

(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

(鹿児島県 出水市)

(株式会社 長大)

—目 次—

第 1 章 本業務の概要	1
1.1 本業務の目的	1
1.2 地方公共団体の概要	2
1.2.1 出水市の位置等	2
1.2.2 出水市の第一次産業と人口・世帯	3
1.2.3 交通	4
1.2.4 観光	5
1.3 事業発案に至った経緯・課題	7
1.3.1 出水市が抱えている課題	7
1.3.2 本事業の検討経緯	7
1.4 検討体制の整備	9
1.4.1 庁内の検討体制	9
1.4.2 出水広域連携・防災「道の駅」整備推進協議会	10
1.4.3 民間関係団体との協力体制	11
1.5 本業務の流れ	12
第 2 章 前提条件の整理	13
2.1 本道の駅建設予定地の概要	13
2.2 周辺類似施設	15
2.3 上位・関連計画における本事業の位置付け	16
2.3.1 第二次出水市総合計画（平成 30 年度～平成 39 年度）	17
2.3.2 第 2 次出水市まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和 5 年 3 月改定）	18
2.3.3 出水市都市計画マスタープラン（平成 25 年 3 月）	19
2.3.4 出水市地域防災計画（令和 5 年 3 月）	22
2.3.5 出水市地域防災計画 原子力対策災害編（令和 5 年 3 月）	23
2.4 法規制関係	24
2.4.1 都市計画関係	24
2.4.2 法規制指定状況（農政関係）	25
2.4.3 法規制指定状況（自然災害関係）	26
2.4.4 埋蔵文化財の状況	27
2.5 インフラ施設の条件	28
2.5.1 道路	28
2.5.2 上下水道施設	29
2.5.3 電力供給施設	30
2.5.4 ガス供給施設	30
2.5.5 通信等施設	30

第 3 章 本事業の基本方針	31
3.1 事業コンセプト	31
3.2 基本方針	31
3.3 施設機能等の整理及び施設規模の検討	32
3.3.1 追加導入機能の検討	32
3.3.2 導入機能等の整理	34
3.3.3 施設規模の検討	36
3.4 モデルプランの検討	41
3.4.1 モデルプラン案の比較検討	41
3.4.2 モデルプラン	48
3.5 少子高齢化や環境問題への対応	49
3.5.1 道の駅のデジタル化	49
3.5.2 再生可能エネルギーの導入	50
第 4 章 事業化検討	51
4.1 事業手法等の検討	51
4.1.1 事業手法・スキームの整理	51
4.1.2 事業手法の比較	60
4.1.3 事業の適用範囲	62
4.2 地元企業の参画方法	64
4.2.1 地元企業のグループ組成パターン	64
4.2.2 参加条件及び要求水準による地元企業参画の規定	64
4.2.3 要求水準や審査基準による誘導	65
4.2.4 その他－マッチング支援（エントリー制度）の活用	66
4.2.5 技術提案・交渉方式（E O I：Early Operator Involvement 方式）	67
第 5 章 市場調査等の調査結果	69
5.1 市場調査の趣旨	69
5.2 地元企業への説明会及びアンケート調査	69
5.2.1 調査目的	69
5.2.2 説明会及びアンケート調査の実施概要	69
5.2.3 質問事項	70
5.2.4 アンケート調査結果	71
5.2.5 アンケート調査結果の取りまとめ	75
5.3 プレヒアリング	76
5.3.1 調査目的	76
5.3.2 実施概要	76
5.3.3 質問事項	76

