

# 第4回 道の駅アリストぬまくま 再整備基本計画検討会議

## 次第

日時：2025年（令和7年）11月6日(木)  
10:00～12:00

場所：ぬまくま市民交流センター（沼隈支所）4階 大会議室

### 1. 開会

### 2. 報告事項

(1) スケジュールの変更について 【資料1】

(2) 産直部会、観光・体験部会の報告 【資料2】

### 3. 協議事項

(1) モデルプラン（導入機能・施設規模・施設配置）について 【資料3】

### 4. その他

(1) 次回協議事項について（基本計画素案） 【資料4】

### 5. 閉会

# スケジュールの変更について

資料1

## ■変更前

	2025 7	8	9	10	11	12	2026 1	2	3
道の駅アリストぬまくま再整備基本計画検討会議	①	②	③	④			⑤		
産直部会		●	●	●		●			
観光・体験部会		●	●	●					
ぬまトーク	●	●	●	( ● )					

## ■変更後

	2025 7	8	9	10	11	12	2026 1	2	3
道の駅アリストぬまくま再整備基本計画検討会議	①	②	③	④	⑤		⑥		
産直部会		●	●	●	●	●			
観光・体験部会		●	●	●	●				
ぬまトーク	●	●	●						
パブコメ								パブコメの実施	

### ・検討会議の各回の目標（案）

#### 第4回までの検討会議での報告事項

- ★第1回（7/31）・これまでの取り組み、今後の進め方
  - ・道の駅についての講演
- ★第2回（8/28）・再整備に係る移転の検討について
  - ・基本計画骨子（案）の提出①
- ★第3回（10/3）・モデルプラン（導入機能・施設規模・施設配置）について①
  - ・導入機能の運営方針について
  - ・基本計画素案の提出②
- ★第4回（11/6）・モデルプラン（導入機能・施設規模・施設配置）について②
  - ・基本計画素案の提出③

- 
- ★第5回（1月末開催予定）
    - ・モデルプラン（導入機能・施設規模・施設配置）について③
    - ・基本計画素案の確認

- ★第6回（3月開催予定）
  - ・基本計画案の確認

※開催方法は検討中

12月中旬～末  
道の駅に関する  
シンポジウム開催（予定）

基本計画  
素案提出

3月末：基本計画の策定

## 産直部会 議事概要

### 1.出欠報告

### 2.資料の説明

### 3.主な意見・議論内容

- 報告事項

- 基本計画素案の策定を 3 月末に延期。
- 当初 10 月末を目標としていたが、検討内容が多く、2 か月後ろ倒し。
- 次回：年明けに検討会議開催 → パブリックコメント実施 → 年度内策定予定。
- 12 月には「道の駅再整備シンポジウム」開催予定。  
地域理解と市民参加を促す目的で実施。

- 協議事項

〈市より説明〉

- シャワールーム：衛生管理・人員配置が課題。全国では約 200 駅導入。
- EV 充電：設置方向性はあるが現場判断優先。
- ハーブガーデン：体験・展示型へ転換を検討。
- ステージ：可動式活用を想定。固定設置は不要。
- キッズスペース：設計段階で位置・規模を再検討。
- ドッグラン：需要は高いが、管理・人件費が課題。
- 温室体験コーナー：体験型農業・地域循環に資する設備として前向きに検討。

〈各意見〉

**産直・農業関係**

- 「体験農業を温室で実施することは有効。教育機会としても重要。」
- 「少量多品種・通年出荷が重要。底辺拡大と新規出荷者育成が鍵。」
- 「推奨野菜の選定や講習会の充実を希望。」

**漁業関係**

- 「地元魚介類の確保が困難。千年漁協を中心に田島・横島漁協と連携を検討中。」
- 「漁師の“全量買い取り”慣行を踏まえ、安定供給の仕組みを構築すべき。」
- 「行政の理解と支援を希望。」

## **商工会・地域事業者**

- 「地域イベントやダンス発表会など、屋外広場を地域活動の場として活用したい。」
- 「ドッグランや休憩機能は観光客・ドライバーに人気。導入を希望。」
- 「地元グッズ・加工品販売など、地域ブランド創出の機会に。」

## **市**

- 「すべて導入できれば理想だが、敷地・人員の制約があるため優先順位が必要。」
- 「ハーブガーデンは展示・体験型に転換を検討中。」
- 「維持管理費、人件費を考慮し、段階的整備が現実的。」

## **• 今後の方針**

- 売場面積は現状の約 2 倍を予定。
- 供給量の確保が最大の課題。
- 地元産中心で通年出荷体制を整備。
- 上積み分ができるだけ地元産品で賄う方針。

## 観光・体験部会 議事概要

### 1.出欠報告

### 2.資料の説明

### 3.主な意見・議論内容

#### • 報告事項

- 基本計画素案の策定を 3月末に延期。
- 当初 10月末を目標としていたが、検討内容が多く、2か月後ろ倒し。
- 次回：年明けに検討会議開催 → パブリックコメント実施 → 年度内策定予定。
- 12月には「道の駅再整備シンポジウム」開催予定。  
地域理解と市民参加を促す目的で実施。

#### • 協議事項

##### 〈市より説明〉

- シャワールーム：衛生管理・人員配置が課題。全国では約 200 駅導入。
- EV 充電：設置方向性はあるが現場判断優先。
- ハーブガーデン：体験・展示型へ転換を検討。
- ステージ：可動式活用を想定。固定設置は不要。
- キッズスペース：設計段階で位置・規模を再検討。
- ドッグラン：需要は高いが、管理・人件費が課題。
- 温室体験コーナー：体験型農業・地域循環に資する設備として前向きに検討。

##### 〈各意見〉

###### シャワールーム

- サイクリング等で需要はあるかもしれないが、必要性は疑問である。
- コインシャワーはあった方がよいのでは。
- サイクリスト向けに「更衣・シャワー・メンテースペース」の必要性を明示しては。

###### サイクリング関連

- 需要次第。現時点で断定困難。
- 備後圏域の戦略・しおまち街道等との連携・拠点性に整合を。
- 福山—鞆—尾道のサイクリング連携の“拠点・中継点”としての期待。
- 現計画のメインルートはアリストを通過しないため、サブルート休憩点

としての位置づけ案あり。

- サイクリスト・ライダーの立ち寄りやすさを高める設計を。

#### **EV**

- 鞆未来トンネル開通で交通量増→一定必要では。市内既設（例：ローン2台）の利用実態は不明。
- 多様な車種の立ち寄りを想定すると道の駅として備える意義。

#### **温室／体験コーナー**

- 既存体験（修学旅行・小学校向け）との接続を検討。
- そば打ち体験・クラス単位（約37名）の受け入れなど「新規プログラムの器」として活用余地。
- いちご狩り等、収益確保できる果樹・ベリー系の検討を。
- 体験収益型としての位置づけに期待。

#### **ステージ／BBQ／テラス**

- ステージ…飲食スペース兼用・可動式なら「○」でもよい。
- BBQ…防災活用も想定できる場づくり。△にする必要は再検討余地。
- ドッグラン…賛否あるが、犬同伴で過ごせるテラス等は必要。

#### **キッズスペース**

- ターゲット次第。
- 図書館が近いが、工夫次第で設けたい（○寄り）。

#### **情報コーナーと観光体験案内所（独自機能）の重複**

- デジタルサイネージ（24h）と案内所の違いが不明瞭。
- 道路情報は基本機能、観光情報発信は必要。実運用は一体的にするのが望ましい。設計段階で詰める。

#### **バラに関して**

- 福山市の“バラのまち”として、沼隈でも何らかのバラ導入・育成参画を検討すべき。

#### **防災・環境**

- SDGsの観点で防災倉庫は必要。
- 環境は太陽光だけでは弱い。先進技術の検討を（後退的と受け取られない水準へ）。

- 情報コーナーは研究が必要。単なるサイネージ頼みは不可。
- 利用頻度（日中／夜間／両方）で機能の是非を整理すべき。

### 観光資源

- 民泊は 130→60 軒（コロナで減）。簡易宿泊 3 件、新法民泊は年間 180 日営業可。
- 海上体験等、既存の点在プログラム（20～50 程度）を“数珠つなぎ”で商品化・連携可能。

### 〈意見整理〉

- ターゲットは基本構想を基に定めている。
- リストの利用頻度試算表（年間・日中/夜間・ピーク）を作成。
- 情報コーナーと体験案内の一體運用案（人員・時間・導線・ICT）を整理。
- 温室で実装可能な収益型体験メニュー（定員・所要・単価・季節）を案出。
- サイクリスト受入れ機能の要求仕様（更衣・シャワー・メンテ・駐輪・休憩）を定義。
- 南部エリアの既存体験コンテンツ棚卸（“数珠つなぎ”の試作ルート含む）。
- バラ活用（育成参加／展示）の具体案検討。
- 太陽光以外の先進環境技術（蓄電・断熱・資源循環 等）と防災倉庫の機能要件を提案。

## 導入機能の運営方針について

新施設に必要な基本機能について、これまで出た意見を列挙し、運営方針を整理する。

## 凡例

A : R11年度開業時に必要

B : 予算、規模等でR11年度の設置を検討

C : 必要性は低いが時代の要請などで今後検討

	項目		概要	規模	評価
休憩機能 ※24H利用可能	トイレ	男子トイレ	道路利用者の安全と快適性を確保するための休憩機能として、道の駅に必要な機能である。	現施設の2倍程度 (駐車場の規模に合わせてトイレの設置基数を算出する。)	A
		女子トイレ			
		多目的トイレ			
		こども用トイレ	大人が使用する機器を使うと、転倒や落下に対するリスクがあるため、安全性の理由で必要である。	男女に1基づつ設置	A
		トイレ用倉庫	トイレの清掃やトイレで使う備品を保管するために必要な機能である。	現施設の2倍程度	A
	駐車場	シャワールーム	ドライバーのリフレッシュや観光客などの利便性向上につなげることができるが、ニーズに踏まえた検討が必要である。	男女に1基づつ設置	C
		小型	道路利用者の安全と快適性を確保するための休憩機能として、道の駅に必要な機能である。	現施設の2倍程度 (駐車場の規模に合わせて駐車台数を算出する。)	A
		大型			
		身障者用			
		EV用	一部の道路利用者に必要な機能であるが、地域特性やニーズに踏まえて検討が必要である。	1基程度	B
情報発信機能 ※24H利用可能	情報コーナー	情報コーナー	道の駅において情報コーナーは、道路の情報に加え、地域の観光情報やイベント情報が知れる点も重要である。利用者が安全で快適に移動できるよう支援する役割を担うため必要な機能である。	現施設と同等程度	A
基本機能	自由市場	売り場	市場機能は多くの道の駅に設けられており、地元農産物や特産品の販売を通じて地域経済の活性化に寄与している。道の駅の地域連携機能において欠かせない存在である。	現施設の2倍程度	A
		納品スペース			
		バックヤード	自由市場の運営上必要な機能である。荷下ろし場や必要な駐車スペースなどを含む。		
		氷温貯蔵室	地元の产品である果物等を熟成した後に出荷するために必要な機能である。	現施設の2/3倍程度	A
		加工施設	地元の产品である海産物等を加工することで、市場で取り扱う商品を増やし、増客を想定するほか、レストランで提供する商品の取り扱いを増やすためにも必要な機能である。	必要規模	A
	レストラン	レストラン	自由市場と連携し、地域の食材を活かした料理を提供でき、観光客や地元住民の満足度向上につながる。食を通じた地域の魅力発信や滞在時間の延長も期待でき、道の駅の集客力と経済効果を高める重要な要素として必要な機能である。	現施設の1.5倍程度	A
		ベーカリー			
		厨房			
	オフィスエリア	事務室	道の駅の運営を図るために、管理業務や情報発信、来訪者対応などの事務機能を担う重要なスペースとして必要な機能である。	現施設と同等程度	A
		休憩室			
		金庫室			
		更衣室（男・女）			
		物置			
	ハーブガーデン	ガーデン及び温室	ガーデンは廃止し、体験コーナーへハウスを新規設置する。	-	C

