

都城市物産振興拠点施設整備基本計画



幸せ上々、みやこのじょう

日本一の肉と焼酎、とっておきの自然と伝統

令和2年3月

宮崎県都城市

目次

1. 背景と目的	1
1.1 背景	1
1.2 拠点施設の必要性.....	2
1.3 本計画の目的	3
1.4 拠点施設の役割	4
2. 拠点施設の整備形態及び整備候補地の検討	5
2.1 拠点施設の整備形態.....	5
2.2 拠点施設の整備候補地.....	6
2.3 道の駅の整備方法	8
3. 道の駅都城の現況	9
3.1 整備計画地の現況.....	9
3.2 道の駅都城の現況	15
4. 拠点施設整備の基本的な方向性	20
4.1 拠点施設整備にあたり考慮すべき事項	20
4.2 拠点施設の整備の方向性.....	29
5. 拠点施設のコンセプト	30
5.1 都城市の強み.....	30
5.2 コンセプト	33
5.3 基本方針.....	33
6. 拠点施設の計画	34
6.1 導入機能.....	34
6.2 導入施設.....	36
6.3 施設規模.....	40
6.4 施設規模の考え方	41
6.5 拠点施設整備方法	53
6.6 ゾーニングの検討	54
6.7 動線及び配置計画.....	59
6.8 配置図及びイメージパース	67
6.9 インフラ計画	69
7. 事業計画	70
7.1 整備及び管理運営の方針	70
7.2 経営シミュレーション.....	74
7.3 概算事業費.....	78
7.4 整備スケジュール.....	82
8. 今後の課題と対応案	83
8.1 施設整備に向けた課題と対応案.....	83
8.2 管理運営に向けた課題と対応案.....	84

1.背景と目的

1.1 背景

本市では、農業産出額全国第2位、牛・豚・鶏などの畜産部門産出額全国第1位（※1）、市内酒造メーカー焼酎売上高7年連続第1位（※2）等、「日本一の肉と焼酎のふるさと」として知名度のある地場産品が生産・製造されています。市内の産業別総生産においても、食品製造を中心とした製造業の割合が高く、食品や飲料に関する産業は、本市の主要産業の一つとなっています。

しかしながら、人口減少や生産年齢人口割合の低下による担い手不足、国内外における競争環境の変化等に対応していくためには、農産物をはじめとする地場産品の付加価値向上、販売力の強化・販路拡大等を通じた基幹産業の振興、地域経済の活性化が喫緊の課題となっています。

これまで本市では、『都城市まち・ひと・しごと創生総合戦略』（H27～R元年度）における「地域産業」振興プロジェクトとして、6次産業化を軸とした「攻め」の産業創生、地元経済をけん引する地元企業の振興と新規創業等の推進に関する施策を展開してまいりました。

また、『第2次都城市総合計画基本構想（H30～R9年度）』では、“市民の笑顔が広がる南九州のリーディングシティ”を都市目標像とし、基本構想にもとづく『第2次都城市総合計画総合戦略（H30～R3年度）』では、基本方針のひとつに“しごと 地の利を活かして雇用を創る ～産業振興・雇用分野”を掲げ、「農林畜産業の振興」、「地場産品の高付加価値化と販路拡大」、「地の利を活かした拠点形成と企業立地」、「企業とのパートナーシップの強化」を重点プロジェクトとして、関連施策を推進しています。

さらに、平成30年度には、「物産振興」を市政の最重要課題の一つとして位置付け、担当部局を新たに設置するとともに、都城市物産振興基本計画を策定したところです。同計画では、物産振興に向けた3つの基本目標を定めるとともに、計画の推進に係る重点横断プロジェクトの一つとして、“場所”づくりプロジェクトを掲げています。同プロジェクトは、「日本一の肉と焼酎」を中心とした物産振興拠点の整備を目指すものであり、プロジェクトの推進にあたっては、物産振興拠点施設（以下、「拠点施設」という）の整備と併せて、拠点施設を運営する新たな組織の設立を検討することで、3つのプロジェクトを効果的に推進していくこととしています。

※1…平成29年市町村別農業産出額（農林水産省推計）

※2…焼酎メーカー売上高ランキング2018（帝国データバンク）

◆都城市物産振興基本計画における基本目標と基本方針、重点横断プロジェクト

基本目標	基本方針	重点横断プロジェクト
基本目標1 需要を捉えた高付加価値商品の開発推進	つくる力の支援	“人”づくりプロジェクト
基本目標2 ネットワーク構築による連携した生産・販売の推進	売る力の向上 呼び込む力の創出	“仕組み”づくりプロジェクト
基本目標3 地の利と都城ブランドを活用した需要喚起とファンの確保	広める力の強化	“場所”づくりプロジェクト

1.2 拠点施設の必要性

ここでは、本市の物産の現状や市内事業者への意向調査結果等から、拠点施設の整備が必要とされる状況の整理を行います。

(1) 需要等の把握・高付加価値商品の開発に関する状況（都城市物産振興基本計画より）

- 本市の産業振興を推進する上では、市場の調査・分析を通して需要を把握するとともに、消費者にとって魅力ある、付加価値の高い新商品を継続的に生み出すことが不可欠です。
- 市内でも、商品開発に対して前向きな意向を持つ事業者が多い一方、人員やノウハウの不足等から、個々にマーケティングや商品開発、商品デザイン等の専門員を確保するのが難しい状況や、新商品開発のための試験的な生産・製造ができないといった状況があります。
- 公的な立場である市や一般財団法人都城圏地域産業振興センター（以下「財団」という。）においても、専門的人材やノウハウが不足しています。

- 市内事業者のために、市場調査やマーケティングを行う場が求められています。
- 付加価値の高い商品開発について、総合的に相談できる場が求められています。
- 試験的な生産・製造を行う場所づくりが求められています。

(2) 生産・販売・販路拡大の推進に関する状況（都城市物産振興基本計画より）

- 本市の物産の魅力をより広く知ってもらうためには、魅力ある商品を多く生み出すと同時に、販路の拡大を図ることが不可欠です。
- 市内の事業者においては、国内はもちろんのこと海外も含めて販路拡大に前向きな意向を持つ事業者が多く、一部の事業者においては、展示会・商談会等への出展などに取り組んでいる例もありますが、都城市全体での取り組みには至っていません。
- また、直接販売やネット販売などの新たな販路開拓にあたっては、専門的知識・ノウハウや人材が不足しています。
- 原材料調達や製造・加工に関し、異業種・同業種間での情報共有や交流の場がありません。
- 公的な立場である財団においては、商談会やバイヤー招へい、外商等での販路開拓・拡大の取組を行っているものの、スタッフが少ないため、十分な活動ができていない状況です。

- 生産・製造・販売に関わる事業者の情報共有や連携の場が求められています。
- 都城圏域外に向けて、市全体として戦略的な外商を行うことが求められています。

(3) 需要喚起及び情報発信に関する状況（都城市物産振興基本計画より）

- 本市の物産のブランドを確立していくためには、その情報を全国・世界に発信していくことが不可欠です。
- 企業や商品の認知度向上を課題とする市内の事業者は多いものの、情報発信に関するノウハウや費用の不足などから、十分な広報活動ができていないとの声も聞かれます。
- 市内及び鹿児島県内を含めた近隣自治体居住者は、買物目的で本市を訪問することが多い一方で、福岡県や熊本県の居住者は、本市を訪問する機会が少なく、本市の物産を手にとってもらう機会も少ないことが推測されます。

- 情報発信や商品ブランディングの支援機能が求められています。
- 本市を訪れた観光客を中心に、多くの人に本市の物産の魅力を知ってもらうことが求められています。

(4) 広域連携や誘客に関する状況

- 大分から宮崎まで「東九州自動車道」が開通し、地域高規格道路「都城志布志道路」の整備も進んでいます。これにより、本市へのアクセス性が高まっているとともに、工業団地（都城 IC 近傍）等への流通系企業を中心とした企業誘致が進んでいます。
- 経済的・社会的に繋がりの深い、本市、宮崎県三股町、鹿児島県曾於市、同志布志市は、本市を中心市とした都城広域定住自立圏を構成しており、「都城志布志道路」や「志布志港」を活かした圏域の産業振興に取り組むこととしています。
- 本市及び宮崎県日南市、同小林市、同串間市、同三股町、同高原町、鹿児島県曾於市、同志布志市、同大崎町で構成する南九州総合開発協議会は、「東九州自動車道」や「都城志布志道路」、「志布志港」の整備促進に向けた取り組みを行うなど、圏域の産業、経済、文化の飛躍的な向上を図ることを目的に活動しています。

- 都城 IC や都城志布志道路などの地の利を活かした産業振興が、求められています。
- 本市は、南九州のリーディングシティ、都城広域定住自立圏の中心市として、南九州全体の産業振興を牽引する役割を求められています。
- 市内観光地さらには定住自立圏内をはじめとする南九州一帯への案内を行うことで、来訪者の市内及び南九州への周遊を促進し、地域活性化につなげることが求められています。

1.3 本計画の目的

本計画は、都城市物産振興基本計画において整理した拠点施設の必要性を踏まえ、本市、ひいては南九州全体の産業振興をけん引する拠点施設について、そのコンセプトやテーマを明らかにするとともに、導入すべき機能や役割、規模、配置計画、事業展開のあり方、管理運営方法などを整理するものです。

1.4 拠点施設の役割

物産振興基本計画で掲げた3つの基本目標の達成に向けて、拠点施設が果たすべき役割は以下の通りです。

物産振興の3つの基本目標

- 基本目標1：需要を捉えた高付加価値商品の開発推進
- 基本目標2：ネットワーク構築による連携した生産・販売の推進
- 基本目標3：地の利と都城ブランドを活用した需要喚起とファンの確保

拠点施設の役割

都城市のポテンシャルを活かし、 物産振興と交流人口の拡大により地域活性化をけん引

- ゲートウェイ・ハブ機能を有する**南九州の玄関口**としての役割
- 肉と焼酎を中心とした地場産品と本市の魅力について**情報発信**する場
- 物産振興を推進するための、**地域商社的機能**

●ゲートウェイ・ハブ機能を有する**南九州の玄関口**としての役割

- 交通利便性の高い地の利を活かし、中心市街地や市内観光地等への周遊・回遊を促す「ゲートウェイ・ハブ機能」が求められます。
- 観光客を含めた本市への訪問者が、最初に立ち寄る目的地となることが求められます。
- 「日本一の肉と焼酎のふるさと」にふさわしい、ランドマーク的機能が求められます。

●肉と焼酎を中心とした地場産品の魅力について**情報発信**する場

- 訪れた人に対して、本市の肉と焼酎を中心とした地場産品の魅力を訴求していく役割が求められます。
- 地場産品を含めた本市の魅力について情報発信し、本市の観光入込客数の増加に寄与する役割が求められます。

●物産振興を推進するための、**地域商社（※）的機能**

- 物産振興を推進するため、拠点施設には、商品開発支援・マーケティング・販路拡大等に資する機能が求められます。
- 地域商社的機能を発揮するためには、ハード面の整備だけではなく、ソフト面での仕組みづくりが必要となります。

※地域商社・・・地域で、地域と地域産品のマーケティングを担う地域発の主体・プロジェクト
<出典：「地域商社による産業活性化調査（日本政策投資銀行）>

2.拠点施設の整備形態及び整備候補地の検討

2.1 拠点施設の整備形態

前頁で示した拠点施設の役割を果たすため、必要となる機能や施設、整備形態を整理します。

表 2-1 拠点施設の役割を果たす上で必要と想定される施設

拠点施設の役割		必要と想定される施設
南九州の玄関口	周遊・回遊を促すゲートウェイ・ハブ機能	駐車場（大型バス含む）、交通結節機能、バス停留所 等
	ランドマーク的機能	「日本一の肉と焼酎のふるさと」を象徴するモニュメント 等
情報発信	本市や地場産品の魅力の訴求	物産販売施設、飲食店、体験施設 情報発信施設 等
地域商社的機能	マーケティング・販路拡大	オフィス・事務所 等
	商品開発支援	加工施設 等

上記のような施設を備える整備形態としては、「道の駅」が考えられます。

ゲートウェイ・ハブ機能を発揮するためには、本市訪問者の「市外から拠点施設への交通手段」「拠点施設から市内各地への交通手段」を考慮することが重要です。

宮崎県観光入込客統計調査（H29）では、本市訪問者の交通手段は、自動車が約 8 割を占めています。また、本市は、九州自動車道（宮崎自動車道）、東九州自動車道、整備が進んでいる地域高規格道路「都城志布志道路」等をはじめとする道路ネットワークからのアクセス性に優れています。

交流人口の拡大を目指していくためには、拠点施設を「道の駅」として整備することが有効です。

また、拠点施設を「道の駅」として整備することにより、拠点施設に求められる「情報発信」や「地域商社的機能」を実現することも可能となります。

以上のことから、拠点施設は「道の駅」としての整備を目指します。

2.2 拠点施設の整備候補地

以下の視点に基づき、拠点施設の整備候補地について検討を行います。

視点1：道の駅としての成立可能性

○道路ネットワークとの接続性、広域からのアクセス性

広域誘客や、市内各地への周遊・回遊を考慮すると、本市と市外の都市を結ぶ主要な幹線道路沿いに隣接することが必要です。

○一定規模の土地面積

交流人口拡大のため、一定規模の旅客流入の受け皿となる施設を整備するためには、一定規模の土地面積が必要です。

- ・ 国道 10 号、国道 221 号、国道 269 号等の市内幹線道路
- ・ 宮崎・鹿児島・えびの方面の中心に位置する都城 IC から概ね 3km 圏内（車で 5 分程度）
- ・ 約 2 万㎡程度の敷地※

など

※宮崎県内の道の駅の規模等を参考に設定

視点2：情報発信、環境配慮

○情報発信

情報発信を行うに有利な場所であることが必要です。

○周辺環境との調和

道の駅の施設は24時間利用可能な施設であり、多くの人と車の出入りが予想されることから、周辺の住環境への影響が少ない場所が望ましいと考えられます。

- ・ 現在の道の駅、物産振興施設、観光施設等
- ・ 周辺に住宅地等が隣接せず住環境への影響が少ない場所

など

視点3：事業の実現性

○整備費用や整備期間

土地取得等をはじめ、整備に必要となる費用・期間を抑えることが重要です。

○既存ストックの活用

一定のインフラ施設が整備されているなど、既存ストックを活用する観点が必要です。

○土地に関する法制度上の対応

土地利用・都市計画・農地転用など、法制度上の対応が可能な場所である必要があります。

- ・ 市有地
- ・ 造成が不要な平坦な場所
- ・ 上下水道等のインフラが整備されている場所
- ・ 法制度上の対応が可能な場所

など

これらの視点を踏まえ、以下の条件を有している「道の駅都城」、「地場産業振興センター」及び「都城市役所都北町別館」一帯を、整備計画地とします。

- ・ 国道 10 号に隣接する一定規模の土地を有し、都城 IC 経由での広域からのアクセスが可能
- ・ 道の駅都城は、一定の情報発信力を有しており（※）、周辺環境とも調和

※「JAF 会員が選ぶ、あなたのイチオシ道の駅グランプリ 2017」九州・沖縄部門 1 位

- ・ 水道等、一定のインフラが整備されている

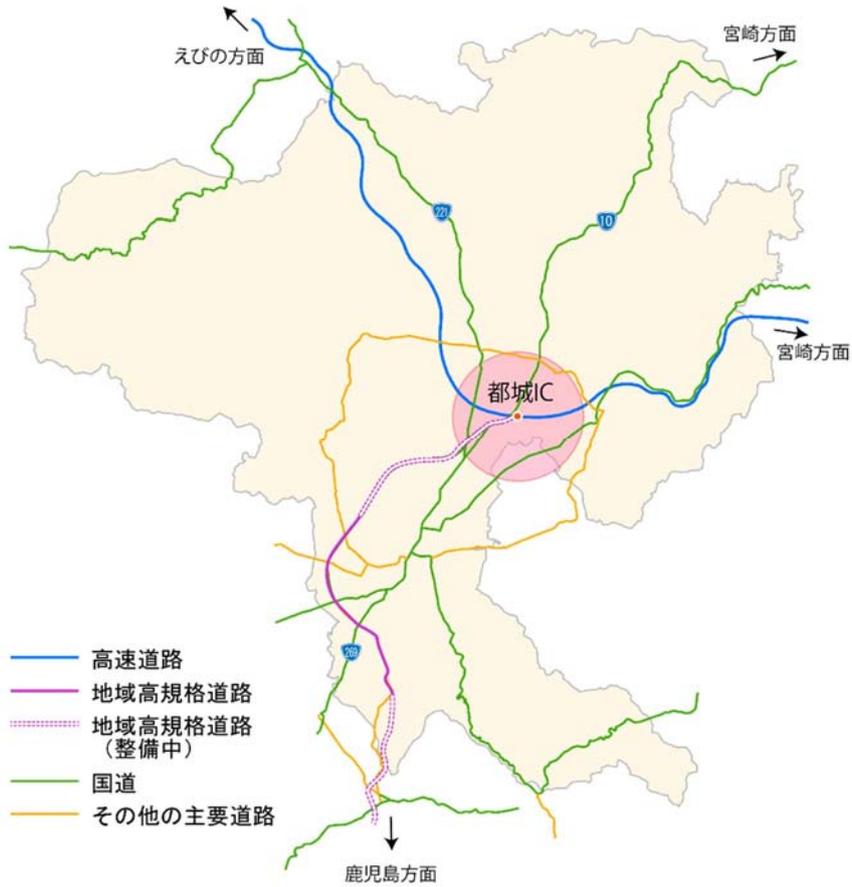


図 2-1 市内の主要幹線路線図 (都城 IC から 3 km 圏内に網掛け)

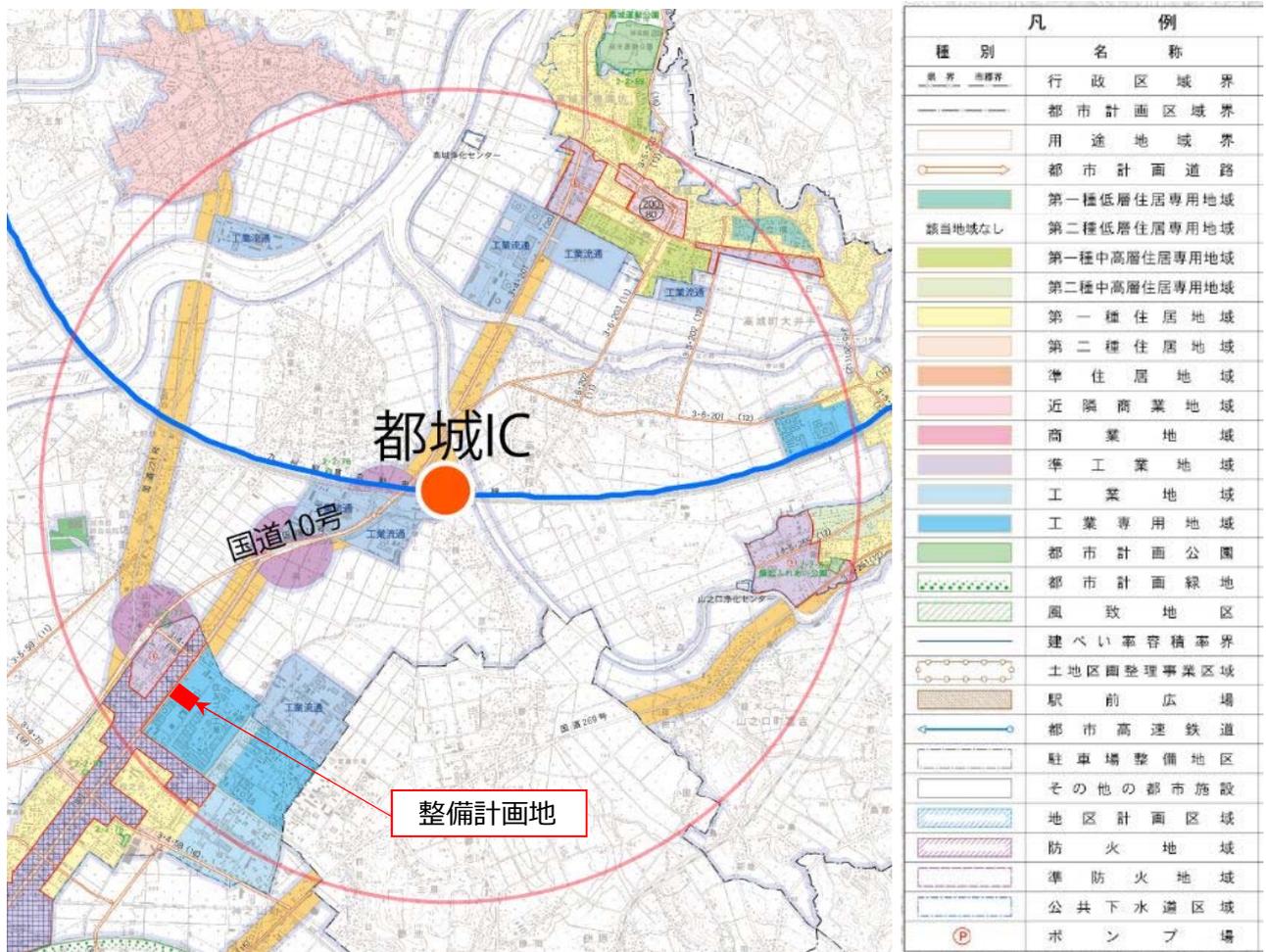


図 2-2 都城 IC から 3 km 圏内の都市計画図

2.3 道の駅の整備方法

「道の駅」は、市町村又はそれに代わり得る公的な団体が設置し、市町村長からの登録申請により、国土交通省で登録が行われます。整備の方法は、道路管理者と市町村等で整備する「一体型」と市町村等で全て整備を行う「単独型」の2種類があります。

「一体型」の場合、地域振興施設は市が整備し、道路利用者の便益のためのトイレや交通情報などの情報発信施設、駐車場の一部については、道路管理者が整備します。一方で、「単独型」は市町村等が単独で道の駅を整備するもので、用地の取得・造成や地域振興施設の整備、トイレや駐車場等の整備も市町村等で実施します。

本拠点施設は、交通量の多い国道 10 号に面することから、道路管理者との適切な役割分担が可能な「一体型」の道の駅としての整備を目指します。

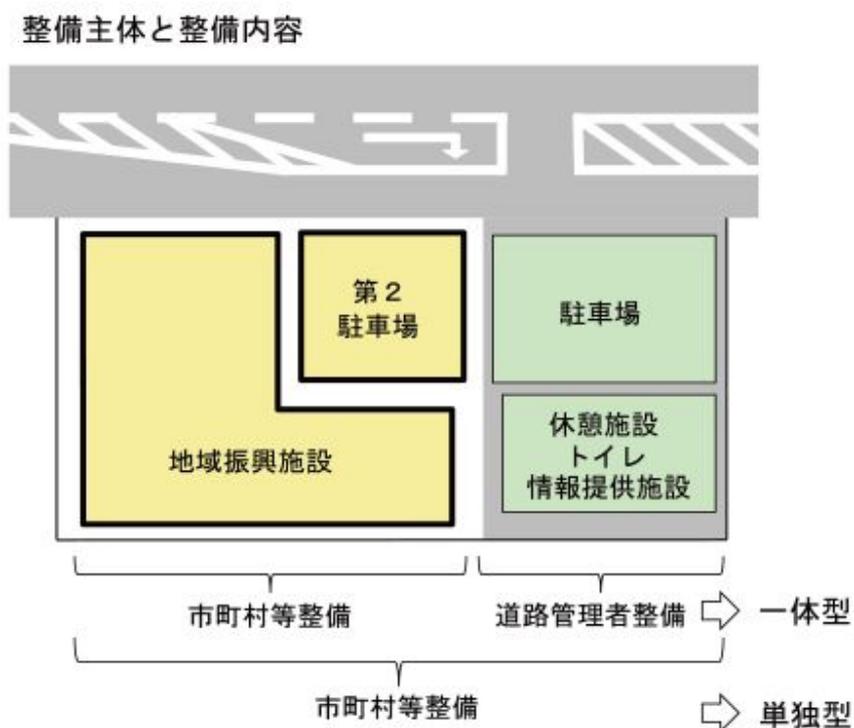


図 2-3 道の駅の整備主体と整備内容

(出典：国土交通省HP)

3.道の駅都城の現況

3.1 整備計画地の現況

拠点施設の整備計画地として想定している現在の「道の駅都城」、「地場産業振興センター」及び「都城市役所都北町別館」等の現況を整理します。

(1) 整備計画地の状況

現在の「道の駅都城」、「地場産業振興センター」及び「都城市役所都北町別館」等を合わせた整備計画地の概要は以下の通りとなっています。

表 3-1 整備計画地の概要

所在地	・道の駅都城、地場産業振興センター（所有者：財団） 宮崎県都城市都北町 5225-1 都北町 5231 都北町 5232 都北町 5233 都北町 5234-1 都北町 5235-1 都北町 5236 都北町 5237 ・都城市役所都北町別館（所有者：市） 宮崎県都城市都北町 5225-5
敷地面積	財団所有地：約 1.2ha 市所有地：約 0.7ha
用途地域	工業専用地域
建ぺい率/容積率	60%/200%
接道状況	西側：国道 10 号（中央分離帯なし） 東側：市道 沖水中東線 北側：市道 都北 489 号線 南側：市道 都北 490 号線（一部拡幅済み）
インフラ施設	上水道：整備済み （給水管の口径：西側 φ150mm、東・北側 φ100mm、南側 φ50mm） 汚水処理状況：合併処理浄化槽により処理 雨水排水状況：雨水幹線に接続し排水処理



图 3-1 整備計画地

(2) 土地利用に関する法規制

整備計画地周辺の土地利用に関する法規制状況を下記に整理します。整備計画地は用途地域が「工業専用地域」に指定されており、建ぺい率 60%、容積率 200%の制限があります。

