

# 新庄市道の駅

---

## 基本構想（案）

平成30年3月



新 庄 市



## 目 次

1. 調査の目的	1
2. 「道の駅」に関連する上位計画	2
3. 新庄市の現況	2
(1) 位置・気象	2
(2) 人口・世帯数	2
(3) 交 通	4
(4) 産 業	5
4. 「道の駅」とは	
(1) 「道の駅」の概要	12
(2) 「道の駅」の設置者、登録方法等	12
(3) 「道の駅」登録要件	13
(4) 「道の駅」整備に関する国、県の動き	13
(5) 「道の駅」に関連する地域課題とその効果	17
5. 基本コンセプトと想定される導入機能	
(1) 基本コンセプト	18
(2) 想定される導入機能の整理	18
6. 「道の駅」候補地の立地環境評価	
(1) 候補地の選定	19
(2) 候補地の立地環境評価	20
(3) 各候補地の整備検討イメージ	22
(4) 今後の候補地の選定について	22
7. 整備手法・管理運営形態	
(1) 整備手法	28
(2) 管理運営方式	28
(3) 管理運営主体の比較	29
(4) 本市の「道の駅」で考えられる整備・運営方法	29
8. 今後の事業スケジュール	
(1) 今後の流れ	30
(2) 「道の駅」構想から運営までの流れ	30
9. 新庄市道の駅外部検討会	
(1) 検討委員会開催スケジュール	31
(2) 検討会での主な意見	31
(3) 委員名簿	33
(4) 設置要綱	34





## 2. 道の駅に関連する上位計画

本基本構想を策定にあたり、本市の政策と道の駅の整合性を検討するため下記に2つの上記計画について示します。

### (1) 第4次新庄市振興計画 ー新庄市まちづくり総合計画ー（平成23年3月策定）

第4次新庄市振興計画では、「いきいきと働き、活力とにぎわいのあるまち」を基本目標の1つに掲げ、地域資源を磨き、魅力ある観光産業を確立することを目指しています。

### (2) 新庄市都市計画マスタープラン（平成8年3月策定）

都市計画マスタープランは、平成30年度に見直す予定となっております。新しい都市マスタープランでは、地域生活の利便性を支える都市施設（道の駅等も含む）の整備方針についてまとめていきます。

## 3. 新庄市の現況

### (1) 位置、気象

本市は、山形県北東部の最上地域のほぼ中央部の、奥羽山脈と出羽山地の山に囲まれた新庄盆地に位置しています。

市東部には神室山を主峰とする神室連峰があり、西部には日本三大急流のひとつ最上川が流れるなど、特色ある豊かな自然を身近に触れることができる地域です。

交通は、JR奥羽本線と陸羽東・西線の鉄道が通り、山形新幹線の起終着駅になっています。道路は国道13号や国道47号等や、地域高規格道路尾花沢新庄道路、地域高規格道路新庄北道路、地域高規格道路新庄酒田道路等が通っています。昔から交通の要衝でしたが、近年は山形新幹線の県北のターミナル駅として、また広域幹線道路網の結節点としての役割を担っています。

気象は、夏期と冬期の気温較差が大きい内陸盆地型で、特に冬期は季節風の影響により積雪量が多く年平均の最深積雪は122cmになります。県内でも有数の豪雪地帯となっております。

### (2) 人口・世帯数

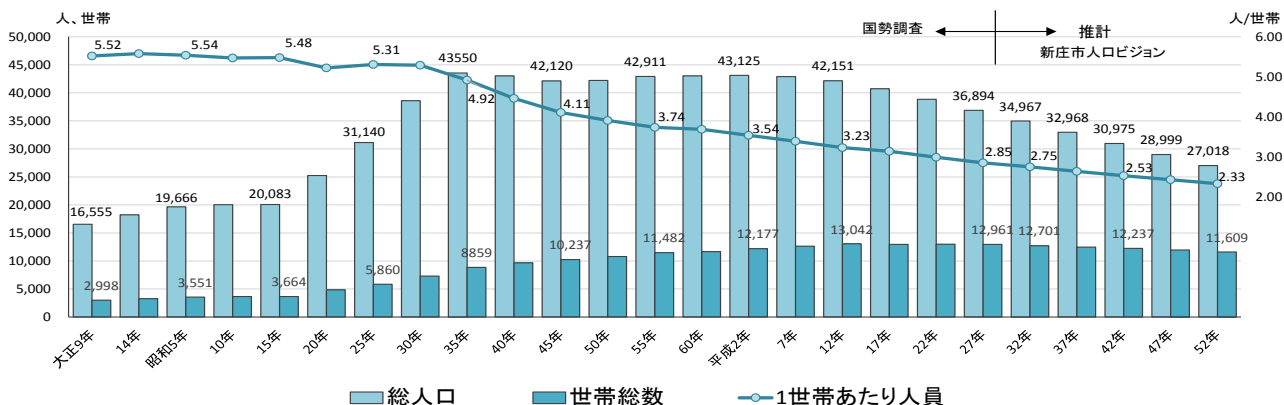
#### ① 人口・世帯数の推移

平成27年の人口は36,894人、世帯数は12,961世帯、1世帯当たりの人員は2.85人/世帯です。昭和50年以降の人口推移を見ると、平成2年の43,125人をピークに減少に転じています。

また世帯数は、平成12年の13,042世帯をピークに減少に転じ微減傾向にあります。

将来人口は、新庄市人口ビジョン（H27.10）によると、平成32年には34,967人、平成42年には30,975人、平成52年には27,018人と推計されており、人口の減少が予測されています。

■人口・世帯数の推移



資料：国勢調査、新庄市人口ビジョン（H27.10）

② 年齢3区分別人口の推移

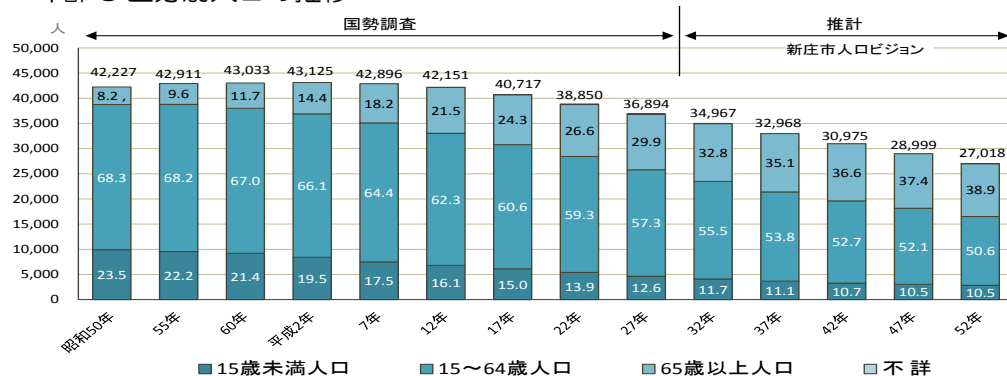
平成27年の総人口に対する年齢3区分別の人口比率は、国勢調査によると、15歳未満が12.6%（4,659人）、15～64歳が57.3%（21,136人）、65歳以上が29.9%（11,034人）であり、少子高齢化が進行しています。

将来の年齢3区分別人口の比率は、新庄市人口ビジョン（H27.10）によると、平成32年以降15歳未満は横ばい、15～64歳は微減、65歳以上は微増で推移するとされています。

平成32年の15歳未満人口は4,099人、15～64歳は19,393人、65歳以上は11,475人になり、平成42年は15歳未満が3,302人、15～64歳が16,332人、65歳以上が

11,341人、平成52年には15歳未満が2,846人、15～64歳が13,662人、65歳以上が10,510人と推計されています。

■年齢3区分別人口の推移



注1) 昭和50～平成27年は国勢調査、平成32年以降の将来人口は[新庄市人口ビジョン(H27.10)]による。  
注2) 年齢別人口比率は、不詳人口を除く人口の母数で算出した。

資料：国勢調査

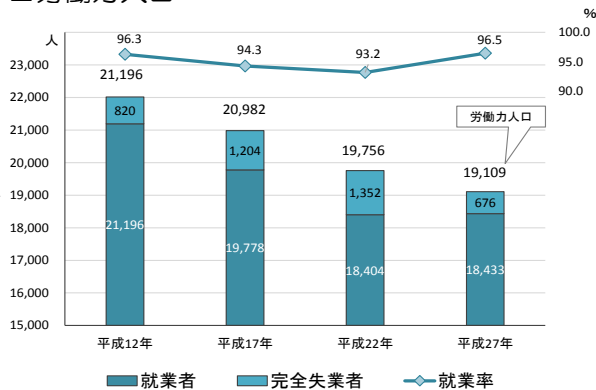
③ 労働力人口

平成27年における労働人口は19,109人で、減少傾向にあります。

平成27年の就業率は96.5%で、平成12年以降減少していましたが、平成22年から27年にかけて増加に転じました。

平成27年の就業者数は、15～64歳が15,973人、65歳以上が2,460人で、就業率は共に96.5%となっています。

■労働力人口



資料：国勢調査

(3) 交通

■幹線道路網

① 道路

道路は、尾花沢新庄道路や新庄古口道路、新庄酒田道路等の地域高規道路をはじめ、一般国道13号、47号、主要地方道路、県道等の19路線が本市の骨格道路となり、道路網が形成されています。

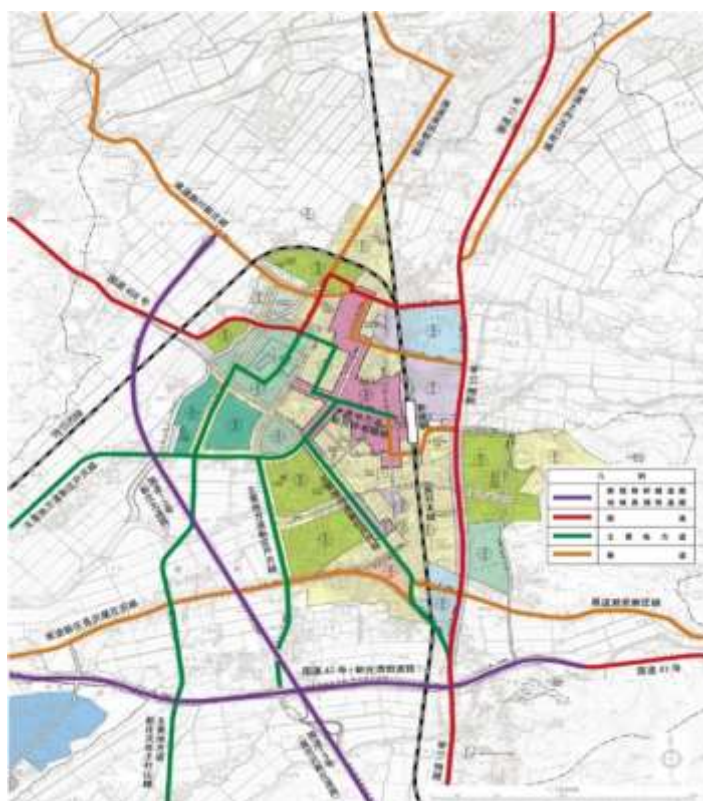
平成27年道路交通センサスによると、24時間交通量は一般国道13号（金沢地内）で16,039台/日、大字泉田地内で15,377台/日、大字鳥越地内で11,489台/日になっています。

