村山 IC 周辺休憩施設整備

基本構想

平成２７年８月

村山市

目　次

序　章　計画の背景と目的.....1

第１章　現況整理.....2

１．村山市の概要 2
（１）村山市の位置 2
（２）村山市の人口 3
（３）村山市の産業 9
（４）道路網と交通 11
（５）主要施設 14
２．既存道の駅むらやまの現状 20
（１）道の駅むらやま設置までの背景および概要 20
（２）道の駅むらやまの現地調査 25
３．「道の駅」の制度について 29
（１）全国の道の駅整備の動向 29
（２）東北地方の重点「道の駅」 41
（３）山形県内の道の駅の施設概要 50
４．上位・関連計画 53
（１）村山市総合計画基本構想　答申書 53
（２）第４次村山市総合計画 54
（３）村山市都市計画マスタープラン 55
（４）村山市 8 地域地域計画　10,000 人のまちづくり「楯岡地域計画」 59

第２章　交通網の変化と課題の整理 60

１．既存国道との連携 60
（１）東北中央自動車道と国道 13 号の位置付け 60
（２）村山 IC（仮）周辺の交通網の現状と整備予定路線 62
２．国道 13 号の交通量の変化に伴う道の駅むらやまの課題 64

第３章　整備箇所の検討 66

１．各候補地の現状 66
（１）各候補地の選定理由 66
（２）候補地比較表 68
（３）各候補地の周辺道路の現状と課題 70
２．各候補地の評価 73
３．各候補地におけるアクセス道路の検討 76
（１）動線の考え方 76
（２）各候補地におけるアクセス道路の検討および位置図 76

第４章　施設整備内容の検討 78

１．施設整備内容の検討 78
（１）既存道の駅むらやまの施設概要 78
（２）施設整備内容の検討 79
（３）休憩施設の導入施設の規模算定 81
２．配置平面図作成 89
（１）ゾーニングの基本方針 89
（２）各候補地におけるゾーニング計画（案） 90
（３）候補地 B の配置平面図（案） 96
３．事業期間の検討 97

第５章　概算事業費の検討 98

第６章　今後の課題 99

１．休憩施設整備の実現に向けて 99
２．各候補地の長所・短所 100

参考資料 101

序　章　計画の背景と目的

現在事業中の東北中央自動車道の建設にあわせて設置される村山インターチェンジ（以下、村山 IC（仮））は、無料区間に位置するため SA・PA が整備されないことから、IC 近傍型の休憩施設整備の必要性が高まっている。

また、村山 IC（仮）設置に伴い、国道 13 号の交通量が 6 割程度減ると予想されていることから、現在国道 13 号沿いに立地する「道の駅むらやま」のあり方を検証するとともに、村山 IC（仮）から村山駅西側地区エリアの総合的な整備を視野に入れ、休憩施設整備の方向性を検討する。

第１章　現況整理

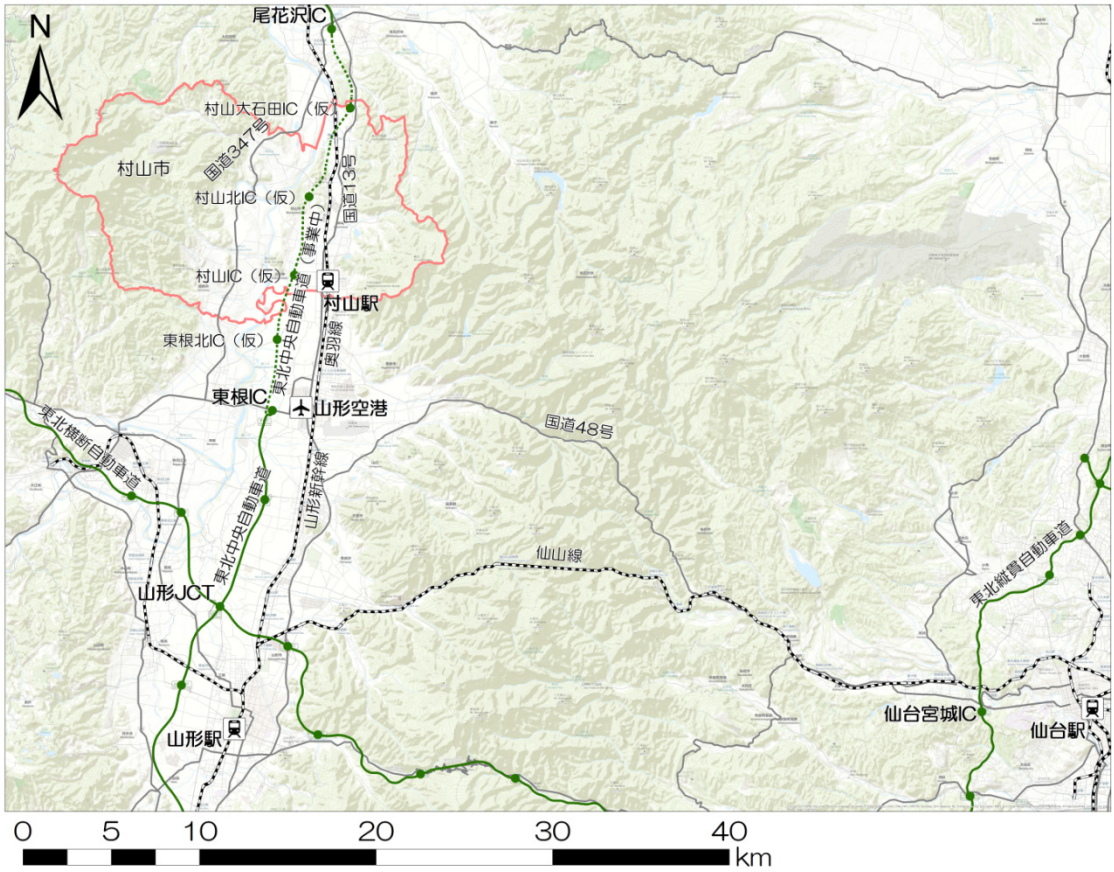
１．村山市の概要

（１）村山市の位置

村山市は、山形県の山形盆地を中心とした村山地方の北部に位置し、東北横断自動車道の開通、山形新幹線の東京駅直接乗り入れにより首都圏からのアクセスが向上している。

市の東側は奥羽山脈、西側は出羽丘陵に囲まれ、中央に日本３大急流の一つである最上川が流れている。東は尾花沢市、南は東根市、北は大石田町、西は大蔵村、寒河江市、河北町に面している。

市の東部を国道 13 号、奥羽本線、西部を国道 347 号が南北に走り、山形空港からは車で 15 分（約 15km）、山形市からは車で 45 分（約 30km）、仙台市からは車で 60 分強（約 50km）である。



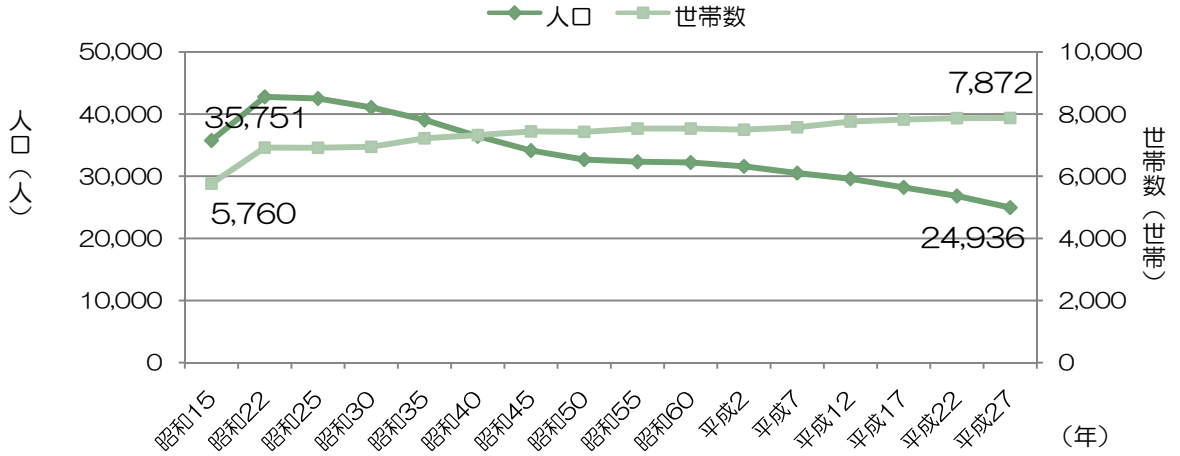
村山市位置図

（2）村山市の人口

・人口：昭和 22 年以降減少傾向に転じ、平成 27 年で 24,936 人となっている。

・世帯数：年々増加傾向で核家族化が進行しており、平成 27 年 4 月で 7,872 世帯となっている。

村山市の人口と世帯数の推移



資料：国勢調査、※平成 27 年のデータのみ山形県社会的移動人口調査

・平成 27 年 4 月の 1 世帯当たり人員は約 3.17 人/世帯と減少傾向にあり、核家族化の傾向がみられるが、山形県や山形市と比べると世帯人員が多くなっている。

村山市の人口と世帯数の推移

年次（年）	人口（人）	世帯数（世帯）	一世帯当たりの人員（人）
昭和 15	35,751	5,760	6.21
昭和 22	42,777	6,919	6.18
昭和 25	42,513	6,912	6.15
昭和 30	41,069	6,943	5.92
昭和 35	39,057	7,219	5.41
昭和 40	36,423	7,320	4.98
昭和 45	34,130	7,439	4.59
昭和 50	32,670	7,426	4.40
昭和 55	32,324	7,532	4.29
昭和 60	32,204	7,533	4.28
平成 2	31,589	7,497	4.21
平成 7	30,506	7,574	4.03
平成 12	29,586	7,759	3.81
平成 17	28,192	7,818	3.61
平成 22	26,811	7,865	3.41
平成 27	24,936	7,872	3.17

資料：国勢調査、山形県社会的移動人口調査

山形市と山形県の人口と世帯数（平成２７年４月現在）

	人口（人）	世帯数（世帯）	一世帯当たりの人員（人）
山形市	252,432	100,312	2.52
山形県	1,122,986	395,274	2.84

資料：山形県ホームページ

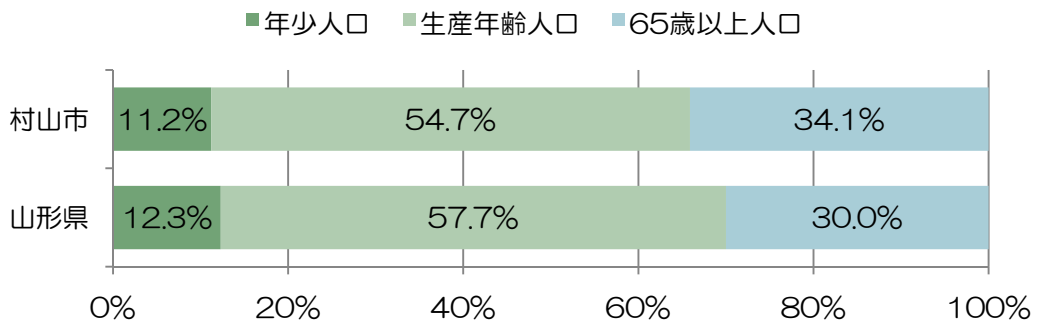
・山形県の年齢別人口の割合と比較すると、村山市は少子高齢化が進んでいる。

村山市と山形県の年齢別人口数と割合（平成 26 年）

	年少人口（0～14 歳）	生産年齢人口（15～64 歳）	65 歳以上人口	合計
村山市	2,825 人（11.2%）	13,785 人（54.7%）	8,604 人（34.1%）	25,215 人
山形県	139,089 人（12.3%）	650,545 人（57.7%）	337,692 人（30.0%）	1,130,659 人

資料：山形県社会的移動人口調査

村山市と山形県の年齢別人口数と割合（平成 26 年）

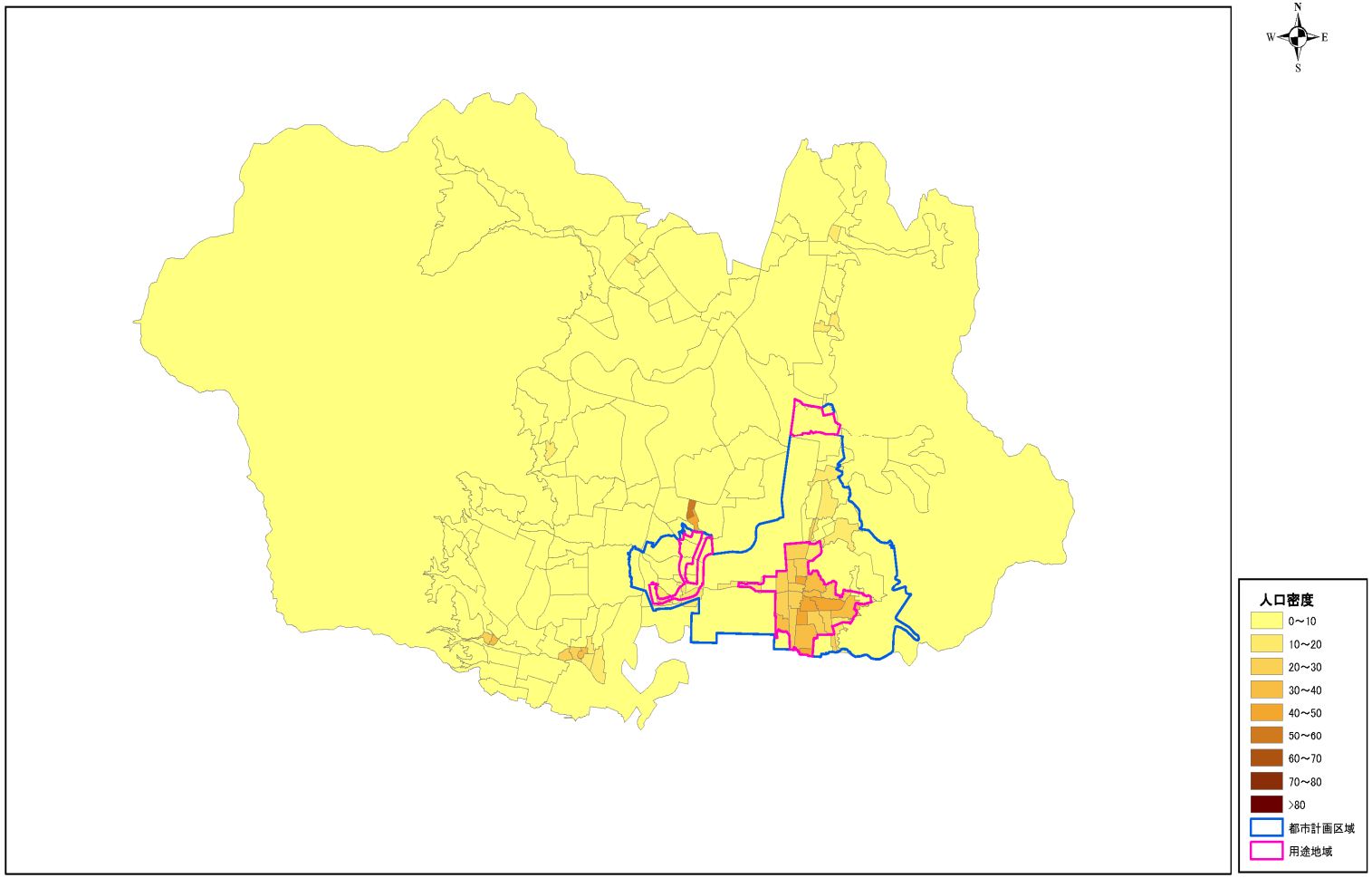


資料：山形県社会的移動人口調査

地域別人口

・国道 13 号沿道に主要な市街地が形成されているほか、まとまった集落が各地に形成されており、人口の３分の１は楯岡地域に居住している。

・国道 13 号に沿って市街化が進んできたが、近年はニュータウン等の定住団地の開発が行われており、市街地南部における民間開発による宅地化がみられる。



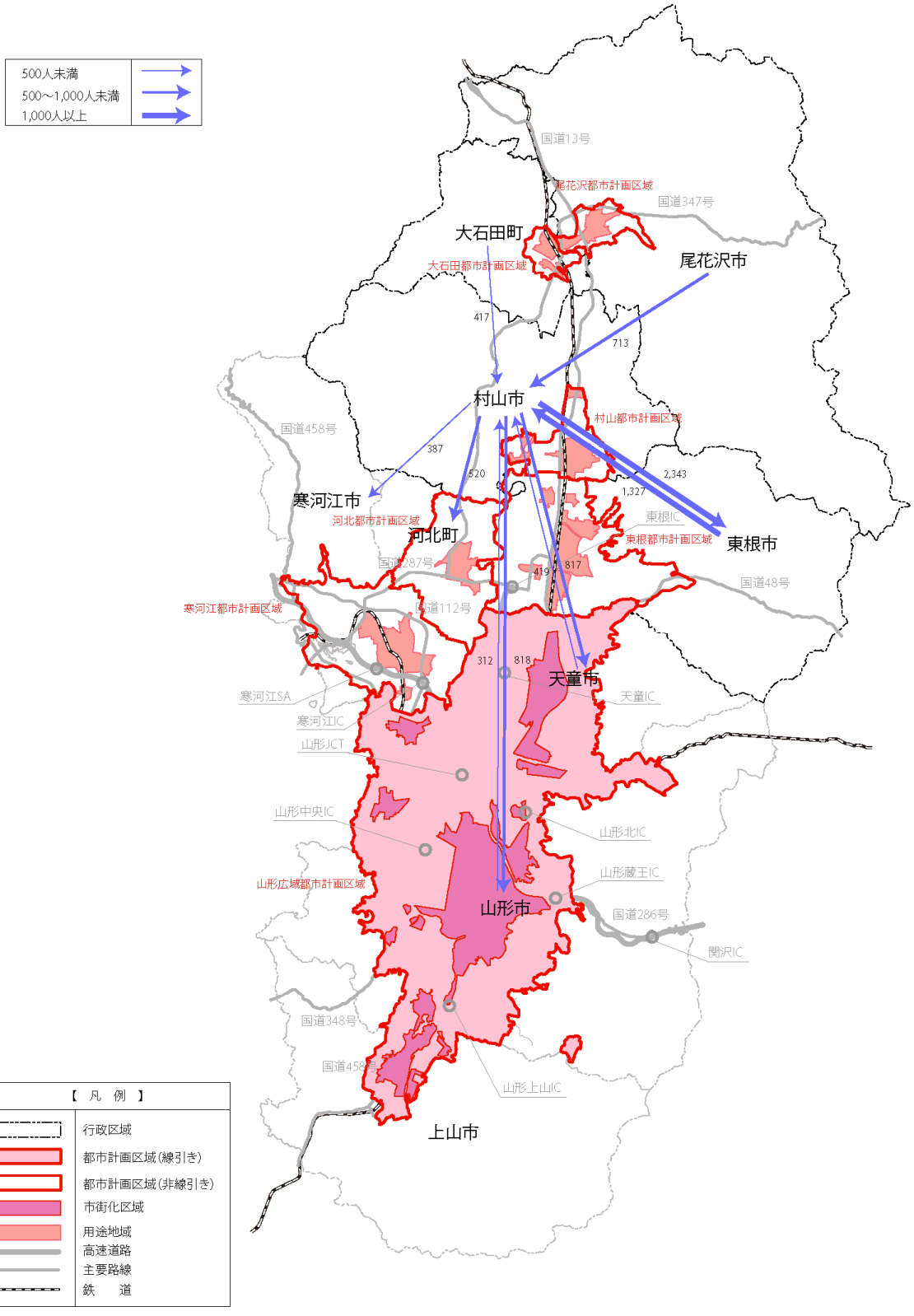
村山市　人口密度分布図

資料：北村山圏域都市計画関係調査

・流出先として東根市が最も多く、次いで山形市、天童市の順である

・流入元としても東根市が最も多いため、東根市との関係が深い。

通勤流動　H22（村山市）

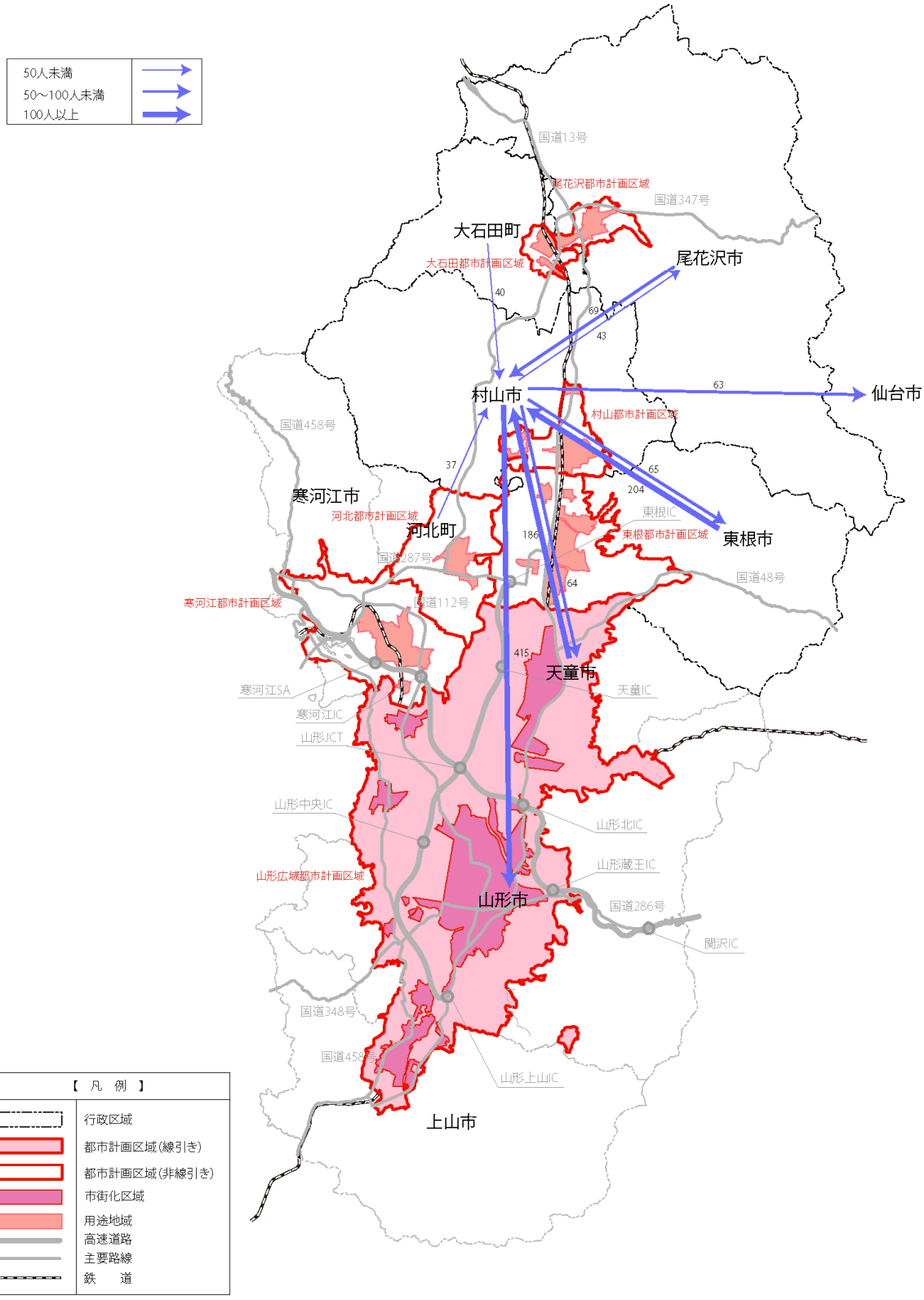


資料：北村山圏域都市計画関係調査

・流出先として山形市が最も多い。

・流入元として東根市、天童市が多い。

通学流動　H22（村山市）

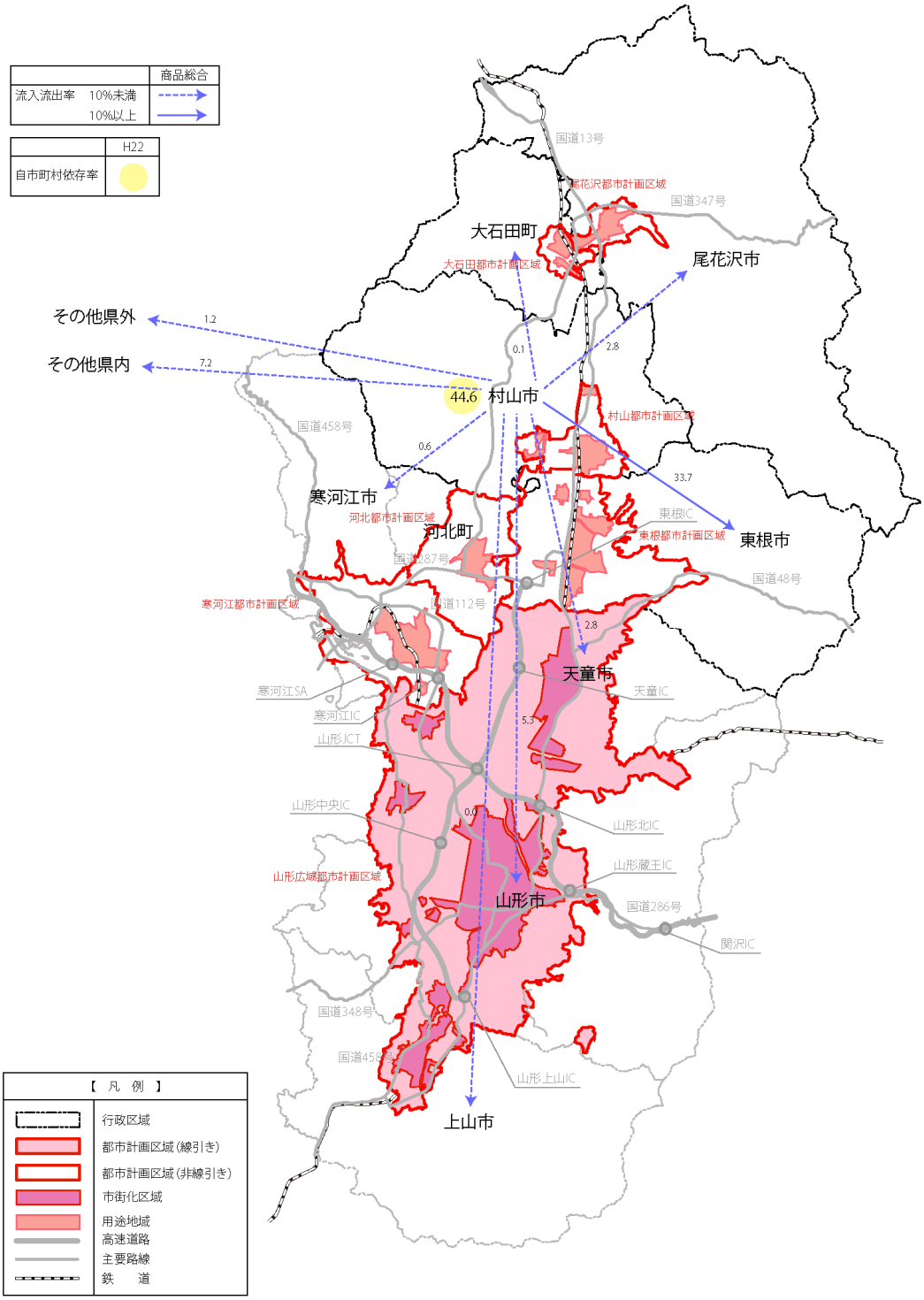


資料：北村山圏域都市計画関係調査

・自市町村依存率は 44.6%となっている。

・東根市への流出率が最も高く、33.7%となっている。

買物動向(商品総合)　村山市



資料：北村山圏域都市計画関係調査

通勤、通学、買い物動向の流出入から、国道 13 号や鉄道（JR 奥羽線）で繋がっている東根市との関係が強いといえる。

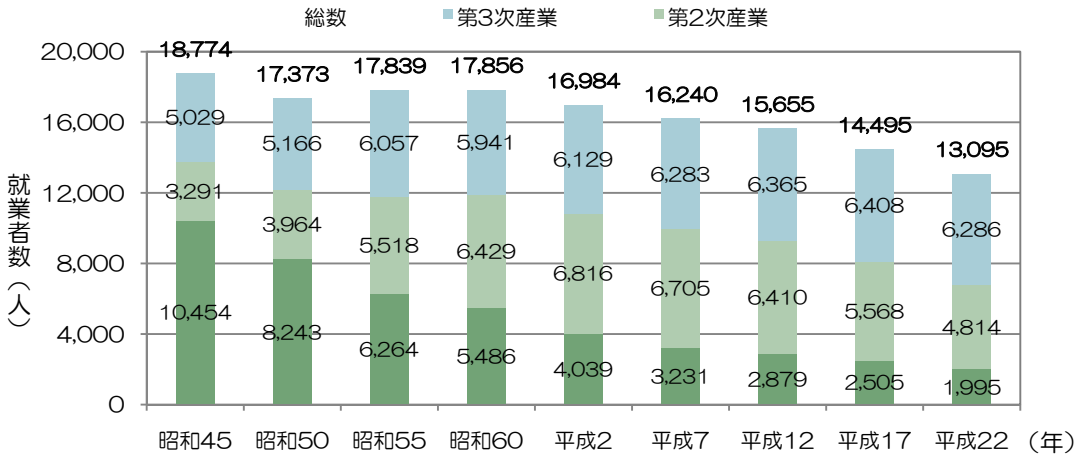
（3）村山市の産業

①産業別就業者数

第３次産業就業者の増加

・第１次産業就業者、第２次産業就業者は減少傾向にあり、第３次産業就業者は増加傾向にある。

産業別就業者数の推移



資料：国勢調査

②農業

後継者不足による農業人口の減少

・村山市の農家数の推移をみると、全体数は減少している。

・農家人口は総人口の約 35%を占めているが、年々減少しており、平成 22 年には 8,630 人となっている。

農家数と農家人口の推移

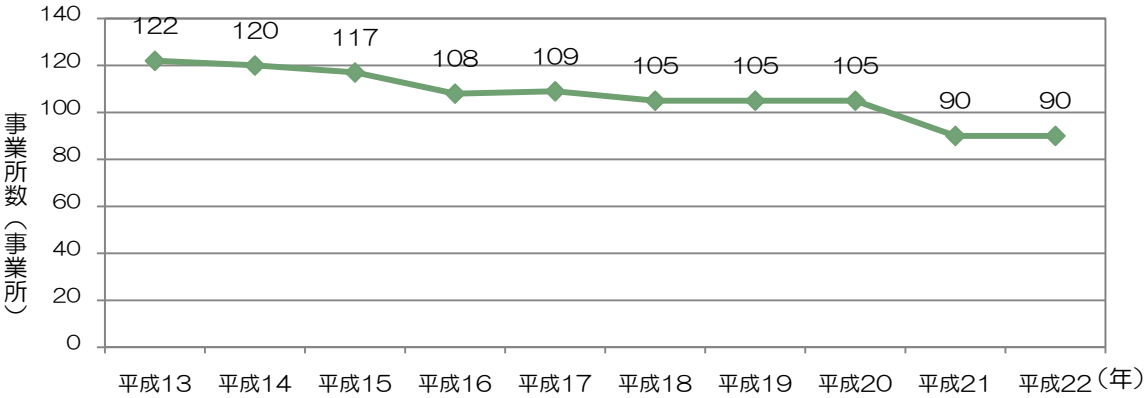
年次	平成７年	平成 12 年	平成 17 年	平成 22 年
総農家数（戸）	3,705	3,386	3,062	2,753
農家人口（人）	17,581	15,647	10,863	8,630