当該地域は、工業の利便を増進するため、「工業専用地域」として定められた経緯があります。

一方で、当該地域に立地する道の駅都城は、法で定められた手続きを経て、物品販売店舗や飲食店の営業が行われています。

拠点施設の整備は、現況を踏まえた土地利用の見直しの調整を進めていくことが必要です。

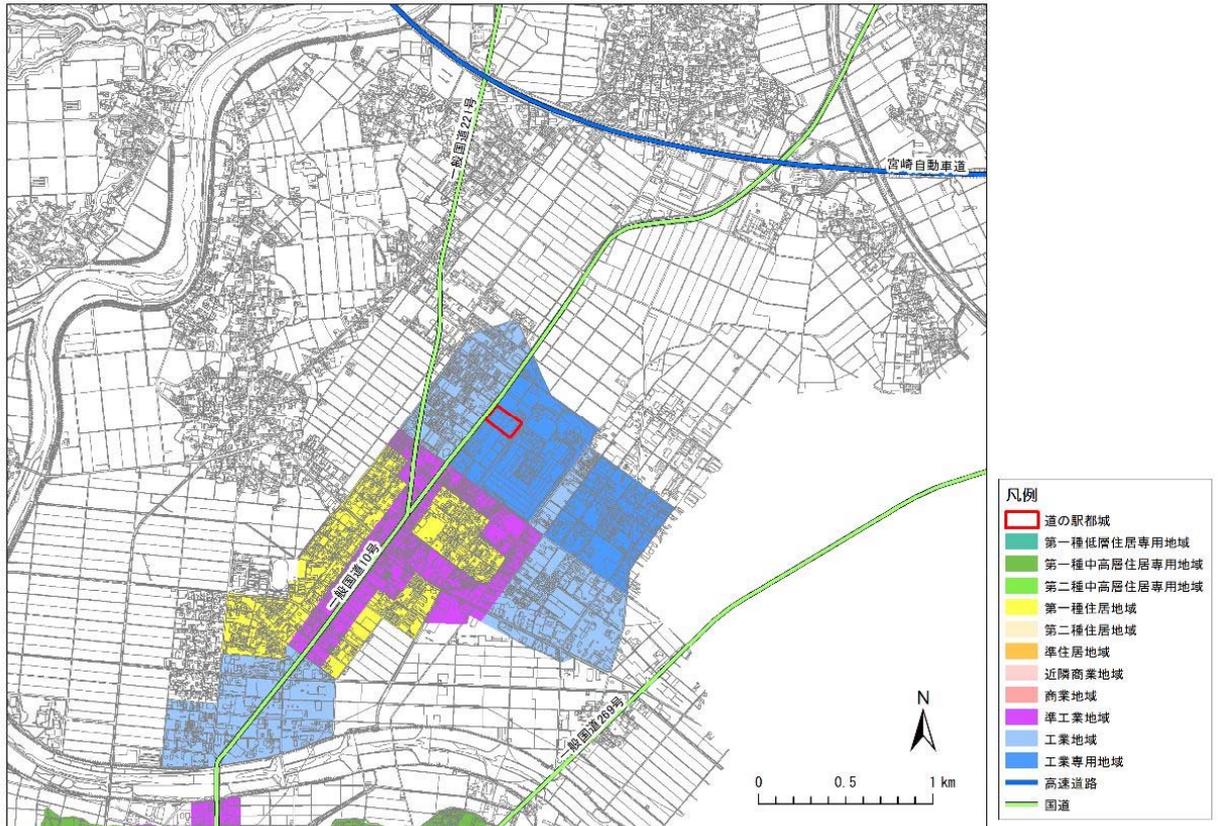


図 3-2 整備計画地の用途地域図

(出典：都市計画基礎調査)

(3) 建物・施設の現況

現在の「道の駅都城」は面積が約 571 m²で、「地場産業振興センター」及び「都城市役所都北町別館」等が隣接しています。築年数が経過し老朽化している建物があり、「都城市都北町別館」については、敷地内に複数の倉庫が点在している状況です。

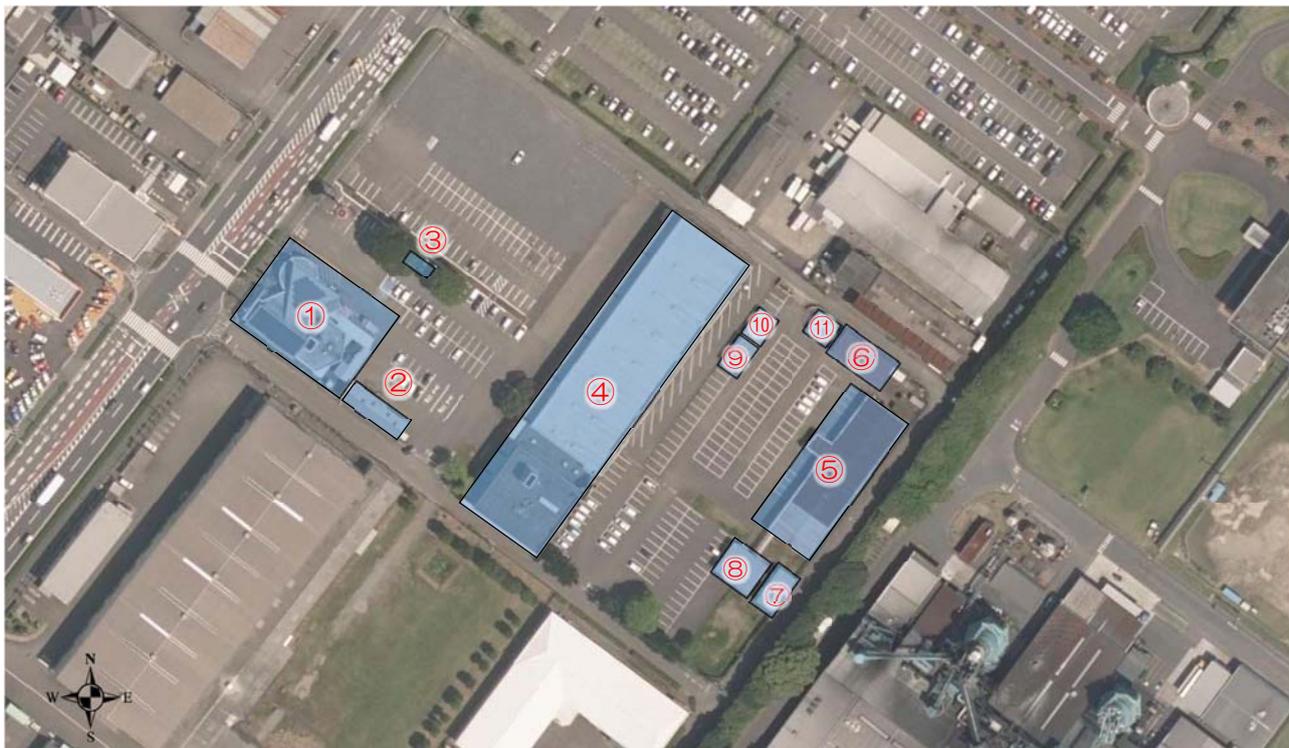


図 3-3 整備計画地の建物・施設の配置状況

表 3-2 整備計画地の建物・施設の建築及び所有状況

No	施設名	建築年	機能	階数	構造	所有者	建築面積
①	道の駅都城	2001年	物産館、レストラン、トイレなど	2	S造	財団	571.71 m ²
②	トイレ	2012年	トイレ	1	木造	財団	87.94 m ²
③	コンテナショップ	2018年	飲食店	1	-	財団	26.40 m ²
④	地場産業振興センター	1983年	展示場、会議室、事務室	2	RC造 (一部S造)	財団	2,874.69 m ²
⑤	都北町別館	不明	事務室など	1	S造	都城市	555.16 m ²
⑥	都北町別館車庫	不明	車庫	1	-	都城市	99.00 m ²
⑦	書庫	1994年	書庫	1	S造	都城市	58.00 m ²
⑧	2号備蓄倉庫	1997年	倉庫	1	S造	都城市	97.20 m ²
⑨	3号備蓄倉庫	1998年	倉庫	1	S造	都城市	48.48 m ²
⑩	4号備蓄倉庫	2002年	倉庫	1	S造	都城市	48.60 m ²
⑪	5号備蓄倉庫	1997年	倉庫	1	S造	都城市	25.00 m ²

(4) 周辺の道路状況

計画地周辺の道路状況については、現敷地の出入口が位置する西側は国道 10 号（中央分離帯なし）、南側は市道都北 490 号線に面しており、北側は市道都北 489 号線に面しています。東側は市道沖水中東線に面していますが出入口はありません。前面の国道 10 号以外は幅員が8m以下と狭く、南側は出入口から国道 10 号まで一部拡幅していますが、大型車両の出入りが困難な状況です。

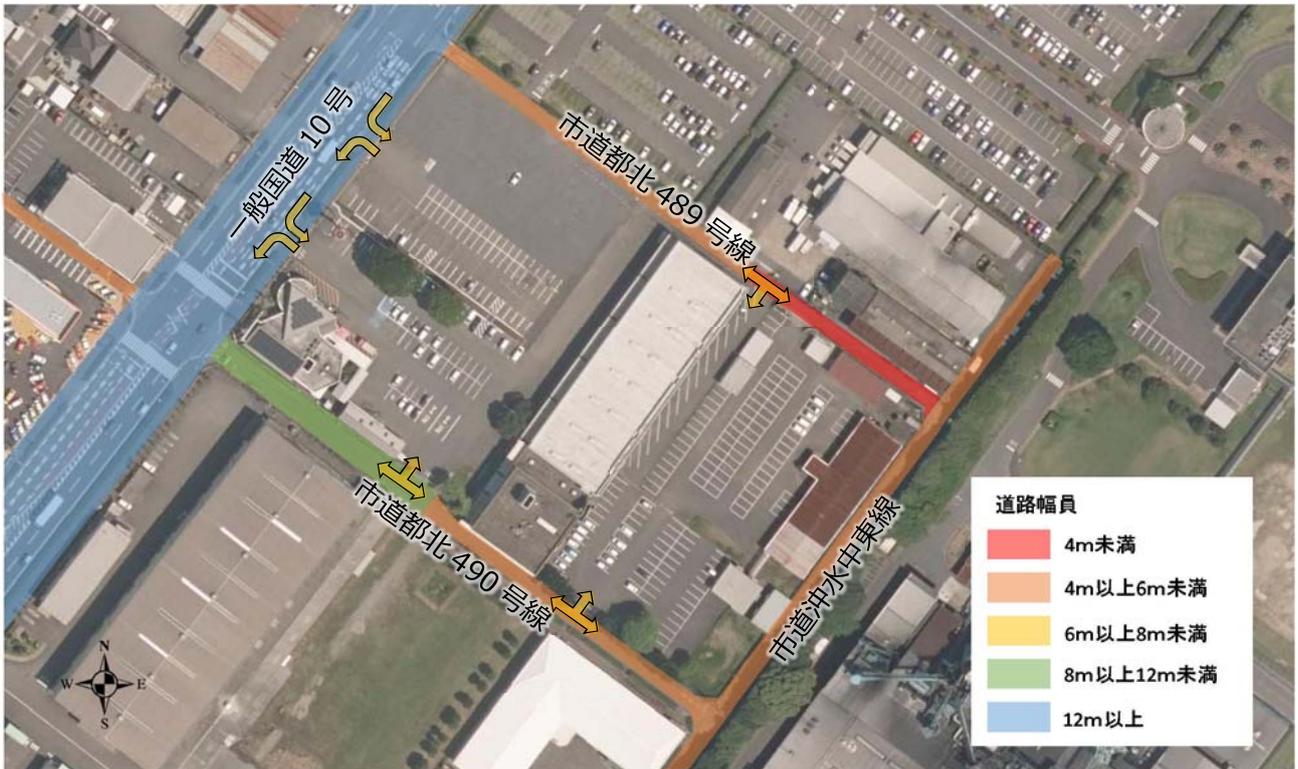
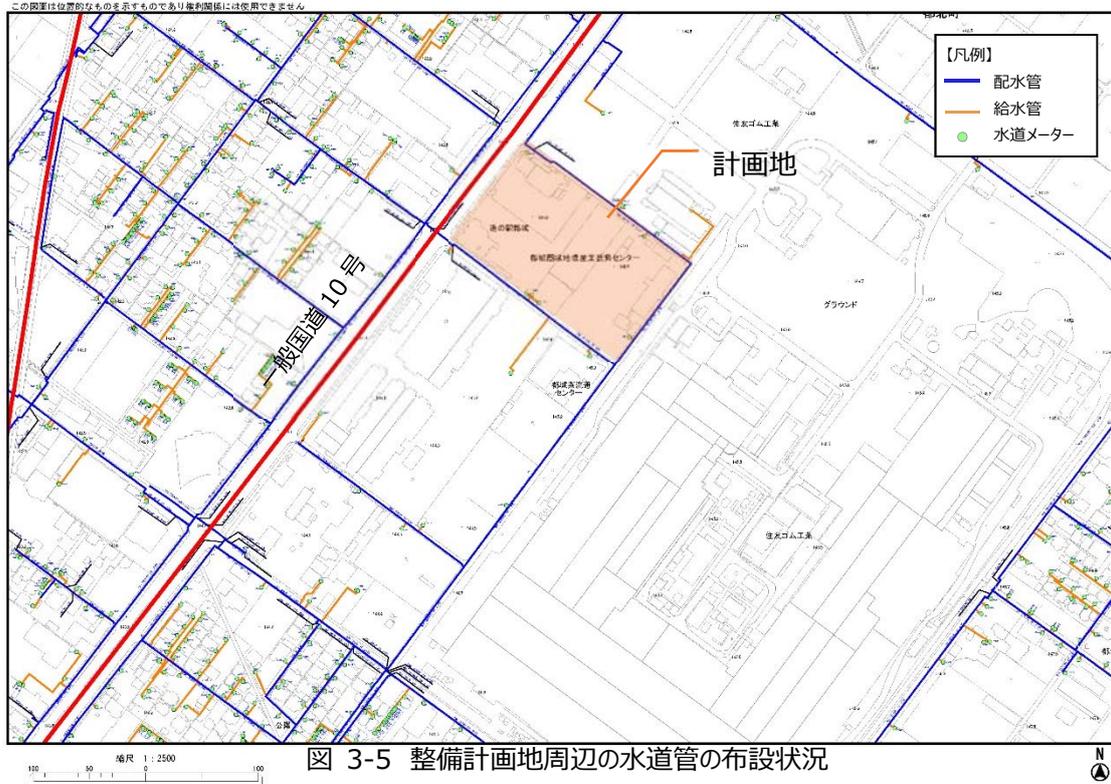


図 3-4 整備計画地周辺の接道及び道路幅員状況

(5) 上下水道及び雨水幹線の布設状況

上下水道の布設状況は以下の通りです。上水道については、計画地周辺に配水管が布設されています。下水道については、計画地周辺は下水道の計画決定区域内にあるものの、下水道管は布設されておらず、現在の「道の駅都城」、「地場産業振興センター」及び「都城市役所都北町別館」の汚水は、浄化槽で処理しています。また、整備計画地の東側に雨水幹線が敷設されています。



3.2 道の駅都城の現況

ここでは、「道の駅都城」の現況について整理します。

表 3-3 道の駅都城の概要

設置・運営	一般財団法人都城圏域地場産業振興センター
設置年度	2001 年
整備方法	単独型
導入機能	物産館、レストラン、コンテナショップ、情報発信施設、無料休憩所
敷地面積	14,603 m ²
駐車台数	大型車：5 台、普通車：62 台、身障者用 2 台（合計：69 台）

(1) 道の駅都城の運営状況

「道の駅都城」の、平成 30 年度年間販売額は約 1.7 億円であり、「JAF 会員が選ぶ、あなたのイチオシ道の駅グランプリ 2017」において、九州・沖縄部門で 1 位を獲得しています。近年、来館者数・売上は増加傾向にありますが、売場面積が狭いため、国道 10 号沿線という好条件を活かしきれれていません。また、休日に限らずレストランの席数も不足している状況です。

「地場産業振興センター」は、都城圏域における地場産業の総合的な発展を目指す施設で、センター内には複数の展示場や会議室等が設けられ、家具や物産の展示販売等の貸館事業を行っています。展示場の稼働日数は、近年横ばいで推移していますが、利用者数は減少傾向にあります。

敷地内の駐車場については、合計 69 台分の駐車場があるものの、「地場産業まつり」や「地場 night」、「ものづくり体験教室」等のイベント開催時には、不足する状況にあります。

「道の駅都城」及び「地場産業振興センター」は、それぞれ地域振興や産業振興を目指す施設ですが、各施設がそれぞれ独立して立地していることから、施設間の連携や相乗効果の発揮は十分とはいえない状況です。

なお、「地場産業振興センター」の運営に関しては、本市の補助金が活用されています。

(2) 土地及び施設所有の状況

現在の「道の駅都城」、「地場産業振興センター」及びこれらが立地する土地については、財団が所有しています。

なお、財団が所有する土地には、本市が所有する土地が隣接しています。



図 3-7 土地及び施設の所有状況

(3) 周辺の道の駅等の分布状況

国道 10 号沿線については、「道の駅都城」から宮崎方面に向かう際に最も近い「道の駅高岡」までは、40km 以上の距離があります。また、鹿児島方面に向かう際に最も近い「道の駅すえよし」までは、約 16km の距離があります。

「道の駅都城」から概ね半径 20km 圏内には、国道 10 号沿線も含め、道の駅が 3 か所ありますが、そのうち「道の駅山之口」及び「道の駅たからべ」までは、それぞれ約 13km の距離があります。交通の要衝であり、周辺には魅力ある観光地が位置するものの、来訪者のための休憩機能が乏しく、大規模団体観光の受け入れが可能な施設も少ない状況です。

国内の類似事例をみると、農産物等の販売と合わせて伝統工芸や食品加工の体験等、観光的な要素を併せ持つ施設が見受けられますが、市内の物産施設は、農産物の直売や工芸品の展示販売等にとどまっている状況にあります。

表 3-4 道の駅都城周辺（半径 20km 圏内及び定住自立圏内）に位置する道の駅等

名称	所在地	概要	駐車台数
道の駅 山之口	宮崎県都城市山 之口町山之口 2304-6	青井岳渓谷ラインの愛称で親しまれる国道 269 号沿線にあり、緑豊かな自然環境に恵まれている場所に位置している。	46 台
道の駅 たからべ	鹿児島県曾於市 財部町南俣 17- 1	都城市から国分市・隼人町に至る主要地方道都城隼人線上に位置しており、当路線で唯一の休憩・情報発信施設である。	41 台
道の駅 すえよし	鹿児島県曾於市 末吉町深川 11051-1	国道 10 号沿線、大隅地方の玄関口に位置している。地元産の木材を使った施設で、木の香りが広がるゆったりした空間が特徴。	114 台
道の駅 おおすみ弥五郎 伝説の里	鹿児島県曾於市 大隅町岩川 6134-1	269 号沿い、岩川市街地近くに位置している。約 20 ヘクタールの広大なスペースには、遊具施設、温泉、物産館などがある。	394 台
道の駅松山	鹿児島県志布志 市松山町新橋 1526-1	都城志布志道路松山 IC から車でおよそ 5 分に位置している。松山城址を地域おこしの拠点に、野菜と畜産を広く PR している。	99 台
三股町物産館 よかもんや	宮崎県北諸県郡 三股町大字樺山 4421-22	三股駅の東隣に位置する物産館。町内の名品から野菜まで「よかもん（良いもの）」を販売している。町内の各工房の陶器や各種調味料も揃っている。	14 台

※道の駅の概要はホームページ「九州の道の駅」（国土交通省九州地方整備局）を参照

※駐車台数は大型車を 2 台分に換算した値

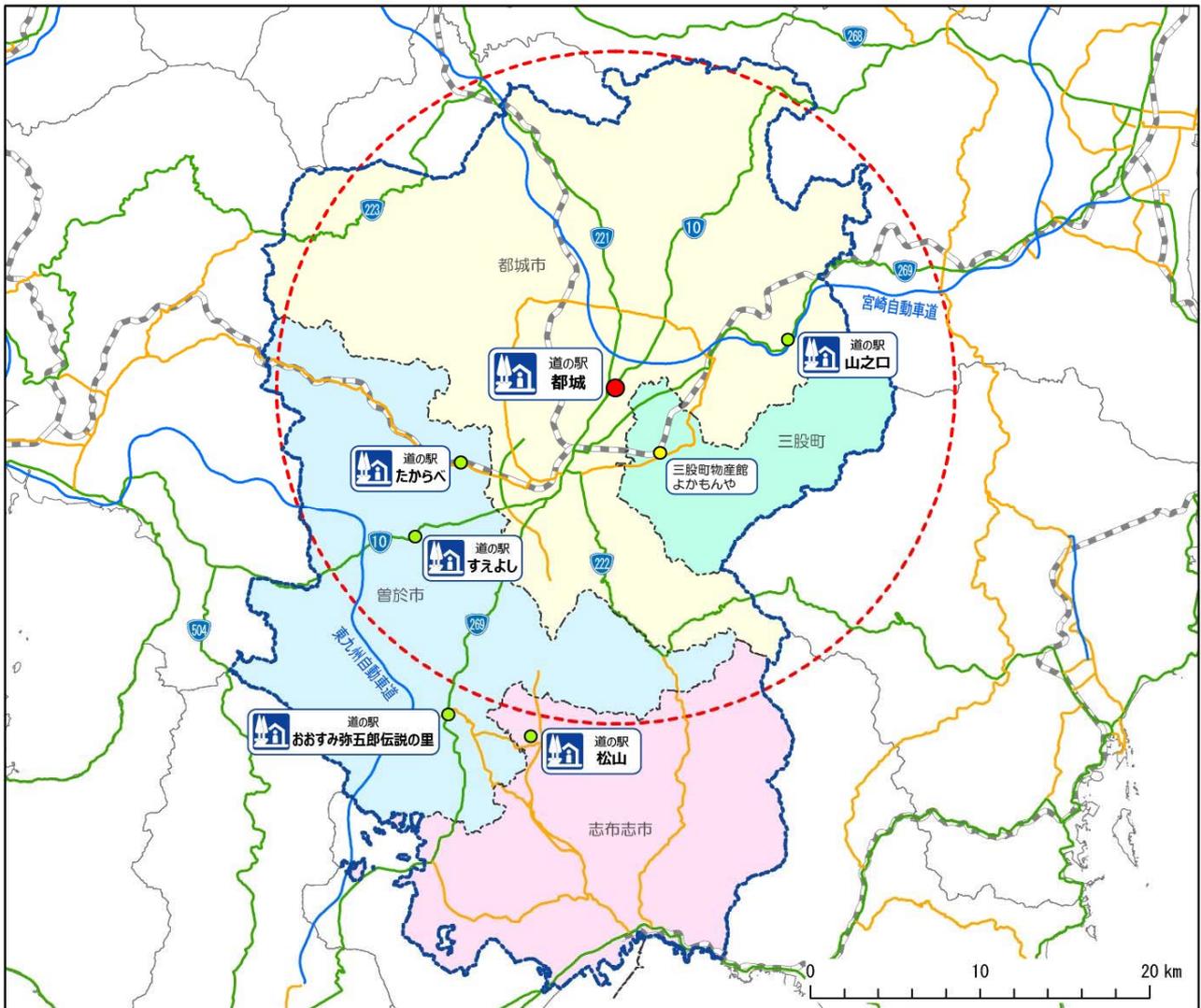
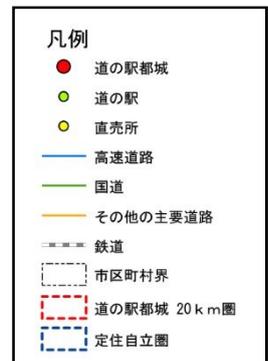


図 3-8 広域的な道の駅等の分布状況
 (出典：国土数値情報を基に作成)



(4) 利用状況

現在の「道の駅都城」の利用者へのヒアリング調査の結果から、現利用者の特徴と課題を整理します。なお、ヒアリング調査は2019年6月23日（日）に、「道の駅都城」の利用者120名を対象に実施したものです。

1) 利用者の居住地

利用者の居住地については、宮崎県内及び鹿児島県が約8割と大半を占めています。内訳をみると都城市内が最も多く約4割を占めており、広域からの集客は少ない状況です。

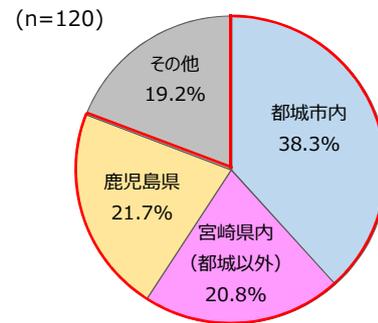


図 3-9 居住地

2) 道の駅の利用箇所

道の駅の利用箇所について複数回答で尋ねたところ、駐車場が最も多く9割以上を占め、次いで物販が8割以上と続きました。

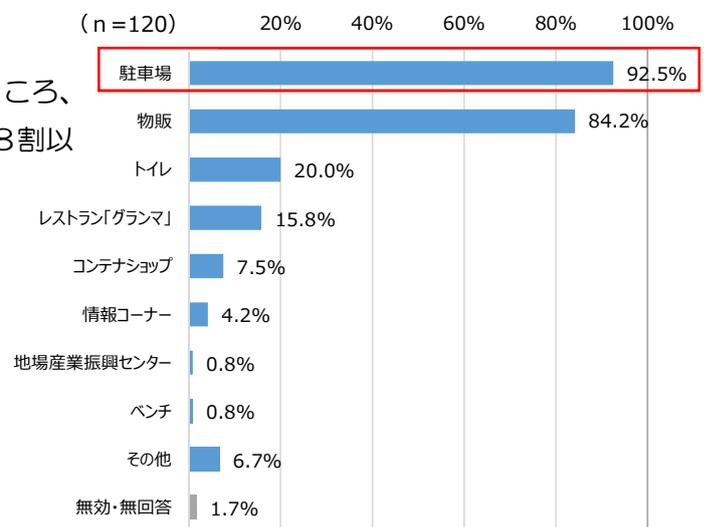


図 3-10 道の駅の利用箇所（複数回答可）

3) 都城市に立ち寄った理由

都城市に立ち寄った理由については、「買い物」が大半で、「観光」は1割強と少ない状況です。

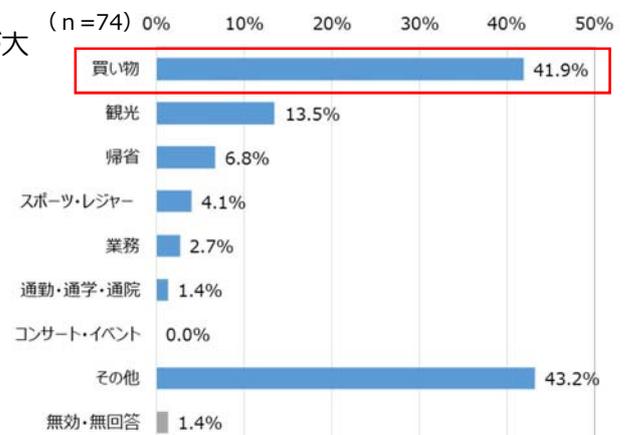


図 3-11 都城市に立ち寄った理由（複数回答可）

※市外からお越しの方のみ

4) 他に立ち寄った場所

「道の駅都城」以外に立ち寄った施設や観光地について複数回答で尋ねたところ、他の施設や観光地への立ち寄り「なし」が約4割を占め、周辺の観光地への立ち寄りはおくわずかでした。