平成22年に比べると、金沢地内と大字泉田地内でそれぞれ4,081台/日、597台/日の減少し、大字鳥越で3,614台/日増加しています。

一般国道47号は、大字鳥越で

6,603台/日～10,294台/日、大字福田で11,103台/日、大字本合海9,537台/日です。

平成22年に比べると、大字鳥越では671～1,290台/日減少し、大字福田で1,231台/日の増加、大字本合海で3,428台/日減少しています。



■主な地点の道路交通量

単位：台/日

路線名	交通量観測地点地名	平成27年度 (a)	22年度 (b)	17年度 (c)	増減台数	
					(a) - (b)	(a) - (c)
一般国道13号	新庄市大字鳥越	11,489	7,875	13,907	3,614	△ 2,418
	新庄市金沢	16,039	20,120	19,537	△ 4,081	△ 3,498
	新庄市大字泉田	15,377	15,974	16,090	△ 597	△ 713
一般国道13号(尾花沢新庄道路)	新庄市大字鳥越	15,934	13,496	—	2,438	—
一般国道13号(新庄北道路)	新庄市大字松本	5,629	—	—	—	—
一般国道47号	新庄市大字鳥越	6,603	7,274	7,438	△ 671	△ 835
	新庄市大字鳥越	10,294	11,584	12,108	△ 1,290	△ 1,814
	新庄市大字福田	11,103	9,872	10,361	1,231	742
	新庄市大字本合海	9,537	12,965	13,552	△ 3,428	△ 4,015
一般国道458号	新庄市五日町	10,052	9,681	6,238	371	3,814
	新庄市十日町字下西山	4,634	6,016	6,238	△ 1,382	△ 1,604
	新庄市大字升形字笹原	2,449	3,164	3,238	△ 715	△ 789
新庄停車場線	新庄市大町	7,240	7,997	8,732	△ 757	△ 1,492
新庄戸沢線	新庄市大字松本字向野	7,950	6,938	6,685	1,012	1,265
新庄次年子村山線	新庄市城西町	8,176	8,989	8,620	△ 813	△ 444
新庄舟形線	新庄市大字本合海	995	1,935	1,980	△ 940	△ 985
土内五日町線	新庄市十日町字中山	2,003	2,825	3,148	△ 822	△ 1,145
曲川新庄線	新庄市十日町字上西山	7,133	6,703	6,386	430	747
角沢鳥越線	新庄市大字鳥越字駒場	1,337	1,749	2,206	△ 412	△ 869
瀬見新庄線	新庄市大字鳥越字中村	654	635	850	19	△ 196
萩野泉田停車場線	新庄市大字泉田字村東	1,874	2,190	2,141	△ 316	△ 267
金沢五日町線	新庄市五日町	3,704	4,735	3,351	△ 1,031	353
泉田新庄線	新庄市十日町字萩野明	5,296	6,256	2,295	△ 960	3,001
新庄長沢尾花沢線(旧一般国道47号)	新庄市大字福田	7,755	10,771	—	△ 3,016	—
新庄長沢尾花沢線(旧一般国道47号)	新庄市大字鳥越字新町後	3,979	10,771	—	△ 6,792	—
赤坂真室川線	新庄市大字昭和字昭和	1,796	2,032	2,481	△ 236	△ 685
仁田山平岡線	新庄市大字萩野字二枚橋	1,032	1,380	1,111	△ 348	△ 79

資料：道路交通センサス



② バス交通

新庄市内のバス路線は、山交バス(株)、新庄市、大蔵村、鮭川村により運行されています。山交バス(株)は2路線(県立病院～金山[平日は県立病院行き、金山行ともに11便/日、土日祝日は金山行き5便/日、県立病院行き4便/日]、県立病院～鳥越[平日は鳥越行き2便/日、県立病院行1便/日])を運行しています。

新庄市営バスは、土内線(2往復/日)と芦沢線(1往復/日)の2路線で運行されています。利用者は免許を持たない高齢者が買物や通院に利用しています。平成27年度以降、土内線は、小中学生向けの通学バスの運行に伴い、利用者数が半減しています。

大蔵村営バスの路線のうち、肘折温泉～新庄線(県立病院)が新庄市に乗り入れており、平日が肘折温泉行き7便/日、県立病院行き6便/日、土日祝日が肘折温泉及び県立病院行きそれぞれ4便/日運行されています。

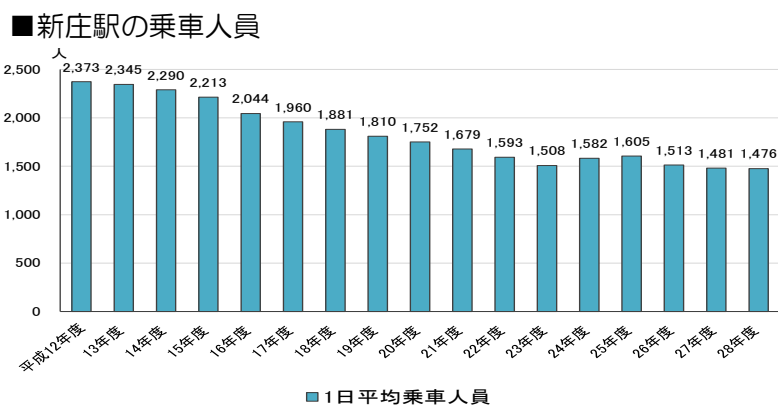
鮭川村営バスの路線のうち、羽根沢～新庄線(県立病院)が新庄市に乗り入れており、羽根沢温泉行き6便/日、県立病院行4便/日が運行されています。

このような状況の中で、利用者や住民のニーズに沿った持続可能な公共交通ネットワークの実現に向け利用促進と運行の効率化が求められています。

③ 鉄道

鉄道は、山形新幹線やJR奥羽本線、陸羽東・西線が通っています。新庄駅は山形新幹線の起終着駅のターミナル駅として、またJR奥羽本線と陸羽東・西線は地域交通のサービスを担っています。

平成28年度における新庄駅の1日平均乗車人員は1,476人です。



資料：各駅の乗車人員(JR東日本HP)

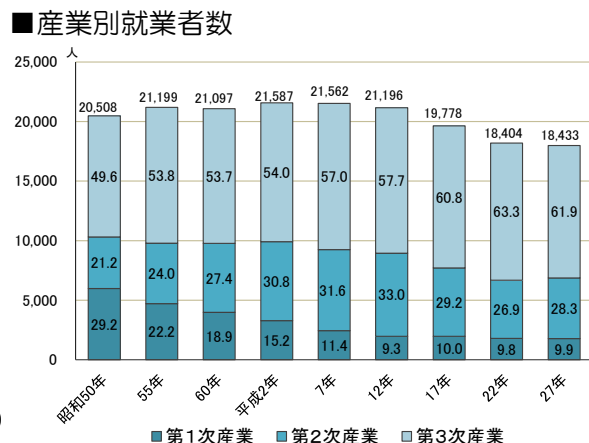
1日平均乗車人員は、平成12年度以降減少が続いており、平成28年度における1日平均乗車人員は、平成12年度(2,373人)の62.2%になっています。

(4) 産業

① 産業別就業者数

本市における平成27年の就業者総数は、18,433人で、平成2年をピークに減少傾向にあります。

第1～3次産業別にみると、第1次産業が1,779人(9.9%)、第2次産業が5,083(28.3%)、第3次産業が11,127人(61.9%)で、平成2年以降は第3次産業は増加、第1次および第2次産業は減少傾向にあります。



注)棒グラフ内の数値は、「分類不能」を除く構成比である。棒グラフの上の数値は就業者総数である。端数処理のため個々の合計が100.01にならない場合がある。

資料：国勢調査

② 農業

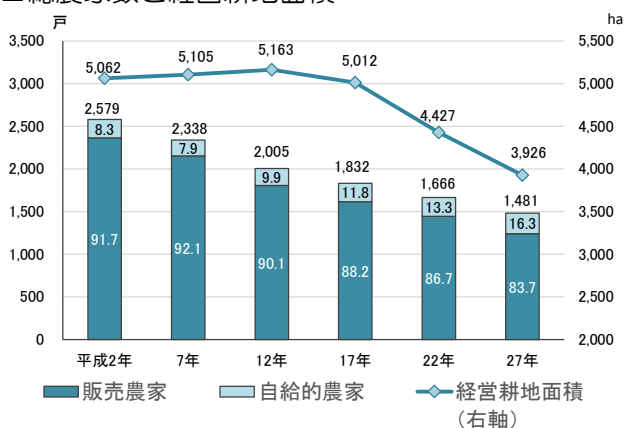
平成 27 年の総農家数と総経営耕地面積は、それぞれ 1,481 戸、3,926ha です。総農家数と経営耕地面積は年々減少し、平成 27 年の総農家数は平成 2 年の 57.4%、経営耕地面積は平成 12 年の 76.0%になっています。

平成 27 年における販売農家数と自給的農家数の割合は、それぞれ 16.3%、83.7%となっています。平成 12 年以降、販売農家数は減少傾向にあり、自給的農家数は増加傾向にあります。

平成 27 年における販売農家数は、1,240 戸で、内訳を見ると、専業農家が 242 戸、第 1 種兼業農家が 325 戸、第 2 種兼業農家が 673 戸です。

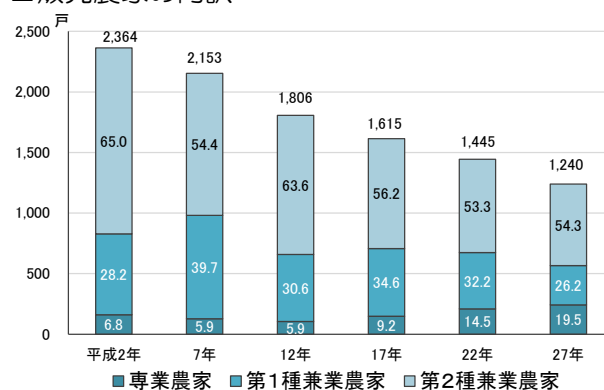
特に、平成 12 年以降、専業農家が増加傾向にあります。

■ 総農家数と経営耕地面積



注) 棒グラフ内の数値は%である。  
資料：農林業センサス

■ 販売農家の内訳



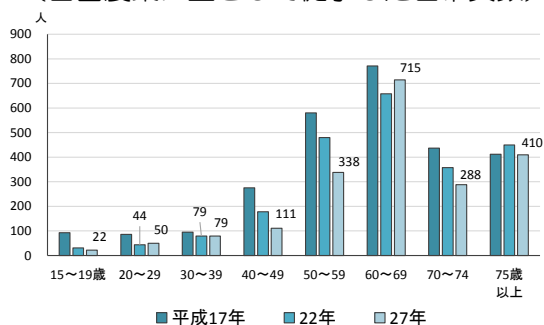
注) 棒グラフ内の数値は%である。  
資料：農林業センサス

販売農家で自営農業に主として従事した年齢別農業就業人口は、平成 27 年は 50 歳以上が全体の 87.0% を占め、農業従事者の高齢化が続いています。

しかし、20~29 歳は平成 22 年に比べて 6 人増加し、30~39 歳は横ばいで、若者の農業への従事に変化が起きている点は注目すべき点です。

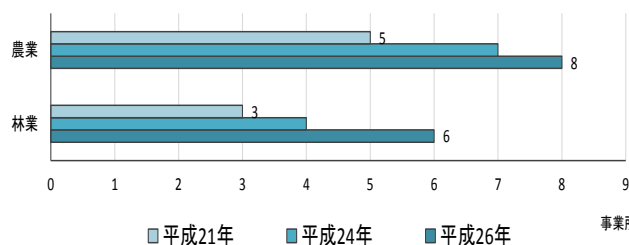
農業と林業における事業所数は、平成 26 年の農業は 8 事業所、林業は 6 事業所です。平成 21 年から平成 26 年にかけて、事業所数はそれぞれ 3 事業所ずつ増加しています。

■ 販売農家の年齢別農業就業人口 (自営農業に主として従事した世帯員数)



資料：農林業センサス

■ 農業・林業の事業所数



資料：経済センサス

《 農産物の生産販売 》

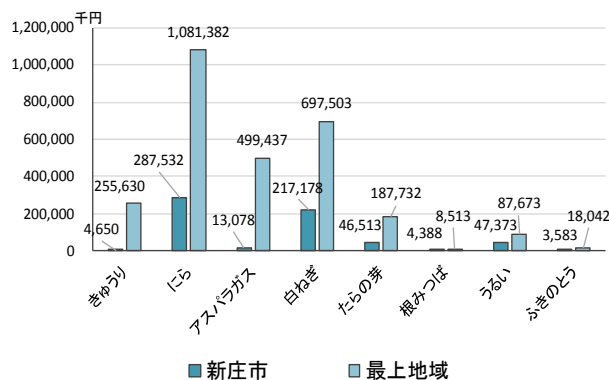
本市における平成 27 年の野菜主要 6 品目と山菜的野菜の生産販売額は、多い順に、にらが約 288 百万円、白ねぎが約 217 百万円、うるいが約 47 百万円、たらの芽が約 47 百万円、アスパラガスが約 13 百万円、きゅうりが約 5 百万円、根みつばが約 4 百万円、ふきのとうが約 4 百万円です。

