

只見町の道の駅が目指すもの

—何のために何をしていく場なのか—

【目的】

道の駅を通じて実現したい状態



【運営方針】

目的を達成するための方針



【道の駅で行うこと】

目的を達成するために実施すること

基本構想での 道の駅の方向性

基本構想における道の駅の目指すべき姿

【位置付け①】
地域資源を活かした
観光交流の拠点

【位置付け②】
地場産品を活かした
地域振興の拠点

地域活力の向上

只見町の更なる発展

基本構想における位置付けをふまえた道の駅の展開イメージ

【位置付け①】 地域資源を活かした 観光交流の拠点

<道の駅の展開イメージ>

- 町外からの来訪を増やし
外貨を獲得
- 町内観光のフロント機能
- 町民との交流、関係人口
の形成

≡ゲートウェイ機能

【位置付け②】 地場産品を活かした 地域振興の拠点

<道の駅の展開イメージ>

- 全町の地場産品の集約
- 全町が関われる仕組み
(農産品の出品など)
- 地域課題を解決できる地
域向けサービスの充実

≡地域センター機能

基本構想における道の駅の目指すべき姿

【位置付け①】
地域資源を活かした
観光交流の拠点

【位置付け②】
地場産品を活かした
地域振興の拠点

地域活力の向上

「地域活力の向上」に向けた施設目的：
この施設では地域活力の向上を以下のように捉えます。

只見の**持続可能性**を高めること

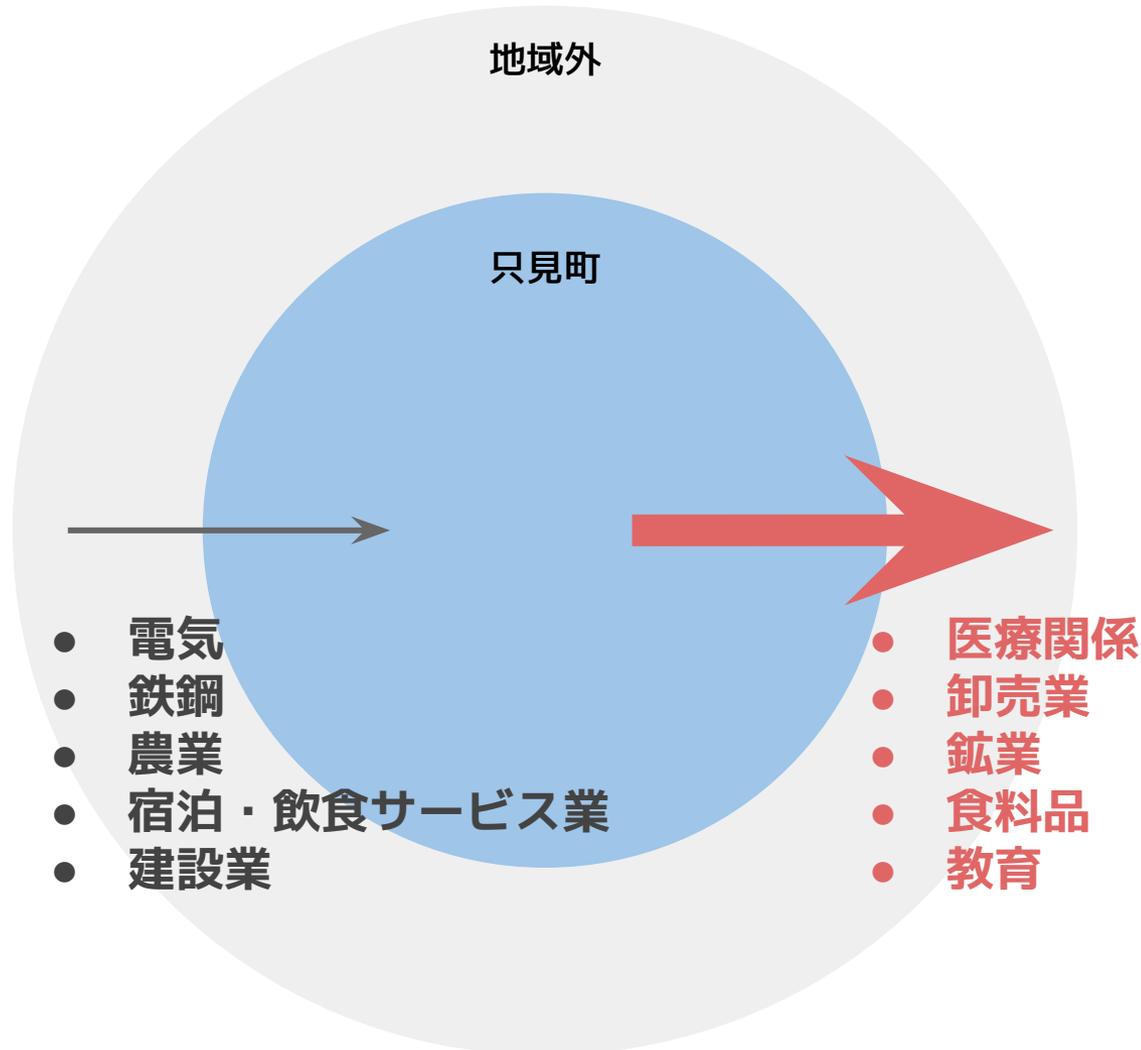
只見に生きる人が
末永くいきいきと安心して
暮らしていけること

只見町の現状と 只見町道の駅が目指すべきもの

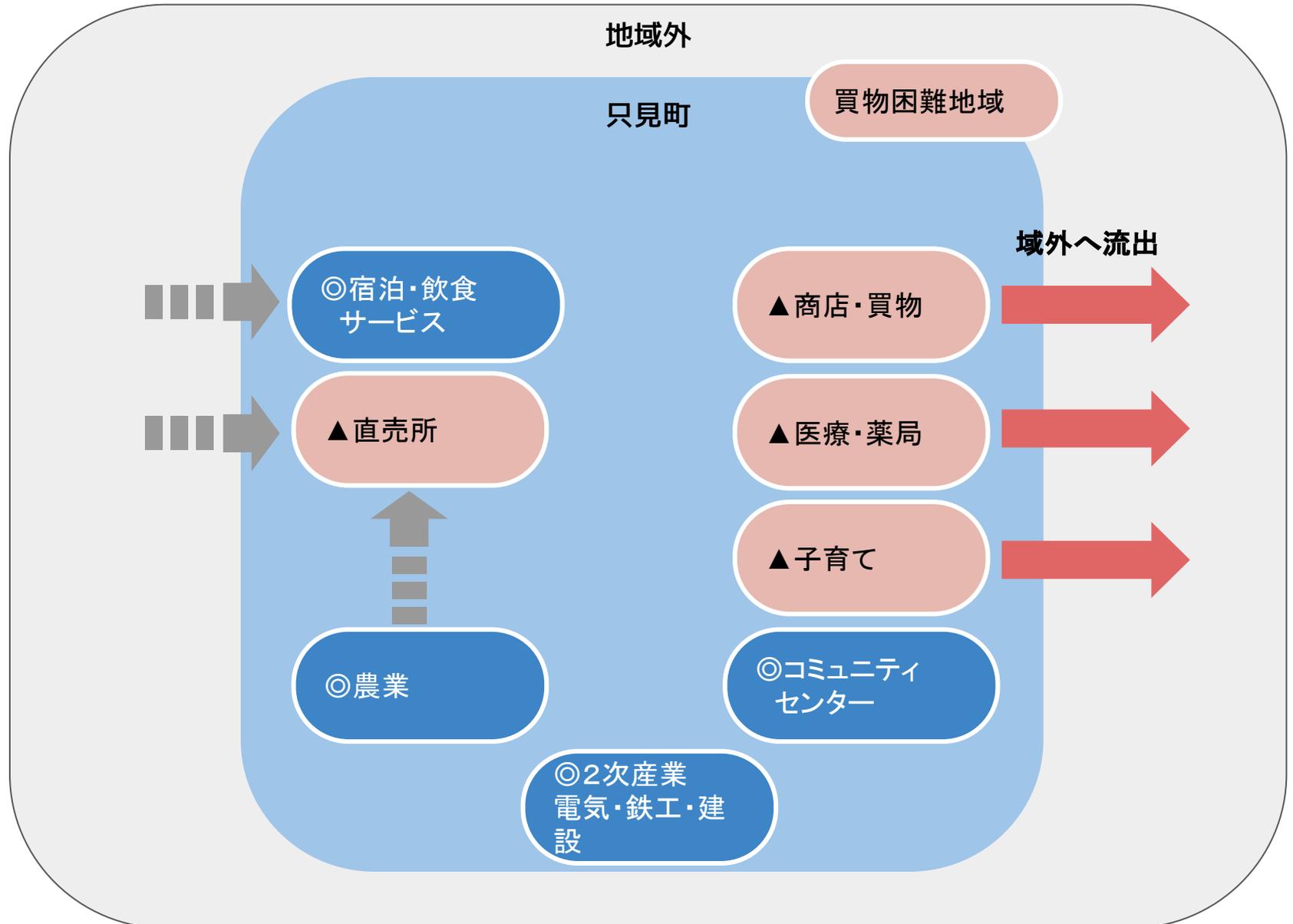
産業の移輸出入額は貿易赤字状態

300億円の収入があるが、100億円が地域外へ

(出典：地域経済分析システム (RESAS) 、
<https://resas.go.jp/regioncycle/#/map/7/07367/2/2015>)

