

只見町「道の駅」 基本構想

令和元年 9 月

只 見 町

目次

1. 道の駅の概要	2
(1) 道の駅とは	2
(2) 整備主体と整備内容	3
2. 道の駅の整備目的	4
3. 道の駅整備コンセプトの設定	5
4. 道の駅導入機能・施設の検討	6
(1) 休憩機能：快い休憩ができる道の駅	6
(2) 情報発信機能：地域の魅力、観光情報など多様な情報提供を行なう道の駅	7
(3) 地域連携機能：人と人、地域と地域をつなぐ道の駅	7
(4) 防災機能	8
(5) その他	9
5. 道の駅設置位置の検討	10
(1) 道の駅利用者の設定	10
(2) 道の駅設置位置の検討	11
(3) 道の駅候補地エリアの検討	12
6. 道の駅の管理運営方法の検討	14
(1) 管理運営に関する整備手法	14
(2) 管理運営方式	14
7. 実現に向けて	15
(1) 主体的な住民参加の推進	15
(2) 事業手法	15
(3) 管理運営	15
(4) その他の課題	15
8. 事業スケジュール（案）の検討	16
9. 基本構想策定の検討経過	17

1. 道の駅の概要

(1) 道の駅とは

道の駅は、広域的なレジャー交通や長距離ドライブの増加を背景として、「道路利用者への安全で快適な道路交通環境の提供」と「地域の振興に寄与」を目的に、一般道路沿線に設置するもので、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」、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「地域連携機能」の3つの機能を併せ持つ、国土交通省により登録された休憩施設です。

道の駅は、沿道地域の文化や歴史、特産物などの情報提供や、道の駅を中心とした道路ネットワーク構築による地域連携の促進効果に加え、災害時の「水、食料、トイレの提供」、「自衛隊、警察、消防の応援部隊の活動拠点」等の防災拠点としての活用など、新たな機能として「防災機能」も期待され、道の駅の役割はととても重要といえます。

【道の駅のコセプト】

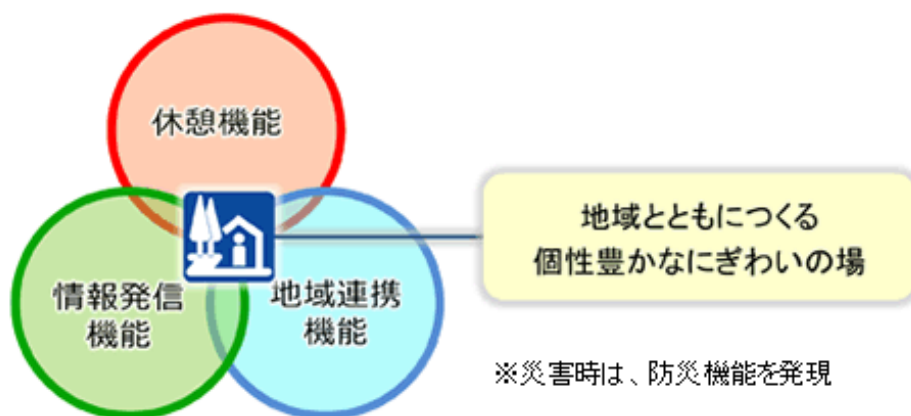
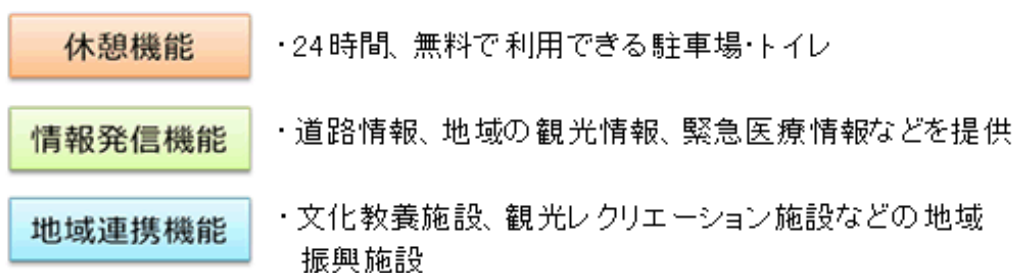


図 1-1「道の駅のコセプト」(国土交通省HPより引用)

(2) 整備主体と整備内容

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ます。また、登録は、市町村長からの登録申請により、国土交通省が登録します。

整備の方法は、道路管理者と市町村等で整備する「一体型」と市町村で全て整備を行なう「単独型」の2種類があります。平成31年4月現在で全国1,154カ所ある道の駅のうち、整備手法別で、「一体型」が591駅(51%)、単独型が563駅(49%)となっており、只見町は、道路管理者と連携して、「一体型」での整備を検討していきます。

