

栗原市「道の駅」基本構想策定業務に関する報告書

令和2年10月

宮城県 栗原市

【目次】

1	はじめに	1
1-1	基本構想策定の目的	1
1-2	「道の駅」の概要	1
2	栗原市の現状と課題	3
2-1	人口	3
2-2	地域資源	4
2-3	物産品	5
2-4	観光の状況	6
2-5	交通の状況	10
2-6	市内の類似施設	11
2-7	栗原市の強みと弱み	12
3	「道の駅」の整備目的	13
4	「道の駅」に関するニーズ	14
4-1	市民ニーズ	14
4-2	市内事業者、直売所へのヒアリング	19
5	「道の駅」整備コンセプトと基本方針	20
6	候補地周辺の交通現況と需要見込み量	21
7	導入機能・施設構成	22
7-1	導入機能	22
7-2	施設構成	23
7-3	商圏の状況	24
8	概算工事費と事業収支見込	25
8-1	概算工事費試算	25
8-2	事業収支試算	27
9	事業フレーム（案）	28
9-1	施設の運営体制及び運営主体	28
9-2	指定管理の経営の例	28
10	土地利用法規制と整備スケジュール	29
10-1	土地利用法規制	29
10-2	整備スケジュール	31
11	解決すべき課題と今後の方向性	32

1 はじめに

1-1 基本構想策定の目的

栗原市は、栗駒山、伊豆沼・内沼に代表される豊かな自然・文化・歴史などの観光資源に恵まれ、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、情報や特産品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、少子・高齢化などによる人口減少や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。

将来にわたって“栗原市を積極的にPRする施設”、“産業振興の旗印となる施設”、“栗原市を一堂に表現する施設”などの様々な機能を備えた栗原市の「核」となる道の駅の存在は、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の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（以下「基礎調査」という。）を踏まえ、栗原市「道の駅」基本構想（以下「基本構想」という。）の策定を目指すものです。

1-2 「道の駅」の概要

「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や地域の振興に寄与することを目的に、「休憩機能」や「情報発信機能」、「地域連携機能」を有する施設として、平成5年の制度発足以来、全国で登録数が増加し令和2年7月時点では1,180駅が登録されています。

当初は、通過する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、各設置者や運営者による自由な発想で成長してきました。

国土交通省では、道の駅に対する地方創生の拠点としてのさらなる期待の高まりを踏まえ、平成31年1月に「道の駅」のあり方検討会を設置し、第3ステージ（令和2年から令和7年まで）として「道の駅」が『「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』していくこととした「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（次頁参照）。

「道の駅」登録数が全国で増加しているという背景も踏まえ、ただ施設をつくるだけでなく、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「道の駅」に求められています。

※「道の駅」第3ステージ「2025年」を目指す3つの姿

- ①「道の駅」を世界ブランドへ
- ②新「防災道の駅」が全国の安心拠点に
- ③あらゆる世代が活躍する舞台となる地域センターに



「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～

I 新たなコンセプト

第1ステージ（1993年～） 『通過する道路利用者のサービス提供の場』	第2ステージ（2013年～） 『道の駅自体が目的地』
--	-------------------------------

1160駅に展開 → 全国法人の始動

第3ステージ（2020～2025年）
『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

各「道の駅」における自由な発想と地元の人々の熱意の下で、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ます。更に、「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、元気に稼ぐ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します。

新たな「道の駅」ネットワーク

第3ステージの概要

- 「道の駅」を世界ブランドへ
インバウンド観光への対応の強化、周辺交通の機能強化
- 新「防災道の駅」が全国の安心拠点に
広域防災の機能強化
- 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、高齢者ケアの強化

II 「2025年」を目指す3つの姿

1. 「道の駅」を世界ブランドへ

- 海外へのプロモーションやプロジェクト展開を国が推進し、「道の駅」は世界ブランドに。多くの外国人が**新たなインバウンド観光拠点**となった「道の駅」を目指し日本へ。
- 「道の駅」では、国や連絡会の支援も受けて、多言語対応やキャッシュレスなど基本サービスを用意。地域の文化体験など地域ぐるみでの受入環境も充実。周辺の「道の駅」や観光施設、風景街道などが連携して周遊観光ルートを創出。
- バス、自転車、レンタカーなど周遊の交通拠点としての役割も発揮し、日本の隅々まで旅行を喚起。多様な交通手段と地域、観光施設情報等がまとめて提供されるサービス（観光MaaS）の導入も始まり移動が活発化。



主な取組目標

個別 多言語対応 外国人観光案内所の認定	約110駅 現在 10% → 2025年 50%以上	<対象駅> 観光案内所のある道の駅 約850駅
個別 キャッシュレスの導入	約500駅 現在 40% → 2025年 80%以上	<対象駅> 全国の道の駅 1160駅
面的 海外や観光関係団体との連携	海外へのプロモーションの推進（現在の認知度19%） 海外への展開（現在5カ国から拡大） 風景街道等との連携事業の促進	

現在：ベトナム、タイ、カンボジア、アルゼンチン、エルサルバドル 今後：インドネシア等予定



「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～

II 「2025年」を目指す3つの姿

2. 新「防災道の駅」が全国の安心拠点に

- 広域的な防災機能を担うため、国等の支援を受けてハード・ソフト対策を強化した「防災道の駅」を新たに導入。地域住民や道路利用者、外国人観光客も含め、他の防災施設と連携しながら安全・安心な場を提供。
- 各「道の駅」でも、地域の防災計画に基づいて、BCPの策定、防災訓練など災害時の機能確保に向けた準備を着実に実施。
- これら「道の駅」の活動情報は、災害時に国、自治体、連絡会等でいち早く共有。関係機関の支援も受けながら、道の駅が地域の復興・復興の拠点として貢献。



3. あらゆる世代が活躍する舞台となる地域センターに

- 「道の駅」を舞台に、地域の課題解決や民間とタイアップした「地域活性化プロジェクト」が、ボランティアを含めた様々な団体との協働や、全国連絡会等が橋渡しを行いながら、全国各地で盛んに実施。
- 地域の子育てを応援する施設の併設や、高齢者の生活の足を確保するための自動運転サービスのターミナルとなるなど、あらゆる世代が「道の駅」で活躍するための環境を提供。
- 多くの学生達が、「道の駅」でインターンとして業務を経験したり、実習に訪れ、地域の特産品をいかした商品開発に取り組み、全国コンテスト優勝を目指して奮闘。



主な取組目標

個別 地域防災BCPの策定	約15駅 現在 3% → 2025年 100%	<対象駅> 地域防災計画に位置づけられた道の駅 約500駅
面的 広域防災 防災道の駅	・広域的な防災拠点となる道の駅の選定 ・ハード・ソフト両面からの重点強化 等 2020年～ 新たな「防災道の駅」認定制度の導入	

主な取組目標

個別 子育て応援 ベビーコーナーの設置	約50駅 現在 4% → 2025年 50%以上	<対象駅> 全国の道の駅 1160駅
面的 地域活性化プロジェクト (全国連絡会)	新規 → 2025年累計 50件	
面的 大学等との連携企画の実施	現在 24校 → 2025年 50校	2020年～ 全国コンテストを開始

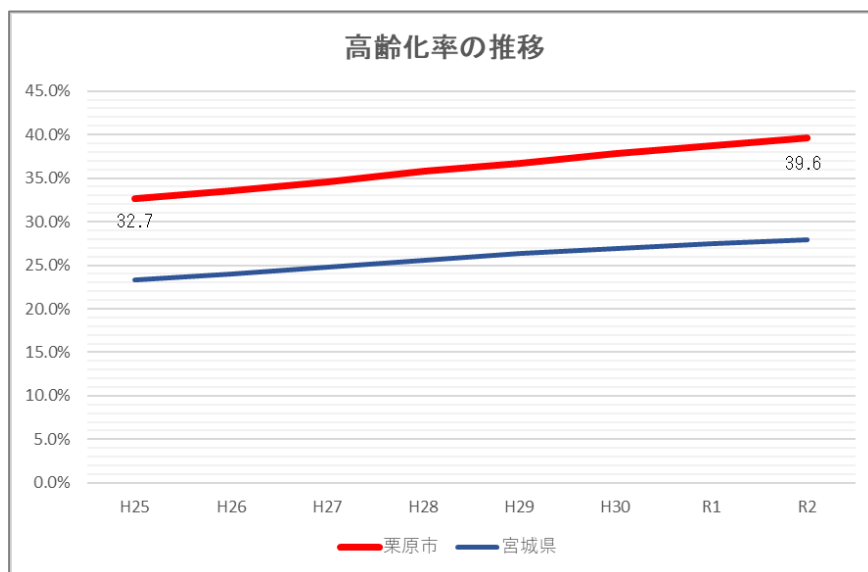
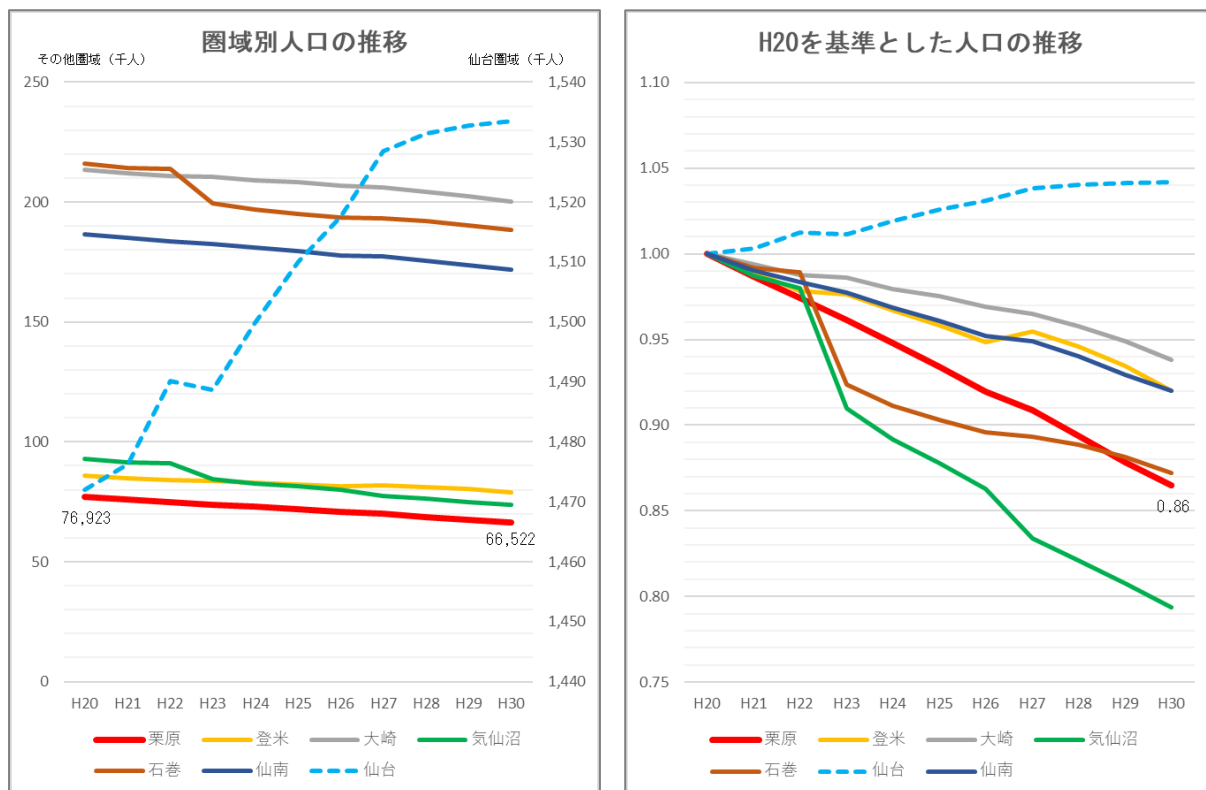
2 栗原市の現状と課題

