
「川崎町道の駅」基本構想

令和2年3月

川崎町

目次

I. 「川崎町道の駅」整備の背景と目的	1-1
1. 道の駅の制度	1-1
(1) 道の駅の制度	1-1
(2) 国土交通省の道の駅整備事業	1-1
(3) 進化する道の駅	1-4
2. 道の駅の先進事例	1-5
(1) 道の駅の類型化	1-5
(2) 道の駅の整備タイプ	1-7
3. 川崎町の地域課題	1-10
(1) 上位計画のとりまとめ	1-10
(2) 川崎町における道の駅への期待	1-11
4. 「川崎町道の駅」整備の目的、役割	1-13
II. 「川崎町道の駅」整備に関わる環境把握	1-14
1. 商圈及び競合状況	1-14
2. 交通環境状況	1-19
3. 観光・集客施設状況	1-19
4. 地域資源	1-21
III. 「川崎町道の駅」整備の基本方向	1-23
1. 「川崎町道の駅」の基本コンセプト	1-23
(1) 「川崎町道の駅」の基本コンセプト	1-23
(2) 「川崎町道の駅」の独自性の発揮	1-24
2. 「川崎町道の駅」の整備方針	1-25
(1) 「川崎町道の駅」の性格づけと方向性	1-25
(2) 「川崎町道の駅」の整備方針	1-25
(3) 商品及び業態検討	1-27
3. 導入機能・導入施設	1-28
(1) 「川崎町道の駅」の業態決定要素	1-28
(2) 「川崎町道の駅」の基本業態	1-29
(3) 「川崎町道の駅」の導入機能・導入施設	1-30

IV. 「川崎町道の駅」整備事業の考え方	1-31
1. 「川崎町道の駅」の規模の想定	1-31
(1) 駐車場、トイレの規模	1-31
(2) 情報発信、地域連携機能の規模	1-32
2. 候補地の選出と検討	1-34
(1) 候補地選定の条件	1-34
(2) 候補路線	1-34
(3) 候補地点の選定	1-34
(4) 候補地の評価	1-35
(5) 候補地（案）の検討	1-36
(6) 優先候補地の検討	1-39
(7) 「川崎町道の駅」と「みちのく公園」との共存共栄について	1-46
3. 事業手法・管理運営手法の検討	1-49
4. 事業推進スケジュール	1-50
5. 事業化に向けた検討課題	1-51
(1) 基本構想策定後の事業化準備	1-51
(2) 検討委員会の準備	1-51
(3) 事業者選出（出品・出店事業者、運営事業者）準備（意見交換会対応）について	1-53

I. 「川崎町道の駅」整備の背景と目的

I. 「川崎町道の駅」整備の背景と目的

1. 道の駅の制度

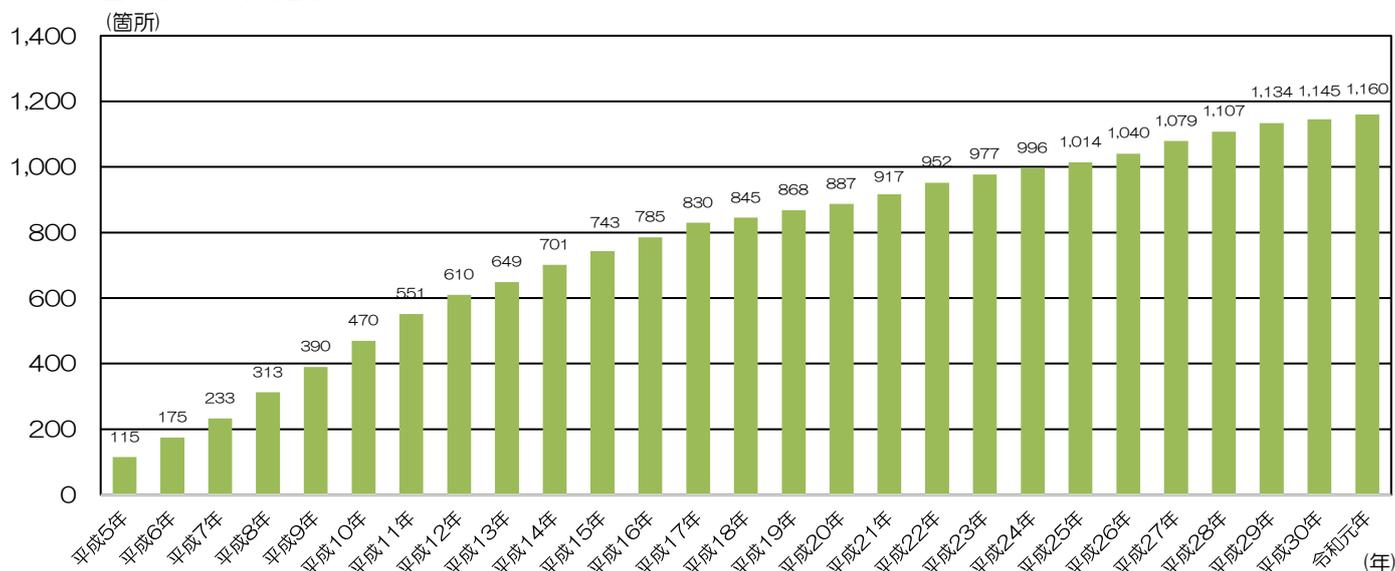
(1) 道の駅の制度

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

平成3年度の栃木県、岐阜県、山口県での実証実験を経て、平成5年に103箇所の登録がされてから、令和元年6月現在で登録件数は1,160箇所となっています。

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

道の駅の件数推移



出典：国土交通省 HP より作成

(2) 国土交通省の道の駅整備事業

検討に際し、道の駅整備に関する基本的な状況を確認します。

国土交通省では道の駅を以下のように紹介しています。

道の駅とは？

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

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

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

道の駅の目的と機能

○目的

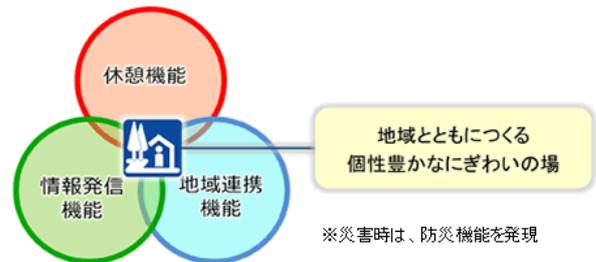
道の駅の目的は、「道路利用者への安全で快適な道路交通環境の提供」と「地域の振興に寄与」することです。

○基本コンセプト

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

道の駅の基本コンセプト

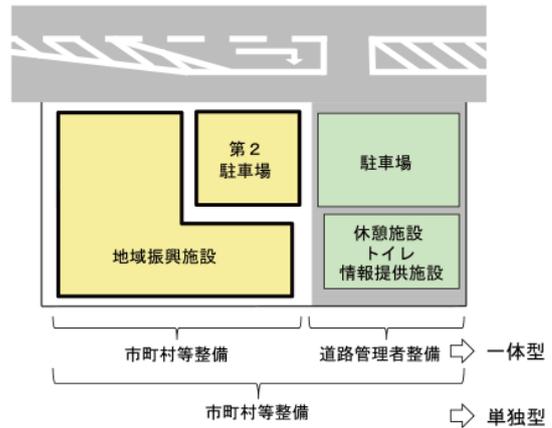
- 休憩機能** ・24時間、無料で利用できる駐車場・トイレ
- 情報発信機能** ・道路情報、地域の観光情報、緊急医療情報などを提供
- 地域連携機能** ・文化教養施設、観光レクリエーション施設などの地域振興施設



道の駅の設置者、登録方法

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

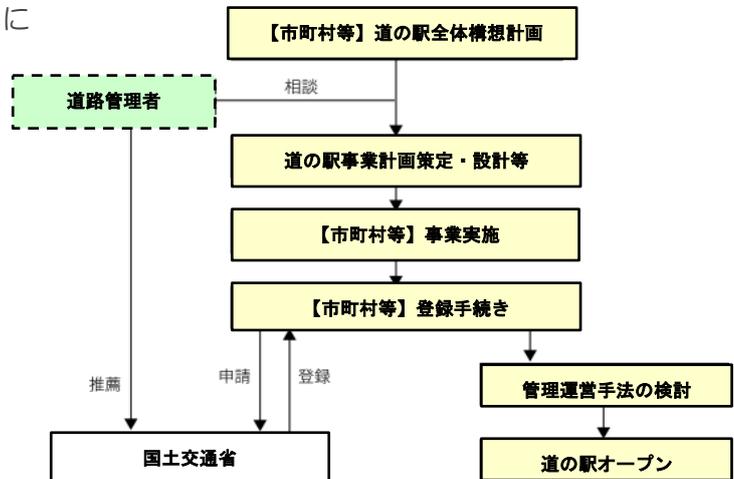
整備主体と整備内容



道の駅の整備フロー

道の駅の基本的な整備フローが右図のように示されています。

道の駅の整備フロー



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

道の駅登録要件

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

以上：国土交通省 HP より

(3) 進化する道の駅

令和元年6月現在、道の駅は全国で1,160箇所が登録されていますが、実験段階も含めて約30年が経過し、この間設置された道の駅は各地の地域事情を反映し、多様な様相を呈しています。当初想定していたと思われる状況から遥かに進化を遂げた結果、広く認知されることとなり、設置する地域や利用者からも期待をもって捉えられるようになってきています。

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

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

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

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

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

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

このように、全般的な特徴や傾向をまとめると

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

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

2. 道の駅の先進事例

(1) 道の駅の類型化

近年、多様な形態に進化してきた道の駅の現状を踏まえ、道の駅が持つ主要な要素に着目し、その類型化を行いました。

なお、類型化にあたっては、立地的な要素による「(1) 立地類型」と、機能的な要素による「(2) 機能類型」に分類しました。

1) 立地類型

立地類型は、立地場所や立地環境の形成に係わる指標として、以下の3項目を抽出しました。

立地類型の指標	内容
指標A ・ 背後に観光地あり	観光客や来街者へのサービス提供や背後観光地への誘導に重きを置いている道の駅。
指標B ・ 主要幹線道路に接道	通過交通に休憩・休息の場所を提供することで、地域の産業・産物、観光地等の告知案内や産品 PR を行い、販路開拓や消費誘導に重きを置いている道の駅。
指標C ・ 敷地内や隣接地を含んだ複合型施設の形成 ・ 複数施設の集積による総合施設の形成	産直等物販施設や飲食施設に加えて、公園・広場・展望台、温浴施設・宿泊施設、体験施設、博物館・美術館等を併設するスケールメリットを活かして施設魅力の向上、滞在時間の延長を図り、更なる利用者を勧誘・誘導することを狙いとしている道の駅。

ここで着目すべきは、近年において開設した道の駅の多くは、各指標の組合せパターンが用いられていることです。

	A	B	C	
「道の駅」 i	○	○	○	ABC
「道の駅」 ii	○	○	—	AB
「道の駅」 iii	○	—	○	A C
「道の駅」 iv	—	○	○	BC
「道の駅」 v	○	—	—	A
「道の駅」 vi	—	○	—	B
「道の駅」 vii	—	—	○	C
「道の駅」 viii	—	—	—	

立地類型指標の組合せパターン概念図

2) 機能類型

機能類型は、道の駅を構成する機能に着目しました。

国土交通省が認定する道の駅の基本機能は、『休憩機能』、『情報発信機能』、『地域連携機能』の3つがあります。

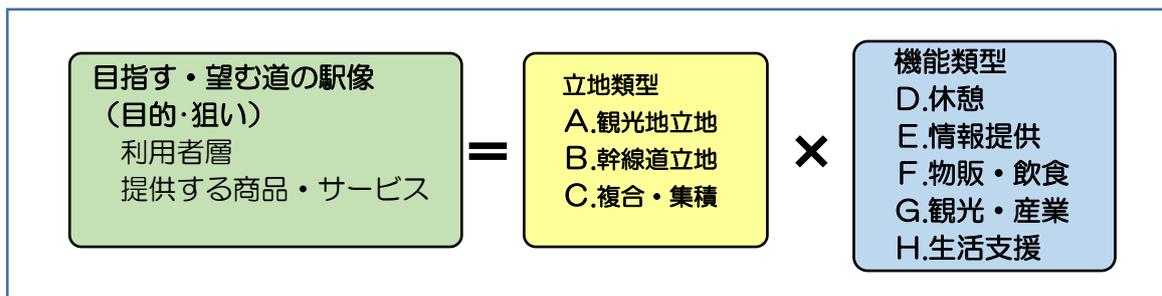
近年では特に『地域連携機能』が強化・拡充されており、これを細分化すると「物販機能、飲食機能」、「観光集客機能、産業振興機能」、「地域住民の生活支援機能」の3つに区分することができます。

よって、ここでは上記の考え方にに基づき、以下の5項目を抽出しました

機能類型—指標	内 容
指標D ・ 休憩機能 ※ 温浴・宿泊含む	24 時間利用可能なトイレ、休憩施設が基本とされる。 また、温浴施設や宿泊施設を備えているものもある。
指標E ・ 情報発信機能	道路交通情報、地域の観光や名産物などの情報提供を行う。 近年、地域おこし、UJ ターン等に関する案内を行うものもある。
指標F ・ 物販機能 ・ 飲食機能	農産物直売所、お土産品や地域特産品の販売、レストランやテイクアウト等の飲食、これらのサービスの提供を行う。 地域ごとに趣向を凝らし、地域色を色濃く出している施設や品揃えが好まれる傾向にある。
指標G ・ 観光集客機能 ・ 産業振興機能	観光誘客施設として、歴史資料館、美術館・博物館、動物園・植物園・水族館等、レジャー施設、公園・庭園、農林水産業の商品普及や振興を目的とした体験施設（海釣り公園、農園等）、趣味やレジャー等の体験教室やイベント開催、加工工場や展示館の併設など、単一施設ではなく複合化又は集積化しているもの。 また、テーマ性を持った施設建築物とする、又は著名な建築家等に設計依頼することで、人工建造物として観光名所化する取組みも見られる。
指標H ・ 地域住民の生活支援機能	地域住民の生活支援機能として、子育て支援施設、高齢者福祉関連施設、地域交通・移動支援としての交通ターミナル、レンタサイクルステーション等がある。さらに、近年では地域防災関連の機能を複合・集積させている事例もみられる。

当該類型化では、2つの類型を設定し、A～Hの指標を設定しました。

各地域の道の駅が各々の地域課題を背景に、どのような利用者層を想定し、どのような商品やサービスを提供するかという道の駅の目的や狙いを明確に定めることが重要となり、立地場所や集積形態（立地類型）、強化する機能（機能類型）を組合せて、地域が目指す・望む道の駅をビジョン化していくことが、建設的なアクションプラン、整備プログラムを推進するうえでの第1歩となります。



目指す・望む道の駅像と立地類型・機能類型の関係性の概念図

(2) 道の駅の整備タイプ

道の駅は想定するメインの顧客を対象（サービス対象）に、その施設構成やサービス内容が計画され、設計・建設・運営されていきます。

ポイントとなる対象を大きく分類すると「観光客」、「通過客（一般業務客）」、「地域住民」に区分することができ、この対象者の特性から全国の道の駅では3つのタイプが存在します。

I. ゲートウェイ型（観光客をメインターゲットにするタイプ）

「観光客」を対象に、地域内の観光地や地域物産等の資源を案内・誘導することを主目的に、観光客を呼び込み、誘導する役割を担っていきます。このため、地域資源の『情報提供機能』の充実が課題になります。この際の情報提供とは、マップ、チラシ、電子情報伝達端末等に留まらず、案内人からの説明、実際に体験したり・食べてみたり、といったことも含め、人の興味・関心を高めたり、具体の案内や利用方法を効果的にする工夫をしたりすることが求められます。

II. ロードサービス型（通過客をメインターゲットにするタイプ）

「通過客」を対象に、休憩ポイントとして道の駅を活用してもらうことを主目的に、通過客を引き入れ、時間を費やしてもらう役割を担っていきます。このため、まずは『休憩機能』の充実がポイントになります。この際の休憩とは、トイレや休憩室に加えて、飲食、必需品の補充、気分転換などの機能も含めて総合的に捉えていくことが必要とされます。

III. 地域サービス型（地域住民をメインターゲットにするタイプ）

地域に居住する住民や就業者を主な対象とすることから、日常生活をサポートする機能を充実させることが課題になります。日常生活を送るうえでのサポート機能としては、日用食料品・雑貨購入、飲食、子育て支援・福祉サービス、文化活動、移動・交通、金融・行政サービスなど、地域特性や立地特性に即した多様な機能を導入していくことが必要とされます。

実際の道の駅整備においては、地域の課題や実情に応じて「ゲートウェイ型」、「ロードサービス型」、「地域サービス型」のそれぞれの要素を組み合わせた複合型が多く存在しています。

ただし、道の駅としての成功事例をみると（何をもち、成功とするのか議論はありますが）、核となる主力機能が泰然自若と存在し、地域要望や観光ニーズ等に応じて、この核機能を補完、又は話題づくりやエッセンスとして機能添加している、この様な「ぶれない」コンセプトを持つことが、成功の秘訣であると推察されます。

