資料３－３

新「道の駅むらやま」（仮称）整備基本計画

（案）
※2/7版

令和６年２月

村山市まち整備課

目　次

１．はじめに ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・1
（１）計画策定の目的 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・2
（２）新たな道の駅のテーマ ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・3
（３）事業の進め方 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・4
２．上位関連計画における本事業の位置づけ ・・・・・・・・・・・・・5
（１）概要 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・6
（２）第５次村山市総合計画　後期基本計画 ・・・・・・・・・・・・・7
（３）都市計画マスタープラン ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・8
（４）村山市立地適正化計画 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・9
（５）地域防災計画・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・10
（６）村山市国土強靭化地域計画・・・・・・・・・・・・・・・・・・11
３．本市の観光資源・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・12
（１）観光名所・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・13
（２）様々な資源・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・15
（３）文化・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・16
４．整備予定地周辺の現況整理・・・・・・・・・・・・・・・・・・・17
（１）整備予定地の位置・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・18
（２）制約条件の確認・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・19
（３）敷地周辺にある施設・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・20
（４）事業予定地の概況(令和4年6月時点)・・・・・・・・・・・・・・21
（５）地目・地籍の現状・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・22
（６）気象条件・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・23
（７）地質の状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・24
（８）整備予定地におけるハザードの状況・・・・・・・・・・・・・・25
（９）人口分布・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・26
（１０）交通量・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・27
（１１）周辺の店舗等分布状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・28
５．現道の駅の現状・課題・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・29
（１）施設概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・30
（２）サイトプラン概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・31
（３）施設内の現状・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・32
（４）出口調査結果の概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・34
（５）売上高の現状・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・39
（６）営業利益の現状・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・40
（７）新道の駅への課題・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・41
６．施設コンセプト・導入機能・・・・・・・・・・・・・・・・・・・42
（１）地元事業者へのヒアリング調査の実施・・・・・・・・・・・・・43
（２）ヒアリングより聞かれた新道の駅への期待・・・・・・・・・・・44
（３）新道の駅に関するアイデア・・・・・・・・・・・・・・・・・・45
（４）新道の駅計画における基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・46
（５）新道の駅のコンセプト・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・47
（６）導入機能・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・52
（７）ターゲット別の過ごし方のイメージ・・・・・・・・・・・・・・59
７．新道の駅への期待・目標値の設定・・・・・・・・・・・・・・・・60
（１）入込客数の目標値・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・61
（２）売上高の目標値・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・62
（３）他道の駅との比較・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・63
（４）新道の駅の運営を担う事業者に期待するKPI ・・・・・・・・・・64
（５）参考資料・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・65
８．施設規模の算定・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・68
（１）駐車台数の規模設定・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・69
（２）建築施設規模の設定・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・71
９．配置計画に関する考え方・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・73
（１）基本的な考え方・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・74
（２）ゾーニング図・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・75
（３）盛土造成の考え方・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・76
（４）モデルプラン・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・77
１０．その他、配慮事項・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・80
（１）葉山や田園風景を活かした隣接開発地の活用誘導・・・・・・・・81
（２）駅西中央線の活用・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・82
（３）環境に配慮した施設や設備の導入・・・・・・・・・・・・・・・83
１１．想定される事業手法・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・84
（１）基本的な考え方と官民連携事業の目的・・・・・・・・・・・・・85
（２）道の駅における収益事業の取り扱いについて・・・・・・・・・・86
（３）公共施設等の整備・管理のための官民連携の主なパターンについて・・87
（４）公共施設等の整備・管理のための主要な事業手法の比較・・・・・88
１２．概算事業費・スケジュール・・・・・・・・・・・・・・・・・・89
（１）概算事業費・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・90
（２）事業スケジュール・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・91

１．はじめに

（１）計画策定の目的

道の駅は、公共施設でありながら収益が発生するタイプの施設で、全国的に1,209ヵ所設置（R5.8.4現在）されています。観光の拠点として多くの消費が生まれており、その市場規模は2,500億円/年とも言われています。国土交通省では、道の駅の第３ステージと位置づけ、拠点整備の支援を実施しながらその数とサービスの充実が進められており、地域活性化のけん引役としての期待が高まっています。

本整備基本計画（以後、本計画）は、現道の駅「むらやま」の移転・リニューアルのため、新たな道の駅のコンセプト、導入施設機能や政策的目標値の設定、整備・管理運営手法等に関して考え方を取りまとめ、具現化に向けて道筋を建てることを目的としています。

なお、道の駅の移転・再整備について様々な検討会等で議論を重ねてきました。これまでの検討経緯は以下のとおりです。

■これまでの検討経緯

平成27年８月	**「村山IC 周辺休憩施設整備基本構想」策定**
平成29年３月	**「新「道の駅むらやま」整備基本構想」策定** ・「おいしい山形」の交通・観光・交流の拠点として、いつでも・だれでも・楽しめるあんばいいい道の駅　むらやまとして、10の基本方針をとりまとめ。 『おいしい山形』の交通・観光・交流の拠点として いつでも(Everyday) だれでも(Everybody) 楽しめる(Enjoy) あんばい(E!)・い(E!)・い(E!) 道の駅 むらやま ①市の多様な魅力を積極的に発信、提供します。 ②外国人観光客の受け入れ態勢を充実させます。 ③道路交通ネットワークの主要施設化を目指します。 ④地元関係者を中心にふれあい機能を充実させます。 ⑤地域固有資源として新たな魅力付けを図ります。 ⑥市民の身近な雇用・就業・生きがい機会を拡大します。 ⑦地場特産品のブランド力の強化を図ります。 ⑧定住人口の拡大を目指します。 ⑨自然的な環境と景観との調和を図ります。 ⑩オール村山市で取り組みます。
令和２年８～９月	**村山市「道の駅」移転事業に向けたサウンディング型市場調査 を実施** ・参加した民間事業者からは前向きな関心が寄せられており、道の駅全体のコンセプトと事業スケジュールの提示が今後求められました。
令和４年７月～	**新「道の駅むらやま」整備基本計画検討市民会議 による検討を開始** ・コンビニテナントや子どもの遊び場、フードコートの充実、バスターミナル、姉妹友好都市コーナー、防災備蓄施設の充実など、具体的な機能と設備について意見がまとめられています。
令和５年３月～ 令和６年３月迄	**新「道の駅むらやま」（仮称）整備基本計画策定業務委託** ⇒過年度の検討を踏まえ、 更なる市民・関係事業者等の意見を取り込みながら、具体的な事業手法・スケジュール等も踏まえて整理します。

（２）新たな道の駅のテーマ

本計画策定にあたり行われた市民や市内の事業者の方々、県内・全国の経験豊富な運営事業者の方々などとの意見交換により、村山市の活性化にとって、**「市内観光の拠点・ゲートウェイの拠点」「市民の日常利用の場」「コミュニティ形成の促進の場」**といった考え方が重要であるという意見が得られました。これらすべては、道の駅に期待されている要素であり、複合化することで相乗効果の発揮も期待される考え方です。一方で、本計画地は、市の商業・にぎわいの中心地である楯岡地区に近接した**「まちなかに近い道の駅」**です。まちなかには、新たなチャレンジを積み重ねることで“にぎわい”と“なりわい”を生むことをテーマとした「村山市にぎわい創造活性化施設（LinkMURAYAMA）」や、交流と学習によるにぎわいの創造をテーマとした「甑葉プラザ」が設置されています。新たな道の駅は、この先行するコミュニティ施設と役割分担を明確にした新たなテーマを設定します。

新たな道の駅のテーマ：

おいしい山形の交通・観光・交流の拠点として地域経済活性化の起爆剤となる施設

新たな道の駅は、**観光客をメインターゲットに、本市の様々な魅力を地域が一丸となってPRし、消費を促すことで地域経済が活性化することの起爆剤**となる施設として整備します。

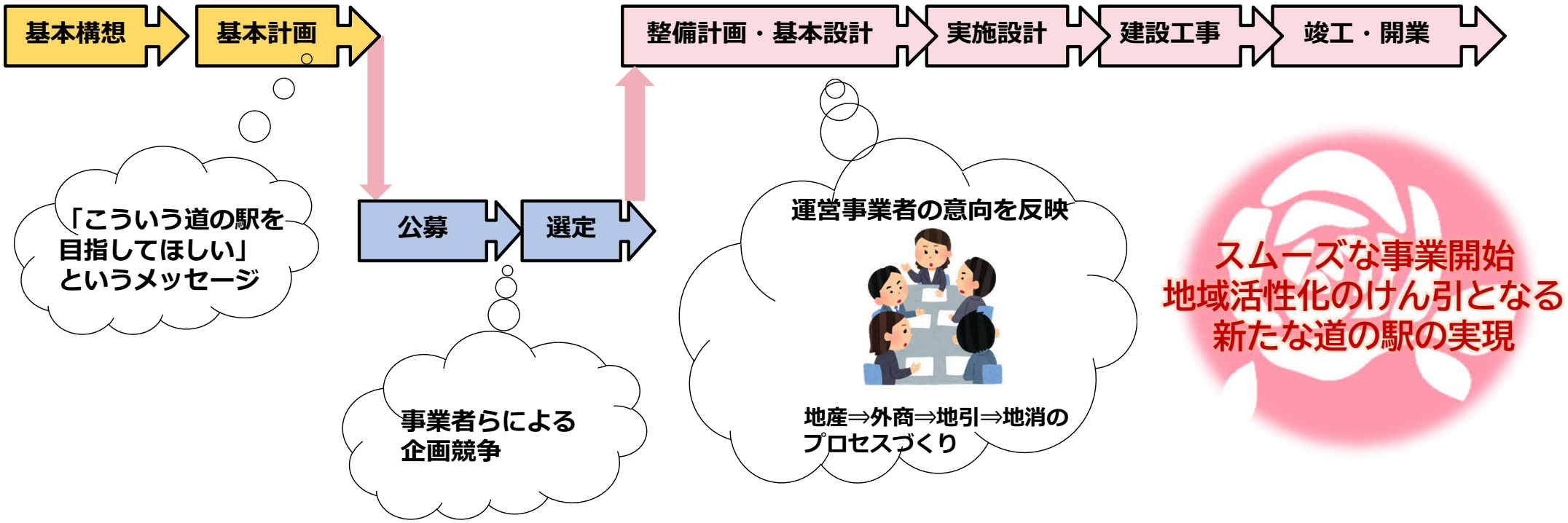
観光客をメインターゲットとしてはいますが、もちろん地元の方々の積極的な利用により支えて頂くことが重要です。そのために、市民の皆さんに愛される道の駅となるようなコンテンツの導入を図ります。さらに「LinkMURAYAMA」や「甑葉プラザ」を中心としたコミュニティ活動の成果を魅せる場とするなど、積極的な市民活動の取り込みを図っていきます。

その結果、「LinkMURAYAMA」や「甑葉プラザ」と連携した市民中心によるまちづくりがけん引されることで、市民の方たちが誇りに思い、また新たな若い世代の定住を誘発するものとなるよう計画を取りまとめます。

（３）事業の進め方

通常、公共事業として施設を建設する場合、公共が主体となって設計・建設をした後、指定管理として運営を担って頂ける事業者を公募等で決めることが一般的な手法です。しかし、この進め方では、運営を担う事業者の考えが設計に反映されないなどの課題があります。そのため、本事業では、**地域活性化のけん引役となってもらう運営事業者の考えが、設計段階からしっかりと反映できるような事業手法を前提に進めることとします**。

本基本計画では、今後予定される事業者を公募・選定する際に、市として**「こういう道の駅を目指してほしい」というメッセージを事業者に伝えるためのもの**として取りまとめます。なお、とりまとめに際しては、事業者の創意工夫に満ちた提案が得られるよう自由度を確保することに留意します。



２．上位関連計画における本事業の位置づけ

（１）概要

新たな道の駅は政策的に「村山ICからの好アクセスを活かした観光情報発信基地」として「新たな土地利用（産業系）」を推進する地区にて、「商業・レクリエーション・交流」を軸に事業を進められていくことが位置づけられています。また、大規模災害発生時における「防災活動拠点」「災害交通拠点」としての役割が位置づけられています。本事業では、このような上位関連計画での位置づけを踏まえて整理を進めます。

■第５次村山市総合計画　後期基本計画（R2.3策定、計画期間（後期5年）：R2～R6年度）

新たな道の駅整備については、村山IC周辺の好アクセスを活かした環境づくりとして、東北中央自動車道利用者の取り込み、新たな道の駅整備を含めた駅西開発エリア全体の具体的な開発方針の検討について位置づけられている。
また、新たな道の駅については、「新たな観光情報発信基地」としても位置づけられている。

■村山市都市計画マスタープラン（H20.3策定、目標年次R9年度）

将来都市構造図では、商業・レクリエーション・交流機能を集積する「にぎわい創出拠点」として位置づけられている。
楯岡地域の構想図では、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「新規沿道流通業務ゾーン」として位置づけられている。

■村山市立地適正化計画（R2.3策定、計画期間～R22年度）

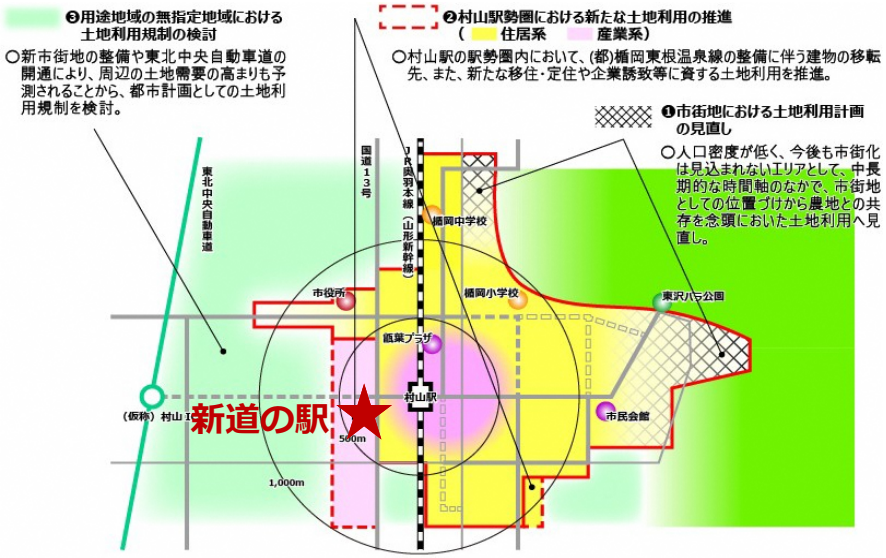
新道の駅予定地周辺は、新たな土地利用（産業系）を推進する地区として位置づけられている。
用途地域が指定されていないため、居住誘導区域・都市機能誘導区域には含まれていない。

■村山市地域防災計画（Ｒ４.５改定）

道の駅については、防災活動拠点施設化の検討、災害交通拠点として、車両の避難所、情報の連絡など、必要な整備を行うことが位置づけられている。

■村山市国土強靭化地域計画
（（R3.3策定、R5.6改定）、計画の期間：策定から概ね5年間）

道の駅については、大規模災害発生時に支援物資の集積場所や支援活動の拠点等として利用できるよう、防災拠点化を図る方針が示されている。



メリハリのある市街地形成に向けた土地利用計画の見直し　施策展開の概念
出典：村山市立地適正化計画

（２）第５次村山市総合計画　後期基本計画

R2.3策定、計画対象期間はR2～R6年度（後期5年）となっています。新たな道の駅整備については、村山IC周辺の好アクセスを活かした環境づくりとして、東北中央自動車道利用者の取り込み、新たな道の駅整備を含めた駅西開発エリア全体の具体的な開発方針の検討について位置づけられています。また、新たな道の駅については、「新たな観光情報発信基地」としても位置づけられています。

基本理念　次の世代へ引き継ぐ魅力ある村山市を創る

基本目標	個別政策・施策
1.だれもが“暮らしたい”まち	（1）“住みたい･住み続けたい”まち （2）“子どもがすこやかに育つ”まち （3）“具体的なすがたがみえる”まち ①中心市街地のにぎわい創出と快適な生活環境づくり ②村山I C（仮称）周辺の好アクセスを活かした環境づくり ●国道13号とJR村山駅周辺エリアの整備 ●東北中央自動車道利用者の取り込み ・駅西開発エリア基本構想図をたたき台として、新たな道の駅を含めたエリア全体の具体的な開発方針を検討し、その実現に取り組む。 ・新たな道の駅は、東北中央自動車道開通後の国道13号の交通量を見ながら、具体的に検討していく。 ●村山IC（仮称）を活かした工業団地の推進 ③河西・北部エリアの地域素材を活かした環境づくり
2.「つながる」産業振興 ～農商工連携の強化～	（1）魅力ある農林業の振興 ①効率的な生産基盤の確立 ②豊かな農業経営の推進 ③森林資源の保全及び景観の維持 （2）継続して成長する工業の振興 ①経営力向上・企業連携支援 ②ものづくりのためのひとづくり支援 （3）地域に根ざす商業の振興 ①地域の特色を活かした商業の支援 （4）連携から生まれる新たな産業 ①農商工連携による新たな発見・支援 ②農観連携による取組と地産地消の推進

基本目標	個別政策・施策
3.913万人のファンづくり ～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）～	（1）主要観光スポットのエリア化 ①東沢公園エリアのブラッシュアップ ②最上川三難所エリアのブラッシュアップ （2）365日の観光キャンペーン ①新たな観光PRの取組 ②観光まちづくりの推進 （3）観光インフラの整備 ①観光インフラや二次交通の整備 （課題と展望）新たな道の駅構想は、東北中央自動車道の開通後の国道13号の交通量を見て整備の必要性を検討していく。 ●多言語対応観光サインの整備 ●二次交通の整備 ●公衆無線LAN等の整備 ●新たな観光情報発信基地の整備 ・新道の駅については、駅西エリアの開発に合わせて検討を進めていく。 ②宿泊施設の充実
4.いのち輝き、ふるさとを愛する人を育むあたたかいまち	（1）「大好き村山」の心を育む教育の充実 （2）支え合い、心通う地域福祉の実現 （3）健やかに暮らせる保健の充実 （4）豊かな自然環境との共生 （5）人命を守る体制の強化
5.みんなが参画、みんなで創造	（1）市民がつくる村山市の未来 （2）市民目線に立った行財政改革

（３）村山市都市計画マスタープラン

H20.3策定、目標年次はR9年度となっています。本計画地は、将来都市構造図にて商業・レクリエーション・交流機能を集積する「にぎわい創出拠点」として位置づけられています。楯岡地域の構想図では、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「新規沿道流通業務ゾーン」として位置づけられています。

都市づくりの目標

村山の四季と元気を育む都市づくり

- 中心市街地の活性化
- 交流を広める都市づくり
- 田園風景、最上川などの自然景観の保全
- 工業の振興と働く場所の創出

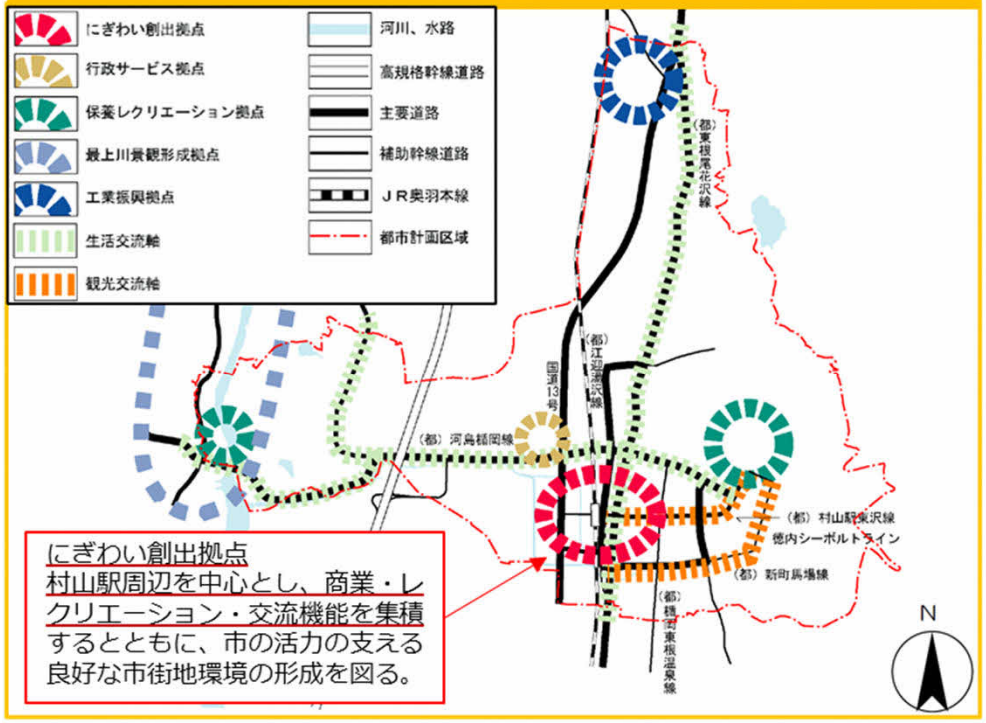
地域別構想　楯岡地域

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

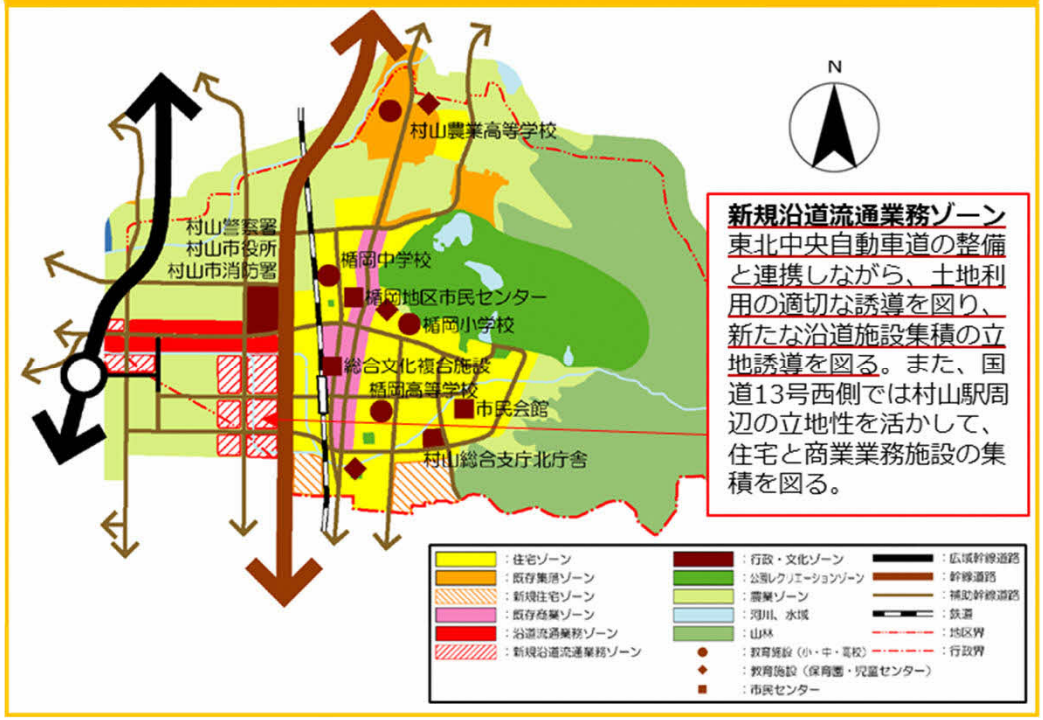
- 村山市の中心として、まつりを活かした魅力のあるまちづくり
- 村山駅を拠点とし「村山市の顔」となるまちづくり
- 生活・産業・文化機能の充実したまちづくり

将来都市構造図（都市計画区域）



にぎわい創出拠点
村山駅周辺を中心とし、商業・レクリエーション・交流機能を集積するとともに、市の活力の支える良好な市街地環境の形成を図る。

楯岡地域　構想図



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。

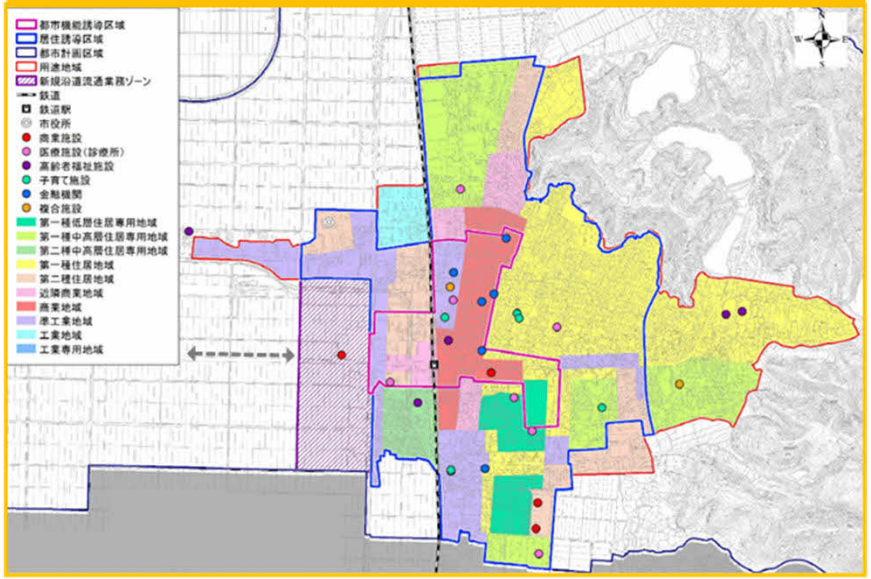
（４）村山市立地適正化計画

R2.3策定、計画期間はR22年度となっています。新たな道の駅の予定地周辺は、新たな土地利用（産業系）を推進する地区として位置づけられています。用途地域が指定されていないため、居住誘導区域・都市機能誘導区域には含まれていません。

目指す都市の姿（都市づくりの方針）

- ●都市機能が集約した日常生活の利便性が高い都市
- ●楯岡高校跡地を活かした交流・賑わいのある都市
- ●災害・雪害に強い安全で快適に暮らせる都市

都市機能誘導区域・居住誘導区域



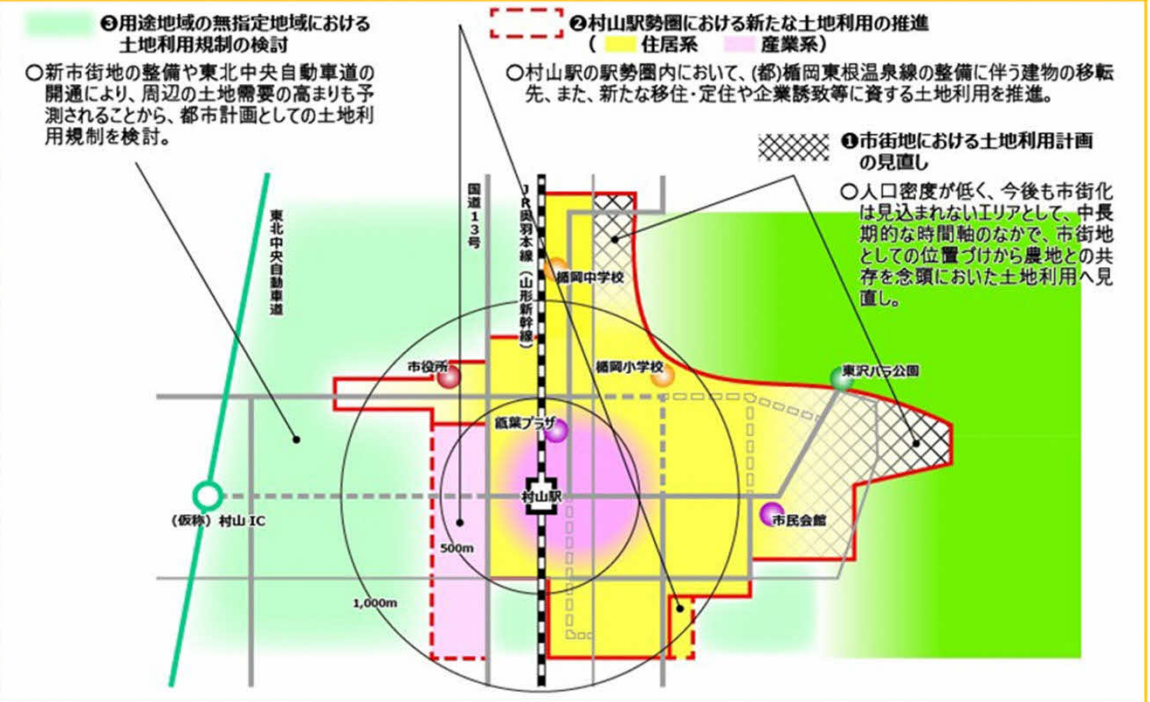
誘導施設

- ●商業施設　●医療施設　●高齢者福祉（介護福祉）施設
- ●子育て施設　●金融機関
- ●複合施設（交流、体育、コワーキング等）

誘導施策　施策展開の方針

- ●市街地の集約による生活利便性の向上・都市経営コストの縮減
- ●楯岡高校跡地の活用による多様な交流の促進
- ●都市計画道路の整備を通じた安全・快適な居住環境の創出
- ●メリハリのある市街地形成に向けた土地利用計画の見直し
- ●多様な都市活動を支える骨格的幹線軸の形成
- ●市内外の交流を促進する道路環境の整備

メリハリのある市街地形成に向けた土地利用計画の見直し　施策展開の概念



（５）村山市地域防災計画

R4.5月改定の計画となっています。新たな道の駅については、防災活動拠点施設化の検討、災害交通拠点として、車両の避難所、情報の連絡など、必要な整備を行うことが位置づけられています。

防災活動拠点施設の整備

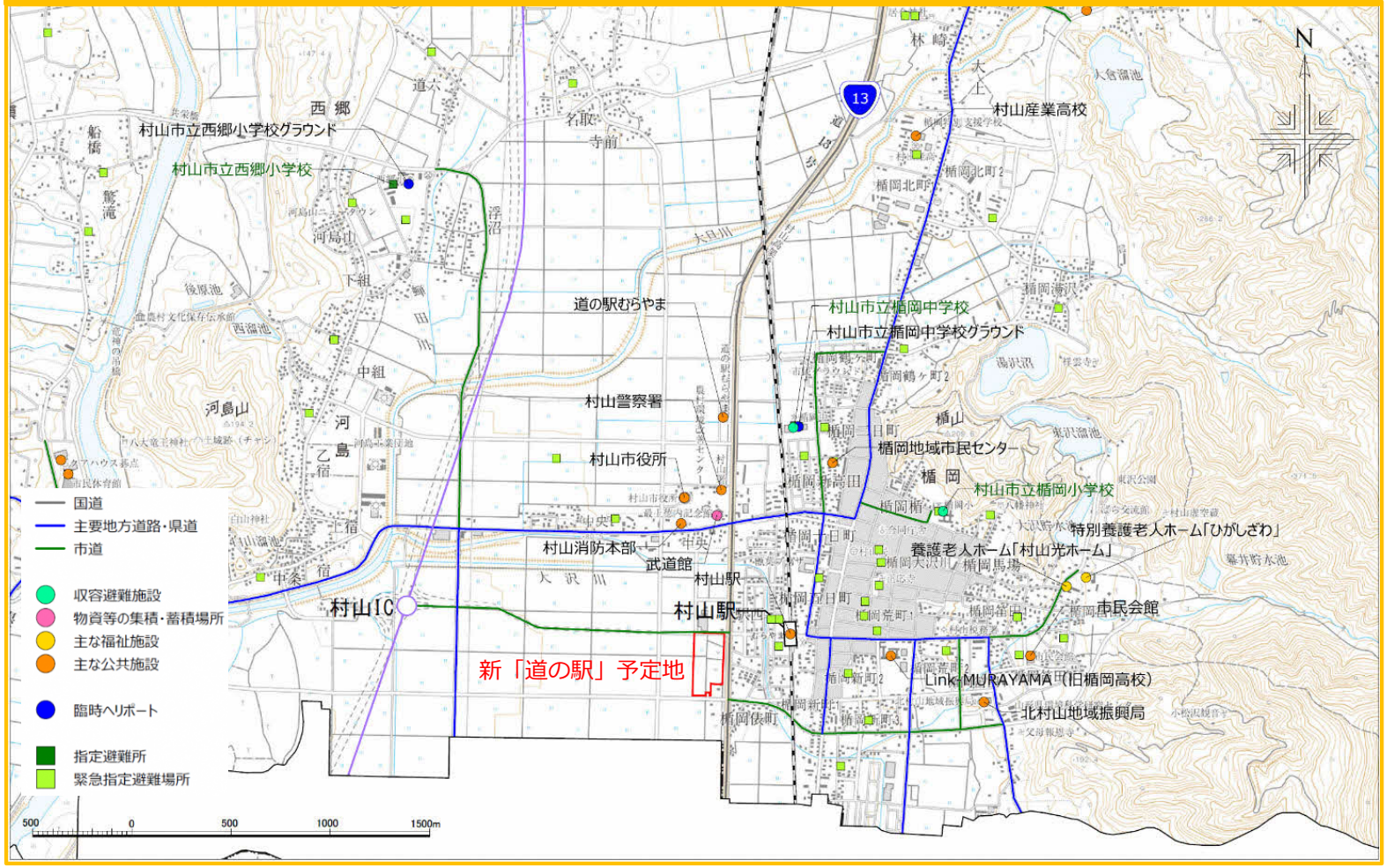
市は、耐震性構造の防災センター等を整備し、災害発生時の防災活動の拠点として、また、平常時には市民に対する防災教育、訓練の場として活用するとともに、当該施設に応急対策や災害復旧に必要な防災資機材等の整備を進める。

なお、整備に当たっては、緊急輸送道路上にある道の駅など、既存の公共施設の防災活動拠点施設化も検討する。

「道の駅」の災害交通拠点の整備

国土交通省認定である「道の駅むらやま」について、国道１３号における交通の要衝にあることから、通過する車両数などを考慮し、車両の避難所、情報の発信など、必要な整備を行う。

道の駅予定地周辺における災害対応施設及び緊急輸送道路等ネットワーク



※市道駅西中央線の緊急輸送道路の指定は今後要調整

（６）村山市国土強靭化地域計画

R3.3月策定、R5.6月に改定され、計画期間は策定から概ね5年間となっています。道の駅については、大規模災害発生時に支援物資の集積場所や支援活動の拠点等として利用できるよう、防災拠点化を図る方針が示されています。新たな道の駅整備で特に留意する必要があるのは大規模地震（内陸型）と大規模水害となっています。

基本目標

①人命の保護が最大限図られること
②市及び地域社会の重要な機能が致命的な損害を受けず維持されること
③市民の財産及び公共施設に係る被害の最小化
④迅速な復旧・復興

