

高知市長浜浦戸地区における地域活性化及び地域防災力向上のための基盤整備検討調査

調査の背景と目的

- 長浜浦戸地区は、太平洋の雄大な景観が楽しめるとともに一大観光地である桂浜公園が隣接し、地域の豊富な農水産物等の資源を活用した新たな地域産業の振興、地域活性化に大きく貢献できる地区である。
- 一方で当該地域は人口減少・少子高齢化が著しく、津波浸水が想定されることから防災対策が急務であり、また桂浜観光も伸び悩んでいることから、桂浜公園との連携、観光振興による地域活性化を図ることが求められている。
- そのため、道の駅・アクセス道路整備など基盤整備を中心とする検討調査を行なった。

調査成果

整備の基本理念：くらしの安全を守り、はたらき、にぎわいにつながる地域の交流・活性化の拠点を創生する

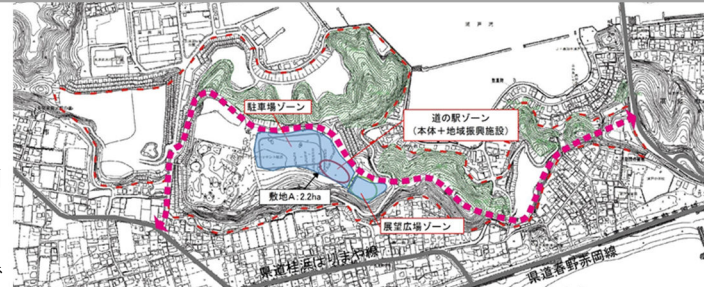
整備方向○観光振興 ○地域活性化 ○防災力向上

桂浜公園と連携した道の駅等の整備

＜アクセス道路と道の駅の配置の検討＞

アクセス道路案と道の駅ゾーニング案（1～4）を比較検討した。

- ゾーニング案-1は、まとまった敷地でのゾーニングであり、アクセス道路との連続性も高い。
- ゾーニング案-2は、敷地は狭いものの住宅系用途地域が指定されている範囲で展開するゾーニングである。
- ゾーニング案-3は、二つの敷地をアクセス道路で結ぶゾーニングである。
- ゾーニング案-4は、県道沿いで展開するゾーニングである。



＜配置の検討＞ ゾーニング案-1

＜道の駅施設整備計画＞

各ゾーニング案-（1～4）別導入施設、施設規模の施設整備計画を検討した。（右図）

＜官民連携事業手法の検討＞

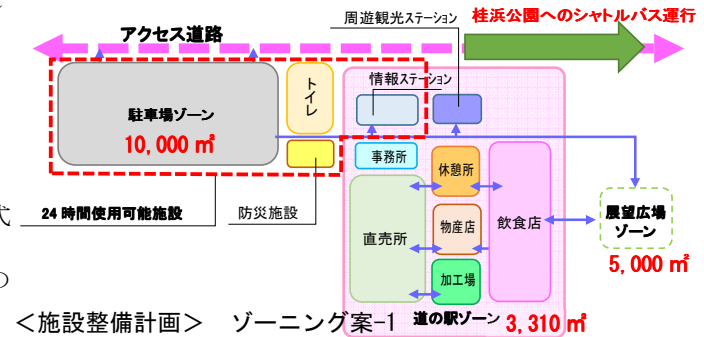
官民連携事業手法について、従来方式やPFI方式等を比較検討した。資金調達や民間ノウハウ活用等からDBO方式での検討が望まれる。

＜事業収支概算検討＞

各ゾーニング案-（1～4）別の事業収支概算検討を行なった。

収支は道の駅全体で考え、収入は、飲食店、物産店、加工場の売上と直販所販売手数料と維持管理委託費とし、支出は各施設の原材料費、人件費、水光熱費、維持管理費、事業運営費とし、単年度の事業収支の概算検討を行った。

事業性を高めるための利用者数の増大が必要で、施設や商品の魅力づくりなどさらに検討を深める必要がある。

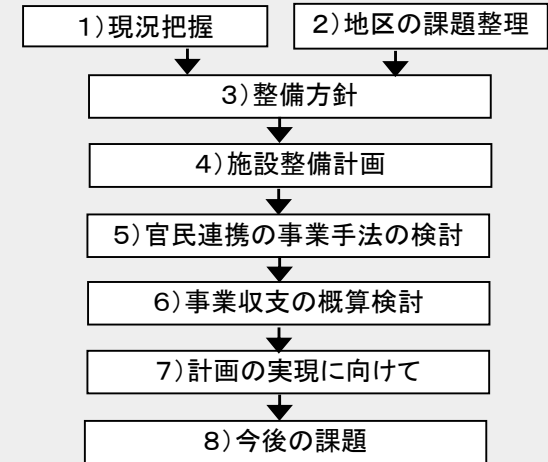


＜施設整備計画＞ ゾーニング案-1 道の駅ゾーン 3,310㎡

項目		金額
整備事業費	道の駅公共的施設整備事業費	約 31.7 億円
	道の駅収益施設整備事業費	
	道路整備事業費	
開設費	設立・開発費、人件費、設備・什器費	

＜ゾーニング案-1の概算事業費＞

調査の手順



基盤整備の見込み・方向性

本調査は、道の駅整備の可能性を調査、検討した基本構想レベルの段階であるため、具体的な検討を進めるには、詳細な条件整理や関係機関及び関係者等との協議調整を行う。

特に、都市計画法上の手続きや桂浜公園の再整備などと連携を図りながら、道の駅運営に関わる参加者・事業者等の意向を踏まえた具体的検討も求められることから、段階的に調整を図りながら進める。

今後の課題

- ・市民及び周辺地区住民等の意向を踏まえた取組の推進
- ・周辺地区住民等の参画や連携の推進
- ・地域の快適な暮らしや安全の向上、人口定住に貢献する整備拡充
- ・地元の力でつくり育てる「ローカルファースト」の道の駅の魅力づくり
- ・施設整備・事業運営に向けた具体的計画の検討と関係事業者等との連携
- ・施設整備及び地区整備に合わせた持続可能な事業運営体制の検討
- ・桂浜公園との連携の推進

高知市長浜浦戸地区における地域活性化及び地域防災力向上のための基盤整備検討調査			
調査主体	高知県高知市		
対象地域	高知県高知市	対象となる基盤整備分野	道路

