

平成 30 年度
栗原市道の駅整備基礎調査業務

調 査 報 告 書

平成 31 年 2 月 4 日

目次

道の駅とは	1
I. 前提条件の整理	
1. 上位計画・関連計画	5
2. 広域的位置付け	9
3. 道の駅整備による効果	13
II. 本市の状況調査	
1. 地域資源	14
2. 栗原市の物産品	19
3. 観光の状況	20
III. 基礎的条件調査	
1. 交通量の把握	23
2. 市内類似施設の状況	24
IV. 先進事例調査	
1. 道の駅の類型化	31
2. 優良先進事例	33
V. 道の駅整備に向けた課題	
1. 道の駅の整備タイプ	35
2. 道の駅整備のあり方	37
3. 道の駅を整備するエリアの検討	38
4. 道の駅を事業手法の検討	39
5. 道の駅整備の該当エリアの検討	40
VI. 導入機能の検討	
1. 導入機能のあり方	61
2. 道の駅タイプ毎の導入機能のあり方	62
VII. 候補地の検討	
1. 該当エリアの総合評価	67
2. 候補地の選定と道の駅タイプ	68
3. 候補地別の導入機能	70
4. 導入機能の規模設定	71
VIII. 事業化の課題	
1. 道の駅の整備方法、運営手法	76
2. 運営主体	79
3. 道の駅整備の経済的効果	82
4. 整備スケジュール	84
IX. まとめ	
1. まとめ	85

道の駅とは

1. 業務の目的

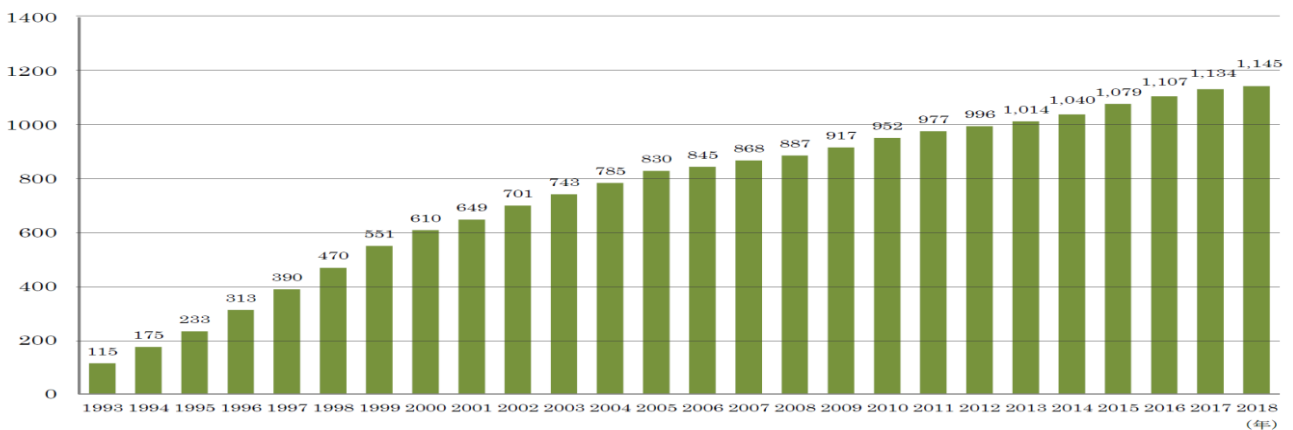
道の駅は、道路利用者のための「休息機能」、道路利用者や地域の方々のための「情報発信機能」、そして道の駅をきっかけに活力ある地域づくりを地域の関係者と共に行うための「地域連携機能」の3つの機能を併せ持つ施設です。

平成3年度の栃木県、岐阜県、山口県での実証実験を経て、平成5年に103箇所の登録がされてから、平成30年4月現在で登録件数は1,145箇所となっています。

近年、道の駅は目的地に向かう途中の休憩施設という役割から、娯楽施設として広く集客する施設となり、また地域の方々の日常生活をサポートする施設、背後の地域資源への周遊を誘導する起点になる観光施設、東日本大震災等の経験を踏まえ地域の防災拠点の役割を担うなど、その目的や担う機能も変化し多様化してきています。

本業務は、本市の地域資源や既存施設等の現状、先進事例等の調査を通して、多様化する道の駅において本市にふさわしいあり方を検討・協議する際の基礎的資料の提供を目的とします。

道の駅の件数推移（箇所）



出典：国土交通省 HP より作成

2. 国土交通省の道の駅整備事業

検討に際し、道の駅整備に関する基本的な状況を確認します。

国土交通省では道の駅を以下のように紹介しています。

道の駅とは？

長距離ドライブが増え、女性や高齢者のドライバーが増加するなかで、道路交通の円滑な「ながれ」を支えるため、一般道路にも安心して自由に立ち寄り、利用できる快適な休憩のための「たまり」空間が求められています。

また、人々の価値観の多様化により、個性的でおもしろい空間が望まれており、これら休憩施設では、沿道地域の文化、歴史、名所、特産物などの情報を活用し、多様で個性豊かなサービスを提供することができます。

さらに、これらの休憩施設が個性豊かなにぎわいのある空間となることにより、地域の核が形成され、活力ある地域づくりや道を介した地域連携が促進されるなどの効果も期待されます。

道の駅とは

道の駅の目的と機能

○目的

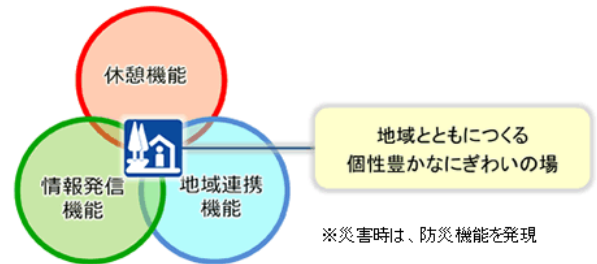
道の駅の目的は、「道路利用者への安全で快適な道路交通環境の提供」と「地域の振興に寄与」することです。

○基本コンセプト

道の駅は、下図に示すような「休憩機能」「情報発信機能」「地域連携機能」の3つの機能を持ち、「地域とともにつくる個性豊かなにぎわいの場」を基本コンセプトとしています。

道の駅の基本コンセプト

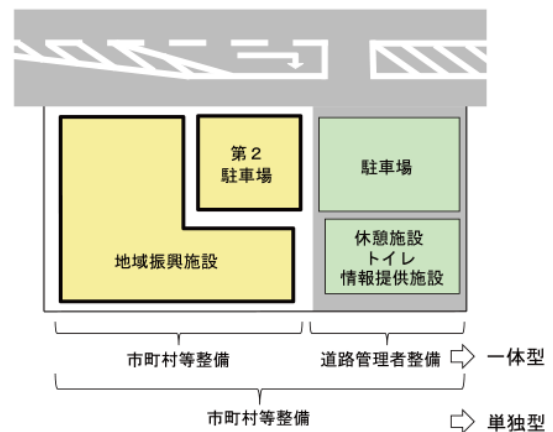
休憩機能	・24時間、無料で利用できる駐車場・トイレ
情報発信機能	・道路情報、地域の観光情報、緊急医療情報などを提供
地域連携機能	・文化教養施設、観光レクリエーション施設などの地域振興施設



道の駅の設置者、登録方法

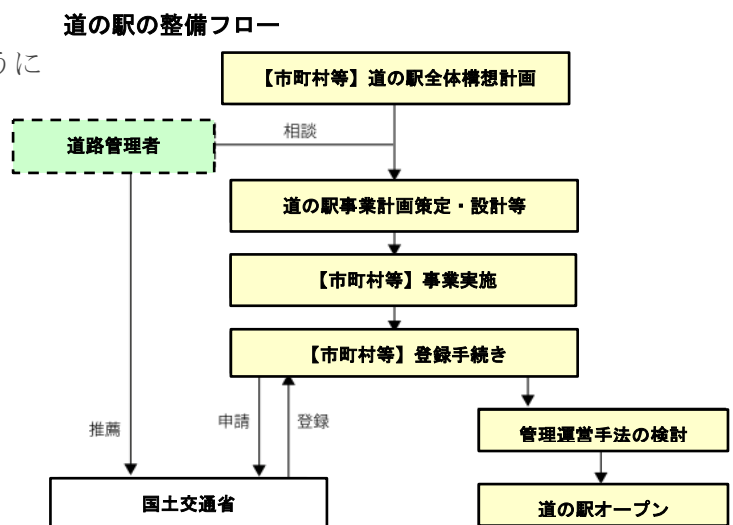
- ・道の駅の整備の方法は、道路管理者と市町村等で整備する「一体型」と市町村で全て整備を行う「単独型」の2種類があります。
- ・道の駅の登録は市町村等からの登録申請により、国土交通省が登録します。

整備主体と整備内容



道の駅の整備フロー

道の駅の基本的な整備フローが右図のように示されています。



※道路管理者の簡易パーキングの計画がある場合、道路管理者が整備する簡易パーキングと一体的に整備する場合がある。(一体型)

道の駅とは

道の駅登録要件

- 休憩機能
 - ◇駐車場
 - ・利用者が無料で24時間利用できる十分な容量を持った駐車場
 - ◇トイレ
 - ・利用者が無料で24時間利用できる清潔なトイレ
 - ・障がい者用も設置
- 情報発信機能
 - ・道路及び地域に関する情報を発信（道路情報、地域の観光情報、緊急医療情報等）
- 地域連携機能
 - ・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
- 設置者
 - ・市町村又は市町村に代わり得る公的な団体
- その他配慮事項
 - ・施設及び施設間を結ぶ主要経路のバリアフリー化

以上：国土交通省HPより

道の駅とは

3. 進化する道の駅

平成30年4月現在、道の駅は全国で1,145箇所が登録されていますが、実験段階も含めて約30年が経過し、この間設置された道の駅は各地の地域事情を反映し、多様な様相を呈しています。当初想定していたと思われる状況から遥かに進化を遂げた結果、広く認知されることとなり、設置する地域や利用者からも期待をもって捉えられるようになってきています。

しかし、全ての道の駅が順風満帆という訳ではなく、想定に反して時流や利用者の意向に沿えず閑散となってしまうたり、経営的に厳しい状況に追い込まれている道の駅も少なくないとの報告があります。

一方で、時代の流れの中で形式は古いものの出店する店舗の魅力を高めたり、入れ替えを行ったり、あるいは増床・改修することで独自の進化を遂げているものもあります。

近年設置される道の駅は、こうした長年の経験を踏まえて計画されたものが多くなっています。

元々、道の駅の設置は、高速自動車道路において24時間対応のサービスエリア（SA）、パーキングエリア（PA）があるのに対して、一般国道等には公的な休憩施設がないことから設置された経緯があります。登録要件にあるように24時間対応の休憩所、トイレ、駐車場等による休憩施設と、地域の情報発信施設、地域連携施設として飲食施設、物販施設等が設置されているのが基本形ですが、特に地域連携施設においては産直施設、温浴施設、公園・広場、博物館等、それ自体が目的性や集客性を持つ機能が付加され、地域の特性や課題を踏まえながら地域活性化への貢献を念頭に各地の道の駅が工夫を凝らし、他の駅との競合や差別化を意識した努力の成果として、様々な特性を有した道の駅が誕生するに至っています。

その結果、道路利用者へのサービス提供という基本機能から進化し、地域の観光地への誘導、地域製品の販促効果も表れるようになり、道の駅自体が旅行の目的化するという状況にもなっています。

また、見方を変えれば地域外のドライバーの利用を主たる利用者として想定していたものが、上記のように付帯する地域連携施設自体の魅力が認知されるようになり、地元住民の日常需要や近郊住民の身近な日常レジャーの目的地として利用されるようになったという経緯もあります。

このように、全般的な特徴や傾向をまとめると

- ・機能の複合化を進め、集客性を高める。
- ・地域連携施設を機能強化し、ついで「立ち寄り型」から道の駅自体が目的の「目的型」へ変化してきている。
- ・地域需要への対応に徹し、コミュニティの中心施設になっている。
- ・周辺敷地も含めて都市の主要機能を集約化し、小さな拠点づくりを目指している。
- ・高速道路・高規格道路のIC近傍やハイウェイオアシス、PA、SAに隣接させて、各道路利用者の吸引を狙っているものもある。

等があげられ、地域の特性や課題に向けた取り組みを道の駅整備に合わせて実現させていくという設置者、地域の思いがうかがえます。

I. 前提条件の整理

1. 上位計画・関連計画

(1) 第2次栗原市総合計画【前期基本計画版】(平成29年9月策定)

栗原市第2次総合計画では『市民が創る くらしたい栗原』を理念に、5つの将来像と土地利用構想を掲げ、その実現に向けて、将来像に対してはそれぞれ3つの基本方針、施策をあげています。

各方針の具体的な施策が提示されており、多様化し各種の機能を併せ持つ道の駅の状況を踏まえながら、道の駅整備と栗原市の目指す方向との関係性が推測される項目を整理します。

(青字標記)

総合計画に記載される施策と多くの面で、道の駅整備がその一端を担っていく可能性を示すものとなっています。

将来像Ⅰ 恵まれた自然に包まれた、質の高い暮らしのまち

方針1. 美しい自然に包まれた、豊かな自然と共生した生活を実現します。

施策①：市民の憩いの場である公園の計画的な整備

施策②：豊かな自然と共生する中核機能地域の形成

施策③：(移住・定住) 情報発信と受入体制の整備

方針2. 多様な暮らしを満喫できる生活環境を形成します。

施策②：社会教育施設の整備

施策③：歴史や文化の継承支援

方針3. 安心・安全なまちづくりを推進します。

施策①：災害に強いまちづくりの推進/防災情報伝達体制の整備

将来像Ⅱ 子どもたちの豊かな感性と生きる力を育むまち

方針1. 結婚・出産・子育てが安心してできる環境を目指します。

施策③：保育施設の充実/地域子育て支援体制の充実

方針2. 次代を担うたくましい子供を育成します。

施策②：防災教育の推進/栗駒山麓ジオパークを活用した教育の推進/ふるさと学習・体験学習の推進

方針3. 地域に根ざした文化の振興と歴史の継承を図ります。

将来像Ⅲ 健康や生活に不安がなく、優しさと思やりに満ちたまち

方針1. 誰もが健康で安心して暮らせる環境をつくりまします。

施策③：社会体育施設の整備/スポーツに親しむ環境づくりの推進

方針2. 高齢者が生きがいを持ち、互いに支え合うまちを目指します。

施策②：地域包括支援センターの機能強化

方針3. 市民が安心して暮らせるための地域医療を守ります。

施策①：連携による医療体制の推進

将来像Ⅳ 地域の特性を活かした、産業や交流が盛んなまち

方針1. 持続可能な農林業の育成と栗原ブランドの確立に取り組みます。

施策③：6次産業化の啓発・育成支援/栗原ブランドの確立/栗原ブランドのPR及び販売支援

方針2. 産業育成と企業誘致による産業拠点を形成します。

施策③：意欲ある事業者等への支援/買い物困難者への支援

I. 前提条件の整理

施策②：「田園観光都市」づくりの推進と情報発信/栗駒山麓ジオパークの推進

施策③：歴史・文化・農林業体験等の実施/インバウンドの誘客促進

将来像Ⅴ 市民がまちづくりを楽しめるまち

方針1. 小さなコミュニティを大切にされた地域づくりを推進します。

施策②：小さな拠点づくりへの支援/地域課題解決の支援（コミュニティビジネス創出等）

方針2. 市民が自ら行うまちづくり活動を支援します。

施策①：コミュニティ施設の整備支援

施策②：公益活動を行う市民や団体の連携

方針3. 市民満足度を重視した効率的な行政サービスを行います。

施策①：利便性の高い行政サービスの提供

施策②：新たな情報発信の取り組み

施策③：効率的・効果的な公共施設等の管理運営

土地利用構想

土地利用構想の施策

- (1) 豊かな自然環境の保全と生活空間としての活用：保全と活用のバランスの取れた計画的な土地利用
- (2) 農業振興と田園環境の保全
- (3) 商工業の振興に向けた基盤整備
- (4) 田園都市としての質的向上に向けた新たな中核機能地域の形成
- (5) 災害に強いまちづくりの推進

出典：第2次栗原市総合計画 平成29年9月 栗原市企画部企画課

(2) 第2次栗原市国土利用計画（平成29年3月策定）

第2次栗原市国土利用計画では市土利用の基本理念として、公共の福祉を優先させ、自然環境の保全を図りつつ、地域の自然的、社会的、経済的及び文化的条件に配慮して、健康で文化的な生活環境の確保と市土の均衡ある発展を図ることとしています。さらに少子高齢化や人口減少、自然災害の経験から安全・安心に対する市民意識の高まり等の背景や課題を踏まえ、高速交通網と、豊かな自然環境を活かし、自然・生活・生産の調和がとれた計画的な土地利用を図るものとし、以下の市土利用の基本方針を定めています。

- ①豊かな自然環境の保全と生活空間としての活用
- ②農業振興と田園風景の保全
- ③商工業の振興に向けた基盤整備
- ④田園都市としての魅力向上に向けた新たな中核機能地域の形成
- ⑤災害に強いまちづくりの推進

道の駅整備においては、中核機能地域の形成や災害に強いまちづくりの推進等、上記市土利用の基本方針を踏まえながら、これらへの寄与という観点で検討していくことが求められます。

I . 前提条件の整理

(3) 栗原市まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成28年2月策定）

「まち」「ひと」「しごと」3つの基本的な視点から4つの基本目標を掲げています。

基本目標1 地域の特性を活かした産業や交流が盛んで、充実した仕事ができるまちを創る

基本目標2 若者の首都圏及び仙台圏への人口流出を抑制するとともに、移住したくなるまちをつくる

基本目標3 子育ての不安を解消し、安心して暮らせるまちを創る

基本目標4 住民・企業・行政が協働でまちづくりを進め、活力のあるまちを創る

「栗原市まち・ひと・しごと創生総合戦略」で示される施策として、道の駅整備が担うことが想定される事項として以下のようなものが抽出できます。

栗原の魅力を広く認知させ、観光・物産等関連産業の活性化、交流人口の増大に結びつけていくことや、少子高齢化と人口減少が進む中で、移住促進のための情報発信、子育て環境の整備を進めるとともに、小さな拠点の形成に寄与していくことが想定されます。

- ・栗駒山麓ジオパークを中心とした交流人口の拡大と観光・物産等関連産業の活性化
- ・地域資源を活用した交流人口の増加
- ・栗原の魅力のPR強化による認知度向上
- ・市外からの移住促進と情報発信
- ・安心して子育てできる環境整備
- ・「小さな拠点」の形成を通じ、暮らしの安心と希望をつなぐ持続可能な集落づくり

出典：栗原市まち・ひと・しごと創生総合戦略 平成28年2月 栗原市企画部企画課成長戦略室

I. 前提条件の整理

(4) 中核機能地域開発基本構想（平成29年度より検討中）

第2次栗原市総合計画や国土利用計画で位置づけられている中核機能地域では、都市機能のコンパクト化やネットワーク化の推進、高速交通幹線や広域幹線道路の整備という環境変化への対応を念頭にそれぞれ特性の異なる3つの拠点が検討されています。

拠点1. 『生活創造拠点』（栗原中央病院周辺）

市民活動の場、子育て環境の創出、防災機能の強化という地域課題への対応として、地域と多世代の交流をテーマにした暮らしの質の向上を狙っている。

拠点2. 『商業観光拠点』（みやぎ県北高速幹線道路と4号バイパス交差点周辺）

産業の活性化、交通量増大への対応をメインに捉え、広域交通幹線の結節点の利点や将来的なポテンシャルを活かし観光や商業の活性化の創出拠点としての役割を担っていく。

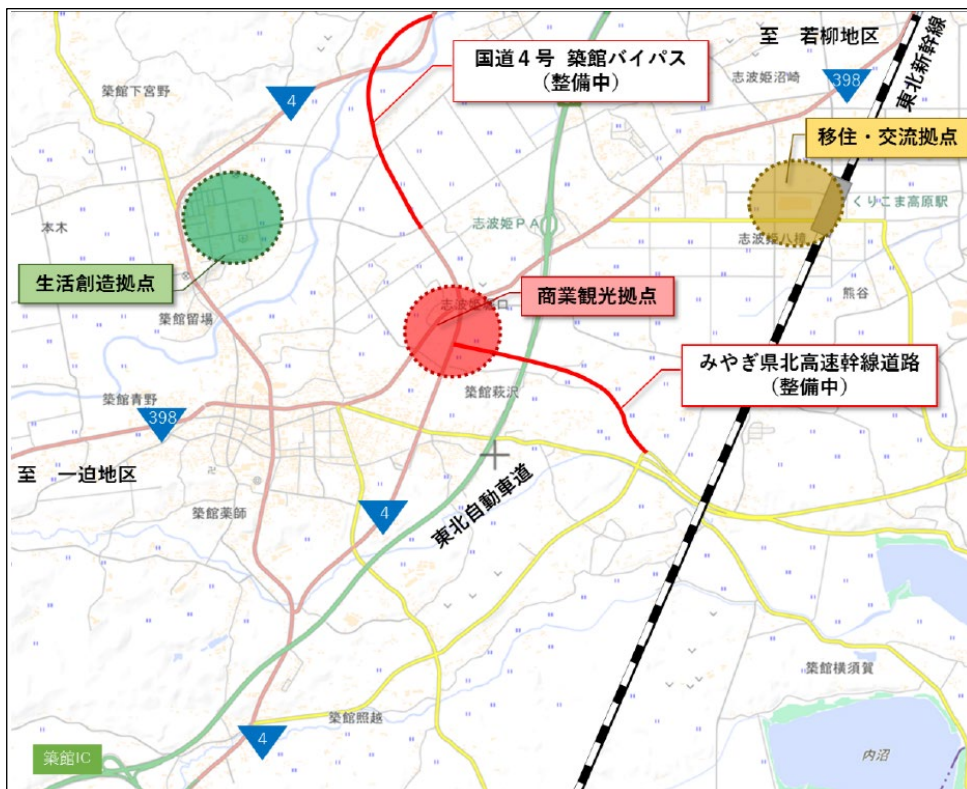
拠点3. 『移住・交流拠点』（くりこま高原駅周辺）

栗原市の鉄道の玄関口としての役割と広大な駅前低未利用地の活用という課題を背景に、観光需要の増大への対応、田園都市での暮らしへの移住・定住の誘導を狙っている。

各拠点ともに、それぞれのもつ可能性と特性を活かした内容の拠点整備を目標としており、内外に向けた栗原市の中核的エリアと捉えることができます。

広域連携や交通体系を効果的に活用する観点や、地域住民の生活の拠点としての観点等、道の駅の果たす役割とも関係があることがわかります。

中核機能地域 3つの拠点



出典：中核機能地域について（平成30年3月栗原市中核機能地域開発基本構想策定市民等検討会議 検討用資料）

栗原市企画部企画課

I. 前提条件の整理

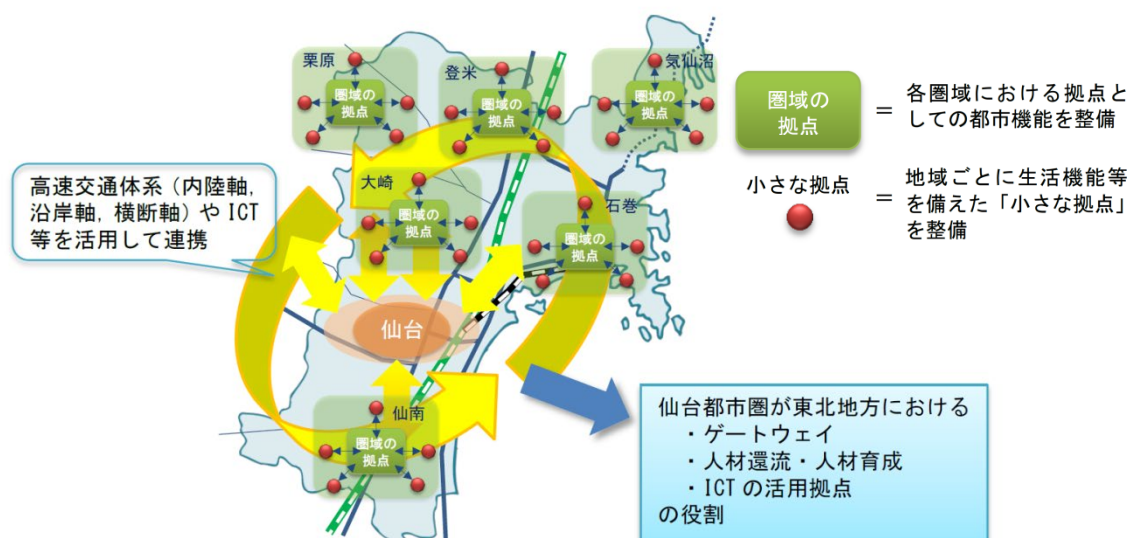
2. 広域的位置づけ

(1) 宮城県地方創生総合戦略における栗原圏域と地域連携

各圏域の拠点と中山間地域の「小さな拠点」、さらにより広域的な圏域相互の連携により、県全体の活性化と新しい人の流れをつくり、人口減少に歯止めをかけていくことを目指しています。

栗原圏域は県境の地域にあって、これまで以上に隣県との観光面や各種サービス機能の連携を高めていく方向を示しています。

宮城県地方創生計画における地域連携



《各地域の固有の資源や多様性を踏まえた取組の例》

沿岸部：水産加工等の地域産業の再生と競争力強化や、国内外からの観光の拠点化 等

内陸部：自動車産業の集積と加速器関連などの新たな産業の育成による製造業の拠点化 等

仙台都市圏：仙台空港の機能強化等により、東北地方の核としての国際的な拠点性の向上 等

出典：宮城県地方創生総合戦略 平成 27 年 10 月 宮城県

(2) 宮城県国土利用計画における栗原市の位置づけ

◇県北西部地域：広域大崎圏（大崎市、加美郡、遠田郡）、広域栗原圏（栗原市）

本地域は、大崎及び金成耕地等の優良農地を擁し、国立公園やジオパークの指定を受けるなど豊富な森林・山岳資源、自然景観を有し、ラムサール条約の指定を受ける湿地区域や温泉郷等の多様な自然環境をベースとした観光資源に恵まれています。

東北新幹線、東北縦貫自動車道等の高速交通網を軸に、みやぎ県北高速幹線道路、地域の拠点となる中心都市、工業団地等の整備や食料供給基地としての農業の振興と豊富な森林資源を活用した林業の振興等により、地域の特性を生かした土地利用が期待されます。

出典：宮城県国土利用計画 第五次 平成 27 年 3 月変更 宮城県より

(3) 宮城県市町村民経済計算（平成 27 年度）

◇市町村民経済計算における栗原市の位置づけ

市町村民経済計算では、県内各圏域に対して市町村内総生産、労働生産性、経済活動別特化係数、市町村民所得等の指標を用いて分析していますが、栗原圏は、このような経済的側面の位置づけは相対的に低位にあり今後のさらなる振興策の展開が期待されます。

出典：平成 27 年度宮城県市町村民経済計算 平成 30 年 6 月 宮城県震災復興・企画部

I . 前提条件の整理

(4) 県境エリアの連携と新たな産業集積

岩手県南部及び宮城県北部の県際4市町（栗原市、登米市、一関市、平泉町）によるインバウンド推進の連携が進められているように、県境を超えた隣接自治体との連携事業を展開しています。

また、トヨタ自動車東日本（本社：宮城県大衡村）の宮城大衡工場（大衡村）、宮城大和工場（大和町）、岩手工場（岩手県金ヶ崎町）を拠点にして関連企業・工場が進出し、岩手県金ヶ崎町から宮城県大衡村を結ぶラインがトヨタ自動車の国内第三の生産拠点になっています。栗原市内においては金ヶ崎町と大衡村の中間に位置していることを利点に関連企業の進出が進んでおり、サプライチェーンによる拠点エリアを構築しつつあります。

(5) 広域的な栗原市の位置づけ

高速道路のSA、PAの位置、周辺道の駅の立地ポイント等を踏まえながら、栗原市の持つ広域的な優位性を活かしていくことも重要になってきます。

栗原市は、自然、観光、農業、景観等優れた資源を有しながらも、これまで地理的条件、気候的条件、県都仙台からの距離等によりその資源的価値を十分に発揮し切れてこなかった側面もありました。

栗原市を中心に高速交通幹線を見ていくと、はしご状にネットワークされる幹線道路の主要な要にあり、また東北新幹線くりこま高原駅があるなど、道路、鉄道の重要なポイントを押えていることがわかります。

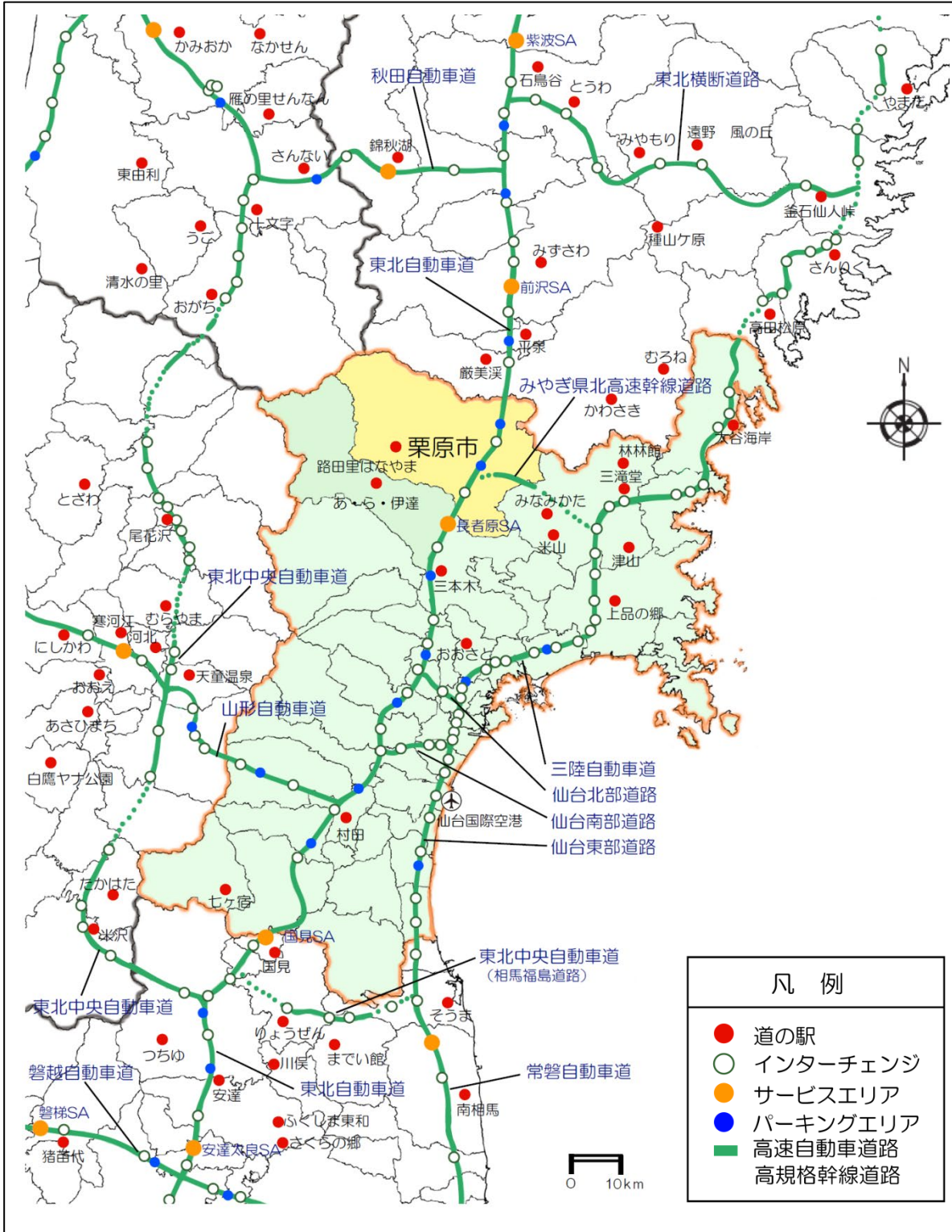
また栗駒国定公園、栗駒山麓ジオパーク、ラムサール条約の指定を受ける伊豆沼・内沼など全国有数の観光資源を有することに加え、周辺背後には国際的観光誘客に実績を持つ平泉、松島を控え、その中間地点でもあります。

仙台国際空港が東北地方のインバウンド観光のゲートウェイを標榜しており、その観光ルート上の要衝を押える観点、学会等集会・展示会観光の多い仙台市観光のオプションツアーの経由地としての観点、トヨタ自動車国内第三の自動車産業集積地となる金ヶ崎～大衡ラインの中で、物流のみならず技術者等のビジネス交流の拠点化の観点など、多様な交流要素をもっていることに着目していくことも重要です。

このような栗原市特有の優位性を道の駅整備に活かしていくことが期待されます。

I. 前提条件の整理

栗原市の広域的な位置づけ



平成30年4月1日現在

都道府県	道の駅数(力所)
岩手	33
宮城	13 8 (現在計画中のもの)
秋田	33
山形	21
福島	33
合計	133

I . 前提条件の整理

■宮城県内の道の駅整備計画（参考）

宮城県内では、大崎市はじめ2市町が具体的な設置準備を進めており、また計画初期段階のものなど6自治体が検討しています。今後、このような競合となり得る施設整備計画も念頭に置く必要があります。

宮城県内の道の駅整備計画

市町村	既存の登録道の駅数	計画の進捗状況※	内容
石巻市	1	○	三陸縦貫自動車道の桃生豊里 IC 南側の国有地に道の駅「(仮称)桃生」の設置を計画。平成 29 年度に入り地元有志による道の駅設置委員会が設置され、検討中。
大崎市	2	◎	大崎市役所近くの古川千手寺町地区に道の駅「(仮称)おおさき」の設置を計画し、平成 30 年度より建設工事に着工しており、平成 31 年度内のオープンを目指している。
角田市	0	◎	市の南東部の角田中央公園付近に道の駅を建設中。財源不足により温浴施設、コンビニ誘致は断念。普通の規模の道の駅になる見通し。工事に着手しており平成 31 年春完成を目指している。
富谷市	0	○	平成 28 年 10 月の市制施行の記念事業として道の駅「スイーツの駅」設置を計画。設置場所、オープン時期は現時点では未定。平成 29 年度より基本構想に着手している。
南三陸町	0	○	町の中心部に近い志津川地区(国道 45 号沿い)に道の駅を計画。商店街との競合を避けるために産直販売と物産販売を行わない新しいタイプの道の駅を目指す。震災の記録館、伝承館の建設を予定し平成 32 年度(2020年度)の後半にオープンする想定。
美里町	0	○	国道 108 号沿いに道の駅設置を計画。当初予定を 3 年延期し平成 33 年度(2021年度)着工、2023 年度オープンを目指している。
山元町	0	○	町の南部の坂元地区に道の駅を設置することになった。施設完成は平成 31 年 4 月を予定する。ただし、道の駅登録は施設完成後、暫く経過してから想定になっている。
涌谷町	0	○	「涌谷町まち・ひと・しごと創生総合戦略案」に道の駅設置計画を記載。場所は未定だが、町南部の国道 45 号涌谷バイパス沿いにある既存の温泉付き宿泊施設「わくや天平の湯」と連携した道の駅を模索している。

平成30年7月11日現在

※ 進捗状況
◎：建設着手
○：計画及び検討中

東北地方の計画・検討中の道の駅数(力所)			
都道府県	計画	検討	合計
青森	1	2	3
岩手	3	7	10
宮城	6	2	8
秋田	0	3	3
山形	2	6	8
福島	6	6	12
合計	18	26	44

出典：AROUND JAPAN「計画中の道の駅 宮城県 各市町村の対応状況」2018年07月11日より作成

I . 前提条件の整理

3. 道の駅整備による効果

前述の上位計画等や栗原市の広域的位置づけを踏まえ、道の駅の有する休憩機能、情報発信機能、地域連携機能を総合的・多面的に活用することによって、以下のような栗原市の目標とする田園観光都市、豊かな自然環境に抱かれた定住環境の形成に寄与する役割を担うことが期待されます。

- 道の駅を核として、総合的な機能集積により栗原市の新しい中核機能地域の一翼を担う。
- 道の駅整備に併せて子育て、高齢者福祉、日常商業、行政サービス、交通結節等の地域サービス機能を複合化することにより、道の駅地区が「小さな拠点」を形成する。
- 道の駅の集客力、情報発信力を活かし、地域産品や観光資源の認知度を高め、ブランド化の推進や観光関連産業の振興に寄与する。
- 道の駅を起点に、栗駒山麓ジオパークの観光誘客を促進する。
- 道の駅の情報発信力を活かし、地域への移住・定住誘導の情報拠点になる。
- 道の駅の多様性を活用し、地域の防災拠点となる。

