

**益田市「道の駅」整備  
基本構想**

**平成 29 年 8 月**

**島根県益田市**

# 目次

<b>第 1 章 整備目的と位置づけ</b> .....	<b>1-1</b>
1-1. 道の駅に求められる機能.....	1-1
1-2. 益田市における「道の駅」の整備目的.....	1-2
<b>第 2 章 整備コンセプト</b> .....	<b>2-1</b>
2-1. 道の駅に関するニーズ.....	2-1
2-2. 先行事例の動向調査.....	2-7
2-3. 道の駅が担うべき役割.....	2-9
2-4. 整備コンセプト.....	2-10
<b>第 3 章 候補地の選定</b> .....	<b>3-1</b>
3-1. 候補地の選定方法.....	3-1
3-2. 配置計画の検討.....	3-11
3-3. 評価結果.....	3-12

## 第1章 整備目的と位置づけ

---

---

# 第1章 整備目的と位置づけ

## 1-1. 道の駅に求められる機能

### 1) 道の駅とは

「道の駅」は、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振興への寄与を目的に、1993年に建設省(現国土交通省)が制度をスタートした。

「道の駅」は3つの機能を備えており、24時間無料で利用できる駐車場、トイレなどの「休憩機能」、道路情報、観光情報、緊急医療情報などの「情報発信機能」、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で地域と交流を図る「地域連携機能」がある。

「道の駅」は、市町村等からの申請に基づき、国土交通省が登録を行っており、現在、全国に1,117駅(平成29年4月現在)が存在する。近年は、単に道路利用者へのサービスのみならず、農業・観光・福祉・防災・文化など、地域の個性を生かした様々な取り組みが見られ、地方創生に向けた拠点施設としての役割が期待されている。整備方法は、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う「単独型」の2種類がある。



図 1-1 道の駅の基本コンセプト



図 1-2 整備主体と整備内容

(出典:国土交通省 HP)

## 1-2. 益田市における「道の駅」の整備目的

### 1) 既往調査により整理される方向性

益田市では平成27年度において「道の駅」整備に関する候補地概略調査を実施した。この中で、今後開通が予定される山陰道三隅・益田道路の整備効果を最大限に活かし、観光振興と地域振興の実現を図るため市内に「道の駅」を整備することが有効であり、そのための基本的な方向性、整備候補地を取りまとめた。

ここでは、新たに整備する道の駅の候補地として、益田市土田町から高津町の間について抽出することとし、5つのエリアを選定した。また、道の駅が担うべき役割として、地域資源を活かした産業振興、地域の食・文化の発信など、地域の活力を生み出す拠点としての役割を整理した。

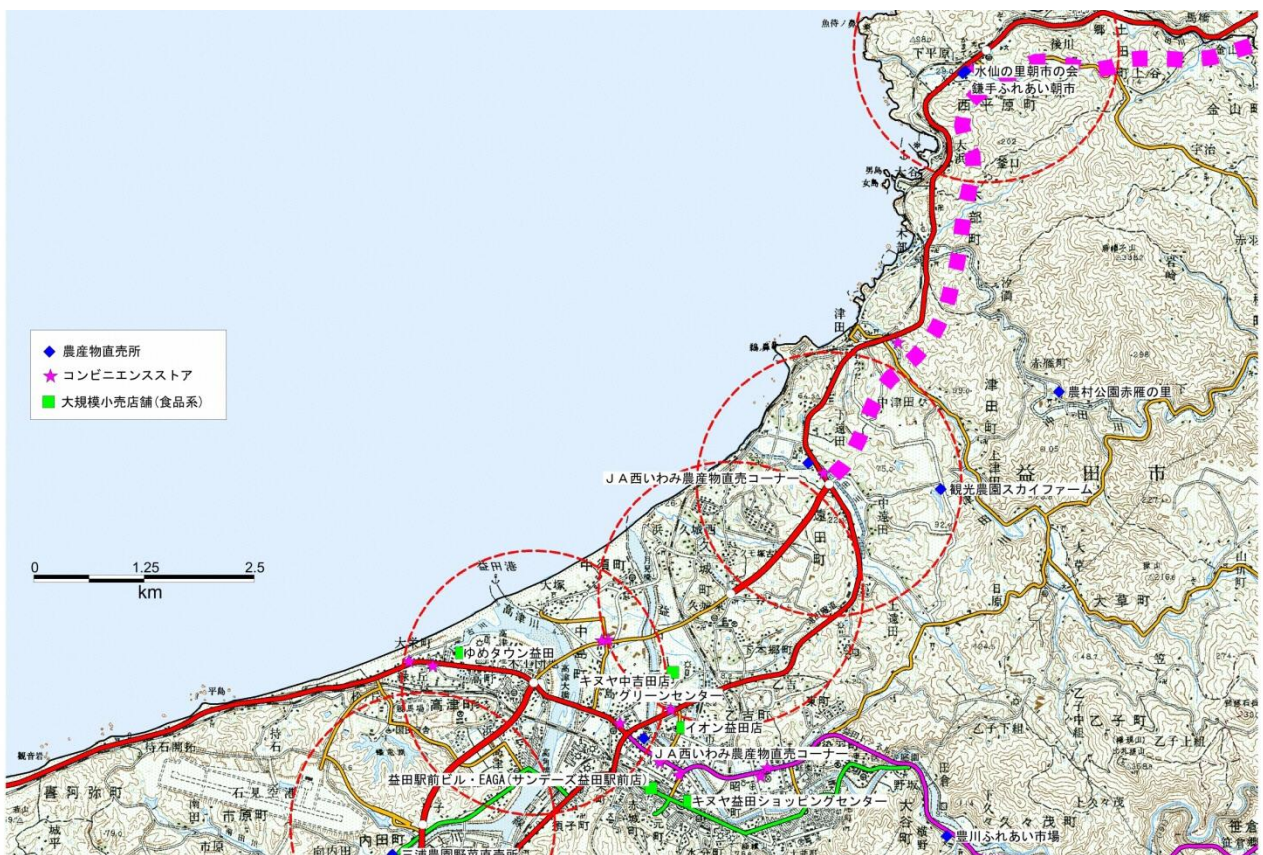


図 1-3 候補地抽出エリア

## 2) まちづくりの方向性

益田市における道の駅整備は、益田市が目指すまちづくりの方向性に基づき進められるものである。特に、当該施設は、情報発信、地域連携の拠点機能としての役割が期待されるものであることから、観光振興、産業振興、地域振興等の個別戦略との整合性をもとに進められる必要がある。

益田市における道の駅整備に関し、考慮すべき関連計画の概要を以下に示す。

### (1) 益田市総合振興計画

益田市総合振興計画は、益田市の市政運営における最上位計画に位置付けられるもので、平成 23～平成 32 年の 10 年間を計画期間とする。

ここでは、めざすまちの将来像に「市民・地域が躍動し、希望に輝く益田」を掲げ、将来像実現に向けた3つの方針と7つの基本目標を掲げている。

「道の駅整備」は基本目標Ⅲ(地域資源を活かした産業が息づくまち)の実現に向けた施策の一つに位置付けられるものである。基本目標Ⅲは、5つの基本施策により構成され、これらを横断的に推進することが期待される。

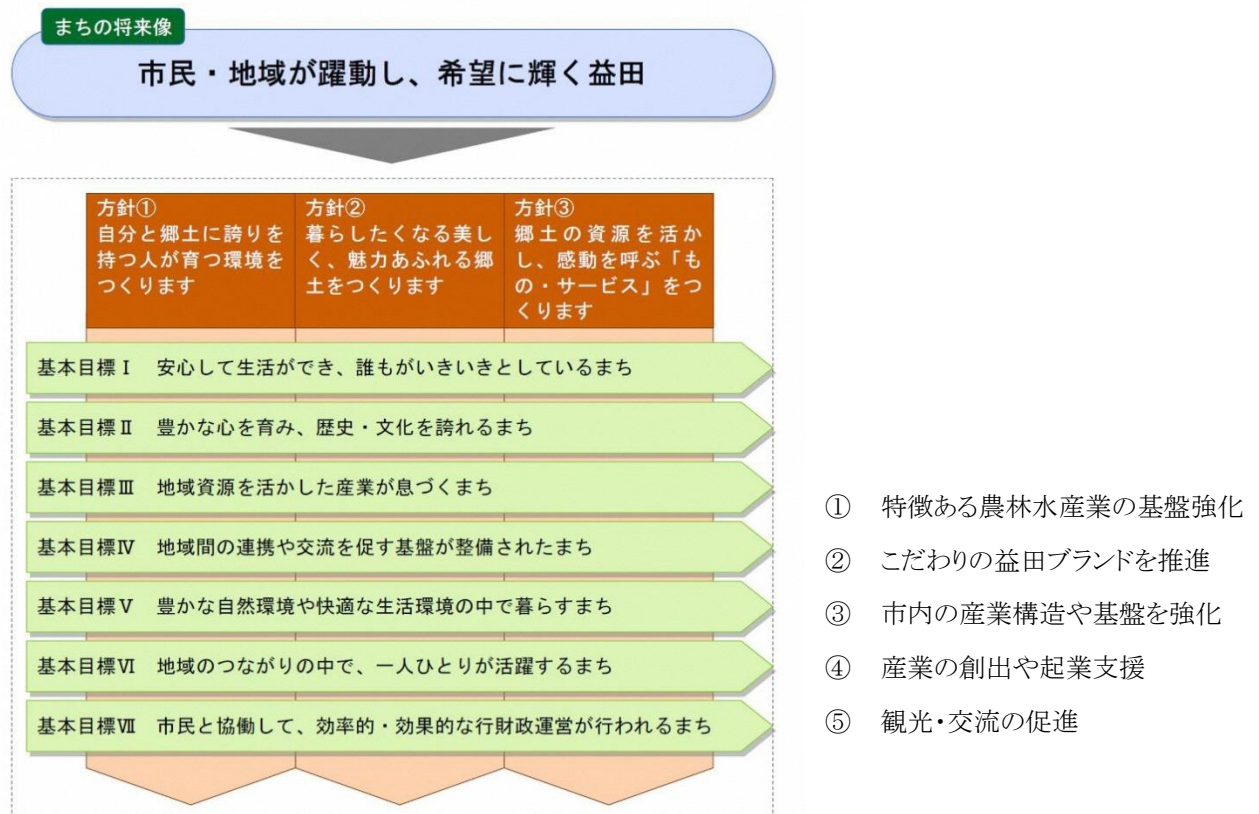


図 1-4 まちの将来像と基本目標(益田市総合振興計画)

## (2) まち・ひと・しごと創生益田市総合戦略

地方創生法の施行に伴い、益田市では、平成 27 年 10 月にまち・ひと・しごと創生益田市総合戦略及び益田市人口ビジョンを策定した。ここでは、人口減少問題へ対応していくための4つの基本目標と推進する施策、また、基本目標の実現を横断的に支え、人口拡大を持続的に進めるための「ひとづくり」に関する考え、今後の取り組みを示している。

「道の駅整備事業」は「基本目標1:定住の基盤となるしごとをつくる」の実現に向けた施策の一つに位置づけられるものである。山陰自動車道の開通にあわせ、ひと・もの・情報が集まる交流拠点整備を進めることを通じて、新たな人の流れと経済循環を生み出すことを狙いとする。

