

千曲市地域防災拠点・道の駅
基本計画（案）

令和8年 月
長野県千曲市

目次

はじめに	1
1 事業の背景	3
1.1 本市の概要	3
1.2 本施設の位置付けと必要性	13
1.3 基本理念・コンセプト	21
1.4 本施設の整備により期待される効果	22
2 前提条件の整理	23
2.1 建設候補地	23
2.2 敷地条件	24
2.3 交通量調査	29
2.4 需要予測	36
3 導入機能及び施設規模の検討	37
3.1 長野県内における道の駅整備の近年の傾向	37
3.2 施設整備の観点と導入機能	39
3.3 導入機能の整理	40
3.4 各機能の規模	47
4 モデルプランの作成	51
5 事業手法の検討	56
5.1 事業手法の整理	56
5.2 官民連携手法で実施した道の駅の事例整理	67
5.3 運営事業者先行型の事例	71
5.4 運営事業者ヒアリング調査	72
6 民間活力の導入範囲の整理	77
6.1 業務範囲	77
6.2 リスク分担表	78
6.3 費用負担の内訳	82
6.4 農業従事者との関わり方	83
7 概算事業費の算出	85
7.1 イニシャルコスト	85
7.2 ランニングコスト	85
7.3 本事業で活用が想定される交付金	86
8 事業採算性の検討	87
8.1 市の収支の算出	87
8.2 民間事業者の運営収益費 (EOI+DB 方式)	88
8.3 民間事業者の収支の算出 (EOI+DB 方式)	88
8.4 事業性の確認	90
9 市場調査の実施	90
9.1 実施概要	90
9.2 参加事業者	91
9.3 実施結果	91
10 民間活力導入に関する評価	93
10.1 定性的評価	93
10.2 定量的評価	93
10.3 総合評価	93
11 事業スケジュール、今後の課題の整理	94
11.1 事業実施の流れ	94
11.2 今後の課題	95

はじめに

■地域防災拠点・道の駅整備に向けて

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。

表1 これまでの取組

年度	概要
令和3年度	「千曲市道の駅(地域防災拠点)設置可能性概要調査」 ○計画条件の整理 ○コンセプト ○課題・効果 ○候補エリアの選定
令和5年度	「千曲市地域防災拠点・道の駅(地域振興施設)整備に関するサウンディング型市場調査」 説明会:7者参加 サウンディング調査:2者、1グループ参加
令和6年度	「千曲市地域防災拠点・道の駅基本構想」 ○計画条件の整理 ○基本理念とコンセプト ○導入機能 ○立地計画 ○施設計画 ○事業手法・管理運営手法 ○今後の検討課題 等

■基本計画の構成

本計画の構成は以下のとおりです。



1 事業の背景

1.1 本市の概要

1.1.1 本市の位置等

本市は、長野県北信地方の南東部に位置し、西は冠着山、東は鏡台山をはじめとする山地に囲まれており、その総面積は、約 120 km²です。

また、近隣自治体としては、北は長野市、南は坂城町（一部上田市）、西は麻績村・筑北村に接しています。

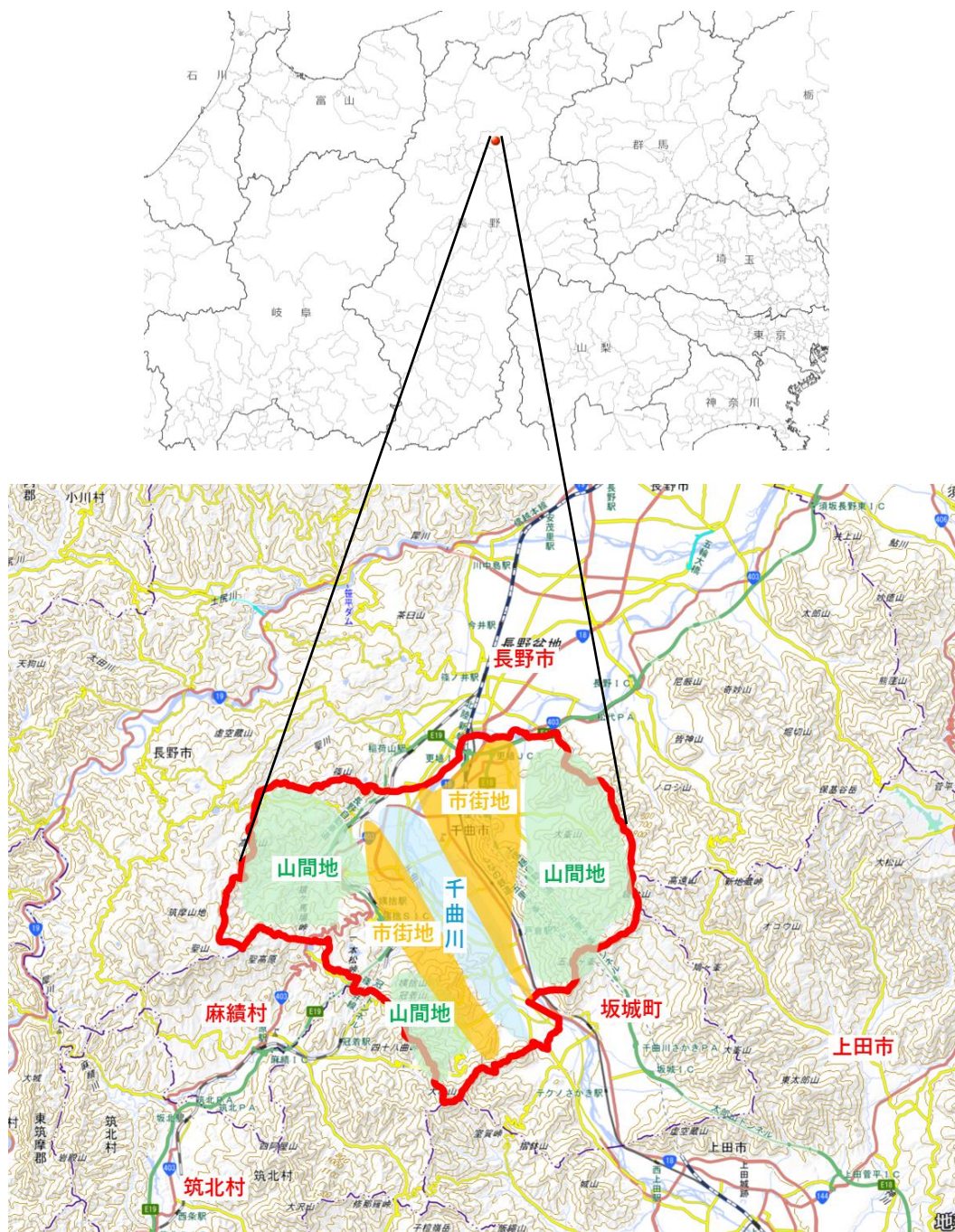


図 1 本市の位置（国土地理院地図より作成）

1.1.2 人口

(1) 人口と世帯数

本市の人口は、毎年緩やかな減少傾向にあります。国立社会保障・人口問題研究所の推計値によると、引き続き人口は減少し、令和 32 年（2050 年）には 41,228 人となると予想されています。

一方、総世帯数は増加傾向にあります。近年の核家族化も含め、単独世帯が増えていることが分かります。

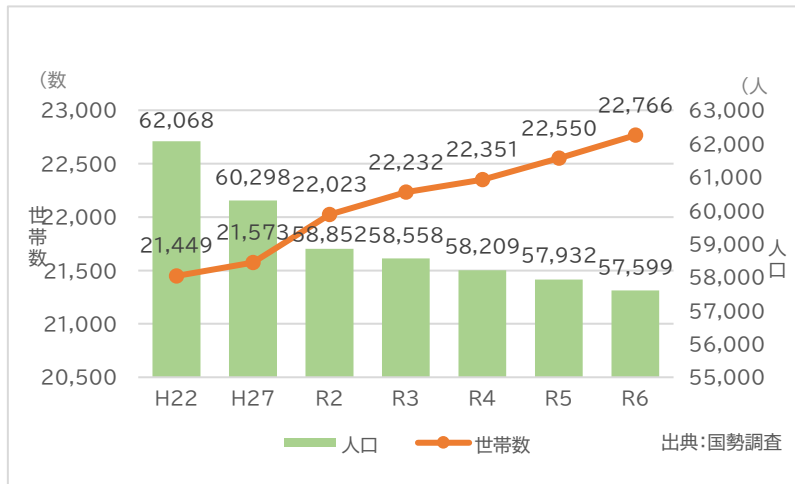


図 2 人口と世帯数の推移（国勢調査より作成）

(2) 年代別人口

本市の老年人口は増加傾向、年少人口及び生産年齢人口は減少傾向にあります。平成 22 年 10 月時点では 27.43%であった老年人口は、令和 6 年 10 月時点で 34.1%と増加しており、人口が減少しているにもかかわらず、絶対数はこの 14 年間で約 2 万人増加しています。

第 2 期千曲市人口ビジョンによると、本市では 20 歳から 39 歳までの年代が大きく減少していますが、これは大学等への進学や、その後の就職等で本市外へ流出していることが原因です。

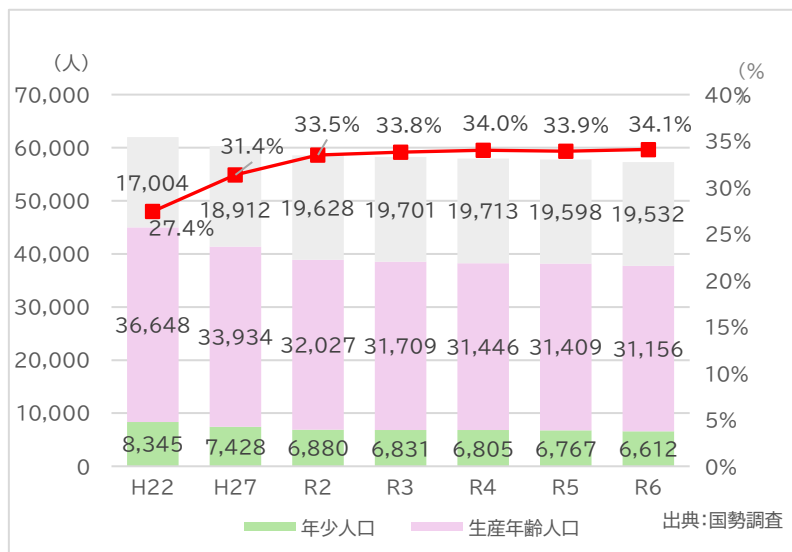


図 3 年代別人口の推移（国勢調査より作成）

(3) 子育て世代の人口構成

本市の令和4年度、令和5年度の年齢別異動者数の統計より、転入者と転出者の差を下図に示します。乳幼児から学童期の子を持つ家族（子育て世代）の転入が続いており、転入超過となっています。

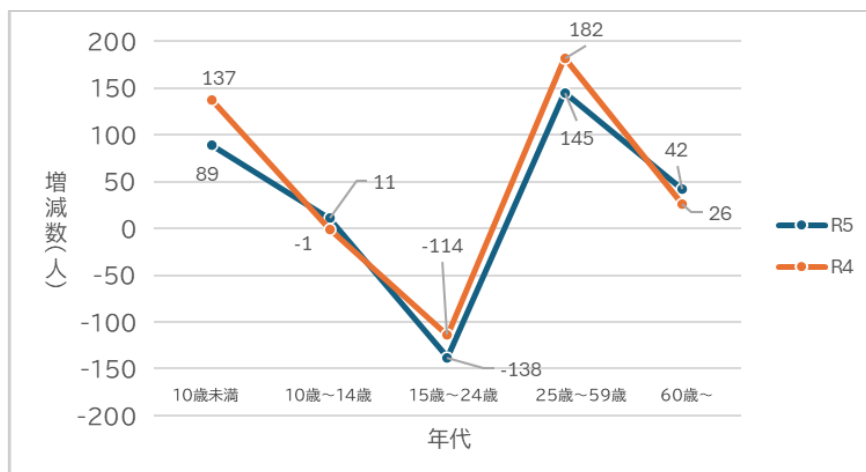


図4 年齢別異動者数（千曲市の人口動態(速報)より作成）

1.1.3 産業

(1) 本市内で盛んな産業

本市は交通の要所であり、特に更埴ジャンクション（以下、「JCT」という。）周辺には物流関連企業が多く立地しています。

また、全国平均と比較して生産額ベースで強みがある産業は、「農業」、「交通の利点を活かした製造業」、「特産品の果実を活かした食品製造業」、「観光資源を生かした宿泊・飲食サービス業」等です。

(2) 特産品

本市の特産品は、以下のとおりです。

a) トルコギキョウ

本市は、出荷量全国トップクラスを誇るといわれるトルコギキョウを中心とした花卉栽培が盛んです。トルコギキョウは全国に先駆けて本市で切り花の栽培がはじまり、7月～9月が出荷の最盛期となります。

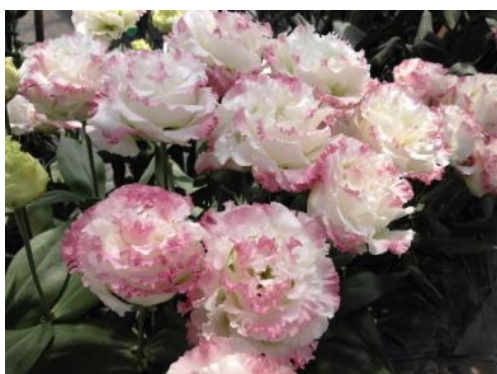


図5 トルコギキョウ（本市HP）

b) 果物栽培

本市は、リンゴやブドウなど多品目の果物栽培が盛んです。また、あんずが特産品で、「一目十万本」といわれる「日本一のあんずの里」があります。



図 6 あんずの実と花（本市 HP）

1.1.4 交通

(1) 一般国道 18 号坂城更埴バイパスの延伸計画

上田市から本市を通り、長野市まで抜ける一般国道 18 号坂城更埴バイパスでは、混雑解消や利便性向上を目指し、下図の赤の点線で示す区間の道路を延伸する計画があります。なお、一般国道 18 号坂城更埴バイパスは建設候補地の前面道路であり、延伸されれば本施設へのアクセス性が向上し、より多くの利用者が訪れることや本施設の役割がより一層期待できると考えられます。

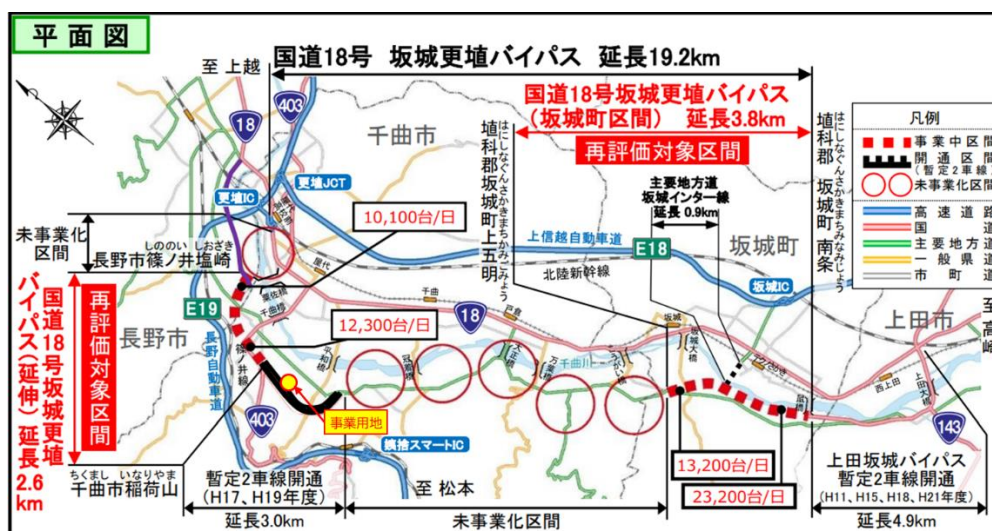


図 7 一般国道 18 号坂城更埴バイパス延伸計画

(令和 6 年度第 4 回関東地方整備局事業評価監視委員会資料)

(2) 高速道路

本市の北部には、首都圏と北陸圏を結ぶ上信越自動車道と中央自動車道につながる長野自動車道が結ばれる更埴 JCT があり、高速交通網の要となっています。

現在、更埴 JCT から上田方面に向かう上信越自動車道に、(下図の黄色の記号で示す) (仮称) 屋代スマート IC の設置が進んでいます。

(仮称) 屋代スマート IC が開業次第、あんずの里をはじめとした市内観光拠点へのアクセス性が向上し、周辺道路の渋滞緩和につながると想定されています。

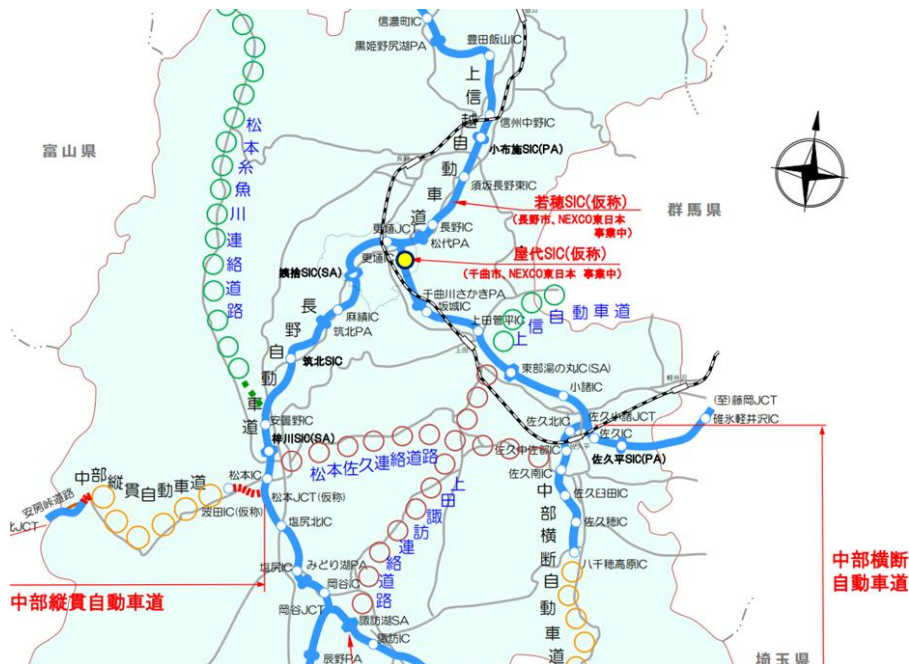


図 8 長野県内の高速道路 (長野県 HP)

(3) 市内循環バス・乗合タクシー

a) 市内循環バス

本市内には、7 路線が通っていますが、建設候補地周辺を通る路線は、大循環線（東回り西回り）、姨捨線、五加戸倉線（冬季限定便）の 3 路線です。いずれの路線も屋代駅を通る路線であり、建設候補地の目の前を通る路線はなく、建設候補地から一番近い停留所「八幡」からでも徒歩 10 分程を要します。

b) デマンド型乗合タクシー（4 エリア）

デマンド型乗合タクシーは、事前に電話で予約のあった停留所のみを回り、利用者の目的地付近の停留所まで運行する運行形態です。各エリア内での運行であるため、エリアを超えた移動にはほかの公共交通機関等との乗り継ぎが必要です。

なお、建設候補地周辺には、「稲荷山・八幡エリアデマンド交通専用停留所」が 2 つほどあります。

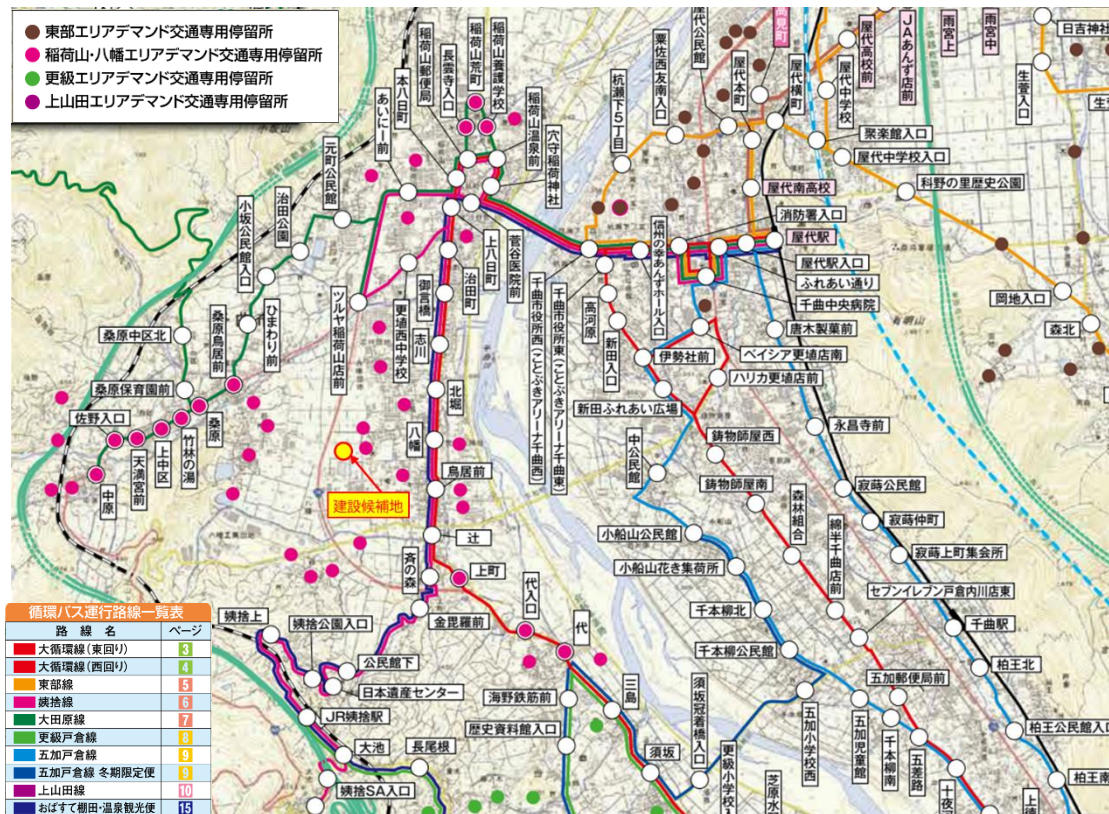


図 9 総合交通マップ (本市 HP 市内全体マップ)

(4) 鉄道

本市内にある鉄道駅は、「しなの鉄道線」で4駅、「JR 篠ノ井線」で1駅の計5駅です。新幹線駅は市内にありませんが、長野駅又は上田駅からしなの鉄道線に乗り換えることでアクセスが可能です。

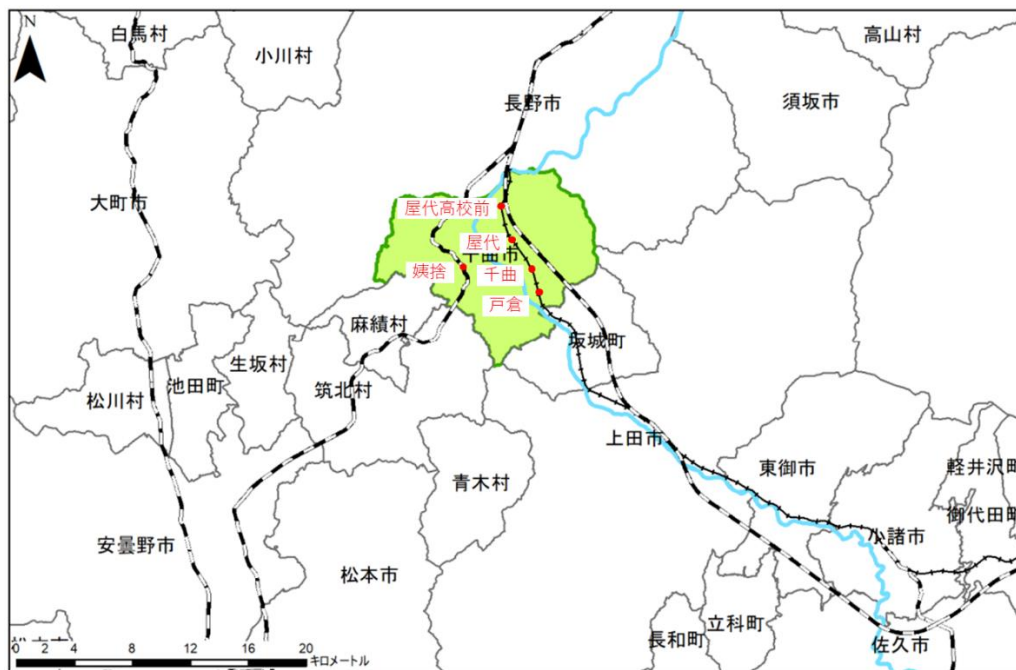


図 10 本市内の鉄道 (千曲市立地適正化計画より作成)

1.1.5 観光

(1) 観光地マップ

本市内の観光地は、あんず・科野の里エリア、戸倉上山田温泉エリア、嫉捨・さらしなの里エリア、旧街道・稲荷山エリアの4つの観光区分に分けることができます。

建設候補地から各観光地までは、車で移動する場合20分以内にアクセス可能です。

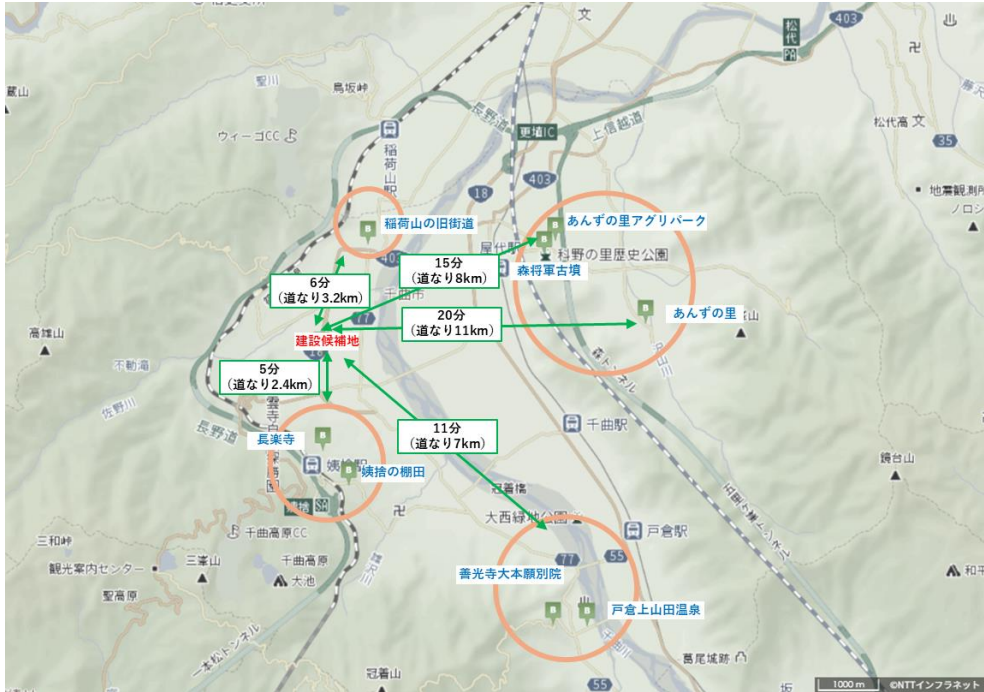


図 11 本市内の観光地と道の駅からの所要時間（車）（GEOSPECE より作成）

(2) 観光客数

a) 県内・県外からの観光客数

令和元年までは、県内・県外からの観光客数が年間14,000人前後に推移していました。また、県内と県外からの観光客数が同数程度であることが特徴といえます。（新型コロナウイルスの影響で令和2年の観光客数は減少しているため、考慮していません。）

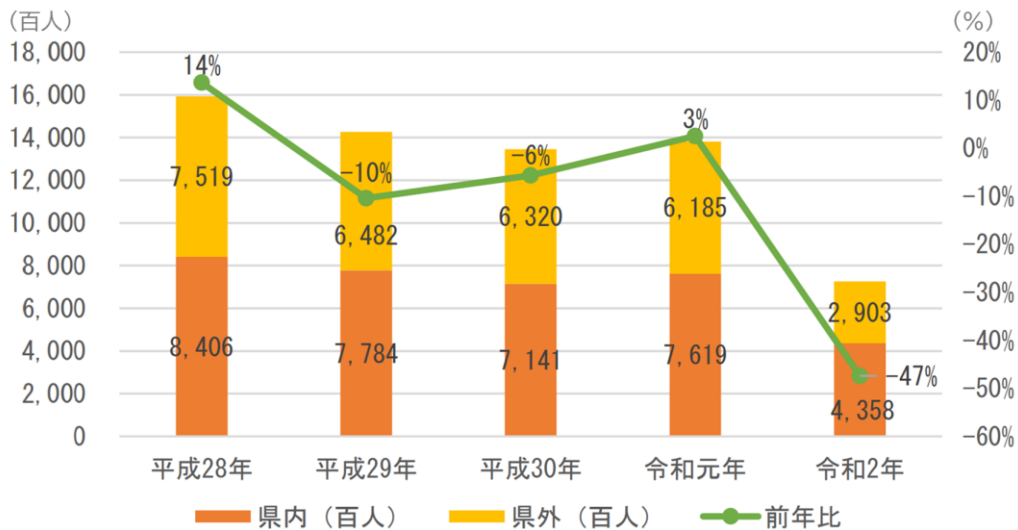


図 12 県内・県外からの観光客数（千曲市観光振興計画）

b) 観光客の来訪手段

「信州千曲観光局公表 令和5年度の千曲市来訪者満足度調査報告書」によると、本市への来訪手段では、自家用車が74.9%と大半を占めています。その他の手段としては、鉄道17.1%、レンタカー4.0%、バス1.8%です。