5.3.4 プレヒアリング調査結果	77
5.3.5 プレヒアリング調査結果による今後の対応	79
5.4 公募型サウンディング調査	81
5.4.1 調査目的	81
5.4.2 実施概要	81
5.4.3 質問事項	81
5.4.4 公募型サウンディング調査結果	82
5.4.5 公募型サウンディング調査結果による今後の対応	85
5.4.6 公募型サウンディングの結果を踏まえた事業方式の選定	87
第 6 章 概算事業費と V F M の算出	88
6.1 概算工事費の算出	88
6.1.1 イニシャルコスト	88
6.1.2 ランニングコスト	88
6.2 本事業で活用が想定される交付金及び起債	89
6.3 V F M の算出について	89
6.3.1 V F M の概要	89
6.3.2 V F M の検証方法	90
6.4 V F M 算出結果	91
第 7 章 リスク分担の検討	92
7.1 リスク分担の基本的な考え方	92
7.2 リスク分担表	92
第 8 章 総合評価	98
8.1 定性的評価と定量的評価の概要	98
8.2 総合評価	99
第 9 章 今後の展望	100
9.1 本事業における課題と対策	100
9.2 事業スケジュール	101

第 1 章 本業務の概要

1.1 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の芦北出水道路の全線開通に合わせて、本線と隣接した場所に地域活性化施設（以下「本道の駅」という。）の設置を計画している。

本道の駅は、鹿児島県のゲートウェイとして、観光等の情報発信や多様な特産品販売等により南九州西回り自動車道の開通効果を地域全体へ波及させる「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。

設置に当たっては、出水市地域活性化施設「道の駅」基本構想（平成 27 年 3 月策定）及び基本計画（平成 28 年 3 月策定、令和 5 年 4 月改定）を策定しており、当該計画において本道の駅の設計、建設、維持管理及び運営に民間活力を導入することとしている。

そのため、本業務では、本道の駅における官民連携の事業スキームの検討、民間事業者の意向調査等を行った上で、事業手法として P P P / P F I 導入の可能性を調査し、最適な事業手法を検討することを目的とする。

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）は約27km、（南北）は約23km、面積は329.98km²である。