Ⅱ. 本市の状況調査

1. 地域資源

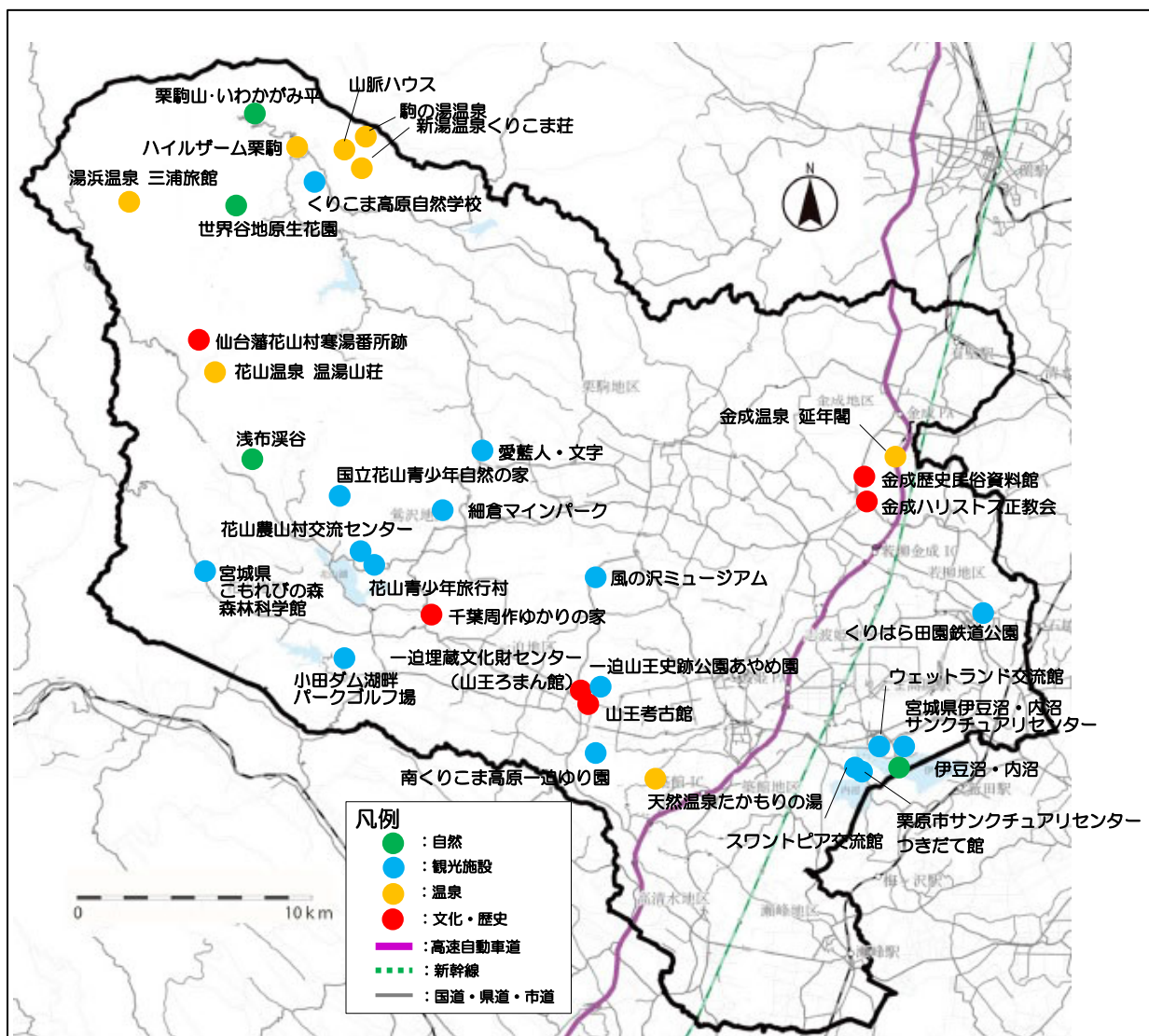
栗原市の主な見どころなど地域資源の状況は下図、及び以下の表の通りです。

栗駒国立公園等の自然系の地域資源や温泉は西部の山間部に、ラムサール条約指定地「伊豆沼・内沼」は東部平地に、さらに文化・歴史資源は中央部平地に多く分布する状況にあります。

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おり、高速道路において市内には2つのICと2つのPA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、市域全域に存在する観光資源への案内誘導方法や情報発信に、道の駅の機能を最大限に活用していくことが求められます。

栗原市の主な地域資源（みどころ）



Ⅱ. 本市の状況調査

栗原市の主な観光資源

(1) 自然

	<p>栗駒山・いわかがみ平 栗駒国定公園に指定されている栗駒山は、宮城・岩手・秋田にまたがり標高は1,626m。栗原市からの登山コースは6つあり、季節ごとに様々な景色を楽しむことが出来ます。特に、秋の紅葉は「神の絨毯」と称され人気があります。</p>		<p>伊豆沼・内沼 ラムサール条約登録湿地に指定される伊豆沼・内沼は、夏にはハスの花が湖面いっぱいに咲き誇り、冬には10万羽以上の渡り鳥が飛来します。マガンが飛び立つ羽音は「日本の音風景100選」にも選ばれています。</p>
	<p>世界谷地原生花園 栗駒山の中腹付近に広がる世界谷地は、「広い湿地」という意味を持ち、ニッコウキスゲの群生やワタスゲなど、高山植物の宝庫であり、栗駒山がきれいに眺められる地点でもあります。</p>		<p>浅布溪谷 「不動の滝」と「四巻の滝」の美しい二つの滝があり、侵食された岩の造形も美しく、見応えがあります。特に春の新緑、秋の紅葉は素晴らしい景色を楽しむことができます。</p>
	<p>栗駒山麓ジオパーク 平成27年9月、日本ジオパークに認定された栗駒山麓ジオパークは、栗駒山から伊豆沼・内沼まで、市内全域をジオパーク（大地の公園）としています。</p>		

(2) 観光施設（観る・遊ぶ・体験）

	<p>栗原市サンクチュアリセンターつきだて館 伊豆沼・内沼に数多く生息する昆虫の生態を標本や映像などで紹介しています。また、世界中の蝶や昆虫の標本展示室などもあり、企画展や体験イベントも行われています。</p>		<p>スワントピア交流館 サンクチュアリセンターつきだて館に隣接した丸太造りの建物です。無料休憩室と喫茶室があり、内沼の風景と野鳥を眺めながら、軽食やお茶を楽しむことができます。</p>
	<p>宮城県伊豆沼・内沼サンクチュアリセンター 伊豆沼・内沼の周辺に生息する野鳥の生態を中心に、絶滅危惧種の魚類の展示や保全活動の紹介をしています。2階の展望スペースでは望遠鏡で野鳥たちを観察できます。</p>		<p>くりはら田園鉄道公園 「くりでん」の愛称で親しまれ、平成19年に廃線となった「くりはら田園鉄道」の統括駅 旧若柳駅舎・車両等が当時のまま保存されており、隣接地には見て触って体験できる「くりでんミュージアム」もあります。</p>
	<p>ウェットランド交流館（伊豆沼交流センター） 伊豆沼のほとりに位置し、生涯学習の場や人々のこころのふれあいの場として宿泊と研修ができる施設です。テニス、ミニサッカーなど多目的に楽しめるスポーツ広場も併設しています。</p>		<p>愛藍人・文字 日本最古の染色技術である藍染と栗原市文字地区の魅力を紹介しています。日本で唯一、伝統的な藍染を体験できる施設で、藍染製品の他にも、野菜や山菜、山野草など地場産品を揃えています。</p>

Ⅱ. 本市の状況調査

栗原市主な観光資源

(2) 観光施設（観る・遊ぶ・体験）			
	<p>くりこま高原自然学校</p> <p>地元との交流活動等を通し、自然探訪、文化体験等の体験プログラムや人と自然の共生をテーマとしたエコツアーやネイチャーツアーを実施しています。</p>		<p>風の沢ミュージアム</p> <p>古民家を出来るだけ手を加えず以前の生活のにおいを残すよう心がけながら修復し、現代美術館、ギャラリー、カフェ、里山公園からなる複合施設です。常設展の他、各種企画展も行われています。</p>
	<p>南くりこま高原 一迫ゆり園</p> <p>広さ3万㎡を誇るゆり園は、約200品種15万球のユリと約50品種2万株のヘメロカリスが栽培されています。時期によって様々な品種を見ることができます。</p>		<p>一迫山王史跡公園 あやめ園</p> <p>一迫山王史跡公園の一角、300種22万株のアヤメ、カキツバタ、花菖蒲が植栽され、毎年6月中旬から「あやめ祭り」が開催されています。</p>
	<p>小田ダム湖畔 パークゴルフ場</p> <p>全36ホール64,800㎡の規模をもつ本格的なパークゴルフ場で、日本パークゴルフ協会に公認されています。</p>		<p>細倉マインパーク</p> <p>約1,200年の歴史を持ち昭和62年に閉山した細倉鉱山の坑道を歩きながら当時の作業の様子が学べる観光坑道テーマパークです。平成28年にリニューアルオープンしました。</p>
	<p>国立花山青少年 自然の家</p> <p>栗駒山麓の麓で、四季折々の自然を活かした冒険活動、環境学習活動、栗駒山系の豊かな水系環境を活かした沢活動などの多様な自然体験活動プログラムが用意されています。</p>		<p>花山青少年旅行村</p> <p>花山湖近くにあるアウトドア施設で、宿泊はオートキャンプ、フリーキャンプ、バンガロー、コテージ等各種用意されており、野球場、テニスコート、フットサル場等のスポーツ施設もありません。</p>
	<p>宮城県こもれびの森 森林科学館</p> <p>森林の仕組みや森林の楽しさを体験できる施設です。館内にはネイチャークラフトコーナーが常設され、植物や小動物、野鳥、きのこなどの生物多様性を学ぶことができます。</p>		<p>花山農山村交流センター</p> <p>展示室では花山地区の歴史と民俗について展示してあり、研修室では、木工やそば打ち体験ができます。花山鉄砲まつり等の地域の文化や自然を楽しむイベントも各種開催されています。</p>

Ⅱ. 本市の状況調査

栗原市主な観光資源

(3) 温泉

	<p>ハイルザーム栗駒 日帰り/宿泊温泉 泉質：ナトリウム・硫酸塩水低張性アルカリ性高温泉 泉温：46.5℃ 浴槽：露天風呂、内湯、低温竹、アトラクションプール 客室：和室 13 室、和洋室 15 室 コテージ 7 室</p>		<p>花山温泉 温湯山荘 日帰り/宿泊温泉 浴槽：かけ流し（露天風呂）循環（内湯） 浴槽：露天風呂、大浴場、 泉質：ナトリウム塩化物泉・低張性アルカリ性高温泉 客室：和室 21 室、洋室 2 室</p>
	<p>金成温泉 延年閣 日帰り温泉 泉質：低張性弱アルカリ性低温泉 浴槽：露天風呂、大浴場、家族風呂</p>		<p>新湯温泉 くりこま荘 日帰り/宿泊温泉 泉質：硫黄泉-カルシウム-硫酸 泉温：31.6℃ 浴槽：源泉 100%かけ流し 浴槽：露天風呂、内湯 塩泉・低張性弱酸性低温泉 客室：和室</p>
	<p>山脈ハウス 日帰り温泉 泉質：ナトリウム・塩化物・硫酸塩泉 低張性弱アルカリ性高温泉 浴槽：かけ流し</p>		<p>駒の湯温泉 日帰り温泉 泉温：36～38℃ 浴槽：完全全量かけ流し 泉質：含硫黄-カルシウム-硫酸塩泉（硫化水素型）・低張性弱酸性温泉</p>
	<p>湯浜温泉 三浦旅館 日帰り/宿泊温泉 泉質：硫黄泉・低張性弱アルカリ性高温泉（露天風呂）、単純硫黄泉・低張性弱アルカリ性高温泉（内湯） 浴槽：100%かけ流し 浴槽：露天風呂、内湯 客室：和室</p>		<p>天然温泉 たかもりの湯 日帰り温泉 泉質：ナトリウム・塩化物泉・低張性アルカリ性高温泉 泉温：46.5℃ 浴槽：かけ流し</p>

Ⅱ. 本市の状況調査

栗原市主な観光資源

(4) 歴史文化



一迫埋蔵文化財センター (山王ろまん館)

国史跡「山王岡遺跡」からの出土品を展示し縄文時代の布や漆器を見ることができます。3つの工房も設けられ、漆器作りや土器作りも体験できます。



山王考古館

山王岡遺跡で出土した縄文時代～弥生時代中期にかけての完形土器、石鍬や石斧などの石器、土製耳飾りなどの装飾品、藍胎漆器、編布、土偶・土版を展示、公開しています。



金成ハリストス正教会

旧金成町出身の医師酒井篤礼は日本正教会の最初の受洗者で迫害を受けながら布教をつづめました。彼の遺志をついで建てられたこの教会は幻想的な美しさを持ち宮城百景に選ばれています。



金成歴史民俗資料館

1887年(明治20年)につくられた旧金成小学校校舎(県指定文化財)に文化財資料を集め、展示しています。木造校舎は中廊下の珍しい形式でバルコニーを持つ等和洋折衷の建築様式です。



千葉周作ゆかりの家 (弧雲屋敷)

花山村で生まれ育ち、後に江戸で最大の道場を持った幕末の剣豪、千葉周作の天分を認めた人と言われている佐藤重太郎の旧宅を移築したものです。



仙台藩花山村寒湯番所跡

宮城県築館宿から秋田県雄勝郡に通じる花山越えの関所で、街道を跨いで建てられた門、関所守りの居宅「役宅」等が保存されています。江戸時代の関所形態を残す建築様式をもち国史跡に指定されています。

Ⅱ. 本市の状況調査

2. 栗原市の物産品

栗原市には四季折々の豊かな農産物や下記のような魅力的な加工品、工芸品等が多数存在します。しかし既存の道の駅や直売所、観光物産館では、場所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。地域の物産品の魅力を伝える一元的な場所が求められます。

栗原市の物産品の例

<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 源氏蛸煎餅</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 栗駒陣森窯 座主窯 白鷺窯 遊翠窯</p>
<p>ジーンズ</p> <p>キャンラインジーンズ</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>

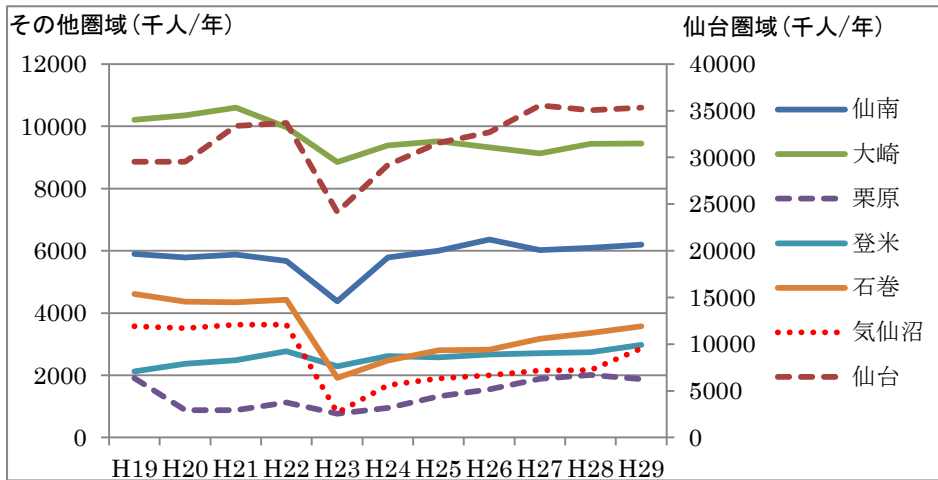
Ⅱ. 本市の状況調査

3. 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平成 29 年度で 6,229 万人であり、震災前の水準にようやく戻っています。地区別では仙台圏域の回復が顕著である一方、気仙沼、石巻の沿岸圏域では回復がまだ途上です。栗原圏域は平成 29 年で 187 万人となっています。平成 20 年の岩手・宮城内陸地震により 87 万人まで減少し、その後回復の兆しを見せたものの、再び東日本大震災（平成 23 年）により 77 万人と落ち込みました。それ以来、様々な対策を講じた成果によって、岩手・宮城内陸地震前（平成 19 年）の 191 万人にようやく戻りつつあります。

宮城県圏域別観光入込客数の推移

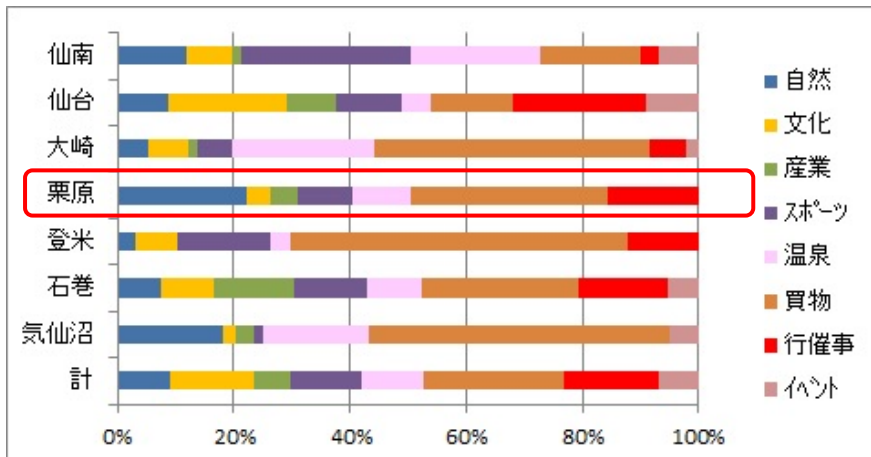


出典：観光統計概要 平成 28 年（1 月～12 月） 平成 29 年 10 月 宮城県経済商工観光部観光課

入込客数を分野別に見ていくと、栗原圏域では、「買物」「自然」「行催事」の比率が高く、「買物」は農産物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。「買物」比率の高い、大崎、登米、気仙沼圏域も同様の傾向があり、大崎では圏域の入込客数の約半数を一つの道の駅が占めており、圏域の観光行動に農産物直売施設の役割が大きいことを示しています。

道の駅は地域の産品を広く知らせる情報発信の役割を持っており一定の効果を果たしているものの、一方で、地域観光地へ誘導するという役割を考えたときに、道の駅が目的化しすぎて、周辺観光地への入込みが伸び悩むという問題もはらんでいます。

圏域別分類別入込客数構成（平成 28 年）



出典：観光統計概要 平成 28 年（1 月～12 月） 平成 29 年 10 月 宮城県経済商工観光部観光課

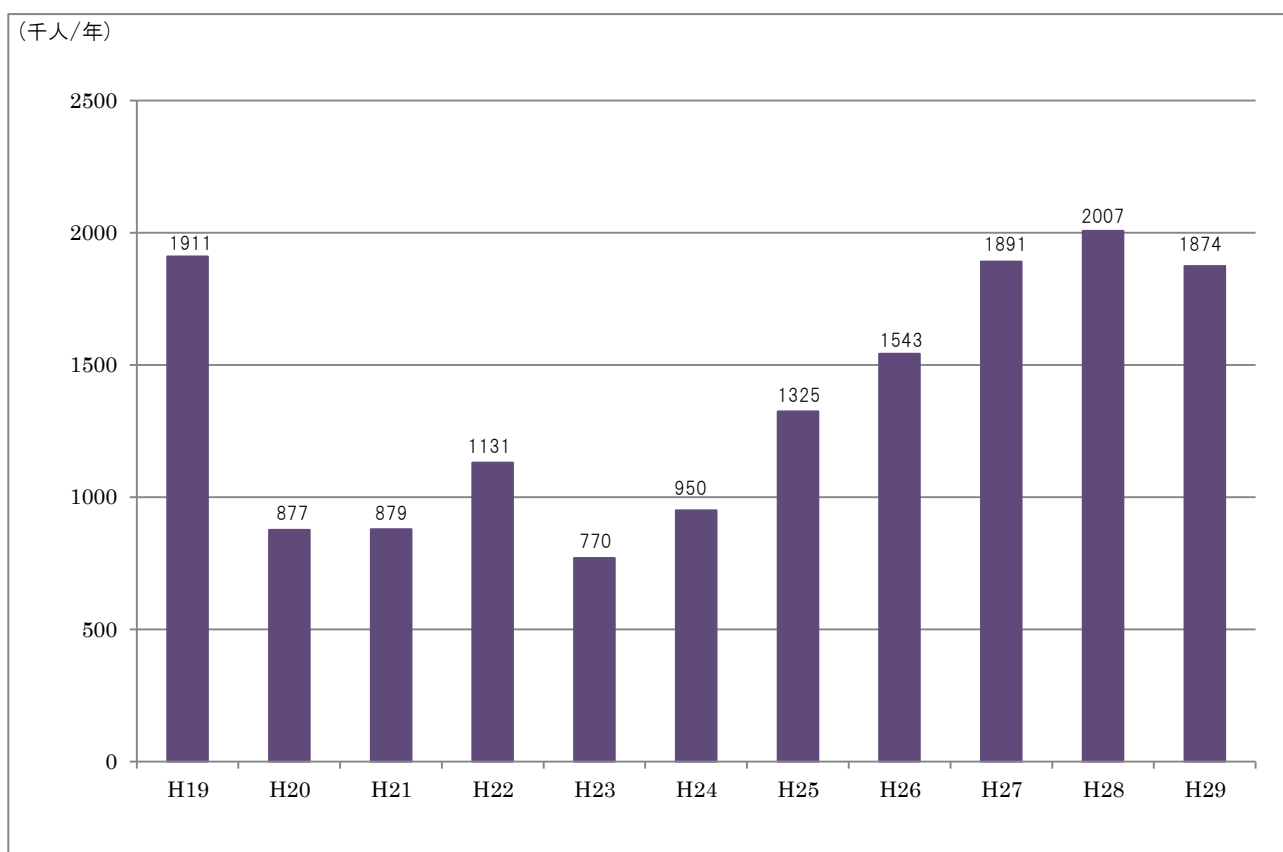
Ⅱ. 本市の状況調査

(2) 栗原市の観光入込客数

栗原市の平成 19 年以降の年次観光客入込数を見ると、平成 20 年岩手・宮城内陸地震と東日本大震災の影響で、平成 20 年と 23 年および翌年に落ち込みが大きくなり、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、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、平成 27 年 9 月に市域全域を「栗駒山麓ジオパーク」として日本ジオパークに認定を受け、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、平成 28 年に震災前の観光客数を超える回復を見せるに至っています。

栗原市の観光入込客数推移



出典：観光統計概要 平成 29 年(1 月～12 月) 平成 30 年 11 月
宮城県経済商工観光部観光課

Ⅱ. 本市の状況調査

(3) 宿泊客、教育旅行宿泊生徒数

宮城県内観光客のうち、年間宿泊者数はその約 15%、約 953.2 万人ですが、栗原市全入込客数は全体の 6%で、宿泊者数は約 11.6 万人となっており、県平均、他圏域と比べても低いものとなっています。

一方、教育旅行宿泊生徒数をみると、宮城県全体で約 18.4 万人/年であり全宿泊者数の 2%弱にとどまりますが、栗原市は約 2.9 万人、同 26%となっており県平均、他圏域を大きく上回っています。

これは花山青少年自然の家をはじめ、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。

栗原市の教育旅行宿泊生徒数の出発地状況を見ると、県内が約 2.7 万人で 90%を占めるように、県内の学校を主たる顧客にしており今後の市場開拓の課題を示しています。

圏域別宿泊客数、教育旅行宿泊生徒数（平成 29 年）

圏域	観光入込数	宿泊者数	宿泊率	教育旅行宿泊生徒数	生徒/宿泊
仙南	6,196,045	698,244	0.113	18,903	0.027
仙台	35,348,115	7,004,845	0.198	104,909	0.015
大崎	9,450,346	849,592	0.090	9,030	0.011
栗原	1,874,305	115,526	0.062	29,484	0.255
登米	2,981,677	74,528	0.025	554	0.007
石巻	3,577,275	365,461	0.102	11,790	0.032
気仙沼	2,868,600	423,489	0.148	9,302	0.022
宮城県合計	62,296,363	9,531,685	0.153	183,972	0.019

出典：観光統計概要 平成 28 年（1 月～12 月） 平成 29 年 10 月 宮城県経済商工観光部観光課

■第 4 期みやぎ観光戦略プラン

第 4 期みやぎ観光戦略プランでは、県内への観光入込客数 7,000 万人、宿泊観光客数 1,000 万人、外国人観光客宿泊者数 50 万人、観光消費額 4,000 億円（各平成 32 年）の数値目標を立て、4 つの観光戦略プロジェクトの具体的な取組を掲げています。

- ・東北が一体となった広域観光の充実と誘客プロモーション
- ・観光産業の連携強化と成長促進
- ・外国人観光客の誘客加速化
- ・沿岸部のにぎわい創出

出典：第 4 期みやぎ観光戦略プラン 平成 30 年 3 月 宮城県経済商工観光部観光課

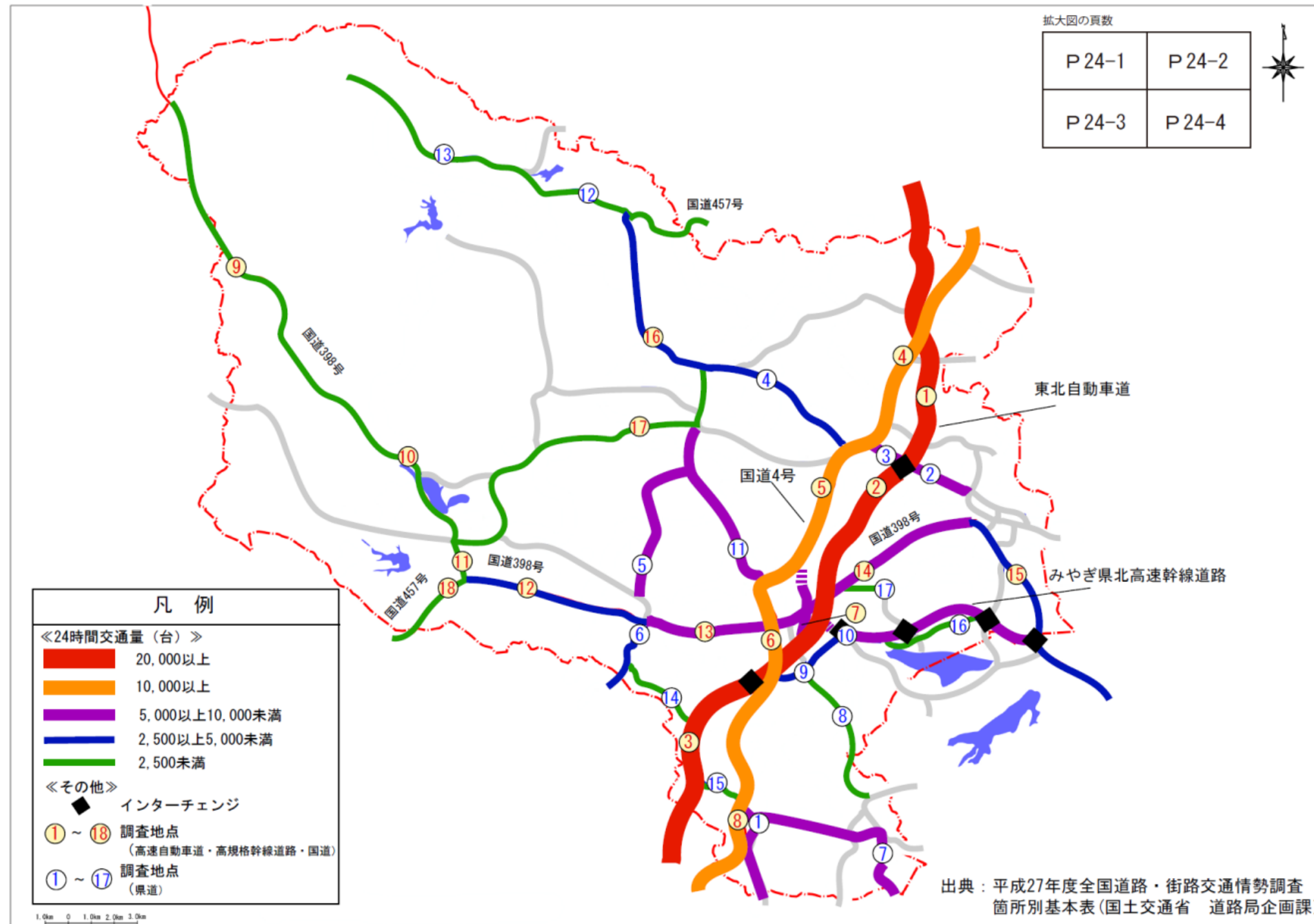
Ⅲ. 基礎的条件調査

1. 交通量の把握

平成27年の宮城県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。高速道路は概ね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。

栗原市内には高速道路のSA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号バイパスの全線完成、みやぎ県北高速幹線道路の開通及び国道4号バイパスとの接続や高速道路とのインターチェンジの設置が想定され、道路交通インフラがより充実していくことが予想されています。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。

市内主要道路の交通量



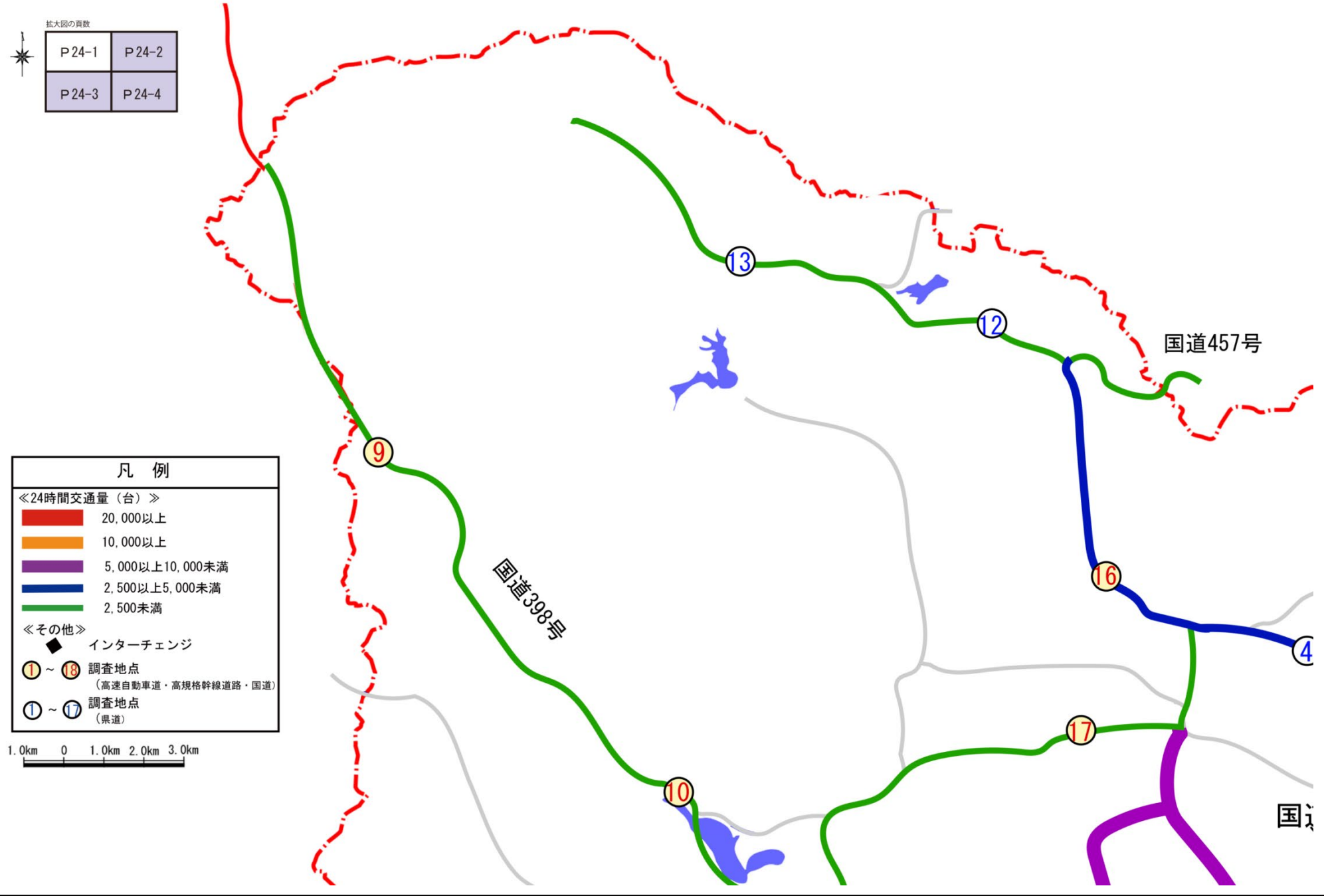
市内主要道路の交通量

路線	地点	※交通量
東北自動車道	①	18,202/26,705
	②	19,540/28,514
	③	22,328/32,112
国道4号	④	8,808/11,767
	⑤	8,741/11,939
	⑥	12,129/15,889
	⑦	4,589/6,149
	⑧	7,638/10,769
	⑨	1,254/1,505
国道398号	⑩	1,739/2,122
	⑪	1,827/2,229
	⑫	2,845/3,499
	⑬	5,288/6,610
	⑭	4,721/5,854
	⑮	4,069/4,968
国道457号	⑯	2,125/2,614
	⑰	1,961/2,393
	⑱	1,998/2,437
<主>古川沼線	①	4,231/5,204
<主>中田栗駒線	②	6,045/7,556
<主>中田栗駒線	③	5,108/6,334
<主>中田栗駒線	④	2,719/3,371
<主>栗駒岩出山線	⑤	4,422/5,395
<主>栗駒岩出山線	⑥	3,025/3,691
<主>河南築館線	⑦	6,558/8,336
<主>河南築館線	⑧	1,027/1,253
<主>築館登米線	⑨	3,596/4,423
<主>築館登米線	⑩	4,373/5,423
<主>栗駒築館公園線	⑪	6,414/8,018
<主>栗駒築館公園線	⑫	1,155/1,386
<主>栗駒築館公園線	⑬	978/1,164
<主>古川一迫線	⑭	1,973/2,407
<一>真山清水線	⑮	1,247/1,496
<一>若柳築館線	⑯	998/1,217
<一><くりこま高原 停車場	⑰	1,398/1,678

※交通量（昼間12時間/24時間）

Ⅲ. 基礎的条件調査

市内主要道路の交通量拡大図 (その1)



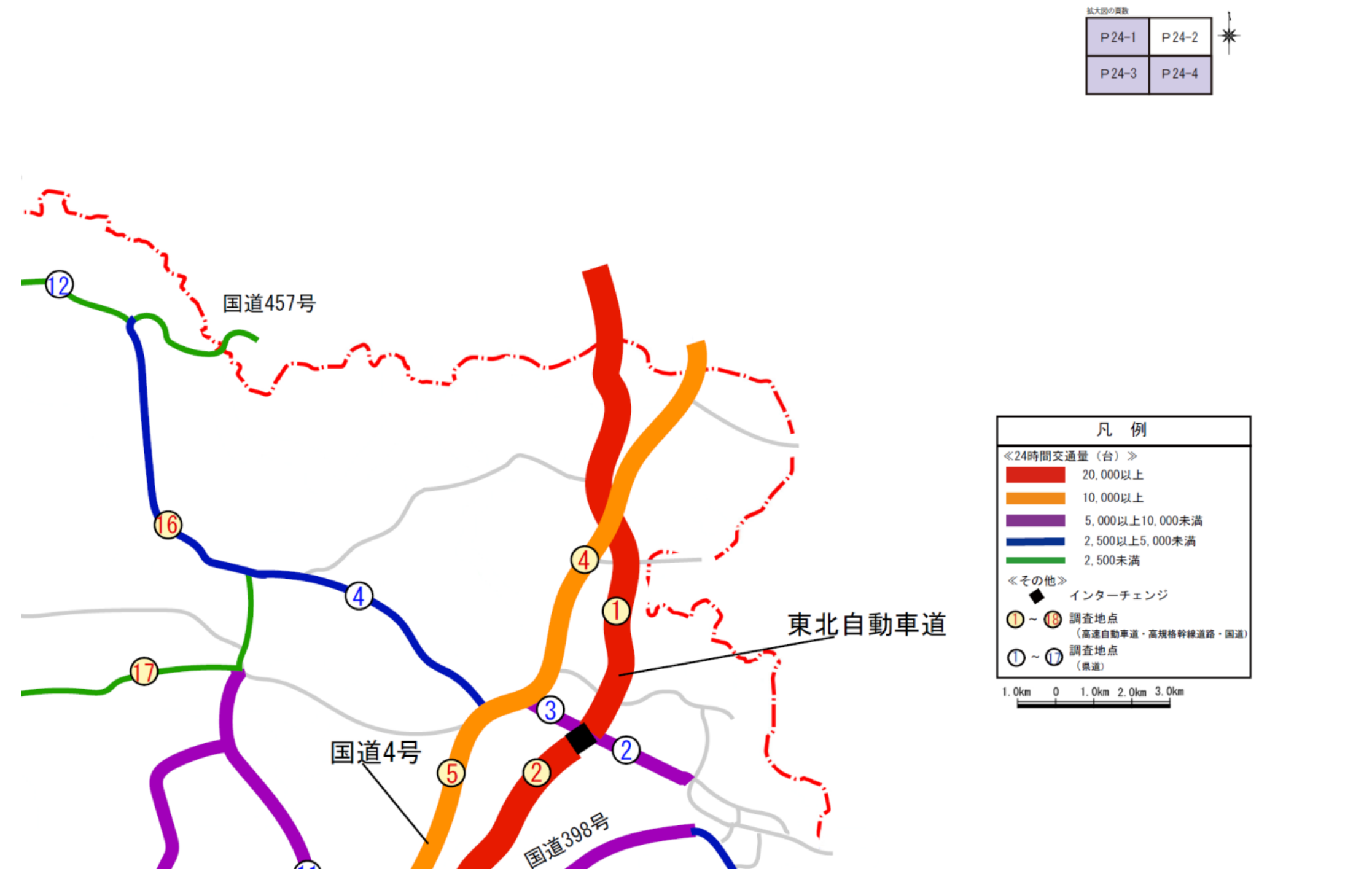
市内主要道路の交通量

路線	地点	※交通量
東北自動車道	①	18,202/26,705
	②	19,540/28,514
	③	22,328/32,112
国道4号	④	8,808/11,767
	⑤	8,741/11,939
	⑥	12,129/15,889
	⑦	4,589/6,149
	⑧	7,638/10,769
国道398号	⑨	1,254/1,505
	⑩	1,739/2,122
	⑪	1,827/2,229
	⑫	2,845/3,499
	⑬	5,288/6,610
	⑭	4,721/5,854
	⑮	4,069/4,968
国道457号	⑯	2,125/2,614
	⑰	1,961/2,393
	⑱	1,998/2,437
<主>古川沼線	①	4,231/5,204
<主>中田栗駒線	②	6,045/7,556
<主>中田栗駒線	③	5,108/6,334
<主>中田栗駒線	④	2,719/3,371
<主>栗駒岩出山線	⑤	4,422/5,395
<主>栗駒岩出山線	⑥	3,025/3,691
<主>河南築館線	⑦	6,558/8,336
<主>河南築館線	⑧	1,027/1,253
<主>築館登米線	⑨	3,596/4,423
<主>築館登米線	⑩	4,373/5,423
<主>栗駒築館公園線	⑪	6,414/8,018
<主>栗駒築館公園線	⑫	1,155/1,386
<主>栗駒築館公園線	⑬	978/1,164
<主>古川一迫線	⑭	1,973/2,407
<一>真山高清水線	⑮	1,247/1,496
<一>若柳築館線	⑯	998/1,217
<一>くりこま高原 停車場	⑰	1,398/1,678

