

第 5 回 新庄市道の駅検討委員会 会議録

開催日時	平成 30 年 2 月 20 日 (火) 午後 2 時から午後 4 時まで
開催場所	新庄市役所第二庁舎 会議室

出席者 (敬称略・順不同)

・委員 (10 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	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	
8	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	
9	村上 敏昭	株式会社 山形銀行 新庄支店 支店長	
10	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	
11	伊藤 元昭	新庄市副市長	副委員長

(欠席委員 1 名)

・アドバイザー (2 名)

No.	氏 名	所 属 団 体
1	前田 真一	国土交通省東北地方整備局山形河川国道事務所交通対策課 専門職
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

・コンサルタント (2 名)

No.	氏 名	所 属 団 体
1	黒川 朋広	ランドブレイン株式会社仙台事務所 所長
2	山路 省一郎	ランドブレイン株式会社仙台事務所 室長

・事務局 3 名

No.	氏 名	所 属 団 体
1	土田 政治	新庄市都市整備課 課長
2	外塚 智	新庄市都市整備課 都市計画室長兼高速道路対策室長
3	日塔 渉	新庄市都市整備課 主事

会議事項

(1) 開 会
(2) 協議事項 新庄市道の駅基本構想（素案）の検討について ①基本コンセプト、整備検討イメージ ②今後の流れ ③各委員から候補地についての意見 ④交通量と交流人口との関連性について
(3) その他
(4) 事務連絡
(5) 閉会

(2) 協議事項

新庄市道の駅基本構想（素案）の検討について

①基本コンセプト、整備検討イメージ

—事務局説明（省略）—

委 員） 前回の検討会の際にも話をしたが、候補地 D よりも新庄 JCT 南側では検討できないのか。前はハード面の課題があるとの話だったが、本当に不可能なのか。

委 員） 補足という形になるが、既に完成している高速道路への取り付け道路をつけることは本当に不可能なのか。

アドバイザー（国）

取り付け道路をつけると莫大な費用がかかってしまう。かなり難航はすると思う。

委 員） 最上地域での道の駅ネットワーク構想の進捗はどうなっているのか。

アドバイザー（県）

現在、最上地域における道の駅の在り方について8市町村の皆さんと一緒に検討している。この検討会で、現在管内に一つしかない道の駅の数を増やして互いにネットワーク化し、地域の魅力を高めるとの方針になった。

この方針により各市町村において、それぞれ設置を検討していただいたが、一番の課題は交通量5,000台以上の登録要件である。また、道路利用者を考えた適地選定の場面でも適地が見当たらない状況となっており、管内に道の駅を8つ作るのは難しい状況となっている。

このような中、最上地域全体の道の駅について、地域の交通の要衝に各市町村が協力して作ってはどうかという意見が出てきている。

委員長） 道の駅の整備には県でも参画できるのか。

アドバイザー（県）

県内の事例を申し上げると、平成30年4月にオープン予定の「道の駅よねざわ」

についてはアクセス道が県道で、ゲートウェイ型として全県的なPRが出来るため、道路管理者である県が建設費用の一部を負担している。具体的には、道路管理上必要な駐車場、トイレ、道路利用者の休憩施設についての整備・維持管理費用について県が負担をしている。

最上地域においても同じことが言える。最上地域は、秋田方面、宮城方面からのアクセスの入口になることから、「道の駅よねざわ」と同様に考えていけると思われる。

②今後の流れ

—事務局説明—

事務局) 基本構想の取りまとめを年度いっぱい行う予定。市議会からの道の駅の検討についての提言を受けてスタートしていることから、3月議会にて基本構想の中身について説明を行っていく。

取りまとめを進めていく中で、各候補地の課題が見つかってきている。事業に遂行にあたり大きな負荷がかかる部分について十分に検討した上で、最終的な候補地を選定しなければならないと考えている。

課題の検討を詰めるのに、数カ月の時間が必要になってくると考えている。最終的な候補地の確定に関しては平成30年6月くらいまでにはまとめていきたい。

なお、基本構想については、取りまとめの後にパブリックコメントを行うことで、市民の意見を広く聴いていきたい。また、市の重要な案件に関しては政策調整会議で決定することとなっていることから同会議にて最終的な場所の提案を行き、議会からご承認をいただく手順を踏んでいく。