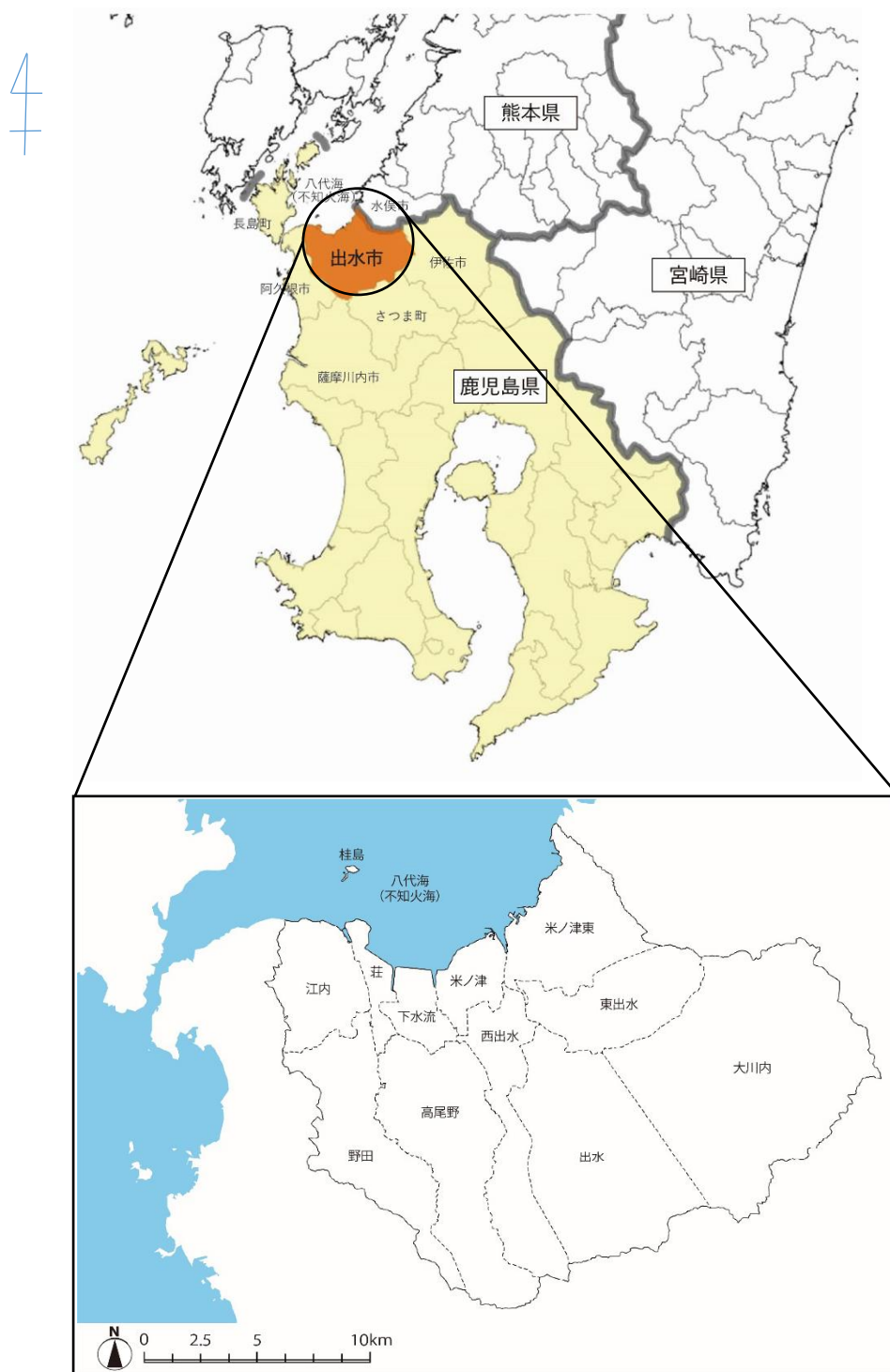


図 1-1 出水市位置等

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。

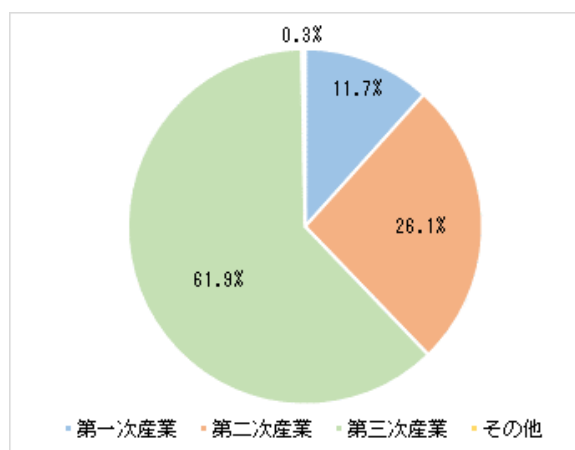


図 1-2 産業 3 部門別割合

(出典：統計いずみ／令和 4 年度版)

