

案

# 石川町道の駅基本計画

令和2年12月

石川町

# 目次

|                               |           |
|-------------------------------|-----------|
| <b>序章 「道の駅」整備の背景・目的</b> ..... | <b>1</b>  |
| 1. 整備の背景・目的 .....             | 1         |
| 2. 本計画の位置づけ .....             | 1         |
| <b>第1章 石川町の特性と現況</b> .....    | <b>2</b>  |
| 1. 地勢 .....                   | 2         |
| 2. 資源 .....                   | 2         |
| (1) 歴史 .....                  | 2         |
| (2) 文化 .....                  | 2         |
| (3) 教育 .....                  | 4         |
| (4) 風土 .....                  | 4         |
| (5) 観光・レジャー .....             | 5         |
| (6) 祭り・イベント .....             | 6         |
| (7) 人物 .....                  | 7         |
| (8) 特産品・物産・郷土料理 .....         | 8         |
| 3. 人口・世帯数 .....               | 10        |
| (1) 人口の推移 .....               | 10        |
| (2) 世帯数の推移 .....              | 11        |
| (3) 年齢3区分別人口の推移 .....         | 12        |
| 4. 産業 .....                   | 13        |
| (1) 農業 .....                  | 13        |
| (2) 工業 .....                  | 17        |
| (3) 商業 .....                  | 18        |
| (4) 観光 .....                  | 19        |
| 5. 交通量 .....                  | 21        |
| 6. 土地利用状況 .....               | 22        |
| 7. ハザードエリア .....              | 23        |
| 8. 上位・関連計画 .....              | 24        |
| 9. 道の駅ニーズ調査 .....             | 25        |
| (1) 調査の概要 .....               | 25        |
| (2) 町民アンケート結果 .....           | 25        |
| (3) 農業生産者アンケート結果 .....        | 31        |
| (4) 商業者アンケート結果 .....          | 32        |
| (5) 加工団体アンケート結果 .....         | 33        |
| <b>第2章 道の駅の概要</b> .....       | <b>34</b> |
| 1. 道の駅の概要 .....               | 34        |
| 2. 道の駅の施設構成 .....             | 34        |
| 3. 道の駅の登録要件 .....             | 34        |

|   |           |
|---|-----------|
| <b>第3章 整備コンセプト・基本方針 .....</b>                 | <b>35</b> |
| 1. 道の駅の必要性 .....                              | 35        |
| 2. 道の駅整備の経済効果予測 .....                         | 36        |
| (1) 算出条件 .....                                | 36        |
| (2) 道の駅整備の効果 .....                            | 36        |
| 3. 道の駅の目的 .....                               | 37        |
| 4. 整備コンセプト .....                              | 37        |
| 5. 基本方針 .....                                 | 37        |
| 6. 候補地の検討 .....                               | 38        |
| <b>第4章 導入機能・施設規模及び配置計画 .....</b>              | <b>40</b> |
| 1. 導入機能・導入施設のイメージ .....                       | 40        |
| (1) 休憩機能 .....                                | 40        |
| (2) 情報発信機能 .....                              | 42        |
| (3) 地域連携機能 .....                              | 44        |
| (4) ターゲットと利用イメージ .....                        | 47        |
| 2. 施設規模検討 .....                               | 48        |
| (1) 駐車場 .....                                 | 48        |
| (2) トイレ .....                                 | 51        |
| (3) レストラン .....                               | 55        |
| (4) 休憩所 .....                                 | 57        |
| (5) 売店 .....                                  | 57        |
| 3. 機能・施設配置案の検討 .....                          | 58        |
| (1) 施設機能配置計画（案） .....                         | 58        |
| (2) 土地利用計画（案） .....                           | 59        |
| (3) 鳥瞰パース（案） .....                            | 60        |
| <b>第5章 事業計画 .....</b>                         | <b>61</b> |
| 1. 概算事業費の算出 .....                             | 61        |
| 2. 事業手法の整理 .....                              | 62        |
| (1) 道の駅の整備主体及び整備手法 .....                      | 62        |
| (2) 事業手法の検討 .....                             | 62        |
| (3) 管理運営手法 .....                              | 64        |
| 3. 道の駅の利活用による地域振興策 .....                      | 65        |
| 4. 管理運営に係る概算収支 .....                          | 66        |
| (1) 近隣の道の駅の事例を踏まえ、最低限の客数及び単価で売上高を予測した場合 ..... | 66        |
| (2) 交通量からの立ち寄り率（下限値）から予測した売上高 .....           | 67        |
| <b>第6章 事業スケジュールと今後の課題 .....</b>               | <b>68</b> |
| 1. 事業スケジュール .....                             | 68        |
| 2. 今後の課題の整理 .....                             | 68        |

# 序章 「道の駅」整備の背景・目的

## 1. 整備の背景・目的

石川町（以下、本町という）は、阿武隈の強い大地と豊かな自然に恵まれており、交通の要である福島空港や東北新幹線、東北自動車道、阿武隈高原道路、磐越自動車道の利便性にも優れた地域である。町内には「さくら谷」と称される見事な景観や、悠久の歴史と文化を持つ複数の温泉地、城趾、豊富な農産物など地域資源に恵まれている一方、人口減少や少子高齢化に伴い、地域産業の衰退化・弱体化が懸念されている。

それらの背景から、地域産業の活性化、豊富な地域資源を活かした町内外交流の活性化などにより、地域活力の向上（地域経済循環率向上※）を図り、人口減少に歯止めをかけ、持続可能な町を目指すための拠点づくりを目的として道の駅の整備を行う。

※地域経済循環率とは

地域経済の自立度を示す（生産（付加価値額）を分配（所得）で除した値）。循環率の値は地域経済の特徴を示すもので、値が低いほど他地域から流入する所得に対する依存度が高い地域であるとみなせる。

（石川町地域経済循環率 69%（2015 RESAS-地域経済分析システムより（内閣府））

## 2. 本計画の位置づけ

本町では、「第6次石川町総合計画」における「基本目標2 活力ある産業を形成するまち（産業・観光）」に基づき、「道の駅基本計画・基本構想」を策定し、道の駅整備を進める。

### 石川町第6次総合計画 (2019年度～2028年度)



### 道の駅基本構想・基本計画

## 第1章 石川町の特性と現況

### 1. 地勢

本町は、福島県の南部、阿武隈高地の西側に位置し、郡山市から南へ約 33km、白河市から東へ約 25km の地点にある。総面積は、115.71km<sup>2</sup>、阿武隈川東岸の平坦地と阿武隈高原に連なる山間地から形成される。市街地は、町の中央を流れる北須川と今出川に沿って広がり、国道 118 号と J R 水郡線が南北に走っている。また、あぶくま高原道路石川母畑インターチェンジが開設し、福島空港には 10 分の距離にある。

### 2. 資源

#### (1) 歴史

江戸時代は、武士勢力が一掃されたことで、武士がいない時間が長く続いた。このことにより、住民が話し合いで物事を決める自治的雰囲気醸成された。また、海からはるか離れた山間地でありながら、塩、漁獲物、海産物加工品などを買い付ける業者が集まる、宿場町及び物流拠点として栄え、この地方における経済、流通拠点である、所謂「在郷町」として発展した。

明治時代になると、1874 年（明治 7 年）9 月に磐前県（のちの福島県）に所属し、第 21 区会所の管轄になり、初代区長として河野広中が赴任してきた。翌年、河野を中心として、神官の吉田光一らが結成した有志会議は、その後の民権結社の先駆けとなっていく。有志会議は 1878 年（明治 11 年）政治結社石陽社へと発展していき、石川郡を中心としながらも県内はもちろん、全国から参加者があり、後に各地の民権結社の中心となって活躍する人たちも多く参加していた。1879 年（明治 12 年）には、石川郡役所が置かれ、石川郡の中心地としての役割を果たしていた。

こうした変遷を経て、1894 年（明治 27 年）に石川村が町制を施行し石川村から石川町となり、1955 年（昭和 30 年）には、石川町、沢田村、山橋村、中谷村、母畑村、野木沢村が合併し、人口 2 万 5 千余の新石川町が誕生した。

現在は、人口約 1 万 5 千人で、ラジウム温泉として有名な八幡太郎義家ゆかりの母畑温泉・和泉式部ゆかりの猫啼温泉等により年間 20 万人の交流人口があり、石川地方の政治、経済、文化の中心的役割を果たしている。

#### (2) 文化

##### 葉王寺

葉王寺は平安時代の高僧徳一が創建したという伝承がある古い寺。以前は藤原時代の様式だったと伝えられ、その後の立替えで改変、昭和 61 年の修理により現在の建築になった。



##### 石都々古和気神社

延喜式内社の一つに数えられる古社。全国的にも数少ない祭祀遺跡の跡地として、考古学的にも大変重要な遺跡である。約一万年位前から信仰されており、多くの磐境が山々に点在していて、屏風岩、船形岩、鏡岩（2 基）、亀石、天狗石、石門（鳥居）、更には三種



の神器と言われる剣、玉（勾玉）、鏡等がある。

また、参道口両側に奉納されている「飛翔親子獅子」は本町出身の名工「小林和平」が昭和5年に造立した作品。



### 櫛上げの石

石川地方には、処々に平安時代の女流歌人「和泉式部」の生誕伝説が残されている。

美しい少女であった玉世姫は、清水のほとりに来ては水鏡で顔を洗い、髪を梳ることを楽しみにし、この時玉世姫が櫛を置く台代わりとしていたという『櫛上げの石』が今も本町の温泉宿「井筒屋」の敷地内に残されている。現在は、清水はなく石だけとなっている。



### 和泉式部堂

光国寺境内に建つ和泉式部堂。里人らが和泉式部の徳を褒め称え、またその才にあずかりたいと願い建立したものと伝えられている。



### 小和清水

本町曲木地区にある湧き水。

平安時代の代表的な女流歌人「和泉式部」は曲木の里に「玉世姫」として生を受け、この玉世姫が産湯を浴びた清水という言い伝えが残されている。現在では、子育て・子宝の霊水として人々に親しまれ、「福島の水30選」にも選ばれている。この清水を飲むと声がよくなり歌が上手になるという伝説も。



### 鈴木重謙屋敷跡

鈴木家は、江戸時代に石川組16ヶ村の大庄屋を務め、武士身分に相当すると言われる郷士である。また、明治前期には自由民権運動で活躍した鈴木荘衛門・重謙親子の居宅であり、ここでは演説会などが開かれていた。主屋の間取りや機能から考えると、当時の農民住居のうちでも、村役人層のものと見ることができ、本町では残り少ない農家住宅として貴



重なるものである。建築年代は、文化4年（1807）、棟梁は栃木県芳賀郡市貝町出身の宮大工、町井六左衛門。

### （3）教育

本町には、現在、私立と県立の高等学校が2校あり、県外からも多くの学生が入学している。

学校法人石川高等学校の前身 私立石川義塾は、1892年（明治25年）6月石川村に開校した福島県内最古の私立学校である。創立者森嘉種は、中等教育の機関に恵まれない石川地方の青少年にその機会を与えようと、当時の初代石川村長吉田光一と協議し、石川義塾を創設した。1947年（昭和22年）新制中学校を併設したが1962年（昭和37年）に廃校となった。しかし、2008年（平成20年）より学校法人石川義塾に校名を変更し、石川義塾中学校を新設、併設型中高一貫教育を開始した。

同校は部活動も大変盛んで、自転車競技部は全国大会での優勝経験があり、ハンドボール部や陸上競技部（駅伝競技）は入賞経験がある。野球部は春夏合わせて12回の甲子園出場を果たしており、サッカー部、ソフトボール部、柔道部、ソフトテニス部、チアリーディング部、ゴルフ部、空手道部も全国大会出場がある。多くの種目で活躍しており、県内屈指のスポーツ校である。

また、福島県立石川高等学校は、1923年（大正12年）福島県石川実科女学校として創立、1948年（昭和23年）4月、学制改革に伴い、福島県立石川女子高等学校となり、1949年（昭和24年）福島県立石川高等学校に校名変更し、男女共学高校となった。

いずれの高校も、多くの同窓生が県内のみならず全国的に政界やスポーツ界等各界で活躍している。

### （4）風土

石川地方は、岐阜県苗木、滋賀県田ノ上山と共に日本三大鉱物山地の一つに数えられる。

#### ペグマタイト(巨晶花崗岩)

石川地方産の鉱物の多くは、ペグマタイト（巨晶花崗岩）から産出されたもので、現在までに約150種類が発見されている。

花崗岩に入り込めなかった希元素などが、残留マグマに濃集しているため、いろいろな鉱物がつくられ、ゆっくり冷えて固まったため大きな結晶となる。



#### 希元素鉱物

サマルスキー石や、ジルコンなどの貴重な希元素鉱物が産出される。

## (5) 観光・レジャー

### 母畑・石川温泉郷

特異な地質が生み出した東北でも有数のラジウム温泉は、古くから湯治場として親しまれてきた。ラドンを含む弱放射能泉がさまざまな病気の改善に効果があると言われている。



### 母畑レークサイドセンター

自然林に囲まれた母畑湖の湖岸に位置する「母畑レークサイドセンター」は全天候型テニスコート・アイススケート場(冬季のみ)・体育館などのスポーツ施設を完備したスポーツレクリエーション施設。豊かな自然林の中には遊歩道やオートキャンプ場、ラジコンカーコースやラジコン飛行場もある。



### 総合運動公園 クリスタルパーク石川

水晶をイメージした総合体育館や、ゲートボール・ソフトボールなど使い方もいろいろな多目的広場や、ユニークな石のオブジェと芝生の公園、またクリスタル広場など鉱物の町らしいモチーフ使われたスポーツ施設。



### 今出川の桜

石川中学校、町民グラウンド、石川小学校、石川町商工会に沿って流れる今出川。両岸に桜並木があり、徒歩でのハイキングなどに最適。





### 石川町立歴史民俗資料館

昭和49年開館。日本三大鉱物産地である石川地方産出の約700点近くの岩石・鉱物標本を中心に展示している。また、県指定重要文化財の鳥内遺跡出土土器や、鉱物の町石川」ならではの鉱山で用いられた工具、機織機、わら細工等祖先の生活をしのばせてくれる貴重な民俗資料・文化遺産が展示されている。



## (6) 祭り・イベント

### 石川桜まつり

ライブステージや、よさこいの演舞など、さまざまな催しが行われるイベント。毎年4月中旬に開催。



※石川桜まつり実行委員会 Twitter より

### 石川サイクルロードレース大会

石川町・浅川町周回コースにて毎年開催されるサイクルロードレース大会は、日本ロードレース界のトップ選手が競うダイナミックなレース。ハイレベルな展開が繰り広げられるP1クラス(Jプロ)、その他、女子選手やエリート、ユースライダーが競うレースにも目が離せない。



### 石川夏まつり

クリスタルロードを歩行者天国にし、縁日、花火大会などを開催。毎年8月中旬に開催。



### 石都々古和気神社祭礼(神輿パレード)

900年以上の歴史を持つ伝統行事。最終日には御神輿パレードが開催され、祭礼を終えた神輿が集結し、掛け声とともに大通りを練り歩く。



### 中田のささら

江戸時代後半頃から開始されたと伝えられており、天下泰平、五穀豊穡を祈り、かつては八坂神社と湯殿山神社の二社で年2回行われていた。現在は八坂神社でのみ、年1回9月に行われる。「ささら」という獅子舞のほか、鍾馗(しょうき)の舞、四方固、お多福・おかめの舞、白鍬踊りの各舞から成り立つ。



### 八槻市

毎年11月に近津神社で行われるお祭り。五穀豊穡を祝い本町の冬の風物詩となっている。露天も並び、ユズやショウガなどの病よけの食品の他、衣料や雑貨などを買求める参拝人で賑わう。町の名物行事の一つ。



## (7) 人物

### 小松寅吉 (1844年 - 1915年)

石像彫刻家。狛犬彫刻を芸術の域に高めた。

### 小林和平 (1881年 - 1966年)

石像彫刻家。小松寅吉の弟子で、狛犬彫刻の技術を受け継いだ。

### 吉田光一 (1845年 - 1895年)

本町の初代町長。東日本最初の政治結社を造り、自由民権運動を主導した人物。

### 河野広中 (1849年 - 1923年)

東北地方の自由民権運動を先導。その後、中央政界で郷土のために活躍した。

#### 鈴木重謙 (1858年－1929年)

若手活動家として演説会などを開き、政治のあり方を大衆に訴えた。後に、本町町長となった。

#### 森嘉種(1863年－1933年)

学法石川高校を創立した人物。鉱物研究家として石川地方の鉱物を収集し標本を残した。

#### 渋谷直蔵 (1916年－1985)

内務省に入所後、労働基準局長に。1960年に初当選後、以後政治家として活躍した。

#### 三森たか子 (1921年－2015年)

東京都出身。仏像修復、鉱物・岩石の資料館建設ために寄付を行った。鉱物・岩石の造詣が深く、町内の地質調査等にも貢献した。

#### 深谷かほる (1962－)

漫画家。代表作は「エデンの東北」「ハガネの女」「カンナさーん!」。2015年からTwitterで「夜廻り猫」の連載を開始し、読者の共感を得ている。

### (8) 特産品・物産・郷土料理

#### 菓子

- ・ミロール(ホズミ・ソラ)
- ・カレントまんじゅう(お菓子のさかい)
- ・母畑ダム(恵びす屋)
- ・みはるやの飴(みはるや)
- ・石川まんじゅう(よしだ屋)
- ・いちご大福(桑沢菓子店)



ミロール

#### 純米酒

- ・きららの初恋(山桜 斎藤酒店)  
本町産の酒造好適米「美山錦」と清らかな水を使って醸し出されたオリジナル純米酒。フレッシュな味わいが特徴。



## 郷土料理

- ・りんごのジュレ
- ・冷やし豆
- ・わらびの山芋かけ
- ・石川ひつつみ汁
- ・いしかわ牛のステーキ・おろしキノコソース
- ・いか人参
- ・とれたて野菜の温サラダりんごドレッシング
- ・アブラミソ
- ・マメダンゴ御飯・味噌汁

## 飲食店

町内各所にさまざまなジャンルのお店が数多く立地している。



(P2~9 写真出典：石川町ホームページ)

### 3. 人口・世帯数

#### (1) 人口の推移

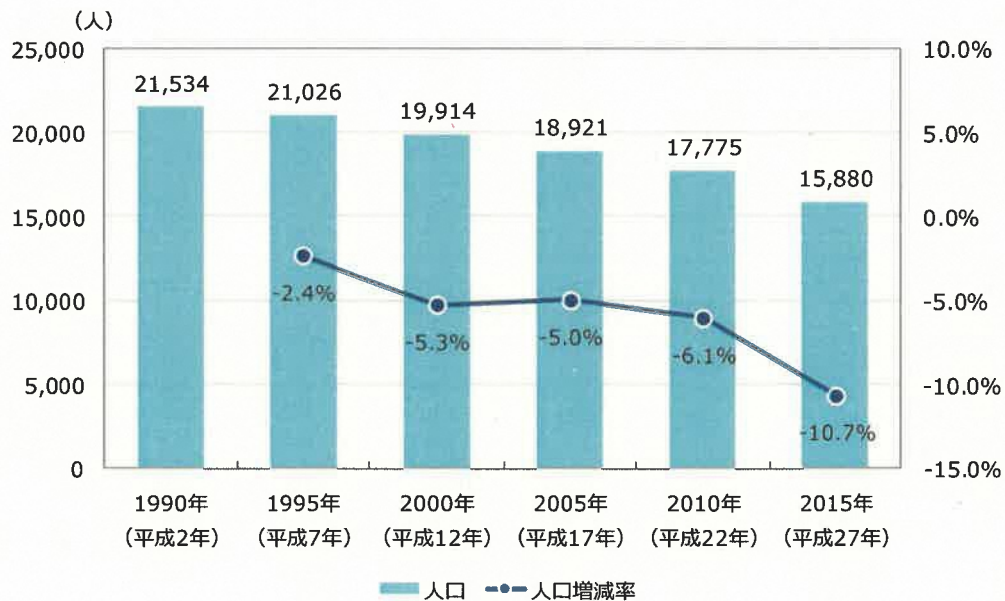
国勢調査によると2015（平成27）年の本町の人口は15,880人となっている。1990（平成2）年以降の推移をみると、人口は年々減少しており、25年間で約5,600人減少している。人口増減率も低下傾向にあり、人口減少が加速していることがうかがえる。

表. 人口の推移

単位：人

|       | 1990年<br>(平成2年) | 1995年<br>(平成7年) | 2000年<br>(平成12年) | 2005年<br>(平成17年) | 2010年<br>(平成22年) | 2015年<br>(平成27年) |
|-------|-----------------|-----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| 人口    | 21,534          | 21,026          | 19,914           | 18,921           | 17,775           | 15,880           |
| 人口増減率 |                 | -2.4%           | -5.3%            | -5.0%            | -6.1%            | -10.7%           |

〔出典：各年国勢調査〕



〔出典：各年国勢調査〕

図. 人口の推移

## (2) 世帯数の推移

国勢調査によると2015（平成27）年の世帯数は5,244世帯となっている。1990（平成2）年以降の推移をみると、大きな増減はなく5,300世帯前後で推移している。

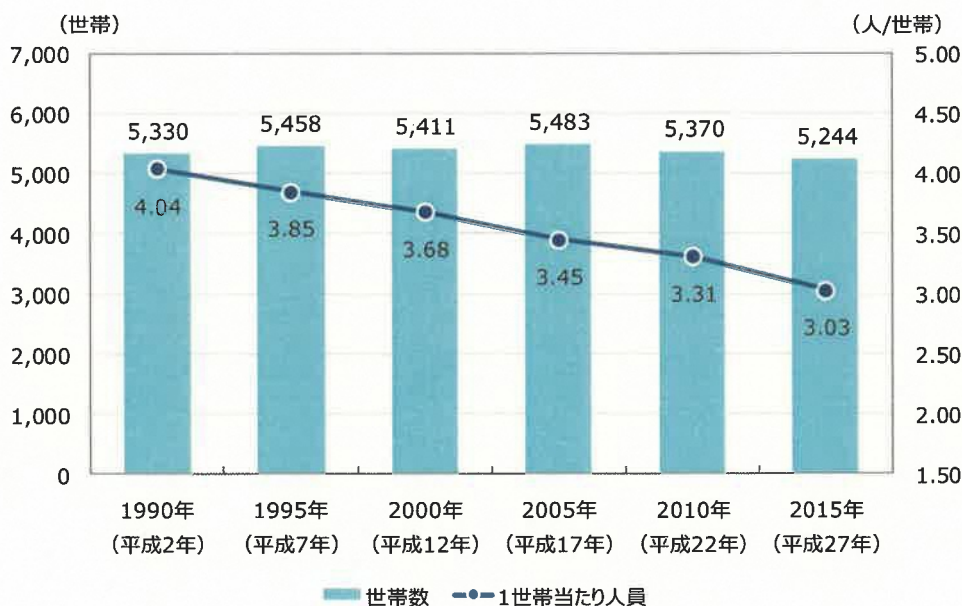
1世帯あたりの人員は年々減少しており、2015（平成27）年は3.03人/世帯で、1990（平成2）年の4.04人/世帯から減少している。

表. 世帯数の推移

単位：世帯、人/世帯

|          | 1990年<br>(平成2年) | 1995年<br>(平成7年) | 2000年<br>(平成12年) | 2005年<br>(平成17年) | 2010年<br>(平成22年) | 2015年<br>(平成27年) |
|----------|-----------------|-----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| 世帯数      | 5,330           | 5,458           | 5,411            | 5,483            | 5,370            | 5,244            |
| 1世帯あたり人員 | 4.04            | 3.85            | 3.68             | 3.45             | 3.31             | 3.03             |

〔出典：各年国勢調査〕



〔出典：各年国勢調査〕

図. 世帯数の推移

### (3) 年齢3区分別人口の推移

国勢調査によると2015（平成27）年の年齢3区分別人口は、年少人口（0～14歳）1,741人、生産年齢人口（15～64歳）8,919人、老年人口（65歳以上）5,206人となっている。1990（平成2）年以降、年少人口と生産年齢人口の減少傾向が続く一方、老年人口は増加している。