## 導入機能の運営方針について

新施設に必要な独自機能について、これまで出た意見を列挙し、運営方針を整理する。

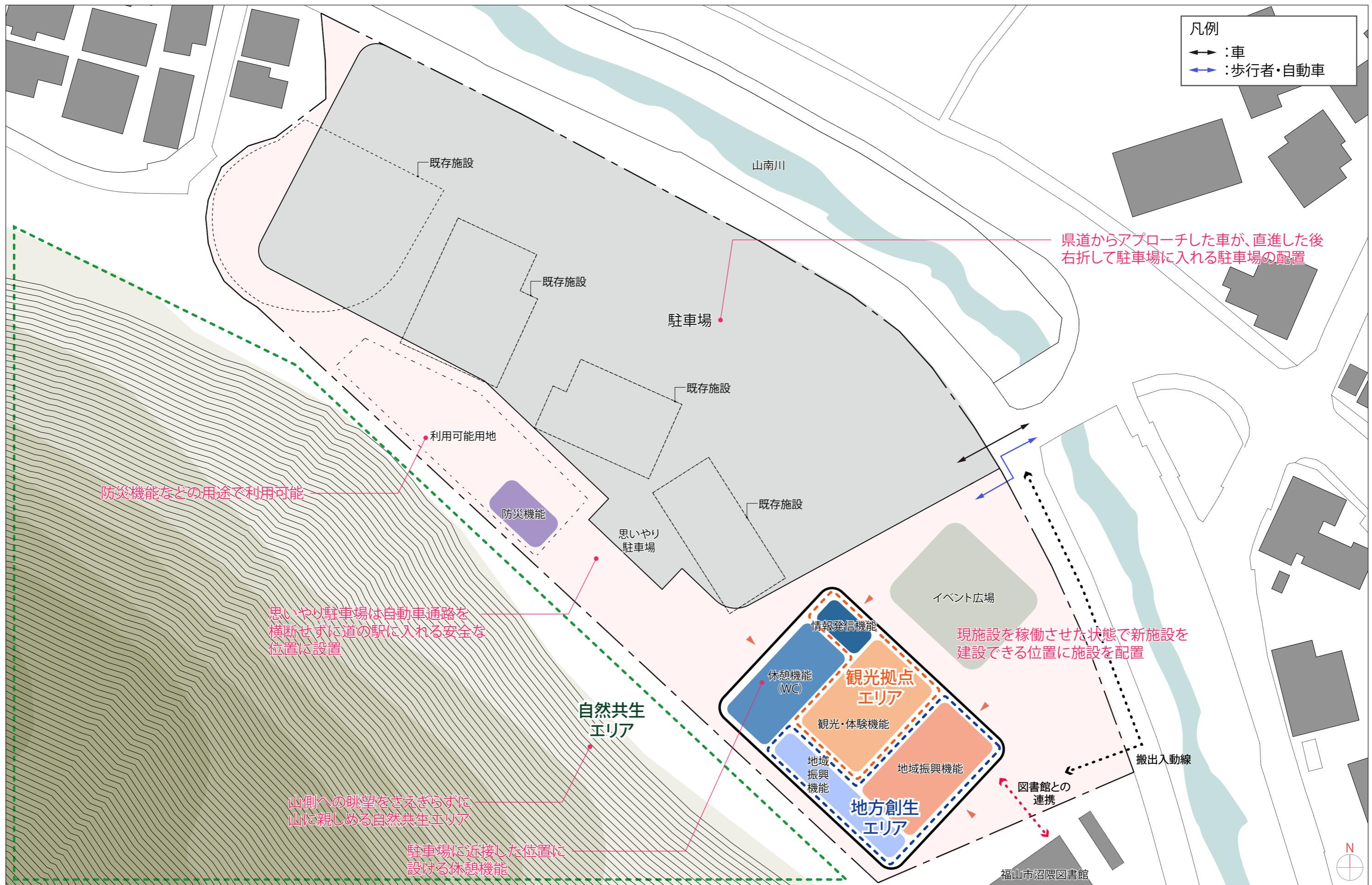
## 凡例

A : R11年度開業時に必要

B : 予算、規模等でR11年度の設置を検討

C : 必要性は低いが時代の要請などで今後検討

	項目		概要	規模	評価
地域振興機能	多目的スペース	イベント広場（屋内）	地元の文化イベントやワークショップ、地域会議など、住民の自主的な活動や連携を支援するため必要な機能である。利用しない際は、休憩施設やフードコート（屋外については臨時駐車場）としての活用を検討する。また、地域の起業支援や特産品の販路拡大、学生活動のPRを図る場として、チャレンジショップ等の展開も検討する。	100席程度	A
		イベント広場（屋外）		現施設の1/2倍程度	A
		ステージ	各種イベントの実施に必要な機能と考えられるが、常時設置ではなくイベント実施時に設営する等の検討が必要である。	現施設の1/2倍程度	A
		テラス	来訪者が山や川など自然や周囲の景観を楽しみながら休憩・飲食する際に必要な機能である。屋外での開放的な空間により、ドライバーのリフレッシュや滞在満足度の向上につなげることができる。（イベント広場（屋外）で併用することが可能）	必要規模	A
		BBQコーナー	自由市場と連携し、地域の食材を活かした食材を提供でき、観光客や地元住民の満足度向上につながる。食を通じた地域の魅力発信や滞在時間の延長も期待でき、道の駅の集客力と経済効果を高める要素となり得るが、費用対効果も含めて検討が必要である。	必要規模	C
		ドッグラン	ペット同伴旅行の増加により、ペット休憩・運動機能が設置されていることで、利用者層の拡大も見込むことができるが、ニーズを踏まえた検討が必要である。	必要規模	C
	子育て支援スペース	キッズスペース	西南地域には子育て応援施設が設置されておらず必要な機能と考えられるが、運営面も含めた検討や、近隣施設（沼隈図書館等）との連携も視野に入れる必要がある。	必要規模	C
		授乳室 ※24H利用可能	乳幼児を連れての長距離移動では、授乳・おむつ替え・休息などが頻繁に必要となり、道の駅が持つ「休憩機能」としての側面上必要な機能である。また、子育てにおける地域での交流機会の充実を図る市の施策に基づく必要な機能である。		A
	地域情報交流スペース	掲示板	地域住民同士が自然に交流し、活動できる場として必要な機能である。	必要規模	A
独自機能	サイクリングロードの利用促進	レンタサイクル	現時点では道の駅で自転車を借りる人の需要が見込めないため検討が必要である。	10台程度	B
		メンテナンススペース	サブルートに指定されており南部の周遊観光の拠点機能の役割を果たすために必要な機能である。	同上	A
		駐輪スペース	同上	同上	A
	特産品コーナー	ものショップ(MONO SHOP)	沼隈だけでなく、福山市全体、さらには全国へと拡がり、世界に誇る福山のものづくりを体感できるとして、福山の技術と魅力を発信する拠点となることを目指しているため必要な機能である。	必要規模	A
		ばらのまち福山のPR	本市が世界に誇れるばらのまちを目指しており、ばらのまちをPRするためには必要な機能である。また、SNSなどを活用した集客の増加につながる可能性があるため必要な機能である。	必要規模	B
	情報発信	ガーデン	地域の豊富な観光・体験資源を生かし、訪れる人々に新たな発見や体験を提供する場として必要な機能である。	必要規模	A
		観光体験案内所	地元の特産品の販売促進や新商品の開発、観光客向けの多様なイベントや体験プログラムを創出するため設置する。	必要規模	A
	体験コーナー	ハウス			
その他検討事項	図書館との連携	図書館との連携	図書館と道の駅の集客の相乗効果のため必要な機能である。	必要規模	A
	防災機能	非常用電源	道の駅が大規模災害発生時に期待される役割を果たすために必要な機能である。	必要規模	A
		防災トイレ	同上	2基程度	B
		防災倉庫	近隣施設での備蓄状況等を勘査し必要性を検討する。	必要規模	B
	環境	脱炭素化施設	最新の設備やインフラを整備し、エコな取り組みを進めることで、訪れる人々にとって快適で過ごしやすい空間を提供するために必要な機能である。	必要規模	A
	その他	サテライト道の駅	今後の展開に向けて、南部地域の主要な観光資源である鞆の浦や阿伏兎観音と連携し、周遊観光の拠点としての機能を強化することで、地域全体の観光周遊へつなげていくことが可能である。	必要規模	C



---

# 道の駅アリストぬまくま再整備基本計画

## 素案（案）

---

### 目次

赤字が前回より追加・変更した箇所です。11/4

1. 道の駅整備の目的 .....	2
1.1. 道の駅整備の目的 .....	2
1.2. 基本計画策定の経緯と目的 .....	2
2. 計画条件の整理 .....	3
2.1. 上位関連計画における位置付け .....	3
2.2. 道の駅に関する前提 .....	6
2.3. 道の駅の現状 .....	8
2.4. 需要調査 .....	10
2.5. 福山市を取り巻く状況 .....	26
2.6. 法規制などの条件 .....	28
3. 施設整備計画 .....	30
3.1. 道の駅事業の整備範囲の設定 .....	30
3.2. 導入機能の設定 .....	30
3.3. 導入規模の設定 .....	31
3.4. 環境計画 .....	33
3.5. 防災計画 .....	33
3.6. 施設整備計画 .....	35
4. 維持管理・運営計画 .....	36
4.1. 維持管理・運営計画 .....	36
5. 事業手法・業務範囲の方針 .....	37
5.1. 業務範囲 .....	37
5.2. 事業手法 .....	38
5.3. 事業スキームの選定 .....	40
5.4. 事業スケジュール .....	41
6. 概算事業費 .....	41
7. 事業実施に向けての課題と対応策 .....	42

## 1. 道の駅アリストぬまくま再整備の目的

### 1.1. 道の駅整備の目的

道の駅とは、長距離ドライバーや女性・高齢者ドライバーの増加による一般道における 24 時間利用可能な休憩施設・スペースへの要請と地域に即したサービスや情報発信を行い、地域の活性化や地域内外の連携・交流の核となる施設への要請により生まれた施設とされている。

目的としては、「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」が設定されており、目的に寄与すべく、基本コンセプトとして、「休憩機能」「情報発信機能」「地域連携機能」が設定されている。

国土交通省では、道の駅の進展について「第 1 ステージ（1993 年～）」「第 2 ステージ（2013 年～）」「第 3 ステージ（2020 年～）として定義し、「道の駅」第 3 ステージ応援パッケージ」として、第 3 ステージのポイントである「まちぐるみの戦略的な取組」の実現に向けて取り組む自治体と「道の駅」に対し、関係省庁一丸での支援を推進するための制度を設立している。令和 7 年度に全国の自治体の中から 10 の自治体が「道の駅」第 3 ステージ応援パッケージに選定され、「道の駅アリストぬまくま」はその一つに選ばれている。

### 1.2. 基本計画策定の経緯

「道の駅アリストぬまくま」は 1996 年（平成 8 年）に旧沼隈町により設置された本市唯一の道の駅である。開業以来、新鮮な魚介類や野菜を取り揃えた「自由市場」、近隣にはない独自施設としての「ハーブガーデン」、地元の食材やハーブを用いた料理を提供している「レストラン」などが人気となり地元客を中心に利用者を集めてきた。

一方で、開業から 20 年以上が経過し、施設の老朽化が進むと共に、駐車場台数の不足等の課題が浮き彫りとなってきている。また、2025 年（令和 7 年）3 月に開通した「鞆未来トンネル」や鞆地区の新たな開発動向など、道の駅を取り巻く周辺環境が大きく変化すると共に道の駅に求められるあり方も大きく変化してきている。

そこで本市では 2029 年（令和 11 年）のリニューアルオープンに向けて、「道の駅アリストぬまくま」の再整備の検討を開始した。2024 年度（令和 6 年度）は 2025 年度（令和 7 年度）内の「道の駅アリストぬまくま再整備基本計画（以下「基本計画」という。）」策定に向けて、利用者アンケート等の基礎調査やあり方懇談会における基本構想の検討等を行った。

2025 年（令和 7 年）に「道の駅」第 3 ステージ応援パッケージに選定されたことを背景に、まちぐるみで「道の駅アリストぬまくま」の再整備・維持 管理運営を行っていくために、基本計画を作成する。

### 1.3. 道の駅アリストぬまくま再整備の目的

道の駅アリストぬまくまの再整備は、単に老朽化した施設を再整備するのではなく、観光・産業・地域連携・人材育成・防災等の福山市南部地域の多機能拠点として、福山市の課題を解決し、持続可能なまちづくり運営の契機とすることを目的とする。

- 老朽化・狭小レイアウトからの脱却：施設配置を見直し、足元需要と新たな観光客を受け入れ、道の駅の収益を増加させる駐車場スペース等の確保を図る。
- 南部エリアの観光ゲートウェイ機能の強化：鞆未来トンネル開通で高まった広域誘客を確

実際に取り込む観光案内の拠点とする。

- 地域経済の自立化・好循環：地域商社機能である6次産業化・高付加価値商品開発と、体験プログラムにより、地域内消費を拡大させ、地域経済を牽引する。
- 地域連携・人材育成の拠点化：沼隈図書館と連携した「海・山」の資源を最大限に生かした、多世代が日常的に利用できる、学び・交流の拠点とし、コミュニティの活力を向上させる。
- 防災拠点の整備：非常用電源・防災トイレ等を備え、情報中継・物資集積・道路啓閉等を担うソフト・ハード両面での防災ネットワーク拠点とする。
- 持続可能な運営：環境負荷の低減、財政負担の縮減を実現する。

## 2. 計画条件の整理

### 2.1. 上位関連計画における位置付け

上位関連計画との整合性について整理する。本事業の位置付けを明確にすることで本事業を推進する。

#### 2.1.1. 「道の駅」アリストぬまくま再整備基本構想

##### (1) 概要

「道の駅アリストぬまくま」の再整備に向けて、「道の駅に関する前提」、「道の駅の現状」、「基本構想」の3部構成としてまとめたものである。

##### (2) 策定年月

令和7年6月

##### (3) 本事業の位置付け

本基本計画の上位計画であり、再整備の方向性、コンセプト・ターゲット、機能、今後の予定について整理されている。

##### (4) 内容

###### ■ 再整備の方向性

道の駅アリストぬまくまは1996年（平成8年）の開業以来、地域住民を中心親しまれてきた。再整備にあたっては、道の駅を取り巻く各種環境の変化を捉え、観光需要への対応はもとより、南部地域全体の活性化を牽引する地域振興の拠点となる道の駅をめざしていく。

- ① 地域住民が主体となる「交流・活動拠点」
- ② 「地域の魅力」を最大限に引き出す拠点
- ③ 持続可能な「地域経済」の一助となる施設
- ④ 環境に配慮した「安心・快適」な施設

###### ■ コンセプト

タイケン、ハッケン、極上ぬまくま

～ひと（生産者・消費者）・もの（産業）・こと（体験）を育む福山市の南の玄関口～

###### ■ ターゲット

再整備に際しては、足元需要の継続的な獲得に加えて、インバウンドも含めた「観光需要」の獲得も重視していく。

足元需要：南部地域から訪れる地元の利用者を指し、基本構想では道の駅から車で20分圏内の利用者と定義

観光需要：市外・県外も含む地元外の利用者を指し、基本構想では道の駅から車で20分圏外の利用者と定義

## ■ 機能

道の駅の基本的な機能(休憩機能/情報発信機能/地域連携機能)に加えて、独自の機能として「地域振興機能」や「観光・体験機能」を付与し、地域と一体となった取り組みを実現していく。

## ■ 今後の予定

2029年度（令和11年度）のリニューアルオープンをめざし、今後も再整備に向けた取り組みを進めていく。2025年度（令和7年度）は策定された「基本構想」に基づき、「基本計画」の策定を行ない再整備に向けた具体化を進める。

### 2.1.2. 福山市観光振興基本戦略

#### (1) 概要

コロナ禍を経て、インバウンドを含め観光需要が回復しているなかで、サステナブルな旅行への関心や自然、アクティビティなど地域ならではの体験に対する関心が高くなっている。また、オーバーツーリズムの課題が顕在化する中で、観光客の満足度だけでなく、住民の満足度の向上も重要な視点となっている。こうした観光に対する意識やニーズの多様化を踏まえ、観光を取り巻く情勢の変化に対応した福山市観光振興基本戦略をとりまとめたものである。

#### (2) 策定年月

令和7年6月

#### (3) 期間

2025年（令和7年）～2027年（令和9年）

#### (4) 本事業の位置付け

基本戦略の②周遊観光の推進として、市内南部地域をモデルエリアとする拠点として「道の駅アリストぬまくま」の再整備があげられている。

#### (5) 内容

### ■ ビジョン

魅力的な観光資源とおもてなしで、多くの人が訪れる世界一のばらのまち“国際都市福山”

### ■ 基本戦略

#### ①観光資源の発掘と磨き上げ

- a. 歴史・文化・自然などの観光資源を活用した体験型観光プログラムを開発・実施する。
- b. 食を通じて観光消費額の向上とリピーターを獲得する。
- c. 観光客の興味度の高い観光資源をターゲット別にプロモーションを行う。

#### ②周遊観光の推進

- a. 備後圏域全体の魅力を生かした広域観光を推進する。
- b. 市内南部地域をモデルエリアとして周遊観光に取り組む。
- c. 福山への観光客の動線づくりを強化する。

#### ③国際都市に向けた観光ブランドの確立

- a. MICE（国際会議）の積極的な誘致を通じて、福山の国際的な観光ブランド力を高める。
- b. 外国人観光客の受入環境を整備し、滞在時の安心感と満足度を向上させる。

- c. 外国人観光客向けに福山ならではの魅力を提供する。
- d. 広島県観光連盟（HIT）、日本政府観光局（JNTO）などと連携し、ターゲット市場に応じたインバウンドプロモーションを展開する。

## ■ 視点

### 市民や事業者の機運醸成

地域住民の観光振興への理解と地域への誇り・愛着を醸成し、観光関係者全体の機運を高めるとともに、受入環境を整備することで、主体的な取組と観光客への協力体制を構築する。

### デジタル技術の活用

デジタル技術を活用した観光プロモーションや観光客の利便性の向上を図ることで、観光客の誘致を促進し、満足度を高めます。また、データ分析により、観光客の動向やニーズを把握し、効果的な観光施策を展開し、誘客と地域活性化に繋げる。

## 2.2. 道の駅に関する前提

基本構想「第1章 道の駅に関する前提」で整理した制度概要、国の動向等を要約し整理する。

### 2.2.1. 制度概要

道の駅の設置は市町村又はそれに代わり得る公的な団体が行い、登録そのものは、市町村長からの登録申請により国土交通省が行う。

整備方法については、道路管理者と市町村等が連携して整備する「一体型」と、市町村が単独で整備する「単独型」の2種類がある。アリストぬまくまは「一体型」の道の駅に該当する。

管理運営については、所有者である市町村の他、市町村と民間事業者の共同出資により設立された「第三セクター」や指定管理者制度に基づいて選出された「民間企業」が担う例も増加している。

表 2-1 道の駅の登録要件

<b>① 休憩機能</b> <ul style="list-style-type: none"><li>・利用者が無料で24時間利用できる<ul style="list-style-type: none"><li>a. 十分な容量を持った駐車場</li><li>b. 清潔なトイレ（原則、洋式）</li><li>c. 子育て応援施設（ベビーコーナー等）</li></ul></li></ul>
<b>② 情報発信機能</b> <ul style="list-style-type: none"><li>・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）</li></ul>
<b>③ 地域連携機能</b> <ul style="list-style-type: none"><li>・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</li></ul>
<b>④ その他</b> <ul style="list-style-type: none"><li>・施設及び施設間を結ぶ主要経路のバリアフリー化</li></ul>
<b>⑤ 設置者</b> <ul style="list-style-type: none"><li>・市町村又は市町村に代わり得る公的な団体*</li></ul>

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

または市町村から土地・建物の貸与を受け、市町村と管理運営についての協定を締結する法人

### 2.2.2. 施設要件等

「道の駅」の施設要件等について、「道の駅」に関する提言～個性豊かなにぎわいの場づくり～平成5年1月18日「道の駅」懇談会資料より、次のとおり整理する。

#### (1) 施設構成

「道の駅」は、各種の地域振興施設と道路管理者の設置する休憩施設を複合化した施設であり、駐車場・トイレ・案内所等の基本的施設に加え、地域の歴史・産物等の情報を提供し、個性豊かなにぎわいの場となるよう、地域の主体的な創意工夫により多様なサービスを提供する施設が付加される。

利用者の立場から考えると、基本的な施設に関しては、次の要件を備える必要がある。

- ・駐車場には、休憩に立ち寄る人の利用に十分なスペースを確保すること。
- ・トイレは、十分な容量を確保するとともに、女性・年少者・高齢者・身障者など、様々な人の使い易さに配慮すること。
- ・案内所（又は案内コーナー）には、道路地図・案内板等に加え、各「道の駅」の特性に応じて多様な情報提供施設を整備すること。
- ・これらの基本的施設は一体的に利用が可能なように適切に配置されていること。