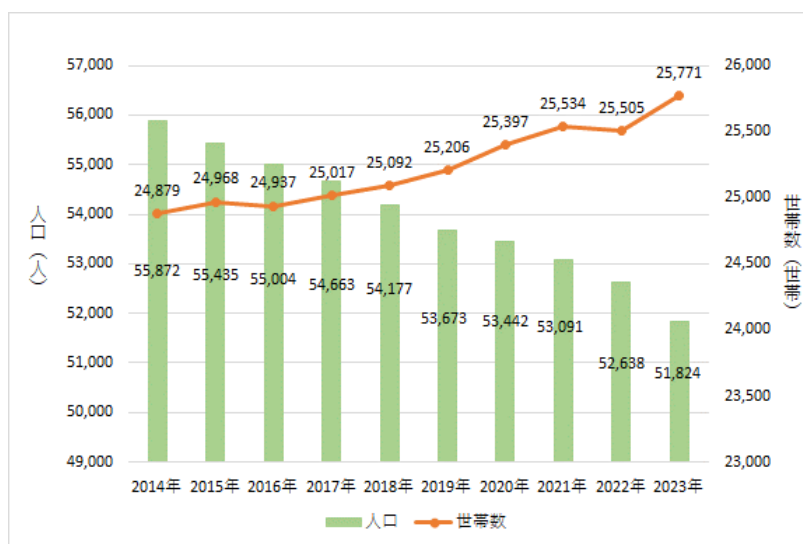


図 1-3 総人口と世帯数

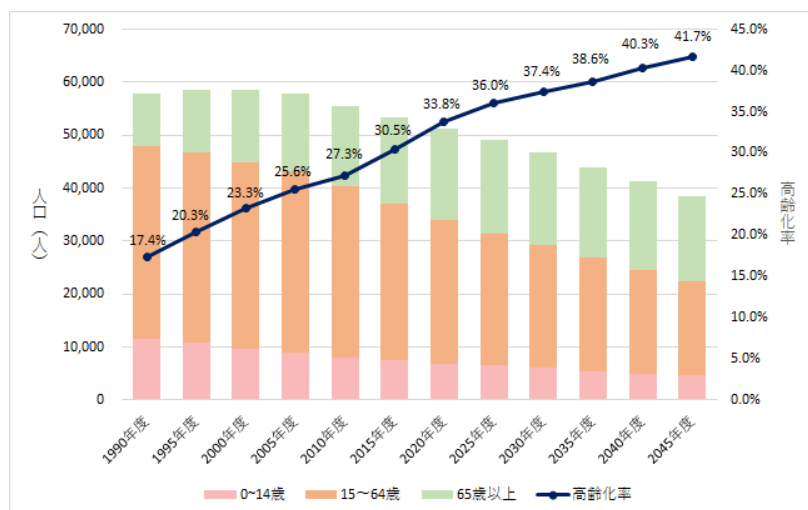


図 1-4 高齢化率と将来推計人口

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）、JR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、JR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。