資料：農業センサス

③工業

・事業所数は年々減少傾向にある。

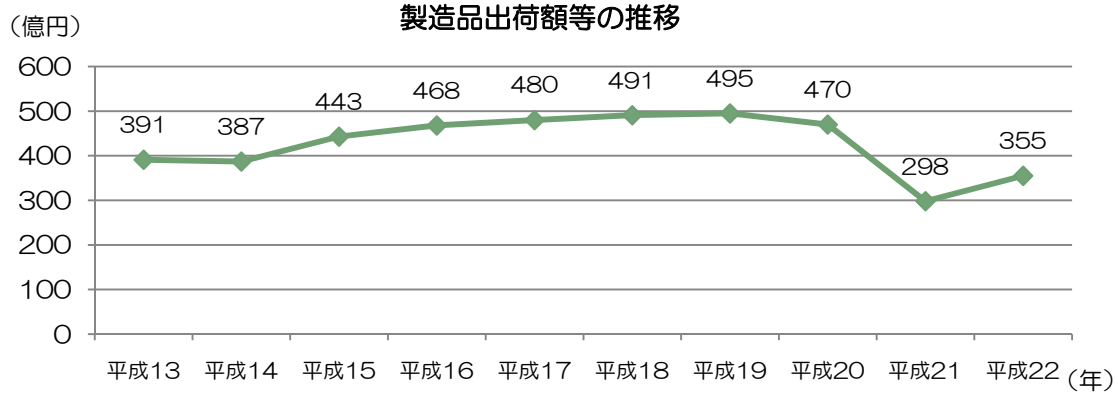
事業所数の推移



資料：工業統計調査

・工業出荷額は、平成 14 年以降は増加にあったが、平成 19 年をピークに減少傾向に転じ、平成 21 年に最も低くなった。

製造品出荷額等の推移



資料：工業統計調査

④商業

・商店数は減少傾向にある。

・従業者数は、商店数の減少に伴って、減少傾向にある。

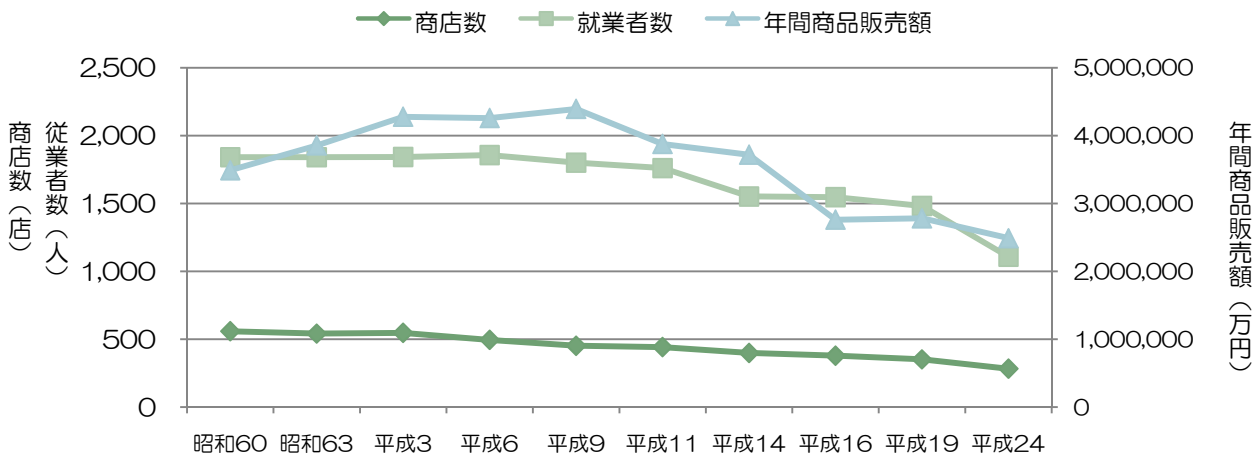
・商品販売額は平成 9 年をピークに、減少に転じている。

累年総括表

年次（年）	昭和 60	昭和 63	平成 3	平成 6	平成 9	平成 11	平成 14	平成 16	平成 19	平成 24
商店数（店）	559	542	547	495	452	442	399	379	352	283
就業者数（人）	1,841	1,841	1,843	1,857	1,801	1,761	1,552	1,547	1,482	1,108
年間商品販売額（万円）	3,488,835	3,855,849	4,277,386	4,258,725	4,393,088	387,605	3,718,149	2,761,731	2,780,838	2,488,918

資料：総務省「平成 24 年経済センサス - 基礎調査結果」

商店数・従業者数・年間商品販売額の推移



資料：総務省「平成 24 年経済センサス - 基礎調査結果」

（4）道路網と交通

①交通体系

将来の都市の骨格を形成する主要な道路等としては以下のものが挙げられる。

[広域幹線道路]

●東北中央自動車道

自動車専用道路の整備が計画されており、福島県、山形県、秋田県３県の主要都市を結ぶとともに、常磐自動車道、東北縦貫自動車道、山形自動車道、秋田自動車道と接続する。山形県内陸部と北東北、南東北地域相互の高規格道路網を形成し、並行する国道 13 号の渋滞緩和や緊急時における代替・迂回等のネットワーク機能の強化を担う路線となる。

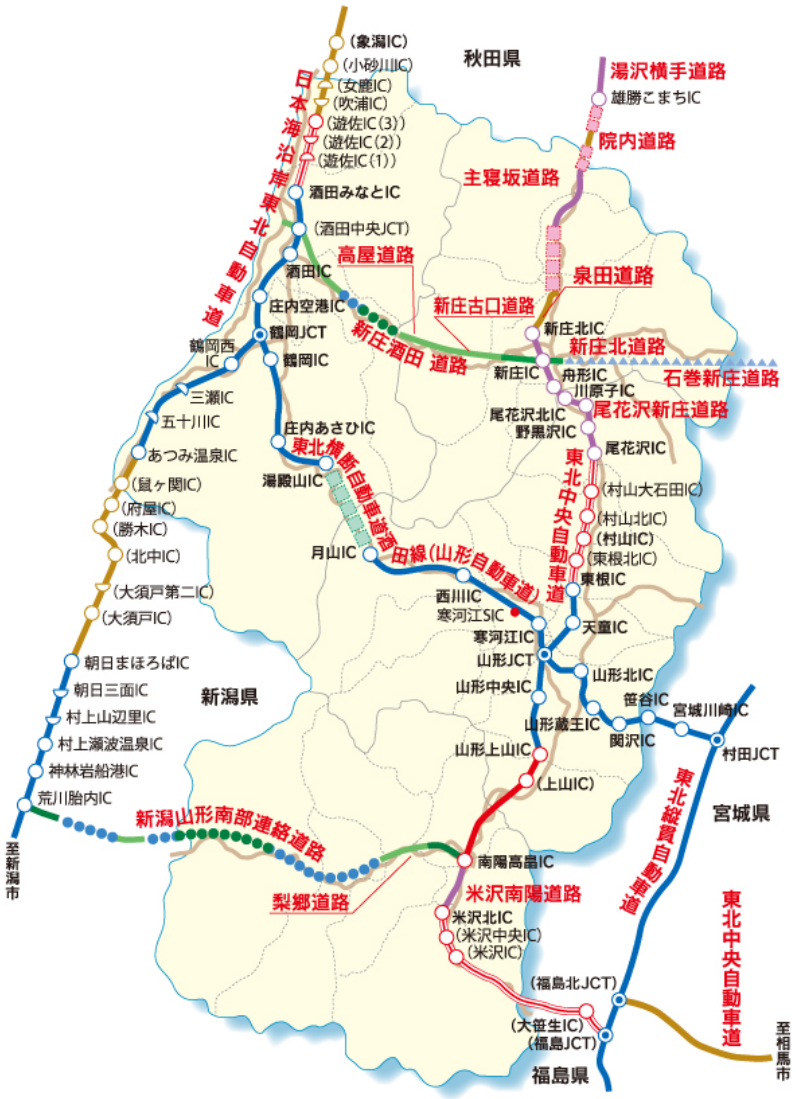
・直轄高速　東北中央自動車道（東根～尾花沢間）延長 23km
・第 1 種 2 級道路
・設計速度：100km/h（道路構造令）
・車線：二車線

[幹線道路]

●国道 13 号（南北軸）：北は大石田町、南は東根市につながっている。
●国道 347 号（南北軸）：都市間幹線道路として、近隣都市等の他都市と本市を結ぶ。
●主要地方道寒河江・村山線：市内幹線道路として、中心市街地と各集落とを結ぶ。

[公共交通]

●JR 奥羽本線：都市計画区域内には村山駅が、都市計画区域外には袖崎駅がある。
●バス：村山駅前を発着する便を中心に市内の主要な道路を走っている。



凡　例	
高規格幹線道路	高速自動車国道
	供用区間
	事業中区間
	事業中区間(うち直轄区間)
	計画段階評価を進めるための調査を行う区間
	予定路線
	高速自動車国道と並行する一般国道自動車専用道路
	供用区間
	事業中区間
地域高規格道路	供用区間
	整備区間
	調査区間
	計画路線
	候補路線

※1 (　)書きICは仮称

山形県内高規格・地域高規格道路状況

資料：国土交通省東北地方整備局山形河川国道事務所

②交通量

・国道 13 号の交通量が最も多く、30,248 台／24ｈ（平日）である。次いで、市街地あたりの主要地方道尾花沢関山線が 9,190 台／24ｈ（平日）で二番目に多い。

・休日の方が平日より交通量が少ない。

村山市の道路網と交通量

（5）主要施設

主要施設分布図

①公共施設

村山市総合文化複合施設 甑葉（しょうよう）プラザ

甑葉プラザは、平成 18 年度に公募型プロポーザル方式による設計者の選定を行い、国のまちづくり交付金事業で村山市総合文化複合施設として建設した。中心市街地の活性化を図ることと市全体のまちづくりを目的としている。また、市民の交流や学習活動などの拠点施設として活用し、いつでも気軽に利用できる身近な施設を目指している。

甑葉プラザは、「交流と学習によるにぎわいの創造」をテーマに、施設がまちの顔（核）となり、市全域のにぎわいへと繋げる事業を展開していこうとしている。

【1 階】甑葉ホール（多目的ホール）、カフェ、市民の部屋（会議室）、徳内広場、村山市立図書館

【2 階】メディアルーム、学習室、会議室、ラウンジ、研修室、調理実習室、親子交流ひろば

【3 階】甑岳テラス／葉山テラス

村山駅

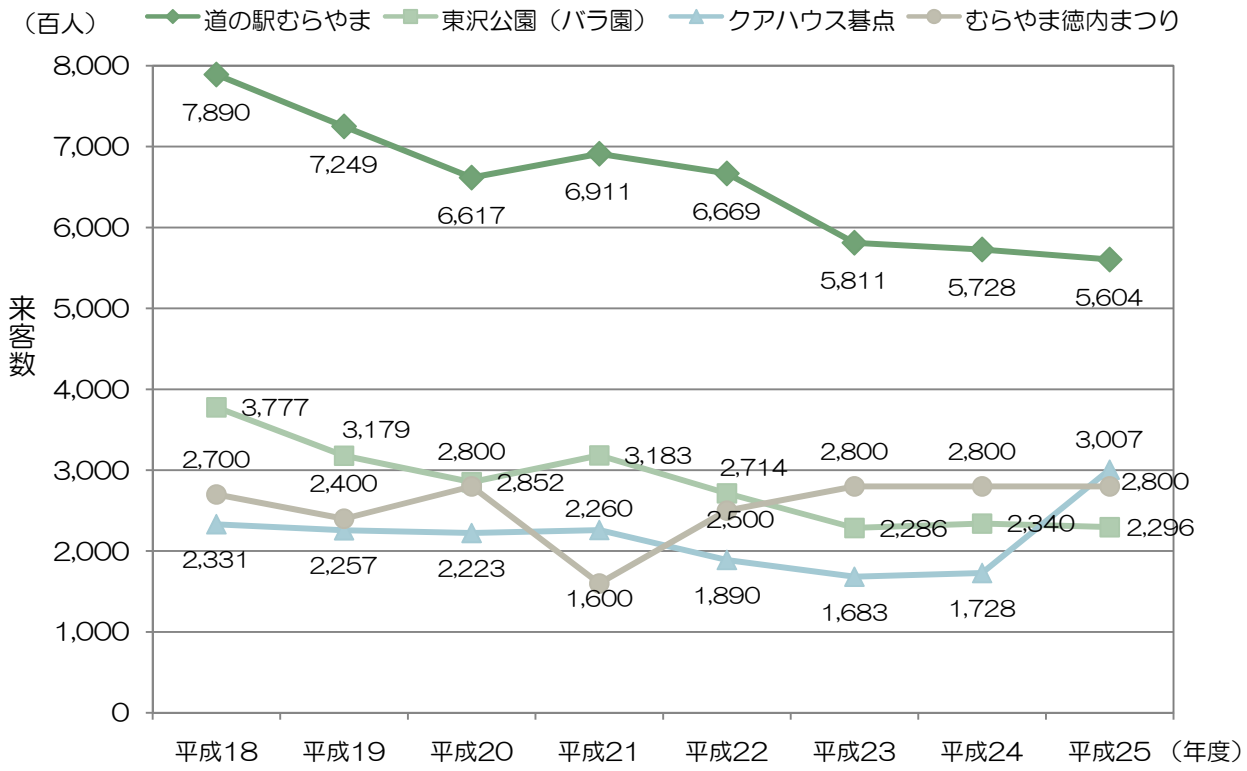
路　　線：山形新幹線、奥羽本線
乗車人員：1,290 人/日（降車客含まず）2013 年
出　　口：西口、東口

奥羽本線上を走るミニ新幹線である山形新幹線の停車駅でもある。旧楯岡町の中心部にあり楯岡と命名されたが、山形新幹線の新庄延伸にあわせて市名と同じ駅名に改称された。

②観光施設

・道の駅むらやまと東沢公園（バラ園）の来客数は年々減少傾向にある。
・むらやま徳内まつりの来客数は平成 21 年に一時落ち込むものの、平成 23 年からは横ばいに転じている。
・クアハウス碁点は年々減少傾向にあったが、平成 25 年に新装オープンしたこともあり増加に転じている。

村山市の各観光施設の来客数の推移



資料：山形県観光者数調査

道の駅むらやま

「村山市故里交流施設」として設置された。道の駅としては初めて道路の両側に施設を設け、完全分離型四車線道路を円筒型連絡通路（ローズブリッジ）で行き来できる。村山の文化、歴史等の地域情報発信や地元特産物の販売を行っている。

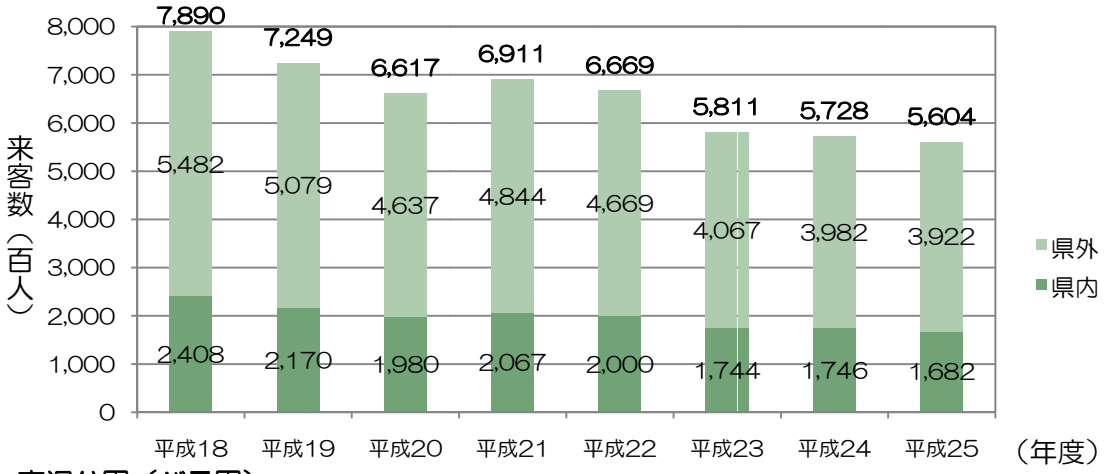
路線名：国道 13 号

登　　録：第１２回・1997 年４月 11 日

所在地：山形県村山市大字楯岡字一本柳地内

来客数：560,400 人（平成 25 年度）※県下道の駅第２位

道の駅むらやまの来客数の推移



東沢公園（バラ園）

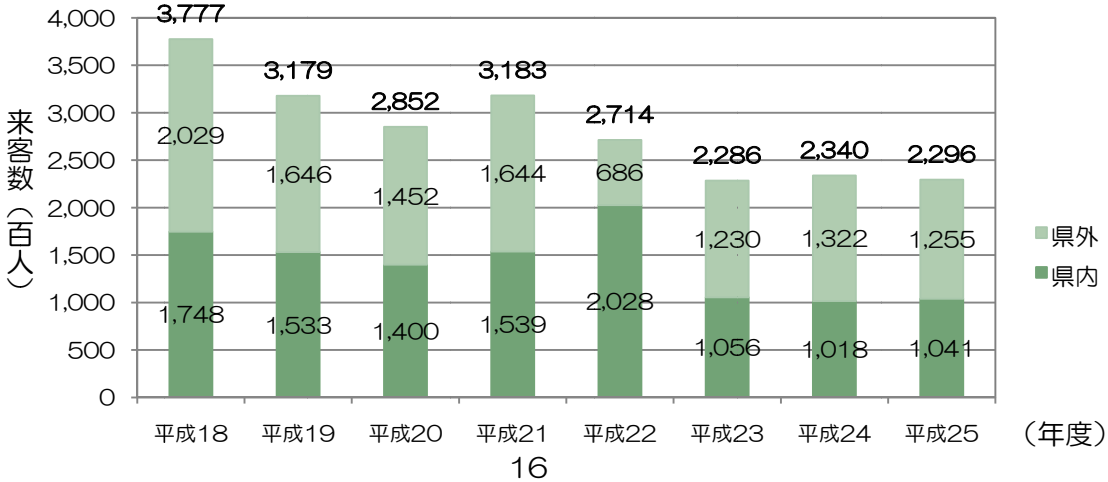
日本有数の規模を誇るバラ園と 3 つの湖を中心とした公園。平成 14 年にグランドオープンしたバラ園は、約７ヘクタールの広さに世界各国の約 750 品種、２万株余りのバラが咲き誇る。

見頃は６月上旬から９月下旬。年間で最盛期に開催されるバラまつり時が最も来訪者が多い。

所在地：山形県村山市楯岡東沢 1-25

来客数：229,600 人（平成 25 年度）

東沢公園（バラ園）の来客数の推移



クアハウス碁点

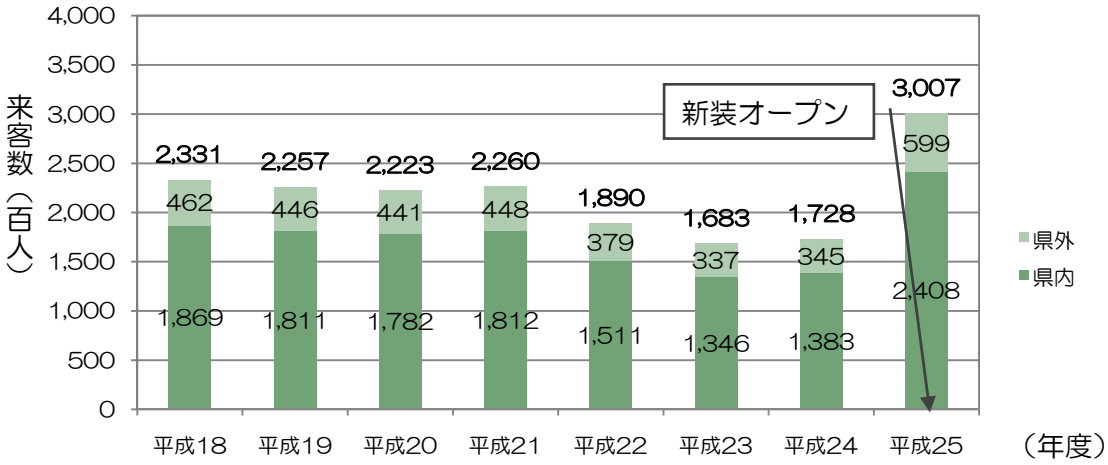
最上川添いに立つ環境省指定の国民保養温泉地で、宿泊施設と最上川を眺める源泉かけ流し露天風呂と SPA プールを備え、専門のトレーナーの指導も受けられる。周辺には体育館や遊歩道、テニスコートなどの施設が整備されており、温泉を楽しみながら健康づくりができる。

開　　業：1982（昭和 57）年５月　※2013（平成 25）年新装オープン

所在地：山形県村山市碁点 1034-7

来客数：300,700 人（平成 25 年度）

クアハウス碁点の来客数の推移

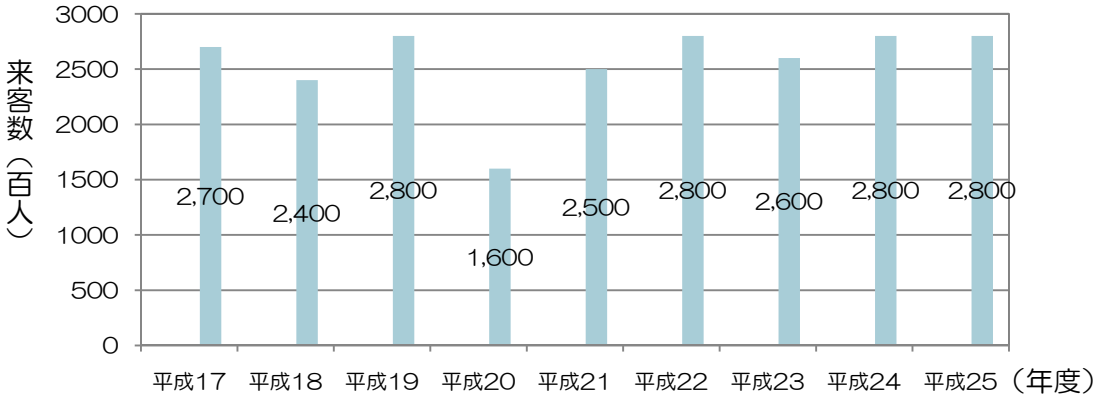


むらやま徳内まつり

最上徳内ゆかりの北海道、厚岸神社の祭りで古くから受け継がれてきたお囃子は、徳内の故郷村山市で「徳内ばやし」として、地域に深く根付いている。囃し手が豪華絢爛な山車に乗込み、踊り手はお囃子に合せて勇壮かつ華麗に、各団体が特色を活かした踊りを繰り広げる。

開催日：毎年８月下旬

むらやま徳内まつりの来客数の推移



最上川三難所

舟運時代、その中流にある碁点、三ケ瀬、隼の三地点は、通過するのに困難を極めた為に最上川三難所と呼ばれ、船頭達におそれられていた。現在は、観光地のひとつとして最上川三難所舟下りができる。

碁点（ごてん）　三ヶ瀬（みかのせ）　隼（はやぶさ）

そば街道

日本三大急流のひとつである最上川と、葉山の雄大な自然に囲まれた村山。寒暖の差が激しい気候がそばの旨味のもとであるデンプンを多く生み出すため、そば栽培の適地といわれている。

最上川の流れに沿ってそば屋が多く立ち並ぶ。かつての伝統を受け継ぎ、村山に伝わるそばを多くの人に食べてもらおうと始まった。平成 6 年にそば屋が軒を連ねる 15 キロメートルの道のりを「最上川三難所そば街道」と名付け、祭りやイベントを開催し、そばに親しんでもらおうと市を挙げて取り組んでいる。

最上川三難所そば街道パンフレット

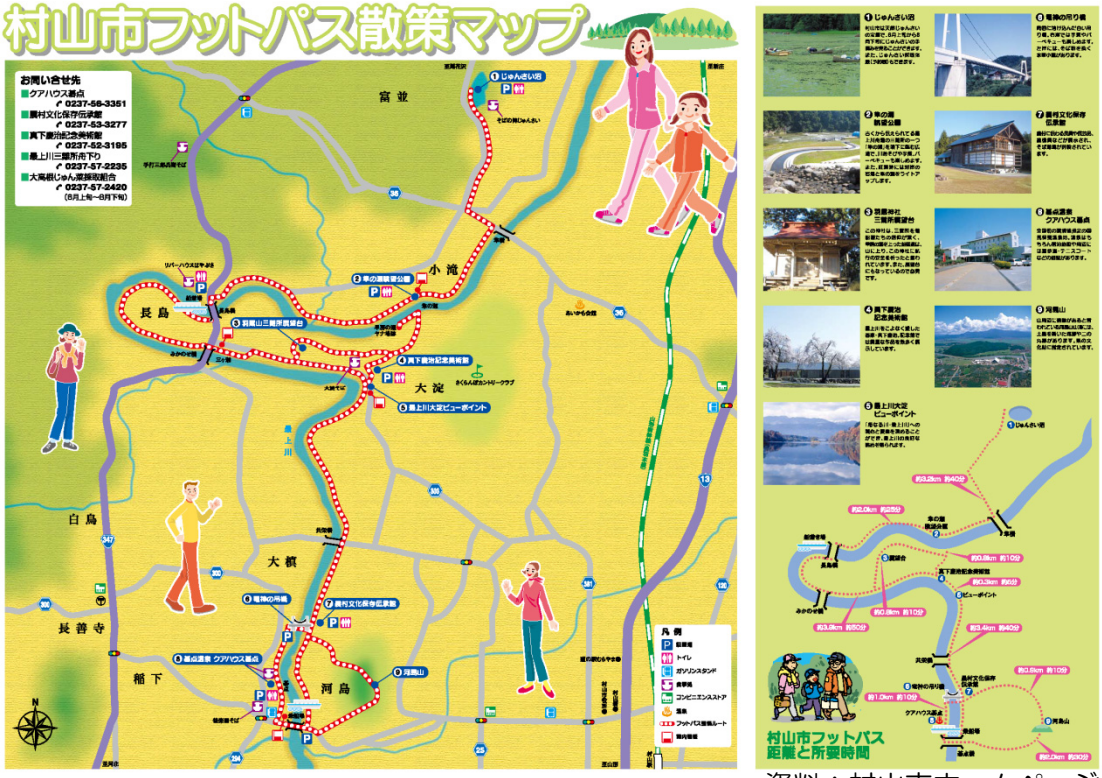
資料：最上川三難所そば街道振興会

むらやまフットパス

「フットパス」とは、イギリスで発祥した「歩くことを楽しむための道」のことで、農村部を中心にイギリス国内を網の目のように走っている「公共の散歩道」である。

最上川フットパスは、最上川の美しい自然や沿川の観光資源などの魅力的な場所をフットパスでつなぐ目的で作られた。現在、村山市の他にも寒河江市、大江町、白鷹町、長井市で整備がされている。

村山市フットパス散策マップ



資料：村山市ホームページ

2．既存道の駅むらやまの現状

（1）道の駅むらやま設置までの背景および概要

①設置までの背景

村山市は「村山市第三次総合開発構想」を実現するべく、クアハウス碁点を中心とする「最上川ウォーターフロント」の整備、村山市出身の北方探検家「最上徳内」事業、東沢都市公園や河島山ニュータウン事業等を推進してきた。

道の駅むらやまは、当初、「最上川ウォーターフロント」の整備中である碁点付近に資料館的な施設を計画していたが、より多くの人に利用してもらうために交通量の多い国道13号沿いへ建設し、「道の駅」の指定を受け、地域振興と交流の核としつつ、サービスを高度化、多機能化を図ることが検討された。建設省山形工事事務所でチェーン着脱予定地であった用地を活用し、平成９年４月に道の駅「むらやま」として登録、「村山市故里交流施設」として設置された。

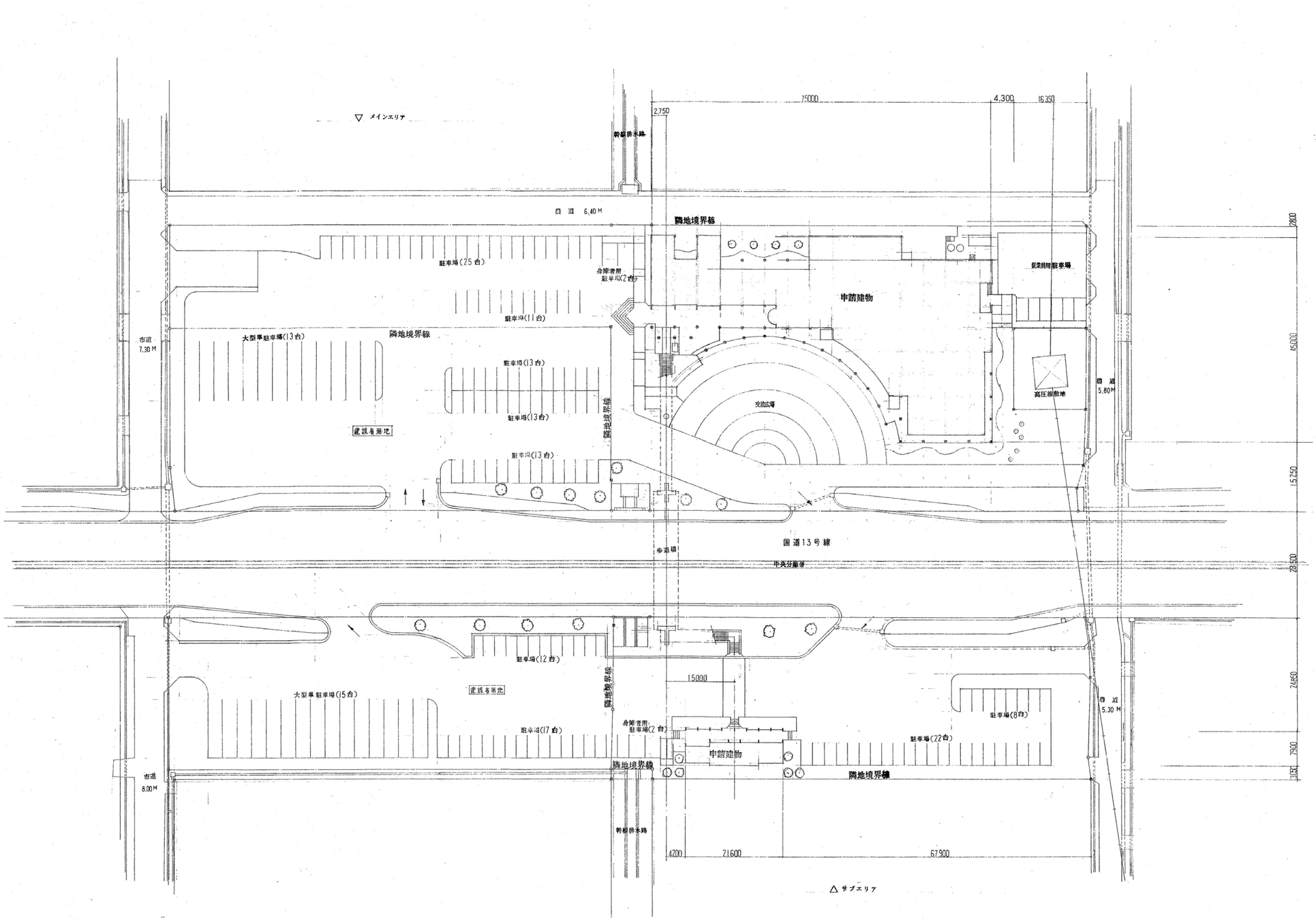
道の駅むらやまの概要

路線名	国道 13 号
登録年月日	第１２回・1997（平成９）年４月 11 日
所在地	山形県村山市大字楯岡字一本柳地内
管理・運営者	㈶村山市余暇開発公社
管理・運営者種別	公益法人
機能	特産品販売所、農産物直売所、観光案内所、道路情報施設、レストラン、ファーストフード
来客数	560,400 人（平成 25 年度）※県下道の駅第２位
駐車台数	普通車 129 台、大型車 28 台、身障者用４台
トイレ	男性 26 器、女性 20 器、身障者用４器
通信	電話３台、FAX1 台