人口に占める割合の推移をみると、1990（平成2）年は年少人口20.6%、生産年齢人口64.8%、老年人口14.5%となっており、1995（平成7）年には年少人口と老年人口がほぼ同率、2000（平成12）年以降は老年人口の割合が年少人口を上回っている。

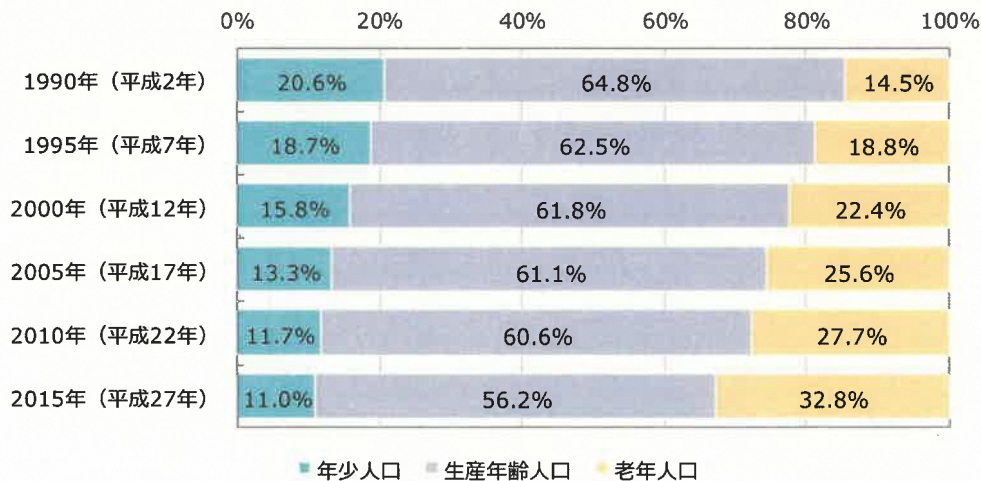
表. 年齢3区分別人口の推移

単位：世帯、人/世帯

|              | 総人口    | 年齢3区分         |                  |               | 年齢別割合※        |                  |               |
|--------------|--------|---------------|------------------|---------------|---------------|------------------|---------------|
|              |        | 年少人口<br>0～14歳 | 生産年齢人口<br>15～64歳 | 老年人口<br>65歳以上 | 年少人口<br>0～14歳 | 生産年齢人口<br>15～64歳 | 老年人口<br>65歳以上 |
| 1990年（平成2年）  | 21,534 | 4,443         | 13,960           | 3,131         | 20.6%         | 64.8%            | 14.5%         |
| 1995年（平成7年）  | 21,026 | 3,926         | 13,137           | 3,963         | 18.7%         | 62.5%            | 18.8%         |
| 2000年（平成12年） | 19,914 | 3,144         | 12,308           | 4,462         | 15.8%         | 61.8%            | 22.4%         |
| 2005年（平成17年） | 18,921 | 2,509         | 11,572           | 4,840         | 13.3%         | 61.1%            | 25.6%         |
| 2010年（平成22年） | 17,775 | 2,074         | 10,716           | 4,906         | 11.7%         | 60.6%            | 27.7%         |
| 2015年（平成27年） | 15,880 | 1,741         | 8,919            | 5,206         | 11.0%         | 56.2%            | 32.8%         |

※年齢別割合は、分母に年齢不詳を含まない。

〔出典：各年国勢調査〕



〔出典：各年国勢調査〕

図. 年齢3区分別人口比の推移

## 4. 産業

### (1) 農業

#### ① 経営耕地面積

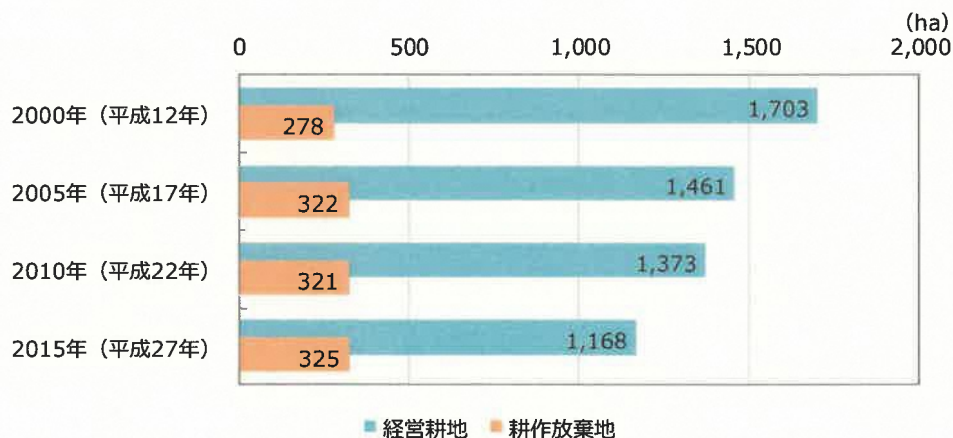
2015（平成27）年の経営耕地総面積は1,168haで、そのうち田は840ha、普通畑は205ha、牧草専用地は52ha、樹園地は41haとなっており、田が全体の約7割を占めている。総面積が年々減少する一方、耕作放棄地は微増傾向にあり、総面積に占める割合が高まっている。

表. 経営耕地面積（販売農家）の推移

単位：ha

|              | 経営耕地<br>総面積 | 田     | 畑   |       | 樹園地 | 耕作放棄地<br>面積 |
|--------------|-------------|-------|-----|-------|-----|-------------|
|              |             |       | 普通畑 | 牧草専用地 |     |             |
| 2000年（平成12年） | 1,703       | 1,044 | 431 | 60    | 66  | 278         |
| 2005年（平成17年） | 1,461       | 967   | 331 | 45    | 58  | 322         |
| 2010年（平成22年） | 1,373       | 931   | 280 | 56    | 54  | 321         |
| 2015年（平成27年） | 1,168       | 840   | 205 | 52    | 41  | 325         |

〔出典：各年農林業センサス〕



〔出典：各年農林業センサス〕

図. 経営耕地面積（販売農家）の推移



② 農家数・農業就業人口

2015（平成27）年の農家戸数は892戸で、そのうち専業農家は180戸、第1種兼業農家は66戸、第2種兼業農家は646戸となっている。兼業農家の推移に伴って農家戸数が減少するなか、専業農家は年々増加している。

農家戸数と同様に農業就業人口も減少しており、2000（平成12）年は2,030人であったが、2015（平成27）年は1,323人となっている。農業就業人口の平均年齢は、2000（平成12）年以降約2歳ずつ上昇しているが、2015（平成27）年には40歳未満の農業就業人口の増加により66.2歳とわずかながら低下した。

表. 専兼業別農家戸数（販売農家）の推移

単位：戸

|              | 総数    | 専業  | 兼業    |     |       |
|--------------|-------|-----|-------|-----|-------|
|              |       |     | 計     | 第1種 | 第2種   |
| 2000年（平成12年） | 1,403 | 96  | 1,307 | 121 | 1,186 |
| 2005年（平成17年） | 1,223 | 105 | 1,118 | 158 | 960   |
| 2010年（平成22年） | 1,108 | 149 | 959   | 122 | 837   |
| 2015年（平成27年） | 892   | 180 | 712   | 66  | 646   |

〔出典：各年農林業センサス〕



〔出典：各年農林業センサス〕

図. 専兼業別農家戸数（販売農家）の推移

表. 年齢別農業就業人口（販売農家）の推移

単位：人

|              | 総数    | 15～19歳 | 20～29歳 | 30～39歳 | 40～49歳 | 50～59歳 | 60～69歳 | 70～74歳 | 75歳以上 | 平均年齢<br>(歳) |
|--------------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|-------------|
| 2000年（平成12年） | 2,030 | 67     | 44     | 87     | 173    | 270    | 725    | 392    | 272   | 61.3        |
| 2005年（平成17年） | 1,969 | 77     | 37     | 53     | 103    | 252    | 582    | 405    | 460   | 64.0        |
| 2010年（平成22年） | 1,520 | 3      | 9      | 24     | 49     | 224    | 450    | 286    | 475   | 67.8        |
| 2015年（平成27年） | 1,323 | 39     | 24     | 29     | 50     | 128    | 432    | 197    | 424   | 66.2        |

〔出典：各年農林業センサス〕

③ 農業産出額

2017（平成29）年の農業産出額は278千万円で、そのうち最も産出額が高い農産物は米の95千万円で、次いで野菜の62千万円、肉用牛の45千万円、乳用牛の39千万円となっている。

表. 農業産出額（推計）の推移

単位：1,000万円

|              | 農業<br>産出<br>額 | 耕種  |    |    |    |     |    |    |    |       |       |     | 畜産  |    |    |        |   | 加工<br>農産<br>物 |   |
|--------------|---------------|-----|----|----|----|-----|----|----|----|-------|-------|-----|-----|----|----|--------|---|---------------|---|
|              |               | 米   | 麦類 | 雑穀 | 豆類 | いも類 | 野菜 | 果実 | 花き | 工芸農作物 | その他作物 | 肉用牛 | 乳用牛 | 豚  | 鶏  | その他畜産物 |   |               |   |
|              |               |     |    |    |    |     |    |    |    |       |       |     |     |    |    |        |   |               |   |
| 2014年（平成26年） | 243           | 171 | 68 | 0  | 0  | 1   | 4  | 60 | 28 | 4     | 4     | 3   | 72  | 35 | 36 | x      | 0 | x             | - |
| 2015年（平成27年） | 264           | 183 | 72 | 0  | 0  | 0   | 5  | 65 | 28 | 5     | 5     | 3   | 81  | 43 | 37 | x      | 0 | x             | - |
| 2016年（平成28年） | 284           | 197 | 88 | x  | 0  | 0   | 4  | 67 | 29 | 4     | 5     | x   | 87  | 48 | 39 | x      | 0 | x             | - |
| 2017年（平成29年） | 278           | 194 | 95 | x  | 0  | 0   | 3  | 62 | 25 | 4     | 4     | x   | 84  | 45 | 39 | x      | 0 | x             | - |

〔出典：各年農林水産統計年報〕

④ 特産品

本町の特産品は、野菜ではトマト、キュウリ、いんげん、なすなど、畜産ではいしかわ牛、果物ではりんごなどがある。

表. 特産品の概要

| 種類 | 特産品            | 概要   |
|----|----------------|--|
| 野菜 | 夏秋トマト<br>ミニトマト | 土壌分析を行い、適切な生育環境を整えトマト自体を健康に育て、減農薬、減化学肥料での栽培に取り組み、ブランド化に取り組み、また消費者の信頼確保にも努めています。                |
|    | 夏秋キュウリ         | 平坦地では、4～6月と9月～10月のハウス型と、作付面積の半数以上を占める路地型。全生産者が健全な土づくりを徹底し、鮮度を優先して出荷を進めており、商品の安全性もPRIに努めています。   |
|    | なす             | 生産工程、出荷工程の均一化を進めて品質の安定、生産量の向上に努めています。安心安全などの付加価値の向上にも努め、あわせて市場性の向上にも取り組んでいます。                  |
|    | いんげん           | 阿武隈高地西側で生産地域の標高差が約350mあるため、本町でも平坦地から高原地域へと生産がリレーされていていき、高品質ないんげんの収穫がされ市場へ出荷されています。             |
|    | シイタケ           | 菌床栽培により、周年栽培で一年間を通して市場に出荷されており、今後は安心安全で高品質な商品を継続して生産していき、ブランド化していかねばならない農産物です。                 |
|    | イチゴ            | 本格的な施設栽培は始まったばかりですが、今後は栽培技術の確立と栽培量の増加を図っていきます。観光農園も併設する予定なので、知名度の向上にも努めていきます。                  |
| 果樹 | りんご            | 袋をかぶせない無袋栽培のため、一般的な有袋栽培のりんごよりも太陽の光をたくさん浴び、糖度の高いりんごに育ちます。果汁と蜜がたっぷりで、シャキッと歯ごたえと、甘みと酸味のバランスが最高です。 |
|    | なし             | 有機たい肥を使用し減農薬にて栽培され、無袋栽培で太陽の光をたくさん浴びて生育したなしは、シャリシャリとした食感と、みずみずしい甘みが抜群です。                        |
| 畜産 | いしかわ牛          | いしかわ牛は黒毛の和牛で、飼料は主に国産粗飼料を与えています。県内で生まれ、石川地方で飼育された和牛。食べた食感は脂がさらっとして飽きがこない、ステーキやしゃぶしゃぶに最適です。      |

## (2) 工業

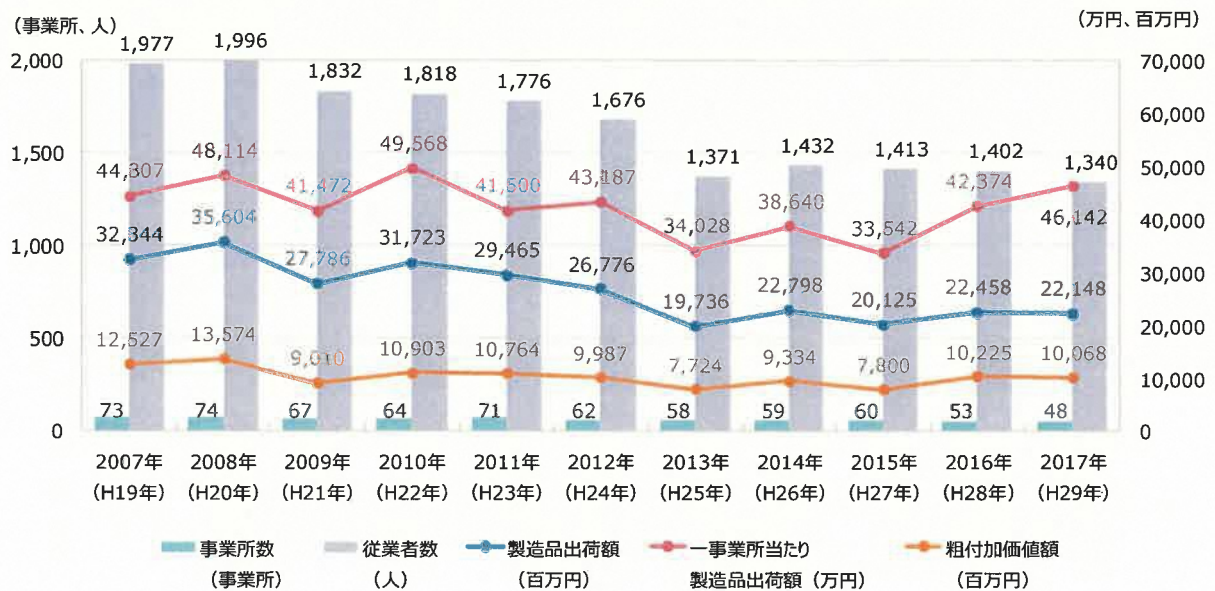
2017(H29)年の製造品出荷額は 22,148 百万円で、2008(H20)年以降は全体としては減少傾向を示している。事業所数、従業員数はともに 2007(H19)年以降減少しているが、一事業所当たりの製造品出荷額は、減少した時期がある中、現在は微増している。

粗付加価値額は、2008(H20)年をピークに減少していたが、2016(H28)年～2017(H29)年にかけては回復傾向にあり、10,225 百万円～10,068 百万円を推移している。

表. 製造業の事業所数等の推移

|              | 事業所数<br>(事業所) | 従業員数<br>(人) | 製造品<br>出荷額<br>(百万円) | 一事業所当たり<br>製造品出荷額<br>(万円) | 粗付加価値額<br>(百万円) |
|--------------|---------------|-------------|---------------------|---------------------------|-----------------|
| 2007年 (H19年) | 73            | 1,977       | 32,344              | 44,307                    | 12,527          |
| 2008年 (H20年) | 74            | 1,996       | 35,604              | 48,114                    | 13,574          |
| 2009年 (H21年) | 67            | 1,832       | 27,786              | 41,472                    | 9,010           |
| 2010年 (H22年) | 64            | 1,818       | 31,723              | 49,568                    | 10,903          |
| 2011年 (H23年) | 71            | 1,776       | 29,465              | 41,500                    | 10,764          |
| 2012年 (H24年) | 62            | 1,676       | 26,776              | 43,187                    | 9,987           |
| 2013年 (H25年) | 58            | 1,371       | 19,736              | 34,028                    | 7,724           |
| 2014年 (H26年) | 59            | 1,432       | 22,798              | 38,640                    | 9,334           |
| 2015年 (H27年) | 60            | 1,413       | 20,125              | 33,542                    | 7,800           |
| 2016年 (H28年) | 53            | 1,402       | 22,458              | 42,374                    | 10,225          |
| 2017年 (H29年) | 48            | 1,340       | 22,148              | 46,142                    | 10,068          |

〔出典：経済センサス-活動調査 (H23、H27)、工業統計 (左記以外)〕



〔出典：経済センサス-活動調査 (H23、H27)、工業統計 (左記以外)〕

図. 製造業の事業所数等の推移

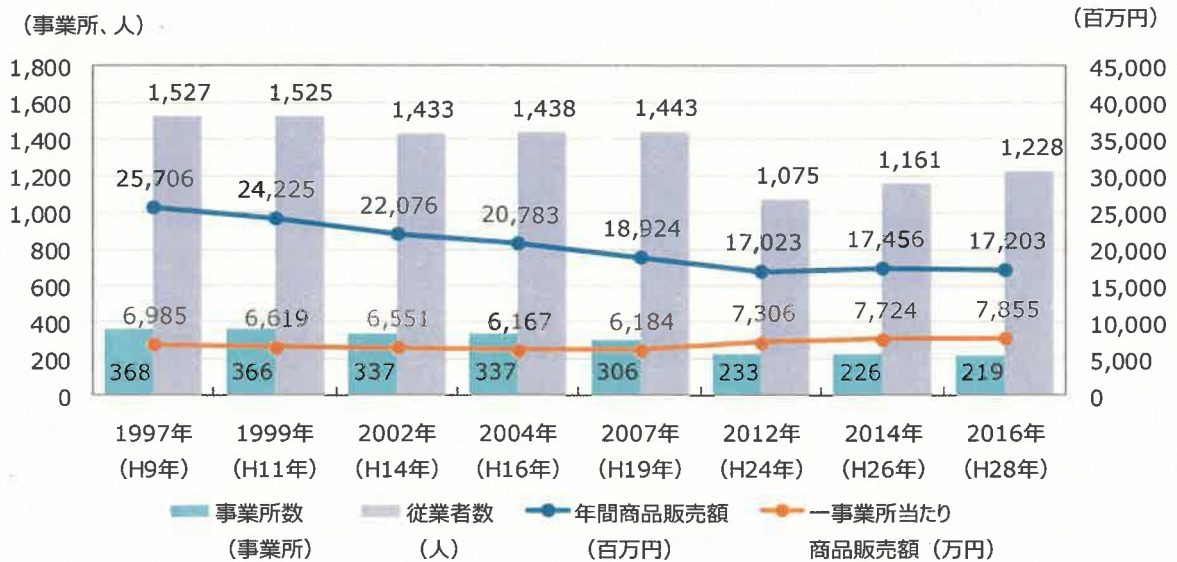
### (3) 商業

2016(H26)年の年間商品販売額は17,203百万円で、1997(H9)年以降は減少傾向にある。事業所数も同様に減少している。従業員数は1997(H9)年から減少傾向で、2012(H24)年は1,075人まで減少したが、2016(H28)年には1,228人まで回復している。また、一事業所当たりの商品販売額は、1997(H9)年～2016(H28)年の間に6,985万円～7,855万円と推移しており、近年にかけて増加傾向にある。

表. 卸売業、小売業の事業所数等の推移

|              | 事業所数<br>(事業所) | 従業員数<br>(人) | 年間商品<br>販売額<br>(百万円) | 一事業所当たり<br>商品販売額<br>(万円) |
|--------------|---------------|-------------|----------------------|--------------------------|
| 1997年 (H9年)  | 368           | 1,527       | 25,706               | 6,985                    |
| 1999年 (H11年) | 366           | 1,525       | 24,225               | 6,619                    |
| 2002年 (H14年) | 337           | 1,433       | 22,076               | 6,551                    |
| 2004年 (H16年) | 337           | 1,438       | 20,783               | 6,167                    |
| 2007年 (H19年) | 306           | 1,443       | 18,924               | 6,184                    |
| 2012年 (H24年) | 233           | 1,075       | 17,023               | 7,306                    |
| 2014年 (H26年) | 226           | 1,161       | 17,456               | 7,724                    |
| 2016年 (H28年) | 219           | 1,228       | 17,203               | 7,855                    |

〔出典：経済センサス-活動調査（H24、H28）、商業統計（左記以外）〕



〔出典：経済センサス-活動調査（H24、H28）、商業統計（左記以外）〕

図. 卸売業、小売業の事業所数等の推移

#### (4) 観光

2018(H30)年の観光客入込数は 296,005 人で、ここ数年と比較すると減少傾向にある。過去 10 年では、2010(H22)年の 420,432 人を境に、翌年は減少しているため、東日本大震災の影響であると予想される。伸び率は、2011(H23)年に-28.8%、以降 2012(H24)年～2015(H27)年にかけては 7.7%～5.3%を推移していたが、2017(H29)年～2018(H30)年は-13.5～-11.1%と再び減少している。

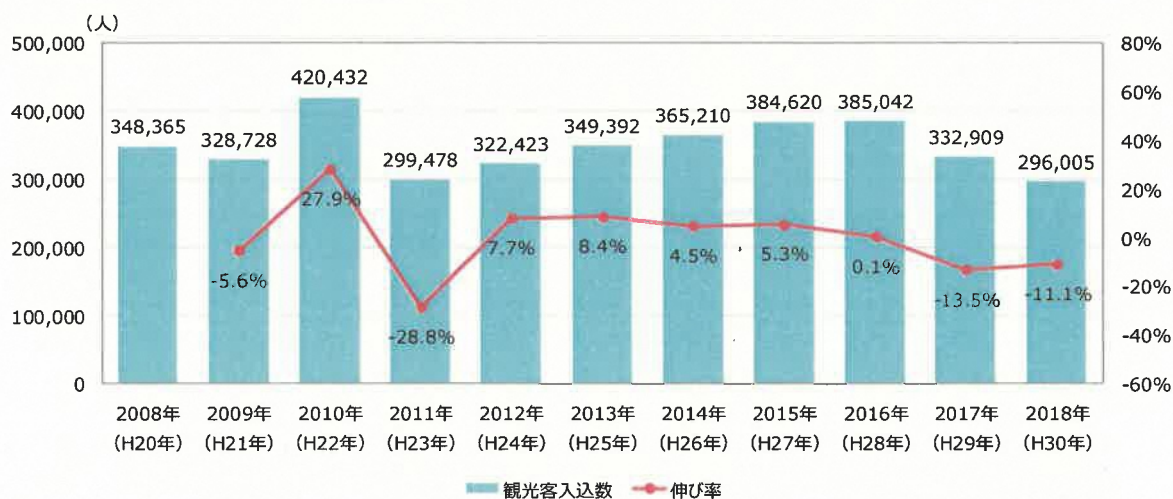
主な調査集計地点は、母畑レークサイドセンター、母畑・石川温泉、石川ゴルフ場、石川桜まつり、八槻市、産業交流祭、石川夏祭りとなっており、最も観光客数が多い地点は母畑・石川温泉で、2018(H30)年は 204,047 人である。東日本大震災以前の 2010(H22)年は 214,732 人であり、近年の観光客数は平常時に戻りつつある。一方で、2 番目に観光客数が多い母畑レークサイドセンターは 2011(H23)年以前より減少傾向にあり、2018(H30)年はピーク時の半分以下である 45,931 人となっている。

表. 観光客入込数等の推移

単位：地点、人、%

|              | 地点数 | 観光客入込数  | 伸び率    |
|--------------|-----|---------|--------|
| 2008年(平成20年) | 2   | 348,365 | -      |
| 2009年(平成21年) | 2   | 328,728 | -5.6%  |
| 2010年(平成22年) | 6   | 420,432 | 27.9%  |
| 2011年(平成23年) | 6   | 299,478 | -28.8% |
| 2012年(平成24年) | 6   | 322,423 | 7.7%   |
| 2013年(平成25年) | 7   | 349,392 | 8.4%   |
| 2014年(平成26年) | 7   | 365,210 | 4.5%   |
| 2015年(平成27年) | 7   | 384,620 | 5.3%   |
| 2016年(平成28年) | 7   | 385,042 | 0.1%   |
| 2017年(平成29年) | 6   | 332,909 | -13.5% |
| 2018年(平成30年) | 6   | 296,005 | -11.1% |

