

鳥取市「気高道の駅（仮称）」整備
基本構想・基本計画

計 画 書

市民説明会資料

平成 27 年 4 月

鳥 取 市

基本構想

1. 気高道の駅（仮称）整備の目的

1.1 鳥取西道路の整備

鳥取県を東西に結ぶ唯一の主要幹線道路である国道9号は、慢性的な交通渋滞と、代替道路がないために日常生活や地域の経済活動に支障をきたしています。

こうした状況を受けて、緊急時の代替路線の確保、現道の渋滞緩和、観光・医療・物流活動を支援するとともに、山陰地方における高規格幹線道路網の一部を形成し、鳥取道と併せて関西圏も視野に入れた路線で、広域交流の促進及び地域活性化に寄与する自動車専用道路として、鳥取西道路の整備が進められています。

気高・鹿野・青谷地域（以下、鳥取市西部地域）には、既存の青谷ICに続いて鹿野地域に「（仮称）浜村鹿野温泉IC」、気高地域に「（仮称）瑞穂IC」が整備され、平成29年度に供用開始される予定となっています。



鳥取西道路計画位置図

出典：国土交通省HP

また、鳥取市西部3地域においては、鳥取西道路の整備および将来の県内山陰道全通により、以下のようなメリット、デメリットが期待・懸念されます。

<p>将来的な メリット (期待)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 国道9号の代替、観光支援、広域交流促進、地域活性化等 • 青谷ICに続いてICが整備されるため、鳥取市の西の玄関口となり、交流が活発になるチャンス。 • 鳥取西道路の開通により、山陰道と鳥取道が接続。（関西圏からの流入）
<p>デメリット (懸念)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 山陰道や鳥取道には休憩施設がなく、道路利用者（長距離運転）の安全が心配。 • 地方部のストロー現象が懸念。

1.1.1 地域の資源

鳥取市西部 3 地域には、日本海や鷲峰山等の自然資源、いがい飯やそば、甘長とうがらし等の特産品、浜村温泉や鹿野温泉、あおや和紙工房等の観光施設等、多くの地域資源があり、これらは「**地域の強み**」の一つとして挙げられます。

主要観光施設の入込客数の推移は概ね横ばいもしくは微減傾向にあります。鳥取市西部 3 地域では、しかの温泉館（ホットピア鹿野）や浜村温泉館の日帰り温泉の利用が、比較的多くなっています。



地域資源分布図

(位置を落とせるもののみ)

鳥取市の一部は、山陰海岸ジオパークのエリアに認定されています。鳥取市西部にも、湧水を利用した生活文化、活断層地形と鳥取地震の災害遺構、鳥取砂丘から連続する砂丘地形があるとともに、すでにガイド活動や新たなガイド養成が行われていること等の状況から、平成 25 年 12 月に鳥取市西部地域まで**山陰海岸ジオパークのエリアが拡大**されました。



ジオパーク拡大エリア

(鳥取市 HP 資料に一部加筆)

1.2 地域の課題

地域の現状を踏まえ、鳥取西道路の整備を契機とした、今後の地域の取り組むべき課題は以下のように整理できます。

鳥取西道路の整備を契機とした、地域の取り組むべき課題

課題	内容
鳥取西道路の利用者の安全確保	・山陰道や鳥取道には休憩所が無いため、ドライバーの疲労回復による安全確保が必要。
道路の利便性向上	・鳥取西道路の開通により、山陰道と鳥取道が接続され、広域かつ多様な利用者が想定されるため、道路の利便性の向上が必要。
地域のにぎわい創出	・まちづくり活動は活発なもの、3地域の一体感が不足していることから、地域間連携によるにぎわいづくりが必要。
交流の促進	・青谷ICに続いて地域内にICが整備され、鳥取市の西の玄関口となることから、チャンスを活かした交流の促進が必要。
産業の振興	・鳥取西道路の開通を契機として物流が拡大することから、チャンスを活かした産業振興とともに、雇用の創出が必要。
観光の振興	・豊かな自然資源、多様な特産品、観光施設等の豊富な地域資源があるものの、入込観光客数は微減傾向にある。このため、鳥取西道路の開通を契機として広域交流が拡大することから、チャンスを活かした観光振興が必要。
若者の移住・定住	・人口減少・少子高齢化に伴い、地域の後継者が不足しているため、鳥取西道路の開通を契機として生活圏が拡大することから、チャンスを活かすとともに、地域のまちづくり活動によるにぎわいを魅力とした若者の移住や定住対策が必要。
生活環境の向上	・鳥取西道路の開通を契機として生活環境が向上することから、これに合わせて、買い物や交通等の生活環境の整備による相乗効果を図ることが必要。
防災・減災	・地域内に災害時の対策が不足していることから、災害拠点施設や避難所等の基盤整備が必要。

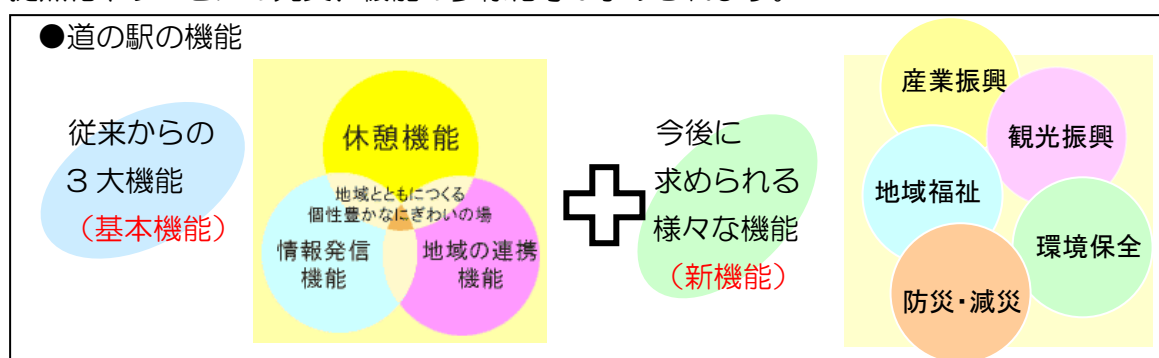
1.3 気高道の駅（仮称）整備の目的

1.3.1 これからの道の駅に求められる機能と役割

道の駅は、道路利用者のための「**休憩機能**」、道路利用者や地域の方々のための「**情報発信機能**」、そして道の駅をきっかけに町と町とが手を結び活力ある地域づくりを共に行うための「**地域の連携機能**」、の3つの機能を併せ持つ休憩施設です。

このように当初は、通過する道路利用者へのサービスが中心でしたが、近年では、**産業・観光・福祉・防災・文化・コミュニティ**等、地域の個性、魅力を活かした様々な取組みがなされています。

道の駅は「開かれたプラットフォーム」であるという特長を活かし、関係省庁等様々な主体とも連携して、様々な施策の展開が望まれています。今後の展開としては、防災拠点化やサービスの充実、機能の多様化等が挙げられます。



道の駅の機能（従来の基本機能と、今後新たに求められる機能）

機能		主な施設や取り組み
機能基本	休憩機能	・24時間無料で利用できる駐車場、トイレ
	情報発信機能	・道路情報や地域の観光情報、緊急医療情報等の提供
	地域の連携機能	・文化教養施設や観光レクリエーション施設 等
今後の道の駅に求められる、新たな機能	防災拠点機能	・災害情報ステーション ・防災トイレ（耐震性トイレ、耐震貯水槽、非常用汚水槽） ・自家発電装置、食料・飲料水の備蓄庫 ・その他、災害時の避難場所や支援物資等の中継地としての活用を考慮した建物・駐車場・広場 等
	コミュニティ機能	・地域と道路利用者の交流の場 ・地域住民同士の交流の場 ・人財登録 等
	厚生・福祉機能	・障害のある人や保護者の雇用の場 ・リハビリの場 等
	教育・学習機能	・道の駅農園での体験学習 ・物流経済、地域産業、郷土史等の学習 ・環境保全学習の場 等
	文化振興機能	・地域文化の発信 ・文化催事の主催と場 ・地域紹介館 等
	観光振興機能	・新たなツーリズムの展開 ・温泉・足湯 等
	環境保全機能	・電気自動車の充電施設 ・生ゴミ堆肥化施設 ・ゼロエミッション ・LED照明 ・循環型資源活用 ・廃食油燃料化 等 ・太陽光エネルギーの活用

