

高松市塩江
道の駅エリア
整備基本計画

令和2年11月
高松市

目次

第1章 はじめに

1.1 背景	1
1.2 基本計画の位置付け	1
1.3 道の駅の概要	2
1.4 全国の道の駅	4
1.5 塩江周辺の道の駅	4

第2章 塩江温泉郷について

2.1 塩江温泉郷の特徴	5
2.2 塩江温泉郷を取り巻く環境の変化	14
2.3 塩江温泉郷の実態調査	25
2.4 道の駅エリアの需要動向等に関するアンケート調査	29
2.5 道の駅エリアの現状と課題	33

第3章 基本方針

3.1 コンセプト	34
3.2 ターゲットと目標	35

第4章 条件整理

4.1 現況	36
4.2 道の駅エリア周辺の道路状況	41
4.3 医療施設の整備	42

第5章 配置計画

5.1 道の駅エリア整備の考え方	47
5.2 導入機能の整理	47
5.3 施設規模の検討	63
5.4 ゾーニング	102
5.5 配置計画案	103
5.6 用地取得範囲	105
5.7 概算事業費	105

第6章 民間活力の導入

6.1 民間活力導入の背景	106
6.2 民間活力導入の目的	106
6.3 一般的な民間活力導入の方式	106
6.4 業務分担	107
6.5 民間活力導入の方式	108
6.6 民間事業者の意向調査	109

第7章 今後の進め方

7.1 事業スケジュール	113
7.2 今後の整備に向けた課題等の整理	114

参考資料

上位・関連計画の整理

第1章 はじめに

1.1 背景

国は、「観光先進国」の実現を目指すため、2016（平成28）年3月に策定した「明日の日本を支える観光ビジョン」において、訪日外国人旅行者数や日本人国内旅行消費額等の増大を目標に掲げ、「観光資源の魅力を極め、地方創生の礎に」、「観光産業を革新し、国際競争力を高め、我が国の基幹産業に」、「すべての旅行者が、ストレスなく快適に観光を満喫できる環境に」の3つの視点の下、各種施策に取り組むこととしています。

本市は、近隣町との合併を経て、市域の拡大とともに多様な観光資源を有することとなり、2008（平成20）年3月に「高松市観光振興計画」を、続いて2013（平成25）年10月に「高松市観光振興計画（2013～2015）」を策定し、「訪れたい、訪れてよかったまち」となることを目指してきました。

また、民間の動きにおいては、2017（平成29）年にJRが、四国デスティネーションキャンペーンを実施したほか、2018（平成30）年から民間委託となった高松空港の運営者が、香川県とも連携しながらインバウンド需要のさらなる獲得を図っています。

こうした中、本市は、世界最大規模の旅行予約サイト「Booking.com（ブッキングドットコム）」から「2020年に訪れるべき目的地」のトップ10に、日本で唯一選ばれ、また、世界中で利用されている旅行比較サイト「Skyscanner（スカイスキナー）」からも「アジア太平洋地域の2020年の旅行トレンドにおいて注目すべき新興目的地」のトップ10に選ばれるなど、国内外からの注目が高まっています。

1.2 基本計画の位置付け

本市では、高松の奥座敷とも言われる塩江温泉郷を「オンリーワンの価値を持つ温泉郷」に磨き上げるための指針として、2017（平成29）年3月に策定した「塩江温泉郷観光活性化基本構想」に基づき、塩江温泉郷の活性化と本市の観光振興に向け、各種施策に取り組んでいます。

本計画は、この取組みの一環として、「道の駅エリア」において、物販・飲食、温浴、観光情報発信等の複合的な機能を持つ観光関連施設と医療施設の一体的な整備を行うことで、塩江温泉郷のシンボルとなる新たな交流拠点づくりを目指すものです。

1.3 道の駅の概要

1.3.1 道の駅とは

長距離ドライブが増え、女性や高齢者のドライバーが増加するなかで、道路交通の円滑な「ながれ」を支えるため、一般道路にも安心して自由に立ち寄れ、利用できる快適な休憩のための「たまり」空間が求められています。

また、人々の価値観の多様化により、個性的でおもしろい空間が望まれており、これら休憩施設では、沿道地域の文化、歴史、名所、特産物などの情報を活用し多様で個性豊かなサービスを提供することができます。

さらに、これらの休憩施設が個性豊かなにぎわいのある空間となることにより、地域の核が形成され、活力ある地域づくりや道を介した地域連携が促進されるなどの効果も期待されます。

こうしたことを背景として、道路利用者のための「休憩機能」、道路利用者や地域の方々のための「情報発信機能」、そして「道の駅」をきっかけに町と町とが手を結び活力ある地域づくりを共に行うための「地域の連携機能」、の3つの機能を併せ持つ休憩施設「道の駅」が誕生しました。

出典：「道の駅」とは？（国土交通省）

1.3.2 道の駅の目的と機能

○目的

- ・道路利用者への安全で快適な道路交通環境の提供
- ・地域の振興や安全の確保に寄与

○基本コンセプト

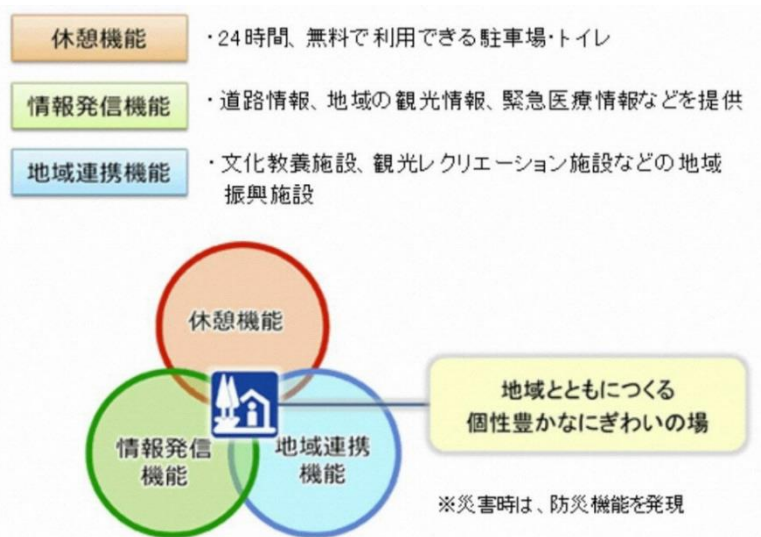


図 1-1 道の駅の基本コンセプト

出典：「道の駅」の目的と機能（国土交通省）

1.3.3 道の駅の施設配置

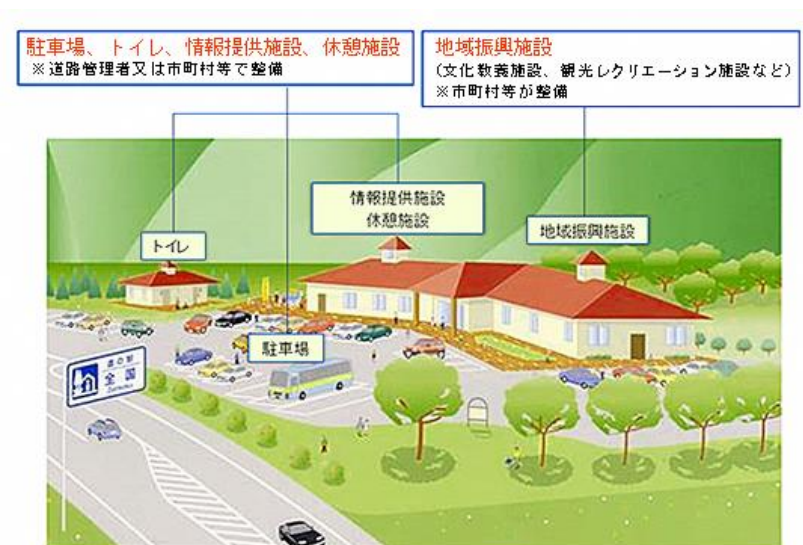


図 1-2 道の駅の施設配置

出典：「道の駅」の施設配置（国土交通省）

1.3.4 道の駅の登録要件

○休憩機能

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

○情報発信機能

- ・道路及び地域に関する情報を提供（道路情報、地域の観光情報、緊急医療情報等）

○地域連携機能

- ・文化教養施設、観光レクリエーション施設などの地域振興施設

○その他

- ・施設及び施設間を結ぶ主要経路のバリアフリー化

○設置者

- ・市町村又は市町村に代わり得る公的な団体※

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

出典：「道の駅」登録要件（国土交通省）

1.4 全国の道の駅

道の駅は、1993（平成5）年から登録を開始し、2020（令和2）年7月1日までに1,180駅が登録されています。四国4県では88の道の駅が登録され、香川県の道の駅登録数は、18駅となっています。

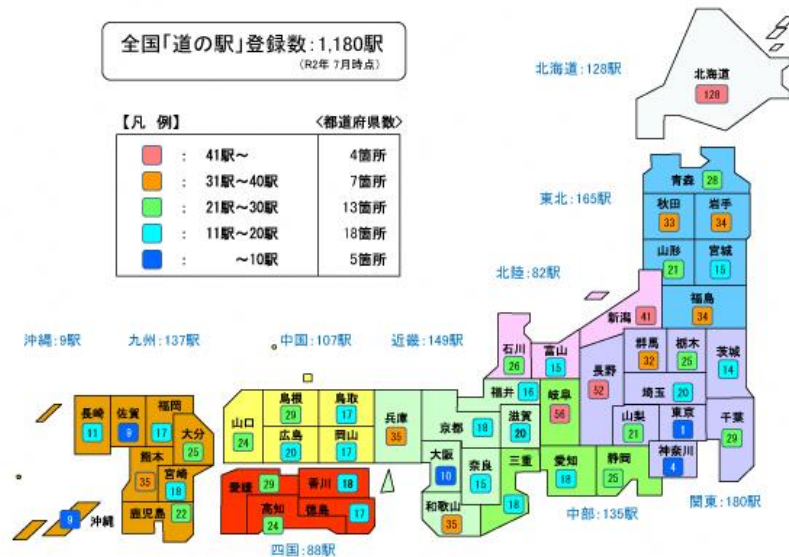


図 1-3 全国の道の駅

出典:「道の駅」一覧 2020年7月(国土交通省)

1.5 塩江周辺の道の駅

道の駅「しおのえ」の半径10km以内には他に道の駅がなく、道の駅「しおのえ」は塩江町とその周辺にとって重要な拠点であることがうかがえます。また、高松市内の道の駅は「香南楽湯」と「源平の里むれ」で、道の駅「しおのえ」からそれぞれ約10kmと約20km離れています。



第2章 塩江温泉郷について

2.1 塩江温泉郷の特徴

2.1.1 位置

塩江温泉郷は、香川県高松市の南部に位置し、高松市の中心部から南へ約25km、車で約40分の距離にあります。高松空港からは車で約15分と近く、アクセスしやすい位置といえます。



図 2-1 位置図

2.1.2 歴史

塩江地区は、約1,300年前に名僧行基により発見され、空海（弘法大師）が修行をして、湯治を万人に勧めたと伝えられる名湯があり、これまで、この温泉資源を生かしながら観光のまち「塩江温泉郷」として発展してきました。

明治時代には、現道の駅の南西（対岸）側に、村営の温泉場（建坪約40坪）が整備され、大正時代には、民間の旅館や温泉場、食堂の建設が進み、現道の駅付近一帯は温泉地としての雰囲気醸し出し、観光客を集めるようになりました。

また、昭和初期には、洋風2階建てで、当時としてはモダンな建物の温泉場が建ち、2階には演劇場がつくられ、少女歌劇が「讃岐の宝塚」と宣伝して浴客の人気を集めていました。こうした観光施設の整備に併せて、塩江温泉郷を訪れる交通手段を確保するため、有志によって創立された塩江温泉鉄道株式会社により、琴平電鉄仏生山駅から塩江までの間に鉄道が整備され、塩江温泉の観光開発に大きな役割を果たしました。この車両は、「ガソリンカー」の愛称で呼ばれる特徴ある車体であり、1941（昭和16）年の全線廃止以降も、その線路跡地は、「ガソリン道」と呼ばれ、今でも市民等に親しまれています。

現在、塩江温泉郷では、こうした歴史的な背景の下で、県下で唯一、国から国民保養温泉地※の指定を受け、市民をはじめ、インバウンドを含む多数の観光客等に人気を博しているとともに、2018（平成30）年4月には、「ガソリンカー復元実行委員会」が発足され、地元関係者や学生等によって、当時の車両を模型等で復元する取り組みが行われるなど、改めて注目を集めています。

※国民保養温泉地：温泉法（昭和23年法律第125号）に基づき、温泉の公共的利用増進のため、温泉利用の効果が十分に期待され、かつ、健全な保養地として活用される温泉地を環境大臣が指定するもの。

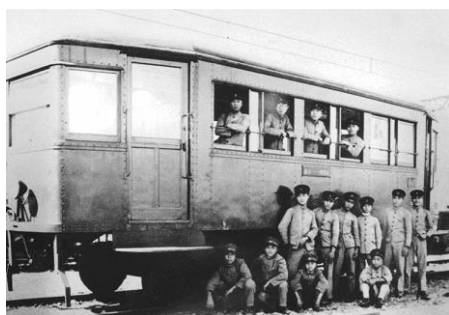


図 2-2 ガソリンカー
出典：しおのえネット HP



図 2-3 昭和初期の塩江温泉街
出典：塩江町歴史資料館



図 2-4 昭和初期の新温泉場
出典：塩江町歴史資料館

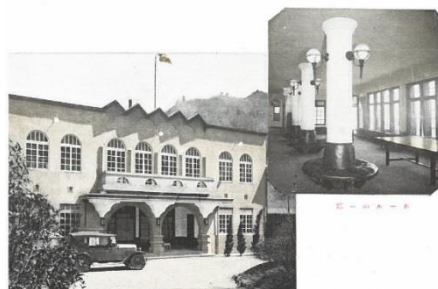


図 2-5 昭和初期の新温泉場正面及び内部
出典：塩江町歴史資料館

2.1.3 自然

雄大な自然に囲まれた塩江温泉郷は、南部に讃岐山脈に連なる緑豊かな山々が広がっており、大滝大川県立自然公園に指定されたこれらの山々が、水を仲立ちに森林と人との理想的な関係がつけられている代表的な森であるとして「水源の森百選」に選ばれているほか、「ホタルの里」としても選定されるなど、自然とのふれあいが身近にできる地域です。当地域は、香川県の中では、降水量が多く、県内では珍しい樹齢100年を超えるブナやケヤキ、ヤマザクラの天然林が残され、カワヨシノボリ、カジカガエル等、希少な動植物が生息しています。人工林については、複層林の造成が図られ、天然林については、景観を維持するため、危険な樹木の除去にとどめて保護されています。大滝大川県立自然公園として、キャンプ場、遊歩道等も整備されており、自然観察やバードウォッチングを兼ねてのハイキングに最適となっています。

今日では、塩江温泉郷を貫流する香東川流域において、春にはソメイヨシノに囲まれる中で「さくらまつり」が、初夏にはゲンジボタルが乱舞する中で「ホタルまつり」が、秋には色鮮やかな美しい紅葉が鑑賞できる「紅葉まつり」が開催されるなど、自然が織りなす四季折々の風情に合わせたイベントが実施されることで、大自然と湯治を十二分に味わえる温泉郷として、地元の方のみならず、県外・国外からの観光客の方々にも親しまれています。

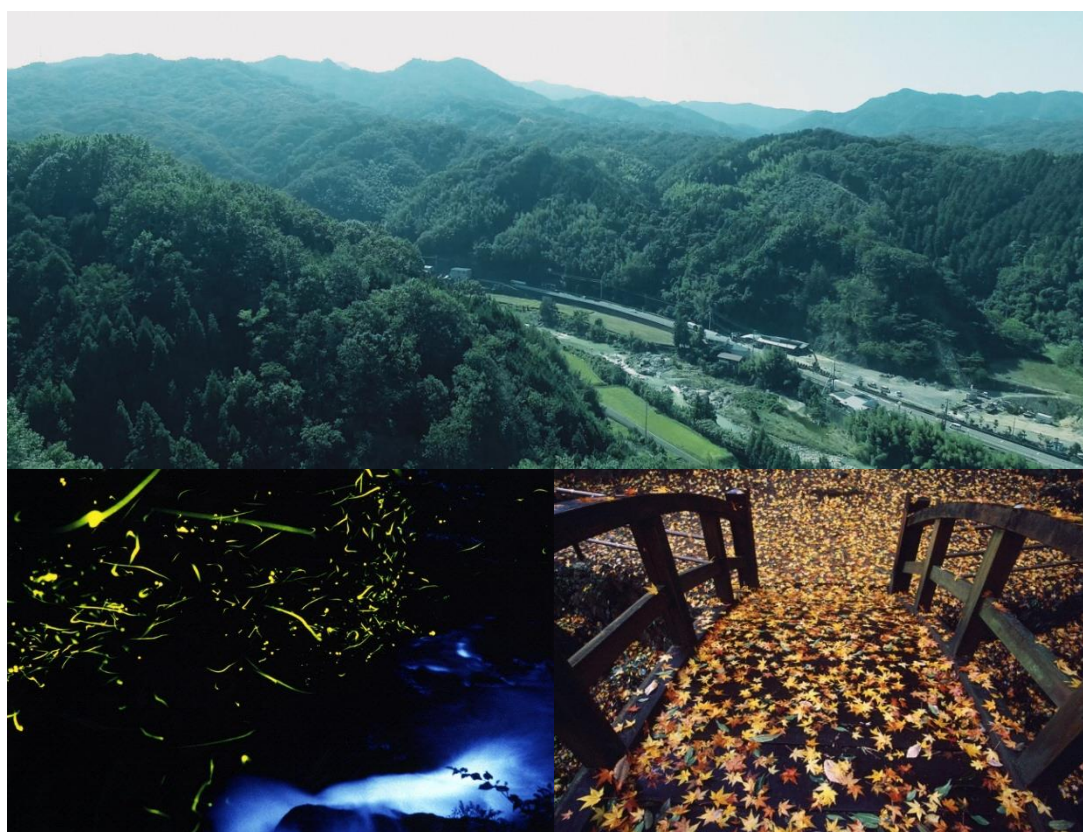


図 2-6 塩江自然の風景

2.1.4 人口と世帯数

2011（平成23）年から2020（令和2）年までの高松市塩江町の登録人口（住民基本台帳人口）の推移（各年1月1日時点）を以下に示します。人口、世帯数ともに減少傾向にあり、高齢化が進むとともに、本市で唯一過疎地域に指定されています。

表 2-1 塩江町の人口と世帯数

	2011年 (H23年)	2012年 (H24年)	2013年 (H25年)	2014年 (H26年)	2015年 (H27年)	2016年 (H28年)	2017年 (H29年)	2018年 (H30年)	2019年 (H31年)	2020年 (R2年)
男(人)	1,511	1,484	1,469	1,401	1,361	1,340	1,311	1,273	1,232	1,204
女(人)	1,644	1,617	1,589	1,561	1,503	1,491	1,468	1,418	1,350	1,302
総数	3,155	3,101	3,058	2,962	2,864	2,831	2,779	2,691	2,582	2,506
世帯数	1,327	1,328	1,318	1,303	1,282	1,291	1,288	1,278	1,253	1,259



図 2-7 塩江町の人口と世帯数の推移

2.1.5 周辺の施設（狭域）

道の駅エリアの周辺には、塩江郵便局や駐在所、消防署等があります。高松市民病院塩江分院は、無床の医療施設として道の駅エリアに移転整備する方針です。

また、周辺には、複数の飲食・宿泊施設があります。



図 2-8 塩江温泉郷周辺の施設（狭域）

2.1.7 公共交通

高松市中心部から塩江温泉郷へは、ことでんバス（塩江線）でアクセスできます。また、塩江町コミュニティバスが塩江～奥の湯温泉間を毎日15便運行しています。そのほか、菅沢、栂川、東山、松尾方面へは、隔日3～5便運行しています。

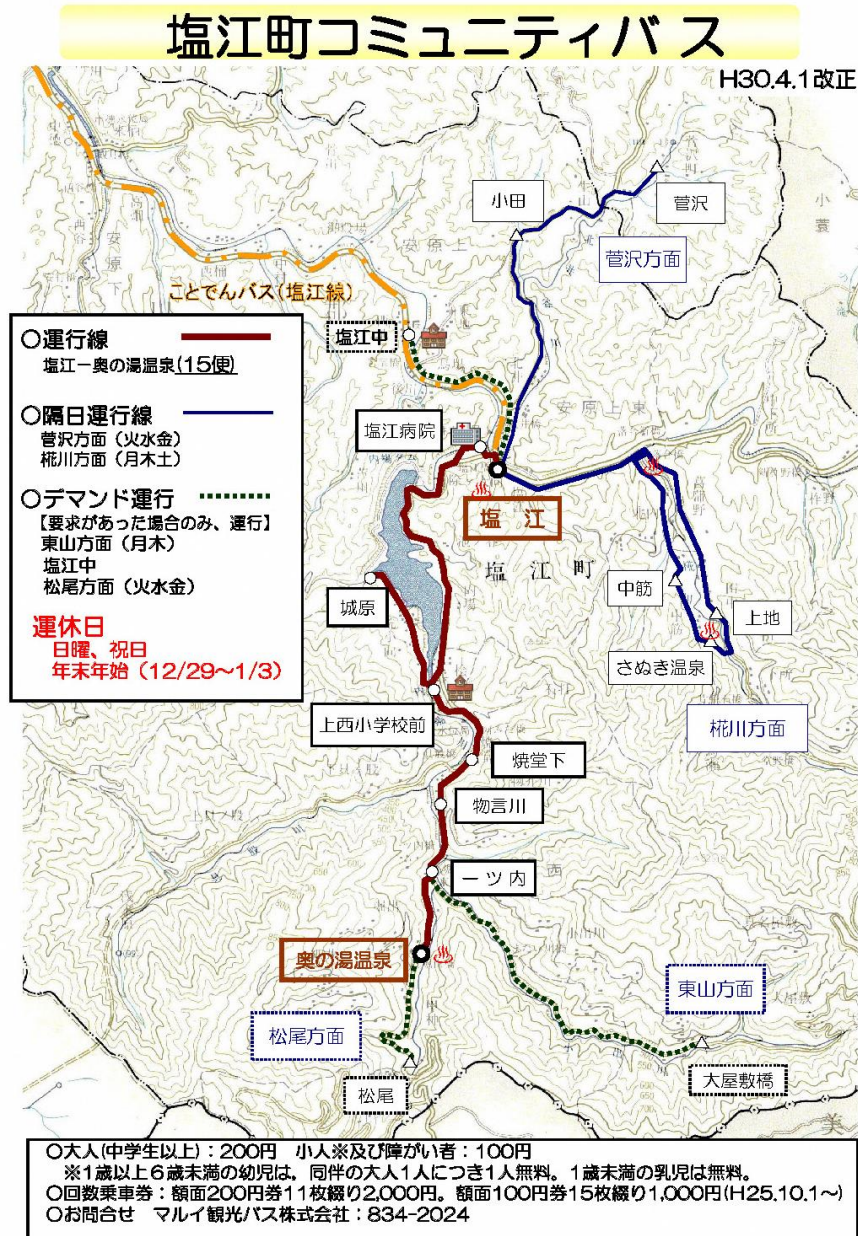


図 2-10 塩江町コミュニティバス路線図

2.1.8 しおのえ4大まつり

塩江温泉郷では、しおのえ4大まつりとして、「さくらまつり」、「ホテルまつり」、「温泉まつり」、「紅葉まつり」が毎年開催され、多くの来訪客でにぎわっています。

表 2-2 しおのえ4大まつり

	開催時期
さくらまつり	毎年4月上旬
ホテルまつり	毎年6月上旬
温泉まつり	毎年8月下旬
紅葉まつり	毎年11月上旬



図 2-11 しおのえ4大まつりポスター

2.1.9 各種取組

塩江町南部は、1992（平成4）年に県下で初めて県立自然公園に指定され、香川県立自然公園条例等関係法令に基づき、当地域内の自然環境が保たれています。また、年に一度、希望者を募ってウォーキングをしながら清掃活動を行う、「クリーンウォークinしのおえ」が実施されているほか、地元自治会が、塩江町を流れる香東川の清掃を定期的に行っています。

また、環境省が、温泉地活性化の方針として、温泉地の役割を見直し、温泉入浴に加えて、周辺の自然、歴史・文化、食などを活かした多様なプログラムを楽しみ、地域の人や来訪客とふれあい、心身ともに元気になるなど、現代のライフスタイルに合った温泉の楽しみ方を提案する「新・湯治」を推進しています。この新・湯治推進プラン実現のため、本市は、温泉地を中心とした自治体、団体、企業等による多様なネットワークづくりを目指す「チーム 新・湯治」に参加しており、このネットワークを通じて、温泉地において多種多様な連携が生まれ、これまでになかった新しい取組みの展開が期待されます。



図 2-12 新・湯治とは

出典：新・湯治の推進（環境省）

2.2 塩江温泉郷を取り巻く環境の変化

2.2.1 塩江温泉郷の交流人口

塩江温泉郷における主要な施設の2015（平成27）年から2019年（令和元）年までの利用者数を以下に示します。塩江温泉郷にある施設の利用者数は、全体として減少傾向にあります。

施設別にみると、「奥の湯温泉」が老朽化により2017（平成29）年3月に閉館した影響により、近接する「奥の湯公園キャンプ場」の利用者が減少するなど、上西地域の交流人口が減少しているほか、「行基の湯」が改修のため2017（平成29）年2月から2018（平成30）年10月まで休館した影響により、隣接する道の駅「しおのえ」の利用者数も減少しています。大滝山キャンプ場は、2016（平成28）年以降、利用者数が増加傾向にあり、コト消費（体験を重視した消費傾向）の需要がうかがえます。

表 2-3 塩江温泉郷の施設別利用者数

単位：人

	2015年 (H27年)	2016年 (H28年)	2017年 (H29年)	2018年 (H30年)	2019年 (R元年)
塩江温泉郷（宿泊施設）	66,234	69,530	71,377	64,455	71,175
行基の湯	56,663	53,944	5,121 ^{※1}	9,334 ^{※1}	56,454
道の駅「しおのえ」	143,655	143,270	130,123	130,269	129,937
塩江美術館	6,452	7,259	6,636	3,455 ^{※2}	8,008 ^{※2}
大滝山キャンプ場	9,002	8,112	9,568	13,663	11,963
奥の湯公園キャンプ場	1,166	903	838	570	498
合計	283,172	283,018	223,663	221,746	278,035

※1 2017年2月から2018年10月まで休館

※2 2018年9月から2019年3月まで休館

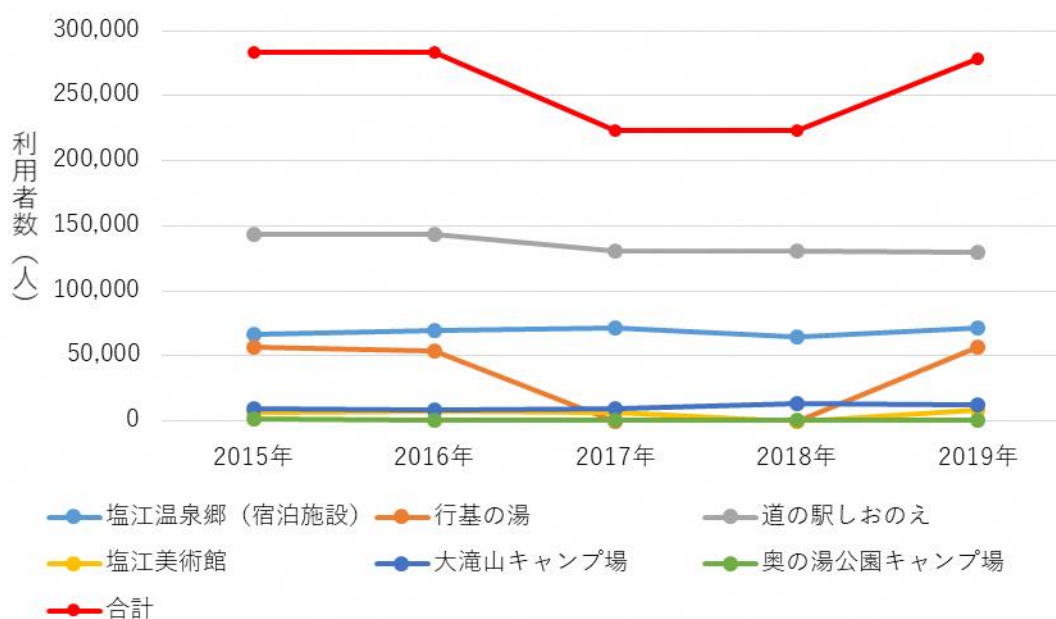


図 2-13 塩江温泉郷の施設別利用者数の推移

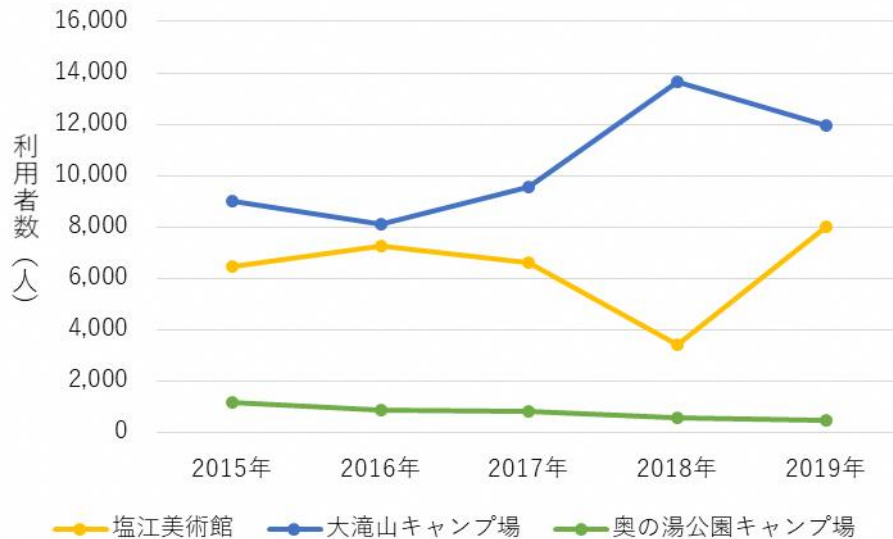


図 2-14 塩江温泉郷の施設別利用者数の推移 (一部抜粋)

2.2.2 塩江温泉郷に訪れる旅行者数と外国人の割合

塩江温泉郷の延べ宿泊者数は、2015（平成27）年から2017（平成29）年まで増加していましたが、2018（平成30）年は、冬季の寒波による影響や民間宿泊施設の1施設の閉鎖の影響などから減少しています。日本人の宿泊者数は減少していますが、外国人の宿泊者数の割合は増加傾向にあります。