〔出典：福島県観光客入込状況〕



〔出典：福島県観光客入込状況〕

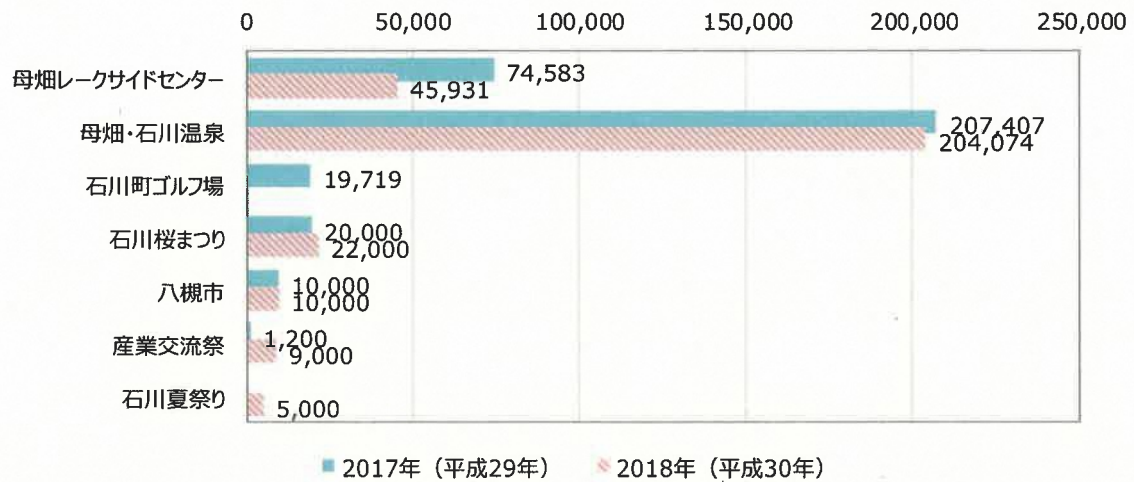
図. 観光客入込数等の推移

表. 調査集計地点別観光客入込数の推移

単位：人

|              | 2008年<br>(H20年) | 2009年<br>(H21年) | 2010年<br>(H22年) | 2011年<br>(H23年) | 2012年<br>(H24年) | 2013年<br>(H25年) | 2014年<br>(H26年) | 2015年<br>(H27年) | 2016年<br>(H28年) | 2017年<br>(H29年) | 2018年<br>(H30年) |
|--------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 母畑レークサイドセンター | 107,980         | 124,820         | 107,708         | 59,388          | 71,006          | 76,243          | 77,098          | 80,346          | 92,382          | 74,583          | 45,931          |
| 母畑・石川温泉      | 240,385         | 203,908         | 214,732         | 156,169         | 169,793         | 165,849         | 173,256         | 178,726         | 177,394         | 207,407         | 204,074         |
| 石川町ゴルフ場      | -               | -               | 59,492          | 44,921          | 62,624          | 69,500          | 76,356          | 77,848          | 69,066          | 19,719          | -               |
| 石川桜まつり       | -               | -               | -               | -               | 11,500          | 15,000          | 17,000          | 20,000          | 18,000          | 20,000          | 22,000          |
| 八槻市          | -               | -               | 20,000          | 22,000          | 3,000           | 3,000           | 3,000           | 10,000          | 10,000          | 10,000          | 10,000          |
| 産業交流祭        | -               | -               | 6,500           | 8,000           | 6,000           | 9,800           | 8,500           | 7,700           | 8,200           | 1,200           | 9,000           |
| 石川夏祭り        | -               | -               | 12,000          | 9,000           | 10,000          | 10,000          | 10,000          | 10,000          | 10,000          | -               | 5,000           |

〔出典：福島県観光客入込状況〕



〔出典：福島県観光客入込状況〕

図. 調査集計地点別観光客入込数の推移

## 5. 交通量

町内で最も交通量の多い道路は国道 118 号で、8,298～10,108 台/12 時間となっている。大型車の混入率も他の道路よりも高く、13.5～17.5%となっている。二番目に交通量の多い道路はいわき石川線の5,574～7,639 台/12 時間で、こちらも他の道路と比較すると大型車の混入率が高く 12.1%～15.7%となっている。

表. 交通量等の状況

単位：台、%

|             | 交通量    |        | 大型車<br>混入率 |
|-------------|--------|--------|------------|
|             | 昼間12時間 | 24時間   |            |
| 国道118号      | 10,108 | 12,736 | 14.6       |
|             | 8,298  | 10,455 | 17.5       |
|             | 9,571  | 12,538 | 13.5       |
| (主) 白河石川線   | 3,406  | 4,258  | 9.5        |
| (主) いわき石川線  | 5,574  | 6,968  | 15.7       |
|             | 7,639  | 9,625  | 12.1       |
| (主) 飯野三春石川線 | 4,044  | 5,055  | 8.3        |
| (主) 古殿須賀川線  | 85     | 92     | 2.4        |
|             | 2,413  | 2,968  | 3          |
| (一) 石川矢吹線   | 1,838  | 2,242  | 10.2       |
| (一) 泉崎石川線   | 1,944  | 2,372  | 7.7        |
| (一) 母畑白河線   | 904    | 1,103  | 16         |
| (一) 赤坂西野石川線 | 782    | 1,001  | 2.8        |

〔出典：平成 27 年度道路交通センサス〕



## 6. 土地利用状況

当町の総面積は 11,571ha で、内訳は田、畑、宅地、池沼、山林、原野、雑種地、その他である。総面積の約半分を占めるのは山林で 52.2%、次いで多いのは、畑 15.1%、田 12.6%である。

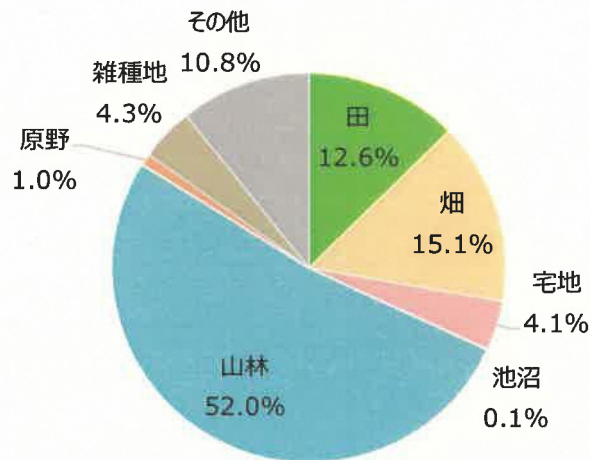
また、2013(H25)年～2017(H29)年にかけて、田の面積は約 4ha、畑の面積は約 13ha 減少し、宅地は約 5ha 増加している。

表. 地目別土地面積の推移

単位：ha

|              | 総数     | 田     | 畑     | 宅地  | 池沼 | 山林    | 原野  | 雑種地 | その他   |
|--------------|--------|-------|-------|-----|----|-------|-----|-----|-------|
| 2013年(平成25年) | 11,571 | 1,460 | 1,766 | 470 | 6  | 6,021 | 113 | 498 | 1,237 |
| 2014年(平成26年) | 11,571 | 1,459 | 1,765 | 471 | 6  | 6,018 | 113 | 499 | 1,240 |
| 2015年(平成27年) | 11,571 | 1,457 | 1,760 | 462 | 6  | 6,017 | 114 | 503 | 1,252 |
| 2016年(平成28年) | 11,571 | 1,456 | 1,756 | 474 | 6  | 6,018 | 114 | 501 | 1,246 |
| 2017年(平成29年) | 11,571 | 1,456 | 1,753 | 475 | 6  | 6,014 | 115 | 503 | 1,249 |

〔出典：石川町のすがた平成 30 年版（各年 1 月 1 日現在）〕



〔出典：石川町のすがた平成 30 年版（1 月 1 日現在）〕

図. 2017 (平成 29) 年地目別土地面積の割合

7. ハザードエリア

石川町ハザードマップ



| No. | 施設名称          | 避難所番号        | 避難先     |
|-----|---------------|--------------|---------|
| 1   | 美穂老人ホーム長生園    | 字堤ノ平201-1    | 26-2452 |
| 2   | 特別養老老人ホームさくら荘 | 南山寺字中新沢04    | 26-1100 |
| 3   | 小原老人保健施設オアルキス | 沢井字西ノ作89-40  | 26-3030 |
| 4   | 桜が丘学園         | 字瀬崎359-1     | 26-2003 |
| 5   | 桜が丘学園養生園      | 字瀬崎359-1     | 26-2094 |
| 6   | 桜が丘学園石川養生園    | 塩沢字割田作34-123 | 26-0315 |

| No. | 避難場所・避難所         | 避難所番号     | 避難先     |
|-----|------------------|-----------|---------|
| 1   | 北町心つみ会館 ※        | 字古瀬180    |         |
| 2   | 第一児童所広場 ※        | 字古瀬178    |         |
| 3   | 町立石川高校体育館 ※      | 字高田200-2  | 26-2568 |
| 4   | 石川小学校体育館 ※       | 字高田200-1  | 26-1656 |
| 5   | 石川小分ラウンド ※       | 字岡根165    | 26-3335 |
| 6   | 共同体育館 ※          | 字岡根1-1    | 26-3211 |
| 7   | 町民グラウンド(新球場)     | 字岡根234    |         |
| 8   | 南町自習会館 ※         | 字南町36     |         |
| 9   | 老人福祉センター ※       | 字松ノ木下88   | 26-3793 |
| 10  | 第二児童所広場 ※        | 字松ノ木下62-1 |         |
| 11  | 運動少年ホーム          | 字新町418-1  | 26-0475 |
| 12  | 保健センター           | 字美里沢37-5  | 26-8416 |
| 13  | 塩崎町集会所 ※         | 字当町80-1   |         |
| 14  | 総合体育館            | 字美里沢206-8 | 26-8038 |
| 15  | 総合運動公園広場陸上競技場    | 字美里沢206-8 |         |
| 16  | 王子児童会館           | 字王子平380   |         |
| 17  | 旧外橋保育園広場         | 字築瀬478    |         |
| 18  | 新田ふれあいセンター       | 字前ノ内119-1 |         |
| 19  | 町民体育館            | 双葉字川内91-1 |         |
| 20  | 石川中学校体育館         | 双葉字川内165  | 26-2607 |
| 21  | 石川中学校武道場         | 双葉字川内165  | 26-2607 |
| 22  | 石川中学校野球場         | 双葉字川内165  |         |
| 23  | 中谷自治センター(体育館)    | 双葉字神志34-1 | 26-1457 |
| 24  | 〃(旧農村婦人の家)       | 双葉字神志34-1 | 26-1457 |
| 25  | 中谷第一小学校体育館       | 形見字深草217  | 26-1470 |
| 26  | 形見青年山交差点センター     | 形見字深草58   |         |
| 27  | 磐城公民館(大規模体育館除却済) | 坂附字高瀬120  |         |
| 28  | 中谷第二小学校体育館       | 中田字大塚256  | 26-1619 |
| 29  | 中田区会事務所          | 南山寺字中野成55 | 26-1065 |
| 30  | 山形山形小学校体育館       | 南山形字八升橋25 | 24-1064 |
| 31  | 山形小学校体育館         | 山形字須沢131  | 24-2654 |
| 32  | 山形研修会館           | 山形字須沢372  |         |

| No. | 避難場所・避難所    | 避難所番号       | 避難先     |
|-----|-------------|-------------|---------|
| 33  | 南山形研修会館     | 南山形字須沢70-4  |         |
| 34  | 山形山形集会所     | 山形字大池下7-1   | 26-0686 |
| 35  | 山形山形小学校体育館  | 山形字上ノ原75    | 26-2257 |
| 36  | 沢井中学校体育館    | 沢井字上ノ原32    | 26-2607 |
| 37  | 新築児童会館      | 沢井字深草26     |         |
| 38  | 安産婦人館       | 沢井字深草       |         |
| 39  | 小野公民館       | 沢井字深草       |         |
| 40  | 岩崎川自治センター   | 岩崎川字小田口43   | 26-1593 |
| 41  | 岩崎川小学校体育館 ※ | 岩崎川字橋本入71-8 | 26-1076 |
| 42  | 上原集会所       | 上原字上原1-1    | 26-3966 |
| 43  | 北山町集会所      | 北山字羽黒田230-1 |         |
| 44  | 野木公民館       | 中野字水原59     | 26-4839 |
| 45  | 野木小学校体育館    | 曲木字橋本5      | 26-1624 |
| 46  | 曲木小学校体育館    | 曲木字橋本7      |         |
| 47  | 曲木研修会館      | 曲木字佐久保171-2 |         |
| 48  | 塩崎町集会所      | 塩沢字佐久保89    |         |

※: 地震土砂災害等利用

この地図は国土院測定の成果に基づき、国土地理院の承認を受け、国土院測定の成果を基に作成されています。

この地図は、国土院測定の成果に基づき、国土地理院の承認を受け、国土院測定の成果を基に作成されています。

この地図は、国土院測定の成果に基づき、国土地理院の承認を受け、国土院測定の成果を基に作成されています。

この地図は、国土院測定の成果に基づき、国土地理院の承認を受け、国土院測定の成果を基に作成されています。

## 8. 上位・関連計画

### 石川町第6次総合計画 ～いしかわ幸せ共創プラン～

|                  |  |
|------------------|--|
| <b>計画期間</b>      | 基本構想：10年間…2019（令和元）年度～2028（令和10）年度<br>前期基本計画：2019（令和元）年度～2023（令和5）年度<br>後期基本計画：2024（令和6）年度～2028（令和10）年度<br>実施計画：3年（毎年ローリング方式）  |
| <b>将来像</b>       | 共に創る 幸せ実現のまち   |
| <b>まちづくりの方向性</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口減少社会における量から質への転換</li> <li>・行政と町民が一体で取り組む共創社会の実現</li> </ul>   |
| <b>基本目標</b>      | 基本目標1. 健康で元気に暮らせるまち（保健・福祉・医療）<br>基本目標2. 活力ある産業を形成するまち（産業・観光）<br>基本目標3. 豊かな心・町民文化を育むまち（教育・文化・スポーツ）<br>基本目標4. 安全で住みよいまち（防災・生活環境）<br>基本目標5. 都市機能が充実したまち（生活基盤）<br>基本目標6. 共に創るまち（地域自治・行政運営）   |
| <b>基本計画（抜粋）</b>  | 基本目標2. 活力ある産業を形成するまち（産業・観光）<br><b>【施策1】農林業の振興</b><br>④ 道の駅の整備<br>本町の魅力を町外へ発信することによる交流人口の拡大、町民の交流の場及び地域活性化の中心的拠点として活用するとともに、道路利用者の利便性向上を図るため、少量多品種に取り組む農業者等の育成を図りながら、地域資源を活かした特色ある道の駅の整備を図る。<br><b>【施策2】商工業の振興</b><br>① 商業活性化の推進<br>石川町商工会など関係機関と連携し、新たな地域ブランドの創出や地域資源を生かした商品開発の取り組み支援、起業意欲の向上を図る創業支援、移住、定住に関する相談、情報提供に取り組み、まちの賑わい創出と商業の活性化を図る。<br><b>【施策3】雇用の創出</b><br>② 就業の支援<br>いしかわワーク&ライフ教育の推進により、地元高校生のキャリア教育を支援し、労働意識の高揚を図るとともに、町内企業に対する理解を深めてもらい、地元企業への就職につなげることにより、若者の定着率の向上をめざす。<br><b>【施策4】観光の振興</b><br>① 観光資源の活用の推進<br>「桜」、「温泉」、「鉱物」などの観光資源の見せ方を工夫するなど、さらなる魅力向上と活用推進を図りながら、他の観光資源と結び付けた新しい魅力の創出を図る。自然や地域の特性を生かしたイベントや体験型観光の創出を支援する。 |

## 9. 道の駅ニーズ調査

### (1) 調査の概要

#### ①調査の目的

町民や今後道の駅に関連すると考えられる事業者等の意見を伺い、「道の駅」に導入する施設や機能、活用方法を検討するための資料とすることを目的としてアンケート調査を実施した。

#### ②配布・回収状況

##### 【町民アンケート】

町内にお住まいの18歳以上の方の中から、無作為に選んだ1,499名の方を調査対象とした（郵送配布・郵送回収）。回収票数は731票（回収率48.8%）。

##### 【農業生産者アンケート】

石川町認定農業者86名を調査対象とした（郵送配布・郵送回収）。回収票数は40票（回収率46.5%）。

##### 【商業者アンケート】

町内の各商業者71事業者を調査対象とした（郵送配布・郵送回収）。回収票数は34票（回収率47.9%）。

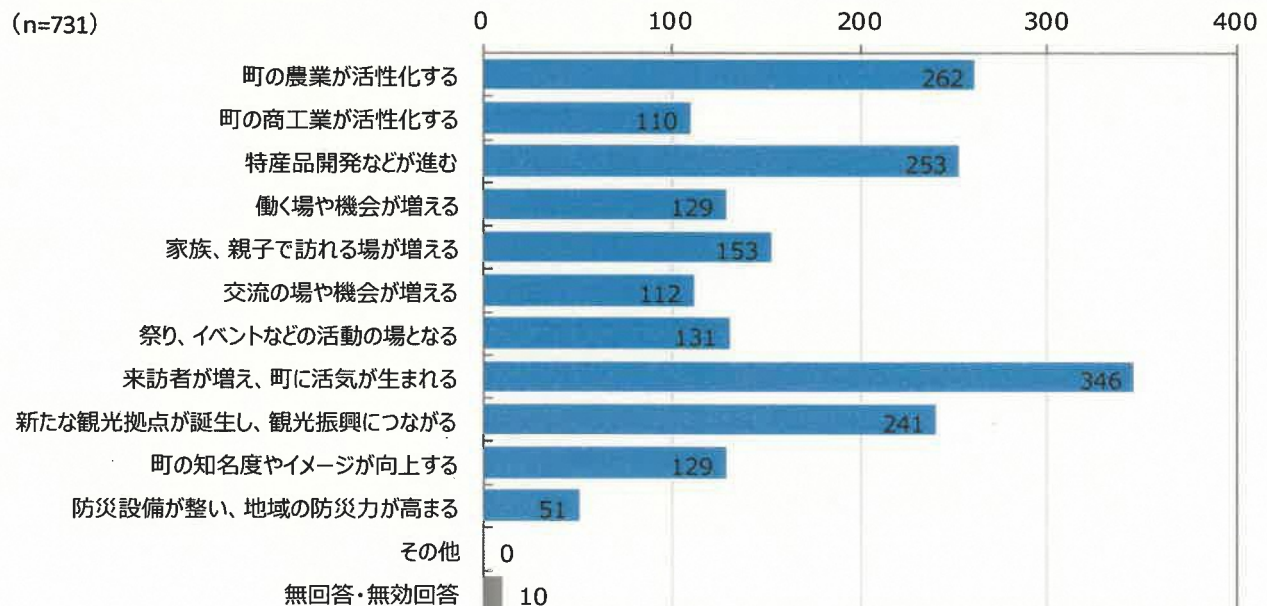
##### 【加工団体アンケート】

町内の加工団体12団体を調査対象とした（郵送配布・郵送回収）。回収票数は8票（回収率66.7%）。

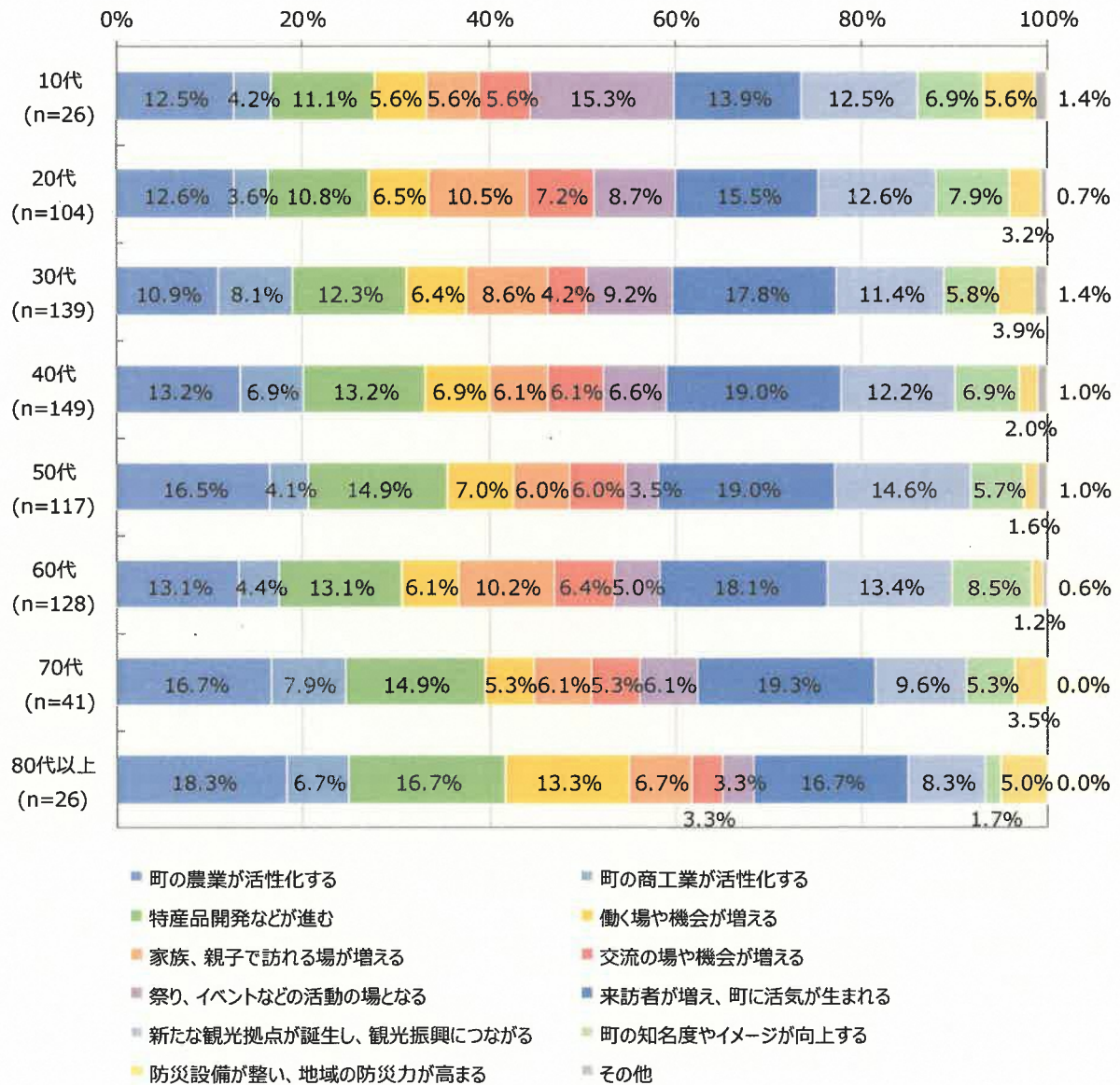
### (2) 町民アンケート結果

#### ①「道の駅」の整備に期待する効果

道の駅に期待する効果としては、「来訪者が増え、町に活気が生まれる」が、346票（約5割）と最も多く、町の活気の創出が期待されている。次いで、「町の農業が活性化する」、「特産品開発などが進む」、「新たな観光拠点が誕生し、観光振興につながる」が多くなっており、町の様々な産業の活性化をもたらすことが期待されている。