想定される大規模自然災害

	自然災害の種類		想定する規模等
市内	大規模地震	内陸型	Ｍ７～８程度、最大震度７程度で建物被害、火災、死傷者が多数発生
	台風・梅雨前線等豪雨、竜巻・突風	大規模水害	記録的な大雨による大規模水害を想定。例えば、堤防の決壊や河川の氾濫による人的・物的被害等
		大規模土砂災害	記録的な大雨等による大規模土砂災害を想定。例えば、土石流の発生や天然ダムの湛水・決壊による人的・物的被害等
		暴風災害	台風や竜巻、突風など大規模暴風災害による人的・物的被害等
	暴風雪・大雪・雪崩		記録的な暴風雪や大雪、大規模な雪崩による交通事故・障害、家屋の倒壊、人的被害等
	複合災害		複数の自然災害が同時期に発生する事態を想定。例えば、大規模な地震により被災した直後に豪雨災害が発生する等
市外	大規模地震		南海トラフ地震や首都直下地震、太平洋沖地震（東日本大震災クラス）など、他県で発生する大規模地震・津波による人的・物的被害、原子力発電所における事故等

施策推進方針　【交通分野】

- 緊急輸送道路等の整備(建設課)
- 街路・都市施設の整備(建設課、まち整備課、総務課)
- 暴風雪時における的確な道路管理の推進(建設課)
- 道路の防雪施設の整備(建設課)
- 道路の除雪体制等の確保(建設課)
- **「道の駅」の防災拠点化の推進(総務課、政策推進課)**
  - ●緊急輸送道路の沿線における道の駅について、大規模災害発生時に支援物資の集積場所や支援活動の拠点等として利用できるよう、防災拠点化を図る。　※危機管理分野にも位置づけあり
- 緊急輸送道路等の確保(建設課)
- 孤立集落アクセスルートの確保(建設課)
- 高速道路及び地域高規格道路等の整備(建設課、政策推進課)
- 道路施設の防災対策・耐震化・老朽化対策の推進(建設課)
- 奥羽・羽越新幹線の整備(政策推進課)
- 鉄道施設の耐震化・防災対策の促進(建設課)
- 地方航空ネットワークの維持・拡大(政策推進課)
- 路線バス等地域公共交通の確保(市民環境課、建設課)

３．本市の観光資源

（１）観光名所

本市の代表的な観光スポットの特徴を以下に整理します。

東沢バラ公園

日本有数の規模を誇るバラ園と3つの湖を中心とした美しい公園です。バラは本市のシンボル的な花であり、まちづくりや多様な商品展開に活用されています。

出典：村山市

碁点温泉 クアハウス碁点

最上川の雄大な絶景を眺めながら温泉に入ることが出来ます。泉質は食塩泉であり、体の芯から温まります。隣接地ではグランピング施設もオープンしました。

オールシーズン楽しめる温水プールも整備されています。

出典：クアハウス碁点HP

最上川三難所舟下り

自然豊かな最上川の情景を楽しむ御座敷船の旅を楽しめます。
江戸時代には山形地域で生産された紅花を酒田まで運び、北前船で京都まで運ぶなど広域交通の一旦を担っていました。本市には、最上川舟運が栄えていた時代の三か所の難所があり、今もその迫力ある水流を間近に見ることが出来ます。

出典：最上川三難所舟下りHP

道の駅「むらやま」

村山市で採れる新鮮な野菜、果物、名物の蕎麦、そばジェラートなどオリジナルスイーツが楽しめる旅の休憩地点です。広い売り場では山形県内各地のお土産品を販売しています。この他、本市出身の江戸時代の探検家「最上徳内」の紹介や最上徳内がきっかけで交流が始まった北海道厚岸町の特産品の販売もしています。

出典：道の駅むらやまHP

（１）観光名所

本市の代表的な観光スポットの特徴を以下に整理します。

最上川美術館

本市出身の「真下慶治」の作品をはじめ、様々な作家の作品を展示しています。
最上川を眼下に望む高台に位置し、なだらかな丘陵と杉林を背景に、周りの景観に溶け込む小さな美術館です。田園風景に囲まれた最上川の絶景を見下ろすことができるラウンジは、作品観賞の余韻に浸るのに格好の空間となっています。

出典：村山市HP

じゅんさい沼

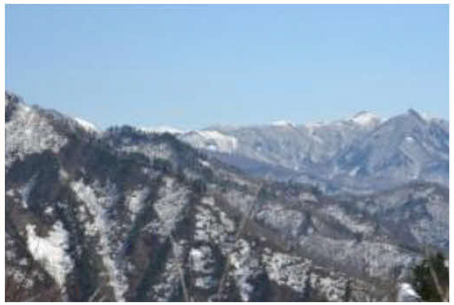
初夏の旬菜として愛されている天然の「ジュンサイ」が採れる沼です。ここで採れるジュンサイは寒天質が非常に柔らかいのが特徴です。昔ながらの箱舟に乗って行う摘みとり体験ができます。

出典：村山市HP

葉山・甑岳

葉山は、村山市と寒河江市の市境上にある標高1,462mの山です。
山頂からは山形県内の日本百名山6座（月山、大朝日岳、鳥海山、蔵王山、飯豊山、吾妻山）を一望できます。

甑岳は、標高は1000mわずかですが、山容は秀麗で東北百名山にも選ばれています。



出典：村山市HP

林崎居合神社

全国で唯一の「居合神社」で、居合道の始祖林崎甚助重信公が祀られています。
神聖な時間が流れるこの場所でサムライ体験ができる「居合道体験プログラム」が海外旅行者を中心に人気となっており、尾花沢市にある「銀山温泉」とセットで訪問されることが多くなっています。

出典：村山市HP

（２）様々な資源

本市の代表的な資源の特徴を以下に整理します。

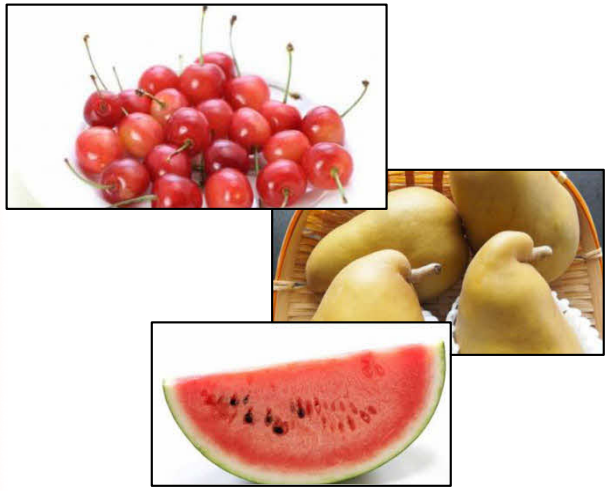
米・日本酒（高木酒造）

本市は豊かな米どころであり、「つや姫」をはじめとした山形が誇るブランド米は、全国各地に流通しています。
雪室での米の保存など、独自性のある取組を行っています。
こうした米や周辺の山々からの自然水によって、「十四代」を代表とした銘酒が醸造されています。

出典：村山市HP

フルーツ

さくらんぼ、西洋なし、スイカの生産量・出荷量ともに全国で上位にランクインしています。フルーツ生産が盛んな周辺の東根市や尾花沢市、寒河江市などに囲まれた本市のフルーツは何でも美味しく楽しめます。



出典：村山市HP

そばをはじめとした様々な食

「最上川三難所そば街道」では、素材や技に拘りを持った９軒ほどのそば店で、おいしいそばを楽しめます。また、「農村伝承の家」では、そば打ち体験もできます。
近年、U・Iターンした若い世代によるコーヒー店の出店が増えてきており、新たな名物としての可能性を感じさせます。
また、なかなか予約の取れないジンギスカン屋など、新たなスポットも誕生しています。

出典：村山市HP

スポーツ（ブルガリア・スケートボード）

本市では、東京五輪に係るブルガリア共和国のホストタウンとして登録されたことをきっかけに、世界トップを走るブルガリア新体操チームと交流が始まりました。ブルガリア新体操チームは2017年からの4回のキャンプ（ROSECAMP）を経て東京五輪で金メダルを獲得しました。繋がりは今も健在です。
また、2020年に完成した東北最大級の室内スケートボードパークでは、小学校の行事で体験が行われるなど、上級者だけではなく初心者まで幅広く楽しめます。

出典：村山市HP

（3）文化

本市の代表的な文化資源の特徴を以下に整理します。

徳内祭り

本市の夏の風物詩である「むらやま徳内まつり」は、村山市出身の江戸時代の探検家「最上徳内」にちなんだ祭りです。
北海道厚岸町から受け継がれた軽快なお囃子に合わせて、踊り手が力強く、勇壮かつ華麗な踊りを繰り広げます。
平成7年に３団体から始まり、近年では20団体まで広がり、山形県内の代表的な祭りのひとつに成長しました。
若い世代をはじめとした地域のエネルギーを感じることが出来ます。

出典：村山市HP

バラ祭り

東沢バラ公園で春と秋に行われるお祭りです。期間中は夜間のライトアップイベントやキッチンカーの出店など、様々なイベントが催されます。また、子育てファミリー向けのイベントも行われており、市民を中心に県内外から多くの方が楽しみにやってきます。

出典：村山市観光物産協会HP

出典：村山市HP

４．整備予定地周辺の現況整理

（1）整備予定地の位置

新たな道の駅の整備予定地は、国道13号沿い、山形新幹線の停車駅でもあるJR村山駅や市中心部楯岡地区に近い、まちなかにある道の駅です。JR村山駅から約300m、村山ICから約1.5km、山形空港から約9kmの交通アクセスが良い場所で、さらに90分圏内に仙台市・山形市・新庄市といった規模の大きい都市が含まれています。また、観光地として人気の高い銀山温泉も28km程度と近いです。

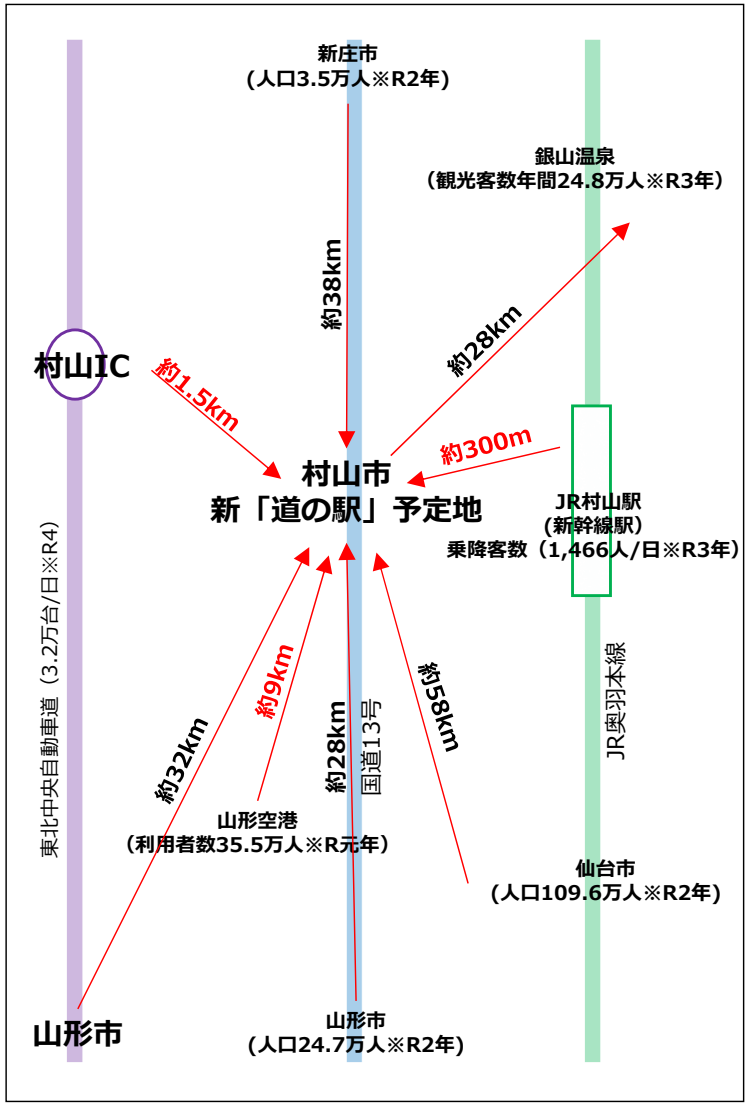


図　アクセス状況

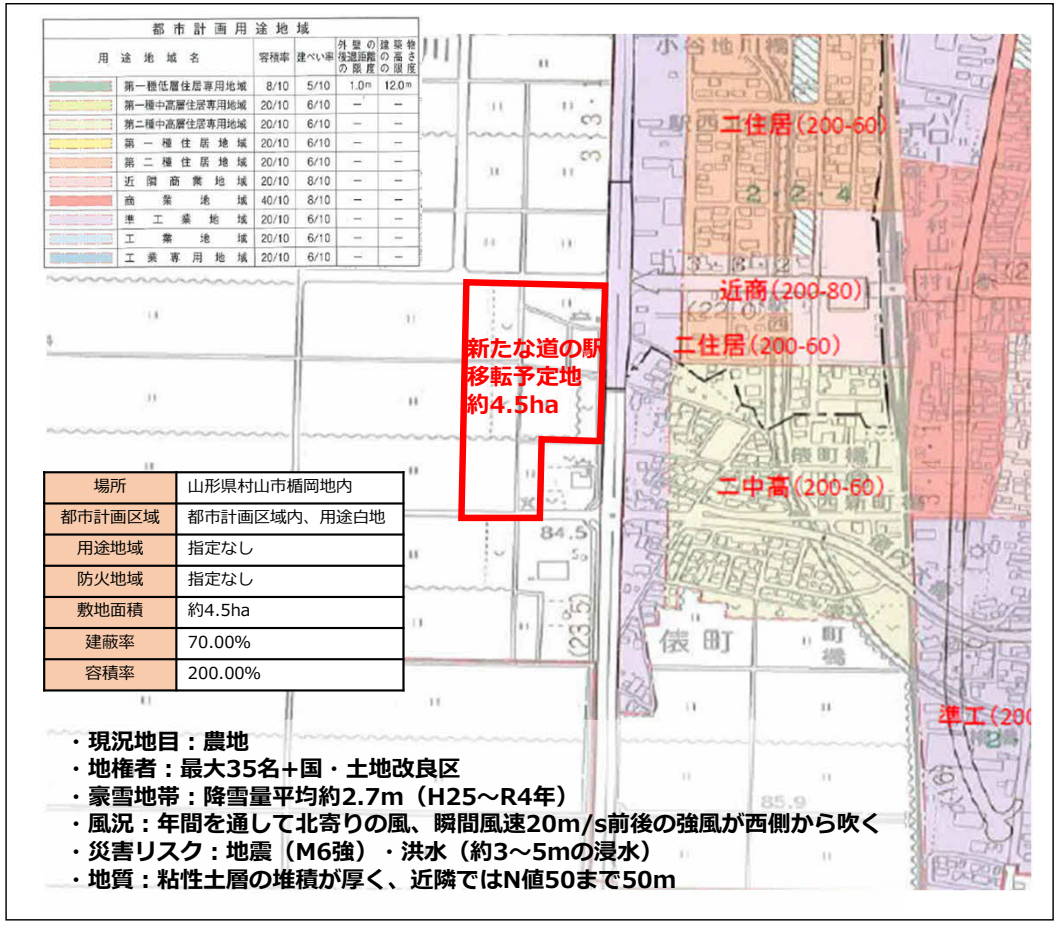
図　整備予定地位置図

地図出典：NTTインフラネット

（２）制約条件の確認

整備予定地の面積は約4.5haで、都市計画区域内に位置し、用途地域は指定がなく、建蔽率70%、容積率200%の地域となっています。現況地目は農地となっており、開発許可協議や農地転用手続きなど法に則った計画・協議の実施が必要です。

また、豪雪・強風・地震・洪水・厚い粘性土層といった自然環境リスクに留意する必要があります。



都市計画用途地域

用途地域名	容積率	建ぺい率	外壁の後退距離の限度	建築物の高さの限度
第一種低層住居専用地域	8/10	5/10	1.0m	12.0m
第一種中高層住居専用地域	20/10	6/10	－	－
第二種中高層住居専用地域	20/10	6/10	－	－
第一種住居地域	20/10	6/10	－	－
第二種住居地域	20/10	6/10	－	－
近隣商業地域	20/10	8/10	－	－
商業地域	40/10	8/10	－	－
準工業地域	20/10	6/10	－	－
工業地域	20/10	6/10	－	－
工業専用地域	20/10	6/10	－	－

場所	山形県村山市楯岡地内
都市計画区域	都市計画区域内、用途白地
用途地域	指定なし
防火地域	指定なし
敷地面積	約4.5ha
建蔽率	70.00%
容積率	200.00%

- **現況地目：農地**
- **地権者：最大35名+国・土地改良区**
- **豪雪地帯：降雪量平均約2.7m（H25～R4年）**
- **風況：年間を通して北寄りの風、瞬間風速20m/s前後の強風が西側から吹く**
- **災害リスク：地震（M6強）・洪水（約3～5mの浸水）**
- **地質：粘性土層の堆積が厚く、近隣ではN値50まで50m**

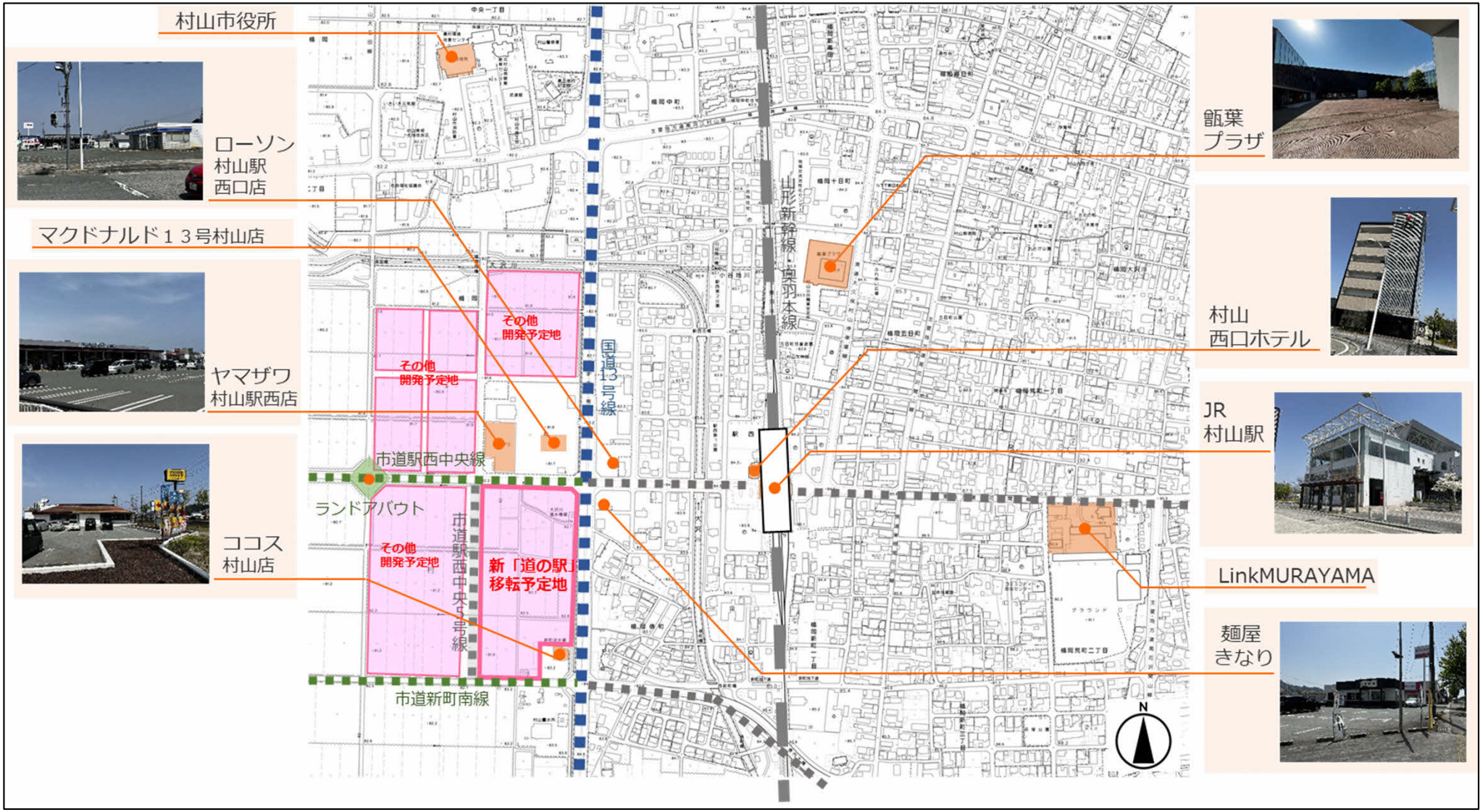
図　敷地概要

■留意する必要がある関連法令（一部抜粋）

法　令	規　　定	備考
都市計画法	・都市計画区域で敷地面積が3,000㎡以上の開発行為がある場合は許可が必要 ・公益上必要な建築物のために行う開発行為（鉄道施設,図書館,公民館,変電所等）は不要 ・山形開発許可の手引き	・用途地域外で敷地面積が1haを超えるため許可が必要
土壌汚染対策法	・要措置区域に該当する場合汚染除去等計画の提出 ・3,000㎡以上の土地の形質の変更の場合届け出	・要措置区域に該当しない。 ・敷地面積が3000㎡以上のため届け出が必要
山形県景観条例	下記の場合は行為着手の３０日前までに届出書の提出 ・山形県景観条例届出制度適用区域に該当 ・建築は高さ13m超え又は建築面積1000㎡超え ・開発行為は3000㎡超え	・山形県景観条例届出制度適用区域に該当
文化財保護法	・埋蔵文化財包蔵地に該当する場合は，工事着手の60日前までに発掘届の提出	・埋蔵文化財包蔵地に該当しない。

（３）敷地周辺にある施設

JR村山駅から約300m（徒歩4分）の位置に本事業対象敷地があります。敷地周辺では「新規沿道流通業務ゾーン」として、その他市街地開発（商業・事業系）が進んでいます。※具体的な誘致状況について現時点で決定しているものはありません。
そのほか敷地周辺には、スーパー、飲食店のほか、図書館、LinkMURAYAMAなど、本事業と連携が可能と思われる施設が立地しています。



（４）事業予定地の概況（令和4年6月時点）

移転予定地は現在は農地として利用されており、エリア内には土地改良区（水土里ネット）による揚水機場や用水施設、電波塔などがあります。

市道
駅西中央線

市道駅西中央５号線

鉄塔

市道
新町南線

国道１３号
交差点

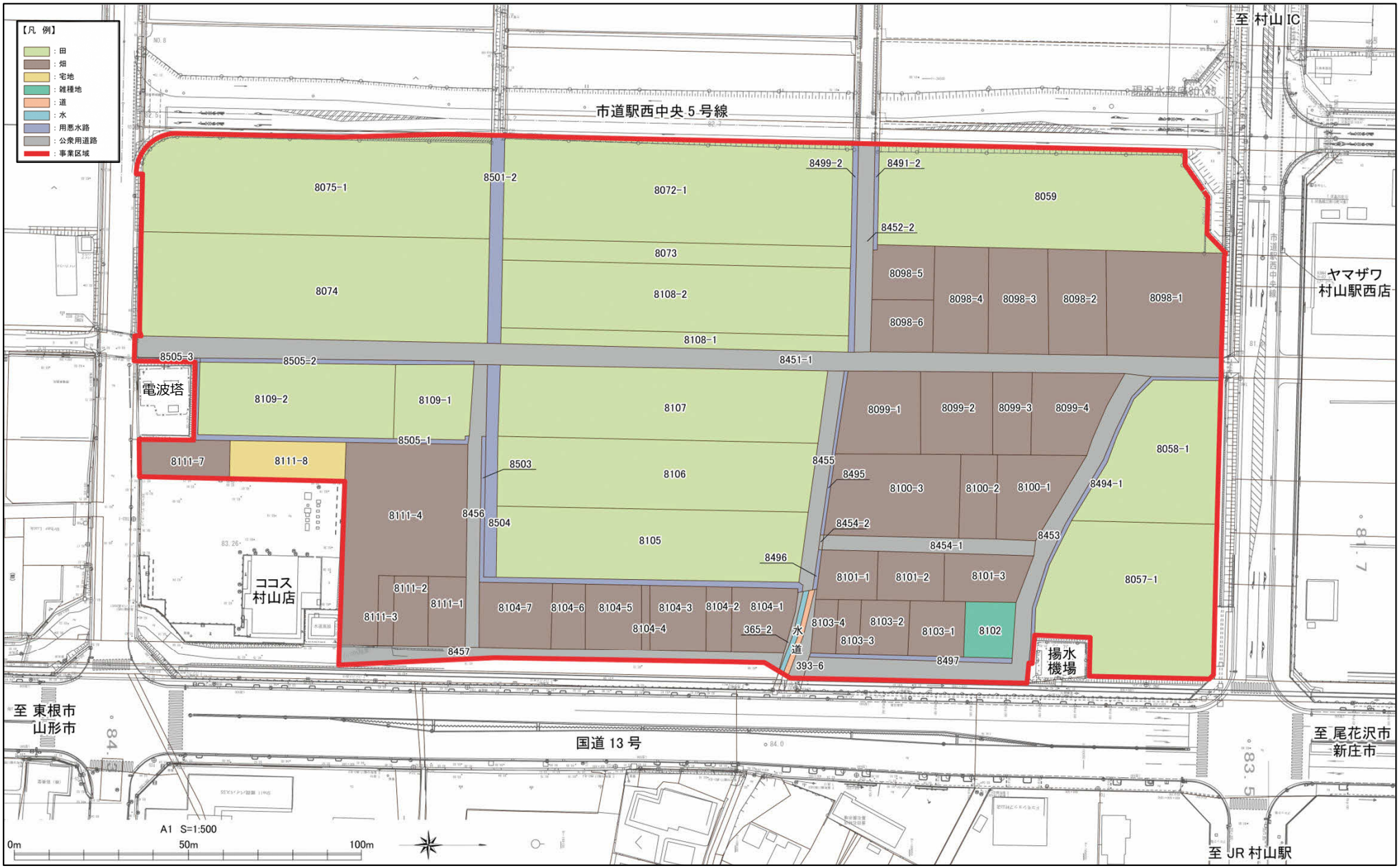
揚水機場

国道１３号
沿い

送水場

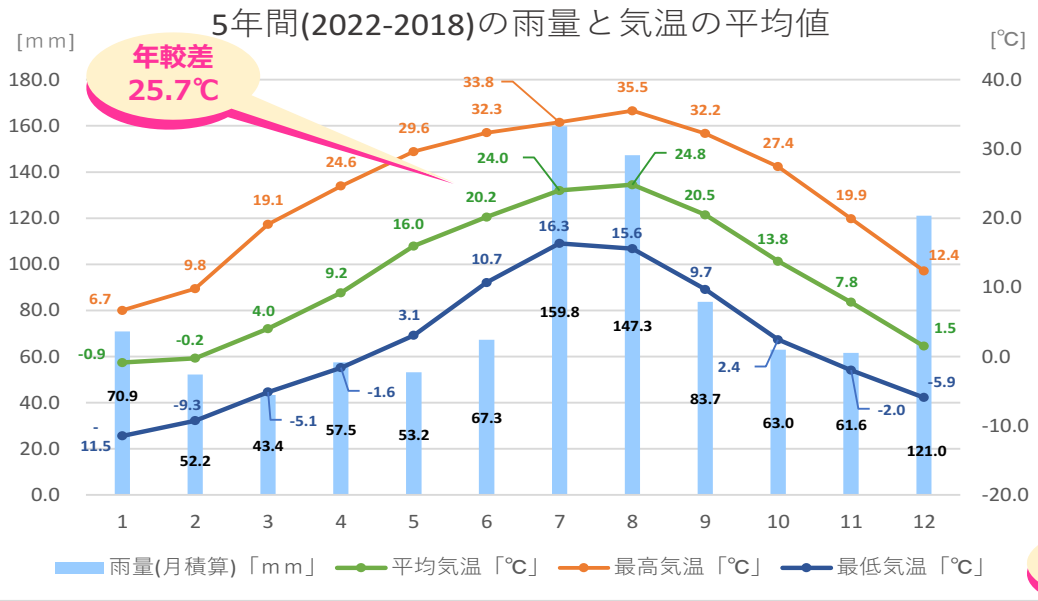
（5）地目・地籍の現状

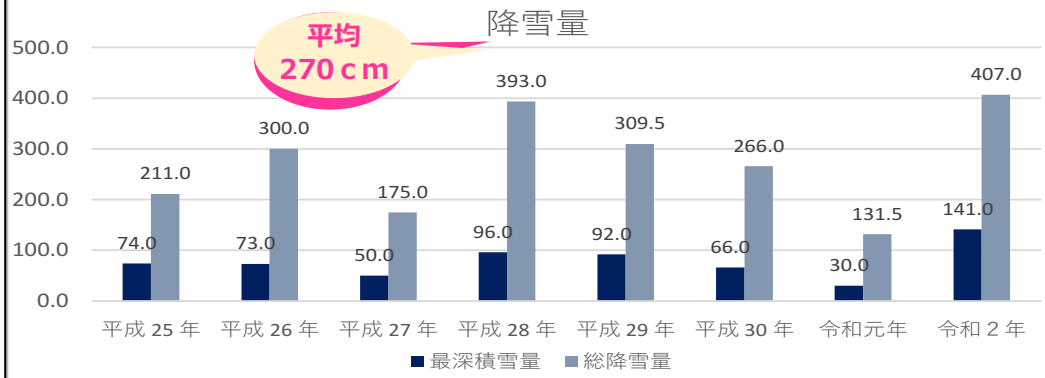
想定される事業区域内における地目の状況は下図のとおりです。田・畑・公衆用道路等、37名の方が地権者となっています。
なお、電波塔・揚水機場については事業区域から除外することとします。

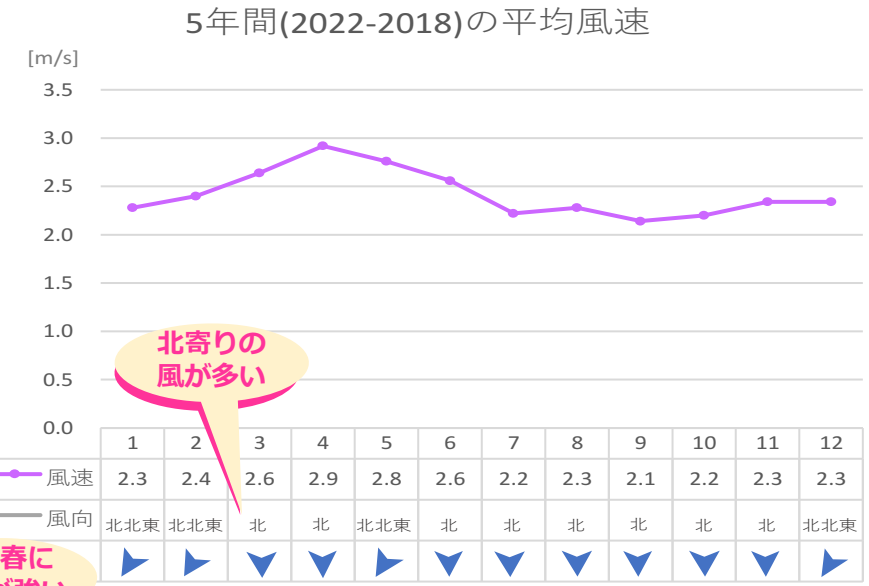


（６）気象条件

月平均気温は年較差が25.7℃と大きく、冬は寒く、夏は暑い地域です。降水量は7月、12月が多く、3月、10月が少ない状況です。降雪量は平均270cmとなっており豪雪地帯となっています。令和2年には総降雪量約407cmを記録しています。一年を通して北寄りの風が吹く地域ですが、冬から春先にかけて最大瞬間風速が約20m/ｓの西寄りの強い風が吹くことがあります。