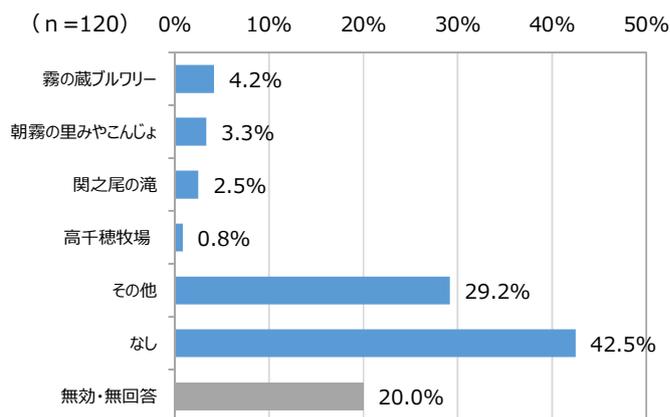


図 3-12 他に立ち寄った場所（複数回答可）

5) 滞在時間

「道の駅都城」の滞在時間は、15分未満が35%、30分未満が60%を占めます。滞在時間は比較的短い傾向にあります。

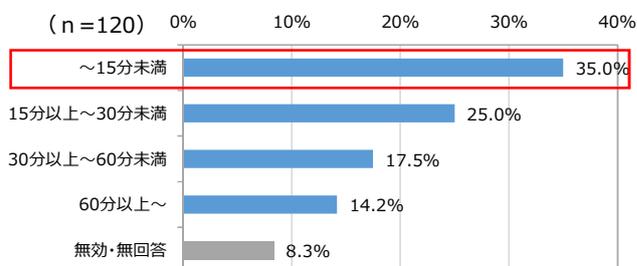


図 3-13 滞在時間

6) 施設ごとの問題点

「道の駅都城」の問題点を施設ごとに分類すると、「商品の種類・配置」に関するものが最も多く、その意見として「野菜の種類が少ない」「物販スペースが狭い」「全国の特産品を安く買えるコーナーをもう少し広くしてほしい」などがありました。

次いで多い「出入口・駐車場等のアクセス」については「駐車場が狭い、止められない時がある」などの意見がありました。

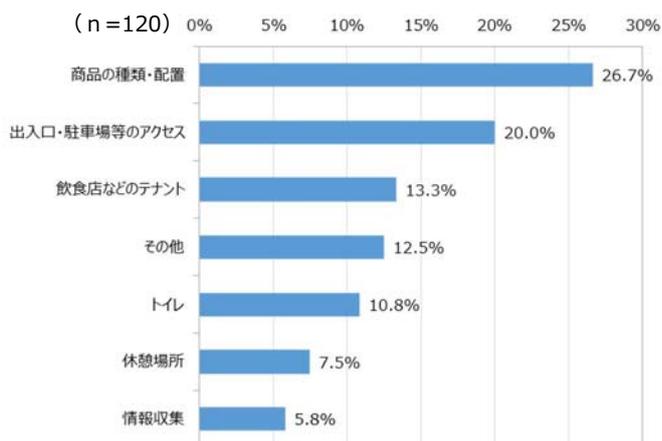


図 3-14 施設ごとの問題

4.拠点施設整備の基本的な方向性

4.1 拠点施設整備にあたり考慮すべき事項

拠点施設を道の駅として整備するにあたり、考慮すべき事項について整理します。

(1) 道の駅の基本機能との整合

道の駅は、道路利用者への安全で快適な道路環境の提供や地域の振興に寄与することを目的とした休憩施設であり、整備にあたり「休憩機能」、「情報発信機能」及び「地域連携機能」の3つの機能に加え、災害時の「防災機能」を基本機能として定めています。

- 「休憩機能」としては、24時間利用可能なトイレや駐車場が必要です。
- 「情報発信機能」では、道路情報のほか、地域の観光情報や緊急医療情報などの提供が望まれます。
- 「地域連携機能」としては、文化教育施設や観光レクリエーション施設等が考えられます。地域団体や地元の企業、大学、道守などの活動との連携や、市の観光地との連携により、さらなる都城市の発展に寄与する施設とすることが望まれます。
- また、近年は道の駅における「防災機能」など、道の駅に求められる機能・役割は多様化が進んでおり、これらの機能を盛り込むことが必要であると考えられます。

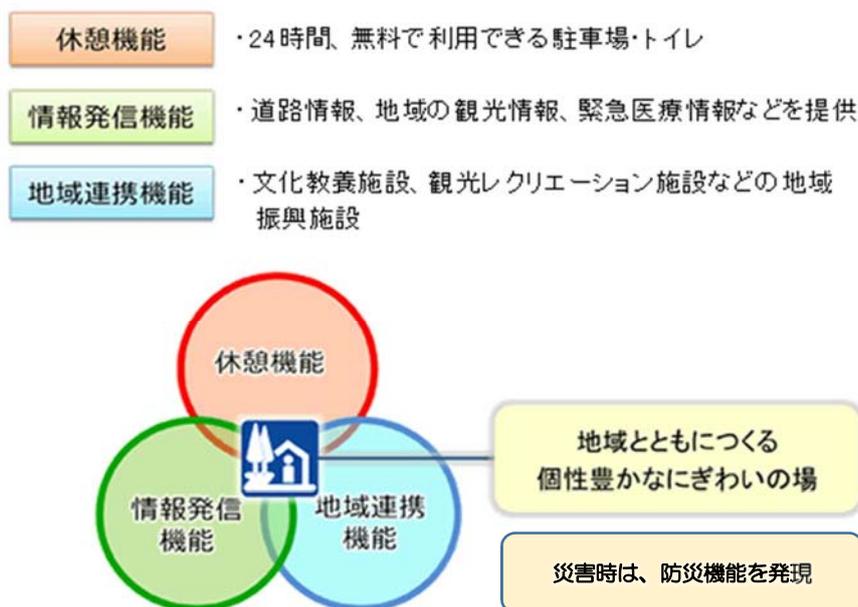


図 4-1 道の駅の基本機能
(出典：国土交通省HP)

1) 休憩機能

- 道路利用者の安全性・利便性を支えるため、トイレや駐車場等の休憩サービスを提供することが不可欠です。
- 女性や高齢者のドライバーなど、多様な人がより安心して利用できる施設の要求に応えることが期待されています。

2) 情報発信機能（道路情報の提供／市の PR・情報発信の強化）

- 道の駅には、道路情報を分かりやすく提供する役割があります。情報提供施設を利用されやすい動線上に配置するとともに、どのような情報を提供しているのかがすぐ理解できる工夫も必要です。
- また、道の駅を単なる目的地や通過点に留めるのではなく、地域の玄関口（ゲートウェイ）として活用することで、地域にとっての存在価値が高まることから、道路情報、観光情報に限らず、幅広い情報を提供していくことも重要です。
- 「都城市まち・ひと・しごと創生総合戦略」においては、7つの主要プロジェクトの1つとして、「『都城の魅力』発信 プロジェクト」が位置づけられ、地域経済の振興や交流人口の増大を図るために、都城の魅力を対外的に PR し、好循環を創出していくこととしています。
- 同プロジェクトでは、郷土の歴史を再認識し、地域資源を磨くことにより、市民の郷土に対する誇りを醸成することを目指し、本市をこれまで以上に対外的に PR する取組を、戦略性をもって推進することとしています。
- 新たな拠点施設においても、「肉と焼酎のふるさと・都城」の魅力を広く PR し、本市の物産の新たな販路拡大など地域経済の好循環と認知度拡大をけん引していくことが期待されています。
- ソーシャルメディアが普及し、それらを介した消費者の情報発信が増加するなど、情報発信の媒体の多様化が進む中、こうした媒体を積極的に活用して、幅広い層へ訴えかけていくことも重要です。
- あらゆるモノ・人などが繋がる IoT 時代を迎え、消費者の情報収集や購買行動も変化する中、商品の PR や販売においても、こうした動きに対応していくことが必要です。

3) 地域連携機能（拠点施設から圏域全体への波及効果の拡大）

- 道の駅には、道の駅を核として地域コミュニティを活性化する役割や、道の駅を核として地域の連携強化を進め、地域を活性化する役割があります。
- 人口減少・高齢化が進み、本市及び圏域全体での活力創出が課題となる中、地域活動団体や教育機関との連携により、地域活動やイベント、学習の場等として道の駅を活用することで、地域の活性化が期待できます。
- また、駅相互の連携を強化することによって、相互の機能を補完するとともに、道の駅を核とした圏域内の物産振興及び観光振興の促進につなげることも期待されます。
- また、市内には「高千穂牧場」や「霧島ファクトリーガーデン」、「関之尾滝」など、魅力ある観光資源が存在しています。「高千穂牧場」及び「霧島ファクトリーガーデン」の利用者数は、それぞれ年間43万人以上ですが、県内の他自治体には、年間利用者数100万人以上を集める観光地（観光施設）も存在することから、今後さらに観光客を呼び込む余地があります。
- 現在、本市は通過型観光が主となっていますが、市内の宿泊施設や温泉施設、体験施設等との連携により、滞在型観光を推進していくことが重要です。新たな拠点施設は、市内への周遊を促す役割が求められます。



図 4-2 都城市の主な観光資源等

4) 防災機能（発災時の対応力強化）

- 計画地の前面道路である国道 10 号は、宮崎県地域防災計画において、第 1 次緊急輸送道路に指定されており、災害直後から、避難・救助をはじめ、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として位置づけられています。なお、第 1 次緊急輸送道路ネットワーク及び第 2 次緊急輸送道路ネットワークの概要は以下の通りです。

第 1 次緊急輸送道路ネットワーク	県庁所在地、地方中心都市および主要港湾、空港等を連絡する道路
第 2 次緊急輸送道路ネットワーク	第 1 次緊急輸送道路と市町村役場、主要な防災拠点（行政機関、公共機関、主要駅、港湾、ヘリポート、災害医療拠点、自衛隊等）を連絡する道路

- 東日本大震災や熊本地震の発生、南海トラフ巨大地震への懸念などをふまえ、内陸部に位置する本市においては、様々な災害に対する対応力の強化が求められています。
- 現在の「地場産業振興センター」は、都城市地域防災計画において「防災活動拠点」として位置付けられ、備蓄を含めた救援物資や資機材の集配機能などを担っています。
- 新たな拠点施設においても、市民はもちろん観光客も含めた避難場所や救援物資等の集配拠点、災害に関する情報収集・配信基地としての機能が求められています。

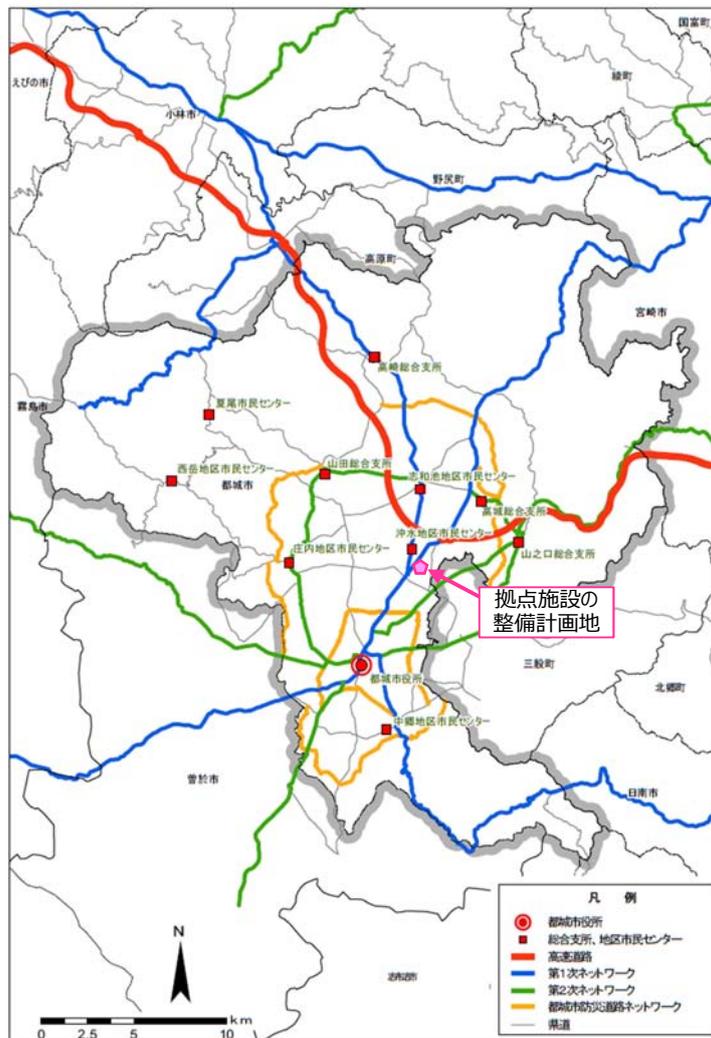


図 4-3 市内の緊急輸送道路ネットワーク図

(出典：都城市地域防災計画 第 2 編 風水害・共通対策編の図に加筆)

(2) これからの道の駅に期待される役割

近年の道の駅の動向（『新「道の駅」のあり方検討会』による提言や、先進事例等）から、これからの道の駅に期待される役割をふまえた上で、拠点施設において配慮すべき事項を以下の通り整理しました。

1) 新たなインバウンド観光拠点

<これからの道の駅に期待される役割>

全国的に訪日外国人旅行者が増加する中、道の駅についても、世界ブランドを目指し、新たなインバウンド観光拠点となることが期待されています。多言語対応やキャッシュレスなどの基本サービスを用意することはもちろん、地域の文化体験など地域ぐるみの受入環境の充実や周遊観光ルートの創出も期待されています。

国土交通省では、今後の展望として、道の駅が観光地としてのゲートウェイ機能を果たすよう、訪日旅行者のニーズの高い多言語対応や免税対応、物販の商品説明等の受入環境の整備に向けた取り組みを促すことなどを示しています。



図 4-4 多言語対応の例
(出典：国土交通省『道の駅』の
インバウンド対応拠点化に向けて』
令和元年 7 月 30 日)

<拠点施設において配慮すべき事項>

宮崎県のインバウンドの状況についてみると、宮崎県への観光入込客数のうち、訪日外国人は平成 29 年度において約 19 万人（前年比 36.0%増）です。隣接する鹿児島県では 74 万人（前年度比 54.7%増）、熊本県でも 74 万人（前年比 52.4%増）と、いずれも増加傾向にあります。九州管内全体でも、クルーズ船の寄港などにより訪日外国人が増加する中、宮崎県や本市においても、今後そうした訪日外国人の取り込みを見据え、施設内の案内表示や観光パンフレットの多言語化、物産販売所における免税対応、さらにはキャッシュレス決済等のインバウンド対応を検討していく必要があります。

2) 子育て支援の充実

<これからの道の駅に期待される役割>

近年の少子高齢化への対応として、道の駅においても、子育て応援機能の充実がこれまで以上に重視されています。平成30年9月には、国土交通省から「サービスエリアや『道の駅』における子育て支援の今後の取組み方針」が示され、子育て世代を応援する施策を推進していくことの重要性や、「道の駅」における子育て応援の今後の取組方針が示されました。

その中では、基本的な機能として、①24時間利用可能なベビーコーナーの設置、②妊婦向け屋根付き優先駐車スペースの確保、③おむつのばら売り、④施設情報の提供を概ね3年以内に全ての箇所に整備を完了する目標や、更なる機能改善として、子供用トイレやキッズスペースなど、先進事例を共有しながら順次整備を進める旨が掲げられています。



図 4-5 子育て応援施設の整備状況

(出典：国土交通省「サービスエリアと道の駅における子育て応援の取組方針」平成30年9月28日)

<拠点施設において配慮すべき事項>

本市においても、ライフステージに応じた切れ目ない子育て支援を重要な施策に掲げています。

拠点施設においても、国土交通省との連携のもと、子育て支援の取組みとして、24時間利用可能なベビーコーナーの設置、妊婦向け屋根付き優先駐車スペースの整備、おむつのばら売り、施設情報の提供などが必要です。さらに、子供用トイレやキッズスペースについても対応していくことが求められています。

3) 交通結節機能の強化

<これからの道の駅に期待される役割>

全国の道の駅のうち、バス停が設置されているものは半数以下にとどまっており、商業施設とバス停が離れているなど利便性が低いことが問題とされています。

道の駅においては、路線バス・高速バス等の利便性確保が重要であるとともに、公共交通機関の結節機能の強化が求められています。

また、路線バスの動線に配慮した施設配置、レンタサイクルなど自転車利用環境の整備、大型車駐車マスの拡張などの視点も必要です。

バス停の設置状況

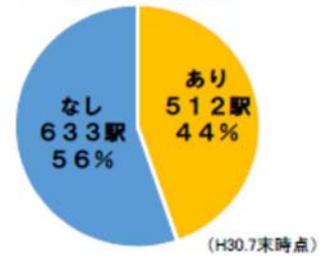


図 4-6 道の駅のバス停留所設置状況

(出典：国土交通省第4回 新「道の駅」のあり方検討資料『「道の駅」新たなステージの背景と今後の検討(案)』)

<拠点施設において配慮すべき事項>

現在、路線バスの停留所「地場産業センター前」は、整備計画地の敷地外に存在しています。また、整備計画地から2km圏内にある都城北高速バス停(都城IC)では、福岡、熊本、八代、長崎、鹿児島、宮崎方面への高速バスが運行されています。

道の駅の敷地内へバス停留所を設置することで、公共交通利用の利便性が高まります。今後、交通事業者との調整を図りながら、路線バスや高速バスとの連携について検討していく必要があります。

また、整備計画地は、順次供用区間が拡大している地域高規格道路「都城志布志道路」の都北IC(仮称)や高木IC(仮称)と近接しています。高速道路や都城志布志道路をはじめとする道路交通ネットワークにおける位置付けを考慮することが重要です。

4) 地域や学校等との連携強化

<これからの道の駅に期待される役割>

道の駅は、あらゆる世代が活躍する舞台となる地域センターになることが期待されており、子育て世代や高齢者への対応はもちろんのこと、地域や大学との連携強化が期待されています。

具体的には、道の駅を舞台に、地域の課題解決や民間のアイデアを活かす「地域活性化プロジェクト」や、学生達が地域の特産品

を活かした商品開発に取り組む「大学との連携企画」の推進を目指すことなどが示されています。

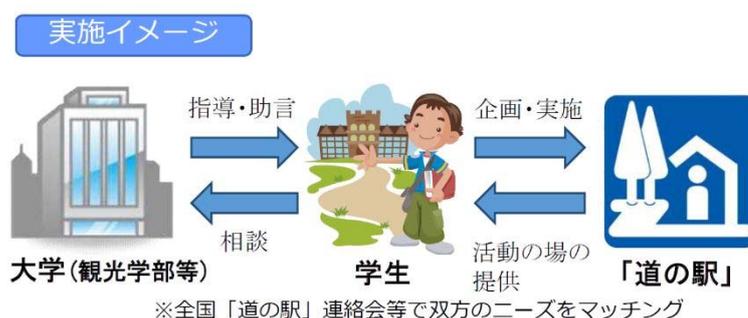


図 4-7 「道の駅」と大学の連携について
(出典：国土交通省第6回 新「道の駅」のあり方検討資料「大学連携の取組みについて」)

<拠点施設において配慮すべき事項>

拠点施設においても、地域や教育機関等との連携が重要です。地域と協力した緑化活動や、周辺施設との災害時の共助の仕組みづくりなど、地域団体との連携について、検討していきます。

5) 環境配慮への取組み

<これからの道の駅に期待される役割>

近年、電気自動車(EV)用急速充電設備を有する施設や、太陽光発電システムによって得られた電力を利用する施設など、環境に配慮した施設が増えています。地球温暖化等の問題を背景として環境への関心が高まる中、道の駅においても、このような環境配慮が必要です。

<拠点施設において配慮すべき事項>

拠点施設においても、電気自動車(EV)用急速充電設備や再生可能エネルギーの導入を検討していきます。また、節水や省エネなど、環境に配慮した施設としていく必要があります。

(3) 財団との協力体制

「3.2 道の駅都城の現況」で整理したとおり、整備計画地には、財団が所有する施設（土地・建物）が存在しています。このため、拠点施設を整備していくに当たっては、財団との協力体制の構築が不可欠です。

1) 土地の取扱い

財団との協議の上、土地の譲渡もしくは借地などによる施設整備を考慮する必要があります。

2) 整備計画地に現存する建物の取扱い

一体的整備の観点から、財団との協議の上、「地場産業振興センター」や「道の駅都城」の建て替え等の必要性を考慮する必要があります。

なお、整備計画地内の「都城市役所都北町別館」についても同様です。

3) 拠点施設の整備主体（施設所有者）及び運営主体について

拠点施設については、「2.1 拠点施設の整備形態」で示したとおり、「道の駅」としての整備を目指すとして整理しています。また、都城市物産振興基本計画（H30年度策定）では、拠点施設の運営組織を設立する必要性について整理しています。このため、整備や運営の主体について、財団との協議の上、運営組織の設立を検討する必要があります。

4.2 拠点施設の整備の方向性

前頁までの検討・整理を踏まえた、拠点施設整備の方向性は以下の通りです。

方向性 1：物産振興拠点として、地域経済への波及効果を高める

- 拠点施設は、本市のポテンシャルを活かし、地域活性化をけん引する役割が求められます。
- 利用者に長く滞在してもらえる工夫、付加価値のある商品販売などにより、地域経済への寄与を図ります。
- 十分な施設規模を確保するとともに、好立地を活かした集客力のある施設を目指します。

方向性 2：広域誘客及び周遊観光等を促進

- 地の利を活かし、広域からの誘客を目指します。
- 市内の観光施設・宿泊施設との連携や情報発信など、滞在型観光の拠点としての機能に加え、周遊観光等に繋がる仕組みの構築を目指します。合わせて、インバウンド対応を検討します。
- 交通結節機能の強化など、快適な利用環境を整えます。

方向性 3：人々が集い、交流する場

- こども、子育て世代、高齢者など、多様な世代の人々が集い、交流し、楽しむことができる工夫を行います。
- 地域団体や周辺企業、教育機関等と連携した運営の仕組みづくりや、地域住民が参加できる機会の充実を進めます。
- あらゆる世代が安心して、快適に施設を利用できるよう、ユニバーサルデザインに配慮した施設とします。



方向性 4：道路交通情報・休憩環境の提供

- 道路交通情報の提供、安全で快適な休憩環境を整えます。
- 乗用車だけでなく、公共交通や自転車、観光バスの利用なども想定し、誰もが利用しやすい施設を目指します。



方向性 5：災害対応と環境配慮

- 南海トラフ巨大地震などの大規模災害、台風や豪雨などの様々な災害への対応を想定します。
- 再生可能エネルギーの活用や省エネを考慮し、環境に配慮した施設とします。

5.拠点施設のコンセプト

5.1 都城市の強み

拠点施設のコンセプトを検討するにあたり、本市の強みを以下の通り整理しました。

●日本一の肉をはじめとする多彩な特産品

- 都城市は、温暖な気候に恵まれ、食料供給基地として南九州の中核をなしています。
- 農業産出額は全国有数を誇り、中でも畜産部門は農業産出額の約8割を占めています。肉用牛、豚、ブロイラーの生産が盛んで、牛・豚・鶏の合計畜産産出額は全国第1位（平成29年度農林水産省）です。
- 2017（平成29）年に開催された全国和牛能力共進会宮城県大会では、都城市からの選出牛を含む「宮崎牛」が、肉牛の部で内閣総理大臣賞を受賞し、3大会連続して日本一を獲得しました。
- みやざきブランドとして認定されている「宮崎牛」のほか、「きなこ豚」や「観音池ポーク」などの「宮崎ブランドポーク」、「みやざき地頭鶏」や、JA 都城独自のブランドとして認定されている「都城和牛」、「Mの国黒豚」など、高い品質を有しているものが数多くあります。
- 古くから名産地として知られるお茶や、土もの野菜（甘藷、ゴボウ、サトイモ、ラッキョウ）の栽培や、施設園芸によるイチゴやキュウリなどの作物の栽培が盛んです。



図 5-1 本市が誇る牛肉、豚肉、鶏肉

●本格焼酎発祥の地

- さまざまな食品関連産業の中でも、「本格焼酎発祥の地」である都城市では、焼酎の生産が盛んです。
- シラス台地が多い都城市では、甘藷^{かんしよ}の生産が昔から盛んです。特にサツマイモの品種の一つである「黄金千貫」^{こがねせんがん}は焼酎造りに最適な品種といわれ、都城盆地のいたるところで生産されており、それらの甘藷^{かんしよ}を使った芋焼酎の生産が行われています。
- 本市には“黒霧島”でおなじみの酒造メーカーである霧島酒造(株)が存在し、昨今の焼酎ブームのけん引役となっています。年間の売上高は全国の焼酎メーカー中、7年連続第1位となっており（出典：帝国データバンク）、宮崎県の焼酎出荷量日本一にも大きく貢献しています。
- その他市内には、(株)都城酒造、大浦酒造(株)、柳田酒造(名)が立地しており、こだわりある個性豊かな焼酎造りが脈々と受け継がれています。
- 焼酎は、市民の食生活や文化に馴染み深い存在です。



図 5-2 霧島山のふもとで作られる甘藷



図 5-3 個性あふれる本格焼酎

●古くから受け継がれる伝統文化

- 都城市の伝統的工芸品である「都城木刀」「都城大弓」は、全国トップレベルの生産を誇ります。ともに、都城市が櫛（はぜ）、檜（かし）、ゆす等の集積地であったことや、江戸時代からの薩摩藩の尚武の気風を受け継いでいることが背景にあります。
- 「都城木刀」は、昭和 59 年に県の伝統的工芸品に指定され、高級材の木質を生かした木刀づくりが盛んに行われています。
- 「都城大弓」は、真竹と櫛を原料として作られ、製造方法は江戸時代初期に確立されたと言われていいます。平成 6 年には国の伝統的工芸品に指定されています。



図 5-4 都城木刀と都城大弓

●地の利の活用

- 都城市は、宮崎市と鹿児島市に位置し、陸路・海路・空路のいずれも活用できる交通の要衝です。
- 宮崎空港・鹿児島空港までそれぞれ1時間以内の距離であり、九州縦貫自動車道（宮崎自動車道）、国道10号、221号、222号、269号等、他都市とのアクセス網が形成されているなど、交通利便性が高い立地にあります。
- 今後も都城市と志布志港を結ぶ地域高規格道路「都城志布志道路」の整備が進むことから、開通後は志布志市方面からの観光需要の高まりが予想されます。
- 今後、広域的な交通利便性がさらに高まることをふまえ、道の駅都城は南九州の玄関口としての機能を高めていくことが求められています。



図 5-5 本市周辺の主要交通インフラ

(出典：都城市市勢要覧)

5.2 コンセプト

本市の強みをふまえ、拠点施設のコンセプトを以下のとおり設定します。

「日本一の肉と焼酎のふるさと」の魅力で地域活性化を推進

5.3 基本方針

コンセプトを実現するための基本方針を、以下のとおり設定します。

「日本一の肉と焼酎」の体験

- 「日本一の肉と焼酎のふるさと」を訪れたことが実感できる場とします。
- 肉と焼酎を中心とした地場産品に関する試食や試飲、体験ができる場とします。
- 物産販売等において、生産者や製造者の顔が見えるような仕組みを取り入れます。
- 地元の伝統的な醸造文化などの理解促進の場とします。
- 伝統工芸品等の魅力を発信できる場とします。



