

<新規事業>

<p>2 事 業 を 巡 る 社 会 経 済 情 勢 の 状 況</p>	<p>【事業に関する社会経済情勢】 (特記すべき事項)</p> <p>(1) 事業に関する項目</p> <p>①交通網の充実 東北中央道「福島大笹生 IC」が平成28年9月に供用開始、平成29年11月には無料区間である「福島大笹生 IC- 米沢北 IC 間」が開通。さらに、復興支援道路・相馬福島道路においては令和2年度に全線開通予定であるなど、本市を結節点とした広域交通高速網の整備が進んでいる。</p> <p>②地域振興施設 (道の駅) への期待 東北中央道 (福島大笹生 IC~米沢北 IC) や相馬福島道路は、国が整備した無料の道路であるため、SA (サービスエリア) やPA (パーキングエリア) 等の休憩施設が整備されていない。このことから、本市が地域振興施設の整備をすることにより、市民及び道路利用者へ休憩の場を提供するとともに、広域交通高速網の結節点である利点を活かし、市民と来訪者との交流促進、地域産品等の販売等による地域産業の振興が期待されている。 なお、子どもも保護者もリフレッシュできるこども遊び場を敷地内に設置し、魅力ある「道の駅」の機能の一つとして付加することで、目的地となる施設として期待できる。</p> <p>③近隣道の駅の開業状況 平成29年から平成30年にかけて、近隣自治体で道の駅「国見」、「米沢」、「りょうぜん」を開業。いずれの道の駅も開業当初から多くの来場者を迎え、地域振興・地域活性化の拠点として機能している。そのようななか、本市を結節点とした交通網の充実により、交流人口増加の期待される反面、通過点にならないための対策を講じる必要が生じている。</p> <p>(2) 地元住民・受益対象者の意向</p> <p>①大笹生地区自治振興協議会 平成8年度から、福島大笹生 IC 周辺地区の開発に対する要望が継続してあげられており、地元の活性化に大きく寄与するものとして本事業に寄せる地元の期待は高い。</p> <p>②地権者会の意向 本事業を含めた大笹生 IC 周辺地区整備事業における対象地の地権者71名からは、本事業に対する理解が得られており協力体制が図られている。</p> <p>(3) 関係機関・団体の意向 当該施設は前面道路「主要道路上名倉・飯坂・伊達線 (通称:フルツライン)」の管理者である福島県と本市が費用を分担して整備する「一体型」の「道の駅」登録を目指すため、福島県と費用負担・管理区分にかかる協定締結が必要となるが、協定締結にかかる協議は順調に進捗している。</p> <p>【事業に関連する評価指標等】</p> <p>(1) 主要な評価指標 ・来場者数 133万人/年</p> <p>(2) その他特記すべき事項 特になし</p>
<p>3 費 用 対 効 果 分 析 等</p>	<p>【費用対効果分析等】</p> <p>(1) 事業実施によってもたらされる効果、利益等</p> <p>①当該施設の目的のひとつである「地域産品等の販売等による地域産業の振興」が地域経済に及ぼす効果について、福島県産業連関表を参考に推計し、試算を行った。 地域経済波及効果 (年間): 10.6億円 (建物耐用年数【木造】20年→212億円)</p> <p>②道の駅がゲートウェイとなり、来場者を周辺地域に広く誘導することで、周辺地域にもたらす直接消費額を試算。 年間: 0.6億円 (建物耐用年数【木造】20年→12億円)</p> <p>(2) 事業実施にかかるコスト $C = ① + (② \times \text{建物耐用年数【木造】20年}) + ③ = 184$ 億円 ①建設費用 (上記1計画事業費) 35億円 ②年間運営費 (想定) 7.4億円 ③取壊費用 0.8億円</p> <p>(3) その他特記すべき事項 特になし</p> <p>(4) 上記(1)~(3)を踏まえた分析 道の駅本体建物耐用年数20年の費用便益比 (B/C) 算出 B (上記(1)①+②) ÷ C (上記(2)) = 224億円 / 184億円 = 1.22</p>

