道の駅「ふれあいパーク・大月」
多機能拠点化基本計画

―新しい大月町の「基盤（エンジン）」へ―

平成３０年６月

大月町

目　　次

第１章　基本計画策定の趣旨

１－１　計画の背景と目的・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　１

１－２　関連計画等との整合　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　３

１－３　基本計画の位置付け　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　５

第２章　道の駅「ふれあいパーク・大月」再整備の検討経緯

２－１　現況と課題・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・　６

２－２　多機能拠点整備の必要性　・・・・・・・・・・・・・・・・・・１８

第３章　全体計画

３－１　多機能拠点化の基本的方向性および整備目標・・・・・・・・・２０

３－２　土地利用計画・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２４

３－３　成果指標の設定・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２８

第４章　導入機能の施設整備内容

４－１　休憩施設・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３４

４－２　情報発信施設・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３７

４－３　地域連携施設・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３９

４－４　防災施設・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・４１

４－５　産業振興・賑わい創出施設・・・・・・・・・・・・・・・・・・４３

第５章　施設計画

５－１　施設整備方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・４７

５－２　施設規模の設定・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・４８

５－３　施設配置計画・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・５６

第６章　事業計画

６－１　事業モデル・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・６５

６－２　概算事業費・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・６８

６－３　事業スケジュール・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・７０

第１章　基本計画策定の趣旨

１－１　計画の背景と目的

人口減少と高齢化が急速に進む現代の日本社会において、これまで多くの自治体が公共事業に頼ることで地域の活力向上を図ってきました。しかし、地域の持続や活性策についての議論が活況となって久しいものの、効果的な施策が成されてきたとは言い難いのが実情です。従来の依存体制から脱却し、地域の実情に即した新たな事業モデルを構築することが社会的にも求められるなか、本町では、人口減少ならびに高齢化の克服、地域経済の発展、および活力ある地域社会の形成を推進するため、平成２８（２０１６）年２月に「大月町人口ビジョン」および「大月町まち・ひと・しごと創生総合戦略（以下、「総合戦略」という）」を策定しました。総合戦略では四つの基本目標を掲げており、なかでも「大月町における安定した雇用を創出する」「大月町への新しい人の流れをつくる」の二つの目標の実現に向けた具体的事業に、敷地内の「大月ふれあい市」に言及したものを含み、道の駅「ふれあいパーク・大月」を核とした地域活性拠点化計画の推進を掲げています。

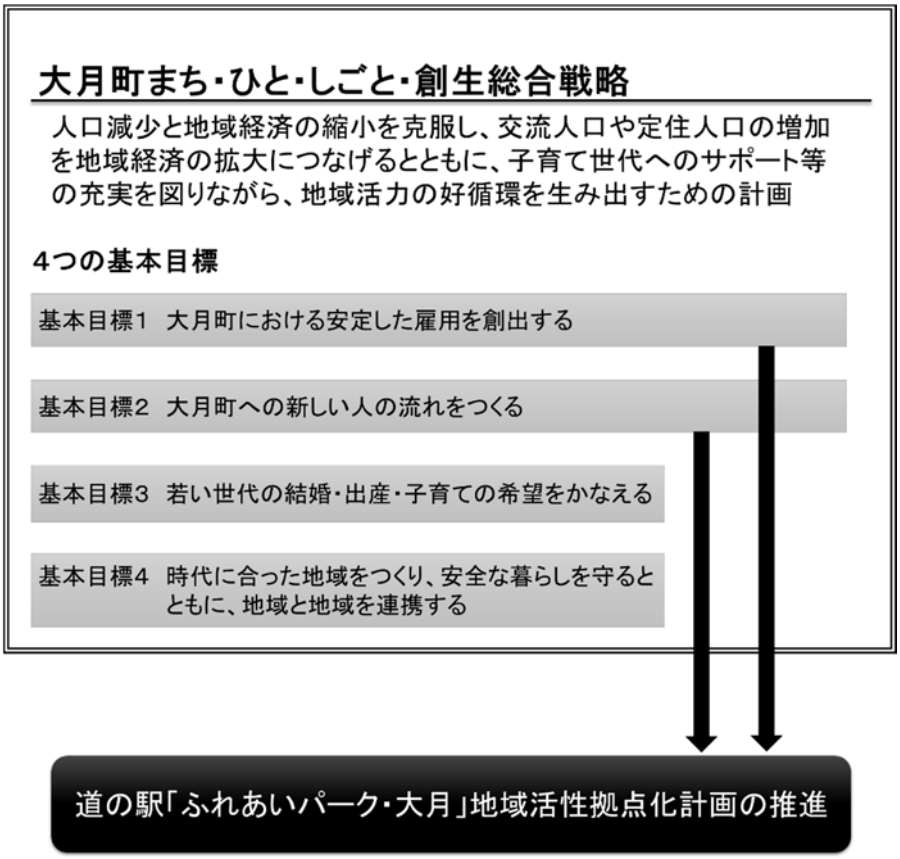
道の駅「ふれあいパーク・大月」は、本町の中心エリアでもある弘見・亀尾地区の国道３２１号沿いに立地しており、町内施設の中でも流動人口の多い場所となっています。そのため、これを拠点として活用していく取組は有効であると考えられ、本町では、道の駅「ふれあいパーク・大月」を拠点とした地域活性の可能性やあり方について、平成２７（２０１５）年度より先行調査を実施し検討してまいりました。また翌２８（２０１６）年度には職員を対象とするまちづくり研究会を開催し、より具体的な事業化の可能性について議論を重ねました。

本年度は、町庁舎内に設置した道の駅「ふれあいパーク・大月」地域活性拠点化基本構想策定委員会において、これまでの検討結果をふまえ、道の駅「ふれあいパーク・大月」のあるべき姿についての協議を行い、平成２９（２０１７）年１１月『道の駅「ふれあいパーク・大月」多機能拠点化基本構想』（以下、「基本構想」という）を策定いたしました。このなかで、本町では道の駅「ふれあいパーク・大月」の目指す将来像を、地域の持続に貢献する新しい本町の「基盤（エンジン）」と定め、従来の「道の駅」としての機能に留まらない、多機能型の拠点施設としての再整備の必要性を確認し、これからの「ふれあいパーク・大月」に求められる役割や基本的な方向性、必要となる機能や整備に係る方針等を定めました。

『道の駅「ふれあいパーク・大月」多機能拠点化基本計画』（以下、「基本計画」という）は、基本構想に示された考え方に基づき、道の駅「ふれあいパーク・大月」の多機能拠点化に向け、具体的な整備内容等を取りまとめるものです。策定にあたっては、現在の道の駅「ふれあいパーク・大月」の管理運営を行う「大月町ふるさと振興公社」（以下、「公社」という）をはじめ、民間団体等の代表や有識者により構成される道の駅「ふれ

あいパーク・大月」地域活性拠点化基本計画策定協議会を設置し、積極的な住民意見の反映を目指します。

本町を代表する施設として、道の駅「ふれあいパーク・大月」の新たな可能性を引き出し、地域の持続的活性を図るため、基本計画においては、多機能型の地域拠点としての新しい道の駅「ふれあいパーク・大月」に導入すべき機能や施設内容、規模等について整理し、土地利用や施設配置の考え方、事業手法等を含め設計・工事へとつなげる基礎的条件を提示するものとします。



１－２　関連計画等との整合

◆ 第６次大月町総合振興計画

第６次大月町総合振興計画は、本町の最上位計画として、長期的な展望のもとに町政策の各分野において将来のあるべき姿を想定し、本町の進むべき方向性を示すため策定された計画です。

第６次大月町総合振興計画では、本町の将来像として「住みたい、住める、住んでよかったまちづくり」をビジョンに掲げ、「産業振興と若者が定住できるまちづくり」「みんなが安心して暮らせるまちづくり」「町民が主人公のまちづくり」の３つのテーマを基本目標としており、道の駅「ふれあいパーク・大月」多機能拠点化基本計画の策定においては、これらをふまえた、導入機能、施設計画、事業計画等について、基本設計に向けた諸条件の整理や検討を行います。

◆ 大月町まち・ひと・しごと創生総合戦略

大月町まち・ひと・しごと創生総合戦略（以下、「総合戦略」という）は、本町における人口の現状と今後の展望を示した「大月町人口ビジョン」をふまえ、本町の実情に基づき人口、経済、地域社会の課題に一体的に取り組むため、人口減少と地域経済縮小の克服、まち・ひと・しごと創生との好循環の確立を目指し、策定されたものです。

道の駅「ふれあいパーク・大月」については、総合戦略に示された、付帯施設である「ふれあい市」の機能を核とした地産地消活動の推進や、今後様ざまなニーズに対応できる多機能型の施設として、道の駅「ふれあいパーク・大月」を拠点にした特色あるまちづくりや地域活性に取り組み、本町への新しい人の流れをつくることを目的に、全面リニューアルも視野に地域の核としての戦略的な機能強化・充実を図ります。

◆ 大月町地域防災計画

大月町地域防災計画は、総合的かつ計画的な防災対策の整備および推進のため、また、災害発生時には、町民の生命、身体、財産等を保護するとともに、本町の防災に万全を期することを目的として定めたものです。

新しい「道の駅」の整備にあたっては、大月町地域防災計画で示された、主に帰宅困難者を対象とする受入施設としての施設整備や備蓄品の確保等、指定緊急避難場所および指定避難所として円滑な活動が可能となるよう、必要機能を備えた計画とします。

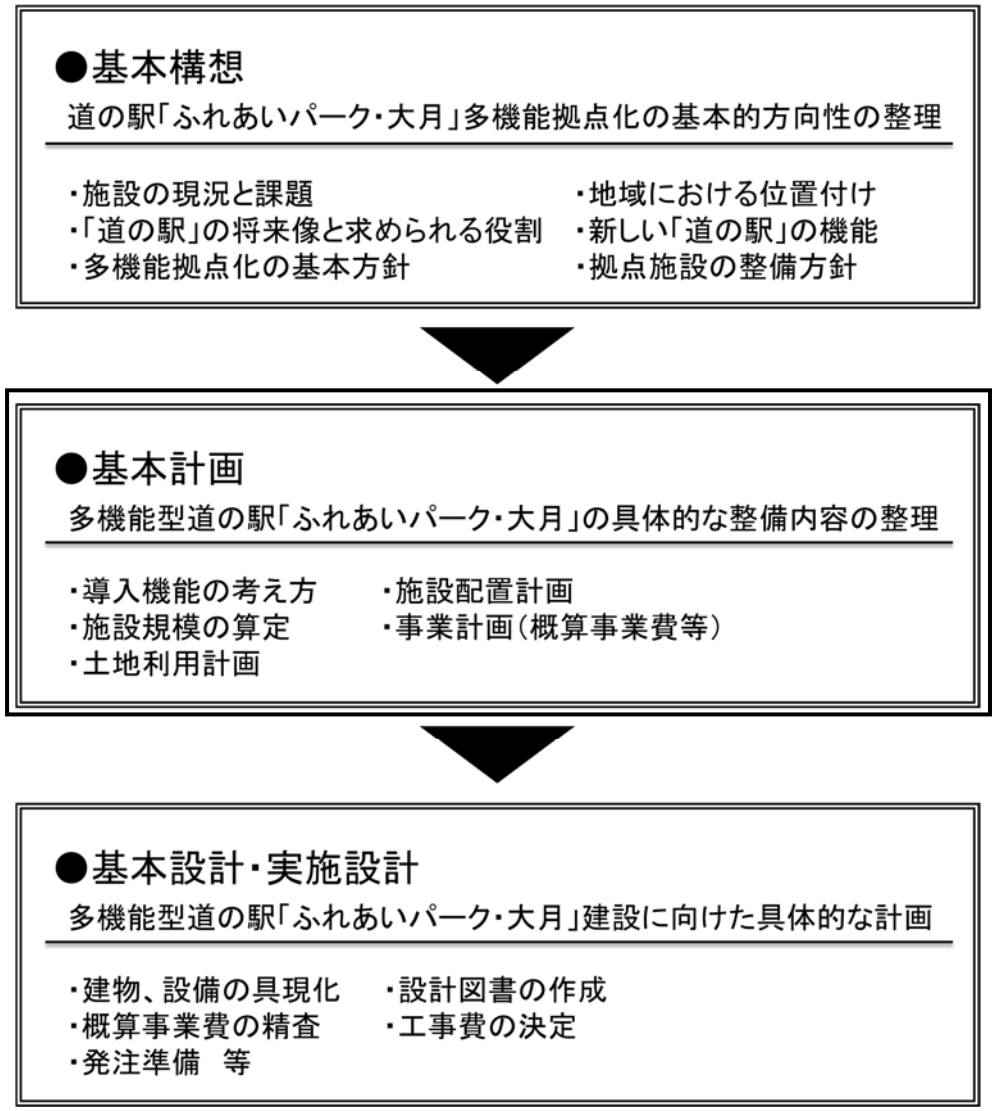
◆ 大月町公共施設等総合管理計画

大月町公共施設等総合管理計画は、本町における公共施設等の全体の状況を把握し、全庁的かつ総合的な管理を継続的に推進するために定められました。

指定管理施設である「ふれあいパーク・大月」については、現状、大規模な修繕が必要な場合は町で対応し、適切な維持管理、更新を行うことが基本方針とされていますが、平成２７（２０１５）年度に実施された道の駅「ふれあいパーク・大月」地域活性拠点化計画推進調査結果でもそのニーズが明らかとなったように、社会構造や経済情勢の変化、将来的な課題やニーズへの対応といった観点から、現状の修繕等に留まらない、道の駅「ふれあいパーク・大月」の多機能型地域拠点化の検討が進められてきました。結果として、基本構想において多機能型の地域拠点としての方向性が定まったことから、新しい「道の駅」の整備にあたっては、大月町公共施設等総合管理計画の目的に則って、長期的視点に立ち、ライフサイクルコストの縮減に向けた建物の長寿命化、継続的な保全管理に加え、環境負荷の低減に配慮した計画とします。

１－３　基本計画の位置付け

基本計画は、基本構想で提示された方向性に基づき、必要な機能整備、具体的な敷地利用や施設配置の考え方を整理し、基本設計および実施設計を行う際の基礎的な条件を示すものです。多機能型拠点施設としての新しい道の駅「ふれあいパーク・大月」の具体的な完成時の姿が明確となるのは基本設計段階となりますが、今後は新たに選定される設計者により基本計画を基に設計が行われ、その後、工事施工者による建設に進む流れとなります。具体的な整備の方向性や内容等を明らかにする基本計画は、道の駅「ふれあいパーク・大月」の多機能拠点化を推進するうえでの根幹となります。



第２章　道の駅「ふれあいパーク・大月」再整備の検討経緯

２－１　現況と課題

（１）　道の駅「ふれあいパーク・大月」の現状

平成４（１９９２）年に国道３２１号沿いの弘見・亀尾地区にオープンした「ふれあいパーク・大月」は、町民のふれあいと憩いの場の提供と共に、地場産品の開発や観光振興等、地域活性化の母体としての施設利用を目的とし整備された大規模公園です。開設翌年には「道の駅」に登録され、現在では地場産品の直売市や土産物等を扱う売店、レストラン、食品加工場や児童遊具等を併設し、町内外から利用客が訪れる、本町を代表する施設に成長しました。

しかしながら、オープンから２５年が経ち設備の老朽化や維持管理コストの増大、来場者数に対する施設のキャパシティ不足、バリアフリーを含めたユニバーサルデザインへの配慮を求める声が高まる中での整備不足等、ハード面に関する問題が多数指摘されており、ニーズ変遷に伴う改修を重ね現在に至るものの、「道の駅」としての基本機能である、休憩機能・情報発信機能・地域連携機能および災害発生時の発現が求められる防災機能を適切に発揮するためにも、早急な対応が必要です。

また、少子化の進行、超高齢化といった社会構造の変化や、地域経済の疲弊が叫ばれるなか、地域の活力は低下し、地域コミュニティの維持が難しくなってきていることに加え、本町の主要産業である農林水産業は、生産者の高齢化や担い手不足が深刻で、価格の低迷と相まって年々厳しさを増しています。商工業においても商店街の衰退等による活力の低下が指摘され、観光業も情報発信の一元化等不十分な面もあり効果的な情報提供ができていないことから利用者数の増加に結び付けることが難しく、本町の重要な資源の一つである道の駅「ふれあいパーク・大月」には、今後、新しい本町の「基盤（エンジン）」となり、本町の持続可能なまちづくりの中心としての役割を果たしていくための、受け皿としての施設整備が求められます。

現在活用されていない遊休施設等の有効な機能転換も含め、本町のまちづくりのビジョンにおいても位置づけられている産業振興と賑わい創出ゾーンの中心として「ふれあいパーク・大月」が、主要産業である農林水産業を６次産業化の推進等により賦活し、商工業、観光業との有機的な連携と、町内外への情報発信、交流人口の拡大により、地域産業と経済の活性化を図ることが急務であり、そのための新たな仕組みや体制を構築することが肝要です。

＜現状における機能別の問題点＞

１．休憩機能

テントの常設により、天候に左右されず利用可能な休憩施設として利用者からは歓迎されているものの、緩やかなスロープ上に整備された駐車場の安全性や、団体客の受入やイベント等の実施時におけるトイレや駐車スペースのキャパシティ不足が指摘されています。

バリアフリー対応についても、多目的トイレへの動線の長さや、エレベーターの使いにくさを指摘する声や、車椅子利用者用駐車スペースにおける屋根の設置を求める意見がある等、高齢者や障がい者への配慮が充分とは言い難いものの、現状ではバリアフリー化の改修は構造上容易ではないと考えられます。

敷地内の公園については、駐車場から野外ステージに隣接する彫刻噴水までの階段をはじめ段数が多く来訪者には敬遠されがちな形態といえます。また、噴水が停止している等、足を延ばす方が少ないためか周辺のメンテナンスが行き届かないことによる施設利用価値の低下が見受けられ、ますます利用されない状態となっており有効活用可能な機能施設への転換を考える必要があります。

入口までの動線が長い多目的トイレ

傾斜のある駐車場

展望台への階段

使用されていない公園施設

２．情報発信機能

敷地内に設置された観光協会を中心に、町内および近隣地域の観光情報を提供していますが、仮設の施設としての印象が強く、利用者からは入りづらいといった声が挙がっています。また、施設の存在が目立たず、利用者が気づかないまま情報収集のために「ふるさとセンター」1 階の売店や産直市「大月ふれあい市」に出向くことも少なくなく、効率的とはいえません。

道路情報や緊急医療情報、災害情報等の提供については、提供箇所が分かりづらいといった意見もあり、非常時等に機能しない可能性もあります。

仮設の観光案内所

奥まった位置にある情報コーナー

３．地域連携機能

レストランや売店、公社の事務室が入る「ふるさとセンター」は、本来は公園の管理事務所として位置付けられていたもので、全体的に老朽化が進んでおり、修繕の必要となった箇所のみ補修を行いながら対応しています。屋内外に位置する階段の分かりづらさや非効率的な動線、不十分な作業スペースを指摘する声もありますが、既存施設のキャパシティでは、抜本的な解決は困難な状況にあります。また、「ふるさとセンター」２階へとつながるスロープの入口は車椅子利用車両用の駐車スペースとしても確保されていますが、長いスロープを利用する来訪者は少なく、施設利用の促進にはつながっていません。また、平成１４（２００２）年に常設化した「大月ふれあい市」は、出品物の劣化を阻止し、買物環境を向上するための空調設備の必要性や、動線を含めた利用のしやすさの改善等を求める意見が多くあります。また、最も利便性の高い敷地中央部分に位置するとともに、敷地内の駐車場を南北に分断する現在の建物については、現況では移転する以外に如何ともし難いのが実情です。これらの機能施設については、今後、これまでの機能をさらに発展させ、基本構想において示された新しい本町の「基盤（エンジン）」として整備すべき機能とする産業振興機能・賑わい創出機能を付帯、発揮させていくには、既存施設のキャパシティに限りがあることに加え、道の駅「ふれあいパーク・大月」全体が山林造成により整備された経緯もあり、斜面やスロープが敷地内に多く、現状では活用可能な土地に限度があることも事実です。