なお、最上地域全体では、にら、白ねぎ、アスパラガスの生産販売額が多くなっています。

本市における平成 27 年の畑作物の生産量は、大豆が 370kg、そばが 89 t です。

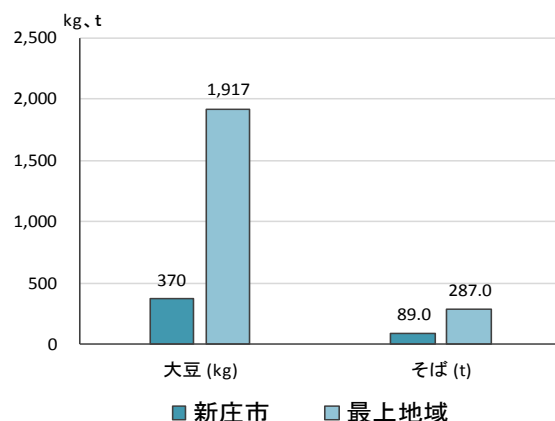
なお、最上地域全体では、大豆が 1,917kg、そばが 287t です。

■平成 27 年野菜主要 6 品目と山菜的野菜の生産販売額



資料：もがみの農業

■平成 27 年畑作物（大豆、そば）の生産量



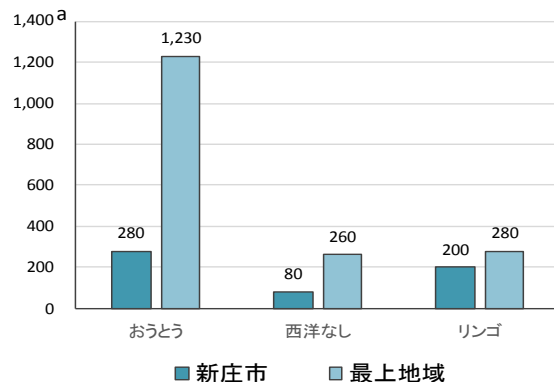
資料：もがみの農業

本市における平成 27 年の結果樹面積は、多い順に、おうとうが 280a、リンゴが 200a、西洋なしが 80a となっています。

なお、最上地域全体では、おうとうの結果樹面積が最も多く、リンゴ、西洋なしが続きます。

山形県全体としては、西洋なしやおうとう、そばなどは、知名度が高くなっている一方で、最上地域での地域ブランドとして確立していくためには、これら農産物の付加価値をさらに高めていく必要があります。

■平成 27 年結果樹面積



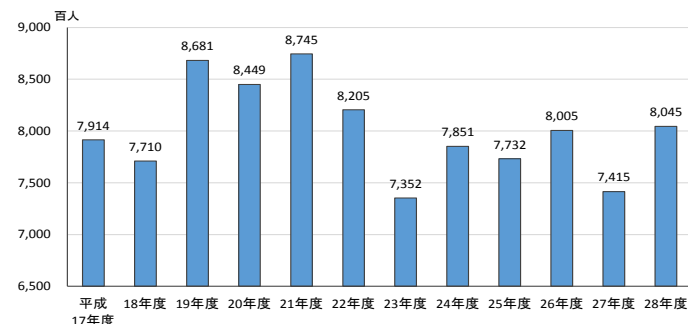
資料：もがみの農業

③ 観 光

i) 新庄市の観光客入込

平成 27 年における観光客入込総数は、7,415 百人で、東日本大震災以降立ち直り傾向にあった観光客数が平成 27 年には落ち込み、震災以前の水準まで戻っていません。

■新庄市の観光客入込数



資料：平成 28 年度山形県観光者数調査

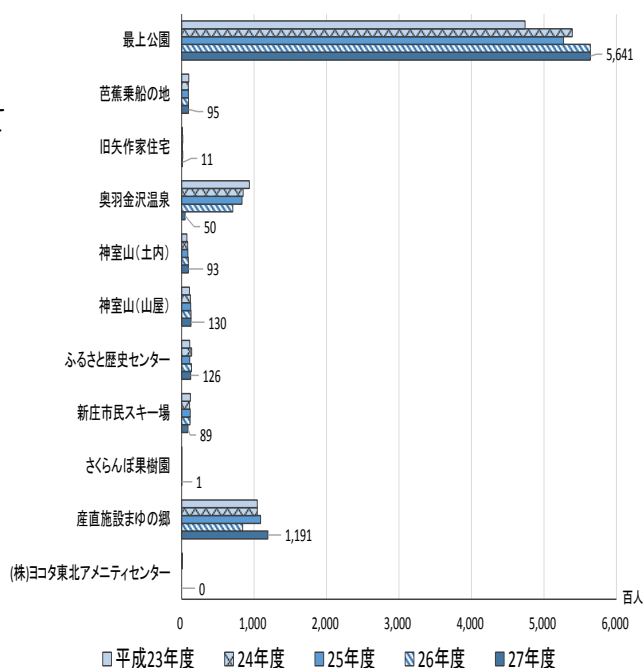
平成 27 年における観光スポット別観光客  
 入込総数（カッコ内は割合）は 7,427 百人で、  
 この内最上公園が 5,641 百人（75.9%）、産直  
 施設まゆの郷が 1,191 百人（16.0%）となっ  
 ております。

最も多い最上公園でも、県内では 14 番目と  
 なり、他地域に比べて低位となっています。

平成 27 年における祭・イベント別の観光  
 客入込総数（カッコ内は割合）は 7,009 百人  
 であり、この内新庄まつりが 5,100 百人  
 （72.8%）、雪まつりが 600 百人（8.6%）、  
 もがみ大産業祭が 534 百人（7.6%）となっ  
 ており、国重要無形民俗文化財でユネスコ無  
 形文化遺産登録の新庄まつりが観光客の大半  
 を占めています。

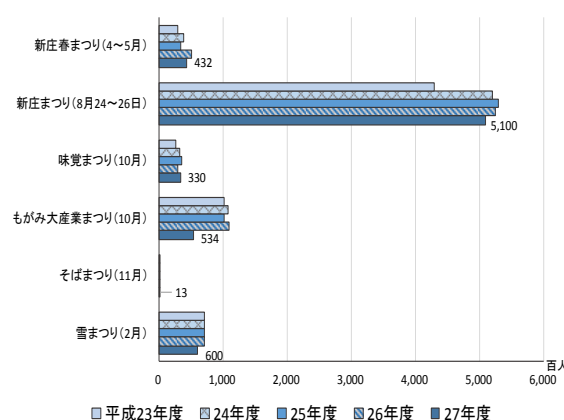
観光客増加に向けて、新庄まつりの 3 日間  
 に頼らない 1 年を通じた誘客に取り組んでい  
 く必要があります。

■新庄市の観光スポット別観光客入込数



資料：統計でみる新庄市

■新庄市の祭・イベント別観光客入込



資料：統計でみる新庄市

ii) 新庄市を訪れる外国人旅行者

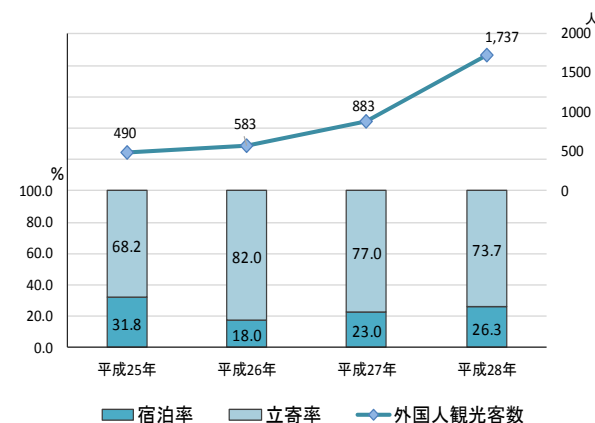
新庄市を訪れた外国人旅行者数は、平成 28 年度  
 に 1,737 人となっています。全国的な流れと同様に  
 平成 25 年以降着実に増加しており、今後も増加し  
 ていくと予想されます。

ただ、新庄市を訪れた外国人旅行者の約 73.7%が  
 立ち寄りのみで、宿泊者は約 26.3%にすぎません。

外国人旅行者が新庄市を訪れた月をみると、12 月  
 から 2 月に集中しており、年間の外国人旅行者数の  
 56.4%を占めています。

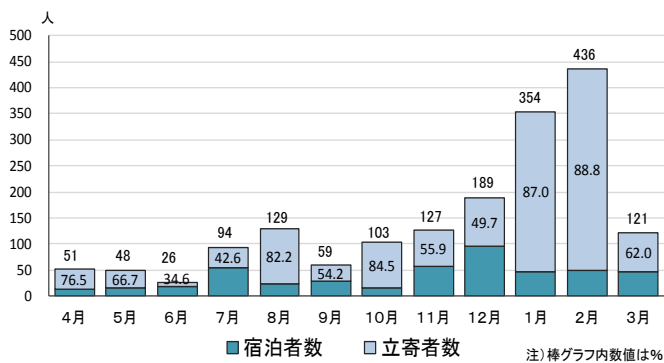
さらに、12 月の旅行者の 50.3%が宿泊していま  
 すが、それ以外の月は、低調となっています。

■新庄市を訪れる外国人旅行者数



資料：平成 28 年度外国人旅行者受入実績調査  
 (新庄市商工観光課調べ)

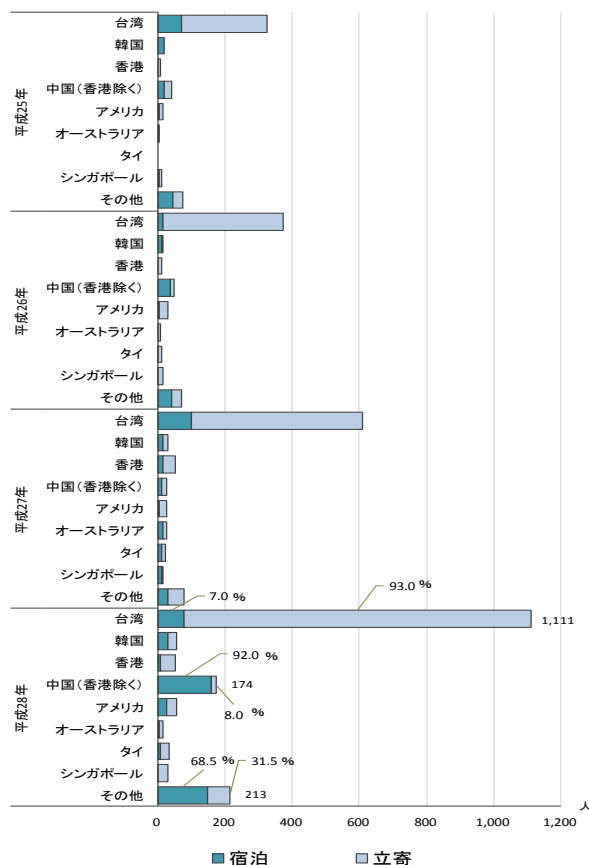
■新庄市の月別外国人旅行者数



資料：平成 28 年度外国人旅行者受入実績調査  
(新庄市商工観光課調べ)

新庄市を訪れた外国人旅行者を国別にみると、台湾が最も多く 1,111 人で、全体の 64.0% を占めています。次いで、中国（香港除く）が 174 人（10.0%）、アメリカが 56 人（3.2%）で、東南アジアの観光客が大半を占めています。

■新庄市の国別外国人旅行者数



資料：平成 28 年度外国人旅行者受入実績調査  
(新庄市商工観光課調べ)