2-1 人口

栗原市の総人口は、平成 20 年の 76,923 人が、平成 30 年には 66,522 人になり、10 年間で 1 万人以上が減少し、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 歳以上の高齢人口調査（R2.3 月末時点）では、前回より宮城県全体で 8,444 人（1.3%）増え、高齢化率も 0.4 ポイント上がって 27.9%と過去最高を更新しました。栗原市も前回より 0.9 ポイント増えて、39.6%（26,386 人）となっています。

人口減少や高齢化は全国的な問題ですが、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。



資料：宮城県 HP (<https://www.pref.miyagi.jp/soshiki/toukei/suikai-nen.html>)

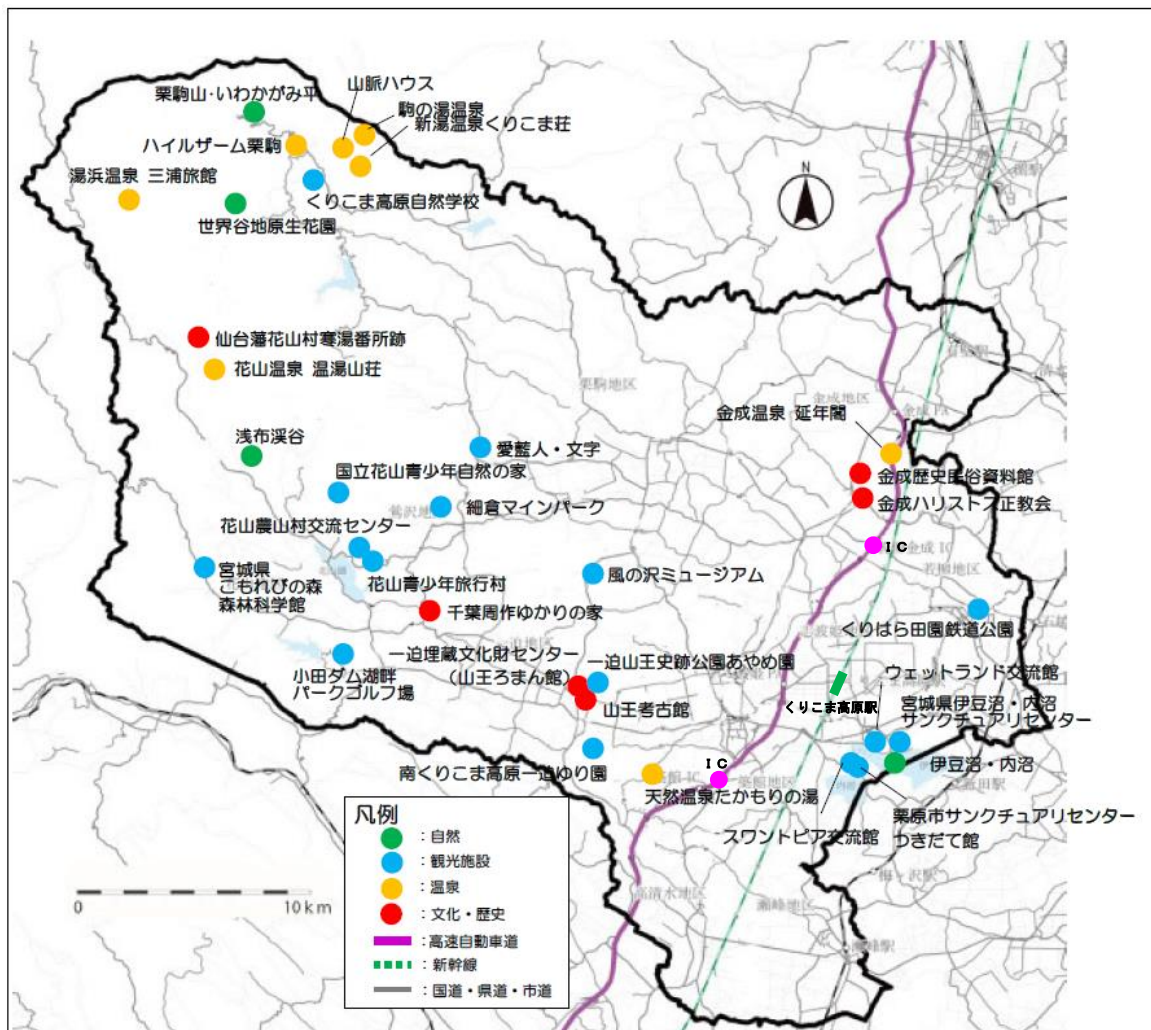
2-2 地域資源

栗駒国立公園や温泉などの自然系の地域資源は西部の山間部に、ラムサール条約登録湿地「伊豆沼・内沼」は東部の平地部に、さらに観光施設や文化・歴史資源は中央部の平地に多く分布しています。

しかし、全市をカバーする総合的な観光案内所は、くりこま高原駅に設置される栗原市観光案内所のみとなっています。市の東部を南北に縦断する東北自動車道には2つのパーキングエリアがありますが、自動車利用の訪問者には十分な情報が伝わりづらい状況にあります。

広大な面積を有する栗原市において、地域資源の情報を発信し、各施設へ誘導する施設の整備が求められます。

栗原市の主な地域資源を、下図に示します。



2-3 物産品

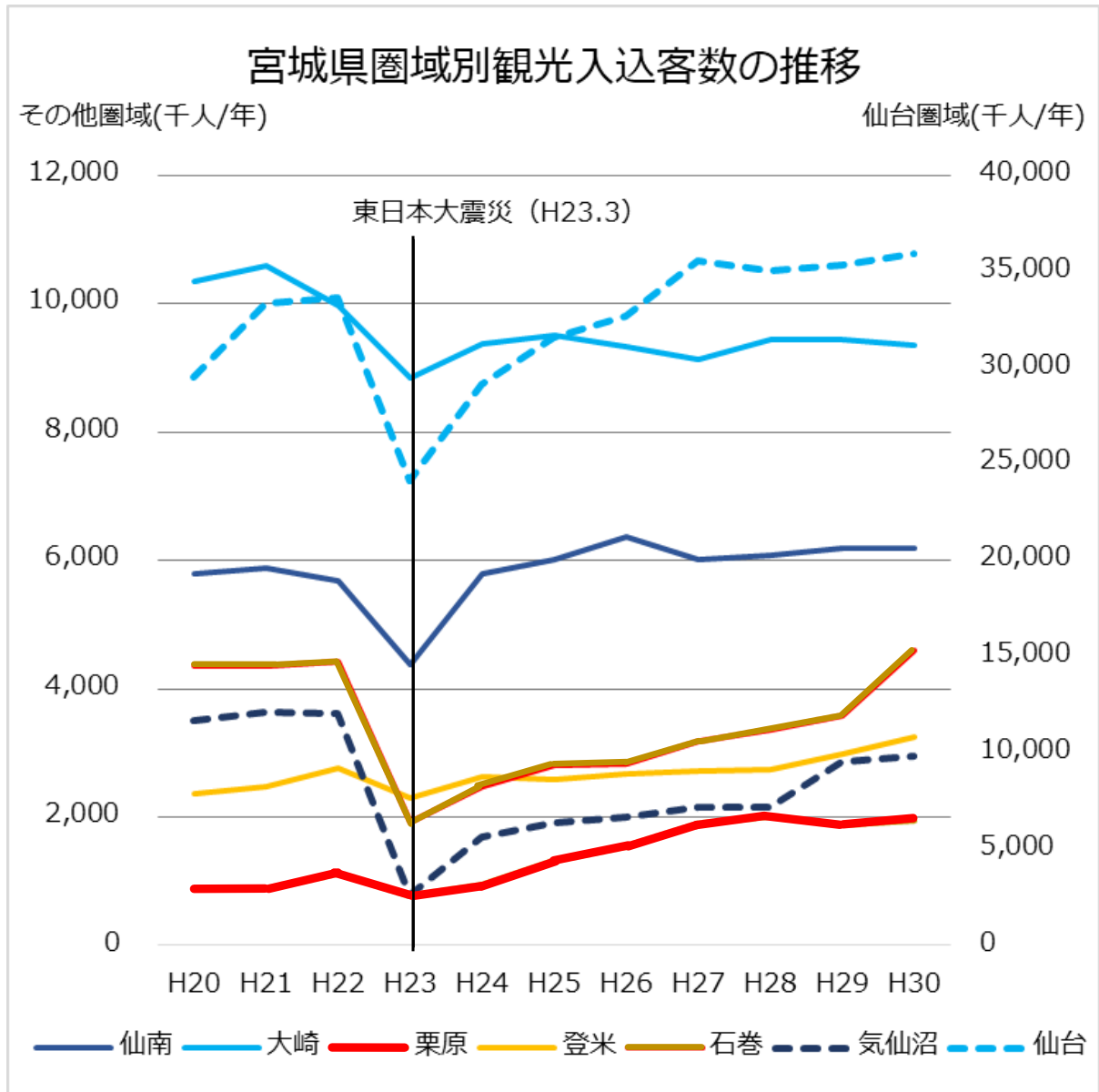
栗原市には、四季折々の豊かな農産物や魅力的な加工品、工芸品等が多数存在します。しかし、既存の直売所や観光物産館では設備や面積などの制約等によりこれらを十分に品揃えし、伝えることができない状況にあります。隠れた名品等がインターネットや口コミ等で認知される場合もありますが、埋もれているケースが少なくありません。市内に点在する既存施設と相互に連携し合い、地域の物産品の魅力を一元的に伝える場所が求められます。

<p>米</p>  <p>ひとめぼれ、つや姫 業務用米：もえみのり もち米：みやこがね</p>	<p>牛肉・豚肉</p>  <p>栗原産仙台牛 漢方和牛 漢方三元豚 しわひめポーク 32℃豚</p>
<p>野菜</p>  <p>ズッキーニ パプリカ</p>	<p>宮城県伝統工芸品</p> <p>若柳地織</p> 
<p>お土産・加工品</p>  <p>しんこもち しそ巻き 川口納豆 源氏蛭煎餅</p>	<p>県指定無形文化財</p> <p>正藍染</p> 
<p>地酒・酒蔵</p>  <p>桂泉醸造元はさまや「阿佐緒」酒造店 門傳醸造(株) 「門傳」 千田酒造(株) 「栗駒山」 金の井酒造(株) 「綿屋」 萩野酒造(株) 「萩の鶴」 (株)一ノ蔵金龍蔵 「金龍」</p>	<p>窯元</p>  <p>大久保窯 鶴城窯 花法窯 栗駒陣の森窯 座主窯 白鷺窯 遊樂窯</p>
<p>ジーンズ</p> <p>キャノラインジーンズ</p> 	<p>ジェラート・シャーベット</p>  <p>あいすむら あぐりっこ金成 もぎたてフルーツ工房 土里夢</p>