一方で、遊具のある児童遊園やアスレチックについては、駐車場や道路から認識が難しい坂を登った上にあるためその存在が気づかれにくく、あまり使用されていないのが現状です。手入れが行き届かず寂れた様子も見受けられ、建屋のある旧テニスコート部分も含め、有効な活用方法を検討する必要があります。

また、敷地内には公共バスの停留場も設置されていますが、建屋に近接する駐車場は狭く、複雑な駐車形態で危険な箇所も見受けられます。同じく敷地内に設けられた公共バスの待機所については、悪天候時の排水処理に課題があり、これは野外ステージのある二ツ石方面にも同じことが言え、状況の見直しと改善が望まれます。

老朽化の指摘される「ふるさとセンター」

限られた管理者用スペース

駐車場を分断する産直市と休憩スペース

複雑な駐車形態

半屋外のバス待合所

排水処理に課題のあるバス待機所

野外ステージ上の排水池

遊具のある「わんぱく広場」

活用されていない旧テニスコート敷地

フィールドアスレチック広場

４．防災機能

国道３２１号沿いの主要な「道の駅」であり、大規模地震等の発生時には、主に道路利用者や周辺住民の一時避難場所としての利用が見込まれるものの、防災施設や設備については現状では太陽光発電パネルを付帯した街路灯や発電設備を具備する程度に留まります。立地面では津波被害の心配はありませんが、道の駅「ふれあいパーク・大月」が災害時における防災拠点として機能していくためには、避難場所や救援物資の輸送拠点、関係者の活動拠点等として安全を確保し、利用を考慮した整備が不可欠です。加えて、災害発生時の事業継続ならびに早期復旧を図る施設整備が求められます。

太陽光発電パネル付街路灯（１）

太陽光発電パネル付街路灯（２）

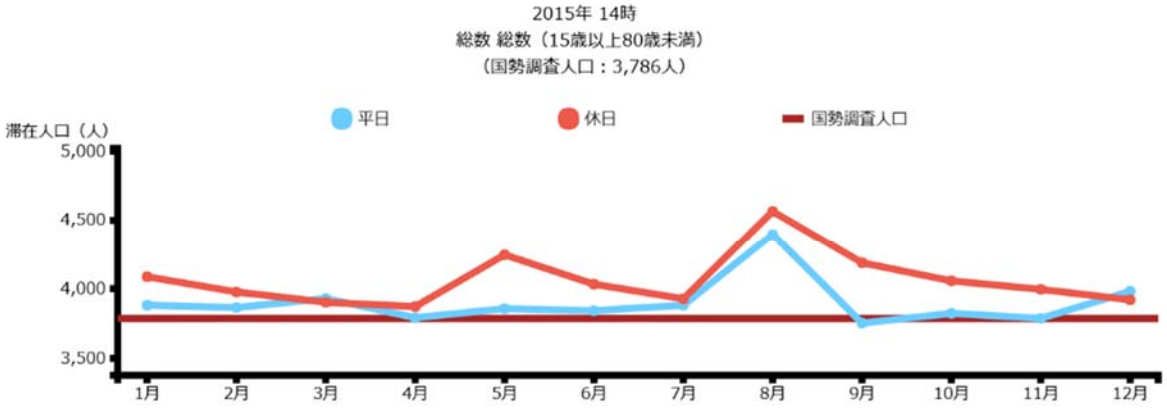
（２）　道の駅「ふれあいパーク・大月」を取り巻く環境

本町への人の流れを滞在人口からみた場合、図１のとおり概して平日よりも休日の人口が多く、特に５月と８月が多い傾向にあります。滞在人口とは、市区町村単位における指定地域の指定時間（４時、１０時、１４時、２０時）に滞在していた人数の月間平均値（平日・休日別）を表し、本町では、５月と８月の観光シーズンにおいて観光客の流入が顕著であることがわかります。

滞在人口の内訳は、図２のように平日、休日ともに順位は入れ替わるものの、宿毛市、高知市、四万十市等、主に近隣地域および人口の多い中核都市からの来訪者が多い傾向にあります。また、県外では平日、休日ともに愛媛県からの来訪者が多く、休日は香川県高松市からの来訪者の増加傾向が見られます。

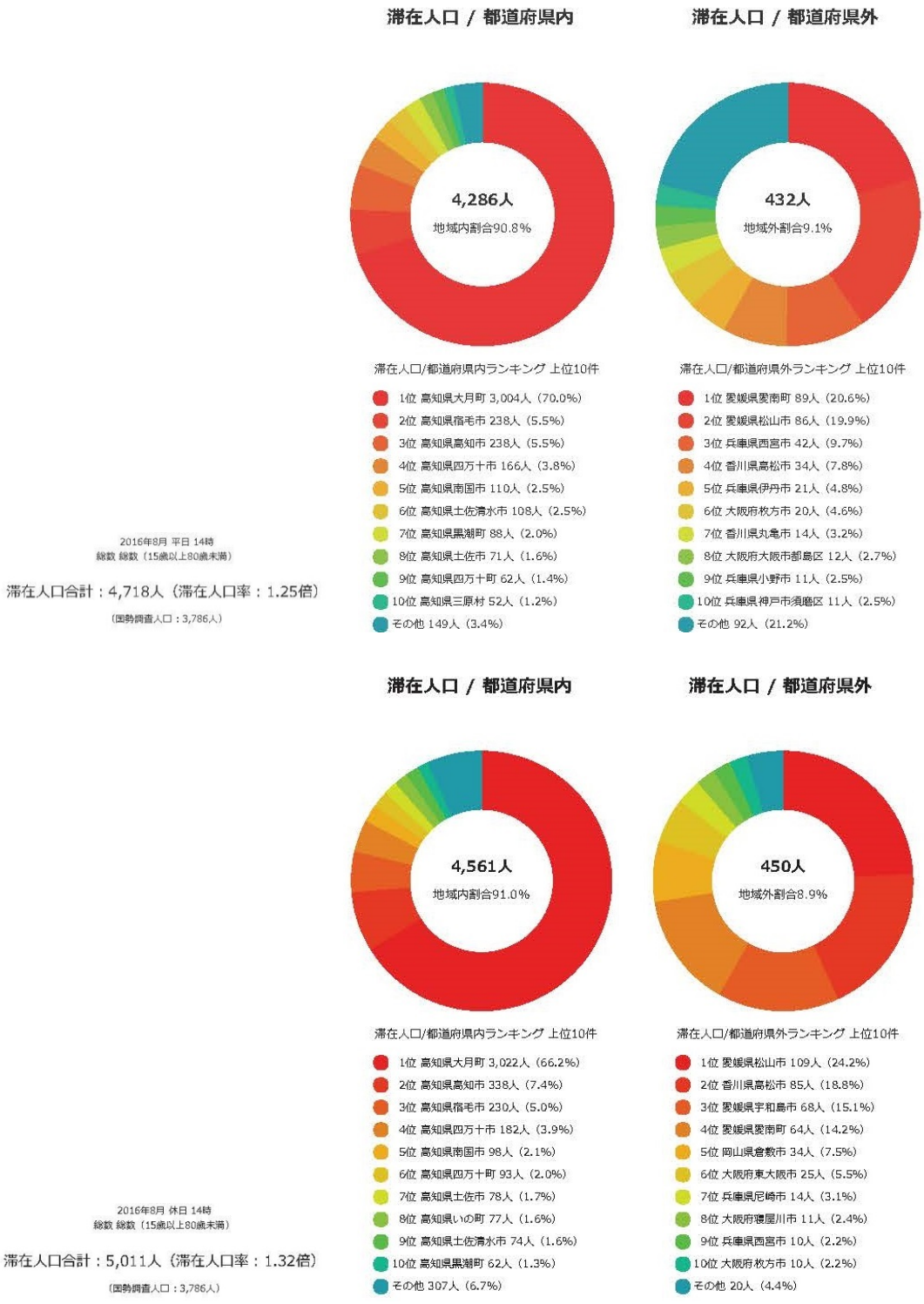
また、インターネットによる経路検索の回数では、図３からわかるとおり町内の主な集客地域や施設のうち、道の駅「ふれあいパーク・大月」は平日、休日ともに、柏島（休日最多）、ホテルベルリーフ大月（平日最多）につぎ三番目となっており、上位二つが目的地となっているのに対し、通過地点となっている可能性が高いことが分かります。道の駅「ふれあいパーク・大月」の検索回数の全体の傾向としては、図４にあるように夏季の検索が多くなっていますが、休日に関しては、冬場の検索回数が増加していることが見てとれ、イベントの実施等による目的地化が奏功していると考えられます。

図１　滞在人口の月別推移（高知県大月町）



【出典】
株式会社ＮＴＴドコモ・株式会社ドコモ・インサイトマーケティング「モバイル空間統計®」
総務省「平成27年国勢調査」

図２　滞在人口の地域別構成割合（平日・休日）



【出典】
株式会社ＮＴＴドコモ・株式会社ドコモ・インサイトマーケティング「モバイル空間統計®」
総務省「平成27年国勢調査」

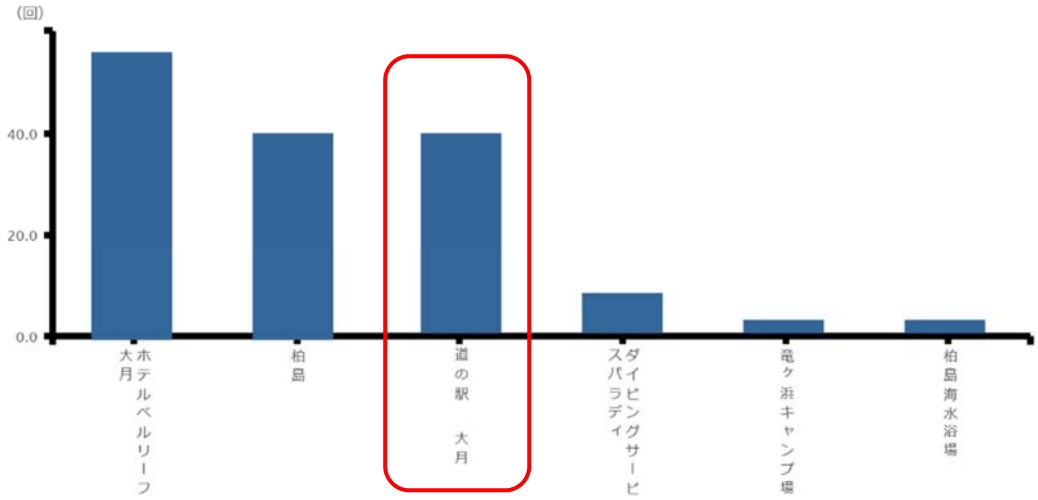
【注記】
滞在人口とは、指定地域の指定時間（4時、10時、14時、20時）に滞在していた人数の月間平均値（平日・休日別）を表している。
滞在人口率は、滞在人口（株式会社ＮＴＴドコモ・株式会社ドコモ・インサイトマーケティング「モバイル空間統計®」）÷国勢調査人口（総務省「国勢調査」夜間人口）で表される。

図 3　指定地域（高知県大月町）の目的地一覧

表示年月：2016年すべての期間（平日）

指定地域：高知県大月町

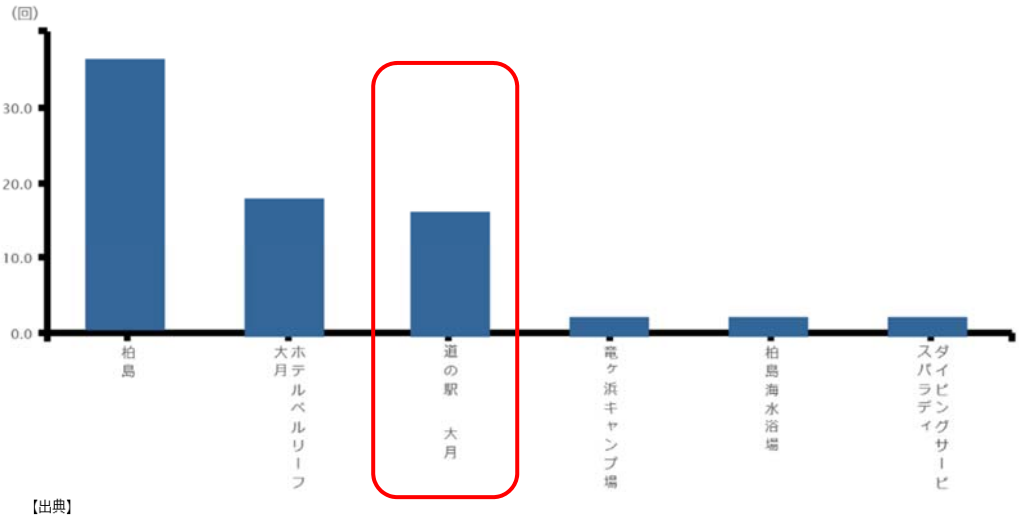
交通手段：自動車



表示年月：2016年すべての期間（休日）

指定地域：高知県大月町

交通手段：自動車



【出典】
株式会社ナビタイムジャパン「経路検索条件データ」

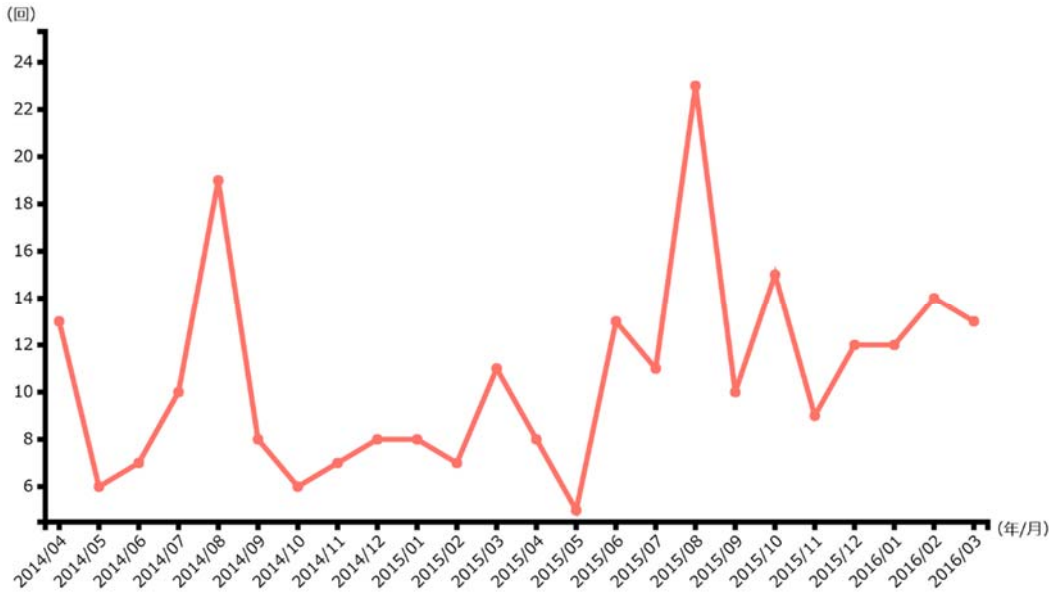
【注記】
検索回数は、同一ユーザの重複を除いた月間のユニークユーザ数。下記条件に全て該当した場合にのみ表示。
・施設分類が、観光資源、宿泊施設や温泉、広域からの集客が見込まれるレジャー施設や商業施設に該当
・年間検索回数が自動車は50回、公共交通は30回以上
・年間検索回数が全国1000位以内または都道府県別50位以内または市区町村別10位以内

図 4　月別検索回数の推移（目的地：道の駅「ふれあいパーク・大月」）

表示年月：2014年4月 ～ 2016年3月（平日）

目的地：道の駅 大月

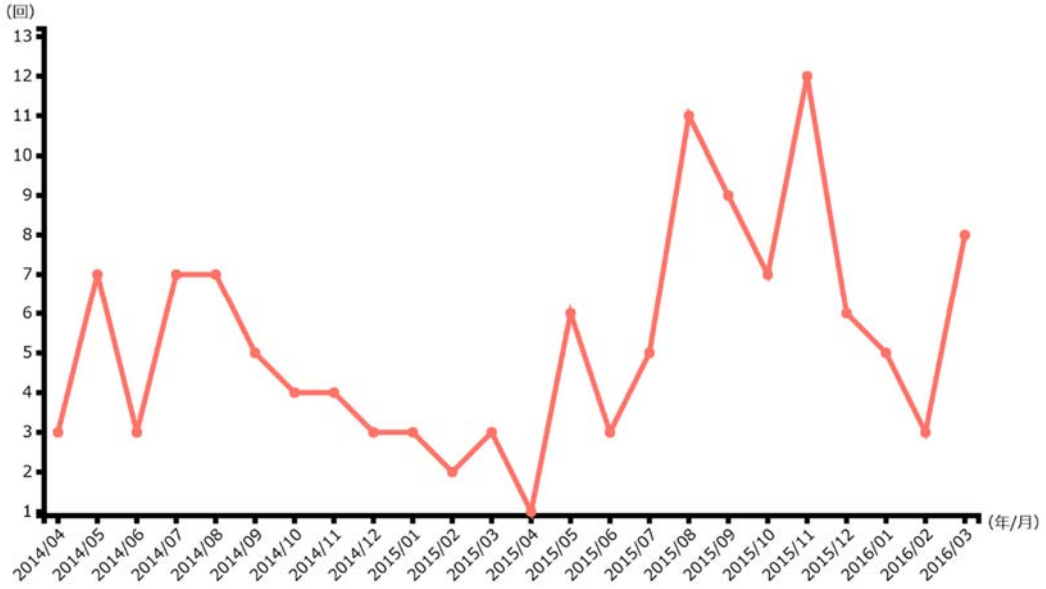
交通手段：自動車



表示年月：2014年4月 ～ 2016年3月（休日）

目的地：道の駅 大月

交通手段：自動車



【出典】

株式会社ナビタイムジャパン「経路検索条件データ」

【注記】

検索回数は、同一ユーザの重複を除いた月間のユニークユーザ数。下記条件に全て該当した場合にのみ表示。

・施設分類が、観光資源、宿泊施設や温泉、広域からの集客が見込まれるレジャー施設や商業施設に該当

・年間検索回数が自動車は50回、公共交通は30回以上

・年間検索回数が全国1000位以内または都道府県別50位以内または市区町村別10位以内

高知県内の道の駅は、平成５（１９９３）年の登録制度運用開始から平成２９（２０１７）年４月時点で２４箇所が整備されています。道の駅「ふれあいパーク・大月」は第１回の平成５（１９９３）年４月に登録された県内７箇所のうちのひとつです。

制度発足当時は、道路通過者へのサービスを中心として設置されてきた「道の駅」ですが、近年は産業・福祉・防災・文化等、地域の個性や魅力を活かした様ざまな取組がなされ、地域の拠点としての役割に重点が置かれるようになってきました。既に国土交通省では、地域活性拠点として優れた機能を発揮していると認められる「道の駅」として「全国モデル『道の駅』」や、地域活性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組が期待できるものとして「重点『道の駅』」を選定、また、特定のテーマ[1]について、「道の駅」の質的向上に資する全国の模範となる取組を行い、その成果が認められるものについて「特定テーマ型『道の駅』」を認定する等、「道の駅」の立地する地域の実情に即した取組を評価、推進する動きが広がっています。