【整備主体と整備内容】

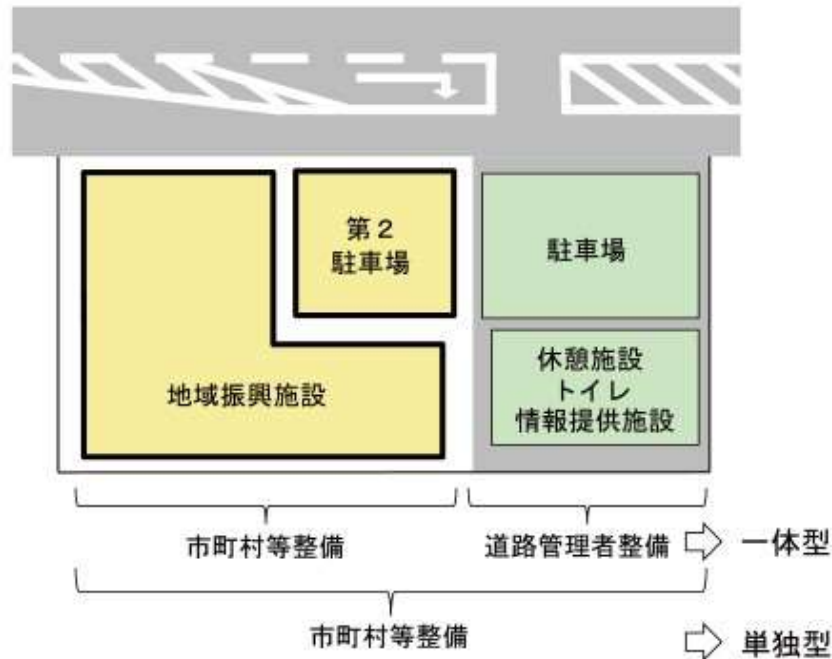


図1-2「道の駅の整備主体と整備内容」(国土交通省HPより引用)

【一体型の整備イメージ】

駐車場、トイレ、情報提供施設、休憩施設
※道路管理者が整備

地域振興施設
(文化教養施設、観光レクリエーション施設など)
※市町村等が整備



図1-3「一体型のイメージ」(国土交通省HPより引用)

2. 道の駅の整備目的

日本の自然の中心は只見町として「自然首都・只見」をPRする本町には、世界に誇れる豊かな自然とそこに暮らす私たちの生活・文化があり、その価値が世界にも認められたことから「只見ユネスコエコパーク」に登録されました。これは、本町を取り巻く自然、景観、生活、伝統文化などすべてが魅力的ある観光をつくる素材として、高いポテンシャルを有していると言えます。

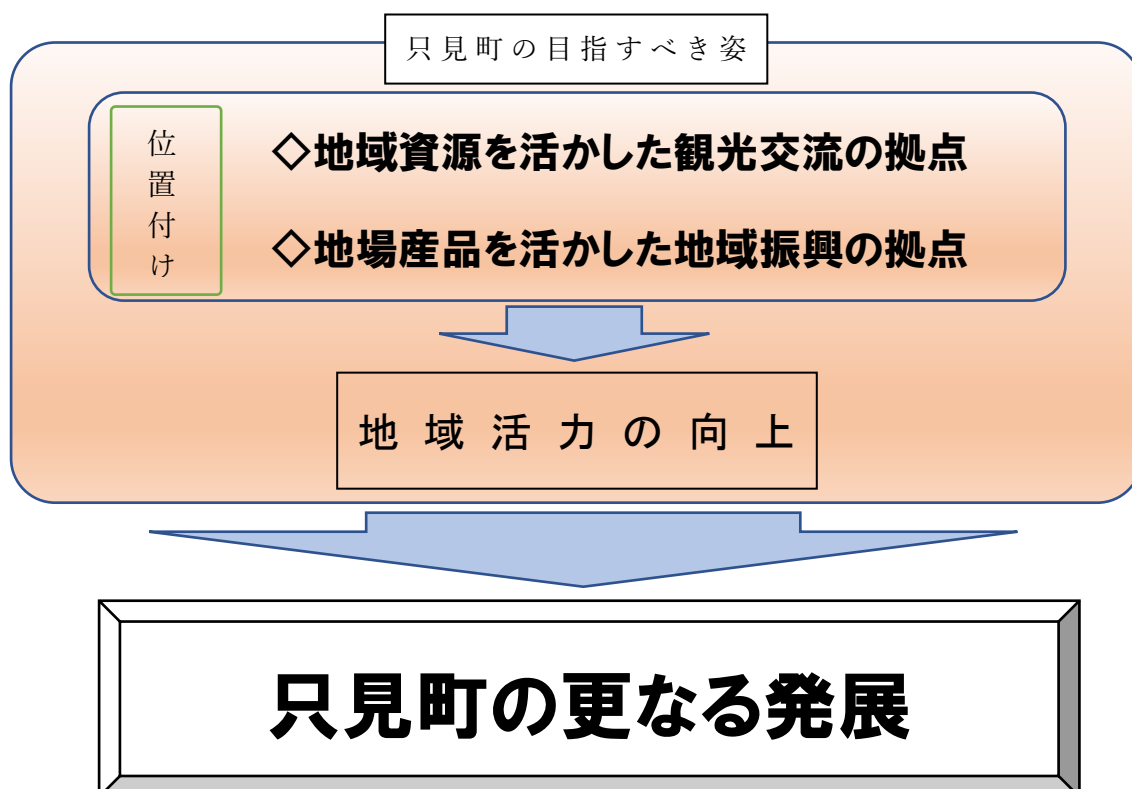
また、只見町の基盤産業である農業は稲作を中心とし、振興作物であるトマトやアスパラガス、リンドウをはじめとした花卉などの高付加価値農業への取組みも進められ、多様な農業が営まれています。