なお、来訪手段は変化していますが、依然として自家用車やレンタカーなどの車を利用した観光が多いことが確認できます。

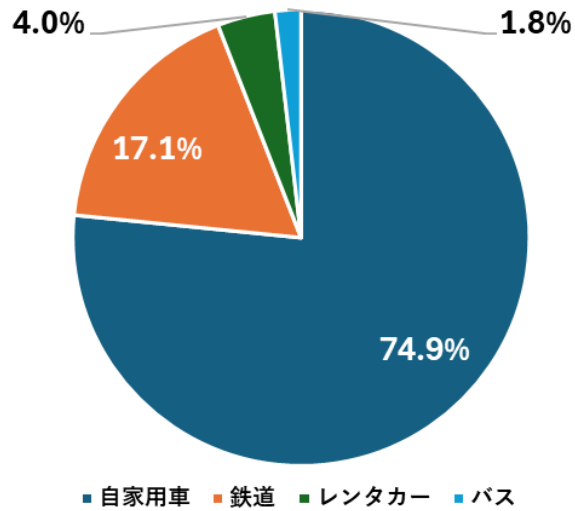


図 13 観光客の来訪手段（千曲市来訪者満足度調査報告書より作成）

(3) 日本遺産 月の都千曲

「日本遺産」は、地域の歴史的魅力や特色を通じて我が国の文化・伝統を語るストーリーを「日本遺産」として文化庁が認定したものであり、「月の都千曲」は「日本遺産」として認定されています。

本市の第三次観光振興計画においても、「月の都千曲」は後世に引き継ぐ貴重な観光資源と位置付けており、これらと結び付けた事業や企画の実施、地域全体で支えていく仕組みづくりを目指しています。



図 14 姨捨の棚田と鏡台山から昇る満月 図 15 歌川広重作 浮世絵「信濃更科田毎月鏡台山」
(千曲市 HP)

「日本遺産」は、主に「姨捨の棚田」、「武水別神社 高良社本殿等」、「武水別神社 神主松田家館跡」、「稲荷山の街なみと祇園祭」、「戸倉上山田温泉」、「笹屋ホテル別荘」等 29 の文化財で構成されています。

以下の図は、文化財の分布を示しています。

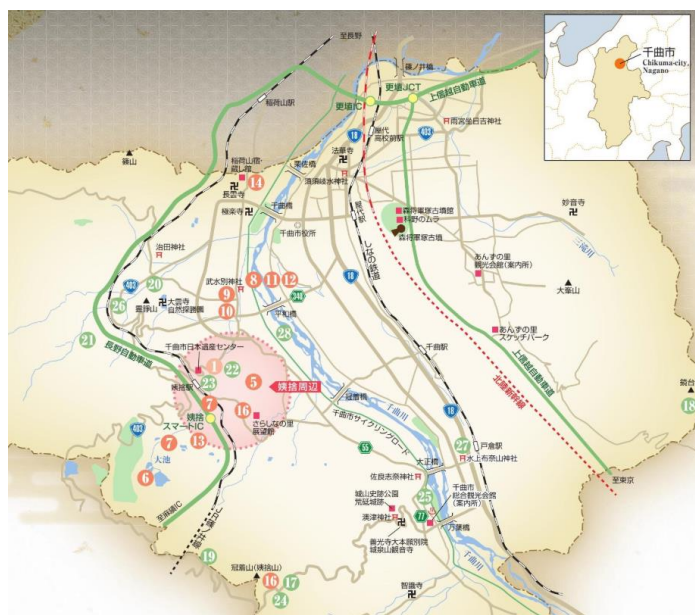


図 16 構成文化財分布図 (千曲市日本遺産パンフレット 月の都千曲)

1.1.6 災害

建設候補地周辺の避難場所や災害状況は以下のとおりです。建設候補地の詳細は「2.1 建設候補地」の記載のとおりです。

(1) 建設候補地周辺の避難場所

建設候補地の東側には、指定緊急避難場所兼指定避難所が点在しています。なお、一般国道18号坂城更埴バイパス西側の避難所は、東側に比べて少ない状況です。



図 17 建設候補地周辺の避難所（本市 HP より作成）

(2) 洪水・土砂災害に関する事項

建設候補地は、土砂災害や浸水被害の想定地域ではないですが、周辺の指定緊急避難場所及び指定避難所は被害想定地域のため、周辺と連携した地域防災拠点としての検討が必要です。

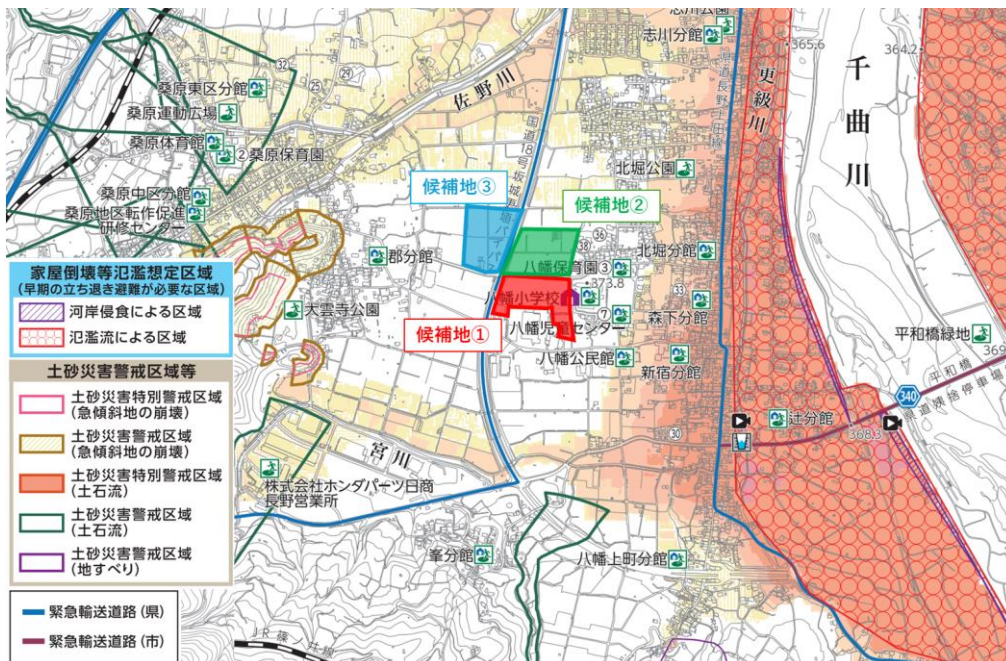


図 18 洪水・土砂災害 MAP（本市 HP より作成）

1.2 本施設の位置付けと必要性

1.2.1 上位計画及び関連計画における地域防災拠点・道の駅の位置付け

上位計画・関連計画における本事業の位置付けを以下に整理しました。

(1) 上位計画・関連計画の位置付け

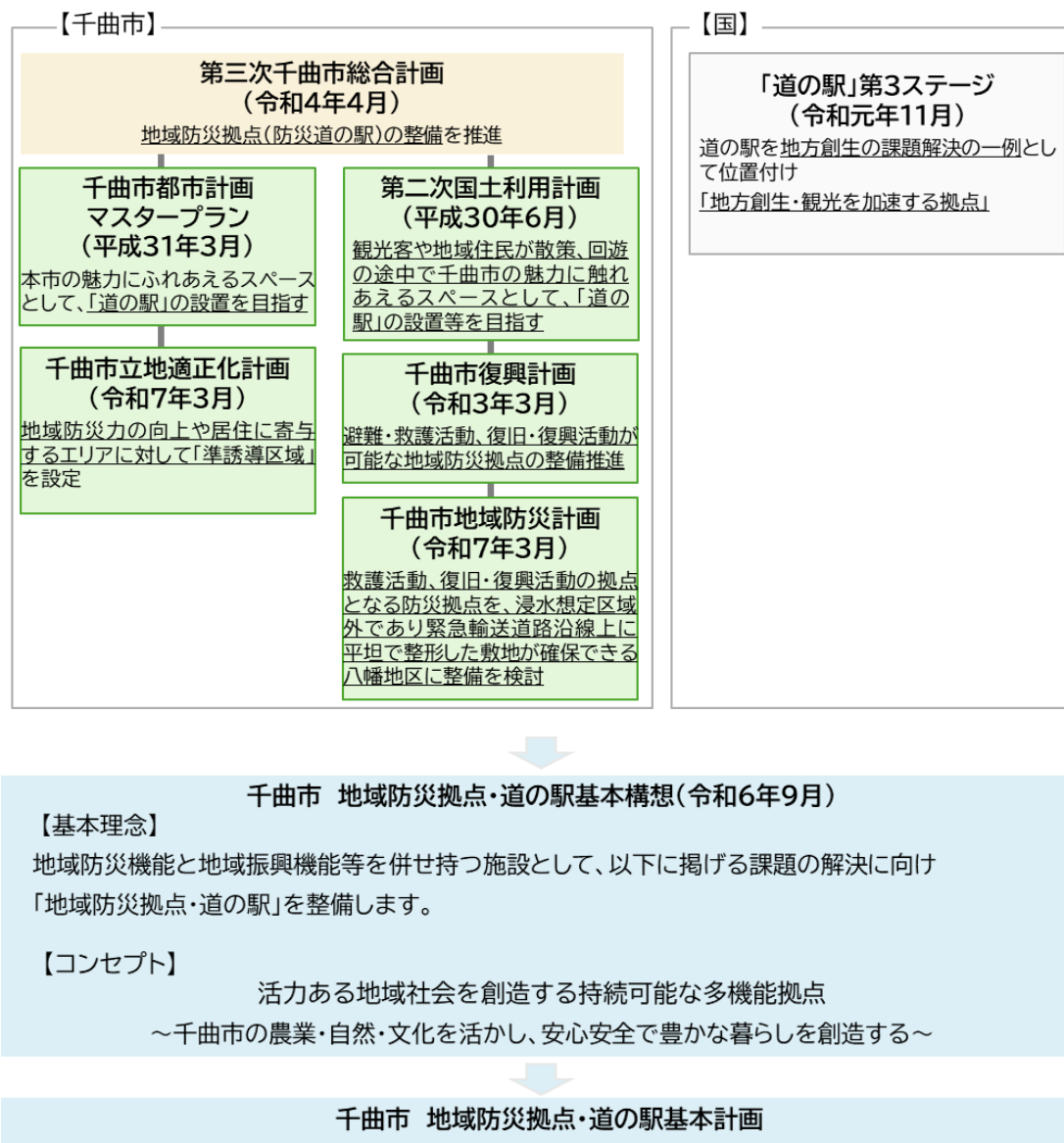


図 19 上位・関連計画

(2) 第三次千曲市総合計画（令和 4 年（2022 年）4 月）

「第三次千曲市総合計画」では、地域防災拠点（防災道の駅）の整備を推進することを定めています。

基本目標 1 災害に強く、安全で安心な暮らしができるまち

達成方針 1-1【防災・減災】「復興計画の着実な推進と災害に強いまちをつくる」

(3) 防災・減災に係る施設及び設備の整備

災害時に避難が可能で、救援活動や復旧・復興活動の拠点となる

地域防災拠点（防災道の駅）の整備を推進します。

(3) 第二次国土利用計画（千曲市計画）（平成 30 年（2018 年）6 月）

「第二次国土利用計画」では、文化及び観光に関する基本的な施策の中に道の駅に関する内容を定めています。

(1) 地域区分

■西部市街化地域の土地利用の基本方向

国道 18 号バイパス東側周辺の新たに市街地を誘導する地域については、都市計画制度を適切に運用し、農業的土地利用との調和を図りながら、自然環境の保全や都市基盤整備を進めるとともに、既成市街地との都市機能のバランスに配慮した良好な市街地の形成を進めます。

（持続可能な市土（千曲市の区域における国土）の管理）

■文化及び観光に関する基本的な施策

観光客や地域住民が散策、回遊の途中で千曲市の魅力に触れあえるスペースとして、「道の駅」の設置等を目指します。

(4) 千曲市都市計画マスタープラン（平成 31 年（2019 年）3 月）

「千曲市都市計画マスタープラン」では、都市づくりの目標と基本方針の中に道の駅に関する内容を定めています。

目標 3 活力に満ち交流の盛んなにぎわいのある都市づくり

基本方針 3 さまざまな人との交流

本市の玄関口である鉄道駅、高速道路インターチェンジ及び市外からの観光客を迎える施設においては、交流の場として観光案内やまちの紹介等を行う情報発信機能の充実により、本市の魅力向上を図るとともに、それぞれの施設の連携による交流機能の拡大を図り、訪れたいまちを創り上げます。また、本市の魅力にふれあえるスペースとして、**「道の駅」の設置**を目指します。

(5) 千曲市立地適正化計画（令和 7 年（2025 年）3 月）

「千曲市立地適正化計画」では、建設候補地周辺を「準誘導区域」に定めています。

■ 準誘導区域（図 20 参照）

現時点では市街地が形成されていないものの、今後大規模な開発が予定され、地域防災力の向上や居住に寄与するエリアに対して「準誘導区域」を設定します。準誘導区域においては、具体的な開発計画が進み、エリアの土地利用計画が定まった段階において、速やかに計画に沿った用途地域や地区計画などの法的な都市計画を定めるとともに、準誘導区域内の居住に資するエリアを居住誘導区域または都市機能誘導区域として設定するものとします。

誘導施策(2) 魅力ある市街地の形成

② 交通結節点における開発の促進

国道 18 号坂城更埴バイパスの防災機能の向上、本市の優良な農産物をはじめとする、地域資源の活用による地域経済の好循環を目指し、地域防災機能と地域振興機能などを併せ持つ施設として、「地域防災拠点・道の駅」の整備を図ります。

②都市機能誘導区域（稲荷山地区）、居住誘導区域（稲荷山・八幡地区）、準誘導区域（八幡地区）

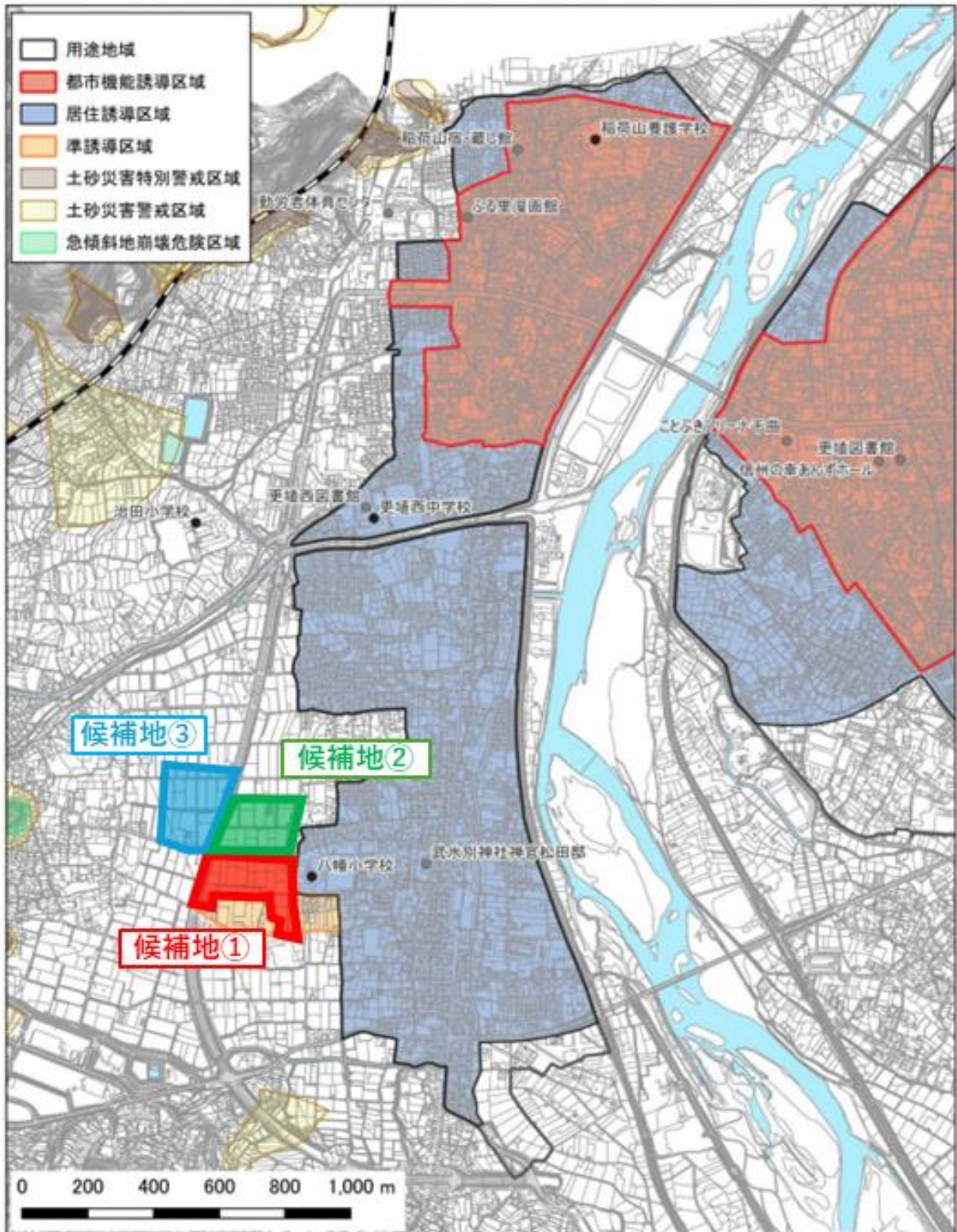


図 20 誘導区域図（千曲市立地適正化計画改定版より作成）

(6) 千曲市復興計画（令和 3 年（2021）3 月）

「千曲市復興計画」では、安全・安心なまちづくりの施策の中に道の駅の災害時利用に関連する内容を定めています。

基本方針 2 安全・安心なまちづくり

2-1 災害に強い社会基盤の整備

2-1-3 防災拠点の整備

(1) 地域防災拠点整備の推進

防災道の駅など災害時に避難できたり、救援活動や復旧・復興活動ができたりする地域防災拠点の整備を推進します。

(7) 千曲市地域防災計画（令和 7 年（2025）3 月）

「千曲市地域防災計画」では、災害予防計画の中に道の駅の災害時の利用に関連する内容を定めています。

第 1 章 災害予防計画

第 1 節 風水害に強いまちづくり（地震に強いまちづくり）

5 災害応急対策等への備え

災害時に救援活動や復旧、復興活動の拠点となる防災拠点を、浸水想定区域外であり緊急輸送道路沿線上に平坦で整形した敷地が確保できる八幡地区に整備を検討していくものとする。

1.2.2 国における道の駅の状況

国においては道の駅を地方創生の課題解決の一例として位置付けており、国土交通省は、令和2年より「第3ステージ」において、「地方創生・観光を加速する拠点」を掲げています。内容をふまえ、今後、道の駅として目指す姿を整理しました。今後の道の駅として目指すべき姿は以下のとおりです。

(1) 第3ステージ（令和2年～）

【地方創生・観光を加速する拠点へ】

- 各「道の駅」における自由な発想と地元の熱意の下で、観光や防災など更なる地方創生に向けた取り組みを官民の力を合わせて加速
- 「道の駅」同士や民間企業等との繋がりを面的に広げることによって、元気に稼ぐ地域経営の拠点として力を高めるとともに、新たな魅力を持つ地域づくりに貢献

【第3ステージの概要】

1. 「道の駅」を世界ブランドへ
→インバウンド観光への対応強化、周遊交通の機能強化等
2. 新「防災道の駅」が全国の安心拠点に
→広域防災の機能強化、地域防災の機能強化
3. あらゆる世代が活躍する舞台となる地域センターに
→子育て応援の強化、民間タイアップの強化等

【「道の駅」第3ステージの姿】

「まち」と「道の駅」が一体で戦略的に連携してコンセプトの実現を成し遂げる取組

- 第3ステージの取組は、「道の駅」単体ではなく、まちぐるみで進める必要性あり
- 「まち」の目指すものと、「道の駅」の目指すものが合致している必要性あり
- 戦略的な仕掛けにより、「まち」と「道の駅」双方が共通の意志を持って取組を進める必要性あり

国・自治体・連絡会・アドバイザー・地元団体・事業者・住民

出典:国土交通省 HP

1.2.3 千曲市地域防災拠点・道の駅推進協議会

(1) 千曲市地域防災拠点・道の駅推進協議会 開催概要

地域防災拠点・道の駅基本計画の策定に関して、地域防災力の向上や地域資源の活用による地域経済の好循環、来訪・再来訪につながる本市の魅力発信など、多様な課題の解決につながる多機能拠点の整備について協議することを目的とし、「千曲市地域防災拠点・道の駅推進協議会」を全4回開催しました。協議会委員は、公募を含め、商工団体や防災団体等の代表者、地域住民の代表者等に参加いただきました。

表 2 開催概要

回数	実施日	内容
第 1 回	令和 7 年 6 月 30 日 (月)	<ul style="list-style-type: none"> ■千曲市地域防災拠点・道の駅推進協議会の目的・今後の予定について ■千曲市地域防災拠点・道の駅基本構想説明について
第 2 回	令和 7 年 7 月 30 日 (水)	<ul style="list-style-type: none"> ■6 月実施運営事業者ヒアリング結果について ■グループワーキングの実施
第 3 回	令和 7 年 11 月 11 日 (火)	<ul style="list-style-type: none"> ■基本計画 (案) の検討状況報告 ■グループワーキングのまとめ
第 4 回	令和 8 年 1 月 30 日 (金)	<ul style="list-style-type: none"> ■基本計画 (案) について

(2) グループワーキングの実施について

令和 7 年 7 月にグループワーキングを開催しました。(第 2 回推進協議会の後に実施)。グループワーキングでは、3 グループに分かれ、それぞれ本施設に求める機能やコンセプト、方向性について意見 (下図参照) を出し合いました。



図 21 グループワーキングの様子

(3) グループワーキングのまとめ (かわら版の作成・公表)

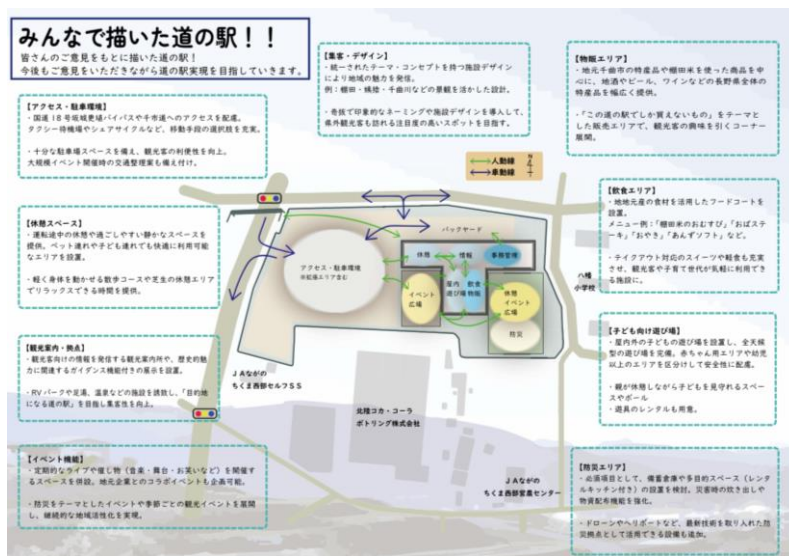


図 22 グループワーキングのまとめ

1.2.4 本施設に求められているもの

(1) 本施設に対する意見

令和6年8月に実施した「千曲市地域防災拠点・道の駅基本構想（案）」のパブリックコメントや令和7年7月に実施したグループワーキングをもとに、来訪者ニーズや地域課題を踏まえた本施設の整備の基本的方向性の整理を行いました。下図のとおり、防災に関する意見は青色、地産地消に関する意見は緑色、観光に関する意見は桃色、交流に関する意見は灰色、子育て・利便性に関する意見は橙色で示しました。主に屋内広場等の子どもが過ごすことができる施設や農業振興拠点、災害時物流拠点としての機能が期待されていることがわかりました。

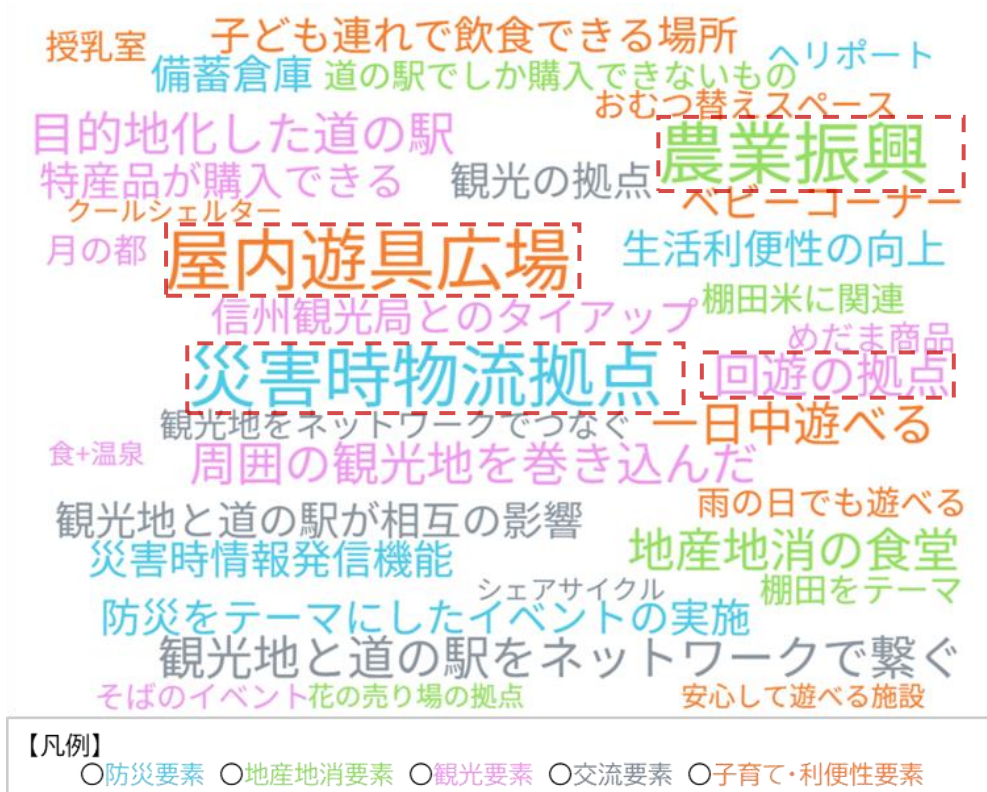


図 23 「パブリックコメント及びグループワーキング」での意見

1.3 基本理念・コンセプト

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、本施設に対する意見を踏まえて、以下の基本理念、コンセプトを設定します。

【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つの観点とその考え方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～

1.4 本施設の整備により期待される効果

本施設に複数の導入機能を備えることで、市内外の利用を促進し、日常利用と災害時の双方で効果を発揮することを目指します。下図のとおり、地域防災拠点、農業振興拠点、観光情報拠点、生活関連拠点の機能が相互に連携し、循環的に効果を高め合うことが期待されます。

① 地域防災力の向上

地域防災拠点として利用可能な本施設をフェーズフリーに活用することで、防災意識の高揚と災害時の円滑な運用につなげます。本施設は、市内の物資のハブとして機能し、災害時には支援物資の効率的な供給を可能にします。また、一時的に車で避難するスペースを提供し、必要に応じて屋内への避難場所として活用されます。市と運営者が緊密に連携することで、防災対応におけるモビリティ及び生命保護の拠点としての役割を果たします。

② 地域の活力創出

優良農産物をはじめとする地域資源を活用し、地域産業を活性化させる販売機会、認知・体験機会を創出することで、地域経済の好循環につながります。

③ 地域の賑わいを創出

観光客のニーズに合った魅力的な観光情報を提供するとともに、地域の特色ある資源の発信により、来訪者の交流人口増加に寄与します。災害時には、必要な情報を迅速かつ正確に発信する防災媒体としても機能するデジタルサイネージを導入し、日常と災害時の双方で活用可能な施設づくりを目指します。さらに、観光拠点としての役割と防災拠点としての連携を強化し、地域振興の相乗効果を発揮します。

④ 地域の生活利便性の向上

生活必需品（生鮮3品）の販売等を行うことで地域住民の日常的な利用につながります。また、屋内遊具広場、授乳室、ベビーコーナー等を整備し、昨今の天候に左右されない、一年中滞在できる環境を整備することにより、集客数・滞在時間の増加が見込まれ、飲食・物販の購買が促進されることで、地域振興につながります。

