

(仮称) 道の駅「出水」における
需要予測・経済波及効果調査業務

報 告 書

令和 7 年 3 月

(鹿児島県出水市)
(復建調査設計株式会社)

目 次

1	本業務の概要	1
1-1	本業務の概要	1
1-2	本業務の目的	1
1-3	本業務の流れ	1
1-4	本業務の内容	2
2	需要予測	5
2-1	基本的な考え方	5
2-2	前提条件	6
2-3	需要予測の結果	7
2-3-1	将来交通量からのアプローチ	7
2-3-2	潜在需要からのアプローチ	12
2-3-3	時期における需要アプローチ	15
2-3-4	開業 15 年間における道の駅売上高・利用者数	19
2-3-5	需要予測結果	20
3	収支シミュレーション	21
3-1	基本的な考え方	21
3-2	部門別運営方針	23
3-3	損益分析結果	24
3-3-1	収支シミュレーション（シナリオA 飲食部門：直営）	24
3-3-2	収支シミュレーション（シナリオB 飲食部門：テナント）	25
3-3-3	施設利用者数の増減による損益分析	26
3-4	長期シミュレーション結果	28
4	経済波及効果の算定	31
4-1	基本的な考え方	31
4-2	産業連関表への割り振り	31
4-3	経済波及効果の算定結果	32
5	地域振興方策の定性評価	34
5-1	社会経済への定性的効果	34
5-1-1	直接効果	34
5-1-2	間接効果	34
5-1-3	交通利便性の向上と防災・防疫機能強化	34
5-2	整備効果のまとめ	36
6	今後の検討事項とスケジュール	37
6-1	検討事項	37
6-2	事業スケジュール	38
参考 1	（仮称）道の駅「出水」における官民連携事業手法検討調査業務報告書 （令和 6 年 3 月 株式会社長大）	39

1 本業務の概要

1-1 本業務の概要

- (1) 業 務 名 (仮称) 道の駅「出水」における需要予測・経済波及効果調査業務
- (2) 業務場所 出水市下鯖町地内
- (3) 履行期間 令和6年8月14日から令和7年3月7日まで

1-2 本業務の目的

出水市（以下「本市」という。）では、南九州西回り自動車道（以下「西回り道」という。）の芦北出水道路の全線供用に合わせて、西回り道から直接アクセスできる地域活性化施設（道の駅）を計画している。

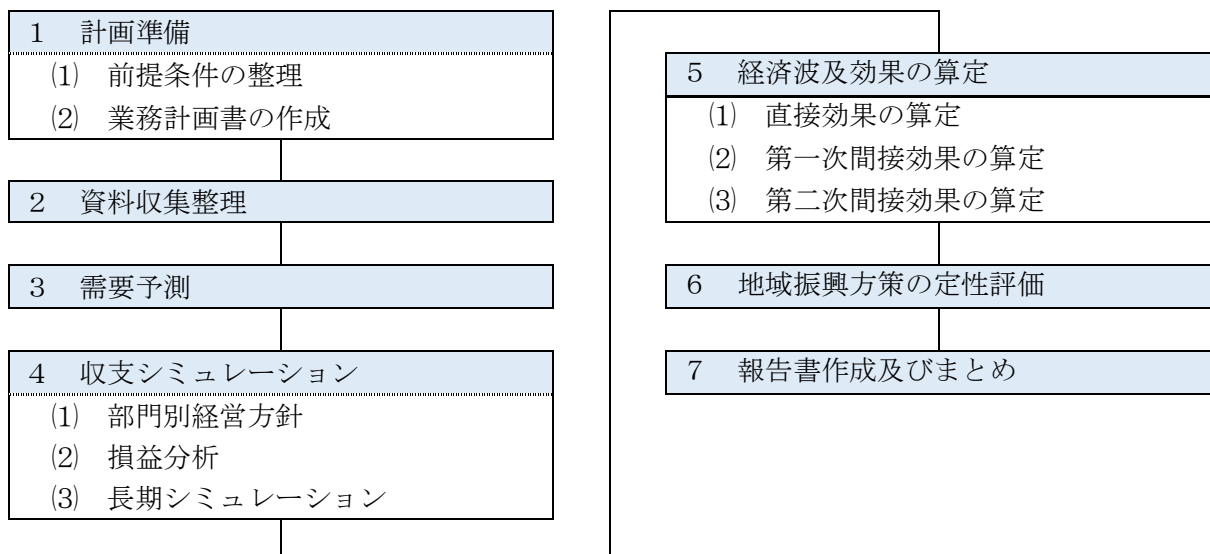
本道の駅は、鹿児島県のゲートウェイとして、高速道路利用者にとって、快適な休憩ポイントとなる癒しとくつろぎの場を提供するだけでなく、観光等の情報発信や多様な特産品販売等により西回り道の開通効果を地域全体に波及させる「地方創生拠点」となる施設を目指している。

また、県境に位置する地理的特性と高速道路から直接アクセスできる利便性と機能性を活かした地域全体の広域的な「防災・防疫拠点」となる施設整備を進めていくこととしている。

本道の駅の設計、建設及び維持管理・運営は、民間事業者の経営能力及び技術力（ノウハウ）を活用するPPP手法のDBO方式で実施する予定であり、民間事業者の募集にあたり、参画意欲のある事業者に対し、インセンティブを付与するため、西回り道の開通効果や本市及び周辺自治体の魅力・ポテンシャルをもとに、確度の高い需要予測と経済波及効果の推計を行い数値化することを目的とする。

1-3 本業務の流れ

本業務は、前提条件・資料の収集・整理を行い、需要予測及び収支シミュレーションを行った後経済波及効果の算定を行う。



1-4 本業務の内容

(1) 計画準備

令和5年度に実施した官民連携事業手法検討調査結果に基づき、本事業の前提条件等（事業計画予定地の立地条件、用途、関連する事業）を整理した上で、業務計画書を作成する。

(2) 資料収集整理

必要となる基礎資料を収集整理する。

(3) 需要予測

主たるターゲットを設定した上で、想定する施設面積や前面交通量などの基礎データを基に利用者数、立寄率、想定客単価及び売上高等を試算する。

（作業方針）

- ・将来交通量（西回り道暫定2車線全線供用時及び暫定2車線部分供用時（阿久根IC～薩摩川内水引IC未開通））をベースに、立寄率や平均乗車人員などを考慮し、施設利用者数を算出する。
- ・その際、道の駅は、平日と比べ休日の利用が多いことが想定されるため、休日サービス係数なども考慮する。
- ・算出した施設利用者数はあくまで平均値であることから、他都市の道の駅の事例等を踏まえ、開業年、開業後1年目、開業後2年目などの年次別利用者数の動向（開業後15年程度）などを整理する。
- ・売上高に関しては、類似施設を有する道の駅の事例等を踏まえ、施設利用者1人あたりの売上高、さらには、施設規模（延床面積）などを考慮し、単価設定を行い算出する。
- ・なお、道の駅の事例等は、ヒアリングやインターネット情報、雑誌等を活用し収集する。

(4) 収支シミュレーション

需要予測の結果を踏まえた本施設の収支シミュレーションを実施し、以下の項目を整理する。

ア 部門別運営方針

- ・整備予定の施設機能を踏まえ、各施設の運営方式等を整理するとともに、過年度成果等を踏まえ部門別運営方針（利用料金、販売手数料など）を設定する。
- ・なお、運営方針に関して、特に民間等の収益部門に関しては、将来的な不確定要素が多く存在することから、想定される複数のシナリオ設定を行い、収支シミュレーション等を行うことで評価する。

イ 損益分析

- ・(3)で試算した需要予測結果等も踏まえつつ、設定した複数シナリオに対して、施設利用者数が増減した場合における損益分析（施設利用者数と営業利益の関係）を実施する。

ウ 長期シミュレーション

- ・開業後 15 年程度の長期的視点から、施設利用者数の変化、さらにはそれに伴う売上の変化、営業利益の変化など長期的なシミュレーションを実施する。

(5) 経済波及効果の算定

本道の駅の整備による直接効果、第一次間接効果及び第二次間接効果を算定した上で、合算した総合効果（生産誘発額、雇用者誘発数）を、産業連関表（R3.3）を利用し算定する。

ア 直接効果の算定

消費支出額や設備投資額などの増加により、直接的に地域内にもたらされた生産誘発額を算定する。

イ 第一次間接効果の算定

直接効果の算定で必要となった原材料等の購入により、地域内にもたらされる生産誘発額を算定する。

ウ 第二次間接効果の算定

直接効果と第一次間接効果で生じた雇用者所得の増加が消費に回ることにより、地域内にもたらされる生産誘発額を算定する。

（作業方針）

- ・既存の産業連関表を基に、道の駅整備に伴う地域への経済波及効果を算定する。
- ・経済波及効果は直接効果と第一次間接効果、第二次間接効果について、経済波及効果分析ツールを活用して算出する。
- ・効果算出にあたってのインプットデータの整理にあたっては、売上高、売上原価、販売費及び一般管理費に対して、産業分類の対応付けを行う。
- ・対応付けした結果を基に、産業連関分析のインプットデータ（原材料需要、雇用者所得）を産業分類毎に整理し、経済波及効果を算出する。
- ・その他、本道の駅整備に伴う周辺市町への波及効果等についても検討する。

(6) 地域振興方策の定性評価

本道の駅の整備によって期待できる経済的・社会的な効果を定性的（広域周遊観光や交流人口の増加などの地域振興効果）な観点で整理する。

（作業方針）

- ・本道の駅整備に伴う経済的・社会的な効果について、道の駅整備から波及過程等が分かるロジックツリーを作成し、検討する。

(7) 報告書作成及びまとめ

本業務の報告書を作成し、公表資料を取りまとめる。

2 需要予測

2-1 基本的な考え方

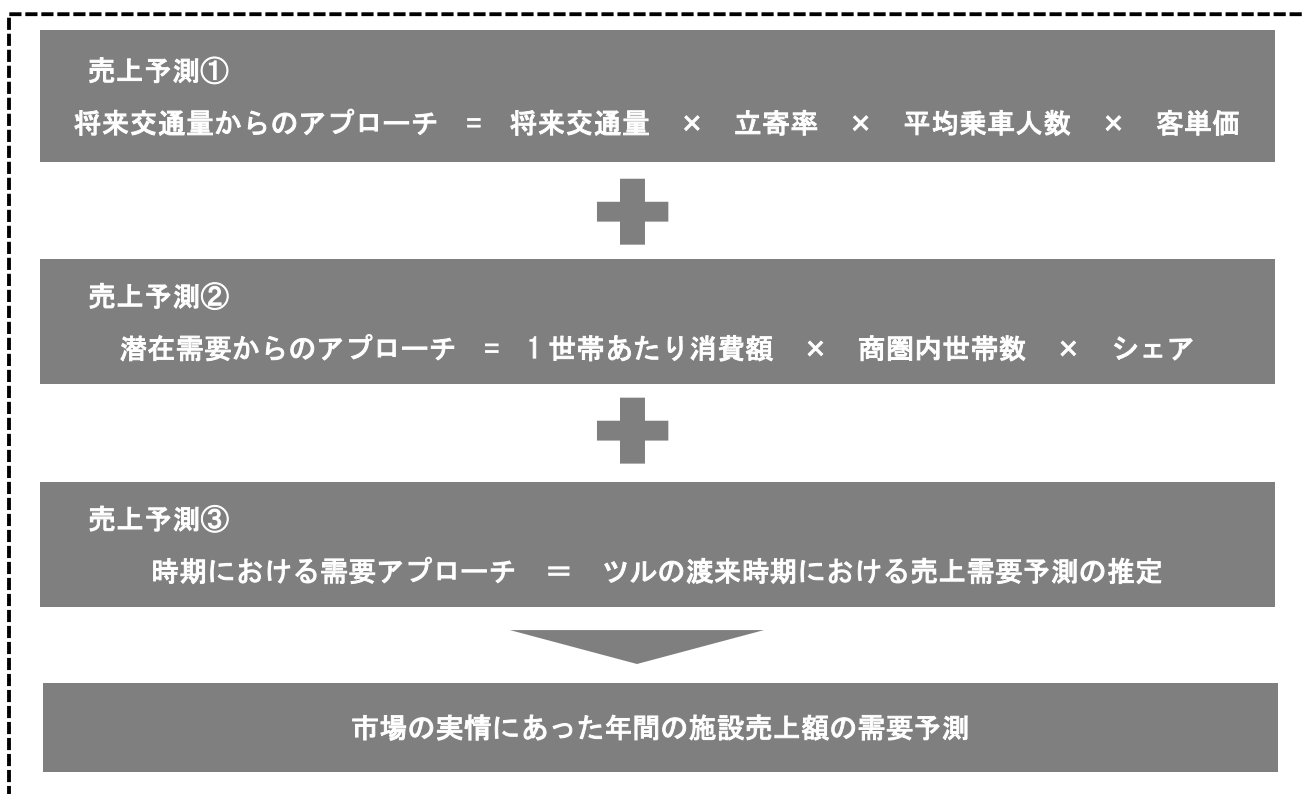
本道の駅の売上高の需要予測については、以下の方法を用いる。

売上予測①では、将来交通量から年間利用者（レジ通過者）を算出した上で、物販、飲食ごとの平均単価を乗じて売上額を算出する。

売上予測②では、潜在需要から利用者・需要を予測するための手法を用い、本道の駅が対象とする商圈を設定し、道の駅で扱う品目・サービスから市場規模を算出する。また、その商圈から類似施設との関係を鑑みて適正なシェアを設定し、売上高を算出する。

売上予測③では、本市の場合、ツルの渡来時期（11月～3月）に観光客が増加することから、ツル渡来シーズンにおける平均観光客を算出した上で、立寄率、物販、飲食ごとの平均単価を乗じて売上高を算出する。

上記、3つの売上予測の合計額を年間の施設売上高とする。



2-2 前提条件

需要予測を行う上で前提条件となる将来交通量の設定及び供用年次を以下のように設定する。

本道の駅に流出入する将来交通量は、西回り道の芦北出水道路を利用する交通が対象となるが、西回り道の供用は暫定的かつ段階的な供用となるため、供用状況に応じた将来交通量を用いて需要予測の数値を算出する。

本道の駅は、R10 年度に開業を予定しており、開業時における将来交通量は、芦北出水道路の暫定 2 車線（部分供用時）の供用（阿久根 IC～薩摩川内水引 IC 未供用）であるため、現況交通量である R3 年道路交通センサスの交通量からの推計値及び出水 IC 並びに水俣 IC の R6 年間交通量（国土交通省トラフィックカウンター）からの推計値を用いて需要予測を行う。

また、将来的な阿久根川内道路の暫定 2 車線の全線供用時の将来交通量推計値も採用して、3 段階で需要予測を行う。

【(仮) 出水北 IC～出水 IC 間（暫定 2 車線部分供用時）の推計交通量算定式】

①既開通区間から推計

推計交通量 = 「(仮) 出水北 IC～出水 IC」 将来交通量 13,700 台/日

$$\times \left\{ \left(\frac{\text{「芦北 IC～津奈木 IC」 現況交通量 10,509 台/日}}{\text{供用前の将来交通量 18,100 台/日}} + \frac{\text{「津奈木 IC～水俣 IC」 現況交通量 10,348 台/日}}{\text{供用前の将来交通量 18,400 台/日}} \right) \div 2 \right\}$$

$$\div \underline{7,800 \text{ 台/日}}$$

②水俣 IC 及び出水 IC の R6 日平均交通量から推計

推計交通量 = (水俣 IC 日平均交通量 10,088 台 + 出水 IC 日平均交通量 11,534 台) ÷ 2

$\div \underline{10,800 \text{ 台/日}}$

表 2-1 将来交通量の推計

阿久根川内道路	(仮) 出水北 IC～出水 IC 将来交通量	備考
暫定 2 車線 (部分供用)	7,800 台/日	『供用済み区間の R3 道路交通センサス/供用前の将来交通量×(仮) 出水北 IC～出水 IC の将来交通量』で算出
	10,800 台/日	水俣 IC 及び出水 IC の R6 の年間交通量から算出した日平均値『(水俣 IC の交通量+出水 IC の交通量) / 2』で算出
↓		
暫定 2 車線 (全線供用)	13,700 台/日	R12 将来交通量推計 (H27 年道路交通センサスベース)

