

「ちゃんぷる一型 道の駅 豊崎」（仮称）の基本計画検討について

内閣府 沖縄総合事務局 南部国道事務所 建設監督官 大城 元秀

1. 目的

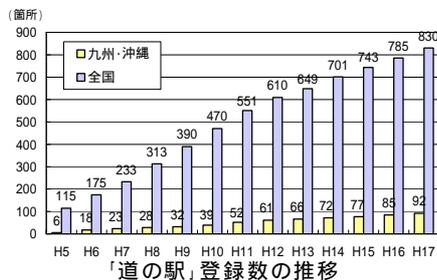
本検討は、一般国道 331 号、豊見城道路の豊見城市豊崎地内に豊見城市が構想を進めている「道の駅」について、基本計画の策定を行うものである。

基本計画は、「道の駅」に求められる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あう「地域の連携機能」の従来の3つの機能に加えて、レンタカーステーションとの一体的な整備による沖縄本島観光の「交通ターミナル機能」、また災害発生時の地域住民の一時避難場所や台風襲来時における観光客の一時宿泊施設を提供する「防災拠点機能」など、多様な機能を合わせ持った「ちゃんぷる一型 道の駅 豊崎（仮称）」（以下、「道の駅 豊崎」と呼ぶ）について検討する。

2. 内容

2.1 「道の駅」とは

「道の駅」は、平成5年から整備が始まり、これまでに全国で830箇所が整備されて、多機能型休憩施設として定着してきた。最近では、従来からの3つの機能に加えて、防災拠点としての活用（写真参照）が期待され始めている。



H16.10.23中越地震時の活用事例（クロス10十日）

2.2 「道の駅 豊崎」基本計画検討の目的

基本計画は、「道の駅」の3つの機能に加えて、「交通ターミナル機能」「防災拠点機能」など、多様な機能を合わせ持った「道の駅」について検討した。

2.3 「道の駅 豊崎」の整備方針

2.3.1 豊崎地区について

「道の駅」設置計画のある豊見城市豊崎地区の地理的特性及び周辺の開発計画は以下のとおりである。



広域交通網との近接性

- ・ 当地区は、沖縄本島観光の玄関口那覇空港まで約 5Km、那覇空港自動車道動的那覇空港南 IC（仮称）まで約 3Km と近接した位置にある。
- ・ 現在、地区を貫通する形で国道 331 号豊見城道路が整備されつつあり、沖縄本島の広域交通網へのアクセス利便性が良い位置にある。
埋立て開発地で用地確保が容易
- ・ 新たな開発地でまとまった用地確保が可能であり、しかも近接する商業施設との連携効果が期待できる。
地域防災計画での位置づけ
- ・ 市の防災計画の中で「道の駅」を一時避難場所として予定している。
レンタカーステーション設置計画
- ・ レンタカーステーション（RST）設置計画が進行している。

2.3.2 沖縄観光の動向・特性及びレンタカ - を取り巻く現状と課題（現状）

観光入り込み客数が平成 15 年には、年間 500 万人の大台を突破した。
入り込みの 98% が航空利用である。
沖縄本島観光の大半がレンタカーを利用する。



（課題）

レンタカー会社が那覇空港近くに集中することによる周辺地区の道路混雑。
レンタカー発着の那覇市内通過による道路混雑の悪化。
台風時の航空便欠航に伴う観光客の宿泊施設確保。

これらの問題解決の対応策、また、レンタカー利用者の利便性向上を図る目的として、レンタカーステーションの設置計画が策定された。

2.3.3 沖縄本島中南部地域における道の駅の必要性

沖縄本島では住民の日常的な交通と合せて観光交通の大半を自動車交通に頼っているが「道の駅」は本島内中北部に 4 カ所が整備されているだけである。道の駅の配置間隔として 30 分（10～20Km）を基準とすると、本島南部で 3 カ所程度の「道の駅」の設置が必要と考えられる。



2.3.4 「道の駅 豊崎」の整備方針

このような立地条件、社会条件における「道の駅」の整備に向けた基本方針を以下のように設定した。

「ちゃんぷる一型 道の駅 豊崎」

沖縄本島南部地域の観光における情報発信拠点を狙った「道の駅」として整備する。

民間によるレンタカーステーション（以下「R S T」と呼ぶ）との一体的な整備を行い本島観光の重要な交通ターミナルとして位置づける。

道路利用者、地域住民、観光客の安全確保を支援する防災拠点機能を合せ持った施設として整備する。

2.4 道の駅の整備基本計画

2.4.1 計画条件の設定

「道の駅 豊崎」の整備計画検討において、以下のような計画条件を設定した。

道路利用者に対するサービス（駐車場、トイレ、情報休憩室）の提供。

地域振興のための施設（商工会、物産販売所、観光情報等）の整備。

R S Tを、約2,000台対応の共同ターミナルとして整備。

台風襲来及び地震等の災害時における復旧または被災者の支援の為の防災機能を備えた「道の駅」を整備。

2.4.2 施設計画（案）の設定

全国でも初めてとなる「道の駅」とR S Tの一体的な整備における施設計画の検討にあたって、先ず以下のような考え方を基本とした。

隣接する3区画の一体的な活用

「道の駅」及びR S Tの必要面積は合計で3.6haに達し、埋立造成後の3区画程度が必要とされ、造成時に配置された区画道路を廃止して、3区画を一体的に活用することとする。

「道の駅」、R S Tの施設間の一体的配置

「道の駅」とR S Tにおいて利用される各施設については、敷地境界を介して一体的に利用できるよう近接した配置で整備することとする。

「道の駅」交通とレンタカー交通の動線分離

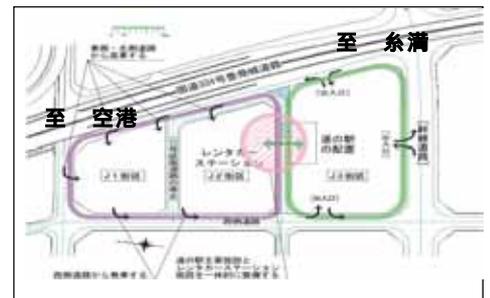
「道の駅」には3カ所の出入り口を設置し、出入り交通の分散化を図る。さらに、レンタカー交通については「道の駅」と異なるアクセス動線と複数の出入り口を用意し、周辺道路における交通処理の円滑化を図る。

防災機能としての役割・機能

台風災害または市の地域防災計画における位置づけから「道の駅」の防災拠点としての役割を整理し必要となる施設を整備する。

以上の考え方を基本としつつ、配置計画の最終案を下記図の通り設定した。

当該案の絞り込みにおいては、「道の駅」施設とR S T施設の配置が全体の歩行者動線をうまく誘導すること、さらにR S T内の自動車動線の円滑性が確保されていること等が評価されている。



「道の駅 豊崎」の計画図