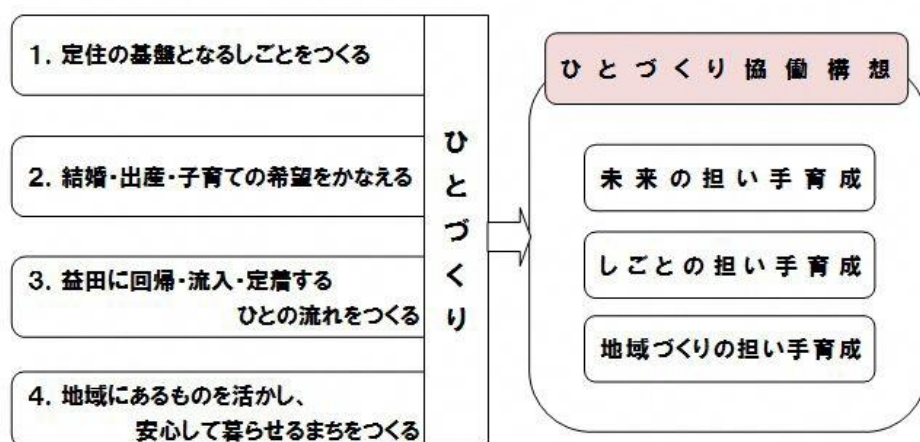


図 1-5 基本目標(まち・ひと・しごと創生益田市総合戦略)

## (3) 益田市観光振興・Mice 誘致計画

平成 28 年 3 月に、益田市全体で観光振興・Mice 誘致を効果的に進めることを目的に観光振興・Mice 誘致計画を策定している。ここでは、「価値の創造による交流人口拡大及び滞在時間の延長」を基本理念に掲げ、観光振興戦略、Mice 誘致戦略の推進に基づき、8つの施策を推進することとしている。

これにより、観光入込客数 1,010 千人、宿泊者数 200 千人、外国人宿泊者数 350 人を達成することとしている(目標値はいずれも平成 32 年値)。

表 1-1 観光振興の主な施策

区分	施策
観光振興戦略	地域資源のブラッシュアップと活用
	観光推進体制の再構築と人材の育成
	インバウンド 観光の推進
	広域観光の推進
	情報発信体制の強化
Mice 誘致戦略	受入れ体制の整備
	積極的な営業活動の実施
	気運の醸成

### 3) まちづくりの課題と道の駅に期待される役割

益田市における「道の駅」整備は、山陰道三隅・益田道路の開通という環境変化をチャンスと捉え、益田市総合振興計画、益田市総合戦略、観光振興・Mice 誘致計画等、関連のまちづくり計画に基づき、地域産業の振興、観光振興の推進へとつなげることが求められる。

このような中、益田市のまちづくりにおける主要課題は以下のように整理される。道の駅整備を通じて、これらの改善につなげることが期待される。

#### (1) 地域製品の付加価値を高め、地域の稼ぐ力を高める

持続可能な益田市の実現に向けては、益田市での生活を維持するための生業の創出が不可欠であり、既存産業の高度化、新事業・新商品開発等を通じて地域の稼ぐ力を高めることが求められる。

豊富で多様な自然資源を背景とする農林水産業の生産基盤、歴史・文化資源、工業団地等の産業基盤、さらには益田市を端として全国に向けた事業展開へ挑戦する企業の存在などの強みを活かし、雇用や定住を支える稼ぐ力を高めていくことへの貢献が求められる。

#### (2) 域外からの来訪者を呼び込む価値の見える化

市内に、歴史文化資産、高津川や日本海などの自然資源、石見神楽、島根県を代表する芸術・文化拠点施設グラントワなどの観光資源が存在する。また、萩・石見空港は島根県西部地方の空の玄関口としての役割を担っている。

萩・石見空港東京路線の2往復運航の延長、隣接する津和野町の日本遺産登録や萩市の世界遺産登録、更には東京オリンピック・パラリンピックに関連したキャンプ誘致等の動きがあり、これらの機会を的確にとらえ、本市への入込客数の拡大につなげることが期待される。そのためには、域外からの来訪者を呼び込むための固有の価値(魅力要素)の創出と発信、受け入れ環境づくりを進めることが求められる。

#### (3) 地域を担う次世代人材の育成

益田市では、益田市総合振興計画が基本理念とする「市民一人ひとりがまちづくりの主役として活躍し、人も地域も輝くまち」に基づき、市民との協働によるまちづくりを推進している。

総合計画、総合戦略、各種施策の推進は、行政のみで達成されるものではなく、市民・事業者との協働が不可欠である。道の駅の整備・運営を多くの市民・事業者との対話と協働の機会ととらえ、まちづくりへ参加する市民の拡大、次世代を担う人材育成へとつなげることが期待される。



## 第2章 整備コンセプト

---

---

## 第2章 整備コンセプト

### 2-1. 道の駅に関するニーズ

益田市における道の駅は、ここにしかない固有の魅力を具備し、多くの集客を呼び込む施設であることが求められる。また、多くの市民や事業者が関わり、自分ごととして盛り上げていける施設として整備することが求められる。

このため、益田市における道の駅整備の方向性や、コンセプト開発に向けた強みや特徴等を把握するため、ヒアリング調査、アンケート調査、市民ワークショップを実施した。

#### 1) 関連団体ヒアリング調査

##### (1) 調査概要

###### ① 目的

益田市にとって望まれる「道の駅」の検討に向け、市内で活動される経済団体・生産団体・活動団体の関係者へのヒアリング調査を実施し、新たな「道の駅」に必要な機能や活用できる資源等を把握することを目的とした。

###### ② 調査対象

経済団体	益田商工会議所
生産団体	島根県農業協同組合西いわみ地区本部
生産団体	高津川漁業協同組合
生産団体	JFしまね 益田支所
生産団体	高津川森林組合
活動団体	「中世の食」再現プロジェクト
活動団体	NPO法人 益田市・町おこしの会
活動団体	益田観光ガイド友の会
活動団体	益田市石見神楽神和会
活動団体	益田市連合自治会長会

###### ③ 聴取事項

- ・新たに整備する「道の駅」に期待する役割、必要な機能・施設
- ・新たに整備する「道の駅」に関し、活用可能な地域資源
- ・新たに整備する「道の駅」の整備・運営への参画意向や条件
- ・組織・団体の概要、活動内容 など

## (2) 調査結果

ヒアリング調査により得られた主な意見は以下のとおりである。

表 2-1 関係団体ヒアリング結果一覧表

道の駅に期待する役割	<ul style="list-style-type: none"> <li>●住民が日常的に食材を買う「まちのマーケット」</li> <li>●イベントなどがあり、市民が行きたくなる場所、遊べる場所</li> <li>●ブドウ、メロン、トマトなどの地域産品の販売拠点</li> <li>●山・川・海のつながりを表現する場</li> <li>●自転車の情報発信やファンづくりの拠点</li> <li>●高津川の価値を発信する情報発信拠点</li> <li>●石見神楽に触れ、楽しむことができる拠点</li> </ul>
道の駅に必要な機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>●ゆったりと食事ができ、地元食材が楽しめるレストラン</li> <li>●生産者による直販施設</li> <li>●生産工程が見える食品加工施設(ケーキ、パン製造など)</li> <li>●長距離運転手用の仮眠室やシャワー室</li> <li>●手仕事を見学・体験できる場所</li> <li>●歴史の紹介機能</li> <li>●花づくり、野菜づくりに関する教室</li> <li>●サイクリストカフェ</li> <li>●ガイド拠点(観光ガイド、高津川の釣りガイド)</li> <li>●神楽の上演スペース</li> </ul>
益田固有の資源	<ul style="list-style-type: none"> <li>●「益田家文書」、中世の歴史</li> <li>●特徴的な農産物(メロン、ブドウ、トマト、わさび、ゆず)</li> <li>●清流日本一の高津川とその恵み</li> <li>●ハマグリ</li> <li>●ブドウ農家による手づくりワイン</li> <li>●自転車に適した地形</li> <li>●伝統的な舞を継承する石見神楽</li> </ul>
意見等	<ul style="list-style-type: none"> <li>●顧客ターゲットを明確にする必要がある。鮮魚は観光客には売れない。また、立地条件にあわせた商品構成を考えることが重要である。</li> <li>●関わる人を多くすることが、結果的に多くの人を呼び込むことにつながる。様々な教室など、市民による取組の受け皿ができると良い。</li> <li>●変化の激しい時代。場所をではなく、移動式など、自由度の高い「集客拠点や交流拠点」が有効では。</li> <li>●豊富な地域資源をどう活かすかが最大の課題。能力のある駅長の存在が成否の鍵。</li> <li>●道の駅の経営には、商売のプロが参画すべき。</li> </ul>

## 2) 市民アンケート調査

### (1) 調査概要

#### ① 目的

新たな「道の駅」の整備・運営に活用可能な地域資源を発掘するとともに、新たな「道の駅」整備に関し、市民が重視する評価項目・基準等を把握することを目的とした。

#### ② 調査対象・方法・調査期間

調査対象: 市民

調査方法: インターネット調査／市広報折込での調査票配布(全世帯)

調査期間: 平成 28 年 12 月 1 日～12 月 15 日

#### ③ 聴取事項等

- ・市外の人におすすめしたい益田市の魅力
- ・行きたくなる道の駅の条件
- ・必要な機能・設備
- ・新たに整備する「道の駅」の利用意向や利用方法
- ・新たに整備する「道の駅」の整備・運営への参画意向や条件
- ・属性 など

#### ④ 回収数等

	実数	%
男性	470	58.8
女性	316	39.6
無回答	13	1.6
合計	799	100

## (2) まとめ

### ① 「食」の魅力づくりが行きたくなる道の駅の条件

「(仮称)道の駅ますだ」が行きたくなる場所となるために必要な要素・条件について、加重平均により評点※を算出したところ「スーパー並みの品揃えで買い物ができる」が 2.65 ポイントと最も高い点数となった。以下、「新鮮な農産物を買うことができる(2.51 ポイント)」、「珍しい食材に出会える(2.35 ポイント)」と続き、上位 5 項目すべて食や食材に関する内容が占める結果となった。

農産物、高津川や日本海の水産物など、新鮮な農水産物の活用が求められている。

### ② 特産品直売所、食堂・レストラン整備への期待

「(仮称)道の駅ますだ」にあると思う施設・機能については、「特産品直売所」が全体の 69.2% を占め最も多く、次いで「食堂・レストラン(66.6%)」、「売店(37.9%)」となった。

「特産品直売所」、「食堂・レストラン」が全体の約7割を占め、多くの市民の支持を集める結果となった。

### ③ 道の駅の利用に対する高い関心、休憩・憩いの場としての日常的な利用

「(仮称)道の駅ますだ」の利用意向としては、「ぜひ利用したい」が回答者全体の 47.2%を占め最も多く、「利用したい(39.7%)」の回答と合わせ、約 9 割が、利用意向があると回答し、高い関心を示す結果となった。

利用目的は、「日常の休憩・憩いの場」が最も多く、次いで「遠出する前の土産品の購入」、「外食」と続く。

### ④ 4割の市民が道の駅の整備・運営への関わりを希望

「(仮称)道の駅ますだ」の整備・運営への関わり意向としては「ぜひ関わりたい(5.4%)」、「できる範囲で関わりたい(37.0%)」となり、約 42%の回答者がなんらかの関わりを希望する結果となった。関与形態としては、「農産物の出荷」が 87 人と最も多く、次いで「イベントの企画・運営(80 人)」、「ワークショップの企画・運営(54 人)」、「施設配置(48 人)」と続く。

道の駅の運営への参加意向を示す回答も 36 件あるなど、総じて高い関心を示す結果となった。

#### ※加重平均による評点

ここでは、第 1 位として選んだものは 3 点、第 2 位として選んだものは 2 点、第 3 位として選んだものを 1 点として重みづけを行い、回答者数で除した平均点を評点としている。

### 3) 市民ワークショップ

#### (1) 実施概要

##### ① 目的

新たに整備する「道の駅」を持続可能なものとするためには、運営に関わる市民や事業者が共感できる力強いコンセプトやプランを具体化するため、活動団体、事業者、市民をメンバーとするワークショップを実施した。