2-3 需要予測の結果

2-3-1 将来交通量からのアプローチ

将来交通量からのアプローチにおいては、R12 将来交通量推計（H27 年道路交通センサスベース、暫定 2 車線供用時）により算出した交通量を基礎として、NEXCO の休憩施設設計要領の立寄率を用いて、道の駅の需要を予測する。

$$\text{需要予測} = \text{将来交通量}_{※1} \times \text{立寄率}_{※2} \times \text{平均乗車人数} \times \text{客単価}_{※3}$$

1 将来交通量

現況 R3 年道路交通センサス及び R12 将来交通量推計（H27 年道路交通センサスベース、暫定 2 車線供用時）による算出結果を用いる。ただし、需要予測の対象となる交通量は売上対象施設の営業時間に合わせて予測する。

【将来交通量】

暫定 2 車線（部分供用時）：7,800 台/日～10,800 台/日

暫定 2 車線（全線供用時）：13,700 台/日

【営業時間】

飲食施設：6 時間、物販施設：9 時間（九州管内の道の駅の平均値）

2 立寄率

NEXCO の休憩施設設計要領を採用する。

小型車：17.5%、大型車（バス）：25%、大型車（貨物）：12.5%

3 客単価

九州管内の道の駅の売上額及び施設利用者数を基に、本道の駅と同様の形態を持つ（物販・飲食施設等）類似施設単価を抽出し、1 人あたりの使用額の平均値を採用する。

飲食施設客単価：1,450 円、物販施設客単価：1,350 円

(1) 道の駅利用者数の考え方

本道の駅の各施設の売上高を算定するため、営業時間を九州内の道の駅の平均値から、飲食施設 6 時間、物販施設 9 時間と想定し、対象となる 1 日当たりの交通量に昼夜率及び時間係数（6 時間/12 時間：50%、9 時間/12 時間：75%）を乗除することで各時間の台数とし、車種区分（R3 道路交通センサス及び N E X C O「休憩施設設計要領（P.31）」）ごとの混入率を用いて区分する。

【暫定 2 車線（部分供用時）：7,800 台/日の場合（推計値）】

表 2-2 飲食施設 6 時間：時間係数 50%

車 種	日 台 数	昼夜率※1 時間係数	比率(%) ※2・3	台数/ 6 時間	平均乗車人数※4	立寄率(%) ※5	日 人 数
小 型 車	7,800	1.25 50%	86.6	2,702	2.2	17.5	1,040
大型車（バス）			3.0	94	27	25	635
大型車（貨物）			10.4	324	1.1	12.5	45
合 計				3,120			1,720

表 2-3 物販施設 9 時間：時間係数 75%

車 種	日 台 数	昼夜率※1 時間係数	比率(%) ※2・3	台数/ 9 時間	平均乗車人数※4	立寄率(%) ※5	日 人 数
小 型 車	7,800	1.25 75%	86.6	4,053	2.2	17.5	1,560
大型車（バス）			3.0	140	27	25	945
大型車（貨物）			10.4	487	1.1	12.5	67
合 計				4,680			2,572

【暫定 2 車線（部分供用時）：10,800 台/日の場合（現況値）】

表 2-4 飲食施設 6 時間：時間係数 50%

車 種	日 台 数	昼夜率※1 時間係数	比率(%) ※2・3	台数/ 6 時間	平均乗車人数※4	立寄率(%) ※5	日 人 数
小 型 車	10,800	1.25 50%	86.6	3,741	2.2	17.5	1,440
大型車（バス）			3.0	130	27	25	878
大型車（貨物）			10.4	449	1.1	12.5	62
合 計				4,320			2,380

表 2-5 物販施設 9 時間：時間係数 75%

車 種	日 台 数	昼夜率※1 時間係数	比率(%) ※2・3	台数/ 9 時間	平均乗車人数※4	立寄率(%) ※5	日 人 数
小 型 車	10,800	1.25 75%	86.6	5,612	2.2	17.5	2,161
大型車（バス）			3.0	194	27	25	1,310
大型車（貨物）			10.4	674	1.1	12.5	93
合 計				6,480			3,564

【暫定2車線（全線供用時）：13,700台/日の場合】

表 2-6 飲食施設 6 時間：時間係数 50%

車 種	日 台 数	昼夜率※1 時間係数	比率(%) ※2・3	台数/ 6 時間	平均乗車人数※4	立寄率(%) ※5	日 人 数
小 型 車	13,700	1.25 50%	86.6	4,746	2.2	17.5	1,827
大型車 (バス)			3.0	164	27	25	1,107
大型車 (貨物)			10.4	570	1.1	12.5	78
合 計				5,480			3,012

表 2-7 物販施設 9 時間：時間係数 75%

車 種	日 台 数	昼夜率※1 時間係数	比率(%) ※2・3	台数/ 9 時間	平均乗車人数※4	立寄率(%) ※5	日 人 数
小 型 車	13,700	1.25 75%	86.6	7,119	2.2	17.5	2,741
大型車 (バス)			3.0	247	27	25	1,667
大型車 (貨物)			10.4	855	1.1	12.5	118
合 計				8,221			4,526

※1) 昼夜率は 24 時間の交通量に対する昼間 12 時間の交通量の割合

※2) 大型車混入率は、R3 直轄国道交通量（一般国道 3 号（出水市境町）より、13.4%と設定、また同様に道路交通センサス（一般国道 3 号（出水市境町）より昼夜率 1.25 を設定

※3) 大型バスの割合は、全体交通量の 3 %と設定（NEXCO「休憩施設設計要領（P. 31）」）

※4) 平均乗車人数は NEXCO「設計要領第六集 建築施設編（P. 13）」を採用

※5) 立寄率は NEXCO「休憩施設設計要領（P. 28）」を採用

(2) 施設利用による年間売上高

本道の駅に設置予定である飲食施設及び物販施設の年間売上高は、道の駅利用者数に各施設の利用率及び周辺の類似施設の売上及び利用者数から算定した客単価（2-3-1※3 客単価）を乗じて算出する。

道の駅利用者数は、1 日当たりの利用者数を休日の利用者数として設定する。平日の 1 日当たりの利用者数の算定は、周辺類似施設（道の駅「阿久根」、「黒之瀬戸だんだん市場」、「みなまた」及び「都城 N i Q L L」の実績値の平均）へのヒアリング結果を基に休日の利用者数の 46%を平日の利用者数として算定する。

なお、年間の平日日数を 245 日、休日日数を 120 日とする。

【暫定2車線（部分供用時）：7,800台/日の場合】

表 2-8 飲食施設 6 時間：時間係数 50%

項目	数値	単位	備考
道の駅年間利用者数	400,244	人/年	$1,720 \text{ 人} \times 120 \text{ 日} + 1,720 \text{ 人} \times 46\% \times 245 \text{ 日} = 400,244$
飲食施設利用率	10.7	%	道の駅事例の飲食施設利用率
飲食施設利用者数	42,826	人/年	
客単価※	1,450	円	道の駅事例の1人あたりの単価
年間売上高	62,098	千円	

表 2-9 物販施設 9 時間：時間係数 75%

項目	数値	単位	備考
道の駅年間利用者数	598,504	人/年	$2,572 \text{ 人} \times 120 \text{ 日} + 2,572 \text{ 人} \times 46\% \times 245 \text{ 日} = 598,504$
レジ通過率	62.8	%	道の駅事例の物販関連レジ通過率
物販販売所利用者数	375,861	人/年	
客単価※	1,350	円	道の駅事例の1人あたりの単価
年間売上高	507,412	千円	
合計金額	569,510	千円	

【暫定2車線（部分供用時）：10,800台/日の場合】

表 2-10 飲食施設 6 時間：時間係数 50%

項目	数値	単位	備考
道の駅年間利用者数	553,826	人/年	$2,380 \text{ 人} \times 120 \text{ 日} + 2,380 \text{ 人} \times 46\% \times 245 \text{ 日} = 553,826$
飲食施設利用率	10.7	%	道の駅事例の飲食施設利用率
飲食施設利用者数	59,259	人/年	
客単価※	1,450	円	道の駅事例の1人あたりの単価
年間売上高	85,926	千円	

表 2-11 物販施設 9 時間：時間係数 75%

項目	数値	単位	備考
道の駅年間利用者数	829,343	人/年	$3,564 \text{ 人} \times 120 \text{ 日} + 3,564 \text{ 人} \times 46\% \times 245 \text{ 日} = 829,343$
レジ通過率	62.8	%	道の駅事例の物販関連レジ通過率
物販販売所利用者数	520,827	人/年	
客単価※	1,350	円	道の駅事例の1人あたりの単価
年間売上高	703,116	千円	
合計金額	789,042	千円	

【暫定2車線（全線供用時）：13,700 台/日の場合】

表 2-12 飲食施設 6 時間：時間係数 50%

項目	数値	単位	備考
道の駅年間利用者数	700,892	人/年	$3,012 \text{ 人} \times 120 \text{ 日} + 3,012 \text{ 人} \times 46\% \times 245 \text{ 日} = 700,892$
飲食施設利用率	10.7	%	道の駅事例の飲食施設利用率
飲食施設利用者数	74,995	人/年	
客単価※	1,450	円	道の駅事例の1人あたりの単価
年間売上高	108,743	千円	

表 2-13 物販施設 9 時間：時間係数 75%

項目	数値	単位	備考
道の駅年間利用者数	1,053,200	人/年	$4,526 \text{ 人} \times 120 \text{ 日} + 4,526 \text{ 人} \times 46\% \times 245 \text{ 日} = 1,053,200$
レジ通過率	62.8	%	道の駅事例の物販関連レジ通過率
物販販売所利用者数	661,410	人/年	
客単価※	1,350	円	道の駅事例の1人あたりの単価
年間売上高	892,904	千円	
合計金額	1,001,647	千円	

※道の駅データベースにおける道の駅で飲食施設及び物販施設の両施設を設置している駅を抽出し、1人あたりの使用額を平均した客単価

(3) 将来交通量からのアプローチの結果

将来交通量からのアプローチにおける西回り道の芦北出水道路を利用する交通の推計結果は、以下のとおりとなった。

表 2-14 将来交通量からの結果

	暫定2車線（部分）		暫定2車線（全線）
	7,800 台/日想定	10,800 台/日想定	13,700 台/日想定
道の駅利用者数（飲食）	400,244 人/年	553,826 人/年	700,892 人/年
道の駅利用者数（物販）	598,504 人/年	829,343 人/年	1,053,200 人/年
合計利用者数※	598,504 人/年	829,343 人/年	1,053,200 人/年
飲食施設年間売上高	62,098 千円	85,926 千円	108,743 千円
物販施設年間売上高	507,412 千円	703,116 千円	892,904 千円
合計売上高	569,510 千円	789,042 千円	1,001,647 千円

※道の駅利用者数は、飲食利用者は物販を利用することを想定

2-3-2 潜在需要からのアプローチ

潜在需要から利用者・需要を予測するための手法としては、本道の駅が対象とする商圈を設定し、道の駅で扱う品目・サービスから市場規模を算出する。

また、商圈内の類似施設との関係を鑑みて適正なシェアを設定し、需要額を予測する。

$$\text{需要予測} = 1 \text{ 世帯あたり消費額}_{※1} \times \text{商圈世帯数}_{※2} \times \text{想定シェア}_{※3}$$

1 1 世帯あたり消費額

道の駅がある県庁所在地（鹿児島市）地域における 1 世帯あたりの品目別 1 年間消費額

2 商圈世帯数

道の駅で想定される商圈エリア内の世帯数（車で一般道を利用することが想定される 10 分程度の地区（米ノ津東・米ノ津・東出水）の世帯数）

3 想定シェア

商圈内における市場占有率、認知度及び影響力（品目別に競合等を評価し設定）

品目は、交通量と同様に飲食、物販の 2 種類を設定し、該当する品目・サービスの消費金額については総務省の統計データ「家計調査年報」の 2021 年～2023 年平均を用いる。

(<https://www.stat.go.jp/data/kakei/5.html>)

想定シェアは、施設機能別に 1 世帯あたりの品目別消費金額：総務省「家計調査年報」の項目に分類される品目別に商圈範囲内の類似する店舗数によって算定する。

(1) 商圏設定

本道の駅の商圏は、道の駅における日常利用、観光利用（近郊観光）を踏まえ、一般道での車移動 10 分程度の米ノ津東地区、米ノ津地区及び東出水地区を「周辺商圏」に設定する。

<周辺商圏（車移動で 10 分商圏）>

- ・ 日常品を買いに来る足元の顧客をターゲットとする商圏とする。
- ・ 車移動で 10 分程度の商圏、毎日～週 1 回ペースでの来場頻度と設定する。
- ・ 購買は日常品が多く、飲食などの休憩を行う行動と設定する。

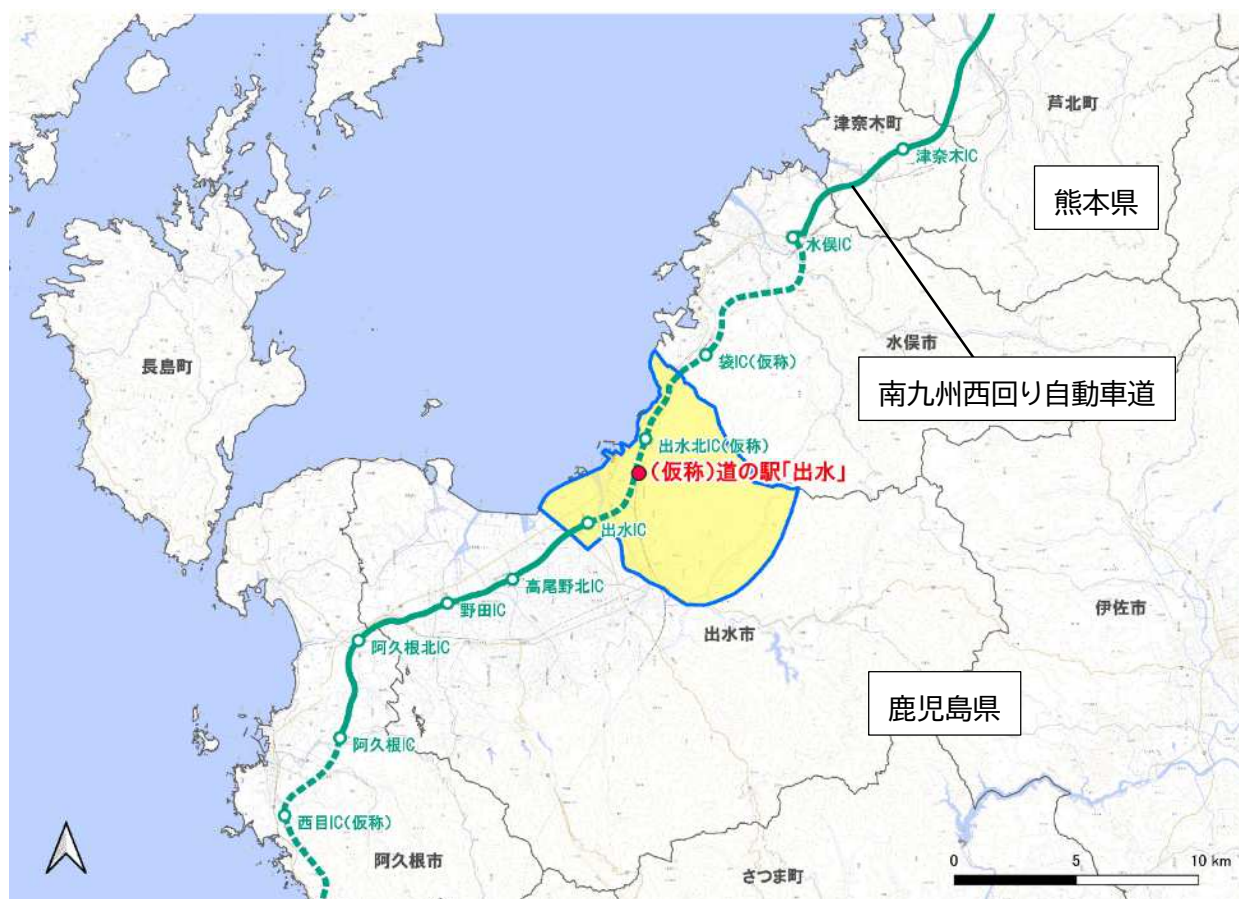


図 2-1 商圏域図

表 2-15 周辺商圏人口・世帯数

	周辺商圏			合計
	米ノ津東地区	米ノ津地区	東出水地区	
人口（人）	6,596	5,023	5,311	16,930
世帯数（世帯）	3,291	2,520	2,960	8,771