また、上記を踏まえ、特徴的なコンセプトを持って開設された道の駅の整備事例を、次表の「優良先進事例 道の駅一覧」で紹介します。

優良先進事例 道の駅一覧

◎：主、○：重点/評価点、●：予定

No.	名称	所在地	選定種別	登録年	アクセス主道路		ICからの距離		都市圏観光入込		立地類型要素			強化機能/複合機能					タイプ			背後主要観光資源	複合施設・機能		狙い、特徴等	入込数	施設諸元		駐車台数		
					距離(km)	所要時間(分)	距離(km)	所要時間(分)	A	B	C	立地類型	I	II	III	IV	V	機能タイプ	ゲートウェイ	ロードサービス	地域サービス		敷地面積(m ²)	建物延床面積(m ²)			普通	大型	障がい者		
1	道の駅 湯野風の丘	岩手県湯野市	全国行	H11.8	R283	15,077/19,299	1.2	155	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	湯野、歴史文化	公園、遊歩道	防災拠点	H10開設→震災時に後方支援基地として機能→拡張計画(駐車場、産業振興拠点施設、防災館)	881,324	17,756	1,297	161	14	3	
2	もてぎ	栃木県芳賀郡茂木町	全国行	H8.4	R123	5,636/ 7,213	10	295	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	ガクウもてぎ	十石河川公園、洋菓子工房&カフェ	防災館	H8開設 周辺観光ゲートウェイ、6次産業化主導、防災館による防災啓蒙	1,983,000	19,803	2,189	330	6	4		
3	川場田圃プラザ	群馬県利根郡川場町	全国行	H8.4	K64	5,441/ 6,692	5	196	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	川場田-他	産直、物産むかえ、体験工房、お祭り等		H8開設「農業×観光」複合型施設	1,618,000	60,000	3,275	850	5	20		
4	両神温泉薬師の湯	埼玉県秩父郡小倉野木町	H26重点	H11.8	K37	2,939/ 3,674	25	50	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	小鹿野 温泉	高齢者福祉センター、温浴施設、デイサービス、バス・ミカド併設	H11開設、地域福祉拠点化を狙う	129,423	14,076	3,098	90	3	3			
5	道の駅 上品の郷	宮城県石巻市	H26重点	H16.8	R45	13,809/16,897	0.5	241	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	サンファン館	温泉保養施設、構内バス停、CVS	構内バス停、市整備の温泉保養施設、産直市、以外CVS	(※1) 700,442 236,097	15,536	3,578	231	10	4			
6	道の駅 あら伊達な道の駅	宮城県大崎市	H26重点	H12.8	R47	11,075/13,511	20	732	○	○	△	○	○	○	○	○	○	○	○	鴫子温泉210、栗葉山142	気球乗車、展望台	CVS	歴史・文化・温泉による地域観光ゲートウェイ	3,245,423	15,843	1,680	234	10	2		
7	道の駅 象潟・ねむの丘	秋田県にかほ市	H26重点	H9.4	R7	10,009/12,159	5	145	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	海産物、鳥海山、象潟	温泉保養施設、グランドゴルフ場、観光拠点センター、展望室		鳥海山・九十九島・岩がきを資源に観光ゲートウェイ	522,973	20,000	4,213	315	17	4		
8	道の駅 米沢	山形県米沢市	H26重点	H29.9	K1	7,146/ 8,575	0.1	186	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	米沢、歴史		CVS	山形広域観光ゲートウェイ・地域交通結節点：P&R H30.4開業、東北中央道IC開業契機	(※2) 853,000	21,677	1,836	133	25	5		
9	道の駅 猪苗代	福島県耶麻郡猪苗代町	H26重点	H28.4	R115	7,147/ 8,934	0.1	159	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	猪苗代湖、自然	シャワー室	防災設備	雪・火山対応防災拠点、常設猪苗代管轄高原IC H28開業	(※3) 917,361	32,988	2,053	164	16	2		
10	道の駅 瀬替えの郷せんだ	新潟県十日町市	H26重点	H12.8	R252	3,832/ 4,982	24	170	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	芸術、覆雪	仙人体験交流館の運営	移住窓口	H13開設、農業実習生受け入れ、高齢者共同生活の場	58,068	1,852	786	73	5	4		
11	あらい	新潟県妙高市	H26重点	H11.8	R18	11,542/16,096	0	571	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	豪雪、スノーリゾート	バリエーション機能、宿泊施設	豪雪時の避難所、防災対応	H12開設	3,021,490	83,000	3,520	450	12	6		
12	ふたつ	秋田県能代市	H27重点	H6.4	R7	9,460/ 11,480	12/22	153	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	白神山地	展望デッキ	防災ステーション、交流促進施設、キッズコーナー		(※4) 100,000	21,000	2,766	115	23	3		
13	しもにた	群馬県下仁田町	H27重点	H15.8	R254	9,312/ 12,385	2.5	73	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	下仁田町自然史館		子育て支援、宅配サービス、交通結節	地域生活支援型「小さな拠点」→再整備計画：交通・観光・定住総合情報、直売所、拡張拡張	536,000	8,104	1,204	75	23	2		
14	道の駅 あいづ 湯川・会津坂下	福島県阿賀郡湯川村	福島県既存	H26.4	R49	11,263/14,188	6	108	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	膳常寺	公園	防災ステーション、交流促進施設、会津病院受付表発行機		1,075,585	19,598	1,934	100	11	3		
15	道の駅 国見 (あつかしの郷)	福島県国見町	福島県既存	H28.10	R4	8,343/ 12,472	0.2	8	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	養経まつり	宿泊施設	貸出施設、こども木育広場		(※5) 2,500,000	28,000	2,727	140	35	4		
16	道の駅 伊達の郷りょうぜん	福島県伊達市吾山町	福島県既存	H29.9	R115	4,996/ 6,147	0.1	71	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	名峰雲山				(※6) 1,000,000	14,400	1,287	85	10	2		
17	チェリーランドさがえ	山形県東田川町	山形県既存	H5.4	R112	8,486/ 10,185	10		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	春鶴まつり 忍風寺 さくらんぼ狩り	地場産品			(※7) 1,096,000	60,450	6,680	300	30	5		

出典：平成27年度全国道の駅・観光交通情報調査報告書別表

△：近隣の観光との直接的な関係が弱い

立地類型の定義

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

CVS：コンビニエンスストア

(※1) 上段：道の駅 上品の郷「ひたかみ」(物販等)

下段：道の駅上品の郷「ふたこの郷」(温泉)

(※2) オープンから約5ヶ月時点

(※3) H29入込数

(※4) オープンから約2ヶ月時点

(※5) オープンから1年4ヵ月

(※6) オープンから約6ヶ月

(※7) H30入込数

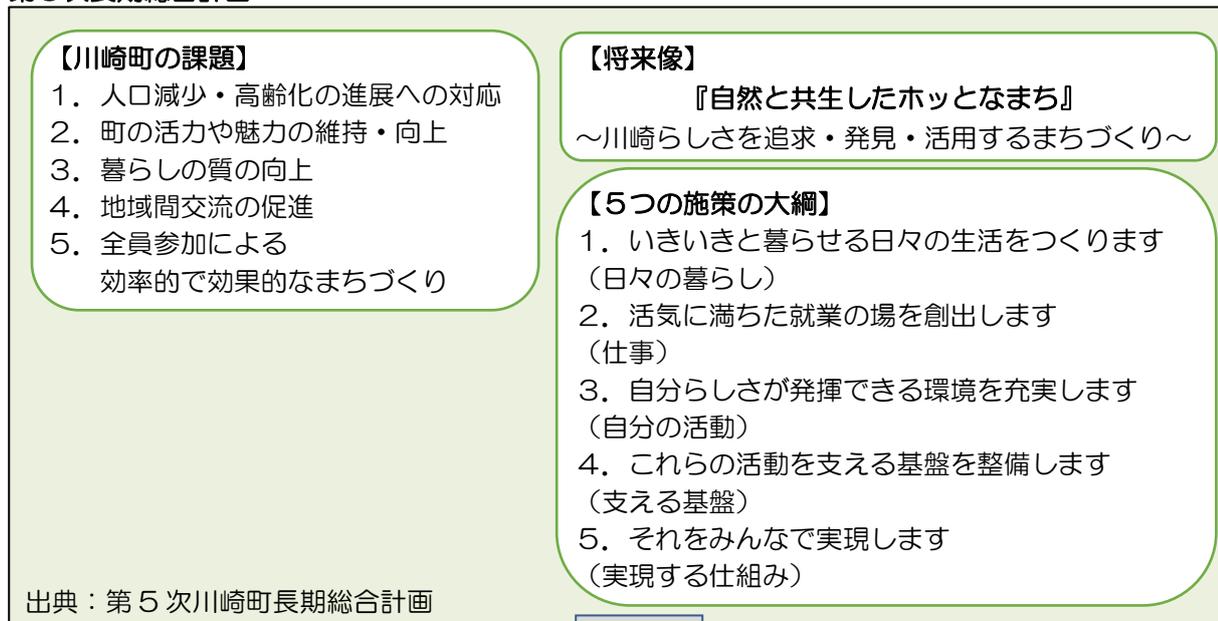
3. 川崎町の地域課題

(1) 上位計画のとりまとめ

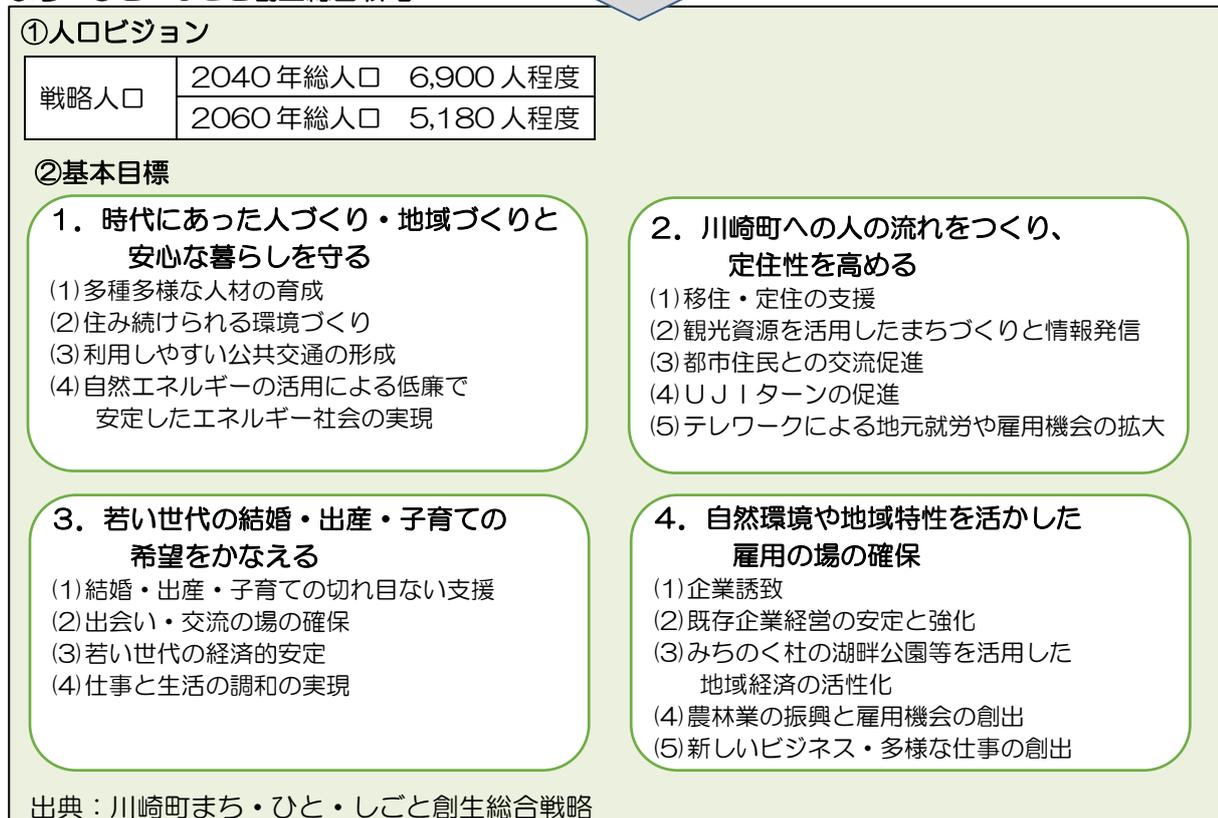
第5次長期総合計画では、川崎町の課題解決に向けて、将来像『自然と共生したホッとまち』の下、5つの基本目標を掲げています。

この第5次長期総合計画を受けつつ、まち・ひと・しごと創生総合戦略では人口ビジョンの下、戦略人口を掲げて、その達成に向けた取組として4つの基本目標を掲げています。

第5次長期総合計画



まち・ひと・しごと創生総合戦略



(2) 川崎町における道の駅への期待

川崎町では、人口減少・高齢化の進展、町の活力や魅力、暮らしの質等が課題として挙げられており、これらが地域経済の縮小や居住環境の維持が困難になり、更なる人口減少を招くという「負の連鎖」を断ち切り、日々の暮らしや仕事が整い、若い人たちが生きがいを持って暮らせる持続性ある地域社会の構築を目指しています。

そのためには、地域内の子育て・教育、商業、交通、保健・福祉等の居住環境の改善はもとより、農林水産業や観光産業等の既存産業の活性化や新たな産業創出、起業支援等による仕事の場づくりが求められ、また地域の自然資源や観光資源を生かした観光・交流人口の増大とそれらを地域産業新興や地域への移住・定住に結びつけていく仕組みづくりが求められています。

こうした状況の中で「川崎町道の駅」は、その基本機能である休憩機能、情報発信機能、地域連携機能を発揮して、“たまりの場”“人の流れ”を創出すると共に、この場と流れが地域産業振興、観光振興に波及効果をもたらし、新たな地域の推進力となる“人づくり”“組織づくり”にも結びついていくことが期待されます。

具体的には、地場製品の販売・販路の拡大、町内経済循環の活性化、農業経営の安定・強化、地元生産材の活用といった面で直接的に効果をもたらし、またこれまで十分知られてこなかった川崎町の様々な魅力を情報発信することによって、グリーンツーリズムの推進、田舎暮らし志向への対応、ひいてはテレワークや地元就労等を通じた移住・定住の流れにも結びつくというように、道の駅がひとつのトリガーとして川崎町の地域振興に機能していくことでもあります。

こうした一連の流れが、まち・ひと・しごと創生総合戦略の人口ビジョンに掲げるような戦略人口の達成に大きく寄与していくことが期待されています。

川崎町には、年間来園者数 75 万人にも及び東北唯一の国営公園「みちのく杜の湖畔公園(以下、みちのく公園という)」が既存し、仙台・山形間を結ぶ交通大動脈の山形自動車道(宮城川崎 IC、笹谷 IC)や国道 286 号があり、その他にも「宮城蔵王セントメリースキー場」、「青根温泉、峩々温泉、笹谷温泉」、「溪流つり場」、「スポーツパーク」、「人気飲食店・ワイナリー」等の観光資源や集客施設もあります。

この様な地域におけるポテンシャルや優位性に加えて、地域資源を十分に活用していくことで道の駅整備は、地域振興や地域活性化の大きな原動力となり得ます。

さらに、地場産業でもある農業生産物の6次化製品については、高付加価値化の促進や市場ニーズに即した新商品の開発、パッケージや売り方の工夫等に取り組むことで、地域経済を支える主力産業の1つとなり得る可能性も秘めています。また、これらの地場産業に携わる住民や事業者等が道の駅整備に参加・参画出来る仕組みや体制を整えて行くことで、安定的かつ堅固な道の駅運営も図ることができます。

近い将来、道の駅は川崎町民にとって“地域の宝”、“地域の誇り”となり、「おらほの道の駅」と呼ばれ、親しまれることでしょう。



みちのく公園 出典：川崎町



青根温泉 出典：川崎町



セントメリースキー場 出典：川崎町



川崎町の名産品・特産品 出典：川崎町

4. 「川崎町道の駅」整備の目的、役割

道の駅の役割としては複数の目的を持ちますが、その優先順位として次のように捉えていきます。

下位にあるものを軽視するものではありませんが、これらの順位を共有し、導入する機能のあり方や施設整備の方向性の指針として、軸のぶれない進め方をとっていきます。

「川崎町道の駅」整備の目的

- ①通過客・来訪客に立ち寄ってもらう
- ②川崎町の魅力を知ってもらう
- ③川崎町の魅力資源に誘導する
- ④商品開発・産業創出につなげる
- ⑤新たな集客施設により集積力を高める
- ⑥地域の人々の生活支援に寄与する

これらは計画候補地の敷地利用や建物利用（整備）にも当てはまるものです。

施設の機能の選定や提供する商品や見せ方、運営のあり方によっても道の駅の成果・評価に影響をあたえますが、これら施設の商品力・運営力を同一と考えた場合には、道路通行者が入りやすく、ストレスなく利用できることが最優先されることを再確認するものです。

作り手の論理ではなく、使い手の論理に従い計画の分岐に対応していくことが重要であると考えます。

これらの目的を実現する際の留意事項として

- ①「みちのく公園」を活かす
- ②川崎町「らしさ」のアピール
- ③川崎町の「まちづくり」に好影響をもたらす「シンボル」
- ④川崎町の「アンテナ機能」
 - ・元気な川崎町を内外にアピール
 - ・川崎町を知ってもらう
 - ・川崎町の玄関
- ⑤災害支援活動の場

■「川崎町道の駅」の狙い（仮説）

川崎町道の駅は「これが川崎町！」を表現する手段

- | | |
|---------------------|---------------------|
| 第一の狙い：立寄ってもらう | →通過者、来訪者を引き込む（町民含む） |
| 第二の狙い：川崎町の魅力を知ってもらう | →五感で魅力を理解してもらう |
| 第三の狙い：川崎町の魅力資源に誘導する | →購入、訪問、体験等を誘導する |

