

石川町道の駅基本計画

【令和 4 年 12 月改定】

【令和 3 年 9 月策定】

石川町

目次

第1章 道の駅の概要	1
1 道の駅とは.....	1
2 道の駅の登録要件.....	1
第2章 道の駅整備の目的等	2
1 整備の目的.....	2
2 本計画の位置付け.....	2
第3章 整備コンセプトと導入施設の機能	3
1 整備コンセプト.....	3
2 導入施設の機能.....	4
(1) 休憩機能.....	4
(2) 情報発信機能.....	4
(3) 地域連携機能.....	4
第4章 整備予定地	5
1 候補地の検討.....	5
2 予定地の選定.....	6
第5章 施設等の配置	7
第6章 事業計画	8
1 今後のスケジュール.....	8
2 整備・管理運営.....	8
(1) 整備主体と整備方法.....	8
(2) 整備・管理運営手法.....	9
(3) 指定管理者制度による運営.....	10
3 整備支援制度.....	10
4 概算事業費等.....	11
(1) 町負担額の上限.....	11
(2) 概算事業費.....	11
(3) 財源及び町の実質負担額.....	11
5 管理運営収支予測.....	11
(1) 前提条件.....	11
(2) 収支予測.....	11
6 経済効果予測.....	15
(1) 算出条件.....	15
(2) 経済波及効果.....	15

(別冊) 石川町の概要等

第1章 道の駅の概要

1 道の駅とは

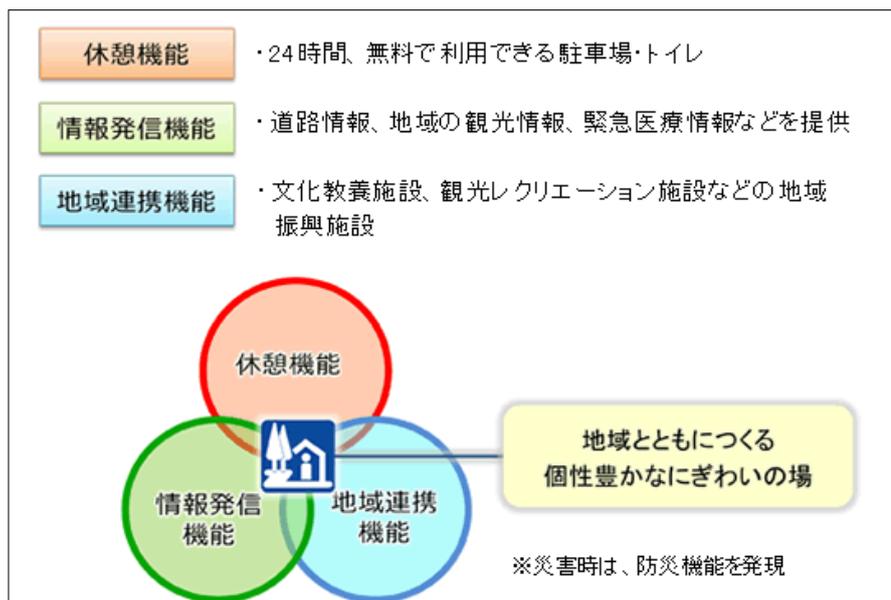
「道の駅」は、長距離ドライブの増加により、ドライバーが24時間自由に利用できるSA・PAのような休憩施設が一般道にも求められたことと、その休憩施設での地域の人々との交流や、地域の活性化が求められた背景から「地域の創意工夫により道路利用者に快適な休憩と多様で質の高いサービスを提供する施設」として平成5年に誕生した。

令和3年6月11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1,193駅ある。福島県内には35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。

2 道の駅の登録要件

「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。

- 休憩機能
無料で24時間利用できる駐車場、清潔なトイレ、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



「道の駅」の基本機能

出典：国土交通省ホームページ「道の駅案内」

第2章 道の駅整備の目的等

1 整備の目的

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、あぶくま高原道路、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。

こうした背景から産業の活性化や豊富な資源を活かした町内外交流の活性化などによる地域活力の向上（地域経済循環率向上※）を図りたいと考え、様々な分野で地域全体への高い波及効果が期待でき、地域活性化の起爆剤となり得る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、「石川町第6次総合計画」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、「道の駅基本構想・基本計画」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3章 整備コンセプトと導入施設の機能