出典：出水市ホームページより（R7.1）

(2) 施設利用による年間売上高

本道の駅に設置予定の飲食施設及び物販施設の2つの施設機能別に詳細な品目に分類し、需要（売上）額を算出する。算出の際には、1世帯あたりの品目別消費金額：総務省「家計調査年報」の項目により年間売上高を算定する。

また、年間売上高は(1)で設定した商圈に対し、世帯数に消費金額及び獲得可能シェアを乗じて商圈需要額を算定する。

【部門別売上】

家計調査（二人以上の世帯） 品目別都道府県庁所在市及び政令指定都市ランキング（2021年（令和3年）～2023年（令和5年）平均） 対象都市：鹿児島市

表 2-16 飲食施設及び物販施設消費額

部門	消費額(円)	部門	消費額(円)
飲食施設		物販施設	
一般外食	140,217		718,112

表 2-17 飲食施設年間売上高

項目	世帯数 (世帯)	消費額 (円)	想定シェア (%)	商圈別需要額 (千円)
米ノ津東地区	3,291	140,217	3.00	13,843
米ノ津地区	2,520			10,600
東出水地区	2,960			12,451
				36,894

飲食施設利用者数 = 商圈別需要額：36,894 千円 ÷ 客単価：1,450 円 = 25,444 人/年

表 2-18 物販施設年間売上高

項目	世帯数 (世帯)	消費額 (円)	想定シェア (%)	商圈別需要額 (千円)
米ノ津東地区	3,291	718,112	1.66	39,230
米ノ津地区	2,520			30,040
東出水地区	2,960			35,285
				104,555

物販施設利用者数 = 商圈別需要額：104,555 千円 ÷ 客単価：1,350 円 = 77,448 人/年

※世帯数は3地区の世帯数を採用

※想定シェアは、品目別に商圈内の類似する店舗数によって算定

(3) 潜在需要からのアプローチの結果

潜在需要について算定した結果、各施設の年間売上高は、**飲食施設：36,894 千円/年**、**物販施設：111,483 千円/年**となり、**合計 148,377 千円/年**になると推計される。

また、年間の利用者数は、飲食施設利用者と物販施設利用者の重複を考慮し、物販施設の利用者数を採用し、**77,448 人/年**になると推計される。

表 2-19 潜在需要からの売上推計

項 目	年間売上高 (千円/年)	年間利用者数 (人/年)
飲食施設	36,894	25,444
物販施設	111,483	77,448
合 計	148,377	77,448

2-3-3 時期における需要アプローチ

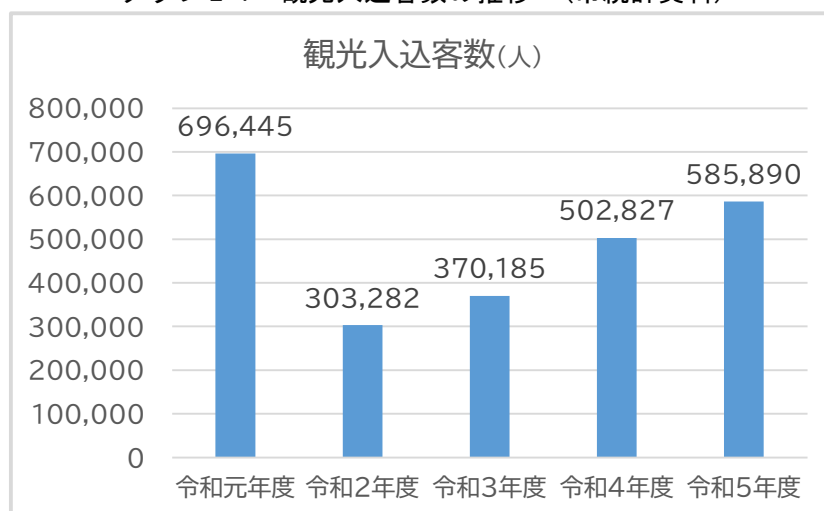
一般的に、道の駅の開業初年度は、開業したインパクトから多くの集客があるが、次年度以降は時間の経過とともに施設内容や提供する物産や飲食品などが常態化することで、次第に集客が減少することが想定される。

また、直近5年間の本市の観光入込客数は、令和元年度は約70万人であったが、令和2年度から令和3年度は、新型コロナウイルス感染症の影響で30万人台に低下した。

しかし、令和4年度以降観光入込客数は、回復傾向にあり令和5年度には約60万人程度に回復している。

そこで、九州内の道の駅の直近10年間の売上動向を調査するとともに、本市の観光入込客数を考慮した需要について以下のとおり検討を行った。

グラフ 2-1 観光入込客数の推移 (市統計資料)



■運営年数、ツル観光入込客数を考慮した需要

A ピーク時期の売上

B 安定期の売上

C 減少期の売上

D ツル渡来時期(11月～3月)の5か月間の売上

(1) 九州内の道の駅の直近10年間の売上高の推移

九州内にある道の駅の直近10年間（H26～R5）の売上高推移を以下に示す。

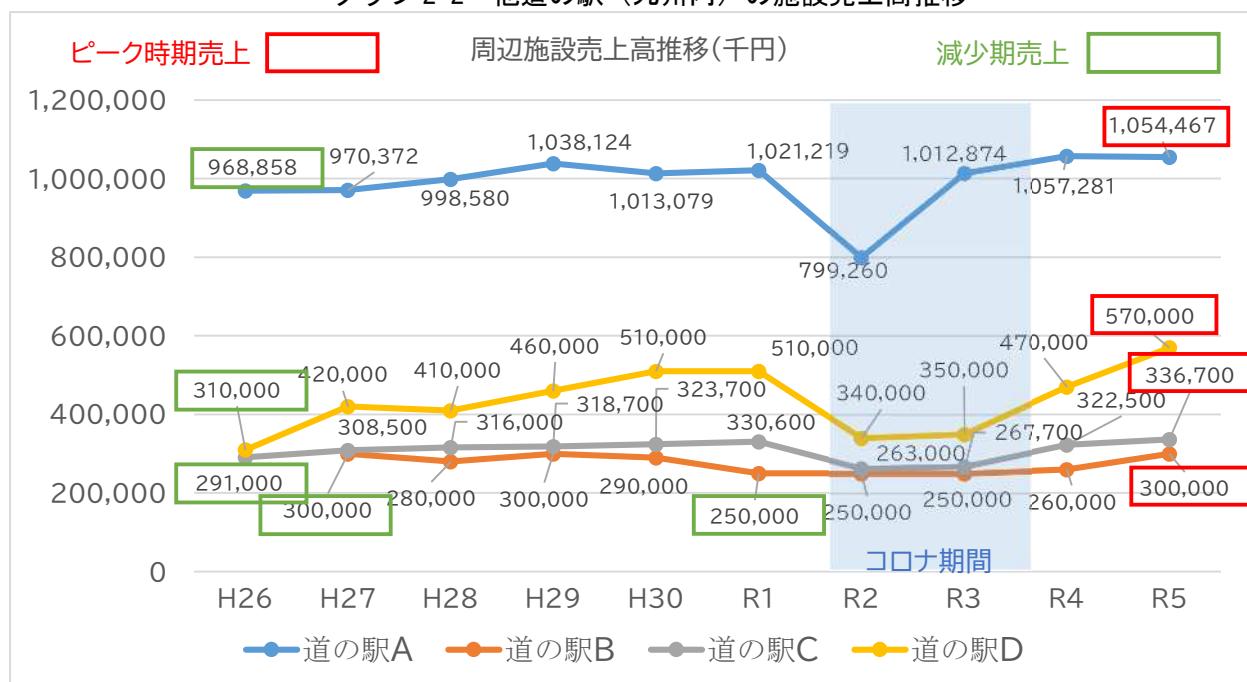
これらの道の駅は、コロナ禍の令和2～3年度を除き、平成26年から売上を伸ばしていることが確認された。

時期による売上は、新型コロナウイルス感染症の影響を排除するため、令和2～3年を除外し、物価変動を除いた値を用いて、ピーク時期及び減少期を抽出し以下の式により算出する。

A ピーク時期売上比率 = ピーク時期の売上 ÷ 売上の平均

C 減少期売上比率 = 減少期の売上 ÷ 売上の平均

グラフ 2-2 他道の駅（九州内）の施設売上高推移



(道の駅の利用状況等の調査より)

表 2-20 各時期の売上比率

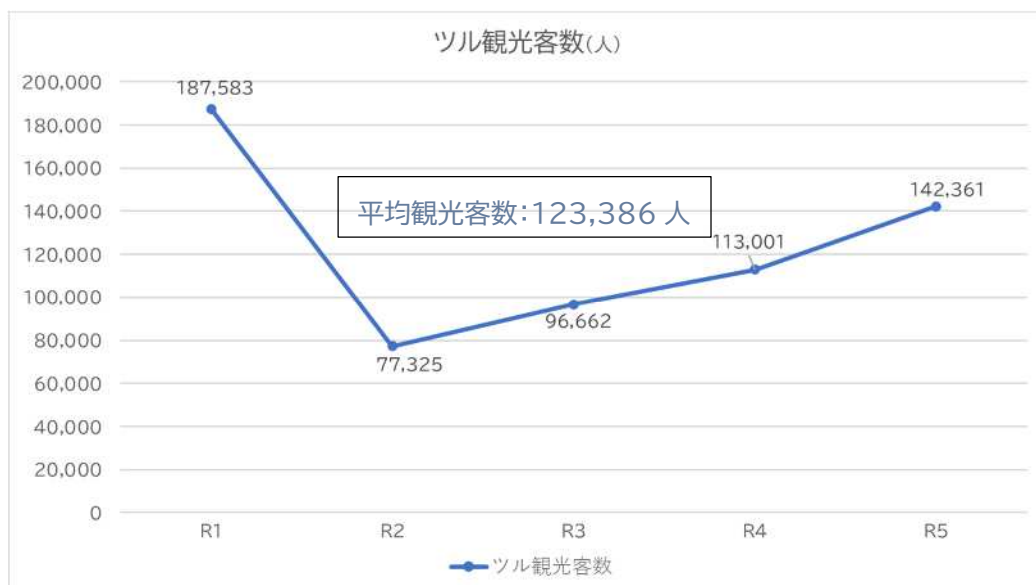
	道の駅A	道の駅B	道の駅C	道の駅D	平均値
A ピーク時期売上比率	104.1%	106.1%	105.7%	124.6%	110.1%
C 減少期売上比率	95.4%	88.4%	91.4%	67.8%	85.7%

(2) ツル渡来時期（11月～3月）の5か月間の売上

本市最大の観光地である「ツルの越冬地」は、ツルが越冬する例年11月～3月に多くの観光客が訪れるが、これらの観光客は西回り道（芦北出水道路）を利用して道の駅を訪れると考えられるため、通常期の売上に上乗せし推計することとする。

そのため、NEXCO「休憩施設設計要領（P.28）」の立寄率を乗じて算定するものとする。

グラフ 2-3 ツル観光客推移



平均観光客数 = 各年度のツル観光客数の合計 ÷ 5年間

ツル渡来シーズン立寄観光客数 = ツル平均観光客数 × 立寄り率

$$= 123,386 \text{ 人} \times 17.5\% = \underline{\underline{21,592 \text{ 人}}}$$

表 2-21 飲食施設売上想定

項目	数値	単位	備考
ツルシーズン立寄観光客数	21,592	人/シーズン	
飲食施設利用率	10.7	%	道の駅事例の飲食施設利用率
飲食施設利用者数	2,310	人/シーズン	
客単価	1,450	円	道の駅事例の1人あたりの単価
年間売上高	3,350	千円	

表 2-22 物販施設売上想定

項目	数値	単位	備考
ツルシーズン立寄観光客数	21,592	人/シーズン	
レジ通過率	62.8	%	道の駅事例の物販関連レジ通過率
物販販売所利用者数	13,560	人/シーズン	
客単価	1,350	円	道の駅事例の1人あたりの単価
年間売上高	18,306	千円	
合計金額	21,656	千円	

(3) 開業以降の時期別段階による算出結果

他道の駅の直近 10 年間の売上高の推移や本市特有のツルの渡来時期における観光客数を考慮した需要（売上高及び利用者数）の予測を以下に示す。

A ピーク時期の売上・利用者数

＜将来交通量からのアプローチ＞

売上高：569,510 千円	×	A ピーク時期売上比率：110.1%	=	627,030 千円
利用者：598,504 人	×	A ピーク時期売上比率：110.1%	=	658,952 人

＜潜在需要からのアプローチ＞

売上高：148,377 千円	×	A ピーク時期売上比率：110.1%	=	163,363 千円
利用者：77,448 人	×	A ピーク時期売上比率：110.1%	=	85,270 人

B 安定期の売上

＜将来交通量からのアプローチ＞

売上高：569,510 千円	(暫定 2 車部分供用時)	=	569,510 千円
利用者：598,504 人	(暫定 2 車部分供用時)	=	598,504 人

＜潜在需要からのアプローチ＞

売上高：148,377 千円	=	148,377 千円
利用者：77,448 人	=	77,448 人

＜将来交通量からのアプローチ＞

売上高：1,001,647 千円	(暫定 2 車全線供用時)	=	1,001,647 千円
利用者：1,053,200 人	(暫定 2 車全線供用時)	=	1,053,200 人

＜潜在需要からのアプローチ＞

売上高：148,377 千円	=	148,377 千円
利用者：77,448 人	=	77,448 人

C 減少期の売上

＜将来交通量からのアプローチ＞

売上高：569,510 千円	×	C 減少期売上比率：85.7%	=	488,070 千円
利用者：598,504 人	×	C 減少期売上比率：85.7%	=	512,917 人

＜潜在需要からのアプローチ＞

売上高：148,377 千円	×	C 減少期売上比率：85.7%	=	127,159 千円
利用者：77,448 人	×	C 減少期売上比率：85.7%	=	66,372 人

D ツル渡来時期(11 月～3 月)の 5 か月間の売上

D ツル渡来時期売上：21,656 千円	=	21,656 千円
D ツル渡来時期利用：21,592 人	=	21,592 人

2-3-4 開業 15 年間ににおける道の駅売上高・利用者数

本道の駅においても開業初年度は、開業したインパクトから多くの集客が見込まれ、次年度には一旦減少するが、その後は安定期に入り徐々に増加することが予測される。

また、ツル渡来時期の 11 月～3 月は通常期より売上が上がるため、増加要因として加算する。

なお、道の駅の開業予定は令和 10 年を想定しており、阿久根川内道路の暫定 2 車線供用（西回り道全線供用）は、10 年後の令和 21 年（開業 11 年目）以降と想定されることから、開業 11 年目の売上が増加することを見込んでいます。

表 2-23 15 年間の道の駅売上高

年数	時期	将来交通量 売上(千円)	潜在需要 売上(千円)	ツルシーズン 売上(千円)	合計 (千円)
開業 1 年	開業時ピーク	648,672	169,001	21,656	839,329
開業 2 年	減少期	580,000	151,110	21,656	752,767
開業 3 年	安定期	590,684	153,894	21,656	766,234
開業 4 年	安定期	592,541	154,377	21,656	768,574
開業 5 年	安定期	594,266	154,827	21,656	770,749
開業 6 年	安定期	595,853	155,240	21,656	772,750
開業 7 年	安定期	597,298	155,617	21,656	774,570
開業 8 年	安定期	598,593	155,954	21,656	776,203
開業 9 年	安定期	599,733	156,251	21,656	777,640
開業 10 年	安定期	600,713	156,506	21,656	778,875
開業 11 年	増加期	1,057,953	156,718	21,656	1,236,327
開業 12 年	安定期	1,059,075	156,884	21,656	1,237,615
開業 13 年	安定期	1,059,879	157,003	21,656	1,238,538
開業 14 年	安定期	1,060,354	157,074	21,656	1,239,083
開業 15 年	安定期	1,060,486	157,093	21,656	1,239,236
合計					13,968,489