(参考) 山形県を訪れる外国人旅行者数

平成 27 年に山形県を訪れた外国人旅行者総数は 96,847 人でした。

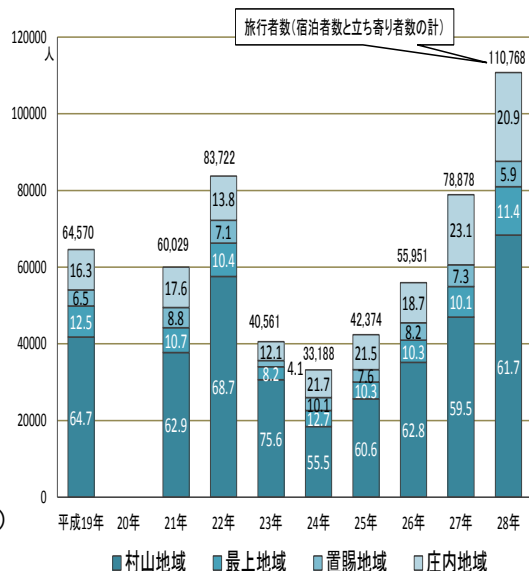
地域別にみると、総数 78,878 人の内、最上地域には 7,949 人（10.1%）が訪れおり、山形県下で 3 番目になります。

なお、地域別集計は調査票未回収分を加算していないため、全県集計と一致しません。

外国人旅行者数が多い地域を順にあげると、最も多いのが村山地域で 46,963 人（59.5%）、次いで庄内地域が 18,239 人（23.1%）、最上地域が 7,949 人（10.1%）、置賜地域が 5,727 人（7.3%）です。

最上地域への外国人旅行者数は、村山地域の 17.0%、庄内地域の 43.6% に過ぎず、低調と言えます。

■地域別訪日外国人旅行者数



注) 地域別集計は調査票未回収分を加算していないため、全県集計と一致しない。  
棒グラフ内の数値は割合である。

資料：平成 28 年度山形県観光客数調査



■新庄市の主な観光スポット

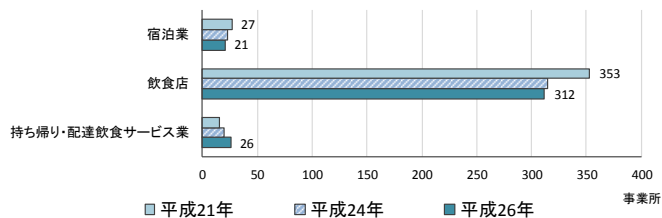


v) 宿泊業・飲食店等

本市における平成 26 年の宿泊事業所数は 21 事業所で、平成 24 年から減少傾向にあります。

特に、観光客誘致をする上で大きな鍵となる宿泊施設の拡充が求められます。

■宿泊業・飲食店等事業所数の推移



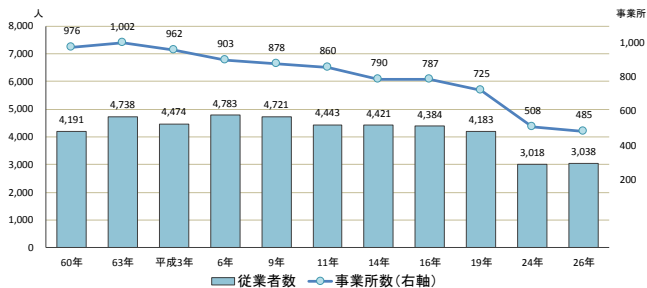
資料：経済センサス

vi) 商業

商業統計によると本市における平成 26 年の事業所数と従業者数は、485 事業所、3,038 人です。事業所数は昭和 63 年をピークに減少傾向にあり、従業者数は平成 6 年をピークに減少傾向にあります。

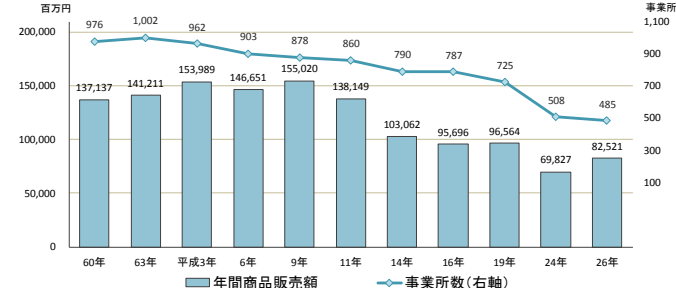
本市における平成 26 年の年間商品販売額は、商業統計によると 8,2521 百万円です。年間商品販売額は平成 9 年をピークに減少傾向にあります。

■従業者数と事業所数の推移



資料：商業統計、経済センサス

■年間商品販売額と事業所数の推移



資料：商業統計、経済センサス

vii) 工業

本市における平成26年の事業所数は111事業所、従業者数は3,695人です。また、製造品出荷額等は53,127百万円になっています。

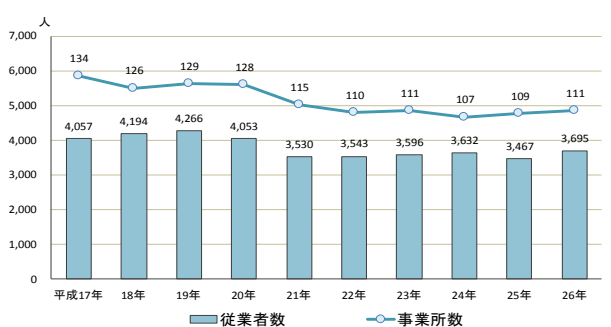
事業所数は平成17年以降減少傾向にあり、平成19年～21年にかけて減少しましたが、以降近年までほぼ横ばいになっています。

製造品出荷額等は、平成18年～21年にかけて減少しましたが、以降近年までやや増加傾向にあります。

本市における製造業は、平成26年経済センサスによると、多い順に繊維工業（32事業所）、金属製品製造業（24事業所）、食料品製造業（23事業所）、家具・装備品製造業（20事業所）等となっています。

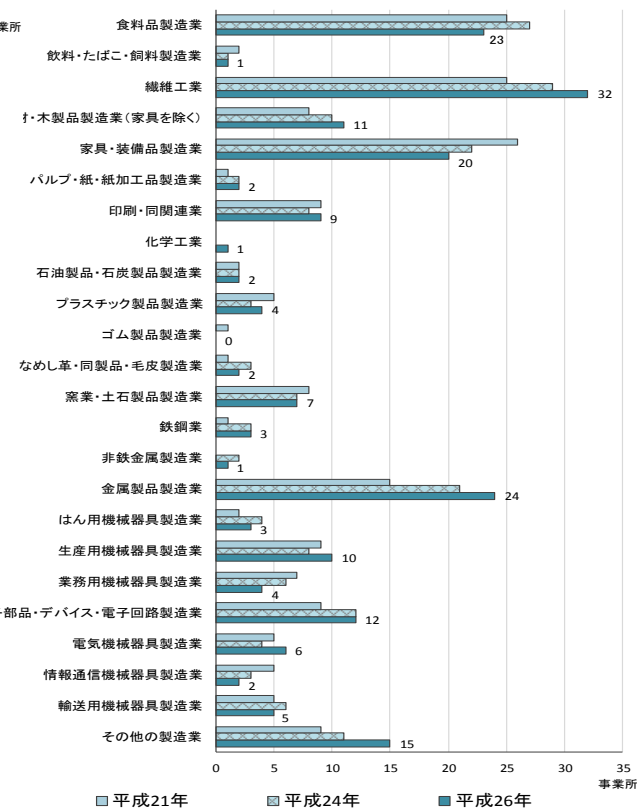
この他に事業所数は少ないものの木材・木製品製造業（家具を除く、11事業所）、窯業・土石製品製造業（7事業所）、なめし革・同製品・毛皮製造業（2事業所）などの地場産業系の業種がみられます。これらの中には、地元ブランド品生産の担い手となる可能性があります。

■従業者数と事業所数の推移（4人以上の事業所）



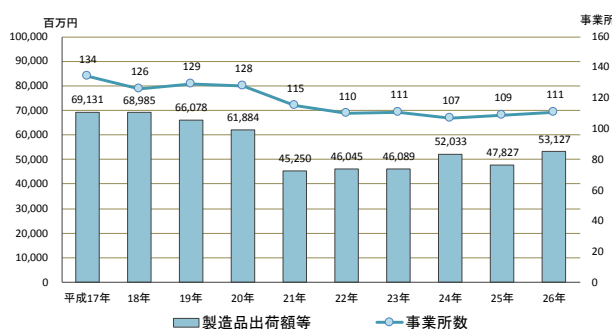
資料：工業統計

■製造業の業種別事業所数



資料：経済センサス

■製造品出荷額等と事業所数の推移（4人以上の事業所）



資料：工業統計

#### 4. 「道の駅」とは

##### (1) 「道の駅」の概要

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り、利用できる快適な休憩のための「たまり」空間が求められています。

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

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

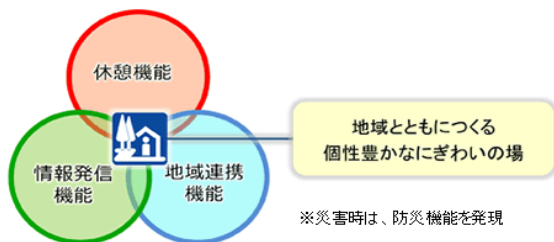
こうしたことを背景として、道路利用者のための「休憩機能」、道路利用者や地域の方々のための「情報発信機能」、そして「道の駅」をきっかけに町と町とが手を結び活力ある地域づくりを共に行うための「地域の連携機能」、の3つの機能を併せ持つ休憩施設「道の駅」が誕生しました。

##### ◇ 目的

- 道路利用者への安全で快適な道路交通環境の提供
- 地域の振興に寄与

##### ■ 「道の駅」の機能と基本コンセプト

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



出典：国土交通省 HP

##### ■ 「道の駅」の施設配置



出典：国土交通省 HP

##### (2) 「道の駅」の設置者、登録方法等

###### ① 「道の駅」の設置者と登録方法

「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し、登録は、市町村長からの登録申請により、国土交通省で登録します。

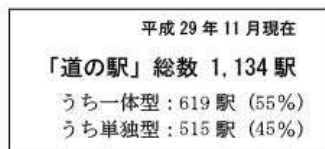
整備の方法は、道路管理者と市町村長等で整備する「一体型」と市町村で全て整備を行う「単独型」の2種類があります。



■ 「道の駅」の登録手続き

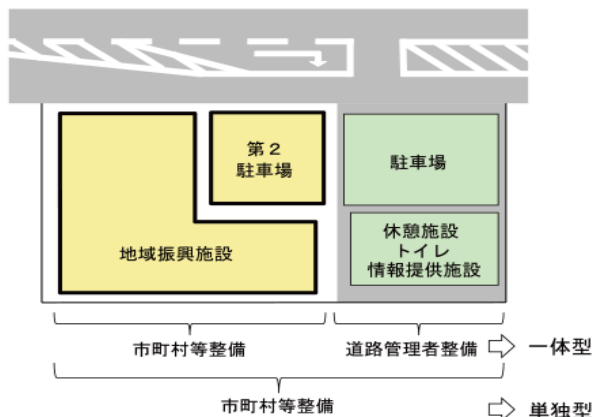


■ 「道の駅」の登録数



出典：国土交通省 HP

■ 「道の駅」の整備主体と整備内容



出典：国土交通省 HP

② 「道の駅」整備の流れ

道の駅は、道路管理者と市町村等で相談しながら整備を進めていきます。

(3) 「道の駅」登録要件

登録要件は、道の駅の機能や設置者等について定められています。

① 休憩機能：

◇ 駐車場：利用者が無料で 24 時間利用できる十分な容量を持った駐車場

◇ トイレ：利用者が無料で 24 時間利用できる清潔なトイレ、障がい者用も設置

② 情報発信機能：道路及び地域に関する情報を提供

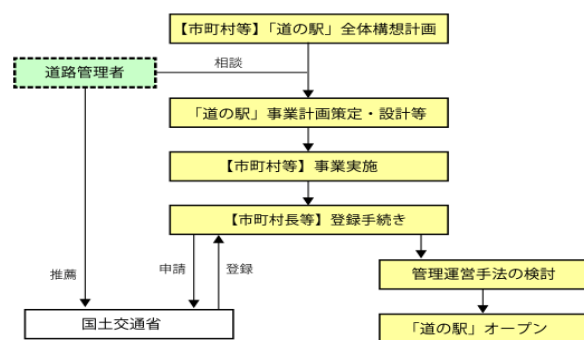
(道路情報、地域の観光情報、緊急医療情報等)

