

栗原市「道の駅」基本構想策定業務に関する報告書【概要版】

1 はじめに

(1) 「道の駅」基本構想策定の目的

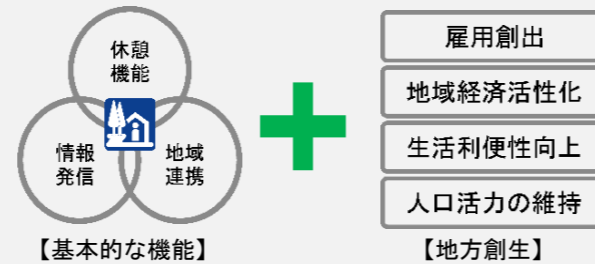
栗原市は栗駒山、伊豆沼・内沼など豊かな観光資源に恵まれ、特に市全域が栗駒山麓ジオパークとして日本ジオパークに認定されるなど、観光素材は豊富にあります。その一方で、その魅力を一元的に伝えることのできる場所が不足しており、また、農畜産物生産者の担い手不足などの要因により、農畜産物の供給量が減少しています。

栗原市の「核」となる道の駅が存在は、より多くの消費行動に結びつくことが考えられ、観光・産業振興などの分野において地域経済にプラス効果が期待できます。また、道の駅には「ハブ空港」的な機能を持たせ、市内の地域拠点とネットワークを構築して、市外からの交流人口を呼び込むことも期待することができます。

以上のことから、市内事業者から道の駅の運営や出店に興味を示す事業者を発掘し、その事業者と共に「第2次栗原市総合計画」で掲げる「地域の特性を生かした、産業や交流が盛んなまち」の実現に向けて、観光・産業分野の振興や交流人口の増加による地域活性化に資する道の駅の整備を進めるため、平成30年度に実施した栗原市道の駅整備基礎調査を踏まえ、栗原市「道の駅」基本構想の策定を目指すものです。

(2) 「道の駅」の概要

道の駅は、「休憩・情報発信・地域連携」の3つの基本的な機能で構成され、平成5年の制度発足以来、道路利用者へ休憩や情報などのサービスを提供する場（第1ステージ）としての役割を担っていましたが、平成25年以降は「道の駅」が目的地となる第2ステージとして成長してきました。



◆「道の駅」第3ステージへ ～創設から四半世紀、2020年からの新たなチャレンジ～

平成31年1月に国土交通省が設置した「道の駅」のあり方検討会では、第3ステージとして「2025年に目指す3つの姿」の提言がとりまとめられています。これからの「道の駅」には、道路利用者や地域住民の利便性に寄与すること、地域活性化の拠点となること、多様な主体との連携やインバウンドへの対応などあらゆる役割が求められています。

I 新たなコンセプト

「地方創生・観光を加速する拠点」へ + 「ネットワーク化で活力ある地域デザインにも貢献」

II 「2025年に目指す3つの姿」

- ① 「道の駅」を世界ブランドへ（インバウンド観光への対応強化、周遊交通の機能強化 等）
- ② 新「防災道の駅」が全国の安心拠点に（広域防災の機能強化、地域防災の機能強化 等）
- ③ あらゆる世代が活躍する舞台となる地域センターに（子育て応援の強化、民間タイアップの強化 等）

2 栗原市の現状と課題

(1) 人口

栗原市の総人口は、平成30年に66,522人となり、人口の減少率が宮城県全体で2番目に大きくなっています。また、65歳以上の高齢人口（R2.3月末時点）は、前回より0.9ポイント増えて、39.6%（26,386人）となっています。特に人口減少と高齢化が著しい栗原市では交流人口や関係人口の拡大により、地域の活性化を図る必要があります。

(2) 観光の状況

市内への観光入込客を分類別で見ると「買物」の割合が高く、農産物直売施設が大きく寄与していると推測されます。「道の駅」の情報発信の機能を活かし、立ち寄った方を別の施設などに誘う波及効果が期待できることから、整備にあたっては、他の施設と連携し、相乗効果を発揮できるような工夫が求められます。

(3) 交通の状況

市内には、東北自動車道や国道4号が通っていますが、多くの通行車両が素通りする状況です。今後、国道4号築館バイパスの全線完成や（仮称）栗原インターチェンジの整備などの道路交通インフラの充実によるポテンシャルを道の駅が活用していくことが求められます。

(4) 市内の類似施設

市内には、道の駅に類似する農産物等直売所があります。大型タイプとしては、「あやめの里」や「山の駅」、道の駅として登録されている「自然薯の館」があり、取扱い品種・数量も広域の観光客を想定した品揃えです。これらの施設は、既に観光客回遊の受け皿であり、地域住民の日常生活をサポートする存在となっています。また、それ以外の施設でも、顧客ターゲットや想定商圈に適した品揃えや運営が行われています。

3 「道の駅」の整備目的

「強み」をより強力に!!