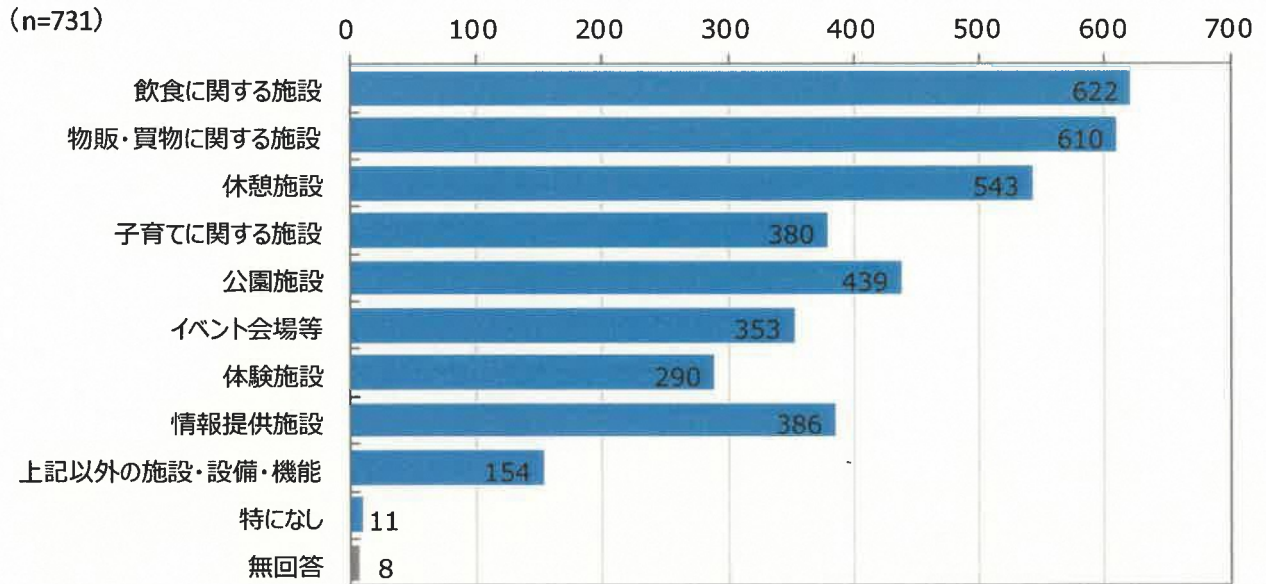


年代別に見ると、ばらつきはあるものの「来訪者が増え、町に活気が生まれる」や「町の農業が活性化する」「特産品開発が進む」等の効果に期待する意見が全年代で多く出た。10代～30代においては、「祭り、イベントなどの活動の場となる」事への期待が大きい。また、年代が上がるにしたがって、農業や特産品等の食への期待が大きくなっていることが分かる。

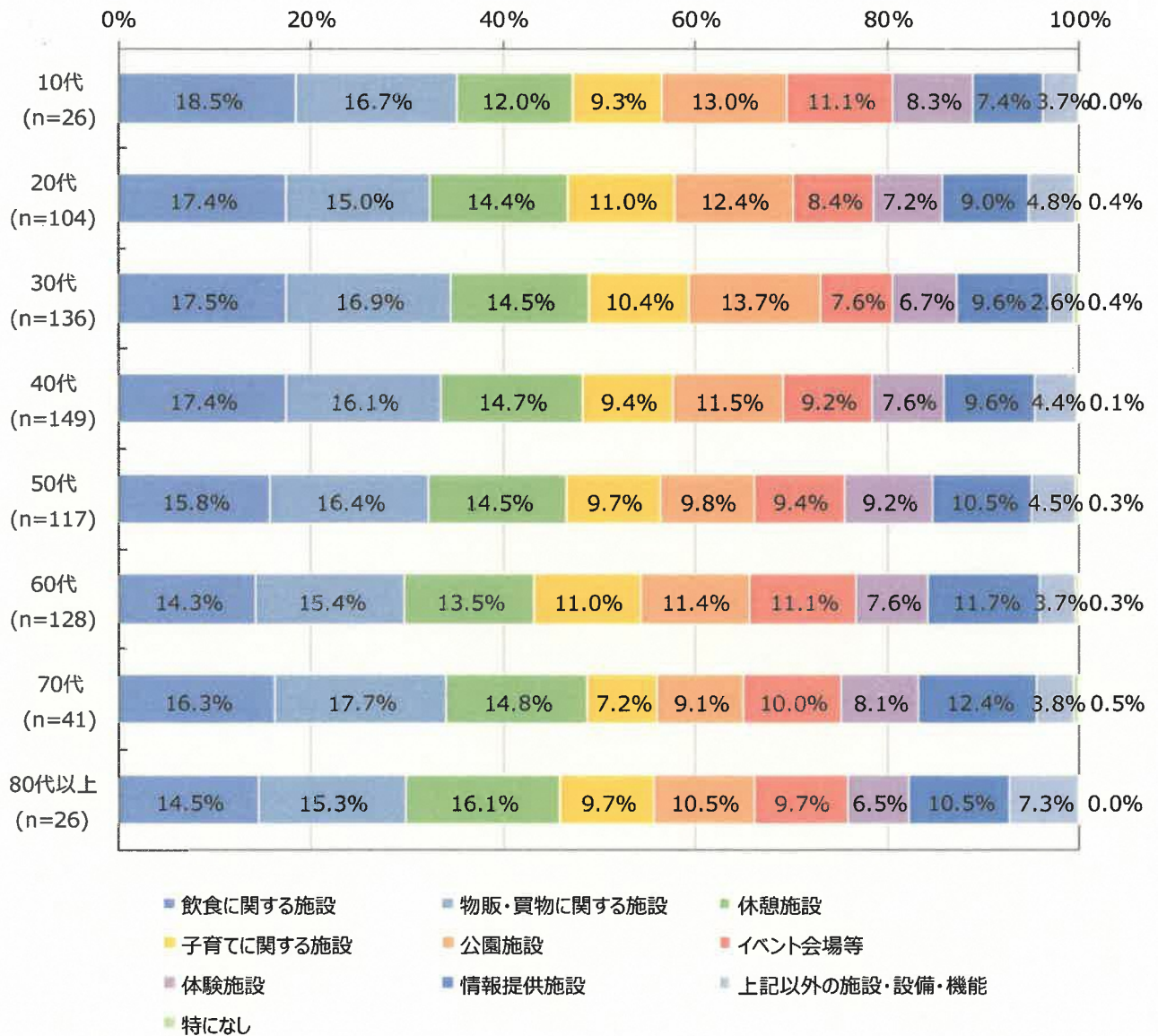


## ②「道の駅」にあったら良いと思う施設

「道の駅」にあったら良いと思う施設としては、「飲食に関する施設」が622票、「物販・買物に関する施設」が610票、「休憩施設」が543票と多く、約7~8割の回答者がこれらの施設があったら良いと考えている。

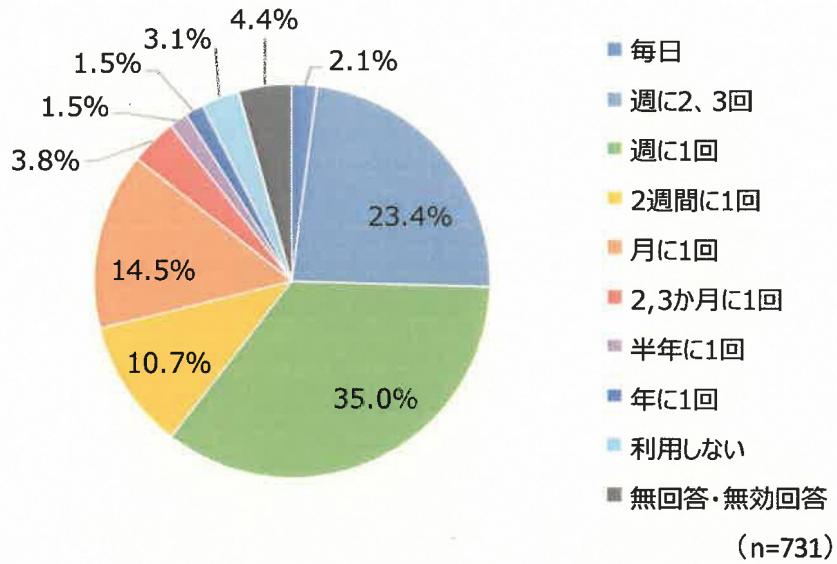


全年代で大きな差異はなく、「飲食に関する施設」「物販・買い物に関する施設」「休憩施設」があったら良いと考える意見が多く出ている。20代～30代では「イベント会場等」の意見は他の年代に比べて少なく、「公園施設」があったら良いと考える割合が多い。50代～70代では、他の年代に比べて「情報提供施設」の割合が多い。



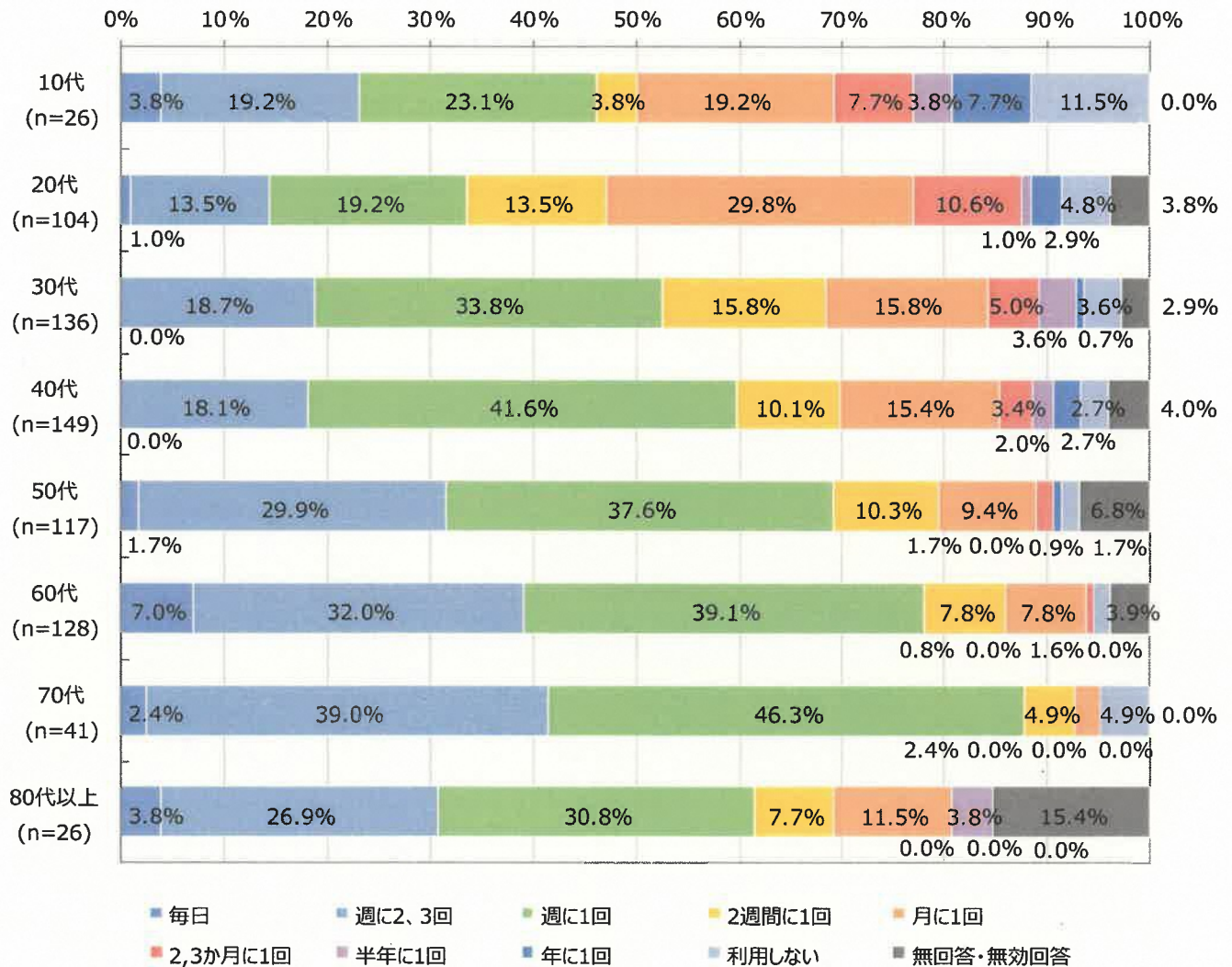
### ③「道の駅」ができた際の利用頻度

道の駅の想定利用頻度は、週に2, 3回が23.4%、週に1回が35.0%で、週に1回以上利用すると回答した方が約6割となっており、多くの町民が道の駅を利用することが期待できる。





年代ごとに見ると、ばらつきが大きいですが、定期的な利用を考えている人が大多数であることが分かる。10代～20代においては「週に1回」「月に1回」「週に2、3回」の順で多く、いずれも60%以上が月に1回以上の利用頻度を想定している。一方で、30代以降は「週に1回」の意見が30%以上を占めており、想定する利用頻度の高さが窺える。特に60代～70代においては、70%以上の人が週に1回以上の利用を想定している。



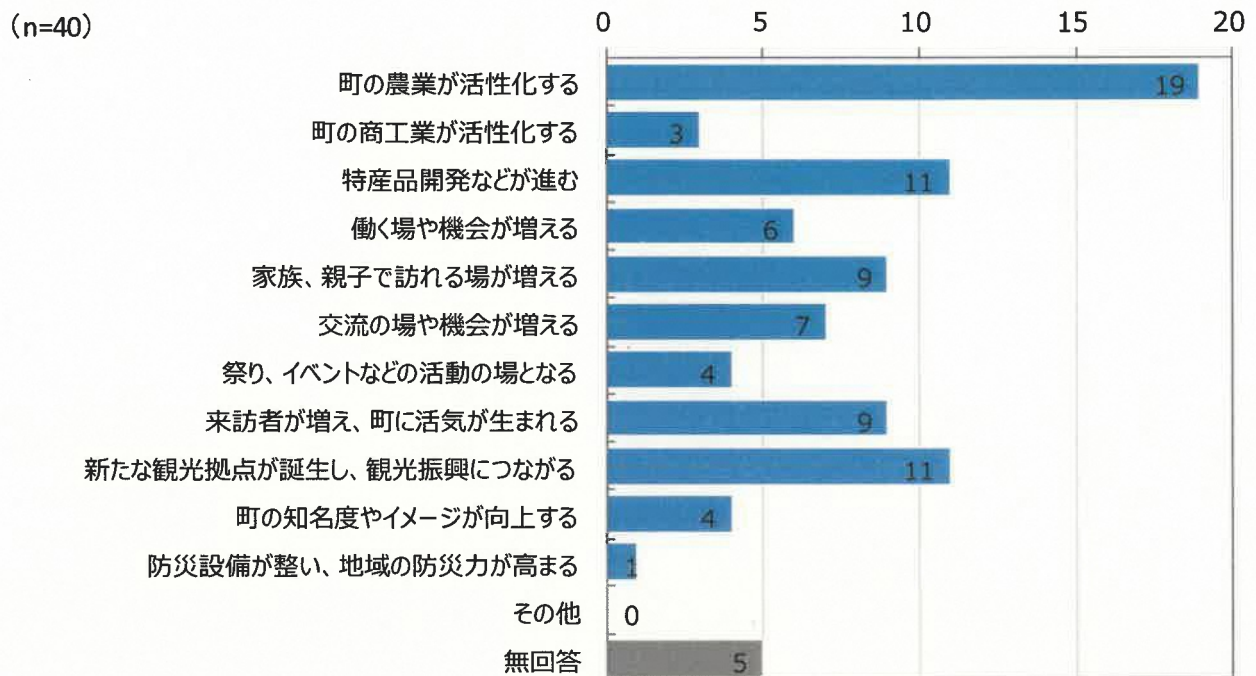
#### ④道の駅への期待（自由回答より抜粋）

- ・ 道の駅ができることで来訪者が増え、町の活性化につながるとよい
- ・ 町内の店舗や施設等とは異なる役割を持たせられるとよい
- ・ 他とは違う特徴が有るとよい
- ・ 石川町の特産品や観光等をアピールできるとよい
- ・ 町民の働く場となるとよい
- ・ 子どもから大人まで、町民も町外の人も気軽に訪れることができるとよい
- ・ 子どもたちも安心して連れて行けるとよい
- ・ 石川町のシンボリック的存在になるとよい
- ・ 町民の憩いの場、町外と人々との交流の場となるとよい

### (3) 農業生産者アンケート結果

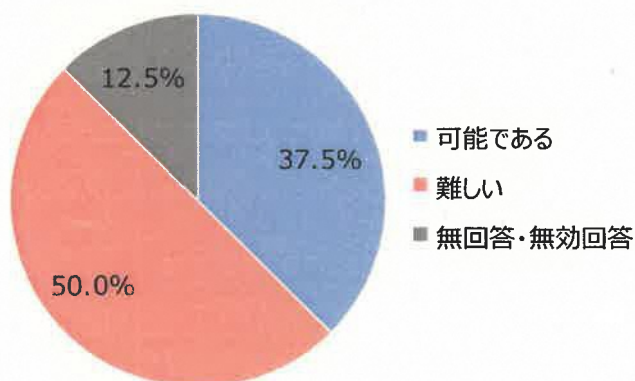
#### ①「道の駅」の整備に期待する効果

農業生産者の「道の駅」に期待する効果としては、「町の農業が活性化する」は19票と最も多く、半数が道の駅による農業への好影響を期待している。次いで、「特産品開発などが進む」、「新たな観光拠点が誕生し、観光振興につながる」が多くなっており、農業だけでなく様々な産業の活性化をもたらすことが期待されている。



#### ②農産物等直売所への農産物・加工品などの出荷について

直売所へ出荷が可能と答えた割合は37.5%、難しいと答えた割合は50.0%である。約4割は、出荷が可能であるという結果になった。

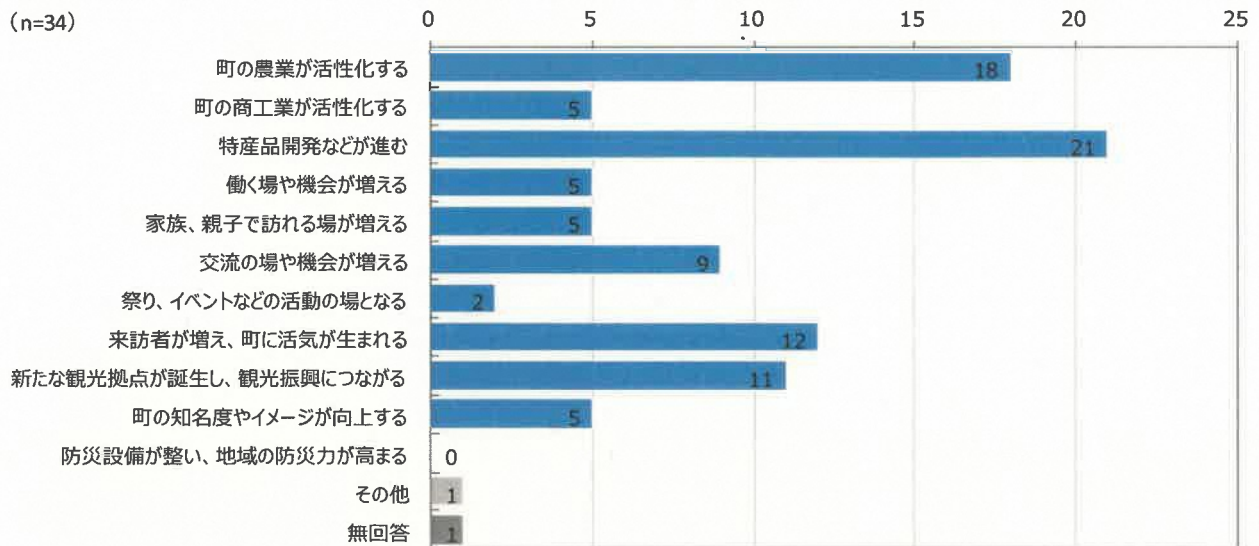


(n=40)

#### (4) 事業者アンケート結果

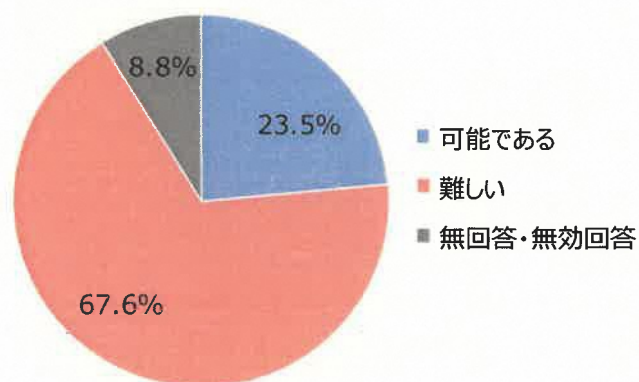
##### ①「道の駅」の整備に期待する効果

事業者の「道の駅」に期待する効果としては、「特産品開発などが進む」は21票と最も多く、約6割が商業への好影響を期待している。次いで、「町の農業が活性化する」の回答が多く、産業全体の活性化が期待されている。



##### ②道の駅との連携について

道の駅との連携が可能であると回答した割合は23.5%、難しいと答えた割合は67.6%である。約2割が、連携が可能であるという結果になった。

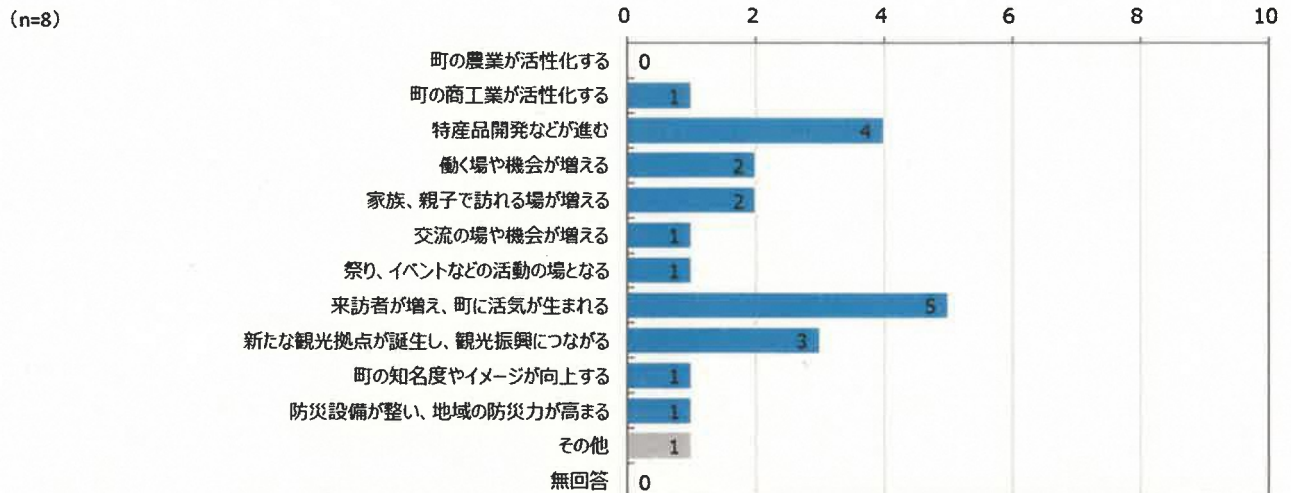


(n=34)

## (5) 加工団体アンケート結果

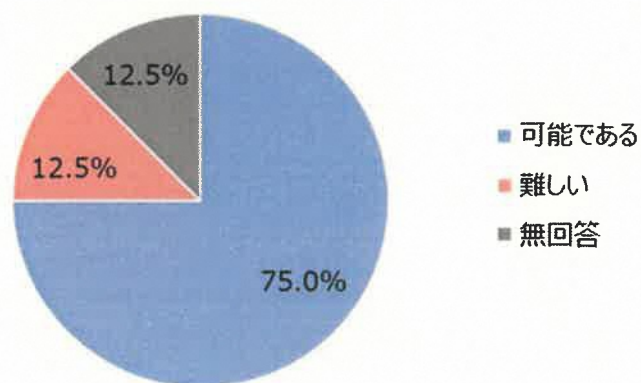
### ①「道の駅」の整備に期待する効果

加工団体の「道の駅」に期待する効果としては、「来訪者が増え、町に活気が生まれる」が5票、「特産品開発などが進む」が4票と多く、まちへの好影響を期待している。



### ②道の駅への出荷について

道の駅への出荷が可能であると回答した割合は75.0%、難しいと答えた割合は12.5%となっている。約8割が、出荷が可能であるという結果になった。



(n=8)