Ⅱ. 「川崎町道の駅」整備に関する環境把握

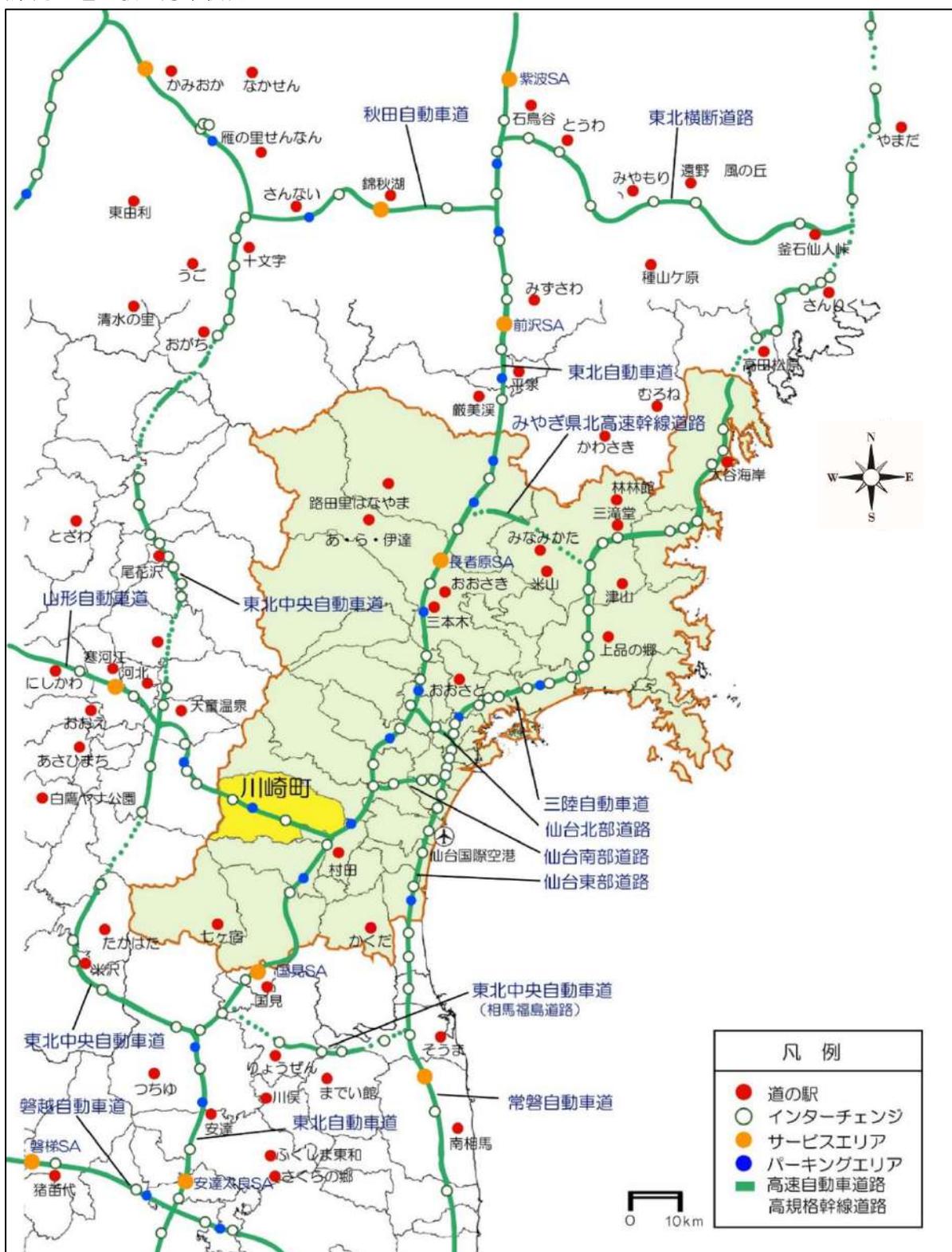
II. 「川崎町道の駅」整備に関わる環境把握

1. 商圈及び競合状況

「川崎町道の駅」整備に際して配慮すべき事項として、商圈や競合状況があります。

想定する利用者の所在や競合関係になると想定される道の駅や類似施設の立地状況や内容を把握し、整備する「川崎町道の駅」が狙い通り機能できるよう立地、施設内容を検討する基礎的な材料とします。

宮城県内の道の駅の分布状況



宮城県では、他県に比べると道の駅数は少ない状況にあり、県内の分布状況からは県北に多く、川崎町のある県南ではまだ少ない状況です。下表は今後、整備が想定される宮城県内の道の駅整備計画の状況を示しています。県南では隣接の蔵王町でも計画を検討中です。

また、類似施設として各種の産直施設がさまざまな形態や規模で立地しています。仙台市太白区茂庭には JA 新みやぎの産直施設が計画されており、「川崎町道の駅」としては顧客獲得上の同一路線にあり競合関係になることは必至で、これらの動向にも留意が必要です。

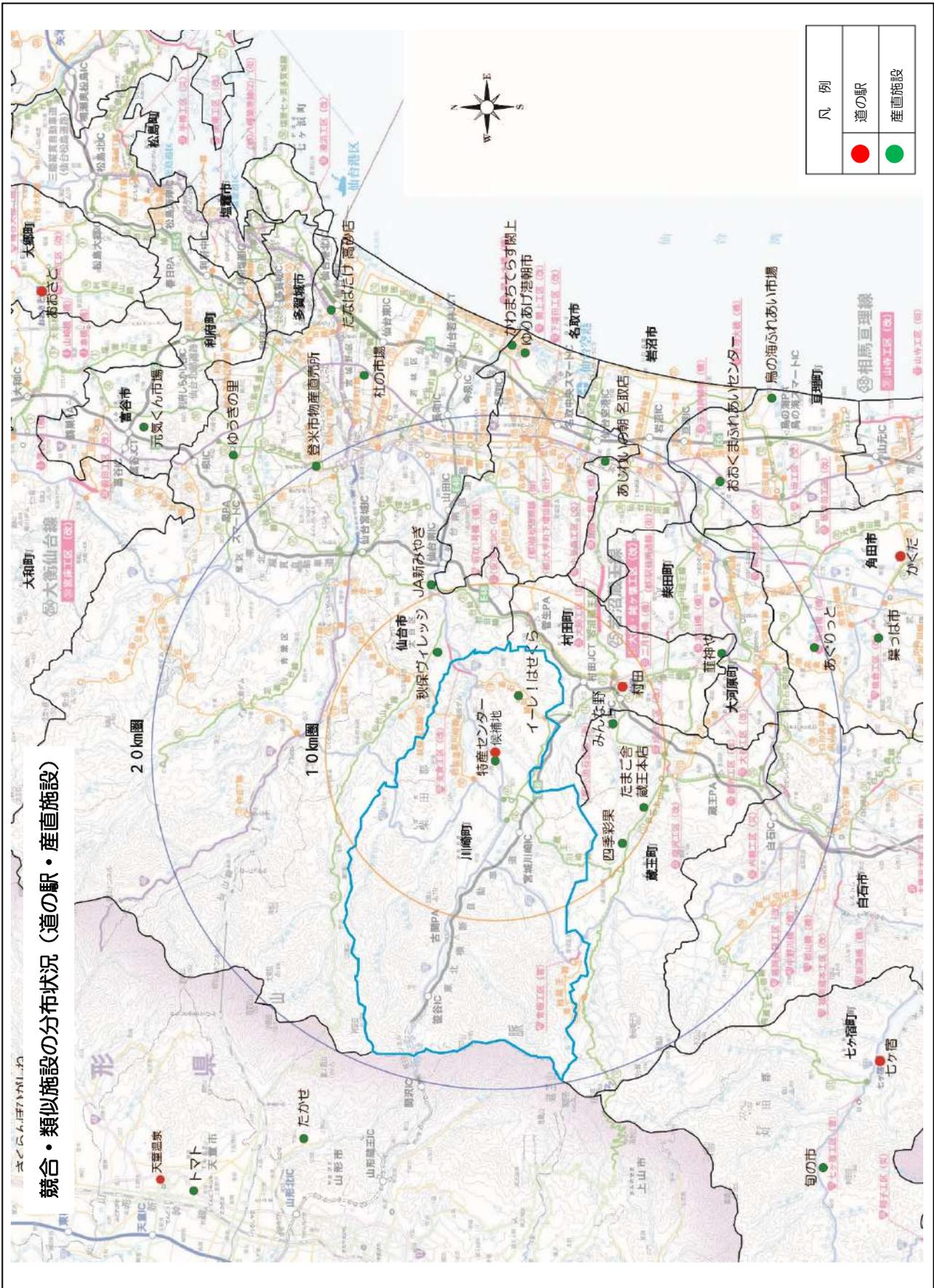
宮城県内の道の駅整備計画

市町村	既存の登録道の駅数	計画の進捗状況※	内容
石巻市	1	○	三陸縦貫自動車道の桃生豊里 IC 周辺を軸に道の駅「(仮称)桃生」の設置を想定。地元有志による道の駅設置委員会にて構想案を作成しており、令和元年度中に市の総合計画に位置付け、具体化の方法を検討中。
栗原市	1	○	平成 29 年 5 月に就任した新市長は市内への道の駅設置を公約に掲げて「日本一の道の駅を目指す」意気込み。平成 30 年度に基礎調査を実施し、令和元年度は基本構想を策定中。 県北横断道路と東北道交点を中心に候補地の確定と運営主体の具体化を目指している。
蔵王町	0	○	平成 30 年策定の第 5 次蔵王町長期総合計画の前期基本計画(平成 30~34 年度)の中に「道の駅整備を検討する」という取り組みが記載された。蔵王町では過去、平成 13 年に道の駅設置検討が行われたが、平成 15 年に断念したことがある。
富谷市	0	○	平成 28 年 10 月の市制施行の記念事業として道の駅「スイーツの駅」設置を計画。設置場所、オープン時期は現時点では未定。平成 29 年度より基本構想に着手し、令和 2 年度に実施設計、令和 3 年度着工、令和 3 年度以降のオープンを目指している。
美里町	0	○	国道 108 号線沿いに道の駅設置を計画中。平成 30 年度に着工し、令和 2 年度オープンを予定していたが、今後実施予定の道の駅とは別の大規模事業と実施年度が重なることから、道の駅計画は 3 年延期し令和 3 年度着工、令和 5 年度オープンを目指すことになった。
南三陸町	0	○	町の中心部に近い志津川地区(国道 45 号沿い)に道の駅を計画中。商店街との競合を避けるために産直販売と物産販売を行わない新しいタイプの道の駅を目指す。震災の記録館、伝承館の建設を予定し令和 2 年度の後半にオープンする想定。
山元町	0	○	農水産物直売所「やまもと夢いちごの郷」が JR 常磐線坂元駅前平成 31 年 2 月グランドオープン。但し、道の駅登録は暫く経過してからの想定になっている。
利府町	0	○	国道 45 号線沿いの浜田地区に道の駅機能を持つ「(仮)浜田復興交流センター」の整備を検討中。平成 31 年 3 月にサウンディング市場調査を実施し、令和元年 5 月に基本計画を策定した。
涌谷町	0	○	「涌谷町まち・ひと・しごと創生総合戦略案」に道の駅設置計画を記載。場所は未定だが、町南部の国道 45 号涌谷バイパス沿いにある既存の温泉付き宿泊施設「わくや天平の湯」と連携した道の駅を模索している。
東松島市	0	○	平成 31 年 2 月に市長が三陸自動車道矢本パーキングエリアの隣接地 17,000 m ² を活用し、道の駅を整備する構想を明らかにした。石巻圏域の農水産加工品などを販売する予定。一般道からも利用できるよう関係機関と調整し、下りパーキングエリアとの接続も検討する。

※ 進捗状況

◎：建設着手（該当なし）

○：計画及び検討中



主な競合・類似施設の評価

施設名称・運営者	機能・施設	立地・道路付け等	商品力	評価
JA 仙南 川崎農産物直売センター	<ul style="list-style-type: none"> 生鮮品直売 加工品直売 隣接地に民設の直売所、飲食店が出店している 	<ul style="list-style-type: none"> 286号みちのく公園前交差点真ん前 公園利用者帰路は上り下り共に入りやすい 山形から仙台方面への左側で入りやすい 仙台方面からも右折レーンがあり入りやすい 	<ul style="list-style-type: none"> 地元主体で鮮度高いが、種類、量は少なめ 施設の老朽化と棚の魅力が低い(鮮度感) 店舗の雰囲気が悪い 不良商品(死に筋)割合が高く、魅力が乏しい(雑貨やNB 商材) 	<ul style="list-style-type: none"> 一定の商品力があれば凌駕できる。ただし地域内での共存維持は微妙な関係 競合店のため商材提供の協力が得にくい
秋保ビレッジ アグリエの森(井ヶ田製茶㈱)	<ul style="list-style-type: none"> 生鮮品 加工品 茶舗 菓子舗 フードコート(スイーツ、軽食) 足湯 農業体験 	<ul style="list-style-type: none"> 県道62号沿い 秋保温泉手前 道路直結、 駐車場: 小型190台、大型10台 	<ul style="list-style-type: none"> 名取市、太白区、蔵王町、山形県等広域から商品集積 自社商品(菓子、銘茶、スイーツ) 県内の各品の収集 自社飲食(飲食業態: 喜久水庵) 	<ul style="list-style-type: none"> ※JA との協力関係には配慮必要 現時点で一番の競合 秋保方面の顧客獲得率は相当高い 全時間帯、曜日を通して一定の集客あり 路線の異なる286号客を獲得する
森のめぐみ たまご舎蔵王本店(㈱一條)	<ul style="list-style-type: none"> スイーツ、菓子、お土産品 レストラン 生鮮品産直 	<ul style="list-style-type: none"> 県道12号蔵王町方面左側 蔵王、遠刈田温泉帰路客の獲得に有利 駐車台数: 小型41台、大型3台 	<ul style="list-style-type: none"> 蔵王産のたまごを使った洋菓子がメイン レストラン業態をもつたまご舎店舗(4店)の旗艦店(本社は角田市) 同社店舗は各店人気が高く、SCからも誘致を受ける(イオン、エスバール等) 道の駅角田内、村田隣接地にも出店 	<ul style="list-style-type: none"> スイーツ、土産物、飲食、産直と道の駅に類似する業態の地域一番店。 複数店舗を有し、運営能力は高い。 路線は異なるが、できれば敵にしたいくない店舗
JA 新みやぎ農産物直売所(予定)	<ul style="list-style-type: none"> 類似施設から判断して、生鮮品を主体に各種商材を取り揃えてくることが予想される 	<ul style="list-style-type: none"> 国道286号茂庭交差点手前左側 茂庭土地区画整理事業地内 秋保、山形両方面客を獲得する絶好地 仙台市西部最大の産直施設になる可能性 敷地面積 約1.0ha 	<ul style="list-style-type: none"> JA 新みやぎ(米の販销量全国一、組合員数全国11位)の威信をかけた目玉施設 地元では商材供給に総力を上げるよう指示 目標売上30億円 (JA系産直施設のトップ10クラス) 仙台市内ではJA 仙台たなばただけ高砂店と双璧になる 	<ul style="list-style-type: none"> 産直施設としては最大の競合店になる 仙台から山形方面への帰路客や仙台市内客の多くは奪われる可能性あり
道の駅蔵王(予定)	<ul style="list-style-type: none"> 内容は不明(検討中か?) 	<ul style="list-style-type: none"> 立地候補地も不明だが、蔵王・遠刈田温泉客誘致を主目的とするなら立地路線はある程度限られてくる(県道12号、コスモスライン等) 	<ul style="list-style-type: none"> 不明(検討中?) 「蔵王」ブランドを前面に打ち出してくることが想定される。 	<ul style="list-style-type: none"> 路線は異なるが直接競合になりえる10km圏内になる公算が高い 地元たまご舎が何らかの関与することが想定される。 畜産品、乳製品、野菜等蔵王ブランド力は脅威になると共に、川崎道の駅での同ブランドの打出しに制約がでる