出典：国土交通省 HP 及び「道の駅の機能に関する研究」（一般財団法人国土研究センターHP）に加筆

●地方創生の拠点としての道の駅

国土交通省は、以下のように「道の駅」の機能強化を図り、**地方創生の拠点**とする先駆的な取り組みを行うように、支援していく方針を打ち出しています。

《国土交通省の事業方針》

- 元々、ドライバーの休憩施設として生まれた「道の駅」は、**まち**の特産物や観光資源を活かして**ひと**を呼び、地域に**しごと**を生み出す核へと独自に進化。
- 「道の駅」を地方創生の拠点とする先駆的な取組をモデル箇所として選定し、関係機関が連携して総合的に支援する方針。



「道の駅」が活力を呼び、雇用を創出、地域の好循環へ

地方創生の拠点となる「道の駅」の類型別機能イメージ

地域外から活力を呼ぶゲートウェイ型		地域の元気を創る地域センター型	
インバウンド観光	<ul style="list-style-type: none"> 多言語に対応した案内等、外国人観光案内所認定の取得 地酒やお菓子等、地域の特産物を免税で購入できる免税店の併設 外国発行クレジットカードの利用可能ATMの設置 無料公衆無線LAN環境の提供 電気自動車による周遊観光を可能とするEV充電設備の設置 等 	産業振興	<ul style="list-style-type: none"> 地域の特産品によるオリジナル商品開発、ブランド化 直接的な雇用に加え、地元生産者からの調達による雇用の創出 地元農林水産物を活用した6次産業化のための加工施設や、直売所の設置 等
観光総合窓口	<ul style="list-style-type: none"> 観光協会等と連携した地域全体の観光案内機能 宿泊予約やツアー手配のための旅行業の登録 単なる物見遊山にとどまらない、史実・文化等、知的好奇心を刺激する機会の提供 地域資源を活かした体験・交流機会の提供 等 	地域福祉	<ul style="list-style-type: none"> 診療所、役場機能等、住民サービスのワンストップ提供 高齢者への宅配サービス 健康、バリアフリーに配慮した高齢者向け住宅の併設 地域公共交通ネットワークの乗継拠点 SS（サービスステーション）過疎地における石油製品の供給拠点機能 等
地方移住等促進	<ul style="list-style-type: none"> 空き家情報や就労情報等、地方移住に必要な情報のワンストップ提供 若者に地域の魅力を体験する機会の提供 運営スタッフの公募等による雇用機会の創出 ふるさと納税に関する情報提供 等 	防災	<ul style="list-style-type: none"> 自衛隊、警察、消防等の広域支援部隊が参集する後方支援拠点機能 地場製品の取扱や燃料保有、非常電源装置等によるバックアップ機能 平時からの防災啓発教育のため、既往災害等の情報発信 等

出典：国土交通省 HP

また国土交通省は、人口減少下でも生活サービスを効率的に提供するために、拠点機能をコンパクト化した小さな拠点の形成を推進しています。加えて、地域の雇用創出と豊かな生活環境の創出を推進しており、その両方に寄与するものとして、道の駅を推進しています。



小さな拠点の形成

出典：国土交通省 HP

1.3.2 気高道の駅（仮称）整備の目的

◆道の駅の整備の目的

鳥取西道路の開通を契機として、「地域の課題を解決するきっかけとなり、地域活性化につながる」道の駅を整備します。

本道の駅は、単なる「山陰道利用者の安全確保のための休憩施設」になるだけでなく、「鳥取市の西の玄関口」になります。

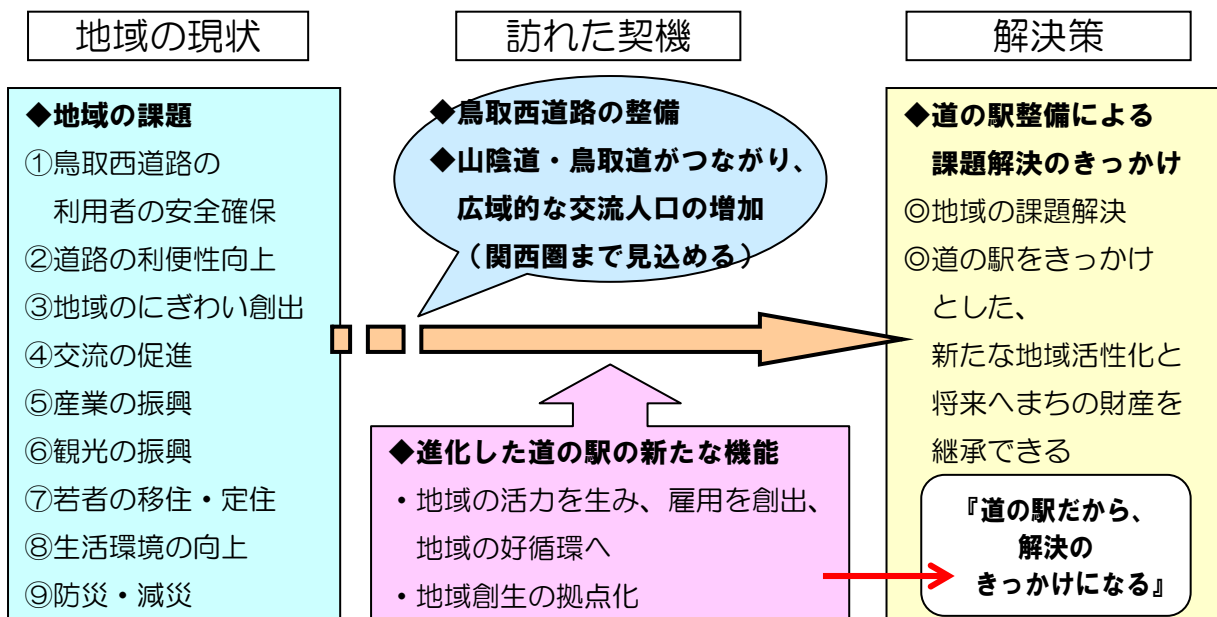
また、本道の駅が気高・鹿野・青谷地域の新たな拠点となり、ここが **3 地域の中心的なまち**になっていく可能性を秘めています。

こうした背景から、国土交通省の推進する地方創生の拠点となる道の駅の類型である「地域外から活力を呼ぶゲートウェイ型」と「地域の元気を創る地域センター型」の両方の機能を持つ道の駅を整備します。

○地域の取り組むべき課題を解決し、地域の活性化につながる道の駅

鳥取市西部地域においては、山陰道の全通を契機とした、多くの観光利用客の流入や、交流人口の増加に伴う地域の活性化が求められています。道の駅は、鳥取市西部地域に活力を呼び込む契機的施設となり、「地域の賑わい創出」や「交流促進」、「地域福祉」、「防災・減災」等の、地域の取り組むべき課題の解決に貢献していきます。