1 整備コンセプト

道の駅を「地域の活力向上を図る拠点施設」として位置づけ、地域企業や公共施設と連携し、町内の地域資源（人・もの・観光等）の新たな価値を創造し、地方創生に向けた拠点づくりを目指す。これを実現するため、整備コンセプトを「石川町の強みを活かした賑わいの場づくり」とする。

整備コンセプト

～石川町の強みを活かした賑わいの場づくり～

産業振興の場づくり

（地域産業の振興につながる場）

交流の場づくり

（地域資源等を活かした交流の場）

魅力情報発信の場づくり

（地域・観光情報等の発信の場）

ゲートウェイとしての場づくり

（道の駅来訪者を観光資源に誘導する場）

2 導入施設の機能

基本的な導入施設の機能等は、以下のとおりである（写真はイメージである）。

(1) 休憩機能

○駐車場

- ・安全で円滑な動線を確保しつつ、施設間の往来に留意した配置
- ・イベント等に対応した十分な駐車スペースの確保



○トイレ

- ・快適で利用者に好印象を与える空間の施設
- ・高齢者や体の不自由な方、子供連れの利用者に配慮した施設
- ・授乳やおむつ交換ができる子育て支援スペースの確保



(2) 情報発信機能

○情報発信施設

- ・道路情報の案内に留まらず、周辺観光、地域情報を発信し、町内の観光スポットや商店等へ来訪客を誘導するゲートウェイ施設
- ・SNS等の積極的な活用で町内外へ広く、タイムリーな魅力的情報を発信



(3) 地域連携機能

○直売・物販施設、飲食施設

- ・運営事業者とともに、本町の地域資源を活用した特産品等の開発や商品陳列の工夫、各種イベントの開催等を行い、いつ来ても飽きさせない施設
- ・町内で生産される新鮮で美味しい農産物を楽しむことができる飲食施設