道路利用者の安全・快適な休憩環境

- 道路利用者が、安全・快適に休憩することができる場とします。子育て世代、こども連れの家族などが、安心して利用できる場とします。
- 道路からの視認性が高く、アクセスしやすい休憩の場とします。
- 乗用車やバス、自転車やオートバイ、貨物自動車やトラックなど、さまざまな自動車（利用者）が快適に利用できる場とします。
- 道路交通情報を発信する場とします。



多様な世代の交流と賑わい

- 加工・料理体験を通じて、交流や賑わいを生み出す場とします。
- 地域団体や教育機関等との連携による幅広い活動（道守活動・植栽活動・施設運営など）ができる場とします。
- 学生や事業者が参画できる場とします。
- こどもや学生、子育て世代から高齢者まで、多様な世代が交流できる場とします。



地の利を活かした、観光と情報の発信

- 都城 IC に近い立地を活かし、高速道路利用者が訪問しやすい場とします。
- 本市への来訪者や観光者にとって、「南九州の玄関口」の役割を果たせる場とします。
- 市内観光地や定住自立圏内への周遊、インバウンドを促進し、地域活性化へ繋がります。
- 定住自立圏内をはじめとする他市町の道の駅等との繋がりを構築し、広域連携を図ります。



商品開発と生産販売の支援

- 本市の地域資源を活かした新商品開発を支援できる場とします。
- 既存商品のブラッシュアップや高付加価値化に関し、支援ができる場とします。
- 開発商品のテスト販売など、マーケティングに関する取組みを支援する場とします。
- 商品開発や販売等に関し、市内の生産者や製造者が相談できる場とします。
- 事業者同士のマッチングや、異業種交流の支援ができる場とします。



安全・安心を支える防災拠点

- 市民をはじめ、施設利用者の安心・安全が確保されるよう、地域の防災拠点としての機能を備えた場とします。
- 防災情報を発信するとともに、災害時の道路利用者や施設利用者の避難場所として活用します。
- 南海トラフ巨大地震等の大災害が発生した際は、後方支援の防災活動拠点として活用します。
- 防災キャンプなど、防災に関する取組みを展開する場とします。

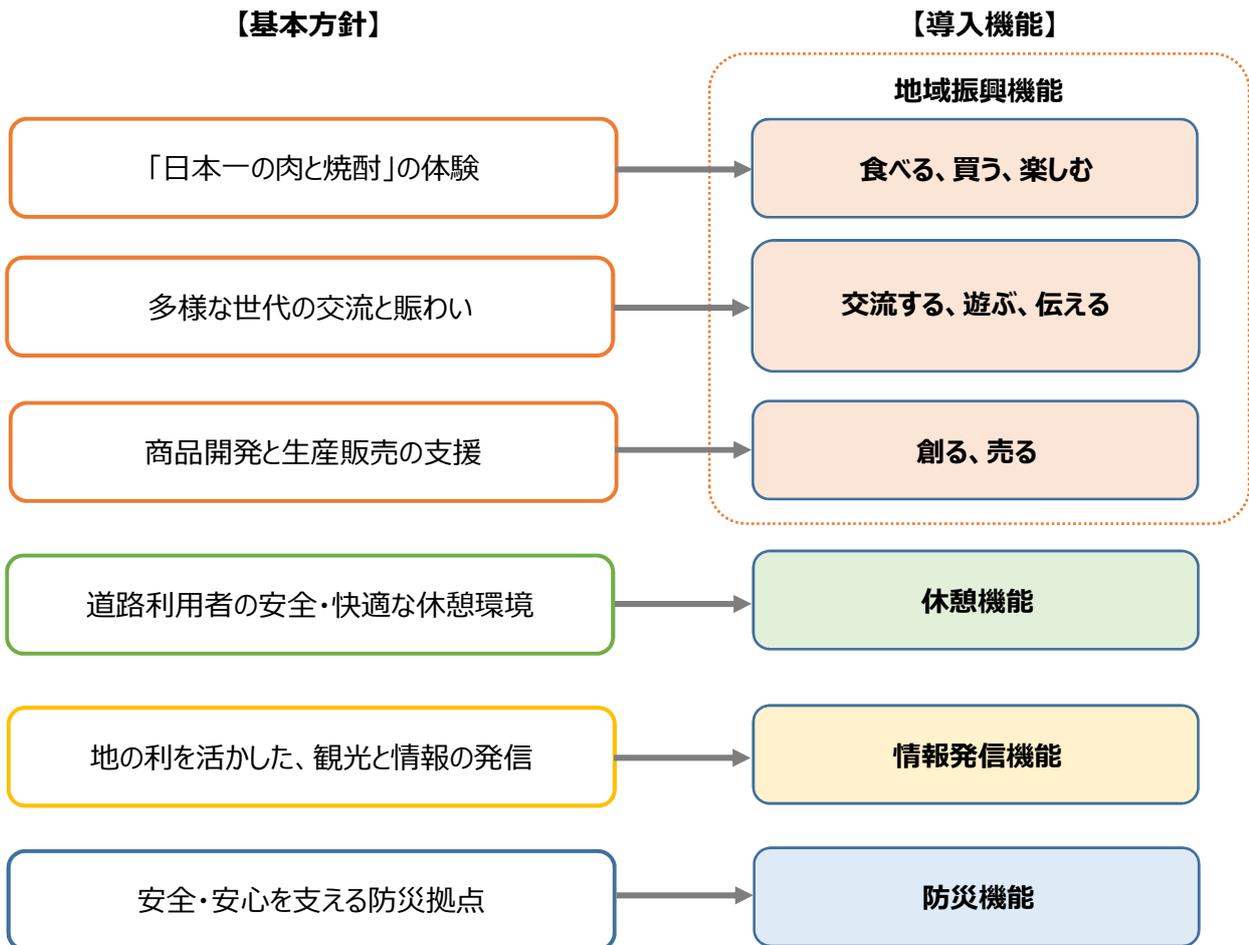


6.拠点施設の計画

6.1 導入機能

(1) 基本方針からみた導入機能の整理

拠点施設の整備テーマに基づき、導入機能と導入施設を以下のとおり整理します。



(2) 導入機能の内容

前項の整理を踏まえ、導入機能は以下のような内容とします。

1) 地域振興機能

- 道路休憩者や地元の人、親子連れ、高齢者、遠方からの観光客、団体客など、幅広い利用者に対して、肉と焼酎をはじめとして、地域の素材を活かしたメニューの提供が行えるような飲食・物販機能を備えます。
- 本市の地場産品の魅力が体感できるような物販機能や展示機能、体験機能を備えます。
- 市内事業者の商品開発を支援し、物産販売所におけるテストマーケティングなどを通じ、地場産品のブラッシュアップを行います。
- 遠方から訪れた観光客にとって賑わいを感じられるような賑わい創出の場となる広場を備えるとともに、地域内外の交流やコミュニティづくり、子育て支援機能などを備えます。
- 地域内外の交流やコミュニティづくり、子育て支援機能などを備えます。



図 6-1 物販機能のイメージ

2) 休憩機能

- 道路利用者や観光客の休息場所として、24 時間利用可能な駐車場、トイレ、休憩場を備えます。
- 駐車場及びトイレは、子育て世代や高齢者の利用にも配慮した施設とします。
- トイレは災害時の対応も可能なものとします。



図 6-2 トイレのイメージ

3) 情報発信機能

- 快適で安全なドライブをサポートするための道路情報などを提供する機能を備えます。
- 拠点施設を中心とする周遊観光や滞在型観光を促すため、遠方からの来訪者に都城市や圏域の魅力を知ってもらえるような観光情報機能を備えます。



図 6-3 情報発信機能のイメージ

4) 防災機能

- 災害時の地域の防災活動拠点としての機能を備えます。
- また、南海トラフ巨大地震時には、宮崎県南の沿岸市町への後方支援としての防災活動拠点となる機能を備えます。

6.2 導入施設

(1) 導入施設の一覧

拠点施設の基本方針及び導入機能に基づき、導入施設を以下のとおり整理します。

表 6-1 導入機能と導入施設

基本方針	導入機能		導入施設	
「日本一の肉と焼酎」 の体験	地域 振興 機能	食べる	「肉と焼酎」をはじめとした 食のメニューの提供	・レストラン ・肉小屋 ・フードコート
		買う	「肉と焼酎」をはじめとした 各種物産の販売	・直売所
		楽しむ	加工体験	・キッチンスタジオ
交流する		交流や賑わいの創出	・イベント広場	
遊ぶ		子育て支援機能	・アスレチック広場 ・木製遊具広場	
伝える		都城の伝統技術等の伝 承、都城物産の魅力の発信	・エントランス& ギャラリーホール	
商品開発と生産販売 の支援	創る・売る	売れる商品や事業者間の 情報共有・連携支援の開 発支援と、都城と都城物 産のマーケティング	・キッチンスタジオ ・オフィス ・会議室	
道路利用者の安全・ 快適な休憩環境	休憩 機能	休む	長距離移動や観光の合 間に休める機能	・駐車場・駐輪場 ・トイレ・パウダールーム ・授乳室 ・休憩施設
地の利を活かした、 観光と情報の発信	情報 発信 機能	知る	観光情報の発信、観光地 や宿泊等への誘導機能、 道路情報・緊急情報の 発信	・情報発信施設 ・観光コンシェルジュ カウンター
安全・安心を支える 防災拠点	防災 機能	守る	災害時の市民の安全を守 る機能	・備蓄倉庫等 ・自家発電施設

(2) 主な施設のイメージ

主な導入施設のイメージは以下の通りです。

表 6-2 施設のイメージ

施設	施設の概要	イメージ
レストラン	<ul style="list-style-type: none"> ■ フルサービスのレストランスタイルを検討します。 ■ 地産地消、地元産の肉にこだわった幅広いメニュー構成を検討します。 	
肉小屋	<ul style="list-style-type: none"> ■ 都城市が誇る肉と焼酎の魅力を活かせる飲食施設とします。 ■ グレード感を演出する空間を検討します。 ■ 肉の様々な部位を提供するとともに、おいしい肉の食べ方提案や、調理人が目の前で肉を焼いてくれる演出、ソムリエによる焼酎の飲み方提案などにより、肉と焼酎の新たな魅力を発信することを検討します。 	
フードコート	<ul style="list-style-type: none"> ■ 軽食、スイーツやドリンクなどの提供を検討します。 ■ 物販エリアとの連続性等を重視したレイアウトにより、顧客の滞在時間延長、売上拡大を図ります。 ■ またフードコートの一部をインキュベーション施設とし、地元の起業支援を行なうことを検討します。 	
直売所	<ul style="list-style-type: none"> ■ 「肉と焼酎」のテーマ性を強調できるレイアウトを検討します。 ■ 天井高を活かした空間構成や、メリハリの効いた照明演出を検討します。 ■ 非日常性を演出すると同時に、店舗内の見通しを高める工夫を検討します。 ■ 焼酎の販売スペースは、情緒性を強調した演出空間を検討します。 ■ 精肉スペースは、鮮度やグレード感を演出する空間構成を検討します。 ■ 熟成肉など、独立性の高い展示を検討します。 ■ 加工品販売スペースでは、一般商業施設との差別化を生み出す什器構成を検討します。 	

施設	施設の概要	イメージ
キッチンスタジオ	<ul style="list-style-type: none"> ■ 地元食材を使った加工体験や、観光客や市内の親子等を対象にした各種体験教室の開催を検討します。 ■ 市内のサークル等による利用や、市内外の企業または個人の方の利用を想定した利用形態を検討します。 ■ オリジナルメニューの開発や、新商品開発を支援する場としての活用も検討します。 	
イベント広場	<ul style="list-style-type: none"> ■ 屋根付きの全天候型の広場とします。 ■ 拠点施設の賑わいの場として、物産フェアやマルシェなどのイベントを開催できる場所とします。 ■ イベントの様子を各種媒体で発信する仕組みを検討します。 ■ 発災時は、支援物資の集配基地や情報収集・発信基地としての役割を果たします。 	
アスレチック広場	<ul style="list-style-type: none"> ■ 親子で楽しめるアスレチック広場とします。 ■ 大型の遊具等は設置せず、イベント広場との共用もできるフレキシビリティの高い空間とします。 ■ 安全に遊べるよう配慮します。 	
木製遊具広場	<ul style="list-style-type: none"> ■ 乳幼児が安心して遊べる屋内広場とします。 ■ 遊具中心の定型的な遊び空間ではなく、こどもの創造性や挑戦心を刺激することを基本としつつ、安全性の高い空間とします。 ■ 木の遊具のプレイゾーンとし、地域の木工製品を見せる場とします。 ■ 子育て支援の場としての役割を果たします。 	
エントランス & ギャラリーホール	<ul style="list-style-type: none"> ■ 直売所との一体的な吹き抜け構造など、解放的な空間構成を検討します。 ■ 各施設をつなぐジョイント空間としての役割を果たします。 ■ 壁面や通路等の共用部分を利用した、伝統工芸品や木工製品、地場産品等の展示を検討します。 	
オフィス会議室	<ul style="list-style-type: none"> ■ オフィスは、施設を運営する法人の執務スペースとしての利用を想定します。 ■ 会議室は、会議での利用はもちろん、商談や研修会、各種セミナーやワークショップ等の場としての活用を想定します。 ■ 貸会議室としての貸出も想定します。 	

施設	施設の概要	イメージ
駐車場	<ul style="list-style-type: none"> ■ 道路利用者・拠点施設利用者が余裕をもって駐車できる台数を確保します。 ■ ドライバーが利用しやすい、余裕のあるレイアウトとします。 ■ 「防災キャンプ」等に利用できる空間とします。 ■ EV車専用駐車場を設置します。 	
トイレ・パウダールーム	<ul style="list-style-type: none"> ■ 管理の行き届いた清潔な空間とします。 ■ 女性用のトイレについては、ゆとりある便器数を設置し、パウダールームも完備します。 ■ 男女両方のトイレに、おむつ交換スペースを完備します。 ■ 災害時にも対応できるトイレを想定します。 	
授乳室	<ul style="list-style-type: none"> ■ 授乳室は全室個室とし、冷暖房も完備します。 ■ ミルク用の給水、給湯設備のほか、おむつの自動販売機なども設置します。 	
休憩施設	<ul style="list-style-type: none"> ■ 長距離移動や観光の合間に休める場所として、ベンチを配置した休憩施設を設置します。 ■ モニター設置を想定し、道路情報のほか、観光情報やイベント情報の発信を検討します。 	
情報発信施設・観光コンシェルジュカウンター	<ul style="list-style-type: none"> ■ 情報発信施設では、道路情報や観光情報、防災情報などの情報を提供します。 ■ コンシェルジュ機能カウンタ（観光案内施設）を設置し、観光情報の提供、観光施設や宿泊施設等との連携を検討します。 	
備蓄倉庫等	<ul style="list-style-type: none"> ■ 被災時の非常食や、避難所設営関係資材等をストックする備蓄倉庫とします。 ■ 災害発生時には、救援物資や資機材等の集配拠点として機能します。 ■ 被災時は、会議室やエントランス&ギャラリーホール等を防災活動拠点として活用し、情報収集や情報を発信する基地としての役割も想定します。 	

6.3 施設規模

(1) 施設規模の一覧

施設ごとの規模を以下のとおり設定します。

表 6-3 施設規模

導入機能	導入施設	規模		備考
		屋内	屋外	
食べる	レストラン・肉小屋	220 m ²		
	フードコート	150 m ²		20 m ² ×5 店舗 + 飲食スペース
買う	直売所	900 m ²		バックヤード 200 m ² を含む
楽しむ	キッチンスタジオ	150 m ²		
交流する	イベント広場		400 m ²	
遊ぶ	アスレチック広場		250 m ²	
	木製遊具広場	200 m ²		
伝える	エントランス&ギャラリーホール	150 m ²		
創る・売る	会議室	150 m ²		
	オフィス	200 m ²		
休む	駐車場・駐輪場		7,100 m ²	
	トイレ・パウダールーム・授乳室	380 m ²		
	情報発信施設 (道路・災害・観光情報)	90 m ²		
知る	観光コンシェルジュカウンター	10 m ²		
守る	備蓄倉庫等	150 m ²		
	自家発電施設	50 m ²		
その他	汎用倉庫	50 m ²		
	電気室	50 m ²		
合計		2,900 m ²	7,750 m ²	

6.4 施設規模の考え方

(1) 飲食施設（レストラン・肉小屋・フードコート）

飲食施設（レストラン・肉小屋・フードコート）の施設規模は、駐車場の規模に対応したものとするため、東日本高速道路株式会社「休憩施設設計要領」（平成 17 年 10 月）における計算手法に基づき算出します。その結果、レストラン・肉小屋・フードコートを合わせて 370 m²を確保することとしています。

なお、駐車まず数の設定については後述の「駐車場・駐輪場」の項目で整理したものを踏まえています。

$$\text{レストラン面積} = \text{車種別駐車台数 (Pa)} \times \text{車種別乗車人数 (W)} \times \text{レストラン利用率 (u)} \\ \times \text{一人当たり面積 (M)} \div \text{レストラン回転率 (C)}$$

表 6-4 レストランの面積

項目	記号	単位	値			備考
			小型	大型バス	大型トラック	
駐車まず数	P	台	148	6	12	小型車は従業員を除いた駐車まず数。バス・トラックの構成は NEXCO 設計要領の車種別構成率を参照
駐車回転率	r	回/h	2.4	3	2	NEXCO 設計要領 SA の値
車種別駐車台数	Pa=P・r	台/h	356	18	24	
車種別乗車人数	W	人/台	2.2	27	1.1	NEXCO 設計要領 SA・都市部の値
立寄人数	N=Pa・W	人/h	784	486	27	
レストラン利用率	u	%	30	10	30	NEXCO 設計要領
レストラン利用員数	NL=u・N	人/h	236	49	9	
レストラン回転率	C	人/h	2.0			NEXCO 設計要領
席数	V	NL/C	147			
一人当たり面積	M	m ² /人	1.8			NEXCO 設計要領では 1.6 m ² /人 親子連れ等に配慮した余裕のある空間とするため 1.8 m ² /人とする。
客室面積	LS=M×V	m ²	265			
厨房面積	LS×0.4	m ²	106			NEXCO 設計要領 (客室面積の 40%前後)
レストラン面積		m ²	371			

(2) 直売所

- 直売所の面積は、九州管内の同規模の道の駅における直売所の面積を参考に設定します。
- 拠点施設の敷地規模は約 19,000 ㎡と想定していますが、それと同程度の規模である九州管内の概ね 16,000 ㎡～22,000 ㎡の道の駅における直売場面積は、最大で 650 ㎡程度となっています。
- 本市の物産振興の拠点としての位置づけをふまえるとともに、今後の商品開発等により売り場面積確保の需要が高まることを想定し、九州管内の同規模の施設と比較して最大規模となる 700 ㎡（バックヤードを含めて 900 ㎡）を確保することとしています。

(3) キッチンスタジオ

- キッチンスタジオの施設規模は、学校の調理実習室程度を参考に設定します。
- ここでは「建築資料集成 空間単位Ⅱ（日本建築学会編）」による「家庭教室」の事例を参考に、調理台を 10～12 台程度設置できる空間として 10m×15m＝150 ㎡を想定しています。

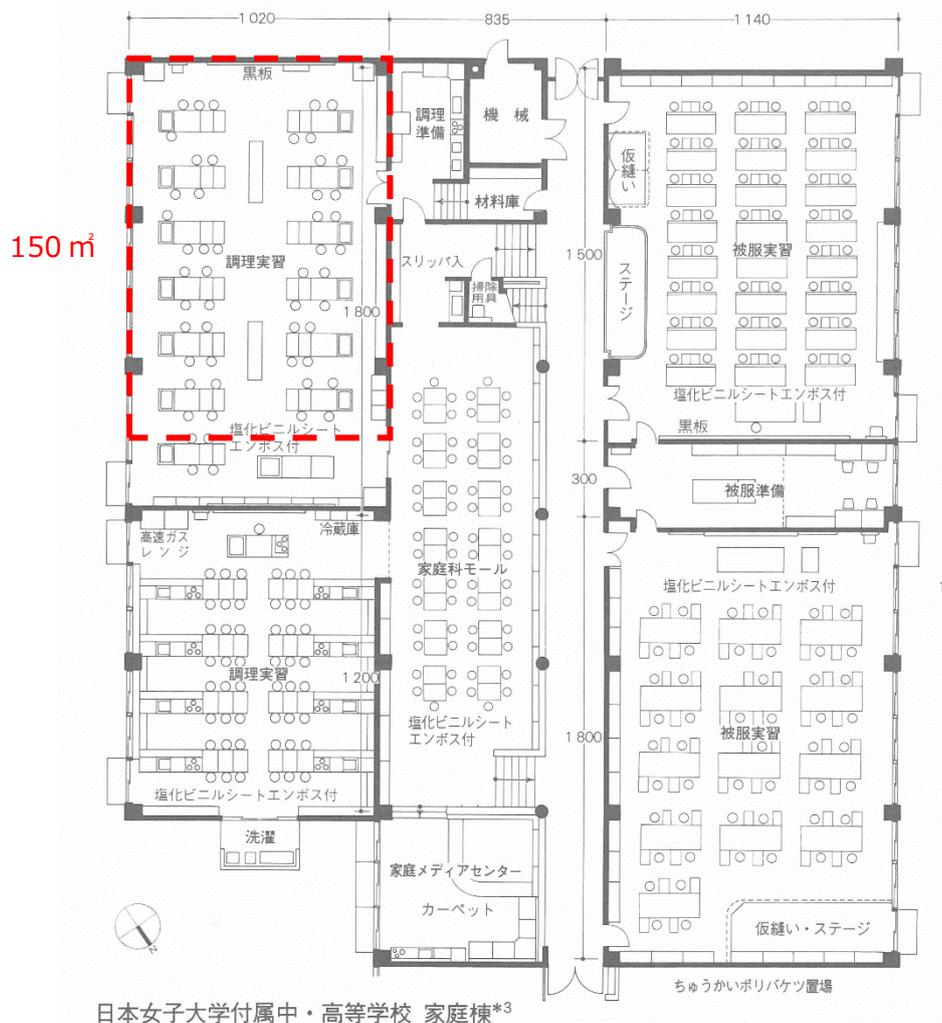


図 6-4 調理実習室事例
(出典：建築資料集成 空間単位Ⅱ)

(4) イベント広場・アスレチック広場

- 道の駅で開催される様々なイベントや朝市などにも利用できる空間として、屋根付きのイベント広場を設けます。また、イベント広場と一体的に利用できる空間として、アスレチック広場を設けます。
- 広場の施設規模については、都城市のまちなか広場（Mallmall の中央にある全天候型の多目的広場）を参考に、イベント広場とアスレチック広場をあわせて 650 m²と想定しています。

(5) 木製遊具広場

- 屋内で子供が遊べる空間を確保します。
- 施設規模は設置する遊具の大きさに適したものとし、類似事例をふまえて 200 m²の空間を想定しています。

(6) エントランス&ギャラリーホール

- エントランスホールについては、地場産品の展示ギャラリーとしても利用できる空間とします。
- 施設規模は、人の動線に支障がなく展示空間を十分に確保することを考慮し、通路として必要な幅 4m+通路の両脇に 3mずつ展示空間を設け、幅 10m×奥行 15m程度の空間として 150 m²を確保することとしています。

展示空間 3 m	通路空間 4 m	展示空間 3 m
-------------	-------------	-------------

(7) 会議室

- 会議室の規模は、「建築資料集成 空間単位Ⅱ（日本建築学会編）」を参考に設定します。会議や研修のほか、著名人による講演などの利用も想定し、100人程度を収容できる規模として 150 m²を確保することとしています。
- また、会議室の利用率向上を図るため、利用者人数に応じて柔軟な使い方ができるよう、パネル式の移動間仕切りにより、空間を 2~3 分割できるよう配慮します。

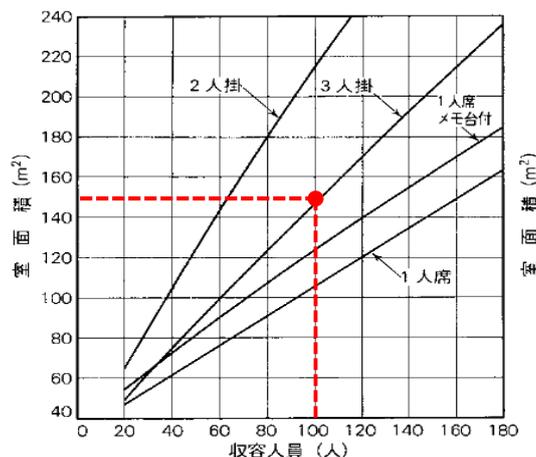


図 6-5 会議のレイアウト別収容人員

(出典：建築資料集成 空間単位Ⅰ)

(8) オフィス

- オフィスについては、収容人員を27名程度と想定しています。
- 人員1人あたりの単位面積については、「建築資料集成 空間単位Ⅱ（日本建築学会編）」の小規模な事務室を参考に、事務室以外の諸室については、西日本高速道路（株）「設計要領（第四集）」を参考に算出した結果、オフィス規模は200㎡を確保することとしています。

表 6-5 諸室の考え方

室名	基 準
会 議 室	1.2㎡/人(全社員+収容外注会社数×1名) (注)別に20.0㎡の小会議室を設ける
用 務 員 室	16.5㎡(和室)
更 衣 室	0.45㎡/人×全社員 女子は別に設ける。
事 務 用 倉 庫	事務室(応接を含まず)×0.13㎡ 最低9.9㎡

表 6-6 オフィスの必要諸室と規模

諸室名	必要面積 (㎡)	算定式
事務室	108	4㎡/人×27人
会議室	32.4	1.2㎡/人×27人
小会議室	20	-
更衣室	12.2	0.45㎡/人×27人
事務用倉庫	14	事務室×0.13㎡、最低9.9㎡
合計	186.6	

(9) 駐車場・駐輪場

来場者用の駐車場のマス数は、主にトイレや休憩所として使われる「道路休憩施設」として必要な駐車場と、主に物販施設や飲食施設等として使われる「地域振興施設」として必要な駐車場について、それぞれ分けて検討します。なお、前者は道路施設として道路管理者による整備を想定し、後者については地域振興施設として市による整備を想定しています。

1) 道路休憩施設の駐車マス数

道路休憩施設（トイレ、休憩所等）利用者の駐車需要は、東日本高速道路株式会社「休憩施設設計要領」におけるパーキングエリアの駐車マスの計算手法に基づき算出します。

i) 計画交通量

計画交通量は、平成 27 年度道路交通センサス値を基本として算定します。

表 6-7 国道 10 号の交通量（24 時間自動車類交通量）

	小型車（台）	大型車（台）	大型車混入率（％）	合計（台）
平成 27 年度道路交通センサス値（台/日）	19,577	3,030	13.4	22,607

ii) 駐車マス数

駐車マス数は以下の算定式により算出した結果、小型車 69 台、大型車 18 台となります。

$$\text{駐車マス数} = \text{休日サービス係数} \times \text{計画交通量} \times \text{立ち寄り率} \times \text{ラッシュ率} \div \text{回転率}$$