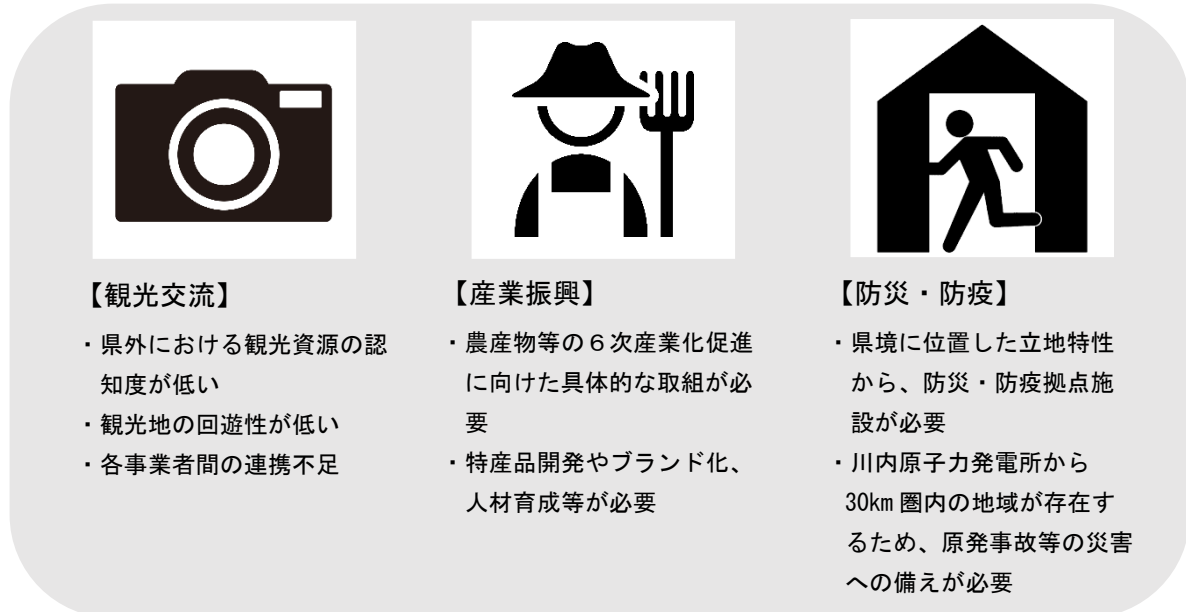


東光山花見山公園

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。

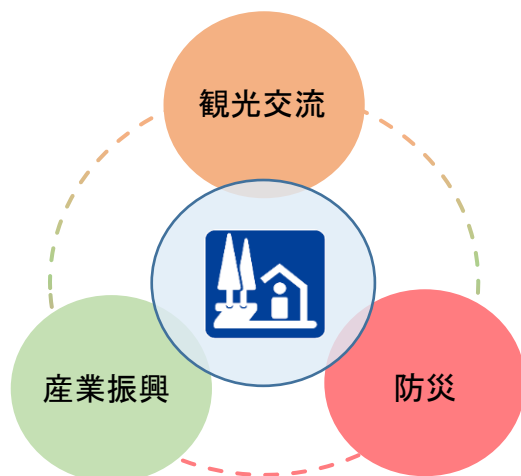


図 1-6 地域課題と事業の関連性

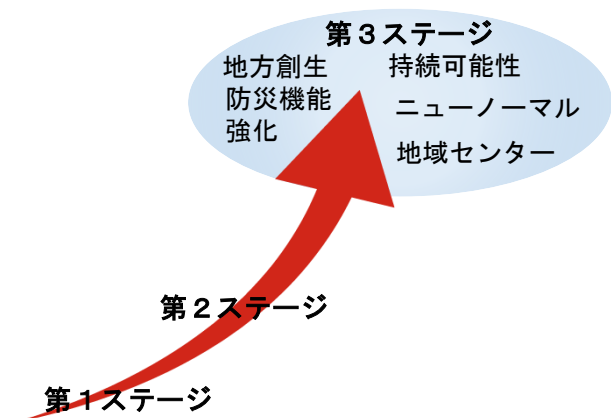
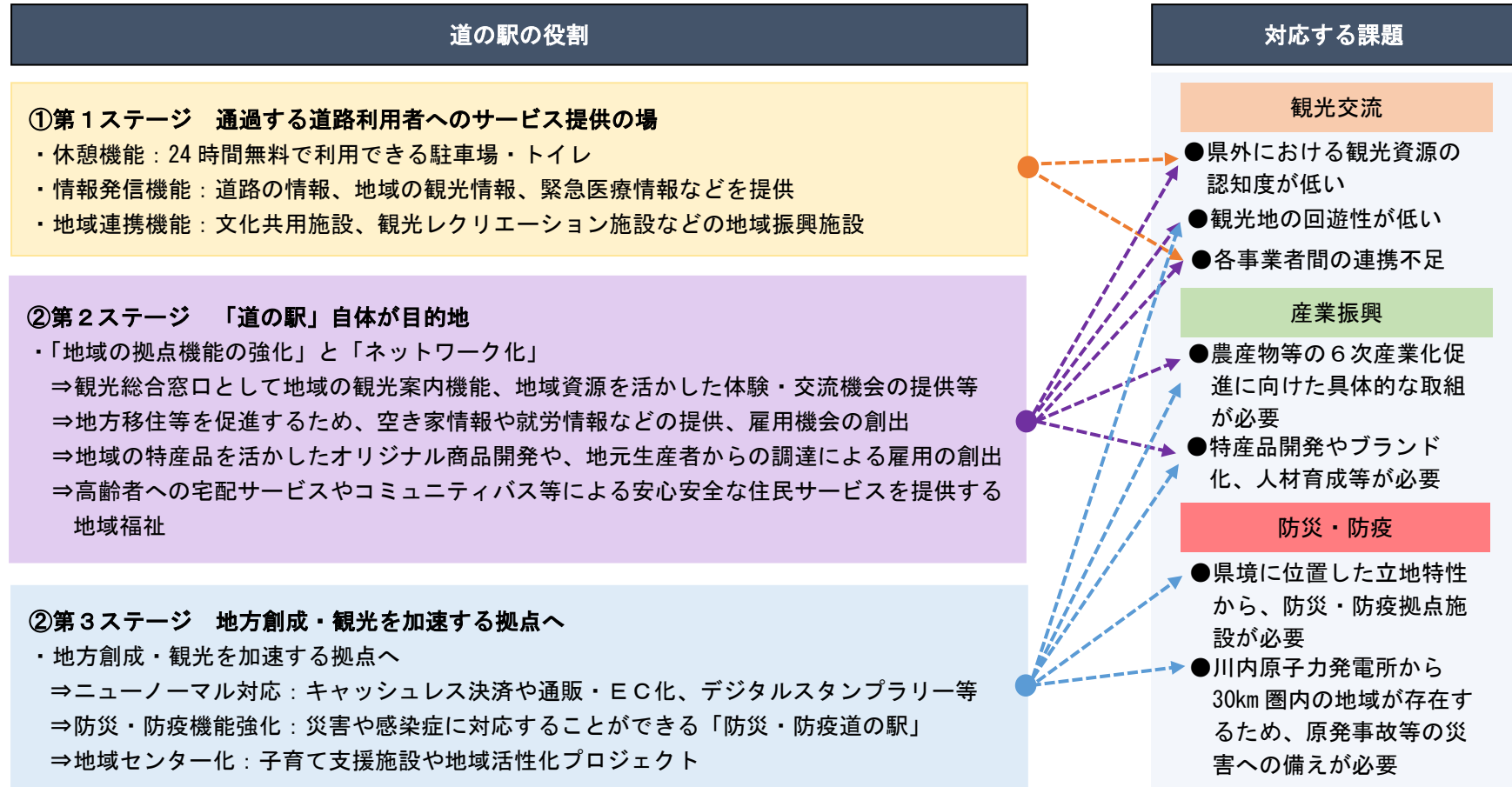