冬～春に
西風が強い

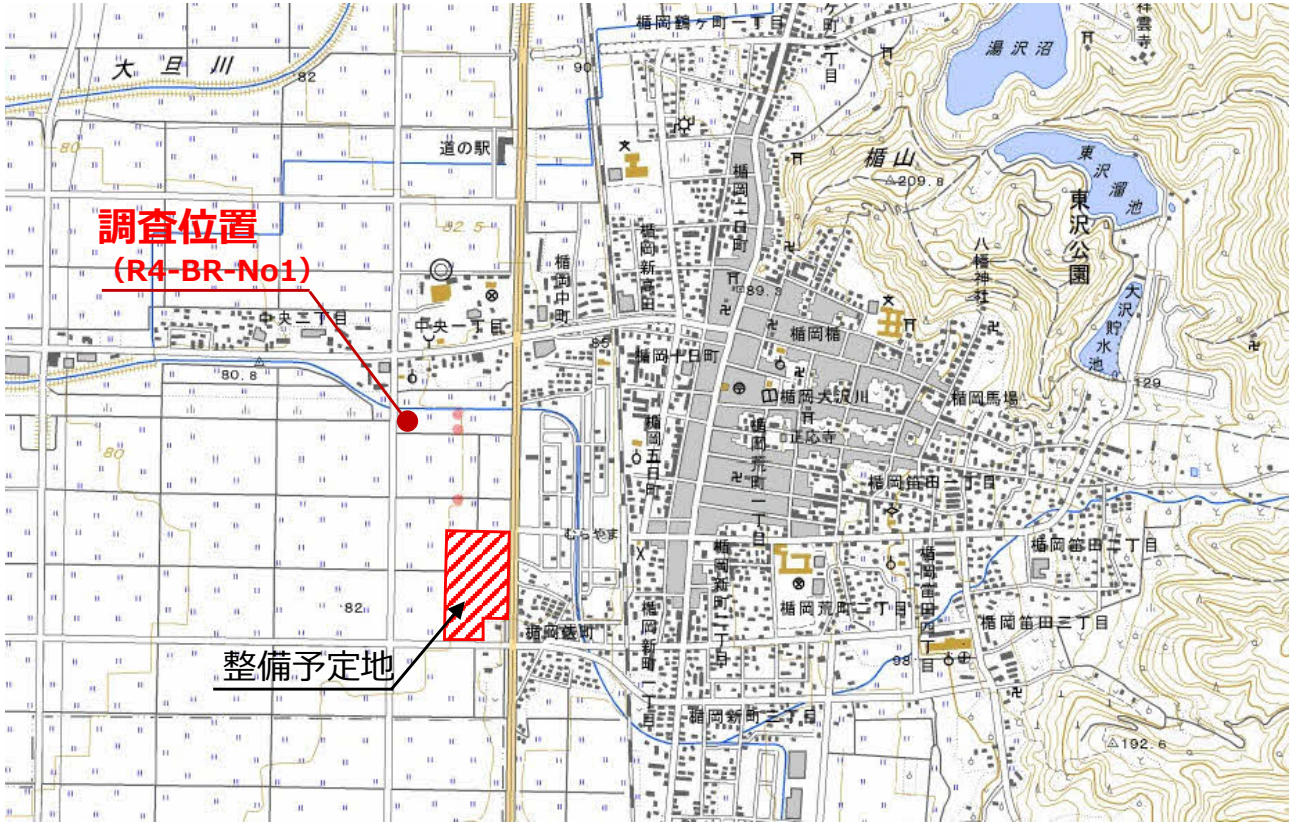
最大瞬間風速・風向

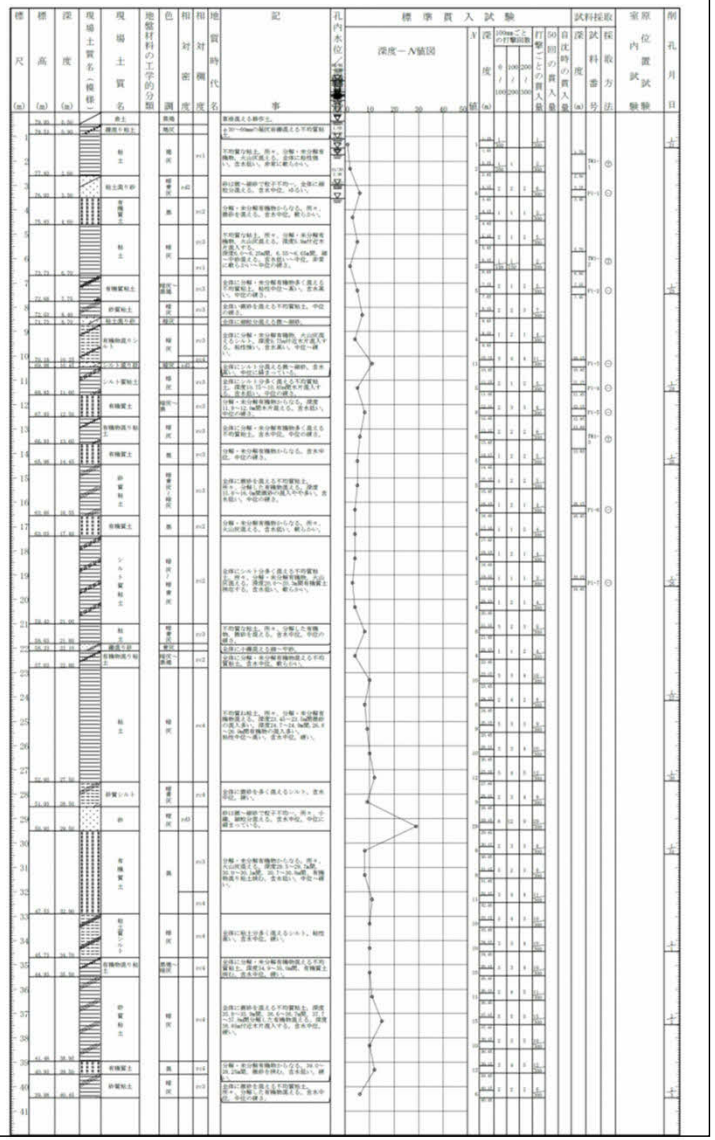
月／年	2022 風速[m/s]	2022 風向	2021 風速[m/s]	2021 風向	2020 風速[m/s]	2020 風向	2019 風速[m/s]	2019 風向	2018 風速[m/s]	2018 風向
1	17.7	北北西	20.8	西北西	17.4	北	22.0	北北西	19.6	北北西
2	18.4	西北西	27.7	西南西	16.7	西	16.0	西	19.7	西南西
3	21.1	南南西	17.8	北北西	23.9	西	16.1	北西	23.8	西南西
4	19.0	北西	22.3	南	23.7	北西	21.5	西	18.6	西南西
5	17.2	北北西	18.1	西南西	18.9	南西	22.6	西	16.8	南南西
6	19.4	北	15.6	南東	16.9	南南西	15.1	南	16.2	北北東
7	15.0	西北西	14.2	南東	13.0	西北西	13.8	南	18.1	南
8	12.8	北北東	16.3	南西	11.4	北	18.9	南東	18.5	北北西
9	18.1	南東	13.7	北北西	14.8	南東	19.0	西	21.7	南南東
10	17.4	北	16.2	西北西	15.7	北北西	27.8	北北東	18.1	西
11	15.8	北北西	15.7	南東	17.5	北西	18.9	北西	14.2	北北西
12	15.4	南	21.6	北北西	17.5	北北西	26.1	北西	22.4	北西

資料：村山市消防本部　気象年報

（７）地質の状況

整備予定地付近の地質は、南から北に流れる最上川を挟み、東西の小河川によって運搬・堆積された扇状地堆積物が発達しており、それらは軟質の泥あるいはシルトからなり、地盤は弱いとされています。整備予定地付近で行われたボーリング調査では、深さ40mまで掘り進めたが支持層が現れなかったことから、本予定地直下においても同様の傾向にあると推測されます。



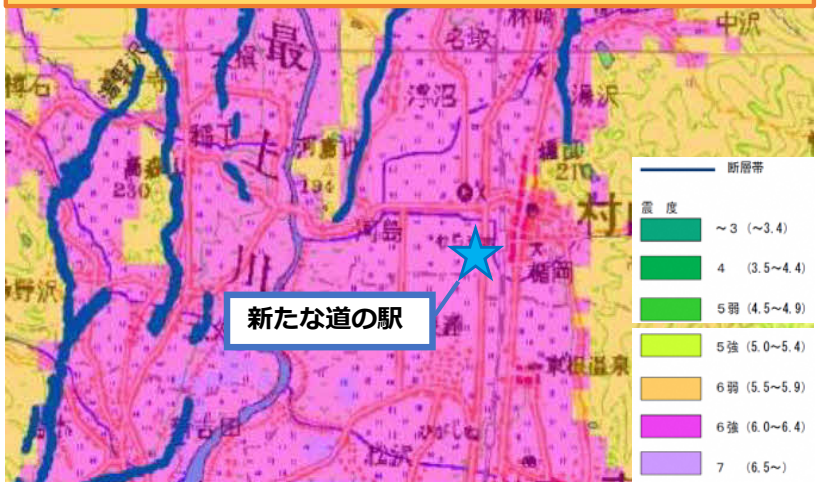


出典：R4年度　村山市駅西開発地　地質調査結果

（８）整備予定地におけるハザードの状況

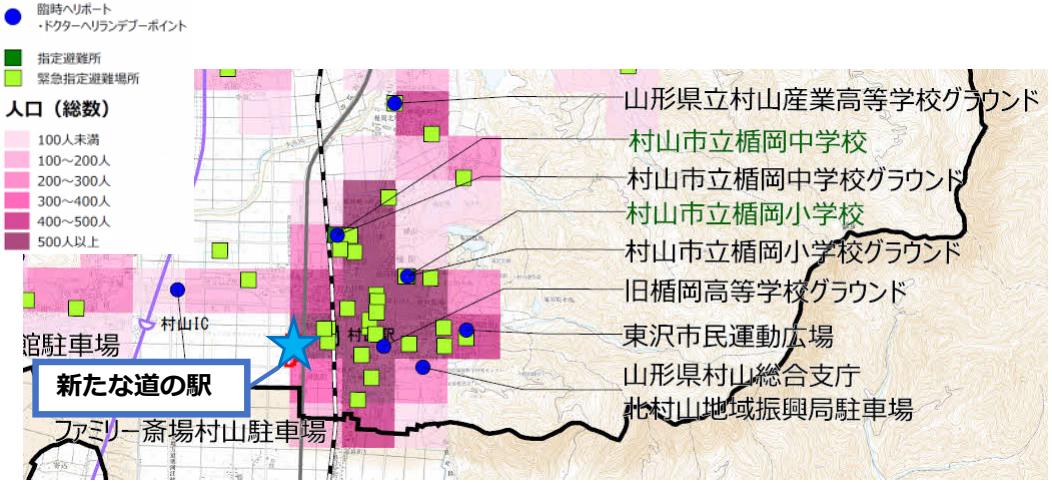
新たな道の駅の整備予定地は、山形盆地断層帯の地震による被災リスクのほか、最上川破堤・越水時の洪水による被害リスクを考慮した施設計画が重要となります。

山形盆地断層帯地震の想定震度分布図

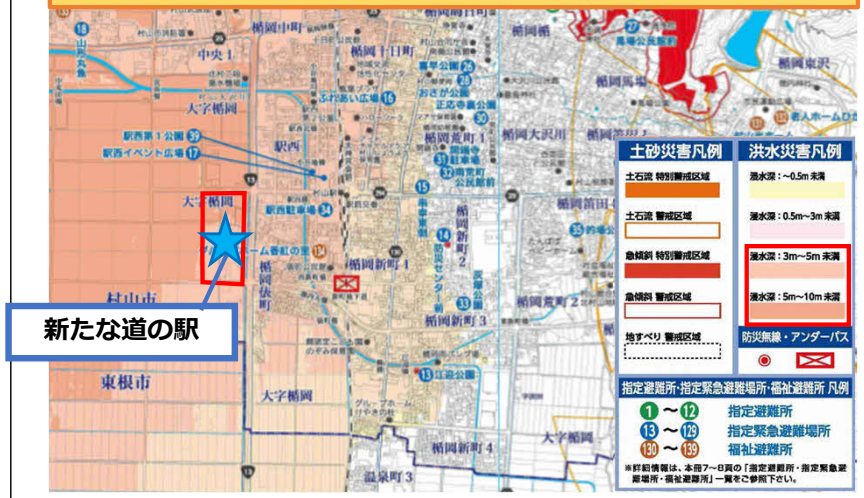


↑新道の駅周辺は震度６強の想定

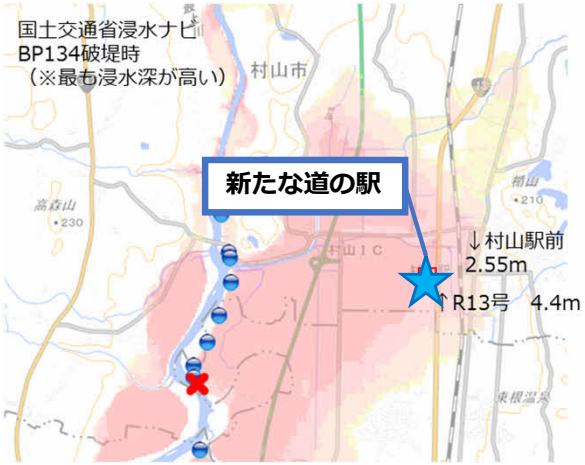
防災施設と人口の分布状況図

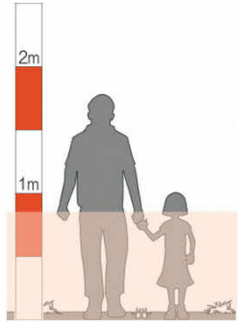


村山市洪水ハザードマップ（楯岡・西郷・大倉）



↑最大約4.4mの浸水の想定





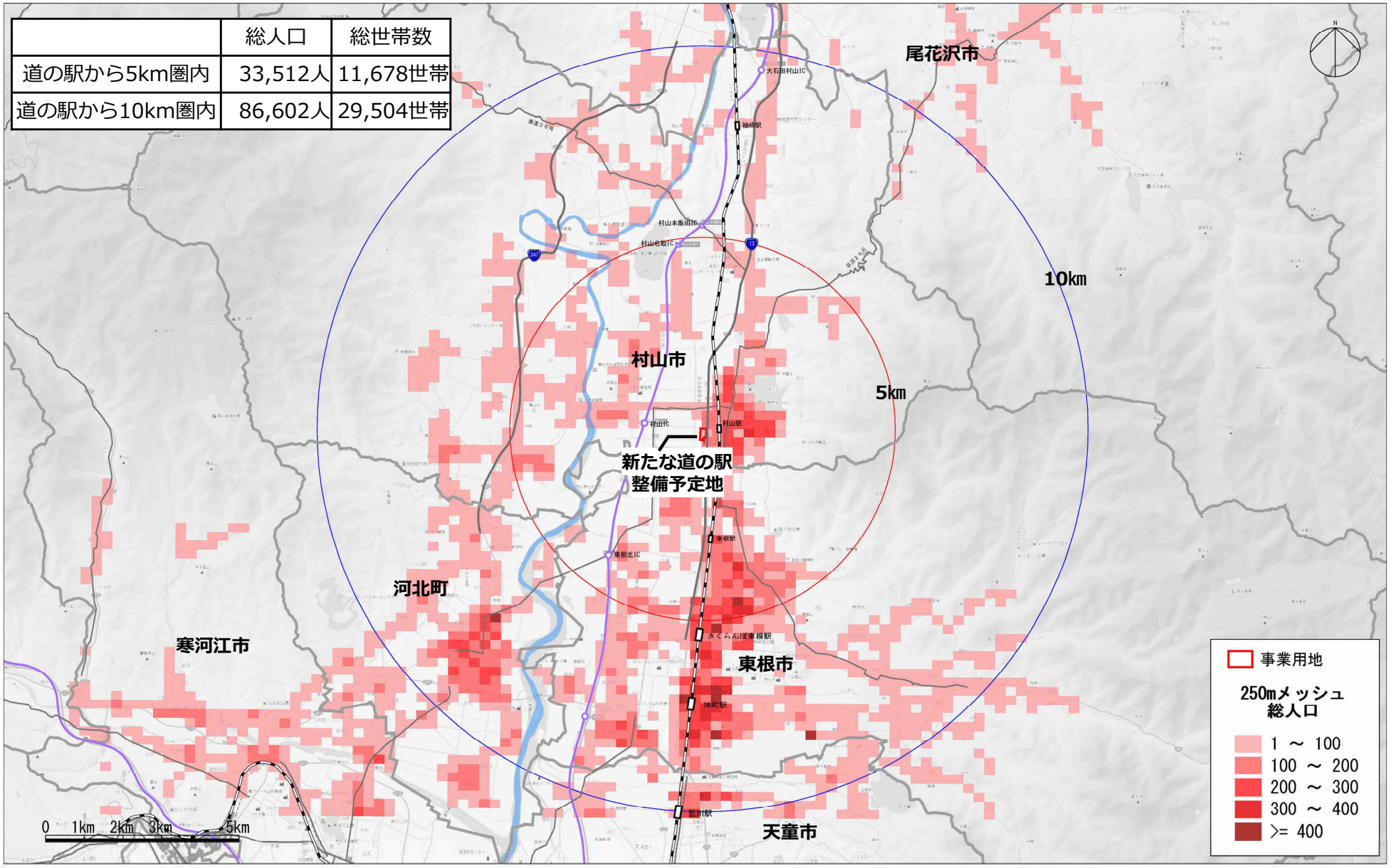
破堤後約5時間で大人の腰高まで浸水

破堤後約5時間で大人の腰高まで浸水後約30時間で最大浸水深4.4m
※国道高基準

（9）人口分布

R2年度国勢調査より、新たな道の駅整備予定地より同心円5km・10km圏内に居住している人口・世帯数を整理しました。なお、予定地は東根市との市境に近いことから、本市住民のほか東根市に居住されている方の数字も含まれます。

	総人口	総世帯数
道の駅から5km圏内	33,512人	11,678世帯
道の駅から10km圏内	86,602人	29,504世帯



（１０）交通量

東北中央自動車道（東根北IC～村山本飯田IC）開通後の交通状況は以下のとおりです。本事業予定地周辺の総断面（国道13号、東北中央道）の総交通量は**約1.2倍に増加**し324百台/日となっています。

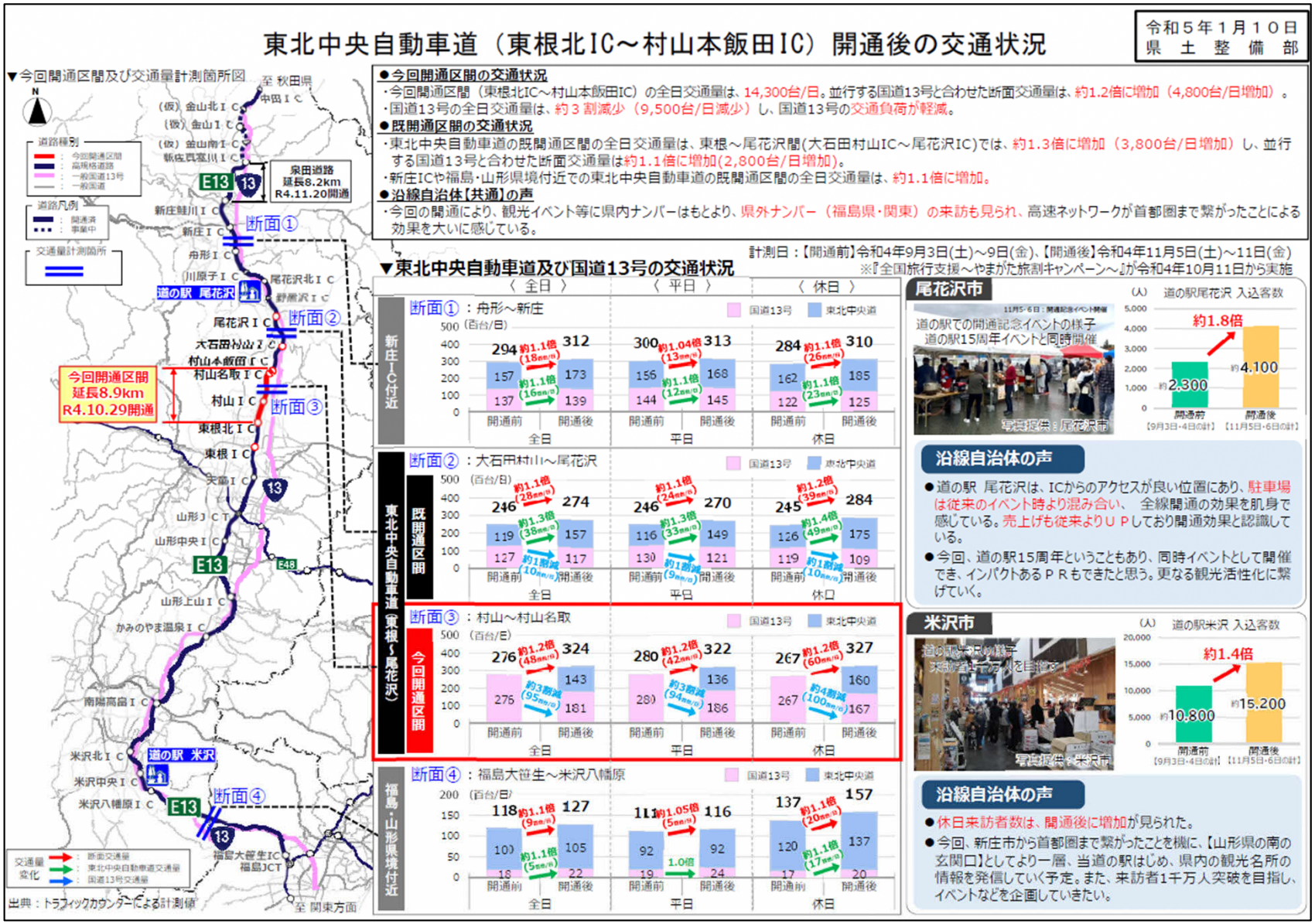
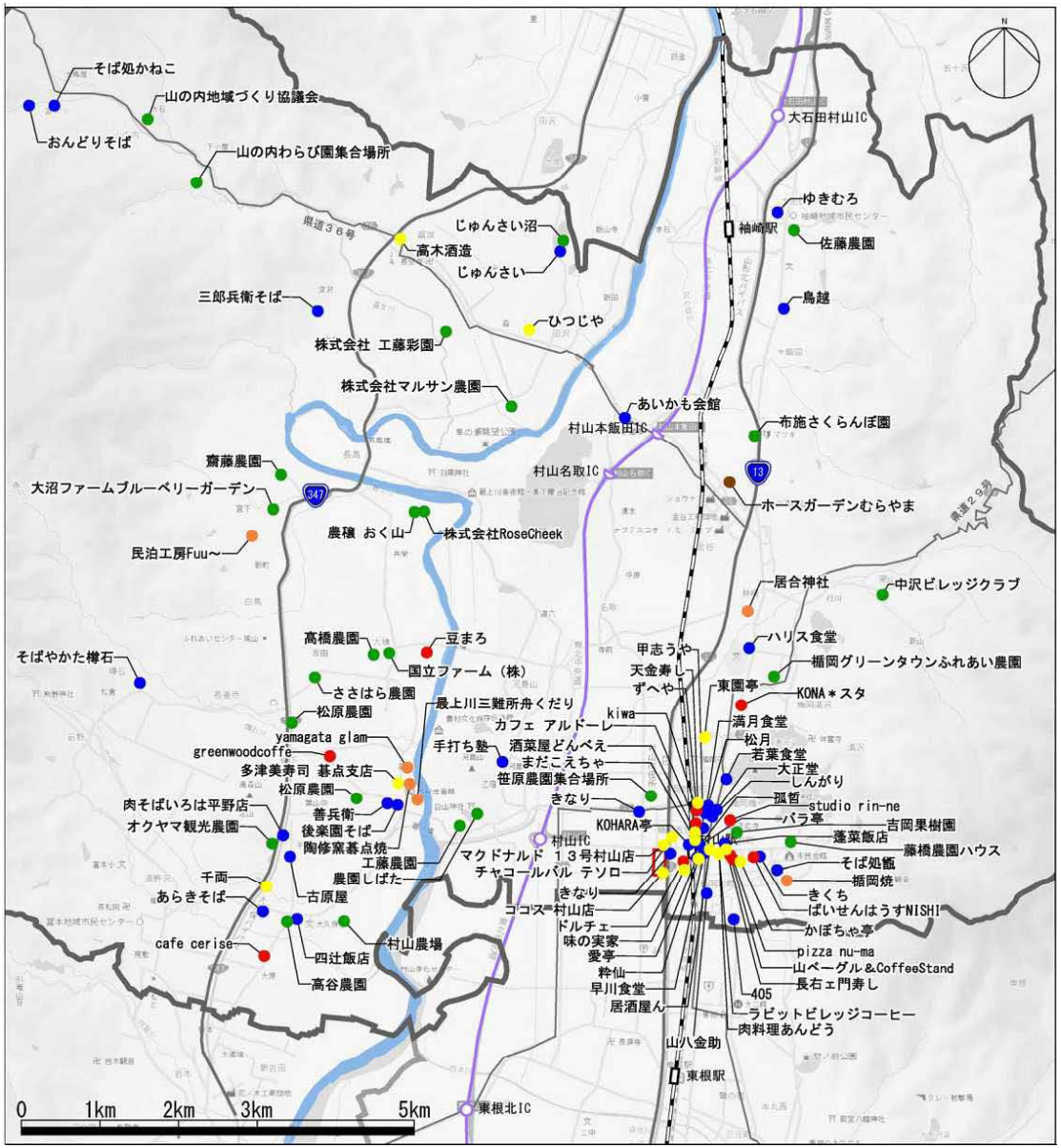


図　東北中央自動車道開通後の交通状況

出典：山形県HP資料（https://www.pref.yamagata.jp/documents/27817/touhokutyuuoujidousyadou.pdf）

（１１）周辺の店舗等分布状況

本調査時点で村山市内で営業している店舗のうち、飲食に関するもの、及び収穫体験等を行っている店舗や施設を整理しました。



		店舗数（箇所）
飲食店	そば・ラーメン店等	35
	カフェ	13
	その他	17
体験可能な施設	農業系	26
	動物系	1
	その他	6

事業用地

飲食店

- そば・ラーメン等
- カフェ
- その他

体験可能な施設

- 農業系
- 動物系
- その他

５．現道の駅の現状・課題

（１）施設概要

現道の駅「むらやま」は**開業から25年経過**した公共施設で、国道13号沿い、村山ICから約5分の場所に位置しています。

全国的にも珍しい上下線セパレートタイプで、下り線（西側）に道の駅建築物があり、上り線にはトイレ休憩施設が設置されています。24時間トイレの規模は上下線合わせて男子小16器、大6器、女子18器、身障者用3器と**便器の器数は充実**しています。**駐車場の台数は合計157台と同世代の道の駅と比べて規模は大きい**状況です。（※第12回登録で県内では道の駅「おおえ」と同期）

敷地の一部は国土交通省の所有（約7,247㎡）となっています。これは、当時国交省の事業としてチェーン脱着所を整備していた場所に、市が道の駅機能を追加する形で整備を行った経緯によるものです。

【認　定】	平成9年4月11日　登録第06007号 （平成10年（1998年）4月29日オープン）	
【所在地】	山形県村山市大字楯岡7635-1	
【敷地面積】	19,519㎡（うち国交省分 7,247㎡）	
	東側：7,061㎡	合計 19,519㎡
	西側：12,458㎡	
【施設面積】	道の駅延床面積　約1,723㎡	
【トイレ】	西側（道の駅内） 男子：小8器、大4器 女子：11器 身障者用：1器	合計 男子：小16器、大6器 女子：18器 身障者用：3器
	東側（駐車場内） 男子：小8器、大2器 女子：7器 身障者用2器（男女各々）	
【駐車台数】	東側：72台 （小型55台、大型15台、身障者2台）	合計：157台 （小型122台、大型31台、身障者4台）
	西側：85台 （小型67台、大型16台、身障者2台）	

図　位置図　（航空写真：NTTｲﾝﾌﾗﾈｯﾄ）

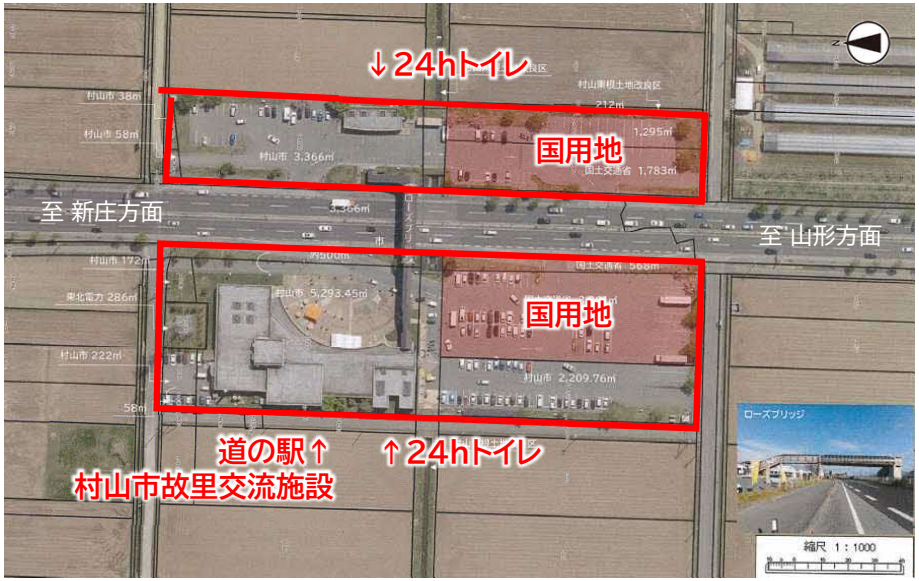


図　道の駅むらやま現況図

（出典：村山市資料提供）

（2）サイトプラン概要

サイトプランの概要を以下のとおりまとめます。

- 東西の駐車場を結ぶ連絡通路は国道を跨いで設置されており、その**独特な意匠からランドマークとして認識**されている。
- 建物は南北に長くファサード（顔）が東側を向いている。その顔の全体像を見る機会はあまり無く、**多くは西側駐車場からの“横顔”を見ながら施設にアプローチ**する。このことが、利用者を施設奥まで誘引するための様々な仕掛けを講じる必要性に繋がっている。
- 西風から利用者を守るように東面にピロティを配置するなど風雪時を考慮した配置となっている。冬季・強風時の安全・安心を確保したことで田園風景は望めなくなっている。**視線を集めるために中央に広場を設けているが、その奥には交通量の多い国道があり、ゆっくり憩う場とは言い難い空間**となっている。
- 24時間トイレが敷地内に分散している珍しい構造のため**維持管理の手間・費用面での負担**が生じている。
- 身障者駐車マスは施設近くに配置されているが、スロープの場所が分かりにくく十分な**バリアフリー化がされていない**。
- 従業員駐車場は施設裏手に配置されており、20台ほど確保されているが、駐車マスが狭い上、駐車台数も不足している。

航空写真出典：道の駅むらやまHP

（３）施設内の現状

現道の駅「むらやま」の施設内の現状を次のとおり整理します。

■面積構成：売り場面積は十分だが、バックヤードは不足気味

- 建築面積は約2,138㎡であり、そのうち屋内諸室の合計面積（延床面積）約1,550㎡、屋根下のピロティ等屋外スペースの合計面積約588㎡となっている。屋内諸室の合計面積のうち商用部分（産直物販・バックヤード・レストラン・厨房）の面積は約1,030㎡で、**収益を生み出すスペースの割合（レンタブル比）は６割以上を確保**されている。
- **風除室②から先のホールでは出店事業者による対面販売（催事）**が行われている。
- 産直・物販の売り場は約350㎡、バックヤードは約53.2㎡となっている。レストラン・フードコート389㎡に対し、厨房は180㎡となっている。更衣室・休憩室は52㎡程度確保されており男女で分けられている。なお、**施設裏は収納スペース等が不足している**。

■動線：トイレ利用のみとなりやすく、隅々まで行き渡らない｜利用者・生産者搬入動線が分けられていない

- **24時間トイレが駐車場直近に配置されておりトイレ利用者に優しい構造**となっている。
- その一方で物販・レストランは奥に位置しており、**施設の全体像が把握され難く入口からアプローチしにくい**。
- 風除室②から観光案内所までのホールは“通り”としての機能があり催事などによりにぎわいの演出に資する施設となっている。しかし、増設された風除室①から入る利用者が多く、ホールは帰り際に立ち寄るエリアとなっている。**産直出品者は風除室①からの客動線と重なり、ポーチ①を経由して返却用倉庫と行き来**する（※ポーチ①から自動車で出入りはできない）。**物販のバックヤード②③も客動線と重なる**配置となっている。広場へアプローチする目標物が無い。なお、平休日出口調査アンケートでは直売所・物販・24hトイレの利用が多くあった。

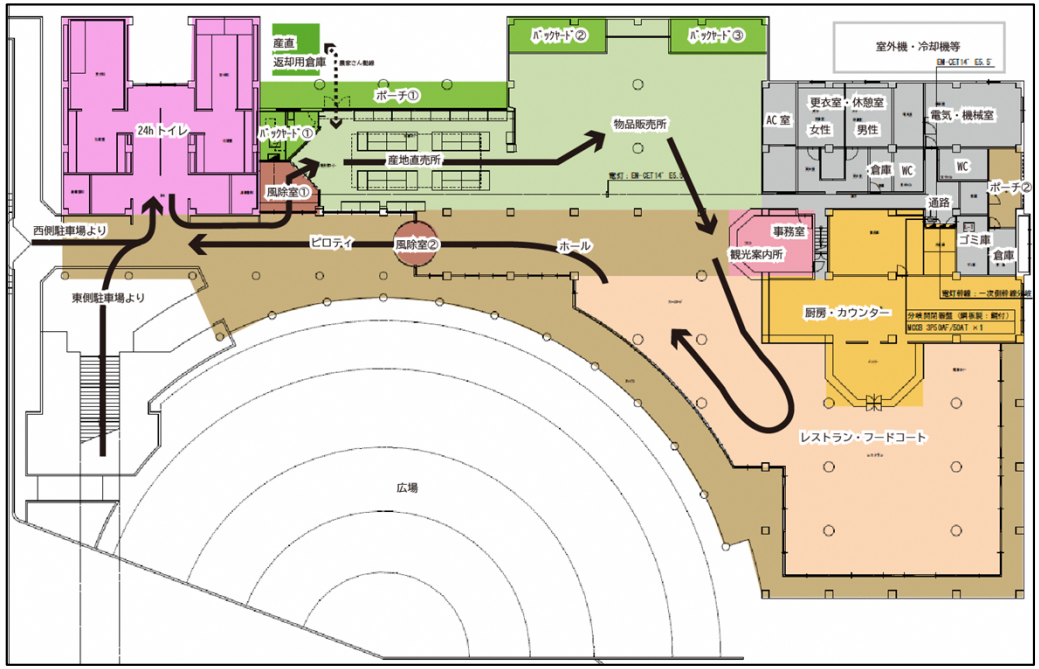
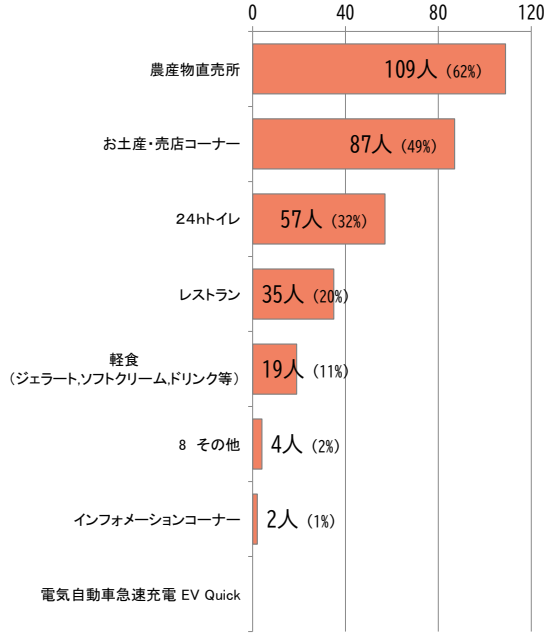