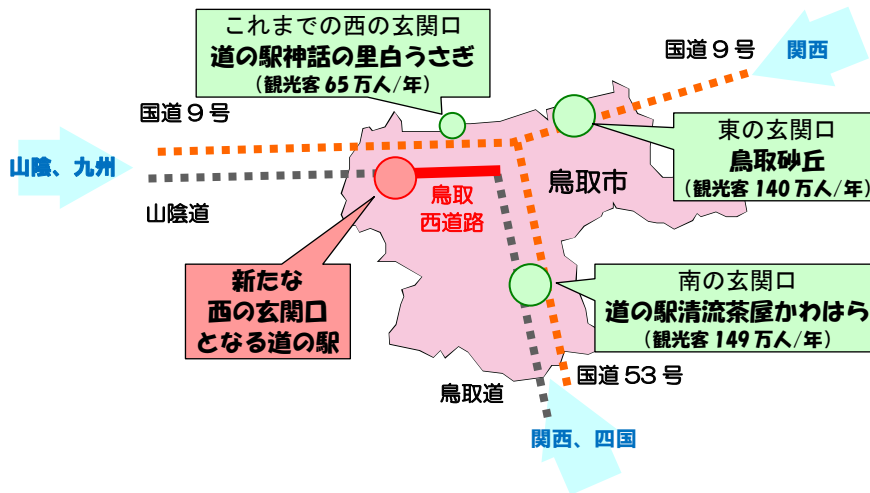
一方で、鳥取西道路の整備によりストローク現象が進み、地域の衰退が懸念されています。道の駅の整備は、経済的・直接的な整備効果ばかりではなく、衰退する「地域の活力維持・強化」や「地域の魅力向上」、「次世代への地域財産の継承」、「郷土愛の醸成」といった潜在的・将来的な効果にもつながっています。



○鳥取市の西の玄関口となる道の駅

鳥取市への観光客を受け止める広域的な玄関口としては、南側は鳥取道の休憩所でもある「道の駅清流茶屋かわはら」、東側は「鳥取砂丘」が挙げられます。西側では「道の駅神話の里白うさぎ」が挙げられますが、鳥取西道路の整備により、その役割の変化が予想されるため、鳥取市西部地域に新たな玄関口となる道の駅を設けることで、**鳥取市西部地域だけでなく鳥取市全域を案内**することができます。

また、他の道の駅や観光施設等と連携したツアー等の取り組みにより、**市内周遊**のきっかけをつくり、**相乗効果**を図ることもできます。



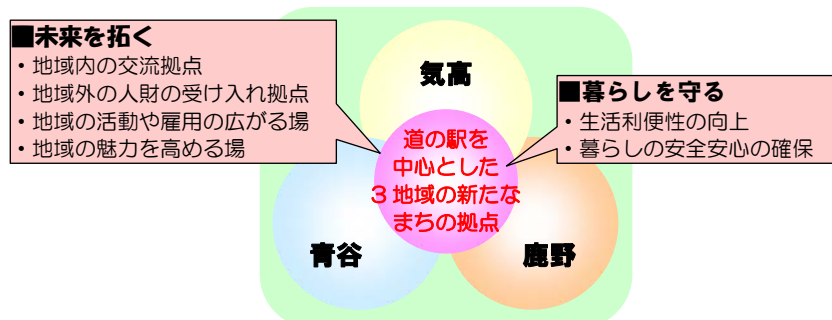
鳥取市の観光の玄関口

○山陰道利用者の安全確保のための休憩施設

「鳥取西道路」は平成 29 年度に供用開始される予定となっています。将来的には山陰道として広域交通ネットワークが形成され、鳥取道と合わせて、関西や九州までも視野に入れた、車での**広域の移動・交流等が活発**になると見込まれています。道の駅は、こうした広域的な道路利用者の**安全確保のための休憩施設**となります。

○道の駅を中心としたまちづくりの可能性

「鳥取市都市計画マスタープラン」では、「多極型のコンパクトな都市構造」を理念として、地域生活拠点の再生に取り組んでいます。道の駅は、**多極型の都市構造を構成**している**気高・鹿野・青谷の3地域**が、**ひとつにまとまる新たな拠点**となっていく可能性を秘めています。



3地域がひとつにまとまる道の駅

1.3.3 道の駅整備により地域に期待される効果

道の駅の整備効果は、収益性のような直接的な効果から、公益性のある間接的や副次的な効果まで考えられます。

●鳥取市西部地域への整備効果

本地域で期待される道の駅整備の効果としては、まず直接的には「来訪者（観光人口）の増加」が見込まれます。

次に「増加した来訪者」を「地域へいざなう」ことで、地域の周遊・消費等による「地域経済の活性化」や「交流による地域活性化」、それらを契機に起こる「まちづくりの活性化」、「定住促進」等、最終的には段階的に様々な形での「地域への波及効果、地域連携の強化」が整備効果として見込まれます。

