

小さな拠点を支える
施設管理・機能強化官民連携手法導入調査
報告書

平成 29 年 2 月
大分県杵築市
(株式会社日本総合研究所)

目次

第1章 調査業務の背景・目的	1
(1) 本市が目指すまちづくりの方向性（調査の背景）	1
(2) 調査の目的	3
(3) 調査のフロー	3
第2章 杵築市の概要	4
(1) 位置及び面積	4
(2) 気象特性	5
(3) 人口	6
(4) 産業別事業所数・従業者数	7
第3章 調査業務の結果<1> 事業概要書の作成	10
(1) 本事業に関連する上位計画及び関連計画	10
(2) 本事業の基本方針の策定	16
(3) 小さな拠点づくりのために備えるべき機能・管理手法の提案	17
(4) ハードウェア・ソフトウェアとして必要な設備・仕組みの整理	18
(5) 候補地の比較分析	43
第4章 調査業務の結果<2> 事業運営主体にかかる調査分析	61
(1) 事業形態に関する調査	61
(2) 事業運営主体となりうる事業者の調査	69
第5章 調査業務の結果<3> 整備運営に関する事業スキームの検討	76
(1) 官民連携事業としての道の駅事業を推進する必要性	76
(2) 整備運営に関する事業スキーム検討にあたっての前提の整理	76
(3) 整備運営に関する事業スキームの方向性	77
(4) 各事業スキームの特徴	77
(5) 事業スキームの比較分析	83
(6) 事業者募集の方法	84
(7) 審査基準案の提示	86
第6章 調査業務の結果<4> 事業の採算性及び経済効果にかかる調査分析	88
(1) 事業の採算性の調査分析	88
(2) 財政負担削減効果（VFM）の評価	96
(3) 道の駅の整備等に関する支援メニュー	98
(4) 事業が地域にもたらす経済効果の調査分析	100
第7章 調査結果のまとめ（今後の展望）	118

第1章 調査業務の背景・目的

(1) 本市が目指すまちづくりの方向性（調査の背景）

本市は大分県の北東部、国東半島の南部に位置し、東西約 29 km、南北約 23 km、総面積 280.08 k m²で、県面積の約 4.4%を占めている。

本市は、大部分が中山間地域を占める自治体であり、場所によっては高齢化率が 50%を超える地区もあり、過疎化の進展も相まって生活支援機能の維持も喫緊の課題となっている。特に高齢化と過疎化の進展は、高齢者が働く、あるいは出かける場の喪失に直結しており、結果として高齢者が引きこもりがちになり、要介護者が増加する要因となっている。

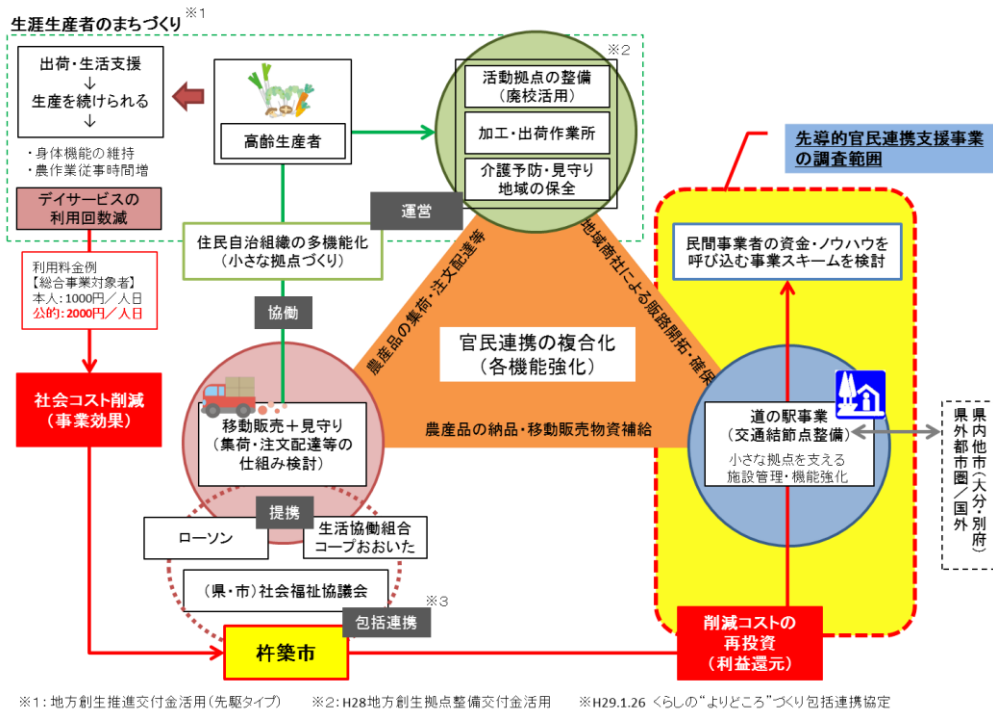
本市では、これらの課題を解決する方向性として「生涯生産者のまちづくり」を進めている。これは高齢者が農作業等の生産者として働き続けられることによって、健康の維持や生きがいを獲得し、結果として市の介護費用といった社会コストの削減を目指すものである。

この「生涯生産者のまちづくり」を進めていくためには、働ける環境づくりが求められており、加工・出荷作業所の整備等「小さな拠点づくり」が重要となる。また、小さな拠点づくりを支える仕組みとして、高齢者の引きこもりや買い物支援のために、民間企業や各種団体等と連携した移動販売、見守りなどの様々なサービスを展開している。

この「生涯生産者のまちづくり」それを実現するための「小さな拠点づくり」を進めていくために求められているのが、高齢者が生産した農産物や産品を出荷する先であり、また、それらの産品が高齢者を含めた地域住民、さらには市外へと販売されていく仕組みである。

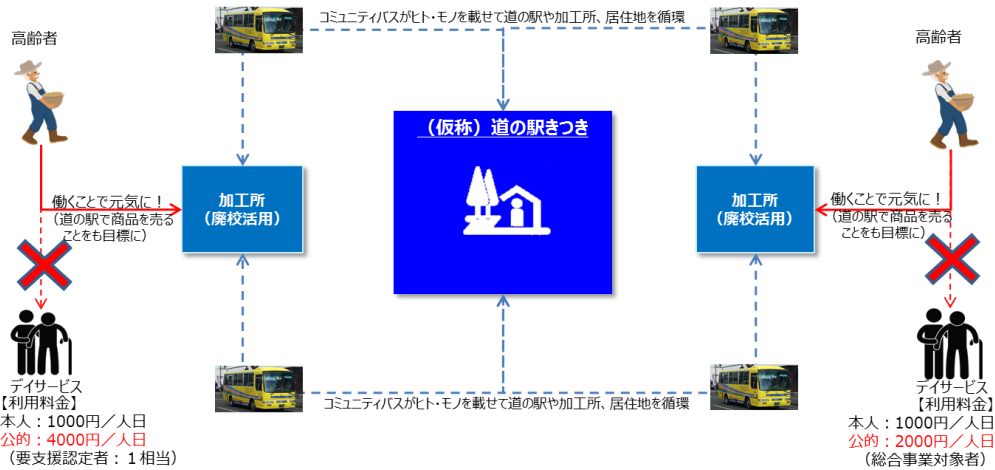
その仕組みとして、本市では道の駅を活用する方向性を志向しており、地域住民からも市内への道の駅整備ニーズは極めて高い。

図表 1-1 本市全体の社会資本整備事業による介護費用削減モデルの全体像



(出所) 杵築市作成

図表 1-2 本事業による介護費用削減のモデルイメージ



(出所) 各種資料より株式会社日本総合研究所作成

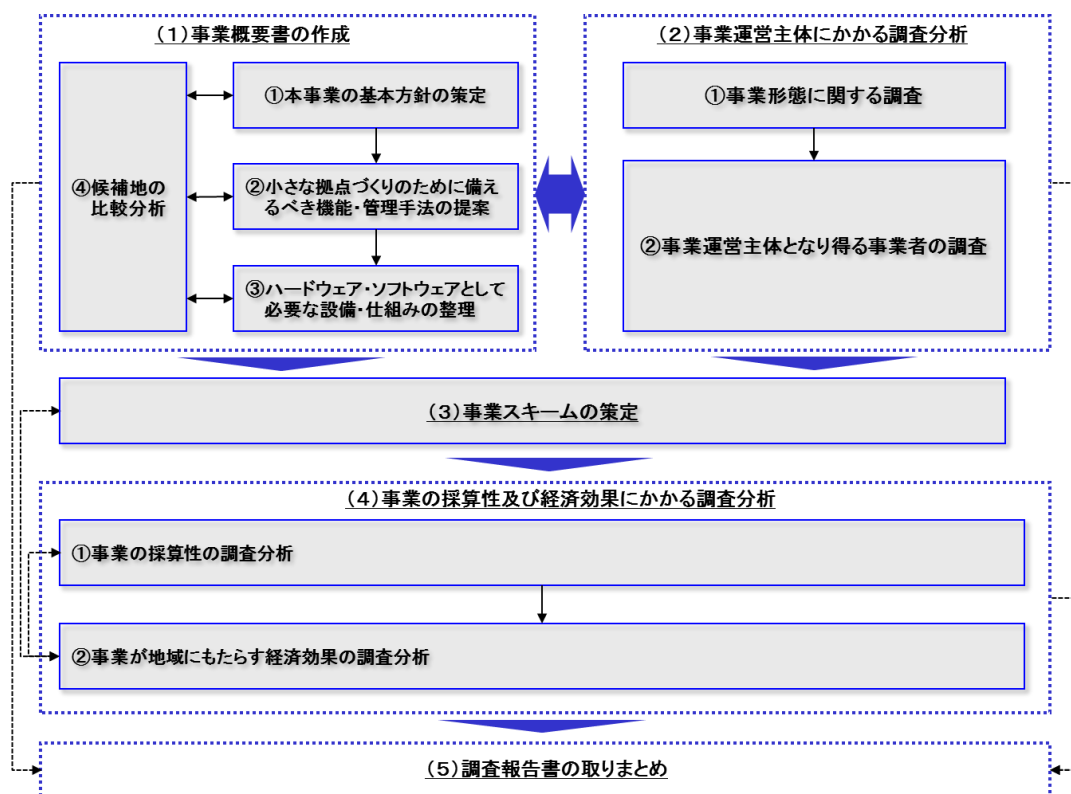
(2) 調査の目的

本調査は、民間事業者とどのような形で連携することで、本市が目指す「生涯生産者のまちづくり」を実現しうるのかを調査し、他地域の参考となる先導的な官民連携事業のモデル構築を目指すものである。

(3) 調査のフロー

前述の調査目的を達成するために以下のような検討項目、手順により調査を実施したものである。

図表 1-3 調査のフロー



(出所) 各種資料をもとに株式会社日本総合研究所作成

第2章 杵築市の概要

(1) 位置及び面積

本市は、大分県の北東部、国東半島の南部に位置し、東西約 29km、南北約 23km、総面積は 280.08k m² におよぶ。県面積（6,339.58k m²）の約 4.4%を占めている。

別府湾に面する海岸地域から山間部に至るまで、地形は多様である。また、別府道路、大分空港道路などの整備に伴い、高速道路交通網の要衝となっている。

図表 2-1 杵築市の位置



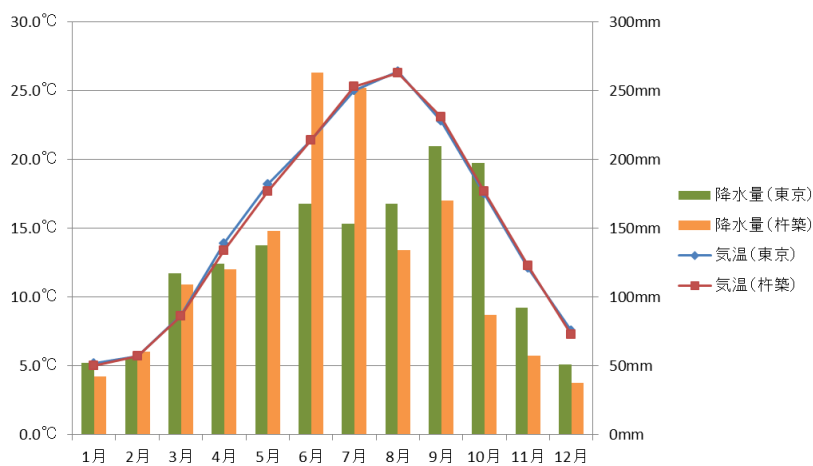
(出所) 杵築市資料

(2) 気象特性

本市は、東に伊予灘、南に別府湾と、東南部は眺望の美しい海岸線となっており、北は両子山から連なる山々が、西は鹿鳴越山系、雲ヶ岳等、北西部は 200m から 600m 級のなだらかな山々に囲まれた自然豊かな山間地を形成している。

地域の気候は、瀬戸内式特有の温暖な気候の恩恵を受け、年間平均気温は 15℃程度、年間平均降水量も地域によって差はあるが、約 1,500 ミリで積雪も年に 1、2 回程度とほとんどない。

図表 2-2 杵築市と東京の雨温図（気象庁平年値：統計期間 1981～2010 年）



(出所) 気象庁気象データ

(3) 人口

本市の人口は、1955（昭和 30）年には 5 万人を超えていたが、1980（昭和 55）年には 35,064 人まで減少し、一時、横ばい状況が続いていたものの、2008（平成 20）年のリーマンショック後は人口が大きく減少し、2016（平成 28）年末には 30,222 人となっている。

国立社会保障・人口問題研究所（以下「社人研」）推計準拠値による杵築市の人口推計によると、2040 年には 22,473 人、2060 年 16,945 人と推計されている。

一方、早期に合計特殊出生率を向上させること、ならびに人口移動が均衡し、今後人口が毎年 26 人社会増となっていけば、杵築市の人口は 2040 年に 25,916 人、2060 年に 23,496 人となる計算となる。

図表 2-3 杵築市の人口



(出所) 杵築市まち・ひと・しごと創生総合戦略

(4) 産業別事業所数・従業者数

本市の産業別事業所数・従業者数については、全体としては事業所数、従業者数ともに減少傾向にある。

産業別に見た場合、全国的に担い手不足が指摘されている農林水産業に従事する人口は、平成18年と26年を比較すると事業所数、従業員数ともに倍近くの増加となっている。

一方、製造業については、同時期比較で事業所数、従業員数ともに約半減という状況となっている。

図表 2-4 産業別事業所数・従業者数

産業大分類	平成18年		産業大分類	平成21年		平成26年	
	事業所数	従業者数		事業所数	従業者数	事業所数	従業員数
A.B.C 農林水産業	21	195	A.B 農林水産業	42	355	41	377
D 鉱業	0	0	C 鉱業	0	0	1	11
E 建設業	150	956	D 建設業	138	795	111	750
F 製造業	110	5,196	E 製造業	102	4,106	98	2,670
G 電気・ガス・熱供給・水道業	5	13	F 電気・ガス・熱供給・水道業	5	34	5	33
H 情報通信業	6	96	G 情報通信業	7	89	8	133
I 運輸業、郵便業	29	580	H 運輸業	36	529	33	460
J 卸売業・小売業	454	2,156	I 卸売業・小売業	412	2,276	345	1,827
K 金融・保険業	20	194	J 金融・保険業	17	209	16	201
L 不動産業、物品賃貸業	57	102	K 不動産業	69	187	56	131
M 飲食店・宿泊業	119	597	L 学術研究、専門・サービス業	52	221	45	166
N 医療・福祉	91	1,732	M 飲食店・宿泊業	138	697	126	624
O 教育・学習支援業	80	614	N 生活関連サービス、娯楽業	125	592	117	394
P 複合サービス業	35	504	O 教育・学習支援業	71	558	68	334
Q サービス業	316	1,867	P 医療、福祉	90	1,819	105	2,150
R 公務	25	461	Q 複合サービス事業	28	346	19	156
合計	1,518	15,263	R サービス業（他に分類されないもの）	125	1,157	119	528
			S 公務	25	476	21	519
			合計	1,482	14,446	1,344	11,464

(出所) 杵築市統計書（平成27年度版）

商品販売などの面で本事業と関わりの深い本市の農業について、農業算出額は市全体で 744 千万円となっている。最も大きい品目はみかんなどの果実であり 162 千万円となっており、次いで、米、野菜、肉用牛がそれぞれ 137、124、122 千万円の順となっている。

一方、年齢別の農業就業人口については、全体の半数近くを 65 歳以上が占め、また、75 歳以上の年齢層がもっとも割合が高いなど、高齢化が顕著となっている。

図表 2-5 本市の農業産出額

品目	金額
耕種計	496 千万円
米	137 千万円
麦類	1 千万円
雑穀	0 千万円
豆類	2 千万円
いも類	2 千万円
野菜	124 千万円
果実	162 千万円
花き	41 千万円
工芸農作物	19 千万円
種苗・苗木類・その他	8 千万円
畜産計	241 千万円
肉用牛	122 千万円
乳用牛	64 千万円
うち生乳	57 千万円
豚	- 千万円
鶏	54 千万円
うち鶏卵	7 千万円
うちブロイラー	X 千万円
その他畜産物	0 千万円
加工農産物	7 千万円
合計	744 千万円

(出所) 平成 26 年市町村別農業産出額 (推計)

図表 2-6 年齢別農業就業人口

平成22年	男女計	男											
		計	15~29歳	30~34	35~39	40~44	45~49	50~54	55~59	60~64	65~69	70~74	75以上
	4,507	2,437	166	93	89	104	150	226	280	283	261	252	533
		女											
		計	15~29歳	30~34	35~39	40~44	45~49	50~54	55~59	60~64	65~69	70~74	75以上
		2,070	75	55	72	77	127	175	238	266	248	288	449

(出所) 杵築市統計書 (平成 27 年度版)

また、本市の重要な産業であり、道の駅による振興が期待される観光業については、市内城下町において、アジア圏旅行者が増加傾向であり、年間 100 万人を超える来訪がある。

図表 2-7 本市の観光関係指標の推移

	20 年度	21 年度	22 年度	23 年度
観光入込客数（人）	データなし	データなし	1,043,897	1,028,385
宿泊者数（人）	データなし	データなし	44,755	42,052
ホテル数（軒）	5	7	7	7
旅館数（軒）	27	26	26	26
簡易宿泊所数（軒）	15	17	17	19

（出所）国東半島の振興を促進するための杵築市における産業の振興に関する計画

第3章 調査業務の結果 < 1 > 事業概要書の作成

本章では、事業の基本方針、機能・管理手法、ハードウェア・ソフトウェアとして必要な設備・仕組み、候補地の比較分析を実施しそれらの結果を事業概要書（事業構想（案））としてとりまとめた。

以下、それぞれの項目の検討の考え方、結果等を示すものである。

(1) 本事業に関連する上位計画及び関連計画

i. 抽出した上位計画及び関連計画の一覧

まずは本事業の方向性としての基本方針の策定を行うこととし、そのための初期調査として本事業に関連が高いと考えられる本市の上位計画及び関連計画についてとりまとめを行った。関連が高いと考えられる上位計画等は以下のとおり。

図表 3-1 本事業に関連性が高いと考えられる本市の上位計画及び関連計画

	計画名	策定年度	期間
杵 築 市	① 杵築市総合計画（基本構想）	平成 19 年 4 月	10 年
	② 杵築市総合計画（後期基本計画）	平成 24 年 4 月	5 年
	③ 杵築市都市計画マスタープラン	平成 23 年 3 月	中間年次：平成 32 年 目標年次：平成 42 年
	④ まち・ひと・しごと創生総合戦略	平成 27 年 10 月	5 年
県	⑤ 杵築都市計画区域マスタープラン	平成 23 年 3 月	平成 42 年
そ の 他	⑥ まちと中山間地の対流を加速させる杵築市の創蓄省エネルギー化構想（平成 28 年度国交省まち・すまい・交通の創蓄省エネルギー化モデル構築支援事業において検討）	平成 28 年 2 月	—

（出所）杵築市資料をもとに株式会社日本総合研究所作成

ii. 各計画における本事業と関係しうる記載内容の抽出

① 杵築市総合計画（基本構想）

平成 28 年を目標に、まちづくりの将来目標と実現のための基本方針が示されている。その中で、雇用、観光、地域資源を活かしたブランド開発、日常生活の利便性確保、公共交通の充実、集客機能の充実を進めるとされている。

第5章 施策の大綱

②感性豊かで活力を生むまちづくり

杵築市のまちづくりにおいては、地域内の均衡ある発展を念頭に置きながら、地域外からの交流と連携を促進するための基盤整備や定住促進策、雇用対策の充実を進めていくほか、高速交通網を活用した企業誘致の推進や広域的な観光振興体制づくりなど、合併によるスケールメリットを活かした活性化施策にも積極的に取り組みます。

また、地域の農林水産資源等を活かした、創造力と感性豊かな杵築市発のブランド・新製品の開発促進等にも取り組みます。

第5章 施策の大綱

⑤利便性の高いまちづくり

1市1町1村の合併により、従来と比べ行政区域が大幅に拡大しましたが、地域内外の人やもの、情報の交流を円滑にしたり、地域内における生活支援機能を一定水準に整えるなど、地域における日常生活の利便性を確保し、快適でにぎわいのある都市空間づくりを進めることが求められます。

杵築市のまちづくりにおいては、道路や上・下水道、住宅等の生活基盤の整備を推進するとともに、市内循環バスの運行や既存バス路線の見直しを検討するほか、J R 日豊本線の高速・複線化の促進など、公共交通の充実を図ります。また、商業活性化などの集客機能の充実を進めるなど、利便性の高い、にぎわいのある都市空間づくりを推進します。

② 杵築市総合計画（後期基本計画）

基本構想で掲げた6つの柱の施策について、各分野の基本的目標、現状、課題、取組項目が示されている。観光客に対応する基盤整備、特産品開発や、高齢者を中心とした雇用対策、交通手段の確保を進めるとされている。

4. 集客・観光の振興

基本方針

- ・ おもてなしの心で観光客を迎えるため、文化観光施設の充実や駐車場・公衆トイレ・観光案内板などの観光基盤の整備に努めます。
- ・ 杵築市観光協会と連携してイベントを実施し、国内をはじめ海外からの誘客活動を積極的に行います。さらに、大分県北部地域観光圏協議会と連携した広域的な誘客活動、観光ルートの開発などの事業に積極的に取り組んでいきます。
- ・ 杵築を感じられる商品として、山香牛やハウスみかんに代表される特産品を使ったグルメ、お土産品等の開発に積極的に取り組んでいきます。

5. 雇用対策の充実

基本方針

- ・ 雇用機会の拡大を図り、魅力ある雇用の場の提供を目指します。
- ・ ハローワークと連携し、最新の求人情報の提供に努め、雇用の安定と促進に努めます。
- ・ 働く意欲のある、高齢者や女性への積極的な情報提供に努めます。

2. 公共交通の充実

- ・ 山香、大田地域においては、既存のコミュニティバスと乗合タクシー導入による運行の効率化を図りながら、利用者の利便性の向上を図ります。また、一般路線バスの運行についても見直しを行い、廃止路線等の代替策について、コミュニティバスや乗合タクシーの運行の検討を行います。
- ・ 公共交通空白地域の解消、高齢者など交通弱者の交通手段の確保を目的とした新たな乗合タクシーを導入し、鉄道・バス路線等との連携も図りながら公共交通の充実に努めます。

③ 杵築市都市計画マスタープラン

「杵築市総合計画」で描いている将来像を踏まえ、まちづくりに関する将来方針が示されている。高齢者に向けたサービスの提供、公共交通機関の利用促進、防災機能の充実に加え、道の駅の整備を検討するとされている。

1 - 2 マスタープランの基本条件

(2) 策定にあたっての基本的な考え方

②時代の要請から求められる課題

高齢化社会に対応したコンパクトな都市づくりを目指し、必要な都市機能が集積した、誰もが必要なサービスを身近に利用できる集約型都市構造の実現が求められます。過度に車に依存しない交通環境の実現を目指し、公共交通機関の利用促進と、歩行者・自転車が安全で快適に移動できる都市づくりが必要です。

3 - 5 生活環境形成の基本方針

(3) 都市防災の基本方針

⑤ 都市防災の考え方

火災や地震、津波、洪水などの災害を最小限に食い止め、安全で安心して暮らすことができる防災まちづくりを進めます。「杵築市地域防災計画」との整合性を図りつつ、都市施設などの整備を推進します。

3 - 5 生活環境形成の基本方針

(5) その他生活環境形成の方針

⑤ 地域交流施設の方針

大分県は日本一の温泉湧出県であり、杵築市でも 50 本近くの源泉から 2,400 ℓ /分の温泉が湧出しています。一本の源泉あたりの湧出量は別府や湯布院より多く、大分空港の周辺では温泉が湧出していないことなどから、空港に一番近い温泉として活用が期待できます。

このため、新鮮な海産物やハウスみかん、きつき茶をはじめとする地域の特産物の販売や、特産物を食べられるレストラン、自動車利用者が休憩できる道の駅を併設するなど、複合的な地域交流施設として杵築の新たな地域交流拠点を整備することを検討します。

④ まち・ひと・しごと創生総合戦略

ショッピングモール誘致・道の駅整備による商業機能の充実や、特に高齢者の交通手段確保、交通効率化が必要であるとされている。

杵築市の取組方針①

4. 魅力的で活力ある商業機能の充実

●目的：商店街化を促進し、町に賑わいを取り戻すことで商店街の活性化を図るとともに、市民はもとより観光客のさらなる消費の拡大を図る。また、魅力のあるショッピングモールを誘致し、市内外から消費者を呼び込み、地域製品の販売所を確保することで産業の振興を図る。

●課題意識：

- ・ 市内商店街に空き地や空き店舗が多いため、商店街として成り立っておらず、消費者の購買意欲がわからない。
- ・ 市民アンケート調査では、市内に商業施設が少ないという不満がある。観光客からは、土産品店などが少ないという指摘がある。

●実施概要：

- ・ チャレンジショップの展開：空き店舗を活用して、新たに特徴のある商店として営業を開始してもらうことで、市民や観光客の買い物意欲を高めるとともに、地域経済の向上を目指す。
- ・ 商店街の活性化：商店街の空き地を活用し、ベンチ等を並べた休憩所、屋台や販売台を並べ希望者が出店できる取り組みなどを行い、賑わいを取り戻す。
- ・ 商業機能の充実：ショッピングモールの誘致や道の駅のような地域産品を扱う商業施設の整備を検討する。

25. 気軽にお出かけできる地域交通

既存の地域交通から、市民がより利用しやすいように路線の見直しや新しい地域交通の検討を行い、住民の移動手段を効率的・効果的に確保する。

●課題意識：高齢者等が、病院や買い物に出かけても困らない便利な地域交通や通勤や通学のための公共交通手段の確保が必要である。さらに、交通機関を利用した生活用品の配達等、新しい地域交通も望まれている。

●実施概要

- ・ 利用状況分析と路線の見直し：乗降者数報告書等で停留所ごとの利用者数を集計し、利用状況を分析する。その結果に基づいて、現行のコミュニティバスの路線の見直しを行う。
- ・ 市民にやさしい交通手段の検討：地域の活性化及び地域交通の効率化、安全性とサービスの向上等を実現する方法を検討する。

⑤ 杵築都市計画区域マスタープラン

「交通体系の整備方針」において、杵築都市計画区域は国東半島南部における交通の拠点と位置付けられており、移動ネットワークの形成を進めることとされている。

2) 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針

①交通施設の都市計画の決定の方針

a 基本方針

ア 交通体系の整備方針

本都市計画区域は、国東半島南部における交通の拠点であり、主要な道路として、地域高規格道路大分空港道路、国道 213 号及び県道大田杵築線が配置され、さらに鉄道網として、日豊本線が配置されている。このうち、大分空港道路及び日出ジャンクションの完成により九州横断自動車道や東九州自動車道などと結節し、県都大分市及び九州北部の主要都市とのアクセスが強化された。

広域交通網が整備されているが、日常生活において自動車交通への依存度が高いことなどから、区域内の幹線道路の整備によって円滑な自動車交通の確保を図る。

また、既存の公共交通の利用促進を図るとともに、コミュニティバスなどの地域の実情に応じた移動ネットワークの形成を進める。

さらに、住宅地の幹線道路などでは、歩行者の安全を確保するため歩道の改善などによりゆとりあるバリアフリー・ユニバーサルデザインに配慮した歩行空間の整備に努める。

⑥ まちと中山間地の対流を加速させる杵築市の創蓄省エネルギー化構想

交通、観光、生活機能、環境への意識の4点について課題として挙げられており、人々が集う仕組み（プラットフォーム）の整備と、交通網（手段等を含む）の見直しにより解決を目指す方向性が示されている。

■ 空港や鉄道駅を結ぶ交通機能の課題

- ・ 大分空港から市内中心市街地までの約 20 km 区間、まちの玄関口となる JR 杵築駅から城下町地区までの 4～5 km の区間において、利便性の高い交通手段がなく（路線バスのみ）、観光主体がバスを前提としたツアー客などに限られてしまう。
- ・ また、城下町地区以外の観光スポットへの交通手段がない。

⇒ 空港・駅 ⇄ 城下町間、城下町 ⇄ その他の観光スポットへの利便性の高い交通手段の確保の必要性

■観光拠点機能における課題

- ・本市は、大分市、別府市等と空港との間に位置し、高速道路（空港道路）（無料）もあり利便性は高い。一方で、観光客を対象とした商品の販売、観光に関する情報発信機能を有する中核的な施設がない。
 - ・入込客の滞在時間が短い（自家用車、レンタカー等で来訪→無料駐車場に駐車→城下町のみを短時間見学・・・地元にお金が落ちない）
 - ・別府、湯布院等への観光客の取り込み不十分（「素通り」）
- ⇒別府等への入込客を誘引できるような魅力的な「道の駅」の整備の必要性

■生活機能における課題

- ・市の面積の6割が山林で、谷筋に沿って集落が点在。高齢化も進展し、交通弱者が発生している。
- ⇒「旅客サービスと宅配サービス」といった、経済・低炭素・福祉等を融合させた持続性の高い新たなビジネスモデルの必要性

各種計画の確認結果から、本市における重要な課題は以下のようなものと認識されており、その課題解決を目指すまちづくりを行うものである。

- 観光振興機能の強化、杵築ブランドの開発促進
- 地域資源を活かした商品開発
- 高齢者の雇用機会拡大
- 交通弱者のための日常生活の利便性確保
- 市民が安心して暮らすことができる防災まちづくり

(2) 本事業の基本方針の策定

本市は、「第1章(1)」および前項の上位計画等の調査結果のとおり、観光機能強化、また、過疎と高齢化といった様々な課題を抱え、その課題に対する取り組みを行っている。

こうした中、本市ではこれらの課題に対し「対流促進」の視点で取り組みを行っており、現在、中山間地における小さな拠点の形成と、交通結節点となる産品販売・観光交流拠点（道の駅）を整備することで、新たな対流をつくり、「高齢でも生産者であり続けることが地域の介護負担を抑制するモデル」の構築を目指している。

このモデルは、デイサービス等を利用もしくは将来利用が想定される高齢者に対して、農作業等の就労・交流機会を創出し、地域の経済活動に参加（復帰）することで生まれる介護負担（財政コスト）の軽減部分を事業効果と捉え、削減された費用を集落地域の維持に必要な別の事業（高齢者を対象にした宅配・見守り等）に充当できる仕組みづくりを目指すものである。

図表 3-2 本事業の基本方針（道の駅を活用したまちづくり）

観光拠点として、にぎわいを創出するとともに、高齢者雇用、生活支援、災害時の対応など、市の課題解決に直接、間接的に寄与できる具体的施策が
道の駅を中心とした施設整備とそこでのサービスの充実