現在は、基本構想の次の段階にあたる基本計画策定の予算措置をしていない。最終的な候補地が承認を得られれば、予算化していく。

委員) 大きな負荷がかかるという発言があったが、大きな負荷がかかるという感覚は、市役所の内部で大きな負荷がかかると決めていくのか。例えば一般の人が参加するということはできないのか。

事務局) 大きな負荷というのは、例えば候補地Aの場合は、既存施設の活用団体との調整が大きな要素になってくる。候補地Dであれば、新庄用水が近くにあり、地上権が設定されている場合、移設費用が大きな負担がかかる場合がある。

また、委員の方から候補地に新庄JCT南側付近という話が出たが、高速道路の取り付け道路については、道路管理者が負担してくれればいいが、市で億単位の負担をしなければならない。そうすると、その後の道の駅整備に大きな障壁となりかねない。このようなことを各候補地に照らし合わせて、まずは事務局としての考えを示していきたい。

委員) 先ほど、「道の駅よねざわ」の事例を話してもらったが、もし課題解決に大きな負担があるのであれば、国や県からの補助を要請いくなどの前向きな取り組みをして

いかなければならないのではないかと。国や県からの知恵をもらいながらよりよいものにしてほしい。

委員) 道の駅を整備するなら将来の交通量が一番大事だと思う。市街地に作ったとしても新庄市の産直くらいにしかならない。東北中央道と石巻新庄道路が開通すると交通量はさらに増えると思う。整備にあたりいろいろな負荷があると思うが、人が集まる場所だからいろいろな負荷があるのが当たり前だ。県なり、国なりからの知恵をもらいながら進めていってほしい。

③各委員から候補地に関する意見

委員) 道の駅の運営のことを考えると集客力が必要。群馬県川場村の道の駅のように山の奥にある人気の道の駅もあるが、事業の継続性を考えれば、やはり交通量が多い候補地Dに作っていただきたいと考えている。

実現までの課題もあると思うが、高速道路の取り付け道路を整備することは、100%無理なわけではないとの話だったので、国、県と協力してクリアしていってもらいたい。

委員) 将来的なことを考えると、交通量の観点から見れば候補地Dがいい。最上地域全体の産業の拠点施設として考えれば、候補地A、Bという考え方もあるが、道の駅の本質からいくと高速道路付近なのかなと考えている。

委員) 高速道路の交差付近というのは大変魅力的だ。候補地Dは商業地域から離れていることが留意点(マイナスポイント)となっているが、むしろ既存業者との差別化になることがプラスポイントになるのではないかと。

委員) 候補地Dではなく、新庄JCT南側付近を提案したい。

市に負担がかかってしまうものでは駄目。採算性を考えて民間の活力を活かしてほしい。最上地域には県内でもすべての面で劣っている。ここで8市町村がまとまった道の駅を作してほしい。

建物自体は身の丈にあったものでいいと思うが、立地場所は非常に重要だと思う。

委員) 候補地D。道の駅ができる頃には、東西南北の高速道路がつながると思う。

道の駅そのものの機能を考えると候補地Dだと思う。

委員) 観光交流人口で考えると交通量の多さがどのように効果があるのかを聞きたい。

どのくらいの観光客を見込んでいくのかについて考えていく必要がある。

候補地Dは最上地域のゲートになり得ると思うが、どのくらい観光客が流入していくかについて調査していく必要があるのではないかと。

委員) 候補地はどこでもいい。産直ありきの道の駅を脱却することが大事。道の駅の運営を誰が運営するのか、何をするのが大事。場所そこまで重要ではない。群馬のケースもある。新しい建物には誰でも来る。そこからの継続性が大事。道の駅の運営は赤字が多いという現状の中で、もし赤字になった場合誰が責任を持つのか。市民のつけという形でまわってくるのでは困る。整備するのではあれば、基本計画で

十分に内容を考えていかなければならない。

委員) 山形市に住む者として新庄を訪れる場合、市街地までいくことは少ない。初期コストはなるべく抑えた方がいいと思うが、新庄の顔となると候補地Dがいいのではないか。やはりドライバーの目につく場所がいいのではないか。