一方デメリットとしては、施設整備後の維持管理費等の一定の費用が必要となることや、他の類似施設との競合が挙げられます。

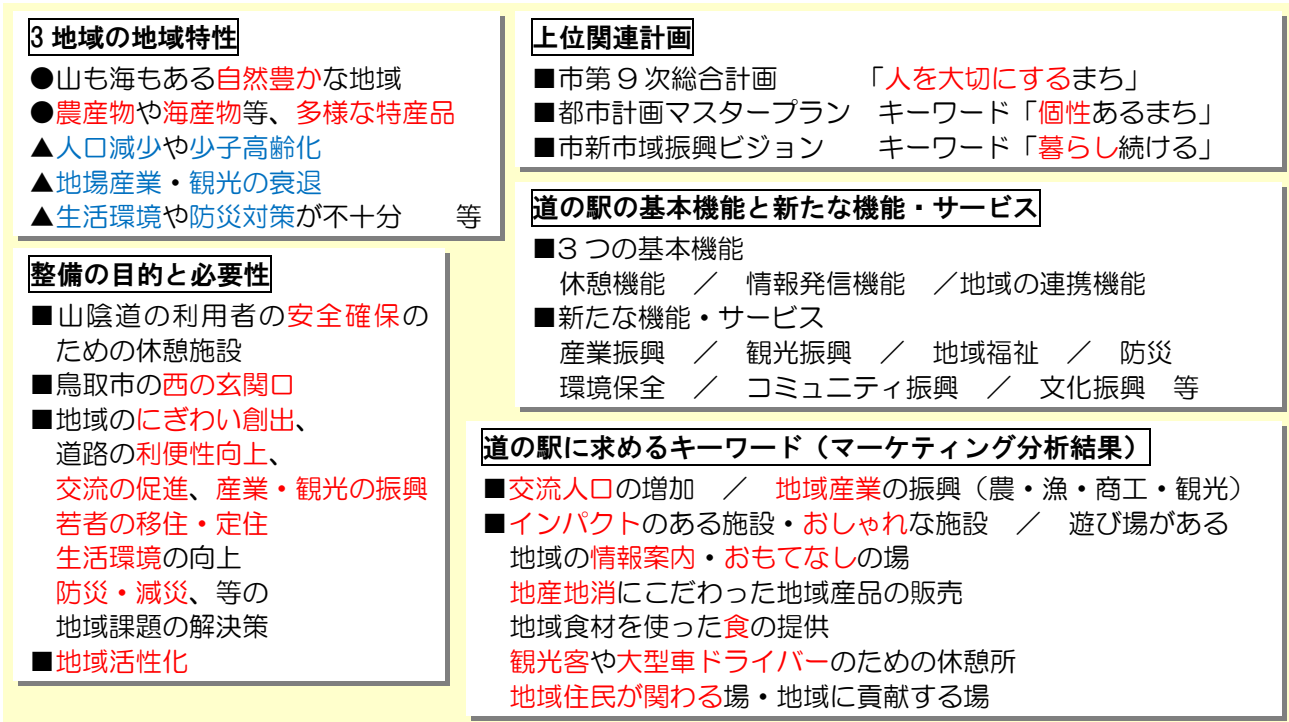
道の駅の整備による効果（メリット）とデメリット

		効果	内容
メリット	直接的	道路休憩施設として効果	・トイレ、飲食、休憩による疲労回復 → <u>道路事故率低下</u> 等
		特産品販売等の経済効果	・生姜、鹿野地鶏ピヨ、びわ等の農畜産物、海産物等の販売による <u>経済効果</u>
		生活基盤を支える効果	・地域の農産物や特産物を、地域の人が <u>近くで購買</u> できる ・特産品等の <u>販売チャンネルの増加</u> ・防災施設による <u>防災・減災機能の確保</u> ・バス等の交通整備による <u>移動円滑化</u> 等、 <u>生活利便性の向上</u>
		地域ブランドのPR効果	・そばやびわ、因州和紙といった地域の特産、遺跡や城下町や夏泊海女漁、山陰海岸ジオパーク等の自然歴史文化等の認知度向上と <u>地域ブランドのPR効果</u>
		地域観光への波及効果	・浜村・鹿野温泉、飲食・宿泊施設等地域の魅力施設の利用者増加や、青谷上寺地遺跡等の文化施設や自然資源への来訪者増加等、 <u>交流人口の増加</u>
		新たな地域観光の開発	・浜村・鹿野温泉や青谷・気高の海を活かした <u>観光ルートの再開発</u> や、遺跡や城下町等歴史文化等テーマ性を持った観光ルートの開発等 ・民泊や漁村等を活かした <u>各種ツーリズムの開発・促進</u>
		地域内消費の増加	・地産地消や観光、製品の販路拡大等による <u>地域内経済活性化</u>
		雇用の促進	・地域の観光や消費が活性化され、農漁業やその加工等、1次産業・2次産業が活性化し、 <u>新たな雇用</u> の発生による若手の流出防止
	間接的波及効果	移住・定住の促進	・地域内外が連携した地域の活性化やまちづくりの広がりにより、 <u>地域の賑わいやつながり</u> が醸成され、U・I・Jターンが増加し、または若者の <u>定住が促進</u>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ・維持管理費等の <u>ランニングコスト</u> の発生 ・近隣の <u>類似施設との競合</u>（農産物直売所、スーパーマーケット、コンビニエンスストア、等） 		

2. 道の駅のコンセプト

2.1 道の駅に求める姿

3 地域の特性や整備の目的等を踏まえ、本計画における道の駅に求める姿は、以下のよう整理できます。



1. **誰もが立寄りたくなる、「おもしろい」道の駅**

本道の駅は、山陰道全通を契機に、関西圏等、広く視野に入れた「**新たな観光客の引き込み役**」としての役割を担います。そのため、その利用客の目に留まるような個性的でかつ親しみやすく「ここにしかない**インパクトのある・オシャレな道の駅**」が必要です。

2. **地域を周遊するきっかけの「まちの顔・案内人」**

道の駅利用客に地域を案内し、**地域を周遊して様々な場所で楽しんでもらえる**ように、地域と連携して「まちの**ファン・リピーター**をつくる道の駅」が必要です。

3. **地域の人を使いやすく、やりたいことができる「地域のための道の駅」**

地域の人が利用しやすく、**地域のやりたいコトができる・やりたいコトに貢献する施設**が必要です。また、生活利便性や地域防災機能を向上させるとともに、よくばり過ぎていない、**地域に密着した「地域のための道の駅」**が必要です。

4. **まちがうるおい、元気になる！「地域に還元する道の駅」**

新たな収益や**地元雇用**、**定住**につながる等、地域と連携した様々な形で**相乗効果**の得られる「**地域に還元する道の駅**」が必要です。

2.2 道の駅のコンセプト

本道の駅に求める姿を踏まえ、道の駅のコンセプトと3つの柱を設定します。

道の駅に求める姿

1. **誰もが立寄りたくなる**、「おもしろい」道の駅
2. **地域を周遊する**きっかけの「まちの顔・案内人」
3. **地域の人を使いやすく**、やりたいことができる「地域のための道の駅」
4. **まちがうるおい、元気になる!**「地域に還元する道の駅」



道の駅のコンセプト 「人とまちを元気にする 鳥取・因幡らしさが息づく 西因幡 道の駅」

○地域全体で関わりながら道の駅を盛り上げるとともに、道の駅の人・モノ・お金の流れが**地域や市全体に波及**する、人とまちを元気にする道の駅とします。

道の駅の3つの柱

(写真はイメージ)

地域を**活かす**

- 「山や海の幸等、魅力が満載!」新鮮な**地元産のこだわり**で地域への来訪者とリピーターづくり



- 「地域でやりたいコト」に貢献できる場
(**新しい産業**(コミュニティビジネス)や特産品の開発)



- 農畜水産業や製造加工業、観光業等の地域の産業振興につながる場
- 交流人口の増加につながる場

地域と**暮らす**

- 「地域の人が見える」場
(地域と来訪者とのふれあい、**地域のコミュニティ**づくり)



- 地域の**暮らし・生活**に役立つ場
- 休憩や防災・減災等、来訪者と地域を守る場
- 環境にやさしい**場
- 3地域が一つにつながり、**次世代**のリーダーを育てる仕掛けにする場

おもてなしの心

地域を**感じる**

- 自然景観を活かした、季節を感じる**癒しと憩い**のオシャレ空間
- 子どもも大人も楽しめる**遊び場**
- 音と匂いで誘う、目の前でつくる新鮮な**地元産の食**
- 地域の恵みを活かした健康食
- 地域の生で旬な魅力や**情報を対面で提供**する場
- 地域の文化や産業に触れる場



鷲峰山を望む緑豊かなロケーション

癒す

体験する

遊ぶ



食す

基本計画







3. 導入施設

3.1 導入施設の整備方針

道の駅の導入施設について、整備方針を整理します。

本道の駅は、道の駅に行くこと自体が目的となる『目的型』としてだけでなく、道の駅から地域へいざなう『地域支援型』を目指します。このため、トイレや駐車場の基本的なハード施設についても、他の道の駅とは違う、1ランク上の施設を目指します。

導入施設の整備方針（1）

機能	本体施設 (☆は主に建築施設内)	整備方針
休憩	☆トイレ	<ul style="list-style-type: none"> 多目的トイレは男女別々に設ける等、<u>誰にでも使いやすく、ゆったり</u>とした余裕のあるトイレとする。 他の施設との利用動線を考慮した配置計画とする。 トイレの印象は道の駅全体の印象や好感度、リピート率に大きく影響するため、<u>女性の利便性・快適性</u>の向上、<u>清掃のしやすさ</u>等に配慮する。
	駐車場	<ul style="list-style-type: none"> 車いす利用、降雪時のチェーン脱着、バイクや自転車の利用、災害時の物流拠点、電気自動車の利用等、<u>誰もが利用がしやすい</u>駐車場とする。 小型車と大型車、歩行者と車両等、<u>動線の交錯</u>に配慮する。 地域の観光資源をつなぐ手段となる、<u>レンタサイクル</u>の導入を図るとともに、地域全体で連携したサイクリングを観光の一つとしてPRする。 電源設備等を確保した <u>RVパーク</u>を設け、宿泊観光の拠点化を図る。 路線バスの停車場所、<u>高速バスの乗り入れ</u>も図る。 <div style="display: flex; justify-content: space-around;">    </div>
	☆休憩室 (屋内)	<ul style="list-style-type: none"> 立寄りやすくするとともに、トイレや情報施設、物販施設と近接させて、利用者に<u>自然な形で地域の様々な情報をアピール</u>出来る場所とする。 授乳室やベビーベッドの設置、体験コーナーのスペース確保等、<u>多様な利用に対応</u>できる形態とする。 多様な休憩要望に応える『<u>様々な座る場所</u>』を設ける。 (例：数人掛けベンチ、テーブルベンチ、カウンターテーブル、座敷、縁台、等) 路線バスの待合い場所、<u>高速バスの休憩等</u>への利用も図る。 <div style="display: flex; justify-content: space-around;">    </div>