表 2-4 塩江温泉郷の延べ宿泊者数

単位：人泊

	2015年 (H27年)	2016年 (H28年)	2017年 (H29年)	2018年 (H30年)	2019年 (R元年)
塩江温泉郷延べ宿泊者数	66,234	69,530	71,377	64,455	71,175
うち外国人	14,607	19,051	27,569	26,215	33,689
外国人の割合	22.1%	27.4%	38.6%	40.7%	47.3%

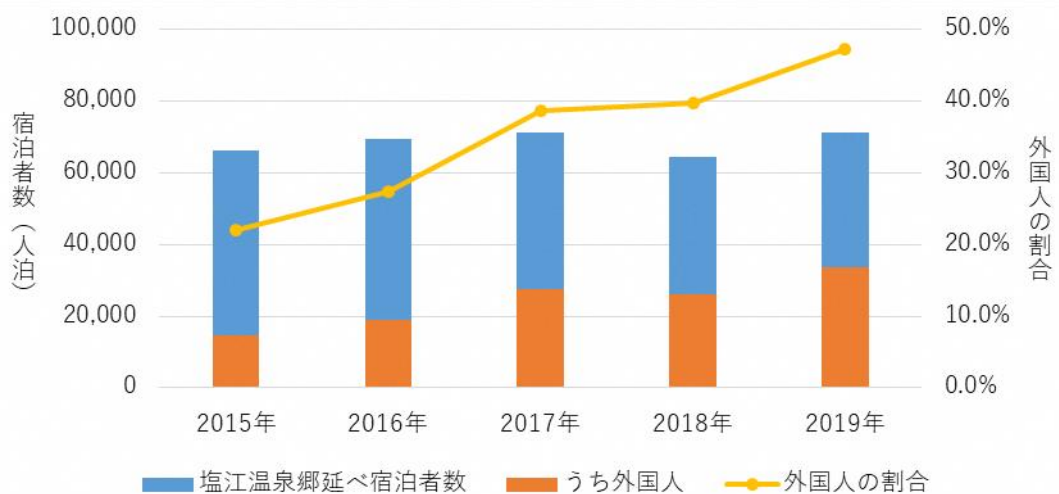


図 2-15 塩江温泉郷の延べ宿泊者数の推移

2.2.3 香川県を訪れる旅行者

香川県が調査・推計した宿泊有無別県外観光客入込数の推移を以下に示します。県外から香川県を訪れた観光客入込数は、全体として増加傾向にあります。また、県外宿泊観光客（外国人を含む実人数）についても、各年で増減はあるものの、増加傾向にあります。

2018（平成30）年の県外観光客入込数は9,416千人となり、4年ぶりに減少しましたが、6年連続で900万人を超えました。これは、2018（平成30）年7月豪雨等の異常気象の影響による観光客数の減少があったとみられる一方で、高松空港におけるソウル線の増便（毎日運航）等によるインバウンドの増加により、前々年を上回る結果になったと考えられます。

表 2-5 宿泊有無別県外観光客入込数

単位：人

	2011年 (H23年)	2012年 (H24年)	2013年 (H25年)	2014年 (H26年)	2015年 (H27年)	2016年 (H28年)	2017年 (H29年)	2018年 (H30年)
日帰り観光客	7,116,164	7,092,797	6,801,650	6,789,796	6,466,845	6,651,293	6,758,557	6,786,768
宿泊観光客	1,597,352	1,844,603	2,375,072	2,269,941	2,736,210	2,716,725	2,705,085	2,629,488
総数	8,713,516	8,937,400	9,176,722	9,059,737	9,203,055	9,368,018	9,463,642	9,416,256



図 2-16 宿泊有無別県外観光客入込数の推移

出典：香川県観光客動態調査報告から作成

2.2.4 香川県を訪れる旅行者の日本人（県内・県外）と外国人の割合

香川県内の延べ宿泊者数のうち、県内からの宿泊者数は、2014（平成26）年から2017（平成29）年まで減少していましたが、2018（平成30）年に増加し、約56万人泊となっています。県外からの宿泊者数（日本人）は、2015（平成27）年から2017（平成29）年まで減少していましたが、2018（平成30）年に増加し約270万人泊となっています。外国人の宿泊者数は、2013（平成25）年から急激に増加し、2018（平成30）年には約55万人泊となっています。

延べ宿泊者数のうち外国人の割合は、2017（平成29）年に10%を超え、2018（平成30）年には13.5%となっています。

表 2-6 香川県内の延べ宿泊者数

単位：人泊

	2011年 (H23年)	2012年 (H24年)	2013年 (H25年)	2014年 (H26年)	2015年 (H27年)	2016年 (H28年)	2017年 (H29年)	2018年 (H30年)
県内（日本人）	457,750	522,260	563,150	584,270	580,520	507,090	463,190	563,760
県外（日本人）	2,736,880	2,953,190	2,843,120	2,699,570	3,194,940	2,733,060	2,569,520	2,704,610
外国人	36,570	43,090	95,830	142,710	210,470	358,360	482,300	546,100
不明	33,820	31,550	83,100	36,150	90,640	181,390	243,390	233,860
合計	3,265,020	3,550,090	3,585,200	3,462,700	4,076,570	3,779,900	3,758,400	4,048,330
県内（日本人）	14.0%	14.7%	15.7%	16.9%	14.2%	13.4%	12.3%	13.9%
県外（日本人）	83.8%	83.2%	79.3%	78.0%	78.4%	72.3%	68.4%	66.8%
外国人の割合	1.1%	1.2%	2.7%	4.1%	5.2%	9.5%	12.8%	13.5%

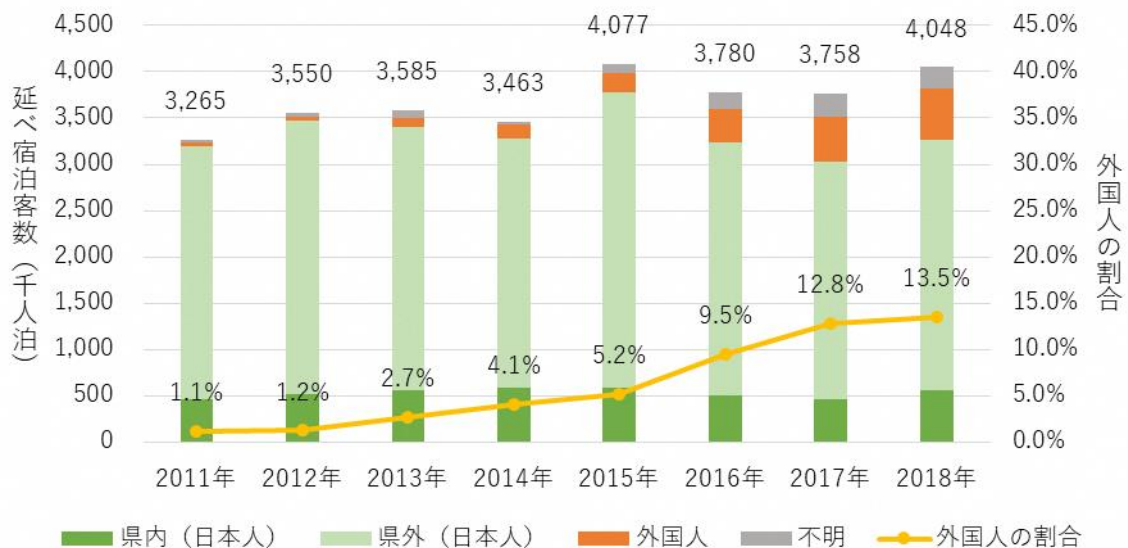


図 2-17 香川県内の延べ宿泊者数の推移

出典：宿泊旅行統計調査（観光庁）から作成

2.2.5 道の駅を訪問する訪日外国人旅行者のアクセス手段

道の駅を訪問する訪日外国人旅行者のアクセス手段を以下に示します。

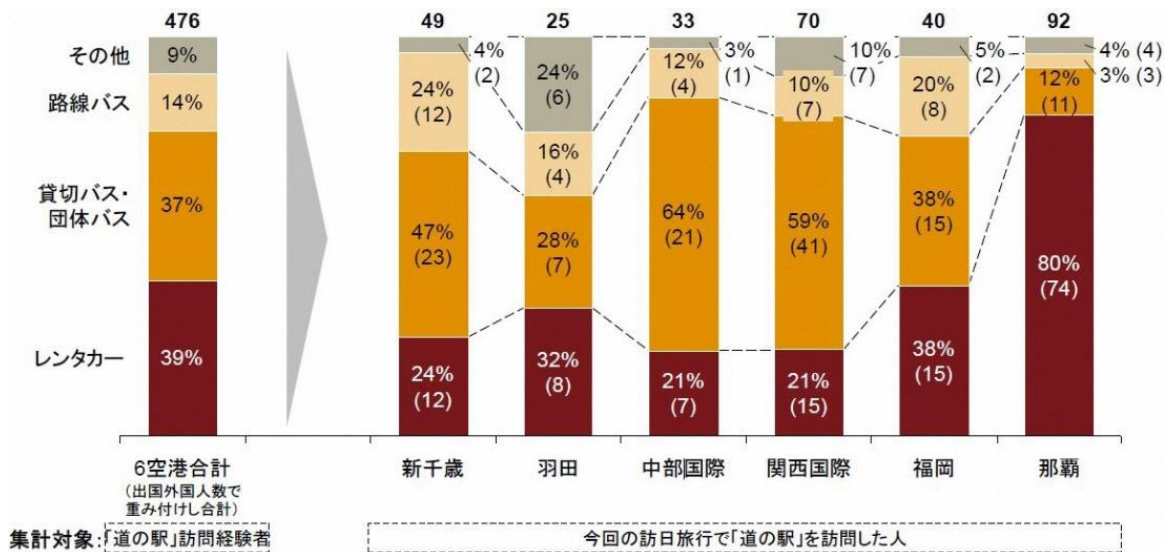


図 2-18 道の駅を訪問する訪日外国人旅行者のアクセス手段

出典：「道の駅」におけるインバウンド対応に向けた調査 平成 31 年 3 月（観光庁）

高松空港のレンタカー貸出数の推移

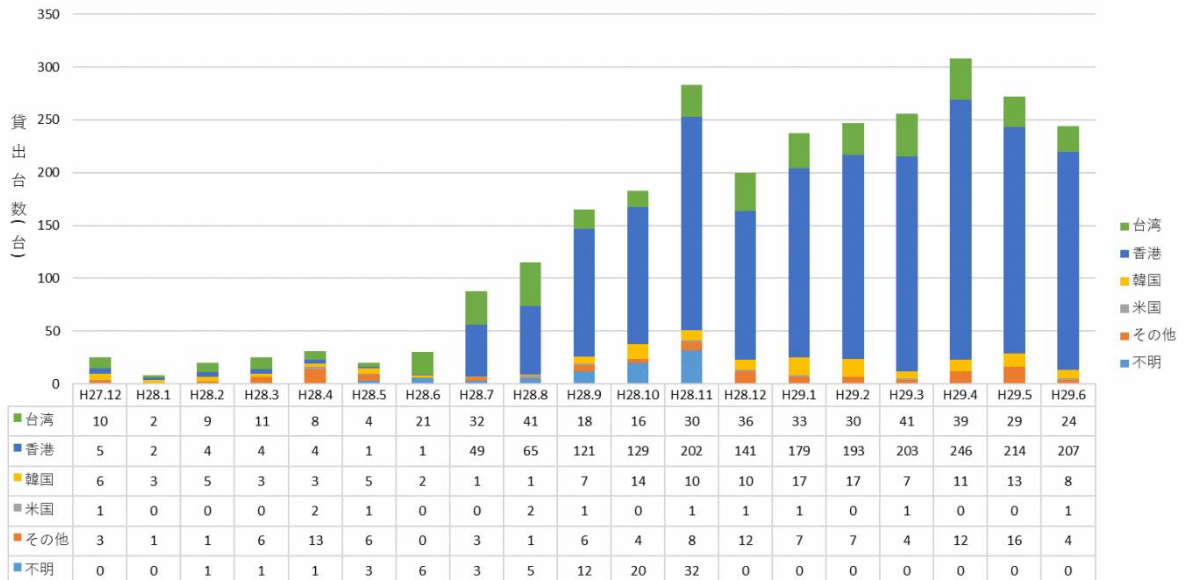


図 2-19 高松空港のレンタカー貸出数の推移 (H27.12～) (単位：台)

出典：平成 30 年度ビジット・ジャパン (V J) 地方連携事業四国ブロック方針 (国土交通省四国運輸局観光部) を加工して作成

高松駅のレンタカー貸出台数の推移

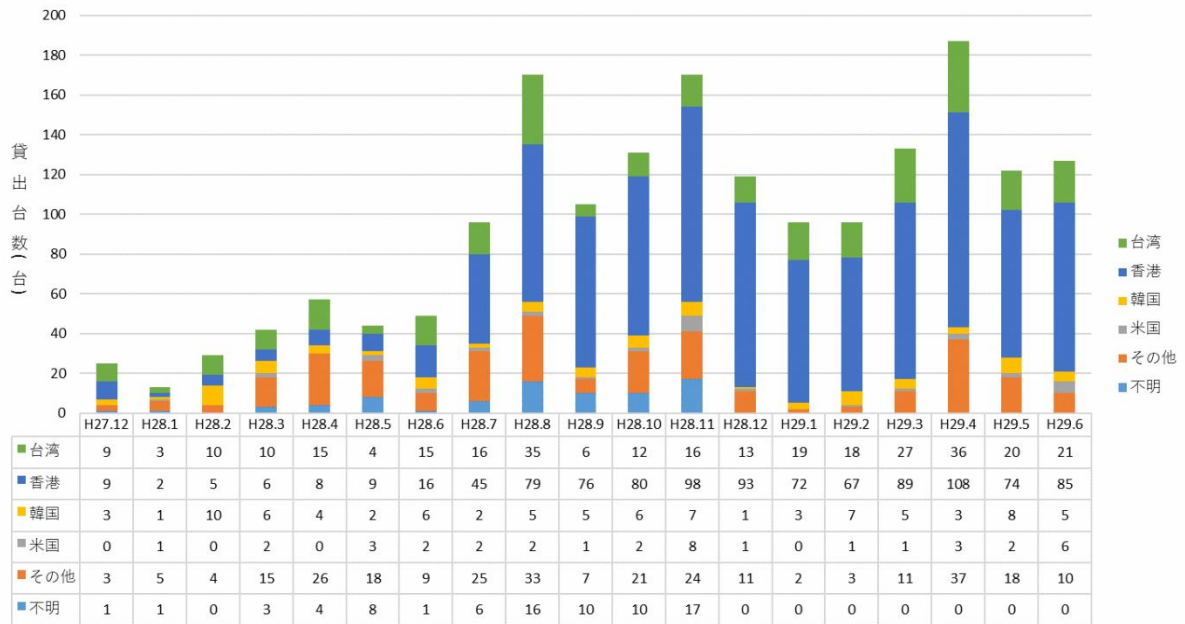


図 2-20 高松駅のレンタカー貸出台数の推移 (H27.12～) (単位：台)

出典：平成 30 年度ビジット・ジャパン (V J) 地方連携事業四国ブロック方針 (国土交通省四国運輸局観光部) を加工して作成

高松空港や高松駅での訪日外国人旅行者へのレンタカーの貸出台数は増加傾向にあり、また、道の駅を訪れる訪日外国人旅行者のアクセス手段は、平均してレンタカーが最多となっています。今後、訪日外国人旅行者の F I T (個人旅行) 化が進むことが予想されており、これに伴い、レンタカーの利用が増加すれば、道の駅を利用する訪日外国人旅行者も増加することが想定されます。

2.2.6 サイクリストについて

2019（令和元）年の訪日外国人旅行者数は、3,188万人となり、7年連続で過去最高を更新しました。日本が観光立国となるための要素として注目されているのが、自転車です。リピーターの訪日外国人の増加に伴い、観光スタイルが買い物主体の「モノ消費」から体験型観光の「コト消費」へとシフトしている状況を踏まえ、現在のインバウンド効果を全国へ拡大するために、自転車を活用した観光地域づくりが有望と考えられています。

国土交通省は、自転車活用推進法（平成28年法律第113号）及び自転車活用推進計画（平成30年6月）に基づき、2019（令和元）年11月に3つのルートを実第1次ナショナルサイクルルートとして指定し、日本における新たな観光価値を創造し、地方の創生を図っています。

表 2-7 第1次ナショナルサイクルルート

名称	つくば霞ヶ浦りんりんロード
概要	JR岩瀬駅～JR土浦駅間及び霞ヶ浦湖岸一周（茨城県） 延長：約180km
利用者数	令和2年（目標）：約10万人 平成30年：約8.1万人 平成29年：約5.5万人 平成28年：約4.8万人 平成27年：約3.9万人
取組内容	【走行環境の整備】 自転車走行空間の整備、ルート案内や注意喚起等のサイン整備 【サイクルツーリズム推進のための取組み】 多言語に対応した情報発信、JR駅直結のサイクリング拠点施設「りんりんスクエア土浦」の整備、車利用者向けのサイクリング拠点施設「りんりんポート土浦」の整備等
名称	ピワイチ
概要	琵琶湖岸一周（滋賀県） 延長：約190km
利用者数	令和2年（目標）：約16.5万人 平成30年：約10.6万人 平成29年：約9.5万人
取組内容	【走行環境の整備】 路面整備、案内看板の設置 【サイクルツーリズム推進のための取組み】 サイクルサポートステーション・レンタサイクル拠点の整備、自転車搭載船の運航（湖上交通の活用）等
名称	しまなみ海道サイクリングロード
概要	JR尾道駅前（広島県）～サンライズ糸山（愛媛県） 延長：約70km
利用者数	令和2年（目標）：約35万人 平成30年：約33.2万人 平成27年：約32.5万人 平成24年：約17.4万人
取組内容	【走行環境の整備】 ルートの明示・案内表示等 【サイクルツーリズム推進のための取組み】 地元との協働による休憩スポット・レスキューポイントの整備、自転車を直接持ち込めるサイクルバス・サイクルトレイン・サイクルシップの運行、全国初のサイクリスト専用ホテルのオープン等

先進的なサイクリング環境の整備を目指すモデルルートとして、四国では「四国一周1,000kmルート」が基幹ルートとして設定されています。豊かな自然や食に恵まれ、遍路文化が根付く四国の新たな魅力として、サイン整備や道の駅等と連携した環境整備により、四国サイクリングの認知度の向上を図り、交流人口の拡大、及び観光振興を目指しています。

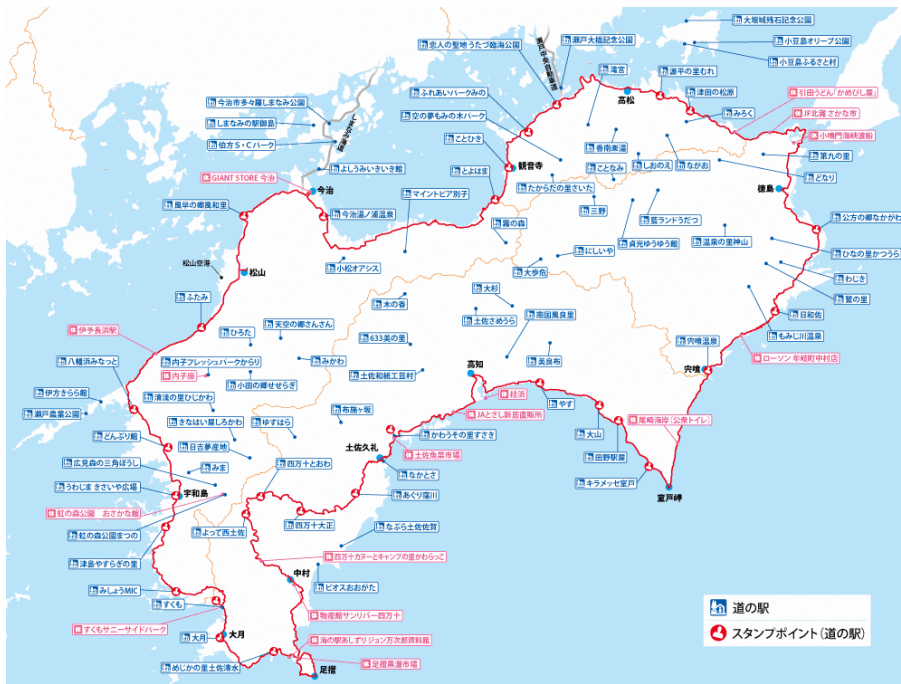


図 2-21 四国一周 1,000 kmルート

出典：四国一周サイクリング HP

また、「KAGAWA Cycling Map 高松ルート版」では、地域ルートとして、塩江温泉郷をめぐるルートが設定され、道の駅「しおのえ」は、サイクリスト向けの休憩所として、サイクルオアシスに設定されています。



図 2-22 KAGAWA Cycling Map 高松ルート版

出典：うどん県旅ネット HP

さらに、塩江温泉郷に関する、自然や食の魅力も含めたサイクリング情報（サイクリングモデルコース）が、観光サイト「しおのえネット」で発信されており、今後、多言語に対応した情報発信も行うことにより、塩江温泉郷を訪れるサイクリストの増加が期待できます。



図 2-23 塩江温泉郷サイクリングのウェブサイト

出典：しおのえネット HP

2.2.7 国道193号の交通量

2015（平成27）年度道路交通センサスによると、塩江地区の主要路線である国道193号の交通量は、小型車2,669台/日、大型車732台/日で、合計3,401台/日となっています。

表 2-8 国道 193 号の交通量

路線		昼間 12 時間自動車類 交通量（上下合計）			24 時間自動車類交通量 （上下合計）			昼 夜 率	昼 間 12 時 間 ピーク 比 率	昼 間 12 時 間 大 型 車 混 入 率
路線番号	路線名	小型車	大型車	合計	小型車	大型車	合計			
193	一般国道 193号	2195	616	2811	2669	732	3401	1.21	10.1	21.9

出典：平成27年度全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）

また、四国ブロックにおける走行台キロの伸び率を以下に示します。

表 2-9 走行台キロの年次別伸び率（四国ブロック）

	四国			
	乗用車	普通貨物車	小型貨物車	合計
2015(H27) - 2016(H28)	0.98855	1.00684	0.98948	0.99062
2016(H28) - 2017(H29)	0.99005	1.00821	0.99099	0.99214
2017(H29) - 2018(H30)	0.99159	1.00961	0.99254	0.99370
2018(H30) - 2019(R1)	0.99234	1.01023	0.99330	0.99447
2019(R1) - 2020(R2)	0.99457	1.01234	0.99554	0.99672
2020(R2) - 2021(R3)	0.99529	1.00168	0.98498	0.99398
2021(R3) - 2022(R4)	0.99527	1.00168	0.98475	0.99394
2022(R4) - 2023(R5)	0.99525	1.00167	0.98452	0.99390
2023(R5) - 2024(R6)	0.99522	1.00167	0.98427	0.99387
2024(R6) - 2025(R7)	0.99520	1.00167	0.98402	0.99383
2025(R7) - 2026(R8)	0.99518	1.00167	0.98376	0.99379
2026(R8) - 2027(R9)	0.99515	1.00166	0.98349	0.99375
2027(R9) - 2028(R10)	0.99513	1.00166	0.98322	0.99371
2028(R10) - 2029(R11)	0.99511	1.00166	0.98293	0.99367
2029(R11) - 2030(R12)	0.99508	1.00166	0.98263	0.99363

出典：国土交通省（H22ベース走行台キロ伸び率）

「表2-8 国道193号の交通量」と「表2-9 走行台キロの年次別伸び率(四国ブロック)」から、今後の国道193号の交通量を予測します。予測結果を以下に示します。

	交通量 (台/日)
2015(H27)	3,401.00
2016(H28)	3,369.10
2017(H29)	3,342.62
2018(H30)	3,321.56
2019(R1)	3,303.19
2020(R2)	3,292.36
2021(R3)	3,272.54
2022(R4)	3,252.70
2023(R5)	3,232.86
2024(R6)	3,213.05
2025(R7)	3,193.22
2026(R8)	3,173.39
2027(R9)	3,153.56
2028(R10)	3,133.72
2029(R11)	3,113.89
2030(R12)	3,094.05

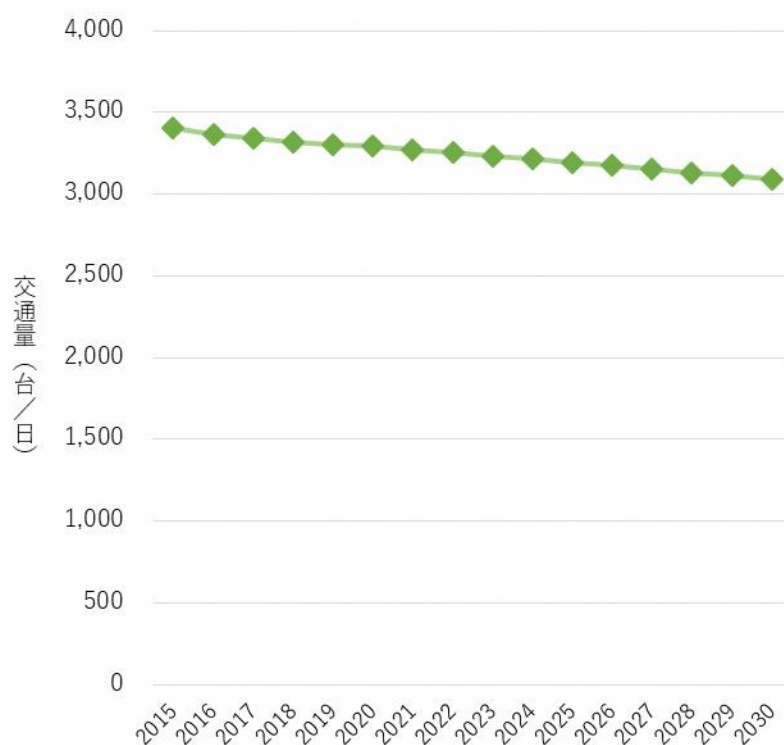


図 2-24 国道 193 号の交通量予測

国道193号の交通量は、今後減少していくことが予測されます。

一方で、「2.2.3 香川県を訪れる旅行者」の県外観光客入込数の動向から、今後も観光客が増加することが考えられるため、この観光客をどれだけ道の駅エリアに取り込めるかが課題となります。

2.3 塩江温泉郷の実態調査

2.3.1 道の駅「しおのえ」利用実態調査

平日（2019(令和元)年10月25日(金)10:00～16:00）と休日（2019(令和元)年10月27日(日)10:00～16:00）に実施した、道の駅「しおのえ」の利用実態調査の結果を以下に示します。

なお、「道路利用者」とは、他の目的地へ行く途中に休憩等のために道の駅を利用した人という位置付けです。

表 2-10 道の駅「しおのえ」利用実態調査結果（利用者種別・平日 10:00～16:00）

地元住民 (塩江町在住)	道路利用者	県内観光客	県外観光客	インバウンド	サイクリスト	その他	利用者 合計
27 人	72 人	14 人	22 人	1 人	1 人	1 人	138 人

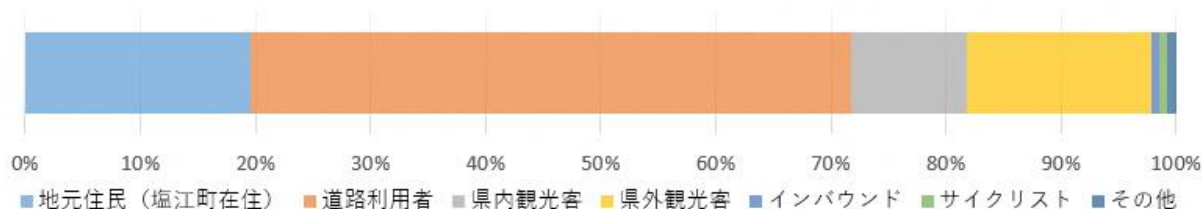


図 2-25 道の駅「しおのえ」利用実態調査結果（利用者種別・平日）

表 2-11 道の駅「しおのえ」利用実態調査結果（利用者種別・休日 10:00～16:00）

地元住民 (塩江町在住)	道路利用者	県内観光客	県外観光客	インバウンド	サイクリスト	その他	利用者 合計
9 人	99 人	70 人	26 人	0 人	3 人	0 人	207 人

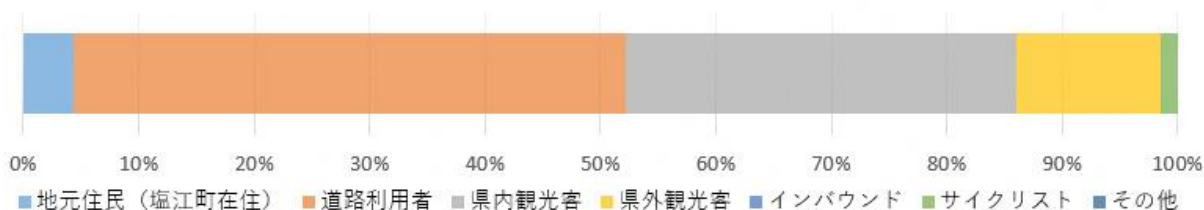


図 2-26 道の駅「しおのえ」利用実態調査結果（利用者種別・休日）

平日の道の駅利用者の多くは、道路利用者と地元住民でした。

休日は、近隣でイベントが行われていたこともあり、午前10時前から多くの人で賑わっていました。平日と比べ、地元住民は少なく、観光客や観光目的の道路利用者が多くなっています。また、「昼食を目的に訪れたが、飲食スペースがなく残念だ。」という意見がありました。

表 2-12 道の駅「しおのえ」利用実態調査結果

平日			休日		
駐車場 利用人数	道の駅 (地域振興施設) へ入った人数	道の駅 (地域振興施設) レジ通過者	駐車場 利用人数	道の駅 (地域振興施設) へ入った人数	道の駅 (地域振興施設) レジ通過者
449人	194人	138人	976人	643人	207人
駐車場利用者のうち、 道の駅（地域振興施設）へ入った人は43% 道の駅（地域振興施設）レジ通過者は31%			駐車場利用者のうち、 道の駅（地域振興施設）へ入った人は66% 道の駅（地域振興施設）レジ通過者は21%		

トイレ休憩を目的とした利用が多く、観光地の道の駅でありながら、そのポテンシャルを生かしきれていません。

道の駅「しおのえ」の駐車場調査の結果を以下に示します。

	平日	休日
10:00	14	25
10:30	14	25
11:00	15	25
11:30	17	28
12:00	16	30
12:30	11	31
13:00	19	30
13:30	20	32
14:00	14	31
14:30	13	31
15:00	13	32
15:30	12	30
16:00	9	33