このように、防災機能の充実と観光情報の連携を強化した本施設は、「地域防災力の向上」「地域の活力創出」「地域の賑わいを創出」「地域の生活利便性の向上」など、相互に補完し合う多機能を有しており、それらが連携することで、地域社会全体の活性化と持続的な成長を促します。

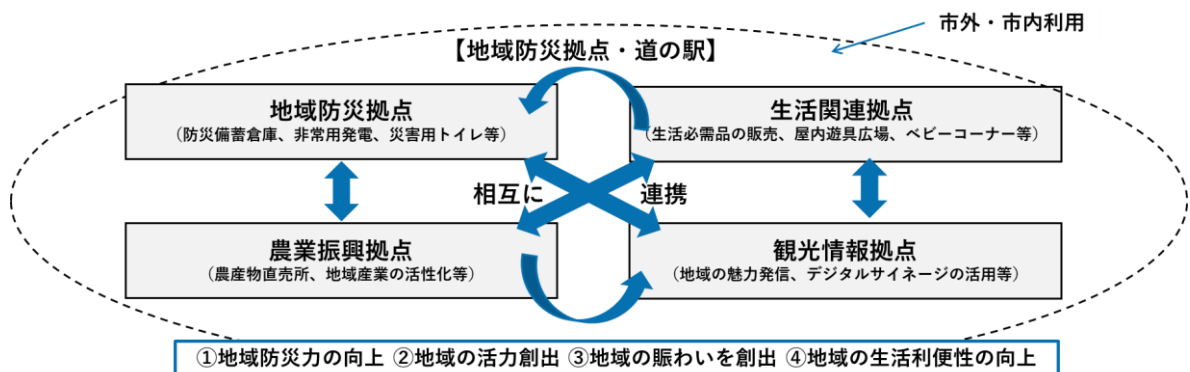


図 24 本施設の整備による相乗効果

2 前提条件の整理

2.1 建設候補地

基本構想の「①地域防災拠点として機能する、②周辺施設や既存市街地と連携できる、③一般国道 18 号坂城更埴バイパスに接続しアクセスが良い」という 3 点を踏まえ、下図の候補地①で示す敷地を建設候補地として決定しました。本計画では、その方針を踏襲します。



出典：国土地理院地図より作成

図 25 候補地の位置（基本構想より抜粋）

表 3 候補地の比較検討（基本構想より抜粋）

候補地	候補地①（約 3.0ha）	候補地②（約 3.1ha）	候補地③（約 3.0ha）
浸水想定区域	○	○	△ (最大浸水深 0.5m 未満)
周辺指定避難所との連携	○	○	△
周辺施設との連携可能性	◎ ・ガソリンスタンドが隣接 ・小学校が隣接	○	△
既存市街地との連携可能性	○	○	△
段階的な整備の可能性	○	○	○
既存道路からのアクセス性	○	△	△
生活環境に対する安全性	△ (小学校の通学路に接道)	△ (小学校の通学路に接道)	○
総合評価	既存施設や市街地と近接しており、地域防災拠点、多機能拠点としてのポテンシャルが高い 候補地① が最適（今後、周辺の土地利用の変化等を踏まえて検討）		

2.2 敷地条件

建設候補地及び周辺敷地の条件等を以下のとおり整理します。以下の表は候補地を含む八幡地区の概要です。

表 4 候補地周辺（八幡地区）の概要

項目	内容
区域区分	非線引き区域
用途地域	用途地域外（無指定）
建ぺい率/容積率	60%/200%
景観計画	景観形成重点地区（候補地）
地域防災計画	計画策定あり（風水害・土砂災害の危険性あり）
埋蔵文化財包蔵地	集落跡 他
立地適正化計画	準誘導区域（任意区域）
歴史的風致	重点地区

表 5 留意する必要がある関係法令（抜粋）

法令等	規定	備考											
都市計画法	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画区域で敷地面積が 3,000 m²以上の開発行為がある場合は許可が必要 公益上必要な建築物のために行う開発行為（鉄道施設、図書館、変電所等）は不要 	<ul style="list-style-type: none"> 敷地面積が 3,000 m²以上のため、許可が必要 											
土壤汚染対策法	<ul style="list-style-type: none"> 要措置区域に該当する場合汚染除去等計画の提出 3,000 m²以上の土地の形質の変更の場合届け出 	<ul style="list-style-type: none"> 要措置区域に該当しない 敷地面積が 3,000 m²以上のため届け出が必要 											
長野県条例第 23 号第 2 条	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画法に基づく開発許可等の基準に関する条例 緑地面積：敷地の 6%を確保 	<ul style="list-style-type: none"> 緑地面積の確保必要 											
流域開発に伴う防災調整池等技術基準（長野県）	<ul style="list-style-type: none"> 雨水流出機構の変化が予測される 1ha 以上の全ての開発においては、本基準に従って防災調整池その他の流出抑制措置を講ずるものとする。 流出抑制施設の計画にあたって想定降雨確率は、開発の内容及び開発の規模に応じて、以下の確率年数を下回らないものとする。 <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <thead> <tr> <th>開発の内容</th> <th>開発区域の規模</th> <th>降雨確率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ゴルフ場、スキー場 等</td> <td>1ha以上</td> <td>1/50 確率</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">宅地開発、別荘開発、産業団地 等</td> <td>1ha以上10ha未満</td> <td>1/30 確率</td> </tr> <tr> <td>10ha以上</td> <td>1/50 確率</td> </tr> </tbody> </table>	開発の内容	開発区域の規模	降雨確率	ゴルフ場、スキー場 等	1ha以上	1/50 確率	宅地開発、別荘開発、産業団地 等	1ha以上10ha未満	1/30 確率	10ha以上	1/50 確率	<ul style="list-style-type: none"> 敷地面積が 1ha 以上のため防災調整池その他の流出抑制措置が必要
開発の内容	開発区域の規模	降雨確率											
ゴルフ場、スキー場 等	1ha以上	1/50 確率											
宅地開発、別荘開発、産業団地 等	1ha以上10ha未満	1/30 確率											
	10ha以上	1/50 確率											

2.2.1 用途地域

候補地は市街化を目的とした「市街化区域」や、市街化を抑制する「市街化調整区域」のいずれにも指定されていない非線引き区域となっています。



図 26 用途地域

2.2.2 道路

候補地の西側には一般国道 18 号坂城更埴バイパスが接道しています。一方で、北、南、東側には細い市道等が通っています。



図 27 道路状況

2.2.3 農業振興地域

候補地及びその周辺は、農業振興地域整備法に基づく農業振興地域の農用地のため、農業振興地域除外の手続きを行う必要があります。



図 28 農業振興地域

2.2.4 上下水道施設

候補地の南北には上下水施設が敷設されており、本施設を整備する際には、既存の上下水施設より引き込むことが可能です。

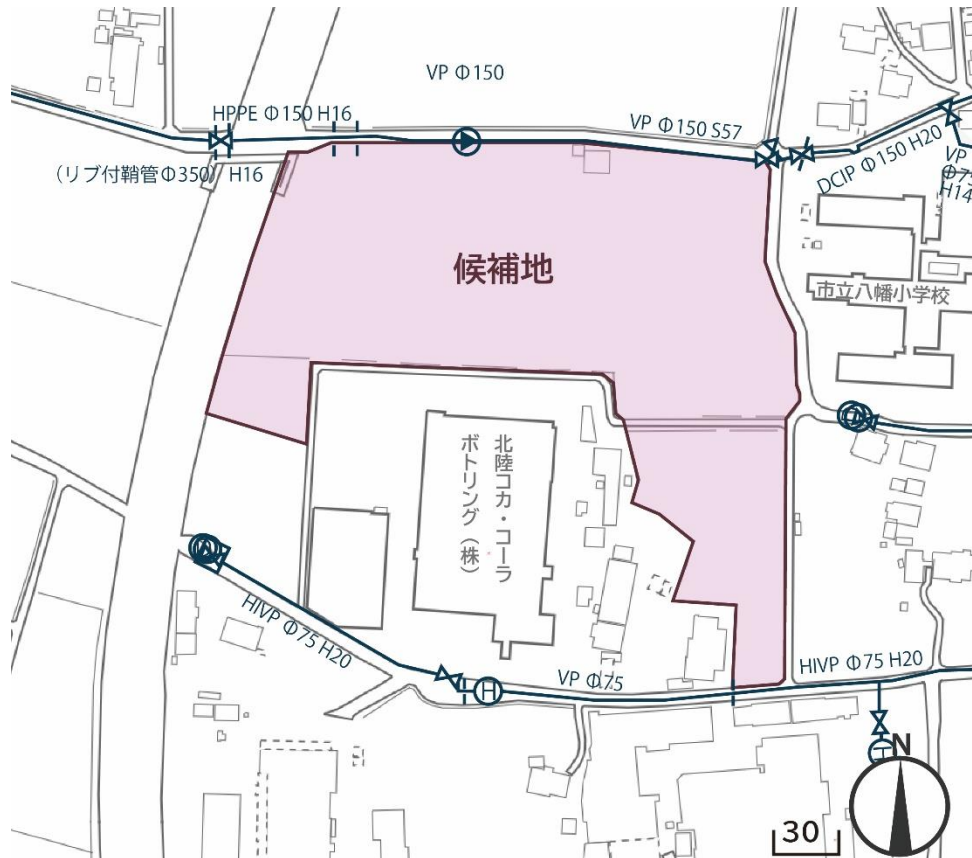


図 29 上水道施設

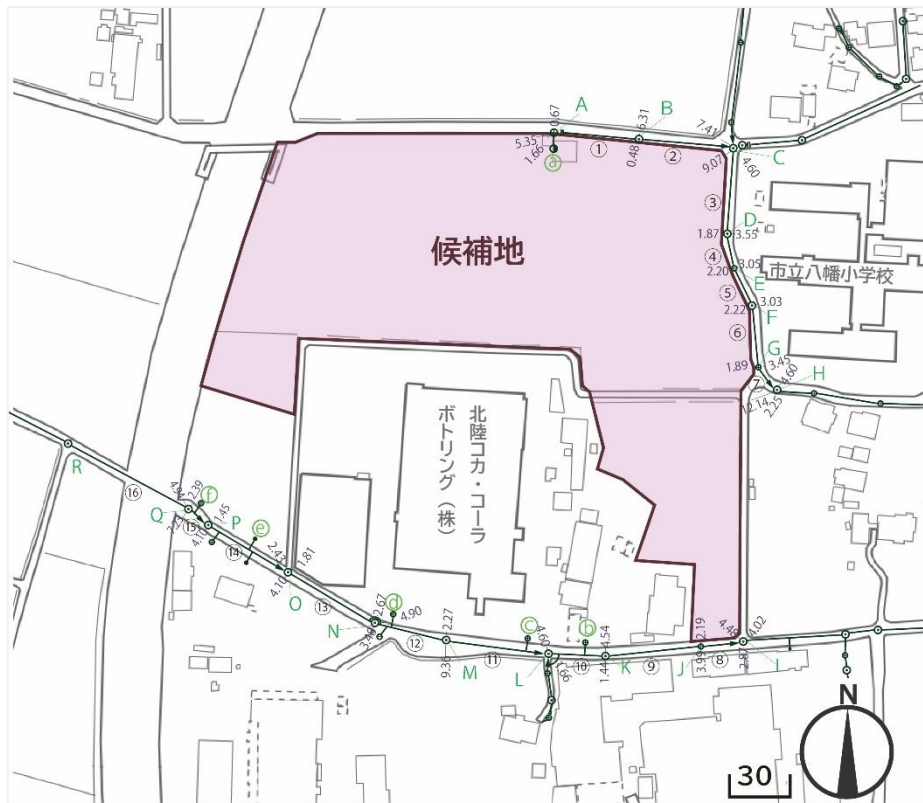


図 30 下水道施設

2.2.5 都市ガス

候補地周辺に都市ガス（中圧管及び低圧管）は敷設されていません。



図 31 都市ガス

2.2.6 電力

候補地の東側を除いて、電柱が設置されているため、本施設に必要な電力は周りから引き込むことは可能と言えます。

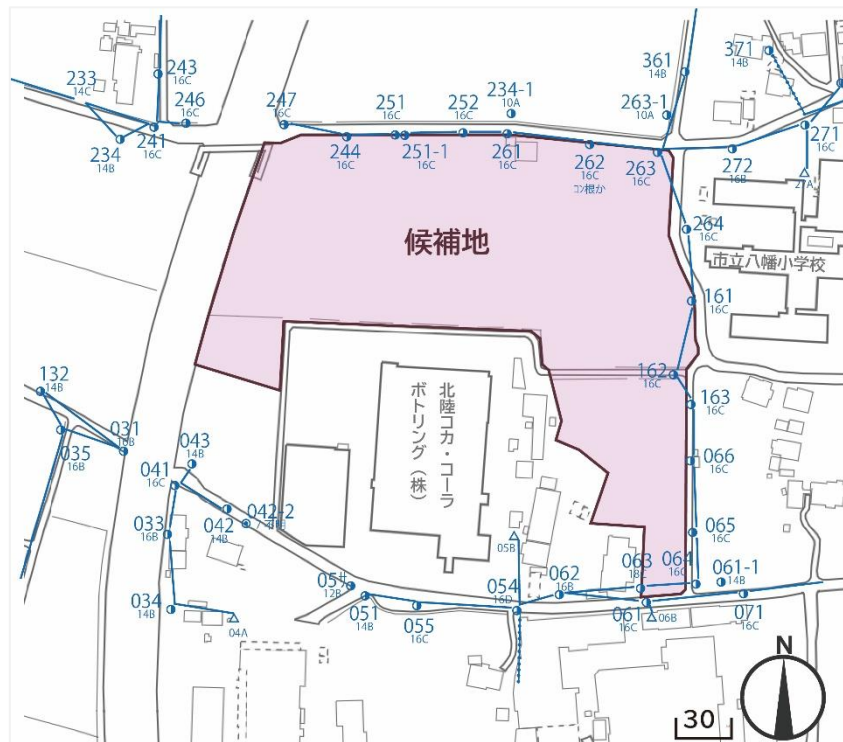


図 32 電力図

2.2.7 農業用水路

候補地内には農業用水路が敷設されており、本施設を整備する際、用水路の取り扱い、水利権等の調整が必要です。仮に暗渠にした場合でも、定期的な維持管理をするための清掃等が必要となります。

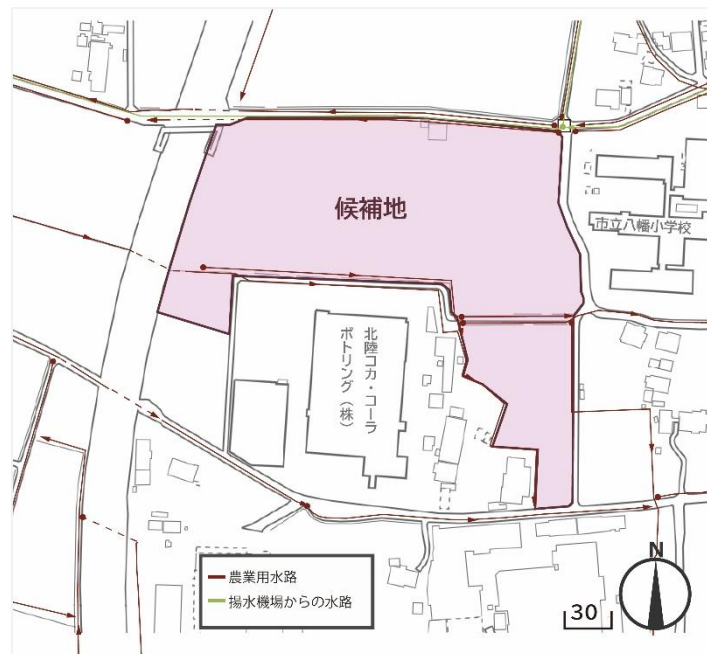


図 33 農業用水路図

2.3 交通量調査

2.3.1 調査日時

交通量調査の実施日時は下表のとおりです。

表 6 調査日時

	調査日	調査時間
1 回目	令和 7 年 5 月 27 日 (火)	7 : 00 ~ 19 : 00 (12 時間)
2 回目	令和 7 年 6 月 1 日 (日)	7 : 00 ~ 19 : 00 (12 時間)

2.3.2 調査内容

調査対象地点を通過する車両を、カウンター及びビデオカメラ等を用いて車種別・方向別・時間帯別に観測しました。

- ・車種分類：7 分類（乗用車、レンタカー、観光バス、その他バス、小型貨物車、普通貨物車、二輪車）
- ・観測方向：予め決められた方向（※調査地点位置図参照）
- ・調査単位：1 時間単位で記入（車種、ナンバー分類は後日、集計時に整理）

表 7 ナンバー分類表

分類	分類定義
登録地 長野市周辺車両※	「長野」
長野市周辺以外車両	「長野」以外（レンタカーの「長野」ナンバーも含む） ※長野以外ナンバーは細分化（例 松本：○台、山梨：○台）して台数を集計する。

表 8 車種別分類表

車種	車頭番号	分類言葉
乗用車	3、5、7	軽以外：さすせそ／たちつてと／なにぬねの／はひふほ／まみむめも／やゆ／らりるろ 軽：あいうえ／かきくけこ／さすせそ／たちつてと／なにぬねの／はひふほ／まみむめも／やゆよ／らるろ／を
レンタカー	3、5、7	わ、れ
観光バス	2	—
その他バス	2	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;"> 長野 500 (あ) 12-34 </div> □ 枠内部分の数字 = 車頭番号 ○ 枠内部分の言葉 = 分類言葉
小型貨物車	4、6	
普通貨物車	1、8、9、0	
二輪車（原付含む）	原付含む	

※車頭番号 8 は普通貨物を基本としますが、特殊（種）車及び外交官ナンバー、自衛隊車両等は、大きさ・形状により該当する車種に分類します。なお、調査中に多く観測された介護施設の送迎車は車頭番号 8 のハイエースタイプの車両ですが、利用目的から乗用車として記録しました。また、電動キックボードについては二輪車（原付含む）として記録しました。



図 34 介護施設の送迎車



図 35 電動キックボード

2.3.3 調査地点位置図

調査箇所は以下に示すとおりです。

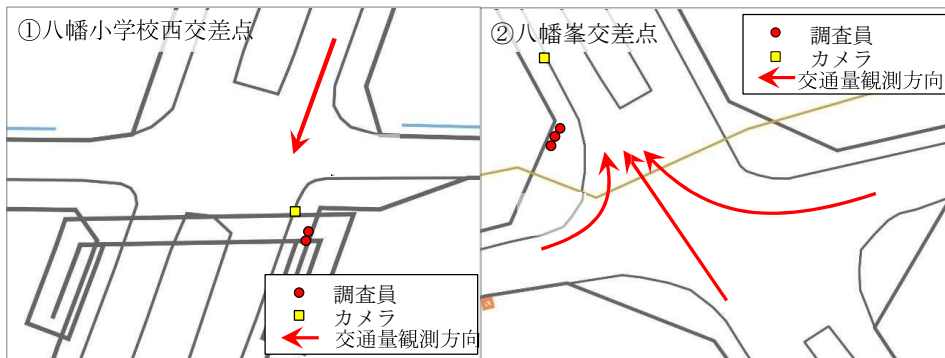
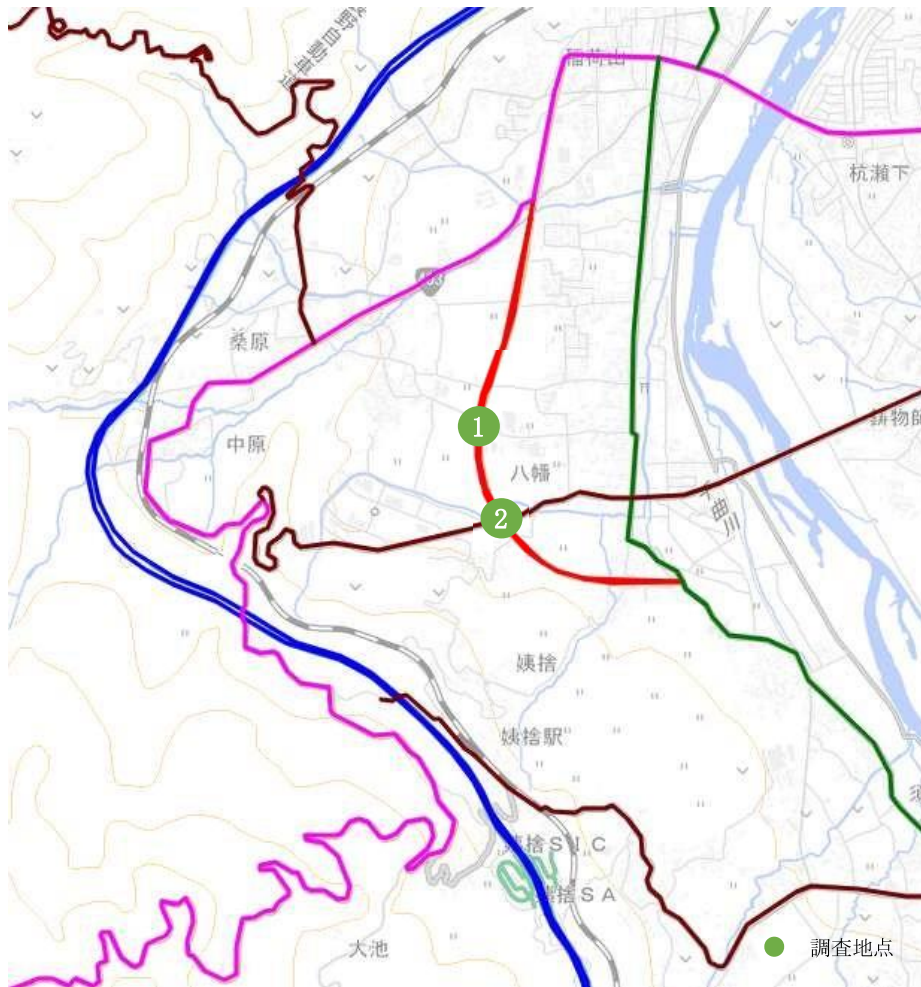


図 36 調査地点位置図

2.3.4 調査結果

本調査では建設候補地付近の交通量について、一般国道 18 号坂城更埴バイパスの上り線と下り線の交通量をそれぞれ八幡小学校西交差点と八幡峯交差点において観測しました。

上り線については直進方向のみの観測です。以下にそれぞれの合計値から交差点毎の傾向を整理しました。

(1) 総交通量及び交通量の経時変化

平日の昼間 12 時間自動車類交通量は、八幡小学校西交差点において 2,622 台、八幡峯交差点において 2,474 台であり、休日ではそれぞれ 1,955 台と 2,021 台となりました。交通量の多い時間帯は、平日は八幡小学校西交差点が朝 7 時台、八幡峯交差点において夕方 17 時台となりました。休日は、両交差点ともに日中に多く、朝夕に少なくなる傾向があります。

表 9 昼間 12 時間交通量 (単位: 台)

車種	5月27日(平日)		6月1日(休日)	
	八幡小学校西交差点	八幡峯交差点	八幡小学校西交差点	八幡峯交差点
乗用車	1,922	1,811	1,696	1,755
レンタカー	9	13	5	6
観光バス	1	1	0	0
その他バス	1	1	0	1
小型貨物車	475	443	223	228
普通貨物車	214	205	31	31
二輪車	17	9	52	54
自動車類合計	2,622	2,474	1,955	2,021
小型車合計	2,406	2,267	1,924	1,989
大型車合計	216	207	31	32

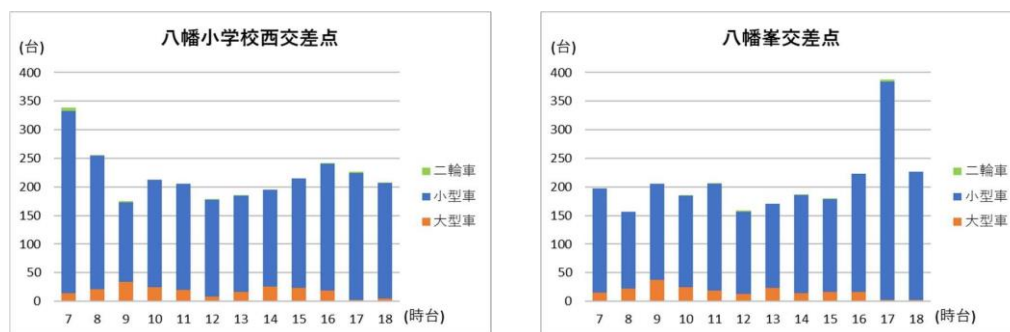


図 37 平日における交通量の経時変化

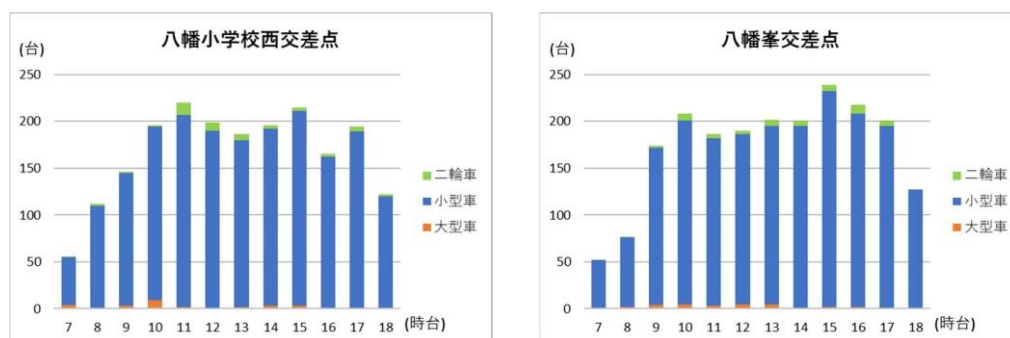


図 38 休日における交通量の経時変化

なお、八幡峯交差点の交通量は平日、休日ともに一般国道 18 号坂城更埴バイパス、県道 340 号、国道 403 号の順に多く、一般国道 18 号坂城更埴バイパスが過半数を占めています。

国道 403 号の交通量は、平日が 20%であるのに対して、休日は 10%まで減少しており、平日は直近の八幡工業団地へ行き来する車両が多いものと推測されます。

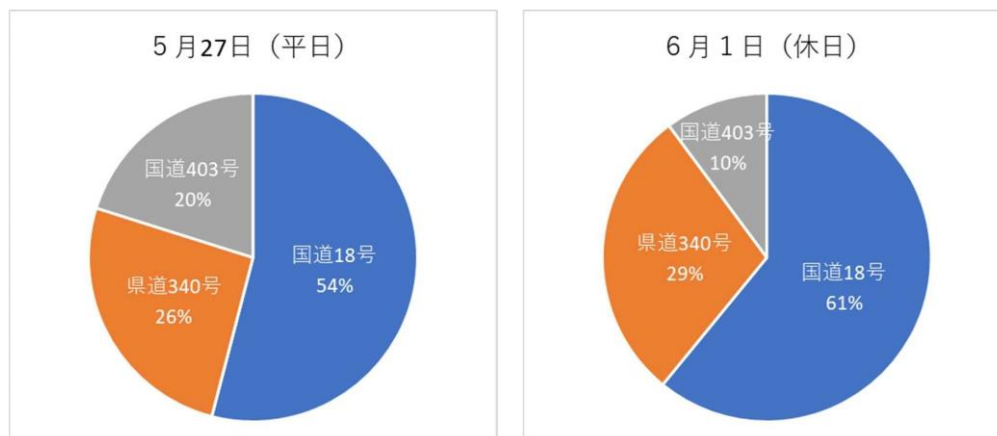


図 39 八幡峯交差点の自動車類交通量における観測方向別割合

また、八幡峯交差点の交通量を観測方向別に分けると、平日は一般国道 18 号坂城更埴バイパス、国道 403 号とも 17 時台の交通量が多く、帰宅ラッシュが要因と考えられます。特に国道 403 号の場合、交差点西側に八幡工業団地が位置しており、17 時台の小型車の増加が顕著です。

