

資料3 整備方針の検討にあたって（条件課題の整理）

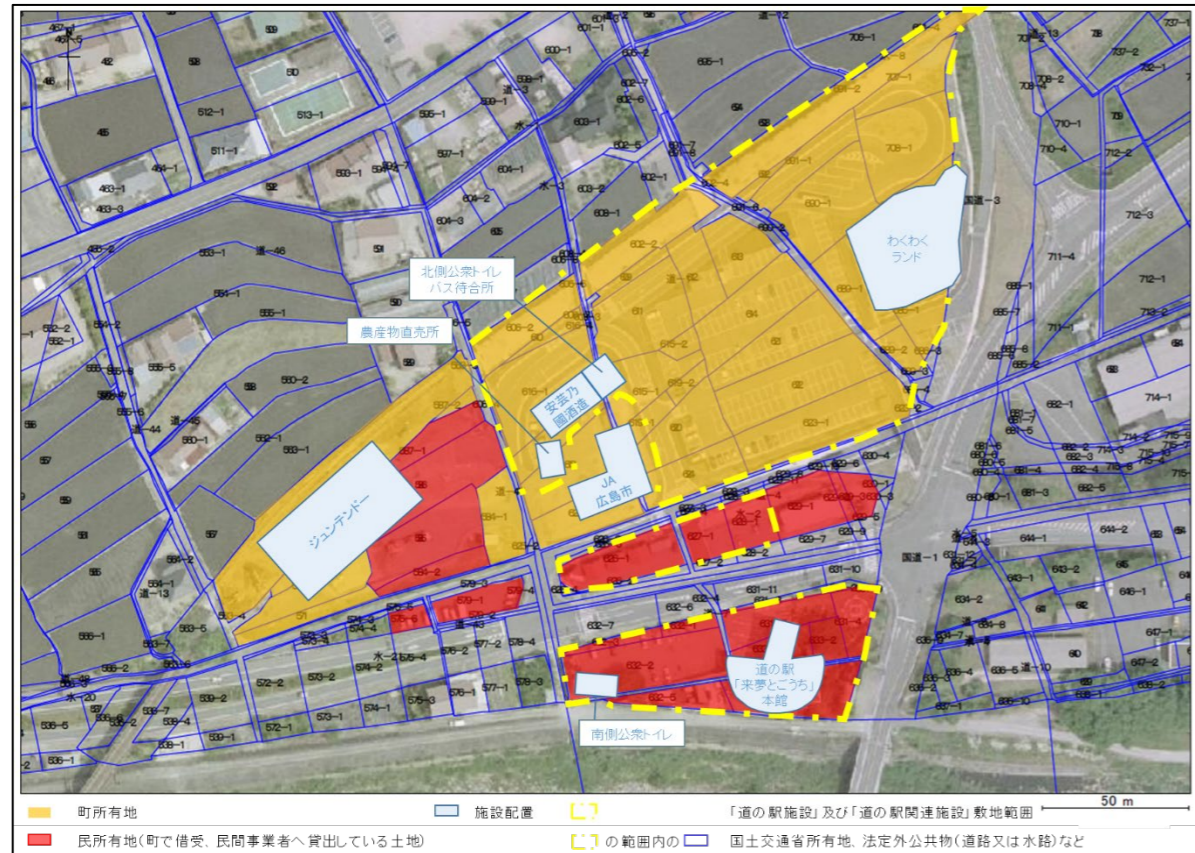
1. 敷地条件にかかる課題の整理

(1) 敷地条件に係る制約事項の整理

① 敷地の概要

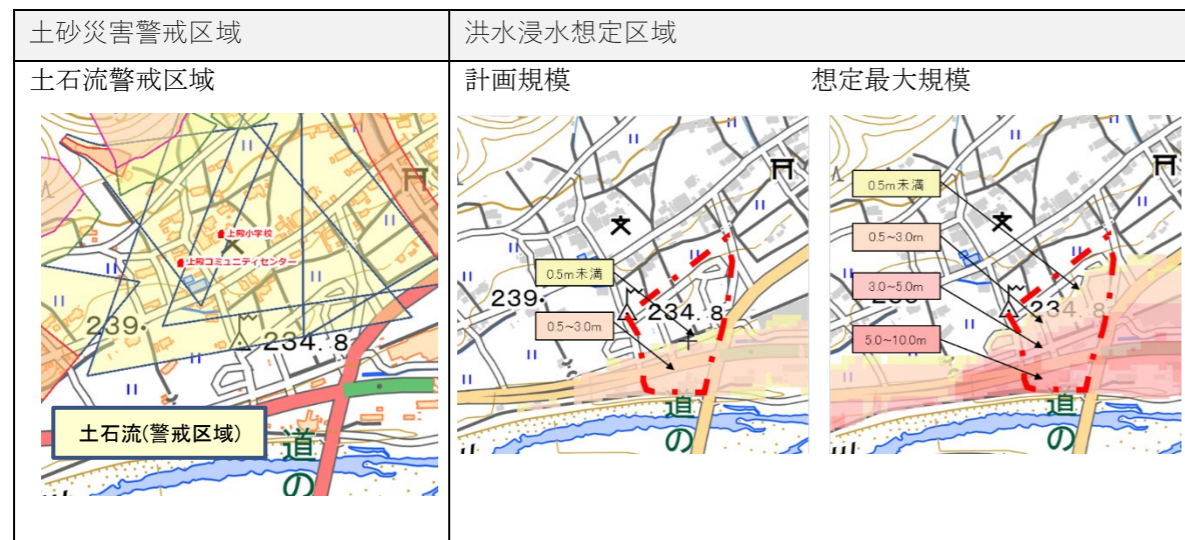
ア 敷地の所有区分