表 2-24 15 年間の道の駅利用者数

年数	時期	将来交通量 利用者数(人)	潜在需要 利用者数(人)	ツルシーズン 利用者数(人)	合計人数(人)
開業 1 年	開業時ピーク	476,885	117,194	15,870	609,949
開業 2 年	減少期	426,399	104,788	15,870	547,057
開業 3 年	安定期	434,253	106,717	15,870	556,840
開業 4 年	安定期	435,619	107,053	15,870	558,542
開業 5 年	安定期	436,887	107,365	15,870	560,122
開業 6 年	安定期	438,054	107,651	15,870	561,575
開業 7 年	安定期	439,116	107,912	15,870	562,898
開業 8 年	安定期	440,068	108,146	15,870	564,084
開業 9 年	安定期	440,906	108,352	15,870	565,128
開業 10 年	安定期	441,626	108,529	15,870	566,025
開業 11 年	増加期	777,801	108,676	15,870	902,347
開業 12 年	安定期	778,626	108,791	15,870	903,287
開業 13 年	安定期	779,217	108,874	15,870	903,961
開業 14 年	安定期	779,567	108,922	15,870	904,359
開業 15 年	安定期	779,663	108,937	15,870	904,470
合計					10,170,644

2-3-5 需要予測結果

道の駅の売上高は、「①将来交通量からのアプローチ」、「②潜在需要からのアプローチ」及び「③時期における需要アプローチ」の各施設の売上高の合計である。

暫定2車線部分供用時の年間利用者数は、将来交通量7,800台/日と想定した場合、約70万人、10,800台/日と想定した場合、約93万人が見込まれる。

年間売上高は、将来交通量7,800台/日と想定した場合、約7.4億円、10,800台/日と想定した場合、約9.6億円が見込まれる。

暫定2車線全線供用時（将来交通量13,700台/日と想定）の年間利用者数は、約115万人、年間売上高は、約11.7億円が見込まれるという結果となった。

表 2-25 需要予測結果

		暫定2車線（部分）		暫定2車線（全線）
		7,800台/日想定	10,800台/日想定	13,700台/日想定
年間利用者数	将来交通量	598,504人/年	829,343人/年	1,053,200人/年
	周辺商圈	77,448人/年		
	ツル観光	21,592人/年		
	合 計	697,544人/年	928,383人/年	1,152,240人/年
年間売上高	将来交通量	569,510千円/年	789,042千円/年	1,001,647千円/年
	周辺商圈	148,377千円/年		
	ツル観光	21,656千円/年		
	合 計	739,543千円/年	959,075千円/年	1,171,680千円/年



		暫定2車線（部分）		暫定2車線（全線）
		7,800台/日想定	10,800台/日想定	13,700台/日想定
年間利用者数		約70万人/年	約93万人/年	約115万人/年
年間売上高		約7.4億円/年	約9.6億円/年	約11.7億円/年

3 収支シミュレーション

3-1 基本的な考え方

前節の需要予測結果に基づき、収支シミュレーションを行う。

部門として「収益部門」と「公益部門」に分けてそれぞれ部門ごとに試算する。また、「収益部門」は更に「農林水産物販売」、「土産品販売・特産品販売」及び「飲食部門」に分ける。

表 3-1 部門

部門（大分類）	部門（小分類）
収益部門	農林水産物販売
	土産品販売・特産品販売
	飲食部門
公益部門	シャワールーム、多目的室、屋根付き広場、 E V 充電施設

シミュレーションで想定する運営事業者の収入及び支出は以下のとおりである。

<運営事業者の収入>

- ・本市及び周辺自治体で生産された新鮮な農林水産物、加工品、特産品等の販売による売上
 - ・本市及び周辺自治体で生産された農林水産物、加工品等を食材とした飲食等の売上
- ※非収益施設の維持管理業務に係る本市からの指定管理料は、収支シミュレーションに計上していない。

<運営事業者の支出>

- ・施設全体の維持管理に係る経費
 - ・施設全体の運営による人件費及び光熱水費
 - ・収益部門に係る什器・備品・厨房機器の類の調達に要する経費
- ※収益部門の売上に応じた本市への納付金は収支シミュレーションに計上していない。

収支シミュレーションは、以下の目的に基づき実施する。

ア 部門別運営方針（3-2）

道の駅は収益部門と公益部門を併せ持ち、多岐にわたるサービスを提供する施設であり、各部門の役割と機能を明確にすることで、利用者ニーズに対して網羅的かつ質の高いサービスを提供する。

また、部門別運営方針は、損益分析と長期シミュレーションに必要な分析情報としても活用する。

イ 損益分析結果（3-3）

本道の駅の収益性と費用構造を把握し、事業の健全性を評価するため、需要予測結果などを踏まえ、複数のシナリオを設定する。設定したシナリオに基づき、施設利用者数が変動した場合の損益分析を実施し、収益の見込みと費用の把握を行い、事業の健全性を評価する。

ウ 長期シミュレーション結果（3-4）

損益分析結果に基づき、開業後 15 年間の長期的な視点から、売上高と営業利益の変化など、将来の売上、費用、利益を予測し、事業の持続可能性を検証する。

なお、長期シミュレーションを行うことにより、将来の財務状況を予測し、資金調達や投資判断の参考とすることが可能となる。

3-2 部門別運営方針

市内及び他自治体の道の駅の運営・販売状況等を踏まえ、部門別、施設別の運営方式及び運営方針を以下のとおり仮定し、今後、運営事業者との協議により決定していくものとする。

表 3-2 部門別運営方針（想定）

収益部門			
施 設	運営方式	運営方針等	施設規模
農林水産物販売	直営	営業日時：11:00～20:00（365 日） 販売手数料：17.9%※1	490 m ²
土産販売・特産品販売	直営	営業日時：11:00～20:00（365 日） 販売手数料：25.4%※1	230 m ²
飲食部門	直営	営業日時：11:00～14:00 17:00～20:00（365 日） 粗利：60%（原価率：40%）※2	飲食施設：370 m ² 厨房＋バックヤード：460 m ²
※1 県内外道の駅の実績に基づき算出			
※2 「中小小売業・サービス業の生産性分析」（中小企業庁）資料に基づき算出			
公益部門			
施 設	運営方針等		
地域振興施設			
	トイレ	男性用、女性用、子供用及びオストメイト対応のバリアフリートイレを備える。	
	展望所	八代海（不知火海）や天草諸島を一望できる展望デッキを整備する。	
	キッズスペース	ベビーコーナー、おもむつ交換スペース、子供用トイレ、屋内遊具広場を備える。	
	多目的室	交流イベント、子ども向けの参加型イベント、課外学習、地区行事等で利用する。	
	電気室	受変電設備及び非常用自家発電装置を設置する。	
	その他	事務室、更衣室、その他共用部等（倉庫、バックヤード等）を整備する。	
情報発信・休憩施設			
	情報発信コーナー	休憩スペースと情報発信コーナーは共有のスペースとし、高速道路利用者がくつろぎ、地域住民とも交流ができる憩いの空間とする。	
	休憩スペース	道路情報や地域情報を発信する。	
	シャワールーム	更衣室含むシャワールームは4基以上を備える。	
屋外トイレ			
道路利用者が24時間利用可能とするため、独立した屋外施設とする。 男性用、女性用、子供用及びオストメイト対応のバリアフリートイレを備える。			
防災施設			
	防災備蓄倉庫	災害発生時に備えて、生活必需品等が3日分備蓄できる施設とする。	
	非常用発電装置	災害時に3日間電力供給が行える設備を1基設置する。	
	衛星通信設備等	災害時に利用できる衛星通信設備を情報発信・休憩施設内に設ける。	
屋根付き広場			
多目的広場と一体的に利用できるスペースとして、天候に左右されない溜まり場とする。			
多目的広場			
各種イベントの実施や、キッチンカー・屋台等の出店により、賑わいを生む空間とする。			
駐車場			
	高速道路用	上り線、下り線に小型車（各71台）、大型車（各16台）、EV車（各2台）等を整備する。	
	一般道路用	小型車（82台）、大型車（5台）等を整備する。コミュニティバス利用も想定する。	
屋外防災機能			
防災トイレ（6基）、かまどベンチ（5基以上）、容量40t以上の貯水タンクを備える。			
再生エネルギー等の活用施設			
EV充電施設を上り線・下り線側に各2基設置する。			
その他			
身障者等用駐車場（おもいやり駐車場）、バイク置場、自転車置き場には屋根を設置する。			

出典：（仮称）道の駅「出水」整備事業要求水準書（案） 2024.11, 出水市（一部抜粋）

3-3 損益分析結果

3-3-1 収支シミュレーション（シナリオ A 飲食部門：直営）

「A3 飲食部門」を直営で運営する場合の収支シミュレーションは以下のとおりである。

表 3-3 収支シミュレーション（シナリオ A 飲食部門：直営）

勘定科目	部門		運営方式	施設面積 (㎡)	㎡単価 (円/㎡・年)	金額 (千円/年)	対売上高 構成比	備考
売上高	A 収益部門					839,329	97.0%	
	A1 農林水産物販売	直営	490		362,337	41.9%	物販施設の売上割合 50.1%（県内外道の駅の実績に基づき算出）	
	A2 土産販売・特産品販売	直営	230		360,891	41.7%	物販施設の売上割合 49.9%（県内外道の駅の実績に基づき算出）	
	A3 飲食部門	直営	830		116,102	13.4%		
	B 公益部門					6,625	0.8%	
	シャワールーム	直営			569	0.1%	客単価 200 円×年間利用 2,847 人（県外 PA の実績に基づき算出）	
	多目的室	直営	150		382	0.0%	客単価 432 円×年間利用 884 組（市内類似施設の実績に基づき算出）	
	屋根付広場	直営	400		260	0.0%	客単価 1,200 円×年間利用 217 組（市内類似施設の実績に基づき算出）	
	EV 充電施設	直営			5,413	0.6%	客単価 3,850 円×年間利用台数 1,406 台（経済産業省の公開資料に基づき算出）	
C 指定管理収入					19,205	2.2%	概算事業費算定資料より	
売上高 計					865,159	100.0%		
売上原価	A 収益部門					613,144	70.9%	
	A1 農林水産物販売				297,479	34.4%	売上原価率 82.1%, 販売手数料 17.9%（県内外道の駅の実績に基づき算出）	
	A2 土産販売・特産品販売				269,224	31.1%	売上原価率 74.6%, 販売手数料 25.4%（県内外道の駅の実績に基づき算出）	
	A3 飲食部門				46,441	5.4%	売上原価率 40%（中小企業庁の公開資料に基づき算出）	
	B 公益部門					0	0.0%	
	シャワールーム				0	0.0%	該当する費用はなし	
	多目的室・屋根付広場				0	0.0%	該当する費用はなし	
	EV 充電施設				0	0.0%	該当する費用はなし	
売上原価 計					613,144	70.9%		
売上総利益					252,015	29.1%		
販売管理費	維持管理費					21,913	2.5%	
	①建築物保守管理業務		2,520	97	244	0.0%	「令和 7 年度庁舎維持管理費要求単価」（国交省）	
	②建築設備保守管理業務		2,520	1,688	4,254	0.5%	「令和 7 年度庁舎維持管理費要求単価」（国交省）	
	③外構等維持管理業務		2,520	15	38	0.0%	「令和 7 年度庁舎維持管理費要求単価」（国交省）	
	④環境衛生・清掃業務		2,520	3,305	8,329	1.0%	「令和 7 年度庁舎維持管理費要求単価」（国交省）	
	⑤警備保安業務				9,048	1.0%	参考書籍に基づき算出	
	運営費					132,803	15.4%	
	①人件費				82,624	9.6%	類似施設の雇用人数（正規 10 人・非正規 37 人）を基に営業時間を加味して算出（官民連携事業手法検討調査）	
	②水道光熱費				50,179	5.8%	売上割合 5.8%（県外道の駅の実績に基づき算出）	
	減価償却費					31,555	3.6%	内装・什器のみ計上（※建物は市が所有）
販売管理費 計					186,270	21.5%		
営業利益					65,745	7.6%		

注）収入及び支出は初年度の想定で試算。

3-3-2 収支シミュレーション（シナリオB 飲食部門：テナント）

「A3 飲食部門」をテナントで運営する場合の収支シミュレーションは以下のとおりである。

表 3-4 収支シミュレーション（シナリオB 飲食部門：テナント）

勘定科目	部門		運営方式	施設面積 (㎡)	㎡単価 (円/㎡・年)	金額 (千円/年)	対売上高 構成比	備考
売上高	A 収益部門					725,446	96.6%	
	A1 農林水産物販売	直営	490		362,337	48.2%	物販施設の売上割合 50.1%（県内外道の駅の実績に基づき算出）	
	A2 土産販売・特産品販売	直営	230		360,891	48.0%	物販施設の売上割合 49.9%（県内外道の駅の実績に基づき算出）	
	A3 飲食部門	テナント	830	2,672	2,218	0.3%	賃料 2,672 円/㎡（県外道の駅の実績に基づき算出）	
	B 公益部門					6,625	0.9%	
	シャワールーム	直営			569	0.1%	客単価 200 円×年間利用 2,847 人（県外 PA の実績に基づき算出）	
	多目的室	直営	150		382	0.1%	客単価 432 円×年間利用 884 組（市内類似施設の実績に基づき算出）	
	屋根付広場	直営	400		260	0.0%	客単価 1,200 円×年間利用 217 組（市内類似施設の実績に基づき算出）	
	EV 充電施設	直営			5,413	0.7%	客単価 3,850 円×年間利用台数 1,406 台（経済産業省の公開資料に基づき算出）	
	C 指定管理収入					19,205	2.6%	概算事業費算定資料より
売上高 計						751,275	100.0%	
売上原価	A 収益部門					566,703	75.4%	
	A1 農林水産物販売				297,479	39.6%	売上原価率 82.1%, 販売手数料 17.9%（県内外道の駅の実績に基づき算出）	
	A2 土産販売・特産品販売				269,224	35.8%	売上原価率 74.6%, 販売手数料 25.4%（県内外道の駅の実績に基づき算出）	
	A3 飲食部門				0	0.0%	売上原価に該当する費用はない	
	B 公益部門					0	0.0%	
	シャワールーム				0	0.0%	売上原価に該当する費用はない	
	多目的室・屋根付広場				0	0.0%	売上原価に該当する費用はない	
	EV 充電施設				0	0.0%	売上原価に該当する費用はない	
売上原価 計						566,703	75.4%	
売上総利益						184,572	24.6%	
販売管理費	維持管理費					21,913	2.9%	
	①建築物保守管理業務		2,520	97	244	0.0%	「令和7年度庁舎維持管理費要求単価」（国交省）	
	②建築設備保守管理業務		2,520	1,688	4,254	0.6%	「令和7年度庁舎維持管理費要求単価」（国交省）	
	③外構等維持管理業務		2,520	15	38	0.0%	「令和7年度庁舎維持管理費要求単価」（国交省）	
	④環境衛生・清掃業務		2,520	3,305	8,329	1.1%	「令和7年度庁舎維持管理費要求単価」（国交省）	
	⑤警備保安業務				9,048	1.2%	参考書籍に基づき算出	
	運営費					91,614	12.2%	
	①人件費				48,040	6.4%	類似施設の雇用人数（正規7人・非正規20人）を基に営業時間を加味して算出（官民連携事業手法検討調査）	
	②水道光熱費				43,574	5.8%	売上割合 5.8%（県外道の駅の実績に基づき算出）	
	減価償却費					31,555	4.2%	内装・什器のみ計上（※建物は市が所有）
販売管理費 計						145,081	19.3%	
営業利益						39,491	5.3%	