しかし、ダム建設が盛んな昭和30年代半ばに約1万2千人いた人口が、現在では約4千2百人と、3分の1以下まで減少し、高齢化率が45%を超えるなど、急激な少子高齢化・人口減少の進行は、農業のみならず産業全般に影響を与えています。

そのような中、今後5年程度の間、JR只見線の復旧や国道289号八十里越の開通が見込まれるなど、本町を取り巻くインフラ環境は大きく変わろうとしています。特に、八十里越の開通は町民の長年にわたる悲願であり、交流人口の拡大など期待される一方で、反面、大消費地である新潟県と通年で直結されることから、地域間競争や通過点化などが懸念されます。

それらのことから、そうした環境の変化を本町の更なる発展に向けた起爆剤とすべく、地域活力の向上を図るため、「地域資源を活かした観光交流」と「地場産品を活かした地域振興」の拠点として道の駅の早期整備が求められています。

【只見町の目指すべき姿と道の駅整備の目的】



3. 道の駅整備コンセプトの設定

道の駅の原点は、その目的として明記されている「道路利用者への安全・快適な道路交通環境の提供」と「地域振興への寄与」です。その中で道の駅の「多機能交流振興拠点」としての進化を考えながら、只見町の特徴と課題を踏まえ、道の駅の整備目的をコンセプトと位置付け、「只見ならではの道の駅」としての基本方針を以下のように設定します。

【コンセプト】

◇地域資源を活かした観光交流の拠点を目指す

◇地場産品を活かした地域振興の拠点を目指す

ユネスコエコパークにも登録された国際的にも高く評価されている本町の雄大な自然環境や豊かな生活文化のほか、美しい自然景観の構成要素の一つとも言える、国内外に多くのファンを有するJR只見線を最大限活用します。

また、地場産品の新たな最大級の販売・PR施設として機能することで、地域経済の活性化に大きく寄与するとともに、生産者の意欲向上につなげていきます。

【基本方針】

① 只見町の雪に耐えうる機能と美しい自然景観に最大限
配慮したデザイン

② 道の駅を通じた伝統文化の振興

③ JR只見線のPRと連携

④ 地場産品の振興

4. 道の駅導入機能・施設の検討

道の駅の整備目的・基本方針を実現するため、主に以下の機能の導入を前提として、今後基本計画において、具体的に検討します。

(1) 休憩機能：快い休憩ができる道の駅

① 気軽に利用できる休憩施設

- ・ベンチやテーブル、芝生広場を設置し、道の駅を訪れた人々が気軽に休憩できる場所を多く確保します。
- ・乳幼児をもつ子育て家族が安心して道の駅を利用できるよう、授乳室を設けます。
- ・「暖」と「温」のある豪雪地の道の駅を整備します。



図 4-1「休憩スペース」(道の駅ばんだい)

② 利用しやすい駐車場

- ・誰もが駐車しやすい動線や駐車スペースに配慮します。
- ・駐車スペースは極力段差をなくし、人が歩きやすく、車も運転しやすい駐車場を整備します。
- ・誰でも安心して利用できるよう、優先駐車スペースを確保します。
- ・電気自動車のさらなる普及に備え、充電スポットを検討します。
- ・建物まわりのプロムナード（歩行区間）は、降雪・積雪に対応した機能を検討します。



図 4-2「優先駐車スペース」

③ 24時間利用できる使いやすく清潔なトイレ

- ・明るく清潔で、使いやすく、安心して利用できる利用者に配慮したトイレを整備します。
- ・乳幼児をもつ子育て世代や障がいをもつ方等が安心して利用できるよう、十分なスペースやオムツ換えベット、オストメイト（ストーマ洗浄器）対応トイレ等を設けます。
- ・道路利用者や施設利用者の規模に応じたトイレ数を確保します。