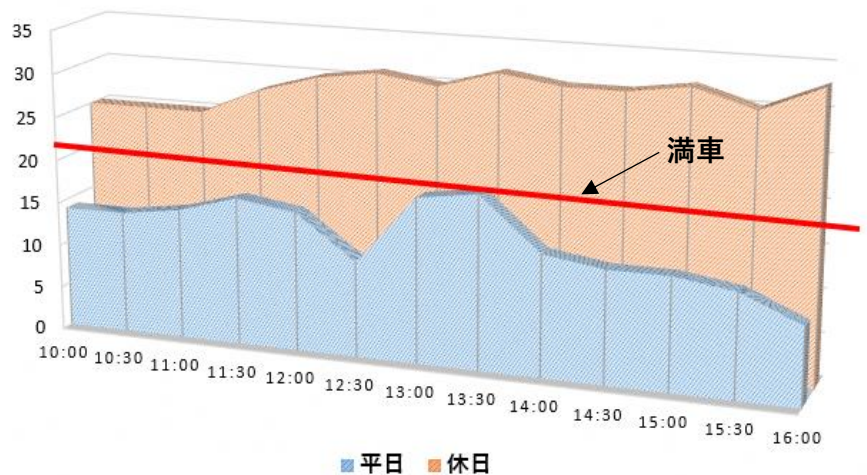


図 2-27 道の駅「しおのえ」の駐車台数調査結果（単位：台）

現況の最大駐車可能台数は22台です。平日は、正午前後に一時的に満車になりますが、短時間駐車して回転率が高く、満車の解消が比較的早いという傾向があります。休日は、午前10時から満車となり、調査時間においては常に満車状態でした。駐車場が不足しているため、ピーク時には駐車ます以外での駐車が目立ち、また、駐車を諦める利用者がいました。

2.3.2 「行基の湯」利用実態調査

平日（2019(令和元)年10月25日(金) 10:00～16:00）と休日（2019(令和元)年10月27日(日) 10:00～16:00）に実施した、「行基の湯」の利用実態調査の結果を以下に示します。

表 2-13 「行基の湯」の利用実態調査結果（利用者種別・平日 10:00～16:00）

地元住民 (塩江町在住)	県内観光客	県外観光客	インバウンド	サイクリスト	その他	不明	利用者 合計
13人	42人	18人	0人	0人	0人	12人	85人

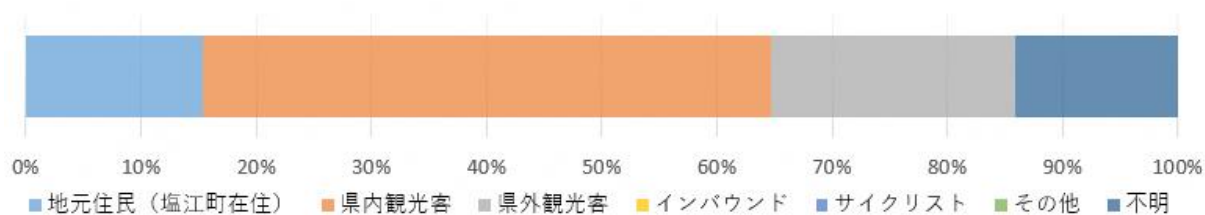


図 2-28 「行基の湯」の利用実態調査結果（利用者種別・平日）

表 2-14 「行基の湯」の利用実態調査結果（年代別・平日 10:00～16:00）

10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80代	利用者 合計
3人	6人	4人	10人	7人	21人	27人	7人	85人

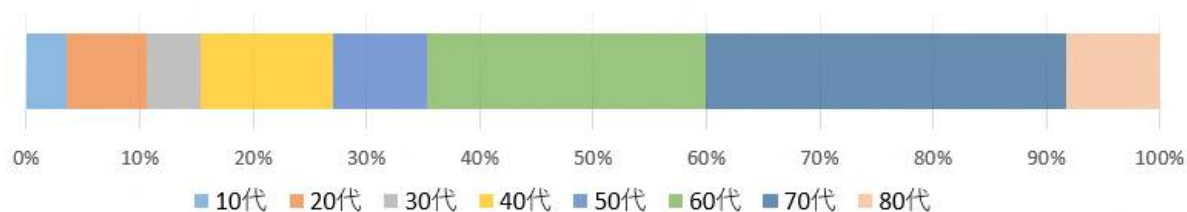


図 2-29 「行基の湯」の利用実態調査結果（年代別・平日）

表 2-15 「行基の湯」の利用実態調査結果（利用者種別・休日 10:00～16:00）

地元住民 (塩江町在住)	県内観光客	県外観光客	インバウンド	サイクリスト	その他	不明	利用者 合計
2人	52人	12人	0人	0人	0人	0人	66人

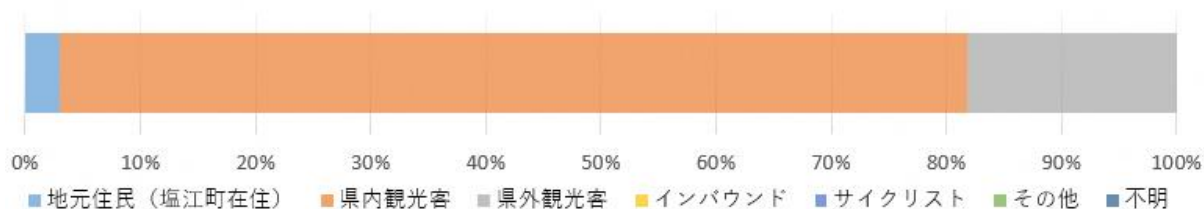


図 2-30 「行基の湯」の利用実態調査結果（利用者種別・休日）

表 2-16 「行基の湯」の利用実態調査結果（年代別・休日 10:00～16:00）

10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80代	利用者 合計
0人	12人	7人	8人	14人	11人	13人	1人	66人

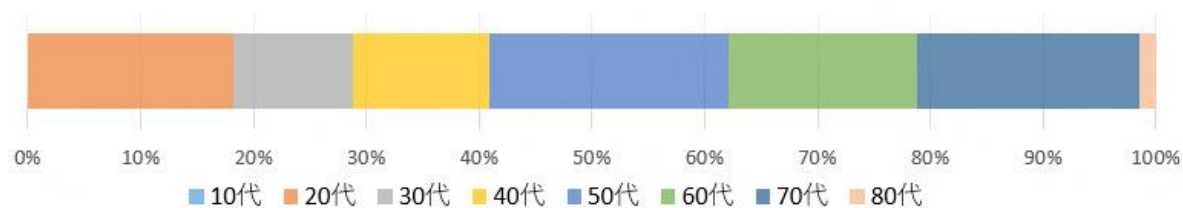


図 2-31 「行基の湯」の利用実態調査結果（年代別・休日）

平日・休日ともに、地元住民（塩江町在住）の利用者は比較的少なく、高松市中心部や近隣の徳島県美馬市、吉野川市からの利用者が多くなっています。

また、宿泊旅行者の利用はほとんどなく、平日の利用者は60～70代が過半数以上であり、休日の利用者は10代と80代を除いて概ね各世代均等的です。

2.4 道の駅エリアの需要動向等に関するアンケート調査

道の駅エリアの整備に向けて、当エリアにおける需要動向等を把握するため、高松市中央商工会、塩江温泉観光協会、塩江温泉旅館飲食協同組合の方々を対象に、アンケート調査を行いました。調査の概要と結果を以下に示します。

■方法

アンケート調査票を郵便にて送付し、郵便で回収

■期間

2019（令和元）年9月中旬～9月27日（金）

■回答数

配付数：100通

回答数：46通

回答率：46%

（1）道の駅エリアの整備について

道の駅エリアの整備について、検討を行っていることをご存知ですか。

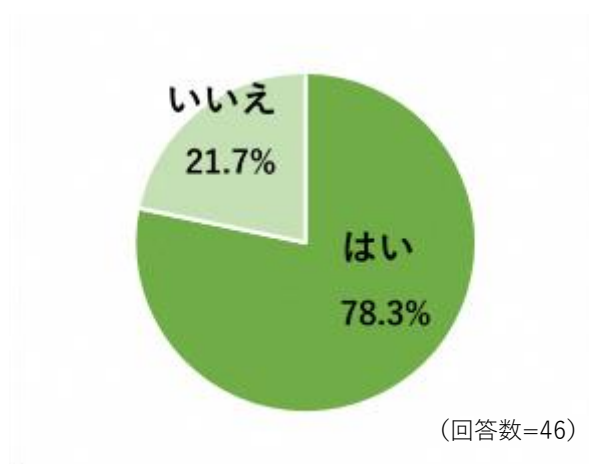


図 2-32 道の駅エリアの整備に対する意識

道の駅エリアの整備については、8割近くの事業者が検討を行っていることを認知しており、本整備に関心があることがうかがえます。

(2) 塩江温泉郷について

塩江温泉郷の良いところは何ですか。 ※複数回答可

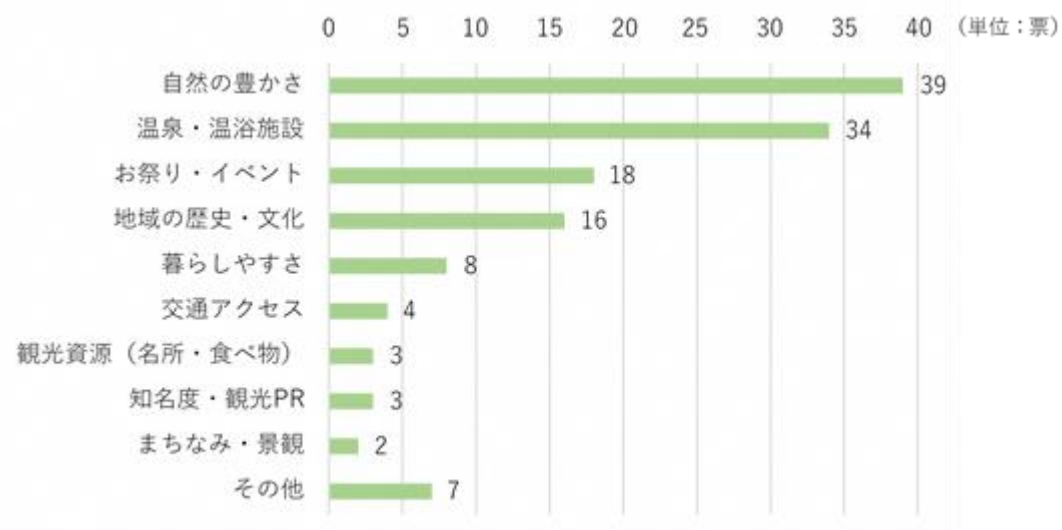


図 2-33 塩江温泉郷の良いところ

「自然の豊かさ」と「温泉・温浴施設」が多く、次いで4大まつりも開催されていることから「お祭り・イベント」の回答も多くありました。

塩江温泉郷の良くないところ・足りないものは何ですか。 ※複数回答可



図 2-34 塩江温泉郷の良くないところ・足りないもの

最も多く挙げられたのは「交通アクセス」でした。2番目に多かった「観光資源 (名所・食べ物)」については、ホテルまつりの「ホテル小屋」だけでなく、塩江各地でホテルが見たい、ホテルが見られるマップを作成してほしいという意見や、塩江ならではの食べ物やお土産が足りないという意見がありました。

(3) 塩江温泉郷の将来について

塩江温泉郷が将来どのようなようになってほしいですか。

高松の奥座敷（温泉郷）として親しまれてきたことから、温泉地として国内外問わず観光客を誘致し、塩江温泉郷を盛り上げたいという意見が多くありました。一方で、人口減少や少子・高齢化がみられることから、地元住民が安心して暮らせる憩いの場となってほしい、移住者が増えてほしいなどの意見もありました。

(4) 道の駅エリアについて

道の駅エリアはどのような利用者に来てもらいたいですか。

国内外問わず、老若男女あらゆる人に来てもらいたいという意見がありましたが、その中でも特に多かったのが「家族連れ」で、子どもからお年寄りまで幅広い世代に利用してもらいたいとの意見が多く挙げられました。一方で、ターゲットを絞る必要性を感じないとの意見や、国外よりも国内旅行者を中心にきてもらいたいとの意見がありました。また、田舎の温泉地であることから、都会に疲れた人に癒しを求めてきてもらいたいとの意見もありました。

道の駅エリアに期待する役割・施設は何ですか。

高松の奥座敷（温泉郷）として親しまれてきたことから、「観光・情報発信の拠点」を期待する意見が最も多い結果となりました。「交通の拠点」や「地元住民の憩いの場」も一定数の期待する意見があり、総合的・一体的な整備の必要性がうかがえます。

期待する施設としては、「観光案内所」、「カフェ（軽食）」、「温浴施設」、「直売所」が多く挙げられました。「イベント広場」、「子供の遊び場」、「川遊びスペース」を期待する意見もあり、交流の場・賑わいも期待されていました。既存の道の駅エリアにない施設として「サイクルステーション」も少数ではありますが、期待される結果となりました。

その他に期待する施設としては、塩江産の物産品等を販売する「土産物屋」、体験型施設としての「キャンプ施設」、「コンビニ」、「駐車場」が意見としてありました。

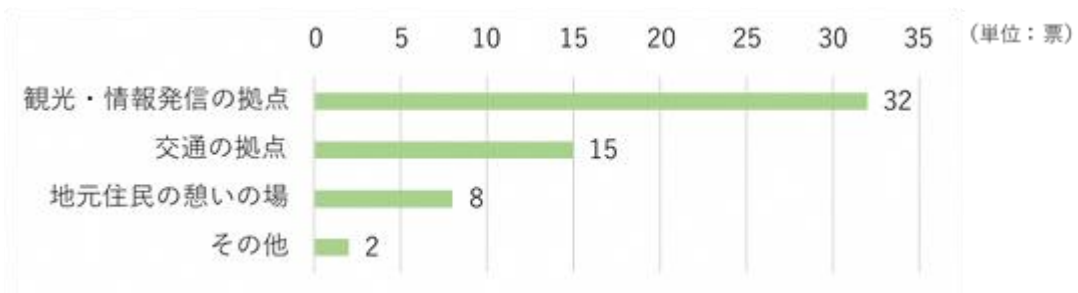


図 2-35 道の駅エリアに期待する役割

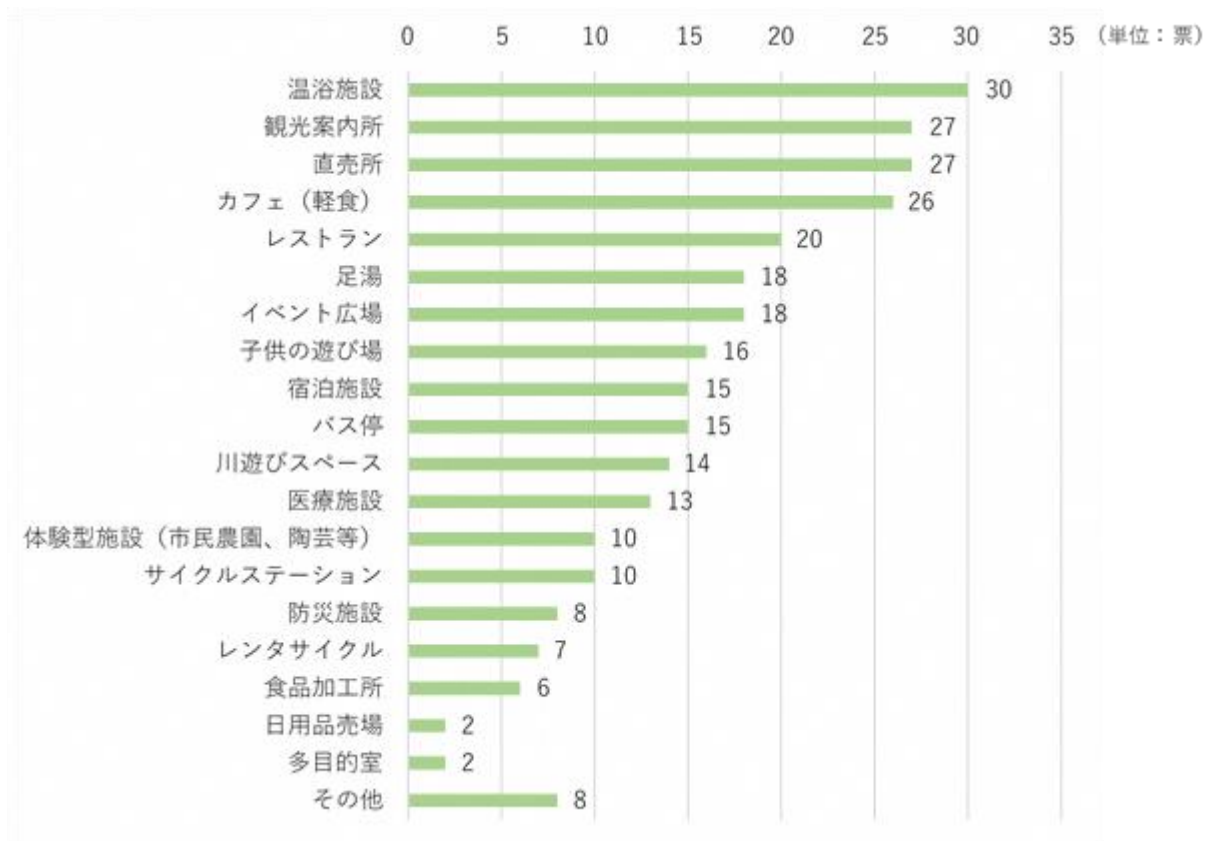


図 2-36 道の駅エリアに期待する施設

道の駅エリアにあれば良いと思う店舗や商品はありますか。

塩江独自の地場産の物産品や、それらを食べることができるレストラン・売店の需要がうかがえました。また、食堂や24時間営業のコンビニを希望する意見がいくつかあり、日常生活の利便性向上に期待する意見もありました。

2.5 道の駅エリアの現状と課題

SWOT分析※により、道の駅エリアにおける現状と課題についてまとめます。

※SWOT分析：

目標を達成するために意思決定を必要としている組織や個人のプロジェクトにおいて、外部環境や内部環境を強み、弱み、機会、脅威の4つのカテゴリーで要因分析し、環境変化に対応した資源の最適活用を図る戦略策定方法のひとつ

表 2-17 道の駅エリア整備における SWOT 分析

	プラス面	マイナス面
内部環境	強み (Strengths)	弱み (Weaknesses)
	<ul style="list-style-type: none"> ○地域資源 (温泉・良好な泉質・自然環境) ○インバウンドを中心とした堅調な宿泊者数 ○交通環境・立地環境 (高松空港から近距離、国道193号沿い) ○香川県で唯一の国民保養温泉地 ○塩江温泉郷の歴史・ブランド ○道の駅「しおのえ」のサイクルオアシス認定 	<ul style="list-style-type: none"> ○周辺観光関連施設等の老朽化・閉館 ○観光関連産業の人材不足・高齢化 ○山間地域による平地不足 ○山間地域における建築制限、その他制約 ○観光客の移動手段
外部環境	機会 (Opportunities)	脅威 (Threats)
	<ul style="list-style-type: none"> ○高松空港利用者 (インバウンド等) の増加、ハブ空港化 ○温泉の根強い人気、健康志向の高まり ○しおのえ4大まつりや瀬戸内国際芸術祭の関連イベントなどの開催 ○建設技能者を育成する職人育成塾、現代サーカスの創作活動拠点 ○椋川ダム及び周辺の公園整備 ○自然を楽しむ観光やワーケーションなどのニーズの高まり 	<ul style="list-style-type: none"> ○自然災害 (積雪・豪雨等) ○人口減少、少子・超高齢社会 ○社会保障費の増大等による行政の財政状況の悪化 ○外交問題によるインバウンドへの影響 ○地域間競争の激化 ○感染症拡大による交流人口の減少

SWOT分析及び道の駅エリアを取り巻く環境や実態調査から、課題を以下のようにまとめます。

表 2-18 道の駅エリアにおける課題

地域資源の活用	地域のポテンシャル発揮
魅力の創出	インバウンドを含む消費者ニーズへの対応
駐車場の拡充	駐車スペース不足による渋滞・混雑の解消
売場面積の拡充	販売における機会損失の解消
交通ターミナル機能の強化	アクセス手段 (エリア内交通を含む。) の確保
地域生活拠点及び観光振興拠点の強化	情報発信・エリアマネジメント機能の導入
新たなソフト施策の展開	新湯治・ワーケーションなど

第3章 基本方針

3.1 コンセプト

第2章で整理した現状や課題、アンケートの結果を踏まえ、道の駅エリアの基本方針を設定します。

塩江温泉郷のポテンシャルを踏まえるとともに、将来の塩江地区を見据えた持続可能なまちづくりの拠点として、「**オンリーワンの価値を持つ道の駅へ**」を基本方針とします。

また、整備方針は、「自然、歴史、風土、文化等を継承するまちの拠点としての道の駅」、「にぎわい・交流の拠点としての道の駅」、「健康づくりの拠点としての道の駅」の3つを掲げ、道路利用者の休憩所としての道の駅から、**観光の目的地として選ばれる道の駅**への転換を目指します。

コ ン セ プ ト

「オンリーワンの価値を持つ道の駅へ」

豊かな自然環境と温泉地としての歴史、そこに医療施設が連携することにより、ここにしかないオンリーワンの価値を持つ道の駅として再整備します。

整 備 方 針

自然、歴史、風土、文化等を継承するまちの拠点としての道の駅

豊かな自然環境と調和した施設整備を推進し、
歴史ある温泉地として地域資源を最大限活用した、
塩江温泉郷の顔となる拠点

にぎわい・交流の拠点としての道の駅

道の駅を核として、周辺地域までにぎわいが連鎖する、
にぎわい・交流の拠点

健康づくりの拠点としての道の駅

温泉地での滞在を通じて心身がリフレッシュされる湯治場としての機能、
医療施設と連携した健康の回復・増進機能、
そして地域の新鮮な食材を使用した飲食を提供する健康づくりの拠点

道路利用者の休憩所としての道の駅から
観光の目的地として選ばれる道の駅への転換を目指します。

3.2 ターゲットと目標

道の駅エリアのコンセプトや整備方針を基に、意識する利用者のターゲットと目標を設定します。

社会背景としてインバウンドが増加しており、高松空港が近いことから、ターゲットはインバウンドや高松空港の利用者が考えられます。また、アンケート調査で意見の多かった子育て世代（ファミリー）や、温泉を利用する湯治客、さらにサイクルツーリズム人口の増加やワーケーション（休暇中に旅先などで仕事をする新しい働き方）などの動向を意識し、次のようなターゲットを想定し、目標を設定します。

意識するターゲット：

- ・高松空港を利用する観光客
- ・インバウンド
- ・子育て世代（ファミリー）
- ・湯治客・療養者（長期滞在者）
- ・サイクリスト
- ・その他（ワーケーションなど）

目標：

- 【目標1】道の駅の利用者数を現在の2倍（約26万人）にすること。
- 【目標2】塩江地区の定住人口を維持・増加させること。
- 【目標3】塩江温泉郷の宿泊客数を約8万人（現在約7万人）にすること。

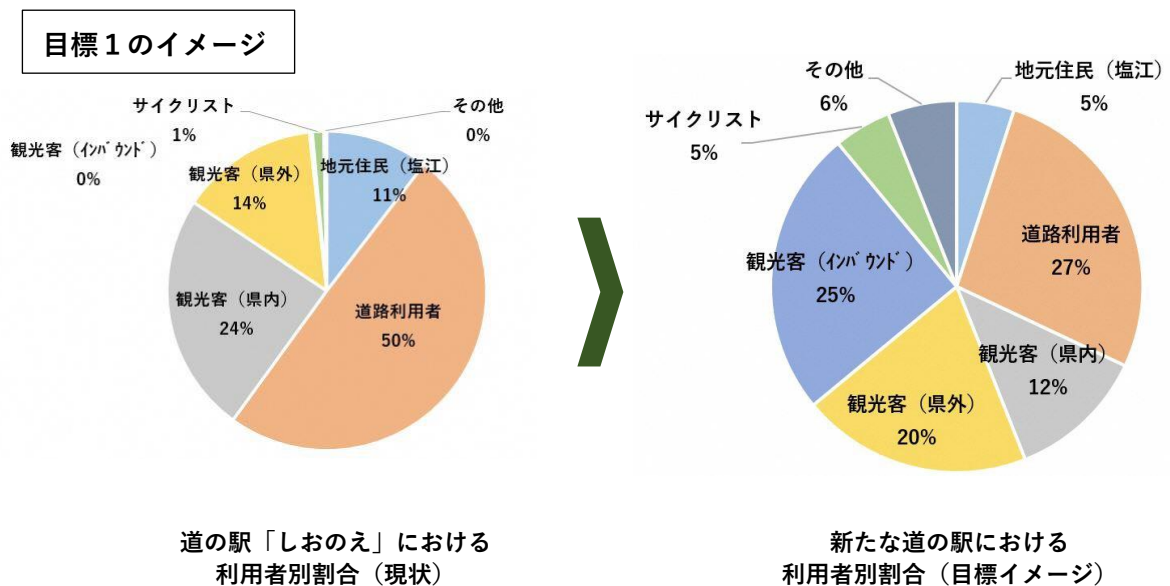


図 3-1 ターゲットと目標の利用者別割合

第4章 条件整理

4.1 現況

4.1.1 現況写真

事業計画地及びその周辺の現況を以下の写真で示します。

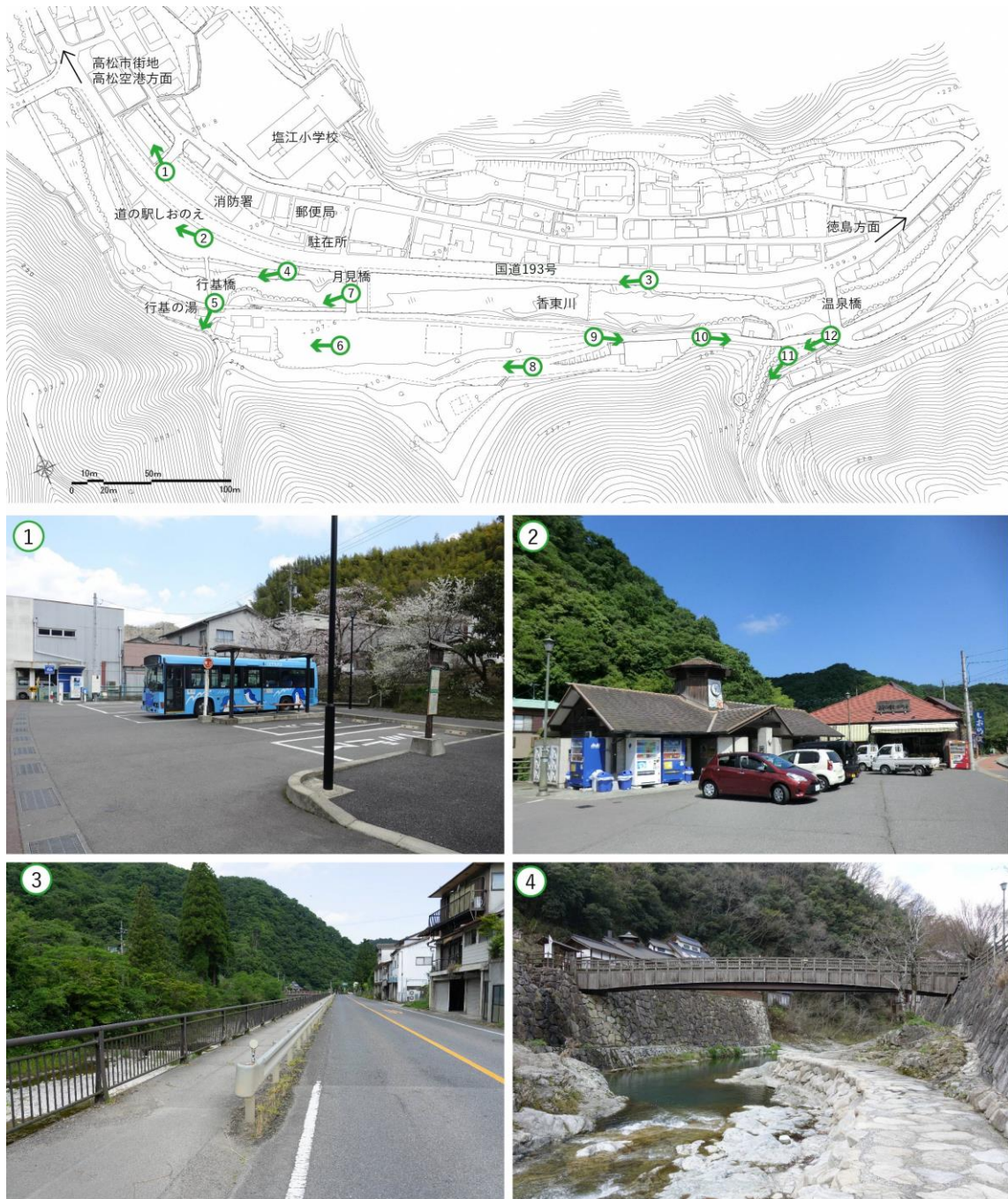


図 4-1 現況(1)



图 4-2 現況(2)

4.1.2 市道・農道・水路

事業計画地内には、市道・農道・水路が含まれています。

温泉橋から香東川の左岸側を通り、月見橋までの間、及び行基橋は市道として認定されており、市道の下には、道路に沿って下水道管が通っています。

また、農道・水路が事業計画地周辺に多数通っています。事業計画地の中央付近を横断する農道・水路は、付け替えが難しいため、これを避けた建築物等の計画が必要です。その他の農道・水路において、農道と水路が並列している箇所については、セットでの廃止又は付け替えが必要となります。