導入施設の整備方針（２）

機能	本体施設 (☆は主に建築施設内)	整備方針
休憩	休憩スペース (屋外)	<ul style="list-style-type: none"> 物販施設等と近接させて、<u>屋外での飲食も可能にする</u>とともに、<u>おしゃれでくつろぎやすい空間</u>とする。(例：屋外デッキ、パラソル、等) 
情報発信	☆情報コーナー	<ul style="list-style-type: none"> トイレ等と近接させて、施設利用者に<u>自然と情報に触れさせる</u>レイアウト構成にするとともに、無線 LAN の設置等、<u>情報を得やすい場所</u>とする。 道路や気象、<u>災害情報</u>、地域に引き込む旬なイベント情報や地域の<u>ライブ映像</u>、<u>空き家・空き店舗情報</u>等を提供する。 常設モニター等の<u>ハード</u>だけでなく、メッセージボードの作成等の<u>ソフト</u>も加えた案内を行う。 気高、鹿野、青谷の 3 地域及び鳥取市全体のそれぞれの情報ブースを設け、それぞれ<u>地域色を打ち出した PR</u>を行う。
	☆案内人	<ul style="list-style-type: none"> 道路・観光・特産品等の<u>情報や地域の楽しみ方等を提供</u>するとともに、<u>要望や苦情を集めて</u>、更なるサービス向上に活用する。 施設内が見やすく心配りしやすい場所に配置し、「おもてなしの心」による<u>対話型の案内・対応</u>をする。 「案内人」は、道の駅のオープン前からホームページ等で PR を兼ねて募集する、もしくは地域の「<u>人財</u>」を登用する。 
地域連携	☆農畜産物 売り場	<ul style="list-style-type: none"> <u>地域産にこだわった</u>農畜産物の販売を行う場所とする。 観光客だけでなく、地域住民による日常的な利用により、年間通して安定した売り上げと「<u>地産地消</u>」を推進する。 加工場とも移動・連携しやすい配置とする。 地域が自ら売りたいものを考え、必要に応じた生産、包装やラベルの工夫、自ら搬入・陳列等、<u>地域のアイデア</u>を十分に活かせる体制とする。 夏期やイベント時等には、屋外のイベント広場も含めて広い利用が出来るように<u>フレキシブルな建物・施設構成</u>とする。 

導入施設の整備方針（3）

機能	本体施設 (☆は主に建築施設内)	整備方針
地域連携	☆海産物売り場	<ul style="list-style-type: none"> • 地域産にこだわった海産物の販売を行う場所とする。 • 観光客だけでなく、地域住民による日常的な利用により、年間通して安定した売り上げと「地産地消」を推進する。 • 加工場とも移動・連携しやすい配置とするとともに、臭い対策も講じる。 • 海の見えない立地性から、見せ方を工夫するとともに、場合によっては、調理品のみ販売や食べさせることに重点を置くことも検討する。 
	☆特産品売り場	<ul style="list-style-type: none"> • 地域性を伝える特産品や地場産品の販売を行う場所とする。また、加工品とその材料を並べて陳列する等のPRも図る。 • 観光客だけでなく、地域住民が消費する特産品の販売により、年間通して安定した売り上げと「地産地消」を推進する。 • 他の売り場と隣接させ、陳列方法や季節や売れ筋に応じた売り場面積の変更等、フレキシブルな販売形式に対応出来る形態・広さ・構造とする。 
	☆レストラン	<ul style="list-style-type: none"> • 地元食材にこだわったレストラン等の飲食施設を設置する。 • 物販施設や情報発信施設等との利便性・回遊性を高めるとともに、公園・緑地等の修景あるいは眺望等、利用者からの景観に配慮した配置とする。 
	☆農水産物加工施設	<ul style="list-style-type: none"> • 販売する加工品だけでなく、新たな商品やオリジナルメニューの開発に取り組む場所とする。 • 加工施設は、物販施設と移動・連携しやすい配置とする。 • 食品の加工工程を見せることで安心感や新鮮感と購買意欲を高めることもあるため、見える位置への配置とする。(例：手作り〇〇、実演販売等) 

導入施設の整備方針（４）

機能	本体施設 (☆は主に建築施設内)	整備方針
地域連携	☆ファスト フード	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地元食材を利用した焼きたてパンやスイーツ等を提供する場所とする。 ・ 休憩施設や物販施設等と隣接させ、機能的に連携した配置とする。 ・ 実際に出店される店舗や品物の内容等、これらの販売施設については、今後、管理運営者と決定する。 
コミュニティ	☆地域交流 スペース	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道の駅スタッフの打合せ・会議や、地域のコミュニティを図る場所として 地域住民等が自由に利用できる場所とする。 ・ 建物内の小規模な一室とし、体験コーナー、物品の一時的な保管、イベント時の更衣室等、多目的な利用が出来る程度の規模とする。 
	イベント スペース	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域住民イベントや道の駅販売促進イベント、災害時の施設仮設あるいは一時避難場所等、多目的に利用できる屋外のオープンスペースとする。 ・ 休憩施設や物販施設、公園・緑地と隣接させて機能的に連携させる。 ・ 屋根を設けた全天候で利用できる施設を計画する。イベント時以外には移動式のテーブルやベンチ等を配置して飲食・休憩場所とする。 
観光振興	足湯	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域の温泉をプチ体験できる場所として、本物をPRするとともに、湯気による雰囲気づくりや「冬も楽しめる道の駅」の仕掛けとする。 ・ 自噴もしくは配湯、運搬等、温泉の確保は別途検討する。
	☆温泉シャワー	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域の温泉をプチ体験できる場所とする。また、長距離運転者やサイクリスト、サーファー等がリフレッシュできる場所とする。 ・ 自噴もしくは配湯、運搬等、温泉の確保は別途検討する。

導入施設の整備方針（５）

機能	本体施設 (☆は主に建築施設内)	整備方針
地域福祉	☆コンビニエンスストア	<ul style="list-style-type: none"> • <u>ちょっとした買い物</u>ができ、大型ドライバー等が<u>立寄るきっかけ</u>とする。 • 場合によっては、物販施設に日用品等の一般雑貨コーナーを設けてコンビニ的な機能を持たせる等により、利便性を高める。
	公園	<ul style="list-style-type: none"> • 観光客や大型ドライバー、同乗者等の<u>休憩の場</u>とするとともに、鳥取市民の<u>日常利用</u>にも配慮した場所とする。 • 大型遊具や親水施設等の<u>目玉施設</u>により、<u>記憶に残る</u>道の駅を演出する。 • 利用者からの視認性に配慮し、立地や景観を活かした配置とするとともに、休憩・遊び・運動・イベント等、多目的に対応できる形態とする。 • ニーズに応じて、ドッグランや花畑の導入も図る。 <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">    </div>
事務	☆管理事務所	<ul style="list-style-type: none"> • 道の駅の管理全般に対応するとともに、「案内人」の常駐施設とする。 • 駅舎全体を対象に、太陽光エネルギーによる照明、給湯、暖房利用等の自然エネルギーの活用を図る。 <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div>
	☆倉庫	<ul style="list-style-type: none"> • 道の駅の販売物品や広告物等を保管する施設とする。

3.2 施設規模の設定

本計画における道の駅の建築施設規模は、鳥取市の道の駅「神話の里白うさぎ」と「清流茶屋かわはら」の独立採算制による事業収支を参考にして推計し、道の駅単体で事業収支を確保できる 1,500 m²とします。

また必要となる敷地の規模は、駅舎を基本とする建築施設の規模や、前面道路となる鳥取西道路や県道の将来交通量を踏まえて、概ね 19,000 m²程度とします。

施設の規模と内訳（案）

	施設	規模 (m ²)	備考
基盤施設	駐車場 (小型車)	3,400	112 台
	〃 (大型車)	2,800	20 台
	公園 (緑地等含む)	5,000	休憩スペース、イベントスペースを含む
	足湯	50	
	共用部 (バックヤード等)	5,600	
	小計	16,850	
駅舎施設	トイレ	150	男小 11、大 5、女 12、多目的 2
	休憩室	140	情報コーナー、案内人を含む
	農畜産物売り場	100	
	特産品売り場	100	
	海産物売り場	50	
	レストラン	350	
	農水産物加工施設	100	
	ファストフード	20	
	地域交流スペース	30	
	管理事務所	50	
	コンビニエンスストア	160	
	共用部 (附帯施設、通路等)	250	倉庫、温泉シャワーを含む
	小計	1,500	
	合計	18,350	≒ 19,000 m ²