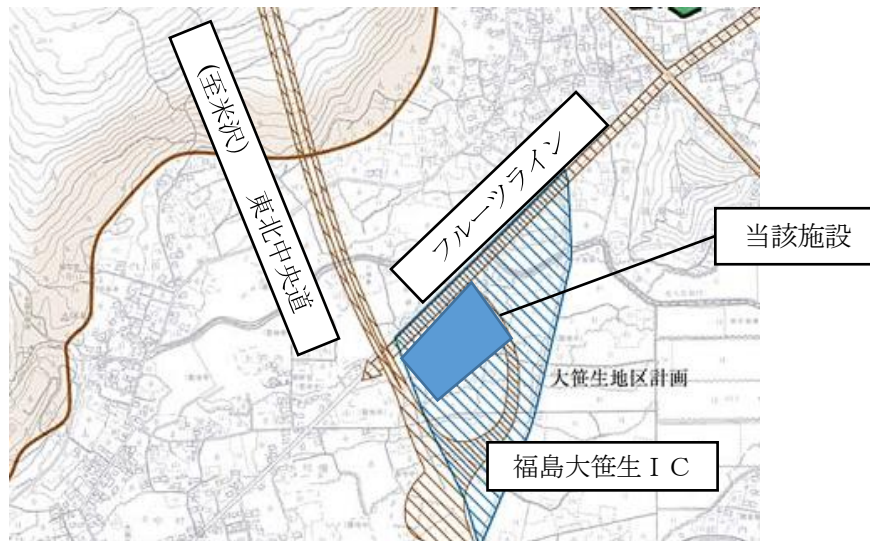
<新規事業>

<p>4 コスト縮減等の可能性</p>	<p>【コスト縮減等に向けた取り組み】</p> <p>(1) コスト縮減等の取り組み ①再生骨材や再生アスファルト等の再生材を積極的に活用する。 ②原地盤を地盤改良することにより、建設発生土を抑制する。 ③こども遊び場に導入する遊具に、さんどパークで使用している遊具の一部を導入する。</p> <p>(2) 官民連携の取り組み 当該施設の管理運営については、民間事業者が有するノウハウを活用し、サービスの向上と施設運営の効率化が図れるよう、開業当初から指定管理者制度（指定期間10年間・公募）導入を踏まえ、経費の低減を図る。</p> <p>(3) その他特記すべき事項 特になし</p>				
<p>5 国・県・市・民間との役割分担</p>	<p>【市が事業実施主体となるべき理由・必要性】 国土交通省所管「道の駅」制度を活用するための、「道の駅」登録要件として、設置者になり得るのは「市町村」又は「それに代わり得る公的な団体」であることから、当該事業においては市が事業実施主体となる必要がある。</p> <p>【その他特記すべき事項】 道路管理者（県）と市で整備する「一体型」の「道の駅」。</p>				
<p>6 市民の参画</p>	<p>(1) 地域振興施設「道の駅」整備計画策定委員会（平成27年度～平成29年度） ①策定委員会（9回） ②作業部会（2回） <主な協議内容> ・機能、規模、整備箇所、コンセプト等について（基本構想） ・整備テーマ、コンセプト、レイアウト等について（基本計画）</p> <p>(2) キックオフミーティングの開催（令和元年5月） 当該整備計画の内容・スケジュール等を市長が説明を行い、外部講師による「道の駅」を核とした先駆的な地域振興事例も交え、「道の駅」の情報を発信するとともに、参加者と「道の駅」に関する意見交換を行った。</p> <p>(3) 地域住民への説明会の開催 当該整備計画の内容・スケジュール等の説明を地域の町内会長を中心に開催し、「道の駅」の情報を発信するとともに、意見交換を行った（令和元年11月）。今後も、事業の進捗に応じて、情報を随時発信していく。</p> <p>(4) こども遊び場について、その機能を引き継ぐ「さんどパーク」の評価及び当該施設に求める機能を把握するため、市民アンケート（令和元年6月）、子育て世帯の市民及び保育施設等指導者との意見交換会（令和元年8月）を開催した。</p>				
<p>7 総合評価</p>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="width: 30%; padding: 5px;">対応方針（案）【再掲】</th> <th style="width: 70%; padding: 5px;">新規着手</th> </tr> <tr> <td style="text-align: center; vertical-align: middle; padding: 10px;"> <p>総合評価 及び 今後の事業の進め方</p> </td> <td style="padding: 10px;"> <p>社会経済情勢の変化による道路交通網の充実を本市の好機と捉え、市民（及び道路利用者）等の休憩の場の提供、地域情報（及び道路情報）の発信等により市民と来訪者との交流を促進するとともに、地域産品等の販売等による地域産業の振興を図り、もって地域振興に資するため、福島県と連携しながら国土交通省所管の「道の駅」制度を活用するとともに、開業当初からの指定管理者制度の導入や、費用対効果分析等を踏まえ、当該施設を整備するものとする。</p> </td> </tr> </table>	対応方針（案）【再掲】	新規着手	<p>総合評価 及び 今後の事業の進め方</p>	<p>社会経済情勢の変化による道路交通網の充実を本市の好機と捉え、市民（及び道路利用者）等の休憩の場の提供、地域情報（及び道路情報）の発信等により市民と来訪者との交流を促進するとともに、地域産品等の販売等による地域産業の振興を図り、もって地域振興に資するため、福島県と連携しながら国土交通省所管の「道の駅」制度を活用するとともに、開業当初からの指定管理者制度の導入や、費用対効果分析等を踏まえ、当該施設を整備するものとする。</p>
対応方針（案）【再掲】	新規着手				
<p>総合評価 及び 今後の事業の進め方</p>	<p>社会経済情勢の変化による道路交通網の充実を本市の好機と捉え、市民（及び道路利用者）等の休憩の場の提供、地域情報（及び道路情報）の発信等により市民と来訪者との交流を促進するとともに、地域産品等の販売等による地域産業の振興を図り、もって地域振興に資するため、福島県と連携しながら国土交通省所管の「道の駅」制度を活用するとともに、開業当初からの指定管理者制度の導入や、費用対効果分析等を踏まえ、当該施設を整備するものとする。</p>				