2. 交通環境状況

道の駅の設置においては、先の商圈や競合状況と共に、立地が極めて重要な要素になります。

想定する顧客の居住地や、旅行等の行動起点となる場所から通じる動線となる路線がどこになるのかを把握し、この路線に立地することが、効果的な顧客の誘導につながります。

こうした交通環境状況を、川崎町を主体に広範なエリアを対象に見ていきます。

ここでは幹線道路の交通量や新幹線、空港等の交通起点の流動量の状況を示しています。

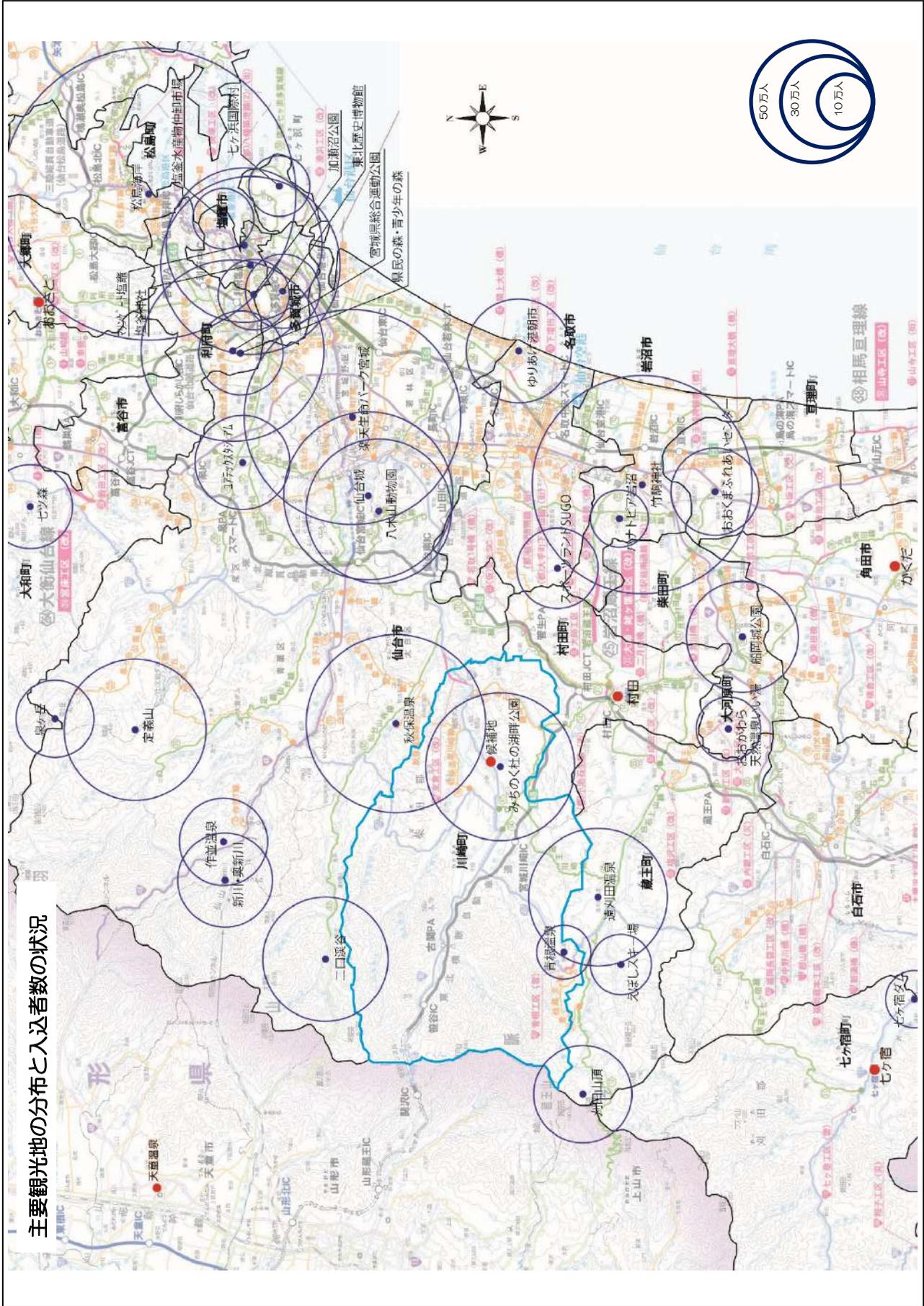


道路交通量 平成 27 年度全国道路・街路交通情調査より作成

3. 観光・集客施設状況

「川崎町道の駅」は当地域への来訪客に立ち寄ってもらい、川崎町の魅力を知ってもらうことを整備の最優先目的としています。

川崎町は蔵王山麓を背後に持ち、登山、温泉、スキー等をはじめ四季の自然豊かな観光資源を有し、また圏内有数の来訪客を誇るみちのく公園を有しています。これら観光・集客施設の状況を整理していきます。



4. 地域資源

川崎町には、農林水産品、工芸品をはじめ、これら地域資源を活用した飲食施設や歴史的な資源も豊富にあります。知名度的にまだ十分知られていない資源の数々を道の駅を通して、広く知ってもらい、道の駅を基点に町内に誘導する役割も期待されています。

「川崎町道の駅」で発信すべきこれらの地域資源を整理します。

川崎町 地域資源一覧

No	名称	分野/業態	備考	
物販	川崎蒟蒻加工組合	こんにゃく		
	韓国キムチ販売店	キムチ		
	韓国チャロードキムチ	キムチ		
	そばアイスクリーム	アイス	かもしか茶屋	
	シマツ豆腐	とうふ	味処ひょうたん	
	初コラータ	焼き菓子		
	常長のおくりもの	焼き菓子		
	仙人シイタケ	しいたけ		
	Fatria AL FLORE	ワイン		
	新澤醸造店 川崎蔵	酒		
飲食	KURIYA COFFEE ROASTERS	カフェ、豆	カレーも	
	BLUE COFFEE	カフェ、豆	スイーツも	
	支倉庭（東北農都共生総合研究所）	レストラン	イーレ！はせくら	
	青根洋館	カフェ		
	森のレストラン LAP LAND	カレー	ログビルダー	
	森のピザ工房 ルヴォワール	ピザ	イオン等出店/出品	
	ばびハウス 川崎店	ベーカリー、パスタ、ピザ	石窯	
	シベール ファクトリーテラス	ラスク	山形発/そば山彼方	
	手作りジェラート an	ジェラート		
	大勝食堂	食堂		
	宝来屋	食堂		
	佐幸精肉食堂	食堂		
	おふくろ弁当 川崎店	弁当屋		
	川音亭	手打ちそば		
	そば処 舌つづみ	手打ちそば		
	手造り工房 ゆっく里	手打ちそば		
	そば山彼方	手打ちそば		
	麺房 はるそば屋	手打ちそば		
	工芸	フェザント	カバン	
		石神彫刻工房	石彫刻	石んこ地蔵
ぐるりもっけの会		竹細工		
木勤坊		木工/細工		
機器	㈱オーツェイド	電子機器（民生）	イヤホン	
	新東北笹谷溪流つり	溪流つり		
	釜房溪流つり	溪流つり		
	宮城川崎ファミリーフィッシング	溪流つり		
	川崎つり堀 シシナゴ苑	溪流つり		
	セントメリースキー場	スキー場		
	るぼぼの森	キャンプ場		
	ZAOC	アウトドアスポーツ		
	蔵王わん！ワン！ランド	ドッグラン、コテージ		
	かわさきスポーツパーク（KSP）	スケートボード、ボルダリング、トランポリン、スラックライン	旧川内小学校体育館	
	みっけ学び舎ホール	有機野菜等の販売、レストラン、温熱健康機器等	旧砂金小学校	
	AONE×MATKA（アオネマトカ）	貸切キャンプ場	旧前川小学校	
	各所	歴史観光		
	温泉	じゃっぼの湯	青根温泉	公共温泉
山景の宿 流辿		青根温泉		
観山聴月（流辿別館）		青根温泉		
一棟温泉宿 星月・新棟「ひとひかり」		青根温泉		
湯元 不忘閣		青根温泉		
不忘館 岡崎旅館		青根温泉		
湯元一乃湯		笹谷温泉		
我々温泉		我々温泉		

Ⅲ. 「川崎町道の駅」整備の基本方向

Ⅲ. 「川崎町道の駅」整備の基本方向

1. 「川崎町道の駅」の基本コンセプト

(1) 「川崎町道の駅」の基本コンセプト

「川崎町道の駅」の役割を、地域振興策の全般から改めて整理すると、以下の通りとなります。

- 農林水産業や観光産業等の基幹産業の振興
- 基幹産業の振興を通じた雇用機会の創出
- 雇用機会を創出することにより川崎町への交流・移住・定住人口の増大

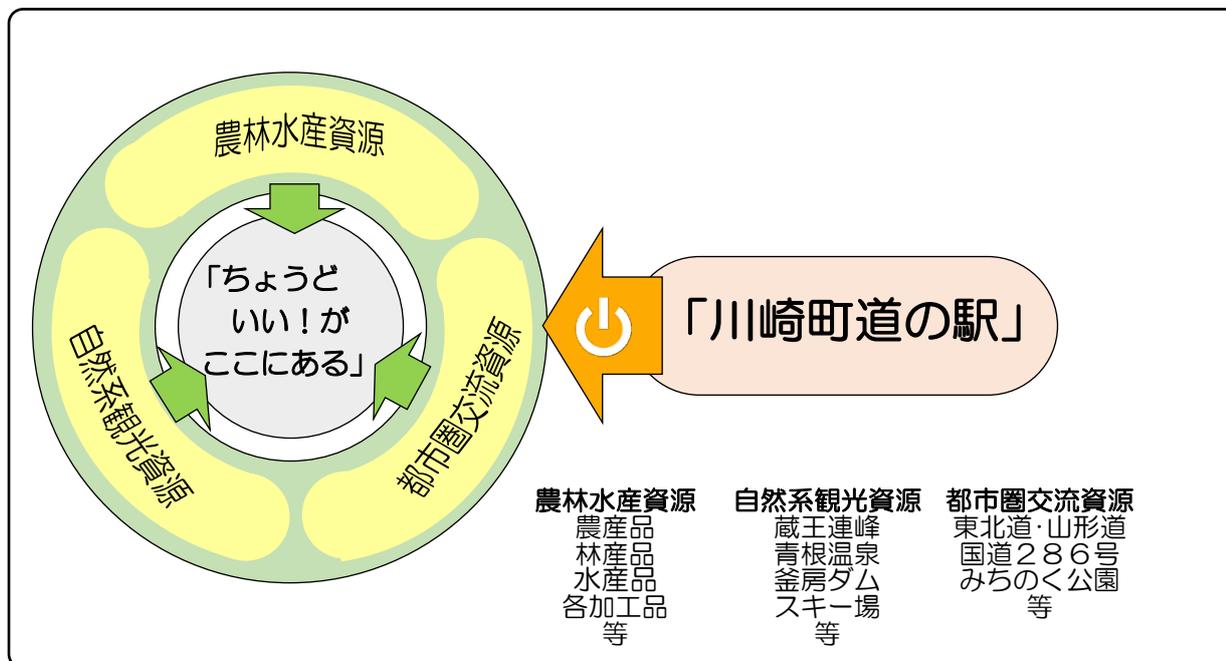
また、このような役割を「川崎町道の駅」という具体的な施設の機能として表現すると

- 農林水産業の商品・商材の周知・提供
- 観光・交流地の周知・誘導
- 雇用機会の創出
- 交流・移住・定住情報の提供

基本コンセプト（素案）

「川崎町道の駅」は、川崎町のもつ、農林水産資源、自然系観光資源、仙台都市圏の交流資源を最大限に活かし、「ちょうどいい!がそこにある」道の駅を目指します。

これは、仙台圏からのアクセスの良さ、利用者・生産者が、利用しやすい、手の届きやすい道の駅を実現し、誰もが親しみをもてる施設であるべきという想いを表現し、その実現を推進するイメージを位置づけるものです。



(2) 「川崎町道の駅」の独自性の発揮

競合や類似施設が脅威として存在する中、「川崎町道の駅」が的確に集客し、所期の目的を発揮するためには、強固な独自性を表出することが不可欠と考えます。

『地域産業の振興』の観点から、広く地域産品を紹介、提供していくことが基本になります。

米、園芸作物、農産品、林産品等一定規模の生産がありながら川崎町産を打ち出せていないのが現状です。これらは現状の広域行政や生産者組織等、農林水産品の生産・流通体制の戦略等に起因する部分もありますので、こうした状況を勘案しながら独自のブランド戦略を合わせて展開することが「川崎町道の駅」に求められていると考えます。

『観光産業の振興』の観点からは、みちのく公園をはじめ、スキー場、温泉、アウトドアスポーツ、キャンプ、溪流釣り、歴史探訪等、四季を通じた観光資源を改めて広く認知させていく装置として「川崎町道の駅」を位置付けていきます。

- ① 「川崎ブランド」の開発、認知
- ② 「蔵王ブランド」の活用
- ③ 飲食業態による独自性の発揮
- ④ 四季を通じた川崎らしい観光・レジャーへの顧客誘導・喚起

川崎町では、ピザやジェラート、アイスクリーム等の乳製品、卵製品による独自ブランドの展開が進みつつあり、こうした流れの展開形態で、加工度を高めた「川崎ブランド」化の方向性が描けます。

2. 「川崎町道の駅」の整備方針

(1) 「川崎町道の駅」の性格づけと方向性

都市間交流の基幹となる幹線道路の交通量及び県内有数の観光集客力のみちのく公園等を有する川崎町の立地優位性を最大限に活用し、これらの通過・流入する顧客を効果的に誘導し、**地域資源の魅力を発揮することに特徴を持たせた道の駅**を目指します。

都市近郊の立地は日常的な観光・交流活動の場面としても期待され、農林水産業を基軸とした地域産業の振興と、波及的に地域のブランド力の向上や長期的には交流・移住・定住の流れをつくる起爆剤的な役割を担っていきます。

立地上の優位性は、その反面として競合施設の進出可能性も高く、これが脅威となる可能性も高いことから、**川崎町の地域の特性を活かした商品（モノ、コト、ココロ）の価値を高め、これを差別化要因として前面に打ち出していくことが必須の条件**となります。

これに都市近郊で交通起点からのアクセスを活かしつつ、豊かな自然が満喫できる環境を背景に、消費や余暇活動の多様性に対応し日常的かつ特別感のある商品開発や施設の魅力を作り出していくことが不可欠であると考えます。

(2) 「川崎町道の駅」の整備方針

次頁のグラフに示すのは宮城県内道の駅の「前面交通量と入込客数」の関係を示したものです。

道の駅が道路通行者に対して休憩機能、情報提供機能を提供することを設置の主たる目的として生み出された経緯がありますが、全国各地に道の駅が設置され、単に休憩機能、情報提供機能に留まらず、地域資源を活かした地域振興施設に進化し、互いに個性を発揮しあい、利用者を奪い合う状況も見られるようになってきています。

こうした状況の中で、**いかに個性や魅力を持つかが施設自体の成否に関わること**にもなっています。

以上のように道の駅の中身の重要性を示してきましたが、同時に施設の分かりやすさや入りやすさ、回遊のしやすさ等の最低限のハード面の充実も不可欠であることは言うまでもありません。

特に、シニア、高齢者、小さい子ども連れの家族等さまざまな利用に**配慮した施設づくり**が求められています。

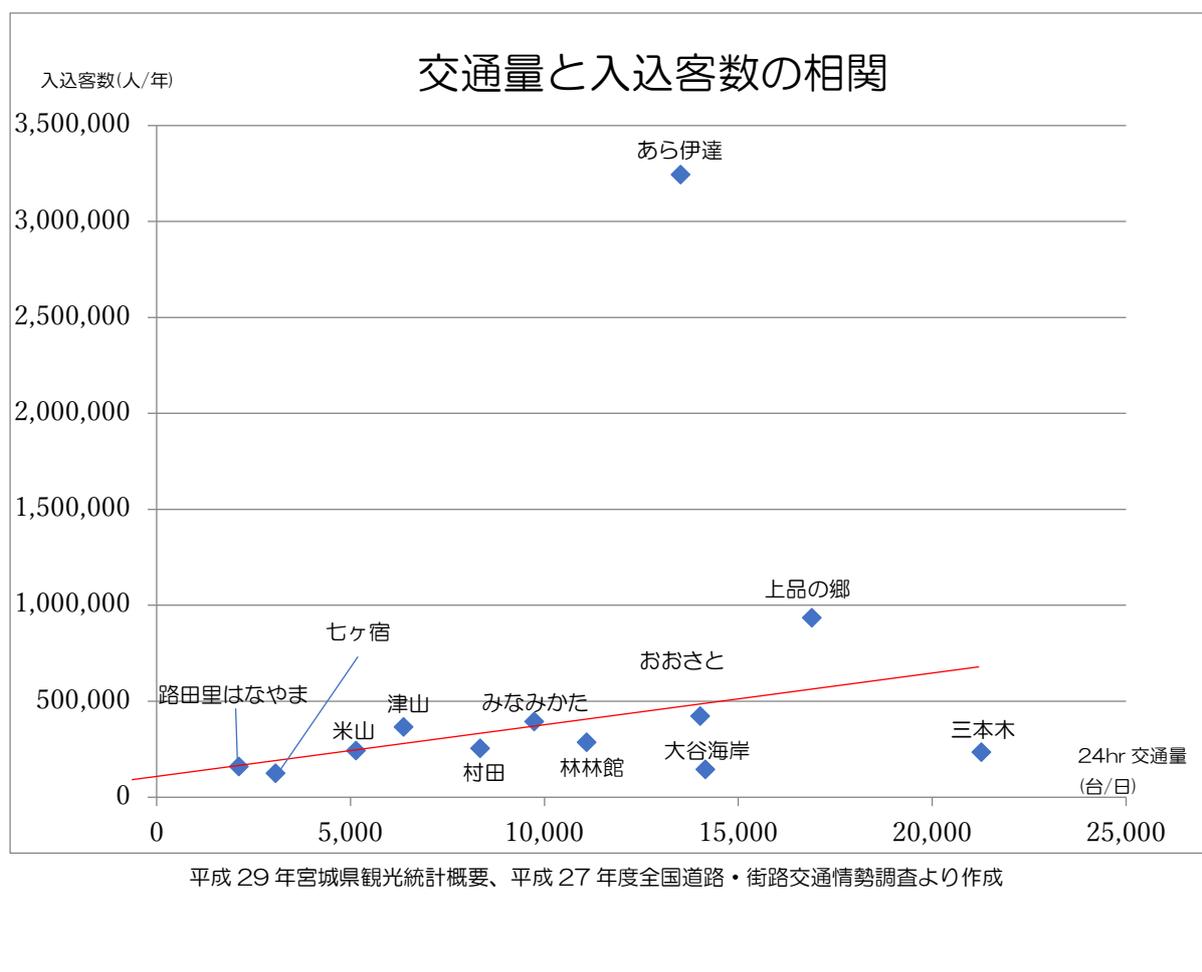
前面交通量と入込客数の関係

・前面交通量と入込客数は単純に相関するものではありませんが、県内の道の駅のその相関状況を見ると、「あら伊達な道の駅」を除き、相関が見られます。

これは特に施設、店舗、商品に特徴がなければ、交通量に応じた入込しか期待できないことを示しています。

反対に、「あら伊達な道の駅」のように前面交通量で得られる入込客数を相当数上回る実績をもつということは、わざわざ出向くに足る施設や商品の魅力を持つことを意味しています。上品の郷もこの観点からみると、交通量から想定される数値を上回る入込客数を得ているといえます。