## (2) 設置位置

「道の駅」は、地域の意向に基づく地域振興の施設でもあるため、間隔を定めて設置する性格のものではないが、休憩施設としての利用しやすさや駅相互の機能分担の観点から広報的な視点での構想づくりが望まれる。また、アクセス道路や案内標識を整備した上で、主要幹線道路から引き込んだ位置に設置することも考えられる。

## (3) 整備主体

地域の玄関となる重要な公共施設であり、その整備は地域を代表する市町村・公益法人等と道路管理者が一体となって行う必要がある。

## (4) 景観計画

「道の駅」は走行中の運転者のアイストップとなり、地域の個性を表現する場となるため、計画が特に重要である。利用者にうるおいや安らぎを与えるよう、豊かな植栽と落ち着いた色調や素材を用いて、上品な風格ある空間づくりを目指すことが望ましい。

特に景勝地にあっては、周辺の自然景観との調和に留意し、地域の優れた景観を損なうことのないよう、修景方法を十分に検討する必要がある。

## (5) 交通安全上の配慮

「道の駅」への安全で円滑な出入りを確保するため、付近の交差点や近隣施設の出入口にも配慮して施設を計画するとともに、必要に応じ出入口に右折車線等の付加車線を設置することが望ましい。

### 2.2.3. 位置付けの変遷

道の駅は1993年に制度化され、全国で整備が進み、休憩機能や情報発信機能等の基本機能に加え地域産品の販売や観光拠点として、地域経済の活性化に貢献してきた。

国土交通省では、1993年から「第1ステージ」とし「通過する道路利用者のサービス提供の場」として位置付け、さらに、2013年から「第2ステージ」とし「道の駅自体が目的地」と位置付け、地域の創意工夫により、道の駅自体が観光の目的地や地域の拠点に発展すると定義している。

2020年からは「第3ステージ」とし「地方創生・観光を加速する拠点」として位置付けられ、各「道の駅」における自由な発想と地元の熱意の下で、観光や防災など更なる地方創生に向けた取り組みを、官民の力を合わせて加速し、「道の駅」同士や民間企業、道路関係団体等との繋がりを面的に広げることによって、元気な地域経営の拠点として力を高めるとともに、新たな魅力を持つ地域づくりに貢献する「道の駅」を目指す方針とされている。(参照:国土交通省道路局「「道の駅」施策の検討状況（令和7年2月）」)

### 2.2.4. 国の動向

また、国土交通省では、「「道の駅」第3ステージ応援パッケージ」として、第3ステージのポイントである「まちぐるみの戦略的な取組」の実現に向けて取り組む自治体と「道の駅」に対し、関係省庁一丸での支援を推進するための制度を設立している。

## 2.3. 道の駅の現状

基本構想「第2章 道の駅の現状」で整理した施設概要、利用者数売上の推移、南部地域の概要等を要約し整理する。

### 2.3.1. 全国道の駅のトレンド

#### (1) 道の駅数と分布

全国の道の駅数は2025年（令和7年）1月31日時点での登録数が1,230駅となっている。北海道129駅、岐阜県56駅、長野県54駅となっている一方で、大阪府10駅、神奈川県5駅、東京都1駅と都心部で少ない傾向がみられる。

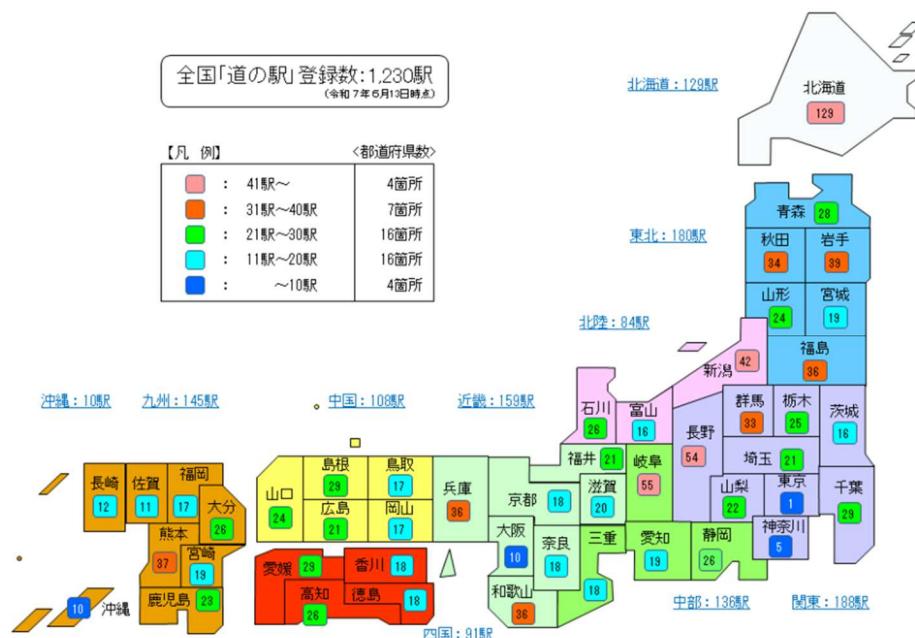


図 2-1 全国の道の駅数と分布

#### (2) 敷地面積

道の駅の敷地面積の平均値は17,120m<sup>2</sup>である一方で、10,000m<sup>2</sup>未満の道の駅も半数を占めており、道の駅により差がみられる。道の駅アリストぬまくまの敷地面積は10,500m<sup>2</sup>であり、半数以上の道の駅よりも広い敷地面積を有している。

■ 単純集計 道の駅総面積 比較一覧			単位: 件
No.	概要	実数	構成比
1	5,000m <sup>2</sup> 未満	88	21.7%
2	5,000～1万m <sup>2</sup> 未満	115	28.4%
3	1万～1.5万m <sup>2</sup> 未満	62	15.3%
4	1.5万～2.0万m <sup>2</sup> 未満	50	12.3%
5	2.0万～3.0万m <sup>2</sup> 未満	41	10.1%
6	3.0万～5.0万m <sup>2</sup> 未満	31	7.7%
7	5.0万m <sup>2</sup> 以上	18	4.4%
合計		405	100%
平均値		17,120 m <sup>2</sup>	

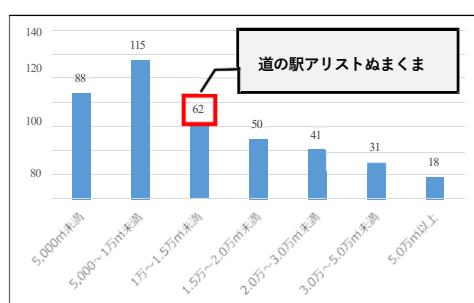


図 2-2 全国の道の駅の敷地面積の分布

#### (3) 建物面積

道の駅の建物面積の平均値は1,527m<sup>2</sup>である一方で、1,000m<sup>2</sup>未満の道の駅も半数を占めており、道の駅により差がみられる。道の駅アリストぬまくまの建物面積は851.05m<sup>2</sup>であり、500～1,000m<sup>2</sup>未満の最大のボリュームゾーンに位置している。

■ 単純集計 道の駅建物総面積 比較一覧 単位:件			
No.	概要	実数	構成比
1	500m未満	76	19.9%
2	500~1,000m未満	114	29.9%
3	1,000~1,500m未満	63	16.5%
4	1,500~2,000m未満	48	12.6%
5	2,000~2,500m未満	27	7.1%
6	2,500~3,000m未満	16	4.2%
7	3,000m以上	37	9.7%
合計		381	100%
平均値		1,527 m <sup>2</sup>	

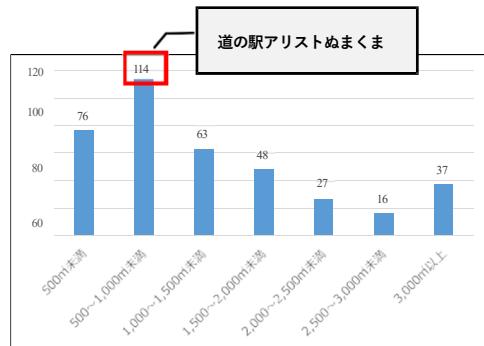


図 2-3 全国の道の駅の建物面積の分布

#### (4) 管理運営主体

管理運営主体については、「第三セクター」が約 43%と 1 番多く、次いで「民間企業」が約 32%となっている。一方で、自治体が管理運営するケースは約 13%となっている。道の駅アリストぬまくまにおいては、最大の回答を集めていたる「第三セクター」が管理運営を担っている。

■ 単純集計 道の駅年間イベント数 比較一覧 単位:件			
No.	概要	実数	構成比
1	自治体	53	12.8%
2	第三セクター	178	43.0%
3	公益法人	16	3.9%
4	JA	6	1.4%
5	商工会	3	0.7%
6	民間企業	133	32.1%
7	その他	23	5.6%
合計		414	100%

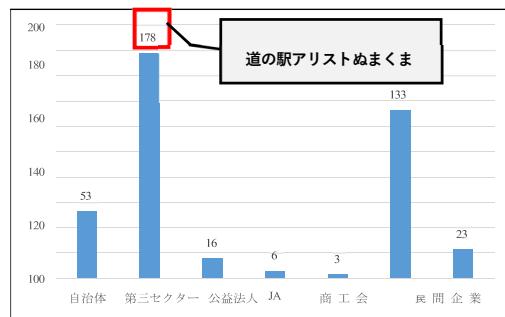


図 2-4 全国の道の駅の管理運営主体の分布

#### (5) 年間売上

道の駅の年間売上の平均値は 2 億 5,259 万円である一方で、年間売上 1 億円未満の道の駅が全体の約 40%を占め、また 5 億円以上の道の駅が約 15%占めており、道の駅により差がみられる。道の駅アリストぬまくまの売上は 2 億 8,505 万円（2024 年度（令和 6 年度））であり、全国平均をやや上回っている。

■ 単純集計 道の駅年間総売上 比較一覧 単位:件			
No.	概要	実数	構成比
1	5000万円未満	79	22.8%
2	5000万円~1億未満	52	15.0%
3	1.0億円~2.0億円未満	65	18.7%
4	2.0億円~3.0億円未満	43	12.4%
5	3.0億円~5.0億円未満	58	16.7%
6	5.0億円~10.0億円未満	42	12.1%
7	10億円以上	8	2.3%
合計		347	100%
平均値		252,594 千円	

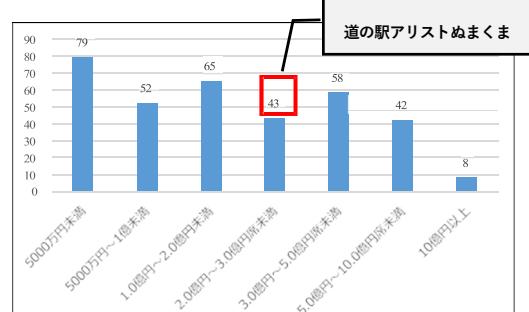


図 2-5 全国の道の駅の年間売上の分布

#### 2.3.2. 広島県と備後圏域の道の駅

広島県内においては、次の 21 駅が存在する。「道の駅アリストぬまくま」は 1995 年（平成 7 年）8 月に登録をされた県内でも古い道の駅となっている。

No.	道の駅名	登録回	登録年月	所在地(市町名)	再整備有無
1	リストアステーション	第3回	1993年(平成5年)11月	庄原市	—
2	道YOUさんとん東城	第6回	1994年(平成6年)8月	庄原市	—
3	さんわ1822ステーション	第6回	1994年(平成6年)8月	神石高原町	2020年(令和2年)実施
4	豊平どくべつ村	第6回	1994年(平成6年)8月	北広島町	—
5	来夢ごうち	第9回	1995年(平成7年)8月	安芸太田町	再整備検討中
6	よがんす白竜	第9回	1995年(平成7年)8月	三原市	2013年(平成25年)実施
7	アリストぬまき	第9回	1995年(平成7年)8月	福山市	再整備検討中
8	スマ福瀬	第10回	1995年(平成8年)4月	廿日市市	—
9	ゆめいシブ野	第11回	1996年(平成8年)8月	三次市	—
10	ふれいスト君田	第13回	1997年(平成9年)10月	三次市	—
11	クロスロードみづぎ	第17回	2001年(平成13年)8月	尾道市	2015年(平成27年)実施
12	舞ロードに千代田	第19回	2003年(平成15年)8月	北広島町	—
13	北の宿宿安芸高田	第19回	2003年(平成15年)8月	安芸高田市	—
14	湖畔の里福瀬	第27回	2008年(平成20年)5月	東広島市	2022年(令和4年)実施
15	たがはら	第34回	2010年(平成22年)8月	竹原市	—
16	みはら神明の里	第36回	2011年(平成23年)8月	三原市	—
17	たかの	第38回	2012年(平成24年)9月	庄原市	—
18	世羅	第42回	2014年(平成26年)10月	世羅町	—
19	ひんご府中	第45回	2016年(平成28年)4月	府中市	—
20	三矢の郷あきたかた	第52回	2020年(令和2年)3月	安芸高田市	—
21	西条のん太の酒蔵	第56回	2022年(令和4年)12月	東広島市	—



図 2-6 広島県の道の駅一覧及び広島県「道の駅」位置図

また、備後圏域(構成自治体：【広島県】三原市、尾道市、福山市(連携中枢都市)、府中市、竹原市、世羅町、神石高原町、【岡山県】笠岡市、井原市)内においては、次の9駅が存在する。

傾向として、登録から20年以上経過をした道の駅を中心に再整備の実施・検討が進められている。

今後は、商品の相互販売やイベント等を通じて各道の駅が連携し、地域全体の活性化に寄与していくことが必要になると考えられる。

No.	所在地(市町名)	道の駅名	登録回	登録年月	再整備有無
1	三原市	よがんす白竜	第9回	1995年(平成7年)8月	2013年(平成25年)実施
2	三原市	みはら神明の里	第36回	2011年(平成23年)8月	—
3	尾道市	クロスロードみづぎ	第17回	2001年(平成13年)8月	2015年(平成27年)実施
4	福山市	アリストぬまき	第9回	1995年(平成7年)8月	再整備検討中
5	府中市	ひんご府中	第45回	2016年(平成28年)4月	—
6	竹原市	たがはら	第34回	2010年(平成22年)8月	—
7	世羅町	世羅	第42回	2014年(平成26年)10月	—
8	神石高原町	さんわ1822ステーション	第6回	1994年(平成6年)8月	2020年(令和2年)実施
9	笠岡市	笠岡ペイローム	第35回	2011年(平成23年)3月	再整備検討中



図 2-7 備後圏域の道の駅一覧及び「道の駅」位置図

## 2.4. 需要調査

基本構想「第2章 道の駅の現状」で整理した需要調査結果を踏まえ、今年度、新たに実施する  
鞆未来トンネル開通以降の交通量調査結果を踏まえ、需要調査結果を整理する。

### 2.4.1. 利用者数・売上の推移

利用者数(レジ通過者数)及び売上の推移を確認すると利用者数は2024年度(令和6年)  
度において21万人となっている。2015年度(平成27年度)対比で75.5%となっており、  
長期的にみると年々利用者数は減少傾向にある。

また売上については、2024 年度（令和 6 年度）において 2 億 8,505 万円となっている。2015 年度（平成 27 年度）対比で 82.9%となつており、利用者数同様、長期的にみて年々売上は減少傾向にある。駅未来トンネルの開通後の利用者数については今後確認を行う予定である。

