

犬山市道の駅エリア基本計画策定業務

報 告 書

令和2年3月

犬 山 市

(国際航業株式会社名古屋支店)

目 次

1.	業務概要	1
1.1.	業務の目的.....	1
1.2.	業務の概要.....	1
1.3.	業務実施項目.....	1
1.4.	位置図.....	2
2.	計画地における位置づけの整理	3
2.1.	計画の位置づけ.....	3
2.2.	道の駅の概要.....	4
2.3.	本計画の前提条件.....	11
2.4.	計画地及び周辺の様況.....	16
2.5.	道の駅の必要性及び整備効果.....	32
3.	敷地条件の整理	33
3.1.	土地利用規制.....	33
3.2.	インフラ等の基盤.....	34
4.	道の駅の整備コンセプトの検討	36
4.1.	整備コンセプトの検討.....	36
4.2.	整備の基本的な方針.....	37
4.3.	整備における留意事項.....	37
5.	導入する機能・施設の整理	38
5.1.	道の駅に整備されている機能・施設.....	38
5.2.	民間企業の意向から想定される施設.....	40
5.3.	「新たな都市拠点及び交流エリア」を実現するための機能・施設.....	42
5.4.	道の駅に導入する機能.....	43
6.	施設規模の算定	47
6.1.	道の駅に整備する施設の面積.....	47
6.2.	施設の規模の算定.....	48
7.	配置平面計画の作成	83
7.1.	アクセスの考え方.....	83
7.2.	施設配置の条件.....	83
7.3.	駐車場配置の考え方.....	86
7.4.	施設配置のイメージ.....	88
8.	概算事業費の算出	89
8.1.	概算事業費の算出.....	89
8.2.	道の駅整備に活用可能な補助金制度の整理.....	90
9.	管理運営計画の検討	91
9.1.	道の駅全体の維持管理・運営内容.....	91
9.2.	道の駅の機能・施設ごとの維持管理・運営内容.....	94

9.3.	収入が想定される施設の整理	95
9.4.	維持管理・運営の内容ごとの実施体制の想定	96
10.	概略事業収支の検討	99
11.	官民連携事業スキームの検討	101
11.1.	事業スキームを検討するための条件の整理.....	101
11.2.	事業スキームの検討.....	104
11.3.	契約方法及び事業者選定方法の検討.....	114
11.4.	官民連携事業スキームの検討結果・結論	144
11.5.	VFM の試算.....	145
11.6.	リスク分担の検討	150
11.7.	事業化に向けた課題等の整理	156
12.	官民連携に係る市場調査実施支援	157
12.1.	市場調査実施概要	157
12.2.	調査結果	158
13.	事業スケジュールの検討	160
14.	庁内検討会議運営支援	161
15.	道の駅整備検討委員会運営支援	162

1. 業務概要

1.1.業務の目的

本業務は「新たな都市拠点及び交流エリア基本構想（H30.6策定）」で位置付けた「道の駅エリア」について、官民連携を前提とした基本計画の策定を行うものである。

1.2.業務の概要

(1) 業務名称

犬山市道の駅エリア基本計画策定業務

(2) 履行期間

令和元年6月25日～令和2年3月2日

1.3.業務実施項目

本業務における業務実施項目は、下表の通り。

表 1-1 業務実施項目

実施項目	単位	数量	備考
(1) 計画地における位置づけの整理	式	1	
(2) 敷地条件の整理	式	1	
(3) 整備コンセプトの検討	式	1	
(4) 導入機能の検討	式	1	
(5) 施設規模の検討	式	1	
(6) 配置平面計画の作成	式	1	
(7) 概算事業費の算出	式	1	
(8) 管理運営計画の検討	式	1	
(9) 概略事業収支の検討	式	1	
(10) 官民連携事業スキームの検討	式	1	
(11) 官民連携に係る市場調査実施支援	式	1	
(12) 事業スケジュールの検討	式	1	
(13) 報告書作成	式	1	
(14) 庁内検討会議運営支援	式	1	4回開催
(15) 道の駅整備検討委員会運営支援	式	1	6回開催（専門部会3回開催）
(16) 設計協議	式	1	着手時、成果品納入時、及び中間時2回以上

1.4.位置図

本業務における業務対象エリアの位置図を、下図に示す。

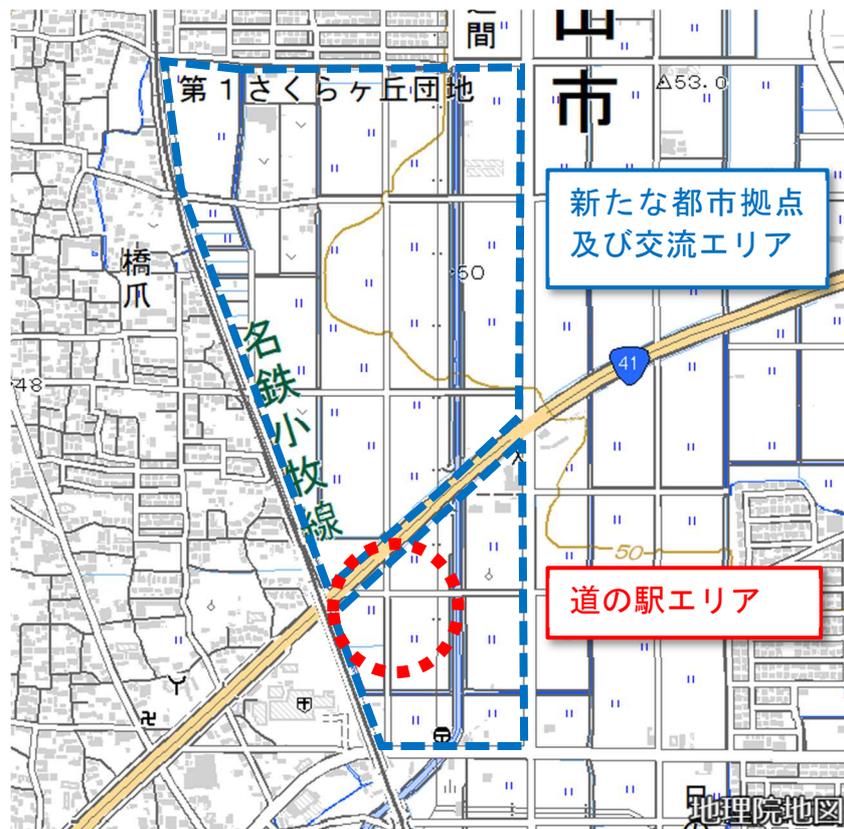


図 1-1 位置図

※ 地理院地図利用

2. 計画地における位置づけの整理

「道の駅」を整備する目的や、その必要性及び整備効果について、関連する上位計画等の位置づけを踏まえて整理した。

2.1.計画の位置づけ

2.1.1.計画の位置づけ

基本計画の位置づけは、犬山市の最上位計画である「第5次犬山市総合計画」、都市づくりの基本方針である「都市計画マスタープラン」、橋爪・五郎丸地区における新たな拠点づくりの方針を定めた「新たな都市拠点及び交流エリア基本構想」等の上位・関連計画と整合を図るものである。

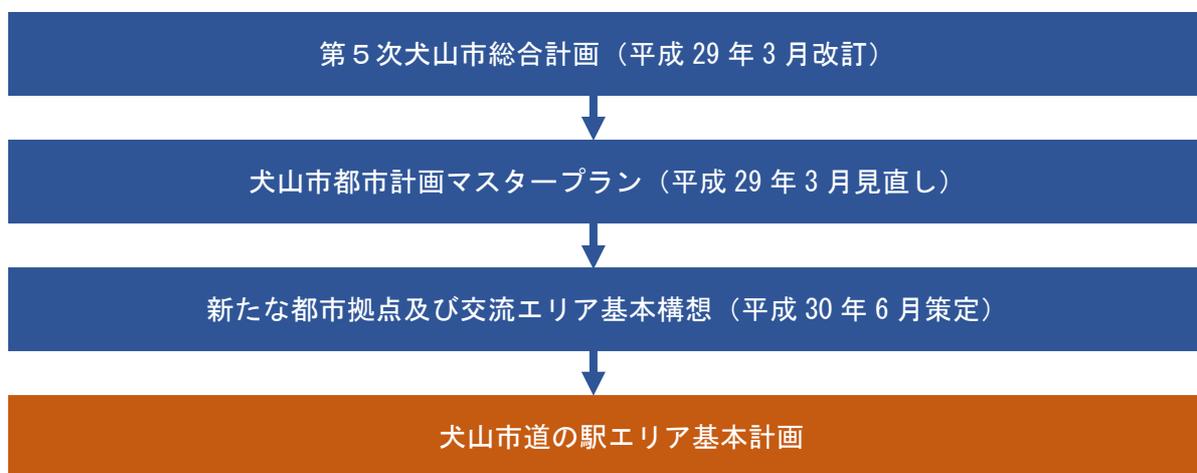


図 2-1 計画の位置づけ

2.1.2.これまでの検討経過

犬山市は、道の駅の計画にあたり、学識経験者や市民、民間の関係団体等で構成される「犬山市道の駅検討委員会」及び庁内検討会議を設置し、協議を重ねてきた。また、平成30年度には、民間事業者の意向を確認するため、サウンディング型市場調査を実施している。

表 2-1 主な検討経緯

検討内容	検討時期
新たな都市拠点及び交流エリア基本構想策定	平成30年6月
新たな都市拠点及び交流エリア基本構想に係るマーケットサウンディング調査	平成30年8月～9月 (結果公表：平成30年9月)
道の駅プロジェクト庁内検討会議	平成30年度～令和元年度（7回開催）
犬山市道の駅整備検討委員会	平成31年度（令和元年度）（6回開催）
官民連携手法 検討部会	平成31年度（令和元年度）（3回開催）
（仮称）犬山市道の駅整備・運営事業 官民連携に係るサウンディング型市場調査	令和元年11月（結果公表：令和元年12月）

2.2.道の駅の概要

2.2.1.道の駅とは

「道の駅」は、地域の創意工夫により道路利用者に快適な休憩と多様で質の高いサービスを提供する施設である。

道路網の整備の進展により、長距離ドライブの機会が増加するとともに、女性や高齢者などの多様なドライバーが増加する中で、道路交通の円滑な「ながれ」を支えるため、一般道路に快適な休憩のための「たまり」が求められ「道の駅」制度が創設された。

「道の駅」は、道路利用者への安全で快適な道路交通環境の提供と地域の振興に寄与することが目的として整備が進められている。近年では、地域の拠点機能の強化と「道の駅」間のネットワーク化が重要視されるようになり、また、「道の駅」自体が目的地となっている。令和2年2月現在、全国で1,160 駅登録されている。

(1) 道の駅の目的と機能

道の駅の目的は、次の2つに集約される。

- ・道路利用者への安全で快適な道路交通環境の提供
- ・地域の振興に寄与

道の駅の基本的な整備コンセプトは、次のとおりである。

- ・休憩機能…24 時間、無料で利用できる駐車場・トイレ
- ・情報発信機能…道路情報、地域の観光情報、緊急医療情報などを提供
- ・地域連携機能…文化教養施設、観光レクリエーション施設などの地域振興施設

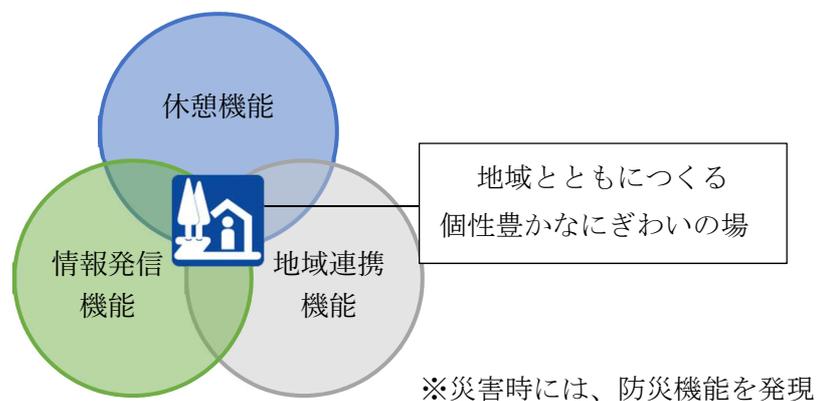


図 2-2 道の駅の基本コンセプト

出典：「道の駅利用案内」（国土交通省）

(2) 道の駅の施設構成

道の駅の施設は、地域振興のための地域振興施設、道路利用者のための駐車場、トイレ、情報提供施設及び休憩所で構成されている。

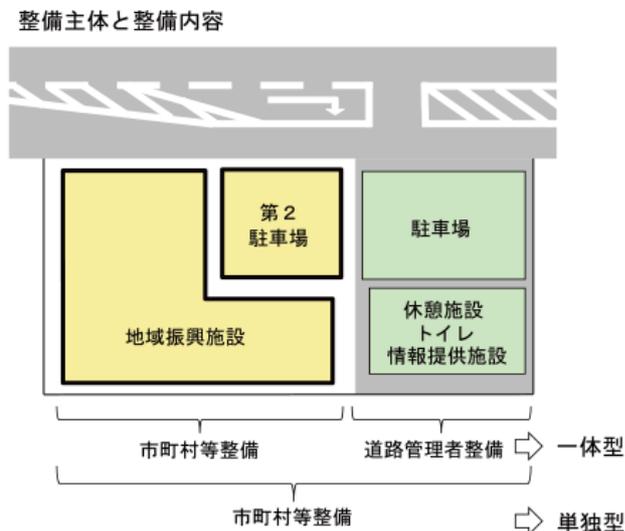


図 2-3 道の駅の施設構成イメージ

出典：「道の駅利用案内」（国土交通省）

(3) 道の駅の整備方法

道の駅の整備方法には、道路管理者が駐車場、トイレ及び情報提供施設を整備し、地元の市町村等が地域振興施設等をそれぞれ整備する「一体型」と、地元の市町村等が全ての施設を整備する「単独型」の2種類がある。



出典：「道の駅利用案内」（国土交通省）

(4) 道の駅の登録要件

道の駅の登録については、国土交通省が公表する「道の駅」登録・案内要綱」に要件が示されている。

道の駅の登録にあたって必要な要件は、以下のとおりである。

○ 設置位置

「道の駅」相互の機能分担の観点から適切な位置にあること

○ 休憩機能

- ・ 利用者が無料で24時間利用できる十分な容量を持った駐車場
- ・ 清潔なトイレ（原則、洋式）
- ・ 子育て応援施設（ベビーコーナー等）

○ 情報発信機能

道路及び地域に関する情報を提供（道路情報、地域の観光情報、緊急医療情報等）

○ 地域連携機能

文化教養施設、観光レクリエーション施設などの地域振興施設

○ その他

施設及び施設間を結ぶ主要経路のバリアフリー化

○ 設置者

市町村又は市町村に代わり得る公的な団体*

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

2.2.2.重点「道の駅」

国土交通省は、平成26年度より、地域活性化の拠点となる優れた企画があり、今後の重点支援で効果的な取り組みが期待できる道の駅を重点「道の駅」として選定し、支援している。

重点「道の駅」に想定される機能について、国土交通省は図2-5のとおり示している。ここでは、「ゲートウェイ型」は地域の窓口であり、観光総合窓口機能やインバウンド観光の促進、地方移住等の促進を図る機能を有する。また、「地域センター型」は、地域を元気にする施設であり、地域の産業振興、地域福祉の向上に資する機能や高度な防災機能を有する。これらの機能を発揮することにより、道の駅が活力を呼び、雇用を創出し、地域を活性化することが期待されている。

本事業においては、このような道の駅の型も踏まえつつ、多様な機能のバランスを見ながら、機能を具体化していくことになる。



図 2-5 重点「道の駅」に想定される機能

出典：「道の駅利用案内」（国土交通省）

2.2.3.道の駅による地方創生

道の駅制度の創設当初は、道路利用者が立寄るための施設であったが、ここ近年、道の駅自体が目的地となるような、地域拠点としての機能の強化が図られるようになった。これは、道の駅が地方創生を具体的に実現していくための極めて有力な手段であると考えられていることによる。

国土交通省の審議会の一つである新「道の駅」のあり方検討会は、令和元年11月18日に提言した「「道の駅」第3ステージ」において、道の駅を「地方創生・観光を加速する拠点へ」というテーマで進めるものとし、「2025年に目指す3つの姿」（図2-6参照）を示した。

『「道の駅」を世界ブランドへ』は、海外へのプロモーションやプロジェクト展開を国が推進することとし、道の駅を新たなインバウンド観光拠点とすることである。道の駅では、インバウンド観光に対応するため、多言語対応やキャッシュレス等を基本サービスとすることと合わせて、周遊の交通拠点としての役割を發揮することが期待されている。

国土交通省は、2025年までに、50%以上の道の駅を多言語対応できる施設とし、また、80%以上の道の駅に対してキャッシュレスの仕組みを導入することを目標としている。

『新「防災道の駅」が全国の安心拠点に』は、広域的な防災機能を道の駅が担うため、国等の支援によりハード・ソフト対策を強化した「防災道の駅」を新たに導入することである。

道の駅では、地域の防災計画に基づき、災害時の機能確保に向けた準備を実施し、道の駅が地域の復旧・復興の拠点として貢献することが期待されている。国土交通省は、2025年までに、約500駅の道の駅が地域防災計画に位置付けられることを目標としている。また、2020年に、新たな「防災道の駅」認定制度を導入することとしている。

『あらゆる世代が活躍する舞台となる地域センターに』は、道の駅を舞台に、地域の課題解決や民間とタイアップした「地域活性化プロジェクト」を全国各地で実施することである。学生や地域の子育て世代、高齢者等、あらゆる世代が活躍するための環境を道の駅で提供することが期待されている。国土交通省では、2025年までに、全国道の駅の約50%以上にベビーコーナーを設置すること、累計で50件の道の駅で地域活性化プロジェクトを実施すること、50校の大学等との連携企画を実施することを目標としている。

本事業において整備する道の駅も、国が示す道の駅の目指す方向を踏まえながら、地方創生の核となる施設として、検討を進めることとする。

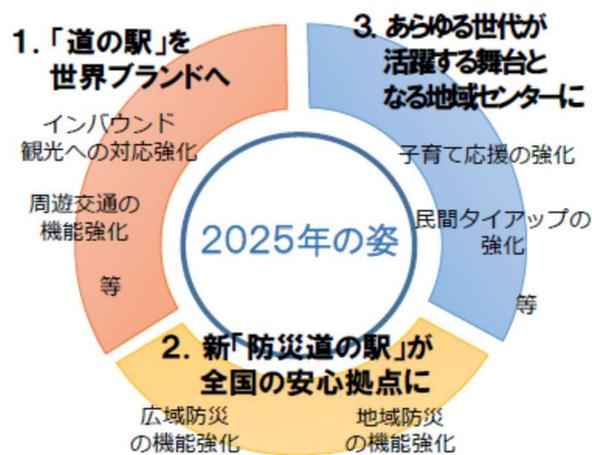


図 2-6 2025年に目指す3つの姿

出典：『「道の駅」第3ステージ』（令和元年11月18日 新「道の駅」のあり方検討会）

2.2.4.防災拠点としての道の駅への期待

道の駅は、平成 16 年 10 月に発生した新潟県中越地震において、道路利用者への情報提供や、災害対応にあたる関係機関の車両の駐車に利用される等、防災拠点としての利用がなされた。以降、災害発生時において、防災設備の設置の有無に関わらず、復旧支援活動の拠点としての利用や、被災情報等の様々な情報提供の場として活用されている。

近年、大きな自然災害が多発していることから、非常用電源や備蓄倉庫等の防災施設を設置し、災害発生時に道路利用者や地域住民の避難の受け入れや、支援物資の供給を実施する場としての活用等、防災機能を有効に発揮することが求められている。



図 2-7 防災拠点整備例 道の駅「みかも」(栃木県)

出典：「多様な機能を持った「道の駅」の新たな展開について」(平成 19 年)

(国土交通省 社会資本整備審議会 道路分科会 基本政策部会)

新「道の駅」のあり方検討会では、提言「「道の駅」第3ステージ」の中で、「2025年」に目指す3つの姿」として、「防災道の駅」が全国の安心拠点となることを示している。これを受けて、国土交通省は、令和2年度、全国の道の駅の中から広域的な防災拠点として機能する「防災道の駅」を選ぶ新たな認定制度を導入することとしている。

2. 新「防災道の駅」が全国の安心拠点に

- 広域的な防災機能を担うため、国等の支援を受けてハード・ソフト対策を強化した「防災道の駅」を新たに導入。地域住民や道路利用者、外国人観光客も含め、他の防災施設と連携しながら安全・安心な場を提供。
- 各「道の駅」でも、地域の防災計画に基づいて、BCPの策定、防災訓練など災害時の機能確保に向けた準備を着実に実施。
- これら「道の駅」の活動情報は、災害時に国、自治体、連絡会等でいち早く共有。関係機関の支援も受けながら、道の駅が地域の復旧・復興の拠点として貢献。