なお、三本木が想定される数値よりも下回っているのは、前面交通量が多いものの、中央分離帯があり当該施設が片側（下り）客の利用に偏重していることが理由の一つと考えられます。



(3) 商品及び業態検討

既に進出している類似施設や、これから進出することが予想される競合施設に対して、優位性を保つことが必要です。川崎町の地域の特性を活かした商品（モノ、コト、ココロ）の価値を高め、これを差別化要因として前面に打ち出していくことを掲げましたが、「川崎町道の駅」で提供する商品や店舗業態等すべてにおいて、町内の現状のものだけでは競争力という点で対応しきれない部分も見受けられるため、施設整備の準備と合わせて商品開発、業態開発も並行して進めていくこととします。

そのため関係業界や団体と連携した取組みや、望ましい商品や業態を有する事業者との連携等も模索した活動をすすめていくことが望まれます。

3. 導入機能・導入施設

(1) 「川崎町道の駅」の業態決定要素

道の駅整備にあたっては、地域の持つ課題を基礎に、整備目的を明確化し、地域事情、顧客ターゲットや商圈状況、競合・類似施設状況、交通環境等の調査・分析から、地域に相応しい道の駅の姿を固めていきます。

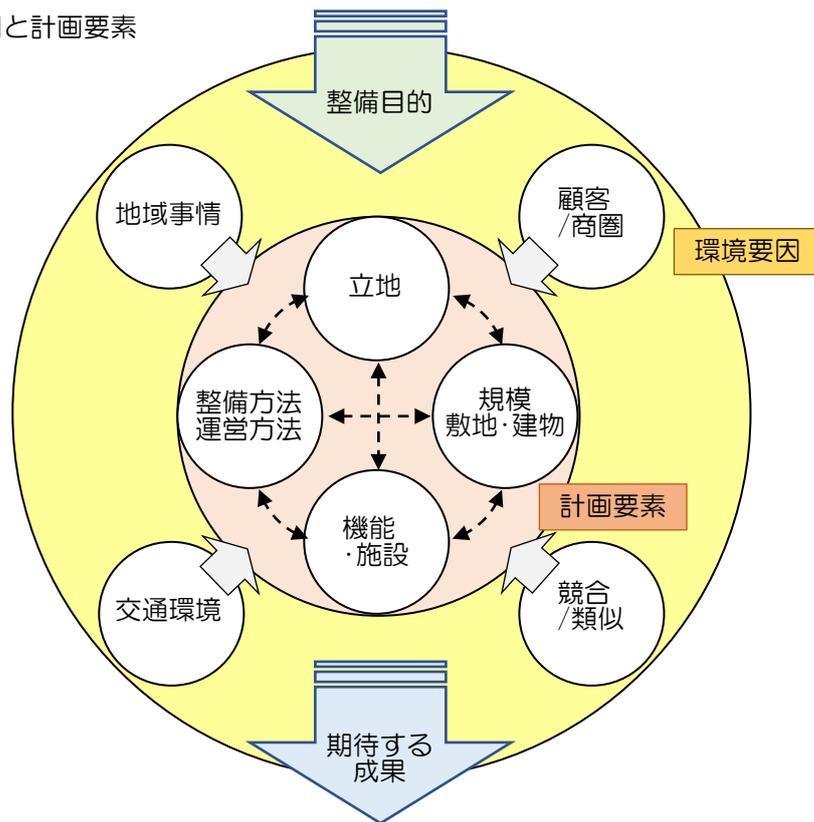
計画内容は、道の駅の「機能・施設」「規模（敷地・建物）」「立地」「整備方法・運営方法」の各項目を、上記の各種環境要件を観ながら、また相互の関係性を勘案しながら決定していきます。

全て完璧な状態での決定が理想ですが、現実では様々な相反要因があり、譲歩・調整を繰り返しながら計画時点での最適解を見つけ出していくこととなります。

その際の判断には、整備目的や期待する成果を基軸にしていくことが求められます。

この中で、特に「川崎町道の駅」の性格を決定づける「機能・施設」の構成をどのようにするかが根幹となります。いわば「川崎町道の駅」の業態を決めることです。この「機能・施設」の様態が規模を決定づけ、また立地（候補地）の選定要因にもなってきます。また整備方法や運営方法にも影響を与えることとなります。

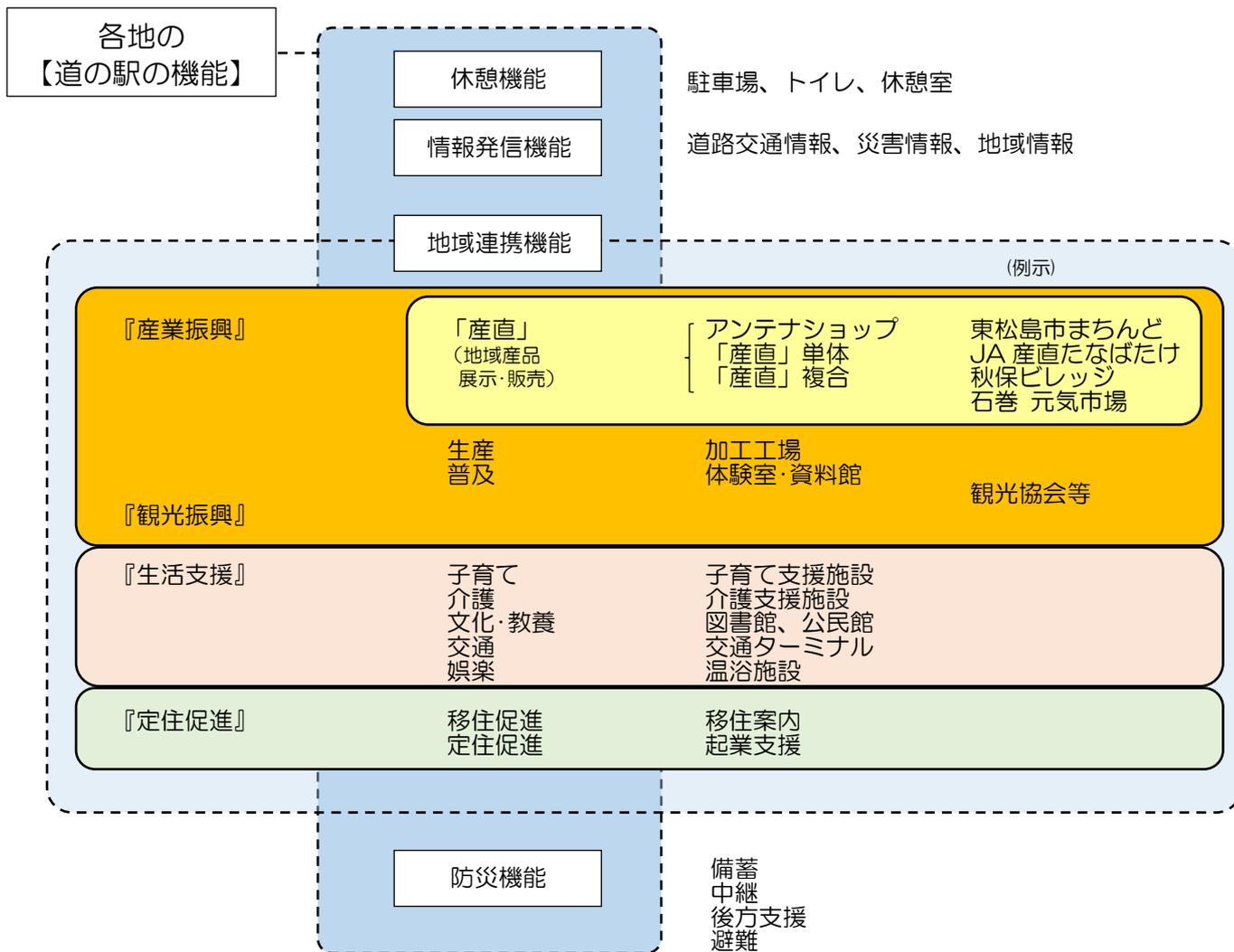
道の駅整備の環境要因と計画要素



(2) 「川崎町道の駅」の基本業態 — 「川崎町道の駅」の業態（機能・施設）のあり方—

各地の道の駅では、その基本機能のひとつである「地域連携機能」のあり方に地域毎の特徴が表されています。

「地域連携機能」も各地域が掲げる、産業振興、観光振興、生活支援、定住促進等の目的の下に、各種の機能・施設が考えられています。「産直」は産業振興の目的の下で整備されますが、その形態もさまざまに地域事情に応じた形態があります。



「産直」の形態

業態/施設機能	提供サービスの内容	例示	業態の特徴、性格	
アンテナショップ	商品の紹介	東松島 まちんど	単体の収益性は非考慮 (営業・販促施設)	別途、実利を担う流通ルート や販売施設を有する
「産直」単体	商品販売 (生鮮・一次加工)	JA 産直たなばたけ	低い収益性 販促機能も併せ持つ	ローコスト・ローリターン 市場外流通や小規模生産者 育成・支援
「産直」複合 (道の駅/地域連携 機能)	商品販売 (二次加工、飲食)	秋保ビレッジ 石巻 元気市場	非収益部門の極小化、 収益性重視	収益がとれる業種業態を複 合化 産直機能は集客装置

※規模については、各タイプ共に各種ありますが、複合化度合いに従い大規模化の傾向があります。

(3) 「川崎町道の駅」の導入機能・導入施設

「川崎町道の駅」の導入機能・導入施設は以下のような内容を中心に今後、検討を進めていきます。

導入機能・導入施設（案）

導入機能	内容	具体的な導入施設及び内容等
休憩機能	駐車場 トイレ 休憩施設	小型・大型（バス/貨物）、障がい者、二輪、EV スタッド、駐輪場、サイクルステーション 【前面交通量基準による算定】 男女、大型ブース、オストメイト、パウダールーム、子ども、多機能休憩施設（情報受発信機能と共有、WiFi 設備）
情報発信機能	道路交通情報 地域防災情報 地域産業情報 （農林水産業） （工芸、製造） （観光、レジャー）	渋滞・工事・不通・その他道路交通情報パネル/モニター モニタリングポイント情報、緊急情報、その他を防災情報パネル/モニター等にて発信 【商品の直売、飲食店舗は地域連携機能にて併記】 （直売、試食・飲食、土産品・加工品販売等の情報） 商品展示、製造・販売所案内 観光案内・イベントの企画運営（観光協会窓口機能） 観光協会案内コーナー：MAP にて場所・コンテンツ案内 みちのく公園施設・催し案内コーナー
地域連携機能	産業振興 （農林水産業） （工芸、工業品） （観光、飲食）	商品の直売/展示、試食・飲食店舗 産直品、加工品、お土産品、試食、 飲食店舗（レストラン/カフェ/フードコート/テイクアウトコーナー等） 工芸品、電子機器等展示・販売コーナー、実演・イベントコーナー 観光協会、みちのく公園等の観光拠点サテライトブース、飲食店物販催事出店コーナー、他
防災機能	災害支援活動	土砂・洪水・火山・地震等災害発生に際しての支援活動拠点

IV. 「川崎町道の駅」整備事業の考え方

IV. 「川崎町道の駅」整備事業の考え方

1. 「川崎町道の駅」の規模の想定

(1) 駐車場、トイレの規模

道の駅では道路利用者に対する「休憩機能」、「情報発信機能」を必須機能として位置付けています。

休憩機能の内、駐車場、トイレの施設規模は、高速道路のPA、SAの設計基準を下に算定するのが一般的です。

まず道の駅の基本機能である「休憩機能」の駐車場、トイレの規模について検討していきます。

駐車場及びトイレの規模の算定は、道路利用者の利用の便に供するという観点から、算定の方法は前面交通量をベースにし、これに各道の駅の特性に応じて数量を調整して設定されます。

一般的には以下の計算式でベースの数量を算出します。

駐車场面積＝駐車桝数×単位面積

駐車桝数＝前面交通量×サービス係数×立寄率×ラッシュ率×回転率

トイレ面積＝トイレ器数×単位面積

トイレ器数＝駐車桝数×回転率×平均乗車人数×トイレ利用率（＝トイレ利用者数）
×性別比率×ピーク率×便器回転率：性別便器数

道の駅を小規模、中規模、大規模の3タイプに分け、各々の先行事例から、前面交通量と実際の設置面積を比較して検討します。

駐車台数、トイレ面積算定

		小規模		中規模		大規模		
道の駅名		七ヶ宿	田沢	三滝堂	益子	米沢	国見	川崎
都道府県		宮城	山形	宮城	栃木	山形	福島	宮城
交通量								(台)
路線		国道 113	国道 121	国道 45	県道 257	県道 1	国道 4	国道 286
前面交通量 台/24hr (H27)	小型	2100	2223	5395	5839	7944	6763	7187
	大型	639	676	1141	566	631	5709	1567
	合計	2739	2899	6536	6405	8575	12472	8754
駐車台数								(台)
(現状)	小型	83	26	42	124	198	134	55
	大型	0	4	37	12	30	38	1
	身障者	2	2	2	7		4	0
	EV	1	1		1	1		0
(計算) 立寄率 0.2 ピーク率補正	小型	40	34	82	138	149	127	152
	大型	9	8	13	10	11	68	22
	身障者	1	1	2	3	4	3	4
トイレ面積								(㎡)
(現状)		142	69	265	139	192	202	51
(計算)	立寄率 0.2	127	102	173	156	195	284	192

出典：平成 27 年度全国道路・街路交通情調査

「川崎」欄の算定では、国道 286 号の「あだこだ」付近の計測ポイントの道路交通量を用いています。この計測ポイントは同線みちのく公園入口交差点「特産センター」まで共通と推測されます。

「川崎」欄の現状の数値は、「あだこだ」の現状を示しています。

上記の計算式から「川崎町道の駅」駐車桝数は、小型 152 台、大型 22 台、身障者用 4 台と計算されます。

駐車桝の単位面積から、駐車場の必要面積は約 9,000 m²となります。

車路や有効率の関係から実際に駐車場に要する面積は 1~2 割増しの面積が必要になると想定されます。

大中小のそれぞれの規模タイプ別に事例数値を見ていくと、田沢は計算上の数値よりも実際の数値が大きく、益子はほぼ同水準、それ以外は大きめの余裕をもった駐車場を確保しています。三滝堂の場合は道路交通の特性から大型車の割合を高めた整備がなされていると推測されます。

トイレの面積は小規模クラスで、100~120 m²、中規模クラスでは 150~170 m²、大規模クラスでは 200~300 m²となっています。

「川崎町道の駅」は前面交通量から、駐車場面積は 10,000 m²程度、トイレ面積は 200 m²程度を想定することができます。

(2) 情報発信、地域連携機能の規模

「情報発信機能」は道路交通情報の他、災害情報や地域の観光情報、地域住民の生活支援等の多様な情報もカバーするようになっており、立地する地域の事情や施設の性格に基づいて内容や規模が設定されるのが通例となっています。

また、「地域連携機能」も、多くの道の駅が有する産直施設や飲食施設の他に、産業振興の一環として農産物加工施設や体験施設、地域住民の生活支援機能としての交流施設や子育て施設、社会教育施設の併設等、地域事情に応じて多様な施設整備が進められています。

「情報発信機能」「地域連携機能」については、大中小の各規模タイプ毎の事例面積を参考にしつつ、暫定的に「川崎町道の駅」の面積を想定します。

小規模クラスの七ヶ宿や田沢では、前面交通量が 3,000 台未満で「情報発信機能」「地域連携機能」の合計面積がそれぞれ約 900 m²、500 m²です。中規模クラスの三滝堂、益子では 1,200 m²前後となります。大規模クラスの米沢、国見では 1,700~2,100 m²となっています。

川崎町の国道 286 号の交通量は、例示する米沢（県道 1 号）とほぼ同等ですが、米沢は近年開通した東北中央道 IC（交通量未計測）と県道 1 号とが交差する地点に立地し、交通量の環境は川崎町の国道 286 号とは異なるものがあります。このことから「川崎町道の駅」は三滝堂や益子と同等の中規模クラスと仮定し検討を進めます。

大中小の各規模クラスの面積事例から、「川崎町道の駅」の「情報発信機能」「地域連携機能」面積は、1,000~1,200㎡程度と想定します。

事例による道の駅の施設規模

(㎡)

道の駅名 都道府県	小規模		中規模		大規模		暫定
	七ヶ宿 宮城	田沢 山形	三滝堂 宮城	益子 栃木	米沢 山形	国見 福島	川崎 宮城
情報発信				99.5			
休憩				114.0			
計	47.3	35.4	115.0	213.5	234.9	161.0	100~150
トイレ ①			118.8	83.9	95.9	118.3	
②			145.8	55.2	95.9	83.2	
計	141.8	69.4	264.6	139.1	191.8	201.5	200~250
産直				81.8		288.3	
特産品				167.2			
				104.0			
				119.4			
計	240.0	106.3	367.0	472.4	298.7	288.3	300~350
レストラン	165.0	135.8		212.1	141.1	201.6	
フードコート			168.0		353.8		
その他						96.6	
計	165.0	135.8	168.0	212.1	494.9	298.2	200~250
コンビニ			222.0		83.5	222.0	
事務所					93.2	182.7	50
通路					235.1	436.0	
バックヤード				146.1	71.9	165.0	150
加工場	328.8	102.9			50.9		
ホール等				113.3		153.7	
計	328.8	102.9	0.0	259.4	451.1	937.4	200~250
合計	922.9	449.8	1,136.6	1,296.5	1,754.9	2,108.4	1,000~1,200