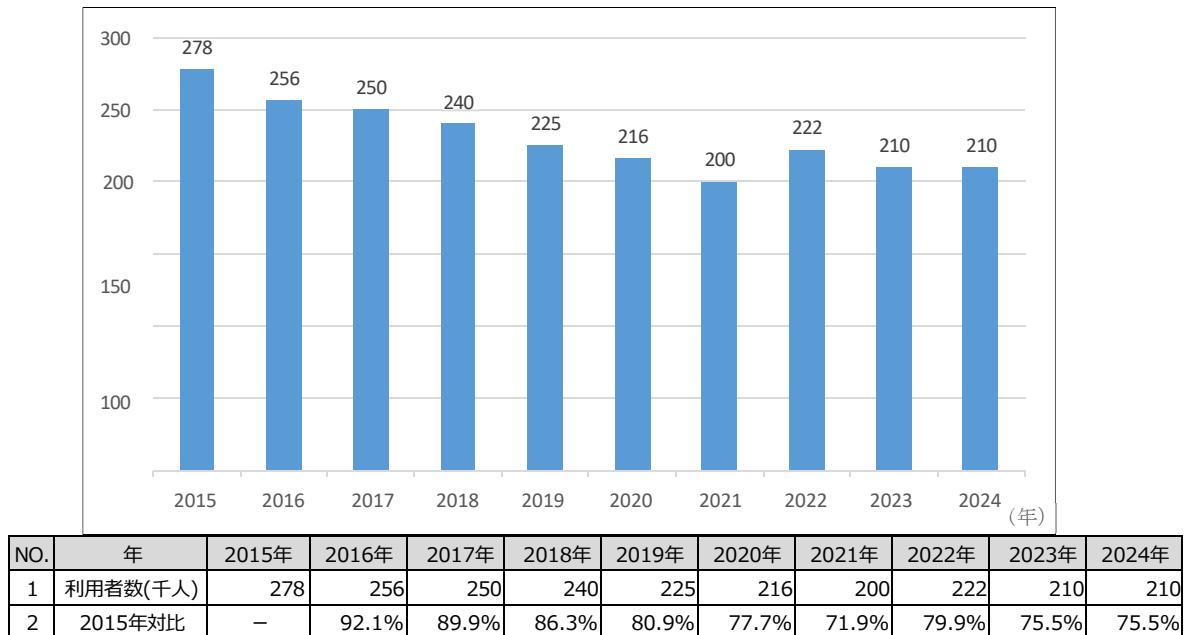


図 2-8 利用者数の推移

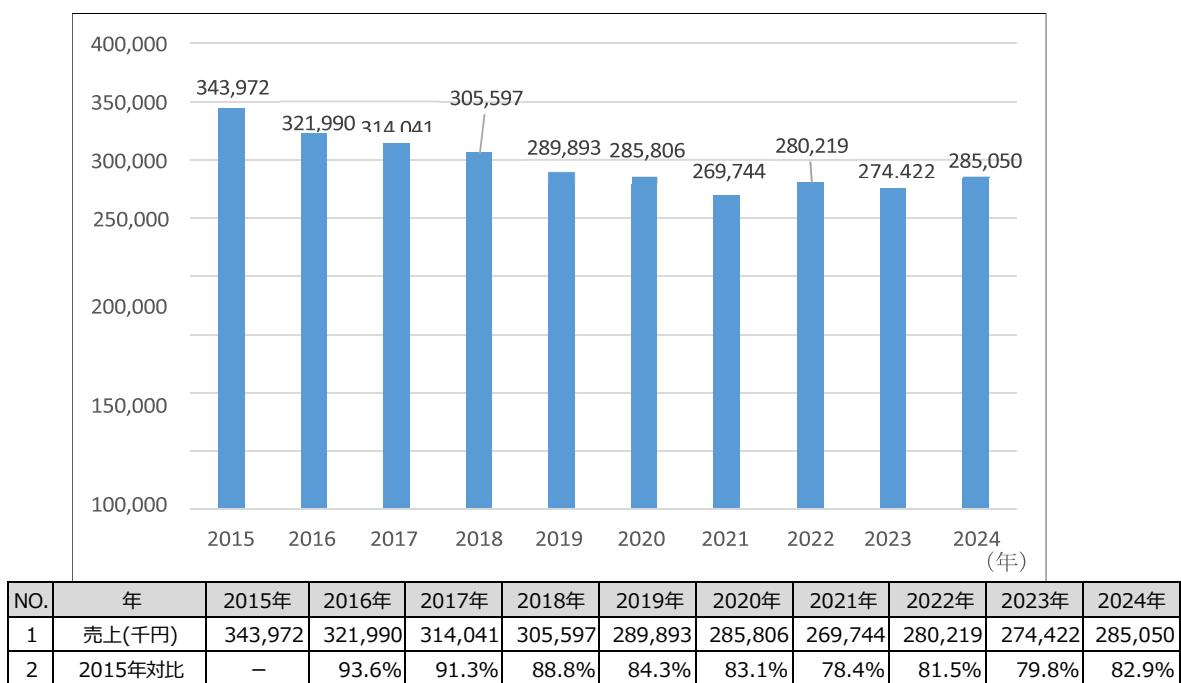


図 2-9 売上の推移

#### 2.4.2. 交通量調査結果

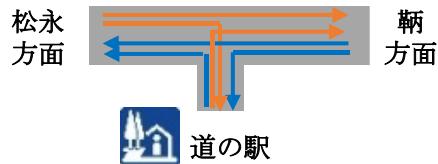
道の駅アリストぬまくまの現状の利用状況の把握と、再整備後の駐車場規模の検討のため、平日／休日別、時間帯別の交通量を調査した。

##### ■調査箇所

## 県道 47 号鞆松永線 道の駅接続部



## 県道 47 号鞆松永線 道の駅接続部



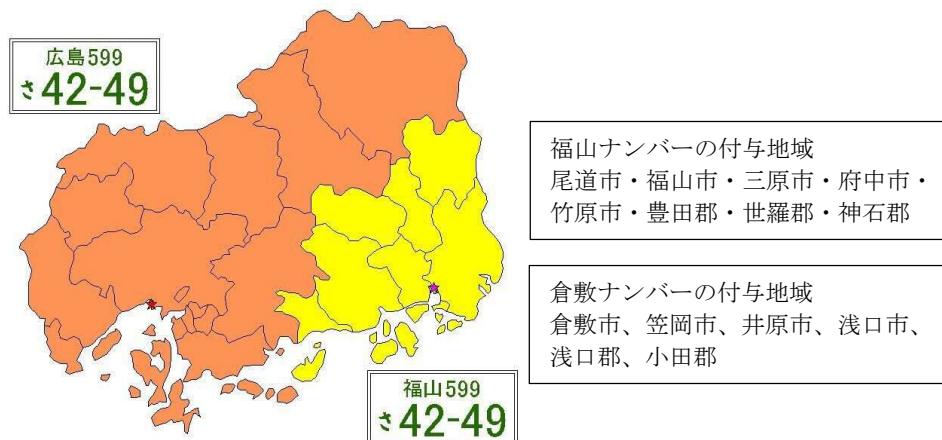
### ■調査日時

- ・休日調査：令和 7 年 8 月 24 日（日）
- ・平日調査：令和 7 年 8 月 25 日（月）
- ・調査時間：7 時～18 時

※道の駅の開店は 7 時（レジ開始は休日 7:30～、平日 8:00～）、閉店は 16 時

### ■調査内容

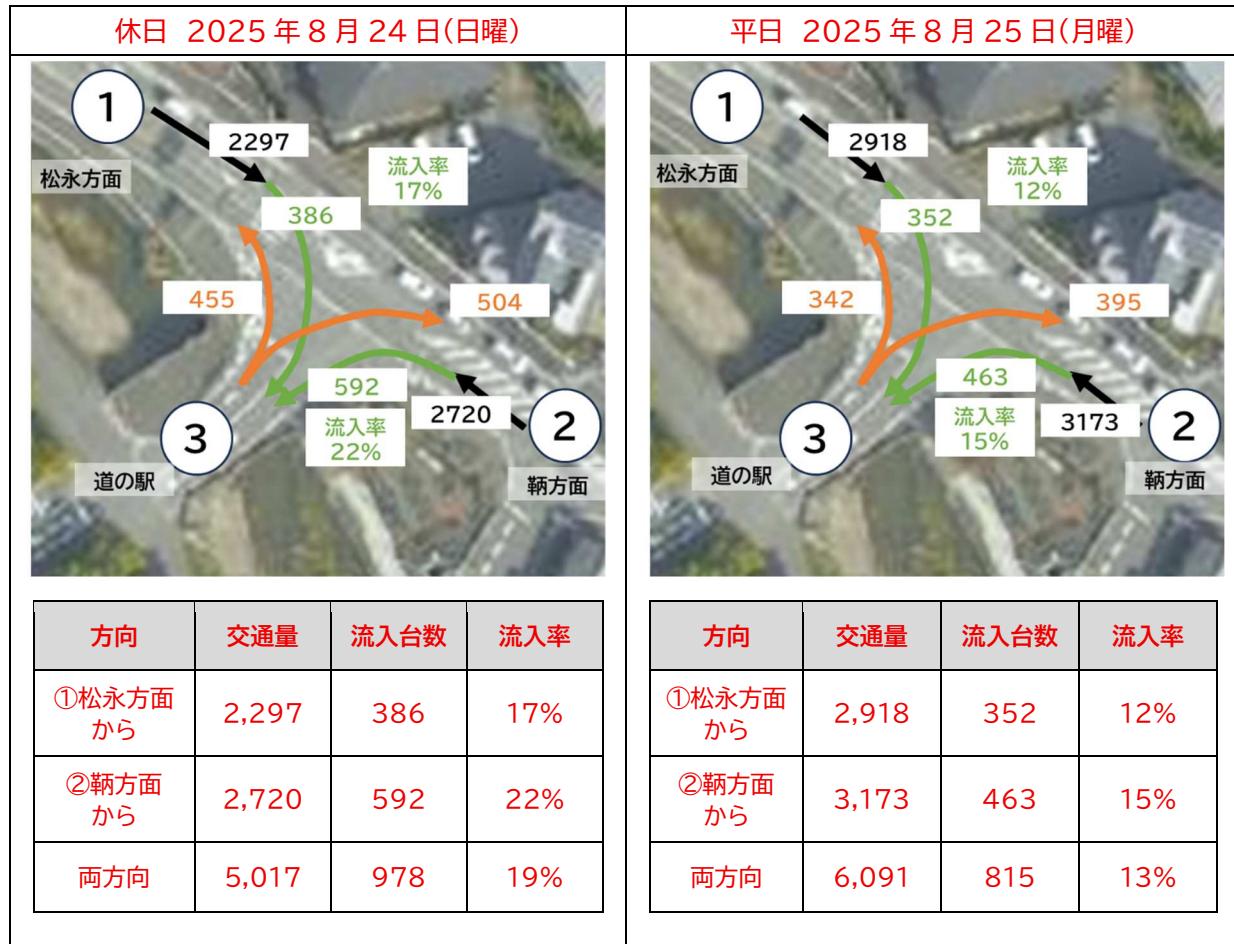
- ・対象地点を通行する車両を車種別・方向別・時間帯別に観測
- ・車種別：小型車、大型車（路線バス・大型バス・トラック・その他）  
※運輸支局別：福山・広島・倉敷・その他  
※ナンバー別：れ、わ（レンタカー）、その他  
※方向別：県道 47 号鞆松永線の道の駅接続部の交差点全方向



出典：中国運輸局 HP (<https://wwwtb.mlit.go.jp/chugoku/gian/faq01.html>)

### (1) 調査結果概要

道の駅に接続する県道 47 号鞆松永線の交通量は、両方向で休日が 5,017 台、平日が 6,091 台で平日のほうが多いが、道の駅への流入率は、休日が 19%、平日が 13% で休日のほうが高い。休日、平日ともに鞆方面からの交通量が多く、道の駅への流入台数も多い。立寄り後の流出も鞆方面が多い。