休日は朝 7 時台～8 時台及び 18 時台の交通量が少なく、通勤車両の減少が要因と考えられます。

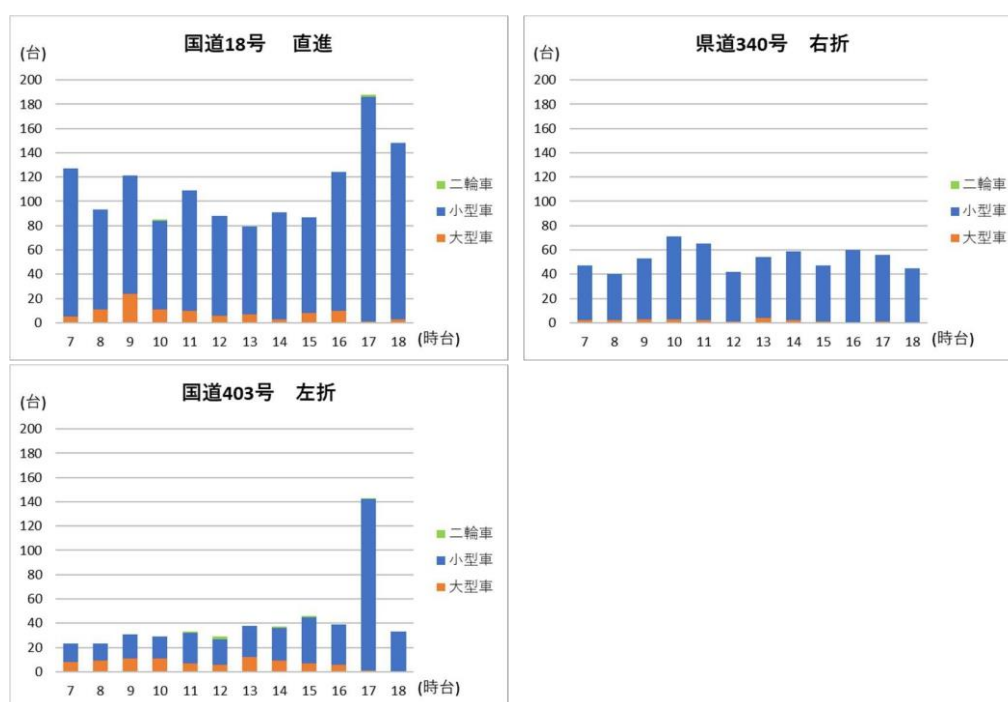


図 40 八幡峯交差点における平日の観測方向別交通量の経時変化

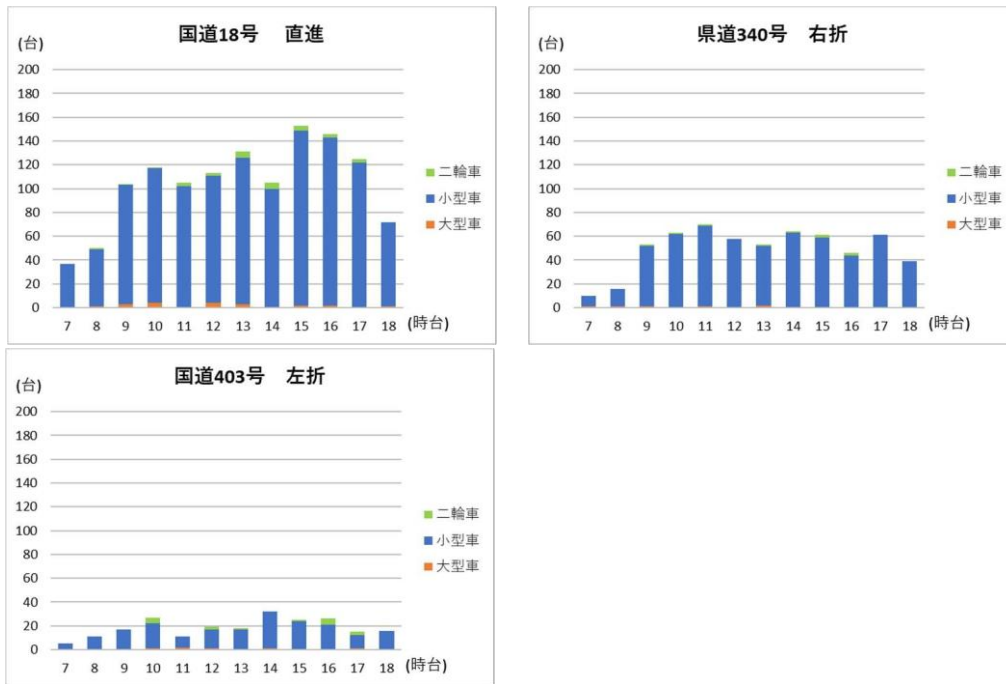


図 41 八幡峯交差点における休日の観測方向別交通量の経時変化

(2) 大型車混入率

両交差点ともに大型車混入率は同程度であり、平日が8.2～8.4%、休日が1.6%でした。

大型車の車種では運送用の普通貨物車が多く、観光バスやその他のバスはほとんど観測されませんでした。このことから平日に大型車が多いのは、一般国道18号坂城更埴バイパス未開通区間の工事車両や調査地付近にある工業団地や運送業者の車両の通行が要因と考えられます。

表 10 大型車混入率

調査日	八幡小学校西交差点 (上り線)	八幡峯交差点 (下り線)
5月27日 (平日)	8.2%	8.4%
6月1日 (休日)	1.6%	1.6%



図 42 観測路線を通行する大型車

(3) 登録地別交通量

登録地を“長野”“(長野以外) 県内”“県外”の3地域に分けた場合の交通量を整理しました。県外ナンバーの車両は、平日、休日ともに少なく、多くても1割程度です。休日は平日に比べて“松本”“諏訪”等の県内ナンバーの割合が増加しますが、交通量の多い小型車に限れば平日、休日ともに“長野”ナンバーが9割以上を占めています。

表 11 登録地別交通量 (単位：台)

車種	5月27日(平日)						6月1日(休日)					
	八幡小学校西交差点			八幡峯交差点			八幡小学校西交差点			八幡峯交差点		
	長野	県内	県外	長野	県内	県外	長野	県内	県外	長野	県内	県外
乗用車	1,853	40	29	1,707	56	48	1,600	56	40	1,650	60	45
レンタカー	6	1	2	11	1	1	3	0	2	5	1	0
観光バス	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
その他バス	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
小型貨物車	446	22	7	419	15	9	211	7	5	212	9	7
普通貨物車	185	10	19	180	10	15	22	7	2	29	2	0
二輪車	16	0	1	9	0	0	43	3	6	44	4	6
自動車類合計	2,492	73	57	2,319	82	73	1,836	70	49	1,896	72	53
小型車合計	2,305	63	38	2,137	72	58	1,814	63	47	1,867	70	52
大型車合計	187	10	19	182	10	15	22	7	2	29	2	1

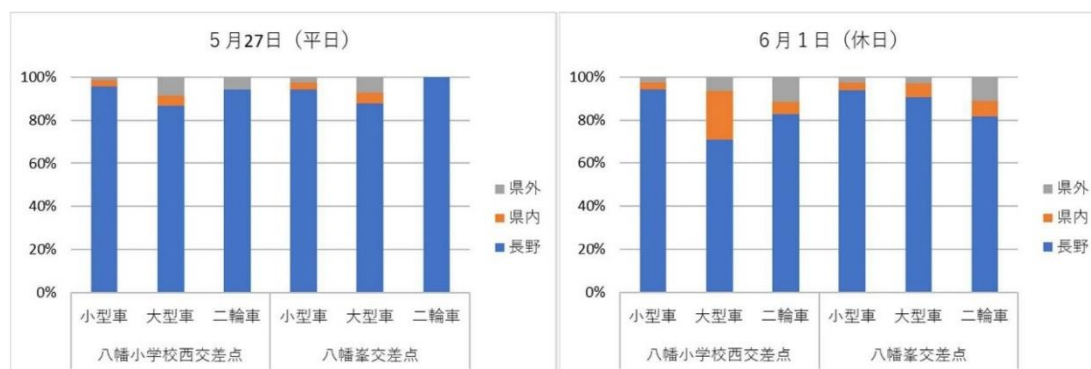


図 43 小型車・大型車・二輪車における登録地別の交通量割合

2.3.5 計画交通量根拠

本施設の計画にあたっては、「一般国道18号坂城更埴バイパス（坂城町区間）・坂城更埴バイパス（延伸）」（令和6年12月2日 国土交通省 第4回関東地方整備局 事業評価監視委員会資料3）（以下、「根拠資料」という。）の計画交通量を参照しました。

計画概要

国道18号 坂城更埴バイパス(坂城町区間)

事業区間：自)長野県埴科郡坂城町南条
至)長野県埴科郡坂城町上五明

計画延長・幅員：延長3.8km 幅員27.0m
車線数：4車線
計画交通量：13,200～23,200台/日
事業化：平成23年度(2011年度)
全体事業費：約120億円(前回:約110億円)

国道18号 坂城更埴バイパス(延伸)

事業区間：自)長野県千曲市稲荷山
至)長野県長野市篠ノ井塩崎

計画延長・幅員：延長2.6km 幅員13.0m
車線数：暫定2車線
計画交通量：10,100～12,300台/日
事業化：平成20年度(2008年度)
全体事業費：約186億円(前回:約166億円)

図 44 計画概要（根拠資料 P.1 より抜粋）

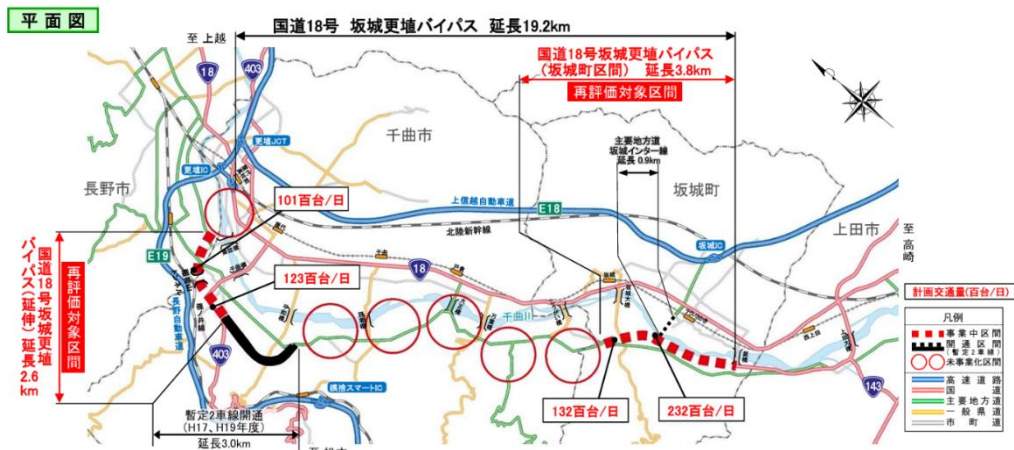


図 45 事業予定位置図（根拠資料 P.2 より抜粋）

2.4 需要予測

建設候補地の周辺環境を把握するため、類似施設を抽出し、整理しました。

2.4.1 類似施設の抽出

既存施設としてコンビニ、スーパーマーケット、カフェ、道の駅・直売所、屋内遊具広場の立地状況を右図（道の駅・直売所の場合）のとおり抽出しました。

2.4.2 類似施設と商圈の比較

抽出条件として建設候補地から車で10分圏域ごと（最も日常利用を想定した圏域内を比較するため）に「10分～20分圏域（足元商圈）」「30分圏域（ミニ観光商圈）」にどの程度立地しているか整理しました。なお、施設別によって商圈は異なり、一般的にスーパーマーケットやカフェ、コンビニは車移動10～20分圏域まで、道の駅・直売所、屋内遊具広場、宿泊施設は30分圏域までを対象範囲としています。

その結果、スーパーマーケットやカフェ、コンビニといった足元商圈で競合の可能性がある施設は一定程度立地しており、日常的な買い物等を目的とする機能だけでは顧客を獲得することは難しいと考えられます。一方で、道の駅・直売所、屋内遊具広場は足元商圈、ミニ観光商圈のいずれにおいても競合する施設は少なく、目的地となる機能（例：子供が遊べる屋内広場等）を導入することで、新たな顧客の獲得に寄与するものと考えられます。

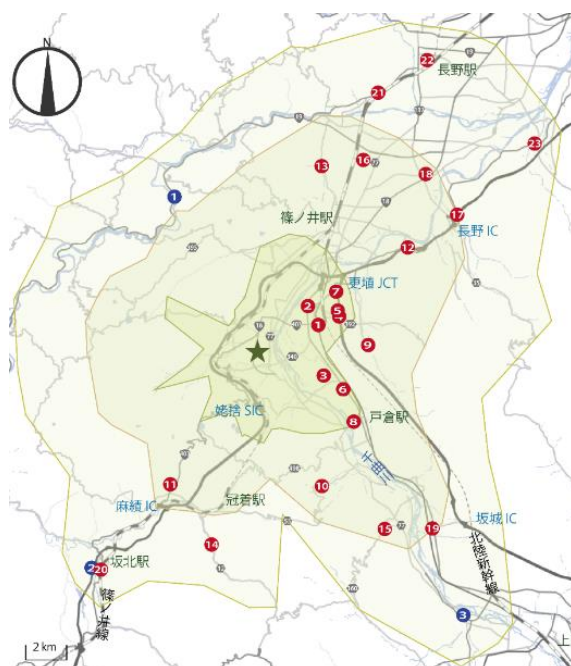


図 46 道の駅・直売所と商圈範囲

※建設候補地から順に 10,20,30 分商圈範囲

表 12 類似施設調査

車移動	コンビニ	スーパーマーケット	カフェ	道の駅・直売所	屋内遊具広場	合計施設数
10分圏	20施設	8施設	19施設	8施設	-	55施設
20分圏	50施設	20施設	37施設	10施設	1施設	118施設
30分圏	-	-	-	8施設	-	8施設
合計施設数	70施設	28施設	56施設	26施設	1施設	181施設

2.4.3 商圏人口

周辺の道の駅の商圏人口を確認しました。本施設の周辺に立地している道の駅の商圏人口と比較すると、商圏人口は同等もしくはそれ以上となったことから、一定の商圏があることが分かります。

表 13 商圏人口

	10分商圏	20分商圏	30分商圏
本施設	43,594人	149,497人	321,278人
さかきた	2,611人	7,439人	51,451人
上田道と川の駅 おとぎの里	74,246人	169,830人	254,525人
信州新町	3,069人	76,033人	303,735人

3 導入機能及び施設規模の検討

3.1 長野県内における道の駅整備の近年の傾向

3.1.1 道の駅の整備状況

全国の道の駅に登録されている1,230施設の中で、長野県内にある道の駅は54施設であり、その数は全国で3番目に多くなっています。また、長野県内における道の駅が登録されてからの経過年数をみると、30年以上経過している施設が26施設（全体の約48%）と半数近い数値を占めており、老朽化していることを踏まえると、近年のニーズや道の駅第3ステージの整備方針に即した施設が少ないことが分かります。

表 14 登録後の経過年数

登録後の経過年数	長野県内
5年未満	2
5年以上10年未満	4
10年以上20年未満	6
20年以上25年未満	3
25年以上30年未満	13
30年以上	26
総計	54

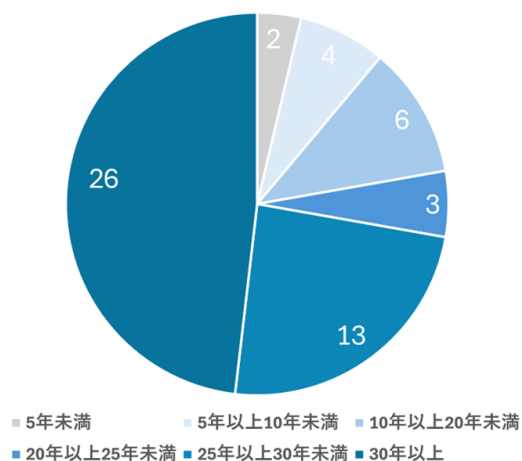


図 47 道の駅の整備年数（各道の駅のデータより作成）

3.1.2 導入機能における近年の傾向

道の駅の主な施設機能において、「長野県の道の駅全体」と「直近15年に開業した道の駅及び直近5年にリニューアルした長野県内の道の駅」を比べると、次の2点で機能の充実がみられます。

一つ目の視点として、キッズコーナー、レストラン、喫茶・軽食、温泉、観光案内所等の賑わいを創出する機能や道の駅が目的地化するような機能が、全体と比べて高い傾向にあります。

二つ目の視点として、ベビーベッドやシャワー、EV充電器などの来訪者の多様なニーズに応える機能が、全体と比べて高い傾向にあります。

このことから直近に新設・リニューアルされた道の駅では、賑わい創出機能及び多様なニーズ対応機能の導入が進んでいるといえます。

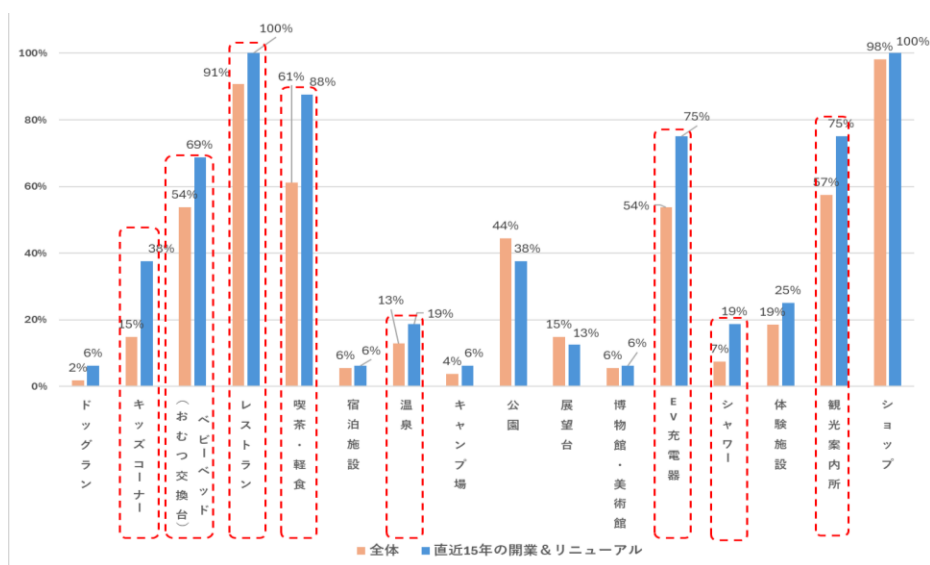


図 48 長野県全体と直近15年内に開業、
リニューアルされた道の駅の主な機能（各道の駅のデータより作成）

3.2 施設整備の観点と導入機能

本施設の基本理念・コンセプト及び本施設に対する意見を踏まえて、導入機能の考え方を整理しました。



図 49 施設整備の観点と導入機能

3.3 導入機能の整理

基本理念の観点から施設機能を以下のように整理しました。

表 15 導入機能の整理

機能	項目	導入施設等
(1) 情報発信・観光機能	情報発信施設	<ul style="list-style-type: none"> ・観光総合窓口 ・道路情報案内 ・災害情報案内 ・地域情報案内
(2) 休憩機能	休憩施設	<ul style="list-style-type: none"> ・施設内トイレ ・休憩スペース
	駐車場	<ul style="list-style-type: none"> ・小型車用駐車場 ・大型車用駐車場 ・バイク用駐車場 ・従業員用駐車場 ・サービスヤード
	24時間利用可能 トイレ	<ul style="list-style-type: none"> ・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
(3) 販売機能	販売施設	<ul style="list-style-type: none"> ・農水産物販売施設 ・特産品販売施設 ・バックヤード
	飲食施設	<ul style="list-style-type: none"> ・カフェ ・レストラン ・厨房+バックヤード
(4) 子育て・多世代交流 機能	広場	<ul style="list-style-type: none"> ・イベント広場 ・芝生広場
	屋内遊具施設	<ul style="list-style-type: none"> ・屋内遊具広場
(5) 防災機能	防災施設	<ul style="list-style-type: none"> ・防災備蓄倉庫
		<ul style="list-style-type: none"> ・非常用発電機
		<ul style="list-style-type: none"> ・災害用トイレ
<ul style="list-style-type: none"> ・防火水槽 		
	調整池	<ul style="list-style-type: none"> ・雨水貯留施設
(6) その他	設備・事務施設	<ul style="list-style-type: none"> ・電気・機械室 ・事務所等
	通路等	<ul style="list-style-type: none"> ・通路等

3.3.1 導入機能のイメージ

(1) 情報発信・観光機能

道路交通情報に加え、地域情報や観光案内の発信機能、災害時には災害情報を迅速に提供する機能を整備します。棚田の米に関するイベントやツアーの起点化などを通じて、本市の観光地と本施設が相互に連携・波及する仕組みを目指します。情報発信施設としてデジタルサイネージを設置し、地域住民や来訪者が情報へ容易にアクセスできる施設を整備します。



図 50 道の駅 池田



図 51 道の駅 花ロードえにわ

(2) 休憩機能

a) トイレ

広くて清潔なトイレを整備します。また、誰でも利用可能なユニバーサルデザインの考え方を取り入れたトイレを整備します。



図 52 道の駅 中条



図 53 北欧の風 道の駅とうべつ

b) 休憩施設

情報発信機能と合わせて、24時間利用可能な休憩スペースを整備します。



図 54 道の駅 くらぶち小栗の里



図 55 上田 道の駅

c) 駐車場

駐車場は、前面道路の交通量をもとに必要台数を確保、身障者用駐車場を整備し、誰にでも利用しやすい駐車場を整備します。



図 56 道の駅 中条



図 57 道の駅 木更津 うまくたの里



図 58 道の駅 いちかわ

d) ベビーコーナー・授乳室

おむつ替えコーナーや授乳室等の子育て世代向けの施設を整備します。また、ミルク用のお湯やおむつ用のゴミ箱を設置する等、子育て世代が利用しやすい施設を目指します。



図 59 道の駅 たちばな



図 60 道の駅 メルヘンおやべ

(3) 販売機能

a) 農水産物直売・特産品販売施設

地元の農産物や本市の姉妹都市などの水産物（イベント時等）を取り扱う直売所を設置し、農業の振興と情報発信の拠点となる施設を整備します。地元住民の利便性を高める販売施設に加え、来訪者が本市の特産品を購入できる特産品販売施設を整備します。これは、観光客が本市ならではの商品を求めているニーズに応えるものです。

さらに、棚田米の PR・販売拠点が限られている現状を踏まえ、棚田米及び関連商品の販売を積極的に検討します。



図 61 道の駅 信州平谷



図 62 道の駅 中条

b) カフェ・レストラン

本施設を訪れた人が過ごすことができる飲食スペースを整備します。



図 63 道の駅 八千穂高原



図 64 道の駅 前橋赤城



図 65 道の駅 中条



図 66 道の駅 常陸大宮

(4) 子育て・多世代交流機能

a) イベント広場

マルシェやイベントを開催できるイベント広場を整備します。



図 67 道の駅
アグリパークゆめすぎと



図 68 道の駅 米沢

b) 芝生広場

災害時には物資拠点として活用できるよう、車両の乗り入れ可能な芝生広場を整備します。



図 69 北欧の風 道の駅とうべつ



図 70 北欧の風 尾瀬かたしな

c) 屋内遊具広場

天候や気温に左右されず、子どもたちが安心して遊ぶことができるよう、屋内遊具広場を整備します。エリアは年齢別に分け、安全に体を動かすことができるクッション性のある遊具や床、壁を有した施設とします。これらを目的に市内外から利用者が訪れることも想定して整備します。

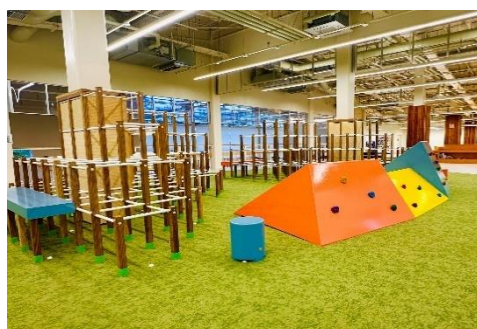


図 71 道の駅 八千穂高原



図 72 道の駅 ふくしま

(5) 防災機能

本市では、「千曲市第三次総合計画」の防災・減災対策に係る施設及び設備の整備の項目において、災害時に避難が可能で、救援活動や復旧・復興活動の拠点となる地域防災拠点を計画しています。

本施設は、災害時において一時的な避難や物資の集配拠点としての活用を想定し、防災機能を整備します。



図 73 物資の拠点イメージ



図 74 災害対応車両の集結拠点のイメージ



図 75 車での避難のイメージ

a) 防災備蓄倉庫

「千曲市備蓄計画 避難者総数の設定」にて計画されている「最大想定避難者数（被災2日後）」である7,740人の1日分の備蓄を想定しています。現在、地域別に防災備蓄倉庫を分散して配置していますが、いずれも飽和状態になりつつあることから、新たに防災備蓄倉庫を整備します。また、物資の集配拠点としての活用も想定し、建築面積は200㎡以上とします。



図 76 防災倉庫のイメージ

b) 非常用発電

災害等による停電に備え、施設の必要な機能（情報提供施設、トイレ、避難場所等）を72時間以上運営可能な発電能力を持つ機器として、非常用発電機を整備します。なお、発電機の運転に必要な燃料は隣接するガソリンスタンドとの連携を想定します。

表 16 非常用発電機の規模の一例

	(仮称)ハイウェイテラス・京たんば整備事業	「(仮称)道の駅姫路」整備及び運営事業	(仮称)道の駅「出水」整備事業	(仮称)道の駅「くまがや」整備事業
人口区分	1万人以上5万人未満	50万以上60万未満	5万以上10万未満	10万以上20万人未満
非常用電源の性能	自家発電設備は、1,800リットル程度のA重油を貯蔵	要求水準に定める条件で72時間以上の連続運転	100kVA以上で、72時間（3日間）以上稼働	停電時にもトイレが使える。3日間程度の必要最低限の電力供給を可能とする

c) 災害用トイレ

災害時において、清潔なトイレの有無は健康と生命に直結する事項ですが、東日本大震災においては66%以上の自治体は仮設トイレの設置までに4日以上を要したと回答しています。そこで、停電や断水により水洗トイレが使用できなくなった場合への備えとして、災害時に使用可能な災害用トイレを整備します。

災害用トイレの一形態であるマンホールトイレについて、国土交通省が公表する「マンホールトイレ整備・運用のためのガイドライン」で示された避難者数に応じた必要基数を参考にし、5基整備します。



図 77 災害用トイレのイメージ

d) 防火水槽

防火水槽は、消防水利としての活用と断水時の生活用水としての利用も想定しています。

e) 雨水貯留施設

雨水貯留施設は、集中豪雨が発生した際に雨水が川や下水に一気に流れ込むことを防ぎ、河川の氾濫や道路の冠水を抑制するための施設です。貯留した雨水は、生活用水や防災用水としての利用も想定しています。

3.4 各機能の規模

3.4.1 導入機能の規模

(1) 導入機能の面積

施設の規模については、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。また、広く柔軟な敷地形状は市場ニーズの変化に対応しやすく、物販エリアを先行整備して採算性を確保後、公共部分を導入する段階的整備案も支持されるなど、施設運営における自由度を重視したため、敷地を一体的に活用する計画としています。

表 17 導入機能の面積

機能	面積	根拠・出典
情報案内機能	140 m ²	参照：「設計要領 第六集 建築施設編」の休憩所の標準規模
施設内トイレ 休憩スペース		
駐車場+サービスヤード	7,800 m ²	約 100 台
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	参照：設計要領 第六集 建築施設編 駐車場規模～100 台より
農水産物販売 特産品販売 バックヤード	160 m ²	参照：設計要領 第六集 建築施設編 駐車場規模～100 台より
カフェ・レストラン 厨房・バックヤード	280 m ²	参照：設計要領 第六集 建築施設編 駐車場規模～100 台より
電気・機械室、事務所等	80 m ²	他事例参照
屋内遊具広場	580 m ²	他事例参照
防災備蓄倉庫	200 m ²	危機管理防災課ヒアリング内容より算出
イベント広場	800 m ²	-
芝生広場	1,560 m ²	-
敷地面積※	26,662 m ²	-
本施設延床面積	1,664 m ²	防災備蓄倉庫含む

※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、事業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2.6haへ変更（当初3.0ha）しました。

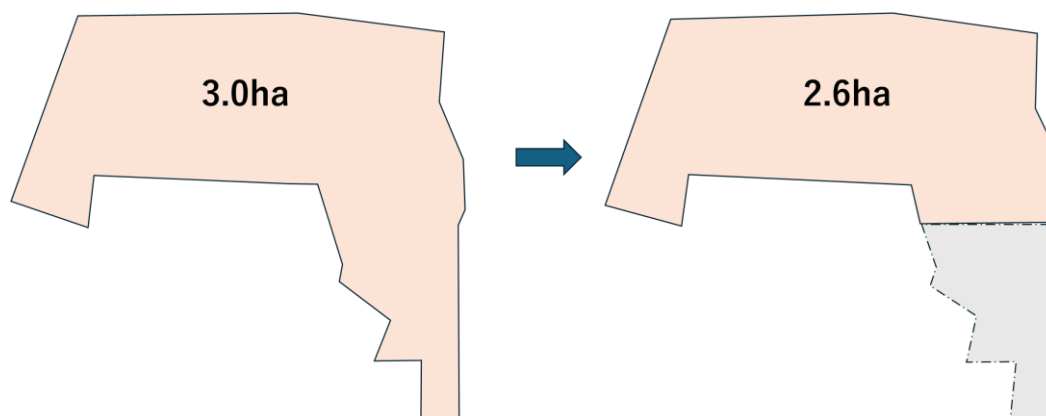


図 78 敷地面積の変更

3.4.2 施設規模の算定

本施設面積は計画交通量に基づく「駐車台数 100 台の場合の面積」として計画します。施設面積は将来的な利用状況や収益状況、一般国道 18 号坂城更埴バイパスの拡幅工事等を踏まえて段階的に施設拡張が可能となります。