※交通量 (昼間 12時間/24時間)

Ⅲ. 基礎的条件調査

市内主要道路の交通量拡大図（その2）



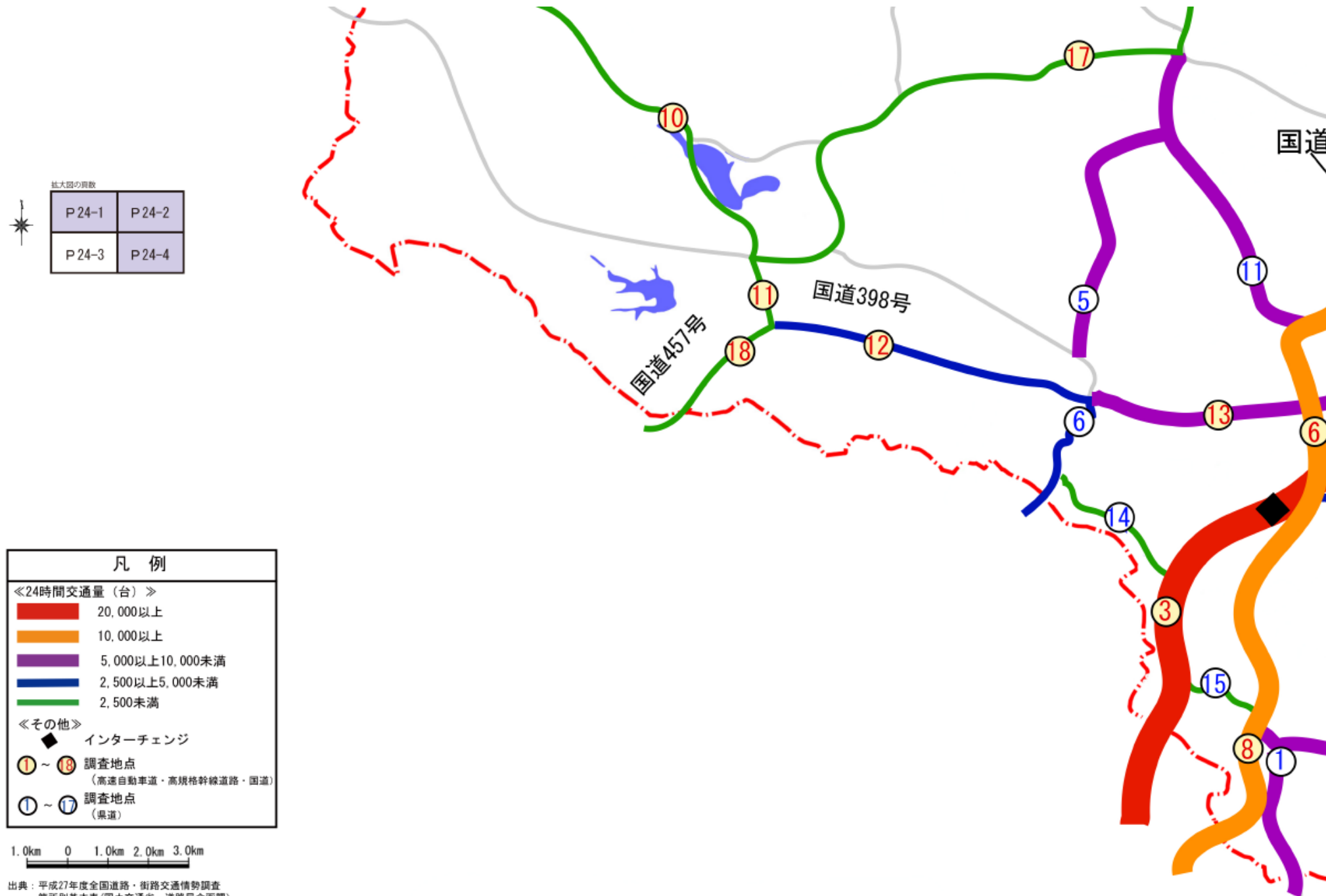
市内主要道路の交通量

路線	地点	※交通量
東北自動車道	①	18,202/26,705
	②	19,540/28,514
	③	22,328/32,112
国道4号	④	8,808/11,767
	⑤	8,741/11,939
	⑥	12,129/15,889
	⑦	4,589/6,149
	⑧	7,638/10,769
	⑨	1,254/1,505
国道398号	⑩	1,739/2,122
	⑪	1,827/2,229
	⑫	2,845/3,499
	⑬	5,288/6,610
	⑭	4,721/5,854
	⑮	4,069/4,968
	⑯	2,125/2,614
国道457号	⑰	1,961/2,393
	⑱	1,998/2,437
	⑲	1,998/2,437
<主>古川沼線	①	4,231/5,204
<主>中田栗駒線	②	6,045/7,556
<主>中田栗駒線	③	5,108/6,334
<主>中田栗駒線	④	2,719/3,371
<主>栗駒岩上山線	⑤	4,422/5,395
<主>栗駒岩上山線	⑥	3,025/3,691
<主>河南築館線	⑦	6,558/8,336
<主>河南築館線	⑧	1,027/1,253
<主>築館登米線	⑨	3,596/4,423
<主>築館登米線	⑩	4,373/5,423
<主>栗駒築館公園線	⑪	6,414/8,018
<主>栗駒築館公園線	⑫	1,155/1,386
<主>栗駒築館公園線	⑬	978/1,164
<主>古川一迫線	⑭	1,973/2,407
<一>真山高清水線	⑮	1,247/1,496
<一>若柳築館線	⑯	998/1,217
<一>くりこま高原 停車場	⑰	1,398/1,678

※交通量（昼間12時間/24時間）

Ⅲ. 基礎的条件調査

市内主要道路の交通量拡大図（その3）



拡大図の頁数

P24-1	P24-2
P24-3	P24-4

凡例

≪24時間交通量(台)≫

- 20,000以上
- 10,000以上
- 5,000以上10,000未満
- 2,500以上5,000未満
- 2,500未満

≪その他≫

- インターチェンジ
- 調査地点 (高速自動車道・高規格幹線道路・国道)
- 調査地点 (県道)

1.0km 0 1.0km 2.0km 3.0km

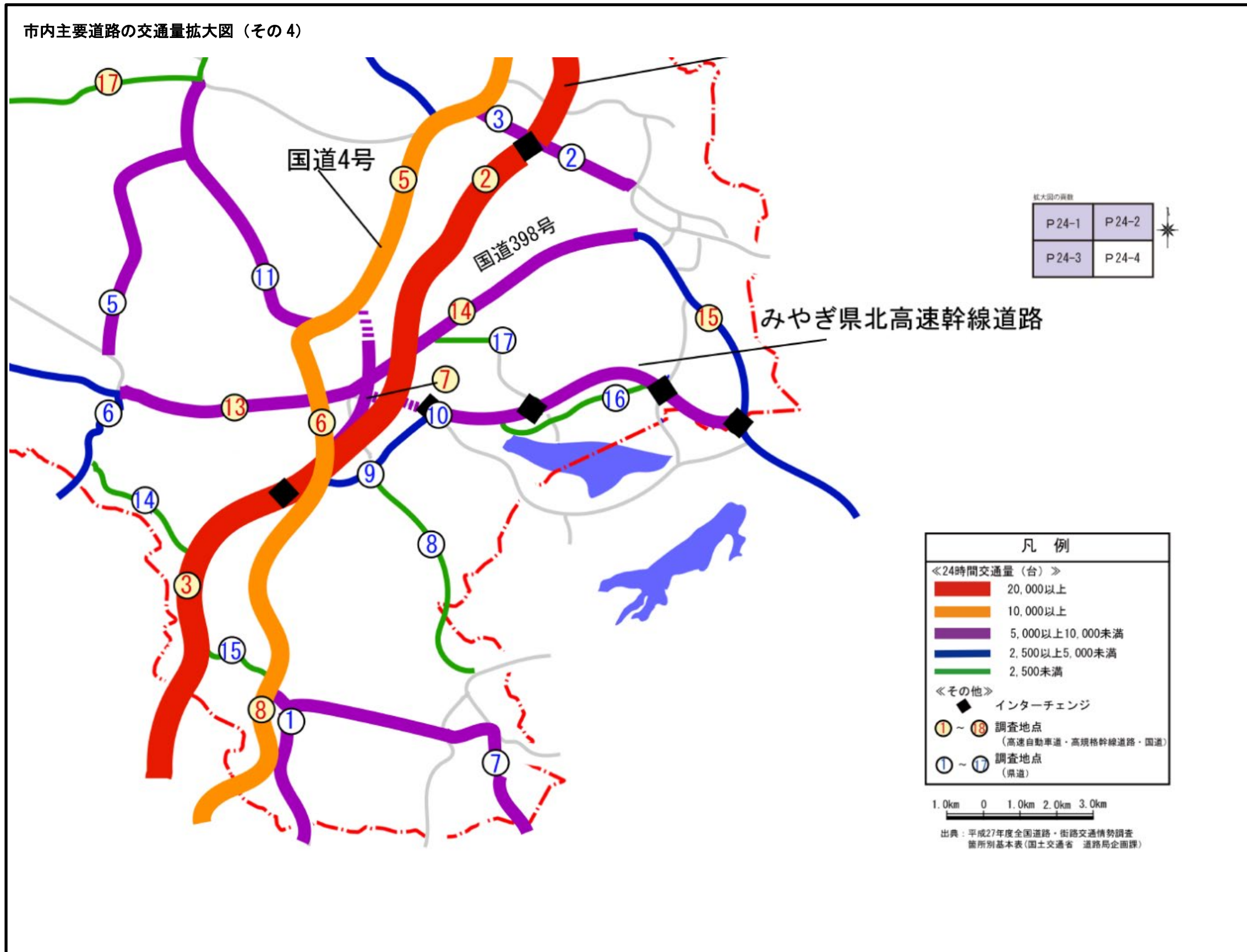
出典：平成27年度全国道路・街路交通情勢調査
箇所別基本表(国土交通省 道路局企画課)

市内主要道路の交通量

路線	地点	※交通量
東北自動車道	①	18,202/26,705
	②	19,540/28,514
	③	22,328/32,112
国道4号	④	8,808/11,767
	⑤	8,741/11,939
	⑥	12,129/15,889
	⑦	4,589/6,149
	⑧	7,638/10,769
	⑨	1,254/1,505
国道398号	⑩	1,739/2,122
	⑪	1,827/2,229
	⑫	2,845/3,499
	⑬	5,288/6,610
	⑭	4,721/5,854
	⑮	4,069/4,968
	⑯	2,125/2,614
国道457号	⑰	1,961/2,393
	⑱	1,998/2,437
	①	4,231/5,204
<主>古川沼線	②	6,045/7,556
<主>中田栗駒線	③	5,108/6,334
<主>中田栗駒線	④	2,719/3,371
<主>栗駒岩上山線	⑤	4,422/5,395
<主>栗駒岩上山線	⑥	3,025/3,691
<主>河南築館線	⑦	6,558/8,336
<主>河南築館線	⑧	1,027/1,253
<主>築館登米線	⑨	3,596/4,423
<主>築館登米線	⑩	4,373/5,423
<主>栗駒築館公園線	⑪	6,414/8,018
<主>栗駒築館公園線	⑫	1,155/1,386
<主>栗駒築館公園線	⑬	978/1,164
<主>古川一迫線	⑭	1,973/2,407
<一>真山高清水線	⑮	1,247/1,496
<一>若柳築館線	⑯	998/1,217
<一>くりこま高原 停車場	⑰	1,398/1,678

※交通量(昼間12時間/24時間)

Ⅲ. 基礎的条件調査



市内主要道路の交通量

路線	地点	※交通量
東北自動車道	①	18,202/26,705
	②	19,540/28,514
	③	22,328/32,112
国道4号	④	8,808/11,767
	⑤	8,741/11,939
	⑥	12,129/15,889
	⑦	4,589/6,149
	⑧	7,638/10,769
	⑨	1,254/1,505
国道398号	⑩	1,739/2,122
	⑪	1,827/2,229
	⑫	2,845/3,499
	⑬	5,288/6,610
	⑭	4,721/5,854
	⑮	4,069/4,968
	⑯	2,125/2,614
国道457号	⑰	1,961/2,393
	⑱	1,998/2,437
	①	4,231/5,204
<主>古川沼線	②	6,045/7,556
<主>中田栗駒線	③	5,108/6,334
<主>中田栗駒線	④	2,719/3,371
<主>栗駒岩上山線	⑤	4,422/5,395
<主>栗駒岩上山線	⑥	3,025/3,691
<主>河南築館線	⑦	6,558/8,336
<主>河南築館線	⑧	1,027/1,253
<主>築館登米線	⑨	3,596/4,423
<主>築館登米線	⑩	4,373/5,423
<主>栗駒築館公園線	⑪	6,414/8,018
<主>栗駒築館公園線	⑫	1,155/1,386
<主>栗駒築館公園線	⑬	978/1,164
<主>古川一迫線	⑭	1,973/2,407
<一>真山高清水線	⑮	1,247/1,496
<一>若柳築館線	⑯	998/1,217
<一>くりこま高原 停車場	⑰	1,398/1,678

※交通量(昼間12時間/24時間)

Ⅲ. 基礎的条件調査

2. 市内類似施設の状況

①農産物等直売施設

市内に16箇所ある農産物等直売施設の概況は下表（市内類似施設）に示す通りで、これらを売場の規模、業態で整理すると大型タイプ、中型タイプ、小型タイプ、飲食系店舗としてまとめられます。そのクラスに応じて顧客商圏範囲が想定されます。

栗原市農産物等直売施設のタイプ

平成30年5月1日現在

No.	名称	地域	売場面積(m ²)	想定商圏	タイプ
1	旬鮮彩菜わくわく	築館	150	近郊	中型
2	野菜の駅あじわいの朝	築館	150	近郊	中型
3	わかやなぎ直売所くりでん	若柳	150	近郊	中型
4	山の駅くりこま	栗駒	265	広域	大型
5	宝来の里	栗駒	50	コミュニティ	小型
6	愛藍土・文字	栗駒	10	コミュニティ	小型
7	地域産物展示販売施設あやめの里	一迫	230	広域	大型
8	川口グリーンセンター	一迫	50	コミュニティ	小型
9	あいすむら	一迫	26	飲食	飲食
10	もぎたてフルーツ工房土里夢	一迫	23	飲食	飲食
11	やかた・ホット館	若柳	50	コミュニティ	小型
12	瀬峰旬の市会菜っちゃんハウス	瀬峰	20	コミュニティ	小型
13	あぐりっこ金成	金成	100	近郊	中型
14	彩菜ハウス姫っこ	志波姫	26	コミュニティ	小型
15	自然薯の館	花山	250	広域	大型
16	湖畔のみせ 旬彩	花山	17	飲食	飲食

- ・No.は別表（市内類似施設）のカルテNo.と対応する
- ・売場面積は産直部分の実質面積を現地調査にて概数判定したもの

i 大型タイプ

売り場面積200～300m²クラスのもの「自然薯の館」「あやめの里」「山の駅」で、道の駅として登録されているのは「自然薯の館」のみですが、その他のものも含めて取扱い品種、数量も広域の観光客を想定した品揃えであり、実質的に一般的な道の駅の地域連携機能に匹敵する規模をもち、道の駅と同格と認識することができます。

既に観光客回遊の受け皿になっており、それぞれが各地区の中心的な場所に立地し、地域住民の日常生活をサポートする施設・機能も周辺に存在します。それぞれの地域で必要とされる機能の充足や品揃え等運営面の改善を施し、駐車場の収容台数等の再検討も含めて地域の中心的な役割を担う方向性も想定され、観光客のみならず地域住民の日常的な機能も備えた道の駅としての可能性をうかがわせるものになっています。

Ⅲ. 基礎的条件調査

ii 中型タイプ

売り場面積が100~200㎡クラスのもので、「あぐりっこ金成」「あじわいの朝」「くりでん」等がこれに該当します。一般の道の駅クラスに比べると小規模で、生鮮品以外の品揃えは土産物よりも惣菜等のような日常最寄的な商品が多いのが特徴です。これらは近郊の住民を対象にした日常需要に対応したものと認識されます。JAが運営する「あじわいの朝」のように実質的にはスーパーマーケットと同等の品揃えであり、利用のされ方もそれに類似していると推測されます。

近隣に立地するスーパーマーケットとの直接的な競合も想定され、品揃え面での偏りを踏まえつつ、地域の産直としての特性を發揮する方向性が期待されます。

その中で「くりでん」はくりはら田園鉄道若柳駅跡に隣接し、くりでんミュージアム、くりはら田園鉄道公園と一体となった観光集客機能を持つ複合施設としての位置づけが可能になります。全国の道の駅の中にも、鉄道駅(舎)跡に整備されたものがあり、従来の街の中心としての鉄道駅の役割を道の駅として一種の博物施設に活用しており、「産直施設くりでん」もその流れの中で集客力を備えた複合型道の駅と捉えることもできます。

iii 小型タイプ

売り場面積が100㎡以下のものを対象としますが、実質的には50㎡以下が大半です。扱っている商品も野菜、花、惣菜等が占めており、顧客層もお年寄り主体の近隣住民が多くを占めています。まさに日常最寄の「八百屋さん」「コンビニ」的に利用されています。出品者側も利用者も顔なじみであり、ここでは単に物販施設という位置付けに留まらずコミュニティの場としての機能が重視されていることがうかがえます。実際、「姫っこ」「宝来の里」「菜っちゃんハウス」では集落の縁側、井戸端的な存在を感じさせる利用形態になっています。

物販機能を基軸にしつつも、実質的には近隣のコミュニケーションの場になっており、近隣住宅から近いことからお年寄りや子供連れ等の世代間交流の場としての発展可能性もあります。当該施設には含まれていませんが高清水の「かつらっば」はゲートボール場の一角にあり、コミュニティの場としての産直施設のあり方を示す好例でもあり、コミュニティカフェの一種とも言えます。

iv 飲食系店舗

それぞれ地元農産品の扱いは殆どなく、実質的には飲食がメインの業態です。

いずれも地元の食材を活用した点をセールスポイントにしており、野菜等を主体に独自メニューを構成する「旬彩」、地元産牛乳を素材としたジェラート「あいすむら」、地元の果実を使ったシャーベット「土里夢」は、その独自性と味が評判で遠方からわざわざ訪れる程の人気を有しています。これらは必ずしも広域からの集客が期待できるとは言えない場所に立地しており、その「わざわざ感」が魅力のひとつでもあります。栗原市の独自産品の新しい姿を伝える貴重な観光スポットとなっています。

一般に産直施設は、地域住民のみならず観光客、近郊の住民等、対象は多様であり、地域性や季節性等の地域の魅力を伝える重要な機能もあります。

この産直施設は地域農家による商品持ち込みによって成り立ちますが、栽培者の高齢化等によ

Ⅲ. 基礎的条件調査

り後継者の問題が共通事項としてあげられており、地域の実情に応じて集約化等の方法も模索されます。

一方、小型コミュニティ型のように、寄りあい、コミュニケーションの場の機能も果たしており、高齢農家の生きがいや地域コミュニティづくりにも繋がっているように、コミュニティ拠点として活用し維持継続させる仕組みづくりも今後の課題になってきます。

②その他類似施設の状況

・観光物産センター：エポカ 21「観光物産館」

扱い品目は栗原市及び近郊地域の加工食品、工芸品が主体で、生鮮品の扱いはありません。エポカ 21 内にあり、実質的な利用者は同施設のホテル、コンベンション施設利用者が多いのが現状で、新幹線を利用する観光客・来訪客等への地域資源を知らせる役割としては、必ずしも機能しきれていない部分があります。

・金成 PA、志波姫 PA

東北自動車道の栗原市域内には SA はなく、金成 PA にはフードコートタイプの飲食施設と小規模なお土産コーナーがあるのみで、栗原市の観光資源や農産品・加工品等を網羅する規模ではありません。志波姫 PA もトイレだけの休憩機能のみとなっています。

・栗原市観光案内所（東北新幹線「くりこま高原駅」）

栗原市観光物産協会の事務所が駅舎内にあり、観光案内所を兼ねて地域の観光情報をメインに紹介・告知しています。物産品そのものは JR 系列の売店「おみやげ処くりこま」で扱っています。

・観光施設付帯の案内所・土産物販売所

栗駒山麓ジオパークの一翼を担う「伊豆沼、内沼」には、サンクチュアリセンター（本館、つきだて館）がありますが、「伊豆沼、内沼」の案内や観察が主な目的となっています。

また前述の栗駒、花山、一迫には「山の駅」「自然薯の館」「あやめの里」等があり、鶯沢には細倉マインパークの売店・レストランがあるのに対し、「伊豆沼、内沼」方面には、栗原市の他地区への誘導や地域産品等を案内する場所が乏しい状況です。

市内類似施設

1	名称	旬鮮彩菜わくわく	所在地	築館
	設置者	(有)郷芯		
	運営者	(有)郷芯		
	営業日	日 月 火 水 木 金 土		
		○ ○ △ ○ ○ ○ ○ ○		
	営業時間	9:30~18:00		
				
	立地：道路付け	国道4号		
	建物面積	150 坪	売場面積	45 坪
	駐車台数	25 台		
	販売体制	従業員複数		
	売場構成	面積比	商品産地	棚充足率
		生鮮品 50	加工食品含め、 ほぼ地元	80 %
		加工品 35		
		雑貨 5		
		生花・植木 5		
		その他 5		
	飲食施設	有1：ラーメン、定食類		
	来店客層	エリア	広域客/地元客	
		年齢	各年齢	
		性別	男女	
	備考	<p>くりはら直売館よさこい内。 漢方と牛を扱う㈱タイチが運営しているものと思われる。直営の精肉販売店に加え、旬鮮彩菜わくわくでは野菜産直、惣菜(弁当)、パン&ケーキ店(PALLET)、餅店(もちっ小屋でん)、飲食(利)で構成されている。</p>		

2	名称	野菜の駅あじわいの朝	所在地	築館
	設置者	(株)おてんとさん		
	運営者	(株)おてんとさん		
	営業日	日 月 火 水 木 金 土		
		○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○		
	営業時間	9:00~19:00		
				
	立地：道路付け	国道4号		
	建物面積	370 坪	売場面積	45 坪
	駐車台数	50 台		
	販売体制	JA直轄の店舗、		
	売場構成	面積比	商品産地	棚充足率
		生鮮品 40	精肉・一般食 品以外はほぼ 地元	80 %
		加工品 40		
		雑貨 10		
		生花・植木 50 外		
		その他 10		
	飲食施設	有1：ラーメン、うどん、定食類		
	来店客層	エリア	地元客(遠方もあり)	
		年齢	30歳代以上	
		性別	調査時間帯では女性客が多い	
	備考	<p>建物は大型店舗(HC等)の居抜き物件と見受けられる。全体の北半分が「あじわいの朝」、南半分を「おてんとさん」。産直側も野菜中心の産直に加え、精肉、一般食料品、衣料等扱い品種多数。</p>		

3	名称	わかやなぎ直売所くりでん	所在地	若柳
	設置者	栗原市		
	運営者	くりでん出荷組合		
	営業日	日 月 火 水 木 金 土		
		○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○		
	営業時間	9:00~18:00		
				
	立地：道路付け	市道新町・片町5号線		
	建物面積	100 坪	売場面積	45 坪
	駐車台数	38 台		
	販売体制	運営組織員複数		
	売場構成	面積比	商品産地	棚充足率
		生鮮品 50	加工食品含め、 ほぼ地元	40 %
		加工品 30		
		雑貨 10		
		生花・植木 10		
		その他 0		
	飲食施設	有1：ラーメン、うどん、定食類		
	来店客層	エリア	広域客/地元客	
		年齢	ファミリー	
		性別	男女	
	備考	<p>くりでん旧若柳駅・公園隣接で、同施設やくりでんミュージアム・公園への来客(広域：県内、山形、福島、岩手等隣接県が多いとのこと)が立ち寄る形態。加えて地元客の利用もある。</p>		

4	名称	山の駅くりこま	所在地	栗駒
	設置者	栗原市		
	運営者	栗駒鶯沢物産等販売施設利用組合		
	営業日	日 月 火 水 木 金 土		
		○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○		
	営業時間	9:30~18:00		
				
	立地：道路付け	主要地方道 中田栗駒線		
	建物面積	110 坪	売場面積	80 坪
	駐車台数	120 台		
	販売体制	運営組織員複数		
	売場構成	面積比	商品産地	棚充足率
		生鮮品 40	加工食品含め、 ほぼ地元	90 %
		加工品 35		
		雑貨 5		
		生花・植木 5		
		その他 15		
	飲食施設	飲食コーナー		
	来店客層	エリア	広域客/地元客	
		年齢	各年齢	
		性別	男女	
	備考	<p>平成30年4月オープン。旧栗駒町役場跡地に建つ。地域の野菜、米、加工品、菓子類等地元産材が豊富。 近隣の小型産直施設を廃止し、ここに統合したとのこと。</p>		

市内類似施設

5	名称	宝来の里	所在地	栗駒				
	設置者	栗原市						
	運営者	芋塚自治会						
	営業日	日	月	火	水	木	金	土
		○	×	×	×	×	×	×
	営業時間	9:00~12:00						
								
	立地：道路付け	主要地方道 築館栗駒公園線 市道宝来上黒瀬線						
	建物面積	80 坪	売場面積	15 坪				
	駐車台数	30 台						
	販売体制	運営組織員複数						
	売場構成	面積比	商品産地	棚充足率				
		80	加工食品含め、 ほぼ地元	10 %				
	生鮮品	20		20				
	加工品							
	雑貨							
	生花・植木 その他							
	飲食施設	飲食コーナー						
	来店客層	エリア	調査時点で来客なし					
		年齢						
		性別						
	備考	旧宝来小学校敷地の芋塚地区活性化センター（集会所）に設置されている。持ち寄った野菜は仲間同士で物々交換されるとき、10人位の男女が茶飲みをしており、地元高齢者のコミュニティの場となっている。						

6	名称	愛藍土・文字	所在地	栗駒				
	設置者	栗原市						
	運営者	文字地域活性化推進協議会						
	営業日	日	月	火	水	木	金	土
		○	○	○	△	○	○	○
	営業時間	10:00~16:00						
								
	立地：道路付け	一般県道 文字上尾線・文字細倉線近傍 市道深山線						
	建物面積	185 坪	売場面積	3 坪				
	駐車台数	50 台						
	販売体制	—（飲食運営者？）						
	売場構成	面積比	商品産地	棚充足率				
		70	不明	0 %				
	生鮮品	30	地元品	30				
	加工品							
	雑貨							
	生花・植木 その他							
	飲食施設	有1：ラーメン、うどん、定食類						
	来店客層	エリア	調査時点で来客なし					
		年齢						
		性別						
	備考	日本最古の染色技術・藍染の紹介と栗原市文字地区の地域振興を目的に設置された施設。正藍染めの体験ができる。幹線道路から入った生活道路沿いのため視認性が悪く、一見の観光客を取り込めない。利用客の集客に苦労する感じがうかがえる。						

7	名称	地域産物展示販売施設あやめの里	所在地	一迫				
	設置者	栗原市						
	運営者	栗つこ農業協同組合						
	営業日	日	月	火	水	木	金	土
		○	○	△	○	○	○	○
	営業時間	9:30~18:00						
								
	立地：道路付け	国道398号						
	建物面積	120 坪	売場面積	70 坪				
	駐車台数	30 台						
	販売体制	従業員複数						
	売場構成	面積比	商品産地	棚充足率				
		40	加工食品含め、 ほぼ地元	%				
	生鮮品	30		40				
	加工品	15						
	雑貨	5						
	生花・植木 その他	10						
	飲食施設	有1：ラーメン、うどん、定食類						
	来店客層	エリア	広域客					
		年齢	各層					
		性別	男女					
	備考	国道398号沿い。花山自然薯の館とおなじ沿線で似たような規模、店舗構成。こちらの生鮮品、加工品は地元が主体。あやめ園の入り口だが、あやめの時期を過ぎているらしく、あやめ園には来訪客が皆無。近隣のゆり園帰りの道の立ち寄り客が見受けられる。						

8	名称	川ログリーンセンター	所在地	一迫				
	設置者	(有)川ログリーンセンター						
	運営者	(有)川ログリーンセンター						
	営業日	日	月	火	水	木	金	土
		○	○	○	○	○	○	○
	営業時間	8:30~17:00						
								
	立地：道路付け	一般県道 花山一迫線						
	建物面積	25 坪	売場面積	15 坪				
	駐車台数	10 台						
	販売体制	家族体制						
	売場構成	面積比	商品産地	棚充足率				
		10	加工食品含め、 地元極めて少 ない	40 %				
	生鮮品	60		60				
	加工品	20						
	雑貨							
	生花・植木 その他	10		米粉パン	5			
	飲食施設							
	来店客層	エリア	地元高齢者が多い。					
		年齢						
		性別						
	備考	不定期に休業する場合がある。本業は米、米粉生産。直売所の主力商品は米粉を使ったパン類。あじわいの朝等への卸もある。他の直売所と異なり、地場生産の野菜の取り扱いはない。各種のNB加工食品が主力。						

市内類似施設

9	名称	あいすむら	所在地	一迫
	設置者	(有)小山牧場		
	運営者	(有)小山牧場		
	営業日	日 月 火 水 木 金 土		
		○ ○ ○ ○ ○ ○ ○		
	営業時間	10:00~18:00		
 				
	立地：道路付け	国道398号		
	建物面積	20 坪	売場面積	8 坪
	駐車台数	10 台		
	販売体制	従業員		
	売場構成	面積比	商品産地	棚充足率
		100 %		80 %
	飲食施設	店内にイトイコーナーあり		
	来店客層	エリア	広域客/地元	
		年齢	ファミリー	
		性別	男女	
	備考	常に駐車場に車が止まっており、客が絶えない。 遠方からわざわざ来訪する客もある模様。		

10	名称	もぎたてフルーツ工房 土里夢	所在地	一迫
	設置者	ドリームファーム岩下		
	運営者	ドリームファーム岩下		
	営業日	日 月 火 水 木 金 土		
		○ ○ ○ × × ○ ○	赤字は冬季営業	
	営業時間	10:00~17:00		
 				
	立地：道路付け	市道 外の沢~権平線		
	建物面積	20 坪	売場面積	7 坪
	駐車台数	20 台		
	販売体制	家族体制		
	売場構成	面積比	商品産地	棚充足率
		100 %		80 %
	飲食施設	屋外に客席あり		
	来店客層	エリア	広域客/地元	
		年齢	ファミリー	
		性別	男女	
	備考	幹線道路から奥まった場所にあるが、案内看板、のぼりがでており到達できる。 近郊のなじみ客、地元客、遠方客等多様な客層がある。 インターネット販売も実施している。		

11	名称	やかた・ホット館	所在地	若柳	
	設置者	橋 弘子			
	運営者	橋 弘子			
	営業日	日 月 火 水 木 金 土			
		× × ○ × × × ×			
	営業時間	8:30~正午(6月~12月)			
 					
	立地：道路付け	一般県道 若柳築館線 みやぎ県北高速幹線道路 若柳南IC			
	建物面積	15 坪	売場面積	15 坪	
	駐車台数	15 台			
	販売体制	家族体制			
	売場構成	面積比	商品産地	棚充足率	
		70 30	加工食品含め、 全て地元	80 %	
	飲食施設				
	来店客層	エリア		地元客	
		年齢		高齢者	
		性別		女性多い	
	備考	火曜日営業 個人農家を主体とする			

12	名称	瀬峰旬の市会 菜っちゃんハウス	所在地	瀬峰	
	設置者	栗原市			
	運営者	瀬峰旬の市会			
	営業日	日 月 火 水 木 金 土			
		○ ○ ○ ○ ○ ○ ○			
	営業時間	8:30~17:00			
 					
	立地：道路付け	主要地方道 古川佐沼線			
	建物面積	10 坪	売場面積	6 坪	
	駐車台数	30 台			
	販売体制	家族体制			
	売場構成	面積比	商品産地	棚充足率	
		50 35 15	加工食品含め、 全て地元	80 % 80 80	
	飲食施設	飲食コーナー			
	来店客層	エリア		地元客	
		年齢		高齢者	
		性別		女性多い	
	備考	JA栗っこ瀬峰店敷地内。 単独農家が運営する。親子4人対応。商材の全て自家栽培、自家加工品。仕入れ品無し。 客層は近所のお年寄りが大半。茶飲みの場(コミュニティの場)にもなっている。			

市内類似施設

13	名称	あぐりっこ金成	所在地	金成				
	設置者	栗っこ農業協同組合						
	運営者	金成農業協働組						
	営業日	日	月	火	水	木	金	土
		○	○	○	△	○	○	○
	営業時間	9:00~18:30						
		 						
	立地：道路付け	国道4号						
	建物面積	70 坪		売場面積		30 坪		
	駐車台数	26 台						
	販売体制	運営組織員複数						
	売場構成	面積比	商品産地	棚充足率				
		生鮮品	40	加工食品含め、 ほぼ地元	60 %			
		加工品	35		60			
		雑貨	15		60			
		生花・植木	10		60			
		その他						
	飲食施設	なし						
	来店	エリア	地元客(遠方もあり?)					
	客層	年齢	不明					
		性別	不明					
	備考	国道4号と地域幹線道の交差点に立地。野菜関係は地元産が大半。地元素材を使った加工食品も揃う。陶器や花卉等も多様な商材がある。やぎとのふれあひもできる。						

14	名称	彩菜ハウス姫っこ	所在地	志波姫				
	設置者	彩菜ハウス姫っこ会						
	運営者	彩菜ハウス姫っこ会						
	営業日	日	月	火	水	木	金	土
		×	×	○	×	○	×	○
	営業時間	8:00~15:00						
								
	立地：道路付け	国道398号						
	建物面積	16 坪		売場面積		8 坪		
	駐車台数	15 台						
	販売体制	運営組織員複数						
	売場構成	面積比	商品産地	棚充足率				
		生鮮品	60	加工食品含め、 ほぼ地元	10 %			
		加工品	5		50			
		雑貨	30		30			
		生花・植木	5		30			
		その他						
	飲食施設	飲食コーナー						
	来店	エリア	地元/身内					
	客層	年齢	調査時点で来客なし					
		性別						
	備考	JA栗っこ志波姫敷地内。11人の農家主婦で共同運営。調査時は2名の農家主婦が担当。訪問当日は、商材の殆どが売り切れ。レシ跡に簡単な茶飲みスペースで談笑中。お茶を誘われる等、こもコミュニティの場である。講習会で習った小物も販売。						

15	名称	自然薯の館	所在地	花山				
	設置者	花山地域開発(株)						
	運営者	花山地域開発(株)						
	営業日	日	月	火	水	木	金	土
		○	○	○	○	○	○	○
	営業時間	9:30~18:00		開設年月				
		 						
	立地：道路付け	国道398号						
	建物面積	185 坪		売場面積		75 坪		
	駐車台数	81 台						
	販売体制	複数の従業員						
	売場構成	面積比	商品産地	棚充足率				
		生鮮品	10	加工食品含め、 地元極めて少 ない	60 %			
		加工品	70		90			
		雑貨	20		90			
		生花・植木						
		その他						
	飲食施設	有1：ラーメン、うどん、定食類						
	来店	エリア	広域客					
	客層	年齢	各層				調査時点 観光客若干名	
		性別	男女					
	備考	道の駅登録施設。施設内部の売り場は加工品のみで、野菜等生鮮品は外部軒下が利用されている。内外共に商材の産地が地元以外が大半で産直を期待する客を失望させている。生鮮品の種類も少ない。						

16	名称	湖畔のみせ 旬彩	所在地	花山				
	設置者	栗原市						
	運営者	(株)花山サンゼット						
	営業日	日	月	火	水	木	金	土
		○	×	×	×	○	○	○
	営業時間	10:00~16:00						
		 						