##### ② 開催概要

回数	日時	場所	参加者	テーマ等
第1回	H28年12月1日 18:30～20:30	市民学習センター 一多目的ホール	一般:31人 事務局:7人	・道の駅整備を通じて実現したい成果 ・大切にすべき価値観(コンセプト)
第2回	H28年12月16日 18:30～20:30	市役所本庁3階 大会議室	一般:17人 事務局:7人	・魅力ある「(仮称)道の駅ますだ」を作るために活用できる地域資源 ・活用アイデア
第3回	H29年1月20日 18:30～20:30	市役所本庁3階 大会議室	一般:15人 事務局:7人	・「(仮称)道の駅ますだ」に必要な機能、設備 ・施設の整備イメージ



## (2) 実施結果

全3回の検討を通じて、「(仮称)道の駅ますだ」に必要な機能、望まれる利用シーンは次のように整理される。

必要な機能としては、①海・山・川の豊かな食を楽しむ機会、②ここでしか見られない景色・風景を楽しむ機会、③市民が活躍する機会の3つが整理され、また、望まれる利用シーンとしては、市民の日常的な利用と同時に、市民や観光客が非日常の体験を味わう特別な場所としての利用が求められるとされる。

これらに基づき、「(仮称)道の駅ますだ」が担うべき役割として、「益田市固有の資源(もの)を、多くの人を惹きつける体験価値(こと)へと編集する装置」と定義した。

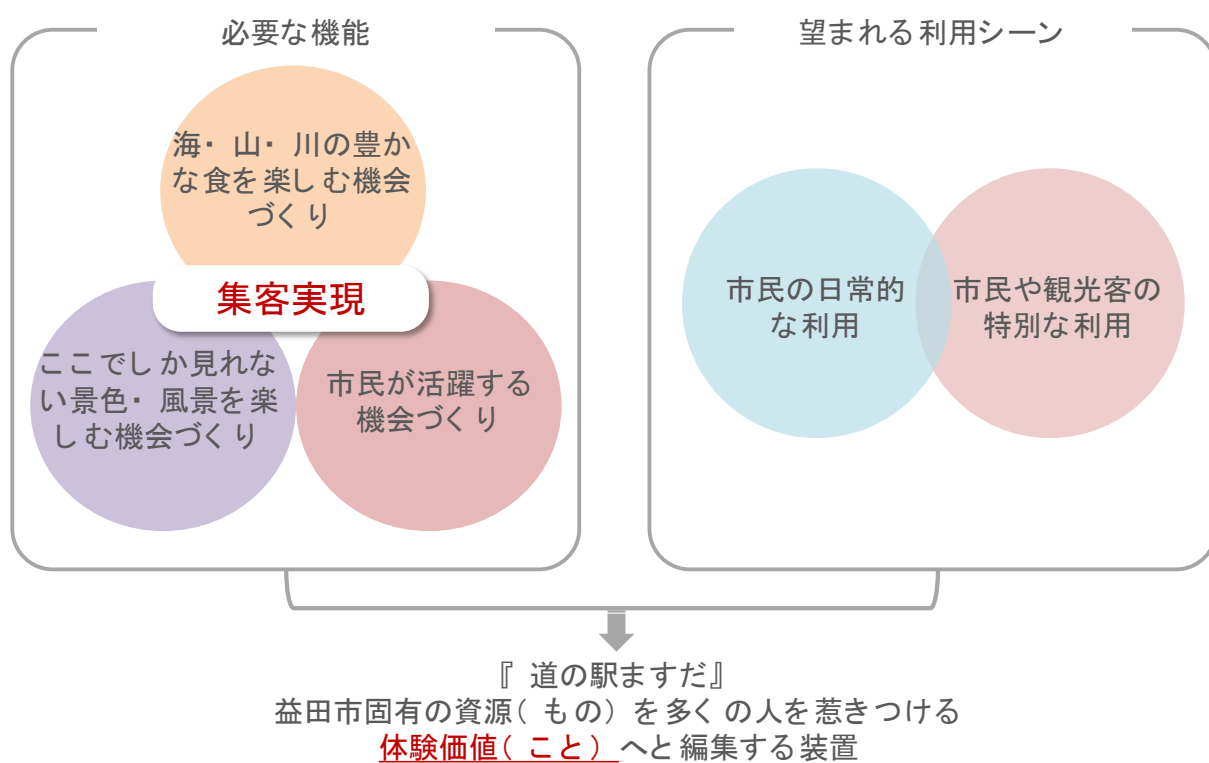


図 2-1 市民ワークショップの意見のまとめ

## 2-2. 先行事例の動向調査

### 1) 調査概要

#### ① 目的

施設整備、施設運営の両面から「(仮称)道の駅ますだ」の構想立案において考慮すべき成功要因を分析・把握することを目的に、全国の重点道の駅及び中国地方、九州地方において特徴的な取り組みを展開する道の駅を対象とした事例調査を実施した。

#### ② 調査対象・調査方法

表 2-2 先行事例調査一覧表

駅名／場所	開設	特徴	手法
川場田園プラザ (群馬県川場村)	H8	「農業プラス観光」で人口約 3,700 人の村に年間約 120 万人が来訪。リピート率は7割。	文献調査
もてぎ (栃木県茂木町)	H8	真岡鉄道の SL やサーキットなど地域の魅力へのアクセスポイントとしてのゲートウェイ機能。	文献調査
とみうら (千葉県南房総市)	H5	ピワ狩り体験企画など、地域の観光資源をパッケージ化し、都市部の旅行会社へ販売。観光バス 3,000 台誘致。	文献調査
ソレーネ周南 (山口県周南市)	H26	24 時間営業の物販施設を有し、ヨーロッパ風の居酒屋バルを整備。ヤマト運輸と連携した農産物供給システムを整備。2015 年にグッドデザイン賞を受賞。	文献調査
萩しーまーと (山口県萩市)	H13	隣接する漁港から新鮮な海産物が直接店頭並び、地産地消にも貢献。地元加工業者と高付加価値商品を開発し、地域に貢献。	現地調査
阿武町 (山口県阿武町)	H4	特産品販売所、温浴施設、飲食店が併設。平成 5 年に全国初の道の駅として認定を受ける。	現地調査
内子フレッシュパークか らり(愛媛県内子町)	H8	生産者自らが運営に携わり、特産品を活かした加工食品の開発販売等、約 60 名の雇用を創出。	文献調査
豊前おこしかけ (福岡県豊前市)	H12	全天候型の大屋根を整備。出店販売、ミニイベントの他、年に 9 回福岡県無形指定文化財である岩戸神楽定期公演会が開催される。	現地調査
なかつ (大分県中津市)	H26	年間 7.6 億円(H28 年度)の売上を誇る JA 大分の直営による農産物直売所を核にレストラン、物産館を整備。2016 年じゃらん道の駅ランキングレストラン部門第1位	現地調査
遠野風の丘 (岩手県遠野市)	H10	東日本大震災時は、後方支援拠点として機能。広域防災拠点として高度な防災機能を分担。	現地調査



## 2) 調査結果

先行する道の駅の事例分析から、益田市における道の駅の整備・検討において考慮すべき成功要因として、以下が指摘される。

### (1) 地域住民を巻き込み、地域の魅力づくりを実践

道の駅阿武町では、出荷農家とのコミュニケーションの充実に向け、年1～2回の集会を定例化するほか、各集落へ赴き、道の駅経営に関する考え方を伝え、信頼関係づくりに努めている。また、萩しーまーとでは、市民を対象とした「魚のさばきかた講座」の実施、市内小学校への出張講座を実施し、地域住民を巻き込む取り組みを効果的に進めている。ソレーネ周南では、ヤマト運輸と提携した農産物の集荷システムを構築し、高齢農家等が出荷しやすい環境づくりに取り組んでいる。

その他にも、農産物の生産指導から全量買取の実践(もてぎ)、地域の特産であるビワのオリジナル商品の開発(とみうら)、道の駅の企画・運営を支える生産者チーム(からり)などの取り組みが見られ、いずれの道の駅も住民・事業者を巻き込み、魅力づくりにつなげている。

### (2) 地域のこだわりを伝える仕組み

萩しーまーとでは、「地域水産業活性の多機能拠点」を道の駅が担う機能に掲げる。この実現に向け、年間約 250 種類に及ぶ地元産魚種を知ってもらうため、積極的な無料試食を実施するとともに、対面販売によるサービス提供を行なっている。また、著名なシェフとのコラボレーションにより、これまで見過ごされていた雑魚を用いた商品開発に成功し、首都圏等への販路拡大、魚価向上を達成している。

また、7.6 億円の売上高を誇る直売所を有する道の駅なかつでは、併設するレストランの野菜は全て直売所から仕入れるなど、道の駅全体で地産地消を推進している。

その他、取扱い産品を内子町で生産される農産物に限定し、トレーサビリティシステムの導入による品質管理の徹底(からり)など、地域産品の良さを伝える仕組みやルールの整備、ブランドづくりを実践している。また、ロゴマークやマスメディアを効果的に活用し、地域のこだわりを効果的に発信し、地域のこだわりの伝達、道の駅への集客効果の獲得に成功している。

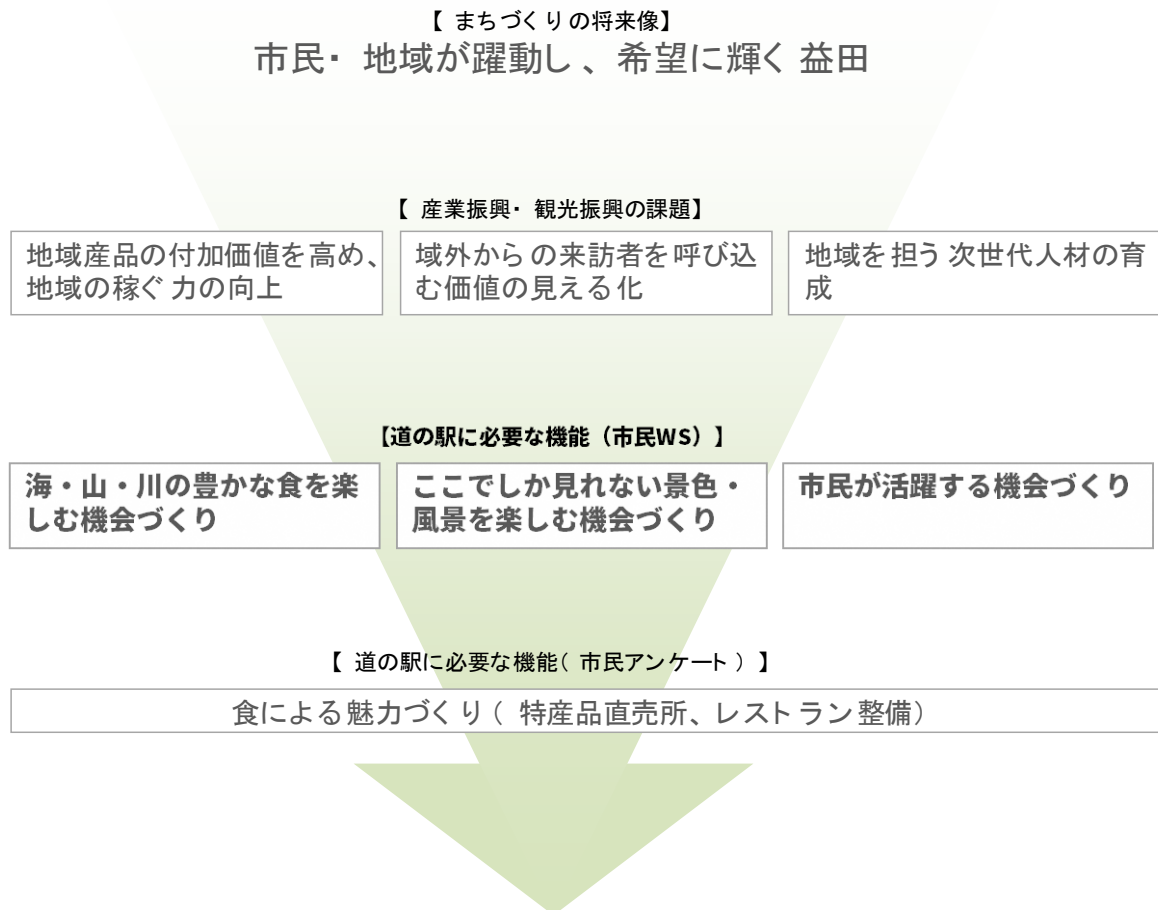
### (3) 交流人口の獲得に向けた観光機能の整備

「観光総合機能」を持つ施設では、「道の駅」を地域の観光資源へのアクセスポイント(入り口)に位置づけ、周辺観光施設とのネットワーク化、体験プログラムの開発、更にはオペレーターの配置(川場村)や旅行業の実施(とみうら)などにより、交流人口の獲得に成功している。

