

道の駅「ながおか花火館（仮称）」

事業実施計画

平成30年3月

長岡市

道の駅「ながおか花火館（仮称）」事業実施計画 目次

第1章	長岡市における現状と課題	1
1	長岡市を取り巻く状況と課題	1
2	上位関連計画等における位置づけ	6
3	道の駅整備の必要性	20
第2章	道の駅の整備コンセプト及び導入機能	24
1	長岡市を取り巻く状況を踏まえた整備の方向性	24
2	整備コンセプトを踏まえた導入機能の検討	25
第3章	候補地の選定	26
1	候補地の選定フロー	26
2	候補エリアの選定	27
3	候補地の選定	29
第4章	施設規模の算定	31
1	規模算定の考え方	31
2	駐車ます数の算定	32
3	施設規模の算定	36
4	敷地区域の決定	49
第5章	整備及び管理運営の基本方針	50
1	整備手法及び管理運営手法の考え方	50
2	整備及び管理運営の基本方針	51
第6章	計画の実現に向けて	52
1	本計画の総括	52
2	開業までのスケジュール	52
3	実現に向けた検討課題	53

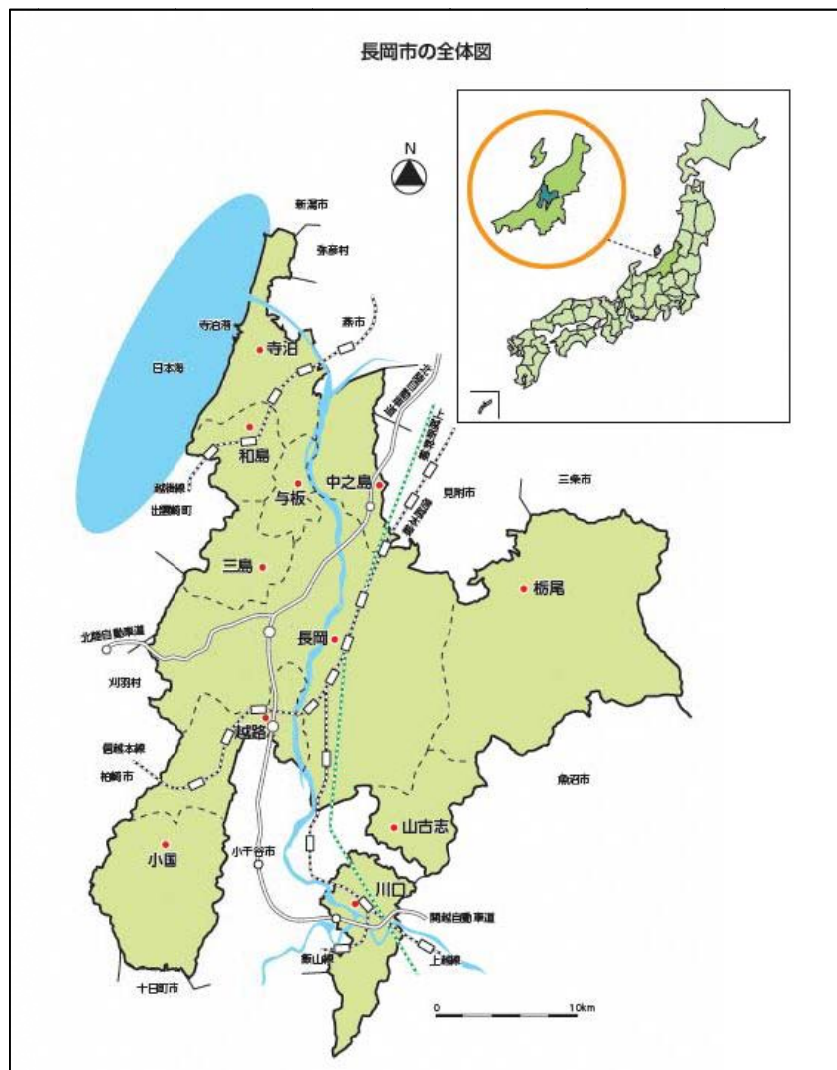
第1章 長岡市における現状と課題

1. 長岡市を取り巻く状況と課題（位置・地勢、人口、産業、観光、交通）

長岡市に関する現状及び課題について整理した。

1. 位置・地勢（参考：長岡市総合計画（H28.3））

- ・長岡市は新潟県のほぼ中央部に位置する。
- ・「長岡地域」、「中之島地域」、「越路地域」、「三島地域」、「山古志地域」、「小国地域」、「和島地域」、「寺泊地域」、「栃尾地域」、「与板地域」、「川口地域」の11地域に分かれる。
- ・山岳から丘陵、平野、海岸に至る変化に富んだ地勢、信濃川とその支流を軸とした豊かな自然環境、首都圏など全国へのアクセスを容易とする充実した高速交通体系が強みである。



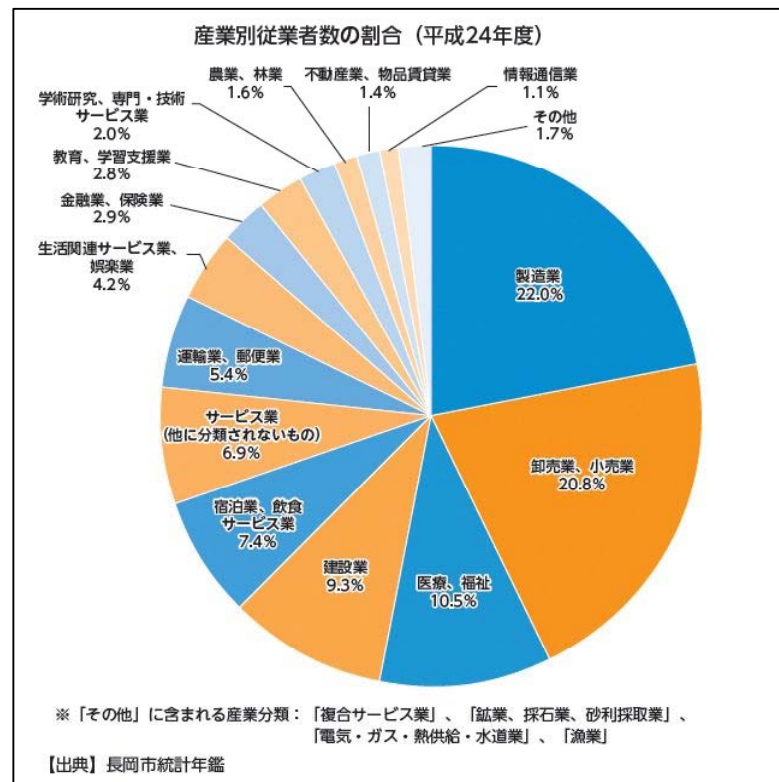
2. 人口（参考：長岡市総合計画（H28.3））

- 平成7年の約29.3万人をピークに、その後は人口減少が続いており、平成27年時点では約27.5万人となっている。
- 年少人口（0～14歳）は、減少傾向が続き、平成7年からは、老年人口（65歳以上）を下回り続けている。生産年齢人口（15歳～64歳）は、平成7年に減少に転じて以降、減少傾向が続いている。



3. 産業（参考：長岡市総合計画（H28.3））

- ・県内第2の商圏の中心地であり、有料な米産地であることから、バランスのとれた産業構造を有している。産業別にみた特徴は以下のとおり。
- ・工業：古くから栄えた工作機械関連をはじめ、近年では電子・精密機械や液晶・半導体など高度なものづくり産業が集積。また、良質な米や水といった地域資源を活かした醸造や米菓などの食料品製造や、世界トップレベルの技術を誇るスポーツ用品製造、さらに産地を形成している繊維や打刃物といった特色を持った新潟県を代表する工業都市である。
- ・商業：高度に整った高速交通体系を活かした卸売業の集積がみられ、物流拠点の機能も発揮している。
- ・農業：信濃川両岸に広がる肥沃な越後平野で、コシヒカリに代表される稲作が営まれている。また、市の農作物収穫面積の約9割を稲が占め、米は全国有数の収穫量となっており、環境保全型農業にも力を入れている。
- ・林業：市の総面積のおよそ50%を森林が占め、豊富な森林資源に恵まれている。



4. 観光（参考：長岡市総合計画（H28.3））

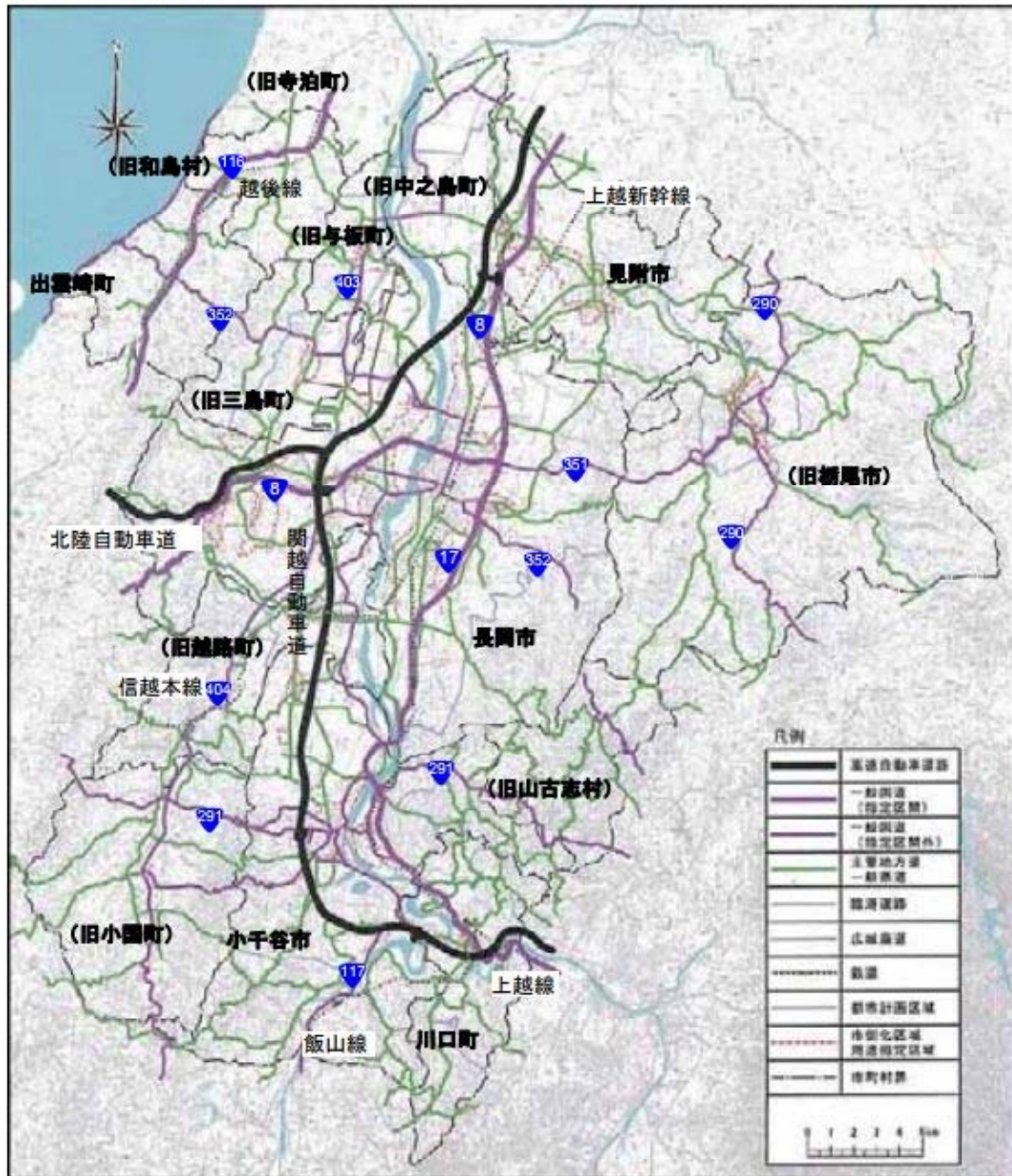
- ・長岡花火、錦鯉、火焰土器、米、日本酒など全国的にも知名度の高い地域資源が存在している。
- ・一方で、魅力は持っているのに知名度が低い地域資源があることから、新たな価値の付加や発信方法の工夫など、より一層の磨き上げが必要とされている。
- ・北陸新幹線の開業や海外からの訪日観光客数の増加など市を取り巻く環境の変化に対応し、本市の玄関口であるJR長岡駅周辺の魅力を高めるとともに、近隣自治体と連携した周遊性に富んだ魅力的な観光ルートづくりを進めている。

5. 交通

- ・長岡都市圏は関東と新潟を結ぶ関越自動車道と、日本海側を縦走する北陸自動車道の交わる位置にあり、同様に主要国道（国道8号・17号など）も配置されていることから、旧来から交通の要衝となっている。

（参考：21世紀生活圏研究会試行的調査（長岡地域）、国土交通省北陸地方整備局、H20.12）

<道路網>



2. 上位関連計画等における位置づけ

1) 資料調査

下表に整理した上位関連計画等の資料のなかから、本事業に関係すると考えられる取組について整理した。

No	資料	
1	長岡市都市計画マスタープラン	H29.3
2	国土利用計画	H28.9
3	長岡花火ブランド戦略プラン、花火財団設立検討会議 答申書	H28.2
4	地域資源発信拠点整備検討報告書	H29.3
5	市政だより	H29.8
6	新潟県緊急輸送道路ネットワーク図	H29.3
7	長岡市の地域防災計画と防災対策の取組	H26.1
8	平成 28 年 1 月集中豪雪の検証について	H28.3

1. 長岡市都市計画マスタープラン

○道の駅整備に関する取組

- ・高速道路インターチェンジへのアクセスが良く交通量が多い川西地域の国道8号周辺などに、道路利用者へ安全で快適な道路交通環境を提供し、地域の振興に寄与する「道の駅」を整備。
- ・整備にあたっては、各道路管理者と協力・連携するとともに、地域の創意工夫による観光・交流拠点づくりを促進するため、民間活力の導入を検討。

○観光交流都市づくりの方針

- ・「観光交流施設等の整備の推進」として、以下2つのまちづくり推進が進められている。
 - 地域資源を活かしたまちづくり
都市の個性と魅力を高め、さらなる観光振興につなげていくため、地域が有する多種多様な地域資源を活かしたまちづくりを推進。
 - もてなしの施設づくり
国道や県道の沿線においては、地域の創意工夫による観光・交流拠点づくりを推進するため、民間活力の導入による「道の駅」の整備を支援。
- ・「観光交流を支える道路・交通環境の整備・充実」として、以下の取組が進められている。
 - 公共交通による利便性の確保
JR長岡駅から佐渡に至る広域的な観光ネットワークを構築するため、長岡駅と寺泊港を結ぶシャトルバスの運行を試験的に取り組んでいる。

