

「道の駅ひらた」移転再整備基本計画【概要版】

2.2 道の駅移転再整備の必要性

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。

<p>【必要性】</p> <p>「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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
<p>【目的】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●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

また、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。

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・復興活動の基地等などの機能が確保できない状況にあります。したがって、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。

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
体制 (ソフト)	ヘリポート	×	
	BCP協定	○	
	災害協定	○	
	防災訓練	○	

現在の道の駅ひらたの施設概要

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

広域防災拠点機能・地域防災拠点機能必要面積

	活動内容	必要面積(概算値)
広域防災拠点	自衛隊、消防、警察、TEC-FORCE等の活動拠点 復旧、復興の活動拠点	約16,800m ²
地域防災拠点	救援物資の中継基地 一次避難、炊き出し、支援物資の集配基地	約6,000m ²

2.3 コンセプト・基本方針

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。

<p>【整備コンセプト】</p> <p><u>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</u></p> <p><u>安心と賑わいの拠点づくり</u></p>
--

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。

また、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	<p>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</p> <p>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。</p>
ii	<p>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</p> <p>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。</p>
iii	<p>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</p> <p>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。</p>
iv	<p>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</p> <p>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。</p>
v	<p>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</p> <p>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。</p>

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。

「道の駅ひらた」のターゲット

ターゲット	詳細
村内及び近隣自治体の住民	子育て世代などのファミリー層、若者世代やシニア世代、地域住民 → 日常生活の一部として利用できる場、身近な交流の場、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
観光客	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 → 魅力的な移動拠点、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
物流業従事者	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 → 快適に休憩できる施設やサービス、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

「道の駅ひらた」移転再整備基本計画【概要版】

3 導入機能及び施設規模

3.1 導入機能

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。

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

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	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ピ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。
防災施設 【防災拠点機能】	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広場を整備します。
防災関連施設	非常用発電施設、防災備蓄倉庫、耐震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

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。

必要駐車マス数の計算

【必要駐車マス数の算定式】
必要駐車マス数 = 計画交通量 × 休日サービス係数 × 立寄率 × (ラッシュ率 / 回転率)

【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		
①休日サービス係数	小型車	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	※令和3年度道路交通センサスより
	大型車	1,912	1,912	
③設計交通量 (台/日)	小型車	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	
④立寄率	小型車	0.100	0.175	※NEXCO要領：表6-2より、検討会値：実態調査結果より
	大型車	0.125	0.125	
⑤ラッシュ率	小型車	0.100	0.100	※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))
	大型車	0.100	0.075	
⑥回転率	小型車	4.00	2.40	※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))
	大型車	3.00	2.00	

【駐車マス数の算定】

駐車マス(台)	NEXCO要領		検討会値	備考
	PA基準	SA基準		
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)
大型車	12	13	30	
合計	29	61	151	

【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			
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	

【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		

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。

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 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㎡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。

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	2,620	150				
	農産物販売施設、売店		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				
地域連携機能	その他(建物)	2,620	193	通路、階段、EV等 駐車場面積に含む			
	大屋根広場		350				
	多目的広場		3,100				
	芝生広場		5,100				
	RVパーク		550				
	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㎡、ピオトープを含む	
	緑地		4,710				
	合計				32,000	2,960	