2-4 観光の状況

(1) 宮城県圏域別観光入込客数の推移

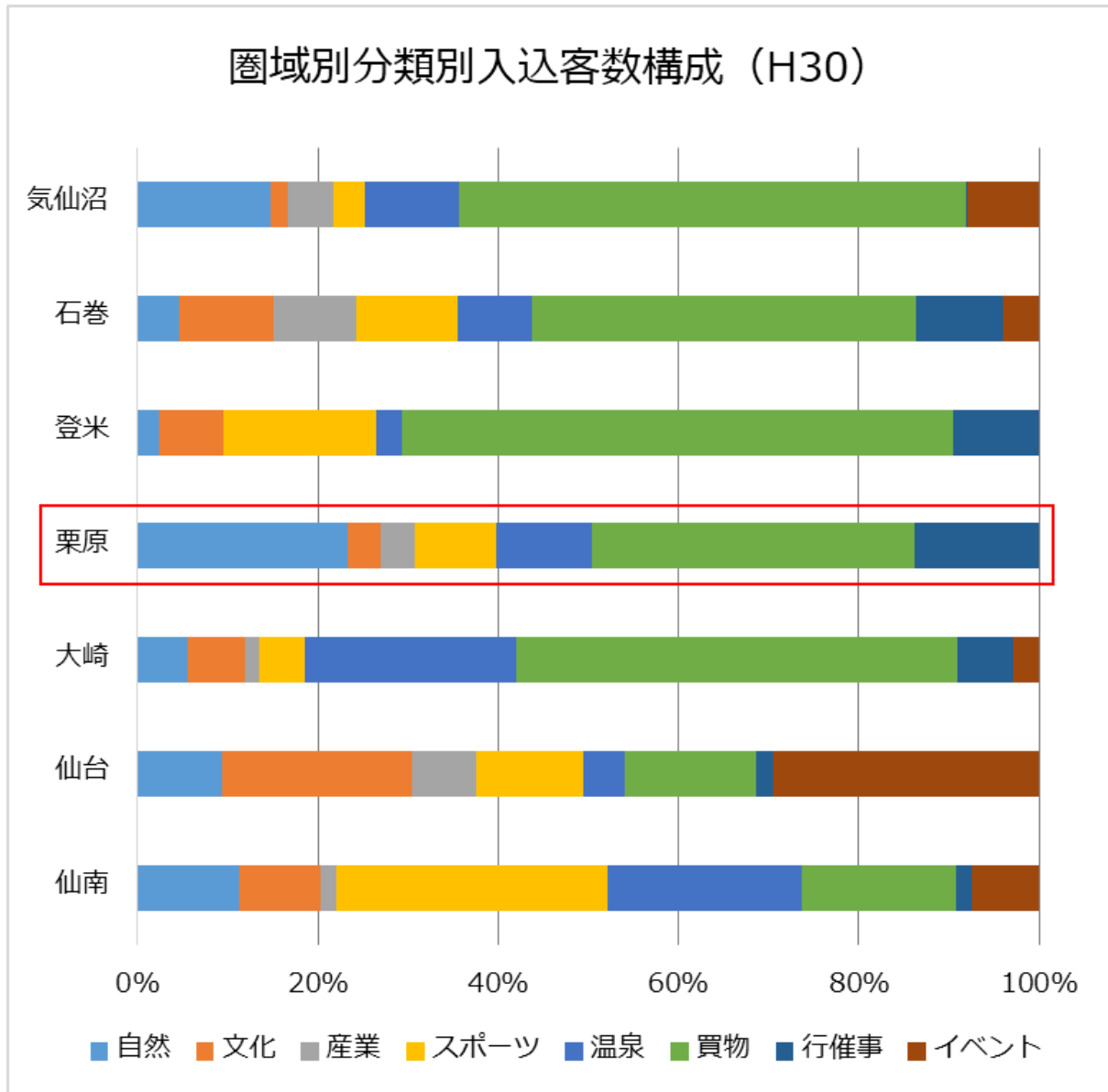
宮城県全体の観光入込客数は H30 年で 6,422 万人であり、東日本大震災以前の水準を上回っています。圏域別で見ると大崎圏域、気仙沼圏域では震災前の水準に戻っていませんが、栗原市も含めたその他の圏域では震災以前の水準に戻っています。H22 年に 113 万人であった入込客数が H23 年には 77 万人にまで減少しましたが、H30 年には 195 万人と、震災前よりも多くなっています。



資料：観光統計概要 平成 30 年(1 月～12 月)、宮城県経済商工観光部観光課

分野別の入込客数をみると、栗原圏域では「買物」「自然」の割合が高く、「買物」は農産品直売施設での客数が大きく寄与していると推測されます。

「道の駅」は地域の産品を広く知らせる情報発信の役割も持っており、「道の駅」に立寄った方が別の施設にも立ち寄るといった地域への波及効果が期待されます。「道の駅」整備にあたっては、地域の他の施設とうまく連携し、相乗効果を発揮できるような工夫が求められます。

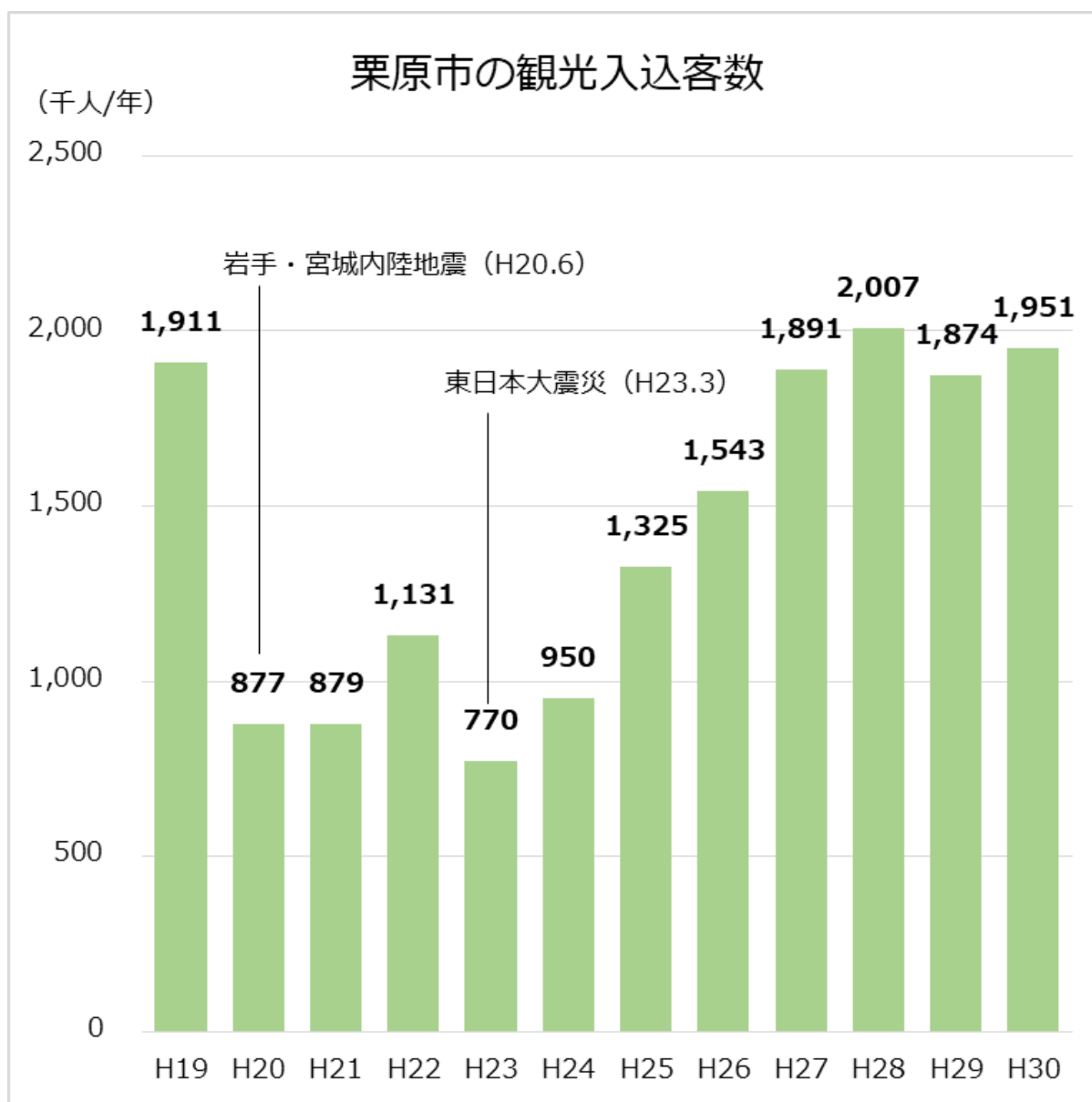


資料：観光統計概要 平成 30 年(1 月～12 月)、宮城県経済商工観光部観光課

(2) 栗原市の観光入込客数の推移

栗原市の入込客数の推移をみると、H20年の岩手・宮城内陸地震とH23年の東日本大震災の影響で入込客数が減少し、地域の復興・再生のため観光客を呼び戻すことが求められました。

そのため、震災前以上の観光入込客数を目指し、テレビ、ラジオなどを通じ積極的に県内外へ本市の魅力発信に取り組むとともに、内陸地震の経験を後世に伝えるため、H27.9に市域全域を「栗駒山麓ジオパーク」として日本ジオパークの認定を受け、自然の豊かさと地域の再生を重要な位置づけとして取り組んできた結果、H28年に岩手・宮城内陸地震前の観光客数を上回る回復に至りました。