既存道の駅の各面積は図面等から測定した概数です。

「川崎町道の駅」施設規模の想定(案)

機能	内容	面積
休憩機能	駐車場、トイレ、休憩所、	建物 約 300~400㎡
情報発信機能	情報発信施設	駐車場 約 10,000㎡ (災害支援空間を含む)
地域連携機能	産直土産施設、飲食施設、 地域産業・観光案内施設、その他	建物 約 700~850㎡
災害支援機能	備蓄、非常時発電、支援基地空間	主に駐車場
合計	上記建物その他、通路、緑地等	建物 約 1,000~1,200㎡ 敷地 約 13,500㎡

2. 候補地の選出と検討

(1) 候補地選定の条件

以下の基本的な条件を満たしているかなどから、道の駅整備の妥当性を判断します。

①交通量・道路形状

一定規模以上の交通量（5,000 台以上/12hr）があり、また幅員（10m 以上）等

②敷地規模の確保

一定の集客や成果を上げる目指すべき道の駅がもつ一般的な敷地規模（有効面積 1.5～2.0ha 以上）を確保できるか

③地形・地型

効率的で経済的な土地利用ができるよう整形で傾斜地等の造成工事業が少ない平坦な地形

④周辺環境（住宅密集、嫌悪施設がない等）

道の駅への交通、来客等で良好な住宅の環境を大きく損なう可能性や、嫌悪施設等が近隣にあり集客施設としての環境の維持が難しい等の要因の有無

⑤主要拠点からのアクセス性

来町者・通過者の立寄り誘導、主要観光地等への誘導といった道の駅が目指す役割を果たすのに適したルート（主要観光地、交通基点 IC 等とのアクセス性）、立地（距離圏）等

⑥道路からのアプローチのしやすさ

想定顧客車両の右折侵入のしやすさ、誘導路の線形、道路と敷地の高低差、道路からの想定建物への視認性の確保等

(2) 候補路線

以上の条件から道の駅整備候補路線及び地点を選定すると、以下の路線が絞り込まれてきます。

候補路線『釜房湖から山形道宮城川崎 IC 取り付け道路までの国道 286 号沿線』

尚、一定の条件は満たすものの複数の課題を抱えることから以下路線は対象から外すこととします。

・バイパスを除く国道 286 号沿線

【理由】山間部で平坦な敷地が確保しにくい、主要観光地からのアクセス性に偏りがある等

・国道 457 号沿線

【理由】交通量が少なく、山間部で平坦な敷地が確保しにくい等

・県道 巨理大河原川崎線(14 号)、蔵王川崎線(47 号)、碓石富岡線(119 号)各沿線

【理由】交通量が少なく、主要観光地からのアクセス性に偏りがある等

(3) 候補地点の選定

上記候補路線から、候補地選定の条件をさらに詳細に判断し、候補地（地点）を以下の 4 か所に絞り込みました。

候補地点

- (ア) 山形道宮城川崎 IC 取り付け道路及び国道 286 号交差点付近
- (イ) 国道 286 号バイパス西端付近
- (ウ) 国道 286 号みちのく公園交差点付近
- (エ) 国道 286 号みちのく公園里山地区駐車場付近

図 候補路線と候補地点



(4) 候補地の評価

以上、4か所の候補地に対して上記の条件に加えて、さらに詳細な条件項目を追加して敷地固有の特性評価を行います。

追加条件項目

⑦用地確保のしやすさ

民間・個人の敷地の過多、地権者数、各種開発計画の有無、個人住宅の有無

⑧開発に係る法規関係制約の有無

農振農用地指定、農業用水路の有無、埋蔵文化財の有無、各種災害危険箇所等有無

⑨整備費用

用地確保、調査、基盤整備（道路、上下水等）に要する費用

⑩整備期間

各種規制の解除や調査に要する期間

以上、①～⑩の条件項目を性格別に分類すると①～⑥は「物理的要件」、⑦～⑩「社会的要件」にそれぞれ分けられます。

「物理的要件」はその敷地の物理的特性を表すもので、「社会的要件」は物理的形状等では見えない要件です。用地確保の費用等一概に判断できない部分もあり詳細な検討も必要であることから参考程度とします。

以上の評価項目による4候補地の比較表を別表で示します。

比較表では客観的かつ相対的な比較ができるよう5点満点による点数付け及び条件項目に対する「重み」（重要度）を付して検討します。

今回は、より多くの利用者が容易に立ち寄れることを優先した「重みづけ」をしています。

(5) 候補地(案)の検討

候補地の比較検討から、「物理的要件」を優先する場合には「(ウ) 国道 286 号みちのく公園交差点付近」の得点が高く、「社会的要件」を含めて検討した場合には「(イ) 国道 286 号みちのく公園里山地区駐車場付近」の得点が高い結果となります。

実際の開発整備に際しては用地取得や開発行為等法規対応等により、余分に時間、費用がかかることも想定されます。

概ね、この2つの地点を優先候補地として、継続的な検討をしていくこととします。

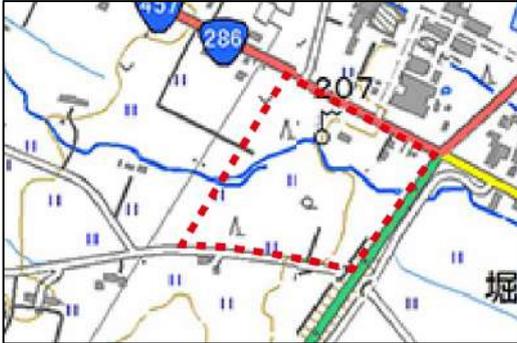
道の駅施設の機能発揮や利用者の利便性に対して、経済性や整備時間の迅速性等現実的な課題が相反します。これらを総合的に判断する必要があります。

尚、優先候補地「(ウ) 国道 286 号みちのく公園交差点付近」では既存の「特産センター」が産直施設であり、今後道の駅整備を進める場合にはその建物や機能に対する対処の仕方が課題となります。また「(イ) 国道 286 号みちのく公園里山地区駐車場付近」ではみちのく公園休憩施設としての役割をもつ「あだこだ」があり、現状（冬季のみ休業）では飲食施設と産直機能が存在します。これもこの地点での道の駅整備においての取り扱いが課題となります。

さらにそれぞれの地点に道の駅の産直施設ができる場合には、「特産センター」を運営する JA みやぎ仙南との協議・調整が早い段階から必要になると考えられます。

■参考：候補地点の概況

(7) 山形道宮城川崎 IC 取り付け道路及び国道 286 号交差点付近

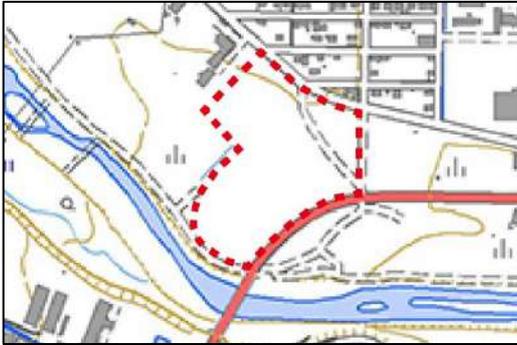


A 総面積：約 34,200 m²

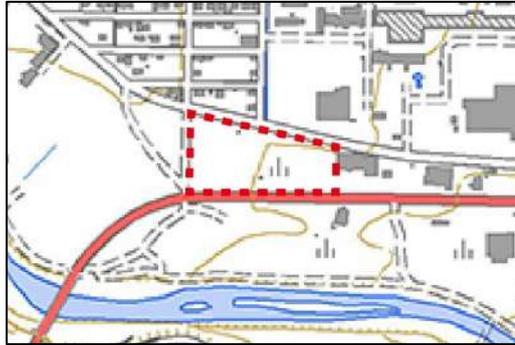


B 総面積：約 39,600 m²

(1) 国道 286 号バイパス西端付近



A 総面積：約 34,400 m²



B 総面積：約 14,200 m²

(9) 国道 286 号みちのく公園交差点付近

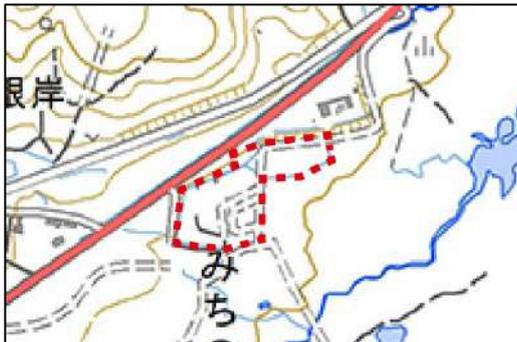


A 総面積：約 70,500 m²



B 総面積：約 15,500 m²

(I) 国道 286 号みちのく公園里山地区駐車場付近



総面積：約 13,200 m²

 : 候補地エリア

「川崎町道の駅」候補地比較表

評価項目	候補地	(ア) 山形道宮城川崎 IC・国道 286 号交差点付近	(イ) 国道 286 号バイパス西端付近	(ロ) 国道 286 号みちのく公園交差点付近	(リ) 国道 286 号みちのく公園里山地区駐車場付近
位置					
物理的要件	①交通量・道路形状 (重み 2) 得点	6,948 台/24hr 双方向 2 車線 4	6,948 台/24hr 双方向 2 車線 4	8,754 台/24hr 双方向 2 車線 5	8,754 台/24hr 双方向 2 車線 5
	②敷地規模の確保/拡張性 (重み 1) 得点	A: 約 3.5ha 拡張余地あり B: 約 4.0ha 拡張余地あり 5	A: 約 4.0ha 拡張余地あり B: 約 1.5ha 拡張余地なし 5	A: 約 7.0ha 拡張余地あり B: 約 1.5ha 拡張余地少ない 3	約 1.5ha 拡張余地に制約あり (隣接公園駐車場) 3
	③土地利用、地形・地型 (重み 1) 得点	A: 農地・住宅・店舗、整形確保可能 B: 農地・住宅、整形 5	A: 非舗装の駐車場、整形確保可能 B: 低利用地、整形 5	A: 農地、整形 B: 店舗・農地、ほぼ整形 5	駐車場、不整形 (有効率低下が課題) 3
	④周辺環境 (住宅密集、嫌悪施設がない等) (重み 1) 得点	店舗、住宅、農地がまばらに点在 嫌悪施設なし 5	工場・倉庫、住宅、農地が点在 嫌悪施設なし 5	公園、店舗、農地、住宅 嫌悪施設なし 5	公園、店舗 嫌悪施設なし 5
	⑤主要拠点からのアクセス性 (重み 1) 得点	高速道 IC 至近、中心市街地まで 1.6km 5	高速道 IC 至近、中心市街地 2.1km 5	高速道 IC まで約 4km、中心市街地まで 2.2km 4	高速道 IC まで約 4.7km、中心市街地まで 2.9km 4
	⑥道路からのアプローチのしやすさ (重み 2) 得点	A: 国道 286 下り、IC 退出時、左折進入容易 ただし、IC 及び仙台方面への帰路は右折車両が多く処理に課題 B: 国道 286 下り、IC 侵入時、左折進入容易 ただし、仙台方面帰路は右折車両の処理に課題 AB 共通 (IC 取付道路への出入口設置不可) 2	AB 共通: 国道 286 下り、IC 退出時、左折進入容易。ただし、帰路は右折車両が多く処理に課題。 B: 国道 286 下り、IC 侵入時、左折進入容易 ただし、仙台方面帰路は右折車両の処理に課題 AB 共通 (交差点もしくは下り方面右折レーンの設置が必要) 3	A: 国道 286 下り、公園退出時、左折侵入容易 帰路も 2 方向路線接続し仙台・山形両方面処理は可能 (接道路線毎に出入口設置) B: 前面交差点により国道 286 上下線、公園方面の進入・退出が容易 (交差点改良が不要) 5	敷地西端の交差点により国道 286 上下線からの進入・退出が可能 (右折車両のための交差点改良が必要) 4
得点合計 (重みあり)	32	34	37	33	
社会的要件	⑦用地確保のしやすさ (民地、地権者数、開発計画、住宅) (重み 2) 得点	A: 民地、既存建物あり B: 民地、既存建物あり 2	A: 民地、既存建物なし、開発計画あり B: 民地、既存建物なし、開発計画あり 1	A: 民地、既存建物なし B: 民地、既存建物あり 2	公有地 (公園) 5
	⑧法規関係及び災害時制約等の有無 (農地・用水、埋蔵文化財、災害等) (重み 1) 得点	A: 農地、宅地 ※1 B: 農地、宅地 ※1 3	A: 宅地/雑種地 ※1 B: 宅地/雑種地 ※1 5	A: 農地 ※1 B: 宅地、雑種地、農地 ※1 3	特になし (公園) ※1 4
	⑨整備費用 (用地確保、基盤整備) 得点	用排水基盤整備 要			
	⑩整備期間 (調整に要する時間等) 得点	用地取得、農振農用地等規制解除調整機関 要 2	制約要件少ない 5	用地取得 3	みちのく公園との調整 要 5
得点合計 (重みあり)	9	12	10	19	
総合評価 (重みあり)	41	46	47	52	

青字: AB 敷地の内、可能性の高い方 点数付けは青字の箇所に関して付しています 数字太字: 最高得点 ※1: 土砂災害危険箇所・警戒区域等に該当しない、蔵王噴火時の融雪型火山泥流の発生予想範囲に該当しない

(6) 優先候補地の検討

1) 優先候補地の強み・弱み

候補地の検討で「(ウ) 国道 286 号みちのく公園交差点付近」、「(I) 国道 286 号みちのく公園里山地区駐車場付近」の 2 地点が有力候補として絞り込まれますが、それぞれの地点の強み・弱みを改めて整理します。

尚、両地点共に国道 286 号沿線上の近傍地域であり、広域的な条件では共通するものがあります。そのため「強み・弱み」分析では共通する部分があります。(表中 青字表記)

候補地「(ウ) 国道 286 号みちのく公園交差点付近」の強み・弱み

強み	弱み
<p>山形～仙台間等の地域・都市間交通流動の幹線道路上に立地し、これらの流動の取り込みに有利である。</p> <p>また近隣県含めて有数の観光集客力を誇るみちのく公園入口に位置し、視認性も良好で仙台方面・山形方面（山形道 IC 方面）共に利用客の獲得に優位。</p> <p>背後には全国的な知名度をもつ蔵王連峰が控え、自然資源、温泉資源、農林畜産品があり、仙台の需要集積や新幹線、空港からのアクセスルートにあること。</p>	<p>計画敷地には「特産センター」及び隣接の民間産直施設があり、これら既存施設との調整が課題になる。</p> <p>また「特産センター」のみでは想定する道の駅に必要な面積の確保が難しく、隣接背後の敷地の一体活用が不可欠である。これら隣接敷地の用地確保等に不透明感があり、整備費用的な課題も残る。</p> <p>前項の候補地（案）の検討における候補地比較表では、物理的要因では高い得点を得ているが、社会的要因で点数が低く、社会情勢に不透明感がある中で時間や費用面のリスク、整備の確実性という観点で見ると、課題が多いと判断される。</p>
機会	脅威
<p>圧倒的な大需要地である仙台市に隣接し、東北地方の拠点として都市間交流が拡大やインバウンド観光客の吸引力が拡大することが期待されている。</p> <p>従来のある観光地から素朴な自然資源や地域文化、特産品への注目度が高まり、市場拡大の可能性を持つ。</p>	<p>道の駅立地間隔の目安とされる 10 km 圏内に類似・競合施設が立地し、相応の実績を残している。今後も複数の進出計画がある。</p> <p>特に、市場獲得の根幹となる路線上に、規模・運営力の面でも脅威になると予測される JA 新みやぎの旗艦となる農産品直売所の進出が計画されている。</p>

候補地「(I) 国道 286 号みちのく公園里山地区駐車場付近」の強み・弱み

強み	弱み
<p>山形～仙台間等の地域・都市間交通流動の幹線道路上に立地し、これらの流動の取り込みに有利である。</p> <p>また近隣県含めて有数の観光集客力を誇るみちのく杜の湖畔公園の敷地であり、敷地利用に関しても公園側の協力が得やすく用地確保等のコスト面の利点や、両者の連携により相乗効果が期待される。</p> <p>背後には全国的な知名度をもつ蔵王連峰が控え、自然資源、温泉資源、農林畜産品があり、仙台の需要集積や新幹線、空港からのアクセスルートにあること。</p>	<p>計画敷地が不整形で高低差があり、前面道路から直接のアクセスに課題があるなど、敷地利用上の制約がある。里山地区駐車場を全面的に活用する場合には交差点改良が必要である。</p> <p>敷地内の休憩施設及び駐車場の処遇に課題が残る</p> <p>前項の候補地（案）の検討における候補地比較表では、物理的要因では(ウ)に比べ点数が低く、上記のような地形や交差点改良等の制約があるが、一定の条件を整えばクリアできるものである。整備の確実性という観点でみると弱みは軽度と判断できる。</p>
機会	脅威
<p>圧倒的な大需要地である仙台市に隣接し、東北地方の拠点として都市間交流が拡大やインバウンド観光客の吸引力が拡大することが期待されている。</p> <p>従来のある観光地から素朴な自然資源や地域文化、特産品への注目度が高まり、市場拡大の可能性を持つ。</p>	<p>道の駅立地間隔の目安とされる 10 km圏内に類似・競合施設が立地し、相応の実績を残している。今後も複数の進出計画がある。</p> <p>特に、市場獲得の根幹となる路線上に、規模・運営力の面でも脅威になると予測される JA 新みやぎの旗艦となる農産品直売所の進出が計画されている。</p>