1. 調査の背景と目的

高知市南部地域は、太平洋の雄大な景観が楽しめるとともに一大観光地である桂浜公園があり、地域の豊富な農水産物・エネルギー等の資源を活用した新たな地域産業の振興、移住・定住など多様な交流を通じて地域コミュニティの活性化に大きく貢献できる地域である。

また、当地域は南海トラフ地震における津波被害想定では迅速な避難が必要不可欠となっている。そうしたなか、長浜浦戸地区は、高台に位置し大規模な造成を必要としない用地があり、災害時には地域の避難場所や物資集積所として利用するなど、防災上の活用も考えられる。

そのため、地域活性化及び地域防災力向上を目的とした道の駅機能とともに、地域振興施設等と一体的な効果が得られるような施設の整備計画や持続可能な運営手法の検討を行うことにより、長浜浦戸地区における地域活性化や地域防災力向上に向けた官民連携による事業の可能性の検討を行うことを目的とする。

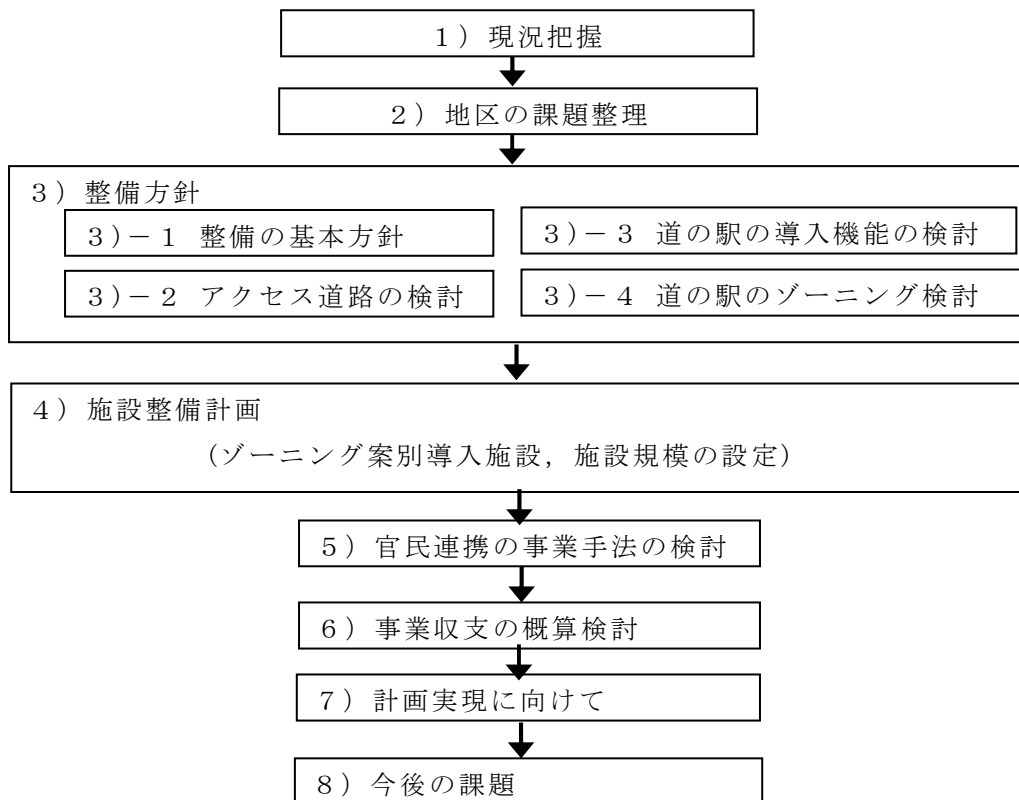


図1 本調査対象地区の位置と範囲

2. 調査内容

(1) 調査の概要と手順

下記の調査概要と手順に基づき道の駅とアクセス道路の整備検討を行なった。

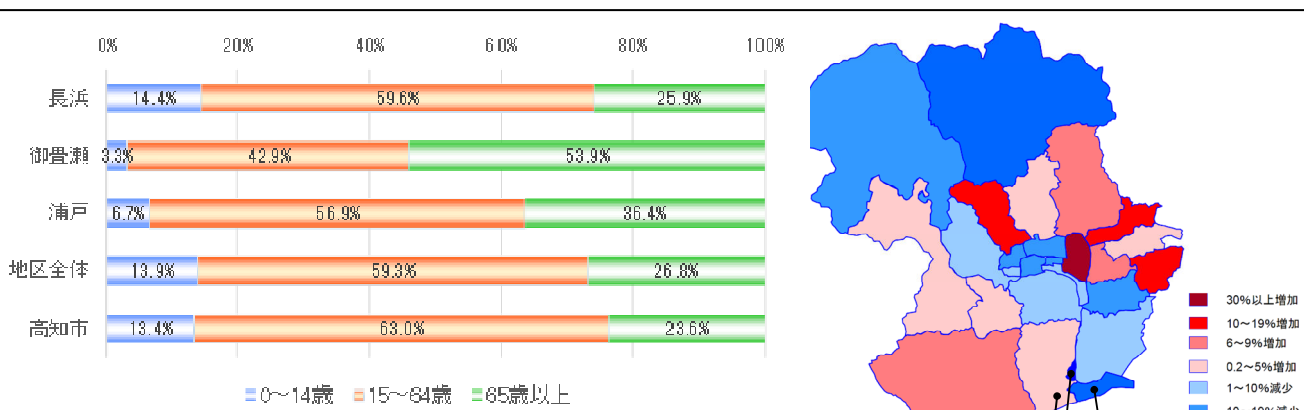


(2) 調査結果

1) 現況把握

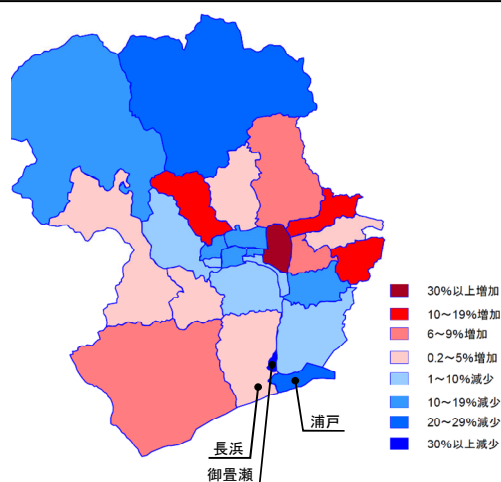
①人口動向

本調査対象地区周辺の長浜、御豊瀬、浦戸を合計した平成 22 年の人口は、29,045 人であり、65 歳以上の高齢化率は 26.8%と高知市全体を上回っている。特に御豊瀬の 65 歳以上の人口割合は約 54%となっている。また、大街別の人口推移でも、1995(平成 7)年から 2010(平成 22)年で御豊瀬の減少率が 34%と最も高く、浦戸の減少率も 23%と高い。



