

道の駅 アリストぬまくま
再整備 基本計画
(素案)

2026年（令和8年）＊月



福山市
Fukuyama City

目次

1. 再整備の背景と目的	- 1 -
1.1. 背景と目的.....	- 1 -
1.2. 基本計画策定の経緯	- 2 -
1.3. 再整備の方向性・コンセプト・需要予測	- 2 -
2. 計画条件の整理	- 4 -
2.1. 関連計画における位置付け.....	- 4 -
2.2. 道の駅に関する前提	- 6 -
2.3. 「道の駅アリストぬまくま」の立地特性と現況について	- 9 -
2.4. 需要調査	- 10 -
2.5. 「道の駅アリストぬまくま」を取り巻く福山市の状況	- 11 -
2.6. 法規制などの条件	- 12 -
3. 施設整備計画	- 15 -
3.1. 再整備後の駐車規模の試算.....	- 15 -
3.2. 導入機能の設定.....	- 18 -
3.3. 施設整備計画	- 20 -
4. 事業手法等の方針	- 22 -
4.1. 事業手法の選定.....	- 22 -
4.2. 発注方式の選定.....	- 24 -
4.3. 事業スケジュール	- 26 -
5. 維持管理・運営計画	- 27 -
5.1. 維持管理・運営方針	- 27 -
5.2. 再整備期間中の運営計画	- 27 -
6. 概算事業費	- 28 -
6.1. 基本条件	- 28 -
6.2. 概算事業費	- 28 -
7. 事業実施に向けての課題と対応策	- 29 -
7.1. 地域連携の具体化に関する課題と対応策	- 29 -
7.2. 南部地域の観光・体験機能の具体化に関する課題と対応策	- 29 -
7.3. 地域経済循環の促進と多機能化に関する課題と対応策	- 29 -
7.4. 災害対応に関する課題と対応策.....	- 30 -
7.5. 運営計画の最適化と指定管理者制度の整理に関する課題と対応策	- 30 -
7.6. 既存施設の営業をしながらの再整備に伴う課題と対応策	- 30 -

1. 再整備の背景と目的

1.1. 背景と目的

「道の駅アリストぬまくま」は、1996年（平成8年）に旧沼隈町によって設置された、福山市唯一の道の駅です。開業以来、新鮮な魚介類や野菜が並ぶ「自由市場」や、他にはない珍しい「ハーブガーデン」、地元の食材を使った料理が楽しめる「レストラン」などが人気を集め、多くの地元の方々に親しまれてきました。

この道の駅がある南部地域は、とてもポテンシャルの高いエリアです。周辺には「鞆の浦」や「阿伏兎観音（あぶとかんのん）」といった歴史的な名所、温泉、海でのレジャー施設などが点在し、観光地として大きな魅力を持っています。また産業の面でも、島しょ部や内陸部での農業・漁業、沿岸部の造船・鉄鋼業、そして鞆の浦を中心としたサービス業など、多様な産業が息づいています。この道の駅は、こうした「豊かな観光資源」と「多様な産業」が重なり合う場所に位置しており、ここを拠点に交流人口を増やしたり、新しいビジネスを生み出したりする大きな可能性を秘めています。

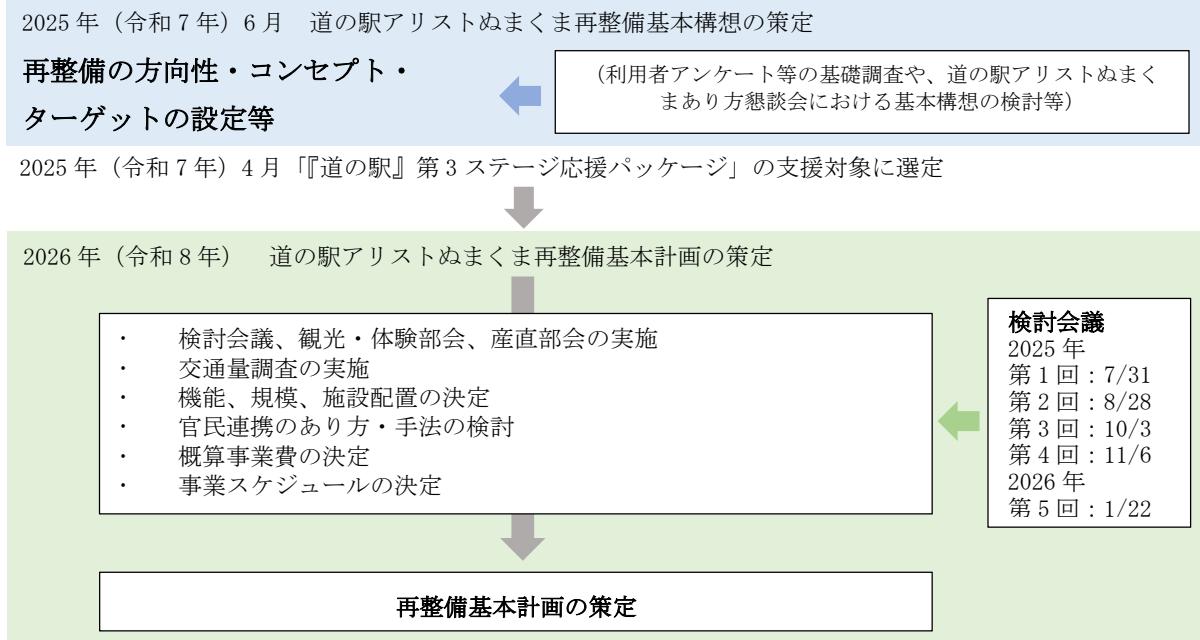
しかし、開業から30年以上が経過し、施設の老朽化や駐車場不足といった課題が明らかになってきました。一方で、2025年（令和7年）3月には「鞆未来トンネル」が開通するなど、周辺の交通環境は大きく変わりました。これに伴い、道の駅に期待される役割も大きく変化しています。

こうした中、国土交通省は、地域ぐるみで戦略的に取り組む道の駅を支援する「『道の駅』第3ステージ応援パッケージ」という制度を創設しました。2025年度（令和7年度）、全国でわずか10自治体しか選ばれないこの支援対象に、中四国地方からは唯一「道の駅アリストぬまくま」が選定されました。

この再整備は、こうした環境の変化や国からの選定をチャンスと捉え、「地域振興」と「観光振興」の両輪で、南部地域の持続的な発展に貢献することを目的としています。

1.2. 基本計画策定の経緯

本市では、2029年（令和11年）のリニューアルオープンを目指して、「道の駅アリストぬまくま」再整備の検討を始めました。2024年度（令和6年度）には、利用者の皆様へのアンケート調査や有識者による懇談会を行い、再整備の土台となる「基本構想」を練り上げてきました。そして2025年（令和7年）、国の『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受け、地域一丸となって再整備を進めていくために、具体的な実行計画となる「基本計画」を策定します。



1.3. 再整備の方向性・コンセプト・需要予測

(1) 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、地域住民の皆様を中心に親しまれています。今回の再整備では、時代の変化に対応し、観光客の受入れだけでなく、南部地域全体の活性化をリードする「地域振興の拠点」を目指します。

① 地域住民が主体となる「交流・活動拠点」

住民同士が自然に集まり、活動できる場をつくることで、コミュニティを活性化します。

また、地元のイベントやワークショップ、会議など、住民の皆様の自主的な活動をサポートします。さらに、伝統文化の継承や新しい文化づくりにも取り組み、地域への愛着と誇りが育つような場所を目指します。

② 「地域の魅力」を最大限に引き出す拠点

南部地域全体の産業・観光・地域振興の拠点の一つとして、豊かな観光資源や体験メニューを活かし、訪れる人に「新しい発見」や「感動体験」を提供します。観光客はもちろん、地元の方に何度も来たいと思っていただけるよう、魅力的な機能とサービスを充実させます。

③ 持続可能な「地域経済」の一助となる施設

地元の産業や農業を支え、さらに新しい観光客を呼び込むことで、地域全体の経済を元気にします。特産品の販売促進や新商品の開発、観光客向けのイベントなどを通じて、地域の経済基盤を強化することを目指します。

④ 環境に配慮した「安心・快適」な施設

環境にやさしい持続可能な運営を目指し、誰もが安心して快適に過ごせる施設にします。

老朽化した施設をリニューアルし、最新の設備やエコな仕組みを取り入れることで、居心地の良い空間を提供します。

(2) 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～

(3) 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、新たなインバウンドも含めた「観光需要」の獲得も重視していきます。

- ・足元需要 | 南部地域から訪れる地元の利用者を指し、道の駅から車で 20 分圏内の利用者と定義します。

- ・観光需要 | 市外・県外も含む地元外の利用者を指し、道の駅から車で 20 分圏外の利用者と定義します。

(4) 需要予測

「道の駅アリストぬまくま再整備基本構想」において、現在の利用状況と、再整備後の観光客増加を見込んで計算したところ、リニューアル後の総利用人数（レジ通過者数）は年間 28 万 4 千人になると予測しています。これは、2024 年度（令和 6 年度）の利用者数 21 万人と比較して、約 1.4 倍にあたります。さらに、この利用人数に客単価を掛け合わせることで、年間約 3 億 7,240 万円の需要（売上規模）を見込んでいます。

表 1-1 需要予測

項目	利用者数（千人）	需要額（千円）
現在	210	277,305
再整備後	284	372,400

2. 計画条件の整理

2.1. 関連計画における位置付け

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

2.1.1. (仮称) 地域の拠点づくり戦略

(1) 概要

福山市には、多くの地域固有の歴史、文化、コミュニティ、自然、環境があり、現在まで守り、引き継いできました。人口減少社会において、都市の活力を維持していくためには、地域”ならでは”の魅力を見つめ直し、地域資源を活用しながら、その価値を高めていくことが重要であると考えています。現在、市内 6 地域（神辺、松永、新市、沼隈・内海、駅家）において、意見交換と取組の実践を重ねることで住民と行政が共通認識を持って地域の価値の向上を目指していく「地域の拠点づくり」に取り組んでいます。本戦略は、それらの議論経過を地域ごとに取りまとめたものになります。

(2) 策定年月

2026 年（令和 8 年）3 月（予定）

(3) 期間

2026 年（令和 8 年）～

(4) 本事業の位置付け

(仮称) 地域の拠点づくり戦略の各まちづくりアクションの沼隈・内海地域における地域の拠点づくりのきざしの一つであり、市内南部地域の観光・交流の拠点の一つとして「道の駅アリストぬまくま」の再整備があげられています。

(5) 内容

①地域の拠点づくりのポイント

②6つの地域のまちづくりアクション

a.神辺地域

みんなでつくる神辺駅西側のまち

b.松永地域

みんなで考える松永駅北口のまち

c.新市地域

かわまち広場から人と人がつながるまち

d.沼隈・内海地域

「道の駅アリストぬまくま」と海を生かした南部地域のにぎわいづくり

e.駅家地域

駅家公園から元気で暮らしやすい駅家エリアへ

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ます。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ます。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戦略を取りまとめたものです。

(2) 策定年月

2025年（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ます。

(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”

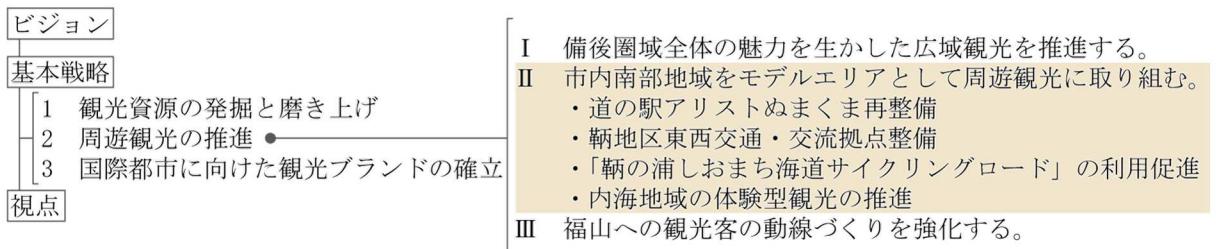
■ 基本戦略

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。

2.1.3. 福山市地球温暖化対策実行計画（事務事業編）（第5期）

（1）概要

本計画は、地球温暖化対策の推進に関する法律第21条第1項により地方公共団体に策定が義務付けられた「地方公共団体実行計画」に該当し、第二次福山市環境基本計画（第2期計画）を踏まえた計画になります。また、本計画の目標達成に向けた具体的な取組事項には、エネルギーの使用の合理化等に関する法律や福山市グリーン購入方針に基づく取組などが含まれます。