「候補地比較表」(P38) 及び当「強み・弱み」分析の結果、現時点では「(I) 国道 286 号みちのく公園里山地区駐車場付近」が候補地として適当であることから、活用形態を示すこととします。

2) 整備候補地での施設配置イメージ

整備候補地として「国道 286 号みちのく公園里山地区駐車場付近」を想定しており、敷地利用・建物配置の考え方としては、里山地区駐車場の西側に単独配置する形態に優位性を持たせています。

また、具体の施設規模を建物約 1,000～1,200 m²、敷地約 13,500 m²程度を想定しています。

詳細な建物構成等については基本計画にて検討深化させていくことから、整備候補地での施設配置計画のイメージは、規模の検討で掲げた中規模クラスに該当する「道の駅三滝堂」「道の駅ましこ」の敷地配置計画を事例として掲げ、これらから類推することとします。

「川崎町道の駅」(想定) と「道の駅三滝堂」「道の駅ましこ」の面積比較

	川崎町道の駅 (想定)	道の駅三滝堂	道の駅ましこ
敷地面積	約 13,500 m ²	15,700 m ²	18,011 m ²
建物面積 (延床面積)	約 1,000～1,200 m ²	1,072 m ²	1,328 m ²

「道の駅三滝堂」にはRVパークが併設されており、このエリアを除外した敷地面積は約 13,000 m²程度と推測されます。

また、「道の駅ましこ」には多目的広場が併設されており、このエリアを除外した敷地面積は 16,000 m²程度と推測されます。

「川崎町道の駅」候補地の「みちのく公園里山地区駐車場」は全体面積が約 20,000 m²で、傾斜地や緑地を除く建物・駐車場配置に利用可能な平坦部の面積は約 13,500 m²となります。

このように「川崎町道の駅」の想定敷地は、「みちのく公園里山地区駐車場」の有効面積に相応し、また「道の駅三滝堂」、「道の駅ましこ」のRVパークや多目的広場を除いた区域の面積と比較しても同等の規模を持つと判断できます。

みちのく公園里山地区駐車場



Google Map を使用

道の駅三滝堂

所在地：宮城県登米市東和町米谷字福平 191-1

立地概要

位置：宮城県東北部
 接道：三陸自動車道三滝堂 IC 隣接
 国道 398 沿道
 環境：旧東和町中心部から約 3.8km
 緩やかな山林の丘陵部
 交通量：三陸自動車道 6,536 台 (24hr H27)



施設概要

開設年月：2017 年 4 月
 敷地面積：15,700 m²
 延床面積：1,072 m²
 設置者：登米市、国
 運営者：株式会社みやぎ東和開発公社
 事業費：5 億 2,479 万円 (市整備分)

施設の特徴

施設タイプ：ロードサービス型
 施設の狙い：三陸道を通行する利用者を主なターゲットとして、登米市及び三陸エリアの地域産品を紹介すると共に、登米市、三陸エリアへの旅の休憩地としての利用を想定している。
 三陸道を通行する車両の特徴から、大型車駐車場の割合を高く設定している。
 また道路管理者側施設として三陸道の道路防災施設を駐車場内に設置している。

敷地利用

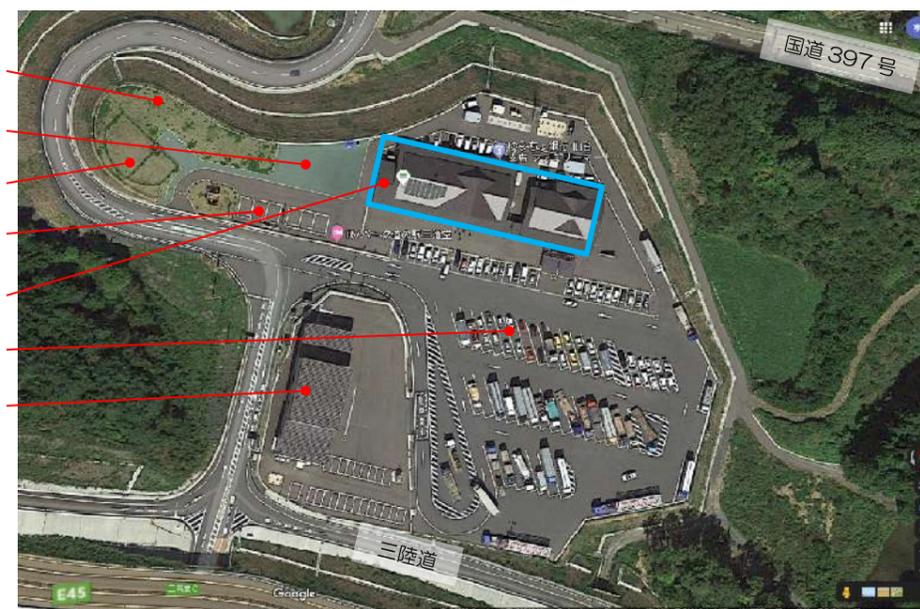
三陸道三滝堂 IC、国道 398 号のどちらからも出入りできるよう配置されており、建物は多くの利用者が見込める三陸道側に向いている。
 傾斜地に立地することからアクセス道が迂回する形状となるが、この曲率を利用して敷地内に緑地広場、RV パーク (オートキャンプ場)、ドッグランを設置している。

建物構成

一体型の整備タイプであり、登米市と道路管理者の設置者毎に敷地、建物の棟を分けている。
 登米市整備の棟は、地域連携機能として物産販売コーナー、フードコート、コンビニエンスストアから構成されており、フードコート部分には外部からも利用できるテイクアウト型の 2 店舗が設置されている。
 道路管理者整備の棟は、情報提供施設、トイレが配置されている。

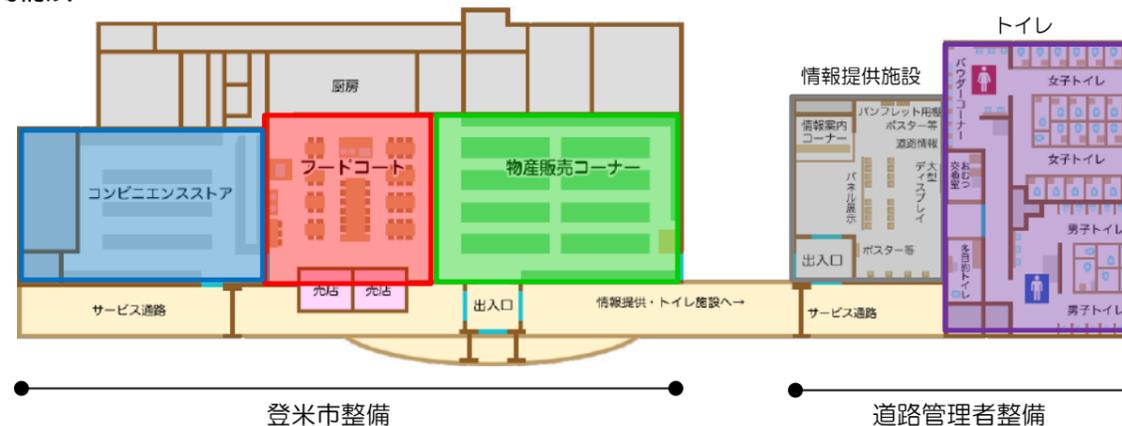
敷地利用

- 緑地広場
- イベント広場
- ドッグラン
- RV 滞在施設
- 道の駅施設
- 駐車場
- 道路防災施設



Google Map を使用

建物構成



主要施設規模

物産販売施設：175.2 m²
 フードコート：112.6 m²
 コンビニエンスストア：160.6 m²
 テイクアウト：9.9 m² × 2
 情報提供施設：108.2 m²
 トイレ：男子 (大 6 小 12)、女子 (26)、
 多目的 (1)、おむつ交換室、パウダーコーナー
 駐車場：81 台
 (大型 37 台、小型 42 台、身障者 2 台)
 来場者数：H30 684 千人
 H29 531 千人

道の駅ましこ

所在地：栃木県芳賀郡益子町長堤 2271

立地概要

位置：栃木県南東部
 接道：県道41号（つくば益子線バイパス）
 県道257号（西小埜真岡線）
 環境：益子町中心部から約4.8km
 農業を主とする田園地帯
 交通量：6,405台（24hr H27）



施設概要

開設年月：2016年9月
 敷地面積：18,011㎡
 建築面積：1,595㎡
 延床面積：1,328㎡
 設置者：益子町
 運営者：株式会社ましこカンパニー

施設の特徴

施設タイプ：ゲートウェイ・地域サービス混合型
 施設の狙い：陶芸の町として観光客の多い益子町にあり、陶芸の魅力を伝えると共にいちご等の農産物の紹介や移住誘導の拠点になること及び地域生活に必要な生活サービス機能を併設し、小さな拠点づくりを目指している。これらの機能を担う情報発信拠点として地域コンシェルジュを配備し、移住案内、ワークショップやツアー、観光案内、集荷配送等の窓口業務を行っている。
 建物は地域材「八溝杉」の集成材を用いている。

敷地利用

県道41号（つくば益子線バイパス）は一部開通の状況であり、交通量の多い県道257号に面して建物が配置されており、その背後（北側）に多目的広場を配置している。
 南側の駐車場、北側の広場側両面に開口をとり、自由にアクセスできるよう空間及び建築の工夫をしている。

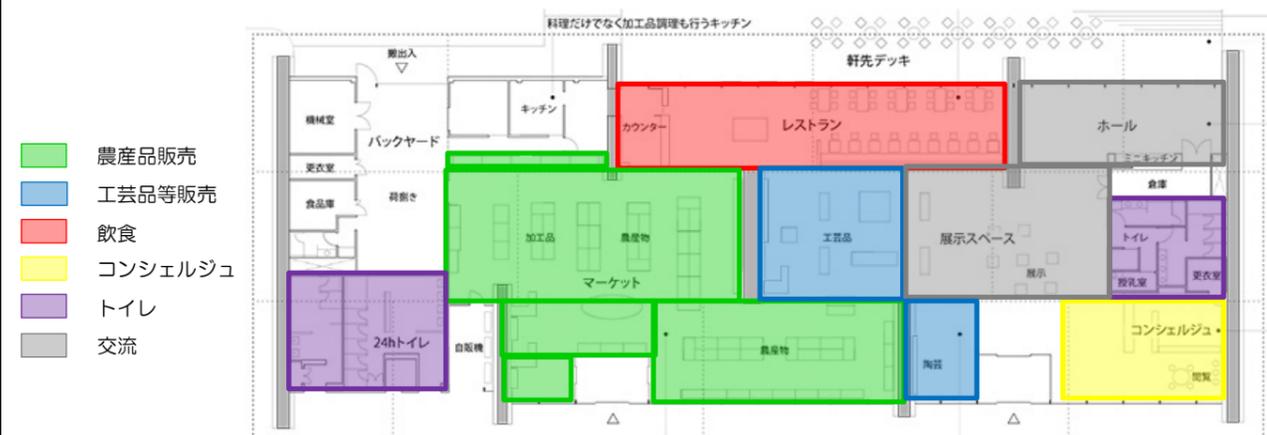
建物構成

整備タイプは一体型であるが、建物は一棟構成である。
 農産物・加工品販売のマーケット、工芸品や陶芸等の展示スペース、レストラン、各種のワークショップに対応するホール、コンシェルジュ、2か所のトイレからなり、通路を設けず限られた空間を効率的に活用する配置になっている。一棟型ながら24時間対応トイレとその他の営業時間区分に対応している。

敷地利用



Google Map を使用



主要施設面積等

物産販売施設：472.4㎡
 レストラン：212.1㎡
 情報提供施設：99.5㎡
 トイレ(2か所)：139.1㎡
 駐車場：143台 EV1台
 (大型12台、小型124台、身障者7台)
 来場者数：H30 725千人
 H29 647千人

3) 「国道 286 号みちのく公園里山地区駐車場付近」候補地の活用形態

「国道 286 号みちのく公園里山地区駐車場付近」の候補地は、里山地区駐車場と「あだこだ」の 2つの敷地で構成されており、それぞれの接道条件や地盤高、面積等の違いがあります。

当候補地に道の駅施設を整備すると仮定した際の敷地利用・建物配置の形態については、以下のようタイプがあり、それぞれの特徴があります。

- ①あだこだ敷地に建物単独配置
- ②あだこだ敷地と里山地区駐車場敷地に建物が跨る
- ③里山地区駐車場敷地に建物単独配置

次表に示す比較の下、「川崎町道の駅」に必要とされる施設規模、入退場のしやすさ、利用のしやすさ等を総合的に検討すると、③里山地区駐車場敷地に建物単独配置のタイプに優位性が見られます。

候補地「(I) 国道 286 号みちのく公園里山地区駐車場付近」敷地利用・建物配置形態比較

敷地利用タイプ		①あだこだ敷地に建物単独配置	②あだこだ敷地と里山地区駐車場敷地に建物が跨る	③里山地区駐車場敷地に建物単独配置
建物配置				
1	建物直近の駐車台数 (建物と駐車場の一体性)	× 建物前面の駐車場が数 10 台に留まり、大容量の駐車場からアプローチしにくい。	△ 下の建物には大容量の駐車場からフラットでアプローチできるが、奥まっている。	○ 大容量の駐車場の前面に建物がありアプローチしやすい。 あだこだ敷地はサブ駐車場の位置づけ
2	バリアフリー化対応	× 下の大容量の駐車場から建物にはバリアフリーでアプローチできない。	× 上下建物間の通路及びバリアフリー化対応が必要になる。	○ 大容量駐車場と建物はフラットでバリアフリー対応
3	前面道路からのアクセス性	○ 駐車台数は制約あるが国道 286 からの直接アクセスができる。ただし山形方面からの右折イン進入対策が必要。	○ 駐車台数は制約あるが国道 286 からの直接アクセスができる。ただし山形方面からの右折イン進入対策が必要。	△ 上下線共に、敷地西側交差点からの進入となり、事前案内告知と交差点改良が必要になる。
4	建物の見えがかり	○ 前面道路から建物が真近に確認できる。	○ 前面道路から建物が真近に確認できる。	○ 前面道路から建物が確認できる。ただし現行あだこだ建物が視線を遮ることもある。
5	建物利用のしやすさ	○ あだこだの建替えの場合は一体の建物で利用しやすい。ただし現行建物の増改築では建築プランに制約が大きい。	× 高低差のある敷地に分かれる 2 つの建物で構成するため、利用勝手に制約が大きい。	○ 一体の建物として計画整備できるため、利用はしやすい。
6	建物からの眺望	○ あだこだ敷地からの眺望は良好	○ あだこだ敷地からの眺望は良好。	× 原則的に眺望は期待できない。
7	整備コスト	× 建替えの場合は、現行建物の解体費、増築の場合は構造壁補強、設備等の付替え等、余分なコストがかかり経済性に劣る。	× 上限の建物の連絡通路やエスカレーター・エレベーター等のバリアフリー対応コストが余分にかかる	○ 同一規模の建物整備のコストは最も低くなる。

(7) 「川崎町道の駅」と「みちのく公園」との共存共栄について

「川崎町道の駅」整備候補地のひとつである「(I) 国道 286 号みちのく公園里山地区駐車場付近」は「みちのく公園」敷地内であるため「川崎町道の駅」整備が行われる場合には、みちのく公園との共存共栄は必須の要件となります。

共存共栄を検討する項目は多岐に渡りますが、基本に据えることは以下のように考えます。

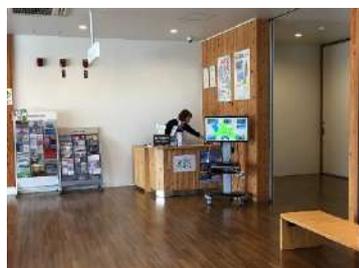
- 利用者の分かりやすさ、使いやすさを最優先する
- 双方の利用者に互いの施設認知と利用を誘導し、隣接立地の相乗効果を高める
- 管理運営上の効率性と連携性を持ち、円滑な運営を行う
- 地域の住民や就業者、立寄り者、施設利用者の安全・安心を確保する

共生項目と内容は以下のように想定し、それぞれ対応の方法を整理します。

① 「みちのく公園」の情報発信

「川崎町道の駅」は、地域の農林水産資源や観光資源を広く告知し、情報発信していくことが重要な役割をもつため、その一つである「みちのく公園」は隣接していることもあり、また広大であることから特に詳細な案内で情報発信していくことを考えます。

方法としては「みちのく公園」の大判の場内案内図を掲げ専用コーナーを設置することも検討していきます。



② みちのく公園との連携・協力による着地型観光の推進

みちのく公園は、自然環境や水源の保全、修復、育成をテーマとした里山教育体験や環境学習に活用する場として保全整備されており、地域交流、地域参加の場としても機能しています。

「川崎町道の駅」整備をきっかけに、隣接するみちのく公園との連携・協力を強化し「川崎町道の駅」と「みちのく公園」をパッケージ化することを通して、交流人口の拡大、地域滞在時間の延長、さらには着地型観光の呼び水となるエリア形成を図っていきます。