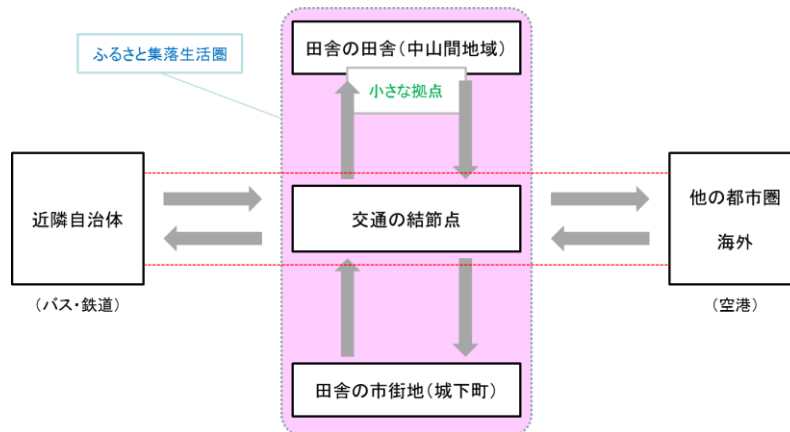
道の駅等の整備目的：

市内外のひと、ものの対流を高める交通結節機能と小さな拠点の支援機能の獲得

・**交通の結節点を築く**ことで、2つの対流を実現。

(①市街地⇔中山間地) (②杵築市⇔他の都市圏等)

- ①中山間地住民が市街地にアクセスしやすいよう整備。中山間地産品の直売所を設ける等、市街地からの対流促進
- ②域外との対流で、「田舎の市街地（城下町）」だけでなく、「田舎の田舎（中山間地域）」への接続を促進



(出所) 杵築市資料

(3) 小さな拠点づくりのために備えるべき機能・管理手法の提案

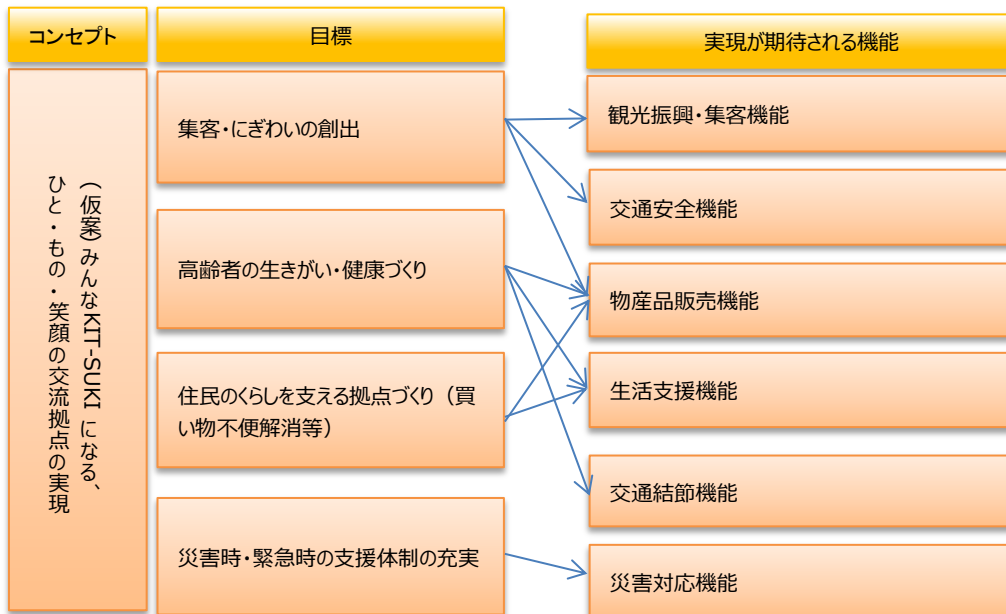
前述のとおり、本市では、観光客の誘引、観光面での情報発信、中山間地の生活支援、高齢者の活躍の場の創出、さらに災害時対応といった、まちづくりの様々な課題を抱えている。

よって、本市では、これらの課題の解決に向けて、以下のような目標を設定し、道の駅の整備を進めていくこととする。

- 集客・にぎわいの創出
- 高齢者の生きがい・健康づくり
- 住民の暮らしを支える拠点づくり（買い物不便解消等）
- 災害時・緊急時の支援体制の充実

また、これらの目標を具現化するために、以下の図のような機能を付加し目標を達成することとする。

図表 3-3 今回の道の駅で目指すべき事業コンセプト、目標、実現が期待される機能



(出所) 各種資料をもとに株式会社日本総合研究所作成

(4) ハードウェア・ソフトウェアとして必要な設備・仕組みの整理

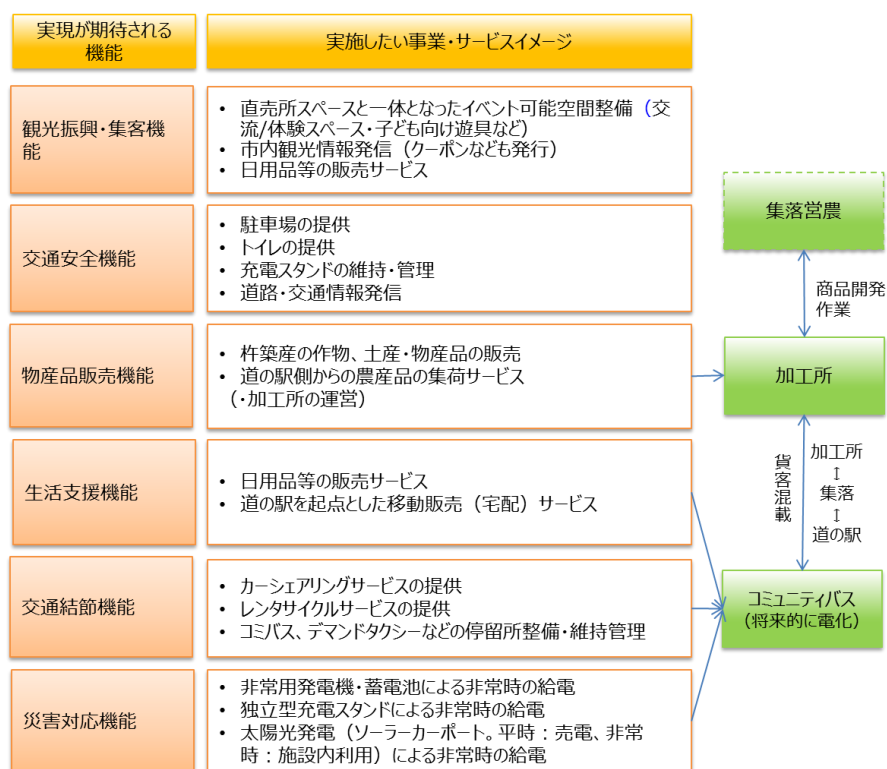
i. 道の駅内で実現を目指す事業

前項の機能を実現させるためには、整備する道の駅において様々なサービスの実現が必要となる。なかでも、道の駅は長期の事業となることから、長期間にわたって利用者を飽きさせない工夫等が必要であり、そのためにも民間ノウハウを最大限に活用した道の駅の実現が期待されるものである。

以下に本市として実現を目指す事業・サービスのイメージを示す。

なお、以下で示した事業・サービスのイメージについては、今後の事業者からの意見聴取等により変更する可能性がある。

図表 3-4 本市として実現を目指す事業



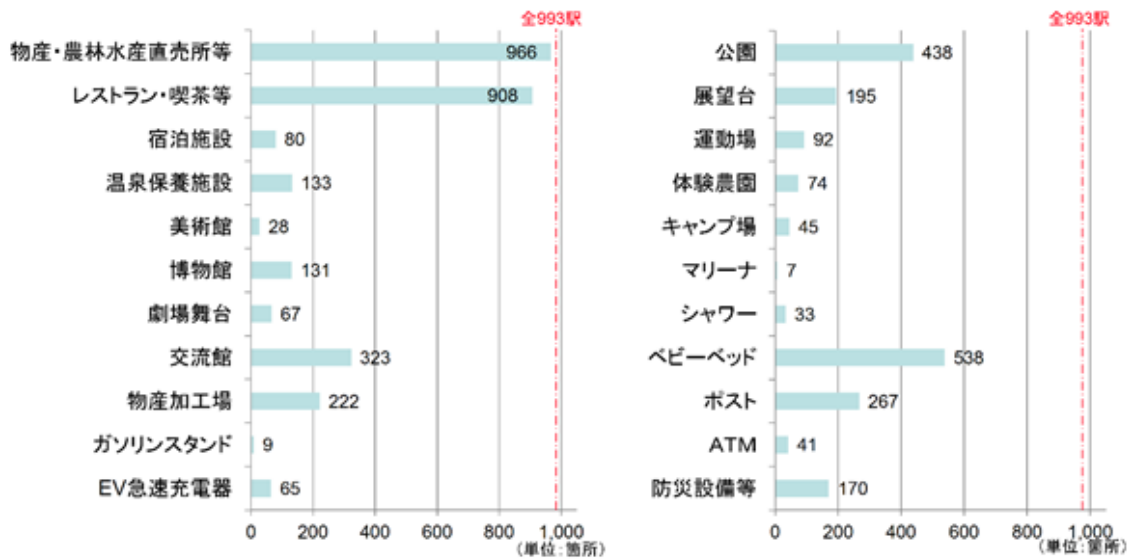
(出所) 各種資料をもとに株式会社日本総合研究所作成

ii. 施設規模の算定

道の駅では、基本的な機能として、道路利用者のための休憩機能及び情報発信機能等の整備が必要となる。これらを「主要施設」として、駐車場、休憩所、トイレ、道路情報提供施設を導入することを前提とする。

一方、本事業では、地域振興のための機能として地域連携機能を付加した道の駅を想定する。既存の他地域の道の駅に整備されている地域連携機能の傾向をみると、9割以上の道の駅で「物産・農林水産直売所」や「レストラン・喫茶」を整備していることが分かる。また、4割強の道の駅で公園が併設されている他、交流館や物産加工場、防災設備等を整備している道の駅も2割弱から3割弱みられる。

図表 3-5 「道の駅」の主なサービス施設の概要



※データは平成25年4月1日時点供用の道の駅:993箇所のうち整備箇所数(一部の設備は計画中、構想中を含む)

(出所) 国土交通省

利用者の視点で調査した「ドライブ旅行に関するアンケート調査～SA・PA、道の駅の利用動向について～(株)JTBC 総合研究所 2012.8)」をみると、SA・PA は「飲食」、道の駅では「地場産品(野菜等)の購入」の目的の利用が多いという調査結果があり、この結果は、既存道の駅に実際に整備されている施設と一致しているといえる。また、その他の目的として、調査対象者の過半数で道の駅等に車を停めて行なう観光を行なう傾向があるなど、休憩のみではなく、道の駅等が多目的に利用できる施設であることが期待されている。

これらより、本事業においても、「地域連携施設」として、飲食を提供する施設や地域情報を発信する施設の他、地域内外との交流を目的とした施設、観光客用駐車場といった観光客や周辺住民へのサービスに寄与する施設の導入を想定する。

具体的には、「飲食施設(レストラン)」、「物販・直売所(農産物直売所)」、「業務用駐車場」、「駐車場(地域連携施設利用者用)」、「管理施設(電気室、浄化槽等)」を導入することとする。

ここでは、算定フローを明確にするため、後述する候補地のうちの一つである「馬場尾インター用地」において規模算定を実施し、その他の候補地についても算定結果を示すこととする。なお、各候補地の抽出方法については後述する。

ただし、以下で算出する数値については、考察の基礎的数値であり、事業者の意向(例えば大型車を増やす・減らす/売り場を広くする)等により、今後の詳細設計の調整で最適化を図ることを前提とする。

A 主要施設の規模算定

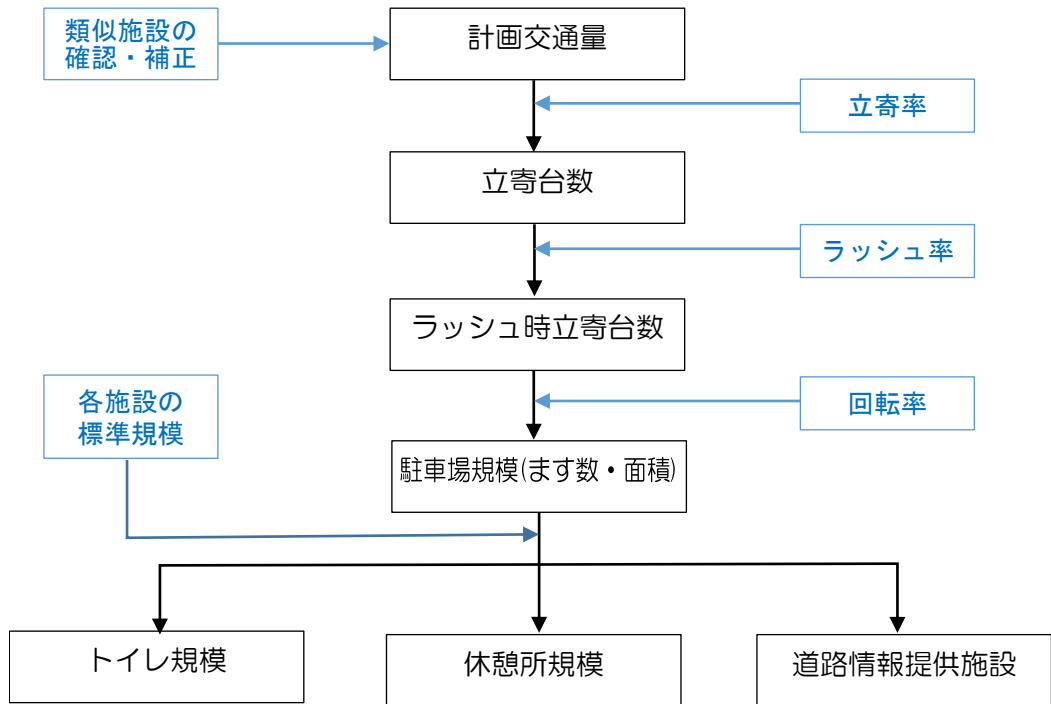
① 算定の基本的な考え方

道の駅の主要機能である休憩機能及び情報発信機能として「駐車場」、「トイレ」、「休憩所」、「道路情報提供施設」の主要4施設の規模感の基本的な考え方について、馬場尾インター用地を例に試算する。候補地比較は後述するが、各候補地の必要規模は本考え方と同手法を用いて、個別に実施している。

これらの施設については、「休憩施設設計要領(西日本高速道路株式会社)」に準じ、前面道路の計画交通量を用いて以下のフローに沿って算出する。

また、推計する駐車場台数等は、前面道路を利用する交通量を対象にしたものであり、地域連携施設を利用する自動車類は含まれていないものとし、配置の形状により面積は変わる可能性がある。

図表 3-6 主要施設の算定フロー



(出所) 各種資料をもとに株式会社日本総合研究所作成

- 計画交通量：対象道路の計画交通量(台/日)
- 立寄率：本線交通量(台/日)のうち、1.0km あたり施設に立寄る台数(台/日)の割合
 - ※ 道の駅間の距離はパーキングエリア間距離程度(概ね 15km~25km 間隔)とされている。馬場尾インター用地において 15km~25km 以内の類似施設を調査した結果、直線距離で 15km 以遠であり、道路距離では 20km(ここでは、直線距離に 1.5 を乗じた値)以遠であったため、対象区間距離を 20km とした。
- ラッシュ率：立寄り台数(台/日)のうち、ラッシュ時に立寄る台数(台/時)の割合
- 回転率：平均駐車時間(時)を 1 時間あたりに換算した割合

図表 3-7 休憩施設の配置間隔

	標準間隔	最大間隔
すべての休憩施設相互	15	25
サービスエリア相互	50	100

(単位：k m)

(出所) 休憩施設設計要領(西日本高速道路株式会社)

図表 3-8 類似施設配置図（馬場尾インター用地からの距離）

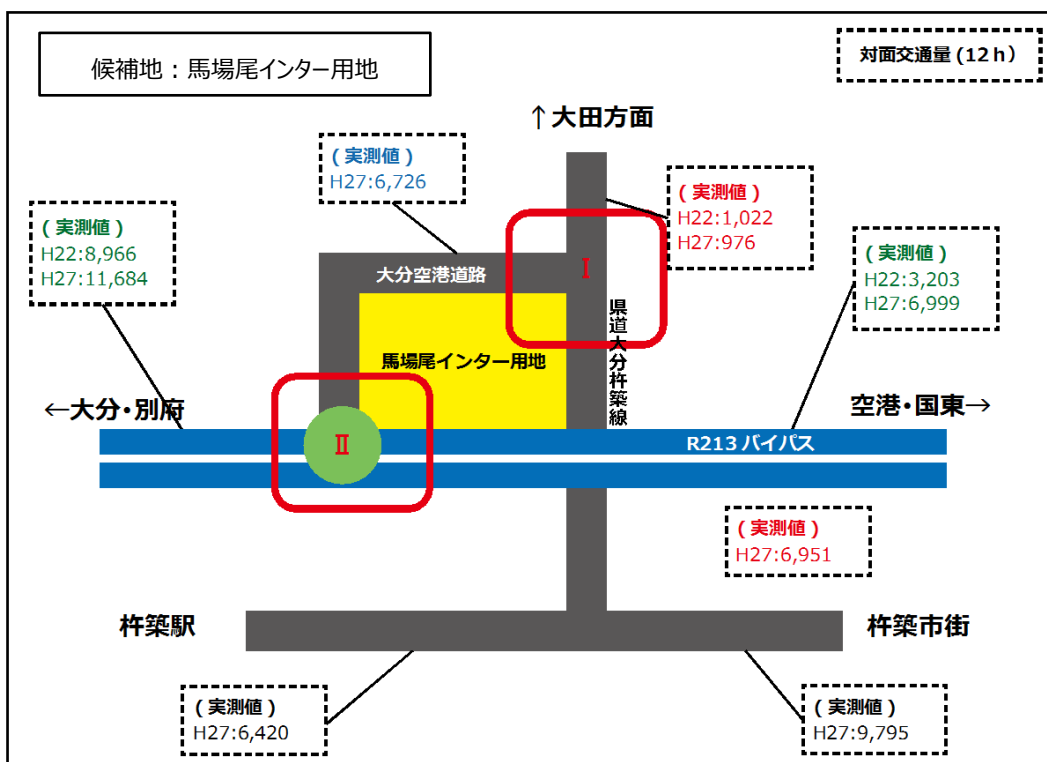


(出所) 大分県道路管内図(1/200,000)

② 駐車場面積の算定

馬場尾インター用地の対象となる前面道路は、「県道大田杵築線」、「大分空港道路」、「国道 213 号バイパス」である。交通量に関しては、平成 27 年度に近隣道路での 12 時間交通量の実測を行っているため、この数値を用いるが、ダブルカウントを避けるため、以下図表 3-9 の I、II の交差点それぞれについて個別に検証した上で、最終的な交通量を算出することとする。なお、本報告では、将来においても、現在と同数の交通量があるものとして、現況交通量を計画交通量として取り扱う。

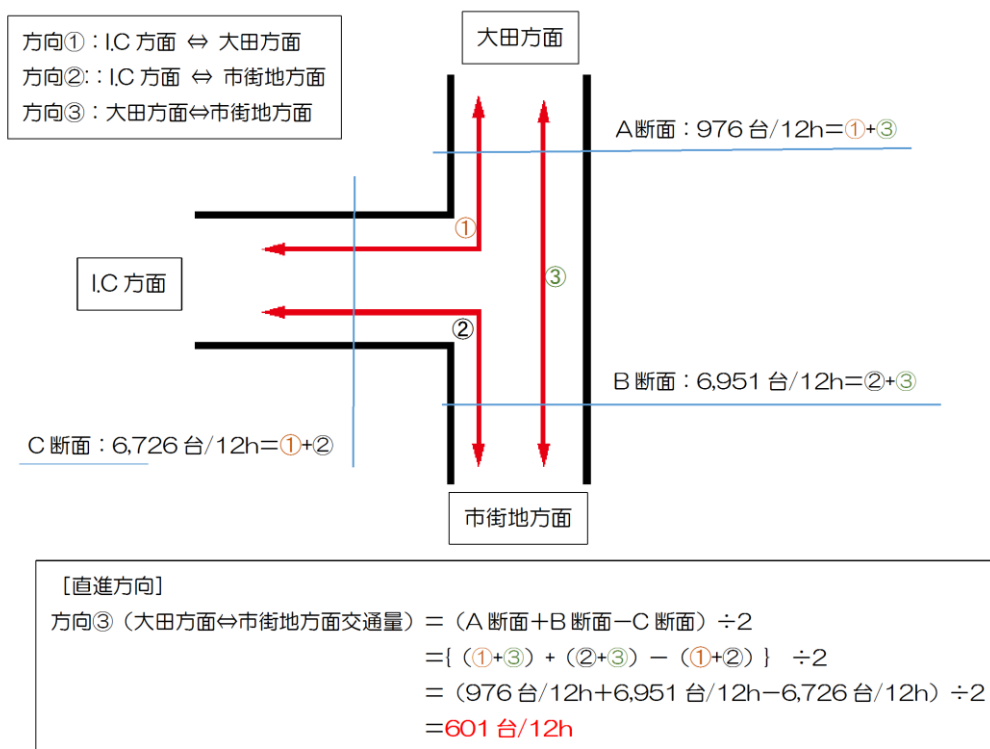
図表 3-9 馬場尾インター用地付近の対面交通量 (12 h)



(出所) 各種資料をもとに株式会社日本総合研究所作成

(ア) I 交差点 (県道大田杵築線 直進方向交通量の算定)

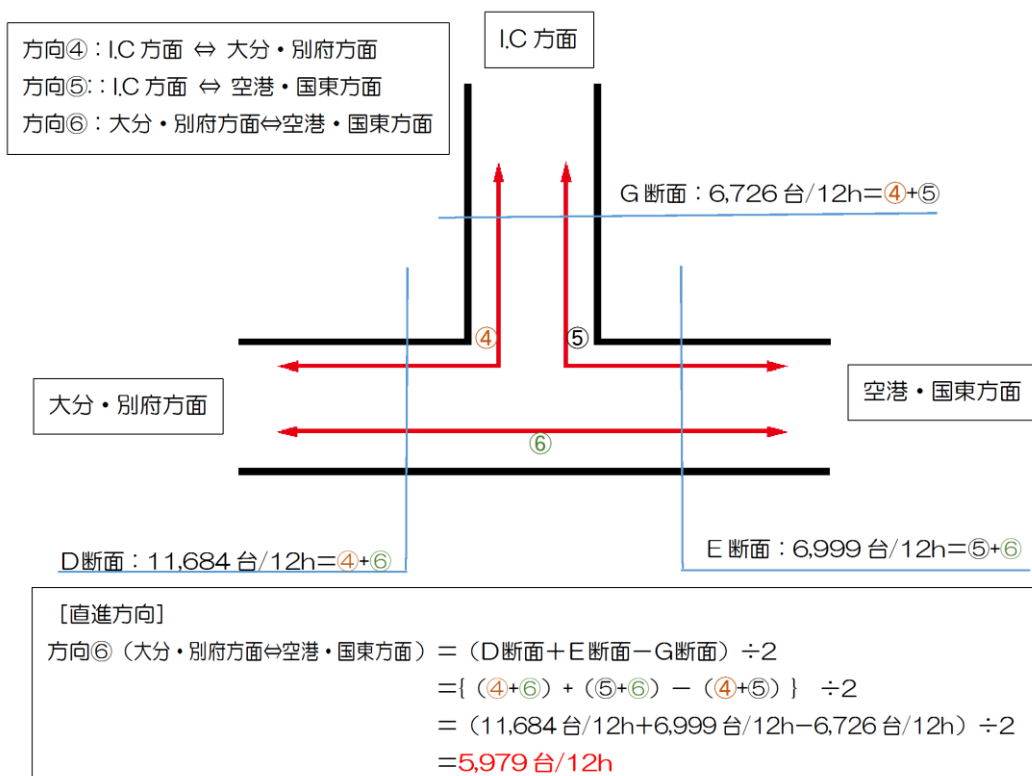
図表 3-10 県道大田杵築線 直進方向交通量の考え方



(出所) 株式会社日本総合研究所作成

(イ) II 交差点 (国道 213 号バイパス 直進方向交通量の算定)

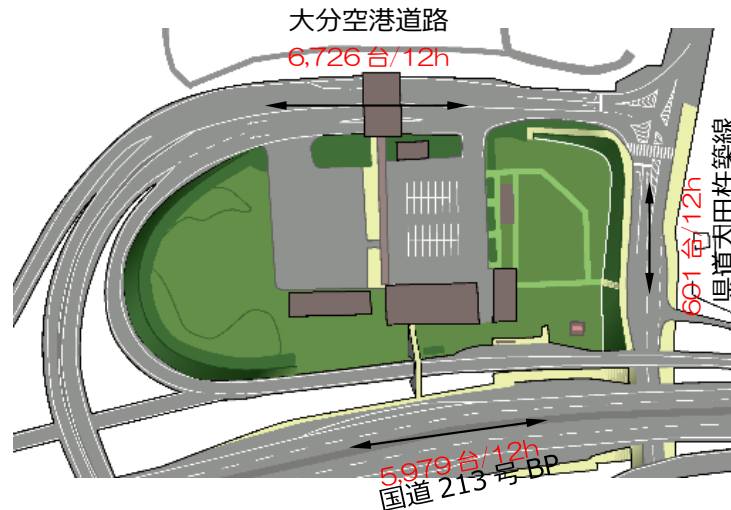
図表 3-11 国道 213 号バイパス 直進方向交通量の考え方



上記 I、II 交差点の検証より、馬場尾インター用地における前面交通量は以下のとおりである。

図表 3-12 馬場尾インター用地前面交通量

県道大田杵築線 (IC を利用しない交通量)	大分空港道路	国道 213 号 BP	合計
601 台/12h	6,726 台/12h	5,979 台/12h	13,306 台/12h



(出所) 株式会社日本総合研究所作成

ここで、交通センサス調査による昼夜間率 1.22 を使用して、日(24 時間)交通量を算定する。その結果は以下のとおりとなる。

図表 3-13 馬場尾インター用地前面交通量

12 時間交通量 (現況交通量)	昼夜間率	24 時間交通量 (将来交通量)
13,306 台	1.22	16,234

次に、求めた交通量から駐車まず数を算定する。算定する上で必要となる「立寄率」及び「ラッシュ率」、「回転率」については、「休憩施設設計要領(西日本高速道路株式会社)」にあるパーキングエリアの各パラメータを採用する。ただし、回転率については、レストランや喫茶コートの整備を想定していることからサービスエリアの値を採用する。なお、「トイレ」及び「休憩所」、「道路情報提供施設」等の各施設のパラメータは、施設算定時に設定する。

図表 3-14 立寄率、ラッシュ率、回転率一覧

車 種		立寄率 A※1	ラッシュ率	回転率※2	対象区間距離
小 型 車		0.0067	0.10	0.42 (25 分)	20km
大型車	大型貨物車	0.0084	0.10	0.50 (30 分)	
	バス	0.0067	0.25	0.34 (20 分)	

(出所) 休憩施設設計要領(西日本高速道路株式会社)をもとに株式会社日本総合研究所作成

※ 1 1km あたりに換算(PA の平均間隔 15km で除した値)

※ 2 ()内数字は平均駐車時間 回転率 = 平均駐車時間÷60 分

図表 3-15 車種別立寄率、ラッシュ率、平均駐車時間(分)

施設の種類の	車 種	立寄率	ラッシュ率	平均駐車時間(分)
サービスエリア	小 型 車	0.175	0.10	25
	大 型 バ ス	0.25	0.25	20
	大 型 貨 物 車	0.125	0.075	30
パーキングエリア	小 型 車	0.10	0.10	15
	大 型 バ ス	0.10	0.25	15
	大 型 貨 物 車	0.125	0.10	20

※東名、名神、中央、東北の4路線における休憩施設の結果を基礎として経験的に求めた値で、特異地点の値は除いて決定した値

(出所) 休憩施設設計要領(西日本高速道路株式会社)

以上より、「休憩施設設計要領(西日本高速道路株式会社)」に定められている計算式

$$\text{計画交通量(台/24h)} \times \text{対象区間距離} \times \text{立寄率} \times \text{ラッシュ率} \times \text{回転率}$$

に各パラメータを代入して計算すると、以下表の結果となる。

図表 3-16 交通量別駐車ます数

車 種		駐車ます数	摘 要
小型車(小型貨物含む)		85 台分	うち身体障害者ます 2 台分
大型車	大型貨物車	9 台分	
	バス	1 台分	
	小計	10 台分	
合 計		95 台分	

(出所) 株式会社日本総合研究所作成

なお、身体障害者用駐車ますは下表「休憩施設設計要領(西日本高速道路株式会社)」により算定する。

図表 3-17 交通量別駐車ます数

駐車ますの区分	身体障害者用小型車駐車ます数(台)
総駐車場数 ≤ 200	総駐車場数 × 1/50 以上
総駐車場数 > 200	総駐車場数 × 1/100 + 2 以上

(出所) 休憩施設設計要領(西日本高速道路株式会社)

さらに、「休憩施設設計要領(西日本高速道路株式会社)」に定められている駐車ます数及び 1 台当りの駐車所要面積に従って計算すると、駐車場面積は下表のとおりとなる。なお、特殊大型車(トレーラー)は想定しない。

図表 3-18 駐車面積

車 種		駐車ます数 (台)	1 台当りの 駐車所要面積 (㎡/台)	必要面積 (㎡)	摘 要
小型車(小型貨物含む)		83	25.70	2,133	身体障害者用は別計上
大型車	大型貨物車	9	84.00	756	トレーラー含まず
	バス	1	84.00	84	
身体障害者用		2	31.85	64	
駐車場合計		95	—	3,037	

(出所) 休憩施設設計要領(西日本高速道路株式会社)をもとに株式会社日本総合研究所作成

③ トイレ規模の算定

「休憩施設設計要領(西日本高速道路株式会社)」に示されている駐車マス 100 台以下のサービスエリアにおける標準的なトイレ規模を本施設でのトイレ規模とする。

図表 3-19 トイレ規模

便器数(穴)				必要面積 (㎡)
男(小)	男(大)	女	身障者用	
10	3	10	1	120

(出所) 休憩施設設計要領(西日本高速道路株式会社)をもとに株式会社日本総合研究所作成

④ 休憩所・道路情報提供施設規模の算定

「休憩施設設計要領(西日本高速道路株式会社)」に示されている駐車マス 100 台以下の標準的な無料休憩所規模を本施設での休憩所・道路情報提供施設規模とする。

図表 3-20 休憩所・道路情報提供施設規模

席数	必要面積(㎡)
30	140

(出所) 休憩施設設計要領(西日本高速道路株式会社)をもとに株式会社日本総合研究所作成

⑤ 管理施設規模の算定

主要施設を維持運営していくためには、以下のような管理施設が必要である。

ここでは、「休憩施設設計要領(西日本高速道路株式会社)」において各施設の標準的な規模のうち、最も小さい面積を採用し付帯施設規模とする。

図表 3-21 管理施設規模

電気室	浄化槽	受水槽	高架水槽	倉庫	プロパン庫	合計
48 ㎡	130 ㎡	50 ㎡	15 ㎡	50 ㎡	20 ㎡	313 ㎡

(出所) 休憩施設設計要領(西日本高速道路株式会社)をもとに株式会社日本総合研究所作成

⑥ 主要施設のまとめ

以上より、主要施設における各機能の面積は下記表のとおりとなる。

図表 3-22 主要施設面積一覧

	必要面積 (㎡)	備考
駐車場	3,037	小型車 85 台 (うち身障者用 2 台)、大型貨物車 9 台、バス 1 台
トイレ	120	男小 10 穴、男大 3 穴、女穴 10 穴、身障者用 1 穴
休憩所・道路情報提供施設	140	30 席
管理施設	313	電気室、浄化槽、受水槽、高架水槽、倉庫、プロパン庫
合計	3,610	

