

1. はじめに P.1

道の駅は、令和6年(2024年)1月に発生した能登半島地震において、災害対応車両の発着場、支援物資の集配場等の災害対応拠点として活用されており、防災拠点としての重要性が高まっています。また、平常時においても、地域の振興拠点や観光拠点等としてフェーズフリーに活用することが期待されます。

千曲市（以下、「本市」という。）では、令和元年東日本台風により甚大な被害を受けたことから、令和2年1月31日に千曲市議会から「要支援者などの速やかな避難行動が求められる中、自動車避難できる防災拠点の整備は必要不可欠である。緊急時の防災拠点・防災備蓄倉庫としての機能を有し、通常時は産業や観光の振興施設としても活用できる道の駅等について適地を選定し、早期に整備を行うこと。」との提言がなされ、令和2年8月24日には「道の駅設置を求める請願（千曲市西部地区道の駅推進期成同盟会）」が本市議会で採択されています。そこで、本市では第三次総合計画において「地域防災拠点（防災道の駅）」を掲げ、地域の防災拠点として機能する「道の駅」の一体的な整備を検討することとしました。

これを受け、令和3年度に道の駅（地域防災拠点）設置可能性概要調査を行い、その中で八幡地区は、浸水想定区域外であり、土砂災害等の自然災害の危険度が低く、平坦で整形した敷地が確保できるなど、多機能拠点へ発展できる可能性も高いことから「八幡地区一般国道18号坂城更埴バイパス周辺」を最適エリアとしました。

また、令和5年度にはさまざまなノウハウ・手法を持つ民間事業者の柔軟なアイデアを模索するために、サウンディング型市場調査を実施し、賑わいや運営などの提案をいただきました。

本計画は、「地域防災拠点・道の駅」（以下、「本施設」という。）の整備を進めるにあたって、令和6年度に策定した基本構想を踏襲し、更に具体的な計画を検討するものであります。具体的に導入する機能やその機能の配置、それらが実現するための概算事業費や事業スキーム、スケジュールの検討を行います。

2. 基本理念・コンセプト P.21

本市の上位計画・関連計画、基本構想時の基本理念・コンセプトを踏襲し、本施設に対する意見を踏まえて、基本理念・コンセプトを設定しました。

【基本理念】
「地域の防災力を高めつつ、日常と観光が共存する“持続可能な地域拠点”を目指す」

本施設は、地域防災と経済・暮らし・交流の多面的な機能を併せ持つことで、本市の持続可能なまちづくりと地域の魅力発信を両立し、本市の課題解決に貢献します。

5つの観点は以下に示すとおりです。

- 観点1 地域防災力の強化と災害時の拠点機能の確保
- 観点2 地元農産物・特産品の価値を高める“地産地消”の仕組みづくり
- 観点3 観光客・住民双方に響く「また来たくなる」魅力の発信
- 観点4 立地優位性を活かした広域交流・関係人口の創出
- 観点5 子育て世代を含む地域住民の“日常の居場所”としての利便性と安心

【コンセプト】
「地域の日常と異日常が重なる、にぎわいと安心が持続可能な“多機能交流拠点”
～千曲の農業・自然・文化・人がつながり、“また来たくなる”場所に～」

3. 導入機能の規模 P.47

● 導入機能の面積

施設の規模については、導入機能毎に各種設計要領、ガイドライン算定値及び類似機能面積等を参照する等により算出しました。誘客機能として、屋内遊具広場を導入しています。