これらの流れを川崎町の「まちづくり計画」や「観光計画」等に位置づけるとともに、公園管理者等と一丸となって地域を盛り上げて行く、その仕掛けづくりの検討を進めます。

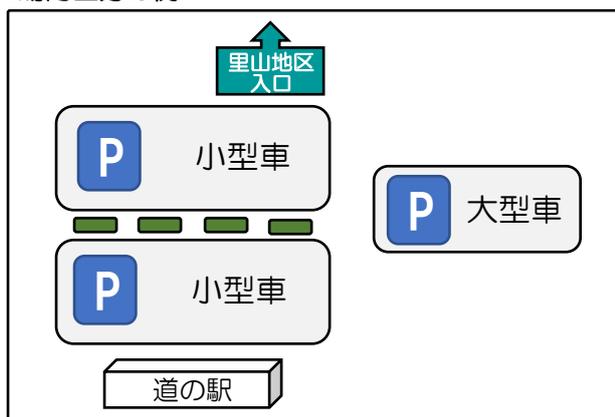


③駐車場

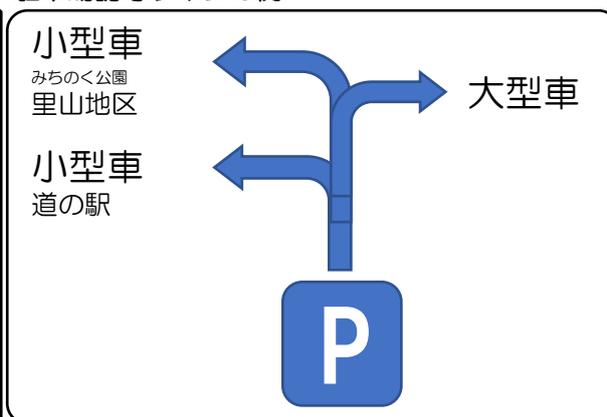
利用者の利便性や認知特性、双方の施設の稼働特性（人数、客層、季節曜日時間変動）を十分配慮することが重要であり、必ずしも両施設の駐車場を固定的に区分することが適切とは言えないことも想定されます。

駐車場内ではみちのく公園里山地区入口周辺と道の駅周辺の駐車場エリアが暗黙の中で区分されるものの、それぞれの利用者を限定するものではなく、片方の駐車台数が多い時には相手側エリアにも駐車できるという受容性が認知できるような環境デザインを施していくことも必要と考えます。

場内区分の例



駐車場誘導サインの例



④誘導・案内看板

「川崎町道の駅」「みちのく公園」は事前告知案内看板、直前案内看板等において共通仕様のものを用いることで一体エリアにある施設であることの認知を図ると共に、間違いのないアプローチを誘導するように考慮していきます。

⑤場内誘導サイン

誘導路から共用駐車場の場内では、「川崎町道の駅」「みちのく公園・里山地区」に共通した仕様の一体的な場内誘導サインにより、利用者の認知と利便性を高めていきます。

⑥施設案内（ディレクトリー）

「川崎町道の駅」「みちのく公園」では、それぞれの施設案内（ディレクトリー）には双方の施設を明記し、互いに行き来できることを告知します。

⑦店舗運営・商材調達

双方の施設内への出店を誘導し売上拡大や運営効率向上を図ったり、商材・備品・消耗品の共同調達や融通しあったりすることでコスト削減を図っていくことも検討課題としていきます。

⑧入退場

「川崎町道の駅」は、「みちのく公園」の里山地区はもとより南地区とも隣接しており、双方来場者の相互交流を図ることはそれぞれの施設に相乗効果をもたらすものとして、目指していくべき方向です。

「みちのく公園・南地区」は地区入場や駐車場利用に際し個別の料金設定をしており、「川崎町道の駅」との相互利用の際の「入退場チェック」が課題になってきます。アミューズメント施設の「フリー入退場システム（パークチケット制、ハンドスタンプ等）」導入等もひとつの方法として考えられます。今後、公園側との協議・調整の中で適した方法を検討していきます。

⑨連絡通路・管理用通路・非常用通路

上記のように「川崎町道の駅」と「みちのく公園」の相互利用の誘導や効率的な管理、防災・緊急時対応として、各施設エリア間の連絡通路・管理用通路・非常用通路を設定し、必要に応じて整備を進めていくことが必要になります。

⑩園内交通（シャトルバス、レンタサイクル等）

「川崎町道の駅」と「みちのく公園」の相互利用の誘導の方法として、各エリアを結ぶ園内交通・移動手段の導入も検討していきます。

例えば、南地区～道の駅～里山地区を結ぶシャトルバス（園内交通システム、回遊バス等）や、「みちのく公園」全域を利用対象とするレンタサイクルの導入可能性も検討していきます。

⑪防災・緊急時対応（共通マニュアル化、連携対応）

「川崎町道の駅」が担う『災害活動支援の場』機能は、「みちのく公園」の有する防災機能や緊急時対応との連動・連携・協調を基軸にしながら、双方の役割分担の明確化と共通マニュアルの作成・運用等の体制を整えていきます。

3. 事業手法・管理運営方法の検討

道の駅は「休憩機能」や「情報発信機能」の非収益（公共的）部門と、主に「地域連携機能」による収益（営業的）部門に分けられ、個別に管理・運営する方法もありますが、総合的なサービス水準の維持を図るといった観点から、包括的に管理・運営されるのが一般的です。

事業手法や管理・運営手法を検討するにあたっては、地域課題や地域事情に応じ、また機能・施設の内容も踏まえて、事業手法・管理運営手法を選択していくこととなります。

近年の傾向として、多くの道の駅が公設民営にて整備が行われており、まだ指定管理者制度が大勢ですが、大きな収益が見込める道の駅やパーキングでは、PFI 制度を活用した整備事例も見られます。事業方式は施設整備の内容や提供サービス及び事業収益性等を勘案し、「公設民営方式」又は「PFI 方式(BTO 方式・BOT 方式)」等による整備手法を基本として考えて継続的な検討を進めていきます。

「川崎町道の駅」事業手法・管理運営手法の比較

a) 対象施設	川崎町道の駅			
b) 事業方式	公設民営方式		PFI 方式	
	指定管理者方式	DBO 方式 (Design Build Operate) ※1	BTO 方式 (Build Transfer Operate) ※2	BOT 方式 (Build Operate Transfer) ※3
c) 実施の主体				
設計・建設	行政	民間事業者 (請負契約)	民間事業者 (請負契約)	民間事業者 (請負契約)
運営・管理	民間事業者	民間事業者 (長期間)	民間事業者 (長期間)	民間事業者 (長期間)
モニタリング	—	行政	行政 と金融機関	金融機関
d) 資金の調達方法				
建設時 (運営時除く)	行政	行政	行政 と民間事業者	民間事業者
資金内容	交付金等、起債、 一般財源など	交付金等、起債、 一般財源など	行政：交付金等、 起債等 民間：融資、 自己資金等	民間：融資、 自己資金等 (行政：交付金等)
e) 施設の所有者				
建設時	行政	行政	民間事業者	民間事業者
運営時	行政	行政	行政	民間事業者

※1 行政が資金調達を行い、その他は民間が行う。

※2 民間が建設後に行政に所有権を移転し、運営を民間が行う。

※3 民間が建設運営を行い、事業終了後に行政に所有権を移転する。

なお、公設民営の管理・運営母体は、第三セクター、組合、NPO、民間企業など各種想定されますが、それぞれの特性や地域事情を鑑みて選定していくこととなります。

また、施設整備を行うには多くの費用を要することが通常ですが、国土交通省が「道の駅」整備として財政支援するのは駐車場、トイレ、情報提供施設に限られています。よって、その他の施設において公的な財政支援を受けるには、導入機能ごとに各省庁又は県の別事業に合致（採択基準を満足）することが条件となります。

4. 事業推進スケジュール

「川崎町道の駅」整備の目標とする令和5年度（2023年度）初頭のオープンを目指し、事業推進スケジュール（案）を「計画・設計」「関係機関協議」「建設工事関係」「管理運営主体関係」に分け、下記のように整理しました。

「川崎町道の駅」事業において、整備主体及び運営主体のあり方を規定する「事業スキーム」は、施設開設後の成否にも影響を及ぼす重要な事項であることから、計画・設計の早い段階から検討を始める必要があります。

また、基本計画・基本設計は基本構想策定を受け、極力一体的に推進し、その策定段階から関係機関・団体等との調整や運営組織の選定の準備を行い、早い段階から「川崎町道の駅」の施設計画や運営管理計画に運営候補者が積極的に関与し、参加・参画できるようにすることも、安定かつ継続的な施設運営を行って行くうえでの対応策の1つとなります。

「川崎町道の駅」事業推進スケジュール（案）

	2019年度 (令和元年度)	2020年度 (令和2年度)	2021年度 (令和3年度)	2022年度 (令和4年度)	2023年度 (令和5年度)
計画・設計		基本構想 → 基本計画・基本設計（土木・建築）	実施設計（土木） → 実施設計（建築）		
関係機関等協議		道路・交通・公園管理者調整 →	道路・交通・公園管理者協議 → 建築確認申請	道の駅申請登録	
建設工事関係		用地測量・地盤調査 →	造成工事 →	舗装工事 → 交差点改良工事 → 建築工事・外構工事 → 内装設備工事	
管理運営主体関係		民間活力導入調査 → 方針決定 ●	募集選定 ● 組織固め	事業者決定 ● 調整準備 → 開業準備・出店調整 → 施設使用協議・契約 → 生産・販売・商品開発 →	

川崎町道の駅
オープン

※このスケジュールは2023年度初頭の施設開業を目指した、事業推進スケジュール（案）です。

5. 事業化に向けた検討課題

(1) 基本構想策定後の事業化準備

前頁の事業推進スケジュールに示す通り、この間で行うべき業務を効率的に進めるためには、連続的かつ並行的に進める必要があります。

まず、計画・設計分野では基本計画・基本設計を一体的に進め、早期に実施設計に移行できる体制を整えることが重要です。

また、関係機関等調整分野では、基本計画・基本設計段階から並行して協議・調整を行います。

建設工事関係分野では、候補地によって異なりますが、必要に応じて用地関係の調査を行い、実施設計を受けて建設工事施工を行います。建設工事については物理的に短縮が難しく必要期間を予め確保して準備体制を整えることが重要です。

「川崎町道の駅」の完成後の成否を分けるのは管理運営部門になるため、この分野の準備・調整に十分時間をかけて対応することが重要になります。特に管理運営を担う機関の体制づくりの準備は、民間活力の導入調査や同組織の組成や選定に関して早期に着手し、オープンに余裕をもって臨むことが求められます。

(2) 検討委員会の準備：道の駅整備「基本構想・基本計画」策定の検討体制について

先進事例における、道の駅整備の基本構想・基本計画策定の検討体制は、下記に示す例示のように外部、内部（庁内）からなる検討組織を設けて、事務局が作成する素案に対して協議・意見をいただき、それらを踏まえて基本構想・基本計画を策定するという形態が一般的のようです。

組織の名称は策定委員会、検討委員会、検討協議会等様々ですが、性格的には行政（首長、事務局）から諮問し、答申を受けるという諮問機関形態であることが多いように見受けられます。

基本構想、基本計画の各段階で、同一組織で対応するケースや各々別組織を組成するケース、外部組織と庁内組織、全体組織と部会組織というように各自治体の状況（事情）に合わせて適宜設定しています。

各組織のメンバー構成は、道の駅事業に関係する分野の専門家や専門部署から選出しており、それぞれの道の駅の目的や性格により、参加する専門家や専門部署の分野も異なってきます。

組織構成メンバーには、公募により一般市民委員を選出する例（市民委員）も見られます。

関係する部門の専門家や専門部署からの広範な意見を聴取することにより、策定内容の妥当性を高めていく目的がありますが、各意見の反映方法については組織長や事務局の調整力が重要になります。

各地の道の駅構想・計画等の検討委員会の特徴

- ①委員会の役割：諮問機関（≠策定機関）
- ②基本構想・基本計画各段階での組織のあり方：同一組織、個別組織（一部）
- ③委員会構成：全体組織、部会組織（一部）
- ④委員構成：関係する専門分野から選出、一部では公募により市民委員も
- ⑤委員会運営：委員長/事務局の役割（議論の調整）

「川崎町道の駅」基本構想では、基本的な枠組を決めるという性格を有することから、基本構想案の内容を報告する形態として、実質的な意見については基本計画段階で協議し、反映させるという方法も考えられます。

また「川崎町道の駅」基本構想、基本計画の策定にあたっては、以下のような構成メンバーを主体にしなが、町の事情も勘案し選定していくことが考えられます。

尚、住民意見の聴取については、より具体的な内容の協議が必要となる基本計画段階等において、住民意向を聴取する住民懇談会等を利用して意見をお聞きすることも方法の一つと考えられます。

検討委員会構成メンバー案

種別	団体等	役職
商工団体	商工会	会長/事務局長
農業団体	JA〇〇	関係部門長
観光団体	観光協会	会長/事務局長
//	温泉組合等	会長/事務局長
青年団体	青年会議所	事務局長/関係部門長
消費者団体	〇〇会	代表/事務局長
(住民代表)	町内会等	連合町内会長/公募例もあり

オブザーバー案（適宜）

種別	部門	役職
国関係	地方整備局河川国道事務所	担当課長
//	みちのく公園	担当課長
県関係	道路関係	担当課長/補佐
//	地域振興関係	担当課長/補佐
//	農業関係	担当課長/補佐
//	商業関係	担当課長/補佐
//	観光関係	担当課長/補佐

(3) 事業者選出（出品・出店事業者、運営事業者）準備（意見交換会対応）について

意見交換会の参加対象として町内事業者、町民、施設整備や運営に係る事業者が想定されていますが、「川崎町道の駅」の整備目的である『通過者・来客者の立寄り誘導』『川崎町の魅力の認知』『川崎町の魅力資源への誘導』を優先する観点から、町内事業者（商品、サービス提供者）、運営に係る事業者を対象として、その誘導・選出の方法や準備体制について検討します。

町民の意向把握については、前項の検討委員会の外部委員選出候補の一環での対応や、別途各種町民意向把握実施の際に、設問の一つとして把握することを想定し、道の駅整備基本構想段階では、除外します。

1) 町内事業者（商品、サービス提供者）

『川崎町の魅力の認知』方法のひとつとしては、産直施設等の農産品、地域の名産・名品の提供が挙げられます。農産品等、名産の商品提供については産直施設が該当します。競合施設の状況等から考慮すると、「川崎町道の駅」では目玉になる特産品や川崎町らしさを打ち出せる商材の開拓・開発が重要と考えます。

産直施設への出荷者は、公募による出品者選定が一般的であり、道の駅整備の事業内容やスケジュールの固まる段階で出品の際の経済条件（手数料率や出荷方法等）が定まる段階で準備を進めることを想定します。

一方、目玉商材の開拓・開発は時間を要することも想定されるため、早めの対応を求められます。既に商材を有する事業者や今後、商品開拓や開発に取り組む可能性のある人材や組織をリストアップし、勉強会や交流会をワークショップ形式でスタートし、開業準備組織や協議会として組織化して準備体制を作り上げることを目指します。その対象は町内の事業者や人材に限定せず周辺市町村等の外部にも拡げていくことも必要と考えます。

基本計画段階では、これら候補者を選定し勉強会やワークショップを立ち上げ、準備を進めます。物品販売のみならず、飲食業態による食材提供も対象に含めます。

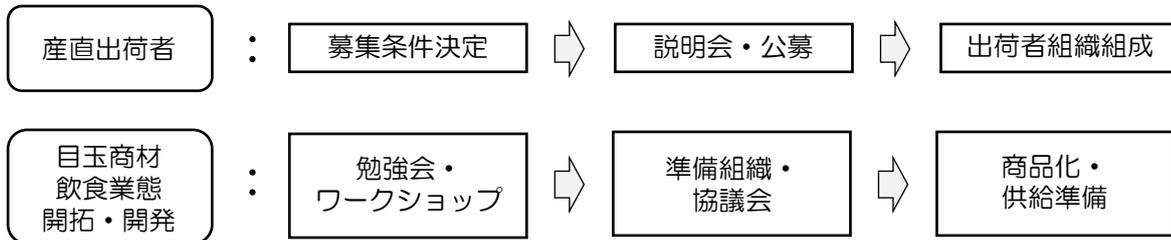
これら商品開発等に関しては、後述の運営主体が確定できていれば、運営主体も交えて検討していくことも一つの方法です。

目玉商材では、飲食施設も含まれます。周辺競合・類似施設との競争環境の下では、飲食部門の個性化・魅力化が、立ち寄り率を高めるばかりでなく、目的施設となる可能性も有しています。「川崎町道の駅」の特徴を打ち出す装置の一つとして飲食施設を位置づけ、計画の早い段階から誘致もしくは業態開発をおこなっていく必要があります。業態開発の場合は、上記の目玉商材と同時に飲食施設を担う人材や組織を母体にしつつ、運営組織候補と協働して開発していく方法もあります。

（※川崎町の地域資源参照）

一連の準備作業は、運営候補者の決定状況により運営候補者が主導して進める方法もあります。

町内事業者（商品、サービス提供者）の募集等の方法案



2) 運営に係る事業者

事業手法・管理運営方法において、民間事業者の参画を想定する場合には事業者選定の準備体制を整えます。

基本計画と並行して実施予定の「民間活力導入調査」の準備を兼ねて、事業者候補のリストアップ、事前ヒアリング等を実施し、事業者公募を前提とした「サウンディング調査」につなげていきます。

運営に係る事業者選定方法案

項目	時期	基本構想		基本計画		実施計画	
		1/1	1/2	1/2	2/2	1/2	2/2
事業者候補			事業者候補 リストアップ	事前 ヒアリング			
事前ヒアリング							
サウンディング調査				サウンディング 調査	公募条件検討 公募要領作成		
公募条件確定						公募実施 事業者決定	
公募実施							

運営事業者の候補としては、事前ヒアリングを通して各組織の事業運営特性や戦略を把握していきます。