※県道と道の駅の間に側道があるため、出入りの台数は一致しない

図 2-10 調査結果概要

## (2) 時間帯別台数、道の駅への流入率

時間帯別でみると、休日は9時台～11時台の交通量が多く、道の駅への流入台数も多い。

平日は朝夕の通勤時間帯の交通量が多く、道の駅への流入台数は8時台～12時台が多く、流入率は15～20%程度である。

道の駅が閉まる16時以降は休日も平日も流入台数は少ない。

方面別で見ると、休日の午前中は鞆方面からの流入台数が多く、流入率も高い。

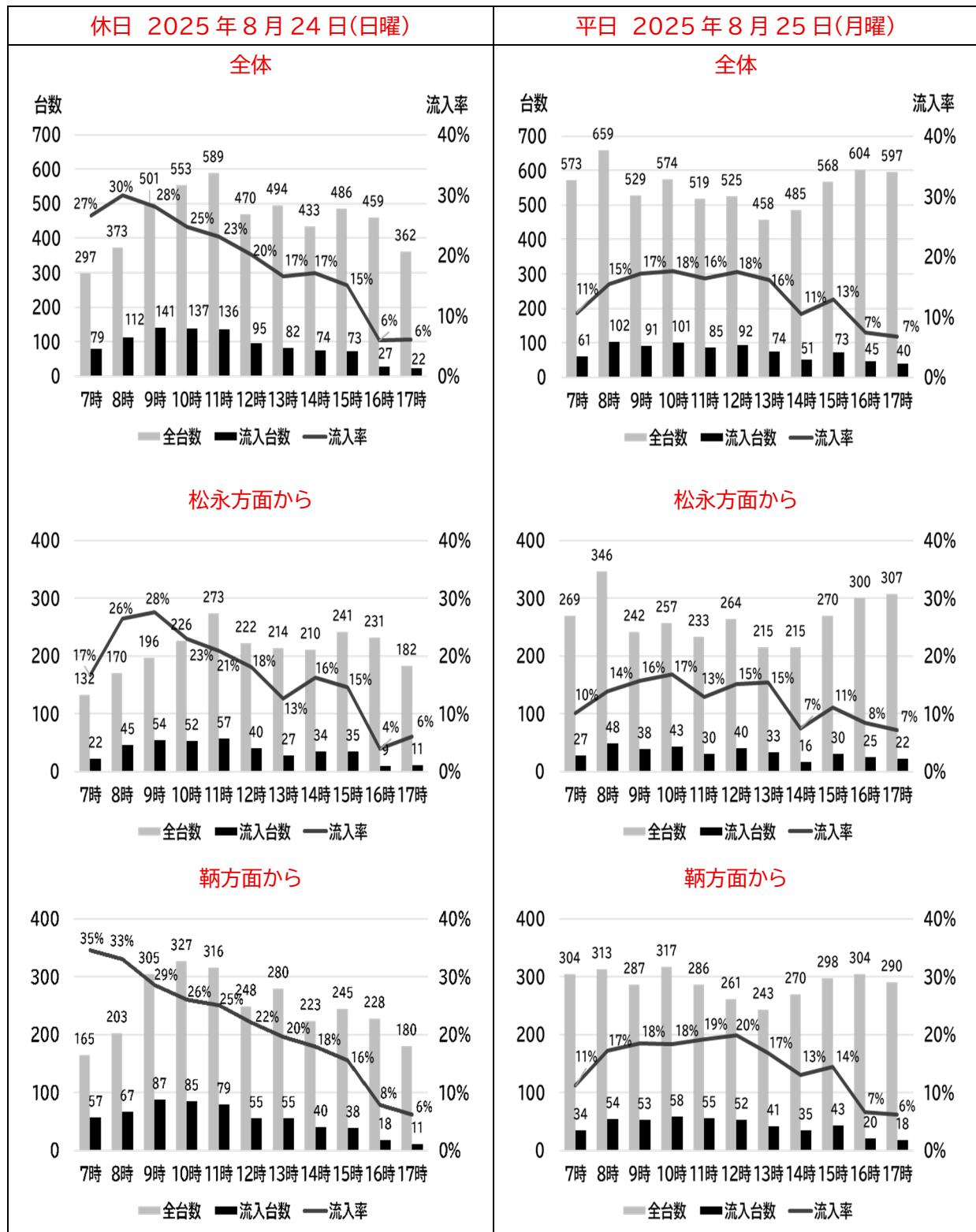


図 2-11 時間帯別台数、道の駅への流入率

### (3) 車種別台数

車種別で見ると、県道を通過する交通量も、道の駅に流入する車両も、休日・平日ともに小型車がほとんどで、レンタカー、大型車はわずかである。

小型車のナンバーでは、平日は福山ナンバーが多く、休日は福山ナンバー以外の割合が若干増加している。

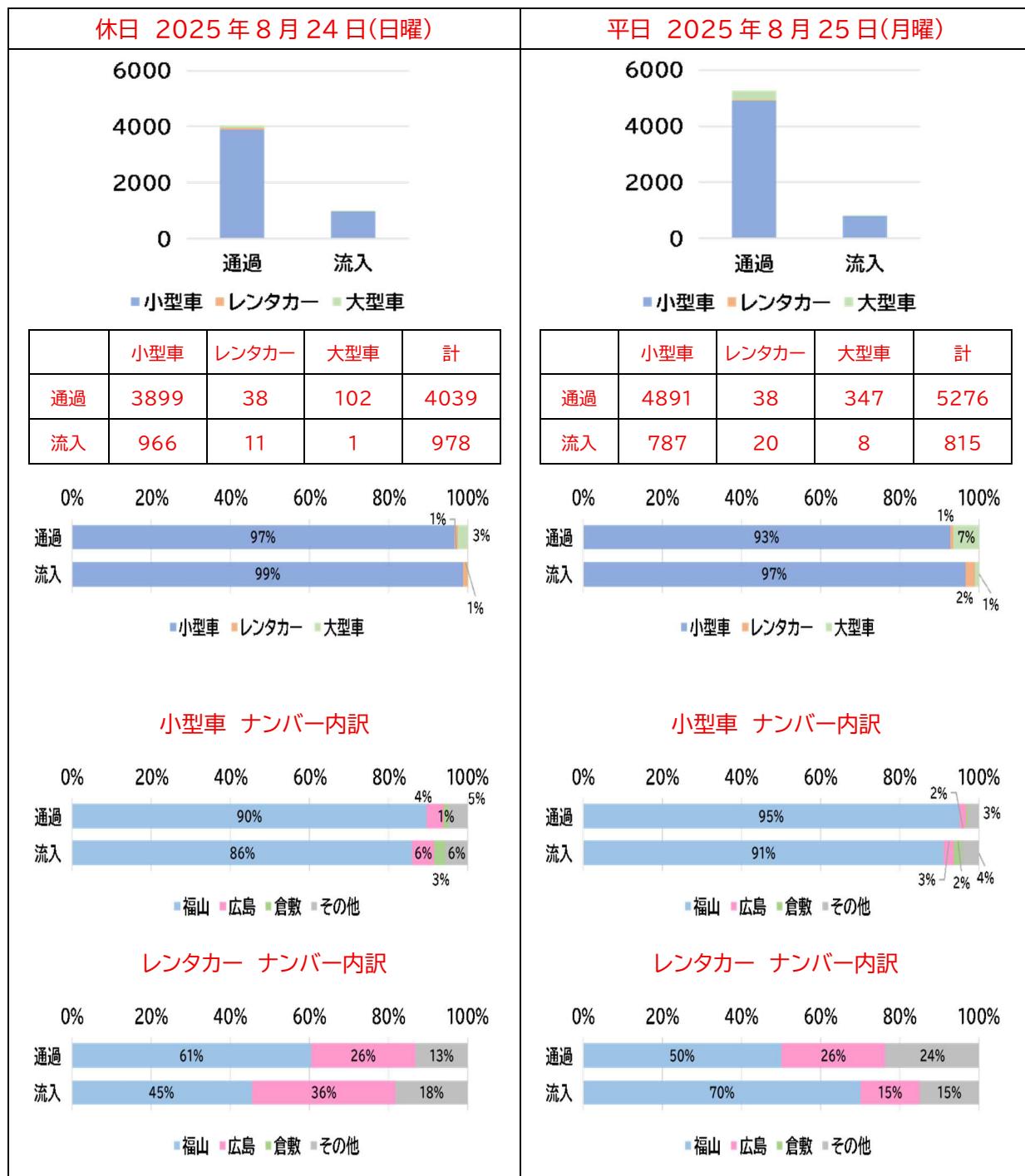
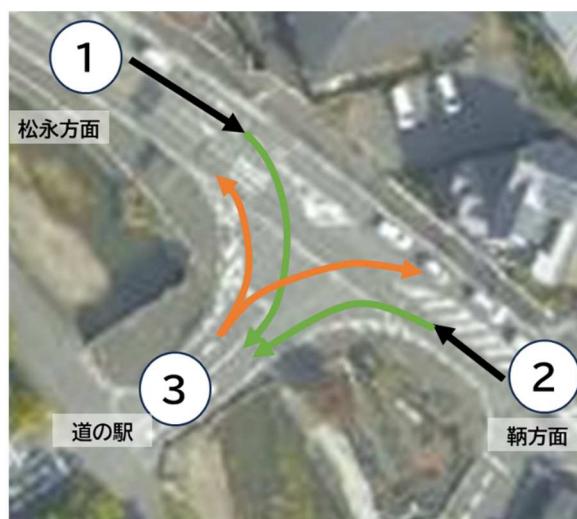


図 2-12 車種別台数

方向別でみると、休日は、①松永方面から③道の駅へ右折する車両、③道の駅から①松永方面に左折する車両は広島ナンバーが9%で、他の方向に比べると高い。



### 2.4.3. 来訪者分析

鞆未来トンネルの開通（2025年3月30日開通）による来訪者数の変化を分析するため、人流データによる分析を行った。

分析に使用したデータは「KDDI Location Analyzer」を用いて行った。

#### ■ KDDI Location Analyzer の概要

- ・個別同意を得た au スマートフォンユーザーの移動履歴データ
- ・GPS 測位を利用しており、位置精度誤差が数十mと高い

#### <拡大推計について>

分析結果の人数は、H27 国勢調査における市区町村ごとの性年代別人口を用いて拡大推計された人数

#### <来訪者属性分析について>

指定した施設（ジオフェンスを自由に設定可能）への来訪者の人数や属性を集計

#### <来訪者居住地分析について>

指定した施設（ジオフェンスを自由に設定可能）への来訪者が、どのエリアから何人来ているかを集計

#### <秘匿措置について>

個人情報保護の観点から、集計結果から個人を特定できないよう、集計値の最小単位が10人未満となる場合は0人として表現

#### <居住地（推定居住地）の定義について>

深夜によくいる場所を居住地（推定居住地）とする  
(直近1ヶ月の夜間(22~29時)の最頻滞在地)

#### ■ エリア設定

道の駅アリストぬまくまの来訪者は図に示すエリアを訪れた人で設定した。

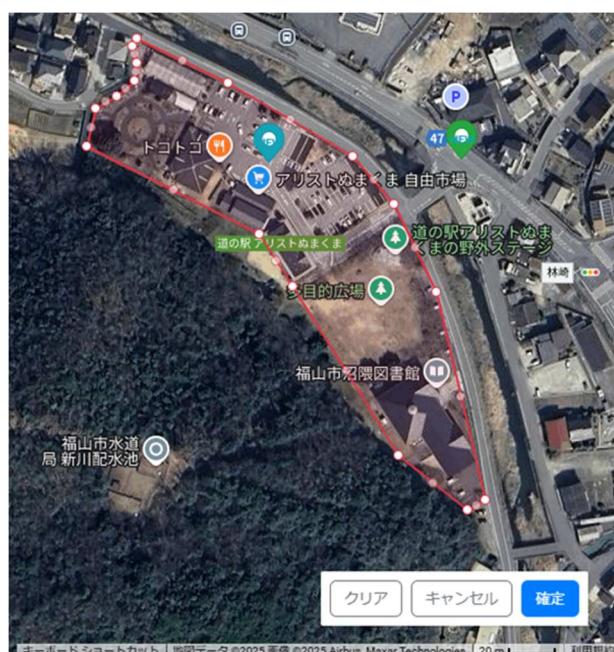


図 2-13 道の駅アリストぬまくまの来訪者の範囲設定

## (1) 年代別の来訪者（1日平均）

祝休日／平日別で、年代別の来訪者について、駒未来トンネルの開通（2025年3月30日）による変化を分析するため、2024年4月、5月と2025年4月、5月を分析した。

2025年5月を見ると、祝休日が529人、平日が204人で、祝休日のほうが来訪者数が多い。

駒未来トンネル開通前後で、2024年と2025年の来訪者数は、祝休日の4月は2025年のほうが2024年より増加しているが、5月は2025年は2024年より減少している。

年代別で見ると、祝休日も平日も70歳以上が多く、20代、30代が少ない状況である。

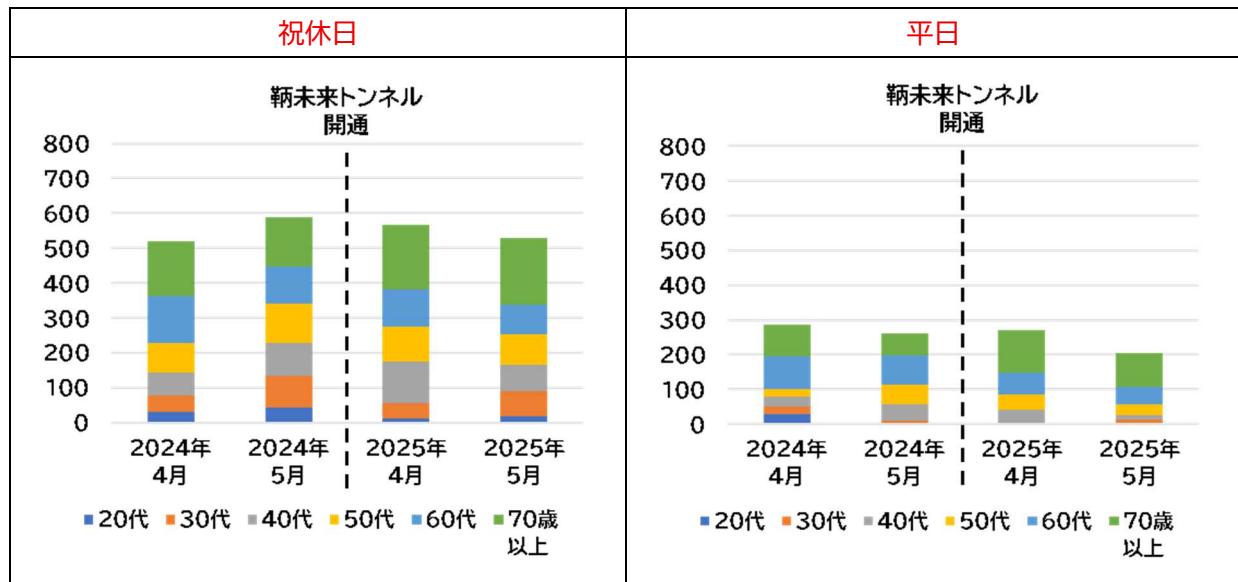


図 2-14 年代別の来訪者（1日平均）

## (2) 年代別、滞在時間別の来訪者（1日平均）

2025年5月の祝休日／平日別で、年代別、滞在時間別の来訪状況を分析した。

祝休日の来訪の多い70歳以上の滞在時間は、15分以上30分未満が最も多く、次いで30分以上60分未満となっている。（平日に比べて30分以上60分未満が多い。）60分以上の滞在者数は少ない。平日も15分以上30分未満が多い。

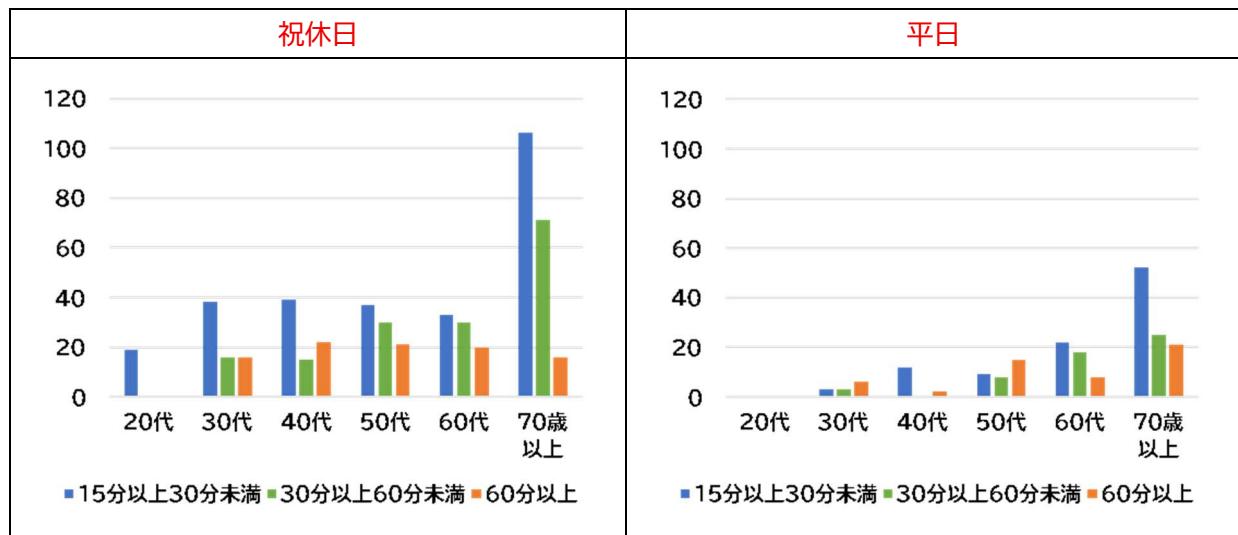


図 2-15 年代別、滞在時間別の来訪者（1日平均）2025年5月

### (3) 時間帯別、滞在時間別の来訪者（1日平均）

2025年5月の祝休日／平日別で、時間帯別、滞在時間別の来訪状況を分析した。

祝休日は、8時台～9時台は15分以上30分未満の滞在が多い。11時台～14時台は60分以上の滞在が多い。

平日は、12時台～14時台の滞在が多く、60分以上の滞在が多い。

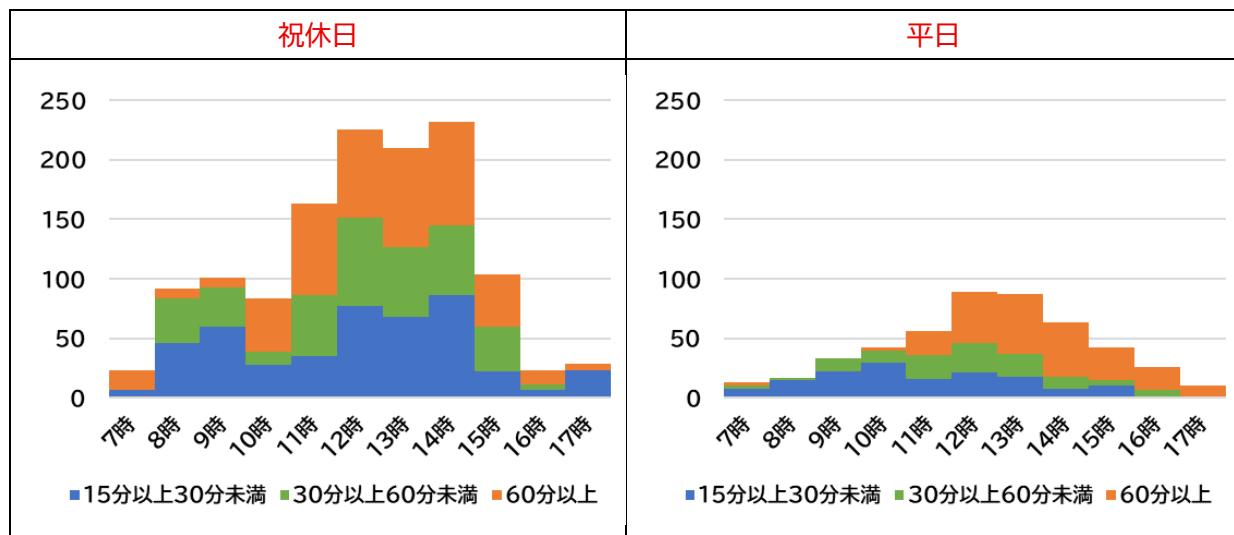


図 2-16 時間帯別、滞在時間別の来訪者（1日平均） 2025年5月

### (4) 来訪者の居住地

来訪者の居住地を分析した。（※来訪者の居住地分析では祝休日、平日の分析はない）

来訪者は福山市が60%以上で多い。鞆未来トンネル開通後の2025年4月、5月は、2024年に比べて、広島県（福山市、尾道市、府中市、三原市を除く）、岡山県、その他の割合が増加している。