○コミュニティ施設

- ・誰もがくつろげるような居心地の良さと利便性を備えた施設
- ・一年を通じて賑わいを生むイベントスペース
- ・町内外の来訪者が交流できる多目的な広場



○防災施設

- ・非常用電源を備え、災害時には一時避難所や災害対応可能な施設



第4章 整備予定地

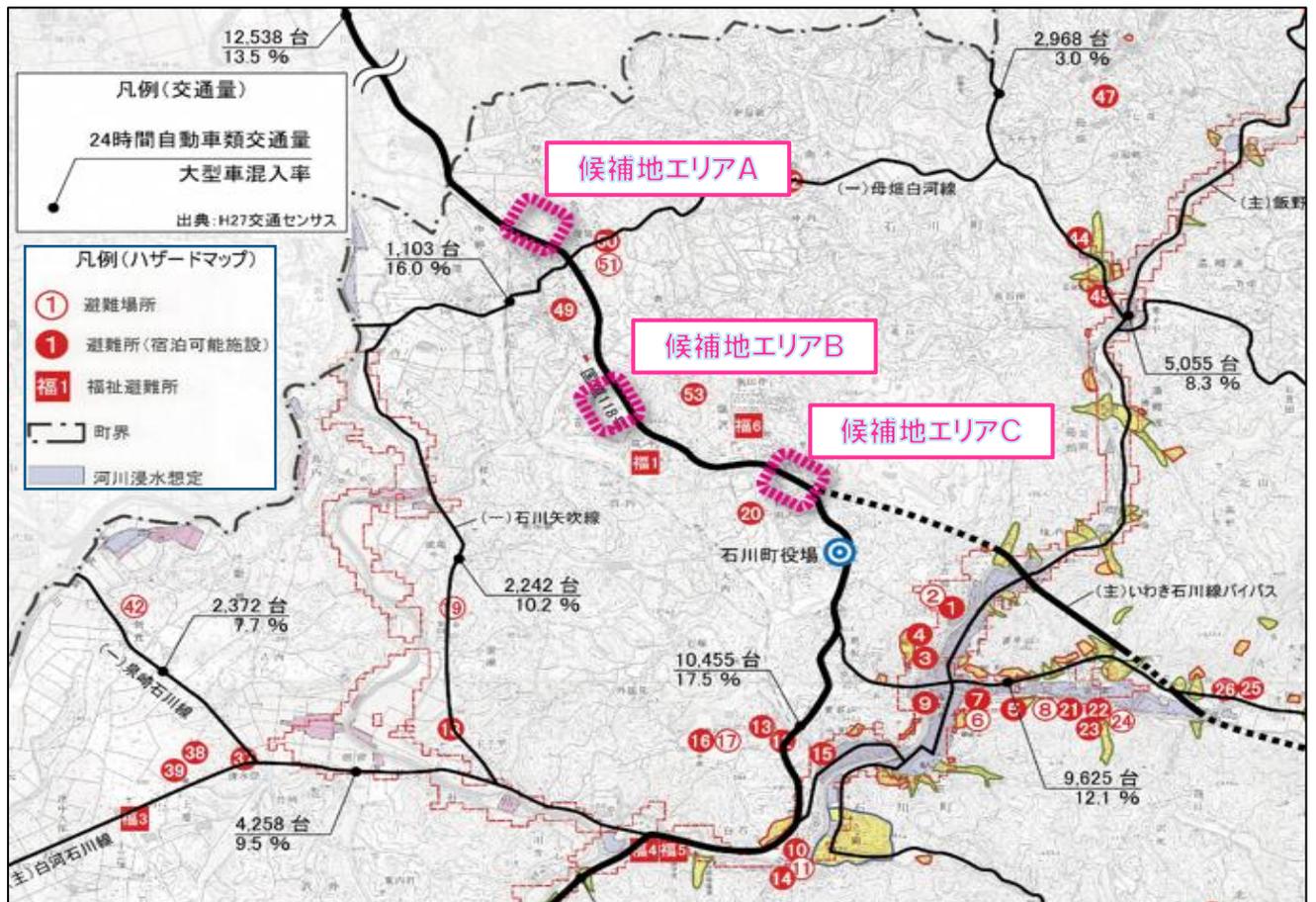
1 候補地の検討

候補地の主な条件として、以下を重視し3つのエリアを候補地とした。

【重視項目】

- | | |
|-----------------------------|---------------------|
| ① 交通量 (10,000 台 (24 時間) 程度) | ③ 安全性 (河川浸水想定区域等以外) |
| ② 用地面積 | ④ 想定コスト |

【候補地位置図】



候補地A (中野地内)	候補地B (大橋地内)	候補地C (石田地内)
国道118号沿い・玉川村との町境近く・藤田城跡	国道118号沿い・西部工業団地近く	国道118号沿い・いわき石川BP分岐点近く

2 予定地の選定

3つの候補地を以下のとおり比較した結果、物件への補償費を考慮したとしても操業中で強固な地盤であり、他候補地に比べ造成コストの抑制が期待できる「候補地B」（大橋地内）を予定地として選定した。

表1 候補地別評価一覧

評価項目	候補地A (中野地内)		候補地B (大橋地内)		候補地C (石田地内)	
		評価		評価		評価
前面道路交通量 (平成27年センサ)	10,455~12,538台/日	○	10,455~12,538台/日	○	10,455~12,538台/日	○
確保が可能な面積	3.0ha	○	3.8ha	◎	2.0ha	△
安全性 (浸水区域等)	・浸水、土砂災害警戒区域等外	○	・浸水、土砂災害警戒区域等外	○	・浸水、土砂災害警戒区域等外	○
敷地魅力度 (眺望・景観)	・那須連峰方向の眺望が良い ・田園景観を活かしやすい	◎	・那須連峰方向の眺望が良い。 ・田園景観を活かしやすい	◎	四方が山で住宅団地が近接	△
制約条件 (都市計画区域、農振農用地、埋蔵文化財)	・非線引き白地地域 ・農振農用地 ・埋蔵文化財あり	△	非線引き白地地域	○	第一種低層住居専用地域 第二種住居地域	△
周辺・環境への影響 (河川、騒音)	・大雨時の影響少ない (藤田川から阿武隈川に流入) ・周辺住宅は少なく、騒音等による影響は小さい	○	・大雨時の影響少ない (金田川から社川に流入) ・周辺住宅は少なく、騒音等による影響は小さい	○	・大雨時の影響あり (渡里沢川から北須川に流入) ・周辺に住宅団地等があり、騒音等による影響は大きい	△
コスト	補償物件：1件(倉庫) 用地地目：農地及び一部山林	○	補償物件：1件(砕石プラント) 用地地目：工場用地等	○	補償物件：4件(店舗、住宅) 用地地目：店舗敷地及び駐車場等	△
総合評価	十分な面積を確保することが可能であり、敷地の魅力度は高いが、農振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	○	周囲に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、敷地の魅力度も高い。	◎	いわき石川バイパスの分岐点に位置し立地的には良いが、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。さらに、バイパス工事による接続部の工事が補助金適正化法により、一定期間工事ができない。	△