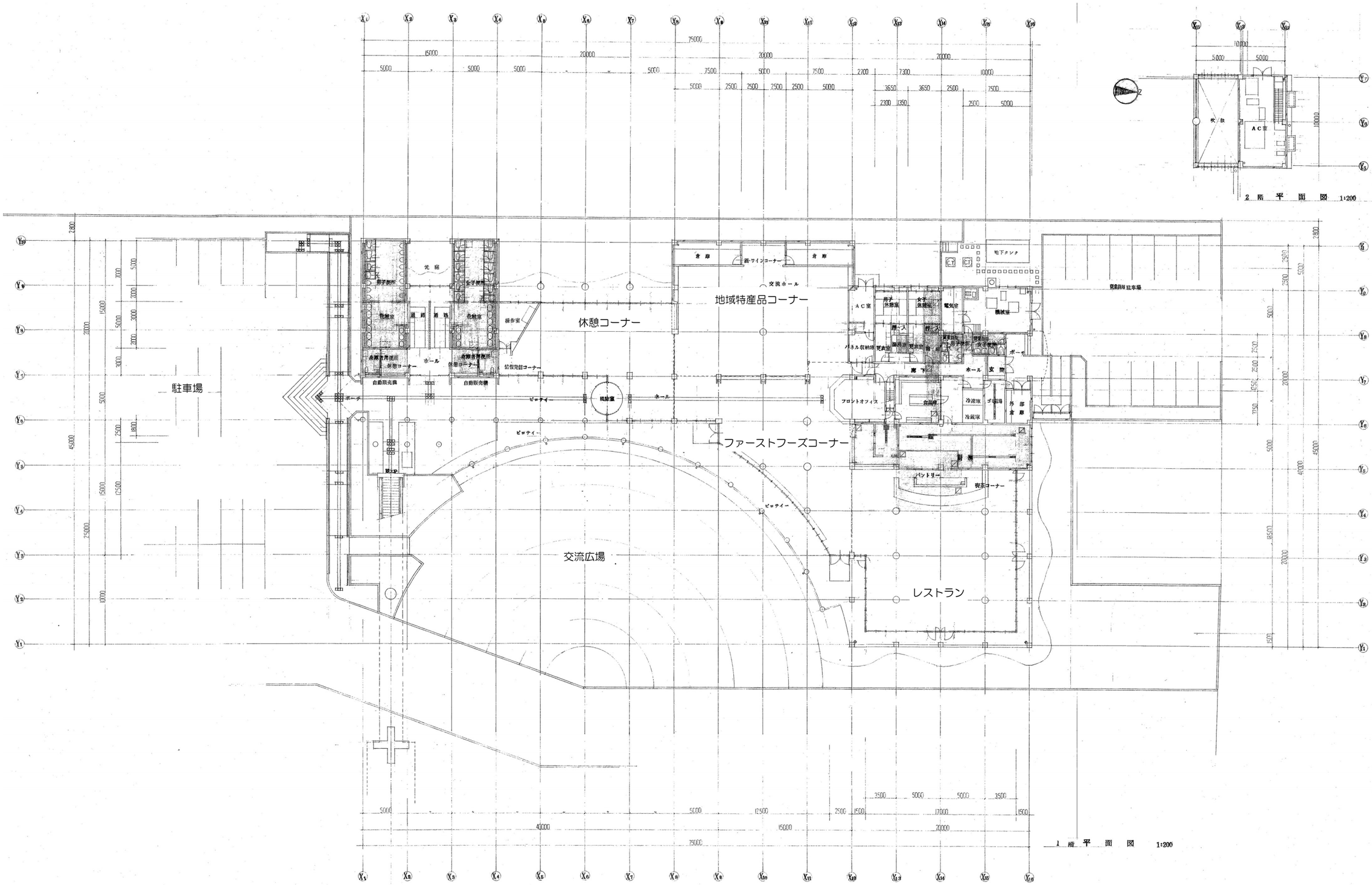
資料：村山市提供データ

②施設概要

道の駅としては初めて道路の両側に施設を設け、完全分離型四車線道路を円筒型連絡通路（ローズブリッジ）で行き来できる。中央分離帯を擁する片側 2 車線の道路の下り線（北行）側に主要な施設がある。村山の文化、歴史等の地域情報発信や地元特産物の販売を行っている。



道の駅むらやま　配置図


駐車場
休憩コーナー
地域特産品コーナー
ファーストフーズコーナー
交流広場
レストラン
交流ホール
光庭
ホール
ピロティー
ポーチ
自動販売機
授乳室
AC室
厨房
フロントオフィス
2 階 平 面 図 1:200
1 階 平 面 図 1:200

道の駅むらやま　平面図

道の駅むらやまの施設概要

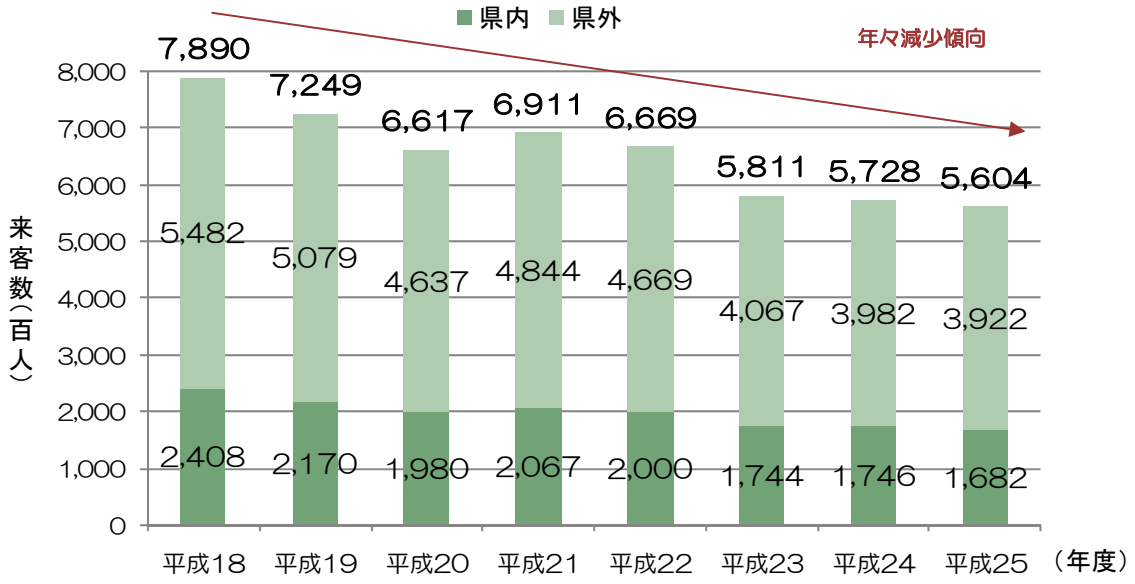
<table>
<tr><td rowspan="4">敷地面積</td><td colspan="8">19,519 ㎡</td></tr>
<tr><td colspan="4">7,247 ㎡</td><td colspan="4">12,272 ㎡</td></tr>
<tr><td rowspan="2">建設省</td><td colspan="2">西側（下り車線側）</td><td>3,950 ㎡</td><td rowspan="2">村山市</td><td colspan="2">西側（下り車線側）</td><td>8,508 ㎡</td></tr>
<tr><td colspan="2">東側（上り車線側）</td><td>3,297 ㎡</td><td colspan="2">東側（上り車線側）</td><td>3,764 ㎡</td></tr>
<tr><td>建物構造</td><td>西側施設
（下り車線側）</td><td>RC 造</td><td>東側施設
（上り車線側）</td><td>RC 造</td><td>連絡通路</td><td>鉄骨造</td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="2">延べ床面積</td><td colspan="8">2,107 ㎡</td></tr>
<tr><td>西側施設</td><td>1,723 ㎡</td><td>東側施設</td><td>98 ㎡</td><td>連絡通路</td><td>286 ㎡</td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="3">駐車場面積</td><td colspan="8">9,615 ㎡</td></tr>
<tr><td colspan="2">建設省</td><td>5,350 ㎡</td><td colspan="2">故里交流施設</td><td colspan="2">4,265 ㎡</td></tr>
<tr><td>西側</td><td>3,200 ㎡</td><td>東側</td><td>2,150 ㎡</td><td>西側</td><td>1,830 ㎡</td><td>東側</td><td>2,435 ㎡</td></tr>
<tr><td rowspan="4">トイレ数</td><td rowspan="4">西側</td><td>男子（大）</td><td>11 器</td><td rowspan="4">東側</td><td>男子（大）</td><td>8 器</td><td>男子（大）合計</td><td>19 器</td></tr>
<tr><td>男子（小）</td><td>4 器</td><td>男子（小）</td><td>3 器</td><td>男子（小）合計</td><td>7 器</td></tr>
<tr><td>女子</td><td>12 器</td><td>女子</td><td>8 器</td><td>女子合計</td><td>20 器</td></tr>
<tr><td>身障者用</td><td>2 器</td><td>身障者用</td><td>2 器</td><td>身障者用合計</td><td>4 器</td></tr>
</table>

③道の駅むらやまの来客数

・来客数は年々減少傾向となっている。

・平成 25 年度の 1 日あたりの来客数は約 1,535 人で、立寄率が約５％となっている。

道の駅むらやまの来客数の推移

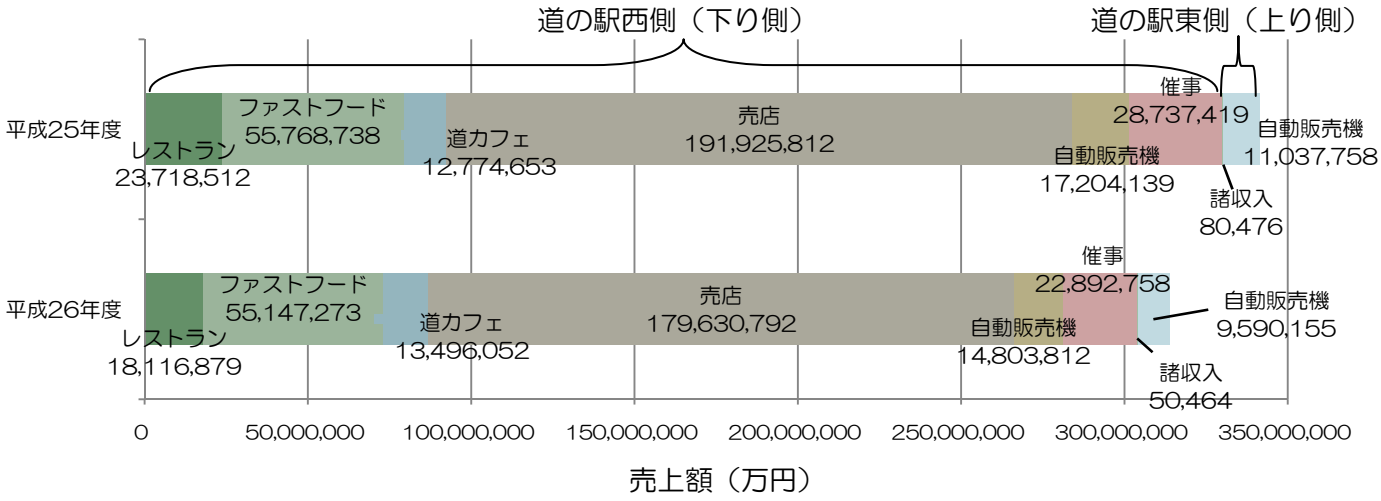


資料：山形県観光者数調査

④売上

道の駅むらやまの西側の売上は平成 25 年度が約 3 億 3000 万円、平成 26 年度が約 3 億円となっており、前年度と比べ約 3000 万円売り上げが落ちている。また、東側の売上は平成 25 年度が約 1100 万円、平成 26 年度が約 950 万円となっており、前年度と比べ約 150 万円売り上げが落ちている。

平成 25・26 年度における道の駅むらやまの売上内訳



資料：村山市提供データ

⑤道の駅むらやま施設整備における事業費

・全体事業費の 2 割を国交省、8 割を村山市が負担している。

道の駅むらやま施設整備における事業費

	国交省	村山市	合計
全体事業費	413 百万円	1,686 百万円	2,099 百万円
用地費	10 百万円	166 百万円	176 百万円
施設費	403 百万円	1,446 百万円	1,849 百万円
その他	―	74 百万円	74 百万円

資料：村山市提供データ

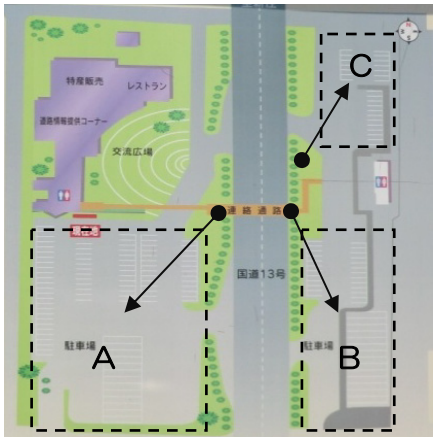
（2）道の駅むらやまの現地調査

【駐車場】

・約 4 割駐車場が車で埋まっていた（2015/04/24（金）11:00 ごろ）。

・観光の小型バスの利用が見られた。

・ラインが消えかけている。



【利用者層・周辺環境】

・中高齢者の利用が多くみられた。

・周辺の景色をバックに写真を撮っている来訪者がいた。

【施設内の利用状況】

・施設内は買い物を楽しむ来訪者の姿が見られた。

・景色の見える窓際の席で食事する方が多かった。

・村山市の観光施設や周辺道路情報の提供を行っている。

【バリアフリー】

・上り、下り側の駐車場共に身障者用駐車場が２台ずつ設置してある。

・道の駅のある下り線の方には電気自動車用の充電可能な駐車場がある。

・道の駅にアプローチするためのスロープが２本設置してある。

下り側の身障者用駐車場

下り側東側スロープ

上り側の身障者用駐車場

上り側施設

・上り、下り側の施設共に身障者用トイレが男性用、女性用と分かれて設置してある。

下り側の身障者用男子トイレ

下り側の身障者用女子トイレ

上り側の身障者用トイレ

・連絡通路は階段しかないため、バリアフリー対応をしていない。

【外構】

・駐車場と施設の距離が遠い。

・駐車場と施設の動線に広場がないため、利用しづらい。

・上りと下りで分断されているため、利用しづらい。

道の駅としては県下２位の来客数ではあるものの、年々減少傾向にある。さらに、東北中央自動車道（東根～尾花沢）の開通により国道 13 号の交通量が減少し、更なる来訪者の減少が懸念される。

また、現在の道の駅は身障者が不自由なく利用することが難しく、配置計画等での施設や広場の利用がしづらい。そのため、今後移設を視野に入れて検討する必要がある。

3.「道の駅」の制度について

（1）全国の道の駅整備の動向

①「道の駅」登録の経緯について（国土交通省ホームページより）

「道の駅」は、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である。

経緯

平成３年 10 月 ～平成４年４月	「道の駅」を実験（山口県、岐阜県、栃木県）
平成３年	交通安全事業の対象事業に道の駅の「駐車場」を追加 （交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法）
平成５年１月 18 日	「道の駅」の提言（「道の駅」懇談会会長：越正毅教授）
平成５年２月 23 日	「道の駅」の整備についての要綱策定

登録状況

平成５年４月 22 日に全国 103 箇所が登録されて以降、追加登録及び登録抹消を経て、平成 27 年４月 15 日時点では全国 1,059 箇所の道の駅が登録されている。

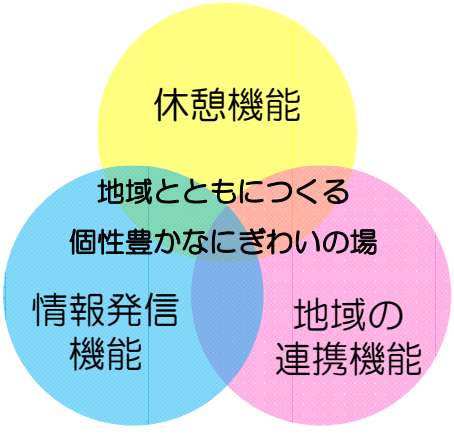
概要

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れ、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る。

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かできる。

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る。

こうしたことを背景として、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」をきっかけに町と町とが手を結び活力ある地域づくりを共に行うための「地域の連携機能」、の３つの機能を併せ持つ休憩施設「道の駅」が誕生した。



②道の駅の設置基準

一般道路にも、高速道路のパーキングエリアのように安心して自由に立ち寄り、休憩しトイレを利用できる快適なパーキングが求められている。 また、活力ある地域づくりのためには、人と地域の交流により地域が持つ魅力を知ってもらい、その地域を訪れる人々に文化、歴史、名所、特産物などを 紹介する情報発信の場が求められている。

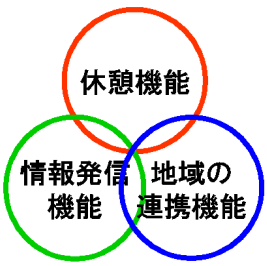
国土交通省が公表している「『道の駅』登録・案内要領」によれば、基本的に備えるべき事項として、以下の項目を掲げている。

道の駅の設置基準

設置位置
・休憩施設としての利用のしやすさ、「道の駅」相互の機能分担の観点から、適切な位置に設置
施設構成
・休憩目的の利用者が無料で利用できる十分な容量の駐車場
・清潔なトイレ
・施設及び施設間を結ぶ主要な歩行経路のバリアフリー化
・利用者に多様なサービスを提供する施設
・道路及び地域に関する情報を提供する案内所又は案内コーナー（案内・サービス施設）
提供サービス
・駐車場、トイレ、電話は 24 時間利用可能
・案内・サービス施設には、原則として案内員を配置し、親切な情報提供を実施
地域側施設の設置者
・市町村または市町村に代わり得る公的な団体 ※案内・サービス施設の管理または運営を市町村等以外のものが行う場合は、契約等により「道の駅」として必要なサービスが確保されるよう措置されていること
配慮事項
・女性、年少者、高齢者、身障者など様々な人の使いやすさに配慮
・施設計画は景観に十分配慮し、特に景勝地にあっては、地域の優れた景観を損なうことのない施設計画

また近年では、大地震や津波、豪雪等の災害が発生した場合に、道路利用者の避難場所や情報入手が課題となってくると考えられる。今後は地方自治体と連携し、各地域ごとにそれぞれの道の駅にふさわしいメニューによって、災害時に対応した防災機能の充実といった役割が求められる。

基本３機能



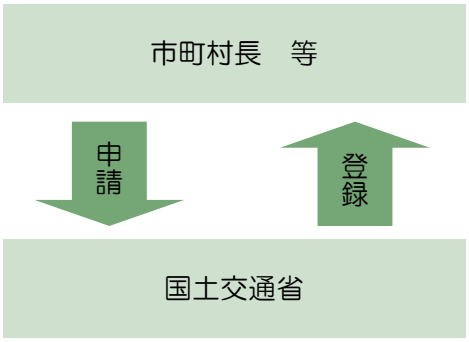
防災拠点機能

③「道の駅」の設置者、登録方法

〇「道の駅」は、市町村又はそれに代わり得る公的な団体が設置

〇登録は、市町村長からの登録申請により、国土交通省で登録

「道の駅」の登録手続き



「道の駅」の登録数

平成 27 年 4 月 15 日現在

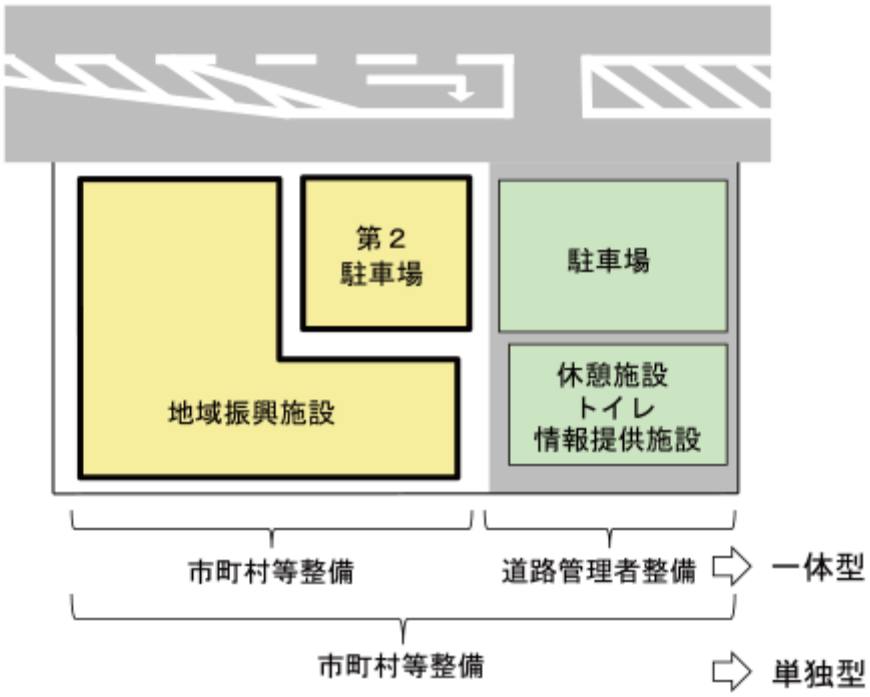
「道の駅」総数　1,059 駅

うち一体型：599 駅（57%）

うち単独型：460 駅（43%）

〇整備の方法は、道路管理者と市町村長等で整備する「一体型」と 市町村で全て整備を行う「単独型」の２種類

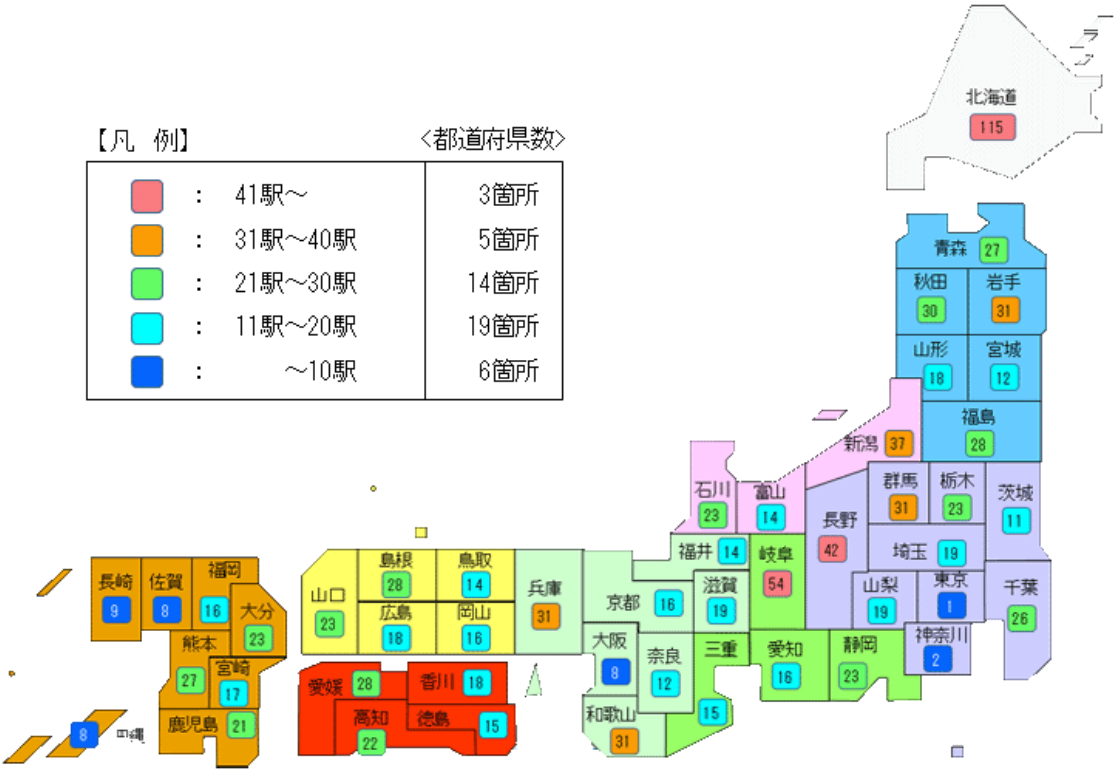
整備主体と整備内容



資料：国土交通省ホームページ

③道の駅の設置箇所

これまでに道の駅は全国に 1,059 箇所、そのうち東北に 146 箇所、山形県に 18 箇所設置されている。



都道府県別道の駅設置数

出典：国土交通省ホームページ

④防災拠点機能をもった道の駅

東日本大震災で道の駅が避難所や物資補給基地として利用されたことにより、防災拠点としての役割が注目されている。

防災拠点機能として、地方自治体と連携しそれぞれ必要な施設等を整備する例、防災拠点機能を兼ね備えた道の駅の事例を示す。

道路管理者と地方自治体の連携

出典：国土交通省ホームページ

防災拠点機能を兼ね備えた事例

今回の休憩施設と整備内容や機能が類似している道の駅「(仮称)いなわしろ」の事例を挙げる。

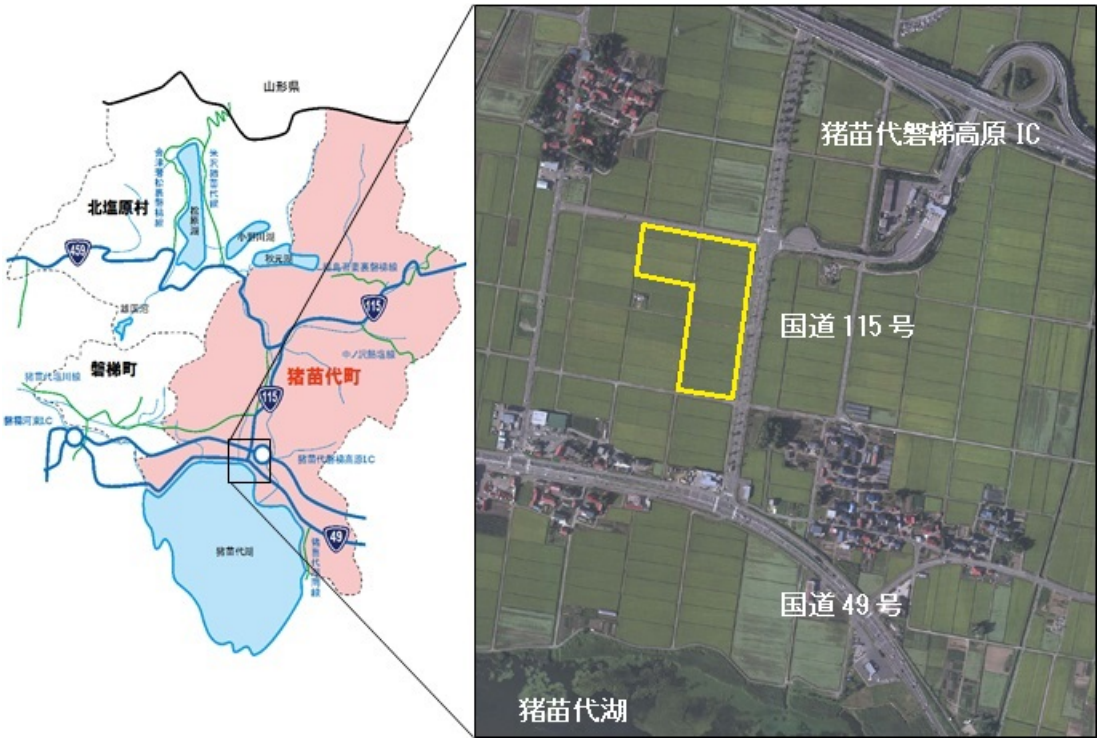
道の駅「(仮称)いなわしろ」(猪苗代町ホームページより)

イメージ図

道の駅「(仮称)いなわしろ」は、国道 49 号、国道 115 号、磐越道における火山・豪雪・地震等の災害時のモータープールや緊急時のヘリポートなどの総合防災機能を確保し、２４時間利用可能な清潔なトイレと道路情報提供施設ならびにレストラン、軽食コーナーそして地域で生産された農産物や特産品の販売コーナーなどの施設を備え、平成 28 年度の供用開始に向け整備を進めている。

＜整備位置＞

景観に優れた豊かな自然の中で、休憩施設として利用しやすく、町内の交通量と車両の流れ、施設の機能が最大限に発揮できる国道 115 号と猪苗代磐梯高原 IC の交差点の南西側に整備する。



＜予定施設概要＞

整備内容	整備主体	施設規模
地域振興施設（農産物直売コーナー、レストラン、軽食コーナー）、道路情報提供施設、トイレ　他	猪苗代町 福島県（道路管理者）	3,050m2
利用者駐車場	猪苗代町 福島県（道路管理者）	11,740m2 （186 台）
広場・イベント広場	猪苗代町	2,400m2
緑地	猪苗代町	1,030m2
ヘリポート	猪苗代町	4,120m2
調節池	猪苗代町	2,500m2

＜検討経緯・年次計画＞

年　度	実施スケジュール
経 緯	第６次猪苗代町振興計画、猪苗代町都市計画マスタープラン
Ｈ２３・２４	「基本構想」策定、「基本計画」策定、基本設計（土木・建築）
Ｈ２５・２６	詳細設計（土木・建築）、工事着手（土木）
Ｈ２７	工事着手（建築）
Ｈ２８	道の駅完成・供用開始、ヘリポート工事着手
Ｈ２９	ヘリポート完成

⑤道の駅の機能強化に関する取組

道の駅は、休憩施設・24 時間使用可能なトイレ、情報発信施設を備えた施設として整備されてきており、地域のにぎわいの拠点となっている。近年では、東日本大震災時の防災活動の拠点としての活用や雇用効果を地域に直接もたらしている。

国交省では生活サービスを集約提供する「小さな拠点」づくりなど、コンパクト＋ネットワークの考え方に基づき地域を支える取組を進めている一方で、「まち・ひと・しごと創生法案」と「地域再生法の一部を改正する法律案」が平成 26 年 11 月に成立し、「地方創生」という課題に対して道の駅が果たす役割も示唆されており、この地方創生に向けて機能を発揮する道の駅を以下の２つに類型化し、各類型別に機能のイメージを提示している。

地方創成の拠点となる「道の駅」の類型別機能イメージ

地域外から活力を呼ぶゲートウェイ型	
インバウンド観光	・多言語に対応した案内など、外国人観光案内所認定の取得 ・地酒やお菓子など、地域の特産品を免税で購入できる免税店の併設 ・外国発行クレジットカードの利用可能 ATM の設置 ・無料公衆無線 LAN 環境の提供 ・電気自動車による周遊観光を可能とする EV 充電設備の設置　等
観光総合窓口	・観光協会等と連携した地域全体の観光案内機能 ・宿泊予約やツアー手配のための旅行業の登録 ・単なる物見遊山にとどまらない、史実・文化など知的好奇心を刺激する機会の提供 ・地域資源を活かした体験・交流機会の提供　等
地方移住等促進	・空き家情報や就労情報など、地方移住に必要な情報のワンストップ提供 ・若者に地域の魅力を体験する機会の提供 ・運営スタッフの公募等による雇用機会の創出 ・ふるさと納税に関する情報提供
地域の元気を創る地域センター型	
産業振興	・地域の特産品によるオリジナル商品開発、ブランド化 ・直接的な雇用に加え、地元生産者からの調達による雇用の創出 ・地元農林水産物を活用した６次産業化のための加工施設や直売所の設置等
地域福祉	・診療所、役場機能など、住民サービスのワンストップ提供 ・高齢者への宅配サービス ・健康、バリアフリーに配慮した高齢者向け住宅の併設 ・地域公共交通ネットワークの乗継拠点 ・SS(サービスステーション)過疎地における石油製品の供給拠点機能　等

防災	・自衛隊、警察、消防等の広域支援部隊が参集する後方支援拠点 ・地場産品の取扱いや燃料保有、非常電源装置等によるバックアップ機能 ・平時からの防災啓発教育のため、既往災害等の情報発信　等

道の駅の類型別機能イメージ図

（※ 機能を兼ねるタイプも想定）

出典：国土交通省ホームページ

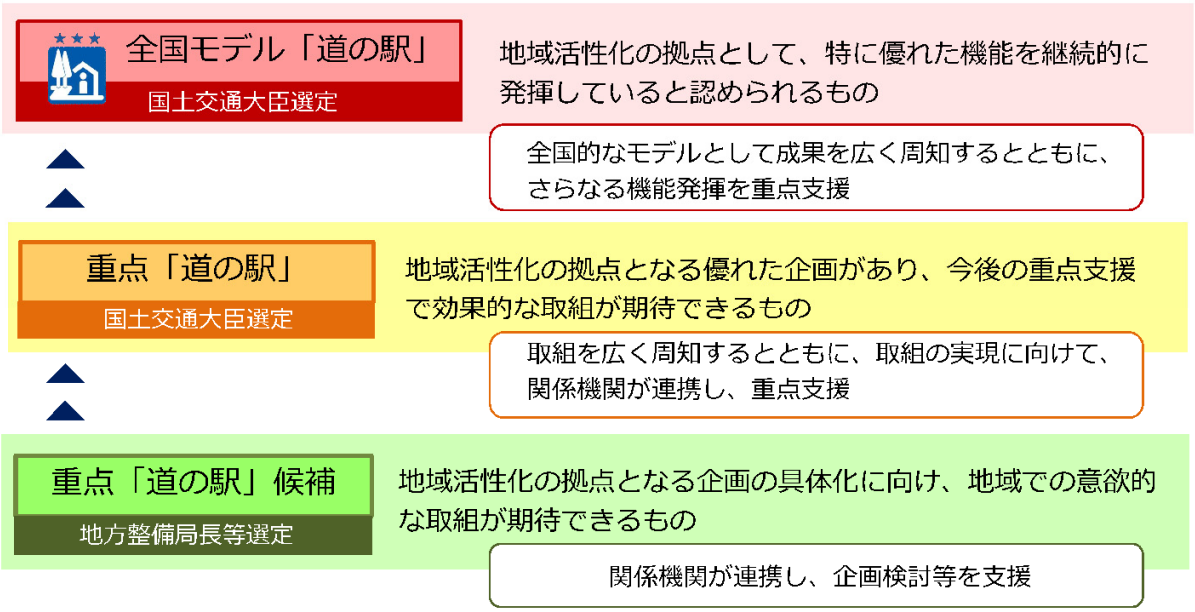
複合的な政策目的を実現する「道の駅」の整備には、これまでも国や都道府県による様々な支援制度が活用されてきたが、多くの省庁や機関にまたがる制度は個別に検討・適用されてきており、必ずしも十分な連携が図られてきたとは言えなかったため、国土交通省では、複数の関係機関が連携する相乗効果により企画提案の実現を支援することとしており、以下の支援メニューを示している。