- ・栗駒山などの観光スポット
- ・栗駒山麓ジオパーク
- ・ゆったりとした「くりはら時間」
- ・非日常的で新鮮な「田園風景」
- ・豊富な体験メニュー
- ・歴史と文化の「奥州街道」
- ・交通の結節点と東北の中心

「弱み」を補完し強みに!!

- ・核となる観光拠点が無い
- ・観光素材の点在化
- ・明確な観光周遊ルートがない
- ・二次交通が不十分
- ・目的地だけのピンポイント観光
- ・地域の魅力に気付いていない

「道の駅」が…

- ☆観光拠点となり、情報発信と連携から既存施設の魅力を引き出します!
- ☆道路利用者に、24時間安心して休憩でき、災害時にも対応できる施設を目指します!
- ☆点在する観光素材を結び付け、地域交通の拠点となります!
- ☆市民の集う、栗原の魅力発信の場になります!

4 「道の駅」に関するニーズ

(1) アンケート調査結果

① 「道の駅」整備への関心

市民懇談会やアンケート調査では、道の駅整備に対する市民の肯定的な意見は多く、特にアンケート調査では、「ぜひつくるべきだ」「つくるべきだ」と回答した方は63%と、「つくるべきではない」という意見を大きく上回りました。

一方で、「少子・高齢化対策に対応する機能」や「財政負担の軽減」などの条件を付けての、肯定的な意見もありました。

② 最適な建設候補地

建設候補地は、「国道4号築館バイパス・みやぎ県北高速幹線道路交差点部周辺（志波姫）」が最適と考える方が70%以上と、他の候補地を大きく上回りました。

③ 求める導入機能

求める機能は、「飲食店」が最も多く、回答者の63%を占めています。次いで、「農産物直売所」「加工品・工芸品販売所」「観光案内所」「イベント広場」が多くなっています。

④ 道の駅の利用方法

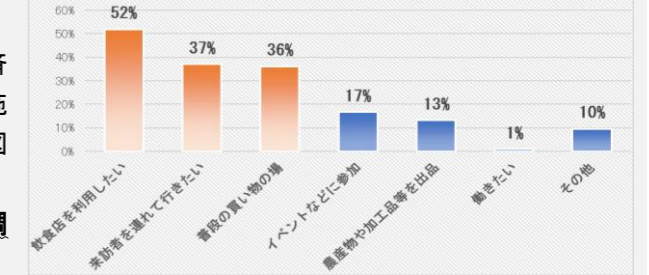
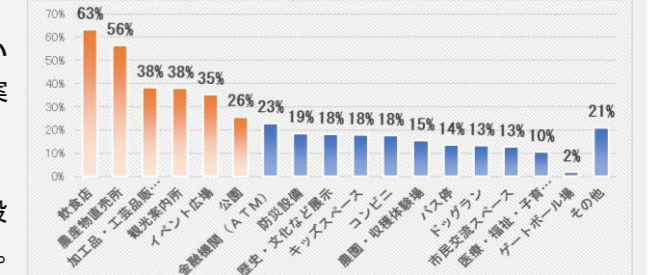
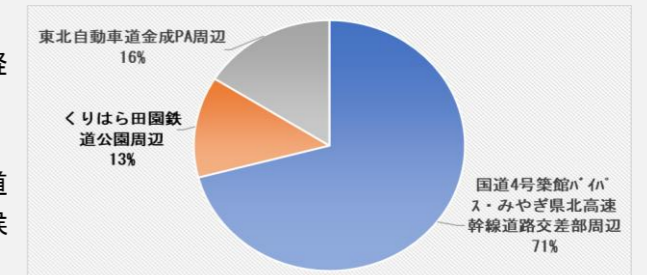
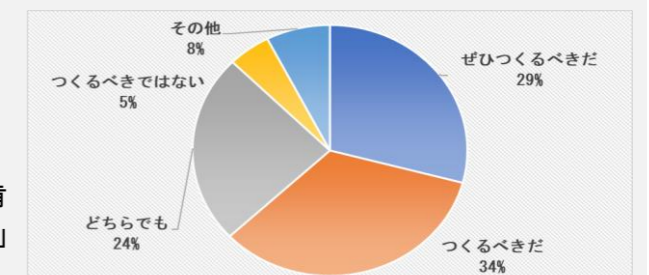
道の駅の活用は、「飲食店の利用」「来訪者を連れて行く」「普段の買い物」という回答が多く、回答者の40%前後となっています。