主な取組目標

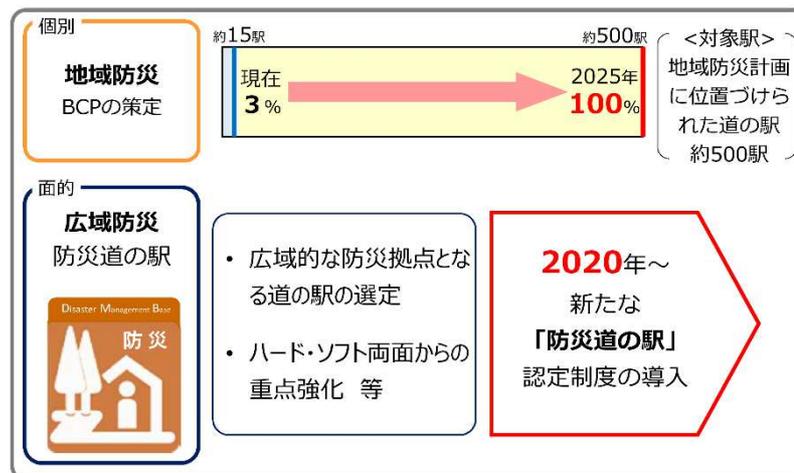


図 2-8 「防災道の駅」

出典：「「道の駅」第3ステージ」（令和元年11月18日）（新「道の駅」のあり方検討会）

2.3.本計画の前提条件

2.3.1.上位計画及び関連計画

本事業は、犬山市の最上位計画である「第5次犬山市総合計画」、都市づくりの基本方針である「都市計画マスタープラン」、橋爪・五郎丸地区における新たな拠点づくりの方針を定めた「新たな都市拠点及び交流エリア基本構想」等の計画に位置付けられている。

犬山市は、橋爪・五郎丸地区を、「新たな都市拠点及び交流エリア」にすることを計画しており、道の駅は、その中核施設としての役割が求められている。

① 第5次犬山市総合計画

「第5次犬山市総合計画」(以下「総合計画」という。)では、「人が輝き 地域と生きる“わ”のまち 犬山」をまちの将来像としている。計画地周辺は、名鉄犬山駅を中心とした駅周辺地区や主要道路沿道と並び「新たな都市拠点及び交流エリア」と位置付けられており、市民の活力や産業の活性化につながる新たな交流拠点の形成を図るエリアとなっている。

●新たな交流拠点の形成（駅設置の可能性検討ほか公共交通の充実）

橋爪・五郎丸地区及び周辺において、民間の活力の導入などにより、市内外の人が交流しにぎわいを創出する拠点の形成を目指します。また、公共交通のさらなる充実のため、駅設置の可能性について検討します。

●魅力ある商業地の整備

買い物や飲食の利便性が高まるよう、商業の活性化を図り、魅力ある商業地の整備に取り組みます。

●地産地消を促進し犬山の特性を生かした施設誘致

新たな交流拠点の魅力を高めるため、犬山の特性を活かした商業施設について、民間の力を活かした手法を研究し、誘致を図ります。

●商業集積ラインの設定（買い物利便性向上）

幹線道路沿いに気軽に飲食や買い物ができるような商業施設の誘導を図ります。

※ 第5次犬山市総合計画 重点施策第2 産業の活性化「商売繁盛のまちへ」より抜粋

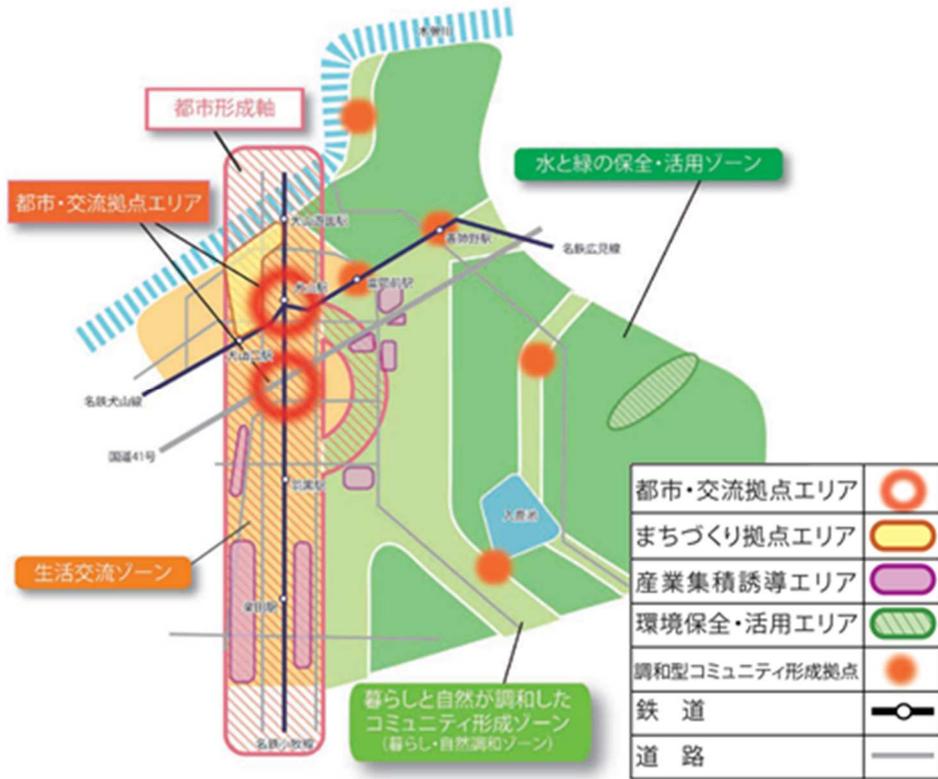


図 2-9 土地利用計画図

出典：第5次犬山市総合計画（平成29年3月改訂）

② 犬山市都市計画マスタープラン

「犬山市都市計画マスタープラン」では、本事業を予定する場所（以下「計画地」という。）周辺である橋爪・五郎丸地区の目指す将来図について「基盤が整い、活力を創出する都市」、「交通を生み、にぎわいあふれる都市」と示している。

計画地周辺は、市民の活力や産業の活性化につながる新たな拠点を図るエリアとし、交通拠点の充実を図ることとしているとともに、交通ネットワーク結節点として、来訪者の交流エリアとしての形成を目指すこととしている。

●基盤が整い、活力を創出する都市

橋爪・五郎丸地区はコミュニティバスや自動車交通の利便性に優れた場所であるとともに、都市的な土地利用への転換をまとめた広がりでも検討できる土地利用条件を有しています。また、近接した羽黒地区には市民文化会館や体育館など公共施設が集積しています。こうした立地条件、土地利用条件を生かし、犬山市民の活力や産業の活性化につながる新たな土地拠点の形成を図るとともに、駅設置の可能性を含む公共交通の充実に関する検討により、さらなる交通拠点の充実を目指します。

※ 犬山市都市計画マスタープラン III全体構想 (2)より抜粋

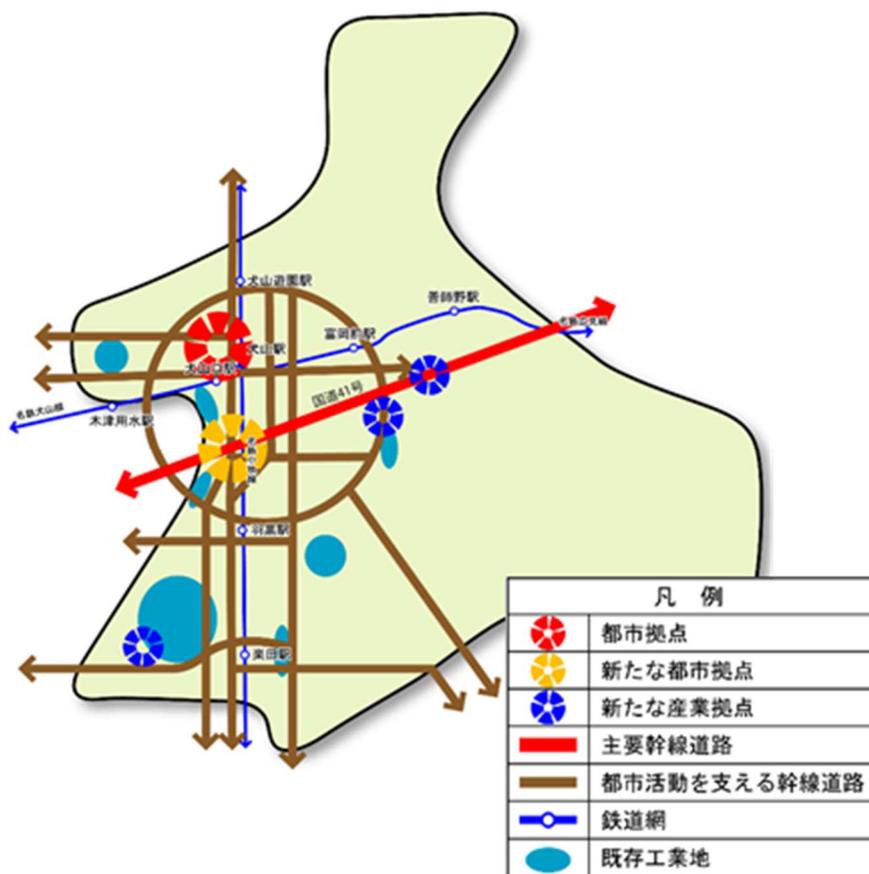


図 2-10 将来都市構造図（基盤が整い、活力を創出する都市）

出典：犬山市都市計画マスタープラン（中間見直し後）

●交通を生み、にぎわいがあふれる都市

橋爪・五郎丸地区は市域中央に位置し、コミュニティバスや自動車交通の利便性が高い場所であり、近くには市民文化会館や体育館が立地していることから、市民の交流エリアの形成を図るとともに、犬山城とその城下町をはじめとする観光資源との交通ネットワーク結節点として、来訪者の交流エリアとしての形成を目指します。

※ 犬山市都市計画マスタープラン III全体構想 (2) より抜粋

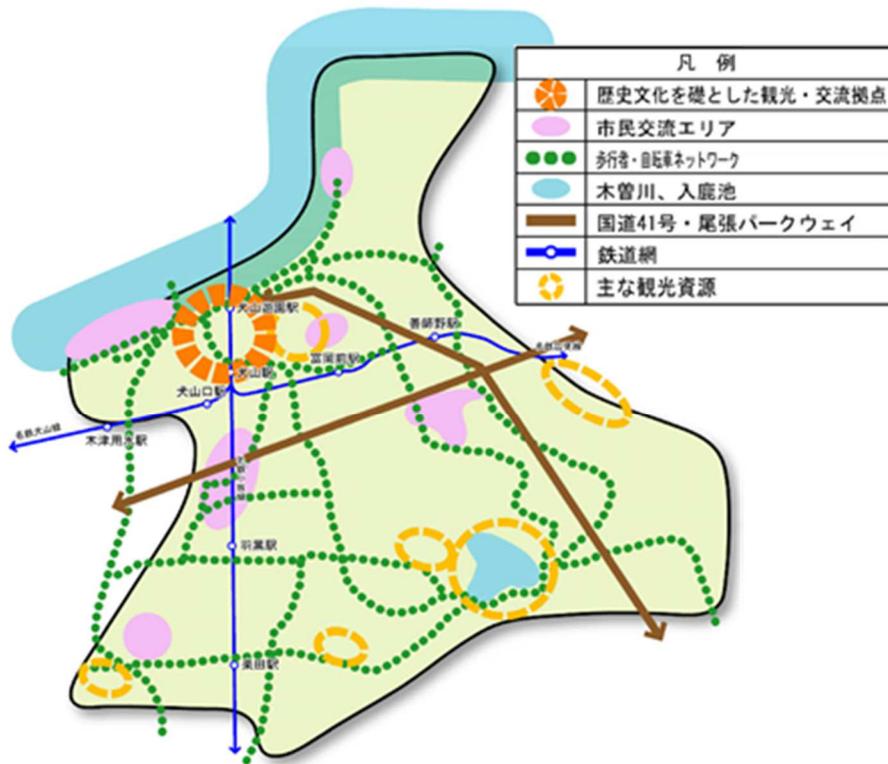


図 2-11 将来都市構造図（交流を生み、にぎわいがあふれる都市）

出典：犬山市都市計画マスタープラン（中間見直し後）

③ 新たな都市拠点及び交流エリア基本構想（平成 30 年 6 月）

犬山市は、総合計画及び都市計画マスタープランの改訂を受け、計画地周辺の拠点づくり基本構想となる「新たな都市拠点及び交流エリア基本構想」（以下「基本構想」という。）を策定し、土地利用構想（案）において各種エリアの段階的な整備を掲げ、短期目標として道の駅エリアを整備することとしている。

「新たな都市拠点及び交流エリア基本構想」の基本的な考え方は、以下の通りである。

● 「道の駅」をきっかけとした地域創生の実現

国道 41 号沿線に位置し、本市の玄関口ともなりえるこの地区に、近年、様々な取り組みで地域活性化に寄与している「道の駅」を位置付けることで、この地区への商業施設の立地を促進し、市民生活の向上、税収増による財源確保を図ります。

● 集約型都市拠点の実現（コンパクトシティ+ネットワーク）

今後、人口減少社会を迎える中で、集約型都市構造への転換を図る上では、新駅設置の可能性がある橋爪・五郎丸地区を新たな都市拠点とすることで、本市のコンパクトシティ+ネットワークの実現に大きく寄与できると考えます。

● 広域な圏域からの利用に資する拠点

国道 41 号沿道に位置する橋爪・五郎丸地区は、広域的な圏域からの利用に資する拠点となります。また、名鉄小牧線の新駅（五郎丸駅）の設置となれば、犬山駅に次ぐ交通の要衝となり、一層の拠点機能の強化が図られます。

※ 新たな都市拠点及び交流エリア基本構想より抜粋



図 2-12 土地利用構想（案）

出典：「新たな都市拠点及び交流エリア基本構想（概要版パンフレット）」

2.4.計画地及び周辺の状況

2.4.1.計画地周辺の道の駅等の設置位置の確認

(1) 既存道の駅

既存の道の駅の設置位置を確認したところ、計画地より20km圏内には、5箇所の道の駅があるが、いずれも岐阜県内に位置している。

また、計画地が接する国道41号沿線では、岐阜県七宗町の「ロック・ガーデンひちそう」が、名古屋市に最も近い道の駅となる。計画地と「ロック・ガーデンひちそう」は、20km以上離れている。

国道41号周辺で見ると、岐阜県美濃加茂市の「みのかも」があるが、計画地と「みのかも」は10km以上離れている。

計画地が位置する尾張北部エリアは、道の駅の空白地帯であると言える。



図 2-13 計画地周辺の道の駅の立地状況

(2) 類似施設

自由に車を駐車し、休憩、買い物、飲食等ができる施設を類似施設と想定し、計画地周辺の状況を確認した。

国道41号沿線では、計画地より15km圏内には、コンビニエンスストアが5箇所（道の駅より名古屋市側に4箇所、道の駅より岐阜県側に1箇所）立地している。商業施設以外の施設は、立地していない。

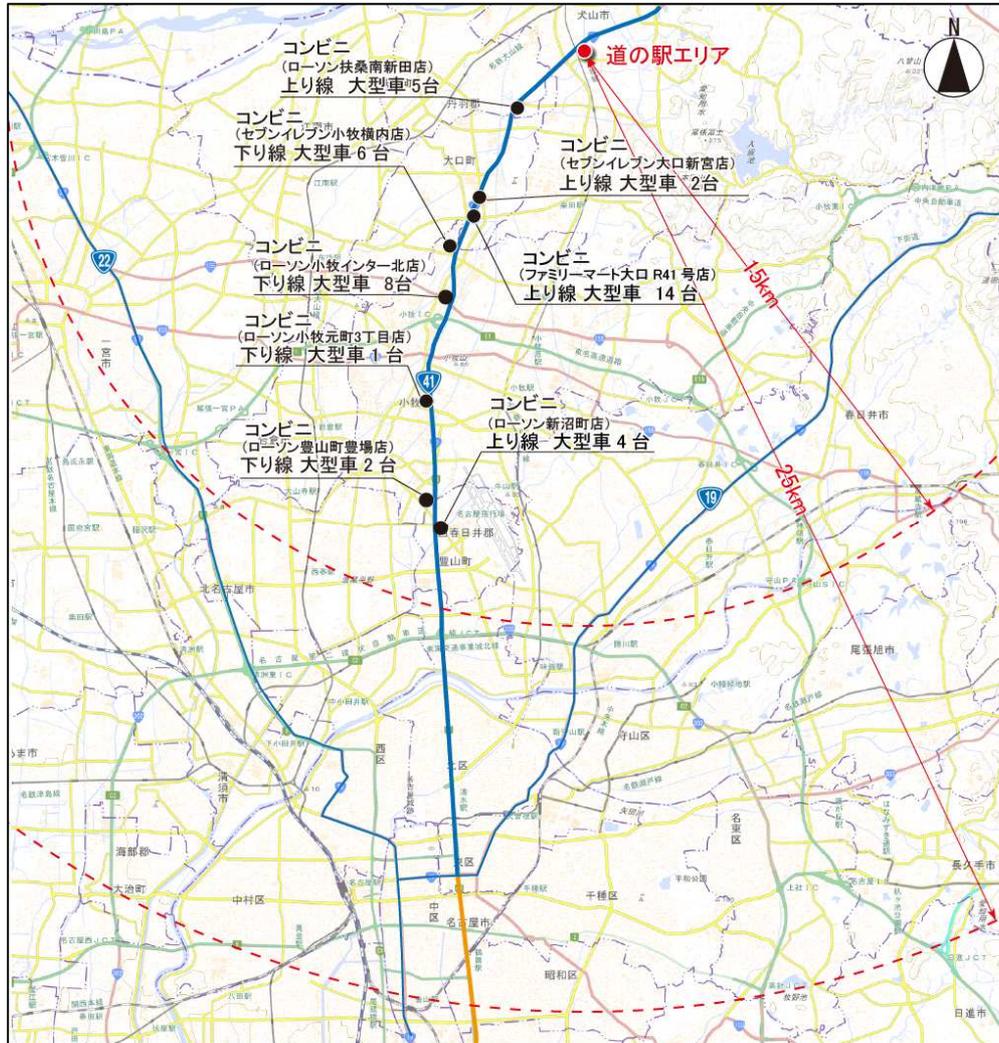


図 2-14 計画地周辺の類似施設の立地状況 (1)



図 2-15 計画地周辺の類似施設の立地状況 (2)

2.4.2.立地状況

犬山市は、愛知県の尾張北部エリアに位置している。名古屋市からは、名鉄犬山線で約30分、自動車でも名古屋市中心部から約1時間（高速道路を利用した場合は約30分）の距離に位置している。

また、計画地から15km圏内は、名古屋市の一部を含み、約140万人、約54万世帯が居住している。



図 2-16 計画地の立地状況

※ 地理院地図（国土地理院）を加工

2.4.3.計画地の状況

計画地は、国道41号沿線に位置し、東側に市道名古屋犬山線、南側に県道長洞犬山線が近接している。また、西側には、名鉄小牧線が隣接している。

計画地周辺は、現在は農地であるが、その周囲は住宅地となっている。また、名鉄小牧線を挟んだ位置に総合犬山中央病院、計画地東側には犬山市急病診療所及び心身障害者更生施設が隣接している。



図 2-17 計画周辺の状況

2.4.4.国道 41 号の概況

計画地が接する国道 41 号の交通量は、37,535 台/日と交通量が多く、大型車混入率も 17.1%で非常に高いことから、物流の幹線道路となっていることが推察される。

国道 41 号は、慢性的な交通渋滞が発生しており、交通容量の拡大、高速道路インターチェンジへのアクセス性の向上を目的として、小牧市村中から計画地近辺の五郎丸交差点までの区間（延長 7.0 km）を対象とし、6 車線化事業が行われている。

今後、計画地も人や物の流れのより一層活発になると見込まれる。

表3-1 国道 41 号の交通量（平成 27 年度交通センサス）

交通センサス (平成 27 年)		昼間 12 時間自動車類交通量			24 時間自動車類交通量			昼夜率	昼間 12 時間 ピーク比率	昼間 12 時間 大型車混入率	混雑度
		(上下合計)			(上下合計)						
		小型車	大型車	合計	小型車	大型車	合計				
路線	観測地点	(台)	(台)	(台)	(台)	(台)	(台)	(%)	(%)		
一般国道 41 号	丹羽郡大口町 河北大字 神明下	22,226	4,585	26,811	31,181	6,354	37,535	1.40	11.0	17.1	0.98

※ 斜体時は推定値

国道 41 号名濃バイパスの計画交通量は、6 車線化することにより、1 日あたり 55,700 台（平成 30 年 2 月に公表した平成 22 年度全国道路・街路交通情勢調査ベースの R12 将来 OD に基づき算出）となることを見込まれている。