想定される主な支援メニュー

総務省	地域経済循環創造事業交付金
農林水産省	都市農村共生・対流総合対策交付金
	農山漁村地域整備交付金のうち、集落基盤整備事業・中山間地域総合整備事業
	農山漁村活性化プロジェクト支援交付金
	６次産業化ネットワーク活動交付金
	農林漁業の健全な発展と調和のとれた再生可能エネルギー電気の発電の促進に関する法律
	国産水産物流通促進事業
	産地水産業強化支援事業（強い水産業づくり交付金）
	離島漁業再生支援交付金
経済産業省	次世代自動車充電インフラ整備促進事業
	地域エネルギー供給拠点整備事業
	ふるさと名物応援事業

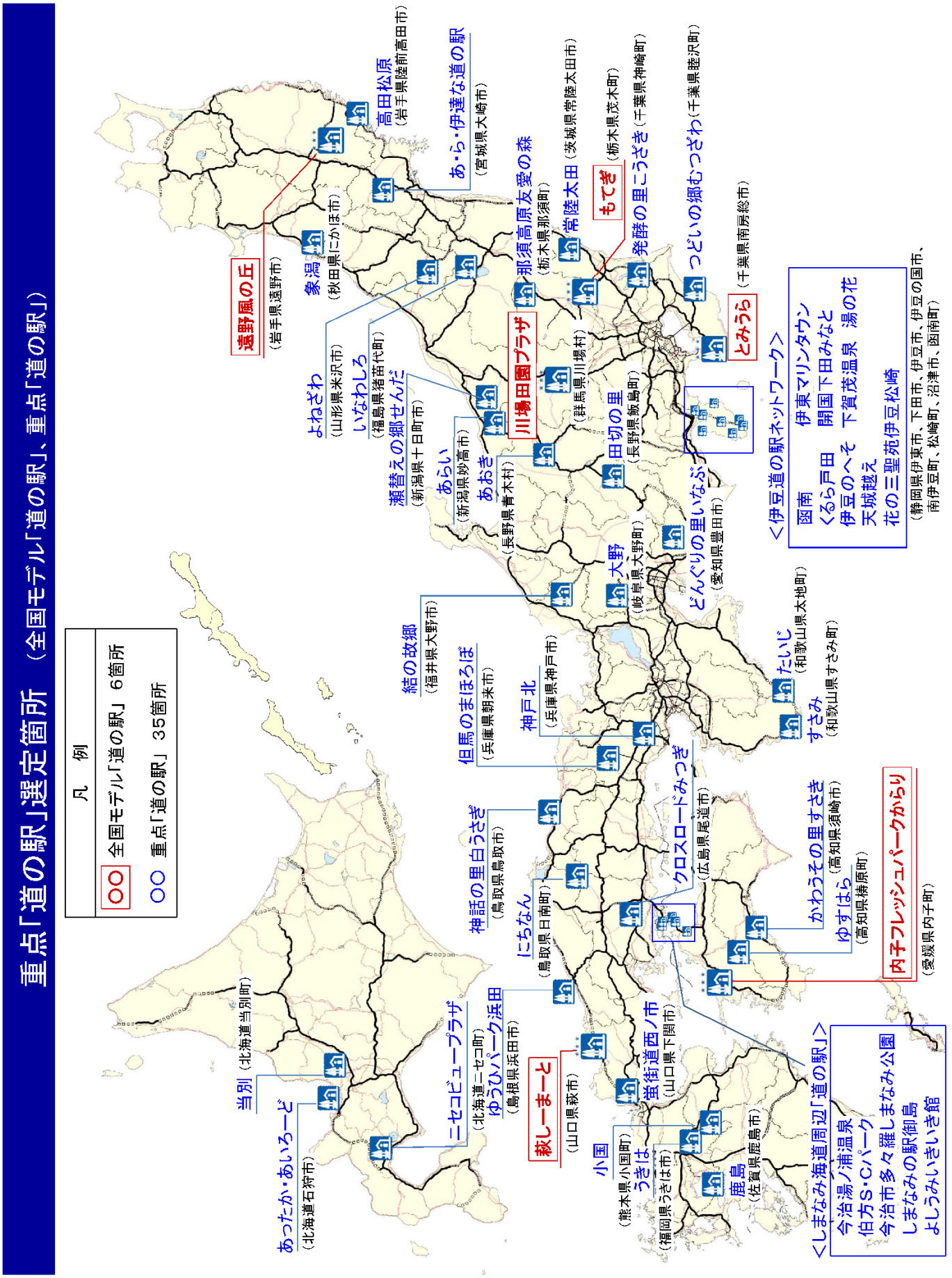
国土交通省	社会資本整備総合交付金 （道路関係、市街地関係、公園関係、住宅相談･住情報の提供関係等）
	集落活性化推進事業
	河川環境整備事業
	直轄道路事業
	みなとオアシス制度
	地域公共交通確保維持改善事業
観光庁	地域観光環境改善事業
	観光地域ブランド確立支援事業

平成 27 年 1 月 30 日に、国土交通省は道の駅を経済の好循環を地方にいきわたらせる成長戦略の強力なツールと位置づけ、特に優れた取り組みを選定して重点的に支援する取り組みとして、以下の６駅を全国モデル「道の駅」として選定した。この選定に当たっては、全国 1,040 駅の中から、【重点「道の駅」候補】を 49 箇所選定し、その内、【重点「道の駅」】を 35 箇所とし、その中から特に地域活性化の拠点として優れた機能を継続的に発揮していると認められる施設として、６箇所を選定したものである。



重点「道の駅」選定の流れ

出典：国土交通省ホームページ



出典：国土交通省ホームページ

重点「道の駅」の分布

全国から、地域活性化の拠点として模範となる全国モデル「道の駅」として選定された 6 箇所の道の駅は、以下の通り。

全国モデル「道の駅」の一覧

主な機能	都道府県	市町村	設置年度	駅名	主な特徴
観光総合	群馬県	川場村	H8	川場田園プラザ	「農業プラス観光」で人口約 3,700 人の村に年間約 120 万人が来訪。リピート率は 7 割
	栃木県	茂木町	H8	もてぎ	真岡鉄道の SL やサーキットなどの地域の魅力へのアクセスポイントとしてのゲートウェイ機能。
	千葉県	南房総市	H5	とみうら	ビワ狩り体験企画など、地域の観光資源をパッケージ化し、都市部の旅行会社へ販売。観光バス 3,000 台誘致
産業振興	山口県	萩市	H13	萩しーまーと	隣接する漁港から新鮮な海産物が直接店頭に並び、地産地消にも貢献。地元加工業者と高付加価値商品を開発し、地域に貢献。
	愛媛県	内子町	H8	内子リフレッシュパーク　からり	生産者自らが運営に携わり、特産品を活かした加工食品の開発販売など、約 60 名の雇用を創出
防災	岩手県	遠野市	H10	遠野風の丘	東日本大震災時は、後方支援拠点として機能、広域防災拠点として高度な防災機能を分担

（２）東北地方の重点「道の駅」

・東北地方の重点「道の駅」は７箇所ある。
・うち全国モデル「道の駅」が１箇所、重点「道の駅」が５箇所、重点「道の駅」候補が１箇所ある。
・山形県にある重点「道の駅」は米沢市の道の駅「よねざわ（仮称）」１つである。

東北地方整備局管内の重点「道の駅」 一覧

全国モデル「道の駅」（国土交通大臣選定）

全国的なモデルとして成果を広く周知するとともに、さらなる機能発揮を重点支援

- **岩手県遠野市　　道の駅「遠野風の丘（とおのかぜおか）」**

重点「道の駅」（国土交通大臣選定）

取組を広く周知するとともに、取組の実現に向けて、関係機関が連携し重点支援

- **岩手県陸前高田市　道の駅「高田松原（たかたまつばら）」**
- **宮城県大崎市　　道の駅「あ・ら・伊達（だて）な道の駅」**
- **秋田県にかほ市　　道の駅「象潟（きさかた）」**
- **山形県米沢市　　道の駅「よねざわ（仮称）」**
- **福島県猪苗代町　　道の駅「いなわしろ（仮称）」**

重点「道の駅」候補（東北地方整備局長選定）

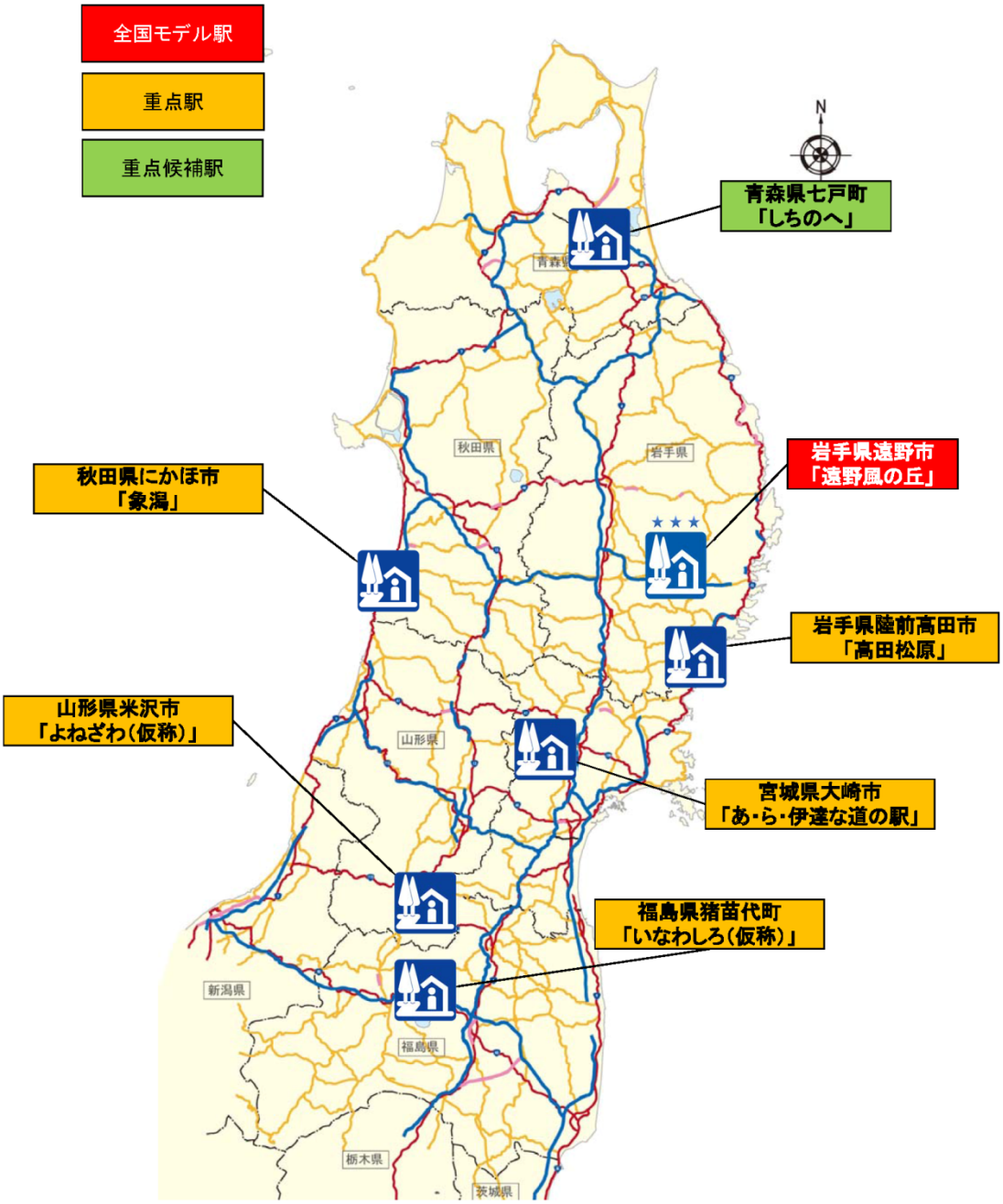
関係機関が連携し、企画検討等を支援

- **青森県七戸町　　道の駅「しちのへ」**

資料：国土交通省東北地方整備局ホームページ

東北地方整備局管内の重点「道の駅」位置図

東北地方整備局管内路線



資料：国土交通省東北地方整備局ホームページ

全国モデル「道の駅」

岩手県遠野市　道の駅「遠野風の丘」

平成10年開駅

○ 東日本震災時には、自衛隊・救急隊の支援拠点として機能を発揮。 これを受けて、岩手県広域防災拠点配置計画の広域防災拠点に位置づけられ、ベースキャンプ、備蓄等の高度な防災機能を分担。

○ 復興に向け、沿岸被災地の海産物の販売所を新設、岩手県内「道の駅」の共通販売商品を開発。

○ スタッフが常駐する観光案内所は、沿岸地域の復興情報、観光情報に加え、ふるさと納税や移住促進にも活用。

年間利用者：　約100万人　　販売額：　約6億円　　雇用：　131名

道の駅「遠野風の丘」

岩手県遠野市

（人口　約2万9千人
面積　約830km²）

国道283号（一体型）

防災の拠点

東日本大震災では、復旧、救援に向かう自衛隊・消防隊やボランティアの方々の後方支援拠点として機能

震災時の中継拠点として活用

津波被害を後世に伝える震災伝承コーナー

産業振興の拠点

沿岸被災地の海産物を販売する鮮魚店を開設し、被災地の復興を支援

大船渡市の水産加工業（鎌田水産）が出店

遠野風の丘が中心となり、岩手県内の「道の駅」共通の新商品を開発。

岩手県内道の駅30駅が共同開発

被災地企業の販路拡大等支援

観光や地方移住等総合案内拠点

観光案内所では、沿岸地域の観光復興に向け情報を発信
ふるさと納税制度の紹介、納税者には、「道の駅」の特産品を提供

専任職配置のインフォメーションコーナー

地元の野菜・土産を扱う物産ホール

イベントによる地域交流

資料：国土交通省東北地方整備局ホームページ

重点「道の駅」 道の駅「高田松原（たかたまつばら）」 岩手県陸前高田市

○ 東日本大震災による津波で被災したタピック45（旧道の駅）の遺構を保存しつつ震災伝承・地域復興の核として発展的に再生。
○ 三陸沿岸地域のゲートウェイとして震災の実情と教訓を国内・海外に向けて発信。

＜地方創生拠点としての機能＞
ゲートウェイ型

観光総合案内	インバウンド観光	防災
三陸沿岸地域のゲートウェイ	海外への復興メッセージ	震災伝承・津波防災文化

○被災地をつなぎ震災の実情と教訓を伝承
○津波防災文化の情報発信

震災の実情
震災遺構
【たろう観光ホテル】

震災の教訓
津波防災文化
【先人の教えが多くの命をすくった】
【津波てんでんこ】

○肉親にもかまわず、てんでんばらばらに高台へ

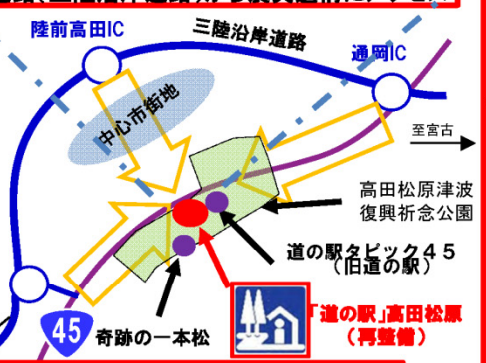
実物（震災遺構等）や実写を効果的活用

※内壁が破損

被災後のタピック45内部

駅名	都道府県	設置者	路線	新設/既設	設置年度	種別
高田松原	岩手県	陸前高田市	国道45号	既設	平成5年	一体型

復興道路（三陸沿岸道路）から震災遺構にアクセス



被災の実情や災害の規模を伝承

被災した道の駅「高田松原」（再整備）

＜提案の先駆性・ポイント＞

■震災遺構となったタピック45（旧道の駅）を、高田松原津波復興祈念公園と連携して再生し、復興・震災伝承のための地域資源として活用、新たな拠点を形成。
■三陸沿岸地域の震災遺構巡りや道路情報・気象情報等の広域案内機能を備えた、地域全体のゲートウェイとして周遊を推進（岩手県・三陸沿岸地域7市4町3村・国交省が連携）。
■被災の実情や災害の規模等を伝承するために実物（震災遺構等）や実写を効果的に活用。

＜実施内容＞

○「道の駅」遺構を保存し高田松原津波復興祈念公園と一体的に整備。
○岩手県・陸前高田市と連携し津波の実情・災害の規模、津波防災文化を国内外に情報発信する拠点を整備。
○津波防災教育の拠点となる機能を具備。
○三陸沿岸地域の震災の実情と教訓を伝承するゲートウェイとして情報発信機能を整備

資料：国土交通省東北地方整備局ホームページ

重点「道の駅」 道の駅「あ・ら・伊達な道の駅」 宮城県大崎市

○ 地域資源（伊達政宗の史実・文化等）を地域在住外国人や語り部等を活用しインバウンド観光を促進する観光拠点を構築。
○「道の駅」と岩出山地区（町内）・温泉を結ぶ周遊交通を確保。温泉・地域資源をパッケージ化した独自観光商品を開発・販売
○ 鳴子峡や温泉郷を「見る観光」に、地域の文化・芸能を「知る観光」を組み込み、一段高いレベルの観光を提供。

＜地方創生拠点としての機能＞
ゲートウェイ型

観光総合案内
地域の歴史・伝統と温泉の魅力発信

地域福祉
高齢者の活力創出

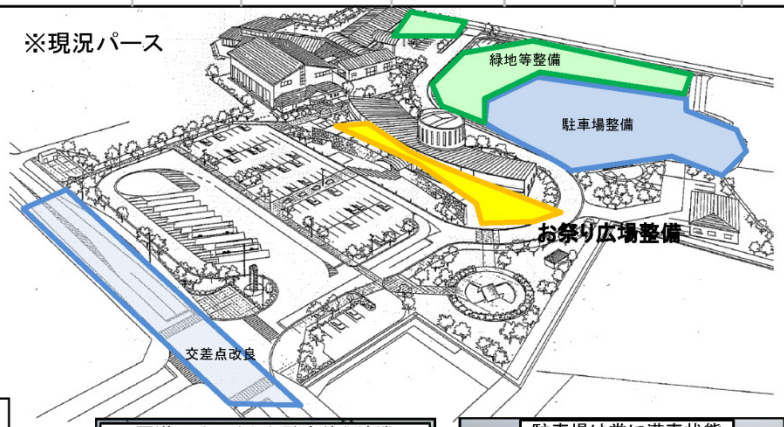
防災
県北横軸の防災拠点

散策中の
休憩場所

宮城県観光統計資料（大崎市調査）

駅名	都道府県	設置者	路線	新設/既設	設置年度	種別
あ・ら・伊達な道の駅	宮城県	大崎市	国道47号	既設	平成13年	一体型

※現況パース



＜提案の先駆性・ポイント＞

■地域の史実・文化（知的好奇心）に基づく観光ルートの創設
■地域在住の人的資源（外国人、語り部）を活用した多様な観光案内
■「道の駅」、地域、著名観光地の周遊をパッケージ化した地域独自の観光商品

＜実施内容＞

○外国人案内所登録を実施し地域在住外国人や語り部による伊達藩の文化・史実を外国人等に観光案内する**“いきな昔話ツアー”**を商品化
○既存コミュニティ交通を観光周遊ルート上を運行させ、住民と観光客が相乗りできる交通手段を提供
○駐車場拡張、交差点改良、駐車場案内システムによる駐車動線最適化
○防災機能の追加（発電機、受水槽、物資保管庫）

資料：国土交通省東北地方整備局ホームページ

重点「道の駅」 道の駅「象潟（きさかた）」 秋田県にかほ市

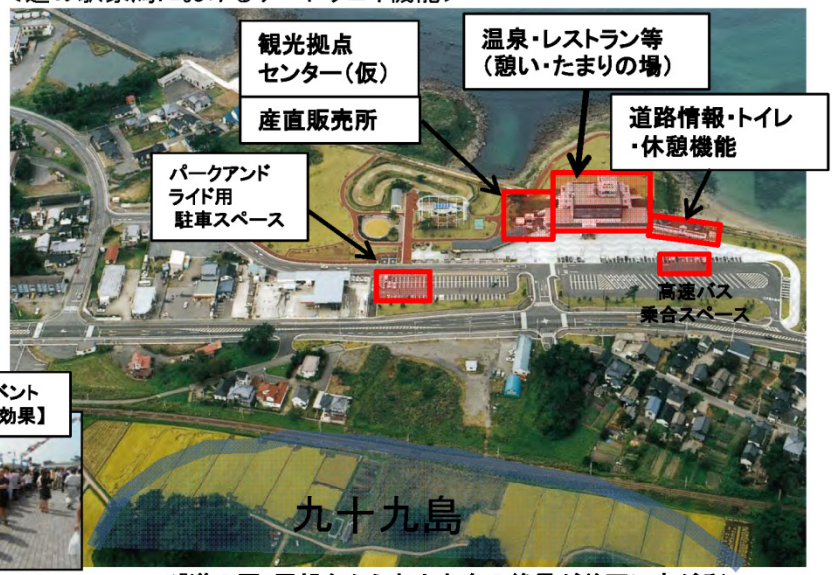
○「鳥海山」・名勝「九十九島」・「岩がき」等の資源を有する「道の駅」象潟に情報発信拠点、交通結節点を整備しゲートウェイ化。
○環鳥海の6駅が連携し、周遊交通を確保した上で鳥海山・特産品を活かした広域周遊観光圏を形成。
○環鳥海地域の観光情報ワンストップサービスと各駅の個性（独自商品）を活かした周遊観光の活性化を推進。

＜地方創生拠点としての機能＞
ゲートウェイ型

観光総合案内	インバウンド観光	産業振興
6駅連携による環鳥海地域、そして秋田のゲートウェイ	環鳥海地域の海外への魅力発信	鳥海山の恵みを6次産業化・観光資源化

駅名	都道府県	設置者	路線	新設/既設	設置年度	種別
象潟	秋田県	にかほ市	国道7号	既設	平成9年	一体型

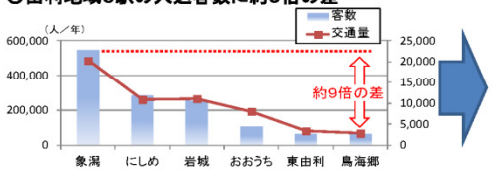
＜道の駅象潟におけるゲートウェイ機能＞



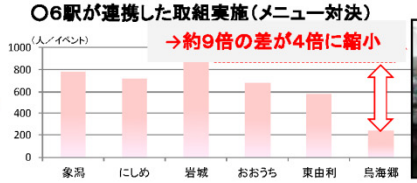
（「道の駅」展望台から九十九島の絶景が前面に広がる）

【6駅連携の効果】

○由利地域6駅の入込客数に約9倍の差



○6駅が連携した取組実施（メニュー対決）



※イベント9回分の平均集客数

【6駅連携イベントによる集客効果】

＜提案の先駆性・ポイント＞

■環鳥海地域のゲートウェイとしてワンストップで総合観光情報の発信
■二次交通・周遊交通の拠点化を図り、パーク&ライド等による結節点の構築
■地域内の6駅連携による個性を活かした駅間交流と、周遊による活性化
■各駅独自の6次産業化等の展開と競争による活性化

＜実施内容＞

○観光拠点センターを整備し環鳥海広域観光情報発信

○空港・新幹線駅から「道の駅」への高速バスやレンタカーなどの交通手段を提供。パーク&ライドを導入し、地域内のコミュニティ交通に乗り換え「道の駅」や「地域内観光名所」を周遊できるミニ周遊観光を提供する。

○6次産業化に向け、既存加工場(2駅)を活用した6駅連携による商品開発

資料：国土交通省東北地方整備局ホームページ

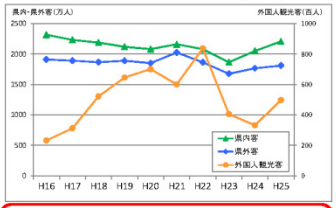
重点「道の駅」 道の駅「よねざわ（仮称）」 山形県 米沢市

○国際交流協会等の関係機関と連携を図り、観光総合窓口を開設。県全域周遊観光のゲートウェイとして国内外に広く情報発信。
○地理的優位性を活かし東京・福島方面からの観光客をターゲットに高速道路・高速バスと連携した交通結節点（P&R）を構築。
○県全域のインバウンド対応を始めとした多様な特産品や体験型観光の情報を含む複数の観光ルートを提供する拠点。

＜地方創生拠点としての機能＞
ゲートウェイ型

観光総合窓口	インバウンド観光	産業振興
山形県の南の玄関口における観光拠点	新たな需要創出	体験型観光と地域特産品に発信

▼山形県観光客数の推移



外国人観光客は震災で半減
道の駅を拠点に震災前水準に戻りつつある国内客に加えて外国客を増やし、観光客全体の増加を目指す

出典：県内客、県外客・・・山形県観光者数調査
外国人観光客・・・外国人旅行者山形県受入実績調査

東北中央道と連携し、県内全域の観光拠点となるゲートウェイとして機能

上杉まつり

米沢市最大イベントの上杉まつりをはじめ、県内各地のイベント情報を道の駅で発信

米沢牛

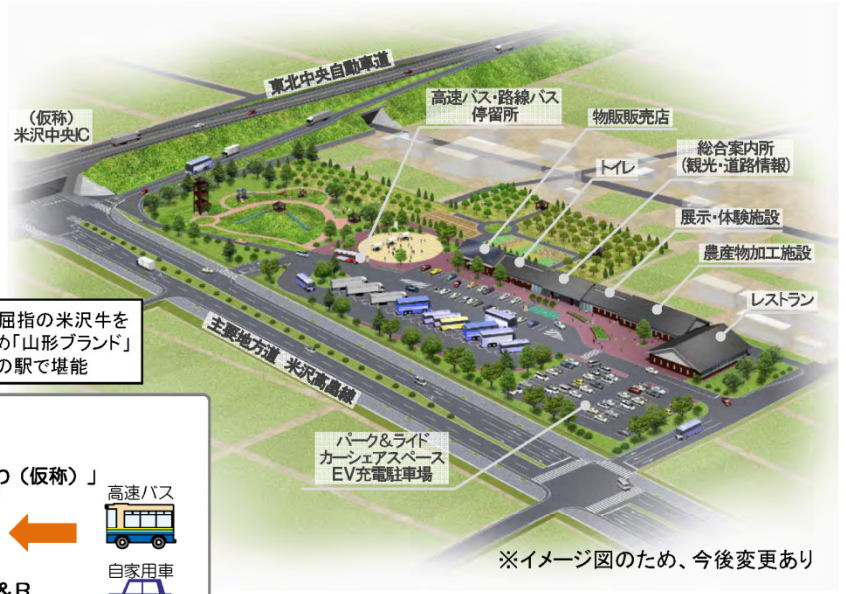
国内屈指の米沢牛をはじめ「山形ブランド」を道の駅で堪能

インバウンド対応

外国人観光客にも対応した観光総合窓口を道の駅に設置（さくらんぼ農園での風景）

交通結節点イメージ

駅名	都道府県	設置者	路線	新設/既設	設置年度	種別
よねざわ（仮称）	山形県	米沢市	(主)米沢高畠線	新設	平成29年度（予定）	一体型



※イメージ図のため、今後変更あり

＜提案の先駆性・ポイント＞

■山形県全域の周遊観光を支援するため、県内全域の情報発信だけではなく、宿泊施設や交通機関の予約が可能な観光総合窓口の設置
■高速バス、観光周遊バス、路線バスの停留所やカーシェアスペースを設置し、地域内と地域外の総合的な交通結節点として機能

＜実施内容＞

○「高速バスからレンタカー」「自家用車から観光周遊バス」に乗り継ぐ、パーク&ライド施設を整備
○外国人観光客にも対応した山形県全域をカバーする観光総合窓口を設置
○特産品の展示施設・地域イベント体験施設や農産物加工施設の設置

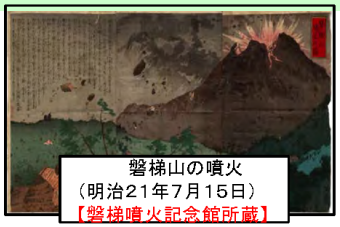
資料：国土交通省東北地方整備局ホームページ

重点「道の駅」 道の駅「いなわしろ（仮称）」 福島県猪苗代町

○火山噴火（有史以来4回）や豪雪・地震等のあらゆる災害リスクを抱える磐梯山の麓に総合防災拠点として整備。
○緊急時には、観光客及び地域住民への緊急避難機能（避難所、ヘリポート、モータープール）・情報発信基地として機能。
○平時は野菜ソムリエの育成や特産品のブランド化により賑わいの場を創出。併せて、災害時の食料確保を図る。

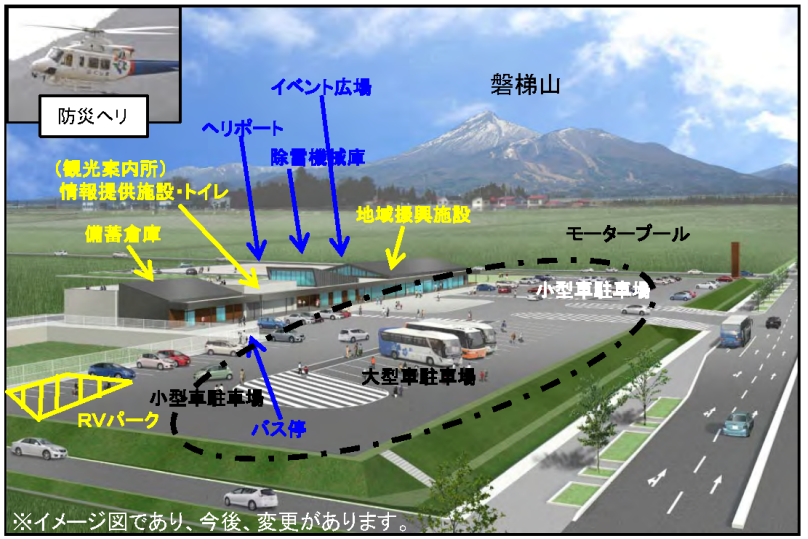
＜地方創生拠点としての機能＞
地域センター型

防　災	観光総合案内	地域経済活性化
火山・豪雪・地震等に対応	周辺観光所化と観光周遊の拠点化	農産物の高付加価値化と6次産業化



▲ブランド化を目指すキャベツ

駅名	都道府県	設置者	路線	新設/既設	設置年度	種別
いなわしろ（仮称）	福島県	猪苗代町	国道115号	新設	平成28年	一体型



＜提案の先駆性・ポイント＞

■国道49号、国道115号、磐越道における火山災害・豪雪・地震時のモータープール機能や緊急時の救難ヘリポート機能を確保
■野菜ソムリエ等の育成・雇用をはかり「いなわしろブランド」を確立。出張販売を導入。緊急時の食料確保も担う。
■観光協会と連携し、地域内周遊観光商品（グリーンツーリズム）の開発・販売。水道、電源を備えたRVパーク（キャンピングカー宿泊）等の整備

＜実施内容＞

○火山災害時の地域住民の避難スペースや、豪雪による通行止め時の待避車両の駐車スペースを備える大規模な総合防災拠点を整備。完成後は、災害パターンごとの避難訓練を実施。
○観光コンシェルジュを配置した地域の観光案内所を整備し、案内誘導ワンストップサービスを実施。観光地巡りを商品化し、周遊バスを活用した地域観光ルートを企画。RVパークを整備
○「いなわしろブランド」の立ち上げ、6次化産品コンテスト、軽トラ市を実施