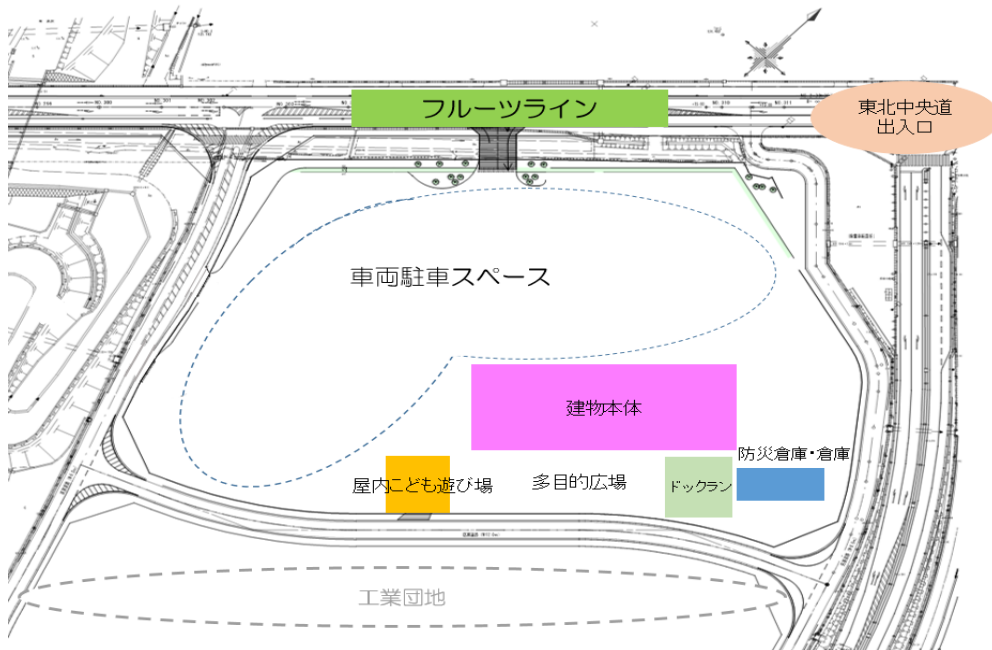
<新規事業>

【位置図・事業概要図・施設配置図等】

1 位置図



2 配置図



3 建物平面図