第5章 施設等の配置

駐車場や建物等の配置については、今後、運営予定者、道路管理者等と以下に示した考え方で検討する。

【配置の考え方】

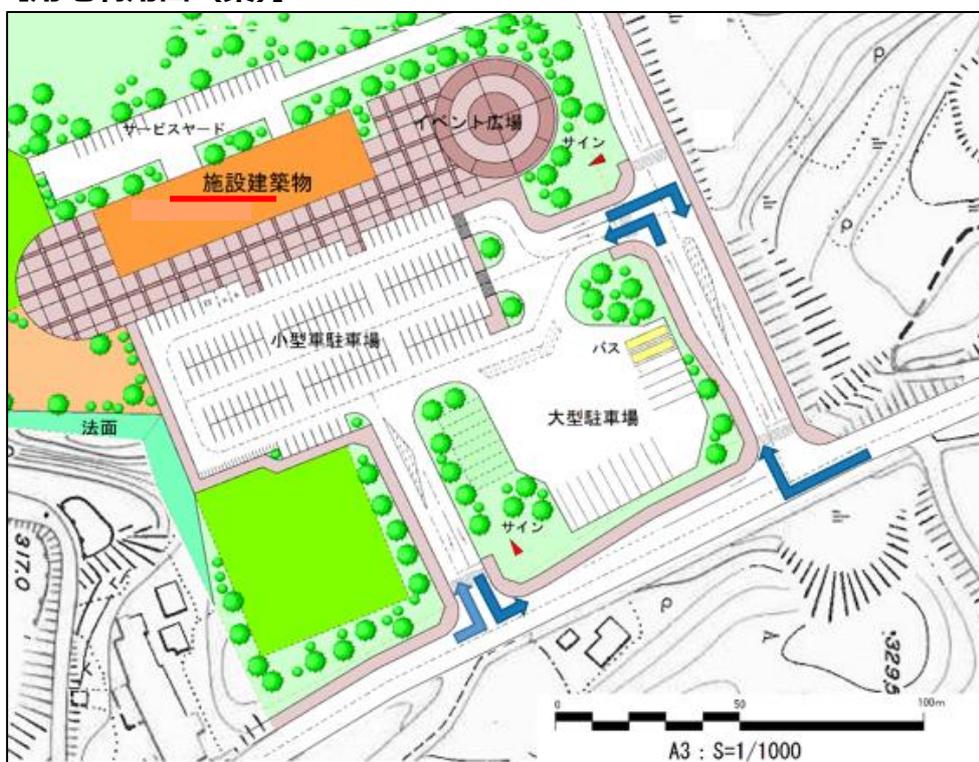
○ 駐車場

安全性を考慮し、大型車が入りやすい配置とするとともに、大型車と小型車スペースを分離することを基本とする。

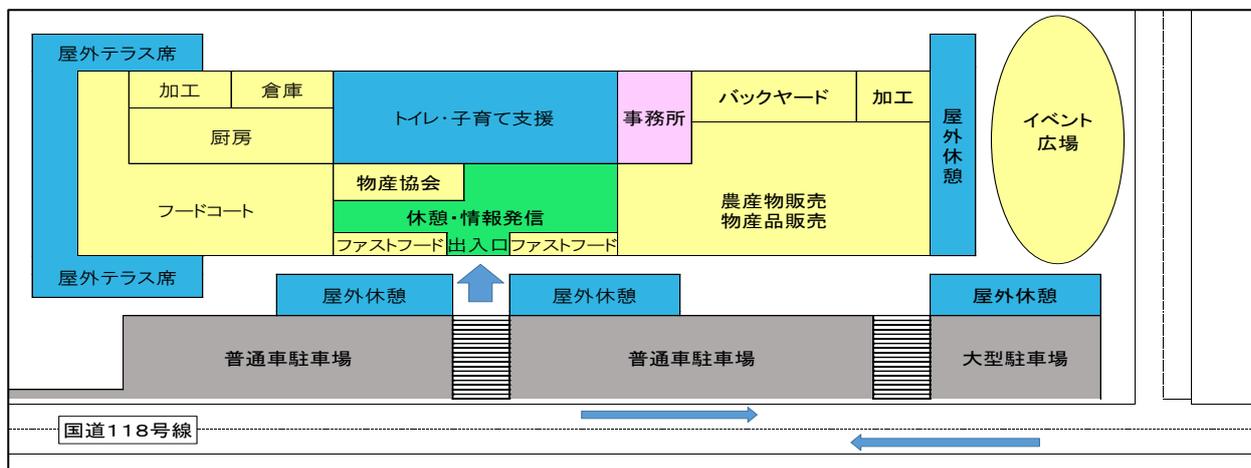
○ 施設建築物

建物配置は国道118号からドライバーが道の駅の内容を認識しやすく、また人の賑わいが視覚的に感じ取れる配置とする。

【用地利用図（案）】



【施設内の配置図（案）】



第6章 事業計画

1 今後のスケジュール

本町の「道の駅」は以下のスケジュールのとおり、令和7年度の開業を目指す。

なお、事業スケジュールは、今後の調整等により変更する可能性がある。

表1 今後のスケジュール（案）

内 容	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
基本構想・基本計画の策定					
サウンディング型市場調査					
各種調査 (測量、地質、補償調査)					
運営予定者選定					
各種契約関係 (用地賃借、補償等)					
設計 (基本設計、実施設計)					
各種申請関係 (法令・許可等、補助事業等)					
工事 (敷地造成、施設建築工事等)					
供用開始					

2 整備・管理運営

(1) 整備主体と整備方法

「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、道路管理者等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、以下に示したような「単独型」と「一体型」がある。

なお、本町で整備する道の駅は、国や県等との調整を行い、事業コストや補助事業など総合的に検討したうえで、町に有利な「単独型」にて整備することとした。

表2 「道の駅」整備主体及び整備方法

整備主体	市町村、道路管理者、公益法人等	
整備方法	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) 整備・管理運営手法

ア 整備・管理運営手法の概要