2. 国土利用計画

○交通結節点周辺における取組

長岡市の骨格を成す主要幹線道路の交通結節点周辺について、以下の取組が推進されている。

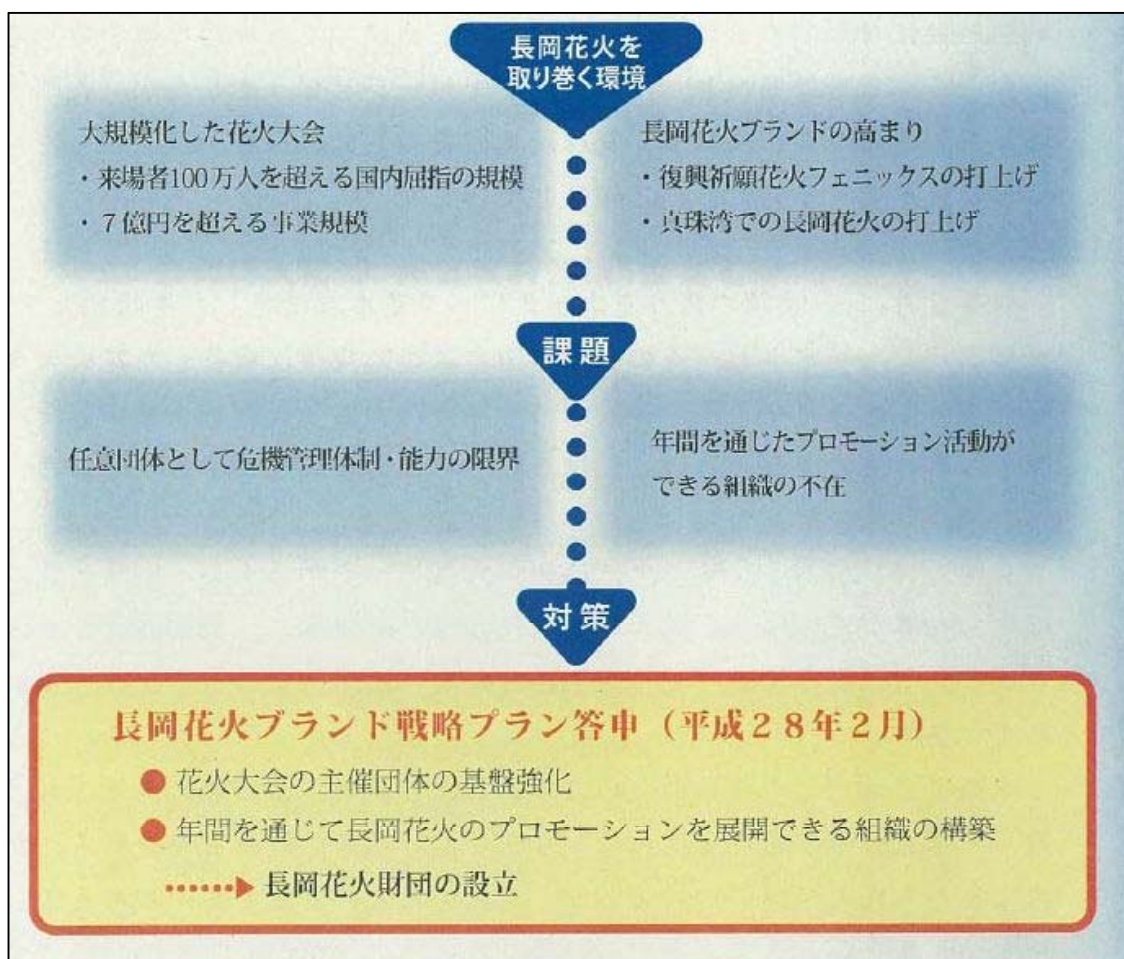
- 土地の高度利用
地域経済や住民生活に配慮し、その立地特性を活かした土地の高度利用。
- 道路機能の向上
道路情報提供や休憩施設等の配置による道路機能向上。
- 都市機能の強化
地域経済や住民生活に配慮した上で、地域振興や観光、交流施設の配置などの都市機能強化。

3. 長岡花火ブランド戦略プラン、長岡花火財団設立検討会議 答申書

・長岡花火財団の設立経緯

長岡まつり大花火大会の来場者数・事業規模の拡大や長岡花火ブランドの高まりなど、成長した長岡花火にしっかりと対応できる組織体制の構築が課題であった。長岡まつり協議会は花火大会の主催者としての危機管理体制や能力の面に加え、長岡まつりの運営を目的とした組織であることから、長岡花火の年間を通じたプロモーションを推進していく体制としては限界があった。

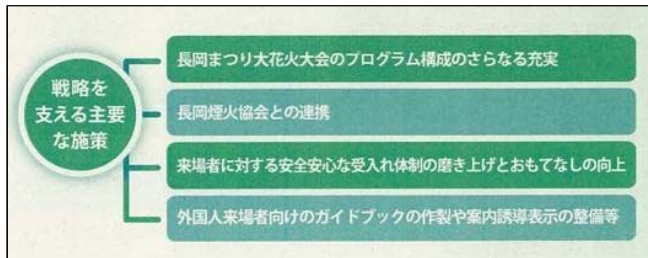
このような背景の中、花火大会の主催団体としての組織基盤の強化と、年間を通じた積極的なプロモーション活動を展開できる組織として長岡花火財団の設立が掲げられた。



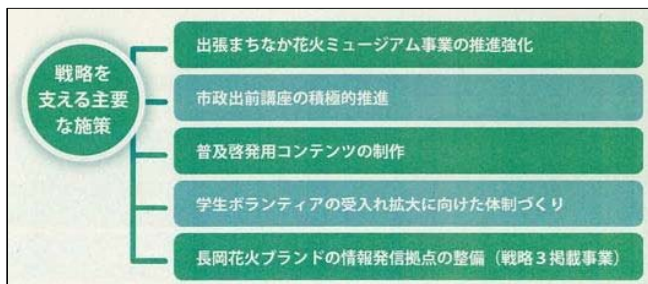
- ・長岡花火を長岡市のブランドリーダーと位置付けた上で、長岡花火ブランドの価値をさらに高めるための4つの戦略が掲げられている。



- 長岡まつり大花火大会のさらなる深化
長岡まつり大花火大会のプログラム構成のさらなる充実、大花火大会の花火打上げ業者の組織化、来場者に対する安全安心な受入れ体制の磨き上げとおもてなしの向上などにより、長岡花火に込められた物語や想いを多くの人に伝えていく。

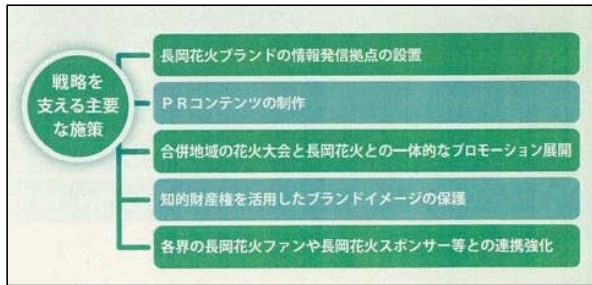


- 長岡の誇りを伝える活動の強化
出張まちなか花火ミュージアム事業の推進強化、市政出前講座の積極的推進、普及啓発用コンテンツの制作、学生ボランティアの受入れ拡大に向けた体制づくりなどを強く推進し、次世代を担う子供たちに長岡花火の想いを伝える。



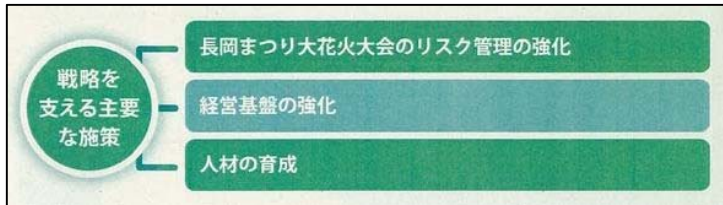
➤ 発信力の強化

長岡花火ブランドの情報発信拠点の設置、PRコンテンツの制作などにより、長岡花火に込められた物語や想いを伝えるPRコンテンツの充実を図る。



➤ 組織力の強化

大花火大会の花火打上げ業者の組織化、長岡まつり協議会の財団法人化などによって、長岡花火を取り巻く環境の変化にしっかり対応し、持続可能な長岡花火ブランドを創出する。



以上、長岡花火財団の設立経緯及び戦略を踏まえると、長岡花火の更なるプロモーションや運営強化が必要であり、当該道の駅が財団の活動・運営に関する必要性があると考えられる。

4. 地域資源発信拠点整備検討報告書

長岡花火を通年 PR できる拠点整備方針の策定に向けて、以下に項目に関する情報整理及び検討を行っている。

○長岡花火関連施設の現状

- ・長岡まつりの情報発信拠点であるまちなか情報交流館「まちこい」や、長岡花火大会の3Dシアター上映を行なっている「アオーレ長岡シアター」に関する来場者数について整理している。まちこいは年間4,000人以上、アオーレ長岡シアターは年間約2万人が来場しているが、近年は来場数が減少傾向にある。

表 2-3 「まちこい」の来訪者数の推移



単位：人

	来場者数
平成25年度	4,012
平成26年度	5,080
平成27年度	4,687
平成28年度 (10月末現在)	3,475

出典：まちなか情報交流館「まちこい」の統計より作成

表 2-4 「アオーレ長岡シアター」の観覧者数の推移



単位：人

	観覧者数
平成24年度	37,600
平成25年度	23,700
平成26年度	20,200
平成27年度	18,700
平成28年度 (10月末現在)	15,901

出典：NPO 法人ながおか未来創造ネットワークの統計より作成

○問題と課題

長岡花火を通年 PR できる情報発信拠点の整備に向けた問題と課題について以下のように検討している。

➤ 問題

- ・ 宿泊施設のキャパシティ不足や道路交通の渋滞
- ・ 長岡まつり大花火大会以外の期間の波及効果が見えにくい
- ・ 花火に関連する情報発信拠点は長岡駅周辺地区に限定
- ・ 長岡まつり大花火大会以外の花火大会の認知度不足
- ・ 長岡全体の魅力の訴求不足

➤ 課題

- ・ 宿泊施設や交通アクセスの充実
- ・ 1 年を通じて花火や花火関連の文化・産業を楽しむ環境の整備
- ・ 川西地域や他観光交流拠点における花火情報の発信
- ・ 市内各地の花火大会の PR の充実
- ・ 花火と連動した回遊性の高い観光ルートの開発

○施設の整備方針の検討

長岡花火を通年 PR できる拠点整備に向けた必要性や役割について以下のように検討している。

必要性：『” 365 日を通して、長岡花火を発信する情報発信拠点” が必要である』

役割：・ 川西地区など駅周辺地域以外での花火情報の発信

- ・ バスや自動車などによる来街者に対する玄関づくり
(宿泊情報の提供、P&R、フリンジパーキング)
- ・ 花火会場と連動した回遊性の創出
- ・ 長岡の産品や文化の紹介

○整備手法の検討

” 365 日を通して、長岡花火を発信する情報発信拠点” の整備手法について以下のように検討している。

- ・ 必要とされる4つの機能
- 情報発信機能・・・長岡花火を含めた市内観光等の情報を発信
- 地域振興機能・・・長岡を知ってもらうきっかけとなる地場産品等の展示販売や飲食施設
- 交流機能・・・野外イベントや露店が出店できる多目的広場
- 休憩機能・・・バスや自動車による来街者を想定した駐車場やトイレ機能
- ・ 上記の機能を備えている施設として「道の駅」が考えられる。

5. 市政だより

長岡市は2020東京五輪・パラリンピックに合わせて「文化」「食」「花火」「スポーツ」といった市の魅力をPRすることで、県外からの観光客やインバウンド観光を積極的に呼び込む取組みを実施している。

➤ 縄文文化の発信

日本固有の縄文文化を世界に発信しようと、全国75市町村と文化人18人からなる「縄文文化発信サポーターズ」の総会を開催。長岡市としても、大英博物館で火焰型土器を展示することで長岡の文化を世界に発信している。



トピックス②

好評！大英博物館で展示の火焰型土器

英国・大英博物館で昨年10月から展示中の長岡市所蔵「火焰型土器」。世界中から年間70万人が訪れるエリアに飾られ、注目を集めています。同館を視察したトリアー訪問団（5ページ）も学芸員から説明を受け、評価の高さを実感していました。

➤ 食、工芸品のPR

全国各地の食材を活かしたグルメや厳選したアイテムで魅力を発信する拠点「旅する新虎マーケット」に、「長岡花火 旨いもんうちあげ亭」を3か月限定でオープン。月替わりで工芸品の販売なども実施し、長岡の食と工芸品をPRしている。



主なメニュー

- ★ ランチメニュー2品
栃尾あぶらげ丼、長岡弁当
- ★ ディナーメニュー10品
尺玉枝豆、巾着なすの蒸し焼き、魚のかす漬けなど
- ★ 市内16酒蔵の日本酒



「一うちあげ亭」企画担当・御バルニパービ 坂本 修武さん

長岡の「食」の豊富さ、面白い

「食」には、人を魅了する力があります。長岡は海や山の自然食材だけでなく、日本酒や醸造品、あぶらげなどの加工品も種類が豊富。これは他の地域にはない魅力ですね。食への興味で人が店を訪れ、地域とつながる、そんな連鎖が生まれる場所にしたいです。