(1) 駐車場

駐車マスの算定については、「設計要領 第四集 休憩施設（令和 4 年 7 月 東日本高速道路株式会社）」による算定方法を用いて算出し、駐車台数 100 台として計画します。

設計交通量（台/日）＝休日サービス係数×日交通量 休日サービス係数：1.40 【「休憩施設設計要領（Ⅲ-1-3）」より抜粋】
--

交通量 9,761 台/日をもとに、交通センサスより大型車混入率を抽出し、車種別の日交通量を算出します。

表 18 日交通量の算出

車種	台数/日	構成率
小型車	9,078	93.0%
大型車（バス）	127	1.3%
大型車（貨物）	556	5.7%
合計	9,761	100%

a) 立ち寄り率・ラッシュ率・回転率

駐車マス算定に用いる車種別の立ち寄り率、ラッシュ率、回転数を以下に示します。

表 19 立ち寄り率・ラッシュ率・回転率

車種	立ち寄り率	ラッシュ率	平均駐車時間（回転率）
小型車	0.175	0.10	25 分（60/25=2.4）
大型車（バス）	0.25	0.25	20 分（60/20=3.0）
大型車（貨物）	0.125	0.075	30 分（60/30=2.0）

（設計要領 第四集 休憩施設 Ⅲ-1-3 より抜粋）

b) 駐車マスの算出

交通量から算出される駐車マス数は、以下の式から算出します。

$$\text{駐車マス数} = \text{設計交通量} \times \text{立寄率} \times (\text{ラッシュ率/回転率})$$

【「休憩施設設計要領（Ⅲ-1-2）」を参照】

車種別の駐車マス数の計算結果を以下に示す。

小型車用 : $9,078(\text{台}) \times 1.4 \times 0.175 \times 0.10 \div 2.4 \doteq 93$ 台

大型バス用 : $127(\text{台}) \times 1.4 \times 0.25 \times 0.25 \div 3 \doteq 4$ 台

大型貨物車用 : $556(\text{台}) \times 1.4 \times 0.125 \times 0.075 \div 2 \doteq 4$ 台

表 20 車種別駐車マス数

車種	台数 (台)
小型車	93
大型車 (バス)	4
大型車 (貨物)	4
合計	100

(2) トイレ

「設計要領 第六集 建築施設編」より、サービスエリアの駐車マス数に対する標準的な建築施設規模を参考とします。駐車場規模が 100 台であることから 230 m²以上と設定します。

■参考：駐車マス数に対するトイレの面積（サービスエリア）

表 21 トイレの規模

駐車マス数 (台)	面積 (m ²)
~50 台	140
~100 台	230
~150 台	310

(設計要領 第六集 第 1 編 P.10 より抜粋)

(3) 販売施設

「設計要領 第六集 建築施設編」のハイウェイショップ関連施設の標準規模を参考とします。駐車場規模が 100 台であることから 160 m²以上と設定します。

■参考：駐車マス数に対するハイウェイショップ関連施設の面積（サービスエリア）

表 22 販売施設の規模

駐車マス数 (台)	面積 (m ²)
~50 台	160
~100 台	160
~150 台	170

(設計要領 第六集 第 1 編 P.10 より抜粋)

(4) 飲食施設

「設計要領 第六集 建築施設編」のレストラン関連施設の標準規模を参考とし、駐車場規模が100台であることから279㎡以上と設定します。

■参考：駐車マス数に対するレストラン関連施設の面積（サービスエリア）

表 23 飲食施設の規模

駐車マス数（台）	面積（㎡）
～50台	141
～100台	279
～150台	416

（設計要領 第六集 第1編 P.10より抜粋）

(5) 芝生広場

都市計画法 昭和43年法律第100号の開発許可等の基準に関し必要な事項を定めた長野県条例第23号の「都市計画法に基づく開発許可等の基準に関する条例」の第2条において、法第33条第3項の規定による技術的細目において定められた制限の強化のうち、都市計画法（昭和43年法律第100号）第33条における都市計画法施行令（昭和44年6月13日政令第158号）第25条第6号及び第7号に関するものは、設置すべき公園、緑地又は広場の面積の合計の開発区域の面積に対する割合の最低限度について、開発行為が用途地域の定められていない土地の区域内において行われるものであり、かつ、予定建築物等の用途が住宅以外のものである場合に、6%とすることが定められています。そのため、敷地面積の6%を芝生広場として確保する最低基準として算出し、敷地面積が2.6haに対して芝生広場の面積の場合は、1,560㎡と設定します。

■参考：開発許可等の申請の手引（長野県建設部令和7年5月）

表 24 公園等の規模

開発区域の面積	公園等の規模	備考
0.3ha 以上 5ha 未満	<ul style="list-style-type: none"> ・白地及び都計区域外の住宅以外の開発：6% ・その他：3% 	※例外（令ただし書き、県指針第15）開発区域の付近に公園が存する場合、自己の業務用で単一敷地の場合、別荘地や再開発型の場合等で、区域を管轄する市町村長の必要がない旨の意見が付されている場合は設置不要
5ha 以上 20ha 未満		1か所 300㎡（うち最低1か所は1,000㎡以上） （規則第21条第1号）
20ha 以上		1か所 300㎡以上（うち最低2か所は1,000㎡以上） （規則第21条第2号）

(6) 屋内遊具広場

事業者へのヒアリングより、本事業で想定する「年齢別に分け、安全に体を動かすことができるエリア」の確保には、500～600 m²程度が望ましいという意見がありました。

なお、本事業ではヒアリング結果と他事例（前面道路の交通量が本敷地と同等）の平均値面積をもとに 575 m²と設定します。

表 25 【他事例】屋内遊具広場の規模

道の駅名	前面交通量	面積 (m ²)
道の駅 A	7,663	650
道の駅 B	11,091	500
	平均	575

4 モデルプランの作成

今回の検討では、施設、イベント広場、芝生広場等の配置について、以下の 3 つのモデルプラン案を作成した上で、比較検討を行います。なお、駐車場は車両動線、国道市道の関係により全てのプランにおいて固定とした計画となっています。

(1) A 案：展望重視型

棚田への眺望を優先し、子育て・多世代交流機能及び販売機能からの視線軸線を南側の建物（民間倉庫）からずらした配置案。

(2) B 案：アクセス重視型

駐車場から飲食・販売機能へのアクセスを重視し、芝生広場とイベント広場を一体的に活用する配置とし、利便性を追求した配置案。

(3) C 案：イベント広場中心配置型

施設の利便性を考慮した配置となっており、南側に広い外部空間を確保。集客施設とイベント広場と芝生広場を一体的に利用可能な配置案。

(2) B案：アクセス重視型

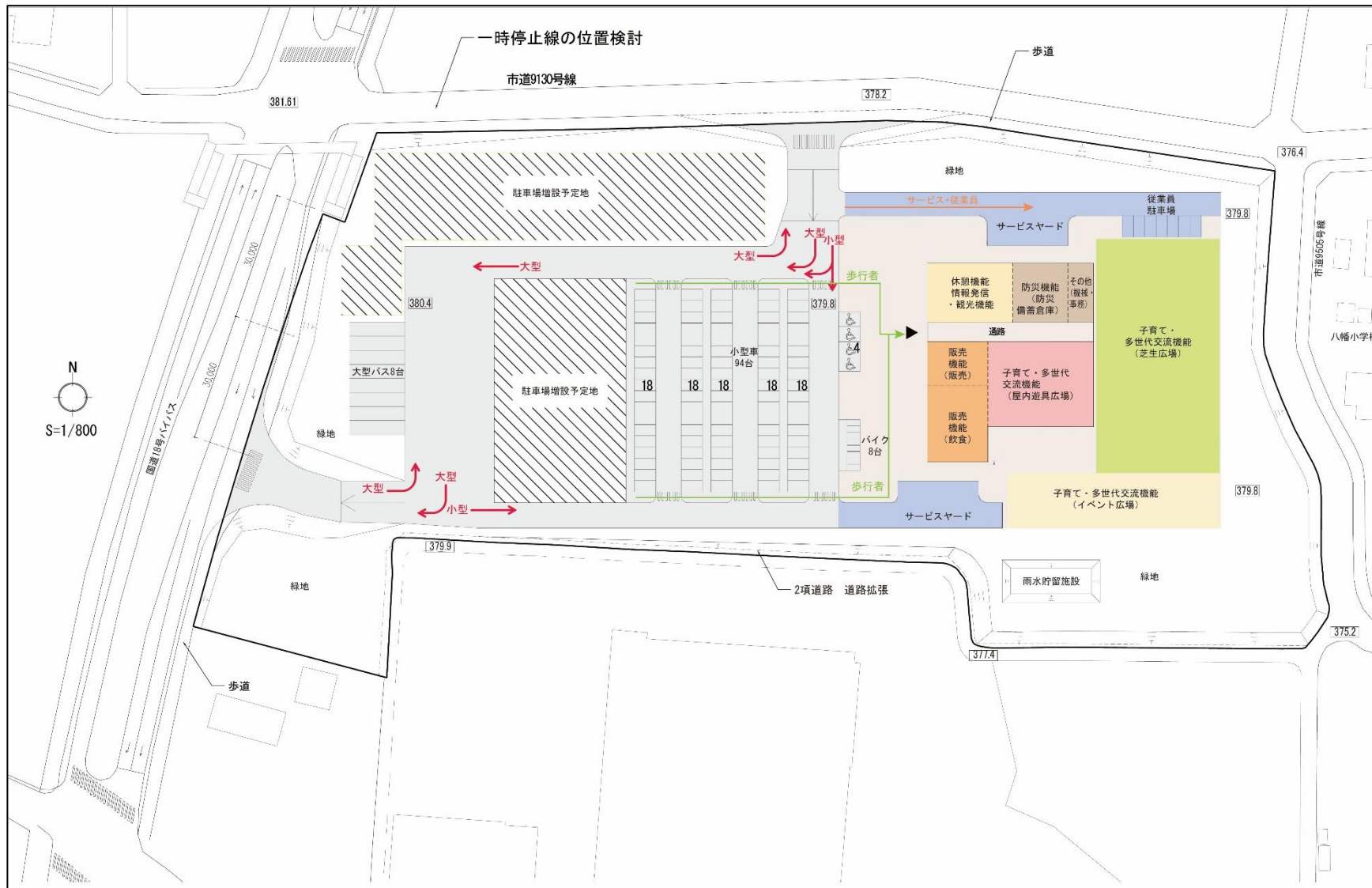


図 80 モデルプラン B 案

(3) C案：イベント広場中心配置型

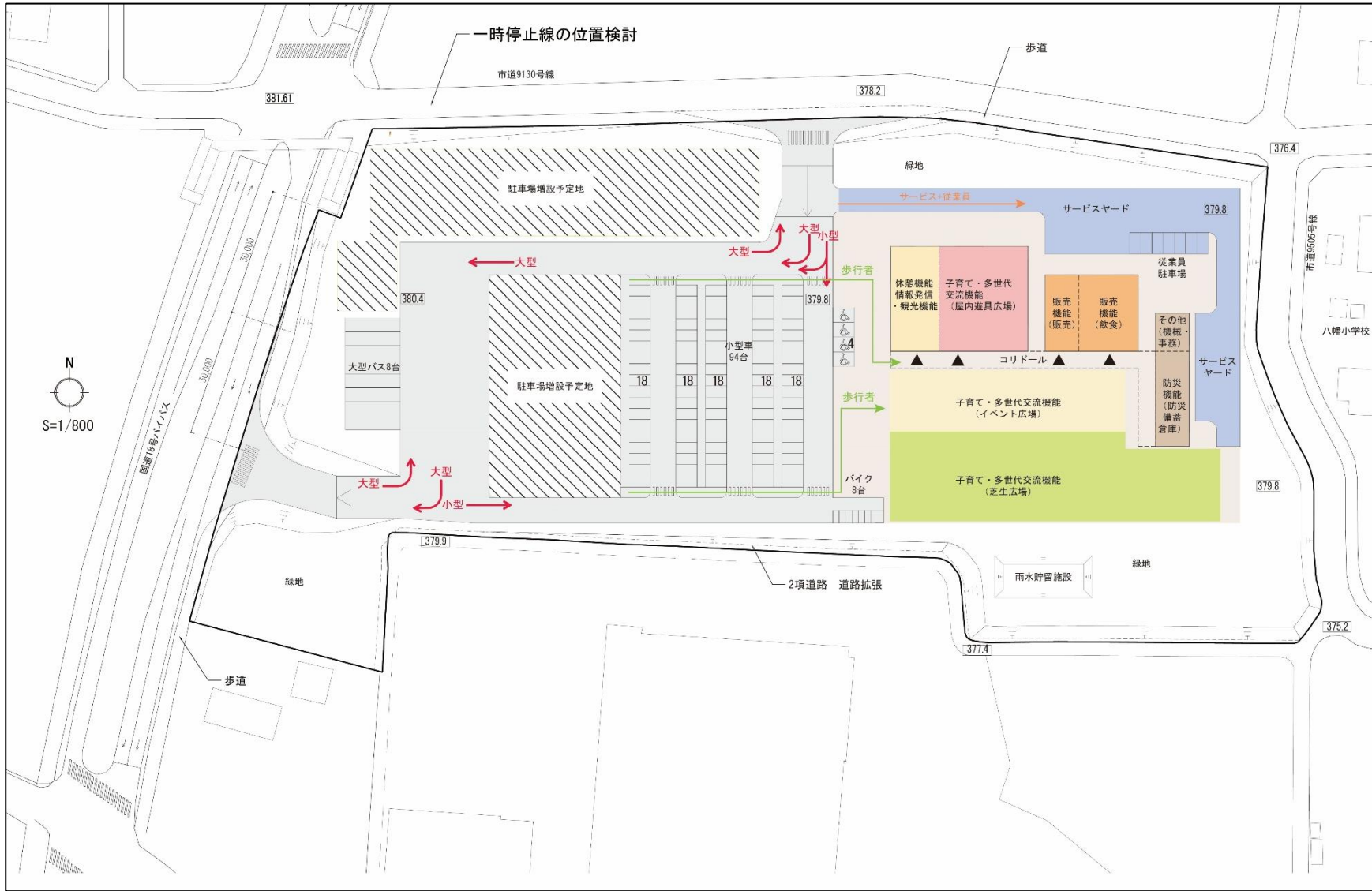


図 81 モデルプラン C 案

表 26 モデルプラン比較表

		A 案 (展望重視型)	B 案 (アクセス重視型)	C 案 (イベント広場中心配置型)
施設配置パターン				
概要		棚田への眺望を優先し、子育て・多世代交流機能及び販売機能からの視線軸線を南側の建物（民間倉庫）からずらした配置案	駐車場から飲食・販売機能へのアクセスを重視し、芝生広場とイベント広場を一体的に活用する配置とし、利便性を追求した配置案	施設の利便性を考慮した配置となっており、南側に広い外部空間を確保。集客施設とイベント広場と芝生広場を一体的に利用可能な配置案
施設配置	休憩・情報発信施設へのアクセス	駐車場から近くアクセスしやすい	駐車場から近くアクセスしやすい	駐車場から近くアクセスしやすい
	販売機能へのアクセス	駐車場から遠くアクセスしにくい	駐車場から近くアクセスしやすい	駐車場から遠くアクセスしにくい
	子育て・多世代交流機能（屋内遊具）へのアクセス	駐車場から近くアクセスしやすい	屋内通路経由となるため若干遠い	駐車場から近くアクセスしやすい
眺望	棚田の眺望	南側に遮る建物が無く見やすい	販売機能からの眺望する際、南側の建物（民間倉庫）やサービスヤードがあり見えにくい	南側に遮る建物が無く見やすい
災害時の連携		北側サービスヤード、駐車場との一体的連携がしやすい	北側サービスヤード、駐車場との一体的連携がしやすい	北側サービスヤード、駐車場との一体的連携がしやすい イベント広場と芝生広場の間を一体的に利用可能
小学校との関係		駐車場が西側にあるため騒音等の影響は緩和	駐車場が西側にあるため騒音等の影響は緩和 施設と小学校の間に芝生広場があり緩衝される	駐車場が西側にあるため騒音等の影響は緩和
総括		駐車場から子育て・多世代交流施設へのアクセスが良好で、南側に遮る建物がなく視覚的観望が良好	駐車場から休憩・情報、販売施設へのアクセスが良好	イベント広場・芝生広場を中心としたレイアウトで、災害時も一体的に利用が可能

5 事業手法の検討

国土交通省は道の駅の整備方針「第3ステージ」において、官民連携や民間企業の面的な広がり、稼ぐ地域経営などを掲げており、運営事業者のノウハウが求められています。そのため、本事業においても、官民連携して事業を進めていくことを検討しました。

5.1 事業手法の整理

民間事業者のノウハウを効率的に活用可能な事業方式等は以下のとおりです。

表 27 想定される事業方式

事業方式等		内容	資金調達	建設	所有	維持管理運営
従来方式		国・地方公共団体が公的資金を調達し、施設の建設、維持管理は原則として単年度契約で分離発注し、所有権は常に市とする方式。	市	市	市	市※
設計・施工一括発注方式 (DB方式)		市が資金を調達し、民間事業者が施設を建設、施設完成直後に市に所有権を移転する方式。維持管理・運営は市が行う。	市	民間	市	市※
設計・施工・運営一括発注方式 (DBO手法)		市が資金を調達し、民間事業者が設計・施設を建設後、一定期間、民間事業者が維持管理及び運営を行う方式。	市	民間	市	民間
PFI手法	BT0方式	民間事業者が資金を調達し、施設を建設、竣工後に市に施設所有権を移転し、一定期間維持管理及び運営する方式。(市が資金調達する場合は、PFI法に準じたDBO方式となる)	民間	民間	市	民間
	BOT方式	民間事業者が資金を調達し、施設を建設、一定期間維持管理及び運営し、事業終了後に市に施設所有権を移転する方式。	民間	民間	民間 ↓ 市	民間
	BT方式+コンセッション方式	施設整備と維持管理・運営を一体で発注するが、契約形態は切り離し、施設完成に伴う引渡しを受けて所有権を取得した後に、施設整備事業者とは別法人である運営権者に公共施設等運営権を設定する方式。	民間	民間	市	民間
	BOO方式	民間事業者が資金を調達し、施設を建設、事業期間は民間事業者が維持管理及び運営を行い、事業終了後も民間が施設を所有する方式。	民間	民間	民間	民間

※市が直接運営することに限らない。別途、民間委託等による維持管理・運営も含む。

5.1.1 従来方式

公共が施設の設計・建設の分離発注と、維持管理・運営の直営もしくは民間委託、指定管理者により実施します。事業者の募集・選定方法は仕様を定めた上での価格による競争入札もしくはプロポーザルで評価します。単年度契約であり、公共がほとんどのリスクを背負うこととなります。また、資金は公共が調達するため、建設時期に一度に資金を支出しなくてはなりません。

これまでの大多数の事例で採用されている手法ですが、維持管理・運営については、下記の通りいくつかパターンがあります。

表 28 道の駅の維持管理・運営手法

維持管理・運営者		内容	備考
公共直営		公共が直接維持管理・運営を行う。	
民活手法	第三セクター	公共及び民間企業等の共同出資による第三セクターが維持管理・運営を行う。	
	財団法人等への委託	公共からの委託により財団法人等が維持管理・運営を行う。	観光施設管理協会、地域振興財団等
	指定管理者等	指定管理者制度を採用し、維持管理・運営を行う。	JA、民間企業等

5.1.2 設計・施工一括発注方式（DB方式）

施設の設計と施工を一括して発注するものであり、設計者と施工者が互いにノウハウをフィードバックすることで、施設品質の向上やコストの削減が期待できます。

特に性能規定による発注とすることで設計者・施工者の互いのノウハウや新技術の活用による相乗効果が発揮され、大きなコストダウン・品質向上が期待できます。

契約形態は、設計部門を持つ建設企業と契約する場合と設計企業と建設企業からなるグループと連名で契約する場合の

いずれかが想定されますが、本事業の事業規模・内容を考慮すると建設企業から施工性等の意見を得ながら設計企業がコストと品質を勘案した適切な設計を行うことが望ましく、設計企業と建設企業からなるグループと連名で契約する形態をとることが望ましいと言えます。

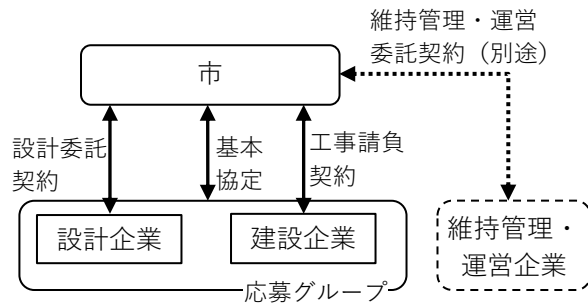


図 82 DB方式の契約イメージ

■導入事例

道の駅「西条のん太の酒蔵」（広島県東広島市）で採用されています。

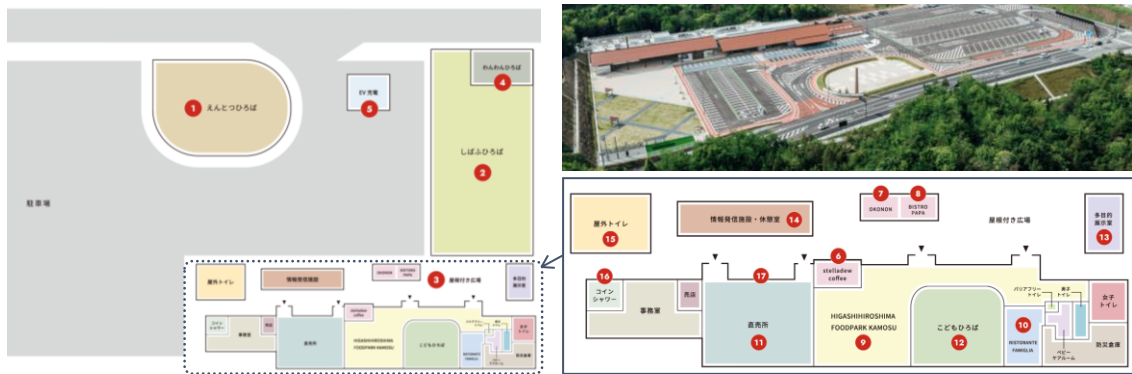


図 83 事例：西条のん太の酒蔵（広島県東広島市）

5.1.3 設計・施工・運営一括発注方式（DBO方式）

施設の設計・施工・運営を一括して発注するものであり、設計者と施工者と運営者が互いにフィードバックすることで、施設・運営品質の向上やコストの削減が期待できます。特に道の駅のような運営が重視される施設においては、効率的な運営に配慮した施設整備が図られることで大きな効果が期待できます。

資金調達とは従来どおり公共が行うため、資金調達を目的とする SPC（特別目的会社）を設置する必要はないですが、先事例では SPC を設置している場合もあります。

契約形態としては、DB 部分については、設計付請負契約、運営については別途委託契約や基本協定（指定管理者）を結び、これら 2つの契約を協定で取りまとめるといった形で実施しているものが多いです。

公共事業においては、後述する PFI 方式の一形態として活用されている事例が多く、補助金や地方債の充当率が高く、民間資金の活用の余地が小さいものや、ごみ処理施設のように補助要件として設計契約や工事請負契約といった契約単位に補助がなされる事業において幅広く活用されています。

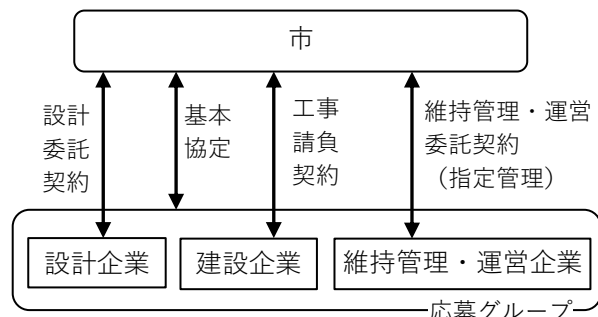


図 84 DBO方式の契約イメージ

■導入事例

道の駅「にしお岡ノ山」（愛知県西尾市）、道の駅「京丹波 味夢の里」（京都府京丹波町）で採用されています。



図 85 事例：京丹波 味夢の里（京都府京丹波町）

5.1.4 PFI手法（BTO方式、BOT方式、BOO方式）

施設の設計・施工・運営を事業契約として一括発注し、その費用も民間事業者が調達します。事業者の募集・選定は性能発注となるため、民間事業者が自らの得意な分野の技術を活用し提案を行います。また、長期契約であり、事業者は事業期間を通じた業務改善等を図ることができます。

以上により、PFI方式では質の高いサービスの提供と、施設・運営・品質の向上やコストの削減が期待できます。また、施設整備費用は事業期間を通じ公共から民間事業者にサービス対価として支払われるため公共の支出の平準化も期待できます。

PFI方式は施設の所有権移転時期により分類され、施設整備完了時点で移転されるBTO、事業期間終了時点で移転されるBOTがありますが、「道の駅」としての登録の関係やBOTとする場合、民間施設となるため、固定資産税、都市計画税等の課税対象となり、公共の財政負担が大きくなることから、道の駅整備・運営事業の先行事例ではすべてBTOが採用されています。

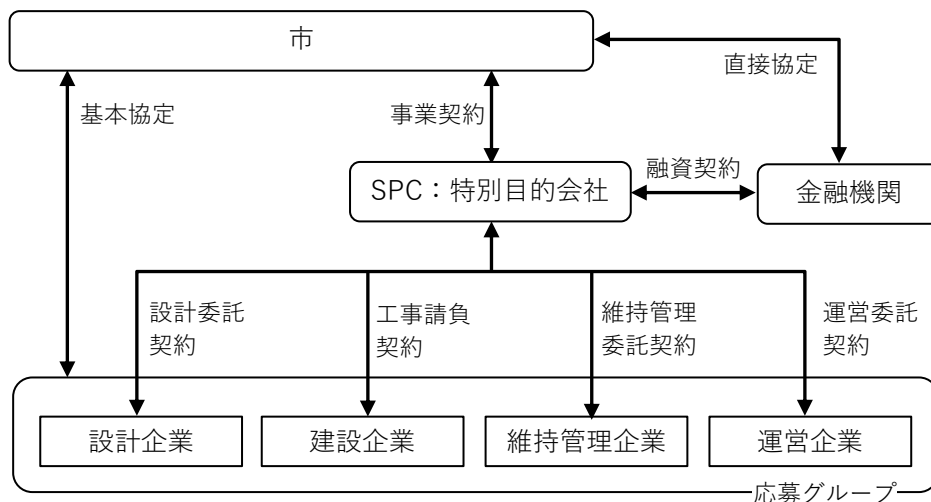


図 86 PFI方式の契約イメージ

■導入事例

道の駅「いぶすき」（鹿児島県指宿市）、道の駅「ようか 但見蔵」（兵庫県養父市）、道の駅「水の郷さわら」（千葉県香取市）、道の駅「笠岡ベイファーム」（岡山県笠岡市）、函南「道の駅・川の駅」（静岡県函南町）で採用されています。

先行事例のうち、香取市、函南町の事例を除き、一体型で整備されているため、PFI事業の対象施設は基本的に地域振興施設となっています。香取市、函南町については、単独型であり、地域振興施設のほか、駐車場・トイレ、情報提供施設も対象施設とされています。

維持管理・運営費については、運営による収入を民間に帰属させ、不足する維持管理・運営費を公共がサービス対価として支払う利用料金制がすべての先行事例で採用されています。

また、すべての事例で、民間事業者による自主運営事業を認めているほか、函南町の事例では余剰地を活用した独立採算型の付帯施設の運営も認めています。

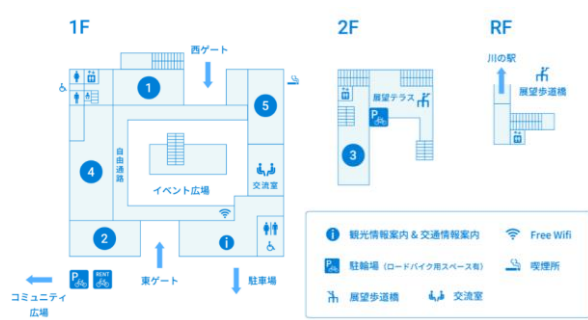


図 87 事例：道の駅・川の駅（静岡県函南町）

(1) 施設所有による事業形態の違い

PFI 手法では、整備した施設の所有形態の違いにより、BTO 方式、BOT 方式、BOO 方式等があります。BOT 方式及び BOO 方式では、事業期間中における施設所有者が「民間」であるため、国庫補助金の適用がありません。そのため、ジョイントベンチャー方式においては BOT 方式、独立採算事業においては BOO 方式が適しています。