図 2-18 国道 41 号名濃バイパス 改築事業

出典：国土交通省中部地方整備局愛知国道事務所

2.4.5. 犬山市の地域特性の確認

(1) 人口

犬山市の人口は、74,044 人（2019 年 5 月 31 日現在）である。人口の推移を見ると、2010 年をピークに人口減少が進んでいる。

「いいね！いぬやま総合戦略（平成 28 年 3 月）」では、2060 年の人口ビジョンとして、約 61,000 人を堅持することが目標とされている

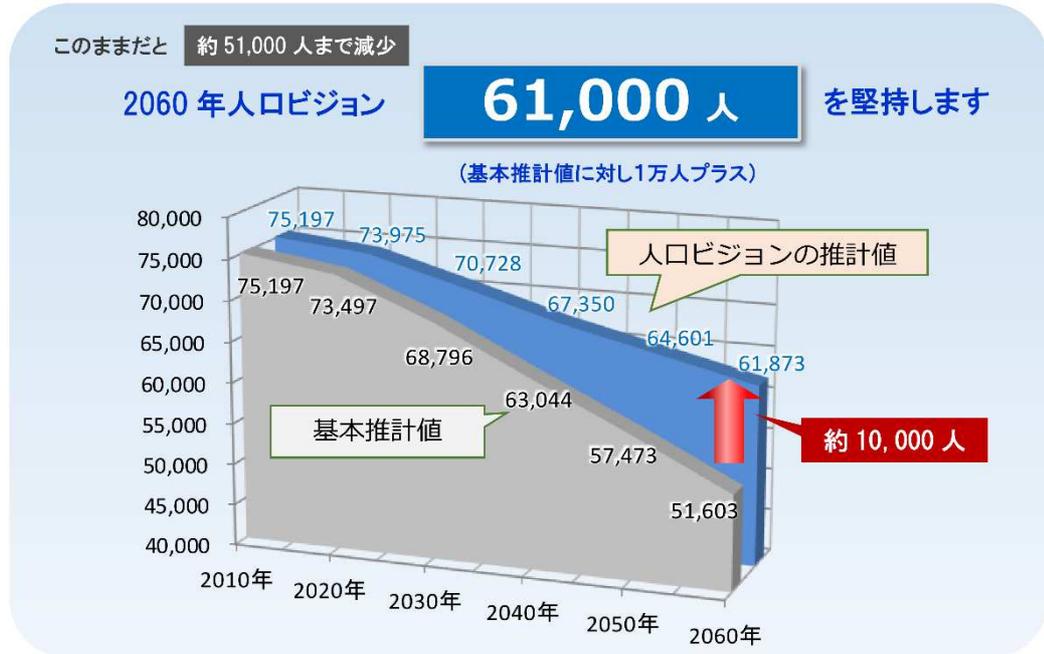


図 2-19 人口推移（犬山市）

出典：「いいね！いぬやま総合戦略」（平成 28 年 3 月）

また、犬山市の高齢化率は 28.8%となっており、愛知県の平均 24.7%、全国の平均 27.7%よりもやや高い傾向にあり、少子高齢化が進んでいる。

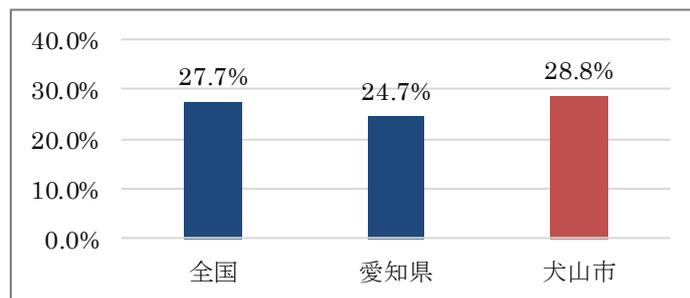


図 2-20 高齢化率（犬山市）

※ 「愛知県人口動向調査」（令和元年 5 月 1 日現在）
及び「平成 30 年版高齢社会白書」（内閣府）を参考に作成

(2) 交通

犬山市は国道 41 号が東西を横断し、主要地方道春日井各務原線（県道 27 号）が市西部を南北に縦貫している。

鉄道は、犬山駅を中心に名鉄犬山線、小牧線、広見線の 3 路線が通り、7 つの駅が設置されている。朝から夜の時間帯まで、10 分から 20 分の間隔で電車が走っており、便数が多い。犬山市からは、北は岐阜市、南は名古屋市、中部国際空港へ、乗り換えることなくアクセスすることができる。

バスは、8 路線のコミュニティバスと 3 路線の民間事業者が運営するバスが運行されている。コミュニティバスは、7 路線が計画地に隣接する総合犬山中央病院バス停を通過しており、計画地周辺は市内の公共交通の拠点となっている。

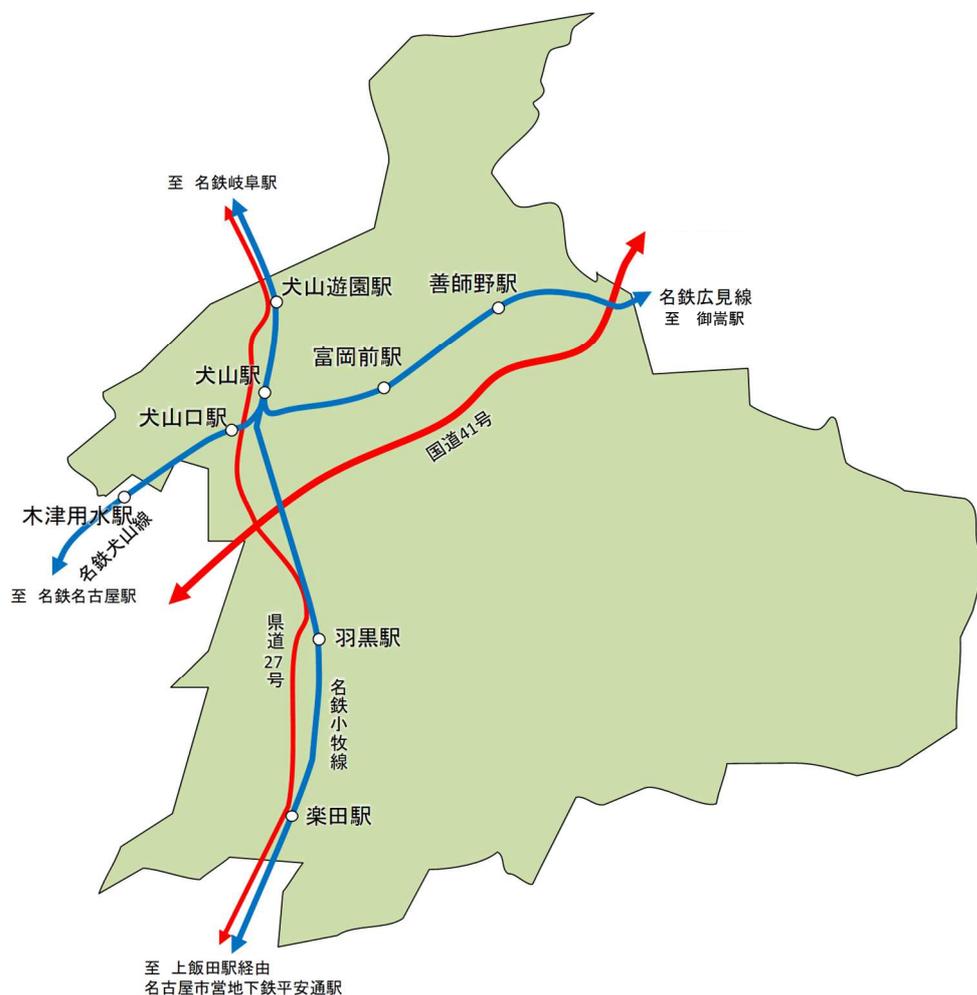


図 2-21 道路及び鉄道の敷設状況

出典：犬山市ウェブサイト

(3) 産業

1) 産業全体

犬山市の産業のうち、最も売上額が多いのは製造業であり、全産業の構成比をみても、製造業の占める割合が高い。

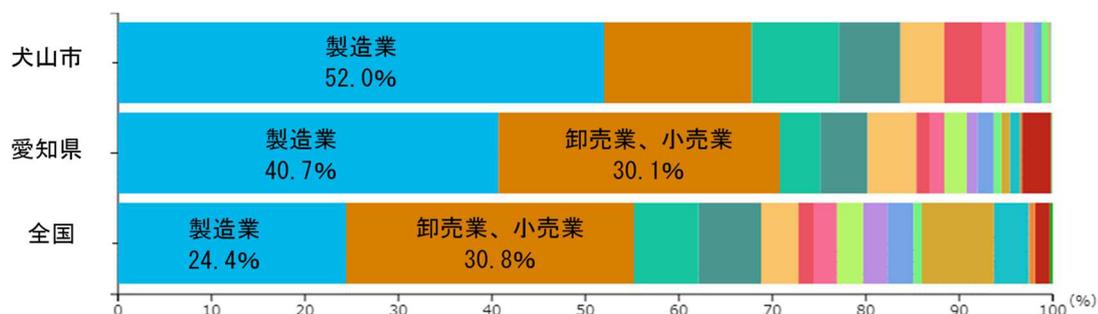


図 2-22 売上高における産業の構成比

出典：「平成 28 年経済センサスー活動調査」（総務省統計局）

※ 「地域経済分析システム（RESAS）」を用いて作成

2) 工業

犬山市の製造品出荷額は、2011 年に約 3,400 億円まで低下したものの、以降は回復傾向にある。

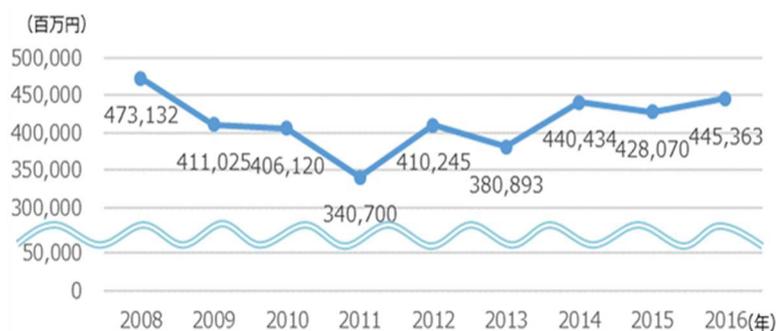


図 2-23 製造品出荷額の推移

出典：「工業統計調査」（経済産業省）、「平成 24 年経済センサスー活動調査」（総務省統計局）

※ 「地域経済分析システム（RESAS）」を用いて作成

業種別の製造品出荷額は、生産用機械器具製造業が最も多く、続いてプラスチック製品製造業、はん用機械製造業が多くなっている。

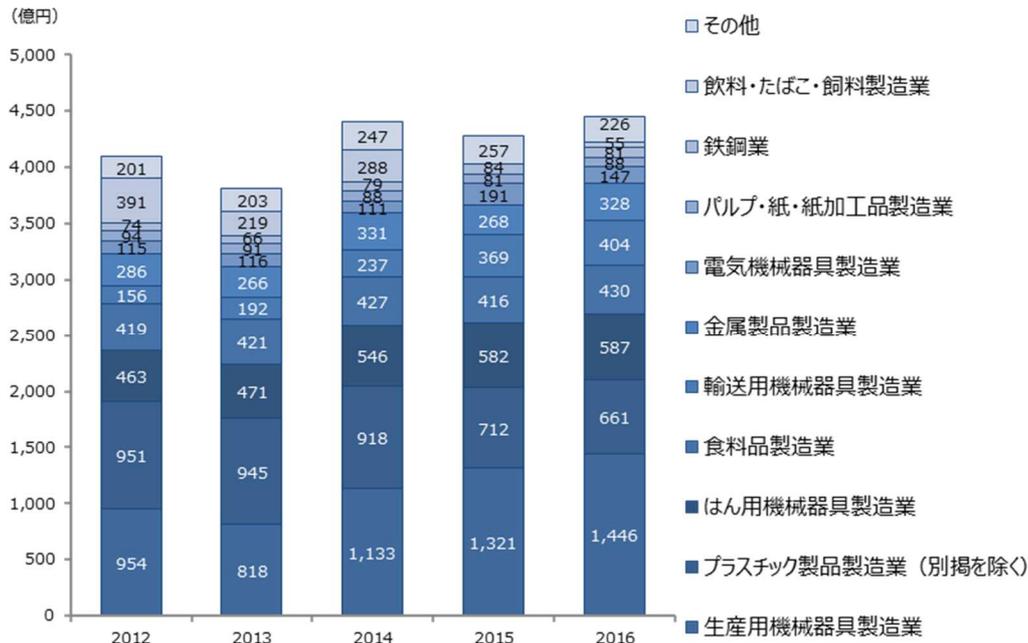


図 2-24 業種別製造品出荷額の変化

出典：「工業統計調査」（経済産業省）、「平成 24 年経済センサス活動調査」（総務省統計局）

※ 「地域経済分析システム（RESAS）」を用いて作成

3) 農業

犬山市の農業産出額は、平成 29 年市町村別農業産出額（推計）（農林水産省）では約 8.3 億円であり、愛知県内 54 市町村の 38 位となっている。耕地面積は、全国平均と同程度であり、県平均よりも低い。耕地面積における水田面積の占める割合は、全国平均、県平均を上回っており、稲作が盛んである。

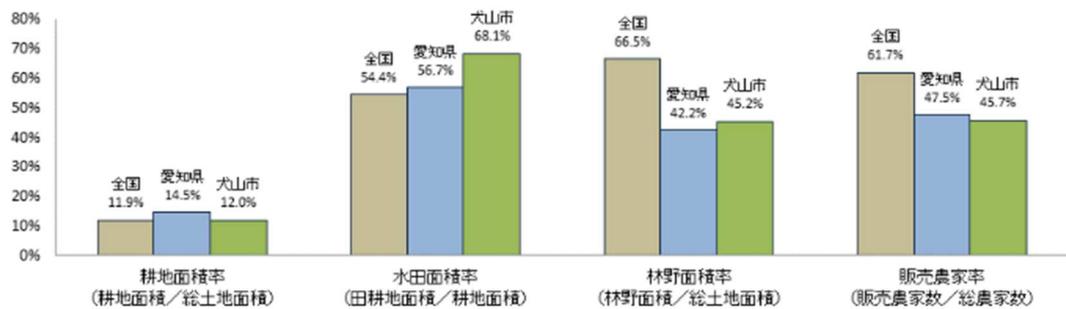


図 2-25 農地の概況（犬山市）

出典：「面積調査」、「農林業センサス」（農林水産省）

主要な農産物は、米が多く（産出額は年間約4億3千万円）と最も多く、続いて、果樹（産出額は年間約1億5千万円）である。果樹の生産は、特産品である桃の栽培面積が12haとなっている。次いで、柿、自然薯が多く生産されている。

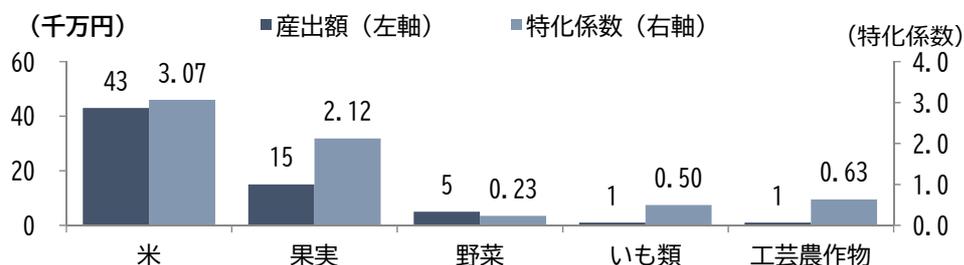


図 2-26 品目別農業産出額

出典：「市町村別農業産出額（推計）」（農林水産省）

4) 商業

犬山市の商業の特性として、小売業に着目し、状況を確認した。

犬山市の小売業は、2012年から売り場面積については減少しているものの、事業所数、従業員数、年間商品販売額は増加している。

犬山市が実施した平成27年度の市民意識調査では、犬山市民の買い物先を調査しており、表2-2のとおり整理した。その結果、犬山市民の買い物先は、商品によって大きく異なることがわかった。最寄り品は、回答者の64.7%が市内で購入すると回答した。買回品（衣服、レジャー用品、電化製品等）は、隣接する扶桑町や名古屋市に買い物に行く割合が市内よりも高い。準買回品や贈答品も、市外で購入する割合が高くなっている。

表 2-2 小売業の事業所等の推移（犬山市）

年	事業所数	従業者数(人)	年間商品販売額(百万円)	売場面積(m ²)
2012	347	2,052	35,882	43,737
2014	339	2,312	41,090	41,695
2016	352	2,496	41,578	37,034

出典：「平成26年商業統計」（経済産業省）、「経済センサス-活動調査」（総務省・経済産業省）

表 2-3 犬山市民の商品別の買い物先

買い物先	買回品	準買回品	最寄品	贈答品
犬山市内	7.8	30.6	64.7	21.0
小牧市	12.7	10.6	9.8	6.4
春日井市	0.2	0.2	0.0	0.7
名古屋市	20.0	9.2	0.6	21.4
扶桑町	25.0	21.9	11.8	16.1
大口町	2.0	3.8	3.4	3.2
江南市	2.9	1.6	0.5	1.2
可児市	1.6	2.8	3.1	1.4
各務原市	15.4	6.8	1.7	7.3
美濃加茂市	0.5	0.6	0.1	0.4
通信販売	7.3	0.6	0.3	14.8
その他	1.5	1.0	1.0	2.4

出典：市民意識調査（平成 27 年）（犬山市）

(4) 観光

犬山市を訪れる観光客は、平成 30 年度はやや減少しているが、550 万人以上を維持している。総合計画では、令和 4 年（2022 年）の観光交流人口の目標を 600 万人と設定している。

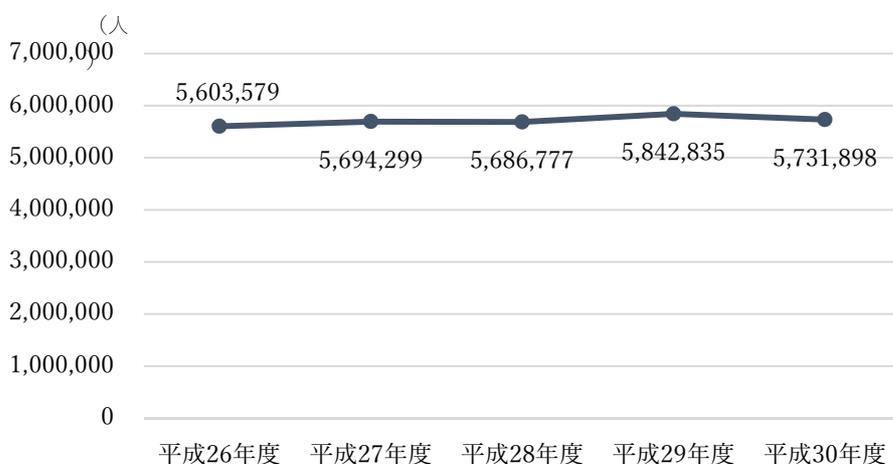


図 2-27 観光地利用者数の推移

出典：「犬山市の統計（令和元年度刊）」

市内の観光地利用者数は1月が最も多く、成田山名古屋別院、大縣神社、尾張富士大宮浅間神社等への参拝客によるものである。

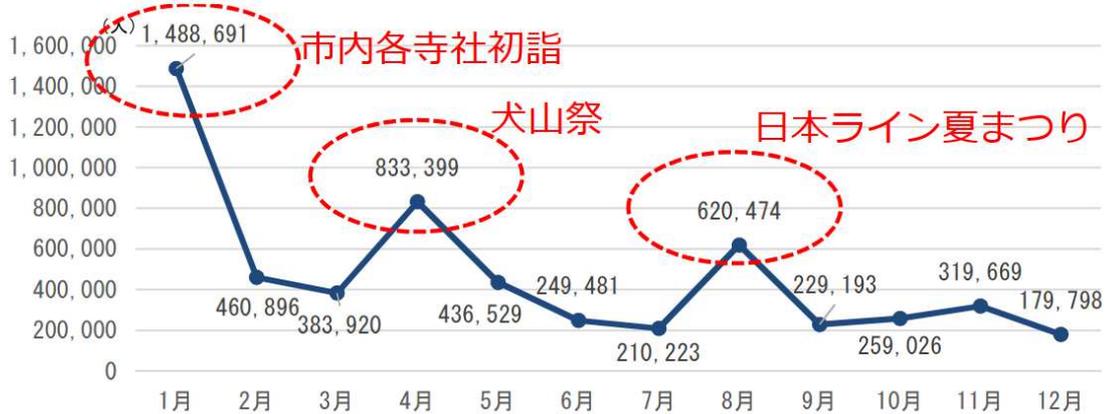


図 2-28 犬山市主要観光資源の年間来訪者推移 (平成 29 年)

※ 愛知県「平成 29 年観光レクリエーション利用者統計」より作成

観光資源は、犬山城下町周辺及び尾張丘陵に分布している。計画地は、市内の観光周遊のハブとなりうる場所に立地しており、市内観光地のネットワーク形成への寄与が期待できる。