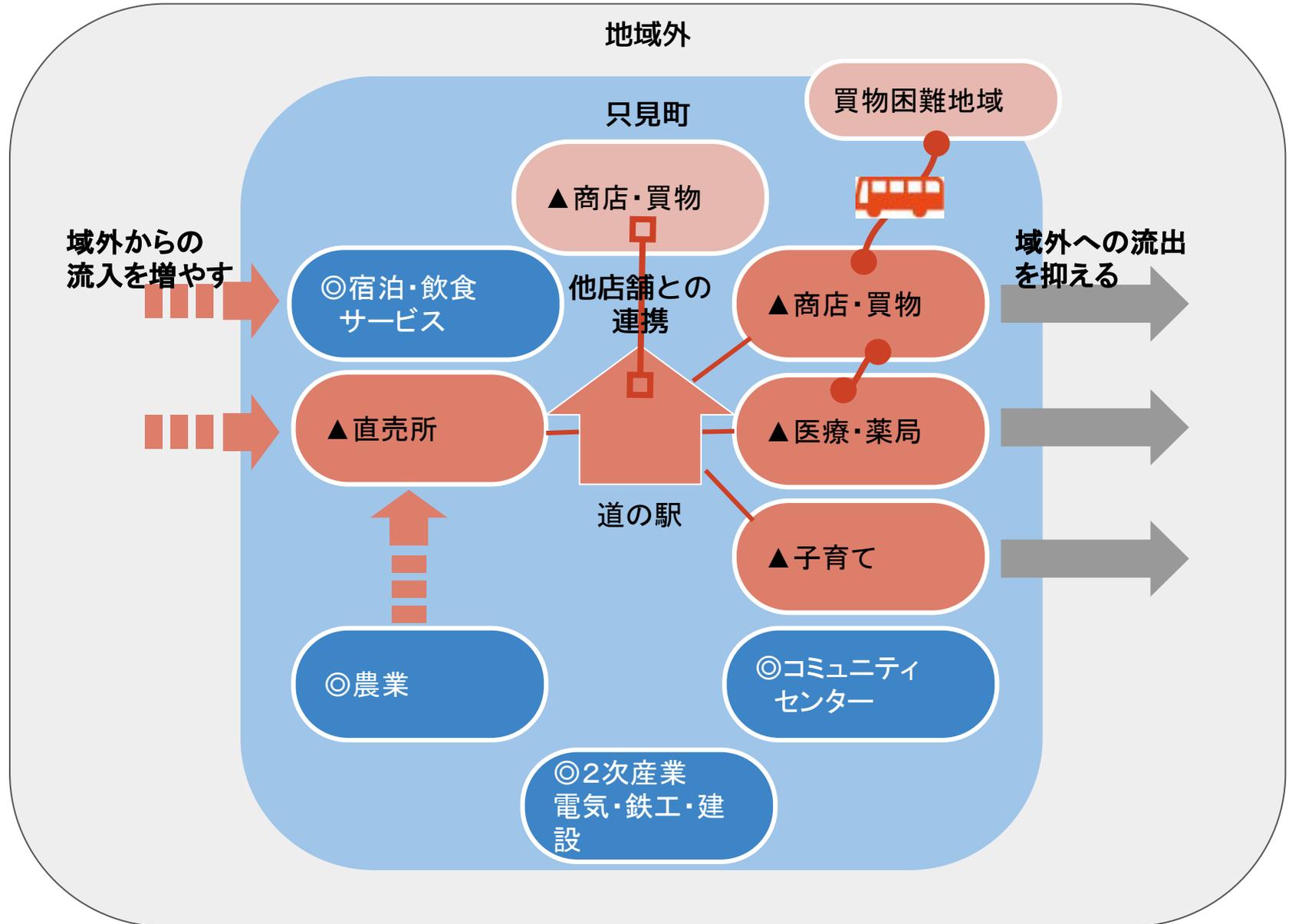


只見町の現状



只見の道の駅が目指すべき姿（事務局案）

道の駅により域内の経済循環を高める≒持続可能性の向上≒暮らしやすいまち



国土交通省の定義（ゲートウェイ機能と地域センター機能）

**地域外から活力を呼ぶ
ゲートウェイ型**

地域の観光総合窓口機能
地域全体の観光案内、宿泊予約窓口 等

インバウンド観光の促進
外国人案内所、免税店、無料公衆無線LAN、
海外対応ATM 等

地方移住等の促進
地方移住のワンストップ窓口
ふるさと納税の情報提供 等

「道の駅」が
活力を呼び、雇用を創出、
地域の好循環へ



**地域の元気を創る
地域センター型**

地域の産業振興
地方特産品のブランド化、6次産業化 等

地域福祉の向上
診療所、役場機能、高齢者住宅 等

高度な防災機能
広域支援の後方支援拠点、防災教育 等

出典：国土交通省

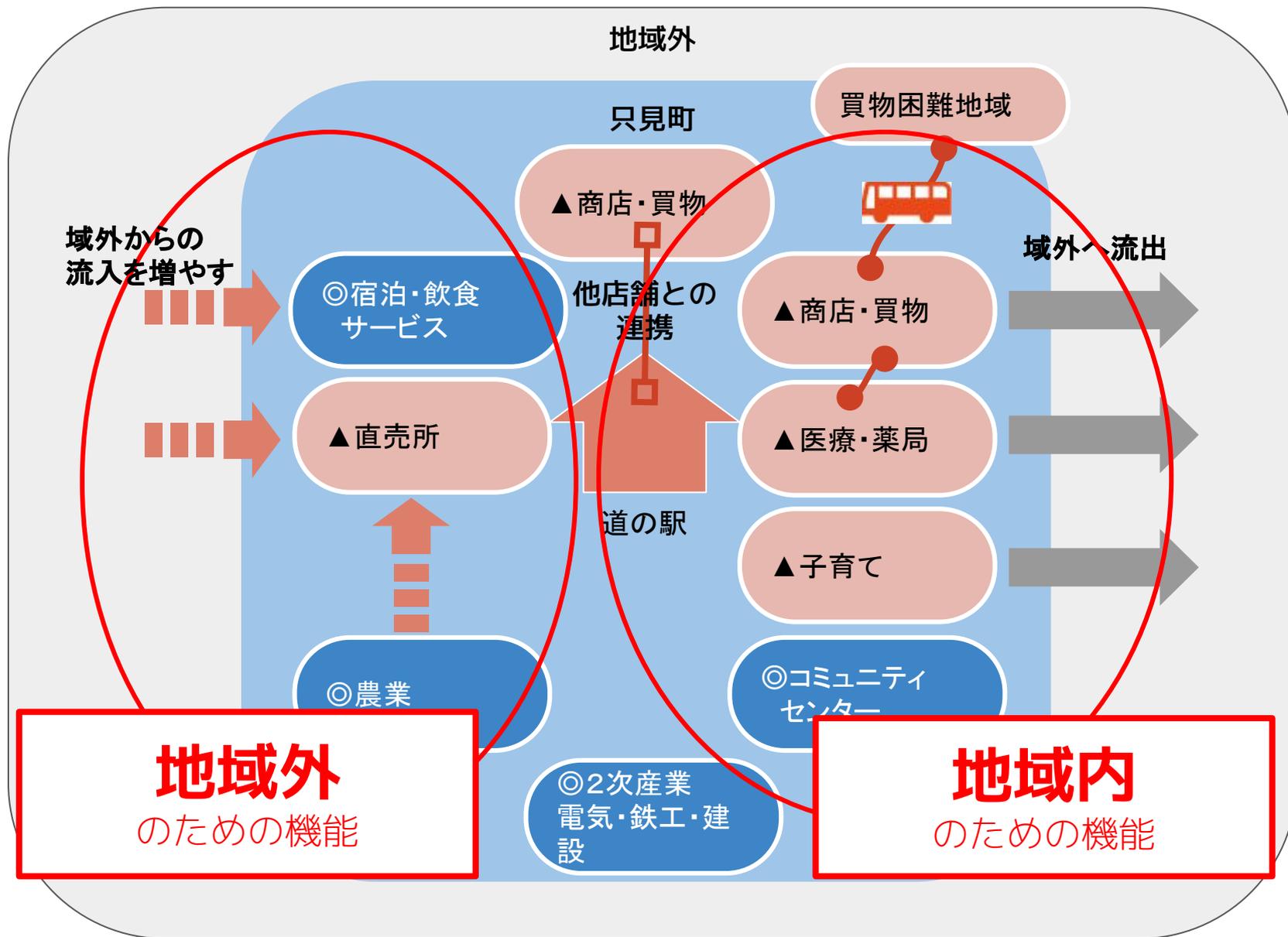


地域外
のための機能



地域内
のための機能

只見町道の駅でも、地域外のための機能と地域内のための機能が必要と考えます。



只見町道の駅の運営イメージ

【目的】

只見の持続可能性を高めること



【運営方針】

地域外のための機能と地域内のための機能の
相乗効果を実現する



【道の駅で行うこと】

ゲートウェイ

地域外・観光客向
けのサービス

コミュニティ

両者の活動を促進
するためのネット
ワーク形成や、知
を蓄積・共有する
場

地域センター

地域内向けのサー
ビス

運営方針：行政の事業として実施するところとそうでないところ

地域外のための機能

地域内のための機能

行政の事業として実施する事項

- 情報提供
- まちなかや町内各産業との連携

- 福祉
- 防災
- 民間事業者のネットワーク形成
- 子育て世代の交流の場づくり
- 町民向けの体験講座

- 着地型観光商品の企画
- イベントの企画運営
- ワークーションの受入れ
- 伝統文化、食文化体験

- 宅配サービス
- 買物代行サービス
- 農産物などの集荷運搬

民間の事業として実施する事項

- 製品の販売
- レストラン経営
- 事業開発、商品開発

- 事業開発、商品開発

次世代型道の駅の機能（案）

只見町

特色あるまちづくり

- ・雪や自然資源のエネルギーなどへの活用検討
- ・自然資源を活かした新たなライフスタイルの検討

雇用創出・産業

- ・魚族を活用した商品開発
- ・ひろろ細工を活かした新たなプロダクトデザイン
- ・ブナ加工品の開発
- ・豊かな自然資源・雪を活かした付加価値ある特産開発

子育て支援・福祉

- ・3地区から利用されるための移動手段など仕組みづくり
- ・地域の見守りなど少子高齢化に向けた支えあいの仕組みづくり

防災

- ・全町の防災計画

次世代型道の駅



- ・まちなか・3地区との相互連携