③ 地域連携機能：文化教養施設、観光レクリエーション施設などの地域振興施設

④ 設置者：市町村又は市町村に代わり得る公的な団体

⑤ その他配慮事項：施設及び施設間を結ぶ主要経路のバリアフリー化

■ 「道の駅」整備フロー



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

出典：国土交通省 HP

(4) 「道の駅」整備に関する国、県の動き

① 国の動き (国土交通省)

道の駅は、平成 29 年 11 月時点で全国に 1,134 駅が整備され、地域の雇用創出や経済の活性化、住民サービスの向上に貢献し、全国各地で「道の駅」を地域活性化の拠点とする取組が進展しています。

こうした中で、国土交通省はこの動きを応援するため、重点「道の駅」制度を創設し、平成 26 年度から優れた「道の駅」を関係機関と連携して支援する取組を実施しています。

- 「道の駅」は、地域の雇用創出や経済の活性化、住民サービスの向上に貢献

- 「道の駅」を経済の好循環を地方に行き渡らせる成長戦略の強力なツールとして応援する「重点道の駅」や「モデル道の駅の駅」制度を創設



iv) 「山形らしい」基本機能

- ・ひとにもくるまにも優しい休憩機能  
【主な施策目標】トイレの洋式化・多機能化、EV用急速充電設備の整備、車中泊専用エリア（RVパーク）の整備
- ・初めて日本、やまがたを訪れる人を助ける情報発信機能  
【主な施策目標】Wi-Fi環境の整備、通行止め・路面凍結等の情報提供、
- ・やまがたを発信し、新たな仕事を生む地域連携機能  
【主な施策目標】伝統野菜の出品、地域食材を使ったメニューの提供、物販における県産品の割合5割超、観光案内所の整備

v) 「山形らしい」プラスα機能

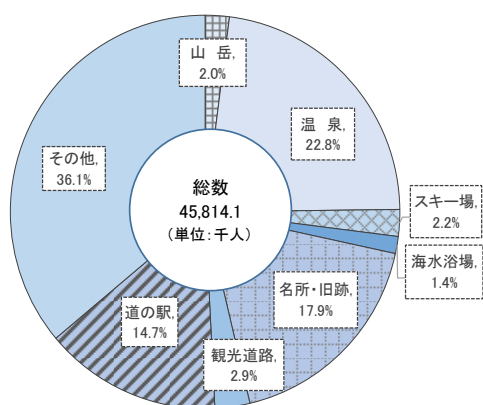
- ・いざという時、頼りになる防災機能
- ・機能の多様化『やまがた創生』に資する独自の取組みの展開

《 県内道の駅の観光客入込数 》

山形県における観光地類型別観光客入込数は、平成27年度山形県観光者数調査によると、多い順に、温泉観光地が1,066万9千人（23.8%）、名所・旧跡観光地が846万3千人（18.8%）、道の駅6,300万6千人（14.0%）、その他の観光地が1,583万人（35.2%）となっており、道の駅は観光客入込数で3番目に多く、主要な観光地の一つになっています。

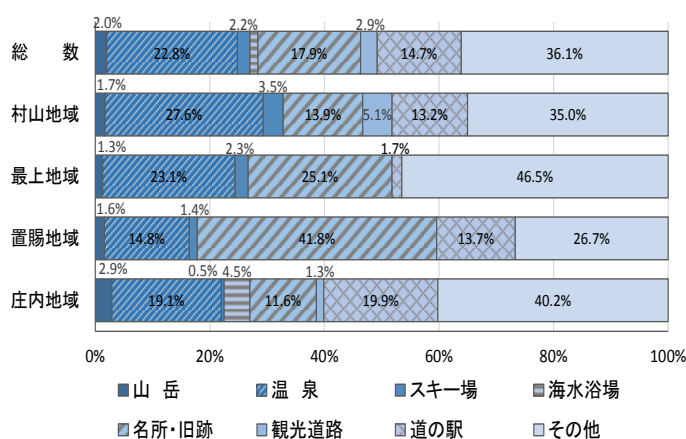
地域別観光地類型別に道の駅の観光客入込構成比をみると、最も率が高いのは庄内地域で18.9%、次いで村上地域が12.4%、置賜地区が13.4%、最上地区が1.9%となっています。最上地域を除く3地域は共に10%を上回っていますが、最上地域は2%未満であり、今後の整備が望まれています。

■観光地類型別観光客入込構成比



資料：平成28年度山形県観光者数調査

■地域別観光地類型別観光客入込構成比



資料：平成28年度山形県観光者数調査



(5) 道の駅に関連する地域課題とその効果

<地域課題>

■地域産業、地域経済の活性化

- ・若者の雇用機会の拡大、定住促進
- ・少ない国内外観光客の滞在時間、国内外観光客への様々な観光サービスの提供の充実
- ・農業経営者、就農者等への市場拡大・商品開発支援の拡充
- ・最上地域連携による産業、経済の活性化

■生活環境の利便性、安全性の向上

- ・公共交通機関の持続性・利便性の改善
- ・子育て支援、高齢者健康維持に向けた医療・福祉サービスの拡充
- ・大規模災害時等の防災機能の充実

■道路通行者の利便性向上



<考えられる効果>

□地域産業、地域経済の活性化

- ・道の駅を拠点とした交流人口の増加
- ・観光商品及びサービスの多様化による観光産業の振興
- ・観光産業の振興による直接的及び間接的就業機会の拡大
- ・市場拡大による創業支援への貢献
- ・最上地域連携による地域全体での経済活性化

□生活環境の利便性、安全・安心の向上

- ・道の駅への公共交通機関（バス）の乗り入れによる交通弱者対策
- ・医療・福祉機能付加によるサービスの充実（子育て支援、高齢者健康増進等）
- ・防災拠点機能の付加による防災機能の向上

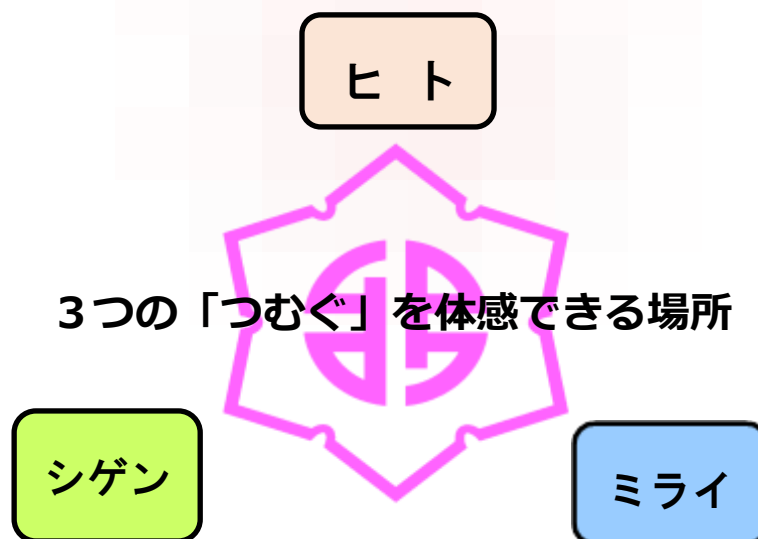
□道路通行者の利便性向上



## 5. 基本コンセプト（案）と想定される導入機能

### （1）基本コンセプト（案）

本基本構想では、前項で示した「道の駅に関連する地域課題とその効果」を踏まえて、本市における道の駅整備に係る基本コンセプトを設定します。



#### ヒトをつむぐ

新庄に関わる全ての人がつながることで、今までの新庄にはない新しい地域の形を実現できる場

#### シゲンをつむぐ

新庄の資源を掘り起こし、今のニーズに対応した形で、市内外の多くの皆さんに好きになってもらえるきっかけを作り出し、発信できる場

#### ミライをつむぐ

将来の新庄を担う子供たちや若者が新庄への誇りや未来への可能性を見出せる場

### （2）想定される導入機能の整理

#### ①休憩機能

- ・安全で利用しやすい駐車場
- ・快適で清潔なトイレ
- ・気兼ねなく利用できる休憩スペース

#### ②情報発信機能

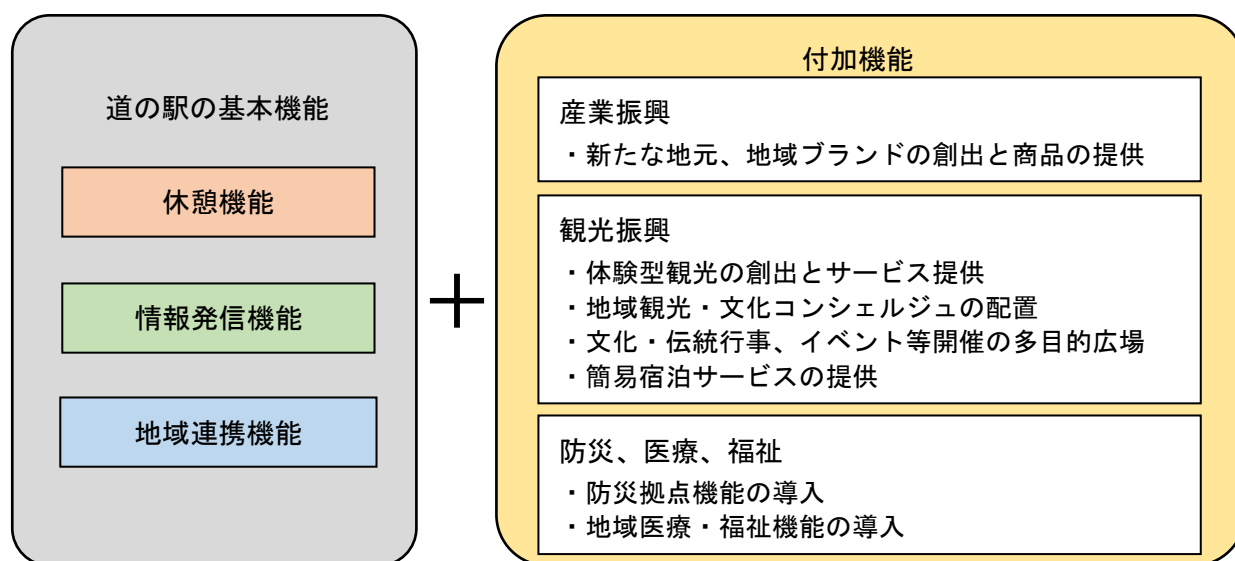
- ・交通情報の発信

- ・観光情報の発信（新庄市や最上地域に関するもの）
- ・地域情報の発信（新庄市や最上地域に関するもの）
- ・防災情報の発信（付加機能案）
- ・地域医療・福祉情報の発信（付加機能案）

③地域連携機能

- ・地元農産物等の販売（主に新庄市と最上地域の産物）
- ・銘菓、加工品、工芸品等の販売（主に新庄市と最上地域の産物）
- ・地元産食材を活用した食の提供
- ・新たな地元、地域ブランドの創出と商品の提供（6次産業化、付加機能案）
- ・文化・伝統行事、イベント等開催の多目的広場（付加機能案）
- ・地域観光・文化コンシェルジュの配置（付加機能案）
- ・体験型観光の創出とサービス提供（付加機能案）
- ・防災拠点機能の導入（付加機能案）
- ・地域医療・福祉機能の導入（付加機能案）