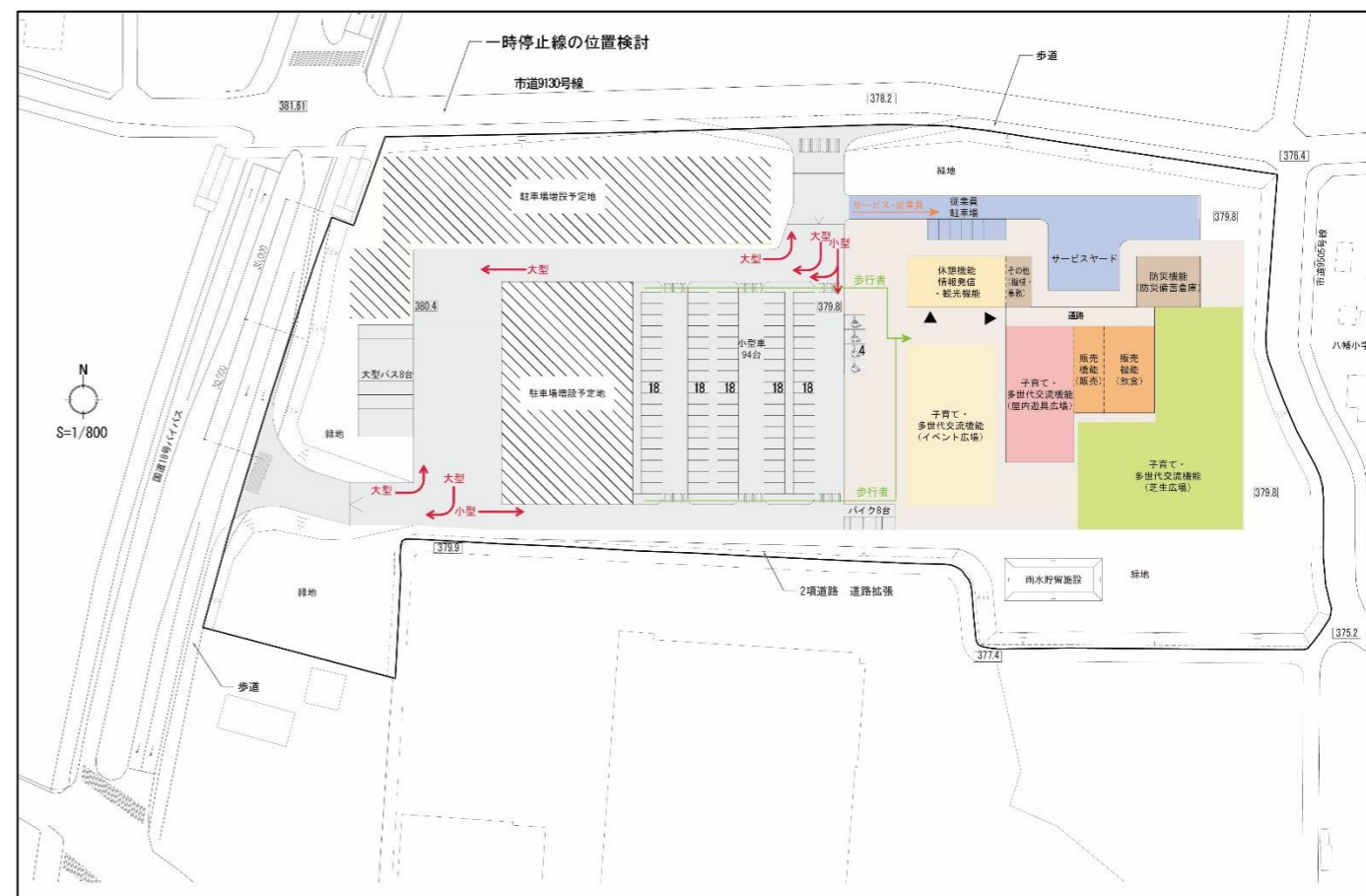
導入機能	面積	導入	面積
情報案内機能・施設内トイレ・休憩スペース	140 m ²	屋内遊具広場	580 m ²
電気・機械室、事務所等	80 m ²	防災備蓄倉庫	200 m ²
駐車場（約100台）・サービスヤード	7,800 m ²	イベント広場	800 m ²
トイレ・バリアフリートイレ（オストメイト対応） ベビーコーナー・授乳室	230 m ²	芝生広場	1,560 m ²
農水産物販売・特産品販売・バックヤード	160 m ²	敷地面積※	26,662 m ²
カフェ・レストラン・厨房・バックヤード	280 m ²	本施設延床面積 （防災備蓄倉庫含む）	1,664 m ²