## 第2章 道の駅の概要

### 1. 道の駅の概要

「道の駅」は、長距離ドライブの増加により、ドライバーが24時間自由に利用できるSA・PAのような休憩施設が一般道にも求められたことと、その休憩施設での地域の人々との交流や、地域の活性化が求められた背景から、「休憩機能」、「情報発信機能」、「地域連携機能」の3つの基本機能を併せ持つ施設として誕生した。

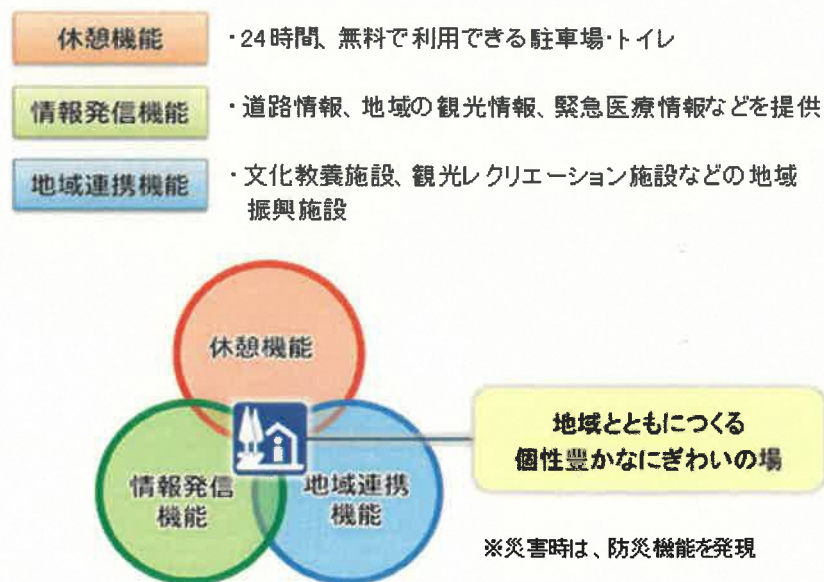
2020年3月13日現在で、国土交通省により登録されている「道の駅」は、全国に1,173駅ある。福島県内には34駅あり、本町周辺では、玉川村、平田村及び古殿町に立地している。

また、国土交通省では、地域活性化の拠点となる優れた企画があり、今後の重点支援で効果的な取組が期待できるものを重点道の駅として選定しており、福島県内では、猪苗代、飯舘、大笹生（福島市）が選出されている。

さらに、近年では、頻発する災害をうけ、防災拠点としての活用も期待されている。

### 2. 道の駅の施設構成

「道の駅」の登録には、「休憩機能」、「情報発信機能」、「地域連携機能」の3つの機能を持つことが必須となっている。加えて、近年では防災への意識が高まっているほか、様々なニーズに対応することが求められていることから、整備にあたっては防災機能の付加やそれぞれの機能の多様化が行われている「道の駅」が多くなっている。



出典：国土交通省ホームページ「道の駅案内」

### 3. 道の駅の登録要件

- 休憩機能：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、清潔なトイレ（原則、洋式）、子育て応援施設（ベビーコーナー等）
- 情報発信機能：道路及び地域に関する情報を提供（道路情報、地域の観光情報、緊急医療情報等）
- 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
- その他：施設及び施設間を結ぶ主要経路のバリアフリー化
- 設置者：市町村又は市町村に代わり得る公的な団体

## 第3章 整備コンセプト・基本方針

### 1. 道の駅の必要性

本町は、豊富な地域資源や交通の利便性など優れた地域であるが、人口減少や少子高齢化に伴い、農業等の地域産業の衰退化・弱体化が懸念されている。全国の「道の駅」では、これらの課題解決をした成功事例も多く、アンケート調査によると町民や関係団体の「道の駅」に対する期待も高くなっている。「道の駅」の整備により、様々な課題解決を図り、地域の活性化につなげることが重要と考えられる。

#### 【現況】

- 少子高齢化、人口減少
- 商工業の経営者の高齢化や後継者不足
- 農業者の高齢化等による農家数の減少
- 耕作放棄地が年々増加
- 空き店舗の増加

#### 【資源】

- 歴史（和泉式部伝説、石川城址他）
- 風土（日本三大「鉾物の産地」他）
- 名所（小和清水、石都々古和氣神社他）
- 観光・レジャー（いしかわ桜谷、母畑・石川温泉郷他）
- 人（小林和平（石工）、吉田光一（自由民権運動）他）
- 交通量多い（国道118号、いわき石川線）

#### 【防災】

- 市街地の大部分が河川浸水想定区域
- 「道の駅」が防災の拠点として注目
- 「防災道の駅」認定制度を創設（国土交通省）

#### 【課題1】

地域のにぎわいを生み出す拠点づくりによる地域産業の活性化が求められる

#### 【課題2】

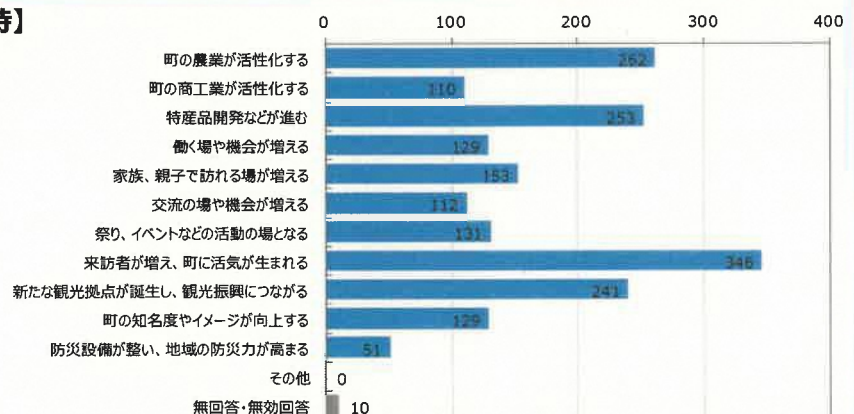
町の特性を活かした観光拠点づくりによる地域間交流の活性化が求められる

#### 【課題3】

河川浸水などの災害に備え、安全な避難場所の確保や地域防災力の向上が求められる

#### 【町民の「道の駅」に対する期待】

町民アンケートでは、「農業の活性化」「特産品開発」「来訪者による活気」「観光振興」など課題を解決する効果が期待されている



#### 【産業の活性化に資する「道の駅」の事例】

- 道の駅みなみやましろ（京都府）道の駅が地域商社として特産品や観光資源を売り込む

#### 【地域間交流の活性化に資する「道の駅」の事例】

- 道の駅「世羅」（広島県）ゲートウェイとなり町の中へ人を呼び込む
- 道の駅「ばんだい」（磐梯町）他道の駅同士の連携

#### 【地域防災力の向上に資する「道の駅」の事例】

- いなわしろ（猪苗代町）火山噴火等への備え

#### 【道の駅の必要性】

これまでに整備された「道の駅」の成功事例も多く、町民や関係団体の期待も高いことから、本町の地域活性化に資する「道の駅」の整備が必要と考えられる。

## 2. 道の駅整備の経済効果予測

道の駅を整備したことによる「建設投資による経済波及効果」、「来訪者の消費支出による経済波及効果」は次の通りと予測される。

### (1) 算出条件

#### ①建設投資による経済波及効果

ア 工事費：887,518 千円

イ 用地買収、店舗補償、調査設計費等：337,293 千円

#### ②来訪者の消費支出による経済波及効果

年間収支における「売上高」「売上原価」を基に設定

ア「物販」部門

122,148 千円（農産物等販売を対象として売上原価の値を採用）

イ「飲食サービス」部門

64,500 千円（レストラン等を対象として売上高の値を採用）

### (2) 道の駅整備の効果

#### ①建設投資による経済波及効果（建設年度）

・直接効果：1,141,759 千円（約 11 億円）

・総合効果：1,364,060 千円（約 14 億円）

#### ②来訪者の消費支出による経済波及効果

・直接効果：186,650 千円／年（約 2 億円／年）

・総合効果：288,584 千円／年（約 3 億円／年）

※上記に加え、定性的な効果（農業者の生産意欲向上、商工業者の販売意欲向上等）も期待される。

### 3. 道の駅の目的

本町においては急激な人口減少及び少子高齢化に伴い、今後、地域産業の衰退化・弱体化が懸念されている。このような地域における様々な課題解決を実現するため、道路利用者の利便性の向上を図るとともに、地域の魅力ある観光資源を磨き上げ、県内外の観光客を取り込み、地域活性化に結び付ける観光地域づくりの拠点となり得る「ゲートウェイ型」の「道の駅」の整備を図る。

地域経済を支える産業の活性化や交流人口の増加を目指し、例えば、地域の「見るもの、買うもの、食べもの」の魅力を発信して、観光客をさらに地域へ呼び込み、地域社会の活性化や定住人口の直接的な増加、税収の増加という形で町外からの活力を呼び込むために、地方移住や町内外交流の窓口として、「道の駅」の整備を図る。

地域のにぎわいを生み出す拠点づくりによる  
農業をはじめとした地域産業の活性化

石川町の特性を活かした観光拠点づくりによる  
地域間交流の活性化

### 4. 整備コンセプト

道の駅のコンセプトは、本町の輝く人・物・歴史等の地域資源について発信し、地域の活力向上を図る拠点として人々に親しまれ、愛される里となるよう、「石川の未来を育む 石陽の郷」と設定する。

## 石川の未来を育む 石陽の郷

～ 石川町の輝き（人・物・歴史）を発信し、地域の活力向上を図る拠点 ～

### 5. 基本方針

基本方針は次の2つである。

1つ目は、「石川の輝きを見つけ、実感する場」として、豊かな産物の魅力の発見や再発見となるきっかけづくりを行うとともに、地域資源の新たな価値を創造につなげる。

2つ目は、「石川のゲートウェイとしての輝きを発信する場」として、町をもっと知りたい！と感じてもらえるよう、地域資源の魅力に触れることができるショールームのような機能を持たせ、町内各所にある観光資源への来訪を促進する。

#### 石川の輝きを見つけ、実感する場

- ・豊かな産物の魅力の発見・再発見
- ・地域資源の新たな価値創造

#### 石川のゲートウェイとしての輝きを 発信する場

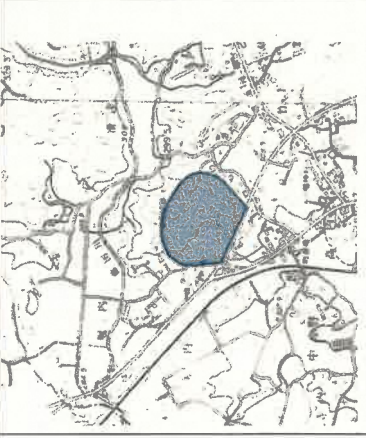

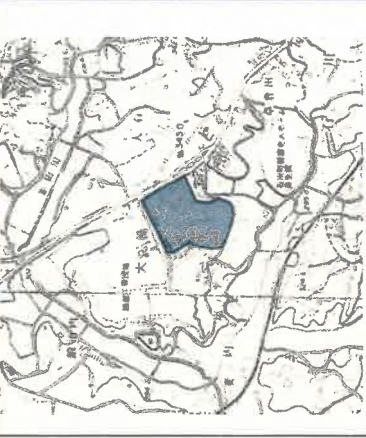
- ・地域資源の魅力を紹介するショールームを目指す
- ・道の駅来訪者を観光資源に誘導





3つの候補地を比べると、総合評価が最も高いのは「候補地C」、次いで「候補地A」、「候補地B」となった。十分な面積を確保でき、敷地の魅力度の高い「候補地C」について、次章以降の検討を行う。

候補地比較表

| 評価項目        | 候補地比較表  |  |   |  |
|-------------|---|--|---|--|
|             | 候補地A<br>国道118号沿い、玉川村との町境近く・藤田城跡   | 候補地B<br>国道118号沿い、いけ石川B分岐点近く  | 候補地C<br>国道118号沿い、西部工業団地近く   |  |
| 指標          |  |  |  |  |
| 位置図         |   |  |   |  |
| 前面道路<br>交通量 | 現在交通量<br>平日24時間（平成27年センサス）<br>将来交通量 ※1<br>（令和12年推計値） 平日24時間                         | 10,455～12,538台<br>11,300台  | 10,455～12,538台<br>11,300台   |  |
|             | 確保が可能な面積  | 3.0ha  | 2.0ha   | 3.8ha  |
| 安全性         | 浸水区域・土砂災害警戒区域等<br>なし  | なし   | なし  |  |
| 敷地の魅力度      | 眺望・景観（滞在性）<br>付加価値等   | ・那須連峰方向の眺望が確保できる<br>・田園景観を若干しやすい<br>藤田城跡地に近接しており、石川町の歴史を体験することができ                  | ・四方社山に囲まれた住宅団地も近接している<br>・田園景観を若干しやすい   | ・郊外でかつ高台に位置し、那須連峰等の良好な眺望を確保でき、周囲の田園景観を若干しやすい |
|             | 町との連携   | 役場からの距離・車での移動時間  | 500m・1分   | 2.1km・3分                                     |
| 制約条件        | 都市計画区域  | 第一種低層住居専用地域・第二種住居地域  | 非線引き白地地域  |  |
|             | 農林農用地<br>埋蔵文化財  | あり<br>あり   | なし<br>なし  |  |
| 周辺・環境に与える影響 | 雨水・排水による下流河川の影響<br>24時間利用施設（駐車場・休憩施設等）の影響   | 藤田川から阿武隈川に流入、大雨時も特に影響はなし<br>周辺の住宅は少なく、騒音等による影響は小さい                                 | 金田川から杜川に流入、大雨時も特に影響はなし<br>周辺の住宅は少なく、騒音等による影響は小さい                                  |  |
|             | 整備にかかる経費（用地補償、造成等）  | 補償物件（倉庫）1件、用地地目はおおむね農地、一部山林である   | 補償物件（砕石アプト）1式、用地地目はおおむね工業用地である  |  |
| 総合評価        | 十分な面積を確保することが可能であり、滞在性や付加価値等の敷地の魅力度は高いが、農林農用地の除外や埋蔵文化財の発掘調査等の事務手続きに時間を要する           | 国道118号といけ石川B分岐点に位置し市街地にも近いので立地的には良いが、都市計画区域の制約があり、また整備に係る経費も膨らむことが想定される            | 周囲を良好な眺望が確保でき、また十分な面積を確保することが可能であり、滞在性や付加価値等の敷地の魅力度は高い                            |  |

※1 いけ石川線バス計画時のもの

## 第4章 導入機能・施設規模及び配置計画

基本構想作成時に検討した導入機能の基本方針を基に、当該道の駅に導入する機能を検討し、必要な施設規模、形態について検討する。検討に際しては施設間の連携についても配慮する。

### 1. 導入機能・導入施設のイメージ

#### (1) 休憩機能

##### ○駐車場

- ・誰でも簡単に駐車できるよう、白線をダブルラインとするなど余裕のある駐車スペース
- ・駐車場内で歩行者と自動車が交錯しない動線

##### ○休憩機能

- ・訪れた人々が屋内や屋外でも気軽に休憩できる場所
- ・子育て家族が安心して利用できるよう、授乳室等のスペース

##### ○トイレ

- ・明るく、清潔で、使いやすく、安心して利用できる利用者に配慮したトイレ
- ・おむつ替えスペースや子供用トイレ

#### 駐車場



- ・ 十分な駐車スペースを確保する。
- ・ ダブルラインの駐車ますとし、高齢者なども駐車しやすいゆとりをもったレイアウトとする。
- ・ 大型車の出入りがしやすい配置とし、大型車と普通車の駐車スペースを分離する。
- ・ 駐車場と建物の往来時の安全を確保する。
- ・ 身障者用駐車スペースは建物（トイレ）に近い場所に設置する。
- ・ EV用急速充電装置を設置する。
- ・ 冬期の機械除雪に配慮した整備を検討する。

#### 休憩スペース（屋内）



- ・ 多くの人々が気軽に休憩できるような開放感のあるレイアウトとする。
- ・ トイレや物産販売エリア等との移動がしやすい配置を検討する。
- ・ 小さな子どもも使いやすいテーブル・椅子等を設置する。
- ・ 本町の産業や歴史、文化等の紹介コーナーや地場産品をモチーフとした内装で地域の魅力を表現する。
- ・ 非常時に、障がい者優先利用のトイレや着替え等ための間仕切りを設置する。

## 休憩スペース（屋外）



- ・ 緑を中心とした居心地のよい屋外空間とする。
- ・ ベンチ、テーブルを設置し、飲食や休憩ができるようにする。
- ・ バーベキュー等の野外活動にも対応できるよう、かまどや手洗い場等を設置する
- ・ 非常時の活用を想定した配置とする。

## トイレ・子育て支援スペース



- ・ 頻繁に混雑しないよう、十分な器数を設置する。
- ・ 暖房機能やおしり洗浄機能付きの便器を設置するなど、誰もが安心して快適に利用できる施設とする。
- ・ 24 時間利用可能な部分との区分けなどにより維持管理費の低減を図る。
- ・ 荷物が多くても快適に利用できるよう、ゆとりあるスペースを確保する。
- ・ オストメイトや多機能トイレ、子ども用の便器など誰もが安心できるトイレとする。
- ・ 授乳室、ベビーベッド、おむつ交換ができるなどの子育て支援スペースも設置する。

### 本町の資源を使うと・・・

#### ◆施設の外観・内観

城跡の自然と融合する和モダンな外観。  
石都々古和気神社の参道や、狛犬、鉾物のモチーフを内装デザインに組み込む。



出典：江戸前城下町 HP

#### ◆休憩

お茶、水の無料サーバーや、給水機を設置し、  
環境に配慮した道の駅に。  
紙コップに本町の観光情報を入れる。



出典：無印良品 HP

## (2) 情報発信機能

### ○情報提供施設

- ・道路・天気・交通等の情報案内
- ・文化的・歴史的資源、観光名所、イベント情報などを提供するための施設を整備し、わかりやすい情報を発信

#### 道路・天気・交通等の情報案内



- ・情報通信機器等を活用して利用者が地域の各種情報を気軽に得られる案内コーナーを設置する。
- ・多言語に対応した情報発信を行う。
- ・欲しい情報にすぐアクセスできる掲示やレイアウトとする。
- ・周辺の道の駅と連携した広域情報の提供を行う。

#### 観光案内所等による地域情報発信



今すぐ知りたい情報については  
(デジタルサイネージの方が)より感じやすい  
その他の動画

出典：電子案内による地域情報発信（写真）：

「株式会社ゼンリン」 <https://www.zenrin.co.jp/>

- ・観光目的にあった情報を提供できるコンシェルジュ常駐の案内所を設置し、周辺のおすすめ施設やイベント情報をはじめ、次の目的地までの経路、交通情報、天気情報など、地域ならではの情報や快適に目的地まで移動するための情報を提供する。併せて電子案内による情報コーナーも設置する。
- ・無料公衆無線LAN環境を整備し、誰でもがインターネットを利用できる環境を整備する。

#### 紹介動画等による地域情報発信



- ・本町の文化や歴史等の情報を大画面に音声添えて案内する。
- ・PC とすぐにつなげ、イベント時にも活用しやすい機器を導入する。
- ・被災時に活用できる情報（緊急速報や交通規制状況等）をリアルタイムで入手し、情報提供する。
- ・被災時に多くの避難者に情報提供できるよう、大画面のディスプレイを設置する。

#### まちナビカードによる観光案内



- ・ 本町だけではなく、石川地方の様々な観光資源の情報やおすすめ情報を「まちなびカード」などとして提供する。
- ・ 各施設との連携により、お得なクーポンの導入を検討する。

### 本町の資源を使うと…

#### ◆ 町案内パネル

町の歴史や鉱物などをパネルで展示し、詳しく見たい方を歴史民俗資料館へ案内する。

#### ◆ 地元フリーペーパー紙とのコラボ

すかっと須賀川、aruku などのフリーペーパーに半年、四半期に一回ほどのペースで取材を依頼し、その内容をパネルにて掲載。内容は定期的に更新。

#### ◆ 漫画家の深谷かほる先生の漫画の展示

代表作である「夜廻り猫」のキャラクター遠藤平蔵に本町を歩いてもらい、町の人に寄り添うような漫画の執筆を依頼。定期的更新し、本町を舞台にした漫画を道の駅限定で公開する。



出典：すかっと須賀川 HP



出典：講談社 Web コミックサイトモアイ

### (3) 地域連携機能

#### ○農産物、加工品等販売施設

- ・地域に根差した直売所施設
- ・地元農産物や加工品等の消費拡大と産地振興の拠点となる販売施設
- ・生産者の高齢化が心配されるため集荷システムなどをあわせて検討

#### ○飲食施設

- ・「石川らしさ」を表現する様々な地場産品を提供する飲食施設
- ・石川の食材を積極的に使用し、農産物の消費拡大に努める。
- ・町内飲食店が携われる機会を創出する仕組みを構築する。

#### ○多目的広場・屋内交流施設等

- ・町民交流や作品展示など多様な活動に寄与できるイベントスペースの整備
- ・日常時は多目的広場として活用、災害時には広域避難場所として利用

#### 販売施設（農産物・物産品等）



- ・土づくりや栽培方法に一定基準を設け、差別化商品（ブランド）として農産物を販売する。
- ・石川ならではの民芸品やお菓子等の特産品を揃えた土産物販売コーナーの設置
- ・QRコード等により生産者の顔や情報が分かる仕組みを導入する。
- ・販売状況がリアルタイムに生産者に伝わり、商品の補充ができる情報管理システムの導入などにより、商品の補充体制を構築する。
- ・新たな集荷システムの構築による安定した農産物の確保を図る（集荷時に道の駅の食材等を積んで宅配、復路は農産物を集荷）

#### 飲食施設（レストラン）



- ・地元食材（いしかわ牛など）にこだわった安心して食べれる特色あるメニューを開発し、知名度を上げリピーターを増やす。
- ・地元の旬の果物を使ったデザートやドリンクの提供
- ・小さな子どもも一緒に食事が楽しめるよう、石川の食材を利用した離乳食等を提供する。ゆったりと憩える空間とする。

## 飲食スペース（フードコート）



- ・ 多様な飲食店ブースが隣接し、セルフサービス形式で気軽に食事を楽しめるフードコートを設置する。（地元飲食店等のテナントも検討）
- ・ いしかわ牛を活用したハンバーガーなどお手頃価格で提供できる商品を開発する。
- ・ 来訪者を惹きつける地元特産素材を活かしたソフトクリーム等の商品を開発する。
- ・ 車いすやベビーカーでも利用しやすい、ゆとりある空間とする。

## 屋内交流施設



- ・ 天候に左右されず、イベントやワークショップ、研修等ができるスペースとして必要な設備を配置する。
- ・ 様々な規模の活動に対応できるよう、柱や壁等が目立たない、広い屋内空間を確保する。
- ・ 町の歴史や文化、鉱物等を紹介するスペースの確保を検討する。
- ・ 非常時に避難所としても活用できるよう設備を整える。

## 多目的広場



- ・ 青空テント市やフリーマーケットなどの屋外イベントができるスペースとして必要な設備を配置する。
- ・ 非常時の救援物資や救急搬送等のため、緊急時にヘリが離着陸できるスペースを確保する。また、避難所としても活用できるよう、かまどベンチやマンホールトイレとして使える防災ファニチャーの設置を検討する。

## 遊び場スペース



- ・ 大型遊具や水遊び場等の子どもが大好きな遊び場スペースを設置する。
- ・ 施設から子どもが遊んでいる風景が見えるレイアウトとする。



## 本町の資源を使うと…

### ◆直売所

鮮度と勢いを感じる本町のおいしさを目で感じる陳列に。  
統一されたタープ、テントを使ってマルシェのような雰囲気。

### ◆いしかわ牛専門レストラン

気軽に食べられるいしかわ牛の専門のレストラン。  
観光客を見込んだ特別感のあるステーキメニューや、  
町民向けの低価格ランチなどのメニューを展開。  
また、本町の野菜を使用や、地元農園とコラボソースの開発を行う。

### ◆カフェコーナー

フードコートのような形式で、休憩コーナーと兼用した作りに。  
町内の菓子店とコラボしたスイーツの開発(鉢物の形のお菓子など…)。  
軽食は、地元農園とコラボした石川牛ピザなど。