図　現道の駅「むらやま」平面図



N＝177

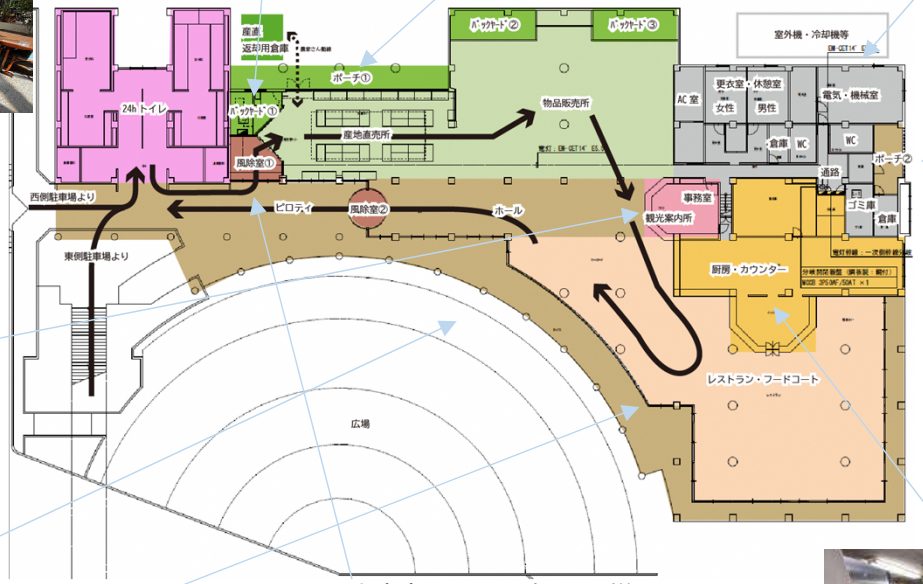
出典：出口調査をもとに算出

（３）施設内の現状

■売り場は十分な広さを確保、照度不足薄暗い

■バックヤードは不足、生産者返品物倉庫はエアコン完備

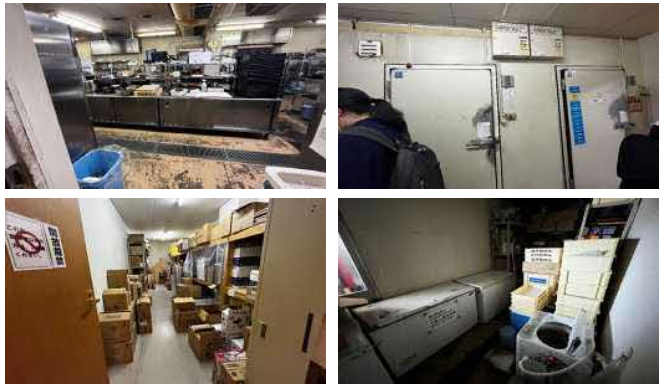
■バックヤードは不足、通路に荷物を積み上げ



■従業員用駐車場のほか、除排雪重機も保管

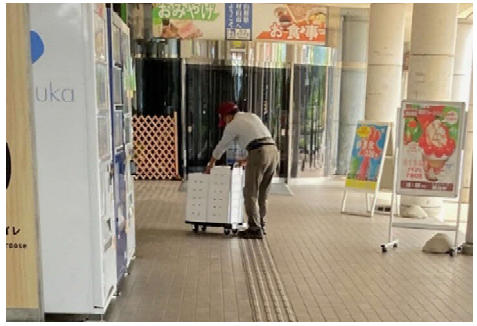
■立ち寄り少ない観光案内

■厨房・プレハブ冷蔵庫・冷凍庫など完備



■維持管理が難しいタイル貼り

■生産者のカート押しの様子



（4）出口調査結果の概要

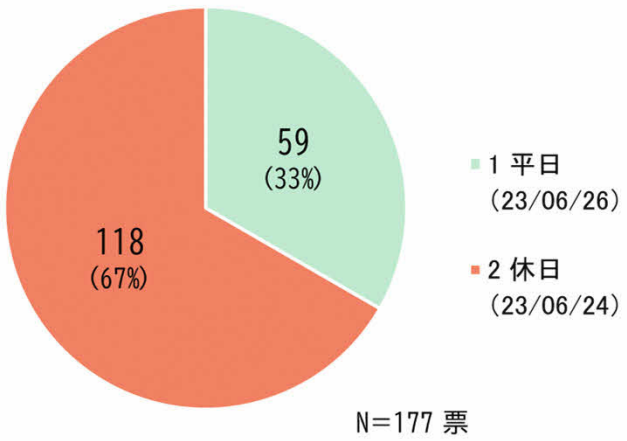
現道の駅「むらやま」での出口調査結果については以下のとおりです。

■調査概要

実施個所	道の駅「むらやま」		
実施方法	出口調査		
実施日	休日調査	平日調査	合　計
	令和5年6月24日（土）	令和5年6月26日（月）	
回収数	118票	59票	**177票**

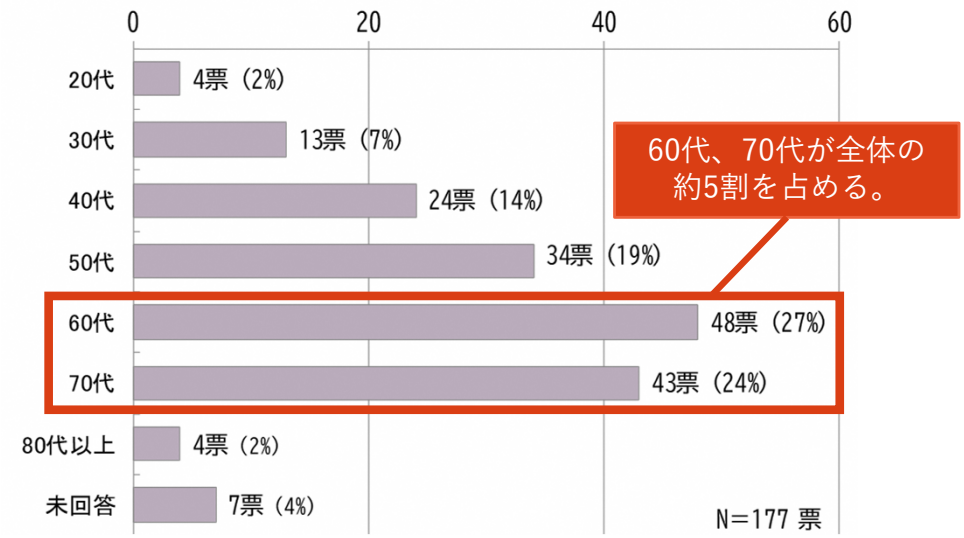
■実施日

調査日の内訳は、平日59票（33%）、休日118票（67%）となっている。



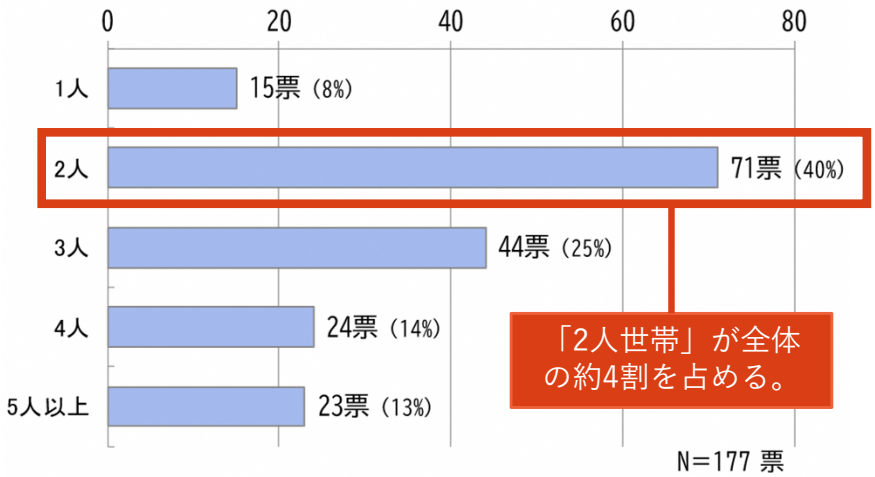
■年齢

60代と回答した方が48票（27%）と最も多く、60代～70代の回答者が全体の半数を占める。



■世帯数

「2人世帯」と回答した方が71票（40%）と最も多く、全体の約4割を占める。

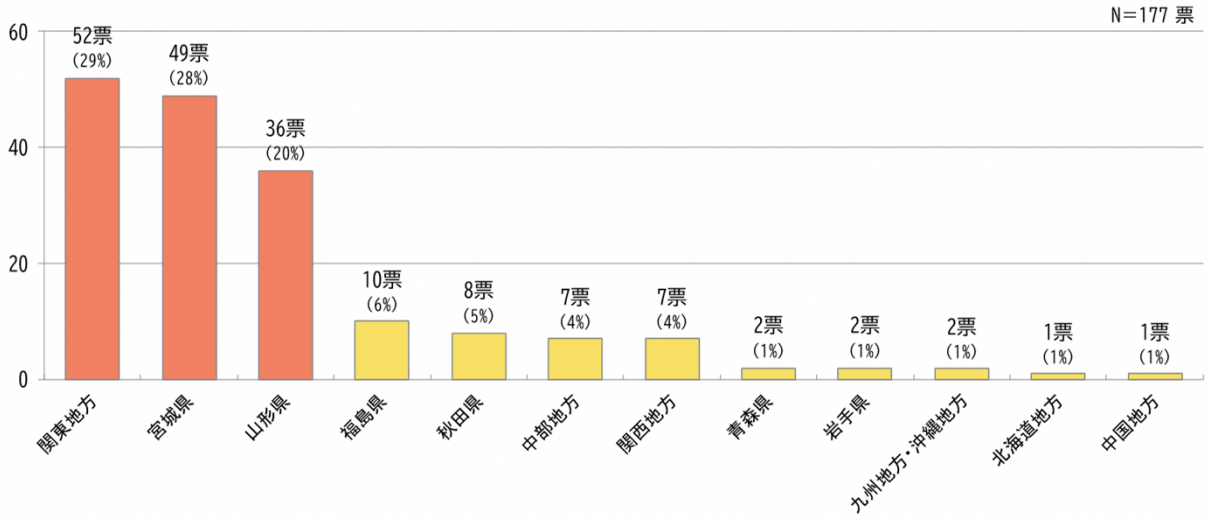


（4）出口調査結果の概要

■居住地

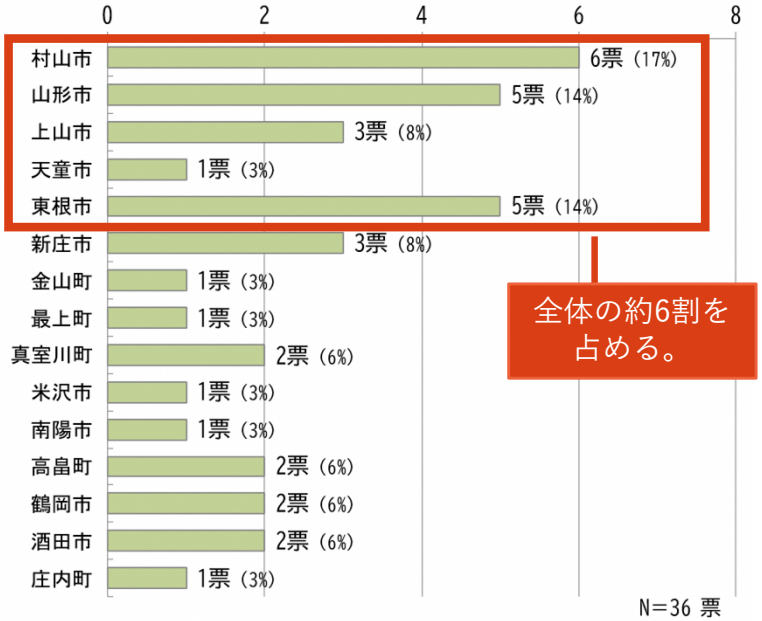
「関東地方」と回答した方が52票（29%）と最も多く、次いで「宮城県」49票（28%）、「山形県」36票（20%）である。県内及び宮城県から来訪する方が全体の約5割を占める。

一方で、中部地方や関西地方など、遠方からの来訪者の回答も得られた。さくらんぼシーズン中の調査であったことが要因のひとつと考えられる。



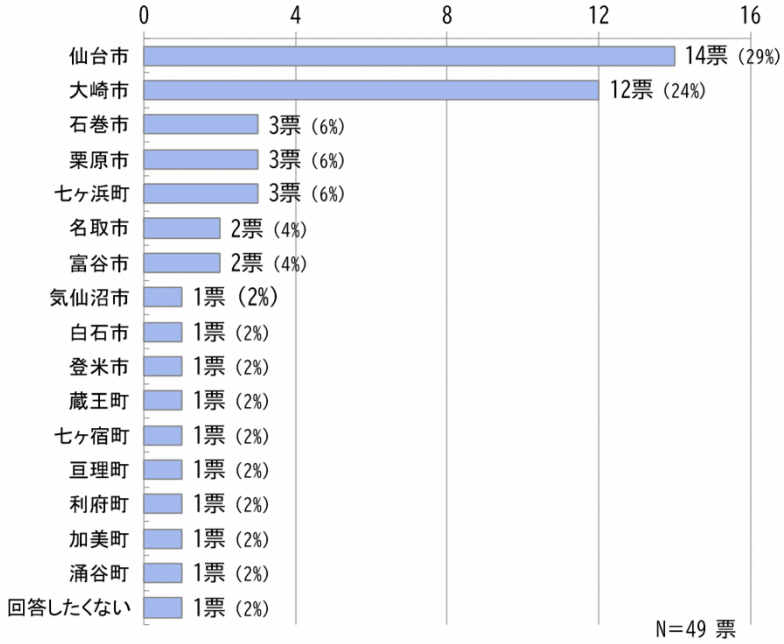
■居住地（山形県の市町村別）

山形県居住者においては、「村山市」6票（17%）、「山形市」5票（14%）、「東根市」5票（14%）を中心に村山地域に居住する方が約6割を占める。



■居住地（宮城県の市町村別）

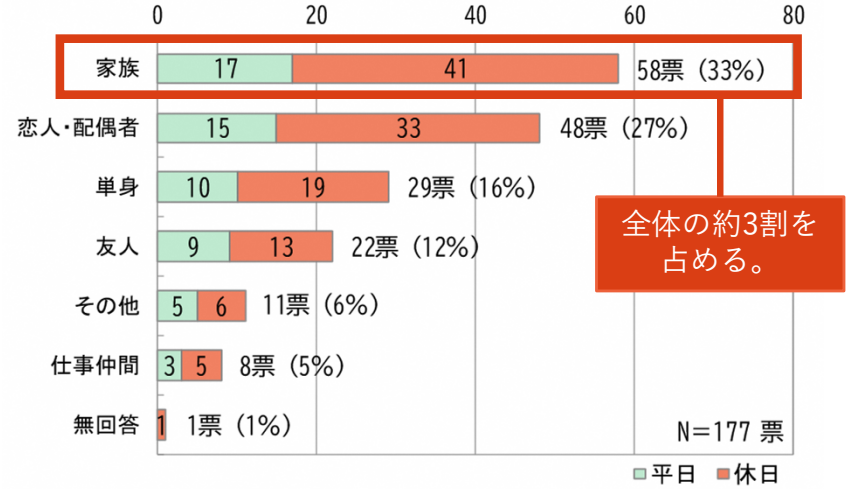
宮城県居住者においては、最も多いのは「仙台市」14票（29%）、次いで「大崎市」12票（24%）の順に多い。

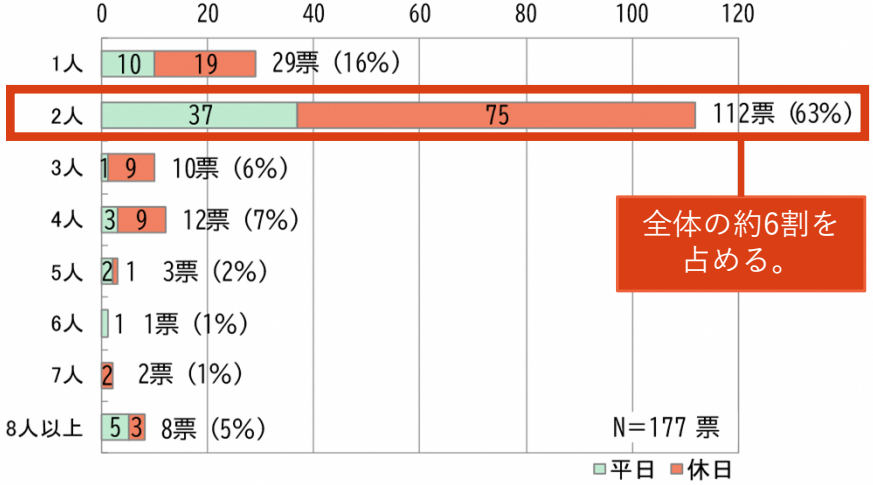


（4）出口調査結果の概要

■**同伴者、同伴人数**

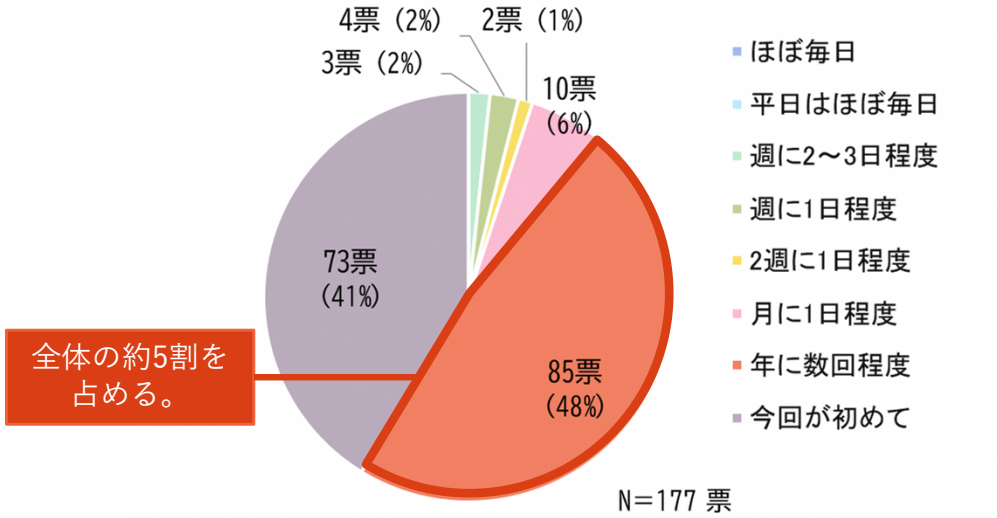
「家族」と回答した方が58票（33%）と最も多く、次いで「恋人・配偶者」48票（27%）の順に多い。人数としては、2人で道の駅を訪問した方が半数以上を占め、3人以上での訪問した方は約2割に留まった。





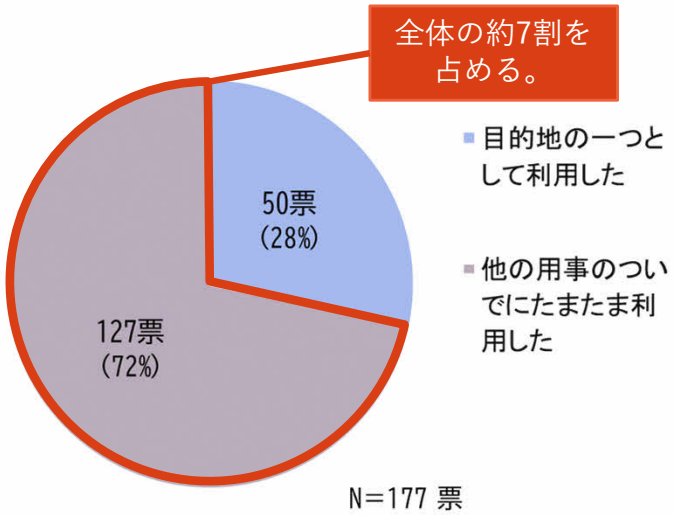
■**道の駅「むらやま」の利用頻度**

「年に数回程度」と回答した方が85票（48%）と最も多く、全体の約5割を占める。また「今回が初めて」と回答した方が73票（41%）と、道の駅の利用頻度はあまり高くない。



■**道の駅「むらやま」の利用目的**

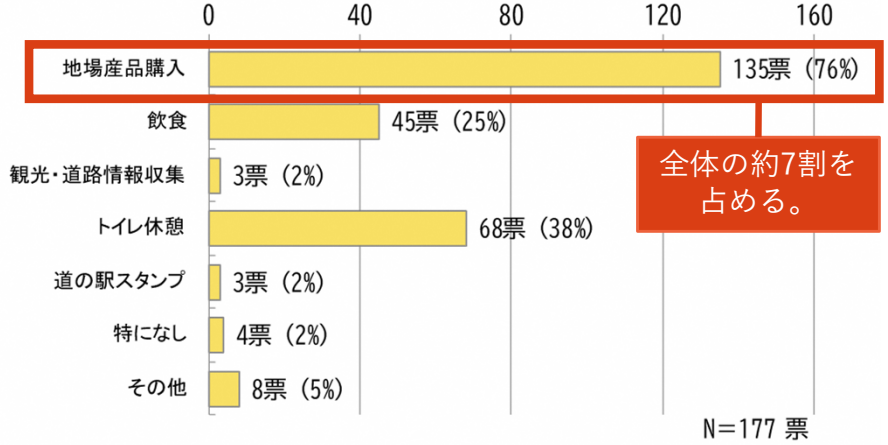
「目的地の一つとして利用した」という回答よりも、「他の用事のついでにたまたま利用した」と回答した方が127票（72%）と最も多く、全体の約7割を占める。



（4）出口調査結果の概要

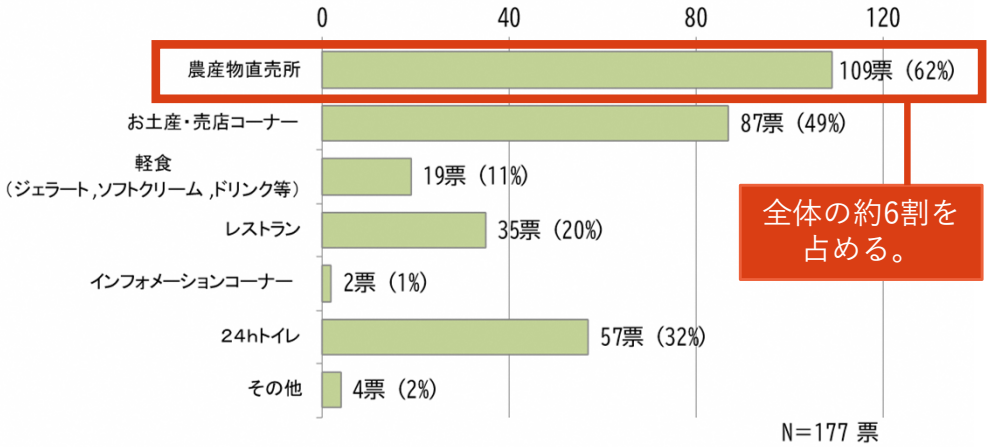
■道の駅「むらやま」の利用・立ち寄り目的

「地場産品購入」と回答した方が135票（76%）と最も多く、次いで「トイレ休憩」と回答した方が68票（38%）の順に多い。



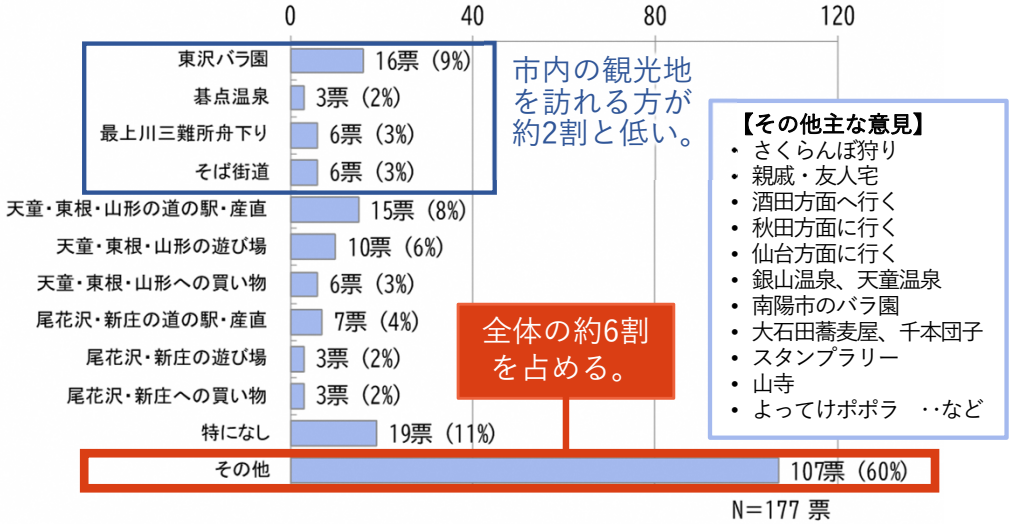
■実際に利用したコーナー

「農産物直売所」と回答した方が109票（62%）と最も多く、次いで「お土産・売店コーナー」87票（49%）の順に多い。



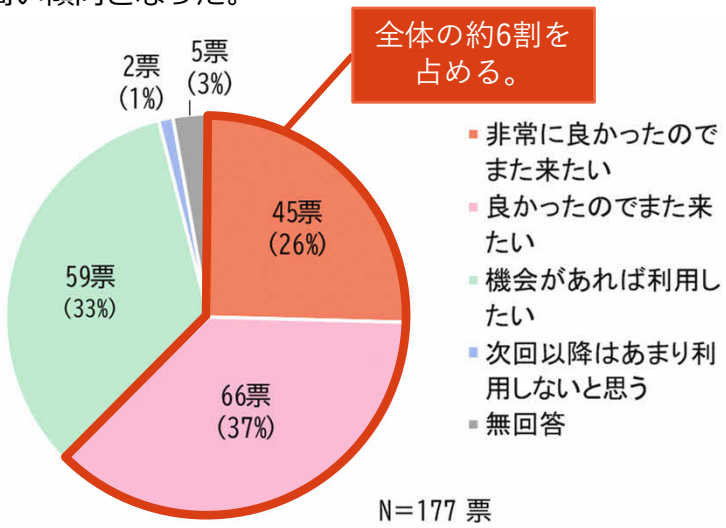
■道の駅「むらやま」と一緒に訪れる施設

「その他」と回答した方が107票（60%）と最も多くなっている一方、市内の観光地を訪れた方は約2割と低く、市内観光地と合わせた立ち寄りはあまりされていない状況にある。



■道の駅「むらやま」の満足度

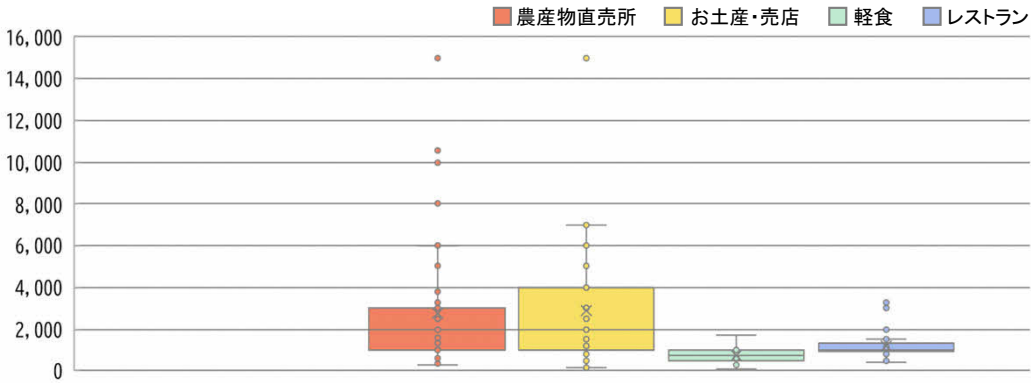
「非常に良かったのでまた来たい」「良かったのでまた来たい」の回答を合わせて111票（63%）と全体の約6割を占めており、評価が高い傾向となった。



（4）出口調査結果の概要

■農産物直売所、お土産・売店、軽食、レストランにおける消費金額

「お土産・売店」での平均利用額が3,233円と最も大きい結果となった。その他の各施設における平均利用額は、「農産物直売所」で2,714円、「軽食」で720円、「レストラン」で1,211円であった。



	農産物直売所	お土産・売店	軽食	レストラン
平均値	2,714	3,233	720	1,211
最大値	15,000	15,000	1,700	3,300
第三四分位数	3,000	4,000	1,000	1,333
中央値	2,000	2,000	700	1,000
第一四分位数	1,000	1,000	450	900
最小数	250	150	100	400

■道の駅「むらやま」を利用した意見・感想

意見として、「さくらんぼや農産物が比較的安く購入できる」「お土産の種類が豊富」「ふらっと立ち寄れる」といった意見が多くみられた。一方で、改善点として、「全体的に暗い雰囲気」「活気があるといい」「目玉商品があると良い」といった意見があった。

意見・感想の主な回答	
1	さくらんぼ、果物の品種が多く美味しい。珍しい品種もある。また、よってけポポラよりもサクランボが安い。
2	地元感があって良い。品揃えも良い。
3	ずっといたくなるくらい、品物がたくさんあり、目移りするくらい広くて豊富。
4	初めてレストランを利用したが、広くて席数も多く、メニューも豊富で良かった。待ち時間はあったがストレスは感じなかった。
5	仙台から来るときにトイレ休憩で必ず立ち寄る。ついでに地場産品のものを購入して、ご飯を食べて帰る。
6	国道13号沿線にあり、寄りやすい。 ・・・・など

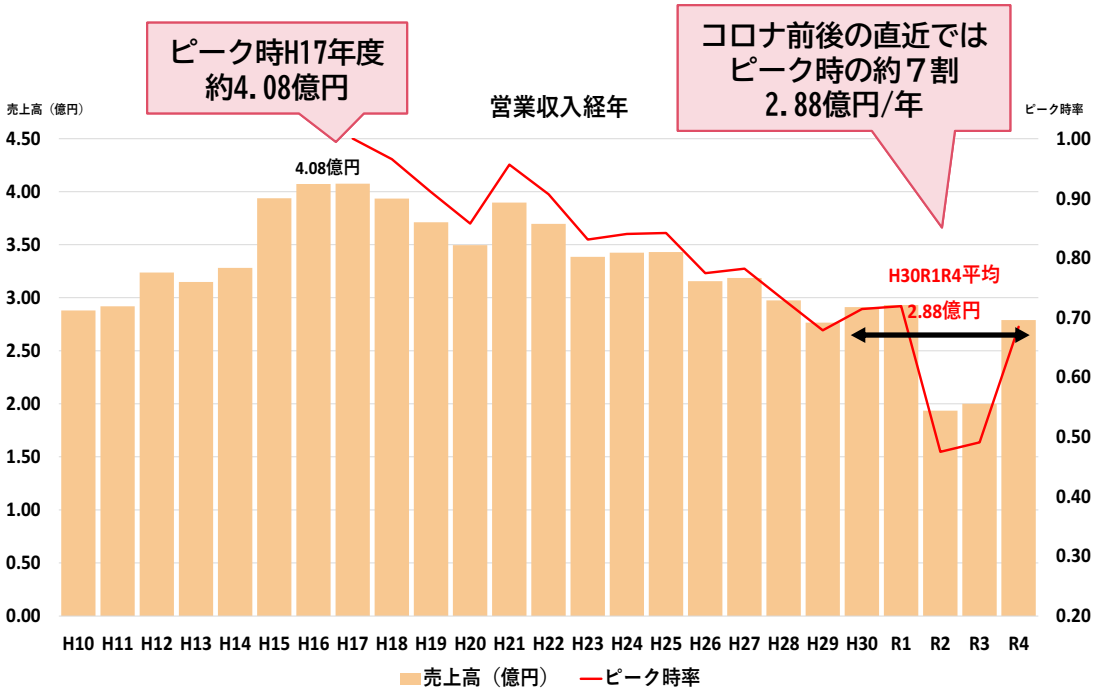
改善点の主な回答	
1	活気があるといい。説明する人、朝市的な掛け合い。
2	ここでしか買えないものを増やしてほしい、色々な道の駅を巡るが、同じものが売っていると残念な気持ちになる。
3	食べるものの種類がもっとあるといい。またもう少し広い飲食スペースがあると良い。
4	入り口が暗い。また産直分かりづらい。道路情報などの大きいモニターがあると良い。
5	売店のレジ並びの位置が悪い。自動販売機と錯綜している。
6	駐車スペース、停めにくい、狭い。 ・・・・など

（５）売上高の現状

現道の駅「むらやま」の売上高の現状を、決算報告書等より以下のとおり整理しました。

■売上高合計

- 道の駅の売上高は、**H17年度の約4.08億円/年をピークに減少傾向**にあり、R2年のCovid-19の世界的流行により**R3年度においては約2.0億円/年**となっており、**ピーク時の約半分**となっている。
- **直近５年間のうちコロナによる影響が年間を通じて生じていたR2,R3年度を除いた３年分の平均は2.88億円/年**となっている。



■部門別の状況

- 部門毎の売上等データのうちCovid-19流行前となるH30年・R元年度の２カ年のデータを平均した利用人数・客単価・売り上げ等をみると、**売上高約2.92億円**のうち、**産直・物販・催事は約1.94億円（約66%）**、**飲食（レストラン・FF/道カフェ）は約0.81億円（約28%）**、**その他（自販機等）が約0.18億円（6%）**となる。
- 床効率平均は、**産直・物販が523千円/㎡**、**飲食が197万円/㎡**。
- 客単価平均は、**産直・物販が1,570円/人**、**飲食が540円/人**となる。

※R4年度の部門毎の数値は、現時点で未整理のため、ここではH30年度・R元年度の２カ年で集計している。R4年度の売上高2.71億円を考慮すると部門別売上高は若干下がるものと考えられる。

■Covid-19流行前（H30、R1年度）平均の利用人数・客単価・売上等整理

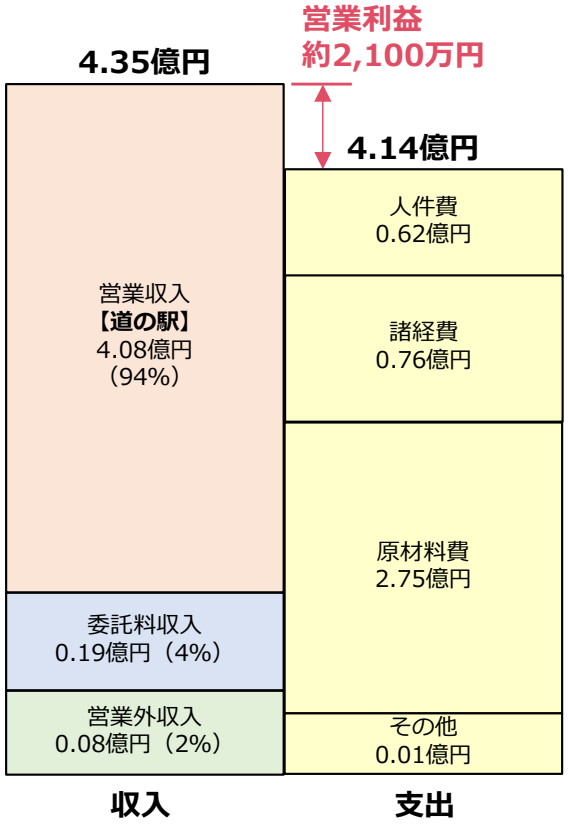
部門		営業日数	利用人数（万人）	客単価（円）	部門別売上（千円）		売場面積（㎡）	床効率（千円/㎡）	客単価（円）※一の位切上
産直物販	売店・直売所	362	10.6	1,710	181,390	193,615 (66%)	370	523	1,570
	催事	362	1.8	680	12,225				
飲食	レストラン	362	1.4	1,230	17,155	80,656 (28%)	410	197	540
	ファーストフード	362	10.8	490	52,464				
	道カフェ	362	2.9	380	11,037				
その他			14.7	120	17,854	17,854 (6%)	-	-	-
合計			42.1		292,125	-	780	375	-