※本事業における具体的な機能の策定に応じて、施設及び面積等は変動する。

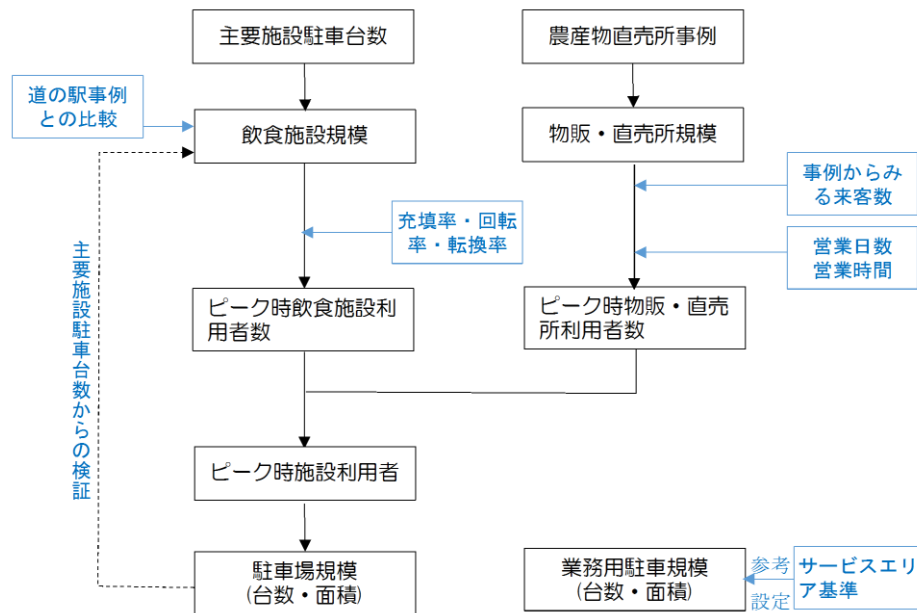
(出所) 株式会社日本総合研究所作成

B 地域連携施設の規模算定

① 算定の基本的な考え方

冒頭で整理したとおり、地域連携施設については「飲食施設(レストラン)」、「物販・直売所(農産物直売所)」、「業務用駐車場」、「駐車場(地域連携施設利用者用)」、「管理施設」について算定する。算定については、事例及び「休憩施設設計要領(西日本高速道路株式会社)」を活用する。

図表 3-23 地域連携施設の算定フロー



(出所) 休憩施設設計要領(西日本高速道路株式会社)をもとに株式会社日本総合研究所作成

② 飲食施設(レストラン)規模の算定

(ア) 主要施設を基本とした駐車台数の検証

➤ ピーク時施設利用者数の推計

主要施設に必要な駐車台数(95台)の視点から飲食施設規模を考察すると、「休憩施設設計要領(西日本高速道路株式会社)」に示されている駐車台数100台以下の標準的な飲食施設面積400㎡(70席)が想定される。また、「道の駅を拠点とした地域活性化調査研究報告書(地域活性化センター H24.3)」によると、道の駅に整備されている飲食施設の全国平均面積は、251㎡である。

ここでは、計画地周辺には飲食施設が、あまり見当たらないことから、飲食施設の利用率は高いことが期待できるため、想定規模のうち大きい値の400㎡(70席)を基準規模と設定する。

算定したパラメータ及び算定結果は下表の通りである。

図表 3-24 飲食施設の標準規模

席数 (席)	充填率 (%)	満席となる 席数 ^{※1} (席)	回転率 ^{※2} (人/時)	ピーク時 施設利用者 ^{※3} (人/時)
70	80	56	2.4	135

- ※ 1 席数×充填率 ここで、充填率は設定値
 例えば4人掛けのテーブル席でも4人が座っていることは少ないと考えられるため、このようなことを踏まえて充填率を設定した
- ※ 2 回転率 回転率はパーキングエリア車種別平均駐車時間の平均値
 $60 \text{分} \div \{ \text{小型車}(25 \text{分}) + \text{大型貨物車}(30 \text{分}) + \text{バス}(20 \text{分}) \} / 3$
 ここで、車種別平均駐車時間は、休憩施設設計要領(西日本高速道路株式会社)による
- ※ 3 満席となる席数×回転率×転換率

図表 3-25 飲食施設の標準規模

片側駐車ます数	席数	標準的な面積 (m ²)
251台以上	190	950
250~201	160	800
200~151	130	650
150~101	100	500
100台以下	70	400

(出所) 休憩施設設計要領(西日本高速道路株式会社)

➤ 飲食施設駐車場ますの算定

飲食施設利用者が利用する駐車ます数は、「休憩施設設計要領(西日本高速道路株式会社)」を参考に設定したパラメータを使用し算出する。

算定結果は次表の通りである。

図表 3-26 飲食施設駐車ます数

車種	地域連携施設 利用割合 ^{※1}	車種別 利用者数 ^{※2} (人)	車種別 乗車人員 ^{※3} (人)	駐車ます数 (台)	摘要	
小型車(小型貨物含む)	0.3	58	1.30	45	身体障害者用 含む	
大型車	大型貨物車	0.1	19	1.31	15	
	バス	0.3	58	13.59	5	
身体障害者用	—	小型車に含む	—	(2)		
合計	—	135		65		

- ※ 1 地域連携施設利用割合は、飲食施設利用率(小型車 30%、大型貨物車 10%、バス 30%)を引用<休憩施設設計要領(西日本高速道路株式会社)>
- ※ 2 ピーク時施設利用者数×各地域連携施設利用割合
- ※ 3 H22 道路交通センサスによる車種別平均輸送人数(全国)

➤ 主要施設利用者との駐車ますの分担

主要施設の駐車台数には、地域連携施設利用も加味していることから、主要施設利用者推計に使用した交通量以外の新たな利用者みみの交通量も発生することから、主要施設駐車場と新たに整備する必要がある駐車場とを分担する。

これによると、95 台のうち 32%が飲食施設を利用するため、新たに整備が必要な駐車場は 35 台となる。

なお、分担のための転換率は以下の算定式において設定する。

$$\begin{aligned} \text{○転換率} &= 1 - (\text{パーキングエリア車種別平均駐車時間} / \text{サービスエリア車種別平均駐車時間}) \\ &= 1 - \{ \text{小型車}(15 \text{分} / 25 \text{分}) + \text{大型貨物車}(20 \text{分} / 30 \text{分}) + \text{バス}(15 \text{分} / 20 \text{分}) \} / 3 \\ &= \mathbf{0.32} \end{aligned}$$

ここで、車種別平均駐車時間は、休憩施設設計要領(西日本高速道路株式会社)による

$$\text{○新たに駐車場が必要となる台数} = 65 \text{台} - (95 \text{台} \times 0.32) = 35 \text{台}$$

(イ) 飲食施設規模の再設定

先の結果より、飲食施設利用者を含めた駐車台数の合計は 130 台となることから、ここでは、飲食施設規模を再設定する。

そこで、「休憩施設設計要領(西日本高速道路株式会社)」に示されている駐車台数 101 台～150 台の標準的な飲食施設面積 500 m²(100 席)となり、本計画での飲食施設規模は、500 m²(100 席)を採用する。

○主要施設と飲食施設を利用する駐車台数 = 95 台 + 35 台 = 130 台

③ 物販・直売所規模の算定

冒頭で整理したとおり、他事例の道の駅では農産物あるいは水産物直売所の需要が高いことから、ここでは、実態調査等の資料より農産物直売所の平均面積として算定された規模を本計画地において整備する物販・直売所規模とする。

下表にあるように、平均売場面積は 177 m²で、バックヤード、事務所、従業員用トイレ等の面積を売場面積の 50%と設定すると以下ようになる。

$$\text{物販・直売所規模(農産物直売所)} = 177 \text{ m}^2 \times 1.5 = 266 \text{ m}^2 \approx \underline{270 \text{ m}^2}$$

図表 3-27 実態調査から見る農産物直売所の概況

	(単位)	総計	1直売所 当たり
販売金額	百万円	158,820	75
参加農家戸数	戸	347,686	164
売場面積	m ²	374,923	177
従業員数	人	15,068	7.1
購入者数		17,131	8.1
うち近隣 居住者	万人	11,472	5.4

資料：「平成 16 年度農産物地産地消等実態調査」(農林水産省統計部)を組替集計。

注. 購入者数は推計。(購入者規模階層の各中位数を直売所数で乗じた。最大規模「40 万人以上」は 50 万人とした。)

(出所) 農産物直売所の経済分析(農林水産政策研究 第 16 号 2009)

④ 業務用駐車場の算定

業務用駐車場を利用する車両数は、「休憩施設設計要領(西日本高速道路株式会社)」のサービスエリアの考え方に準拠し、10 台とする。

よって、業務用駐車場の必要規模は、以下に示すとおりである。

図表 3-28 業務用駐車面積

車種	駐車台数 (台)	1台当りの 駐車所要面積 (㎡/台)	必要面積 (㎡)
小型貨物車	10	25.70	257

(出所) 休憩施設設計要領(西日本高速道路株式会社)をもとに株式会社日本総合研究所作成

⑤ 駐車場（地域連携施設利用者用）の算定

(ア) ピーク時施設利用者数の推計

駐車場(地域連携施設利用者用)に関しては、ピーク時の施設利用者数等から算出する。ここでは、地域連携施設の中で集客施設を有する「飲食施設(レストラン)」及び「物販・直売所」のピーク時施設利用者を想定する。

➤ 飲食施設（レストラン）

飲食施設を利用する施設を算定する際、②で算定した必要規模 100 席を基準として「休憩施設設計要領(西日本高速道路株式会社)」を参考に各パラメータを設定する。なお、主要施設の駐車台数には、地域連携施設利用も加味していることから、主要施設利用者推計に使用した交通量以外の新たに発生する利用者のみとなるよう補正(転換率)する。

設定したパラメータ及び算定結果は下表の通りである。

図表 3-29 飲食施設利用者数

席数 (席)	充填率 (%)	満席となる 席数 ^{※1} (席)	回転率 ^{※2} (人/時)	転換率 ^{※3}	ピーク時 施設利用者 ^{※4} (人/時)
100	80	80	2.4	0.68	131

(出所) 休憩施設設計要領(西日本高速道路株式会社)をもとに株式会社日本総合研究所作成

※ 1 席数×充填率 ここで、充填率は設定値

例えば 4 人掛けのテーブル席でも 4 人が座っていることは少ないと考えられるため、このようなことを踏まえて充填率を設定した

※ 2 回転率 回転率はパーキングエリア車種別平均駐車時間の平均値

$60 \text{ 分} \div \{ \text{小型車}(25 \text{ 分}) + \text{大型貨物車}(30 \text{ 分}) + \text{バス}(20 \text{ 分}) \} / 3$

- ※ 3 パーキングエリア車種別平均駐車時間/サービスエリア車種別平均駐車時間として設定
 $\{ \text{小型車}(15 \text{ 分} / 25 \text{ 分}) + \text{大型貨物車}(20 \text{ 分} / 30 \text{ 分}) + \text{バス}(15 \text{ 分} / 20 \text{ 分}) \} / 3$
 ここで、車種別平均駐車時間は、休憩施設設計要領(西日本高速道路株式会社)による
- ※ 4 満席となる席数×回転率×転換率

➤ 物販・直売所

物販・直売所の平均的な利用客数は、「図表 3-27 実態調査から見る農産物直売所の概況」より、8.1 万人/年であるが、このうち、近隣居住者の利用客数 5.4 万人/年を除く利用客は、主要施設利用者推計に使用した交通量に含まれると想定できる。

そこで、物販・直売所を整備することによる新たに付加される利用客数を近隣居住者の利用客数 5.4 万人/年と設定し、ピーク時間帯に来店する客数を推計すると、次表の通りである。

図表 3-30 付加される物販・直売所利用者数

施設利用者 (万人/年)	営業日数 ^{※1} (日)	営業時間 ^{※2} (時間)	ピーク時施設利用者 ^{※3} (人/時)
5.4	286	10	25

(出所) 株式会社日本総合研究所作成

図表 3-31 物販・直売所利用者数

施設利用者 (万人/年)	営業日数 ^{※1} (日)	営業時間 ^{※2} (時間)	ピーク時 施設利用者 ^{※3} (人/時)
8.1	286	10	37

(出所) 株式会社日本総合研究所作成

- ※ 1 農産物直売所の経済分析(農林水産政策研究 第 16 号 2009)
- ※ 2 7 時~17 時と設定
- ※ 3 施設利用者(万人/年)÷営業日数÷営業時間×繁忙期割増≒ 25(人/時)
 ここで、日ピーク時間帯は一律とするが、年繁忙期割増を加味する。
 年繁忙期割増は JR 九州在来線営業キロ 50km を基準として算定する。
 $\text{年繁忙期割増} = 2,260 \text{ 円(繁忙期料金)} \div 1,750 \text{ 円(通常期料金)} \approx 1.29$

➤ ピーク時施設利用者数

ピーク時に飲食施設と物販・直売所の両施設を利用する利用者も想定されることから、その利用者数を物販・直売所の 1 / 3 と設定し、地域連携施設のピーク時利用者を設定すると以下の通りである。

$$\begin{aligned}
 \text{ピーク時施設利用者数} &= (\text{ピーク時飲食施設利用者数} - \text{ピーク時物販・直売所} \times 1/3) \\
 &\quad + \text{付加される物販・直売所利用者数} \\
 &= (131 - 37 \times 1/3) + 25 \\
 &\approx \underline{144 \text{ (人/時)}}
 \end{aligned}$$

(イ) 駐車場(地域連携施設利用者用)規模の算定

駐車場(地域連携施設利用者用)規模に関しては、先に算定したピーク時施設利用者数をもとに算出する。

➤ 駐車ます数の算定

地域連携施設利用者が利用する駐車ます数は、「休憩施設設計要領(西日本高速道路株式会社)」を参考に算出に必要なパラメータを設定する。なお、施設利用者は全て自動車を利用するものとする。

設定したパラメータ及び算定結果は下表の通りである。

図表 3-32 駐車場(地域連携施設利用者用)規模(駐車ます)

車種		地域連携施設利用割合 ^{※1}	車種別利用者数 ^{※2} (人)	車種別乗車人員 ^{※3} (人)	駐車ます数(台)	摘要
小型車(小型貨物含む)		0.3	62	1.30	48	身体障害者用含む
大型車	大型貨物車	0.1	20	1.31	16	
	バス	0.3	62	13.59	5	
身体障害者用		—	小型車に含む	—	(3)	
合計		—	144		69	

(出所) 休憩施設設計要領(西日本高速道路株式会社)をもとに株式会社日本総合研究所作成

- ※ 1 地域連携施設利用割合は、飲食施設利用率(小型車 30%、大型貨物車 10%、バス 30%)を引用<休憩施設設計要領(西日本高速道路株式会社)>
- ※ 2 ピーク時施設利用者数×各地域連携施設利用割合
- ※ 3 H22 道路交通センサスによる車種別平均輸送人数(全国)

図表 3-33 身体障害者用小型駐車ます数(再掲)

駐車ますの区分	身体障害者用小型車駐車ます数(台)
総駐車場数 ≤ 200	総駐車場数 × 1/50 以上
総駐車場数 > 200	総駐車場数 × 1/100 + 2 以上

(出所) 休憩施設設計要領(西日本高速道路株式会社)

➤ 駐車場面積の算定

主要施設と同様に、「休憩施設設計要領(西日本高速道路株式会社)」を参考に損出に必要なパラメータを設定する。

設定したパラメータ及び算定結果は下表の通りである。

図表 3-34 駐車場(地域連携施設利用者用)規模(駐車場面積)

車種		駐車台数 (台)	1台当りの 駐車所要面積 (㎡/台)	必要面積 (㎡)	摘要
小型車(小型貨物含む)		45	25.70	1,157	身体障害者用は別計上
大型車	大型貨物車	16	84.00	1,344	トレーラー含まず
	バス	5	84.00	420	
身体障害者用		3	31.85	96	
駐車場合計		69	—	3,017	

(出所) 休憩施設設計要領(西日本高速道路株式会社)をもとに株式会社日本総合研究所作成

⑥ 管理施設規模の算定

地域連携施設における管理施設は、主要施設と同程度と考え、300 ㎡と設定する。

⑦ 地域連携施設のまとめ

以上より、地域連携施設における各機能の面積は下記表のとおりとなる。

図表 3-35 地域連携施設面積一覧

	必要面積 (㎡)	備考
飲食施設 (レストラン)	500	100 席
物販・直売所 (農産物直売所)	270	平均売場面積 177 ㎡+バックヤード、事務所、従業員用トイレ等を想定
業務用駐車場	257	小型貨物車 10 台
駐車場 (地域連携施設利用者用)	3,017	小型車 35 台、大型車 15 台
管理施設	300	主要施設と同程度
合計	4,344	

※本事業における具体的な機能の策定に応じて、施設及び面積等は変動する。

※上記表の中には、コンビニエンス・ストアの機能は含まれていない。なお、コンビニエンス・ストアの売場面積は一般的に、「100~149 ㎡」(41.4%)、「75~99 ㎡」(31.2%)が多いとされている。(出所：全国 F C 加盟店協会)

※また、現在、道路管理機能が存在しており、整備後においても当該機能を一部存続させる必要がある。

(出所) 株式会社日本総合研究所作成

C 必要面積

① 面積の内訳

本事業において、最低限必要となる主要施設及び一般的な地域連携施設を対面交通量に基づいて想定すると、残り面積は 5,046 m²（既存の道路管理機能を含む）となる。

図表 3-36 全体面積の内訳

		必要面積 (m ²)	備考
主要施設	駐車場	3,037	小型車 85 台（うち身障者用 2 台）、大型車 9 台、バス 1 台
	トイレ	120	男小 10 穴、男大 3 穴、女穴 10 穴、身障者用 1 穴
	休憩所・道路情報提供施設	140	30 席
	管理施設	313	電気室、浄化槽、受水槽、高架水槽、倉庫、プロパン庫
地域連携施設	飲食施設（レストラン）	500	100 席
	物販・直売所 （農産物直売所）	270	平均売場面積 177 m ² +バックヤード、事務所、従業員用トイレ等を想定
	業務用駐車場	257	小型貨物車 10 台
	駐車場 （地域連携施設利用者用）	3,017	小型車 48 台（うち身障者用 3 台）、大型車 16 台、バス 5 台
	管理施設	300	主要施設と同程度
合計		7,954	
敷地面積		13,000	概算
残り面積		5,046	

■ 駐車場面積
合計 6,311 m²
（全体の約 49%）

■ 合計台数
小型車 133 台
小型貨物車 10 台
大型車 25 台
バス 6 台

（出所）株式会社日本総合研究所作成

② 物販施設②（日用品）について

上記の算定では検討しなかったが、本事業においては生活支援機能のための日用品の販売機能の付加も目指している。

仮に、日用品の販売機能をコンビニエンスストアのようなものとする場合、下表のとおり75～149㎡程度を必要とするのが一般的である。

図表 3-37 他事例の平均値

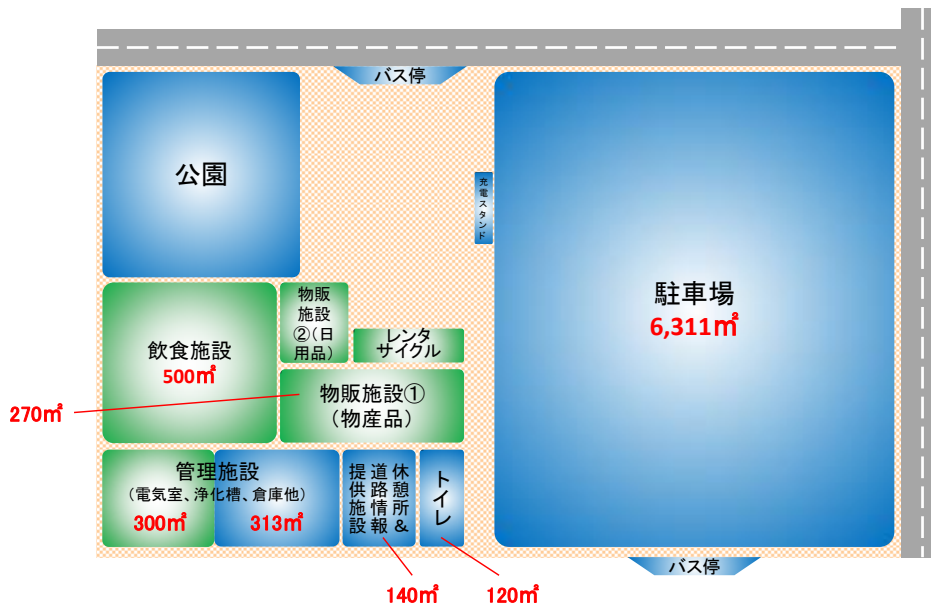
機能	標準的な面積	備考
物販・直売所 (農産物直売所)	227㎡	他の道の駅事例より、駐車ます数100台あたりの平均的な面積
コンビニ	75～149㎡	「全国F C加盟店協会」HPより

(出所) 各種資料をもとに株式会社日本総合研究所作成

③ 面積をもとにした道の駅の施設規模イメージ

施設面積試算結果をもとにした、施設規模のイメージは下図のようなものとなる。ただし、これらは各種要綱、対面交通量に基づいて作成した標準的なイメージであるため、本市としての政策的意向、事業者の興味・関心等により、各面積や配置は変更される。

図表 3-38 施設規模イメージ



(出所) 株式会社日本総合研究所作成

D 他の候補地における面積の算定

他の候補地についても、馬場尾インター用地と同様の方法により算出した。結果は以下のとおりである。

① 交通量

ここでは、駐車台数や施設規模算定に必要となる交通量について整理し、その結果を以下に示す。

図表 3-39 交通量

計画地		現況交通量 (台) ※H27交通センサス	将来交通量 (台) ※現況交通量*昼夜間率 (または24時間実測)	備考 (交通量の考え方)
候補地 A	旧山香中学校用地	7,270	9,855	国道10号の(7,270台)を想定した。24時間計測あり。(実数)
候補地 B	馬場尾インター用地	13,306	16,234	大田杵築線及び213号バイパスを前面道路とした。昼夜間率:1.22
候補地 C	三川錦江橋近郊	6,507	8,329	候補地 D (住吉浜私有地)と同程度であると想定した。昼夜間率:1.28
候補地 D	住吉浜私有地	6,507	8,329	国道213号の(6,507台)を想定した。昼夜間率:1.28
候補地 E	塩田交差点付近	11,404	14,598	前面道路の国道213号の(6,507) + 県道大田杵築線北浜側(9,795*50%)と想定した。昼夜間率1.28

(出所) 各種資料をもとに株式会社日本総合研究所作成

② 駐車台数

①で整理した将来交通量を使用し主要施設に係る駐車台数を算出する。また、馬場尾インター用地の地域連携施設で算出した手法を用い、地域連携施設に係る駐車台数を合わせて算出する。

なお、候補地 C~E は前面道路に近接して商業系施設の立地が見られるため、対象区間距離を十分にとれないが、休憩機能としての道の駅、SA のみ対象とし、対象区間距離を設定した。その結果を以下に示す。

図表 3-40 駐車台数及び駐車場面積

計画地	駐車場 (主要施設)		駐車場 (地域連携施設)		業務用駐車場		駐車場合計	
	台数 合計 (台)	面積 合計 (㎡)	台数 合計 (台)	面積 合計 (㎡)	台数 合計 (台)	面積 合計 (㎡)	台数 合計 (台)	面積 合計 (㎡)
候補地 A	59	1,937	50	2,166	10	257	119	4,360
候補地 B	95	3,037	69	3,017	10	257	174	6,311
候補地 C	50	1,641	50	2,166	10	257	110	4,064
候補地 D	50	1,641	50	2,166	10	257	110	4,064
候補地 E	86	2,806	69	3,017	10	257	165	6,080

(出所) 各種資料をもとに株式会社日本総合研究所作成

図表 3-41 駐車台数（車種別）

計画地	主要施設					地域連携施設				
	合計 (台)	小型車 (台)	身障者 (内数) (台)	大型貨物 (台)	バス (台)	合計 (台)	小型車 (台)	身障者 (内数) (台)	大型貨物 (台)	バス (台)
候補地 A 旧山香中学校用地	59	52	(2)	6	1	50	35	(1)	11	4
候補地 B 馬場尾インター用地	95	85	(2)	9	1	69	48	(3)	16	5
候補地 C 三川錦江橋近郊	50	44	(1)	5	1	50	35	(1)	11	4
候補地 D 住吉浜私有地	50	44	(1)	5	1	50	35	(1)	11	4
候補地 E 塩田交差点付近	86	76	(2)	9	1	69	48	(3)	16	5

(出所) 各種資料をもとに株式会社日本総合研究所作成

③ 敷地規模

馬場尾インターの地域連携施設で算出した手法を用い、地域連携施設の規模を算定する。その結果を、以下に示す。

図表 3-42 敷地規模

計画地		トイレ	休憩所・道路 情報提供施設	レストラン	物販・直売所	管理施設 (主要施設)	管理施設 (地域連携施設)	施設面積合計
候補地 A	旧山香中学校用地	120	140	400	270	313	300	1,543
候補地 B	馬場尾インター用地	120	140	500	270	313	300	1,643
候補地 C	三川錦江橋近郊	120	140	400	270	313	300	1,543
候補地 D	住吉浜私有地	120	140	400	270	313	300	1,543
候補地 E	塩田交差点付近	120	140	500	270	313	300	1,643

(出所) 各種資料をもとに株式会社日本総合研究所作成

(5) 候補地の比較分析

整備可能な候補地の抽出にあたっては、3段階の抽出プロセスを経て行った。

初めに道の駅の登録条件「主要幹線上にあること」を満たす候補エリアを抽出した。

次に候補エリアの中から、取得の容易性及び事業者ヒアリングを受けて候補地を複数リストアップした。

さらに各候補地について、①事業者からみた事業性、②行政としての政策面との整合性、③考えうる様々な評価項目からの客観評価、という3つの視点から、それぞれ評価を行った。

i. 杵築市の主要幹線道（整備可能エリア）の概要

初めに道の駅の登録条件「主要幹線上にあること」を満たすエリアを抽出する。

杵築市には、主要幹線道路として国道が3本通っており、山香地域を縦貫する国道10号と杵築地域を東西に走る国道213号バイパス及び国道213号が整備されている。

それぞれの国道沿線エリアの特徴は以下のとおりである。

ア：国道10号エリア

- － 別府・日出方面と県北・北九州方面を結ぶ幹線道路の沿線である。
- － 東九州自動車道の全線開通により交通量が減少傾向にある。
- － 既存関係施設としては、A-Coop、峠たていしの館、立石山ドライブインなどがある。
- － 民間交通機関との結節性は弱い。

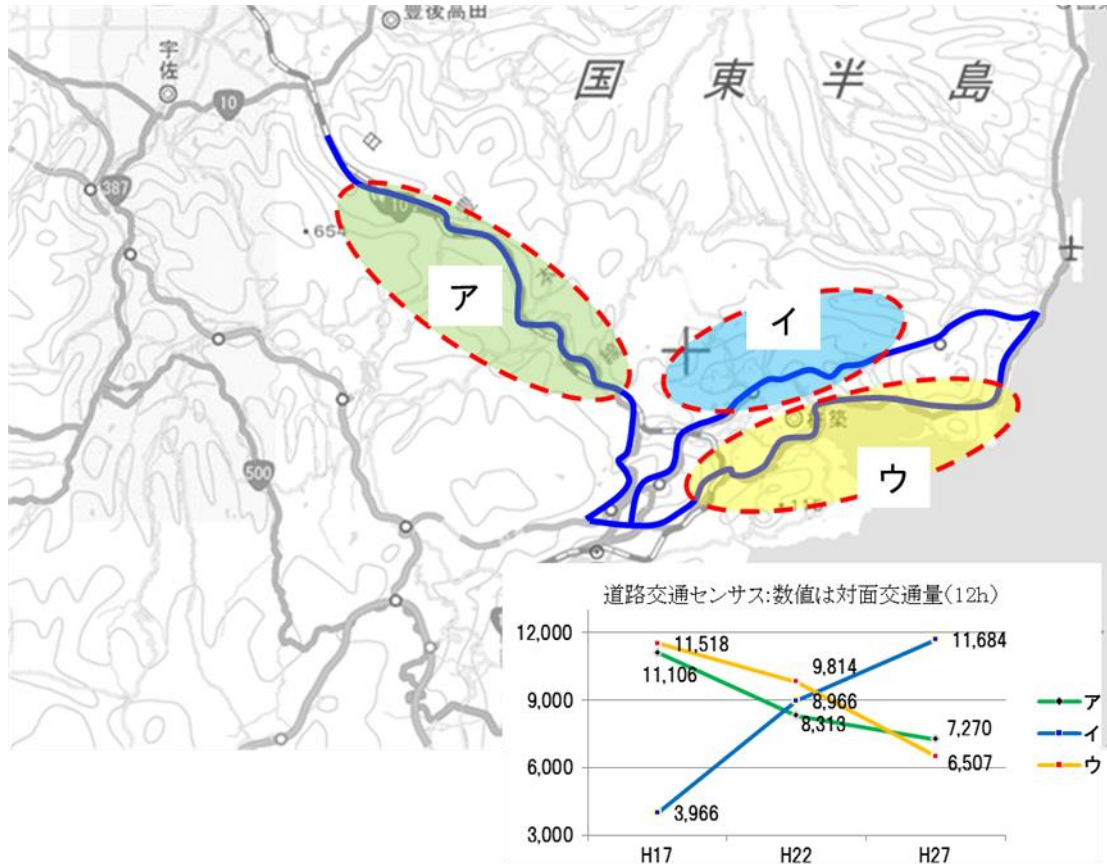
イ：国道213号バイパスエリア

- － 別府・日出方面と大分空港を結ぶ自動車専用道路の沿線である。
- － バイパス無料化に伴い交通量が増加している。
- － 近隣に相原PAがあるものの、片側のみである。
他に既存関係施設はなく、新たなPA・IC設置は当面はないと思われる。
- － 杵築ICでは空港バスと結ばれている。

ウ：国道213号エリア

- － 別府・日出方面から市街地を経由し大分空港を結ぶ幹線道路。
- － バイパス無料化に伴い交通量が減少。塩田交差点付近は横ばいである。
- － 開発が進み、既存商店は多いが、ドライバーの休憩場所となるPAは見当たらない。
- － 民間交通機関が入っている路線である。