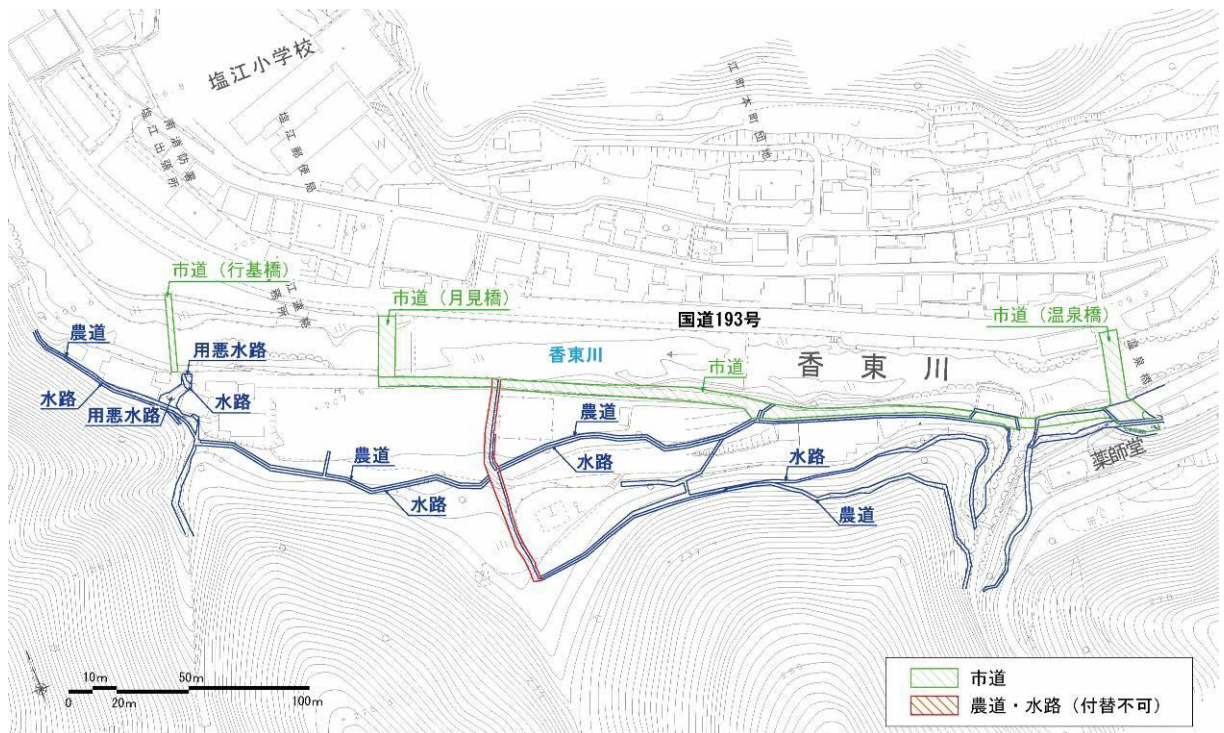


図 4-3 市道・農道・水路の位置

4.1.3 土砂災害警戒区域

事業計画地の^{上流側・下流側}は、土砂災害防止法（土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律）における土砂災害警戒区域及び土砂災害特別警戒区域に該当しており、本整備により、事業計画地内も同様に区域設定されることが想定されます。配置計画の前提条件を把握するため、斜面危険度評価を行いました。

4.1.4 土砂災害防止法の概要

土砂災害防止法とは、土砂災害から国民の生命を守るため、土砂災害のおそれのある区域について危険の周知、警戒避難体制の整備、住宅等の新規立地の抑制、既存住宅の移転促進等のソフト対策を推進しようとするものです。

○土砂災害特別警戒区域（通称：レッドゾーン）

急傾斜地の崩壊等が発生した場合に、建築物に損壊が生じ住民等の生命又は身体に著しい危害が生ずるおそれがあると認められる区域で、特定の開発行為に対する許可制、建築物の構造規制等が行われます。

○土砂災害警戒区域（通称：イエローゾーン）

急傾斜地の崩壊等が発生した場合に、住民等の生命又は身体に危害が生じるおそれがあると認められる区域であり、危険の周知、警戒避難体制の整備が行われます。



図 4-4 土砂災害の種類

出典：土砂災害防止法の概要（国土交通省）

4.1.5 斜面危険度評価結果

斜面危険度評価の結果を、現在の警戒区域と合わせると以下ようになります。

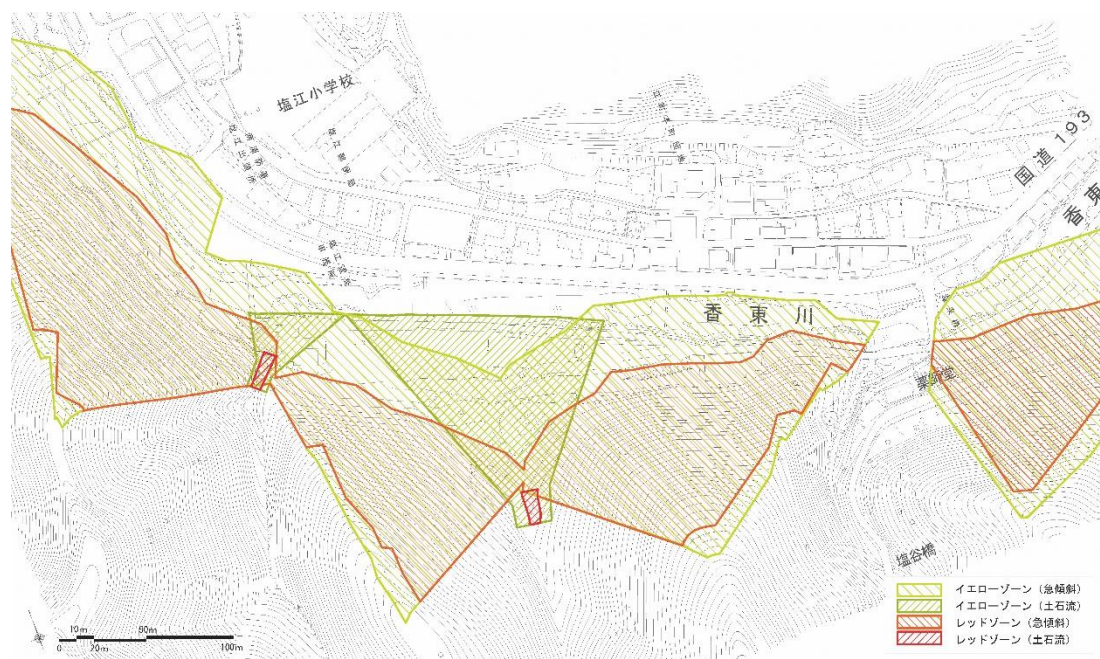


図 4-5 急傾斜及び土石流のレッドゾーン・イエローゾーン評価結果

事業計画地中央部の山側は、谷地形になっており、傾斜が緩やかとなっているため、急傾斜地の崩壊によるレッドゾーンは事業計画地まで及びません。一方、事業計画地の上流側・下流側は傾斜が急となっているため、レッドゾーンが事業計画地付近まで及んでいます。また、中央部の谷部と下流側の谷部には、土石流によるレッドゾーンが設定されることが想定されます。

4.1.6 土砂災害対策

2020（令和2）年1月に国土交通省が公表した「防災・減災等のための都市計画法・都市再生特別措置法等の改正内容（案）について」において、開発範囲に原則としてレッドゾーンを含めることができない施設に「自己の業務の用に供する施設」が加えられる事が検討されており、近い将来、施行される予定になっています。よって、本計画においては開発許可の有無に関わらず、この法改正の基準に則り、激甚化する自然災害に対応した安全な計画とします。

対応策としては2つ考えられます。1つ目は、事業計画範囲にレッドゾーンが含まれないようにし、急傾斜に対して落石対策を行うものです。2つ目は、待受擁壁等の対策工を設置することにより、レッドゾーンを解除することです。

しかし、待受擁壁を設置して得られる事業計画地の増加分は小さく、費用対効果が小さいと考えられます。また、大規模な擁壁を設置することは、景観上の課題もあるため、対応策としては、1つ目の事業計画範囲にレッドゾーンを含めず、必要な落石対策を行うものとします。

4.2 道の駅エリア周辺の道路状況

4.2.1 橋の新設

事業計画地は、国道193号から香東川を挟んだ対岸に位置しており、月見橋及び行基橋（人道橋）が架かっています。しかし、既設月見橋は、河川法（昭和39年7月10日制定、昭和40年4月1日施行）の施行前の昭和39年に架設され、河川管理施設等構造令上の問題点があることが判明したため、関係機関協議の結果、月見橋を撤去し、出入口を集約した新橋を設置することとします。なお、新橋の位置は、関係機関協議及び配置計画により決まるため、想定位置の案を第5章において示します。

4.2.2 右折車線の検討

事業計画地の前面道路（国道193号）における右折車線の必要性について検討します。

道の駅エリアへの進入にあたり、高松市街地方面からは、右折による進入となります。この場合、右折車線を設置することが原則となりますが、設計速度が40km/h以下で交通量が極めて少ない場合には、設置しないことも可能となっています。

国道193号は、2015（平成27）年道路交通センサ値の交通量が3,401台/日であり、また、現状において大きな渋滞となるような混雑は生じてはいませんが、関係機関協議の結果、近隣の事例も踏まえ、新たに設置する新橋への進入においては、右折車線を設置することとします。

平面交差点には、次に掲げる場合を除き、原則として、右折車線を設けるものとする。

1. 右折を認めない場合
2. 第3種第4級、第3種第5級、第4種第3級、第4種第4級の道路にあって、当該道路および交差道路のピーク時の処理能力に十分余裕がある場合
3. 設計速度40 km/h以下の2車線道路において、設計交通量が極めて少ない場合

図 4-6 右折車線について

出典：道路構造令の解説と運用 平成27年6月（国土交通省）

4.2.3 信号機設置の検討

新橋の交差点における信号機設置の必要性について検討します。

関係機関協議の結果、本区間は交通量が少なく、現時点において、その必要性は認められないことから、新橋交差点における信号機の設置は行わないこととします。

ただし、道の駅エリア供用開始後、利用状況によっては、信号機及び横断歩道の設置を検討することとします。

4.3 医療施設の整備

医療施設については、「高松市新病院基本計画（平成31年4月変更）」において示されており、その概要は以下のとおりです。

なお、今後、地域の医療ニーズや社会情勢の変化等を踏まえ、設計策定の中で精査します。

4.3.1 高松市新病院の基本理念・基本方針

(1) 基本理念

高松市新病院は

“市民に信頼される” “患者本位の医療を提供する” “地域に貢献できる”
病院をめざします。

(2) 基本方針

- ア 患者が安心・安全に医療を受けられるよう、患者の視点に立った医療を提供します。
- イ 高度な医療や救急医療をはじめ地域に必要な医療を提供します。
- ウ 地域の医療機関や福祉施設等との連携を推進します。
- エ 一人ひとりの人権と生命の尊厳を尊重します。
- オ 市民の健康を支援します。
- カ 患者や家族が満足できる患者アメニティ^{※1}の創造に取り組みます。
- キ 地域における医療水準の向上に貢献します。
- ク 効率的で持続可能な病院経営に取り組みます。
- ケ 病院運営に全職員が参画し、医療人として誇りをもって基本理念を達成します。

※1 アメニティ：患者にとって、居心地の良い快適な療養環境や院内環境などのこと。

4.3.2 附属医療施設の医療機能

塩江地区唯一の医療機関として地域医療を提供するため、高松市立みんなの病院（以下「みんなの病院」という。）と連携し、次の医療機能の整備を図ります。

(1) 役割・機能

- ア 外来機能（歯科を含む。）
- イ へき地の医療（無医地区対応）
- ウ 訪問看護事業

4.3.3 高松市新病院及び附属医療施設の特徴

(1) 患者本位の施設づくり

- ア インフォームドコンセント^{※2}の充実
- イ ユニバーサルデザイン^{※3}の導入とバリアフリー化の推進
- ウ 保健・医療・福祉との連携

※2 インフォームドコンセント：

医療現場において医師が事前に、患者に対し医療行為の方法などについての説明を行い、患者の同意・承諾を得る行為のこと。

※3 ユニバーサルデザイン：

年齢や障害の有無などに関わらず、最初からできるだけ多くの人が利用可能であるようにすること。

(2) 情報化に対応した施設づくり

- ア 情報セキュリティの確保
- イ IT化の推進

(3) 地域に開かれた施設づくり

- ア ボランティア活動の受入れ
- イ 官・学連携の推進

(4) スタッフが働きやすく魅力ある施設づくり

- ア 医師確保とスタッフ研修の充実
- イ スタッフの動線などに配慮した施設設備の整備
- ウ 福利厚生充実

(5) 環境に配慮した施設づくり

- ア 地球温暖化防止への対応と省エネルギーの推進
- イ 周辺環境との調和

(6) 効率的経営ができる施設づくり

- ア 物品管理等の一元化
- イ 将来の変化への対応とライフサイクルコスト^{※4}の低減
- ウ スタッフの意識改革

※4 ライフサイクルコスト：

建物などの費用について、設計から竣工、運用を経て、修繕、解体処分するまでを建物の生涯と定義して、その全期間に要するトータルの費用。

(7) 多様な患者ニーズに対応する施設づくり

- ア 患者ニーズへの対応

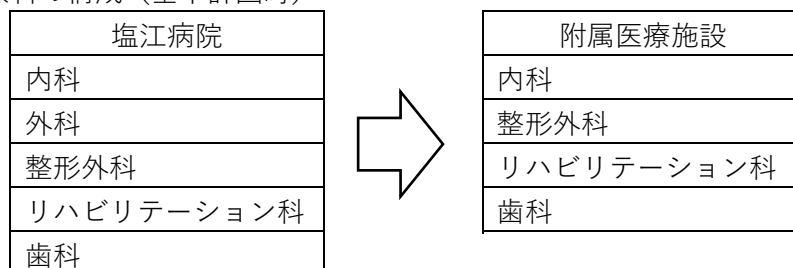
4.3.4 診療科目

附属医療施設の診療科は、塩江地区唯一の医療機関として地域医療の提供を行うため、次の4診療科を基本とするとともに、往診や訪問診療など、在宅療養支援を行います。

また、現在実施している泌尿器科や皮膚科外来など専門外来については、地域のニーズやみんなの病院での医師確保の状況による対応を図ります。

地域のニーズが高い眼科等については、みんなの病院の医師による応援体制や施設面における計画を踏まえ、実施に努めます。

診療科の構成（基本計画時）



4.3.5 病床規模等

(1) 1日当たり想定外来患者数

100人程度を想定します。

附属医療施設の1日当たり外来患者数は、平成30年度の塩江分院の1日平均外来患者数88人に、地域のニーズに合わせた専門外来の実施による、患者数の増加を見込み推計しました。

4.3.6 施設整備計画

新病院の基本理念・基本方針や特徴をはじめ、各部門別計画の内容を踏まえ、次のとおり施設整備を図ります。

(1) 整備方針

- ア 患者本位の施設整備
- イ 安全で災害に強い施設整備
- ウ 環境とライフサイクルコストに配慮した施設整備
- エ 将来の医療変化への対応が可能な施設整備
- オ スタッフにとって働きやすい施設整備

(2) 整備場所の状況

- ア 整備場所
高松市塩江町安原上東地内
- イ 敷地面積
約9,400㎡
- ウ 農業振興地域

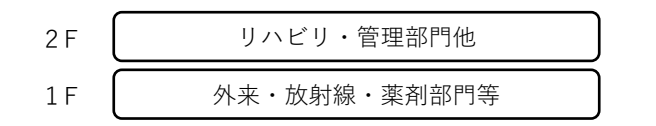
- 指定なし
- エ 用途地域・建ぺい率・容積率
都市計画区域外で規制なし
- オ 周辺道路
敷地取得を前提に、公衆用道路を整備予定
- カ 電気
計画地に架空引込
- キ 電話
計画地に架空引込
- ク 給水
北側市道に埋設：100φ
- ケ 下水道
北側市道に埋設：150φ
- コ ガス
プロパンガス

(3) 敷地利用計画

- ア 配置計画
 - (ア) 医療施設の建物は、観光関連施設建物と別棟とし、歩行者が安全に利用できる配置を基本とします。
 - (イ) 駐車場は、道の駅駐車場を利用するものとします。また、高齢者、障がい者、妊婦などの専用スペースを確保します。
- イ 医療施設へのアクセス
 - (ア) 公共交通機関
整備地内に路線バス等の停留所を設け、交通ターミナル機能の充実を図ります。
 - (イ) その他
診療日に患者輸送バスを運行します。

(4) 建物の階層別構成

建物は低層として2階建てを基本とし、患者等の利便性や働きやすさを考慮した諸室配置とします。



断面イメージ図

※ 施設の配置や建物の階層別構成は、地質調査の結果や設計事業者の提案により、変更する場合があります。

(5) 構造計画

- ア 耐震性能
建物の耐震性能は、「官庁施設の総合耐震計画基準及び同解説」における耐震性の分類Ⅰ類とし、大規模地震等の災害後、構造体の補修をすることなく建築物を使用できる

ものとして整備します。

イ 構造方式

建物は、大規模地震等の災害時における構造体損傷を最小限にとどめ、医療機能を継続させるため、耐震構造とします。

(6) 設備計画

ア 電気設備

大規模地震等の災害時でも医療機能を止めることがない様に、受電方式を2回線受電方式として安定的に電源を確保するとともに、非常用発電機を整備します。

また、太陽光発電や省エネルギー効果の高い設備を設置するなど、省エネルギーを推進できる設備を整備します。

イ 空気調和設備

エネルギーロスを減らすため、できるだけ個別コントロールのしやすい空調システムの採用や、メンテナンスのしやすい機器を選定する等、維持管理費が抑えられる設備を整備します。

ウ 給排水設備

渇水対策や災害時の給水確保も合わせて、上水（飲用、医療用）は水道水を利用し、雑用水（トイレ洗浄水等）は地下水や雨水の利用を考慮した設備とします。

(7) 建物の面積

現病院の状況を参考にして、必要な医療機能を確保できる面積としました。

なお、設計時において、効率的な諸室配置等を行います。

(8) 建物1㎡当たりの建築単価

基本計画に定める医療機能を発揮するために、必要な施設設備を整備するとともに、近年の建設事例を参考に設定します。

(9) 医療機器

医療機器については、慢性期医療を中心とした地域医療を提供するため、必要な医療機器を精査し整備します。

なお、可能な限り、塩江分院から附属医療施設への移設を図ります。

部門名	主要機器名	用途
放射線部門	X線撮影装置	頭部、胸部、腹部などの各部位にX線を照射し、画像として可視化する装置
	X線テレビ撮影装置	胃や十二指腸、小腸、大腸などの内臓をデジタル画像として映し出す装置

※ 規格、台数等については、今後精査し決定します。

(10) 規模

ア 敷地面積 約9,400㎡

イ 病床数無床（0床）

ウ 施設本体延床面積 約1,300㎡

第5章 配置計画

5.1 道の駅エリア整備の考え方

医療施設を含む道の駅エリアは、人口減少など活力の減退が著しい塩江地区にあって、将来を見据えた持続可能なまちづくりの拠点となるよう整備を進めるものであり、本市のまちづくりにおいて重要な役割を果たすことから、整備着手後、できるだけ早い供用開始を目指します。

また、需要動向等に関するアンケート調査においては、国内外問わず、子どもからお年寄りまで幅広い世代に利用してもらいたいといった意見があることから、多くの人々から、観光の目的地として選ばれるような取り組みや工夫を行う必要があります。

5.2 導入機能の整理

道の駅エリアの配置計画に当たり、「塩江温泉郷観光活性化基本構想」及び「高松市塩江道の駅エリア整備に関するアンケート調査」の結果を踏まえ、導入機能を検討します。

休憩機能や地域連携機能など一般的な道の駅としての機能、観光の目的地として塩江地区の顔となる機能、アンケート調査から得られた機能、小さな拠点としての機能など、それぞれの機能をコンセプトに基づいて整理したものを次頁に示します。

5.2.1 導入機能の一覧

表 5-1 導入機能一覧

種別		機能	コンセプト		
			顔となる拠点	塩江温泉郷の拠点	にぎわい・交流の拠点
一般的な道の駅としての機能	休憩・情報 発信機能 (既存利用)	駐車場	-	-	-
		トイレ	-	-	-
		情報発信	-	○	-
	休憩・情報 発信・地域連 携機能	駐車場	-	-	-
		トイレ	-	-	-
		授乳室・オムツ替えコーナー	-	-	-
		休憩施設	-	○	-
		観光窓口・観光情報コーナー	○	○	-
		農産物直売・特産品販売コーナー	○	○	○
		レストラン	○	○	○
	カフェ	○	○	-	
	防災施設	-	-	-	
	その他	多目的スペース	○	○	○
管理施設		○	-	-	
環境施設		○	-	-	
塩江地区の顔となる機能	温浴施設	○	○	○	
	足湯	○	○	○	
	源泉	○	-	○	
	散策路	○	○	○	
アンケート調査から 得られた機能	イベント広場（子ども広場）	○	○	-	
	日用品売場	-	○	-	
	川遊びスペース	○	○	-	
小さな拠点としての機能	医療施設	○	○	○	
	バス停	○	○	-	

一般的な道の駅としての機能のうち、休憩機能及び情報発信機能（道路情報）の一部は、既存の道の駅施設をそのまま維持して利用することとします。

次項からは、各機能を導入するにあたり、考慮すべき事項について整理します。

5.2.2 休憩・情報発信・地域連携機能

(1) 駐車場施設

- ・道の駅を訪れる利用者が駐車しやすい動線や駐車スペース
- ・施設に隣接した車いす使用者用駐車スペース
- ・全面バリアフリー化
- ・安全を確保した歩行者の通行スペース

主な施設・設備

- ・一般車両駐車スペース
- ・車いす使用者用駐車スペース
- ・駐輪場
- ・電気自動車用充電設備

他都市（先進地）の参考事例



一般車両と大型車両駐車場

道の駅いちごの里よしみ〔埼玉県比企郡吉見町〕
(出典：道の駅いちごの里よしみ HP)



屋根のある車いす使用者用駐車場

道の駅まの里〔徳島県美馬市〕



屋根のある二輪車、自転車駐輪スペース

道の駅四万十とおわ〔高知県高岡郡四万十町〕



電気自動車用充電設備

道の駅米沢〔山形県米沢市〕
(出典：道の駅米沢 HP)

(2) トイレ施設

- ・安全で快適なトイレの設置
- ・高齢者や障がい者等を含む利用者すべてに配慮したユニバーサルデザイン

主な施設・設備

- ・男子トイレ
- ・女子トイレ
- ・多機能トイレ

他都市（先進地）の参考事例



快適なトイレ

道の駅米沢〔山形県米沢市〕
(出典：道の駅米沢 HP)



多機能トイレ

道の駅米沢〔山形県米沢市〕
(出典：道の駅米沢 HP)

(3) 休憩施設

- ・乳幼児を持つ子育て家族が安心して利用できる機能とスペース
- ・長時間でも滞在できるリラックススペース
- ・自然を感じ、ゆっくりと快適に休憩できる屋外スペース
- ・親水空間へのアクセス
- ・様々な活動を許容する半屋外スペース

主な施設・設備

・屋内休憩スペース ・屋外休憩スペース ・半屋外スペース ・ベビーコーナー

他都市（先進地）の参考事例



屋内休憩スペース

道の駅のと千里浜〔石川県羽咋市〕
(出典：いい道の駅のと千里浜 HP)



屋内休憩スペース

道の駅とみうら〔千葉県南房総市〕



眺望を活かしたベンチ

道の駅四万十とおわ〔高知県高岡郡四万十町〕



屋外休憩スペース

道の駅川場田園プラザ〔群馬県利根郡川場村〕
(出典：道の駅川場田園プラザ HP)



様々な活動を許容する半屋外スペース

道の駅四万十とおわ〔高知県高岡郡四万十町〕



ベビーコーナー

(出典：NEXCO 東日本 HP)

(4) 観光窓口・観光情報コーナー

- ・多言語に応じた案内所や地域の特産品が購入できる免税店、無線LAN、海外対応のATMなど、外国人観光客のニーズが高いサービスの提供
- ・地域を訪れた人が最初に訪れるゲートウェイとなる、着地型観光の受入基地としての機能
- ・観光情報の提供とサービス利用等の手配が可能なワンストップ窓口として、地域資源のパッケージ化や地域の歴史・文化に触れる機会の提供

主な施設・設備		
・多言語対応観光窓口	・観光情報コーナー	・多言語対応サイン
・海外対応ATM	・無線LAN	

他都市（先進地）の参考事例



多言語対応カウンター
道の駅米沢〔山形県米沢市〕
(出典：道の駅米沢 HP)



観光情報コーナー
道の駅米沢〔山形県米沢市〕
(出典：道の駅米沢 HP)



観光情報案内（屋内）
道の駅のと千里浜〔石川県羽咋市〕
(出典：いい道の駅のと千里浜 HP)



観光情報案内（屋外）
道の駅のと千里浜〔石川県羽咋市〕
(出典：いい道の駅のと千里浜 HP)



海外発行カード対応 ATM
道の駅みそぎの郷きこない〔北海道磯郡木古内町〕
(出典：道の駅みそぎの郷きこない HP)



無料公衆無線 LAN を活用した道路交通情報等の提供
(出典：国土交通省 HP)

(5) 農産物直売・特産品販売コーナー、レストラン、カフェ

- ・ここでしか買えない農林水産品、流通ルートに乗らない少量産品など、地域産品の販売
- ・特産品の6次産業化を目指し、生産から加工工場の運営販売指導までを実施し、農林業の発展を支援

主な施設・設備

- ・農産物直売コーナー
- ・特産品販売コーナー
- ・加工工場
- ・カフェ
- ・レストラン

他都市（先進地）の参考事例



農産物直売コーナー
道の駅あぐり窪川（高知県高岡郡四万十町）



特産品販売コーナー
道の駅米沢（山形県米沢市）
（出典：道の駅米沢 HP）



加工工場
道の駅川場田園プラザ（群馬県利根郡川場村）
（出典：道の駅川場田園プラザ HP）



地域の食材を活かしたレストラン
道の駅みま（愛媛県宇和島市）
（出典：里の物語 HP（道の駅みま））



カフェ
道の駅みろく（香川県さぬき市）
（出典：さぬき市商工観光課「遊びの達人」HP（道の駅みろく））



(6) 防災施設

- ・ 停電時に対応する非常電源装置、備蓄倉庫などを備えた防災機能
- ・ 道路利用者の一時的な避難の場とした機能

主な施設・設備

- ・ 非常用電源設備
- ・ 備蓄倉庫
- ・ 飲料水貯水槽
- ・ 災害対応トイレ

他都市（先進地）の参考事例



非常用電源設備

道の駅織姫の里なかのと〔石川県鹿島郡中能登町〕
(出典：米沢電気 HP (道の駅織姫の里なかのと))



備蓄倉庫のイメージ

道の駅天空の郷さんさん〔愛媛県上浮穴郡久万高原町〕
(出典：道の駅天空の郷さんさん HP)

5.2.3 その他の機能

(1) 多目的スペース

- ・利用者のニーズに合わせた利用が可能なスペース

主な施設・設備	
・多目的スペース	・コワーキングスペース※など

※ コワーキングスペース：共有型のオープンなオフィススペース

他都市（先進地）の参考事例



多目的室（夏休み期間中は読み聞かせコーナー）

道の駅ましこ〔栃木県芳賀郡益子町〕
（出典：LIXIL HP（道の駅ましこ））



多目的室

道の駅 MUJI みんなみの里〔千葉県鴨川市〕

(2) 管理施設

- ・施設の管理や利用者の快適な利用を支援
- ・施設サインの設置

主な施設・設備	
・管理事務室	・施設サイン

他都市（先進地）の参考事例



施設サイン

道の駅四万十とおわ〔高知県高岡郡四万十町〕



施設サイン

道の駅米沢〔山形県米沢市〕
（出典：道の駅米沢 HP）

(3) 環境施設

- ・ 環境にやさしいまちのシンボリックな施設として、自然エネルギー等を活用した設備を設置
- ・ 環境に配慮した仕組みの導入
- ・ 地元産木材の利用

主な施設・設備

- ・ LED照明
- ・ 自然換気設備
- ・ 植物の蒸散効果
- ・ 木製受水槽等
- ・ ダイレクトゲイン（日射熱利用暖房）
- ・ 太陽光発電設備

他都市（先進地）の参考事例



景観性、環境に配慮した駐車場

道の駅阿蘇〔熊本県阿蘇市〕
(出典：道の駅阿蘇 HP)



LED 照明

道の駅しもつけ〔栃木県下野市〕
(出典：道の駅しもつけ HP)



木製受水槽

道の駅もつくる新城〔愛知県新城市〕
(出典：日本木槽木管株式会社 HP)

5.2.4 塩江地区の顔となる機能

(1) 温浴施設

- ・長年、市民に愛され続けた「行基の湯」の雰囲気・建物構成（家族風呂等）・規模を継承する、塩江らしい情緒ある外観デザイン
- ・規模は「行基の湯」と同規模
- ・新たなバリアフリー温泉としての機能の導入、休憩施設（飲食スペース）の併設による相乗効果の発揮
- ・塩江の自然を感じられる露天風呂
- ・新たに療養泉（湯元塩江温泉）の活用を検討
- ・省エネルギーシステムの導入など、維持管理の効率化

主な施設・設備

- ・浴室（男・女・サウナ・家族風呂） ・露天風呂 ・休憩室
- ・省エネルギーシステム ・療養泉の活用など

現況



行基の湯（外観）



行基の湯（浴室）

他都市（先進地）の参考事例



家族風呂

道の駅おおう桜街道（福岡県田川郡大任町）
（出典：道の駅おおう桜街道 HP）



自然を感じられる露天風呂

道の駅飯高駅（三重県松阪市）
（出典：道の駅飯高駅 HP）

(2) 足湯

- ・利用者が気軽に利用できる開放的なスペース
- ・屋根付きで雨天時にも利用可能
- ・香東川への眺望を活かした、くつろげる空間

主な施設・設備

- ・足湯

現況



他都市（先進地）の参考事例



足湯

道の駅おおゆ〔秋田県鹿角市〕
(出典：道の駅おおゆ HP)



足湯

道の駅三芳村〔千葉県南房総市〕
(出典：道の駅三芳村 鄙の里 HP)



眺望を活かした足湯

道の駅潮見坂〔静岡県湖西市〕
(出典：道の駅潮見坂 全国「道の駅」連絡会 HP)

(3) 散策路

- ・ 既存の魅力的な資産や自然を活かし、歩くことが楽しくなる散策路を整備
- ・ 現在の源泉施設「六角堂」や「白櫻の滝」の環境を整備し魅せる施設化

主な施設・設備

- ・ 散策路
- ・ 源泉施設「六角堂」
- ・ 「白櫻の滝」など

現況



源泉施設「六角堂」



「白櫻の滝」

他都市（先進地）の参考事例



散策路

祖谷のかずら橋〔徳島県三好市〕



散策路

道の駅とみうら〔千葉県南房総市〕

5.2.5 アンケート調査から得られた機能

(1) イベント広場（子ども広場）

- ・多様な催し物に対応可能なスペース
- ・家族連れや子どもたちが安心して遊ぶことができるスペース

主な施設・設備
・イベント広場（子ども広場）

他都市（先進地）の参考事例



イベント広場

道の駅ましこ〔栃木県芳賀郡益子町〕
(出典：LIXIL HP (道の駅ましこ))



イベント広場

道の駅保田小学校〔千葉県安房郡鋸南町〕



子ども広場

道の駅おおゆ〔秋田県鹿角市〕
(出典：道の駅おおゆ HP)



子ども広場

道の駅尾瀬かたしな〔群馬県利根郡片品村〕
(出典：片品村観光協会 HP (道の駅尾瀬かたしな))

(2) 日用品売場

- ・地元住民の日常生活を支える機能

主な施設・設備
・日用品売場

他都市（先進地）の参考事例



日用品売場

里の MUJI みんなみの里（千葉県鴨川市）



日用品売場

道の駅びんご府中（広島県府中市）
（出典：道の駅びんご府中 全国道の駅連絡会 HP）

(3) 川遊びスペース

- ・自然を身近に感じられる空間
- ・川を利用したイベント

主な施設・設備
・川遊びスペース ・川遊びイベント

現況



香東川の川遊びイベント

他都市（先進地）の参考事例



川遊びスペース

道の駅杉原紙の里・多可（兵庫県多可郡多可町）
（出典：道の駅杉原紙の里・多可 HP）

(4) バス停 (交通ターミナル機能)