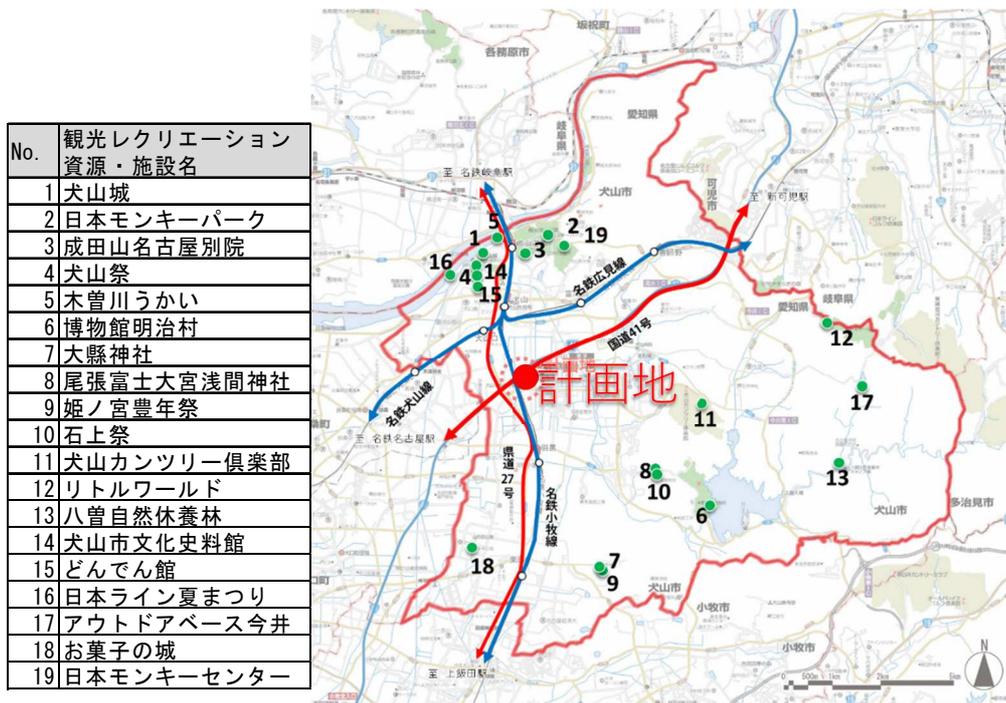


図 2-29 犬山市の観光資源

(5) 特産品

特産品である犬山焼は、江戸時代の元禄年間（1688年～1704年）に、奥村伝三郎が岐阜県可児地方から美濃焼の陶工を受け入れて、犬山市今井に窯を築いたことが始まりとされている。犬山焼の特徴は、「雲錦手」、「赤絵」という絵柄であり、色彩に富んだ美しい陶器である。

また、犬山市は古くからお茶処として知られており、お茶文化の浸透していた城下町では和菓子店も多く、現在も老舗和菓子店が営業を続けている。

(6) 福祉

犬山市は、平成27年3月、子ども・子育て支援法第61条に基づく「犬山市子ども・子育て支援事業計画」を策定し、子育て支援に関する取り組みを実施している。

市は、平成31年に就学前及び小学生の児童を持つ保護者を対象とした「子ども・子育てに関するアンケート」を実施し、「子育てしやすいまち」としていくために望む取り組みについて、市民の希望を確認した。その結果、就学前の児童を持つ保護者の約8割、小学生の児童を持つ保護者の約6割が「子どもが安心して遊べる場の整備」を望んでいた。また、就学前の児童を持つ保護者は、「子どもの遊べる機会の充実」を望む回答が多かった。

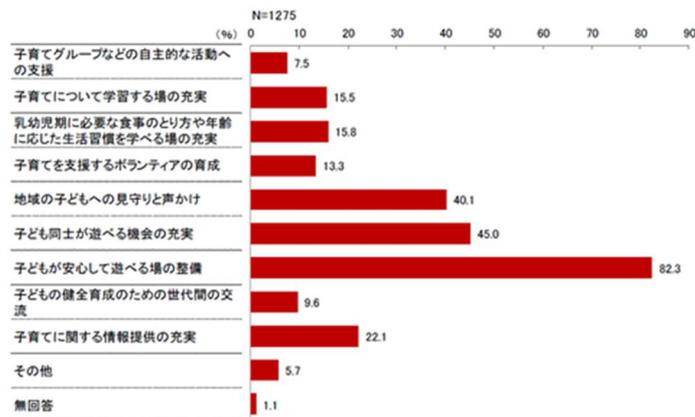


図 2-30 子育てしやすいまちとしていくために市に望む取り組み（就学前児童の保護者）

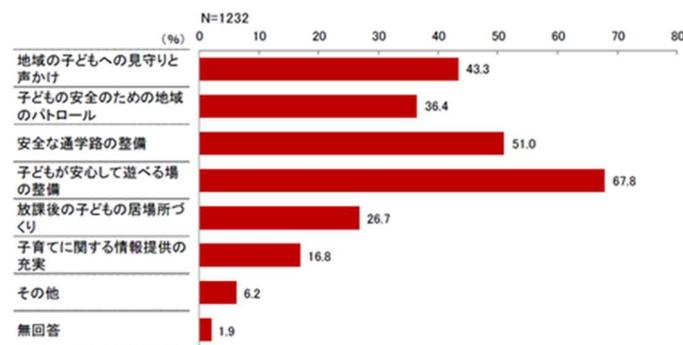


図 2-31 子育てしやすいまちにするために市に望む取り組み（小学生児童の保護者）

(7) 防災

1) 国道 41 号の役割

計画地が接する国道 41 号は、県庁所在地や地方中心都市、重要港湾、空港等を連絡する第 1 次緊急輸送道路として指定されており、災害発生直後から、避難・救助を始め、物資供給等の応急活動のために緊急車両の通行を確保すべき重要な路線である。



図 2-32 緊急輸送道路の指定状況

出典：「緊急輸送道路網図（一宮建設事務所管内図）」（平成 29 年 12 月）（愛知県）

2) ハザードマップの状況

犬山市ハザードマップにおいては、南海トラフ地震が発生した場合、計画地の想定震度は5強となっている。

浸水被害予測については、外水ハザードマップによると、郷瀬川及び新郷瀬川が増水し、堤防から水が溢れた場合、もしくは堤防が決壊して河川の水が流れ出した場合において、計画地は0～1.0m未満の浸水が予想されている。また、内水ハザードマップによると、雨水排水能力を超える降雨により、雨水を河川等の公共水域に放流できない場合、計画地の西側において0.1m以上0.2m未満の浸水が予想されている。

道の駅の施設整備等に当たっては、上記を踏まえた対策が必要となる。



図 2-33 南海トラフ地震における想定震度



図 2-34 計画地周辺の被害想定 (左：河川、右：雨水)

出典：犬山市ハザードマップ（令和元年5月）

2.5.道の駅の必要性及び整備効果

現在、全国的に人口減少が進んでおり、犬山市においても人口は更に減少する傾向にある。また、他自治体と比較して、犬山市は高齢化がやや高めに進行している。

そのような状況の中、本事業の計画地周辺は交通量も多く、また、国道41号では6車線化が進んでおり、さらに交通量が増加することが想定される。この増加する通過交通を取り込み、交流人口を増加させることで新たな人やお金の流れを生み出し、税収増加に寄与することが期待できる。

このような情勢を踏まえ、このチャンスを最大限に活用するため、犬山市においては、計画地周辺を「新たな都市拠点及び交流エリア」として位置付けた。

この地域の核となる施設として、近年、様々な取り組みで地方活性化に寄与し、地方創生を具体的に実現していくために極めて有効な手段と考えられている道の駅を整備することで、以下の効果が期待できる。

- 地域間交流が活発化し、新たな交流拠点が形成される。
- 道の駅に人が集まることにより、道の駅周辺も含めて、商業ゾーンが形成される。
- 都市拠点となることで、犬山市民の活力や産業の活性化につながる。
- 道の駅をきっかけとした地域創生が実現する。

3. 敷地条件の整理

計画地の敷地条件を確認し、整理した。

3.1. 土地利用規制

3.1.1. 都市計画区域

計画地は市街化調整区域に含まれるため原則、市街化は抑制されるべき区域である。ただし、「地域振興型市街化調整区域内地区計画」を策定することにより、一定の条件下において「地域の振興に資する施設」の建築は可能である。

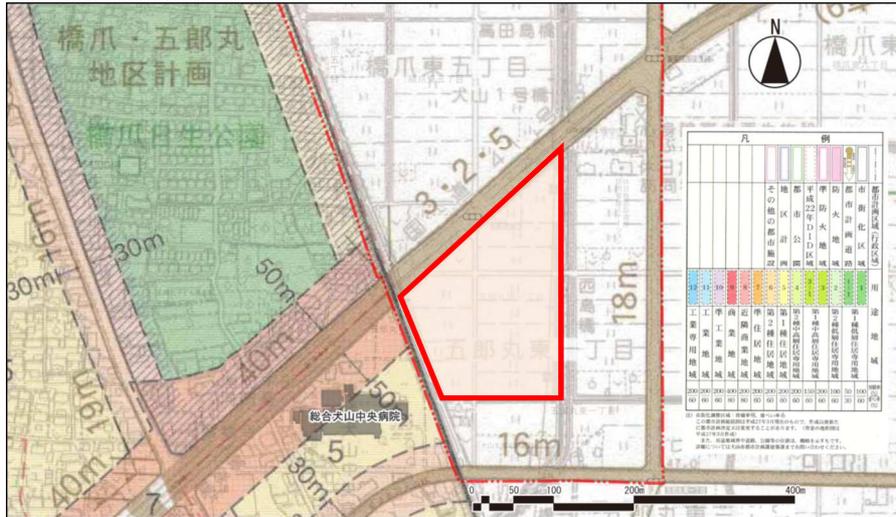


図 3-1 計画地の用途地域

出典：犬山市用途地域図

3.1.2. 農業振興地域

計画地は農業振興地域の農用地域に指定されており、農地保全のための規制が行われている。そのため、農振除外や農地転用に関する手続きを行う必要がある。

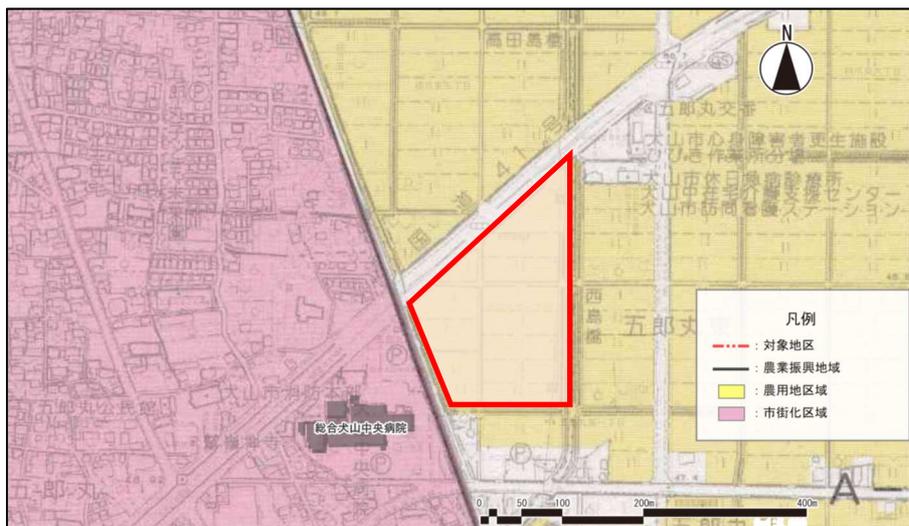


図 3-2 計画地の農業振興地域

出典：犬山市農業振興地域整備計画（平成 29 年）

3.2.インフラ等の基盤

3.2.1.用水路

計画地西側に合瀬川が流れており、五郎丸用水路が接続されている。また、西側には入鹿支線管水路が敷設されている。

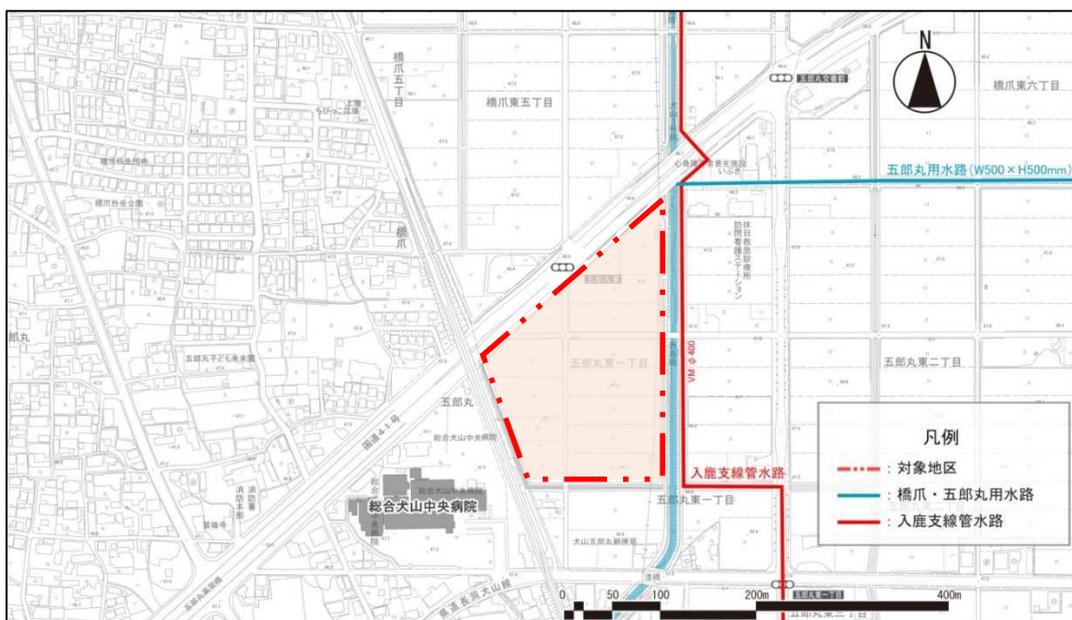


図 3-3 計画地周辺の用水路の状況

3.2.2.上下水道

上水道は国道 41 号に沿って $\phi 1800$ の尾張水道が敷設されており、計画地南側には、 $\phi 200$ の水道管が敷設されている。なお、計画地内には水道管は敷設されていない。

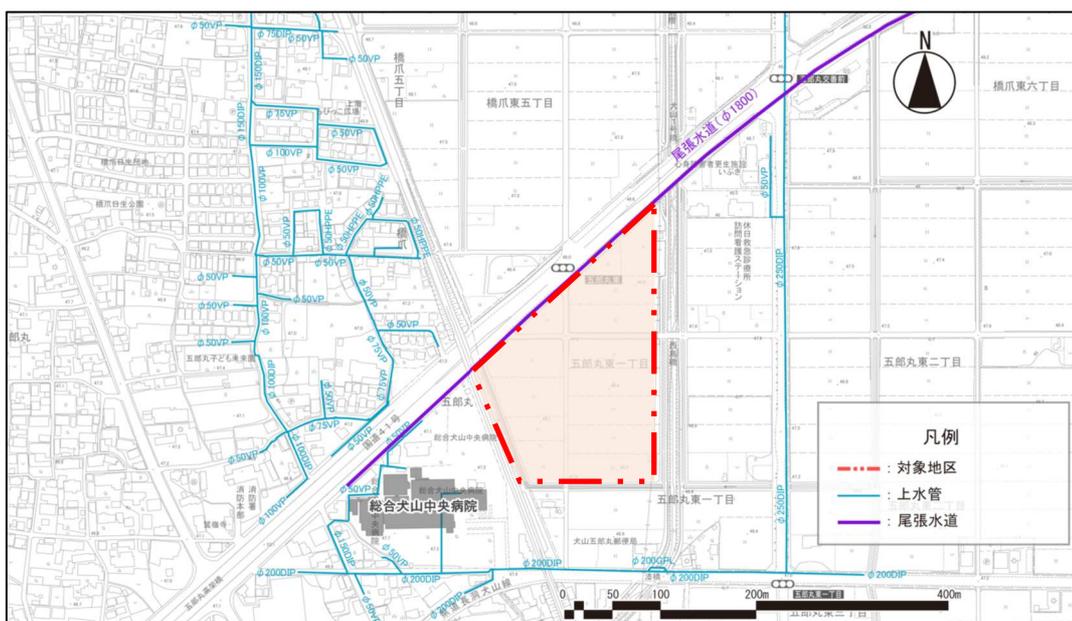


図 3-4 計画地周辺の上水道の敷設状況

計画地の南側及び西側に下水管が敷設されているが、計画地内部に下水管は敷設されていない。

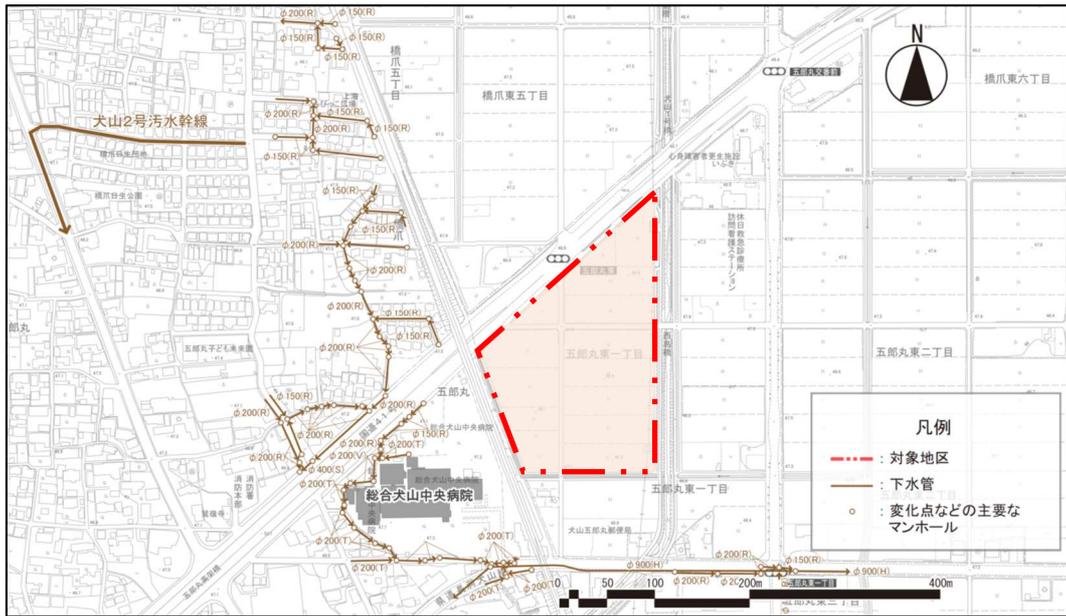


図 3-5 計画地周辺の下水道の敷設状況

3.2.3.都市ガス

計画地には、犬山ガスのガス管が敷設されている。また、南側には、東邦ガスのガス管が敷設されている。

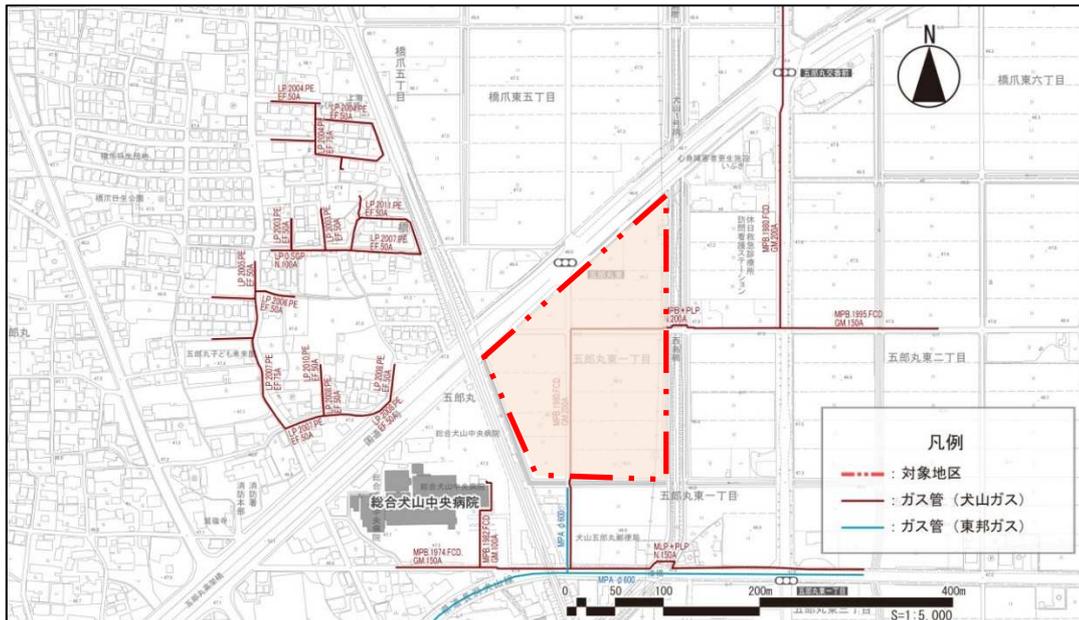


図 3-6 計画地周辺の都市ガスの敷設状況

4. 道の駅の整備コンセプトの検討

4.1. 整備コンセプトの検討

犬山市及び計画地の特性から、道の駅エリアのキーワードと道の駅に求められる役割を、以下のとおり整理した。また、「新たな都市拠点及び交流エリア基本構想」において、道の駅は地方創生の実現のきっかけとなることが求められていることから、地方創生の観点から、道の駅に求められる役割を確認した。

表 4-1 道の駅に求められる役割

キーワード		道の駅に求められる役割
国道 41 号		国道 41 号における休憩施設空白地帯の解消
犬山市の立地状況		地域間交流の促進
犬山市の地域特性	人口	定住促進につながる魅力の発信
	交通	交通結節点としての乗り換え利便性の確保
	産業	農業との連携
		市内企業との連携による商業の活性化
	観光	市内観光周遊のハブ・ネットワークの形成
	福祉	子育て支援環境の提供
防災	道路利用者を中心とした地域の避難所・避難場所の提供	
地方創生		「新たな都市拠点及び交流エリア」の中核施設

第5次犬山市総合計画（改訂版）は、『可能性のトビラを開く』という視点で策定された。これは、社会の変化をチャンスと捉え、活躍の場づくり、定住促進、産業の活性化を柱に、「民」がもっと力を発揮できる可能性を示したものである。