(2) 市内事業者、直売所へのヒアリング

市内で事業を展開している事業者へのヒアリング調査では、経済情勢の変化に伴う将来的な不安などから否定的な意見や、新たな施設の整備よりも、市内の既存施設の特徴等を検証し、磨き上げを図りながら地域の魅力を高めるべきとの意見も多くありました。

また、市内事業者から道の駅の運営に興味を示した事業者が、調査時点ではないなどの課題が明らかとなりました。

栗原市の魅力を最大限に発揮する「道の駅」の整備には、運営主体の決定は不可欠であるため、市内をはじめとして、県内や全国の企業や経験者の招へいなどを含めて、運営主体を検討しなければなりません。また、新たな施設の整備よりも市内の既存施設の特徴等を検証し、磨き上げを図りながら地域の魅力を高めるべきとの意見も多く、市内事業者と現状・課題の共有を行いながら、「道の駅」整備への協力・連携体制構築の課題が明らかとなりました。



5 「道の駅」整備のコンセプトと基本方針

■ 「道の駅」のコンセプトと施設整備の3つの基本方針（案）

“地域とともにつくる、交流盛んで、活気あふれる地域に愛される道の駅を目指す”

☆ 東北自動車道、みやぎ県北高速幹線道路、国道4号の結節点として、観光客や通過客を呼び込めるようなゲートウェイ型&ロードサービス型道の駅

☆ 地域の住民が交流し、魅力に気付けるような地域拠点となる地域サービス型道の駅

☆ 集まる市民も、出荷する農家・商工関係者なども元気になるような道の駅

■ 想定する利用者像

ゲートウェイ型（観光客）

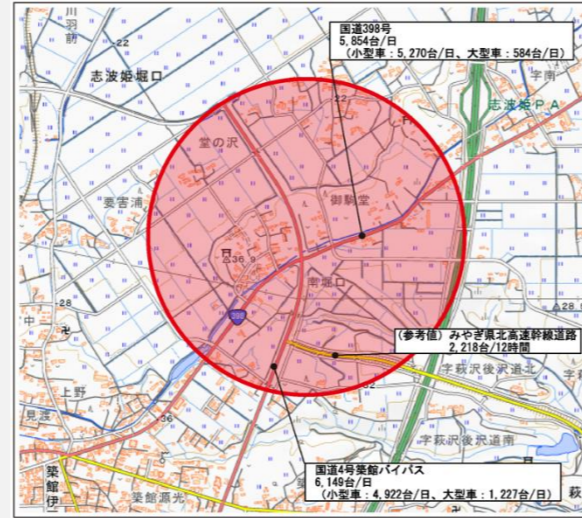
ロードサービス型（通過客）

地域サービス型（地域住民）

6 候補地周辺の交通現況と需要見込み量

市民ニーズ調査で適地として最も意見が多かった「国道4号築館バイパス・みやぎ県北高速幹線道路交差点周辺（志波姫）」の交通量と需要見込み量は、次のとおりです。

	交通量	需要見込み量
国道4号築館バイパス	6,149 台/日	2,341 人/日
国道398号	5,854 台/日	2,387 人/日
計	12,003 台/日	4,728 人/日

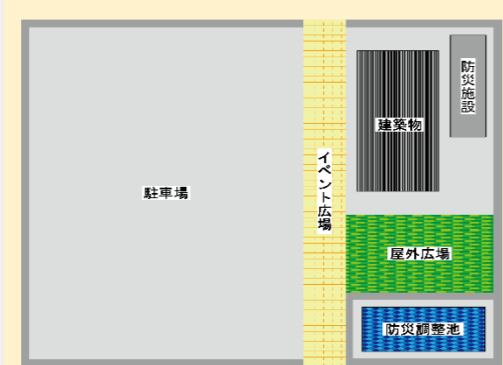


7 導入機能・施設構成

(1) 導入機能

導入機能	導入施設
駐車場	24時間駐車場、駐輪場等
トイレ	24時間トイレ等
休憩施設	24時間休憩室等
屋外広場	屋外広場、イベント広場
飲食施設	レストラン、軽食コーナー
地域振興施設	農畜産物直売所等
情報発信施設	道路情報、観光案内所
防災施設	防災倉庫等
管理施設	事務室、その他倉庫等