（2）策定年月

2021年（令和3年）3月

（3）期間

2021年度（令和3年度）～2030年度（令和12年度）

（4）内容

■ 温室効果ガスの削減目標達成に向けた取組の強化

- ① 公共施設の設備の高効率化
- ② 太陽光発電設備の導入
- ③ 照明のLED化
- ④ 公共施設のZEB化

2.2. 道の駅に関する前提

基本構想の第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します。

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います。

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種類があります。アリストぬまくまは「一体型」の道の駅に該当します。

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ます。

表 2-1 道の駅の登録要件

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

(1) 道の駅の基本機能

道の駅は、「道路利用者への安全で快適な道路交通環境の提供」「地域の振興に寄与」という目的を掲げており、大きく「休憩機能」「情報発信機能」「地域連携機能」という3つの機能を有する施設として位置付けられています。近年ではこれらの基本機能に加え、地域の課題を解決する「地域活性化の核」となる機能や災害時の避難所機能を兼ね備えた「防災機能」が求められています。

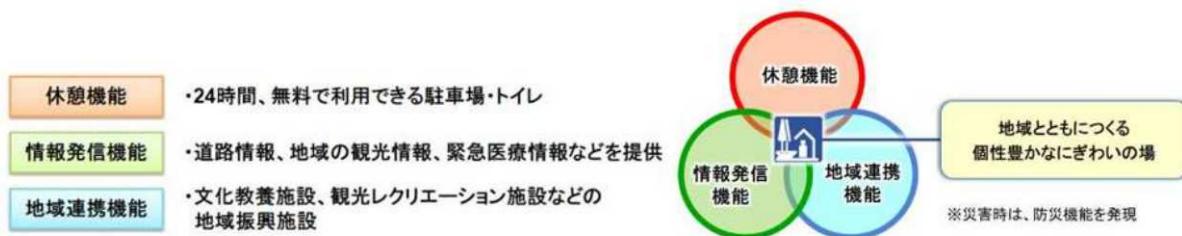


図 2-2 道の駅の機能（出典：国土交通省 HP —「道の駅」の目的と機能）

(2) 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ています。

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ります。

- ・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・障がい者など、様々な人の使いやすさに配慮すること。
- ・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いように適切に配置されていること。

(3) 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ありませんが、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ます。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ます。

(4) 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ります。

(5) 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、計画が特に重要です。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れます。

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ります。

(6) 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されます。

2.2.3. 位置付けの変遷

道の駅は1993年（平成5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ました。

国土交通省では、1993年（平成5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（平成25年）から「第2ステージ」とし「道の駅 자체が目的地」と位置付け、地域の創意工夫により、道の駅 자체が観光の目的地や地域の拠点に発展すると定義しています。

2020年（令和2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組を、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ます。（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ます。

2.3. 「道の駅アリストぬまくま」の立地特性と現況について

「道の駅アリストぬまくま」は、広島県福山市沼隈町にある県道 47 号鞆松永線に接する道の駅です。福山西 IC から車で 25 分、福山駅から車で 25 分、松永駅から車で 20 分の場所に位置します。駐車場は小型車 65 台、障がい者用 3 台、大型車 3 台の規模になります。

周辺には鞆の浦、阿伏兎観音などの観光地のほか、内海大橋などの景勝地、みろくの里等のレジャー施設があります。道の駅との距離及び所要時間は、鞆の浦からは約 8km、約 15 分、阿伏兎観音からは約 5km、約 10 分、内海大橋からは約 3 km、約 7 分、みろくの里からは約 5km、約 10 分の位置にあります。

福山市中心市街地から「道の駅アリストぬまくま」へ至るルートは複数存在します。半島かつ山地部でもあるため、半島の道路網は限られており、県道 47 号鞆松永線の道路交通センサスの 24 時間交通量でみると、1 万台以上の車両が通行しており、沼隈半島でも多い交通量となっています。その中でも図 2-3 に示す最短ルートが、利用頻度も高い主要ルートであり、地元住民の生活道路や物流を支える基幹道路となっています。また、2025 年（令和 7 年）3 月 30 日に県道鞆松永線「鞆未来トンネル」が開通しており、鞆未来トンネルを経由する新たなルートは、鞆の浦の狭隘な町並みを回避できる利点があり、福山市中心市街地から円滑に「道の駅アリストぬまくま」へ誘導する観光周遊ルートとして期待されています。このルートは、福山市が推進する「陸の道・海の道構想」の中核を担うものと位置付けられています。

このように、「道の駅アリストぬまくま」は、複数のルートが交差する重要なポイントに位置しています。



図 2-3 「道の駅アリストぬまくま」周辺の道路網

2.4. 需要調査

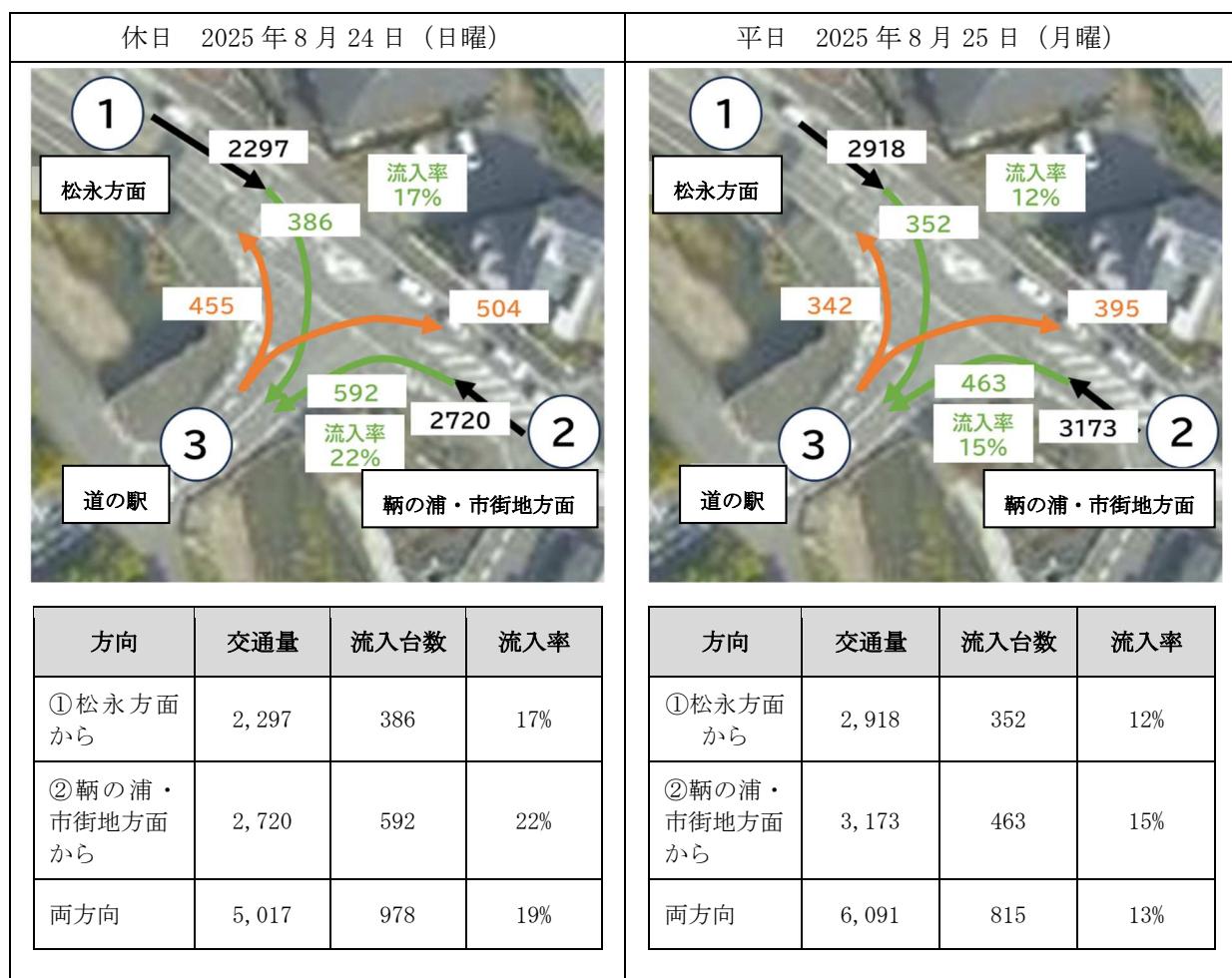
基本構想の第2章 道の駅の現状で整理した需要調査結果を踏まえ、今年度、新たに実施した鞆未来トンネル開通以降の交通量調査結果を基に需要調査結果を整理しました。

2.4.1. 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ました。詳細は資料編に記します。

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く、道の駅への流入率は、休日が19%、平日が13%で休日のほうが高くなっています。

休日、平日ともに鞆の浦・市街地方面からの交通量が多く、道の駅への流入台数も多くなっており、立寄り後の流出も鞆の浦・市街地方面が多くなっています。



※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 2-4 調査結果概要

2.5. 「道の駅アリストぬまくま」を取り巻く福山市の状況

広島県東部の中核市である福山市は、瀬戸内海に面した地理的特性を背景に、多様な産業と豊かな観光資源が調和する都市として発展してきました。戦後の復興を象徴する市民主体の「ばらのまちづくり」は、本市のアイデンティティとして定着しており、2025年（令和7年）の「第20回世界バラ会議福山大会2025」の開催を経て、その評価は国際的に確立されています。現在、このブランド力を基盤に、国際MICE（会議・報奨旅行・国際会議・展示会）の誘致・開催を通じた都市競争力の強化を図るとともに、カーボンニュートラルの実現に向けた環境施策を推進し、持続可能な都市環境の整備を加速させています。本市は、歴史文化資源、自然景観、産業遺産など多角的な観光資源を有しており、交流人口の拡大に向けた高い潜在能力を持ちます。特にインバウンド施策においては、広島県全体の傾向である欧米圏からの訪日客需要を捉え、ターゲットを絞った誘客戦略を強化しています。具体的には、広域的な「国際MICE」に加え、地域特性を深化させた「エリアMICE」、地場産業と連携した「産業MICE」を多層的に展開することで、地域経済への波及効果を最大化する観光・交流戦略を推進しています。市全体の戦略展開において、南部地域に位置する「道の駅アリストぬまくま」周辺は重要な役割を担います。図2-5に示す通り、当該エリアには「鞆の浦」や「阿伏兎観音」に代表される歴史的景観をはじめ、温泉施設、島しょ部の海浜レクリエーション拠点が集積しており、多様化する観光ニーズへの対応が可能です。また、産業面においても、島しょ部・内陸部での農林水産業、沿岸部での造船・鉄鋼業といった製造業、鞆の浦を中心とした小売・サービス業が共存しています。こうした一次・二次・三次産業が重層的に存在する地域特性は、ビジネスと観光を融合させた新たな需要創出に向けた大きなポテンシャルを有しています。

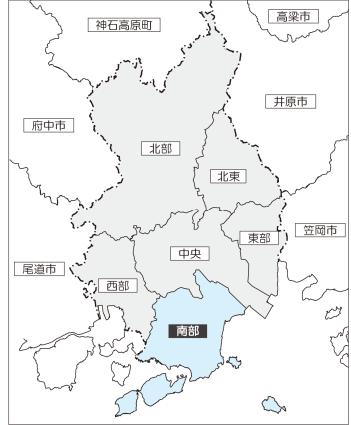


図2-5 南部地域の位置

（1）鞆未来トンネルの開通や鞆地区東西交通・交流拠点の整備

2025年（令和7年）に県道鞆松永線の「鞆未来トンネル」が開通し、鞆町などの本市南部地域から沼隈町への沼隈半島を周回する道路網が構築されました。また、鞆の浦においては、2027年度（令和9年度）には、鞆地区東西交通・交流拠点施設の供用開始が予定されています。パークアンドライドや観光の拠点となる施設が整備されることで、鞆の浦の交通対策や仙酔島も含めた観光振興の環境が整備され、その効果を沼隈・内海地域へ波及することが期待されます。

（2）南部地域をモデルエリアとした周遊観光

南部地域一帯の観光エリアとしての活性化は、市内他エリアとの観光動線を強め、福山市全体の観光価値を底上げすることが期待されます。具体的な展開としては、町中散策や海岸線ドライブ、島しょ部へのアクセスといった多様な要素を組み合わせた周遊ルートを構築することで、滞在時間の延伸を図り、地域商店や飲食店への経済波及効果を創出します。また、歴史的建造物や瀬戸内海の多島美といった固有の地域資源を活かした観光ルートの設計により他地域との差別化を明確にするとともに、地域住民や伝統産業、町並み保存活動と連携した体験型観光を推進することで、観光客との交流を深め、地域住民の郷土に対する誇りや参画意識を醸成する持続可能なまちづくりを目指していきます。