注）収入及び支出は初年度の想定で試算。

3-3-3 施設利用者数の増減による損益分析

年間施設利用者数が変動した場合における損益分析は以下のとおりである。

現状の想定よりも施設利用者数が大きく増減することが想定されるため、各施設の利用者数を算出し、年間施設利用者数による損益分析を行う。

損益分析の結果、将来交通量 7,800 台/日の場合、想定される年間施設利用者数は、780 千人となり、シナリオ A（飲食部門：直営）で約 66 百万円、シナリオ B（飲食部門：テナント）で約 39 百万円の営業利益が見込まれる。

また、年間施設利用者 500 千人未満では、シナリオ A とシナリオ B のいずれも損失が出るが、シナリオ A で約 526 千人、シナリオ B で約 562 千人以上の利用者があれば利益が生じることが推測される。

なお、年間施設利用者数が 1,000 千人になると、シナリオ A で約 121 百万円、シナリオ B で約 78 百万円の営業利益が見込まれる結果となった。

<算定条件>

- ・年間施設利用者数が増減すると仮定
- ・売上高及び営業利益は、初年度の想定で試算
- ・「物販部門」、「飲食部門」、「シャワールーム」及び「EV 充電施設」は消費者数を施設利用者数として捉え、「多目的室」及び「屋根付き広場」は会場利用者数を施設利用者数と捉える。
- ・「物販部門」及び「飲食部門」の「将来交通量」及び「潜在需要」の年間施設利用者数においては、初年度のピーク率等を反映している。

表 3-5 年間施設利用者数（将来交通量 7,800 台/日の場合）

施 設	年間施設利用者数（人）				備 考
	将来交通量	潜在需要	ツル観光時期	計	
物販部門	428,106	88,213	13,560	529,879	
飲食部門	48,779	28,981	2,310	80,070	
シャワールーム	2,847			2,847	県外 PA の実績に基づき算出
多目的室	9,742			9,742	市内類似施設の実績に基づき算出
屋根付き広場	156,240			156,240	市内類似施設の実績に基づき算出
EV 充電施設	1,406			1,406	経済産業省の公開資料に基づき算出
合 計	-			780,184	

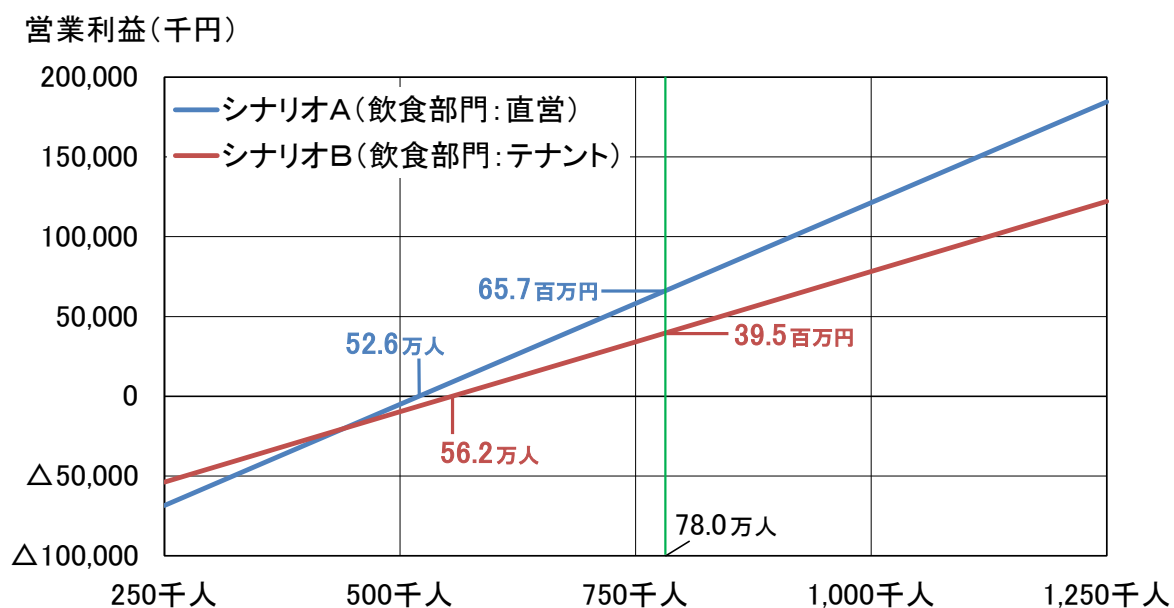


図 3-1 年間施設利用者数の増減による損益分析

表 3-6 年間施設利用者数の増減による損益分析 (将来交通量 7,800 台/日の場合)

単位: 千円

	年間施設利用者数の増減					
	500 千人	750 千人	780 千人	1,000 千人	1,250 千人	損益分岐点 (年間施設利用者数)
シナリオA(飲食部門:直営)	△5,111	58,112	65,745	121,334	184,557	526,051 人
シナリオB(飲食部門:テナント)	△9,833	34,177	39,491	78,188	122,199	561,669 人

3-4 長期シミュレーション結果

長期シミュレーションの結果は、以下のとおりである。

将来交通量の変化が売上に大きな影響を与えることが想定されるため、複数のシナリオにおける、本市と運営事業者との業務委託期間の15年間の長期シミュレーションを行うものとする。

<算定条件>

- ・ ツル渡来時期における需要からのアプローチの売上は増減がなく、初年度から15年目までの売上を継続する。
- ・ 減価償却の対象となる資産については、耐用年数の終了後に修繕等を想定し、それ以降は初期投資の50%を継続して投資する。
- ・ シナリオⅠA及びシナリオⅠBにおいては、初年度から10年目までは部分供用時の交通量7,800台/日、11年目から15年目までは全線供用時の交通量13,700台/日を想定する。
- ・ シナリオⅡA及びシナリオⅡBにおいては、初年度から10年目までは部分供用時の交通量10,800台/日、11年目から15年目までは全線供用時の交通量13,700台/日を想定する。

結果として、全てのシナリオにおいて1年目から15年目まで継続して営業利益を生み出し、西回り道の全線供用（暫定2車線）による交通量の増加が見込まれる11年目に営業利益が大きくなることを想定する。

また、現状の長期シミュレーションにおいては、運営事業者にとっては飲食部門を直営で運営する方がテナントに委託して運営するよりも営業利益が高くなると推測される。

表 3-7 シナリオ I A・I Bの長期シミュレーション結果（将来交通量 7,800 台→13,700 台）

単位：千円

シナリオ I A（飲食部門：直営）									
勘定科目	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	6年目	7年目	8年目	
売上	865,159	778,596	792,063	794,404	796,578	798,579	800,400	802,033	
粗利額	252,015	228,702	232,329	232,960	233,545	234,084	234,575	235,014	
固定費	136,091	138,074	140,105	142,184	144,313	146,493	146,072	148,359	
変動費	663,323	595,052	605,674	607,520	609,235	610,813	612,249	613,536	
営業利益	65,745	45,470	46,285	44,700	43,031	41,273	42,079	40,138	
勘定科目	9年目	10年目	11年目	12年目	13年目	14年目	15年目	合計	
売上	803,470	804,705	1,262,587	1,263,875	1,264,799	1,265,344	1,265,496	14,358,090	
粗利額	235,401	235,734	354,120	354,462	354,707	354,851	354,891	4,127,391	
固定費	150,700	150,168	152,146	154,659	157,233	159,869	162,568	2,229,035	
変動費	614,670	615,644	981,697	982,718	983,451	983,883	984,004	11,063,468	
営業利益	38,100	38,893	128,745	126,498	124,115	121,592	118,924	1,065,587	

シナリオ I B（飲食部門：テナント）									
勘定科目	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	6年目	7年目	8年目	
売上	751,275	676,649	688,259	690,277	692,151	693,877	695,446	696,854	
粗利額	184,572	168,421	170,934	171,371	171,776	172,150	172,489	172,794	
固定費	101,507	102,660	103,841	105,050	106,288	107,555	106,200	107,529	
変動費	610,277	547,473	557,244	558,942	560,520	561,972	563,293	564,477	
営業利益	39,491	26,515	27,174	26,285	25,344	24,349	25,954	24,847	
勘定科目	9年目	10年目	11年目	12年目	13年目	14年目	15年目	合計	
売上	698,093	699,157	1,107,631	1,108,756	1,109,563	1,110,039	1,110,172	12,528,200	
粗利額	173,062	173,292	262,034	262,278	262,452	262,555	262,584	3,042,764	
固定費	108,890	107,355	108,305	109,767	111,263	112,796	114,365	1,613,371	
変動費	565,520	566,416	909,840	910,787	911,466	911,866	911,978	10,212,071	
営業利益	23,682	25,387	89,486	88,203	86,834	85,377	83,829	702,757	

営業利益(千円)

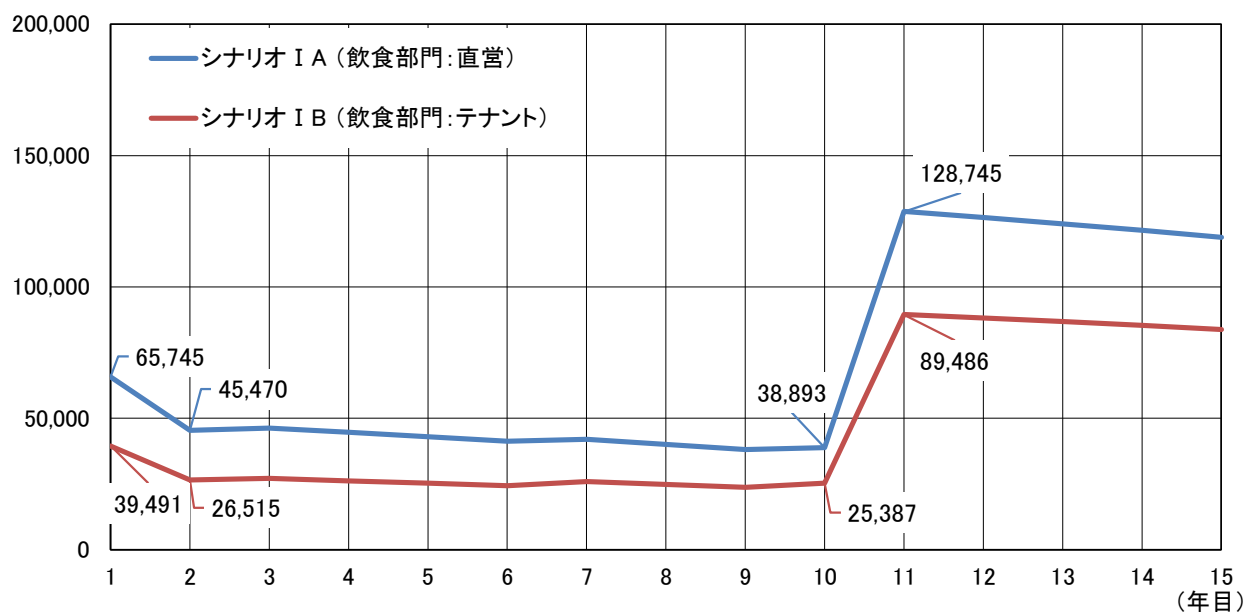


図 3-2 シナリオ I A・I Bの長期シミュレーション結果（営業利益）

表 3-8 シナリオⅡA・ⅡBの長期シミュレーション結果（将来交通量 10,800 台→13,700 台）

単位:千円

シナリオⅡA(飲食部門:直営)									
勘定科目	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	6年目	7年目	8年目	
売上	1,115,425	1,002,391	1,019,976	1,023,033	1,025,872	1,028,485	1,030,862	1,032,994	
粗利額	316,761	286,617	291,307	292,122	292,879	293,576	294,210	294,778	
固定費	136,091	138,074	140,105	142,184	144,313	146,493	146,072	148,359	
変動費	863,359	773,913	787,828	790,247	792,494	794,562	796,443	798,130	
営業利益	115,975	90,404	92,043	90,602	89,065	87,430	88,347	86,506	
勘定科目	9年目	10年目	11年目	12年目	13年目	14年目	15年目	合計	
売上	1,034,871	1,036,483	1,262,587	1,263,875	1,264,799	1,265,344	1,265,496	16,672,496	
粗利額	295,279	295,709	354,120	354,462	354,707	354,851	354,891	4,726,267	
固定費	150,700	150,168	152,146	154,659	157,233	159,869	162,568	2,229,035	
変動費	799,615	800,891	981,697	982,718	983,451	983,883	984,004	12,913,233	
営業利益	84,556	85,425	128,745	126,498	124,115	121,592	118,924	1,530,227	

シナリオⅡB(飲食部門:テナント)									
勘定科目	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	6年目	7年目	8年目	
売上	974,401	876,177	891,458	894,114	896,582	898,852	900,918	902,771	
粗利額	233,034	211,776	215,083	215,658	216,192	216,683	217,130	217,531	
固定費	101,507	102,660	103,841	105,050	106,288	107,555	106,200	107,529	
変動費	797,883	715,220	728,080	730,315	732,392	734,303	736,041	737,600	
営業利益	75,011	58,297	59,538	58,749	57,902	56,994	58,677	57,641	
勘定科目	9年目	10年目	11年目	12年目	13年目	14年目	15年目	合計	
売上	904,402	905,803	1,107,631	1,108,756	1,109,563	1,110,039	1,110,172	14,591,639	
粗利額	217,884	218,187	262,034	262,278	262,452	262,555	262,584	3,491,060	
固定費	108,890	107,355	108,305	109,767	111,263	112,796	114,365	1,613,371	
変動費	738,973	740,152	909,840	910,787	911,466	911,866	911,978	11,946,894	
営業利益	56,539	58,296	89,486	88,203	86,834	85,377	83,829	1,031,373	

営業利益(千円)

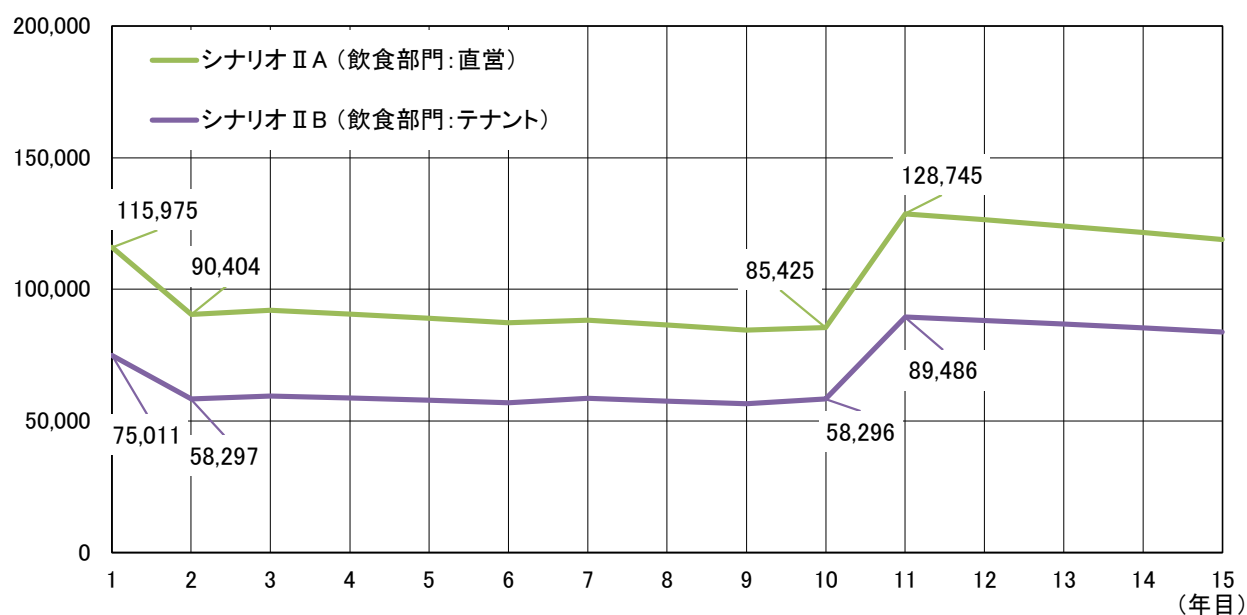


図 3-3 シナリオⅡA・ⅡBの長期シミュレーション結果（営業利益）

4 経済波及効果の算定

4-1 基本的な考え方

本市経済への波及効果の算定には、「出水市産業連関表（2017年）」を基に「経済波及効果分析ツール（2021年）」を用いて算定する。

なお、経済波及効果は「直接効果」、「1次間接効果」及び「2次間接効果」をそれぞれ算出し、合算した額を総合効果とする。

表 4-1 経済波及効果の概要

効 果	内 容
直接効果	消費支出額や設備投資額などの増加により、直接的に地域内にもたらされた生産誘発額を算定する。
1次間接効果	直接効果の算定で必要となった原材料等の購入により、地域内にもたらされる生産誘発額を算定する。
2次間接効果	直接効果と1次間接効果で生じた雇用者所得の増加が消費に回ることにより、地域内にもたらされる生産誘発額を算定する。
総合効果	1次間接効果と2次間接効果の合算額を算定する。