「道の駅ひらた」移転再整備基本計画【概要版】

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箇所で計画します。

(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、

4.2 モデルプラン

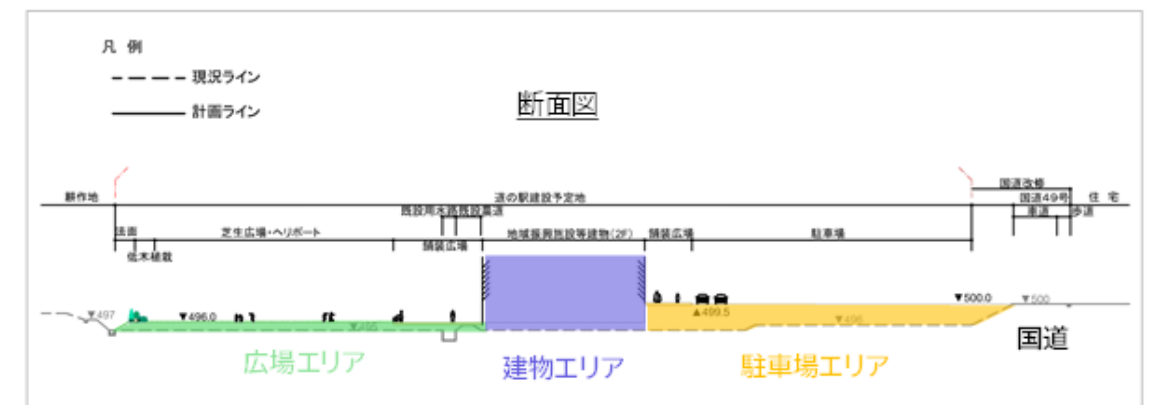
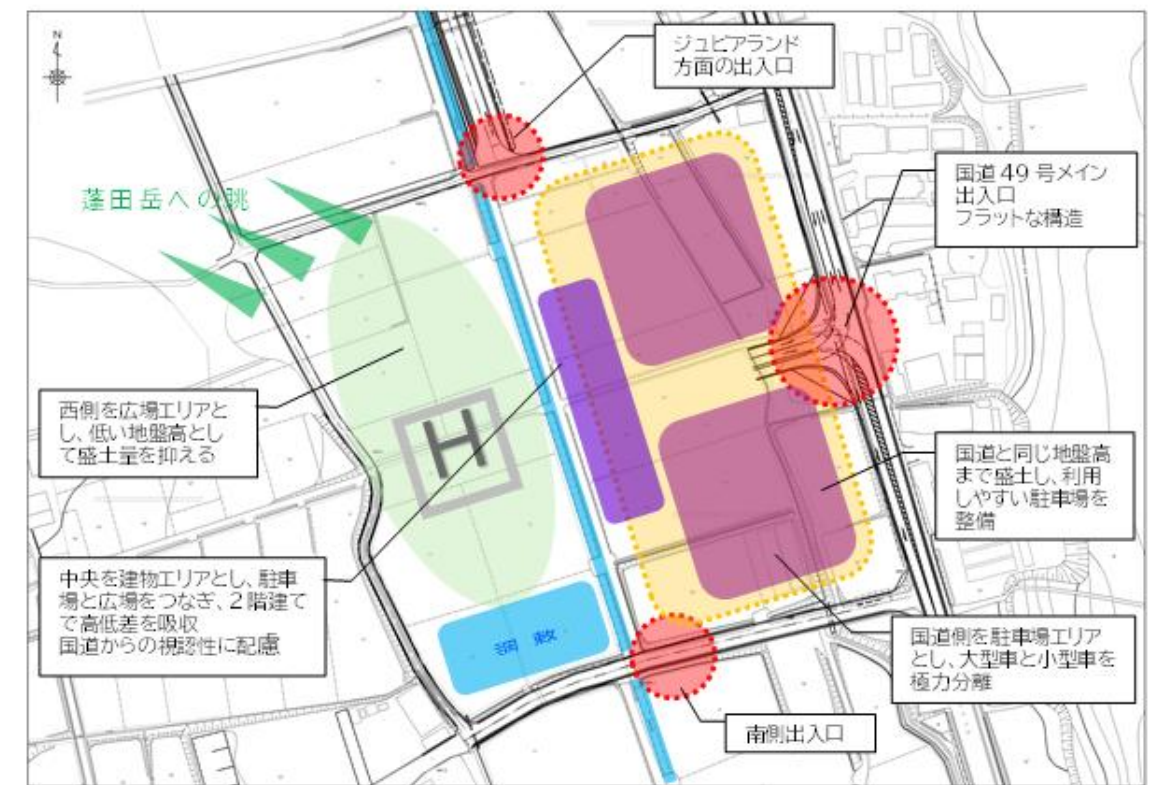
施設配置計画にあたり、プラン①~④の4種類のモデルプランを作成しました。メリット・デメリット等について比較検討のうえ絞り込みを行い、プラン①、④を採用しました。その上で、デメリットの解消を目指して最終的なモデルプランを作成しました。