- ・自然エネルギーの利用

- ・自然を活かした、新たな只見ブランド商品の開発・販売
- ・工房などの起業支援の場の提供
- ・地域内に向けた手しごと講座

- ・若者や子育て世代が交流できる空間
- ・地域の人にとって利便性の高い商業活動
- ・域内交通の拠点
- ・道の駅が主体となった買い物代行、移動販売など

- ・備蓄、災害時避難場所となる空間

- ・四季の魅力を活かし通年でのイベントの開催

- ・只見町の自然、エコパークの情報発信

- ・まちなかとの相互連携
- ・郷土料理を食べられる場所への誘導
- ・その場で体験プログラムに参加できるなど、空き時間を有効に過ごせるサービス提供

- ・観光まちづくり協会と連携した観光情報の発信
- ・ワーケーションの受け入れ

- ・エコパークやブナ林などのガイドの更なる充実

- ・ブロッケン現象などの希少な風景体験の掘り起こしと効果的な発信

- ・四季の魅力を活かした活動

- ・まちなかの旅館、商店のサービス向上

- ・他の道の駅との広域連携

- ・海外客向けの観光商品開発

- ・より広い観光客層に受け入れられるよう観光資源の磨き上げ

自然首都・只見

観光交流

前提の確認

※事前のご意見、ご要望に関する回答

1. 近隣への騒音など影響について

■大型トラックの車中泊による影響リスク ～輸送業ヒアリングより～

①大型トラックの国道289号利用は限られる

- ・現在の輸送業は地域ごとの物流拠点を持ち、拠点間移動が中心となるため定められた輸送ルートを移動することが基本となる。
- ・輸送業のルート選定における優先事項は「安全性」「時間が読めること」であり、国道であっても山道は敬遠される。

②大型トラックの車中泊は配達先に近い郊外地が多い

- ・トラックドライバーの心理として、できるだけ配達先の近くで休みたいため、車中泊は都市部の近郊が多くなる。
- ・車中泊する際は近隣への迷惑にならない場所を探す。ドライバー同士で周辺に民家等がない道の駅などの情報交換をしている。

2. 全国の運営事例（★）

| 地域外から活力を呼ぶゲートウェイ型 | |
|-------------------|---|
| インバウンド観光 | <ul style="list-style-type: none">・多言語に対応した案内など、外国人案内所認定の取得・地酒やお菓子など、地域の特産品を免税で購入できる免税店の併設・外国発行クレジットカードの利用可能ATMの設置・無料公衆無線LAN環境の提供・電気自動車による周遊観光を可能とするEV充電設備の設置 等 |
| 観光総合窓口 | <ul style="list-style-type: none">・観光協会等と連携した地域全体の観光案内機能・宿泊予約やツアー手配のための旅行業の登録・単なる物見遊山にとどまらない、史実・文化など知的好奇心を刺激する機会の提供・地域資源を活かした体験・交流機会の提供 等 |