図５　高知県の道の駅

（出典：高知県道路交通情報ポータルサイト KoCoRo）

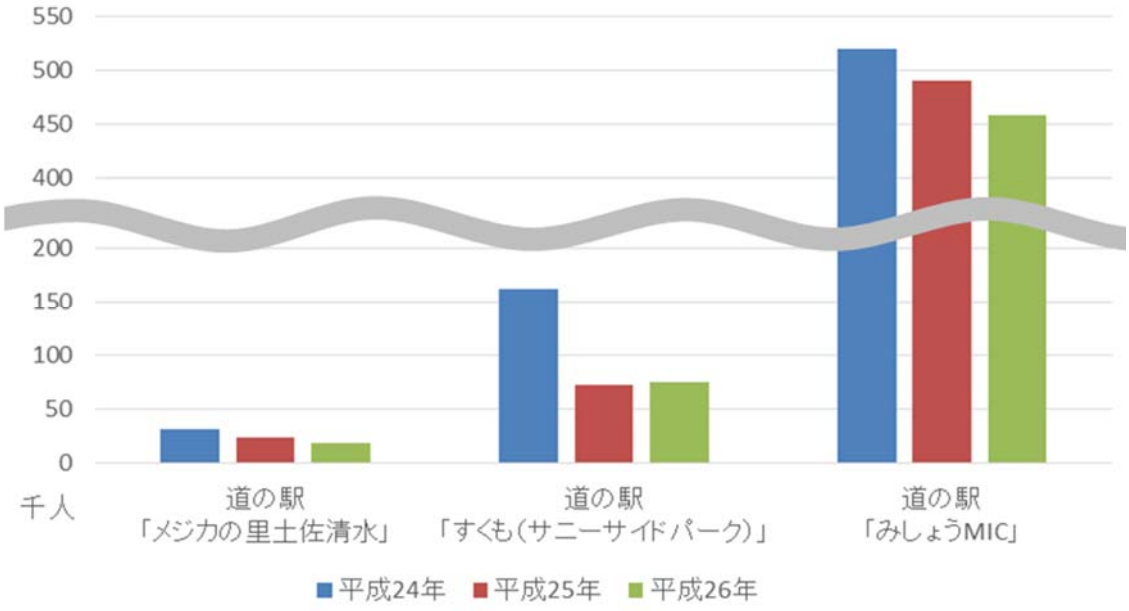
[1] 平成２８（２０１６）年度は「住民サービス部門」として以下の６箇所が認定されている。
両神温泉薬師の湯（埼玉県小鹿野町）　　鯉が窪（岡山県新見市）
桜の郷荘川（岐阜県高山市）　　小豆島オリーブ公園（香川県小豆島町）
美山ふれあい広場（京都府南丹市）　　酒谷（宮崎県日南市）
また、平成２９（２０１７）年度は「地域交通拠点部門」として７箇所が認定されている。

■「道の駅」とは

目的	・道路利用者への安全で快適な道路交通環境の提供 ・地域の振興に寄与	
機能	休憩機能	「道の駅」は、道路の沿線に立地し、駐車場やトイレ等の休憩機能、道路情報や地域情報の発信機能、交流を促進する地域振興機能の３つをあわせ持つ施設である
	情報発信機能	
	地域連携機能	
	※災害時には防災機能を発現	
登録要件	休憩･駐車場･トイレ	２４時間利用可能で、無料で利用できる充分な容量の駐車場、清潔で２４時間利用可能なトイレ、障がい者用トイレの設置
	情報発信	道路情報、地域の情報、緊急医療情報、災害情報等の提供
	地域連携	文化教養施設、観光レクリエーション施設等の地域振興施設
	設置者	市町村または市町村に代わり得る公的な団体

道の駅「ふれあいパーク・大月」近隣の道の駅として、同じ国道３２１号沿道に位置する道の駅「メジカの里土佐清水」ならびに道の駅「すくも（サニーサイドパーク)」、また国道５６号沿いに立地する道の駅「みしょうMIC」の利用者数の推移をみると、図6のとおり平成２４（２０１２）年以後、減少していることがわかります。人口減少が進展し、今後商圏人口の減少は免れないなかで、新しい人の流れつくり、地域の持続を担保する施策の必要性は言うまでもありません。

図６　近隣道の駅の利用者数の推移



（出典：高知県県外観光客入込・動態調査報告書、愛媛県観光客数とその消費額をもとに作成）

２－２　多機能拠点整備の必要性

現在の道の駅「ふれあいパーク・大月」の状況から、安全性や利便性、効率性、ニーズに対するキャパシティの不足等、多くの点で本来の機能が充分に満たせていないことが判明しました。また、本町への新しい人の流れをつくり、安定した雇用を創出するためには、持続可能なまちづくりの「産業振興・賑わい創出ゾーン」の中心として、顕在的なニーズだけではなく、将来的、潜在的なニーズに対応した機能を付帯させていくことが求められます。

地域の持続を担保するためには、経済的繁栄と環境の保全、社会的公平性に加え、地域コミュニティが存続していくだけの人口と、その地域住民の日常生活を保障する社会的機能の確保が欠かせません。人口減少の進行により今後ますます地域コミュニティの維持が難しくなることが予想されるなか、道の駅「ふれあいパーク・大月」には、産業の活性化ならびに、交流人口の拡大による地域経済への寄与のみならず、コミュニティ活動の場の提供や地域防災への貢献等、地域のレジリエンスを高めるための施設として強化、充実を図るとともに、本町内における他のまちづくりゾーンとの機能分担および連携体制を構築することが重要です。

これからの道の駅「ふれあいパーク・大月」は、道路利用者にサービスを提供する従来の「道の駅」が果たしてきた機能に留まらず、新たな需要の開拓と、その需要に応える供給ネットワークを構築することに加え、町民生活の安心と安全を支える、複数の機能の発揮が可能な新しい本町の「基盤（エンジン）」として、多機能型の施設を整備していくことが求められます。

◆ 存在しない代替施設

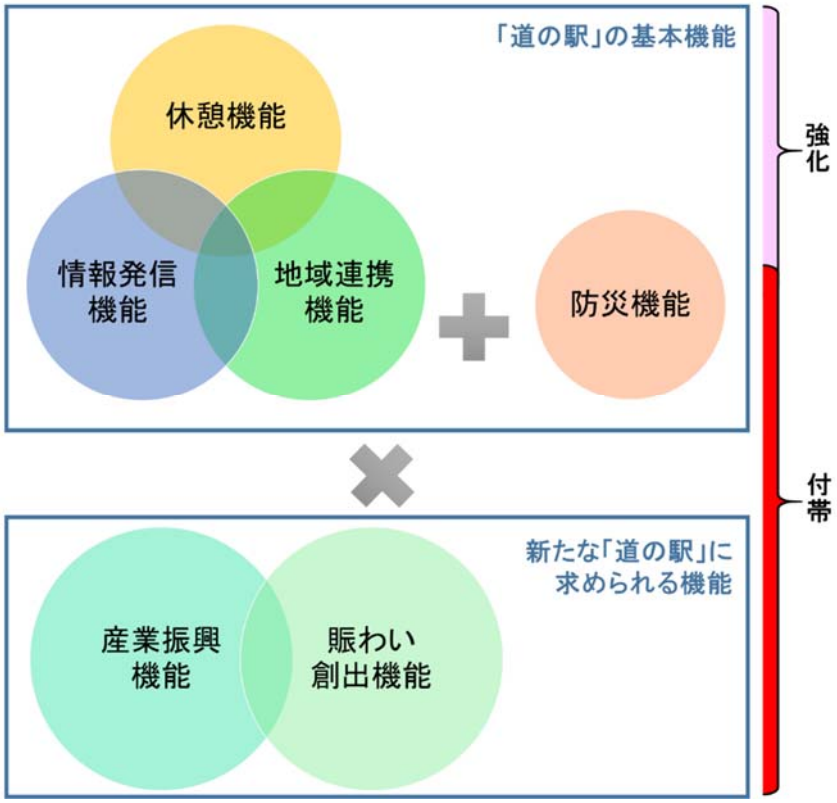
現在の道の駅「ふれあいパーク・大月」は、先述のとおり様ざまな課題を抱えているものの、国道３２１号上における「道の駅」として道路利用者等に提供してきたサービスや、地産地消・外商の拠点としての位置付けを考えるに、本町内に現在ある施設の中でこれに替わる役割を果たし得る施設はありません。

建物や設備の老朽化への対応のみならず、災害時における拠点としての機能整備に加え、環境負荷の低減や省エネルギー化、再生可能エネルギーの積極的な活用等、環境に配慮した機能を適切に導入するとともに、ユニバーサルデザインを取り入れ誰もが使いやすい施設として、地域や社会の要請に応えたより高度な機能を持たせ、持続可能な運営に貢献する施設整備は、取組まなくてはならない課題といえます。

◆ 新たな「道の駅」の可能性

平成２９（２０１７）年１１月時点での登録数が１，１３４駅となり、各地に「道の駅」が乱立するなかで、従来の「道の駅」の機能に拘りこれまでと同じ取組を継続するだけでは、確実に後塵を拝する結果となります。これからの道の駅「ふれあいパーク・大月」に必要となるのは、人口減少が進む中で、町内における需要をいかに取込み、自ら需要を創出することで町外在住者の需要をも取込むこと、そしてそれを継続させていくことです。従前の施設（ハード）では成し得なかった様ざまな施策（ソフト）を可能とする、地域産業の賦活を担う産業振興機能や、ひとが集う「場」としての賑わい創出機能を付加する施設整備が求められます。

図７　これからの道の駅「ふれあいパーク・大月」に求められる機能



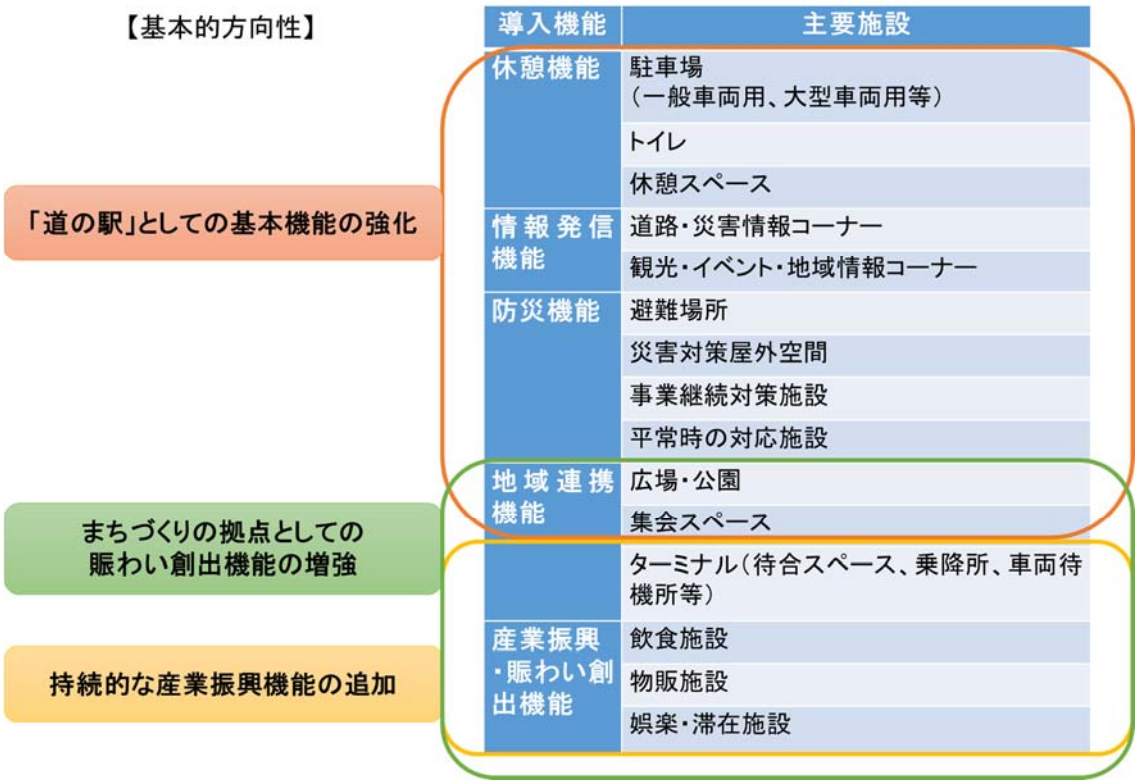
第３章　全体計画

３－１　多機能拠点化の基本的方向性および整備目標

道の駅「ふれあいパーク・大月」の多機能化にあたっては、持続可能なまちづくりの拠点として、その機能が効果的かつ継続的に発揮できる施設の整備が求められます。

基本構想に掲げた将来像である新しい本町の「基盤（エンジン）」としての多機能化を実現するため、利用者の利便性や快適性の向上といった現在の道の駅「ふれあいパーク・大月」が抱える課題の解決に留まらず、本町全体における課題の解決や将来ニーズへの対応を見据え、地域産業の賦活に寄与し、人が集まる賑わい創出の場として、また、地域における安全・安心な生活の拠点として、ハード面の整備だけではなく、ソフト面との関係性に基づく連携拠点としての施設整備が必要となります。

以下に、基本構想において掲げた道の駅「ふれあいパーク・大月」多機能拠点化の施策推進にあたり、導入が求められる各機能、および機能別の主要想定施設について後に述べる三つの基本的方向性に基づき整理するとともに、道の駅「ふれあいパーク・大月」が、新しい本町の「基盤（エンジン）」としてその役割を全うするために、拠点整備の基本的な方向性および整備目標を設定します（次頁以後参照）。



基本的方向性１：「道の駅」としての基本機能の強化

道の駅「ふれあいパーク・大月」は、利用者の利便性向上のため「道の駅」としての基本機能である、休憩機能、情報発信機能、地域連携機能の強化を図り、利用者から選ばれる「道の駅」を目指します。また、道路利用者や周辺住民への安心と安全を提供する防災機能発揮のための施設整備を推進します。

整備目標（１）「道の駅」の基本機能を効果的・効率的に提供する拠点づくり

- 新しい「道の駅」は、道路利用者にとってわかりやすく利用しやすい施設であることはもとより、施設管理者や就業者にとってもサービスの提供や事業の推進のために、効率的かつ快適な就業環境を整える
- 長期的な展望に立ち、ニーズの多様化や高度化、需要の変化に柔軟に対応し、機動力ある体制を確保できる施設とする
- 万一の災害等発生時には、道路利用者や近隣住民の安全を確保するための防災拠点となるなど、非常時に備えた役割を果たす

基本的方向性２：持続的な産業振興機能の追加

現在の道の駅「ふれあいパーク・大月」にある物販・飲食機能を活かしつつ、町内外の方々が気軽に立寄り、楽しむことのできる商業機能を整備します。町内産品等を提供する小売・卸・飲食サービスを軸に、主要産業である農林水産業の６次産業化等の推進、商工業、観光業との有機的な連携、町内外への情報発信により、交流人口を拡大し、地域産業と経済の活性化を図る新たな仕組みや体制を構築します。加えて、町産業と町民生活を支える機能拠点としての整備を進め、地域経済循環への貢献により、本町の持続的な発展を目指します。

整備目標（２）町産業の活性と地域の持続可能性に貢献する拠点づくり

- 町産業への賦活と継続的な町経済の活性化に資する、本町の農林水産品や加工品の販売、特産品の開発や販売等、地産地消、地産外商を推進する役割を担う
- 買物利便性の向上や買物環境の改善等の高齢化の進展に伴う対策等、将来的かつ新たなニーズを反映する機能付帯が可能な施設とする

基本的方向性３：まちづくりの拠点としての賑わい創出機能の増強

持続可能なまちづくりを象徴するとともに、本町の豊かな自然を身近に感じながら、ゆったりと時間を過ごすことのできる施設整備を進めます。イベント等にも開放することで、多世代にわたり町内外からひとが集う交流の場としての機能を付帯させるとともに、事業者や商店、観光資源とつながることで、本町全体に賑わいを波及させる拠点として活用していきます。

整備目標（３）地域に賑わいをもたらし、気軽に立寄れる拠点づくり

- 町外からの来訪者だけではなく、地域住民にとっても開かれた気軽に利用できる施設であることを基本に、町民が日常的に集い、憩い、ふれあい、学ぶ場として、また、本町を代表する施設として一体感を醸成する場を創出する
- 新しい「道の駅」が目的地として町内外の地域や集客施設等と連携し、交流人口の拡大に貢献、本町全体に賑わいを波及させる核となる

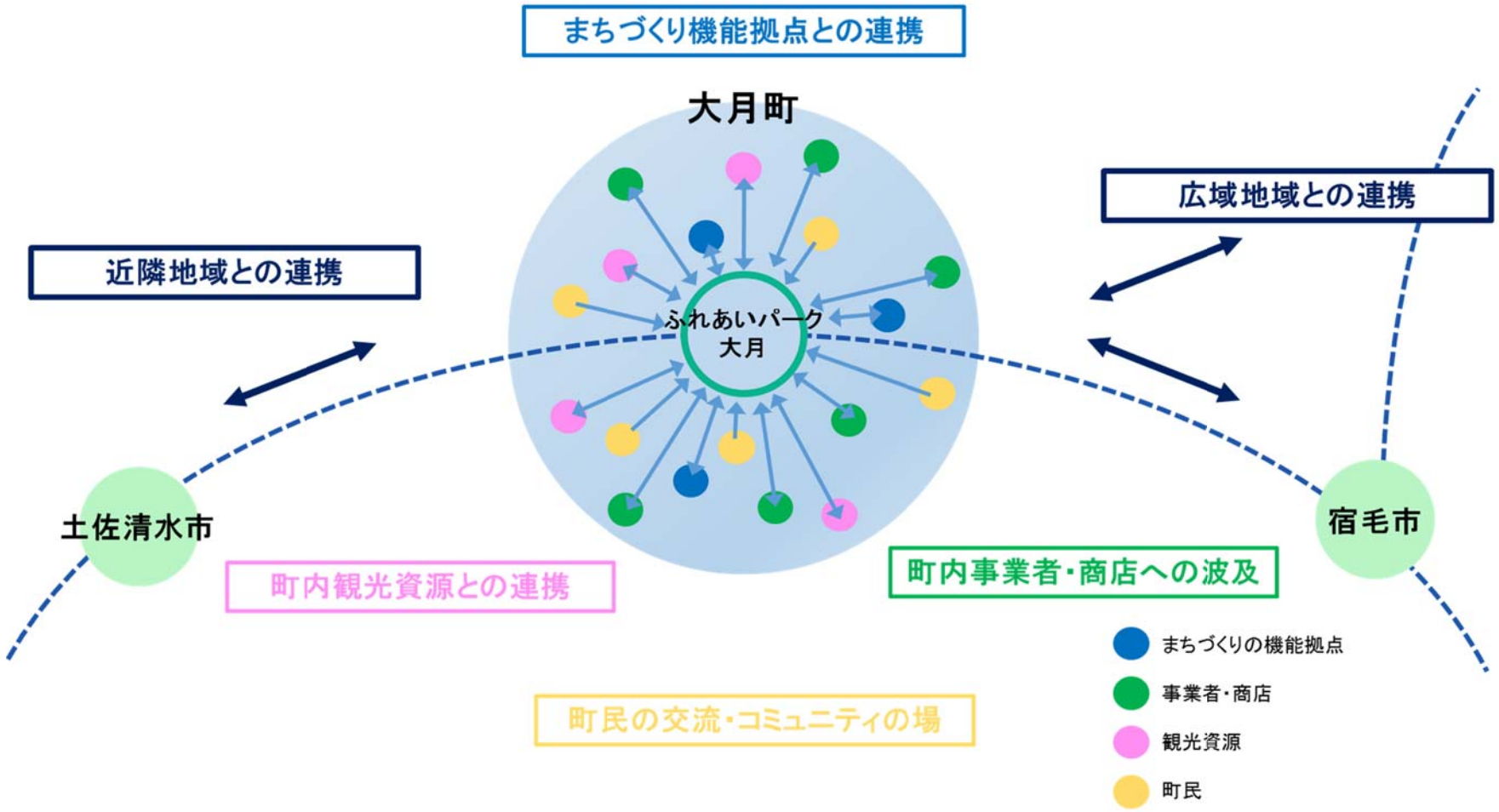
整備目標（４）あらゆる利用者にやさしい拠点づくり

- 社会的な要請課題に先導的に応えるモデルとなるべく、高齢者や障がい者に対するバリアフリーはもとより、子どもや外国人等を含めたあらゆる人が利用しやすいユニバーサルデザインを取り入れる
- ライフサイクルコストを見据え、省資源、省エネルギー化、再生可能エネルギーへの転換や長寿命化を重視した仕様や構造、設備システムとすることで、CO2 排出削減はもとより、環境負荷低減を図る施設とする