道の駅は、新たな都市拠点・交流エリアの中・長期的なまちづくりの核となる施設であり、可能性を広げる1つ目の事業である。

犬山市の道の駅に求められる役割を踏まえ、道の駅の整備コンセプトは、以下のとおりとする。

**可能性のトビラを開き、地域活力を創造する
「(仮称) 道の駅いぬやま」**

4.2.整備の基本的な方針

整備コンセプトに基づき、整備の基本的な方針は、以下のとおり、設定する。

方針 1：道路利用者への快適なサービスを提供する場

国道 41 号の道路利用者の安全な交通に寄与し、来訪者に快適な利用環境を提供する。

方針 2：地域の新たな活力を創造する場

都市の求心力向上を目指し、新たな賑わい、多世代交流を生むまちづくり拠点にふさわしい道の駅を構築する。

方針 3：地域の魅力発信と市民の愛着を醸成する場

犬山に住みたい、訪れたいと感じる魅力の発信と、市民の生活の質、満足度の向上を図る。

方針 4：地域資源の利活用を促進する場

地域の潜在力を活かしたモノ・サービスを展開するとともに、新たな付加価値を創出する。

上記の方針の実現に向けた取組として、民間と密接に連携を取りながら、民間活力を導入する。

4.3.整備における留意事項

2015 年 9 月、「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」が国連で採択され、その中核文書である「持続可能な開発のための目標 (SDGs)」が示す多様な目標は、地方創生に資するものと言える。

犬山市は、地方創生 SDGs 官民連携プラットフォームの会員となっており、SDGs の達成と持続可能なまちづくりによる地方創生を目指しているところである。

SDGs が掲げる 2030 年までに達成すべき 17 の目標は、多分野に渡っており、犬山市においては、上位計画やその関連計画に SDGs の理念を落とし込み、取り組むことが求められている。

道の駅エリアは、「新たな都市拠点及び交流エリア基本構想」における可能性の第一歩となるエリアであり、持続可能なまちづくりを担う新たな中心拠点となることが求められている。

道の駅の施設においては、子どもから高齢者までが集う多世代交流型の施設、省エネルギー設備の設置、エコドライブの推進等、自然環境、地域環境に優しい施設とする。

また、子どものための施設を設置し、未来の重要な担い手である子どもたちの健やかな成長を支援することとする。

5. 導入する機能・施設の整理

本道の駅に導入する機能・施設は、既存の道の駅に整備されている機能・施設、民間事業者の意向、都市拠点・交流エリアを実現するための機能・施設を整理した上で、検討を進めることとした。

5.1.道の駅に整備されている機能・施設

「道の駅」登録・案内要綱によると、道の駅は駐車場、トイレ、案内・サービス施設、ベビーコーナーで構成（図 5-1 参照）される。一般的には、この基本的な施設に加え、地域振興施設が併設される。地域振興施設は、文化教養施設や観光レクリエーション施設等、地域の特色を活かした施設となる。

既設の道の駅（愛知県内 17 箇所、岐阜県美濃地方 10 箇所、計 27 箇所）に整備されている機能・施設を確認し、表 5-1 に整理した。上記の基本的な施設以外では、特産品販売所（農産物直売所、物産販売所、土産物販売所等）がすべての道の駅に設置されている。次いで、飲食施設（レストラン、食堂、軽食等）が約 9 割の道の駅に設置されている。公園・子ども広場は、道の駅の半数に設置されている。

既設の道の駅に整備されている施設のうち、特徴的な施設を機能ごとに整理（表 5-2 参照）した。地域連携機能は、コンビニエンスストアのように利便性が向上する施設のほか、地域資源を活かした青空市場や博物館、自然園地のほか、キャンプ場・オートキャンプ場等、様々な目的地型の観光施設があった。

「道の駅」登録・案内要綱は、平成 30 年 11 月 19 日に一部変更され、ベビーコーナーが道の駅の施設に追加された。そのため、ベビーコーナーが設置されている道の駅はまだ少ない。今回確認した 27 箇所の道の駅のうち、授乳室・乳児室を設置している道の駅は 1 箇所であった。

< 施設構成 >

- ロ． 休憩目的の利用者が無料で利用できる十分な容量の駐車場と清潔な便所を備えるとともに、それらの施設及び施設間を結ぶ主要な歩行経路のバリアフリー化が図られていること
- ハ． 利用者に多様なサービスを提供する施設であって、道路及び地域に関する情報を提供する案内所又は案内コーナーがあるもの（以下「案内・サービス施設」という。）が備わっていること
- ニ． 子育て応援施設として、乳幼児に対する授乳やおむつ交換が可能なスペース（以下「ベビーコーナー」という。）が備わっていること

図 5-1 道の駅の施設構成

出典：「道の駅」登録・案内要綱

表 5-1 道の駅の機能及び設置されている施設とその割合

機能分類	設置されている施設	割合
地域連携機能	特産品販売所（農産物直売所、物産販売所、土産物販売所等）	100%
	飲食施設（レストラン、食堂、軽食等）	86%
	公園・子ども広場	53%
	特産品加工場	16%
	イベント広場	16%
	体験工房	16%
	交流館	12%
	温泉保養施設	9%
	宿泊施設	7%
情報発信機能	情報端末（情報提供施設、情報提供コーナー等）	88%
休憩機能	駐車場	100%
	トイレ	100%
	EV 充電器	26%
防災機能	防災設備（非常用電源装置、災害用トイレ、貯水槽、防災備蓄倉庫）	14%

表 5-2 愛知県内及び岐阜美濃地方の道の駅に設置されている特徴的な施設

機能分類	設置されている特徴的な施設
地域連携機能	コンビニエンスストア、青空市場、博物館、ギャラリー、体験農園、足湯、調理実習室、キャンプ場、オートキャンプ場、パターゴルフ場、劇場舞台、展望台、運動場、自然園地、多目的広場、バーベキュー場、サイクルステーション
情報発信機能	観光・特産品展示室
休憩機能	授乳室、乳児室

その他、全国の道の駅を対象に、特徴ある施設を確認した。それらの施設のうち、本道の駅に設置することが可能と考えられる施設は、以下のとおりである。

- ・ アスレチック広場、乗馬体験等のアウトドアスポーツ体験施設
- ・ 図書コーナー
- ・ 防災設備（非常用井戸、小水力発電機、太陽光発電設備。マンホールトイレ）
- ・ 移住・定住相談窓口
- ・ 地場産品紹介コーナー

5.2.民間企業の意向から想定される施設

犬山市では、平成30年7月、「新たな都市拠点及び交流エリア基本構想」に関するマーケット・サウンディング調査（以下「H30市場調査」という。）を実施した。H30市場調査は、道の駅エリアに道の駅等の地域振興施設を設置することについて、その市場性を確認することを主な目的とした。

実施期間：平成30年8月29日（水）～9月7日（金）

結果公表：平成30年9月

参加者数：26社

犬山市は、H30市場調査において得られた意見等を整理し、概要としてとりまとめて公表した。（図5-2参照）

今回のサウンディングでは、主に橋爪・五郎丸地区での道の駅における地域振興施設の可能性、市場性を民間事業者との対話を通して確認することを趣旨として、様々な提案、意見等を聞くことができました。

その中で出た個別の提案、意見等の多くが、当該地区での道の駅の可能性、市場性を前向きに評価したものであり、この結果からも事業化に向けた具体的な検討段階に移ることが可能であると判断できます。一方で、愛知県の市街化調整区域内地区計画ガイドラインに位置付けられている「地域の振興に資する施設」に対する民間事業者の進出の可能性（市場性）については、新しくできた制度であったため、条件次第ではある又は現時点ではわからないとした意見が多く聞かれました。

また、道の駅における地域振興施設の建設から維持管理、運営までを完全な独立採算で行うことについては、条件次第で可能又は一部についてのみ可能とする意見が大半を占める結果となりましたが、事業の具体的な条件を提示していないことの影響があったと分析しています。

今回のサウンディングの結果から、民間活力を最大限に導入する方針での検討が可能であると判断し、次の段階として、道の駅を実現するための事業方針（条件）の具体的な検討を進め、必要に応じて、民間事業者からの意見等を聞く機会を設けるなど、事業化に向けた取り組みを推進したいと考えております。

図5-2 サウンディング結果を踏まえた評価、分析

出典：「新たな都市拠点及び交流エリア基本構想」に関するマーケット・サウンディング調査実施結果（概要）」

また、H30 市場調査に参加した民間事業者の主な提案・意見から、犬山市道の駅に想定する施設を表 5-3 のとおり整理した。

表 5-3 H30 市場調査参加者の主な提案・意見と想定する施設

対話項目	主な提案・意見	想定する施設
「地域振興施設」のニーズと利用者ターゲットについて	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者は地域住民、周辺住民を重視したほうが良い ・ 地域住民の利用を想定した場合は、便益性の向上を図るための施設が望まれる ・ 子どもからお年寄りまで交流できる拠点を置くことで、交流の広がりが期待できる ・ 観光客の立ち寄りも期待できる ・ 休憩施設としてのニーズはあると思う 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交流拠点施設 ・ 休憩施設
観光資源との連携手法について	<ul style="list-style-type: none"> ・ 観光施設との連携（シャトルバス運行、パークアンドライド） ・ 観光施設の割引券やクーポン等の取扱い ・ 伝統文化とのふれあい ・ コンシェルジュ機能の設置 ・ 観光施設・資源、周遊ルート等、観光の総合案内の実施 ・ 市内観光のハブ機能（旅行業者との連携） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ シャトルバス停留所 ・ パークアンドライド駐車場 ・ コンシェルジュカウンター、観光案内所
都市拠点、交流拠点のアイデアについて	<ul style="list-style-type: none"> ・ 常設のリサイクルステーションの設置 ・ 文化的活動を行う市民団体等、地域住民が集え、活躍する場 ・ 温浴施設等、周辺住民にサービスを提供する施設 ・ 地域住民によるおもてなし、観光の発着点、地域の魅力発信施設 ・ 子どもも楽しめる施設 ・ スーパー銭湯等のサービス提供型の施設 ・ 防災拠点 	<ul style="list-style-type: none"> ・ リサイクルステーション ・ 多目的交流室 ・ 防災設備 ・ 温浴施設 ・ 観光案内所 ・ アウトレット ・ 子どもの遊び場 ・ 体験工房
「地域振興施設」の施設内容（施設構成）について	<ul style="list-style-type: none"> ・ コンシェルジュカウンター ・ ベーカーリー、レストラン、フードコート ・ 地域の有名店や精肉店 ・ コンビニ、子育て支援施設、イベント広場、多目的会議室、備蓄倉庫、産直市場、観光案内所、ワークショップ、遊戯施設、ドッグラン ・ 体験、滞在できるエリア、地域特産物・飲食エリア 	<ul style="list-style-type: none"> ・ コンシェルジュカウンター、観光案内所 ・ ベーカーリー ・ レストラン、フードコート ・ 地域の有名店や精肉店 ・ コンビニエンスストア ・ 子育て支援施設 ・ 遊戯施設 ・ イベント広場 ・ 多目的会議室 ・ 備蓄倉庫 ・ 産直市場 ・ 遊戯施設 ・ ドッグラン ・ 体験工房 ・ 車中泊、長時間駐車エリア

5.3. 「新たな都市拠点及び交流エリア」を実現するための機能・施設

道の駅は、幹線道路沿いに立地し、道路利用者が行楽やレジャー、長距離ドライブの途中に立ち寄り、休憩や飲食、観光・道路等の様々な情報の収集を目的に利用されることが多い。

犬山市は、計画地周辺を「新たな都市拠点及び交流エリア」と位置付け、計画地に整備する道の駅は、主に地域住民が利用し、活用する都市型の道の駅とすることとしている。また、将来、新たな鉄道駅が整備された場合の駅前交通エリアに相応しい、人が集い、賑わい、交流する新しいまちづくり拠点を形成するため、利便性が高い機能・施設を集約し、地域活力を創造する拠点を目指している。

駅前交通エリアに想定される機能は、鉄道やバス、自動車等、異なる交通手段を繋ぐ交通結節点機能、医療や福祉、行政窓口等の都市機能、生活に必要な商業施設や飲食店の生活利便機能、人が集まることにより必要となる地域交流機能が考えられる。それらの機能を持つ施設を、表 5-4 に整理した。

表 5-4 駅前交通エリアに想定される機能と施設例

駅前エリアに想定される機能	施設例
交通結節機能	バス停、タクシー（乗車／降車／待機車）
都市機能	市民サービスセンター（市の窓口）、金融機関、郵便局、病院・診療所、保育所・託児所、観光案内所、市民会館、ホール、図書館等
生活利便機能	ショッピング施設、商店街、カフェ・喫茶店、ファーストフード店、飲食店等
地域交流機能	駅前広場（屋外・屋内交流スペース）

5.4.道の駅に導入する機能

ここでは、前項までに整理した機能・施設と整備コンセプトとの整合性がある施設を抽出し、次に本道の駅に導入する機能を設定、当該機能ごとに、本道の駅に整備する施設を整理することとする。

5.4.1.道の駅の整備コンセプトと整合性がある機能・施設の整理

整備コンセプトにおける基本的な方針ごとに、機能と導入施設の候補を整理した。

表 5-5 道の駅の整備コンセプトと整合性がある機能のイメージ・導入施設の候補

基本的な方針	機能のイメージ	導入施設の候補
【道路利用者への快適なサービスを提供する場】 国道41号の道路利用者の安全な交通に寄与し、来訪者に快適な利用環境を提供する。	道路利用者が車を止めて快適に休憩できる機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駐車場 ・ トイレ ・ 無料休憩スペース ・ ベビーコーナー（授乳室、おむつ交換台） ・ EV充電器スタンド ・ 水素ステーション ・ サイクルステーション ・ レンタサイクル ・ 温浴施設 ・ コンビニエンスストア ・ パークアンドライド駐車場 ・ 車中泊施設
	道路利用者に対して道路や地域の情報を発信する機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路情報提供施設 ・ シティプロモーション活動拠点（移住定住、子育て、産業・観光・文化に関する情報発信、相談窓口等）、コンシェルジュカウンター
	道路利用者に対して地域の文化・特産品等の情報発信等、地域に触れてもらう機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ 体験工房 ・ 特産品販売所（マルシェ）
	災害発生時に、一時的に道路利用者や地域住民を受け入れ、被災情報等を提供する機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ 災害情報提供施設 ・ 防災設備（防災備蓄倉庫、非常用電源、マンホールトイレ、雨水貯留施設、防火水槽） ・ 太陽光発電施設、蓄電池
【地域の新たな活力を創造する場】 都市の求心力向上を目指し、新たなまちづくり拠点にふさわしい道の駅を構築する。	新たなまちづくり拠点として、道の駅と他の地域を結ぶ結節点機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ コミュニティバス停留所 ・ 路線バス停留所
	新たなまちづくり拠点として、必要性の高い利便機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ 金融機関（ATM） ・ 郵便局（ポスト）
	多世代・多目的の利用者が互いにふれあい、新たな魅力の創造につながる交流機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ 屋外交流広場（オープンスペース） ・ 屋内多目的スペース ・ 福祉支援施設
	犬山から新たなビジネスを生み出す機能 犬山市内の企業等と連携した産業・商業振興機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ 開業支援窓口（スタートアップカフェ等） ・ サテライトショップ ・ アンテナショップ

基本的な方針	機能のイメージ	導入施設の候補
<p>【地域の魅力発信と市民の愛着を醸成する場】</p> <p>犬山に住みたい、訪れたいと感じる魅力の発信と、市民の生活の質、満足度の向上を図る。</p>	<p>道路利用者から見た「犬山のゲートウェイ」として、点在する地域の観光施設や食、文化等の魅力を発信し、また、体験する機能</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ シティプロモーション活動拠点（移住定住、子育て、産業・観光・文化に関する情報発信、相談窓口等）、コンシェルジュカウンター
	<p>地産地消や生活の安全・安心の向上など、地域住民の生活の質や満足度を高める時間・空間を提供する機能</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地産地消レストラン ・ カフェ ・ 温浴施設 ・ バーベキューサイト ・ ドッグラン ・ アウトドアビジレッジ ・ エクストリームスポーツパーク
	<p>子ども達が犬山に親しみ、楽しめる機能 子ども達の健やかな成長を後押しする機能</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 子どもの遊び場（屋外、屋内） ・ 図書コーナー
<p>【地域資源の活用を促進する場】</p> <p>地域の潜在力を生かしたモノ・サービスを展開するとともに、新たな付加価値を創出する。</p>	<p>地域資源を発掘、ブランド化し、広く国内外に発信する機能</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地産地消レストラン ・ 特産品販売所（マルシェ） ・ 農業（収穫）体験施設 ・ 体験工房 ・ 特産品（開発）拠点 ・ 開発商品試験販売所 ・ ツアーデスク（グリーンツーリズム等）

5.4.2.道の駅に導入する機能の設定

道の駅の基本機能は、「休憩機能」、「情報発信機能」、「地域連携機能」である。4章「道の駅の整備コンセプトの検討」において整理した「道の駅に求められる役割」（表 4-1 参照）では、これらの3つの機能の他、市内公共交通や観光における「交通結節機能」、市民の福祉である「子育て支援機能」、道路利用者や地域のための「防災機能」を本道の駅の機能として設定する。これらの機能を持つ施設を導入することにより、本道の駅は「新たな都市拠点及び交流エリア」の中心施設としての役割を發揮する。

表 5-6 道の駅の機能と道の駅に求められる役割

道の駅の機能		道の駅に求められる役割
道の駅の基本機能	休憩機能	国道 41 号における休憩施設空白地帯の解消
	情報発信機能	定住促進につながる魅力の発信
	地域連携機能	地域間交流の促進 農業との連携 市内企業との連携による商業の活性化
本道の駅に導入する機能	交通結節機能	市内観光周遊のハブ・ネットワークの形成 交通結節点としての乗り換え利便性の確保
	子育て支援機能	子育て支援環境の提供
	防災機能	道路利用者を中心とした地域の避難所・避難場所の提供

5.4.3.本道の駅に整備する施設の設定

表 5-5 に整理した導入施設候補は、以下の3つの視点で再度整理し、本道の駅に整備する施設を設定することとした。

- 公共性があり、本道の駅に整備したほうが良い施設
 - 道の駅に必ず導入する機能・施設（以下「必須機能」という。）
- 利用者の利便性に寄与することから、本道の駅に整備することが望ましい施設
 - 導入されると良いが、提案があれば導入する機能・施設（以下「任意機能」という。）
- 道の駅に導入する機能に含まれない施設
 - 民間事業者が独自に整備する機能・施設（以下「自由提案機能」という。）

上記に基づき整理した道の駅に導入する施設は、表 5-7 のとおりである。

表 5-7 道の駅に導入する施設（必須機能）

役割区分	導入する施設	整備イメージ
公共	駐車場	24 時間利用可能な駐車場（駐車場、2 輪車用駐車場、駐輪場、EV 充電器）
	無料休憩スペース	椅子、テーブル等
	トイレ	24 時間利用可能なトイレ（男女別、多目的トイレ等）
	ベビーコーナー	授乳室、おむつ交換台等
	情報提供施設	24 時間利用可能な情報提供施設（モニター、パンフレットスタンド等）
	シティプロモーション活動拠点	子育て・定住・移住相談窓口、総合コンシェルジュカウンター（行政、産業・観光情報等）、市内イベント・グルメ宣伝ブース
	屋内多目的スペース、多世代交流スペース	アトリウム、ホール、多目的室、会議室等
	屋外交流広場	芝生広場、屋根付き広場、屋外ステージ等
	防災（災害時対応施設）	防災備蓄倉庫、非常用電源施設、雨水貯留施設、防火水槽等
	コミュニティバス・路線バス停留所	バスバース、待合所等
公共・一部民間独立採算	特産品販売所（マルシェ）	農産品、特産品、クラフト品販売
	子どもの遊び場	屋内（屋内遊具エリア、子どもの図書コーナー）、屋外（屋外アスレチック、自然遊び、スポーツエリア）

表 5-8 道の駅に導入したい施設（任意機能）

役割区分	導入する施設	整備イメージ
民間独立採算	サイクルステーション、レンタサイクル	サイクリスト休憩所、コース案内、工具貸出、更衣室（シャワールーム）、自転車貸出
	体験施設	特産品・工芸品製作体験
	物販施設	コンビニエンスストア、サテライトショップ、アンテナショップ、
	飲食施設	カフェ（ブックカフェ）、ベーカリー（ベーカリーカフェ）、地産地消レストラン、地元レストラン

表 5-9 道の駅に導入できる施設（自由提案機能）

役割区分	導入する施設	整備イメージ
民間独立採算	自由提案施設	（道の駅エリアで実施可能なもの）

6. 施設規模の算定

6.1.道の駅に整備する施設の面積

ここでは、道の駅に整備する施設の規模を算定した。算定結果は、表 6-1 の通りである。次項より、算定の根拠を示す。

表 6-1 施設規模の算定結果

項目		施設			面積 (m ²)		
					全体	屋内	屋外
必須機能	休憩機能	駐車場	道路利用者用	自動車	7,967	-	18,500
				身体障害者用			
				二輪車用			
			地域振興施設用	自動車	4,464		
				身体障害者用			
				二輪車用			
		EV用充電スタンド	40				
	その他スペース	6,029					
	トイレ	350	350	-			
	駐輪場	12	-	12			
	無料休憩スペース						
	子育て支援機能	ベビーコーナー	270	270	-		
	情報発信機能	情報提供施設					
	防災機能	防災備蓄倉庫	50	50			
		非常用電源施設					
		雨水貯留施設	-	-	-		
		防火水槽	-	-	-		
太陽光発電施設、蓄電設備		-	-	-			
地域連携機能 及び 子育て支援機能	屋内多目的スペース	140	140				
	屋外交流広場	1,100	-	1,100			
	特産品販売所 (マルシェ)	300	300	-			
	シティプロモーション活動拠点	10	10	-			
	(屋内) 子どもの遊び場	500	500	-			
	(屋外) 子どもの遊び場	220	-	220			
-	管理事務室	30	30	-			
交通結節機能	コミュニティバス・路線バス停留所	200	-	200			
その他機能	雨水調整池	1,897	-	1,897			
	地域交流広場用地等	4,800	-	4,800			
	自由提案施設用地・その他調整用地	9,621	-	9,621			
計					38,000	1,650	36,350