表 6-8 駐車マス数の算出に用いた値と駐車マス数

	計画交通量（台/日）	立ち寄り率（％）	ラッシュ率	平均駐車時間（分）	回転率	休日サービス係数	駐車マス数（台）
小型車	19,577	10%	0.1	15	4.0	1.4	69
大型車	3,030	13%	0.1	20	3.0	1.4	18

※ 計画交通量：道路の 1 日あたりの平均交通量を想定した数字。

※ 立ち寄り率：上記路線利用者が道の駅へ立ち寄る率。立ち寄り台数（台/日）÷本線交通量（台/日）で算出する。

※ ラッシュ率：立ち寄り台数が最大となる時間帯（ピーク時間帯）における立ち寄り台数（1 時間あたり）が、一日の立ち寄り台数に占める比率。ラッシュ率 0.1 とは、一日の立ち寄り台数のうち、10%がピーク時間帯に立ち寄ることを表している。

※ 回転率：60 分÷平均駐車時間（分）で表され、駐車マス 1 個あたりに、1 時間あたり何台を収容することが可能かを示している。

2) 地域振興施設（市が整備予定）の駐車ます数

道路休憩施設（トイレ、休憩所等）以外の地域振興施設については、市内外の観光客を含めて多くの集約を見込むことから、「大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき指針」（平成 19 年 2 月 1 日）の算出方法及び原単位を基に、必要台数を算出します。

i) 店舗面積として見込む部分

店舗面積として見込む部分の面積は、以下の通りです。

表 6-9 店舗面積として見込む部分の面積

導入施設	面積
レストラン・肉小屋・BBQ スクエア	220 m ²
フードコート	150 m ²
直売所	900 m ²
キッチンスタジオ	150 m ²
木製遊具広場	200 m ²
観光コンシェルジュカウンター	10 m ²
イベント広場	400 m ²
合計	2,030 m ²

ii) 自動車分担率の想定

自動車分担率は、「大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき指針」においては、「人口 10 万人以上 40 万人未満」かつ「その他の地区」を参照した場合、70%とされています。ただし、都城市の実態により即した数値とするため、ここでは九州地方整備局による資料を参照し、交通分担率を以下の通りとし、自動車分担率は約 75%に設定します。

表 6-10 分担率の想定

自動車	自転車	徒歩	オートバイ	公共交通・その他	合計
75%	13%	6%	3%	3%	100%

iii) 駐車ます数

駐車ます数は以下の算定式により算出した結果、小型車 79 台となります。

<p>「必要駐車台数」＝ 「小売店舗へのピーク1時間当たりの自動車来台数」 × 「平均駐車時間係数」 ＝ 「一日の来客（日来客）数（人）」 （「A：店舗面積当たり日来客数原単位（人／千㎡）」 × 「当該店舗面積」（千㎡） × 「B：ピーク率（％）」 × 「C：自動車分担率（％）」 ÷ 「D：平均乗車人員（人／台）」 × 「E：平均駐車時間係数」 ※ピーク率：（ピーク1時間の来客数）／（日来客数） ※自動車分担率：（自動車による日来客数）／（日来客数）</p>

表 6-11 駐車ますの算出に用いた値と駐車ます数

一日の来客数 （日来客） （人）	B:ピーク率 （％）	C:自動車 分担率（％）	D:平均乗車 人員（人/台）	ピーク時 来場台数 （台）	E:平均駐車 時間係数	駐車ます数
2,110	14.4%	75%	2	114	0.69	79

※店舗面積当たり日来客数：人口 40 万人未満、店舗面積 5,000 ㎡以下の場合、以下の式で算出します。

$$1,100-30 \times \text{店舗面積（千㎡）} = 1,100-30 \times 2,030 \text{ ㎡} / 1000 = 1,040 \text{（人／千㎡）}$$

※平均駐車時間係数：店舗面積 10,000 ㎡未満の場合、以下の式で算出します。

$$\text{平均乗車人数} = (30 + 5.5 \times \text{店舗面積（千㎡）}) \div 60 \div 0.69$$

また、上記の来場者用の駐車場以外として、道の駅の運営組織で想定されるスタッフの人数をもとに、従業員用の駐車スペースを 25 台確保することとしています。さらに、EV 自動車用の駐車ますについても 2 台分を確保することとしています。

3) 障害者用駐車場（思いやり駐車場）

障害者駐車場については、最低限必要な数は、以下の NEXCO 設計要領に基づき算定します。最低限必要なます数をふまえ、思いやり駐車場は道路休憩施設に 2 台、地域振興施設に 3 台とします。

（全小型駐車ます数 ≤ 200 の場合）	全小型車ます数 × 1/50 以上
----------------------	-------------------

道路休憩施設：全小型車ます数 × 1/50 以上 = 69 ます × 1/50 以上 = 1.38 以上 ⇒ 2 台

地域振興施設：全小型車ます数 × 1/50 以上 = 85 ます × 1/50 以上 = 1.70 以上 ⇒ 3 台

さらに、地域振興施設については、国による道の駅の子育て応援の取組推進の方針をふまえ、妊婦向け屋根付き優先駐車スペースを兼ねた思いやり駐車場を 2 台分確保することとしています。

4) バイク・自転車

バイク・駐車場については、前章で整理した、地域振興施設の日来客数及び分担率に基づき、必要な数を算出します。なお、ピーク率、ピーク時来場台数、平均駐車時間係数の考え方は、「大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき指針」に基づき、自家用車と同様の考え方を採用します。

表 6-12 バイク・自転車のます数

日来客数 (人/日)	Bピーク率 (%)	C分担率 (%)	D平均乗車人員 (人/台)	E平均駐車時間 係数	駐車ます数 (台)
2,110	14.4	自転車：13%	1	0.69	28
		オートバイ：3%			7

5) 駐車ます数及び必要面積の整理

以上の検討から、車種別及び設置者別の駐車場の台数及び面積は以下の通りとなります。駐車場として必要な面積は約 7,100 m²となります。

表 6-13 駐車場台数及び必要面積のまとめ

車種	駐車場台数			面積	
	道路管理者 (台)	市 (台)	合計 (台)	1台あたり (m ² /台)	合計 (m ²)
小型車	69	79	148	26.4	3,907
小型車(従業員)		25	25	26.4	660
大型車	18	-	18	117.5	2,115
障害者駐車場	2	3	5	53.0	265
おもいやり駐車場(妊婦向け 屋根付き優先駐車スペース)	-	2	2	26.4	53
EV自動車		2	2	26.4	53
自転車	-	28	28	1.14	32
バイク	-	7	7	1.52	11
合計					7,096

(10) トイレの施設規模

トイレの施設規模については、東日本高速道路株式会社「休憩施設設計要領」（平成 17 年 10 月）におけるトイレの規模の計算手法に基づき算出します。道路施設のトイレが 250 m²、地域振興施設のトイレが 100 m²、施設全体のトイレの施設規模は 350 m²と想定しています。

子どもコーナー便器は必要に応じて計上することとされており、地域振興施設のトイレの中で見込んでいます。また、授乳室やおむつ替えスペースとして 30 m²を見込んでいます。

また、上記とは別に、拠点施設内部のトイレも、必要に応じ適切に配置します。

表 6-14 道路施設のトイレの面積（道路施設の駐車マス数に対して PA の値を適用）

	男子トイレ			女子トイレ			その他			合計
	数	単位面積	面積	数	単位面積	面積	数	単位面積	面積	面積
	箇所	m ² /箇所	m ²	箇所	m ² /箇所	m ²	箇所	m ² /箇所	m ²	m ²
小便器数	8	3.0	24.0	-	-	-	-	-	-	24.0
洋式大便器数	5	5.4	27.0	20	5.4	108.0	-	-	-	135.0
和式大便器数	0	5.4	0.0	2	5.4	10.8	-	-	-	10.8
大型ブース数	1	8.8	8.8	1	8.8	8.8	-	-	-	17.6
オストメイト設備数	1	9.2	9.2	1	9.2	9.2	-	-	-	18.4
洗面器数	3	3.0	9.0	5	3.0	15.0	-	-	-	24.0
パウダーコーナー数	-	-	-	6	2.2	13.2	-	-	-	13.2
子供コーナー便器数	-	-	-	-	-	-	0	6.1	0.0	0.0
多機能便器数	-	-	-	-	-	-	1	10.8	10.8	10.8
合計	18.0	-	78.0	35.0	-	165.0	1.0	-	10.8	253.8

※大型ブース数、オストメイト対応器具は男女それぞれに 1 以上。子どもコーナーは必要に応じて計上。

表 6-15 地域振興施設のトイレの面積（全駐車マス数に対する SA の値から道路施設分を除く）

	男子トイレ			女子トイレ			その他			合計
	数	単位面積	面積	数	単位面積	面積	数	単位面積	面積	面積
	箇所	m ² /箇所	m ²	箇所	m ² /箇所	m ²	箇所	m ² /箇所	m ²	m ²
小便器数	2	3.0	6.0	-	-	-	-	-	-	6.0
洋式大便器数	2	5.4	10.8	9	5.4	48.6	-	-	-	59.4
和式大便器数	1	5.4	5.4	1	5.4	5.4	-	-	-	10.8
大型ブース数	0	8.8	0.0	0	8.8	0.0	-	-	-	0.0
オストメイト設備数	0	9.2	0.0	0	9.2	0.0	-	-	-	0.0
洗面器数	1	3.0	3.0	1	3.0	3.0	-	-	-	6.0
パウダーコーナー数	-	-	-	3	2.2	6.6	-	-	-	6.6
子供コーナー便器数	-	-	-	-	-	-	2	6.1	12.2	12.2
多機能便器数	-	-	-	-	-	-	0	10.8	0.0	0.0
合計	6.0	-	25.2	14.0	-	63.6	2.0	-	12.2	101.0

※大型ブース数、オストメイト対応器具は男女それぞれに 1 以上。子どもコーナーは必要に応じて計上。

(11) 情報発信施設

- 道路交通情報等を提供する道路情報コーナー及び、近隣の観光スポットやイベント情報等を提供する地域情報コーナーを想定しています。
- 壁面に大型のモニターを設置し、全面の客溜まりスペースを確保するとともに、パンフレット等の設置スペースや展示スペースを確保することを想定し、面積を 90 m²確保することとしています。

(12) 観光コンシェルジュカウンター

- 最大で 2 人の人員対応を想定します。
- カウンターはカウンター、動作スペース、収納スペースで構成することを想定し、「建築資料集成 空間単位Ⅱ（日本建築学会編）」における机の広さを参考に、以下の通り規模を算出します。
- 余裕を持たせて 10 m²程度の空間を確保することとしています。

表 6-16 観光コンシェルジュカウンターの規模

諸室名	必要面積 (m ²)	算定式
対面カウンター	2.1	W=1.5m×D=0.7m×2人
動作スペース	3.0	W=3.0m×D=1.0m ※カウンター後ろ 1mを想定
収納スペース	2.1	カウンターと同程度を想定
合計	7.2	

(13) 備蓄倉庫

- 備蓄倉庫の規模については、備蓄する対象物の内容により適切な規模を想定します。
- 今回の計画においては、道の駅及び周辺の罹災人口 10,000 人程度と想定し、近隣住民については非常食等を持参できる場合もあることから、道の駅としては罹災人口の半数程度に対応可能な備蓄量を想定しています。

表 6-17 備蓄物及び備蓄倉庫の面積

備蓄物	算定式	設定面積
非常食	<p>対象人口：罹災人口 10,000 人の 1/2 を想定 対象日数：3 日 品目：カンパン換算 単位ボリューム：一梱当たり 128 食 たて 0.26×よこ 0.50×高さ 0.30 (m) 梱数：5,000 人×3 食×3 日=45,000 食 $45,000/128=352$ 梱 延べ面積：352×0.26×0.50=45.76 m² 積み面積：5 段積みとして 45.76/5=9.2 m²</p>	10 m ²
非常用飲料水	<p>対象人口：罹災人口 10,000 人の 1/2 を想定 対象日数：3 日 必要水量：3L/人・日 単位ボリューム：一梱当たり 500ml×24 本=12L たて 0.22×よこ 0.42×高さ 0.30 (m) 梱数：5,000 人×3L/日×3 日=45,000L $45,000/12=3750$ 梱 延べ面積：3,750×0.22×0.42=346.5 m² 積み面積：5 段積みとして 346.5/5=69.3 m²</p>	70 m ²
耐寒衣布類	<p>対象人口：罹災人口 10,000 人の 1/2 を想定 品目：毛布換算 単位ボリューム：一梱当たり 10 枚 たて 0.45×よこ 0.70×高さ 0.15 (m) 梱数：5,000 人/10=500 梱 延べ面積：500×0.45×0.70=157.5 m² 積み面積：10 段積みとして 157.5/10=15.8 m²</p>	20 m ²
作業空間	延べ面積×50%=50 m ²	50 m ²
備蓄倉庫面積		150 m ²

(14) 自家発電施設

- 自家発電施設の施設規模については、設置する発電機が収まる規模とする必要があります。
- 発電機的能力については、被災時に機能させる電気負荷により決定することになりますが、ここでは「建築設備計画基準 平成30年版/国土交通省」に示される建物規模に対する発電機出力を参考に、約150kVAと想定します。

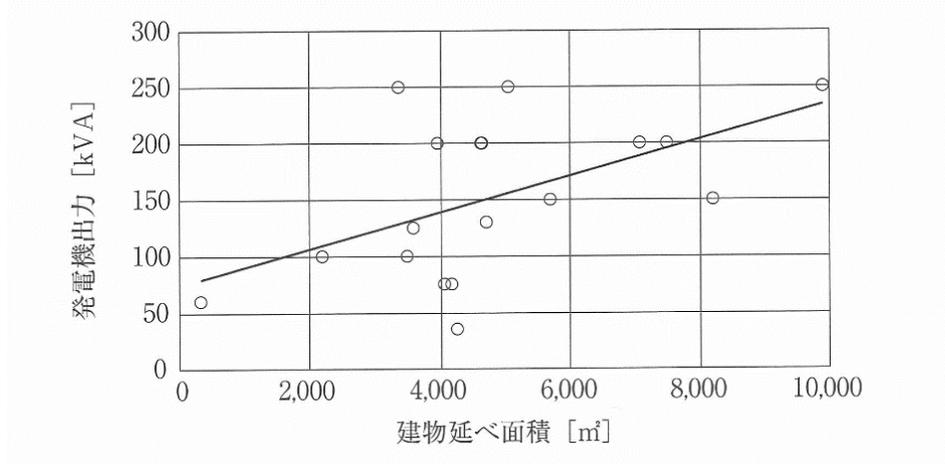
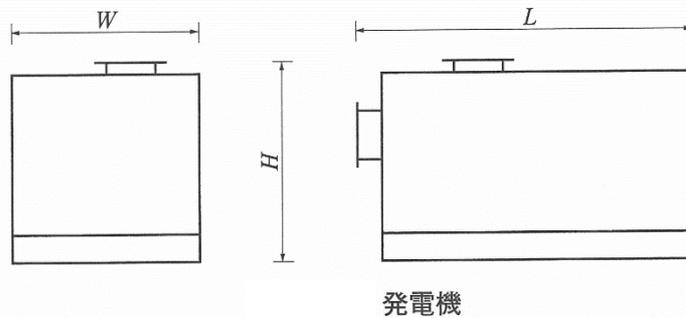


図 6-6 建物延べ面積に対する発電機出力

- 150kVAの発電装置の設置面積は概ね1.5m×4.0mであり、機器外周部にメンテナンス空間として2.0m程度を見込み、5.5m×8.0m=44㎡≒50㎡を確保することとしています。



発電機

発電装置（ディーゼル機関）の参考寸法及び質量（調査値）

発電機出力 [kVA]		37.5	50	100	200	250	300	500	750	1,000
寸法 [mm]	W	900	1,100	1,500	1,500	1,250	1,250	1,600	1,800	2,000
	H	2,000	2,100	2,500	2,800	1,700	1,700	2,000	2,500	2,700
	L	2,400	3,400	3,700	4,000	3,200	3,200	4,300	4,700	5,000
質量 [kg]		1,100	2,200	4,000	4,700	4,000	4,200	6,800	9,000	14,000

備考 (1) 表中の数値は、機関と発電機とを直結した場合を示す。
 (2) 250 kVA 未満は配電盤搭載形低圧発電機（キュービクル形）、250 kVA 以上は配電盤別置形高圧発電機の寸法、質量を示す。

図 6-7 発電装置の参考寸法

6.5 拠点施設整備方法

拠点施設の整備にあたっては、「道の駅都城」、「地場産業振興センター」及び「都城市役所都北町別館」等が敷地内に立地している現状に対して、案1の「各施設の破損部を補修、更新する方法」、案2の「各施設を改修、増築する方法」、案3の「現状の施設位置のまま個別に建て替える方法」、案4の「各施設を一つの建物に集約して再整備する方法」などが考えられます。以下の検討の視点から整備方法について検討した結果、**案4の「各施設を一つの建物に集約して再整備する方法」の整備方法とします。**

表 6-18 拠点施設整備方法の比較

検討の視点	案1 補修のみ	案2 改修+増築	案3 現位置での建て替え	案4 集約・再整備
概要	現状の施設の破損部の補修や、交換できる施設の更新を行う。	現状の施設の改修に加えて、必要な面積を増築する。	現在の敷地形状のまま、個々の建物を個別に建て替える	現在の建物を取り壊し、必要な機能を集約し、新たな施設を新たに整備する
イメージ				
敷地の利用率	施設が分散しており効率的な動線が取りづらく、まとまった空地の確保が困難である。 △	施設が分散しており効率的な動線が取りづらく、まとまった空地の確保が困難である。 △	施設が分散しており効率的な動線が取りづらく、まとまった空地の確保が困難である。 △	敷地を一体的に再整理し直すことで、効果的な動線や施設配置が実現する。また、階段やエレベーターなどの共有部分が集約され、効率的な敷地利用ができる。 ○
建築の自由度	現状の敷地の制約があり自由度は低い。 ×	現状の敷地の制約があるものの、補修のみや個別建て替えより自由度は増す。 △	現状の敷地の制約があり自由度は低い。 ×	現状の建物にとらわれないため、建築の自由度が増し、コンセプトに合致したより魅力ある施設へとリニューアルすることができる。 ◎
営業の継続性	現道の駅を営業しながら改修できる可能性がある。 ○	現道の駅を営業しながら改修できる可能性がある。 ○	建て替え中も現道の駅の営業を継続する場合は、別の場所への仮移転などが必要となる。 △	現位置で建て替えるよりは、道の駅の営業期間を長く確保できる可能性がある。 ○
費用対効果	費用は比較的抑えられるものの、施設の魅力アップの可能性に限界があり、得られる効果が小さい可能性が懸念される。 △	補修のみに比べると費用がかかる。施設の魅力アップの可能性に限界があるため、得られる効果が小さい可能性が懸念される。 △	改修+増築に比べると費用がかかる。施設の魅力アップの可能性に限界があるため、得られる効果も小さい可能性が懸念される。 △	最も費用がかかるものの、魅力ある施設へのリニューアルの可能性が高まるため、出費に見合う高い効果が得られる可能性がある。 ○
総合評価	最小限の改修であれば整備費用は安くなるが、既存施設の形状に制約を受けるため、効率的な敷地利用や、拠点施設のコンセプトに合致した魅力ある施設づくりが難しい。 △	既存施設の形状に制約を受けるため、効率的な敷地利用や、拠点施設のコンセプトに合致した魅力ある施設づくりが難しい。 ○	既存施設の制約もあり、費用もかかることから、他の案と比較してメリットを見出しにくい。 ×	敷地を効率的に活用し、拠点施設のコンセプトに合致した魅力ある施設づくりが実現できる。費用はかかるものの、魅力ある施設とすることで、費用対効果が高まることが期待される。 ◎

6.6 ゾーニングの検討

(1) 導入機能の配置検討

各導入機能の検討は、現在の建物を取り壊し、必要な機能を集約する方向とし、まず地域振興機能、休憩機能、情報発信機能、防災機能の4つの配置について、利用者にとっての利便性、物産振興拠点としての魅力づくりの観点から比較検討を行いました。