現在の道の駅施設及び関連施設は、町所有地及び民所有地上に整備されています。



イ 災害への対応

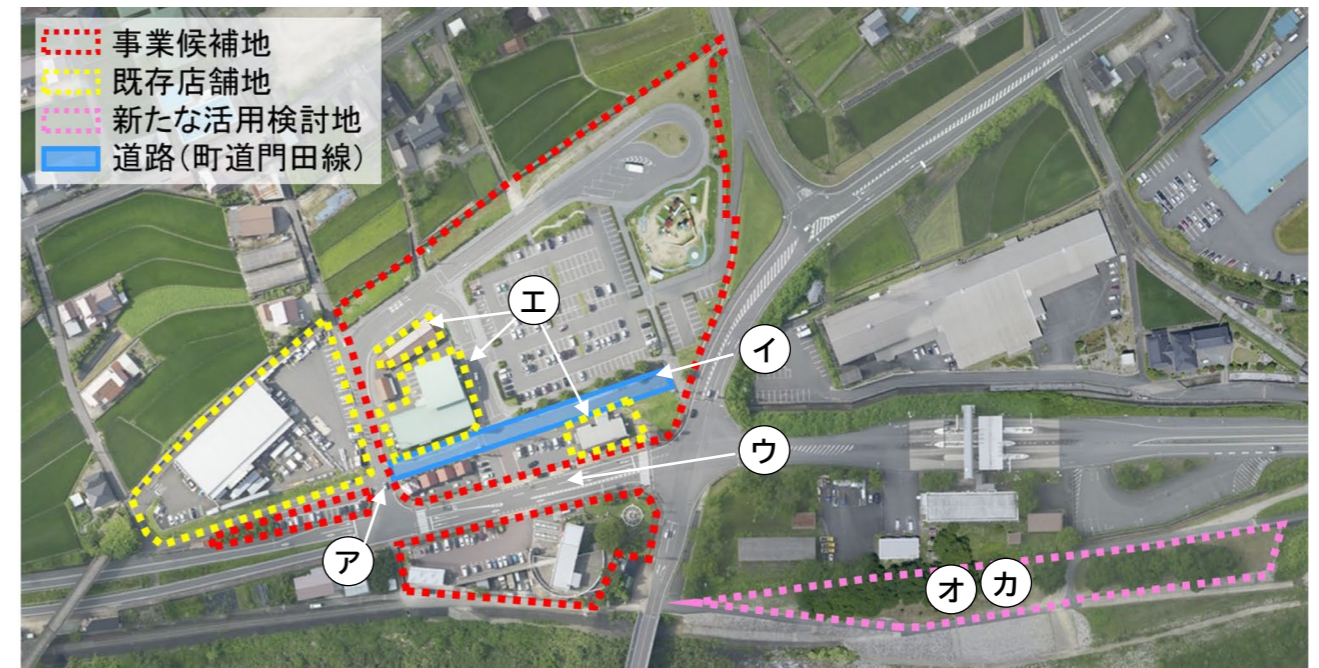
対象敷地は1級河川太田川に近接していることから、敷地の一部が洪水浸水想定区域及び土石流警戒区域（イエローゾーン）に指定されています。