図表 3-43 杵築市の幹線道（整備可能エリア）の概要①（3つのエリア）



(出所) 各種資料をもとに株式会社日本総合研究所作成

ii. 候補地の抽出

上記 3 エリアから、取得の容易性と事業者ヒアリング結果を元に候補地を以下 A～E について 5 箇所リストアップした。

<候補地>

ア：国道 10 号エリアから

A 旧山香中学校用地

イ：国道 213 号バイパスエリアから

B 馬場尾インター用地

ウ：国道 213 号エリアから

C 三川錦江橋近郊

D 住吉浜私有地

E 塩田交差点付近

図表 3-44 杵築市の幹線道（整備可能エリア）の概要②（候補地 A～E）



(出所) 各種資料をもとに株式会社日本総合研究所作成

各候補地の特徴は以下のとおり。

A 旧山香中学校用地

概算面積：10,500 m²、所有：市有地、用地標高：88m、

中山間地の山香地域に立地。病院や温泉、商業施設などの複数の施設が近隣にある。

図表 3-45 候補地 A 旧山香中学校用地地図



(出所) 各種資料をもとに株式会社日本総合研究所作成

B 馬場尾インター用地

概算面積：13,000 m²、所有：県有地、用地標高：43.5m、

杵築 IC 傍に立地。大分空港、別府市は勿論、山香や杵築中心部にもアクセス性は良い。

図表 3-46 候補地 B 馬場尾インター用地



(出所) 各種資料をもとに株式会社日本総合研究所作成

C 三川錦江橋近郊

概算面積：10,000 m²、所有：民有地、用地標高：3.5m、

杵築地域の川沿いに立地。近隣にはロードサイド型の複数の商業施設が集まっている。

図表 3-47 候補地 C 三川錦江橋近郊地図



(出所) 各種資料をもとに株式会社日本総合研究所作成

D 住吉浜市有地

概算面積：6,500 m²、所有：民有地（地権者から譲渡意向）、用地標高：2.0m、
杵築地域の海岸部に立地。バーベキュー施設が近隣にある。



(出所) 各種資料をもとに株式会社日本総合研究所作成

E 塩田交差点付近

概算面積：6,500 m²、所有：民有地、用地標高：1.7m、
杵築地域の中心部に立地。観光客が多く、複数の観光施設や商業施設などが近隣にある。



(出所) 各種資料をもとに株式会社日本総合研究所作成

iii. 評価方法、評価の視点の設定

各候補地の評価にあたっては、①事業者の視点でみた事業性、②行政に求められる政策面との整合性、③多様な評価項目から見た客観性の3つの観点から検討を行った。

図表 3-50 各候補地の評価の軸（全体）

評価の軸	評価の視点	候補地を複数の視点から比較・分析
①事業者の視点 でみた事業性	事業者が運営しやすい環境が整っているか？ (事業参画の可能性を広げ、優良な事業主体を呼び込む)	
②行政に求められる 政策面との整合性	本市が抱える課題の解決や、国土政策(各省庁が掲げる政策目標・目指すべき方向性)を実現できる場所であるか？ (道の駅の登録の受けやすさ、補助の可能性拡大を狙う)	
③多様な評価項目 からみた客観性	多様な視点からみても事業推進に支障はないか？ (道の駅自体の魅力・価値、事業の実現性の観点を考慮)	

(出所) 株式会社日本総合研究所作成

① 事業者の視点でみた事業性からの評価

道の駅での運営実績を有する事業者に対して行った後述のヒアリング調査結果から得られた意見をもとに以下の評価軸および評価の視点を設定した。

図表 3-51 事業者の視点でみた事業性からの評価の視点設定

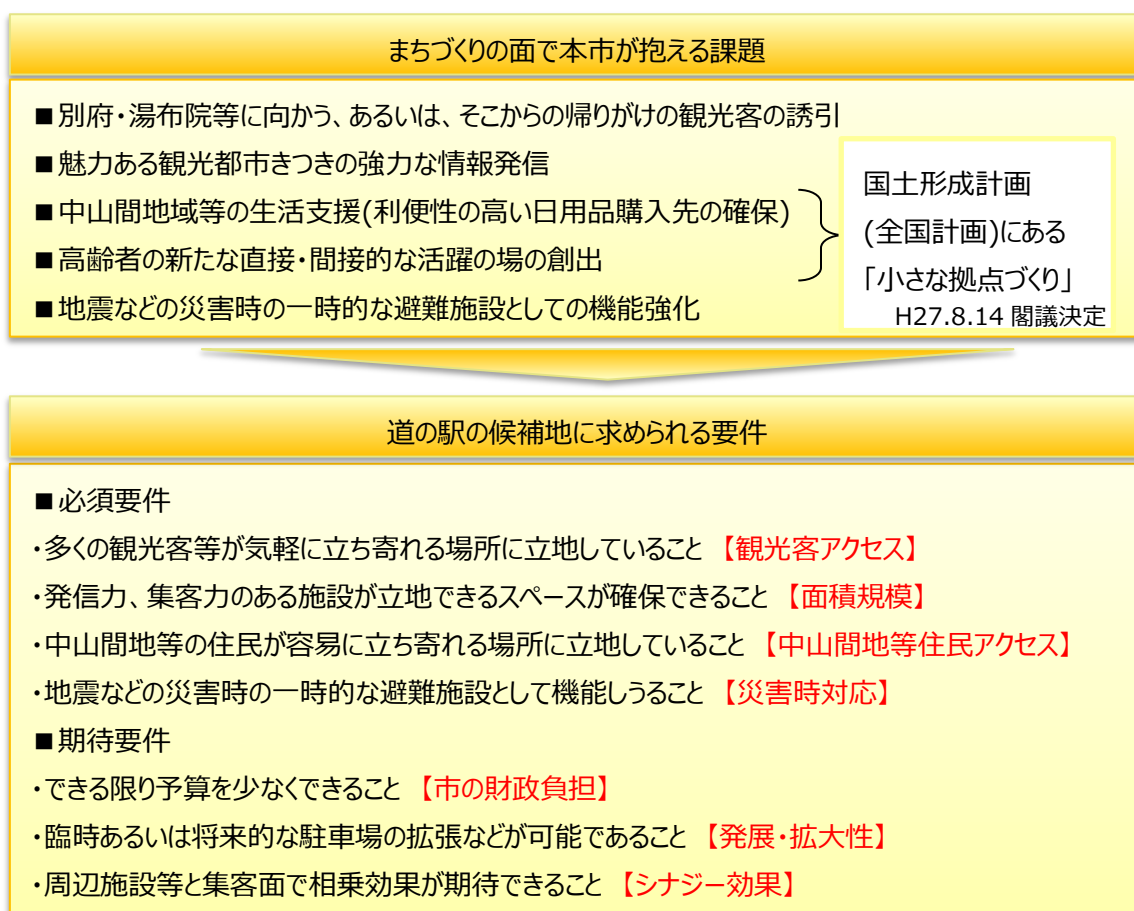
情報ソース	評価軸	評価の視点（出された意見）
事業者ヒアリングから「建設地の条件について」の事業者回答を整理	アクセス性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 幹線道路沿いに立地していることが望ましい ・ 近隣に道の駅があっても IC 付近が最も望ましい
	交通量	<ul style="list-style-type: none"> ・ 元々交通量の多い立地の方が望ましい
	10 km 圏内の人口規模	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域住民からの収入を安定した収益基盤とすべき（観光客は季節変動もあり収益面では上積要素）
	敷地の広さ	<ul style="list-style-type: none"> ・ 可能であれば敷地面積 30,000 m²、建築面積 2,000 m²、駐車場 200～300 台程度あることが望ましい

（出所）株式会社日本総合研究所作成

② 行政としての政策面との整合性からの評価

今回整備する施設においては、まちづくりの観点から、本市が抱える課題の解決や、国土政策を実現できることが重要となってくる。具体的には、新たな観光拠点としてにぎわいととも、高齢者の生きがい創出、中山間地域支援、災害対策推進など、市の課題解決に直接的、間接的に寄与できる施設として道の駅が機能することを期待しており、それらの機能を全て実現しうる地点に道の駅を立地させる必要がある。そこで、本市が抱える課題及び国土形成計画との関連の棚卸しを行い、候補地に求められる要件として、以下の評価の視点を設定した。

図表 3-52 行政としての政策面との整合性からの評価の視点設定



(出所) 株式会社日本総合研究所作成

③ 多様な評価項目からみた客観評価

①②において設定してきた政策面、事業性の2評価にて用いた評価の視点も含めながら、考える多様な評価として、以下の評価の視点を設定した。

図表 3-53 多様な評価項目からみた客観評価の視点設定

評価軸	評価の視点
土地条件	・用地面積は十分確保できるか。 ・用地取得は容易か。等
交通条件	・交通量 = 賑わいポテンシャルはあるか。 ・市内外(市内買物難民 / 市外買物客)からのアクセス性はあるか。等
防災条件	・津波等の災害に十分耐えるか。 ・被災時の連携先はあるか。等
社会・経済条件	・十分な集客を見込めるか。 ・他施設とシナジー効果を発揮できるか。等
機能・拡張条件	・城下町等の市内主要拠点への回遊性は容易か。 ・複数の魅力的な機能を備えられる拡張性があるか。等

(出所) 株式会社日本総合研究所作成

iv. 評価結果

iii. 評価方法、評価の視点の設定における①～③の3つの視点の各評価項目より評価した結果は以下のとおりとなった。

① 事業者の視点でみた事業性からの評価

事業者の視点でみた評価項目として、アクセス性、交通量、半径10km圏内の人口規模、敷地の広さが挙げられた。それぞれの評価結果については以下のとおりとなった。

【アクセス性】

主要な幹線道路沿いに立地していることが事業者の回答では求められていた。

各候補地は、ii.候補地の抽出で述べたように、主要な幹線道路沿いでの立地がそもそも抽出条件であるため、候補地 A～E 全てでアクセシ性を満たしている。

その中で、候補地 B 馬場尾インター用地については、事業者が特筆していたインター付近であるため、最もアクセシ性を満たしているものと評価できる。

【交通量】

候補地の集客能力の重要な指標として、元々交通量があることが事業者の回答では求められていた。

本市の交通量調査によると、各候補地の交通量は、多い順に候補地 B→A→E→D（C は不明）であった。

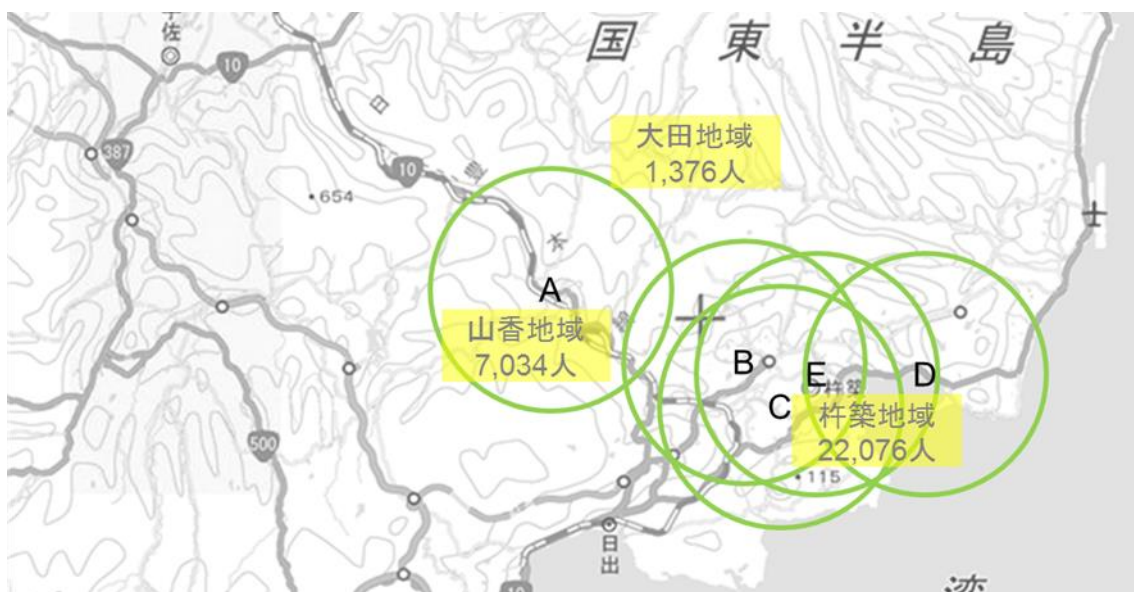
【半径 10 km 圏内の人口規模】

同じく候補地の、特に地域内からの集客能力の重要な指標として、地域住民からの収入を安定した収益基盤とすべき点が挙げられる。観光客は季節変動もあり収益面では計算しづらいことから、事業者としては半径 10 km 圏内の人口規模を重視するものである。

各拠点について、半径 10 km 圏と地域ごとの人口規模（本市：平成 28 年 3 月末時点の人口）を重ね合わせたのは下表である。

候補地 A は山香地域を中心にカバーし、候補地 B～E は人口規模が大きい杵築地域を中心にカバーする結果となった。

図表 3-54 各候補地から半径 10 km 圏の人口規模状況



(出所) 各種資料をもとに株式会社日本総合研究所作成

【敷地の広さ】

候補地の事業規模及び拡張性に係る指標として、敷地面積の広さがある。事業者からは、可能であれば敷地面積 30,000 m²、建築面積 2,000 m²、駐車場 200～300 台程度あることが望ましいという意見が出た。

今回の候補地 A～E で上記条件を満たすものはなかったが、より広い敷地面積を有しているという条件で評価すると、広い順に候補地 B (13,000 m²) → A (10,500 m²) → C (10,000 m²) → D・E (6,500 m²) となった。

【評価結果】

以上の評価結果を整理すると、事業面からの評価では、候補地 B 馬場尾インター用地が最も評価が高かった。

図表 3-55 ①事業者の視点からみた事業性からの評価結果

候補地					
評価軸	ア. 国道 10 号 エリア	イ. 国道 213 号 バイパスエリア	ウ. 国道 213 号エリア		
	A 旧山香中学校 用地	B 馬場尾インター 用地	C 三川錦江橋 近郊	D 住吉浜 私有地	E 塩田交差点 付近
アクセス性	道路沿いに 立地	IC 付近に立地 道路沿いに立地	道路沿いに 立地	道路沿いに 立地	道路沿いに 立地
交通量	普通	多い	少ない	少ない	少ない
10km 圏内	やや少ない (山香地域)	多い (杵築地域)	多い (杵築地域)	多い (杵築地域)	多い (杵築地域)
敷地の 広さ	やや狭い (敷地 10,500 m ²)	やや狭い (敷地 13,000 m ²)	やや狭い (10,000 m ²)	狭い (6,500 m ²)	狭い (6,500 m ²)
総合評価					

(出所) 株式会社日本総合研究所作成

② 行政としての政策面との整合性からの評価

行政の視点でみた評価項目としては、大きく必須要件と期待要件とで大別される。必須要件には、観光客アクセス、中山間地等住民アクセス、災害対応、面積規模が挙げられた。また期待要件には、市の財政負担、発展・拡大性、シナジー効果が挙げられた。それぞれの評価結果については以下のとおりとなった。

《必須要件》

【観光客アクセス】

多くの観光客等が気軽に立ち寄れる場所に立地していることが行政の視点では求められていた。

観光客の往来すなわち観光動線が多い立地にあるのは、国道 213 号バイパスの杵築インターチェンジに隣接する候補地 B、観光拠点である本市中心部の城下町に位置する候補地 E が該当する。また、中山間地ではあるが付近に温泉がある候補地 A も評価できる。

その中で、魅力ある観光都市として別府や湯布院に往来する観光客を取り込むためには、その交通動線上に立地していること、すなわち国道 213 号バイパスのインターチェンジ近傍に立地していることが望ましい点から、候補地 B 馬場尾インター用地が最も評価できる。

【面積規模】

発信力、集客力のある施設が立地できるスペースが確保できることが行政の視点では求められていた。

広い敷地面積を有していると候補地は、①同様、敷地面積の広い順に候補地 B→A→C→D・E となった。

【中山間地等住民アクセス】

人口減少社会において中山間地等の住民にとっては、生活必需品の確保等が今後大きな困難になっていくことが懸念される（買い物難民の発生）。そのため生活支援の観点から中山間地等の住民が容易に立ち寄れる場所に立地していることが行政の視点では求められていた。

中山間地である山香や大田地域近傍に立地しているのは、山香地域の候補地 A となる。

【災害時対応】

地震などの災害時の一時的な避難施設として機能しうることが行政の視点では求められていた。

南海トラフ地震等の津波の影響が懸念される本市では、津波に対する対策が求められているため、用地標高が高い地域の方が災害対応という面では望ましい。用地標高順に候補地を整理すると、候補地 A (88m) →B (43.5m) →C (3.5m) →D (2.0m) →E

(1.7m) となり、候補地 A 及び B が避難地域として機能しうると評価できた。

《期待要件》

【市の財政負担】

本市は観光、高齢者の生きがいづくりといった多様な効果の実現を目指して実施されるものである。一方で可能な限り財政負担を抑えることも求められている。ここでは、特に整備費に着目し、評価を実施した。

その観点では、市有地である候補地 A と民有地だが地権者から譲渡意向がある候補地 D が評価できる。一方、インフラ整備が必要となる候補地 B と安価だが賃貸または買い取りが必要となる候補地 C は候補地 A や D よりは用地取得コストが高くなる。なお、本市中心部にある民有地の候補地 E については、地価が高いため、最も高額となる。

【発展・拡大性】

臨時あるいは将来的な駐車場の拡張などが可能であることも重要な要素となる。

候補地自体の面積が大きく、かつ条件しだいで周辺用地の取得が可能である候補地 B が最も評価が高くなる。次いで体験施設、コミュニティスペースなど、追加できても 1 つ程度となる候補地 A と E となり、追加できてもコミュニティスペース程度と拡張性が低い候補地は C と D となった。

【シナジー効果】

周辺施設等と集客面で相乗効果が期待できる点も重要な要素となる。

近隣に関連施設の集積があるのは、候補地 A（近隣に温泉、公園、病院、商業施設）、候補地 C（近隣にロードサイド型の商業施設が集積）、候補地 E（本市の中心部にあるため近隣に観光施設や商業施設が集積）となった。

また、各方面との連携が容易な場所に立地する候補地 B も比較的高い評価となった。

【評価結果】

以上の評価結果を整理すると、政策面からの評価では、候補地 B 馬場尾インター用地が最も評価が高かった。次点は候補地 A 旧山香中学校用地となった。

図表 3-56 ②行政としての政策面の整合性からの評価結果

		候補地				
		ア. 国道 10 号 エリア	イ. 国道 213 号 バイパスエリア	ウ. 国道 213 号エリア		
評価軸		A 旧山香中学校 用地	B 馬場尾インター用 地	C 三川錦江橋 近郊	D 住吉浜 私有地	E 塩田交差点 付近
必須要件	観光客 アクセス	中山間地である 付近に温泉はあり △	の ためアクセス良好 ○	観光動線から 離れている △	観光動線から 離れている △	観光地のため アクセス良好 ○
	面積規模	普通 △	普通 △	全体は広大だ が面積は普通 △	やや狭い △	やや狭い △
	中山間地 等住民 アクセス	中山間地に立地 ○	中山間地からも アクセス悪くない △	海岸沿いの ため遠い △	海岸沿いの ため遠い △	中心地のため 遠い △
	災害対応	比較的高地 ○	比較的高地 ○	津波被災懸念 △	津波被災懸念 △	津波被災懸念 △
期待要件	市の 財政負担	市有地につき、 負担不要 ○	取得費用不要 インフラ整備必要 △	用地は賃貸 又は買取必要 △	地権者から 譲渡意向あり ○	用地取得が 高額、困難 △
	発展・ 拡大性	追加できても、 1 機能程度 △	各種機能拡張に 対応可能 ○	拡張性低い △	拡張性低い △	追加できても、 1 機能程度 △
	シナジー 効果	温泉・公園・病院 が近隣に立地 ○	ゲートウェイ機能に 期待 ○	ロードサイド型 商業施設集積 ○	付近に施設の 集積見当らず △	観光、商業 施設等集積 ○
総合評価		○	○	△	△	△

(出所) 株式会社日本総合研究所作成

③ 多様な評価項目からみた客観評価

先述の①②の事業面及び政策面の2つの評価にて用いた項目に加え、考えうる多様な評価項目から、評価を行った。評価項目としては、土地条件、交通条件、防災条件、社会・経済条件、機能・拡張条件とした。それぞれの評価結果については以下のとおりとなった。

【土地条件】

用地面積が十分確保できること、及び、用地取得が容易であることを評価の視点とした。

結果、用地面積が十分確保できるのは、①②同様、広い順に候補地 B→A→C→D・E となった。

一方、用地取得が容易であるのは、②同様、候補地 A と D→B と C→E となった。

以上から、土地条件が良好な順に整理すると、候補地 A→B・C・D→E となった。

【交通条件】

集客能力の面から、交通量があること、市内外からのアクセス性が高いことなどを評価の視点とした。

結果、各候補地の交通量は、①同様、多い順に候補地 B→A→E→D (Cは不明) であった。

一方、アクセス性については、②同様、候補地 B、次いで候補地 A・E という結果となった。

以上から、交通条件が良好な順に整理すると、候補地 B→A・E→C・D となった。

【防災条件】

津波の回避、また、地震・津波等、災害時の緊急対応の容易性などを評価の視点とした。

津波の回避については、②同様、用地標高の点から、候補地 A 及び B が評価が高い。

一方、災害時の対応の容易性からは、近隣に自衛隊駐屯地等がある候補地 A と、道路管理施設や近隣市町村との連携が期待できる候補地 B となった。

以上から、防災条件を備えているのは、候補地 A 及び B となった。

【社会・経済条件】

十分な集客を見込めること、及び他施設とシナジー効果を発揮できることなどを評価の視点とした。

結果、候補地 A (商業施設の神田楽市利用客や長距離ドライバーが想定顧客)、B (通勤者や観光等幅広い想定顧客)、C や D (ショッピングセンターのサンリブ等の利用客が想定顧客)、E (サンリブ等の利用客や観光客が想定顧客) と各候補地とも一定の想定顧客を見込める評価となった。

一方、他施設とシナジー効果を発揮できるのは、②同様、近隣に関連施設の集積がある候補地 A・C・E と各方面との連携が期待できる立地 (ゲートウェイ機能) である候補地 B と

なった。

以上から、社会・経済条件を備えているのは、候補地 A・B・C・E となった。

【機能・拡張条件】

城下町等の市内主要拠点への回遊性が容易であること、及び複数の魅力的な機能を備えられる拡張性があることなどを評価の視点とした。

城下町等の市内主要拠点への回遊性が容易であるのは、城下町自体に立地している候補地 E であり、交通結節点である候補地 B もやや回遊性がある評価となった。

一方、複数の魅力的な機能を備えられる拡張性があるのは、②同様、拡張性の高い順に候補地 B→A・E→C・D となった。

以上から、機能・拡張条件が良好な順に整理すると、候補地 B・E→A→C・D となった。

【評価結果】

以上の評価結果を整理すると、多様な評価項目からの評価では、候補地 B 馬場尾インター用地が最も評価が高かった。次点は候補地 A 旧山香中学校用地となった。

図表 3-57 ③多様な項目からみた客観評価の評価結果

候補地					
評価軸	ア. 国道 10 号 エリア	イ. 国道 213 号 バイパスエリア	ウ. 国道 213 号エリア		
	A 旧山香中学校 用地	B 馬場尾インター 用地	C 三川錦江橋 近郊	D 住吉浜 私有地	E 塩田交差点 付近
土地条件	規模は普通程度 取得は容易(市 有地)	規模は普通程度 取得は県側との 交渉が必要	規模は広大 取得は賃貸/ 買収要	規模やや狭い 取得は容易 (譲渡)	規模やや狭い 取得は困難、 高額
交通条件	交通量中程度 観光動線やや遠 中山間地に立地	交通量多い 駅・空港・城下町・ 中山間地接続良し	交通量不明 観光動線及び 中山間地遠い	交通量少ない 観光動線及び 中山間地遠い	交通量中程度 城下町に立地 中山間地遠い
防災条件	標高高く津波 被災低い 近隣には自衛隊 駐屯等	標高高く津波被災 低い 道路管理、近隣市 町との連携等期待	津波被災懸念 近隣に連携 拠点無	津波被災懸念 近隣に連携 拠点無	津波被災懸念 近隣に連携 拠点無
社会・ 経済条件	神田楽市・温泉・ 公園・病院と シナジー	近隣集客施設ない が、通勤者や観光 客等、地域内外に 幅広く対応	S C利用客 商業施設等と シナジー	S C利用	S C、観光客 商業施設等と シナジー
機能・ 拡張条件	拡張性 1 施設 追加程度も 回遊性高い	体験施設、公園、 コミュニティスペースなど、 幅広く対応可能、 回遊性はやや低い	拡張性は低い 回遊性低い	拡張性は低い 回遊性低い	拡張性 1 施設 追加程度も 回遊性高い
総合評価					

(出所) 株式会社日本総合研究所作成

v. 整備可能エリアの検討結果のまとめ

iv.①～③における、それぞれの評価結果を整理すると以下のとおりとなる。

iv.①事業者の視点でみた事業性からの評価では、候補地 B が最も評価が高かった。

iv.②行政としての政策面との整合性からの評価では、候補地 B が最も評価が高く、次いで候補地 A であった。

iv.③多様な評価項目からみた客観評価では、候補地 B が最も評価が高く、次いで候補地 A であった。

図表 3-58 整備可能エリアの検討結果のまとめ

評価の軸	評価結果	現時点での結論
事業者の視点からみた事業性	馬場尾インター用地の評価が高い	国道 213 号バイパスエリア 馬場尾インター用地が 候補地として有望
行政としての政策面との整合性	馬場尾インター用地が最も評価が高い 次点は旧山香中学校用地	
多様な評価項目からみた客観性	馬場尾インター用地が最も評価が高い 次点は旧山香中学校用地	

(出所) 株式会社日本総合研究所作成

以上、3つの視点から評価を行った結果、その全てにおいて最も評価の高かった候補地は、イ. 国道 213 号バイパスエリアの候補地 B 馬場尾インター用地という結果となった。

第4章 調査業務の結果＜2＞事業運営主体にかかる調査分析

(1) 事業形態に関する調査

i. 大分県内の道の駅の事業形態

本業務内で検討中の道の駅については、実現すれば杵築市内では初の事例となる。そこで、まずは県内の先行事例を調査し本市の参考とするものである。

県内の道の駅の事業形態は以下のとおりとなっている。ほぼ全ての道の駅に指定管理者制度が導入されており、さらに非公募で第三セクターが運営者となっている事例が多い。

図表 4-1 県内の道の駅の事業形態

自治体名	道の駅名	事業形態	運営者
宇佐市	いんない	指定管理（公募）	（有）エイト（市内事業者）
大分市	さかのせき	老朽化で取り壊し後、NPO 法人さかのせきまちづくり協議会が市から土地を借り受け、自己資金で飲食・物販コーナーを建設・運営	
中津市	なかつ	指定管理（非公募）	（株）道の駅なかつ（三セク）
	やまくに	指定管理（公募）	ナバヤ食品工業（有）
	ほんやば （耶馬トピア）	指定管理（非公募）	（有）はばたき（三セク）
日田市	かみつえ	指定管理（非公募）	（有）かみつえグリーン商事（三セク）
	おおやま	指定管理（非公募）	（株）おおやま夢工房（三セクだったが、平成28年度に完全民営化）
	中津江 （鯛生金山）	指定管理（非公募）	（一財）中津江村地球財団（三セク）
佐伯市	やよい	指定管理（非公募）	（株）道の駅やよい（三セク）
	うめ	指定管理（非公募）	（株）うめ（三セク）
	かまえ	指定管理（非公募）	（株）かまえ町総合物産サービス（三セク）
竹田市	たけた	指定管理（非公募）	（一社）農村商社わかば（三セク）
	すごう	指定管理（非公募）	
	なおいり （ながゆ温泉）	指定管理（公募）	竹田市農産物等直売所長湯おんせん市場運営協議会／竹田市観光ツーリズム協会
豊後大野市	みえ	指定管理（非公募）	（有）道の駅みえ

	おがた (原尻の滝)	指定管理 (非公募)	(株) 道の駅原尻の滝
	あさじ	指定管理 (非公募)	(有) あさじまち地域振興公社
	きよかわ	指定管理 (非公募)	(有) 清川ふるさと物産館夢市場
	おおの	指定管理 (非公募)	(株) 道の駅おおの
由布市	ゆふいん	指定管理 (非公募)	(有) ゆふいん道の駅
国東市	くにさき	指定管理 (公募) (直売所、物産館各々)	(有) 夢咲茶屋 (直売所)、(有) くにさき街づくり会社 (物産館)
	くにみ	指定管理 (公募) (農産物直売所とオートキャンプ場を一体管理)	国見町商工会
玖珠町	くす (童話の里くす)	指定管理 (公募)	(一社) くすみち (三セク)

(出所) 各自治体・道の駅ホームページより株式会社日本総合研究所作成

ii. 事業スキームの整理

i の県内道の駅の現況、及び他自治体での道の駅の整備・運営に関する事業スキームとしては、以下の手法が挙げられる。

- A PFI (BTO)
- B DBO
- C 公設民営 (指定管理者等)
- D 公設公営

A PFI (BTO)

PFI 事業とは、公共施設等の建設、維持管理、運営等について、民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して行う事業手法である。地方自治体等が直接事業を実施するよりも効率的かつ効果的に公共サービスを提供することが可能とされている。このうち、BTO 方式は、民間事業者が公共施設等を建設後、所有権を地方自治体に移転した上で、維持管理、運営を担う方式である。

道の駅を PFI により整備した事例は、以下のとおり数例である。また、道の駅いぶすき、道の駅水の郷さわらなどは都市公園や河川整備など、道の駅以外の公共整備も併せて行っている事業である。PFI は民間事業者にとって資金調達や SPC 設立等のコストがかかる手法であるため、事業規模の小さい道の駅単体の事業では採用しにくいことが想定される。

図表 4-2 PFI 手法で整備された道の駅

事業名（道の駅名）	設置者	開業年	特徴
指宿地域交流施設整備等事業 （道の駅いぶすき）	鹿児島県指宿市	平成 16 年 10 月	都市公園整備事業の一環として、地域交流施設を併せて整備。
（仮称）道の駅ようか整備事業 （道の駅ようか但馬蔵）	兵庫県養父市	平成 18 年 12 月	IC 近接。
佐原広域交流拠点 PFI 事業 （道の駅・川の駅 水の郷さわら）	国 / 千葉県香取市	平成 22 年 4 月	堤防や河川管理施設、河川環境施設とともに地域交流施設を整備。
笠岡市笠岡バイパス道の駅地域振興施設整備等事業 （道の駅笠岡ベイファーム）	岡山県笠岡市	平成 23 年 8 月	国・市が設置する道の駅内の地域振興施設。
函南「道の駅・川の駅」PFI 事業 （道の駅伊豆ゲートウェイ函南）	静岡県函南町	平成 29 年 5 月（予定）	道の駅と展望歩道橋の整備・運営事業。

■ PFI による道の駅整備事例：道の駅伊豆ゲートウェイ函南（静岡県函南町）



所在地	静岡県函南町塚本字西穴田、大久保及び王子地内
設置年	平成 29 年 5 月開業予定
設置者／管理運営者	設置者：函南町 管理運営者：いずもかんなみパートナーズ株式会社
整備運営スキーム	PFI 事業（BTO 方式、サービス購入型・一部独立採算型、維持管理運営は 15 年間） ※物産販売所、飲食施設、付帯事業（コンビニ）については PFI 事業者が独立採算で運営する予定。
総事業費	約 23.6 億円（落札額）※社会資本整備総合交付金を活用予定
規模	敷地面積：約 13,280 m ² 建物延床面積：北側 1,734 m ² （2 階建）、南側 152 m ² （予定）

施設概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駐車場：115台（うち大型車11台、身障者用3台、EV車2台）他に従業員用33台、バイク20台、自転車10台。 ・ トイレ、交通安全情報施設、観光情報案内施設 ・ 地域活性化機能：物産販売所、飲食施設、交流施設、自由通路ほか。 ・ 防災機能：防災備蓄倉庫、非常用発電設備 ・ その他：コンビニエンスストア（付帯事業）
特徴	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平成26年11月から事業者を公募し、平成27年3月に事業者を選定。 ・ 事業者募集に際しては、応募グループ等の組成の円滑化を促すため、事業への参画を希望する町内外の企業の名称や連絡先をホームページで公表した。 ・ 農産物販売については、出荷者協議会を設立し、生産者は協議会に加入することで道の駅での委託販売ができる形式としている。