■導入機能のイメージ



6. 候補地の立地環境評価

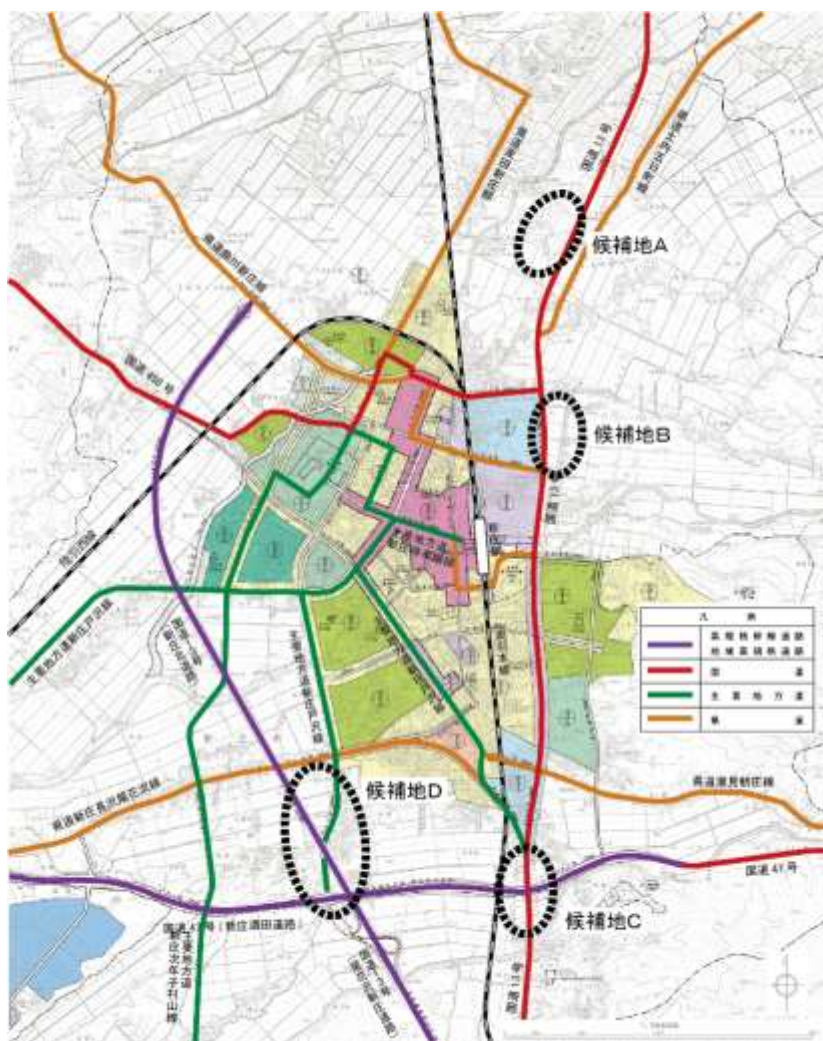
(1) 候補地の選定

平成 28 年度に庁内での道の駅整備に関する検討会にて検討された候補地を基本としながら、路線の沿道条件や用地確保の可能性等を考慮し、候補地 A～D の 4 地区を道の駅整備の候補地として選定しました。

候補地	場 所	選 定 理 由
A	エコロジーガーデン周辺 (新庄市五日町地内)	国重要文化財であるエコロジーガーデン等の既存施設の活用が見込めるため

B	県立新庄病院建設予定地周辺 (新庄市金沢地内)	地域の医療拠点である県立新庄病院と連携した道の駅づくりができるため
C	新庄IC周辺① (新庄市鳥越地内)	国道13号と国道47号の結節点であることから多くの観光客が見込めるため
D	新庄IC周辺② (新庄市松本地内)	東北中央自動車道と新庄酒田道路との結節点であることから多くの観光客が見込めるため

■選定候補地の位置



(2) 候補地の立地環境評価

前項で選定した4候補地について、〈1〉集客性、〈2〉用地の確保、〈3〉周辺の環境、〈4〉安全性、〈5〉法規制の5つの面から整理・分析を行い、立地場所について検討しました。

その結果、候補地C（新庄IC①）については、道の駅整備に必要と想定される面積（約2ha）の確保が難しいことや周辺の景観についても道の駅外部検討委員会（後述）にて道の駅の立地場所としてはふさわしくないとの意見等が出たことなどから、候補地Cを除く候補地A、B、Dの3カ所についての立地場所としての可能性やイメージを検討していくこととしました。





(3) 各候補地の整備検討イメージ

候補地A, B, Dそれぞれについての整備検討イメージ及び各候補地に道の駅を整備した場合のプラスポイントとマイナスポイントについて、道の駅外部検討委員会での意見等を参考にしながら検討しました。

① 候補地A (エコロジーガーデン周辺)

<航空写真>



<評価表>

要素	評価項目	評価	主な理由
【1】 集客力	①前面交通量及び将来交通量の見通し	△	15,377 台 (将来 4,000~5,000 台減少)
	②アクセス		新庄 I Cからの接続、渋滞懸念なし
【2】 用地の確保	①必要用地面積	◎	約 1.7ha (エコロジーガーデン南側：6.3ha)
	②用地買収コスト		一部民有地購入
	③用地の拡張性		エコロジーガーデン北側：4.4ha
【3】 周辺地域の魅力	①周辺地域プラス要素	○	まゆの郷 (約 10 万人) エコロジーガーデン (約 1 万 5 千人) 既に活用している団体との調整が必要
	②周辺地域マイナス要素		既に活用している団体との調整が必要
	③周辺の景観	◎	エコロジーガーデン、戸沢家墓所
	④住宅地への影響	○	住宅地 (数軒) に近接

道の駅の目的	評価
①道路利用者への安全で快適な道路交通環境の提供	△
②地域振興へ寄与	◎

## 【既存施設を活用した環境配慮型の道の駅】

エコロジーガーデンの持つ既存機能のさらなる充実を図ることにより、景観、文化、歴史等の魅力を高めながら、「道の駅」という新たな機能を加えることで、エコロジーガーデンの持つポテンシャルを最大限活かします。

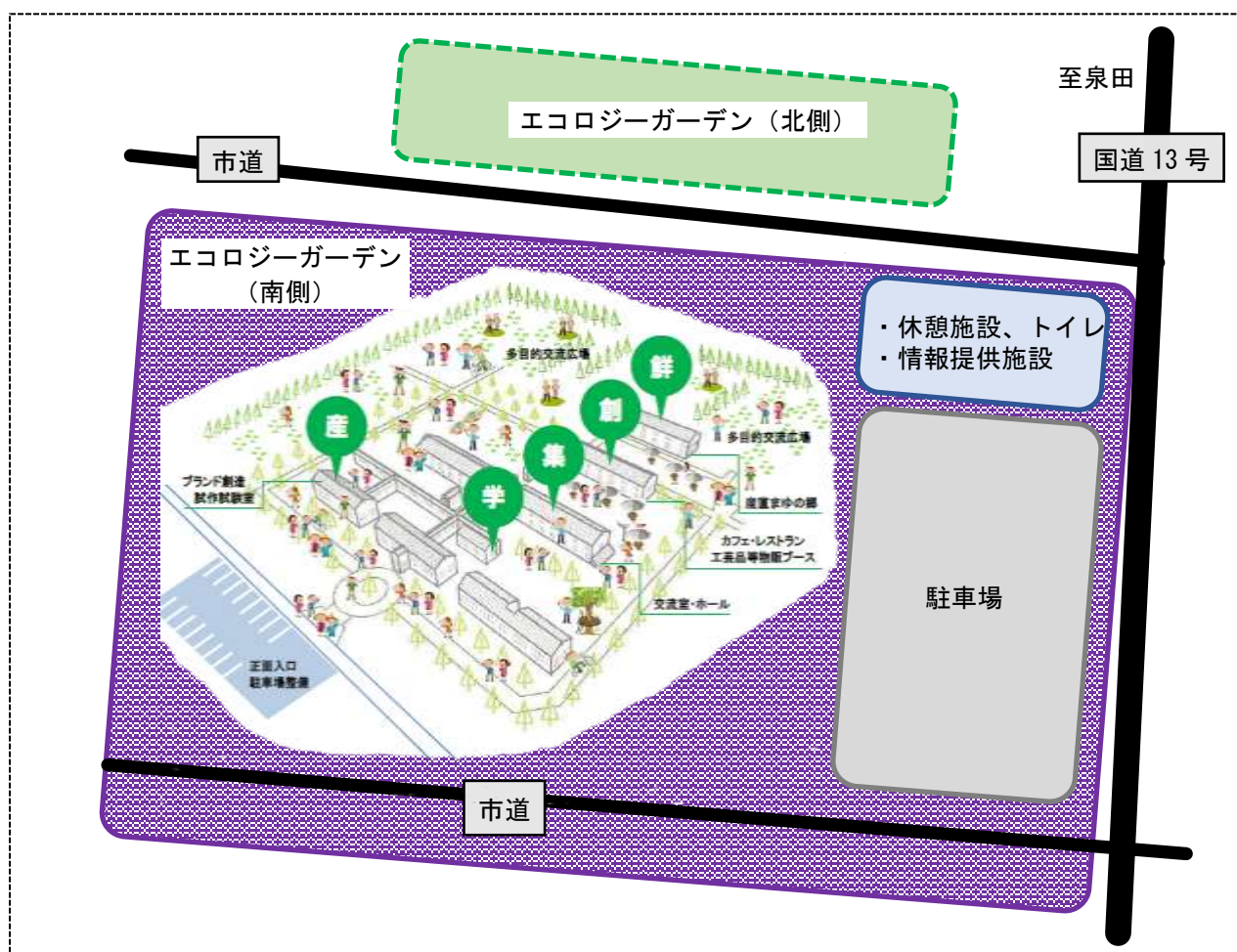
(魅力ポイント)

- ・エコロジーガーデンの活用による施設整備コスト軽減の可能性が高い
- ・景観、文化、歴史の面で、新庄市の代表的な観光スポットとなり得る可能性が大きい
- ・実際に活動している人材も多く、運営面でも期待できる

(留意事項等)

- ・既存施設活用団体との調整が必要

<想定される導入機能例>





② 候補地B（県立新庄病院予定地周辺）

<航空写真>



<評価表>

要素	評価項目	評価	主な理由
【1】 集客力	①前面交通量及び将来交通量の見通し	○	16,036 台（将来的には微増と推測）
	②アクセス		観光ツアールートへの組み込み可能、渋滞△
【2】 用地の確保	①必要用地面積	△	約 2.2ha
	②用地買収コスト		民有地買収（路線価：20,600 円/m <sup>2</sup> ）
	③用地の拡張性		新中の川があることか拡張△
【3】 周辺地域の魅力	①周辺地域プラス要素	◎	新庄病院（外来・入院患者数：約 31 万人）
	②周辺地域マイナス要素		2つのショッピングセンター
	③周辺の景観	△	特になし
	④住宅地への影響	◎	商業地域のため懸念少ない

道の駅の目的	評価
①道路利用者への安全で快適な道路交通環境の提供	○
②地域振興へ寄与	○

## 【医療×防災×福祉の地域課題解決へ導く道の駅】

医療・防災・福祉を核とした機能（看護学校、防災拠点、バスターミナル等）を整備することで、将来の新庄の暮らしを支えつつ、地域のコミュニティ整備や世代間交流ができるような空間を作り出します。