6.2.施設の規模の算定

6.2.1.駐車場

駐車場は、道路利用者が休憩のために利用する駐車場と、地域振興施設の利用者のための駐車場の2種類があり、それぞれ別に検討することとした。

駐車場（道路利用者用）の規模は「道路設計要領」（国土交通省中部地方整備局）の「第3章 幾何構造」（以下「道路設計要領」という。）を参考に算出した。

駐車場（地域振興施設用）の規模は、「設計要領 第六集 建築施設編」（令和元年7月）（中日本高速道路株式会社）（以下「設計要領」という。）を参考に算出した。

身障者用駐車場の規模は、「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」（財団法人国土技術研究センター）を参考に算出した。

二輪車用駐車場の規模は、「設計要領」を参考に算出した。

駐車場（EV充電器付き）は、「愛知県次世代自動車充電インフラ整備・配置計画」（平成29年3月改訂）（愛知県）を参考に設定した。

駐車場の駐車まず数の算出には、接する道路の計画交通量を用いる。本道の駅の前面道路である国道41号は、小牧市村中から犬山市五郎丸までの延長7.0kmを6車線化する事業が実施されている。6車線化することにより、国道41号の交通量は、1日あたり55,700台となることが見込まれている。

国道41号が6車線化することにより、本道の駅の前面交通量も将来は増加する可能性があることから、計画交通量は55,700台/日を用いることとし、施設の規模を算出することとした。

小型車及び大型車の交通量は、平成27年度交通センサスの値を参考に算出した。

表 6-2 国道41号の交通量

項目		24時間自動車類交通量			昼夜率	昼間ピーク比率 の時間	大型車混入率 の時間	混雑度
		(上下合計)						
		小型車	大型車	合計				
調査年度	観測地点	(台)	(台)	(台)		(%)	(%)	
H27年度	丹羽郡大口町 河北大字神明下	31,181	6,354	37,535	1.40	11.0	17.1	0.98
計画交通量		46,271	9,429	55,700				

※ 平成27年度交通センサスの交通量、ピーク比率、大型車混入率、混雑度は推計値

(1) 駐車場（道路利用者用）

1) 駐車まず数

駐車場（道路利用者用）駐車まず数は、以下の方法で算出した。

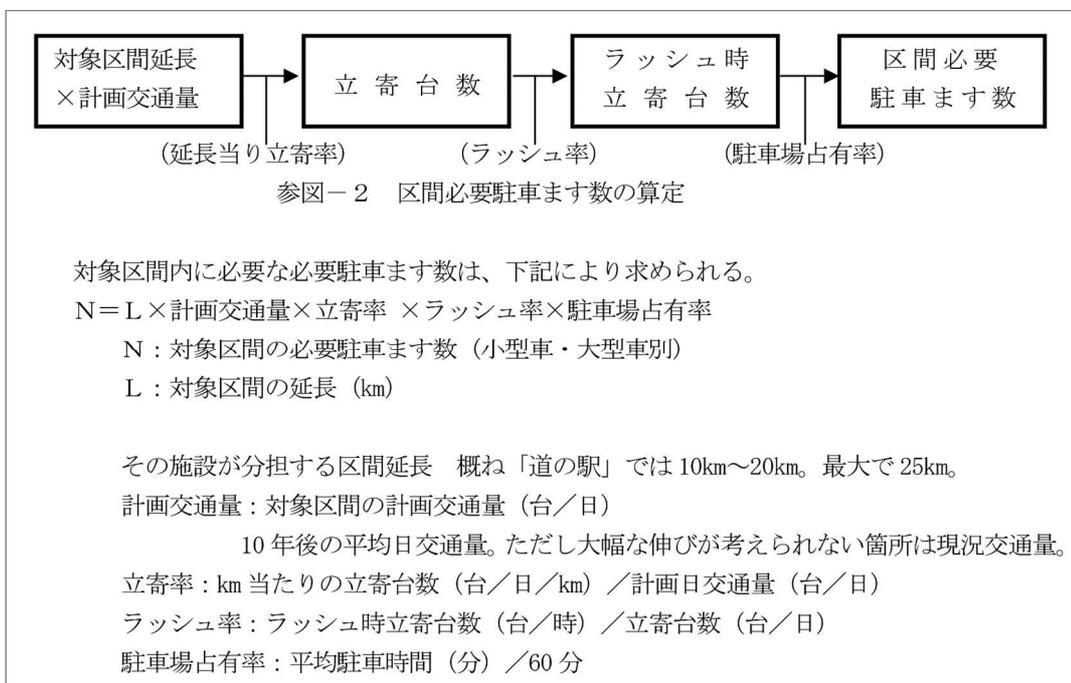


図 6-1 駐車まず数の算出方法

出典：道路設計要領（中部地方整備局）

「道の駅」が分担する区間延長は10km～20kmとされていることから、対象区間延長は15kmと仮定した。

立寄率、ラッシュ率及び占有率は、以下の値を用いた。

表 6-3 車種別の係数（駐車場（道路利用者用））

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（中部地方整備局）

表 6-4 駐車場（道路利用者用）の駐車ます数

項目		小型車	大型車	計
対象区間延長	km	15	15	
計画交通量	台/日	46,271	9,429	55,700
立寄率		0.007	0.008	
ラッシュ率		0.10	0.10	
ラッシュ時立寄台数 算定値		485.85	113.15	
ラッシュ時立寄台数		486	114	
占有率		0.25	0.33	
駐車ます数 算定値	台	121.46	37.34	
駐車ます数	台	122	38	160

2) 駐車場面積

駐車場面積は、通行や駐車のために必要な車路の面積も含め、表 6-5 のとおり設定した。

表 6-5 車種別の 1 台あたりの駐車場面積

車種	長さ(m)	幅(m)	1 台あたりに必要な面積(m ²)	車路も含めた 1 台あたりに必要な面積(m ²)
小型車	5.00	2.50	12.5	20
大型車	13.00	3.30	42.9	141.9

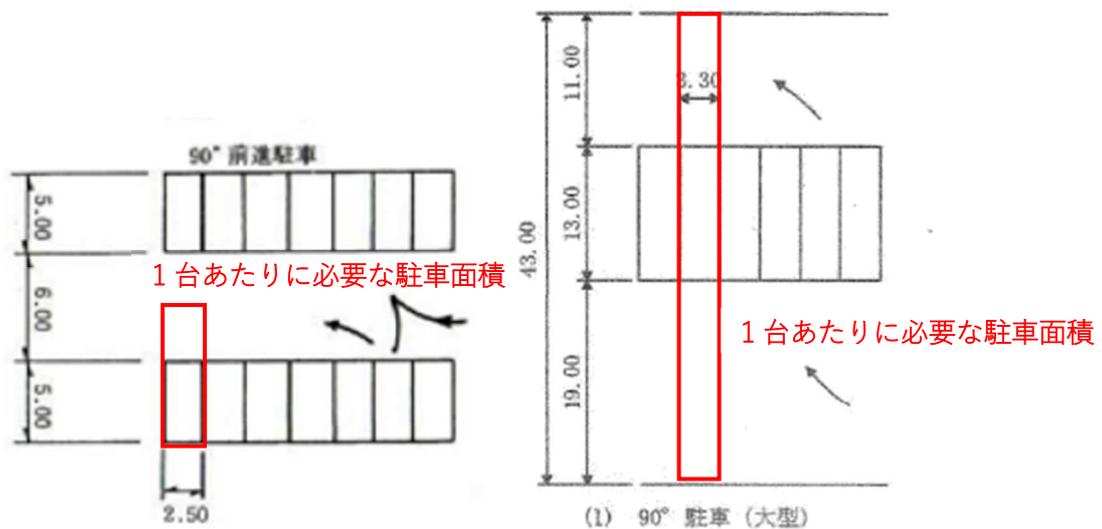


図 6-2 車路を含めた 1 台あたりに必要な面積

出典：道路設計要領（中部地方整備局）

駐車場（道路利用者用）の面積は、表 6-6 のとおり算定した。

表 6-6 駐車場（道路利用者用）面積

車種	駐車ます数(台)	車路を含めた1台当たり に必要な面積(m ² /台)	面積(m ²)	備考
小型車	122	20	2,440	駐車角 90°
大型車	38	141.9	5,392.2	駐車角 90°

(2) 駐車場（地域振興施設用）

1) 駐車ます数

地域振興施設用の駐車ます数の算出は、駐車場（道路利用者用）と同様に道路設計要領を参考に、S Aの考え方をを用いて算出した駐車ます数から、駐車場（道路利用者用）の駐車ます数を除いた値とした。

立寄率、ラッシュ率及び占有率は、設計要領第四集を参考とし、以下の値とした。

表 6-7 車種別の係数（S Aの考え方を参考とした駐車場）

車種	立寄率	ラッシュ率	占有率
小型車	0.007	0.10	0.42
大型車	0.008	0.10	0.50

※立寄率は、S Aの立寄率を道の駅の平均間隔15kmで除した

表 6-8 S Aの考え方を参考とした駐車場の駐車ます数

項目		小型車	大型車	計
対象区間延長	km	15	15	
計画交通量	台/日	46,271	9,429	55,700
立寄率		0.007	0.008	
ラッシュ率		0.10	0.10	
ラッシュ時立寄台数 算定値		485.85	113.15	
ラッシュ時立寄台数		486	114	
占有率		0.42	0.50	
駐車ます数 算定値	台	204.06	56.57	
駐車ます数	台	205	57	

駐車場（地域振興施設用）の駐車ます数は、表 6-9 のとおりである。

表 6-9 駐車場（地域振興施設用）の駐車ます数

項目		小型車	大型車	計
駐車ます数	台	83	19	102

2) 駐車場面積

駐車場（地域振興施設用）の面積は、表 6-5 を用いて表 6-10 のとおり算定した。

表 6-10 駐車場（地域振興施設用）面積

車種	駐車ます数(台)	車路を含めた1台当たり に必要な面積(m ² /台)	面積(m ²)	備考
小型車	83	20	1,660	駐車角 90°
大型車	19	141.9	2,696.1	駐車角 90°

(3) 身障者用駐車場

身障者用駐車場の駐車ます数は、「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」において以下のように示されている。

身体障害者用駐車場施設設置基準

総駐車場数 ≤ 200 の場合：(総駐車場) × 1/50 以上

総駐車場数 > 200 の場合：(総駐車場) × 1/100 + 2 以上

犬山市は、愛知県「人にやさしいまちづくりの推進に関する条例」に基づき、「犬山市が目指すやさしいまち デイテール集」（平成 7 年）において、身障者用駐車場の確保等について以下のように定めている。

車椅子使用者専用駐車スペースの確保

- 設置数
50台に1台の割合で設置する。
- 設置位置、設備
建物主要な出入り口に近い位置に設置する。屋根や音声注意装置を設ける。
- 大きさ
幅は、1台あたり350センチメートルを標準とする。**(イラスト参照)**
- 表示
シンボルマークと乗降用スペースの斜線を塗装表示する。

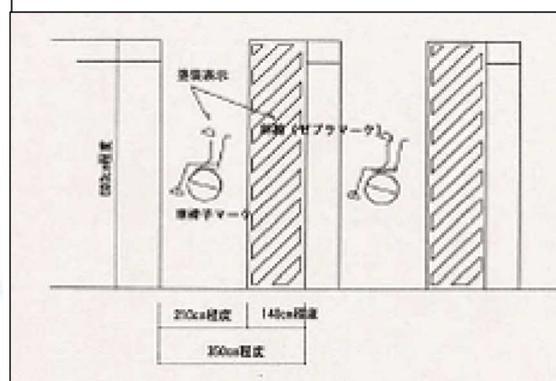


図 6-3 車椅子使用者専用駐車スペースの設置数及び大きさ

出典：「犬山市が目指すやさしいまち デイテール集」（平成 7 年）

身障者用駐車場は、「道路の移動円滑化整備ガイドライン」（国土交通省）において、幅は高齢者・身障者等が円滑に乗降可能な乗車用スペース 1.4m 以上を加えた 3.5m 以上確保することと示されている。よって、小型車の駐車ますの幅を 3.5m とした大きさを確保するものとする。また、「建築設計標準」（平成 28 年度改正版）（国土交通省）では、身障者用駐車場を設置する場合の留意点として、「車いす使用者用駐車場の乗降用スペース」は、左右両方に設けることがより望ましい」と示している。よって、身障者用駐車場の両端は、1 ますにつき 1.4m × 8m = 11.2 m² 広くすることとする。

身障者用駐車場の駐車ますの面積は、下表のとおりとなる。

表 6-11 1台あたりの身障者用駐車場面積

車種	長さ(m)	幅(m)	1台あたりに必要な面積(m ²)	車路も含めた1台あたりに必要な面積(m ²)
身障者用駐車場	5.00	3.50	17.50	28.00

本道の駅の身障者用駐車場の駐車ます数及び面積を、下表のとおり算出した。

表 6-12 身障者用駐車場の駐車ます数及び面積

設置場所	駐車ます数算定値(台)	駐車ます数(台)	車路も含めた1台あたりに必要な面積(m ² /台)	面積(m ²)	両側に乗降スペースを設けた場合の面積(m ²)
駐車場(道路利用者用)	3.2	4	28	112	123.2
駐車場(地域振興施設用)	2.04	3	28	84	95.2
合計		7		196	218.4

(4) 二輪車用駐車場

二輪車用駐車場は、設計要領において、下表のように示されている。

表 6-13 二輪車用駐車場の台数及び面積の考え方

区分	計画交通量 (台/日)	駐車台数 (台)	面積 (㎡)
SA	30,000 台以上	8	2.5m×10.0m=25.0 小型車2 ます相当
	30,000 台未満	4	2.5m× 5.0m=12.5 小型車1 ます相当
PA	全箇所	4	2.5m× 5.0m=12.5 小型車1 ます相当

出典：設計要領（中日本高速道路株式会社）

国道 41 号の交通量は 55,700 台/日であることから、本道の駅の二輪車用駐車場は合計 8 台設置し、駐車場（道路利用者用）及び駐車場（地域振興施設用）にそれぞれ 4 台設置することとした。よって、二輪車用駐車場の駐車ます数及び面積は、表 6-14 のとおりである。

表 6-14 二輪車用駐車場の駐車ます数及び面積

設置場所	駐車ます数(台)	面積(㎡)	備考
駐車場（道路利用者用）	4	12.5	
駐車場（地域振興施設用）	4	12.5	
合計	8	25.0	

(5) 駐車場（EV用充電器付き）

愛知県は、「愛知県次世代自動車充電インフラ整備・配置計画」において、EV充電器の設置数について、のとおり示している。

(5) 基数に係る見直しの考え方

今後のEV・PHVのさらなる普及に伴う充電渋滞のおそれを解消するため、特に大規模な施設においては施設規模に応じて複数台設置を促進していく必要があり、経済産業省は全国の都道府県に対し、駐車可能台数に応じた目的地充電の基数の目安を示している。

本ビジョンでは、国の考え方も参考にしながら、新規設置箇所のうち大規模な目的地施設について、以下の考え方により1基又は2基の設置を見込んで、基数の積み上げを行うこととする。

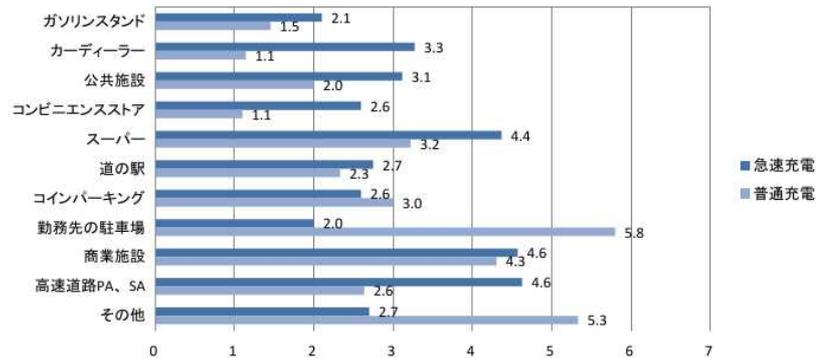
駐車可能台数 333 台以下の施設	…1 基	
同	334 台以上の施設	…2 基

図 6-4 EV充電器の設置数の考え方

出典：「愛知県次世代自動車充電インフラ整備・配置計画」（愛知県）

「駐車場等への充電施設の設置に関するガイドライン」（平成 24 年 6 月）（国土交通省）では、電気自動車の利用実態調査（平成 23 年度 個人・法人所有者アンケート調査結果意向調査）結果として、設置台数のニーズが示されている。その調査結果によると、道の駅に設置して欲しいEV充電器の基数は、急速充電器は個人所有者 2.7 基、法人所有者 2.0 基となっており、普通充電器は個人所有者 2.3 基、法人所有者 2.7 基となっている。

【個人所有者】 (n=176 MA※)



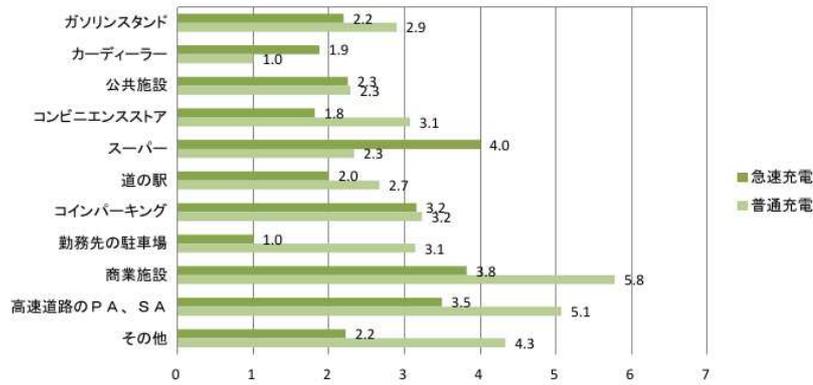
(平均値)
 急速充電器 3.3 台/施設あたり
 普通充電器 3.4 台/施設あたり

図 6-5 施設別・充電器別設置希望台数（個人所有者）

出典：「駐車場等への充電施設の設置に関するガイドライン」（平成 24 年 6 月）（国土交通省）

※ MAはマルチ・アンサー（複数回答）

【法人所有者】 (n=165 MA※)



(平均値)
 急速充電器 2.6 台/施設あたり
 普通充電器 3.6 台/施設あたり

図 6-6 施設別・充電器別設置希望台数 (法人所有者)

出典：「駐車場等への充電施設の設置に関するガイドライン」(平成 24 年 6 月)(国土交通省)

※ MA はマルチ・アンサー (複数回答)

本道の駅の駐車台数は 170 台であることから、愛知県の EV 充電器の設置数の考え方から、本道の駅において EV 充電器は 1 基設置することになる。一方、電気自動車の所有者は、道の駅への EV 充電器設置は経路充電、目的充電ともに 2 基以上設置して欲しいと考えている。

急速充電器は、80% 充電するのに約 30 分程度かかるとされているため、1 基では充電待ちが発生することが想定される。

愛知県では、三河山間地域を中心とした、経路充電についてさらに新規整備が求められている市町村において、道の駅 (令和 2 年度までの新規整備予定 3 か所) のうち 1 か所には 3 基、2 か所については各 2 基の整備を予定している。

本道の駅においても、利用者のニーズや充電待ちの回避を考え、EV 充電器は駐車場 (道路利用者用) 1 基、駐車場 (地域振興施設用) 1 基、計 2 基設置することとする。駐車場 (EV 充電器付き) の台数及び面積は、下表のとおりとする。なお、駐車ますの大きさは、小型車の駐車ますと同じ大きさとする。

表 6-15 駐車場 (EV 充電器付き) の駐車ます数及び面積

設置場所	駐車ます数(台)	面積(m ²)	備考
駐車場 (道路利用者用)	1	20	駐車角 90°
駐車場 (地域振興施設用)	1	20	駐車角 90°
合計	2	40	

(6) 駐車場の規模

前5項で算出した駐車場の規模を、表 6-16 のとおり整理した。

駐車場の配置計画では、駐車ます及び車路以外に植栽やサービス動線等が必要になる。そのため、他事例等も参考に、駐車場に必要な面積として算出した面積の半分程度の約 6,000 m²を植栽やサービス動線等のスペース「その他スペース」と想定し、本道の駅に整備する駐車場の面積は、**約 18,500 m²**とする。

表 6-16 道の駅の駐車ます数及び面積

区分	車種	駐車ます数 (台)	面積 (m ²)
駐車場 (道路利用者用)	小型車	122	2,440
	大型車	38	5,392.2
	身障者	4	123.2
	二輪車	4	12.5
	E V 充電器付き	1	20
	小計		7,987.9
駐車場 (地域振興施設用)	小型車	83	1,660
	大型車	19	2,696.1
	身障者	3	95.2
	二輪車	4	12.5
	E V 充電器付き	1	20
	小計		4,483.8
合計			12,471.7