出典：国勢調査

図2 平成 22 年の年齢 3 区分別構成比

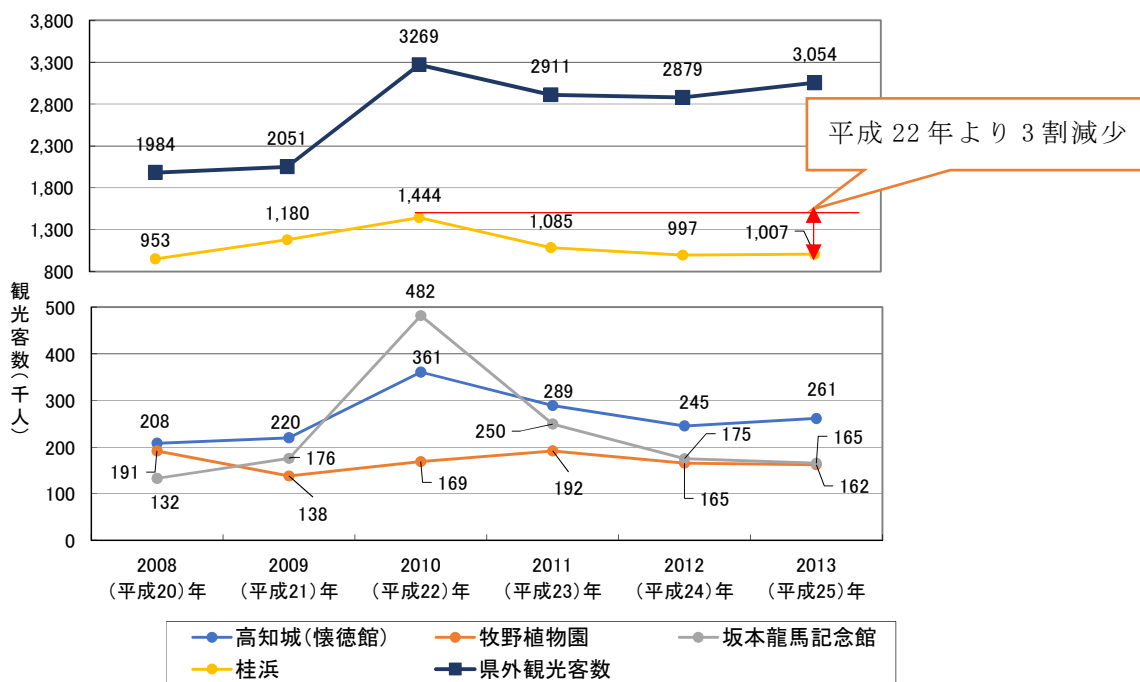


出典：高知市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン

図3 大街別の人口推移(1995(平成 7)年→2010(平成 22)年)

②観光動向

主要観光施設の中で桂浜公園の観光客数が最も多く、2013(平成 25)年では 1,007 千人となっているが、2010(平成 22)年と比較して 3 割の減少となっている。

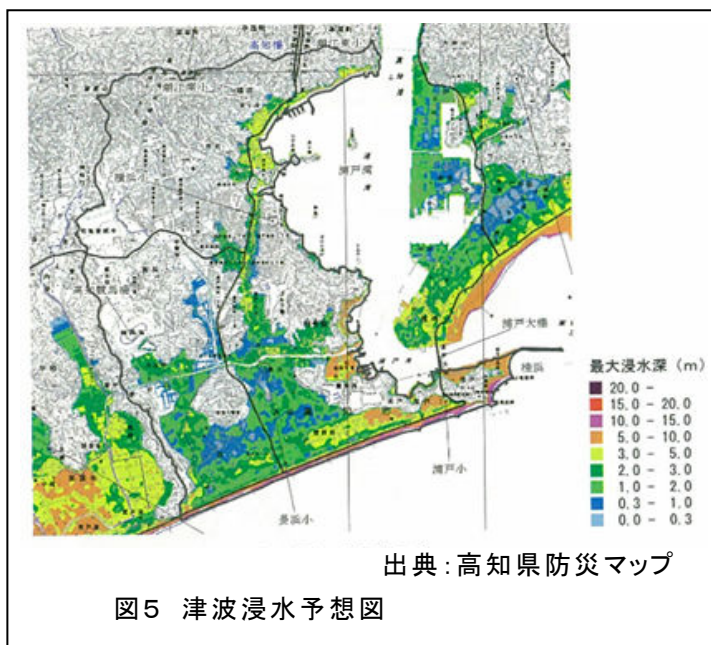


出典：県観光振興課：県外観光客入込・動態調査報告書

図4 主要観光施設の観光入込客数の推移

③防災

本調査対象地区周辺では、南海トラフ地震の津波浸水予測では、沿岸部で最大 15m の浸水深となるのが 20～30 分であるため、迅速な避難が必要となっている。



出典：高知県防災マップ

図5 津波浸水予想図

現況の特性まとめ

本調査対象地区周辺は人口減少、高齢化が顕著で、産業や雇用も減少し、桂浜公園の観光客も伸び悩みとも相まって地区の衰退・活力低下が進行している。また南海トラフ地震の津波浸水被害に備えて安全・安心に暮らせる定住環境の確保が求められている。

2) 地区の課題整理

調査対象地区周辺の地域整備を踏まえた課題は以下の通りである。

本調査対象地区の特性

- 市南部の浦戸湾の最先端に位置し、太平洋と浦戸湾に挟まれた場所で、浦戸大橋や海岸線の「花海道」が通り、交通のアクセス性はよい
- 隣接する桂浜公園とともに海岸部の小高い台地状の丘陵の緑を形成しており、雄大な太平洋を望む海岸線の景観を構成する緑地の一部となっている
- ゴルフ場として利用され、高台の台地状の地形で、一定の広がりがあるが、周囲の市街地とは高低差があり、近隣からのアクセスは限定される
- 周囲は海岸部の市街地が隣接し、浦戸、御豊瀬の漁港集落や臨海工業団地とも隣接している
- 隣接する桂浜公園は年間80万人が訪れる高知を代表する一大観光地であるが、観光客数は伸び悩み観光客の求めるニーズとギャップがある
- 桂浜などの名勝や坂本龍馬、長宗我部元親の歴史的資源など魅力的な観光資源が周辺に集積している
- 春野町、長浜等の近隣の農家から生姜をはじめとした農作物や浦戸、御豊瀬の漁港からの魚・海産物などの新鮮な地元食材が提供できる