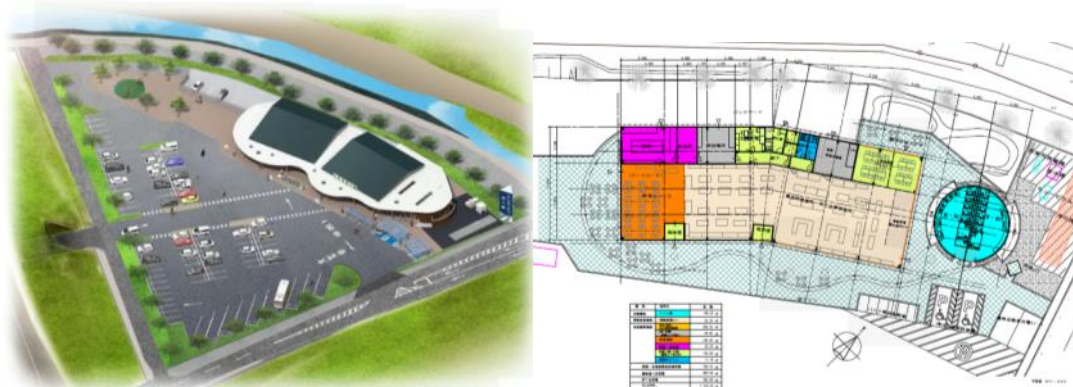
（出所）函南町ホームページ、同事業の公募資料

B DBO

道の駅をDBOで整備した事例は、例えば以下の2件がある。DBOは官が整備費用を施設引渡し時点で支払い、民間事業者が資金調達をする必要がないため、民間事業者にとってはPFIよりも取り組みやすい事業方式と言える。明確な法的位置づけもないため、手続き的にもPFIより簡易に進めることができる。ただし、京丹波町のように、PFI法に準じて事業を実施する場合には、実施方針の公表や特定事業の選定など、PFI法に則った手順で進める場合もある。

事業名（道の駅名）	設置者	開業年	特徴
（仮称）ハイウェイテラス・京たんば整備事業（道の駅京丹波味夢の里）	京都府京丹波町	平成27年4月	自動車道のPA整備に合わせて地域振興施設を整備。
木更津市「道の駅」整備事業	千葉県木更津市	平成29年秋頃（予定）	圏央道と国道が接続する立地を生かした広域交流拠点の整備。

■ DBOによる道の駅整備事例：木更津市「道の駅」整備事業



所在地	千葉県木更津市下郡字杉戸地内
設置年	平成 29 年秋頃に開業予定
設置者／管理運営者	設置者：木更津市 管理運営者：(株)TTC、(株)ヤマト、(一社)地域みらい創造研究所のグループ
整備運営スキーム	DBO 方式（維持管理運営は概ね 15 年間）
総事業費	(市財政負担の上限額) 設計／約 2,800 万円、建設／約 4 億 7,000 万円 ※ 維持管理には指定管理料として年額 3,000 万円を見込む。事業者はこの他に施設の売上、自主事業運営による売り上げを収入とすることができる。 ※ 建設費には農山漁村振興交付金（農水省）を活用予定。
規模	敷地面積：約 9,488 m ² 建物延床面積：853.54 m ²
施設概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駐車場 ・ トイレ：17 器（うち多機能トイレ 1 器） ※他に地域振興施設利用者用トイレとして施設内トイレがある。 ・ 情報発信・観光案内センター ・ 農林水産物・加工品等物販施設 ・ 飲食施設
特徴	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平成 28 年 2 月から事業者を公募し、4 月に事業者を選定。観光土産品の企画開発、テナント店の開発・運営などを手がける事業者を代表とするグループが選定され、6 月に基本協定を締結した。

(出所) 木更津市ホームページ、「道の駅」整備事業公募資料

C 公設民営（指定管理者等）

自治体が道の駅を整備し、民間事業者や第三セクター等を指定管理者として指定する手法である。国土交通省の資料によれば、道の駅の管理・運営者は、指定管理者等が約 4 割、第三セクターが約 3 割となっているが、第三セクターが設置者となっている道の駅は 1%にも満たない（同資料で 8 箇所）。その他の第三セクターは、指定管理者として道の駅の管理・運営を担っていると考えられる。

なお、施設整備に合わせて指定管理者を募集することが一般的であるが、近年は施設整備に維持管理・運営の視点を活かすという観点から、施設整備前に指定管理予定者を募集するというパターンも見られる。岐阜県大野市、茨城県阿見町などが同手法を採用している。

図表 4-3 管理・運営者別の道の駅数

管理・運営者	箇所数	構成比率	備考
自治体	158	15.7%	
第三セクター	312	31.1%	
財団法人等へ委託	89	8.9%	観光施設管理協会、地域振興財団等
指定管理者等	445	44.3%	JA、民間会社 等
合計	1004	-	

(出所) 国土交通省「道の駅について」(平成 25 年 9 月)

D 公設公営

自治体が道の駅を整備し、指定管理者ではなく住民団体等に運営を任せる事例も見られる。

例えば、滋賀県東近江市の道の駅「奥永源寺 溪流の里」は、地域住民有志が「溪流の里サポーターズ」を立ち上げ、イベントの企画・運営、週 1 回の市場の運営等に参加している。同事例は、廃校舎を活用して道の駅を整備するとともに、市役所出張所、市民サロン、出張診療所などを併設しており、「小さな拠点」施設として地域交流の拠点としての役割を担っていると考えられる。

iii. 事業主体の可能性について

A 民間事業者

全国の他道の駅で事業主体となっている民間事業者については、事業スキームにもよるものの、本事業における事業展開も一定程度期待できる。複数の道の駅での運営実績がある、あるいは PPP 事業に積極的な事業者としては、以下の事業者が挙げられる。

ただし、道の駅事業については、地域貢献や新規事業進出等を目的として、それまで道の駅の運営実績のなかった事業者が参画することも珍しくない。例えば（仮称）ハイウェイテラス・京たんば整備事業で選定事業者（代表企業）となったサンダイコー株式会社は地元のスーパーマーケット事業者である。地域の有力企業や地域活性化に熱意を持つ事業者は、運営事業者の候補として可能性を探る必要があると考えられる。

図表 4-4 道の駅の管理運営実績がある民間事業者

	事業者名	実績等
九州内	(株) グッドスタッフ (熊本市)	人材派遣、ビルメンテ、アウトソーシング、農業生産推進事業を手がける企業。九州内では熊本県と鹿児島県に拠点がある。 「おおむた道の駅花ぶらす館」をはじめ、九州内で複数の指定管理業務を受託。

	(有) エイト (宇佐市)	道の駅いんない (宇佐市) の指定管理を受託。ビルメンテ、飲食店の経営、不動産賃貸・管理等の企業。(葬祭場、福祉施設等の指定管理もしている。)
その他	大和リース (株) / 大和ハウス工業 (株) (大阪市)	学校や健康増進施設等の PFI で代表企業としての実績多数。
	シダックス大新東ヒューマンサービス (株) (東京都渋谷区)	道の駅としては「越後出雲崎天領の里」(新潟県出雲崎町)、「サーモンパーク千歳」(北海道千歳市) の運営を行っている。
	(株) TTC (静岡県熱海市)	テナント店の開発・運営、観光土産品の企画開発等、食のテーマパークの開発・運営等の企業。DBO で整備予定の木更津市道の駅の事業者として選定された。
	(株) ダイナック (東京都新宿区)	道の駅としては「まくらがの里こが」(茨城県古河市)、「針 T.R.S」(奈良市)、「(仮称) 大野」(岐阜県大野町) の運営を行っている。
	アクティオ (株) (東京都目黒区)	道の駅としては「中条」(長野市)、また類似の施設として岩国市の観光物産交流センターなどの運営を行っているほか、全国で多様な施設の指定管理を手がける。

(出所) 株式会社日本総合研究所作成

B 第三セクター等

第三セクターが運営する道の駅は数多いが、出資構成などはそれぞれ異なる。道の駅は地域交流の拠点という位置づけがあることから、地域の多様な主体、特に農協や商工団体等の産業団体が出資している第三セクターが多い。また、住民個人からの出資を募ることで、地域で盛り立てる道の駅を目指す事例もある。

図表 4-5 道の駅を運営する第三セクター

自治体名	法人名	出資構成
大分県中津市	(株) 道の駅なかつ	中津市 (100%) が出資
	(有) はばたき	中津市 (約 81%) 他が出資
大分県日田市	(有) かみつえグリーン商事	日田市 (約 78%) 他が出資
	(一財) 中津江村地球財団	日田市 (約 82%) 他が出資
大分県佐伯市	(株) 道の駅やよい	佐伯市 (約 77%) 他が出資
	(株) うめ	佐伯市 (約 52%) 他が出資
	(株) かまえ町総合物産サービス	佐伯市 (約 40%) 他が出資
大分県竹田市	(一社) 農村商社わかば	竹田市 (約 96%) 他が出資

大分県玖珠町	(一社) 童話の里くすみち	玖珠町 (100%) が出資
愛媛県内子町	(株) 内子フレッシュパークからり	内子町 (50%)、農協、町民が出資
宮崎県延岡市	(株) 北川はゆま	延岡市 (93.9%) ほかが出資
青森県横浜町	(株) よこはまロマン創社	横浜町、横浜町農協、横浜町漁協、横浜町森林組合、横浜町商工会が出資
岐阜県美濃市	(株) 美濃にわか茶屋	美濃市 (60%)、中濃森林組合、めぐみの農協、長良川中央漁業組合、美濃商工会議所
栃木県佐野市	(株) どまんなかたぬま	佐野市 (81.4%)、佐野農業組合、金融機関などが出資。
鳥取県岩見町	(株) いわみ道の駅	岩美町、JA 鳥取いなば、岩美町商工会、鳥取県漁協、田後漁協、岩美町観光協会、町民 (参加意識を高める取組として出資者を公募)

(出所) 各道の駅ホームページ、各自治体財政データ、大分県平成 26 年度市町村財政概要より

株式会社日本総合研究所作成

(2) 事業運営主体となりうる事業者の調査

これまでの調査を踏まえ、本事業の運営主体となりうる事業者について、対面ヒアリングを実施し、事業参画意欲、実施した場合のコスト・体制、各事業者の特性を踏まえて、適合性を比較分析した。

i. 調査の目的

- ✓ 本事業について、民間事業者の参画意向及び参画のための条件を把握する。
- ✓ 官民連携手法検討に際しての留意点を把握する。
- ✓ 事業に対する基本的な事項を伝えることにより、民間事業者の関心を惹起させる。

ii. 調査対象者

道の駅や直売施設の運営実績を持つ事業者、PPP 事業に積極的な事業者を九州内外から抽出した。

① 九州内

- ・ 道の駅の運営実績を有する企業：1 社
- ・ 市内で指定管理者の運営実績を有する企業：1 社
- ・ 近隣地域を拠点とする小売事業者：2 社

② 九州以外

- ・ 道の駅及び PPP 事業の実績を有する企業：4 社

iii. 実施期間

平成 28 年 10 月～平成 29 年 1 月

iv. ヒアリング事項

調査対象者にヒアリングした事項は、以下のとおり。

① 道の駅の整備について

- ・ 複数の候補地がある場合、建設地としてより重視するポイント（交通量、防災性、周辺施設・・・）

② 道の駅の事業コンセプトについて

- ・ 「集客・にぎわいの創出」を目標の一つとして設定することについて
- ・ 「住民のくらしを支える拠点づくり」を目標の一つとして設定することについて

- ・「高齢者の生きがい・健康づくり」を目標の一つとして設定することについて
- ・「災害時・緊急時の支援体制の充実」を目標の一つとして設定することについて

③ （上記、コンセプトを踏まえ）事業内で実現したい機能について

- ・ 興味・関心のある機能
- ・ 機能検討の際に市が配慮・認識すべきと考える事項 等

④ その他（自由意見）

- ・ ①～③以外での本事業についての期待、懸念事項
- ・ 本事業に関連した市への要望事項 等

v. 調査結果

調査結果を、以下のとおりに分類のうえ、とりまとめた。

- A 事業参画のための要件について
- B 事業コンセプトに対する意見
- C 本事業への導入が考えられる仕組みについて

A 事業参画のための要件について

事業参画の要件に関する意見は、実施拠点と事業スキームに大別できる。

ア. 実施拠点に対する意見

事業実施地点に関してはアクセス、交通量等を判断材料として決定するとの意見が出されたが、総合的に判断すると、民間事業者は馬場尾インター用地が最も魅力的であると判断する可能性があることが分かった。

民間事業者等から寄せられた主な意見

- ・ 杵築 I C であれば、交通量は多いことに加えて近隣にスーパー等の競合がないため、立地は良いと考える。3 方向の道路から集客を見込めることは強みである。
- ・ アクセスの良さ、交通量を重視する。道路沿いに立地している方が有利である。新たに道の駅をつくることで集客するというよりは、元々交通量が多い立地の方が好ましい。
- ・ 防災上のリスクも参画する際の重要な判断基準となりうる。防災を踏まえた検討地が選定されることを強く望む。
- ・ 10km 圏内の人口規模が重視である。
- ・ 観光客向けの道の駅とする場合、I C 付近であることが必須条件である。トラックではなく、一般客の交通量が 1～2 万台程度あるのであれば収益性が見込める可能性がある。

- ・ ICから無料で降りられるのであれば、さらに条件は良い。近隣に道の駅があったとしても、IC付近が最も条件が良い。
- ・ 馬場尾インターはいいと思う。一点、城下町の手前で観光客の足を止めてしまう点については何らかの方策があったほうがいいと思う。
- ・ 周辺の居住者数などではなく、車で来やすいことが重要。大型の車でも入りやすい、余裕のある駐車場（2.7m×5.8m 程度）が望ましい。加えて観光客がどれだけ通るか。前面道路を通るのがバンやトラックだけでは呼び込むのが難しい。

イ. 事業スキームに関する意見

事業スキームに関しては、DBO方式に期待するなど具体的な意見もあった。道の駅全体の運営に関する民間事業者の関与度や長期的な運営を考慮した事業スキームの検討が必要となる。

民間事業者等から寄せられた主な意見

- ・ 本市での道の駅の想定事業規模は数億円というレベルであるとする、建設部分でのコスト削減ができる部分も小さく、PFIで事業を実施するメリットが小さくなるのではないかと。民間事業者としても、SPCの設立や資金調達などの負担を負ってまで参画するメリットが小さい。
- ・ 第3セクターでの運営では自主性が欠け、マイナス要素となる。生産者にも経営者意識を持たせるべき。
- ・ 本事業に参画する場合、道の駅全体の指定管理者として参画したい。（リスクを負ってでも、各テナントに対する発言権を持ちたい。）
- ・ 施設の長期的な運営を見据えて、早めに運営者を含めて検討を進めることが成功の鍵である。
- ・ 公共関与度合の事前段階での明確化が重要。特に非収益施設の施設整備費／維持管理費に関して、公共側の金銭的支援の条件合意の必要がある。
- ・ 道の駅にはアピールする素材をどう売っていくかをコントロールする機能が必要であり、3セクではこのような機能は果たせない。複数社がグループを組成するPFIは運営者がイニシアティブを取れるとは限らず、道の駅にはそぐわない。また、資金調達が必要なPFIでは応募者も少なくなる。そうなるとう運営者が設計、施工、運営までを主導することができ、また、民間のノウハウを十分に入れられるのはDBOしかなく、実際当社が関わっている案件はほとんどがDBOである。

B 事業コンセプトに対する意見

事業コンセプトに関しては多岐に渡るため、以下 4 点に分類した上で整理した。

ア. 集客・にぎわいの創出

杵築市独自の「食」のコンセプト等、地域の特産品を利用し、独自性を出せば観光客の取り込みができる可能性があることが分かった。

民間事業者等から寄せられた主な意見

- ・ みかん、しいたけ、ジビエ、米、山香牛、牡蠣、お茶・紅茶等、独自の「食」のコンセプトを入れ込むことが重要。
- ・ 行政が推している観光資源とのシナジーが不可欠。特産品の掘り起こしが重要。特産品の品揃え、ここならではのものが必要。世界農業遺産等は可能性がある。
- ・ 特産品の掘り起こし、独自性の創出が成功の鍵となる。
- ・ コンビニは、例えば飲料品販売などの面で競合し、顧客を食い合うリスクがある。地元住民向けとしては良いが、観光客は基本的に地元の特産物を求めてくる。
- ・ 特産品に独自性があり、豊富な品揃えが見込めるのであれば、大面積の直売所での運営も可能。
- ・ 杵築市に年間 35 万人の観光客がいるということだが、リピーターはいないはず。コンセプトに食事がなければリピーターは見込めない。1 ヶ月に 1 度でもリピーターが見込めると大きい。その意味でも土日の顧客獲得が重要である。
- ・ 観光振興・集客機能については、観光情報発信において、立命館アジア太平洋大学（A P U）を活用しながら、アジア圏へ杵築の観光情報を発信していくと良い。

イ. 住民のくらしを支える拠点づくり

地元住民向けの機能を持たせなければ安定した収入が見込めないとの意見が出された。一方、観光客向け／地元住民向けの共存については各社意見が別れることもあり、慎重な検討を要する。

民間事業者等から寄せられた主な意見

- ・ 出入りが激しい観光客相手よりも地元密着型の道の駅としなければ安定した収入が見込めない。
- ・ 直売所とコンビニは競合するよりは、お互いに付加価値をもたらす。そもそも直売所にはコンビニ商品は置かない。また、コンビニがあった方が来客数は増えるだろう。
- ・ コンビニは夜間の売上が大きく、トラックの運転手がターゲットとなる。日用品等がよく売れる。売上が食い合うということはない。
- ・ コンビニは、他の機能と競合し、顧客を食い合うリスクがある。地元住民向けとしては良いが、観光客は基本的に地元の特産物を求めてくる。

- ・ コンビニは深夜の交通量を考慮してから検討するべきだろう。直売所の一部に生活用品を置く程度でも良いのではないか。
- ・ 観光客向けのみの道の駅とした場合、季節によって集客にバラ付きが生じてしまうことに加え、旅行会社に対して営業活動が必要となる（例：観光バスの立ち寄り）。
- ・ 観光客か、地元住民かということではなく、例えば平日は観光客が 20、地元住民が 80 で、金～月曜日は観光客が 200、地元住民はそのままというのが理想。
- ・ 行政側で決めつけず、運営者が方針を立てることが望ましい。

ウ. 高齢者の生きがい・健康づくり

積極的に高齢者を雇用できると回答した企業が複数社存在した。加工所についてはやり方次第であるが、採算性の問題もあり、慎重な検討が必要である。

民間事業者等から寄せられた主な意見

- ・ 高齢者の雇用や加工所の運営はやり方次第で事業にはプラス材料となる可能性がある。
- ・ 商品のガイド、調理等、高齢者の活躍の場となる可能性はある。当社では 80 歳代の高齢者雇用もしている。
- ・ 移動販売車に自社の生鮮食品などを載せ、買い物困難者に届けるような事業展開をイメージできる。ドライバーも高齢者を雇うことができ、地域の見守りも兼ねる。
- ・ 高齢者には地元農業経験者が多いため、生産者との繋がりがあることがメリット。一方、接客に関しては若い人の方が良い。
- ・ 高齢者の活動の場を提供すればよい。田植え、草刈り、収穫など、参加費をとって活動してもらい、代わりに収穫物や加工品を提供する。ただし、どこまで農家と連携できるかが課題。
- ・ 高齢者の活用や交流の場として、コミュニティスペースがあるとよい。特別な道具ではなく、冷蔵庫やシンクなど家庭にある道具を揃えておけばよい。
- ・ 高齢者が集える文化施設があってもよいのではないか。
- ・ 介護事業は既に実施している。今回の道の駅事業も介護の側面が強い事業であり、できることはあると思う。

エ. 災害時・緊急時の支援体制の充実

民間事業者が積極的に防災機能の必要性を求めているのではなく、あくまでも行政が担う機能の一環として捉えていることが分かった。過度な投資はリスクーだが、短期の待避所としては可能性があると思われる。

民間事業者等から寄せられた主な意見

- ・ 防災上の観点は重要ではあるが、自治体側が検討する部分であり、事業者としてどうこう考えるところではない。

- ・ 防災にも関心はある。太陽光等もあった方が良い。導入するのであれば整備当初時が良い。
- ・ 災害時に店舗にあるものを提供すること、といった条件を事業者募集時に提示しておくだけでよいと考える。周辺住民の水の準備などは行政がやるべきことである。
- ・ 防災上の事業リスクも判断基準となりうる。災害を踏まえた検討地が選定されることを望む。指定管理者の場合、客を守るための役割が求められることがある。

C 本事業への導入が考えられる仕組みについて

杵築市の特産品・独自文化の価値を高めることや、民間事業者のノウハウを発揮できる事業の仕組みをつくる工夫をする必要があることが分かった。

民間事業者等から寄せられた主な意見

- ・ 杵築市は武家屋敷の文化。そこが杵築市の強み。レストランを隣接させることで芝居を観に来た客を取り込め、売上の相乗効果が見込める。
- ・ レストランは普通のメニューでもよいが、何か地域の特産物を使って工夫しないと、ストーリーが広がらない。
- ・ もっとも気になるのは地元の農産品がうまく集まるかどうかである。現状の直売所でも品が集まっていない。元々、他の道の駅に持って行っている商品をきつきの道の駅に変更してもらうのはハードルが高い。生産量を増やすとなると新規就農者なども必要となり、指導から始まる息の長い話になる。
- ・ 他の道の駅と連携するよりも、独自性を出してリピーターを確保すべきである。
- ・ 1次産業が2次・3次産業をやろうとしても、結局は販路開拓などの課題がありうまくいかない。3次産業から1次産業・2次産業にアプローチする6次産業化が必要である。
- ・ 以前、市内大田地区の組合員から「物は作れても足がなくて出荷できない」という話があり、集荷に回っていたこともあった。なので、現在、計画中のコミバスを貨客混載にして道の駅や加工所を周っていくアイデアは非常にいいように感じる。
- ・ 当社が運営する施設では、直売所で売れ残った野菜を全て買い取っている。余った野菜は併設する温泉で店頭販売し、7割程度を売り捌いている。残り3割はレストランで使うこととしている。
- ・ 今回の規模では機能をあれもこれも入れ込むことは難しい。例えば直売所に力を入れるのであれば、レストランはファストフードまでとしておくようなイメージ。

vi. まとめ

事業者調査の結果、以下のような点が明らかとなった。

【A：事業参画のための要件について】

- ・ 民間事業者からはアクセス性、交通量等から馬場尾インター用地での事業実施を望む声が多数。
- ・ 事業スキームに関しては、DBO方式をはじめ官民連携手法により本事業を推進できる可能性あり。

【B：事業コンセプトに対する意見】

- ・ 他の道の駅と差別化を図るための特産品の開発、「食」のコンセプトを作り出すことなど、杵築市独自の地域資源を掘り出していくことが重要。
- ・ 道の駅の安定した運営のためには地元住民を固定客として獲得しておくことが重要。
- ・ 高齢者の雇用を通じた生きがい・健康づくりに関しては、高齢者による商品開発、加工所との一体運営など、事業の付加価値化への期待から興味関心あり。

【C：本事業への導入が考えられる仕組みについて】

- ・ 直売所やレストランの機能を持たせる場合には、地元の農家から農産物を集めるかという点がポイント。
- ・ ひと・ものを運ぶ仕掛けとしてコミュニティバスを活用する方法はユニークであり、期待。バス事業の運営にも興味、関心あり。

第5章 調査業務の結果＜3＞整備運営に関する事業スキームの検討

(1) 官民連携事業としての道の駅事業を推進する必要性

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いう公共的な目的を果たすことが、まずは前提となる。一方で、道の駅は地域振興への寄与という目的も担っている。特に、近年、後者の目的、効果の部分が注目されており、道の駅は地域活性化の重要な施設であるとの認識が一般的となっている。

現在、道の駅の設置数は全国で1,000を超えており、年間数十億円の売上規模がある施設から1,000万円程度にとどまるものなど、収益性に差が開いており、道の駅以外の類似集客施設を含めて、利用者確保の競争も激しさを増している。

このような状況を鑑みても、行政内部のノウハウだけでは、高い集客力を長期間にわたって維持することは困難であり、本事業における民間事業者との連携は必須と考える。

一方で、本市の場合は、道の駅を集客目的としてだけでなく、高齢者の生きがいづくりに活用するための加工所との連携、あるいは城下町地区に人の流れを呼び込むための情報発信基地化、ゲートウェイ化など、公共性の高い機能の付加も目指しており、様々な複合的な機能を同時に実現、推進していくためにも、官民が一体となって事業を進めて行く必要がある。

(2) 整備運営に関する事業スキーム検討にあたっての前提の整理

本事業は、単なる集客・にぎわいの促進を目指すものではなく、高齢者雇用、生活支援、災害時対応の充実といった様々な効果を期待して実施されるものである。

よって、官民連携のスキームを考えた場合、いくつかの点に留意する必要がある。

- ・ 地場の産品を活用した商品の開発やプロモーションが必要となる。
- ・ 高齢者の雇用を積極的に行う必要がある（産品開発などを行う廃校等を利用した加工所の運営も一体的に実施する可能性）。
- ・ 災害時にも避難所として機能する必要がある。

また、これらに加えて、道の駅という施設の特性として、

- ・ 駐車場、トイレなどの基本機能が必要となる。
- ・ 大規模な開発を伴う事業とはならない（事業規模は大きくない（詳細、（4）にて記載））。

以上のような特性さらに前述の民間事業者の意見を踏まえた場合、事業スキームは以下のような方向性で検討する必要がある。

- 事業規模が大きくないため民間資金活用のニーズ、メリットが小さく、整備費は市が負担する方向とする。
- 事業の成功には地場産品の販売、産品開発等がポイントとなり、地元企業の積極的関与を必須とする。

特に、地元企業の積極的関与の部分については、地元精通し、かつ商品開発、プロモーションなどの能力を有する「（仮称）地域商社」を本市や地元企業出資のもと立ち上げる予定としている。

地域商社は、具体的に、本市の小規模な農家、事業者等で作られる特産品を大都市圏の百貨店に売り出す販路を構築する、また、ニーズの高い新たな商品を開発するなど、市の卸・商社的な機能を担う事業体となることを目指している。また、併せて、地域商社は本市のふるさと納税に関する事務手続きの機能を担うといった計画もあり、地域の活性化に資する政策の中心的役割を担う事業体として育成していく方針である。

この地域商社のような取組を実現している自治体は全国でも少なく、医療介護費用の削減モデルと合わせた官民連携による道の駅の整備を絡めた事業スキームの実現は、地方都市が抱える課題を解決する先進的なモデルとなりうる。

(3) 整備運営に関する事業スキームの方向性

前項で整理した方向性から、本事業のスキームとしては、DBO、DB+O、第3セクター方式などが考えられる。また、指定管理と設計を一体型とするDO方式も現実としてありうる。

また、これら4つの事業スキームに地域商社をどのように組み込むかが本事業の大きな特徴であり、そこの連携方策を検討する。

(4) 各事業スキームの特徴

前項で示した、本事業のスキームとして考えられるDBO、DB+O、第3セクター、DO方式、それぞれについて、メリット・デメリット、さらに地域商社との連携の可能性の面から、その特徴を整理した。

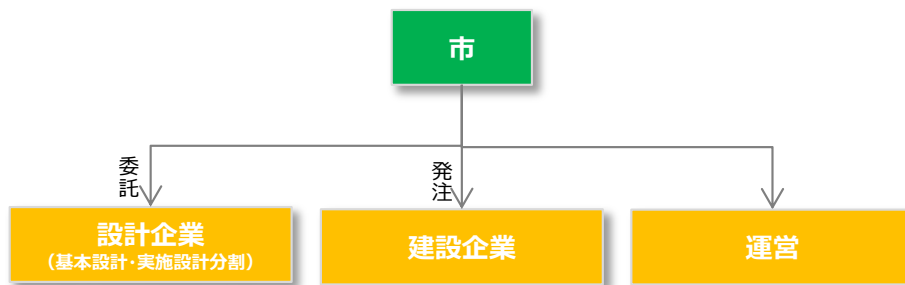
i. 従来方式（直営方式）の特徴

官民連携スキームを検討するにあたって、まずは従来方式（直営方式）の特徴を整理することとした。

本方式のメリットとしては、管理運営責任が明確となり、事業の信頼性・継続性が高くなる点、あるいは政策実現に向けての事業運営を行いやすい点などが挙げられる。

一方で、本方式のデメリットとしては、管理運営の視点が設計・建設に反映されないため、管理運営が非効率になる、事業環境に応じた雇用形態の柔軟な対応等が難しい、施設運営ノウハウがない場合が多く収益の確保、拡大が行いにくい点などが挙げられる。また、設計・建設・運営段階で分割発注となるため行政側の発注手続き負担が増大する、あるいは設計、建設段階の仕様発注によるコスト削減インセンティブが働きにくいといった課題が挙げられる。

図表 5-1 従来方式（直営方式）のスキームイメージ



（出所）各種資料より株式会社日本総合研究所作成

ii. DBO方式の特徴

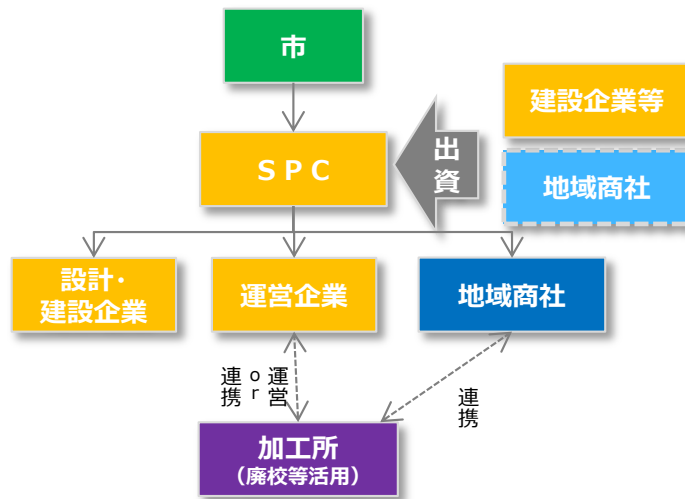
DBO方式は、整備に係る資金調達は公共が行い、民間が施設の設計・建設・維持管理・運営を一体的に行う事業方式である。

本方式のメリットとしては、一般的に長期間の運営期間を設定できる点、また、設計・建設・維持管理さらに必要に応じた付帯事業までを一体で民間に発注できることから、コストやサービスにおいて民間の創意工夫によるメリット創出が期待できる。

一方で本方式のデメリットとしては、法的な位置づけが明確ではない部分があり、仮に本方式を採用した場合、自治体内部での調整、説明に労力を要する可能性がある点などが挙げられる。

「地域商社」の関わり方については、運営会社となるSPC（特別目的会社）への出資企業として、あるいはSPCから一部委託を受ける、あるいは、その両方で参画する方向性が考えられる。