4-2 産業連関表への割り振り

本事業による経済波及効果を道の駅の施設整備による「開発投資」及び「事業活動（シナリオⅠ, 15年間）」による効果のそれぞれを算定する。

なお、産業連関表への需要額の割り振りについては、以下のとおりとする。

表 4-2 産業連関表への割り振り

分 野	産業連関割振	需要額 (千円)	主な経費項目
開発投資	001 耕種農業	8,971	工事費（植栽）
	063 建築	1,224,660	設計費、工事費 等
	065 公共事業	2,570,521	工事費（駐車場） 等
	067 電力	15,796	工事費（太陽光発電装置）
	081 倉庫	18,790	工事費（防災備蓄倉庫）
	合 計	3,838,738	
事業活動	001 耕種農業	6,064,772	農林水産物販売
	016 農産保存食料品	6,040,561	土産販売・特産品販売
	067 電力	81,197	E V充電施設
	074 不動産仲介及び賃貸	9,634	多目的室、屋根付広場
	102 飲食サービス	1,863,157	飲食部門
	103 洗濯・理容・美容・浴場業	10,695	シャワールーム
	合 計	14,070,016	

4-3 経済波及効果の算定結果

(1) 算定結果の概要

「経済波及効果分析ツール」を用いて算定した経済波及効果の試算結果を次表に示す。

本道の駅の施設整備に伴い、総合効果として生産誘発額の開発投資は約 50.3 億円、事業活動は約 49.4 億円の効果が想定され、地域企業の売上増加、市民の所得向上など地域経済の活性化が期待できる。また、開発投資では 326 人、事業活動では 682 人、合計で約 1000 人の雇用が誘発され、本市への移住・定住の増加なども見込まれる。

開発投資と事業活動の生産誘発額の総合効果を合算すると約 99.7 億円の効果が想定され、本道の駅が地域経済の活性化拠点として、地域企業の売上増加や市民の所得向上など多方面に渡る経済波及効果が期待できる。

表 4-3 経済波及効果の算定結果

分 野	効 果	生産誘発額 (千円)			雇用者誘発数 (人)
			粗付加価値誘 発額 (千円)	雇用者所得誘 発額	
開発投資	直接効果	3,810,774	2,048,490	1,090,571	187
	1次間接効果	669,972	400,870	146,626	48
	2次間接効果	548,692	286,058	149,046	90
	総合効果	5,029,438	2,735,418	1,386,243	325
事業活動	直接効果	3,846,034	2,247,993	819,475	563
	1次間接効果	659,559	387,797	159,659	48
	2次間接効果	434,242	226,391	117,957	71
	総合効果	4,939,835	2,862,181	1,097,091	682

(2) 開発投資に係る経済波及効果

本道の駅の施設整備に約 38.4 億円の投資が行われると、市内には総合効果として生産誘発額は約 50.3 億円の効果が想定され、雇用者誘発数についても 326 人の雇用が期待できる結果となった。

(3) 事業活動に係る経済波及効果

15 年間の期間で約 140.7 億円の消費額が発生すると予想されると、市内には総合効果として生産誘発額は約 49.4 億円の効果が想定され、雇用者誘発数についても 682 人の雇用が期待できる結果となった。

(4) 周辺市町への経済波及効果

周辺市町の農産物生産者と連携を強化することにより、道の駅に地域の特色ある農産品が取りそろい、利用者の満足度向上と合わせ、周辺市町の農産物生産者の所得向上も期待できる。

また、鹿児島県の「経済波及効果分析ツール」を用いて算定した開発投資と事業活動を合算すると、県内には総合効果として生産誘発額は約 170.2 億円の効果が想定され、その内、周辺市町は約 16.7 億円の効果が想定される。

5 地域振興方策の定性評価

5-1 社会経済への定性的効果

本道の駅の開駅は次のような直接効果を及ぼし、それに波及する間接効果と交通利便性や防災機能の充実が相まって総合的に作用することで、地域社会と経済の活性化に大きく貢献することが期待できる。

5-1-1 直接効果

まず、本道の駅では空き家情報や雇用情報を始めとする幅広い地域情報を来訪者に対して発信することができる。また、本道の駅は地域住民には便利な買い物の場、子育て世代には育児支援の場、高齢者には社会参加の場となるとともに、地域住民だけではなく住民と来訪者の交流の場として、地域社会振興の拠点となる。

観光振興の面では、デジタルマップ・デジタルサイネージや多言語対応が可能な対話型A Iを導入し、地域文化の保存・発信や観光ルートの創出を行うほか、地域全体のアンテナショップとして地元特産品の販売、商品や飲食品の開発が促進されるとともに、商品開発や施設運営を通じて地域イノベーションが促進され、産学官連携の機会が増加することが見込まれる。

また、本地域の農林水産業にとっては地域版POSシステムを使った効率的な流通を通じて、地元産品の販売が促進されるとともに、新たな特産品・加工品の開発、地域資源の有効活用や行政と農産物生産者との連携強化が図られる。

5-1-2 間接効果

前項の直接効果は、間接効果として地域社会や産業の課題解決に寄与することが期待できる。

地域社会振興の面では、人口減少と高齢化が進む本地域にとって、知名度が向上し来訪者が増加することで、移住・定住人口の増加や若者の地域定着が期待できる。また、そこに至らないまでも関係人口や交流人口の増加を通じて、地域コミュニティが活性化され、地方創生拠点の形成につながる。

観光振興においては、周遊観光客やインバウンド観光客の増加が期待でき、観光客の受け入れを通じた地域の魅力再発見や環境保全意識の向上が図られるとともに、さらに地元ブランドが強化され、地域企業の売り上げ増加を通じて、地域住民の所得向上も期待できる。

就労者の減少が続く農林水産業においては、地元産品の販売促進を通じて生産者の売り上げが増加するとともに、農業生産者の満足度向上や住民の収入増加につながることで将来的な新規就農者の参入により、後継者不足や耕作放棄地の解消も期待できる。

5-1-3 交通利便性の向上と防災・防疫機能強化

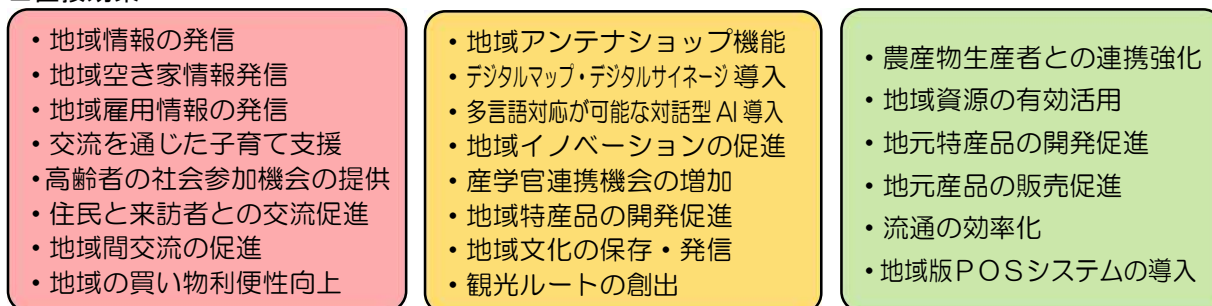
本道の駅は、交通利便性の向上と防災・防疫の拠点としても地域社会に貢献することが期待される。

本施設は、道の駅の基本機能である道路利用者への休憩スペース提供にとどまらず、コミュニ

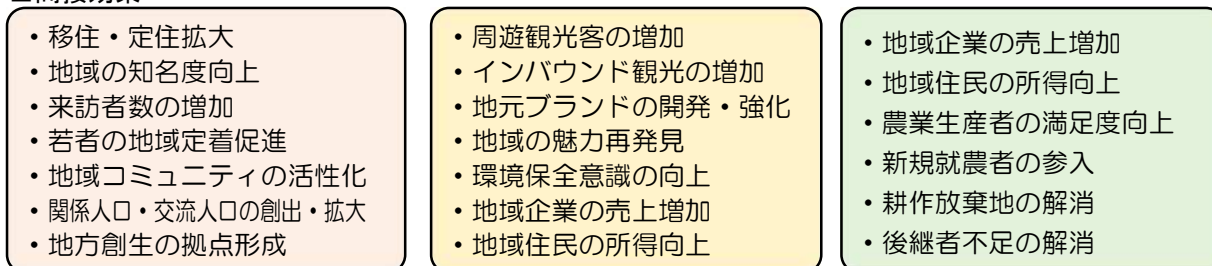
ティバスや観光周遊バス、A I オンデマンド交通等との連携可能な交通結節点として、地域の交通利便性が向上される。

また、大規模災害時の後方支援基地・一時避難場所、支援物資の中継拠点、原子力災害発生時の避難退域時検査場所・簡易除染場所、家畜伝染病発生時の消毒ポイント等の様々な利用が可能であることから、地域全体の防災・防疫拠点施設として機能強化が図られる。

■直接効果



■間接効果



地域社会振興

観光振興

農林水産業振興

交通利便性の向上

防災・防疫機能強化

地域社会
と
経済
の
活性化



図 5-1 社会的・経済的に期待される波及効果

5-2 整備効果のまとめ

これまでの定量評価や定性評価の結果を踏まえ、本道の駅の整備によって得られる効果を以下のとおり整理する。

いずれのシナリオにおいても1年目より営業利益をもたらすことを想定される。

シナリオⅠAにおける本市への経済波及効果は、開業から15年間で生産性誘発額は約100億円、雇用者誘発数は約1,000人が想定され、地元特産品の販売促進、観光消費の拡大、雇用機会の増加及び税収の向上など、地域経済の活性化に大きく貢献することが期待される。

また、大規模災害時などの有事の際は、広域的な防災・防疫拠点としての役割を果たすことで、地域住民の安全・安心を確保する。

なお、今後は本道の駅整備によって得られる利益や効果を実現するために、本市及び周辺自治体と運営業者や地域住民が連携・協力して本道の駅を活用した地方創生につながる取り組みを計画的かつ継続的に推進する必要がある。

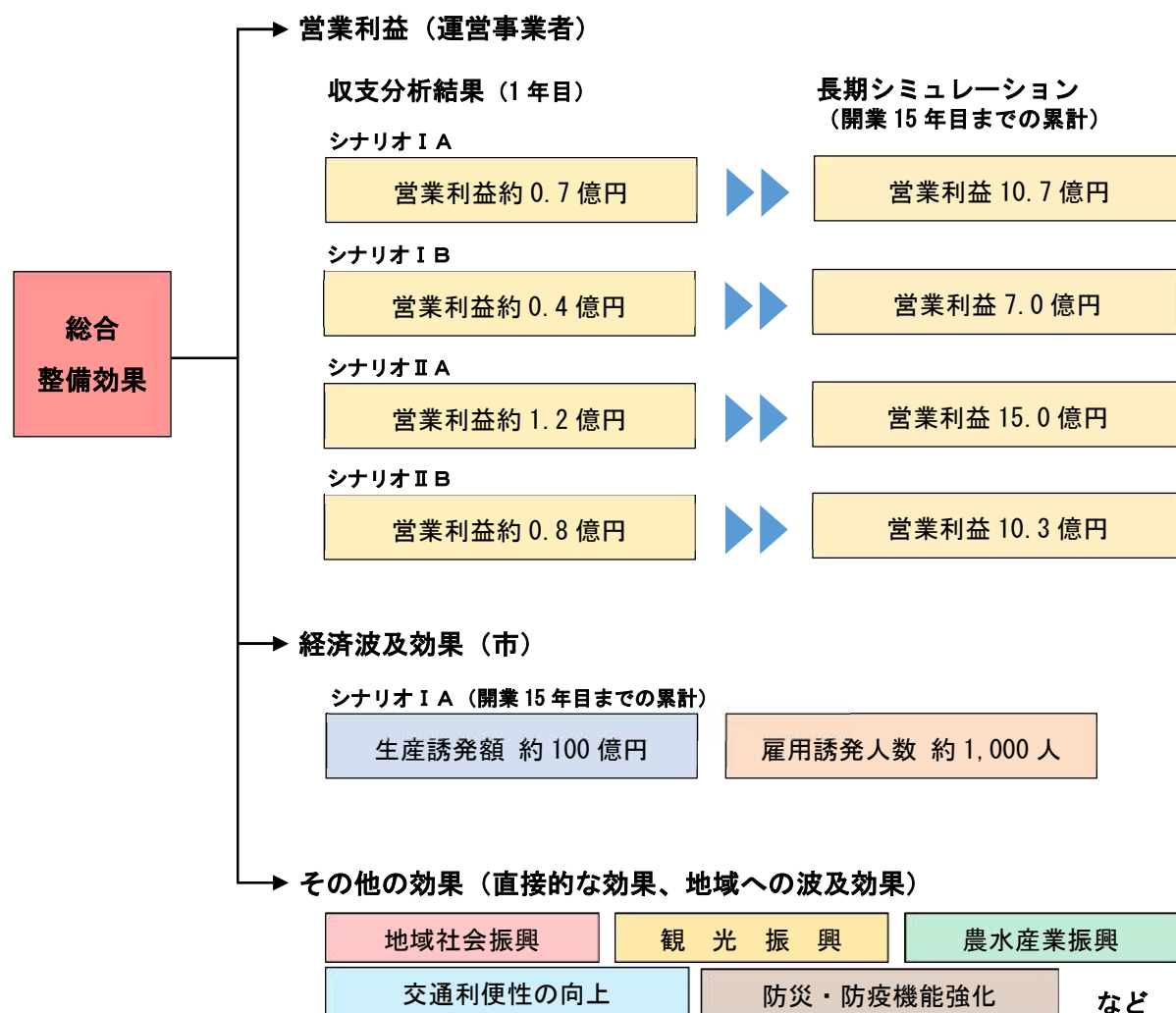


図5-2 道の駅整備によって期待できる効果

6 今後の検討事項とスケジュール

6-1 検討事項

本調査では、過年度に実施した官民連携事業手法検討調査により、PPPのDBO方式の優位性が示されたことから、“DBO方式”を前提とした収支予測や経済波及効果の算定を行った。

これらの調査結果をもとに、今後、事業者が本道の駅の維持管理・運営に参画する上で最も留意することとして、採算性を確保するという絶対条件があることを踏まえながら事業を進めていく必要がある。

また、本道の駅のコンセプトである「地方創生拠点」、「防災・防疫拠点」を目指していくため、多岐にわたる機能を発揮するには、市、運営事業者及び地域住民とが一体となって事業運営を行うことが求められる。

これらのことを踏まえ、今後、対処すべき検討事項について、次のとおり整理する。

【検討事項1】需要予測等の結果を踏まえた事業規模・導入機能の設定

本調査の需要予測等の算定結果は、本道の駅の前面道路となる西回り道の将来交通量、潜在商圏及びツル観光による需要の推計値である。これらの推計値は、将来的な社会情勢の変化により変動することが予想されることから、本道の駅をDBO方式で事業者を募集する際は、将来的な維持管理を十分考慮した事業規模や施設機能を要求水準書作成時に設定する必要がある。

【検討事項2】事業者の採算性等を踏まえた柔軟な運営の検討支援

事業運営期間内（15年間）の採算性確保の観点から、収益事業には一定程度の裁量を持たせることで、本道の駅の利用者数や収益を増やす柔軟な運営体制が必要となる。

そのため、事業者の運営ノウハウ次第で収益が向上し、採算性を確保することができるよう、独立採算部分の運営に関する配慮を検討する必要がある。

【検討事項3】官民のリスク分担・事業費負担等の官民の調整

本道の駅には、情報発信・休憩機能や防災・防疫機能など、公益性の高い機能を備えることとなっていることから、本道の駅の運営にあたっては、市と運営事業者との役割分担を明確にする必要がある。