その結果、国道10号からの賑わい感を演出でき、**各施設へのアクセス性にも優れる案4**を基本的な配置として採用します。

1) 配置位置の検討

- 案1：敷地の北側中央に「地域振興施設」を配置し、「駐車場」は南側を主体として東側、西側にも配置する案。

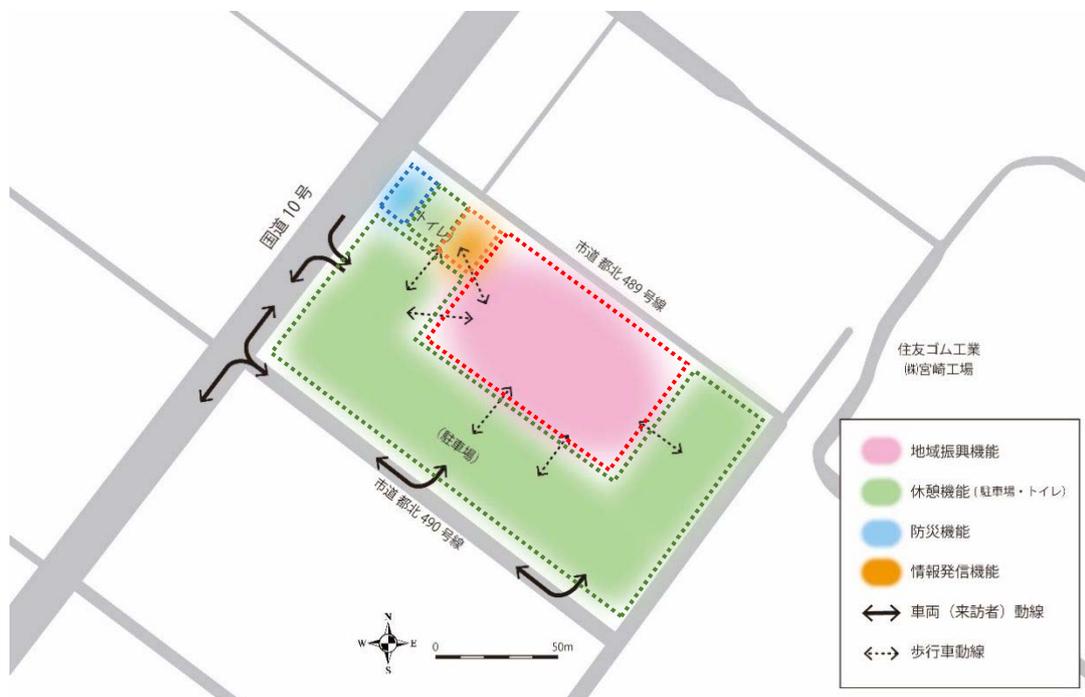


図 6-8 配置位置検討図 案1

●案2：敷地の中央に「地域振興施設」を配置し、「駐車場」を西側及び、東側に配置する案。

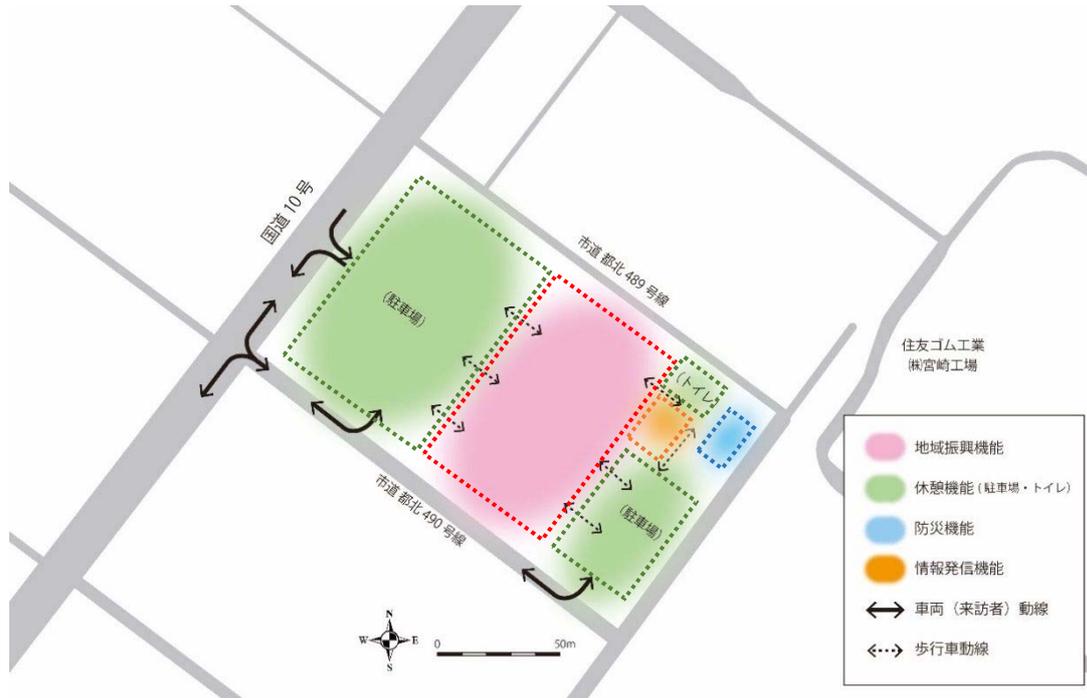


図 6-9 配置位置検討図 案 2

●案3：敷地の北側奥に「地域振興施設」を配置し、「駐車場」を南側に配置する案。

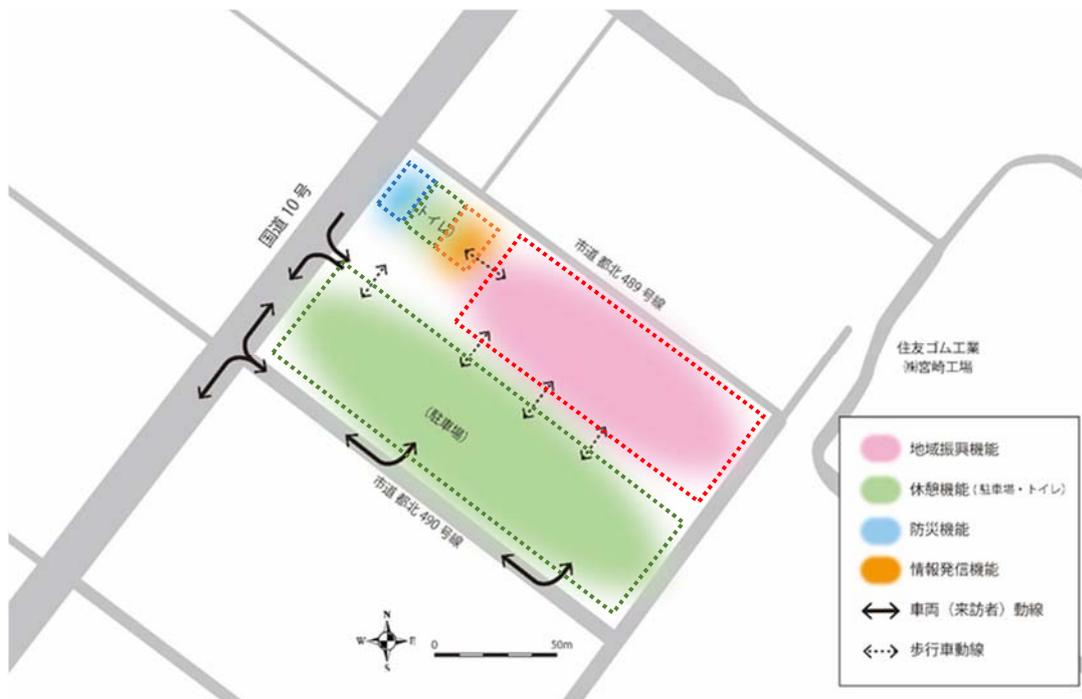


図 6-10 配置位置検討図 案 3

- 案4：敷地の北側中央に「地域振興施設と情報発信施設」を配置し、「駐車場」は南側を主体とし東側、西側にも配置する案。

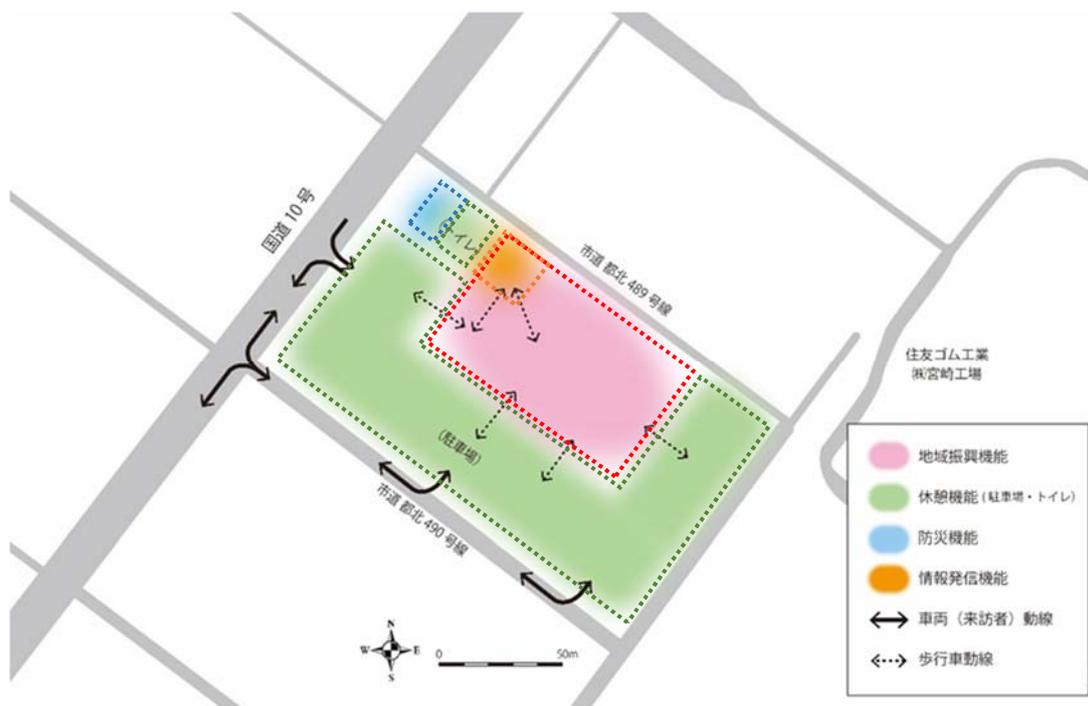


図 6-11 配置位置検討図 案 4

- 案5：敷地の北側中央に「地域振興施設とトイレ、情報発信施設」を配置し、駐車場は南側を主体とし東側、西側にも配置する案。

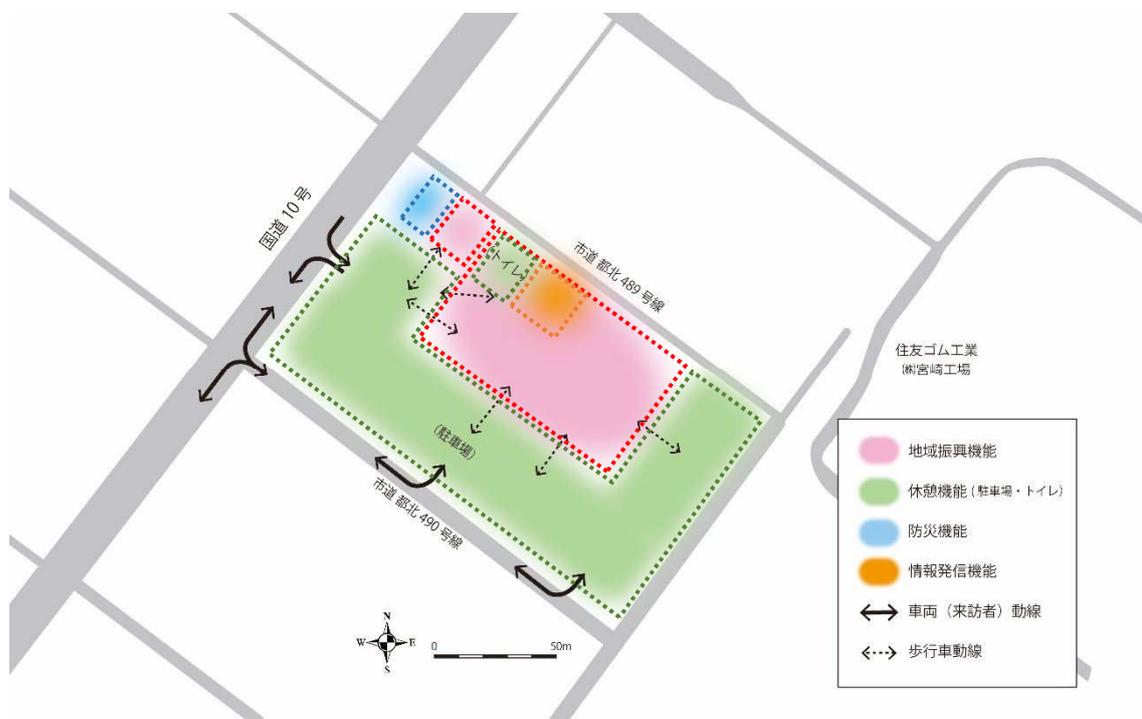


図 6-12 配置位置検討図 案 5

2) 導入機能の配置比較

表 6-19 ゾーニング5案の比較

		案 1	案 2	案 3	案 4	案 5
ゾーニングパターン						
概要		敷地の北側中央に「地域振興施設」を配置し、「駐車場」は南側を主体として東側、西側にも配置する案。	敷地の中央に「地域振興施設」を配置し、「駐車場」を西側及び、東側に配置する案。	敷地の北側奥に「地域振興施設」を配置し、「駐車場」を南側に配置する案。	敷地の北側中央に「地域振興施設と情報発信施設」を配置し、「駐車場」は南側を主体とし東側、西側にも配置する案。	敷地の北側中央に「地域振興施設とトイレ、情報発信施設」を配置し、駐車場は南側を主体とし東側、西側にも配置する案。
利用者にとっての 利便性	地域振興施設へのアクセス	・ 駐車場のどの場所からでも施設にアクセスしやすく、施設へ歩く際の負担感が比較的少ない。 ◎	・ 駐車場のどの場所からでも施設に比較的アクセスしやすく、施設へ歩く際の負担感が比較的少ない。 ○	・ 駐車場のどの場所からでも施設に比較的アクセスしやすく、施設へ歩く際の負担感が比較的少ない。 ○	・ 駐車場のどの場所からでも施設にアクセスしやすく、施設へ歩く際の負担感が比較的少ない。 ◎	・ 駐車場のどの場所からでも施設にアクセスしやすく、施設へ歩く際の負担感が比較的少ない。 ◎
	情報発信施設へのアクセス	・ 国道側に配置され確認しやすく、利便性にも優れ、地域振興施設とのアクセスも比較的しやすい。 ○	・ 敷地の東側に配置されるため、利便性、視認性に劣る。 △	・ 国道側に配置され確認しやすく、利便性にも優れ、地域振興施設とのアクセスも比較的しやすい。 ○	・ 国道側に配置され確認しやすく利便性にも優れ、地域振興施設とアクセスしやすい。 ◎	・ 国道側に配置され確認しやすく利便性にも優れ、地域振興施設とアクセスしやすい。 ◎
	情報発信施設との連携	・ まとまった地域振興施設との動線が確保しやすい。 ○	・ 地域振興施設の背後側となり、休憩施設利用者の分断により連携が確保しにくく、入りにくい。 △	・ 施設が細長い形状となるため、施設利用の動線が、確保しにくい。 △	・ まとまった地域振興施設との一体感が確保でき動線が確保しやすく、気軽に立ち寄れる。 ◎	・ 地域振興施設との一体感が確保でき動線が確保しやすく、気軽に立ち寄れる。 ◎
	地域振興施設の回遊性	・ 地域振興施設がまとめて配置されるため、施設間の連携がとりやすく、利用者の誘導が容易である。 ◎	・ 地域振興施設がまとめて配置されるため、施設間の連携がとりやすく、利用者の誘導が容易である。 ◎	・ 地域振興施設が細長い形状となるため、施設間の連携がとりづらい。 △	・ 地域振興施設がまとめて配置されるため、施設間の連携がとりやすく、利用者の誘導が容易である。 ◎	・ 地域振興施設の一部が離れるため、やや施設間の連携がとりづらい。 ○
	駐車場の視認性	・ 都城 IC 方面からは駐車状況をやや確認しにくい。 ○	・ 都城 IC 方面からアクセスした場合、鹿児島方向からアクセスした場合のいずれも駐車状況を確認しやすいが施設内駐車場が分断される。 △	・ 都城 IC 方面からは駐車状況を確認しにくい。 ○	・ 都城 IC 方面からは駐車状況をやや確認しにくい。 ○	・ 都城 IC 方面からは駐車状況をやや確認しにくい。 ○
物産振興拠点としての象徴性の確保、魅力づくり	賑わい感	・ 施設が国道からみて比較的近く、国道 10 号からみた賑わい感を演出できる。 ◎	・ 施設が国道からみて比較的近く、国道 10 号からみた賑わい感を演出できる。 ◎	・ 施設が奥まってしまうため、賑わい等の雰囲気を感じることがやや難しい。 △	・ 施設が国道からみて比較的近く、国道 10 号からみた賑わい感を演出できる。 ◎	・ 施設が国道からみて比較的近く、国道 10 号からみた賑わい感を演出できる。 ◎
	視認性	・ 都城 IC、鹿児島方面のいずれからも視認性が確保できる。 ◎	・ 都城 IC、鹿児島方面のいずれからも視認性が確保できる。 ◎	・ 鹿児島方面からの視認性は確保できる。 △	・ 都城 IC、鹿児島方面のいずれからも視認性が確保できる。 ◎	・ 都城 IC、鹿児島方面のいずれからも視認性が確保できる。 ◎
	周辺環境との調和	・ 隣接する工場との離隔距離が確保できる。 ◎	・ 隣接する工場との離隔距離が確保できる。 ◎	・ 隣接する工場と建物の一部が隣接する。 △	・ 隣接する工場との離隔距離が確保できる。 ◎	・ 隣接する工場との離隔距離が確保できる。 ◎
総括		国道からみた賑わい感を演出でき、休憩施設と共に情報発信施設も利用者にとっての利便性がやや高い。 ○	国道からみた賑わい感を演出できるものの、駐車場の分断、情報発信施設の視認性の悪さなど利用者にとっての利便性の面で劣る。 ○	休憩施設は、まとまりがあり、利用者にとっての利便性が高いが、地域振興施設が奥まっているため国道からみた賑わい感の演出が難しく国道からの視認性もやや劣る。 △	国道からみた賑わい感を演出でき、休憩施設と共に情報発信施設とも一体感が生まれ、利用者にとっての利便性が高いことから、最も優れた案と考えられる。 ◎	国道からみた賑わい感を演出でき、休憩施設と共に情報発信施設とも一体感が生まれるが、一部、地域振興施設が離れるため、案 4 よりやや利便性が劣る ○

(2) 道の駅の基本ゾーニング

配置案 4 をもとに、地域振興機能、休憩機能、情報発信機能、防災機能を配置すると、以下の図のようなイメージとなります。

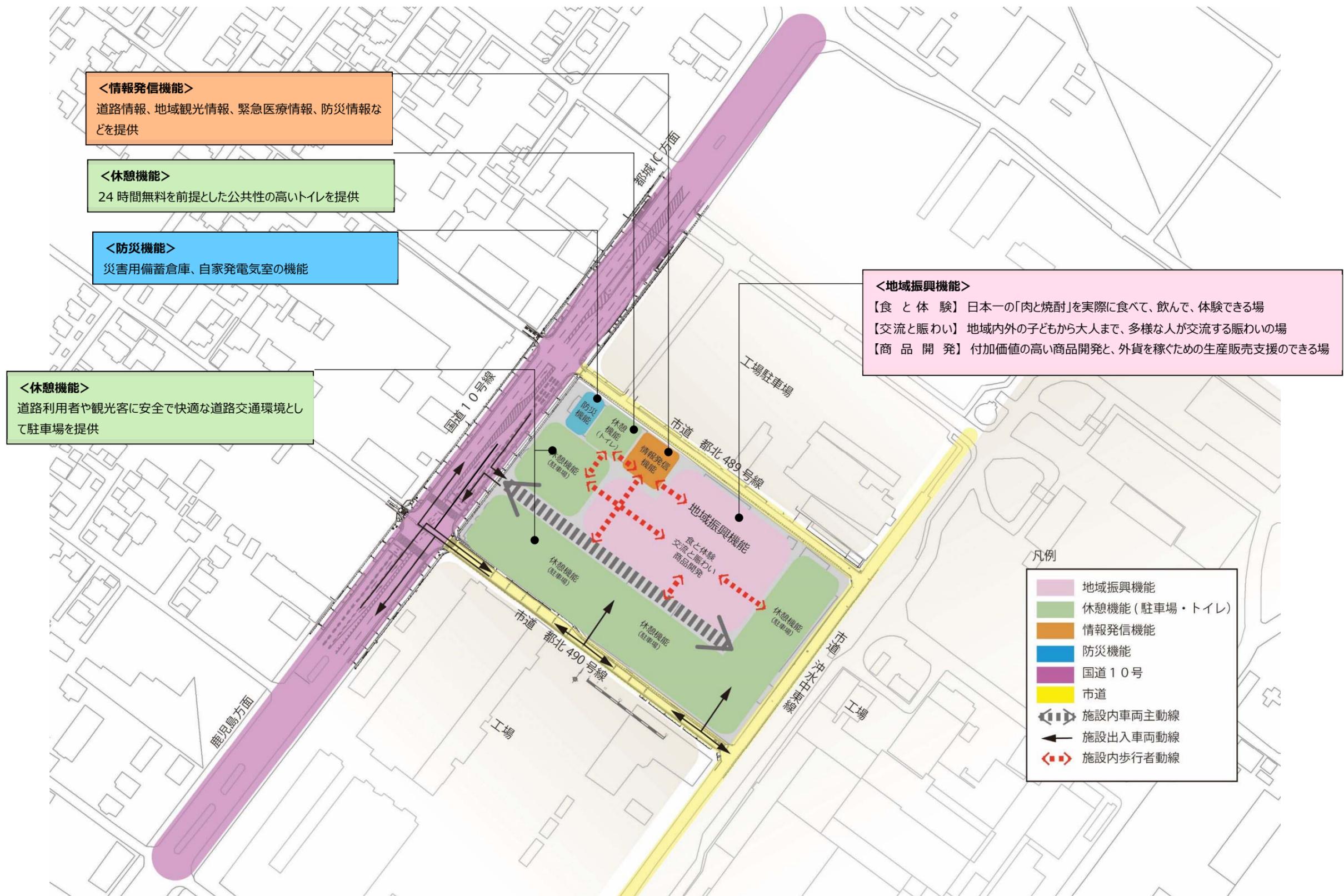


図 6-13 道の駅基本ゾーニング

6.7 動線及び配置計画

(1) 拠点施設へのアクセスの考え方

拠点施設においては、南九州の玄関口としての広域からの観光誘客や本市の物産振興、多様な人の交流促進を目指し、国道 10 号からの視認性や正面性を高めることで、より多くの来訪者を呼び込むことが重要と考えられます。また、拠点施設のオープン後は多くの施設利用者が見込まれることから、それらの交通量やアクセス動線もふまえて、国道 10 号及び市道と敷地内における交通処理の円滑性や安全性を確保する必要があります。ここでは、動線と配置計画を検討するにあたり車両の施設へのアクセスについて検討します。

1) 整備計画地へのアクセス及び出入口の現況

整備計画地における出入口は、図 6-14 に示す出入口 A から出入口 E の合計 5 か所となっています。出入口 A 及び出入口 B は、国道 10 号に面しており、出入口 C 及び出入口 D は、都北 490 号線に面しています。また、出入口 E は都北 489 号線に面しています。

大型車両のトラックやセミトレーラーについては、出入口 A がよく利用されています。出入口 A 及び出入口 B は、道の駅敷地内への鹿児島方面からの右折進入ができず、道の駅敷地内から都城 IC 方面への右折退出ができません。

なお、敷地近傍には路線バスの停留所「地場産業センター前」が存在しますが、道の駅の敷地内は経由していません。

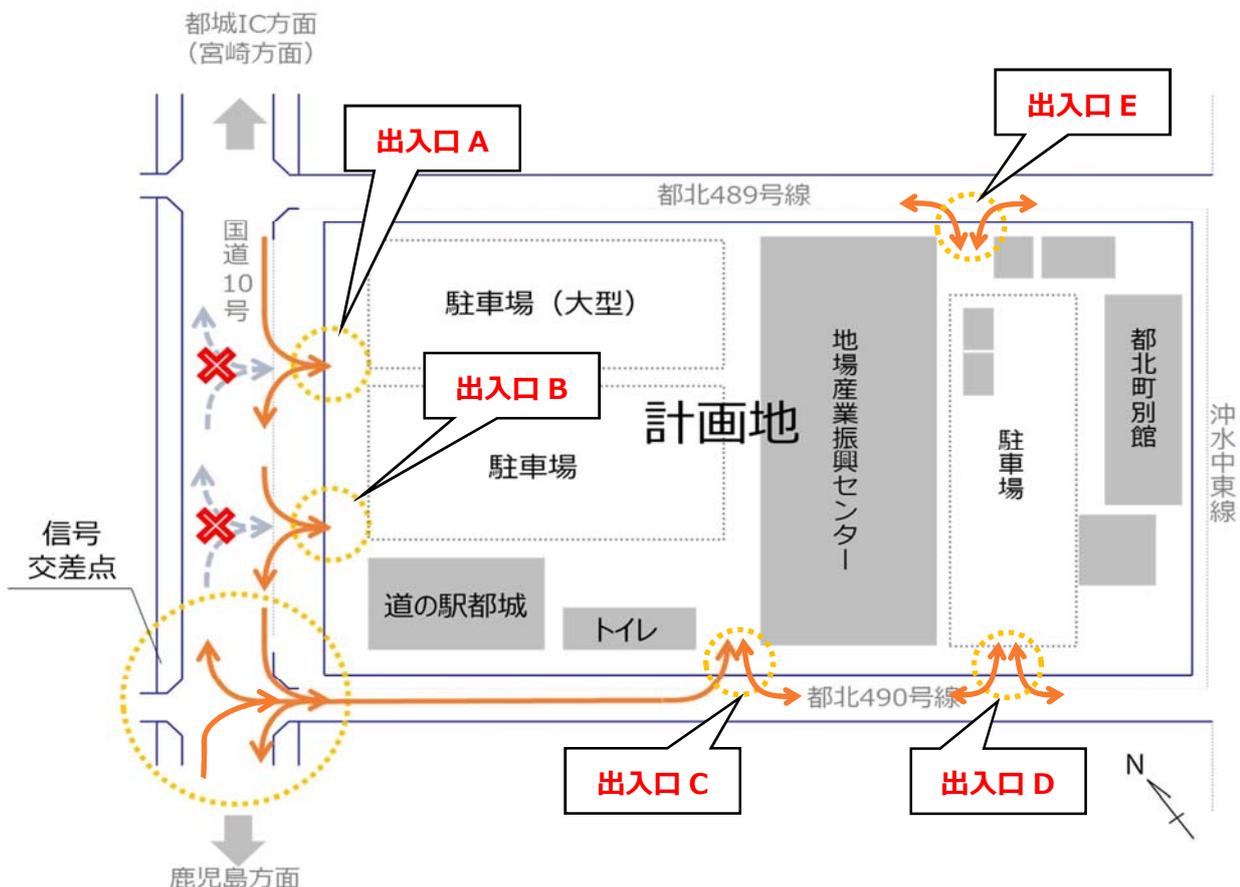


図 6-14 整備計画地へのアクセス及び出入口の現況

2) 拠点施設へのアクセス及び出入口確保の方針

整備計画地へのアクセス及び出入口の現況と基本ゾーニングを踏まえ、拠点施設へのアクセス及び出入口確保の方針は、下記の通りとします。

- 国道 10 号から敷地内へ安全に進入することができる出入口（図 6-15 出入口 A'）を確保します。
- 国道 10 号と市道都北 490 号線の交差点部については、セミトレーラーなどの大型車も通行できる交差点に改良します。
- 市道都北 490 号線に面した出入口（図 6-15 出入口 C'）は、様々な車両の円滑な進入・退出が可能な出入口とします。
- 国道 10 号を通る路線バスについて、交通事業者等に協議の上、拠点施設敷地内を経由するよう、バス路線を引き込む方針とします。

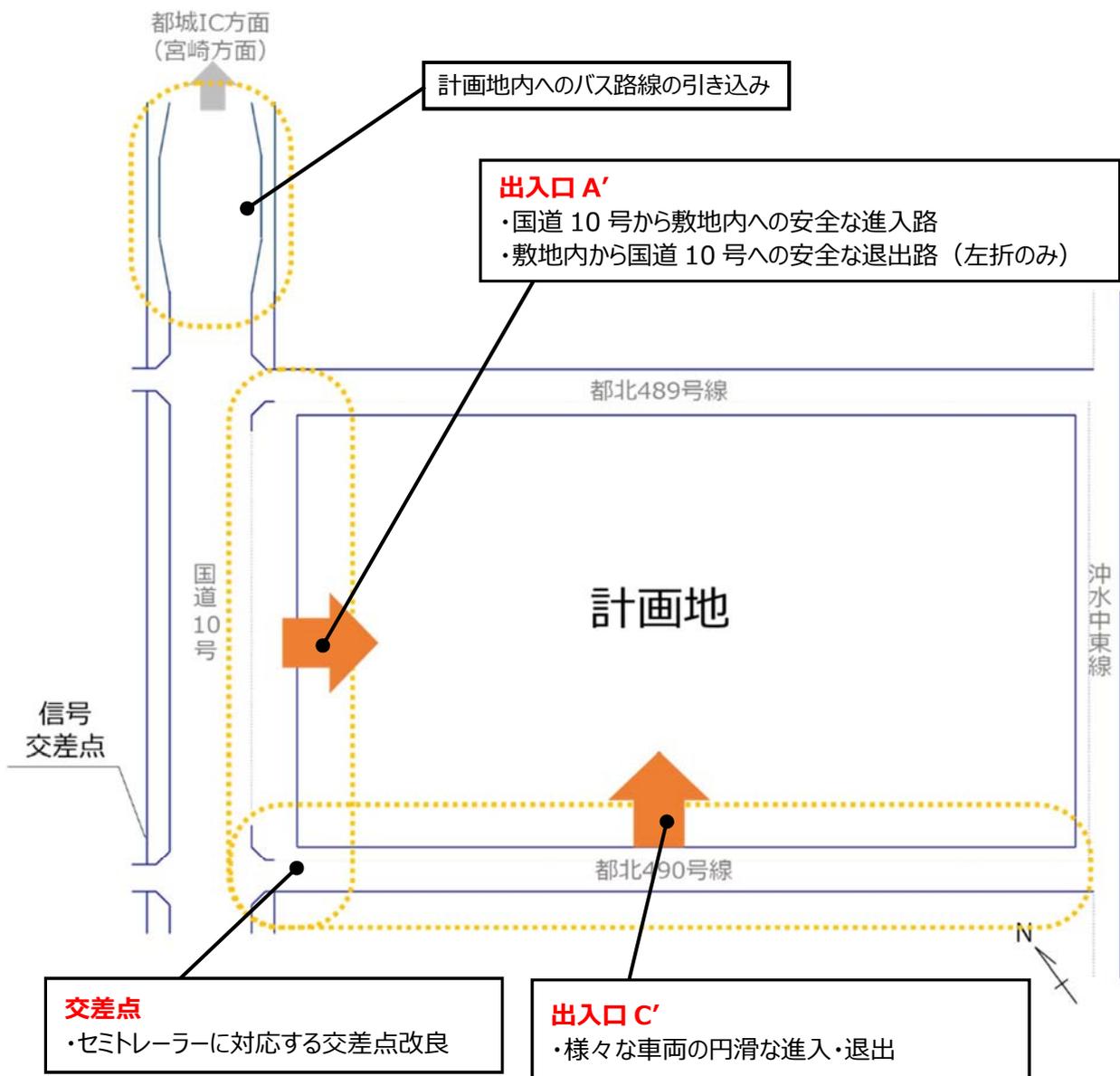


図 6-15 拠点施設へのアクセス及び出入口確保

3) 周辺道路の改良等

拠点施設へのアクセス及び出入口確保の方針にもとづき、交通への影響評価を行った結果、周辺道路の改良が必要となることが明らかとなりました。懸念点や対応の方向性は、表 6-20 に示す通りとします。

なお、国道部分の改良については、道路管理者である国との協議・調整が必要です。

表 6-20 周辺道路の改良等

施設出入口の方針	懸念点	改良箇所と対応の方向性 ※丸番号は、次頁の図 6-16 と対応
国道 10 号から敷地内へ安全に進入することができる出入口の確保	国道 10 号鹿児島方面から市道都北 490 号線へ右折する際に、右折レーンでの滞留長が、現況の値を超える可能性があります。	①国道 10 号の交差点部右折レーンの改良 ▶ 国道 10 号鹿児島方面から市道都北 490 号線へ進入する右折レーンについて、国との協議の上、改良を行います。
	市道都北 490 号線から国道 10 号へ右折する際に、滞留が懸念されます。	②市道都北 490 号線の右折レーンの設置と滞留長の確保 ▶ 円滑な交通を確保するため、市道都北 490 号線から国道 10 号へ右折進入するためのレーンを設置します。また、十分な滞留長の確保も行います。
	国道 10 号から拠点施設敷地内への左折進入車により、国道 10 号の円滑な交通が阻害される懸念があります。	③国道号側出入口の左折導入路設置 ▶ 国道 10 号の円滑な交通を確保するため、国との協議の上、施設への進入口となる左折レーンを設置します。
セミトレーラーなどの大型車も通行できる交差点	国道 10 号と市道都北 490 号線の信号交差点形状では、現状、大型車・セミトレーラーの円滑な進入が困難です。	④信号交差点形状の改良 ▶ 大型車・セミトレーラーの円滑な進入を図るため、国との協議の上、信号交差点形状の改良を行います。
バス路線の引き込み	路線バスを利用しやすい環境整備が必要です。	⑤拠点施設敷地内へのバス路線の引き込み ▶ 交通事業者と協議の上、路線バス停留所「地場産業センター前」を、現在の位置（敷地北側のバス停留所）から拠点施設敷地内へ移動します。 ▶ 拠点施設敷地内に、路線バス停留所を設置します。