※本編5.4 運営事業者へのヒアリングの結果を踏まえ、整備期間を1期、2期に分ける（基本構想段階では1期整備1.5ha、2期整備1.5ha）よりも一括整備の方が使い勝手が良いことが確認できました。また、運営者として求める必要駐車台数（増設駐車場含む）を確保できることから、敷地面積を当初計画の3.0haから2.6haへ変更しました。

4. モデルプラン P.52

● モデルプラン(例)A案:展望重視型

本施設建物、駐車場、イベント広場、芝生広場等の配置の検討し、モデルプラン案を作成しました。



5. 事業手法の検討 P.56～77

● 運営事業者ヒアリング 調査結果

運営事業者へのヒアリング調査を実施した結果、本事業への関心が高いことが確認されました。また、EOI方式（運営事業者を先行して選定する方式）については、設計・建設期間中に地元農家等との連携・協議を進められる点や、**運営事業者の運営ノウハウを反映しやすい点が評価**されています。

● 事業手法の比較

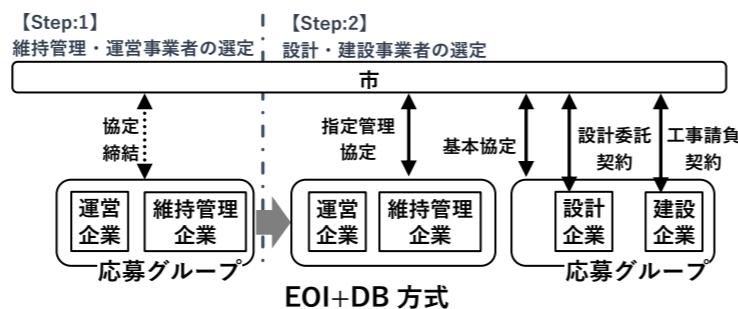
事業手法によるコスト増が少ない手法としてDBO方式かEOI方式が効果的になりますが、市としても事業を継続して検討を行い、事業の継続を民間事業者に発信することを考慮すると**EOI方式が望ましい**と考えられます。一方で、DBO方式と比べ、EOI方式の課題である設計施工のノウハウやコスト削減が期待できないことが懸念されますが、**DB方式のメリットでもある設計・施工一括発注によるコスト削減効果**と組み合わせることで、DBO方式と同等の効果が生まれるため、本事業は**EOI方式+DB方式**が望ましいと考えられます。

比較項目	従来手法	DB方式	DBO方式	PFI手法 BTO方式	EOI方式
コスト削減効果	■ 設計・施工の分離発注 ■ 維持管理・運営の民間委託	■ 設計・施工一括発注により、コスト削減が期待できる (△) ■ 従来手法と同様	■ 設計・施工・維持管理・運営一括発注により、コスト削減が期待できる	同左	■ 従来手法と同様 (×) ■ 運営者と効率的な施設設計を協議できるため、諸室構成に無駄がなくなり、コスト削減が期待できる (○)
従来方式では発生しない費用	-	(○)	(○)	■ 民間資金借入による金利負担 ■ SPC設立・運営費 ■ 資金調達コスト (×)	-
支出の平準化	■ 起債部分で平準化	■ 従来手法と同様	■ 従来手法と同様	■ 支出全般の平準化が可能となるが、割賦払いのため、長期間にわたり対価を支払う (×)	■ 従来手法と同様
リスク移転	■ 公共がほとんどのリスクを所有	■ 設計・施工一括発注により設計の不備による工事費増等のリスクが一部移転可能 (○)	■ 設計・施工・維持管理・運営一括発注により、設計の不備による工事費増や、性能不足による設備の変更、維持管理運営費の増額等、各種リスクが移転可能 (△)	同左 (△)	■ 運営事業者との協議の上、設計を進めることとなるため、運営費の増額等のリスク移転が可能 (○)
発注までの調整	■ 業務実施までに建設候補地に係る調整が必要となるため、発注までに時間がかかる	■ 基本的に設計・施工のみを行うため、民間ノウハウ活用の余地は限定的 (×)	■ 長期・包括契約により設計・建設段階から維持管理・運営を考慮した整備を行うことができることや性能発注により具体的な方法は民間事業者の判断に委ねられることから民間のノウハウを活用できる (○)	同左 (×)	■ 運営事業者選定期間中に建設候補地に係る調整が可能となるため、継続的に発注することができる (○)
民間ノウハウ活用の余地	■ 設計・施工・維持管理・運営の分離発注のため、民間ノウハウ活用の余地は限定的	(△)	(○)	(○)	(△)
総合評価	-	○	○	△	◎