2.5.2. 「道の駅アリストぬまくま」の位置付け

「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 2-6 に示します。

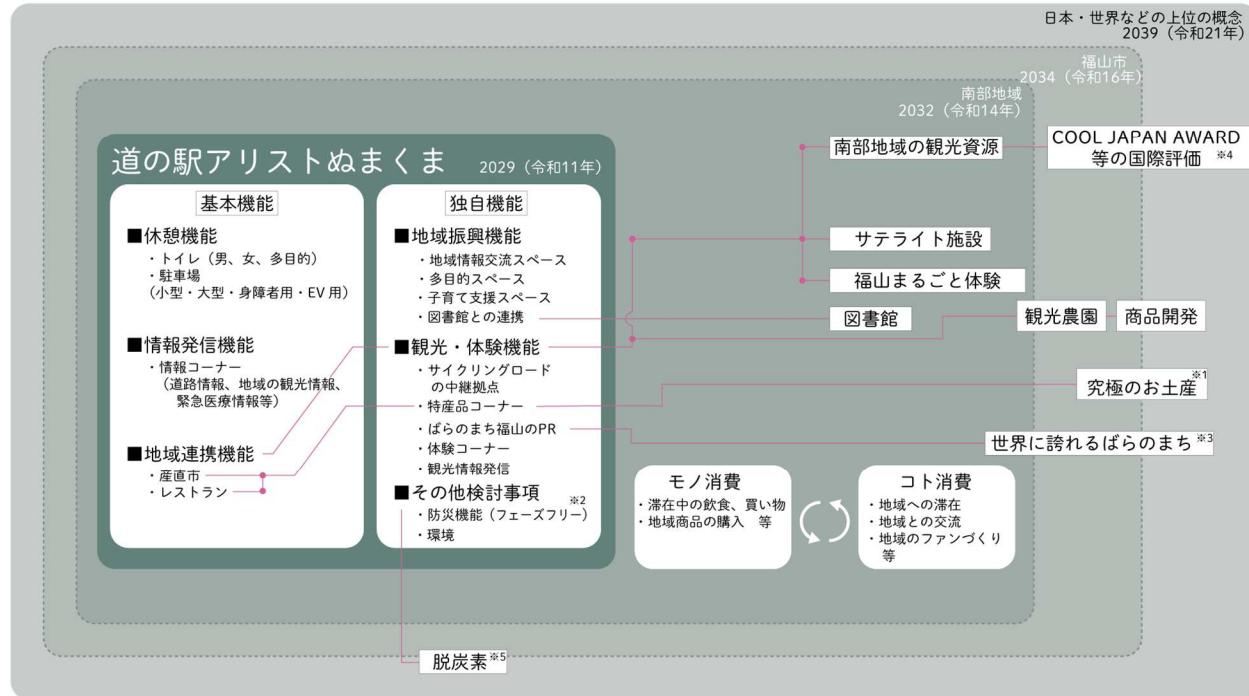
今後の展開イメージ

■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～

■めざす姿

- 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



*1: 観光庁が展開しているプロジェクトで、日本の地域の特産物から、専門家が「世界に通用する」と評価した逸品を指す。

*2: 平常時と災害時という社会のフェーズ（時期、状態）を取り扱い、普段利用している商品やサービスが災害時に適切に使えるようにする価値を表した言葉。

*3: 戦後復興期に始まったばらの植栽を基に、「ローズマインド」を理念としたまちづくりを進め、2015年の条例制定や2025年の世界バラ会議開催を通じて、国際的な交流と地域の心豊かな発展を目指している。

*4: 外国人審査員が選ぶ「世界が共感する日本の“Cool”」を認定し、受賞者が海外展開などの支援を行ううでの、今後は道の駅の観光・体験機能を国際的評価につなげる取組も検討されている。

*5: 福山市は2050年ゼロカーボン実現へ、再エネ導入、資源循環モデル構築、企業支援、市民連携など多面的な脱炭素策を展開している。

図 2-6 「道の駅アリストぬまくま」の位置付け

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します。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します。

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 2-2 に示すとおりです。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します。

表 2-2 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	

関連法令	項目 (条項等)	規定等	該当 非該当 未確定
	容積率 (法 52 条)	指定なし	
	建ぺい率 (法 53 条)	指定なし	
	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
	都市計画区域 (法 5 条)	都市計画区域外	
都市計画法	開発の許可 (法 29 条)	(都市計画区域外) 10,000 m ² 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。	非該当
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】 ・ 2,000 m ² 以上は適合義務 ・ 2,000 m ² 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

関連法令	項目 (条項等)	規定等	該当 非該当 未確定
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 ² 以上 建築物の新築 : 500 m ² 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
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 ² 以上となる行為	該当
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
福山市ばらのまち条例	基本事項(第 3 条 (1))	市民が身边にばらに触れ、親しむことができるようばらの普及に取り組むとともに、本市を訪れる人々に「ばらのまち」が体感してもらえるよう環境整備に努める。	該当

3. 施設整備計画

施設整備計画として再整備後の駐車規模の試算及び導入機能の設定を行い、施設配置、施設計画、施設性能の考え方を整理します。

3.1. 再整備後の駐車規模の試算

再整備後の計画駐車台数を道路事業設計要領（国土交通省中部地方整備局）における駐車台数の算定方法を用いて算出します。

再整備後の必要駐車台数は、「休憩施設として必要な駐車ます数」と「地域振興施設として必要な駐車ます数」を前面交通量から算定し、さらに「地域振興施設としての必要な駐車ます数」は、前面交通量から算出する地域振興施設として必要な駐車ます数に再整備後の予測来客数から算出する必要駐車台数を加えたものとします。

$$\text{再整備後の計画駐車台数} = A + (B + C)$$

A : 休憩施設として必要な駐車ます数
B : 前面交通量から算出する地域振興施設として必要な駐車ます数
C : 再整備後の予測来客数から算出する必要駐車台数

図 3-1 再整備後の計画駐車台数の算定式

(1) 現状の駐車台数

現状の駐車場台数は小型車 68 台、大型車 3 台となっています。

(2) 前面交通量から算定する必要駐車台数

道路設計要領（国土交通省中部地方整備局）における駐車台数の算定方法を用いて、「休憩施設」と「地域振興施設」の必要駐車台数を算定します。

前面交通量 令和 3 年度全国道路・街路交通情勢調査

路線名：鞆松永線

観測所地点名：福山市沼隈町草深 2151（観測地点番号 Q41240）

昼間 12 時間交通量：8,760 台（小型車類：8,118 台、大型車類：642 台）

24 時間交通量：10,862 台（小型車類：9,802 台、大型車類：1,060 台）

（参考）算定式

$$\text{駐車場の駐車ます数} = \text{前面交通量} \times \text{立寄率} \times \text{ラッシュ率} \div \text{回転率}$$

前面交通量 = 交通量（将来推計交通量やセンサス交通量）×休日サービス係数※

立寄率 = 立寄台数（台／日）÷前面交通量（台／日）

ラッシュ率 = ラッシュ時立寄台数（台／時）÷立寄台数（台／日）

回転率 = 60 ÷ 平均駐車時間（分）

※休日サービス係数：平均日交通量から年間 365 日のうち 90% に相当する 330 日に対してサービスが確保されるような係数

休日サービス係数

年平均日交通量 Q	サービス係数
$0 < Q \leq 25,000$	1.40
$25,000 < Q \leq 50,000$	$1.65 - Q \times 10^{-5}$
$50,000 < Q$	1.15

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)
サービスエリア	小型車	0.175	0.1	25
	大型貨物車	0.1	0.075	30
パーキングエリア	小型車	0.1	0.1	15
	大型貨物車	0.125	0.1	20

① 休憩施設として必要な駐車ます数

車種別立寄率、ラッシュ率、平均駐車時間はパーキングエリアの係数を用いて算出します。

車種	交通量	休日サービス係数	立寄率	ラッシュ率	平均駐車時間	回転率	必要駐車ます数
小型車	9,802	1.4	0.1	0.1	15	4.0	34.3
大型車	1,060	1.4	0.125	0.1	20	3.0	6.2

以上より、休憩施設として必要な駐車ます数は、小型車35台、大型車7台とします。

② 前面交通量から算出する地域振興施設として必要な駐車ます数

車種別立寄率、ラッシュ率、平均駐車時間はサービスエリアの係数を用いて算出し、①の「休憩施設として必要な駐車ます」を差し引いて算出します。

車種	交通量	休日サービス係数	立寄率	ラッシュ率	平均駐車時間	回転率	必要駐車ます数
小型車	9,802	1.4	0.175	0.1	25	2.4	100.1
大型車	1,060	1.4	0.1	0.075	30	2.0	5.6

小型車：101台-35台=66台

大型車：6台-7台=0台となります。

③ 地域振興施設として必要な駐車ます数

②で示した必要駐車台数に加え、再整備に伴う必要駐車台数を算出します。施設利用者数（レジ通過者数）は2024年度（令和6年度）において21万人となっており、再整備後は現状の1.4倍の28.4万人の予測となっています。

再整備後の来客数が、1.4倍に増加すると予測した場合、（小型車9,802台）に立寄率（0.175）を乗じた1,716台の立寄台数に対し、1.4倍すると2,403台が再整備後の立寄台数となり、現状から687台の増加予測となります。（2）同様、道路設計要領（国土交通省中部地方整備局）における駐車台数の算定方法を用いて、立寄台数687台にラッシュ率0.1を掛け、回転率2.4で割ると、必要駐車台数は29台となります。以上より、②で算出した前面交通量から算出する地域振興施設として必要な駐車ます66台に29台を足し合わせると、95台が再整備後の地域振興施設として必要な駐車ます数と算出できます。

また、同様の計算方法で大型車の必要台数を算出すると、現状から43台の増加予測となります。立寄台数43台にラッシュ率0.075を掛け、回転率2.0で割ると、必要駐車台

数は2台となります。以上より、②で算出した0台に2台を足し合わせると、2台が再整備後の地域振興施設として必要な駐車ます数と算出できます。

(3) 再整備後の計画駐車台数のまとめ

算定の結果、再整備後の計画駐車台数については表 3-1 の通りとなります。

表 3-1 再整備に伴う道の駅アリストぬまくまの計画駐車台数

区分	休憩施設として 必要な駐車ます数	地域振興施設として 必要な駐車ます数	合計
小型車	35 台	95 台	130 台
大型車	7 台	2 台	9 台
合計	42 台	97 台	139 台

3.2. 導入機能の設定

これまでの調査や検討会議、部会及び住民参加のまちづくり意見交換会での意見を踏まえ、道の駅が担うべき役割や市場性、想定コンテンツに基づき導入機能を整理しました。表 3-2 で示す、2029 年度（令和 11 年度）の開業時に不可欠な機能を「評価 A」、予算や規模を考慮し同年度の設置を検討するものを「評価 B」、時代の要請に応じて将来的に検討するものを「評価 C」として、それぞれの優先度を明確に定めています。

表 3-2 導入機能の整理 利用者のための機能（2029 年度（令和 11 年度）開業時）

No.	機能	項目（グループ） ※ () 内に想定 規模を示す。	項目	規模	評価
1	休憩機能	トイレ※1 (210 m ²)	男子トイレ	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
2			女子トイレ		A
3			多目的トイレ		A
4			こども用トイレ	男女に 1 基ずつ設置	A
5		駐車場 (139 台) 小型：130 台 大型：9 台	小型	現施設の 2 倍程度 (交通量調査に合わせて算出する。)	A
6			大型		A
7			EV 用※2	1 基程度	B
8	情報発信機能	情報コーナー※3 (70 m ²)	道路情報・地域の観光・体験情報 ・イベント情報	必要規模	A
9	地域連携機能		地域情報交流スペース	必要規模	A
10	産直市 (450 m ²)	売り場	現施設の 2 倍程度	A	
11	飲食 (295 m ²)	レストラン	現施設の 1.5 倍程度	A	
12		コミュニティカフェ	必要規模	A	
13	地域振興機能	多目的スペース (屋内：260 m ²)	イベント広場（屋内）※4	100 席程度	A
14			イベント広場（屋外）※5	現施設の 1/2 倍程度	A
15		子育て支援 スペース (屋内：75 m ²)	授乳室	必要規模	A
16			キッズコーナー	必要規模	B
17		図書館との連携	図書館との連携スペース※6	必要規模	A
18	観光・体験 機能	サイクリング ロードの中継拠点	レンタサイクル※7	10 台程度	B
19			メンテナンススペース	10 台程度	A
20			駐輪スペース	10 台程度	A
21		特産品コーナー (55 m ²)	地域特産物品販売コーナー※8	必要規模	A
22		ばらのまち 福山の PR	ばらのまち PR スペース※9	必要規模	B
23		体験コーナー	地産創造スペース※10	必要規模	A
24	その他	防災機能	防災設備※11	必要規模	A