| 地方移住等促進 | <ul style="list-style-type: none">・空き家情報や就労情報など、地方移住に必要な情報のワンストップ提供・若者に地域の魅力を体験する機会の提供・運営スタッフの公募等による雇用機会の創出・ふるさと納税に関する情報提供 等 |

2. 全国の運営事例（★）

| 地域の元気を創る地域センター型 | |
|-----------------|---|
| 産業振興 | <ul style="list-style-type: none">・地域の特産品によるオリジナル商品開発、ブランド化・直接的な雇用に加え、地元生産者からの調達による雇用の創出・地元農林水産物を活用した6次産業化のための加工施設や、直売所の設置 等 |
| 地域福祉 | <ul style="list-style-type: none">・診療所、役場機能など、住民サービスのワンストップ提供・高齢者への宅配サービス・健康、バリアフリーに配慮した高齢者向け住宅の併設・子育て支援施設・地域公共交通ネットワークの乗継ぎ拠点・SS(サービスステーション)過疎地における石油製品の供給拠点機能 等 |
| 交通結節点 | <ul style="list-style-type: none">・公共交通の結節点として地域住民に交通サービスを提供する |
| 防災 | <ul style="list-style-type: none">・自衛隊、警察、消防等の広域支援部隊が参集する後方支援拠点機能・地場製品の取り扱いや燃料保有・非常電源装置等によるバックアップ機能・平時から防災啓発教育のため、既往災害等の情報発信 等 |

3. 近隣道の駅の運営状況 (★)

| | 奥会津かねやま | 尾瀬街道みしま宿 |
|----------------------------|----------------------------|----------------------------|
| 営業開始年月 | 平成25年(2013年)4月26日 | 平成18年(2006年) |
| 敷地面積 | 6,331㎡ | 4,067㎡ |
| 建物面積 | 980㎡ | 952㎡ |
| 駐車台数 | 大型6 小型46 障害者2 EV1 | 大型3 小型50 障害者2 EV1 |
| 年間売上高 | 8,327万円 | 10,000万円 |
| 利用者数 | 129,436人/年 | 236,000人/年 |
| 従業員数 | 8人 (正1人 パート7人 繁忙期に緊急雇用) | 7人 (正5人 パート2人 繁忙期に緊急雇用) |
| 前面道路 年間交通量 (12時間交通量ベース) | 805,190台/年 | 1,417,660台/年 |
| 立寄り率(同乗者数2.5 人換算) | 6.4% | 6.7% |
| 客単価(グロス) | 643円/人 | 424円/人 |
| ㎡あたり売上(施設延床 面積ベース) | 84,969円/㎡ | 105,042円/㎡ |
| 従業員一人当たりの売上 | 10,408,750円/人 | 14,285,714円/人 |