- ・道の駅施設と一体的に整備し、バス利用者の利便性を向上
- ・塩江地区の交通拠点としての役割

主な施設・設備

- ・バス停
- ・バス待合スペース

現況



他都市 (先進地) の参考事例



バス停

道の駅阿武町 (山口県阿武郡阿武町)
(出典: 道の駅阿武町 HP)



バス停

里のMUJI みんなみの里 (千葉県鴨川市)

5.3 施設規模の検討

5.3.1 施設規模算出フロー

各施設の規模は、道路交通量や類似事例等をもとに、施設ごとに以下の算定方法を採用します。なお、他都市（先進地）事例については、「3.1 コンセプト」で掲げた3つの整備方針の「自然、歴史、風土、文化等を継承するまちの拠点としての道の駅」、「にぎわい・交流の拠点としての道の駅」、「健康づくりの拠点としての道の駅」に関するような先進的な取り組み等を実施している事例を抽出しています。

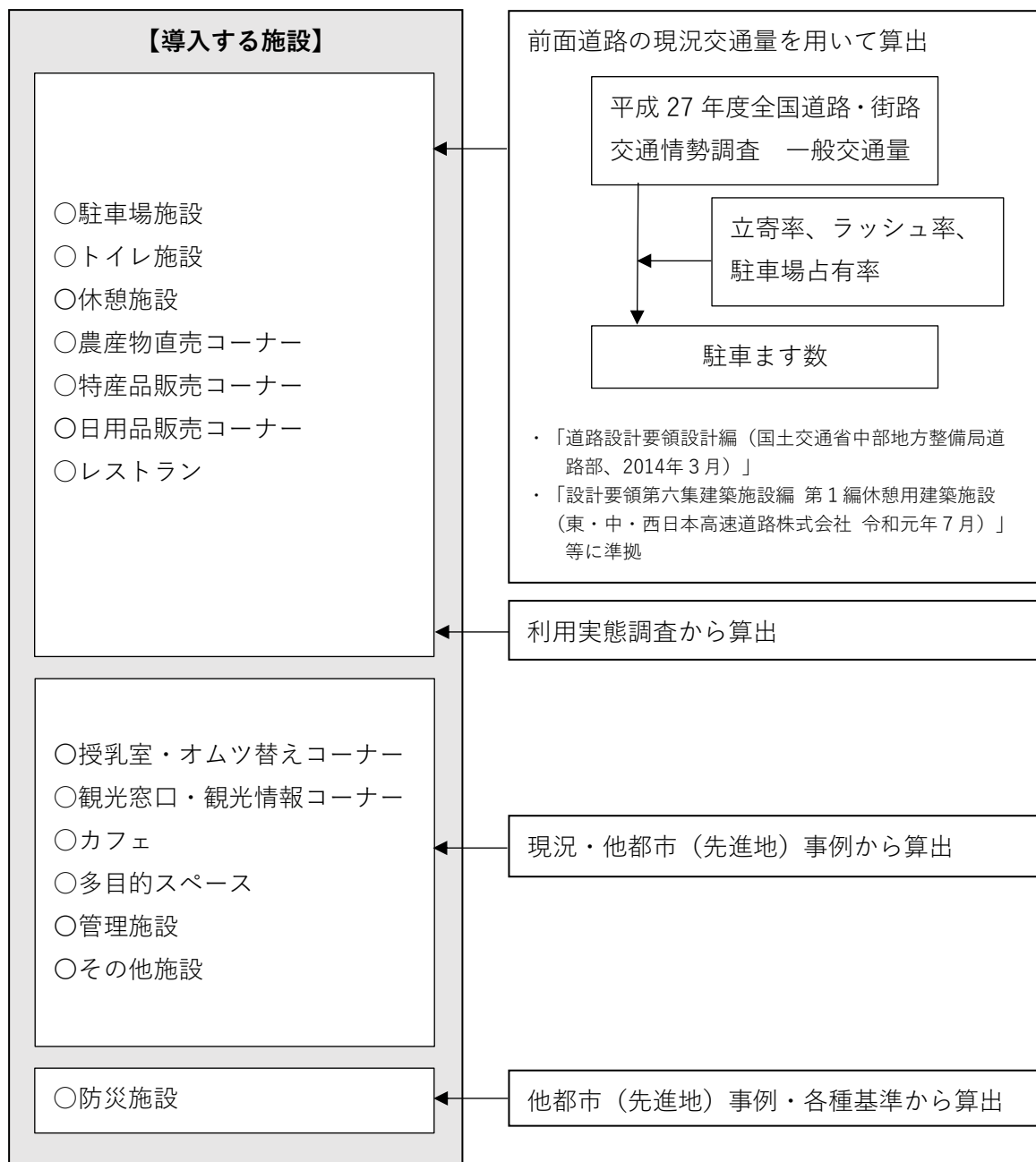


図 5-1 施設規模算出フロー

5.3.2 駐車場施設

(1) 算定の考え方

駐車場の規模について、休憩機能の必要駐車ます数は交通量から、情報発信・地域連携機能の必要駐車ます数は利用実態調査からそれぞれ算出し、「駐車ます数」と「1台あたりの必要面積」との積で算出します。

(2) 休憩機能の必要駐車ます数

ア 算出方法

休憩機能の必要駐車ます数は、「道路設計要領設計編（国土交通省）」に従って算出します。

$$\text{駐車ます数} = \text{対象区間延長} \times \text{計画交通量} \times \text{立寄率} \times \text{ラッシュ率} \times \text{駐車場占有率}$$

イ 対象区間延長

対象区間延長の考え方として、「道路設計要領設計編」では、道の駅が分担する区間延長は概ね 10～20km とされており、計画地に接する国道 193 号線の沿道には、道の駅がないことから、対象区間延長を 20 km と設定して検討します。

ウ 計画交通量

平成 27 年度道路交通センサスにおける前面道路の現況交通量を計画交通量とします。現況交通量は、小型車交通量 2,669 台/日、大型車交通量 732 台/日で、合計 3,401 台/日となっています。

○小型車：2,669 台/日

○大型車： 732 台/日

表 5-2 計画交通量

路線		昼間 12 時間自動車類交通量（上下合計）			24 時間自動車類交通量（上下合計）			昼夜率	昼間ピーク比率	大型車混入率
路線番号	路線名	小型車	大型車	合計	小型車	大型車	合計			
193	一般国道 193 号	2195	616	2811	2669	732	3401	1.21	10.1	21.9

出典：平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）

エ 立寄率・ラッシュ率・占有率

立寄率・ラッシュ率・占有率は、「道路設計要領設計編」によると、車種別に下記表の値となっています。

表 5-3 立寄率・ラッシュ率・占有率

車種	立寄率	ラッシュ率	占有率
小型車	0.007	0.10	0.25
大型車	0.008	0.10	0.33

出典：道路設計要領設計編 2014年3月（国土交通省中部地方整備局道路部）

オ 休憩機能の必要駐車まず数

計算式に上記数値を当てはめると、小型車と大型車の必要駐車まず数は、それぞれ次のとおり算出されます。

○小型車： $20\text{km} \times 2,669\text{台/日} \times 0.007 \times 0.10 \times 0.25 \div 9.3\text{台}$ → **10台**

○大型車： $20\text{km} \times 732\text{台/日} \times 0.008 \times 0.10 \times 0.33 \div 3.9\text{台}$ → **4台**

○合計：10台 + 4台 → **14台**

また、車いす使用者用の必要駐車まず数については、「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」の考え方に基づいて設定します。

身障者用駐車場施設設置基準

総駐車場数 ≤ 200 の場合：（総駐車場）× 1/50 以上

総駐車場数 > 200 の場合：（総駐車場）× 1/100 + 2 以上

総駐車場数（合計駐車まず数）= 14台 < 200 より、「（総駐車場）× 1/50」が基準となります。

○車いす使用者用： $14\text{台} \times 1/50 = 0.28$ → **1台**

以上より、休憩機能の必要駐車まず数は、**小型車10台、大型車4台、車いす使用者用1台**となります。

(3) 情報発信・地域連携機能の必要駐車ます数

ア 算出方法

情報発信・地域連携機能の必要駐車ます数は、道の駅「しおのえ」の駐車場利用実態調査（2019年10月）等を用いて算出した値（道の駅の必要駐車ます数）から、道路設計要領設計編を用いて算出した値（休憩機能の必要駐車ます数）を引いた値に、道の駅エリアにおける将来需要の伸び率を掛けます。

なお、道の駅「しおのえ」は駐車スペースが少ないため、「行基の湯」の駐車場を利用する方も多く、「行基の湯」駐車場利用者のうち一定数の方が道の駅を利用している（温浴施設利用前後に道の駅を利用することを含む。）と想定されるため、道の駅の必要駐車ます数算出において、その値を加味します。

$$\begin{aligned} & \text{「情報発信・地域連携機能の必要駐車ます数」} \\ & = \left(\text{「道の駅の必要駐車ます数」} - \text{「休憩機能の必要駐車ます数」} \right) \times \text{「将来需要伸び率」} \end{aligned}$$

イ 情報発信・地域連携機能の必要駐車ます数（小型車）

(ア) 道の駅「しおのえ」の駐車場利用実態調査からの算出

道の駅「しおのえ」の駐車場利用実態調査（2019年10月）から、道の駅に必要な駐車場ます数を算出します。調査の結果を以下に示します。

表 5-4 道の駅「しおのえ」駐車場利用台数（小型車）

時間（時点）	10/25(金)	10/27(日)
10：00	14 台	25 台
10：30	14 台	25 台
11：00	15 台	25 台
11：30	17 台	28 台
12：00	16 台	30 台
12：30	11 台	31 台
13：00	19 台	30 台
13：30	20 台	32 台
14：00	14 台	31 台
14：30	13 台	31 台
15：00	13 台	32 台
15：30	12 台	30 台
16：00	9 台	33 台

駐車場利用台数の最大値は、休日**33台**、平日**20台**となっています。

(イ) 「行基の湯」の駐車場利用実態調査からの算出

「行基の湯」駐車場調査（2019年8月）の結果を以下に示します。

表 5-5 「行基の湯」駐車場利用台数

2019年8月		10時頃	12時頃	17時頃
7日	水	10台	15台	8台
8日	木	5台	14台	15台
9日	金	8台	21台	6台
10日	土	8台	28台	14台
11日	日	21台	53台	23台
12日	月(祝)	16台	55台	20台
13日	火	12台	29台	10台
14日	水	11台	16台	8台
15日	木	4台(台風)	5台(台風)	9台
16日	金	10台	18台	13台

「行基の湯」の駐車台数の最大値は、休日55台、平日29台です。

現場及びアンケート調査等から、「行基の湯」利用者の約4割が道の駅も利用していると想定されるため、以下の値を道の駅の必要駐車ます数に加算します。

○小型車（休日）：55台×0.4＝**22台**

○小型車（平日）：29台×0.4≒**12台**

(ウ) 情報発信・地域連携機能の必要駐車ます数（小型車）

上記で求めた台数から、休憩機能の必要駐車ます数を引きます。また、道の駅エリアにおける利用者数は、現在の2倍を目標とするため、将来需要の伸び率を2倍と想定し、その値を掛けます。

よって、情報発信・地域連携機能における小型車の必要駐車ます数は、

○小型車（休日）：(33台+22台-10台)×2(将来需要の伸び率)＝**90台**

○小型車（平日）：(20台+12台-10台)×2(将来需要の伸び率)＝**44台**

とします。

ウ 情報発信・地域連携機能の必要駐車ます数（大型車）

大型車の駐車ます数については、道の駅「しおのえ」駐車場利用台数の最大値から、休憩機能の必要駐車ます数を引き、将来需要の伸び率の2倍を掛けて算出します。

表 5-6 道の駅「しおのえ」駐車場利用台数（大型車）

2019年	10/25(金)	10/27(日)
10:00	1台	0台
10:30	1台	0台
11:00	0台	0台
11:30	0台	0台
12:00	1台	1台
12:30	0台	2台
13:00	1台	0台
13:30	0台	0台
14:00	0台	0台
14:30	1台	0台
15:00	0台	0台
15:30	0台	0台
16:00	0台	0台

○大型車：（2台－4台）×2（将来需要の伸び率）÷0台

算出結果は0台となりますが、観光バス等の来訪需要を想定し、情報発信・地域連携機能における大型車の必要駐車ます数は、**1台**とします。

エ 情報発信・地域連携機能の必要駐車ます数（車いす使用者）

車いす使用者用の駐車ます数については、休憩機能と同様に「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」の考え方に基づいて設定します。なお、総駐車場数は、休憩機能の駐車ます数も含めた道の駅全体の駐車ます数（休日）で計算します。

身障者用駐車場施設設置基準

総駐車場数 ≤ 200 の場合：（総駐車場）×1/50 以上

総駐車場数 > 200 の場合：（総駐車場）×1/100+2 以上

総駐車場数（道の駅合計駐車ます数）＝（90＋1＋14）＝105台 < 200 より、「（総駐車場）×1/50」が基準となります。

○車いす使用者用：105台×1/50÷2台

道の駅全体（休憩・情報発信・地域連携機能）での車いす使用者用の必要駐車ます数は、2台となりますが、前述のとおり、休憩機能において1台を確保するため、情報発信・地域連携機能における車いす使用者用の必要駐車ます数は、**1台**とします。

オ 情報発信・地域連携機能の必要駐車ます数

以上より、情報発信・地域連携機能の必要駐車ます数は、

小型車（休日）90台、小型車（平日）44台、大型車1台、車いす使用者用1台となります。

(4) 温浴施設の必要駐車ます数

温浴施設は「行基の湯」と同規模を想定していることから、必要駐車ます数についても現状と同程度と想定します。なお、温浴施設の必要駐車ます数は、温浴施設を目的とした利用者のみを対象とします。

『表 5-5 「行基の湯」駐車場利用台数』から、道の駅を利用している駐車台数を除いた台数を、温浴施設の必要駐車台数とします。

○小型車（休日）：55台－22台＝**33台**

○小型車（平日）：29台－12台＝**17台**

また、バリアフリーに配慮した温浴施設とするため、車いす使用者用の駐車ます数を**1台**確保します。

よって、温浴施設の必要駐車ます数は、**小型車（休日）33台、小型車（平日）17台、車いす使用者用1台**とします。

(5) 医療施設の専用駐車ます数

医療施設の専用駐車場として、小型車8台分及びマイクロバス1台分を確保します。

医療施設は平日のみの営業を想定しており、高松市民病院塩江分院の駐車場利用台数は最大で20台程度です。一方、観光施設（道の駅+温浴施設）の駐車場利用のピークは休日であるため、小型車8台以上が必要となった場合は、観光施設（道の駅+温浴施設）と駐車場を兼用とすることで効率化を図ります。

以上より、医療施設の専用駐車ます数は、**小型車8台、マイクロバス1台**とします。

(6) 必要駐車ます数

機能別に整理した必要駐車ます数を以下に示します。

表 5-7 機能別必要駐車ます数

	休憩機能 (台)	情報発信・地域 連携機能 (台)	温浴施設 (台)	医療施設 (台)	小計 (台)
小型車 (休日)	10	90	33	(8)	141
小型車 (平日)	10	44	17	20	91
大型車	4	1	-	-	5
車いす使用者用	1	1	1	-	3
マイクロバス	-	-	-	1	1

道の駅及び温浴施設の利用者のピークは休日であり、医療施設の利用者のピークは平日であるため、駐車場を兼用とすることで効率化を図ります。よって、小型車の必要駐車ます数は、小計の値が大きい休日の台数を採用します。

以上より、合計の必要駐車ます数は、以下のようになります。

表 5-8 合計必要駐車ます数

	休憩機能 (台)	情報発信・地域 連携機能 (台)	温浴施設 (台)	医療施設 (台)	小計 (台)
小型車 (休日)	10	90	33	(8)	141
大型車	4	1	-	-	5
車いす使用者用	1	1	1	-	3
マイクロバス	-	-	-	1	1
合計	15	92	34	9	150

(7) 必要駐車場面積

「道路設計要領設計編（国土交通省中部地方整備局道路部 2014年3月）」、「高齢者・身体障害者等の利用を配慮した建築設計標準（国土交通省 平成24年）」、「駐車場設計施工指針（建設省 平成6年9月）」を参考に、車両種別ごとの駐車ますの寸法を設定します。

表 5-9 車種別の駐車ますの大きさ

駐車ます	長さ (m)	幅 (m)	備考
小型車	5.0	2.5	道路設計要領設計編
大型車	13.0	3.25	道路設計要領設計編
車いす使用者用	5.0	3.5	高齢者・身体障害者等の利用を配慮した建築設計標準
マイクロバス	7.7	3.0	駐車場設計施工指針

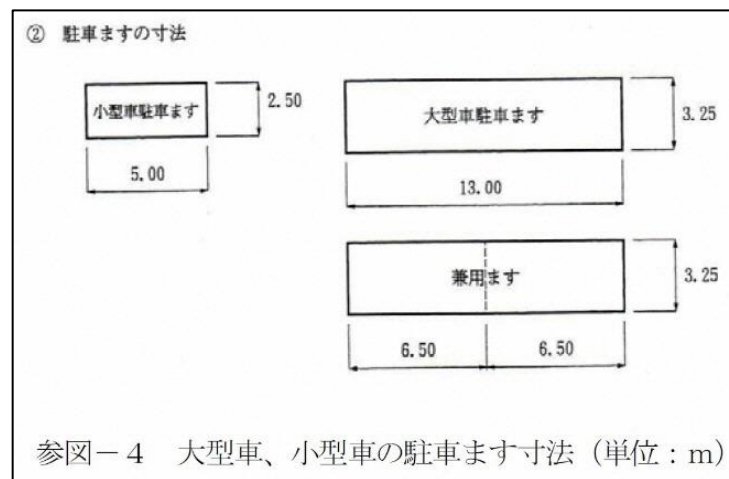


図 5-2 小型車、大型車の駐車ますの大きさ

出典：道路設計要領設計編 2014年3月（国土交通省中部地方整備局道路部）

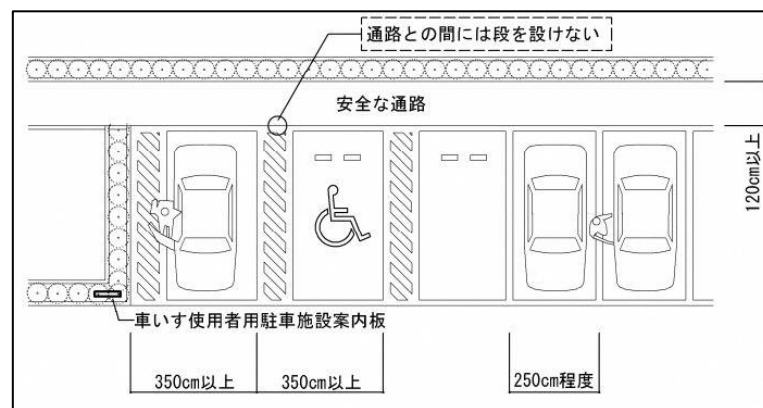


図 5-3 車いす使用者用の駐車ますの大きさ

出典：高齢者・身体障害者等の利用を配慮した建築設計標準（国土交通省 平成24年）

表 5-10 マイクロバスの駐車ますの大きさ

[単位：m]

設計対象車両	長さ	幅員
軽自動車	3.6	2.0
小型乗用車	5.0	2.3
普通乗用車	6.0	2.5
小型貨物車	7.7	3.0
大型貨物車およびバス	13.0	3.3

表 5-11 マイクロバスの車路の幅員

[単位：m]

設計対象車両	幅員		幅員	
	歩行者用通路なし	歩行者用通路あり	歩行者用通路なし	歩行者用通路あり
軽自動車				5.5
小型乗用車	7.0	6.5	5.5	(対面通行) 5.0
普通乗用車				(一方通行)
小型貨物車	7.5	7.0	6.5	6.0
大型貨物車およびバス	13.0	12.5	11.5	11.0

出典：駐車場設計施工指針 平成6年9月（建設省）

表 5-12 駐車場の諸元

車種	駐車角	駐車方式	車路幅AW(m)	車路に直角方向に駐車幅Sd(m)	車路に平行方向に駐車幅Sw(m)	単位駐車幅W(m)	1台当りの駐車所要面積A(m2)	備考
小型車	30°	前進駐車	4.00	4.70	5.00	6.70	33.50	W=AW/2+Sd A=W×Sw
	45°	〃	4.00	5.30	3.55	7.30	25.70	
	45°	交差	4.00	4.45	3.55	6.45	22.90	
	60°	〃	5.00	5.60	2.90	8.10	23.50	
	60°	後退駐車	4.50	5.60	2.90	7.85	22.80	
	90°	前進駐車	9.50	5.00	2.50	9.75	24.40	
大型車	90°	後退駐車	6.00	5.00	2.50	8.00	20.00	W=AW+sd A=W×Sw
	30°	前進駐車 前進発車	4.00 6.00	9.40	6.60	19.40	128.00	
	45°	〃	7.00	11.50	4.70	25.00	117.50	
	60°	〃	11.00 7.50	12.90	3.80	31.40	119.30	
	90°	〃	19.00 11.00	13.00	3.30	43.00	141.90	
	平行	後退駐車 前進発車	6.00	3.30	19.00	6.30	119.70	
大特殊	平行	後退駐車 前進発車	6.00	3.50	25.00	6.50	162.50	

出典：道路設計要領設計編 2014年3月（国土交通省中部地方整備局道路部）

(8) 必要駐車ます数と駐車場面積

道の駅エリアにおける必要駐車ます数と必要駐車場面積は、以下のようになります。通行や駐車のために必要な車路の面積も踏まえた1台あたりに必要な面積から算出します。

表 5-13 駐車場面積

車種		必要駐車ます数 (台)	車路を含めた1台あたりに必要な面積 (㎡/台)	必要面積 (㎡)
休憩機能	小型車	10	20.00	200.00
	大型車	4	119.70	478.80
	車いす使用者用	1	28.00 (車室奥行き5.0m+車路幅6.0m/2) × 車室幅3.5m	28.00
	計	15	—	706.8 →約710㎡
情報発信・ 地域連携機能	小型車 (休日)	90	20.00	1,800.00
	大型車	1	119.70	119.70
	車いす使用者用	1	28.00	28.00
	計	92	—	1,947.70 →約1,950㎡
温浴施設	小型車	33	20.00	660.00
	車いす使用者用	1	28.00	28.00
	計	34	—	688.00 →約690㎡
医療施設	小型車	8	20.00	160.00
	マイクロバス	1	45.60 (車室奥行き7.7m+車路幅7.5m) × 車室幅3.0m	45.60
	計	9	—	205.6 →約210㎡
合計		150	—	3,560㎡ (目安値)

5.3.3 トイレ施設

(1) 算定の考え方

トイレ施設の規模の算定にあたって、休憩機能の24時間無料で利用できるトイレ施設については、既存施設をそのまま利用するため、以下では、情報発信・地域連携機能のトイレ施設について検討します。

(2) 情報発信・地域連携機能のトイレ施設

ア 算出の考え方

「設計要領第六集建築施設編 第1編 休憩用建築施設（東・中・西日本高速道路株式会社、令和元年7月）」のフロー及び算定式を用いて、情報発信・地域連携機能におけるトイレの規模を算出します。係数は「サービスエリアの観光部」を適用します。

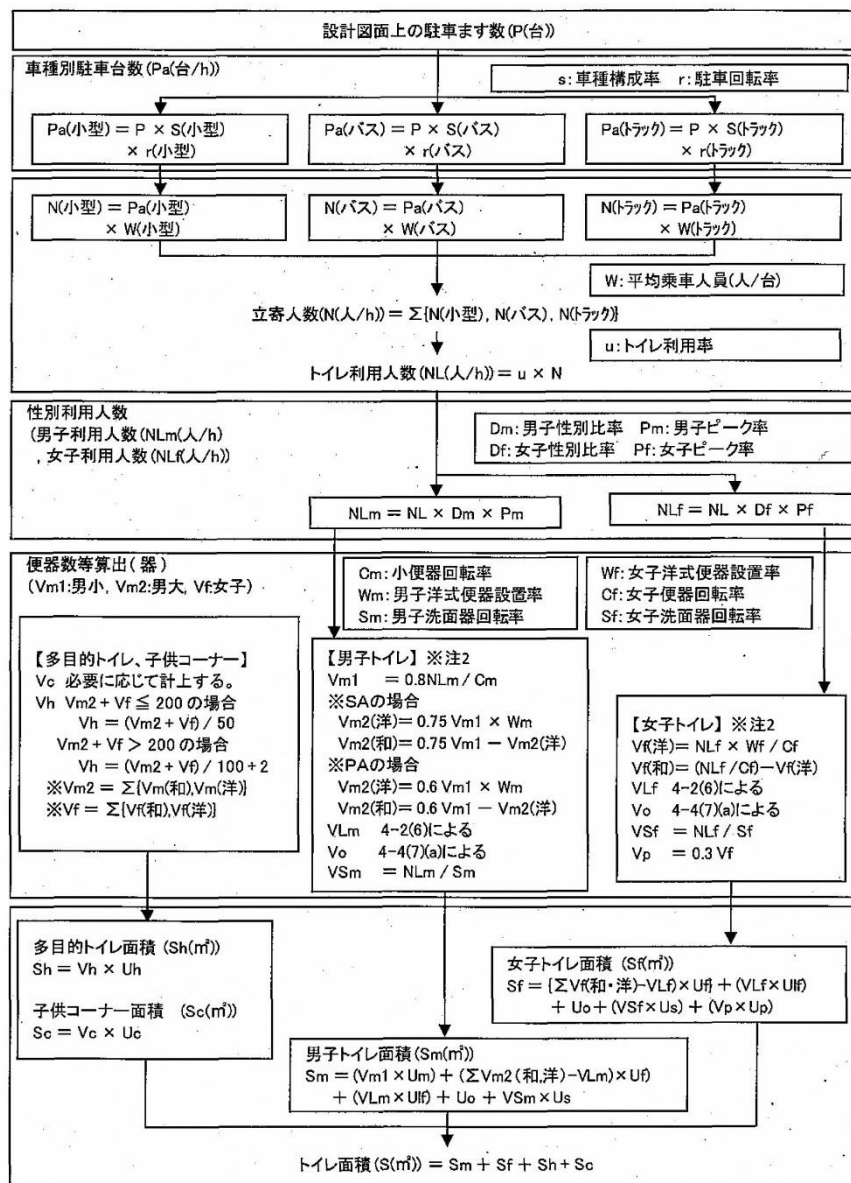


図 5-4 トイレ規模算定フロー

出典：設計要領第六集建築施設編第1編 休憩用建築施設 令和元年7月（東・中・西日本高速道路株式会社）

表 5-14 トイレ規模算出

項目	記号	係 数				
		サービスエリア		パーキングエリア		
		一般部・都市部 (注) 1	観光部 (注) 1	バリエーション有	バリエーション無	
駐車台数	P	(注) 2				
車種構成率	S	小型	0.88	0.92	0.86	0.90
		バス	0.04	0.03	0.03	0.02
		トラック	0.08	0.05	0.11	0.08
駐車回転率	r	(注) 3				
車種別駐車台数	Pa	$P \times S \times r$				
平均乗車人員	W	小型	2.2人		1.7人	
		バス	27人	24人	21人	20人
		トラック	1.1人			
トイレ利用率	u	0.76	0.72	0.74	0.71	
性別比率	Dm	男	0.54		0.59	
	Df	女	0.46		0.41	
ピーク率	Pm	男	2.1		2.6	
	Pf	女	2.8		3.7	
便器回転率	Cm	男	95人/h			
	Cf	女	40人/h			
洋式便器設置率	Wm	男	0.9			
	Wf	女	0.9			
便器数	(男・小) Vm1 (男・大) Vm2 (女) Vf	小便器利用率 0.8 大便器係数 0.75 $Vm1 = (\text{男子便器利用人数}) / Cm \times 0.8$ $Vm2 = Vm1 \times 0.75$		小便器利用率 0.8 大便器係数 0.6 $Vm1 = (\text{男子便器利用人数}) / Cm \times 0.8$ $Vm2 = Vm1 \times 0.6$		
洗面器回転率	Sm	男	360人/h			
	Sf	女	215人/h			
1人当り面積	(男・小) Um	男・小	3.0 m ²			
	(男・大, 女) Uf	男・大, 女	5.4 m ²			
	(男女大型バス) Ulm, Ulf	男女大型バス	8.8 m ²			
	(子供用) Uc	子供用	6.1 m ²			
	(オストメイト) Uo	オストメイト	9.2 m ²			
	(バグ用) Up	バグ用	2.2 m ²			
	(洗面) Us	洗面器	3.0 m ²			
	(多機能) Uh	多機能	10.8 m ²			

- (注)1. 都市部 SA: 大都市(東京・名古屋・大阪)直近の概ね50km圏内のエリアとする。
 観光部 SA: 観光地やスキー等のレジャー施設の近郊に位置しており観光バスが多く立ち寄ると予想されるエリアとする。また、既存の休憩施設については本線交通量の休日係数(休日交通量/平日交通量)が1.5以上の路線に位置するエリアとする。
 一般部 SA: 上記以外のエリアとする。
- (注)2. 駐車台数のうち大型車と小型車の割合は本線交通量に対する大型車の混入率等により変化する。また、大型車・小型車の兼用マス数は、1マスあたり小型車2マスに換算する。
 なお、身障者用・トレーラー駐車マスは、除くものとする。
- (注)3. 駐車回転率 r (平均駐車時間) は表 4-2 のとおりとする。

出典: 設計要領第六集建築施設編第1編 休憩用建築施設
 令和元年7月 表 4-1 (東・中・西日本高速道路株式会社)

表 5-15 SA・PA 平均駐車時間

エリアの種類	車種別	回転率
SA	小型車	2.4 回/h(25分)
	大型バス	3 回/h(20分)
	大型貨物	2 回/h(30分)
PA	小型車	4 回/h(15分)
	大型バス	4 回/h(15分)
	大型貨物	3 回/h(20分)

出典: 設計要領第六集建築施設編第1編 休憩用建築施設
 令和元年7月 表 4-2 (東・中・西日本高速道路株式会社)

イ 情報発信・地域連携機能における便器数

車いす使用者用を除く、情報発信・地域連携機能の必要駐車ます数（小型車90台、大型車（バス）1台）に対応した便器数は、以下のとおりとなります。

※車種構成率(S)は表 5-8 より算出済みのため計算しない

○車種別駐車台数(Pa(小型))※

$$= \text{必要駐車ます数}(P)90\text{台} \times \text{駐車回転率}(r)2.4 = 216 \text{ (台/h)}$$

○車種別駐車台数(Pa(バス))※

$$= \text{必要駐車ます数}(P)1\text{台} \times \text{駐車回転率}(r)3 = 3 \text{ (台/h)}$$

○立寄人数(N(小型))

$$= \text{車種別駐車台数}(Pa(\text{小型}))216 \times \text{平均乗車人員}(W)2.2 \text{ 人/台} = 475.2 \text{ (人/h)}$$