図 4-3「電気自動車の充電スポット」



図 4-4「多機能トイレ」

(2) 情報発信機能：地域の魅力、観光情報など多様な情報提供を行なう道の駅

・道の駅を訪れた人々に観光・イベント情報などを提供するための施設を整備し、道の駅スタッフは全員がコンシェルジュ（利用者の様々な要望、案内に対応する総合案内人）となり、わかりやすく発信します。

・只見ユネスコエコパークに認定された自然と文化的・歴史的資源の魅力を発信するために展示スペースを検討します。

・車で利用された方が、JR只見線にも乗ってもらえるよう、JR只見線をPRするとともに、その魅力を発信することを検討します。

・移住定住を促進させるため、道路・医療・行政サービスなど、暮らしのための情報提供を検討します。

・災害発生時に災害の発生状況等の情報提供を検討します。

・近隣及び交流都市などの道の駅との機能連携・ネットワーク機能の構築を検討します。



図 4-5「インフォメーションセンター」(国土交通省HP)

(3) 地域連携機能：人と人、地域と地域をつなぐ道の駅

①農産物販売施設

・地域に根差した直売施設を整備します。

・消費者ニーズに対応するため、豊富な品揃えができる空間を確保し、地元農産物の消費拡大や産地育成・振興の拠点となる施設を検討します。

・只見町の豊かな自然が育んだ農産物をPRするため展示の工夫に努めます。



図 4-6「農産物直売施設」
(道の駅あいづ 湯川・会津坂下)



図 4-7「物産販売所」
(道の駅あいづ 湯川・会津坂下)

②地場産品を活用した飲食施設

・「只見らしさ」を表現する様々な地場産品を提供する飲食施設を整備します。

・只見町の豊かな自然が育んだ食材を積極的に使用し、農産物の消費拡大に努めます。

・町民や町内の飲食店が携われる機会を創出する仕組みを検討します。



図 4-8「レストラン」
(道の駅あいづ 湯川・会津坂下)

③気軽に利用できる多目的スペースや広場

- ・日常時にはイベントスペースとして活用し、災害時には道路利用者や地域住民が広域避難所として利用できる多目的スペースや広場を検討します。



図 4-9「エントランス」(道の駅あいづ 湯川・会津坂下)



図 4-10「多目的広場」(道の駅だて歴史の杜)

④その他

- ・つる細工やそば打ちなど、伝統工芸や食文化を体験して購入できるワークショップ(体験型購入スペース)の設置を検討します。
- ・雪むろや加工施設、子どもの遊び場の設置、登山客や釣り客への配慮など、地域振興に資すると思われる機能を併せて検討します。
- ・地元生産者等の販売意欲を喚起するため、柔軟かつ積極的な販売活動が可能なレイアウトや設備等を検討します。
- ・冬期間は地元の農産物等が少なくなることから、交流都市である柏市や近隣の三条市等と連携し、年間を通じた農産物等の確保を検討します。
- ・J R只見線とのコラボレーションを検討します。(例：JR 只見線の活性化・利用促進のためのPR)
- ・地域の人や利用者の「用足しの場」としての機能として、コンパクトなコンビニ的機能を検討します。

(4) 防災機能

①防災機能の導入

- ・近隣道の駅や設置者(只見町)と道路管理者(福島県)と国土交通省との災害支援協定の締結に向けて協議します。
- ・「災害が発生したらまず道の駅へ」が国民的に常識化されつつあることを踏まえ、町や道路管理者・防災関係機関等と連携して防災に関する基本機能を整備し、事故及び災害時(大雪や地震など)の道路利用者等の一時避難所としてや支援活動拠点として利用できるスペースの確保を検討します。
- ・只見町地域防災計画等に基づいた地域防災拠点としての役割を検討します。
- ・物資が途絶えた場合など



図 4-11 「防災機能の概要図」(出典：(株)長大 HP)

に、地元生産者から直接仕入れた農産物を販売するなど、日ごろから地域と連携した運営体制を検討します。

(5) その他

①ユニバーサルデザインの導入

- ・トイレや駐車場など、すべての人々に利用しやすい施設を整備します。
- ・車イス利用者の移動が容易になるように、施設内のテーブルやイス等はゆとりをもって設置します。
- ・情報発信機能や施設の案内は、漢字や平仮名、英語及びピクトグラムなど様々な形式で表記します。
- ・急病人やけが人の発生に備え、AEDを設置するとともに、緊急医療情報の提供などを検討します。

②「道の駅」の交通結節機能（地域交通拠点機能）

- ・バス車両と一般車両の駐車スペースの分離を計画します。
- ・車や自転車の共同利用（レンタル、シェア）等の機能を検討します。



図 4-12「わかりやすい案内表示」



図 4-13「ピクトグラムの例」

【ユニバーサルデザイン】

「すべての人のためのデザイン」を意味し、年齢・性別・国籍や障がいの有無などにかかわらず、最初からできるだけ多くの人が利用可能であるようにデザインすること。

【ピクトグラム】

一般に「絵文字」「絵単語」などと呼ばれ、何らかの情報や注意を示すために表示される視覚記号（サイン）の一つ。地と図に明度差のある2色を用いて、表したい概念を単純な図として表現する技法。