（6）営業利益の現状

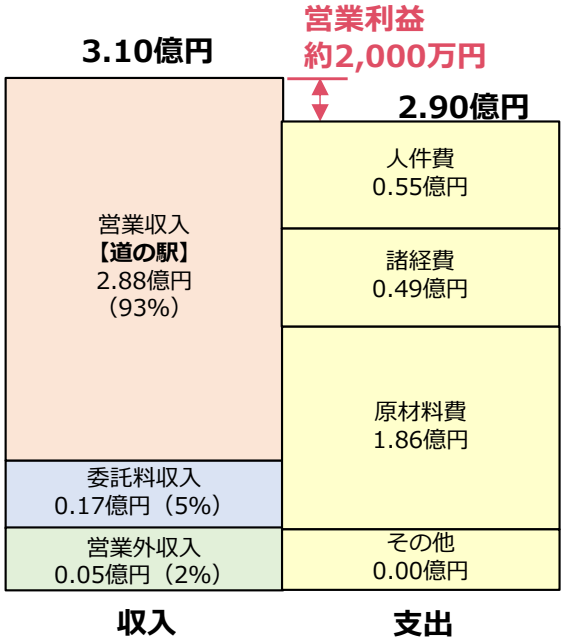
現道の駅「むらやま」の営業利益、及び指定管理料内訳の現状を以下のとおり整理しました。

■営業利益及び指定管理料内訳の現状

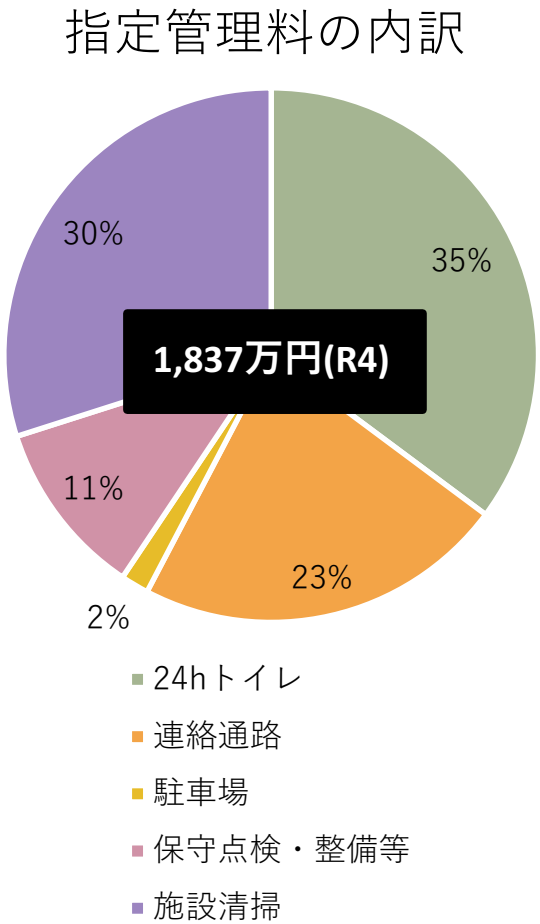
- **H17年度ピーク時**の営業収入4.08億円を含む事業全体収入4.35億円に対し、支出は4.14億円、差額の**約2,100万円が営業利益**であった。
- 直近５年間のうちコロナによる影響が年間を通じて生じていたR2,R3年度を除いた３年分の平均では事業全体収入3.10億円に対し、支出は2.90億円、差額の**約2,000万円が営業利益（対売上比率6%）**として計上されている。
- 道の駅の非営利施設部分（24hトイレや連絡通路の電気料金や清掃代など）の維持管理費用として市から支払われる**指定管理料（委託料収入）は年間約1,837万円（R4年度）**となっている。内訳は24時間トイレや連絡通路・駐車場の電気代、自動ドアやタイル等の保守点検・整備、施設全体の清掃費用となっている。なお、この中には**観光案内など情報発信・PRに関する費用は含まれていない**。



平成17年時（ピーク）



Covid-19流行前後3カ年平均



（７）新道の駅への課題

現道の駅「むらやま」の現状・課題のうち、特に留意するべき事項を以下のとおり整理しました。

現道の駅の現況・問題点

①【**駐車場**】駐車場台数（計157台）は十分な規模であるが、施設が国道で分断されているため、**駐車場利用頻度には偏り**があり、ピーク時には出口通路に縦列駐車するなど危険な状況も発生する。国道には中央分離帯があるため、天童方面への抜け方が分からない利用者もいた。

②【**施設の顔の向き**】駐車場から施設側面しか見えない配置計画となっており、**施設全体の存在感を示し切れていない。**

③【**利用者動線**】駐車場側にある入口からレストランまでアプローチが長く、スペースは広いものの、**自然な人の流れが奥まで行きわたり難い**。また、広場は主動線上に無く**有効に活用されていない。**

④【**広場・メンテナンス性**】広場はタイル貼りで意匠性が高いが、軟弱層という地質特性上、浮きやすく**メンテナンスの手間**がかかっている。

⑤【**バックヤード・搬入動線**】産直・物販の売り場はとても広く、事業をするうえで充実した施設規模となっているが**バックヤードは不足気味**で、一部の動線が売り場内で混在している。生産者が搬入する際のカートが**タイルや点字ブロックの段差が支障になって手間取っている様子**も見られた。

⑥【**観光情報**】市の顔となる観光案内所では、**人による案内を前提**としているため情報の掲示面が少なく、**まとまりがなく雑然とした印象**を与えている。利用者アンケートでも**意識的に立ち寄った方は殆ど見られなかった。**

⑦【**指定管理料**】指定管理料は施設の維持管理のための費用しか支給されておらず、**観光情報の企画・発信など市全体のにぎわい波及に資するような主体的な活動を主体的に行う組織が不在。**

⑧【**運営**】H18年頃より売上高は減少傾向にあるが、コロナの影響を考慮しなければ**毎年度しっかりと利益を計上していた優良経営**。一方で㎡あたりの売上高（床効率）は高くなく**施設の規模を活かしきれていない。**

新道の駅への課題

施設計画

・分断ではなく**一体的な利用**・アクセス可能な駐車場。

・駐車場から道の駅の建物を眺めた時にその**建物の存在感をしっかり示す。**

・十分な**容量・拡張性があるバックヤード**の確保。

・**市の顔**としてふさわしい、ゆっくり・じっくり**滞留できる観光案内所**。

動線計画

・施設全体に人の流れが自然に行きわたるような諸室の計画と広場の配置を工夫し、**人の流れが奥まで行き渡るようにする**。

・表（お客さん）と裏（生産者さん）の**動線の切り分け**。

維持管理・運用

・メンテナンス**負担の少ない**駐車場・外構・トイレ施設。

・バリアフリーかつ、手押しカートの利用を想定した**フラットな床仕上げ。**

維持管理・運営計画

・**ポテンシャルを活かしてピーク時以上のにぎわい・売り上げ**により**積極的に外貨を稼げる盤石な体制**構築。

・村山市全体ににぎわいが行きわたるような企画を立案し、運用していく**主体的な地域プロデュース活動を実施、そのための費用は公共も指定管理料等で負担。**

６．施設コンセプト・導入機能

（１）地元事業者へのヒアリング調査の実施

①ヒアリング調査の目的

新たな道の駅へのアイデアを引き出し、地元の機運醸成を図りながら、施設テーマ等の設定や、需要予測及び施設規模の決定、また事業手法・事業スキーム検討に向けた基礎資料とすることを目的に、各団体と対面で１～２時間ほどヒアリングを実施しました。

②ヒアリング調査の概要

【実施時期】　令和５年 5/9（火）～5/30（火）のうち計15日

【ヒアリング対象】　**計１０団体（47 企業・事業者**（※１者書面にて回答））

①生産者団体（みちのく村山農業協同組合（JA）、村山市６次産業化推進協議会、村山市農業士会、村山市認定農業者連絡協議会、他個人農家５名）

②現道の駅運営事業者（㈱村山市余暇開発公社）

③商工業関係団体（村山市商工会商業部会、村山市料理飲食業組合、村山市ものづくり産業振興会、㈱最上川三難所舟下り、㈱ヤマザワ 村山駅西店）

④市内施設指定管理者（社会福祉法人敬愛信の会、特定非営利活動法人村山蕎麦の会）

⑤「Link MURAYAMA」関連事業者
（山形県村山市地域おこし協力隊、山ベーグル＆CoffeeStand、リラクゼーション じゅんえい堂、MIRACLE、pizza nu-ma、ウェルベース村山、OVER LAP、プラド、バラの学校、B2Aarchitects、瀬野和広+設計アトリエ分室、LOCAL BRIGHT、LaLa UZURU、山形ゲストハウス）

⑥観光関係団体（村山市観光物産協会、最上川三難所そば街道振興会、徳内ばやし振興会、JR村山駅、昭寿園、山交観光㈱、㈱楯岡交通）

⑦福祉関係団体（村山市社会福祉協議会、村山市身体障害者福祉協会）

⑧まちづくり団体（村山市青年会議所、村山市まちづくりを考える会）

⑨その他団体（VANTECH㈱、㈱Rose Cheek、yamagata glam、村山産業高校）

⑩建設関係団体（村山市建設業協会）

（2）ヒアリングより聞かれた新道の駅への期待

ヒアリングを通じて聞かれた、新しい道の駅への期待を次のとおりまとめました。

① 負けてない村山をもっと知ってほしい！

- そば・お酒などの食文化は他地域に負けない！
- 野菜・果実類の品質は周辺自治体に負けていない！
- 温泉・バラ園・三難所下りなど観光資源はある！
- 遠くの方に村山の魅力を届けたい！
- 葉山・甑岳の風景や、田園風景を大切にしたい！
- 市内で様々な事業を営む各個人が魅力的！

② 若い人たちの住む場所として選ばれるまちにしたい！

- 観光客も大事だが、地元の人が来る・楽しめる場所にしたい！
- 村山市内に子どもを遊ばせられる場所がほしい！
- 若者が参画しやすい環境・場所がほしい！
- 様々な年代との娯楽・コミュニケーションの場がほしい！
- 市内に現在ない種類のお店がほしい！

③ 経済・産業活性化の起爆剤としたい！

- 農産品など商品価値のPR！
- 地域に人を流す情報発信・ハブ！
- 適正価値での商売による対価の獲得！
- にぎわいが感じられる空間づくり！
- 県内他地域特産品と肩を並べる「村山ブランド」の一層の魅力・競争力の向上！

（３）新道の駅に関するアイデア

食

【想定施設】
・産直・物販
・飲食施設
・イベント広場
など

素材	売り出し方のアイデア
そば	・村山らしい本格的なそばのお店の出店（例：そば街道の店舗の出店） ※現業との調整が課題
	⇔ 村山市には少ないファストフード的に食べられるそば店
	・複数のそば店の出店による食べ比べや、様々なニーズの取り込み
	・そばをテーマとした（活用した）イベントの開催（例：そば甲子園との連携 等）
	・そば、そば粉を活用した新しい食べ方の開発・ＰＲ（例：ガレット、そば粉パン 等）
	・そば街道との連携・ＰＲによる周遊の促進
日本酒・米	・全国に誇る高木酒造や六歌仙の日本酒販売・連携 ※事業者との調整が課題
	・村山産業高校との連携による日本酒の販売
	・駅近という立地特性の活用や、宿泊機能を併せて設けることによる「お酒の飲める道の駅」
	・雪室を使った「雪室米」の食べ比べ・量り売り等によるＰＲ
フルーツ（サクランボ・モモ・スイカ・イチゴなど）	・サクランボは東根・寒河江より市場価値が高いことのＰＲ
	・商品の品質を高水準で安定させることによるブランド力の強化
	・加工品の開発による通年販売
	・他産品も含めたパッケージングによるブランディング
	・各フルーツの旬の時期における露店販売など賑わいの演出

食

【想定施設】
・産直・物販
・飲食施設
・イベント広場
など

素材	売り出し方のアイデア
野菜類（トマト・里芋・じゅんさいなど） 肉魚類	・山形県全体の産品の取り揃えによる通年での種類・量の充実 ⇒その中で「村山市産」を売ることによる村山市産品の県内競争力の強化促進（特別扱いしない！）
	・ちょっとしたひと手間（あく抜き 等）を施した加工品の販売
	・対面販売による食べ方のPR
	・BBQ施設を併せて整備することによる、産直食材の「購入＋消費」体験の提供
	・フードロス削減や雪室の活用によるSDGsの取り組みPR
	・余った産直野菜を飲食店等で利用することによる素材のPR
	・早出し芋煮などのイベント開催／芋煮を楽しめるスペース
	・じゅんさいは秋田産と比較して質が高いことのＰＲ
	・（村山市産）山形牛を取り扱うなど肉類の販売
	・塩釜・厚岸との連携による海産物の取り扱い（地元のニーズは特に高い！）
バラ	・バラを利用した商品（お菓子・ローズティー・素麺・バラ炭酸水など）の販売・ＰＲ
	・バラを模した商品（アイス・ジェラートなど）の販売・開発
水	・湧き水「いたや清水」は現在も県外からの来訪目的になっている。
	・村山市の名産であるそば・日本酒などを支える「水」のＰＲ
コーヒー	・市内に焙煎所が多いことを活かした「コーヒーのまち」としてのＰＲ

体験

【想定施設】
・情報発信
・イベント広場
など

素材	売り出し方のアイデア
農業体験 収穫体験	・周辺農家との連携による田植え体験・収穫体験の情報発信 ⇔ 道の駅敷地内での「農園機能」は、維持管理主体が課題
	・都心部からの観光客は「土を触ること」自体が貴重な体験
バラ	・東沢バラ公園のPRにより、道の駅から人を流すための情報発信 ⇔道の駅内でのバラの管理等は継続的な維持管理主体が課題
	・バラの色・デザイン・香りを活用した体験要素の散りばめ （例：24hトイレ（特に女性用）にバラの香り／バラのミスト散布／石鹸づくり 等）
徳内まつり	・祭り以外の場面における踊りのイベント等の開催
	・徳内まつりで使用する山車の展示
最上川・三難所	・最上川三難所舟下りとの相互連携によるサービスの提供
	・三難所の風景や、最上川の水運の歴史を動画等でPRする情報発信
田園風景	・葉山・甑岳の眺望や計画予定地周辺に広がる田園風景の活用 ※ 計画予定地西側における開発との連動・調整が課題
居合道・そば打ち	・各既存施設への周遊を図る情報発信・PR（※特にインバウンド需要あり）
キャンピングカー	・市内事業者との連携によるイベント企画や、レンタカーによる周遊観光
馬とのふれ合い	・市内事業者との調整によるイベント等の実施　※事業者との調整が課題
スケートボード	・市内事業者との調整によるイベント等の実施　※事業者との調整が課題

拠点性

【想定施設】
・情報発信
・イベント広場
・24hトイレ
など

ニーズ	売り出し方のアイデア
挑戦・発信拠点	・市内の様々な魅力・情報を発信し、市内を繋ぐハブとなる魅力・情報発信施設
	・高校生のチャレンジショップ（商品開発 → 販売 までのプロセスを体験）
	・地元の店舗、団体が活用可能なイベントスペース（市内各店舗のＰＲに繋がる）
	・ふるさと納税窓口の設置により観光客を「村山ファン」にする
	・ECサイト等との連携により全国へ村山の魅力を発信する発送拠点
移動・周遊拠点	・市内の買い物難民のアクセス性に考慮した周遊バス・デマンドタクシーの発着所
	・地元・観光客ともに立ち寄り利用したくなる上質なトイレ空間
	・「まちナビカード」など地元商店等と連携した取り組み
	・観光地の情報発信と併せた観光周遊へ向かう二次交通の拠点 （例：ワンコインタクシー、レンタルキャンピングカー）
市内にないお店	・村山市内に無い業態のお店のイベント出店（例：タイ料理、ベトナム料理 など）
	・集客力のあるナショナルチェーンの出店（例：スタバ、コメダ など）
	・ファストフード感覚で食べられるお店

遊び

【想定施設】
・子どもの遊び場（屋内外）
・BBQスペース
・イベント広場
など

ニーズ	売り出し方のアイデア
子どもの遊び場	・村山市には季節・天候に影響されない子どもの遊び場が無いため、整備すれば市内外を中心に大きな目玉（集客コンテンツ）となる。
	・道の駅内に産直・物販施設などと併せて子どもの遊び場を整備することにより、滞在時間をより長く、複合的な魅力創出を図る。
	・子どもの遊び場整備は子育て世代に今後も市内に住み続けてもらう、あるいは移住・定住を促進するために重要
	・村山駅前にない公園的な広場空間・屋外遊び場空間の整備
	・冬もそり遊びなどが楽しめる築山
大人の娯楽	・様々な世代が共通の趣味を持って集まり、活動できるような場所
	・「健康」をテーマとした様々なイベントの開催（例：ヨガ、ボディビルなど）
	・地元の人も駅前に来て賑わうキッカケになるような施設（例：BBQスペースなど）
	・村山駅前にない公園的な広場空間・屋外遊び場空間の整備
ペットの遊び場	・ペット連れの方も利用しやすいようなドッグラン

（４）新道の駅計画における基本方針

■新道の駅計画における基本方針

①交通の要衝にあることから、**観光客・ドライバーが休憩する場所として快適性**を高める。
（広い駐車場、24hサービス、カフェ、仮眠・泊まりなど）

②街中に近いことから**留めすぎないこと**に努め、道の駅を起点とした**“出発”の機能**を充実させる。
（飲食は料飲組合等と連携し常設は最小限、観光情報を通じた交流、多様なビークルの発着、インバウンド対応など）

③**市民の日常利用の場所**として選ばれるサービスを充実させる。
（孫のためになる場所（お土産・海産物・遊び場）、子育て世代のサポート、産直地野菜を使った惣菜類など加工品・冷食の購買など）

■村山市の強み・弱み（ヒアリング（R5年5～6月実施）より）

Strength

・田圃の景色と山の景色が切り替わる境目にある。
・旧羽州街道にあり多くの交通量がある。村山ICで乗降りする車が多い。
・仙台・山形・新庄都市圏近傍であり、空港・新幹線駅にも近い。
・産業高校があり、地域に根ざした商品開発など様々な活動を行っている。
・農産品が豊富（里芋・きゅうり・さくらんぼ・スイカなど）。
・体験農園もあり、長閑な田園風景が広がっている。
・日本酒が美味い。
・そば街道として有名で、市内に様々なお店がある。
・若い起業家たちによるコーヒー豆焙煎所が市内に多く立地している。
・徳内祭りなど、比較的歴史の若い祭りによるにぎわいがある。
・最上川舟下りや、碁点温泉、葉山登山など遊び・癒しのスポットがある。
・キャンピングカー大手、カップゼリーやレトルト食品製造など独自性のある産業が根付いている。
・市の花である薔薇を活用した新たな商品開発などが進められている。
・銀山温泉に近い。居合神社もあり、コアな層に人気。

Weakness

・知名度が低い。ブランド力が弱く、ただ良いものがあるだけでは人が来ない。
・農産物も同じ時期に同じものが大量に並ぶ。結果的に競争が激しく供給過多となり、価格も安くなり、廃棄も生まれる。売るための指導者がいない。
・冬は売るものがない。気象条件も悪く、観光需要も低い。
・子どもを連れていく場所がない。市外への移動を強いられる。

■競合

・目的地化している道の駅、道の駅自身の魅力を高め、その場所での消費を積極的に促している。
・当エリアは道の駅の新設・リニューアルが活発に行われており、**農産物の販売などだけでは差別化は図ることが難しい**環境となっている。
→東根市で道の駅を新設（よってけポポラの機能増強）
→大江町・天童市・寒河江市⇒道の駅リニューアル中
→新庄市⇒道の駅新設+IC周辺での構想あり
→山形市⇒新道の駅が開業（ぐっと山形の機能増強）

■社会経済状況

・増加する道の駅（1,209件）、目的地化⇒**利用者の評価**が厳しくなっている。
・SDGs・フードロスなど持続可能な社会実現に関心が高まっており、**「安く・大量に」というこれまでの価値観とは異なった視点**でのブランディングの重要度が増している。
・コロナ後の歴史的円安の進行により、**海外観光客・インバウンド需要**が急速に高まっているが、東北地方においてはその波の影響はまだ健在化していない。
・人口減少社会において、村山市でも少子化が進行している。

（５）新道の駅のコンセプト

CONCEPT

― コンセプト案 ―

とまる、やすらぐ。

めぐる。

みつける。

新たな「道の駅むらやま」は、高速道路と一般道の結節点、景色が変わる境界線に立地します。
ここは、足をとめて心からやすらげる場所であると同時に、
ここから村山市の素敵なお店・景観・体験たちをめぐる、発着の拠点でもあります。

思わず立ち寄りたくなる仕掛け、リピートしたくなる仕掛け、新しい価値を生み出す仕掛けなど、
ワクワクするような仕掛けをご用意し、観光を楽しんでいる方、外国の方、ドライバーの方はもちろん、
市民の皆さんも訪れて楽しい場所を目指します。

訪れる度に新しい発見と出会う、心躍る拠点。
それが新しい「道の駅むらやま」が目指す姿です。

（５）新道の駅のコンセプト

＜　とまる　＞

利用者が足をとめて村山市の魅力を体感できる道の駅。

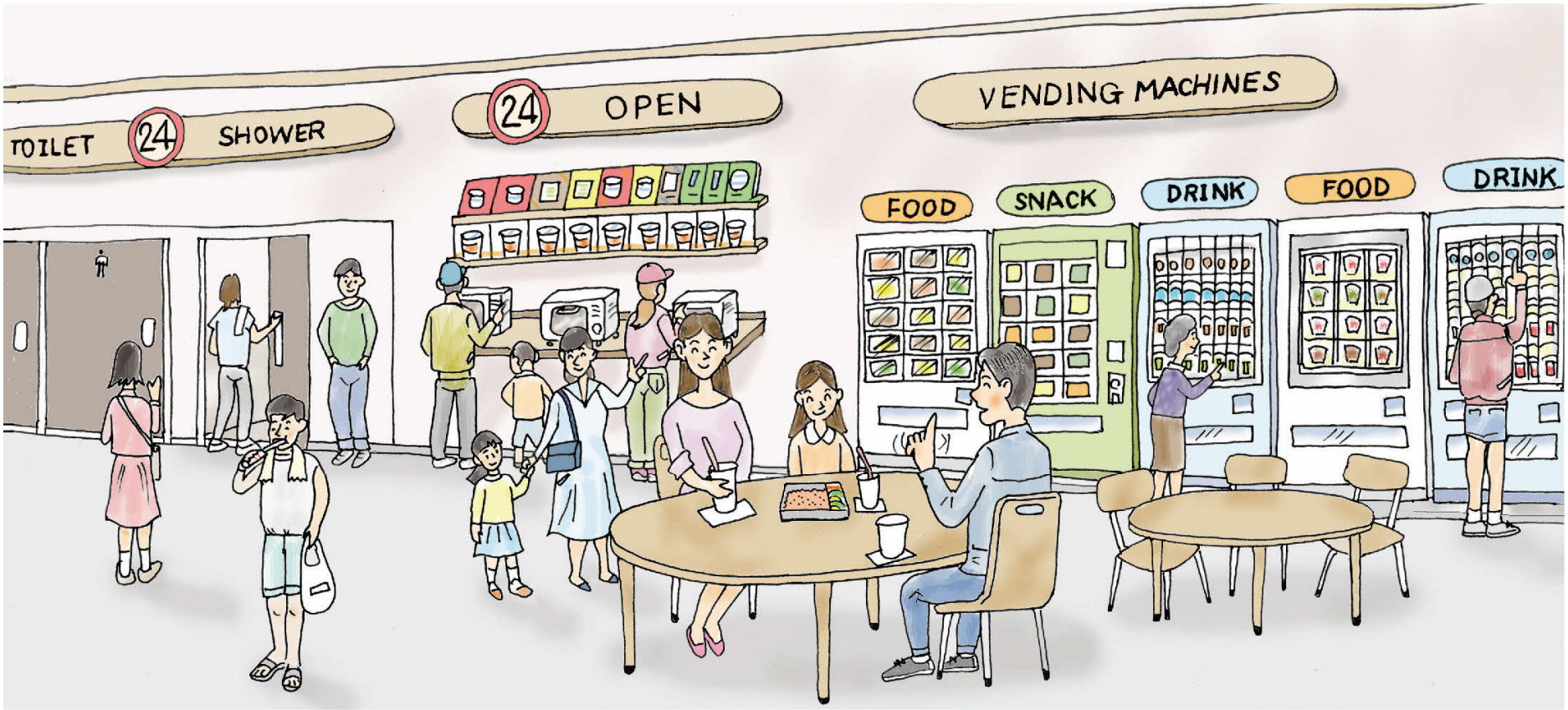
- 村山の魅力は**“個性豊かな人”**が自立して生産やサービス提供を行っていることにあると考えます。新しい道の駅は、こうした魅力を活かし、**小さな自治区（英語でバラ：borough）が沢山ある賑やかなまちをイメージした、オープンでバラのように華やかなマーケット型の施設**となるよう求めます。
- 売場面積の大きい産直・物販のほか、市場のように屋内外に小さな販売区画も設け、**生産者・販売者などの対面販売**が行われるスペースの確保を求めます。品揃えは**村山市内に拘り過ぎず、山形県内の産品や、催事を中心に遠方の連携都市の商品を取りそろえるなど**多様な品目が並ぶようにし、買い物を楽しめる場所となるよう求めます。

（５）新道の駅のコンセプト

＜ やすらぐ ＞

交通の要衝として、ドライバーやご家族の休憩場所として選ばれる道の駅。

- 開けた農村風景と、山間の風景との景色の変わり目であるという特性を踏まえ、**ドライバーの休憩地として選ばれるよう特徴的なサービス**を設けることを求めます。
- 長距離ドライバーや観光客、地域住民など、道の駅の利用者はさまざまですが、利用者の**多様な休憩ニーズに応える仕掛け**として、例えば**ドライバーの深夜利用を想定**し、冷凍食品等を完全セルフサービスで利用できる**24時間対応フードコートを整備**（災害発生時には防災備蓄機能と連携した運用も想定）することなど、特徴的なアイデアの実装を求めます。

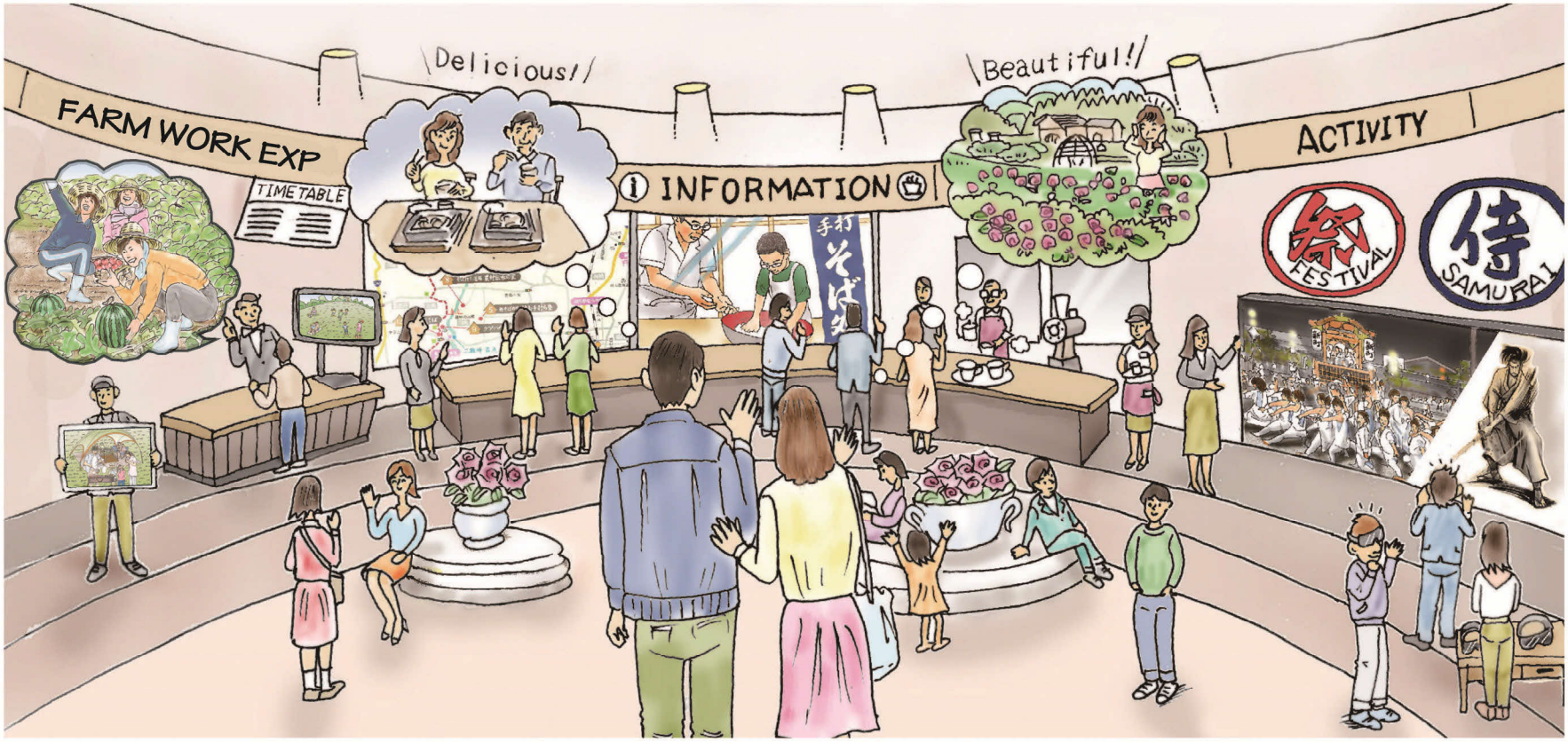


（５）新道の駅のコンセプト

＜ めぐる ＞

村山市の魅力を見て知ってもらう旅の出発地となる道の駅。

- 村山市内をはじめ、**この地域を広く周遊して楽しんで頂く行動に繋がるような情報の発信**や、**市内各種体験ツアーの案内窓口機能**の設置を求めます（市と連携）。
- 本市の市街地や農村部へ出向く仕掛けを用意することで、**市内をめぐる動機付けや滞在時間の延長**に繋がるような特徴的なアイデアの実装を求めます。例えば、市内事業者との連携によるまちナビカードの配布により、道の駅を拠点に市内の観光地や商店を巡ってもらうことなどをイメージします。
- 徳内祭りなど、**市内の伝統文化を迫力ある形で見てもらえるよう、工夫された映像端末を設置**します。

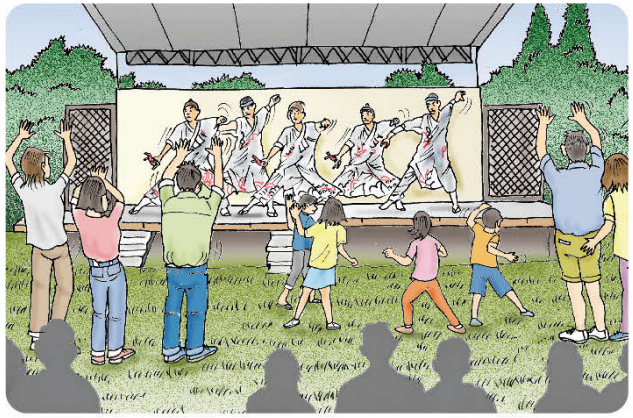


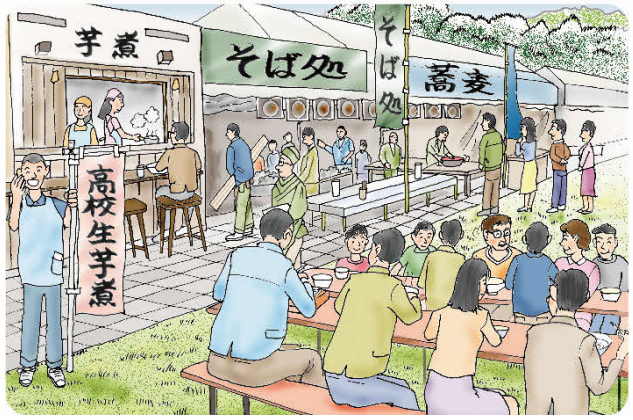
（５）新道の駅のコンセプト

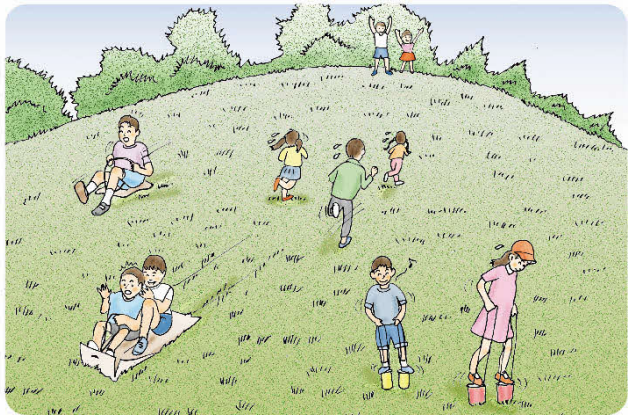
＜ みつける ＞

希望に満ちた、これからのむらやまに繋がる新たなにぎわいの拠点となる道の駅。

- 村山市の魅力を感じられる・発信できるイベントの開催や、親子で楽しめる体験機会の提供、また子どもの遊び場空間の創出などを通じ、村山市の全国的な知名度や市民の愛着を高め、**住み続けたい・住んでみたいという方を増やしていくことに繋がっていくような主体的な活動**を求めます。
- **子どもたちがワクワク・すくすく成長できる場**を、**道の駅だけではなく村山市内の様々な場所と連携し提供**するよう、様々な企画の検討や実施を求めます。例えば、道の駅を拠点に、**子どもを中心にご家族も新たな発見ができるような仕掛け**として、市内農家との連携による農作業体験などをイメージします。