本表は「各委員限り」との条件で了解を得ていますので、取扱いについては各段の配慮をお願いします

3. 近隣道の駅の運営状況 (★)

| | 会津柳津 | あいづ 湯川・会津坂下 |
|------------------------|-----------------------|----------------------------------|
| 営業開始年月 | 平成14年(2002年)8月13日 | 平成26年(2014年)10月2日 |
| 敷地面積 | 6,333㎡ | 15,000㎡ |
| 建物面積 | 801㎡ | 1,475㎡ |
| 駐車台数 | 大型6 小型100 障害者1 EV1 | 大型11 小型100 思いやり2 EV2 第2駐車場93台 |
| 年間売上高 | 8,980万円 | 59,223万円 |
| 利用者数 | 263,000人/年 | 1,210,000人/年 |
| 従業員数 | 9人(正3人 臨時2人 パート4人) | 36人(正11人 パート25人) |
| 前面道路 年間交通量(12時間交通量ベース) | 2,113,350台/年 | 4,110,995台/年 |
| 立寄り率(同乗者数2.5人換算) | 5.0% | 11.8% |
| 客単価(グロス) | 341円/人 | 489円/人 |
| ㎡あたり売上(施設延床面積ベース) | 112,110円/㎡ | 401,513円/㎡ |
| 従業員一人当たりの売上 | 9,977,778円/人 | 16,450,889円/人 |