● 選定した事業手法の詳細

市のランニングコストを最も抑える方法として、防災機能以外の維持管理・運営を事業者の独立採算で実施することが考えられますが、その場合、運営で得た収益の一部を維持管理費に充当することとなるため、EOI方式で先行選定する事業者は運営企業だけでなく維持管理企業とグループ組成した事業者を選定する必要があります。

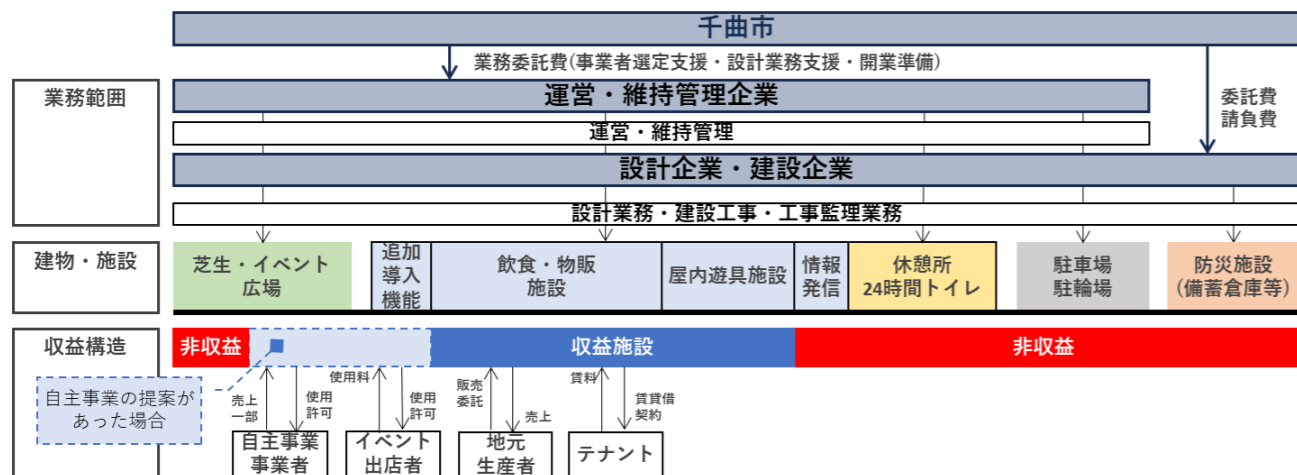
そのため、維持管理企業と運営企業で応募グループを組成する条件とし、設計・施工も一括契約する上記のようなスキームとしました。



6. 民間活力の導入範囲の整理 P.77～84

● 収支スキーム

EOI方式+DB手法における業務範囲と収支スキームは以下のとおりとなります。



7. 概算事業費の算出 P.85～90

● イニシャルコスト及びランニングコスト

モデルプランや施設等面積を基に、事業費としてのイニシャルコスト約17億円（※用地費、道路拡幅工事費等除く）、民間企業負担分のランニングコストは約55.4億円（業務期間である15年間総額（年間約3.7億円））となりました。