○立寄人数(N(バス))

$$= \text{車種別駐車台数}(Pa(\text{バス}))3 \times \text{平均乗車人員}(W)24 \text{ 人/台} = 72 \text{ (人/h)}$$

○立寄人数(N)

$$= \text{立寄人数}(N(\text{小型}))475.2 + \text{立寄人数}(N(\text{バス}))72 = 547.2 \text{ (人/h)}$$

○トイレ利用人数(NL)

$$= \text{トイレ利用率}(u)0.72 \times \text{立寄人数}(N)547.2 \text{ (人/h)} \doteq 393.98 \text{ (人/h)}$$

○男子利用人数(NLm)

$$= \text{トイレ利用人数}(NL)393.98 \times \text{男子性別比率}(Dm)0.54 \times \text{男子ピーク率}(Pm)2.1 \doteq 446.77 \text{ (人/h)}$$

○女子利用人数(NLf)

$$= \text{トイレ利用人数}(NL)393.98 \times \text{女子性別比率}(Df)0.46 \times \text{女子ピーク率}(Pf)2.8 \doteq 507.45 \text{ (人/h)}$$

○男子便器数算出

男子小便器(Vm1)

$$= 0.8 \times \text{男子利用人数}(NLm)446.77 / \text{小便器回転率}(Cm)95 \text{ (人/h)} \doteq 3.76 \rightarrow \mathbf{4 \text{ 基}}$$

男子大便器(Vm2(洋))

$$= 0.75 \times \text{男子小便器}(Vm1)3.76 \times \text{洋式便器設置率}(Wm)0.9 \doteq 2.54 \rightarrow \mathbf{3 \text{ 基}}$$

男子大便器(Vm2(和))

$$= 0.75 \times \text{男子小便器}(Vm1)3.76 - \text{男子大便器}(Vm2(\text{洋}))2.54 \doteq 0.28 \rightarrow \mathbf{1 \text{ 基}}$$

男子洗面器(VSm)

$$= \text{男子利用人数}(NLm)446.77 / \text{男子洗面器回転率}(Sm)360 \text{ (人/h)} \doteq 1.24 \rightarrow \mathbf{2 \text{ 基}}$$

○女子便器数算出

女子便器(Vf(洋))

$$= \text{女子利用人数}(NLf)507.45 \times \text{洋式便器設置率}(Wf)0.9 / \text{女子便器回転}(Cf)40 \text{ (人/h)} \doteq 11.42 \rightarrow \mathbf{12 \text{ 基}}$$

女子便器(Vf(和))

$$= \text{女子利用人数}(NLf)507.45 / \text{女子便器回転}(Cf)40 \text{ (人/h)} - \text{女子便器}(Vf(\text{洋}))11.42 \doteq 1.27 \rightarrow \mathbf{2 \text{ 基}}$$

女子洗面器(VSf)

$$= \text{女子利用人数}(NLf)507.45 / \text{女子洗面器回転率}(Sf)215 \text{ (人/h)} \doteq 2.36 \rightarrow \mathbf{3 \text{ 基}}$$

パウダーコーナー(Vp)

$$= 0.3 \times \text{女子便器}(Vf(\text{洋} + \text{和}))12.69 \doteq 3.81 \rightarrow \mathbf{4 \text{ 基}}$$

ウ 情報発信・地域連携機能におけるトイレ必要面積

面積算出においては、男女各1を大型ブースとし、オストメイトは多機能トイレ内に設置することとして算出します。

- 男子小 4基 × 3.0㎡ = 12.0㎡
- 男子大（洋+和-大型1） 3基 × 5.4㎡ = 16.2㎡
- 男子大（大型） 1基 × 8.8㎡ = 8.8㎡
- 男子洗面器 2基 × 3.0㎡ = 6.0㎡
- 女子（洋+和-大型1） 13基 × 5.4㎡ = 70.2㎡
- 女子（大型ブース） 1基 × 8.8㎡ = 8.8㎡
- 女子洗面器 3基 × 3.0㎡ = 9.0㎡
- 女子パウダーコーナー 4基 × 2.2㎡ = 8.8㎡
- 多機能 1基 × 10.8㎡ = 10.8㎡

以上より、標準的な必要面積は約150㎡となります。

表 5-16 便器数の内訳とトイレ面積

男性				女性				多機能	トイレ面積
小	大	大 (大型)	洗面器	大	大 (大型)	洗面器	パウダー		
4基	3基	1基	2基	13基	1基	3基	4基	1基	約150㎡

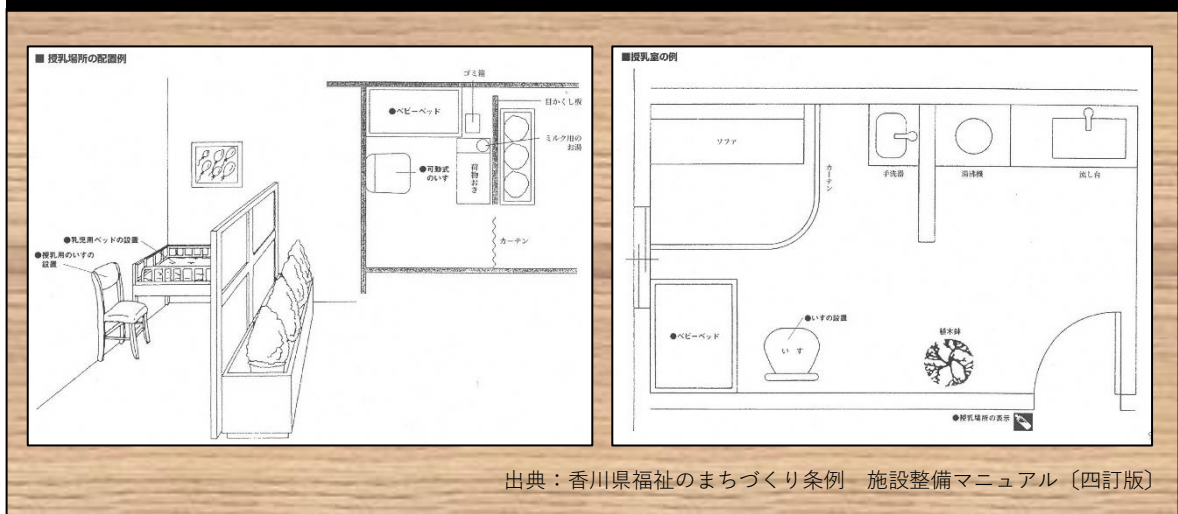
5.3.4 授乳室・オムツ替えコーナー

道の駅「しおのえ」には、授乳室やオムツ替えコーナーがありません。

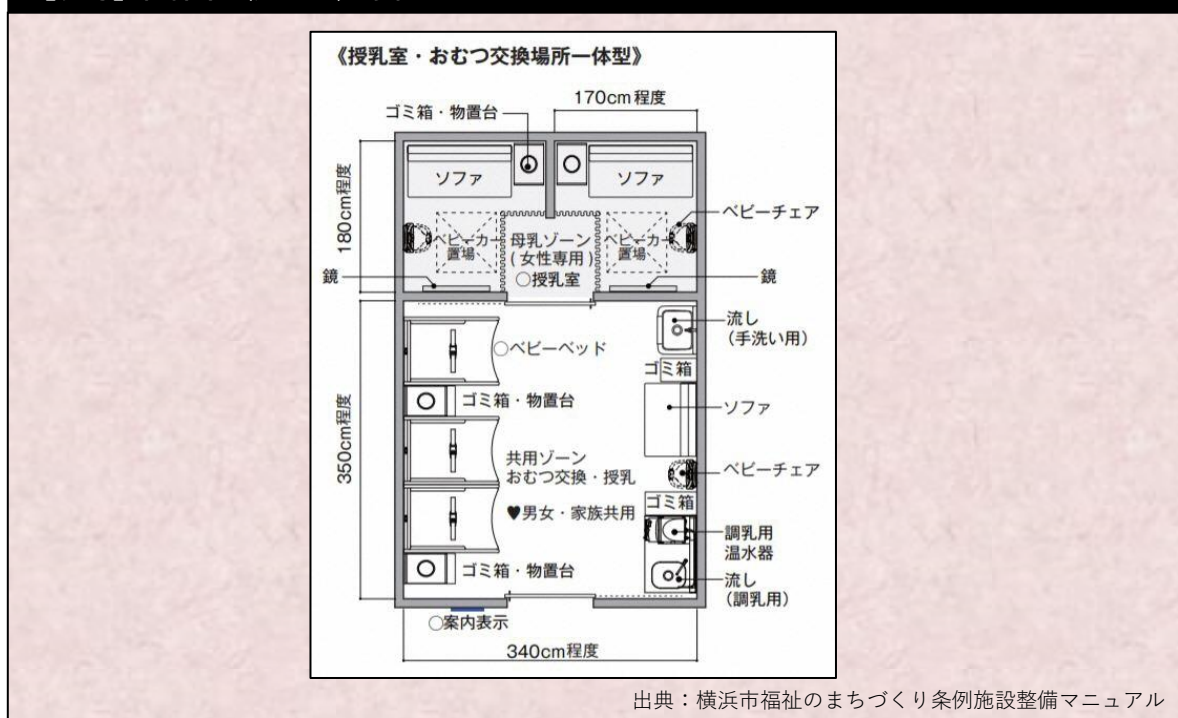
香川県福祉のまちづくり条例において、授乳場所は、5,000㎡以上の公共性の高い建築物に設置することが整備基準となっていますが、道の駅の登録の主な要件として、子育て応援施設（ベビーコーナー等）があり、また、子育て世代にも気軽に利用してもらえ施設にするため、授乳室・オムツ替えコーナーを設置します。

授乳室・オムツ替えコーナーの規模は、香川県福祉のまちづくり条例や他都市の事例等を参考に、授乳室とオムツ交換コーナーが一体となったスペースを標準とし、**約20㎡**とします。

【参考】香川県福祉のまちづくり条例



【参考】他都市（先進地）事例



5.3.5 休憩施設

道の駅「しおのえ」には、約15㎡の休憩スペースがあります。多くの利用者が気軽に利用できる、より広いスペースの確保が課題となっております。

休憩施設の規模は、高速道路の休憩用建築施設整備の際に用いられている標準規模を参考に算定します。「設計要領第六集建築施設編 第1編 休憩用建築施設（東・中・西日本高速道路株式会社、令和元年7月）」を参考にすると、道の駅（休憩・情報発信・地域連携機能）の必要駐車台数の合計（107台）に対応した標準的な休憩施設の規模は、**約170㎡**となります。

表 5-17 休憩施設の標準的な面積

片側駐車台数（台）	席数	標準的な面積（㎡）
300	80	250
250	60	210
200	60	210
150	40	170
100台以下	30	140

出典：設計要領第六集建築施設編第1編 休憩用建築施設 令和元年7月（東・中・西日本高速道路株式会社）

【参考】現況

道の駅「しおのえ」



外観



休憩スペース（約15㎡）

【参考】 近隣の道の駅の状況

道の駅「香南楽湯」



←外観



休憩スペース →
(屋外)

道の駅「源平の里 むれ」



←休憩所 (外観)



休憩所 →
〔約 53 ㎡〕

【参考】 他都市（先進地）の事例

道の駅「とよはし」



出典：全国「道の駅」連絡会 HP



出典：道の駅とよはし HP

2019（令和元）年に開駅した道の駅「とよはし」は、安全で快適な道路交通環境の提供を目的のひとつとして整備され、その休憩スペースは、約 250 ㎡となっています。

所在地	面積	駐車場	施設
愛知県 豊橋市	敷地：約 37,800 ㎡ 延床：約 3,000 ㎡	普通車 176 台 大型車 82 台	道路情報・観光情報提供コーナー、休憩コーナー、物販店舗、飲食施設、農産物直売所、プロジェクト室、防災備蓄倉庫、EV充電器、サイクルラック、芝生広場

道の駅「米沢」



出典：全国「道の駅」連絡会 HP



出典：道の駅米沢 HP

2018（平成 30）年に開駅した道の駅「米沢」は、地域活性化の拠点として、重点「道の駅」に選定されています。無料の休憩スペースは、約 120 ㎡となっています。

所在地	面積	駐車場	施設
山形県 米沢市	敷地：21,677 ㎡ 延床：1,836 ㎡	普通車 198 台 大型車 30 台	農畜産物直売所・加工施設、観光案内所、レストラン・フードコート、道路情報提供施設、休憩コーナー、防災支援施設（広場）、EV急速充電器、パークアンドライド駐車場

5.3.6 観光窓口・観光情報コーナー

道の駅「しおのえ」には、約 15 m²の情報コーナーがあります。また、道の駅「しおのえ」の国道を挟んだ対面には、塩江温泉郷の宿泊・観光案内所である、約 19 m²の「塩江インフォメーションセンター」があります。

道の駅「しおのえ」の情報コーナーは、引き続き利用した上で、新しい道の駅に「塩江インフォメーションセンター」の機能を導入し、情報発信力を強化するため、観光窓口・観光情報コーナーの規模は、近隣の道の駅及び他都市（先進地）事例を参考に、「塩江インフォメーションセンター」の2倍程度の約 40 m²とします。

【参考】現況

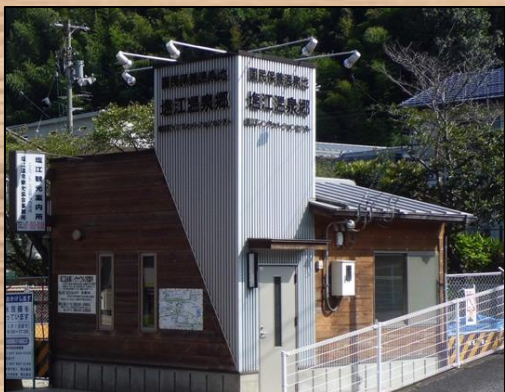


道の駅「しおのえ」情報コーナー（外観）



道の駅「しおのえ」情報コーナー（内観）
〔約 15 m²〕

塩江インフォメーションセンター



塩江インフォメーションセンター（外観）



塩江インフォメーションセンター（内観）
〔約 19 m²〕

【参考】近隣の道の駅の状況

道の駅「香南楽湯」



←外観

情報コーナー →
〔約 40 ㎡〕



道の駅「源平の里 むれ」



←情報コーナー
(外観)

情報コーナー →
〔約 25 ㎡〕



【参考】他都市（先進地）の事例

道の駅「ましこ」



出典：全国「道の駅」連絡会 HP



2016（平成 28）年に開駅した道の駅「ましこ」の観光窓口は、地域の魅力を発信する拠点として、観光案内のほか、移住・定住相談、レンタサイクル・多目的室・ピクニックシートの貸出し、ポイントカードの発行、展示・ワークショップの案内等を行っています。面積は、閲覧席を含めたコーナー全体で約 55 ㎡となっています。

所在地	面積	駐車場	施設
栃木県芳賀郡 益子町	敷地：18,011.88 ㎡ 延床：1,328.84 ㎡	普通車 131 台 大型車 12 台 身障者用 7 台	農産物・加工品・工芸品の販売、レストラン、展示コーナー、多目的室、観光窓口、EV 充電スタンド

道の駅「米沢」



出典：全国「道の駅」連絡会 HP



出典：道の駅米沢 HP

2018（平成 30）年に開駅した道の駅「米沢」は、観光総合窓口を設置し、山形県の南のゲートウェイとして広域観光情報を発信するほか、外国人観光客にも対応できる観光コンシェルジュを配置しています。面積は、観光窓口カウンターが約 15 ㎡、観光情報コーナーが約 25 ㎡、合計約 40 ㎡となっています。

所在地	面積	駐車場	施設
山形県 米沢市	敷地：21,677 ㎡ 延床：1,836 ㎡	普通車 198 台 大型車 30 台	農畜産物直売所・加工施設、観光案内所、レストラン・フードコート、道路情報提供施設、休憩コーナー、防災支援施設（広場）、EV 急速充電器、パークアンドライド駐車場

5.3.7 農産物直売・特産品販売・日用品販売コーナー

道の駅「しおのえ」の農産物等販売スペース（屋外）は約30㎡、特産品等販売スペース（屋内）は約45㎡となっています。売り場面積が小さく、機会損失が生じているため、新しい道の駅では、より広い売り場面積を確保します。

農産物直売・特産品販売・日用品販売コーナーの規模は、高速道路の休憩施設整備の際に用いられている売店の標準規模をもとに算定します。「休憩施設設計要領（中日本高速道路株式会社、平成17年10月）」を参考にすると、道の駅（休憩・情報発信・地域連携機能）の必要駐車スペース数の合計（107台）に対応した標準的な規模は、**約175㎡**となります。

表 5-18 売店の標準規模

パーキングエリア		150m ²	
サービスエリア			
片側駐車スペース数	内売店 (m ²)	外売店 (m ²)	計 (m ²)
251台以上	45	210	255
250～201	40	190	230
200～151	30	170	200
150～101	25	150	175
100台以下	20	140	160

出典：休憩施設設計要領 平成 17 年 10 月（中日本高速道路株式会社）

【参考】現況

道の駅「しおのえ」



道の駅しおのえ（外観）



農産物販売スペース（屋外）
〔約 30 m²〕



特産品販売スペース（屋内）
〔約 45 m²〕

【参考】近隣の道の駅の状況

道の駅「香南楽湯」



←外観

売店 →
〔約 200 ㎡〕



道の駅「源平の里 むれ」



←外観

農産物直売・特
産品販売・日用
品販売コーナー →
〔約 340 ㎡〕



【参考】他都市（先進地）の事例

道の駅「なないろ・ななえ」



出典：七飯町 HP



出典：全国「道の駅」連絡会 HP

2018（平成 30）年に開駅した道の駅「なないろ・ななえ」には、「食と歴史・文化」にスポットをあてた販売コーナーが整備されています。その面積は、約 200 ㎡となっています。

所在地	面積	駐車場	施設
北海道亀田郡 七飯町	敷地： 1,272.66 ㎡ 延床： 986.26 ㎡	普通車 148 台 大型車 23 台 身障者用 8 台	産直品・特産物販売、レストラン、地域交流スペース、キッズコーナー、情報コーナー、EV 充電施設

道の駅「いちかわ」



出典：全国「道の駅」連絡会 HP



出典：全国「道の駅」連絡会 HP

2018（平成 30）年に開駅した道の駅「いちかわ」は、市川市の市場として特産品が販売されています。その面積は、約 170 ㎡となっています。

所在地	面積	駐車場	施設
千葉県 市川市	敷地： 17,300 ㎡ 延床： 1,707 ㎡	普通車 70 台 大型車 48 台 身障者用 2 台	情報提供モニター、防災倉庫、防災トイレ、非常用発電機、受水槽、メインホール、エントランス、インフォメーションコーナー、道の駅事務室、公園管理事務室、レストラン、物販・飲食施設、多目的室、FM 放送ブース、ラウンジ、EV 充電スタンド

5.3.8 レストラン

道の駅「しおのえ」には、飲食スペースはありませんが、「行基の湯」に隣接して、約72㎡の蕎麦屋「行基庵」があります。

新しい道の駅では、観光消費の増加と交流人口の拡大を図るため、物販飲食機能を強化します。

【参考】現況

「行基庵」(塩江湯愛の郷センター)



行基庵 (外観)



行基庵 (内観)
〔約 102 ㎡〕

【参考】近隣の道の駅の状況

道の駅「香南楽湯」



←1階レストラン
〔約 200 ㎡〕

客席：約 110 ㎡
厨房：約 40 ㎡
その他：約 50 ㎡

2階軽食コーナー
温浴利用者用 →
〔約 190 ㎡〕



道の駅「源平の里 むれ」



←外観

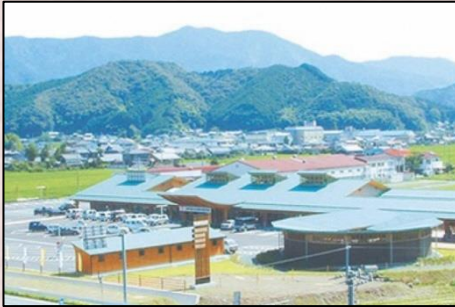
レストラン →
〔約 200 ㎡〕

客席：約 100 ㎡
厨房：約 50 ㎡
倉庫：約 50 ㎡



【参考】他都市（先進地）の事例

道の駅「みま」



出典：全国「道の駅」連絡会 HP



出典：里の物語 HP

インターチェンジの近くに位置し、愛媛、高知間の休憩スポットとして、2003（平成15）年に開駅した道の駅「みま」は、バイキング方式のレストランがあり、地元女性グループがこだわった新鮮地元産食材を使用した食事が楽しめます。その面積は、約380㎡となっています。

所在地	面積	駐車場	施設
愛媛県 宇和島市	敷地： - ㎡ 延床： - ㎡	普通車 104 台 大型車 12 台 身障者用 4 台	販売コーナー、美術館（記念館）、公園・広場、交流コーナー、情報提供コーナー、EV 充電スタンド

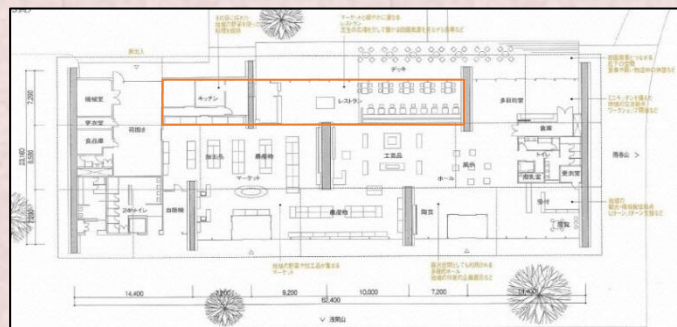
道の駅「ましこ」



出典：全国「道の駅」連絡会 HP



出典：里の物語 HP



出典：新建築 2016年11月（新建築社）

2016（平成28）年に開駅した道の駅「ましこ」の農家レストラン「ましこのごはん」では、定食をはじめ、その日の美味しい野菜が食べられるメニューや、益子の果樹を活かしたスイーツ・ドリンクなどが提供されています。客席、カウンター、キッチンを含めた面積は、約200㎡となっています。

所在地	面積	駐車場	施設
栃木県芳賀郡 益子町	敷地：18,011.88 ㎡ 延床：1,328.84 ㎡	普通車 131 台 大型車 12 台 身障者用 7 台	農産物・加工品・工芸品の販売、レストラン、展示コーナー、多目的室、観光窓口、EV 充電スタンド

(1) レストラン規模算定の考え方

レストランの規模は、高速道路の休憩施設整備の際に用いられている標準規模をもとに算定します。なお、厨房面積は客席面積の40%前後、附属施設面積は客席面積の160%~200%前後と定義されています。

表 5-19 レストラン規模算出の諸要素

項目	記号	係数
駐車まず数	P	-
車種構成率	S	表 4-1 による
駐車回転率	r	表 4-2 による
車種別駐車台数	Pa	$P \cdot S \cdot R$
車種別乗車人員	W	表 4-1 による
立寄人数	N	$P a \cdot W$
レストラン利用率	u	小型 30% バス 10% トラック 30%
レストラン利用人数	NL	$u \cdot N$
レストラン回転率	C	2.0 人/h
席数	V	NL / C
1人当り面積	M	1.6 m ² /人
レストラン総面積	ΣLS	$3 \cdot LS (LS = M \cdot V)$
当初施設面積	LS'	0.65 ΣLS

表 5-20 SA・PA の平均駐車時間

エリアの種類	車種別	回転率
SA	小型車	2.4 回/h(25 分)
	大型バス	3 回/h(20 分)
	大型貨物	2 回/h(30 分)
PA	小型車	4 回/h(15 分)
	大型バス	4 回/h(15 分)
	大型貨物	3 回/h(20 分)

出典：設計要領第六集建築施設編第1編
 休憩用建築施設 令和元年7月 表 4-2
 (東・中・西日本高速道路株式会社)

出典：設計要領第六集建築施設編第1編 休憩用建築施設
 令和元年7月 (東・中・西日本高速道路株式会社)

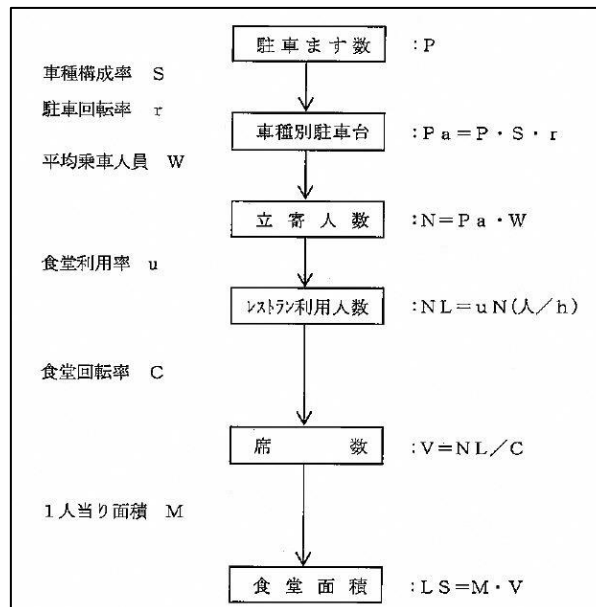


図 5-5 レストラン規模算出フローチャート

出典：設計要領第六集建築施設編第1編 休憩用建築施設
 令和元年7月 (東・中・西日本高速道路株式会社)

(2) 必要面積

「設計要領第六集建築施設編 第1編 休憩用建築施設（東・中・西日本高速道路株式会社、令和元年7月）」を参考にすると、道の駅（休憩・情報発信・地域連携機能）の必要駐車台数の合計（107台）に対応した標準的な面積は、客席面積137.13㎡、厨房54.85㎡、従業員休憩室・事務室・倉庫等の附属室219.41㎡、合計411.39㎡≒**約410㎡**となります。

なお、この値には、客席(内売店含む。)、厨房、食品倉庫（冷蔵庫室含む。）、客用便所、事務室、男女更衣室、従業員休憩室、脱衣室、従業員便所、廊下等共用部分が含まれません。

表 5-21 レストラン規模算定

項目	記号	算出結果		
		小型車+車いす使用者用	大型バス	大型トラック
駐車台数（台）	P	102	1	4
車種構成率 ※表 5-8 より算出済	S	-	-	-
駐車回転率（回/h）※SA（観光部）の係数	r	2.4	3	2
車種別駐車台数（台/h）	$P_a = P \times S \times r$	244.8	3	8
車種別乗車人員（人/台）※SA（観光部）の係数	W	2.2	24	1.1
立寄人数(人)	$N = P_a \times W$	538.56	72	8.8
飲食施設利用率	u	30%	10%	30%
飲食施設利用人数（人/h）	$N_L = uN$	161.57	7.2	2.64
飲食施設回転率（人/h）	C	2.0		
席数（席）	$V = N_L / C$	80.79	3.6	1.32
1人当たり面積（㎡/人）	M	1.6		
飲食施設客席面積（㎡）：①	$L_S = V \times M$	129.26	5.76	2.11
厨房面積（㎡）：② （飲食施設客席面積の40%）	$0.4 \times L_S$	54.85		
附属施設面積（㎡）：③ （飲食施設客席面積の160%） （従業員休憩室、事務室、倉庫、手洗い等）	$1.6 \times L_S$	219.41		
飲食施設総面積 合計（㎡）	①+②+③	411.39		

5.3.9 カフェ

道の駅「しおのえ」には、カフェはありませんが、「行基の湯」に約 40 m²のカフェ「ほのり」が隣接しています。

新しい道の駅では、観光消費の増加と交流人口の拡大を図るため、物販飲食機能を強化します。地域の特産品を活かした産業を振興する施設として、カフェの規模は、他都市（先進地）事例を参考に、現況の2倍程度の約 80 m²とします。

【参考】現況

「ほのり」



ほのり（外観）



ほのり（内観）
〔約 40 m²〕



ほのり（内観）

【参考】他都市（先進地）の事例

道の駅「ガーデンスパ+勝川温泉」



出典：音更町



出典：音更町商工会

周遊観光ルートの拠点として、2020（令和2）年に登録された道の駅「ガーデンスパ+勝川温泉」には、地元の農産物を使用したスイーツ・カフェ&バー「木かげのカフェ」があります。その面積は、約60㎡となっています。

所在地	面積	駐車場	施設
北海道 河東郡 音更町	敷地：22,318㎡ 延床： - ㎡	103台	観光案内・情報提供コーナー、ベビーコーナー、公衆電話、公衆無線LAN、カフェ・レストラン・ベーカリー、物販コーナー、体験工房、展示コーナー、レンタサイクルコーナー、イベント広場、休憩コーナー、温泉施設

道の駅「みろく」



出典：全国「道の駅」連絡会 HP



出典：さぬき市商工観光課「遊びの達人」HP

1997（平成9）年に開駅した道の駅「みろく」には、地元の牧場から届く新鮮な牛乳を使った食材が楽しめる、2019（平成31）年4月にリニューアルした「牧場カフェ369（みろく）」があります。その面積は、約140㎡となっています。

所在地	面積	駐車場	施設
香川県 さぬき市	敷地：9,791㎡ 延床：レストラン棟144㎡ 物産館棟143㎡	普通車 50台 大型車 4台 身障者用 2台	カフェ、物産館、情報スペース

5.3.10 防災施設

新しい道の駅では、災害時に道路利用者等が一時的に避難する「一時避難場所」と同程度の機能を導入することとし、必要な備蓄倉庫や防火水槽を設置します。なお、備蓄倉庫の規模は、他都市（先進地）事例を参考に、防火水槽の規模は、各種基準を参考に算定します。

(1) 備蓄倉庫

備蓄倉庫に収納するものとして、食糧、生活必需品、炊き出しに必要な機材及び燃料、給水用機材、医薬品、仮設の小屋又はテント、防疫用資機材、工具類等を想定します。食糧、生活必需品は、一時避難場所同等として1日分の量とします。








類似の機能がある道の駅「みまの里」には、約 50 m²の防災倉庫棟があります。備蓄倉庫の規模は、他都市（先進地）事例を参考に、約 50 m²とします。

(2) 防火水槽

基本機能として、初期消火活動用の消防水利を担う、消防法で定める消防用設備等として常時必要な貯水量 40 m³を確保します。

【参考】近隣の道の駅の状況

道の駅「源平の里 むれ」

<p>多機能防災トイレ</p> <p>地震災害等により下水道が機能しなくなった場合を想定し、汚水200mを一時貯留できる汚水槽をトイレに併設しています。下水道復旧までの期間約1週間、1,400人分程度の汚水が貯留できます。</p> 	<p>情報ステーション</p> <p>いながらして全国の情報をキャッチ、災害時にも対応。大型テレビモニターによる、地元や全国ニュース、地震などの災害時に緊急放送を24時間発信します。また、インターネットや無線LANなども設備しています。</p> 		
<p>各防災設備</p>			
<p>給水槽</p> <p>地震災害等で上水道が寸断された場合でも、3日間程度は、水洗便所としての機能が維持できるように、洗浄に必要な水約65m³が、常時貯水できる状態になっています。また、防火水槽として消火活動にも利用できます。</p> 	<p>自家発電設備</p> <p>災害発生時の活動拠点となることを想定しており、停電が生じた場合でも、トイレ及び情報設備用のバックアップ電源として約3日間の連続運転可能な発電機を備えています。</p> 	<p>簡易トイレ</p> <p>地震災害等で下水道が機能しなくなり、水洗トイレの洗浄水が使用できない場合でも、地下汚水槽の上にある3ヶ所のマンホールに簡易トイレを設置して、直接処理できます。</p> 	<p>自家発電設備〔約 25 m²〕</p>