そのため、本道の駅が発揮すべき公益性の高い機能・役割のうち大規模災害や家畜伝染病発生時など有事の際は、道の駅の安定的な運営を阻む事象に対する負担のあり方など、官民のリスク分担や費用負担等について、市と運営事業者間で明確な調整を図る必要がある。

6-2 事業スケジュール

事業スケジュールは、以下のとおりであり、令和10年度の供用開始を目指して、事業を推進する。

表 6-1 想定事業スケジュール

令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
●用地協議			供用開始 (予定)
●アドバイザー業務 事業者公募 事業者選定等	●建築設計・建築工事 地域振興施設、情報発信・休憩施設、 屋外トイレ、防災備蓄倉庫等		
●土木工事 道の駅敷地造成、西回り道上り・下りランプ線、平松上関外線、 平松上広域線			
	●土木工事 道の駅外構・舗装等		

参考 1（仮称）道の駅「出水」における官民連携事業手法検討調査業務報告書
（令和 6 年 3 月 株式会社長大）

1.2 地方公共団体の概要

1.2.1 出水市の位置等

本市は、鹿児島県の北西部に位置し、東側を伊佐市、南側をさつま町、薩摩川内市、阿久根市、北東側を熊本県水俣市の 4 市 1 町に接している。北西側は八代海（不知火海）に面しており、八代海沖には桂島がある。

本市の広がり東西へ約 27km、南北へ約 23km、面積は 329.98 km²である。

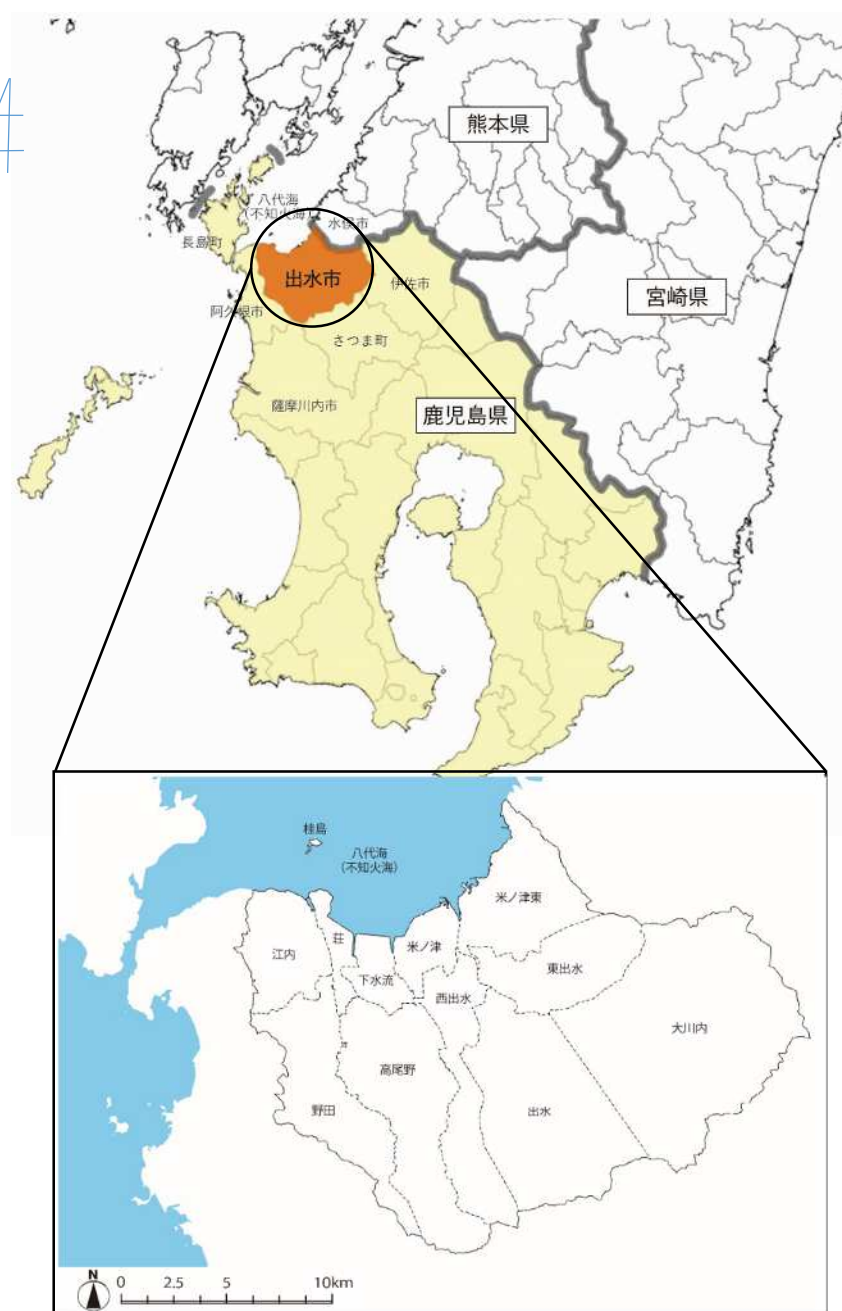


図 1-1 出水市位置等

1.2.2 出水市の第一次産業と人口・世帯

本市の第一次産業の割合は 11.7% となっており、全国平均の 5.0% と比較すると 2 倍以上ある。

また、2023 年 11 月時点の総人口は 51,824 人であり、2014 年から総人口及び生産年齢人口は減少を続ける一方で、人口に占める 65 歳以上の割合は年々増加しており、2045 年には高齢化率が 41.0% を超える想定となっている。このことから、本市は、高齢化により第一次産業の担い手が不足しているという課題に直面していることが分かる。

なお、人口は減少している一方で、世帯数は増加しているため、核家族化が進行している。

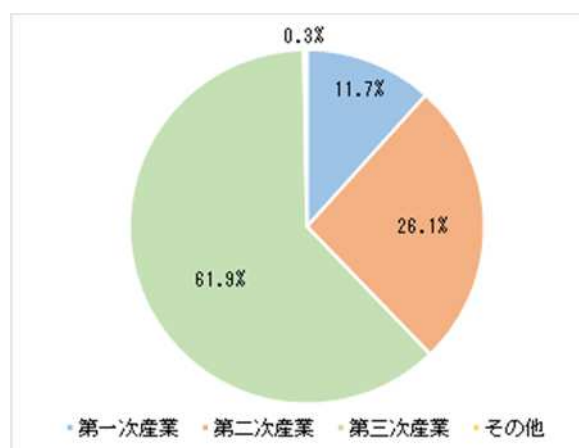


図 1-2 産業 3 部門別割合

(出典：統計いずみ／令和 4 年度版)



図 1-3 総人口と世帯数



図 1-4 高齢化率と将来推計人口

1.2.3 交通

広域的な都市間連携を受け持つ主要幹線道路として、東西方向の国道3号及び南北軸の国道328号、国道447号がある。これらの道路とともに、国道504号、県道出水高尾野線、県道荘上鯖淵線及び広域農道などが地域の骨格を形成する道路として機能している。また、現在、高規格幹線道路として南九州西回り自動車道や北薩横断道路の整備が進められている。

なお、南九州西回り自動車道は、令和5年11月時点で八代IC～水俣IC、出水IC～阿久根IC、薩摩川内水引IC～鹿児島IC間が開通している。

また、本市には、九州新幹線（鹿児島ルート）と肥薩おれんじ鉄道の2つの鉄道が運行されている。九州新幹線（鹿児島ルート）は、博多駅から鹿児島中央駅までを結んでおり（平成23年3月全線開業）、J R九州出水駅には上下合わせて約50本/日が運行されている。

肥薩おれんじ鉄道は、熊本県の八代駅から鹿児島県の川内駅を結ぶ鉄道で、九州新幹線新八代駅～鹿児島中央駅間の開業に伴い、J R九州から肥薩おれんじ鉄道株式会社（第3セクター方式）に経営移管され運営されており、普通列車と快速列車のみの運行で、ほぼ1時間に1本程度（上下合わせて約40本/日）が運行されている。



（令和5年4月1日現在）

図 1-5 南九州西回り自動車道の整備状況

1.2.4 観光

本市には、例年10月中旬から3月下旬にかけて1万羽を超えるツルが越冬し、「出水ツルの越冬地」としてラムサール条約湿地に登録されるなど全国的に有名で、ツル観察センターには多くの観光客が訪れるほか、世界的にも珍しいツル博物館「クレインパークいずみ」がある。

国の重要伝統的建造物群保存地区に選定されている「出水麓武家屋敷群」には、薩摩藩の国境の要衝として形成された武家屋敷が、整然とした形で保存されている。

また、野田郷の日本最古の禅寺「鎮国山 感応禅寺」など、多くの歴史的観光資源があるほか、自然に恵まれている本市は四季折々の花を楽しめ、数々の温泉地も有している。

■ツルの越冬地・ツル観察センター

ツルの越冬地に隣接する出水市ツル観察センターは、ツルの群れを大パノラマで見渡せる施設である。11月1日から3月下旬までのオープン期間内には多くの観光客が優美なツルの舞を見学に訪れている。また、併設されたツル保護センターでは、病気や傷ついたツルの保護や手当をしている。



ツルの越冬地



出水市ツル観察センター

■ツル博物館「クレインパークいずみ」

「ツル・出水・ふれあい」をテーマにツルを代表とする出水の自然資料を収集・保管・展示し、学習の場や情報を提供している施設である。

また、自然観察会や公開講座を通じて自然環境に関する情報発信も行っている。

クレインパーク花公園は、バリアフリーのウッドデッキやツリーハウス、17,000本を超える四季折々の花や木が植栽されている。



ツル博物館「クレインパークいずみ」

■出水麓武家屋敷群

出水麓武家屋敷群は、薩摩藩最初の外城として整備された。建物がほぼ当時の形に残っており「竹添邸」、「税所邸」は屋敷と庭を、「武宮邸」は庭を一般公開され、大河ドラマ「篤姫」のロケ地としても使用されている。

また、武家屋敷群内を牛車でのんびり遊覧する「いずみ観光牛車」のサービスも行われている。



公開武家屋敷「税所邸」



いずみ観光牛車

■野田郷武家屋敷群（熊陳馬場）

野田郷においても、薩摩の北の守りを固めるために、多くの郷士が配置されていた。

現在も当時を偲ばせる玉石垣と武家門が残り、文化財に指定されているものも多くある。



野田郷武家屋敷群（熊陳馬場）

■東光山花見山公園

市東部の東光山の山頂にある公園からは広い出水平野や、遠くは八代海から天草の島々まで見渡すことができる。

令和3年度から東光山花見山公園として整備を進め、毎年3月下旬の桜の見頃の時期は、提灯で桜がライトアップされ、夜空に照らされる幻想的な風景を楽しむことができる。



東光山花見山公園

1.3. 事業発案に至った経緯・課題

1.3.1 出水市が抱えている課題

本市においては、観光、地域振興、防災の観点で以下のような課題を抱えている。



1.3.2 本事業の検討経緯

(1) 課題に対応した事業検討

国土交通省は、2020年から2025年までを「道の駅」第3ステージと位置づけ、「地方創生・観光を加速する拠点へ」進化するため、「道の駅」を核にした地方創生」及び「道の駅」の持続可能な安定運営」を目指した取組を推進しており、「ニューノーマル対応」、「防災機能強化」及び「地域センター化」を第3ステージの政策テーマとして挙げられている。

そこで、次項で示す「道の駅の役割」に沿って本道の駅を整備することで、本市の課題である「観光交流」、「産業振興」、「防災」の解決につながると考えられる。

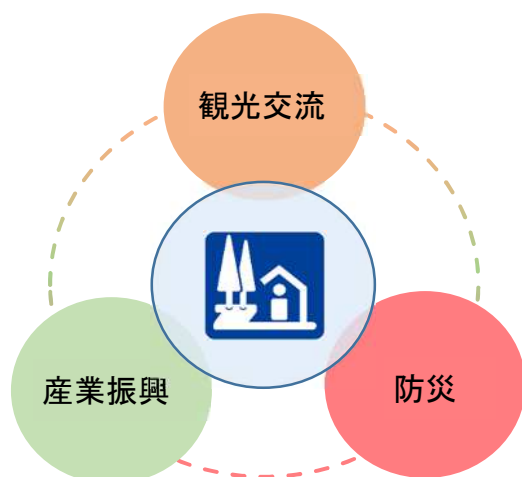


図 1-6 地域課題と事業の関連性

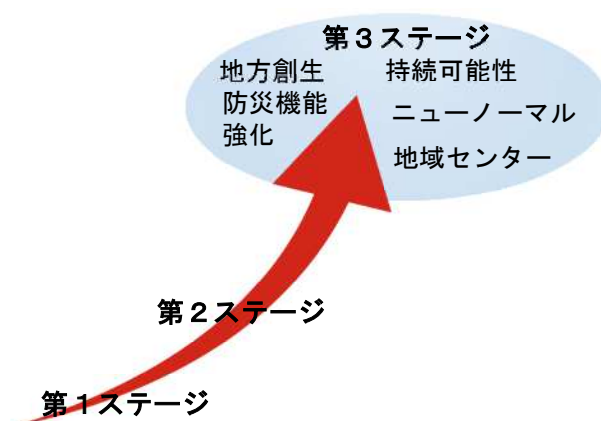
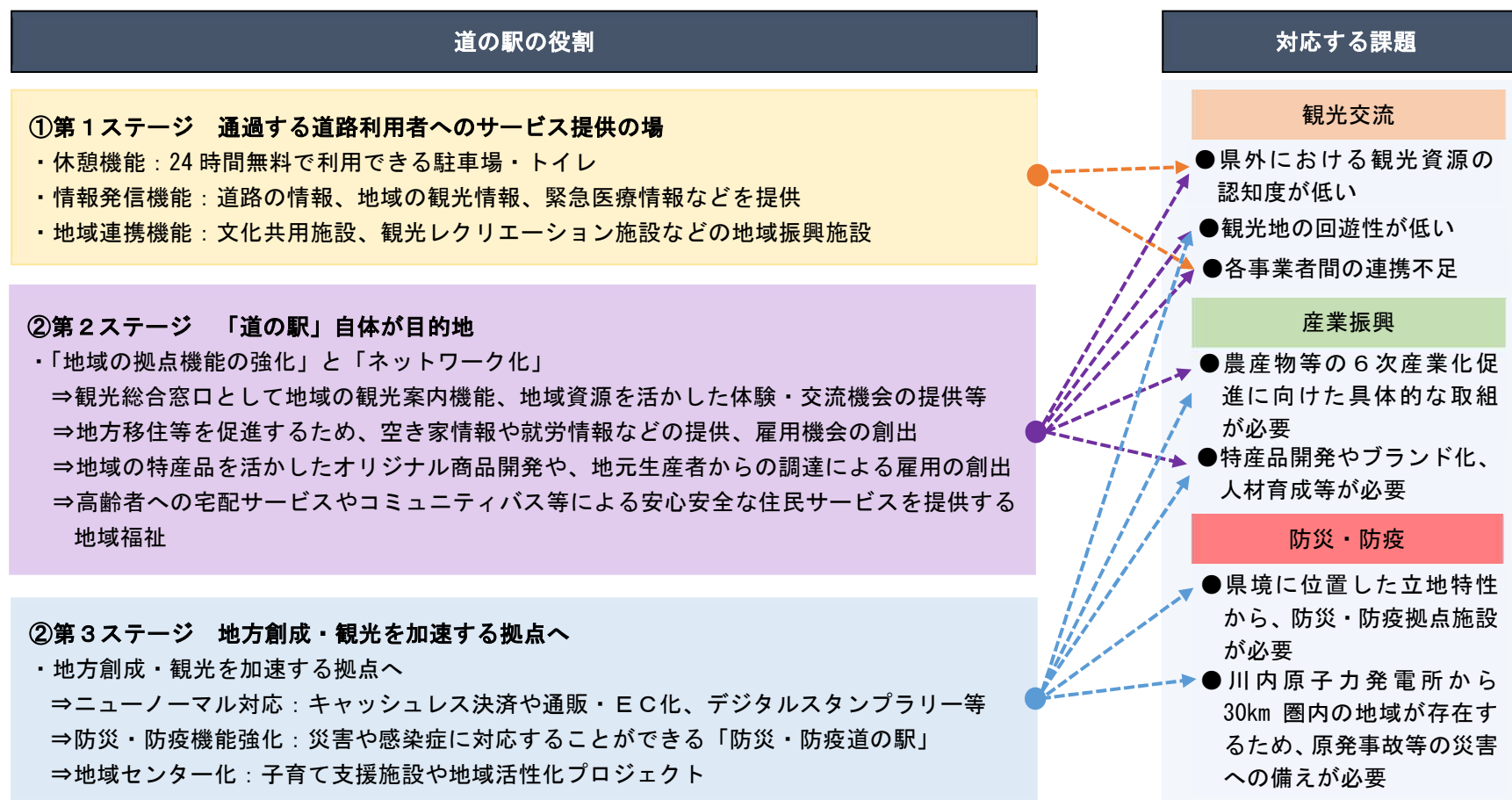