本表は「各委員限り」との条件で了解を得ていますので、取扱いについては各段の配慮をお願いします

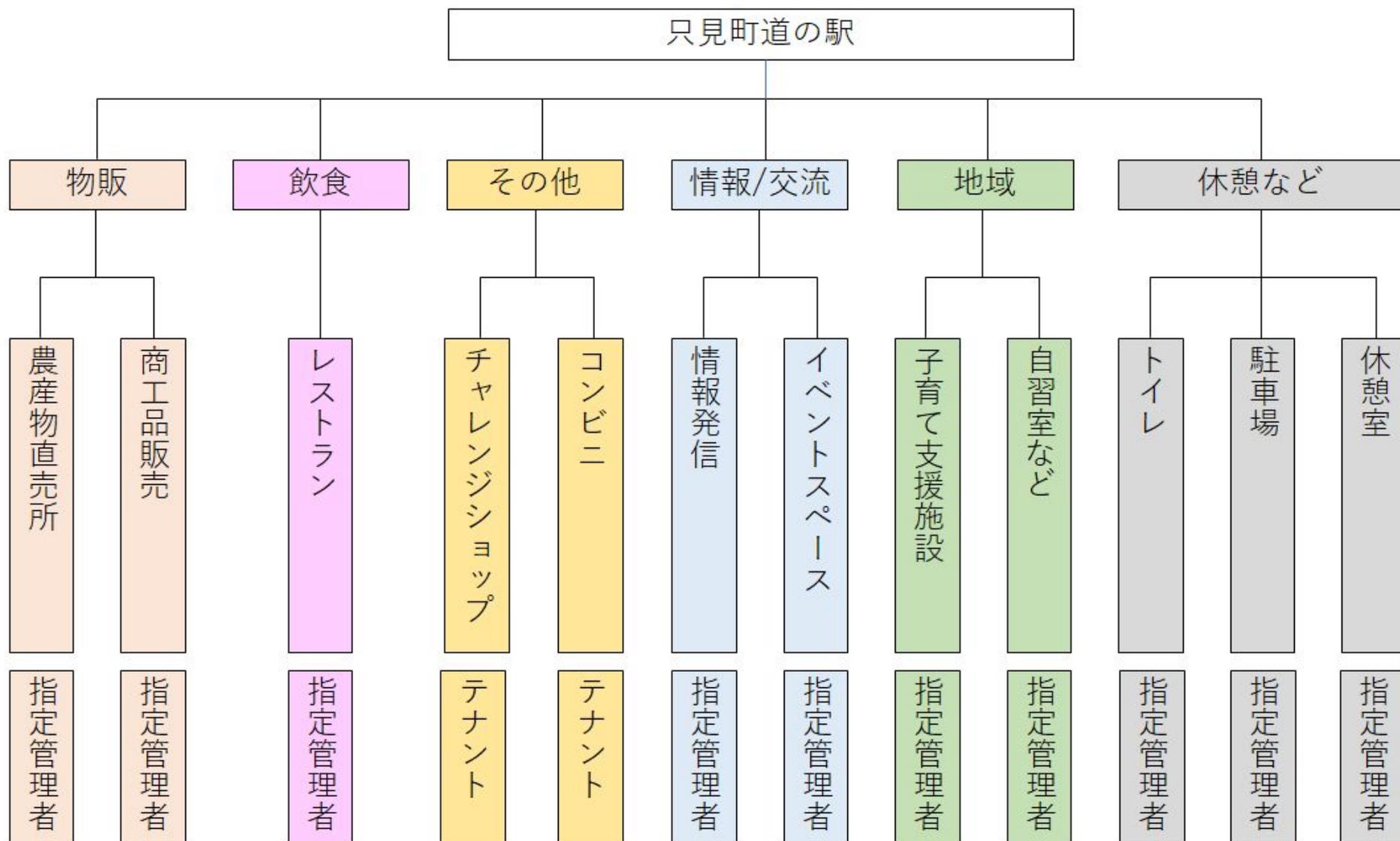
3. 近隣道の駅の運営状況（★）

| | 会津西街道たじま | しもごう Ematto(エマット) |
|----------------------------|--|------------------------|
| 営業開始年月 | 平成7年（1995年） 4月26日 | 平成24年（2012年） 4月 |
| 敷地面積 | 8,000㎡ | 10,003㎡ |
| 建物面積 | 300㎡ | 375㎡ |
| 駐車台数 | 大型10 小型44 障害者2 EV1 ピーク時は大型スペースを小型用に転用 | 大型8 小型40 障害者1 EV1 |
| 年間売上高 | 24,680万円 | 15,537万円 |
| 利用者数 | 242,283人/年 | 145,930人/年 |
| 従業員数 | 16人（正11人 パート5人） | 14人（正2人 パート8人 アルバイト4人） |
| 前面道路 年間交通量 (12時間交通量ベース) | 1,056,675台/年 | 1,107,775台/年 |
| 立寄り率（同乗者数2.5 人換算） | 9.2% | 5.3% |
| 客単価（グロス） | 1,019円/人 | 1,065円/人 |
| ㎡あたり売上（施設延床 面積ベース） | 822,677円/㎡ | 414,320円/㎡ |