② 対象敷地の課題

対象敷地に係る課題事項について以下に整理します。

【敷地図】



【整理すべき課題】

ア 新しい進入路の検討

現在の北側敷地は戸河内IC方面から右折による1か所の進入路しかないため、ハイシーズンの時期に周辺道路が混雑するという課題があります。また、北側に駐車場を集約すると、今まで南側に流れていた車両が北側へ流れることが予測されます。

これらの理由から、進入路を新たに追加することが考えられ、周辺の交通量やゾーニング等を考慮した箇所を検討する必要があります。 ⇒③交通量調査結果（夏季）に基づく進入路の検討参照

イ 町道門田線の取り扱い

現在、対象地には町道門田線があり、敷地を南北に分断しているため、まとまった土地の活用や安全な歩行者動線についての課題があります。町道門田線について、本事業内での取り扱い（廃止・付け替え等）を整理する必要があります。 ⇒交通量調査（秋季）結果を基に検討予定

ウ 南北移動安全性の検討

対象地は国道で南北に分割されており、IC入口交差点以外に信号付横断歩道もないため、南北の敷地移動において安全性の課題があることから、安全な移動確保について検討する必要があります。

エ 既存店舗の移転又は合築の必要性

現在、対象敷地には民間既存店舗（セブンイレブン、JA、安芸乃国酒造、）があるため、戸河内ICから新道の駅への視認性の確保や、まとまった土地の活用についての課題があります。そのため、既存店舗の移転又は新施設への合築等の必要性について、本事業内での取り扱いを整理する必要があります。 ⇒④既存店舗の移行について参照

オ 太田川の修景・上殿さくら公園の活用

南側敷地の南には太田川が、東側には上殿さくら公園がありますが、その修景等をうまくいかせていない現状があるため、これらの新たな活用についても検討する必要があります。

カ その他対象とすることで事業の幅が広がる敷地

上記の対象地及び新たな活用検討地のほか、対象に加えることで、事業の幅や可能性が広がる近隣敷地について検討する必要があります。

③ 交通量調査結果（夏季）に基づく進入路等の検討

夏季の交通量調査結果より、敷地に接する道路の交通量を踏まえての進入路の検討を行った。

■ 交通量（ピーク時）

調査結果より、休日の11:00~12:00がピーク時間であったことからその結果に基づき交通量の予測を行った。

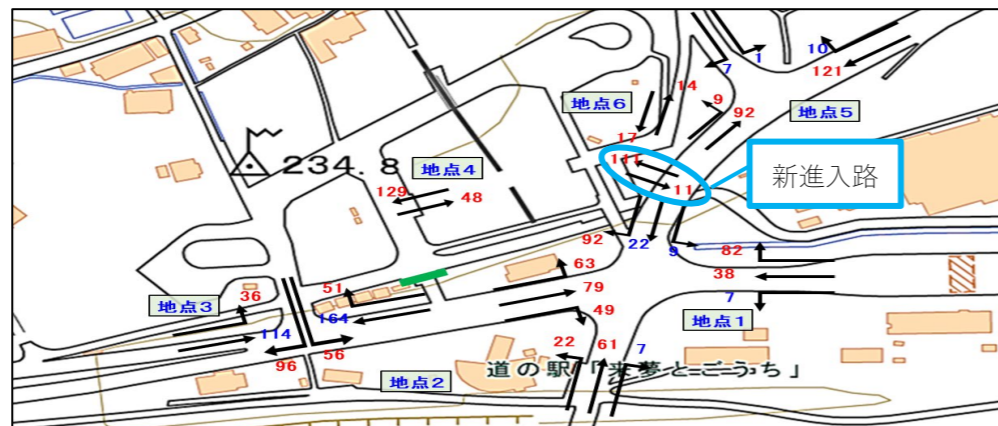
周辺交通状況等への影響を確認するにあたり、利用者が約1.8倍に増加する想定で検討を行う。