8. 市場調査の実施 P.90～92

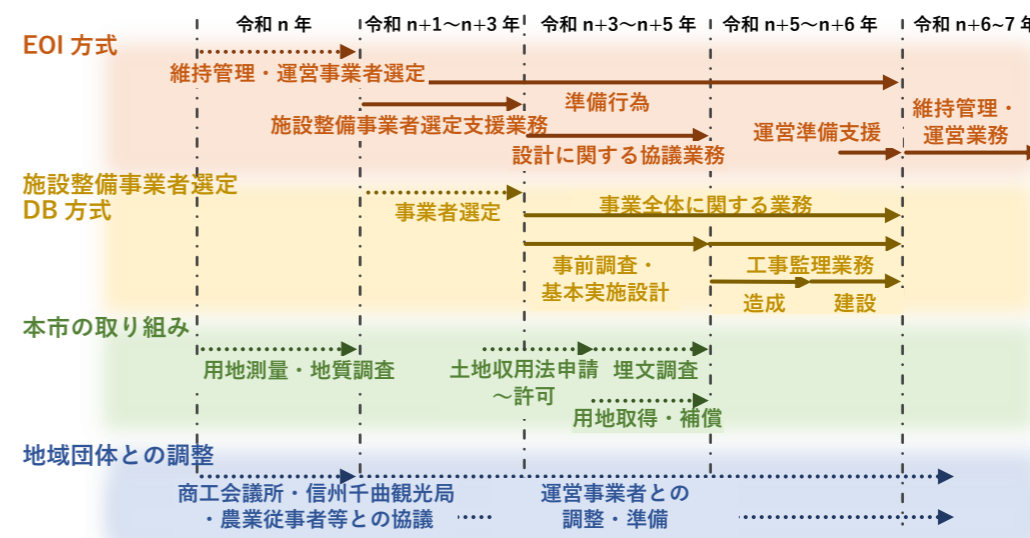
● 市場調査の概要

本施設が本市及び周辺地域の防災力を高めつつ、日常と観光が共存する持続可能な地域拠点となるためのアイデアについて、提案を受け取り、本施設のコンセプトにあった適切な官民連携による整備・維持管理・運営方法と民間事業者の市場性を把握することを目的に調査を実施しました。

項目	内容
対象者	・建設企業 ・設計企業 ・維持管理企業 ・道の駅に関する運営企業
ヒアリング実施日	令和7年12月18日(木)～令和7年12月25日(木)
ヒアリング参加事業者	17者

9. 事業スケジュール、今後の課題 P.94～95

● 事業実施の流れ(n:維持管理・運営事業者選定期間による)



● 今後の課題

今後、本事業を進めていくにあたっては以下の課題があります。関係機関と協議の上検討を行います。

(1) 財政の課題	事業実施にあたっては基金を設置するなど財源確保に努める必要があります。
(2) 周辺道路の課題	道路形状や交通安全に関して、歩道整備や減速帯設置などの対策を関係機関と協議し、適切に対応する必要があります。
(3) 一般国道18号坂城更埴バイパス拡幅工事との工事スケジュールの調整	一般国道18号坂城更埴バイパスの拡幅工事とスケジュールを調整し、国土交通省や関係機関と連携して継続的な協議を行う必要があります。
(4) 運営事業者の売り上げ確保の検討	事業者の安定した収益を実現するため、売上目標の設定や評価を行い、妥当性を検討する必要があります。
(5) 資材・人件費高騰への対応	物価上昇による費用増加を見込んだ算定や契約条件の見直しを行い、リスクを適切に管理する必要があります。
(6) 本事業の定期的な情報発信と地元企業との意見交換・勉強会	事業進捗の情報発信を定期的に行い、地域住民や地元企業との意見交換や協力体制の強化を図る必要があります。
(7) 本施設の整備方針	道の駅整備における「単独型」「一体型」について、関係機関と協議を進め、本施設の整備方針を検討する必要があります。