5. 道の駅設置位置の検討

(1) 道の駅利用者の設定

只見町の観光客入れ込み数は10月の紅葉シーズンが最も多く、次いで雪まつりが開催される2月、次いで夏休みとなる8月が多くなっています。反面12月から4月の冬期間は、2月を除き少なくなっています。

冬期間は、国道252号六十里越道路が積雪により通行止めとなるとともに、積雪による路面状況の悪化等による来訪者の減少につながっているものと想定されます。

一方、現在通行不能となっている国道289号八十里越道路が開通した際には、通年通行が可能となり、冬期間の車の流れが大きく変わることも想定されます。

また、他地域のにぎわいのある道の駅では、安定した経営を行なうために、地元の人に日常的に利用してもらえる工夫をしています。

以上から、設置する道の駅は、観光客はもとより、日常的に道路を利用するドライバーや町民からも利用しやすい道の駅を目指します。

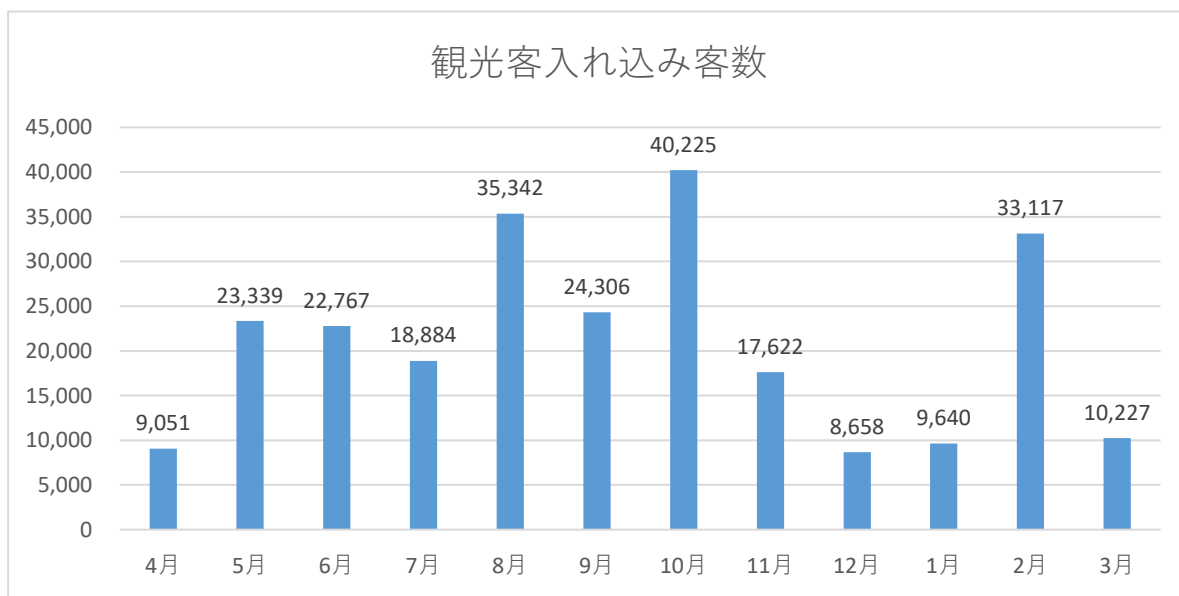


図 5-1「只見町の月別観光客入れ込み数」 調査時点 平成29年度3月末

(2) 道の駅設置位置の検討

只見町内には、新潟県柏崎市から会津若松市に至る国道252号と新潟県新潟市からいわき市に至る国道289号が整備されており、現在、国道289号は只見町入叶津から新潟県三条市に至る八十里越道路は通行不能区間となっていますが、今後5年程度の開通を目途に整備が進められています。

道の駅の立地路線の抽出条件として、ドライバーの安全運転に寄与する休憩施設の必要性、町内外からのアクセス性及び利用の可能性、町内観光地への波及効果、他の道の駅との競合性等の観点から比較しました。

区 分	国道252号	国道289号
交通量 (H27交通センサス)	横田：1,975台/日 石伏：1,001台/日 只見：2,904台/日	入叶津：310台/日 (開通後1,826台/日*1) 小林：2,390台/日
接続ICまでの距離 (駅前からの距離)	磐越道会津坂下IC：63km 関越道小出IC：59km	東北道白河IC：102km 東北道西那須野塩原IC：105km 関越道三条燕IC：58km*2
観光資源	河井継之助記念館 ブナと川のミュージアム 奥会津ただみの森キャンプ場 只見ダム・田子倉ダム 等	深沢温泉 会津只見考古館 成法寺観音堂 ねっか奥会津蒸留所 等
他の道の駅との競合 (駅前からの距離)	奥会津かねやま：32km いりひろせ：40km	きらら289：31km 漢学の里しただ：38km