（6）導入機能

とまる

地域振興施設機能：利用者が足をとめて村山市の魅力を体感できる道の駅

- **むらやまバラマーケット** トガリPoint！
  - 産直・物販、加工・軽飲食（そば・芋煮・県内・交流都市特産品販売 等）がにぎわいながらオープンに並ぶ市場空間
  - 地元産食材・果物等を活用したフードコート、カフェ
- **むらやまマルシェ**

  市民、市内の事業者を中心に不定期で開催する屋内外のマルシェ

  新しいことにチャレンジする場としても活用

やすらぐ

道路利用者休憩機能：ドライバーやご家族の休憩場所として選ばれる道の駅

- **道路情報コーナー**

  道路交通情報を掲示するコーナー
- **24時間対応フードコート** トガリPoint！

  冷凍食品等を中心にセルフサービスで利用する24時間対応のフードコート
- **24時間対応トイレ／ベビールーム**

  24時間利用可能なバリアフリー対応トイレ

めぐる

観光情報発信機能：村山市の魅力を見て知ってもらう旅の出発地となる道の駅

- **観光情報コーナー**

  デジタルサイネージ等で村山市内の観光地や食事処や徳内まつりの迫力・イベント等の情報を紹介するコーナー、収穫体験・デイワークの斡旋・案内
- **ローカルビークル（周遊バス）発着所** トガリPoint！

  体験ツアー（農業体験など）や短距離路線を走るバスの発着所

みつける

地方創生加速化機能：これからの村山市に繋がる新たなにぎわいの拠点となる道の駅

- **屋外広場** トガリPoint！

  こどもがのびのび遊ぶことができ、イベント時にも活用可能な屋外の芝生広場や、一体的なにぎわいを創出するイベントステージ、BBQエリア、ドッグランエリア
- **屋内遊具**

  子どもが安全・安心に楽しむことのできる屋内の遊具スペース
- **むらやまマルシェ※再掲**
- **RV車対応駐車スペース**

  車中泊を目的としたRV車の駐車も可能な駐車スペース

（6）導入機能

＜　とまる　＞　●むらやまバラマーケット　●むらやまマルシェ

○ 想定する施設テーマ

『食』に特化した道の駅

・本市は、お米・そば・さくらんぼ・きゅうり・スイカ・里芋など、作れないものは無いと言われるほど**様々な農作物が豊富**にある。その**地元食資源を活かした新たな目玉となる商品開発を行う**とともに、**気軽な「ちょい食べ」や「食べ歩き」が可能な、お買い物が楽しめる場づくり**を目指し、周辺の道の駅との差別化を図る。

・特に産直、物販については英ロンドンにあるBorough Market（観光地になっている千年以上の歴史を持つ食品市場）をイメージし、**ひとつの空間で買い物や食べ物の購入、飲食ができるマーケット型のスタイル**としたい。

・**本市の交流都市の産品も招き入れた品揃えの充実を図る**（厚岸町（牡蠣）・塩竈市（マグロなど）など）。市では『村山市の都市間交流の方針（H20年9月）』に基づき、積極的に事業者を支援する）。

○ 官民連携により実現したい性能

■ **産直・物販、フードコート、レストラン、カフェ機能の設置**と、バラマーケット全体での**地元産食材・果物の活用（新たな目玉となる商品開発等）を求める**。なお、各機能・施設には以下の性能を求めたい。

【むらやまバラマーケット（産直・物販）】

・施設規模や、対面販売の有無については事業者提案に委ね、品揃えについては地元産に限定しないこととする。

・交流都市特産品については常設での取り扱いを求める。ただし、取り扱う商品については事業者判断とする。

【むらやまバラマーケット（フードコート）】

・十分な広さを確保し、地元の蕎麦や日本酒のほか、地元産果実等の活用（スイーツなど）や、交流都市の海産物などの活用を求める。

【むらやまマルシェ（イベント出店場所）】

・屋内に限定せず、屋外の活用も含めた事業者提案に委ねる。

道の駅むらやま　まごころ広場
（コロナ前、現在は休止中）

屋外マルシェ（イメージ）

参考①本市の食資源

そば・そば粉、日本酒（高木酒造・六歌仙・産業高校花ひかり）・米（雪室米）、フルーツ（さくらんぼ・桃・スイカ・イチゴ等）、野菜（トマト・里芋・じゅんさいなど）、キノコ、肉（村山市産山形牛）、花木・バラ（食用バラ・炭酸水・ティー）、水（いたや清水）、コーヒー焙煎豆など

参考②本市の都市間交流

厚岸町、塩竈市、台東区、豊島区、長崎市、西海市
ブルガリア、カナダ・バリー市、ロシア・ヤクーツク市

（6）導入機能

＜　やすらぐ　＞　●道路情報コーナー　●24時間対応トイレ／ベビールーム　●24時間対応フードコート

○ 想定する施設テーマ

道路利用者に選ばれる休憩施設

・道路利用者が様々な情報を得られる休憩場所として、国・県・市・NEXCO社など多岐にわたる関係機関の協力を得ながら適切な道路情報の発信を行う。また豪雪による通行制限など、気象・道路情報をリアルタイムに提供するとともに、災害時には広域道路情報や帰宅支援情報を提供する。
・特徴的で綺麗なトイレや、高齢者・障がい者・子ども・乳幼児など、様々な利用者を想定したユニバーサルな施設とするなど、**「トイレ休憩ならあの道の駅！」と旅行者に選ばれるトイレ**の実現を図る。
・子育て世代がストレス無く利用できる施設とするため、**パパ・ママ両方が育児に参画することのできる子育て支援スペース**の充実を図る。

オートメーション・セルフフードコート

・観光客やドライバーの深夜利用や車中泊を想定しており、休憩する場所として快適性を高めるための施設づくりを図る。
・**自動販売機・ベンダーを活用し、地場産品を使用したオリジナリティある商品の設置**を目指す。

○ 官民連携により実現したい性能

【道路情報コーナー】

・観光情報コーナーと一体的な空間にするとともに、24時間トイレへの動線上に設置し、利用者が確実に目に触れるような施設配置を求める。
・道路利用の啓発に努めるポスターの掲示等ができるような壁面を確保する。

【24時間トイレ／ベビールーム】

・選ばれる休憩施設の実現に向けて、維持管理しやすく特徴的なトイレの実現を求める。
・様々な利用者を想定したバリアフリー施設とする。
・ベビールームなど子育て支援施設については、男性も育児に参加することを前提とした配置とする。また紙おむつ自販機の設置など、子育て世代に配慮した設備の導入についても求めたい。

【24時間対応フードコート】

・道路情報コーナーと一体的な空間にするとともに、椅子・テーブルはバラマーケットと併用し、24時間管理区画と切り分けられるようにする。
・自動販売機などベンダーがずらりと並び、その場で食事ができるようにするため、電子レンジや給水給湯機、ゴミ箱などの設置を行う想定でいるが、具体的な規模については事業者判断に委ねる。

道路情報コーナー
（道の駅「大谷海岸」）

24時間トイレ・パウダーコーナー
（道の駅「やまだ」おいすた）

設置型完全個室ベビールーム
（道の駅「えにわ」）

インスタントラーメン自販機
羽田空港国内線第２ターミナル

（6）導入機能

＜　めぐる　＞　●観光情報コーナー　●ローカルビークル（周遊バス）発着所

○ 想定する施設テーマ

本市の観光情報や魅力を臨場感ある形で伝える情報発信施設

- **市内の観光情報（そば・バラ・徳内祭りなど）やイベント、飲食店等商業店舗、収穫体験などを紹介したり、迫力ある映像（徳内まつり、サムライ体験など）が楽しめる大画面モニター**の設置により、本市の文化や食・観光資源に関する情報発信を図る。
- 観光案内人（コンシェルジュ）を設置し、利用者が求めるリアルタイムの情報をきめ細かな対応で発信することを目指します。

周遊観光の合間にゆっくり寛げるラウンジ空間

- 道の駅で得た観光情報をもとに、その後の市内周遊に出かけるまでの一時休憩スペースとしてゆったりとした時間を過ごすことのできる空間の実現を図る。
- 市内関係機関との連携による体験ツアー（農業体験など）や、銀山温泉など周辺観光地へ向かうツアーなどローカルビークルの発着・中継地点としての利用を図る。

○ 官民連携により実現したい性能

【観光情報コーナー】

- 市内の様々な観光情報や、農産物の収穫体験・短期収穫バイト等の体験情報をご案内する観光案内人（コンシェルジュ）を設置する（※指定事業）。
- 四季を感じる映像コンテンツとし年４回切り替わるとともに、２年に１度定期的に映像コンテンツを更新する。

【ローカルビークル（周遊バス）発着所】

- 待合所機能のため、駐車場に動線的に近い場所とする。
- バラなど地域の個性を押し出したサービスとインテリア・内装デザインを目指す。

総合案内
道の駅「むつざわ」集いの郷

９面マルチディスプレイ
道の駅「大谷海岸」

バラが似合うラウンジ
中部国際空港（国際線）

（6）導入機能

＜　みつける　＞　●屋外広場　●屋内遊具　●むらやまマルシエ※再掲　●RV車対応駐車スペース

○ 想定する施設テーマ

四季を通じて楽しめる屋内外の子どもの遊び場

・「子どもの遊び」に特化した屋外遊具広場（大型遊具）を設置し、**子どもたち・子育て世代に選ばれる道の駅として差別化を図る。**
・冬でも楽しめる屋内子どもの遊び場（対象は未就学児を想定）を設置し、子ども同士や保護者同士の交流の場となることを想定する。

イベントやBBQ、ドッグランなど家族で楽しめる体験の場

・本市特有のイベント（徳内踊り、そば関連など）を開催可能なスペースや、バラマーケットで購入した地元食材をその場で堪能することのできるBBQスペースを設置し、**本市の新たな魅力を発見することのできる空間**とすることを目指す。
・ドッグランやRVパークを設置し、様々なニーズで訪れる利用者に対応可能な施設整備を図る。

○ 官民連携により実現したい性能

【屋外広場】

・マルシェの実施が可能な屋外芝生広場、また屋外遊具、ドッグラン、BBQスペースについては必須施設とする。
・ただし、屋外遊具やドッグラン、BBQスペースの規模等については事業者提案に委ねる。

【屋内遊具】

・小規模の遊び場があるキッズコーナーの整備を求める。
※ただし、本市からの専門人材の配置については想定しない。

【RV車対応駐車スペース】

・RVパークの規模や、想定する性能（ダンプステーションの有無など）については、事業者提案に委ねる。

子どもが遊べる遊具広場
道の駅「くるくるなると」

様々なイベントが可能なイベントスペース
道の駅「グランテラス筑西」

気軽に利用可能なBBQスペース
道の駅「グランテラス筑西」

子ども室内遊び場
道の駅「グランテラス筑西」

（6）導入機能

本道の駅のコンテンツ・導入機能について、整備を必須とするもの、また事業者判断に委ねるものを以下のとおり整理しました。

コンセプト	区分	コンテンツ・導入機能	必須条件	希望 (事業者判断)	方針
とまる	収益	むらやまバラマーケット（産直）	○		【必須条件】規模、対面販売の有無は事業者提案に委ねる。品揃えは地元産に限定しない。 交流都市特産品の取り扱いについては常設とする。ただし海産物については事業者判断とする。
	収益	むらやまバラマーケット（物販）	○		
	収益	むらやまバラマーケット（フードコート）	○		【必須条件】十分な広さを確保する。出店内容は事業者提案に委ねるが、地元の蕎麦や日本酒のほか、地元産果実等の活用（スイーツなど）、交流都市の海産物などの活用を求める。（※バラマーケット全体として、地元産食材・果物の活用等を求めたい。）
	収益	むらやまマルシェ（イベント出店）	○		【必須条件】出店場所は屋内にこだわらず事業者提案に委ねる。
やすらぐ	収益	24hフードコート		○	【希望（事業者判断）】自動販売機の設置により24h対応の飲食物提供は求めたい。ただし、規模等については事業者提案に委ねる。
	非収益	道路情報コーナー	○		【必須条件】観光情報コーナーと一体的な空間とし、24hトイレへの動線上に配置することを求める。
	非収益	24hトイレ／ベビールーム	○		【必須条件】道の駅の必須機能として整備を求める。規模についてはP.74のとおり。
めぐる	非収益	観光情報コーナー	○		【必須条件】情報発信方法は事業者提案に委ねる。
	非収益	ローカルビークル（周遊バス）	○ （市営）	○ （民間）	【必須条件】市営バスの乗降場を設置する。待合として観光情報コーナー等の運用を求める。 【希望（事業者判断）】市内の様々な観光スポットを行き来する周遊バスや、体験ツアー（収穫体験など）のバス運行の企画・実施を想定。具体的な内容については事業者提案に委ねる。
みつける	非収益	子どもの遊び場（屋内）・遊具	○		【必須条件】大規模な遊び場ではなく、子ども（未就学児等）が自由に遊べる程度の小規模な遊び場（屋内遊具）の設置を求める。保護者が遊び場を見渡せるような施設とし本市から専門的人材の配置は想定しない。（事業者自身による人材配置を止めるものではない。）
	非収益	子どもの遊び場（屋外）・遊具	○		【必須条件】規模等は事業者提案に委ねる。
	非収益 ※1	屋外広場	○		【必須条件】マルシェやイベントの実施、また災害時の支援活動拠点として活用可能な規模の広場整備を求める。
	非収益 ※1	RVパーク	○		【必須条件】規模等は事業者提案に委ねる。
	非収益 ※1	ドッグラン	○		【必須条件】規模等は事業者提案に委ねる。
	収益	BBQスペース	○		【必須条件】規模等は事業者提案に委ねる。むらやまバラマーケットと連携した本道の駅ならではの「食」体験施設としての活用を想定する。
ー	非収益	駐車場／外構	○		必要規模以上を確保する。

※1　当該施設における収益事業の実施有無については事業者提案に委ねる。

（6）導入機能

＜　災害対応拠点としての機能　＞

大規模な地震被害及び浸水被害からの復旧支援を行う対応拠点として必要な施設を設置

・本市では、大規模地震、最上川破堤による氾濫や内水被害の発生が懸念されている。村山IC直近という地の利を活かし、大規模災害発生時には自衛隊など災害対応部隊の駐在を想定した施設整備とする。
・拠点として施設機能の維持が可能なようにする。
・大型車両等の駐機・展開が可能なフルフラットな駐車場・外構（※タイヤ止め等は設置しない）とする。
・洪水による浸水被害を想定し、本施設の最低限の機能維持を図る予備電源装置として非常用発電機を設置する。なお、設置場所は想定浸水深以上の高さへの設置を検討する。

■災害対応拠点のイメージ

防災拠点としての位置づけ
・自衛隊、消防、警察、国交省（TEC-FORCE）等の救援活動の拠点
・緊急物資等の中継基地
・陸上自衛隊一個師団等500～600名の活動を想定
・発災直後の一時避難場所（※避難生活を行う避難所ではない）

必要な対策
・建物の耐震化
　官庁施設の総合耐震・対津波計画基準（平成25年版）による耐震安全性の分類は、新道の駅は本市の指定避難所（長期避難を想定）に位置づけられる施設ではないが、避難場所（一時避難を想定）として利用されることを踏まえ、必要な耐震安全性を確保する。
　1）構造体：Ⅲ類　　2）建築非構造部材：B類　　3）建築設備：乙類
・自衛隊等が展開可能な広く、平坦な駐車場・ヘリポート
・通信や水（飲み水・雑用水等）の確保
・非常時用電力（72hは連続稼働可能な規模）
・防災トイレ（マンホールトイレ・公共下水道直結型を想定）
・BCP（業務継続計画）の策定

①自衛隊等の展開可能な平坦な駐車場

②ヘリポートの設置

③情報端末の設置

④貯水槽

⑤非常用発電機（ディーゼル）

⑥防災トイレ
6ヵ所（100人/基）

写真出典：山形県HP
（https://www20.pref.yamagata.jp/documents/26467/3.pdf）

（7）ターゲット別の過ごし方のイメージ

① 日帰り型旅行客（主に仙台都市圏の中高年層）

メイン
ターゲット

【とある１日の過ごし方】

11:20 道の駅に到着
11:25 トイレ休憩
11:30 バラマーケットで昼食
12:30 バラマーケットで地元食材など買い物
13:15 観光情報コーナーで地域の情報を入手
13:30 得た情報をもとに次の目的地へ出発
（市内観光施設、市内物販店など）

■提供する主な価値

- ✓ ここでしか買えない・味わえない食材・料理の提供 （むらやまバラマーケット（産直・物販））
- ✓ 村山周辺の魅力・ご当地情報の提供（観光情報コーナー）
- ✓ 旅行途中における快適な休憩場所の提供（24hトイレ、道路情報コーナー）
- ✓ 子どもやペットをノビノビと遊ばせることのできる場所の提供（屋内・屋外子どもの遊び場、ドッグラン）

② 長期滞在型旅行客（主に関東圏居住者･訪日外国人／長距離ドライバー）

サブ
ターゲット

【とある１日の過ごし方】

10:30 道の駅に到着
10:35 トイレ休憩
10:40 BBQチェックイン
バラマーケットで食材調達
11:00 BBQ開始 ⇒ 14:00 BBQ終了
14:05 バラマーケットで土産品など買い物
14:30 ローカルビークルに乗って宿泊地へ出発
（碁点温泉、銀山温泉など）

■提供する主な価値

- ✓ 道の駅で完結する食体験の提供（むらやまバラマーケット（産直・物販）、BBQコーナー）
- ✓ 旅行途中における快適な休憩場所の提供（24hトイレ、道路情報コーナー）
- ✓ じっくりと地域のコト・モノを体験できる機会の提供（観光情報コーナー、ローカルビークル）
- ✓ 24h利用可能なサービスの提供（24hトイレ、24hフードコート）

③ お出かけ来訪客（主に山形都市圏～新庄都市圏のファミリー層）

メイン
ターゲット

【とある１日の過ごし方】

10:30 道の駅に到着
10:35 トイレ休憩
10:40 BBQチェックイン
バラマーケットで食材調達
11:00 BBQ開始（子どもは屋外遊び場で遊ぶ）
14:00 BBQ終了／イベントを見物・参加
15:00 バラマーケットで地元食材など購入
15:30 帰宅

■提供する主な価値

- ✓ お出かけ先として、気軽に訪れ気軽に買い物・飲み食いできる環境の提供（むらやまバラマーケット（産直・物販）、BBQコーナー）
- ✓ 子どもやペットをノビノビと遊ばせることのできる場所の提供（屋内・屋外子どもの遊び場、ドッグラン）
- ✓ 様々なイベント開催など、何度訪れても飽きない体験の提供（イベント広場）

④ 日常使い来訪客（主に村山市近郊居住者）

サブ
ターゲット

【とある１日の過ごし方】

15:30 道の駅に到着
15:35 ｶﾌｪに入店
友人などと談笑／勉強利用
16:30 バラマーケットで夕飯の食材など買い物
17:00 帰宅

■提供する主な価値

- ✓ 日常的に訪れたくなる機会の提供（むらやまバラマーケット（産直・物販、カフェなど）、屋内・屋外子どもの遊び場）
- ✓ 地域の方々が新たな挑戦・活躍できる機会の提供（イベント広場）
- ✓ 地域の祭りやイベントなど、地域の方々が集まり交流を深める場の提供（イベント広場、イベントステージ）

７．新道の駅への期待・目標値の設定

（１）入込客数の目標値

県内トップクラスの集客となる道の駅を目指す！
目標値を、過去ピーク時相当のレジ通過者数約80万人/年以上と設定（※産直物販、飲食の２部門計）

現道の駅はH17年度頃をピークに右肩下がりを続けていますが、かつては年80万人近いレジ通過者（＝入込客数）を記録しており、県内でも指折りの施設でした。**新たな道の駅ではピーク時相当のレジ通過者数である80万人/年を目指します**。県内のにぎわいを見せる他道の駅と同等の集客力を有し、**村山地方の中核的な観光拠点と位置づけられるような道の駅となることを目指します**。

入込客数の集計方法は、**現状では各レジ（産直・物販・飲食・その他催事）の利用者数**となっています。新たな道の駅では「むらやまバラマーケット」として複数部門のレジが混在することが考えられますが、**目標値は各部門のレジ通過者合計値**とします。なお、レジ通過者以外の帯同者を含んだ総数が入込客数となりますが、その計測方法は**【入込客数＝レジ通過者×2.5人/グループ】として集計**します。ただし、入口へのカウンターの設置や、駐車場内へのAIカメラの設置などにより、よりリアルな集計を試みるため、その数値を確認しながら適宜目標値については見直しを図っていきます。

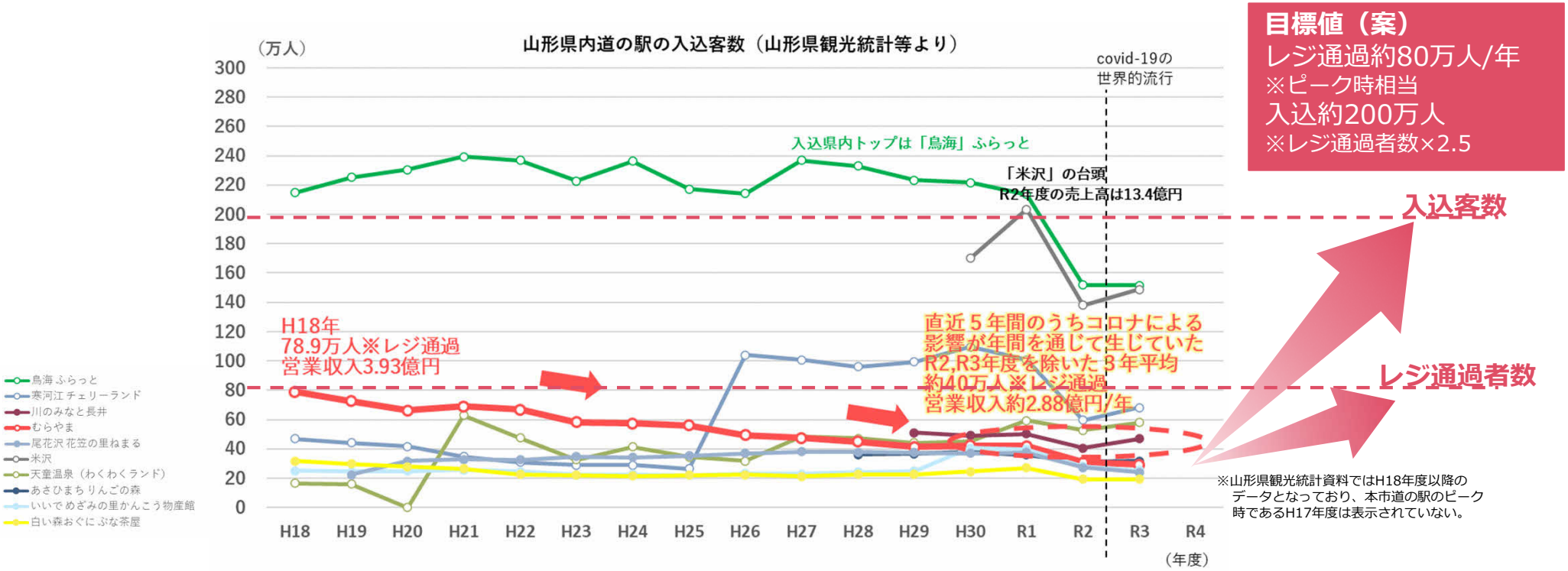


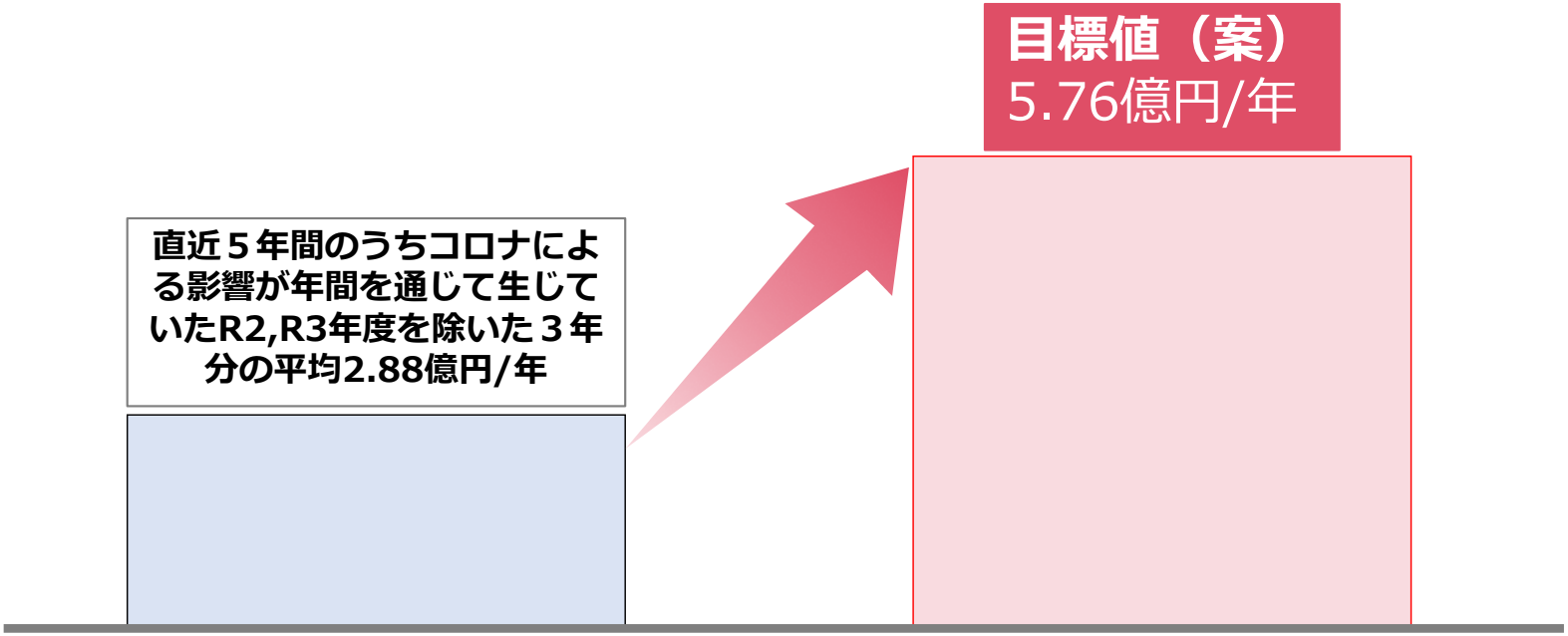
図　入込客数の目標値（案）　資料：山形県観光統計（H18～R3）

（２）売上高の目標値

開業後3カ年平均で約5.76億円の売上高を実現する道の駅とする！
（直近５年間のうちコロナによる影響が年間を通じて生じていたR2,R3年度を除いた３年分の平均の約２倍）

新しい道の駅の収益が発生する『とまる』コンセプトエリアである『むらやまバラマーケット』については、指定管理料に頼らない完全独立採算による事業運営を求めます。そのためには、“尖ったキラーコンテンツ”の充実などによる盤石な売上高と、利益を生み出せる体制・ノウハウが必要となります。新しい道の駅では、この目標を実現できる事業主体を核としたグループに運営を任せることとします。

目標とする売上高は、まずは、コロナウィルスによる影響により厳しい経営状態であったR2・３年度を除いた直近５年間平均である2.88億円の２倍となる5.76億円/年と設定します。この数字を、開業後３カ年平均で達成することを運営する事業者に求めることとします。



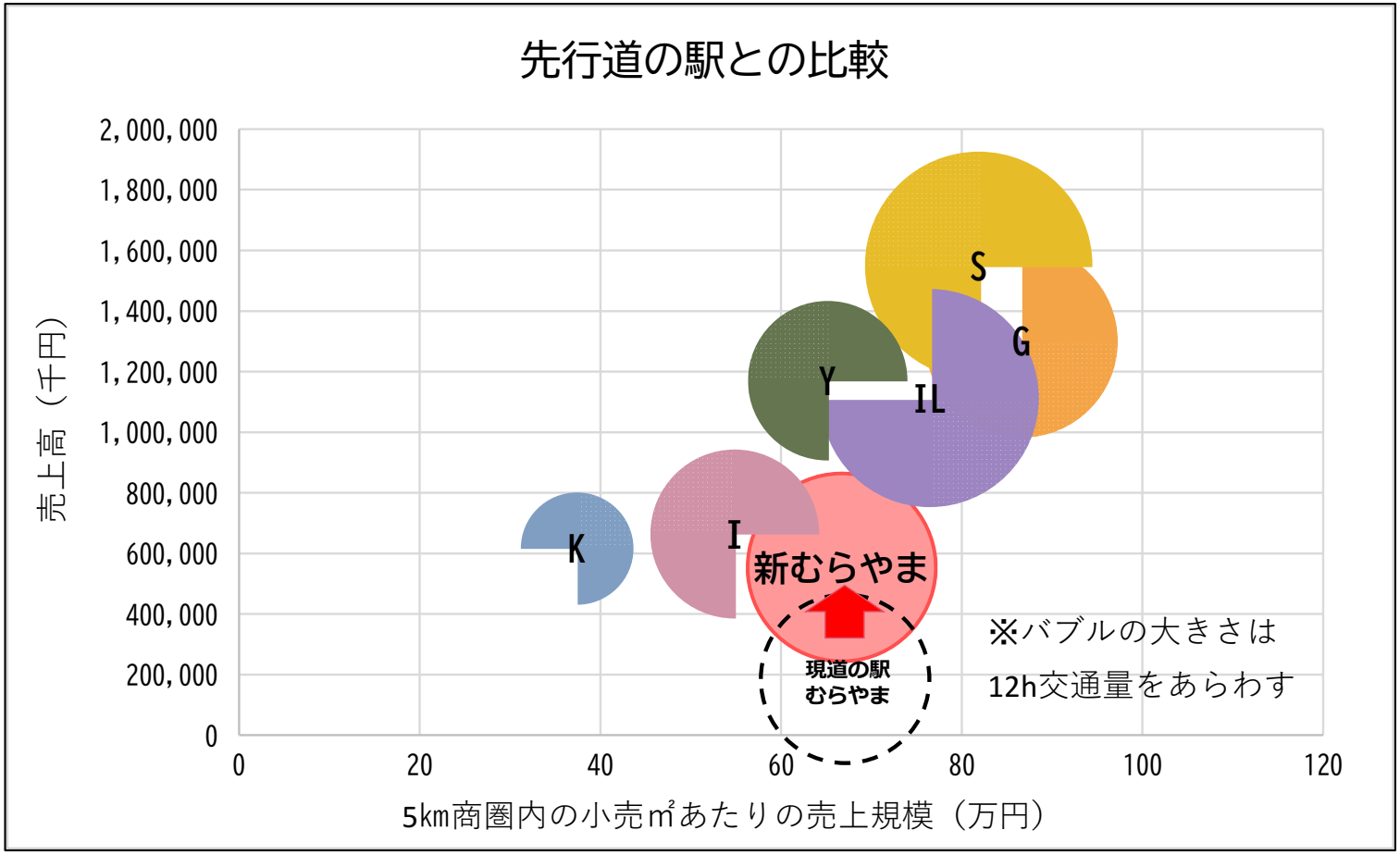
	産直・物販・飲食・他	むらやまバラマーケット
参考指標 従業員数（※正社員1人に対し、嘱託社員0.5、パート・アルバイト0.25とした）	12人（雇用計23人）	20人（雇用約40人）
従業員一人当たりの売上高	約2,500万円/人	約2,900万円/人

（３）他道の駅との比較

全国の道の駅1,204件（2023年2月時点）から、駐車場台数、敷地規模、導入機能が近い過去20年に建設された県外全国の道の駅を対象にアンケート調査を実施し、7施設中6施設から返答を得ました。さらに、県内Y市の道の駅は売上高がHP上で公表されていたため本資料に加えました。

本事業地における市場環境は、交通量が東北中央自動車道143百台/日、国道13号181百台/日で、総断面交通量合計324百台/日と、周辺を通過する交通量は県内でも大変多い地域です。昼夜率をH27年道路交通センサスより1.26とすると、昼間12時間交通量は324百台÷1.26=257百台/12hとなります。この交通量は山形県内ではとても多く、まさに大動脈にあたる数字となります。一方で、前面交通量は重要な指標ですが、現道の駅がそうであるように交通量が多いことに売上高が比例している訳ではありません。他道の駅との比較を行う上で、相関関係がある指標として、H28年経済センサス統計調査による５㎞圏内小売販売額（67万円/㎡）を用いて分析しました。その結果が下図となります。

新道の駅「むらやま」の市場環境と類似するのは徳島県I町、山形県Y市の道の駅であり、道の駅「I 」ではH30～R3年の4カ年平均で6.64億円、道の駅「Y」ではR3年度に11.70億円を売り上げています。この結果からも、本計画で設定している約5.76億円という売上高が不可能な目標値ではないことが読み取れます。



（４）新道の駅の運営を担う事業者に期待するKPI

新たな道の駅の運営を担う事業者に期待するKPI（目標値）を以下のとおり設定します。この目標達成のため、市も事業者と連携・協議を行いながら積極的な支援を実施します。また、目標の達成状況を把握するため、定量的に評価・モニタリングを行います。なお、計測方法については、DX（デジタルトランスフォーメーション）化を前提に事業者からの提案に基づき設定することとします。

KPINo	現状	目標	計測方法
①	**レジ通過者数　約40万人/年** ※40万人×2.5人/組≒100万人の来訪者数と推定	**【入込】** **○県内トップクラスの集客**を目指す **○レジ通過約80万人/年** **（入込客数約200万人/年※レジ通過×2.5）**	各部門のレジ通過者合計値
②	**売上高はH30～31,R4年のコロナ前後の実績約2.88億円**	**【売上】** **○売上高約5.76億円（開業後３カ年平均）**を達成 （村山特産品のほか県内広域の多品目の品揃え）	収支報告書・決算内容
③	**現状、通年の定期的なイベントは実施されていない**	**【自主的なイベントの実施】** 広場・外構等を活用した交流イベントの実施 **○月３回以上、通年の実施** **○書き入れ時（5～11月）は毎週実施**	事業実施報告書、来訪者アンケート等
④	**現状、認知度は低い。** （さくらんぼなら東根・寒河江、スイカなら尾花沢など）	**【様々な媒体を活用した広報・PR活動の実施】** **○村山市の全国での認知度を開業前より２割高める** （開業4年後時点）	アンケート調査 ※方法は事業者提案による
⑤	－	**【ウェルビーイング】** **○市民の幸福度・満足度の２割UP**（開業4年後時点） ※世代別、及び子育て世帯を対象に集計	アンケート調査 ※方法は事業者提案による
⑥	―	**【ウェルビーイング】** **○従業員・関係者の幸福度・満足度の２割UP** （開業4年後時点）	同上