資料: 観光統計概要 平成30年(1月~12月) 宮城県経済商工観光部観光課

(3) 宿泊客、教育旅行宿泊生徒数

宮城県内の観光入込客の宿泊率は15%程度ですが、栗原圏域の観光入込客に対する宿泊率は約6%と、登米圏域に次いで県内で少ない割合となっています。

一方、県全体の宿泊者数における教育旅行宿泊生徒数が占める割合をみると、宮城県全体では2%未満ですが、栗原圏域では25%と非常に多くなっています。

これは、花山青少年自然の家や伊豆沼交流センターなどの青少年向け宿泊・体験施設によるところが大きいと推測され、この教育旅行が栗原観光の特徴の一つとなっています。

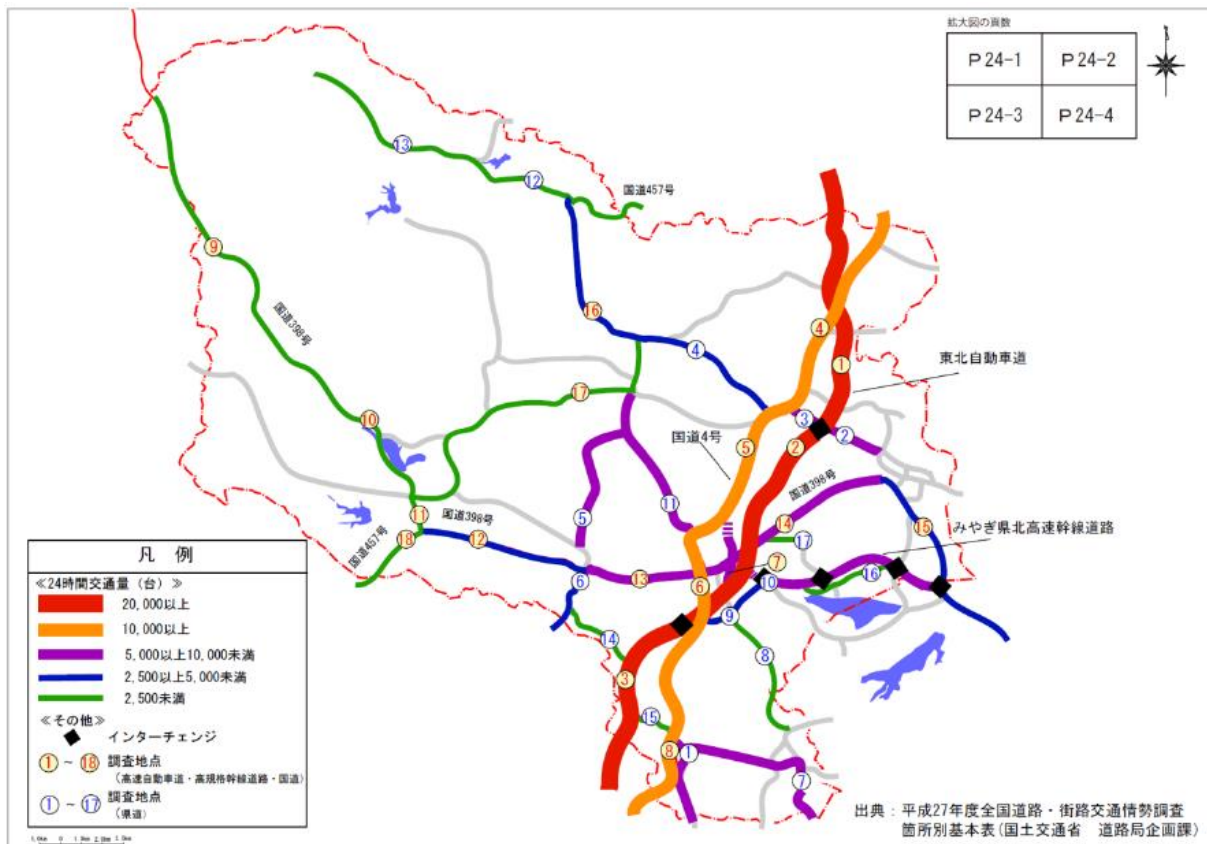
	観光入込客数	宿泊者数(A)	宿泊率	教育旅行宿泊生徒数(B)	B/A
仙南	6,191,316	613,286	9.9%	13,716	2.2%
仙台	35,945,578	7,066,874	19.7%	93,924	1.3%
大崎	9,349,384	784,555	8.4%	7,029	0.9%
栗原	1,951,020	114,837	5.9%	28,672	25.0%
登米	3,243,329	71,842	2.2%	1,017	1.4%
石巻	4,598,768	360,310	7.8%	5,782	1.6%
気仙沼	2,945,091	395,893	13.4%	9,613	2.4%
計	64,224,486	9,407,597	14.6%	159,753	1.7%

資料:観光統計概要 平成30年(1月~12月) 宮城県経済商工観光部観光課

2-5 交通の状況

H27 道路交通センサスによる栗原市内の主要道路の交通量（昼間 12 時間）は、以下のようになっています。東北自動車道は概ね 18,000～22,000 台/日、国道 4 号では約 8,000 台/日であり、その他国道、主要地方道等は概ね 2,000～4,000 台/日となっています。

栗原市内には東北自動車道のパーキングエリアは 2 つあるもののサービスエリアはなく、多くの通行車両が栗原市を素通りする状況となっています。今後、国道 4 号築館バイパスの全線完成やみやぎ県北高速幹線道路と東北自動車道との接続（(仮称) 栗原インターチェンジ）が整備され、道路交通インフラがより充実していくことが予想されます。このようなポテンシャルを道の駅整備で最大限に活用していくことも方法のひとつとして考えることができます。



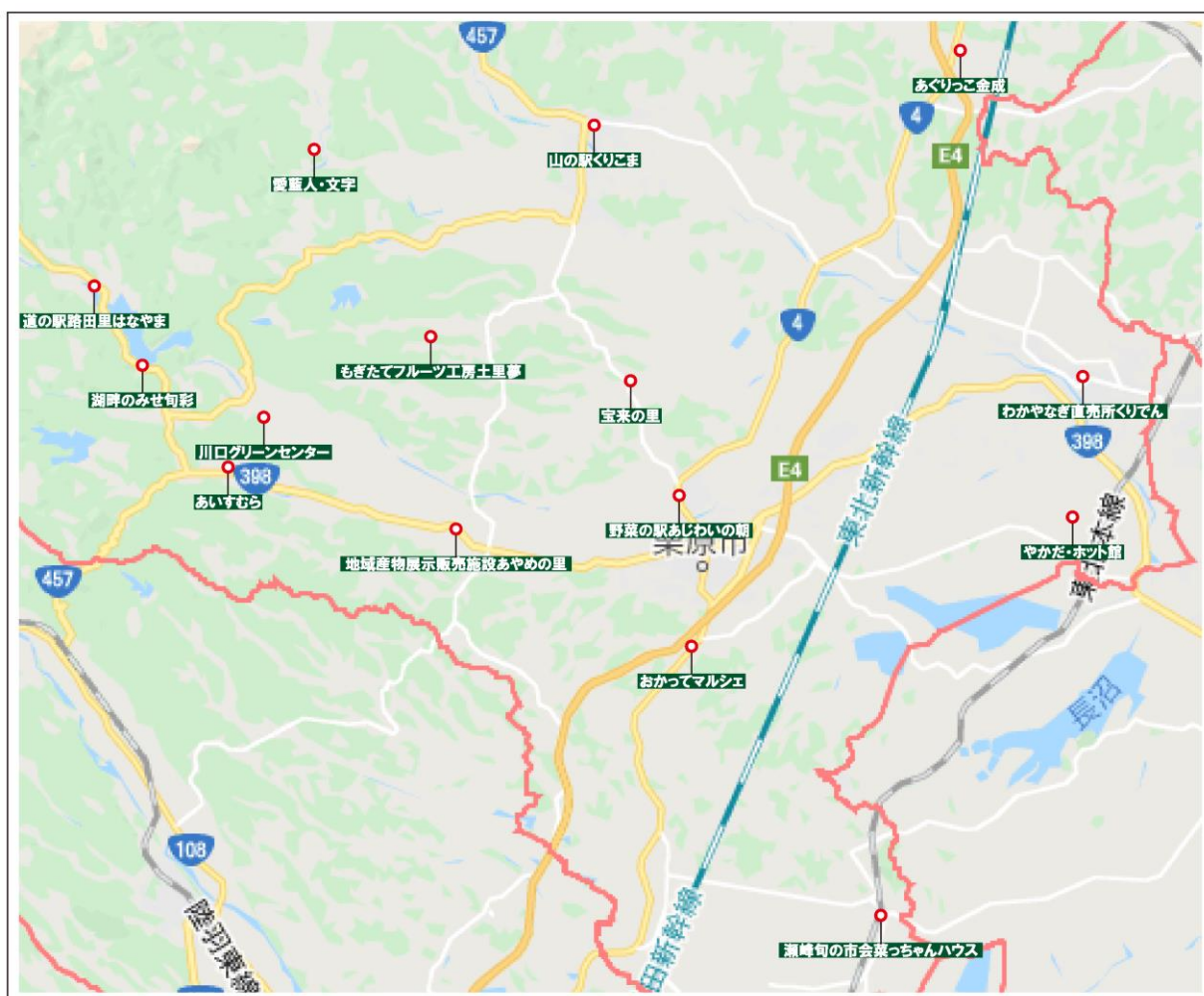
2-6 市内の類似施設

市内には、下表及び下図のとおり類似する農産物等直売所があります。

大型タイプは、「あやめの里」「山の駅」、道の駅として登録されている「自然薯の館」で、取扱い品種・数量も広域の観光客を想定した品揃えです。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。

その他にも、中型タイプ、小型タイプ、飲食系店舗に分類され、それぞれの顧客ターゲットや想定商圈に適した品揃えや運営となっています。

名称	地域	タイプ	名称	地域	タイプ
おかつてマルシェ	築館	中型	地域産物展示販売施設あやめの里	一迫	大型
野菜の駅あじわいの朝	築館	中型	川口グリーンセンター	一迫	小型
わかやなぎ直売所くりでん	若柳	中型	あいすむら	一迫	飲食
やかた・ホット館	若柳	小型	もぎたてフルーツ工房土里夢	一迫	飲食
山の駅くりこま	栗駒	大型	瀬峰旬の市会菜っちゃんハウス	瀬峰	小型
宝来の里	栗駒	小型	あぐりっこ金成	金成	中型
愛藍人・文字	栗駒	小型	自然薯の館	花山	大型
			湖畔のみせ旬彩	花山	飲食



出典：総務省統計局 jSTAT MAP

2-7 栗原市の強みと弱み

2-1～2-5の現状を踏まえつつ、観光拠点としての「道の駅」整備に向け栗原市の強みと弱みを整理しました。

強 み	<ul style="list-style-type: none">・栗駒山、伊豆沼・内沼といった、全国的にも誇れるような観光スポット・栗原市全域が「栗駒山麓ジオパーク」として日本ジオパークに認定・農村らしいゆっくりした時間の流れ「くりはら時間」・市民にとっては普通だが、外から見れば新鮮な「田園風景」・豊富な体験メニュー（くりはらツーリズムネットワーク）・歴史や文化を感じられる「奥州街道」などの旧街道・交通の結節点・東北の中心という立地
弱 み	<ul style="list-style-type: none">・核となるような観光施設の拠点が無い・観光素材が点在化されており、結びついていない・明確な観光ルートが示されていないため、周遊が確立されていない・市内を回遊できる二次交通が不十分・観光客が目的地だけに行ってしまうピンポイント観光・市民が地域に対する関心が薄く、魅力に気づいていない

3 「道の駅」の整備目的

栗原市の現状と課題を踏まえ「道の駅」の整備により栗原市の強みをより強力に、弱みを補完することを目指します。

強 み	<ul style="list-style-type: none">・ 栗駒山、伊豆沼・内沼といった、全国的にも誇れるような観光スポット・ 栗原市全域が「栗駒山麓ジオパーク」として日本ジオパークに認定・ 農村らしいゆっくりした時間の流れ「くりはら時間」・ 市民にとっては普通だが、外から見れば新鮮な「田園風景」・ 豊富な体験メニュー（くりはらツーリズムネットワーク）・ 歴史や文化を感じられる「奥州街道」などの旧街道・ 交通の結節点・ 東北の中心という立地
----------------	---



<ul style="list-style-type: none">・ 「道の駅」が観光拠点となり、あらゆる観光スポットや栗駒山麓ジオパークなどの豊富な観光資源の情報発信や連携など、既存施設の魅力を引き出せるような「道の駅」を目指します。・ 道路利用者が24時間安心して休憩でき、災害時にも対応できる「道の駅」を目指します。

弱 み	<ul style="list-style-type: none">・ 核となるような観光施設の拠点が無い・ 観光素材が点在化されており、結びついていない・ 明確な観光ルートが示されていないため、周遊が確立されていない・ 市内を回遊できる二次交通が不十分・ 観光客が目的地だけに行ってしまうピンポイント観光・ 市民が地域に対する関心が薄く、魅力に気づいていない
----------------	---



<ul style="list-style-type: none">・ 既存施設との連携を強化し、観光地への誘客を図る「道の駅」を目指します。・ 観光周遊ルートを形成し、点在する観光素材を結び付けるとともに、地域交通の拠点となる「道の駅」を目指します。・ 観光客や道路利用者だけでなく、市民が集い、栗原の魅力を再認識し、自ら栗原の魅力を発信していけるような「道の駅」を目指します。
--

4 「道の駅」に関するニーズ

4-1 市民ニーズ

「道の駅」に対する市民の意見・要望を把握するため、市民懇談会を5会場で開催しアンケート調査を実施しました。また、市民懇談会とは別に市内でのアンケート調査、顧客目線としてのニーズを把握する市外関係者（飲食店経営などの栗原市出身者等）アンケート調査を実施し、合計で324人の方々から意見をいただきました。