	立地：道路付け	国道398号						
	建物面積	100 坪		売場面積		5 坪		
	駐車台数	26 台						
	販売体制	運営組織員						
	売場構成	面積比	商品産地	棚充足率				
		生鮮品		飲食が主体	%			
		加工品						
		雑貨	100		100			
		生花・植木						
		その他						
	飲食施設							
	来店	エリア	観光客					
	客層	年齢	各年齢					
		性別	男女					
	備考	花山湖畔の国道398号沿いにあり、駐車場、店内から花山湖の眺望が楽しめる。飲食がメインで、地域の食材を使った特色あるメニューが売りになっている。生鮮品の直売はなく、地元の素材を活用した小物類が面積は小さいが販売コーナーがある。地域観光の情報コーナーも設置している。						

IV. 先進事例調査

1. 道の駅の類型化

道の駅が多様な形態に進化してきた状況を踏まえ、重点/モデル道の駅（※）及び東北地方の主要道の駅を対象に取り上げ、道の駅を特性づける要素を設定して類型化を行います。「重点/モデル道の駅」は道の駅の今後を誘導していく代表的な施設でもあり、その特性について検討しています。

類型化は立地的な要素による立地類型と、道の駅の機能に着目した機能類型の2つを考えています。

ア). 立地類型

類型化は、道の駅の立地場所や立地エリアの形成に係る指標として下記の3つを設定します。

立地類型指標

A. 背後観光地の有無：母都市の観光入込客数が年間100万人以上

観光客へのサービス提供や観光地への誘導に、道の駅の主たる目的を設定していると推測される指標。

B. 幹線道路接道の有無：旧一級国道沿道や高速自動車道IC、SA近傍

通過する道路利用者を道の駅に誘導し、休憩休息の場所として活用してもらうことや、地域産業、産物、観光地等の告知案内や製品を提供し、販路開拓や消費誘導することを道の駅設置の主たる目的に設定していると推測される指標。

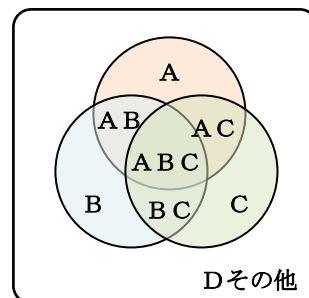
C. 道の駅の敷地及び隣接地等に複合・集積の有無

地域連携施設の主体になっている産直等物販施設や飲食施設に加えて、公園・広場・展望台、温泉施設・宿泊施設、体験施設、博物館・美術館等を複合したり隣接地に集積させることにより、道の駅の目的や狙いをより明確化し利用者を誘導することを狙いとしていると推測される指標。

立地類型指標としてのA、B、Cはそれぞれ独立した指標であるため、各道の駅に対してはそれぞれの組み合わせパターンが対応することになります。

立地類型指標の組合せパターン

	A	B	C	
i	○	○	○	ABC
ii	○	○	—	AB
iii	○	—	○	A C
iv	—	○	○	BC
v	○	—	—	A
vi	—	○	—	B
vii	—	—	○	C
viii	—	—	—	Dその他



IV. 先進事例調査

イ). 機能類型

機能類型では、道の駅を構成する機能に着目し類型化します。道の駅の施設を構成する機能は、道の駅認定の基礎になっている『休憩機能』『情報発信機能』『地域連携機能』の3つがあり、多くは地域の特性に応じて『地域連携機能』を拡充・強化してきています。

この『地域連携機能』をさらに「物販・飲食」「観光集客・産業振興」「生活支援」に分けて、「休憩」「情報発信」を加えた5つの機能を指標として、どの分野の機能を拡充・強化しているかをみます。

機能類型指標

I. 休憩

休憩機能は24時間利用可能なトイレ、休憩施設が基本とされるが、特に休憩機能として温浴施設や宿泊施設を備えているものを抽出する。

II. 情報発信

情報発信は、道路交通情報、観光はじめ地域の名品・物産などの地域資源の情報、さらには最近では定住・移住などの案内に及んでいるが、こうした情報機能拡充を行っているものを対象とする。

III. 物販・飲食

土産物や地域産品の直売所等による物販、レストランやテイクアウト等による飲食機能であるが、これらもそれぞれの地域・道の駅が趣向を凝らし地域色を打ち出してきているものを対象とする。

IV. 観光・産業

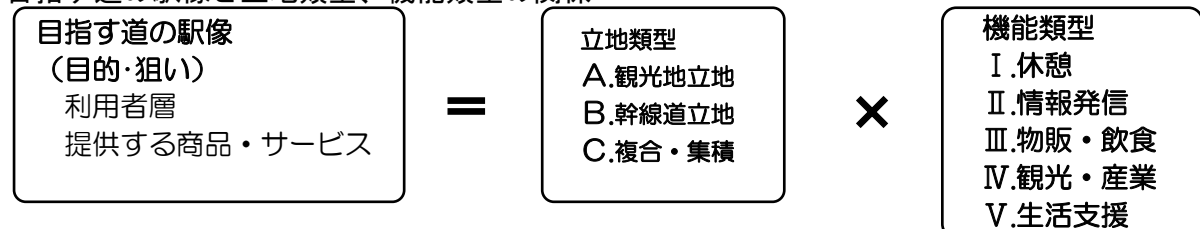
観光誘客施設として歴史資料館・美術館・博物館（動物園・植物園・水族館等）、レジャー施設、公園・庭園、農林水産業の商品普及や振興を目的に体験施設（農園等）、体験教室、加工工場、展示館等を複合・集積させているものを対象とする。

V. 生活支援

地域住民の生活支援機能として、子育て支援施設、高齢者福祉関連施設、地域交通・移動支援としての交通ターミナル、サイクルステーション等があり、また地域の防災関係の機能を複合・集積させているものを対象とする。

道の駅が各々の地域課題を背景に、どのような利用対象者を想定し、どのような商品やサービスを提供するかという道の駅の目的や主旨を、「立地場所や集積形態：立地類型」、「強化する機能：機能類型」として捉えることができます。言い換えると、ア). 立地類型とイ). 機能類型の組み合わせが、地域が目指す道の駅を具体化する方法と考えることができます。

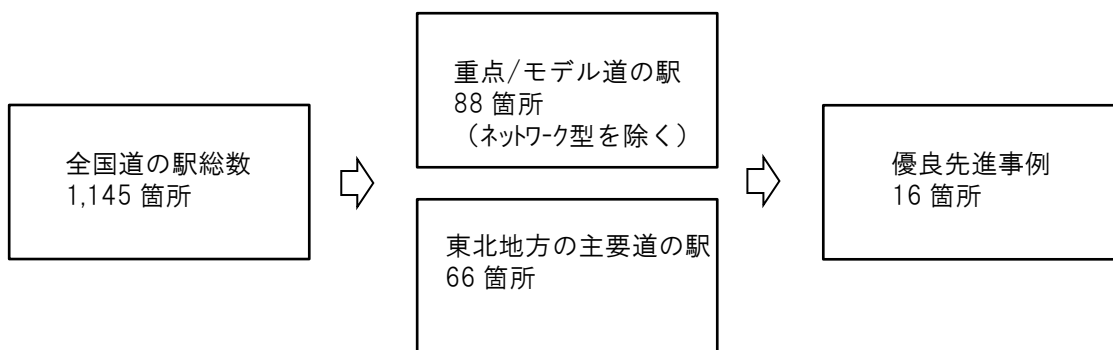
目指す道の駅像と立地類型、機能類型の関係



IV. 先進事例調査

2. 優良先進事例

ここでは、国土交通省の重点/モデル及び東北地方の道の駅から、16の道の駅を優良先進事例として取り上げ、施設の特徴、機能、立地類型・機能類型、諸元を整理しています。



重点・モデル道の駅の認定には、それぞれの地域事情に応じて各地域の道の駅戦略が明確に示され、道の駅が地域振興に貢献すべき取組を行っている施設を認定していることがうかがえます。

後ほど改めて触れますが、重点/モデル道の駅に認定された道の駅は、元々持っている道の駅の特性をさらに進化・発展させたものや、従来の道の駅では想定していなかった地域住民が日常的に活用するという側面を重視し、新たに地域住民の日常生活の中心的な拠点施設として機能を強化していこうという側面を評価したものが多く選定されています。

これらを踏まえ、優良先進事例 16 箇所は、関東・新潟以北の重点・モデル道の駅と東北 6 県の道の駅から、地域活性化に向けてより特徴的なものを抽出しました。

※重点/モデル道の駅

国土交通省では、平成 26 年度に重点道の駅 (35 箇所)、平成 27 年度に重点道の駅 (38 箇所)、平成 28、29 年度では特定テーマ型モデル道の駅 (13 箇所)、全国モデル道の駅 (6 箇所) を選定しており、地域活性化の拠点となることを目指して機能強化を図り、国土交通省が支援していくとしています。

優良先進事例 道の駅一覧

◎：主、○：重点/評価面点、●：予定

No.	名称	所在地	選定種別	登録年	アクセス		立地類型要素		強化機能/複合機能					タイプ			背後主要観光資源	複合施設・機能		狙い、特徴等	入込数	施設諸元		駐車台数						
					アクセス主道路	交通量(アクセス主道路) 昼間12時間/24時間(台)	I Cからの距離 km	母都市観光入込 万人/年	A 観光地立地	B 幹線道路接道	C 複合・集積	立地類型 A	I 休憩	II 情報発信	III 原型(飲食・物販)	IV 集客(観光・産業)		V 生活・防災	機能類型 I			ゲートウェイ	ロードサービス	地域サービス	敷地面積(m ²)	建物延床面積(m ²)	普通	大型	障がい者	
1	遠野風の丘	岩手県遠野市	全国行	H11.8	R283	15,077/19,299	1.2	155	○	○		②				◎	○	IV	○	○	遠野、歴史文化	公園、遊歩道	防災拠点	H10開設→震災時に後方支援基地として機能→拡張計画(駐車場、産業振興拠点施設、防災館)	881,324	17,756	1,297	161	14	3
2	もてぎ	栃木県芳賀郡茂木町	全国行	H8.4	R123	5,636/ 7,213	10	295	○		○	③			○	◎	○	IV	○	○	ガクツもてぎ	十石河川公園、洋菓子工房&カフェ	防災館	H8開設、周辺観光ゲートウェイ、6次産業化主導、防災館による防災啓蒙	1,983,000	19,803	2,189	330	6	4
3	川場田圃プラザ	群馬県利根郡川場町	全国行	H8.4	K64	5,441/ 6,692	5	196	○		○	③			○	◎		IV	○	○	川場田+他	産直、物産センター、体験工房、カフェ等		H8開設、「農業プラザ観光」総合型施設	1,618,000	60,000	3,275	850	5	20
4	両神温泉薬師の湯	埼玉県秩父郡小鹿野町	住民サービス部門	H11.8	K37	2,939/ 3,674	25	50			○	⑦				◎	V		◎	小鹿野 温泉	高齢者福祉センター、浴槽施設、テイクアウト、バス・ミル併設	H11開設、地域福祉拠点化を狙う	129,423	14,076	3,098	90	3	3		
5	上品の郷	宮城県石巻市	地域交通拠点部門	H16.8	R45	13,809/16,897	0.5	241	○	○	○	①	○				◎	V		◎	サンファン館	温泉保養施設、構内バス停、CVS	構内バス停、市整備の温泉保養施設、産直市、以外CVS	(※1) 700,442 236,097	15,536	3,578	231	10	4	
6	あら伊達な道の駅	宮城県大崎市	H26重点	H12.8	R47	11,075/13,511	20	732	○	○	△	①			◎	○		III	○	○	鳴子温泉:210,葉菜山:142	気球乗車、展望台	CVS	歴史・文化・温泉による地域観光ゲートウェイ	3,245,423	15,843	1,680	234	10	2
7	象潟・ねむの丘	秋田県にかほ市	H26重点	H9.4	R7	10,009/12,159	5	145	○	○	○	①	◎	○			I	○	◎	海産物、鳥海山、象潟	温泉保養施設、グランドゴルフ場、観光拠点センター、展望室		鳥海山・九十九島・岩がきを資源に観光ゲートウェイ	522,973	20,000	4,213	315	17	4	
8	米沢	山形県米沢市	H26重点	H29.9	K1	7,146/ 8,575	0.1	186	○	○		②		◎	○		II	○		米沢、歴史		CVS	山形広域観光ゲートウェイ・地域交通結節点:P&R、H30.4開業、東北中央道IC開業契機	(※2) 853,000	21,677	1,836	133	25	5	
9	猪苗代	福島県郡山市猪苗代町	H26重点	H28.4	R115	7,147/ 8,934	0.1	159	○	○		②	○	◎	○		II	◎	○	猪苗代湖、自然	シャワー室	防災設備	雪・火山対応防災拠点、常磐道猪苗代替梯高原IC H28開業	(※3) 917,361	32,988	2,053	164	16	2	
10	瀬替えの郷せんだ	新潟県十日町市	H26重点	H12.8	R252	3,832/ 4,982	24	170	○			⑤				◎	V	○	◎	芸術、豪雪	仙田体験交流館の運営	移住窓口	H13開設、農業実習生受入れ、高齢者共同生活の場	58,068	1,852	786	73	5	4	
11	あらい	新潟県妙高市	H26重点	H11.8	R18	11,542/16,096	0	571	○	○	○	①	◎				I		◎	豪雪、スキーリゾート	バリエーション機能、宿泊施設	豪雪時の避難所、防災対応	H12開設	3,021,490	83,000	3,520	450	12	6	
12	ひたつ	秋田県能代市	H27重点	H6.4	R7	9,460/ 11,480	12.02	153	○	○		②					IV	○	○	白神山地	展望デッキ	防災ステーション、交流促進施設、キッズコーナー		(※4) 100,000	21,000	2,766	115	23	3	
13	しもにた	群馬県下仁田町	H27重点	H15.8	R254	9,312/ 12,385	2.5	73		○		⑥		●	●		V	○	◎	下仁田町自然史館		子育て支援、宅配サービス、交通結節	地域生活支援型「小さな拠点」→再整備計画:交通・観光・定住総合情報、直売所・拡張拡張	536,000	8,104	1,204	75	23	2	
14	あいつ 湯川・会津坂下	福島県河沼郡湯川村	福島県既存	H26.4	R49	11,263/14,188	6	108	○	○		②				◎	V		◎	勝常寺	公園	防災ステーション、交流促進施設、会津病院受付表発行機		1,075,585	19,598	1,934	100	11	3	
15	国見(あつかしの郷)	福島県国見町	福島県既存	H28.10	R4	8,343/ 12,472	0.2	8		○	○	④	◎				I		◎	義経まつり	宿泊施設	貸出施設、こども木育広場		(※5) 2,500,000	28,000	2,727	140	35	4	
16	伊達の郷りょうぜん	福島県伊達市霊山町	福島県既存	H29.9	R115	4,996/ 6,147	0.1	71		○		⑥		○	◎		III		◎	名峰霊山				(※6) 1,000,000	14,400	1,287	85	10	2	

出典：平成27年度全国道路・街路交通情報調査 箇所別基本表

立地類型の定義

A	B	C	①
A	B	-	②
A	-	C	③
-	B	C	④
A	-	-	⑤
-	B	-	⑥
-	-	C	⑦
-	-	-	⑧

△：母都市の観光との直接的な関係が弱い

CVS：コンビニエンスストア

(※1) 上段：道の駅 上品の郷「ひたかみ」(物販等)
下段：道の駅上品の郷「ひたごの湯」(温泉)

(※2) オープンから約5ヶ月時点
(※3) H29入込数
(※4) オープンから約2ヶ月時点
(※5) オープンから1年4カ月
(※6) オープンから約6ヶ月

V. 道の駅整備に向けた課題

1. 道の駅の整備タイプ

道の駅は、想定するメイン顧客(サービス対象)に向けた施設構成やサービス内容を念頭に計画準備・運営されるとの前提に立ち、その主たる対象を「観光客」、「通過客(一般業務客)」、「地域住民」に分けて考えることができます。

この主たる対象者の設定を基に3つの道の駅のタイプを想定します。

「観光客」をメインターゲットにするタイプ：ゲートウェイ型

「通過客」をメインターゲットにするタイプ：ロードサービス型

「地域住民」をメインターゲットにするタイプ：地域サービス型

ゲートウェイ型

「観光客」を対象に、地域内の観光地や地域物産等の資源を案内・誘導することを主目的とする視点に立ち、観光客を引き入れ、誘導するという役割を担っていきます。そのため、地域資源の『情報発信機能』の充実がテーマになってきます。

この時の情報発信とは、マップ、チラシ、電子情報伝達端末等に留まらず、案内人からの説明、実際に体験したり食べてみたりといったことも含め興味・関心を高めたり、具体の道案内や利用方法を伝える広義の情報提供と捉えています。

ロードサービス型

「通過客」を対象に、休憩ポイントとして道の駅を活用してもらうことを主目的に、通過客を引き入れ留め、時間を費やしてもらう役割を担っています。そのため、まずは『休憩機能』の充実が訴求ポイントになってきます。

この時の休憩とは、トイレや休憩室に加えて、飲食、必需品の補充、気分転換等機能も含めて総合的に捉えています。

地域サービス型

「地域住民」を対象にすることから、地域住民の日常生活をサポートする機能を充実させることがテーマになります。日常生活サポート機能としては、日用食料品・雑貨購入、飲食、子育て・福祉サービス、文化活動、移動・交通、金融・行政サービス等多様なものを対象にすることが想定されます。

V. 道の駅整備に向けた課題

これら3つのタイプを、国土交通省の道の駅認定の基になっている『休憩機能』、『情報発信機能』、『地域連携機能』の3つとの関係を整理すると、以下のようになります。

道の駅のタイプと機能、条件

タイプ	ゲートウェイ型	ロードサービス型	地域サービス型
狙いとする利用者層	観光客	通過客	地域住民
重視する機能	休憩機能	休憩機能	休憩機能
	情報発信機能	情報発信機能	情報発信機能
	地域連携機能	地域連携機能	地域連携機能
立地条件	観光地を背後にもつ 観光地へのアクセスが良い 眺望・景観がよい 集客施設が近い	前面交通量が多い 旧一級国道、高速自動車道路、自動車専用道路等に接道	生活幹線道路沿道 日常生活サポート施設集積している 地域の中核・サブ核エリア
指標	観光入込客数 観光地への交通幹線・結節点 観光系複合施設の有存在	交通量の多い広域幹線道路及び結節点近傍 休憩・業務サポート系施設の複合	地域幹線道路接道 生活サービス施設の複合
求められる複合機能	充実した観光情報 観光誘発施設の複合 観光客向け物販・飲食	充実した休憩機能 業務系のサービス機能 多様な飲食施設 コンビニエントな物販店舗	充実した生活サポート機能 日常利用ができる物販・飲食施設

実際の道の駅整備においては、地域の課題や実情に応じて「ゲートウェイ型」「ロードサービス型」「地域サービス型」のそれぞれの要素を組み合わせた複合型になると想定されますが、施設の特徴や狙いを表すタイプとして捉えていきます。

V. 道の駅整備に向けた課題

2. 道の駅整備のあり方

栗原市における道の駅整備に向けては、栗原市の地域課題の中で主力に捉えるべきテーマを基本に、その対応に相応しい姿を先の3つのタイプから想定し、これを軸として道の駅の備えるべき補完的な機能を加えた複合的な形態を描いてという方法が考えられます。

栗原市の地域課題としては、上位計画等で示されるように、観光客誘導、農産物の商品開発、販路開拓といった地域の産業振興の推進、高速交通体系の整備に伴った広域交通結節点としての優位性を活用した地域振興、あるいは地域住民の子育てや介護、健康増進、交通便利性の向上といった地域生活の改善・充実等があげられています。

これら地域課題に対して、道の駅の持つ多様な機能を地域振興の一助にしていくという考え方の基に主力とするテーマを明確化して、整備する道の駅の性格を描いていく方法です。

こうした点を踏まえ、栗原市の道の駅の役割を以下のように整理しました。

経済的側面では、地域産業（観光、農畜産業、農産品等加工業）の振興を牽引する役割として

- ①観光資源、地域物産等を知り・触れる機会を拠点的に提供する
- ②広域高速交通網の整備に合わせ、より広範な地域からの来訪客・立寄り客を誘導する
- ③市内全域の観光資源、地域物産体験へとさらに誘導する

地域生活面では

- ④地域防災機能の強化に向けた拠点的な役割を担う
- ⑤地域生活の水準向上に向けた生活サポートの一翼を担う

道の駅を整備するエリアについては、各タイプ毎にそれぞれ適した立地要件があります。これら要件を踏まえつつ、栗原市の地域づくりの中で道の駅整備のエリア的な取り組み方針を明確化することが必要と考えます。

各タイプは広域拠点型と地域拠点型のように地域内で担うべき役割に応じた形態が考えられます。広域拠点型は広範な利用者を想定し全市の中核となる機能を備えたものが想定され、一方、地域拠点型は市内各地域の拠点と位置付けることができます。

栗原市を取り巻く社会環境条件や広域的視点で捉えた際の、道の駅等の競合施設の立地状況等との関係性や優位性、事業性などを総合的に判断していくこととなります。

そうした検討の下で、道の駅を整備するエリアを想定していきます。

V. 道の駅整備に向けた課題

3. 道の駅を整備するエリアの検討

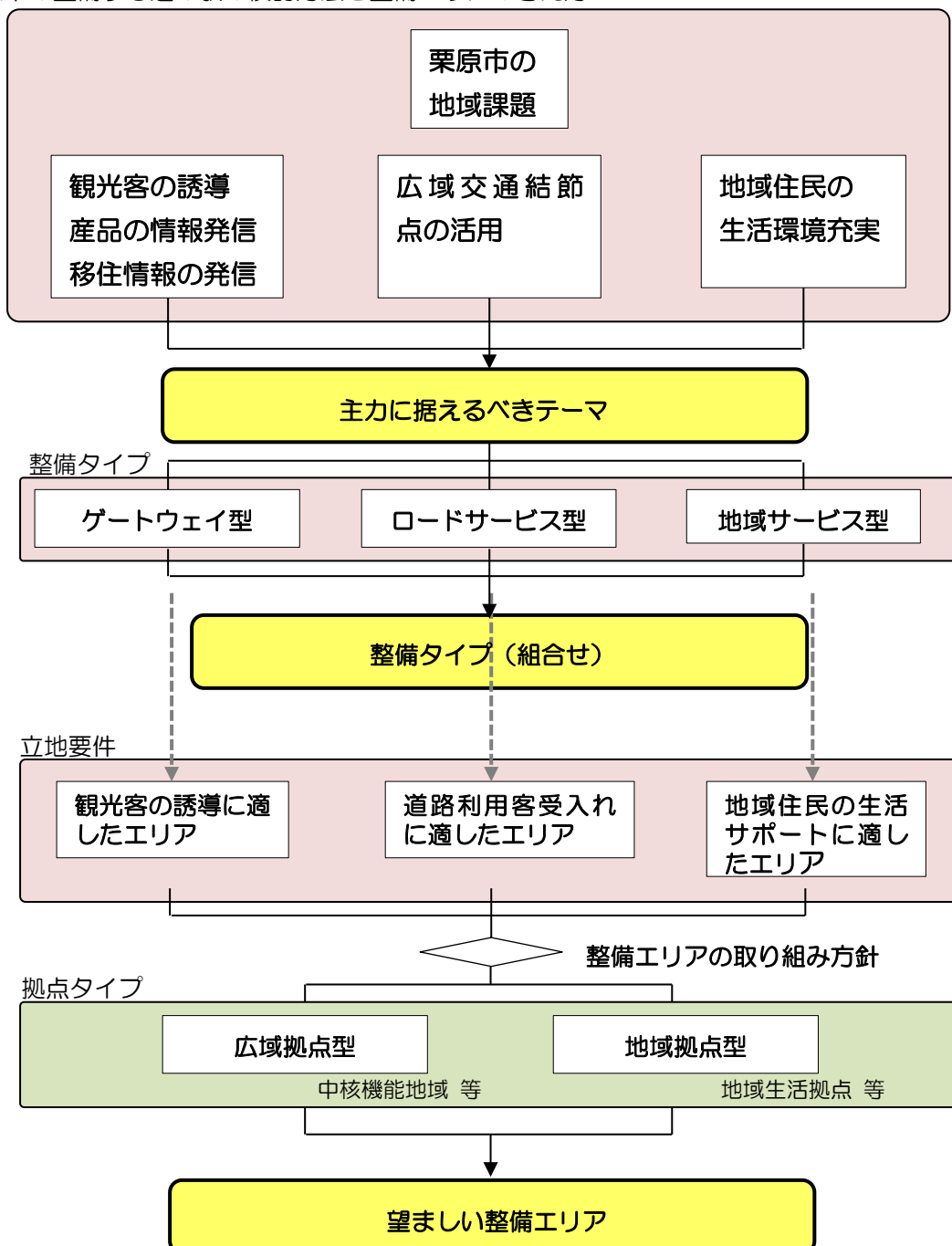
道の駅を整備するエリアについては、各タイプ毎にそれぞれ適した立地要件があります。これら要件を踏まえつつ、栗原市の地域づくりの中で道の駅整備のエリア的な取り組み方針を明確化することが必要と考えます。

すなわち各タイプは広域拠点型と地域拠点型のように地域内で担うべき役割に応じた形態が考えられます。広域拠点型は広範な利用者を想定し全市の中核となる機能を備えたものが想定され、一方、地域拠点型は市内各地域の拠点と位置付けることができるものです。

栗原市を取り巻く社会環境条件や広域的視点で捉えた際の、道の駅等の競合施設の立地状況等との関係性や優位性、事業性などを総合的に判断していくこととなります。

そうした検討の下で、道の駅を整備するエリアを想定していきます。

栗原市の整備する道の駅の検討方法と整備エリアの考え方



V. 道の駅整備に向けた課題

4. 道の駅の事業手法の検討

道の駅は「休憩機能」や「情報発信機能」の非収益（公共的）部門と主に「地域連携機能」の収益（営業的）部門に分けられ、個別に管理・運営する方法もありますが総合的なサービス水準の維持を図るという目的から一体的に管理・運営する方法が一般的です。

施設の整備から管理・運営の主体のあり方について以下のような方式があります。

地域の課題や地域事情に応じ、また施設・機能の内容も踏まえて事業手法を選択していくことになります。多くの道の駅は公設民営の手法が取られるようになってきています。

公設民営の管理・運営母体は、第三セクター、組合、NPO、民間企業等各種想定され、それぞれの特性や地域事情を鑑みて選定しています。

施設整備/管理運営の主な事業手法比較

事業手法		整備	管理 運営	特徴
公設公営（従来方式）		公共	公共 (直営)	公共が一体的に整備/管理・運営する方式。一部部門(清掃等)を業務委託したりすることはあるが、民間活力の活用範囲は限られる。
公設民営	包括的業務委託	公共	民間	施設の管理権限は公共が保有し、受託者による使用許可等の権限はない。利用料等も公共が設定する。
	指定管理者制度	公共	民間	施設の管理権限を指定管理者に委任するもの。使用許可や利用料設定も指定管理者が行う。事業者の選定方法、管理内容・期等、地方公共団体の条例によって決定する。
民設民営	DBO方式 (DesignBuild Operate)	民間	民間	設計から運営・管理まで一括して合理的な対応が可能。資金調達は公共。
	PFI方式 (PrivateFinance Initiative)	民間	民間	設計から運営・管理まで一括して合理的な対応が可能。資金調達はプロジェクトファイナンスが基本であり手続き等時間を要し事業規模の小さな事業では実現が難しい。

V. 道の駅整備に向けた課題

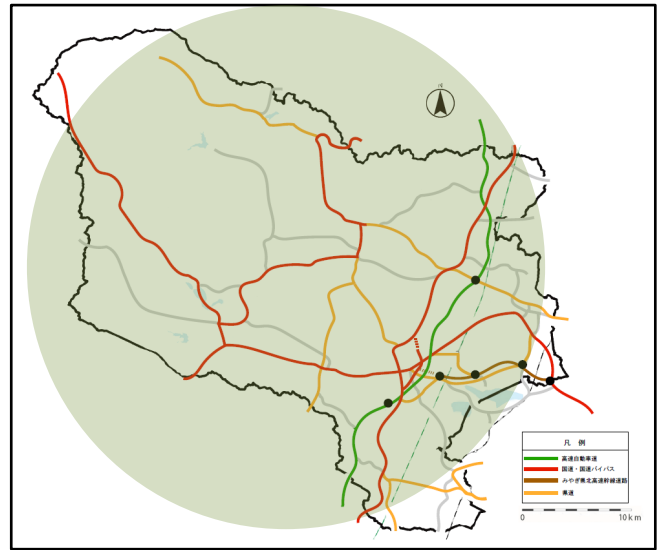
5. 道の駅整備の該当エリアの検討

(1) 該当エリア選定の視点

① 市全域をくまなくカバーする

栗原市の観光資源、地域産品の認知度を高め、ブランド化の推進や観光関連産業の振興に寄与するための施設として、栗原市を代表した中核的な施設が求められています。

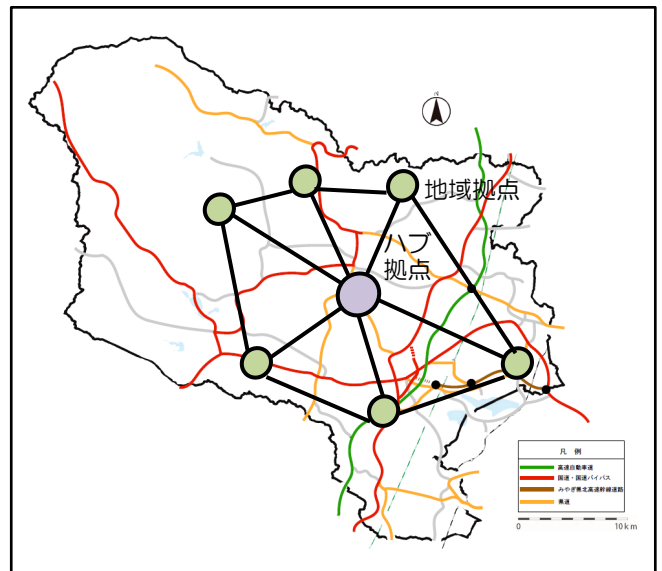
こうしたことから、整備する道の駅は地域資源を網羅する等、市全域をカバーすることを念頭に置く必要があります。



② ハブ&ネットワークで対応する

一方、栗原市には道の駅及びこれに類似する施設が既に複数の地区で整備されています。これらは地区毎の特性を活かした商品やサービスを提供していますが、上記のような市全域をカバーするものにはなっていません。

これらの地域型の既存集積においては、地域住民の日常的な生活をサポートする機能を担っていくエリアでもあり、これらの地域拠点と全市を代表する中核的な拠点施設がネットワークを組み、連携・補完していく体制を構築していくことが望まれます。

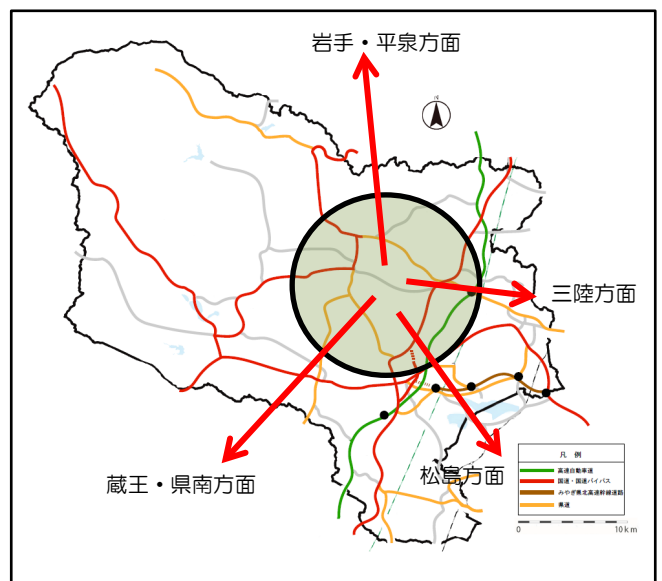


③ 市域を越えた広域エリアを視野に入れる

栗原市では高速交通体系の整備が進み、広域的な交通の要衝として更なる役割の発揮が期待されています。

こうした広域交通の要衝としての役割は、インバウンドを含めた広域の観光行動においても、その立地的優位性を最大限に活用することが求められます。

道の駅の利用者ターゲットも、栗原市内への誘導に留まらず、栗原市を通過する観光客、ビジネス客に対して栗原市を立寄り拠点、行動拠点としての利用も視野に入れた展開が可能になると考えます。



V. 道の駅整備に向けた課題

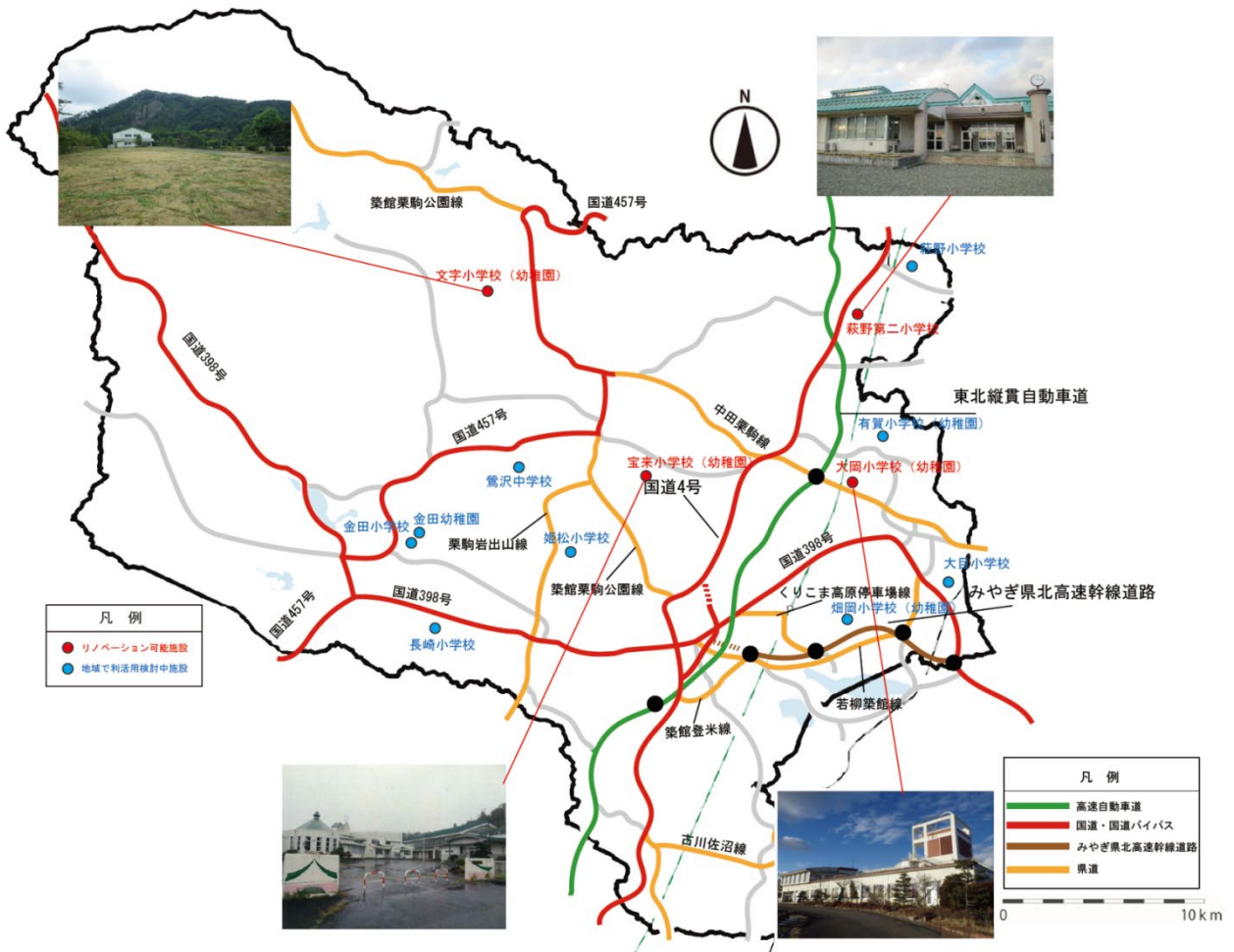
(2) 既存資源の活用

① 公立学校閉校施設活用の可能性

岩手県岩泉町の道の駅「三田貝分校」、千葉県鋸南町の道の駅「保田小学校」をはじめ、道の駅では閉校施設を活用した整備も進められています。栗原市の道の駅整備においても、閉校施設を活用していくという視点も考えられます。

少子高齢化、人口流出の流れの中で、栗原市では廃統合により閉校された施設が生まれました。これらの施設や跡地は様々な形で利活用されていますが、まだ利活用の方法が決定していない施設が12箇所あります。

この12箇所は山間部が多く、幹線道路からは外れているところも多くあります。次項の選定において、道の駅整備の該当エリアの検討に加えていきます。



② 関連施設、既存類似施設等との連携

「Ⅱ. 本市の状況調査」や「Ⅲ. 基礎的条件調査」で示すように、栗原市には農産物直売所等の道の駅の類似施設、観光関連施設、地域物産を活かした加工品や工芸品等の生産・販売施設が各所に存在しています。道の駅はそれらの施設との連携し、協働しながら役割を達成していくことが必要です。

それら連携施設とのネットワークの組み方、運営上の連携の仕方等は今後協議を重ねていくこととなりますが、候補地検討ではそれぞれの位置的な関係にも配慮していくこととします。