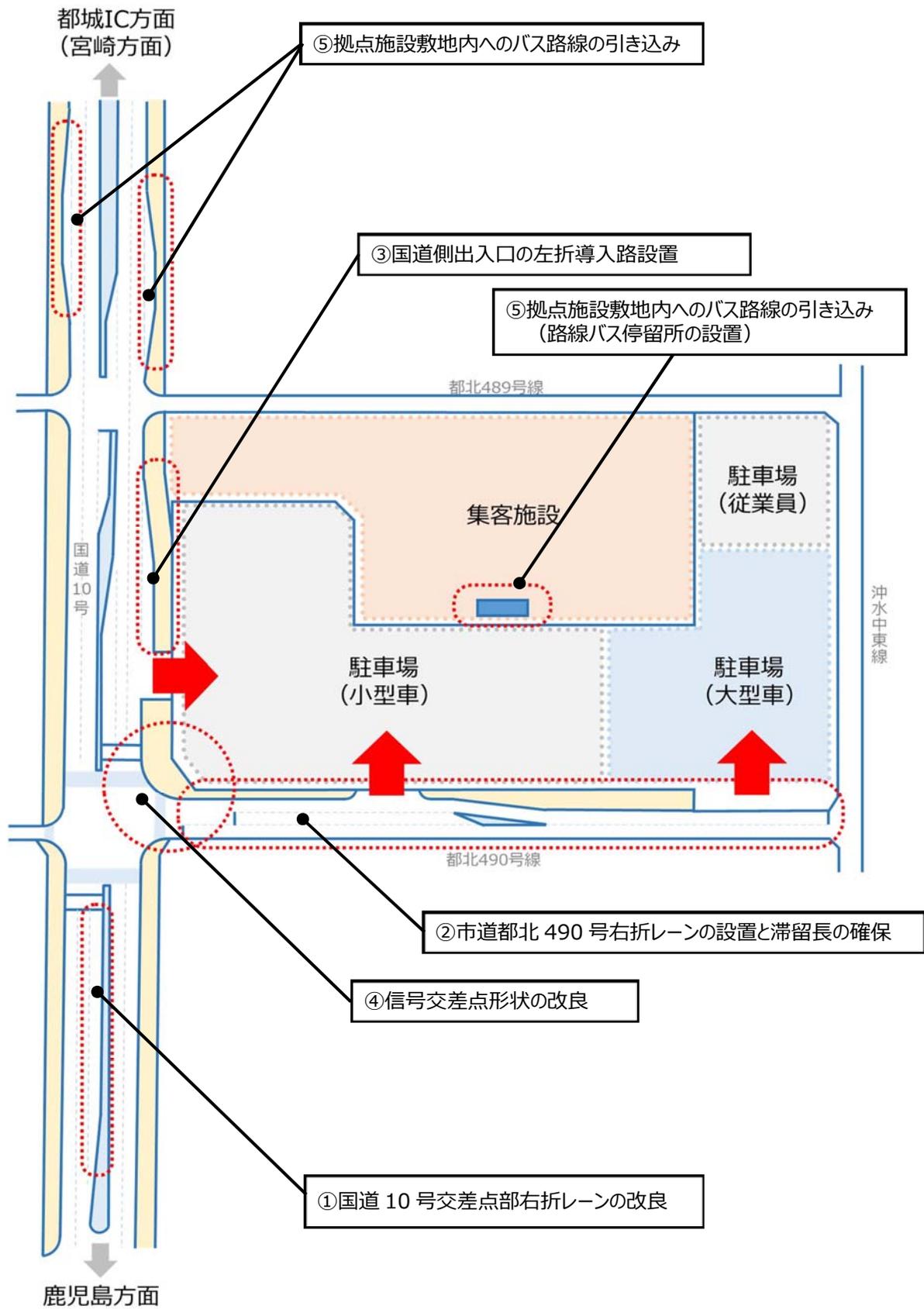


図 6-16 周辺道路の改良等

(2) 施設車両動線計画

動線は、小型車と大型車が極力、輻輳しない計画とします。以下に主要車両の動線を示します。

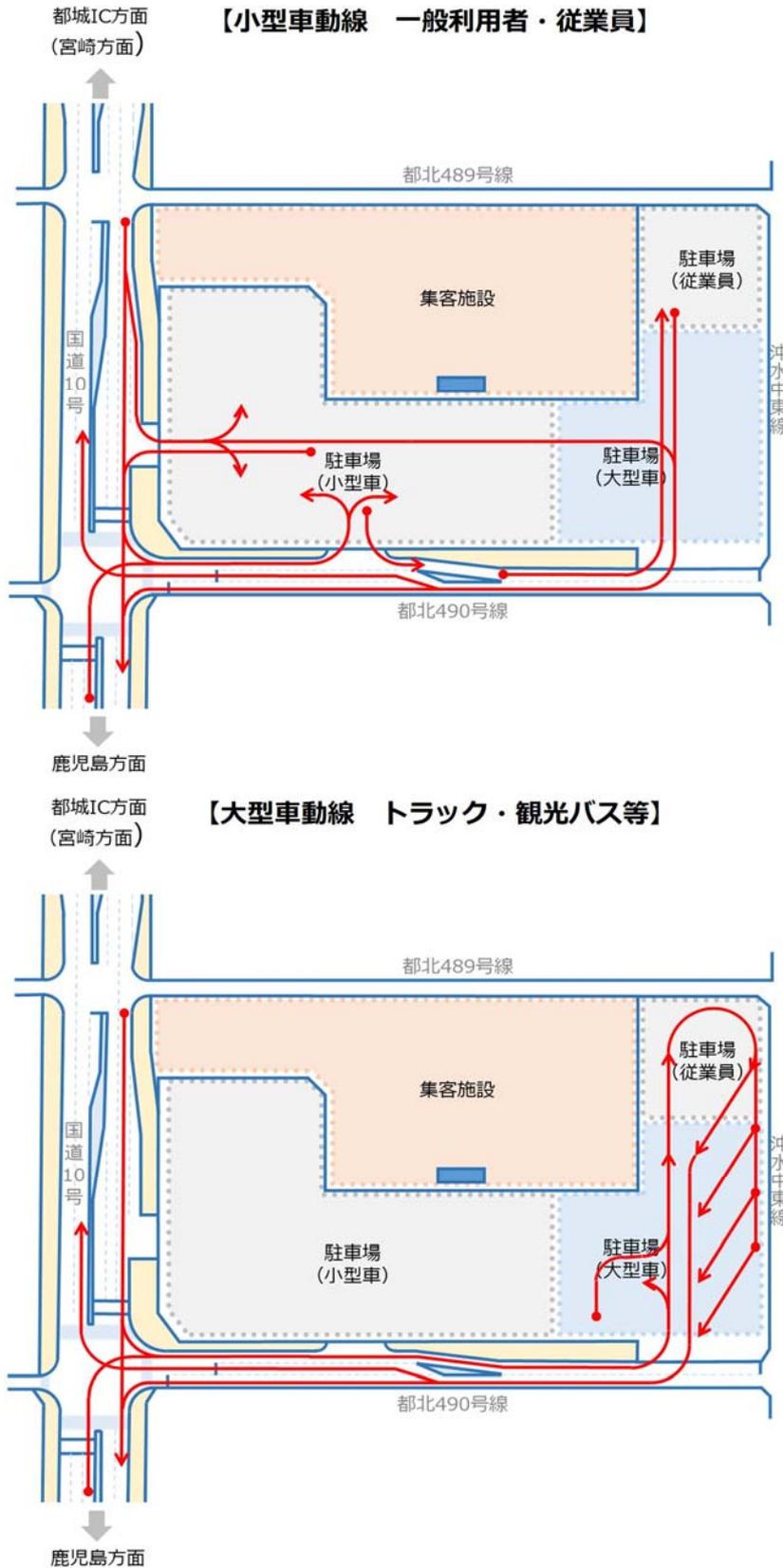


図 6-17 施設動線計画 (小型自動車・トラック・観光バス等)

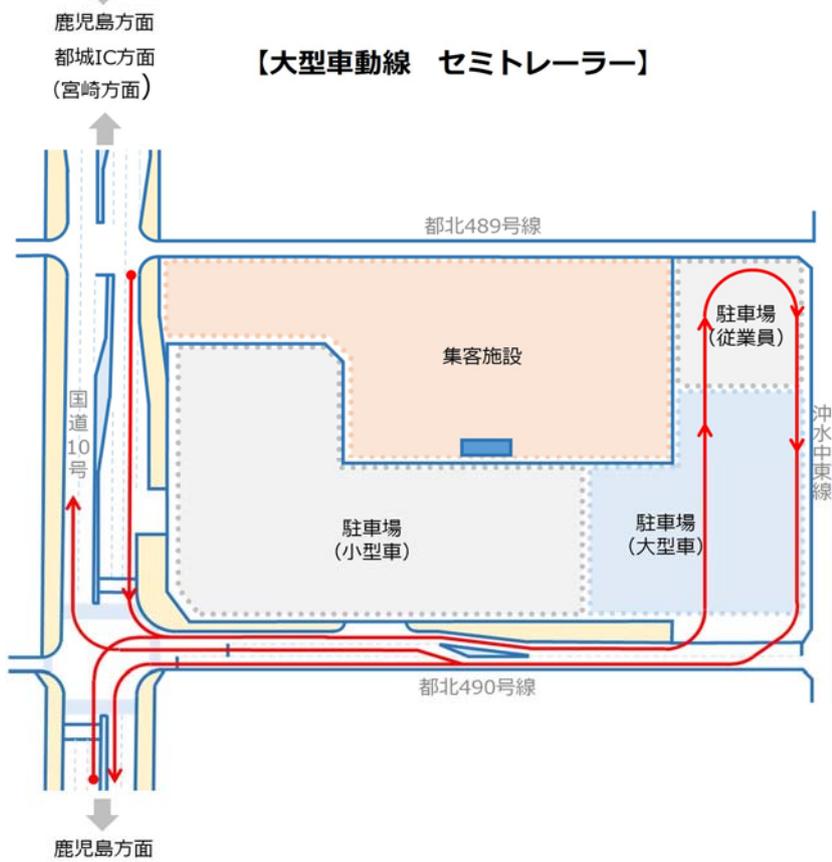
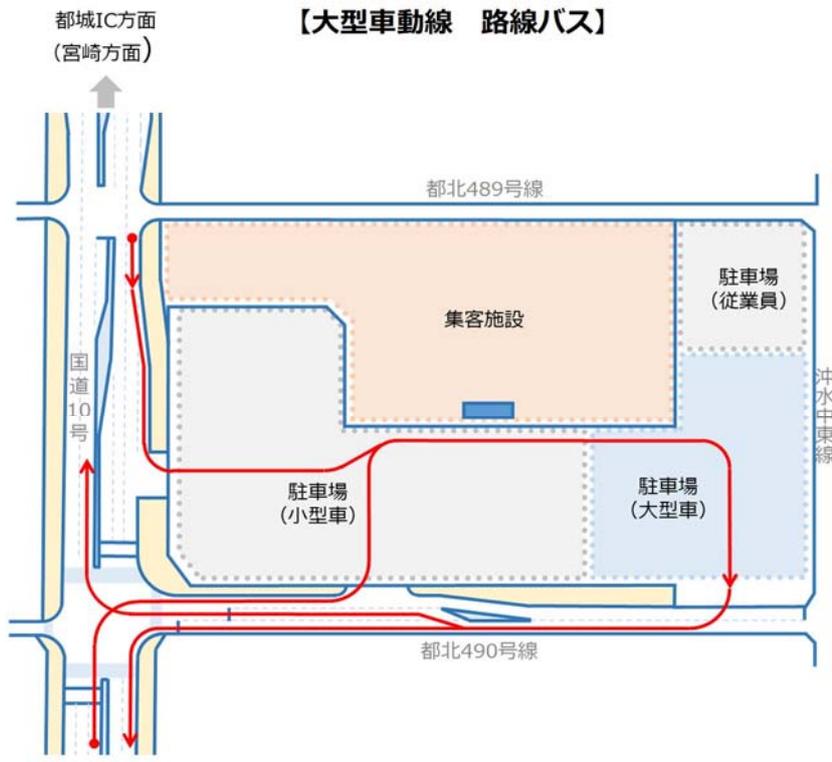


図 6-18 施設動線計画 (路線バス・セミトレーラー)

(3) 敷地計画（周辺道路のセットバック）

計画地周辺の道路については、大型車両の通行や歩行者のための安全な歩行空間を整備します。

また、敷地は、周辺道路と取り合いや施設への円滑なアクセス動線確保のため、セットバック（敷地後退）を行ないます。セットバックに伴い、敷地面積については約 19,100 m²から約 17,900 m²となります。

【セットバックの考え方】

- 利用者の小型車の主な出入口として想定している国道 10 号線側については、安全な出入りができるよう、左折レーンを設けるため、これに必要な幅員 3m 分をセットバックします。
- 敷地南側の車道については、右折レーンの設置を行うことから、滞留長部分は現行の道路幅員 8.0m を 10.0m に拡幅します。ただし、南側市道のうち、一部車道幅員が 5.0m の箇所があるため、その区間については、セットバックを行い、車道幅員 7.0m を確保します。また、南側市道の歩道部は、敷地側に拡幅し確保します。

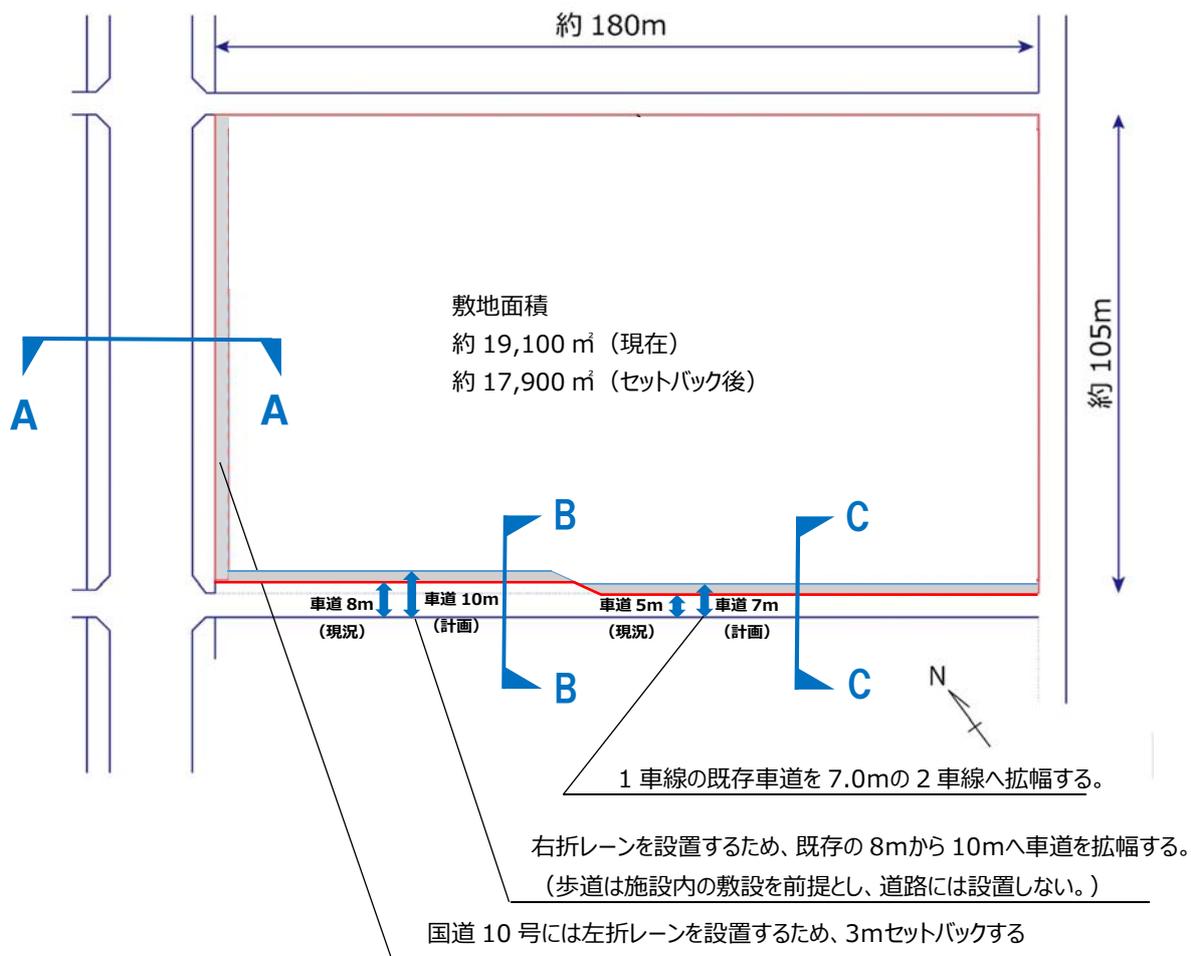
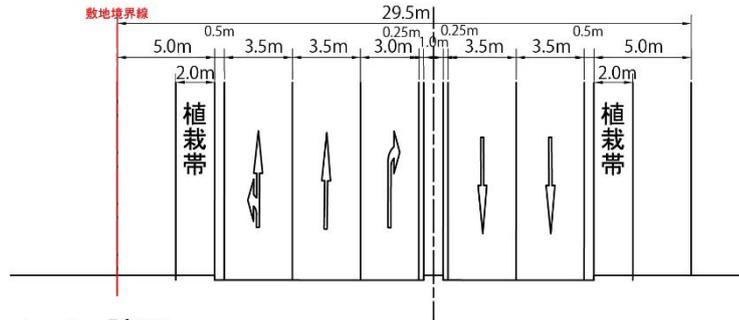


図 6-19 セットバック箇所と敷地面積

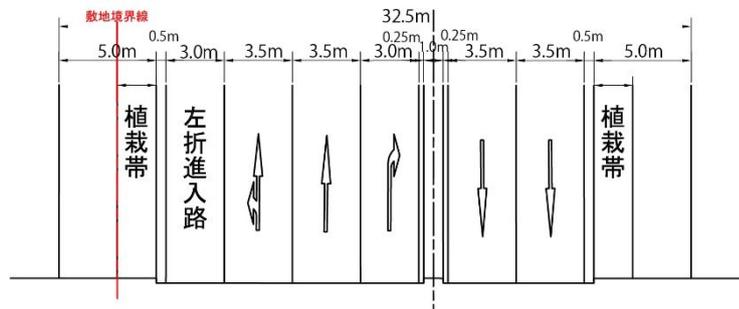
【断面構成】

◆国道 10 号 (A-A 断面)

A-A 現況



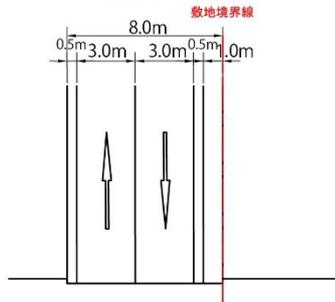
A-A 計画



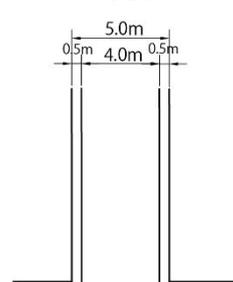
◆南側市道 (B-B 断面)

◆南側市道 (C-C 断面)

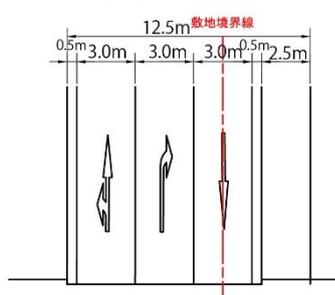
B-B 現況



C-C 現況



B-B 計画



C-C 計画

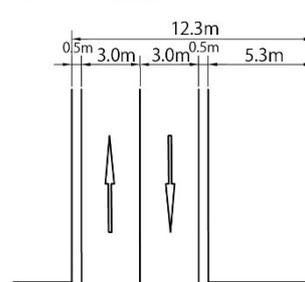


図 6-20 道路の断面構成

6.8 配置図及びイメージパース

(1) 配置図

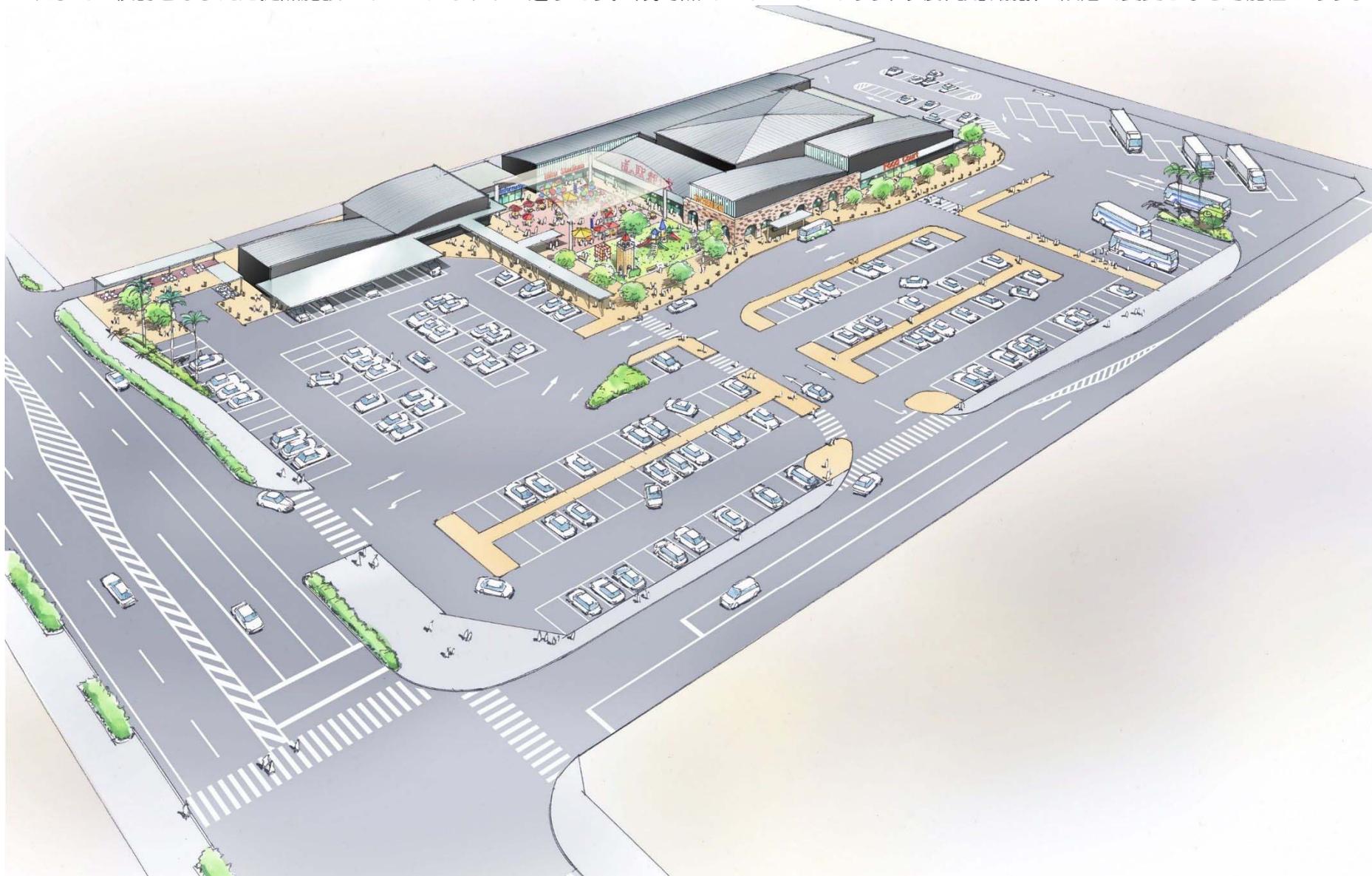
これまでの検討結果をふまえた施設の配置計画は以下の通りです。（現時点での配置案であり、今後、設計協議の段階で変更となる可能性があります。）



図 6-21 配置図

(2) イメージパース

これまでの検討をふまえた拠点施設のイメージは以下の通りです。(現時点でのイメージであり、今後、設計協議の段階で変更となる可能性があります。)



6.9 インフラ計画

(1) 給水計画

給水については、計画地周辺の配水管から引き込みを行う計画とします。

(2) 汚水処理

施設内の汚水処理の方法は、浄化槽処理及び公共下水道への接続が考えられます。計画地は、将来的な下水道施設の配置計画を定める「全体計画」の決定区域に位置しており、下水道を設置しようとするときは、事業計画（全体計画に定められた施設のうち、5～7年間で実施する予定の施設の配置等を定める計画）を策定する必要があります。そのため、下水道の計画との整合を図りながら、下水道への接続について今後調整していきます。



図 6-22 都城市公共下水道供用開始区域図(平成30年6月25日現在)

(3) 雨水の流出抑制対策

拠点施設の整備により、舗装面の増加に伴う雨水流出の増加が予想されます。そのため、今後、雨水流出量を算定した上で、浸透性舗装や側溝の配置などの雨水流出抑制対策を実施し、下流への負荷の低減を図ります。

7.事業計画

7.1 整備及び管理運営の方針

(1) 基本方針

拠点施設には、飲食施設や物産販売施設などの収益施設のほか、情報発信・休憩・災害対応などの公共的役割を担う施設が含まれます。このため、道の駅として担保すべき公益的機能を維持するとともに、収益性の確保や効率的な経営に努める必要があります。

これらを踏まえ、魅力ある拠点づくりと、本市全体への経済波及を目指します。

(2) 整備の方針

飲食施設や物販施設等の収益施設については、採算性の確保が求められるとともに、その魅力が拠点施設全体の集客力に影響を及ぼすと考えられるため、民間の視点での施設整備が必要となります。

一方で、情報発信・休憩・災害対応などの公共的役割を担う施設については、将来に渡り公益的機能を維持していくための施設整備が必要です。

このため、収益施設の整備については積極的に民間活用を進めるとともに、非収益施設は行政による整備が求められます。

施設の利便性や統一性を確保し、道の駅に求められる機能を確保するため、本市と民間（※）が共同で事業を推進する方針とします。なお、施設所有については、区分所有方式を念頭に検討していきます。

※ この場合における「民間」は、市町村に代わり得る公的な団体を想定する必要があります。
(道の駅の設置者は、市町村または市町村に代わり得る公的な団体に限定されています。)

(3) 土地・建物の取り扱い

「3.2 道の駅都城の現況」で整理したとおり、整備計画地には、財団が所有する施設（土地・建物）が存在しています。このため、拠点施設を整備していくにあたっては、財団との協力体制の構築が不可欠です。