なお、アンケート調査は、道の駅整備の可否の判断を行うものではなく、道の駅への関心度や期待する機能などを調査する目的で行いました。

市民懇談会開催概要

	日 時	場 所
1	R1. 11. 25 (月) 19:00～	瀬峰公民館
2	R1. 11. 26 (火) 19:00～	一迫ふれあいホール
3	R1. 11. 27 (水) 19:00～	栗駒総合支所大会議室
4	R1. 11. 28 (木) 19:00～	若柳総合文化センター
5	R1. 11. 29 (金) 19:00～	栗原市市民活動支援センター

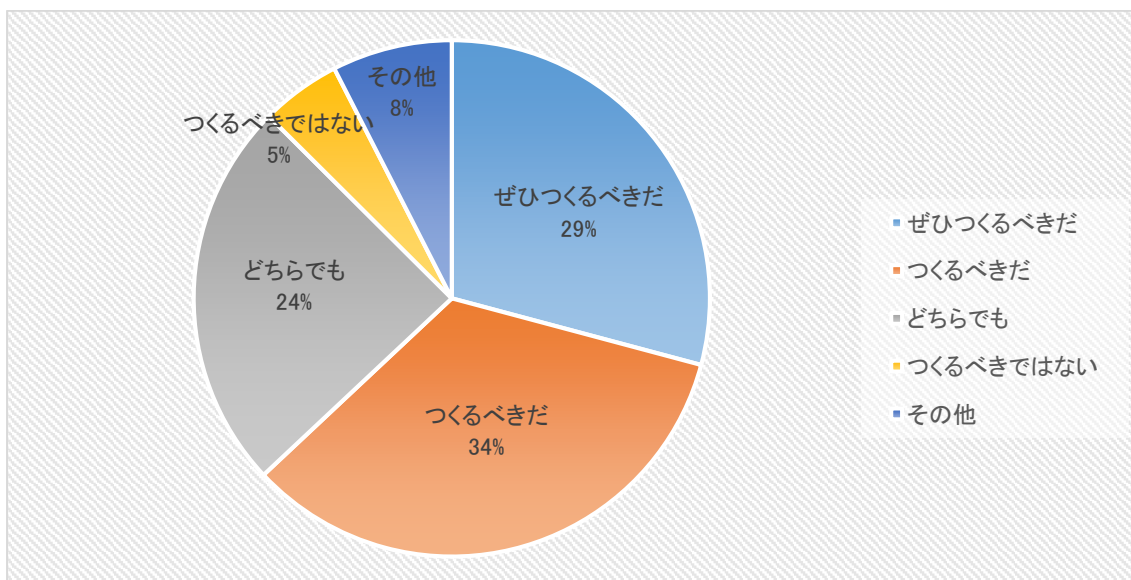
アンケート回収数

市民懇談会	151
瀬峰会場	37
一迫会場	15
栗駒会場	22
若柳会場	29
築館会場	48
市内でのアンケート調査	44
市外関係者へのアンケート調査	129
総 計	324

栗原市では道の駅整備を検討しています。どのように思いますか。〈回答は1つ〉

「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」というご意見を大きく上回りました。

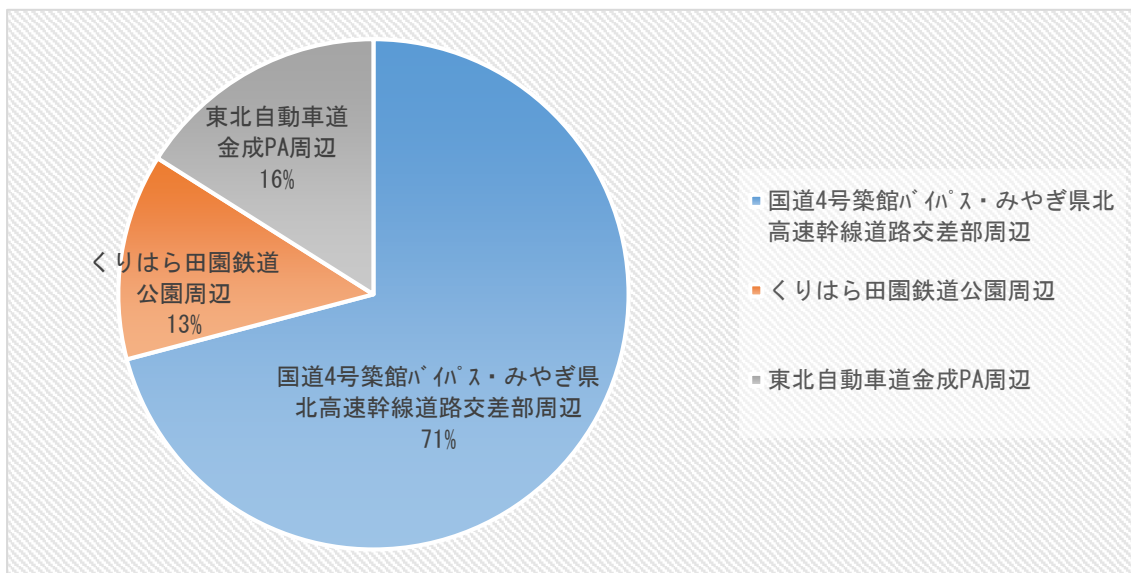
一方で、市民懇談会での意見では「ジオパークとの連携」や「少子・高齢化対策に対応する機能」「財政負担の軽減」などの条件を付けての、肯定的な意見もありました。



	回答数				割合			
	懇談会	市内	市外	計	懇談会	市内	市外	計
ぜひつくるべきだ	66人	9人	18人	93人	44%	20%	14%	29%
つくるべきだ	37人	12人	59人	108人	25%	27%	47%	34%
どちらでも	21人	16人	41人	78人	14%	36%	33%	24%
つくるべきではない	10人	4人	2人	16人	7%	9%	2%	5%
その他	15人	3人	6人	24人	10%	7%	5%	8%
計	149人	44人	126人	319人				

建設地はこれまで栗原市において検討を重ね現在3地点が候補となっています。どこが最適と
 思いますか。〈回答は1つ〉

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。

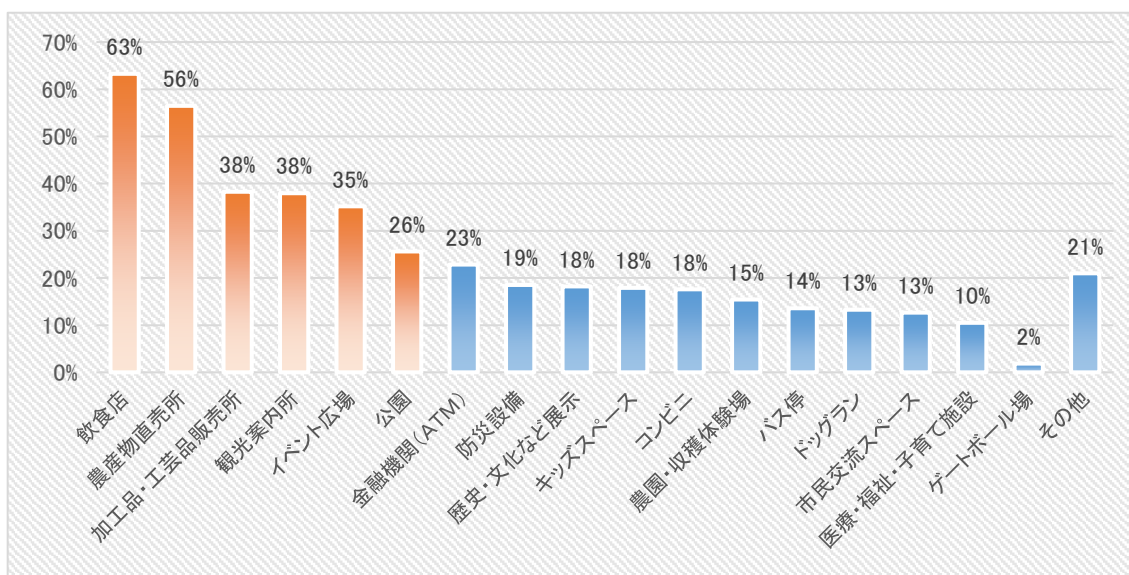


	回答数				割合			
	懇談会	市内	市外	計	懇談会	市内	市外	計
国道4号築館バイパス・みやぎ県北高速幹線道路交差部周辺（志波姫）	94人	24人	72人	190人	81%	69%	62%	71%
くりはら田園鉄道公園周辺（若柳）	7人	8人	20人	35人	6%	23%	17%	13%
東北自動車道金成PA周辺（金成）	15人	3人	25人	43人	13%	9%	21%	16%
計	116人	35人	117人	268人				

栗原市の道の駅は、どのような機能があるとよいと思いますか。理由もお書き下さい。
 こんな機能があったらと思うものはその他欄にご記入ください。〈複数回答可〉

「道の駅」に求める機能としては、「飲食店」との回答が最も多く、アンケート回答者の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」を求める方が多くなっています。

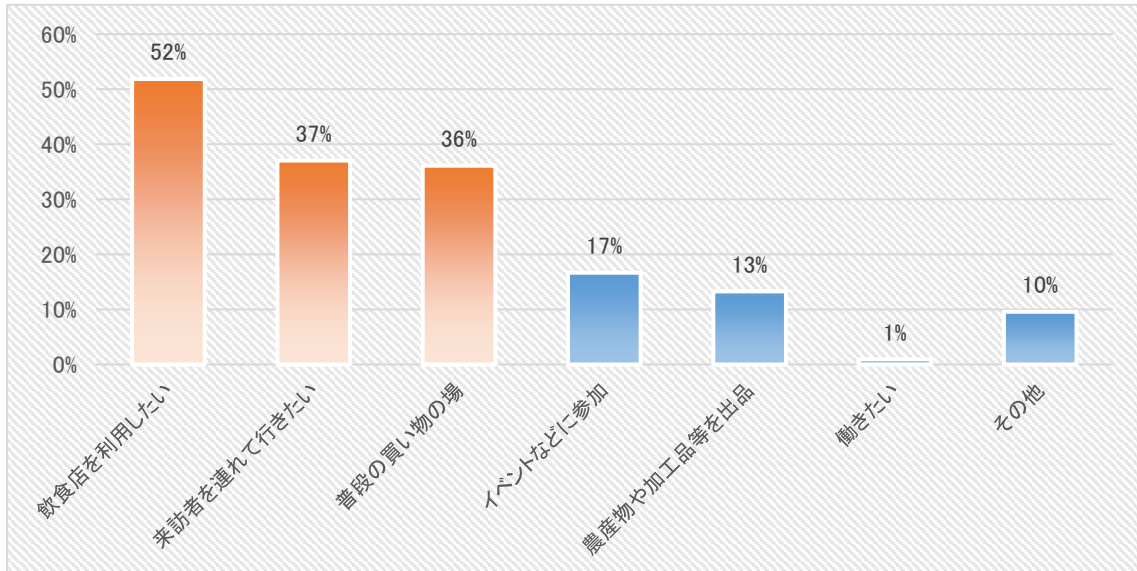


	回答数				割合			
	懇談会	市内	市外	計	懇談会	市内	市外	計
飲食店	82人	24人	99人	205人	54%	55%	77%	63%
農産物直売所	68人	17人	98人	183人	45%	39%	76%	56%
加工品・工芸品販売所	56人	15人	53人	124人	37%	34%	41%	38%
観光案内所	67人	9人	47人	123人	44%	20%	36%	38%
イベント広場	66人	14人	34人	114人	44%	32%	26%	35%
公園	40人	17人	26人	83人	26%	39%	20%	26%
金融機関(ATM)	34人	10人	30人	74人	23%	23%	23%	23%
防災設備	33人	6人	21人	60人	22%	14%	16%	19%
歴史・文化など展示	38人	3人	18人	59人	25%	7%	14%	18%
キッズスペース	26人	9人	23人	58人	17%	20%	18%	18%
コンビニ	20人	8人	29人	57人	13%	18%	22%	18%
農園・収穫体験場	28人	3人	19人	50人	19%	7%	15%	15%
バス停	23人	8人	13人	44人	15%	18%	10%	14%
ドッグラン	23人	6人	14人	43人	15%	14%	11%	13%
市民交流スペース	26人	3人	12人	41人	17%	7%	9%	13%
医療・福祉・子育て施設	19人	5人	10人	34人	13%	11%	8%	10%
ゲートボール場	5人	0人	1人	6人	3%	0%	1%	2%
その他	30人	6人	32人	68人	20%	14%	25%	21%
計	684人	163人	579人	1,426人	※ 割合は、各回答者数に対する割合			