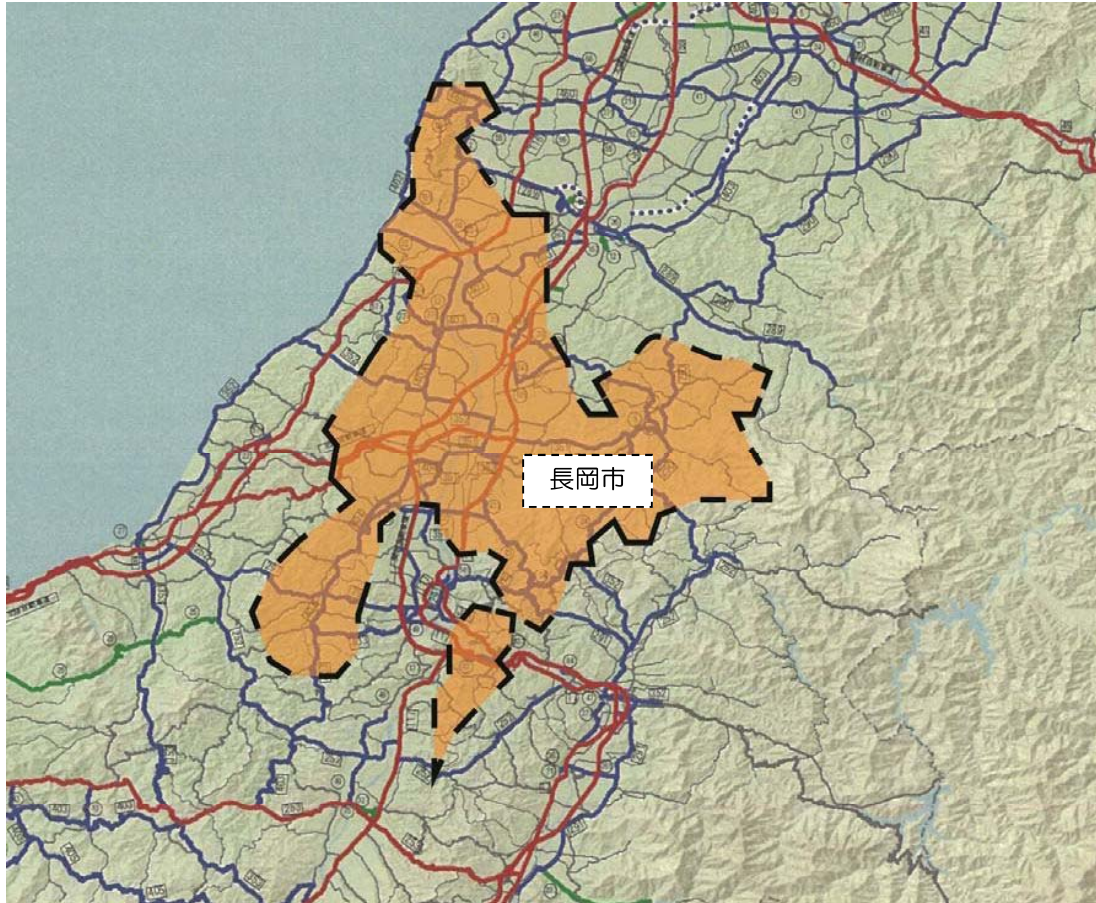
- 長岡まつり大花火大会のPR
内閣官房が日本文化の魅力発信と2020年以降を見据えたレガシーの創出となる事業を認証する「beyond2020プログラム」に、長岡まつり大花火大会が選ばれた。

- ホストタウンへの登録
参加国・地域と交流を図る地域公共団体を国が支援する「ホストタウン」に、長岡市の「オーストラリア競泳チームとの交流事業」が登録された。この登録により、選手と市民の交流や五輪前に2つの国際大会の事前キャンプ受入などを、国からの経費・人材派遣の支援を受けながら実施することとなる。

以上より、花火大会とは別の「文化」「食」「スポーツ」といった長岡の魅力についても全国・世界に発信する取組が行われている。

6. 新潟県緊急輸送道路ネットワーク図

- 新潟県における主要幹線道路が第1次緊急輸送道路に位置付けられており、長岡市内では国道8号が災害時に第1次緊急輸送道路として機能する計画となっている。

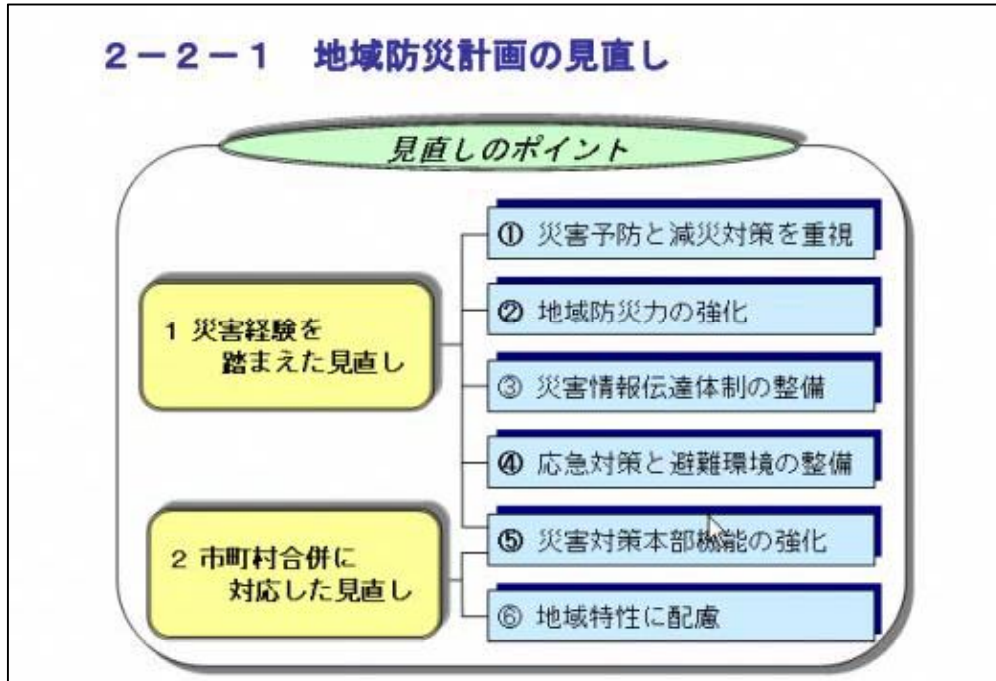


- 第1次緊急輸送道路：・広域的な輸送に必要な主要幹線道路
・県庁所在地、地方中心都市、重要港湾および空港などを連結する道路
- 第2次緊急輸送道路：・第1次緊急輸送道路と市町村役場などの主要な防災拠点を連絡する道路
- 第3次緊急輸送道路：・第1次、第2次緊急輸送道路と防災拠点を相互に連絡する道路

7. 長岡市の地域防災計画と防災対策の取組

- ・長岡市は平成 17 年に防災の専門家で構成する「長岡市防災体制検討委員会」を設置し、「長岡市防災体制強化の指針」をまとめた。この指針を受け、市としての防災体制を強化することを目的に以下の取組が実施された。

- 地域防災計画の見直し



- 各種災害対応マニュアルの作成
- 市民向け防災パンフレットの作成

市民力、地域力の強化を図り、日本一災害に強い都市づくり

- ・被災経験から得た実践的な対応策
- ・家庭や地域で災害に備えるため、各種災害に応じた役立つ知識、対応
- ・自主防災会の育成、強化
- ・H18.11、全世帯及び各町内会長等に配布

7.13水害の教訓を活かして
洪水避難地図（洪水ハザードマップ）

- ・市内を4分冊、H20.4に全世帯に配布
- ・信濃川を含む13河川を対象に作成
- ・視聴覚障害者及び外国人（3か国）用を、H20.7に配布

土砂災害ハザードマップ

- ・市内7地区を対象に、H19～H21に配布

津波ハザードマップ

- ・寺泊地域を対象に、H21.6に全世帯に配布

みんなで作ろう！私たちの地域
自主防災会結成と活動の手引き

1 結成 2 活動 3 役割 4 結束

長岡市津波避難地図
津波ハザードマップ

➤ 災害情報伝達体制の整備

2-2-4 特色ある情報伝達体制の整備

(1) 緊急告知FMラジオの無償貸与及び緊急割り込み放送(FMながおか)



緊急告知FMラジオ

- 避難勧告等の緊急放送時には、自動的に電源が入り、最大音量で長岡市役所等から直接放送して市民に対して災害情報を提供
 - ・町内会(3台)、災害時要援護者(開示者)、民生・児童委員、コミュニティセンター等に貸与
 - ・1台約8,500円、H18~H24 約10,000台
- 屋外拡声器の整備
 - ・FMながおか⇒25基
 - ・防災行政無線(同報系)⇒148基(7支所地域)

(2) 衛星携帯電話の配備

- ・土砂災害、豪雪等による孤立集落対策等のため、支所及び集落等に配備
- H18-16台(本庁、支所等)、H19-37台(集落)、H22-5台(集落) 計58台
- ・地区防災センター(避難所)との情報連絡手段の確保(市役所)
- H23-17台(機器の維持管理上、直近のコミセンに配置)

➤ 避難所環境の整備

既存の小・中学校 87校で、H17~19年度の3か年計画で整備



①出入口にスロープ設置



③体育館にCATV・電話・LANの端末設置



②トイレの洋式化



④受水槽に蛇口を設置



⑤LPガスの接続口を設置

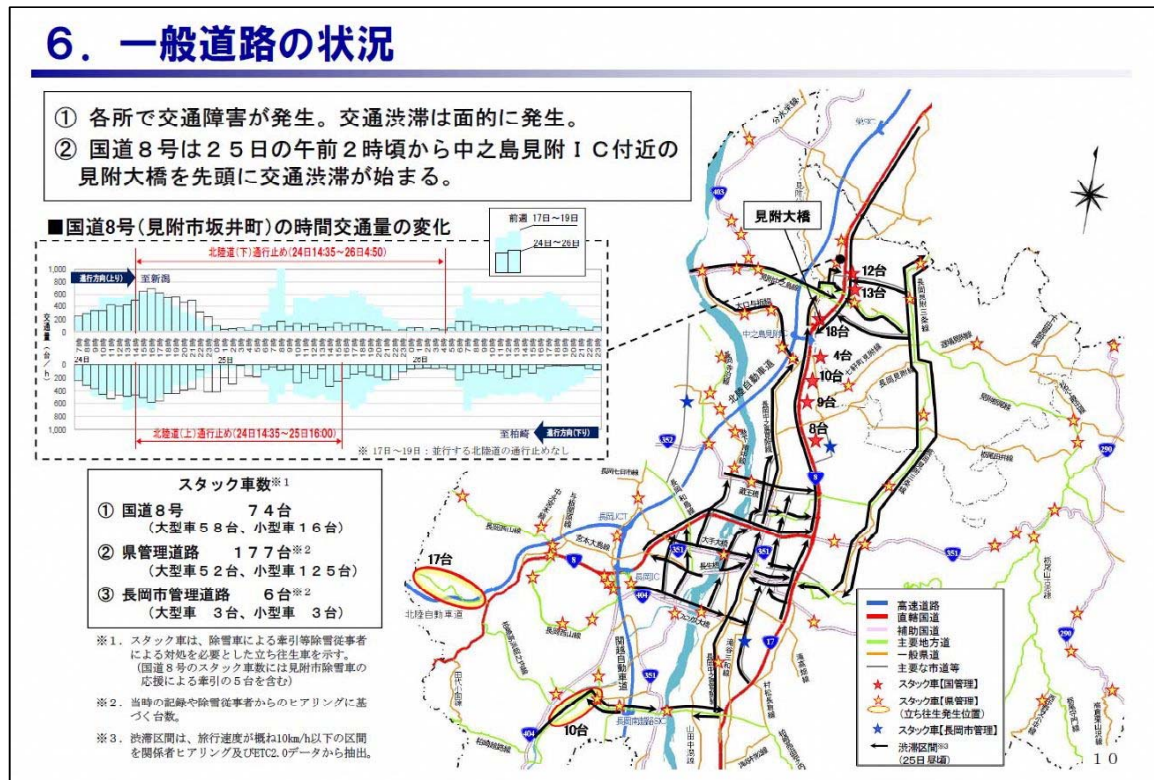
➤ 中越市民防災安全大学の開講

当該道の駅としては、災害情報伝達の間と避難所環境の整備といった役割が特に期待されると考えられる。

8. 平成 28 年 1 月集中豪雪の検証について

- 平成 28 年 1 月 24～25 日にかけて、北陸地整管内全域で大規模な豪雪被害が発生した。長岡市内の高速道路・一般道路ともに通行止めによる大渋滞が発生し、国道 8 号においても中之島見附 IC 付近の見附大橋を先頭に交通渋滞が発生した。

➤ 国道 8 号での交通渋滞状況



- 上記の被害を受けて、集中豪雪被害対策に関する今後の課題として以下の 4 点が示されている。

- ① 車両流入が避けられない市街地部での除雪体制・除雪方法
- ② 住民、ドライバー、企業への除雪状況等の情報提供と不要不急の外出を控える呼びかけ
- ③ 並行する高速道路の早期交通開放
- ④ 長時間渋滞が発生した際のドライバー支援

2) 長岡市における取組の整理

「1) 上位関連計画における取組調査」の内容を受けて、本業務に係る長岡市の主な取組について、「魅力発信」「道路交通」「防災」の大きく3つに分類して整理した。

分類	主な取組	参照資料
魅力発信	<ul style="list-style-type: none"> ・地域が有する多種多様な地域資源を活かしたまちづくり ・民間活力を導入した観光・交流拠点づくり ・公共交通の利便性強化による観光交流の推進 	長岡市都市計画マスタープラン
	<ul style="list-style-type: none"> ・長岡花火を長岡市のブランドリーダーと位置付けた上で、更なるブランド力向上を目指す取組 ・花火大会の主催団体としての組織基盤の強化と、年間を通じた積極的なプロモーション活動を展開できる組織として長岡花火財団を設立 	長岡花火ブランド戦略プラン、長岡花火財団設立検討会議 答申書
	<ul style="list-style-type: none"> ・川西地区など駅周辺地域以外での花火情報の発信 ・バスや自転車などによる来街者に対する玄関づくり(宿泊情報の提供、P&R、フリッジパーキング) ・花火会場と連動した回遊性の創出 ・長岡の産品・文化の紹介 	地域資源発信拠点整備検討報告書
	<ul style="list-style-type: none"> ・地域振興や観光、交流施設配置による都市機能強化 	国土利用計画
	<ul style="list-style-type: none"> ・「文化」「食」「花火」「スポーツ」といった市の魅力をPRすることで、県外からの観光客やインバウンド観光を積極的に呼び込む取組み 	市政だより
道路交通	<ul style="list-style-type: none"> ・川西地域の国道8号周辺などで、道路利用者へ安全で快適な道路交通環境を提供 	長岡市都市計画マスタープラン
	<ul style="list-style-type: none"> ・長岡市の骨格をなす主要幹線道路の交通結節点周辺において、道路情報提供や休憩施設等の配置による道路機能向上 	国土利用計画
防災	<ul style="list-style-type: none"> ・国道8号を第一次緊急輸送道路に指定 	新潟県緊急輸送道路ネットワーク図
	<ul style="list-style-type: none"> ・防災体制強化に向けた6つの取組 	長岡市の地域防災計画と防災対策の取組
	<ul style="list-style-type: none"> ・除雪体制やドライバー支援の強化 	平成28年1月集中豪雪の検証について