委員) 候補地D。東根以北は無料であることから尾花沢を通過すればトイレ休憩する場所がない。将来的な交通量が多くなる中で、道の駅を整備することで新庄を素通りされる可能性が少なくなると思う。

委員) 交通量が大きき要素であると思う。課題がある中で、SA・PAであればすぐ行けるが、アクセスする時間が3分も10分もそれほど変わらないのかなと思う。国重要文化財のある候補地Aあたりが無難なのかなと考えている。

アドバイザー(国)

場所の選定も一番難しいと思うが、一番大事なのが、コンセプトであると思う。皆さんがどういった道の駅を作りたいのかという部分を詰めていく必要があると思う。

アドバイザー(県)

作ってよかったと思われるような道の駅づくりがいいと思う。新庄市だけでなく、最上地域全体という視点でも検討いただけるとありがたい。

④交通量と交流人口との関連性について

委員) 候補地Dは見晴らしがいいから相当なインパクトあると思う。

委員) 最上地域の人口は8市町村合わせて7万人を切っている。道の駅を作った時に、最上地域の人ではなく、地域外の人を相手にしないといけない。酒田、新庄、石巻の横軸と東北中央道の縦軸の両方の整備が必要。その上で、新庄は縦軸と横軸の両方が交差する魅力的な立地にある。いくら人気が出たとしても、高速ICを降りて市街地に行くことは考えづらい。人が集まらないことには成功はない。

委員) 高速道路が出来たことで、今までにぎわっていたところがどんどん衰退していった。交通量が多いことでより多くの人の目につくことから、交流人口は増えていくと思う。

委員) 他の道の駅と違った道の駅を考えていく必要がある。若い人を集めて検討していく必要がある。交通量がないところに整備しても、よほど魅力がないと集まらないと思う。

委員) コストバランスを見て場所を考えていかないといけない。フレキシブルに対応できる道の駅を考えていく必要がある。

委員) 高速道路へ取り付け等、道路整備の負担については原因者(道路を整備したい団体)の負担になるのか。

アドバイザー（県）

高速道路への取り付け道路については、一般的には原因者の負担になる。一般道路の場合、交通量が多い等により、道路管理上休憩機能がより必要になってくれば、お互いの話し合いの中で決めていくことも考えられる。

アドバイザー（国）

高速道路に直接乗り入れる道の整備は、設置する市での負担も発生すると思う。

委員） 用地買収費は、例えば候補地Bで計算すると約4億円になると思うが、そうなのか。

事務局） 基本構想で示しているのは、あくまでも路線価であり、宅地並みの価格で考えた場合のケースである。候補地はすべて現況が田であるので、実際にどのくらいになるかはこれからの算定になると思う。

委員） それでは、用地買収費が下がるケースもあるのか。

事務局） 下がるケースも出てくると思う。

委員） 用地の買収というのは市の負担になるのか。

事務局） 用地の買収から建物の整備を含めて、10億から20億くらいの費用がかかるのが最近の道の駅の整備状況である。

委員） 道の駅の運営側から賃料を取って市へ払っていくのか。

事務局） 一般的にイニシャルコストについて運営者側へ負担を強いるケースはしていない。運営側で賄いきれない部分を自治体が負担しているケースが多いと思う。

※欠席委員より後日ヒアリングを行った際の意見

可能であれば、候補地Dの新庄IC付近を希望する。

旅行業界からすれば、移動ロスが少ない方が旅行の行程上スムーズなのでIC付近が最適。今はトイレ休憩を道の駅や高速道路上のSAへすることが当たり前になってきている。

旅行の行程を考える上でも高速IC付近が最適。ただ、場所だけでなく、施設の内容が非常に重要であるので、立ち寄りたいと思わせる魅力が必要になってくることから、充実した施設にしてほしい。

(3) その他

(4) 事務連絡

基本構想書が完成次第、委員の方へ配布する旨の説明を行った。

(閉会)

※発言内容をよりわかりやすく理解していただくために発言の趣旨と逸脱しない範囲で、表現等を編集しております。