栗原市の道の駅ではどのようなことを行いたいとお考えですか。〈複数回答可〉

「道の駅」でやりたいこととしては「飲食店の利用」「来訪者を連れて行く」や「買い物」という回答が多く、アンケート回答者の40%前後となりました。

一方で「農産物などを出品したい」や「働きたい」という回答は少なく、アンケートの回答では、「道の駅」を「お客」として利用したいことが伺えます。



	回答数				割合			
	懇談会	市内	市外	計	懇談会	市内	市外	計
飲食店を利用したい	69人	15人	84人	168人	43%	46%	65%	52%
来訪者を連れて行く	71人	15人	34人	120人	44%	47%	26%	37%
普段の買い物の場	53人	20人	44人	117人	37%	35%	34%	36%
イベントに参加	35人	2人	17人	54人	19%	23%	13%	17%
農産物や加工品等を出品したい	37人	2人	4人	43人	20%	25%	3%	13%
働きたい	3人	0人	0人	3人	2%	2%	0%	1%
その他	16人	3人	12人	31人	10%	11%	9%	10%
計	284人	57人	195人	536人	※ 割合は、各回答者数に対する割合			

4-2 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にはヒアリング調査（35社）を行い、「道の駅」運営への興味・関心度、そして自身の店舗との連携の在り方について調査しました。

ヒアリング調査では、道の駅整備には地域おこし協力隊や若い人の力が必要との意見や、栗原のシンボルになる施設整備、栗原らしさ（歴史・地勢・伊豆沼）をあらわす施設整備を求める意見のほか、農畜産物直売所の機能を望む意見もありました。

また、事業者として、自社製品販売の機会が増えることや販路拡大の可能性があると、自らの事業にとってチャンスと捉える意見もありました。

その一方で、「道の駅」運営について明確に興味を示した事業者はいませんでした。

その背景には、「道の駅」運営の将来的な不安などがあげられました。また、生産者や人口の減少が予想されるなかで、どのような「道の駅」になるのかが見えず、具体的な「道の駅」整備の方針を求める意見もありました。

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、県内企業や全国企業で道の駅の運営等実績のある企業も含めて検討する必要があります。

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」整備コンセプトと基本方針

「道の駅」に関する市民ニーズや基礎調査等を踏まえ、以下の「整備コンセプト」と「施設整備の基本方針」を設定します。

■「道の駅」のコンセプト

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

■施設整備の3つの基本方針（案）

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

- ・交通の結節点という条件を最大限に活用し、観光客が立ち寄りたくなるようなゲートウェイ型道の駅を目指します
- ・道の駅が観光拠点となり、訪れた人が市内の観光地や農産物直売所、自然豊かな栗原を体験できる機会へと誘うなど、ハブ&ネットワークの機能を持たせた道の駅を目指します
- ・道の駅からの観光周遊ルートを形成し、点在する観光素材を結び付けるとともに、地域交通拠点となる道の駅を目指します
- ・道路利用者が24時間安心して休憩できる道の駅を目指します

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

- ・観光客や道路利用者だけでなく、道の駅に市民が集い、地域の歴史や文化が学べる場や交流の場となり、栗原の魅力が再認識でき、自ら栗原の魅力を発信することができるような機能を持った道の駅を目指します
- ・市民や道路利用者、外国人観光客も含め、他の防災施設と連携しながら安全、安心な場を提供する防災拠点としての道の駅を目指します

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

- ・交流人口が増えることにより、ヒト、モノ、コトの流れが生まれ、元気なくりはらとなるような道の駅を目指します
- ・既存の農産物直売所との連携体制を構築し、店舗を補足する役割や、つなぐ役割を担う道の駅を目指します

■想定する利用者像（案）

- 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

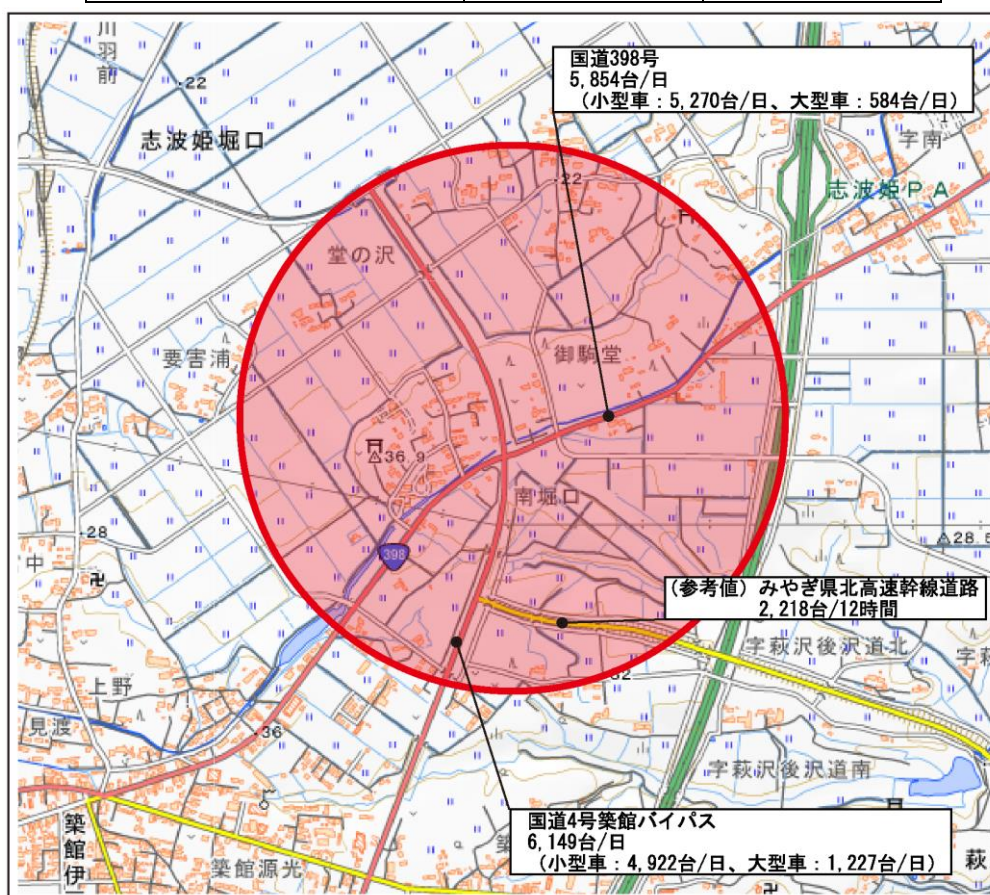
6 候補地周辺の交通現況と需要見込み量

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)」の中で、交通量が多い国道4号築館バイパス、国道398号、みやぎ県北高速幹線道路の3路線付近のアクセス性の高い土地で、まとまった平場が確保できる区域を、建設候補地と設定し、整備費及び各種法規制に係る整備を検討します。

建設候補地周辺の交通量をみると、国道4号築館バイパスでは6,149台/日、国道398号では5,854台/日となっています。

この交通量ベースの需要見込みは、2,341人/日(国道4号築館バイパス)～4,728人/日(国道398号と国道4号築館バイパスの合計)の需要が見込めます。

	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



資料:H27 道路交通センサス

※ みやぎ県北高速幹線道路Ⅳ期(築館工区)は、令和元年6月の開通であったため、道路交通センサスは未調査です。県独自の交通量調査を行っていますが、調査方法が異なるため需要見込みには含めないものとします。

7 導入機能・施設構成

7-1 導入機能

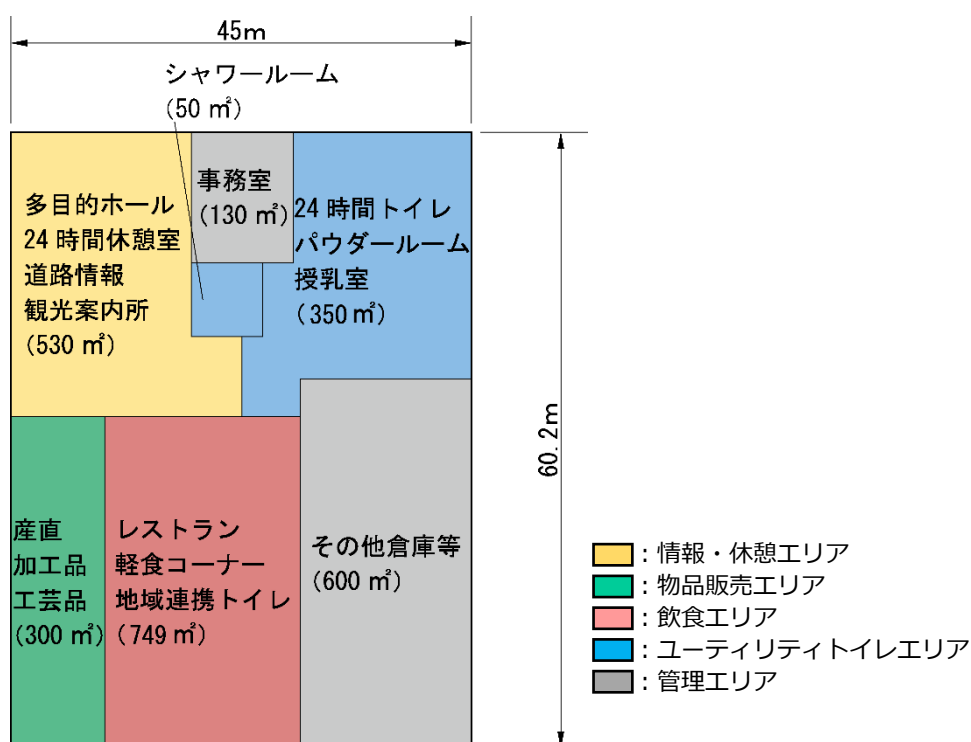
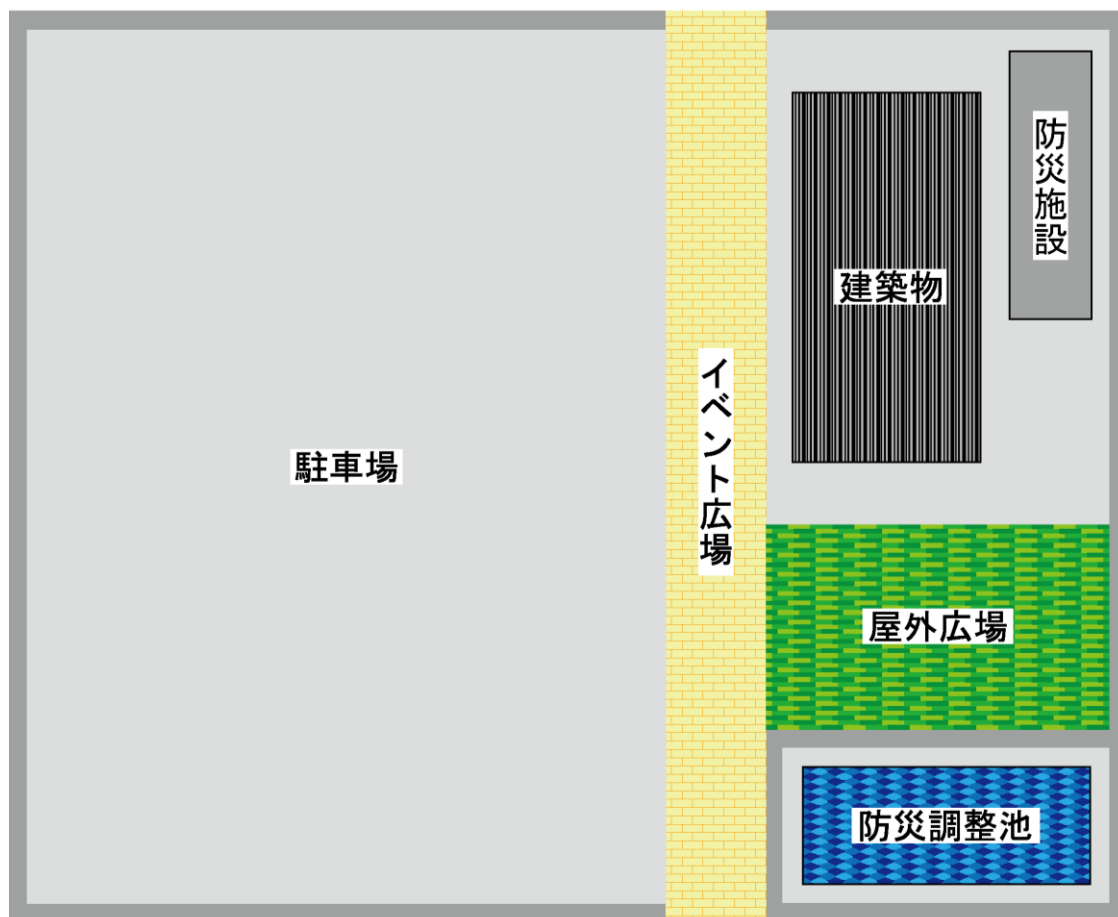
「道の駅」に関する市民ニーズや整備コンセプト、基本方針を踏まえて、導入機能を以下のとおり設定しました。