【現状】



【新施設稼働後】

※ICから見通しのよい新進入路に車両の多くが流入すると想定。



■ 施設計画検討

○ 交通状況への影響（別紙報告書参照）

IC方面から北側敷地へは右折でしか進入できないため、再整備により地点1及び地点3の右折車が增加することで周辺交通状況への影響が懸念される。新施設稼働後の交通状況予測を基に、渋滞が発生しないかの検証をおこなった。

なお、上記結果は夏季の数値のため、秋季に全体交通量がさらに1.2倍になると想定して検証する。（平成27年度道路交通センサスより推計）

【地点1】 戸河内 IC 入口交差点（IC 方面からの右折）

項目	数値	備考
交通容量比	0.104	1時間に通過可能な車両台数に対する交通量の割合 (1.0を超えると渋滞が発生する)
滞留長	25.2m	信号が「赤」から「青」に変わる瞬間の停止線から最後尾停車車両までの距離
右折車線長	約 25.0m	

【地点3】 戸河内 IC バスセンター入口交差点（IC 方面からの右折）

項目	数値	備考
交通容量比	0.043	1時間に通過可能な車両台数に対する交通量の割合
滞留長	12.8m	信号が「赤」から「青」に変わる瞬間の停止線から最後尾停車車両までの距離（信号なしでの条件）
右折車線長	約 13.0m	

⇒ 交通容量比に余裕があることから、再整備後の渋滞発生可能性は高くないと考えられる。

○ 駐車場台数

次の計算により駐車場台数を計算する。

$$\boxed{\text{1時間あたりの立寄台数}} \div \boxed{\text{回転率 (1時間当たりの駐車台数)}}$$

1) 立寄台数

新施設稼働後及び秋季1.2倍想定の数値により算定する。

	台数	秋季予測台数
新進入路から	111台	133台
西側から	48台	58台
東側から	17台	20台
合計	176台	211台

2) 駐車時間の求め方

利用者アンケート結果により、駐車時間を算定する。

利用時間	人数	利用時間 ×人数	備考
5分	14人	70分	
15分	128人	1,920分	
30分	114人	3,420分	
60分	74人	4,440分	
90分	43人	3,870分	60分以上の滞在時間を90分と仮定
合計	373人	13,720分	
平均		36.8分	滞在時間（駐車時間）

回転率

$$60\text{分}/36.8\text{分} \approx 1.6\text{台/時間}$$

【駐車場台数の計算】

$$\text{立寄台数} \div \text{回転率} \\ \underline{211 \text{ 台} \div 1.6 \approx 130 \text{ 台}}$$

【セブンイレブン駐車場台数の計算】

現在の駐車場台数 10 台に対して、回転数を 3 回転/時間と想定する。(平均 20 分利用)

$$\underline{10 \text{ 台} \times 3 = 30 \text{ 台}}$$

【合計必要駐車台数】

$$\underline{130 \text{ 台} + 30 \text{ 台} = 160 \text{ 台}}$$

4 備考

秋季調査として 11/1 (火) と 11/5 (土) に同様の交通量調査を実施した。

秋季の結果を考慮し、再計算する予定。

④ 既存店舗の意向について

敷地内にある民間既存店舗について、ヒアリング結果より整備検討に影響する可能性のある事項について以下に整理する。なお、下記 4 店舗とも営業を続けていきたい意向である。