図表 5-2 本事業における DBO 方式のスキームイメージ



(出所) 各種資料より株式会社日本総合研究所作成

iii. 第3セクター方式

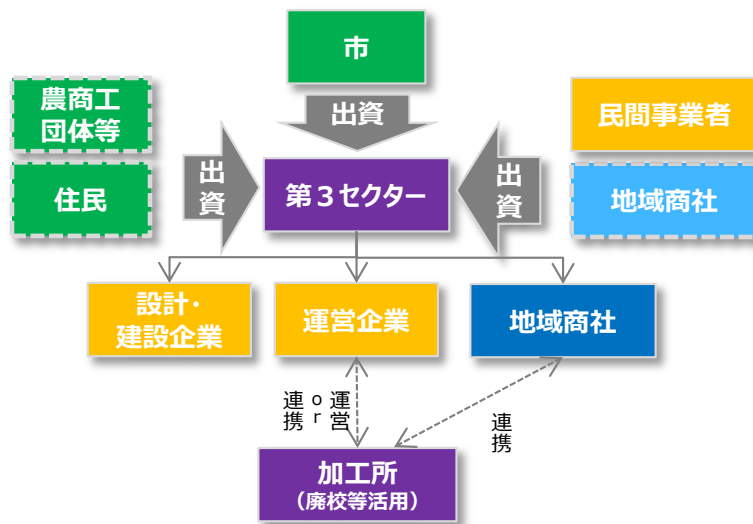
第3セクター方式は、本市と民間企業が出資をし道の駅の運営会社を設立する方法である。

本方式のメリットとしては、付帯事業までを含めた一体的な運営ができる点や本事業のように政策的な意図の強い事業においては、市が出資している会社が事業を直接運営することで、政策実現が図りやすいといった点が挙げられる。

一方で、本方式のデメリットとしては運営が半官半民組織である点から、事業自体も公共事業と民間事業の中間的な位置づけとなり、結果として官と民の責任も曖昧となり、中途半端な事業となる可能性がある点が挙げられる。

「地域商社」の関わり方については、第3セクターへの出資企業として、あるいは第3セクターから一部委託を受ける、あるいは、その両方で参画する方向性が考えられる。

図表 5-3 本事業における第3セクター方式方式のスキームイメージ



(出所) 各種資料より株式会社日本総合研究所作成

iv. DB+O 方式の特徴

DB+O 方式は、公共が設計・施工を一体で発注し、運営部分は指定管理方式等にて事業者者に任せる方式となる。なお、本方式と DBO 方式を比較した場合、DBO 方式のほうが民間ノウハウの活用という面では優位性はある。一方で本事業のような様々な政策的意図をもって実施される事業においては、特定の公益的団体を特命随意により選定する余地を残置させた方法のほうが事業をより円滑に進められる可能性もあり、その際は、本方式のほうが実施しやすい面がある。

本方式のメリットとしては、設計・施工を一体として発注することで、建築物の設計意図が詳細まで反映されるため、施設の質が高くなる点、また、スケジュール管理も容易となる点などが挙げられる。また、本市でもこれまで複数の指定管理方式での事業実績があることから、そのノウハウが活用できる点もメリットとして挙げられる。

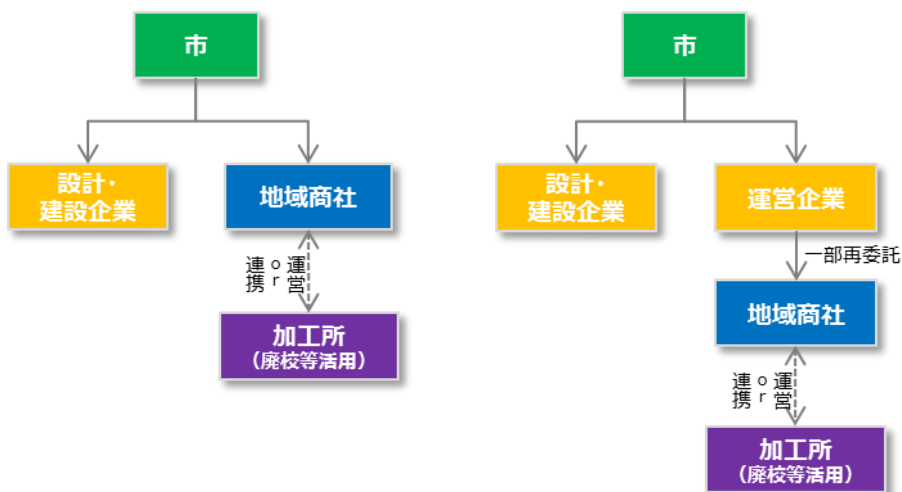
一方で、本方式のデメリットとしては、実際に運営を行う事業者と、設計・施工を行う事業者が違うため、設計・施工に、運営を行う事業者の要望や意向が反映されるとは限らず、民間ノウハウの活用が不十分となる可能性がある点が挙げられる。

(事前の運営事業者候補への意見聴取等によりノウハウを設計・施工に活かすことは可能)

「地域商社」の関わり方については、運営事業者として、あるいは、指定管理者から一部、委託を受ける形で参画する方向性が考えられる。

図表 5-4 本事業における DB+O 方式のスキームイメージ

(左：地域商社が指定管理事業者となる場合、右：地域商社が運営企業もしくは協力企業となる場合)



(出所) 各種資料より株式会社日本総合研究所作成

v. DO方式

DO方式は、指定管理方式の変則型として、指定管理者（運営事業者）と設計者を一体で発注する、もしくは指定管理者を選定したのち、指定管理者の意見を反映させながら設計を進めていく方式である。

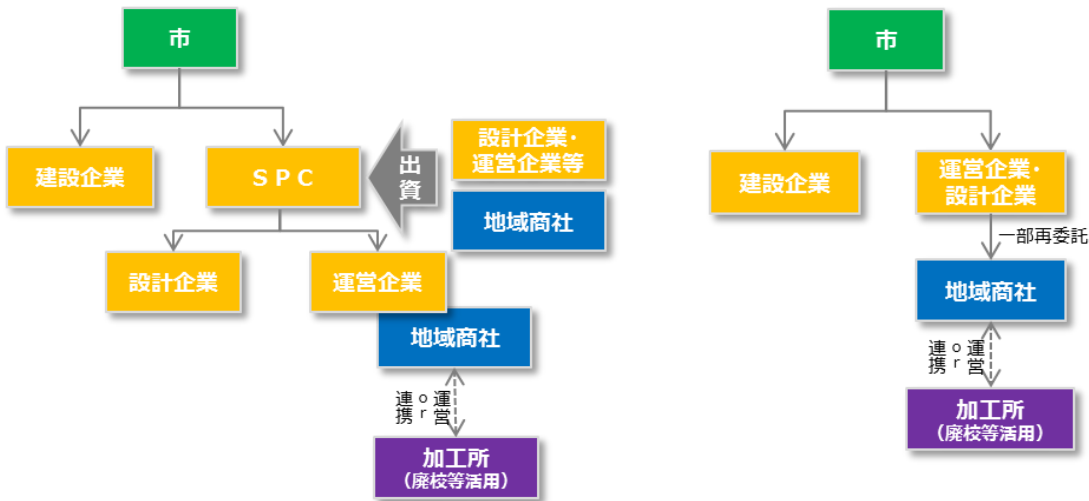
本方式のメリットとしては、指定管理方式でありながら、指定管理者の意見を反映した設計が行われることで、指定管理者がサービスを提供しやすい、すなわち質の高いサービスが提供できる施設ができる点が挙げられる。また、本市でもこれまで複数の指定管理方式での事業実績があることから、そのノウハウが活用できる点が挙げられる。

一方で本方式のデメリットとしては、特に設計と指定管理を一体で発注する方式とした場合、全国的にも実績が少ないことから、過去の指定管理事業の行政側のノウハウ、手法の適用可能範囲などの確認が必要となる。また、設計費用への影響、設計事業者と指定管理者の協議方法等を十分に勘案する必要がある。

「地域商社」の関わり方については、運営事業者もしくは指定管理を受ける企業の一部出資者として、あるいは指定管理者から一部、委託を受ける形で参画する方向性等が考えられる。

図表 5-5 本事業における DO 方式のスキームイメージ

(左：地域商社が出資+運営もしくは協力企業となる場合、右：地域商社が指定管理者から再委託を請ける場合)



(出所) 各種資料より株式会社日本総合研究所作成

(5) 事業スキームの比較分析

ここまでで示した4つの事業スキームの特徴を整理すると以下のようになる。いずれのスキームでも、「地域商社」は運営を担う会社への出資者、あるいは一部業務の受託者として参画することが可能と考えられる。

図表 5-6 本事業での各事業スキームの特徴

	継続的な事業改善期待度	コスト削減期待度	事業構築に向けた公共側の準備難易度	政策目的達成の難易度	その他留意点
従来方式	× 民間ノウハウが入りにくく、難しい。	× 民間ノウハウが入りにくく、難しい。	○ これまでの事業ノウハウが活用できる一方、分割発注のための手続負担あり。	○ 政策達成はしやすい。ただし集客など、一部機能の達成が容易ではない。	設計、建設、運営が分離されるため効率的な事業が行われにくい。
DBO方式	◎ 十分に期待できる。	◎ 十分に期待できる。	△ 同種の方式採用経験がない場合、庁内合意形成、準備に手間取る可能性あり	△ 民間側の意向が強くなる可能性あり。	本方式が法的に位置づけが曖昧な面があり、庁内説明が必要。
第三セクター方式	○ 期待できる。	△ 公共セクター管轄部分での効果は薄れる。	△ 出資等、特殊手続き有。	◎ 本市が出資するため政策意図が反映しやすい。	官と民の責任所在が曖昧になり効率的な事業とならない可能性
DB+O方式	△ 一部、期待できる。	△ 一部、期待できる。	○ 通常の指定管理手続きのノウハウを活用できる。	○ 政策意図反映に向けて障害は小さい。	先行して選定する運営企業の法的位置づけの整理
DO方式	○ 期待できる。	△ 一部、期待できる。	○ 通常の指定管理手続きのノウハウを活用できる。	○ 政策意図反映に向けて障害は小さい。	設計部分の同時公募の手順の方法等の確認が必要。

(出所) 各種資料より株式会社日本総合研究所作成

(6) 事業者募集の方法

i. 民間事業者の募集

DBO方式、DB+O方式、DO方式については、競争性を確保するため、一般的な事業者公募の手續に則って、事業者を募集することになる。なお、仮にDBO方式をPFI法に準じた手法として採用しようとする場合は、自治体の整理如何によっては、実施方針、特定事業の選定といったPFI法に基づく手續を踏む必要が生じる可能性がある点には留意が必要である。いずれも公募に当たっては、多くの民間事業者の参加を得られるよう、事前のサウンディングや説明会等により本事業について周知を図ることが望ましい。

また、上記の事業方式では、いずれも複数企業がグループを組成して応募することが多い。参加グループに地元企業の参加を求めたい場合は、応募条件として定めるほか、マッチングの機会を設けることも考えられる。例えば「(仮称)ハイウェイテラス・京たんば」整備事業(京都府京丹波町)のように、事業への参加を希望する町内外の事業者の事前登録を実施し、社名、担当者の連絡先、業種、参加形態等の情報について市ホームページ上で一覧を公表することで、入札参加者の組成を促す等の方策が想定される。

ii. 第三セクター出資者の募集

第三セクターを組成する場合、地元の農商工団体が出資することが多い。地元事業者や住民の出資を求めることもあるが、そのほとんどは地元としての事業への参画意識を高めるためのものであると考えられる。

一方で、運営を担えるような事業者を「事業パートナー」として選定し、市との共同出資により新たな第三セクターを設立することも考えられる。主にインフラ事業で先例のある方式である。民間の積極的なノウハウ提供が望める、出資割合によっては市の政策的な意向を反映できるといったメリットがあるが、一度選定したらパートナー事業者の交代が容易ではないこと、対等な立場となるため、事業者と市の意見が折り合わない場合に調整が必要であることに留意が必要である。

◆事業パートナーの公募事例：「こうち型地域還流再エネ事業スキーム」

高知県及び県内市町村(安芸市、土佐町、佐川町、黒潮町、日高村、土佐清水市)は、県内民間企業等との共同出資により6社の発電事業会社を設立。事業で得られた利益を地域で還流させる取組を進めている。

【事業スキーム】

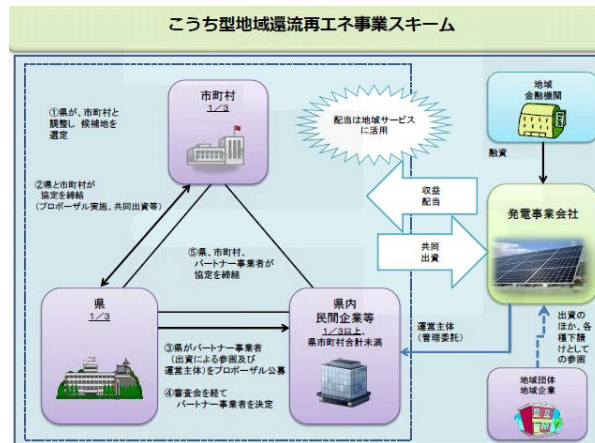
- ・県が地元市町村と調整し、市町村の遊休地を事業候補地として選定
- ・県と地元市町村が、事業実施に関する協定(基本協定)を締結
- ・基本協定に基づき、県がパートナー事業者を公募型プロポーザルにより選定

【プロポーザル参加資格】

- ・県内事業者または県内事業者によるグループ
- ・県内事業者と県外事業者（県内に事業所等を置き、県内の常勤雇用従業員が10名以上の者）によるグループ

【出資金の考え方】

- ・想定事業費の20%を出資金で確保し、3者が原則1/3ずつ負担する
- ・県と地元市町村の合計出資割合が1/2以上を確保する
- ・パートナー事業者は1/3以上1/2未満の範囲で出資額の調整を認める



(出所) 高知県ホームページ

◆事業パートナーの公募事例：広島県水道事業運営

広島県は、将来にわたって安定的な水道事業を維持するため、民間ノウハウを活用して効率的に運営できる仕組みとして、県と民間による共同出資会社の設立を決定し、公募プロポーザルによりパートナー事業者を選定した。

選定の結果、「財務面での安定性」「水道施設の運転管理・維持管理の信頼性」「リスクマネジメントの具体的提案」「コンプライアンス面の積極的な提案」などが高く評価され、水ing株式会社が選定された。平成24年9月、同社65%、広島県35%の出資（資本金6,000万円）により株式会社水みらい広島を設立。平成25年4月より、同社が指定管理者として水道施設管理運営業務を行っている。

(出所) 広島県、株式会社水ingホームページ

(7) 審査基準案の提示

i. 民間事業者の募集

民間事業者の募集にあたっては、他の道の駅事例でも共通して見られる審査基準を取り入れるほか、本事業の特徴である高齢者の活用にもノウハウがある事業者の提案を求める必要があることを考慮すると、以下のような審査基準が考えられる。

審査事項	評価項目
事業計画に関する提案	<ul style="list-style-type: none"> ・事業実施方針、実施体制 ・資金調達計画、事業収支計画 ・集客力向上のあり方 ・セルフモニタリング ・事業安定化、リスク管理方針 など
設計業務に関する提案	<ul style="list-style-type: none"> ・建築計画、構造計画、設備計画 ・外観・デザイン ・地域活性化や集客性を考慮した工夫 ・ユニバーサルデザイン ・防災への配慮 ・環境への配慮 など
建設・工事監理業務に関する提案 ※DOの場合は不要	<ul style="list-style-type: none"> ・整備スケジュール ・周辺への配慮 など
維持管理業務に関する提案	<ul style="list-style-type: none"> ・実施方針、実施体制 ・維持管理等業務 など
運営業務に関する提案	<ul style="list-style-type: none"> ・実施方針、実施体制 ・利用者サービスの向上策 ・収益性の向上策 ・地域内の関係団体等との連携 ・地域内の高齢生産者との連携 ・高齢者の生きがい創出につながる取組 など
地域貢献に関する提案	<ul style="list-style-type: none"> ・地域活性化への寄与 ・地元企業の主体的な参画 ・地元雇用 など

太字 = 本事業に特有の審査項目

ii. 第三セクター出資者の募集

地元関係団体等が出資する場合は、一般的に出資者を募集することはない。事業パートナーを募集する場合は、基本的には i の民間事業者を募集する場合の審査基準のほか、出資者として、財政状態や実績、第三セクター設立までの体制構築などについて、評価する必要があると考えられる。

第6章 調査業務の結果<4> 事業の採算性及び経済効果にかかる調査分析

(1) 事業の採算性の調査分析

本事業における採算性を把握するため、施設整備及び運営について、以下のとおり試算する。なお、第3章で整理したとおり、候補地として最も評価が高かった馬場尾インター用地について試算した。

i. 事業採算性分析にあたっての基本的考え方（試算条件）

事業採算性分析にあたっては、現時点での事業者からの見積取得は困難な状況にある。よって、以下の手法により、施設整備及び運営の概略コストの算出を試みた。

- ✓ 他自治体の規模等が類似した道の駅の事例から代替値を設定。
 - 面積規模と相関の強い項目については、前章で算定した本事業の面積により按分。
- ✓ 事例から把握できない項目に関しては、専門家等へのヒアリングを実施した。

ii. 事業採算性分析の結果（施設整備費について）

現在想定される敷地面積及び施設規模に基づいて試算した結果、施設整備費は約 8 億円となった。

図表 6-1 施設整備費

◆工事単位の整理(公共工事)		根拠		設定単価 (千円/m ²)	摘要			
工程	整備内容							
敷地整備	①宅地造成費	土工・及び整地 諸経費、設計費を含む 調整池は含まない	国土省単価を参照	6	諸経費は直工の70%を想定 土壌改良は考慮しない/地区内処理			
	②駐車場整備費	諸経費、設計費を含む デフレクタによる調整済 平面駐車場を想定	「地方公共団体の財政分析等に関する調査研究 会報告書(財団法人 自治総合センター 平成 23年3月)」一般道路舗装更新にかかる整備 単価	6	舗装替えを想定			
	③環境整備費	植栽、歩道舗装など (駐車場整備外構除く) 諸経費、設計費含む	当施設事例より(公園整備レベルを想定)	17	諸経費は直工の70%を想定			
建築物整備	④トイレ	諸経費、設計費を含む デフレクタによる調整済	「地方公共団体の財政分析等に関する調査研 究会報告書(財団法人 自治総合センター 平 成23年3月)」	350	解体費を含む/独立施設			
	⑤事務所	諸経費、設計費を含む デフレクタによる調整済	「地方公共団体の財政分析等に関する調査研 究会報告書(財団法人 自治総合センター 平 成23年3月)」公園管理規模	350	解体費を含む/独立施設			
	⑥物販 案内所 倉庫	諸経費、設計費を含む デフレクタ1.08による調整済 公共工事として1.2を乗じる	道の駅いふすきの事例(H16.10open) 地域交流施設(観光案内、物産売り場等)で255 千円/m ² (鉄骨2階、809m ²)民間整備	330	合築を想定			
解体費	⑦解体費		④～⑥との比較により設定 ※350-@330	20				
◆工事費		根拠		敷地全体	余剰面積	整備面積	整備費	単位
工程	整備内容							
敷地整備	宅地造成費 a	(敷地全体-b-c) × 6千円/m ²	◆工事単位の整理①)及び「施設規模の算 定」より	13,000	6,311	6,689	40,100	千円
	駐車場整備費 b (主要施設)	主要施設駐車場 × 6千円/m ²	◆工事単位の整理②)及び「施設規模の算 定」より			3,037	18,200	千円
	駐車場整備費 c (地域連携施設)	地域連携施設駐車場+業務用駐車場 × 6千円/m ²	◆工事単位の整理②)及び「施設規模の算 定」より			3,274	19,600	千円
	環境整備費	(敷地全体-b~eの合計) × 17千円/m ²	◆工事単位の整理③)及び「施設規模の算 定」より	13,000	7,431	5,569	94,700	千円
建築物整備 d (主要施設)	トイレ	120m ² × 350千円/m ²	◆工事単位の整理④)及び「施設規模の算 定」より			120	42,000	千円 ※解体費含む
	休憩所等	140m ² × 330千円/m ²	◆工事単位の整理⑤)及び「施設規模の算 定」より			140	46,200	千円
	管理事務所	190m ² × 350千円/m ²	◆工事単位の整理⑤)及び「施設規模の算 定」より			190	66,500	千円 ※面積は現管理事務所の建築面積1/2程度
建築物整備 e (地域連携施設)	飲食施設	400m ² × 330千円/m ²	◆工事単位の整理⑥)及び「施設規模の算 定」より			400	132,000	千円
	物販・直売所	270m ² × 330千円/m ²	◆工事単位の整理⑥)及び「施設規模の算 定」より			270	89,100	千円
解体費	管理事務所解体	660m ² × 20千円/m ²	◆工事単位の整理⑦)及び「施設規模の算 定」より			660	13,200	千円 ※公衆便所除く
	施設整備計						561,600	千円
その他設備	浄化槽(370人槽)	1式	ヒアリング調査(他事例)より				75,000	千円/式
	道路情報設備	ディスプレイ、録音等の機器、テレビ受 信等	ヒアリング調査(他事例)より				1,000	千円/式
	変電設備	外部キュービクル等	ヒアリング調査(他事例)より				10,000	千円/式
	シールド	身障者用、バイク用、EV用	ヒアリング調査(他事例)より				9,500	千円/式
	外構工事	フェンス等設置	ヒアリング調査(他事例)より				30,000	千円/式
	サイン設置	屋内外サイン	ヒアリング調査(他事例)より				8,000	千円/式
	厨房整備	冷凍・冷蔵機器、調理器具、カウンター 設置等	ヒアリング調査(他事例)より				5,000	千円/式
	給湯設備(ガス)	1式	ヒアリング調査(他事例)より				1,200	千円/式
	物販整備	陳列棚、什器等	ヒアリング調査(他事例)より				16,000	千円/式
	照明器具等	施設内照明(45箇所程度)	ヒアリング調査(他事例)より				9,600	千円/式
	太陽光発電	1式(20kW × 40万円/kWで試算)	ヒアリング調査(他事例)より				8,000	千円/式
	EV充電器+車両	1式(車両3台、蓄電池、太陽光発電 含む)	ヒアリング調査より				10,000	千円/式
	電動アシスト自転車	(※1台あたり、自転車車体約1万円、バッテリー1万円、充電 シヤード2万円)1台	ヒアリング調査より				1,000	千円/式
	管理事務所移設	駐車場を敷地内施設すると仮定	ヒアリング調査より				20,000	千円/式
その他設備計						204,300	千円/式	
工事費計						765,900	千円	
※付帯施設は、その他設備に含まれる								
◆その他初期整備費用								
設計費	1式	工事費の4%(概算)					30,636	千円/式
工事監理費	1式	工事費の1%(概算)					7,659	千円/式
その他計							38,295	
初期整備費計							804,195	千円

(出所) 各種資料より株式会社日本総合研究所作成

iii. 事業採算性分析の結果（運営費について）

前述の施設規模の条件をもとに事業運営費の概算を検討した結果、約 6,000 万円/年となった。

これらの経費を仮に事業収益ですべて賄うとした場合は（独立採算に近い形で実施するためには）、6,000 万円以上の売上総利益が必要となることを意味する。一方、売上総利益率は小売業で平均して 20～30%と言われており、6,000 万円以上の利益を確保しようとした場合、売上総利益率を 20%程度と仮定すると、3 億円以上の売上が必要となる計算となる。

図表 6-2 運営費

運営費	単位	数量	単価 (千円)	金額 (千円)	出所
運営費				23,870	
正職員人件費	人	1	5,000	5,000	ヒアリング結果による
パート人件費	人	3	3,000	9,000	"
福利厚生費				4,200	人件費×30%
雑給				5,670	25日×12ヶ月×7時間×900円×3人（通年を通じた平均的な雇用人数）
維持管理費				8,872	
施設維持管理	m	1,643	5.4	8,872	京丹波町道の駅基本計画
警備費				6,900	
敷地内警備	式	1	6,900	6,900	京丹波町道の駅基本計画
水道光熱費				12,120	
冷暖房電気料金	式	1	2,010	2,010	京丹波町道の駅基本計画における想定費用を面積按分（端数切上）
一般電気料金	式	1	3,580	3,580	"
ガス料金	式	1	1,510	1,510	"
水道料金	式	1	2,790	2,790	"
下水道料金	式	1	1,220	1,220	"
浄化槽維持費	式	1	1,010	1,010	"
修繕費				3,286	
施設修繕費	式	1	3,286	3,286	京丹波町道の駅基本計画における想定費用を面積按分
保険料				1,300	
火災保険料	式	1	1,300	1,300	京丹波町道の駅基本計画
その他				3,700	
広告宣伝費	式	1	1,200	1,200	ヒアリング結果による
通信事務費	式	1	2,500	2,500	"
合計				60,048	
※本事業で想定する施設面積	...		1,643	m	
※京丹波道の駅で想定している施設面積	...		2,300	m	

（出所）各種資料より株式会社日本総合研究所作成

iv. 事業採算性分析の結果（施設ごとの運営費算出）

運営費を主要施設と地域連携施設に按分すると、現段階では、概ね以下が想定される。

図表 6-3 施設ごとの運営費

	金額（千円）			出所
	主要施設	地域連携施設	合計	
運営費	10,400	13,470	23,870	
正職員人件費	5,000	0	5,000	駅長
パート人件費	3,000	6,000	9,000	臨時職員等（主要施設：地域連携施設＝2：1）
福利厚生費	2,400	1,800	4,200	人件費×30%
雑給	0	5,670	5,670	25日×12ヶ月×7時間×900円×3人（通年を通じた平均的な雇用人数）※レストラン・直売所のアルバイト等
維持管理費	3,094	5,778	8,872	
施設維持管理	3,094	5,778	8,872	主要施設と地域連携施設で面積按分
警備費	2,406	4,494	6,900	
敷地内警備	2,406	4,494	6,900	主要施設と地域連携施設で面積按分
水道光熱費	4,227	7,893	12,120	
冷暖房電気料金	701	1,309	2,010	主要施設と地域連携施設で面積按分
一般電気料金	1,249	2,331	3,580	〃
ガス料金	527	983	1,510	〃
水道料金	973	1,817	2,790	〃
下水道料金	425	795	1,220	〃
浄化槽維持費	352	658	1,010	〃
修繕費	1,146	2,140	3,286	
施設修繕費	1,146	2,140	3,286	主要施設と地域連携施設で面積按分
保険料	453	847	1,300	
火災保険料	453	847	1,300	主要施設と地域連携施設で面積按分
その他	1,290	2,410	3,700	
広告宣伝費	419	781	1,200	主要施設と地域連携施設で面積按分
通信事務費	872	1,628	2,500	〃
合計	23,017	37,031	60,048	-
主要施設 ……		573	m	
地域連携施設 ……		1,070	m	
施設面積全体 ……		1,643	m	
※京丹波道の駅で想定している施設面積 ……		2,300	m	

（出所）各種資料より株式会社日本総合研究所作成

v. 利用者数と売上高の見通し

次に、本事業での道の駅の利用者数と売上高の見通しを行った。

見通しを行うに当たっての方法は以下の3つの考え方に基づいて実施した。

- ※ 前面交通量から推計する方法
- ※ 交通量の内訳から積算する方法
- ※ 売上高㎡単価から推計する方法（売上高のみ）

A 前面交通量から推計した利用者数・売上高

本推計に当たり、まずは県内の既存道の駅の前面交通量と、レジ通過者数、売上高を整理した。

図表 6-4 先行事例の前面交通量・レジ通過者数・売上高

	交通量	レジ通過者数	売上高	レジ通過者数/交通量	売上高/交通量
道の駅 A	8,000 台	—	140,000 千円	—	17.5
道の駅 B	10,000 台	261,000 人	—	26.1	—
道の駅 C	10,400 台	160,000 人	90,000 千円	15.4	8.7
道の駅 D	9,400 台	115,000 人	160,000 千円	12.2	17.0
道の駅 E	9,300 台	260,000 人	310,000 千円	28.0	33.3
道の駅 F	10,200 台	230,000 人	200,000 千円	22.5	19.6
平均	9,860 台	205,200 人	180,000 千円	20.8	19.2

※道の駅 B の売上高が不明のため、交通量が比較的多い道の駅 A で代替。

※桶川市「道の駅『管理運営方針』」、南足柄市「地域振興拠点施設『（仮称）大型直売交流センター』（道の駅）事業実施計画』などで同様の手法で利用者数、売上高を推計している。桶川市の計画でも係数は利用者数 19.0、売上高 19.3 であり、ほぼ同程度の水準と言える。

（出所）杵築市調べ

レジ通過者数を交通量で除した数値の平均が 20.8、売上高を交通量で除した数値の平均が 19.2 となっており、これを本事業の候補地の交通量に当てはめると、以下のとおりとなる。

【利用者数（レジ通過者数）】

$$20.8 \times 16,234 \text{ 台} = \underline{\text{約 } 337,667 \text{ 人/年}}$$

【売上高】

$$19.2 \times 16,234 \text{ 台} = \underline{\text{約 } 3 \text{ 億 } 1,169 \text{ 万円/年}}$$

B 交通量の内訳から積算した利用者数・売上高

車種別に交通量、立寄率、平均乗員数から、利用者数及び売上高を推計した。立寄率、平均乗車員数、レジカウント率については、候補地 B 馬場尾インター用地と同じく、高速道路沿いに位置する京丹波町の道の駅整備基本計画を参照した。

なお、より詳細に推計する場合には営業時間や営業日数を勘案する必要があるが、本調査においては営業時間内に利用する台数として、16,234 台（24 時間交通量）の半数、8,117 台を見込むこととした。

【1 日当たりの立寄人数】

■乗用車

$$7,532 \text{ 台} \times \text{立寄率 } 17.5\% \times \text{平均乗車員数 } 2.3 \text{ 人/台} = \text{約 } 3,031.6 \text{ 人/日}$$

■バス

$$41 \text{ 台} \times \text{立寄率 } 25.0\% \times \text{平均乗車員数 } 27 \text{ 人/台} = \text{約 } 276.8 \text{ 人/日}$$

■大型車

$$544 \text{ 台} \times \text{立寄率 } 12.5\% \times \text{平均乗車委員数 } 1.3 \text{ 人/台} = \text{約 } 88.4 \text{ 人/日}$$

【利用者数（レジ通過者数）】

$$(3,031.6 + 276.8 + 88.4) \times 365 \text{ 日} \times \text{レジカウント率 } 38\% = \underline{\text{471,136 人/年}}$$

【売上高】

$$471,136 \text{ 人} \times \text{客単価 } 1,000 \text{ 円} = \underline{\text{4 億 } 7,114 \text{ 万円/年}}$$

(出所) 杵築市提供（車種別交通量）、京丹波町「丹波 PA（仮称）と一体的な地域振興拠点整備基本計画」（立寄率、平均乗車員数、レジカウント率）、全国「道の駅」アンケート調査報告書（法政大学地域研究センター）（客単価）

C 売上高㎡単価から推計した売上高

他事例の業態別売上高の㎡単価から、本事業での売上高を推計した。

なお、本事業の近隣道の駅については各業態の面積及び売上高が把握できなかったため、推計にあたっては、複数の道の駅の売上高㎡単価を分析している下野市「第三セクター設立構想」（道の駅を管理運営する第三セクターの設立にあたり、事業スキームや出資構成、売上高計画等を検討した構想）を参照した。同構想では、類似3施設（施設名は不明）の売上高と面積から、㎡単価を直売施設 1,119 千円/㎡、物産施設 1,823 千円/㎡、加工施設 438 千円/㎡、レストラン 232 千円/㎡としている。

■直売施設

$$1,119,000 \text{ 円/㎡} \times 270 \text{ ㎡} = 302,130,000 \text{ 円/年}$$

■飲食施設

$$232,000 \text{ 円/㎡} \times 500 \text{ ㎡} = 116,000,000 \text{ 円/年}$$

【売上高】

$$302,130,000 \text{ 円} + 116,000,000 \text{ 円} = \underline{\underline{\text{4億1,813万円/年}}}$$