V. 道の駅整備に向けた課題

利活用可能な公立学校閉校施設

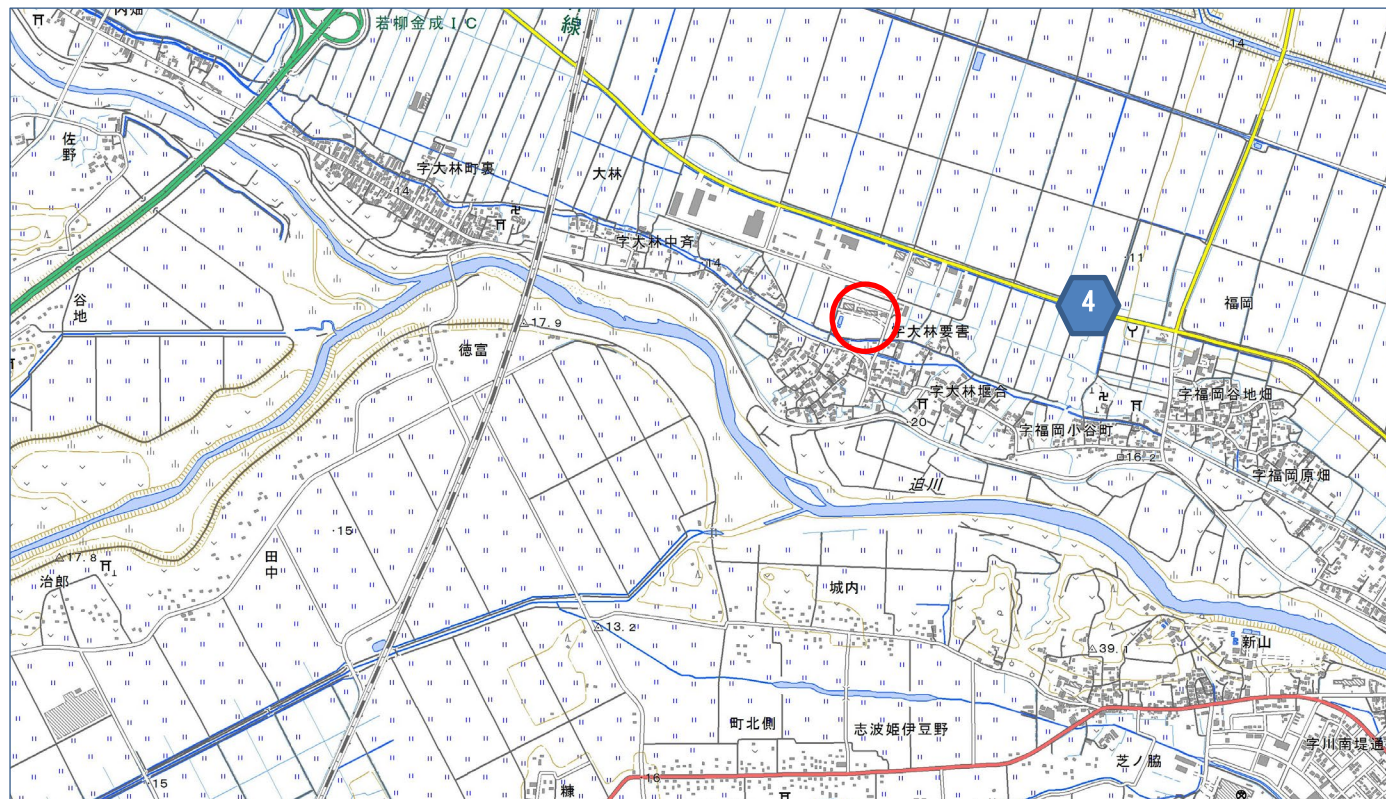
No	区分	地区	学校名	所在地	閉校	施設概要			立地状況
1	再利用可能施設	若柳	大岡小学校	若柳字大林東千刈1番地	H25.3	校舎	RC造2階建	1,931㎡	若柳金成1Cから約2.5km
			大岡幼稚園	若柳字大林東千刈1番地		H25.3	体育館	RC造1階建	740㎡
							プール	H27.3月解体済み	
						グラウンド		11,130㎡	
2		栗駒	宝来小学校	栗駒片子沢山城54	H25.3	校舎	RC造2階+W1階建	1,560㎡	築館1Cから約11.7km
			宝来幼稚園			H25.3	体育館	S造1階建	825㎡
							プール	H27.3月解体済み	
						グラウンド		10,606㎡	山間部
3		栗駒	文字小学校 (幼稚園)	栗駒文字葛峰11番地8	H24.3	校舎	H26.8月解体済み		若柳金成1Cから約20km
						体育館	S造1階建	698㎡	県道179号 文字上尾松線から約130m
						プール	H26.8月解体済み		山間部
						グラウンド		7,256㎡	
4	金成	萩野第二小学校	金成藤渡戸東沢6番地	H26.3	校舎	RC造2階建	1,760㎡	若柳金成1Cから約8.1km	
					体育館	S造1階建	626㎡	国道4号から約350m	
					プール	H27.3月解体済み		周辺にガソリンスタンド有り	
					グラウンド		8,546㎡		
5	鶯沢	鶯沢中学校	鶯沢南郷下久保前3番地2	H26.3	校舎	RC造3階建	3,615㎡	若柳金成1Cから約13.3km	
					体育館	S造2階建	1,316㎡	国道457号から約10m	
					武道館	S造1階建	440㎡	郵便局・公民館・母子健康センター・	
					プール	H27.3月解体済み		鶯沢中央老人憩いの家周辺	
					グラウンド		33,271㎡		
6	若柳	大目小学校	若柳字川南上大目前147番地	H25.3	校舎	RC造2階建	1,727㎡	若柳金成1Cから約9.4km	
					体育館	S造1階建	647㎡	国道398号から約350m	
					プール	H27.3月解体済み		登米市との市境付近	
					グラウンド		5,026㎡		
7	若柳	有賀小学校	若柳武鎗字竹の内前3番地	H25.3	校舎	RC造2階建	2,033㎡	若柳金成1Cから約6.8km	
		有賀幼稚園	若柳武鎗字竹の内前3番地		H25.3	体育館	S造1階建	740㎡	県道185号 油島栗駒線から約50m
						プール	H27.3月解体済み		郵便局・公民館付近
					グラウンド		10,739㎡		
8	若柳	畑岡小学校	若柳字上畑岡大立51番地2	H25.3	校舎	RC造2階建	2,150㎡	若柳南1C (みやぎ東北高速幹線道路) から2.4km	
		畑岡幼稚園	若柳字上畑岡大立51番地2		H25.3	体育館	RC造1階建	740㎡	県道176号 若柳築館線から約670m
						プール	H27.3月解体済み		郵便局・寺社・農家レストラン付近
					グラウンド		9,011㎡	宮城県内沼・伊豆沼付近	
9	一迫	金田小学校	一迫字川口中野30番地	H25.3	校舎	RC造2階建	1,916㎡	築館1Cから約17.6km	
		金田幼稚園	一迫字川口町東12番地		H25.3	体育館	S造1階建	560㎡	県道178号 花山一迫線から約160m
						プール	H27.3月解体済み		郵便局・酒蔵・直売所付近
					グラウンド		8,668㎡		
10	一迫	長崎小学校	一迫字上中島39番地1	H25.3	校舎	RC造2階建	1,720㎡	築館1Cから約15.4km	
					体育館	S造1階建	560㎡	国道398号から約80m	
					プール	H27.3月解体済み		長崎の水車・酒蔵付近	
					グラウンド		8,571㎡		
11	一迫	姫松小学校	一迫北沢二本松1番地	H25.3	校舎	RC造2階建	1,803㎡	築館1Cから約14.4km	
					体育館	S造1階建	622㎡	県道17号 栗駒岩出山線から約10m	
					プール	H27.3月解体済み		郵便局付近	
					グラウンド		8,594㎡		
12	金成	萩野小学校	金成有壁館下61番地1	H26.3	校舎	RC造2階建	1,956㎡	若柳金成1Cから約11.3km	
					体育館	S造1階建	708㎡	県道187号 大門有壁線から約160m	
					プール	H27.3月解体済み		東北本線有壁駅付近	
					グラウンド		8,045㎡	岩手県境付近	

V. 道の駅整備に向けた課題

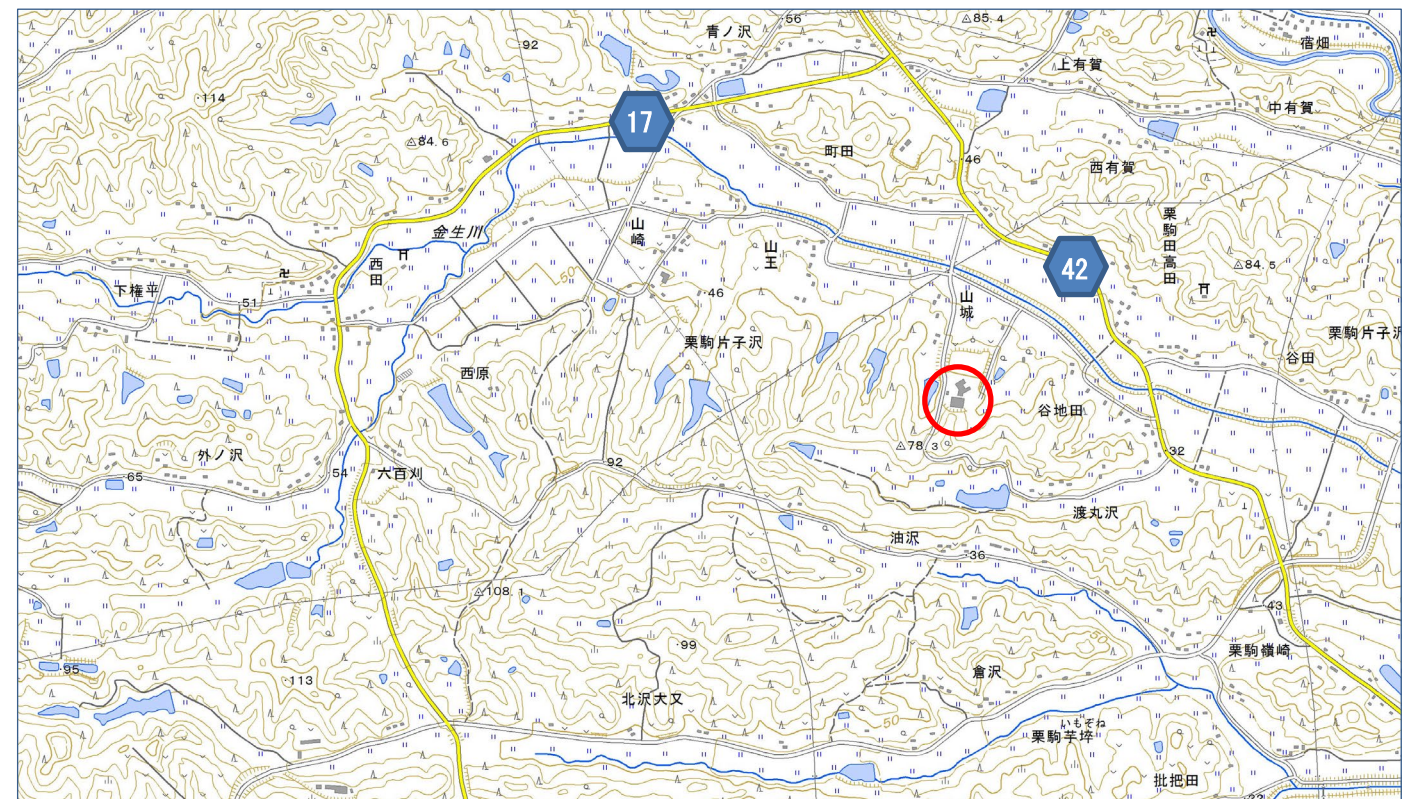
公立学校閉校施設位置図

※再利用可能施設

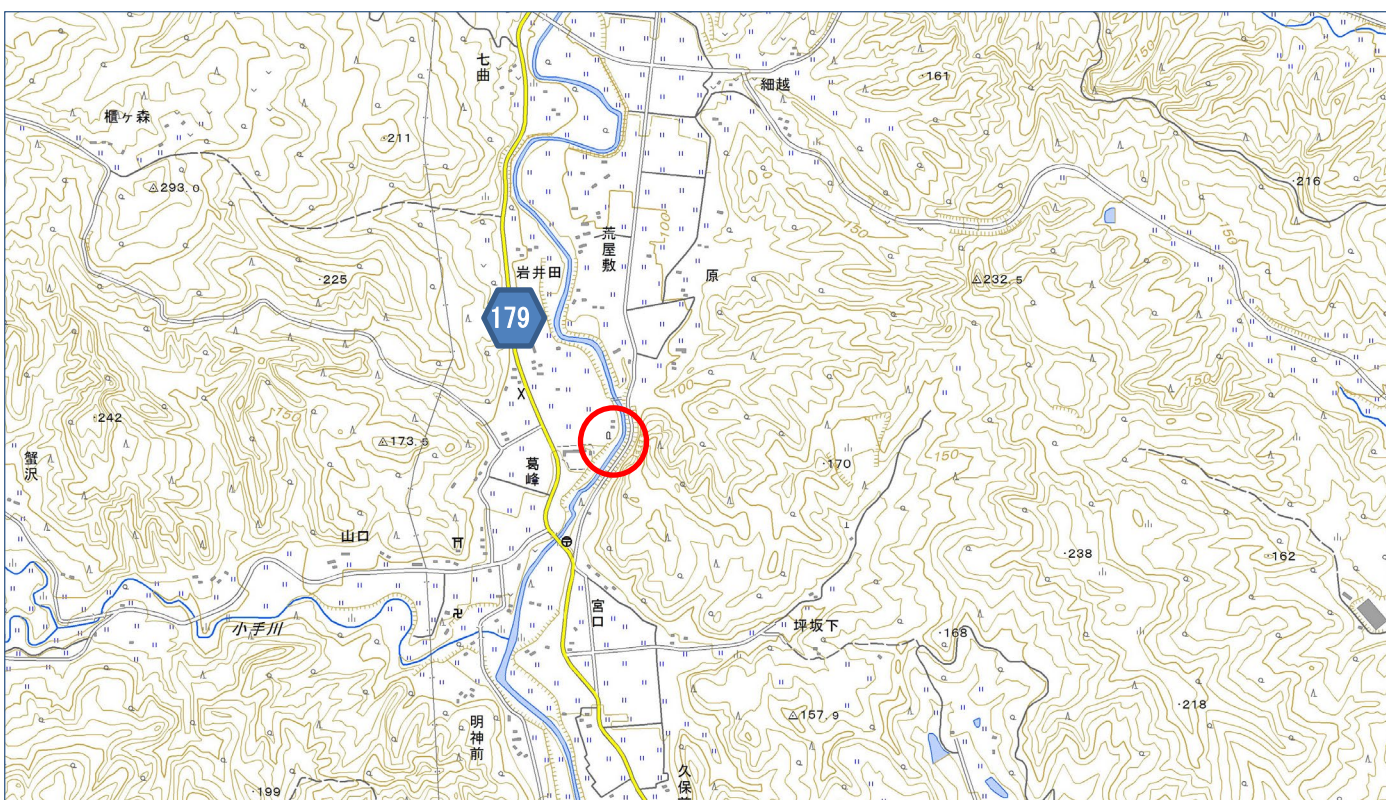
1. 若柳地区 大岡小学校 (大岡幼稚園)



2. 栗駒地区 宝来小学校 (宝来幼稚園)



3. 栗駒地区 文字小学校 文字幼稚園



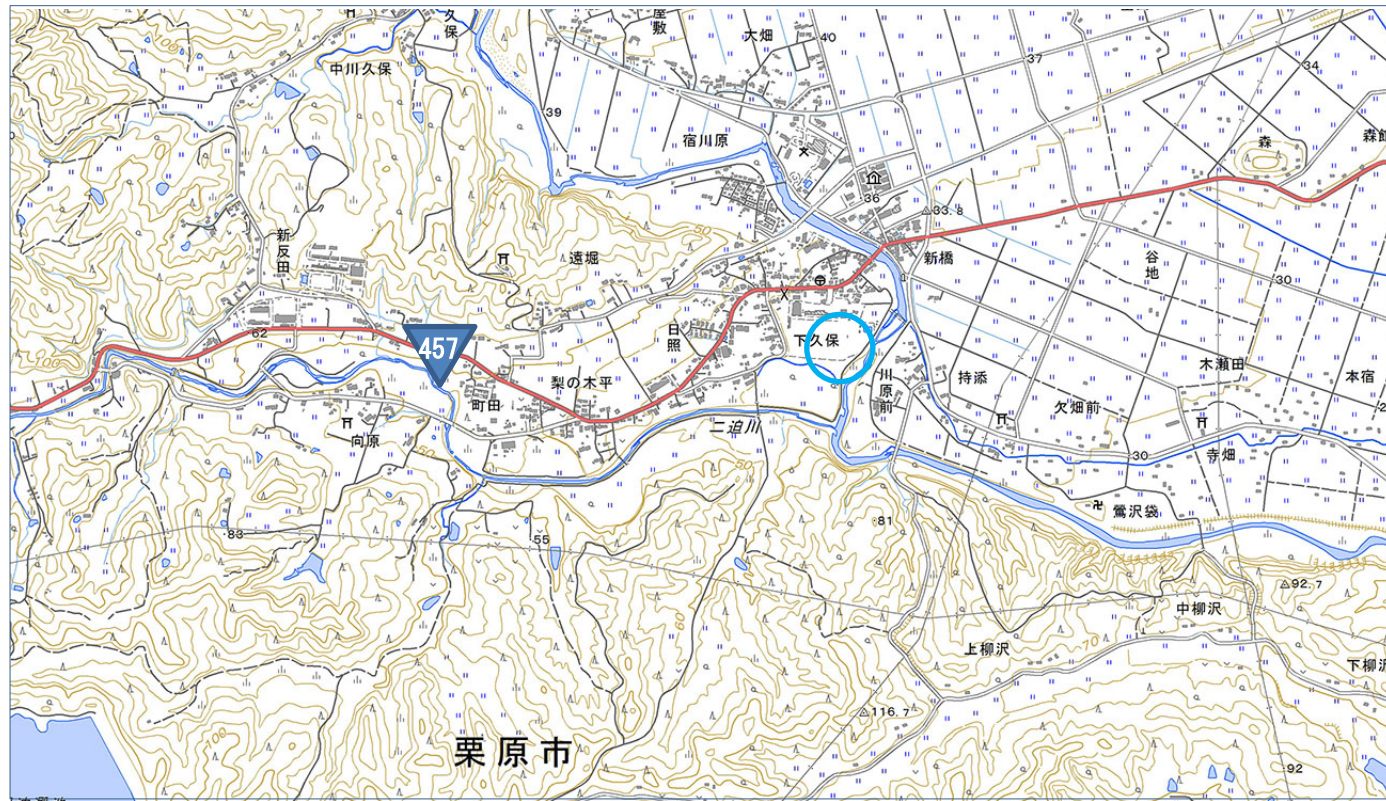
4. 金成地区 萩野第二小学校



V. 道の駅整備に向けた課題

※地域で利活用検討中施設

5. 鶯沢地区 鶯沢中学校



6. 若柳地区 大目小学校



7. 若柳地区 有賀小学校 有賀幼稚園

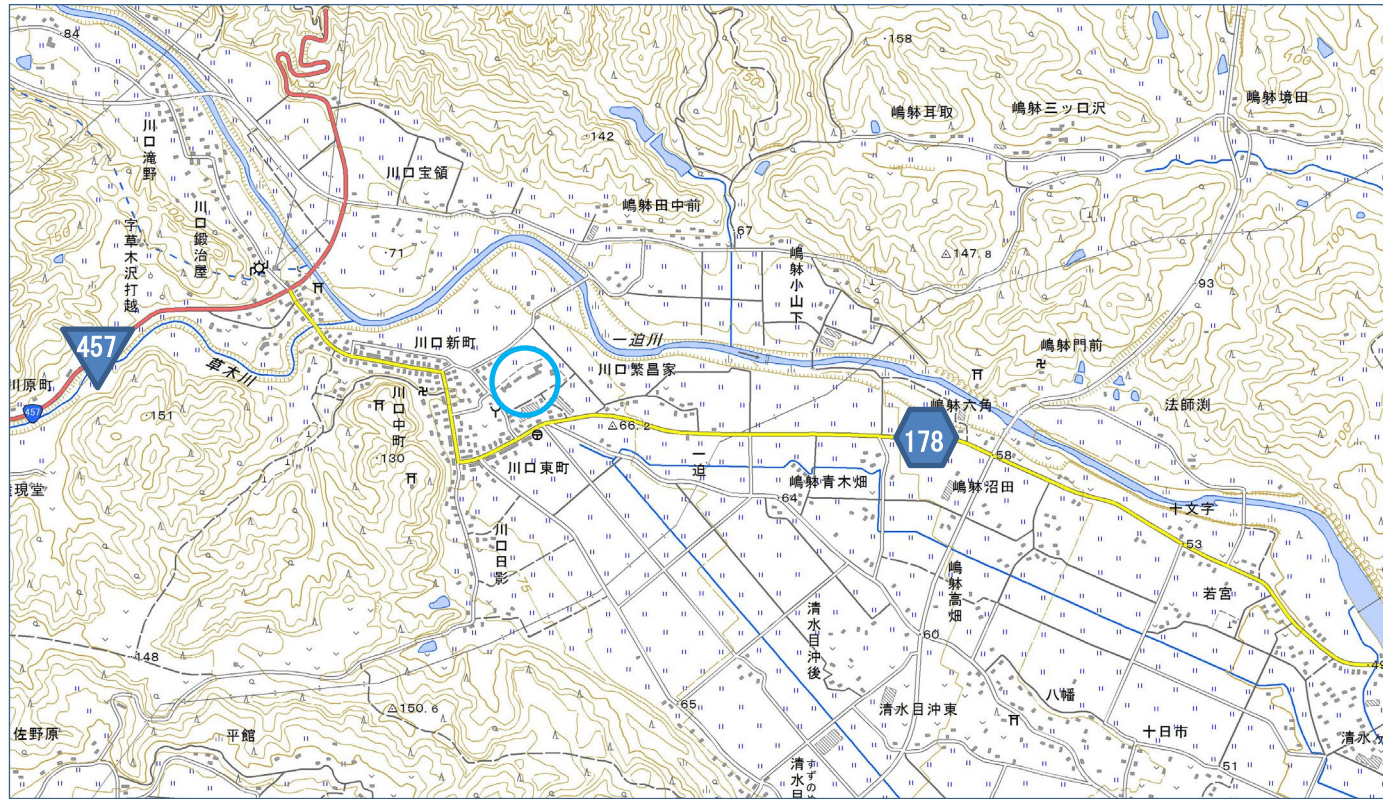


8. 若柳地区 畑岡小学校 畑岡幼稚園



V. 道の駅整備に向けた課題

9. 一迫地区 金田小学校 金田幼稚園



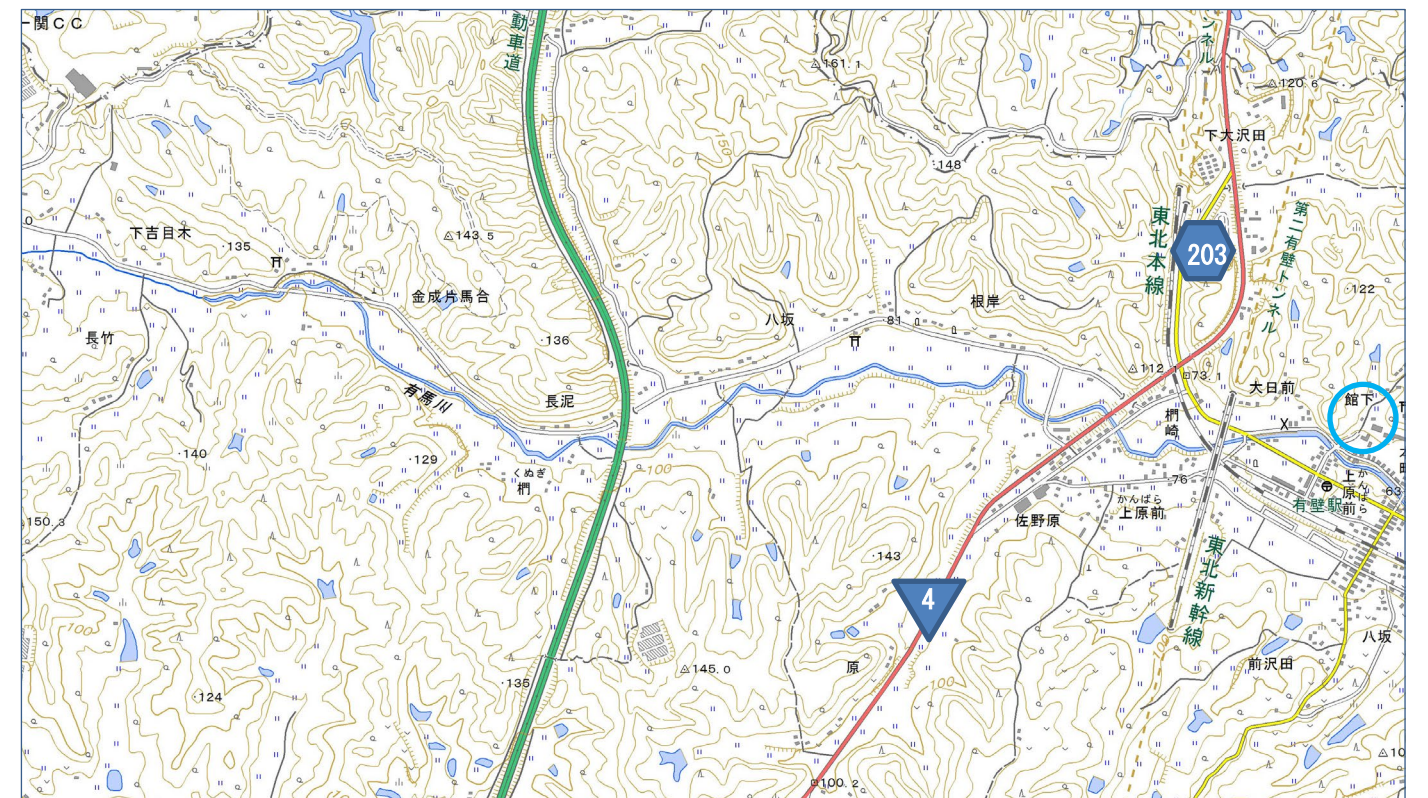
10. 一迫地区 長崎小学校



11. 一迫地区 姫松小学校



12. 金成地区 萩野小学校



V. 道の駅整備に向けた課題

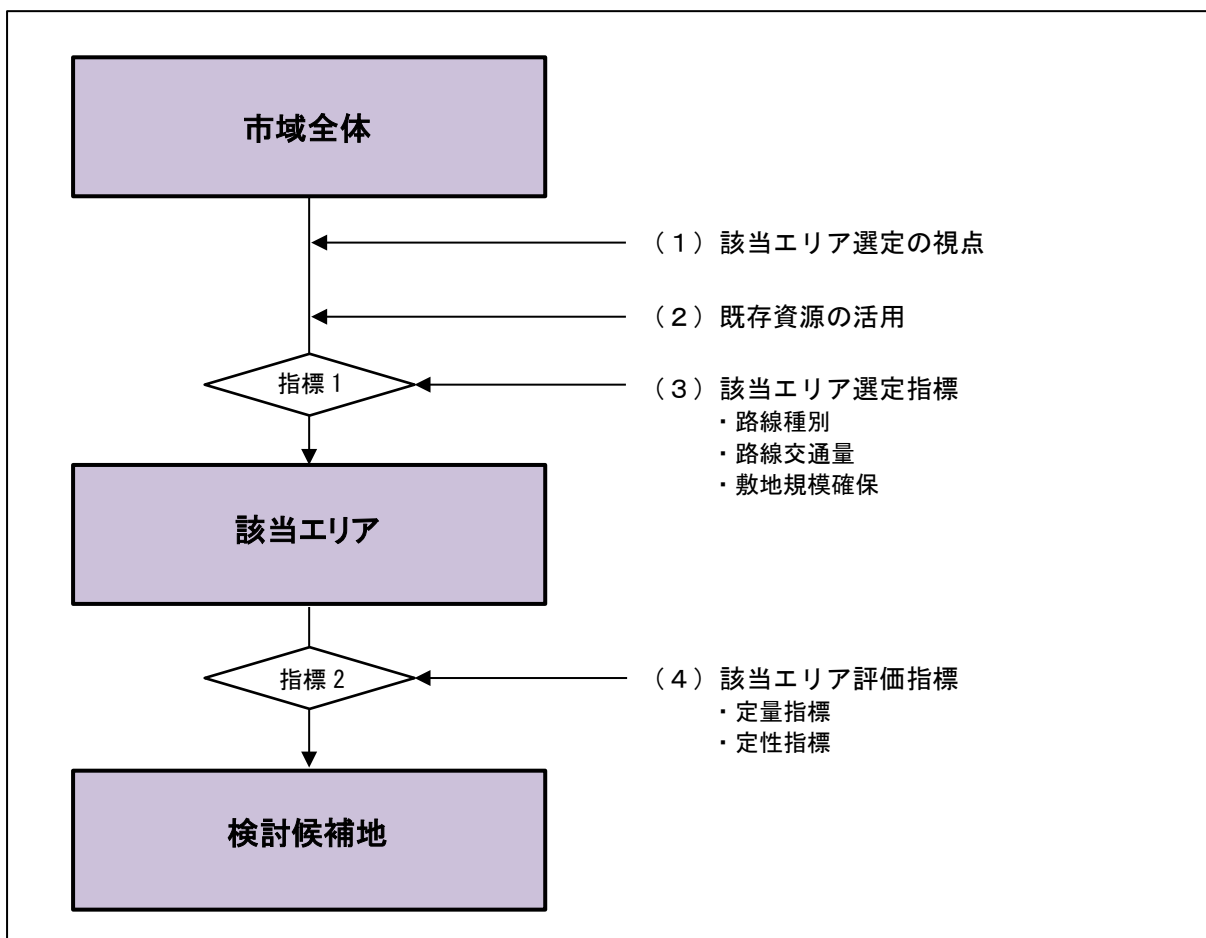
(3) 該当エリアの選定

前述の(1) 該当エリア選定の視点、(2) 既存資源の活用を踏まえ、道の駅整備の該当エリアの選定を2段階で行っていきます。

まず、第一段階として選定指標により該当するエリアを選定し、さらに第二段階でより具体的な評価指標を設定して該当エリアの絞り込みを行い、複数の検討候補地を選定するプロセスです。

一般に商業施設では、より多くの利用者を効果的に誘導できる交通条件や、施設が機能を十分に発揮できる敷地の確保が施設立地の基本的な要件になっています。道の駅整備においてもこの要件を基本に該当エリア選定・評価を行います。

検討フロー



V. 道の駅整備に向けた課題

(ア) 第一段階の選定（該当エリアの選定）

具体的選定指標の定義

道の駅を構成する機能のうち、共通する基本機能は「休憩機能」「情報発信機能」です。

道の駅の役割は、道路利用者に立寄り休憩を誘導し、そこで提供される各種の情報を基に地域各地へ案内・誘導することです。この役割が確実に果たせる路線要件や敷地要件が最低必要と考えられます。

このことから、道の駅整備の検討候補地を選定する一つ目の選定段階「該当エリアの選定」の指標となる要件を、以下のように定義しました。

(ア) 路線種別	本市と市外の都市を結ぶ幹線道路は国道、県道であり、併せて市内の各地域を縦横に貫通する主要な幹線道路等が対象になります これらの路線が利用者を道の駅へ誘引し、また市内各地域の観光地等へ効率的に案内・誘導します
(イ) 路線交通量	一定規模以上の交通量のある幹線道路等が対象になります より多くの利用客の立寄りを効率的に誘引する路線の能力です
(ウ) 敷地規模確保	道の駅を整備するためには必要な規模の敷地確保が必要になります 上記路線に面し概ね3ha（※）以上の平坦で整形な敷地が確保できるエリアが対象になります

（※道の駅の望ましい敷地規模：栗原市が目指す道の駅と同様に、多機能性を有し相応の入込客数を持つ先進道の駅の標準的な敷地規模が3ha前後であることから、評価の基準面積とします）

栗原市が先例として参考にする国土交通省が選定するモデル道の駅や、重点モデル道の駅の中には接道する路線種別や路線交通量において必ずしも優位な条件を持たないものでも、機能選択や運営の工夫・努力によって目覚ましい成果を上げているものが少なくありません。

このことから第一段階の該当エリアの選定では、栗原市道の駅の導入機能の検討でも現時点では多様な可能性を排除することなく、少なくとも道の駅として基礎的な要件を満たし、効率よく役割を果たせるような基準を設定し、以下に示す8つのエリアを選定しました。

V. 道の駅整備に向けた課題

(イ) 選定要件項目と指標

①路線種別

ア. 設定の狙い

本市と市外の都市を結ぶ幹線道路は国道、県道であり、併せて市内の各地域を縦横に貫通する主要な幹線道路等が対象になります。

これらの路線が利用者を道の駅へ誘引し、また市内各地域の観光地等へ効率的に案内・誘導します。

イ. 指標

本市と市外の都市を結ぶ主要な幹線道路沿線

ウ. 具体的な路線

高速道路、高規格道路、国道

- ・ 東北縦貫自動車道路
- ・ みやぎ県北高速幹線道路
- ・ 国道4号・同バイパス
- ・ 国道398号
- ・ 国道457号

主要地方道、一般地方道

- ・ (主)古川佐沼線
- ・ (主)中田栗駒線
- ・ (主)栗駒岩出山線
- ・ (主)築館登米線
- ・ (主)築館栗駒公園線
- ・ (一)若柳築館線

②路線交通量

ア. 設定の狙い

一定規模以上の交通量のある幹線道路等が対象になります。より多くの利用客の立寄りを効率的に誘引する路線の能力です。

イ. 指標

路線24時間交通量

ウ. 具体的な指標

24時間交通量が5,000台以上あること。

③敷地規模確保

ア. 設定の狙い

道の駅を整備するためには必要な規模の敷地確保が必要になります。上記路線に面し概ね3ha(※)以上の平坦で整形な敷地が確保できるエリアが対象になります。

イ. 指標

当該路線沿道に道の駅整備に適した規模の敷地が確保できること。

ウ. 具体的な指標

概ね3ha程度の面積をもち平坦で整形な敷地が確保できること。

V. 道の駅整備に向けた課題

(4) 該当エリアの選定結果

① 国道4号高清水周辺

市内南部、高清水地区を走る国道4号沿線で、(主)古川佐沼線や(一)古川一迫線の交わる付近一帯を対象とします。高清水市街地に近接し栗駒山からつづく丘陵の縁辺部に位置します。丘陵部と平地の農地で道の駅整備が想定されます。

② 旧長崎小学校周辺

県南部、国道398号沿いの一迫市街地から西方のエリアで、国道457号と(主)栗駒岩出山線との交差部の間に位置します。沿道の多くは水田を中心とした農地で、国道沿道に旧長崎小学校があり道の駅施設等としての活用可能性があります。

③ 国道4号バイパス・みやぎ県北高速幹線道路交差部周辺

国道4号バイパス、国道398号、みやぎ県北高速幹線道路、東北自動車道等の主要幹線道路が交差するエリアです。築館市街地の縁辺部に位置し市街地との関係性も強く、一体は農地が主体で沿道等に集落、沿道商業等が見られます。

④ 旧大岡小学校周辺

(主)中田栗駒線沿線で、東北自動車道若柳・金成インターチェンジの東方に位置し、同線沿道の若柳金成インターチェンジ工業団地に隣接するエリアです。工業団地と水田による土地利用で(主)中田栗駒線背後に旧大岡小学校があり、道の駅施設等としての活用があります。

⑤ くりはら田園鉄道公園周辺

若柳川北市街地のくりはら田園鉄道公園周辺のエリアです。(主)中田栗駒線と(都)川北川南線が交差し、くりはら田園鉄道公園のほか、地域物産販売を行う「直売所くりでん」が設置されています。

⑥ 山の駅くりこま周辺

栗駒岩ヶ崎市街地の中心部で、旧役場のあった敷地に整備された「山の駅くりこま」を一体とするエリアです。(主)中田栗駒線沿線に接します。

⑦ 金成延年閣周辺

市北部の国道4号沿線で、温浴施設である「金成延年閣」やその南側にある「金成チェーン着脱場」のあるエリア一体です。丘陵部と平地の農地もあります。

⑧ 東北自動車道金成PA周辺

市北部で国道4号と東北自動車道が交差する附近に東北自動車道金成PAが設置されています。PA接続型もしくはPA一体型の道の駅を想定するエリアです。

V. 道の駅整備に向けた課題

該当エリア選定の要件

	選定要件	対象
路線種別	本市と市外の主要な都市を結び、市内各知己を縦横に結ぶ主要な幹線道路	主要な幹線道路（右表参照）
路線交通量	24時間交通量が5,000台以上あること	県内の山間部以外の道の駅における前面交通量の最低水準
敷地規模確保	当該路線沿道に道の駅整備に適した規模の敷地が確保できること	国土交通省の重点・モデル道の駅の大型のもの(3ha程度)の敷地が確保できる

主要な幹線道路

高速道路、高規格道路、国道	主要地方道、一般主要道
<ul style="list-style-type: none"> 東北縦貫自動車道 みやぎ県北高速幹線道路 国道4号・同バイパス 国道398号 国道457号 	<ul style="list-style-type: none"> (主)古川沼線 (主)中田栗駒線 (主)栗駒岩出山線 (主)築館登米線 (主)築館栗駒公園線 (一)若柳築館線