(2) 施設構成



(3) 商圏の状況

建設候補地周辺には、道の駅と同様の直売所や店舗が存在します。

「道の駅」を整備するにあたっては、これらの既存施設との連携体制を構築し、店舗を補足する役割やつなぐ役割を「道の駅」が担うなど、機能のすみ分けを行う必要があります。

8 概算工事費と事業収支見込み

(1) 概算工事費試算

現段階で想定される概算工事費は、次のとおりです。ただし、建築構造や仕様、建設物価や社会動向により概算工事費は変更となります。

費目	概算工事費
建築工事費（消費税含む）	15億5,100万円
土木工事費（消費税含む）	6億5,500万円
用地買収費	5億600万円
計	27億1,200万円

(2) 事業収支試算

今後、管理運営組織を立ち上げる場合の基礎資料として、概略の事業収支のシミュレーションを次のとおり試算しました。

項目	試算額
売上高合計(A)	5,500万円
販売管理費合計(B)	5,100万円
営業利益(A)-(B)	400万円

9 事業フレーム（案）

(1) 施設の運営体制及び運営主体

栗原市の道の駅では、「公設民営」の「指定管理者制度」による管理運営を目指し、地域活性化、地域経済の活発化の観点から、可能な限り市内の運営主体の選定を目指しましたが、調査時点で、明確に意思を示した方はいませんでした。

(2) 指定管理の経営の例

「公設民営方式」では、民間活力を活用する指定管理者制度により市が指定管理者を定め、指定管理者が施設を包括的に管理する方式が多く見られます。

10 土地利用法規制と整備スケジュール

(1) 土地利用法規制

候補地周辺では、土地利用法規制における開発許可や農振除外、農地転用の手続きや埋蔵文化財調査等が必要です。

(2) 整備スケジュール

整備スケジュールは、整備に係る準備期間として、市民の理解と関心を高めるとともに、既存の直売所等との連携体制や管理運営体制の構築に期間を要します。

その後、造成のために必要な法規制に係る関係機関との協議・調整、土木・建築設計を同時並行で実施します。そして、約4年間の土木・建築工事を経て、オープンまで約8年間の工程と想定します。

	整備準備期間	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	6年目	7年目	8年目
市民・既存施設関係	整備への市民の理解・関心度向上								
管理・運営主体関係	運営主体の選定・決定		各種計画・設計の協議						
道の駅計画・設計関係		基本計画	基本設計	実施設計					
関係機関協議		道路管理者協議・調整	開発協議・申請等						
用地取得・建設関係	建設地等の決定	用地交渉・契約等				敷地造成、地盤改良、土留め工事等			
		測量・地盤調査						建築工事、舗装工事	

11 解決すべき課題と今後の方向性

(1) 解決すべき課題

市民ニーズ調査では、道の駅建設に対する市民の肯定的な意見は多かったものの、市内事業者からは将来的な不安などから否定的な意見もあることや、道の駅の運営に興味を示した市内事業者が調査時点ではないなどの課題が明らかとなりました。

栗原市が目指す道の駅整備を実現するためには、市民や市内事業者の理解や協力と連携体制の構築が重要となってきます。道の駅が持続可能な施設として地域に貢献するためには、

- ・ 整備について、市民の理解と関心を高める。
- ・ 市内の既存類似施設の特徴等を検証し、磨き上げを図りながら互いの連携を強化する。
- ・ 生産者の知恵や工夫を若い世代や新規参入者へ継承し、持続可能な産業振興を図る。
- ・ 市内をはじめとして、県内や全国の企業や経験者の招へいなどにより、運営主体を決定する。

これらの課題解決を並行しながら進めて行かなければなりません。

(2) 今後の方向性

「解決すべき課題」のほか、新型コロナウイルス感染症による地域経済への影響や先行き不安がある状況であることや、建設候補地周辺への（仮称）栗原インターチェンジの整備動向も大きな影響となることから、注視が必要です。

今後は、「解決すべき課題」の解決に向けた取組みを優先して行う必要があるほか、新型コロナウイルス感染症の拡大防止と新しい生活様式に即した施設や整備の検討、新型コロナウイルス感染症収束後の市場動向の変化など、道の駅が目指す市場の環境分析を行う必要があります。慎重かつ丁寧な事業推進が求められます。