※駅舎施設は、事業収支を確保できる 1,500 m²の内訳案を作成したものであり、確定するものではありません。

※敷地面積については、イベント開催に配慮した臨時駐車スペースの確保等、ニーズを踏まえて今後も検討します。

なお、あくまで既設の道の駅をベースとして規模を推計していることから、具体的な施設規模は詳細に検討します。さらに、あくまで現段階における計画と捉え、周辺における他の事業や民間による開発等の状況に応じて、サービス内容が重複しないように見直していきます。さらに、整備後には、機能の追加や拡張等を行い、社会や地域のニーズにも応えていきます。

4. 施設配置計画

4.1 候補地の一次検討

施設規模の検討に先立ち、計画候補地の一次検討を行います。

道の駅の計画地は、休憩施設としての利用のしやすさや、道の駅の相互の機能分担の観点から、適切な位置に設定する必要があります。

●候補地検討の前提条件

- ・道路の休憩施設として、誰もが立寄りやすいこと
- ・地域を周遊するきっかけになること（地域の玄関口となる箇所）
- ・地域の人が使しやすいこと
- ・前面道路の交通量が多いこと（集客性が高い箇所）

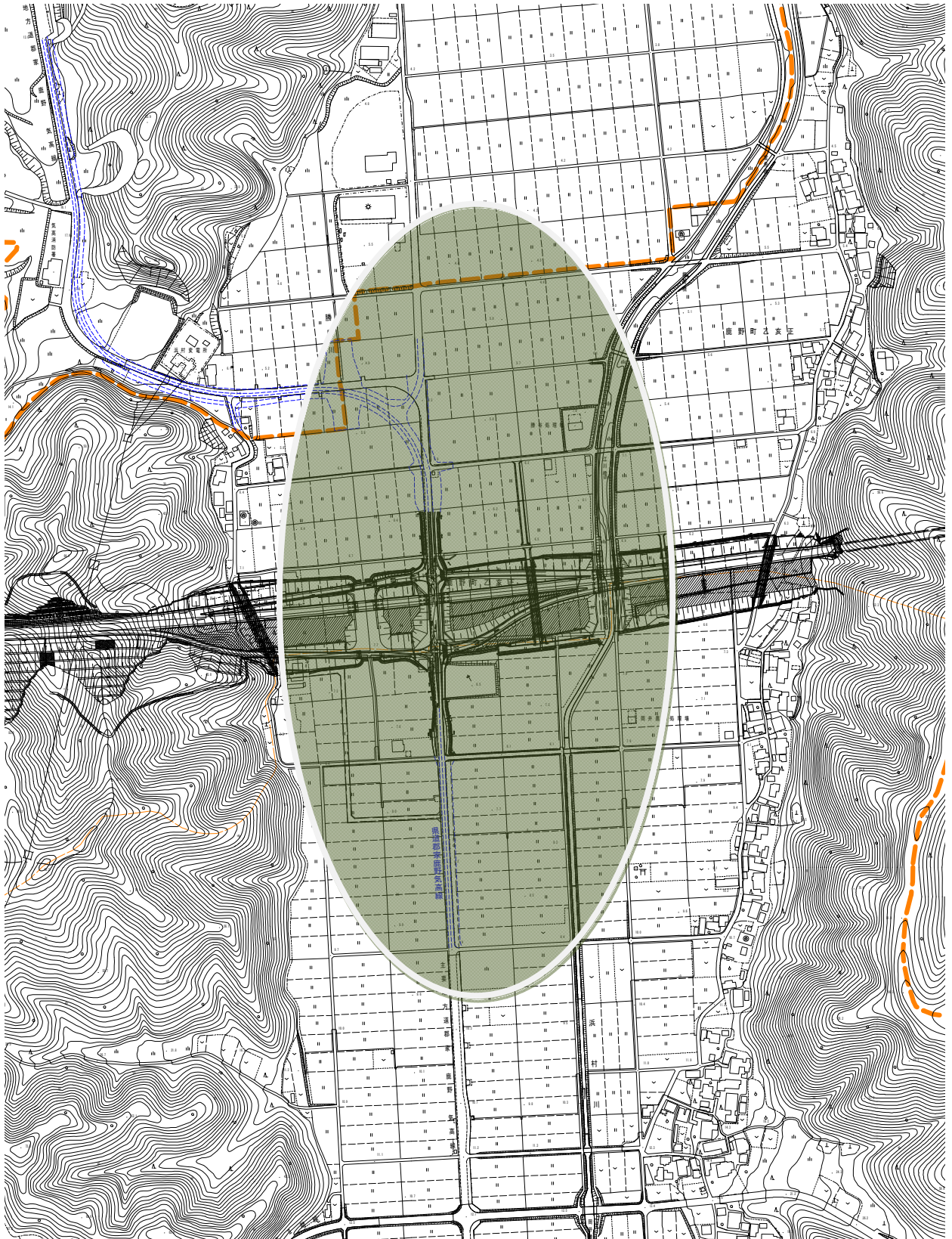
⇒ 鳥取西道路のインターチェンジ付近

また、鳥取西道路の各インターチェンジにおける条件を踏まえると、インターチェンジの構造による交通安全性や県道への乗り降りのしやすさ、前面県道の交通量、地域人口の規模等を踏まえると、浜村鹿野温泉IC（仮称）付近への道の駅の配置が望ましいと言えます。

鳥取西道路のインターチェンジの条件比較（案）

IC名		青谷IC	浜村鹿野温泉IC （仮称）	瑞穂IC （仮称）	備考
ICの形		フルインター （本線上平面交差）	フルインター	ハーフインター	
山陰道の 将来交通量		22,000～22,100 台/日			国土交通省資料 全線2車 H42
県道の 現在交通量		2,004 台/日 （俵原青谷線）	3,617 台/日 （郡家鹿野気高線）	2,148 台/日 （矢口鹿野線）	H22 道路交通 センサス
周辺の人口規模		6,901 人 （青谷地域）	13,293 人 （気高+鹿野地域）	9,016 人 （気高地域）	H22 国勢調査
総評 （案）	メリット	・鳥取市の最西端のICである	・ダイヤモンド型のICで乗り降りしやすい ・鳥取市内から青谷地域に帰る場合も当該ICを通る ・前面県道の交通量が多く、人口規模も大きい	・鳥取市中心部に最も近い	
	デメリット	・西側（米子方面）からICを降りる場合は、平面交差して右折する必要がある	・青谷地域からやや離れる	・ハーフインターであり、西側（青谷地域側）への出入りができない	

道の駅の計画候補地は、立地性や視認性、アクセス性、敷地面積の確保、将来的な拡張性、防災性等を踏まえ、鳥取西道路の浜村鹿野温泉IC（仮称）付近とします。



4.2 候補地の二次検討

想定した施設規模を踏まえて、計画候補地の二次検討（敷地の検討）を行います。

計画候補地の一次検討で想定した浜村鹿野温泉IC（仮称）周辺について、立地性や視認性、アクセスなどを踏まえて、敷地を検討する必要があります。本計画では、ICにほぼ隣接するとともに、大きな地形改変をしなくてもまとまった敷地が確保できる場所を候補として、比較検討しています。