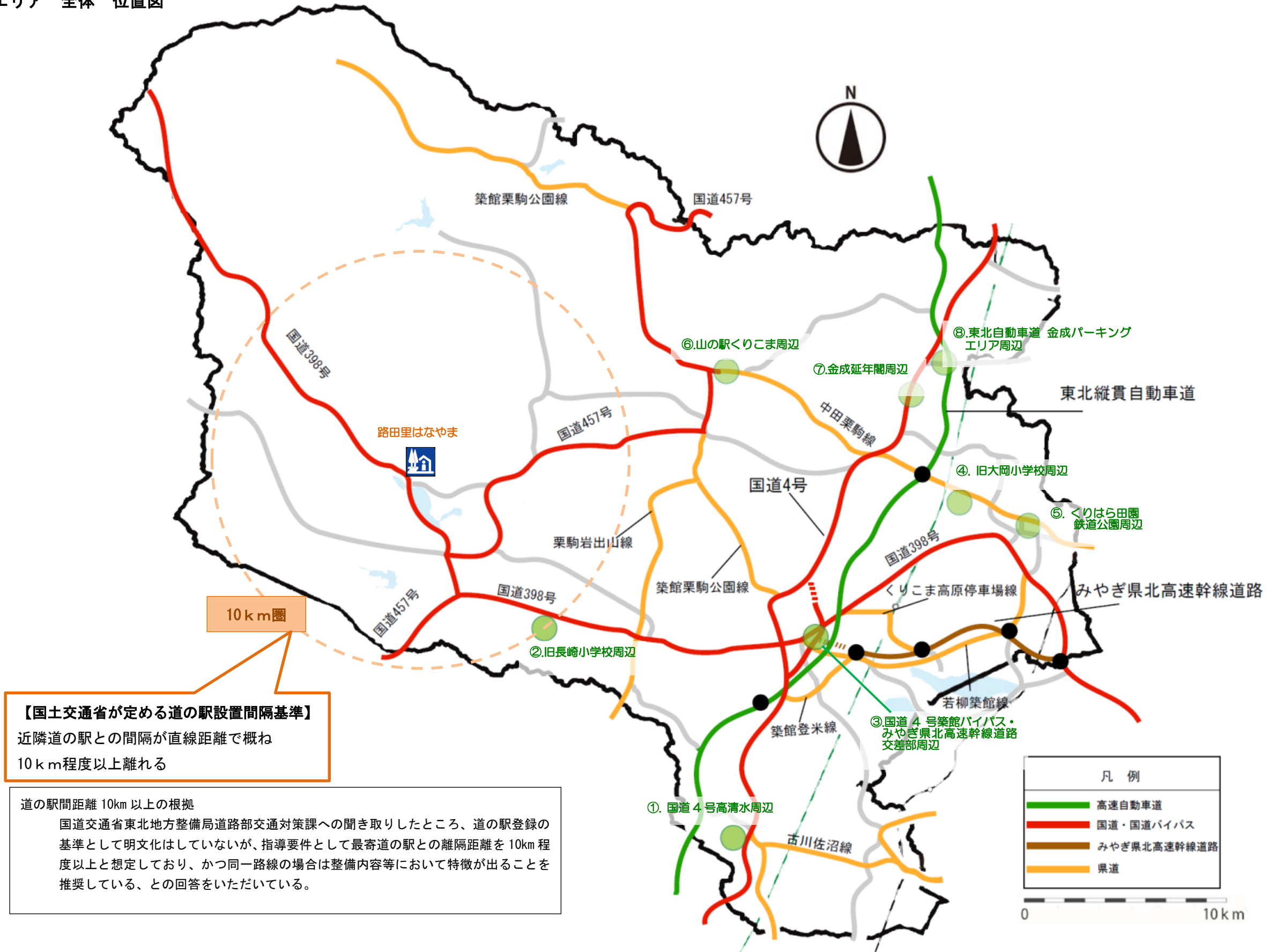
該当エリアの要件適合性

No.	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧
エリア名	国道4号高清水周辺	旧長崎小学校周辺	国道4号バイパス・みやぎ県北高速幹線道路交差点周辺	旧大岡小学校周辺	くりはら田園鉄道公園周辺	山の駅くりこま周辺	金成延年閣周辺	東北自動車道金成PA周辺
選定要件								
本市と市外の主要な都市を結ぶ国道、県道	国道4号 (主)古川沼線 (一)真山高清水線	国道398号 (主)栗駒岩出山線	国道4号バイパス 国道398号 みやぎ県北高速幹線道路 東北自動車道	(主)中田栗駒線	国道398号 (主)中田栗駒線 (一)有壁若柳線 国道398号	(主)中田栗駒線 (一)栗駒停車場線 国道457号	国道4号 (主)弥栄金成線	東北自動車道 国道4号
24時間交通量が合計5,000台以上あること(台/24hr)	○	△	◎	△	○	△	○	◎
	国道4号 10,769 (主)古川沼線 5,204 (一)真山高清水線 1,496 計 17,469	国道398号 3,499 (主)栗駒岩出山線 5,395 計 8,894	国道4号バイパス 14,600 国道398号 5,854 みやぎ県北高速幹線道路 10,000 東北自動車道 28,514 計 58,968	(主)中田栗駒線 7,556 計 7,556	(都)川北川南線 8,100 (主)中田栗駒線 7,556 (一)有壁若柳線 4,481 国道398号 4,968 計 25,105	(主)中田栗駒線 3,371 (一)栗駒停車場線 1,597 国道457号 2,393 計 7,361	国道4号 11,767 (主)弥栄金成線 1,247 計 13,014	国道4号 11,767 (主)弥栄金成線 1,247 東北自動車道 26,705 計 39,719
当該路線沿道に道の駅整備に適した規模の敷地が確保できること	○ 小山田側左岸に確保可能	○ 学校跡地周辺敷地を含め確保可能	◎ 拡張含めて十分確保可能	○ 学校跡地周辺敷地を含め確保可能	○ 既存施設を含めて確保可能 (主)中田栗駒線接道に制約あり	△ 山の駅くりこまは1ha程度確保可能 同上施設を民家が囲み拡張は制約あり	○ 延年閣敷地含めて確保可能 敷地形状に制約あり	○ 確保可能 拡張は地形、既存施設により制約あり

判定基準	(イ) 路線交通量	(ウ) 敷地規模確保
	◎ : 30,000台/24hr以上 ○ : 10,000~30,000台/24hr △ : 5,000~10,000台/24hr	◎ : 十分確保できる ○ : 確保できる △ : 確保が難しい

V. 道の駅整備に向けた課題

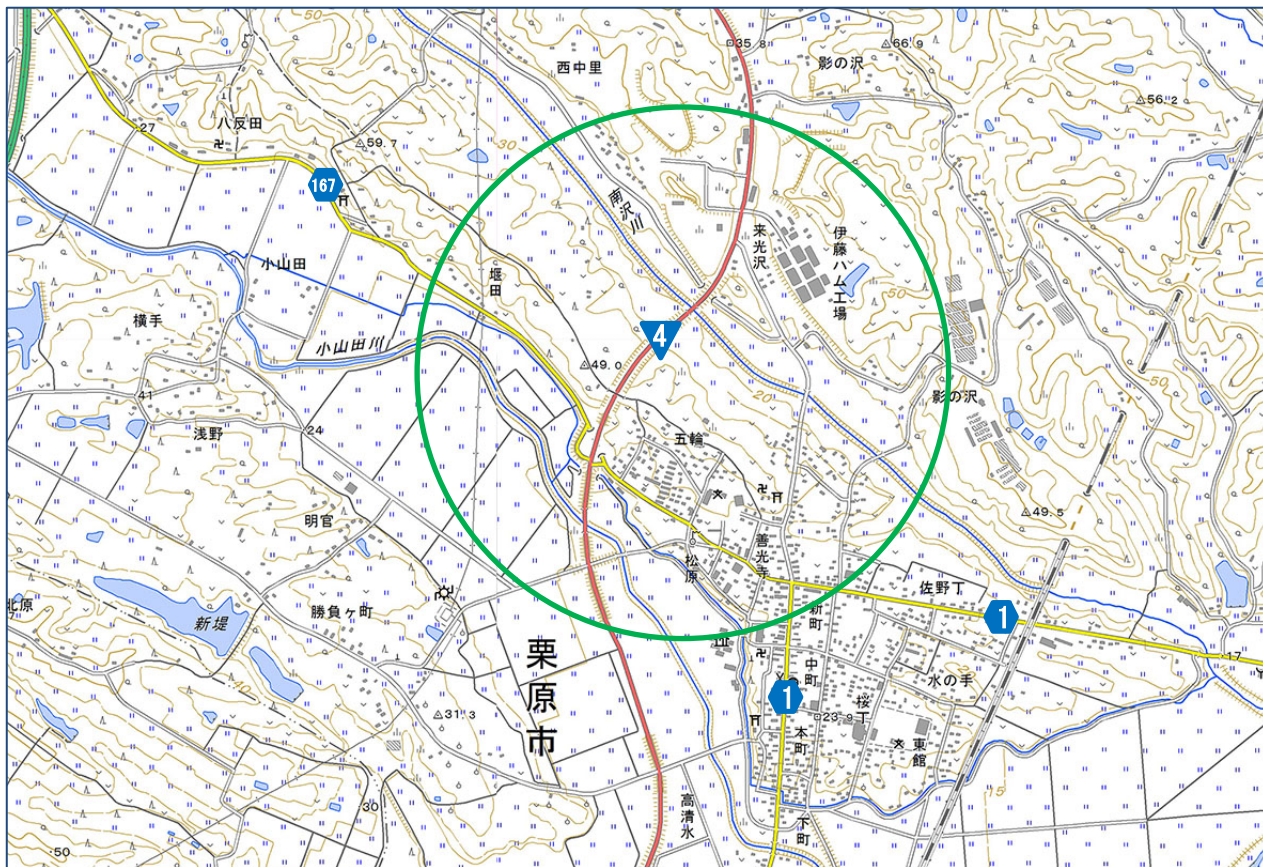
道の駅該当エリア 全体 位置図



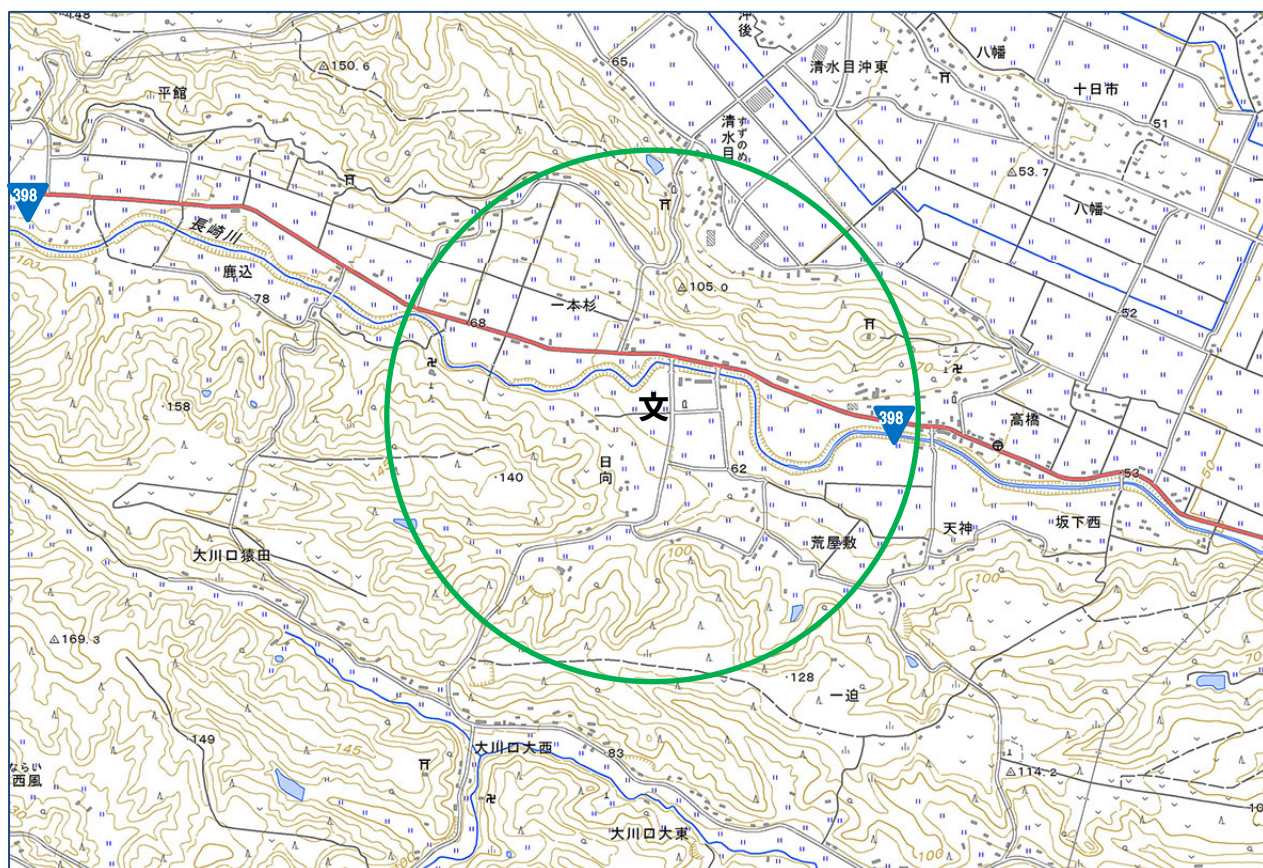
V. 道の駅整備に向けた課題

道の駅該当エリア位置図

①国道4号高清水周辺



②旧長崎小学校周辺

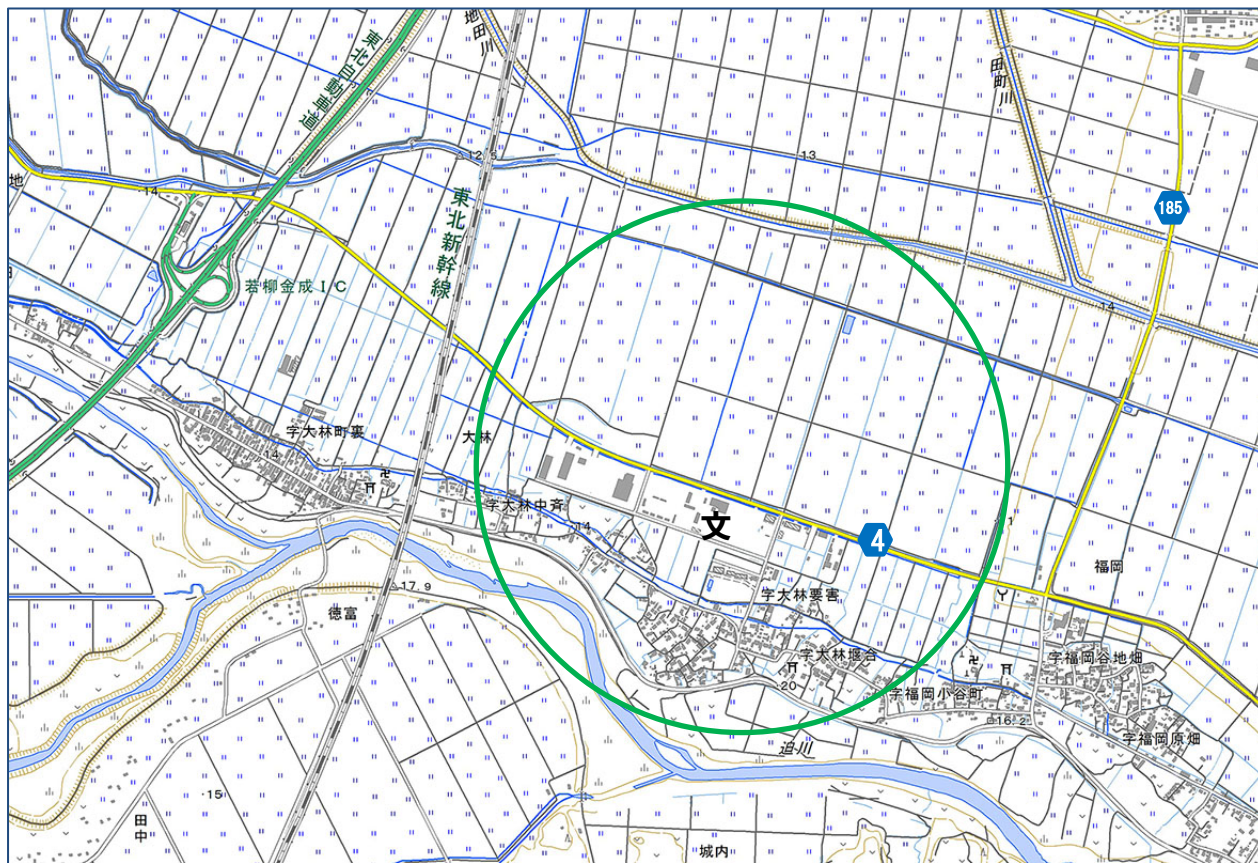


V. 道の駅整備に向けた課題

③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



④旧大岡小学校周辺



V. 道の駅整備に向けた課題

⑤くりはら田園鉄道公園周辺

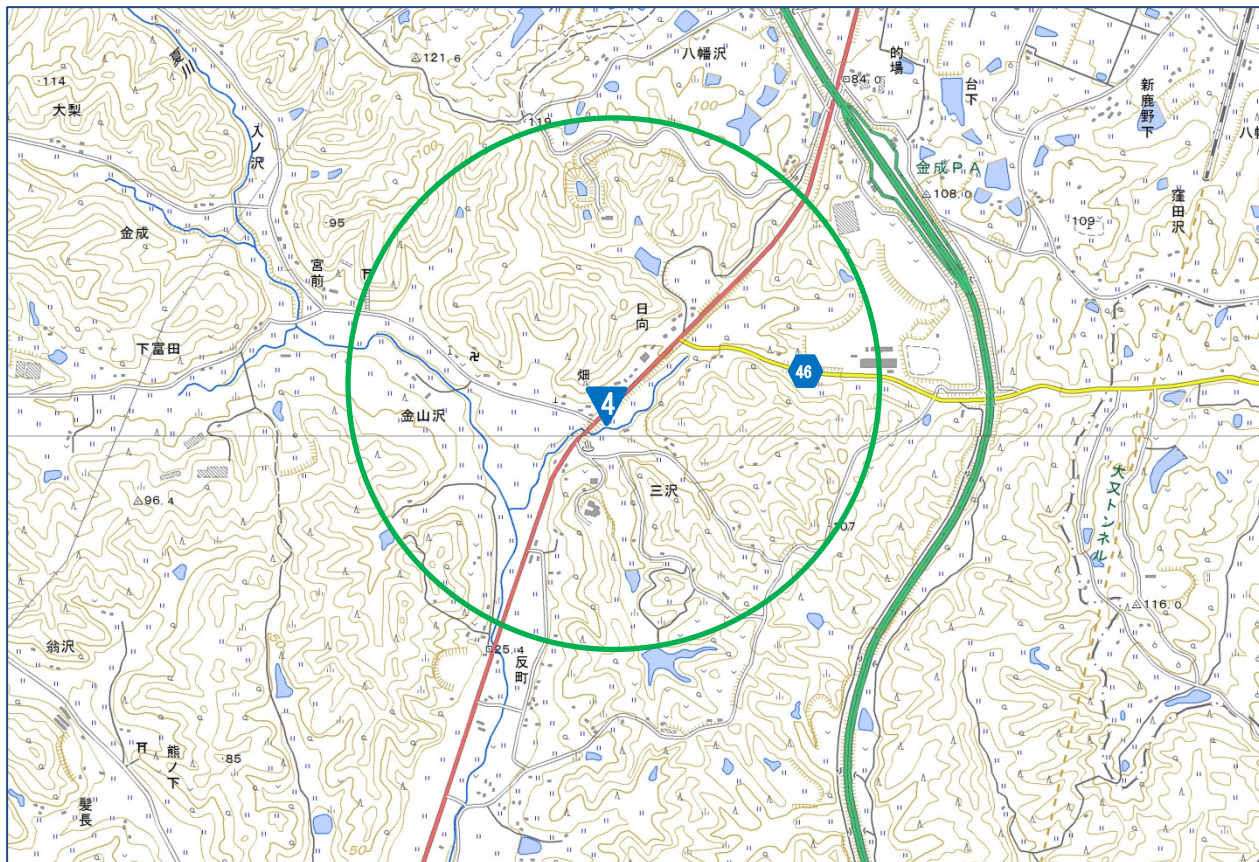


⑥山の駅くりこま周辺

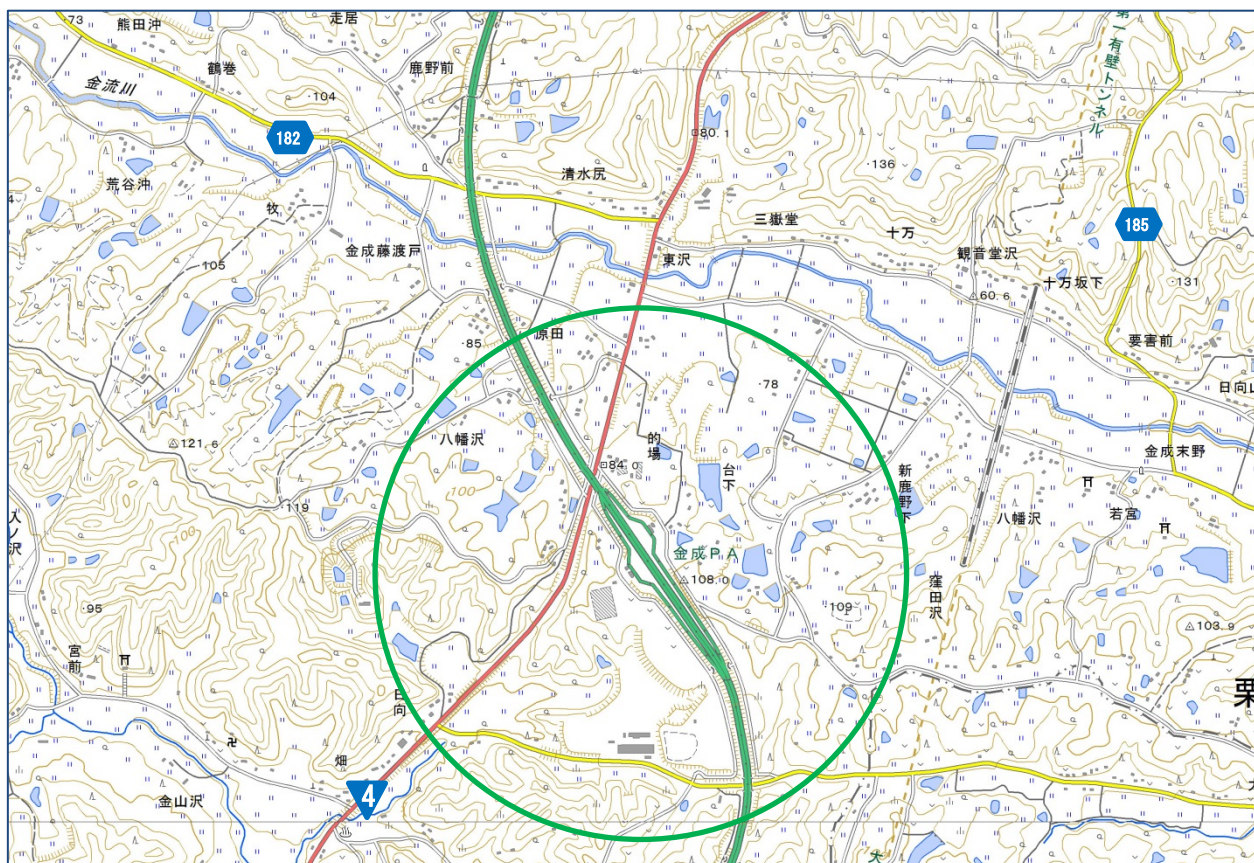


V. 道の駅整備に向けた課題

⑦金成延年閣周辺



⑧東北自動車道 金成 P A 周辺



V. 道の駅整備に向けた課題

(4) 該当エリアの評価

次に、該当エリアから検討候補地を選定するための2つ目の絞り込みとして、選定された該当エリアの状況をカルテとして整理し、下記の評価項目・指標で評価します。

ここでは、定量的評価と定性的評価を行います。

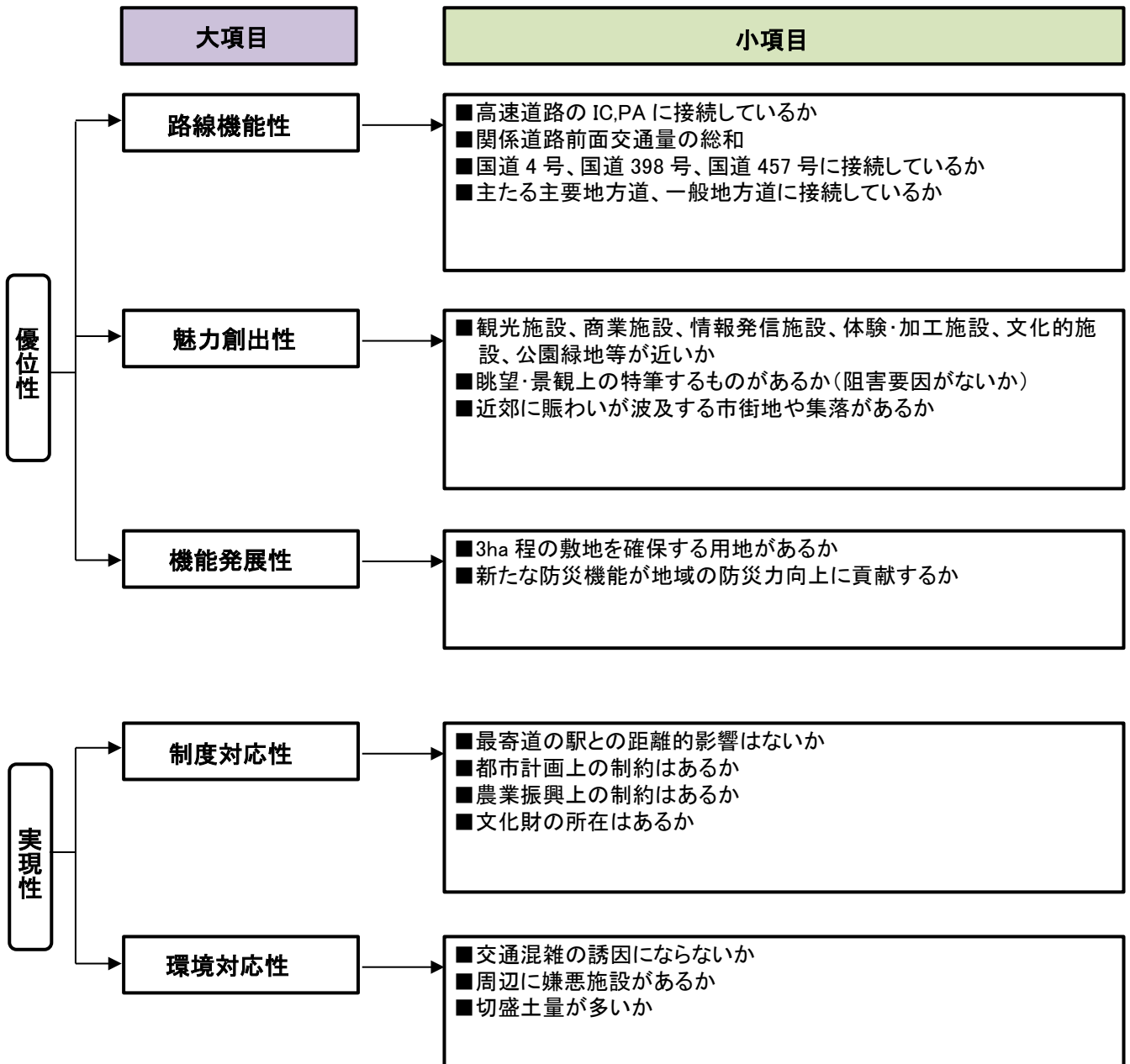
(ア) 定量的評価

定量的評価は「優位性」と「実現性」の観点から評価します。

「優位性」では、関係する道路の利用者吸引能力を評価する「路線機能性」、集客や賑わい効果を高める周辺の土地利用や環境要素を評価する「魅力創出性」、まちづくりの機能拡充の可能性を評価する「機能発展性」を設定します。

「実現性」では、法規制等の制度的な実現性を評価する「制度対応性」と周辺環境への影響や工事量等への影響要因を評価する「環境対応性」を設定します。

定量的評価項目の設定



V. 道の駅整備に向けた課題

①【優位性】に関する具体的評価指標の定義

路線機能性	■立寄り利用客を効果的に吸引する路線能力の高さや、市内全域に分散する観光資源や地域物産へ利用客を誘導する路線特性など、関係する路線の機能性を評価するもの
魅力創出性	■「地域連携機能」として利用客の多様なニーズに応えたり、地域固有の自然や風土を感じることができ、消費や体験活動を通して地域の認知度を高め地域経済・社会の発展につなげる能力を評価するもの
機能発展性	■エリアのポテンシャルを活かした道の駅の機能を効果的に展開する敷地規模の確保と、将来の規模拡充に向けた敷地余力を評価するもの ■道の駅の3つの基本機能に加え、地域の防災拠点としての役割を発揮する発展性を評価するもの

②【実現性】に関する具体的評価指標の定義

制度対応性	■国土交通省が定める道の駅登録に係る近隣道の駅との距離的關係や、都市計画区域、農業振興地域、文化財等に係る法規制等の制度対応を評価するもの
環境対応性	■集客施設の環境要素として、自然災害の危険度や周辺の嫌悪施設、悪臭や騒音等による快適性・安全性への影響を与える要因の有無や、敷地の起伏や道路との高低差による造成量の多寡等、環境への対応性を評価するもの

V. 道の駅整備に向けた課題

評価基準表

	大項目	定義	No.	小項目	項目設定の根拠	判断指標	判断基準	評価区分	評点
優位性	路線機能性	■立寄り利用客を効果的に吸引する路線能力の高さや、市内全域に分散する観光資源や地域物産へ利用客を誘導する路線特性等、関係する路線の機能性を評価するもの	1	高速道路の交通を吸引できるか	栗原市を通過する観光客をはじめ、高速道路利用客を道の駅に優位に誘導するため	高速道路のICの近さやPA等の附帯施設に道の駅を想定した場合の近さを指標とする	一般に直結、隣接している方が立寄り率を高め、距離が離れるに従い、立寄り可能性が低くなる 接続性が高いほど高得点 1kmの根拠：※1	高速道路IC、PAに接続している	10
								高速道路IC、PAに1km以内	6
								高速道路IC、PAに1km以遠	2
			2	関係する道路の交通量は十分か	より多くの利用客をより効率的に道の駅に誘導するため、そのポテンシャルを図る指標として交通量が妥当なため	立寄り数に影響を与える計画敷地前面及施設到達まで関係する近接道路の交通量を指標とする	同じ立寄り率の場合、交通量が多い方が立寄り数は多い 交通量が多いほど高得点 3万台の根拠：※2	関係する交通量が3万台/24hr以上	10
							関係する交通量が1~3万台/24hr	6	
							関係する交通量が1万台/24hr未満	2	
	3	国道に接続しているか	市外からの利用客を効率的に誘導するため、市内外を結ぶ幹線である国道との接続性を判断するため	国道への接続の容易性を指標とする	国道に直結、隣接している方が市外からの誘導力を高め、距離が離れるに従い、誘導力が低くなる 接続性が高いほど高得点 1kmの根拠：※1	国道に接続している	10		
							国道に1km以内	6	
							国道に1km以遠	2	
	4	主要な幹線道路に接続しているか	市内各地からの利用客の誘導や、市内の観光地等へ効率的に誘導ができる主要な幹線道路との接続性を有利するため	主要な幹線道路との接続の容易性を指標とする	主要な幹線道路に直結、隣接している方が市内各地への誘導力を高め、距離が離れるに従い、誘導力が低くなる 接続性が高いほど高得点 1kmの根拠：※1	主要な幹線道路に接続している	10		
							主要な幹線道路に1km以内	6	
							主要な幹線道路に1km以遠	2	
魅力創出性	■「地域連携機能」として利用客の多様なニーズに応えたり、地域固有の自然や風土を感じることができ、消費や体験活動を通して地域の認知度を高め地域経済・社会の発展につなげる能力を評価するもの	5	魅力ある施設集積を構成できるか	道の駅を核とした魅力的な集客エリアを形成し、より多くの利用客を誘導するために、連携できる関係施設が存在が必要になるため	観光施設、商業施設、情報発信施設、体験・加工施設、文化施設、公園緑地等との近接性を指標とする	連携する施設が近い程、魅力的な集客エリアを形成しやすい 接続性が高いほど高得点 1kmの根拠：※3	連携施設に隣接している	5	
							連携施設に1km以内	3	
							連携施設に1km以遠	1	
	6	眺望・景観に魅力があるか	栗原市の魅力を伝える方法の一つとして栗駒山や周辺の丘陵、田園風景、伊豆沼・内沼など景観が堪能できることがよりよい印象を与えるため	眺望・景観上の利点、欠点があるかを指標とする	眺望・景観上の利点が大きい程、道の駅整備エリアの印象を高め、集客につながる。 利点が大きいほど高得点	眺望・景観に秀でている	5		
							眺望・景観に阻害要因がない	3	
							眺望・景観に阻害要因がある	1	
	7	周辺まちづくりに賑わいを創出できるか	道の駅で創出される賑わいが地域の経済活動や交流活動を通じて周辺地域に波及することで地域活性化に貢献するため	賑わいが波及する市街地や集落が道の駅近郊にあるかを指標とする	市街地や集落との位置関係に近い程、まちづくり貢献度が高い 近いほど高得点 1km/3kmの根拠：※4	連携市街地・集落に隣接している	5		
						連携市街地・集落に1km以内	3		
						連携市街地・集落に1km以遠	1		
機能発展性	■エリアのポテンシャルを活かした道の駅の機能を効果的に展開する敷地規模の確保と、将来の規模拡充に向けた敷地余力を評価するもの	8	敷地規模が支障なく確保できるか	より多くの利用客の来訪にも余裕をもって対応できる施設の整備に備え、敷地規模の側面に対応できるようにするため	施設整備に十分余裕のある平坦で整形な敷地が3ha以上確保できるかを指標とする	平坦で整形な敷地が3ha以上確保できれば大概の道の駅の整備が可能になる 3ha以上確保できれば高得点 3haの根拠：※5	3ha以上の敷地確保に余裕あり	5	
							3ha程度の敷地確保は可能	3	
							3ha以上の敷地確保は難しい	1	
	■道の駅の3つの基本機能に加え、地域の防災拠点としての役割を發揮する発展性を評価するもの	9	近隣の防災力向上に貢献するか	道の駅に防災機能を併設整備することを目指し、より相応しい条件の場所で展開することにより地域防災力向上に貢献するため	防災機能施設としてふさわしい条件を備えているかを指標とする	緊急輸送道路に指定されていれば防災拠点として相応しい 緊急輸送道路指定で高得点	緊急輸送道路（1次）に指定	5	
							緊急輸送道路（2次）に指定	3	
						緊急輸送道路に指定なし	1		

V. 道の駅整備に向けた課題

	大項目	定義	No.	小項目	項目設定の根拠	判断指標	判断基準	評価区分	評点	
実現性	制度対応性	■国土交通省が定める道の駅登録に係る近隣道の駅との距離的關係や、都市計画区域、農業振興地域、文化財等に係る法規制等の制度対応を評価するもの	10	道の駅登録は可能か	国土交通省の道の駅登録の認定を得ることで認知度を高め、より多くの利用客を誘導するため	登録の判断材料の一つとなる既設道の駅との距離を指標とする	最寄道の駅との距離が10km以上離れていることが登録認定の目安となる 10km以上あることが高得点 ※10km以上の根拠：※6	最寄道の駅との距離が15km以上	5	
								最寄道の駅との距離が10~15km	3	
									最寄道の駅との距離が10km未満	1
			11	都市計画上の制約はあるか	道の駅整備を進めるに当たり、都市計画制度上の推進、阻害要因を確認し整備のしやすさを判断するため	都市計画区域、用途地域等の指定状況を指標とする	都市計画区域、用途地域指定の状況により、道の駅整備に支障がないことを目安とする 道の駅整備に適した区域区分であることが高得点	道の駅整備に適した区域区分	5	
									道の駅整備に支障のない区域区分	3
									道の駅整備に支障のある区域区分	1
		12	農業振興上の制約はあるか	道の駅整備を進めるに当たり、農業振興に係る制度上の推進・阻害要因から整備のしやすさを判断するため	農業振興地域、農用地の区域指定及び圃場整備状況を指標とする	農業振興に係る区域指定等がないことが道の駅整備のしやすさの目安とする 道の駅整備に適した区域区分であることが高得点	農振区域ではない	5		
							農振農用地である	3		
							農振農用地で圃場整備済	1		
		13	文化財保護上の制約はあるか	道の駅整備を進めるに当たり、文化財保護の観点から阻害要因等の有無を確認し円滑な整備を誘導するため	埋蔵文化財の状況を指標とする	埋蔵文化財がないことが道の駅整備のしやすさの目安とする 埋蔵文化財がないことが高得点	埋蔵文化財がない	5		
							一部埋蔵文化財がある	3		
							埋蔵文化財が多い	1		
	環境対応性	■集客施設的环境として自然災害の危険度や、周辺の嫌悪施設、悪臭や騒音等による道の駅の快適性・安全性への影響を与える要因の有無や、敷地の起伏や道路との高低差による造成量の多寡等、環境への対応性を評価するもの	14	自然災害危険度はないか	道の駅整備を進めるに当たり、地震、水害、土砂崩れ等の自然災害の危険度を確認し、安全性の高い集客施設を目指すため	ハザードマップによる地震、水害、土砂崩れ等の自然災害の危険度を指標とする	洪水、地震災害、土砂災害の危険度が低いことが道の駅整備の適していると判断 各種危険度が低いと高得点	震度6弱未満、浸水・土砂災害危険性が少ない	5	
							浸水想定区域指定、震度6弱域	3		
								浸水想定区域指定、震度6強区域	1	
15			周辺に環境阻害要因はないか	集客施設として来場者に不快感を与えないよう要因を確認し、快適な環境の下でお客様を招くため	近隣の悪臭、振動、騒音等を発生させる恐れのある嫌悪施設、墓地の有無を指標とする	近隣に嫌悪施設等がないことが道の駅整備の適していると判断 嫌悪施設がないことが高得点	嫌悪施設がない	5		
								嫌悪施設はあるが影響は少ない	3	
								嫌悪施設による影響がある	1	
	16	造成量は少ないか	道の駅整備に際して造成面での整備必要量を確認し、建設費用面で負担が大きくならないよう努めるため	接道道路を基準として盛土量を推算する敷地の地盤高等を指標とする	造成量が多くなると推測される地盤高（地形）であることが道の駅整備のしやすさの目安とする 造成量が小さいと高得点	造成・整地済み宅地	5			
						道路との地盤高の差が小さい農地	3			
						丘陵地、窪地等	1			