図 1-7 「道の駅」の取組の経緯

国土交通省では道の駅の役割として、1993年からこれまで第1ステージ～第3ステージの段階ごとに以下のような取組を推進していることから、各ステージにおける道の駅の役割と本市が抱えている課題とのつながりを以下の図に示す。

なお、利用者や旅行者が求める鮮度の高いモノや情報を持続的に提供するためには、民間事業者のノウハウや企画運営力が必要であることから、官民連携方式の導入を検討する必要がある。



(2) 事業検討の経緯

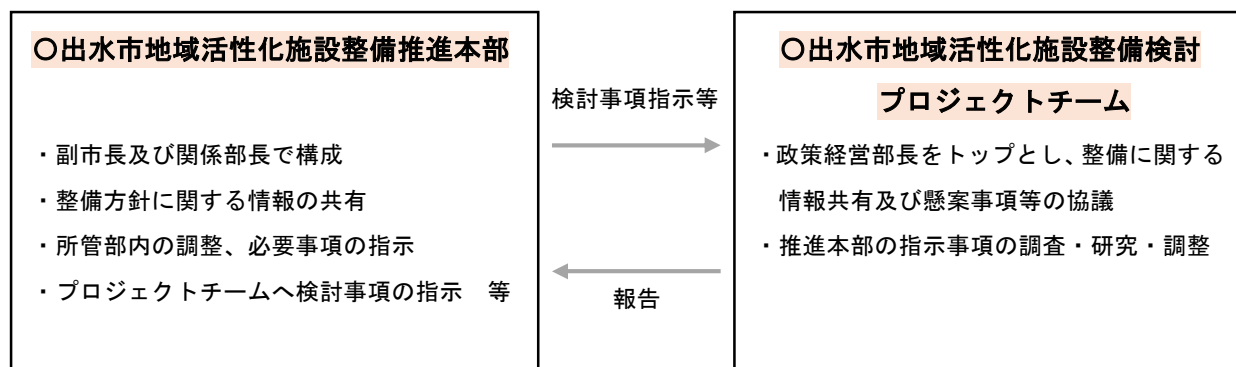
当該事業の検討経緯及び事業スケジュールは以下のとおりである。事業を進める上で必要に応じ、国土交通省や公安委員会などの関係機関と適宜協議を行うものとする。

年度	事業化スケジュール
H24	出水市都市計画マスタープランへの位置付け（S A又はP A設置検討）
H26	基本構想策定 （※本線沿道の市内8か所の候補地の中から総合評価の結果、当該計画地を選定）
H27	基本計画策定
R 2	基本計画改定（※防災・防疫拠点イメージ図作成、函渠部検討）
R 3	出水広域連携・防災「道の駅」整備推進協議会設立 ※周辺5自治体、経済関係団体、地元県議会議員で構成
R 4	出水市まち・ひと・しごと総合戦略への位置付け 地権者・地元自治会・地元地区会等への事業説明会 詳細設計（ランプ・函渠・付替道路） 道路管理者（鹿児島県国道事務所）との連結協議 道の駅設計協議（鹿児島県国道事務所、鹿児島県）
R 5	詳細設計（道の駅造成部分）、土地評価・補償物件調査、用地協議 官民連携事業手法検討調査（先導的官民連携支援事業を活用） 本線取付に係る計画・実施協議（鹿児島県国道事務所・鹿児島県公安委員会） 国受託工事協定締結（八代河川国道事務所）
R 6	官民連携アドバイザー業務、用地協議
R 7～	官民連携事業候補者の決定、土木工事
R 8～	建築設計・建築工事（官民連携手法）
R 9～	外構・舗装・安全施設等工事（官民連携手法）
R11	（予定）西回り道供用開始に合わせ道の駅オープン

1.4 検討体制の整備

1.4.1 庁内の検討体制

本事業では、副市長及び関係部長等で構成する「出水市地域活性化施設整備推進本部」と関係部署による「出水市地域活性化施設整備検討プロジェクトチーム（以下「プロジェクトチーム」という。）」を設置し、コンセプトや導入施設の方向性等を検討している。



1.4.2 出水広域連携・防災「道の駅」整備推進協議会

本事業は、本市のみならず、周辺自治体を含めた地域全体の活性化を図るとともに、広域的な防災・防疫拠点として整備するため、出水市、伊佐市、長島町、さつま町及び熊本県水俣市の首長、議長、関係団体の代表及び鹿児島県議会議員で構成される「出水広域連携・防災「道の駅」整備推進協議会（以下「推進協議会」という。）」を令和3年10月に設立し、整備を推進している。

○出水広域連携・防災「道の駅」整備推進協議会

構成員

- ・ 出水市及び周辺4市町の首長、議長
- ・ 経済関係団体の代表
- ・ 出水市選出県議会議員

また、上記協議会の下部組織として、構成市町の商工観光、農林水産、運送、飲食、宿泊などの関係団体による「（仮称）道の駅「出水」事業検討会」を設置し、本道の駅における観光情報等の発信、農水産物・特産品・土産品などの販売、交通連携などについて意見聴取を行った（令和5年9月26日～10月4日）。

表 1-1 （仮称）道の駅「出水」事業検討会 構成団体

	自治体名	団体名
1	出水市	出水市 建設部 西回り道・防災道の駅推進課
2		出水市 商工観光部 商工観光課
3		出水商工会議所
4		鶴の町商工会
5		一般社団法人 出水市観光特産品協会
6	伊佐市	伊佐市 地域振興課
7		伊佐市商工会
8	長島町	長島町 水産景観課
9		長島町商工会
10	さつま町	さつま町 商工観光PR課
11		さつま町商工会
12	水俣市	水俣市 産業建設部 観光スポーツ戦略課
13		水俣商工会議所

1.4.3 民間関係団体との協力体制

本道の駅に関し、以下の民間団体に意見聴取を行う（令和5年8月28日～9月8日）とともに、第5章に記載する「地元企業への説明会及びアンケート調査」の実施にあたっては、これらの関係団体に加盟する地元企業へ参加を依頼し、協力いただいた（令和5年10月18・25日）。

表 1-2 民間関係者 団体名

	団体名
1	一般社団法人 出水市観光特産品協会
2	出水商工会議所
3	鶴の町商工会
4	出水市建友会
5	鹿児島いずみ農業協同組合
6	マルイ農業協同組合
7	赤鷄農業協同組合
8	北さつま漁業協同組合 出水支所
9	北薩森林組合

1.5 本業務の流れ

前頁までの検討を踏まえ、次章以降の検討は以下のフロー図の流れに沿って実施した。

なお、都市計画法に基づく開発許可申請に係る協議は、造成部の詳細設計業務の中で整理するものとする。

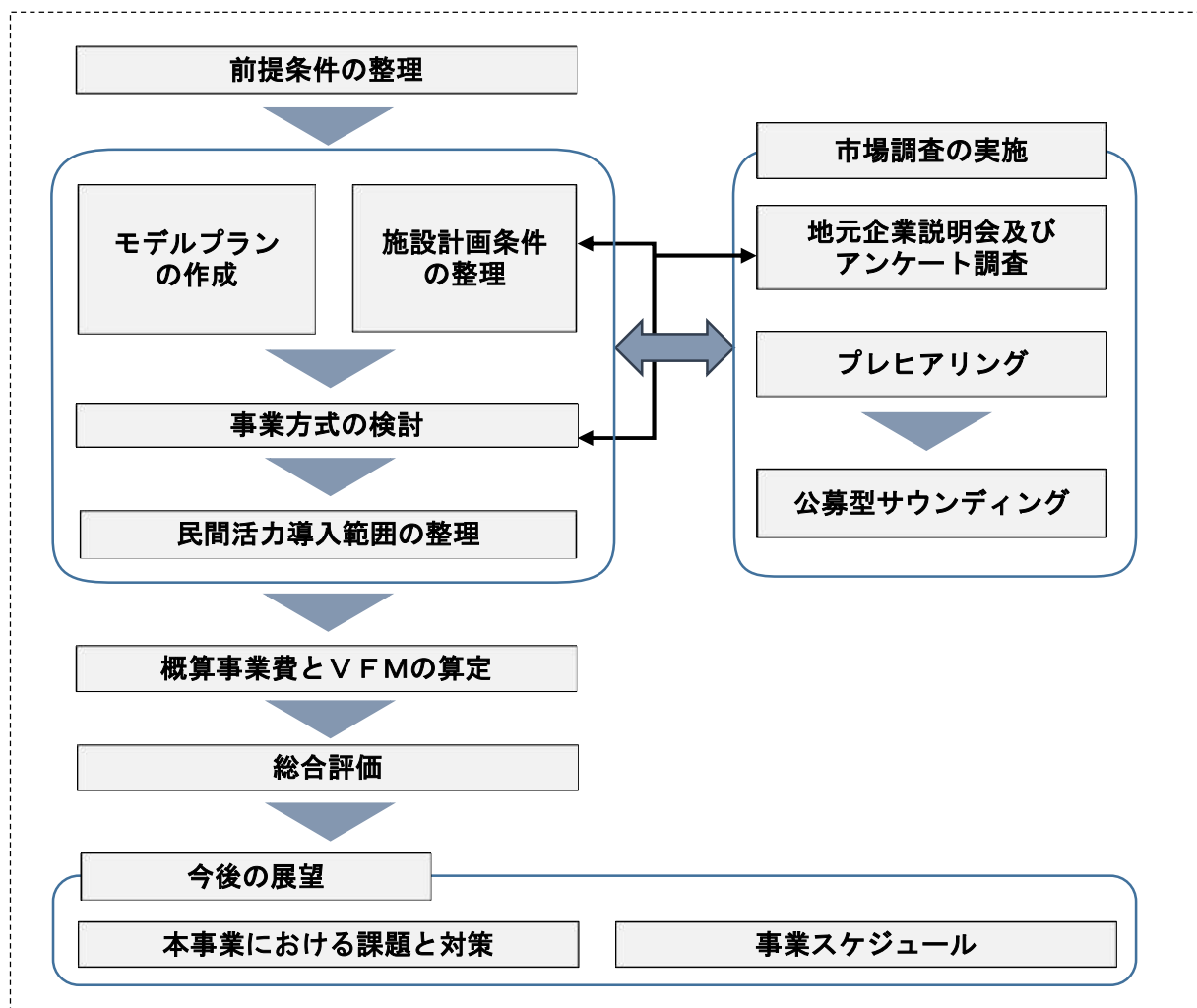


図 1-8 業務フロー図

第 2 章 前提条件の整理

2.1 本道の駅建設予定地の概要

本道の駅建設予定地の現状及び周辺道路の条件等について、以下のとおり整理する。

建設予定地は、「高速道路直結型又は近傍型の道の駅として整備可能な場所」でかつ、「整備に必要な規模（面積 10,000 m²以上）が確保でき拡張可能な場所」という条件のもと、基本構想で選定されており、都市計画区域内で特定用途制限地域の田園居住地区に指定されている。



図 2-1 （仮称）道の駅「出水」の位置図



図 2-2 （仮称）道の駅「出水」拡大図

表 2-1 建設予定地の概要

面 積		約 39,000 m ²															
対象地に存する建築物		無し															
接 道 条 件		南九州西回り自動車道（芦北出水道路区間）：15,800 台/日（完成 4 車線全線開通時の見込） 一般道（市道平松上広域線（完成後の見込））：1,500 台/日															
都市計画	用 途 制 限	特定用途制限地域（田園居住地区） 店舗面積 500 m ² 以下															
	建 ぺ い 率	70%															
	容 積 率	400%															
農 政 関 係		農業振興地域															
現 況 用 途		農地等															
現 況 構 造 物		高圧線鉄塔															
埋蔵文化財包蔵地指定		指定なし															
交 通 ア ク セ ス		鉄 道：肥薩おれんじ鉄道米ノ津駅から自動車で 5 分 自動車：南九州西回り自動車道から直接アクセス可能															
イ ン フ ラ 施 設		上水道：整備済み（要引込） 汚水処理：下水道区域外（要引込） 電気：引き込み可能 ガス：プロパンガス															
そ の 他		近傍の一般国道 3 号（出水市境町、R 3 交通センサス）の大型車混入率を使用し、南九州西回り自動車道（芦北出水道路区間）の車種別の日交通量を算出した場合の将来交通量は以下のとおり。 <table border="1"> <thead> <tr> <th>車種</th><th>台数(台/日)</th><th>構成率</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>小型車</td><td>13,304</td><td>84.2%</td></tr> <tr> <td>大型車（バス）</td><td>474</td><td>3.0%</td></tr> <tr> <td>大型車（貨物）</td><td>2,022</td><td>12.8%</td></tr> <tr> <td>合 計</td><td>15,800</td><td></td></tr> </tbody> </table>	車種	台数(台/日)	構成率	小型車	13,304	84.2%	大型車（バス）	474	3.0%	大型車（貨物）	2,022	12.8%	合 計	15,800	
車種	台数(台/日)	構成率															
小型車	13,304	84.2%															
大型車（バス）	474	3.0%															
大型車（貨物）	2,022	12.8%															
合 計	15,800																

2.2 周辺類似施設

周辺の「道の駅」及び九州縦貫自動車道、南九州西回り自動車道のSA・PAの位置は、右図のとおりとなっており、本道の駅は、IC近傍型の道の駅「芦北でこぼん」と道の駅「阿久根」のほぼ中間（約27km 間隔）に位置している。

また、既存の宮原SA・美山PAからの距離としてもほぼ中間に位置していることから、高速道路利用者の休憩施設として適地となっている。

本市の農産物直売所（６施設）は、以下のとおりとなっており、本道の駅との相乗効果を図るため、共同のイベントによる連携強化や情報発信を行い、市内各地の直売所への誘客を図る必要がある。



図 2-3 道の駅・SA・PA位置図

表 2-2 周辺類似施設の概要

施設名	取り扱い商品	その他のサービス
特産館いずみ	野菜、果物、パン、お菓子、干物、生鮮（魚、肉）、お弁当、惣菜、酒、手芸品、加工品、モデル庭園、花、苗	・キッチンカー ・屋台 ・イベント（マルシェ・ワークショップなど） ・休憩所 ・相談窓口（観光案内・荷物預かりなど） ・全国配送対応
出水駅観光特産品館「飛来里」	果実、米、茶、酒、お菓子、お弁当、水産物、加工品、お中元などのギフト商品	・飲食店 ・レンタサイクル ・観光案内所 ・休憩所 ・全国配送対応 ・一部商品オンライン購入可
青木の茶屋	野菜、果物、花、手芸品、加工品	
野田郷村おこし屋	野菜、果物、花、手芸品、加工品	・唐揚げや焼き鳥等の併設屋台
山ん神	野菜、果物、干物、お弁当、花木、手芸品、加工品	・全国配送対応 ・一部商品オンライン購入可
農産物直売所より道いずみ	野菜、花、果物、惣菜類、生鮮（魚、肉）、干物、加工品	・全国配送対応