また、新型コロナウイルス感染症の拡大防止のため、各業界団体が定める業種別感染拡大予防ガイドラインに沿った感染予防対策（レジ・カウンター周りの感染シールド、トイレ等の設備、顧客動線の見直し等）の実施や新しい生活様式に適合するためキャッシュレス決済、インターネット通販・ネットショップ、自動ドアの導入や入口でのサーモグラフィーの設置などの整備の導入を運営主体と一体的に検討する必要があります。

導入機能	導入施設	施設面積	導入理由	
駐車場	24時間 駐車場	小型	6,045 m ² (295台)	「道の駅」としての必須機能
		大型バス	1,916 m ² (10台)	
		大型貨物	6,599 m ² (48台)	
		障がい者用	163 m ² (5台)	
	駐輪場	E V 駐車場	75 m ² (2台)	近年の電気自動車の普及を考慮
		二輪	125 m ² (4台)	「道の駅」としての必須機能
		自転車	41 m ² (20台)	近年ではツーリングに加えてサイクリングの需要も高い
	バス停	駐車場に含む	地域の利便性向上	
トイレ	24時間トイレ	250 m ²	「道の駅」としての必須機能	
	地域連携トイレ	209 m ²		
	パウダールーム	50 m ²	利用者の利便性向上	
	授乳室	50 m ²	「道の駅」としての必須機能	
休憩施設	24時間休憩室	280 m ²	利用者の休憩や交流の場の確保	
	シャワールーム	50 m ²		
	多目的ホール	100 m ²		
屋外広場	屋外広場	3,600 m ²	集客や利用者の観光消費を促す機能、運営者の収益事業として必要な機能	
	イベント広場	600 m ²		
飲食施設	レストラン	300 m ²	集客や利用者の観光消費を促す機能、運営者の収益事業として必要な機能	
	軽食コーナー	240 m ²		
地域振興 施設	農畜産物直売所	300 m ²	集客や利用者の観光消費を促す機能、運営者の収益事業として必要な機能	
	加工品工芸品販売所			
情報発信 施設	道路情報	休憩室に含む	「道の駅」としての必須機能	
	観光案内所	150 m ²	一元的な観光情報発信機能として設置	
防災施設	防災倉庫	2,480 m ²	来訪者も含め有事の安全確保機能として設置	
	非常用発電施設			
	設備機械			
管理施設	事務室	130 m ²	管理施設として必須機能	
	その他倉庫等	600 m ²		
	緩衝緑地	4,871 m ²		
合 計		29,224 m ²		

7-2 施設構成

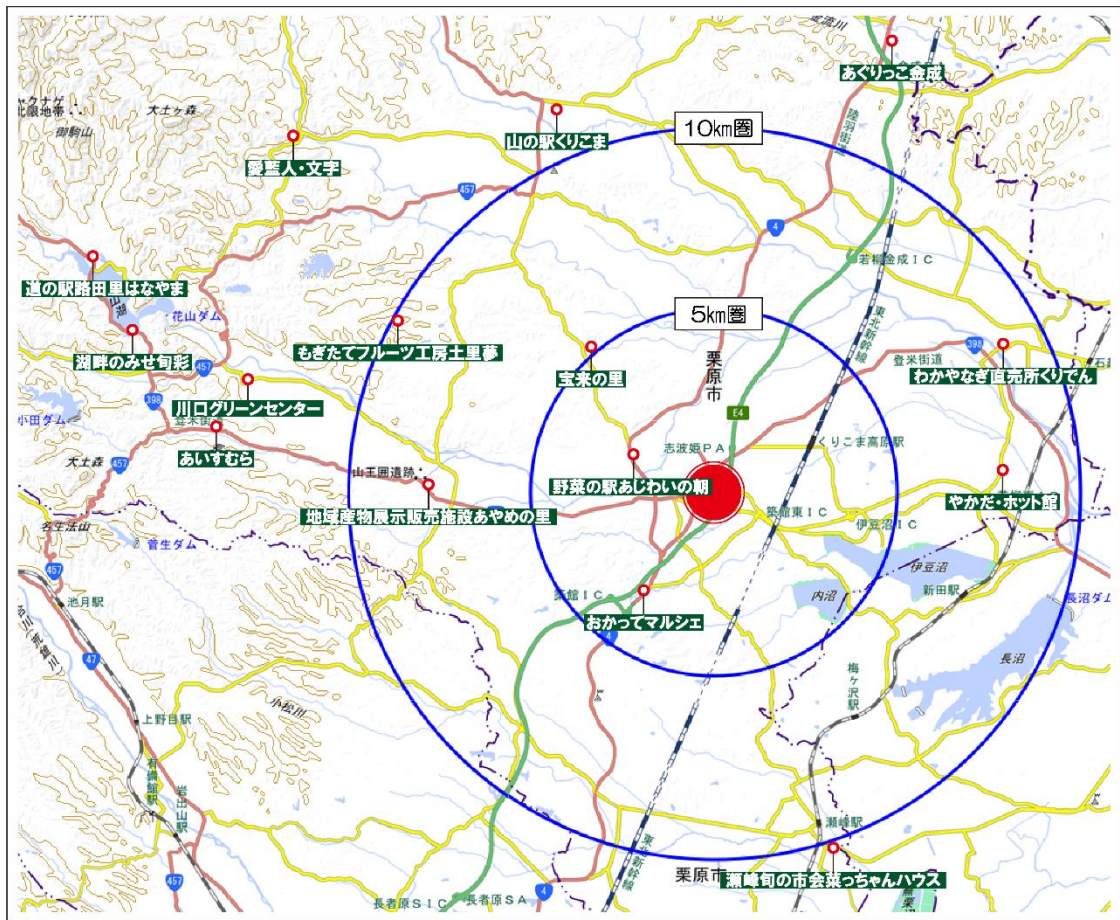
施設構成は、概略的に下図に示すとおり設定しましたが、現段階で運営候補者が現れていないことから、運営者の意見が反映することができません。よりよい「道の駅」とするためには今後、運営管理者を決定し、意向を反映させた施設計画を進める必要があります。



7-3 商圏の状況

建設候補地から5km圏内には、野菜の駅あじわいの朝、おかつてマルシェといった店舗があります。これらの店舗では、店内で飲食を楽しむことができるとともに、地元の野菜や肉、加工品などを購入することができます。また、その他にも市内には、同様の直売所や店舗が存在します。

それら既存施設とは、常に課題共有や連携を密にしながら、それぞれが「点」の存在ではなく、全ての既存施設がつながりあった「面」の存在になることが重要です。また、「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。



出典：総務省統計局 jSTAT MAP

8 概算工事費と事業収支見込

8-1 概算工事費試算

現段階で想定される概算工事費を、下表のとおり試算しました。

なお、本業務では測量、地質調査等が未実施であり、今後これらの実施及び関係機関協議、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。

また、建築工事については、構造や仕様が不確定であるため、類似事例の平均単価を基本に算出しています。

類似道の駅建築工事単価

類似道の駅	構造	建築工事単価	備考
F 県 I 町	R C 造、木造	490 千円/m ²	設備工事費含む
I 県 H 町	木造	520 千円/m ²	
平均		505 千円/m ²	

建築工事費

建築規模	建築工事単価	建築工事費	備考
2,709 m ²	505 千円/m ²	14 億 1,000 万円	防災倉庫 (3,000 万円)、非常用発電施設 (本体：約 690 万円、油庫 9000：約 230 万円、付帯設備：約 280 万円) を含む
消費税相当額 (10%)		1 億 4,100 万円	
合計 (A)		15 億 5,100 万円	

土木工事費

工種	概算工事費	備考
造成工	1 億 8,300 万円	今後、進入角等の詳細検討が必要。防災調整池含む。
排水工	2,000 万円	
道路工	700 万円	
舗装工	6,900 万円	
給水設備工	3,000 万円	
植栽工	400 万円	
付帯工	8,800 万円	
諸経費	1 億 9,400 万円	共通仮設費、現場管理費、一般管理費、復興係数無し
消費税相当額 (10%)		6,000 万円
合計 (B)		6 億 5,500 万円

用地買収費

整備規模	用地買収単価	用地買収費 (C)	備考
29,224 m ²	17,300 円/m ²	5 億 600 万円	買収後用途を宅地として

概算工事費

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

◆ 概算工事費に係る財源の検討

財源については、有利な国等の各種補助制度の活用や合併特例債の発行を検討し、市の一般財源負担額の抑制に努めます。

一例として、活用が見込める国等の各種補助制度は、次のとおりです。

所管省庁	補助事業名	補助率	適用可能対象事業
国土交通省	社会資本整備総合交付金 （都市再生整備計画事業）	4/10 ～1/2	道路、駐車場、トイレ、防災施設等整備
農林水産省	農山漁村振興交付金 （農山漁村活性化整備対策）	1/2 等	地域間交流拠点施設（直売所、農産加工施設等）整備
経済産業省	次世代自動車充電 インフラ整備促進事業	定額等	E V 車用充電設備の整備