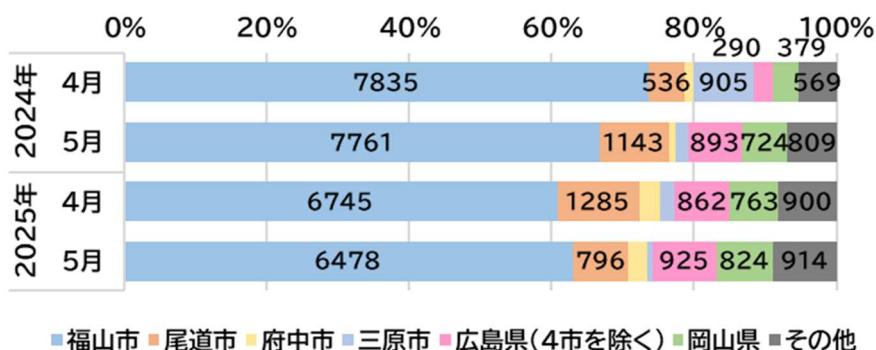


図 2-17 来訪者の居住地分析

## (5) 来訪者の居住地別、滞在時間

2025年5月の来訪者の居住地別、滞在時間を分析した。

来訪者の多い福山市に居住する方は、15分以上30分未満の滞在が多い。

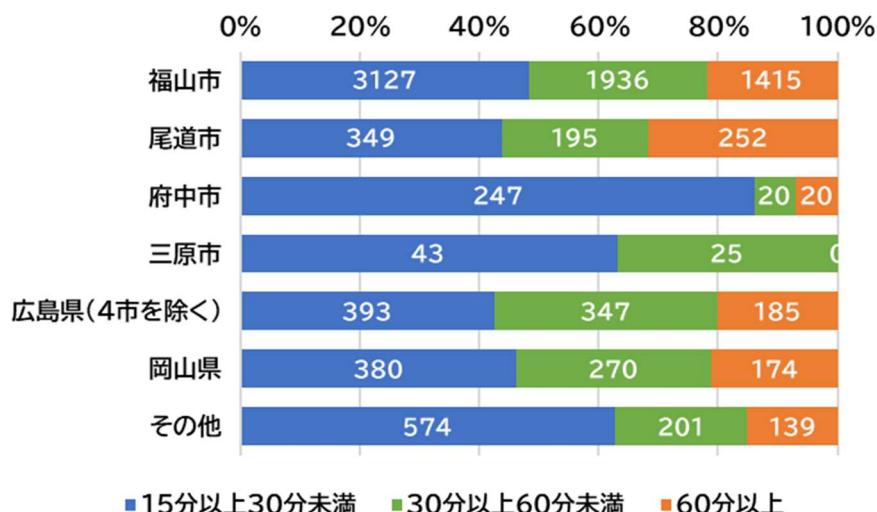


図 2-18 居住地別、滞在時間（2025年5月）

都道府県別の来訪者数を図に示す。

広島県が大半であり、次いで岡山県、兵庫県が多い。

	2024年		2025年		2025年5月		
	4月	5月	4月	5月	15分以上 30分未満	30分以上 60分未満	60分以上
34 広島県	9705	10102	9436	8554	4159	2523	1872
↓スケールは広島県を除く							
33 岡山県	379	724	763	824	380	270	174
28 兵庫県	112	209	117	211	93		118
35 山口県	76				129	21	21
13 東京都	80				166		
32 島根県		73	110	126	38	88	
23 愛知県		31	74	71	42	29	
38 愛媛県	28	168	164	39	39		
39 高知県					39		
44 大分県						39	
14 神奈川県	60				28		
27 大阪府		24		75		24	

図 2-19 居住地別、滞在時間別（都道府県）

広島県内の市区町村別の来訪者数を図に示す。

福山市が大半であり、次いで、尾道市、府中市、三原市の隣接市が多い。

	34207 福山市	2024年		2025年		2025年5月		
		4月	5月	4月	5月	15分以上 30分未満	30分以上 60分未満	60分以上
34207 福山市	7835	7761	6745	6478	3127	1936	1415	
↓スケールは福山市を除く								
34205 尾道市	536	1143	1285	796	349	195	252	
34208 府中市	139	96	329	287	247	20	20	
34203 竹原市		118	60	109		89	20	
34103 広島市南区			52	108	54	29	25	
34104 広島市西区				88	88			
34202 吳市			58	77		77		
34102 広島市東区		55		74		74		
34209 三次市		47	89	69	69			
34204 三原市	905	209	215	68	43	25		
34213 廿日市市		123	33	61	25		36	
34107 広島市安芸区	37	93	53	57	20	37		
34212 東広島市	63	133	135	49	49			

図 2-20 居住地別、滞在時間別（市区町村）

福山市内の町別の来訪者数を図に示す。

道の駅に近い常石、草深が多い。（草深は月によって変動あり）

	2024年		2025年		2025年5月		
	4月	5月	4月	5月	15分以上 30分未満	30分以上 60分未満	60分以上
沼隈町大字常石	1087	1092	1607	1846	734	493	619
金江町金見	178	61	96	617	73	235	309
鞆町	489	362	362	362	205	100	57
青葉台	732	327	327	327	208	119	
内海町	198	326	326	326	169	122	35
沼隈町大字草深	843	1685	640	315	208	107	
東手城町	50	274	274	274	79	155	40
沼隈町大字上山南			193	240	179		61
神村町	201	374	207	221	175		46
引野町	65	203	203	203	182		21
東深津町	52	172	172	172	144	28	
沼隈町大字能登原	414	429	270	168	84	84	
藤江町	286	377	266	164	82	82	
山手町	426	162	162	162	88	74	
沖野上町	46	160	160	160	80	80	
芦田町		137	137	137	42	56	39
伊勢丘		129	129	129	99	30	
今津町		120	120	120	69		51
駅家町	260	118	118	118	48	34	36
能島		117	117	117		78	39
沼隈町大字下山南	42	261		115	31	28	56
水呑町	289	110	110	110	72	38	
久松台		108	108	108	36	36	36

図 2-21 居住地別、滞在時間別（町）

#### 2.4.4. 再整備後の駐車規模の試算

基本構想で整理されている再整備後の利用人数予測をベースとし、交通量調査や人流データ分析の結果を用い、平日／休日別、時間帯別などの利用台数を想定した。

なお、基本構想では、15分未満のトイレ休憩のみの短時間の滞在は含まないため、駐車場規模の算定では、15分未満のトイレ休憩のみの利用台数も想定した。

ピーク時の1時間当たりの駐車台数を算定し、平日66台、休日132台と算定した。

#### (1) 再整備後の利用人数予測

道の駅アリストぬまくま 再整備基本構想（2025年6月）で整理されている再整備後の利用人数予測を以下に示す。

##### ○ターゲットの分類

足元需要：地元の利用者 【車で20分圏内】

観光需要：市外・県外も含む地元外の利用者 【車で20分圏外】

足元需要(=車移動20分圏内)		観光需要(=車移動20分以上)	
メイン	<p>■ 基本設定</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>属性：主婦 or 65歳以上の高齢者</li> <li>年齢層：30代～80代</li> <li>利用シーン：日常使い（平日が多い）</li> <li>利用人数：1人</li> <li>利用目的：日常の買い物（食料品等）、滞在時間10～30分</li> <li>客単価：1,000円～1,500円</li> </ul> <p>■ ターゲット特性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>良質で新鮮な食材を求めている。（スーパー・コンビニとの差別化）</li> <li>昼食や仲間内の情報交換の場としてレストランを使う場合もある。</li> <li>情報収集はTV、情報誌、チラシ等がメインである。</li> </ul>	<p>■ 基本設定</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>属性：ファミリー or カップル</li> <li>年齢層：20代～70代</li> <li>利用シーン：週末使い</li> <li>利用人数：2人～5人</li> <li>利用目的：道の駅のコンテンツ消費、滞在時間30～60分</li> <li>客単価：1,000円～2,000円</li> </ul> <p>■ ターゲット特性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「名物商品」、魅力的な飲食機能等を目的に道の駅を訪れる観光層。</li> <li>地域の観光・体験情報の収集に訪れることが想定される。</li> <li>物販・飲食どちらの利用も望めるため、客単価は上がりやすい。</li> </ul>	
	<p>■ 基本設定</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>属性：ファミリー</li> <li>年齢層：20代～60代</li> <li>利用シーン：週末使い</li> <li>利用人数：2人～5人</li> <li>利用目的：道の駅のコンテンツ消費、滞在時間30～60分</li> <li>客単価：1,000円～2,000円</li> </ul> <p>■ ターゲット特性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>良質で新鮮な食材を求めている。（スーパー・コンビニとの差別化）</li> <li>食事のため、レストランを使う場合もある。</li> <li>情報収集はTV、情報誌に加えてSNSも活用する。</li> </ul>	<p>■ 基本設定</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>属性：ファミリー or カップル</li> <li>年齢層：20代～70代</li> <li>利用シーン：週末使い</li> <li>利用人数：2人～5人</li> <li>利用目的：近隣の観光に訪れた際のついでの立ち寄り、滞在時間10～30分</li> <li>客単価：500～1,500円</li> </ul> <p>■ ターゲット特性</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>週末の旅行、レジャーの際、目的地への途上、帰り道で休憩に立ち寄る。</li> <li>主なニーズは休憩であるが、土産物へのニーズも高い。</li> <li>話題の「名物商品」等がある場合はそれらも旅行、レジャーの一環で消費する。</li> </ul>	

出典：道の駅アリストぬまくま 再整備基本構想（2025年6月）

表 2-2 再整備後のターゲットごとの利用人数予測

ターゲット		属性	年齢層	利用シーン	利用人数	利用目的	滞在時間	人数(千人)
足元需要 車で20 分 以内	メイン	主婦/ 高齢者	30～80 代	日常使い (平日多い)	1人	日常の 買い物	10～ 30分	119
	サブ	ファミリー	20～60 代	週末使い	2人～ 5人	コンテン ツ消費	30～ 60分	76
観光需要 車で20 分 以上	メイン	ファミリー / カップル	20～70 代	週末使い	2人～ 5人	コンテン ツ消費	30～ 60分	41
	サブ	ファミリー / カップル	20～70 代	週末使い	2人～ 5人	ついでの 立ち寄り	10～ 30分	49
総計								284

## (2) 駐車場規模の算定に用いたデータ

駐車場規模の算定には、現状（再整備前）の利用者データとして、交通量調査、人流データ分析の結果を用いた。

※調査結果の内容は前項の通り

表 2-3 駐車場規模の算定に用いるデータ

種類	交通量調査	人流データ分析
観測方法	現地観測の実数	携帯位置情報から推定
観測対象	車両台数	人
観測条件	県道から道の駅方面に流入する車両の全台数 ※図書館に向かう車両も含む ※15 分未満のトイレ休憩のみなどの短時間の滞在も含む	15 分以上指定エリアに滞在した人 ※15 分未満のトイレ休憩のみなどの短時間の滞在は含まない
居住地	車両ナンバーで把握	市区町村、字名で把握
滞在時間	－	滞在時間を把握
交通量	立寄り台数以外に、道の駅に接する道路の交通量を把握	－

## (3) 交通量調査と人流データの比較

平日は人流データの滞在者数より、交通量調査結果の台数のほうが多い。休日も人流データの数値に対し、1台に2人乗っていたと仮定すると、交通量調査結果の台数のほうが多い。これは、人流データが、15分未満のトイレ休憩のみなどの短時間の滞在は含まないためと想定される。

「再整備基本構想」での利用人数予測でも、短時間のトイレ休憩の予測は含まれていない。そのため、「再整備基本構想」の利用人数予測に加え、短時間のトイレ休憩の台数も想定して駐車場規模を算定する。

次に、時間帯別で見た場合のピーク時の台数を想定する。駐車場規模の算定にあたり、最大となる数値は、休日で、時間帯としては60分以上の滞在が増える11-15時の時間帯になると想定される。その時の最大の駐車台数は、1日（営業時間）の全台数の20%程度と考えられる。

## ■祝休日

交通量調査

時間帯	全台数	流入台数	時間帯の割合
7時	297	79	9%
8時	373	112	12%
9時	501	141	15%
10時	553	137	15%
11時	589	136	15%
12時	470	95	10%
13時	494	82	9%
14時	433	74	8%
15時	486	73	8%
7-16時	4,196	929	

人流データ

時間帯	15分以上 30分未満	30分以上 60分未満	60分以上	計	時間帯の割合
7時	7	0	16	23	2%
8時	46	38	8	92	7%
9時	60	33	8	101	8%
10時	28	11	45	84	7%
11時	35	51	77	163	13%
12時	77	74	74	225	18%
13時	68	59	83	210	17%
14時	86	59	87	232	19%
15時	22	38	44	104	8%
7-16時	429	363	442	1,234	

## ■平日

交通量調査

時間帯	全台数	流入台数	時間帯の割合
7時	573	61	8%
8時	659	102	14%
9時	529	91	12%
10時	574	101	14%
11時	519	85	12%
12時	525	92	13%
13時	458	74	10%
14時	485	51	7%
15時	568	73	10%
7-16時	4,890	730	

人流データ

時間帯	15分以上 30分未満	30分以上 60分未満	60分以上	計	時間帯の割合
7時	8	2	3	13	3%
8時	15	2	0	17	4%
9時	22	11	0	33	7%
10時	30	10	2	42	10%
11時	16	20	20	56	13%
12時	21	25	43	89	20%
13時	18	19	50	87	20%
14時	8	10	45	63	14%
15時	10	5	27	42	10%
7-16時	148	104	190	442	

### (4) 15分未満の駐車台数の仮定

人流データの滞在人数から、休日は1台に2人が乗っていると仮定すると、駐車台数は617台となる。15分未満の台数は、交通量調査結果の休日の7-16時の台数の929台から617台を引くと、312台が15分未満の駐車台数と仮定され、15分以上の駐車台数の50%程度に相当する。(平日の場合は65%に相当)

表 2-4 15分未満の駐車台数の仮定

	15分未満 (仮定)	15分以上 30分未満	30分以上 60分未満	60分以上	計
滞在人数 (人)	データなし	429	363	442	1,234
駐車台数(台) ※1台に2人と仮定	データなし	215	182	221	617
全体の駐車台数の仮定 (台)	312 ※仮定値	215	182	221	929

※15分以上の駐車台数の50%程度に相当(312/617=50%)

## (5) 再整備後の駐車規模の試算

基本構想で整理されている再整備後の利用人数予測等を踏まえた再整備後の駐車場規模を試算した。

表 2-5 再整備後の駐車規模の試算

ターゲット		利用 人数	滞在 時間	人数 (千人)	1日の 利用者 数 ※1	平日 の 割合 ※2	平日 1日の 利用人 数(人)	休日 1日の 利用人 数(人)	平均 乗車 人数 ※3	駐車台数 (台)		滞在 時間 ※4	駐車台数・ 時間 (台・時間)	
										平日	休日		平日	休日
足元 需要 車で 20分 以内	メイン	1人	10～ 30分	119	326	1.2	391	193	1.0	391	193	0.5	196	96
	サブ	2人 ～ 5人	30～ 60分	76	208	0.3	62	506	2.0	31	253	1.0	31	253
観光 需要 車で 20分 以上	メイン	2人 ～ 5人	30～ 60分	41	112	0.3	34	273	2.0	17	136	1.0	17	136
	サブ	2人 ～ 5人	10～ 30分	49	134	0.3	40	326	2.0	20	163	0.5	10	82
				285	781		528	1,298		459	745		254	567

グレーハッチは基本構想より

※1 年間人数を 365 日で除算

※2 基本構想の利用シーンから仮定

※3 基本構想の利用人数から仮定(余裕を見るため、最少人数を使用)

※4 基本構想の滞在時間から仮定

上記は、15 分未満のトイレ休憩のみなどの短時間の滞在は含まないため、交通量調査と人流データ分析の結果から、15 分未満のトイレ休憩台数を仮定した。

表 2-6 15 分未満のトイレ休憩台数の仮定

滞在時間	駐車台数(台)		滞在 時間	駐車台数・時間 (台・時間)	
	平日	休日		平日	休日
15 分未満	299	373	0.25	75	93
計	758	1,118		328	660

平日は 15 分以上の駐車台数(459 台)の 65% ⇒ 299 台

休日は 15 分以上の駐車台数(745 台)の 50% ⇒ 373 台

ピーク時の駐車台数を、交通量調査データ実施時のピーク時データを参考に 20% と仮定すると、最大の 1 時間あたりの駐車台数は平日 66 台、休日 132 台となる。

## 2.5. 福山市を取り巻く状況

福山市では、カーボンニュートラルの実現に向けた取り組みや、戦後の再興復興のあしがかりとして市民によって進められたばらによるまちづくり等様々な取り組みが進められている。

### 2.5.1. 脱炭素の促進

福山市では、脱炭素に向けた取り組みとして以下の取り組みを行っている。

#### (1) 「ゼロカーボンシティ」宣言

福山市は、2050 年までに温室効果ガス排出量を実質ゼロとする「ゼロカーボンシティ」を宣言している。

#### (2) 再生可能エネルギーの導入・公共施設切り替え

公共施設 127 箇所を対象に、2024 年 8 月 1 日から「再エネ 100% 電力プラン」を導入し、市内の電力使用による CO<sub>2</sub> 排出量ゼロを実現している。また、太陽光発電設備や蓄電池、省エネ機器の導入支援計画も策定している。