表 3-3 導入機能の整理 道の駅従事者のための機能（2029 年度（令和 11 年度）開業時）

No.	機能	項目（グループ） ※ () 内に想定 規模を示す。	項目	規模	評価
25	道の駅従事者 のための機能	産直市 (135 m ²)	バックヤード等※12	必要規模	A
26		オフィスエリア (65 m ²)	事務室等※13	必要規模	A

表 3-4 導入機能の整理 利用者のための機能（2029 年度（令和 11 年度）以降）

No.	機能	項目		規模	評価
27	休憩機能	シャワールーム	コインシャワー・更衣室	男女に 1 基ずつ設置	C
28	地域連携機能	飲食	BBQ コーナー等※14	必要規模	C
29	観光・体験 機能	ハーブガーデン	ガーデン及び温室	必要規模	C
30		アクティビティ	裏山や川の利活用※15	必要規模	C
31	その他	ペット用スペース	ドッグラン	必要規模	C
32		サテライト	敷地外施設※16	必要規模	C

表の注釈

- ※1：国際標準のピクトグラムや多言語表示等を導入したインバウンドへの対応を前提とします。
- ※2：電気自動車（EV）の充電設備を備えた駐車スペースであり、民間事業者による運営を想定します。
- ※3：視覚、聴覚障がい者用のユニバーサルデザイン・アクセシビリティ強化をはじめ、インバウンド向けに国際標準のピクトグラムや多言語表示等の導入を前提とします。
- ※4：屋内で、地元の文化イベントやワークショップ等を開催できる多目的なスペースです。また、簡易的な調理イベントや食育活動にも使うことができるスペースです。
- ※5：屋外で、地元の文化イベントやワークショップ等を開催できる多目的なスペースです。また、屋根付きの交流スペースとしてもフレキシブルに使用可能です。各種イベントでの舞台、テラスとしての利用も見込みます。
- ※6：図書館と道の駅の集客の相乗効果を狙ったスペースです。
- ※7：観光名所などの施設巡りや、サイクリングなどを目的として自転車を貸し出すためのスペースです。
- ※8：福山の技術と魅力を発信する拠点となるアンテナショップのようなスペースです。
- ※9：「ばらのまち福山」のブランドイメージを体现し、来訪者の満足度向上と自発的な情報発信を促す体験型 PR スペースです。
- ※10：地元の特産品づくり（商品開発・販路拡大）につながる実証フィールド。地産の魅力に触れる機会を創出することで、地域の特産品を育み、地域経済の活性化を牽引する役割を担います。
- ※11：非常用電源や防災トイレ、防災倉庫などの設備を示します。
- ※12：納品スペースや冷蔵室、加工室などの産直市従事者のために必要な機能です。
- ※13：休憩室や更衣室など事務所に必要な機能です。
- ※14：屋外での飲食や体験を提供するスペースです。
- ※15：敷地に隣接する裏山や川は、観光地としての魅力を高める一部となります。展望台や遊歩道の設置などを想定します。
- ※16：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るための施設です。

3.3. 施設整備計画

施設整備計画として、3.1.～3.2.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します。なお、導入機能については3.2に記載します。

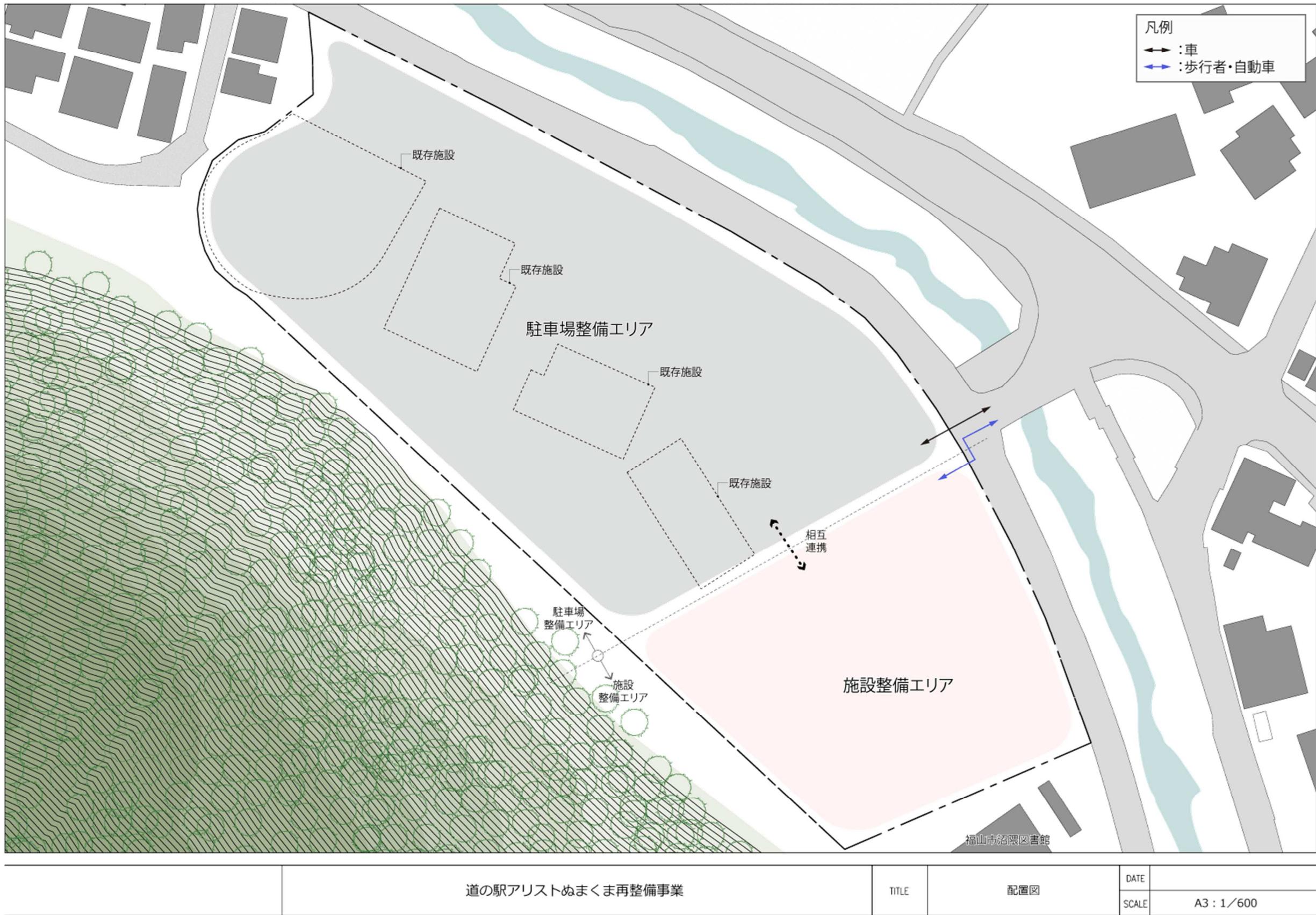


図 3-2 モデルプラン

3.3.1. 施設配置の考え方

図書館との連携、駐車場、拡張用地の配置について図 3-2 を基に整理します。

(1) 図書館との連携

隣接する福山市沼隈図書館との物理的・機能的な連携を強化し、双方向の連携を高める配置とすることで、読書と休憩が融合した滞在空間の創出など、公共施設同士の相互利用による相乗効果と地域コミュニティ拠点としての魅力向上を図ります。

(2) 道の駅及び付帯施設

道の駅の建設にあたっては、既存施設の営業を継続しながら段階的に整備を行う必要があります。工事期間中における来訪者の安全性確保と運営への影響を最小限に留めるため、施工区域を独立して確保できる現在の広場部分を建設用地として選定します。また、その他付帯施設については道の駅や駐車場との距離から適切な位置に配置します。

(3) 駐車場

駐車台数は、2.4. 需要調査に基づき小型車 130 台、大型車 9 台とし算出しました。施設本体を現広場部分へ配置することに伴い、駐車場は既存の位置を最大限活用することで、工事中の駐車機能の維持と施工コストの抑制を図ります。また、歩車分離を徹底した安全な配置とします。

(4) 機能の拡張用地

3.2. 導入機能の設定で示す通り、時代の要請に応じた将来的に検討する機能の拡張が考えられます。今後の機能拡張を見据えた、柔軟に活用できる用地の確保が重要となります。その中でも、駐車場は施設運営において欠かすことのできない基本機能であり、利用者の利便性や安全性を確保する上でも常時確保が求められます。これを踏まえると、将来の整備や配置転換にも対応しやすい広場部分の用地活用が有効であると考えられます。

3.3.2. 施設計画の考え方

施設計画にあたっては、来訪者の利便性向上と事業運営の効率化を両立させるため、各機能の特性に応じた最適なゾーニングを行います。

(1) 利便性と情報発信機能の最適化

利用頻度の高いトイレ等の休憩機能や道路情報等の情報発信機能は、駐車場に隣接した位置に配置します。これにより、来訪者が到着後速やかに必要なサービスへアクセスできる動線を確保し、快適な利用環境を整備します。

(2) 回遊性向上

産直市については、購入商品の搬出利便性を考慮し、駐車場からの歩行距離を最短化する配置とします。また、収益の柱となる飲食機能は、屋内イベント広場との一体的な利用や相互連携が可能な配置とし、飲食を伴う交流活動の促進を図ります。

(3) 運営効率を重視したバックヤード配置

産直市への納品スペースや加工施設などのバックヤードは、従事者の作業動線を集約し、効率的に配置します。これにより、物流の円滑化と運営負荷の低減を図り、持続可能な施設経営を実現します。

3.3.3. 施設性能の考え方

温室効果ガスの削減目標達成に向け、建築計画・設備計画・運用の各段階において環境性能の向上を重視します。特にエネルギー使用量削減と再生可能エネルギー導入の観点で、施設の性能について整理します。

(1) 高効率な設備導入による省エネルギーの推進

照明、空調等の設備については、高効率型機器を導入し、エネルギー使用量の大幅な削減を図ります。照明はLED化を基本とし、設備更新時には省エネ性能の高い機器を選定します。

(2) 再生可能エネルギーの積極的な活用

太陽光発電設備の導入を検討し、施設内で使用する電力の一部を再生可能エネルギーで賄うことにより、二酸化炭素排出量の削減を図ります。

(3) ZEB 化を目指した建築計画

断熱性能の向上、日射遮蔽や自然エネルギーの活用、高効率設備の導入などを総合的に検討し、ZEB（ネット・ゼロ・エネルギー・ビル）化の実現に努めます。「ZEB」「Nearly ZEB」「ZEB Ready」「ZEB Oriented」等の達成を目指します。

4. 事業手法等の方針

4.1. 事業手法の選定

4.1.1. 背景

少子高齢化・人口減少の進行に伴う税収減少や、社会資本の老朽化対策に要する財政負担の増大から、1999年（平成11年）に「民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律（PFI法）」が施行され、PPP/PFIの推進がこれまで図られてきました。従来の公設公営方式では、建設費だけでなく維持管理・更新費が長期的に自治体財政を圧迫する課題が顕在化していました。このため国は、民間の資金力・ノウハウを活用し、ライフサイクル全体でのコスト縮減やサービス水準の向上を図る手法としての活用を推奨しています。国は、公共施設等の整備や更新にあたり、従来方式に先立ってPPP/PFI手法の導入可能性を検討することを求める「優先的検討規定」を2015年（平成27年）に整備しました。自治体は、一定規模以上の事業について、事業目的や施設特性を整理した上で、事業費、ライフサイクルコスト、リスク分担等の観点からPPP/PFIの適否を比較検討し、その結果を踏まえて事業手法を選択することとされています。市でもこのような背景を踏まえ、2017年（平成29年）に「福山市PPP/PFI手法導入優先的検討方針」を策定しています。

4.1.2. 福山市 PPP/PFI 手法導入優先的検討方針の概要

(1) 対象となる事業手法

福山市 PPP／PFI 手法導入優先的検討方針において、対象となる事業手法は図 4-1 のとおり整理されています。

なお、図 4-1 で整理された事業手法の比較について表 4-1 に示します。

(例) 包括的業務委託、指定管理者制度、DBO 方式、PFI (BTO 方式、BOT 方式、コンセッション方式) 等

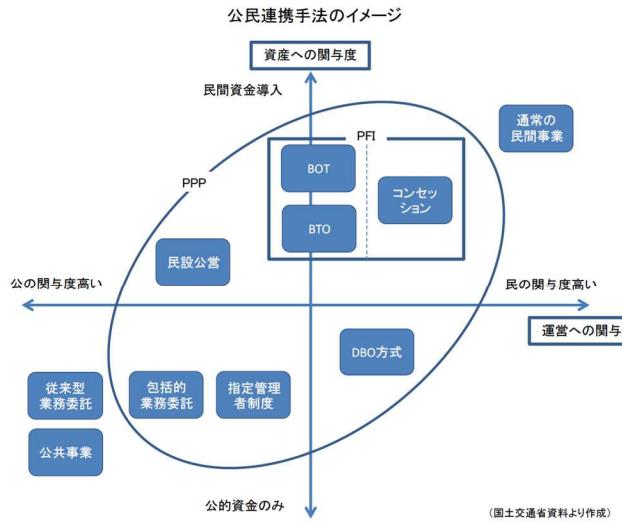


図 4-1 対象となる事業手法

表 4-1 事業手法の比較

事業手法		①設計建設	②資金調達	③維持管理運営		④施設所有者			
				維持管理	運営	事業期間	事業終了後		
公設公営	従来方式	公共	公共	公共	公共	公共	公共		
公設民営	指定管理者	公共	公共	民間		公共	公共		
	DBO	公共	公共	民間		公共	公共		
	PFI (BTO)	民間				公共	公共		
	PFI (BOT)	民間				民間	公共		
	PFI (コンセッション)	民間				公共	公共		
民設公営*		民間			公共	民間	民間		

