計、建設、管理運営を行う手法。事業者は施設の運営から得られる収益や行政から支払われるサービス購入料などにより整備費を回収する。

## (2) 各手法の特徴と課題

本道の駅では基本構想にて整理したように、民間活力を活用することを想定し、公設民営及び民設民営による手法にて検討を行います。

公設民営及び民設民営の代表的な手法の特徴や実現に向けた課題を以下に示します。

図表 5-5 代表的な手法の特徴や実現に向けた課題

	特徴	実現に向けた課題
公設民営 指定管理者制度 等	<ul style="list-style-type: none"> <li>設計、建設、維持管理・運営の全てで行政が主導できる。</li> <li>行政の資金調達のため、民間より金利負担が軽い。</li> <li>民営の場合は、維持管理・運営について民間ノウハウの活用が可能。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>業務ごとに分離発注となるため、長期的かつ包括的に民間に委ねることで創出できる効率性を発揮できない。(指定管理者制度の場合は3～5年が一般的)</li> <li>割賦払が不可のため、財政支出の平準化ができない。</li> </ul>
公設民営 PFIに類似する手法 (DBO方式)	<ul style="list-style-type: none"> <li>設計、建設、維持管理・運営を包括して民間に委ねるため、民間ノウハウの活用の幅が広がる。</li> <li>行政の資金調達のため、民間より金利負担が軽い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>業務内容や工程に関して民間の裁量が重視されるため、行政の意向を反映しにくい。</li> <li>設計～運営の各業務を担う事業者がコンソーシアムを組む必要があり、従来の公設民営(指定管理者制度等)よりも参入障壁が高い。</li> </ul>
民設民営 PFI手法 (BTO方式)	<ul style="list-style-type: none"> <li>設計、建設、維持管理・運営を包括して民間に委ねるため、民間ノウハウの活用の幅が広がる。</li> <li>割賦払により財政支出の平準化が可能。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>業務内容や工程に関して民間の裁量が重視されるため、行政の意向を反映しにくい。</li> <li>設計～運営の各業務を担う事業者がコンソーシアムを組む必要があり、従来方式よりも参入障壁が高い。</li> <li>民間資金のため、行政が起債するより金利負担が重い。</li> <li>SPC(PFI事業を実施するための特別目的会社)の組成・管理に費用がかかる。</li> <li>PFI法に則った手続きが必要であり、事業者選定に時間がかかる。</li> </ul>

## 6. 今後の進め方

### 6.1 事業スケジュール

本道の駅の移転再整備の事業スケジュールは以下に示す通りです。

今後、関係機関との調整、必要手続き等を行いながら、令和12年度中の開業を目指します。

なお、事業スケジュールは、今後の調整等により変更する可能性があります。

図表 6-1 事業スケジュール

	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
基本構想	■					
基本計画		■				
用地取得関係		■		■		
基本設計		■				
実施設計			■ 土木			
			■ 建築			
			■ 道路等			
管理・運営の検討		■				
工事				■ 土木		
					■ 建築	
				■ 道路等		

道の駅 開業（令和12年度中 予定）

## 6.2 施設配置計画の位置付けと今後の設計における配慮事項

本基本計画は、「道の駅ひらた移転再整備検討委員会」での議論・確認等を通じて、計画条件の整理、整備の必要性と基本方針、導入機能及び施設規模、施設配置計画、事業手法の検討、事業スケジュールに関する計画をまとめてきたものです。

今後、設計段階に進む際の申し送り事項として、以下に施設配置計画の位置付けと今後の設計における配慮事項について整理します。

### (1) 施設配置計画の位置付け

「4.施設配置計画」では、モデルプランに関する全体の配置基本方針までを基本計画における道の駅の施設整備の方向性として位置けます。

「4.3 基本計画図」で示した全体配置計画図や建物計画図は、基本計画における道の駅全体のイメージを把握するために参考例として作成したもので、具体的な内容は今後の設計で確定していきます。

### (2) 今後の設計における配慮事項

- 現地の測量調査等を実施したうえで、関係機関との協議・調整及び関係者との意見交換等を進めながら、道の駅全体の施設及び建物の設計を行い、具体的な内容を確定していきます。
- 具体的な施設設計にあたっては、高齢者、障害者、子育て世代の方々等、誰もが安全に安心して利用できる道の駅の建物、駐車場、広場等の設計を行います。
- 施設配置や動線計画では、地域の特産品や資源を生かし、来訪者に本村の魅力をより感じてもらうために、施設の利用方法や利用者の印象等にも配慮した設計を行います。また、災害発生時の利用方法にも配慮した設計を行います。

## 7. 道の駅ひらた移転再整備検討委員会

### 7.1 検討委員名簿

No.	氏名	所属等	役職等	備考
1	岩城 一郎	日本大学工学部	土木工学科 教授	委員長
2	三本松 利政	平田村役場	副村長	副委員長
3	瀬谷 一男	農畜産業代表		
4	三本松 源治	(一財) 平田村産業振興公社	常務理事	
5	高野 哲也	(株) 道の駅ひらた	駅長	
6	板垣 浩美	国土交通省東北地方整備局	道路部 交通対策課長	
7	渡辺 央	国土交通省東北地方整備局 郡山国道事務所	副所長	
8	藤原 拓也	陸上自衛隊郡山駐屯地 東北方面特科連隊第一大隊	大隊長	
9	大島 明子	福島県県中地方振興局	企画商工部 副部長兼課長	
10	森 豊太郎	福島県県中地方振興局	県民環境部 副部長兼課長	
11	木村 豪	福島県県中建設事務所	企画管理部 企画調査課長	
12	浦部 智義	日本大学工学部	建築学科 教授	
13	川崎 洋輔	日本大学工学部	土木工学科 准教授	
14	浅野 和香奈	日本大学工学部	土木工学科 客員研究員	
15	坪井 和幸	平田村役場	総務課長	

## 7.2 専門部会名簿

No.	氏名	所属等	役職等	備考
1	高野 哲也	(株)道の駅ひらた	駅長	部会長
2	大和田 勝正	平田村役場 産業建設課	主幹	副部会長
3	瀬谷 一男	農畜産業代表		
4	駒木 根茂	道の駅ひらた直売組合	会長	
5	大木 信之	平田村農業委員会		
6	室賀 克也	平田村商工会	経営指導員	
7	三本松 久美子	(福)石川福祉会特別養護老人ホームさくら荘	事務長	
8	吉田 大吉	上蓬田行政区	区長	
9	瀬谷 忠雄	蓬田新田行政区	区長	
10	浅野 和香奈	日本大学工学部 (土木工学科)	客員研究員	
11	三浦 博之	(株)日本政策金融公庫郡山支店	融資第二課長	
12	熊谷 行信	住民代表		
13	原谷 久美	住民代表		
14	宗像 哲也	平田村役場 総務課	課長補佐	

### オブザーバー

1	学校法人永和学園 日本調理技術専門学校		
---	---------------------	--	--

## 7.3 作業部会名簿

総務課：坪井 和幸、宗像 哲也、野崎 裕一

企画商工課：吉田 盛義、降矢 敏之、館 好 泰、大沼 雅郁

税務課：瀬谷 貴之、熊谷 重紀

住民課：眞弓 裕人、森 勝 貴

健康福祉課：大和田 健、阿部 桂子

産業建設課：阿部 喜彦、大和田勝正、先崎 健一、久保木貴秀

議会事務局：渡邊 敏男

教育委員会：吉 田 隆、吉田 光一

事務局：平田村役場 企画商工課