なお、全体の計画を通して、ロハス工学の視点を大切に、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。

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 建物文棟型	プラン④ 高低差活用型
配置イメージ				
メリット	・効果的な土地利用が可能 ・中央の広場から各エリアへのアクセスが良好	・建物からの蓬田岳の眺望が良好 ・3方向出入口により周辺から道の駅へのアクセスが良好	・建物の計画の自由度が増す ・中央の広場から各建物や駐車場へのアクセスが良好	・2階建て建物により地盤の高低差を解消 ・国道から駐車場へのスムーズなアクセスが可能 ・効果的な土地利用が可能 ・建物から蓬田岳の眺望が良好
デメリット	・建物から蓬田岳の眺望が限定的 ・大型車と小型車の駐車スペースが分離	・駐車場や広場が分散 ・大型車と小型車の駐車スペースが分離 ・車両が錯綜する可能性 ・駐車場から西側の芝生広場へアクセスしにくい	・広場が分散し、まとまった芝生広場が確保しにくい ・建物から蓬田岳の眺望が限定的 ・大型車と小型車の駐車スペースが分離	・敷地東側部分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 ・南側村道の一般車の出入口に高低差が生じる

全体配置基本方針図



「道の駅ひらた」移転再整備基本計画【概要版】

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作成しました。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。



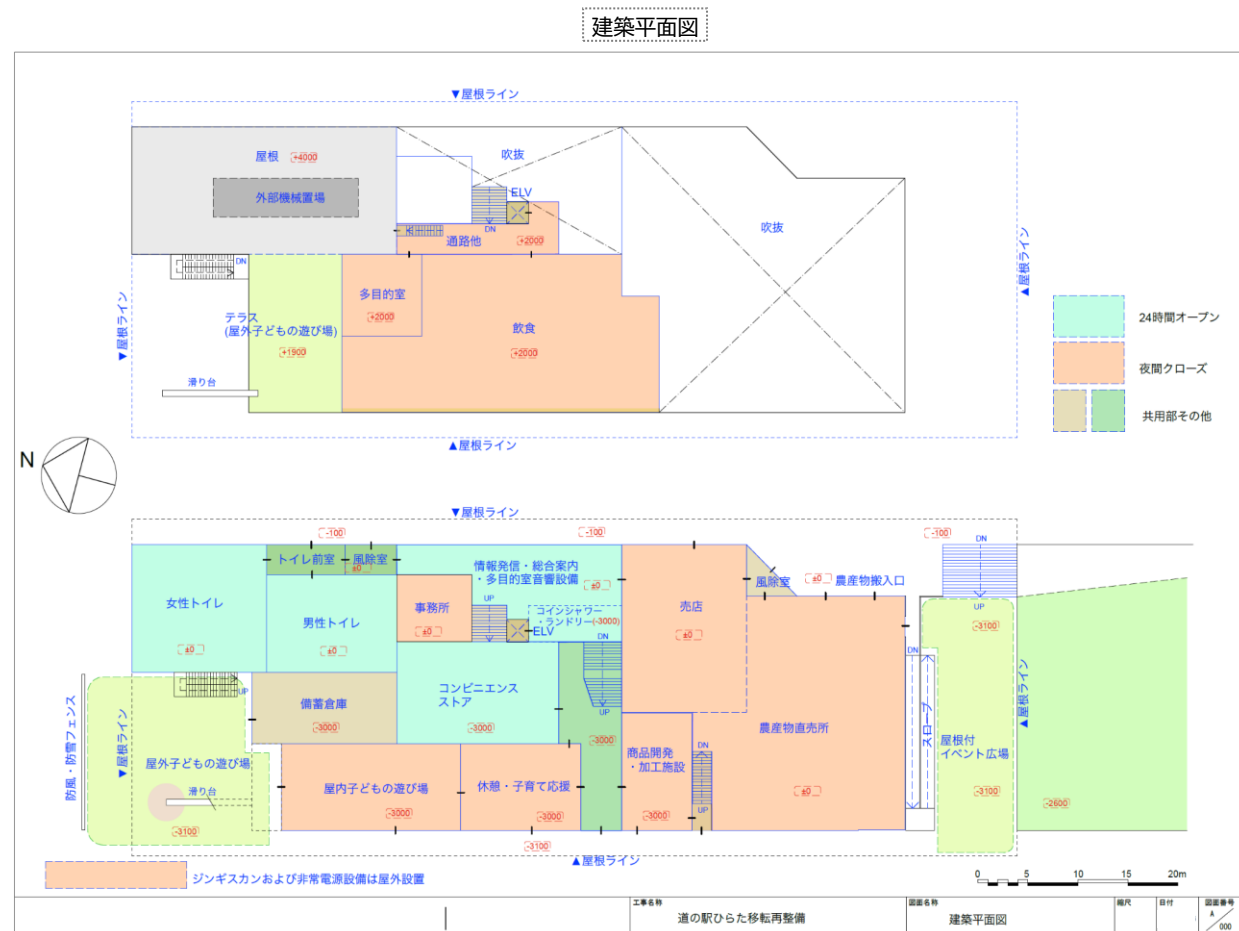
※この計画図は基本計画での参考例であり、具体的な内容は今後の設計にて確定していきます