市が整備する部分については、財団との協議の上、財団所有の土地に施設を整備することを想定します。土地の取扱いに関して、定期借地権又は土地譲渡などの中から、望ましい契約形態を検討します。

民間が整備する部分についても同様とします。

(4) 管理運営の方針

①非収益施設

市が整備する非収益施設の整備及び管理運営の方法としては、市が整備し直接管理運営する方法（市直営）と、市が整備し指定管理者が管理運営する方法、民間事業者が施設の建設と管理運営を一体的に行うPFI方式があります。それぞれの方式の概要と長所・短所は表に示す通りです。

国土交通省との一体型整備を目指す今回のケースにおいて、契約までに相当の期間を要するPFI方式は、調整事項も多く、導入が困難となることも想定されます。

このため、公益的機能の適切な維持と効率的な施設運営に期待ができる、指定管理者制度の活用を検討します。

なお、民間が整備する収益施設については、民間による整備及び管理を想定します。

表 7-1 整備及び管理運営の手法

	A：市直営 (公設公営)	B：指定管理 (公設民営)	PFI方式 (民設民営)
設置主体	市	市	民間
運営主体	市	民間	民間
概要	都城市が施設を整備し、基本的に都城市自らが施設維持管理、運営を行う。	都城市が施設を整備し、施設全体の管理運営を民間事業者等に委ねる。	施設の建設と管理運営を一体的に民間に委ねる。
長所	<ul style="list-style-type: none"> 公共目的が直接反映でき、目的に沿った運営を行いやすい。 管理運営責任が明確で信頼性が高い。 PFI方式より短期間で整備ができる（概ね2年早く整備可能）。 	<ul style="list-style-type: none"> 民間ノウハウを生かして、効果的・効率的な施設運営が期待される。 指定管理期間を定め、PDCAサイクルを明確にすることで、サービス改善が図られる。 PFI方式より短期間で整備ができる（概ね2年早く整備可能）。 	<ul style="list-style-type: none"> 民間のノウハウの活用により、財政支出の抑制や事業全体の効率化、質の高いサービスの提供などが期待される。 契約期間で整備費を分割してPFI事業者を支払うことになり、年度あたりの行政の支出額は低減される。
短所	<ul style="list-style-type: none"> 施設整備費は、単年度でその全額を支払う必要がある。 収益施設の運営ノウハウがないため、道の駅の総合的な管理運営が困難となる場合がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 施設整備費は、単年度でその全額を支払う必要がある。 短期間で指定管理者が交代した場合、ノウハウの蓄積を妨げるおそれがある。 	<ul style="list-style-type: none"> PFI導入可能性調査及びPFI事業者の選定作業に概ね2年を要する。 PFI方式の場合、事業の手続が煩雑であり、調査費用とそれに伴う職員の作業負担が重くなる。 事業者の利益が優先され、施設はより安価で粗末な内容・構造になる懸念がある。 参入できる事業者が実績・ノウハウを有する企業等に限られ、必ずしも地域経済・地域産業の活性化につながらないことも懸念される。

②収益施設

収益施設の管理運営を担う組織の法人形態としては、以下の形態が考えられます。拠点施設のうち、物販や飲食等の収益施設については、市の物産振興のため、広域的な誘客や売上向上、外商等による販路拡大を目指すことから、株式会社の形態が最も適していると考えられます。

現在、財団が道の駅都城を運営していますが、広域的な誘客や売上向上、域外への営業等による販路拡大を推進していくためには、これらを実現するための組織体制が必要です。このため、財団との協議の上、財団の発展的解散を見据えた形で、新しい株式会社設立を目指します。

運営組織は、地域商社の性質を持つ株式会社（以下、新法人という）を念頭に検討していきます。新法人の組織内容については、道の駅の設置者となり得る公的な団体としての条件や、拠点施設の運営に必要となる体制を考慮して検討を進めていきます。

表 7-2 法人形態の比較

	株式会社	一般財団法人 一般社団法人	NPO 法人
根拠法	会社法	一般社団法人及び一般財団法人に関する法律	特定非営利活動促進法
法人形態	営利	非営利	非営利
目的事業	定款に掲げる事業による営利の追求	目的や事業に制約はない	特定非営利活動（20分野）に限定
一般的な意思決定のスピード	早い	遅い	遅い
備考	活動内容に制約がなく、出資等の資金調達に適しており、機動的な組織運営や意思決定が可能。	目的や事業に制限がなく、幅広い活動が可能。配当による利益分配は不可。	対象となる活動が限定されており、出資による活動資金の調達や配当による利益分配は不可。

都城市物産振興基本計画で整理した物産振興に関する基本目標や、これまでに整理した拠点施設の導入機能等を踏まえると、新法人には主に3つの役割が求められます。

- 物産販売や、拠点施設のプロモーション・ブランディング等を担う役割
- 地場産業振興を目的に、販路の構築・拡大、市内生産者・事業者の商品開発支援等を担う役割
- 施設の管理運営全般を担う役割

新法人の設立は本市が主導することとし、組織の機関設計や詳細な人員体制、定款や内規等については、財団との協議を踏まえ検討していきます。

③管理運営スキーム

収益施設は新法人が整備・運営を行い、非収益施設は都城市が整備・運営を行うことを想定します。拠点施設の機能を発揮し、コンセプトに沿った統一性のある施設運営を行うためには、非収益施設も含め、新法人が施設全体の管理運営を担う必要があります。

レストランやフードコートについては、地元事業者の参画機会を確保する観点から、テナント方式の採用を検討します。

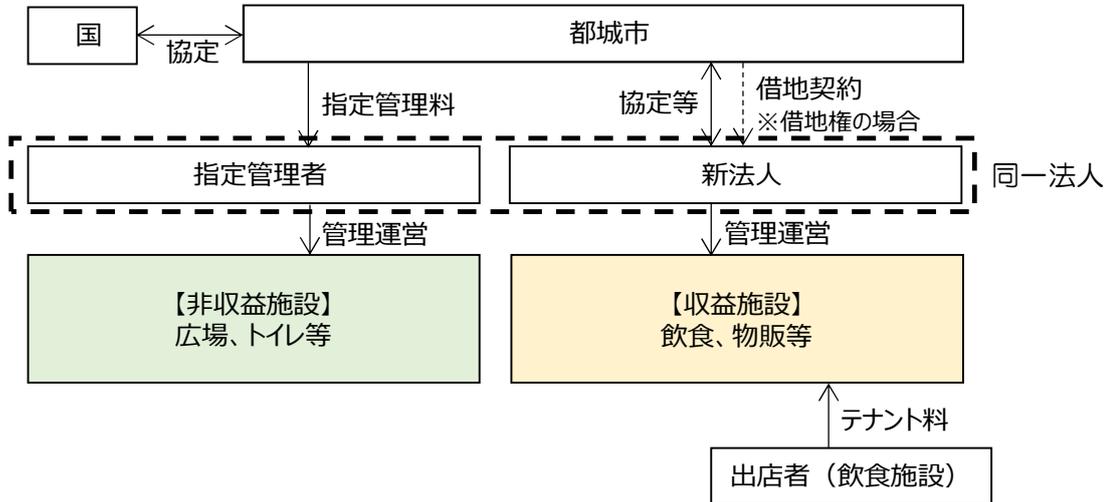


図 7-1 想定されるスキームの例

7.2 経営シミュレーション

(1) 施設所有・管理運営等の想定

施設所有や管理運営等の前提として想定する事項は、以下の通りです。

表 7-3 施設所有・管理等の前提

施設所有	<ul style="list-style-type: none"> 収益施設を民間が所有し、非収益施設を市が所有する区分所有方式を想定。
管理運営	<ul style="list-style-type: none"> 指定管理者制度にもとづく非収益施設の運営を含め、新法人が施設全体を管理運営することを想定。 飲食施設のレストラン、フードコートは、テナント入居を想定。 キッチンスタジオ、木製遊具広場については、委託・謝金対応によるスタッフ配置を想定。 管理運営に係る清掃、保安管理、植栽管理等は、新法人が外部へ業務委託することを想定。
新法人の 人員数	<ul style="list-style-type: none"> 代表取締役 1 名、物産販売施設を中心とする販売企画運營業務に 14 人、地域商社としての営業・商品開発支援業務に 2 人、施設管理全般に関する業務に 3 人を配置することを想定。

(2) 年間利用者数の想定

年間利用者数は、道路休憩施設及び地域振興施設への立ち寄り数から想定します。

表 7-4 年間利用者数の想定

①道路休憩施設への立寄客数

平日	国道10号		備考
	小型車	大型車	
前面道路交通量 (台/12h)	15,384	2,278	道路交通センサス 基本区間番号45300100860
営業時間内の交通量 (台/9h)	11,538	1,709	営業時間を9:00~18:00 (9時間) と想定
立寄率	0.100	0.125	NEXCO設計要領におけるPA基準の値
立寄台数 (台/日)	1,154	214	
車種別乗車人数 (人/台)	1.30	1.31	平成22年センサス「車種別平均輸送人数」 小型車：1.30、普通貨物：1.31
車種別立寄人数 (人/日)	1,500	280	
立寄人数 (人/日)	1,780		
年間利用者数 (人/年)	622,897		営業日数350日の想定 (定休日15日)

2,110

②地域振興施設への立寄客数

休日利用者数 (人/日)	2110	※大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき指針
休日利用者数 (人/年)	253,200	※年間休日数は120日と想定
平日利用者数 (人/年)	129,238	※平日利用者は、休日利用者の25%と想定
年間利用者数 (人/年)	382,438	

③年間利用者数 (①+②)

1,005,335

(3) 売上・収益及び売上原価の設定

売上・収益及び売上原価については、以下の通り設定します。

表 7-5 売上・収益及び売上原価の設定

項目	設定
物産販売	<ul style="list-style-type: none"> レジ通過者数、取扱想定品目の買上率、客単価を想定し、売上を積算。 レジ通過率は、道の駅都城における実績値を踏まえ、0.457と設定。 精肉販売については、新法人とは別事業者が実施することを想定。 委託販売方式によるものとし、物産販売売上合計額の16.2%を手数料として、新法人の収益に設定。 商業施設は一般的に売上が年々減少していくため、各年の売上は前年比0.5%減として設定。
飲食販売	<ul style="list-style-type: none"> 各施設の利用者数、客単価を想定し、売上を積算。 飲食販売売上合計額の11.7%をテナント収入として、新法人の収益に設定。
自販機手数料	<ul style="list-style-type: none"> 「道の駅都城」及び「地場産業振興センター」の現況収入を参考とし、年間2,000千円に設定。
会議室使用料	<ul style="list-style-type: none"> 「地場産業振興センター」の現況収入を参考とし、年間8,000千円に設定。
キッチンスタジオ利用料	<ul style="list-style-type: none"> 利用単価3,000 [円/人]、1日当たりの利用者10 [人/日]、稼働日数200 [日]として設定。
指定管理料	<ul style="list-style-type: none"> 市所有施設の管理運営に係る人件費、水道光熱費、点検・保守費、運転・監視費、業務委託費を積算。
市委託料	<ul style="list-style-type: none"> 市が「地場産業振興センター」に対して拠出している補助金の内、事業実施に係る補助実績を参考に、年間6,000千円に設定。
売上原価（物産販売）	<ul style="list-style-type: none"> 委託販売方式では仕入れ原価を考慮しないが、シミュレーションの便宜上、売上に対する83.80%と設定。

(4) 販売管理費の設定

表 7-6 販売管理費の設定

項目	設定
人件費	<ul style="list-style-type: none">給与・賃金は、前提条件で示した人員数に応じたものとする。法定福利厚生費として、給与・賃金の15%相当額を積算。ベースアップ率は年平均1.013に設定。
水道光熱費	<ul style="list-style-type: none">物産販売施設については、精肉販売を除いた物産売上合計額の2.37%と設定。物産販売施設を除いた各施設については、“建築物のライフサイクルコスト（中規模事務庁舎）”を参考に、施設面積1㎡あたり単価を2,077 [千円/年・㎡] に設定。
施設維持管理経費	<ul style="list-style-type: none">点検保守に係る経費として、“建築物のライフサイクルコスト（中規模事務庁舎）”を参考に、施設面積1㎡あたり2,218 [千円/年・㎡] に設定。運転・監視に係る経費として、“建築物のライフサイクルコスト（中規模事務庁舎）”を参考に、施設面積1㎡あたり1,721 [千円/年・㎡] に設定。
施設管理委託料	<ul style="list-style-type: none">類似施設の実績を参考に、清掃委託、警備、電気保安、植栽管理等に係る経費を設定。
消耗品費	<ul style="list-style-type: none">物産販売売上額の2.0%と設定。
販促・広告宣伝費	<ul style="list-style-type: none">物産販売売上額の1.0%と設定。
その他経費	<ul style="list-style-type: none">その他経費について、物産販売売上額の1.5%と設定

(5) 長期事業収支計画

新法人の長期事業収支計画の算定結果は、以下となります。営業努力による売上高の確保が前提となりますが、概ね安定した経営が見込まれます。

表 7-7 長期事業収支計画 (単位：千円)

	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度	R13年度	R14年度	R15年度	R16年度	R17年度	R18年度	R19年度	R20年度	R21年度	R22年度	R23年度
売上高 (飲食除く)	976,345	971,535	966,720	961,928	957,160	952,417	947,696	943,000	938,327	933,677	929,051	924,448	919,867	915,310	910,776	906,264	901,774	897,307	892,863
物産販売	911,985	907,455	902,917	898,403	893,911	889,441	884,994	880,569	876,166	871,785	867,426	863,089	858,774	854,480	850,208	845,957	841,727	837,518	833,331
(飲食販売)	149,916	149,166	148,420	147,678	146,940	146,205	145,474	144,747	144,023	143,303	142,586	141,873	141,164	140,458	139,756	139,057	138,362	137,670	136,982
テナント収入	17,504	17,459	17,414	17,368	17,324	17,279	17,235	17,190	17,146	17,103	17,059	17,016	16,973	16,930	16,887	16,845	16,803	16,761	16,719
その他収入	46,856	46,622	46,389	46,157	45,926	45,696	45,468	45,240	45,014	44,789	44,565	44,342	44,121	43,900	43,681	43,462	43,245	43,029	42,813
売上原価 (飲食除く)	764,248	760,452	756,650	752,866	749,102	745,357	741,630	737,922	734,232	730,561	726,908	723,273	719,657	716,059	712,479	708,916	705,372	701,845	698,335
物産販売	764,248	760,452	756,650	752,866	749,102	745,357	741,630	737,922	734,232	730,561	726,908	723,273	719,657	716,059	712,479	708,916	705,372	701,845	698,335
(飲食販売)	59,966	59,666	59,368	59,071	58,776	58,482	58,190	57,899	57,609	57,321	57,035	56,749	56,466	56,183	55,902	55,623	55,345	55,068	54,793
売上総利益	212,097	211,083	210,070	209,062	208,058	207,060	206,067	205,078	204,095	203,116	202,143	201,174	200,210	199,251	198,297	197,348	196,403	195,463	194,527
販売管理費	182,211	182,865	183,528	182,569	183,140	174,460	173,529	174,237	174,954	184,302	185,038	185,785	187,228	187,995	188,660	178,448	179,247	180,055	179,243
営業損益	29,886	28,218	26,542	26,492	24,918	32,600	32,538	30,842	29,141	18,814	17,104	15,389	12,982	11,257	9,637	18,899	17,156	15,408	15,284

7.3 概算事業費

拠点施設の整備にあたり想定される概算事業費は以下の通りです。

- 表に示す事業費は、国が整備予定の道路施設と、市及び新法人が整備予定の地域振興施設を合算した総事業費（概算）です。負担割合については今後、検討していきます。
- 事業費は、社会情勢や財政状況の変化等により、見直しを行う場合があります。
- 市の財政負担を可能な限り軽減するよう、国の交付金等を有効に活用していきます。

表 7-8 拠点施設の整備にあたり想定される概算事業費

事業内容	事業費
建築主体（調査、設計、工事）	15.9 億円
外構整備（設計、工事）	4.3 億円
備品購入	2.5 億円
（合計）	22.7 億円

※関連工事（現施設解体、道路改良、下水道）に係る事業費は除いています。

また、道の駅の整備に活用が可能と考えられる主な支援制度としては、以下のようなものがあります。今後、補助事業の要件等を確認し、適切な支援メニューの活用を検討していきます。

※ 「令和元年度重点「道の駅」の企画提案の募集について」（国土交通省道局企画課、令和元年8月8日）において、「道の駅」に関する取組に活用可能な制度例として掲載されているもののうち、本市での活用可能性があるものについて掲載しています。制度の概要や補助率については、現行の制度の要綱等に基づくため、今後変更の可能性があります。

表 7-9 活用が想定される主な支援制度

省庁	支援制度の名称	概要	補助率
内閣府	地方創生拠点整備交付金	地域経済の活性化という喫緊の課題に対応するため、地域の観光振興や住民所得の向上等の基盤となる先導的な施設整備等を支援するもの。 「地域資源を効果的に活用し、ローカルイノベーションを起こすことにより、観光や農林水産業の先駆的な振興に資する施設」、「地方への人の流れを飛躍的に加速化し、地方への移住や起業等に確実につながる施設」などが交付の対象となる。 ※30年度2次補正予算「地方創生拠点整備交付金」の内容に基づく	1/2
内閣府・厚生労働省	地域子育て支援拠点事業	児童福祉法に基づき、市町村が実施する「地域子育て支援拠点事業（乳幼児及びその保護者が相互の交流を行う場所を開設し、子育てについての相談、情報の提供、助言その他の援助を行う事業）」について、支援するもの。 公共施設や保育所、児童館等の地域の身近な場所で、乳幼児のいる子育て中の親子の交流や育児相談、情報提供等を実施する取組みなどが対象となる。	10/10相当 (上限あり)
総務省	地域経済循環創造事業交付金	産学官の連携により、地域の資源と資金を活用して、雇用吸収力の大きい地域密着型事業の立ち上げを支援するもの。 地域金融機関から融資を受けて事業化に取り組む民間事業者が、事業化段階で必要となる初期投資費用について、自治体が助成する経費に対し、総務省が交付金として交付する。	原則 1/2 上限 2,500 万円
	公衆無線LAN環境整備支援事業	無線LANによる無線通信を利用することが困難な状態の解消を図るため、特定の施設において、無線通信用施設及び設備並びに当該無線通信用施設及び設備の開設に必要な伝送用専用線を整備する事業を支援するもの。 財政力指数が0.8以下の都道府県若しくは市町村が行うもので、避難場所・避難所、観光案内所等の施設を対象とする。	1/2
	過疎地域遊休施設再整備事業	過疎地域の廃校舎や使用されていない家屋等の遊休施設を有効活用し、地域振興や都市住民等との地域間交流を促進するため、生産工施設、資料展示施設、教育文化施設、地域芸能・文化体験施設等の整備に要する経費に対して補助を行うもの。	1/3

省庁	支援制度の名称	概要	補助率
農林水産省	農山漁村振興交付金(農山漁村活性化整備対策)	地域の創意工夫による活動の計画づくりから農業者等を含む地域住民の就業の場の確保、農山漁村における所得の向上や雇用の増大に結び付ける取組までを総合的に支援するもの。 拠点施設の整備にあたっては、農林水産物の高付加価値化や生産者の販売力強化等に必要な施設等であること、地域の食と農の魅力を活かした体験等の受入体制構築に必要な施設等であることなどの要件がある。	1/2
	食料産業・6次産業化交付金(加工・直売)	農山漁村の所得や雇用の増大を図るため、多様な事業者がネットワークを構築して取り組む加工・直売の取組及び地域ぐるみの6次産業化の取組を支援するもの。 新商品開発や販路開拓、農林水産物の加工・販売施設の整備等が支援の対象となる。	3/10 上限1億円
経済産業省	電気自動車・プラグインハイブリッド自動車の充電インフラ整備事業費補助金	電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車の普及に不可欠な充電インフラの整備を図るため、充電設備を設置する者に対して、充電設備費及び設置工事費の一部を補助もの。 道の駅は、国土交通省の道の駅に登録されているものを要件として、充電設備の機器購入費・工事費が支援の対象となる。	10/10
環境省	二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金 (設備の高効率化改修支援事業)	CO2 排出削減に向けて、機器全体の更新が困難な事業者に対して、エネルギー効率改善に寄与する部品・部材の交換・追加による設備の効率改善を支援するもの。 設備のエネルギー効率と密接な関係のある部品・部材の交換や、改修を行う設備若しくは設備と連結された蒸気配管等に部品・部材を付加することなどで、設備のエネルギー効率を改善する事業が対象となる。	1/2
	二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金 (地域の防災・減災と低炭素化を同時実現する自立・分散型エネルギー設備等導入推進事業)	地域防災計画又は地方公共団体との協定により、災害時に避難施設等として位置づけられた公共施設又は民間施設に、平時の温室効果ガス排出抑制に加え、災害時にもエネルギー供給等の機能発揮が可能となり、災害時の事業継続性の向上に寄与する再生可能エネルギー設備等の導入を支援するもの。 公共施設に防災・減災に資する再生可能エネルギー設備、未利用エネルギー活用設備及びコジェネレーションシステム並びにそれらの附帯設備(蓄電池、自営線等)等を導入する事業が対象となる。	1/2
国土交通省	官民連携基盤整備推進調査費	官民が連携して策定する地域戦略に資する事業について、基盤整備の構想段階から事業実施段階への円滑かつ速やかな移行を支援するもの。 民間事業活動と一体的に実施する基盤整備の事業化検討について、地方公共団体に対して、調査費補助が行われる。	1/2
	社会資本整備総合交付金 (社会資本整備総合交付金事業)	地方公共団体等が行う社会資本の整備その他の取組を支援することにより、交通の安全の確保とその円滑化、経済基盤の強化、生活環境の保全、都市環境の改善及び国土の保全と開発並びに住生活の安定の確保及び向上を図ることを目的とするもの。	概ね4割

省庁	支援制度の名称	概要	補助率
	地域公共交通確保維持改善事業	生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供され、また、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害の解消等がされるよう、地域公共交通の確保・維持・改善を支援することを目的とするもの。	1/2
観光庁	広域周遊観光促進のための観光地域支援事業	訪日外国人旅行者等の各地域への周遊を促進するため、DMO（※）が中心となって行う、地域の関係者が連携して観光客の来訪・滞在促進を図る取組を支援するもの。 以下のようなものが対象となる。 ①訪日外国人旅行者等による広域的な周遊観光を促進するための調査・戦略策定に係る事業 ②訪日外国人旅行者等による広域的な周遊観光を促進するための滞在コンテンツの充実、受入環境整備、情報発信・プロモーションに係る事業 ※ DMO（観光地域づくりの舵取り役）：Destination Management/Marketing Organization	①定額：上限2,000万円 ②1/2
	訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業（地方での消費拡大に向けたインバウンド対応支援事業）	訪日外国人旅行者の受入環境整備を行うための緊急対策を促進することを目的として、訪日外国人旅行者が利用しやすい観光地の公衆トイレ整備等に要する経費の一部を補助するもの。 以下のようなものが対象となる。 ①観光拠点情報・交流施設における先進機能の整備、無料公衆無線LAN環境の整備、多言語での情報発信に関わる整備・改良、観光拠点情報・交流施設の整備・改良（洋式トイレの整備及び機能向上等）の経費 ②災害等の発生時における訪日外国人旅行者の受入れに関し、一定の体制を整えている外国人観光案内所における非常用電源装置及び情報端末への電源供給機器の整備に要する経費	1/3 ②のみ 1/2

7.4 整備スケジュール

拠点施設の整備スケジュールは以下の通りです。令和5年度中の開業を目指して整備を進めます。

表 7-10 拠点施設整備のスケジュール

区分	事業内容	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
計画・設計	基本計画	基本計画策定				
	基本設計・実施設計		基本設計・実施設計			
調査・測量	地形測量	測量				
	地質調査		調査			
施設整備	既存施設解体工事		解体設計 (地場産業 振興センター)	解体工事 (地場産業 振興センター)	解体設計 (現道の駅、 都北町別館)	解体工事 (現道の駅、 都北町別館)
	新施設整備				新施設整備 外構整備	外構整備
	道路改良工事				道路改良工事	道路・交差点 改良工事
運営 体制の 構築	新法人設立・運営		法人設立手続き	法人設立及び運営	施設運営準備	
	人員体制の確保			従業員の確保・募集等	研修・準備	
	事業計画の策定		事業計画の策定			

暫定オープン

施設開業

8. 今後の課題と対応案

8.1 施設整備に向けた課題と対応案

(1) 一体型整備に向けた道路管理者（国）との調整

（課題）

本拠点施設は、国と本市が費用を分担して整備する、「一体型」による道の駅の整備を想定していることから、国と本市との連携が不可欠です。

（対応案）

国との協議を進めるとともに、「重点道の駅」選定による関係機関からの支援を活用し、施設整備の費用分担や維持管理の役割分担等について調整していきます。

(2) 施設整備に向けた補助金等の確保

（課題）

本拠点施設の整備にあたっては、国等の補助金・交付金等の活用が必要です。

（対応案）

活用が想定される補助事業の要件等を確認し、適切な支援メニューを検討していきます。

(3) 安全な交通処理に向けた関係機関との協議

（課題）

本拠点施設の開業後は、円滑な交通処理や安全の確保が必要です。

（対応案）

道路管理者や警察との協議を進め、道路や交差点の改良が必要な箇所については、その方向性や役割分担について明らかにしていきます。

(4) 交通結節機能強化に向けた交通事業者との協議

（課題）

本拠点施設は、南九州観光のハブとして、車利用者のみならず、多くの交通手段の接続ができる交通結節機能を有する施設とする必要があります。

（対応案）

特に路線バス等の乗り入れに向けて、交通事業者との協議を進めていきます。

8.2 管理運営に向けた課題と対応案

(1) 周辺の観光資源や道の駅・地域との連携強化

(課題)

拠点施設の波及効果を地域全体に広げていくためには、周辺の観光資源や道の駅、様々な主体との連携を強化していく必要があります。

(対応案)

周辺の観光資源や道の駅との連携に向けた協議を進めるとともに、地域住民が拠点施設の運営に参画できる仕組みや、地元の学校との連携企画なども検討していきます。

(2) 道の駅の管理運営組織の立ち上げ

(課題)

道の駅の管理運営組織（新法人）の立ち上げを早期に進める必要があります。

(対応案)

新法人の組織形態を明らかにするとともに、管理運営組織の役割や事業内容を明確にした上で、人員の確保や資金調達等を進めます。

(3) 管理運営形態の明確化

(課題)

拠点施設の整備計画地は、財団が所有する土地と市が所有する土地が混在することから、土地の取り扱いについて調整が必要です。

(対応案)

施設整備における役割分担や施設所有についての調整、運営における新法人と市の役割分担や運営体制の明確化が必要です。

(4) テナント募集

(課題)

拠点施設の運営方針やコンセプトに沿ったテナントの募集を行う必要があります。

(対応案)

運営方針やコンセプト、テナント募集要件等を明らかにしていきます。