地域の防災拠点化機能

【参考】他都市（先進地）の事例

道の駅「みまの里」



出典：全国「道の駅」連絡会 HP

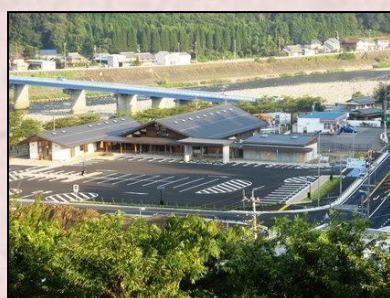


出典：新たに道の駅を2駅登録 平成30年4月（国土交通省）

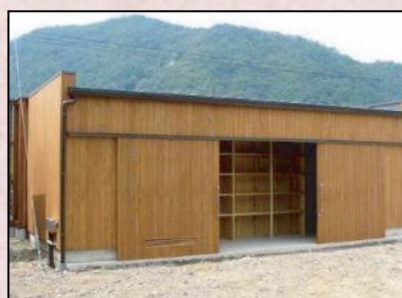
2018（平成30）年に開駅した道の駅「みまの里」は、防災施設の機能を有する道の駅として整備され、防災倉庫、交流広場、離着陸場、簡易トイレ、貯水機能付給水管、非常用電源等が設置されています。

所在地	面積	駐車場	施設
徳島県 美馬市 美馬町	敷地： 9,606 m ² 延床： - m ²	普通車 65 台 大型車 3 台 身障者用 2 台	産地直売所、レストラン、喫茶・軽食、観光情報コーナー、防災施設（防災倉庫、交流広場、離着陸場、簡易トイレ、貯水機能付給水管、非常用電源）、EV 充電スタンド

道の駅「美濃にわか茶屋」



出典：ぎふの旅ガイド HP



出典：国土交通省

2007（平成19）年に開駅した道の駅「美濃にわか茶屋」は、地域防災機能を備えた道の駅として整備され、防災備蓄倉庫のほかに、非常用電源装置、飲料水貯水槽等が設置されています。

所在地	面積	駐車場	施設
岐阜県 美濃市	敷地： - m ² 延床： - m ²	普通車 66 台 大型車 10 台 身障者用 2 台	レストラン・市場、喫茶・軽食、休憩所、情報コーナー、レンタサイクル、EV 充電スタンド

5.3.11 多目的スペース

道の駅「しおのえ」には、多目的スペースはありませんが、近隣の高松市塩江支所塩江連絡事務所に、会議等を実施するための約 120 m²の多目的室があります。

新しい道の駅では、地域の方々の交流スペースはもとより、商品開発をする加工工房や、多様な働き方として注目を集めている、ワーケーション^{※1}やコワーキングスペース^{※2}として利用するなど、状況によって自由にスペースを計画することができる多目的スペースを確保します。

多目的スペースの規模は、他都市（先進地）事例を参考に、現況と同規模の**約 120 m²**とします。

※1 ワーケーション：Work（働く）×Vacation（休暇）の造語

※2 コワーキングスペース：共有型のオープンなオフィススペース

【参考】現況



塩江支所塩江連絡事務所（外観）



塩江支所塩江連絡事務所 多目的室
〔約 120 m²〕

【参考】近隣の道の駅の状況

道の駅「香南楽湯」



外観



多目的室
〔約 100 m²〕

【参考】他都市（先進地）の事例

道の駅「ましこ」



出典：全国「道の駅」連絡会 HP



出典：LIXIL HP（道の駅ましこ）

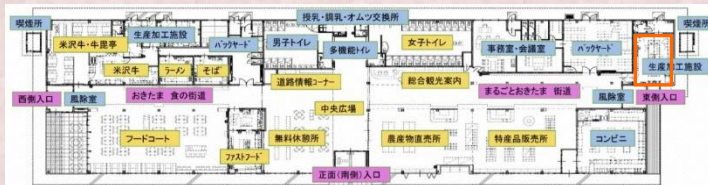
2016（平成28）年に開駅した道の駅「ましこ」の多目的室では、2、3か月に一度の割合で地域の魅力を発信する企画を実施しています。夏休み期間は読み聞かせスペースにするなど、親子でくつろげる空間としています。面積は、約70㎡となっています。

所在地	面積	駐車場	施設
栃木県芳賀郡 益子町	敷地：18,011.88㎡ 延床：1,328.84㎡	普通車 131台 大型車 12台 身障者用 7台	農産物・加工品・工芸品の販売、レストラン、展示コーナー、多目的室、観光窓口、EV充電スタンド

道の駅「米沢」



出典：全国「道の駅」連絡会 HP



出典：重点道の駅 米沢の整備状況（米沢市）

2018（平成30）年に開駅した道の駅「米沢」は、登録農家を中心に運営、加工商品開発する農産加工所「かあちゃんの台所」があります。面積は、約50㎡となっています。

所在地	面積	駐車場	施設
山形県 米沢市	敷地：21,677㎡ 延床：1,836㎡	普通車 198台 大型車 30台	農畜産物直売所・加工施設、観光案内所、レストラン・フードコート、道路情報提供施設、休憩コーナー、防災支援施設（広場）、EV急速充電器、パークアンドライド駐車場

「co-ba takamatsu」（民間施設）



出典：「co-ba takamatsu」HP



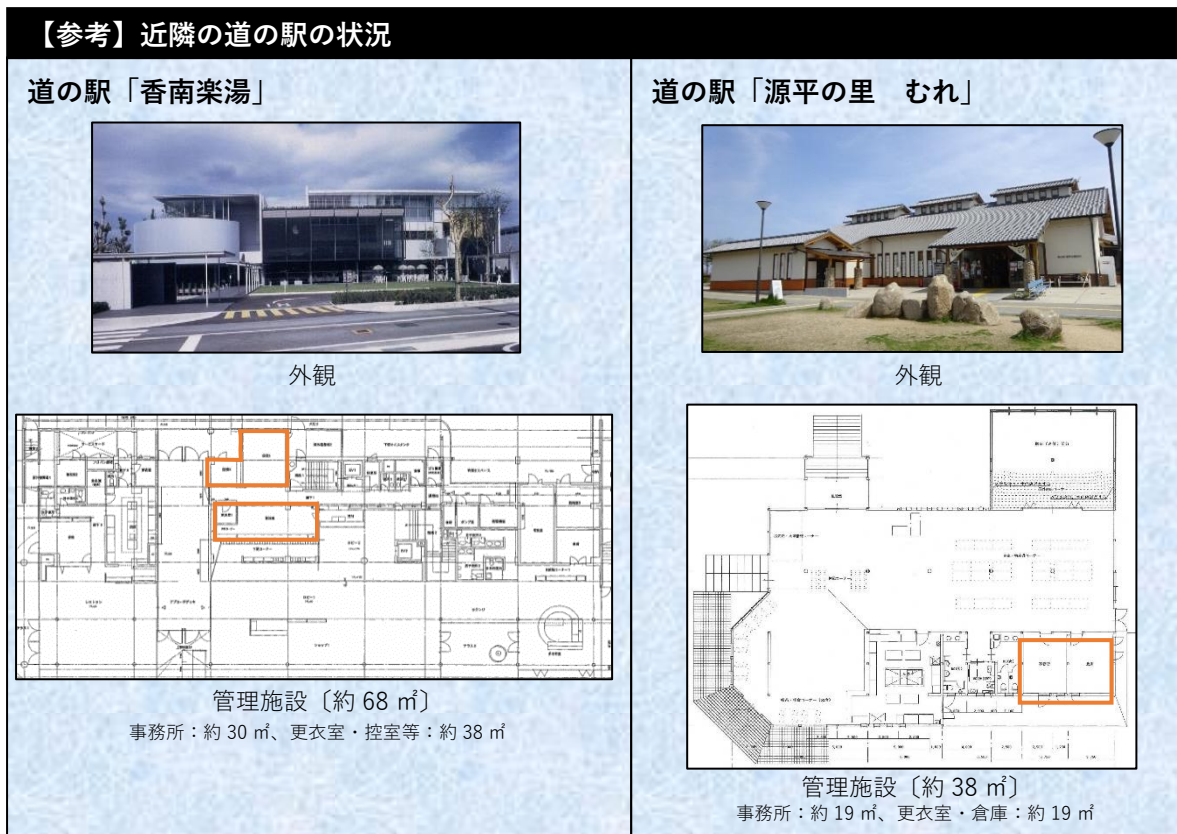
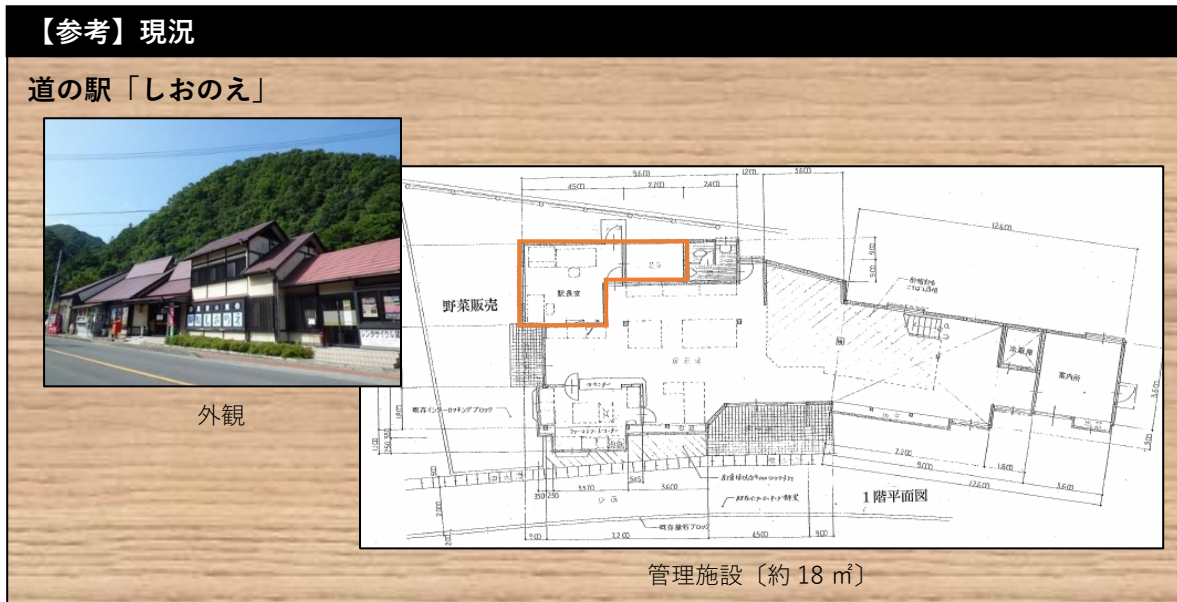
出典：「co-ba takamatsu」HP

2018（平成30）年にオープンした高松市内にある民間施設「co-ba takamatsu」では、地域ならではの新たな働き方やビジネスの創出をコンセプトに、ミーティングスペースの他に、給湯室やプリンターが備えられています。ワーキングスペースの面積は、約120㎡となっています。

5.3.12 管理施設

道の駅「しおのえ」には、約 18 m²の管理事務室があります。

新しい道の駅における管理事務室の規模は、近隣の道の駅の状況、及び他都市（先進地）事例を参考に、現況の約 2 倍程度の約 35 m²とします。



【参考】他都市（先進地）の事例

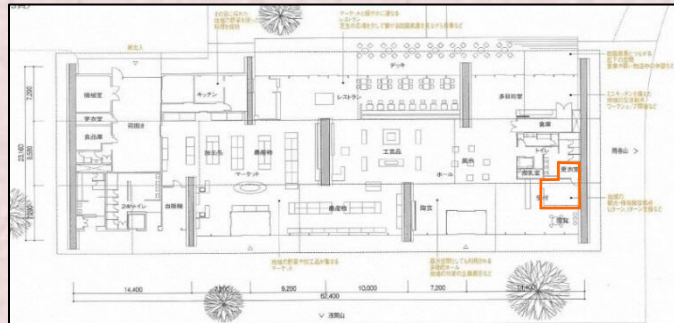
道の駅「ましこ」



出典：全国「道の駅」連絡会 HP



出典：益子町 HP



出典：新建築 2016年11月（新建築社）

2016（平成28）年に開駅した道の駅「ましこ」の管理事務室の面積は、更衣室を含めて約23㎡となっています。

所在地	面積	駐車場	施設
栃木県芳賀郡 益子町	敷地：18,011.88㎡ 延床：1,328.84㎡	普通車 131台 大型車 12台 身障者用 7台	農産物・加工品・工芸品の販売、レストラン、展示コーナー、多目的室、観光窓口、EV充電スタンド

道の駅「米沢」



出典：全国「道の駅」連絡会 HP



出典：重点道の駅 米沢の整備状況（米沢市）

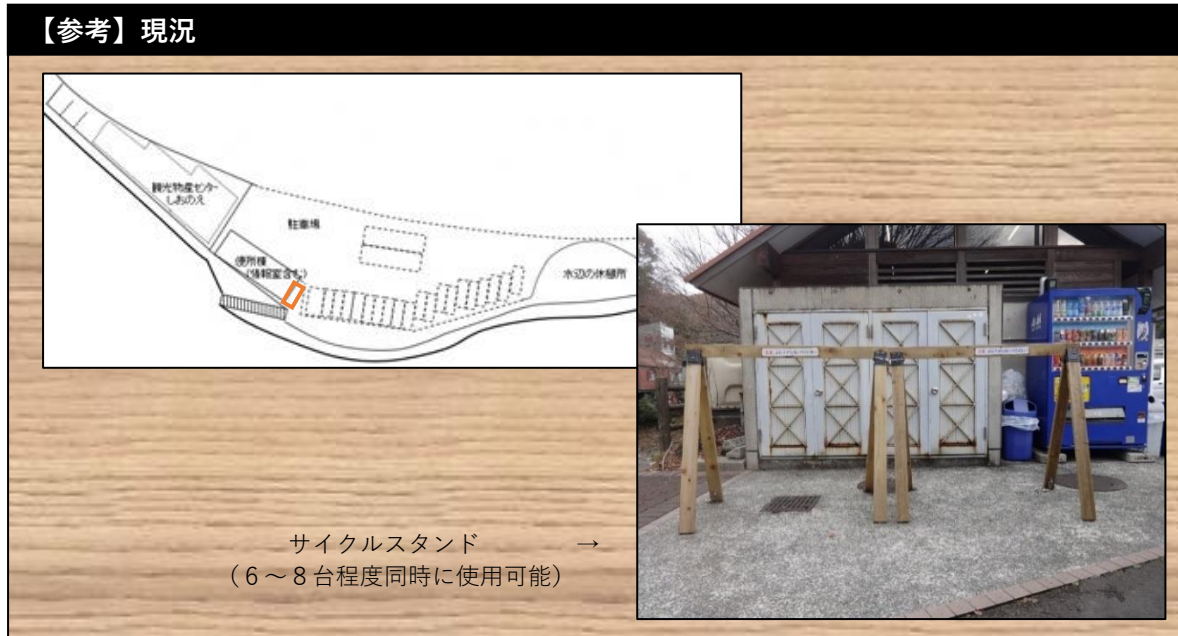
2018（平成30）年に開駅した道の駅「米沢」の管理事務室の面積は、約45㎡となっています。

所在地	面積	駐車場	施設
山形県 米沢市	敷地：21,677㎡ 延床：1,836㎡	普通車 198台 大型車 30台	農畜産物直売所・加工施設、観光案内所、レストラン・フードコート、道路情報提供施設、休憩コーナー、防災支援施設（広場）、EV急速充電器、パークアンドライド駐車場

5.3.13 駐輪場（自転車+二輪車）

道の駅「しおのえ」に自転車・二輪車用の駐輪場はありませんが、サイクリスト用のサイクルスタンドを2019（令和元）年に設置しました。

駐輪場の規模は、今後、塩江温泉郷を訪れるサイクリストの増加が見込まれることから、他都市（先進地）事例を参考に、現況の約2倍の**12～16台**を確保します。



【参考】他都市（先進地）の事例

道の駅「いたこ」



2001（平成13）年に開駅した道の駅「いたこ」の近くには「つくば霞ヶ浦りんりんロード」が通っており、駐輪台数は自転車のみで12台となっています。

所在地	面積	駐車場	施設
茨城県 潮来市	敷地：約 20,000 m ² 延床： - m ²	普通車 281 台 大型車 17 台 身障者用 3 台	情報棟、農産物・加工品・工芸品の販売、レストラン、グラウンドゴルフ・グラスハウス、EV 充電スタンド

道の駅「四万十とおわ」



航空写真：NTT空間情報

2007（平成19）年に開駅した道の駅「四万十とおわ」は、「四万十川流域の自然を感じるサイクリングコース」のスポットになっており、駐輪台数は二輪車と合わせて16台となっています。

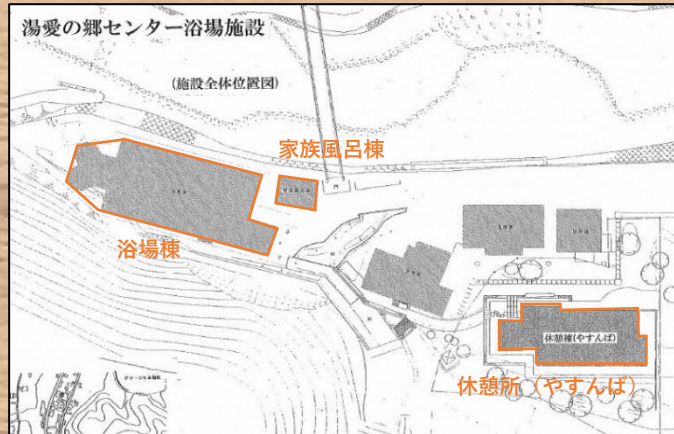
所在地	面積	駐車場	施設
高知県高岡郡 四万十町	敷地： - m ² 延床： - m ²	普通車 72 台 大型車 3 台 身障者用 2 台	農産物・加工品の販売、レストラン、ファーストフード、カフェ、道路情報室、総合交流拠点施設、EV 充電スタンド

5.3.14 温浴施設

新しい温浴施設の規模は、「行基の湯」と同等とします。「行基の湯」は、浴場棟が 318.48 m²、露天風呂が約 25 m²、家族風呂棟が 17.28 m²、休憩所（やすんば）が 116.6 m²、合計約 478 m²となっています。よって、新しい温浴施設の規模は、約 500 m²とします。

【参考】現況

「行基の湯」（塩江湯愛の郷センター浴場施設）



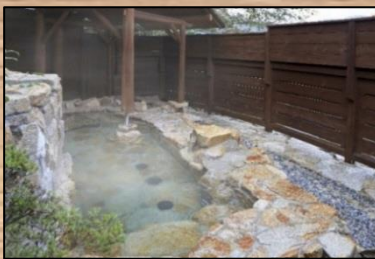
行基の湯（塩江湯愛の郷センター浴場施設）配置図



行基の湯（外観）



行基の湯（浴場）



行基の湯（露天風呂）



行基の湯（休憩スペース）



やすんば（休憩所）外観



やすんば（休憩所）

5.3.15 足湯

「行基の湯」の足湯は、約7㎡となっています。

足湯施設の規模は、他都市（先進地）事例を参考に、現在の2倍程度の約15㎡とします。

【参考】現況

「行基の湯」足湯



【参考】他都市（先進地）の事例

道の駅「おおゆ」



出典：道の駅「おおゆ」HP



出典：道の駅「おおゆ」HP

2018（平成30）年に開駅した道の駅「おおゆ」は、秋田県内の素材・材料が多く使われ、木のぬくもりを感じることができる施設となっています。足湯施設の面積は、約15㎡となっています。

所在地	面積	駐車場	施設
秋田県 鹿角市	敷地：約 24,600 ㎡ 延床：約 -㎡	普通車 60 台 大型車 6 台	物販店舗、市日スペース、カフェ、足湯、温泉 じゃぶじゃぶ池、調理研究室、研修室、イベント 用屋外ステージ、屋外広場、休憩コーナー、情報 提供コーナー、総合案内窓口、EV 充電スタンド

5.3.16 導入機能各諸室 面積表

導入機能各諸室の規模を整理した表を以下に示します。本計画における道の駅と温浴施設を合わせた観光施設の規模は、**延床面積約2,000㎡**とし、附属医療施設の規模は、**延床面積約1,300㎡**とします。

表 5-22 面積表

種別		機能	規模 (㎡)
一般的な道の駅としての機能	休憩・情報 発信機能 (既存利用)	駐車場 (小型10台, 大型4台, 車いす使用者用1台)	約 710
		トイレ	約 60
		情報発信	約 15
	休憩・情報 発信・地域連 携機能	駐車場 (小型90台, 大型1台, 車いす使用者用1台)	約 1,950
		トイレ*	約 150
		授乳室・オムツ替えコーナー*	約 20
		休憩施設*	約 170
		観光窓口・観光情報コーナー*	約 40
		農産物直売・特産品販売コーナー*	約 175
		レストラン*	約 410
		カフェ*	約 80
	防災施設 (備蓄倉庫) *	約 50	
	その他	多目的スペース*	約 120
		管理施設*	約 35
		環境施設	—
小計 1	*の付いた機能の合計		1,250
	共用部 (小計 1 × 20%)		250
小計 2	小計 1 + 共用部		約 1,500
塩江地区の顔となる機能	温浴施設 (露天風呂含む) **		約 500
	温浴施設の駐車場 (小型33台, 車いす使用者用1台)		約 690
	足湯		約 15
	源泉		約 10
	散策路		—
道の駅+温浴施設 合計		小計 2 + 温浴施設 (**)	約 2,000
アンケート調査から得られた機能	イベント広場 (子ども広場)		—
	日用品売場		(農産物直売・特産品販売コーナーに含む)
	川遊びスペース		—
小さな拠点としての機能	附属医療施設 (4章参照)		約 1,300
	附属医療施設の駐車場 (小型8台, マイカー1台)		約 210
	バス停		—

5.4 ゾーニング

「第4章 条件整理」から、事業計画範囲にレッドゾーンを含めないこととしました。また、道の駅機能及び温浴機能の観光施設と、医療施設は、感染症等対策及び管理運営面を考慮し、動線を分けた別棟とすることが望ましいと考えられます。

5.4.1 計画可能範囲

レッドゾーンを含めない場合の事業計画可能範囲（既存道の駅等を含む。）は、以下の図の範囲となります。中央を横断する農道水路の上部には、建築物や駐車場の車室等を配置することができないため、配置検討に配慮が必要です。先述した必要駐車台数や導入機能規模に対し、計画可能範囲が小さく余裕がないため、効率的な配置計画が求められます。

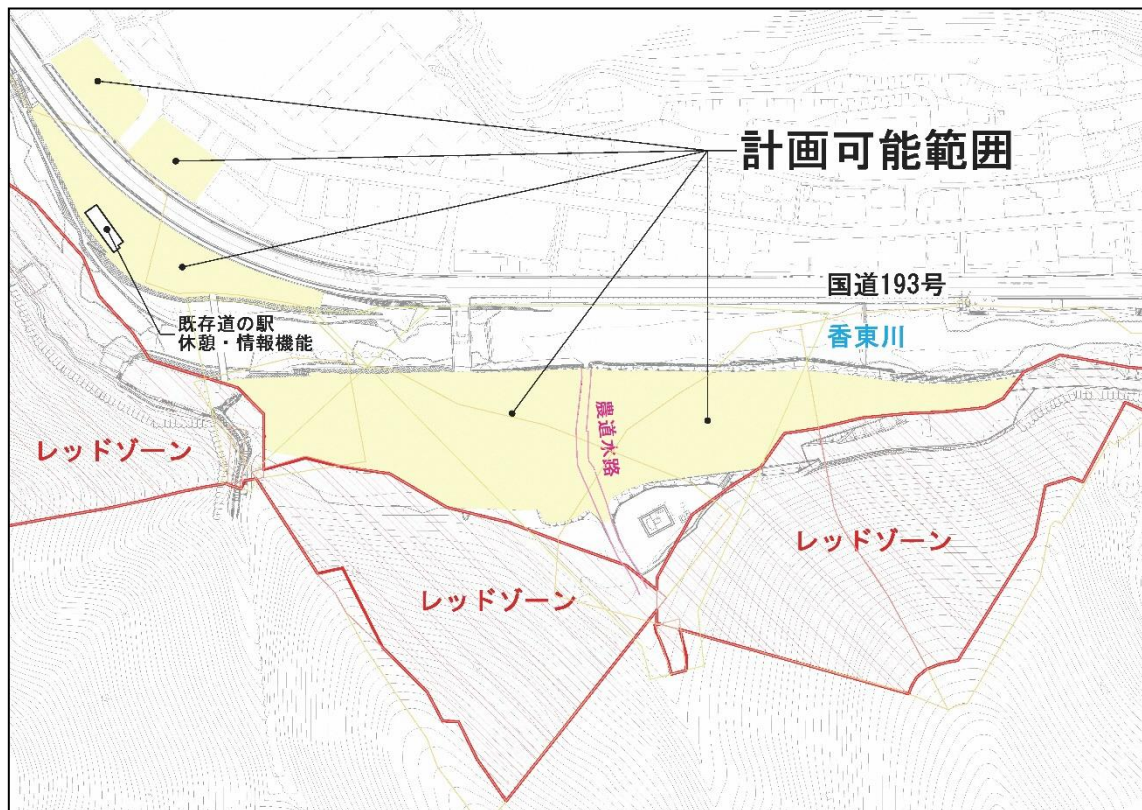


図 5-6 事業計画可能範囲

5.4.2 ゾーニング

観光機能と医療機能を分ける別棟案のゾーニングは、以下の図のようになります。既存道の駅のエリアから行基橋を使ったアクセスに配慮し、観光施設を下流側、医療施設を上流側に配置します。駐車場は、観光施設と医療施設の間に配置し、各施設利用者のピークの曜日が異なることから、兼用とすることにより効率化を図ります。

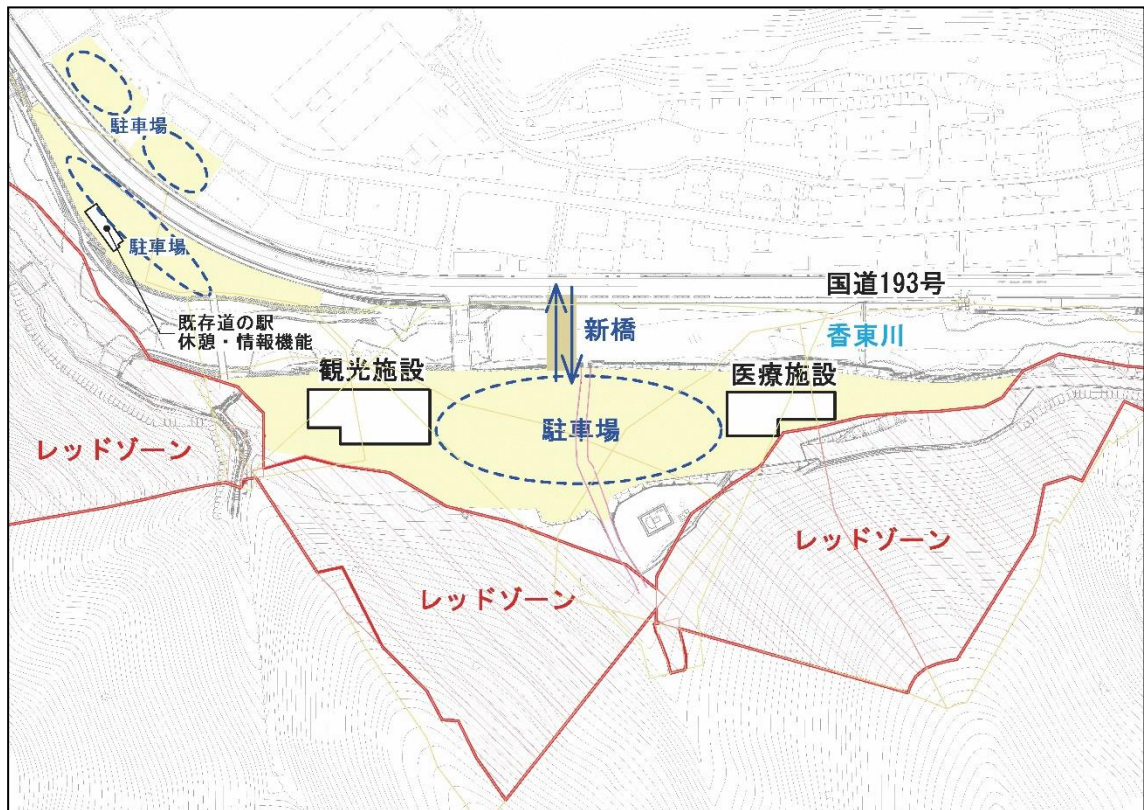




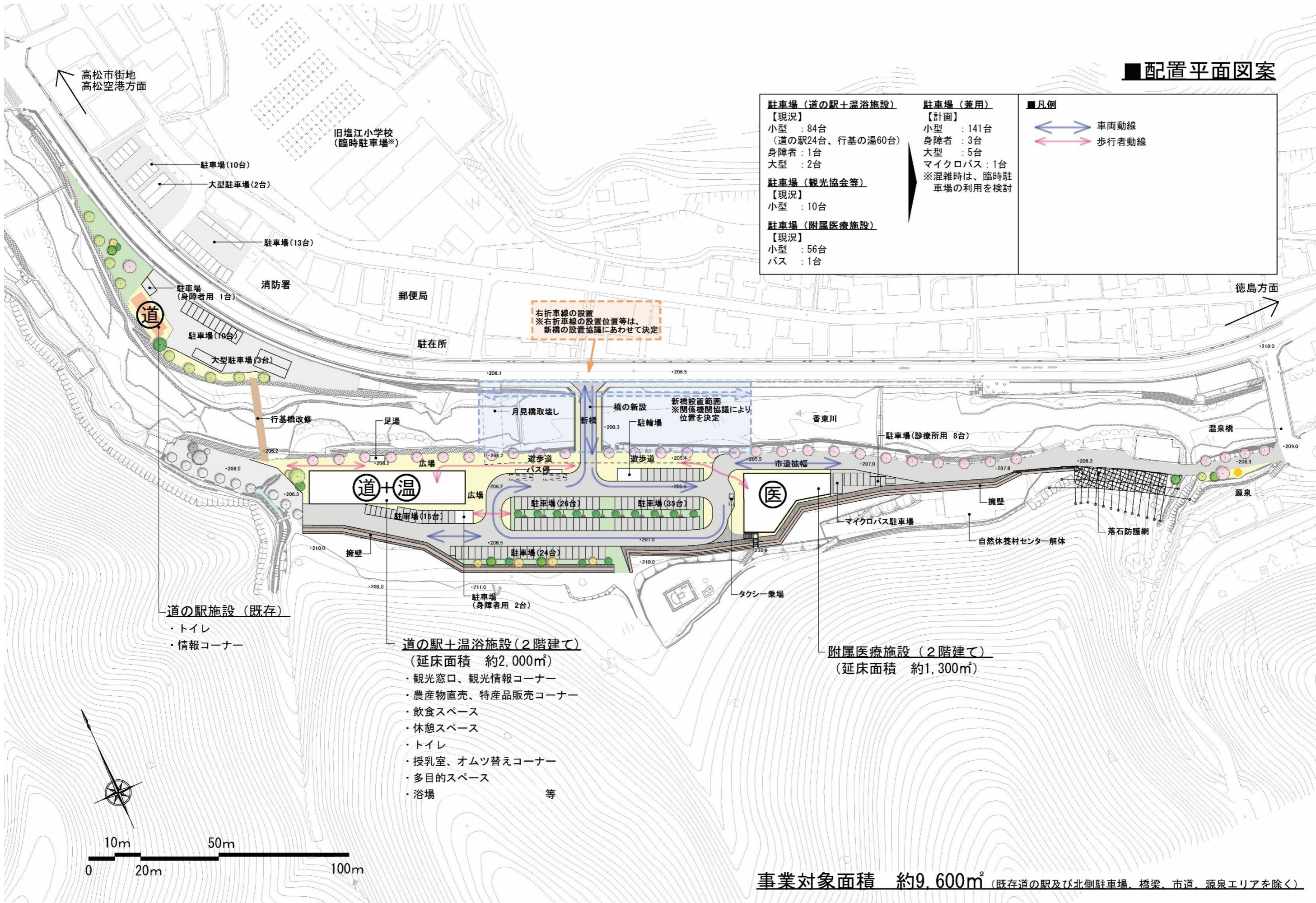
図 5-7 ゾーニング

5.5 配置計画案

ゾーニングをもとに配置計画案を作成します。

配置平面図案

駐車場（道の駅+温浴施設） 【現況】 小型：84台 （道の駅24台、行基の湯60台） 身障者：1台 大型：2台	駐車場（兼用） 【計画】 小型：141台 身障者：3台 大型：5台 マイクロバス：1台 ※混雑時は、臨時駐車場の利用を検討	凡例  車両動線  歩行者動線
駐車場（観光協会等） 【現況】 小型：10台		
駐車場（附属医療施設） 【現況】 小型：56台 バス：1台		