6.2.2. トイレ

トイレは、道路利用者が休憩の際に利用するトイレと、地域振興施設の利用者が利用するトイレの2種類があり、必要となるトイレ数は、それぞれ別に検討することとした。

トイレ（道路利用者用）の規模は「道路設計要領」及び「設計要領」を参考に算出した。

トイレ（地域振興施設用）の規模は、「設計要領」を参考に算出した。

身障者用トイレは、「人にやさしい街づくり望ましい整備指針」（平成 29 年一部改正）（愛知県）を参考に算出した。

(1) トイレ（道路利用者用）

「道路設計要領」では、休憩施設の公衆便所の規模を、表 6-17 のとおり示している。

表 6-17 公衆便所の規模

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

出典：「道路設計要領」（中部地方整備局）

本道の駅の駐車場（道路利用者用）の駐車ます数は、小型車及び大型車を合わせて 160 台であることから、道の駅のトイレ（道路利用者用）の規模は、表 6-18 のとおりとなる。

表 6-18 トイレ（道路利用者用）の規模

駐車ます数	便器数			面積
	男(小)	男(大)	女	
160 台	12.8	6.4	19.2	192 m ²
	13	7	20	

(2) トイレ (地域振興施設用)

トイレ (地域振興施設用) は、「設計要領」の「第六集 建築施設編」に示されているトイレの規模算定のフローチャートを用いて算出した。係数は、サービスエリアの一般都市部を適用した。

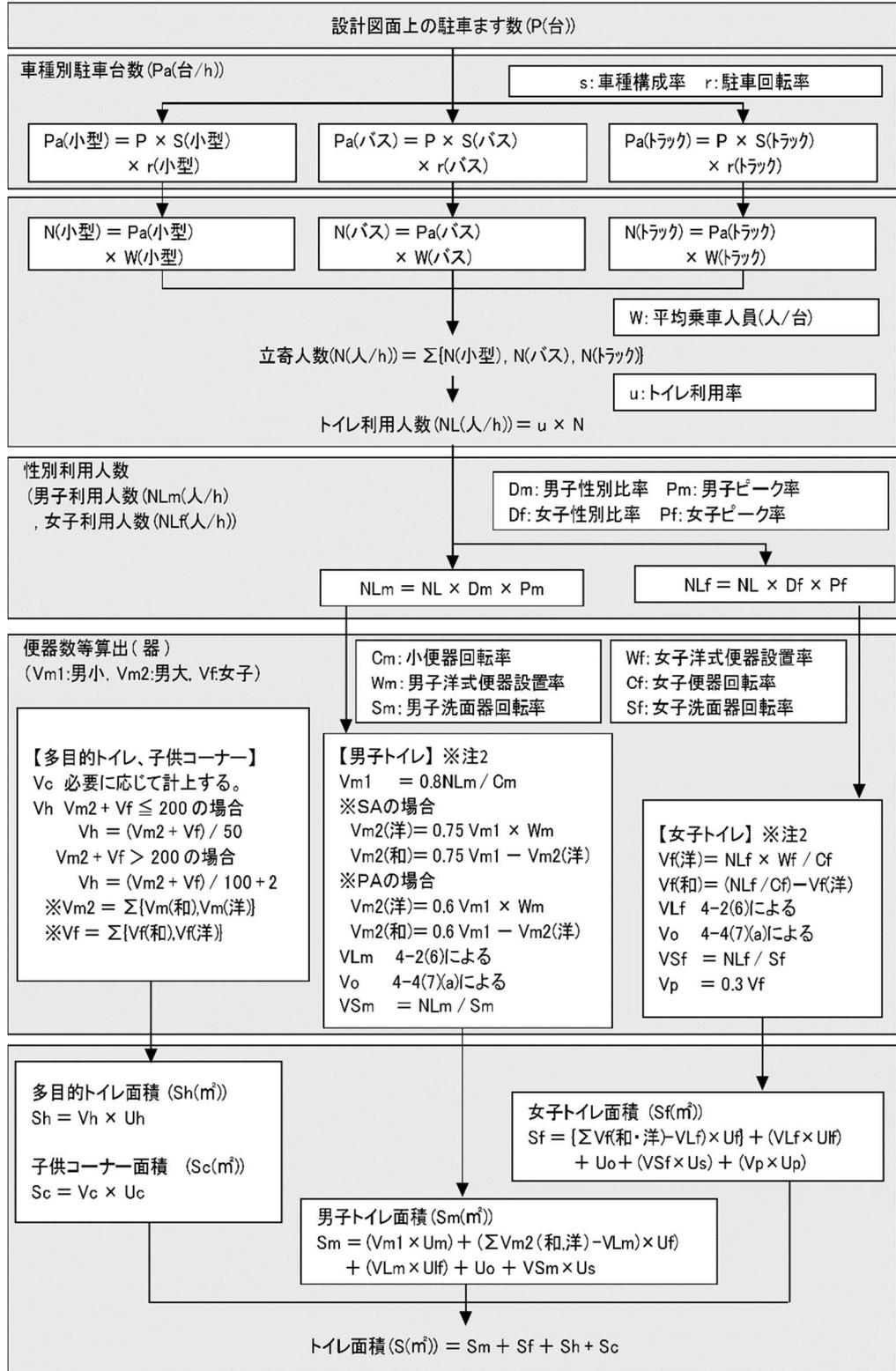


図 6-7 トイレの規模算出のフローチャート

出典: 「設計要領」(中日本高速道路株式会社)

表 6-19 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	
駐車マス数	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	Pa	$P \times S \times r$				
平均乗車人員	W	小型	2.2		1.7	
		バス	27	24	21	20
		トラック	1.1			
トイレ利用率	u	0.76	0.72	0.74	0.71	
性別比率	Dm	男	0.51		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 $Vm1 = (\text{男子便器利用人数}) / Cm$ $\times 0.8$ $Vm2 = Vm1 \times 0.75$		小便器利用率 0.8 大便器係数 0.6 $Vm1 = (\text{男子便器利用人数}) / Cm$ $\times 0.8$ $Vm2 = Vm1 \times 0.6$		
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・小		3.0 m ²		
	(男・大、女)Uf	男・大、女		5.4 m ²		
	(男女大型バス)Ulm, Ulf	男女大型バス		8.8 m ²		
	(子供コーナー)Uc	子供コーナー		6.1 m ²		
	(オストメイト)Uo	オストメイト		9.2 m ²		
	(バリアーコーナー)Up	バリアーコーナー		2.2 m ²		
	(洗面)Us	洗面器		3.0 m ²		
(多機能)Uh	多機能		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. 駐車マス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。

出典：「設計要領」（中日本高速道路株式会社）

表 6-20 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)

出典：「設計要領第」第六集 建築施設編（令和元年7月）（中日本高速道路株式会社）

「設計要領」では、大型車はバスとトラックに分けて検討を行っている。平成17年度交通センサスでは、大型車はバスと普通貨物車に分けて交通量調査を実施していることから、計画地に近い観測地におけるバス及び普通貨物車の交通量の比率を用いて、大型車駐車まず数19台をバスとトラックに分けることとする。

表 6-21 バス・普通貨物車の交通量（H17センサス）

観測地点名	平成17年度交通センサス				犬山市道の駅 大型車駐車台数	
	昼間12時間交通量		夜間12時間交通量		バス	トラック
	バス	普通貨物車	バス	普通貨物車		
犬山市橋爪東六丁目	172	5,850	39	2,241	0.4829	18.5171
					1	18

大型車の駐車まず19台は、バス1台、トラック18台に分けることとする。

以上の条件、係数等により、トイレ（地域振興施設用）の規模を算出したところ、トイレ（地域振興施設用）の面積は約140㎡となった。（表6-22参照）

表 6-22 トイレ（地域振興施設用）の規模

項目		記号	地域振興施設用トイレ			備考
車種			小型車	バス	普通貨物	
駐車ます数（台）		車種別	83	1	18	
		P（合計）				
車種構成率		S				考慮の必要なし
駐車回転率（回/h）		r	2.4	3	2	
車種別駐車台数（台/h）		$P_a = P \times S \times r$	199	3	36	
平均乗車人数（人/台）		W	2.2	27	1.1	
立寄り人数（人/h）		$N = P_a \times W$	438	81	40	
総立寄り人数（人/h）		ΣN	559			
トイレ利用率		u	0.76			
性別比率	男	D_m	0.54			
	女	D_f	0.46			
ピーク率	男	P_m	2.1			
	女	P_f	2.8			
性別利用人数 （人/h）	男	$NL_m = u \times \Sigma N \times D_m \times P_m$	482			
	女	$NL_f = u \times \Sigma N \times D_f \times P_f$	548			
便器回転率 （人/h）	男	C_m	95			
	女	C_f	40			
便器数（器）	男（小）	$V_{m1} = NL_m / C_m \times 0.8$	5			
	男（大）	$V_{m2} = V_{m1} \times 0.75$	4			
	女	$V_f = NL_f / C_f$	14			
洗面器回転率 （人/h）	男	S_m	360			
	女	S_f	215			
洗面器数 （箇所）	男	$V_{S_m} = NL_m / S_m$	2			
	女	$V_{S_f} = NL_f / S_f$	3			
ハ゜ウターコーナー数	女	$V_p = V_f \times 0.3$	5			
トイレ面積 （㎡）	男（小）		15.0			3.0 ㎡/人
	男（大）		21.6			5.4 ㎡/人
	男（洗面）		6			3.0 ㎡/人
	女		75.6			5.4 ㎡/人
	女（ハ゜ウターコーナー）		11.0			2.2 ㎡/人
	女（洗面）		9.0			3.0 ㎡/人
	男子トイレ		42.6			
	女子トイレ		95.6			
地域振興施設用トイレ全体			138.2			

(3) トイレ（身障者用）

身障者用トイレは、「人にやさしい街づくり望ましい整備指針」（平成 29 年一部改正）（愛知県）において、のように示されている。

<p>■車いす使用者用便房</p> <p>▼設置数</p> <p>□特定施設を含む建築物の床面積の合計が 1,000 m²以下の施設</p> <p>◇少なくとも 1 以上の車いす使用者用便房を設ける。</p> <p>□特定施設を含む建築物の床面積の合計が 1,000 m²を超える施設</p> <p>◇車いす使用者用便房は当該階に設けられる便房の数が 200 以下の場合にあってはその総数の 1/50 以上、200 を超える場合にあってはその総数の 1/100 に 2 を加えた数以上とする。または、すべての便所に車いす使用者用便房を 1 以上併設する。</p>

図 6-8 車いす使用者用便房の整備の考え方

出典：「人にやさしい街づくり望ましい整備指針」（平成 29 年一部改正）（愛知県）

本道の駅のトイレ（道路利用者用）及びトイレ（地域振興施設用）の便房数（大便器数）は 45 基であることから、トイレ（道路利用者用）に設置する身障者用トイレは 1 箇所となる。

身障者用トイレの面積は、高速道路の設計要領に示される多機能トイレを参考に、10.8 m²とする。（図 6-9 参照）

また、身障者用トイレは多目的に使用するトイレとして、オストメイト設備も含むものとする。

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
駐車まず数	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	Pa		$P \times S \times r$			
平均乗車人員	W	小型	2.2		1.7	
		バス	27	24	21	20
		トラック	1.1			
トイレ利用率	u		0.76	0.72	0.74	0.71
性別比率	Dm	男	0.51		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 $Vm1=(男子便器利用人数)/Cm$ $\times 0.8$ $Vm2=Vm1 \times 0.75$		小便器利用率 0.8 大便器係数 0.6 $Vm1=(男子便器利用人数)/Cm$ $\times 0.8$ $Vm2=Vm1 \times 0.6$	
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・小		3.0 m ²	
	(男・大、女)Uf		男・大、女		5.4 m ²	
	(男女大型バス)Ulm, Ulf		男女大型バス		8.8 m ²	
	(子供用)Uc		子供用		6.1 m ²	
	(オストメイト)Uo		オストメイト		9.2 m ²	
	(バリアコーナー)Up		バリアコーナー		2.2 m ²	
	(洗面)Us		洗面器		3.0 m ²	
	(多機能)Uh		多機能		10.8 m ²	
<p>(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。</p> <p>(注)2. 駐車まず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。</p>						

図 6-9 トイレ規模

出典：「設計要領」（中日本高速道路株式会社）

(4) トイレの規模

前3項で算出した駐車場の規模を、表 6-23 のとおり整理した。

本道の駅に整備するトイレの面積は、約 350 m²とする。

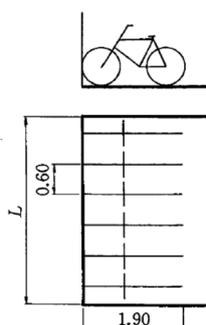
表 6-23 道の駅の駐車まず数及び面積

区分	種類	トイレ数 (基)	面積 (m ²)
トイレ (道路利用者用)	男 (小)	13	192.0
	男 (大)	7	
	女	20	
トイレ (地域振興施設用)	男 (小)	5	138.2
	男 (大)	4	
	女	14	
トイレ (身障者用)		1	10.8
合計			341.0

6.2.3.駐輪場

駐輪場は、「道路構造令の開設と運用」(公益社団法人日本道路協会)を参考に、面積を設定した。

① 低配列：片側一列



① 片側収容



図 6-10 自転車駐車場の区画の大きさと収容方法

出典：「道路構造令の解説と運用」(平成 27 年 6 月)(公益社団法人日本道路協会)

愛知県内の道の駅のうち、自転車のための駐輪場を設置している道の駅は表 6-24 のとおりであり、設置台数は 5~32 台である。「もっくる新城」は、32 台と他の「道の駅」より設置数が多い。新城市においては、サイクルツーリズムとして市内を巡るサイクリングコースを設置しているほか、自転車によるレースも開催しており、自転車による利用が多いことが推察される。

本道の駅の自転車利用者は、近隣住民を主な対象と考え、駐輪場は 10 台と設定し、面積は約 12 m²とする。

$$1.9\text{m} \times 0.6\text{m} \times 10 \text{台} = 11.4 \text{ m}^2$$

表 6-24 駐輪場を設置している愛知県内道の駅と設置台数

道の駅名称	所在地	台数
田原めつくんはうす	愛知県田原市	10
伊良湖クリスタルポルト	愛知県田原市	5
立田ふれあいの里	愛知県愛西市	6
あかばねロコステーション	愛知県田原市	5
にしお岡ノ山	愛知県西尾市	10
藤川宿	愛知県岡崎市	20
もっくる新城	愛知県新城市	32

6.2.4.無料休憩スペース

無料休憩スペースは、情報発信施設に併設する。

6.2.5.情報提供施設

情報発信施設は、無料休憩スペースと合わせて設置し、道路情報や観光情報等、様々な情報を多くの利用者へ提供することを想定する。

情報発信施設の規模は、「設計要領」に示されている休憩所の規模の算出方法を参考とした。なお、「設計要領」に示されている休憩所は、休憩所、インフォメーション、救護室、事務室、湯茶接待室で構成されている。「設計要領」では、管理事務所は別に計画されていることから、ここで言う「事務室」は情報提供施設の維持管理・運営のための部屋であり、道の駅全体を維持管理・運営するために必要になる管理事務所とは異なると考える。

表 6-25 休憩所の標準規模

片側駐車ます数（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」（平成 28 年 8 月）

（東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社）

本道の駅の駐車ます数は 269 台であることから、情報発信施設の面積は約 250 ㎡となる。

6.2.6.ベビーコーナー

国土交通省は、子育て世代を応援する施策を推進し、高速道路のサービスエリアや道の駅における子育て応援の取組方針を示している。「道の駅」登録案内・要綱」には、道の駅の施設構成として、子育て応援施設として、乳幼児に対する授乳やおむつ交換が可能なスペース（ベビーコーナー）が備わっていること、また、ベビーコーナーは駐車場、トイレ及び電話と同じく24時間利用可能とすることが示されている。

<p>< 施設構成 ></p> <p>ロ． 休憩目的の利用者が無料で利用できる十分な容量の駐車場と清潔な便所を備えるとともに、それらの施設及び施設間を結ぶ主要な歩行経路のバリアフリー化が図られていること</p> <p>ハ． 利用者に多様なサービスを提供する施設であって、道路及び地域に関する情報を提供する案内所又は案内コーナーがあるもの（以下「案内・サービス施設」という。）が備わっていること</p> <p>ニ． 子育て応援施設として、乳幼児に対する授乳やおむつ交換が可能なスペース（以下「ベビーコーナー」という。）が備わっていること</p> <p>< 提供サービス ></p> <p>ホ． 駐車場・便所・ベビーコーナー・電話は24時間利用可能であること</p>

図 6-11 道の駅におけるベビーコーナーに関する条件

出典：「道の駅」登録案内・要綱」（国土交通省）

本道の駅は、子育て支援機能を導入することとしており、子どもの遊び場を整備するとともに、乳幼児を連れた家族連れも安心して利用できるよう、充実したベビーコーナーを整備する。

ベビーコーナーは、「高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準」を参考に、乳幼児連れの父親も利用できるよう、十分な広さを有するものとし、授乳のためのスペースは外部から見えないように仕切り、ベビーカーを置くことが可能な程度の広さを確保するこいととし、規模を算出する。

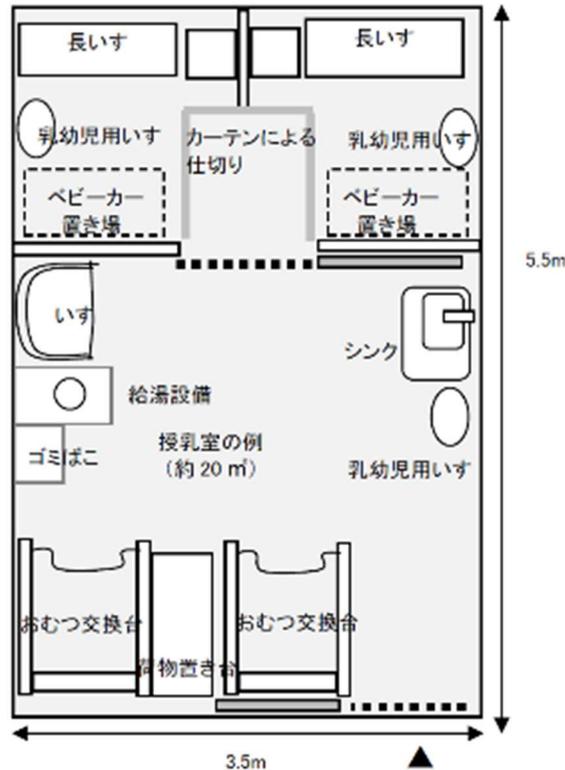


図 6-12 授乳室の例

出典：国土交通省「高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準（平成 28 年度）」

建築設計標準より、 $5.5\text{m} \times 3.5\text{m} = 19.25\text{ m}^2$ であることから、ベビーコーナーの規模は、約 20 m²と設定する。

6.2.7.防災施設（災害時対応施設）

備蓄倉庫は、犬山市内の他事例より約 50 m²とする。

雨水貯留施設は、地下に埋設するものとし、その規模は算定しない。

太陽光発電施設は、施設の屋根上に設置するものとし、その規模は算定しない。また、蓄電池は施設の受変電設備と同様に施設規模の算定には含めないこととし、施設配置を調整したうえで設置する。

6.2.8.屋内多目的スペース

屋内多目的スペースは、仕切られているスペースであり、会議や研修会を開催する他、観光バス利用者や団体客の食事場所として使用することを想定する。会議等がない時間は、解放し、誰でも自由に利用することができるスペースとする。

屋内多目的スペースは、観光バス（正座席約 45 席）1 台の乗客が昼食に利用することを想定する。よって、45 名程度が収容可能な規模と仮定し、54 人収容可能なフロイデ（犬山市国際観光センター）会議室 1 の面積を参考に、約 140 m²とする。

6.2.9.屋外交流広場

屋外交流広場は、道の駅利用者と地域住民の新たな交流を促進し、賑わいを創出することを目的に設置する。一部に大きな屋根を付け、雨天でもイベントやお祭り等の開催することができるようにする。

屋外交流広場は、愛知県の「愛知県開発許可技術基準」を参考に設定する。「愛知県開発許可技術基準」では、公園・広場等の設置に当たっては、その規模を以下の面積以上とすることとなっている。

本道の駅全体の対象面積は約 3.7ha である。そのため、「1ha 以上 5ha 未満」に該当し、「開発区域面積の 3%以上でかつ 300 m²以上のものが 1 箇所以上」となっているため、面積は約 1,100 m²となる。

4- (1) 公園等の面積		
公園等の面積は、下表に掲げる値以上とする。		
開発区域の面積		公園等の面積
0.3ha 以上	1ha 未満	開発区域面積の 3%以上
1ha 以上	5ha 未満	開発区域面積の 3%以上でかつ 300 m ² 以上のものが 1 箇所以上
5ha 以上	20ha 未満	開発区域面積の 3%以上でかつ 1 箇所 300 m ² 以上（うち 1,000 m ² 以上のものが 1 箇所以上）
20ha 以上		開発区域面積の 3%以上でかつ 1 箇所 300 m ² 以上（うち 1,000 m ² 以上のものが 2 箇所以上）

5ha 未満の開発行為でやむを得ないと認められる場合及び 5ha 以上の開発行為で、予定建築物等の用途が住宅以外のものである場合は、緑地又は広場とすることができる。