*1：国道289号八十里越開通後（平成29年度福島県事業別評価調書による将来交通量）

*2：国道289号八十里越開通後

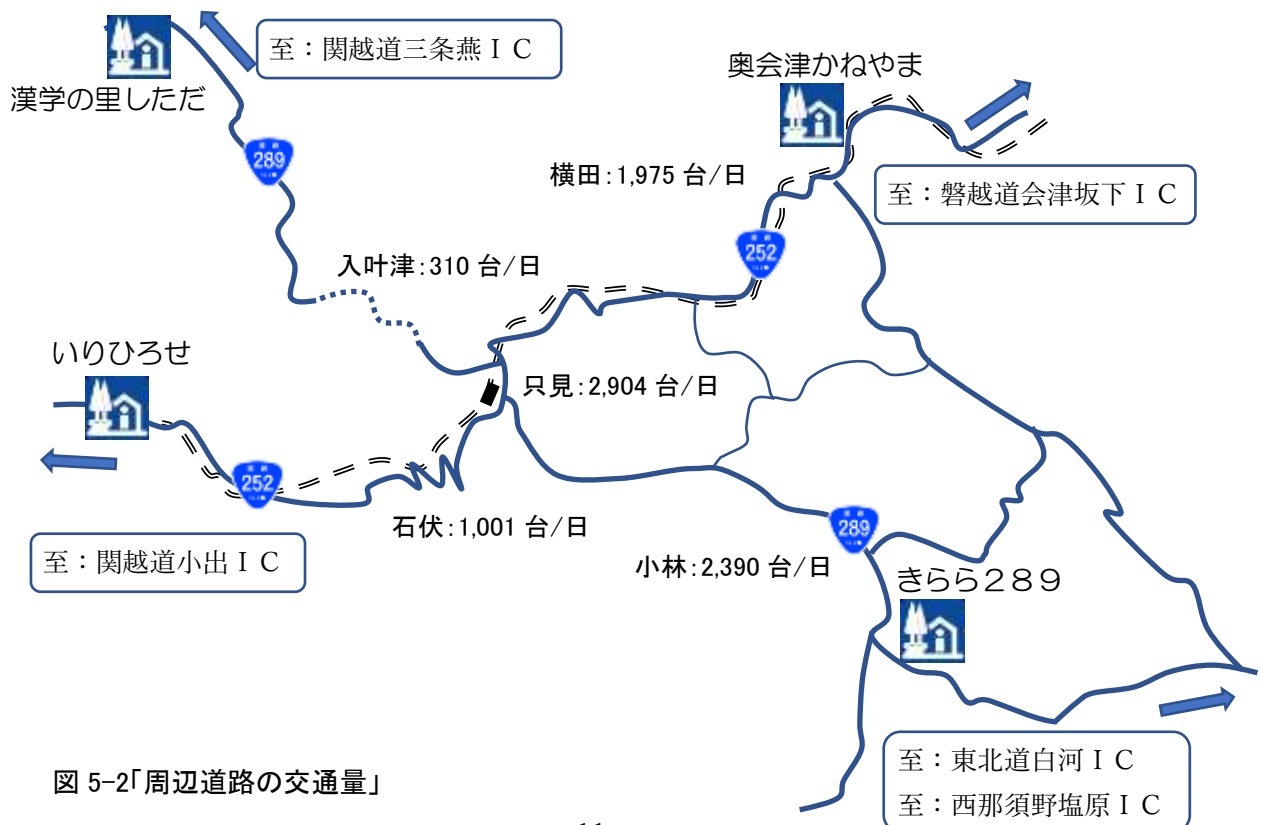


図 5-2「周辺道路の交通量」

(3) 道の駅候補地エリアの検討

別表に示す候補地の選定理由により、A～Cの3カ所を候補地エリアとして抽出し、比較検討を行いました。

候補地エリアの評価・選定にあたっては、道の駅の目的である「地域振興」と「快適な道路環境の形成」の2つの観点から、「交通量」「アクセス」「その他」の3つの項目を設け、比較・評価しました。
(航空写真：Google Earth)