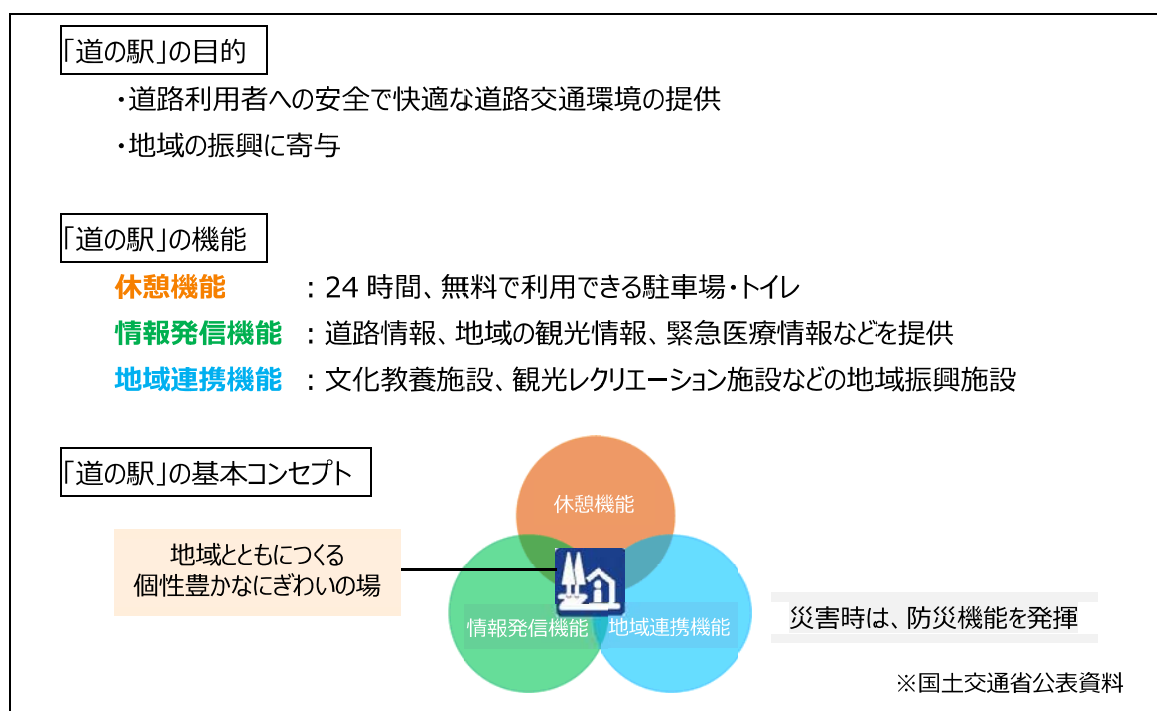
3. 道の駅整備の必要性

1) 道の駅制度の概要

現在、国土交通省によって登録されている道の駅は、1,107 駅（平成 29 年 2 月現在）である。

道の駅の登録数は年々増加傾向にあり、当初の設置目的である道路利用者に対する休憩機能、情報発信機能に留まらず、現在では、道の駅自体が目的地となり、地元の特産物や観光資源を活かして多くの人々を迎え、地域の雇用創出や経済の活性化、住民サービスの向上に貢献する地域活性化や地方創生の拠点として期待されている。

1. 道の駅の基本コンセプトと基本機能



道の駅の基本コンセプトは「地域とともに作る個性豊かなにぎわいの場」とされ、施設は、駐車場やトイレ等の「休憩機能」、道路情報や地域の観光情報等を提供する「情報発信機能」、文化教養施設や観光レクリエーション施設などの「地域連携機能」の 3 つの機能から構成されている。

また、最近の道の駅においては、災害時に「防災機能」を発揮することが求められている。

2. 道の駅の整備方法

道の駅は、市町村又は市町村に代わり得る公的な団体（※）が設置することとされており、市町村長からの登録申請により、国土交通省で登録を行う。

本市が登録を目指す場合、設置者となる本市による用地の取得・所有が必要となる。

また、整備については、道路管理者と市町村長等で整備する「一体型」、市町村で全て整備する「単独型」のいずれかで実施する。全国 1,107 駅のうち、617 駅（56%）が一体型で整備されている。

※都道府県、地方公共団体が出資する法人、公益法人

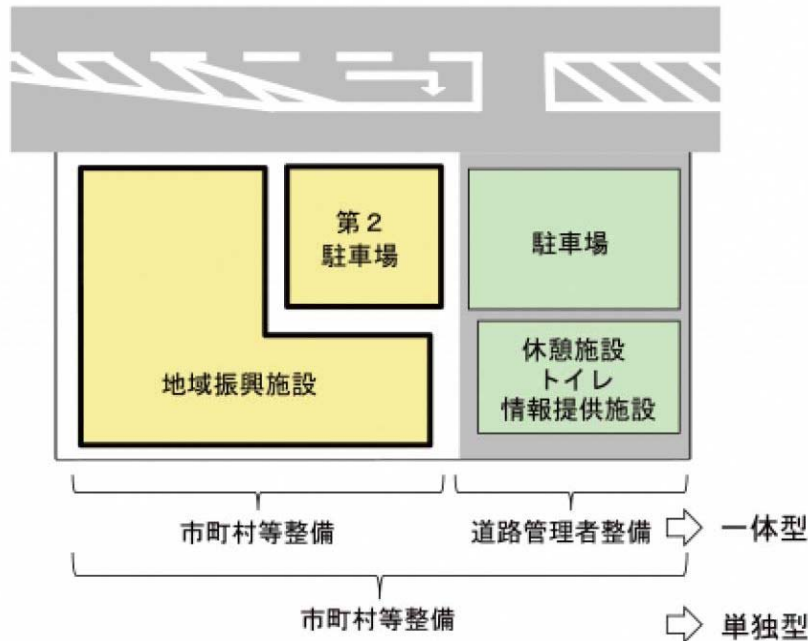


図:整備主体と整備内容

【一体型】

道路管理者が計画する休憩施設・情報提供施設（簡易パーキングエリア）と、市町村等が計画する地域振興施設の位置が一致する場合に、道路管理者と市町村等が協力して整備を行う手法

※道路管理者による簡易パーキングエリア整備の採択基準としては、「特定交通安全施設等整備事業」における採択基準が目安となる。

特定交通安全施設等整備事業

- ・対象事業：道路管理者の行う自動車駐車場（簡易パーキングエリア）の整備で、駐車場、トイレ、道路情報ターミナル等の道路施設
- ・採択基準：
 主要な幹線道路のうち、夜間運転、過労運転による交通事故が多発もしくは多発する恐れのある路線において、他に休憩のための駐車施設が相当区間にわたって整備されていない区間に道路管理者が簡易パーキングエリアを整備する場合

※国土交通省ホームページによる

【単独型】

市町村等が、休憩施設、情報提供施設、地域振興施設を全て単独で整備を行う手法

3. 道の駅登録制度活用のメリット

道の駅登録を行う場合、地域にとってのメリットとしては、以下のものが挙げられる。

- ①地図やカーナビ、道の駅ホームページ等の情報媒体への掲載による知名度向上
 - ②道路管理者との一体型整備や各種補助制度の活用による財政負担の軽減
 - ③道の駅の知名度やイメージを活用した地場製品の販売促進やそれによる地域産業振興への寄与
- 一方で、地域にとってのデメリットとしては、以下のものが挙げられる。

- ①駐車場及びトイレの 24 時間利用に対応した維持管理費負担や夜間の防犯対策（周辺に住宅等が立地する場合は夜間の騒音・振動対策も必要）
- ②無料駐車場を道の駅利用者以外が利用することによる混雑や渋滞等
- ③大型車両の利用による騒音・振動の対策や歩行者の安全確保

2) 簡易 PA の必要性

1. 長岡市における交通環境

長岡市における交通環境については、以下の3点が特徴として挙げられる。

- 長岡市では、関越自動車道、北陸自動車道などの高規格な幹線と国道8号、17号などの主要幹線が整備され、首都圏、北陸、東北地方を結ぶ広域交通の要衝となっている。
- 長岡地域は、半径10km以内に「道の駅」がない空白地帯となっており、休憩機能及び道路情報等の発信機能が必要である。
- 当地域では、中越地震、中越沖地震、新潟・福島豪雨、集中豪雪など、高速道路や直轄国道などが通行止めとなるような大きな自然災害が立て続けに発生しており、災害発生時の渋滞情報の発信やドライバー支援が必要である。

そのうち、国道8号については、以下のように観光や防災の観点から、長岡地域において特に重要性の高い路線である。

- 国道8号は、長岡市内を縦横断しており、関越自動車道、北陸自動車道と合わせて、首都圏、北陸、東北地方を結ぶ重要な観光動線となっているが、沿道には観光バスなどがトイレ休憩等に立ち寄れる施設がないため、観光客等に対する地場産品の販売や観光情報の発信の機会を逸している。
- 国道8号は、第1次緊急輸送道路に指定され、県庁所在地や重要港湾などを連絡して広域的な災害応急対策活動などを行う広域交通網と位置づけられており、災害発生時の一時避難や復旧支援のための防災機能の強化が期待されている。
- 平成28年1月の集中豪雪では、北陸・関越自動車道が長時間通行止めとなり、広域的な交通の一般道路への流入もあり国道8号では大渋滞が発生したことから、渋滞状況や除雪状況のリアルタイムな情報発信や渋滞車両の退避、ドライバーへの支援（食料・水の配布、トイレ供与、燃料補給など）が期待されている。

2. 国道8号における簡易パーキングエリア整備の必要性

【国道8号における休憩施設・情報提供施設の立地状況】

- 「道の駅」については、国道8号では、「新潟ふるさと村」（新潟市）から「風の丘米山」（柏崎市）間（約94km）が空白域となっている。ただし、「風の丘米山」は休業中（建物取り壊し。再開も未定）で、現在は新潟市から「うみてらす名立」（上越市）までの間（約139km）に道の駅が立地していない状況である。
- 「道の駅」以外の休憩施設については、は、「木もれびパーキング」（見附市）（ただし、新潟→長岡方面のみ利用可能）から「宮本パーキング」（長岡市）間（約27km）が空白域となっている。
- その他、休憩機能を有するコンビニエンスストア（24時間営業で大型車駐車スペースを有するもの）については、上下線とも新組と関原に立地しているが、市街地区間（約16km）には設置が認められない。また、新組、関原のコンビニエンスストアにおいても、大型車用の駐車スペースは数台である。

【国道8号における簡易パーキングエリア整備の必要性】

- 上記のとおり、国道8号の長岡地域の周辺区間には、相当区間にわたって十分な休憩施設・情報提供施設が整備されていない状況にある。そのため、夜間や長時間の運転による交通事故の発生や、道路情報等の不案内による渋滞等の発生が懸念されることから、道路管理者による簡易パーキングエリア整備が必要である。



国道8号における主な休憩施設・情報提供施設の立地状況

第2章 道の駅の整備コンセプト及び導入機能

1. 長岡市を取り巻く状況を踏まえた整備の方向性

第1章「長岡市における現状と課題」で整理した内容を受けて、道の駅の整備の方向性について検討した。

1) 求められる役割

当該道の駅に求められる役割として、以下の3点が考えられる。

1. 長岡の魅力発信

- ・長岡花火を中心とした長岡市の地域資源を来街者に対して発信する。
- ・現状では知名度が低い長岡花火以外の魅力（食、文化、スポーツ）を提供する。
- ・2020 東京五輪に合わせ県外からの観光客やインバウンド観光を呼び込むための観光・交流拠点を創出する。
- ・花火大会会場と連動することで、市内に新たな観光ルート（回遊性）を創出する。

2. 休憩・情報提供施設

- ・国道8号周辺の道路利用者に対して、安全で快適な道路交通環境を提供する。
- ・夜間や長時間の運転による交通事故の発生や、道路情報等の不案内による渋滞等の発生を防ぐ。

3. 防災機能

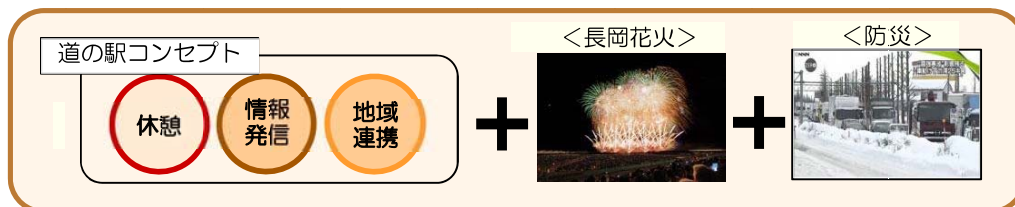
- ・地震、豪雪等の災害が発生した際、道路利用者の一時避難や復旧支援拠点として機能する。
- ・災害情報を道路利用者に対して発信する。

2) 整備コンセプトの策定

当該道の駅の整備コンセプトとして、以下のように設定した。

「長岡花火を核にした地域資源の発信と、多様な利用者へのサービスを提供することのできる交流拠点」

- 道路交通環境向上に向けた、休憩・情報発信拠点・・・休憩・情報発信機能の強化
- 長岡花火を核にオール長岡の魅力の発信・創出拠点・・・地域連携機能の強化
- 災害時後方支援拠点及び一時避難場所とする防災拠点・・・防災機能の強化