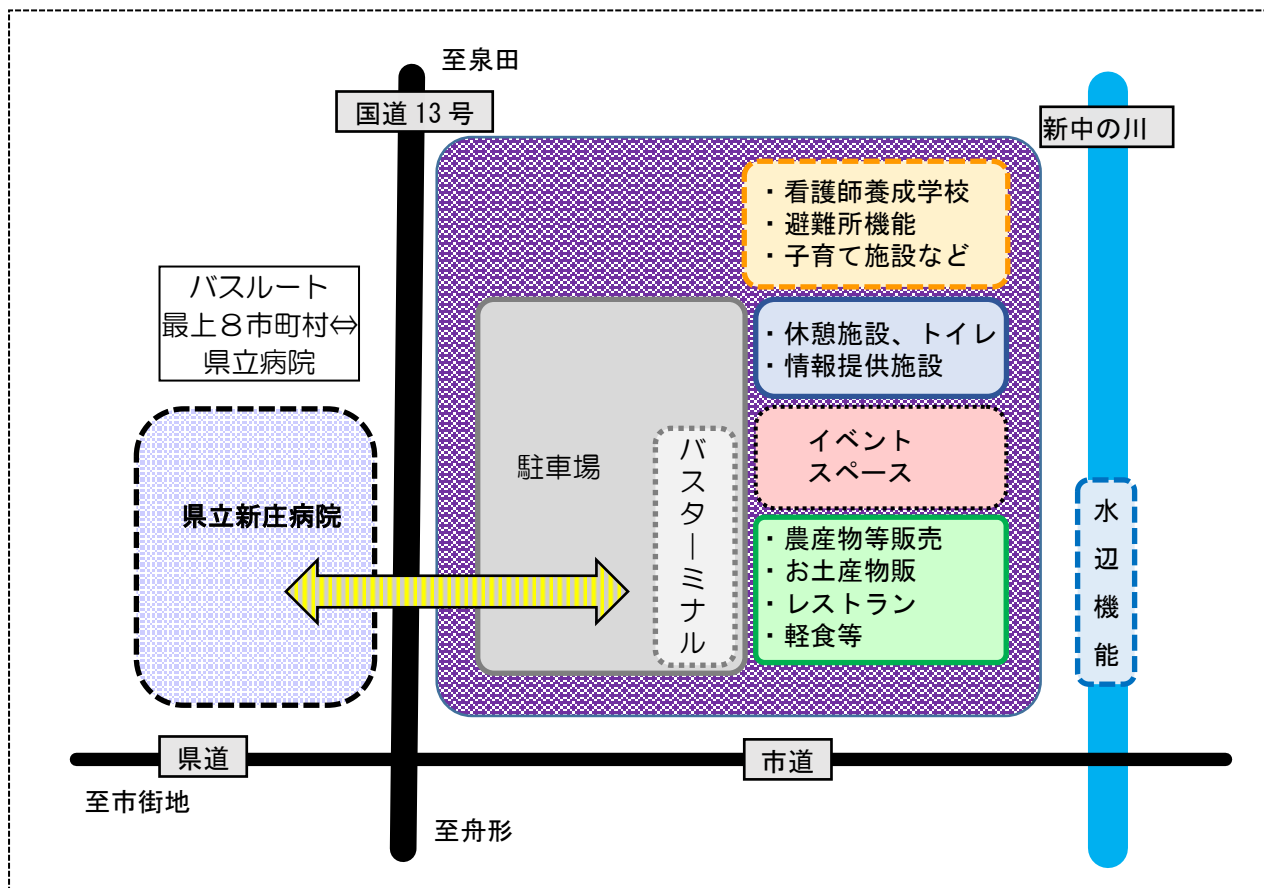
（魅力ポイント）

- ・ 県立病院との連携による防災拠点としての位置づけが可能
- ・ 県立病院整備により、入退院患者、外来患者、見舞いなどの集客性が期待できる
- ・ 看護学校設置を考えれば、道の駅と併設することでの相乗効果あり
- ・ バスターミナルを設けることで、最上8市町村→県立病院→道の駅の流れをつくり、買い物難民対策や高齢者の健康増進への効果あり
- ・ 東山周辺（体育館、野球場、陸上競技場等）利用者の飲食需要が見込める可能性あり
- ・ 新庄IC、新庄北ICを活用してツアー客を見込める

（留意点等）

- ・ 商業地にあり土地購入コストが3候補地の中では一番高い
- ・ 新たな沿道開発することにより、中心市街地のコンパクト化に逆行
- ・ 土日や冬期間の混雑に加え、施設整備のためには交通整理の整備が不可欠

<想定される導入機能例>



③ 候補地 D (新庄 IC 付近)

<航空写真>



<評価表>

要素	評価項目	評価	主な理由
【1】 集客力	①前面交通量及び将来交通量の見通し	◎	7,950 台 (県道 34 号) 東北中央自動車道と新庄酒田道路との結節点であることから、潜在交通量を 27,037 台試算
	②アクセス		新庄 IC 近接、渋滞発生なし
【2】 用地の確保	①必要用地面積	△	約 2.0ha
	②用地買収コスト		民有地買収 (路線価: 13,900 円/m <sup>2</sup> )
	③用地の拡張性		新庄用水ポンプ、高圧の鉄塔あり
【3】 周辺地域の魅力	①周辺地域プラス要素	△	特になし
	②周辺地域マイナス要素		
	③周辺の景観	△	新庄用水のポンプ場及び高圧の鉄塔
	④住宅地への影響	△	住宅地に近接

道の駅の目的	評価
①道路利用者への安全で快適な道路交通環境の提供	◎
②地域振興へ寄与	△

## 【最上地域のゲートウェイで 新たな魅力づくりができる道の駅】

若手農家や工芸家が自由に農産品や作品を出品することや周辺の2つの市内高校や農林大学校と連携することで、若者が自由にチャレンジできるような空間・機能を提供します。様々なイベントやサービスを行うことで、継続的な賑わいの創出を行うとともに新庄の未来を担う人材育成を行います。

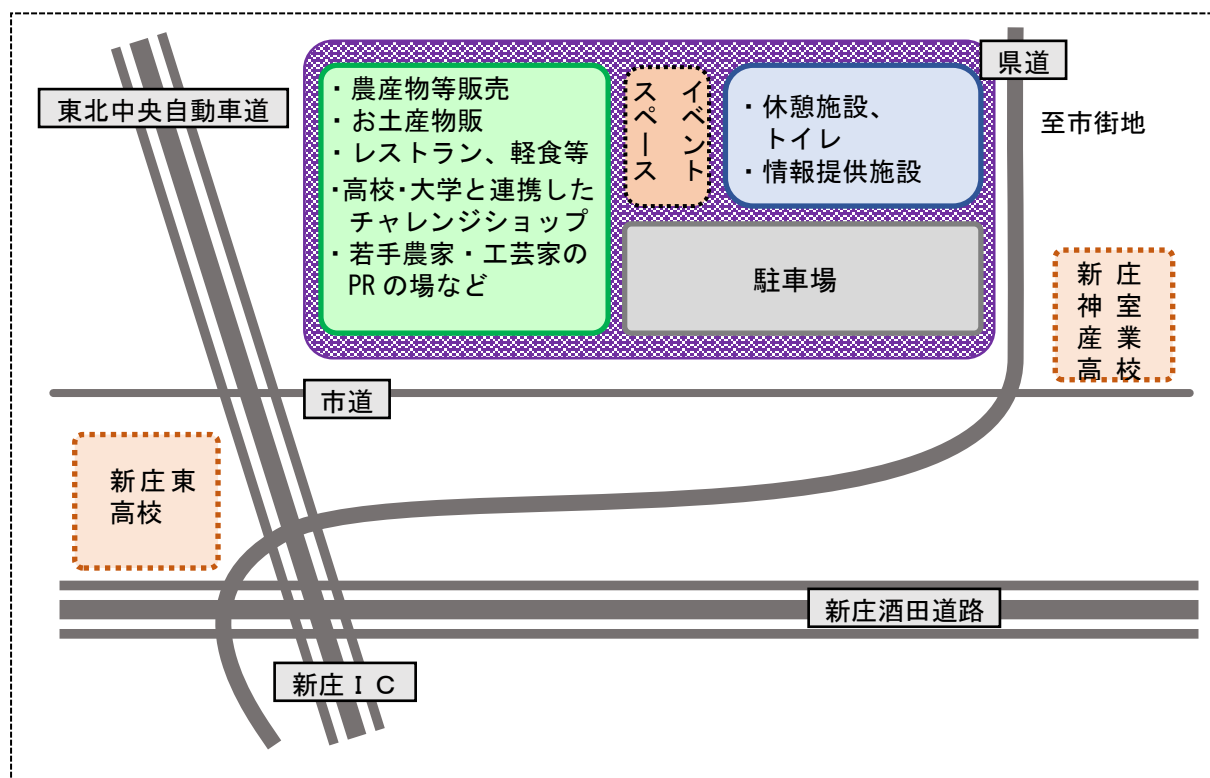
### （魅力ポイント）

- ・新庄 I C（高速道の J C T）に近く単に S A・P Aの機能としては最適
- ・東北中央自動車道、石巻新庄道路の開通によりさらなる交通量の増加が期待できる
- ・農林大学校、新庄神室産業高校、新庄東高校とのコラボレーションによる若者視点、若者の活躍の場を提供

### （留意点等）

- ・市街地からは離れているため、地域の商業地域としては難あり
- ・新庄用水ポンプ場や高圧の鉄塔などがあり、土地利用に制限が加わる

### ＜想定される導入機能例＞



### （４）候補地の選定について

上記にて候補地3カ所についての整備検討イメージまでを行いました。道の駅整備にあたり、3候補地はそれぞれ異なった特徴をもつ道の駅が整備できるとの結論に至りました。今後は、本基本構想での分析・結果を基に、総合的な視点から候補地の絞り込みを行います。



## 7. 整備手法・管理運営形態

### (1) 整備手法

道の駅は、道路利用者のための休憩施設であり、地域のふれあいの場となる地域振興施設でもある二面性を持つ施設で、“地域の顔”になります。

道の駅の整備は、道路管理者と市町村等との相互協力によって進められるもので、その整備手法は施設整備を道路管理者か市町村等のどちらが行うかによって異なります。整備手法は以下のような二つに分類されます。

#### ■道の駅の設置者と整備手法

設置者	・市町村、公益法人等	
整備手法	単独型	・道の駅を構成する施設の全てを整備する。
	一体型	・駐車場、トイレ、情報発信施設の一部を道路管理者が整備し、その他の施設は設置者が整備する。

### (2) 管理運営手法

道の駅の設置者は、市町村、公益法人等に限られます。

このため、管理運営手法には「公設公営」と「公設民営」があります。

#### ■道の駅管理運営手法

分類	手法		概要
公設公営	自治体直営		<ul style="list-style-type: none"> <li>自治体が直接管理運営する方法。</li> <li>トイレの維持管理や販売施設・飲食施設の運営など、施設ごとに業務委託またはテナント方式をとる場合が多い。</li> </ul>
公設民営	管理運営委託 (指定管理者)	公共的団体 (第3セクター)	<ul style="list-style-type: none"> <li>道の駅の運営を目的に行政と民間共同出資によって設立される組織(第3セクター)に、施設全体の管理運営を委託する方法。</li> <li>販売施設・飲食施設はテナント方式をとる場合もある。</li> </ul>
		民間事業者等	<ul style="list-style-type: none"> <li>民間企業やNPO法人、団体農業組合など既存の組織に、施設全体の管理運営を委託するなどが考えられる。</li> </ul>

※指定管理者制度とは

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



(3) 管理運営主体の比較

管理運営主体ごとにそれぞれの特徴をまとめます。

■管理運営主体別特徴

運営主体	長所	短所
自治体直営	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共目的が直接反映できる。</li> <li>行政施策との連動が図りやすい。</li> <li>公益性に優れ、地元との関わりや協力体制が図りやすい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>収益施設の管理、運営ノウハウの不足や労務管理及び財務管理面で不安があり、収益性が求められる道の駅での総合的な管理運営が困難となる場合がある。</li> </ul>
指定管理 (第3セクター)	<ul style="list-style-type: none"> <li>行政との連携が図り易く、地域活性化に資するような公益性の高い事業については効果を発揮する。</li> <li>公共と民間の意思の疎通が図りやすい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業の収益性が劣る面がある。</li> <li>損失が発生した場合には、行政による補填を要する事が懸念され、行政出資による危機感の不足や運営能力の欠如による破たん例もある。</li> </ul>
指定管理 (民間事業者等)	<ul style="list-style-type: none"> <li>民間企業が有する流通、小売に関わるノウハウを活かし、利用者ニーズに柔軟に対応することで、効果的・効率的な施設運営による収益性が期待できる。</li> <li>利用者や地域ニーズに適切に対応した魅力づくりなど柔軟な経営努力が期待できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業者によっては経営重視により、地元との関わりや協力体制が薄れることが懸念される。</li> <li>指定管理者に任期があることで、長期的な戦略が立てづらい面がある。</li> <li>短期間で指定管理者が交代した場合、ノウハウの蓄積が妨げられる懸念がある。</li> </ul>

(4) 本市の道の駅で考えられる整備・運営方法

①本市の道の駅における整備手法

本基本構想においては、駐車場、トイレ、情報発信施設の一部を道路管理者が整備することができるメリットがあることなどから、整備を道路管理者と市が相互連携により進めることができる一体型の整備手法を基本として検討します。

また、道の駅の整備により道路利用者の利便性を高めるとともに、地域振興施設において地域住民のみならず、来訪者と地域住民がふれあえる場の形成を図れるよう検討していきます。

②新庄市道の駅における運営者主体、運営方法

道の駅は、ヒト・モノ・情報が一元的に集まる仕組みを活用し、地域振興はもとより、市及び最上地域全体の活性化を目指した拠点となる施設です。このため、道の駅は公益事業と収益事業の両面を持つ施設とならざるを得ません。