施行令第 25 条第 6 号後段では、ただし書きで緩和規定を設けており、以下に該当する場合は、公園、緑地等の面積を減少し、あるいは削除して差し支えない。

- ① 開発区域の周辺に既設の公園があり、各敷地から公園までの誘致距離（おおむね 150m 以内）及び面積（その公園を利用する区域の面積の 3%以上）から居住者が支障なくその公園を利用できる場合。
- ② 事務所、工場等公園の利用形態が住宅地と異なっており、かつ、建ぺい率等建築基準法の規定により、建築計画上有効かつ十分な空地が確保され、防災、避難活動上支障がないと認められる場合。

図 6-13 公園等の面積

出典：「愛知県開発許可技術基準」（平成 20 年 4 月 一部改正）（愛知県）

6.2.10.特産品販売所（マルシェ）

特産品販売所（マルシェ）の規模を、高速道路におけるハイウェイショップの考え方を参考に算出する。

表 6-26 ハイウェイショップの標準規模

パーキングエリア 150 m ²	
サービスエリア	
片側駐車ます数（台）	ハイウェイショップ（m ² ）
300	255
250	230
200	200
150	170
100 台以下	160

出典：設計要領第六集 建築施設編（平成 28 年 8 月）

（東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社）

本道の駅の駐車ます数は 269 台であることから、売り場の面積は約 255 m²となる。この売場は、犬山市の特産品やお土産品を販売することを想定する。

犬山市で生産される農産物については、特産品販売所（マルシェ）の一角に販売スペースを設けることとする。大きさは、幅 1.5m 奥行 0.75m の平台を 5 台並べることと仮定し、通路幅は車椅子の利用者も想定し 2m とすると、農産物販売スペースは約 20 m²となる。

よって、特産品販売所（マルシェ）の面積は、約 300 m²と設定する。

6.2.11.シティプロモーション活動拠点

シティプロモーション活動拠点は、事務スペース（事務机、棚等）とし、2名程度が作業を行うと想定する。事務スペースは、建築設計資料集成を参考とする。

表 6-27 に示すとおり、シティプロモーション活動拠点の規模は、約 10 m²と設定する。

表 6-27 シティプロモーション活動拠点の規模

項目	数量	単位当たりの面積	規模 (m ²)
① 事務スペース	2名	3.24 m ² /人 (3.6m×3.6m/4人)	6.5
② 事務スペース (通路等)	—	①/70%－①	2.8
合計		①+②	9.3



図 6-14 事務室の参考イメージ

出典：建築設計資料集成

6.2.12.子どもの遊び場

子どもの遊び場は、子どもたちが安心して遊ぶことのできる施設である。

道の駅に設置されている同種の施設及び、自治体が設置している同種の施設及び公園に設置されている同種の施設を参考に、必要な面積を設定することとする。

道の駅「パレットピア大野」に設置されている「子育てはうす「ぱすてる」」の規模は、約 466 m²である。

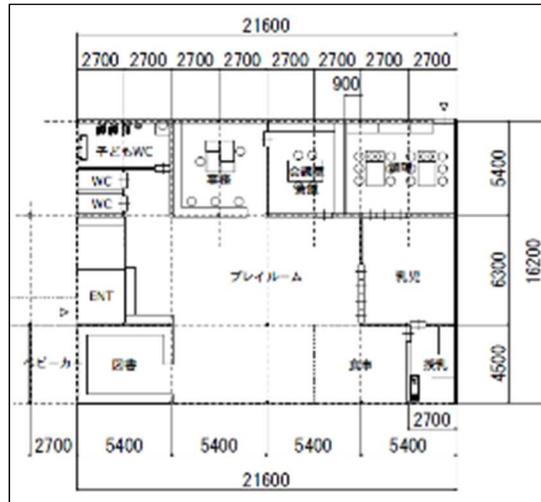


図 6-15 道の駅「パレットピア大野」子育てはうす「ぱすてる」

出典：大野町道の駅実家設計子育て支援施設平面図

大阪府高石市の子育て支援施設「ハグッド」にある子どもの遊び場「ハグッドプレイラボ」の面積は、約 360 m²である。



図 6-16 子どもの遊び場「ハグッドプレイラボ」

出典：高石市ウェブサイト

プレイヴィル天王寺公園は、施設面積 714 m²（屋内施設面積 496 m²、屋外施設面積 218 m²）である。



図 6-17 プレイヴィル天王寺公園

出典：プレイヴィル天王寺公園

これらの事例を参考に、子どもの遊び場は、屋内施設は約 500 m²、屋外施設は約 220 m²と設定する。

6.2.13. 管理事務室

管理事務室は、事務スペース（事務机、棚等）、給湯室（シンク、冷蔵庫等）、施設職員用トイレを含むものとし、施設職員は5名程度と想定する。

表 6-28 に示すとおり、管理事務室の面積は約 30 m² と設定する。

表 6-28 管理事務室の規模

項目	数量	単位当たりの面積	規模 (m ²)
① 事務スペース	5名	3.24 m ² /人 (3.6m×3.6m/4人)	16.2
② 給湯室	1カ所	2.25 m ² /箇所 (1.5m×1.5m)	2.3
③ 施設職員用トイレ	1カ所	2.56 m ² /箇所 (1.6m×1.6m)	2.6
④ 計	—	—	21.1
⑤ 通路等	—	④/70%-④	9.0
合計	—	④+⑤	30.0

※ 単位面積は、建築設計資料集成を参考に想定

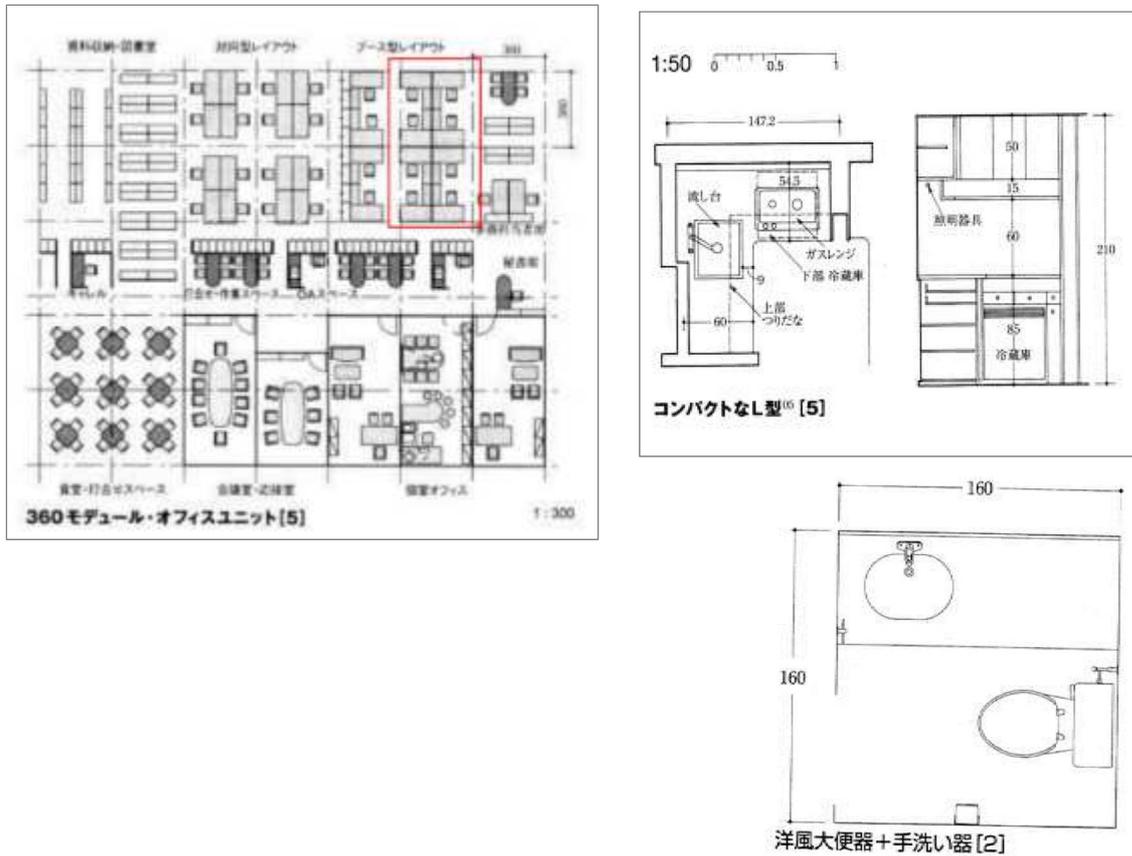


図 6-18 管理事務室の参考イメージ

出典：建築設計資料集成

6.2.14.コミュニティバス・路線バス停留所

本道の駅は、周辺を走る路線バス及びコミュニティバスが乗り入れることを想定している。バス停留所は、「道路設計要領」の「7-1 バス停留施設の計画例」を参考に規模を算出した。

バス停は、道の駅の敷地内に設置することとする。停車する台数は、2台を想定する。

表 6-29 を参考に、道路区分は第3種、設計速度は40km/hの長さを採用した。また、幅員は3mと想定した。

よって、バス停留所の面積は、約 200 m²と設定する。

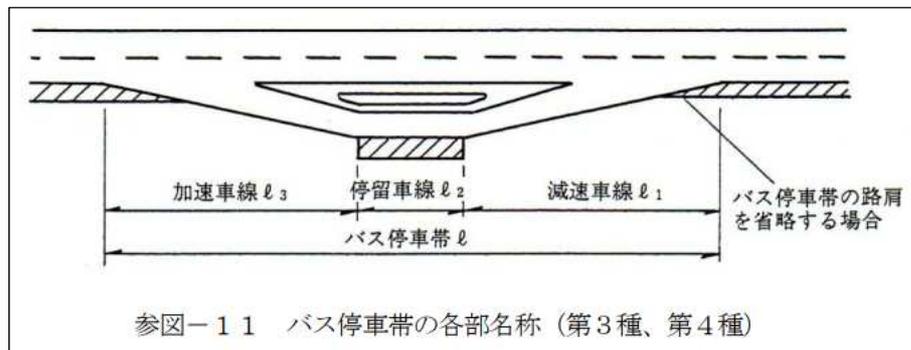
$$(20m+15m+25m) \times 3m \div 2 \times 2 = 180 \text{ m}^2$$

表 6-29 バス停車帯の長さ

設計速度V (km/h)		第3種の道路				第4種の道路		
		80	60	50	40	60	50	40
減速車線長	ℓ_1 (m)	35(95)	25	20	20	20	15	12
バス停留車線長	ℓ_2 (m)	15	15	15	15	15	15	15
加速車線長	ℓ_3 (m)	40(140)	30	25	25	25	20	13
バス停車帯の長さ	ℓ (m)	90(250)	70	60	60	60	50	40
織り込み長	(m)	80	50	40	30	50	40	30

() 内は部分出入制限の場合の値を示す。

出典：「道路設計要領」（中部地方整備局）



参図-111 バス停車帯の各部名称（第3種、第4種）

図 6-19 バス停車帯の各部名称

出典：「道路設計要領」（中部地方整備局）

6.2.15.その他の施設

(1) 雨水調整池

調整池の規模は、愛知県「雨水浸透阻害行為許可等のための雨水貯留浸透施設設計・施工技術指針（新川・境川（逢妻川）・猿渡川流域編）」（平成 29 年 10 月）（以下、雨水浸透施設技術指針）及び国土交通省「調整池容量計算システム」（平成 29 年 2 月）に基づき行う。

1) 各種計画条件の設定

①.流域面積及び流出係数

対象地区は、平坦な土地柄より他地域からの雨水等の流出はないと想定し、流域面積は道の駅エリアの面積である 3.729ha とする。

CAD による求積により、道路部分と耕地部分の面積を算定し、次の表に示すように、対象地区の流出係数について開発行為前を 0.427、行為後を 0.9 とした。

表 6-30 流域面積及び流出係数

流出係数算定結果	行為前	行為後
	0.247	0.900

雨水浸透阻害行為の技術基準として設定する流出係数

区分	土地利用の形態の細区分	流出係数	行為前面積 (ha)	行為後面積 (ha)	
計		-	3.7293	3.7293	
宅地等に該当する土地	第1号関連	宅地	0.90		3.7293
		池沼	1.00		
		水路	1.00		
		ため池	1.00		
		道路(法面を有しないもの)	0.90	0.2494	
		道路(法面を有するもの)			
		鉄道線路(法面を有しないもの)	0.90		
		鉄道線路(法面を有するもの)			
		飛行場(法面を有しないもの)	0.90		
		飛行場(法面を有するもの)			
宅地等以外の土地	関第2号	不浸透性材料により舗装された土地(法面を除く)	0.95		
		不浸透性材料により覆われた法面	1.00		
	関第3号	ゴルフ場(雨水を排除するための排水施設を伴うものに限る)	0.50		
		運動場その他これに類する施設(雨水を排除するための排水施設を伴うものに限る)	0.80		
		ローラーその他これに類する建設機械を用いて締め固められた土地	0.50		
	上記第1号から第3号に掲げる土地以外の土地	山地	0.30		
		人工的に造成され植生に覆われた法面	0.40		
林地、耕地、原野その他ローラーその他これに類する建設機械を用いて締め固められていない土地		0.20	3.4799		

②.基準降雨

基準降雨は、「雨水浸透施設技術指針」に基づき、以下の値を用いる。

表 6-31 基準降雨（10年確率）

降雨波形：中央集中型 生起確率：10年に1度		24時間総雨量：204.8mm 最大降雨強度(1時間)：63.0mm/h 最大降雨強度(10分間)：120.8mm/h									
時	分	降雨強度 (mm/h)	時	分	降雨強度 (mm/h)	時	分	降雨強度 (mm/h)	時	分	降雨強度 (mm/h)
0	0-10	2.5	6	0-10	4.4	12	0-10	77.1	18	0-10	4.2
	10-20	2.5		10-20	4.5		10-20	47.2		10-20	4.1
	20-30	2.5		20-30	4.6		20-30	34.5		20-30	4.0
	30-40	2.5		30-40	4.7		30-40	27.4		30-40	4.0
	40-50	2.6		40-50	4.8		40-50	22.8		40-50	3.9
	50-60	2.6		50-60	4.9		50-60	19.6		50-60	3.8
1	0-10	2.6	7	0-10	5.1	13	0-10	17.2	19	0-10	3.7
	10-20	2.7		10-20	5.2		10-20	15.4		10-20	3.7
	20-30	2.7		20-30	5.4		20-30	13.9		20-30	3.6
	30-40	2.7		30-40	5.6		30-40	12.7		30-40	3.5
	40-50	2.8		40-50	5.7		40-50	11.7		40-50	3.5
	50-60	2.8		50-60	5.9		50-60	10.9		50-60	3.4
2	0-10	2.9	8	0-10	6.2	14	0-10	10.2	20	0-10	3.3
	10-20	2.9		10-20	6.4		10-20	9.5		10-20	3.3
	20-30	2.9		20-30	6.6		20-30	9.0		20-30	3.2
	30-40	3.0		30-40	6.9		30-40	8.5		30-40	3.2
	40-50	3.0		40-50	7.2		40-50	8.1		40-50	3.1
	50-60	3.1		50-60	7.5		50-60	7.7		50-60	3.1
3	0-10	3.1	9	0-10	7.9	15	0-10	7.4	21	0-10	3.0
	10-20	3.2		10-20	8.3		10-20	7.1		10-20	3.0
	20-30	3.2		20-30	8.8		20-30	6.8		20-30	3.0
	30-40	3.3		30-40	9.3		30-40	6.5		30-40	2.9
	40-50	3.3		40-50	9.8		40-50	6.3		40-50	2.9
	50-60	3.4		50-60	10.5		50-60	6.0		50-60	2.8
4	0-10	3.4	10	0-10	11.3	16	0-10	5.8	22	0-10	2.8
	10-20	3.5		10-20	12.2		10-20	5.7		10-20	2.8
	20-30	3.6		20-30	13.3		20-30	5.5		20-30	2.7
	30-40	3.6		30-40	14.6		30-40	5.3		30-40	2.7
	40-50	3.7		40-50	16.2		40-50	5.2		40-50	2.7
	50-60	3.8		50-60	18.3		50-60	5.0		50-60	2.6
5	0-10	3.8	11	0-10	21.1	17	0-10	4.9	23	0-10	2.6
	10-20	3.9		10-20	24.9		10-20	4.8		10-20	2.6
	20-30	4.0		20-30	30.5		20-30	4.6		20-30	2.5
	30-40	4.1		30-40	39.8		30-40	4.5		30-40	2.5
	40-50	4.2		40-50	58.3		40-50	4.4		40-50	2.5
	50-60	4.3		50-60	120.8		50-60	4.3		50-60	2.4

出典：愛知県「雨水浸透阻害行為許可等のための雨水貯留浸透施設設計・施工技術指針（新川・境川（逢妻川）・猿渡川流域編）」（平成29年10月）

③.流入量の算出

「調整池容量計算システム」を用いて、対象地区の流入量を算出した。

以下に示す通り、最大行前流入量は $0.3090 \text{ m}^3/\text{s}$ 、最大行為後流入量は $1.126 \text{ m}^3/\text{s}$ となる。

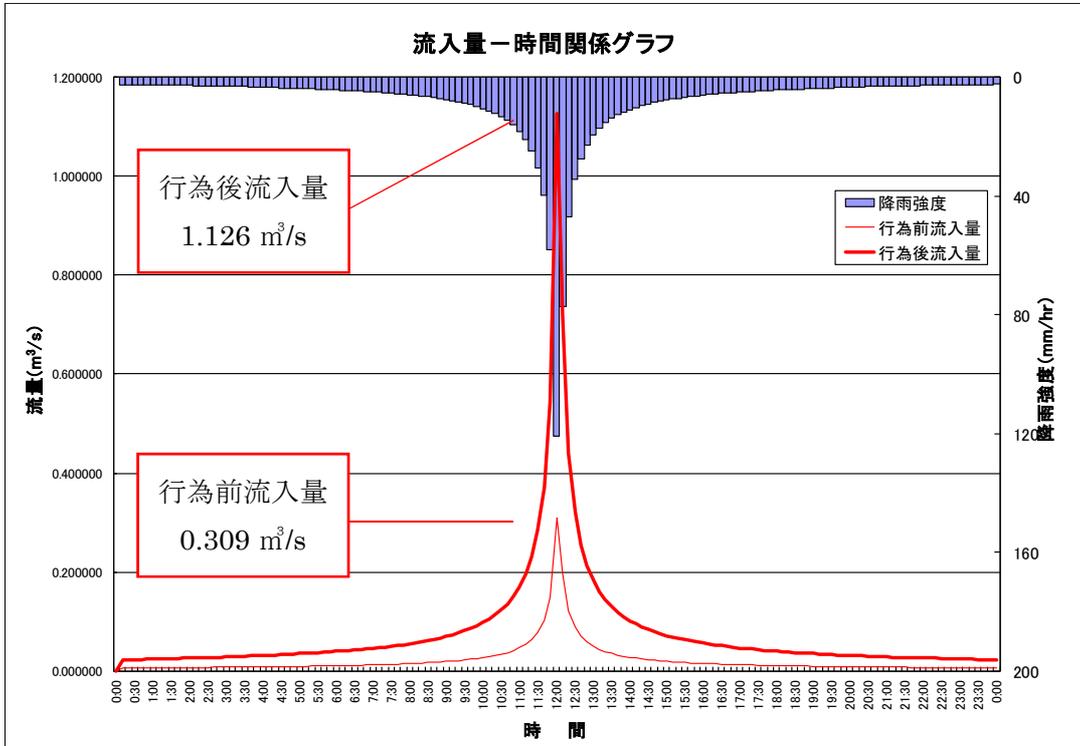


図 6-20 流入量-時間関係グラフ

2) 調整池容量の概算の算出

「調整池容量計算システム」を用いて、開発対象地区における調整池容量の概算を算出した。調整池の必要容量は $540 \text{ m}^3/\text{ha}$ となり、調整池容量は次のとおり算出される。

$$580 \text{ m}^3/\text{ha} \times 3.27\text{ha} = 1896.6 \text{ m}^3$$

したがって、調整池の水深を 1 m に設定した場合、 1897 m^2 の調整池面積が必要となる。

入力条件		計算実行	
行為後ピーク流入量 (浸透考慮後)	1.126250 m^3/s	概算結果	
調整池諸元 許容放流量 (行為前ピーク流入量)	0.309090 m^3/s		
調整池高	1.000 m		
浸透施設条件	浸透施設なし		
		必要容量	580 m^3/ha
		オリフィス径(円管、直径)	0.385 m

図 6-21 調整池要領の概算

(2) 地域交流広場用地等

地域交流広場用地等は、将来、新駅が設置された時に交通広場として利用する用地、及び新駅へのアクセス道路用地を想定する。

将来の交通広場用地は、「駅前広場計画指針」（建設省都市局都市交通調査室監修、社団法人日本交通計画協会編）を参考に、小さな駅でも最低限確保すべき広場面積（バスが回転でき、かつ1台は停車可能なスペース）を確保できるよう、約60m×約50m程度の用地とし、**約3,000 m²**と設定する。（図 6-22 参照）

新駅へのアクセス道路は、第4種第3級を想定、歩道4.5m（路上施設帯1.0m含む）、自転車通行帯1.5m、車線3m+3m、自転車通行帯1.5m、歩道4.5m（路上施設帯1.0m含む）、合計18mの幅員を想定し、新駅へのアクセス道路の面積は**約1,800 m²**と設定した。（地域交流広場とアクセス道路を図上に配置すると、道路延長は約100m程度となる。）