整備目標（５）地域との連携、まちの活性化につながる拠点づくり

- 本町の持続可能なまちづくりのシンボルとして、町民と町産業、行政、本町の各ゾーン等をつなぐとともに、町民のまちづくりへの参画を促す機能を確保する等、町民の地域活動を促進し、つながり形成を推進する場を創出する
- 周辺環境と調和した色彩やデザイン、材料を採用し景観形成に配慮するとともに、周辺の社会資本整備等と一体にまちづくりに寄与する役割を担う

図 8　道の駅を拠点とした連携の方向性の概念図



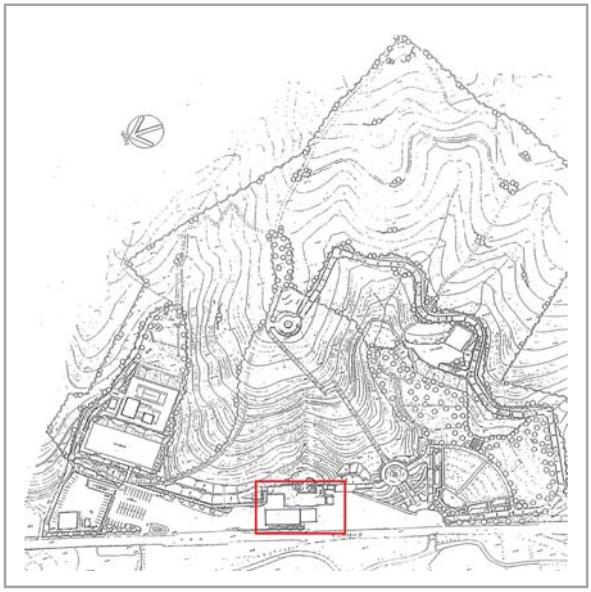
３－２　土地利用計画

「ふれあいパーク・大月」は、山林を造成した斜面と平地のあわせて１２ヘクタールに諸施設を配置し整備された大規模公園です。本計画の対象範囲は、あくまで現在の道の駅「ふれあいパーク・大月」の敷地における整備となるため、現状では開発に適した平場は多くありません。しかし、敷地内には利用されていない施設や空間がいくつかあり、また、比較的緩やかな斜面等の造成も前提とすれば、多機能型地域拠点として必要となる機能施設を配置することは可能と考えられます。段階的な整備も視野に入れ、効果的な活用施策を検討する必要があります。

（１）　既存施設

①　「大月ふれあい市」・休憩スペース（テント）

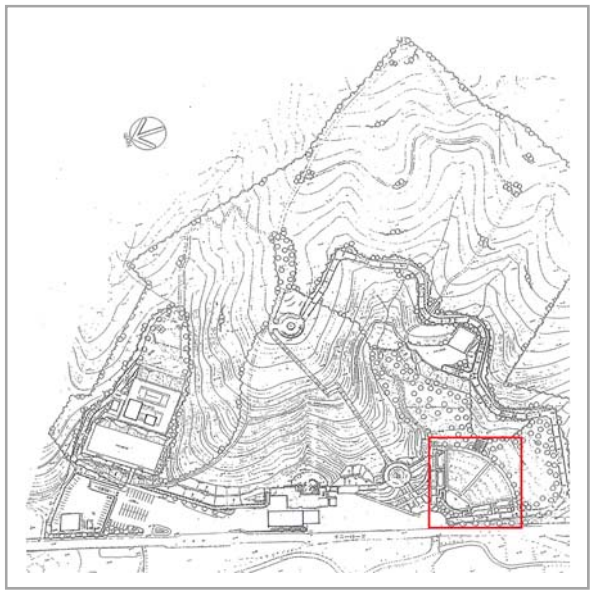
敷地の中央部分に位置する「大月ふれあい市」および休憩スペースに関しては、より効果的な機能の発揮を考慮し、既存施設は撤去のうえ、物販機能および休憩機能施設を再整備します。「大月ふれあい市」の買物環境については、アンケート調査等でも改善を求める声が多く、喫緊の課題でもあることから早期の着手が求められます。



②　「ふるさとセンター」

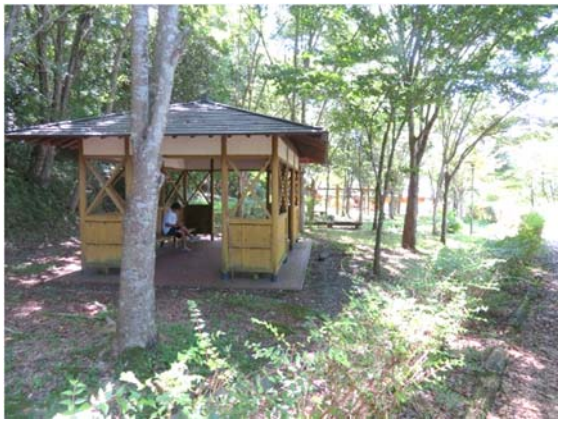
本来は公園の管理事務所として整備された施設である「ふるさとセンター」は、現在は１階に土産物やテイクアウト商品を主に取り扱う売店、２４時間利用可能なトイレ、２階にはテナントのレストランが設けられています。建築から２５年がたち老朽化が指摘されるだけでなく、車椅子利用者用トイレへの動線の長さや、分かりにくい位置にあり、また、車椅子では使用が難しいサイズのエレベーター、２階に続く長いスロープ等、バリアフリー面でも多くの課題があります。加えて、キャパシティ面等においても多機能型施設への転換は容易ではなく、改修による対応では一定の課題解決は見込まれるものの、老朽化の進行や狭隘化といった点では抜本的な解決にはならず、建替による再整備が望ましいと考えられます。

（２）　野外ステージ



敷地内南西部（二ツ石方面）に位置する、傾斜地を利用した、舞台施設を付帯する野外ステージは、現在は周辺の樹木が生い茂り、駐車場や国道からは認識されにくく、利用する人はほとんどいない状況となっています。隣接して設けられた公衆トイレの使用も中止されており、噴水のある展望スペースとつながる散策路も含め、あまり手入れが行き届いていない印象を受けます。

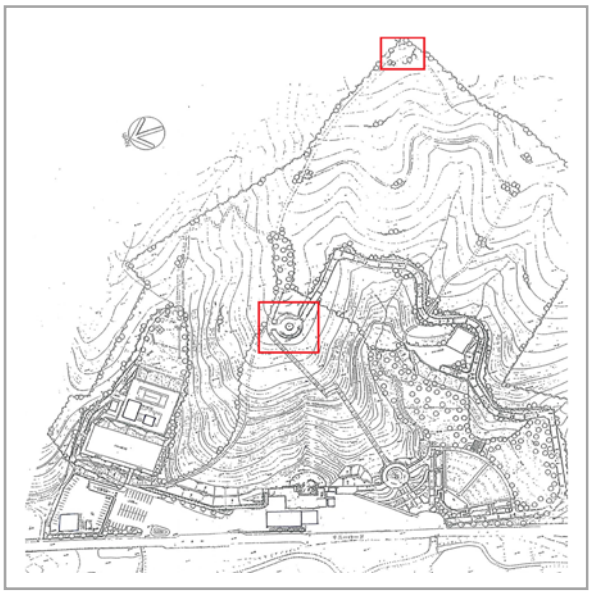
しかし、近くに鯉の泳ぐ調整池や風通しのよい木陰があること等からも、ステージイベント等での利用だけではなく、適度な剪定を行い、バリアフリーに配慮した散策路や案内板の整備、斜面を利用した遊具、飲食も可能なテーブルやベンチ等を設置し、日常的にゆったりと時間を過ごせる場所を演出することで、より多くの人が足を向けるようになると考えられます。



屋根付きの休憩施設イメージ

場内地図と誘導サインイメージ

（３）　展望広場・頂上展望台



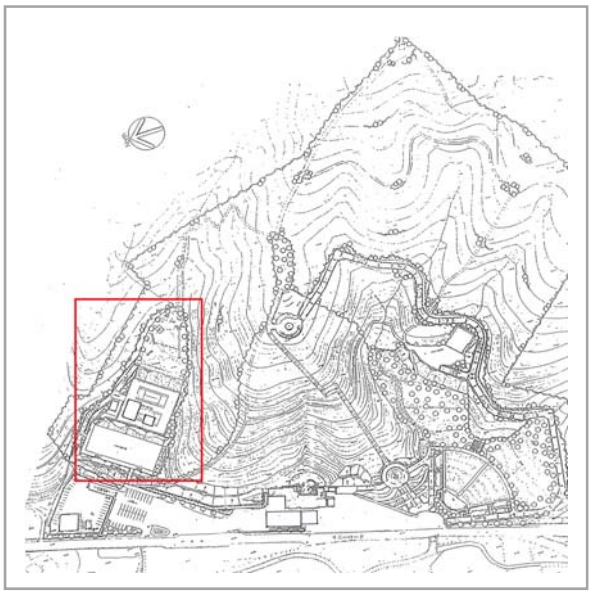
現在売店やレストランが営業している「ふるさとセンター」の背後に位置する山の中腹部に設けられた展望広場は、車でもアクセスが可能であるもののあまり知られておらず、主たる駐車場からのびる段数の多い階段のインパクトが大きいこともあり、あまり周遊されていないのが現状です。しかし、公園全体を見下ろすことができる場所にあり、遠くには大洞山の風力発電施設が臨め、桜や躑躅といった季節の花を求めて足を延ばす利用客もいることから、解説サインボードや案内地図、屋根付きの休憩施設を設置する等、散策の動機付けを提供することで、来訪者の利用を促すことができると考えます。

敷地内山林の頂上部分にある展望台は、設備の老朽化が激しく、また雑草や樹木が生い茂っていることからも、手入れが必要です。山林内を周遊する自然散策路についても現状利用度は低いと考えられ、例えば山林部全体を健康づくりのフィールドとして健康遊具等を整備する、オープンエアのアート作品を展示し芸術に触れる場として整備する、といった多少遠くとも人を惹きつけることのできる動機付けをする必要があります。

コース別の距離を明示した案内板イメージ

健康遊具と解説サインイメージ

（4）　わんぱく広場・旧テニスコート・フィールドアスレチック広場



かつてのゲートボール場であったわんぱく広場は、多少荒れてはいるものの設置された遊具類は利用されており、公園としての機能をある程度果たしているといえます。しかし前述の野外ステージと同様に、駐車場や国道からは認識されにくく、利用頻度としては多くないのが現状と考えられます。旧テニスコートやフィールドアスレチック広場についても、その存在は気づかれにくく、遊具類については前述の野外ステージ部分に集約し公園としての機能を高めるとともに、これらの場所には車でアクセスできることからも、防災施設の整備の他、加工場等の産業振興機能施設の拡充、将来的な娯楽・滞在施設の整備も想定した、簡易な敷地整備を行っていくことが望ましいと考えます。

当面の活用法としては、芝生や季節の花木を植えた広場、主たる建物や噴水、展望広場等にも連絡する通路を整備し、臨時駐車場等とすることが想定できます。

傾斜地の遊歩道イメージ

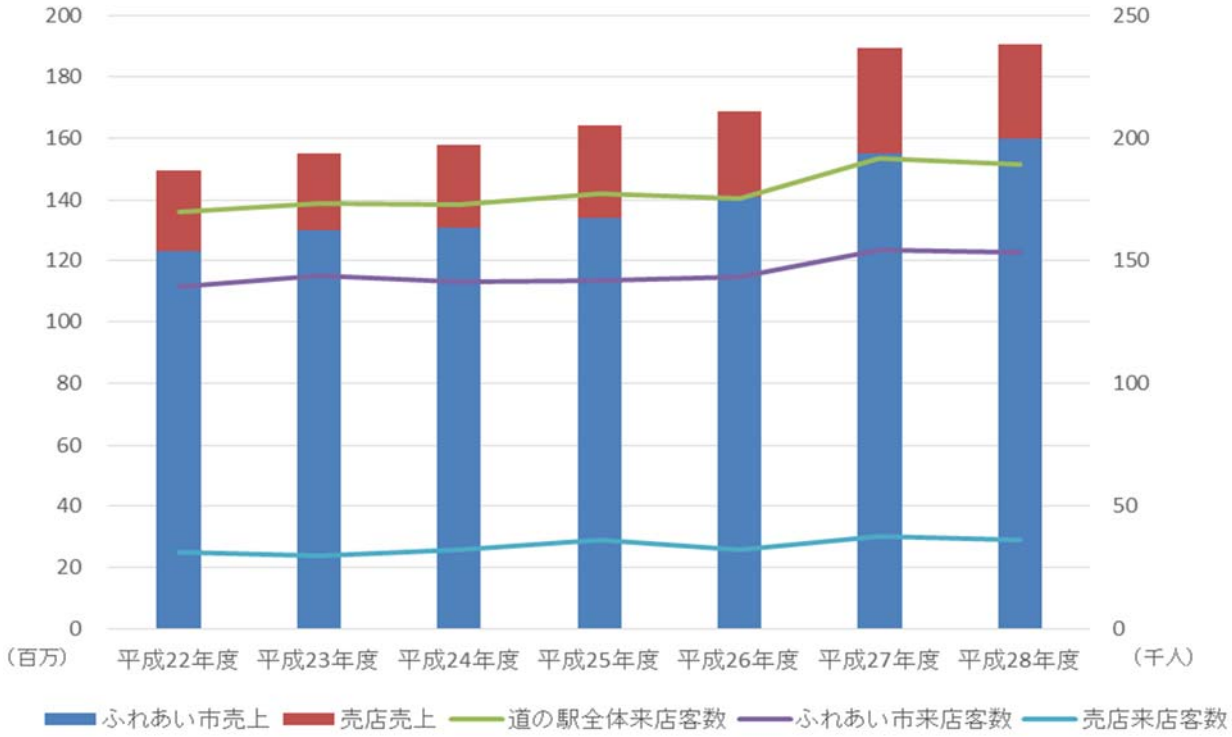
高低差を活用した駐車場イメージ

３－３　成果指標の設定

道の駅「ふれあいパーク・大月」の来場者数は、「大月ふれあい市」および売店のレジ通過者ベースで平成１９（２００７）年に１７万人を超えて以後、増減はあるものの１７万人台で推移してきました。平成２７年度に実施した道の駅「ふれあいパーク・大月」地域活性拠点化計画推進調査でも明らかになったとおり、人口減少による地域内需要の限界、出荷者（生産者）の高齢化や担い手不足、販売競争力の弱さ、知名度の低さ等の様ざまな課題がある一方で、平成２７（２０１５）年度に１９万人を突破した後、翌２８（２０１６）年度には１８万人台に減少したものの、平成２９（２０１７）年度は、４月から９月までの時点で全て対前年同月比プラスと販売金額は上昇しており、「道の駅」としての新たな可能性を示しています。

これからの新しい本町の「基盤（エンジン）」としての道の駅「ふれあいパーク・大月」に求められるのは、①地域住民にとって納得できる「変わらない良さや価値」を提供すること、②地域外住民にとって満足できる「他の場所にはないもの」を提供することの二点に集約され、道の駅「ふれあいパーク・大月」が提供する付加価値を上げていくことが必要です。

図９　道の駅「ふれあいパーク・大月」各施設の売上と来店客数推移

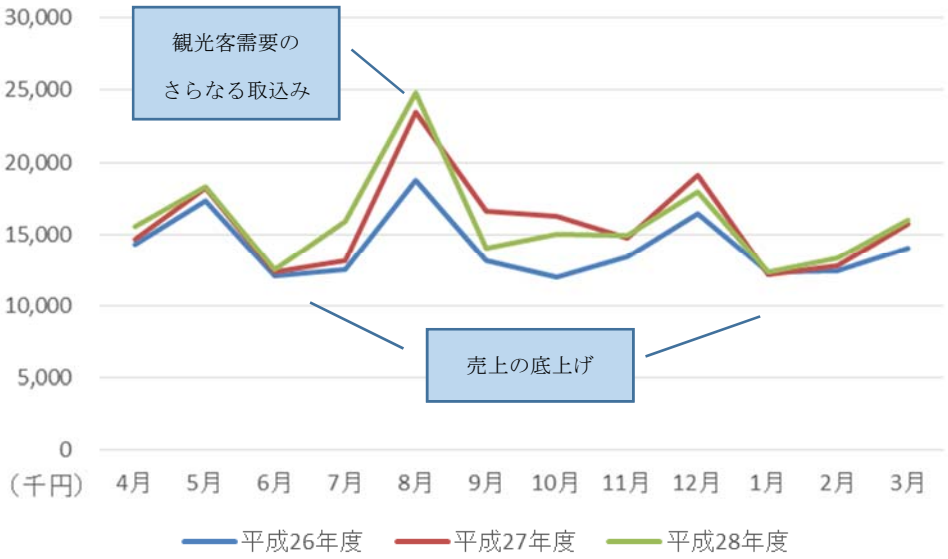


入込客数増加のための伸び代としては、来訪者の属性を発地別に見ると、町民、近隣市町村住民、遠方からの来訪者に大きく分けることができます。属性による特徴やニーズを以下に整理します。

発地	特徴	ニーズ	備考
町内	・年間を通し来訪 ・生鮮品の自家消費がメイン ・家族・親戚が帰省時に土産品購入 ・買物のみで滞在時間は短い ・バスの待合でも利用	・生鮮品 ・加工品 ・弁当 ・土産品・贈答品	・商品の拡充によりさらなる誘客が可能
近隣市町村（幡多地域・愛南地域）	・観光シーズンに限らず定期的な来訪が見込める ・主に日帰り利用 ・生鮮品の持帰りが可能	・生鮮品（特に鮮魚） ・加工品 ・弁当 ・飲食	・定期的なイベント開催により誘客が可能 ・幡多広域等での広報・ＰＲが利用可能
遠方地域	・観光シーズンの来訪が多い ・宿泊は町外もしくは柏島が多い（通過地点） ・鮮魚等の持帰りは難しい ・競合する道の駅が多い	・生鮮品（その場消費か宅急便利用） ・加工品 ・土産品・贈答品	・定期的なイベント開催により誘客が可能 ・外販・通信販売の強化による知名度向上 ・他の道の駅等との連携することによる宣伝効果

年間を通しての来場者数のピークは、前述および次頁図 10 のとおり５月、８月であり、観光客の多いこれらの時期は半数以上が大月町外からの来訪者です。しかし、それ以外の時期においては、町民が全体の約６割、近隣市町村住民が約３割を占め、観光客の割合は１割程度であり、そのほとんどが「大月ふれあい市」での買物を目的とした利用となっています。時期的な伸び代としては、冬季は「大月ふれあい市」の出品物が少なくなる傾向も相まって、全体的な来店客も減少傾向となっており、商品の不足による販売機会の損失を防ぐことで、日常的な買い物客のみならず観光客需要のさらなる取込みを図るとともに、生鮮品の売上が落ち始める時期の主力商品として、加工品の商品開発、飲食施設と連携したプロモーションによる誘客等、この時期の底上げが肝要といえます。