比較検討を踏まえると、敷地面積の確保や将来的な拡張性、防災性、農業用排水路の整備等の他事業との関連等を踏まえ、ICの南東側（A）への配置が望ましいと言えます。

浜村鹿野温泉IC周辺候補地比較（案）

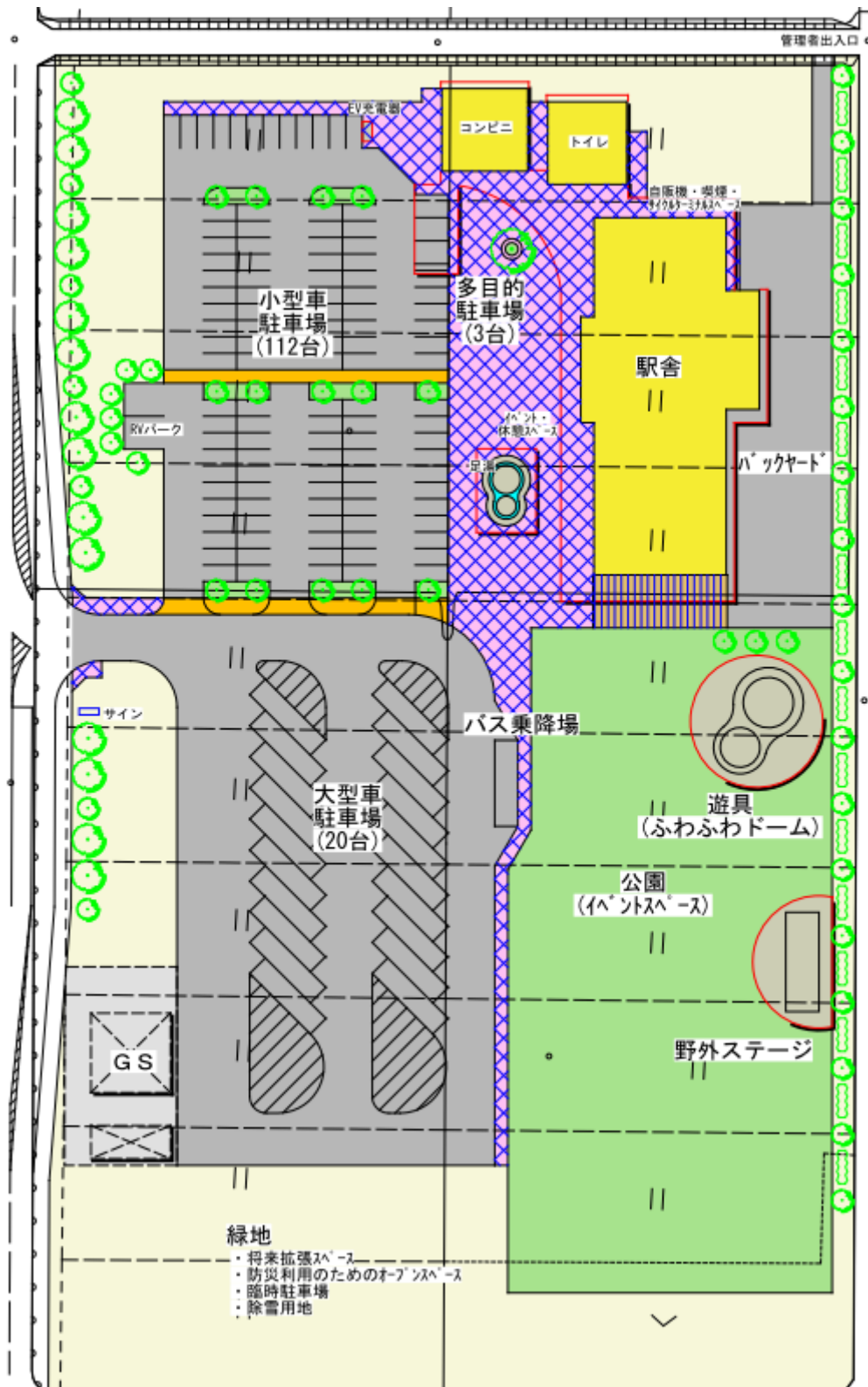
	A ICの南東側	B ICの北東側	C ICの北西側①	D ICの北西側②
場所 □：候補地				
地域	鹿野地域	鹿野地域、気高地域	鹿野地域＋気高地域	鹿野地域＋気高地域
立地性・アクセス性	AはIC出口に隣接	BはIC出口に隣接	CはIC出口に隣接	IC出口から200m
区画面積	A : 13,000 m ² A' : 22,000 m ² A'' : 24,000 m ²	B : 13,000 m ² B' : 34,000 m ² B'' : 27,000 m ²	C : 15,000 m ² C' : 11,000 m ² (勝見川含む)	D : 25,000 m ² (勝見川含む)
	想定規模の敷地（約19,000 m ² ）を確保するためには、A'やA''の区画のみで対応可能である	想定規模の敷地（約19,000 m ² ）を確保するためには、B'やB''の区画のみで対応可能である	想定規模の敷地（約19,000 m ² ）の確保は難しい	想定規模の敷地（約19,000 m ² ）の確保は難しい
前面道路との接続性	直線箇所 出入口設置困難範囲あり	一部曲線箇所 出入口設置困難範囲あり	一部曲線箇所 出入口設置困難範囲あり	一部曲線箇所 出入口設置困難範囲あり
鳥取西道路からの視認性	「道の駅を視認してICを降りる」のは難しいと想定される。			
	本線直近は視認されない	概ね本線から視認される		
	A	B	C	D

		ICの南東側	ICの北東側	ICの北西側①	ICの北西側②
防災性		浜村川の下流に行くほど津波浸水のエリアに近づく	B”は土石流警戒区域にかかる	山側は急傾斜地警戒区域にかかるもしくは近接 勝見川によって敷地が分断される	
敷地からの景観性		<p>田園風景と鷲峰山</p>  <p>(A付近から南側を望む)</p>	<p>田園風景と鷲峰山（ただし、鷲峰山は鳥取西道路越しに見える）</p>  <p>(D付近から南側を望む)</p>		
土地利用	現況	農地	農地	農地・勝見川	農地・勝見川
	前面	住宅	農地	農地	農地
	背後	浜村川	浜村川	住宅・山林	工場・山林
公共交通	浜村駅	約1.5km	約1.2km	約1.2km	約1km
	路線バス	バス停「重山」近接	バス停「梶掛口」近接	バス停「梶掛口」近接	バス停「梶掛口」300m
供給処理設備	上水	簡易水道が近接	簡易水道が横断	簡易水道が横断	簡易水道が近接
	下水	住宅や背後側集落周辺に農業集落排水	農業集落排水が横断 公共下水が近接	農業集落排水が横断	公共下水が近接
	温泉	—	使用していない民間の温泉井戸あり	—	北側集落に温泉配管
総評(案)	メリット	<ul style="list-style-type: none"> 隣接する敷地も広く、将来的な拡張性に優れる。 敷地から田園風景や鷲峰山が望め、景観性に優れる。 前面道路が直線部であり、接続性に優れる。 想定規模の敷地（約19,000㎡）を確保できる。 	◎ <ul style="list-style-type: none"> 単体でまとまった敷地が確保でき、隣接する敷地も広く、将来的な拡張性に優れる。 鳥取西道路本線からの視認性に優れ、西側（米子方面）から降りる車両に視認されやすい。 供給処理設備等の基盤整備状況等に優れ、本管整備等にかかる費用を抑えられる。 想定規模の敷地（約19,000㎡）を確保できる。 	◎ <ul style="list-style-type: none"> 供給処理設備等の基盤整備状況等にやや優れる。 鳥取西道路本線からの視認性に優れるとともに、西側（米子方面）から降りるの車両に視認されやすい。 	○ <ul style="list-style-type: none"> 供給処理設備等の基盤整備状況等に優れる。 鳥取西道路本線からの視認性に優れる。
	デメリット	<ul style="list-style-type: none"> 供給処理設備の整備状況に劣り、本管整備等に費用がかかる。 前面に住宅があるため配慮が必要である。 西側（米子方面）から降りる車両に視認されにくい。 	△ <ul style="list-style-type: none"> 前面道路が曲線部であり、接続性に劣る。 農業用排水路が整備中である。 	× <ul style="list-style-type: none"> 前面道路が曲線部であり、接続性に劣る。 勝見川によって敷地が分断されるため、建物配置が制約される。 背後に急傾斜地警戒区域が近接するため、防災性に劣る。 隣接敷地が限られ、将来的な拡張性が低い。 計画規模の敷地（約19,000㎡）が確保できない。 	×
法規制その他		<ul style="list-style-type: none"> 気高地域は、都市計画区域 圃場整備の施工年度は古く、しぼりは無い 概ね農業振興地域整備計画における農用地区域に指定されている 			