店舗	意向
セブンイレブン広島 戸河内インター店	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線道路への接道は条件で、かつ道路からの動線として駐車場⇒店舗と平行になることが必須。 ・国道から店舗があることが視認可能かつ、店舗前面に駐車場があることが必須条件。 ・仮に道の駅施設と一体整備を行った場合も、道路からの視認ができることが必要で、北側敷地の奥側にある場合は、合築は難しい。 ・現状店舗・敷地であることは絶対条件ではない。 ・現状店舗から移転が必要になる場合は、半日だけの休業で済むようにしてほしい(別棟整備後に移転)。
J A 広島市 戸河内支店 (太田川産直市含む)	<ul style="list-style-type: none"> ・産直市については、運営している出荷組合の許可が取れば、新生道の駅内への移転は可能。 ・支店がテナントとして入る場合は金融機能のみでの対応も可能。
安芸乃国酒造	<ul style="list-style-type: none"> ・テナントとして入る場合、現施設から移転が必要な場合は早い段階でからプラン調整が必要。(保健所や税務署等関係機関との申請調整のため) ・工場と販売等のブースは連結・一体的になる配置が必要 ・現状の設備もあるため、現施設を残したまま次の建屋を建てて移転し、その後に現施設を解体したい。 ・工場と発酵食品の製造を隣接は避けたい。
ジュンテンドー戸河内店	<ul style="list-style-type: none"> ・道の駅の再整備で集客力が高まるとすると、駐車場の出口は二方向にあると良い

2. 民間ヒアリングの主な意見

●敷地条件について

- ・一般的には奥側に建物を配置し、手前に駐車場を配置するゾーニングが多いとの意見や、一体的な敷地整備及び明確な歩車動線確保のために町道は廃止すべきとの意見が多くあった。
- ・既存のコンビニや JA の建物の移転・解体等については必須ではないが、敷地として対象にできればよりよい配置計画が可能との意見が複数あった。また、飲食系や物販系は合築(又は再配置)することが望ましいとの意見が複数あった。
- ・新しい進入路に対する否定的な意見はなかったが、勾配や交差点からの距離等を考慮する必要があるとの意見があった。

●導入機能について

- ・地域商社や JA がどのように関わっていくのかを明確に示してほしいとの意見があった。
- ・飲食について、地元事業者とどこまで連携できるかといった意見や、フードコート形式以外の提供のアイデアがあった。また地元企業の撤退リスクについての意見も複数あった。
- ・物販について、道の駅では農産物直売所が最も重要な要素であるため、JA の立ち位置や現状(商品の収集や売上状況、関係事業者等)を示してほしいとの意見が多くあった。
- ・子育て支援機能については、道の駅事業との親和性が高いこと、屋外よりも、天候に左右されない屋根付きか屋内の遊び場の需要が非常に高いとの意見があった。

●事業スキームについて

- ・設計～建設～運営を一括した発注に対する否定的な意見はなかったが、収益のない公共サービス部分(観光案内や子育て等)については町の負担を求める声が多くあった。
- ・PFI 手法が望ましいという意見もある一方で、資金調達までできる事業者は大手企業に限られてしまうため、PFI 手法は参画しにくいという意見が複数あった。
- ・民設民営型、完全独立採算での事業実施は不可能という意見が大多数であった。
- ・ほとんどの事業者から維持管理運営期間 15 年間は妥当であるとの意見があった。

●既存事業者との連携について

- ・地元企業との連携が重要であるという意見が多くあった一方で、特定の事業者とグループ組成できた民間事業者が大幅に有利とならないような配慮を求める意見や、連携や費用負担の条件を明確にしてほしいとの意見があった。

●関心度について

- ・事業への関心はあるものの、独立採算型の民間リスクの高い事業であるため、現時点で明確に参画意欲があると回答した事業者は多くなく、条件次第という回答がほとんどであった。

民間ヒアリング総括

- ◇ 民間事業者の関心度は少なくない一方で、事業実施に向けて明確化していかないといけない条件が多数あり、条件によって民間事業者の参画可能性が決まることが考えられる。
- ◇ 敷地に関する条件については、町道の廃止以外に強く求められている条件はなかったため、JA やコンビニ等の移転・合築等については想定している施設規模や屋外施設条件、合築による効果等を勘案して町が主体的に実施有無を決定し、条件として示す必要があると考えられる。
- ◇ 地元事業者を活用するために、事業における役割や条件を明確化する必要がある。

今後の対応

- ◇ 今回のヒアリングで示された課題を整理し、今後のサウンディングや実施方針公表後の対話などをふまえながら、官民双方にメリットのある条件を決定していく必要がある。