図 5-3「道の駅の候補地エリア」



図 5-4「道の駅の候補地エリア(叶津地区)」



図 5-5「道の駅の候補地エリア(駅前周辺)」



図 5-6「道の駅の候補地エリア(季の郷湯ら里)」

別表：候補地の設定理由

A: 新たな道路交通の起点となる
「叶津地区」

B: 交通・観光の要である
「只見駅前周辺」

C: 宿泊・観光の要である
「季の郷湯ら里」

【道の駅の候補地比較】

評価項目		A	B	C
		叶津地区周辺	只見駅前周辺	季の郷湯ら里周辺
交通量	現状 交通量 *1	310 台/日 (大型車 41 台/日)	2,904 台/日 (大型車 384 台/日)	2,390 台/日 (大型車 310 台/日)
	将来 交通量 *2	1,826 台/日 (大型車 241 台/日)	2,904 台+ α /日 (大型車 384 台+ α /日)	2,390 台+ α /日 (大型車 310 台+ α /日)
アクセス		・国道 289 号の利用者 (新潟県への往来) にアクセスが良い。	・国道 289 号、国道 252 号双方の利用者にア クセスしやすい。	・国道 289 号の利用者 (関東方面への往来)に アクセスが良い。
用地形状		・農用地 (水田)。	・雑種地及び宅地。	・国道沿いは十分な面積 の確保が難しい。 ・湯ら里周辺は整備済。
法令上の課題		・農地法。	・文化財保護法。	・文化財保護法。但し、 国道沿いは不要
インフラの課題		・排水は浄化槽の設置 が必要。	・特になし。	・国道沿いの場合、排水 は浄化槽の設置が必要。
用地確保及び 造成費		・用地買収及び造成が 必要。	・一部用地買収及び造 成が必要。	・レイアウトによって は用地買収及び造成 が必要。
その他		・豪雪を活かした取組 が可能。 ・交通の中心地から遠 い。	・J R只見線や雪まつ りとのコラボレー ションが可能。 ・立地によっては騒音 対策等が求められる。 ・中心市街地活性化事 業計画を一部採用 することとなる。	・温泉宿泊施設とのコラ ボレーションが可能。 ・立地によっては国道か ら距離が生じる。 ・宿泊者に対する騒音対 策が求められる。 ・湯ら里の駐車場を活用 する場合は、単独設置 となる。

*1：平成 27 年道路交通センサスより

*2：国道 289 号八十里越開通後（平成 29 年度福島県事業別評価調書による将来交通量。只見駅前周辺と季の郷湯ら里周
辺は、試算値が無いため不明）

<検討評価結果>

観光開発審議会では、上記の候補地の比較検討の結果、交通量が多く見込め、観光・防災・道路等の情報発信にも便利で町民も利用しやすい位置であり、「コンセプト及び基本方針」(P5)にもっとも合致する候補地として「候補地B 只見駅前周辺」が適当と評価されました。

よって、只見駅前周辺に只見町道の駅の設置を進めていきます。

6. 道の駅の管理運営方法の検討

(1) 管理運営に関する整備手法

道の駅の管理運営に関する整備方法は、次の二つに分類されます。

①公設公営

自治体が道の駅の施設を整備し、その上で自治体が直営で運営主体になるもの。

②公設民営

自治体が道の駅の施設を整備し、民間事業者が運営主体になるもの。

(2) 管理運営方式

道の駅の管理運営方式は、次の二つに分類されます。

①直営方式（自治体運営）

自治体が直接、道の駅の管理運営を行なう方式。

②民間主体の運営方式（指定管理者）

道の駅施設全体の管理運営業務として、自治体が民間事業者や民間組合、公共的団体などに施設の管理運営を代行させる方式。この場合、指定管理者制度の活用が一般的になっている。

【管理運営主体の比較】

運営主体	特徴	課題
自治体直営	<ul style="list-style-type: none"> 自治体が主要部分を直接的に運営する組織となる。 公益性に優れ、地域との関りや協力体制を強くすることができる。 自治体の拠点としての性格を持たせることができる。 	<ul style="list-style-type: none"> 駅長などの人的有能性に大きく左右される。 企業としての実績を持たないことから、管理、運営ノウハウの不足や労務管理及び財務面でうまく運営できない場合がある。
指定管理者 第3セクター	<ul style="list-style-type: none"> 行政と民間企業等の連携が図りやすく、地域活性化に直接的な効果のある公益的な事業については、高い効果を発揮する。 公共と民間企業等との意思の疎通が図りやすい。 	<ul style="list-style-type: none"> 事業遂行上、損失が発生した場合には、行政による補填を要することが懸念され、行政負担が継続的に増える場合がある。
指定管理者 民間企業等	<ul style="list-style-type: none"> 民間企業やNPO法人、JAなどの既存の組織による運営となる。 元来の運営経験による、小売や流通などに関する知識・経験を有しており、利用者ニーズに柔軟に対応できる可能性が高い。 民間事業の経験を有した経営努力による収益性が期待できる。 	<ul style="list-style-type: none"> 組織によっては経営を重視することが想定され、直売部分のみが強化され、機能の融通性に劣ることなどが懸念される。 公共性や地域との関わりや協力体制が薄れることがある。 収益が自己目的化されることが危惧される。

<管理運営主体選定に対する提言について>

観光開発審議会では、P14 の比較を基に検討し、自治体運営や民間企業等の運営に対する課題に大きな不安や懸念が示され、指定管理者方式での第三セクターによる運営が望ましいとの意見が出されました。