資料：国土交通省東北地方整備局ホームページ

重点「道の駅」候補　道の駅「しちのへ」　青森県上北郡七戸町

○観光者（外国人を含む）に特産品の「調理講習」「和食レシピ」「体験農業」と「観光資源（温泉）」をパッケージとした観光商品提供。
○電気バスを活用し、P&Rを導入した地域内周遊観光を確立。総合的な観光振興策により観光の活性化を図る。
○体験農業参加者に、新規就農の補助・研修情報を提供し、農業後継者を確保して人口減少等の地域課題の解決を図る。

＜地方創生拠点としての機能＞
地域センター型

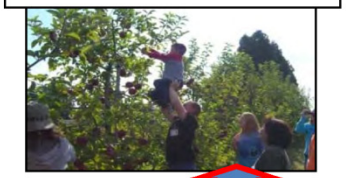
観光総合窓口「道の駅」
インバウンド観光活性化に向け情報発信

農業振興「道の駅」
農業振興に向けた総合案内窓口

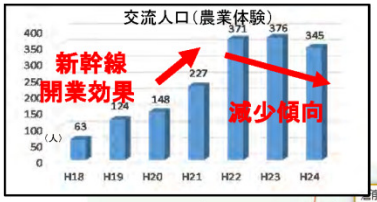
防災「道の駅」
地域防災拠点の構築

特産品を活かしたインバウンド観光の拠点を構築

地域在住外国人（体験農業の状況）

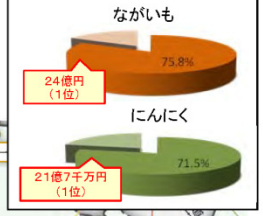


交流人口（農業体験）

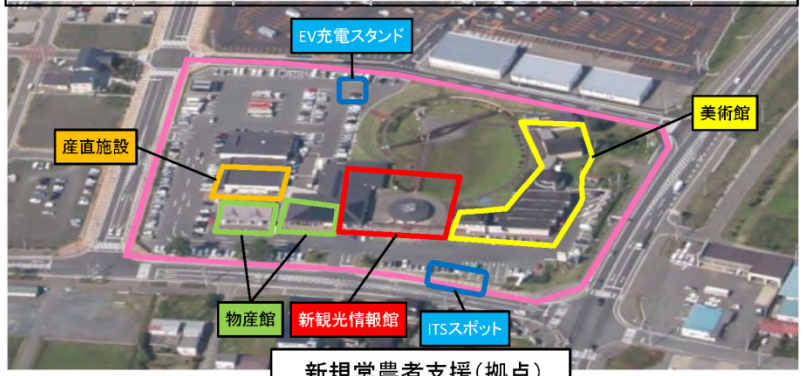


七戸町の特産品

東京中央卸売市場
年間取扱金額・シェア・順位



駅名	都道府県	設置者	路線	新設/既設	設置年度	種別
しちのへ	青森県	七戸町	国道4号	既設	平成5年	一体型



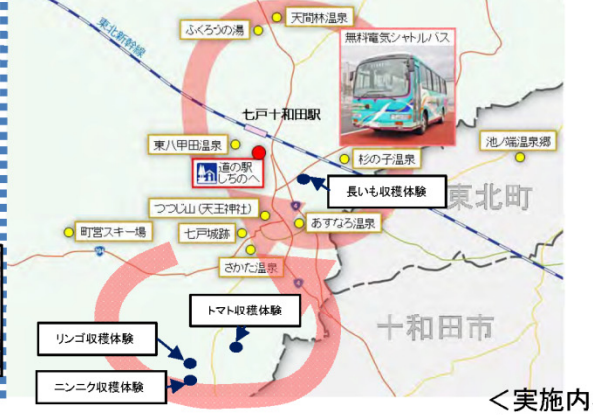
外国人対応の観光周遊パッケージ商品

▼特産品（長芋・にんにく）を活用

▼調理講習（NPO）

▼体験農業

▼地域の観光資源



新規営農者支援（拠点）

○新規就農者支援
・青年就農給付金（補助）
・青年等新規就農者相談会

＜提案の先駆性・ポイント＞

■観光者（在住外国人）に向け特産品を活用し「和食の調理講習」「体験農業」と「地域資源（温泉等）」をパッケージとした観光周遊商品を開発・販売。
■「道の駅」を拠点とし地域内周遊観光に向け電気バスを運行・P&Rを導入。
■体験農業参加者に新規就農者への補助・研修等の情報提供し後継者確保。

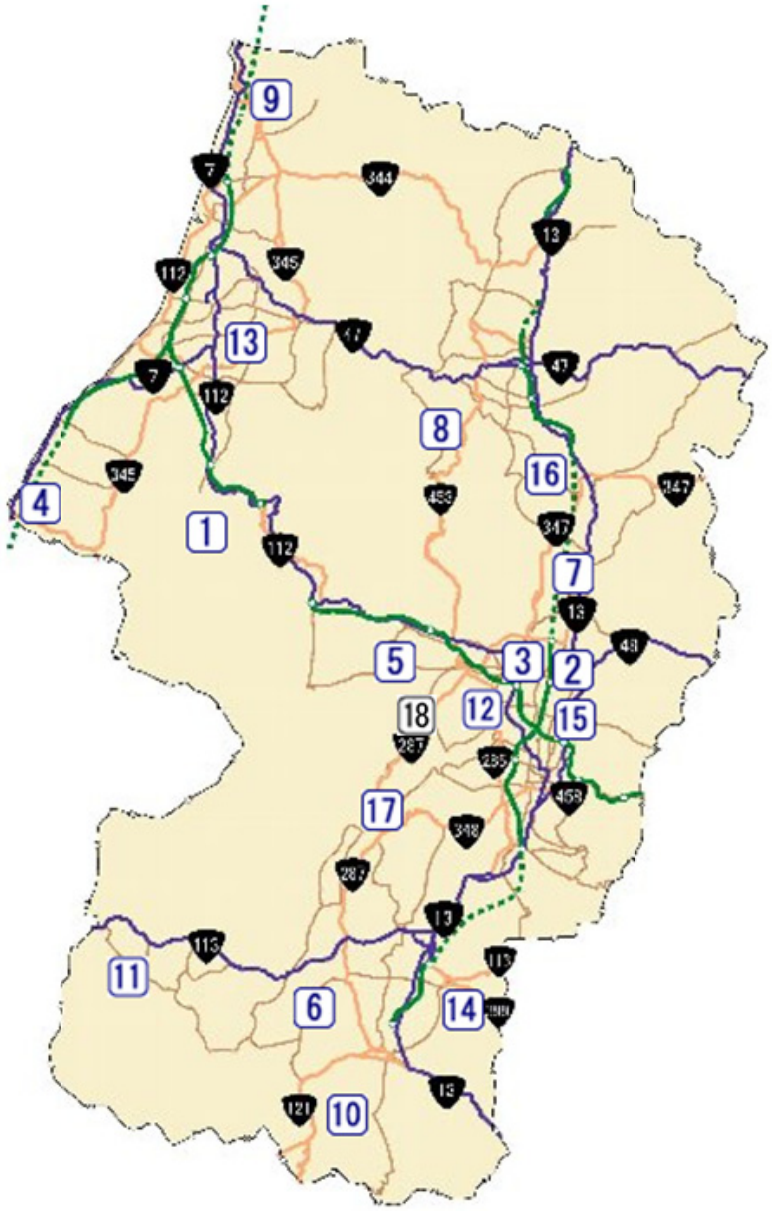
＜実施内容＞

○観光情報センターを整備しインバウンド観光の体制を構築
○NPOと連携の上、「道の駅」を活用した外国人向けの「和食調理講習」「体験農業」「地域観光資源」をパッケージとした観光商品の開発・販売。
○周遊交通（電気バス）を活用し、駐車場拡張とともにP&Rを導入し、地域内の周遊観光を確立。
○同センターにおいて、新規就農者への総合情報案内所を開設。

資料：国土交通省東北地方整備局ホームページ

（3）山形県内の道の駅の施設概要

山形県内に道の駅は 18 箇所ある。次ページに各道の駅の施設概要を示す。



1 月山
2 河北
3 寒河江
4 あつみ
5 にしかわ
6 いいで
7 むらやま
8 とざわ
9 鳥海
10 田沢
11 白い森おぐに
12 おおえ
13 庄内みかわ
14 たかはた
15 天童温泉
16 尾花沢
17 白鷹ヤナ公園
18 あさひまち

山形県内の道の駅位置図

村山 IC 周辺休憩施設整備基本構想

項目		むらやま	月山（がっさん）	河北（かほく）	寒河江（さがえ）	あつみ	にしかわ	いいで	とざわ	鳥海（ちょうかい）
基本情報	申請団体名	村山市	鶴岡市	西村山郡河北町	寒河江市	鶴岡市	西村山郡西川町	西置賜郡飯豊町	最上郡戸沢村	飽海郡遊佐町
	路線名	国道 13 号	国道 112 号	国道 287 号	国道 112 号	国道 7 号	国道 112 号	国道 113 号	国道 47 号	国道 7 号
	平日交通量 H22 センサス（台／24h）	30,248	5,395	17,578	9,025	7,066	5,357	5,473	6,618	10,523
	H25 年度観光者数山形県観光者数調査（人）	560,400			264,900	242,700		221,600		2,172,800
	管理・運営者	(財)村山市余暇開発公社	(株)月山あさひ博物村	(有)豆福	(株)チェリーランドさがえ	(株)クアポリス温海	西川町総合開発(株)	飯豊めざみの里(株)	最上峡芭蕉ライン観光(株)	遊佐町総合交流促進施設(株) (財)遊佐町観光開発公社
	管理・運営者種別	公益法人	第３セクター	民間企業	第３セクター	第３セクター	第３セクター	第３セクター	民間企業	第３セクター
	登録年月日	H9.4	H5.4	H5.4	H5.4	H5.4	H7.4	H8.4	H9.4	H9.4
	供用年月日	H10.4	H4.11	H6.3	H4.5	H3.7	H5.4（移転 H16.11）	H9.3	H9.9	H9.4
主要な施設情報	施設全体面積（㎡）	21,230	14,000	6,000	220,000	12,892	3,900	23,500	130,000	10,500
	うち市町村等整備分面積（㎡）	13,983	14,000	1,500	220,000	12,892	3,900	16,700	130,000	10,500
	うち道路管理者整備分面積（㎡）	7,247	0	4,500	0	0	0	6,800	0	0
	駐車場台数 24 時間利用可能普通車	129	130	37	300	91	40	128	66	165
	駐車場台数 24 時間利用可能大型車	28	9	10	30	14	10	20	12	32
	駐車場台数 24 時間利用可能身障者用	4	5	2	5	2	1	6	5	2
	トイレ基数 男性・大（24h）	7（7）	8（2）	4（2）	13（6）	4（4）	5（2）	7（3）	6（2）	8（6）
	トイレ基数 男性・小（24h）	19（19）	14（6）	8（3）	26（15）	11（11）	11（4）	18（10）	14（5）	18（14）
	トイレ基数 女性（24h）	20（20）	7（6）	6（3）	26（15）	15（15）	11（6）	16（10）	11（5）	27（22）
	トイレ基数 身障者用（24h）	4（4）	1（1）	1（1）	2（2）	1（1）	2（1）	2（2）	3（1）	3（2）
	公衆電話	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	観光案内所・案内施設	○	○	○	○		○	○	○	○
	ベビーベッド・授乳室	○	○		○	○		○	○	○
	特産販売所・売店	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	レストラン	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	軽食・喫茶	○	○	○	○	○	○	○		
	宿泊施設									○海のエリア鳥海温泉「遊楽里」・西浜コテージ村
	温泉保養施設						○			○鳥海保養センター「あぼん西浜」
	キャンプ場・オートキャンプ場									○西浜キャンプ村
	公園		○	○イベント公園	○国際チェリーパーク河川敷公園	○緑地広場・屋外ステージ	○名水公園	○	○韓国中庭	○森の公園[遊ぽっと]
	展望台		○	○		○			○	
	広場	○交流広場			○				○	
	運動場・スポーツ施設				○					○マルチドーム「ふれんどりぃ」
	美術館・博物館		○文化創造館		○トルコ館・さくらんぼ会館				○最上川資料館	
	劇場舞台（ステージ含む）									
	交流館（会議室、集会所等）		○					○		
	物産・農水産物加工場		○							
	体験施設（農園、工房、自然等）		○そば処							
	ガソリンスタンド									
	無料休憩所	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	EV 充電設備	○		○	○		○	○	○	○
	無線 LAN ・Wi-Fi	○無線 LAN			○無線 LAN		○無線 LAN			
	防災施設としての位置づけ	○災害情報拠点			○避難所				○避難場所	○津波避難ビル・避難場所
概要	整備手法（現在）	一体型	一体型	一体型	一体型	一体型	一体型	一体型	一体型	一体型
	全体事業費（百万円）	2,292	1,745	526	5,300	282	529	1,765	1,086	4,777
	市町村等事業費（百万円）	1,892	1,745	326	5,300	282	529	1,385	1,086	4,777
	道路管理者事業費（百万円）	400	0	200	0	0	0	380	0	0

→ 登録年次順

村山 IC 周辺休憩施設整備基本構想

項目		田沢	白い森おぐに	おおえ	庄内みかわ	たかはた	天童温泉	尾花沢	白鷹ヤナ公園	あさひまち
基本情報	申請団体名	米沢市	西置賜郡小国町	西村山郡大江町	東田川郡三川町	東置賜郡高畠町	天童市	尾花沢市	西置賜郡白鷹町	西村山郡朝日町
	路線名	国道 121 号	国道 113 号	国道 287 号	一般県道鶴岡広野線	国道 113 号	国道 13 号	国道 13 号	国道 287 号	国道 287 号
	平日交通量 H22 センサス（台／24h）	2,619	4,538	9,413	14,688	1,692	38,101	11,661	3,298	
	H25 年度観光者数山形県観光者数調査（人）	408,000	219,800				345,100	352,300	201,600	
	管理・運営者	田沢地区振興協議会	小国町商工会	(有)フルーツ館おおえ	(株)みかわ振興公社	（社）高畠町観光協会	天童市	みちのく村山農業共同組合	白鷹観光開発(株)	
	管理・運営者種別	その他	公益法人	民間企業	第３セクター	公益法人	市町村	公益法人	民間企業	
	登録年月	H9.4	H10.4	H10.4	H11.8	H12..8	H16.8	H19.3	H19.3	H27.4
	供用年月	H10.4	H10.10	H10.10	H12.3	H12..4	H16.11	H19.8	H19.4	H27.10 予定
主要な施設情報	施設全体面積（㎡）	5,800	21,700	8,186	62,500	12,186	34,213	15,410	15,610	5,976
	うち市町村分面積（㎡）	1,700	21,700	251	62,500	12,186	34,213	4,260	15,610	
	うち道路管理者分面積（㎡）	4,100	0	7,935	0	0	0	11,150	0	
	駐車場台数 24 時間利用可能普通車	28	158	38	440	79	233	56	239	75
	駐車場台数 24 時間利用可能大型車	4	20	7	22	8	25	34	7	5
	駐車場台数 24 時間利用可能身障者用	2	8	2	10	2	5	2	2	2
	トイレ基数 男性・大（24h）	3（2）	5（2）	2（2）	5（3）	4（2）	5（5）	2（2）	2（2）	15
	トイレ基数 男性・小（24h）	5（5）	8（3）	4（4）	10（6）	10（5）	7（7）	7（7）	6（6）	
	トイレ基数 女性（24h）	5（4）	10（0）	4（4）	10（5）	10（5）	10（10）	12（12）	6（6）	
	トイレ基数 身障者用	1（1）	2（1）	1（1）	1（1）	3（2）	1（1）	1（1）	3（2）	
	公衆電話	○	○	○	○	○	○	○	○	
	観光案内所・案内施設	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	ベビーベッド・授乳室	○	○	○	○	○	○	○	○	
	特産販売所・売店	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	レストラン	○	○		○	○	○	○	○	
	軽食・喫茶			○	○		○	○	○	○
	宿泊施設				○宿泊研修施設「田田の宿」					
	温泉保養施設				○田田(温泉入浴施設)		○			
	キャンプ場・オートキャンプ場									
	公園			○	○イベント広場・わんぱくの森	○	○噴水広場・芝生広場		○親子広場・親水広場・多目的広場	
	展望台									
	子供広場									
	運動場・スポーツ施設									
	美術館・博物館									
	劇場舞台（ステージ含む）						○野外ステージ			
	交流館（会議室、座談室）						○			
	物産・農水産物加工場					○				○
	体験施設（農園、工房、自然等）					○ウォーキングセンター	○森林情報館もり～な天童		○ヤナ監視施設	
	ガソリンスタンド									
	無料休憩所	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	EV 充電設備	○		○	○	○	○	○	○	○
	無線 LAN ・Wi-Fi		○無線 LAN							
	防災施設としての位置づけ	○緊急輸送道路ネットワーク計画上の防災拠点				○救援物資の集積	○防災拠点	○指定避難所・災害交通拠点		
概要	整備手法（現在）	一体型	一体型	一体型	単独型	単独型	一体型	一体型	単独型	単独型
	全体事業費（百万円）	381	150	573	3,350	468	2,120	807	296	
	市町村等事業費（百万円）	145	150	95	3,350	468	2,120	236	296	
	道路管理者事業費（百万円）	236	0	478	0	0	0	571	0	

４．上位・関連計画

（１）村山市総合計画基本構想　答申書

策定主体	村山市総合計画策定審議会
策定年月	平成２７年２月
計画期間	平成２７～３６年度
村山市の直面する重要課題	Ⅰ 人口減少社会における若者の定住促進 Ⅱ 楯岡高等学校用地の利活用と中心市街地の再生 Ⅲ 東北中央自動車道開通後のまちづくり
まちづくりのコンセプト（基本理念）	**ほどよい田舎** 〇生活するのに便利で落ち着いたまち 〇住んでいる人がほっとできるまち 〇誰もがふる里に帰ってきたような雰囲気を漂わせるまち 〇“おもてなしの心”が随所に垣間見えるまち 〇景観を守りながら、しっかりした都市基盤を有するまち
５つの基本目標	**１．定住促進** だれもが“暮らしたい”まち **２．産業振興** 「つながる」 産業振興～手と手をとって未来へ歩む～ **３．観光交流** ９１３万人のファンづくり ～市民ひとりひとりが 1 日 1 人の村山市ファンづくり（2.5 万人×365 日）～ **４．教育・保健・福祉・ 環境・防災** いのち輝き、ふるさとを愛する人を育むあたたかいまち **５．市民協働・ 行財政改革** みんなが参画、みんなで創造
本業務に関連する項目	１－１．“住みたい・住み続けたい”まち ２－３．地域に根差す商業の振興 ３－２．365 日の観光キャンペーン

（2）第４次村山市総合計画

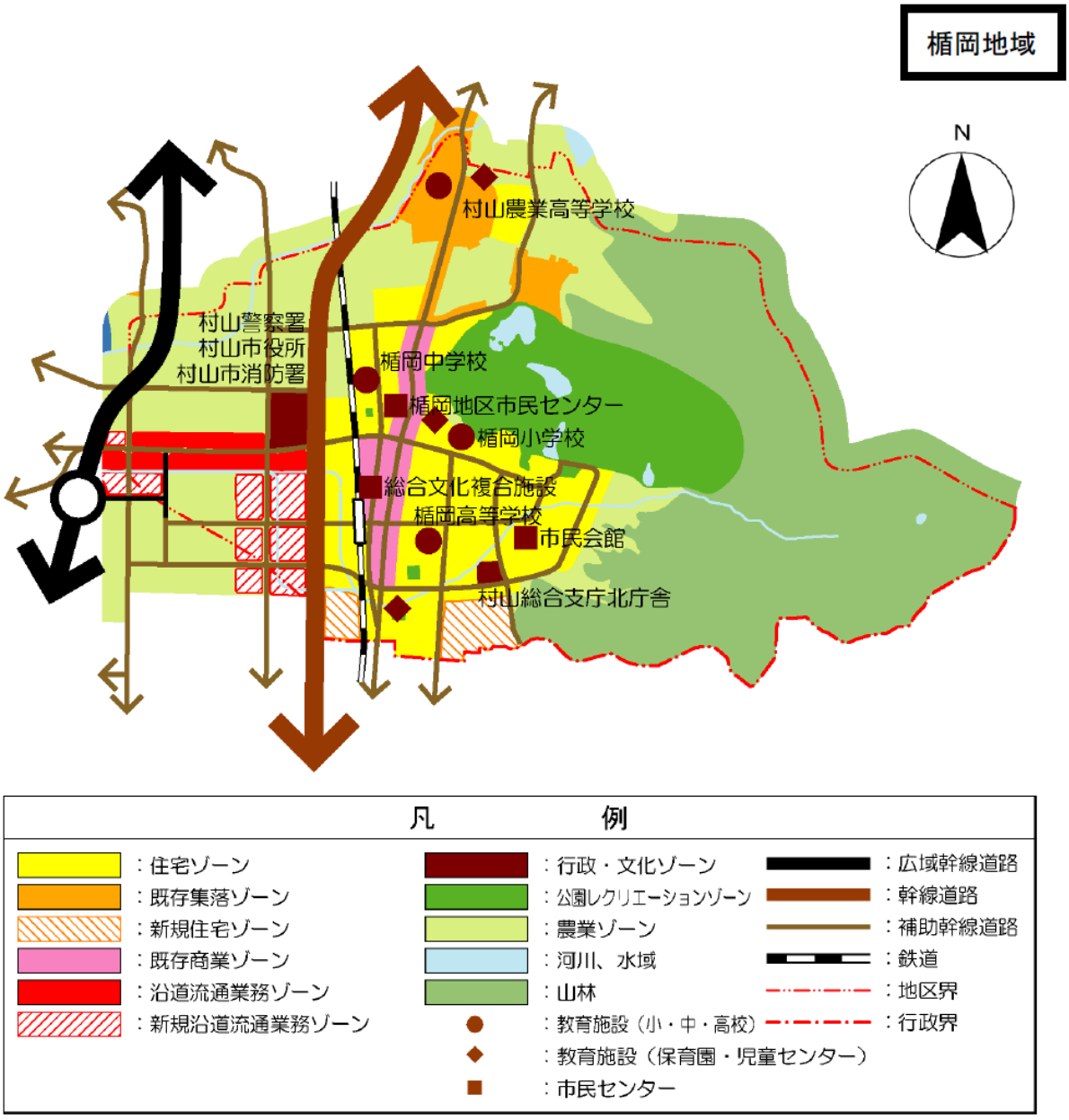
策定主体	村山市
策定年月	平成２１年３月
計画期間	平成１６～２５年度
村山市の直面する重要課題	１ 都市の魅力づくり・活力づくり ２ 人材育成と自治の仕組みづくり ３ 成熟社会における環境づくり
基本理念	さわやかな四季の風吹くまち　村山市
【目標】将来都市像	**【目標】将来都市像：地域と人が輝く　交流創造都市** **〇むすびつきを大切にする村山** 心と心がつながりあい人を育む地域コミュニティの形成 **〇来訪者の絶えない村山** いきいきとした都市と産業の形成 **〇やさしさにあふれる村山** 互いに支えあい健やかに暮らすことができる健康福祉社会の形成 **〇まえ向き市民が多くまた来たくなる村山** 元気あふれる市民がまちをつくる地域社会の形成
基本政策（施策の大綱）	Ⅰ　ひとを育み交流するまち Ⅱ　ゆとりある住みやすいまち Ⅲ　支えあい健康で暮らしやすいまち Ⅳ　みんなでつくる元気なまち
本業務に関連する個別政策	Ⅱ－８　土地利用促進の促進・中心市街地の活性化 Ⅱ－９　交通交流基盤の整備 Ⅱ－14　商工業の振興 Ⅱ－15　観光まちづくりの推進

（3）村山市都市計画マスタープラン

・道の駅むらやま及び村山 IC（仮）が位置する楯岡地域の地域別構想を示す。

・商業の活力低下が懸念されている。

・東北中央自動車道開通により、外部から来る人が地域内の商業を利用する機会が減少することが懸念される。



策定年月	平成 20 年3月
目標年次	平成 39 年
楯岡地域の現状	・平坦な地形が地域の約 5 割を占め、そのほとんどが都市計画区域内にある。 ・商業の活力低下が懸念されている。 ・大沢川の整備計画による親水空間の整備が必要。 ・市街地内における身近な公園が不足している。

	・東沢公園は市民の憩いの場であり、様々な祭りの際には各地からの観光客も訪れている。 ・東北中央自動車道の整備に伴いアクセス道路の整備が必要。 ・市街地の道路は狭あい道路が多く、自動車のすれ違いが困難な区間がある。
住民意向のまとめ	村山駅周辺の市街地整備と併せて、適正な土地利用の誘導を図りながら、安全で住み良い住宅地の整備が望まれる。
地域の課題	**〇用途地域内における低未利用地の都市的土地利用の促進** 地域内にある低未利用地の宅地化の促進と併せて、若年層世帯の定住化が求められる。 **〇商業の活性化** 村山駅周辺の商業等の活力向上が求められる。 **〇地域内の観光資源の活用** 東沢公園を拠点とし、地域内に点在する歴史的資源のネットワーク化など、広域的観光ゾーンとしての整備が求められる。 **〇適正な土地利用の誘導** 国道 13 号沿道における適正な土地利用の誘導や、村山駅周辺の整備に伴う開発の適正な規制・誘導が求められる。 **〇歩道の整備の促進** 市民が日常的に利用する生活道路や通学路の安全確保のため、歩道の整備促進が求められる。 **〇市内幹線道路のネットワーク化** 東北中央自動車道の整備に伴い体系的な道路網の構築が求められる。
まちづくりのテーマ	**活力と魅力にあふれる賑わいと交流の拠点** 〇村山市の中心として、まつりを活かした魅力のあるまちづくり 〇村山駅を拠点とし「村山市の顔」となるまちづくり 〇生産・産業・文化機能の充実したまちづくり
本業務に関連する整備方針	**【土地利用の方針】** **〇住宅ゾーン** 旧国道 13 号沿道については昔ながらの街道イメージに配慮すると共 に、自然との共生を目指した集落とした形成を目指し、密集市街地においては都市基盤整備の推進と併せて住環境の改善を図る。一方、適正な土地利用を誘導することで、村山市の顔となるような市街地の形成を目指し、交流人口の増加を図る。 **〇新規住宅ゾーン** 楯岡地域南部の地域は、交通利便性などの立地の良さを活かし

	て、安全で住み良い新たな住宅地としての整備を図る。 **〇既存商業ゾーン** 地元密着型の商業地としての再構築を図る。 **〇沿道流通業務ゾーン** ロードサイド型の流通業務系施設の集積を図り、新たな商業業務地として整備する。 **〇行政・文化ゾーン** 市役所を中心に、市内の行政サービス施設の核として機能の集積を図る。 **〇公園レクリエーションゾーン** 東沢公園を核として、周辺の自然資源と連携した、一体的な整備を図る。 **〇農業ゾーン** 市街地を取り巻く良好な農地の保全を図る。 **〇新規沿道流通業務ゾーン** 東北中央自動車道の整備と連携しながら、土地利用の適切な誘導を図り、新たな沿道施設集積の立地誘導を図る。また、国道 13 号西側では村山駅周辺の立地性を活かして、住宅と商業業務施設の集積を図る。 **【緑の方針】** **〇大沢川の緑化** 整備計画に伴い既存の河川と新しい河川の緑化を図り、親水性を確保した良好な河川空間の整備を図る。 **〇東沢公園** 緑の拠点として位置づけると共に、周辺の地域資源と連携した活用を図る。 **〇緑化の推進** 歩道、住宅地の生け垣や公共公益施設の緑化を推進する。 **〇身近な公園の整備** 子どもが安心して遊べるような公園（街区公園等）を整備する。 **【景観に関する方針】** **〇玄関づくり** 村山市の玄関にふさわしい村山駅周辺の景観形成を図る。 **〇国道 13 号沿道の景観形成** 周囲の山並み景観を保全し、国道 13 号沿道の景観を向上させるため、景観を阻害する広告物等の規制・誘導を図る。

	〇景観の創出 集落・田園風景と背後の山々の景観を眺められる施設・場所を創出する。 **〇前山群の林地景観の保全・育成** 周囲への眺めに奥行き感・季節感を添える前山群の林地景観を育成する。 **〇田園風景の維持と向上** 集落の景観を引き立て、山々の眺望を確保する田園風景の維持向上を図る。

（4）村山市８地域地域計画　10,000 人のまちづくり「楯岡地域計画」

策定主体	村山市
策定年月	平成２１年４月
計画期間	平成 21～25 年度
将来に向けて	総参加による明るい暮らし安全安心の楯岡をつくろう
目標とする柱	１．町内融和を進め各行事に積極的に参加しよう。 ２．住民みんなが、不安のない生活環境づくりに協力しよう。 ３．いざという時の災害への備えを整えよう。 ４．自然と文化に親しみ健康で過ごそう。
【目標】将来都市像	**１．地域コミュニティ** 住民の交流が活発なまちにしよう **２．福祉** 高齢者等にやさしいまちにしよう **３．安全安心** 意識改革で安全安心なまちにしよう **４．防災** 日頃の備えで災害に強いまちにしよう **５．環境** 豊かな自然環境と共生する循環のまちにしよう **６．文化** 楯岡らしい文化が根付くまちにしよう **７．健康とスポ・レク** 心と身体・元気あふれるまちにしよう
本業務に関連する項目	５－４．楯山・甑岳（こしきだけ）・大沢川などの自然を守る活動に参加しよう ６－１．四季を通じた観光自然の活用をはかろう ６－３．リーダー・人材の育成をしよう ７－３．ウォーキング（歩く運動）で足腰を丈夫にしよう

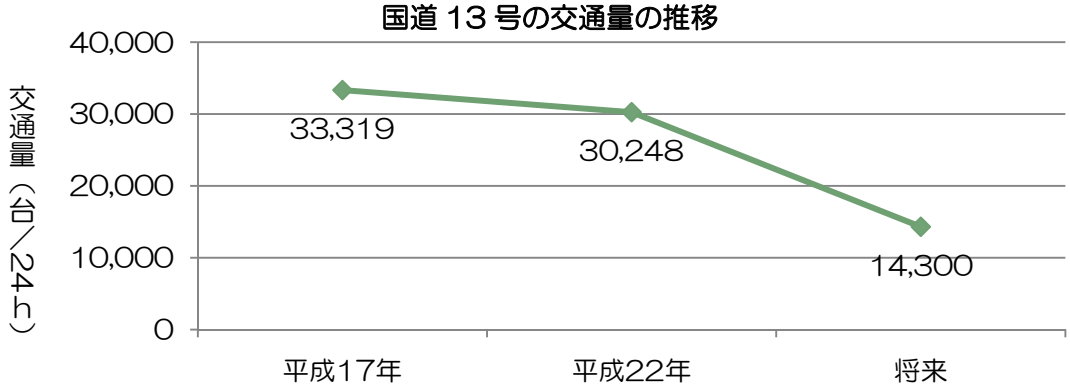
第２章　交通網の変化と課題の整理

１．既存国道との連携

（１）東北中央自動車道と国道 13 号の位置付け

国道 13 号と東北中央自動車道（無料区間）が平行しており、国道 13 号よりも東北中央自動車道を利用する人が増えると予測される。

東北中央自動車道の事業状況および無料区間・有料区間の位置図



資料：H22 年センサス、国土交通省

東北中央自動車の概要

料金	区間	平成 17 年度（2005 年度）	平成 22 年度（2010 年度）		備考	所在地
			台数	混雑度		
福島・相馬方面未開通						福島県
有料	米沢北 IC-南陽高畠 IC	2,835	14,550	0.85	米沢南陽道路	山形県
	事業中区間　平成 30 年度開通予定					
	山形上山 IC-山形中央 IC	2,259	10,833	0.84		
	山形中央 IC-山形 JCT	4,653	21,503	1.54		
	山形 JCT-天童 IC	3,697	15,157	1.11		
	天童 IC-東根 IC	2,934	11,128	0.77		
無料	事業中区間　平成 29 年度の一部開通（（仮）村山大石田 IC～（仮）尾花沢 IC）予定					
	尾花沢 IC-野黒沢 IC	当時、未開通			尾花沢新庄道路	
	野黒沢 IC-野黒沢北 IC	未観測	未観測			
	野黒沢北 IC-川原子 IC					
	川原子 IC-舟形 IC	13,263	13,496	1.15		
	舟形 IC-新庄 IC	13,678		0.85		
	新庄 IC-新庄北 IC	当時、未開通			新庄北道路	
	事業中区間					
	金山 IC-外沢 IC	当時、未開通	3,554	0.56	主寝坂道路	
	外沢 IC-及位 IC					
	調査中、事業中区間					
	雄勝こまち IC-須川 IC	当時、未開通	7,215	0.57	湯沢横手道路	秋田県
	須川 IC-三関 IC		8,952	0.72		
	三関 IC-湯沢 IC	3,785	7,896	0.61		
有料	湯沢 IC-十文字 IC	3,737	10,256	0.66		
	十文字 IC-秋田道分岐	6,059	15,875	0.95		
	秋田道分岐-横手 IC	21,118	22,336	1.06		