※面積は本事業で想定している数値を使用。

（出所）下野市「第三セクター設立構想」

D まとめ

上記 A～C の手法で検討した結果、利用者数は 34 万人～47 万人、売上高は 3.1 億円～4.7 億円程度と見込まれる。前述の事業採算性の分析で算出した運営費から、売上規模は 3 億円以上が期待される点からも、ここでの試算結果は一つの目標となりうる。

一方、いずれも他事例の数値を参考にした手法であり、実際の利用者数や売上高は事業内容などに大きく左右されることに留意が必要である。

（再掲）

- ✓ 前面交通量から推計する手法 → 利用者数約 34 万人、売上高約 3.1 億円
- ✓ 交通量の内訳から積算する手法 → 利用者数約 47 万人、売上高約 4.7 億円
- ✓ 売上高㎡単価から推計する手法 → 売上高約 4.2 億円

vi. 事業採算性分析の結果

事業の採算性をあげていくためには以下のような視点が必要。

A 事業収入を増やす

- ・ 利用者数を増やす
 - 旅行会社と連携し、団体バスの立寄り場所としての位置づけを確保する。
 - ホームページの開設、市・観光団体・空港等との連携により、幅広く広報活動を行う。
等
- ・ 販売単価を上げる
 - 付加価値のあるオリジナル商品を開発する。 等
- ・ 取扱い品数を増やす
 - 地元産品が品薄となる時期などは市外のものも扱えるようにする。 等
- ・ 店舗以外の事業収入を確保する
 - 商品のインターネット販売等を行う。
 - ふるさと納税の返礼品へ出品する。 等

B 維持管理・運営コストを下げる

- ・ 維持管理・運営コストを抑えられる施設とする
 - 一部を半屋外（屋根つき）空間として販売やイベントに対応する、トイレの一部を屋内（営業時間内）とする等により、維持管理・運営のコストを下げる。（整備費も抑えられる可能性あり）
 - 建材、備品等はよりランニングコストのかからないものを選ぶ。 等
- ・ 効率的な人身体制とする
 - 混雑状況などによって柔軟に持ち場を変えられる体制とすることで、人件費を抑える。
等

(2) 財政負担削減効果（VFM）の評価

i. VFMとは

VFM（Value for Money）とは、PFI 事業における最も重要な概念の一つで、支払（Money）に対して最も価値の高いサービス（Value）を供給するという考え方を指す。

VFM は PFI の基本的な考え方の一つであり、PFI 事業の実施の可否を判断する重要指標として PFI 法にもその算定・評価が義務付けられている。

サービス対価型 P F I においては、「V F M(Value For Money)に関するガイドライン」を踏まえ、以下に示す式により V F M が算出される。

VFM の算定式

$$VFM = \frac{PSC - LCC}{PSC}$$

PSC (Public Sector Comparator) : 公共が自ら実施する場合の事業期間全体を通じた公共財政負担の見込額のこと。

LCC (Life Cycle Cost) : プロジェクトにおいて、計画から、維持管理、運営、修繕、事業終了までの事業全体にわたり必要なコストのこと。

VFM の評価は、PSC と PFI 事業の LCC との比較により行う。この場合、PFI 事業の LCC が PSC を下回れば PFI 事業の側に「VFM がある」、上回れば「VFM がない」ということになる。公共サービス水準を同一に設定することなく評価する場合、PSC と PFI 事業の LCC が等しくても、PFI 事業において公共サービス水準の向上が期待できるとき、PFI 事業の側に VFM があると言える。

本事業においては、PFI 事業方式（DBO 含む）を導入した場合に削減が期待される財政負担としては以下のようなものが挙げられる。

- ・道の駅内の建築物、駐車場整備費等の設計・建設費
- ・道の駅等の維持管理費
- ・道の駅等の運営費（人件費等）

ii. 本業務における財政負担削減効果及び事業費（LCC）の考え方

平成 26 年 6 月に内閣府が公表した「地方公共団体向けサービス購入型 PFI 事業実施 手続簡易化マニュアル」によれば、基本構想段階においては参考又は簡易な VFM 算定で差支 えないとともに、これにより PFI 事業の実施の是非を判断することが可能とされている。

以上を踏まえ、本調査における財政負担削減効果は、このマニュアルでいう参考 VFM とする。

財政負担削減効果（VFM）の算定式

5. PFI 事業実施プロセスの簡易化ポイント

(4) 効果的なタイミング及び方法による VFM 算定

②簡易化方策

本マニュアルで想定する対象事業は、従来方式の公共調達方式及び PFI 方式ともに過去の事例が 豊富であることから、事業の基本構想／基本計画段階においては、類似の前提条件により算定された 過去の PFI 事業の VFM の実績（以下「参考 VFM」という。）や、過去の同種事業における建 設単価や削減率の実績値等を用いて算出した VFM（以下「簡易 VFM」という。）により、客観的 な評価を行い、PFI 事業として実施することの是非を判断することが可能であると考えられます。

iii. 財政負担削減効果の算出

本事業と同規模の、官民連携手法による道の駅事業を以下のとおり抽出した。これらの事業 においては概ね 7%程度の財政負担削減効果が達成されていることから、本事業においても設計、 建設工事費の削減や、運営企業のノウハウ導入による収入向上により、一程度程度の VFM は達 成されると推測される。

図表 6-5 類似事例における財政負担削減効果（VFM）の実績

No.	事業名称	主体	入札 公告年	O&M 期間	事業方式	事業費 (億円)	VFM ※
1	函南「道の駅・川の駅」 PFI 事業	静岡県田方郡 函南町	平成 26 年度	15 年	BTO 方式	23.6	7.6%
2	(仮称) ハイウェイテラ ス・京たんば整備事業	京都府京丹波 町	平成 24 年度	16 年	DBO 方式	7.8	7.2%
3	(仮称) 道の駅ようか 整備事業	兵庫県養父市	平成 16 年度	15 年	BTO 方式	4.0	6.4%

※特定事業選定時

(出所) 特定非営利活動法人日本 PFI・PPP 協会資料をもとに株式会社日本総合研究所作成

(3) 道の駅の整備等に関する支援メニュー

前述の整備・運営費のうち、一部の項目に対しては国等による支援を充当できる可能性がある。以下、本事業において利用可能性のある国等の支援メニューをまとめた。

i. ハード面の整備についての支援メニュー

道の駅については、道の駅そのものに対する支援事業は存在しない。一方、道の駅内で整備する各施設・機能に対しては、国土交通省、農林水産省、経済産業省、環境省、さらにはMINTO 機構などの支援メニューを活用できる可能性がある。

以下、活用可能性のある国等の支援メニューを示す。

図表 6-6 道の駅事業内で活用可能性のある国等の支援メニュー（ハード面）

活用可能な制度（ハード面）		対象	支援規模
国交省	官民連携基盤整備推進事業費	・基盤整備事業を推進するために必要な基盤整備	・1/2
	社会資本整備総合交付金	・道路（標識・右折レーン、駐車場・トイレ、情報提供・休憩、防災・安全）	・1/2
		・都市再生	・2/5
		・住宅（サ高住）整備	・1/2
	「小さな拠点」を核とした「ふるさと集落生活圏」形成推進事業	・施設の再編・集約	・1/2
河川環境整備事業	・河川改修	・1/3	
農水省	都市農村共生・対流総合対策交付金	・農産物加工販売施設整備	・1/2 or 2,000万円
	農山漁村活性化プロジェクト支援交付金	・農林水産物処理加工施設等	・1/2等
	6次産業化ネットワーク活動交付金	・農産物加工・流通・販売施設	・1/2 or 1億円
	産地水産業強化支援事業（強い水産業づくり交付金）	・水産物加工処理施設等	・1/2 or 3億円
	農産漁村地域整備交付金 集落基盤整備/中山間施設事業	・集落基盤施設整備	・1/2等
経産省	次世代自動車充電インフラ整備促進事業	・EV充電器、道路占用	・1/2~2/3
	地域エネルギー供給拠点整備事業	・石油備蓄の地下タンク入替	・中小2/3~3/4,他1/4
環境省	二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金	・地熱・地中熱の計画/設備整備	・1/2~1
MINTO	民間都市開発推進機構の支援	・融資	・融資

（出所）国交省 H27 重点「道の駅」企画提案募集要領などを基に株式会社日本総合研究所作成

ii. ソフト面の整備についての支援メニュー

ハード面と同じく、道の駅そのものに対するソフト面での特定の支援事業は存在しない。一方、国土交通省、観光庁、総務省、農林水産省、経済産業省、環境省などにおいて、活用可能性のある支援メニューがあることが分かった。

以下、活用可能性のある国等の支援メニューを示す。

図表 6-7 道の駅事業内で活用可能性のある国等の支援メニュー（ソフト面）

活用可能な制度（ソフト面）		対象	支援規模
国交省	地域公共交通確保維持改善事業	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通バリア解消 公共交通確保 	<ul style="list-style-type: none"> 1/3 1/2
	「小さな拠点」を核とした「ふるさと集落生活圏」形成推進事業	<ul style="list-style-type: none"> ブランドづくり・社会実験 	<ul style="list-style-type: none"> 上限300万円/年、2年間
	みなとオアシス制度	<ul style="list-style-type: none"> シンボルマーク利用、国交省HP掲載、道路標識・地図掲載の調整支援 	<ul style="list-style-type: none"> NA（制度登録することでの認知度アップが主）
観光庁	観光地域ブランド確立支援事業	<ul style="list-style-type: none"> ブランド戦略策定 ブランド維持・向上事業 	<ul style="list-style-type: none"> 500万円 2/5
総務省	地域経済循環創造事業交付金	<ul style="list-style-type: none"> 地域課題解決に資する民間事業立上げ支援 	<ul style="list-style-type: none"> 2,500万円のうち、2/3国（1/3は市（杵築の場合））ただし、新規性あれば10割国
農水省	都市農村共生・対流総合対策交付金	<ul style="list-style-type: none"> 集落活性化支援 人材活用支援 	<ul style="list-style-type: none"> 800～900万円 250万円
	国産水産物流通促進事業	<ul style="list-style-type: none"> 加工流通対策（流通の目詰まり改善取組等） 	<ul style="list-style-type: none"> 1/2等
	離島漁業再生支援交付金	<ul style="list-style-type: none"> 離島漁業支援の基本交付金 	<ul style="list-style-type: none"> 1集落(20世帯)あたり136万円
経産省	ふるさと名物応援事業	<ul style="list-style-type: none"> マーク支援（調査、開発、販路開拓、展示会出展） 	<ul style="list-style-type: none"> 2/3
環境省	二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金	<ul style="list-style-type: none"> 自立分散EMS実証 	<ul style="list-style-type: none"> 3/4

（出所）国交省 H27 重点「道の駅」企画提案募集要領などを基に株式会社日本総合研究所作成

(4) 事業が地域にもたらす経済効果の調査分析

i. 事業実施による介護費用の抑制効果モデルの構築にあたって

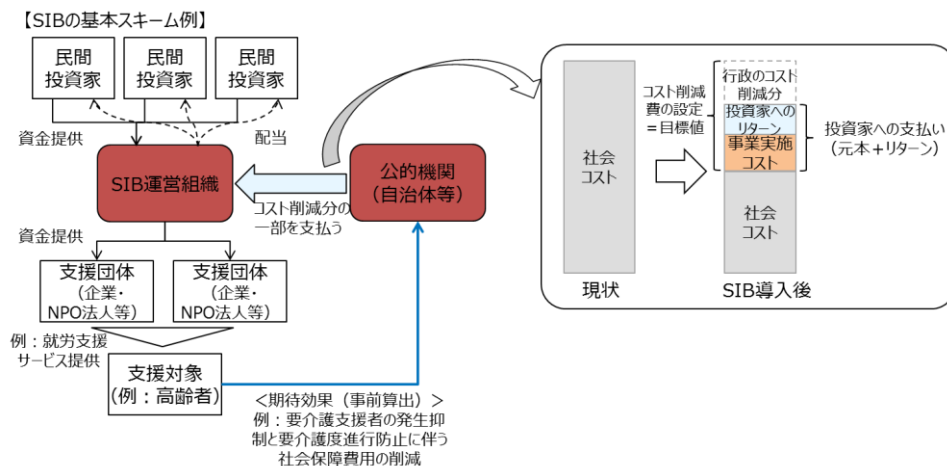
本事業では、高齢者が道の駅で販売する産品開発・生産に関連する労働等に参加することで生きがいを見つけ、健康を維持する、取り戻すことで、新たな要介護認定者の増加抑制、要介護度進行の抑制につなげていく、公的介護負担の抑制モデルの構築を目指している。また、その抑制効果を評価し、道の駅事業等に還元することなどで、事業の質が高まり、さらなる高齢者の参加が進むといった好循環を生み出す仕組みの構築も可能となる。

現時点では民間からの資金を前提に事業を実施することは確定していないものの、基本的な考え方はSIB（Social Impact Bond）と呼ばれる、社会・地域の課題解決に向けた民間投資スキームに近い形と言える。

SIBは、将来的に増加する（高止まりする）であろう社会コストに対し、現状で何らかの手を打つことで、その増加コストを抑えていくという考え方が基本にあり、打ち手に係るコストや資金提供者への配当など、事業に係るコストを全て社会コスト削減部分で賄う点にも特徴がある。

また、SIBは、介護費用の増大といった、行政単独では事業展開に限界がある、あるいは、さらに効果を高めたい事業において、①民間資金、民間ノウハウを活用し、②事業の成果（アウトカム）を確認した後に事業者への支払いを行うことで、行政として最小のコストで最大の効果が期待できる事業モデルともいえる。さらに、行政としては、やや手を付けにくいような分野・領域に対しても、民間側（民間投資家・資金提供者）が大部分のリスクをとって事業を行える点もメリットがあり、今後、日本でも普及が期待される官民連携の新たなモデルの一つと言える。

図表 6-8 SIB 事業のイメージ



（出所）各種資料より株式会社日本総合研究所作成

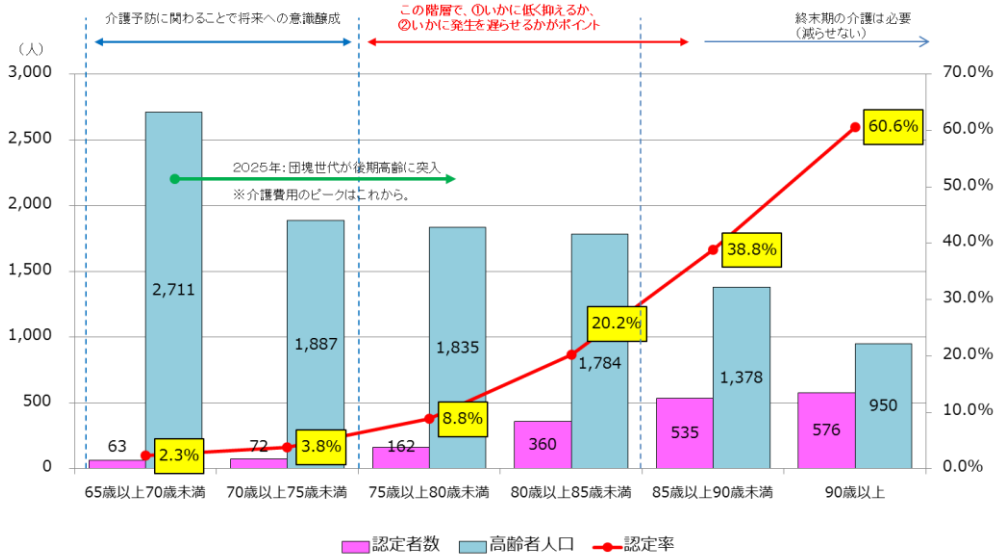
ii. 本市の要支援・要介護費用の現状

本市の、要介護・要支援認定の状況は平成 28 年 3 月時点で合計 1,768 人となっている。特に、80 歳を境に、認定率が高まる傾向にあり、80 歳以上の認定率は認定者全体 1,768 人の 8 割以上を占める。（認定者数等は、特に断りがない場合、1 号被保険者についてである。）

長寿命化・団塊世代の要介護需要が高まると言われる「2025 年問題」が迫っており、後期高齢者の介護費用のピークはこれから迎える。

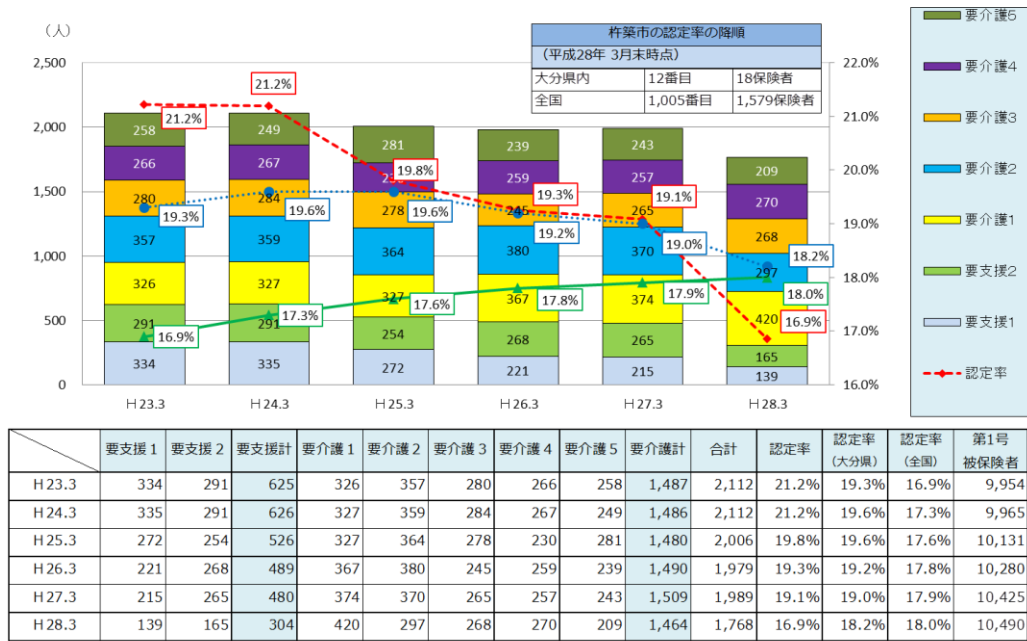
一方、地域包括ケアの積極的な推進により、介護状態から改善・進行を遅らせることに成功しており、認定率を低い水準に保っている。要介護度が進行すると、必要経費がかさむため、いかに発現を遅らせるか、悪化を防ぐかが社会的な負担としても、高齢者自身の Q O L の面からも、解決すべき課題となっている。

図表 6-9 本市の要支援・要介護認定の状況（年齢階層別）



(出所) 住民基本台帳（平成 28 年 3 月末）、介護保険事業報告（平成 28 年 3 月分）をもとに杵築市作成

図表 6-10 杵築市の要支援・要介護認定の状況（区分・比較）



(出典) 平成22年度から平成25年度：厚生労働省「介護保険事業状況報告（年報）」、平成26年度：「介護保険事業状況報告（3月月報）」、平成27年度：直近の「介護保険事業状況報告（月報）」

(出所) 平成 22 年度から平成 25 年度：厚生労働省「介護保険事業状況報告（年報）」、平成 26 年度：「介護保険事業状況報告（3 月月報）」、平成 27 年度：直近の「介護保険事業状況報告（月報）」をもとに
杵築市作成

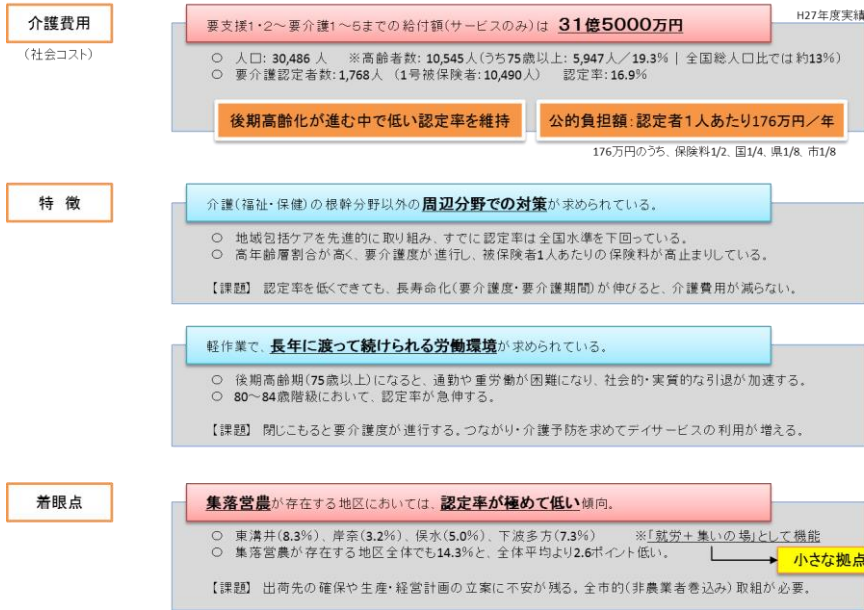
iii. 本市の要支援・要介護費用の削減に向けた基本方針

本市では、要介護の発現を遅らせ、すでに認定を受けた高齢者の悪化を防ぐために、誰もが元気に生きがいを持って働きつづけられる「生涯生産者のまちづくり」を進めている。

実際に、本市の集落営農¹が存在する 23 地区では、後期高齢者の割合が高いにもかかわらず、認定率は低い状態である。要支援・要介護者は市平均認定率換算で 303 人に対し、実認定者数が 257 人となっており、46 人少ない。また、この 46 人少ないことによる要支援・要介護費用の抑制効果は約 8,000 万円と見積もられるとともに、仮に、市街地等を除いた全市レベルで就労・集いの場（小さな拠点）が形成された場合、期待抑制効果は 4 億 3,000 万円強と試算される。

¹ 集落を単位として、生産行程の全部または一部について共同で取り組む 組織

図表 6-11 本市の介護費用削減の基本的な考え方



(出所) 杵築市作成

図表 6-12 杵築市の要支援・要介護認定の状況(区分・比較)



※1: 集落営農が既に存在する地域と市街地を除いた場合で想定

(出所) 住民基本台帳(平成28年3月末)、介護保険事業報告(平成28年3月分)をもとに杵築市作成

iv. 本市が目指す SIB の事業モデルの基本的考え方

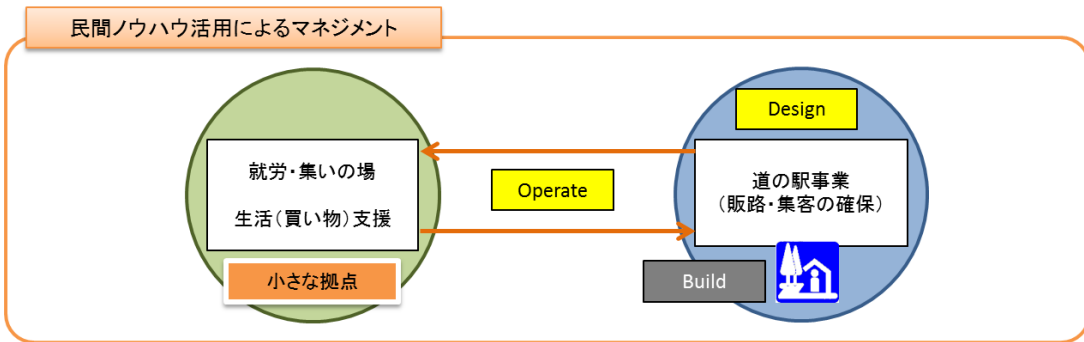
本市が目指す道の駅事業においては、道の駅そのものの整備・運営に加え、小さな拠点形成のため、中山間地の買い物等生活支援、農作業の分業が行える加工所等の運営も含めた民間ノウハウの活用を期待している。

特に、本事業においては、一人でも多くの高齢者が①加工所での就労、②道の駅での就労、③農林水産物の生産（袋づめなど軽作業）などを通じて、道の駅の事業に係ることがポイントとなる。ゆえに、「道の駅ができれば介護予防につながる」という短絡的な影響測定や事業スキームではモデル化は困難であり、集落営農等の組織化を図り、元気な高齢者はもちろん、要支援・要介護が必要な高齢者が長く農作業等に従事できる環境づくりと、その出荷・消費先となる道の駅運営やサービスが求められる。

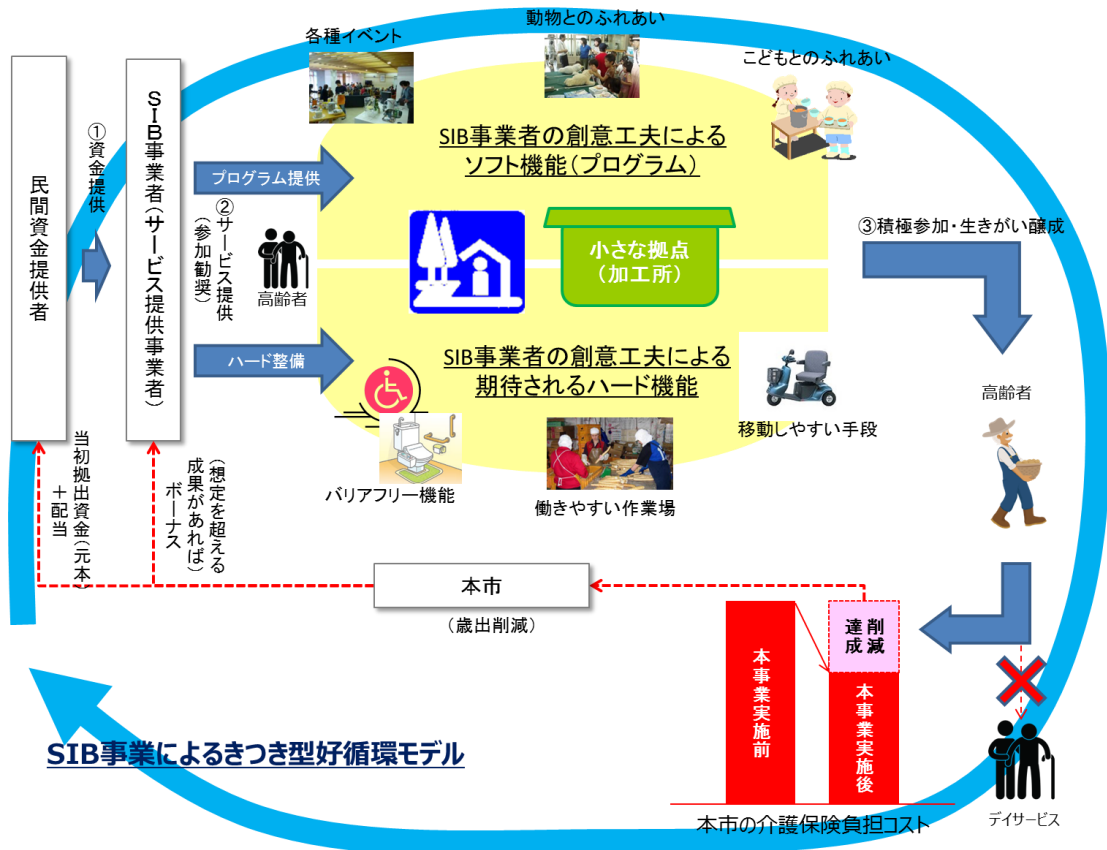
そのためにはサービス提供事業者のハード・ソフト両面での工夫や市内福祉サービス事業者等とのノウハウの融合等が必要であり、これらの結果は他地域にない先導的なモデルとなることが期待される。

以下に、SIB の事業モデルの基本的考え方と具体的なイメージを示す。

図表 6-13 SIBの事業モデルの基本的考え方と具体的なイメージ



- ・整備費回収までの独立採算型は困難な見通しである。
- ・財政負担平準化の必要性は低いが、市財政状況から判断。
- ・① 小さな拠点形成のためのソフト事業と、それを支える施設としての②道の駅設計・運営(または設計を含む)について、民間ノウハウ活用を求める。
- ・①: 民間参入機会拡大、特に運営部分で市内福祉サービス事業者等に新たな事業機会を創出する資金捻出とインセンティブ提供。
- ・②: 基幹となる道の駅の設置場所や施設規模、公的機能(小さな拠点形成と介護費用削減)担保のためのデザインについても民間ノウハウを活用。



(出所) 上図：各種資料より杵築市作成 下図：各種資料より株式会社日本総合研究所作成

v. SIB 事業としての具体的シナリオ

本事業においては、道の駅の事業に係る軽作業に従事できる範囲を、①総合事業対象者²と、②要支援1・2、③要介護1の対象者と見込み、図表3-14に示す手法で、サービスの利用換算や要介護度の悪化（進行）割合・人数で効果（成果）を測ることとした。

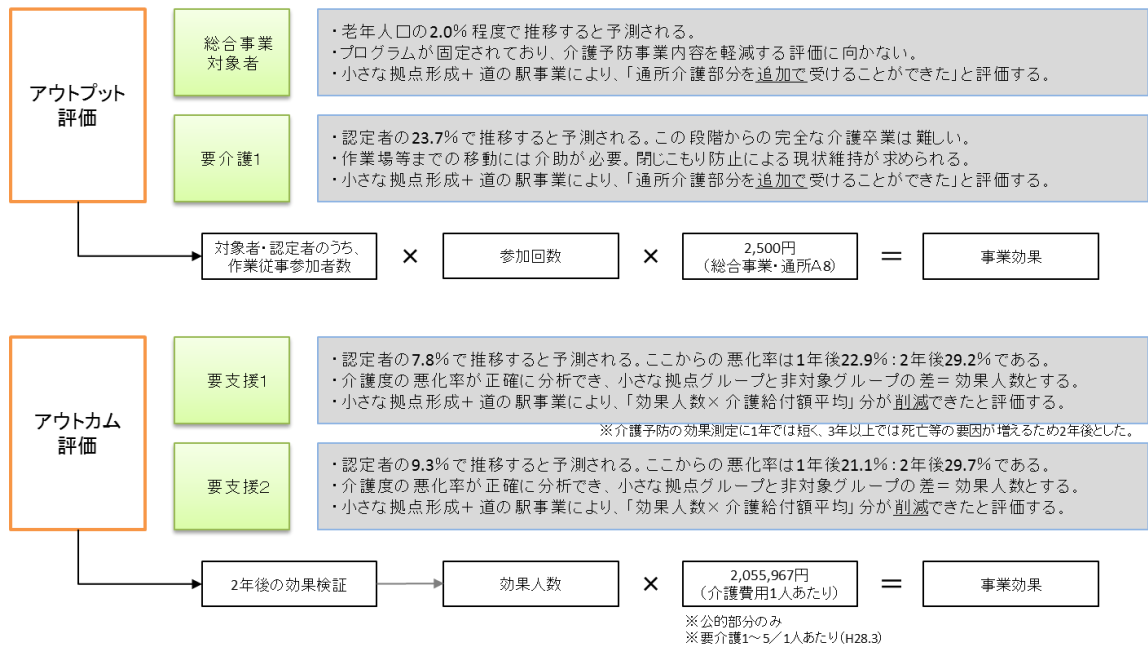
①総合事業対象者と③要介護1の対象者については、加工所などの「就労・集いの場」への参加回数などを評価して、就労自体をデイサービスに通ったと見なすイメージで事業効果を算定するものとする（アウトプット評価）。特に③要介護1の対象者は、自力では作業場まで行くこともできないことが予想されるが、閉じこもり防止（認知機能の維持）に直結すると考えられる。

一方、②要支援1・2の対象者については、2年後の介護度の悪化率を追跡調査し、実際の成果（対象外地域との要介護度の差）をもって評価することとする（アウトカム評価）。

この2つを事業の効果として、モデルを構築することとする。

なお、介護保険（予防）事業本体の目標率の見直しや介護保険単価の大幅な変化、人口の大幅な増減などの要因が事業の効果に影響を与えることが考えられるが、これらの要因が現実起こった際は、本市と事業者側で協議の上、支払額を確定するといった契約条項を事前に取り決める方向で調整することとする。