評価指標の設定根拠

※1：高速道路ICへの距離1kmの設定根拠

「近い」の判断根拠として1km以上離れると感覚が低くなる

参考資料：高速道路ICから立寄り型の道の駅として実証実験を行っている全国13の道の駅のIC出口からの距離では1km未満のものが11/13件であることから、1km以上では立寄りを誘導する「近い」感覚が低減すると解釈される。

※2：交通量3万台/1万台の設定根拠

国土交通省重点/モデル道の駅等から抽出した先進16事例及び宮城県道の駅14駅の前面道路交通量と関連する道路の交通量を単純合計すると概ね3万台に収まり、前面交通量の平均が約1万台であることから設定。

※3：連携する施設1kmの根拠

都市計画運用基準において市街地の連担基準を1kmと設定していることから設定。

※4：市街地や集落との位置関係1km/3kmの根拠

1kmについては※3同様に都市計画運用基準において市街地の連担基準をと設定していること、3kmについてはJR各社線（東京、大阪都心部を除く）平均駅間距離（3.2km～3.5km）から判断して、関係性のつよい位置関係距離を3kmと想定。

※5：敷地規模3haの根拠

国土交通省重点/モデル道の駅等から抽出した先進16事例及び宮城県の道の駅14駅の大規模敷地特殊例を除く大半の道の駅の敷地規模が3ha内に収まることから設定した。

※6：道の駅間距離10km以上の根拠

国土交通省東北地方整備局道路部交通対策課への聞き取りしたところ、道の駅登録の基準として明文化はしていないが、指導要件として最寄道の駅との離隔距離を10km程度以上を想定しており、かつ同一路線の場合は整備内容等において特徴が出ることを推奨している、との回答をいただいている。

V. 道の駅整備に向けた課題

イ) 定性的評価

定性的評価については「定性的特性」として、「市全域経済への地域経済波及貢献度」「来客者への魅力訴求度」「農畜産物ブランド発信力」「他圏域道の駅との競争力度」「まちづくり貢献度」の観点から、各エリアの特筆する「強み」「弱み」について評価します。

なお、評価に当たっては上記の視点に基づく各エリアの立地的な特性を評価するもので、道の駅の機能やその内容については各エリアに差がないこととして行います。

定性的評価項目と定義

評価項目	定義
①市全域経済への地域経済波及貢献度	道の駅に利用客が集まり、時間を過ごし、市内の観光スポットへの回遊や農産品・工芸品等の購入、飲食、宿泊、体験等に伴う消費行動による経済的効果が、市全域経済に及ぼす波及貢献度合を評価する。 判断基準は滞在、回遊に伴う購買、飲食、宿泊、体験等の消費行動がどのようなエリアで誘引され、地域経済に波及するかという観点で見えていくこととする。
②来客者への魅力訴求度	当該エリアへの訪問者が、その場所で享受できる栗原市の魅力の内容とその度合いを定性的観点から評価する。 栗原市の魅力の要素としては、自然景観・眺望、買物・飲食・文化施設等の拝観、体験・交流活動への参加などから得られる魅力を対象に想定する。
③農畜産物ブランド発信力	地域の農畜産物のブランド発信力の評価方法としては、ブランド発信の現場への距離やそれらが醸し出す雰囲気などの程度、感じることができるかを評価するものである。 ブランドそのもの、発信方法については各エリア共通との前提とする。 例：生産現場・加工現場や直売店との連携性
④他圏域道の駅との競争力度	他圏域道の駅は、本市に隣接する岩手県一関エリア及び宮城県登米エリア、大崎エリアを主な対象とし、必要に応じて同一道路沿線や沿岸部も考慮する。 評価指標としては新たに整備する道の駅が提供できる各種の自然資源、農畜産物、体験・交流活動等による特性が、他圏域道の駅の特性との競争力の違いを相対的に判断するものとする。
⑤まちづくり貢献度	道の駅の稼働に伴う新たな商業・サービス機能が定着することや、来訪者の消費やイベント等による賑わい創出、交流活動の展開等により、周辺市街地等における地域活動や交流活動の誘導等、まちづくり機運の盛り上げにどの程度貢献するかを比較検討する。

VI. 導入機能の検討

1. 導入機能のあり方

道の駅整備では(1)休憩機能、(2)情報発信機能は不可欠な機能であり、(3)地域連携機能は整備する地域の実情に合わせて導入を検討していきます。

いずれも整備候補地の状況に合わせ、既存の施設との連携や調整の下で取捨選択を行いながら、具体的な内容の検討を行っていくこととなります。

また、それぞれの機能に関しても栗原市の特徴を付加していくことや、利用者のニーズに合わせた形態、内容の工夫をしていくことが必要になります。

導入機能素案

(1) 休憩機能

- ① 利用しやすい駐車場
- ② 24時間利用可能な快適なトイレ
- ③ 気軽に利用できる休憩スペース

(2) 情報発信機能

- ① 交通情報の発信
- ② 観光情報の発信
- ③ 地域情報の発信
- ④ 防災情報の発信

(3) 地域連携機能

- ① 地元農産物等の販売
- ② 加工品や銘菓、工芸品等の販売
- ③ 地場産品を活用した食の提供
- ④ 体験型観光の場や機会の提供
- ⑤ 地域ブランド創出の場の提供
- ⑥ イベント開催や遊びの空間としての広場・公園の整備
- ⑦ 防災拠点機能の導入

VI. 導入機能の検討

2. 道の駅タイプ毎の導入機能のあり方

検討候補地の特性に応じて重視する機能も変わってきますが、ここでは「ゲートウェイ型」「ロードサービス型」「地域サービス型」各タイプの目的に応じた「休憩機能」「情報発信機能」「地域連携機能」について、既存事例やニーズの動向を踏まえながら例として検討していきます。

(1) ゲートウェイタイプを意識した情報発信機能のあり方

インバウンドを含めた広域の観光客を想定し、地域資源、地域物産の案内・紹介・誘導を図ることが求められています。

具体的には、以下のようなポイントになります。

- ・地域の資源、物産が一堂に集まる
- ・それぞれの魅力を適切に伝える・伝わる（食べたい、買いたい、行きたい、試したい等）
- ・新しい発見・体験が購買、訪問、体験につながる
（名前は知っていたが、本当の魅力は知らなかった、こんな使い方、こんな体験がある）

情報や物産の集積性については、全てが揃っていること。興味・関心のある観光地等へ迷うことなくアクセスできること。スペース等の制約の中で有人での案内や、IT機器・誘導サポート体制が求められます。

全国各地の多くの道の駅のほか、物産館やインターネットショッピング等での競合が多い中、栗原市の魅力を伝えるには、違いを“リアル”に“適切”に伝える必要があります。

また、外国人も含めて旅行慣れした観光客には、国内の有名な場所や物産は既に知られており、隠れた逸品や名所、意外性のある事物に対して強い興味と関心を持っています。

地域資源の中から希少性、特異性を引き出し表現する能力・コンテンツが求められます。具体的な体験・体感（やってみる、食べてみる）ができ、適切に知らせる・教える（優しく、誘導・案内）工夫が必要となってきます。

具体的には、観光インフォメーションボード・パネル・チラシ・AV機器等による適切な表現、観光コンシェルジュによる丁寧な対応、体験イベント等によるリアル感のある訴求、物産の展示・販売では試食やイートイン、ワークショップ等により、強い印象と購入・訪問につながる連続性のある展開等を行っていくことが想定されます。

VI. 導入機能の検討

導入機能のイメージ（ゲートウェイタイプを想定した情報発信機能）

地域の観光資源をわかりやすく表示する

判り易さを意識した、整然としたパネルやチラシの展示をする。

道の駅米沢の地域観光情報スペース



食のセレクトショップを目指す

地域食材を使った料理、食べ方を地域の女性の視点からセレクト・アレンジ・コーディネートして紹介する。

食のセレクトショップ例



イートインコーナーを設置する

試食や、作り方のワークショップをしたり、“お試し”イートインコーナーを設置する等、購買意欲の向上を工夫する。

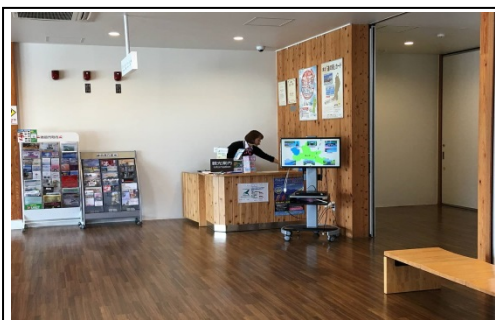
デバ地下のイートインのある店舗例



観光コンシェルジュを配備する

案内カウンターと、観光コンシェルジュを配備した市内各所での体験案内窓口を設ける等、新幹線くりこま高原駅案内所と同程度の機能を持たせる。

道の駅猪苗代のコンシェルジュ



VI. 導入機能の検討

(2) ロードサービスタイプを意識した休憩機能のあり方

栗原市を通過する観光・ビジネス客を想定し休憩、休息、補給、リフレッシュしてもらうためのサービスを提供する機能です。

ドライバーや観光バスが必ず立ち寄る場所として選定されるような機能、容量、使い易さ等を備えることが求められます。

ドライバーに対しては、休息や睡魔からのリフレッシュができる機能、観光客に対してはトイレ、食事、物産購入ができる機能を、ビジネス客に対しては、ビジネスサポート機能等、一箇所で全てのことが処理できるような心遣いのある機能も必要になってきます。

具体的には、以下のような休憩機能が考えられます。

- ・ ト イ レ：洗面所（パウダールーム）、身障者用トイレ、子ども用トイレ、姿見
- ・ 駐 車 場：大型車（バス、貨物）スペース、身障者用スペース、二輪車、自転車（サイクルステーション）
- ・ 休憩施設：畳スペース、リラクゼーションシート、仮眠施設
- ・ 物販施設：コンビニエンスストア（文具、マルチコピー機等含む）、ミニスーパー
- ・ 飲食施設：カフェ、レストラン（定食、軽食類）、自販機、電子レンジ等簡易キッチン
- ・ リフレッシュ施設：シャワー、仮眠施設、簡易ホテル、マッサージ、温浴施設、軽運動空間、ジムスペース
- ・ ビジネスサポート：A T M、インターネット環境（W i - F i）、シェアオフィス機能等
- ・ サービス施設：コインランドリー、郵便ポスト、E Vスタンド、ガソリンスタンド
- ・ 交通結節機能：市内巡回バス停留所、高速バス停留所、観光スポットシャトルバス停留所、カーシェアステーション、レンタサイクルステーション

VI. 導入機能の検討

導入機能のイメージ（ロードサービスを想定した休憩機能）

シャワールームの設置

ドライバーのリフレッシュ目的に加えて、自然探索や登山、サイクリング等アクティブな観光活動の後の立寄り客にも、シャワーや温浴施設は望まれる機能として要望が多い。

道の駅猪苗代のシャワールーム



宿泊施設の併設

長距離ドライバーや、広範なエリアを対象とする観光客向けの宿泊機能も想定できる。都市部の宿泊施設が不足していることや、価格が高いこと等からインバウンド客等の需要の高まりがある。

道の駅とうわ隣接のホテル



ドッグランの設置

愛犬と行動を共にすることが多くなり、犬向けの各種サービス機能も必要な機能の一つとなりつつある。

水飲み、リードフック、ドッグフード等も合せて対応できるようにする。

道の駅ばんだいのドッグラン



コンビニエンスストアの設置

ロードサービスに限らず、コンビニエンスストアは道の駅でも必須の施設になっている。地域需要も含めて、多機能型のコンビニがあると一通りの観光、ビジネス対応も可能になる。

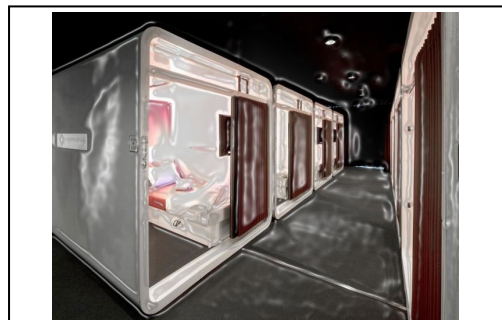
道の駅米沢のコンビニエンスストア



女性専用の休憩機能

宿泊やリラクゼーションスペースは、女性専用のものが都市部に限らず浸透してきている。女性が気持ちよく利用できる工夫も時代の流れに合わせて検討する。

女性専用のカプセルホテル例



VI. 導入機能の検討

(3) 地域サービスタイプを意識した地域連携機能のあり方

栗原市で検討が進められている中核機能地域の生活創造拠点や、各地区毎の地域拠点において、市民生活をサポートする機能の整備が進められることが想定されています。道の駅整備においては候補地や導入機能の検討の中で、地域サービス機能の適正な配置やそれら拠点とのバランスを図っていくことも検討します。

具体的には、以下のような地域連携機能が考えられます。

- ・ 日常商業施設：ミニスーパー、コンビニエンスストア
- ・ 生活サービス施設：ATM、コインランドリー
- ・ 子育て、遊びの空間：キッズプレイルーム、公園・広場・屋外遊び場、児童クラブ
- ・ 高齢者支援：デイケア施設、包括支援センター
- ・ 娯楽・レジャー施設：パークゴルフ場、公園、体育館
- ・ 文化・教養施設：図書館、ホール、博物館等
- ・ 飲食施設：フードコート、ファミリーレストラン、カフェ
- ・ 防災施設：防災倉庫、防災機器、防災広場、発電・給水設備、ヘリポート



図書館を併設する道の駅みやもり



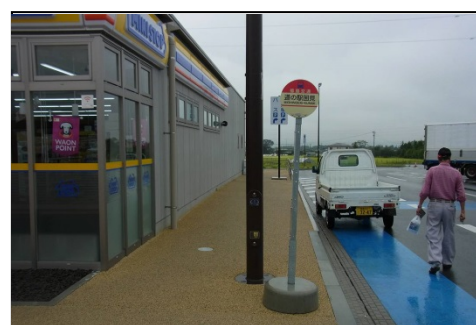
病院の診察受付機を設置する道の駅湯川あいつ坂下



遊具を設置する道の駅なみおか



キッズルームを設置する道の駅ふたつ



路線バスの結節点になる道の駅国見

VII. 候補地の検討

1. 該当エリアの総合評価

■総合評価

定量的評価と定性的評価を踏まえ、総合的な判断から8つの該当エリアを評価します。

大項目		No.	小項目	①国道4号高清水周辺	②旧長崎小学校周辺	③国道4号バイパス・みやぎ県北高速幹線道路交差点周辺	④旧大岡小学校周辺	⑤くりはら田園鉄道公園周辺	⑥山の駅くりこま周辺	⑦金成延年閣周辺	⑧東北自動車道金成PA周辺	
定量	優位性	路線機能性	1 高速道路の交通を吸引できるか	2	2	10	2	2	2	2	10	
			2 関係する道路の交通量は十分か	6	2	10	2	6	2	6	6	
			3 国道に接続しているか	10	6	10	2	6	10	10	10	
			4 主要な幹線道路に接続しているか	6	2	10	6	6	6	6	6	
		魅力創出性	5 魅力ある施設集積を構成できるか	3	1	3	1	5	5	3	1	
			6 眺望・景観に魅力があるか	3	3	3	3	3	3	1	1	
			7 周辺まちづくりに賑わいを創出できるか	3	1	5	1	5	5	1	1	
			機能発展性	8 敷地規模が支障なく確保できるか	3	3	5	3	3	1	1	3
				9 近隣の防災力向上に貢献するか	5	3	5	1	3	3	5	1
	実現性	制度対応性	10 道の駅登録は可能か	3	1	5	5	5	5	5	5	
			11 都市計画上の制約はあるか	3	3	3	3	3	3	3	3	
			12 農業振興上の制約はあるか	1	3	3	3	5	5	3	5	
			13 文化財保護上の制約はあるか	3	5	3	5	5	3	5	5	
		環境対応性	14 自然災害危険度はないか	3	3	5	1	3	5	5	5	
			15 周辺に環境阻害要因はないか	1	5	5	5	5	5	5	5	
			16 造成量は少ないか	3	3	3	3	5	3	3	5	
合計評点				58	46	88	46	70	66	64	72	
定性	①市全域への地域経済波及貢献度	強み	—	—	滞在・回遊の消費誘導の点で市内全域への利便性に優れる	—	—	—	—	—	—	
		弱み	市南部にあり、市東部、北部等市全域への波及貢献度が弱い	市中心部や東部、南部との連携が弱い	—	市東部にあり、市西部、南部等市全域への波及貢献度が弱い	市東部にあり、市西部、南部等市全域への波及貢献度が弱い	市の北部にあり、市西部、南部等市全域への波及貢献度が弱い	市の北部にあり、市西部、南部等市全域への波及貢献度が弱い	市の北部にあり、市西部、南部等市全域への波及貢献度が弱い		
	②来客者への魅力訴求度	強み	—	—	市街地や商業機能集積地、文化資源に近く、訴求度に優れる	—	—	くりはら田園鉄道公園があり、若柳市街地を含めて地域文化資源の訴求に優位である	栗駒山麓の麓で栗駒観光のゲートウェイとして魅力を持つことから訴求度に優れる	国道4号沿道の立地と温泉施設金成延年閣と一体となった集客要素が活かせる	高速道路隣接もしくは一体型の道の駅が可能になれば高速道路利用者への訴求度に優れる	
		弱み	市内各観光スポット等への誘導が弱い	市内各観光スポット等への誘導が弱い	—	近郊にくりはら田園鉄道公園があるが、直近に観光資源が少ない	—	—	栗駒の観光、農畜産品に限定される	—	—	
	③農畜産物ブランド発信力	強み	—	地域産物展示販売施設あやめの里等近隣の施設との連携が図りやすい	—	—	—	—	栗駒エリアの農畜産品ブランド発信力は高い	—	—	
		弱み	農畜産品関連施設や生産・加工に結びつく資源が近隣に少ない	市内北部、東部のブランド発信は限定的になる	農畜産品関連施設や生産・加工に結びつく資源が近隣に少ない	農畜産品関連施設や生産・加工に結びつく資源が近隣に少ない	農畜産品を販売する施設が規模、商材等の面で課題がある	—	農畜産品関連施設や生産・加工に結びつく資源が近隣に少ない	農畜産品関連施設や生産・加工に結びつく資源が近隣に少ない		
	④他圏域道の駅との競争力	強み	—	—	国道4号、国道398号、みやぎ県北高速幹線道路、東北自動車道が交差の優位性が発揮できる	—	—	くりはら田園鉄道公園、近隣商業集積等が地域文化資源集積の点で優位性を持つ	栗駒固定公園に近いことから地域資源の訴求が優位である	国道4号沿道の立地と温泉施設金成延年閣と一体となった集客要素が活かせる	高速道路隣接もしくは一体型の道の駅が可能になれば大きな優位性を持つ	
		弱み	—	他圏域道の駅のような交通量はなく、入込客数は地理的に弱い	—	—	—	直近に観光資源等の誘客機能が弱い	—	高速道路ICや幹線国道からやや距離がある	近隣に連携できる観光資源等の誘客機能が弱い	
	⑤まちづくり貢献度	強み	—	—	交通利便性に加え市街地の外縁部であり、また市の中心部であることから、市街地の活性化、住民利用にも貢献度が高い	—	—	—	—	—	—	
		弱み	高清水市街地との連続性に限られ、地域限定的となる	賑わいを誘導する市街地が遠い	—	市街地から離れ、道の駅の賑わいの波及が弱い	—	市街地との連続性に限られ地域限定的となる	市街地との連続性に限られ地域限定的となる	賑わいを誘導する市街地が遠い	賑わいを誘導する市街地が遠い	
	総合評価			国道4号の集客能力を活かすことができるが、市の南端という立地や交通体系、関係施設との接続性等から見て、市内観光スポットへの誘導や地域農畜産品のブランド化貢献は限定的である	一迫地区の歴史、花山地区の自然を資源として、国道398号の東西交通の優位性を活かすことができるが、集積性の課題や市内全域の資源活用や波及という点で限定的である	広域交通・地域の結節点で、市の中心に位置し、市街地外縁部という立地は道の駅整備には優位な要素を持っている	高速道路IC 近く市内東西を結ぶ幹線道路に面しているが、影響エリアが市内全域ではなく限定的である	市域の東端という立地的な制約を持つものの、国道、県道の幹線道路により市域東西へのアクセス性を活かすことで、市内のサブ核的な集客拠点になる要素を持っているが直売所「くりでん」が設置されており、競合の可能性はある。	市域の西北部という立地で栗駒固定公園の自然資源をセールスポイントに特徴を出し出すことができるが道の駅用地確保の点で制約があり、市内全域の資源活用や波及という点で限定的である。また、「山の駅くりこま」が設置されており、競合の可能性はある。	国道4号沿道の集客能力や金成延年閣の集客力を活かすことができるが、市の北端という立地や市全域の資源活用や波及という点で農畜産品のブランド化貢献は限定的である	高速道路PA 隣接もしくは一体型の道の駅が可能になれば高速道路利用者の吸引に大きな効果が期待されるが、市全域の資源活用や波及という点で限定的である	
	評価結果					◎		○			○	

VII. 候補地の検討

2. 候補地の選定と道の駅タイプ

(1) 候補地の選定

前項で検討した定量的評価の総合評点の上位を取り上げ、それぞれの特徴を見ると

③国道4号バイパス・みやぎ県北高速幹線道路交差部周辺：88点

交通条件の優位性と市街地の集積、市域の中心地という点で、優位性を有しています。

⑧東北自動車道金成PA周辺：72点

国道・高速道路の交通を活用できるという個性的な魅力を有しています。

⑤くりはら田園鉄道公園周辺：70点

上記エリアと比べ各項目で優位ではないものの、既存集積との関連という個性的な魅力が、定量的、定性的な評価に表れています。

となっています。

一方、上記以外のエリアを見ていくと、国道等への接続、敷地の規模や開発整備の可能性、交通条件や連携機能において優位な条件が弱く、道の駅としての市全域への経済波及性やブランド発信力、市街地との連携性等において課題があります。

以上のことから、栗原市道の駅整備の候補地として下記の3箇所を選定します。

候補地

No③国道4号バイパス・みやぎ県北高速幹線道路交差部周辺

No⑤くりはら田園鉄道公園周辺

No⑧東北自動車道金成PA周辺

VII. 候補地の検討

(2) 候補地の道の駅タイプ

各候補地の評価ポイントを改めて整理し、候補地の特性や優位性を活かすことを念頭に、先に検討した道の駅タイプ「ゲートウェイ型」「ロードサービス型」「地域サービス型」が持つ特徴との適合性を検討すると以下の通りとなります。

No③ 国道4号バイパス・みやぎ県北高速幹線道路交差点周辺

定量評価では路線機能性をはじめ、多くの項目で平均的に高得点を得ており、8つの該当エリアの中で最高点（88点）を獲得しています。また、定性評価でも広域幹線道路が複数交差するという交通機能の高さや、市街地に近いことから、経済効果の波及や他圏域道の駅との競争力、まちづくりの貢献度等で高く評価されます。

道の駅タイプへの適合性に関しては、市の中心部に位置し各地区へのアクセス性に優れた特性を有しており、観光客誘導に役割を果たす「ゲートウェイ型」を担うに相応しいエリアと判断されます。

また、4つの広域幹線道路が集まる結節点という点においては、市域外からの利用客誘導にも適した条件を持っており、道路利用者を効率的に誘引するという役割を果たす「ロードサービス型」にも適性を持っていると考察されます。

このように、多くの面で優位性を持つエリアであることから、「ゲートウェイ型」「ロードサービス型」を中心とした道の駅タイプが想定されます。

No⑤ くりはら田園鉄道公園周辺

定性評価では、くりはら田園鉄道公園や市街地隣接という点で、実現性やまちづくりへの波及的な効果を期待できるものとなっています。

道の駅タイプの適合性に関しては、市の東部に位置するという面から市全域をカバーする「ゲートウェイ型」や広域交通幹線の機能を活かした「ロードサービス型」ではなく、既存集積を核にしながらか「地域サービス型」の役割を中心とした道の駅タイプが想定されます。

No⑧ 東北自動車道金成PA周辺

当該エリアは北端にあることから、市全域を対象とし、ハブ的役割を果たすという点においては弱いものの、国道4号、東北自動車道の交通を直接引き込むことができるという点では、優位性を持っています。

このように、道の駅タイプとの適合性では、広域交通幹線の機能を活かした「ロードサービス型」が想定されます。

No③ 国道4号バイパス みやぎ県北高速幹線道路交差点周辺	➡ 「ゲートウェイ型」 「ロードサービス型」
No⑤ くりはら田園鉄道公園周辺	➡ 「地域サービス型」
No⑧ 東北自動車道金成PA周辺	➡ 「ロードサービス型」

VII. 候補地の検討

3. 候補地別の導入機能

次に、前項で選定した3箇所の候補地について、既存道の駅の整備タイプ別導入事例等を参考に機能毎に具体例を挙げて、それぞれの適性を検討します。

ここで想定する機能は、道の駅のそれぞれのタイプ別により一般的に考えられるものであり、必置というものではなく、今後さらに必要性を検討することになります。

候補地に想定する導入機能

種別	導入機能	導入施設	候補地Ⅰ		候補地Ⅱ	候補地Ⅲ
			③国道4号バイパス・みやぎ県北高速幹線道路交差部周辺		⑤くりはら田園鉄道公園周辺	⑧東北自動車道金成PA周辺
			ゲートウェイ型	ロードサービス型	地域サービス型	ロードサービス型
休憩機能 地域連携機能 情報発信機能	駐車場	24時間駐車場	○	○	○	○
		EV駐車場	○	○	○	○
		バス発着場	○	○	○	○
		駐輪場(二輪)	○		○	
		自転車駐輪場	○		○	
	トイレ	24時間トイレ	○	○	○	○
		パウダールーム	○	○	○	○
		授乳室	○	○	○	○
	休憩施設	24時間休憩室	○	○	○	○
		シャワールーム		○		○
		更衣室		○		○
		遊戯室	○		○	
		宿泊施設		○		○
	屋外広場	芝生広場	○			
		多目的広場	○			
		バーベキュー広場			○	
		イベント広場	○		○	
		ドッグラン		○	○	○
	飲食施設	レストラン	○			
		カフェ			○	
		軽食コーナー		○		○
		独立店舗	○			
	地域振興施設	農畜産物直売所	○	○	○	○
		お土産販売所	○	○		○
		加工体験施設	○			
		コンビニ	○	○	○	○
	情報発信施設	道路情報	○	○	○	○
		地域観光情報	○	○	○	○
地域物産情報		○	○	○	○	
防災情報		○	○	○	○	
防災施設	防災倉庫	}	関係機関との調整による			
	非常用発電施設					
	設備機械					
	ヘリポート					
共通機能	管理施設	事務室	○	○	○	○
		その他倉庫等	○	○	○	○

VII. 候補地の検討

4. 導入機能の規模設定

次に、想定される機能・施設の規模設定を検討します。

設定方法は、前面交通量から算定されるもの、主要な導入機能の規模に対応するもの、これまでに設置されている他の道の駅の事例等から設定されるものがあります。

導入が想定される機能と規模算定方法

種別	導入機能	導入施設	内容及び規模設定方法	
休憩機能	駐車場	駐車場1	前面及び関係する道路の交通量	
		駐車場2	地域振興施設等による	
		駐車場3	ピーク時対応/除雪スペースを兼ねる	
		駐車場4：EV 駐車場	事例等	
		駐車場5：バス発着場	高速バス、路線バスの乗入便数	
		駐車場6：従業員駐車場	従業員規模	
		駐車場7：搬入用駐車場	店舗規模等	
		駐輪場	交通量	
		自転車駐輪場	事例等、サイクルステーション	
		トイレ	トイレ	トイレ1：24 時間トイレ
トイレ2：	地域振興施設等のトイレ			
トイレ3：パウダールーム	事例等			
トイレ4：授乳室	事例等			
休憩施設	休憩施設	24 時間休憩室	前面及び関係する道路の交通量	
		シャワールーム	事例等	
		更衣室	事例等	
		遊戯室	事例等	
		宿泊施設	事例等	
		多目的ホール	事例等	
地域連携機能	屋外広場	芝生広場	地域需要、事例等	
		多目的広場	事例等、ピーク時駐車場を活用	
		バーベキュー広場	事例等	
		イベント広場	地域需要、事例等	
		ドッグラン	事例等	
	飲食施設	飲食施設	レストラン	設計要領※
			カフェ	事例等
			軽食コーナー	事例等
			独立店舗	事例等
	地域振興施設	地域振興施設	農畜産物直売所	農産物直売所調査、事例等
			お土産販売所	農産物直売所調査、事例等
			加工体験施設	農産物直売所調査、事例等
			コンビニ	事例等
	情報発信施設	情報発信施設	道路情報	設計要領※、事例等
			地域観光情報	地域需要、事例等
			地域物産情報	地域需要、事例等
防災情報			地域需要、事例等	
防災施設	防災施設	防災倉庫	関係機関との調整による	
		非常用発電施設		
		設備機械		
		ヘリポート		
共通機能	管理施設	事務室	全体規模	
		その他倉庫等	全体規模	

※設計要領：高速道路株式会社 設計要領第四集（平成27年7月）

Ⅶ. 候補地の検討

次に候補地毎の導入機能の規模を算定します。

駐車場台数、トイレ器数等の算定においては、前面交通量から算定する方法と、地域連携機能として算定する2つの方法から行い、それに用いる道路交通量は、想定するエリアの前面交通量と、立寄りに寄与すると推測される関係道路の交通量とします。

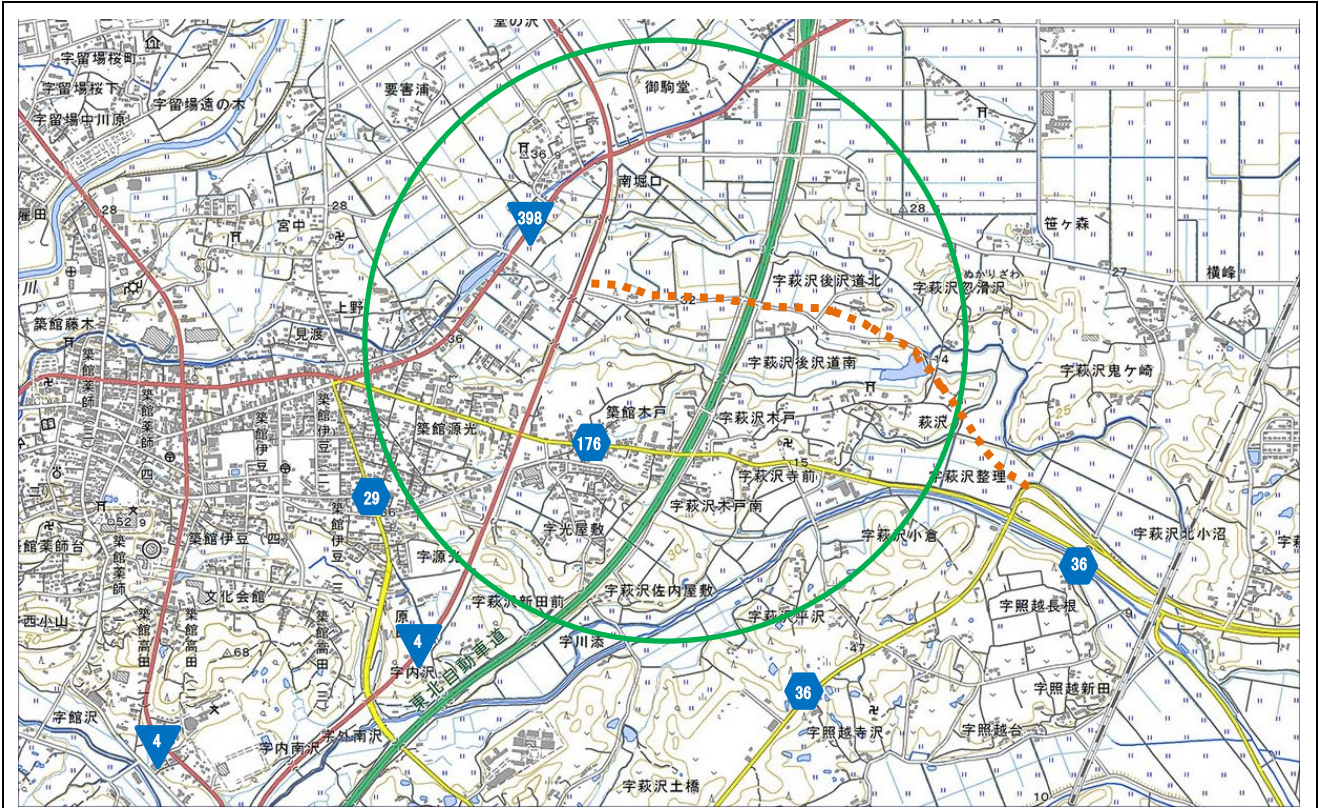
候補地毎の導入機能規模

導入機能	導入施設		候補地Ⅰ		候補地Ⅱ		候補地Ⅲ	
			③国道4号バイパス・みやぎ 東北高速幹線道路交差部周辺		⑤くりはら田園鉄道 公園周辺		⑧東北自動車道金成 PA 周辺	
			ゲートウェイ型・ ロードサービス型		地域サービス型		ロードサービス型	
駐車場	24時間駐車場	小型	219台	6,045㎡	168台	4,637㎡	136台	3,754㎡
		大型バス	9台	1,916㎡	4台	852㎡	14台	2,980㎡
		31台	6,599㎡	14台	2,980㎡	50台	10,643㎡	
		障がい者用	5台	163㎡	3台	98㎡	3台	98㎡
		EV駐車場	2台	75㎡	2台	75㎡	2台	75㎡
	合計		266台	14,798㎡	191台	8,642㎡	205台	17,550㎡
	駐輪場	二輪	10台	125㎡	4台	50㎡	4台	50㎡
		自転車	20台	41㎡	20台	41㎡	20台	41㎡
トイレ	24時間トイレ	男 小	12器	} 385㎡	7器	} 263㎡	14器	} 431㎡
		大	8器		5器		9器	
		女	35器		22器	40器		
	地域連携トイレ	男 小	2器	} 74㎡	2器	} 74㎡	2器	} 74㎡
		大	2器		2器		2器	
		女	4器		4器		4器	
		合計		男 24器 女 39器	459㎡	男 16器 女 26器	337㎡	男 27器 女 44器
	パウダールーム		50㎡		50㎡		50㎡	
	授乳室		50㎡		50㎡		50㎡	
休憩施設	24時間休憩室		280㎡		210㎡		210㎡	
	シャワールーム		50㎡		-		50㎡	
	更衣室		-		-		-	
	遊戯室		250㎡		250㎡		-	
	宿泊施設		-		-		-	
	多目的ホール		100㎡		100㎡		-	
屋外広場	芝生広場		3,000㎡		-		-	
	多目的広場		600㎡		-		-	
	バーベキュー広場		-		-		-	
	イベント広場		600㎡		600㎡		-	
	ドッグラン		-		1,600㎡		1,600㎡	
飲食施設	レストラン		300㎡		-		-	
	カフェ		-		208㎡		-	
	軽食コーナー		240㎡		-		150㎡	
	独立店舗		-		-		-	
地域振興施設	農畜産物直売所		300㎡		240㎡		240㎡	
	お土産販売所		-		-		-	
	加工体験施設		-		-		-	
	コンビニ		150㎡		150㎡		150㎡	
情報発信施設	道路情報		休憩室に含む		休憩室に含む		休憩室に含む	
	地域観光情報		150㎡		休憩室に含む		休憩室に含む	
	地域物産情報		-		-		-	
	防災情報		-		-		-	
防災施設	防災倉庫		}		}		}	
	非常用発電施設		}		}		}	
	設備機械		}		}		}	
	ヘリポート		}		}		}	
管理施設	事務室		130㎡		130㎡		130㎡	
	その他倉庫等		600㎡		600㎡		600㎡	
その他	緑地等		6,951㎡		4,512㎡		5,984㎡	
	合計		29,224㎡		17,770㎡		27,360㎡	