しかし、道の駅整備・運営事業において、事業終了後も道の駅の施設が民間の所有物になることは考えにくいいため、以降の検討においては、BOO 方式を除くものとします。

表 29 PFI 手法における施設所有形態による事業分類

スキーム図	概説
<p>設計 維持管理 建設 運営 B O 所有権移転</p>	<p>■BTO (Build Transfer Operate) 方式</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設中は民間の所有であるが、建設後、公共に所有権が移転される。 施設所有者が公共になるため、公共の責め以外の第三者による施設損傷等のリスクを民間に移転することは困難。 公共の所有物であるため、非課税
<p>設計 維持管理 建設 運営 B O 所有権移転</p>	<p>■BOT (Build Operate Transfer) 方式</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業期間中は建物の所有者は民間であり、事業終了後、公共に所有権が移転される。 施設所有者が民間になるため、公共の責め以外の第三者による施設損傷等のリスクを民間に移転することが可能。 民間の所有物であるため、課税対象となり、その分の費用はサービス料として公共が支払うこととなる。
<p>設計 維持管理 建設 運営 B O 所有(民間)</p>	<p>■BOO (Build Own Operate) 方式</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業期間中は建物の所有者は民間であり、事業終了後も、民間事業者が施設を所有する。 施設所有者が民間になるため、公共の責め以外の第三者による施設損傷等のリスクを民間に移転することが可能。 所有権を民間事業者が保持し続けるため、民間事業者にとっては最もリスクが高い。

(2) 収入形態による事業形態の違い

施設利用者から料金を徴収できる施設において、当該料金を事業者の収入とするか、発注者の収入にするかによって事業スキームが異なります。

利用料が発生しない施設や利用料金を発注者の収益とする場合は、サービス購入型となり、利用料金を全て事業者の収入とする代わりに施設整備から運営までの対価を全て事業者が負担する場合は、独立採算型となります。本事業では、料金収入がありますが、完全な独立採算型事業とするための収入を得る（費用を賄う）ことは困難と考えられることから、「ジョイントベンチャー型」となります。

ジョイントベンチャー型は、サービス購入型と独立採算型の組み合わせになるため、以降に業務ごとの適用を示します。

表 30 PFI 手法における収入形態による事業分類

概要	概要図
<p>■サービス購入型</p> <p>事業者が提供する公共サービスに対して行政が応分のサービス対価を払うことで事業者が費用を回収する。つまり、公共サービスの提供に必要な資金は、行政が事業者にサービス対価として支払う。</p>	
<p>■ジョイントベンチャー型</p> <p>サービス購入型と独立採算型の組合せ。公共サービスの提供に必要な資金は、事業者が公共からのサービス対価と利用者からの利用料金収入で投資回収を行う。入札時に、公共が支払うサービス対価が事業者から示され、維持管理運営期間中に発生する利用料は事業者の収入となる。</p>	
<p>■独立採算型</p> <p>公共サービスの提供に必要な資金は、事業者が施設利用者等から利用料金等として徴収する。行政は一切負担しない。</p>	

■サービス購入型を適用する業務

事業者の業務範囲のうち、料金収入がない業務についてはサービス購入型を採用しています。

対象業務

- ・ 施設整備業務
- ・ 維持管理業務（光熱水費負担を除く）
- ・ 運営業務（情報発信機能運営業務、広報業務、総務業務 など）

■独立採算型を適用する業務

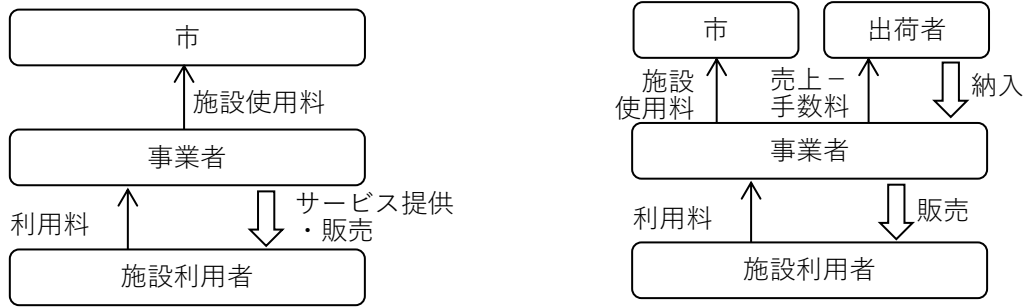
事業者の業務範囲のうち、料金収入はあり、料金収入により費用を賄うことができる業務については、独立採算型を採用しています。

ただし、業務の内容から事業者が施設を占有する収入を得る業務と占有はせず施設の貸出を行う業務は、事業者から市へ支払う施設使用料の考え方を改めて事業形態を設定します。

なお、出荷者協議会の会員が持ち込む特産物の販売代行の事業形態は、下図に示すとおりです。

対象業務

- ・ 運営業務（地域連携機能のうち、農林水産物・特産品・加工品販売施設、地産地消レストラン、加工所の運営 など）



【出荷者協議会の会員が持ち込む特産物の販売以外】 【出荷者協議会の会員が持ち込む特産物の販売】

図 88 独立採算型（施設使用料を徴収する業務）のスキーム

(3) PFI 手法における施設整備に関する主な支払いの流れ

事業費の支払い方法について、従来方式や DB 方式・DBO 方式はインシヤルコストに対して交付金・起債・一般財源から支払いますが、PFI 方式においては、一般財源部分を事業期間中に割賦払いして支払うことができます。

ただし、一般財源部分の資金は民間事業者が調達するため、割賦金利や資金調達にかかるコスト、SPC の設立や管理にかかる経費が新たに生じます。

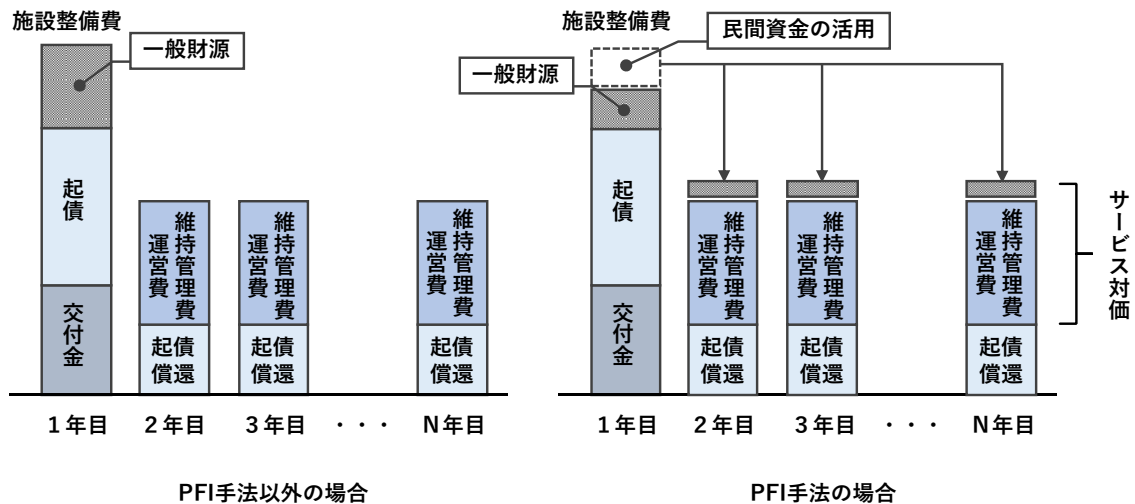


図 89 施設整備に関する支払いの違い

5.1.5 BT+コンセッション方式

施設整備と維持管理・運営を一体で発注しますが、契約形態は切り離すことで、設計企業及び建設企業は竣工後に契約満了になるため、長期事業に伴う契約リスクを負うことがなく、事業参画のハードルが低くなります。維持管理・運営企業はSPCを組成し、市はSPCに対して運営権を付与し、SPCは市に運営権対価を支払うため、市は施設整備費のインシヤルコストを運営権対価で圧縮（または相殺）させることができ、ランニングコストを支払うことができないため、費用を圧縮することができます。ただし、施設運営において、独立採算（施設利用料などの設定が事業者者に委ねられる）であることが条件となります。

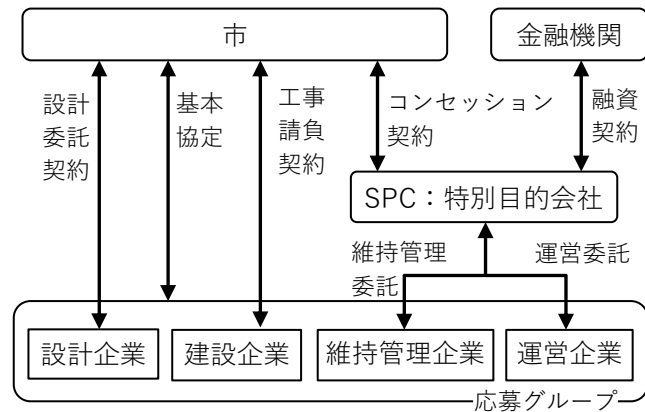


図 90 BT+コンセッション方式の契約イメージ

■導入事例

道の駅整備・運営事業での採用事例は確認できていません。

5.1.6 EOI (Early Operator Involvement) 方式

市が先行して運営企業を選定したのち、運営企業と協定を締結します。事業公募においては、その運営企業を事業に参画させることを前提条件に設計・建設・維持管理企業を応募し、事業者選定・契約を締結します。

■導入事例

EOI 方式のみであります。道の駅「くるくるなると」（徳島県鳴門市）、道の駅「常総」（茨城県常総市）が採用されており、愛知県犬山市、茨城県那珂市においては導入の検討を進めています。



図 91 事例：くるくるなると（徳島県鳴門市）

(1) EOI 方式の実施方法

EOI 方式を実施する場合、①PFI 法を活用した公募、②随意契約を前提とした民間提案制度の 2 パターンが考えられます。

それぞれの発注の流れとメリット・デメリットは次項のとおりです。

表 31 発注の流れとメリット・デメリット

	①PFI 法に基づいた公募	②民間提案制度
発注フロー	<p>【Step. 01】 PFI 法に基づき、道の駅の施設整備から維持管理・運営までを行う事業者を公募するが、第 1 段階は管理運営者のみを選定する。</p> <p>【Step. 02】 選定した管理運営者の提案内容を踏まえて、公募した要求水準書、予定価格・VFM の再試算など修正する。</p> <p>【Step. 03】 PFI 法に基づき、再度、特定事業の選定を行い、PFI 法の手続きを踏まえて、設計から維持管理業務を行う事業者を選定する。</p> <p>【Step. 04】 設計・建設・維持管理・運営（先行選定された管理運営者）が S P C を組成して事業契約を締結する</p>	<p>【Step. 01】 基本計画の内容に基づき、道の駅の運営に対して、管理運営者のノウハウ等を提案するプロポーザルを実施し、選定された管理運営者と協定を締結する。</p> <p>【Step. 02】 選定された管理運営者と基本計画の内容及び施設整備の内容について、確認・協議を行い、必要に応じて基本計画・事業費の修正を行う。</p> <p>【Step. 03】 設計・建設・維持管理業務を行う事業者を従来方式・PPP 方式（DB 方式・DBM 方式・PFI 方式（BTO 方式））など活用して公募し、事業者を選定する。</p> <p>【Step. 04】 発注方式に応じた契約を締結する。</p>
メリット・デメリット	<p>【○】 P F I 法に基づいた事業実施となるため、新たな制度・条例等に対して庁内合意を行わずに公募手続きを行うことができる。</p> <p>【×】 PFI 法に基づく手続き・手順を 2 回実施する必要があるため、市の事務的負担が大きく、供用開始までの期間が長くなる。</p> <p>【×】 先行選定された管理運営者にとって、付き合いのない企業と SPC を組成する場合、事業停止リスクが高い。</p>	<p>【○】 民間提案制度の場合、公募書類が P F I 法を活用する場合よりも手続きや公募書類が簡易に実施することができ、市の事務手続きの負担軽減や供用開始までの期間を短縮することができる。</p> <p>【○】 先行選定された事業者と PPP 手法等で選定された企業で別々の契約が可能となるため、管理運営者は左記の手法よりも事業参画しやすい。</p> <p>【×】 民間提案制度は提案が選ばれた管理運営者と設計・施工後に随意契約を締結することになるため、何に基づき随意契約ができるのか条例や規則などを整理する必要がある。</p>

5.1.7 EOI方式と想定される官民連携手法の組み合わせ

(1) 事業スキーム

前項で記述した通り、PFI法に基づいた公募の場合は、図93の契約形態となりますが、民間提案制度の場合は様々な官民連携手法との組み合わせが想定されます。以下では先行事例があるDBO・PFI方式を組み合わせた事業スキームを検討し、それぞれの事業スキームのメリット・デメリットを以下のように整理しました。

表 32 事業スキームのメリット・デメリット

	EOI方式+DBM方式※	EOI方式(運営契約)+PFI方式	EOI方式+PFI方式 (事業契約)
メリット・デメリット	<p>【○】各事業者とも、従来方式に近い契約形態になるため、各事業者とのリスク調整が不要となることから、事業参画のハードルが低くなる。</p> <p>【×】市にとって、各業務を担う事業者と契約を締結することとなるため、事務的負担が増えるとともに、事業期間中の連絡窓口が複数に分散される。</p>	<p>【×】事業規模によっては地元企業向けの案件になるため、PFI方式などの実績の少ない事業者にとっては事業参画のハードルが高くなる。</p> <p>【△】窓口が運営とその他で分散されるが、設計・建設・維持管理は一元化される。</p>	<p>【×】運営事業者はSPCを組成する事業者を選べないので、SPCへの出資比率を事前に提示することが難しく、契約締結リスクが高くなる。</p> <p>【×】事業規模によっては地元企業向けの案件になるため、PFI方式などの実績の少ない事業者にとっては事業参画のハードルが高くなる。</p> <p>【○】市にとって、事業者との契約が事業契約のみと1本化されるため、事務的負担が軽減されるとともに、事業期間中の連絡窓口の一元化が図れる。</p>

※DBM (Design-Build-Maintenance) は、設計、建設、維持管理を一括して行う手法です。

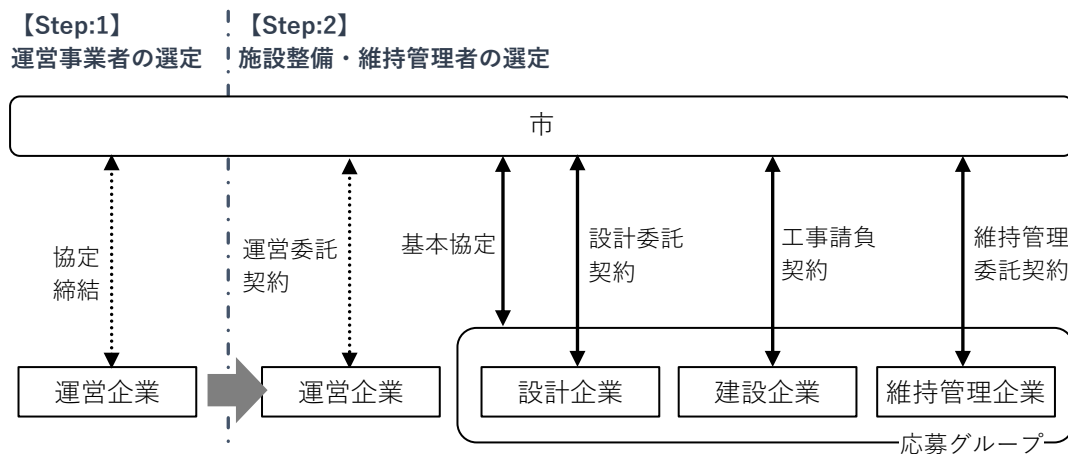


図 92 EOI方式+DBM方式

	n年												n+1年												n+2年											
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
パターン①	▶コンサル選定			▶運営事業者選定 (約1年)									▶コンサル選定			▶設計・建設・維持管理事業者選定 (PFI方式 or DBM方式) (約1.5年)																				
パターン①	▶コンサル選定			▶運営事業者選定 (約1年)									▶設計・建設・維持管理事業者選定 (PFI方式 or DBM方式) (約1.5年)															▶設計期間								
パターン②	▶コンサル選定			▶運営事業者選定 (約1年)									▶コンサル選定			▶設計・建設事業者選定 (DB方式) (約1.3年)															▶設計期間					
パターン②	▶コンサル選定			▶運営事業者選定 (約1年)									▶設計・建設事業者選定 (DB方式) (約1.3年)															▶設計期間 (約2年)								
パターン③	▶コンサル選定			▶運営事業者選定 (約1年)									▶入札手続き			▶設計期間 (約2年)																				

	n+3年												n+4年												n+5年												
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
パターン①	▶設計期間 (約2年)																								▶建設期間 (約2年)												
パターン①	(約2年)																								▶建設期間 (約2年)												
パターン②	(約2年)																								▶建設期間 (約2年)												
パターン②																									▶建設期間 (約2年)												
パターン③													▶入札手続き			▶建設期間 (約2年)																					▶供用開始

	n+6年												n+7年											
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
パターン①													▶供用開始											
パターン①													▶供用開始											
パターン②													▶供用開始											
パターン②	▶供用開始																							
パターン③																								

- パターン① :EOI方式+PFI方式 or DBM方式で実施し、それぞれの段階でコンサルをプロポーザルで選定
 パターン① :EOI方式+PFI方式 or DBM方式で実施し、一体でコンサルをプロポーザルで選定
 パターン② :EOI方式+DB方式で実施し、それぞれの段階でコンサルをプロポーザルで選定 (維持管理企業は別に入札手続きが必要)
 パターン② :EOI方式+DB方式で実施し、一体でコンサルをプロポーザルで選定 (維持管理企業は別に入札手続きが必要)
 パターン③ :EOI方式+従来方式で実施し、EOI方式のみコンサルをプロポーザルで選定。設計・建設・維持管理は入札

図 95 EOI方式で実施した場合の想定スケジュール

5.2 官民連携手法で実施した道の駅の事例整理

全国の道の駅のうち、官民連携手法を用いて事業を実施した事例を以下に整理しました。なお、以下の整理結果より、導入機能や施設規模・事業スケジュール等の今後の検討に活用するものとします。

5.2.1 PFI方式・DBO方式等で実施した道の駅

PFI方式・DBO方式等で事業を実施している事例は以下のとおりです。

表 33 PFI方式・DBO方式の事例

事業名	道の駅「来夢とごうち」再整備事業	南の拠点整備事業（B棟）	函南「道の駅・川の駅」PFI事業	（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）	道の駅整備事業（仮称）道の駅西条地域連携施設等設計施工一括工事	前橋市新設道の駅整備運営事業
事業主体	安芸太田町	垂水市	函南町	京丹波町	東広島市	前橋市
人口区分	1万人未満	1万人以上 5万人未満	1万人以上5万人未満	1万人以上 5万人未満	5万以上 10万人未満	30万以上 40万未満
事業方式	BTO	BTO	BTO	DBO	DB+0 （指定管理）	BTO
支払方法	独立採算型	サービス購入型	混合型	独立採算型 ※運営・維持管理	指定管理料	独立採算型
敷地面積（㎡）	約 23,600 ※上殿さくら公園 （約 4,300㎡）を除く	約 24,956	約 13,280	約 17,000	約 28,800	約 71,656
延床面積（㎡）	約 2,000	約 2,140	約 1,705	約 2,791	約 2,730	約 7,429
導入機能	駐車場、防災機能、屋内施設、提案施設	レストラン、マルシェ、キッチンスタジオ、チャレンジショップ、事務所、テナントブース、エントランス	交通安全機能、広域情報発信機能、地域活性化機能、防災機能、駐車場、道の駅・川の駅連結機能、その他（附帯施設）	交流拠点、情報発信拠点、おいしさの拠点、駐車場、修景・道路等、その他	休憩機能、情報発信機能、地域連携機能、その他	駐車場、トイレ、観光案内所、農畜産物直売所、温浴施設、地産レストラン、会議室、調理室、広場 等
維持管理・運営期間	15年間	15年間	15年間	15年間	—	15年間

事業名		道の駅「来夢とごうち」再整備事業	南の拠点整備事業 (B棟)	函南「道の駅・川の駅」PFI事業	(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)	道の駅整備事業(仮称)道の駅西条地域連携施設等設計施工一括工事	前橋市新設道の駅整備運営事業
事業者	代表企業	(株)合人社計画研究所	(株)南日本総合サービス	加和太建設(株)	サンダイコー(株)	【設計JV】 ・(株)村田相互設計 ・(有)アリクデザインスタジオ 【建設JV】 ・大之木建設(株) ・(株)ケーシーエル 【指定管理者】 (株)第一ビルサービス	(株)ヤマト
	構成企業	(株)あい設計 広成建設(株) 錦建設(株) (株)クラフトコーポレーション	(株)東条設計 豊明建設(株) (株)秀建設 リニューアブル・ジャパン(株)	(株)日総建 (株)JM (株)長大	(株)高松伸建築設計事務所 吉村建設工業(株) 株式会社村井建設 近代ビル管理(株) 京都支社		(株)オリエンタルコンサルタンツ (株)オリエンタル群馬宮下工業(株)
	協力企業	(株)アービカルネット	(株)垂水未来創造商社	川田建設(株)	溝口建設(株)		-
事業スケジュール(期間)	事業者選定業務	令和5年5月 ～令和6年8月 (約15ヶ月)	平成28年10月 ～平成29年9月 (約12ヶ月)	平成26年8月 ～平成27年11月 (約15ヶ月)	平成24年7月 ～平成25年6月 (約11ヶ月)	平成29年7月 ～令和元年3月 (約20ヶ月)	平成29年1月 ～平成29年10月 (約9ヶ月)
	設計	令和6年8月 ～令和9年9月(予定)	平成29年9月 ～平成29年7月 (約10ヶ月)	平成27年11月 ～平成28年12月 (約13ヶ月)	平成25年6月 ～平成27年3月 (約21ヶ月)	令和元年4月 ～令和2年3月 (約12ヶ月)	令和元年11月 ～令和3年3月 (約16ヶ月)
	建設					令和2年4月 ～令和3年3月 (約12ヶ月)	令和3年1月 ～令和4年12月 (約11ヶ月)
	開業	令和9年4月(予定)	平成29年11月	平成29年5月	平成27年7月	令和4年7月	令和5年3月
	維持管理・運営	令和9年4月 ～令和24年3月 (予定)	平成29年11月 ～令和15年10月	平成29年5月 ～令和14年4月	平成27年4月 ～令和12年3月	令和4年7月～	令和5年3月 ～令和20年3月
	選定から開業までの期間	令和6年8月 ～令和9年4月 (予定) (約33ヶ月)	平成29年9月 ～平成29年11月 (約15ヶ月)	平成27年11月 ～平成29年5月 (約19ヶ月)	平成25年6月 ～平成27年7月 (約26ヶ月)	令和元年3月 ～令和4年7月 (約41ヶ月)	平成29年10月 ～令和5年3月 (約66ヶ月)

5.2.2 導入機能の詳細

上記で整理した事例における、各導入機能・施設及び面積は以下のとおりとなります。導入機能については基本構想に記載のあった、「地域防災拠点」、「農業振興拠点」、「観光情報拠点」、「生活関連拠点」、「全体的機能」の5項目に分けて整理しました。

なお、導入機能の面積については、各事業の基本計画や公募時に公表している要求水準書等に掲載のあった面積を記載しています。また、「南の拠点整備事業（B棟）」については、詳細機能等が不明であったため表からは除いています。

表 34 各導入機能・施設及び面積

事業名	導入機能	道の駅「来夢とごうち」再整備事業	函南「道の駅・川の駅」PFI事業	(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)	道の駅整備事業(仮称)道の駅西条地域連携施設等設計施工一括工事	前橋市新設道の駅整備運営事業
導入機能(施設規模)/詳細機能	地域防災拠点	・防災備蓄倉庫(事業者提案)	・非常用発電施設(30㎡) ・防災備蓄倉庫(19㎡) ・防災倉庫(100㎡)	・防災拠点施設	・防災施設(100㎡)	・消防団詰所(90㎡) ・防災施設(150㎡) ・災害対応型ガソリンスタンド(1,700㎡)
	農業振興拠点	・農産物直売所(225㎡)	・物産販売所(直売所、バックヤード:256㎡)	・特産物販売施設(550㎡) ・加工施設(100㎡)	・加工施設(150㎡) ・直売所(400㎡)	・地産レストラン(340㎡) ・物産販売所・セレクトショップ(273㎡) ・加工施設(514㎡) ・農畜産物直売所・物流倉庫(1,066㎡) ・生鮮食料品販売施設(280㎡) ・農園温室(3683㎡)
	観光情報拠点	・観光案内所・情報提供施設・会議室(130㎡) ・特産品・加工品販売所(140㎡)	・観光情報案内施設・交通安全情報施設(50㎡)	・地域情報発信センター(100㎡) ・周遊サービス施設(100㎡)	・情報発信コーナー(200㎡)	・観光案内所・情報発信施設(300㎡)

事業名	導入機能	道の駅「来夢とごうち」再整備事業	函南「道の駅・川の駅」PFI事業	(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)	道の駅整備事業(仮称)道の駅西条地域連携施設等設計施工一括工事	前橋市新設道の駅整備運営事業
	生活関連拠点	<ul style="list-style-type: none"> ・飲食施設 (660 m²) ・遊具施設 (1,470 m²) ・イベント広場 (1,350 m²) ・子育て支援スペース (60 m²) ・事務所・機械室 (420 m²) ・JA金融窓口 (40 m²) 	<ul style="list-style-type: none"> ・飲食施設 (336 m²) ・24時間営業の売店 ・交流施設 (会議室・体験室: 80 m²) ・事務・管理室 (354 m²) ・イベント広場 (900 m²) ・コミュニティ広場 (4,000 m²) 	<ul style="list-style-type: none"> ・飲食施設 (380 m²) ・交流広場 (2,500 m²) ・事務室 (50 m²) ・ミーティングルーム (150 m²) 	<ul style="list-style-type: none"> ・飲食施設 (350 m²) ・販売施設 (450 m²) ・屋内子ども向け遊戯場 (300 m²) ・屋外イベント広場 (屋根付き) (1,000 m²) ・多目的施設 (100 m²) 	<ul style="list-style-type: none"> ・福祉ショップ (248 m²) ・芝生広場 (遊具ゾーン、ランニング、サイクルコース: 12,496 m²) ・多目的施設 (イベントスペース、会議室、調理室: 561 m²) ・ラウンジ (1,255 m²) ・フードコート (110 m²) ・BBQ施設(グランピング施設: 芝生広場を含む) ・屋外(水上)ステージ (279 m²) ・カフェ (170 m²) ・温浴施設 (363 m²) ・休憩スペース (128 m²) ・24時間物販施設 (192 m²)
	全体的機能	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車場(乗用車250台・自動二輪、自転車20台・大型車5台以上) ・バス停留所 ・バックヤード(必要規模) ・トイレ (295 m²) 	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車場 ・トイレ (72 m²) ・公衆トイレ (50 m²) ・展望歩道橋 (160 m²) ・自由通路(屋根付き通路: 244 m²) 	<ul style="list-style-type: none"> ・トイレ (100 m²) ・会議室 (50 m²) ・更衣室 (20 m²) ・倉庫 (35 m²) ・電気・機械室 (300 m²) ・駐車場 (4,840 m²) ・修景・道路等 (7,315 m²) 	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車場 (15,000 m²) ・トイレ (350 m²) ・シャワー施設 (50 m²) ・更衣室 (25 m²) ・授乳コーナー (50 m²) ・事務所・電気室 (50 m²) ・駅長室 (30 m²) 	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車場(東: 16,033 m²、西: 17,420 m²) ・サイクルステーション (96 m²) ・トイレ (562 m²) ・エネルギー供給施設 (221 m²) ・機械室 (100 m²)
	その他民間提案機能	<ul style="list-style-type: none"> ・物販テナント (20 m²) ・コインランドリー・コインシャワー (40 m²) ・レンタサイクル 	—	—	—	—

5.3 運営事業者先行型の事例

これまでに、運営事業者先行選定手法（EOI 方式やサービスプロバイダー方式等）で事業が実施されてきた事例や現在事業者公募を実施している事例を整理しました。本事業では EOI 方式で実施していくことが前提であることから、他事例の事業スケジュールを把握することで、本事業の今後のスケジュール等を検討します。