#### (3) 資源循環と地域連携による脱炭素モデル

周辺 9 市町と連携し、「木質バイオマス発電」や「バイオ炭」の活用などを盛り込んだ資源循環モデルを構築中である。また、市内企業の株式会社エフピコとの「資源循環及び脱炭素促進に関する連携協定」も締結され、プラスチック資源の循環や環境教育にも取り組んでいる。

#### (4) 企業・事業者支援の仕組み

産業部門（市内の約 9 割を占める）に向けて、再エネ導入や省エネ設備導入を促進する補助制度を設けている。

#### (5) 市民・事業者との協働プラットフォーム

環境・脱炭素の取組を広げるため、福山市 SDGs 推進プラットフォームを運営している。企業・団体・個人が課題を共有し、脱炭素や資源循環の実践をつなげている。

### 2.5.2. 世界の中における福山市

福山市は、日本の地方都市として産業・文化・環境の分野で特色ある発展を遂げており、グローバル化が進む中で国際交流や特産品であるばらを扱い、世界的課題への貢献も期待されている。

#### (1) 世界に誇れるばらのまち

福山市のばらに関する取り組みは、戦後復興の過程で、1956～57 年に近隣住民が現在のばら公園の位置に約 1,000 本のばら苗を植えたことが出発点となった。現在では、ばらを媒介として、「思いやり・優しさ・助け合いの心」を表す「ローズマインド」という理念が掲げられ、まちづくりの文化・ブランドとして定着している。2015 年には福山市ばらのまち条例が制定され、「市民と市が一体となってばらのまちづくりを進め、平和の尊さや心の豊かさが実感できる活力ある福山の実現を図る」ことが目的とされた。2025 年には、第 20 回世界バラ会議福山大会を開催し、国際的な展開・交流も図られた。

#### (2) COOL JAPAN AWARD

COOL JAPAN AWARD とは、クールジャパン協議会が主催し、世界各国の外国人審査員が「世界が共感する日本の“Cool”なモノ・コト」を発掘・認定するアワードである。対象は「モ

ノ（製品）」「コト（まちづくり・文化など）」まで幅広く、受賞者には海外展開・インバウンド戦略の支援などの機会が与えられる。今後の取り組みとして、道の駅の観光・体験機能が国際的な評価につながる一つのきっかけとして、取り組みを検討する。

### 2.5.3. 福山市南部地域の状況

道の駅アリストぬまくまが位置するのは、図 2-22 に示す通り、福山市の南部地域であり、「鞆の浦」や「阿伏兎観音」などの観光地、温泉なども兼ね備えたレジャー施設、島しょ部の海浜レクリエーション施設などがあり、交流人口の増加が見込まれる地域島しょ部や内陸部での農林水産業、沿岸部の造船所や鉄鋼団地などの製造業、観光地である鞆地区を中心とした小売・サービス業など、多様な産業を有する地域である。



図 2-22 南部地域の位置図

#### (1) 鞆未来トンネルの開通

鞆未来トンネルは、県道鞆松永線（福山市鞆町地区）沿いに整備されたトンネルであり、鞆地区と沼隈地区を結んでいる。鞆未来トンネルの開通により、鞆町中心部を通る旧道の交通量が大幅に減少している。通勤時間帯では約 8 割減のデータが報じられており、それにより、旧道の狭隘区間・通過車両の渋滞状況等が改善されることで、緊急車両の通行の確保や日常の移動の安全性・快適性が高まると期待される。加えて、交通の流れが町中を“抜ける”ことから“訪れる・滞在する”町へ転換するための基盤整備として捉えられており、観光振興にも期待がかかっている。

#### (2) 南部地域をモデルエリアとした周遊観光

地域の観光振興として、南部地域一帯が観光エリアとして活性化すれば、市内他エリアとの観光導線が強まり、福山市全体の観光価値が向上することが期待される。滞在時間・回遊性の向上については、町中散策や海岸線ドライブ、島へのアクセスといった複数の要素を組み込むことで、観光客の滞在時間が延び、商店や飲食店など地域経済への波及効果が見込まれる。景観・地域資源の活用に関しては、歴史的建築物、瀬戸内海の景観、島や海岸線といった地域資源を活かした観光設計が、他地域との差別化を図るうえで有効である。また、地域住民との交流促進の観点からは、観光地化だけでなく、地域住民、伝統産業、町並み保存などを組み合わせた体験型観光を推進することにより、地域への誇りや住民の参画意識を高めることができる。

## 2.5.4. 「道の駅」アリストぬまくまの位置付

上述を踏まえ、「道の駅」アリストぬまくまの取り巻く環境を踏まえた位置付けを図 2-23 に示す。

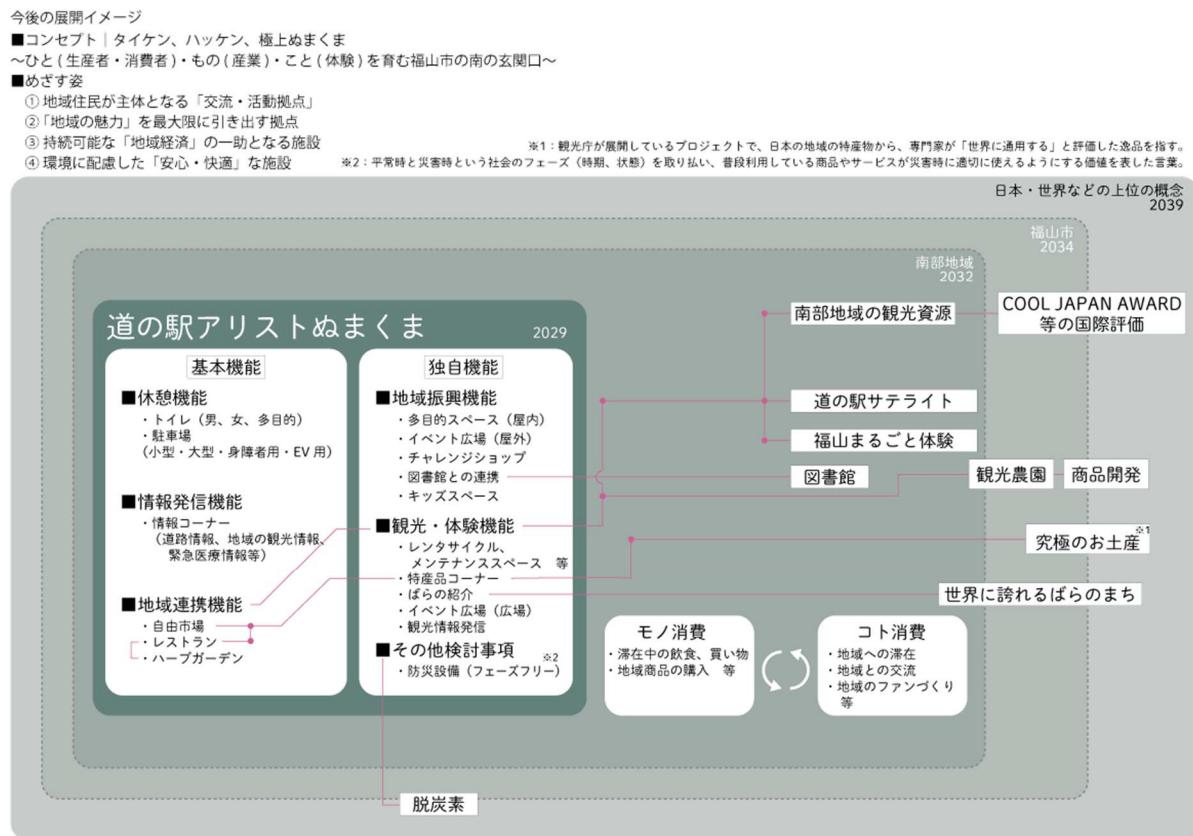


図 2-23 「道の駅」アリストぬまくまの位置付

## 2.6. 法規制などの条件

建築基準法・都市計画法などの施設整備における法規制に加え、現敷地は土砂災害特別警戒区域に該当しているため、土砂災害リスクについて整理する。また、洪水による浸水リスク、津波による浸水リスクについて整理する。

### 2.6.1. 関係法令の整理

本事業に係る関係法令については、表 2-7 に示すとおりである。今後、関連法令の概要を整理した上で、特に留意すべき内容については、その基準や手続き等について整理する。

表 2-7 関連法令の整理

関連法令	項目 (条項等)	規定等	該当 非該当 未確定
建築基準法	道路 (法 42 条)		
	用途地域 (法 48 条)	都市計画区域外	
	容積率 (法 52 条)	指定なし	
	建ぺい率	指定なし	

関連法令	項目 (条項等)	規定等	該当 非該当 未確定
	(法 53 条)		
	建物高さ制限 (法 56 条)	—	
	日影制限 (法 56 条の 2)	対象外	非該当
	防火・準防火地域 (法 61 条)	指定なし	非該当
	法 22 条区域 (法 22 条)	指定なし	非該当
都市計画法	都市計画区域 (法 5 条)	都市計画区域外	
	開発の許可 (法 29 条)	(都市計画区域外) 10,000 m <sup>2</sup> 以上の開発行為	非該当
屋外広告物法 (法 2~4 条)	広告物等の制限 (条例 2~4 条)	福山市屋外広告物の手引きの禁止地域に該当せず	非該当
駐車場法 福山市建築物における駐車施設の附置等に関する条例	駐車施設の附置 (法 20 条)	対象外	非該当
水道法 福山市水道給水条例	給水装置の構造及び材質 (第 4 条)	給水装置の構造及び材質は、水道法施行令(昭和 32 年政令第 336 号。以下「政令」という。)第 6 条に規定する給水装置の構造及び材質の基準に適合しなければならない。	該当
下水道法 福山市下水道条例	排水設備の接続方法及び排水管の内径等 (条例 3 条)	排水設備の新設、増設又は改築(以下「新設等」という。)を行おうとする者は、次の各号に定めるところによりこれを行わなければならない。	該当
自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律 福山市自転車等の放置の防止に関する条例	施設の設置者等の責務 (条例 6 条)	官公署、学校、図書館等公益的施設の設置者及び百貨店、スーパー・マーケット、銀行、遊技場等自転車等の大量の駐車需要を生じさせる施設の設置者は、当該施設の利用者のために必要な自転車駐車場を、当該施設若しくはその敷地内又はその周辺に設置するよう努めるものとする。	該当
高齢者、障害者等の移動等の円滑化の推進に関する法律	特別特定建築物の建築主等の努力義務等 (法 14 条)	【特別特定建築物】 ・ 2000 m <sup>2</sup> 以上は適合義務 ・ 2000 m <sup>2</sup> 未満及び既存建築物は努力義務 【特定建築物】 ・ 努力義務	該当
福山市みどりのまちづくり条例	公共施設の緑化 (条例 18 条)	市は、道路、河川、公園、住宅、学校及び庁舎等の公共施設で、市が設置し、又は管理するものについて、市長が別に定める公共施設緑化基準(以下「公共施設緑化基準」という。)により、当該公共施設の緑化の推進を図らなければならない。	非該当
建築物エネルギー消費性能の向上に関する法律	特定建築物に係る届出、指示、勧告等 (法 75 条、75 条の 2)	すべての非住宅建物の新築の場合に適合が必要	該当
建設リサイクル法	対象建設工事の届出等(法 10 条)	建築物の解体 : 80 m <sup>2</sup> 以上 建築物の新築 : 500 m <sup>2</sup> 以上 建築物修繕・模様替 : 工事額 1 億円以上 土木工作物 : 工事額 500 万円以上	該当

関連法令	項目 (条項等)	規定等	該当 非該当 未確定
景観法	届出の対象行為 (法 16 条)	景観計画の区域に該当しない	非該当
都市の低炭素化の促進に関する法律	低炭素建築物新築等計画の認定基準等(法 54 条)	該当しない 【認定を受けることのできる対象場所】 福山市市街化区域	非該当
土壌汚染対策法	土地の形質の変更が行われる場合の調査 (法 4 条)	土地の形質の変更であって、変更部分の面積が 3,000 m <sup>2</sup> 以上となる行為	未確定
土砂災害防止法	土砂災害特別警戒区域 (法 9 条)	該当する	該当
水防法	洪水浸水想定区域 (法 14 条) 家屋倒壊等氾濫想定区域	洪水浸水想定区域の範囲外 家屋倒壊等氾濫想定区域の範囲外	非該当

### 3. 施設整備計画

#### 3.1. 道の駅事業の整備範囲の設定

現敷地を再整備の対象敷地として扱うこと及び沿限図書館との連携について整理する。

#### 3.2. 導入機能の設定

過年度業務、及び今年度実施する検討会議、各部会、ぬまトークでの意見を踏まえ、道の駅が担う機能、道の駅エリアの市場性、想定されるコンテンツから、導入が想定される機能・施設について、次の表 3-1 のとおり整理する。

表 3-1 導入機能

項目		備考条件
基本機能	休憩機能	修正中
	情報発信機能	
	地域連携機能	

項目		備考条件
独自機能	地域振興機能	修正中
	観光・体験機能	
	その他検討事項	

### 3.3. 導入規模の設定

「2.4.需要調査」の結果を踏まえ、NEXCO 設計要領、道路構造令、都市公園移動円滑化ガイドライン等を用いて導入機能の規模を整理する。

項目		規模
基本機能	休憩機能	修正中
	情報発信機能	
	地域連携機能	
	地域振興機能	
独自機能		

	その他検討 事項	修正中

### 3.4. 環境計画

省資源・省エネルギー化、再生可能エネルギーの活用検討等について整理する。

### 3.5. 防災計画

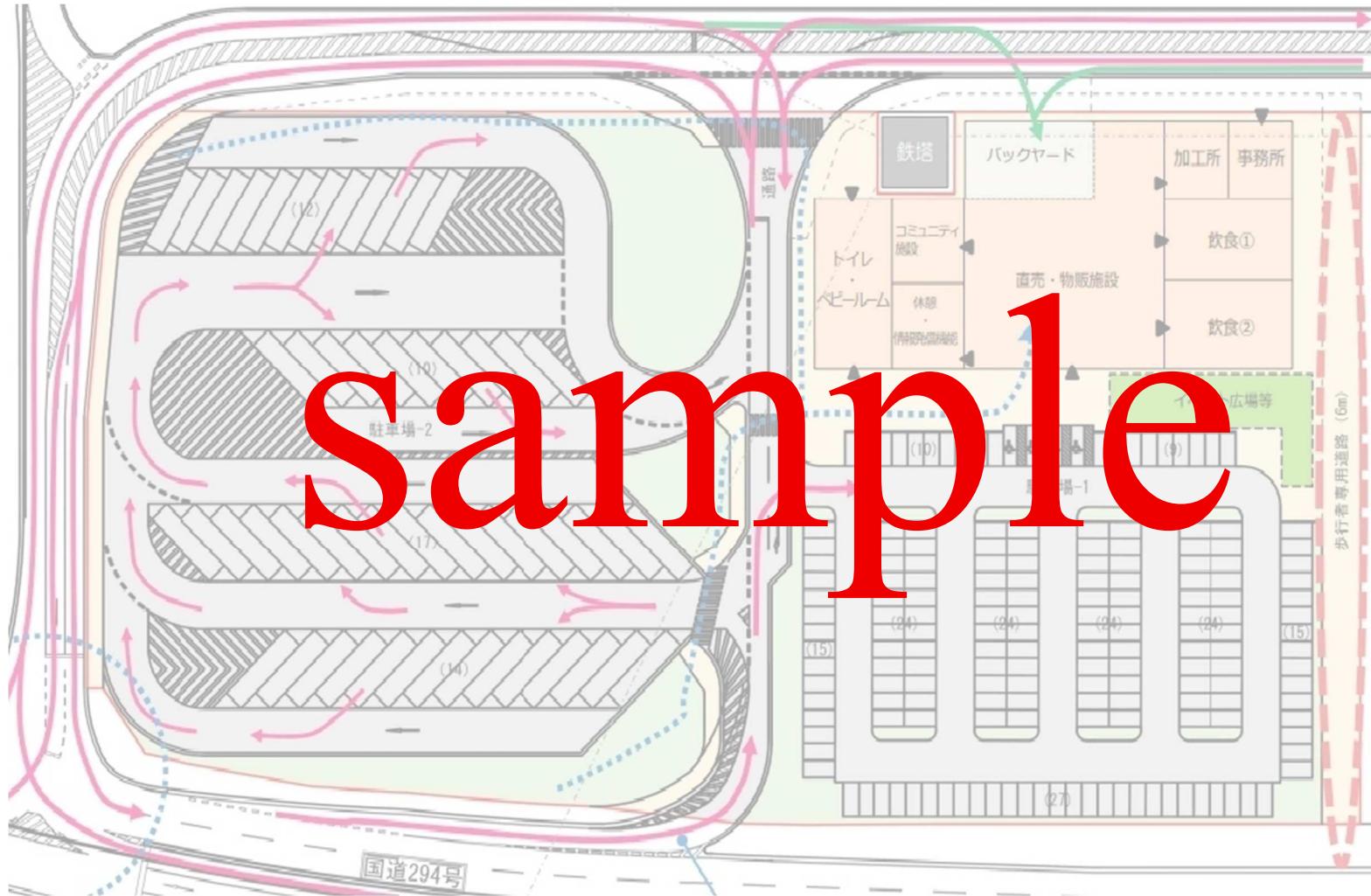
道の駅アリストぬまくまは、地域住民が主体となる「交流・活動拠点」と位置付けられており、従前の道の駅としての在り方に加え、地域住民の防災拠点としての活用が期待されている。大規模地震発生時には、自衛隊や警察などの救援活動の拠点や緊急物資等の基地として活用することが期待されている。以下に、広域的な支援活動に十分なスペースや非常用電源の確保など、必要な防災機能について整理する。