2. 整備コンセプトを踏まえた導入機能の検討

設定した整備コンセプトを受けて、当該道の駅に導入する機能について検討した。

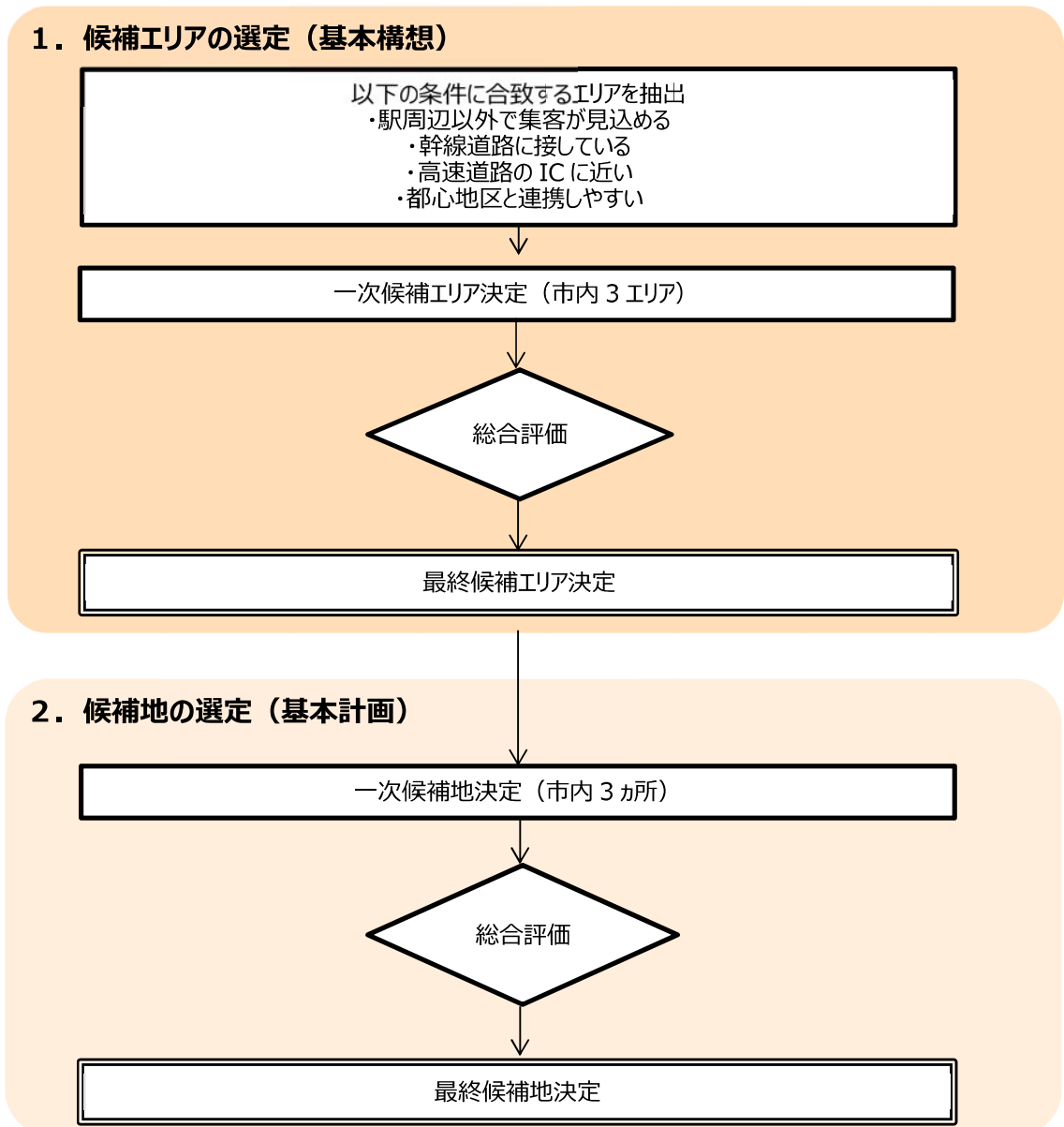
役割	導入機能	内容
長岡の魅力発信	・花火ミュージアム	花火シアターや常設展示を通じて、長岡花火に関する情報を発信
	・土産、物産販売	長岡の地場産品販売により、長岡花火以外の地域資源をPR
休憩・情報提供施設	・レストラン、フードコート	道路休憩施設としての利便性向上
	・情報提供施設	渋滞等の道路情報を道路利用者に対し提供
	・24時間トイレ	道路休憩施設としての利便性向上
防災機能	・情報発信施設	災害・渋滞状況を道路利用者リアルタイムで発信
	・一時避難所	周辺道路利用者の一時避難場所
	・防災倉庫	物資や周辺の災害復旧のための道具を備蓄

第3章 候補地の選定

1. 候補地の選定フロー

過年度の基本構想では、長岡花火大会会場等とのアクセス、周辺環境の調和といった観点から、市内3エリアに対して総合評価を実施して候補エリアを決定した。具体的な敷地の範囲を設定した「候補地」については、基本計画段階において選定する。

「候補エリアの選定」～「候補地の選定」の選定フローは以下のとおり。



2. 候補エリアの選定

過年度の基本構想資料(地域資源発信拠点整備検討報告書)より、候補エリアの選定結果を整理した。

1) 候補エリアの抽出

以下の表のように選定条件を選定した上で、長岡市内で3つの候補エリアを抽出している。

表 2-6 「長岡花火」を通年 PR できる情報発信拠点整備位置の選定条件

必要性や役割	選定条件
川西地区など駅周辺地域以外での花火情報の発信 長岡の産品や文化の紹介	駅周辺以外で集客が見込まれるエリアである。
花火会場と連動した回遊性の創出	花火会場へのアクセス拠点となる ・バスや徒歩による会場への移動が可能 ・市有地あり 市内各観光地と連携しやすい
バスや自動車などによる来街者に対する玄関づくり (宿泊情報の提供、パーク&ライド、フリンジパーキングなど)	幹線道路に接している 高速道路のインターチェンジに近い 都心地区と連携しやすい

○川東エリア

- ✓ 中之島・見附 IC が近い。
- ✓ 国道8号が通行している。
- ✓ 花火会場まで5km程度である。

○川西エリア1

- ✓ 長岡 IC や長岡北スマートICが近い。
- ✓ 国道8号が通行している。
- ✓ 花火会場へ徒歩でのアクセスが可能である。

○川西エリア2

- ✓ 長岡 IC が近い。
- ✓ 国道8号が通行している。
- ✓ 花火会場まで5km程度である。

図 2-4 整備位置の候補地位置図

(出典：地域資源発信拠点整備検討報告書、H29.3、長岡市地方創生推進部シティプロモーション課)

2) 候補エリアの比較・評価

抽出した3つのエリアに対して、以下の評価項目を設定した上で総合評価を行っている。

- ①・ 駅周辺以外で集客が見込まれるエリアである。
- ②・ 花火会場へのアクセス拠点となる。
 - ・ 市内各観光地と連携しやすい。
- ③幹線道路に接している。
- ④高速道路のインターチェンジに近い。
- ⑤都心地区と連携しやすい。

③. 候補地の評価

・ 選定条件をもとに、候補地3エリアを評価すると下記のとおりとなる。

表 2-7 「長岡花火」を通年 PR できる情報発信拠点整備候補地の評価表

	川東エリア	川西エリア1	川西エリア2
駅周辺以外で集客が見込まれるエリアである。	○	○	○
花火会場へのアクセス拠点となる。 市内各観光地と連携しやすい	△	○	△
幹線道路に接している。	○	○	○
高速道路のインターチェンジに近い。	○	○	○
都心地区と連携しやすい。	△	○	△
総合評価	△	○	△

(出典：地域資源発信拠点整備検討報告書、H29.3、長岡市地方創生推進部シティプロモーション課)

長岡 IC・長岡北 SIC への近さ、国道 8 号沿いであること、花火会場へ徒歩でアクセス可能であるといったことより、「川西エリア1」を最終候補エリアとして決定している。

3. 候補地の選定

1) 候補地の抽出

決定した候補エリアの中から、以下の条件を設定した上で具体的な候補地を3カ所抽出した。

- 【抽出条件】
- ①国道8号沿線（蓮瀧交差点～長岡IC間）
 - ②交差点付近
 - ③まとまった土地（2～3ha）の確保が可能
- 候補地の特徴及び位置図を以下に示す。

候補地A (福山交差点付近)	候補地B (喜多東・高瀬町入口交差点付近)	候補地C (寺島交差点付近)
		
<p>【特徴】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○福山交差点の北西側でまとまった土地の確保が可能 ○国道8号と接道していないため、アクセスに課題あり ○候補地の東側に宿泊施設、市場などが立地 	<p>【特徴】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○喜多東交差点と高瀬町入口交差点間の北側でまとまった土地の確保が可能 ○候補地の東側に飲食店など多数店舗が立地 ○候補地の北側に市有地あり 	<p>【特徴】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○寺島交差点の北西側でまとまった土地の確保が可能 ○交差点に横断地下道の入口が設置 ○候補地の南東に大型商業施設、北東に住宅などが立地

図：候補地の特徴



図：候補地位置図

2) 候補地の比較・評価

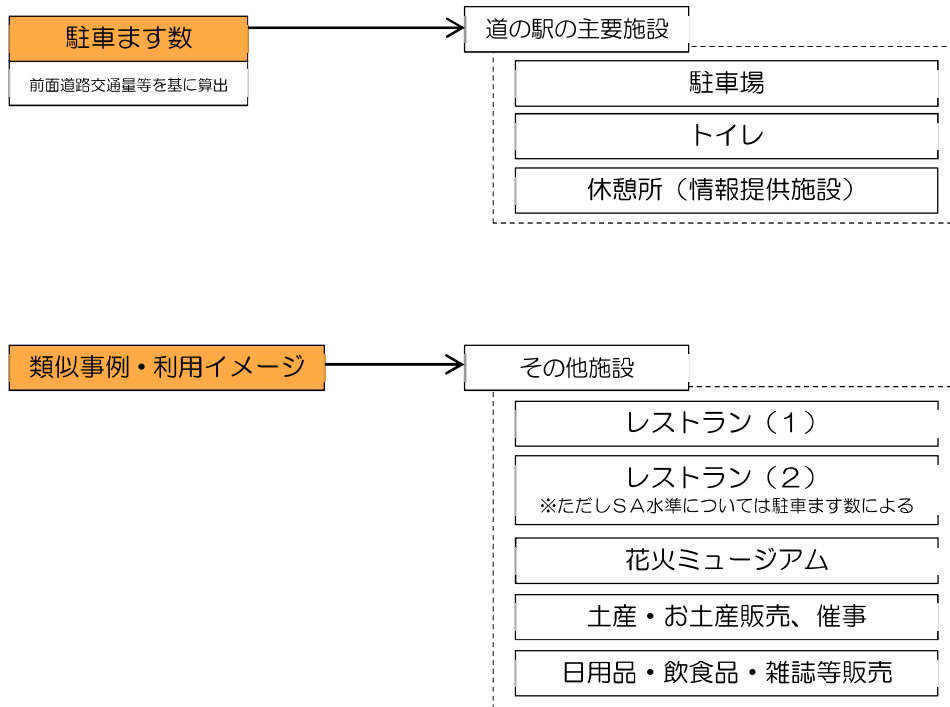
「事業効果の発現」「事業実施上の制約」の2つの観点から、比較評価を実施した。
その結果、「候補地B（喜多東・高瀬町入口交差点付近）」の総合評価が最も高かった

評価項目		候補地A		候補地B		候補地C		備考
		福山交差点付近		喜多東・高瀬町入口交差点付近		寺島交差点付近		
事業効果の発現	広域的なアクセスしやすさ	○	○	◎	◎	◎	◎	2項目より総合評価
	主要動線からのアクセスしやすさ	△	△	◎	◎	○	○	
	敷地の魅力度	△	△	◎	◎	○	○	
事業実施上の制約		△	△	△	△	△	△	3項目より総合評価
インフラ整備の必要性		△	△	△	△	△	△	
盛土の必要性		○	○	○	○	○	○	
法規制による制限		○	△	△	△	△	△	○：市街化調整区域のみ △：市街化調整区域かつ農業振興地域農用地
総合評価		△		◎		○		

第4章 施設規模の算定

1. 規模算定の考え方

規模算定は、整備コンセプト及び導入機能イメージを踏まえ、既往の設計要領、類似事例、利用イメージを参考にして設定する。各施設のうち、道の駅の主要機能については、前面道路の交通量から算定した駐車ます数をもとに算定し、その他施設については類似事例や利用イメージを勘案して算定する。



2. 駐車ます数の算定

当道の駅における駐車ます数について、NEXCOのSA水準と大店立地法基準による算定結果を比較した上で、SA水準による台数を確保することを目標とする。

「設計要領第四集 休憩施設設計要領（H17.10）」に準拠しながら、以下の数式により駐車ます数を算定する。また、片側設計交通量については平成27年に実施された全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）の値を用いることとする。

駐車ます数 = 「片側設計交通量」 × 「立寄率」 × 「ラッシュ率」 ÷ 「回転率」

片側設計交通量 開通10年後の年間365日のうち上位から10%すなわち35番目程度の交通量を考える。
 (休日サービス係数) × (開通10年後計画日交通量)
 ※道の駅においては、前面道路の上下線両方向からの進入が想定されるため、前面道路交通量の上下線合計値を使用
 ※休日サービス係数：平均日交通量から年間365日のうち35番目程度の交通量を求める係数

立寄率 立寄台数(台/日/km) / 本線交通量(台/日)

ラッシュ率 ラッシュ時立寄台数(台/時) / 立寄台数(台/日)
 ※1日の立寄台数に対する立寄交通量が最大となる1時間(正時から次正時)の立寄台数の比率

回転率 1(時) / 平均駐車時間(時)

表：車種別立寄率、ラッシュ率、平均駐車時間

施設の種類	車種	立寄率	ラッシュ率	平均駐車時間(分)
パーキングエリア	小型車	0.10	0.10	15
	大型バス	0.10	0.25	15
	大型貨物車	0.125	0.10	20
サービスエリア	小型車	0.175	0.10	25
	大型バス	0.25	0.25	20
	大型貨物車	0.125	0.075	30

要領に基づき、道路利用者駐車ます数を算定した結果を以下の表に示す。
結果として、SA水準の場合の駐車ます数は306台である。

表：駐車ます数の算定結果

項目	H27 道路交通センサス 国道8号沿線				備考
	SA水準		PA水準		
	小型車	大型車	小型車	大型車	
前面道路交通量（台/24h）	32,455		32,455		H27 道路交通センサスの24時間交通量採用 ・国道8号：32,455台/24時間
車種別全面交通量（台/24h）	29,389	3,066	29,389	3,066	H27 道路交通センサスの24時間交通量採用 ・小型車：29,389台 ・大型車：3,066台
立寄率	0.175	0.125	0.100	0.125	設計要領に準拠
ラッシュ率	0.100	0.075	0.100	0.100	設計要領に準拠
回転率	2.400	2.000	4.000	3.000	設計要領に準拠
休日サービス係数	1.330	1.330	1.330	1.330	設計要領に準拠 (25,000<全面交通量≤50,000)
駐車ます数小計（台）	286	20	98	17	
駐車ます数合計（台）	306		115		