### ◆お惣菜

観光客向けのお弁当の販売を行う。  
多目的広場等でピクニックをしながらでも食べられる  
(レジャーシートや御座の貸し出しを行う)。  
ドライバーに向けた、いしかわ牛を使ったおにぎり等の開発。

### ◆お土産

鉢物の形の石鹼(温泉利用者に向けて)など、本町らしさを感じるお土産の開発。

### ◆ふるさと納税返礼品に道の駅商品

本町へのふるさと納税をした方に、返礼品として道の駅の割引クーポンを提供しふるさと納税の推進を図る。



出典：道の駅センザキッチン HP



まちの駅梁川「肉ごろっとおにぎり」



出典：ハラペコラボ HP

#### (4) ターゲットと利用イメージ

| 道の駅の役割 | 町に住む人   | 町で学ぶ・働く人  | 町を訪れる人   |
|--------|---|---|--|
| 休憩機能   | <p>【自分の時間・コミュニティを作る】</p> <p>勉強をしたい学生、家ではない場所で休憩時間が必要な人、ゆっくりお喋りがしたい人等、道の駅は自分の時間を作りに来たり、コミュニティが生まれる場になったりと、多目的に活用できる。</p> | <p>【気軽に立ち寄れる】</p> <p>トイレや水分補給等で店舗に立ち寄る人も多いが、道の駅も同じ役割を担うことができる。道の駅はいつ立ち寄っても安心できる場。</p> | <p>【心身ともに疲れを癒す】</p> <p>ゆっくり座りたい時、小腹がすいた時、観光で困った時等、道の駅は観光客にとってホッとできる場になる。</p> |
| 情報発信機能 | <p>【回覧板の役割を果たす町の情報を提供】</p> <p>災害情報だけでなく、町の面白い、楽しいトピックスも道の駅に来ると得られる。</p>   | <p>【町のコアな情報を提供】</p> <p>町内に住んでいないと知ることができない災害に関する情報や、飲食、イベントなどの情報を得られる。</p>            | <p>【観光の起点となる情報を提供】</p> <p>町を観光する時に、最初に情報を収集できる起点となる場。</p>                    |
| 地域連携機能 | <p>【町の良さ再発見】</p> <p>自分の町の特産、名産品を体験できる機会は少ないため、道の駅は町の魅力を再発見する場となる。また、生産者と町内の人を繋ぐ場にもなる。</p>                               | <p>【町を知るきっかけを作る】</p> <p>町内の特産、名産品に気が付いていない人も多いため、まずは知るきっかけを作る場にする。</p>                | <p>【町のオススメに出会える】</p> <p>道の駅に行けば町のオススメ品が一通り並んでいるため、すぐにおいしいもの、素敵なものに出会える。</p>  |

## 2. 施設規模検討

### (1) 駐車場

#### ■ 駐車まず数

「休憩施設設計要領（平成 17 年 10 月）東日本高速道路株式会社」に基づく算出方法により、駐車まず数（サービスヤードは含まない）を試算する。

$$\text{駐車まず数（片側）} = \text{片側設計交通量} \times \text{立寄率} \times \frac{\text{ラッシュ率}}{\text{回転率}}$$

なお、今回は両側の車線から立寄りが可能な「道の駅」のため、以下のように両側の車線分の交通量から駐車まず数を試算する。

$$\text{駐車まず数} = \text{設計交通量} \times \text{立寄率} \times \frac{\text{ラッシュ率}}{\text{回転率}}$$

| 設計交通量<br>(台/日)      | <p>設計交通量（台/日） = 休日サービス係数 × 開通 10 年後計画日交通量</p> <p>「開通 10 年後計画日交通量」は、前面道路である国道 118 号（玉川村竜崎字原作田 26）における平成 27 年道路交通センサスの日交通量を用いることとし、以下のように算定する。</p> <p><b>設計交通量（台/日） = 休日サービス係数 × 平成 27 年日交通量</b></p> <p>日交通量の内訳は過去の道路交通センサスの割合から算出した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 小型車・大型車：H27 年度道路交通センサスの日交通量</li> <li>・ 大型バス・大型貨物車：平成 22 年度道路交通センサス以降、大型車の自動車分類がないため、平成 17 年度道路交通センサスの比率から算出</li> </ul>   |          |             |                        |           |                  |                    |        |                |       |                        |                             |            |       |                 |                   |             |                |           |                   |       |       |       |                   |       |     |        |       |                   |       |       |      |                   |       |       |      |                   |    |    |       |    |       |       |       |     |       |    |       |   |        |   |        |
|---------------------|---|----------|-------------|------------------------|-----------|------------------|--------------------|--------|----------------|-------|------------------------|-----------------------------|------------|-------|-----------------|-------------------|-------------|----------------|-----------|-------------------|-------|-------|-------|-------------------|-------|-----|--------|-------|-------------------|-------|-------|------|-------------------|-------|-------|------|-------------------|----|----|-------|----|-------|-------|-------|-----|-------|----|-------|---|--------|---|--------|
|                     | <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">車種</th> <th colspan="4">H17センサス</th> <th colspan="2">H27センサス</th> </tr> <tr> <th>12h<br/>交通量<br/>①</th> <th>昼夜率<br/>②</th> <th>日交通量<br/>①×②</th> <th>車種別<br/>割合<br/>③</th> <th>日交通量<br/>④</th> <th>車種別<br/>推計<br/>④×③</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">小型車</td> <td>乗用車</td> <td>6,788</td> <td rowspan="2">1.29</td> <td>8,757</td> <td>80%</td> <td rowspan="2">10,641</td> <td>8,479</td> </tr> <tr> <td>小型貨物車</td> <td>1,731</td> <td>2,233</td> <td>20%</td> <td>2,162</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">大型車</td> <td>バス</td> <td>67</td> <td rowspan="2"></td> <td>86</td> <td>5%</td> <td rowspan="2">1,897</td> <td>90</td> </tr> <tr> <td>大型貨物車</td> <td>1,347</td> <td>1,738</td> <td>95%</td> <td>1,807</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>9,933</td> <td>-</td> <td>12,814</td> <td>-</td> <td>12,538</td> <td>12,538</td> </tr> </tbody> </table> |          |             |                        |           |                  |                    | 車種     | H17センサス        |       |                        |                             | H27センサス    |       | 12h<br>交通量<br>① | 昼夜率<br>②          | 日交通量<br>①×② | 車種別<br>割合<br>③ | 日交通量<br>④ | 車種別<br>推計<br>④×③  | 小型車   | 乗用車   | 6,788 | 1.29              | 8,757 | 80% | 10,641 | 8,479 | 小型貨物車             | 1,731 | 2,233 | 20%  | 2,162             | 大型車   | バス    | 67   |                   | 86 | 5% | 1,897 | 90 | 大型貨物車 | 1,347 | 1,738 | 95% | 1,807 | 合計 | 9,933 | - | 12,814 | - | 12,538 |
| 車種                  | H17センサス   |          |             |                        | H27センサス   |                  |                    |        |                |       |                        |                             |            |       |                 |                   |             |                |           |                   |       |       |       |                   |       |     |        |       |                   |       |       |      |                   |       |       |      |                   |    |    |       |    |       |       |       |     |       |    |       |   |        |   |        |
|                     | 12h<br>交通量<br>①   | 昼夜率<br>② | 日交通量<br>①×② | 車種別<br>割合<br>③         | 日交通量<br>④ | 車種別<br>推計<br>④×③ |                    |        |                |       |                        |                             |            |       |                 |                   |             |                |           |                   |       |       |       |                   |       |     |        |       |                   |       |       |      |                   |       |       |      |                   |    |    |       |    |       |       |       |     |       |    |       |   |        |   |        |
| 小型車                 | 乗用車   | 6,788    | 1.29        | 8,757                  | 80%       | 10,641           | 8,479              |        |                |       |                        |                             |            |       |                 |                   |             |                |           |                   |       |       |       |                   |       |     |        |       |                   |       |       |      |                   |       |       |      |                   |    |    |       |    |       |       |       |     |       |    |       |   |        |   |        |
|                     | 小型貨物車   | 1,731    |             | 2,233                  | 20%       |                  | 2,162              |        |                |       |                        |                             |            |       |                 |                   |             |                |           |                   |       |       |       |                   |       |     |        |       |                   |       |       |      |                   |       |       |      |                   |    |    |       |    |       |       |       |     |       |    |       |   |        |   |        |
| 大型車                 | バス  | 67       |             | 86                     | 5%        | 1,897            | 90                 |        |                |       |                        |                             |            |       |                 |                   |             |                |           |                   |       |       |       |                   |       |     |        |       |                   |       |       |      |                   |       |       |      |                   |    |    |       |    |       |       |       |     |       |    |       |   |        |   |        |
|                     | 大型貨物車   | 1,347    |             | 1,738                  | 95%       |                  | 1,807              |        |                |       |                        |                             |            |       |                 |                   |             |                |           |                   |       |       |       |                   |       |     |        |       |                   |       |       |      |                   |       |       |      |                   |    |    |       |    |       |       |       |     |       |    |       |   |        |   |        |
| 合計                  | 9,933   | -        | 12,814      | -                      | 12,538    | 12,538           |                    |        |                |       |                        |                             |            |       |                 |                   |             |                |           |                   |       |       |       |                   |       |     |        |       |                   |       |       |      |                   |       |       |      |                   |    |    |       |    |       |       |       |     |       |    |       |   |        |   |        |
| 休日<br>サービス係数        | <p>休日サービス係数とは、平均日交通量から年間 365 日のうち 35 番目程度の交通量を求める係数である。</p> <p>平成 27 年日交通量より、サービス係数は「1.40」を用いる。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年平均日交通量 Q（両方向：台/日）</th> <th>サービス係数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0 &lt; Q ≤ 25,000</td> <td>1.40</td> </tr> <tr> <td>25,000 &lt; Q ≤ 50,000</td> <td>1.65 - Q × 10<sup>-5</sup></td> </tr> <tr> <td>50,000 &lt; Q</td> <td>1.15</td> </tr> </tbody> </table>   |          |             |                        |           |                  | 年平均日交通量 Q（両方向：台/日） | サービス係数 | 0 < Q ≤ 25,000 | 1.40  | 25,000 < Q ≤ 50,000    | 1.65 - Q × 10 <sup>-5</sup> | 50,000 < Q | 1.15  |                 |                   |             |                |           |                   |       |       |       |                   |       |     |        |       |                   |       |       |      |                   |       |       |      |                   |    |    |       |    |       |       |       |     |       |    |       |   |        |   |        |
| 年平均日交通量 Q（両方向：台/日）  | サービス係数  |          |             |                        |           |                  |                    |        |                |       |                        |                             |            |       |                 |                   |             |                |           |                   |       |       |       |                   |       |     |        |       |                   |       |       |      |                   |       |       |      |                   |    |    |       |    |       |       |       |     |       |    |       |   |        |   |        |
| 0 < Q ≤ 25,000      | 1.40  |          |             |                        |           |                  |                    |        |                |       |                        |                             |            |       |                 |                   |             |                |           |                   |       |       |       |                   |       |     |        |       |                   |       |       |      |                   |       |       |      |                   |    |    |       |    |       |       |       |     |       |    |       |   |        |   |        |
| 25,000 < Q ≤ 50,000 | 1.65 - Q × 10 <sup>-5</sup>   |          |             |                        |           |                  |                    |        |                |       |                        |                             |            |       |                 |                   |             |                |           |                   |       |       |       |                   |       |     |        |       |                   |       |       |      |                   |       |       |      |                   |    |    |       |    |       |       |       |     |       |    |       |   |        |   |        |
| 50,000 < Q          | 1.15  |          |             |                        |           |                  |                    |        |                |       |                        |                             |            |       |                 |                   |             |                |           |                   |       |       |       |                   |       |     |        |       |                   |       |       |      |                   |       |       |      |                   |    |    |       |    |       |       |       |     |       |    |       |   |        |   |        |
| 立寄率<br>ラッシュ率<br>回転率 | <p>今回想定する計画内容から、係数は「SA」の値を用いる。</p> <p>立寄率：立寄台数（台/日） / 本線交通量（台/日）</p> <p>ラッシュ率：ラッシュ時立寄台数（台/日） / 立寄台数（台/日）</p> <p>回転率：1（時） / 平均駐車時間（時）</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>施設の種類</th> <th>車種</th> <th>立寄率</th> <th>ラッシュ率</th> <th>回転率 = 60 分 / 平均駐車時間（分）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">SA</td> <td>小型車</td> <td>0.175</td> <td>0.10</td> <td>2.4 = 60 分 / 25 分</td> </tr> <tr> <td>大型バス</td> <td>0.25</td> <td>0.25</td> <td>3.0 = 60 分 / 20 分</td> </tr> <tr> <td>大型貨物車</td> <td>0.125</td> <td>0.075</td> <td>2.0 = 60 分 / 30 分</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">PA</td> <td>小型車</td> <td>0.10</td> <td>0.10</td> <td>4.0 = 60 分 / 15 分</td> </tr> <tr> <td>大型バス</td> <td>0.10</td> <td>0.25</td> <td>4.0 = 60 分 / 15 分</td> </tr> <tr> <td>大型貨物車</td> <td>0.125</td> <td>0.10</td> <td>3.0 = 60 分 / 20 分</td> </tr> </tbody> </table>  |          |             |                        |           |                  | 施設の種類              | 車種     | 立寄率            | ラッシュ率 | 回転率 = 60 分 / 平均駐車時間（分） | SA                          | 小型車        | 0.175 | 0.10            | 2.4 = 60 分 / 25 分 | 大型バス        | 0.25           | 0.25      | 3.0 = 60 分 / 20 分 | 大型貨物車 | 0.125 | 0.075 | 2.0 = 60 分 / 30 分 | PA    | 小型車 | 0.10   | 0.10  | 4.0 = 60 分 / 15 分 | 大型バス  | 0.10  | 0.25 | 4.0 = 60 分 / 15 分 | 大型貨物車 | 0.125 | 0.10 | 3.0 = 60 分 / 20 分 |    |    |       |    |       |       |       |     |       |    |       |   |        |   |        |
| 施設の種類               | 車種  | 立寄率      | ラッシュ率       | 回転率 = 60 分 / 平均駐車時間（分） |           |                  |                    |        |                |       |                        |                             |            |       |                 |                   |             |                |           |                   |       |       |       |                   |       |     |        |       |                   |       |       |      |                   |       |       |      |                   |    |    |       |    |       |       |       |     |       |    |       |   |        |   |        |
| SA                  | 小型車   | 0.175    | 0.10        | 2.4 = 60 分 / 25 分      |           |                  |                    |        |                |       |                        |                             |            |       |                 |                   |             |                |           |                   |       |       |       |                   |       |     |        |       |                   |       |       |      |                   |       |       |      |                   |    |    |       |    |       |       |       |     |       |    |       |   |        |   |        |
|                     | 大型バス  | 0.25     | 0.25        | 3.0 = 60 分 / 20 分      |           |                  |                    |        |                |       |                        |                             |            |       |                 |                   |             |                |           |                   |       |       |       |                   |       |     |        |       |                   |       |       |      |                   |       |       |      |                   |    |    |       |    |       |       |       |     |       |    |       |   |        |   |        |
|                     | 大型貨物車   | 0.125    | 0.075       | 2.0 = 60 分 / 30 分      |           |                  |                    |        |                |       |                        |                             |            |       |                 |                   |             |                |           |                   |       |       |       |                   |       |     |        |       |                   |       |       |      |                   |       |       |      |                   |    |    |       |    |       |       |       |     |       |    |       |   |        |   |        |
| PA                  | 小型車   | 0.10     | 0.10        | 4.0 = 60 分 / 15 分      |           |                  |                    |        |                |       |                        |                             |            |       |                 |                   |             |                |           |                   |       |       |       |                   |       |     |        |       |                   |       |       |      |                   |       |       |      |                   |    |    |       |    |       |       |       |     |       |    |       |   |        |   |        |
|                     | 大型バス  | 0.10     | 0.25        | 4.0 = 60 分 / 15 分      |           |                  |                    |        |                |       |                        |                             |            |       |                 |                   |             |                |           |                   |       |       |       |                   |       |     |        |       |                   |       |       |      |                   |       |       |      |                   |    |    |       |    |       |       |       |     |       |    |       |   |        |   |        |
|                     | 大型貨物車   | 0.125    | 0.10        | 3.0 = 60 分 / 20 分      |           |                  |                    |        |                |       |                        |                             |            |       |                 |                   |             |                |           |                   |       |       |       |                   |       |     |        |       |                   |       |       |      |                   |       |       |      |                   |    |    |       |    |       |       |       |     |       |    |       |   |        |   |        |

出典：設計要領第四集「休憩施設設計要領（2005（平成 17）年 10 月）東日本高速道路株式会社」

また、身障者用小型車駐車ます数については、設計要領第六集「建築施設編第1編休憩用建築施設（令和元年7月）東・中・西日本高速道路株式会社」の算出方法を用いる。

今後の詳細な検討のなかで、バス等による身障者の利用が見込まれる場合は、利用状況等の判断のうえ、身障者用大型車駐車ますの設置も検討する。

表. 身障者用小型車駐車ます数の算出方法

| 駐車ます数の区分             | 身障者用小型車駐車ます数（台）                 |
|----------------------|---------------------------------|
| 全小型車駐車ます数 $\leq 200$ | 全小型車駐車ます数 $\times 1/50$ 以上      |
| $200 <$ 全小型車駐車ます数    | 全小型車駐車ます数 $\times 1/100 + 2$ 以上 |

以上を踏まえ、駐車ます数を試算すると、合計 127 台必要となる。内訳は、小型車が 109 台、大型バスが 3 台、大型貨物車が 12 台、身障者用が 3 台となる。

なお、大型車は小型車換算（1 ます 2 台）すると、合計 142 台となる。

表. 必要駐車ます数

| 車種    | 日交通量<br>① | サービス<br>係数<br>② | 設計<br>交通量<br>③ =<br>① $\times$ ② | 立寄率<br>④ | ラッシュ率<br>⑤ | 回転率<br>⑥ | 駐車ます数<br>③ $\times$ ④ $\times$<br>⑤/⑥ | 駐車ます数<br>小型車換算 |
|-------|-----------|-----------------|----------------------------------|----------|------------|----------|---------------------------------------|----------------|
| 小型車   | 10,641    | 1.40            | 14,897                           | 0.175    | 0.100      | 2.4      | 109                                   | 109            |
| 大型バス  | 90        | 1.40            | 126                              | 0.250    | 0.250      | 3.0      | 3                                     | 6              |
| 大型貨物車 | 1,807     | 1.40            | 2,530                            | 0.125    | 0.075      | 2.0      | 12                                    | 24             |
| 身障者用  |           |                 |                                  |          |            |          | 3                                     | 3              |
| 合計    |           |                 |                                  |          |            |          | 127                                   | 142            |

試算を踏まえて、地域住民の日常的な利用や、非常時の緊急的な利用を鑑み、駐車ます数を 168 台（小型車 150 台、大型バス 3 台、大型貨物車 12 台、身障者用 3 台）と設定する。

**設定駐車ます数：168 台**

### ■ 駐車場面積

設計要領第四集「休憩施設設計要領（平成 17 年 10 月）東日本高速道路株式会社」では、駐車ますの寸法と各駐車方式における 1 台あたりの駐車所要面積は次の通りとしている。

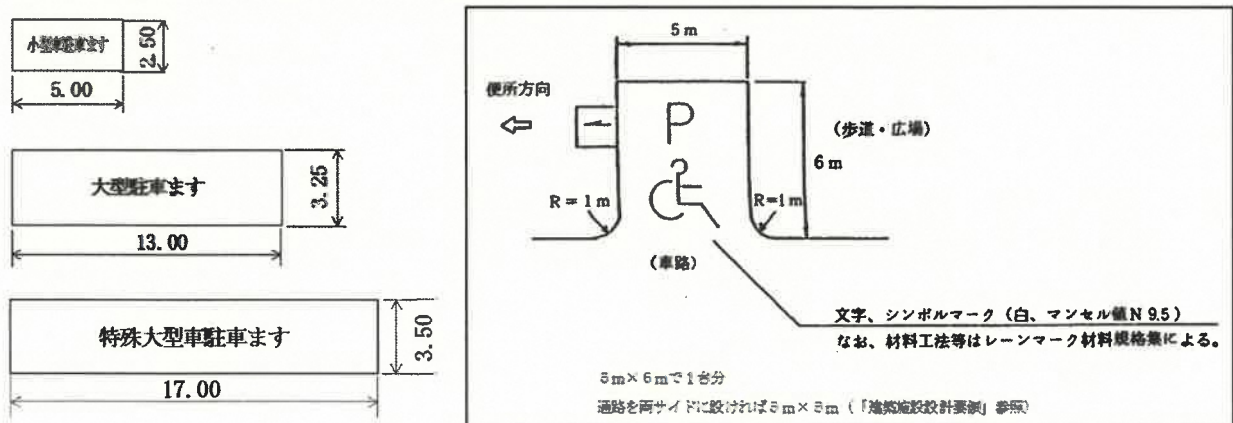


図. 駐車ますの寸法および車路幅一覧

なお、各駐車方式における1台あたりの駐車所要面積一覧では、1台あたりの駐車所要面積が小型車では22.0~33.5㎡(平均24.69㎡)、大型車では82.1~118.8㎡(平均93.78㎡)となっている。

表. 各駐車方式における1台あたりの駐車所要面積一覧

| 車種   | 駐車角   | 駐車方式           | 車路幅<br>A <sub>w</sub> (m) | 車路に直角<br>方向の駐車深<br>S <sub>d</sub> (m) | 車路に平行<br>方向の駐車幅<br>S <sub>w</sub> (m) | 単位駐車幅<br>W (m) | 1台当りの<br>駐車所要面積<br>A (m <sup>2</sup> ) | 備考   |
|------|-------|----------------|---------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|----------------|--|--|
| 小型車  | 30°   | 前向き駐車          | 4.00                      | 4.70                                  | 5.00                                  | 13.40          | 33.5                                   | $W = A_w + 2 S_d$<br><br>$A = \frac{W}{2} \times S_w$<br><br>→ 22.0~33.5㎡<br>(平均 24.69㎡) |
|      | 45°   | 〃              | 4.00                      | 5.30                                  | 3.55                                  | 14.60          | 25.7                                   |  |
|      | 45°交差 | 〃              | 4.00                      | 4.45                                  | 3.55                                  | 12.90          | 22.9                                   |  |
|      | 60°   | 〃              | 5.00                      | 5.60                                  | 2.90                                  | 16.20          | 23.5                                   |  |
|      | 60°   | 後向き駐車          | 4.50                      | 5.60                                  | 2.90                                  | 15.70          | 22.8                                   |  |
|      | 90°   | 前向き駐車          | 9.50                      | 5.00                                  | 2.50                                  | 19.50          | 24.4                                   |  |
|      | 90°   | 後向き駐車          | 6.00                      | 5.00                                  | 2.50                                  | 16.00          | 20.0                                   |  |
| 大型車  | 30°   | 前向き駐車<br>前向き発車 | 4.00<br>6.00              | 9.30                                  | 6.50                                  | 14.30          | 93.0                                   | $W = A_w / 2 + S_d$<br><br>$A = W \times S_w$<br><br>→ 82.1~118.8㎡<br>(平均 93.78㎡)        |
|      | 45°   | 〃              | 7.00<br>6.50              | 11.50                                 | 4.60                                  | 18.25          | 84.0                                   |  |
|      | 60°   | 〃              | 11.00<br>7.50             | 12.90                                 | 3.75                                  | 22.15          | 82.1                                   |  |
|      | 90°   | 〃              | 19.00<br>11.00            | 19.00                                 | 3.25                                  | 20.00          | 91.0                                   |  |
|      | 平行    | 後向き駐車<br>前向き発車 | 6.00                      | 3.25                                  | 19.00                                 | 6.25           | 118.8                                  |  |
| 特殊大型 | 平行    | 後向き駐車<br>前向き発車 | 6.00                      | 3.50                                  | 25.00                                 | 6.50           | 162.5                                  |  |

以上を踏まえ、駐車ますの面積は、建物の配置や敷地の形状等によって配置が異なることや、ゆとりある駐車場空間をめざすことから、設計要領における1台あたりの駐車所要面積の最大値を確保することとし、小型車(身障者用を含む)33.5㎡/台、大型車118.8㎡/台として試算する。