整備・管理運営手法は、以下に示したような「町が施設を整備し、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）」の2つがある。

表3 整備・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"> 町が施設を整備し、町が直接管理運営を行う方法 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
公設民営	管理運営委託（指定管理者）	<ul style="list-style-type: none"> 町が施設を整備し、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 販売施設・飲食施設はテナント方式による場合もある

※ 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。

イ 本町の道の駅における整備・管理運営手法

本町で整備予定の道の駅は、効率的で効果的な運営を目指すため、民間事業者のノウハウや自由な発想を導入することを目的に、公共が施設を整備し民間事業者が管理運営を行う「指定管理者制度」を活用した「公設民営」方式を採用し、以下の手法及び管理運営方式とする。

なお、民間事業者については、道の駅や類似施設などを管理運営している専門的な事業者とする。

① 整備手法

道の駅の整備費を公共が負担し、民間事業者が「設計、施工、維持管理、運営」を一括して実施することで、コスト削減が期待できる「包括発注方式」による施設整備とする。

② 管理運営

運営事業者と町が設計段階から連携することによって、効果的で機能性に優れた施設整備ができることから、本町では施設整備前に運営予定者を公募により選定する「運営予定者先行決定方式」により、運営予定者を決定する。

表4 石川町「道の駅」の整備・管理運営手法

整備手法	管理運営	
	運営手法	運営者
公設	指定管理者制度	民間事業者 (公募による選定)

(3) 指定管理者制度による運営

本町で整備予定の道の駅における指定管理者制度は、町が指定管理者に対し、非営利（トイレ、駐車場等）施設の維持・管理のための委託料（指定管理料）を支払う一方で、指定管理者は町に対し、営利（物販、飲食等）施設の売上に応じた納付金を納入することとする。