図 10　道の駅「ふれあいパーク・大月」月次来店客数推移



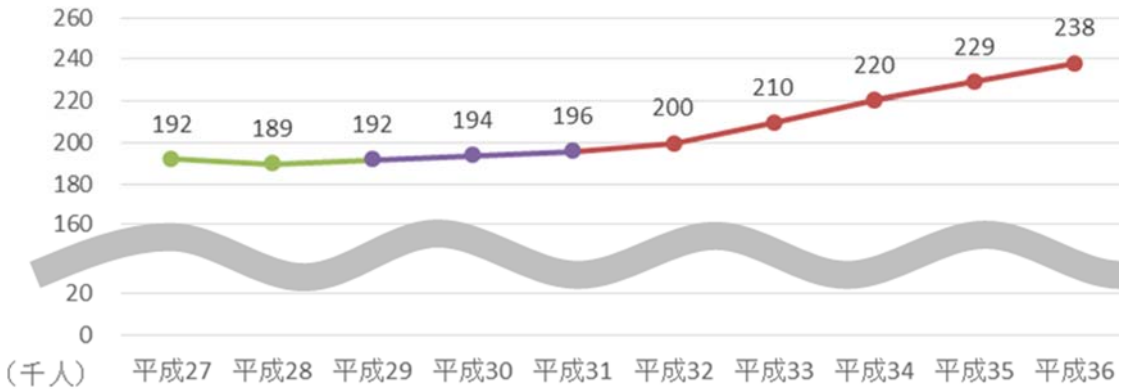
道の駅「ふれあいパーク・大月」の来場者数の推移を見ると、平成１９年度から２８年度までの年平均増加率は１．０９％となっています。現在の道の駅「ふれあいパーク・大月」においては、今後高齢化、人口減少が進む中、商圏人口の減少から同程度の増加率を維持することは容易ではなく、来場者数の減少が予想されます。しかし、来場者数１９万人を突破した平成２７（２０１５）年度以後は各種のイベント開催等の施策を実施することで、年平均増加率５．２１％となっており、本町への新しい人の流れをつくる拠点としての可能性を示しました。

これからの道の駅「ふれあいパーク・大月」は、従来の道の駅の機能にとどまらない、多様なニーズに応える多機能型拠点として整備することで、商圏人口の減少を補完するだけでなく、新たな需要を創出する基本構想に策定した施策の推進により交流人口を拡大し、段階的な施設整備を念頭とし目標数値を設定します。前提として、平成３２（２０２０）年度に優先的課題解決のための第一期整備事業（主に物販機能施設）が完了、移行期間中も含め同等機能は維持すると想定し、同年度の同等機能施設への入込客数の増加率を２％と設定します。その後段階的整備および施策の推進とともにある程度の伸び率を示すことが想定され、既往事例等から想定される第一期整備事業終了後の入込客数の各年増加率は２％から５％となるため、翌３３（２０２１）年度には年間来場者数２０万人以上を目標とし、その後第一期整備事業完了から５年間の年平均増加率を４％として目標数値を設定します。

道の駅「ふれあいパーク・大月」入込客数の推計

年度	客数(人)	前年比(人)	増加率(%)	平均増加率(%)
平成 19	172513	−	−	−
平成 20	170221	−2292	−1.33	
平成 21	171459	1238	0.73	
平成 22	170,281	−1,178	−0.69	
平成 23	173,644	3,363	1.97	
平成 24	173,271	−373	−0.21	1.09
平成 25	177,528	4,257	2.46	
平成 26	175,557	−1,971	−1.11	
平成 27	191,826	16,269	9.27	
平成 28	189,464	−2,362	−1.23	
平成 29	191,529	2,065	1.09	
平成 30	193,598	2,069	1.08	1.08
平成 31	195,669	2,071	1.07	
平成 32	199,583	3,913	2.00	
平成 33	209,562	9,979	5.00	
平成 34	220,040	10,478	5.00	4.00
平成 35	228,841	8,802	4.00	
平成 36	237,995	9,154	4.00	

図 11　入込客数の目標値



道の駅「ふれあいパーク・大月」の販売金額については、図９にあるとおり「大月ふれあい市」の割合が多く、「大月ふれあい市」および売店の合計が平成２５（２０１３）年度に１億６，０００万円を記録し、同２８（２０１６）年度には１億９，０００万円を突破しました。平成２９（２０１７）年度は、前述の入込客数だけでなく販売金額に関しても、４月から９月まで全て対前年同月比でプラスとなっています。

販売金額の推移を見ると、平成２０年度から２８年度までの年平均増加率は３．０５％であり、現在の道の駅「ふれあいパーク・大月」の機能を維持した場合には、大幅な来場者数の増加は見込めないことからも、平均客単価を上昇させること、および外販・通信販売等の強化により販売金額を維持することになります。しかし、今後とりわけ産業振興の拠点として町産業を牽引していくためには、基本構想に策定された、町内外における販売機会の拡大、付加価値の上昇を図る施策を推進するとともに、自律型で持続可能な収益体制を構築していくことが求められます。

道の駅「ふれあいパーク・大月」販売金額の推計

年度	客数（人）	販売金額（円）	増加率（%）	平均増加率（%）	平均客単価（円）※
平成 19	172,513	146,223,679	－	－	848
平成 20	170,221	149,209,684	2.04		877
平成 21	171,459	148,710,044	-0.33		867
平成 22	170,281	149,723,159	0.68		879
平成 23	173,644	155,250,042	3.69		894
平成 24	173,271	157,721,540	1.59	3.05	910
平成 25	177,528	164,472,682	4.28		926
平成 26	175,557	168,771,057	2.61		961
平成 27	191,826	189,256,347	12.14		987
平成 28	189,464	190,686,058	0.76		1,006
平成 29	191,529	196,501,983	3.05		1,026
平成 30	193,598	202,495,293	3.05	3.05	1,046
平成 31	195,669	208,671,400	3.05		1,066
平成 32	199,583	215,974,899	3.50		1,082
平成 33	209,562	225,693,769	4.50		1,077
平成 34	220,040	234,721,520	4.00	4.00	1,067
平成 35	228,841	244,110,381	4.00		1,067
平成 36	237,995	253,874,796	4.00		1,067

※ふれあい市および土産物売店における販売金額の計から算出

拠点整備後の同等機能における販売金額の目標値については、現状では、段階的な施設整備を念頭に、平成３２（２０２０）年度に優先的課題解決のための第一期整備事業が完了すると想定し、同年度の販売金額の増加率を３.５％、その後段階的整備の推進に伴う入込客数の増加および新規市場の開拓、従来の道の駅としての事業に留まらない、事業モデルの転換により、翌３３（２０２１）年度には２億円を突破、第一期整備事業完了から５年間で、２．５億円の突破を目標に、年平均増加率を４％として成果指標を設定します。

＜成果指標＞

年間入込客数　２０万人以上の維持

年間販売金額　２億円から２．５億円規模への拡大

第４章　導入機能の施設整備内容

４－１　休憩施設

休憩機能をもつ施設としては、道路利用者や町民が気軽に立寄り、安心して寛げる空間として、いつでも利用可能な開かれた駐車場や２４時間利用できるトイレ、天候に関係なく持込みも含めた飲食が可能な空間を整備します。

① 駐車場（一般車両用、大型車両用等）

整備内容（留意点を含む）
・ 一般車両の収容台数は、現在の利用状況や将来的な利用者数の変化を考慮のうえ確保し、イベント等による突発的な需要増にも対応可能な構成および配置を検討します。 ・ 歩行者、自転車、自動二輪車、普通車、大型車、敷地内にバス停のある公共バス等それぞれの動線を考慮し、アクセス性と安全性を重視し良好な駐車環境を確保する配置とします。 ・ 駐車場から各施設へのアクセス動線は、快適な周遊環境を整備し、産業振興施設・賑わい創出施設等への積極的な誘導を図ります。 ・ 車椅子利用車両用の駐車スペースは、前後左右に余裕を設け、必要に応じ屋根を設置する等対応します。 ・ 近年の電気自動車の普及を鑑み、EV 急速充電器を設置したますを設けます。 ・ 駐車場としての利用だけではなく、イベント開催時等の多目的な活用を想定し、駐車ますを配置します。

車椅子利用車両用の駐車スペースイメージ

建物間をつなぐ屋根付き通路イメージ

② トイレ

整備内容（留意点を含む）
・ 明るく清潔感があり利用しやすいことはもちろん、管理者にとっても清掃や維持管理が容易で使いやすい、ユニバーサルデザインに対応したトイレを整備します。 ・ おむつ替え等様ざまな用途での利用や、オストメイトにも対応する多目的トイレの設置を検討します。 ・ パウダールーム等の付随施設の設置を検討します。

多機能トイレイメージ

トイレ付随施設イメージ

③ 休憩スペース

整備内容（留意点を含む）
・ イベントの開催等、多目的に使用可能なオープンな広場を想定し、テーブルやイス、ベンチ等を配置しゆっくりと寛げる空間を整備します。 ・ 野外スペースだけではなく、天候に左右されず利用可能な、屋根やテントを設けた半屋外施設、屋内施設の整備を検討します。 ・ 産業振興・賑わい創出施設からの動線を考慮し、一体となった利用が可能な配置とします。 ・ 喫煙スペースについては、排煙システム等を考慮し、適切な位置に整備します。 ・ 車椅子利用者等の移動も容易なよう、バリアフリーを考慮し、テーブルやイス、ベンチ等の設備はゆとりをもって配置します。

屋根付きの休憩スペースイメージ

屋外休憩スペースイメージ

４－２　情報発信施設

情報発信機能を満たす施設としては、道路情報、災害情報、観光・イベント情報等を収集し、発信するコーナーを設けます。

① 道路・災害情報コーナー

整備内容（留意点を含む）
・ 周辺道路の交通状況について、事故や工事等を含め情報を発信するポイントを整備します。 ・ 災害が起こった場合には、町内の情報および国道３２１号沿道の情報を中心に収集し、行政と連携し一括して確認可能な仕組みを整えます。 ・ 案内板等については、多言語表記やピクトグラム[2]の採用によりユニバーサルデザインに対応します。 ・ 多くの方が一度に確認できるように、大型モニター等の活用を検討します。

情報発信モニターイメージ

ピクトグラムのサインイメージ

2　絵文字、絵言葉のことで、図記号の一種である。表現対象である事物や情報から視覚イメージを抽出、抽象化し、文字以外のシンプルな図記号によって表したもの。1960 年代以降、言語の制約を受けない「視覚言語」として世界的にその存在が注目され、80 年代以降には駅・空港などの公共空間を中心に日本でも広く普及した。非常口サイン、禁煙サイン、車いすなど、一部は国際的にデザインと意味が統一されている。

② 観光・イベント・地域情報コーナー

整備内容（留意点を含む）
・ 町内を中心に、近隣地域や高知県内全体の観光情報を発信するポイントを整備します。 ・ 持帰りにも便利なパンフレットコーナーを設置し、有用なパンフレットを収集・配布します。 ・ イベントの開催告知ポスター等、流動的な情報を随時発信する掲示板等の設置を検討します。 ・ タッチパネル等、誰でも簡単に利用できる設備の導入を検討します。 ・ 大月町観光協会等と連携することにより、コンシェルジュ機能を設置する等、町外訪問者へのインフォメーション窓口の設置を検討します。 ・ 大月町移住応援隊との連携によるワンストップサービスの提供も視野に入れ、タウンプロモーションの効果を見込み、本町の移住・子育て支援施策等の情報発信の仕組み整備を検討します。 ・ より身近に行政情報に触れる場として、町政情報を発信する場としての活用を検討します。

情報検索コーナーイメージ

コンシェルジュコーナーイメージ

４－３　地域連携施設

地域連携機能を有する施設としては、来訪目的としてのイベントの開催も可能な広場や公園のほか、地域団体等の会議や研修、クラフト教室等の開催にも対応可能な集会スペースを整備します。また、本町の公共交通ネットワークのハブとして安全で快適なターミナル施設を整備します。なお、従来の産直市「大月ふれあい市」、土産物を販売する「ふるさとセンター」１階の売店、同２階のレストランについては機能強化のうえ、産業振興および賑わい創出に貢献する機能施設として後述します。

① 広場・公園

整備内容（留意点を含む）
・ 現在活用されていない遊休施設を中心に、ゆっくりと休憩できるベンチ等を設置し、飲食も可能な広場として再整備します。 ・ 年間を通し大小様ざまなイベント開催が可能なスペースを検討します。 ・ イベントの開催時以外にも、体験教室、防災活動の場としても活用できるよう、交流の場としての相互利用を考慮します。 ・ 敷地内にある既存の散策路は風通しよく樹木を剪定し、明るい雰囲気をつくるとともに、安全確保のため舗装や手すりを再整備します。 ・ 季節の花等の展望スポットには、写真撮影にふさわしい景観や斜面地を登った方が休めるベンチ等を設置した休憩ポイントの整備を検討します。 ・ 安全・安心な散策が可能となるよう、また敷地内の周遊を促すよう案内版等の設置を検討します。 ・ 広場や公園は様ざまな用途に対応する一方で、特殊な設備等は設けず維持管理費用の低減に努めます。 ・ 各施設との一体的な活用のため、建物や駐車場との往来が容易で、利用者が気軽に足を伸ばせる位置に配置し、回遊性を高めます。

屋外イベント広場イメージ

屋根付きのイベント広場イメージ

② 集会スペース

整備内容（留意点を含む）
・ 町内外を問わず、各種の研修や会合、体験教室等の小規模のイベントも開催できる､飲食も可能な多目的な利用を考慮した屋内スペースを設けます。 ・ 後述する公共交通の待合スペースを兼用する等、可変性を持った空間構成や設備を検討します。 ・ 展示・学び・レクリエーション・イベント等の体験機能を確保し、町外からの来訪者だけでなく、町民にとっても日常的に訪れる場所として整備します。 ・ 屋内であっても自然や木のぬくもりを感じさせるなど、親しみやすくかつ過ごしやすい空間デザインに配慮します。

③ ターミナル（待合スペース、乗降所、車両待機所等）

整備内容（留意点を含む）
・ 遍路休憩所を兼ねた現在のバス停については、敷地全体における車両の動線や安全性を確認のうえ、乗降のみに利用目的を絞り、各施設へのアクセス性を考慮し、利便性の高い位置に移動します。 ・ 路線バスだけではなく、観光バス等の大型車両の進入や、将来的なコミュニティバスの導入等も考慮に入れ、交通結節点としてのニーズ変遷にも対応可能な乗降場として整備します。 ・ 現在のバス停が遍路休憩所として果たしてきた役割については、可能な限り、バス停に至近、且つ天候に左右されず安心して時間を過ごせるよう、先述の集会スペースと合わせ、屋内での整備を検討します。 ・ 路線バス等の待機所については､安全性を考慮し必要な規模を確保します。 ・ 来訪者の利便施設として、ポストやＡＴＭコーナーの設置を検討します。

ギャラリーを兼ねた集会スペースイメージ

休憩・待合スペースイメージ

４－４　防災施設

災害発生時等に防災機能を発揮する施設としては、国道３２１号沿いにおいて津波被害の恐れのない立地にあることからも、主に道路利用者の災害発生時の避難場所として、また、救援物資輸送等の拠点としての機能を充分に発揮できるよう、主に敷地北側エリアにおいて一体的な機能強化を行います。災害対策活動に必要と考えられる広さのスペースや、施設および駐車場の配置、動線の確保を考慮するとともに、事業継続性を担保する施設を整備します。

① 避難場所

整備内容（留意点を含む）
・ 罹災時に主に道路利用者と周辺住民のための一次避難場所として利用可能な施設を整備します。 ・ アレルギー対応の備蓄食品や、非常用トイレ等、備品はユニバーサルデザインに対応可能なものを優先的に選択し備蓄します。 ・ 飲料水の確保については、貯水タンク以外にも、地震に強く断水時も継続的に利用できる井戸の設置等を検討します。

② 災害対策屋外空間

整備内容（留意点を含む）
・ 災害関係機関等の待機、活動の場としての利用も考慮し、災害対策活動に必要な広さの広場や施設配置、動線を検討します。 ・ 他の物資供給拠点と連携した、物資輸送拠点としても利用します。

③ 事業継続対策施設

整備内容（留意点を含む）
・ 災害発生によるライフライン途絶時にも通常業務を継続する、自立的なライフライン構築のために、太陽光発電による蓄電システムや雨水利用等、再生可能エネルギーの利用を促進する、非常用電源をはじめとした、給排水、空調、情報通信機器等に対するバックアップ機能を導入します。 ・ 行政や医療機関をはじめ、町内外の他の機能拠点と連携し、迅速な復旧の仕組みを構築します。

④ 平常時の対応施設

整備内容（留意点を含む）
・ 災害発生時に適切かつ迅速な対応が可能となるよう、日頃から各防災施設の使用方法等を訓練し、定着を目指します。 ・ 防災施設や設備等を地域の防災教育等、日常的に活用します。

避難場所サインイメージ

防災施設イメージ

防災設備イメージ（１）

防災設備イメージ（２）

４－５　産業振興・賑わい創出施設

産業振興・賑わい創出に寄与する機能施設には、本町の「基盤（エンジン）」の主要部分として町内への経済効果に期待される、地場食材を使用した料理や商品を提供する飲食施設、地場産品を販売する物販施設を軸に、将来的には、利用客の滞在時間の延長を図るエンターテイナメントの要素を加えた娯楽・滞在施設について、中長期的な検討のうえで実施を判断し整備します。

① 飲食施設

整備内容（留意点を含む）
・ 既存のレストラン機能を強化し、町内産品を使用した料理や季節感のある商品を提供する飲食施設を整備します。 ・ 従来のレストランの形態に捉われず、町外からの来訪者だけでなく、交流の場として町民も気軽に利用したくなる店舗構成や施設形態を検討します。 ・ 気に入った食材等は購入できるよう案内する等後述の物販施設と連携し、効果の向上を図ります。 ・ 食材の希少性や話題性を併せて発信するなど、タウンプロモーションにつながるブランド構築に努めます。 ・ 町内飲食店等と協力し、イベント開催等を検討します。 ・ テーブルやイス等の設備については、ユニバーサルデザインに対応する、誰もが利用しやすい形態のものを採用します。

軽食店舗・飲食スペースイメージ（１）

軽食店舗・飲食スペースイメージ（２）

② 物販施設

整備内容（留意点を含む）
・ 現在の「大月ふれあい市」および売店の機能を強化し、町内の農林水産品や加工品、土産物等、本町ならではの商品を中心に販売し、単なる物を売る場ではなく旬を体験できる場を整備します。 ・ 町外からの来訪者だけでなく、交流の場として町民も気軽に利用したくなる店舗構成や施設形態を考慮します。 ・ 上記飲食施設と連携し、旬の食材を使ったレシピの提案や実際の料理の提供等、相互にリンクした一体感のある場の醸成に努めます。 ・ 施設内での人の滞留を防ぐために、効率的な動線を考慮します。 ・ 陳列棚の高さや設備の配置等、ユニバーサルデザインに対応した誰もが楽しめる施設を目指します。 ・ 作業効率を重視し、商品の搬入出に充分な物流スペースの確保に努めます。 ・ 定期的なマーケットの開催や移動販売車の導入、加工販売の実演等、生産者と消費者の交流の場ともなる、様ざまな形態を検討します。 ・ 学びやレクリエーション等を提供する機能を検討し、町内産の食材とともに「おいしい大月町」を発信・体験する拠点を目指します。

飲食・物販融合施設イメージ

物販施設イメージ

③ 娯楽・滞在施設（将来計画）

整備内容（留意点を含む）
・ 敷地内の活用しきれていないエリアを中心に、飲食施設、物販施設の魅力をさらに高め、一体的に賑わいをうむ商業施設の整備を検討します。 ・ 利用者の滞在時間を延長させる狙いから、本町ならではの地域資源を活用した特色ある施設やサービスの整備を、具体的なニーズや将来性等を考慮のうえ、段階的に実施します。 なお、現時点における商業施設の候補としては、果物狩りの楽しめる果樹園やせりの体験できる模擬市場、町内産の備長炭を使ったバーベキュー場等のアクティビティ施設、温泉や足湯等の温浴施設、簡易なキャンプ場の他、サイクリスト・イン、ライダース・インといった特色のある宿泊施設等が挙げられます。 ・ 本町の産業振興のハブとして、町内飲食店や商工関係者、観光資源等との連携を図り、地域経済の活性と経済効果の波及を図る事業内容を検討します。