VII. 候補地の検討

候補地毎の事業概要

候補地 I : ③国道4号バイパス・みやぎ県北高速幹線道路交差部周辺



所在地(主要)	栗原市志波姫南堀口 他				
整備タイプ	ゲートウェイ型/ロードサービス型				
立地類型	観光地立地		幹線道立地		複合・集積
機能類型	休憩	情報発信	物販・飲食	観光・産業	生活支援
複合施設・機能	駐車場 トイレ	交通情報 観光情報 地域物産情報	土産物 農産物直売所 飲食施設 (レストラン、テイクアウト) コンビニ		広場
アクセス道路	国道4号バイパス	国道398号	みやぎ県北高速 幹線道路	東北自動車道	合計
交通量(台/24hr)	14,600	5,854	10,000	28,514	58,968
敷地規模(m ²)	駐車場	14,964	小型:219台、大型バス9台、大型貨物31台 障がい者用5台、EV駐車場2台 計266台 二輪10台 自転車20台		
	トイレ	559	男 24器(小14器、大10器、)、女 39器 パウダールーム、授乳室		
	休憩施設	680	24時間休憩室、シャワールーム、遊戯室、 多目的ホール		
	屋外広場	4,200	芝生広場、多目的広場、イベント広場		
	飲食施設	540	レストラン、軽食コーナー、		
	地域振興施設	450	農畜産物直売所、お土産販売所、コンビニ		
	情報発信施設	150	地域観光情報、地域物産情報、防災情報、 道路情報(休憩室に含む)		
	防災施設	-	関係機関との調整による		
	管理施設	730	事務所、その他倉庫等		
	その他	6,951	緑地等		
	合計	29,224			

VII. 候補地の検討

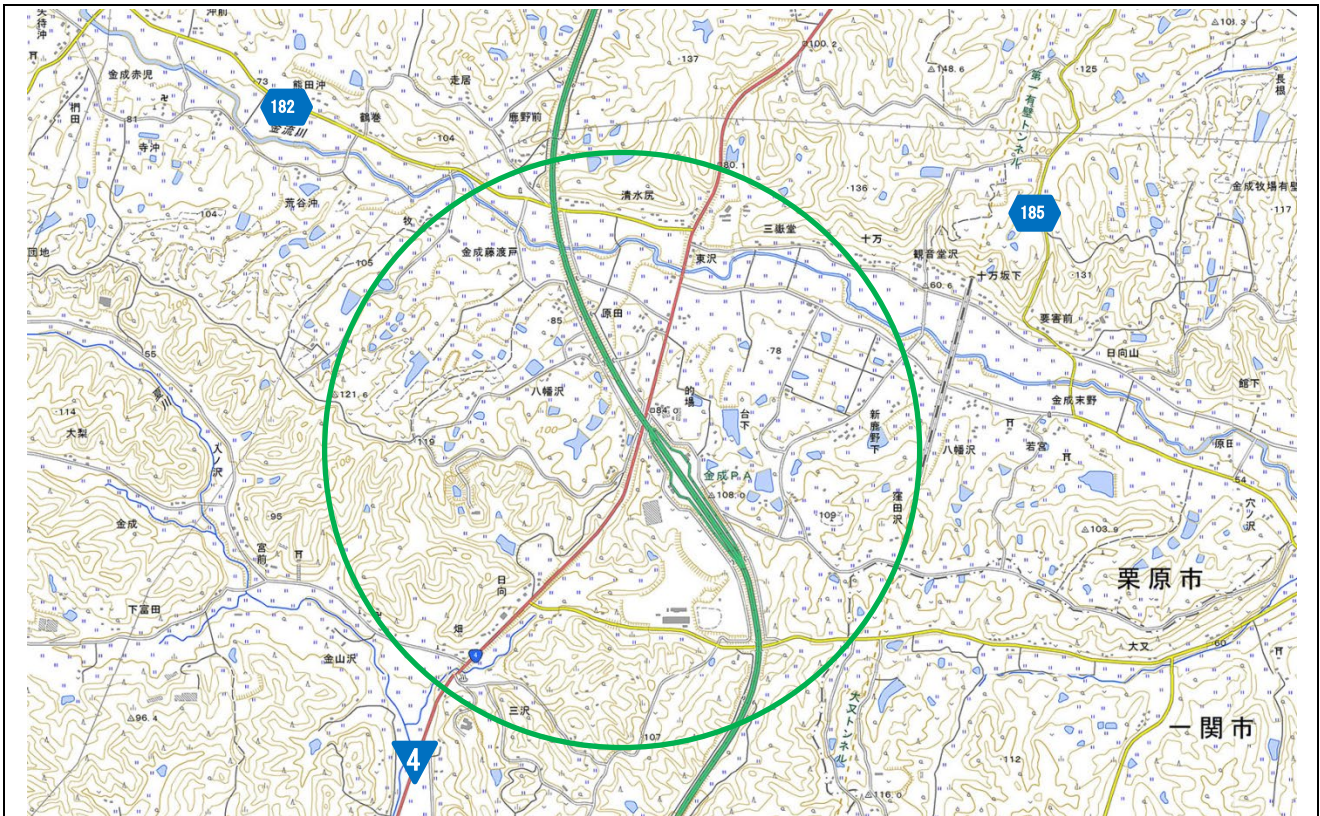
候補地Ⅱ：⑤くりはら田園鉄道公園周辺



所在地(主要)	栗原市若柳川北 他				
整備タイプ	地域サービス型				
立地類型	観光地立地	幹線道立地			複合・集積
機能類型	休憩	情報発信	物販・飲食	観光・産業	生活支援
複合施設・機能	駐車場 トイレ	交通情報 観光情報 地域物産情報	土産物 農産物直売所 飲食施設 (軽食コーナー) コンビニ	くりこま田園鉄 道公園	広場
アクセス道路	(主)中田栗駒線	(一)川北川南線	(主)有壁若柳線	国道398号	合計
交通量(台/24hr)	7,556	8,100	4,481	4,968	25,105
敷地規模(m ²)	駐車場	8,733	小型:168台、大型バス4台、大型貨物14台 障がい者用3台、EV駐車場2台 計191台 二輪4台 自転車20台		
	トイレ	437	男 16器(小9器、大7器、)、女 26器 パウダールーム、授乳室		
	休憩施設	560	24時間休憩室、遊戯室、多目的ホール		
	屋外広場	2,200	イベント広場、ドッグラン		
	飲食施設	208	カフェ		
	地域振興施設	390	農畜産物直売所、お土産販売所、コンビニ		
	情報発信施設	-	道路情報(休憩室に含む)		
	防災施設	-	関係機関との調整による		
	管理施設	730	事務所、その他倉庫等		
	その他	4,512	緑地等		
	合計	17,770			

Ⅶ. 候補地の検討

候補地Ⅲ：⑧東北自動車道金成P A周辺



所在地(主要)	栗原市金成 他				
整備タイプ	ロードサービス型				
立地類型	観光地立地	幹線道立地		複合・集積	
機能類型	休憩	情報発信	物販・飲食	観光・産業	生活支援
複合施設・機能	駐車場 トイレ	交通情報 観光情報 地域物産情報	土産物 農産物直売所 飲食施設 (軽食コーナー) コンビニ		
アクセス道路	国道4号	(主)弥栄金成線	東北自動車道	合計	
交通量(台/24hr)	11,767	1,247	26,705	39,719	
敷地規模(m ²)	駐車場	17,641	小型:136台、大型バス14台、大型貨物50台 障がい者用3台、EV駐車場2台 計205台 二輪4台 自転車20台		
	トイレ	605	男27器(小16器、大11器、)、女44器 パウダールーム、授乳室		
	休憩施設	260	24時間休憩室、シャワールーム		
	屋外広場	1,600	ドッグラン		
	飲食施設	150	軽食コーナー、		
	地域振興施設	390	農畜産物直売所、お土産販売所、コンビニ		
	情報発信施設	-	道路情報(休憩室に含む)		
	防災施設	-	関係機関との調整による		
	管理施設	730	事務所、その他倉庫等		
	その他	5,984	緑地等		
	合計	27,360			

VIII. 事業化の課題

1. 道の駅の整備方法、運営手法

(1) 整備方法

道の駅は休憩機能、情報提供機能、地域連携機能の3つの機能で構成されますが、それぞれの機能の施設整備の方法は、休憩機能（休憩施設、トイレ）と情報提供機能の部分と、地域連携機能（地域振興施設）に分け、前者を道路管理者が整備し、後者を市町村等で整備する「一体型」と、市町村が両者全てを整備する「単独型」の2種類があります。

このことから、栗原市道の駅整備基礎調査検討委員会では、道の駅の整備方法及び運営手法が今後道の駅を検討していく中において最も重要な項目であるとの観点から、平成30年11月29日に第2回委員会として、整備方法の異なる「道の駅 上品の郷」（石巻市）及び「道の駅 三滝堂」（登米市）の2箇所について視察研修を行い、整備方法別の事業費の違いや整備状況、運営主体の状況などを研修しました。

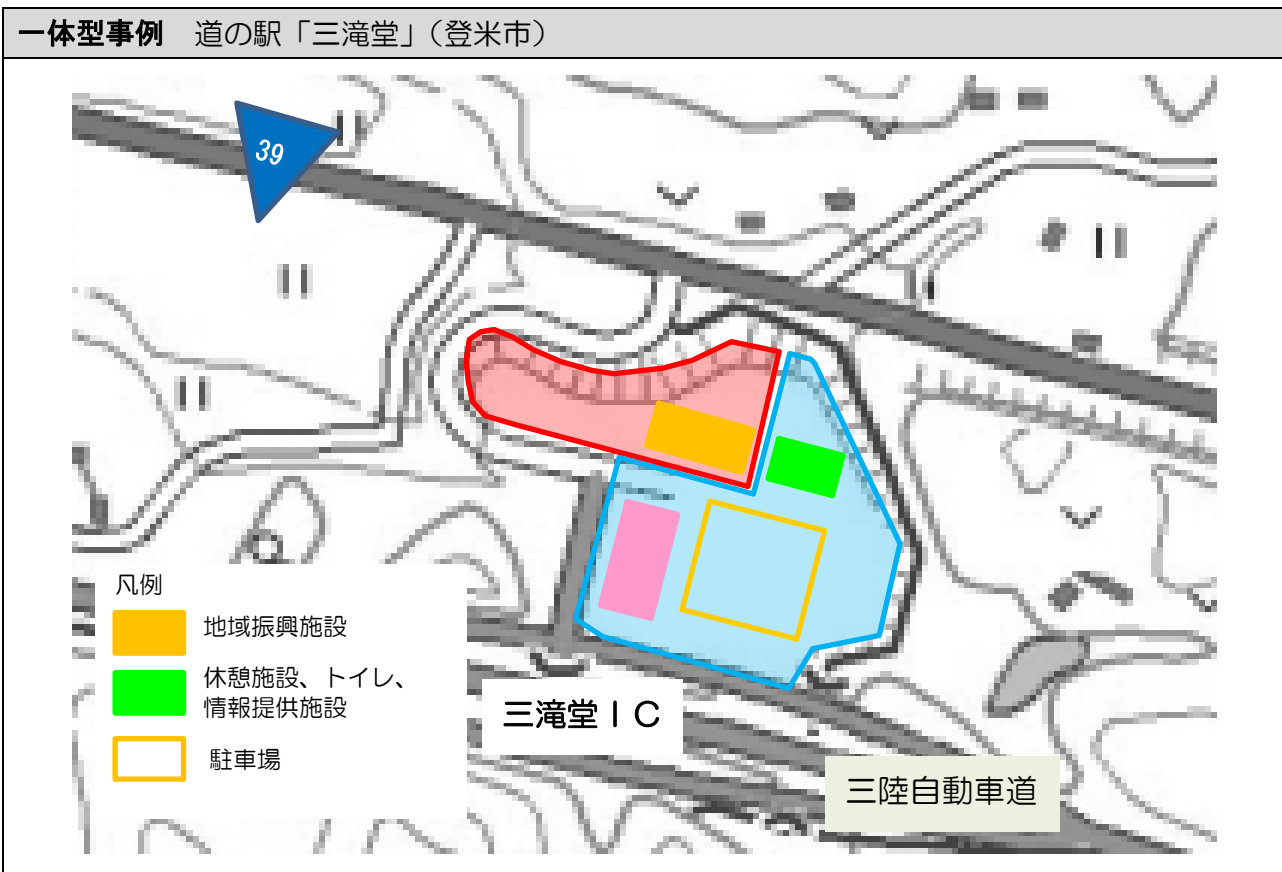
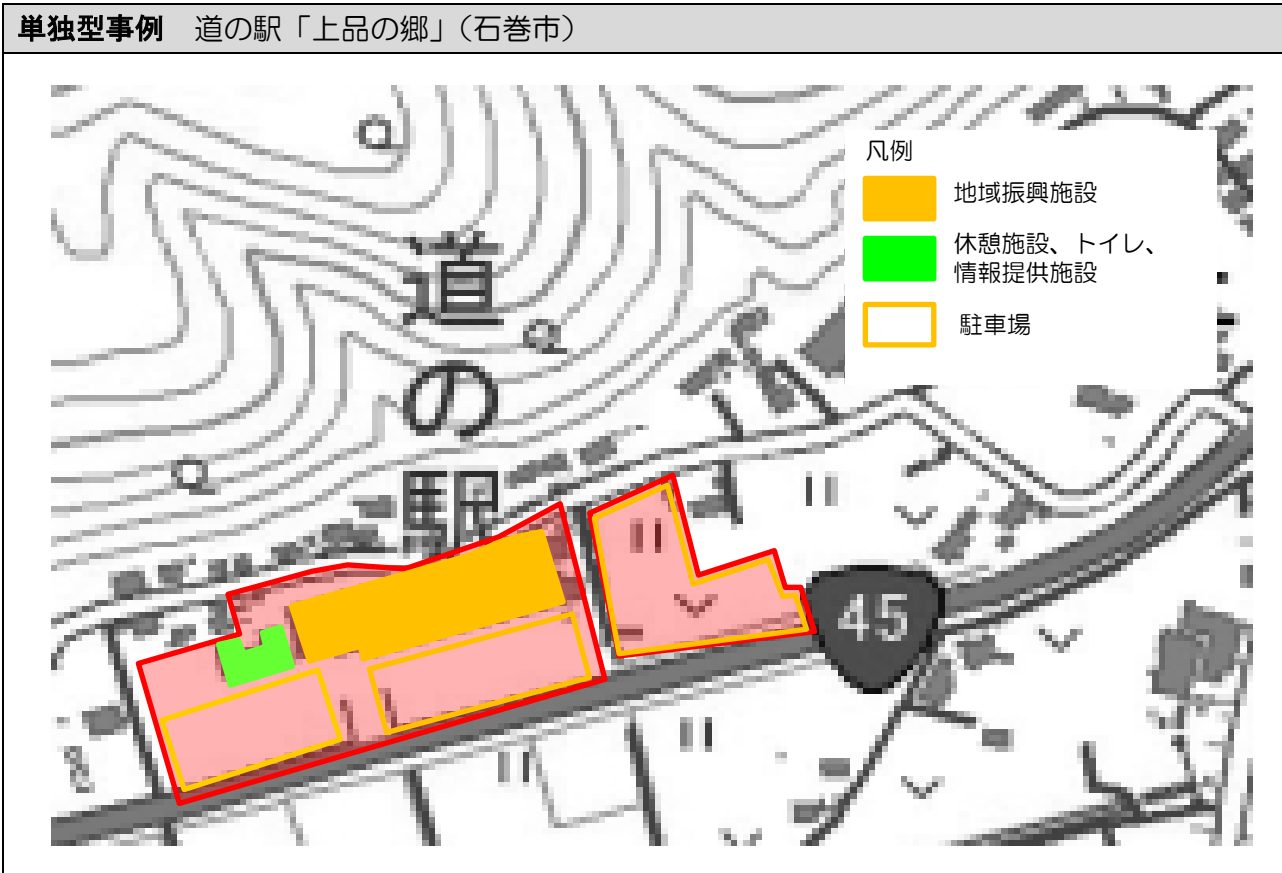
視察先の整備方法の違いについては、以下のとおりです。

整備主体と整備内容の区分イメージ図



VIII. 事業化の課題

凡例： 市町村等整備分 道路管理者整備分



Ⅷ. 事業化の課題

(2) 道の駅整備に係る主な補助事業

次に、道の駅整備にあたっては、国等の補助金・交付金の活用が必要となりますが、施設整備の事業計画策定から、建築躯体整備関係、エネルギー関係設備設置、体験施設や加工場、交流施設等のハード関係、商品開発、人材育成等のソフト関係などに対する支援制度があり、関係団体・組織や運営主体候補等に応じ適切な支援メニューの活用を検討していくことが必要になります。

「道の駅」整備事業に活用可能と考えられる主な補助事業一覧

No.	支援制度/補助事業 名称	所管	対象施設	補助率・上限	補助対象となる事業実施主体	対象となる区分
1	地方創生推進交付金 (まち・ひと・しごと創生交付金) 1-4) 観光の振興、農林水産業の振興その他の産業の振興に資する事業	内閣府	施設運営 但し、ソフト事業と密接に関連するハード事業(施設設備事業費等)も対象	1/2	市町村	道の駅整備事業計画作成等
2	農山漁村活性化プロジェクト支援交付金(農山漁村活性化対策整備交付金) (3) 地域間交流拠点の整備(第5条22ハ)	農林水産省	地域資源活用総合交流促進施設 農林漁業・農山漁村体験施設 自然環境等活用交流学習施設	1/2又は3/10	農林業団体等	農畜産品商品開発等に係る人材育成、販売促進及び直売所、加工場等整備
3	6次産業化ネットワーク活動交付金	農林水産省	直売所の売上向上に向けた取組	定額(事業費の1/2以内)	市町村、生産者、各種法人、組合、第三セクター、民間事業者	農畜産品商品開発等に係る人材育成、販売促進
4	中山間地域所得向上支援対策事業交付金第31 (1) 中山間地域所得向上支援事業	農林水産省	生産・販売等の施設整備	定額、1/2又は3/10	市町村、農業者団体等	農畜産品商品開発等に係る直売所、加工場等整備
5	CLTを活用した先駆的な建築物の建設等支援事業	林野庁	CLTを活用した建築物の設計・建築等	建築費等の事業経費の3/10又は1/2	市町村、民間事業者	建築構造物・材料関係
6	新たな木材需要創出総合プロジェクト	林野庁	CLTを活用した建築物を ①建設コスト縮減や施工方法について検討し実証するもの②コスト縮減や施工方法の課題等を踏まえて設計するもの③設計するために必要な構造、防耐火、遮音、断熱、耐久性等の性能試験を行うもの	建築費等の事業経費の3/10又は1/2	市町村、建設事業者等	建築構造物・材料関係
7	次世代自動車充電インフラ整備促進事業費補助金	経済産業省	充電設備機器の購入、設置工事	2/3(第1の事業の混合) ※その他事業は1/2	市町村、法人、個人	次世代自動車充電設備やエネルギー設備
8	社会資本整備総合交付金 イ-10都市再生整備計画事業	国土交通省	高次都市施設 (地域交流センター、観光交流センター、まちおこしセンター等)	事業費に対して概ね4割(交付金の額は一定の算定方法により算出)	市町村	交流施設整備
9	サステナブル建築物等先導事業(木造先導型)	国土交通省	CLT工法等先導的な設計・施工技術が導入される建築物で ①構造・防火面の先導的な設計・施工技術の導入②使用する材料や工法の工夫により整備コストを低減させるなどの木材利用に関する建築生産システムについて先導性を有するもの③建築基準法上特段の措置を要する一定規模以上のもの④多数の者が利用する施設又は設計・施工に係る技術等の公開等	木造化・木質化に関連する費用の1/2の額	市町村含む建築主	建築構造物・材料
10	二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金 自立・分散型低炭素エネルギー社会構造推進事業	環境省	工事費、付帯工事費、機械器具費、測量及び試験費、設備費、開発費及び事務費並びにその他必要な経費で環境大臣が承認した経費	総事業費から寄付金その他の収入額を控除した額と、補助対象経費と基準額を比較し、少ない方の額に、3/4を乗じて得た額	市町村、各種法人	次世代自動車充電設備やエネルギー設備
11	再生可能エネルギー電気・熱自立的普及促進事業補助金 第1号事業 再生可能エネルギー設備導入事業	環境省	再生可能エネルギー設備 (発電設備、熱利用設備、発電・熱利用設備)	政令指定都市以外の市町村：2/3	市町村、各種法人	次世代自動車充電設備やエネルギー設備
12	木材利用による業務用施設の断熱性能効果検証事業	環境省	CLT等に代表される新たな木質部材を用いた建築物の断熱性能を始めとする省エネ・省CO2効果を定量的に評価するために、CLT等を用いた建築物を建設する事業者	補助対象経費の85%(1件当たりの上限額5億円)	建築主	建築構造物・材料

VIII. 事業化の課題

2. 運営主体

道の駅は「休憩機能」や「情報発信機能」の非収益（公共的）部門と、「地域連携機能」の収益（営業的）部門に分けられ、個別に管理・運営する方法もありますが、総合的なサービス水準の維持を図るといふ目的から一体的に管理・運営する方法が一般的です。

地域の課題や事情、施設・機能の内容も踏まえて運営主体を選択していくこととなりますが、多くの道の駅は公設民営の手法が取られており、公設民営の管理・運営母体は、第三セクター、組合、NPO、民間企業が想定されます。

また、民設民営の方法は行財政の負担軽減から望ましい手法ですが、手続きや期間、参加する民間企業の面から、一般的に普及するには至っていません。

(1) 事業手法比較

道の駅の整備から運営に至るまでの事業手法について比較します。

ア. 施設整備/管理運営の主な事業手法比較

事業手法	民間 関与度	事業部門毎の主体				特 徴	道の駅の適用例	民間組織の適合性			
		資金調達	整備	所有 (土地/建物)	運営			第三 セクター	組 合	NPO 法人等	民間企業
公設公営（従来方式）		公共	公共	公共	公共	公共が施設の設計、建設を民間事業者へ発注する方式。 公共が資金調達を行い、施設を建設し、建設・運営期間中において、公共が施設を所有し、施設の運営も公共が行う。 民間事業者の設計・建設に関する自由度は低い。	各地多数あり				
公設民営 包括的業務委託		公共	公共	公共	民間	公共が施設の設計、建設を民間事業者へ発注する方式。 公共が資金調達を行い、施設を建設し、建設・運営期間中において、公共が施設を所有する。ただし、施設運営のすべてを民間に長期間委託する。 民間事業者の設計・建設に関する自由度は低く、原則として、施設の設計、建設について運営委託を受ける民間事業者が関与することはない。	各地多数あり	○	○	○	○
指定管理者制度		公共	公共	公共	民間	公共が施設の設計、建設を民間事業者へ発注する方式。 公共が資金調達を行い、施設を建設し、建設・運営期間中において、公共が施設を所有する。ただし、施設の管理権限を指定管理者に委任し、使用許可や利用料設定も指定管理者が行う。 事業者の選定方法、管理内容・期間等は地方公共団体の条例によって決定する。 民間事業者の設計・建設に関する自由度は低く、原則として、施設の設計、建設について指定管理を受ける民間事業者が関与することはない。	各地多数あり	○	○	○	○
DBO方式 (DesignBuild Operate)		公共	民間	民間	民間	民間が施設の運営の長期契約を行なうことを踏まえて、施設の設計・建設を行い、公共が資金調達を行なう。さらに、民間が施設の運営をすべて行なう。 民間事業者の設計・建設に関する自由度は高い。	道の駅「京丹後味夢の里」		○	○	○
民設民営 PFI方式 (PrivateFinance Initiative)		民間	民間	民間	民間	民間事業者が、資金調達、設計・建設、運営・管理までを一括して合理的な対応が可能になる。 民間事業者の設計・建設に関する自由度は高い。 資金調達はプロジェクトファイナンスが基本であり手続き等時間を要し事業規模の小さな事業では実現が難しい。	道の駅「いぶすき」 道の駅「ようか但馬蔵」		○	○	○

VIII. 事業化の課題

イ. 事業方式の主要項目の比較

事業方式 項目	公設公営	公設民営 包括的業務委託	公設民営 指定管理者制度	公設民営 DBO方式	民設民営 PFI方式
(1) 概要	①施設の計画、調査、設計から財源確保、建設・運営まで自治体が主体で行なう手法 ②自治体が設計、建設を建設事業者と請負契約 ③自治体が運営、資材の調達、補修工事等を関連事業者に請け負う契約。	①公設公営方式の運営の委託期間を複数年度(長期)化 ②施設の建設、既設を問わず、採用可能	①公設公営方式の運営の委託期間を複数年度(3~5年程度)化 ②施設の建設、既設を問わず、採用可能 ③大規模修繕等においては、協議により自治体を実施する。	①施設の設計から建設、運営までを民間事業者に一括発注 ②施設建設は公設であり、自治体が施設建設を建設事業者と請負契約 ③管理運営・資材の調達、補修工事を長期包括委託 ④建設事業者と運営事業者の連携を強めるため、基本契約を締結	①施設の設計から建設、運営までを民間事業者に一括発注 ②設計、建設、運営、資材の調達、補修工事等を長期包括委託(一括でPFI事業者である民間事業者と委託契約)
(2) コスト削減効果	利点	運営維持管理期間中すべての業務を長期包括的に一括発注するため、運営期間中の債務が事業当初の段階で確定することができ、収支計画が立てやすい。	運営維持管理期間中すべての業務を包括的に一括発注するため、運営期間中の債務が事業当初の段階で確定することができ、収支計画が立てやすい。	運営・維持管理業務に競争原理を働かせることができる。 設計・施工及び運営を一体化することにより、民間事業者の持つノウハウや創意工夫を活用することが可能となり、設計段階から施工や運営までを視野に入れた効果的な整備ができる。 建設及び運営維持管理期間中のすべての業務を長期包括的に一括発注するため、運営期間中の債務が事業当初の段階でほぼ確定することができ、収支計画が立てやすい。	運営・維持管理業務に競争原理を働かせることができる。 設計・施工及び運営を一体化することにより、民間事業者の持つノウハウや創意工夫を活用することが可能となり、設計段階から施工や運営までを視野に入れた効果的な整備ができる。 建設及び運営維持管理期間中のすべての業務を長期包括的に一括発注するため、運営期間中の債務が事業当初の段階でほぼ確定することができ、収支計画が立てやすい。
	課題留意点	運営維持管理期間中のすべての業務が個別単年度ごとの仕様発注であり運営期間中の債務は、事業期間終了まで確定しない。 結果的に公共側が予定外の責任・財政的負担を負うこと事が想定される。	運営・維持管理業務に競争原理を働かせることができる可能性があるが、DBO方式やPFI方式と比較して競争原理は働きにくい。	運営・維持管理業務に競争原理を働かせることができる可能性があるが、DBO方式やPFI方式と比較して競争原理は働きにくい。	
(3) 資金調達	区分	①建設費は自治体が調達 ②運営費は自治体が調達	①建設費は自治体が調達 ②運営費は民間事業者が運用(自治体は委託費として支払い)	①建設費は自治体が調達 ②運営費は民間事業者が運用(自治体は委託費として支払い)	①建設費は民間事業者が調達 ②運営費は民間事業者が運用(自治体は委託費として支払い)
	利点	起債により低利率で資金調達ができる。	起債により低利率で資金調達ができる。	起債により低利率で資金調達ができる。	起債により低利率で資金調達ができる。
	課題留意点				民間事業者のため、金融機関から起債より高い利率での資金調達となる可能性がある。
(4) 市民への信頼度	利点	自治体が全行程において事業主体となり、市民への信頼性は高い。	自治体が建設の事業主体となり、市民への信頼性は高い。	自治体が建設の事業主体となり、市民への信頼性は高い。	自治体が建設の事業主体となり、市民への信頼性は高い。
	課題留意点				事業主体が民間となるため、市民信頼性確保が必要となる。
(5) その他	利点	自治体職員に運営手法の蓄積が可能。			
	課題留意点	民間のノウハウが発揮される範囲が狭い。	適切な運営が行われていることを確認するため、運営段階における適切なモニタリング基準を定め、モニタリングする必要がある。 自治体と民間事業者のリスク分担を細かく決めておかないと、運営段階でトラブルとなる可能性がある。 運営段階において、要求する水準の検討や提案された内容の検討・審査等に時間を要する。	適切な運営が行われていることを確認するため、運営段階における適切なモニタリング基準を定め、モニタリングする必要がある。 自治体と民間事業者のリスク分担を細かく決めておかないと、運営段階でトラブルとなる。 要求する水準の検討や提案された内容の検討・審査等に時間を要する。	適切な施設建設・運営が行われていることを確認するため、設計、施工、運営段階における適切なモニタリング基準を定め、モニタリングする必要がある。 自治体と民間事業者のリスク分担を細かく決めておかないと、運営段階でトラブルとなる。 要求する水準の検討や提案された内容の検討・審査等に時間を要する。

VIII. 事業化の課題

(2) 運営管理主体決定の手法

①決定の流れ

公設民営での運営管理主体の決定は、包括的業務委託、指定管理者制度いずれの場合も、整備主体となる行政側で事業内容のある程度詳細に検討し、その流れの下で委託先・指定管理者を決定する流れとなります。

②運営主体の選定

オープンまでの限られた時間の中で事業内容の検討、委託先、指定管理者の選定をするためには、基本構想、基本計画、基本設計、実施設計という一連の具体化プロセスに運営者の選定準備を平行して組み込むことが必要になります。

また選定は公募による方法もあるため、この場合には公募要項作成や告知、選定評価というプロセスも考慮が必要です。

施設の内容によっては地域振興を目的に運営者が運営しやすい施設形態が求められることも多く、事業成立性を高めるという点からも候補になりえる組織に対して事前にサウンディング調査（※）等により事業の考え方や事業内容の検討を行い、場合によっては協働で事業計画づくりに反映させていくという方法もあります。

③今後の課題

より現実的かつ収益体制に乗せるための準備となることから、早い時期から運営主体の具体化が必要となります。

※サウンディング調査

地方公共団体による官民連携事業において、民間事業者が参加しやすい公募を行うためには、事業発案段階や事業化検討段階において、地方公共団体が民間事業者意見や提案などを求め、民間事業者との対話を通じ、市場性の有無や実現可能性の把握、民間事業者が有するアイデアの収集等をおこなう調査

Ⅷ. 事業化の課題

3. 道の駅整備の経済的効果

道の駅整備を進めるにあたっては、さらなる候補地の絞り込みや施設内容の決定が必要になりますが、整備が行われた場合の地域経済への影響や効果の把握が重要になってきます。

現時点では、整備する具体の敷地や導入機能の詳細内容、運営主体や運営方法等が未定であり算定できないことから、前述のとおり第2回栗原市道の駅整備基礎調査検討委員会として道の駅「上品の郷」及び「三滝堂」の2箇所を視察研修した際の内容を参考事例とします。

今後、これらも参考としながら、整備を進める際には更に詳細な検討を行うことが課題となります。

事例1 道の駅「上品の郷」

所在地	〒986-0132 宮城県石巻市小船越二子北下1-1
敷地面積	15,536.09 m ²
延床面積	3,577.85 m ²
駐車場(普通車)	231 台
駐車場(大型車)	10 台
駐車場(身障者用)	4 台 その他 EV 充電設備 1 箇所
トイレ	23 器
トイレ(身障者用)	2 器
総事業費	11 億 5,000 万円
アクセス道路	国道 45 号・16,897 台/24hr、三陸自動車道(約 1km)・21,289 台 /24hr
立地類型	観光地立地、幹線道路接道、複合・集積を網羅
機能類型	休憩がメインで生活・防災を付加
タイプ	ロードサービス
背後主要観光資源	サンファン館
複合施設・機能	温泉保養施設・構内バス停・コンビニ
運営手法	公設民営(指定管理)5年間(H27.4.1~H32.3.31)
運営主体(会社)	株式会社かほく・上品の郷
年間販売額	約 926,233 千円
年間入込客数	70 万人

VIII. 事業化の課題

事例2 道の駅「三滝堂」

所在地	〒987-0908 宮城県登米市東和町米谷字福平191-1
敷地面積	15,700.00 m ² 登米市：5,600 m ² 国：10,100 m ²
延床面積	1,073.22 m ²
駐車場(普通車)	42台
駐車場(大型車)	37台
駐車場(身障者用)	2台
トイレ	44器
トイレ(身障者用)	1器
総事業費	5億2,479万円【地域活性化施設(市整備分)のみ】
アクセス道路	国道398号・4,954/24hr、三陸自動車道・6,536/24hr
立地類型	幹線道路接道
機能類型	情報発信がメインで集客と生活・防災を付加
タイプ	ロードサービス
背後主要観光資源	三滝堂ふれあい公園
複合施設・機能	RVパーク・コンビニ(ファミリーマート)・ドッグラン
運営手法	公設民営(指定管理)3年間(H29.4.1~H32.3.31)
運営主体(会社)	株式会社みやぎ東和開発公社
年間販売額	約326,790千円
年間入込客数	53万人

VIII. 事業化の課題

4. 整備スケジュール

事業化に向けた次年度以降の整備スケジュール案を「計画・設計」「関係機関協議」「用地取得・建設」「管理運営主体の構築」別に下記のように想定します。

また、「運営管理主体の構築」では、開業に向けて運営機関の設立準備を想定していますが、事前調査等より既存組織が担っていくケースも想定されます。

なお、このスケジュールは開業年次に向けた目標であり、各種の事情、状況によりそれぞれ期間が変動することにより、開業年次についても変動が生じることもあります。

	2018年度 (平成30年度)	2019年度 (平成31年度)	2020年度 (平成32年度)	2021年度 (平成33年度)	2022年度 (平成34年度)	2023年度 (平成35年度)	2024年度 (平成36年度)	2025年度 (平成37年度)
道の駅 計画・設計	基礎調査							
		基本構想						
			基本設計					
				実施設計				
関係機関協議 関係		道路管理者協議・調整				道の駅申請登録		
	農振地域の見直し			農振手続き				
					開発行為協議・申請・許可			
					建築確認・申請・許可			
用地取得・建設関係				測量・地盤調査				
		路線及び地区の選定	建設地選定	用地交渉・契約・登記				
					敷地造成・地盤改良・土留工事等			
						各施設工事・舗装工事		
			文化財埋蔵地協議	文化財現地調査				
管理・運営主体の 構築			運営機関の設立準備検討					
				生産・販売・商品開発				
						施設使用協議・契約		

道の駅
竣工・開業予定

Ⅸ. まとめ

栗原市道の駅整備基礎調査検討委員会では、栗原市において道の駅を整備する場合の様々な要件、関連する計画等との整合性、交通量とそれに基づく道の駅の類型などについて、昨年から調査検討を重ねてきました。

これらを踏まえ、以下のとおりその内容を取りまとめました。

1. 道の駅整備の背景の検討結果

栗原市においては、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、観光などの観光資源があり、さらには、市全域が栗駒山麓ジオパークに認定されるなど、観光を目的として来訪される方に栗原市を満喫してもらえる素材は豊富です。

しかしながら、訪れた方々の観光消費行動をみると、栗原の特産品などの「買い物」、前述の「自然」の比率が高いものの、既存の道の駅や直売所などでは、場所の制約等により、これらの魅力を十分に伝えきれておらず、地域の特産品の魅力を伝える一元的な場所があれば、より消費行動に結びつくと考えられ、ひいては地域経済にプラスの効果をもたらすことが期待できます。

そのためには、魅力的な特産品を取り揃えることが大切ですが、それとともに、訪れる方々の利便性に大きく影響する交通アクセス性、導入機能も重要な事項であり、これを踏まえながら検討を重ねてきました。

2. 道の駅整備の候補地と道の駅タイプの調査結果

栗原市内全域を対象に道の駅整備の候補地について検討し、併せて当該箇所における特性や優位性を活かすことができる道の駅のタイプを検討しました。

その結果、以下の3箇所を道の駅整備候補地として選定しました。

- ・ 国道4号バイパス・みやぎ県北高速幹線道路交差点周辺
- ・ くりはら田園鉄道公園周辺
- ・ 東北自動車道金成PA周辺

Ⅸ. まとめ

3. 運営主体・運営方法の検討結果

誰がどのように運営するのが最も重要な事項となりますが、これについては道の駅の施設機能を踏まえながら、望ましい運営主体を選択していくこととなります。

この点において、整備済の他地域の道の駅の事例を比較検討しましたが、現時点においては、公設公営方式から民設民営方式まで分かれており、どの手法が最も適するのかを判断することは時期尚早であり、これらの特徴や課題を併記した上で基本構想に引き継ぐことが妥当との結論に至りました。

したがって、基本構想の中において、これらを更に検討していくことが求められます。

4. 道の駅整備スケジュールの検討結果

道の駅を整備する場合に必要な各種手続き及び検討事項を想定し、年度毎にスケジュールを整理しました。

しかしながら、このスケジュールは各種手続きに要する時間や状況により変動が生じることあることから、現時点で考えられる整備スケジュールを報告するものとします。

以上のとおり、当委員会に附された所掌事務の報告とします。

これらについては、今後予定される道の駅整備基本構想においてさらに検討を加えていただくよう引き継ぐこととします。