【参考】大店立地法水準

参考として大店立地法による駐車ます数についても算定した。

道路休憩施設として必要となる駐車ます数と、地域振興施設として必要となる駐車ます数をそれぞれ別で算定し、以下の式のようにそれぞれのます数を足し合わせることで道の駅施設として必要な駐車ます数を算定する。

$$\text{計算式：道路休憩施設用駐車ます数 (PA) + 地域振興施設用駐車ます数 (小売店舗)} \\ = \text{道の駅施設で必要な駐車ます数}$$

1) 道路休憩施設用駐車ます数 (PA)

道路休憩施設として必要な駐車ます数は、「設計要領第四集 休憩施設設計要領(H17.10)」のPA水準算定結果である 115台を用いる。(算定根拠はケース②で後述)

2) 地域振興施設用駐車ます数 (小売店舗)

「大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針 (経済産業省、H19.2)」に準拠して算定する。併設施設として、花火ミュージアム、レストランを考慮する。

指針に基づき、店舗面積、併設施設面積を設定する。その他、人口約 27 万人 (平成 29 年 8 月 1 日現在) とする。

結果、地域振興施設として必要な駐車ます数は 34 台であった。

小売店舗及び併設施設の該当面積

$$\text{「店舗面積当たりの日來客数原単位」} \times \text{「該当店舗面積」} \times \text{「ピーク率」} \\ \times \text{「自動車分担率」} \times 1 / \text{「平均乗車人員」} \times \text{「平均駐車時間係数」}$$

店舗面積当たりの日來訪者数原単位 人口 40 万人未満の場合、1,100-30S (S<5)
または、950(S≥5)

該当店舗面積 S (千㎡)

ピーク率 14.4%

自動車分担率 人口 10 万人以上 40 万人未満の場合、商業地区外においては 70%

平均乗車人員 S<10 千㎡の場合 2.0、10 千㎡≤S<20 千㎡の場合 1.5+0.05S、
S≥20 千㎡の場合 2.5

平均駐車時間係数 S<10 千㎡の場合 (30+5.5S) / 60、
10 千㎡≤S<20 千㎡の場合 (65+2S) / 60、S≥20 千㎡の場合 1.75

※飲食施設や温浴施設等併設施設が小売店舗の集客に影響を与える蓋然性を有する併設施設の場合：該当施設の面積が商業施設の全体面積のうち 2 割を超えない範囲である場合には、特に考慮しない。2 割を超えた場合について、必要駐車台数の算定式により算定された「必要駐車台数」に併設施設の割合に応じ、下記に示す比率倍の必要駐車台数を整備することが最低限の目安となる。

表：併設施設の割合に応じた必要駐車台数を算定するための比率式

併設施設の割合	指針値との比率式 (X：併設施設の割合%)
20~50%	0.010X+0.80
50~80%	0.008X+0.90
80%~	0.002X+1.38

小売店舗	施設面積	該当面積	備考 ※有効面積を算出
土産・お土産販売、催事(1)	630	441	施設面積×0.7
土産・お土産販売、催事(2)	220	154	
		595	
併設施設			
レストラン(1)	260	87	施設面積×1/3
レストラン(2)	650	217	
花火ミュージアム 1階	1,100	1,100	※2階は事務所としての活用を想定するため、1階部分のみを採用
花火ミュージアム 2階	400	—	
		1,404	

※各施設の面積については後述

項目		備考
①該当店舗面積(千㎡)	0.595	小売店舗及び併設施設の該当面積による
②店舗面積当たりの日來客数原単位	1,082	・大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針(経済産業省、H19.2)に準拠 ・該当店舗面積<5の場合、「1,100-30×0.595」
③ピーク率	0.144	大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針(経済産業省、H19.2)
④自動車分担率	0.70	・大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針(経済産業省、H19.2)に準拠 ・商業地区外においては「70%」
⑤平均乗車人員	2.0	・大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針(経済産業省、H19.2)に準拠 ・該当店舗面積<10千㎡の場合、「2.0」
⑥平均駐車時間係数	0.555	・大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針(経済産業省、H19.2)に準拠 ・該当店舗面積<10千㎡の場合、「(30+5.5×該当店舗面積)÷60」
併設施設面積(千㎡)	1.404	小売店舗及び併設施設の該当面積による
付帯施設比率	2.36	併設施設面積÷該当店舗面積
⑦付帯施設分係数	1.85	・大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針(経済産業省、H19.2)に準拠 ・併設施設の割合が80%以上の場合、「0.002(併設施設の割合)+1.38」
店舗利用の必要駐車ます数(台)	34	1 ②×③×④÷⑤×⑥×⑦

1) 2) より、大店法を用いたケース①の場合に必要な駐車ます数の算定結果は 149台 (115+34) である。

3. 施設規模の算定

駐車ます数及び類似事例・利用イメージから、導入機能の規模をそれぞれ算定した。各機能の算定根拠を以下の表に示す。

ゾーン		導入機能・施設	算定根拠
地域連携機能	A棟 花火発信施設	花火ミュージアム 1階	類似事例、利用イメージより
		花火ミュージアム 2階	類似事例、利用イメージより
	B棟 地域振興施設	レストラン(1)	類似事例より 「『道の駅』を拠点とした地域活性化(H24.3 財団法人地域活性化センター)」
		授乳室	類似事例より 「赤ちゃん連れにやさしい空間づくりガイドブック(福島県保健福祉部児童家庭課)」
		土産・お土産販売、催事(1)	類似事例、利用イメージより
	A棟・B棟 兼用	トイレ	駐車ます数より 「設計要領第六集 建築施設編(東日本高速道路株式会社等 H28.08)」
レストラン(2)		【大店立地法水準】想定入込客数(昨年度算出)より 【SA水準】駐車ます数より 「設計要領第六集 建築施設編(東日本高速道路株式会社等 H28.08)」	
休憩機能	C棟 休憩・情報発信施設	トイレ	駐車ます数より 「第六集 建築施設編(東日本高速道路株式会社等 H28.08)」
		休憩所(情報発信施設)	駐車ます数より 「設計要領第六集 建築施設編(東日本高速道路株式会社等 H28.08)」

1) トイレ

算定根拠：設計要領第六集 休憩施設設計要領 (H28.08)

1. トイレ個数算定

各駐車ます数に対して上記要領からトイレ個数を算定した。

表：各駐車ます数におけるトイレ設備の数量

主なトイレ設備		数量		
		PA 水準 (小型 98 台、大型 17 台)	SA 水準 (小型 286 台、大型 20 台)	大店立地法 (小型 34 台)
便器	小便器 (男)	7	12	2
	大便器 (男・女)	26 <small>(大型ブース2、多機能トイレ1含む)</small>	49 <small>(大型ブース2、多機能トイレ2含む)</small>	8 <small>(大型ブース2、多機能トイレ1含む)</small>
	オストメイト	2	2	2
	total	35	63	12
付属機能	子供コーナー (※)	0	0	0
	パウダーコーナー	7	12	2
	洗面器	7	12	2

2. トイレ規模の算定

上記のトイレ設備の個数を受けて、要領に記載されている単位数面積を基に、当該道の駅に求められるトイレ規模を算定した。算定結果を以下の表に示す。

主なトイレ機能	必要面積(m ²)			
	①(小型 98 台、大型 17 台)	② (小型 286 台、大型 20 台)		③大店立地法 (参考)
	PA 水準 (国整備分)	SA 水準	SA 水準 - PA 水準 (市整備分)	大店法水準 (市整備分)
小便器 (男)	21.0	36.0	15.0	6.0
大便器 (男・女)	124.2	243.0	124.2	27.0
大型ブース	17.6	17.6	0.0	17.6
多機能トイレ	10.8	21.6	10.8	10.8
オストメイト	18.4	18.4	0.0	18.4
子供コーナー (※)	0.0	0.0	0.0	0.0
パウダーコーナー	15.4	26.4	11.0	4.4
洗面器	21.0	36.0	15.0	6.0
Total	228.4	399.0	170.6	90.2

(※) 子供コーナーの設置は必須事項ではないが、近年のトイレ施設整備の動向を踏まえると検討の余地あり

【結論】

- ・ 国整備分 (PA 水準) ⇒228.4 m²
- ・ 市整備分⇒170.6 m² (SA 水準 - PA 水準)
- 90.2 m² (大店法水準)

上記算定結果を受けて、トイレ棟規模として国整備分を 250 m²、市整備分を 100 m²計上することとする。

参考資料1：トイレ設備の数量算定

トイレの規模算定（PAハイウェイショップ有の場合で算出）

●設計要領第六集建築施設編 平成28年8月（東日本高速道路株式会社等）より算出

車種	小型車	大型車	total
駐車台数	98	17	115

		小型	大型	バス	備考
車種別駐車台数 (台/h)		392	51	0	駐車マス×回転率
立寄人数N (人/h)		666	56	0	車種別駐車台数×平均乗車人員
立寄人数N 合計		723			
トイレ利用人数 (人/h)		535			立寄人数合計×トイレ利用率
性別利用人数	男(人)	820			トイレ利用人数×性別利用率×ピーク率
	女(人)	811			トイレ利用人数×性別利用率×ピーク率
便器数	男(小)	7			性別利用人数×便器数係数(男(小))/便器回転率
	男(洋)	4			便器数係数(男(大))×男小×洋式便器設置率
	男(和)	1			便器数係数(男(大))×男小×洋式便器数 ※1基以上設置
	女(洋)	19			性別利用人数×洋式設置率÷便器回転率
	女(和)	2			性別利用人数÷便器回転率-洋式便器数
	男(オストメイト)	1			設計要領 第六集 建築設備編 第1編 休憩用建築施設 平成28年8月 P23.4-4(7) ※H28より、オストメイト対応ブースに設置される便器は、駐車マスから算定される便器数と別途計上することとしている。
	女(オストメイト)	1			
	総大便器数	28			男女(洋+和+オストメイト)
総便器数		35			男女(小+洋+和+オストメイト)
(便器数内)多機能トイレ	男女共用	1			設計要領 第六集 建築設備編 第1編 休憩用建築施設 平成28年8月 P12.4-2(6)・P-24.4-4(13)
(便器数内)大型ブース	男	1			設計要領 第六集 建築設備編 第1編 休憩用建築施設 平成28年8月 P12.4-2(5)
	女	1			
洗面器数	男	3			性別利用人数(男子)÷男子洗面器回転率
	女	4			性別利用人数(女子)÷女子洗面器回転率
パウダーコーナー	女	7			女(洋+和)×0.3

出典：設計要領 第六集 建築施設編 第1編 休憩用建築施設
平成28年8月/東日本高速道路株式会社等

トイレ規模算定係数

		小型	大型	バス
駐車回転率 (回/h)		4.0	3.0	4.0
平均乗車人員 (人)		1.7	1.1	21.0
トイレ利用率		0.74		
性別 利用率	男	0.59		
	女	0.41		
便器 回転率	男	95.0		
	女	40.0		
ピーク率	男	2.6		
	女	3.7		
洋式便器 設置率	男	0.9		
	女	0.9		
便器数係数	男(小)	0.80		
	男(大)	0.60		
洗面器 回転率	男	360.0		
	女	215.0		

出典：設計要領 第六集 建築施設編 第1編 休憩用建築施設
平成28年8月/東日本高速道路株式会社等 表4-1 トイレ規模算出

トイレの規模算定（SA（一般都市部）の場合で算出）

●設計要領第六集建築施設編 平成28年8月（東日本高速道路株式会社等）より算出

車種	小型車	大型車	total
駐車台数	286	20	306

		小型	大型	バス	備考
車種別駐車台数（台/h）		686	40	0	駐車マス×回転率
立寄人数N（人/h）		1,510	44	0	車種別駐車台数×平均乗車人員
立寄人数N 合計		1,554			
トイレ利用人数（人/h）		1,181			立寄人数合計×トイレ利用率
性別利用人数	男(人)	1,339			トイレ利用人数×性別利用率×ピーク率
	女(人)	1,521			トイレ利用人数×性別利用率×ピーク率
便器数	男(小)	12			性別利用人数×便器数係数(男(小))/便器回転率
	男(洋)	9			便器数係数(男(大))×男小×洋式便器設置率
	男(和)	1			便器数係数(男(大))×男小×洋式便器数 ※1基以上設置
	女(洋)	35			性別利用人数×洋式設置率÷便器回転率
	女(和)	4			性別利用人数÷便器回転率×洋式便器数
	男(オストメイト)	1			設計要領 第六集 建築設備編 第1編 休憩用建築施設 平成28年8月 P23.4-4(7)
	女(オストメイト)	1			※H28より、オストメイト対応ブースに設置される便器は、駐車マスから算定される便器数と別途計上することとしている。
	総大便器数	51			男女(洋+和+オストメイト)
総便器数		63			男女(小+洋+和+オストメイト)
(便器数内)多機能トイレ	男女共用	2			設計要領 第六集 建築設備編 第1編 休憩用建築施設 平成28年8月 P12.4-2(6)・P-24.4-4(13)
(便器数内)大型ブース	男	1			設計要領 第六集 建築設備編 第1編 休憩用建築施設 平成28年8月 P12.4-2(5)
	女	1			
洗面器数	男	4			性別利用人数(男子)÷男子洗面器回転率
	女	8			性別利用人数(女子)÷女子洗面器回転率
パウダーコーナー	女	12			女(洋+和)×0.3

出典：設計要領 第六集 建築施設編 第1編 休憩用建築施設
平成28年8月/東日本高速道路株式会社等

トイレ規模算定係数

		小型	大型	バス
駐車回転率（回/h）		2.4	2.0	3.0
平均乗車人員（人）		2.2	1.1	27.0
トイレ利用率		0.76		
性別 利用率	男	0.54		
	女	0.46		
便器 回転率	男	95		
	女	40		
ピーク率	男	2.1		
	女	2.8		
洋式便器 設置率	男	0.9		
	女	0.9		
便器数係数	男(小)	0.80		
	男(大)	0.75		
洗面器 回転率	男	360.0		
	女	215.0		

出典：設計要領 第六集 建築施設編 第1編 休憩用建築施設
平成28年8月/東日本高速道路株式会社等 表4-1 トイレ規模算出

トイレの規模算定 (SA (一般都市部) の場合で算出)