| 従業員一人当たりの売上 | 15,425,188円/人 | 11,097,857円/人 |

本表は「各委員限り」との条件で了解を得ていますので、取扱いについては各段の配慮をお願いします

4. 只見町道の駅の需要予測、収支予測 (★)

道の駅の組織イメージ



4. 只見町道の駅の需要予測、コスト試算 (★)

①需要予測

(町外からの自家用車利用、只見線利用)

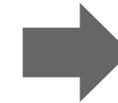
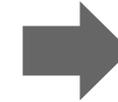
| | 交通手段 | 利用者数 (人/年) | 年間利用者数(A) (人/年) |
|--------------|------|---------------|--------------------|
| 利用者 少数 | 自家用車 | 130,305 | 134,685 |
| | 電車利用 | 4,380 | |
| 中間的な 利用者数 | 自家用車 | 167,699 | 175,583 |
| | 電車利用 | 7,884 | |
| 利用者 多数 | 自家用車 | 178,868 | 189,060 |
| | 電車利用 | 10,192 | |

②コスト 試算

| 年間コスト(B) (万円/年) |
|--------------------|
| 3,742 |
| 3,857 |
| 3,895 |

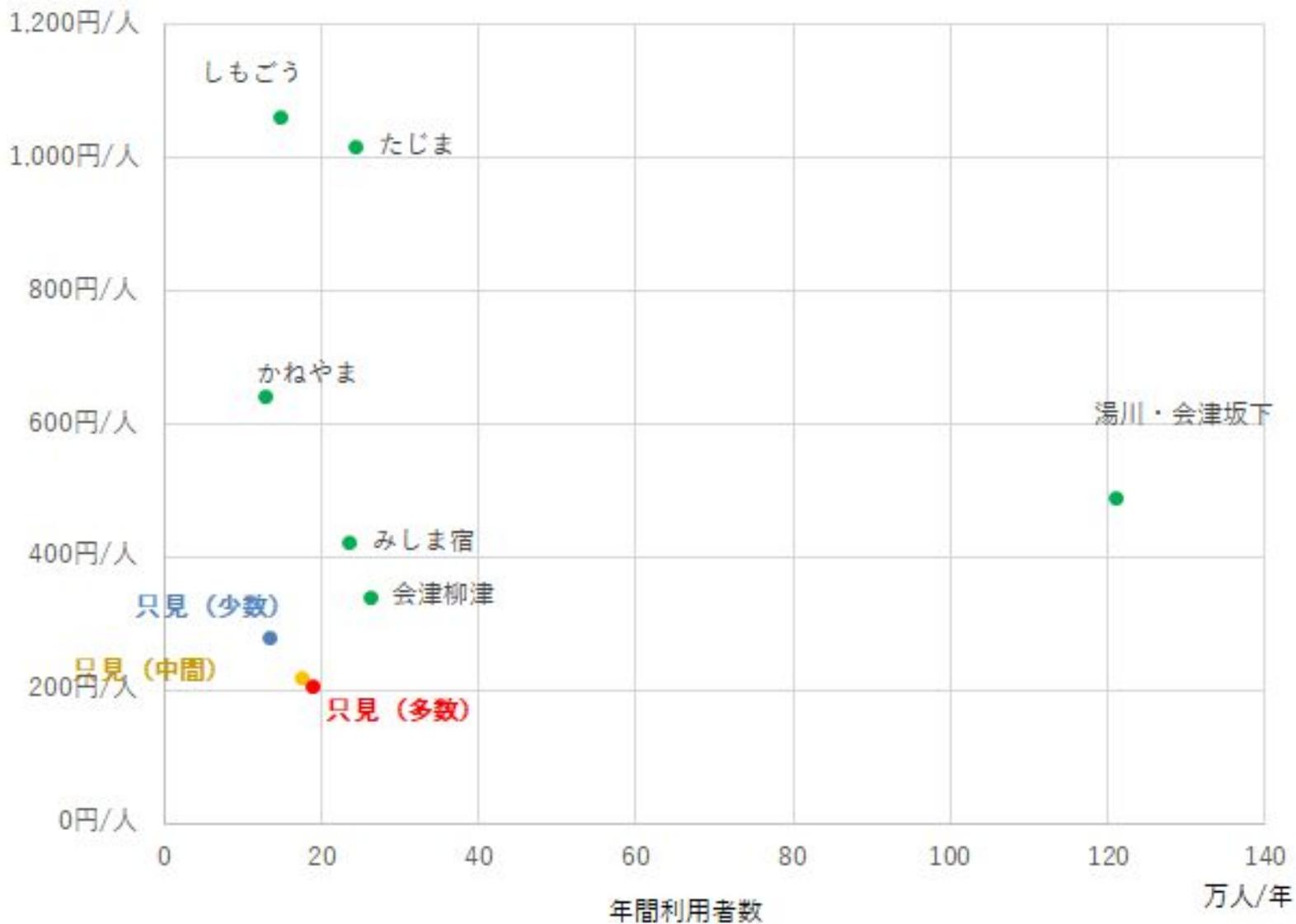
③損益分岐点 客単価(グロス)