各道の駅とも、集客拡大に向けた様々なイベントを実施している。全天候型の大屋根を有する豊前おこしかけでは、神楽公演、地元住民による屋台村の出店などを定期的に開催し、市外からの集客につなげている。また、鮮魚を売りにする道の駅(萩しーまーと、道の駅阿武町)においても地元顧客割合は3割程度と、交流人口を意識した商品・サービス開発等を通じて来訪者の取り込みに成功している。

### 2-3. 道の駅が担うべき役割

まちづくりの将来像や課題、道の駅に対する市民ニーズ、検討委員会等の議論等を踏まえると、新たに整備する道の駅が果たすべき役割は以下のように整理される。



市民の自慢である“益田市の食（地産品）”の魅力を表現する場づくりを通じて、一次産業を中心とする関連産業の振興と交流人口の拡大を実現する。  
それをもって、益田市の価値へと共感する人の輪を拡大する。

図 2-2 道の駅が担うべき役割のまとめ

## 2-4. 整備コンセプト

### 1) 基本的な考え方

持続可能な道の駅とするためには、道路利用者のための休憩機能に加え、市民が日常的に利用したいと思うような商品やサービスがあり、同時に人々の活気が漂う交流の場であることが求められる。

このような中、益田市には、地元で生産された新鮮な農畜産物、朝とれの魚介類、高津川の鮎など自慢の食材とそれを育む豊かな自然があり、また、食の研究グループ、障がい者授産施設、市民団体、NPOなど、食の恵みを活かす活動に取り組む主体が存在する。

このような益田市の自慢を、市民自らが生き活きと表現する。そこに触れた市民や来訪者が、今まで気づかなかった新たな益田市の魅力に気付く。その気づきが新たな表現を生む。

「(仮称)道の駅ますだ」は、そのような交流の輪を生み出す拠点施設として整備することが求められる。

このような考えに基づき、道の駅整備にあたっての基本的な考え方を以下のように設定した。

## 市民の自慢を表現する場

### 2) コンセプト

上記の考えに基づき、道の駅整備に関するコンセプトを以下のように設定した。

その土地にしかない「食」は市民の自慢であり、市外からの来訪者を惹きつける大きな魅力となりうる。市内で採れ、市内で作られる、益田自慢の食材で彩られる道の駅。そこは、新鮮で安全な食材を求めて、市民が日常的に利用する場所であり、益田の食の恵みを求めて、わざわざ市外から人が訪れる場所。

そして、「食」を通じて、食を育む益田市の自然、文化、歴史、人々の暮らしを知りその営みを次世代へとつなぐ場所である。

市民自慢の

## “食”がつなぐ 新たな交流拠点

生産者と消費者をつなぐ場

市民と市外からの来訪者をつなぐ場

益田市の豊かな食と食文化を次世代につなぐ場

### 3) コンセプトの展開方法

農林水産物の付加価値を高める場、こだわりの食材を味わう場、自然・風土への理解や共感を育む場など、「益田の自慢の食」を活かす様々な機能・施設を整備することで、生産者・事業者、市民、来訪者がつながり、交流する道の駅を整備する。

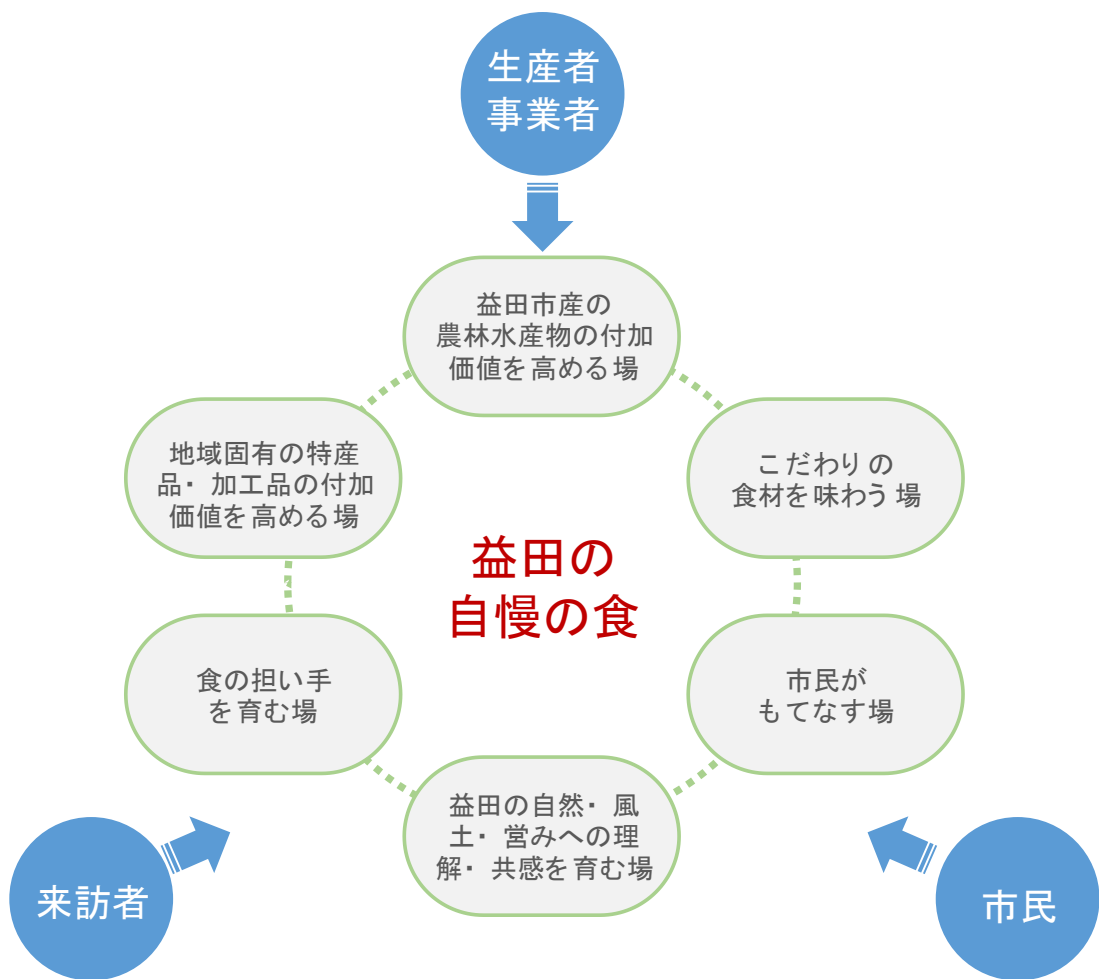


図 2-3 益田市 道の駅 概念図

### 第3章 候補地の選定

---

---

## 第3章 候補地の選定

### 3-1. 候補地の選定方法

道の駅の建設候補地の選定にあたっては、以下の選定フローに基づき行った。

平成 27 年度「道の駅」整備に関する候補地概略調査にて設定された、山陰道インターチェンジより概ね 1.5km の範囲内から候補地を抽出し、その候補地の中から市民ワークショップや市民アンケート調査及び活動団体ヒアリング調査などの意見などを反映させた評価項目や評価基準を設定し、5 か所を候補地として一次選定した。一次選定された候補地については、施設配置図を作成し、施設配置の効率性や立地可能性の検証などを行い、最終候補地(案)の検討を行った。

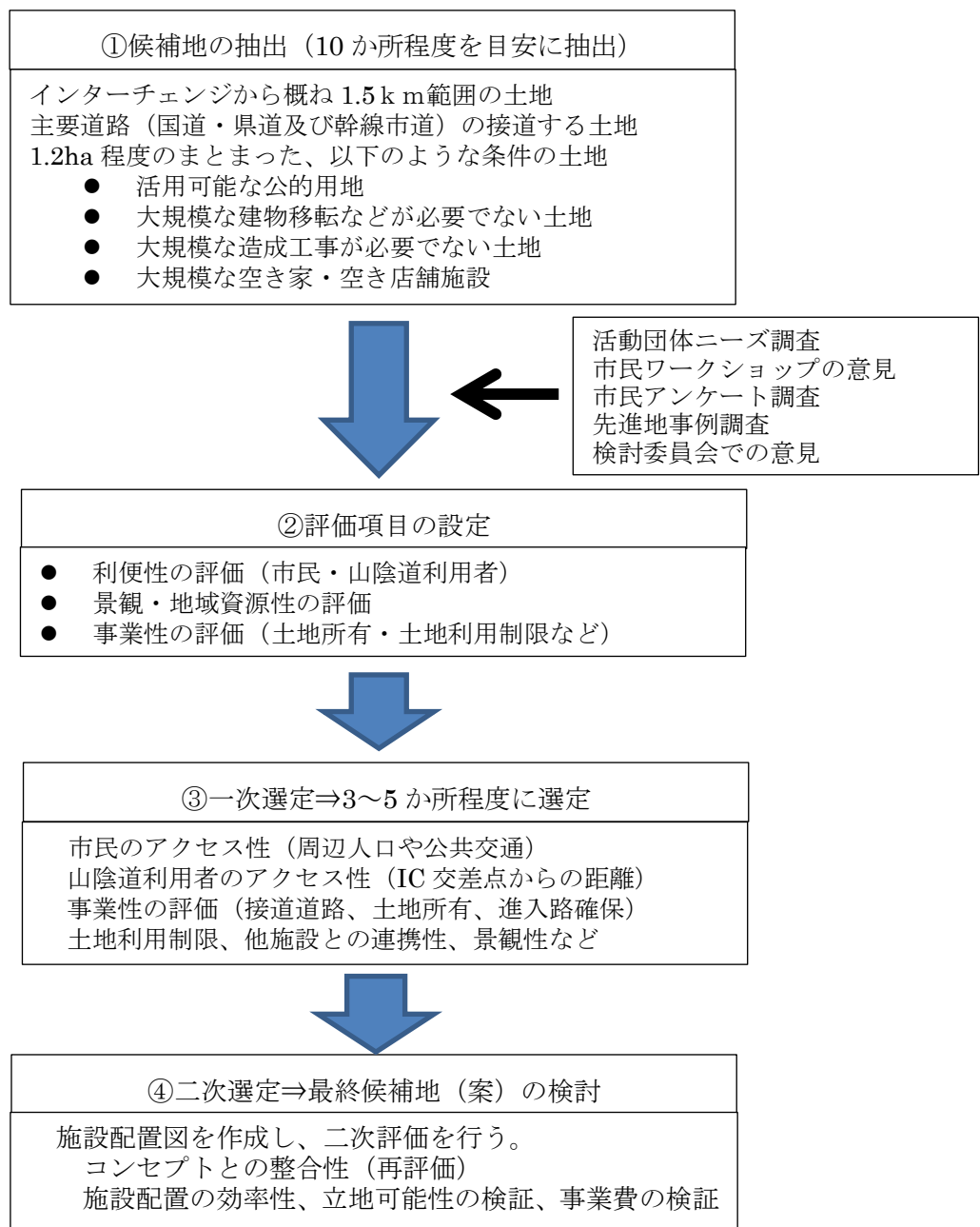


図 3-1 候補地選定のフローチャート

# 1) 候補地の抽出

候補地としては、以下の要件を基に 12 か所を抽出した。

- インターチェンジから概ね 1.5 km 範囲の土地  
 主要道路（国道・県道及び幹線市道）の接道する土地  
 1.2ha 程度のまとまった、以下のような条件の土地
- 活用可能な公的用地。
  - 大規模な建物移転などが必要でない土地
  - 大規模な造成工事が必要でない土地
  - 大規模な空き家・空き店舗施設等