社会動向・社会的ニーズ

- 海岸部一帯の南海トラフ地震の津波災害等の安全対策の強化
- 人口減少、少子高齢化の進行に伴う地区コミュニティ衰退への懸念
- 桂浜公園の再整備による観光客の増加への期待

地区住民の要望等

- 桂浜から浦戸、長浜の丘陵に避難路を結ぶ新たな道路の整備
- 高台への避難路の整備
- 人口減少を抑制する住宅の高台移転
- 地元漁業資源に付加価値をつける加工場、地元野菜の販売等を行う「道の駅」の整備

上位関連計画における地区の位置づけ

- 高台の土地利用の有効活用（2014高知市都市計画マスタープランの長浜地域整備構想におけるまちづくり）
- 産業振興や防災対策につながる地域交流・活性化の拠点整備（高知市まち・ひと・しごと創生総合戦略）

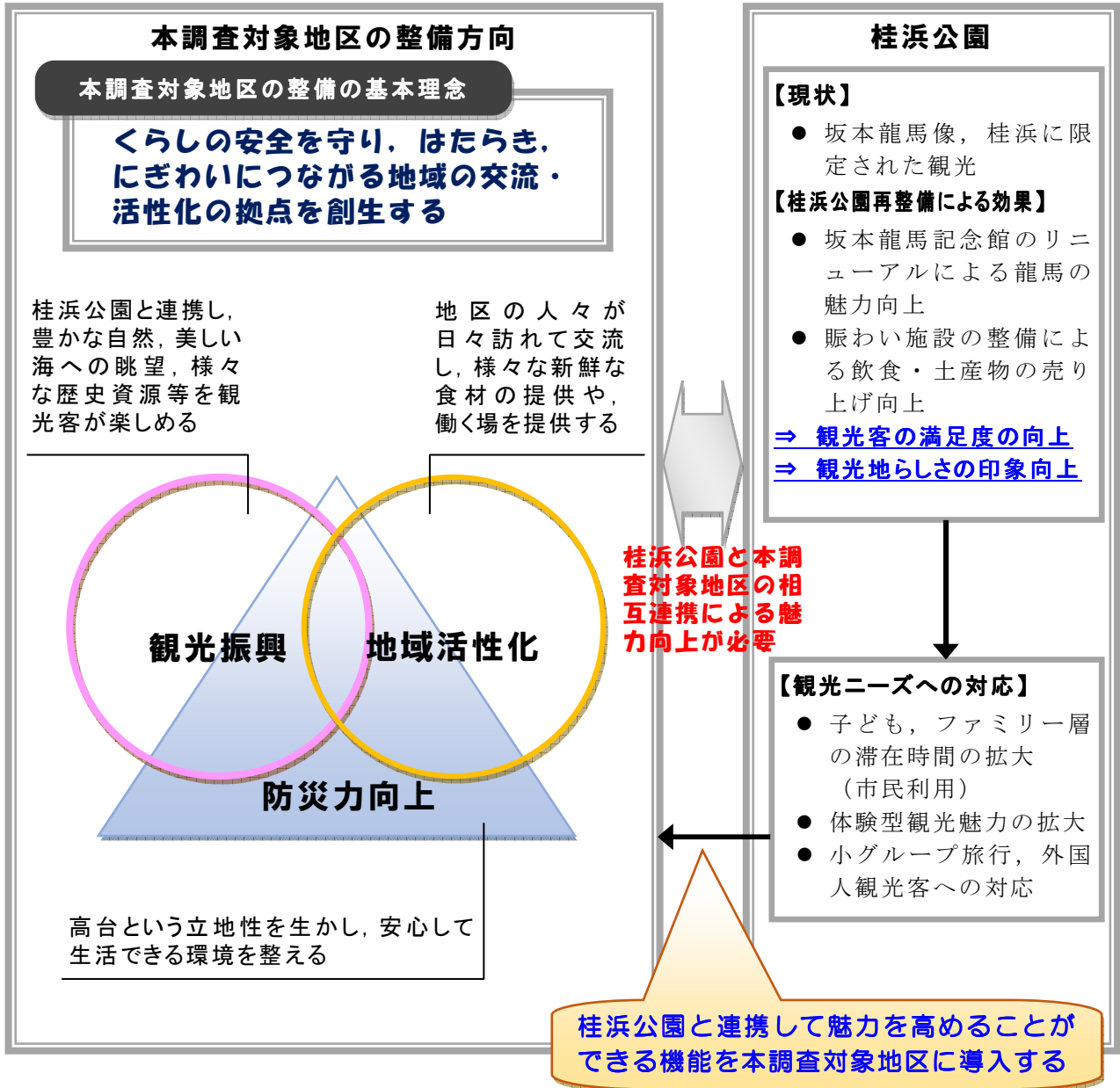
本調査対象地区で検討すべき課題

- 地域資源を活かした農業、漁業の振興や、緑豊かな自然環境や歴史環境の保全・活用に資する土地の有効活用及び桂浜公園との連携による観光振興、地域活性化に資する土地利用への活用
- 地域のコミュニティの活性化、地域交流の拠点、及び南海トラフ地震による津波浸水被害対策として周辺の海岸地域の安全性確保につながる高台の避難地としての機能強化に資する土地利用への活用

3) 整備方針

3)-1 整備の基本方針

本調査対象地区の整備にあたっては、地域住民の命を守るということを前提に、地域の安全・安心の向上を基本におくとともに、くらしとしごとの向上と定住促進に向け、地域の魅力・活力向上につながるように桂浜公園との連携による観光振興、地域活性化を優先することを旨とする。



このように、地域資源の活用、地域活性化、桂浜公園と連携した観光振興、高台の活用による地域の防災安全性の向上を実現していくためには、桂浜公園と連携した道の駅やアクセス道路等の導入を検討する。