資料：平成 22 年度道路交通センサス、国土交通省ホームページ

（2）村山 IC（仮）周辺の交通網の現状と整備予定路線

①村山 IC（仮）周辺の交通網の現状

・国道 13 号は他の地方都市とつながる動線として重要な路線である。

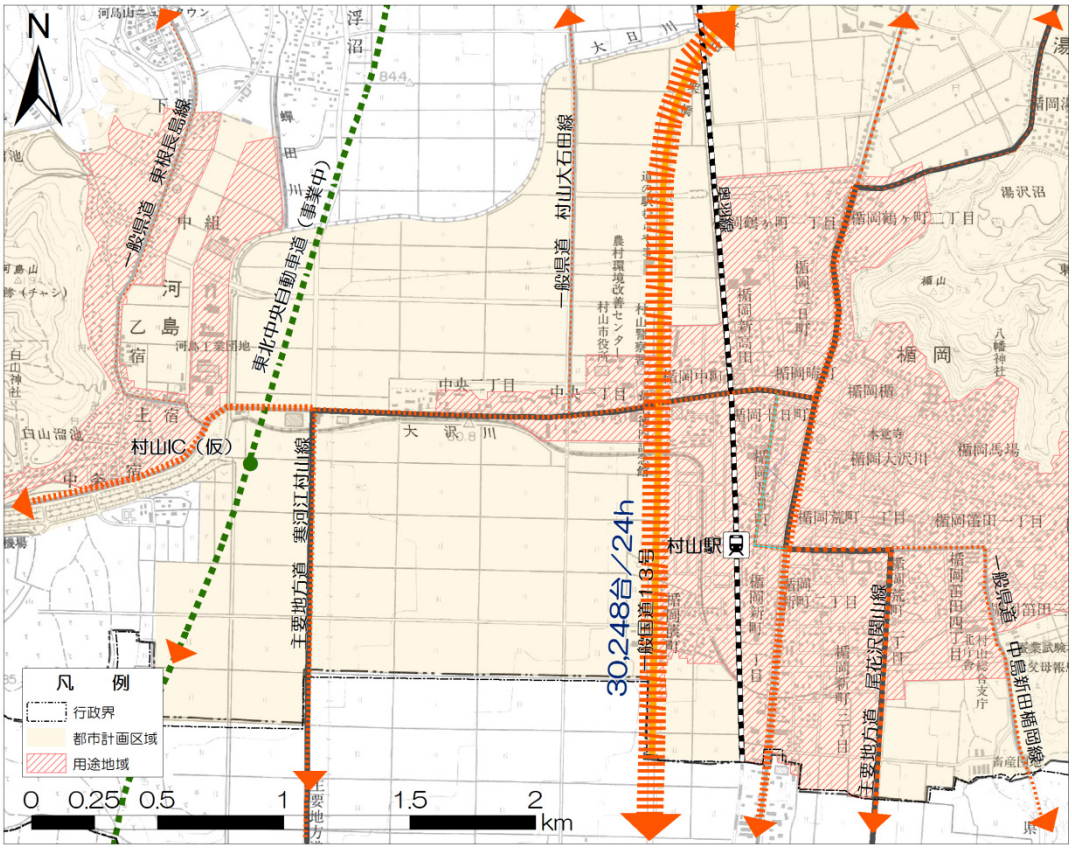
・国道 13 号の交通量は、30,248 台／24h（H22 年センサス）となっている。

・東北中央自動車道の開通により、国道 13 号の交通量が 4 割減の 14,300 台／24h になると予測されている。

・地方主要道寒河江村山線は、市役所や村山駅のある市街地と村山 IC（仮）をつなぐ動線となっている。

・村山市の南に隣接する東根市の東根 IC～秋田県の湯沢 IC が東北中央自動車道の無料区間とされている。

村山 IC（仮）周辺の現在の交通量



②村山 IC（仮）周辺の整備予定路線

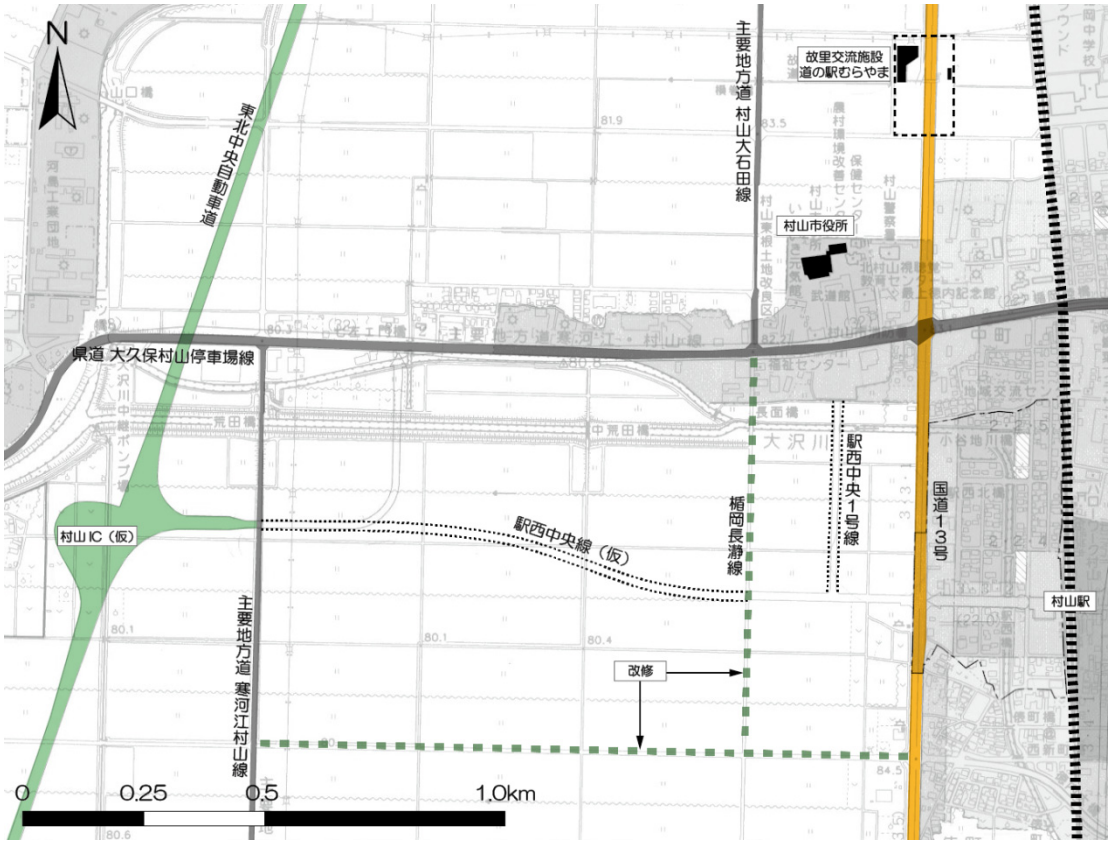
村山 IC（仮）の整備に伴い、次の周辺道路が整備予定である。

・駅西中央線（仮）　L=1,030m,W=6.0(10.0)[22.0]m

・楯岡長瀞線　L=840m,W=6.0(8.5)[12.0]m

・駅西中央 1 号線　L=400m,W=6.0(8.5)m

村山 IC（仮）周辺の整備予定路線

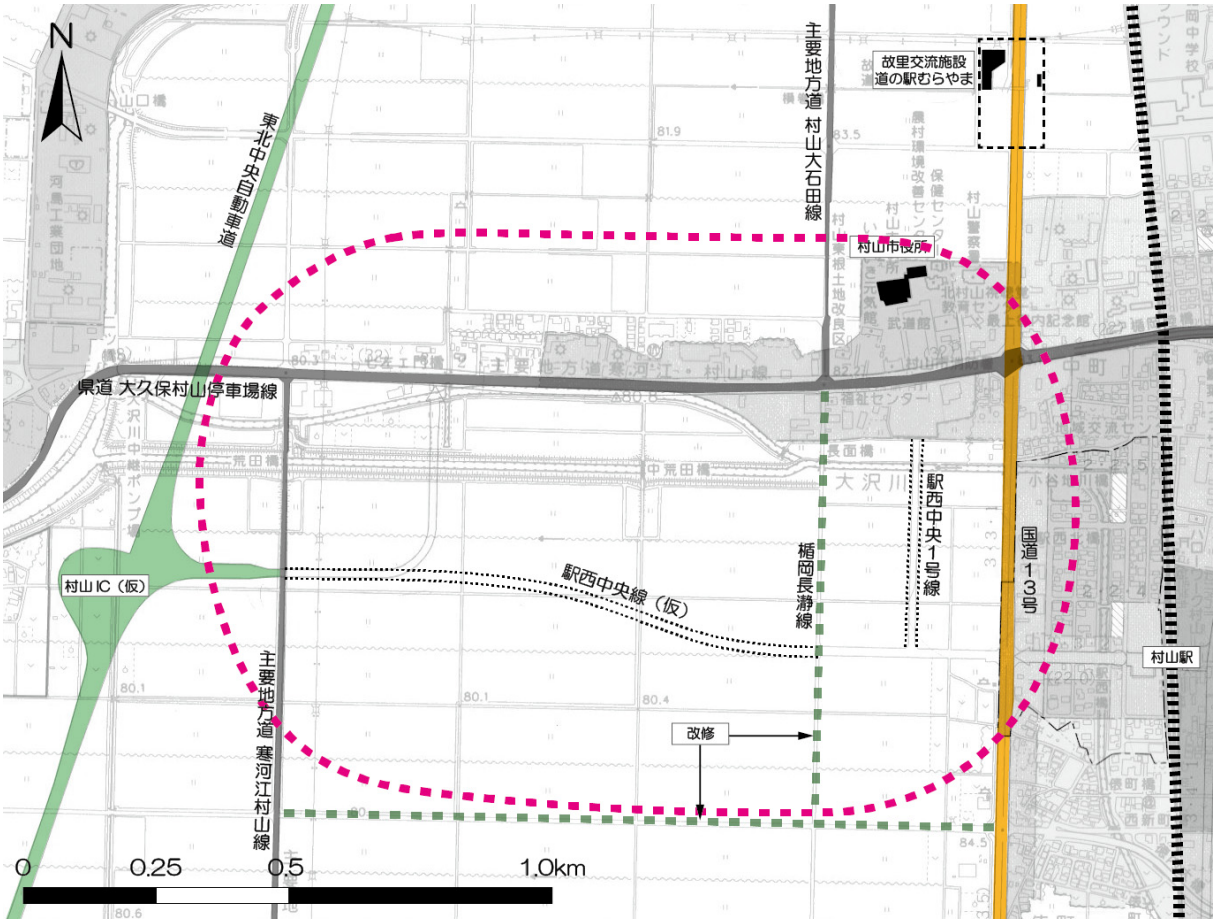


2．国道 13 号の交通量の変化に伴う道の駅むらやまの課題

東北中央自動車道の無料区間と有料区間を乗り換える際に国道 13 号を利用する可能性はあるが、区間の境目は東根 IC のため、村山 IC（仮）での乗り換えは期待しづらい。

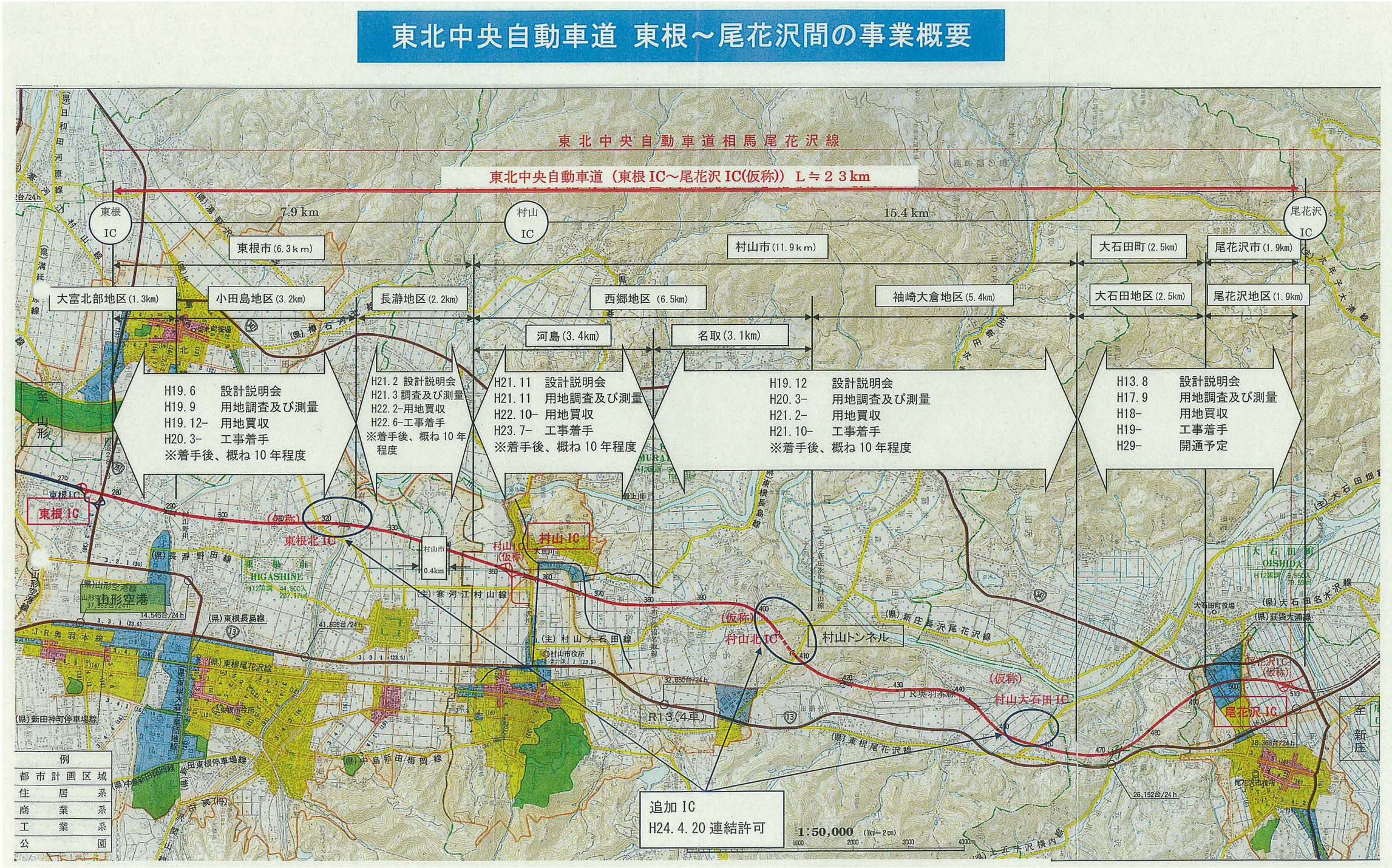
また、国道 13 号の交通量減少に伴い、国道 13 号沿線にある既存の道の駅むらやまの利用者は減少し、売り上げも減少に転じると予測されるため、今後のあり方について検討する必要がある。

都市計画マスタープランにおける村山 IC（仮）周辺地区の位置づけ（新規沿道流通業務ゾーン）を踏まえると、以下の範囲が休憩施設候補地として適切であると考えられる。



休憩施設候補地

・東北中央自動車道東根～尾花沢間の事業概要は以下の通りである。



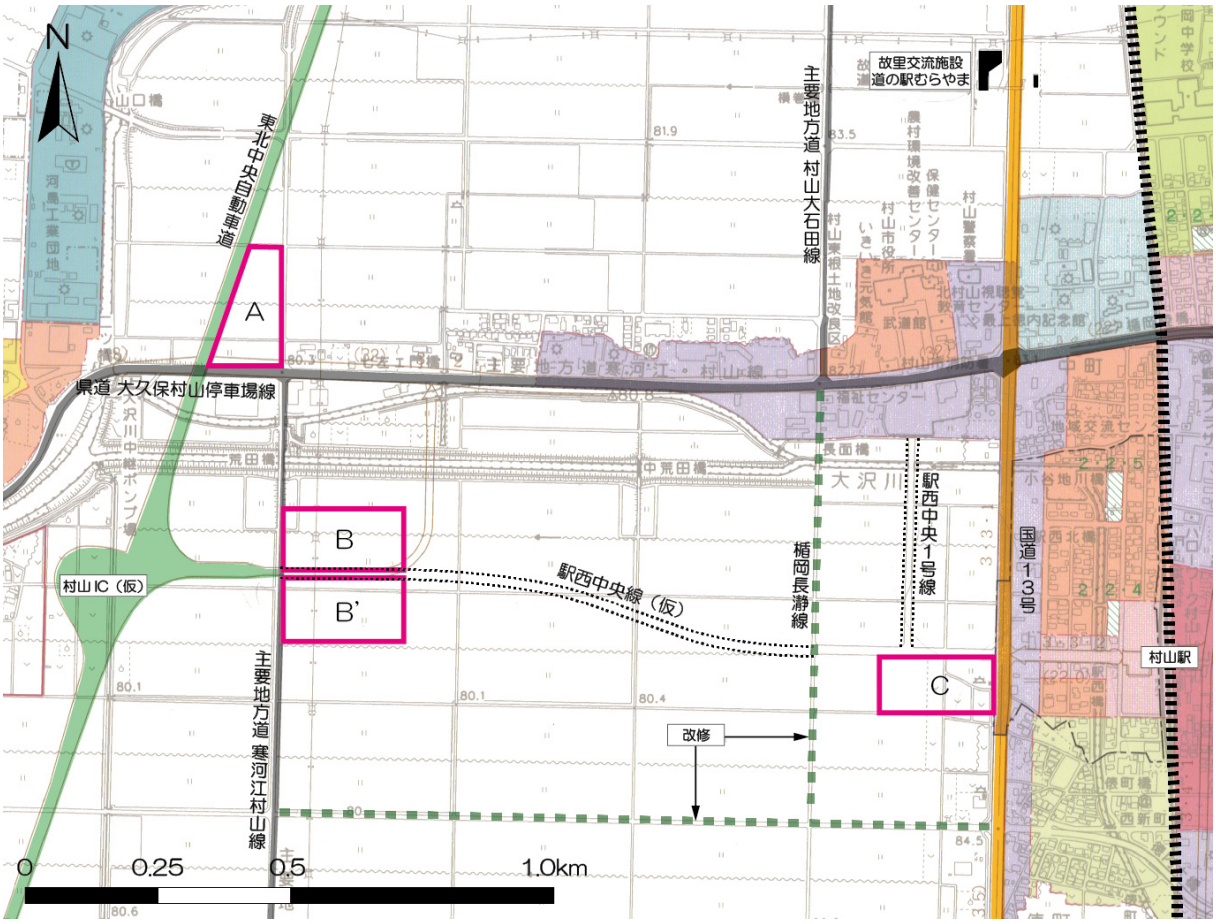
東北中央自動車道　東根～尾花沢間の事業概要

第３章　整備箇所の検討

１．各候補地の現状

（１）各候補地の選定理由

現在の道の駅と同じ規模の 2ha を想定し、村山 IC（仮）周辺地区において整備箇所を検討する。



各候補地の位置図

用途地域名	
	第一種低層住居専用地域
	第一種中高層住居専用地域
	第二種中高層住居専用地域
	第一種住居地域
	第二種住居地域
	近隣商業地域
	商業地域
	準工業地域
	工業地域
	工業専用地域

候補地Ａ

候補地Ａは村山 IC（仮）に近く、むかいには住民の消費活動の場がある。外部からの来訪者や住民の利用が期待される場所である。また、東北中央自動車道開通により国道 13 号の交通量が減少することから、村山 IC（仮）付近が外部からの来訪者にとって利用しやすいと考えられる。

候補地Ｂ・Ｂ′

候補地 B は村山 IC（仮）の前面に位置し、東北中央自動車道利用者の立ち寄りが期待できる場所である。東北中央自動車道開通により国道 13 号の交通量が減少することから、村山 IC（仮）付近が外部からの来訪者にとって利用しやすいと考えられる。

候補地Ｃ

候補地 C は村山 IC（仮）とはやや距離があるものの、村山駅や人口密集地とも近く、国道 13 号沿いは今後の開発も見込まれるため、地域住民の利用が期待される場所である。

（2）候補地比較表

大項目	評価項目	各候補地状況			備考
		A	B・B’	C	
1　接続道路	公道	県道大久保村山停車場線	東北中央自動車道	国道 13 号	
2　交通量	現在	7,642 台／24ｈ	―	30,248 台／24ｈ	推計値
	将来	25,000 台／24h （東北中央自動車道）	25,000 台／24h	14,300 台／24h	推計値
3　周辺環境	近隣施設	村山市役所 1.0ｋｍ 村山警察署 1.1km 特別養護老人ホームむらやま 0.5km	村山市役所 1.2ｋｍ 村山警察署 1.4km 特別養護老人ホームむらやま 0.7km	村山市役所 0.9ｋｍ 村山警察署 0.8km 特別養護老人ホームむらやま 0.9km	
4　公共交通機関	村山駅	1.9km	1.7km	0.3km	～各候補地間
	近隣 バス停	●河島東　0.2km 山交バス 河北病院～公立病院 ●中央二丁目　0.2km 【山交バス】河北病院～公立病院 【市営バス】山内～北村山公立病院線 村山駅～大槇～富並線	●河島東　0.3km 山交バス 河北病院～公立病院 ●中央二丁目　0.3km 【山交バス】河北病院～公立病院 【市営バス】山内～北村山公立病院線 村山駅～大槇～富並線	●村山市役所前　0.6ｋｍ 【山交バス】河北病院～公立病院 ●最上徳内記念館前　0.7km 【市営バス】山の内～北村山公立病院線 村山駅～大槇～富並線 ●村山駅前　0.6km 【山交バス】河北病院～公立病院 公立病院～尾花沢 山形～村山・北町 【市営バス】山の内～北村山公立病院線 村山駅～大槇～富並線 【東北急行バス】TOKYO サンライズ号	～各候補地間
5　防災拠点	消防本署	0.9km	1.0km	0.6km	～各候補地間
6　景観	東	田園、山	田園、山	店舗、住宅、山	
	西	高速道路	高速道路	田園	
	南	店舗	田園	田園	
	北	田園	店舗、傾斜	田園、市役所	

大項目	評価項目	各候補地状況			備考
		A	B・B’	C	
1 村山地方内の流出入	高速道路全線	山形市、東根市、天童市への動線			広域エリア
2 地域連帯・振興施設	市民	1.9km	1.7km	0.3km	村山駅（JR）～各候補地間
	地域住民	楯岡地区市民センター　1.9km 甑葉プラザ　1.8km	楯岡地区市民センター　2.1km 甑葉プラザ　2.0km	楯岡地区市民センター　1.4km 甑葉プラザ　0.7km	各施設～各候補地間
3 市内観光		東沢公園（バラ園）　3.4km	東沢公園（バラ園）　3.6km	東沢公園（バラ園）　2.9km	
		道の駅むらやま　1.6ｋｍ	道の駅むらやま　1.8ｋｍ	道の駅むらやま　1.1km	
		碁点温泉　2.7ｋｍ	碁点温泉　2.9ｋｍ	碁点温泉　4.1ｋｍ	
		むらやま徳内まつり　1.8ｋｍ	むらやま徳内まつり　2.0ｋｍ	むらやま徳内まつり　0.7ｋｍ	まつり広場～各候補地

大項目	評価項目	各候補地状況			備考
		A	B・B’	C	
競合の視点（類似施設）	農産物産直市場類似施設	道の駅むらやま	道の駅むらやま	道の駅むらやま 村山市総合文化複合施設甑葉プラザ	

（3）各候補地の周辺道路の現状と課題

①国道 13 号沿線に設置した場合

国道 13 号は完全分離型の片側 2 車線道路のため、施設がない車線からアクセスする連絡通路の設置、もしくは対向車線からもアクセスしやすい交通計画といった措置が必要となる。

車線：片側２車線道路（完全分離型）
起点：福島県福島市杉妻町（舟場町交差点＝国道 4 号交点）
　　福島西道路側：福島県福島市大森（福島県道 392 号交点）
終点：秋田県秋田市川尻町字大川反 233-7
　　（臨海十字路＝国道 7 号交点、秋田県道 26 号秋田停車場線終点）
交通量：平日 23,817 台／12ｈ（H22 年センサス）
　　平日 30,248 台／24ｈ（H22 年センサス）
将来交通量：14,300 台／24h

②主要地方道　寒河江村山線

村山 IC（仮）とつながる予定の主要地方道寒河江村山線は 2 車線道路である。

現在の交通量と比較すると、約 2.8 倍となるため、出入りの主要な経路とする場合は、休憩施設の利用者の利便性を阻害するばかりでなく、周辺住民の生活にも支障を及ぼす恐れがある。このため、休憩施設を整備するに当たっては、候補地においても交差点部分の拡幅と共に、施設出入り口までの拡幅等の整備が必要である。

車線：２車線道路
起点：山形県寒河江市本町
（交差点＝山形県道 23 号天童大江線、山形県道 282 号皿沼河北線）
終点：山形県村山市楯岡晦日町
（交差点＝山形県道 29 号尾花沢関山線交点）
交通量：平日 4,104 台／12ｈ（H22 年センサス）
平日 5,171 台／24ｈ（H22 年センサス）
将来交通量：
東北中央自動車道（村山 IC（仮））11,400 台／日
東北中央自動車道（本線）2,5000 台／日

③候補地 A 東市道

出入りの主要な経路とする場合は、休憩施設の利用者の利便性を阻害するばかりでなく、周辺住民の生活にも支障を及ぼす恐れがある。

このため、休憩施設を整備するに当たっては、候補地においても交差点部分の拡幅と共に、施設出入り口までの拡幅等の整備が必要である。

車線：２車線道路

④市道　駅西中央線（仮）

出入りの主要な経路とする場合は、休憩施設の利用者の利便性を阻害するばかりでなく、周辺住民の生活にも支障を及ぼす恐れがある。

このため、休憩施設を整備するに当たっては、候補地においても交差点部分の拡幅と共に、施設出入り口までの拡幅等の整備が必要である。

2．各候補地の評価

各候補地について、以下の項目ごとに評価を行い、比較検討する。
※○…比較的優れている。　△…一部問題がある。　×…問題がある。

	項　目	候補地A		候補地 B・B’		候補地C	
1	法規制	農業振興地域農用地		農業振興地域農用地		農業振興地域農用地	
2	用地の確保の可能性	今後の土地所有者や耕作者との交渉による		今後の土地所有者や耕作者との交渉による		今後の土地所有者や耕作者との交渉による	
3	接地道路	東北中央自動車道		東北中央自動車道		国道 13 号	
4	将来交通量	25,000 台／24h	○	25,000 台／24h	○	14,300 台／24h	△
5	アクセス性	IC からは主要地方道寒河江村山線を横断する必要があるため、アクセス性がやや低くなる。	△	IC に隣接し、アクセス性が高い。	○	IC からはやや離れているが、市街地からは近い。	△
6	高速道路との関係性（国のモデル事業としての要素）	IC からやや離れるため一体性が低くなる。	△	IC に隣接することから、高速道路事業との一体性をもった事業として国や県の協力を得やすい。	○	IC から離れるため一体性が低くなる。	×
7	上位関連計画での位置づけ	新規沿道流通業務ゾーン（都市計画マスタープラン）	○	新規沿道流通業務ゾーン（都市計画マスタープラン）	○	新規沿道流通業務ゾーン（都市計画マスタープラン）	○
8	敷地の形状	2ha の敷地を確保すると台形の敷地形状となる。	△	周辺は田であり、敷地形状は周辺環境に縛られない。	○	周辺は田であり、敷地形状は周辺環境に縛られない	○
9	レイアウト時の配慮	周辺の店舗や景観に配慮したレイアウトが必要である。	△	自由にレイアウトができる。	○	周辺の店舗や景観に配慮したレイアウトが必要である。	○
10	周辺環境及び影響	周辺は田で、騒音の影響は少ない。	○	周辺は田で、騒音の影響は少ない。	○	周辺は田と商業地域、工業地域であり、騒音の影響はあまりない。人口密集地に近く、住民が気軽に立ち寄ることが期待できる。	○
11	将来の拡張性	北側、東側に田があり、拡張は可能である。	○	東側、南側に田があり、拡張は可能である。	○	北側、西側、南側に田があり、拡張は可能である。	○

項　目	候補地A		候補地 B・B’		候補地C	
12 景観（現状での判断。将来に亘って維持できるかは不明）	北側：〇…田 東側：〇…田、奥羽山脈 西側：×…高速道路（高架橋脚） 南側：×…店舗 施設配置で眺望景観を確保することは可能である。	△	北側：△…大沢川の土手 東側：〇…田、奥羽山脈 西側：×…高速道路の盛土 南側：〇…田 施設配置で眺望景観を確保することは可能である。	〇	東側：店舗（低層）、奥羽山脈 北・西・南側：田 施設配置で眺望景観を確保することは可能である。	〇
13 改良すべき周辺道路	市道と県道の改良の必要がある。	△	駅西の道路とのつながりを考慮し、市道を新設する必要がある。	△	村山 IC（仮）のつながりを考慮する必要がある。	△
14 文化財の埋蔵	包蔵地ではない。	〇	包蔵地ではない。	〇	包蔵地ではない。	〇
総括表	〇5　△6　×0		〇10　△1　×0		〇7　△3　×1	
	・村山 IC（仮）に近いため、アクセス性は高いが、敷地形状が台形となり、高速道路の高架橋脚で西側への眺望がさえぎられる等、施設配置に工夫が必要となる。 ・住宅エリアと距離があるため、住民が日常的に利用することも難しい。	×	・村山 IC（仮）に隣接するためアクセス性が高く、地域外から活力を呼ぶゲートウェイ型の休憩施設としての在り方が適している。 ・村山市内の観光エリア、行政エリア、住宅エリアの中間に位置するため、各エリアをつなぐ拠点や情報発信の場としての在り方も考えられる。 ・住宅エリアと距離があるため、住民が日常的に利用することは難しい。	〇	・村山 IC（仮）から距離があるため、高速道路利用者のアクセス性が低い。 ・市街地や村山駅に近接するが、線路や国道 13 号線に分断され、アクセス性は低い。 ・駅前には総合文化複合施設甑葉プラザがあり、住民の交流が期待できる場があるので、類似した場となり得る地域センター型の休憩施設を新設するのは適当ではない。	△

各項目の合計から、候補地Ｂ・B’、Ｃが適当であると考えられる。

候補地Ｂ・B’は高速道路に最も近くアクセス性に優れている。また、立地上、東北自動車道利用者向けの休憩施設として、かつ市内の観光地等をつなぐ拠点としての在り方が考えられる。直売所や地元の食材を使ったレストラン等の施設機能の充実をはかることで、地域住民の利用も期待できる。

一方、候補地Ｃは、村山駅や市街地と隣接するため、村山駅周辺地区の活性化と一体した、地域住民向けの施設としての在り方が考えられる。高速道路利用者の利用率は候補地 Ｂ・B’よりもやや低いと考えられるが、村山 IC（仮）と休憩施設をつなぐ道路を魅力的にすることで、休憩施設を利用するモチベーションを上げることが期待できる。