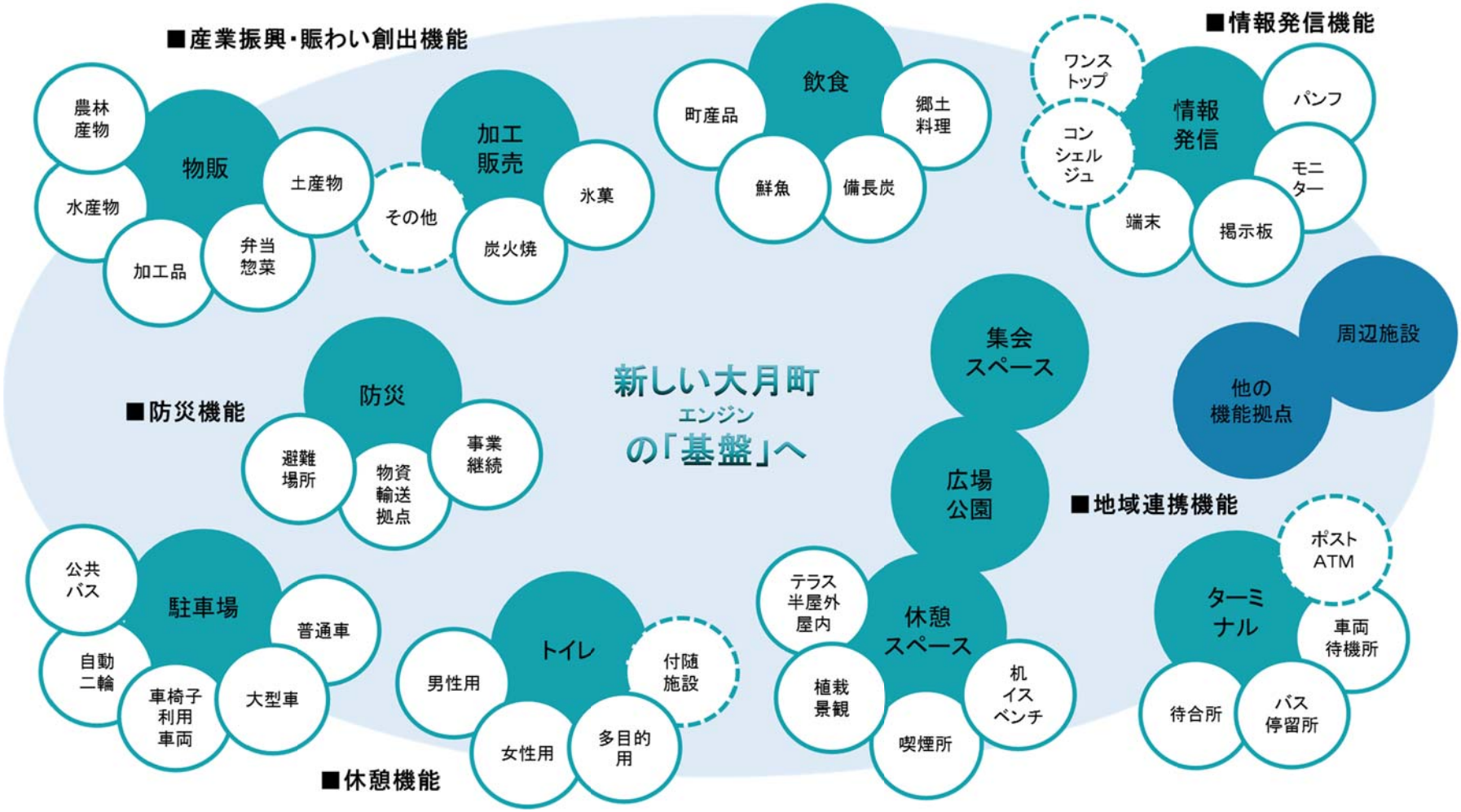
市場形式の物販施設イメージ

アクティビティ施設イメージ

傾斜のある芝生の広場イメージ

斜面を活かした飲食可能なテラスイメージ

図 12　機能施設の概念図



第５章　施設計画

５－１　施設整備方針

道の駅「ふれあいパーク・大月」多機能拠点化における建築施設の整備方針として、以下のとおり定めます。

＜施設整備方針＞

（１）　周辺景観に馴染む建築デザイン

山林を含む公園内の道の駅として、周辺の景観と調和する建築施設とするとともに、本町の魅力を幅広い利用者に発信する外観とします。

（２）　環境負荷の低減およびユニバーサルデザインを考慮した建築施設

自然の豊かな本町の魅力を発信する場として、雨水や再生可能エネルギーの利用、自然光の取り入れや自然換気の調節による室温調節等、可能な限り自然環境への負荷を低減するよう配慮します。

また、各施設はバリアフリー空間となるよう配慮するとともに、あらゆる利用者にとって過ごしやすく、利用しやすい空間となるようユニバーサルデザインを取り入れます。

（３）　多用性、拡張性に配慮したデザイン

建築施設の室内空間は、例えば公共バスの待合スペースと休憩スペースを兼ねる等、様ざまな用途での利用を想定し、柔軟な対応が可能な室内デザインとします。屋外空間に関しても、イベントの実施も可能な空間を確保する等、多用性に配慮します。

また、将来的なニーズの変化への対応も視野に入れ、段階的な整備による拡張性を考慮したデザインとします。

（４）　賑わいを感じさせる空間演出

主たる駐車場から物販施設や飲食施設を見渡せ、かつ駐車場と建築施設の中間に、室内空間との連動利用も可能な軒下空間を確保します。

物販施設等は、室内を見通すことのできる大きな空間として整備し、利用者が自由に振舞える開放的な空間とすることで「楽しさ」や「賑わい」が感じられるよう配慮します。

５－２　施設規模の設定

基本構想にて想定した施策や整備内容をふまえ、基本計画では、既存施設の利用状況や成果指標とする年間入込客数、売上等から、新しい道の駅「ふれあいパーク・大月」の多機能化における、主要な機能施設の必要規模を算定します。なお、具体的な施設規模については、今後の基本設計の平面計画等において精査を行い、最終決定するものとします。

（１）　駐車場

①　最低限必要な駐車台数の算定

本計画における「道の駅」として最低限必要な駐車台数の算定については、「一般道路の休憩施設計画要領（案）／平成９（１９９７）年（四国地方建設局)」に準拠します。また、本計画では、平成２２（２０１０）年交通センサス（一般国道３２１号　大月町弘見　河内薬局付近）の交通量を用いて駐車台数を設定します。

なお、現状に基づき予め確保を考慮すべき駐車ます数には、指定管理者である大月町ふるさと振興公社の公用車として４台、観光協会として２台、職員の通勤車両駐車用として１０台程度が挙げられる他、搬入車両の駐車スペースについても確保が求められます。

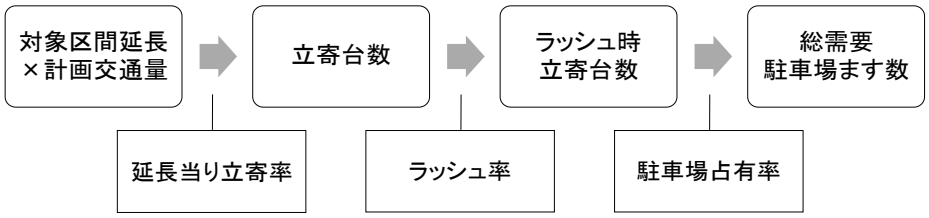
◆現在交通量

	小型車（台）	大型車（台）	合計（台）
昼間 12 時間	5,996	270	6,266
24 時間 （割合）	6,820 （95.8%）	299 （4.2%）	7,119 （100%）

【車種別の立寄率、ラッシュ率、平均駐車時間】（２車線道路の場合）[3]

車種	立寄率	ラッシュ率	駐車場占有率
小型車	0.007	0.10	0.25
大型車	0.008	0.10	0.30

【総需要駐車ます数の算定】



Ｎ＝Ｌ×計画交通量×立寄率×ラッシュ率×駐車場占有率

Ｎ　　：対象区間内の総需要駐車ます数（小型車・大型車）
Ｌ　　：対象区間の延長[4]
計画交通量　：対象区間の計画日交通量（台／日）[5]
立寄率　　：km あたりの立寄台数（台／日）／計画交通量（台／日）
ラッシュ率　：ラッシュ時立寄台数（台／日）／立寄台数（台／日）
駐車場占有率：平均駐車時間（台／60 分）

用途	利用・使用機能	規模の算定	
〔算出項目〕	－	小型車	大型車
対象区間の延長（km）	Ｌ	25	
計画交通量	計画日交通量（台／日）	6820	299
立寄率（%）	km 当りの立寄台数／ 計画交通量	0.007	0.008
ラッシュ率	ラッシュ時の立寄台数／ 立寄台数（台／日）	0.10	0.10
駐車場占有率	平均駐車時間（台／h）	0.25	0.30
駐車ます（台）	Ｎ	30	2
総駐車ます（台）		32	

[3] 出典：一般道路の休憩施設計画要領（案）
[4] 対象区間は、２５ｋｍ間隔で休憩施設が整備されているものとし、２５ｋｍとする。
[5] １０年後の平均日交通量。ただし大幅な伸びが考えられない箇所は現況交通量とする。

② 飲食施設、物販施設等の集客施設を加味した駐車台数の設定

「一般道路の休憩施設計画要領（案）」による駐車台数の中には、トイレや休憩施設の利用者を対象とした駐車台数が含まれています。しかし、物販施設や飲食施設等の利用を考慮した駐車台数は加味されていないため、集客施設の利用分を加算する必要性があります。

平成２７（２０１５）年度に実施した道の駅「ふれあいパーク・大月」地域活性拠点化計画推進調査における道の駅利用者のニーズ調査結果によると、下表のとおり道の駅の利用目的として「買物」を挙げる回答が４８．０％、「食事」が１１．４％を占めていることから、合計で全体来訪者の約６割が買物や食事を目的とする施設利用者と考えられます。

道の駅の利用目的（有効回答数：229）

	回答数	回答比率（%）
トイレ・休憩	54	23.6
買物	110	48.0
食事	26	11.4
ソフト・苺氷り	16	7.0
その他	22	9.6
無回答	1	0.4
総計	229	100.0

59.4%

道の駅に来る際のお目当て・魅力（優先順に３つ選択したものに得点配分をして集計）

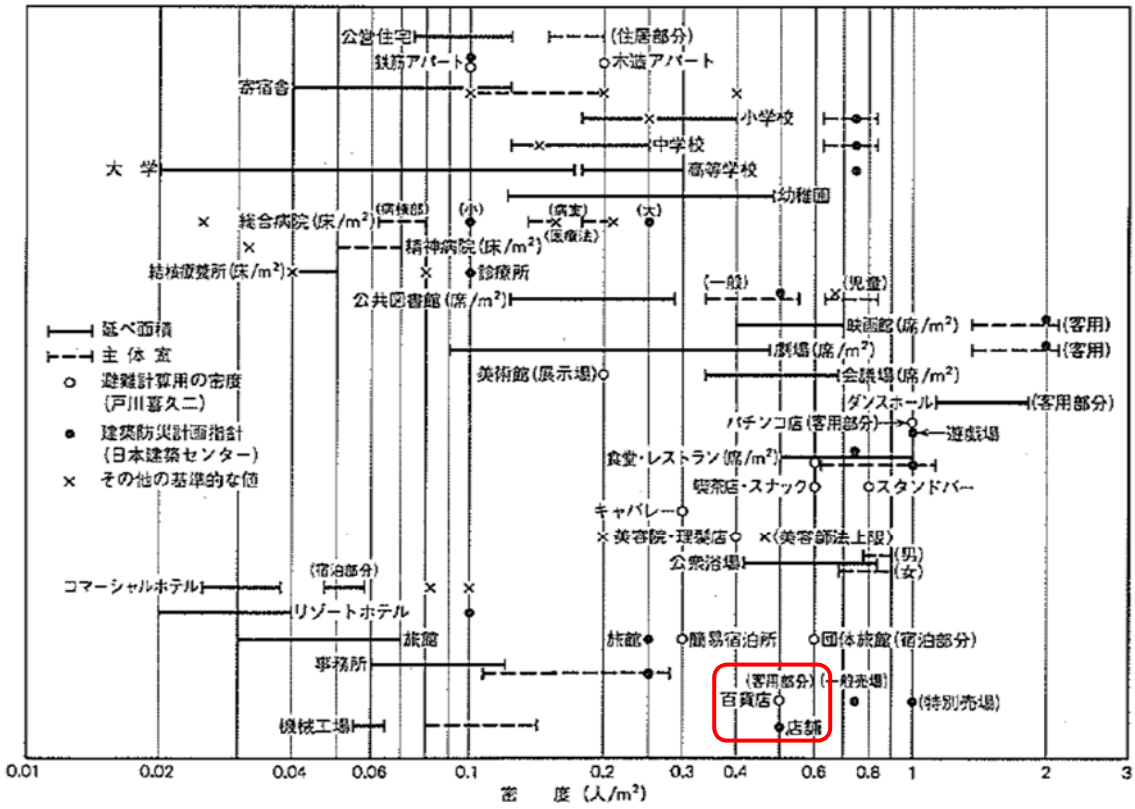
＜町内＞	得点	得点比率
鮮魚・干物	99	38.5%
野菜・果物	90	35.0%
弁当・惣菜	23	8.9%
鶏肉・豚肉	21	8.2%
その他加工品	6	2.3%
ソフト・苺氷り	8	3.1%
お土産などの商品	0	0.0%
食事	6	2.3%
遊具など遊び場	0	0.0%
休憩スペース	0	0.0%
その他	1	0.4%
無回答	3	1.2%
総計	**257**	**100.0%**

＜町外＞	得点	得点比率
鮮魚・干物	107	43.5%
野菜・果物	72	29.3%
弁当・惣菜	23	9.3%
ソフト・苺氷り	19	7.7%
鶏肉・豚肉	11	4.5%
その他加工品	3	1.2%
お土産などの商品	4	1.6%
その他	5	2.0%
食事	2	0.8%
遊具などの遊び場	0	0.0%
無回答	0	0.0%
総計	**246**	100.0%

現況における集客施設の利用実態をふまえると、イベント等の開催時を除き、午前中は主に「大月ふれあい市」の利用が多く、昼食時にレストランが多く利用されます。前述の「道の駅の利用目的」として最も多い回答のあった「買物（４８．０%)」のなかでも、目当ての商品としては町内・外ともに比率の高い順に「鮮魚・干物」「野菜・果物」「弁当・惣菜」とあったことから、そのほとんどが「大月ふれあい市」を目的としていることがわかります。そのため、本計画においては、集客施設のうち最も利用頻度が高いと考えられる「大月ふれあい市」がピークとなる場合を想定し、イベント等の開催時を除く、一般利用者用の通常営業時における必要駐車台数を、入込客数、主な交通手段と平均来場人数より算出します。

「大月ふれあい市」の再整備においては売場面積として３５０㎡程度の規模を想定していることから、施設満員時の密度を百貨店の客用部門および店舗程度（０．５人／㎡）と想定すると、３５０㎡×０．５人／㎡＝１７５人[6]となります。よって、集客施設利用者の駐車台数算定においては、この１７５人を収容できる駐車スペースが必要となります。

6 建物内の人口密度（出典：建築資料集成　単位空間Ⅰ）



平成２７（２０１５）年度に実施した道の駅「ふれあいパーク・大月」地域活性拠点化計画推進調査における道の駅利用者のニーズ調査結果（町外）において、主な交通手段を「自動車」もしくは「バイク」と回答した合計は９４．６％、来場平均人数は２．４５人であったことから、集客施設利用者に必要な駐車台数を以下のように算定し、全体での駐車ます数に加算します。

用途	規模の算定	
〔算出項目〕	小型車	大型車
想定集客人数（人）①	175	
駐車場利用率（%）②	94.6	
駐車場利用入込客（人）①×②＝③	165.6	
来場平均人数（人）④	2.45	
想定駐車場利用台数（台）③／④	67.6	
車両の種別による割合（%）	95.8	4.2
駐車ます数（台）	64.7	2.8
総駐車ます数（台）	67.5	

◆集客施設利用者分を加算した駐車台数

小型車	大型車	合計
30＋64.7＝94.7 95 台	2＋2.8＝4.8 5 台	95＋5＝100 100 台

以上の結果より、通常営業におけるピーク時の最低限必要な駐車台数は合計１００台となります。一方で、現在の道の駅「ふれあいパーク・大月」の駐車ます数は１０３台であるものの、イベント開催時等にはます数の不足が指摘されていることから、イベント開催時等を想定した臨時駐車スペースは別途整備する必要があると考えられます。通常営業時に利用されるメインとなる駐車スペースについては、来訪者のアクセス性を考慮し建屋近辺に配置する必要がありますが、敷地内の利用可能な土地に限りがあることから、臨時駐車スペースについてはます数と位置を考慮のうえ、斜面地の利用による容量の拡大を図る等、有効な土地利用を行なう必要があります。

③　車椅子使用者用車両の駐車台数の設定

車椅子使用者用の駐車ますの設置数については、全駐車台数が２００台以下であることから、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法)」に基づき小型車駐車台数の５０分の１以上とします。

◆車椅子使用者用車両の駐車台数

１００台　×　１／５０　＝　２　⇒　２台　（現況：２台）

（２）　トイレ

①　公衆トイレの規模算出

トイレ規模（所要便器数）の算定においても「一般道路の休憩施設計画要領（案）／平成９（１９９７）年（四国地方建設局）」の基準に準拠します。駐車ます数が４６台以上であることから、最低限必要となる公衆トイレの規模は次のとおりとなります。なお、団体客の休憩利用のように、多少待つ事はあっても一定の休憩時間中に一応の要求が解消するに充分な個数を与える必要があるとともに、集客施設（主に飲食施設）のトイレについては使用人数が時刻的に変動することが想定されるため、ピーク時のそれを考慮し別途設置する必要があります。また、身障者用トイレについてはオストメイト対応型とする等、多機能型トイレとしての整備が望ましいと考えられます。

駐車ます数	便器数（器）				
	男（小）	男（大）	女	身障者	合計
46 台以上	10	3	10	1	24
45 台以下	5	2	5	1	13

◆休憩施設の公衆トイレとしての所要便器数

	男（小）	男（大）	女	身障者
便器数	10	3	10	1
合計	24			

（３）　情報コーナー

観光施設やイベント、地域の情報を提供する情報コーナーとしては、観光案内スペースとして約５０㎡の確保が必要と考えられます。なお、道路情報および災害情報についても、後述するターミナルおよび待合スペースに隣接する形態で、提供することが望まれます。

（４）　休憩スペース・ターミナル・待合スペース

休憩施設としては、公共交通等の待合スペースを具備したターミナル機能を兼ねるため、一部は２４時間出入りが可能な仕様を検討し、約２００㎡程度の規模とします。これは、通常の公共バス等の待合スペースとしては比較的大きな規模と考えられますが、本計画では、休憩機能施設を兼ねる点、および基本構想にて提示した公共交通・輸送ネットワーク構築において人流だけ

ではない物流拠点としての機能付帯も求められている点から、将来的な機能増強の必要性を見越し設定するものです。

（５） 物販施設

地場産品市場である現在の「大月ふれあい市」ならびに土産物を扱う売店を一ヶ所に集約し、利用者の利便性向上、販売機会損失の減少、運営サイドの業務の効率化を図ります。現在の施設ならびに本計画における成果指標、人員配置や維持管理面を考慮し、全体の施設規模は約５００㎡とします。設備については、今後の設計段階において具体的に検討されることになりますが、団体客来訪時の混雑等にもある程度対応できるようレジカウンターの増設や、贈答や遠方からの来訪者等のニーズに対応する宅急便受付カウンターの設置を考慮していきます。

（６） 飲食施設

本計画においては、席数の制約が少なく効率的な運営が期待できるフードコート形式の飲食施設が望ましいと考え、３店舗程度が入居する約３００㎡の施設規模を確保します。休憩スペースとしての利用も考慮し、基本的には開放する仕様となります。なお、本施設については、今後の関係機関等との協議によっては、テナント方式や、レストラン等複数店舗に分割して運営するといった対応も考えられます。