3) - 2 アクセス道路の検討

アクセス道路の整備方針を踏まえ、下図のようなルートを設定した。

アクセス道路の整備方針

- ① 桂浜公園との連携を図る
- ② 地域資源を保全する(保安林や歴史文化資源の保全に配慮する)
- ③ 住宅市街地の環境を守る(敷地境界部の急傾斜地の山林を保全する)
- ④ 周辺地区との連携を確保する(周辺住民の交流の場として利用しやすい接続を図る)
- ⑤ 周辺地区の防災力向上にも貢献する
- ⑥ 事業費等の経済性も考慮する

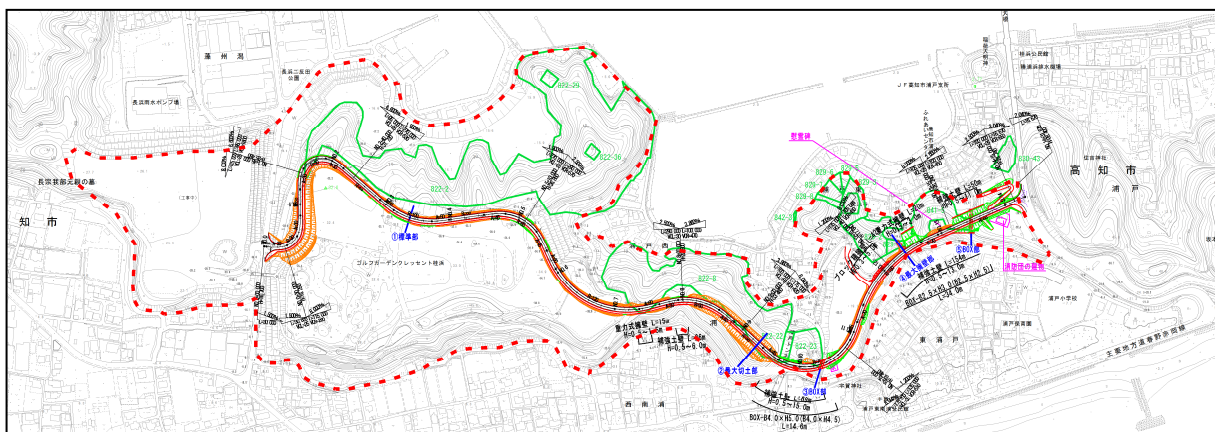


図6 アクセス道路ルート案

3) - 3 道の駅の導入機能の検討

道の駅の整備方針を踏まえ、道の駅の導入機能を以下のように設定した。

道の駅の整備方針

- ① 桂浜公園と連携した魅力ある賑わいを創出する
- ② 家族連れが楽しめ憩える環境を充実する
- ③ 海を展望しくつろげる環境を充実する
- ④ 農と魚の地元の食を通じて交流を深める
- ⑤ 地元農水産物のオジリナリティと手づくり感を出す
- ⑥ 周辺の歴史文化資源のネットワークづくりを行なう
- ⑦ 道の駅の新たな観光スポットを創出する
- ⑧ 海沿いの台地の緑が連続した景観を重視する
- ⑨ 道の駅の防災機能を充実する

道の駅の導入機能

- ① 休憩機能
利用者がいつでも自由に休憩し、清潔なトイレを利用できる快適な休憩施設を整備する。必要最小限の休憩機能は、駐車場、トイレ、休憩施設とする。
- ② 情報発信機能
人・歴史・文化・風景・食・物産等の魅力ある地域情報を提供する。また、道路情報や緊急医療情報、災害時の情報などを提供する情報ステーション施設を整備する。必要最小限の情報発信機能は、情報ステーションとする。
- ③ 地域連携機能
周辺地区の活性化につながる観光振興施設、生活利便施設、レクリエーション施設などを整備する。必要最小限の地域連携機能は、飲食・物販施設とする。
- ④ 防災機能
災害時に周辺地区住民や観光客等の一時的避難所として対応できるよう、非常用設備等を備えた防災施設を整備する。

3) - 4 道の駅のゾーニング検討

道の駅のゾーニング案の比較検討は下記の通りである。

ゾーニング案-1	活用する敷地	敷地 A1+A2 2.2ha										
<p>ゾーニング案の特徴</p> <ul style="list-style-type: none"> 最も広い敷地での道の駅整備案 アクセス道路に面したまとまった敷地に直売所, 加工場, 飲食店を集約配置でき, 多くの利用客の集客が可能 施設を集約するため従業員の動線や施設間の連携の効率化が図れる 災害時の防災広場としての利用が可能 <p>整備に関する課題</p> <ul style="list-style-type: none"> 保安林解除や市街化調整区域での整備に際し開発申請などの事前調整が必要 民地のため用地補償費が必要 	<p>概算事業費</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">項目</th> <th>金額</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">整備 事業 費</td> <td>道の駅公共的施設整備 事業費</td> <td rowspan="3">約 31.7 億円</td> </tr> <tr> <td>道の駅収益施設整備事 業費</td> </tr> <tr> <td>道路整備事業費</td> </tr> <tr> <td>開設 費</td> <td>設立・開発費, 人件費, 設 備・什器費</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	項目		金額	整備 事業 費	道の駅公共的施設整備 事業費	約 31.7 億円	道の駅収益施設整備事 業費	道路整備事業費	開設 費	設立・開発費, 人件費, 設 備・什器費	
項目		金額										
整備 事業 費	道の駅公共的施設整備 事業費	約 31.7 億円										
	道の駅収益施設整備事 業費											
	道路整備事業費											
開設 費	設立・開発費, 人件費, 設 備・什器費											
<p>ゾーニング図</p> <p>The site plan for Case 1 shows a large area with several zones: a parking zone (駐車場ゾーン) in the center, a station zone (道の駅ゾーン) to its right, and an expansion zone (展望広場ゾーン) below the station. A 2.2ha plot (敷地A) is highlighted. The plan also shows existing roads like the 'Mitsunuma Line' (栗道村野茶岡線) and 'Mitsunuma Line' (栗道村野茶岡線), and a security forest (保安林) area.</p>												