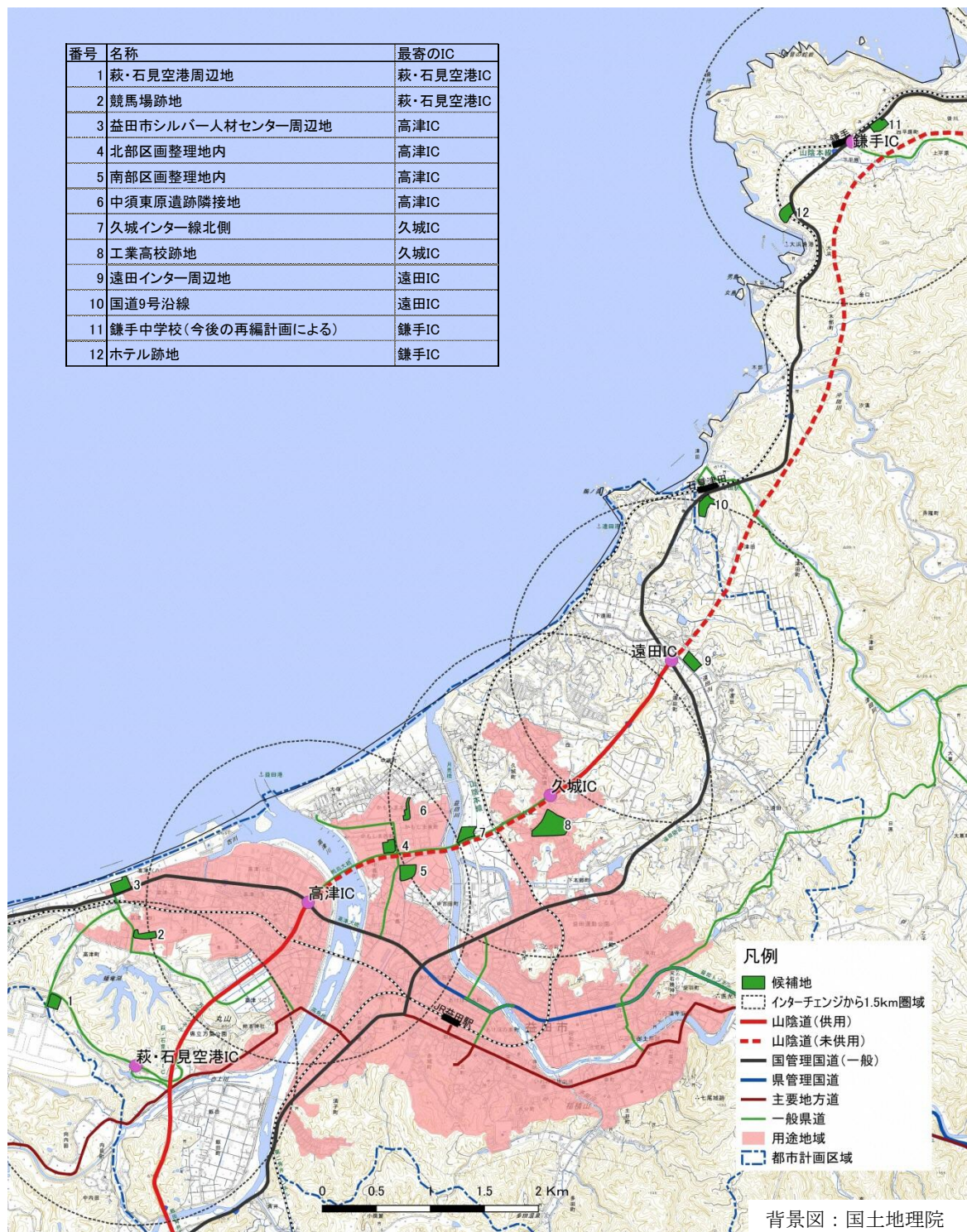


図 3-2 候補地の位置図

## 2) 一次選定のための評価項目及び指標の検討

### ①各種の調査結果と評価の視点の整理

各種の調査において、道の駅の持つべき機能や利用イメージなどから、評価すべき視点を以下のように整理した。

表 3-1 各種調査結果と評価の視点の整理

評価の視点	活動団体ニーズ調査	検討委員会からの指摘	市民ワークショップ	先進地事例の調査	市民アンケート
市民が利用・参加しやすい	・日常的に食材を買う「まちのマーケット」 ・イベント(神楽等)の開催、遊べる場 ・高齢者も楽しめる施設	・地域の人を利用して盛り上がる道の駅 ・地元住民をメインとした道の駅づくり ・気軽に立ち寄れる場 ・市民がもてなす場 ・習い事など、ちょっとしたことでの利用 ・イベントの場、祭りの場	・地元密着型の地域に寄り添った道の駅 ・手芸・小物、昔遊び、得意技 ・石見神楽の上演 ・市民が活躍する機会づくり ・市民の日常的な利用、特技発表の場	・地元利用を重視 ・利用者の多くは地元住民(周辺を含めて)	・市民の買い物の場として期待「スーパー並みの品揃え」、「新鮮な農産物」 ・食堂・レストランへの期待 ・休憩・憩いの場としての日常的な利用 ・運営等への参加希望が約4割
益田市への来訪者が利用しやすい	・地域産品の販売拠点 ・情報発信拠点	・食の提供(カフェ・スイーツ等) ・特産品の提供(農産物など)	・賑わい創出(利用者1千万人突破、来場者数日本一、人気ランキング日本一) ・食の開発(グルメフェス、地域食材など) ・爆買ツアー ・観光客や帰省客の特別な利用	・交通量が多い所が利用者が多い傾向がある	・特産品直売所
他の交通手段との連携	・自転車の情報発信	・広域交通拠点との連携(空港・JR駅) ・インバウンドへの対応			
地域資源との連携	・山・川・海のつながりを表現	・景色や景観のよいところ ・キャンプ場などとの連携	・高津川、夕日、海が見えるロケーション ・海の幸、川の幸、山の幸、里の幸、人の幸 ・ゆず、わさび・松永牛・アジイカ・ハマグリ・ジビエ、山菜、有機野菜 ・温泉、日本庭園 ・海・山・川も豊かな「食」を楽しむ機会づくり ・ここで見られない景色・風景を楽しむ機会づくり	・地域らしさを強調 ・景観や歴史などの活用	・「食」の魅力づくりが重要 ・景色の美しさ、風景
周辺への影響	・イベントの開催 ・他施設との競合(民業圧迫)	・イベントの場、祭りの場	・神楽などの上演		
災害への対応性	・災害拠点としての機能 ・防災拠点としての機能				

### ②行政の視点からの追加評価項目

上記に加え、候補地の評価としては、行政からの視点として、事業が円滑に推進されるための費用負担に関連する「土地所有や利用状況」、「接道条件」、「インフラ整備の状況」などが評価項目として必要になるとともに、「都市計画法」や「文化財保護法」などのまちづくり計画や土地利用制限に関する整合性も評価する必要がある。

- 事業性(土地所有・土地利用状況、接道条件、インフラ整備の状況)
- まちづくり計画との整合性(用途地域、下水道計画、埋蔵文化財)



### ③評価項目の整理と評価指標の検討

前述した評価の視点をもとに、評価項目と評価指標を以下のように設定した。なお設定にあたっては、委員会での検討意見を踏まえたものとしている。

表 3-2 評価項目と評価指標の設定

区分	考え方	指標など
①市民が利用しやすい	周辺に居住している人口が多い	5.0km圏域人口 (10分(車)で到達できる範囲： 時速30km/hで設定)
	バスでも利用できる	既成バス路線からの距離
②益田市への来訪者が利用しやすい	IC交差点から近い	IC交差点からの距離
	より多くの人立ち寄りやすい (交通量が多い)	付近の交通量
③場所がわかりやすい	日頃から目に留まりやすい (交通量の多い道路から見やすい)	前面道路の交通量
④他の交通手段と連携性	空港利用者も立ち寄りやすい (空港利用の拡張性)	空港からの距離
	JR利用者も立ち寄りやすい	JR益田駅からの距離
	自転車コースとの連携 (サイクリストの拠点)	INAKAライドのコースからの距離
⑤地域資源との連携性	夕日や海などの眺望がよい。 周辺に良好な景観がある。	周辺の地域資源の有無
	グラントワとの連携性	グラントワまでの距離
	万葉公園との連携性	万葉公園までの距離
	各種地域資源の活用の可能性 (土地の拡張性)	一体的な土地利用が可能な面積
⑥周辺への影響	イベント開催時などにおける騒音問題への懸念(影響を受ける人が少ない)	周辺の人口(500m圏域) (40dbの減衰)
⑦防災拠点としてのポテンシャル	緊急輸送道路に接道しているか	緊急輸送道路のランクと接近性
	津波被害からの安全性	被害想定区域への近接性
	洪水浸水被害からの安全性	浸水想定区域及び浸水深で評価
	土砂災害からの安全性	土砂災害警戒区域への近接性
⑧事業性	用地の取得性	用地を取得する場合の費用負担の大きさ
	敷地造成に対する負担	平地(既存宅地)か、造成工事などが必要か
	補償に関する負担	建築物などの支障物の有無
	他機関との連携性(一体型か単独型か)	国道・県道への接道の有無
	インフラの整備状況(上下水道)	供給処理区域かどうか
⑨まちづくり等との整合性	都市計画法	用途地域などの指定状況 (土地利用計画との整合性)
	農振法	農地・非農地
	埋蔵文化財	文化財の有無