その意見を踏まえ、基本計画等において具体的に検討していきます。

7. 実現に向けて

(1) 主体的な住民参加の推進

にぎわいのある道の駅とするためには、町民の方々が道の駅の運営に主体的に係わり、「自分たちの道の駅」というオーナーシップを持つことが重要です。そのために、計画段階から生産者や利用者、町民（若者、事業経営者など）の方々に参画いただき、只見町らしい事業計画の策定を検討していきます。

また、単なる産直市場ではなく、町内の個人商店、飲食店などのアンテナショップとしてブースの出店や、6次産業化の推進や地域ブランド品づくりのための食品加工等も考えられます。

(2) 事業手法

道路管理者との「一体整備」を目指し、県との連携を図ります。

また、財源の確保にあたっては、特定交通安全施設等整備事業や電源立地地域対策交付金などの各種補助事業の活用が考えられます。

(3) 管理運営

道の駅は、公共公益事業と収益事業を併せ持つ施設であり、公共公益事業部分の維持管理を担うとともに、収益事業部分については、採算性を確保しつつ、効果的で持続可能な事業を展開していける体制を構築することが必要です。

道の駅を整備すること自体が最終目標ではなく、地域資源を活かし、基本方針を達成するための効果的な運営を実現していくことこそが最も重要です。

そのため常に変化する利用者ニーズに柔軟に対応することができ、また、交流の拠点としての機能をより発揮するために、既存の観光・交流施設との連携による地域が一体となった運営体制の導入も考えられます。

(4) その他の課題

只見駅前周辺への道の駅の整備にあたり、田子倉レイクビューや只見町歳時記会館の管理運営について、統廃合などの検討が必要になると考えられます。

また、J R只見線や二次交通機関との連携（トイレ等施設の相互利用、時間調整や待合スペースの利用、ゲートウェイ型と地域センター型の機能など）について、検討が必要となります。

【ゲートウェイ型】 町外から活力を呼び込むタイプ 例：外国人観光客の受け入れ

【地域センター型】 地域の元気を創るタイプ 例：地域産品の創出、公共サービスの提供

8. 事業スケジュール（案）の検討

今後の事業スケジュール（案）は各種関係機関との調整を考慮し、以下のとおりに進めていく予定です。

事業スケジュール	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
基本構想策定						
基本計画の策定						
基本設計の策定 ・基本設計 ・測量調査等						
整備計画の策定 ・実施設計						
管理運営計画の策定 ・事業主体の決定 ・設計協議						
用地買収						
法令に基づく調査・ 許可申請等						
県との協議						
工事						

9. 基本構想策定の検討経過

(1) 課題解決に向けた庁内横断的な推進体制（プロジェクトチーム）交流部会

開催日	会議名	内容
平成30年5月25日	第3回交流部会	道の駅の必要性や運営効果の検討
平成30年6月8日	第4回交流部会	道の駅の方向性や課題の検討
平成30年6月21日	第5回交流部会	々
平成30年7月5日	第6回交流部会	々
平成30年7月23日	第7回交流部会	道の駅の候補地の検討
平成30年8月7日	第8回交流部会	々
平成30年9月7日	第9回交流部会	道の駅基本構想（素案）の検討
平成30年9月28日	第10回交流部会	々

(2) 観光開発審議会

開催日	会議名	内容
平成31年2月27日	第1回審議会	道の駅基本構想（案）の諮問 基本構想（案）の内容説明及び検討
平成31年3月22日	第2回審議会	道の駅設置位置の検討
平成31年4月11日	第3回審議会	基本構想（案）の検討
令和元年5月13日	第4回審議会	基本構想（案）の検討 答申（案）の検討

※観光開発審議会委員

区分	氏名	所属団体等	任命区分
会長	渡部 理一	(一社) 只見町観光まちづくり協会	各団体の代表
副会長	鈴木 厚	只見地区区長連絡会	々
委員	佐藤 幹二郎 (H30年度) 石倉 信昌 (H31年度)	福島県南会津建設事務所	学識経験者
委員	伊藤 裕幸 (H30年度) 安彦 美有紀 (H31年度)	福島県南会津地方振興局	々
委員	長嶺 一也	福島県南会津農林事務所	々
委員	小山 源昭	全国「道の駅」連絡会	々
委員	原田 岩夫	朝日地区区長連絡会	各団体の代表
委員	飯塚 勇	明和地区区長連絡協議会	々
委員	高濱 広行	(株) 東邦銀行只見支店	々
委員	菅家 和人	只見町商工会	々
委員	平野 貴裕	J A会津よつば只見営農経済センター	々
委員	長谷部 浩司	(株) 会津ただみ振興公社	々
委員	五十嵐 信也	只見特産(株)	々
委員	目黒 典子	(株) 季の郷湯ら里	々