小型車(身障者用を含む)の駐車場面積は、33.5㎡/台×(150+3)台≒5,200㎡

大型車の駐車場面積は、118.8㎡/台×(3+12)台≒1,800㎡

試算の結果、駐車場面積は7,000㎡となった。

## (2) トイレ

トイレは、①設計要領による試算と、②設計要領における標準的な規模を踏まえて、規模を検討する。

### ①設計要領による試算

設定駐車まず数に基づき規模を試算する。試算方法は、設計要領第六集「建築施設編第1編休憩用建築施設（令和元年7月）東・中・西日本高速道路株式会社」を採用する。

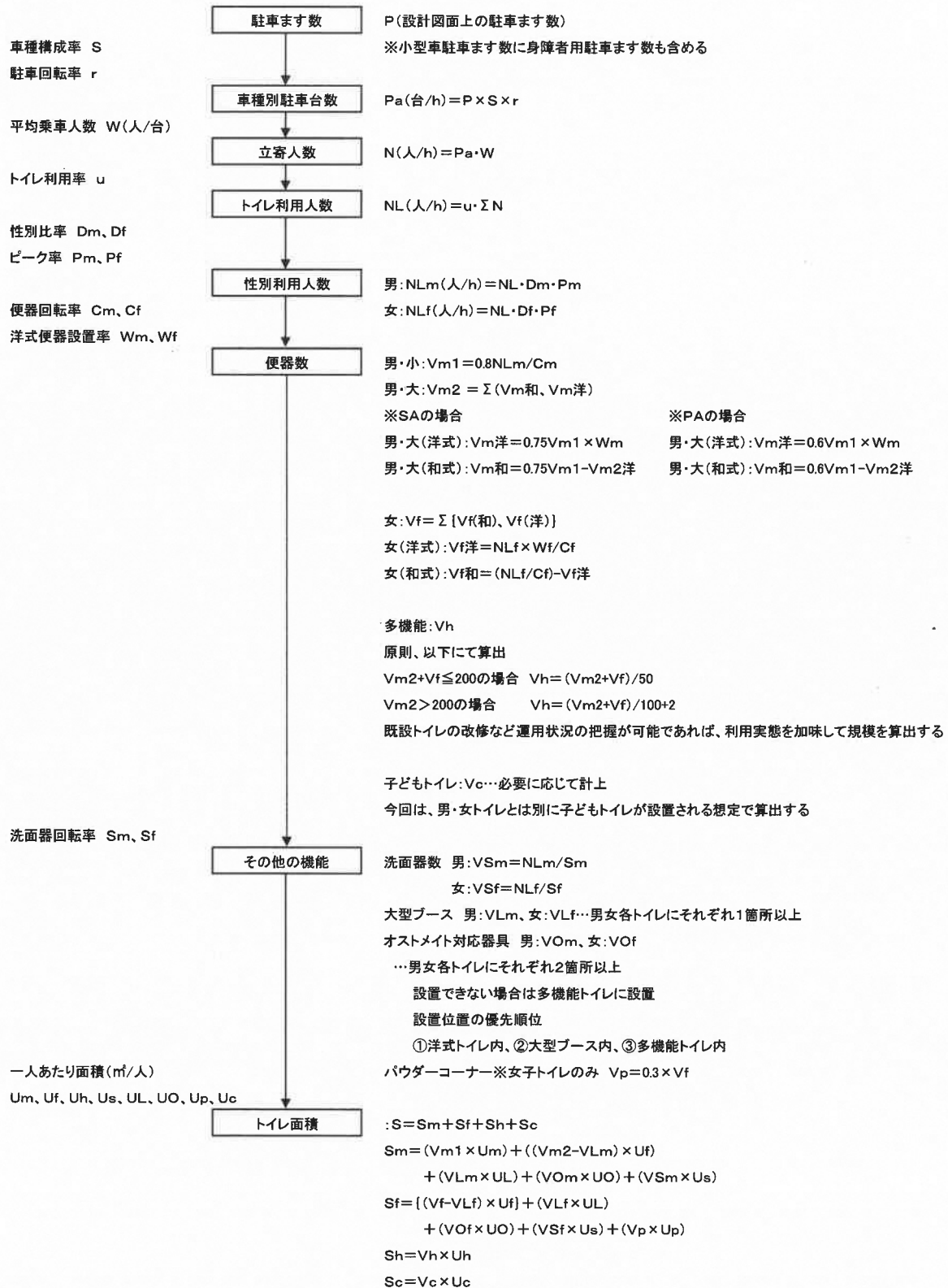


図. トイレ面積算出のフローチャート

算出には、「SA一般部」の係数を用いる。

表. 算出に用いる係数の選定

| 区分  | 要件   |
|-----|--|
| 都市部 | 大都市（東京・名古屋・大阪）直近の概ね 50km 圏内のエリアとする。  |
| 観光部 | 観光地やスキー等のレジャー施設の近郊に位置しており、観光バスが多く立ち寄ると予測されるエリアとする。また、既存の休憩施設については、本線交通量の休日係数（休日交通量／平日交通量）が 1.5 以上の路線に位置するエリアとする。 |
| 一般部 | 上記以外のエリアとする。   |

出典：設計要領第六集「建築施設編第1編休憩用建築施設（令和元年7月）東・中・西日本高速道路株式会社」

表. 算出に用いる係数

| 項目                         | 記号          |             | 係数      |      |            |            |
|----------------------------|-------------|-------------|---------|------|------------|------------|
|                            |             |             | S A     |      | P A        |            |
|                            |             |             | 一般部・都市部 | 観光部  | ハイウェイショップ有 | ハイウェイショップ無 |
| 車種構成率                      | S           | 小型          | 0.88    | 0.92 | 0.86       | 0.90       |
|                            |             | バス          | 0.04    | 0.03 | 0.03       | 0.02       |
|                            |             | トラック        | 0.08    | 0.05 | 0.11       | 0.08       |
| 駐車回転率                      | r           | 小型(小型車)     | 2.4     |      | 4          |            |
|                            |             | バス(大型バス)    | 3       |      | 4          |            |
|                            |             | トラック(大型貨物車) | 2       |      | 3          |            |
| 平均乗車人数(人/台)                | W           | 小型          | 2.2     |      | 1.7        |            |
|                            |             | バス          | 27      | 24   | 21         | 20         |
|                            |             | トラック        | 1.1     |      |            |            |
| トイレ利用率                     | u           | 0.76        | 0.72    | 0.74 | 0.71       |            |
| 性別比率                       | 男:Dm        | 0.54        |         | 0.59 |            |            |
|                            | 女:Df        | 0.46        |         | 0.41 |            |            |
| ピーク率                       | 男:Pm        | 2.1         |         | 2.6  |            |            |
|                            | 女:Pf        | 2.8         |         | 3.7  |            |            |
| 便器回転率(人/h)                 | 男:Cm        | 95          |         |      |            |            |
|                            | 女:Cf        | 40          |         |      |            |            |
| 洋式便器設置率                    | 男:Wm        | 0.9         |         |      |            |            |
|                            | 女:Wf        | 0.9         |         |      |            |            |
| 洗面器回転率                     | 男:Sm        | 360         |         |      |            |            |
|                            | 女:Sf        | 215         |         |      |            |            |
| 1人あたり面積(m <sup>2</sup> /人) | 男・小:Um      | 3.0         |         |      |            |            |
|                            | 男・大、女:Uf    | 5.4         |         |      |            |            |
|                            | 多機能トイレ:Uh   | 10.8        |         |      |            |            |
|                            | 洗面器:Us      | 3.0         |         |      |            |            |
|                            | 大型ブース:UL    | 8.8         |         |      |            |            |
|                            | オストメイト:UO   | 9.2         |         |      |            |            |
|                            | パウダーコーナー:Up | 2.2         |         |      |            |            |
|                            | 子どもコーナー:Uc  | 6.1         |         |      |            |            |

### ■便器数等

近年では便器の洋式化が基本となっているため、全ての大便器は洋式便器数として換算する。

以上を踏まえ、便器数等を試算すると、男性用トイレの小便器が5器、大便器が4器、女性用トイレが16器、多機能トイレが1器、子供用トイレが2器となった。

表. 必要便器数等

| 項目           | 記号                                | 算出値        |          |             |
|--------------|-----------------------------------|------------|----------|-------------|
|              |                                   | 小型車※身障者用含む | 大型バス(バス) | 大型貨物車(トラック) |
| 設定駐車台数(台)    | P                                 | 133        | 3        | 14          |
| 車種別駐車台数(台/h) | Pa                                | 小型         | バス       | トラック        |
|              |                                   | 281        | 1        | 3           |
| 立寄人数(人/h)    | $N = Pa \times W$                 | 619        | 27       | 4           |
| 総立寄人数(人/h)   | $\Sigma N$                        | 650        |          |             |
| トイレ利用人数(人/h) | $NL = u \times \Sigma N$          | 494        | →        | 494         |
| 性別利用人数(人/h)  | 男: $NLm = NL \times Dm \times Pm$ | 560.20     | →        | 561         |
|              | 女: $NLf = NL \times Df \times Pf$ | 636.27     | →        | 637         |
| 便器数(器)       | 男・小: $Vm1 = 0.8NLm / Cm$          | 4.72       | →        | 5           |
|              | 男・大: $Vm2 = 0.75Vm1$              | 3.54       | →        | 4           |
|              | 女: $Vf = NLf / Cf$                | 15.91      | →        | 16          |
|              | 多機能トイレ: $Vh$                      | 0.41       | →        | 1           |
|              | 子どもトイレ: $Vc$                      |            |          | 2           |
| 洗面器数(器)      | 男: $VSm = NLm / Sm$               | 1.56       | →        | 2           |
|              | 女: $VSf = NLf / Sf$               | 2.96       | →        | 3           |
| 大型ブース(箇所)    | 男: $VLm$                          |            |          | 2           |
|              | 女: $VLf$                          |            |          | 2           |
| オストメイト(箇所)   | 男: $VOm$                          |            |          | 1           |
|              | 女: $VOf$                          |            |          | 1           |
| パウダーコーナー(箇所) | $Vp = 0.3 \times Vf$              |            |          | 5           |

### ■トイレ面積

1人あたりの各機能の面積を踏まえ、トイレ面積を試算すると204.2㎡となった。

表. トイレ面積

| 項目        | 記号 | 面積      |
|-----------|----|---------|
| 男子トイレ(㎡)  | Sm | 58.6 ㎡  |
| 小便器       |    | 15.0 ㎡  |
| 大便器       |    | 10.8 ㎡  |
| 大型ブース     |    | 17.6 ㎡  |
| オストメイト    |    | 9.2 ㎡   |
| 洗面器       |    | 6.0 ㎡   |
| 女子トイレ(㎡)  | Sf | 122.6 ㎡ |
| 大便器       |    | 75.6 ㎡  |
| 大型ブース     |    | 17.6 ㎡  |
| オストメイト    |    | 9.2 ㎡   |
| 洗面器       |    | 9.0 ㎡   |
| パウダーコーナー  |    | 11.2 ㎡  |
| 多機能トイレ(㎡) | Sh | 10.8 ㎡  |
| 子どもトイレ(㎡) | Sc | 12.2 ㎡  |
| 合計        |    | 204.2 ㎡ |



②設計要領における標準的な規模

■便器数

設定駐車ます数は 168 台のため、設計要領第四集「休憩施設設計要領（平成 17 年 10 月）東日本高速道路株式会社」における標準的な便器数は、男性用トイレの小便器が 15～20 器、大便器が 5～7 器、女性用トイレが 15～20 器、多機能トイレが 1 器となる。

表、「休憩施設設計要領（平成 17 年 10 月）東日本高速道路株式会社」における「SA」片側駐車ます数に対するトイレの便器数

| 片側駐車ます数  | 便器数（器） |     |    |      |
|----------|--------|-----|----|------|
|          | 男・小    | 男・大 | 女  | 身障者用 |
| 100台以下   | 10     | 3   | 10 | 1    |
| 101～150台 | 15     | 5   | 15 | 1    |
| 151～200台 | 20     | 7   | 20 | 1    |
| 201～250台 | 25     | 8   | 25 | 1    |
| 251台以上   | 30     | 10  | 30 | 1    |

■トイレ面積

設定駐車ます数は 168 台のため、設計要領第四集「休憩施設設計要領（平成 17 年 10 月）東日本高速道路株式会社」では 180～240 m<sup>2</sup>、設計要領第六集「建築施設編第 1 編休憩用建築施設（令和元年 7 月）東・中・西日本高速道路株式会社」では 310 m<sup>2</sup>がトイレの標準的な建築規模である。

表、【参考】「休憩施設設計要領（平成 17 年 10 月）東日本高速道路株式会社」及び「建築施設編第 1 編休憩用建築施設（令和元年 7 月）東・中・西日本高速道路株式会社」における「SA」・「SA一般部」の片側駐車ます数に対するトイレの標準的な建築施設規模

| 片側駐車ます数  | トイレ面積（m <sup>2</sup> ） | 出典   |
|----------|------------------------|--|
| 100台以下   | 120                    | 「休憩施設設計要領（平成17年10月）東日本高速道路株式会社」SA  |
| 101～150台 | 180                    |  |
| 151～200台 | 240                    |  |
| 201～250台 | 290                    |  |
| 251台以上   | 350                    |  |
| 50台      | 140                    | 「設計要領 第六集 建築施設編 第1編 休憩用建築施設（令和元年7月）東・中・西日本高速道路株式会社」SA一般部<br>※東日本高速道路株式会社に適用のもの |
| 100台     | 230                    |  |
| 150台     | 310                    |  |
| 200台     | 390                    |  |
| 250台     | 490                    |  |
| 300台     | 580                    |  |

③規模検討

①、②を踏まえ、男性用トイレの小便器が 10 器、大便器が 5 器、女性用トイレが 16 器、多機能トイレが 1 器、子供用トイレが 2 器と設定する。面積は、250 m<sup>2</sup>とする。

### (3) レストラン

レストランは、①設計要領による試算と、②設計要領における標準的な規模を踏まえて、規模を検討する。

#### ①設計要領による試算

設定駐車まず数に基づき規模を試算する。試算方法は、設計要領第六集「建築施設編第1編休憩用建築施設（平成28年8月）東・中・西日本高速道路株式会社 ※西日本で適用のもの」における「SA一般部」を採用する。

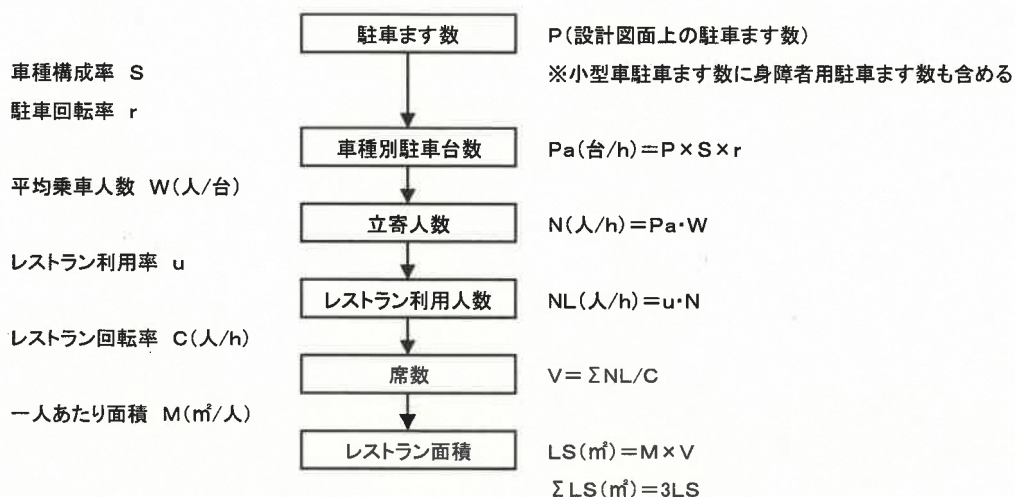


図. レストラン面積算出のフローチャート

トイレの算出と同様に、算出に用いる係数は「SA一般部」、車種構成率は「1」算出に用いる交通量・車種構成率」にて算出した値を用いる。

表. 算出に用いる係数

| 項目            | 記号 |             | 係数      |      |            |            |
|---------------|----|-------------|---------|------|------------|------------|
|               |    |             | SA      |      | PA         |            |
|               |    |             | 一般部・都市部 | 観光部  | ハイウェイショップ有 | ハイウェイショップ無 |
| 車種構成率         | S  | 小型          | 0.88    | 0.92 | 0.86       | 0.90       |
|               |    | バス          | 0.04    | 0.03 | 0.03       | 0.02       |
|               |    | トラック        | 0.08    | 0.05 | 0.11       | 0.08       |
| 駐車回転率         | r  | 小型(小型車)     | 2.4     |      | 4          |            |
|               |    | バス(大型バス)    | 3       |      | 4          |            |
|               |    | トラック(大型貨物車) | 2       |      | 3          |            |
| 平均乗車人数(人/台)   | W  | 小型          | 2.2     |      | 1.7        |            |
|               |    | バス          | 27      | 24   | 21         | 20         |
|               |    | トラック        | 1.1     |      |            |            |
| レストラン利用率      | u  | 小型          | 0.3     |      |            |            |
|               |    | バス          | 0.1     |      |            |            |
|               |    | トラック        | 0.3     |      |            |            |
| レストラン回転率(人/h) | C  |             | 2.0     |      |            |            |
| 1人あたり面積(㎡/人)  | M  |             | 1.6     |      |            |            |

レストラン総面積は 460.8 m<sup>2</sup>、席数 96 席となった。

表. レストラン面積

| 項目                        | 記号                  | 算出値        |          |             |
|---------------------------|---------------------|------------|----------|-------------|
|                           |                     | 小型車※身障者用含む | 大型バス(バス) | 大型貨物車(トラック) |
| 設定駐車まず数(台)                | P                   | 133        | 3        | 14          |
| 車種別駐車台数(台/h)              | Pa                  | 小型         | バス       | トラック        |
|                           |                     | 281        | 1        | 3           |
| 立寄人数(人/h)                 | $N = Pa \times W$   | 619        | 27       | 4           |
| レストラン利用人数(人/h)            | $NL = u \times N$   | 186        | 3        | 2           |
| 総レストラン利用人数(人/h)           | $\Sigma NL$         | 191        |          |             |
| 席数                        | $V = \Sigma NL / C$ | 96         |          |             |
| レストラン面積(m <sup>2</sup> )  | $LS = M \times V$   | 153.6      |          |             |
| レストラン総面積(m <sup>2</sup> ) | $\Sigma LS = 3LS$   | 460.8      |          |             |

②設計要領における標準的な規模

設定駐車まず数は 168 台のため、設計要領第四集「休憩施設設計要領（平成 17 年 10 月）東日本高速道路株式会社」では 500～650 m<sup>2</sup>・100～130 席、設計要領第六集「建築施設編第 1 編休憩用建築施設（平成 28 年 8 月）東・中・西日本高速道路株式会社 ※西日本で適用のもの」では 416 m<sup>2</sup>がレストランの標準的な建築規模である。

表. 【参考】「休憩施設設計要領（平成 17 年 10 月）東日本高速道路株式会社」及び 「建築施設編第 1 編休憩用建築施設（平成 28 年 8 月）東・中・西日本高速道路株式会社」における「SA」・「SA 一般部」の片側駐車まず数に対するレストランの標準的な建築施設規模

| 片側駐車まず数  | レストラン面積 (m <sup>2</sup> ) | 席数 (席) | 出典  |
|----------|---------------------------|--------|---|
| 100台以下   | 400                       | 70     | 「休憩施設設計要領（平成17年10月）東日本高速道路株式会社」SA   |
| 101～150台 | 500                       | 100    |   |
| 151～200台 | 650                       | 130    |   |
| 201～250台 | 800                       | 160    |   |
| 251台以上   | 950                       | 190    |   |
| 50台      | 141                       |        | 「設計要領 第六集 建築施設編 第1編 休憩用建築施設（平成28年8月）東・中・西日本高速道路株式会社」SA一般部<br>※西日本高速道路株式会社に適用のもの |
| 100台     | 279                       |        |   |
| 150台     | 416                       |        |   |
| 200台     | 556                       |        |   |
| 250台     | 693                       |        |   |
| 300台     | 831                       |        |   |

③規模検討

①、②を踏まえ、レストランの面積は 500 m<sup>2</sup>、100 席とする。

#### (4) 休憩所

休憩所は、要領に記載されている「SA」の片側駐車ます数に対する標準的な建築施設規模を参考に設定する。

設定駐車ます数は168台のため、設計要領第四集「休憩施設設計要領（平成17年10月）東日本高速道路株式会社」では170～210㎡・40～60席、設計要領第六集「建築施設編第1編休憩用建築施設（令和元年7月）東・中・西日本高速道路株式会社」でも170㎡・40席が休憩所の標準的な建築規模である。

以上を踏まえて、休憩所面積180㎡、席数45席と設定する。

表. 「SA」・「SA一般部」の片側駐車ます数に対する休憩所の標準的な建築施設規模

| 片側駐車ます数  | 休憩所面積 (㎡) | 席数 (席) | 出典   |
|----------|-----------|--------|--|
| 100台以下   | 140       | 30     | 「休憩施設設計要領（平成17年10月）東日本高速道路株式会社」SA                        |
| 101～150台 | 170       | 40     |  |
| 151～200台 | 210       | 60     |  |
| 201～250台 | 210       | 60     |  |
| 251台以上   | 250       | 80     |  |
| 50台      | 140       | 30     | 「設計要領 第六集 建築施設編 第1編 休憩用建築施設（令和元年7月）東・中・西日本高速道路株式会社」SA一般部 |
| 100台     | 140       | 30     |  |
| 150台     | 170       | 40     |  |
| 200台     | 210       | 60     |  |
| 250台     | 210       | 60     |  |
| 300台     | 250       | 80     |  |

#### (5) 売店

売店は、要領に記載されている「SA」の片側駐車ます数に対する標準的な建築施設規模を参考に設定する。

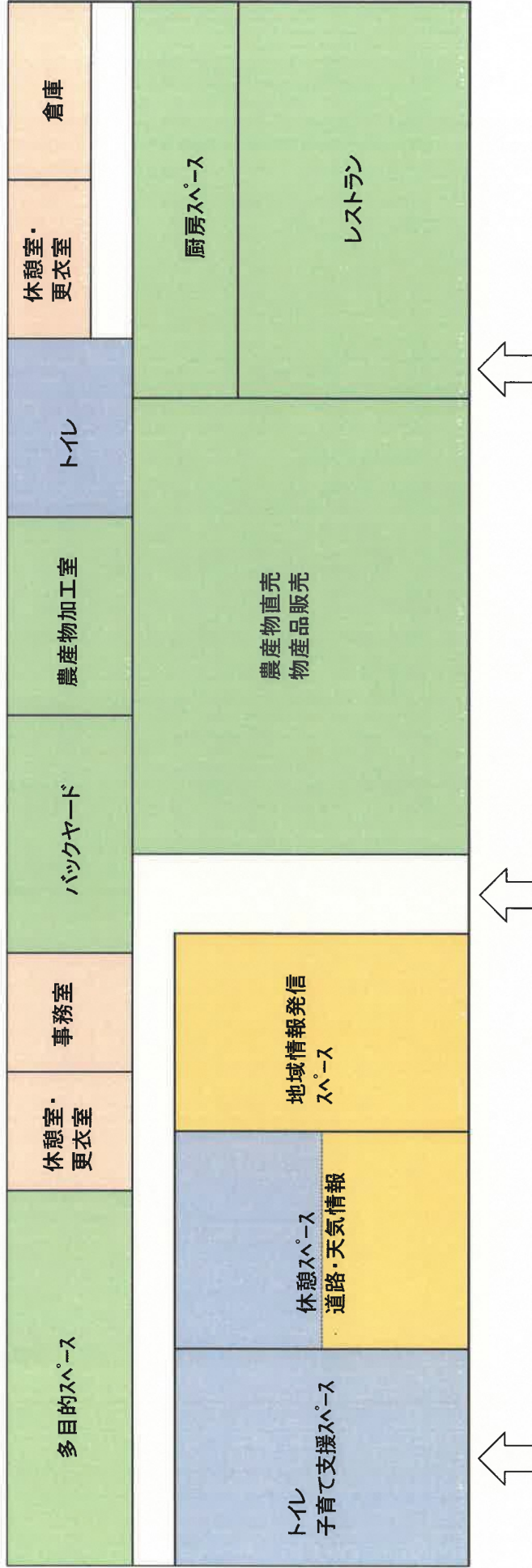
設定駐車ます数は168台のため、設計要領第四集「休憩施設設計要領（平成17年10月）東日本高速道路株式会社」では175～200㎡、設計要領第六集「建築施設編第1編休憩用建築施設（平成28年8月）東・中・西日本高速道路株式会社 ※西日本で適用のもの」でも170㎡が休憩所の標準的な建築規模である。