また、合併特例債を発行した場合において見込まれる市の負担額は、次のとおりです。

ただし、設計内容が不確定であるため、全ての事業費が合併特例債の対象であった場合の試算としています。

地方債を発行した場合における建設時の市の負担額

概算工事費（D）	27 億 1,200 万円
合併特例債発行額（E）	25 億 7,600 万円
建設時の市の負担額（D）－（E）	1 億 3,600 万円

8-2 事業収支試算

運営管理者が決定しておらず、詳細な事業運営が明確ではないものの、今後の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以下の条件により試算しました。

- ① 入込客数は、国道4号築館バイパス(2,341人/日)及び国道398号(2,386人/日)の立ち寄り率から合計が算定(2,341人/日～4,727人/日)されるが、安全側をみて低い入れ込み客数(2,341人/日)を採用する。足もとの商圈人口、想定される交流人口は含まない。
- ② 農産物・加工品の売上は、手数料収入のみとする。
- ③ テナント賃料は含まない。

●総売上高シミュレーション

(単位:千円)

項目	初年度	備 考
農産物売上高	41,100	農産物・加工品総売上高＝入込客数×全体購買率(20%)×直売所利用率(60%)×道の駅平均客単価(801.7円) ※売上高割合推計:農産物(50%)、加工品(50%)
加工品売上高	41,100	
レストラン部門売上高	62,780	1食あたり平均@860円×レストラン飲食数73,000食
総売上高合計	144,980	

●事業収支シミュレーション

(単位:千円)

項目	初年度	備 考
農産物売上手数料収入	6,782	農産物売上高の16.5%で試算(生産者会員:15%、非会員:18% → 平均:16.5%)
加工品売上手数料収入	10,275	加工品売上高の一律25.0%で試算
レストラン部門収入	37,668	(1食あたり平均860円－原価率(40%))×レストラン飲食数73,000食
売上高合計①	54,725	
人件費	31,560	
(内 役員報酬等)	(3,240)	取締役、専務
(内 スタッフ人件費等)	(28,320)	営業部門:正社員3名、パート12名 管理部門:正社員1名、パート1名
減価償却費	5,000	初期設備投資金額:20,000千円 8年償却(定率法償却率0.250)
少額資産一括損金算入	1,590	テーブル、イス、パソコン等の備品を想定
販売促進費	2,900	年間総売上の2%で試算
光熱費	5,074	年間総売上の3.5%で試算(中小企業庁経営指標業界平均値)
車両リース料	536	
その他維持管理費	3,600	修繕費、施設管理費、消耗品費、什器・レジリース料、福利厚生費等(月額300千円で試算)
初期仕入備品	1,000	初期仕入備品(食器、コップ、はし、紙おしぼり、調味料入れ、トレイ等)
販売管理費合計②	51,260	
営業利益③(①－②)	3,465	

9 事業フレーム（案）

9-1 施設の運営体制及び運営主体

「道の駅」の運営は、「公設民営方式」が一般的で「管理委託」方式と「指定管理者制度」方式があり、管理運営を行うにあたっては地方自治体の直営、株式会社などの民間企業と公共団体と民間事業者の共同出資により設立された事業法人である第三セクター等の場合があります。

平成30年10月時点の全国1,145駅の道の駅の運営者をみると、市町村が9%、公益法人が2%、第3セクターが36%、民間企業が53%と、民間企業等の指定管理者（制度）による管理運営が最も多くなっています。

より良い「道の駅」を創り上げていくには、運営主体が、基本計画の段階から関与して運営方針や顧客ターゲット、導入設備などの配置等へ意見を反映していくことが必要になります。

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。

しかし、市内で事業展開をしている方などへの調査では、調査時点で道の駅の運営やテナント出店に対する明確な意思を示した方がいなかったことから、運営主体の選定が課題となります。

9-2 指定管理の経営の例

「公設民営方式」では、前述のように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近年多く見られます。

その場合、市が指定管理者に施設の維持管理のための指定管理料を支払う一方、指定管理者は市に、収益事業の利用料を支払うことが基本的なルールとなっています。

【指定管理料の考え方】

- ① 収益事業収入ですべての管理運営を賄い指定管理者への支払金は0
- ② 施設の維持費を厳格に計算し、固定費として指定管理者に支払う
- ③ 事業では賄えない支出を指定管理者に支払う

10 土地利用法規制と整備スケジュール

10-1 土地利用法規制

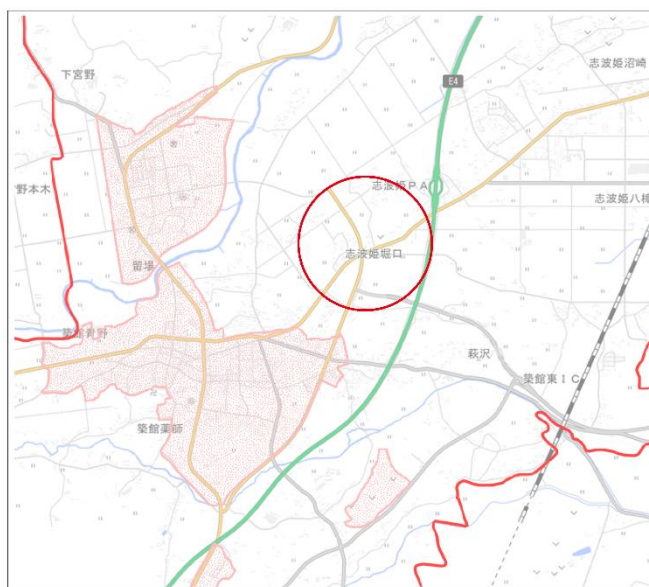
建設候補地周辺は、以下の土地利用法規制が位置図けられており、農業振興地域（農用地）の除外の手続きや埋蔵文化財の調査が必要な地域です。

根拠法	適用
(1) 都市計画法	開発許可申請が必要
(2) 農業振興地域除外（農業振興地域の整備に関する法律）、農地転用（農地法）	農振除外及び農地転用が必要
(3) 文化財保護法	協議の上、調査等が必要

(1) 都市計画・宅地造成・建築関係

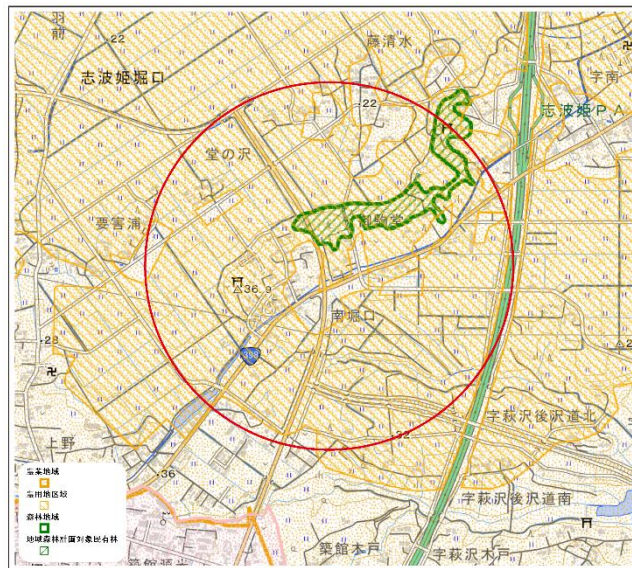
建設候補地周辺は、用途地域としての指定はないものの都市計画区域に含まれています。宮城県においては、非線引き都市計画区域において3,000㎡以上の土地の区画形質変更が発生する場合には開発許可申請が必要となります。現時点での道の駅の計画面積が約3haであるため、開発許可申請を要するとともに、防災調整池の整備を要します。

また、建築設計においては、建築基準法やバリアフリー法に適合した施設計画とするとともに、建築確認申請などの手続きが必要です。



(2) 農業振興地域の整備に関する法律

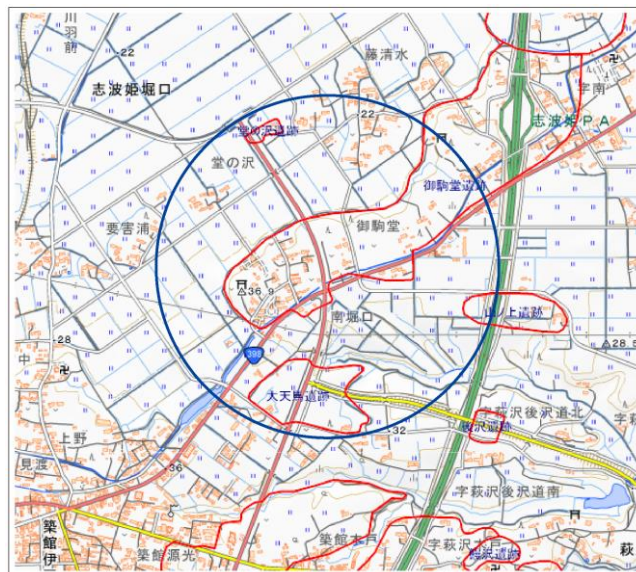
建設候補地周辺は、農業振興地域の農用地に該当します。そのため、農地転用及び農振除外の手続きが必要となります。



資料：土地利用基本計画図（国土交通省 LUCKY より）

(3) 文化財保護法

建設候補地周辺は、遺跡の範囲が含まれています。そのため、担当部署に事前相談の上、必要に応じて試掘及び届出等が必要となります。



資料：宮城県遺跡地図

(4) その他関係機関協議

(1)～(3)の法令手続きに加え、電気・ガス・上下水道などのインフラ関係の協議、出入口部分の警察協議、農地であることから農業用水路管理者との協議、消防水利施設に関する協議、工事に伴う届出や協議等を要します。また、道の駅を一体型として整備する場合には、国道4号の道路管理者である国土交通省、国道398号及びみやぎ県北高速幹線道路の管理者である宮城県との協議も必要となります。

10-2 整備スケジュール

整備のスケジュールは、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								
	既存直売所等との連携・協力関係の構築								
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						
	生産・販売・商品開発等								
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				
		農振地域・文化財埋蔵関係の協議・手続き			建築確認・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	

道の駅竣工・開業予定

11 解決すべき課題と今後の方向性

(1) 解決すべき課題

1-2「道の駅の概要」でも記載したとおり、「道の駅」は第3ステージ（令和2年から令和7年まで）として『「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』」することを目指し、「インバウンドの観光拠点を目指す」、「広域的な防災機能を担う防災道の駅」、「道の駅を舞台に、地域の課題解決や民間企業等とのタイアップした地域活性化」など、2025年に目指す3つの姿が示されています。

今後の「道の駅」は、ただ施設をつくるだけではなく、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「道の駅」に求められています。

また、「道の駅」整備を起爆剤として、生産者の高齢化や担い手不足、産業衰退の不安などの深刻な問題を解決することで、観光・産業振興の活性化に貢献することも可能となります。

基本構想の策定にあたって実施した市民ニーズ調査（市民懇談会、ヒアリング調査）では、「道の駅」建設に対する市民の肯定的な意見は多く、様々な機能を持つ「道の駅」が望まれているものの、市内事業者から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いないなどの課題が明らかとなりました。

栗原市が掲げる「道の駅」のコンセプト“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”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

上記に記述した「解決すべき課題」のほか、未だに収束が見えない新型コロナウイルス感染症による地域経済への影響とそれに伴う先行きへの不安が国内に広まってい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道の駅に大きな影響を与えることから、注視していかなければなりません。

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ので、慎重かつ丁寧な事業推進が求められます。