表5 指定管理者制度の流れ

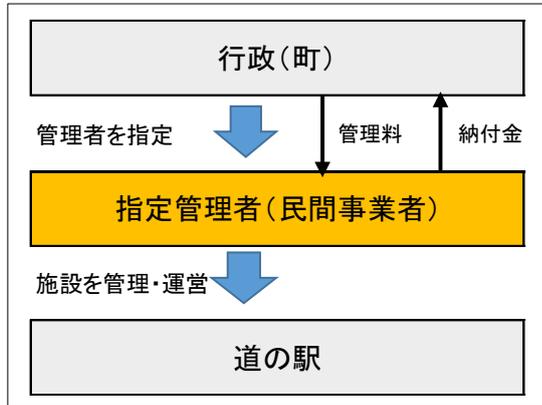


表6 指定管理料の内容

部門	内容
公益部門 (非営利施設)	・トイレの維持管理費 ・駐車場の維持管理費 ・情報発信施設の維持管理費 等

3 整備支援制度

国等では、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、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。

本町における道の駅整備においては、国や県等との調整を行い、活用事例の多い以下に示した「農山漁村振興交付金（農林水産省）」を中心に活用を検討する。

表7 主な公的補助事業一覧

所管省庁	支援制度	担当部署	適用できるケース
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	「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

4 概算事業費等

(1) 概算事業費

総合評価の高かった候補地 B において各種調査を実施し、以下のとおり概算事業費を試算した。

表 8 概算事業費

事業内容	金額(千円)
調査等(地質、測量、補償積算、不動産鑑定、開発許可等)	60,000
基本設計、実施設計、造成、建築工事等	860,000
移転補償費	280,000
計	1,200,000

※用地 24,000 m²、建物 1,400 m²

※事業用地は、借地とする。

(2) 町負担額の上限

本事業における町の負担可能な上限額は、「運営事業者からの納付金により事業費を回収する(逆算投資)」を基に試算した結果、375,000 千円となった。

町負担額の上限を設定することにより、過剰な投資になることを抑制できる。

【町負担額の上限(逆算投資)】

納付金(年間) 12,500 千円×30 年 = 375,000 千円

※運営事業者の年間売上額が 250,000 千円、町への納付金 5%を想定

(3) 財源及び町負担額

各種補助金や地方債、町負担額等を基に以下のとおり試算した。

原則、町負担額の上限を超えないこととし、規模縮小や施設機能の見直し等の対応を行う。

それでも、町負担額が上限を超える場合は、事業全体の見直し検討を行う。

表 9 財源及び町負担額

財源	金額(千円)	町負担額(千円)	備考
補助金	160,000		農山漁村振興交付金
地方債(過疎債)	1,024,700	307,410	交付税措置70%
地方債(過疎債以外)	15,300	15,300	交付税措置なし
計	1,200,000	322,710	322,710千円 ≤ 町負担上限額375,000千円

※ 試算した町負担額 322,710 千円は、上記(2)で試算した町負担上限額 375,000 千円以内であり、納付金により回収可能な事業費となっている。

5 管理運営収支予測

道の駅の収支予測は、以下に示す前提条件を踏まえ、サウンディング型市場調査及び交通量による立寄率、近隣の道の駅実績等に基づき収支分析を行った結果は以下のとおりである。

(1) 前提条件

①管理運営者 民間事業者（指定管理者）

②運営内容

○営利施設：農産物直売・物販、飲食

○非営利施設：情報発信施設、トイレ、駐車場

③ 運営内容等

○営業日 原則年中無休

○営業時間 原則 9:00～18:00（9時間）

○利用者数 年間約 15万人（レジ通過者）

○職員数 正規 5名 非正規 25名 計 30名

(2) 収支予測

前提条件を踏まえ、見込収支を算定した結果、売上額 250,000 千円、経常利益 7,800 千円となり、採算性が見込めるという結果となった（表9）。

なお、町は指定管理者（民間事業者）に対し、非営利施設の維持・管理のための指定管理料として、7,200 千円を支払う一方で、指定管理者は町に対し、売上に応じた納付金を 12,500 千円納入する。