| 客単価(B/A) (万円/年) |
|--------------------|
| 278円/人 |
| 220円/人 |
| 206円/人 |



4. 只見町道の駅の需要予測、コスト試算 (★)

参考: 周辺道の駅の利用者数、客単価との比較

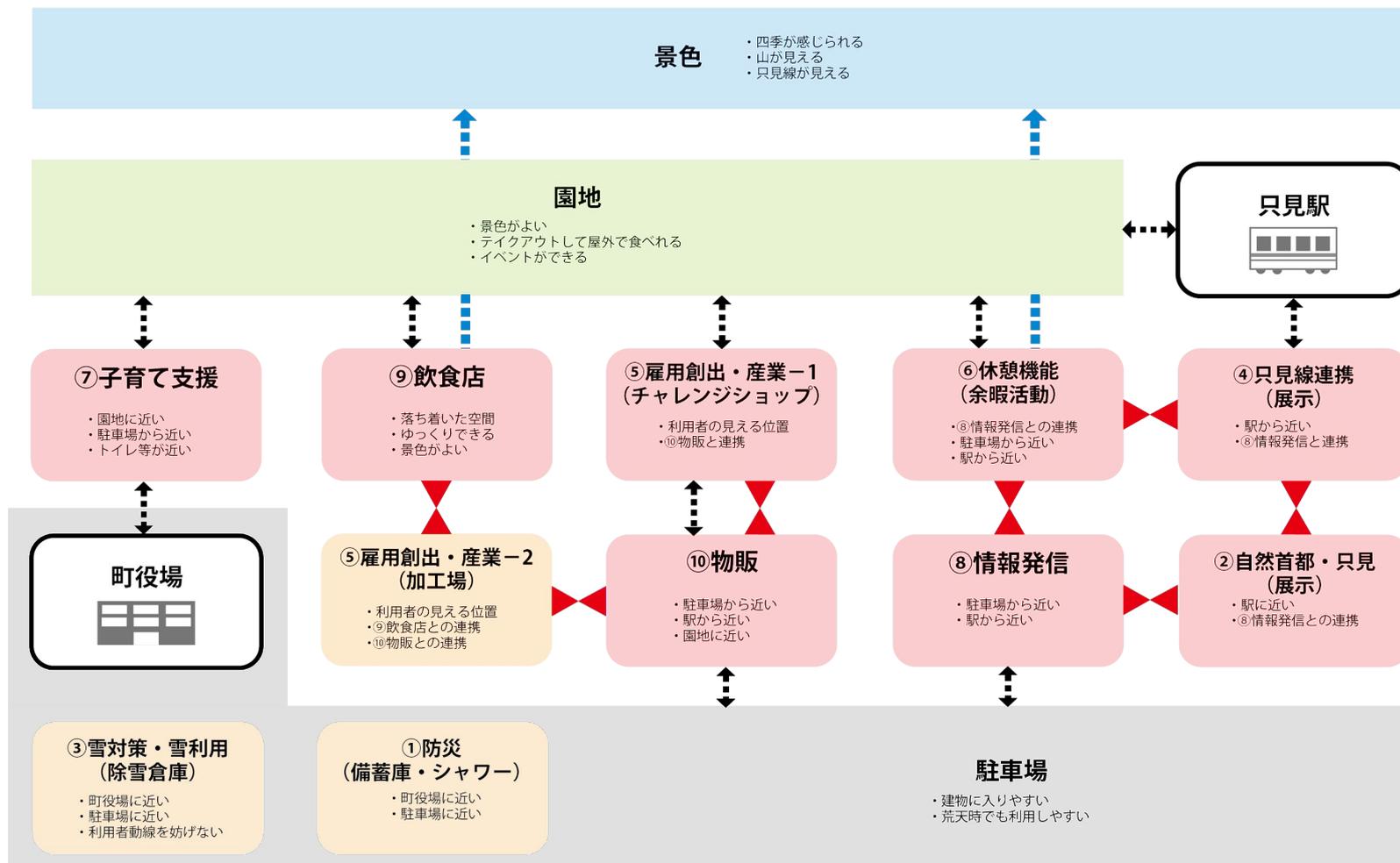


5. 只見町道の駅の各機能配置の考え方

■機能ダイヤグラム

道の駅と周辺の施設等のつながりを示した概略図です。

①～⑩は道の駅を構成する機能になります。



■凡例

←-----> 利用者の動き

-----> 視線・眺望

◀▶ 機能間の連携

※現時点で想定している機能です。