防災機能	内容
駐車場	広域的な支援活動に十分なスペースとして駐車場を活用する。
非常用電源	平常時にも有効活用可能な太陽光発電や蓄電池を組み合わせたハイブリッド型を検討する。燃料調達が困難な状況でも再生可能エネルギーを活用しながら持続的に運用でき、環境負荷の低減にも寄与する。
防災トイレ	普段は通常のトイレとして使用し、災害時に上下水道が損傷した場合は貯留型トイレや、水循環式自己処理型バイオトイレなどの上下水に依存しないトイレを指す。通常の利用も可能なことから、災害時における防犯面の安全・安心とプライバシーが守られる。
フェーズフリー機能	フェーズフリーとは、平常時と災害時という「フェーズ（局面）」を区切らず、日常の延長線上での利用を示す考え方

防災機能	内容
	ある。フェーズフリーの考え方で実施する防災イベント等として、防災食や非常用グッズに触れるアウトドアイベントやワークショップや体験型ゲームを通した交流イベント等の実施を検討する。

### 3.6. 施設整備計画

施設整備計画として、3.1.～3.5.を踏まえ、施設配置の考え方及び施設計画の考え方を整理する。



### 3.6.1. 施設配置の考え方

駐車場、道の駅および付帯施設、拡張用地についての配置について整理する。

### 3.6.2. 施設計画の考え方

道の駅のレイアウト検討について整理する。

## 4. 維持管理・運営計画

### 4.1. 維持管理・運営計画

道の駅アリストぬまくまで今後導入する機能ごとに、設置者、管理・運営者、人員配置の有無、設置時期を表 4-1 導入機能表 4-1 に整理する。

表 4-1 導入機能

項目		設置者		管理・運営		人員配置		設置時期	
		福山市	広島県	福山市	指定管理者	不要	適宜	常駐	開館当初
基本機能	休憩機能								
	情報発信機能								
	地域連携機能								
独自機能	地域振興機能								
	観光・体験機能								
	その他検討事項								

以上の表から、施設の設置は主に福山市であり、駐車場の一部を広島県が整備することを想定している。施設の維持管理・運営に関しては、指定管理での委託を検討しており、行政機能との連携が必要な図書館との連携や、ばらの紹介などは、一部市も管理・運営を想定している。人員

は開館当初から常駐配置とし、順次提供する機能に合わせて増員していく体制を検討する。

## 5. 事業手法・業務範囲の方針

### 5.1. 業務範囲

本事業において、民間活力を導入する事業手法を用いる場合における官民の役割分担について整理を行い、適切な事業範囲について検討を実施する。なお、検討にあたっては、官民のいずれが主体となるかの区分で整理した。

表 5-1 各業務の実施主体

段階	業務項目	実施者	
		市	民間
共通	調査等	調査業務（入札条件（測量・地質・耐震診断等の既存施設及び土地）に関するもの）	○
		調査業務（上記以外のもの）	- ○
		許認可の取得（土地）	○ -
		許認可の取得（施設整備）	- ○
	設計	基本設計	- ○
		実施設計	- ○
	建設		- ○
主となる事業 公共機能が	工事監理		- ○
	維持管理・運営業務	表 4-1 参照	

## 5.2. 事業手法

施設の整備のための手法について、従来方式とその他の民間活力を導入する方式を各種視点から比較検討した。

### (1) 従来方式

従来方式の場合は、設計、施工、維持管理、運営（直営の場合もあり）を別々に発注して実施する（分離発注）。

### (2) DB 方式 施設整備のみ一括発注

施設整備と維持管理・運営が切り離されてしまうため、DBO 方式や PFI 方式とは異なり、維持管理・運営を見据えた施設整備ができない。ただし、運営部分の少ない事業であれば、大きな差にはならないと考える。

### (3) EOI (Early Operator Involvement) 方式

EOI 方式は、運営事業者を先行して選定するもので、施設を運営できる事業者が極めて限定される状況下において、そのノウハウ等を公募条件に幅広く設計、施工者を募集できる点に大きなメリットがある。

### (4) DB+O 方式、EOI+O 方式

DBO 方式や PFI 方式では施設整備から維持管理・運営までを包括的に民間の事業範囲としているが、民間の能力を積極的に活用することが可能となると考えられる。本事業では、既存の指定管理者は継続して維持管理運営業務を実施していく予定であるため、DB+O 方式、EOI+O 方式が適用可能である。DB+O もしくは EOI+O とは、施設設計施工業者と維持管理・運営事業者が別であるという点で DBO と異なるが、一括発注方式とした場合に期待できる効果は次のとおりである。

#### ① より質の高い公共サービスを提供すること

性能発注とすることにより、必要なサービス水準以上であれば、それを提供する上での手法（仕様）は問わないため、民間事業者が自ら得意な分野の技術などを最大限活用した提案が可能となり、より質の高い公共サービスを提供することができる。

#### ② LCC でのコスト削減を図ること

長期・一括契約により、LCC／維持管理に配慮した施設整備や維持管理・運営の効率化が図られ、LCC でのコスト削減を図ることができる。

#### ③ 供用開始時からのスムーズな運営を行うこと

施設整備と維持管理・運営を一括で契約することにより、早めに開業準備等へ着手することが可能となり、供用開始時からのスムーズな運営がなされる。

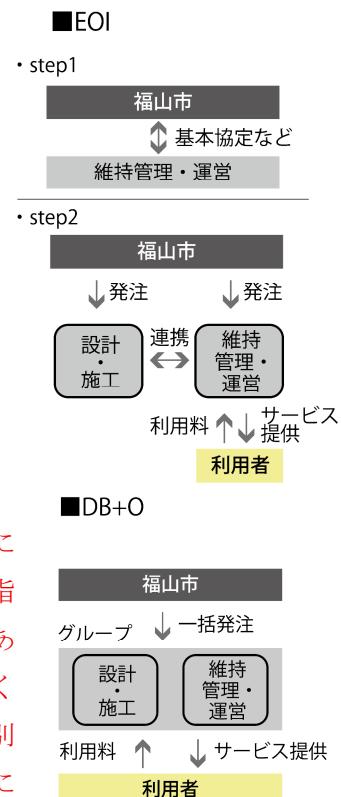


図 5-2 DB+O のイメージ

## (5) 指定管理者制度

指定管理者制度とは、公の施設をノウハウのある民間事業者等に管理してもらう制度のことである。これにより、民間事業者に公の施設の管理を任せることができるようになっている。指定管理者制度を導入するためには、指定管理者の指定や条例制定が必要になる。指定管理者制度の導入により、民間事業者のノウハウを活用でき、魅力的な自主事業や地域向けイベントの充実が図られる等というメリットがある。指定管理者制度が多く採用されている公の施設は、体育施設や道の駅等である。

表 5-2 公の施設

公の施設	分類	施設例
○	体育施設	体育館・運動場・プール
	教育・文化施設	博物館・美術館・図書館・文化会館・公民館・コミュニティセンター
	社会福祉施設	老人福祉施設・児童福祉施設・保育園

■指定管理者制度



図 5-3 指定管理者制度  
のイメージ

表 5-3 各手法の比較

整備手法			①設計建設	②管理運営	②調達	資金	⑤施設所有	民間活用度
従来			分離	公共 <sup>注1)</sup>	公共	公共	公共	低
事業手法	施設整備	DB	一括	公共 <sup>注1)</sup>	公共	公共	公共	高
		EOI	一括	公共 <sup>注1)</sup>	公共	公共	公共	
	施設整備+維持管理運営	DB+O	一括	民	公共	公共	公共	
		EOI+O	一括	民	公共	公共	公共	

注 1) 管理運営を民間委託(指定管理)とすることも可能。

### 5.3. 事業スキームの選定

「5.1.業務範囲」で抽出した手法と「5.2.事業手法」を踏まえ事業スキームを選定する。各事業手法を検討に要する時間を勘案し最適な事業スキームを選定する。

事業手法	運営事業者のノウハウの提供	設計・施工	維持管理・運営
DB 方式	● (運営事業者との別途協定締結)	●	
DB+O 方式	● (運営事業者との別途協定締結)	●	●
EOI+O 方式	● (運営事業者が設計建設段階から参画)	●	●

本事業は 2026 年度から基本・実施設計を開始するスケジュールとなっており、2027 年度からは再整備（着工）を開始し、2029 年 10 月に再整備を完了するスケジュールを想定している。したがって、設計建設の一括発注により民間事業者のノウハウを活用し再整備を進めていくことが望ましく、DB 方式、DB+O 方式、EOI+O 方式のいずれも対応可能である。

一方で、現在の指定管理者は、沼隈地域の農水産業の振興、地域の活性化に欠くことのできない団体等の出資により設立された会社であり、2004 年（平成 16 年）から現在まで指定管理を行っている。また、現指定管理者は、自主事業の運営を通じて出荷組合や漁業協同組合等の地元関係団体との協力関係を保持するとともに、近隣の道の駅とも連携を図っており、これらの経験、実績等を考慮し、現指定管理者に運営を任せていく方針である。

したがって、現指定管理者である運営事業者が設計建設段階から事業に関与できる EOI+O 方式を採用する。

## 5.4. 事業スケジュール

本事業全体のローリング計画を図 5-4 に示す。

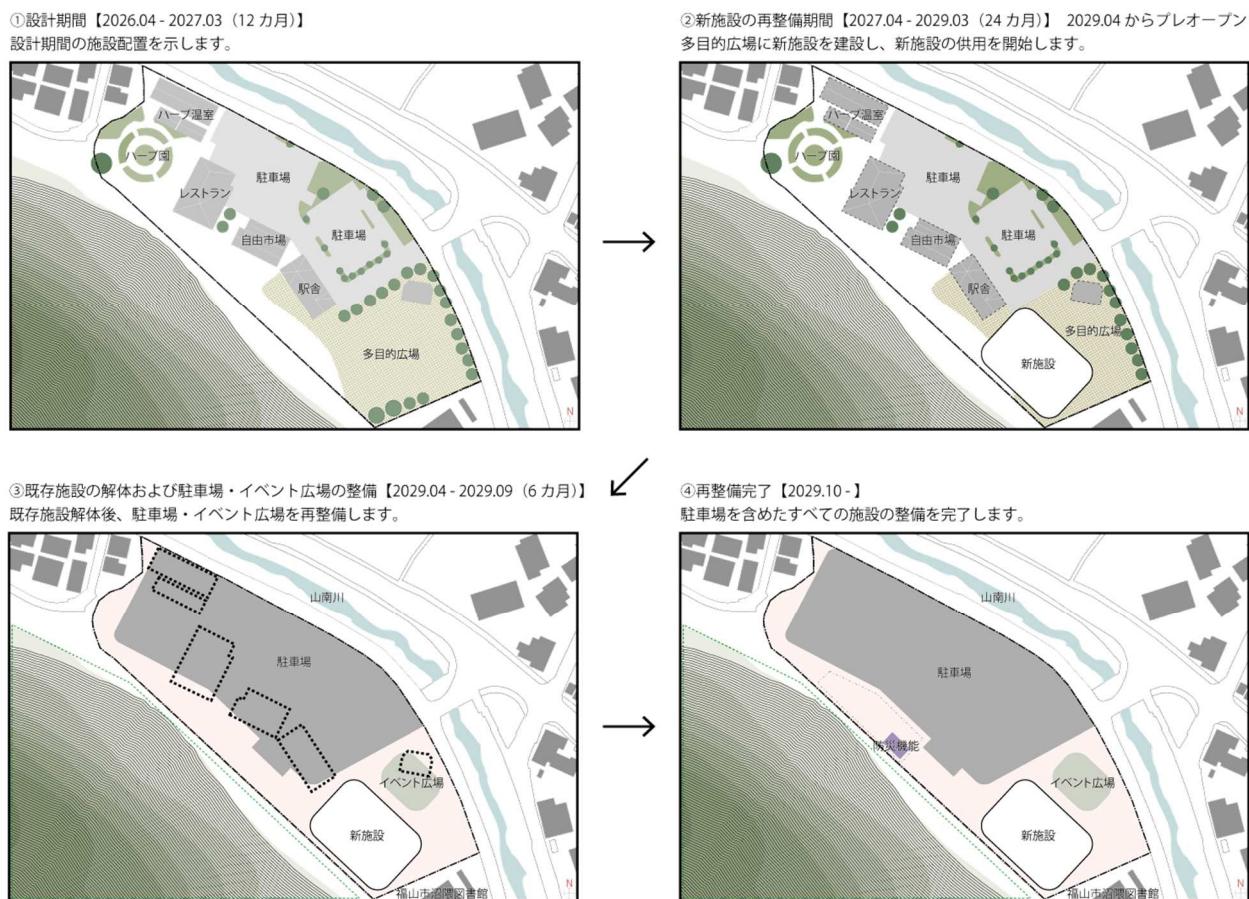


図 5-4 本事業のローリング計画

	2025 年度 (令和 7 年度)	2026 年度 (令和 8 年度)	2027 年度 (令和 9 年度)	2028 年度 (令和 10 年度)	2029 年度 (令和 11 年度)	
基本計画	12 カ月					プレ オープン リニューアル オープン 2029 年 10 月
基本設計 実施設計		新施設設計 12 カ月	解体設計 6 カ月			
再整備	新施設建設			24 カ月		
	既存施設 解体				3 カ月	
	外構・ 駐車場整備				3 カ月	

図 5-5 本事業全体のスケジュール

## 6. 概算事業費

設計費、施設整備費（解体・建設・外構）、設備費、運営費、維持管理費等の全費用項目を抽出し概算見積りを行って総事業費を算出するとともに、VFM 検討においては財政負担額縮減の観

点から複数案を比較検討する。

## 7. 事業実施に向けての課題と対応策

来年度以降の事業実施に向けての課題を整理し対応策を整理する。

## 道の駅アリストぬまくま再整備基本計画検討会議

区分	所属組織	役職名	名前
有識者	福井工業大学	工学部 教授	下川 勇
	福山市立大学	都市経営学部 准教授	辻 紳一
	株式会社インプリージョン	観光まちづくりプロデューサー	千葉 深香
	中国「道の駅」連絡会	事務局長	浜崎 宏幸
国	国土交通省 中国地方整備局	福山河川国道事務所 副所長	杉原 義和
県	広島県	東部建設事務所 次長	新谷 敏尚
市	福山市	参事（兼）経済環境局長	中津 雅志
	福山市	企画財政局参事	池田 圭次
道の駅駅長 (産直部会)	有限会社アリストぬまくま	代表取締役	西迫 豪志
観光・体験部会	福山観光コンベンション協会	専務理事	上田 英夫
地元	ぬまトーグ		河野 真治
地元	ぬまトーグ		佐藤 有香

オブザーバー	国土交通省中国地方整備局	道路部 交通対策課 課長	伊藤 等
	広島県	道路企画課 課長	西川 貴則
	福山市	建設局参与	長津 義幸
	福山市	地域拠点形成推進部長	梅原 真央
	福山市	地域拠点形成推進部参与	建内 宏一
	福山市	文化観光振興部長	村上 美由紀
	福山市	南部地域担当部長	高田 幸恵

事務局	福山市	農林水産振興担当部長	卜部 光央
	福山市	農林水産課長	林 茂晃
	福山市	農林水産課 企画担当次長	徳永 嘉則
	福山市	農林水産課 主事	西田 昇