* リース方式や賃貸借契約等

(2) 優先的検討の対象とする事業

a) 対象事業

ア 事業内容

次のいずれかに該当するもの

- ① 建築物又はプラント系施設の整備等に関する事業
(例) 文教施設、社会福祉施設、生涯学習施設、環境衛生施設等
- ② 利用料金の徴収を行う公共施設等整備事業
(例) 上水道、下水道等

イ 事業費

次のいずれかに該当するもの

- ① 事業費の総額が 10 億円以上の公共施設等整備事業（建設、製造又は改修を含むも

のに限る。)

- ② 単年度の事業費が1億円以上の公共施設整備事業（運営又は維持管理（以下「運営等」という。）のみ行うものに限る。）

b) 対象事業の例外

次に掲げる公共施設等整備事業は優先的検討の対象から除くものとします。

- ① 既にPPP/PFI手法の導入が前提とされている公共施設等整備事業
- ② 競争の導入による公共サービスの改革に関する法律（平成18年法律第51号）に基づく市場化テストの導入が前提とされている公共施設等整備事業
- ③ 民間事業者が実施することが法的に制限されている公共施設等整備事業
- ④ 災害復旧事業等、緊急に実施する必要がある公共施設等整備事業

4.1.3. 事業手法の選定

「道の駅アリストぬまくま」は、2004年（平成16年）から指定管理者制度を採用しており、PPP手法を活用し、公設民営の施設となっています。したがって、「福山市PPP/PFI手法導入優先的検討方針」に示される、優先的検討対象事業の例外である「既にPPP/PFI手法の導入が前提とされている公共施設等整備事業」に該当します。

指定管理者である有限会社アリストぬまくまは、アリストぬまくま等の施設を管理することを目的に1999年（平成11年）7月に設立された有限会社ぬまくま農業観光公社が2004年（平成16年）に社名変更された会社であり、出資団体や地域との連携によって農林水産業を中心とした地域活性化に取り組んでいます。

再整備に際しては、指定管理者制度を継続活用し、公設民営の施設として整備します。

4.2. 発注方式の選定

設計・建設に関する発注方式としては、分離発注方式と一括発注方式の2つがあるため、これらのメリット・デメリットを整理し、「道の駅アリストぬまくま」のリニューアルに最適な発注方式について評価します。

4.2.1. 分離発注方式と一括発注方式のメリット・デメリット

分離発注方式と一括発注方式のメリット・デメリットを表4-2に示します。

表4-2 分離発注方式と一括発注方式のメリット・デメリット

評価項目	分離発注方式	一括発注方式
設計への市の関与	○市の意図や地域特性を反映しやすい	△施工性・コスト優先で制約されやすい
地元企業の参画	○参画機会を確保しやすい	△限定的（大手JV等が想定されるため）
住民との対話	○設計段階から住民・関係者と丁寧な対話が可能	△事業者決定後の対話に限定される
コストの透明度	○設計費・工事費が明確で説明性が高い	△設計・工事費の内訳が見えにくい
コスト管理	△VEは施工段階に限定される	○VE提案によりコスト縮減が期待できる

工期・効率性	△設計完了後に施工発注となり 一定期間を要する	○設計・施工の並行が可能で短 縮しやすい
評価	○	△

4.2.2. 発注方式選定

本事業では、分離発注方式を採用します。選定理由は次に示す3点であり、市が設計段階に主体的に関与できる分離発注方式が、本事業の目的に最も適していると判断しました。

- ① 地元企業の参画を促進し、地域経済への波及効果を高めるため
- ② 地域住民や関係者との対話を設計段階から丁寧に重ねるため
- ③ 市の公共施設としての位置付けを明確にし、説明責任を果たすため

4.3. 事業スケジュール

本事業全体のローリング計画を図 4-2 に示します。なお、工事期間中の詳細なローリング計画に関しては、引き続き検討を進めます。

- ①設計期間【2026.04 - 2027.03 (12カ月)】
設計期間の施設配置を示します。



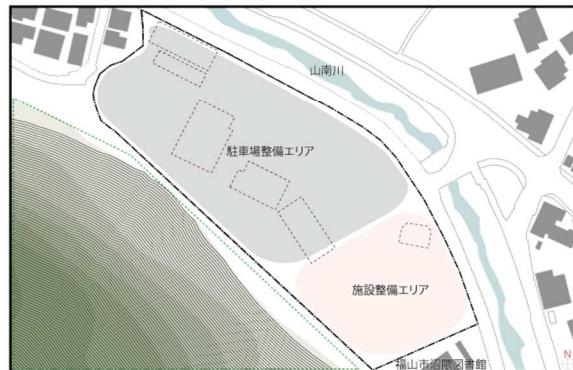
- ②新施設の再整備期間【2027.04 - 2029.03 (24カ月)】
多目的広場に新施設を建設します。



- ③既存施設の解体および駐車場・イベント広場の整備【2029.04 - 2029.09 (6カ月)】
既存施設解体後、駐車場・イベント広場を再整備します。



- ④再整備完了【2029.10 -】
駐車場を含めたすべての施設の整備を完了します。



※図の縮尺はいずれも 1/1,500

図 4-2 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)	
					プレ オープン	リニューアル オープン
基本計画	12 カ月					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 4-3 本事業全体のスケジュール (案)

5. 維持管理・運営計画

5.1. 維持管理・運営方針

「道の駅アリストぬまくま」に導入する主要機能についての管理運営主体を明確にし、持続可能な運営体制を構築します。本施設の運営にあたっては、原則として指定管理者制度を導入し、市から指定を受けた民間事業者等が一体的な管理運営を担います。これにより、民間のノウハウを活用したサービスの向上と、地域貢献に資する「自主事業」の展開による収益性の確保を図る方針です。各機能の詳細は次の通り整理します。

(1) 休憩機能

24時間利用可能な男女別・多目的トイレ及び小型・大型車用の各駐車場を整備し、安全かつ快適な休憩環境を維持します。管理・運営は市が指定した管理者が担います。

(2) 情報発信機能

道路情報の提供や地域の観光体験情報の案内を担う情報コーナーを設置し、来訪者の利便性を高めます。管理・運営は市が指定した管理者が担います。

(3) 地域連携機能、地域振興機能、観光・体験機能

産直市（加工施設含む）やレストラン、屋内外の多目的スペース、子育て支援スペース、特産品コーナー等を配置し、地域の活性化を推進します。管理・運営は市が指定した管理者が担います。順次整備を予定している各導入機能については、導入時期や社会情勢の変化に応じ、適切に管理・運営方針を更新していくものとします。

5.2. 再整備期間中の運営計画

今後、2029年（令和11年）10月のリニューアルオープンを見据えつつ、現行の業務体制や施設利用状況を踏まえ、再整備期間中であっても実施可能な取組を改めて精査する必要があります。特に、利用者への影響を最小限に抑えながら効率的に進められる項目については、優先度を整理したうえで段階的に着手することを検討します。

6. 概算事業費

6.1. 基本条件

本事業に関する基本条件を表 6-1、表 6-2 に整理します。

表 6-1 基本条件（既存施設）

No	名称	面積
1	敷地全体	10,500.00 m ²
2	駐車場	3,245.00 m ²
3	多目的広場	3,000.00 m ²
4	道の駅アリストぬまくま（駅舎）	182.40 m ²
5	福山市沼隈産地形成促進施設（自由市場）	327.65 m ²
6	福山市沼隈新農産業体験実習館（レストラン・ハーブ温室・ハーブ園）	341.00 m ²

表 6-2 基本条件（新設施設）

No	名称	面積
1	道の駅	1,729.00 m ²
2	植栽	429.00 m ²
3	舗装 アスファルト	5,115.00 m ²
4	舗装 ペーブメント	3,675.00 m ²

6.2. 概算事業費

表 6-3 に示すとおり、建設費、外構整備費、解体費、設計費・工事監理費を算出しました。

表 6-3 概算事業費

No	名称	費用
1	建設費	約 13 億 3,000 万円
2	外構整備費（植栽・アスファルト・ペーブメント）	約 1 億 6,000 万円
3	解体費（既存施設・既存舗装）	約 8,500 万円
4	設計費、工事監理費	約 6,500 万円
合計		約 16 億 4,000 万円

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します。また、事業の評価にあたっては、今後ふさわしい KPI を検討・設定し、客観的なデータに基づいた事業評価・運用を目指します。

7.1. 地域連携の具体化に関する課題と対応策

「道の駅アリストぬまくま」において様々な地域の活動が行われ、住民同士や住民と来訪者がふれあい、交流する機会が継続的に創出されるよう、地域での交流促進や地域情報の共有を進めしていくことが必要です。

対応策

- ① 住民によるまちづくりの話し合いをきっかけに、住民主体で様々な活動が始まっていきます。住民同士がつながり、まちに関わるきっかけとなる場づくりや、取組の輪を広げる交流イベントの開催、地域情報の発信などの活動の輪が広がっていくよう、取り組んでいきます。
- ② 隣接する沼隈図書館等との相乗効果が最大化される利活用となるよう、動線や具体的な連携策を検討します。

7.2. 南部地域の観光・体験機能の具体化に関する課題と対応策

本施設は南部地域の観光振興の拠点の一つとして位置付けられています。地域の観光・体験資源への周遊を促す情報発信基地としての役割や、南部地域の周遊観光促進の具体化に関して検討が必要です。

対応策

- ① 沼隈町観光協会、内海町観光協会をはじめ、観光関係事業者等と連携し、南部地域の観光振興施策の具体化を行います。その際、持続的な運用に向けた役割分担や仕組みの構築についても整理することが必要です。
- ② 「道の駅アリストぬまくま」における観光情報の発信は、地域情報と一体的に発信し相乗効果を生むことが出来るよう、発信の内容や方法の具体化を行います。

7.3. 地域経済循環の促進と多機能化に関する課題と対応策

再整備を通じて、地域の経済循環を促進する拠点としての機能を、現状以上に強化・充実させる必要があります。

対応策

- ① 地域の「ひと・もの・こと」を住民や事業者と共に磨き、南部における地域振興の拠点として新たな価値を広く発信し、地域経済循環を力強く牽引する地域商社機能を担います。
- ② 観光・体験機能に加えて、子育て支援スペース等を整備することで観光客だけでなく地域住民の日常生活にも資する多機能型施設とします。

7.4. 災害対応に関する課題と対応策

計画地の一部が土砂災害特別警戒区域に該当しているため、避難所としての位置付けではありませんが、発災直後の支援物資や情報の提供を行う拠点として位置付けることが必要です。

対応策

- ① 造成・擁壁・建築物構造のハザード対応設計を実施設計時に検討します。
- ② 利用者への緊急時対応として、非常用電源（太陽光+蓄電池）など、フェーズフリー型防災設計を検討します。

7.5. 運営計画の最適化と指定管理者制度の整理に関する課題と対応策

指定管理者制度の継続を前提とするなかで、観光振興、地域振興など拡大する業務範囲に対し、人件費を含めた適切な運営コストと役割分担の再定義が必要です。

対応策

- ① 人件費・売上・維持管理費の見通しを整理し、施設整備費を含む運営計画を基に指定管理料を検討します。
- ② 行政の公的役割と指定管理者の自主事業範囲を明確化し、効果的かつ効率的な運営体制を確立します。

7.6. 既存施設の営業をしながらの再整備に伴う課題と対応策

今後のスケジュールとして、2027年度（令和9年度）着工・2029年（令和11年）10月リニューアルオープンを想定しています。現施設の産直市・レストラン及び広場は地域住民が日常的に利用しており、全面閉鎖は影響が大きいため、既存の施設を使用しながらの運営が求められています。特に繁忙期は人手不足が生じるため、関係者とのスケジュール調整が必要です。

対応策

- ① 休業期間が発生する場合は、地域の生産者・事業者と調整し、代替販売の開催などで影響を緩和します。
- ② 新施設への移転作業等は閑散期に行うこと等を検討します。