以上を踏まえて、売店面積175㎡と設定する（農産物直売施設は含まない）。

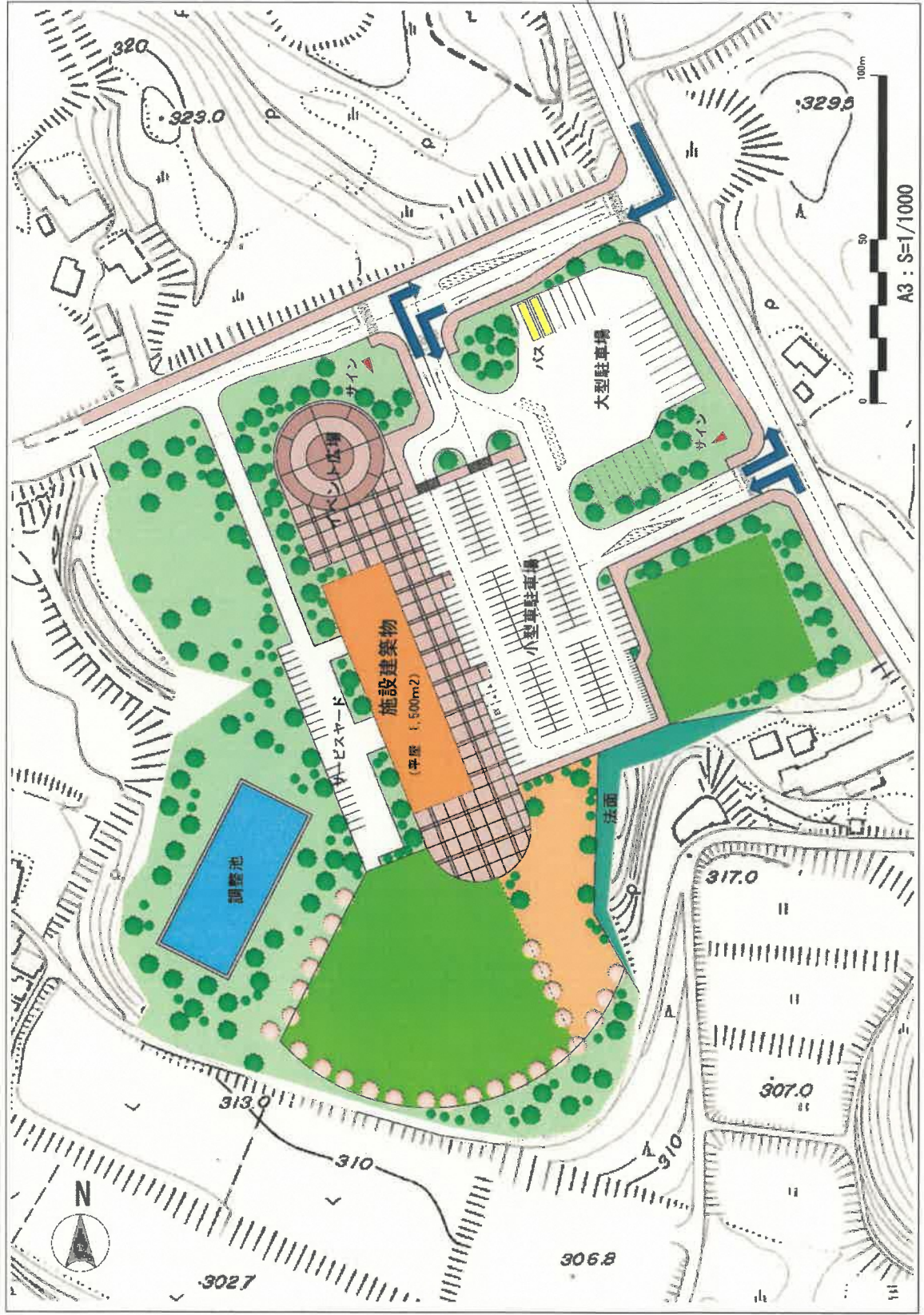
表. 「SA」・「SA一般部」の片側駐車ます数に対する売店の標準的な建築施設規模

| 片側駐車ます数  | 売店面積 (㎡) | 出典  |
|----------|----------|---|
| 100台以下   | 160      | 「休憩施設設計要領（平成17年10月）東日本高速道路株式会社」SA   |
| 101～150台 | 175      |   |
| 151～200台 | 200      |   |
| 201～250台 | 230      |   |
| 251台以上   | 255      |   |
| 50台      | 160      | 「設計要領 第六集 建築施設編 第1編 休憩用建築施設（平成28年8月）東・中・西日本高速道路株式会社」SA一般部<br>※西日本高速道路株式会社に適用のもの |
| 100台     | 160      |   |
| 150台     | 170      |   |
| 200台     | 200      |   |
| 250台     | 230      |   |
| 300台     | 255      |   |

### 3. 機能・施設配置案の検討 (1) 施設機能配置計画 (案)



(2) 土地利用計画 (案)



(3) 鳥瞰パース (案)



## 第5章 事業計画

### 1. 概算事業費の算出

| 概算工事費 内訳書 (候補地C) |                     |                    |           |
|------------------|---------------------|--------------------|-----------|
| 工 種              | 種 別                 | 金 額                | 摘 要       |
| <b>基盤整備工</b>     |                     | <b>1,583,000</b>   |           |
| 敷地造成工            | 切土工                 | 1,000,000          |           |
| 法面工              | 植生工                 | 583,000            |           |
| <b>施設整備工</b>     |                     | <b>430,748,200</b> |           |
| 園路、広場工           | 園路舗装工、広場舗装工、縁石工、排水工 | 92,217,400         |           |
| 雨水排水設備工          | 調整池工                | 21,000,000         |           |
| サービス施設工          | サイン工、ベンチ工           | 2,000,000          |           |
| 修景施設整備工          | 高木樹、地被覆類            | 7,030,800          |           |
| 建築施設組立工          | 施設建築物               | 300,000,000        |           |
| 給水設備工            | 給水設備                | 3,000,000          |           |
| 汚水排水工            | 汚水排水                | 2,000,000          |           |
| 電気設備工            | 電気設備                | 3,500,000          |           |
| <b>直接工事費</b>     |                     | <b>432,331,200</b> |           |
| <b>諸経費</b>       |                     | <b>216,165,600</b> | 直接工事費の50% |
| <b>工事費 計</b>     |                     | <b>648,496,800</b> |           |

※上記事業費には用地買収費、補償費等は含まれていない。



## 2. 事業手法の整理

### (1) 道の駅の整備主体及び整備手法

「道の駅」は、道路利用者のための休憩機能を持った施設であるとともに、地域のふれあいの場となる地域連携機能、情報発信機能が一体となった施設で、“地域の顔”である。

「道の駅」の整備は、道路管理者と町との相互協力によって進められるものであるため、その手法は、導入施設の整備を道路管理者、町のどちらが行うのかによって、次のような「単独型」と「一体型」がある。なお、本町で整備する道の駅は前面道路が県管理道路であることなどから、「一体型」を想定する。

「道の駅」整備主体及び整備手法

|      |                               |  |
|------|-------------------------------|--|
| 整備主体 | 市町村、道路管理者、公益法人等               |  |
| 整備手法 | 単独型                           | 一体型  |
|      | 「道の駅」を構成する施設をすべて設置者（町）が整備を行う。 | 駐車場・トイレ・情報発信機能の一部を道路管理者が整備、その他を設置者（町）が整備を行う。 |

### (2) 事業手法の検討

国は、道の駅を地方創生・観光を加速するための新たなインバウンドの観光拠点、防災道の駅による安心拠点、地域の課題解決の拠点として位置付けている。

そのため、国の多様な所管において、「道の駅」に関する支援制度が設けられている。

「道の駅」の整備においては、他市町村での活用事例の多い「農山漁村振興交付金（農林水産省）」の活用とあわせ、以下で示した各種支援制度の活用検討を図る。

本計画に関連すると考えられる関係省庁の主な支援制度

| 所管省庁  | 支援制度   | 担当部署                        | 適用できるケース  |
|-------|--|-----------------------------|---|
| 国土交通省 | 社会資本整備総合交付金<br>社会資本整備総合交付金事業<br>(道路事業)                               | 道路局 環境安全課                   | 「社会資本整備総合計画」に基づいた事業   |
|       | 地域公共交通確保維持改善事業<br>①地域公共交通確保維持事業<br>②地域公共交通バリア解消促進等事業<br>③地域公共交通調査等事業 | 総合政策局 公共交通政策部<br>交通支援課      | 地域の多様な関係者が協働した地域の公共交通の確保・維持、利便性の向上等の取組み   |
|       | 広域周遊観光促進のための観光地域支援事業   | 観光庁 観光地域振興部 観光地域振興課 広域連携推進室 | 訪日外国人旅行者等の各地域への周遊を促進するため、観光地域づくり法人が中心となって行う、日本政府観光局と地域の関係者が広域的に連携して観光客の来訪・滞在促進を図る取組 |
| 内閣府   | 地方創生推進交付金<br>(まち・ひと・しごと創生交付金)  | 地方創生推進事務局                   | 「地方版総合戦略」に基づく、地方公共団体の自主的・主体的で先導的な取組   |

|       |   |                       |   |
|-------|---|-----------------------|---|
| 総務省   | 「公衆無線 LAN 環境整備支援事業」                           | 情報流通行政局 地域通信振興課       | ○財政力指数が 0.8 以下の都道府県、市町村（市町村の連携主体を含む。）⇒本町 0.43（H30 年度）<br>○無線システム交付要綱の【補足事項】に規定している条件不利地域の都道府県又は市町村<br>○地方公共団体の出資若しくは拠出に係る「第三セクター法人」                     |
| 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）                        | 農村振興局 整備部地域整備課        | 「活性化計画」の実現に向けた農産物加工・販売施設、地域間交流拠点等の整備  |
|       | 食料産業・6次産業化交付金                                 | 食料産業局 産業連携課           | 山漁村が有する地域資源を活用した新たな付加価値を生み出す6次産業化の取組等   |
| 中小企業庁 | ふるさと名物応援事業補助金（地域産業資源活用事業）                     | 経営支援部 創業・新事業促進課       | ○地域の優れた資源(農林水産物または鉱工業品、鉱工業品の生産に係る技術、観光資源)を活用した新商品・新サービスの開発や販路開拓に取り組む中小企業者<br>○市場調査、研究開発に係る調査分析、新商品・新役務の開発(試作、研究開発、評価等を含む)、展示会等の開催または展示会等への出展、知的財産に係る調査等 |
| 経済産業省 | 電気自動車・プラグインハイブリッド自動車の充電インフラ整備事業               | 製造産業局 自動車課            | 省エネや CO2 排出削減に貢献し、市場の拡大が期待される電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車の普及に不可欠な充電インフラの設備・設置費   |
|       | 災害時に備えた地域におけるエネルギー供給拠点の整備事業（緊急時石油製品供給安定化対策事業） | 資源エネルギー庁 資源・燃料部 石油流通課 | 災害時、住民生活や復旧活動を支えるガソリン・軽油等の燃料供給拠点となるサービスステーションの機能の確保   |
|       | 小規模事業対策推進等事業                                  | 経営支援部 小規模企業振興課        | 全国商工会連合会、日本商工会議所が実施する商工会、商工会議所等と連携し、地域の産業の活性化、観光開発など、地域の経済活性化に向けた取組   |
| 環境省   | 二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金                            |                       | エネルギー起源二酸化炭素の排出の抑制のための事業  |

### (3) 管理運営手法

「道の駅」の整備主体は、地方自治体、道路管理者、公益法人等でなければならない。そのため、管理運営手法は「町が直接管理する方法（公設公営）」と「町が施設を整備し、指定管理者制度※のもと民間団体等が運営する方法（公設民営）」がある。

管理運営手法

| 分類   | 手法                | 概要  |
|------|-------------------|---|
| 公設公営 | 町直営               | <ul style="list-style-type: none"><li>・ 町において直接管理運営を行う方法</li><li>・ トイレの維持管理や販売施設・飲食施設の運営など、施設ごとに業務委託またはテナント方式をとる場合が多い</li></ul> |
| 公設民営 | 管理運営委託<br>(指定管理者) | <ul style="list-style-type: none"><li>・ 施設全体の管理運営を公共的団体または民間事業者等に委託する形態</li><li>・ 販売施設・飲食施設はテナント方式による場合もある</li></ul>            |

公設公営の場合は、公共目的の反映や行政施策との連携が図りやすい長所があり、収益施設の運営ノウハウが少ないことなどが短所として挙げられる。

一方、公設民営の場合は、民間企業が有するノウハウを活かせるという長所があり、短期間で指定管理者が交代した場合のノウハウの蓄積などが課題として挙げられる。

※ 指定管理者制度：平成 15(2003)地方自治法の改正により、住民の利用に供するために地方公共団体が設ける施設の管理を、地方公共団体が指定する法人その他の団体（民間事業者等を含む）に委ねることができるようになった。本制度は、公の施設の管理に民間の能力やノウハウを幅広く活用しつつ、住民サービスの向上を図るとともに、経費の節減等を図ることを目的としている。

### 3. 道の駅の利活用による地域振興策

道の駅の利活用により地域振興方策を行うことに努めます。以下に例を示します。

#### ① 新規イベントの開催や、道の駅と町内の既存イベントを連携する。

- ・ イベント広場、芝生広場などでのイベントの企画。
- ・ 町民も観光客も楽しめるイベントの企画。
- ・ 既存イベントと連携し、石川町内への回遊を促す。

#### ② 石川の地域資源を活用し、道の駅から石川の魅力を発信する。

- ・ 石川の特産品を融合し、石川の歴史や、文化の豊かさを発信する。
- ・ レストランなどで石川の農産物を積極的に使用し、食の豊かさを発信する。

#### ③ 「いしかわ牛」のブランド化を図り、道の駅から新たな魅力を発信する。

- ・ 「いしかわ牛」を石川の情報媒体として活用する。
- ・ 石川の名物として、「いしかわ牛」をブランド化し、女性観光客を視野に入れた、遠方からでもわざわざ買いに来たくなる商品の開発を行う。
- ・ 生産者が知る、美味しい「いしかわ牛」の調理方法を発信する。

#### ④ 石川町内の観光施設と連携を図り、道の駅を観光情報の拠点として活用する。

- ・ 道の駅のみで自己完結するのではなく、まちへの勧誘機能を持たせる。
- ・ 観光客が、まちナビカード等を活用して、町内を回遊する。
- ・ 道の駅が観光ツアーなどの拠点となるよう様々な主体と連携する。

#### ⑤ ニーズに合わせた商品やサービスを提供し、道の駅のビジネスチャンスの拡大を図る。

- ・ 直売所では、午前中のみのお荷ではなく、午後も販売に合わせて出荷を行う。
- ・ 観光客だけでなく、町民も視野に入れた商品・サービスを提供する。
- ・ スポーツ等部活動に取り組む高校生等をターゲットとした商品を提供し、学生スポーツを支援する。

#### ⑥ 町民や観光客が交流する場として道の駅を活用し、地域の活力を創造する。

- ・ 町民のコミュニティの核として、多様な活動に寄与できる場を提供する。
- ・ 道の駅でのイベントを通じて町民と観光客の交流を図る。
- ・ 石川の暮らしの魅力を発信し、石川町への定住促進を促す。

#### 4. 管理運営に係る概算収支

石川町道の駅の概算収支予測は下記のとおりである。

##### (1) 近隣の道の駅の事例を踏まえ、最低限の客数及び単価で売上高を予測した場合

###### ① 算定する上での、仮定項目と想定内容

- ア 営業日：原則年中無休（年未年始等特別休業日はあり）
- イ 営業時間（販売施設・飲食施設）：原則 9:00～18:00（9時間）  
※飲食部門は利用者状況を見て設定（11:00～16:00等）
- ウ 年間利用者数：約15万人（レジ通過者）
- エ 人件費：正規職員5名 非正規職員13名 計18名
- オ 公益部門：情報発信施設、トイレ・駐車場（休憩機能）
- カ 管理運営体制
  - ・収益施設のうち、農産物直売・物販、自動販売機、飲食店2店舗は、管理運営者が直営するものとし、飲食店1店舗はテナント運営を想定する。
  - ・公益施設のうち、情報発信施設、トイレ、駐車場棟は、管理運営者が直接管理運営を想定する。
  - ・駅長の下に、「総務・経理担当」、「物販担当」、「飲食担当」を置き、駅長を含む5名は正規職員とする。非正規職員は13名とする。
  - ・施設等の清掃業務は、現段階では外部委託方式とするが、経営状況によっては職員による対応もあり得る。

###### ② 概算収支額

| 科目    |                 | 金額<br>(千円) | 売上構成比<br>(%) | 備考   |
|-------|-----------------|------------|--------------|--|
| 売上高   | 物販部門            | 156,000    | 69.4         |  |
|       | 飲食部門            | 64,500     | 28.7         |  |
|       | 管理部門            | 4,440      | 2.0          |  |
|       | 小計              | 224,940    | 100.0        | A  |
| 仕入原価  | 物販部門            | 122,148    | 54.3         |  |
|       | 飲食部門            | 22,575     | 10.0         |  |
|       | 管理部門            | 2,550      | 1.1          |  |
|       | 小計              | 147,273    | 65.5         | B  |
| 売上総利益 |                 | 77,667     | 34.5         | C=A-B  |
| 一般管理費 | 給与・賃金           | 84,945     | 37.8         | D(うち減価償却費5,000千円)                              |
| 営業利益  |                 | -7,278     | -3.2         | E=C-D  |
| 営業外収益 | 指定管理料、雑収入、営業外費用 | 7,300      | 3.2          | F<br>指定管理料:7,200千円<br>雑収入:300千円<br>営業外費用:200千円 |
| 経常利益  |                 | 22         | 0.0          | G=E-F  |

## (2) 交通量からの立ち寄り率（下限値）から予測した売上高

交通量からの立ち寄り率（下限値）から予測すると、年間売上高 3 億円程度のポテンシャルがある。

### ○道の駅立ち寄り率（%）

| 車種           | 曜日 | 県境型   | 周辺型   | 近郊型 | 都市型 |
|--------------|----|-------|-------|-----|-----|
| 大型車          | 平日 | 2～7   | 3～13  | 4～5 | 1   |
|              | 休日 | 3～9   | 3～11  | 5～7 | 3   |
| 小型車<br>(普通車) | 平日 | 6～13  | 6～18  | 5～7 | 3～4 |
|              | 休日 | 10～12 | 20～34 | 7   | 7～9 |

※北陸地方建設局 平成6年度道の駅調査より(石川町は周辺型に該当)

### ○年間販売額等

| 車種     | 平日            |       |      |       | 休日            |       |      |       |
|--------|---------------|-------|------|-------|---------------|-------|------|-------|
|        | 普通車           | 大型車貨物 | 大型バス | 合計    | 普通車           | 大型車貨物 | 大型バス | 合計    |
| 交通量    | 6,845         | 1,398 | 55   | 8,298 | 6,845         | 1,398 | 55   | 8,298 |
| 立寄率    | 0.06          | 0.03  | 0.03 |       | 0.2           | 0.03  | 0.03 |       |
| 立寄台数   | 411           | 42    | 2    |       | 1369          | 42    | 2    |       |
| 乗車人数   | 1.8           | 1.1   | 27   |       | 1.8           | 1.1   | 27   |       |
| 立寄人数   | 740           | 46    | 54   | 840   | 2464          | 46    | 54   | 2,564 |
| 営業日数   | 246 日         |       |      |       | 119 日         |       |      |       |
| 年間来客数  | 206,640 人     |       |      |       | 305,116 人     |       |      |       |
| レジ通過人数 | 82,656 人      |       |      |       | 122,046 人     |       |      |       |
| 客単価    | 1,500 円       |       |      |       | 1,500 円       |       |      |       |
| 年間販売額  | 123,984,000 円 |       |      |       | 183,069,000 円 |       |      |       |

|       |               |
|-------|---------------|
| 年間販売額 | 307,053,000 円 |
|-------|---------------|

### 【予測根拠】

- ①大型車貨物と大型バスの割合は97:3（石川町道の駅整備施設規模の検討より）
- ②交通量は平成27年度全国道路・街路交通情勢調査より
- ③立ち寄り率 北陸地方建設局平成6年度道の駅調査（周辺型の下限值を採用）
- ④乗車人員は土木学会第58回年次学術講演会（東北管内「道の駅」の費用便益分析より）
- ⑤立寄台数×乗車人数
- ⑥休日は土日祝日
- ⑦レジ通過人数は立ち寄り人数×0.4（コンサルより）
- ⑧客単価は、先進事例6か所道の駅を参考

## 第6章 事業スケジュールと今後の課題

### 1. 事業スケジュール

開業までの事業スケジュールは次の通り。

| 内 容                    | 令和2年度 |   |   |   | 令和3年度 |   |   |   | 令和4年度 |   |   |   | 令和5年度 |   |   |   |
|------------------------|-------|---|---|---|-------|---|---|---|-------|---|---|---|-------|---|---|---|
|                        |       |   |   |   |       |   |   |   |       |   |   |   |       |   |   |   |
| 基本構想・基本計画の策定           | ■     | ■ | ■ | ■ |       |   |   |   |       |   |   |   |       |   |   |   |
| 用地・法令(許可等)関係           |       |   |   |   | ■     | ■ | ■ |   |       |   |   |   |       |   |   |   |
| 各種調査<br>(測量、地質、文化財調査等) |       |   |   |   | ■     | ■ | ■ |   |       |   |   |   |       |   |   |   |
| 設計<br>(基本設計、実施設計)      |       |   |   |   | ■     | ■ | ■ | ■ | ■     | ■ | ■ |   |       |   |   |   |
| 工事<br>(敷地造成、施設建築工事等)   |       |   |   |   |       |   |   |   | ■     | ■ | ■ | ■ | ■     | ■ | ■ |   |
| 管理・運営<br>(計画策定・組織設立)   |       |   |   |   | ■     | ■ | ■ | ■ | ■     | ■ | ■ | ■ |       |   |   |   |
| 供用開始                   |       |   |   |   |       |   |   |   |       |   |   |   |       |   |   | ■ |

### 2. 今後の課題の整理

道の駅整備の実現に向けて想定される課題を以下に示す。

#### ● 庁内各課との連携強化

道の駅整備事業を進めるにあたり、関係各課との連携をさらに深めるとともに、基本設計に向けた各課横断的な庁内検討組織の設置検討が必要である。

#### ● 関連機関との連携強化

今後の基本設計や実施設計の策定に加え、重点道の駅等の登録申請の検討において、郡山国道事務所、県中建設事務所、石川土木事務所及び県中農林事務所等の関係機関と連携を強化していく必要がある。

#### ● 町内の高等学校との連携強化

町内の高校はスポーツをはじめ部活動が大変盛んであり、練習試合等で訪れる県内外のチームが道の駅を様々な目的で利活用する機会を検討するため連携を強化する。

併せて、県内外の同窓生にも道の駅の魅力や独自性を情報発信し、その方々から周囲に情報を拡張していくような体制を構築していく。

#### ● 施設運営に向けた体制構築等

今後、実際の施設運営に向けて、管理運営体制の検討をさらに進めるとともに、民間企業等との連携(観光ルート構築など)や出荷者の組織化、新たな集荷体制の構築などの取り組みも進める。

● **住民説明の実施**

地域住民に親しまれる道の駅整備を実現するために、基本構想、基本計画のパブリックコメントの実施や町ホームページでの情報発信、シンポジウム等の開催、かわら版の発行等住民に対して計画内容を周知していく必要がある。