●設計要領第六集建築施設編 平成28年8月 (東日本高速道路株式会社等) より算出

車種	小型車	大型車	total
駐車台数	34	0	34

	小型	大型	バス	備考
車種別駐車台数 (台/h)	82	0	0	駐車マス×回転率
立寄人数N (人/h)	180	0	0	車種別駐車台数×平均乗車人員
立寄人数N 合計	180			
トイレ利用人数 (人/h)	136			立寄人数合計×トイレ利用率
性別利用人数	男(人)	155		トイレ利用人数×性別利用率×ピーク率
	女(人)	176		トイレ利用人数×性別利用率×ピーク率
便器数	男(小)	2		性別利用人数×便器数係数(男(小))/便器回転率
	男(洋)	2		便器数係数(男(大))×男小×洋式便器設置率
	男(和)	1		便器数係数(男(大))×男小-洋式便器数 ※1基以上設置
	女(洋)	4		性別利用人数×洋式設置率÷便器回転率
	女(和)	1		性別利用人数÷便器回転率-洋式便器数
	男(オストメイト)	1		設計要領 第六集 建築設備編 第1編 休憩用建築施設 平成28年8月 P23.4-4(7)
	女(オストメイト)	1		※H28より、オストメイト対応ブースに設置される便器は、駐車マスから算定される便器数と別途計上することとしている。
	総大便器数	10		男女(洋+和+オストメイト)
総便器数	12		男女(小+洋+和+オストメイト)	
(便器数内) 多機能トイレ	男女共用	1		設計要領 第六集 建築設備編 第1編 休憩用建築施設 平成28年8月 P12. 4-2(6)・P-24. 4-4(13)
(便器数内) 大型ブース	男	1		設計要領 第六集 建築設備編 第1編 休憩用建築施設 平成28年8月 P12.4-2(5)
	女	1		
洗面器数	男	1		性別利用人数(男子)÷男子洗面器回転率
	女	1		性別利用人数(女子)÷女子洗面器回転率
パウダーコーナー	女	2		女(洋+和)×0.3

出典：設計要領 第六集 建築施設編 第1編 休憩用建築施設
平成28年8月/東日本高速道路株式会社等

トイレ規模算定係数

	小型	大型	バス
駐車回転率 (回/h)	2.4	2.0	3.0
平均乗車人員 (人)	2.2	1.1	27.0
トイレ利用率	0.76		
性別 利用率	男	0.54	
	女	0.46	
便器 回転率	男	95	
	女	40	
ピーク率	男	2.1	
	女	2.8	
洋式便器 設置率	男	0.9	
	女	0.9	
便器数係数	男(小)	0.80	
	男(大)	0.75	
洗面器 回転率	男	360.0	
	女	215.0	

出典：設計要領 第六集 建築施設編 第1編 休憩用建築施設
平成28年8月/東日本高速道路株式会社等 表4-1 トイレ規模算出

参考資料2：トイレ規模の算定

主なトイレ機能	単位数量面積(m ²)	数量	必要面積(m ²)	備考
小便器(男)	3.0	7	21.0	駐車マス数から算出
大便器(男・女)	5.4	23	124.2	駐車マス数から算出
(大便器数内) 大型ブース	8.8	2	17.6	男女トイレそれぞれに1以上設置
(大便器数内) 多機能トイレ	10.8	1	10.8	男女共用のものを1以上設置する
オストメイト	9.2	2	18.4	男女トイレそれぞれに1以上設置
子供コーナー	6.1	0	0.0	必要に応じて建物面積に付加する。
パウダーコーナー	2.2	7	15.4	駐車マス数から算出
洗面器	3.0	7	21.0	駐車マス数から算出
total			228.4	—

主なトイレ機能	単位数量面積(m ²)	数量	必要面積(m ²)	備考
小便器(男)	3.0	12	36.0	駐車マス数から算出
大便器(男・女)	5.4	45	243.0	駐車マス数から算出
(大便器数内) 大型ブース	8.8	2	17.6	男女トイレそれぞれに1以上設置
(大便器数内) 多機能トイレ	10.8	2	21.6	男女共用のものを1以上設置する
オストメイト	9.2	2	18.4	男女トイレそれぞれに1以上設置
子供コーナー	6.1	0	0.0	必要に応じて建物面積に付加する。
パウダーコーナー	2.2	12	26.4	駐車マス数から算出
洗面器	3.0	12	36.0	駐車マス数から算出
total			399.0	—

主なトイレ機能	単位数量面積(m ²)	数量	必要面積(m ²)	備考
小便器(男)	3.0	2	6.0	駐車マス数から算出
大便器(男・女)	5.4	5	27.0	駐車マス数から算出
(大便器数内) 大型ブース	8.8	2	17.6	男女トイレそれぞれに1以上設置
(大便器数内) 多機能トイレ	10.8	1	10.8	男女共用のものを1以上設置する
オストメイト	9.2	2	18.4	男女トイレそれぞれに1以上設置
子供コーナー	6.1	0	0.0	必要に応じて建物面積に付加する。
パウダーコーナー	2.2	2	4.4	駐車マス数から算出
洗面器	3.0	2	6.0	駐車マス数から算出
total			90.2	—

2) 休憩所（情報発信施設）

算定根拠：設計要領第六集 休憩施設設計要領（H28.08）

情報発信施設は国整備となるため、PA水準（国整備分）の駐車ます数115台を考慮する。
以下の式より、駐車ます数115台に対する休憩所の標準面積は 150㎡となる。

【算定式】

$$140 + \frac{170 - 140}{150 - 100} \times 15$$

$$= 140 + 0.6 \times 15$$

$$= 149 \approx 150 \text{㎡}$$

表：情報提供施設の面積

駐車ます数（台）	座数	標準的な面積（㎡）
300	80	250
250	60	210
200	60	210
150	40	170
100台以下	30	140

3) レストラン

道の駅におけるレストラン施設として、総合レストランとフードコートの2つに分類して算定した。

【レストラン（総合レストラン）】

算定根拠：『道の駅』を拠点とした地域活性化(H24.4、財団法人地域活性化センター)』

財団法人地域活性化センターが出版している『道の駅』を拠点とした地域活性化」の書籍の中で事例として挙げられている道の駅事例から、飲食施設の平均面積を算定すると251㎡であった。

よって当該道の駅施設で想定する飲食施設の規模として260㎡を見込むこととし、「レストラン（1）」として計上する。

【フードコート】

算定根拠：設計要領第六集 休憩施設設計要領 (H28.08)

SA水準の駐車ます数(306台)を用いて、上記要領を参考にフードコートの施設規模を算定する。



算定結果・・・680 m²

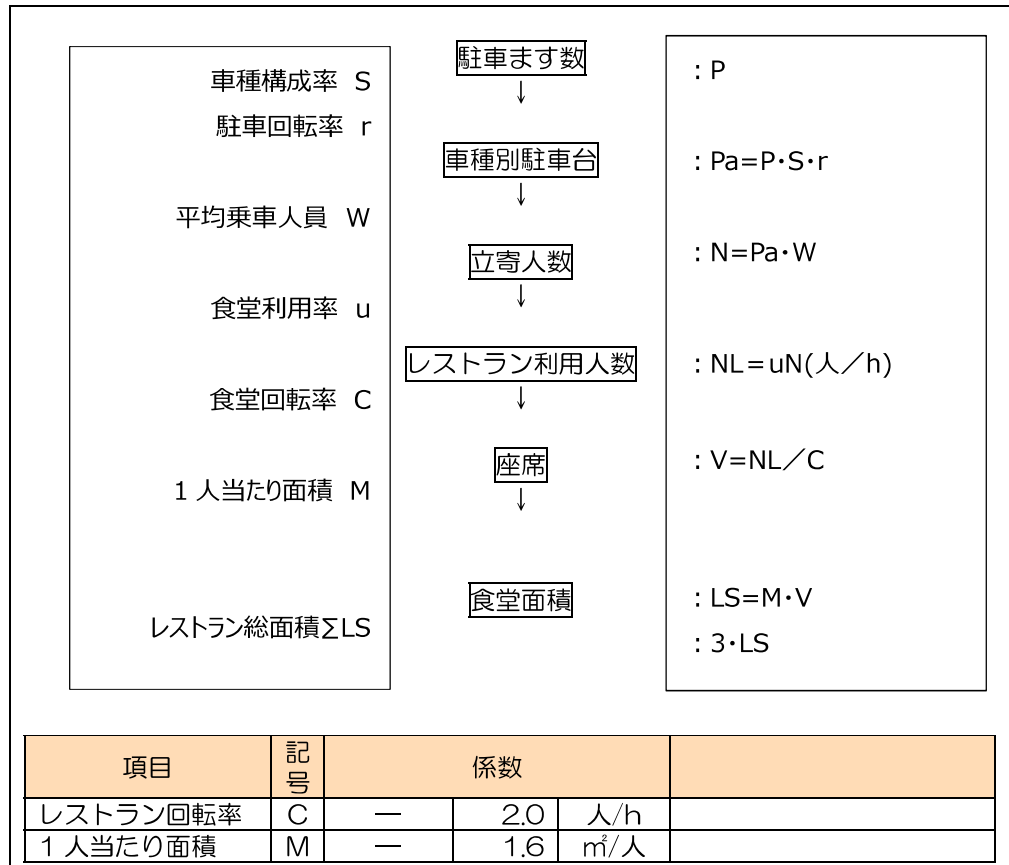
上記算定結果より、当該道の駅施設で想定する飲食施設の規模として 650 m²を見込むこととし、「フードコート」として計上する。

<参考>大店立地法水準

大店立地法水準では、駐車ます数を算定するには、レストラン面積が必要であるため、駐車ます数を使用せずに、昨年度算出した想定入込客数を用いて、レストラン面積を算出する。

算定根拠：設計要領第六集 休憩施設設計要領 (H28.08) 及び想定入込客数 (昨年度算出)

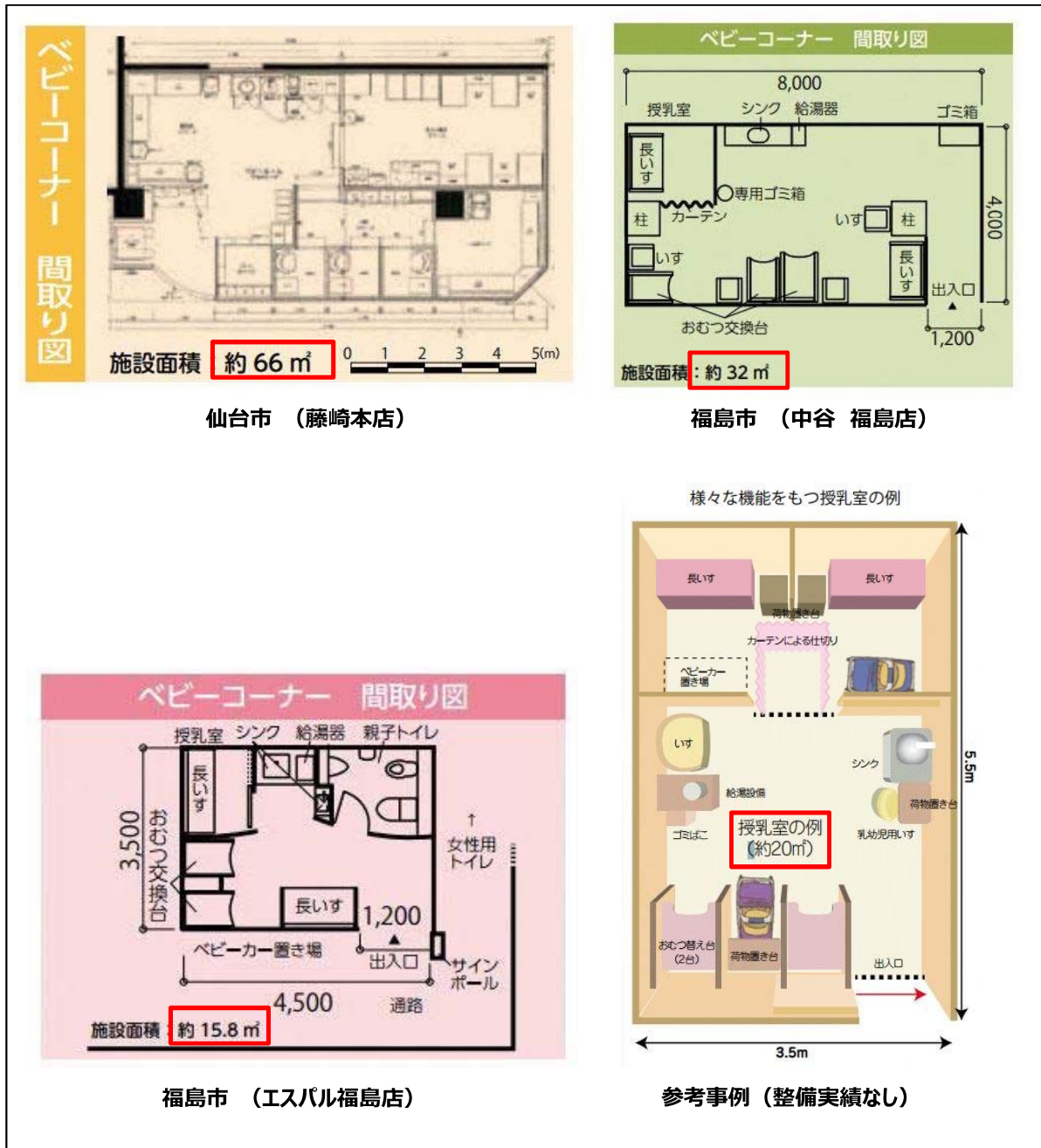
要領を参考とした下記のフローからレストラン施設の施設規模を算定する。なお、レストラン利用人数については、昨年度算出した、飲食施設における想定入込客数 9.8 万人（98 万人の 1 割程度）を用い、1 日あたり 269 人（年中無休を想定）とする。



算定結果・・・650 m²

4) 授乳室

算定根拠: 赤ちゃん連れにやさしい空間づくりガイドブック(福島県保健福祉部児童家庭課)
 上記ガイドブックで記載されている授乳室に関する4事例の面積は以下のとおり。