（５）参考資料・現状の分析

参考資料として、現道の駅「むらやま」におけるレジ通過者数約40万人/年、売上高約2.88億円の再現シミュレーションとして、感度分析を実施しました。なお、ピンク色の欄は定数のないチューニングセルであり、この値を感度係数として上下させます。

入込客数は、商圏母数×平日/休日利用率×平日/休日日数から導きます。地元客については、5km圏内人口である約33,500人（P26参照）を母数とします。平日・休日の利用率は想定で平日3%、休日2%としました。その結果、地元客の利用は31.9万人/年と推定します。観光客については、東北中央道開通後の実態調査（P27参照）より国道13 号・東北中央道総断面交通量(全日324百台/日）に道路交通センサスより昼夜率1.26を除算した257百台/12hを母数とします。立寄率は平日4%、休日7%と設定します。車１台あたりの乗車人員は、山形市パーソントリップ調査より観光目的・平日1.5人/台、休日1.9人/台とします。その結果、観光客の利用は77.7万人/年と推定されます。合計し、入込客数は110万人/年と試算します。

ピーク時の駐車台数は、休日の母数×利用率×ラッシュ率×平均駐車時間/60分より導きます。地元客利用は5km圏内人口に世帯人員約11,700世帯（P26参照）を母数とします。立寄率は2%と想定し、ラッシュ率・平均駐車時間は国土交通省による全国道の駅の駐車場に関する実態調査結果に記載のIC近接型道の駅の係数よりそれぞれ12%、33分と設定します。その結果、地元客による駐車台数は15台/ｈと推定します。観光客利用は、１）及び地元客と同様の係数を用い、119台/hと推定します。合計134台/ｈとなり、現道の駅駐車場台数122台では、ピーク時は駐車マスに停められない車両がわずかに発生することが推察されます。

レジ通過者数は、購買意思決定者数（入込客数÷世帯数、乗車人員数）×レジ通過率で導き出されます。売上高は、レジ通過者数×部門毎消費単価により導き出されます。推定の結果は右図のとおりとなります。レジ通過率は、実態の約40万人/年に近づくように地元客は２割、観光客は3割前後の範囲で設定しています。消費単価は、P39に記載の客単価データとアンケート調査結果等より設定しています。この試算結果から、現状、観光客の方は産直・物販でさくらんぼ等の価格の高い果物や農産物、お土産品などの購入により積極的に買い物等消費行動がされており、売上を底支えしていると推察されます。なお飲食の消費単価はレストラン・ファストフード・道カフェの平均であるため低く設定されています。

売上高に関する感度分析（現状）

１）入込客数　　チューニングセル

■地元客

	5km圏内商圏人口（R2年国調）		平日休日利用率		日数		入込客数
平日	33,500	×	3%	×	238	=	239,000
休日		×	2%	×	120	=	80,000
	※P26参照		※地元客利用率は仮定値		※年休7日		319,000 (29%)

■観光客

	交通量（台/12h）（R4実態調査）		平日休日立寄率		日数		乗車人員		入込客数
平日	25,700	×	4%	×	238	×	1.5	=	367,000
休日		×	7%	×	120	×	1.9	=	410,000
	※324百台/日（P27参照）÷昼夜率1.26（道路交通センサスより）				※年休7日		※山形都市圏PT調査より		777,000 (71%)

入込客数約　1,100,000　人/年

将来人口：2015（H27）21784人→2030（R12）20594人（約95%）
村山市まちひとしごと創生人口ビジョンより
https://www.city.murayama.lg.jp/shisei/keikaku_seisaku/keikaku/machihitosigoto.files/jinkovision.pdf。

２）ピーク時の駐車台数　　チューニングセル

※国交省　道の駅の駐車場に関する実態調査結果よりIC近接型の係数を設定

■地元客

5km圏内商圏世帯数（R2年国調）		利用率		ラッシュ率		平均駐車時間（分）		駐車台数（台/h）
11,700	×	2%	×	12%	×	33	=	15
※P26参照								

■観光客

交通量（台/12h）（R4実態調査）		立寄率		ラッシュ率		平均駐車時間（分）		駐車台数（台/h）
25,700	×	7%	×	12%	×	33	=	119

※324百台/日（P27参照）÷昼夜率1.26（道路交通センサスより）

休日ピーク時駐車台数　134　台/h
上下線合わせて１２２台

３）売上高　　チューニングセル

■地元客

			入込客数		世帯人数		レジ通過率		消費単価平均		売上高（千円）
平日	産直・物販	=	239,000	÷	2.74	×	12.0%	×	1,330	=	13,921
	飲食	=				×	18.0%	×	420	=	6,594
	その他	=				×	18.0%	×	120	=	1,884
休日	産直・物販	=	80,000	÷		×	15.0%	×	1,330	=	5,825
	飲食	=				×	17.0%	×	420	=	2,085
	その他	=				×	18.0%	×	120	=	631
					※市統計資料より					合計	30,940

■観光客

			入込客数		乗車人員		レジ通過率		消費単価平均		売上高（千円）
平日	産直・物販	=	367,000	÷	1.5	×	21.0%	×	1,330	=	68,335
	飲食	=		÷		×	24.0%	×	530	=	31,122
	その他	=		÷		×	25.0%	×	120	=	7,340
休日	産直・物販	=	410,000	÷	1.9	×	27.0%	×	1,730	=	100,795
	飲食	=		÷		×	33.0%	×	580	=	41,302
	その他	=		÷		×	30.0%	×	130	=	8,416
					※山形都市圏PT調査より					合計	257,310

レジ通過者計約　400,000　人/年
（コロナ影響下であるR2,3年度を除く直近5か年平均　約40万人）

売上高計約　288,000　千円/年
（過去平均計　2.88億円/年）

（５）参考資料・KPI実現に向けての試算

前述のKPIを達成するためのシミュレーション結果を以下に示します。ピンク色の欄は定数のないチューニングセルであり、この値を感度係数として上下させます。事業者が立案する事業計画に連動するものであるため、ここでは想定値となります。

入込客数は、商圏母数×平日/休日利用率×平日/休日日数から導きます。地元客については、5km圏内人口に対して開業時点の将来推計人口として「村山市まちひとしごと創生人口ビジョン」より5%減じた31,800人を母数とします。平日・休日の利用率は想定で平日3%、休日2%としました。その結果、地元客の利用は30.3万人/年と推定されます。観光客については、東北中央道開通後の実態調査より国道13 号・東北中央道総断面交通量より257百台/12hを母数とします。休日の利用率は、国土交通省による全国道の駅の駐車場に関する実態調査結果に記載のIC近郊型道の駅の立寄率21%より、想定の営業時間8h/12hを乗じた14%と設定します。平日は10%と設定します。車１台あたりの乗車人員は、山形市広域都市圏パーソントリップ調査より観光目的・平日1.5人/台、休日1.9人/台とします。その結果、観光客の利用は174万人/年と推定されます。地元利用も重要ではありますが、**市場環境からウェイトを大きく占めるのは観光客**となります。ただし、入込客数をKPIとするには新たな道の駅に調査機器等を設置するなど、実態を把握したうえでKPI設定値の調整を行っていくことが必要と考えられます。

ピーク時の駐車台数は、休日の母数×利用率×ラッシュ率×平均駐車時間/60分より導きます。地元客利用は5km圏内世帯数に減少率を考慮して0.95を乗じた11,100世帯を母数とします。立寄率は2%と想定し、ラッシュ率・平均駐車時間は国土交通省による全国道の駅の駐車場に関する実態調査結果に記載のIC近接型道の駅の係数よりそれぞれ12%、33分と設定します。その結果、地元客による駐車台数は15台と推定します。観光客利用は、１）及び地元客と同様の係数を用い、356台と推定します。合わせて休日の最も混雑する**ピーク時に必要な駐車場の台数（小型車）は371台と推定**され、ピーク時は駐車マス数が一時的に不足することが想定されます。しかしながら、休日は大型車利用が限定的であるため、一部を小型車用として使えるようにする他、予め臨時駐車場として運用可能な土地を確保するなど、代替策を講じることで対処するべきと考えます。

レジ通過者数は、購買意思決定者数（入込客数÷世帯人数、乗車人員数）×レジ通過率で導き出されます。売上高は、レジ通過者数×部門毎消費単価により導き出されます。推定の結果は右図のとおりとなります。現状より母数が増えるので、レジ通過率・消費単価ともに現状の値を維持できれば目標の達成には近づけることが可能と思われますが、**観光客利用のレジ通過率や消費単価を維持・向上するため、観光客が手に取りたくなる品揃えを充実させることが重要**と考えられます。

売上高に関する感度分析（将来）

1）入込客数　　チューニングセル

■地元客

	5km圏内商圏人口（R2年国調×95%）		平日休日利用率		日数		入込客数
平日	31,800	×	3%	×	238	=	227,000
休日		×	2%	×	120	=	76,000
	※P26参照　×0.95		※地元客利用率は仮定値		※年休7日		303,000 (15%)

■観光客

	交通量（台/12h）（R4実態調査）		平日休日立寄率		日数		乗車人員		入込客数
平日	25,700	×	10%	×	238	×	1.5	=	917,000
休日		×	14%	×	120	×	1.9	=	820,000
	※国道の駅実態より21%×8h/12h≒14%と設定、平日は仮定値				※年休7日		※山形都市圏PT調査より		1,737,000 (87%)

入込客数約　2,000,000　人/年

将来人口：2015（H27）21784人→2030（R1　2）20594人（約95%）
村山市まちひとしごと創生人口ビジョンより
https://www.city.murayama.lg.jp/shisei/keikaku_seisaku/keikaku/machihitosigoto.files/jinkovision.pdf。

2）ピーク時の駐車台数　　チューニングセル

※国交省　道の駅の駐車場に関する実態調査結果よりIC近接型の係数を設定

■地元客

5km圏内商圏世帯数（R2年国調×95%）		利用率		ラッシュ率		平均駐車時間（分）		駐車台数（台/h）
11,100	×	2%	×	12%	×	33	=	15

■観光客

交通量（台/12h）（R4実態調査）		立寄率		ラッシュ率		平均駐車時間（分）		駐車台数（台/h）
25,700	×	21%	×	12%	×	33	=	356

※国道の駅実態より21%と設定、平日は仮定値

休日ピーク時駐車台数　371　台

3）売上高　　チューニングセル

■地元客

			入込客数		世帯人数		レジ通過率		消費単価平均		売上高（千円）
平日	産直・物販	=	227,000	÷	2.74	×	12.0%	×	1,330	=	13,222
	飲食	=				×	18.0%	×	420	=	6,263
	その他	=				×	18.0%	×	120	=	1,789
休日	産直・物販	=	76,000	÷		×	15.0%	×	1,330	=	5,534
	飲食	=				×	17.0%	×	420	=	1,980
	その他	=				×	18.0%	×	120	=	599
					※市統計資料より					合計	29,388

■観光客

			入込客数		乗車人員		レジ通過率		消費単価平均		売上高（千円）
平日	産直・物販	=	917,000	÷	1.5	×	19.0%	×	1,330	=	154,484
	飲食	=		÷		×	22.0%	×	640	=	86,076
	その他	=		÷		×	23.0%	×	120	=	16,873
休日	産直・物販	=	820,000	÷	1.9	×	24.0%	×	1,730	=	179,192
	飲食	=		÷		×	30.0%	×	730	=	94,516
	その他	=		÷		×	27.0%	×	130	=	15,148
							※山形都市圏PT調査より			合計	546,288

レジ通過者計約　800,000　人/年
（コロナ影響下であるR2,3年度を除く直近5か年平均　約40万人、KPI約80万人）

売上高計約　576,000　千円/年
（過去平均計　2.88億円/年、KPF5.76億円）

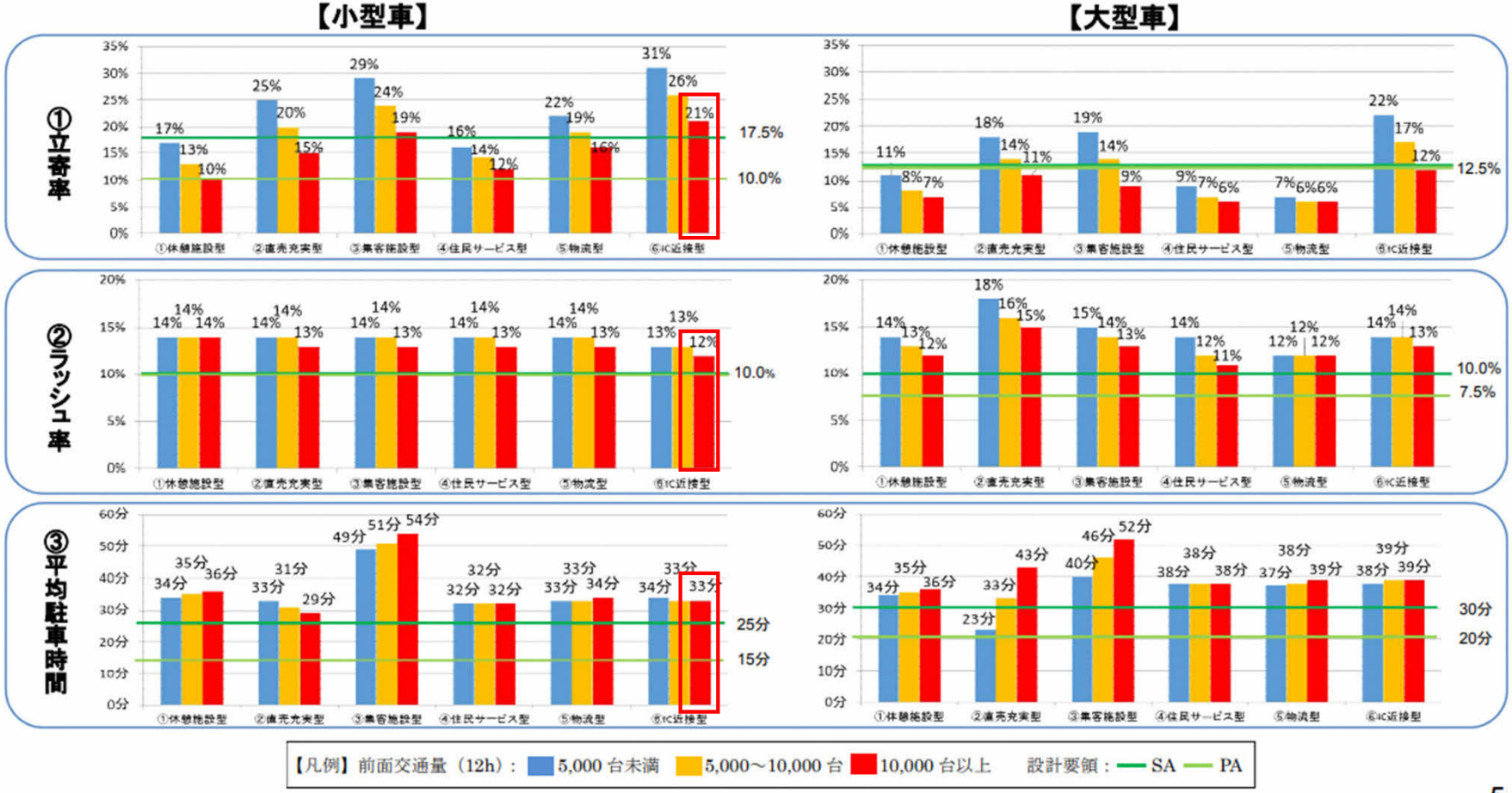
（5）参考資料

当資料より、IC近接型の道の駅の小型車利用の実態として、立寄率・ラッシュ率・平均駐車時間を参考値として採用しています。

■ 駐車場利用実態調査結果

実態調査結果と日本道路公団設計要領の値を比較すると、以下のような違いがある。

- 「ラッシュ率」は、すべての施設タイプで、実態調査結果の方が高くなっている。
- 「平均駐車時間」は、ほぼすべての施設タイプで、実態調査結果の方が長くなっている。



5

出典：国交省　道の駅の駐車場に関する実態調査結果
https://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/shin-michi-no-eki/pdf04/05.pdf

８．施設規模の算定

（１）駐車台数の規模設定

①駐車マスの算定方法

道の駅の駐車マス数の算定方法は国土交通省からの以下の通達に準ずることとします。

【道の駅登録・案内要綱（H5年～）】（道路局長通知）

＜施設構成＞

ロ. 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と清潔な便所を備えるとともに、それらの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が図られていること

【道の駅登録・案内要綱の当面の運用方針（H5年～）】（評価室長通知）

＜施設構成＞

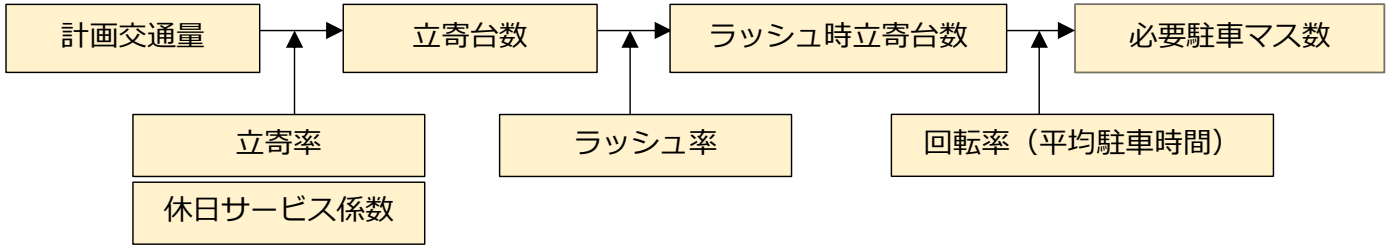
1. 十分な容量の駐車場とは、交通量・立地条件・施設内容等に応じて利用需要に対応できると認められるもので、駐車台数概ね20台（大型車用は2台分に換算）以上のものとする。

【直轄事業における「道の駅」（一体型）の整備及び維持管理について（H24年～）】

（国道・防災課課長補佐通知）

「道の駅」の休憩施設等の規模について、原則、日本道路公団設計要領を準用し、本線交通量及び地域特性を考慮の上、道路管理者が整備すべき範囲について適切に計画を行うこと。

上記の通達等を踏まえ、「設計要領 第四集 休憩施設」（東日本高速道路株式会社 他）より以下の算定式にて、駐車マス数を求める。
サービスエリア（SA）基準相当と、パーキングエリア（PA）基準相当で必要な駐車台数を整理する。



（１）駐車台数の規模設定

②駐車マス算定結果

■ **計画交通量：令和22年推計値より国道13号及び東北中央自動車道の断面について、以下の考え方から将来交通量 34,750台/日 を設定**

・国道13号：計画対象地の前面区間 ⇒ 21,900台／日

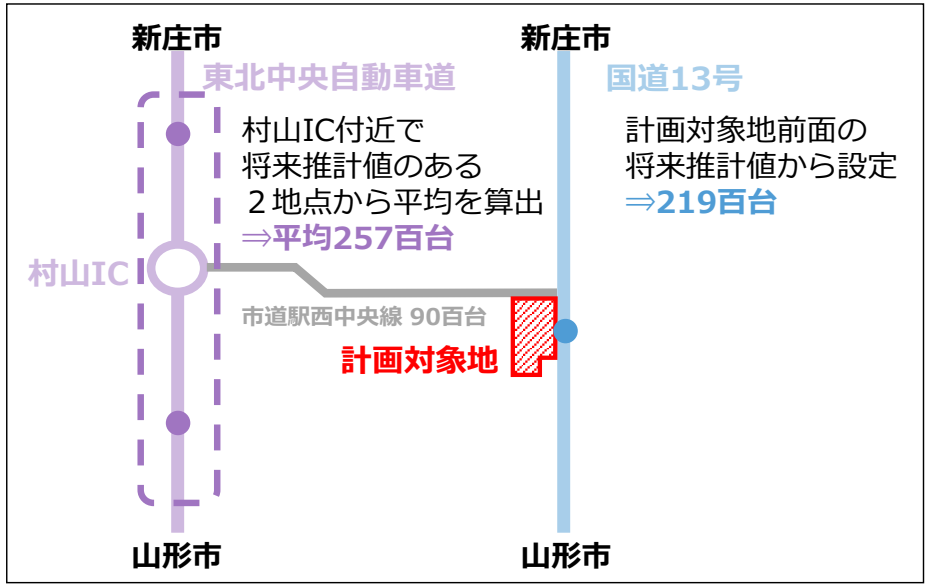
・東北中央自動車道：村山ICの前後2区間の平均257百台／日のうち、50%（無料区間により料金抵抗のない上り区間のみ想定）を将来交通量に計上
⇒ 12,850／日

■ **大型車混入率：平成27年道路交通センサスより大型車混入率を16.5%と設定**

必要駐車規模：　小型車　274台（※将来交通量をもとにSA基準より算出）
大型車　31台（※現道の駅と同規模の駐車マス数に設定）
身体障がい者等用（妊産婦用含む）5台、EV車用 3台、自動二輪車用 8台　を目標とする。

【参考】国道13号+東北中央自動車道：SA基準｜小型車　274台、大型車　35台（PA基準｜小型車　81台、大型車　27台）
国道13号のみ：PA基準｜小型車　64台、大型車　21台

【R22将来交通量推計結果 概念図】



（２）建築施設規模の設定

新道の駅の建築施設規模を設定します。収益が発生する床部分は、設定した売上高等の目標値を考慮した施設規模とします。なお、施設規模・面積構成の詳細は、今後選定される運営事業者の意見を踏まえて見直しを図ることとします。

<table>
<tr><th colspan="2">施設機能</th><th colspan="2">面積</th><th>備考</th></tr>
<tr><td rowspan="5">とまる

『むらやま
バラマーケット』</td><td rowspan="3">産直・物販
イベント出店</td><td>売り場　600㎡</td><td rowspan="6">公共施設
収益施設面積計
1,400㎡</td><td rowspan="6">産直・物販
80万円/㎡
飲食フロア
50万円/㎡
程度の
床単価を見込む

＜設定＞
※BY…売場の40%
※軽食・催事…地元事業者を含み10社程度と想定
※フロア　1.65㎡/人
※厨房　飲食全体の40%程度</td></tr>
<tr><td>バックヤード　240㎡</td></tr>
<tr><td>イベント出店用　60㎡
※屋内２坪×８ブースと設定</td></tr>
<tr><td rowspan="2">軽食
（フードコート
レストラン、カフェ等）
※構成比率等は事業者提案による</td><td>常設厨房　200㎡</td></tr>
<tr><td>フロア　280㎡
※常設140席程度+通路等20%</td></tr>
<tr><td>やすらぐ</td><td>24hフードコート
（休憩所）</td><td>20㎡
※運用内容は事業者提案を求める</td></tr>
</table>

（２）建築施設規模の設定

新道の駅の建築施設規模を設定します。収益が発生しない公益的な施設に関する面積構成は以下のとおりです。

施設機能		面積		備考
やすらぐ	24h対応トイレ	410㎡ ※男子トイレ（小10器・大7器）、女子トイレ（34器）等を考慮した面積 ※24hゾーン	公共施設 非収益施設面積計 1,000㎡	＜設定＞ ※トイレ・休憩施設はNEXCO基準より設定 ※授乳室は福島県「赤ちゃん連れにやさしい空間づくりガイドブック」より設定（※山形県内の同様の基準はなし） ※子どもの遊び場は事例より設定 ※事務室等は従業員50名程度と想定
	ベビールーム	20㎡ ※3.5m×5.5m想定		
	道路情報コーナー 等	250㎡ ※道路情報コーナーは24hゾーン		
めぐる	観光情報コーナー			
みつける	子どもの遊び場	120㎡		
その他	事務室・休憩室・更衣室	200㎡		

施設延床面積計：**合計約2,400㎡**（1,400㎡（58%）＋1,000㎡（42%））

※諸室面積の積み上げであり、風除室・通路・屋根等別計上となります。

※現道の駅約2,060㎡

９．配置計画に関する考え方

（１）基本的な考え方

敷地内に駐車場や建物、広場などを配置するうえで基本方針、及び配置計画に関する前提条件は以下のとおりとします。

■配置計画に関する基本的な考え方

【歩いて来れる道の駅】
・まちなかにある道の駅である特性を活かし、**JR村山駅や周辺・楯岡地区の店舗との徒歩による往来も想定**した平面プランとする。

【にぎわいの場を中心とした道の駅】
・徒歩による往来の中心軸ににぎわい機能を集約するとともに、「イベント時のにぎわい」・「子どもの遊び場」といった機能の配置を想定し、**広場・外構空間は十分な規模を確保するとともに、自然と視線がその場所に集まるように計画**する。

【安全安心な駐車場】
・駐車場内の歩行者・自動車の輻輳による接触**事故等の予防に繋がるよう安全対策を考慮して計画**する。

【災害対応拠点として道の駅】
・災害発生時の救援活動部隊が展開することを想定した、**広くまとまりのある駐車場・広場を確保**する。

【堆雪場の確保】
・本計画地が豪雪地帯であることに留意し、**駐車場内の除雪に伴う堆雪場を十分確保**する。

■配置計画に関する前提条件

【出入口位置の固定】
① 村山ICからの動線を考慮して**メイン出入口は市道駅西中央５号線に設置（位置は提案による）**
② 道路の構造を踏まえ、**国道13号側出入口は左折IN・OUTとし位置は固定**
③ 隣接商業施設の車両出入りとの錯綜を避けるため**敷地北側には車両出入口を設置しない**。

【事業予定地からの除外】
① 既存の**農業用水路・揚水機場や電波塔については、移設・撤去は不可能として事業区域から除外**する。

【本道の駅に求められる役割について】
① 災害時の**防災活動拠点として必要な施設を導入**する（※施設機能・規模については庁内で検討）。
② エリア内観光周遊バスや市循環バスなど**小型車両を対象とした建物施設前乗降場を設置**
※駐車場内混雑が見込まれるため都市間高速バスなど大型車両の建物施設前乗降場機能は設置しない。

（2）ゾーニング図

基本的な考え方等を踏まえたゾーニング図の案は以下のとおりです。なお、詳細については今後の各種設計を踏まえて決定していきます。

③安心･安全な駐車場

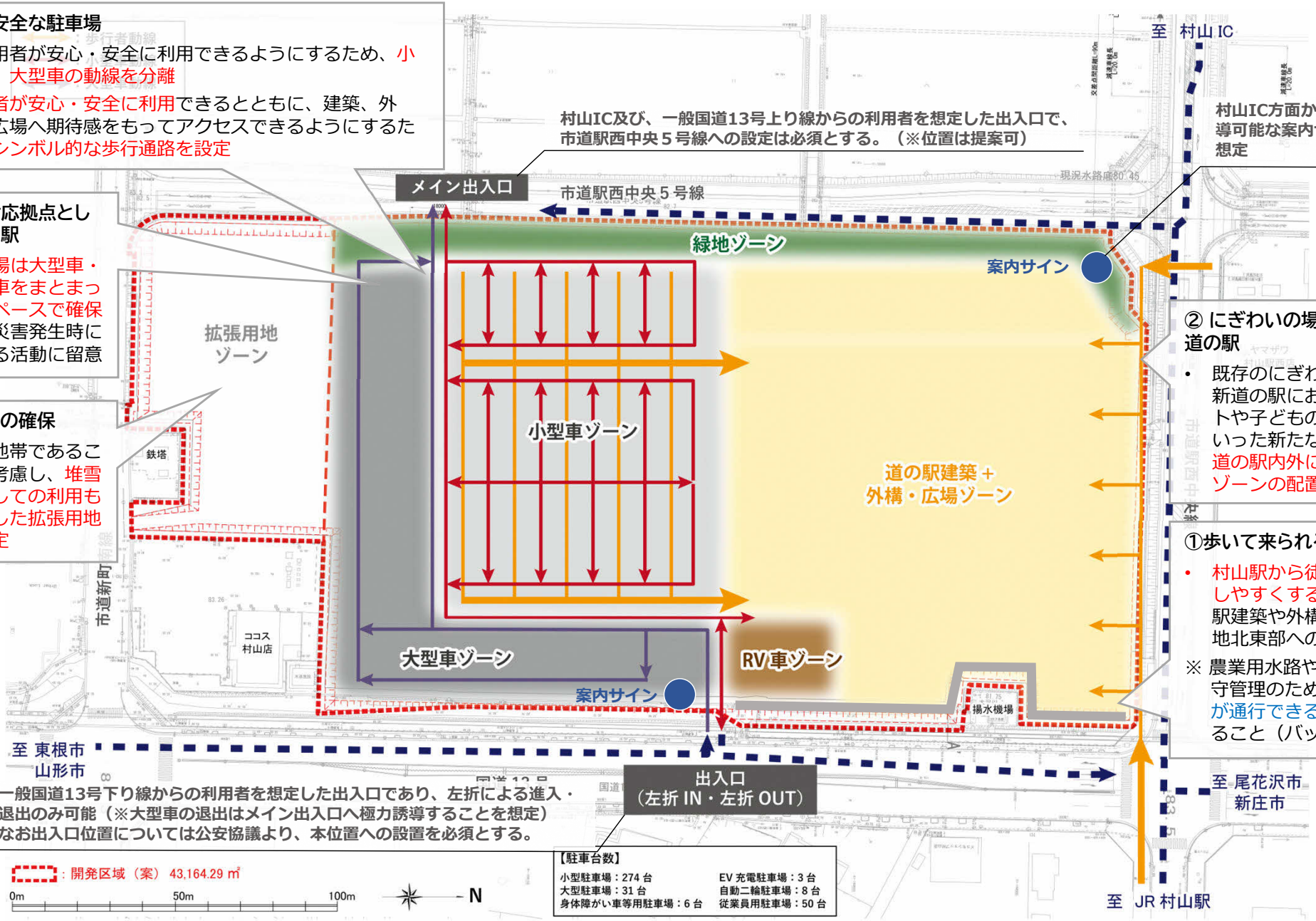
- 車利用者が安心・安全に利用できるようにするため、小型車、大型車の動線を分離
- 歩行者が安心・安全に利用できるとともに、建築、外構・広場へ期待感をもってアクセスできるようにするため、シンボル的な歩行通路を設定

④災害対応拠点としての道の駅

- 駐車場は大型車・小型車をまとまったスペースで確保し、災害発生時における活動に留意

⑤堆雪場の確保

- 豪雪地帯であることを考慮し、堆雪場としての利用も想定した拡張用地を設定



② にぎわいの場を中心とした道の駅

- 既存のにぎわいとともに、新道の駅におけるイベントや子どもの遊び場といった新たなにぎわいが、道の駅内外に向くようゾーンの配置を想定

①歩いて来られる道の駅

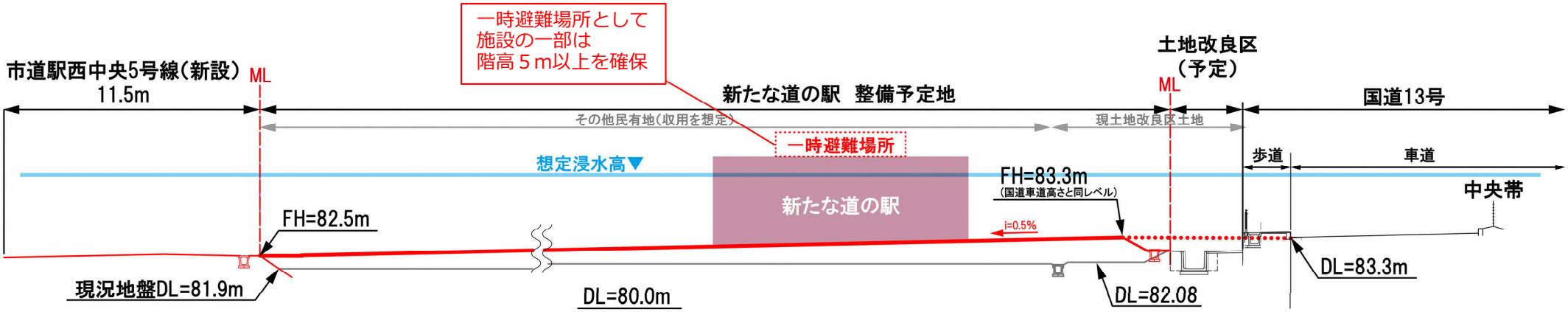
- 村山駅から徒歩でも利用しやすくするため、道の駅建築や外構・広場は敷地北東部への配置を想定

※ 農業用水路や揚水機場の保守管理のため、管理用車両が通行できる幅員を確保すること（バックホウ想定）

（３）盛土造成の考え方

当事業用地は最上川洪水ハザードマップの浸水想定区域内にあり、浸水深は約3～5m未満、深いところでは5～10m未満と想定されています。浸水開始から２～30分でひざ下くらいの深さとなることが見込まれ、立往生の発生も想定されます。豪雨時・浸水時の逃げ遅れた被災者を救援するためには、盛土+建築物による避難場所の確保が必要となることから、当事業においては**接続する国道13号・市道駅西中央５号線と同じ高さまで盛土造成により嵩上げ**することで、想定浸水深を全体的に約3～5mまで減じることとします。さらに**外構・階高等により、想定浸水深より高い場所を設け、一時避難が可能なスペースを確保**します。**日常的には周辺の景色を楽しめる展望スペース等としての運用**も考えられますが、詳細は今後の設計等で決定していきます。

■盛土造成の基本方針：国道13号高さから市道駅西中央５号線高さ相当（FH＝82.5～83.3m）



※図内の浸水想定高さ・必要階高は①FH=83.30、②FH=82.50とした場合の平均としており、建物・広場の平場の設定次第で変動します。

（4）モデルプラン

概算事業費等を整理するため、モデルプランを作成しました。当図はモデルプランであり、この通り整備するものではありません。今後選定される運営事業者等の意見を踏まえて更新されていくものとなります。