表 35 運営事業者先行選定手法で実施した道の駅の事例

事業名	道の駅むらやま	期間	那珂市複合型交流拠点施設「道の駅」整備	期間	(仮称)遊佐 PAT 道の駅 鳥海	期間	犬山市道の駅	期間	道の駅常総	期間	くるくるなると	期間	
運営事業者	未定		第三セクター		株式会社庄交コーポレーション		事業中止※		株式会社 TTC		株式会社 TTC		
敷地面積	約 43,000 m ²		約 45,000 m ²		約 35,000 m ²		約 38,000 m ²		約 22,000 m ²		約 10,900 m ²		
発注方式	運営事業者	EOI 方式	EOI 方式		EOI 方式		EOI 方式		指定管理者		指定管理者		
	その他事業者	DB 方式	従来方式		従来方式		民間提案制度		従来方式		従来方式		
事業スケジュール	運営事業者選定業務	令和 6 年 7 月～令和 7 年 6 月	約 1 年	令和 5 年 4 月～令和 6 年 3 月	約 1 年	令和 4 年 9 月～令和 5 年 12 月	約 1 年 3 ヶ月	令和 2 年 4 月～令和 3 年 6 月	約 1 年 3 ヶ月	令和元年 4 月～令和 2 年 3 月	約 1 年	平成 30 年 10 月～令和元年 9 月	約 1 年
	設計	令和 8 年 4 月～令和 10 年 3 月 (予定)	約 2 年	令和 6 年 4 月～令和 8 年 3 月 (予定)	約 2 年	令和 5 年 12 月～令和 8 年 3 月 (予定)	約 2 年 3 ヶ月	令和 3 年 7 月～令和 4 年 6 月	約 1 年	令和 2 年 4 月～令和 3 年 9 月	約 1 年 6 ヶ月	平成 30 年 10 月～令和 3 年 3 月	約 1 年 6 ヶ月
	建設	令和 10 年 4 月～令和 12 年 2 月 (予定)	約 2 年	令和 8 年 4 月～令和 10 年 3 月 (予定)	約 2 年	令和 8 年 4 月～令和 9 年 3 月 (予定)	約 1 年	令和 6 年 4 月～令和 8 年 3 月	約 2 年	令和 3 年 10 月～令和 5 年 3 月	約 1 年 6 ヶ月	令和 3 年 4 月～令和 4 年 3 月	約 1 年
	開業	令和 12 年 4 月～(予定)	—	—	—	令和 10 年 4 月～(予定)	—	令和 8 年 4 月～(予定)	—	令和 5 年 4 月～	—	令和 4 年 4 月～	—
	開業までの期間	—	約 5 年	—	約 5 年	—	約 4 年 6 ヶ月	—	約 4 年 3 ヶ月	—	約 4 年	—	約 3 年 6 ヶ月

※新型コロナウイルスの影響で取り組みの見合わせが長期化し、再検証を行ったところ、当初想定した費用対効果が見込めないと判断したため。（犬山市 HP より）

5.4 運営事業者ヒアリング調査

本施設に導入すべき機能や本事業を実施する場合の適切な事業手法、本事業への関心度等を確認するため、主に道の駅運営の実施経験がある事業者へヒアリング調査を実施しました。

5.4.1 実施概要

表 36 運営者ヒアリング実施要領

項目	内容	
ヒアリング項目	Q1：事業アイデアについて Q2：導入機能について Q3：施設規模について Q4：地元協議会について Q5：業務範囲について Q6：事業手法について Q7：近年の物価高騰について Q8：参画意欲について その他	
対象者	道の駅の運営業務に関する民間事業者	
実施スケジュール	令和7年5月20日（火）	事業者通知の実施
	令和7年6月4日（水）～ 令和7年6月18日（水）	ヒアリングの実施

5.4.2 参加事業者

表 37 運営者ヒアリング参加事業者

項目	事業者数
参加事業者	計13者（18者に通知）

5.4.3 主な意見

事業者からの意見は以下のとおりです。

表 38 運営者ヒアリング回答

項目	概要	
事業アイデア・ブランディング	ターゲット	観光客だけでなく、地元住民の日常利用を重視することが採算確保の鍵となる。子育て世代の集客も重要視されている。
	独自性	地域特産品の理解と商品化、製品開発、自家製・手作りを前面に出した飲食店、ジビエ活用などが挙げられる。
	イベント・広報	メディアや SNS をこまめに活用し、常に新規顧客を獲得する取り組みが重要。地域住民が得に感じるイベント（野菜詰め放題、フリーマーケットなど）も有効。
	施設の役割	レジャー型施設として一日滞在可能な機能（BBQ、温浴施設、大型遊具など）の併設が望ましい。地域コミュニティの拠点、情報発

		信、地域活性化、防災拠点としての機能も重要。
	柔軟性	地域ニーズに合わせた運営を行い、自社のノウハウを押し付けず、自治体や地域の意見を取り入れる姿勢が重要。
導入機能	必須機能	飲食施設（レストラン、フードコート）、農産物直売所、休憩スペース。
	集客機能	子育て応援スペース、キッズスペース、大型複合遊具、アスレチック遊具、体験工房（食や工芸）、カフェ、交流スペース。
	その他	移動販売車、地域での発表の場となるコミュニティ広場（ステージ）、キッチンカースペースなども挙げられる。
施設規模・整備段階	敷地面積	3.0haの敷地について、適切であるとの意見と、さらに広い方が良いとの意見がある。
		駐車場：最も重要視されており、現在の計画では不足している可能性が指摘されている。200台以上、大型車や観光バス用のスペース確保が望ましい。コの字型の敷地形状の場合、駐車場は一つにまとめるべきとの意見も有。
	段階的整備	【賛成】柔軟な調整が可能、市場ニーズの変化に対応できる、広告宣伝の機会を2回得られる、オープン後の検証を経て次の整備ができる、自由度が高い施設づくりが可能、物販エリアを先行し採算を確保してから公共部分を導入する方が良い。
		【懸念】公民連携の仕組みが複雑化し、実現難易度が高まる。2回目以降のコンテンツが広場などでは意味がない。最初のコンセプト統一のため一体的に発注した方が良いとの意見も。
交通量	既存の道の駅の成功事例と比べ、想定される交通量が少ない場合、採算確保が難しい可能性が指摘されている。	
地元協議会との連携		運営事業者が協議会への参画を必須とすることに抵抗感を示す企業は少ない。できる限り早い段階での参加を希望し、地域に良い施設を作るための専門的意見を述べたいと考えている。
		農産物直売所の運営にはJAとの連携が不可欠であり、JAの参画意欲を行政側で事前に確認しておくことが望ましい。
		事務局を運営者側に置くことで、地元生産者（特に若い生産者）の確保や連携がスムーズになるとの意見がある。
		行政側で協議会を取り仕切ることを希望する声もある。地域の方の意見が事業者の利益に繋がらない場合がある。地元企業の独占によるコスト高騰の可能性も指摘されている。
業務範囲		付帯施設も含めて運営者を選定する方が、施設のテーマ設定や管理運営のしやすさから望ましい。複合的な機能を提供する場合は共同企業体も有効。
		運営と維持管理を一体的に行うことで、スタッフのマルチ化が進み、事業費削減に繋がるとの意見もある。

事業手法	EOI 方式への評価	道の駅開発においては理想的であるとの意見があるが、一般的な PFI 方式に比べて選定から供用開始までの期間が長くなる点が懸念されている。
		運営事業者を先行決定できる点は、事業者からの要望を反映しやすいメリットがある。
		設計・建設期間中に地元農家等との連携・協議が可能。
		設計と分離されているためコスト面の懸念が少なくなる。
	PFI/DBO 方式への評価	実績が多い企業は PFI や DBO を好む傾向がある。
		一般的な PFI 方式は同種施設の事例が豊富で、より多くの事業者が参画しやすい。
		SPC（特別目的会社）の組成には慎重な意見が多い。管理しづらい SPC への参画、リスクの大きさ、費用対効果、議会の対応が必要となる点などが懸念されている。
		民間提案制度や、SPC に直接関与しない PFI のスタイルが現実的であるとの意見もある。
		与信力のある企業が代表企業となる必要性。
		独立採算の要素が多いと運営事業者の選定が難しくなる恐れがある。
資金調達の枠組みが重要。		
近年の物価高騰への対応	リスク対応：物価上昇や市場ニーズの変化への柔軟な対応が強く求められている。	
	価格スライド条項の導入（年 1 回以上の改定、公告時点からの改定基準日設定）。	
	金銭的な側面（ランニングコスト、人件費）の上昇に対する市からの支援や協議の場。	
	費用増加分を行政が補填するか、リスクの上限をあらかじめ設定。	
	要求水準の柔軟な見直しができる仕組み。	
	農産物は価格転嫁が難しく、物価高騰は大きな懸念材料である。	
事業参画意欲	意欲あり：多くの企業が参画意欲を示している。	
参画のハードル	不透明な部分：全体像が見えない部分が多いことや、親会社からの判断による。	
	資金面：EOI 選定から開業までの期間が長く、運営者の人件費などの先行投資が大きいことへの枠組み検討。PFI 投資に対する不安、投資回収の見通し。	
	実績：道の駅の運営実績がない企業はメイン事業者としての参画が難しいと感じている。	
	地元連携：チーム組成や地元企業との連携可能性の検討が必要。発注者側からのマッチング支援があればありがたい。	
	営業テリトリー：メイン営業地域外のため参画しない企業もある。	

5.4.4 実施結果

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。多くの企業が本事業にポテンシャルを感じており、事業参画意欲を示しています。

EOI 方式に対しては認知度の問題がある一方で、興味・関心を持つ事業者が多いことが確認されました。EOI 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、運営事業者を先行決定できることで運営ノウハウを反映しやすい点が評価されています。以上のことから、運営ノウハウが反映しやすい事業手法を評価します。

5.4.5 事業手法の選定

前項のヒアリング結果を考慮し、事業手法選定においてはコスト・リスク分担・民間ノウハウの観点から比較表を整理しました。

結果として、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が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事項としてあげられますが、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ますので、本事業はEOI方式+DB方式が望ましいと考えられます。

表 39 事業手法の比較

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	<ul style="list-style-type: none"> 設計・施工の分離発注 維持管理・運営の民間委託 	<ul style="list-style-type: none"> 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 (×) 	<ul style="list-style-type: none"> 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 (○) 従来手法と同様 (○) 	<ul style="list-style-type: none"> 同左 (○) 	<ul style="list-style-type: none"> 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	-	-	-	<ul style="list-style-type: none"> 民間資金借入による金利負担 S P C設立・運営費 資金調達コスト (×) 	-
支出の平準化	<ul style="list-style-type: none"> 起債部分で平準化 	<ul style="list-style-type: none"> 従来手法と同様 (○) 	<ul style="list-style-type: none"> 従来手法と同様 (○) 	<ul style="list-style-type: none"> 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 (×) 	<ul style="list-style-type: none"> 従来手法と同様 (○)
リスク移転	<ul style="list-style-type: none"> 公共がほとんどのリスクを所有 	<ul style="list-style-type: none"> 設計・施工の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 (○) 	<ul style="list-style-type: none"> 設計・施工・維持管理・運営の一括発注により、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 (△) 	<ul style="list-style-type: none"> 同左 (△) 	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 従来手法と同様 (×) 	<ul style="list-style-type: none"> 従来手法と同様 (×) 	<ul style="list-style-type: none"> 従来手法と同様 (×) 	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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。 (△) 	<ul style="list-style-type: none"> 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式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。 (○) 	<ul style="list-style-type: none"> 同左 (○) 	<ul style="list-style-type: none"> 運営のみ性能発注となるため、民間ノウハウ活用の余地は限定的 (△)
総合評価	-	○	○	△	◎

5.4.6 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下記のようなスキームとしました。

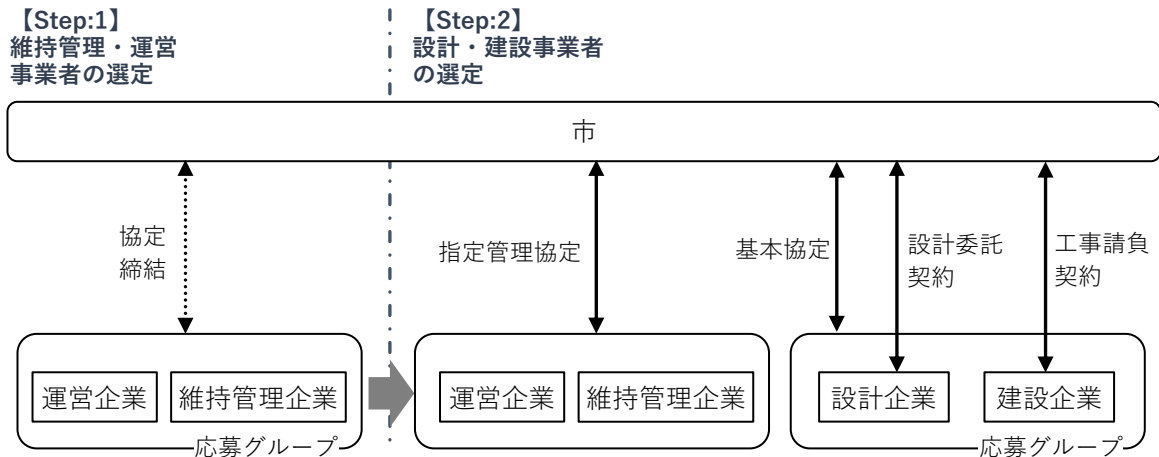


図 96 EOI方式+DB方式

6 民間活力の導入範囲の整理

6.1 業務範囲

それぞれの事業手法の主な業務範囲は以下のとおりです。

(1) EOI方式

a) 指定管理予定者として実施する準備行為

主な内容：事前広報・誘客、商品検討・開発等、内装設備整備・什器備品調達（運営事業者負担分）など

b) DB事業者選定に関する支援業務

主な内容：DB方式の事業者選定における審査項目作成の支援など

c) 設計業務受託者との協議に関する業務

主な内容：DB方式の事業者との意見交換・協議など

d) 開業準備業務に関する業務

主な内容：施設供用前の各種準備、事前広報・誘客、開館イベント開催など

e) 運営業務（指定管理業務）

主な内容：運営企業が提案した業務内容の実施など

f) 施設の維持管理に関する業務

主な内容：施設保守管理、清掃業務、植栽管理業務、什器・備品管理業務、修繕業務など

(2) DB方式

a) 事業全体に関する業務

主な内容：市との連絡・調整、施設マネジメント。財務状況等のチェック、事業終了時の引継ぎに関する業務など

b) 施設整備に関する業務

主な内容：事前調査（測量・地質調査など）、基本設計・実施設計、建設、工事監理業務

(3) 収支スキーム

EOI方式+DB方式における収支スキームは下図のとおりとなります。

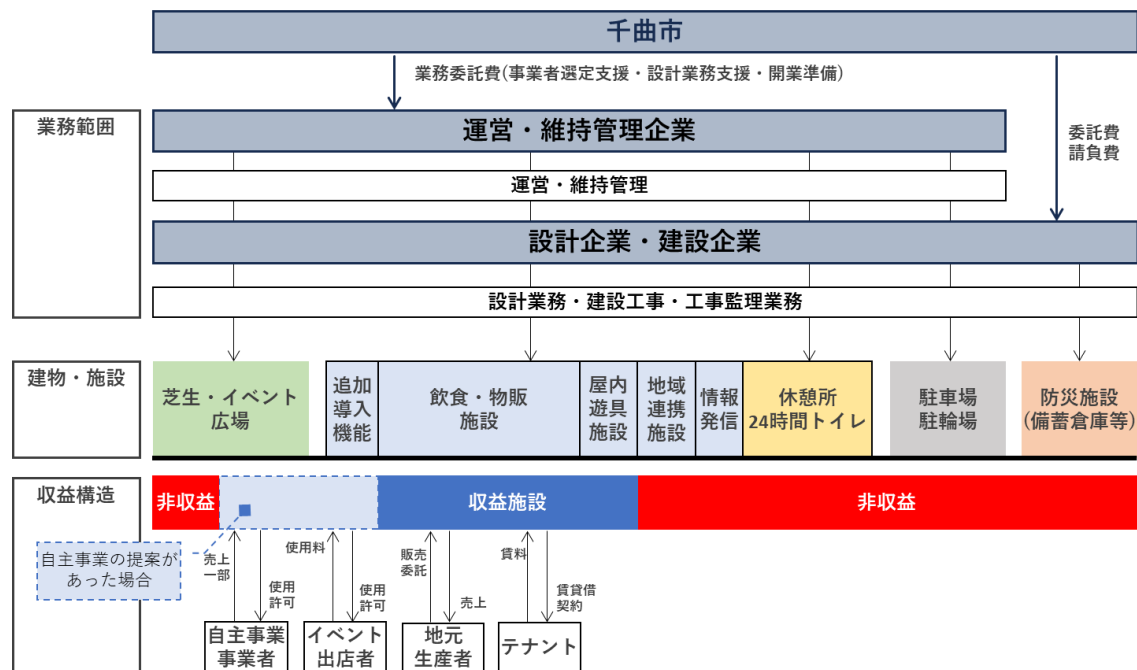


図 97 収支スキーム

6.2 リスク分担表

PPP/PFI事業で発生する又は発生する可能性があるとして想定されるリスクは、「リスクを最もよく管理することができる者が当該リスクを分担する」（「PFI事業におけるリスク分担等に関するガイドライン」、令和3年改正、内閣府）という基本的考え方に基づき、市と民間事業者で適切に分担する必要があります。

適切な官民のリスク分担を設定することにより、発生するリスクの総量が削減され、VFMの最大化や事業の安定的継続が期待されることとなります。

単にリスクを民間事業者に移転するという発想では、逆にリスクによる事業への影響を増加させる危険性があるということに十分に留意しなければなりません。

例えば、民間事業者で適切にコントロールできないリスク（本事業そのものに対する住民の反対等）を民間事業者へ負わせた場合には、民間事業者の提案価格が当該リスクを見込んだ価格となり、結果的に公的財政負担額のコスト増につながる可能性や、応募者が見込めないといった事態が発生する可能性があります。

上記を踏まえた上で、EOI方式+DB方式で実施した場合における官民のリスク分担は以下のとおりです。

表 40 リスク分担表【共通】

項目	リスクの内容		負担者	
			市	事業者
共通	募集要項等リスク	募集要項等の誤りに関するもの、内容の変更に関するもの	○	
	資金調達リスク	必要な資金の確保に関するもの		○
	契約締結リスク	市の責に帰すべき事由により指定管理協定または事業契約が締結できない場合	○	
		事業者の責に帰すべき事由により指定管理協定または事業契約が締結できない場合		○
	政治・行政リスク	市の政策の変更(本事業に直接影響を及ぼすもの)によるもの	○	
		事業遂行にかかる議会不承認の場合の事業期間の変更、延期、契約解除等に伴う事業費の増加	○	
	法制度リスク (税制度は除く)	法制度の新設・変更に関するもの (本事業に類型的又は特別に影響を及ぼすもの)	○	
		法制度の新設・変更に関するもの (上記以外のもの)		○
	許認可リスク	許認可の遅延に関するもの		○
	税制度リスク	事業開始後の消費税以外の税制度の変更に関するもの		○
		消費税の範囲や税率の変更に関するもの	○	
	住民対応リスク	事業の実施に対する住民の反対運動等に起因する事業期間の変更、契約解除等に伴う追加費用	○	
		市が民間事業者に対して提示する条件に関係する近隣住民への説明等の対応	○	
		事業者が実施する業務に関する近隣住民への説明等の対応		○
	環境問題リスク	事業者が行う業務に起因する有害物質の排出・漏洩、騒音、振動、土壌汚染、大気汚染、水質汚濁、光、臭気に関するもの		○
		上記以外のもの	○	
	第三者賠償リスク	事業者が行う業務に起因するもの		○
		市または先行選定した運営事業者の事由によるもの	○	
	債務不履行リスク	事業者の事業放棄、破綻等によるもの		○
		市の債務不履行によるもの	○	
契約解除リスク	市の債務不履行又は公共サービスが不要になった場合等による事業契約解除に伴う費用の増加	○		
	上記以外の事由による事業契約解除に伴う費用の増加		○	
不可抗力リスク※1	風水害、暴動、地震等第三者の行為その他自然的又は人為的な現象のうち通常の見可能な範囲を超えるもの	○	○※2	
	火災保険への加入	○		
	施設の管理運営上必要な保険等の加入		○	
金利リスク	基準金利決定日までの金利変動による事業費用の増減	○		
	基準金利決定日以降の金利変動による事業費用の増減		○	
物価リスク	物価変動による事業費用の増減	○※3		
付帯事業リスク	付帯事業の実施が公共サービスの提供に影響を与える場合		○	
	市の事由により、公共サービスの提供が付帯事業に影響を与える場合	○		
業務水準の未達リスク	事業者の責に帰すべき事由により業務水準未達の場合		○	

表 41 リスク分担表【EOI方式】

項目	リスクの内容		負担者	
			市	事業者
運営 リスク	運営開始遅延リスク (許認可は除く)	市の指示に伴う運営開始の遅延	○	
		上記以外の事由による運営開始の遅延		○
	計画変更リスク	市の責めに帰すべき事由による事業内容の変更に関するもの	○	
		上記以外の計画変更に関するもの		○
	委託先経営破綻・変更リスク	委託先の経営破綻、変更によるもの		○
	需要変動リスク	市が自ら競合施設（「競合施設」とは同種の休憩施設、飲食施設、直売所等をいう）を設置したために本施設の利用者が著しく減少し、経営圧迫が生じた場合の事業者の収益の変動、運営に係る経費や業務量の変動	○	
		農産物販売において、出荷者協議会等から販売商品供給が不足した場合による事業収益の減少		○
		その他の事由により施設利用者が当初見込みより増減することによる事業者の収益の変動、維持管理・運営に係る経費や業務量の変動		○
	運営費リスク	市の指示による事業内容・用途の変更に起因する運営に係る費用の増減	○	
		本施設が防災拠点として活用される場合の運営に係る費用の増加	○	○※4
		上記以外の要因による運営費の増大		○
	利用者トラブルリスク	利用者間のトラブル発生、利用者からの苦情によるもの		○
	業務中断、契約解除リスク	市の指示による指定管理協定の変更より業務遂行不能や業務の中断に伴う費用の増加及び収益の減少	○	
		本施設が防災拠点として活用される場合の市及び防災関係機関の活動費用	○	
		本施設が防災拠点として活用されることに起因する独立採算施設の業務中断による収益減少	○	○※4
		その他の事由による運營業務遂行不能に伴う業務の中断に伴う費用の増加及び収益の減少		○
技術革新リスク	施設及び設備が事業期間中に陳腐化し、施設利用者に対するサービスが劣る状況になった場合の対応費用	○※5	○	
	技術進歩により指定管理の内容が変更される場合の費用の増大	○※5	○	
備品の損傷	市貸与備品に係る不可抗力または経年劣化によるもの	○		
	市貸与備品に係る管理の瑕疵によるもの		○	
	指定管理者が取得した備品（所有者は指定管理者）		○	
施設・設備の損傷	1件50万円未満の軽微なもの及び指定管理者の帰責事由によるもの		○	
終了時	指定の取り消し	指定管理者の帰責事由によるもの		
		上記以外のもの		協議による
	業務終了時の原状復帰	指定期間の終了又は期間途中における指定管理者の帰責事由による指定取り消しの場合の原状復帰等の費用		○

表 42 リスク分担表【DB方式】

項目	リスクの内容		負担者	
			市	事業者
調査・設計に係るリスク	市の指示、変更による事業内容・計画変更によるもの		○	
	調査リスク	市が実施した測量、地質調査等の不備によるもの	○	
		当初調査では予見不可能な地質・地盤状況の結果によるもの	○	
	設計リスク	市の事由による設計の遅れ又は設計変更が生じることによる費用の増加	○	
事業者の事由による設計の遅れ又は設計変更が生じることによる費用の増加			○	
建設に係るリスク	工事完成遅延リスク	市の責めに帰すべき事由による業務要求水準書の変更その他市の指示に伴う工事完成遅延による費用の増加	○	
		その他の工事完成遅延による費用の増加		○
	工事監理リスク	工事監理の不備による事業の中断・遅延によるもの		○
	設計変更リスク	要求水準書の変更その他市または先行選定した運営事業者の指示による工事期間変更、工事の遅延・中断等による費用の増加	○	
	調査・設計リスク	調査・設計ミスに伴う工事期間変更、工事の遅延・中断等による費用の増加		○
	契約不適合リスク	工事監理及び工事にかかる契約不適合に伴い発生する費用の増加		○
	工事費増加リスク	市の指示による工事費の増加	○	
事業者の事由による工事費の増加			○	
工事遂行に伴って損傷した施設等の修復費用			○	

- ※1 天災や戦争、テロ、感染症の流行、その他自然的又は人為的な事象であって、町及び事業者のいずれにもその責を帰すことができない事由（社会通念上求められる合理的な注意を尽くしても予見し得ず、又は予見できてもその追加費用若しくは損害発生防止手段を合理的に期待できないような一切の事由）は、「不可抗力」として取り扱う。
- ※2 保険又は同等の措置により対応できるものは事業者の負担とする。
- ※3 「特定非営利活動法人日本PFI・PPP協会」が公表している、「PFI事業契約における『サービス対価』（建設工事費）の物価変動による改定方法に係る提言」により、物価変動による改定に際し、現在PFI業契約に規定されている事業者負担（1.0%又は1.5%）はゼロとする。
- ※4 民間事業者提案に基づいて決定した協力内容については事業者が負担する。
- ※5 業務内容及び業務水準の変更を伴う場合は市が負担する。

6.3 費用負担の内訳

本業務で想定している業務範囲と維持管理・運営を独立採算事業で実施した場合における費用負担は以下を想定しています。災害対応や観光情報発信など市が情報提供やサービス提供を行う必要があるものに関しては市が費用負担しますが、その他については、民間事業者で費用負担して頂くことを想定しています。

道の駅の運営において、飲食・物販施設として民間事業者が使用する場合、市に対して施設使用料や売上の一部を納付する納付金を支払うことが一般的ですが、本事業においては、維持管理・運営費を民間事業者が負担するため、市に対する施設使用料や納付金の支払いは不要とします。

表 43 本事業で想定している費用負担（案）

業務項目	内容	実施	負担	備考
EOI 方式				
	①指定管理予定者として実施する準備行為			
	事前広報・誘客、商品検討・開発等、内装設備整備・什器備品調達（運営事業者負担分）	民	市	
	②DB 事業者選定に関する支援業務			
	DB 方式の事業者選定における審査項目作成の支援など	民	市	
	③設計業務受託者との協議に関する業務			
	DB 方式の事業者との意見交換・協議など	民	市	
	④開業準備業務に関する業務			
	施設供用前の各種準備、事前広報・誘客、開館イベント開催など	民	民	
	⑤運營業務（指定管理業務）			
	各機能の総合マネジメント	民	民	施設全体の運営
	観光情報コーナー運営	民	市	
	広報・情報発信	民	市	
	土産・特産品販売	民	民	販売・新商品開発
	農水産物販売	民	民	農水産物の収集体制の構築含む
	飲食提供	民	民	レストラン（郷土料理の提供）、カフェ軽食、テナント管理含む
	イベント企画実施	民	民	マルシェ・キッチンカーなど
	観光・産業マネジメント	民	民	出荷者協力会の立ち上げ運営、地域連携による新商品開発、ブランド力向上、観光力強化等の支援
	その他民間で整備実施するもの（付帯事業）	民	民	敷地や建物内で別途実施するもの
	防災防疫施設の設置・維持管理	市	市	防災備蓄倉庫、防災トイレ等
	⑥施設の維持管理に関する業務			
	建築物の保守管理修繕	民	民	販売・飲食以外の部分
	物販・飲食部分の保守管理修繕	民	民	※光熱水費含む。
	駐車場の保守管理修繕	民	民	
	広場・植栽の保守維持管理	民	民	
DB 方式				
	A 事業全体に関する業務			
	市との連絡・調整、施設マネジメント、財務状況等のチェック、事業終了時の引継ぎに関する業務など	民	市	
	B 施設整備に関する業務			
	事前調査（測量・地質調査など）、	民	市	
	基本設計・実施設計、許認可	民	市	
	建設（外構等も含む）	民	市	※販売・飲食部分の内装及び什器備品の調達・設置は民間の負担
	工事監理業務	民	市	

6.4 農業従事者との関わり方

道の駅の運営において、出荷者協議会との関わり方は非常に重要となりますが、官民連携手法で実施された道の駅整備運営事業において、民間事業者が出荷者協議会（又は地域商社）の立ち上げ、又は、運営支援を業務範囲としている先事例は 2 事例あり、それぞれ以下のスキームで実施していると想定されます。

出荷者協議会の立ち上げや運営支援は、非常に高い運営ノウハウが求められますが、事業者選定における公平性や行政支援がないとトラブル等が発生することなどから出荷者協議会の立ち上げ・支援については、事業者提案に委ねることが望ましいと考えます。