4.3 基本計画図

計画施設の規模及び候補地を踏まえた施設配置として、以下のような配置案が考えられます。

基本計画図（イメージ）



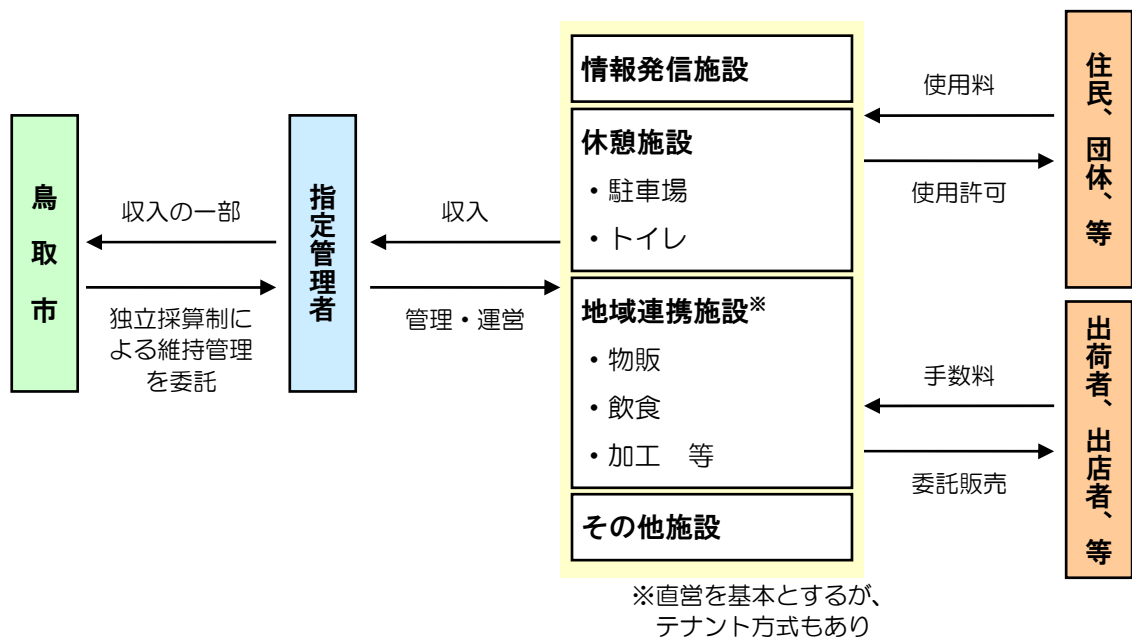
4.4 管理運営形態

公共施設の管理運営手法としては、公共的団体が直接管理する方法、指定管理者により管理する方法、PFI手法により民間が管理する方法等が考えられます。

近年の道の駅の管理運営では、指定管理者方式とするケースが多く、行政と民間・地元団体等とが連携・参加しやすいというメリットがあります。鳥取市内の既存の道の駅「清流茶屋かわはら」と「神話の里白うさぎ」も、指定管理者方式により管理運営されています。ただし、指定管理料はともに発生しておらず、独立採算方式となっています。

以上を踏まえ、本計画の道の駅も、指定管理者方式とします。

なお、指定管理者にもさまざまな形態があり、既存の民間企業やNPO法人、新設の三セクや会社等が挙げられます。道の駅への地域住民の参加や、地域の活性化は、管理運営者に大きく左右されるため、指定管理者の選定においては、十分に検討します。



道の駅の管理運営形態

※指定管理者制度とは

指定管理者制度は、行政が施設を建設したうえで、施設全体の管理運営を、行政が選んだ公共的団体または民間事業者等に委ねる方法です。

多様化する住民ニーズにより効果的、効率的に対応するため、公の施設の管理運営に民間の経営感覚、ノウハウ等を取り入れることにより、市民サービスを向上しつつ、経費の節減につなげることを目的としています。

5. 事業計画

5.1 概算事業費

項目	施設	数量	単価（千円）	小計（千円）	備考
用地費				250,000	
	用地費	25,000 m ²	10	250,000	単価は想定
測量設計費				81,400	
	測量費	1 式	7,400	7,400	現地測量、路線測量、用地測量
	調査費	1 式	7,000	7,000	ボーリング
	土木設計費	1 式	24,000	24,000	道路、下水道、水道、基盤、公園
	建築設計・監理費	1 式	43,000	43,000	
整備費				1,040,500	
基盤施設	駐車場・公園・共用部	16,800 m ²	25	420,000	大型遊具等含む
	供給処理設備	1 式	78,000	78,000	上水・下水本管整備約 700m 温泉配管整備約 1,200m
建築施設	建築物	1,500 m ²	350	525,000	
	足湯	50 m ²	350	17,500	
		合計	（経費込）	1,371,900	
		事業費	（消費税込）	1,481,652	8%

○下記の項目は、上記に含まない。

- ・鳥取西道路に関する工事費
- ・県道郡家鹿野気高線に関する工事費
- ・施設内に必要な備品等

○工事費には諸経費を含む。

○建築工事には、給排水・電気等の一般的な設備費を含む。

○雨水排水については、調整池等が不要であることを前提としている。

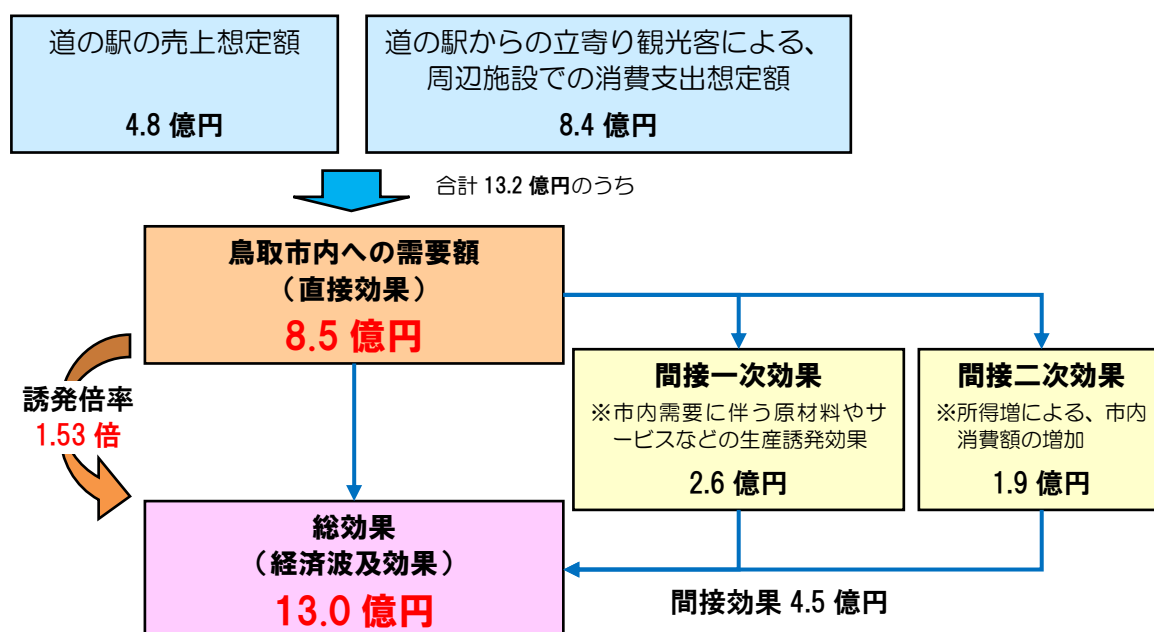
5.2 経済波及効果

道の駅の整備に伴う経済波及効果を推計しました。

経済波及効果の推計における直接効果は、単年度あたりの①道の駅利用者による道の駅内の販売店や飲食店等での消費支出額、②周辺施設への立寄りによる周辺施設での消費支出額、を対象に推計しています。

結果として、道の駅の整備により、鳥取市内に投下される最終的な需要額（直接効果）は、8.5億円と推計されました。

この直接効果による間接効果を含めた総効果は、13.0億円と推計されます。よって、道の駅の整備に伴って鳥取市内で発生する需要額（直接効果）の1.53倍の経済波及効果がもたらされると推計されます。



鳥取市内における経済波及効果