新道の駅「むらやま」整備基本計画　配置計画図（モデルプラン案）　A1　S=1:500

（4）モデルプラン

■建築物配置ブロックプランのイメージ

施設配置のポイント①
全天候型の大屋根空間

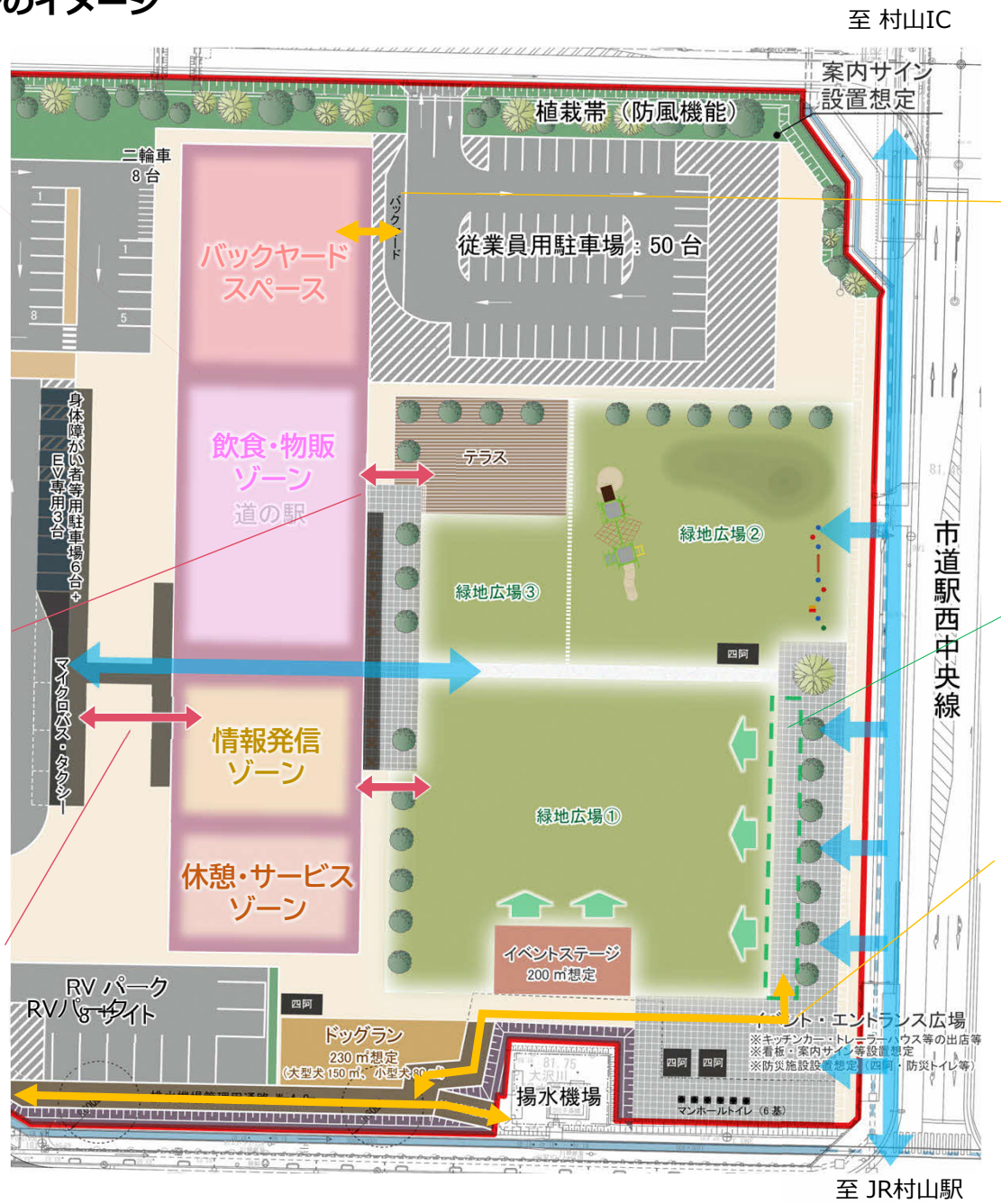
✓ 道の駅の持つ様々な機能・魅力を巡る楽しみを創出するため、道の駅の主要機能を１つの大屋根空間内に配置することにより、酷暑・克雪に関わらず一年を通じて利用可能な施設とすることを想定

施設配置のポイント②
屋内外の往来を生む ストーリー性ある施設配置

✓ 屋内外の子どもの遊び場や、飲食・物販コーナーとBBQテラス等の動線に考慮した計画にすることにより、屋内外の魅力が連動し、相乗効果を生むことを想定

施設配置のポイント③
情報発信と観光周遊の連動

✓ 情報発信コーナーとマイクロバス・タクシーの乗降所やを近い位置に配置し、旅の出発地として利用しやすい配置を想定



施設配置のポイント④
バックヤードの利便性向上

✓ 従業員駐車場からバックヤードまでの動線を利用客の動線と完全に分離。

✓ 搬入口には庇を設けることにより、雨天時等における出荷者の負担を軽減

施設配置のポイント⑤
イベント時における 一体的なにぎわいづくり

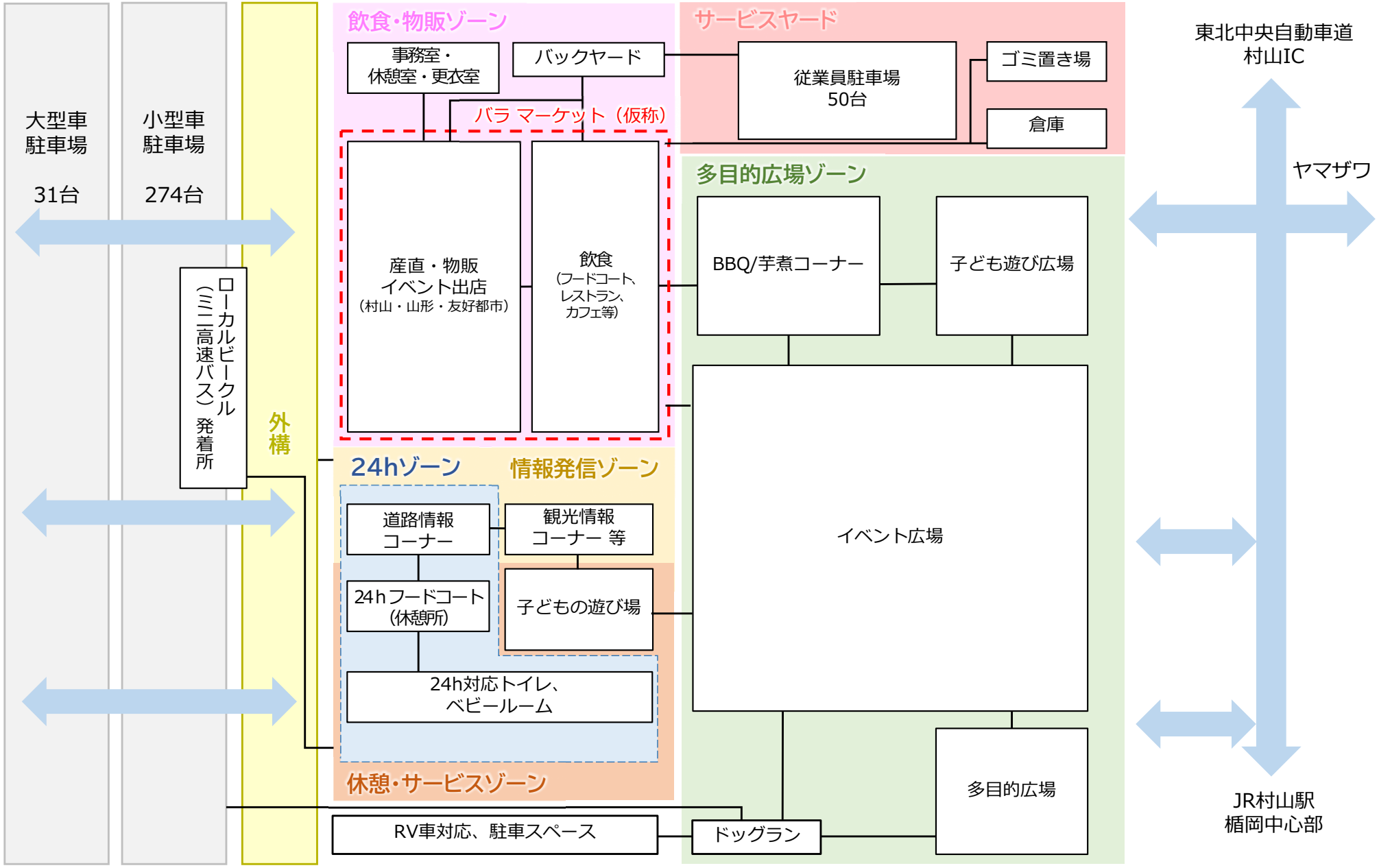
✓ イベントステージや、キッチンカー等の出店が可能なイベント広場を道の駅施設と対になるように配置し、芝生広場を中心としたにぎわいづくりを想定

施設配置のポイント⑥
用水路管理用通路の にぎわい創出における 活用

✓ 用水路の管理用通路と、サービス動線を重複させることにより、イベント時のキッチンカー等の出店や、災害時における救援車両等の広場へのアクセスを可能にすることを想定。

（4）モデルプラン

■施設機能関係図のイメージ



１０．その他、配慮事項

（１）葉山や田園風景を活かした隣接開発地の活用誘導

新しい道の駅から**来訪者に見せたい景色として「葉山と裾野に拡がる豊かな田園風景」**があります。しかし、当道の駅事業用地の西側では、商業団地として開発が進められており、誘致される企業によっては、道の駅から西側を望む風景も大きく阻害される可能性もあります。そのため、**隣接開発予定地（約4～5ha）について、本事業とは別軸で実施としつつも、親和性の高い土地利用を誘導**していくこととします。

例：道の駅開業後に事業者公募を実施（温浴施設・サウナ・ハイブランドホテル・オーベルジュ・オートキャンプ場など）

道の駅事業としては、民間事業者が積極的な活動提案したくなるように道の駅の魅力を高めていくことがより重要となります。

図　隣接開発予定地の概要

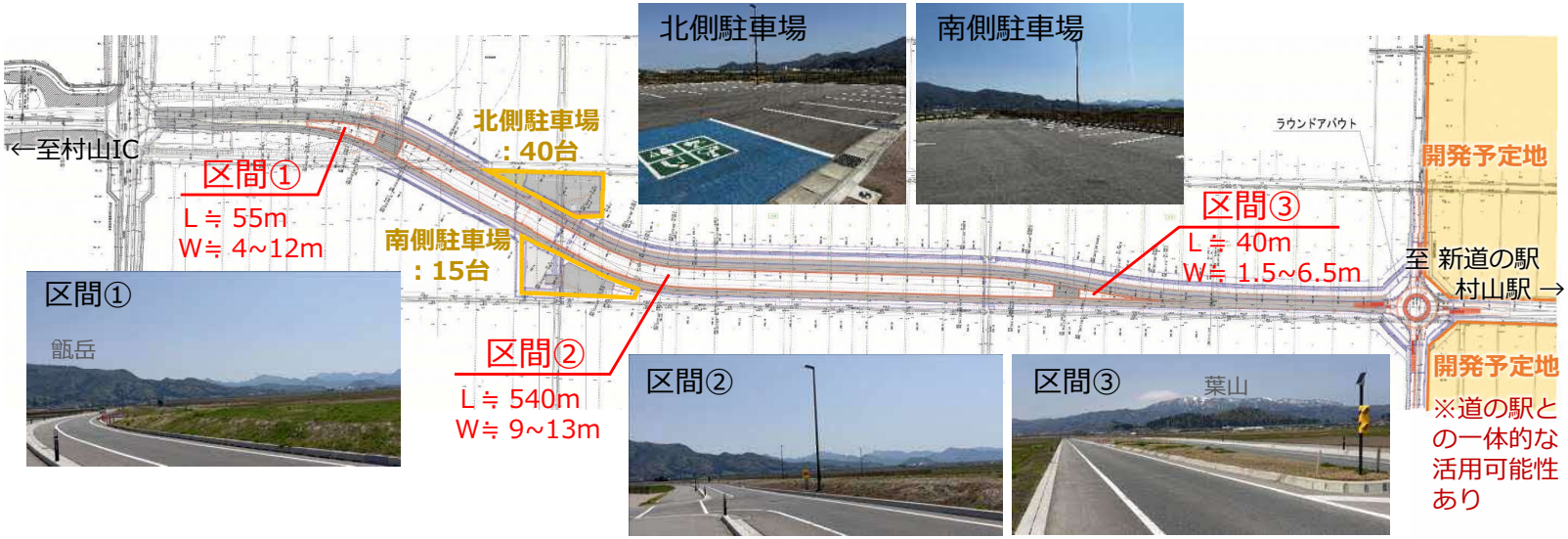
地図出典：NTTインフラネット

（２）駅西中央線の活用

東北中央自動車道 村山ICを出て新道の駅事業用地に至る市道駅西中央線には、幅9～13m、延長約600mの道路に挟まれた緑地帯があります。この場所を有効活用することで、新たな道の駅への誘導を積極的に図っていくこととします。

①検討対象地の現状

- 延長 L ≒ 670m（※うち約40mは舗装区間）。舗装区間により３つの島に分断されている。
- 西側に葉山、東側に甑岳、周囲には田園が広がっており、風光明媚な場所に位置している。
- 村山IC－村山駅間に立地していることから、歩行者の利用は少なく、自動車の通過利用が主となっているエリアである。



②利活用に向けた基本方針

- 駅西中央線は東北中央自動車道 村山ICから道の駅・市街地へのアクセス路であることから、村山市の「玄関口」として相応しい**「①道の駅及び市街地への誘引・誘導機能」「②村山市を象徴するシンボル機能」**を両立した空間とします。

①道の駅及び市街地への誘導・誘引機能

⇒村山市の玄関口として、車利用者にも一目で認識しやすいシンボルや、道の駅・市街地へ誘導する照明設備を想定。

例）・照明施設（誘導灯）　・「MURAYAMA」ロゴオブジェ
　　・舗装材等の工夫　など

新潟駅前中央分離帯

道の駅おとふけ

釧路市内 幣舞橋周辺

②村山市を象徴するシンボル機能

⇒バラを模した写真映えするモニュメント等の設置により、新たな魅力の創出、 観光客によるSNSを利用したPRを促進。

例）・バラモニュメント
　　・バラ植栽（※利用箇所については限定）

（３）環境に配慮した施設や設備の導入

新しい道の駅は、環境に配慮した施設とし、相応の設備を導入します。「村山市地球温暖化対策実行計画」（平成30年11月）に記載されている内容を踏まえ、「環境に配慮した施設や設備等の導入ポリシー」として、ソフト・ハードの視点で以下のとおり定めます。今後、施設の設計段階において十分留意することを求めていきます。

環境に配慮した施設や設備等の導入ポリシー（案）

○環境に配慮した施設や設備等の導入

「村山市地球温暖化対策実行計画」より、以下のとおり配慮します。
・省エネ構造となるように配慮し、**ZEB-Ready（省エネにより従来比50%以上のエネルギー削減）程度の水準確保**を目指します。
・照明器具や冷暖房機器、事務機器については**省電力タイプで、環境に配慮したものを選択**します。
・物品購入の際は、**環境に配慮され、長期間使用できるものを選択**します。

○再生可能エネルギーの調達

■エネルギーの地産地消
・太陽光・風力といった、**敷地内で調達可能な再生可能エネルギーを可能な限り取り込みます**。

■外部エネルギーの調達
・本事業用地外で発電されるグリーンエネルギーを積極的に活用することで、**村山地域全体でのカーボンニュートラル化を推進**します。

○エネルギーマネジメント

■システム構成
・エネルギーを上手に使うという思想で、例えば施設内の各設備機器や車両（自社所有EV）の需給特性を考慮し、**エネルギーを効率的に融通しあうようなマネジメントの仕組みを導入**します。
・技術革新が急速に進んでいる昨今の状況を踏まえ、**将来的な更新・拡張を想定した柔軟性や冗長性のあるシステム**とします。

■非常時の運用
・再生可能エネルギーによる発電は不安定であることから、**非常用発電機は化石燃料によるもの**とします。電力を使用する設備は多種多様となりますが、**非常時における電力供給の優先順位と最低限必要な発電機容量について協議のうえ定め、最低限必要な規模の非常用発電機を設置**します。

１１．想定される事業手法

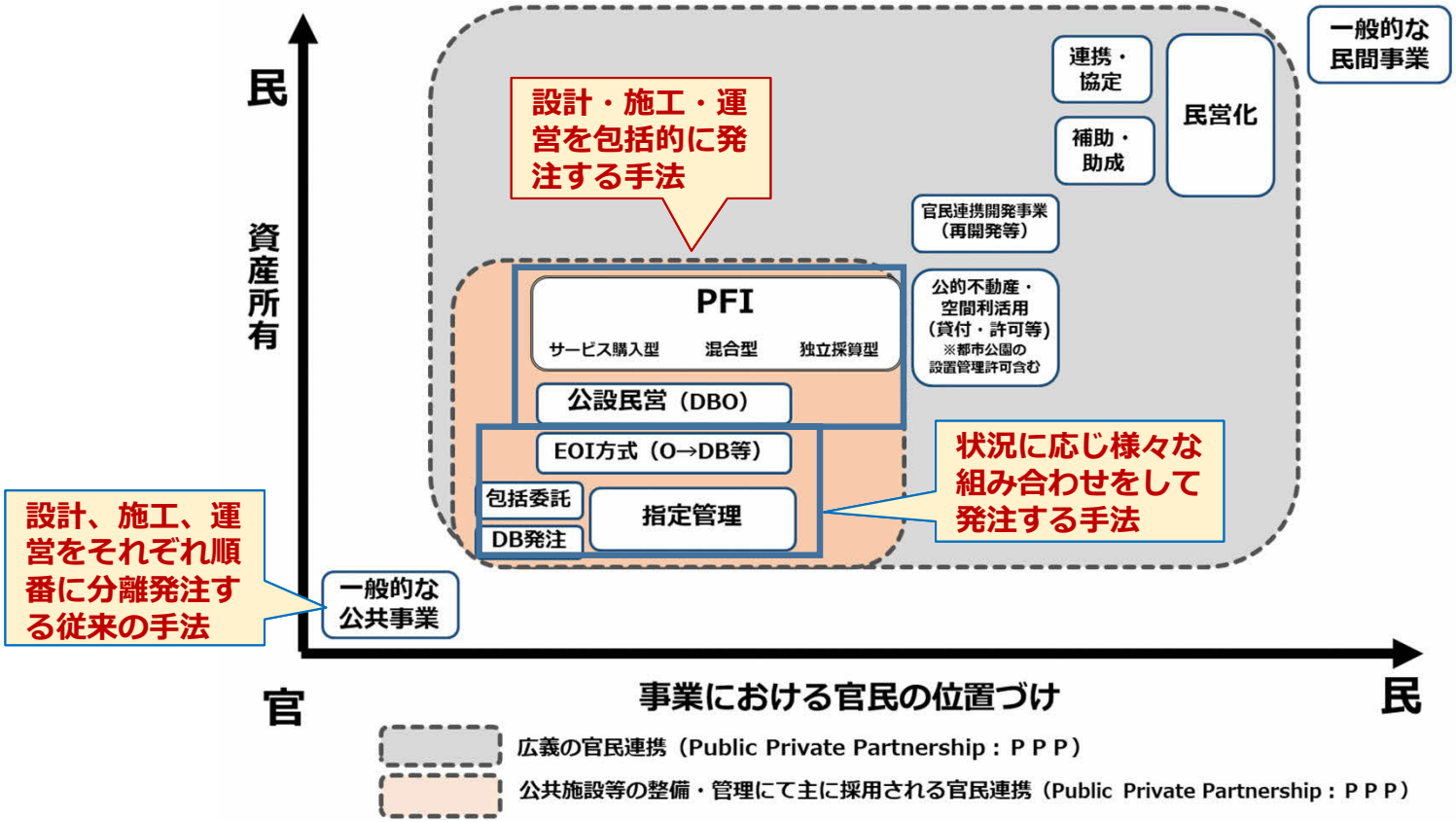
（１）基本的な考え方と官民連携事業の目的

■基本的な考え方

官民連携事業とは、**公共と民間が連携**して、それぞれ**お互いの強みを生かす**ことによって、**最適な公共サービスの提供**を実現し、**地域の価値や住民満足度の最大化を図る**もの。
現在、道の駅を含めた本市の公共施設で導入されている指定管理者制度を始めとして、PFI・DBO・EOI方式など様々な手法が存在している。

■官民連携事業の目的

○ 官と民のニーズとシーズが噛み合って、**最適な公共サービスが民間事業者の力によって提供される仕組み**にて事業を実施すること。
○ 民間の力により、**費用対効果の最大化を図ること**。（**「コスト削減」のみにとらわれず、むしろ「サービス向上・価値創造」が重要**）



（２）道の駅における収益事業の取り扱いについて

本施設における、運営事業者の自らの資金により維持管理・運営を行い、公共は指定管理料を支払わない独立採算の施設と、収益の発生が見込まれず、指定管理用により施設の維持管理・運営を行う非独立採算の施設の考え方は以下のとおりとします。

道の駅事業の用地に設置

施設は公共事業として整備（市所有施設）

公共施設（1,400㎡）
（独立採算）

【とまる：地域振興施設機能】
- むらやまバラマーケット
  産直・物販・飲食・カフェなど
- 24時間対応フードコート

公共施設（1,000㎡）
（非独立採算）

【やすらぐ：道路利用者休憩機能】
- 道路情報コーナー
- 24時間対応トイレ

【めぐる：観光情報発信機能】
- 観光情報発信コーナー

【みつける：地方創生加速化機能】
- 屋外広場
- 屋内遊具
- RV車対応駐車スペース

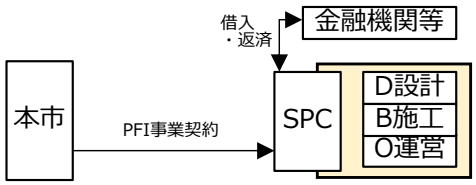
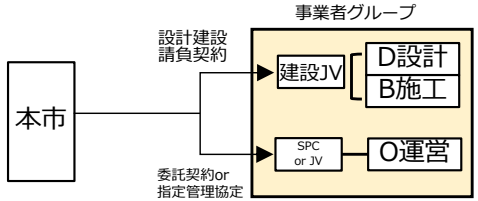
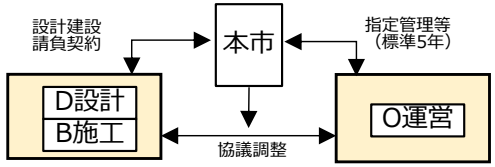
（３）公共施設等の整備・管理のための官民連携の主なパターンについて

公共施設等の整備･管理のための官民連携手法として、想定される基本的なパターンは、PFI（BTO）方式、DBO方式、EOI方式が考えられます。

	方針	事業手法	メリット・課題
公共所有型	①整備（設計Design・施工Build）を一括にて民間事業者に委ねる場合	（従来整備） DB方式 BT方式	○工期の短縮・事業費の圧縮 △運営事業に関する民間ノウハウの発揮は期待されない
	②管理・運営一括にて 民間事業者に委ねる場合	（直営方式） 指定管理者方式 PFI方式（コンセッション）	○運営事業に関する民間ノウハウの発揮が期待される △設計・工事着手後の事業者選定となるため民間ノウハウの反映は限定的
	③設計・施工・管理・運営一括にて民間事業者に委ねる場合	**DBO方式** **PFI方式（BTO）** PFI方式（BT＋コンセッション）	○一括発注のため、運営事業に関する民間ノウハウの発揮と、効率的な施設運用が期待される △事業者選定のため、時間的・費用の負担がある △グループ組成や提案書作成に様々なノウハウが求められる
	④運営事業者を先行決定する方式 （EOI方式） ※ Early Operator Involvement	EOI（O＋従来方式） **EOI（O＋DB方式）** O＋DBO方式（※DBM） O＋PFI方式（※BTM）	○運営事業に関する民間ノウハウの発揮と効率的な施設運用が期待される ○地元グループなどの参画ハードルは比較的低い △運営者と整備者が別公募となるため発注手続きが複雑化、事業者選定後のマネジメント等が求められる
民間所有型	⑤整備（設計・施工）一括にて 民間事業者に委ねる場合	建物賃借（一棟賃借）※リース方式と同等 建物賃借（一部フロア賃借）※テナント入居型	○イニシャルコストの平準化が可能 △施設設計の自由度が高く無い △国庫補助等が受けられない可能性が高い
	⑥設計・施工・管理・運営一括にて 民間事業者に委ねる場合	PFI方式（BOT、BOO） 建物賃借＋指定管理者方式	○一括発注のため、運営事業に関する民間ノウハウの発揮と、効率的な施設運用が期待される △事業者選定のため、時間的・費用の負担がある △グループ組成や提案書作成に様々なノウハウが求められる △国庫補助等が受けられない可能性が高い

（４）公共施設等の整備・管理のための主要な事業手法の比較

本事業の実施にあたっては、官民連携手法の導入を前提に行った民間事業者との対話結果、及び、庁内推進会議等での議論の結果、道の駅の公共施設でありながら大きな収益の発生が期待されるという特性、地域の企業の主体的・積極的な参画を募りたいという観点から、事業手法をEOI（運営事業者先行選考方式）を優先的に検討することとしました。なお、スキームの詳細については今後決定していきます。

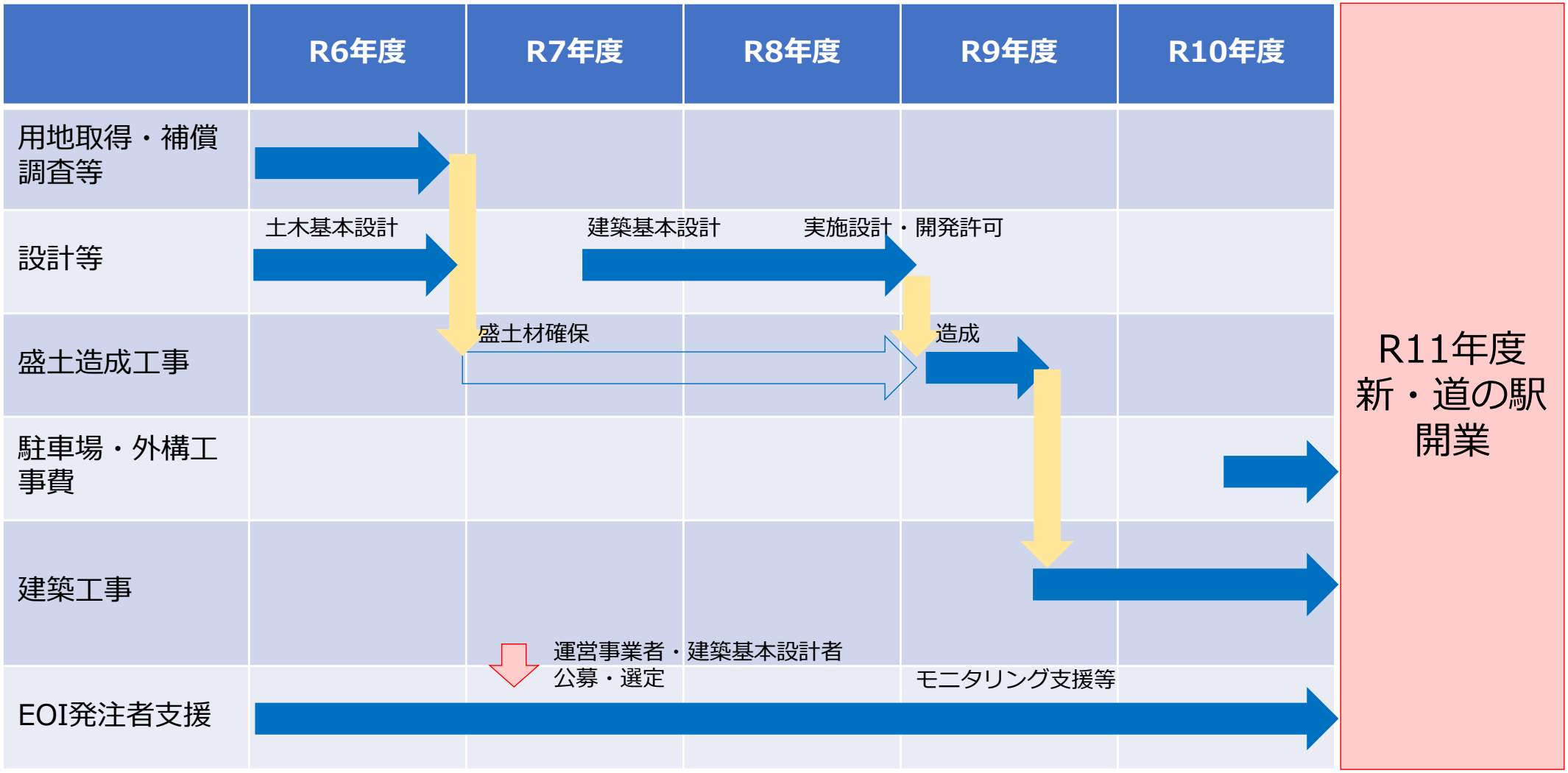
	PFI（BTO）	DBO	EOI（O+DB）
スキームイメージ			
概要	PFI法に基づく方式の一つ。民間事業者が施設等を建設（Build）し、施設完成直後に公共施設等の管理者等に所有権を移転（Transfer）し、民間事業者が維持・管理及び運営（Operate）を行う事業方式。	設計（Design）、建設（Build）、運営（Operate）を一括で民間事業者に委ねる方式。請負契約と長期委託契約の組合せにより実施し、公共が資金調達を行う。	設計・施工のDB事業者と、運営のOを別々に公募する。先行する運営事業者が立案する事業計画をベースに、市が介在しながら、設計・施工事業者と協議をして施設整備を進める。
概要・特徴	【事業期間】設計・建設・維持管理運営の一括発注により長期間（15年など）に亘っての事業コントロールが可能。 【監視機能】金融機関によるチェック機能が働く。 【負担平準化】施設整備費について、市財政負担の平準化が可能。 【PFI法の適用】行政財産の貸付等、PFI法にて定められた規定の活用が可能となる。また、官民連携事業としての新たな取組も「PFI事業」としての明確化に基づき、より導入しやすい傾向にある。	【事業期間】設計・建設・維持管理運営の一括発注により長期間（15年など）に亘っての事業コントロールが可能。 【コスト】整備・運営両者にて民間ノウハウを踏まえた費用削減を図りつつ、公共資金を活用できるため事業費削減効果が高い。 【市による工事監理】PFIと異なり、契約形態上、事業者グループによる工事監理ではなく、市による工事監理が必要となる（通常の分離発注のように設計者が工事監理をする形態となりがたく、別途検討が必要）。	【運営者の意向】運営と設計・施工を別々に決定するため、運営事業者の意向を最大限施設に反映することができる。 【地元参画】指定管理者公募と設計・施工の一括発注という仕組みのため、地元事業者の参画ハードルも比較的低い。 【庁内ノウハウ】従来整備の延長線としてのDB発注と指定管理者選定となり、公共の既存業務発注ノウハウの活用が可能。 【市による工事監理】工事発注者が市となるため、市による工事監理が必要となる（実施設計・施工一括発注の場合、基本設計者が工事監理者となる対応が可能）。
課題	【コスト】事業者による金融機関からの借入による資金調達コストがあり事業費が増加。 【運営者の意向】運営事業者の交渉力が弱い場合、運営事業者のアイデア・意見が十分に反映されない可能性がある。 【庁内ノウハウ】PFI法に基づく諸手続きについて、庁内関係部署等との協議調整・議会説明などが必要となる。 【地元参画】複雑な発注・公募形態のため、慣れていない地元事業者の参画機会が限られる可能性がある。 ⇒PFI等に慣れた大手外部企業が主体となる可能性あり。	【負担平準化】財政負担の平準化にはならず、従来どおり初年度の大規模な負担が発生する。 【運営者の意向】運営事業者の交渉力が弱い場合、運営事業者のアイデア・意見が十分に反映されない可能性がある。 【庁内ノウハウ】PFIの場合よりはやや少なくなるが、同等程度、庁内関係部署等との協議調整・議会説明などが必要となる。 【地元参画】複雑な発注・公募形態のため、慣れていない地元事業者の参画機会が限られる可能性がある。 ⇒PFI等に慣れた大手外部企業が主体となる可能性あり。 【官民連携の適用度】官民連携事業としての効果最大化を目的にSPC設立を含めたPFIに準じる事業とするか、民間企業による取組みやすさを重視し、性能発注等の考え方を維持しつつ、通常の工事発注＋指定管理に近づけるか等、本事業として考え方の整理が必要となる。	【コスト】運営事業者の意向を最大限取り入れることを重視する代わりに設計・建設に関するコスト削減効果が発現しにくい（総事業費などでキャップを設定する必要あり）。 【事業期間】通常の指定管理では５年としている自治体が多く、場合によっては条例改正などが必要となる（PFI・DBO同様の長期設定がありうるか議論が必要）。 【事業者間マネジメント】事業スキームの効果の最大化のためには、施設運営者と施設整備者間の協議調整が重要となるが、PFIやDBOと異なり、そのマネジメントの役割は原則公共側に求められる。 【官民連携の適用度】従来整備の延長線としてのDB発注と指定管理者選定の枠組みとなる中で、本事業の目的に応じた新たな取組等についてどこまで適用させるか、本事業としての考え方の整理が必要となる。
採用可否	×	△	○

１２．概算事業費・スケジュール

（１）概算事業費

モデルプランより概算事業費を以下のとおり整理しました。
なお、盛土造成工事については、必要な盛土材のすべてを購入土で想定しています。今後、他公共事業で発生する流用土の活用などによる事業費の縮減を図っていきます。
また、各工事費については、昨今の世界情勢等に伴う資材高騰の現状を反映しており、これまでの公共事業のコストよりもやや高い価格となっています。

	概算事業費 （億円※税込み）	備考
用地取得・補償調査等	1.6億円	・物件補償費含まず
設計費等	2.3億円	・基本設計、実施設計、工事管理費 ・店舗・文化交流の複合施設
盛土造成工事費	10.5億円	・敷地4.32ha、平均盛土厚80cm、4.15万m3 ・準備工、東西農業用水路含む
駐車場・外構工事費	10.8億円	・駐車場1.02万円/㎡、広場等2.35万円/㎡ ・屋外遊具等含む
建築工事費	16.7億円	・類似事例等より63万円/㎡ ・設備機器・什器備品、非常用発電機・油庫等を含む
EOI発注者支援費	0.7億円	・運営事業者先行選考方式+基本設計者選定 公募選定に関する発注者支援
合計	**42.6億円**	**（税込）**

（2）事業スケジュール

事業スケジュールは概ね以下のとおりとなります。
R6年度は運営事業者・建築基本設計者を公募するための準備期間となります。R7年度に公募・選定、R8年度に設計、R9～10年度にかけて本格的な工事を行い、R11年度初頭に開業するスケジュールとなります。