図 1-7 「道の駅」の取組の経緯

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

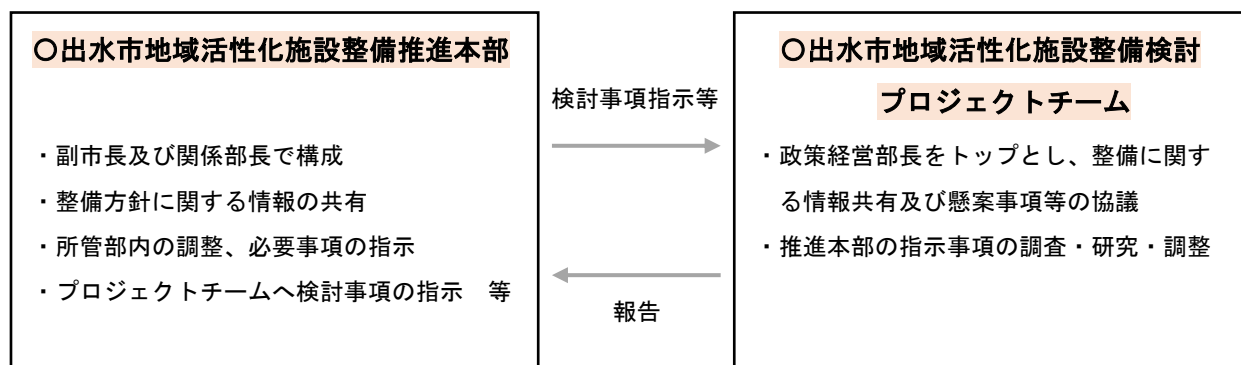
当該事業の検討経緯及び事業スケジュールは以下のとおりである。事業を進める上で必要に応じ、国土交通省や公安委員会などの関係機関と適宜協議を行うものとする。