道の駅アリストぬまくま再整備基本計画

資料

目次

1. 道の駅の現状	1
1.1. 全国道の駅のトレンド	1
1.2. 広島県と備後圏域の道の駅	3
2. 交通量・人流に関するデータ	4
2.1. 交通量調査に関して	4
2.2. 来訪者分析	9

1. 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。

1.1. 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日時点では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。

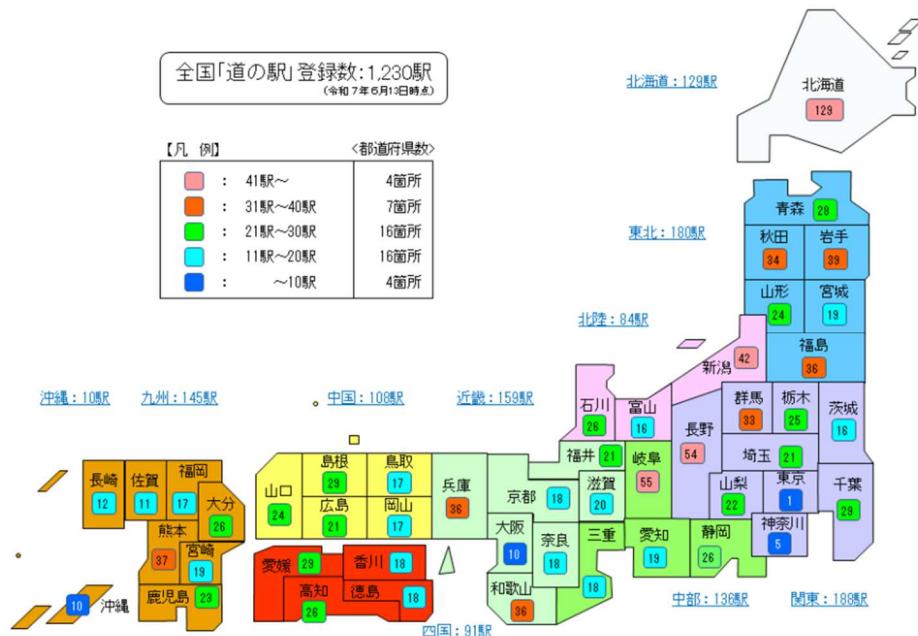


図 1-1 全国の道の駅数と分布

(2) 敷地面積

道の駅の敷地面積の平均値は17,120m²である一方で、10,000m²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10,500m²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 ² 未満	88	21.7%
2	5,000～1万m ² 未満	115	28.4%
3	1万～1.5万m ² 未満	62	15.3%
4	1.5万～2.0万m ² 未満	50	12.3%
5	2.0万～3.0万m ² 未満	41	10.1%
6	3.0万～5.0万m ² 未満	31	7.7%
7	5.0万m ² 以上	18	4.4%
合計		405	100%
平均値		17,120 m ²	

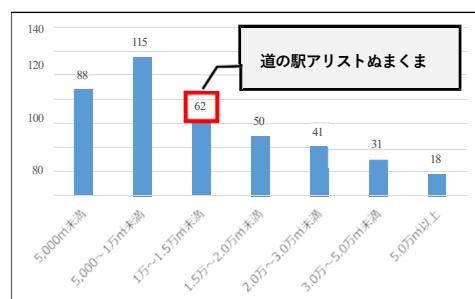


図 1-2 全国の道の駅の敷地面積の分布

(3) 建物面積

道の駅の建物面積の平均値は1,527m²である一方で、1,000m²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851.05m²であり、500～1,000m²未満の最大のボリュームゾーンに位置している。

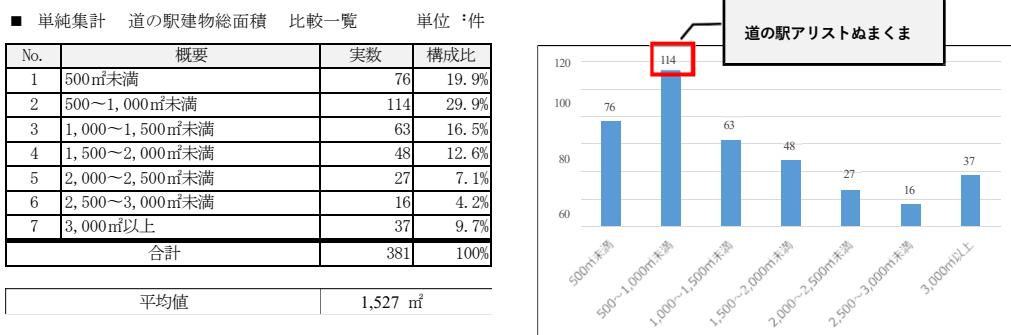


図 1-3 全国の道の駅の建物面積の分布

(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る「第三セクター」が管理運営を担っている。



図 1-4 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。

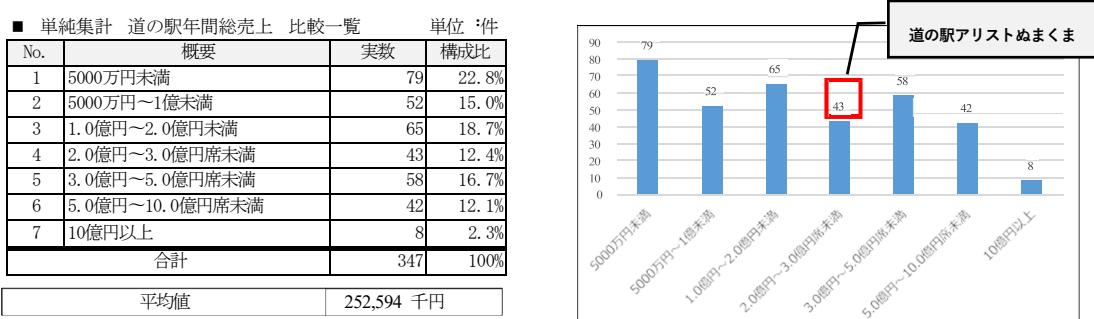


図 1-5 全国の道の駅の年間売上の分布

1.2. 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	遊YOUさうん東城	第6回	1994年(平成6年)8月	庄原市	—
3	さんわ182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	豊平じぶく村	第6回	1994年(平成6年)8月	北広島町	—
5	来夢とごうち	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	アリストぬまくま	第9回	1995年(平成7年)8月	福山市	再整備検討中
8	ズバ羅漢	第10回	1996年(平成8年)4月	廿日市市	—
9	ゆめシンドブ野	第11回	1996年(平成8年)8月	三次市	—
10	ふれレスト君田	第13回	1997年(平成9年)10月	三次市	—
11	クロスードみつぎ	第17回	2001年(平成13年)8月	尾道市	2015年(平成27年)実施
12	舞ロード千代田	第19回	2003年(平成15年)8月	北広島町	—
13	北の宿安芸高田	第19回	2003年(平成15年)8月	安芸高田市	—
14	湖畔の里福富	第27回	2008年(平成20年)5月	東広島市	2022年(令和4年)実施
15	たけはら	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	びんご府中	第45回	2016年(平成28年)4月	府中市	—
20	三矢の里あきたかた	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)2月	東広島市	—



道の駅アリストぬまくま

図 1-6 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	クロスードみつぎ	第17回	2001年(平成13年)8月	2015年(平成27年)実施
4	福山市	アリストぬまくま	第9回	1995年(平成7年)8月	再整備検討中
5	府中市	びんご府中	第45回	2016年(平成28年)4月	—
6	竹原市	たけはら	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182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	笠岡ペイプーム	第35回	2011年(平成23年)3月	再整備検討中



道の駅アリストぬまくま

図 1-7 備後圏域の道の駅一覧及び「道の駅」位置図

2. 交通量・人流に関するデータ

2.1. 交通量調査に関して

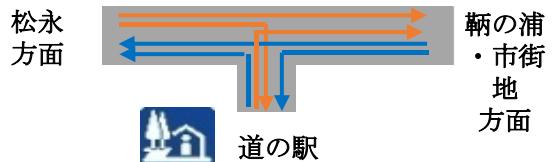
道の駅アリストぬまくまの現状の利用状況の把握と、再整備後の駐車場規模の検討のため、平日／休日別、時間帯別の交通量を調査した。

■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



※道の駅周辺の広域道路網はを参照

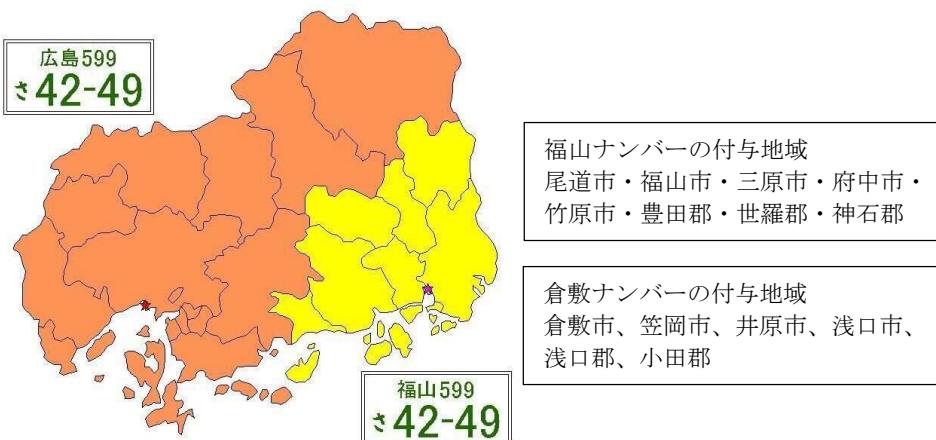
■調査日時

- ・休日調査：2025 年（令和 7 年）8 月 24 日（日）
- ・平日調査：2025 年（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

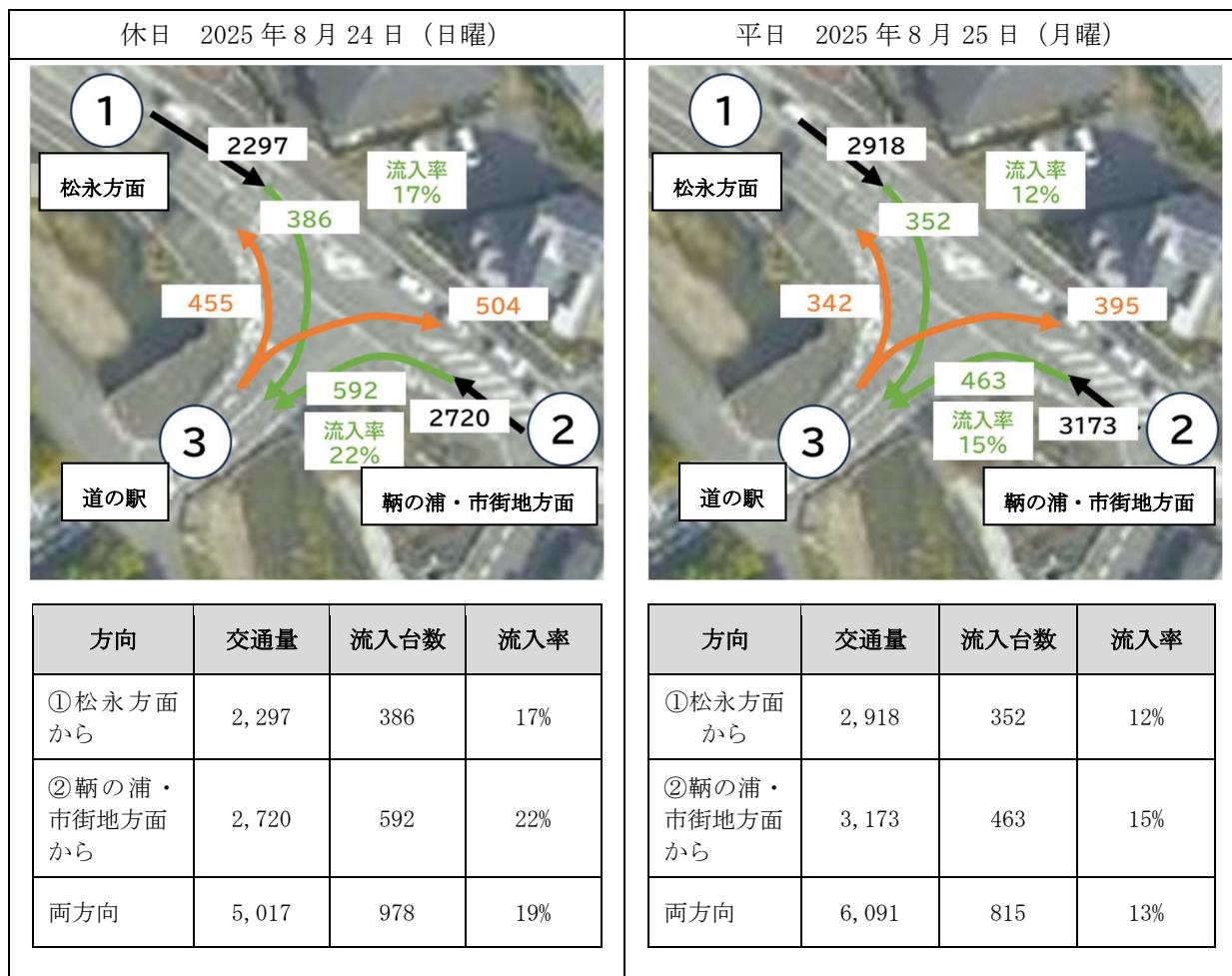


出典：中国運輸局 HP (<https://www.tb.mlit.go.jp/chugoku/gian/faq01.html>)