3．各候補地におけるアクセス道路の検討

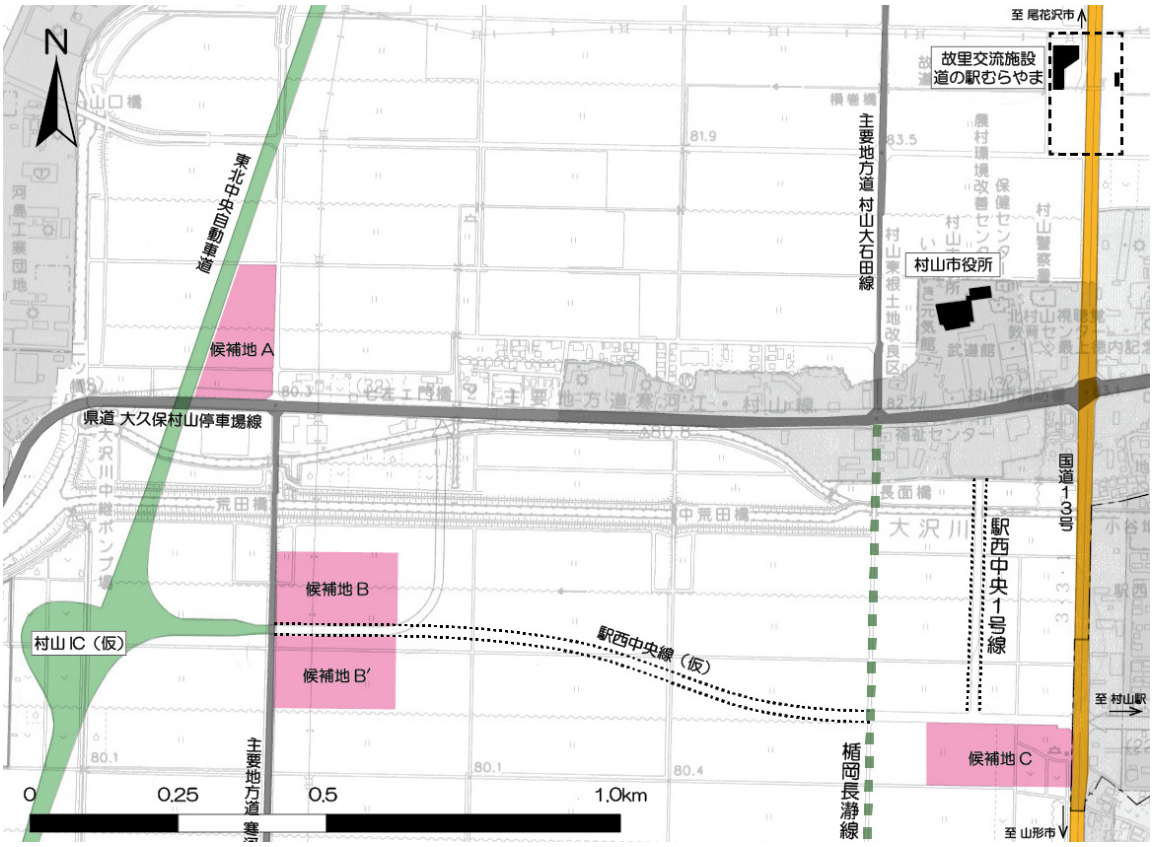
（1）動線の考え方

以下のように車両及び歩行者の動線を想定する。

対象		動線の考え方
車両動線	休憩施設施設外	・各候補地へのアクセス道路は、国道 13 号や主要地方道寒河江村山線等の幹線道路から直接出入りするが、混雑回避のため、隣接する市道も出入り口を整備する。
	休憩施設施設内	・小型車、大型車が交錯しないように車両動線を分離して計画する。
歩行者動線		・駐車場から各施設へ安全に出入りできるよう横断歩道や歩道を整備し、マーキング（路面表示）するなど歩行空間を明確にする。 ・周辺地域住民など歩行者でも利用しやすいように、歩いて休憩施設にアクセスできるように計画する。

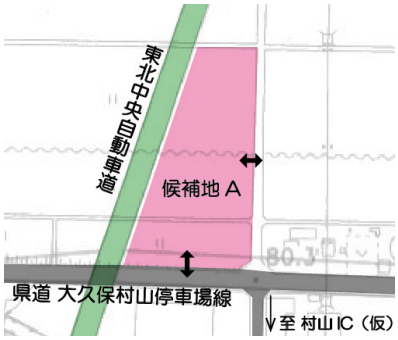
（2）各候補地におけるアクセス道路の検討および位置図

点線部分に新道ができると仮定し、各候補地においてアクセス道路を検討した。



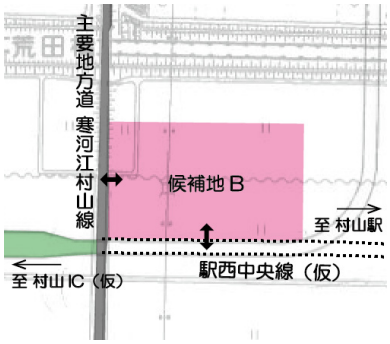
各候補地の位置図

候補地 A



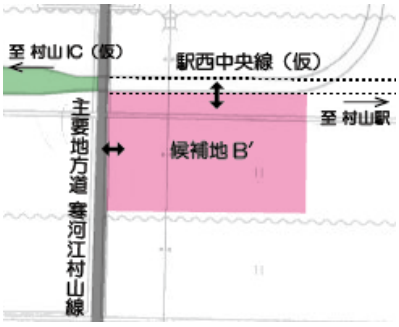
・県道大久保村山停車場線と東に隣接する市道をアクセス道路とする。
・市道をアクセス道路とすることで、村山 IC（仮）と繋がる主要地方道寒河江村山線と直結する。

候補地 B



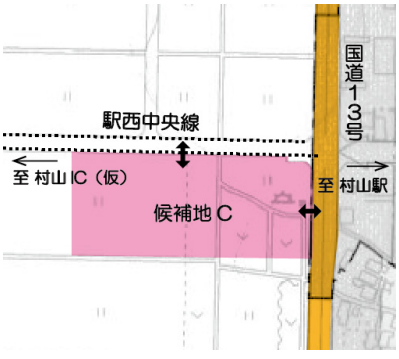
・主要地方道寒河江村山線と南側の新道をアクセス道路とする。
・南側の新道から直接村山 IC（仮）にアクセスできる。

候補地 B′



・主要地方道寒河江村山線と北側の新道をアクセス道路とする。
・北側の新道から直接村山 IC（仮）にアクセスできる。
・北側の新道は村山駅へとつながる。

候補地 C

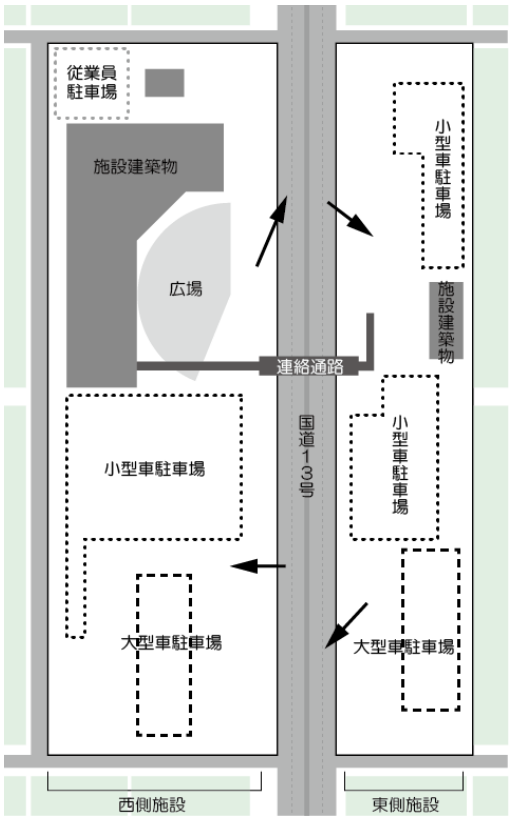


・国道 13 号と市道楯岡駅西中央線をアクセス道路とする。
・国道 13 号は完全分離型 4 車線道路なので、上り線からのアクセスを確保するための工夫が必要である。

第４章　施設整備内容の検討

１．施設整備内容の検討

（１）既存道の駅むらやまの施設概要



既存道の駅むらやまの施設概要は、以下のとおりである。

区分	面積		備考
駐車場	9,615 ㎡		一般車 161 台 （小型車 129 台、大型車 28 台、身障者用 4 台）
建築物	トイレ	207 ㎡	トイレ器数 男性用 26 器 （小 19 器・大 7 器） 女性用 20 器 身障者用 4 器 合計　50 器
	情報発信コーナー	79 ㎡	
	休憩コーナー	81 ㎡	
	直売所等	292 ㎡	
	レストラン	593 ㎡	
	管理	471 ㎡	
	計	1,723 ㎡	
合計	19,519 ㎡		

（2）施設整備内容の検討

既存道の駅むらやまと同規模の施設整備を検討する。

①トイレ

・暖房機能やおしり洗浄機能付きの便器を設置して安心して快適に利用できるとともに、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。
・女性が快適に利用できるような、ゆとりをもったスペースとするとともに十分な器数を設置する。
・オストメイトやベビーベッド、おむつ交換ができるスペースのほか、子ども用の便器を設置する。

②駐車場

・大型車を含め、充分な駐車スペースを確保する。
・大型車（バス）が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。
・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。
・障がい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。
・路線バスや高速バス用のバス停留所の設置を検討する。
・融雪装置の設置のほか除雪方法など、冬期間の雪対策を考慮した配置及び構造とする。

③観光情報センター

・高速道路や国道 13 号の交通情報、周辺の天気情報など次の目的地に至るルートまでの安全な通行に関する情報を提供する。
・周辺の道の駅と連携した広域情報の提供を行う。
・観光情報にとどまらず、災害情報等についても提供する。
・村山市内や村山地方全域のイベントや観光施設の情報の案内にとどまらず、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。
・村山市の産業や歴史、文化等の紹介コーナーや地場産品を活用した内装装飾で地域の魅力を表現する。

④地域振興機能

●物産等販売

・良質な農産物、特産物の販売、発信により地域の産業振興につなげる。
・地域の多くの生産者が生産品を販売できるような体制を構築する。
・これまで規格等で販売しなかった農産物についても、商品化のための工夫をする。
・農林産物の収穫などを短時間で手軽に体験できるような仕組みを検討し、物産販売推進を図る。

・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を導入するなどにより、商品の補充体制を構築する。

●加工施設

・地元産の農産物等を活用し、惣菜やアイスクリーム、パン、ジャム、ジュース等６次産業化を図り、村山ブランドを発信する。
・加工場の見学や、加工の体験についても検討する。
・農産物販売所やカフェ・レストランとの連携を図り、相乗効果を発揮する。

⑤カフェ・レストラン

・地元産の農産物等を活用した安心して食べられる食を提供するとともに、地域の豊かな食をアピールするメニューを開発する。
・村山の風景を望みながら、ゆったりと憩える空間とする。

⑥無料休憩コーナー

・多くの人が気軽に休憩を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。
・たたみ等を置き、住民も気軽に立ち寄れる村山のみんなのリビングのような空間とする。

⑦緑地広場・イベント広場

・青空テント市やフリーマーケットなど、特色あるイベントや季節の風物詩となる様々な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。（水屋、排水口、簡易かまどなど）
・ステージとしても使用できるスペースを配置する。

⑧その他

●防災

・災害時の防災拠点として、ヘリポート等の整備を検討する。
・ベンチや東屋等は、災害時に簡易トイレや簡易かまど、シェルターとして活用できるものを検討する。
・非常用自家発電装置や太陽光発電装置等を設置し、災害時の活動拠点として活用できる機能を整備する。

●ガソリンスタンド・EV スポット

・スムーズに給油、充電できるようなレイアウトとする。

●高速バス・路線バスのバス停

（3）休憩施設の導入施設の規模算定

①駐車ます数の算定

駐車ます数は、村山 IC（仮）の周辺休憩施設としての位置付けのため、「東・中・西日本高速道路株式会社設計要領第 4 集休憩施設編」の算定方法を採用する。

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

なお、今回は休憩施設の位置付けで両側の車線から立寄りが可能のため、以下のように両側の車線分の駐車ます数として算出する。

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

<table>
<tr><td rowspan="2">設計交通量
（台／日）</td><td colspan="2">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
↓
なお、今回は「開通 10 年後計画日交通量」ではなく、国土交通省提供の H42 年将来交通量の数値を用いて、以下のように算定。
設計交通量（台／日）＝休日サービス係数×H42 年将来交通量</td></tr>
<tr><td>休日
サービス係数</td><td>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
サービス係数
<table><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><tr><td>$0 < Q \leq 25{,}000$</td><td>1.40</td></tr><tr><td>$25{,}000 < Q \leq 50{,}000$</td><td>$1.65 - Q \times 10^{-5}$</td></tr><tr><td>$50{,}000 < Q$</td><td>1.15</td></tr></table></td></tr>
<tr><td>立寄率
ラッシュ率
回転率</td><td colspan="2">立寄率：立寄台数（台／日）／本線交通量（台／日）
ラッシュ率：ラッシュ時立寄台数（台／日）／立寄台数（台／日）
回転率：1（時）／平均駐車時間（時）

東・中・西日本高速道路株式会社設計要領第4集休憩施設編」で示されている、以下の係数を用いる。
車種別立寄率、ラッシュ率、平均駐車時間
<table><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>平均駐車時間（分）</th></tr><tr><td rowspan="3">サービスエリア</td><td>小型車</td><td>0.175</td><td>0.10</td><td>25</td></tr><tr><td>大型バス</td><td>0.25</td><td>0.25</td><td>20</td></tr><tr><td>大型貨物車</td><td>0.125</td><td>0.075</td><td>30</td></tr></table></td></tr>
</table>

●候補地が村山 IC（仮）近辺の場合

以下の表の数値を用いて、小型車・大型バス・大型貨物車の駐車ます数を算出する。

東北中央自動車道の設計交通量（台／日）

小型車	29,568台
大型バス	210台
大型貨物	5,222台

設計交通量（台／日）

東北中央自動車道 将来交通量（台／24h）

H22 年度のセンサス以降、次の自動車分類がないため、H17 年度の国道 13 号の交通量の割合を用いて算出

小型車	21,120台
大型バス	150台
大型貨物	3,730台
合計	25,000台

休日サービス係数

年平均日交通量Q（両方向：台／日）	サービス係数
$0 < Q \leq 25,000$	1.40
$25,000 < Q \leq 50,000$	$1.65 - Q \times 10^{-5}$
$50,000 < Q$	1.15

将来交通量から、サービス係数は 1.40 となる。

立寄率 ラッシュ率 回転率

施設の種類	車種	立寄率	ラッシュ率	平均駐車時間（分）
サービスエリア	小型車	0.175	0.10	25
	大型バス	0.25	0.25	20
	大型貨物車	0.125	0.075	30

候補地が村山 IC（仮）近辺の場合の駐車ます数は、小型車が 216 台、大型バスが 5 台、大型貨物車が 25 台となる。大型車は 1 台 2 ますとすると、合計 276 台の駐車ます数が必要となる。

村山 IC（仮）近辺の場合の駐車ます数

小型車	216 台
大型バス	5 台（10 台）
大型貨物車	25 台（50 台）
合計	276 台 8,280 ㎡（1 台当たりの面積が 30 ㎡の場合）

●候補地が国道 13 号沿いの場合

以下の表の数値を用いて、小型車・大型バス・大型貨物車の駐車ます数を算出する。

国道 13 号線の設計交通量（台／日）

小型車	16,912台
大型バス	119台
大型貨物	2,989台

設計交通量（台／日）

国道 13 号将来交通量（台／24h）

H22 年度のセンサス以降、次の自動車分類がないため、H17 年度の国道 13 号の交通量の割合を用いて算出

小型車	12,080台
大型バス	85台
大型貨物	2,135台
合計	14,300台

休日サービス係数

年平均日交通量Q（両方向：台／日）	サービス係数
$0 < Q \leq 25{,}000$	1.40
$25{,}000 < Q \leq 50{,}000$	$1.65 - Q \times 10^{-5}$
$50{,}000 < Q$	1.15

将来交通量から、サービス係数は 1.40 となる。

立寄率 ラッシュ率 回転率

施設の種類	車種	立寄率	ラッシュ率	平均駐車時間（分）
サービスエリア	小型車	0.175	0.10	25
	大型バス	0.25	0.25	20
	大型貨物車	0.125	0.075	30

候補地が国道 13 号沿いの場合の駐車ます数は、小型車が 124 台、大型バスが 3 台、大型貨物車が 15 台となる。大型車は 1 台2ますとすると、合計 160 台の駐車ます数が必要となる。

国道 13 号沿いの場合の駐車ます数

小型車	124 台
大型バス	3 台（6台）
大型貨物車	15 台（30 台）
合計	160 台 4,800 ㎡（1 台当たりの面積が 30 ㎡の場合）

②トイレの数の算定

トイレ数は、駐車場規模に基づき施設規模を算出する。算出はすべて「東・中・西日本高速道路株式会社設計要領　第６集　建築施設編　第１編　休憩用建築施設（平成 26 年７月）」による。

係数は、「サービスエリア（一般部都市部）」を用いた。

表 4－1 トイレ規模算出

項目	記号		係数			
			サービスエリア		パーキングエリア	
			一般部都市部	観光部(注)1	ﾊｲｳｪｲｼｮｯﾌﾟ有	ﾊｲｳｪｲｼｮｯﾌﾟ無
駐車ます数	P		(注)2			
車種構成率	S	小型	0.95	0.95	0.94	
		バス	0.03		0.02	0.02
		ﾄﾗｯｸ	0.02	0.02	0.04	0.04
駐車回転率	r		(注)3			
車種別駐車台数	Pa		P×S×r			
平均乗車人員	W	小型	2.3 人		2.1 人	
		ﾊﾞｽ	24 人	27 人	21 人	21 人
		ﾄﾗｯｸ	1.3 人			
トイレ利用率	u		0.71		0.74	
性別比率	Dm	男	0.52		0.57	
	Df	女	0.48		0.43	
ピーク率	Pm	男	2.2		2.0	1.1
	Pf	女	2.8	2.8	2.3	1.1
便器回転率	Cm	男	90 人/h			
	Cf	女	40 人/h			
洋式便器設置率	Wm	男	0.8			
	Wf	女	0.8			
便器数	(男･小)Vm1 (男･大)Vm2 (女)Vf		Vm2＝0.3Vm1			
洗面器回転率	Sm	男	240 人/h			
	Sf	女	120 人/h			
1 人当り面積	(男･小)Um		男・小		3.0 ㎡	
	(男･大､女)Uf		男・大、女		5.4 ㎡	
	(男女大型ﾌﾞｰｽ)Ulm, Ulf		男女大型ﾌﾞｰｽ		8.8 ㎡	
	(子供ｺｰﾅｰ)Uc		子供ｺｰﾅｰ		6.1 ㎡	
	(ｵｽﾄﾒｲﾄ)Uo		ｵｽﾄﾒｲﾄ		9.2 ㎡	
	(ﾊﾟｳﾀﾞｰｺｰﾅｰ)Up		ﾊﾟｳﾀﾞｰｺｰﾅｰ		2.2 ㎡	
	(洗面)Us		洗面器		3.0 ㎡	
	(多機能)Uh		多機能		10.8 ㎡	

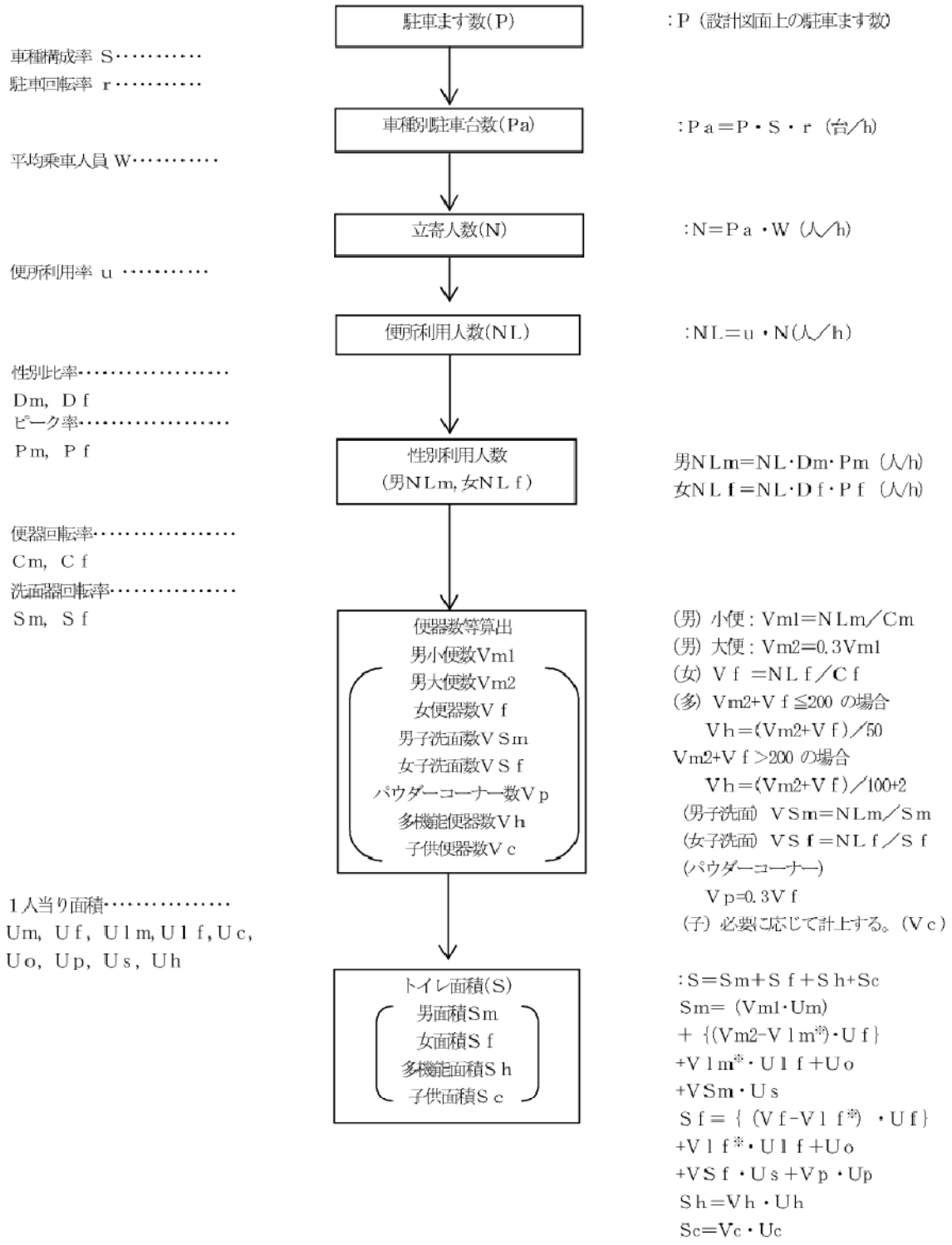
(注)1. 観光部：観光的特性が高いと思われる場合に適用

(注)2. 駐車ます数のうち大型車と小型車の割合は本線交通量に対する大型車の混入率等により変化する。

(注)3. 駐車回転率 r （平均駐車時間）は表 4-2 のとおりとする。

表 4－2 ＳＡ・ＰＡ平均駐車時間

エリアの種類	車種別	回転率
ＳＡ	小型車	2.4 回/h(25 分)
	大型バス	3 回/h(20 分)
	大型貨物	2 回/h(30 分)
ＰＡ	小型車	4 回/h(15 分)
	大型バス	4 回/h(15 分)
	大型貨物	3 回/h(20 分)



※大型ブース数（Ｖｌｍ、Ｖｌｆ）は最低男女１基以上設置する。

図４−１ トイレの規模算出のフローチャート

(注)1. 便器数・洗面器数算定において、計算結果の端数処理では切り上げとする。

(注)2. 和式大便器は１基以上設置するものとする。但し計算の結果男女各々の大便器数が２器の場合は、和式１器、洋式１器とする。

(注)3. 女子トイレ内の男子小便器（小児用）については、男子トイレの小便器９個までは１個、１９個までは２個、20個以上は３個設ける。尚、小児用小便器はストール型とする。

●候補地が村山 IC（仮）近辺の場合

候補地が村山 IC（仮）近辺の場合、小型車 216 台、大型車 30 台の駐車ます数が必要となるため、以下の器数および面積が必要となる。

トイレ規模の算出結果

項目	記号	片側分		
車種構成別		小型	大型	兼用
駐車マス数	ﾄﾚｰﾗｰ車4台大型に算入	216	30	0
駐車ﾏｽ数計	P （兼用のみ×2）	246		
車種構成率	S	小型	バス	トラック
		0.95	0.03	0.02
駐車台数		234	7	5
駐車回転率	r	2.4	3	2
車種別駐車台数	Ｐａ	561	22	10
平均乗車人数	W	2.3	24	1.3
立ち寄り人数	Ｎ＝Ｐａ*W	1,290	528	13
総立ち寄り人数	ΣＮ	1,831		
トイレ利用率	u	0.71		
ピーク率	男Ｐｍ：	2.20		
	女Ｐｆ：	2.80		
性別利用人数	男Ｄｍ：0.52	1,487.21	→	1,487
	女Ｄｆ：0.48	1,747.21	→	1,747
便器回転率	男Ｃｍ	90 人/h		
	女Ｃｆ	40 人/h		
便器数	男小Ｖm1	16.52	→	17
	男大Ｖm2	4.96	→	5
	（男大洋Ｗｍ：0.8）	4.00	→	4
	女Ｖｆ	43.68	→	44
	（女洋Ｗｆ：0.8）	35.20	→	36
	女子内小児		→	1
	身障者Ｖｈ		→	1

既存の道の駅むらやまと比較すると以下のようになる。

	男性（小）	男性（大）	女性	障がい者	合計
①既存の道の駅むらやま	19 器	7 器	20 器	4 器	50 器
②今回試算	17 器	5 器	44 器	1 器	67 器
①-②	-2 器	-2 器	24 器	-3 器	17 器

●候補地が国道 13 号沿いの場合

候補地が国道 13 号沿いの場合、小型車 124 台、大型車 18 台の駐車ます数が必要となるため、以下の器数および面積が必要となる。

トイレ規模の算出結果

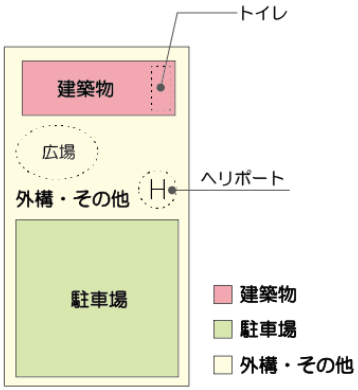
項目	記号	片側分		
車種構成別		小型	大型	兼用
駐車マス数	ﾄﾚｰﾗｰ車4台大型に算入	124	18	0
駐車ﾏｽ数計	P （兼用のみ×2）	142		
車種構成率	S	小型	バス	トラック
		0.95	0.03	0.02
駐車台数		135	4	3
駐車回転率	r	2.4	3	2
車種別駐車台数	Ｐａ	324	13	6
平均乗車人数	W	2.3	24	1.3
立ち寄り人数	Ｎ＝Ｐａ*W	745	312	8
総立ち寄り人数	ΣＮ	1,065		
トイレ利用率	u	0.71		
ピーク率	男Ｐｍ：	2.20		
	女Ｐｆ：	2.80		
性別利用人数	男Ｄｍ：0.52	865.04	→	865
	女Ｄｆ：0.48	1,016.27	→	1,016
便器回転率	男Ｃｍ	90 人/h		
	女Ｃｆ	40 人/h		
便器数	男小Ｖｍ1	9.61	→	10
	男大Ｖｍ2	2.88	→	3
	（男大洋Ｗｍ：0.8）	2.40	→	3
	女Ｖｆ	25.40	→	26
	（女洋Ｗｆ：0.8）	20.80	→	21
	女子内小児		→	1
	身障者Ｖｈ		→	1

既存の道の駅むらやまと比較すると以下のようになる。

	男性（小）	男性（大）	女性	障がい者	合計
①既存の道の駅むらやま	19 器	7 器	20 器	4 器	50 器
②今回試算	10 器	3 器	26 器	1 器	40 器
①-②	-9 器	-4 器	6 器	-3 器	-10 器

③想定している施設内容と必要面積

区分	候補地 A・B・B' （村山 IC（仮）近辺の場合）	候補地 C （国号 13 号沿いの場合）	既存 道の駅むらやま
駐車場	14,076 ㎡ （駐車ます数 276 台） ※51 ㎡／台として算出 ※大型車は 1 台 2 ますとして換算 普通車　216 台 大型バス　5 台 大型貨物　25 台	8,160 ㎡ （駐車ます数 160 台） ※51 ㎡／台として算出 ※大型車は 1 台 2 ますとして換算 普通車　124 台 大型バス　3 台 大型貨物　15 台	9,615 ㎡ （駐車ます数 189 台） ※大型車は 1 台 2 ますとして換算 →約 51 ㎡／台 小型車　129 台 大型車　28 台 身障者用　4 台
建築物	1,640 ㎡ 軽食・レストラン　500 ㎡ 売店・直売所　250 ㎡ 情報発信コーナー　70 ㎡ 休憩コーナー　70 ㎡ 管理等　400 ㎡ ※東北中央自動車道の将来交通量は、現在の国道 13 号の交通量の約 83%のため、既存の道の駅むらやまの面積の約 83%で算出。 トイレ　400 ㎡ 男子（小）　17 器 男子（大）　5 器 女子　44 器 身障者用　1 器	1,530 ㎡ トイレ　240 ㎡ 男子（小）　10 器 男子（大）　3 器 女子　26 器 身障者用　1 器	1,723 ㎡ レストラン　593 ㎡ 売店・直売所　292 ㎡ 情報発信コーナー　79 ㎡ 休憩コーナー　81 ㎡ 管理等　471 ㎡ トイレ　207 ㎡ 男子（小）　19 器 男子（大）　7 器 女子　20 器 身障者用　4 器
外構・その他	4,284 ㎡ ヘリポート　1,225 ㎡（35m×35m）	10,310 ㎡	8,181 ㎡
合計	20,000 ㎡		19,519 ㎡



面積の割り当て

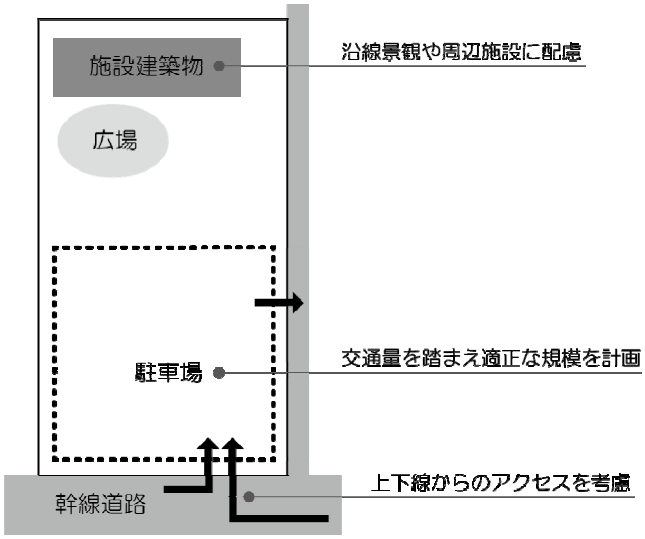
2．配置平面図作成

（1）ゾーニングの基本方針

①全体配置の基本方針

施設配置を計画するにあたって、基本方針を整理すると以下のようになる。

○東北中央自動車道上下線からアクセスできるようにし、利用しやすさを確保する。必要に応じて、敷地周辺の市道などを活用した計画とする。
○東北中央自動車道、国道 13 号の交通量を踏まえ、適正な規模の駐車場やトイレ等の休憩施設を計画する。
○建築物や修景施設(屋外広場等)については、地域のシンボルとして東北中央自動車道や国道 13 号からの見え方や周辺景観、周辺施設との連携しやすさに配慮する。



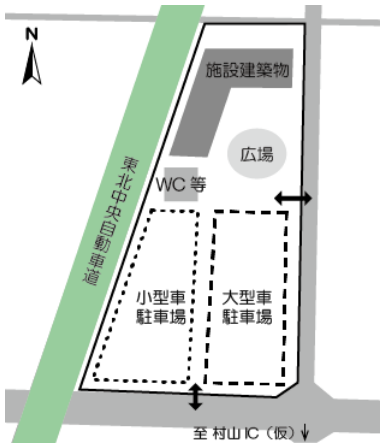
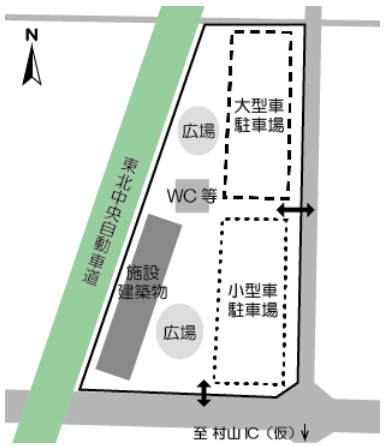
全体配置のイメージ