（７） 集会スペース

約３０～４０名程度収容可能な会議室（約４０～４５㎡）を少なくとも２部屋程度整備し、会議研修や、体験教室、各種の会合、集会、団体客の食事スペース等として活用します。各部屋はパーテーションで区切る仕様を想定し、用途によってはこれを外すことで一つの大部屋として利用することも可能となります。

（８） 管理施設

管理事務所の施設規模については、事務室、倉庫、作業スペース、小規模な会議スペース等を合わせ約１２０～１３０㎡の確保が必要と考えられます。また、管理運営の効率や防犯といった観点から、物販施設や飲食施設等への職員の動線も考慮し、配置することが肝要です。

（１０）広場・公園

敷地南側に位置する噴水から野外ステージにかけ、多目的に利用可能な憩いの広場として再整備します。国道および駐車場等の敷地内からも認識されや

すいよう周辺環境を整え、屋外での休憩や軽飲食スペース、傾斜を利用したイベント観覧等が可能なテーブル（４人がけテーブル約１０㎡×４程度）やベンチ、現在「わんぱく広場」に設置されている遊具類の移設や傾斜に適した遊具等の設置、また敷地の地形を活かした散策路を整備する等、公園機能を拡大します。

（１１）防災施設

災害時の道路利用者等の帰宅困難者を対象とする受入施設としての防災施設を整備します。施設規模については、備蓄品の確保および指定緊急避難場所・指定避難所としての利用を想定し、将来的には約２００㎡程度の施設整備が必要と考えられます。なお導入を想定している主な設備は以下のとおりです。

導入機能	導入設備イメージ
非常用電源	・商用電力の供給が断絶しても、被災から復旧期間中の電力を供給できる設備
再生エネルギー供給	・非常用電源設備では供給できない施設への電源供給できる設備（例：木質バイオマスボイラや太陽光パネルの設置等）
避難施設	・災害時の道路利用者等の帰宅困難者の一次避難場所としての設備
非常用トイレ	・使用水量を削減し、被災期間中にも利用可能なトイレ
簡易シャワー	・避難者が１日に１回程度はシャワー利用可能な設備
備蓄倉庫	・食料品や水、毛布などの備蓄が可能な設備

５－３　施設配置計画

（１）　車両動線

道の駅「ふれあいパーク・大月」の車両動線である国道３２１号は、上下線ともに単線であり、路線バスや大型車両も通行する本町の主要路線です。道の駅「ふれあいパーク・大月」には自家用車や公共交通（路線バス）等、様ざまな交通手段により利用客が訪れますが、敷地中央部分が建物により分断されており、複数の入口があるため分かりづらいのが現状です。交通手段に応じた動線を考慮し、分かりやすく安全で、アクセス性のよい入口を設けるとともに、看板、標識等の設置や、敷地への進入専用レーンの整備を検討する必要があります。

また、道の駅「ふれあいパーク・大月」は本町内の路線と宿毛市、土佐清水市への路線バスの交通結節点となっており、バスの乗降や待機所としても利用されていることから、バスの折り返しや転回を極力無くし、スムーズな運行の確保が必要となります。

（２）　歩行者動線

利用客の主な来訪目的と想定される産業振興・賑わい創出施設を中心とし、天候に左右されず施設間を往来できるような屋根付きの屋外通路の設置の他、駐車場からのアクセス性や利便性を向上するとともに、既存の散策路の修繕に加え、ユニバーサルデザインを考慮した多様な回遊動線を確保し、周遊を誘導するサインボード等の設置により公園全体の活性を図ります。

建築物については、原則として平屋建てでの整備を前提としますが、敷地範囲等の制約により施設の機能によって２階以上に配置となる場合には、視認性の高い位置にエレベーターを設置したり、例えば傾斜を利用した高度利用により後背部の山から建物２階部分に接続する通路を設置したりする等、現状利用度が低い野外ステージや、再整備の必要なフィールドアスレチック広場、旧テニスコート、わんぱく広場等と一体となる活用が可能な設備が求められます。

（３）　施設配置の検討

道の駅「ふれあいパーク・大月」多機能拠点化基本構想においては、事業費の削減のため、既存の建物である「ふるさとセンター」については、建替えはせず劣化改修等に留め、新たな付帯機能施設について追加で整備するという前提のもと施設配置の比較検討を進めてきました。

しかし、基本計画における検討にあたり、「ふるさとセンター」も含めた全面的な改修を行うとする等、前提条件に変更があったことから、基本計画の配置計画においては、原則として平屋建て、飲食機能や物販機能を担う施設を１階のできる限りアクセスのよい位置に配置することを前提に、施設配置を検討しました。具体的には、現在の「ふるさとセンター」の背面擁壁を基準に三棟を南北に展開するよう整備した場合（Ａ案）、Ａ案の建屋三棟前面に通路を兼ねたイベントスペースを確保し、現建屋の後背部の山林を造成することで背面に下げた場合（Ｂ案）、建屋位置はＡ案と同様に「ふるさとセンター」背面擁壁を基準とし、建屋三棟と中庭を整備する場合（Ｃ案）、同じく建屋位置はＡ・Ｃ案と同様に「ふるさとセンター」背面擁壁を基準とし、建屋二棟と中庭を整備する場合（Ｄ案）の４パターンについて、整備における課題と必要な対処について主に工事における「安全性」「効率性」「実現可能性」「コスト」および工事期間における利用者等の「利便性」の観点から比較検討しました。

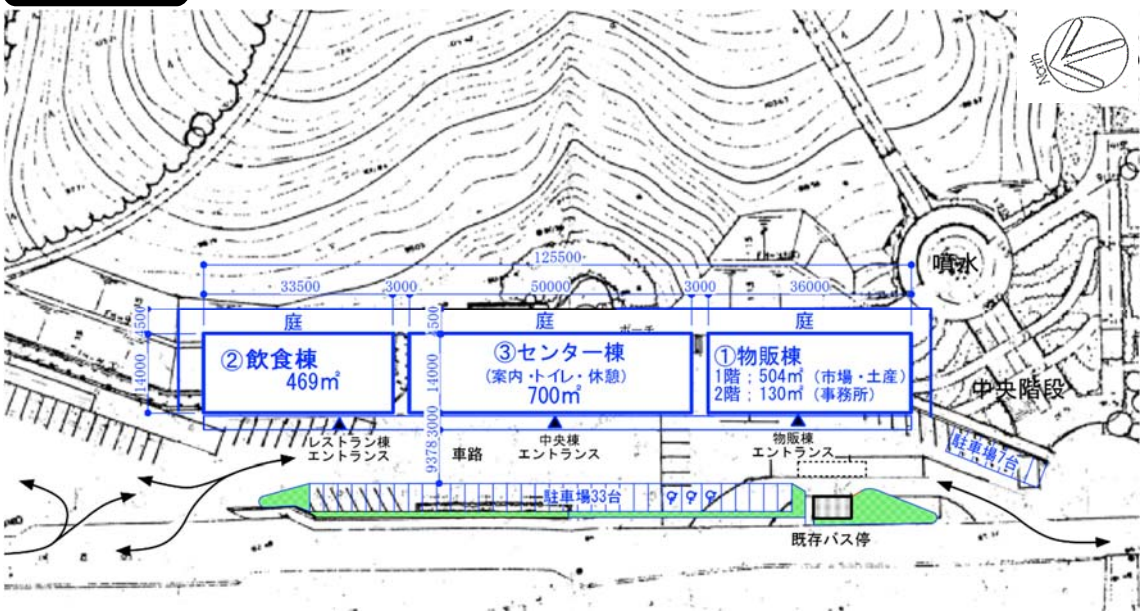
その結果、各案に共通する項目も含めいくつかの検討課題が残るものの、Ｄ案が最も適していると考えられ、基本計画においてはこれを基に、後に掲げる配置計画のガイドラインに配慮し検証し、平面図等を提示することとします。

＜施設配置の比較検討＞

■各案共通の課題

- 敷地範囲に限りがあることから、事務所をはじめとする管理施設等は２階への整備が必要となる。
- 受水槽、バス停、観光協会建屋の工期中移設が必要である。
- 平面で確保可能な駐車ます数に限りがあるため、敷地北側の現わんぱく広場等の駐車場への機能転換が必須となる。
- 平面部分の駐車場の整備については、建屋の段階的な整備にあわせた工期別の分割整備となる。
- バス停をセンター棟前面に設けることで、数台の駐車スペース増が見込めるが、バスの乗降口が左側のみであることから、二ツ石方面から弘見方面に向かうバスは、変則運行が必要となる。また、車路部分の幅を拡張する必要性が考えられる。
- 山地造成や段階的な擁壁整備の安全性等、詳細な調査、検証が必要であり、これを踏まえた設計過程において、施設規模や事業費の変更等影響が生じると考えられる。

Ａ案



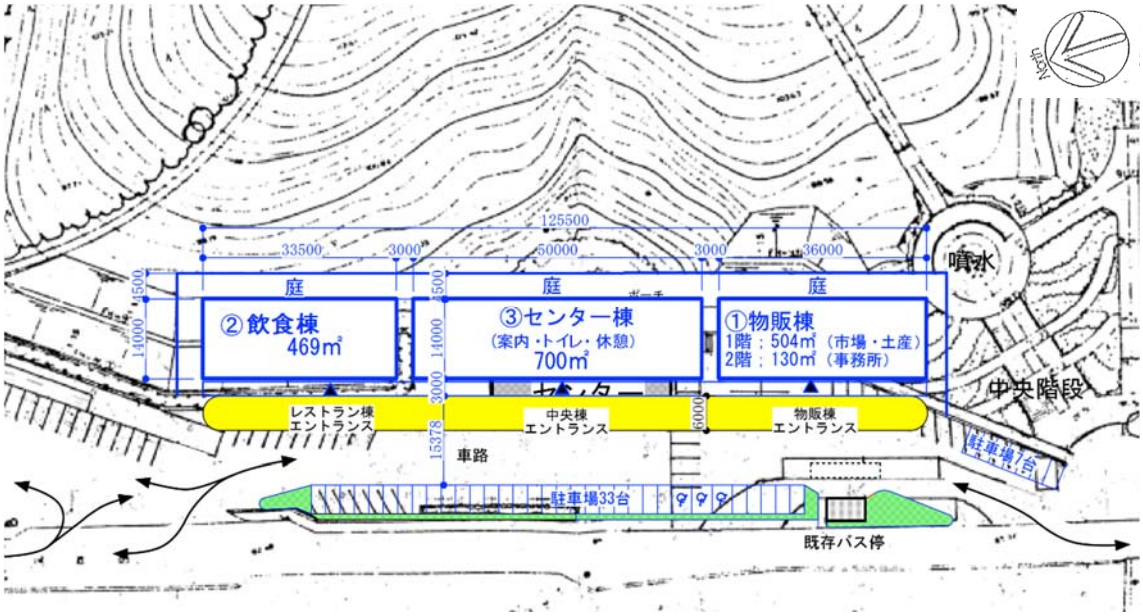
■整備内容

・　現在の「ふるさとセンター」背面の既存擁壁は活用し、①物販棟新築、現「ふるさと市」およびテントの撤去、②飲食棟新築、③センター棟（現「ふるさとセンター」）の建替を段階的に行う。
　事務所は第一期に整備予定の物販棟の２階の一部に設けるものとする。（１２０－１３０㎡）
・　各棟とも山に面する東側、擁壁との間は庭園とする。

■課題と必要な対処

・　造成範囲が広く、噴水および中央階段部分まで大規模な改修が必要となる。
・　センター棟の工事は南北両サイドで物販棟・飲食棟が営業している中では工事用動線の確保ができず、センター棟の規模を縮小した場合でも、大きな課題が残る。
・　①～③の各工期とも敷地内の南北が分断され、往来が困難となる。
・　平面での駐車台数の確保は普通乗用車８５台となり不足する。業務用駐車場（特に飲食棟）および大型車両用駐車スペースの確保が困難である。
・　飲食棟正面の広範囲がスロープとなるため、エントランスの位置が限定される。
・　センター棟・飲食棟は外観を考慮し高さを物販棟等に合わせた場合、機能上は必要の無い高さとなり、コストアップを招きやすい。

B案



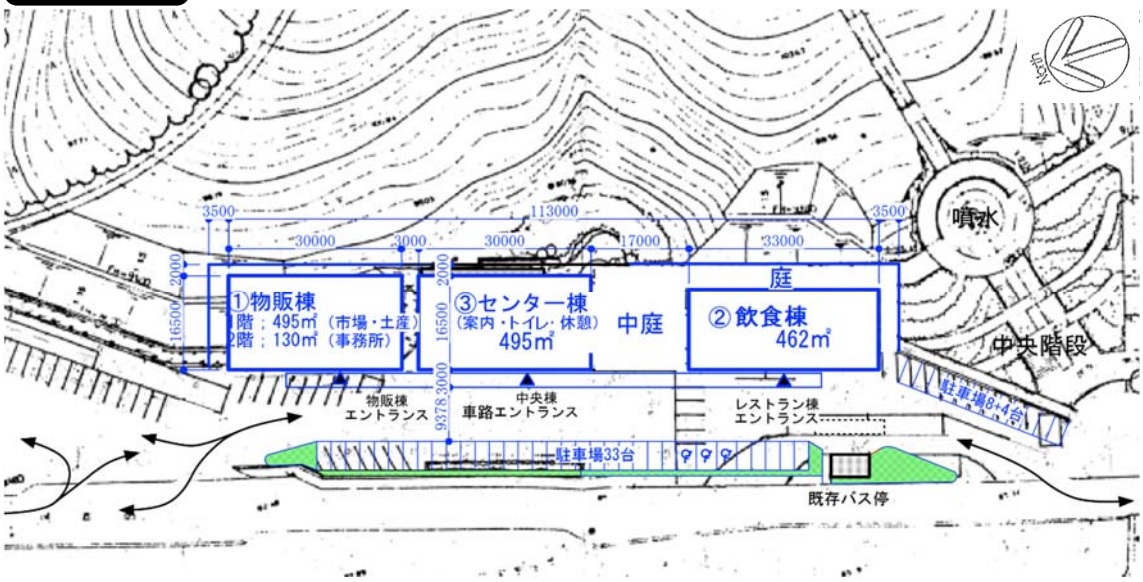
■整備内容

- 現在の「ふるさとセンター」背面の既存擁壁は活用し、①物販棟新築、現「ふるさと市」およびテントの撤去、②飲食棟新築、③センター棟（現「ふるさとセンター」）の建替を段階的に行う。
  事務所は第一期に整備予定の物販棟の２階の一部に設けるものとする。（１２０－１３０㎡）
- 各棟とも山に面する東側、擁壁との間は庭園とする。
- 各棟の前面にイベントスペース（幅６.０ｍ、屋台一列と通路程度を想定）を設ける。

■課題と必要な対処

- 造成範囲が非常に広くなる。噴水および中央階段部分はほとんど既存設備が活用できず造り直しが必要となり、大規模な改修となる。
- 既存擁壁が活用できないため、規模拡大のうえ再整備が必要である。
- センター棟の工事は南北両サイドで物販棟・飲食棟が営業している中では工事用動線の確保ができず、センター棟の規模を縮小した場合でも、大きな課題が残る。
- ①～③の各工期とも敷地内の南北が分断され、往来が困難となる。
- 平面での駐車台数の確保は普通乗用車８５台となり不足する。業務用駐車場（特に飲食棟）および大型車両用駐車スペースの確保が困難である。
- 飲食棟正面の広範囲がスロープとなるため、エントランスの位置が限定される。
- センター棟・飲食棟は外観を考慮し高さを物販棟等に合わせた場合、機能上は必要の無い高さとなり、コストアップを招きやすい。
- イベントスペースの形状が制限されるうえ、駐車場との位置関係から危険性も否定できない。

Ｃ案



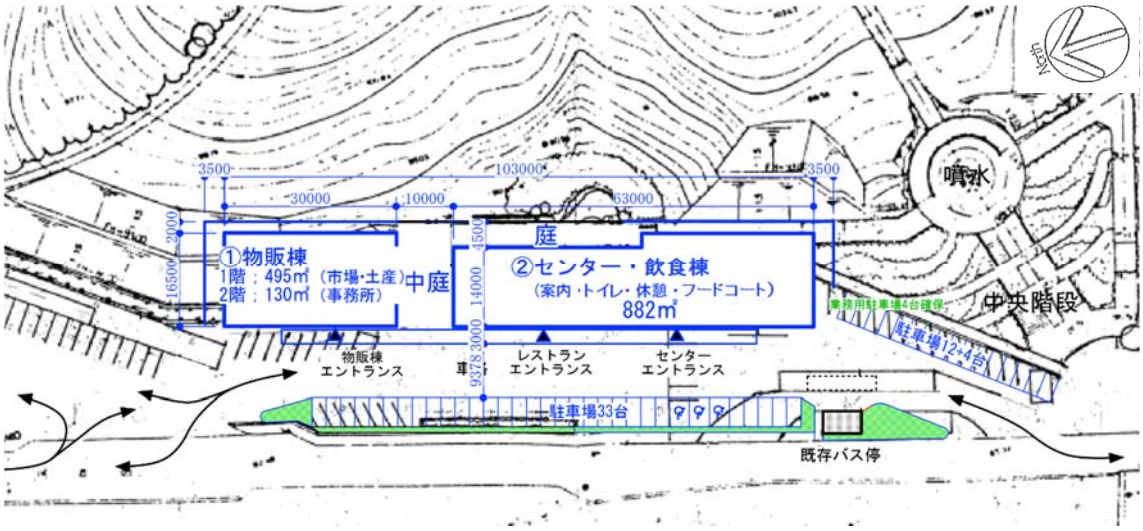
■整備内容

- 現在の「ふるさとセンター」背面の既存擁壁は活用し、「ふるさとセンター」北側に①物販棟新築、現「ふるさと市」およびテントの撤去、②南側に飲食棟を新築、③センター棟（現「ふるさとセンター」）の建替を段階的に行う。
  事務所は第一期に整備予定の物販棟の２階の一部に設けるものとする。（１２０－１３０㎡）
- 飲食棟とセンター棟の間および飲食棟後背部の山に面する東側に庭園を設ける。

■課題と必要な対処

- Ａ、Ｂ案よりは規模が縮小されるが、依然として噴水および中央階段部分への影響も大きく造成範囲が広範となる。中庭を縮小すると、噴水・中央階段部分への影響は若干小さくできる。
- センター棟の工事は南北両サイドで物販棟・飲食棟が営業している中では工事用動線の確保ができず、センター棟の規模を縮小した場合でも、大きな課題が残る。
- ①～③の各工期とも敷地内の南北が分断され、往来が困難となる。
- 平面での駐車台数の確保は普通乗用車８６台となり、依然として不足する。業務用駐車場としては別途４台の確保が可能（飲食棟）。大型車両用駐車スペースの確保は依然として困難である。
- 物販棟正面の広範囲がスロープとなるため、エントランスの位置が限定される。
- センター棟・飲食棟は外観を考慮し高さを物販棟等に合わせた場合、機能上は必要の無い高さとなり、コストアップを招きやすい。
- センター棟と飲食棟間の中庭を舗装しイベントスペースとすることは可能だが、規模や用途が限定される。物販棟とセンター棟間に配置することも考えられる。

D案



■整備内容

- 現在の「ふるさとセンター」背面の既存擁壁は活用し、「ふるさとセンター」北側に①物販棟新築、現「ふるさと市」およびテントの撤去、②既存棟を解体し、センター・飲食棟新築を段階的に行う。
  事務所は第一期に整備予定の物販棟の２階の一部に設けるものとする。（１２０－１３０㎡）
- 物販棟とセンター・飲食棟の間およびセンター・飲食棟の山に面する東側の一部に庭園を設ける。