また、民間事業者が求める経常利益については、サウンディング型市場調査の結果、0～5%であったことから、今回の算定結果は、その範囲内となっている。

表9 道の駅収支予測

科目		金額 (千円)	売上対比 (%)	備考
売上高(A)	物販部門	150,000	60.0%	
	飲食部門	95,500	38.2%	
	管理部門	4,500	1.8%	
	小計	250,000	100.0%	A
仕入原価(B)	物販部門	108,000	43.2%	
	飲食部門	41,000	16.4%	
	管理部門	500	0.2%	
	小計	149,500	59.8%	B
売上総利益(C)		100,500	40.2%	C=A-B
一般管理費(D)	給与・管理費等	87,500	35.0%	D(うち減価償却費5,000千円)
営業利益(E)		13,000	5.2%	E=C-D
営業外収益(F)	指定管理料、雑収入	7,500	3.0%	F 指定管理料:7,200千円 雑収入:300千円
営業外支出(G)	納付金、営業外費用	12,700	5.1%	G 納付金:売上5% 営業外費用:200千円
経常利益(H)		7,800	3.1%	H=E+F-G

※減価償却費算定根拠

指定管理期間を仮に5年間とし、減価償却費を算定すると、厨房機器、情報ネットワーク整備、空調設備等も含め25,000千円となる。単年度とした場合には5,000千円。

※納付金

運営事業者が売上金の一部を町へ納付する方式である。サウンディング型市場調査の結果から、今回の収支予測は売上高の5%を納付金と想定した。なお、今後は売上額に応じた段階的な納付率の検討も進める。

(参考) サウンディング型市場調査結果について

1 目的

道の駅の運営に関する市場性を調査するために、民間事業者を全国公募し、対話によりアイデアや意見等を把握する調査。

2 参加事業者

民間事業者 6 社

(設計事業者 (1)、運営・企画事業者 (複数社共同) (1)、道の駅等運営事業者 (3)、エネルギー関連事業者 (複数社共同) (1))

サウンディング市場調査における民間事業者の主な意見

対話項目	主な意見
道の駅運営への参画意欲	○ポテンシャル(潜在力、将来性)がある立地であるため参画したい。 ○条件(指定管理仕様書)次第であるが、参画意欲はある。
年間の売上額(見込)	○道の駅等を運営している事業者3社の見込額は以下のとおり。 2. 2億(1社)、2億～3億(1社)、2.5億～3.5億(1社)
年間の経常利益率(見込)	○道の駅等を運営している事業者3社の見込率は以下のとおり。 売上の0%(1社)、売上の3～5%(1社)、売上の5%(1社)
他道の駅との差別化	○この道の駅でしか買えないものをどれだけ揃えるかが重要である。 ○石川町の地域資源と自社のノウハウで人を呼ぶための差別化(施設機能や商品開発等)は可能であり、実績もある。 ○地域資源の中で「歴史」、「鉱物」等で差別化を図り、誘客につなげることは困難である。
町が検討している指定管理料※なしについて	○トイレや駐車場等の非営利な施設の管理費は町で負担願いたい。 ○指定管理料なし、納付金なしの実績はある。
町が検討している納付金について	○売上に応じた納付金は、すでに他の道の駅で実施している。 ○本町で整備する道の駅のポテンシャル次第である。
町が検討している逆算投資※について	○逆算投資は重要であるため、事業者として努力したい。 ○施設規模が縮小され、魅力ある施設になりにくい可能性がある。

※指定管理料

町が運営事業者を支払うトイレや駐車場等の非営利施設の管理委託料である。

※逆算投資

運営事業者からの納付額をもとに投資回収期間を設定し、事業費を設定すること(国・県からの補助金以外の町負担の部分)。

(参考) 交通量による立寄率(下限値)から予測した売上高

交通量からの立寄率(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。

○道の駅立寄率(%)

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 (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)

○年間売上額等

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		1,369	42	2	
乗車人数	1.8	1.1	27		1.8	1.1	27	
立寄人数	740	46	54	840	2,464	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(センサス)昼間12時間交通量より
- ③立寄率 北陸地方建設局平成6年度道の駅調査(周辺型を参照数値は下限値を採用)
- 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

6 経済効果予測

道の駅を整備したことによる「来訪者の消費支出による経済波及効果」は次のとおりと予測される。

(1) 算出条件

年間収支における「売上高」「仕入原価」を基に設定

【物販部門】 108,000 千円（農産物等販売を対象として仕入原価の値を採用）

【飲食部門】 95,500 千円（レストラン等を対象として売上高の値を採用）

(2) 経済波及効果

来訪者の消費支出による経済波及効果

- ・直接効果：203,500 千円／年（約 2.0 億円／年）
- ・総合効果：314,631 千円／年（約 3.1 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。