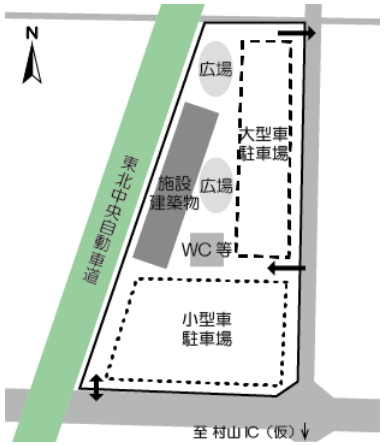
②導入施設配置の基本方針

○基本機能となる休憩機能（駐車場やトイレ）の規模や利用者数の算定等に基づき、各施設規模を設定する。
○駐車場から各施設が利用しやすくするよう配慮し、施設内の移動も円滑に行えるように計画する。
○トイレや駐車場については、夜間の利用にも配慮し、道路からの見通しの良さや安全性が確保されやすい位置に計画する。
○採算性を考慮すべき地域連携機能をはじめ、村山市の特色となるものは地域のシンボルとして PR しやすい位置に配置する。
○交流の場であるイベント広場については、屋内・屋外双方からの利用しやすさや、導入施設のフレキシブルな利用可能性に配慮した位置に計画する。
○将来的な施設拡張に対応できる施設配置とする。

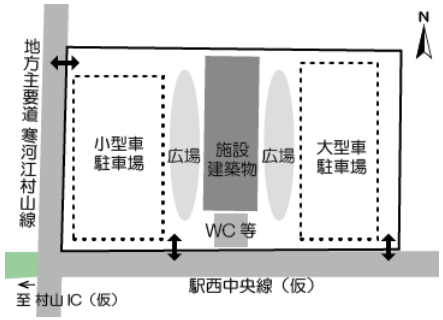
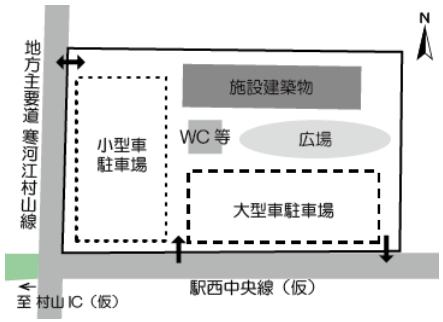
（2）各候補地におけるゾーニング計画（案）

候補地 A

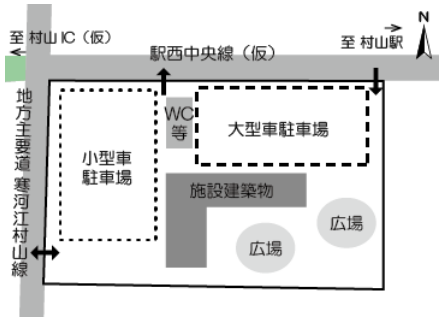
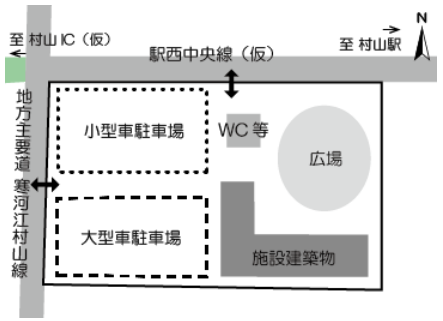
<table>
<tr><td rowspan="5">プラン1</td><td colspan="3">敷地の北側に施設を配置し、東・南側対して開く案</td><td rowspan="5">×</td></tr>
<tr><td rowspan="4"> 
</td><td>動線</td><td>・村山 IC（仮）へと繋がる寒河江村山線と繋がる市道や、県道からアクセスできる。
・IC から若干距離があり、県道を渡る必要がある。
・県道から施設が離れているため、休憩施設利用者以外施設を利用しづらい。</td><td>×</td></tr>
<tr><td>施設・トイレへのアクセス</td><td>・最大距離：駐車場～施設 約 175m、駐車場～トイレ 約 150m
・小型駐車場からも大型駐車場からも施設が同じくらいの距離である。</td><td>×</td></tr>
<tr><td>広場・公園の活用性</td><td>・施設利用の際は誰もが広場を通る。
・県道から施設が離れているため、休憩施設利用者以外利用しづらい。</td><td>△</td></tr>
<tr><td>景観</td><td>・東側の奥羽山脈の景観を活かすことができる。</td><td>○</td></tr>
<tr><td rowspan="5">プラン2</td><td colspan="3">県道沿いに施設を配置し、東側に対して開く案</td><td rowspan="5">○</td></tr>
<tr><td rowspan="4"> 
</td><td>動線</td><td>・村山 IC（仮）へと繋がる寒河江村山線と繋がる市道や、県道からアクセスできる。
・建物と広場が県道に面しているため、歩行者が安全にアクセスできる。
・IC から若干距離があり、県道を渡る必要がある。</td><td>○</td></tr>
<tr><td>施設・トイレへのアクセス</td><td>・最大距離：駐車場～施設 約 150m、駐車場～トイレ 約 125m
・施設が大型車駐車場から遠い。</td><td>×</td></tr>
<tr><td>広場・公園の活用性</td><td>・施設利用の際は誰もが広場を通る。
・県道沿いに広場があり、立ち寄りやすい。</td><td>○</td></tr>
<tr><td>景観</td><td>・東側の奥羽山脈の景観を活かすことができる。</td><td>○</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td rowspan="5">プラン３</td><td colspan="4">小型車・大型車駐車場の双方からアクセスしやすい中央部に施設を配置し、東側に対して開く案</td><td rowspan="5">△</td></tr>
<tr><td rowspan="4"> 
</td><td>動線</td><td>・村山 IC（仮）へと繋がる寒河江村山線と繋がる市道や、県道からアクセスできる。
・IC から若干距離があり、県道を渡る必要がある。</td><td>△</td></tr>
<tr><td>施設・トイレへのアクセス</td><td>・最大距離：駐車場～施設 約 100m、駐車場～トイレ 約 150m
・小型車・大型車駐車場の双方からアクセスしやすい。</td><td>△</td></tr>
<tr><td>広場・公園の活用性</td><td>・施設利用の際は誰もが広場を通る。
・県道から施設が離れているため、休憩施設利用者以外利用しづらい。</td><td>△</td></tr>
<tr><td>景観</td><td>・東側の奥羽山脈の景観を活かすことができる。</td><td>○</td></tr>
</table>

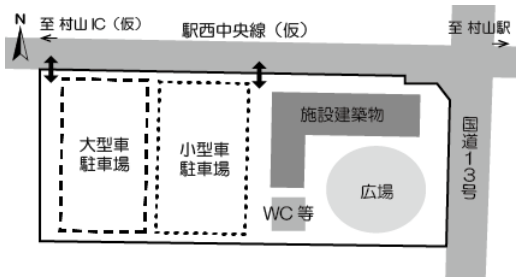
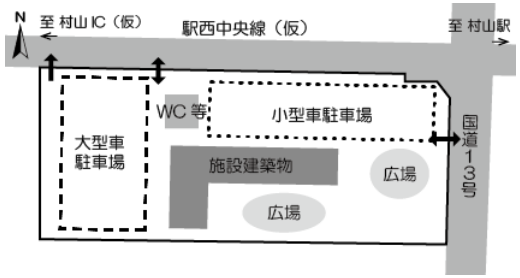
候補地 B

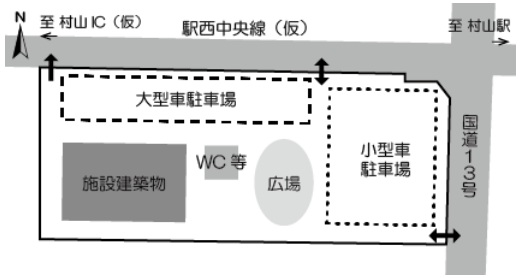
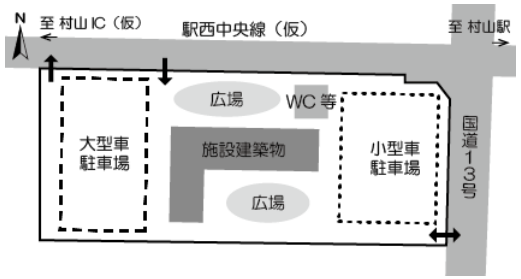
<table>
<tr><td rowspan="5">プラン１</td><td colspan="3">敷地の中央に施設を配置し東西に開く、来訪者と住民がアクセスしやすい案</td><td rowspan="5">○</td></tr>
<tr><td rowspan="4"> 
</td><td>動線</td><td>・IC から駐車場が近く、アクセスしやすい。
・歩行者が市道からアクセスしやすい。</td><td>○</td></tr>
<tr><td>施設・トイレへのアクセス</td><td>・最大距離：駐車場～施設 約 75m、駐車場～トイレ 約 125m
・小型車・大型車駐車場の双方からアクセスしやすい。</td><td>○</td></tr>
<tr><td>広場・公園の活用性</td><td>・施設利用の際は誰もがどちらかの広場を通る。
・市道沿いに広場があり、歩行者が立ち寄りやすい。</td><td>○</td></tr>
<tr><td>景観</td><td>・東側の奥羽山脈の景観を活かすことができる。
・IC に対して開くことができる。
・施設で西側と東側が分断される。</td><td>△</td></tr>
<tr><td rowspan="5">プラン２</td><td colspan="3">敷地北側に施設を配置し南側に対して開く、分断しない案</td><td rowspan="5">△</td></tr>
<tr><td rowspan="4"> 
</td><td>動線</td><td>・IC から駐車場が近く、アクセスしやすい。</td><td>○</td></tr>
<tr><td>施設・トイレへのアクセス</td><td>・最大距離：駐車場～施設 約 100m、駐車場～トイレ 約 125m
・小型駐車場からも大型駐車場からも施設が同じくらいの距離である。</td><td>△</td></tr>
<tr><td>広場・公園の活用性</td><td>・施設利用の際は誰もが広場を通る。</td><td>○</td></tr>
<tr><td>景観</td><td>・南側の田園風景を活かすことができる。
・施設のデザインによって東側の奥羽山脈の眺望も活かすことができる。</td><td>△</td></tr>
</table>

候補地 B′

<table>
<tr><td rowspan="5">プラン１</td><td colspan="4">車と歩行者どちらもアクセスしやすい案１</td><td rowspan="5">○</td></tr>
<tr><td rowspan="4"> 
</td><td>動線</td><td>・IC から駐車場が近く、アクセスしやすい。
・村山駅方面からのアクセスがしやすい（小型車）。
・村山駅方面から来る歩行者が安全にアクセスしやすい。</td><td>○</td></tr>
<tr><td>施設・トイレへのアクセス</td><td>・最大距離：駐車場～施設 約 75m、駐車場～トイレ 約 125m
・小型駐車場からも大型駐車場からも施設が同じくらいの距離である。</td><td>○</td></tr>
<tr><td>広場・公園の活用性</td><td>・市道沿いに広場があり、歩行者が立ち寄りやすい。
・車で来た人々は広場に目的がないと利用しづらい。</td><td>△</td></tr>
<tr><td>景観</td><td>・東、南側に開け、田園風景や奥羽山脈の眺望を活かす事ができる。
・駐車場に施設が背を向けて建たないような施設デザインが望ましい。</td><td>○</td></tr>
<tr><td rowspan="5">プラン２</td><td colspan="4">車と歩行者どちらもアクセスしやすい案２</td><td rowspan="5">△</td></tr>
<tr><td rowspan="4"> 
</td><td>動線</td><td>・IC から駐車場が近く、アクセスしやすい。
・村山駅方面からのアクセスがしやすい（小型車）。
・村山駅方面から来る歩行者が安全にアクセスしやすい。</td><td>○</td></tr>
<tr><td>施設・トイレへのアクセス</td><td>・最大距離：駐車場～施設 約 125m、駐車場～トイレ 約 150m
・小型駐車場からも大型駐車場からも施設が同じくらいの距離である。</td><td>×</td></tr>
<tr><td>広場・公園の活用性</td><td>・大型車駐車場を利用者が広場を利用しづらい。
・市道沿いに広場があり、歩行者が立ち寄りやすい。</td><td>△</td></tr>
<tr><td>景観</td><td>・東側に開け、田園風景や奥羽山脈の眺望を活かす事ができる。
・駐車場に施設が背を向けて建たないような施設デザインが望ましい。</td><td>○</td></tr>
</table>

候補地 C

<table>
<tr><td rowspan="4">プラン１</td><td colspan="3">村山 IC（仮）のある敷地の西側に駐車場を配置し、東・南側対して開く案</td><td rowspan="4">×</td></tr>
<tr><td rowspan="3"> 
</td><td>動線</td><td>・IC から距離がある。
・国道 13 号からアクセスしづらい。
・国道 13 号から来る歩行者が安全にアクセスしやすい。</td><td>×</td></tr>
<tr><td>施設・トイレへのアクセス</td><td>・最大距離：駐車場～施設 約 150m、駐車場～トイレ 約 150m
・施設が大型車駐車場から遠い。</td><td>×</td></tr>
<tr><td>広場・公園の活用性</td><td>・広場に目的がないと利用しづらい。
・国道沿いに広場があり、立ち寄りやすい。</td><td>△</td></tr>
<tr><td rowspan="4">プラン２</td><td colspan="3">村山 IC（仮）のある敷地の西側と国道 13 号側に駐車場を配置し、国道 13 号から歩行者が安全にアクセスできる案</td><td rowspan="4">○</td></tr>
<tr><td rowspan="3"> 
</td><td>動線</td><td>・IC から距離がある。
・国道 13 号からのアクセスがしやすい（小型車）。
・国道 13 号から来る歩行者が安全にアクセスしやすい。</td><td>○</td></tr>
<tr><td>施設・トイレへのアクセス</td><td>・最大距離：駐車場～施設 約 75m、駐車場～トイレ 約 175m
・小型駐車場からも大型駐車場からも施設が同じくらいの距離である。</td><td>△</td></tr>
<tr><td>広場・公園の活用性</td><td>・広場に目的がないと利用しづらい。
・国道沿いに広場があり、立ち寄りやすい。</td><td>△</td></tr>
<tr><td></td><td>景観</td><td>・東、南側に開け、田園風景や奥羽山脈の眺望を活かす事ができる。
・駐車場に施設が背を向けて建たないような施設デザインが望ましい。</td><td>○</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td rowspan="4">プラン３</td><td colspan="4">村山 IC（仮）のある敷地の西側と国道 13 号側に駐車場を配置し、東側対して開く案</td><td rowspan="4">△</td></tr>
<tr><td rowspan="3"> 
</td><td>動線</td><td>・IC から距離がある。
・国道 13 号からのアクセスがしやすい（小型車）。</td><td>△</td></tr>
<tr><td>施設・トイレへのアクセス</td><td>・最大距離：駐車場～施設 約 150m、駐車場～トイレ 約 150m</td><td>×</td></tr>
<tr><td>広場・公園の活用性</td><td>・施設利用の際は誰もが広場を通る。
・道路から施設が離れているため、休憩施設利用者以外利用しづらい。</td><td>△</td></tr>
<tr><td colspan="2">景観</td><td>・南側の田園風景を活かすことができる。</td><td>○</td></tr>
<tr><td rowspan="4">プラン４</td><td colspan="4">村山 IC（仮）のある敷地の西側と国道 13 号側に駐車場を分けて配置し、東・南側対して開く案</td><td rowspan="4">×</td></tr>
<tr><td rowspan="3"> 
</td><td>動線</td><td>・IC から距離がある。
・国道 13 号からのアクセスがしやすい（小型車）。
・国道 13 号から来る歩行者が安全にアクセスしやすい。</td><td>△</td></tr>
<tr><td>施設・トイレへのアクセス</td><td>・最大距離：駐車場～施設 約 100m、駐車場～トイレ 約 200m
・小型駐車場からも大型駐車場からも施設が同じくらいの距離である。</td><td>×</td></tr>
<tr><td>広場・公園の活用性</td><td>・広場に目的がないと利用しづらい。</td><td>×</td></tr>
<tr><td colspan="2">景観</td><td>・北・東・南側に開け、田園風景や奥羽山脈の眺望を活かす事ができる。
・大型車駐車場に施設が背を向けて建たないようなデザインが望ましい。</td><td>○</td></tr>
</table>

ゾーニング計画において、周辺の景観や施設等の配置を考慮すると候補地 B の評価が比較的良い結果となった。

（３）候補地Ｂの配置平面図（案）

ゾーニング計画をもとに、候補地Ｂにおいて配置計画の検討を行った。

なお、配置計画・施設計画については、基本・実施設計を通じて今後も検討を進めていく必要がある。

明るい清潔なトイレ

利用しやすいレイアウト

誰もが安心して快適に利用することができる。

特産物を販売する直売所

民芸品を活用した陳列

村山の特産物を知り、買うことができる。

村山らしい風景が見える休憩コーナー

ねっ転がることができるたたみスペース

のんびり景色を眺めることができる縁側のような休憩コーナー

田園風景や奥羽山脈などの村山らしい風景を望みながら休憩ができる。

みんなの広場

出典：「湯沢こまち塾」元事務局員の湯沢ナビ☆

周辺の川や田を活かした
じゃぶじゃぶ池や泥んこ広場など

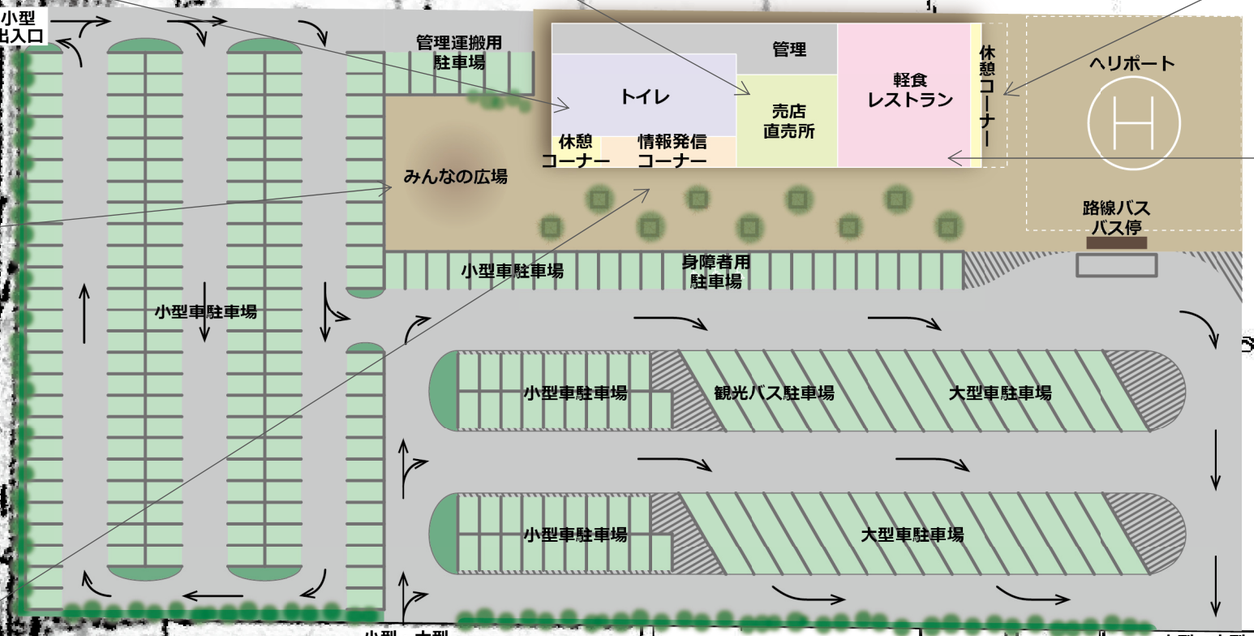
高速道路利用者の休憩や、地域の子どもたちの遊び場となる。

情報発信コーナー

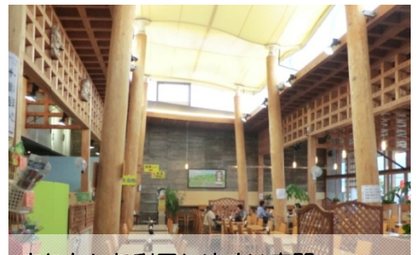
出典：360@旅行ナビ

分りやすい案内や、見どころを教えてくれる村山コンシェルジュがいる

道路情報や周辺の観光・イベント情報を分りやすく発信する。



郷土料理が食べられるレストラン



広々とした利用しやすい空間

特産物や郷土料理が食べられる場

来訪者に地域の味を知ってもらうことができ、次世代の食育にもつながる。

雄大な奥羽山脈の景観を活かした、村山駅と休憩施設をつなぐバラロード

沿道を通りたくなる魅力的な道づくり

村山駅とのつながりを持たせ、市街地へと誘導する道路空間を形成する。

駅西中央線（仮）　→至 村山駅

0　25　50　100 m

※写真はイメージです。

3．事業期間の検討

平成 32 年度頃の開業に向けて準備を進める方針である。

今後の事業スケジュール（予定）

	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	平成31年度	平成32年度
基本構想策定	↔					
基本計画策定	←	→				
測量・ボーリング		↔				
基本・実施計画		←	→			
用地取得		←	→			
造成ほか地盤整備				↔		
建築・外構工事					↔	
休憩施設併用						◎ 開館

第５章　概算事業費の検討

概算事業費は、どの案も概ね 15～16 億円程度と想定される。

	候補地A			候補地B			候補地B'			候補地C			備考
	単価（百万／㎡）もしくは（百万／m）	面積（㎡）延長（m）	合計（百万）	単価（百万／㎡）もしくは（百万／m）	面積（㎡）延長（m）	合計（百万）	単価（百万／㎡）もしくは（百万／m）	面積（㎡）延長（m）	合計（百万）	単価（百万／㎡）もしくは（百万／m）	面積（㎡）延長（m）	合計（百万）	
用地取得費	0.0035	20,000	70	0.0035	20,000	70	0.0035	20,000	70	0.0035	20,000	70	㎡あたりの単価 直近の取引事例より
土地造成費用	0.02	20,000	400	0.02	20,000	400	0.02	20,000	400	0.02	20,000	400	盛土高は道路まで。 ㎡あたりの単価 直近の取引事例より
上水道	給水分岐のみ要 県道北側歩道	300	0.5	農道400m*4万/m 車道10m*6万/m	580	16.6	農道400m*4万/m 車道10m*6万/m 歩道100m*5万/m	720	21.6	引込あり	250	0.2	mあたりの単価 直近の取引事例より
下水道	0.1	320	32	0.1	560	56	0.1	700	70	0.1	420	42	mあたりの単価 直近の取引事例より
市道の整備	県道や市道に右折レーンの整備が必要となる可能性がある。			駅西の道路とのつながりを考慮し、市道を新設する必要がある。			駅西の道路とのつながりを考慮し、市道を新設する必要がある。			国道や市道に右折レーンの整備が必要となる可能性がある。			
農業用水路	0.015	500	8	—	—	—	0.015	410	6	—	—	—	mあたりの単価 直近の取引事例より
農業排水路	流末までの水路整備が必要となる可能性がある。 整備費用　測量前は不明	650	—	流末までの水路整備が必要となる可能性がある。 整備費用　測量前は不明	310	—	—	—	—	—	—	—	mあたりの単価 直近の取引事例より
敷地雨水排水先	大沢川　300m 水路整備が必要となる可能性がある。			大沢川　150m 水路整備が必要となる可能性がある。			大沢川　280m 水路整備が必要となる可能性がある。			大沢川　420m 水路整備が必要となる可能性がある。			
施設建設費	0.6	1,640	984	0.6	1,640	984	0.6	1,640	984	0.6	1,530	918	㎡あたりの単価 直近の取引事例より
小計			1,494			1,527			1,552			1,430	
その他	基本計画から実施設計まで事業費の5%を想定する。		75	基本計画から実施設計まで事業費の5%を想定する。		76	基本計画から実施設計まで事業費の5%を想定する。		78	基本計画から実施設計まで事業費の5%を想定する。		72	
概算合計			1,569			1,603			1,629			1,502	

※単価については、諸経費込の単価となっている。

※各候補地の整備にかかる積算については現時点での概算であるため、整備する内容により今後変更となる。

第６章　今後の課題

１．休憩施設整備の実現に向けて

この基本構想を踏まえ、施設の規模・配置・事業費等の整備に係る具体的事項については基本計画等において明らかにしていくこととなる。

今後、村山 IC 周辺休憩施設整備の実現に向けて留意すべき点を以下に示す。

●村山 IC 周辺のまちづくり・土地利用との調整

今後、開発・整備の進展が見込まれる村山 IC 周辺においては、計画的な土地利用の誘導が求められるため、周辺のまちづくり計画等と十分に調整を図ることが求められる。

また、地域の既存施設、観光資源や産業等との連携を考慮するとともに、東北中央自動車道の通行車両から休憩施設の存在がわかりやすく、アクセスしやすい計画とする必要がある。

●法規制のクリア

今回候補地として挙げた３か所は、いずれも優良農地であるため、「農業振興地域の整備に関する法律」いわゆる農振農用地の除外と「農地法」による農地転用が必要となる。特に農振農用地の除外については、時間がかかることから早めの協議が必要となる。

●用地の確保

設置位置については、権利者調査と地権者との用地交渉による用地の確保が重要であることから、早めの対応が必要となる。

●整備費用

整備費用の確保にあたっては、各種交付金等の活用を検討する必要がある。

●運営組織との協議

今回の検討においては、東北中央自動車道および国道 13 号の将来交通量をもとに施設規模を試算した。今後は、実際の施設運営を担う組織の意向を十分に反映させ、適切な施設規模を検討していく必要がある。

また、道の駅に求められる機能の多様化・高度化等にあわせ、地域の未来を担う地方創生の拠点形成を図るため、効果的な運営を実現する体制の再構築を検討することも考えられる。

●関連機関との協議

東北中央自動車道の整備主体である国土交通省や、村山 IC にアクセスする県道を整備する山形県等、関係機関との協議を円滑に進めていくための体制構築が必要である。

●地域住民や利用者等のニーズ把握

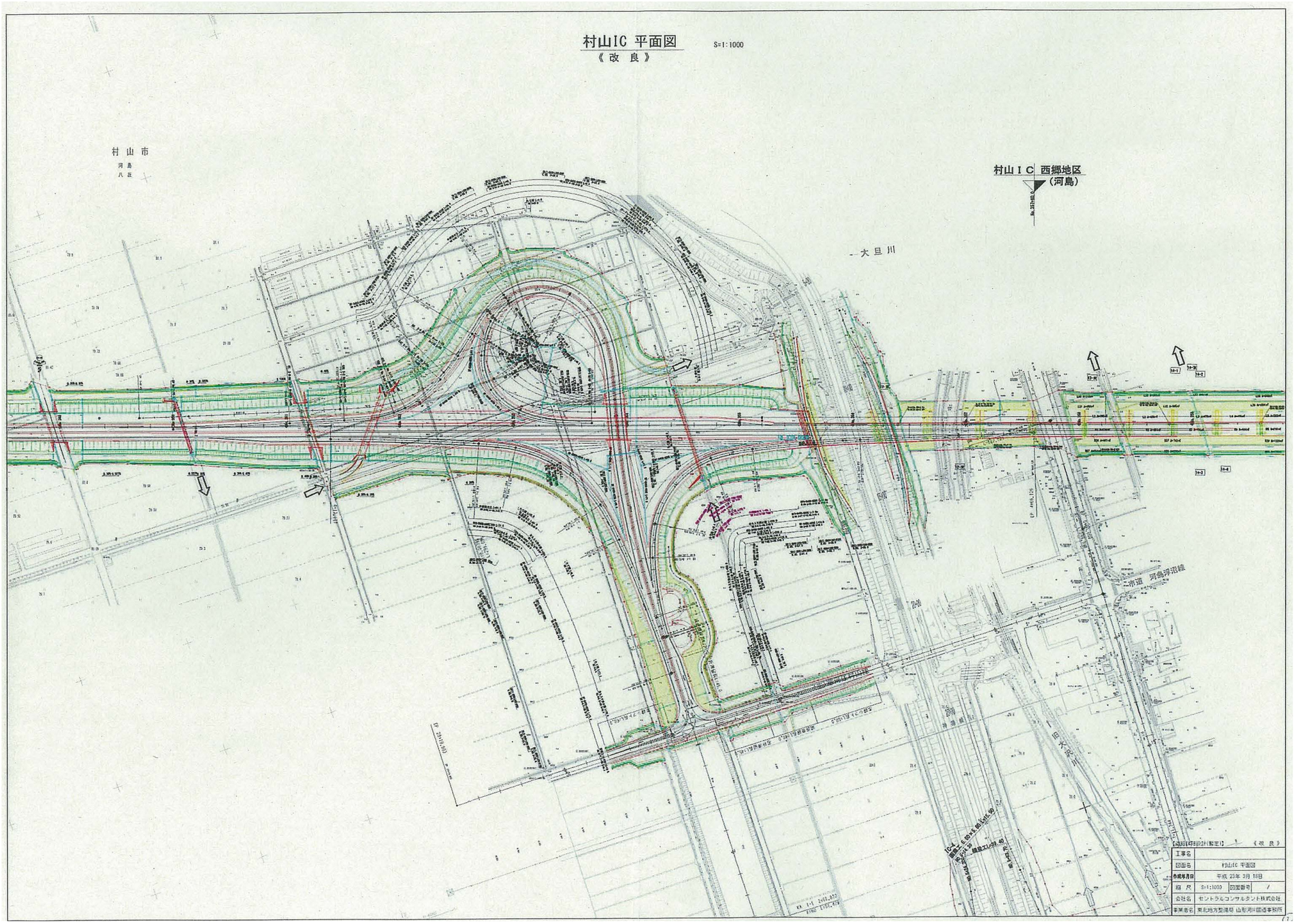
利用者や地域のニーズは時代とともに変化するため、利用者アンケート調査や市民意向の把握等を行い、ハード面・ソフト面とも、常に変化する利用者ニーズに柔軟に対応できるようにしていく必要がある。

2．各候補地の長所・短所

	位置付け	長所	短所
候補地A	・村山 IC（仮）に近く、主に東北中央自動車道利用者向けの施設（休憩・情報発信の場等）として位置付けられる。	・村山 IC（仮）にやや近く、高速道路利用者の立寄りが期待できる。 ・レストラン等の施設機能の充実を図ることで、地域住民の利用も期待できる。	・敷地西側に高速道路が通るため、敷地形状が限られる。 ・県道や市道に右折レーンの整備が必要となる可能性がある。
候補地B・候補地B’	・村山 IC（仮）ランプに隣接するため、IC からのアクセスが良好であり、主に東北中央自動車道利用者向けの施設（休憩・情報発信の場等）として位置付けられる。	・村山 IC（仮）に最も近く、高速道路利用者の立寄りが多く期待できる。 ・周辺の景観を活かした施設を作ることが期待できる。 ・周辺は田であり、敷地形状の自由度が高い。 ・レストラン等の施設機能の充実を図ることで、地域住民の利用も期待できる。 ・市街地のバラ園や最上川周辺の観光地の間に位置し、村山の情報発信拠点となることが期待できる。 ・IC に隣接するため、高速道路事業との一体性を持った事業として国や県の協力を得やすい。	・駅西の道路とのつながりを考慮し、市道を新設する必要がある。 ・インフラ未整備のため、ほかの候補地と比べてコストがかかる。 ・良好な田園風景を阻害する恐れがある。
候補地C	・国道 13 号沿いに位置し、既成市街地とも近いため、地域住民向けの施設（交流・消費活動の場等）として位置付けられる。	・村山駅周辺と一体的な施設として、地域住民の利用が期待できる。 ・周辺は田であり、敷地形状の自由度が高い。 ・施設機能の充実を図ることで、高速道路利用者の利用も期待できる。 ・村山 IC と施設をつなぐ駅西中央線（仮）に魅力的な要素を設けることで、施設への誘導が期待できる。 ・国道沿いの休憩施設のため、国の協力を得やすい。	・高速道路利用者の利用率をあげるために、施設機能の充実や村山 IC（仮）と施設をつなぐ道路を魅力的にすることが望ましい。 ・国道や市道に右折レーンの整備が必要となる可能性がある。

参考資料

・村山 IC（仮）は主要地方道寒河江村山線に直結する。



村山 IC 平面図