上記の 66 m²、32 m²、20 m²、15.8 m² の中間値 26.0 m² を当該道の駅の授乳室面積として設定する。

建築施設規模の算定結果を以下の表に示す。

	導入機能・施設	内容	面積 (㎡)	備考 (算定根拠ほか)
地域連携機能	花火ミュージアム	花火シアター、常設展示スペース、花火関連グッズ販売等を想定	1,000	<ul style="list-style-type: none"> ・アオーレ長岡のシアター (93 ㎡) より、花火シアターを 100 ㎡と設定 ・展示スペースを 500 ㎡と設定 ・「『道の駅』を拠点とした地域活性化 (H24.3 財団法人地域活性化センター)」の「特産販売所」平均面積 (412 ㎡) より、販売スペースを 400 ㎡と設定 ・他の道の駅 (しもつけ、まぐらがの里こが) の事例より、事務室を 100 ㎡と設定 ・更衣室、給湯室、職員用トイレ等の面積は、他事例より 120 ㎡と設定
	管理室	事務室を想定	220	
	レストラン	総合レストランを想定	250	<ul style="list-style-type: none"> ・「『道の駅』を拠点とした地域活性化 (H24.3 財団法人地域活性化センター)」に記載の「飲食施設」の平均面積 (251 ㎡) より、250 ㎡と設定
	授乳室	おむつ替 2 台、授乳用専用個室 2 室、シンク設備等を想定	30	<ul style="list-style-type: none"> ・「赤ちゃん連れにやさしい空間づくりガイドブック (福島県保健福祉部児童家庭課)」に記載の 4 事例の面積の中央値 (26 ㎡) より、30 ㎡と設定
	土産・お土産販売、催事	土産販売スペース及び催事場を想定	650	<ul style="list-style-type: none"> ・「『道の駅』を拠点とした地域活性化 (H24.3 財団法人地域活性化センター)」に記載の「特産販売所」の平均面積 (412 ㎡) より、販売スペースを 420 ㎡と設定 ・アオーレ長岡のホワイエ (230 ㎡) より、催事場を 230 ㎡と設定
	日用品・飲食品・雑誌等販売	日用品・飲食品・雑誌等販売スペースを想定	200	<ul style="list-style-type: none"> ・商業統計・業態分類表 (経済産業省) の「コンビニエンスストア (30 ㎡以上 250 ㎡未満と定義)」より、複合型店舗 60 坪程度の 200 ㎡と設定
	トイレ	—	100	<ul style="list-style-type: none"> ・設計要領第六集 建築施設編 (東日本高速道路株式会社等 H28.08) より、大店法水準駐車ます数 149 台相当のトイレ面積 (90 ㎡) と SA 水準駐車ます数 306 台相当のトイレ面積 (170 ㎡) から、100 ㎡程度を確保
	フードコート	複数店舗が集積したフードコート进行を想定	650	<ul style="list-style-type: none"> ・設計要領第六集 建築施設編 (東日本高速道路株式会社等 H28.08) より、SA 水準駐車ます数 306 台相当として、フードコート面積を 650 ㎡と設定
	トイレ	—	250	<ul style="list-style-type: none"> ・設計要領第六集 建築施設編 (東日本高速道路株式会社等 H28.08) より、PA 水準駐車ます数 115 台相当として、トイレ面積を 250 ㎡と設定
	簡易 PA 機能	休憩所、インフォメーション、救護室、事務室等を想定	150	<ul style="list-style-type: none"> ・設計要領第六集 建築施設編 (東日本高速道路株式会社等 H28.08) より、PA 水準駐車ます数 115 台相当として、休憩所面積を 150 ㎡と設定
合計			3,500	

上記までの算定結果を受けて、当道の駅の施設規模を算定した。
 本道の駅の施設規模として、約 3.0ha 程度必要となる。

主な施設・機能	規模 (㎡)	備考
建物施設	3,500	前頁の算定結果より
バックヤード	3,500	バックヤード面積として 3,500 ㎡程度を想定
広場	2,000	本道の駅で賑わいを創出する広場空間として 2,000 ㎡程度を想定
駐車場	19,100	小型車の駐車まず面積・・・286 (台) × 25 (㎡/台) = 7,150 (㎡) 大型車の駐車まず面積・・・20 (台) × 120 (㎡/台) = 2,400 (㎡) 駐車場面積 = 駐車まず面積 × 2.0 (走行車道、転回スペース等による駐車場ロス率) (7,150 + 2,400) × 2.0 = 19,100 (㎡) ※SA 水準の駐車まず数 306 台相当 (小型車：286 台、大型車 20 台) 確保することを旨す
合計	28,100	



本道の駅の施設規模として 3.0ha 程度が必要

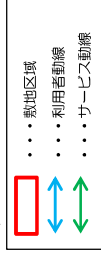
4. 敷地区域の決定

国道8号沿いに位置する2.2haの三角地を基本敷地領域としながら、本道の駅で必要とされる約3.0haの敷地形状について大きく3パターンに分けて検討した。

＜検討条件＞

- ・優良農地は極力削らない。
- ・①～③の敷地形状に対して主要施設の形状を3ケースずつ検討した計9案について比較検討を行う。
- ・主要施設のファサードは駐車場方向に向ける。

凡例



PLAN	①ハリポート側へ広げる案			②全体に奥行きを確保した案			③市道357号線を手前で西側へ拡張した案		
	①-1	①-2	①-3	②-1	②-2	②-3	③-1	③-2	③-3
リーニングパターン									
概要	市道79号線に沿ってハリポート側に区域を広げ、主要施設を東側の三角形状に配置する。	市道79号線に沿ってハリポート側に区域を広げ、主要施設を手前の三角形状に配置する。	市道79号線に沿ってハリポート側に区域を広げ、主要施設を東側の三角形状に配置する。	全体的に奥行きをもたせるために北側方向に区域を広げ、主要施設を手前の三角形状に配置する。	全体的に奥行きをもたせるために北側方向に区域を広げ、主要施設を手前の三角形状に配置する。	全体的に奥行きをもたせるために北側方向に区域を広げ、主要施設を手前の三角形状に配置する。	市道357号線を手前で西側に区域を広げ、主要施設を東側の三角形状に配置する。	市道357号線を手前で西側に区域を広げ、主要施設を東側の三角形状に配置する。	市道357号線を手前で西側に区域を広げ、主要施設を東側の三角形状に配置する。
利用者動線(アプローチ)	③	③	③	△	△	△	×	×	×
施設配置	③	△	③	③	△	③	△	×	△
サービス動線	③	△	③	③	△	③	△	×	△
相対性・景観性	③	△	③	③	△	③	△	○	○
その他(敷地形状・用地取得)	③	③	③	③	○	○	△	△	△
総合評価	③	△	○	○	○	○	△	×	△

第5章 整備及び管理運営の基本方針

1. 整備手法及び管理運営手法の考え方

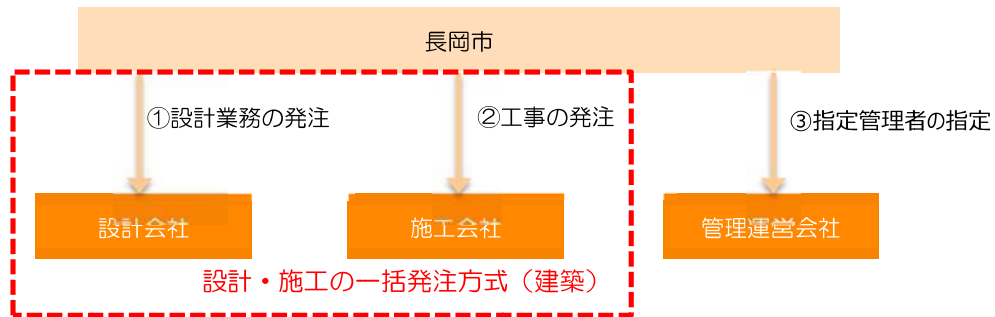
整備手法及び管理運営手法を具体化するにあたって、重視すべき点は以下のとおりである。

<p>(1) 東京オリンピック・パラリンピックまでの開業</p> <p>○本施設では、情報発信の拠点機能を活かして交流人口の拡大効果を最大化させるため、2020年東京オリンピック・パラリンピック開催までに開業させることが求められる。</p>
<p>(2) 運営ノウハウの発揮</p> <p>○道の駅は、休憩、情報発信、地域連携の3つの機能を備え、地域連携機能では、地域の実情に応じて直売、飲食、交流・体験等の多様な機能が含まれることから、特に施設運営にあたって幅広いノウハウが求められる施設である。</p> <p>○本施設においては、長岡花火を通年でPRしていくことが求められることから、民間ノウハウを活用して、ターゲットに応じた的確な情報発信方策や集客・誘客方策を実施し、利用者の増大を図ることが期待される。</p>
<p>(3) 維持更新費用の軽減</p> <p>○「長岡市公共施設等総合管理計画」では、公共建築物等の管理にあたって、維持更新費用の縮減等を図ることとされており、本施設でも留意が必要である。</p>

整備及び管理運営手法については、大きく「公設公営」「公設民営」「民設民営」の3つの手法が挙げられる。上記の重視すべき視点を踏まえて特徴を整理すると、以下のとおりとなる。「オリンピックまでの開業」「運営ノウハウの発揮」「維持更新費用の縮減」の観点から見ると、「公設民営」とすることが望ましい。

なお、オリンピックまでの開業を実現するために、建築については工期短縮効果が見込める設計・施工の一括発注方式（DB方式）を採用することとする。

整備及び管理運営手法	公設公営	公設民営	民設民営
概要	公共が資金調達を行い、設計、建設、管理運営を個別に発注する。	公共が資金調達を行い、設計、建設、管理運営を個別に発注する。管理運営は、指定管理等により裁量を与える。	民間が資金調達を行い、施設の設計・建設・管理運営を包括的に行う。
資金調達	公共	公共	民間
設計・建設	公共	公共	民間
管理・運営	公共	民間	民間
オリンピックまでの開業	○	○	×
運営ノウハウの発揮	△	○	○
維持更新費用の縮減	△	○	○



図：公設民営のスキームイメージ

2. 整備及び管理運営の基本方針

(1) 整備方針

○整備手法については、1章で述べたとおり、道路管理者である国との一体型整備を念頭において進める。

○具体的には、国との協議を経て国と市それぞれによる整備範囲の区分を明確にした上で、各々の所管範囲について整備を実施する。

(2) 管理運営方針

○道路管理者である国との一体型整備を念頭において進めることから、国との協議を経て国と市それぞれによる管理範囲の区分を明確にした上で、各々の所管範囲について管理委託等を行う。

○管理運営手法については、「指定管理者制度」と「管理委託制度」の2パターンを適用することが考えられる。民間の創意工夫を発揮する観点から見ると、指定管理者制度の方が管理運営主体に与えられる裁量範囲が大きいため、指定管理者制度を適用することが望ましい。ただし、施設の保守・点検、清掃、広場の植栽等の維持管理業務など管理運営主体の裁量余地が小さい業務については、業務委託により実施することも想定される。

	指定管理者制度	管理委託制度
管理運営主体	民間事業者を含む幅広い団体 (個人は除く) 議会の議決を得て指定	公共団体、公共的団体、市の出資法人等に 限定 相手方を条例で規定
権限と業務の 範囲	施設の管理に関する権限を指定管理者 に委任して行わせるものであり、施設 の使用許可も実施 設置者たる地方公共団体は、管理権限 の行使は行わず、設置者としての責任 を果たす立場から必要に応じて指示等 を実施	施設の設置者たる地方公共団体との契約 に基づき、具体的な管理の事務又は業務の 執行を実施 施設の管理権限及び責任は、設置者たる地 方公共団体が引き続き有し、施設の使用許 可権限は委託不可
条例で規定す る内容	指定管理者の指定の手続き、指定管理 者が行う管理の基準及び業務の範囲を 規定	委託の条件、相手方等を規定
契約の形態	協定（行政処分）	委託契約

第6章 計画の実現に向けて

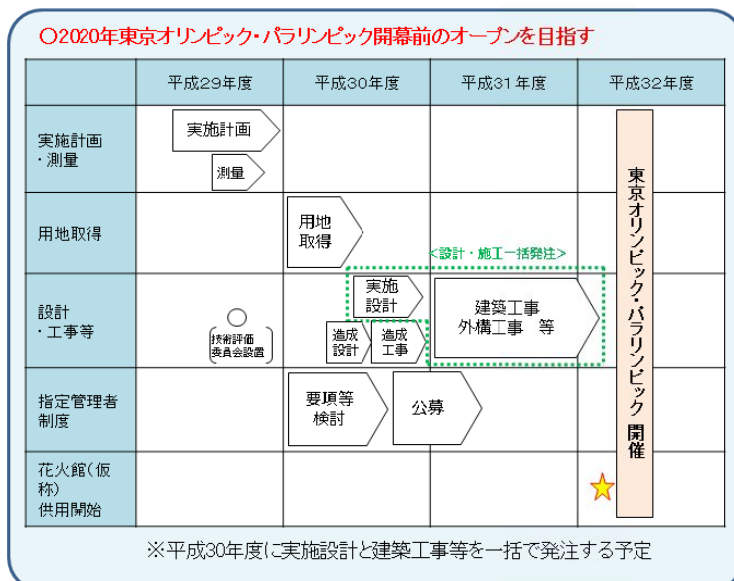
1. 本計画の総括

本計画において整理した拠点施設の方向性は、以下のとおりである。

- (1) 整備コンセプト
- 長岡花火とともに歴史、文化、自然など地域の観光等の情報を発信する拠点とする。
 - 長岡の特産品の展示や販売を通し、観光客だけでなく、地域の人たちが集える、地域活性化の拠点とする。
 - 長岡花火の情報発信を通じて、長岡花火を実際に見てもらうための誘客拠点とする。
- (2) 候補地
- 国道8号沿線において花火大会会場へのアクセスや都心地区との連携の観点から評価の高い「川西エリア1」において拠点整備を進める。そのうち、主要動線からのアクセスのしやすさや敷地の魅力度の観点から評価の高い「喜多東・高瀬町交差点付近」のまとまった区域を候補地とする。
- (3) 整備及び管理運営の基本方針
- 整備及び管理運営手法については、「オリンピックまでの開業」「運営ノウハウの発揮」「維持更新費用の縮減」の観点から、「公設民営」とする。
 - 整備については、道路管理者である国との一体型整備を念頭において進める。
- (4) 入札契約方式
- 建築施設の設計及び施工に関する入札契約方式については、工期短縮が期待される設計・施工一括発注方式（DB方式）とする。
- (5) その他
- 平成32年7月の東京オリンピック・パラリンピックの開幕までに開業させる。

2. 開業までのスケジュール

開業までのスケジュールは次ページのとおりである。



3. 実現に向けた検討課題

本計画の実現に向けた検討課題として、以下のものが挙げられる。

(1) 道路管理者との合意形成

- 「一体型」整備を念頭に置いていることから、道路管理者で実施する設計・工事等が市の事業工程と整合が取れた形で進められるよう、開業時期を含めた合意形成が不可欠である。

(2) 設計・施工一括発注方式

- 本施設ではオリンピックまでの開業が求められることから、建築は設計・施工一括発注方式（DB方式）とするが、土木工事・関係機関協議がクリティカルに関係してくるため、円滑に各種手続きを進めることが極めて重要である。