(2) 建物計画

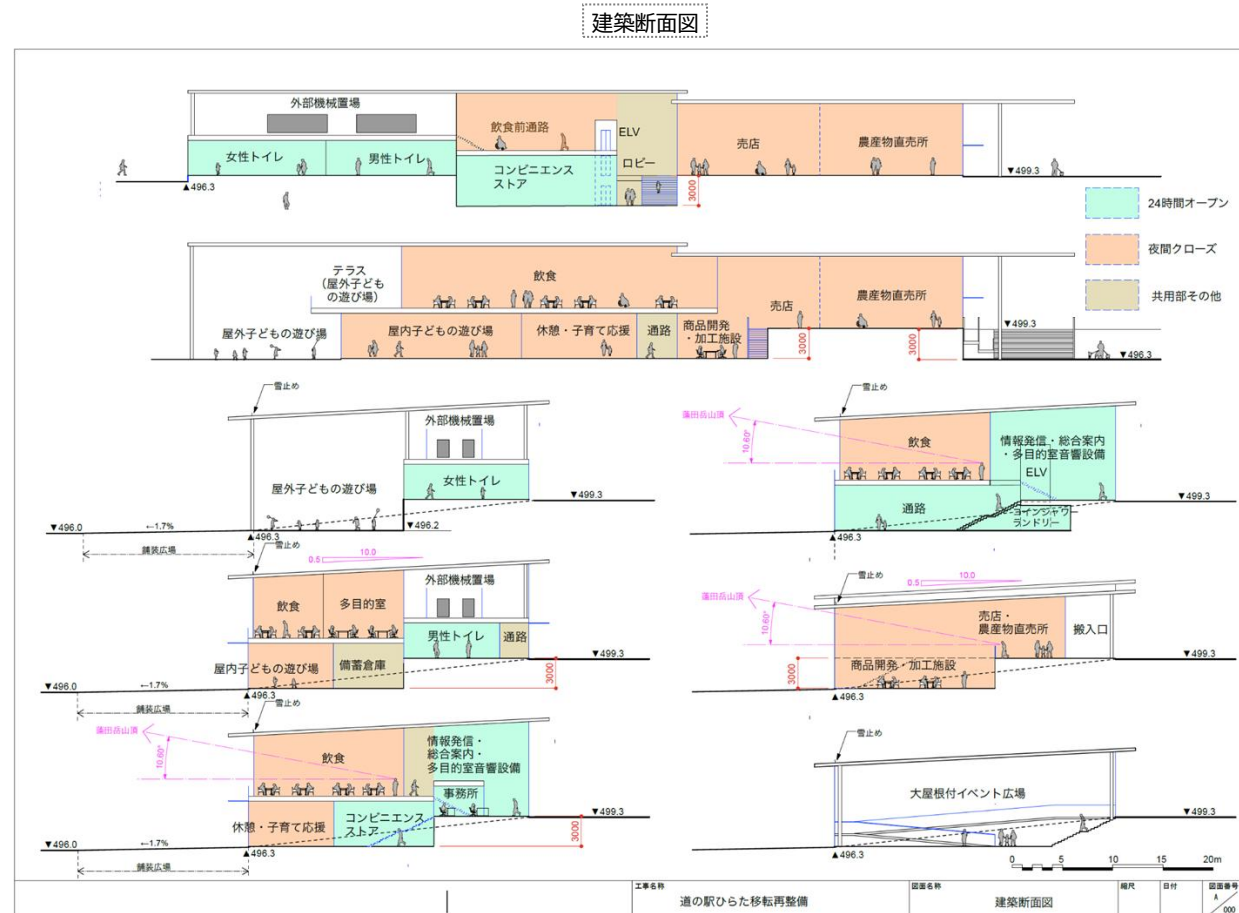
建物計画は全体配置計画と同様に基本計画における道の駅の建物のイメージを把握するために参考例として作成したもので、具体的な内容は今後の設計にて確定していきます。

全体の構成は、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。

また、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。



※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



※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

「道の駅ひらた」移転再整備基本計画【概要版】

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。(敷地面積:32,000 m²、延べ床面積:2,430 m²)

■概算工事費 まとめ 単位:千円

道の駅	工種	費用	備考	
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	
	街路工事	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			

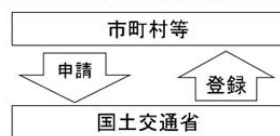
5 事業手法の検討

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。

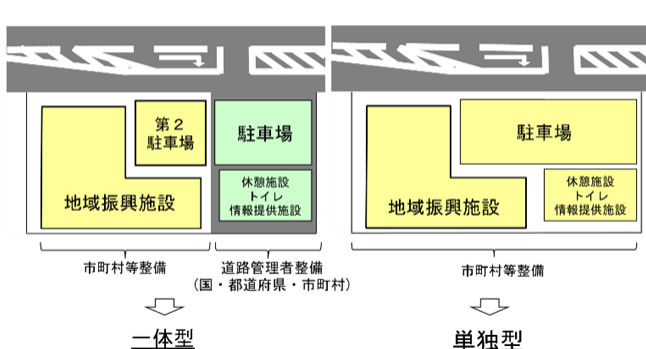
「道の駅」の登録手続き



「道の駅」の登録数

令和7年12月19日時点
「道の駅」総数1,231駅
 うち一体型: 731駅(59%)
 うち単独型: 500駅(41%)

整備主体と整備内容



5.2 事業手法の整理

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。

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右図に示します。

道の駅の主な整備・管理運営手法

整備・管理運営手法	概要	
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 ^{*1} 、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 ^{*2} 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 ^{*3} 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。	

6 今後の進め方

6.1 事業スケジュール

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。

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

①施設配置計画の位置付け

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づけます。

また、全体配置図や建物計画図は、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。