(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、平日ともに鞆の浦・市街地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の浦・市街地方面が多い。



※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 2-1 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、休日の午前中は鞆の浦・市街地方面からの流入台数が多く、流入率も高い。

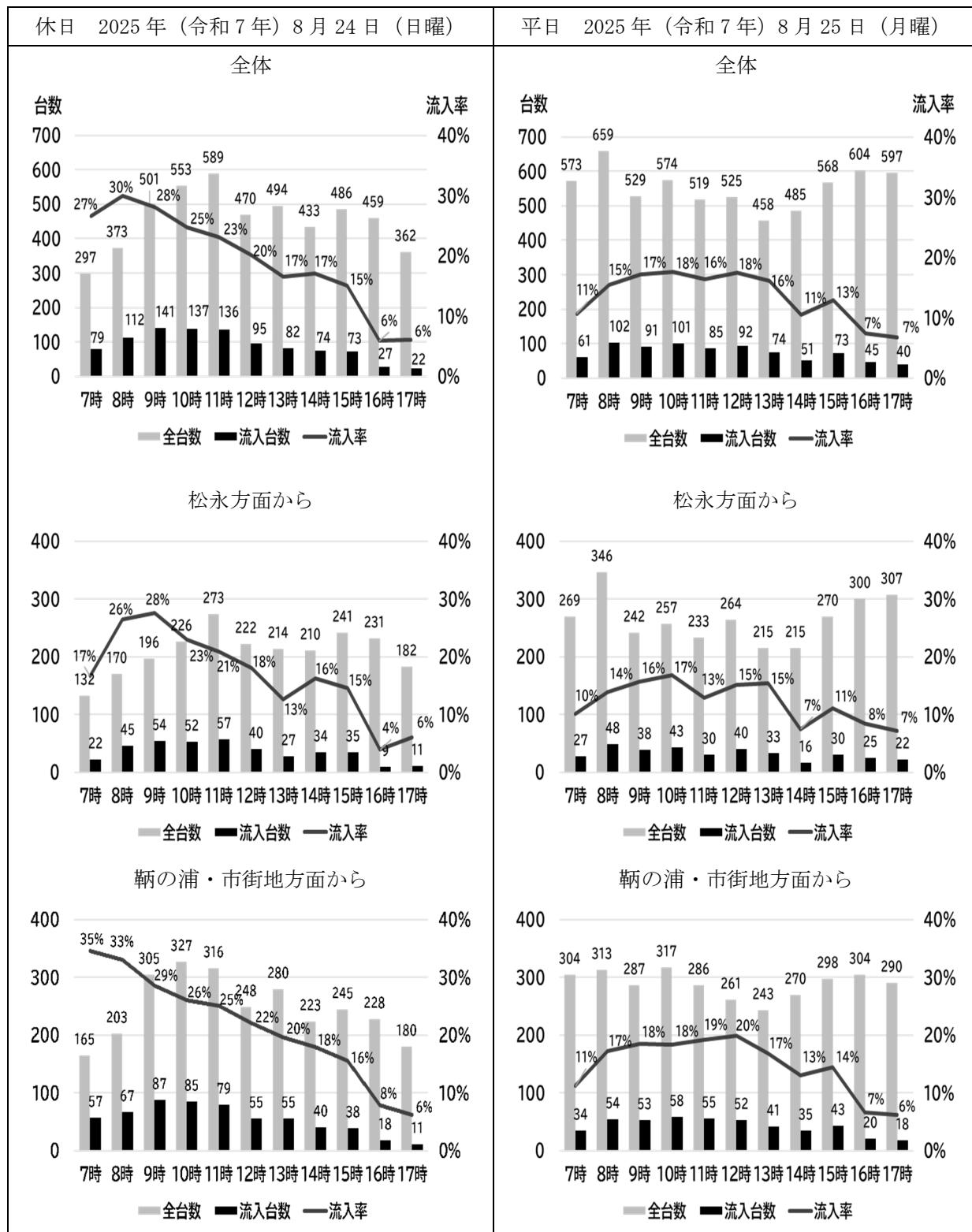


図 2-2 時間帯別台数、道の駅への流入率

(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。

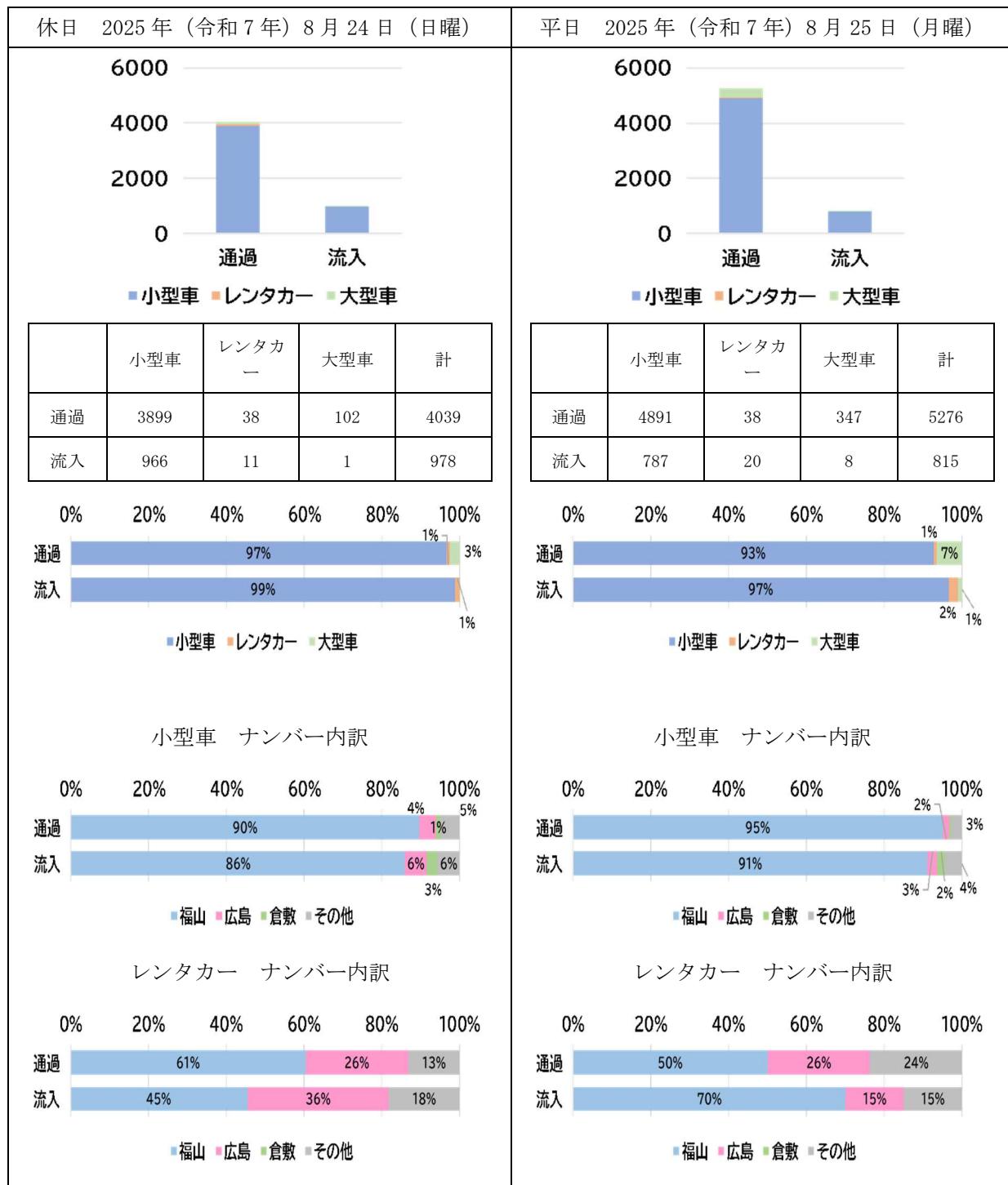
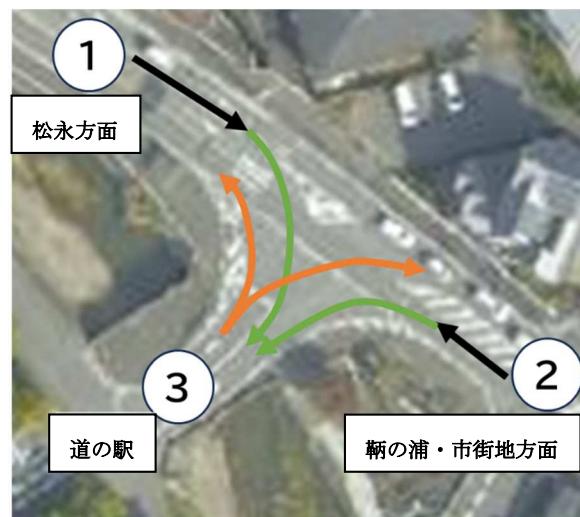
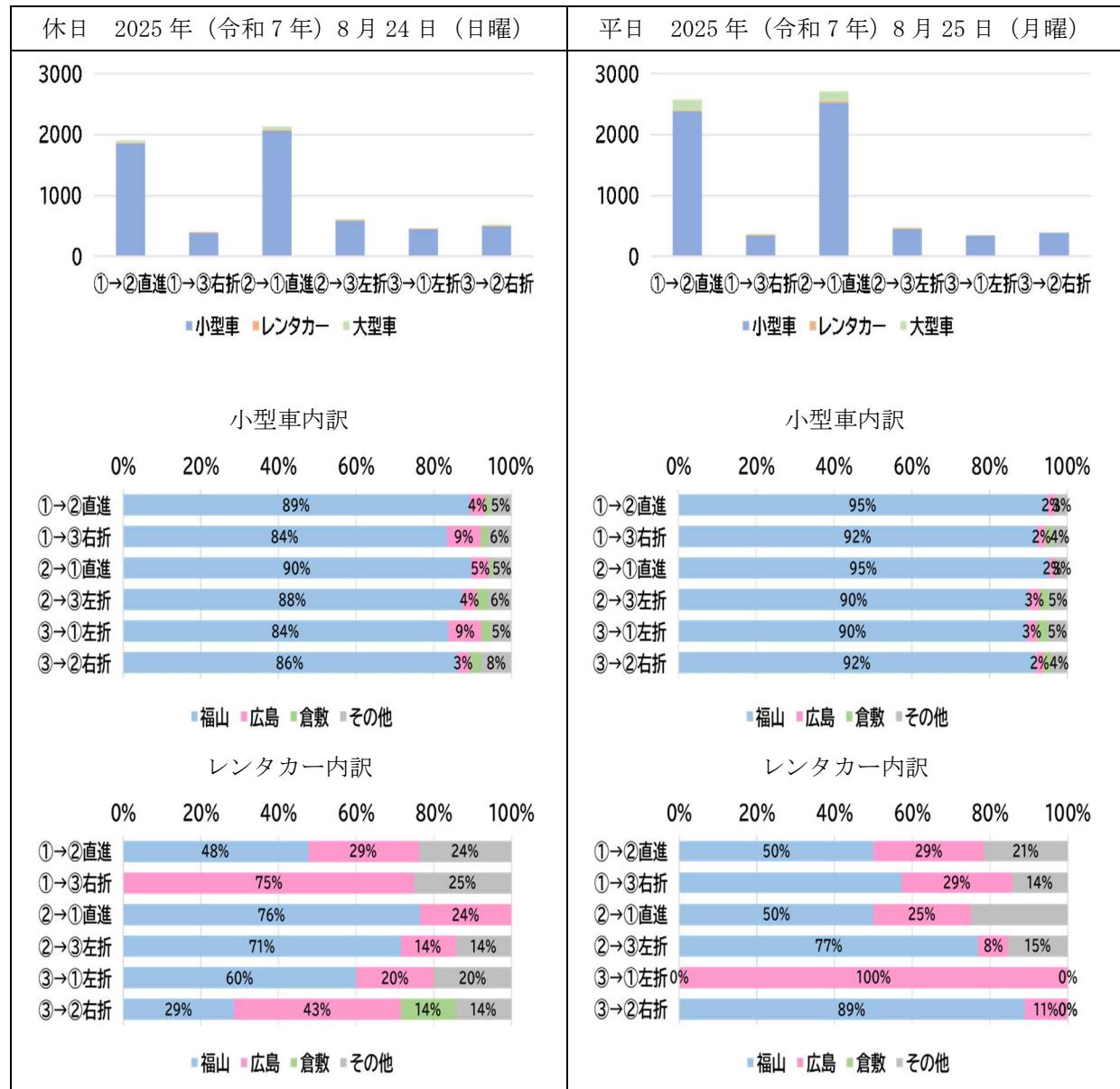