### 3) 評価基準の設定

前項の評価項目を基に、現状値等を参考に、標準的な評価基準を以下のように設定した。

基本的には相対的評価として、評価点を設定している。これに重み係数を乗じた評価点の上位のものを一次選定とする。

表 3-3 候補地選定の評価基準

項目		重み係数	評価点					
			5	4	3	2	1	
アクセシビリティ	市民の利便性	周辺人口(5.0km圏域人口)	2	30,000人以上	20,000~30,000人未満	10,000~20,000人未満	5,000~10,000人未満	5,000人未満
		バス路線からの距離	1	幹線路線のルートに接道	バスルートに接道	300m以内に幹線バスルートがある	300m以内にバスルートがある	近くにバスルートはない
	山陰道利用者の利便性	IC交差点からの距離	2	0.2km未満	0.2~0.5km未満	0.5~1.0km未満	1.0~1.5km未満	1.5m以上
		付近の交通量	2	20,000台以上	15,000~20,000台未満	10,000~15,000台未満	5,000~10,000台未満	5,000台未満
場所の認識性		1.5	交通量の多い(10,000台/日以上)道路に直面	比較的交通量の多い(4,000台/日以上)道路に直面	一定の交通量のある(500台/日以上)道路に直面	-	一定の交通量のある道路(500台/日以上)から視認できない	
連携性	他の交通手段との連携性	空港からの距離	0.5	1.0km未満	1.0~3.0km未満	3.0~5.0km未満	5.0~7.0km未満	7.0km以上
		JR益田駅からの距離	0.5	1.0km未満	1.0~3.0km未満	3.0~5.0km未満	5.0~7.0km未満	7.0km以上
		自転車コースからの距離	0.5	ルートに接道	ルートから1.0km未満	1.0~3.0km未満	3.0~5.0km未満	5.0km以上
	地域資源との連携性	眺望性	1.5	夕日や海などがよく見える	-	その他良好な景観が感じられる	-	良好な眺望景観はない
		グラントワからの距離	1	1.0km未満	1.0~3.0km未満	3.0~5.0km未満	5.0~7.0km未満	7.0km以上
		万葉公園からの距離	1	1.0km未満	1.0~3.0km未満	3.0~5.0km未満	5.0~7.0km未満	7.0km以上
	土地の拡張性	1.5	2.0ha以上の確保が可能	-	1.5~2.0ha程度の確保が可能	-	1.2~1.5ha程度の確保が可能	
環境性(生活・防災)	周辺への影響	周辺への影響(500m以内人口)	1	100人未満	100~200人未満	200~300人未満	300~400人未満	400人以上
	防災拠点としてのポテンシャル	緊急輸送道路	1.5	1次路線接道	-	2次路線接道 1次路線近接	3次路線接道	接道なし
		津波被害からの安全性	1.5	津波被害想定区域外	-	津波被害想定区域内に近接	-	津波被害想定区域内
		洪水浸水被害からの安全性	1.5	洪水浸水想定区域外	-	洪水浸水想定区域内(1m未満)	洪水浸水想定区域内(1~2m未満)	洪水浸水想定区域内(2m以上)
		土砂災害からの安全性	1.5	区域外	-	区域に近接	-	区域内
行政上の観点	事業性	用地取得性	1	市有地	民有地(農地・山林)	公有地(跡地利用)	区画整理保留地	民有地(宅地)
		敷地造成に対する負担	1	概ね平地(造成地)	-	平地(農地) 若干の造成が必要	-	造成が必要
		支障物の有無	1	支障物なし	-	-	-	支障物あり
		接道の種類	2	国・県道	-	-	-	市道
		下水道	1	区域内	-	-	-	下水道区域外
		上水道	1	給水区域内	-	-	-	給水区域外
	まちづくりとの整合性	都市計画法	1	大型施設立地に適正(商業系・準工業系用途)	-	工業系・住居専用区域外の用途地域内 都市計画区域内無指定 都市計画区域外	-	住居専用区域(用途の見直しが必要)
		農振法	1	-	農地以外	-	農地	-
		埋蔵文化財	1	「なし」或いは別途事業などで対応	-	近接などしてあるが、影響度は小さいと予想される箇所	-	敷地内などに複数あり、開発に向けての調査が必要

重みづけの考え方(案)

- : 特に重要と考えている項目(2.0を想定)
- : 重要と考えられる項目(1.5を想定)
- : 標準的な項目(1.0を想定)
- : 道の駅の性格上はあまり重要ではない項目(0.5を想定)

#### 4) 評価結果

前項の評価基準をもとに、評価点を算定すると以下に示す通りであり、もともと評価が高くなるのは、連携性や環境性、アクセス性で高い評価を受けた⑦久城インター線北側で、次いでは行政上の観点やアクセス性の評価が高い⑤南部区画整理地内と④北部区画整理地内が同点の評価になっている。これらに続き、比較的高い評価になったのは、連携性や行政上の観点の評価が高い③益田市シルバー人材センター周辺地、環境性や行政上の観点の評価が高い①萩・石見空港周辺地となっている。これらの 5 候補地を一次選定地とし、二次評価を行うものとする。

なお、アクセス性の評価が高い⑨遠田インター周辺地や⑧工業高校跡地では、国・県道に接していないことや土地利用との整合性など行政上の観点の評価が低くなっていることから、全体的な評価は低くなっている。また、環境性や行政上の観点の評価が高い⑪鎌手中学校については、連携性やアクセス性の評価が低く、上位の評価にならなかった。

表 3-4 総合評価一覧表

番号	名称	最寄りの IC	アクセス性の評価	連携性の評価	環境性の評価	行政上の観点の評価	総合評価
⑦	久城インター線北側	久城 IC	32.5	23.0	32.0	32.0	119.5
⑤	南部区画整理地内	高津 IC	30.5	18.0	23.0	46.0	117.5
④	北部区画整理地内	高津 IC	33.5	15.0	28.0	41.0	117.5
③	益田市シルバー人材センター周辺地	高津 IC	30.5	23.0	22.0	39.0	114.5
①	萩・石見空港周辺地	萩・石見空港 IC	24.5	15.0	35.0	38.0	112.5
②	競馬場跡地	萩・石見空港 IC	25.5	19.0	28.0	39.0	111.5
⑧	工業高校跡地	久城 IC	35.5	16.5	25.0	31.0	108.0
⑪	鎌手中学校 (今後の再編計画による)	鎌手 IC	27.5	6.5	31.0	41.0	106.0
⑨	遠田インター周辺地	遠田 IC	39.0	10.5	25.0	26.0	100.5
⑫	ホテル跡地	鎌手 IC	27.5	12.5	28.0	31.0	99.0
⑥	中須東原遺跡隣接地	高津 IC	23.5	17.0	21.0	37.0	98.5
⑩	国道 9 号沿線	遠田 IC	25.5	9.5	29.0	34.0	98.0

凡例

	上位 3 位
	上位 4-5 位 (同点も含む)
	下位 3 位

## 5) 各項目に関する評価結果の概要

### ①アクセス性の評価

アクセス性の評価では、**⑨遠田インター周辺地**が各項目とも高評価で、最も優位である。次いで久城インター線沿いの、**④北部区画整理地内**、**⑧工業高校跡地**、**⑦久城インター線北側**が概ね同評価になっている。

これらの地域は、概ね市街地に近く、周辺住民からのアクセスも良く、山陰自動車道利用者も利用しやすい地区となっている。

表 3-5 アクセス性の評価一覧表

番号	名称	最寄りのIC	アクセス性の評価											小計	
			市民の利用しやすさ				山陰道利用者の利用のしやすさ				アクセス性				
			周辺人口(5.0km圏域) 人口(人)	評価	バス路線からの距離 距離など	評価	IC通過交通 計画地付近	付近の交通量 交通量(台/日)	評価	ICからの距離 距離(km)	評価	内容	評価		
9	遠田インター周辺地	遠田IC	30,016	10.0	幹線バスルートに近接	3.0	12,450	9,650	22,100	10.0	0.1	10.0	比較的交通量の多い(4,000台/日以上)道路に直面	6.0	39.0
8	工業高校跡地	久城IC	34,183	10.0	幹線バスルートに接道	5.0	15,000	500	15,500	8.0	0.3	8.0	一定の交通量がある(500台/日以上)に直面	4.5	35.5
4	北部区画整理地内	高津IC	34,595	10.0	バスルートに接続 (本数:少)	4.0			14,500	6.0	0.9	6.0	交通量の多い(10,000台/日以上)道路に直面	7.5	33.5
7	久城インター線北側	久城IC	34,687	10.0	近接してバスルートなし	1.0			17,500	8.0	0.9	6.0	交通量の多い(10,000台/日以上)道路に直面	7.5	32.5
3	益田市シルバー人材センター周辺地	高津IC	28,680	8.0	幹線バスルートに接道	5.0	7,100	10,600	17,700	8.0	1.8	2.0	交通量の多い(10,000台/日以上)道路に直面	7.5	30.5
5	南部区画整理地内	高津IC	34,717	10.0	バスルートに接続 (本数:少)	4.0	13,250	2,300	15,550	8.0	1.2	4.0	一定の交通量がある(500台/日以上)に直面	4.5	30.5
12	ホテル跡地	鎌手IC	5,311	4.0	幹線バスルートに接道	5.0	13,550	3,200	16,750	8.0	0.9	6.0	一定の交通量がある(500台/日以上)に直面	4.5	27.5
11	鎌手中学校 (今後の再編計画による)	鎌手IC	3,342	2.0	幹線バスルートに接道	5.0	13,550	2,100	15,650	8.0	0.3	8.0	一定の交通量がある(500台/日以上)に直面	4.5	27.5
2	競馬場跡地	萩・石見空港IC	31,117	10.0	幹線バスルートに接道	5.0	6,250	1,500	7,750	4.0	2.4	2.0	一定の交通量がある(500台/日以上)に直面	4.5	25.5
10	国道9号沿線	遠田IC	17,902	6.0	幹線バスルートに接道	5.0	12,450	3,400	15,850	8.0	1.8	2.0	一定の交通量がある(500台/日以上)に直面	4.5	25.5
1	萩・石見空港周辺地	萩・石見空港IC	24,190	8.0	バスルートに接続 (本数:少)	4.0	6,250	2,000	8,250	4.0	1.2	4.0	一定の交通量がある(500台/日以上)に直面	4.5	24.5
6	中須東原遺跡隣接地	高津IC	34,468	10.0	バスルートに接続 (本数:少)	4.0			14,500	6.0	1.5	2.0	交通量のある道路から離れていて、視認しにくい	1.5	23.5

## ②連携性の評価

連携性の評価においては、敷地の拡張性が高く、他の交通手段、他施設との連携性も期待できる**⑦久城インター線北側**、日本海の風景や夕日の眺望が期待できる**③益田市シルバー人材センター周辺地**がもっとも高い評価になっている。次いでは万葉公園や空港などとの連携が期待できる、**②競馬場跡地**が高くなっている。

一方で、評価が低くなっているのは、市街地から離れた、鎌手 IC 周辺や特に景観的な要因がない、**⑩国道 9 号沿線**、**⑪鎌手中学校**となっている。

表 3-6 連携性の評価一覧表

番号	名称	最寄りのIC	連携性														小計
			他の交通手段との連携性				景観性や連携性など				拡張性						
			空港からの距離		益田駅からの距離		自転車コース		眺望性		グラントフとの連携性		万葉公園との連携性		敷地の面積		
距離(km)	評価	距離(km)	評価	内容・距離	評価	内容	評価	距離(km)	評価	距離(km)	評価	面積(ha)	評価				
3	益田市シルバー人材センター周辺地	高津IC	1.6	2.0	4.0	1.5	ルートに接道	2.5	日本海の風景、夕日	7.5	4.6	3.0	0.9	5.0	1.25	1.5	23.0
7	久城インター線北側	久城IC	5.0	1.0	3.4	1.5	2.9	1.5	田園景観	4.5	2.7	4.0	4.5	3.0	2.00	7.5	23.0
2	競馬場跡地	萩・石見空港IC	1.7	2.0	4.5	1.5	ルートに接道	2.5	特になし	1.5	5.2	2.0	0.6	5.0	1.80	4.5	19.0
5	南部区画整理地内	高津IC	4.5	1.5	2.4	2.0	1.9	1.5	特になし	1.5	2.5	4.0	4.0	3.0	1.60	4.5	18.0
6	中須東原道隣接地	高津IC	4.9	1.5	2.8	2.0	2.3	1.5	中須東原道跡に近接	4.5	3.1	3.0	4.3	3.0 <sup>0.8</sup>	(公園と一体整備)	1.5	17.0
8	工業高校跡地	久城IC	6.1	1.0	6.0	1.0	5.5	0.5	特になし	1.5	3.8	3.0	5.6	2.0	5.00	7.5	16.5
1	萩・石見空港周辺地	萩・石見空港IC	0.2	2.5	6.0	1.0	ルートに接道	2.5	特になし	1.5	5.8	2.0	2.0	4.0	1.25	1.5	15.0
4	北部区画整理地内	高津IC	4.3	1.5	2.2	2.0	1.7	1.5	特になし	1.5	2.7	4.0	3.8	3.0	1.23	1.5	15.0
12	ホテル跡地	鎌手IC	12.7	0.5	12.6	0.5	12.1	0.5	日本海の景観	7.5	10.4	1.0	12.0	1.0 <sup>1.3</sup>	(鉄道分断が課題)	1.5	12.5
9	遠田インター周辺地	遠田IC	7.8	0.5	7.7	0.5	7.2	0.5	特になし	1.5	5.6	2.0	7.2	1.0	1.52	4.5	10.5
10	国道9号沿線	遠田IC	9.3	0.5	9.2	0.5	8.7	0.5	特になし	1.5	7.2	1.0	8.8	1.0	1.70	4.5	9.5
11	鎌手中学校 (今後の再編計画による)	鎌手IC	13.9	0.5	13.8	0.5	13.3	0.5	特になし	1.5	11.6	1.0	13.2	1.0	1.3	1.5	6.5