ゾーニング案-2	活用する敷地	敷地 D 0.7ha										
<p>ゾーニング案の特徴</p> <ul style="list-style-type: none"> 敷地は狭いものの住宅系用途地域が指定されており, その範囲内で必要な機能を確認した道の駅整備案 <p>整備に関する課題</p> <ul style="list-style-type: none"> 民地のため用地補償費が必要 	<p>概算事業費</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">項目</th> <th>金額</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">整備 事業 費</td> <td>道の駅公共的施設整備 事業費</td> <td rowspan="3">約 9.9 億円</td> </tr> <tr> <td>道の駅収益施設整備事 業費</td> </tr> <tr> <td>道路整備事業費</td> </tr> <tr> <td>開設 費</td> <td>設立・開発費, 人件費, 設 備・什器費</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	項目		金額	整備 事業 費	道の駅公共的施設整備 事業費	約 9.9 億円	道の駅収益施設整備事 業費	道路整備事業費	開設 費	設立・開発費, 人件費, 設 備・什器費	
項目		金額										
整備 事業 費	道の駅公共的施設整備 事業費	約 9.9 億円										
	道の駅収益施設整備事 業費											
	道路整備事業費											
開設 費	設立・開発費, 人件費, 設 備・什器費											
<p>ゾーニング図</p> <p>The site plan for Case 2 shows a smaller area with a parking zone (駐車場ゾーン) and a station zone (道の駅ゾーン). A 0.7ha plot (敷地D) is highlighted. The plan also shows existing roads like the 'Mitsunuma Line' (栗道村野茶岡線) and 'Mitsunuma Line' (栗道村野茶岡線), and a security forest (保安林) area.</p>												

ゾーニング案-3		活用する敷地	敷地 D (0.7ha) + E' (0.25ha)	合計 0.95ha											
ゾーニング案の特徴 <ul style="list-style-type: none"> ・二つの敷地で機能を分担配置する道の駅整備案 ・学校に近接していることから、災害時に高台の避難場所としての利用が可能 		概算事業費 <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">項目</th> <th>金額</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">整備 事業 費</td> <td>道の駅公共的施設整備 事業費</td> <td rowspan="3">約 11.1 億円</td> </tr> <tr> <td>道の駅収益施設整備事 業費</td> </tr> <tr> <td>道路整備事業費</td> </tr> <tr> <td>開設 費</td> <td>設立・開発費,人件費,設 備・什器費</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>			項目		金額	整備 事業 費	道の駅公共的施設整備 事業費	約 11.1 億円	道の駅収益施設整備事 業費	道路整備事業費	開設 費	設立・開発費,人件費,設 備・什器費	
項目		金額													
整備 事業 費	道の駅公共的施設整備 事業費	約 11.1 億円													
	道の駅収益施設整備事 業費														
	道路整備事業費														
開設 費	設立・開発費,人件費,設 備・什器費														
整備に関する課題 <ul style="list-style-type: none"> ・民地のため用地補償費が必要 ・敷地内での消防倉庫の移動が必要 															
ゾーニング図															

ゾーニング案-4		活用する敷地	敷地 E 0.4ha										
ゾーニング案の特徴 <ul style="list-style-type: none"> ・県道沿いで展開する道の駅整備案 ・早期の道の駅整備が可能 		概算事業費 <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">項目</th> <th>金額</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">整備 事業 費</td> <td>道の駅公共的施設整 備事業費</td> <td rowspan="2">約 5.5 億円</td> </tr> <tr> <td>道の駅収益施設整備 事業費</td> </tr> <tr> <td>開設 費</td> <td>設立・開発費,人件費, 設備・什器費</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		項目		金額	整備 事業 費	道の駅公共的施設整 備事業費	約 5.5 億円	道の駅収益施設整備 事業費	開設 費	設立・開発費,人件費, 設備・什器費	
項目		金額											
整備 事業 費	道の駅公共的施設整 備事業費	約 5.5 億円											
	道の駅収益施設整備 事業費												
開設 費	設立・開発費,人件費, 設備・什器費												
整備に関する課題 <ul style="list-style-type: none"> ・盛土造成による平地の確保が必要 													
ゾーニング図													

4) 施設整備計画

(ゾーニング案別導入施設、施設規模の設定)

ここではゾーニング案-1の導入施設と施設規模設定の考え方を示す。他のゾーニング案についても敷地面積規模に応じて内容と規模を検討した。

ゾーン名	導入施設	施設概要		施設規模
駐車場ゾーン	小型乗用車・大型バス・身障者用駐車場	24時間利用可能な駐車場		小型 216 台 大型 30 台 身障者 4 台 10,000 m ²
		規模設定の考え方	参考図書「一般道路の休憩施設計画要領(案)」四国地方建設局に準拠し、前面交通量より1台滞在時間45分として設定	
道の駅ゾーン	トイレ	24時間利用可能なトイレ。パウダールームなど女性が利用したいと思うトイレの仕様を導入		男(小)12 男(大)4 女 13 多目的 2 200 m ²
		規模設定の考え方	来場者が100万人規模の道の駅事例より設定	
	休憩所	ソファでゆっくりくつろげる無料の休憩施設		200 m ²
		規模設定の考え方	参考図書「設計要領第六集建築施設編」平成27年西日本高速道路に準拠し、駐車まず250台に応じて設定	
	情報発信ステーション	桂浜公園や道の駅の施設情報やイベント情報、交通情報や市内の観光情報、イベント情報等の発信など24時間利用可能な情報発信ツールを導入		200 m ²
		規模設定の考え方	壁面の情報掲示も考慮して設定	
	周遊観光ステーション	レンタサイクルの貸し出し。桂浜公園への連絡バスや周辺の歴史文化資源をめぐるツアー等の発着場所		50 m ²
		規模設定の考え方	レンタル自転車台数20台を想定し、自転車1台あたりの必要面積より算定	
	管理施設	道の駅全体の管理運営を行なう		60 m ²
		規模設定の考え方	参考図書「設計要領第六集建築施設編」平成27年西日本高速道路に準拠し、事務所人員4人に応じて設定	
	付帯施設(防災施設含む)	電気室、受水層、浄化槽、倉庫、貯水槽、清掃員詰所等一時避難者等が必要とする資機材(食料、飲料水、毛布、仮設トイレ等)を備蓄する倉庫。非常用発電設備など		550 m ²
		規模設定の考え方	参考図書「設計要領第六集建築施設編」平成27年西日本高速道路に準拠し、駐車まず250台に応じて設定	
直売所	【野菜】高知市の農作物を収集。市内で生産された農林水産物(生鮮品、加工品)、特産品等を販売。 【魚類】わら焼きたたきの実演。朝市の導入、購入した魚の料理提供、ドロメの食などここの食を提供。観光客に魚の宅配便販売。地元の食べ方やレシピを提案、生産者の顔が見えるPOPの作成を導入		500 m ²	
	規模設定の考え方	出荷農家数と1農家あたり売り場面積、倉庫・作業場面積を考慮して算定し、さらに海産物売り場を加えて設定		
飲食店	【レストラン】地元の魚や野菜の料理メニュー提供。高知の食が楽しめる特色のある専門店を導入。様々な料理が食べられるフードコートやバイキング方式のレストランを導入。 【喫茶・ファーストフードなど】パンやアイスクリームなど軽食やモーニングサービス等を導入		700 m ²	
	規模設定の考え方	参考図書「設計要領第六集建築施設編」平成27年西日本高速道路に準拠し、駐車まず250台に応じて設定		