特に収益事業については、採算性を重要視し持続性を確立することが必要であり、この点からは民間の活力を最大限に活かすことも重要と考えられます。

今後、管理運営手法における特徴を踏まえながら、具体的に整備検討を進めていく中で、本市において道の駅に適した運営主体や運営方法について検討していきます。

## 8. 今後の事業スケジュール

### (1) 今後の流れ

本市では、下記に記載の「道の駅」構想から運営までの流れを参考に道の駅開業に向けての検討作業を進めていきます。

### (2) 「道の駅」構想から運営までの流れ

資料：「やまがた道の駅ビジョン2020」

#### 構想段階（全体構想計画）

新たな「道の駅」を計画する場合、設置者である市町村等は、①「道の駅」の整備位置、②「山形らしい」基本機能の整備方針、③当該「道の駅」の独自性等を明確にすることが必要である。また、必要に応じ、「道の駅」が接する道路の道路管理者と相談して、一体型か単独型かのどちらの手法で整備するかを決定する。

#### 計画段階（事業計画）

市町村等は、「道の駅」の基本設計、整備スケジュール、事業費等をまとめた事業計画を策定する。この場合、管理運営体制を想定した上で、関係機関との連絡協議会を設置し、必要に応じ、駅長の公募を行うなど、運営側の意向を事業計画の策定段階から反映していくことが重要である。

#### 整備段階（事業実施）

市町村等は、適用可能な整備や県の支援事業を活用し、上記の事業計画に基づいた実施設計を行い、施設の整備を進める。

#### 登録手続き

市長村長等は、国土交通省道路局長へ登録申請書を提出する。  
（単独型の場合は、道路管理者の推薦が必要）

#### 運営段階（管理運営）

市町村等は、駅長はじめ、管理運営者とともに、当該「道の駅」の独創性に磨きをかける一方で、他の「道の駅」とも連携することにより、年間を通じ、地域に根付いた安定した経営に努める。

【市町村等の関与】建設部局だけでなく、企画、福祉、商工、農林など幅広い関係部門が「道の駅」運営に携わっていくことが重要である。また、運営を委託した場合、設置者である市町村の意向で経営方針や施設運営の決定スピードが遅くならないよう配慮する。

【駅長の選任】駅長は、リスク管理ができて、商売というものを分かっている人を選任することが重要である。

【住民参加】「道の駅」を地域住民の雇用の場だけでなく、誰もが気軽に産直への出品や情報提供などを行うことができ、企画運営へも参加できる仕組みを検討することが必要である。

## 9. 新庄市道の駅外部検討委員会

本基本構想を策定するにあたり、市内関係団体から広く意見を聴くため、新庄市道の駅外部検討委員会を設置し、以下の日程で様々な検討・意見をいただきながら、策定を進めていきました。

### (1) 検討委員会開催スケジュール

回	期日	内容
第1回	平成29年7月21日	<ul style="list-style-type: none"> <li>新庄市道の駅外部検討委員会任命式</li> <li>道の駅の概要及び最近の動向について 講師：国土交通省東北地方整備局 山形河川国道事務所調査第二課 課長 河本 直志氏</li> <li>新庄市道の駅外部検討委員会について</li> </ul>
第2回	平成29年9月29日	<ul style="list-style-type: none"> <li>新庄市道の駅の検討について（立地場所）</li> </ul>
第3回	平成29年10月20日	<ul style="list-style-type: none"> <li>外部視察 （1）道の駅国見あつかしの郷（福島県伊達郡国見町） （2）秋保ヴィレッジ（仙台市青葉区） （3）錦ヶ丘ヒルサイドモール（仙台市青葉区）</li> </ul>
第4回	平成29年12月8日	<ul style="list-style-type: none"> <li>第3回の外部視察での感想</li> <li>立地環境評価表（案）の検討について</li> <li>道の駅のコンセプトと導入機能の検討について</li> </ul>
第5回	平成30年2月20日	<ul style="list-style-type: none"> <li>新庄市道の駅基本構想（素案）の検討について</li> </ul>

### (2) 検討委員会での主な意見

#### 《道の駅整備に向けて》

- ・最上ブランドということで、最上地域で連携した取り組みにしてほしい。
- ・外部と内部との調整をうまく図りながら進めてほしい。

#### 《道の駅の立地場所について》

- ・住宅が近いのは騒音問題や交通事故のリスクが大きい。
- ・東北中央自動車道沿いとなれば、素通りされないのではないか。
- ・アクセスが悪くて人気の道の駅もあるが、それは、首都圏からの客を見込めるので、新庄とは状況は異なる。
- ・道の駅の立地は市街地から離れている方が望ましいのではないか。
- ・地域課題について広く考えると必然的に候補地選びができるのではないか。
- ・東北中央自動車道が仮に秋田までつながった場合に国道13号の交通量が半減する懸念がある。
- ・交通量が多いということは、より多くの人目に留まるし、交流人口が増えるきっかけになる。
- ・交通量の多さが成功の条件となるのではないか。
- ・東北中央道と石巻新庄道路が全線開通すれば、将来的にさらなる交通量増加が見込める。
- ・候補地D以外に新庄IC南側付近の適当な用地はないのか。

《道の駅のコンセプト・導入機能について》

- 道の駅の魅力をどう引き出すかを最初に考えるべき。
- 新庄市の道の駅を最上地域の中心的な施設にして、若者が活躍できる魅力ある道の駅にしていきたい。
- 広い意味で地域全体に貢献できる施設にするかという案も出していかなければならない。
- 道の駅の運用をどうするかが重要になってくる。その道の駅でしかできない体験や商品をいかに打ち出していくかが重要になる。
- 交通量だけでなく、どのようなコンセプト、魅力を出していくかについて考えていく必要がある。
- その道の駅で何を売るのか、何をサービスするのが重要。
- 魅力ある資源が新庄にあるのか。
- 新庄で利益が出る道の駅をつくることができるのか不安がある。
- 新庄は、1年の半分が雪に覆われてしまう。地元客も利用できる施設にしないといけない。
- 新庄が最上地域の中心となって発信できるようにしたい。
- 最上地域の若い人たちが道の駅があることによって居場所がある場所が必要
- 農家だけでなく、伝統工芸品など若い人の活動発信ができる場は必要。
- 女性のさらなる活躍を考えると保育という面も重要になってくる。
- 市内には観光客がゆっくり食事をできる施設が少ないと言われる。市内の観光関連業者との連携したものにしてほしい。
- 一年中、子供たちが遊べる場所がほしい。
- 最上地域8市町村が連携しなければ、うまくいかない。
- 道の駅も進化している。他の似たような道の駅では、また新しい道の駅ができれば、客を取られる可能性がある。

《道の駅のターゲットについて》

- 観光客などの地元以外の利用頼みでは難しい、地元利用者が重要になってくる。
- 最上地域はせいぜい7万人くらいの人口を相手にしても成功しない。市外の中高年層やその孫たちをターゲットにしていくしかない。

《道の駅の整備・運営について》

- 行政で行っている道の駅で黒字化しているところはほとんどない。新庄市だけでなく、最上8市町村で負担できる形でいかに経費をかけずに設置できるかを十分に検討しなければならない。
- 道の駅を整備したところで、誰が運営するかが問題。手を挙げる民間事業者があるかどうか心配。
- 誰が運営をしていくか非常に大事になってくる。若い人が積極的に参画できるような仕組みづくりと常に活性化していける取り組みが大事だと思う。
- コストバランスを十分に考えて取り組んでいく必要がある。
- 道路整備費用に関しては、国や県へ要請をして予算的な協力をお願いすることで、市の負担が軽減するのではないか。
- 立ち行かなくなった時、誰が責任を取るのか。最終的に市民の負担にならないようにしないとい

けない。

- ・市民が納得できるような説明をしていく必要がある。

《道の駅整備の影響について》

- ・既存類似施設への悪影響を出ることも心配している。
- ・新たな産直が増えることで、産直の魅力が乏しくなってしまうことを懸念している。
- ・道の駅が増加する一方、道の駅間の競争が激化してしまう可能性がある。

※なお、各候補地に関する意見等については、6（4）各候補地の整備検討イメージに反映させて記載しております。

（3）委員名簿

委員（12名）

No.	氏名	所属団体	備考
1	佐藤慎也	山形大学学術研究院 教授	委員長
2	井上達也	新庄市農業協同組合 理事参事兼企画管理部長	
3	笹木 透	新庄もがみ農業協同組合 営農経済部長	
4	大場清文	新庄商工会議所 専務理事	
5	津藤真知子	株式会社もがみ物産協会 専務取締役	
6	大類好一	新庄観光協会 事務局長	
7	鳥村成実	有限会社トランスオーシャンツーリスト 専務取締役	
8	白鳥忠明	株式会社カキザキニューグランドホテル 支配人	
9	樋口 修	エコロジーガーデン交流拡大プロジェクト 実行委員会 実行委員長	
10	金田 肇	株式会社山形銀行新庄支店 支店長	～H29.10.2
	村上敏昭		H29.10.2～
11	金田孝司	一般社団法人山形県建設業協会最上支部 副支部長	
12	伊藤元昭	新庄市副市長	副委員長

（順不同・敬称略）

アドバイザー（2名）

No.	氏名	所属団体
1	河本直志	国土交通省東北地方整備局山形河川国道事務所調査第二課 課長
2	菊地昭雄	山形県最上総合支庁建設部建設総務課 副主幹

（順不同・敬称略）



(4) 設置要綱

(目的)

第1条 新庄市道の駅の基本構想（以下「基本構想」という。）を策定するにあたり、広く関係団体から意見を聴くため、新庄市道の駅外部検討委員会（以下「委員会」という。）を設置する。

(所掌事項)

第2条 委員会は、次に掲げる事項について調査、検討及び協議を行う。

- (1) 基本構想に関すること。
- (2) 前号に掲げるもののほか基本構想の策定に関し必要な事項に関すること。
- (3) その他市長が必要と認める事項に関すること。

(組織)

第3条 委員会は、委員15人以内で組織する。

2 委員は、次に掲げるもののうちから市長が委嘱する。

- (1) 学識経験を有する者
- (2) 農業団体関係者
- (3) 商工観光団体関係者
- (4) 金融機関関係者
- (5) 建設団体関係者
- (6) その他市長が適当と認める者

(任期)

第4条 委員の任期は、市長が委嘱した日から平成30年3月31日までとする。

(委員長等)

第5条 委員会に委員長及び副委員長を置く。

- 2 委員長は第3条第2項第1号に規定する委員のうちから市長が指名する。
- 3 副委員長は委員のうちから委員長が指名する。
- 4 委員長は、委員会を代表し、会務を総理する。
- 5 副委員長は、委員長を補佐し、委員長が欠けたとき又は事故があるときは、その職務を代理する。

(オブザーバー等)

第6条 検討委員会に、オブザーバー及びアドバイザーを置くことができる。

- 2 オブザーバー及びアドバイザーは、第2条に規定する所掌事項を検討するために必要な専門的な知識又は経験を有する者とする。
- 3 オブザーバー及びアドバイザーは、必要に応じ検討委員会に出席し、専門的な見地から助言又は協力を行うものとする。

(会議)

第7条 委員会の会議は、委員長が招集し、議長となる。

- 2 委員長が必要と認めるときは、関係者の出席を求め、その説明又は意見を聴取することができる。

(庶務)

第8条 委員会の庶務は、都市整備課において処理する。

(その他)

第9条 この要綱に定めるもののほか、必要な事項は、市長が別に定める。

附 則

（施行期日）

1 この要綱は、公布の日から施行する。

（経過措置）

2 この要綱の施行後最初に開催される委員会の会議は、要綱第5条の規定にかかわらず、市長が招集するものとする。

（有効期限）

3 この要綱は、平成30年3月31日限り、その効力を失う。

新庄市道の駅基本構想（案）

平成30年3月

編集・発行 新庄市 都市整備課 都市計画室

〒996-8501 山形県新庄市沖の町10番37号

TEL 0233-22-2111（内528）

E-mail [toshikeikaku@city.shinjo.yamagata.jp](mailto:toshikeikaku@city.shinjo.yamagata.jp)