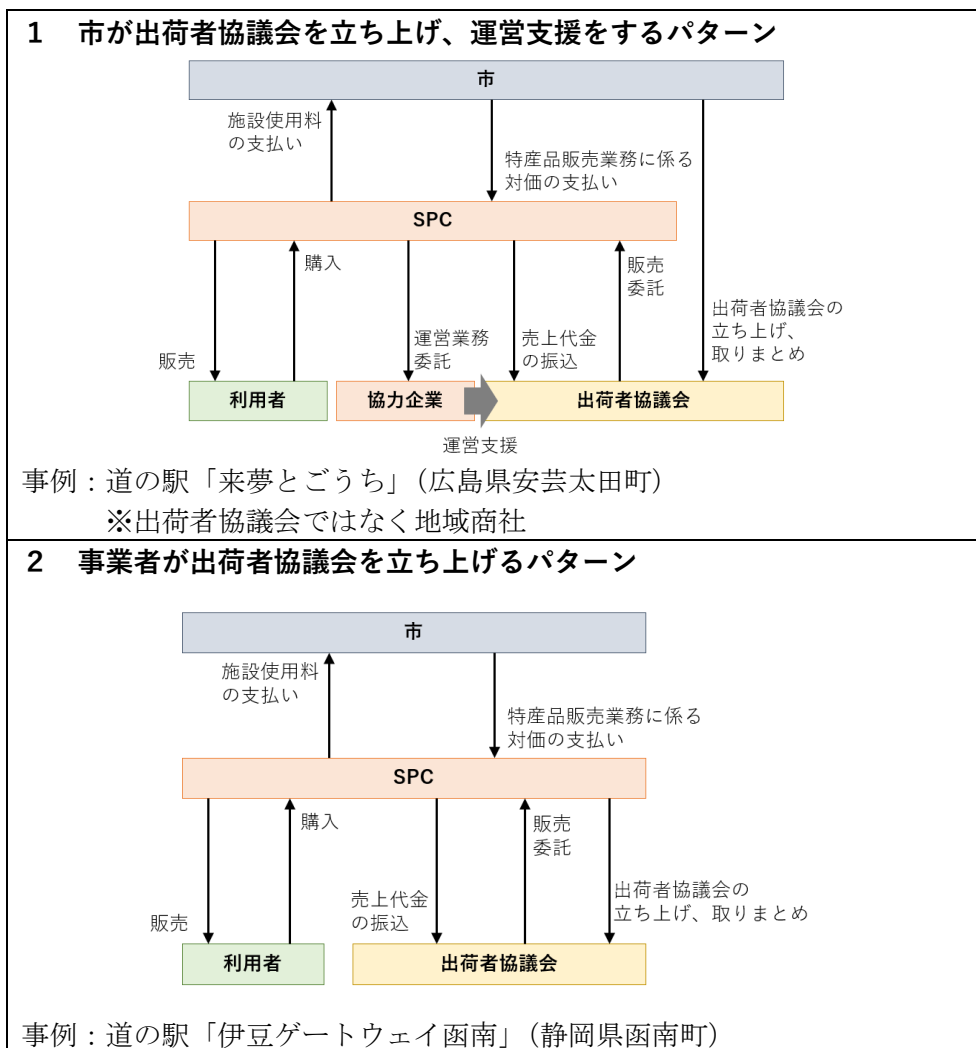


図 98 出荷者協議会のスキーム図

【その他、生産者との関わり方：移動販売事業】先進事例：「道の駅本庄」（島根県松江市）

■背景

高齢化に伴う免許返納等により、道の駅に野菜の出荷が困難な生産者が増加。さらに、近隣の小売店舗の閉店によって買い物環境が悪化。これを受けて、農産物の集荷サービスも取り入れた移動販売事業を令和4年2月から開始。

■事業内容

農産物や道の駅で加工した惣菜などに加えて、隣接するコンビニエンスストアの商品も積載することで多様な商品ラインナップを確保。

■取組上の工夫

積載量が限られる移動販売車の利点を生かし、小ロットでも農産物を出荷し、高齢者が農業を続けられる仕組み作りを行う。



図 99 移動販売車「ほんじょう一号」（道の駅本庄 HP より引用）

7 概算事業費の算出

7.1 イニシャルコスト

モデルプランや各導入機能の面積をもとに、本事業のイニシャルコストを以下のとおり算出しました。

表 44 イニシャルコスト

(千円：税込)

項目		概算費用
1	設計・工事監理費等	78,200
	事前調査費	15,000
	建築設計業務費	51,000
	工事監理業務費	12,000
	建築確認等費※非課税	200
2	工事費	1,588,000
	建設費	607,000
	植栽費	48,000
	屋内遊具広場	96,000
	駐車場等及び防災機能	160,000
	その他	338,000
	土地改良費	336,000
	合計	1,663,200

※ 用地取得費・補償費、国道・市道の整備費は含んでいません。

7.2 ランニングコスト

本施設における維持管理費は施設面積から建築物のライフサイクルコストを用いて、施設の運営費（支出）は他事例の実績値に基づき算出しました。なお、維持管理費、運営費（支出）の概算費用は事業期間 15 年の総額です。

表 45 ランニングコスト

(千円：税込)

項目	概算費用（15年）
維持管理費	272,000
運営費（支出）	5,266,000
合計	5,538,000

7.3 本事業で活用が想定される交付金

地域振興施設の整備費（実施設計費及び工事費）は、各省庁の「道の駅」支援メニュー（令和7年度版 国土交通省）の内容を踏まえ、交付金は新しい地方経済・生活環境創生交付金（第2世代交付金）を活用することを想定しています。

施策の概要		活用事例（施策イメージ）																										
<p><対象事業> ○目指す将来像及び課題の設定等、KPI設定の適切性に加え、自立性、地域の多様な主体の参画等の要素を有する事業。</p> <p><支援対象者> ・地方公共団体を対象</p> <p><事業区分></p> <table border="1"> <tr> <td>新築</td> <td>改修</td> <td>修繕</td> </tr> <tr> <td>○</td> <td>○</td> <td>△※</td> </tr> </table> <p>※ソフト事業、拠点整備事業において単なる修繕の場合は対象外。</p> <p><補助率・限度額等></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">第2世代交付金</th> <th>上限額（国費）</th> <th>補助率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ソフト事業</td> <td>原則3か年度以内（最長5か年度）</td> <td>1 自治体当たり国費 都道府県：15億円/年度 中核中核：15億円/年度 市区町村：10億円/年度</td> <td rowspan="2">1/2</td> </tr> <tr> <td>拠点整備事業</td> <td>原則3か年度以内（最長5か年度）</td> <td>1 自治体当たり国費 都道府県：15億円/年度 中核中核：15億円/年度 市区町村：10億円/年度</td> </tr> <tr> <td>インフラ整備事業</td> <td>原則5か年度以内（最長7か年度）</td> <td>1 自治体当たり事業計画期間中の総国費 都道府県：50億円（半年度目安10億円） 中核中核：20億円（半年度目安4億円） 市区町村：10億円（半年度目安2億円）</td> <td>1/2等</td> </tr> </tbody> </table> <p>(注1) 拠点整備事業及びインフラ整備事業における半年度の交付上限額は目安とする。 (注2) 拠点整備事業の1事業当たりの事業計画期間における交付上限額（国費）について、都道府県・中核中核都市は15億円、市区町村は10億円を目安とする。</p> <p><対象となり得る施設の例> ・農林水産物の直売施設 ・地産地消レストラン ・観光案内施設、関連インフラなど</p> <p><合築への支援可否・運用></p> <table border="1"> <tr> <td>合築</td> <td>可</td> </tr> <tr> <td>運用</td> <td>交付対象施設・交付対象外施設における明確な役割分担や経費内訳等を示すこと。</td> </tr> </table>		新築	改修	修繕	○	○	△※	第2世代交付金		上限額（国費）	補助率	ソフト事業	原則3か年度以内（最長5か年度）	1 自治体当たり国費 都道府県：15億円/年度 中核中核：15億円/年度 市区町村：10億円/年度	1/2	拠点整備事業	原則3か年度以内（最長5か年度）	1 自治体当たり国費 都道府県：15億円/年度 中核中核：15億円/年度 市区町村：10億円/年度	インフラ整備事業	原則5か年度以内（最長7か年度）	1 自治体当たり事業計画期間中の総国費 都道府県：50億円（半年度目安10億円） 中核中核：20億円（半年度目安4億円） 市区町村：10億円（半年度目安2億円）	1/2等	合築	可	運用	交付対象施設・交付対象外施設における明確な役割分担や経費内訳等を示すこと。	<p><地方創生関係交付金によるこれまでの活用事例> 長野県豊丘村（地方創生拠点整備交付金（R元補正予算）） 道の駅において、コミュニティスペースや生活基盤を整えるための商業施設、農家レストラン、農産物直売所、農産物加工所、行政情報コーナー等を集約した「小さな拠点」の整備や、観光戦略の企画・開発、観光資源をつなぐレンタサイクル事業等を行うことにより、コミュニティの形成、生産物の販路拡大、行政情報の効果的な発信に一体的に取り組む。</p> <p><主なKPI> ・拠点施設企画による観光ツアー・メニューの年間来場者数 ・レンタサイクルの年間利用者数 ・道の駅南信州とよおかマルシェ年間売上げ</p> <p>（事業名：「道の駅」を核とした観光戦略拠点整備計画）</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p>平成30年にオープンした道の駅（とよおかマルシェ）</p> <p>「小さな拠点」の直売所で販売されている地元特産品</p>	
新築	改修	修繕																										
○	○	△※																										
第2世代交付金		上限額（国費）	補助率																									
ソフト事業	原則3か年度以内（最長5か年度）	1 自治体当たり国費 都道府県：15億円/年度 中核中核：15億円/年度 市区町村：10億円/年度	1/2																									
拠点整備事業	原則3か年度以内（最長5か年度）	1 自治体当たり国費 都道府県：15億円/年度 中核中核：15億円/年度 市区町村：10億円/年度																										
インフラ整備事業	原則5か年度以内（最長7か年度）	1 自治体当たり事業計画期間中の総国費 都道府県：50億円（半年度目安10億円） 中核中核：20億円（半年度目安4億円） 市区町村：10億円（半年度目安2億円）	1/2等																									
合築	可																											
運用	交付対象施設・交付対象外施設における明確な役割分担や経費内訳等を示すこと。																											

図 100 各省庁の「道の駅」支援メニュー（令和7年度版 国土交通省）

8 事業採算性の検討

「5 事業手法の検討」及び「7 概算事業費の算出」より、独立採算事業として道の駅事業を実施した際の、市の収支及び事業採算性の検討を行いました。

8.1 市の収支の算出

従来方式と EOI+DB 方式における市の支出を比較すると以下のようになります。

下記の結果、収入は少なくなりますが、維持管理・運営費を民間が担うため、市の財政支出は従来と比べて EOI+DB 方式の方が低くなります。

表 46 従来方式と EOI+DB 方式による市の収支（単位：千円）

費目	従来方式	EOI+DB 方式
収入	1,800,000	1,567,000
A. 交付金（第2世代交付金）	816,000	816,000
B. 起債（一般補助施設整備等事業債）	734,000	734,000
C. 税金等	250,000	17,000
① 地方消費税収	25,000	17,000
② 納付金（民間売上の1%）	50,000	—
③ 施設使用料	55,000	—
④ 運営収益（事務所等）	120,000	—
支出	3,454,000	2,648,000
A. EOI 事業者選定（税抜）	—	48,000
① アドバイザリー業務委託費	—	48,000
B. 設計企業選定（税抜）	—	8,000
① 設計者選定支援業務委託	—	1,000
② 設計支援業務委託	—	7,000
C. 施設整備費（税抜）	1,511,000	1,511,000
① 設計・工事監理費等（税抜）	71,000	71,000
② 工事費（税抜）	1,440,000	1,440,000
D. 維持管理・運営費（税抜）	790,000	—
① 光熱水コスト	27,000	—
② 維持管理コスト	110,000	—
③ 修繕等コスト	25,000	—
④ 運営コスト（事務所等）	628,000	—
E. 消費税	230,000	157,000
① 消費税（10%）	230,000	157,000
F. 地方債償還	923,000	923,000
① 元金返済	734,000	734,000
② 支払い利息	189,000	189,000
市の財政支出（支出－収入）	1,654,000	1,081,000

8.2 民間事業者の運営収益費（EOI+DB方式）

民間事業者の運営収益費（販売施設、飲食施設、事務所等）は以下のようになります。

表 47 民間事業者の運営収益費（単位：千円）

項目		金額(税込)
収入	運営収益費(年間)	359,583
	販売施設	239,000
	飲食施設	94,000
	事務所等（自販機・屋内遊具広場・イベント等）	26,583

本施設の年間売上予測は、下表に記載している各市（a市～d市）の販売施設及び飲食施設の年間売上額に前面道路の交通量を加味した加重平均を算出しました。

算出した加重平均をもとに、本施設の前面計画交通量を加味して売上予測を求めた結果が「売上予測」になります。

なお、事務所等の売上予測は前面交通量が近い他市事例や運営事業者ヒアリングから参考とした売上値等より整理しています。

表 48 販売施設・飲食施設の運営収益費の算出（単位：千円）

参考事例	販売施設	飲食施設	合計	前面交通量（台/日）
a市	230,000	9,736	239,736	16,305
b市	608,026	182,407	790,433	18,921
c市	673,000	278,000	951,000	41,800
d市	150,000	278,000	428,000	8,298
合計	1,661,026	748,143	2,409,169	85,324
前面道路の交通量を加味した加重平均	523,073	205,538	728,611	21,331
本施設	販売施設	飲食施設	合計	前面計画交通量（台/日）
売上予測	239,000	94,000	333,000	9,761

8.3 民間事業者の収支の算出(EOI+DB方式)

従来方式と比較した場合、EOI+DB方式で実施する方が市の収支を削減できることが明確となりましたが、民間事業者にとって収益が確保できなければ事業の実施は困難であると考えます。そのため、「7 概算事業費の算出」で算出したランニングコスト及び前項で算出した運営収益費を用いて、民間事業者が独立採算事業を15年間実施した場合の収支を確認しました。その結果、1年あたり約1,800万円の赤字となり、15年間で約2.7億の赤字となることが明らかとなりました。

独立採算事業を成立させるには運営費収益を向上させる必要があるため、黒字化できるか検証した結果、概算事業費をもとに算出した売上計画よりも1.1倍の売上実績が確保できれば黒字化が可能であることが明らかとなりました。

表 49 民間事業者の収支（単位：千円）

費目	事例等を踏まえた机上検討	黒字経営の検討
収入	5,529,000	5,853,000
A. 銀行借り入れ	127,000	127,000
B. DB 事業者選定に係る費用	8,000	8,000
① 設計者選定支援業務委託	1,000	1,000
② 設計支援業務委託	7,000	7,000
C. 運営費収益	5,394,000	5,718,000
① 販売施設	3,585,000	3,800,000
② 飲食施設	1,410,000	1,495,000
③ 自販機・遊具広場・イベント等	399,000	423,000
支出	5,807,000	5,807,000
A. DB 事業者選定に係る費用	8,000	8,000
① 設計者選定支援業務委託	1,000	1,000
② 設計支援業務委託	7,000	7,000
B. 施設整備費（税抜）	106,000	106,000
① 設計・工事監理費等（税抜）	18,000	18,000
② 工事費（税抜）	88,000	88,000
C. 運営費（税込）	5,278,000	5,278,000
① 開業準備費	11,000	11,000
① 原価	—	—
販売施設	2,940,000	2,940,000
飲食施設	494,000	494,000
事務所等	279,000	279,000
② 人件費	1,167,000	1,167,000
③ 福利厚生費	117,000	117,000
④ 消耗品	108,000	108,000
⑤ 広告宣伝費	72,000	72,000
⑥ 事務費・その他雑費	90,000	90,000
D. 維持管理費（税抜）	225,000	225,000
① 光熱水コスト	38,000	38,000
② 維持管理コスト	152,000	152,000
③ 修繕等コスト	34,000	34,000
E. 消費税	33,000	33,000
① 消費税（10%）	33,000	33,000
F. 割賦金利	157,000	157,000
① 元金返済	127,000	127,000
② 支払い利息	31,000	31,000
民間事業者の収益	-278,000	46,000

※「B. 施設整備費（税抜）」に係る費用については、民間事業者が負担する飲食・物販施設の内装工事費を想定しており、費用を算出する上では工務店の一般的な金額をもとに算出しています。（設計・工事監理費等：18,000（千円）、工事費：88,000（千円））

8.4 事業性の確認

前項より、売上計画よりも 1.1 倍の実績売上を確保できれば採算が取れるという検証結果となりました。

9 市場調査の実施

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。

9.1 実施概要

表 50 公募型サウンディング実施要領

項目	内容	
ヒアリング項目 (共通)	Q：事業手法について(1) Q：事業手法について(2) Q：本事業への関心有無について Q：市への支援事項について Q：その他	
ヒアリング項目 (建設企業)	Q：施工条件について Q：事業費について Q：事業スケジュールについて	
ヒアリング項目 (維持管理企業)	Q：業務範囲について Q：事業期間について	
ヒアリング項目 (運営企業)	Q：事業アイデアについて Q：アクセスについて Q：販売面積・飲食面積の規模について Q：業務範囲（経営支援）について Q：広域連携について Q：事業期間について	
対象者	<ul style="list-style-type: none"> ・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 	
実施スケジュール	令和7年12月3日(水)	募集要項等公表
	令和7年12月18日(木)～ 令和7年12月25日(木)	ヒアリングの実施

9.2 参加事業者

表 51 公募型サウンディング参加事業者

種別	事業者数
設計・建設企業	9 者
維持管理企業	2 者
運営企業	6 者
計	17 者

9.3 実施結果

表 52 公募型サウンディング回答

種別	質問	回答
共通	事業手法について (1)	<ul style="list-style-type: none"> EOI 方式で運営者を先行選定し運営事業者の意向を設計へ反映できる点を評価した事業者：6 者（うち、5 者が懸念点を示した。） EOI+DB 方式への懸念のみを示した事業者：3 者 どちらともいえない回答をした事業者：6 者 無回答の事業者：3 者 運営・維持管理と設計・建設の分離による調整の複雑さ、期間の長期化により、施工費の物価上昇リスクが懸念される。
	事業手法について (2)	<ul style="list-style-type: none"> PFI-BTO 方式で実施について、「可能性はある」と回答した事業者：4 者（うち、2 者が懸念点を示した。） PFI-BTO 方式で実施について、懸念点を回答した事業者：10 者（うち、3 者が「EOI+DB 方式のほうが望ましい」と回答） 無回答の事業者：4 者 チーム組成が困難であること、地元事業者との連携が重要になることから、競争性が働かなくなる可能性がある。 PFI 方式は長期契約となることに対する懸念あり。物価変動に対するスライド条項等の適応を望む。 事業規模に比して、SPC 組成等のコスト面でのデメリットあり。
	本事業への関心の有無について	<ul style="list-style-type: none"> 関心があると回答した事業者は以下のとおり。 設計・建設企業事業者：6 者 運営・維持管理事業者：5 者 関心がある事業者は多かったが、運営事業者は収益施設の規模が小さいことから、独立採算事業とした際の収益性を懸念。
	市への支援事項について	<p>複数者から出された意見を以下に抜粋する。</p> <ul style="list-style-type: none"> 非収益エリアの維持管理費については、市側の負担を求める。（2 者） 昨今の物価上昇に対して、スライドの適用やルールの設定を求める。（3 者） A、B 工事だけでなく、内装や什器備品の C 工事部分も市側の負担とすることや、事業者側の初期投資をなるべく少ない状態で引き渡すことを求める。（2 者） 測量や地盤調査を市にて事前に実施することを求める。（2 者） 工事期間中の周辺住民の理解への協力や運営期間中の広報支援を求める。（2 者）
建設企業	施工条件について	<ul style="list-style-type: none"> 学校や通学路が近接するため、騒音や振動への配慮や交通の安全性の確保が重要。 現況、敷地が水田であることから、地盤状況への懸念。大型重機の搬入による地盤耐性力の強度確保が課題。

		<ul style="list-style-type: none"> 敷地の高低差の取り扱いや、大規模な造成工事が必要と思われ、盛土規制や県条例等の留意が必要。
	事業費について	<ul style="list-style-type: none"> 原材料高騰や人手不足による施工単価の上昇は今後も続く。
	事業スケジュールについて	<ul style="list-style-type: none"> 「設計期間2年間・建設期間2年間」は概ね妥当・十分と回答した事業者：7者 「判断できない、無回答」とした事業者：2者 設計段階の遅延回避するため、運営事業者の方針や市の計画、パブリックコメント等の整理の必要性あり。
維持管理企業	業務範囲について	<ul style="list-style-type: none"> 観光情報コーナー運営や広報・情報発信など、収益が直接見込みにくい業務は、市の施策との役割分担、仕様水準の明確化、費用負担と裁量権のバランス整理が必要。 独立採算における仕様設定（人員配置、コンテンツ更新）次第で難易度が変わる。
	事業期間について	<ul style="list-style-type: none"> 期間は、10～20年を望む。 人材育成、修繕計画平準化、管理品質向上には長期が適する。
運営企業	事業アイデアについて	<p>事業方向性は以下のとおり。</p> <ul style="list-style-type: none"> 道の駅を特徴づけし、目的施設化することができれば、一定の採算性がある。 多角化で収益安定化を図る提案が多数。
	アクセスについて	<ul style="list-style-type: none"> 通学路との重複による安全リスク、渋滞時の生活道路流入、バス等大型車の動線等が課題。 国道からの動線の可能性を改めて検討する意見が1者からなされた。 <p>改善点としては、以下が挙げられた。</p> <ul style="list-style-type: none"> 時間帯別安全管理（減速帯、警備員、歩道拡幅・カラー舗装、通学見守り連携等）。 国道からの案内看板、連続サイン、デジタルマップ整備。 大型車専用動線・回転スペースの確保。 物理対策（歩道橋提案等）や出入口位置の再検討。 行政主導での警察協議、減速舗装などのハード対策。
	販売面積・飲食面積の規模について	<ul style="list-style-type: none"> 現行案に対して、「面積が小さく拡大すべき」と回答した事業者：6者 現行案に対して、「適切」と回答した事業者：1者 物販は狭く、最低200㎡（バックヤード含む）が必要。 バックヤードや冷蔵冷凍スペース確保の重要性は高い。
	業務範囲（経営支援）について	<ul style="list-style-type: none"> 民間負担で実施可能と回答した事業者：7者（うち、5者が条件によると回答） JAや生産者、公的機関との連携・市の協力が不可欠。 費用負担・要求水準により実施難度が変わるため、役割分担と成果目標の明確化が必要。
	広域連携について	<p>案として、以下が挙げられた。</p> <ul style="list-style-type: none"> 戸倉上山田温泉・棚田・果樹園との周遊促進等。 避難・備蓄の共有、自治体との合同訓練、物資中継拠点化。 太陽光・蓄電所の非常用電源機能、EV充電器設置（コストは行政負担を要望）。
	事業期間について	<ul style="list-style-type: none"> 10年～20年を希望する事業者：5者 5～7年を希望する事業者：2者

10 民間活力導入に関する評価

10.1 定性的評価

想定される官民連携手法（EOI 方式、DB 方式、DBO 方式、PFI 方式）を比較検討したところ、コスト削減効果や追加費用の有無、本事業に係る継続的な情報発信などの観点から EOI 方式と DB 方式の組合せが望ましいと判断しました。

加えて、公募型サウンディング調査の結果、PFI 方式よりも EOI+DB 方式の方が、運営ノウハウを施設機能に反映しやすく、事業参画しやすいという意見が多く、PFI 方式の場合は事業参画が困難という意見も多くあったことから、定性的には EOI+DB 方式が評価できるという結果となりました。

10.2 定量的評価

従来方式と比べて、EOI 方式（独立採算型）+DB 方式で実施した方が、財政負担額が少なくなりました。

また、民間事業者の収支計画においても、独立採算の可能性があり、公募型サウンディング調査においても、維持管理・運營業務における独立採算事業の可能性があると回答した企業が複数確認できました。

以上のことから、定量的にも EOI 方式（独立採算型）+DB 方式は評価できるという結果となりました。

10.3 総合評価

以上のことから、本事業は EOI 方式（独立採算型）+DB 方式で実施することを想定し、事業実施に向けて検討・協議を行っていきます。

11 事業スケジュール、今後の課題の整理

11.1 事業実施の流れ

EOI方式とDB方式の組合せで事業実施した場合、それぞれの方式の業務の流れと実施時期は以下のようになります。

また、事業の実施に向けて市が取り組むべき内容及び、地域団体等と事業実施に向けての調整スケジュールについても以下にまとめました。

※n:維持管理・運営事業者選定期間による。

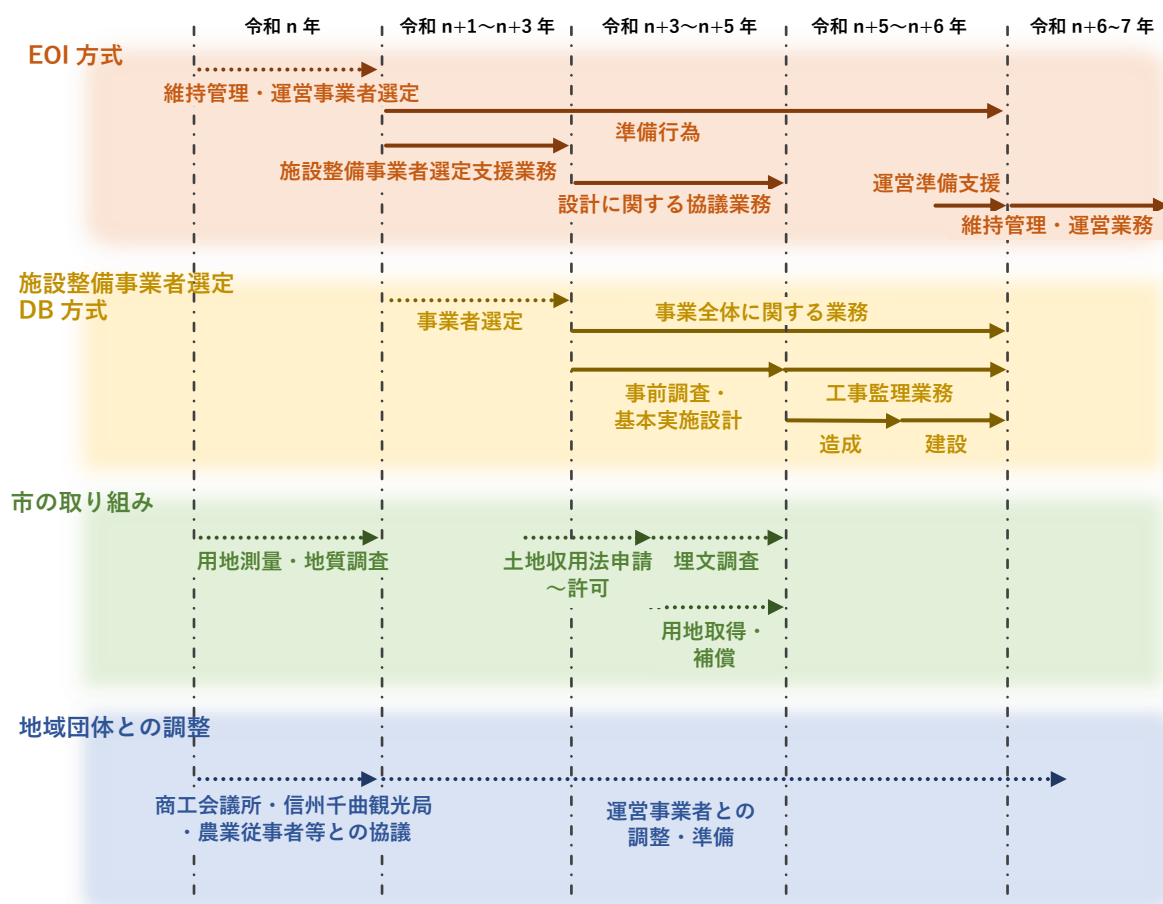


図 101 事業スケジュール

11.2 今後の課題

11.2.1 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。

11.2.2 道路（市道・国道）、通学路の課題

道路形状や交通安全性についての課題が指摘されています。これに対し、関係機関との協議を通じて適切な対策を講じることが重要です。具体的な改善策として、歩道整備や減速帯の設置、通学路の安全対策などを検討する必要があります。

11.2.3 一般国道 18 号坂城更埴バイパス拡幅工事と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が予定されており、これに伴う工事スケジュールとの調整が必要です。また、一般国道 18 号坂城更埴バイパスの整備については国土交通省との協議が必要であることから、国等関係機関との協議によるスケジュール調整を行うとともに、工事範囲等の発注条件の確定を引き続き進め、事業者が決定した後も継続的な協議の場を設ける必要があります。

11.2.4 運営事業者の売り上げ確保の検討

本事業では、運営事業者が安定した収益を確保できるかが課題となっています。具体的には、売上目標の設定とその実現可能性の評価を行い、妥当性を確保する必要があります。

11.2.5 資材・人件費高騰への対応

近年の物価高騰により資材費や人件費が上昇しており、これが事業費や収支に与える影響への対応が必要です。費用増加のリスクを適切に管理するため価格スライド条項の導入や、発注や契約内容の見直しを検討することが必要です。

本業務では、概算事業費の算出において、物価上昇分を見込んだ算定を行っていますが、次年度以降も公募段階における概算事業費の精査、施設整備期間中の物価上昇に対応する方策を検討していく必要があります。

11.2.6 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

本事業の進捗状況や計画内容について地域住民、地元企業、関係者への定期的な情報発信を行う必要があります。また、協議会や勉強会を通じて意見交換を促進し、地域全体で事業を支援する体制を構築する必要があります。

11.2.7 本施設の整備方針

市町村等が単独で、地域振興施設等に加え、駐車場等を整備する「単独型」と地域振興施設等を市町村等が、駐車場等の一部を道路管理者が整備する「一体型」がありますが、引き続き関係機関と整備方針について協議をしていく必要があります。