ゾーン名	導入施設	施設概要	施設規模
道の駅ゾーン	加工場	果物を使用したジャムやスイーツ，魚の干物，お弁当，惣菜，田舎寿司などの加工場。新たな商品の企画・提案・開発も行える施設規模・施設内容とする 規模設定の考え方 道の駅アンケート調査結果より加工場のある道の駅の平均値より設定	250 m ²
	物産店	高知市ならではの加工品の販売。かつおのたたき体験，お菓子の手作り体験，高知の材料や貝殻を使ったアクセサリー工房，木工工芸工房などの観光体験型施設とする 規模設定の考え方 販売規模は，高知市内の物産店も参考に観光体験工房を加えて設定	600 m ²
展望広場ゾーン	展望台 見晴らし広場	土佐湾や浦戸湾などの風光明媚な風景を眺める展望台，写真撮影スポットなど 規模設定の考え方 見晴らしの良い高台の敷地 A-2(5,000 m ²)を活用することで設定	5,000 m ²

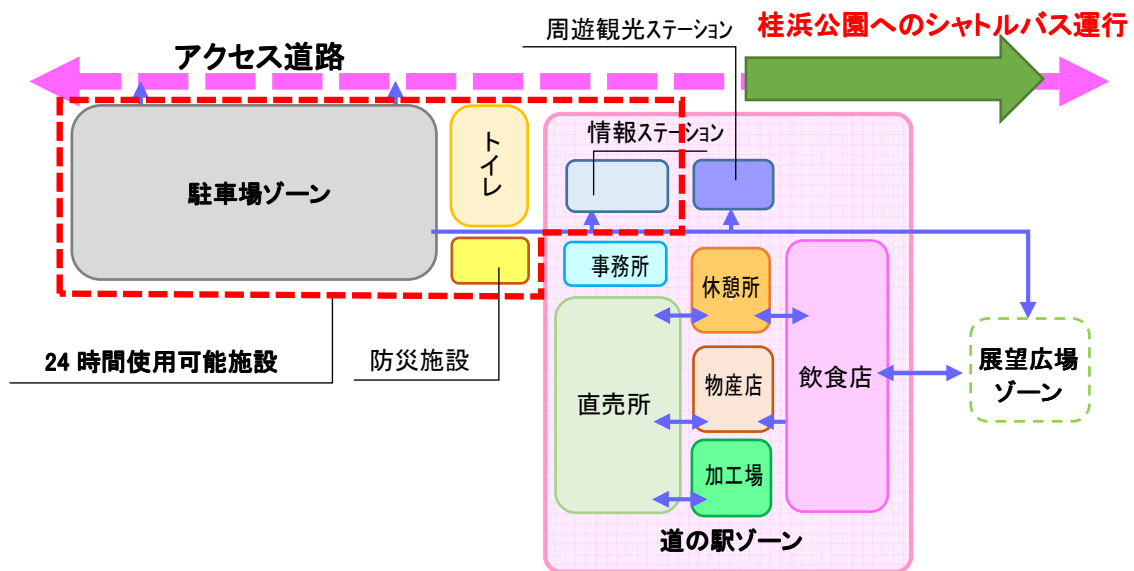


図7 施設配置図(ゾーニング案-1)

5) 官民連携の事業手法の検討

①整備事業手法の検討

道の駅整備事業手法として適していると考えられる従来方式、DB方式、DBO方式、PFI方式の手法について、それぞれの特徴を整理した。

項目	従来方式	DB方式	DBO方式	PFI方式 (BTOを想定)
概要	<ul style="list-style-type: none"> 市が設計、建設、維持管理、運営の個別業務毎に民間事業者と契約を締結する 市が一般財源、起債により資金調達 	<ul style="list-style-type: none"> 民間事業者が設計、建設を実施し、別の民間事業者が維持管理、運営を実施 市と民間事業者との間で設計・建設に関する契約を締結 施設竣工までに市が別民間事業者と維持管理委託契約を締結 市が一般財源、起債により資金調達 	<ul style="list-style-type: none"> 民間事業者が設計、建設、維持管理、運営を一体的に実施 市と民間事業者との間で基本契約、設計業務・建設工事請負契約、維持管理委託契約の3本の一体不可分の契約を締結 市が一般財源、起債により資金調達 	<ul style="list-style-type: none"> 民間事業者が設計、建設、維持管理、運営を一体的に実施 市と民間事業者との間でPFI事業契約を締結 民間事業者が資金調達
資金調達	市	市	市	民間①
事業範囲	設計	市(民間①業務委託)	民間①	民間①
	建設	市(民間②業務委託)	民間①	民間①
	維持管理	市(民間③委託あり)	民間②	民間①
	運営	民間④	民間②	民間①
事業費	<ul style="list-style-type: none"> 従来どおりで、コスト削減は他に比べ限定される 	<ul style="list-style-type: none"> 民間ノウハウを活用し設計から建設までを一つの事業として民間が実施することでコストを削減 維持管理は別発注のため、コスト削減は限定される 	<ul style="list-style-type: none"> 民間ノウハウを活用し設計・建設・維持管理・運営までを一つの事業として民間が実施することでコストを削減 公共の資金調達によりPFI方式より金利差分安くなる 	<ul style="list-style-type: none"> 民間ノウハウを活用し設計・建設・維持管理・運営までを一つの事業として民間が実施することでコストを削減 資金調達の金利発生についてVFM検討による適否判断が必要