図 2-3 車種別台数

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。



2.2. 来訪者分析

鞆未来トンネルの開通（2025年（令和7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。

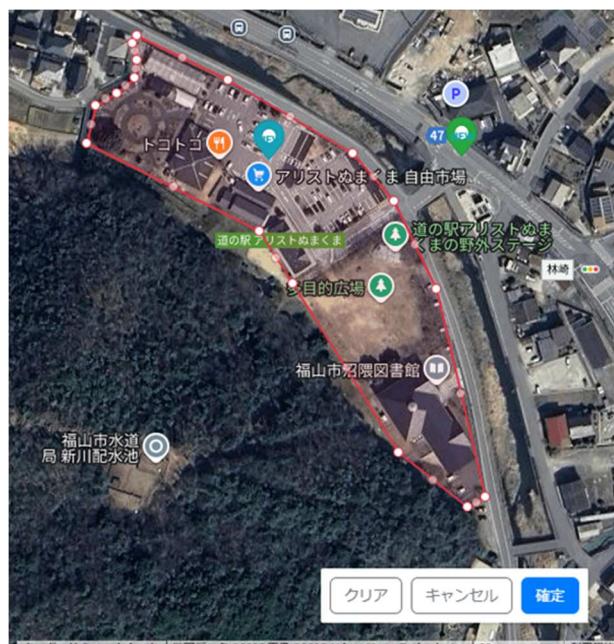


図 2-4 道の駅アリストぬまくまの来訪者の範囲設定

(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、鞠未来トンネルの開通（2025年（令和7年）3月30日）による変化を分析するため、2024年（令和6年）4月、5月と2025（令和7年）年4月、5月を分析した。2025年（令和7年）5月を見ると、祝休日が529人、平日が204人で、祝休日のほうが多い。鞠未来トンネル開通前後で、2024年（令和6年）と2025年（令和7年）の来訪者数は、祝休日の4月は、2024年（令和6年）より2025年（令和7年）のほうが増加しているが、5月は、2024年（令和6年）より2025年（令和7年）が減少している。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。

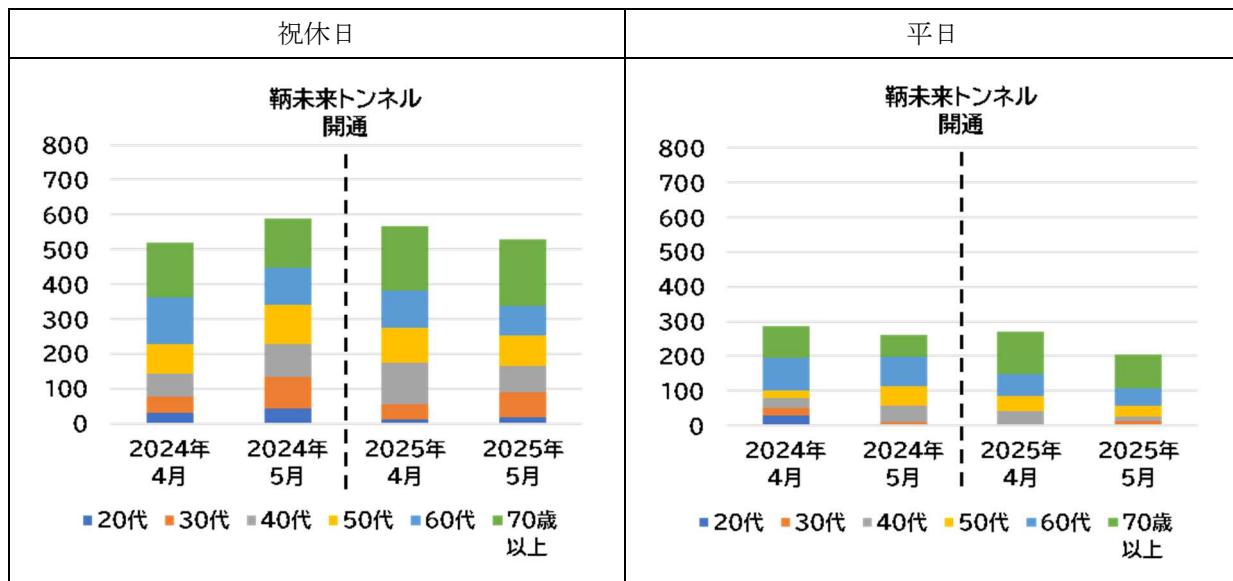


図 2-5 年代別の来訪者（1日平均）

(2) 年代別、滞在時間別の来訪者（1日平均）

2025年（令和7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。

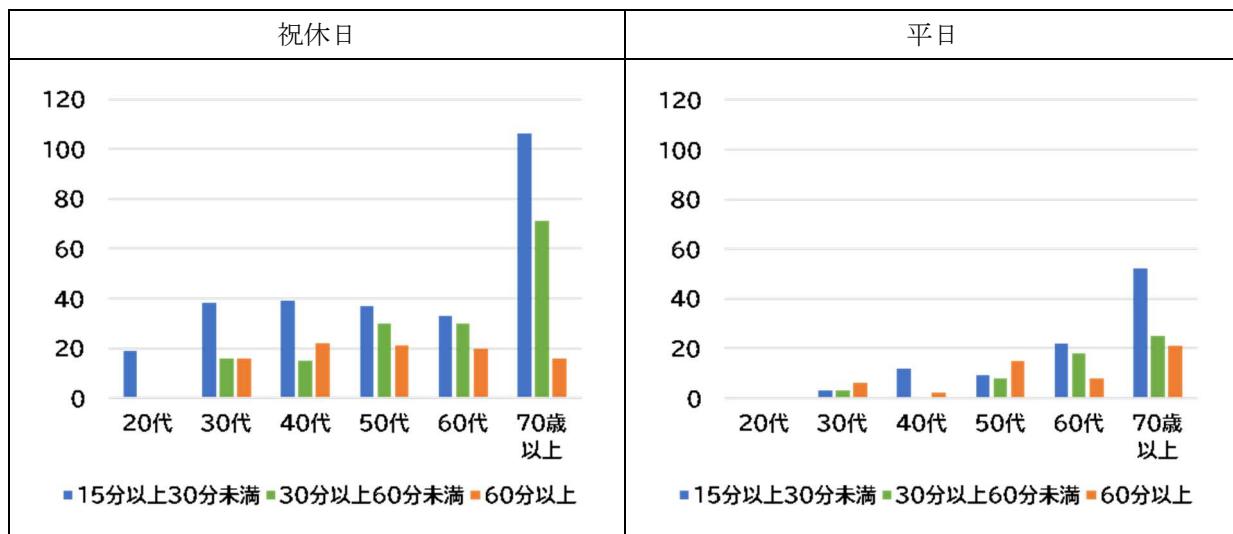


図 2-6 年代別、滞在時間別の来訪者（1日平均） 2025年5月

(3) 時間帯別、滞在時間別の来訪者（1日平均）

2025年(令和7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。

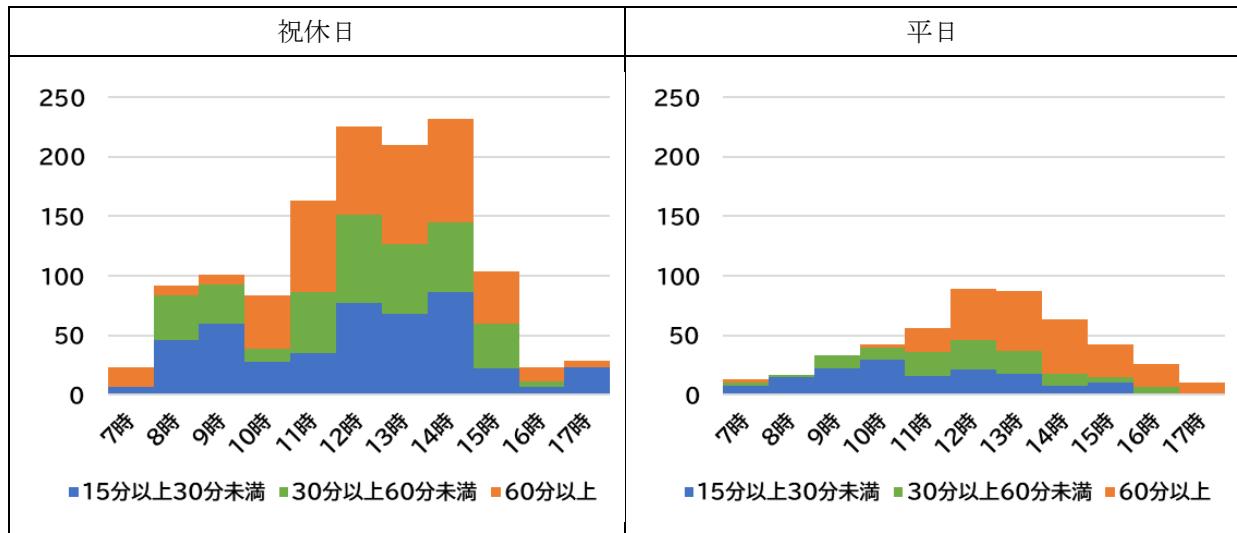


図 2-7 時間帯別、滞在時間別の来訪者（1日平均） 2025年5月

(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(令和7年)4月、5月は、2024年(令和6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。

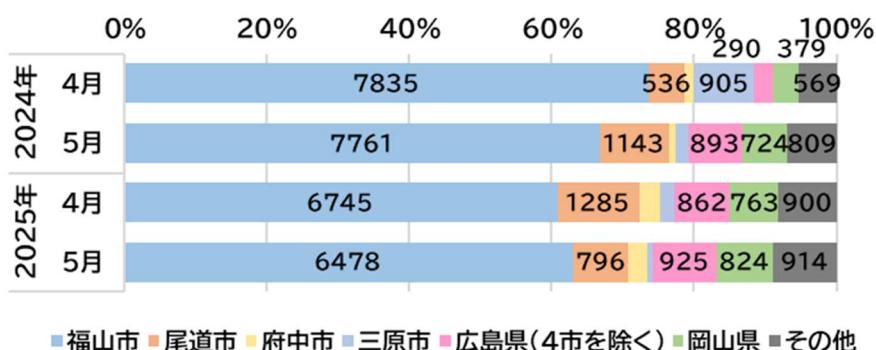


図 2-8 来訪者の居住地分析

(5) 来訪者の居住地別、滞在時間

2025年（令和7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。

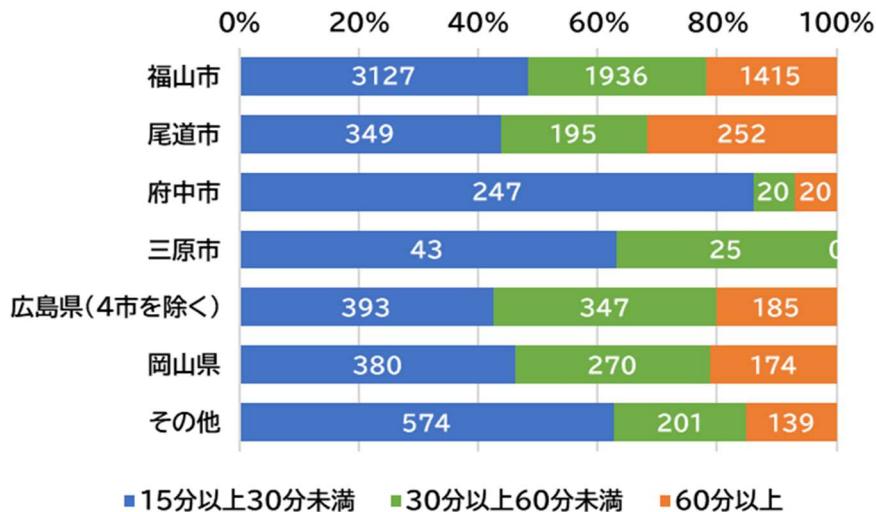


図 2-9 居住地別、滞在時間（2025年5月）

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		24	

図 2-10 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			
34202 呉市				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 2-11 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 2-12 居住地別、滞在時間別（町）