### ③環境性の評価

環境性に関する評価では、周辺への影響や災害に対する危険度が少ない、**①萩・石見空港周辺地**がもっとも高評価になっている。次いで、洪水浸水災害に対する危険度が若干あるものの、他の評価が高い**⑦久城インター線北側**が高評価になっている。次いで、津波や洪水浸水の影響がない、**⑪鎌手中学校**や**⑩国道9号沿線**が高くなっている。

一方評価が低くなっているのは、洪水や津波の影響が懸念される**⑥中須東原遺跡隣接地**や**③益田市シルバー人材センター周辺地**、**⑤南部区画整理地内**である。

表 3-7 環境性の評価一覧表

番号	名称	最寄りのIC	環境性										小計
			周辺への影響		防災拠点のポテンシャル								
			人口(人)	評価	防災拠点化		防災拠点化		防災拠点化		防災拠点化		
		緊急輸送道路	評価	津波被害	評価	洪水被害	評価	土砂災害	評価				
1	萩・石見空港周辺地	萩・石見空港IC	0	5.0	1次路線接道	7.5	区域外	7.5	区域外	7.5	区域外	7.5	35.0
7	久城インター線北側	久城IC	28	5.0	1次路線接道	7.5	区域外	7.5	1m未満	4.5	区域外	7.5	32.0
11	鎌手中学校 (今後の再編計画による)	鎌手IC	161	4.0	1次路線接道	7.5	区域外	7.5	区域外	7.5	近接	4.5	31.0
10	国道9号沿線	遠田IC	338	2.0	1次路線接道	7.5	区域外	7.5	区域外	7.5	近接	4.5	29.0
4	北部区画整理地内	高津IC	187	4.0	1次路線接道	7.5	区域外	7.5	2m以上	1.5	区域外	7.5	28.0
12	ホテル跡地	鎌手IC	108	4.0	1次路線接道	7.5	区域外	7.5	区域外	7.5	区域内	1.5	28.0
2	競馬場跡地	萩・石見空港IC	453	1.0	2次路線接道	4.5	区域外	7.5	区域外	7.5	区域外	7.5	28.0
9	遠田インター周辺地	遠田IC	174	4.0	1次路線近接	4.5	区域外	7.5	区域外	7.5	区域内	1.5	25.0
8	工業高校跡地	久城IC	492	1.0	1次路線近接	4.5	区域外	7.5	区域外	7.5	地すべり区域近接	4.5	25.0
5	南部区画整理地内	高津IC	322	2.0	1次路線近接	4.5	区域外	7.5	2m以上	1.5	区域外	7.5	23.0
3	益田市シルバー人材センター周辺地	高津IC	650	1.0	1次路線接道	7.5	区域内	1.5	1m未満	4.5	区域外	7.5	22.0
6	中須東原遺跡隣接地	高津IC	230	3.0	接道なし	1.5	区域外	7.5	2m以上	1.5	区域外	7.5	21.0

#### ④行政上の観点の評価

行政上の観点に関する評価では、今後の区画整理地内で用地取得性にやや課題はあるものの、下水道の処理区域内である等、立地に対する阻害要因の少ない**⑤南部区画整理地内**がもっとも高評価である。次いでは、用地取得上の課題がある他は特に阻害要因がない**④北部区画整理地内**と既存の造成地の市有地である**⑪鎌手中学校**が概ね同じような評価となっている。

次いでは、②競馬場跡地や③益田市シルバー人材センター周辺地などの公的用地であるとともに、施設立地のために大きな造成が必要でないところが高くなっている。

表 3-8 行政上の観点の評価一覧表

番号	名称	最寄りのIC	行政上の観点の評価																小計		
			用地取得性		敷地造成の必要性		事業性		接道の条件		下水道		上水道		土地利用規制		立地の容易性			埋蔵文化財	
			種別	評価	区分	評価	区分	評価	道路種別	評価	種別	評価	種別	評価	種別	評価	種別	評価			
5	南部区画整理地内	高津IC	(区画整理保留地)	2.0	造成地	5.0	なし	5.0	国・県道	10.0	区域内(持来)	5.0	給水区域内	5.0	準工業地域地	5.0	農地以外	4.0	将来開発予定地	5.0	46.0
11	鎌手中学校 (今後の再編計画による)	鎌手IC	市有地	5.0	若干の造成が必要	3.0	なし	5.0	国・県道	10.0	区域外	1.0	給水区域内	5.0	都市計画区域外	3.0	農地以外	4.0	なし	5.0	41.0
4	北部区画整理地内	高津IC	民有地(宅地)	1.0	造成地	5.0	あり	1.0	国・県道	10.0	区域内	5.0	給水区域内	5.0	準工業地域地	5.0	農地以外	4.0	既開発地	5.0	41.0
2	競馬場跡地	萩・石見空港IC	公有地(跡地利用)	3.0	若干の造成が必要	3.0	なし	5.0	国・県道	10.0	区域外	1.0	給水区域内	5.0	準工業地域	5.0	農地以外	4.0	近接してあり	3.0	39.0
3	益田市シルバー人材センター周辺地	高津IC	市有地	5.0	若干の造成が必要	3.0	あり	1.0	国・県道	10.0	区域外	1.0	給水区域内	5.0	準工業地域地	5.0	農地以外	4.0	なし	5.0	39.0
1	萩・石見空港周辺地	萩・石見空港IC	民有地(山林)	4.0	造成必要	1.0	なし	5.0	国・県道	10.0	区域外	1.0	給水区域内	5.0	都市計画区域内無指定	3.0	農地以外	4.0	なし	5.0	38.0
6	中須東原遺跡隣接地	高津IC	民有地(宅地)	1.0	造成地	5.0	なし	5.0	市道	2.0	区域内	5.0	給水区域内	5.0	準工業地域地	5.0	農地以外	4.0	既開発地	5.0	37.0
10	国道9号沿線	遠田IC	民有地(農地)	4.0	造成必要	1.0	なし	5.0	国・県道	10.0	区域外	1.0	給水区域内	5.0	都市計画区域内無指定	3.0	農地	2.0	近接してあり	3.0	34.0
7	久城インター線北側	久城IC	民有地(農地)	4.0	造成必要	1.0	なし	5.0	国・県道	10.0	区域外	1.0	給水区域内	5.0	都市計画区域内無指定	3.0	農地	2.0	複数ある可能性大	1.0	32.0
12	ホテル跡地	鎌手IC	民有地(宅地)	1.0	造成必要	1.0	あり	1.0	国・県道	10.0	区域外	1.0	給水区域内	5.0	都市計画区域外	3.0	農地以外	4.0	なし	5.0	31.0
8	工業高校跡地	久城IC	県有地(跡地利用)	3.0	造成地	5.0	なし	5.0	市道	2.0	区域外	1.0	給水区域内	5.0	第一種中高層住居専用地域	1.0	農地以外	4.0	なし	5.0	31.0
9	遠田インター周辺地	遠田IC	民有地(農地)	4.0	造成必要	1.0	なし	5.0	市道	2.0	区域外	1.0	給水区域内	5.0	都市計画区域内無指定	3.0	農地	2.0	近接してあり	3.0	26.0

### 3-2. 配置計画の検討

一次選定で、高い評価を受けた以下の 5 候補地について、施設配置計画を検討し、コンセプトとの整合性、施設配置の効率性、立地可能性の検証、事業費の検証の評価を行う。

なお、施設の規模・内容については、今後候補地が決定した上で設定を行う必要があるが、今回の比較検討にあたっては、平成 27 年度「道の駅」整備に関する候補地概略調査等の検討内容などを勘案し、概ね以下の施設を配置することを想定し、検討を行った。

駐車場:小型車 約 120 台  
 大型車 約 20 台  
 便所・情報発信室・物販(産直市)・飲食施設:約 1,000 m<sup>2</sup>

表 3-9 二次評価検討地(二次候補地)一覧表

番号	名称	最寄の IC
1	萩・石見空港周辺地	萩・石見空港 IC
3	益田市シルバー人材センター周辺地	高津 IC
4	北部区画整理地内	高津 IC
5	南部区画整理地内	高津 IC
7	久城インター線北側	久城 IC

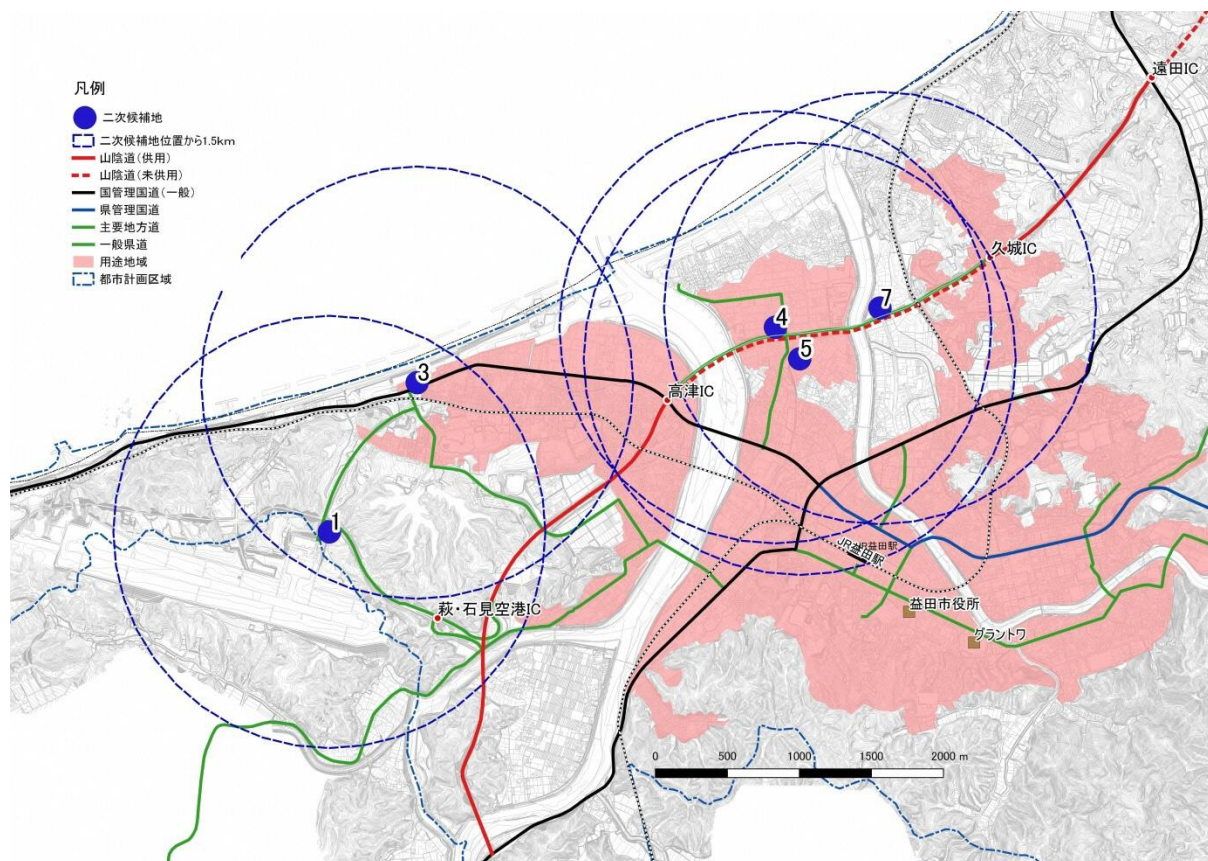


図 3-3 二次候補地の位置図



### 3-3. 評価結果

二次評価の結果は次ページに示す通りであるが、総合的な評価としては、①萩・石見空港周辺地や③益田市シルバー人材センター周辺地では、市民の利用性や山陰道利用者等のアクセス性が他の候補地と比較して低いとともに、施設配置上も敷地の制約、沿道との高低差などにも課題がある。一方④北部区画整理地内、⑤南部区画整理地内、⑦久城インター線北側の3つの候補地については、新たな交流拠点としての立地に優れた場所ではあるが、用地確保上の課題や浸水被害への懸念、土地利用転換の手続きなど、それぞれに事業推進に向けての課題も有している状況である。