②官民連携の整備効果の検討

官民連携による整備効果として以下のようなことが期待される。

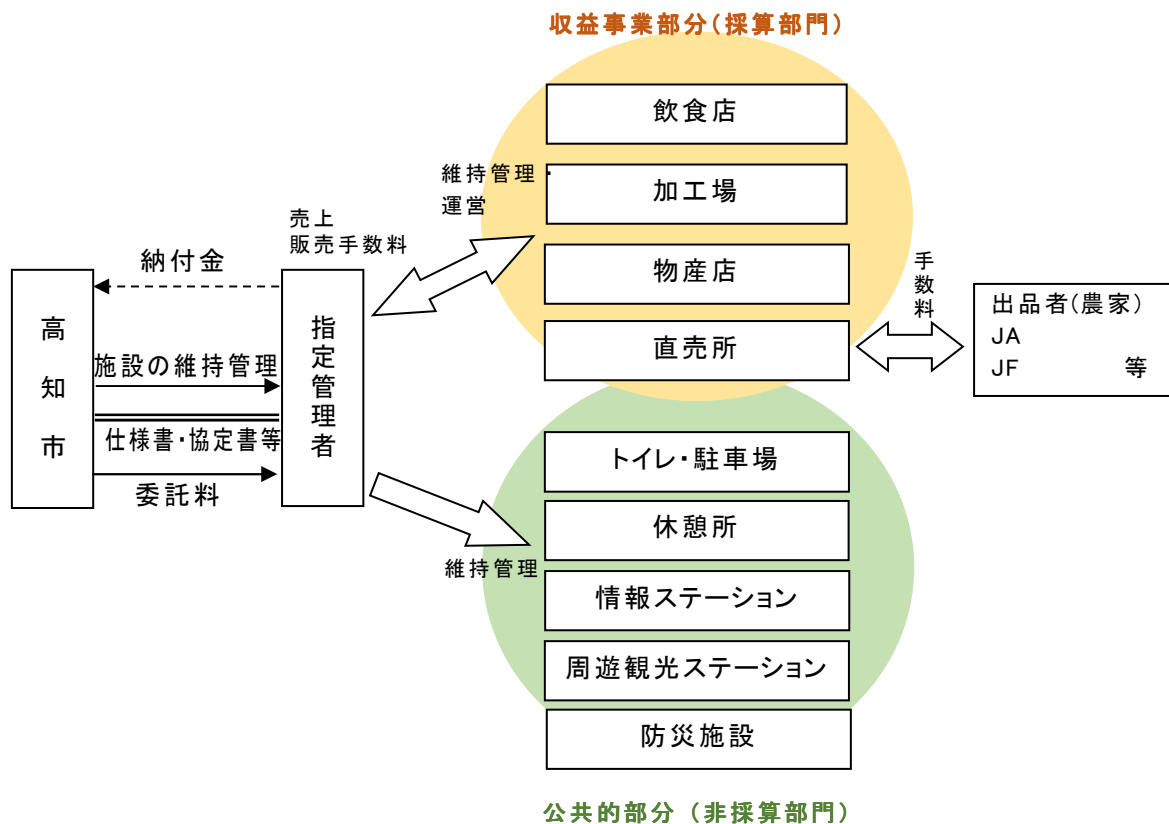
効果区分	効果項目	効果の概要
交通機能向上効果	交通安全強化	道の駅のトイレ等の休憩施設や駐車場に県道春野赤岡線を利用するドライバーの立寄りを促し、交通事故減少に寄与
	交通円滑化	道の駅の観光情報、道路交通情報提供施設整備に伴い、ドライバーや観光客のスムーズな運転を促し、交通流動の円滑化に寄与
地域振興効果	地元農林水産業の販売促進	道の駅の飲食店、物産店、加工場の整備に伴い、地元農林水産事業者の新たな販売先市場が創出され、生産拡大と原材料供給のための販売促進に寄与

効果区分	効果項目	効果の概要
	地域産業・地元企業への波及	道の駅の施設整備に伴い、市民や観光客を始めとした多くの交流人口の拡大、及び関連サービス業務の拡大がもたらされ、各種サービス産業、地元企業の業務受注拡大、売上げ増に寄与
	地域雇用機会の創出	道の駅の各施設で働く正規職員、常勤・非常勤パート等の雇用に伴い、若者等も含め新たな地元雇用機会の拡大に寄与
地域交流効果	観光客の集客促進	道の駅の施設の整備に伴い、飲食・物産等の独自製品や提供サービスの魅力向上などにより、道の駅の知名度の向上とともに新規及びリピーターの獲得を誘発し、さらなる観光客の集客に寄与
	市民の交流促進	道の駅の施設整備に伴い、周辺住民が地域コミュニティの場として身近に利用するだけでなく、多くの市民が飲食や買い物等も含めて憩い、レクリエーションを楽しみ、また観光客もイベントを楽しめるなど、市民同士の交流、市民と観光客の交流の拡大に寄与
地域防災効果	高台安全確保	道の駅の施設の整備に伴い、広場などの一定規模の敷地が高台の避難場所として利用できるなど、地域の防災力向上に寄与
	避難誘導道路確保	アクセス道路の整備に伴い、防災上の機能を果たすとともに周辺地区からもアクセスしやすい避難路がネットワーク状に形成され、地域の防災力向上に寄与

6) 事業収支の概算検討

ゾーニング案別の施設整備計画案に基づき、道の駅運営の事業収支の概算検討を行なった。

それぞれのケースで事業収支にばらつきがあるが、事業性を高めるためには利用者数の増大が必要で、施設や商品の魅力づくりなど、さらに検討を深める必要がある。



3. 基盤整備の見込み・方向性

本調査は、道の駅整備の可能性を調査、検討した基本構想レベルの段階であるため、具体的な検討を進めるには、詳細な条件整理や関係機関及び関係者等との協議調整を行う。

特に、都市計画法上の手続きや桂浜公園の再整備などと連携を図りながら、道の駅運営に関わる参加者・事業者等の意向を踏まえた具体的検討も求められるため、段階的に調整を図りながら進める。

4. 今後の課題

道の駅整備等の実現に向けては以下のような課題を検討していく必要がある。

- ・ 市民及び周辺地区住民等の意向を踏まえた取組の推進
- ・ 周辺地区住民等の参画や連携の推進
- ・ 地域の快適な暮らしや安全の向上、人口定住に貢献する整備拡充
- ・ 地元の力でつくり育てる「ローカルファースト」の道の駅の魅力づくり
- ・ 施設整備・事業運営に向けた具体的計画の検討と関係事業者等との連携
- ・ 施設整備及び地区整備に合わせた持続可能な事業運営体制の検討
- ・ 桂浜公園との連携の推進
- ・ 地方創生の先導的拠点としての機能強化