■課題と必要な対処

- 造成範囲は最小となり、噴水および中央階段部分への影響は最も小さくできる。
- 二期工事となるため工事期間中の工事動線や安全確保が可能になる。
- ①・②の両工期とも敷地内の南北が分断され、一般利用者の往来は困難となる。
- 平面での駐車台数の確保は普通乗用車９０台となり依然として不足する。業務用駐車場としては別途４台の確保が可能（センター・飲食棟）。大型車両用駐車スペースの確保は別途考慮が必要である。
- 物販棟正面の広範囲がスロープとなるため、エントランスの位置が限定される。
- センター・飲食棟は一棟であるため工期の短縮とコストダウンが図れる。
- 現在のレストラン事業者の継続営業を前提とする場合、第二期の工事期間中は仮設での営業が必要となる。
- センター・飲食棟の高さは意匠、コストを含め課題が残る。加工場の移設等、活用法を検討する必要がある。
- センター・飲食棟と物販棟間の中庭を舗装しイベントスペースをすることは可能である。位置は適切と考えられるが、イベント規模や用途が限定される。

＜配置計画のガイドライン＞

■ 快適性・効率性：周辺環境や地形等の外部環境および事業性等の内部環境を考慮した施設配置

利用者だけでなく施設管理・運営スタッフ等も含めた利便性や機能性、防災性、自然環境への負荷、あるいは事業費や維持管理費を含む経済性等を考慮した施設配置とします。

■ アクセス性：駐車場からの距離を負担に感じさせない施設配置

駐車場からの移動距離や敷地内の傾斜を考慮し、機能施設毎に利用者の負担とならない動線を検討し建物を配置します。

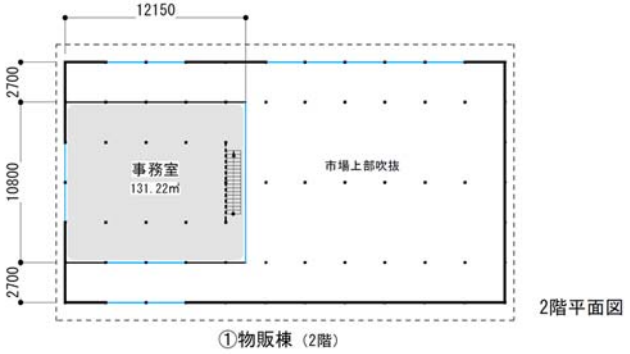
■ 安全性：出入口部の安全の確保および歩行者と車両の分離

わかりにくい施設配置であったり、利用者が集中したりした場合、車両出入口付近に滞留が発生する可能性があり、道路交通安全上の支障をきたす可能性があるため、出入口付近の安全対策に留意した配置計画とします。また、敷地内では大型を含めた車両と歩行者が複合的に移動するため、歩行者と車両の分離を明確化しセキュリティを確保する必要があります。

■ 将来の拡張性：将来の機能増強を見越した施設配置

特に将来的な整備を検討している娯楽・滞在施設との連携や、社会的ニーズの変化等による機能の変更等も視野に入れ、柔軟な対応可能な施設配置とします。

図 13　平面図（案）および面積表



面積表　　単位：㎡

名称 / 項目	物販棟 本体	物販棟 外廊下	物販棟 計	センター棟 本体	センター棟 外廊下	センター棟 計	渡り廊下	合計
建築面積	518.76	58.32	577.08	850.77	204.93	1,055.70	9.72	1,642.50
床面積 1階	510.03	73.89	583.92	838.35	253.08	1,091.43	21.06	1,696.41
2階	131.22	——	131.22	——	——	——	——	131.22
合計	641.25	73.89	715.14	838.35	253.08	1,091.43	21.06	1,806.57
延べ床面積	——	——	715.14	——	——	1,091.43	21.06	1,806.57

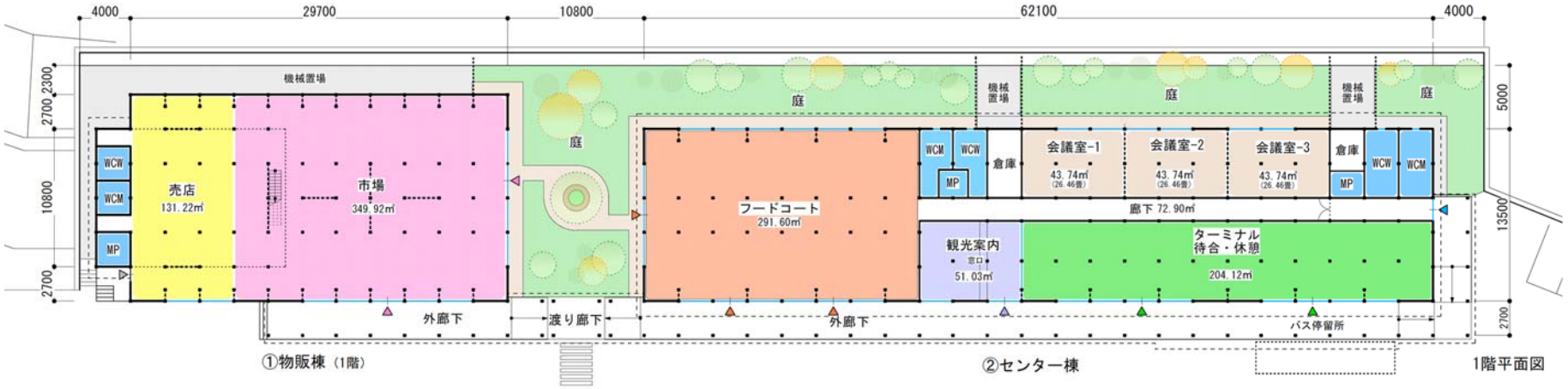


図 14　整備イメージ

第６章　事業計画

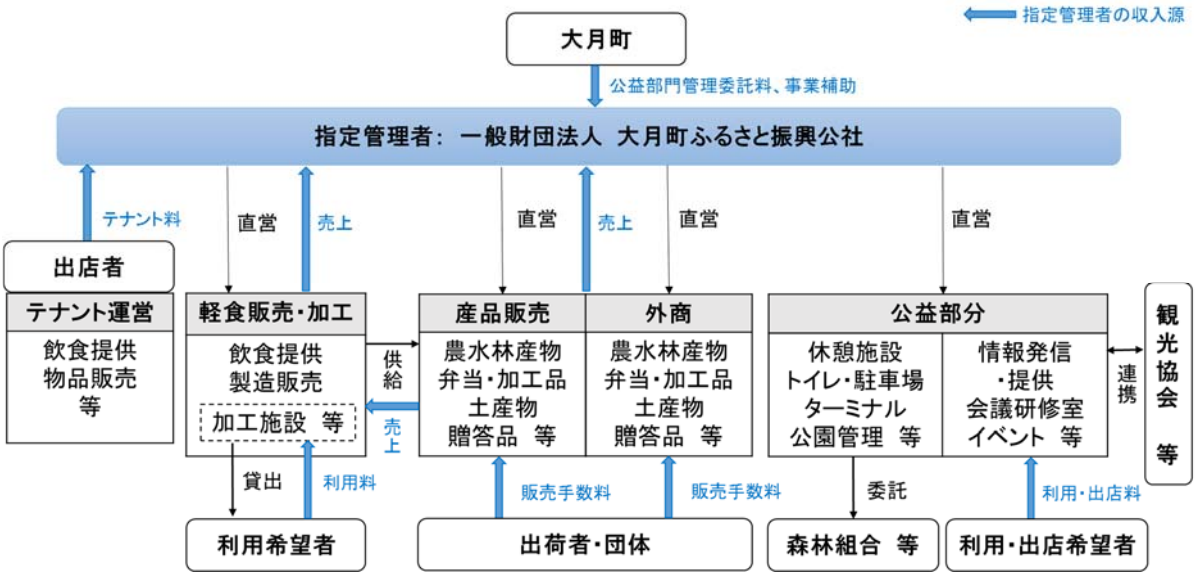
６－１　事業モデル

基本構想にて想定した施策や基本計画策定協議会における協議内容をふまえ、新しい本町の「基盤（エンジン）」としての道の駅「ふれあいパーク・大月」の事業主体に求められると考えられる主な事業内容を以下の業務と想定し、これを基に考えられる管理運営体制を以下のとおり整理します（図 17）。

◆想定される主な事業内容

- 施設・公園・山林等維持管理・警備業務
- 集客施設運営業務
- イベント事業監理業務
- 案内サービス業務
- テナント管理業務
- 企画・営業・広報業務
- 経理・労務管理業務

図 17　道の駅「ふれあいパーク・大月」の管理運営体制



道の駅「ふれあいパーク・大月」の管理運営費は、施設において使用する材料や、設置する設備、またその性能等によっても異なるため、現時点での正確な積算は困難ではありますが、ここではこれまで検討してきた内容をふまえ、事業収支の概算シミュレーションを行います。

シミュレーションの前提としては、図 17 に示した指定管理者の収入源が確保されるものとし、飲食施設を３つの店舗が入居するフードコートとして整備したうえで、その内１軒を直営、２軒をテナントとすると仮定します。特産品等売上や物産販売手数料に

ついては、これまでの実績および成果指標に挙げた目標販売金額を基に設定し、諸経費等については実績および高知県内の道の駅施設等の他事例を基に推定しています。

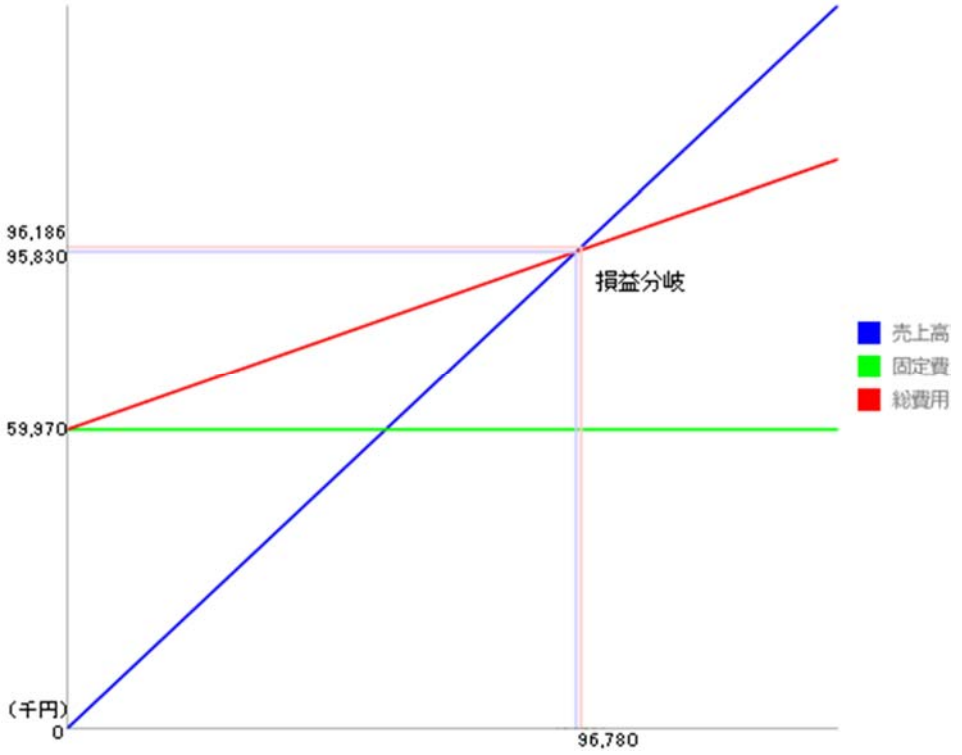
①収入

収益想定・収益項目		金額（千円）	備考
売上	物産販売手数料	26,000	市場（販売金額の 15-16%）
		12,000	委託販売等（販売金額の 25%程度想定）
	特産品等売上	38,000	店舗および出張販売等
	軽食販売 （フードコート直営店舗）	14,540	平日平均単価 700 円×一日 20 食×170 日 休日・繁忙期平均単価 1000 円×一日 40 食×160 日 団体平均単価 1500 円×40 名×8 回×12 月
	イベント出店料	360	20 店舗×1,000 円×18 回程度
	施設利用料（会議室等）	480	5000 円/半日×8（週 2 回）×12 ヶ月
	雑収入	200	会費収入、備品レンタル料等
	売上小計	91,580	
テナント賃貸料		1,200	フードコート 2 店舗×5 万円×12 ヶ月
管理委託料・事業補助金等		4,000	
収入計		96,780	

②支出

費用想定・経費項目		金額（千円）	備考
固定	人件費	41,520	正職員 4 名 パート・アルバイト 5 名×15 日×8 時間/月想定 10 名×20 日×8 時間/月想定
	水道光熱費	4,000	
	車両維持費	2,400	公用車 4 台
	通信費	1,200	
	外注警備費	1,950	15,000 円/日×2 人×繁忙期 65 日
	事務消耗品費	1,400	
	施設維持管理費	4,000	公園管理、樹木剪定、浄化槽保守点検、修繕等
	広告宣伝費	2,000	
	交際費雑費	1,500	
	固定費小計	59,970	
変動	特産品販売仕入	30,400	特産品等売上 38,000,000 円×80%
	原材料費	5,816	軽食販売 14,540,000 円×原価率 40%
	変動費小計	36,216	
支出計		96,186	

＜損益分岐点分析＞



項目名称	金額(千円)	構成比
売上高	96,780	100.00%
変動費	36,216	37.40%
限界利益	60,564	(限界利益率)62.60%
固定費	59,970	62%
経常利益	594	(経常利益率)0.60%
損益分岐点	**95,831** 固定費÷{(売上高−変動費)÷売上高}	
FM比率	99% 固定費÷限界利益	

なお本シミュレーションにおいては、支出全体における固定費の占める割合が６２％あり、恒常的な負担が大きいことから、この部分の縮減による利益率の向上が必須といえます。また、経常利益が５９４，０００円（経常利益率０．６％）と非常に低く、ＦＭ比率については９９％となることから、事業体として安定的とは言い難く、本町の新しい「基盤（エンジン）」として持続的に経営を行っていくためには、道の駅としての基本機能に加え、これまで述べてきた多様な機能を付帯および強化する施策の推進により売上の増を目指すとともに、地域への循環を図る取組が求められると考えられます。

６－２　概算事業費

道の駅「ふれあいパーク・大月」多機能拠点化の施設整備にあたっては、建物本体および付帯工事費の他、必要な設備等の機能性や効率性を確保することを念頭に、管理運営費等の様ざまな費用について想定し、概算事業費を算出します。全体事業費の縮減のため、床面積の精査、コスト縮減につながる構造や設備の積極的な採用等、建設工事費の抑制やコスト管理等を徹底し、今後の管理運営に支障をきたさないよう、設計段階における詳細な分析と検討が必要となります。

建物の建設工事費は、規模や構造、用途、耐震性能および建物のグレード等により異なってきます。そうした具体的な内容は、今後行われる設計段階での検討に基づき確定していくことになりますが、ここではこれまでの検討結果を踏まえ、以下のとおり試算条件を設定し、概算事業費を算出します。

＜概算工事費算出のための設定条件＞

項　目		仕　様
建築物延べ床面積		1,806.57 ㎡
建物階数		地上２階（地下階無し）
躯体	構造	木造
電気設備	照明	LED 主体
	その他	太陽光発電設備等、再生可能エネルギーの活用
空調設備	方式	エリア毎の冷暖房切替方式
	換気	機械換気、自然換気の有効利用
衛生設備	給水	上水利用、地下水・雨水の有効利用
	排水	下水利用
災害対応	電源	非常用発電機
	給水	大容量受水槽

＜概算事業費内訳＞

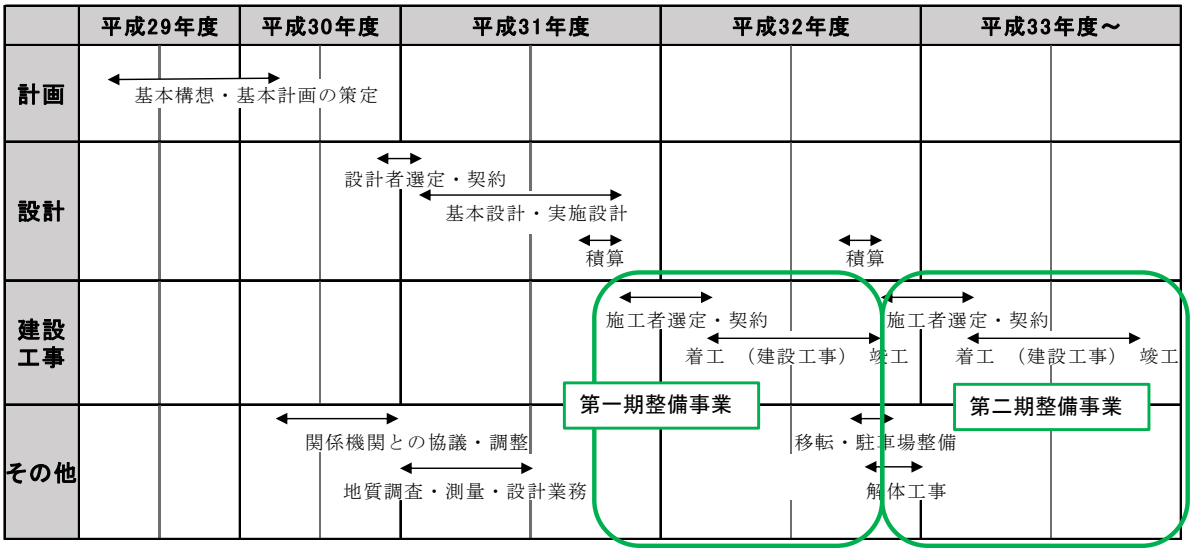
区分	金額（円）	備考
造成改修工事費	60,888,000	
建築主体工事費	327,069,000	什器備品を含まない
電気設備工事費	53,370,000	
機械設備工事費	83,000,000	浄化槽新設
外構工事費	24,800,000	庭、建物前面駐車場、植込
植栽工事費	7,000,000	
解体工事費	13,690,000	既存建物解体
直接工事費	556,127,000	
共通仮設工事	14,505,000	建築工事費の 2.91%
諸経費	50,893,000	建築工事費の 10.00%
工事価格	635,215,000	
消費税	63,521,500	平成 31 年 10 月以後発注想定（10%）
合計	698,736,500	

※ただし、調査測量費、設計費等の詳細費用、ならびに敷地北側「わんぱく広場」への駐車場および主要建築物までの通路整備、「わんぱく広場」遊具の敷地南側「野外ステージ」への集約および公園整備、加えて、敷地北側「アスレチック」への防災施設の整備、敷地北側「旧テニスコート」の加工場機能等の拡充、将来計画である娯楽・滞在施設の整備等は上記概算事業費に含まないものとする。

６－３　事業スケジュール

今後のスケジュールについては、基本構想および基本計画策定後の平成３１年度に基本設計および実施設計の発注を行い、設計業務の完了後、建設工事に着手し、平成３２年度中に第一期の整備事業完了を目指します。これと並行し基本構想にて提示した施策の実現に必要な関係機関等との調整を進めるとともに、平成３３年度以後、第二期整備事業に順次着手し、計画推進のため着実に事業を進めていきます。

＜今後のスケジュール＞



＜各期に想定する主な事業内容※＞

第一期	・現在の「ふるさとセンター」北側造成および物販棟新築 ・既存擁壁の解体、造成および再整備 ・敷地北側「わんぱく広場」への駐車場整備および主要建築物までの通路整備 ・「わんぱく広場」遊具の敷地南側「野外ステージ」への集約、公園機能の拡充 ・物販棟竣工後に「大月ふれあい市」および事務所機能の移転 ・「大月ふれあい市」および休憩用テントを解体、撤去 ・建屋正面部分の駐車場整備
第二期以後	・既存「ふるさとセンター」の解体、撤去 ・既存擁壁の解体、造成および再整備 ・センター・飲食棟の新築、建屋正面部分の駐車場およびバス停の整備 ・敷地北側「アスレチック」への防災施設の整備 ・敷地北側「旧テニスコート」の加工場機能等の拡充、娯楽・滞在施設の整備

※本計画策定時点において想定する事業内容であり、今後の調査・設計段階において変更となる可能性があります。