従って、本整備構想においては、現時点で優劣をつけがたいことから、高津ICから久城IC間の主要道路隣接地が候補地エリアとして望ましいものとする。

今後は、この候補地エリア内において、持続可能な道の駅の整備に向け、上記の事業推進上の課題解決の検討及び関係機関との協議、調整を進めていく中で、具体的な整備区域を設定していくものとする。

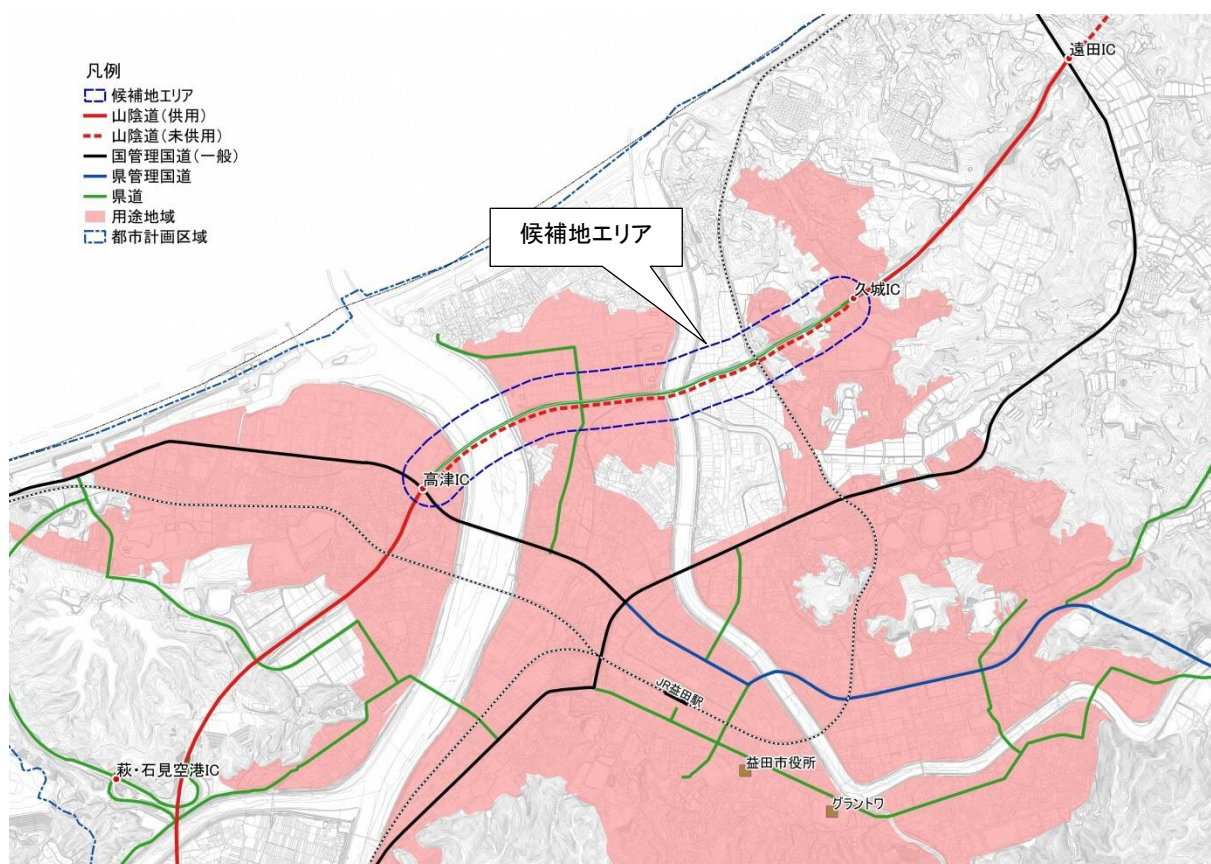


図 3-4 候補地エリア

表 3-10 二次評価の結果

項目		候補地				
		①萩・石見空港周辺地	③益田市シルバー人材センター周辺地	④北部区画整理地内	⑤南部区画整理地内	⑦久城インター線北側
						
コンセプトとの整合性	新たな交流拠点として立地適地	△	○	◎	◎	◎
施設配置の効率性	前面道路からの進入しやすさ 施設利用上の動線確保 大型車両の駐車	△	△	○	◎	◎
立地可能性の検証	周辺環境への影響 関係機関との調整	○	△	△	△	△
事業費の検証	概算事業費 (建築工事費を除く)	330,000千円	230,000千円	420,000千円	440,000千円	440,000千円
	概算工事費のうちの市負担分 (道路管理者負担を除く)	220,000千円	110,000千円	190,000千円	210,000千円	230,000千円
	評価	○	◎	○	○	○
候補地の特徴	優位点	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 万葉公園や空港などの連携性、INAKAライドコースとの連携性にも優れている。</li> <li>● 洪水や土砂災害の影響を受けにくい場所であり、防災拠点としてのポテンシャルは高い。</li> <li>● 周辺に居住地はなく、周辺環境への影響はあまり考えなくてもよい。</li> <li>● 用地的にも私有地の山林が主体であり、比較的取得しやすい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 市街地に比較的近く、商業集積地に近接する地区で、市民のアクセス性も比較的良好。</li> <li>● 日本海に面したエリアで、景観性に優れた場所である。 (隣接の林地は保安林に指定されており、土地利用上の協議が必要となる)</li> <li>● 万葉公園や空港などの連携性、INAKAライドコースとの連携性にも優れている。</li> <li>● 用地的にも私有地が主体であり、位置づけが明確になれば、事業性も高いと思われる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 市街地に近く、かつ幹線道路沿線で市民も山陰道利用者も利用しやすい場所。</li> <li>● 市街地への動線の分岐点にあり、ゲートウェイ機能の立地には適した場所。</li> <li>● 近接して中須東原遺跡があり、それらとの連携や高津川にも近接しており、周辺の地域資源との連携が期待できる。</li> <li>● 造成する必要がなく、基盤整備費は少ない。</li> <li>● 下水道処理区域内で、下水処理に関する経費は不要。</li> <li>● 久城インター線に加え、益田港線からの進入を確保することができ、立ち寄りやすい場所。</li> <li>● 敷地的な収まりも無駄が少ない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 市街地に近く、また幹線道路に接し、市民のアクセス性がよい。</li> <li>● 山陰道(久城インター線)からも近く、比較的利用しやすい場所。</li> <li>● 市街地への動線の分岐点にあり、ゲートウェイ機能の立地には適した場所。</li> <li>● 新たなまちづくりの核となる整備も可能であり、区画整理事業推進のきっかけづくりにもなる。</li> <li>● 区画整理事業で創出される土地であり、造成する必要がなく、基盤整備費は少ない。</li> <li>● 区画整理の事業で下水道処理区域になると予想され、下水処理に関する経費は不要。</li> <li>● 敷地的な収まりも無駄が少ない。</li> <li>● 必要に応じて、拡張できる可能性がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 市街地に近く、かつ主要幹線道路沿線で市民も山陰道利用者も利用しやすい場所。</li> <li>● 市街地への動線の分岐点にあり、ゲートウェイ機能の立地には適した場所。</li> <li>● 農地であり、土地購入に関する費用は安い。</li> <li>● 敷地面積が大きくとれる可能性がある。</li> <li>● 景観的には、川に近接し、田園景観もあり、環境はよい。</li> </ul>
	課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>● インターチェンジからやや離れた位置になり、山陰道利用者(通過)の利便性は低い。</li> <li>● 中心市街地から離れており、市民のアクセス性はやや悪い。</li> <li>● 周辺道路からは、かなり高い位置となり利便性や視認性が悪い。 (大きく切り下げると、周辺道路との取り合いが困難になる)</li> <li>● 敷地の奥行きが狭く、大型車の旋回に余裕がない。</li> <li>● 比較的大きな造成が必要で、環境負荷が高い。</li> <li>● 敷地の拡張性にやや制約がある(周辺は自然公園区域で調整が必要)。</li> <li>● 周辺に、サクラバハ/Nノキやミクリ等の希少植物が生息する。(造成の影響が懸念される)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● インターチェンジからやや離れた位置になり、山陰道利用者(通過)の利便性は低い。</li> <li>● また市内方向とは逆方向になり、中心市街地との連携にはやや難がある。</li> <li>● 商業集積地が近く、日常的に渋滞があり、山陰道利用者が回避する可能性がある。(渋滞を助長)</li> <li>● 下水道処理区域外で、浄化槽が必要になる。</li> <li>● 既存建築物があり、公共施設の再編の検討が必要である。</li> <li>● 敷地の奥行きが狭く、大型車の旋回に余裕がない。</li> <li>● 若干造成が必要になっている。</li> <li>● 敷地の拡張性にやや制約がある。(背後の森林が保安林に指定)</li> <li>● 主要幹線道路の既存交差点からの侵入で、混雑時に渋滞をまねく可能性がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 景観性や他施設との連携性はやや低い。</li> <li>● 既存の商業施設(コンビニ)が立地している所であり、用地取得や費用面での課題がある。</li> <li>● 浸水想定区域にあり、浸水時の一次避難地にはなりにくい。</li> <li>● 面積的に小さく、拡張性にやや課題がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 区画整理事業の進捗に整備時期が左右される。</li> <li>● 区画整理事業(公共下水道事業)に多額の経費が必要。</li> <li>● 山陰道(久城インター線)からは視認されにくく、通過者はやや利用しにくい。</li> <li>● 周辺の土地利用との整合を図る必要がある。</li> <li>● 区画整理の保留地購入となるので、用地取得費は比較的高くなることが想定される。</li> <li>● 浸水想定区域にあり、浸水時の一時避難地にはなりにくい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 民有の農地であり、地権者の合意、農業振興との利用調整が必要。</li> <li>● 埋蔵文化財包含地であり、敷地造成に関しての課題は多い。</li> <li>● 3m程度の盛土が必要であるとともに、既存農地であり、洪水調整池なども必要になり、造成費用が高い。</li> <li>● 下水道処理区域外で、浄化槽が必要になる。</li> </ul>
	総括	環境性(防災性)と事業性は非常に高いが、市街地との連携性や山陰道利用者の利便性が低い、隣接道路との一体的な利用が困難で、利便性や視認性が課題である。また、工事による周辺環境に対する影響が懸念される。	景観性と事業性は非常に高いが、市街地との連携性や山陰道利用者の利便性が低い、敷地形状的な制約が大きい。	アクセス性や市街地との連携性は非常に良いとともに、既存宅地であり、基盤整備の必要がなく、物理的なロケーションはよい。しかし、既にコンビニが立地しており、用地取得上の課題が大きい。	アクセス性や市街地との連携性は比較的良好ととも、宅地予定地であり、基盤整備の必要がなく、物理的なロケーションは比較的良好。しかし、区画整理地における保留地であり、事業年度が不明瞭になることなど用地取得上の課題が大きい。	アクセス性や市街地との連携性は非常に良い。農地や川に近接し景観性も比較的良好である。また、拡張性も高い。しかし、既存農地で、埋蔵文化財との調整、農業振興との調整など土地利用転換の手続きが必要であるとともに、比較的大きな造成工事、浄化槽の設置など、基盤整備に大きな費用が必要となる。
総合評価	△	△	○	○	○	