図表 6-14 SIB 事業としての具体的シナリオ



(出所) 各種資料より杵築市作成

² 総合事業のうち介護予防・生活支援サービス事業対象者をいう。一般介護予防事業対象は除く。

vi. SIB 事業としての具体的効果予測

前述のような形で SIB 事業が実施された結果として、公的機関全体さらに本市にとって、どの程度の介護費用の削減効果を得ることができるのかシミュレーションを実施した。

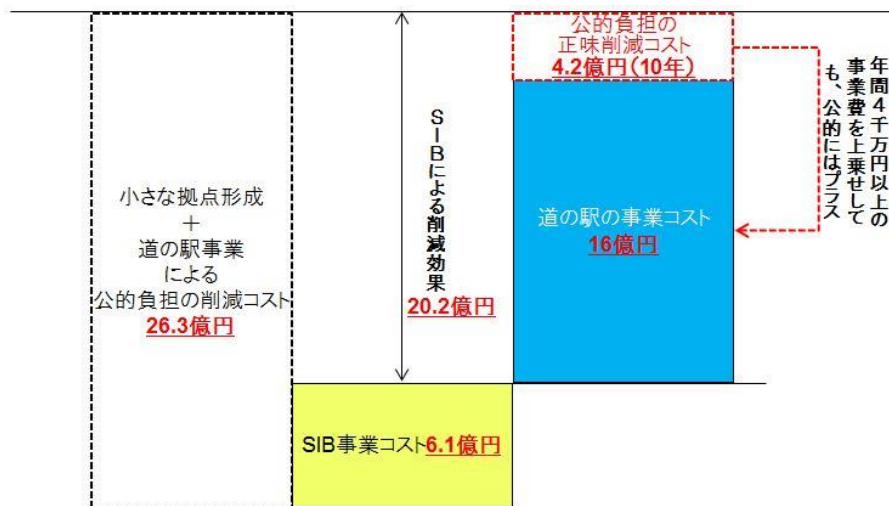
結果として、事業による認定率抑制で、公的負担全体での削減効果（10年・予測）は約20億円程度が見込まれる³。

また、10年間で4億円強の公的負担の正味削減コストが出る試算となることから、道の駅単体運営に年間4千万円以上の事業費を上乗せすることも可能となる。なお、この上乗せが実現できれば、民間のサービスの質、量の拡大、それに伴う雇用の場等創出も期待されるとともに、インセンティブやこれらの上乗せ部分が民間事業者の参入意欲の向上にもつながることが期待される。その他、高齢者の農業への就労による中山間地の農地（国土）保全、雇用促進にも寄与するものである。

一方、対象者は市民となるが、公的負担軽減のうち市財政に直接影響する部分は8分の1（交付税措置もあるため、実質的にはさらに小さい）であり、その点には留意して事業の構築を図る必要がある。

また、SIBとしての事業を実施する場合は、本来、民間の資金提供者を募る必要があるが、資金提供者の探索や配当の設定などに時間を要することが想定されることから、事業当初は、成果報酬型の委託事業なども現実案として取り入れ、実現性を重視することも念頭に置く必要がある。

図表 6-15 事業効果の模式図（H27実績を元に、10年間運用した場合）



※ 資金提供者への配当は考慮していない。

（出所）各種資料より杵築市作成

³平成 27 年度実績を元にした試算であるため、事業着手時には、状況をさらに精査する必要がある。

図表 6-16 事業の具体的効果の予測結果

対象属性	事業対象者	要介護1	要支援1	要支援2
定性目標	健康寿命の延伸 / 農地・環境保全			
定量目標(総論)	介護保険事業計画等で策定			
評価対象	通所型予防サービス(A8)	通所介護(リハビリ除く)	対象地域(者)の認定者における2年後の悪化割合 (要支援1:29.2% / 要支援2:29.7% H27.4→H29.3※見込値)	
対象:現公的負担 (H27実績)	¥21,884,000	¥104,356,769	¥36,368,866 (サービス全体)	¥95,502,279 (サービス全体)
対象総数	事業対象者(通所A8)実績 169 (月間延べ人数平均)	420	各認定者数 139 165	
将来推計手法	社人研人口推計等より試算(現認定率換算値)			
2020年状況	(市全体高齢者人口)10,404人 (認定率:18.0%)1,871人 各年齢階層人口×各年齢階層認定率(一定推移が見込まれる)の積み上げ			
認定者割合	老年人口の2%で推移予測	認定者の23.7%	認定者の7.8%	認定者の9.3%
各認定者数	208	443	146	174
同2025年	201	449	148	176
同3030年	189	451	148	177
年間利用件数 (H27実績)	11,152件/年 (週1回/人)	1,546件 (週2回)	—	—
公的負担額	¥2,500/回 (H29以降)	¥2,500/回 (総合事業換算とした)	1人あたり(要介護1～5認定者)平均:2,055,967円/年	
インプット	道の駅等事業【事業費:◎◎◎◎円】における、対象者が占める出荷組合参加人数、出荷産品(納品数)			
道の駅事業対象者 ※40%	83	177	58	70
アウトプット	対象者の農作業従事 4時間以上/日/1回 (対象地域・者 時間は目安)	対象者の農作業従事 2時間以上/日/1回 (対象地域・者 時間は目安)	認定者の農作業従事 ● 日/年 (対象地域・者)	認定者の農作業従事 ● 日/年 (対象地域・者)
アウトカム (仮定)	勤務日数=通所サービスを受けた回数と換算 (介護予防につながったと評価)		対象地域(グループ)における2年後悪化割合の軽減=要介護認定者数の減と換算 (介護負担の軽減につながったと評価)	
成果試算 (年)	※対象者につき週2回増で試算 2×52週×83人×2,500=¥21,580,000	※対象者につき週1回増で試算 1×52×177×2,500=¥23,010,000	※全体=29%、対象地域20%で試算 58人×(0.29-0.20)×¥2,055,967 =¥10,279,835	※全体=29%、対象地域24%で試算 70人×(0.29-0.24)×¥2,055,967 =¥6,167,901
成果小計 (簡易的試算)	¥44,590,000 (小さな拠点形成+それを支える道の駅事業によるサービスの追加提供)		¥16,447,736 (小さな拠点形成+それを支える道の駅事業による要介護認定者の減)	
10年総額	¥445,900,000 (認定者数が同程度で推移するため、考察時は単純計算)		¥164,477,360 (認定者数が同程度で推移するため、考察時は単純計算/10年分)	

(出所) 各種資料より杵築市作成

vii. 事業実施による地域経済への波及効果の試算

今回の取組による地域経済への波及効果について、おおよその規模感を把握するための簡易試算を行った。

① 基本的な考え方

経済波及効果については、下表のとおり、直接的な効果と第1次間接波及効果と第2次間接波及効果の合算となる。

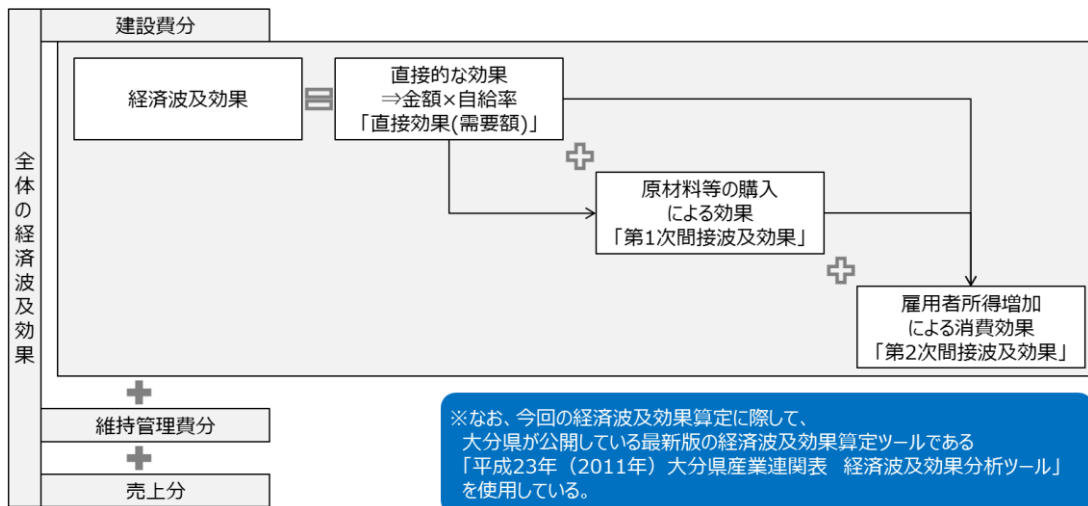
直接的な効果とは、今回の施設でのサービス・商品に対して、それがどの程度地域内で生産されたものかの割合を乗じたものを指す。

第1次間接波及効果とは、その地域内で生産されたサービス・商品は、どこから原材料等を購入したのかを指す。

第2次間接波及効果とは、直接効果や第1次間接波及効果によって、従業員などの関係者にもたらされた所得を、さらに関係者が消費活動に振り向けることで生じる効果を指す。

また、今回の取組で生じるサービス・商品の全体像としては、施設整備に係る費用（建設費）と施設維持管理に係る費用（維持管理費）と施設の収益（売上）となることから、それぞれでの経済波及効果の合計が求める効果の全体像になる。

図表 6-17 今回の経済波及効果の算出式



(出所) 各種資料より株式会社日本総合研究所作成

なお、経済波及効果の試算にあたっては、域内の産業同士の関連性を示す産業連関表による分析が必要となる。本試算では、大分県の平成23年度の産業連関表で試算を試みている。

② 試算にあたっての条件設定

本試算では、あくまで大まかな金額規模を把握することを目的としているため、精緻な数値の引用は行っていないが、その参考情報として、本報告書における第6章（1）事業の採算性の調査分析にて用いた以下の項目を参照している。なお、これらの項目の数値は、第3章で整理したとおり、候補地として最も評価が高かった馬場尾インター用地でのものとなっている。

図表 6-18 投入コスト（建設費、維持管理費）の設定パターン

対象	参照先（本報告書）	金額
建設費	第6章（1）ii 事業採算性分析の結果（施設整備費について）図表 6-1 施設整備費	804,195 千円 （初年度のみ発生）
維持管理費	第6章（1）iii 事業採算性分析の結果（運営費について）図表 6-2 運営費	60,048 千円 （15年累計では、 900,720 千円）
売上	第6章（1）v 利用者数と売上高の見通し A 前面交通量から推計した利用者数・売上高	3 億 1,169 万円
	第6章（1）v 利用者数と売上高の見通し B 交通量の内訳から積算した利用者数・売上高	4 億 7,114 万円
	第6章（1）v 利用者数と売上高の見通し C 売上高 ^m 単価から推計した利用者数・売上高	4 億 1,813 万円

（出所）各種資料より株式会社日本総合研究所作成

本試算では効果の規模感の把握を目的とするため、上記の数値を用いた精緻な試算ではなく、上記の値に近い値として建設費、維持管理費、売上についてそれぞれ仮定の数値を置いて、試算を行うこととした。

なお、今回の事業期間は 15 年として費用の累計を設定している。

図表 6-18 より、投入コストについては、15 年間で概ね、建設費：5～10 億円、維持管理費：5～10 億円の範囲となるため、それぞれの費用が 5 億円と 10 億円を設定した下表のパターンで試算を行うこととした。

図表 6-19 投入コスト（建設費、維持管理費）の設定パターン

建設費 （初年度のみ）	5 億円	5 億円	10 億円
維持管理費 （15 年分累計） （初年度分）	5 億円 （約 3,300 万円）	10 億円 （約 6,600 万円）	10 億円 （約 6,600 万円）
投入コスト計 3 パターン	10 億円	15 億円	20 億円

（出所）各種資料より株式会社日本総合研究所作成

また、年間売上については、図表 6-18 より 3.1 億円、4.7 億円、4.2 億円の 3 パターンで、平均は 4.0 億円程度となるため、年間売上高 4 億円と仮定し、試算を行うこととした。

③ 試算結果（建設費）

建設費については、直接効果分は、100%域内自給のため、そのまま計上される。

【建設費：5 億円の場合】

建設費 5 億円の場合、下表のとおり試算となり、経済波及効果は約 7.8 億円となった。

図表 6-20 直接効果の試算（建設費（5 億円））

産業分類 金額（千円）	×	自給率	=	産業分類 金額（千円）
建設 500,000		100%		建設 500,000

（出所）各種資料より株式会社日本総合研究所作成

図表 6-21 経済波及効果の試算（建設費（5 億円））

単年度の経済波及効果				年数	延べ効果(千円)
区分	生産誘発額（千円）	うち粗付加価値誘発額		× 1年	776,315
		雇用者所得誘発額			
総合効果	776,315	374,139	239,839		
直接効果（需要額）	500,000	225,880	174,460		
第1次間接波及効果	150,445	72,662	38,894		
第2次間接波及効果	125,870	75,597	26,485		
県内需要額に対する波及倍率	1.55	※四捨五入の関係で内訳が合計と一致しない場合があります。			

（出所）各種資料より株式会社日本総合研究所作成

【建設費：10 億円の場合】

建設費 10 億円の場合、下表のとおり試算となり、経済波及効果は約 15.5 億円となった。

図表 6-22 経済波及効果の試算（建設費（10 億円））

産業分類 金額（千円）	×	自給率	=	産業分類 金額（千円）
建設 1,000,000		100%		建設 1,000,000

（出所）各種資料より株式会社日本総合研究所作成

図表 6-23 経済波及効果の試算（建設費（10 億円））

単年度の経済波及効果				年数	延べ効果(千円)
区分	生産誘発額（千円）	うち粗付加価値誘発額		× 1年	1,552,631
			雇用者所需誘発額		
総合効果	1,552,631	748,278	479,677		
直接効果（需要額）	1,000,000	451,760	348,920		
第1次間接波及効果	300,891	145,323	77,788		
第2次間接波及効果	251,740	151,194	52,969		
県内需要額に対する波及倍率	1.55	※四捨五入の関係で内訳が合計と一致しない場合があります。			

（出所）各種資料より株式会社日本総合研究所作成

④ 試算結果（維持管理費）

第6章（1）iii.事業採算性分析の結果（運営費について）の維持管理費の内訳表

（図表 6-2 運営費）をもとに、産業連関表上の分類への振分を行った。

図表 6-24 産業連関表の単位への配賦（維持管理費）

	金額（千円）			経済波及効果への配賦	
	主要施設	地域連携施設	合計	主要施設	地域連携施設
運営費	10,400	13,470	23,870		
正職員人件費	5,000	0	5,000	その他の 非営利団体 サービス	農業 商業 27：40 で按分
パート人件費	3,000	6,000	9,000		
福利厚生費	2,400	1,800	4,200		
雑給※刃バ什等	0	5,670	5,670		
維持管理費	3,094	5,778	8,872	対事業所サービス	
施設維持管理	3,094	5,778	8,872	対事業所サービス	
警備費	2,406	4,494	6,900	対事業所サービス	
敷地内警備	2,406	4,494	6,900	対事業所サービス	
水道光熱費	4,227	7,893	12,120		
冷暖房電気料金	701	1,309	2,010	電力・ガス・熱供給	
一般電気料金	1,249	2,331	3,580		
ガス料金	527	983	1,510		
水道料金	973	1,817	2,790	水道	
下水道料金	425	795	1,220		
浄化槽維持費	352	658	1,010		
修繕費	1,146	2,140	3,286	建設	
施設修繕費	1,146	2,140	3,286	建設	
保険料	453	847	1,300	金融・保険	
火災保険料	453	847	1,300	金融・保険	
その他	1,290	2,410	3,700	情報通信	
広告宣伝費	419	781	1,200	情報通信	
通信事務費	872	1,628	2,500	情報通信	
合計	23,017	37,031	60,048		

（出所）各種資料より株式会社日本総合研究所作成

次いで経済連関表 5 億円（15 年間累計、単年度は約 3,300 万円）、10 億円（15 年間累計、単年度は約 6,600 万円）で配布を行い、効果を試算した。

【維持管理費：5 億円の場合（単年度：約 3,300 万円）】

維持管理費 5 億円の場合、下表のとおり試算となり、経済波及効果は約 5.3 億円となった。

図表 6-25 直接効果の試算（維持管理費（5 億円、単年度約 3,300 万円））

産業分類 金額（千円）	自給率	県内需要額 （千円）
他非営利サービス 5,715	93.9%	他非営利サービス 5,369
農業 2,983	77.7%	農業 2,318
商業 4,420	68.8%	商業 3,043
対事務所サービス 8,668	39.3%	対事務所サービス 3,407
電気・ガス・熱供給 3,902	88.0%	電気・ガス・熱供給 3,434
水道 2,759	100%	水道 2,758
建設 1,806	100%	建設 1,806
金融・保険 714	69.7%	金融・保険 498
情報通信 2,033	50.7%	情報通信 1,032
		総額 23,664

（出所）各種資料より株式会社日本総合研究所作成

図表 6-26 経済波及効果の試算（維持管理費（5 億円、単年度約 3,300 万円））

単年度の経済波及効果				年数	延べ効果(千円)
区分	生産誘発額 (千円)	うち粗付加価値誘発額		15年	534,314
		うち雇用者所得誘発額	うち雇用者所得誘発額		
総合効果	35,621	18,375	9,133	×	
直接効果 (需要額)	23,664	12,038	6,420		
第1次間接波及効果	7,164	3,458	1,704		
第2次間接波及効果	4,793	2,879	1,009		
県内需要額に対する波及倍率	1.51	※四捨五入の関係で内訳が合計と一致しない場合があります。			

(出所) 各種資料より株式会社日本総合研究所作成

【維持管理費：10 億円の場合（単年度：約 6,600 万円）】

維持管理費 10 億円の場合、下表のとおり試算となり、経済波及効果は約 10.7 億円となった。

図表 6-27 直接効果の試算（維持管理費（10 億円、単年度約 6,600 万円））

産業分類 金額 (千円)	自給率	県内需要額 (千円)
他非営利サービス 11,431	93.9%	他非営利サービス 10,738
農業 5,966	77.7%	農業 6,814
商業 8,839	68.8%	商業 6,085
対事務所サービス 17,335	39.3%	対事務所サービス 6,749
電気・ガス・熱供給 7,804	88.0%	電気・ガス・熱供給 6,867
水道 5,518	100%	水道 5,517
建設 3,612	100%	建設 3,612
金融・保険 1,429	69.7%	金融・保険 996
情報通信 4,067	50.7%	情報通信 2,063
		総額 47,328

(出所) 各種資料より株式会社日本総合研究所作成

図表 6-28 経済波及効果の試算（維持管理費（10 億円、単年度約 6,600 万円））

単年度の経済波及効果				年数	延べ効果(千円)
区分	生産誘発額 (千円)	うち粗付加価値誘発額		15年	1,068,628
		雇用者所得誘発額	雇用者所得誘発額		
総合効果	71,242	36,750	18,266	×	
直接効果 (需要額)	47,328	24,076	12,840		
第1次間接波及効果	14,327	6,917	3,408		
第2次間接波及効果	9,586	5,757	2,017		
県内需要額に対する波及倍率	1.51	※四捨五入の関係で内訳が合計と一致しない場合があります。			

(出所) 各種資料より株式会社日本総合研究所作成

⑤ 試算結果 (売上)

売上については、第6章(1)v.利用者数と売上高の見通しでの予測パターンから4億円の仮定を置いて試算を行った。

なお、上記6章(1)v.では売上高^m単価から推計する手法において、直売施設と飲食施設の売上高を試算しているため、その売上高比をもとに、4億円の場合でのそれぞれの売上高を下表のとおり設定した。

図表 6-29 売上高の配賦

	(1) v.売上高 ^m 単価から推計する手法より	今回の試算
合計	394,930 千円	400,000 千円
直売施設	302,130 千円	289,030 千円
飲食施設	116,000 千円	110,970 千円

(出所) 各種資料より株式会社日本総合研究所作成

売上4億円の場合、下表のとおり試算となり、経済波及効果は約66.8億円となった。

図表 6-30 直接効果の試算 (売上 (年間4億円))

産業分類 金額 (千円)	自給率	県内需要額 (千円)
農業 289,030	77.7%	農業 224,572
商業 110,970	68.8%	商業 76,396
		総額 300,968

(出所) 各種資料より株式会社日本総合研究所作成

図表 6-31 経済波及効果の試算（売上（年間 4 億円））

単年度の経済波及効果				年数	延べ効果(千円)		
区分	生産誘発額（千円）			× 15年	6,677,891		
		うち粗付加価値誘発額	労働者所得誘発額				
総合効果	445,193	229,014	80,494				
直接効果（需要額）	300,968	155,968	52,161				
第1次間接波及効果	101,981	47,674	19,445				
第2次間接波及効果	42,244	25,372	8,889				
県内需要額に対する波及倍率	1.48	※四捨五入の関係で内訳が合計と一致しない場合があります。					

（出所）各種資料より株式会社日本総合研究所作成

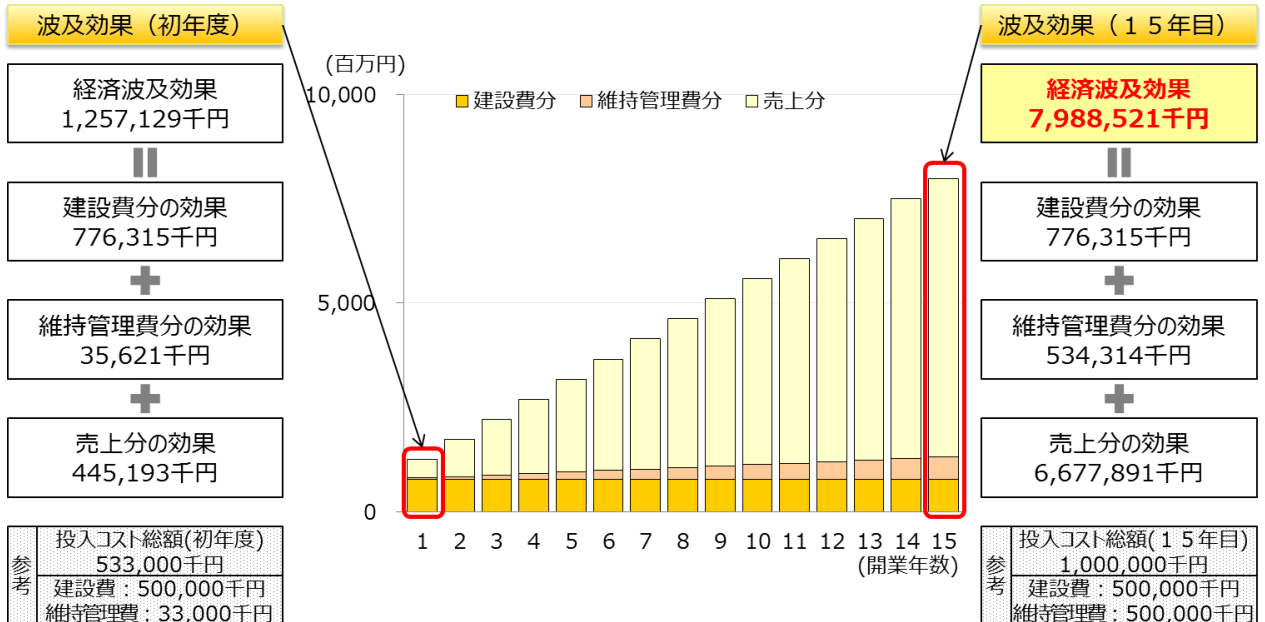
⑥ 試算まとめ

以上から、投入コスト 10 億円（建設費 5 億円、維持管理費 5 億円）、15 億円（建設費 5 億円、維持管理費 10 億円）、20 億円（建設費 10 億円、維持管理費 10 億円）のそれぞれの場合での経済波及効果をまとめた。

【投入コスト 10 億円の場合（建設費 5 億円、維持管理費 5 億円）】

経済波及効果は、約 79.9 億円となる。

図表 6-32 経済波及効果の試算（合計：投入コスト 10 億円の場合）

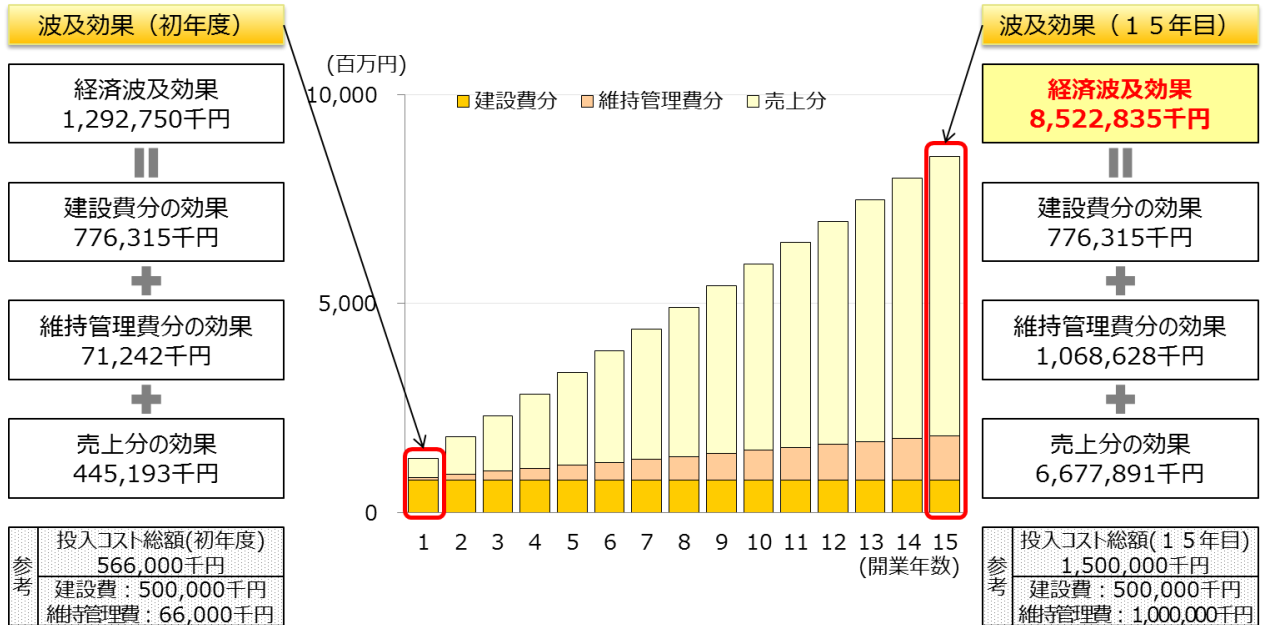


（出所）各種資料より株式会社日本総合研究所作成

【投入コスト 15 億円の場合（建設費 5 億円、維持管理費 10 億円）】

経済波及効果は、約 85.2 億円となる。

図表 6-33 経済波及効果の試算（合計：投入コスト 15 億円の場合）

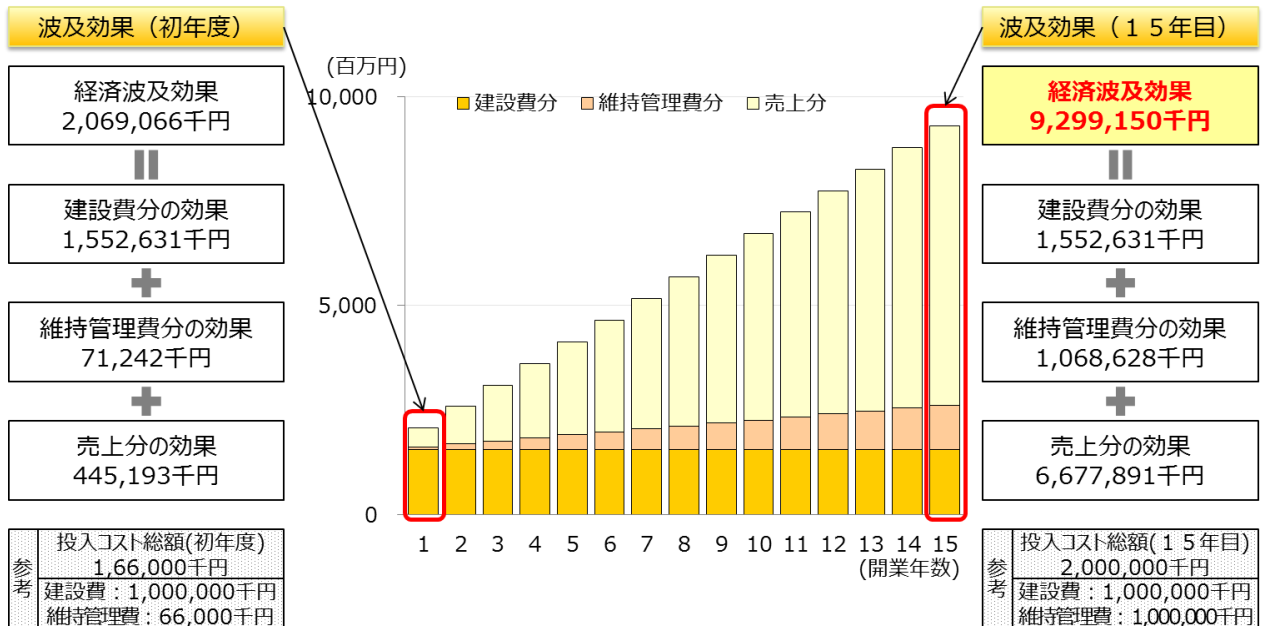


(出所) 各種資料より株式会社日本総合研究所作成

【投入コスト 20 億円の場合（建設費 10 億円、維持管理費 10 億円）】

経済波及効果は、約 93.0 億円となる。

図表 6-34 経済波及効果の試算（合計：投入コスト 20 億円の場合）



(出所) 各種資料より株式会社日本総合研究所作成

第7章 調査結果のまとめ（今後の展望）

本年度は、道の駅の基本方針をまとめるとともに、候補地の比較検討、事業運営主体候補の探索、整備運営に関する事業スキームの検討、事業効果の分析等を行った。

特に事業スキームにおいては、本市の特産品の開発、プロモーション、販路開拓などを行う予定の「地域商社」の事業への参画可能性に加え、道の駅で陳列する産品を、小さな拠点のなかで高齢農業者が生産・作業を続けられる環境を構築することで、介護費用削減につながり、さらに新たな事業機会を創出する「生涯生産者のまちづくり」のモデルを検討するなど、先導性の高い官民連携のモデルを調査したものである。

次年度以降は、引き続き候補地の利活用詳細条件をまとめつつ事業スキームを確定させるとともに、介護費用削減効果の還元に向けた評価スキームを精査するなど、事業の実現、民間事業者の参入意欲拡大に向けた調査を引き続き実施する。以下に、仮にDBOをPFI法に準拠する形の手順で行ったとした場合、次年度以降に実施すべき事項ならびに想定スケジュールを示す。

調査検討項目	次年度以降に検討すべき事項 (PFI/PPP事業を前提)
機能、施設規模の検討	<ul style="list-style-type: none"> ・候補地の利活用詳細条件の確認 ・地域商社の役割等の確認 ・マーケットサウンディング（事業者ヒアリングでの実現性確認） ・要求水準書の作成
事業採算性の分析	<ul style="list-style-type: none"> ・事業者からの見積取得による事業の妥当性確認 ・事業予算額の確定
事業効果の分析	<ul style="list-style-type: none"> ・VFMの算定 ・介護費用削減効果の利活用方法の確定と活用のための準備（基金設立等）
事業スキームの検討	<ul style="list-style-type: none"> ・事業スキームの確定（費用・リスクの分担、事業期間等） ・実施方針及び募集要項の検討（参加資格・要件、契約内容、審査基準等） ・事業者選定の体制（有識者委員の選定等）

（出所）各種資料をもとに株式会社日本総合研究所作成