5.6 用地取得範囲

配置計画案に基づく用地取得範囲を以下に示します。

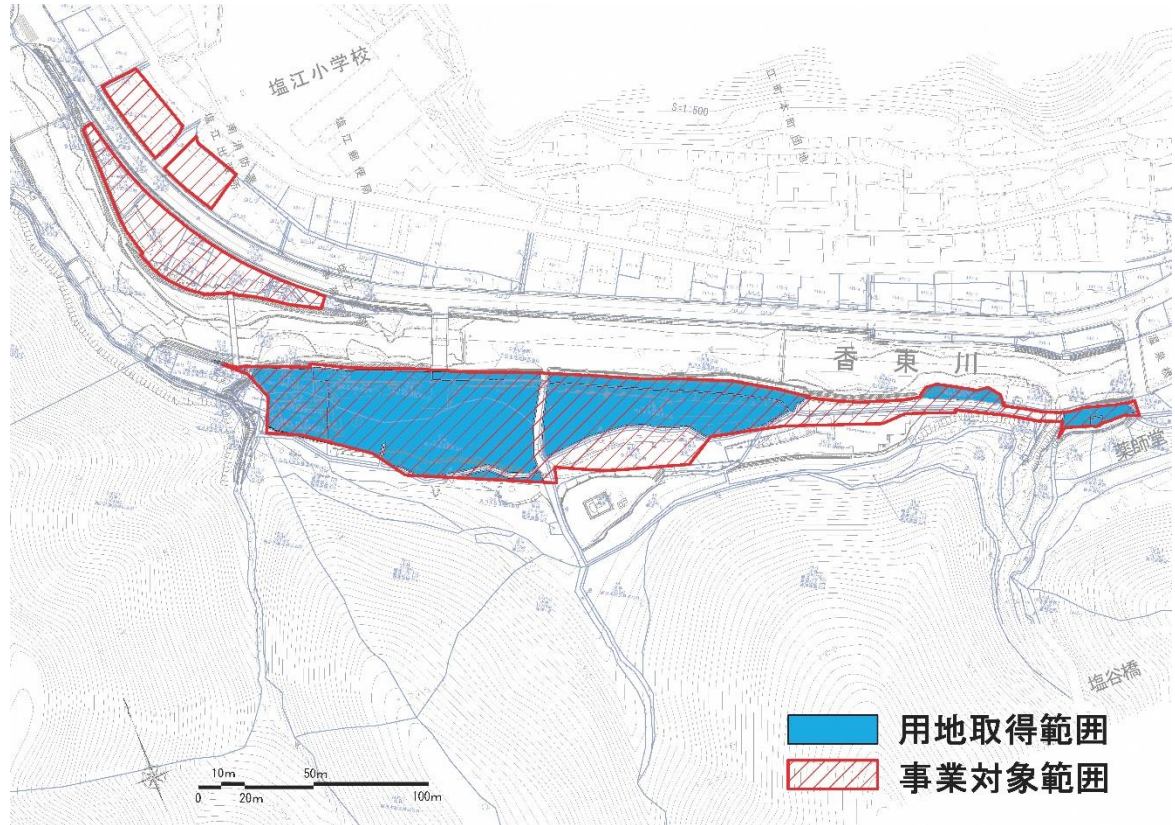


図 5-8 用地取得範囲

5.7 概算事業費

医療施設を含む道の駅エリア整備の総事業（概算事業費）は、**約 46 億円**を見込んでいます。
なお、財源については、国庫補助制度（社会資本整備総合交付金・都市再生整備計画事業）や地方交付税措置のある起債制度の活用等、有利な財源確保に努めます。
※社会情勢の変化や財政状況により見直しを行う場合があります。

第6章 民間活力の導入

6.1 民間活力導入の背景

「第3章 基本方針」で掲げたコンセプト及びターゲットと目標を達成するためには、観光の目的地となる取組みや工夫を行う必要があります。また、厳しい財政状況が予想されることから、完成後の維持管理、将来の改修費用の最小化と経営収支の最大化を図る必要があります。

6.2 民間活力導入の目的

観光の目的地として魅力を向上するために、道の駅機能と温浴機能をもつ観光施設は、民間のノウハウを活用することで、持続可能なサービスの提供を図るとともに、利用者へのサービス向上及びコスト縮減を図ります。

6.3 一般的な民間活力導入の方式

これまで、道の駅等の公共施設整備において様々な民間活力導入方式が検討されています。民間活力導入方式のバリエーションを以下に示します。

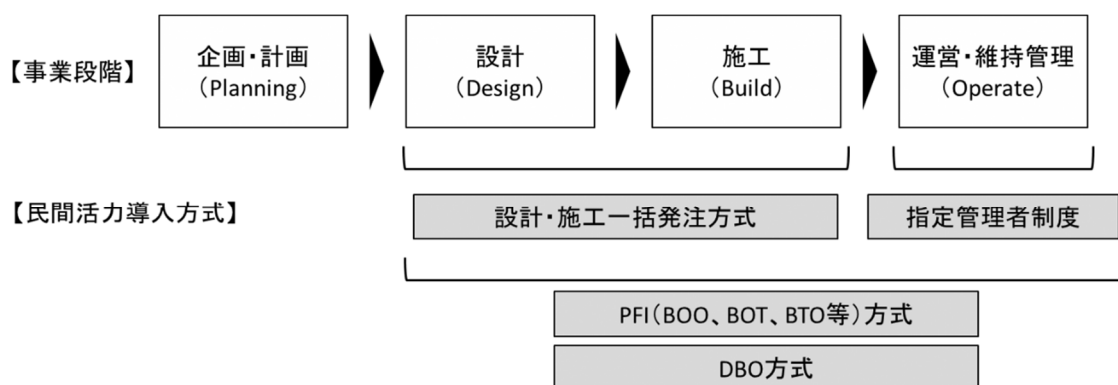


図 6-1 民間活力導入方式のバリエーション

(用語解説)

設計・施工一括発注方式（デザインビルド方式）：1つの事業者が設計と施工を一体的に実施する方式であり、設計の契約と工事の契約を同時に行う方式。

指定管理者制度：公の施設[※]について、民間事業者等が有するノウハウを活用することにより、住民サービスの質の向上を図っていくことで、施設の設置の目的を効果的に達成するため、平成15年9月に設けられた制度。

PFI方式：公共施設等の建設、運営、維持管理等を民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して行う手法。民間の資金、経営能力、技術的能力を活用することにより、公共側が直接実施するよりも効率的かつ効果的に公共サービスを提供できる事業について、PFI方式で実施する。

DBO方式：設計・建設・維持管理・運営を一括して民間事業者が行う方式。資金調達は公共側が行う。公共側が資金調達することにより、金利コストの低減が期待できる。

※公の施設：住民の福祉を増進する目的をもってその利用に供するための施設（地方自治法第244条）

6.4 業務分担

6.4.1 業務分担の基本的な考え方

本事業における、本市と民間事業者の業務分担の基本的な考え方として、民間事業者の方が実施・管理能力に優れている業務・役割については、原則、民間事業者が実施することを前提に、広く民間ノウハウを活用し、利用者へのサービス向上及びコスト縮減効果の最大化を図るものとします。

6.4.2 本事業における業務分担

観光施設（道の駅機能+温浴機能）の維持管理・運営については、民間事業者が実施することで、利用者へのサービス向上及びコスト縮減につながる事が想定されるため、維持管理・運営段階での民間ノウハウの活用が重要となります。

表 6-1 本事業の業務分担（想定）

業務内容	分担	
	民間事業者	高松市
用地取得		○
設計業務		○
建設業務		○
維持管理業務	○	
運営業務	○	

6.5 民間活力導入の方式

道の駅エリアの整備については、民間の資金と経営能力、技術力を最大限に活用し、効率的かつ効果的に事業を推進していくことが重要です。

前述のPFI方式やDBO方式は、民間活力を活用できる有効な手法ですが、事業者の選定にあたっては、要求水準やリスク分担の検討等に相当の時間を要するほか、施設運営段階においても、収益優先の経営や事業者の破綻等のリスクが生じる可能性があります。

本市の観光振興及び地域活性化を目的とした新しい道の駅については、民間活力を生かすつも、地域活性化に係る公的な役割を担い、地域住民等の意向を踏まえた運営を行っていくことが重要であることから、事業手法は、「従来方式+指定管理者制度」を選択します。

表 6-2 本事業の事業手法

従来方式+指定管理者制度		
模 式 図		
概 要	設計及び建設業務は、従来の公共発注で実施し、道の駅エリアを整備。観光施設（道の駅機能+温浴機能）の維持管理・運営業務には、指定管理者制度を適用する方式。	
契約形態	請負契約・委託契約	
役割分担	計画策定	市
	設計 Design	民間 (請負契約)
	建設 Build	民間 (請負契約)
	資金調達 Finance	市 (地方債等)
	維持管理 ・運営 Operation	民間 (指定管理者基本協定)
	施設保有	市

6.6 民間事業者の意向調査

道の駅エリアの整備における、民間事業者の事業への関心や条件等を把握するため、15者を対象にアンケート調査を行いました。

本事業の事業手法である「従来方式+指定管理者制度」については、民間事業者の参画条件として、基本的な施設管理は行政側で負担することや、指定管理料の中に維持管理費を含むことが挙げられたことから、民間事業者への財政支援の必要性がうかがえます。

調査の概要と結果を以下に示します。

■方法

アンケート調査票をメールにて送付し、メールで回収

■期間

2019（令和元）年12月初旬～12月27日（金）

■回答数

配付数：15票

回答数：11票

回答率：73%

（1）計画地の市場性について

計画地の市場性について、ご意見をお聞かせください。

塩江温泉郷は、古くから「温泉郷」のブランドイメージがあり、ホテルまつりや花火大会などのイベントの人気があること、また高松空港からのアクセスも良いことから、市場性については、ある程度見込めるとの意見が多くありました。しかし、事業計画地へのアクセスとして、橋を渡る必要があること、渋滞や冬の雪道が危険といった問題があることも意見として挙げられました。

（2）導入機能について

本事業の道の駅の地域連携機能として、貴社が導入することが望ましいと考える導入機能についてご記入ください。

地元の農産物やお土産を販売するための農産物直売所・土産販売所の導入や、時間のかからないうどん店のほか、回転率を上げるためのしつらえや常設店舗以外の臨時ブースを活用した飲食施設の導入、といった意見がありました。また、雨天対応の屋根付き広場、遊具、キッズルーム、防災棟、荷捌室、ゴミ管理用施設、ドッグラン、シャワーブース、EV充電、ATMなどが、望ましいと考える機能として挙げられました。

地産地消・郷土料理を取り入れた地域密着型の道の駅施設にしたいと考えておりますが、仮に貴社が運営をするならば、販売・運営戦略としてどのようなものが考えられますか。

提供する商品には、温泉・美容・健康等に関連した食品・デザート・スイーツや、郷土を活かしたオリジナリティのあるものが挙げられました。一方で、地場産の農産物の種類が少ないことから、地域密着型は厳しいと考える意見もありました。

(3) 事業スキームについて

本事業は、従来方式+指定管理者制度を想定しています。貴社が望ましいと考える事業期間について、ご記入下さい。

事業期間について、最も回答が多かったのは5年であり、運営状況の変化や修繕リスクが理由として挙げられました。次いで10年が多く、地域との連携や中長期計画が理由としてありました。また、初期費用の増大や山間部という立地条件から30年以上という回答もありました。

貴社は本事業で独立採算型は可能だと考えますか。理由についてもご記入下さい。また、「条件次第では可能」と回答した場合は条件についてもご記入下さい。

「条件次第では可能」の回答については、他施設との連携を考える必要があり、そのために道の駅の運営と温浴施設の運営を一括して事業運営することや、施設の維持管理費及び建築・設備の更新費の公的な支援と負担を条件とした意見がありました。

「可能性は低い」の回答については、指定管理者制度は行政側のスタンスが第一になってしまうことや、マーケティング上の集客及び地元住民の利用状況が見えていないため、商売として難しいという意見がありました。

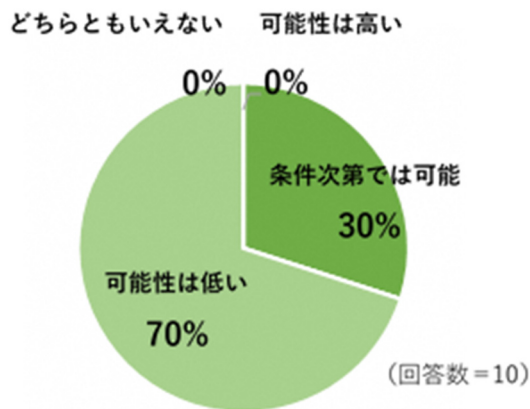


図 6-2 「独立採算型は可能だと考えますか」の回答

(4) 本事業への参画について

本事業の内容を踏まえ、貴社は本事業に参画したいと考えますか。条件や理由についてもご記入ください。

参画の条件として、基本的な施設管理費は行政側で負担することや、指定管理料の中に維持管理費を含むことが挙げられました。

「どちらともいえない」と回答した事業者からは、委託内容における運営リスクを含めた検討の必要性が理由として挙げられました。

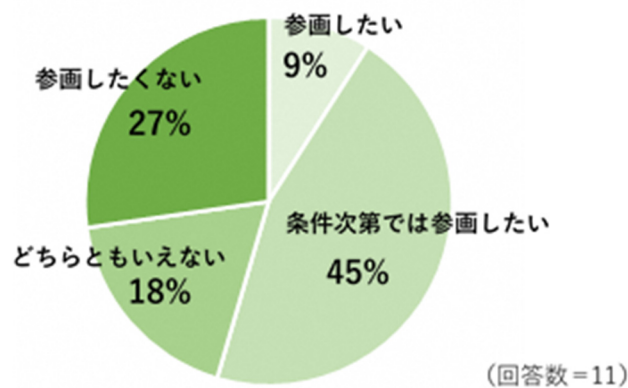


図 6-3 「本事業に参画したいと考えますか」の回答

貴社が本事業に参画するに当たり、想定される課題について、ご記入ください。

想定される課題については、施設間又は地元業者との連携や、資金（独立採算等）に関する事項が挙げられました。

(5) その他

施設設計において、貴社が重視することは何ですか。理由や意見についてもご記入下さい。

最も回答が多かったのは「施設の用途・面積」と「動線」でした。通行量に応じた施設の大きさを検討し、利用者・従業員に配慮した機能性のある動線が重要であるとの意見がありました。次いで「施設の間取り」と「設備関係」が多く、高齢社会に対応・配慮した設備や家具の導入、また、窓清掃・電球交換等、メンテナンスしやすい配置設計が重要であるとの意見がありました。

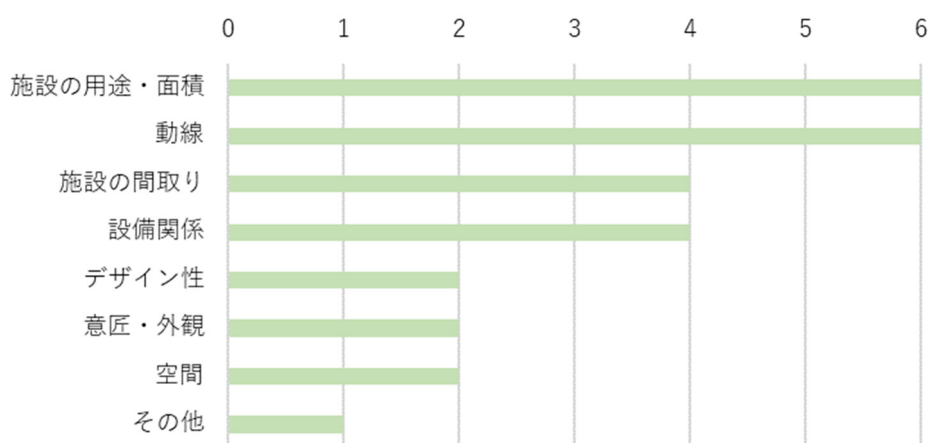


図 6-4 「施設設計において重視すること」の回答

その他、本事業へのご意見（市への要望、指定管理者選定から運営開始までの間に支援してほしい事項等）について、ご自由にお聞かせください。

塩江にしかないオンリーワンの要素が事業の成功に必要であること、また、運営開始後（ふるさと納税受発注代行事業、移住定住事業、人材育成事業など）だけでなく、運営開始前（広報や予約受付確認、商品開発・モニターツアー造成など）からも行政の支援が必要であるという意見がありました。

第7章 今後の進め方

7.1 事業スケジュール

本計画策定後から完成までの手順を以下に示します。

本市では、財政状況を見極めるとともに、特定財源の確保にも努めながら、早期の完成を目指します。

内容	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目
建築	建築基本設計	建築実施設計		建築工事	
基盤・造成	設計		法面・造成工事		
道路	道路設計		道路工事①		道路工事②
橋梁	橋梁設計		橋梁工事①		橋梁工事②
解体	解体設計	解体工事①			解体工事②
用地		用地取得			

基本計画策定

供用開始

図 7-1 事業スケジュール (想定)

7.2 今後の整備に向けた課題等の整理

7.2.1 維持管理運営主体の視点からの導入機能・規模等の精査

「第6章 民間活力の導入」において、本事業における観光施設（道の駅機能+温浴機能）は、「従来方式+指定管理者制度」が望ましいと整理しました。無駄のない魅力的な施設とするために、今後予定している基本設計において、維持管理運営主体となり得る民間事業者等の意見を参考に、導入する機能や規模、平面計画等について精査することが重要となります。

7.2.2 塩江温泉郷DMOの組成

観光地マーケティングの導入、観光マネジメントの強化により、観光地域づくりを推進し、交流人口拡大による地域経済の活性化を図るため、塩江温泉郷DMOの組成が重要となります。塩江温泉郷DMOの事業内容としては、マネジメント、マーケティング、プロモーションを担当する専門人材と各地域に配置する現地コーディネーター組織が連携することにより、地域資源の磨き上げによる商品化、効果的なプロモーションを戦略的に実施します。

7.2.3 地域交通体系の構築

地域の実情に応じた持続可能な地域交通を検討し、観光客と地域住民の視点から、地域の実情及び将来需要を踏まえつつ、道の駅エリアを中心とした持続可能な地域交通体系の構築を図ります。また、現在道の駅の対面にあるバスの停留所を、新しい道の駅エリアに移設し、道の駅を交通ターミナル拠点とします。

7.2.4 プロジェクト段階から市内外への広報

市民や近隣住民、本市を訪れる観光客などに対して、プロジェクト段階から計画や進捗状況に関する情報を発信することにより、より多くの人々に本計画を知ってもらい道の駅に対して親しみや愛着を感じてもらえるよう、効果的な広報活動のあり方を模索していく必要があります。1つの例として、新しい道の駅の名称を市民から募集することなどが考えられます。

参考資料

1. 第6次高松市総合計画（平成28年3月策定）

第6次高松市総合計画は、本市における総合的かつ計画的なまちづくりや市政運営の根幹を成す計画で、目指すべき都市像を「活力にあふれ 創造性豊かな 瀬戸の都・高松」として、基本構想においてまちづくりの目標を6つ掲げています。

まちづくり目標1の「健やかにいきいきと暮らせるまち」を実現するために、健康づくりや医療体制の充実など、市民一人一人が健康で元気に暮らせる環境づくりを推進することとしています。また、まちづくり目標3の「産業の活力と文化の魅力あふれる創造性豊かなまち」を実現するために、観光客の受入環境整備や誘致を推進し、訪れたい観光・MICE（マイス）の振興に努めることとしています。

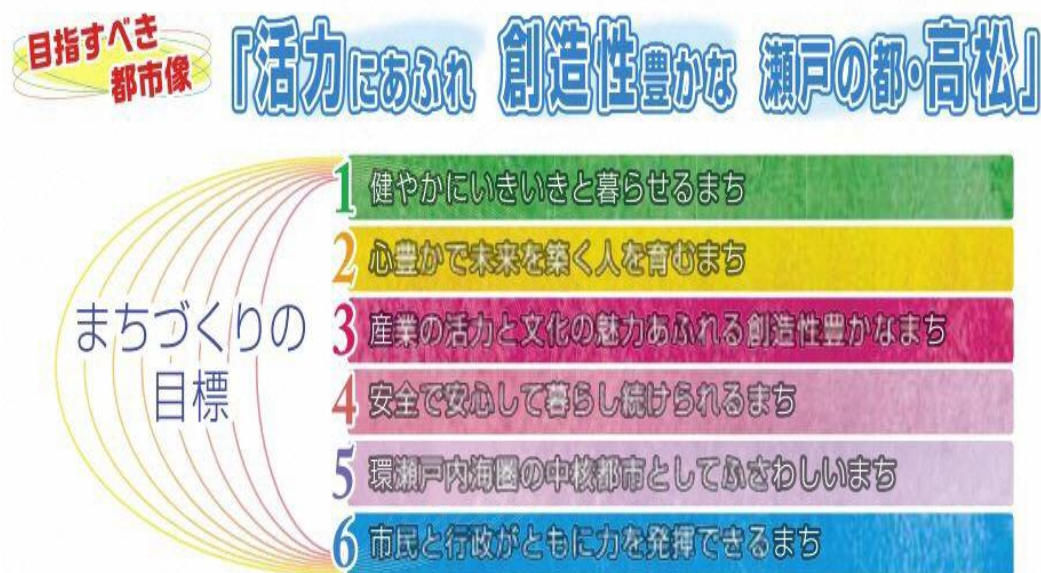


図 参考-1 目指すべき都市像

出典：第6次高松市総合計画概要版

3. 多核連携型コンパクト・エコシティ推進計画（平成25年2月策定、平成30年4月改定）

多核連携型コンパクト・エコシティ推進計画は、第6次高松市総合計画に基づき、まちづくりの基本となる他の3つの計画（都市計画マスタープラン・総合都市交通計画・立地適正化計画）と一体となって、本市の目指す将来都市構造「多核連携型コンパクト・エコシティ」の実現に取り組むものであり、市域全域におけるまちづくり施策及び実施事業をとりまとめたものです。

この計画では、塩江地区を含む都市計画区域外においても、コミュニティ等の自立自主的な活動等に支えられ、恵まれた自然と調和した、地域の豊かさを感じられるまちを目指すとともに、公共交通や幹線道路等の生活を支えるインフラを確保し、将来にわたり住み続けられる生活環境を維持する考えを示しています。

4. 高松市地域公共交通網形成計画（平成27年3月策定、平成31年3月改定）

「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりの下、基本理念を「いつまでも人と環境にやさしく 快適で利用しやすい 公共交通体系の構築」とし、以下の7つの基本方針を掲げています。

- ① 少子高齢化が進行するなかでも持続力の高い公共交通網体系の再構築
- ② 拠点間を効率的に結ぶ公共交通軸の強化・形成
- ③ 各拠点へのアクセス性の向上
- ④ 中心市街地における回遊性の向上
- ⑤ 中心部への自動車利用の抑制
- ⑥ 地域にとって望ましい交通行動の周知・啓発
- ⑦ 多様な主体の連携による交通まちづくりの推進

5. 高松市立地適正化計画（平成30年3月策定、令和2年7月改定）

高松市立地適正化計画は、都市計画区域内を対象に、都市全体の観点から、居住機能や都市機能（医療・福祉・商業等）の立地、公共交通の充実に関する包括的なマスタープランであり、本市の目指す将来都市構造「多核連携型コンパクト・エコシティ」の実現を後押しするものです。

この計画では、「コンパクト・プラス・ネットワークで繋がる ひと 地域 未来」をまちづくりの理念に掲げ、立地適正化計画区域外においても都市機能の利便性が享受でき、自然と調和した、豊かさを感じられる住みやすいまちを目指すことにしています。

立地適正化計画区域外においては、地域産業の振興や観光等と連携しながら、集落の維持に向けた小さな拠点づくり等を進め、立地適正化計画区域内外での連携・関係性を深めることにより、市全体として持続可能なまちづくりを進めることにしています。

6. 高松市景観計画（平成24年3月策定、平成28年4月改定）

高松市景観計画は、「美しいまちづくり条例」に基づく、本市の景観形成の指針である「美しいまちづくり基本計画」に定める目標像「だれもが暮らしたい、訪れたいと感じる 美しいまち 高松」の実現に向け、建築物や屋外広告物等に関する一定のルールと仕組みを定めたものです。

この計画において、塩江地区は、一般区域（景観ゾーン）の「山地・丘陵地景観ゾーン」に分類され、以下の6つの景観形成の方針を掲げています。

- ① 多種多様な生物との共生を支える自然環境の保全
- ② 自然の恵みとともにある山の集落環境の保全
- ③ 恵み豊かな自然に親しむ場づくり
- ④ 流域における山から海までの連続する自然景観の保全・形成
- ⑤ 伝統文化の息づく景観形成
- ⑥ 移動に伴い連続性のある景観の形成

7. 高松市過疎地域自立促進計画（平成28年度～32年度）（平成28年3月策定）

高松市過疎地域自立促進計画は、旧塩江町の策定した過疎地域自立促進計画を継承し、前計画の取組を継続するとともに、同地域の自立促進や住民福祉の向上に努め、新たな課題に対応していくため策定したものです。

この計画において、観光面では、本地域の豊かな自然を生かし、住民や来訪者が身近に自然を親しむことができるよう、森林浴や散策ができる遊歩道等の整備や、山桜や合歓（ねむ）をテーマとした地域景観づくりを進めるほか、道の駅の充実整備について検討を行うこととしています。また、温泉施設については、効果的なPRを展開するとともに、市有温泉施設の在り方を検討するなど、計画的な整備・改修を行うこととしています。さらに、本地域唯一の医療機関である高松市民病院塩江分院は、施設の老朽化などから、効率的かつ効果的な医療提供体制の充実とともに、施設整備を行うこととしています。

8. 塩江温泉郷観光活性化基本構想（平成29年3月策定）

塩江温泉郷観光活性化基本構想は、高松の奥座敷とも言われる塩江温泉郷を「オンリーワンの価値を持つ温泉郷」に磨き上げるための指針として策定したもので、美しい川と緑溢れる山々、歴史ある温泉資源等を活用することで、塩江温泉郷を“日常から離れた時間の中で、感謝と人の温かみを感じる”場所にすることを目指しています。

この構想の中で、「道の駅エリア」では、国道沿いという立地を生かすため、立ち寄り客をターゲットとした施設を検討するとともに、物販飲食機能や世代間交流機能を強化し、観光消費の増加と交流人口の拡大を図ることとしています。

9. 塩江温泉郷国民保養温泉地計画書（平成30年7月策定）＜環境省＞

塩江温泉郷は古くから湯治場として多くの湯治客を受け入れており、今後も温泉を積極的に活用し、これからの高齢化社会、健康志向型社会に対応した温泉地を形成するため、以下の施策を実施することとしています。

- ① 泉源を保護し、その利用の適正化を図るため、温泉湧出量、温度、泉質の変化に常時留意するとともに、効果的、効率的な温泉利用の増進に努める。
- ② 病院との連携により、温泉療養に適した施設の整備と温泉療法医等関係医療スタッフの確保を図るとともに、温泉の保健的利用を展開するシステムの構築を推進する。
- ③ 豊かな自然環境と調和した施設整備を推進し、歴史ある温泉地としての地域づくりを推進する。
- ④ 身近な生き物や豊かな自然環境を生かした自然との触れ合いを推進する。

10. 高松市新病院基本計画（平成22年3月策定、平成31年4月変更）

平成22年3月策定の高松市新病院基本計画において、附属医療施設（塩江分院）の再整備の方向性が示されていますが、近年の医療動向等を踏まえて、規模・機能を再検証した結果、総合的・長期的な視点から、附属医療施設の整備の方向性については、無床診療所が最も妥当であるとされています（高松市民病院塩江分院 建替計画検証報告書（平成30年3月））。

これを受けて、本市は、平成30年12月、附属医療施設は入院機能を持たない無床の医療機関として整備することとし、これに伴い、平成31年4月、高松市新病院基本計画を変更しています。

高松市塩江道の駅エリア整備基本計画

令和2年11月

高松市観光交流課観光エリア振興室
高松市立みんなの病院事務局総務課附属医療施設整備室