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。

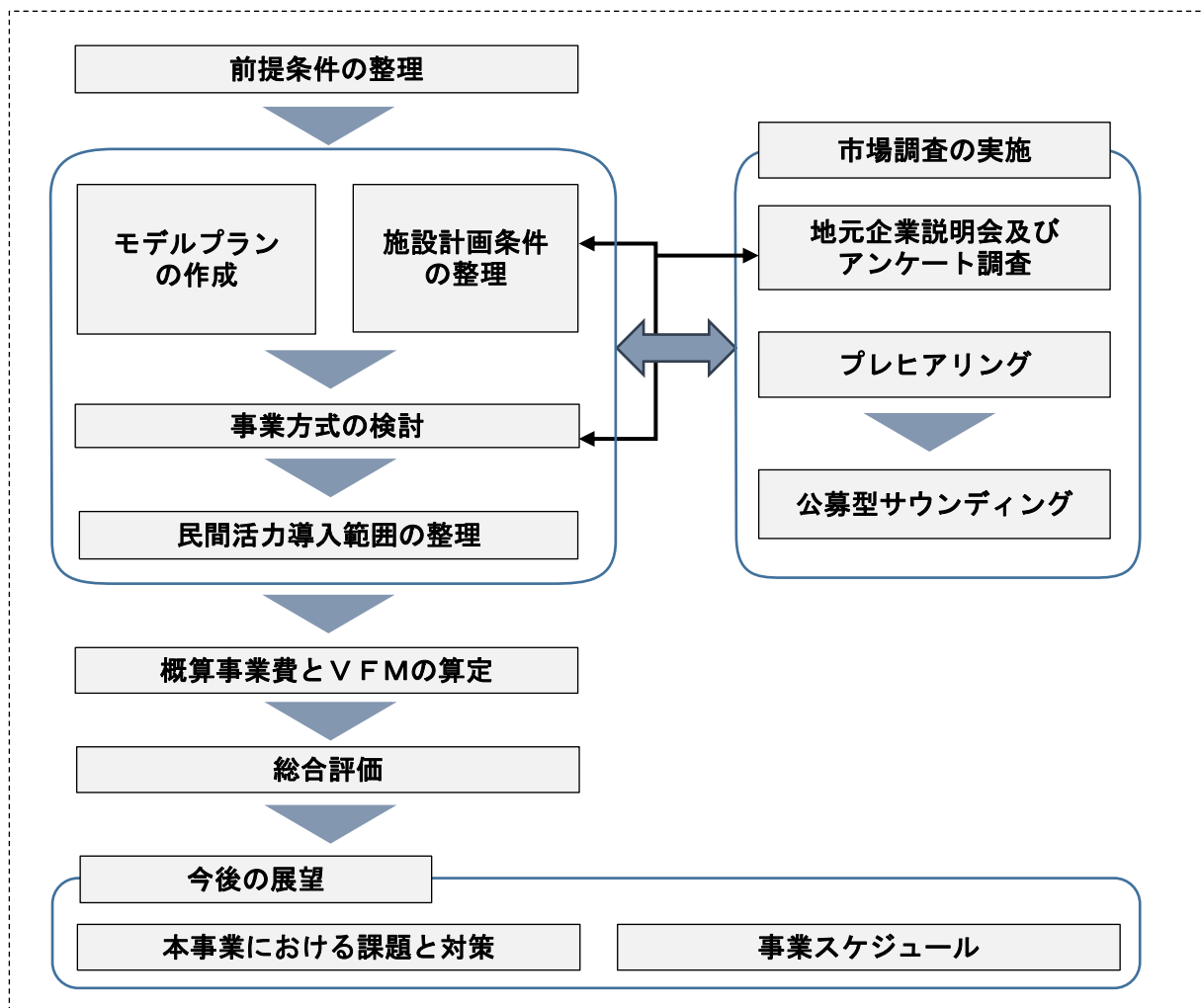


図 1-8 業務フロー図

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） 污水处理：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																

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。

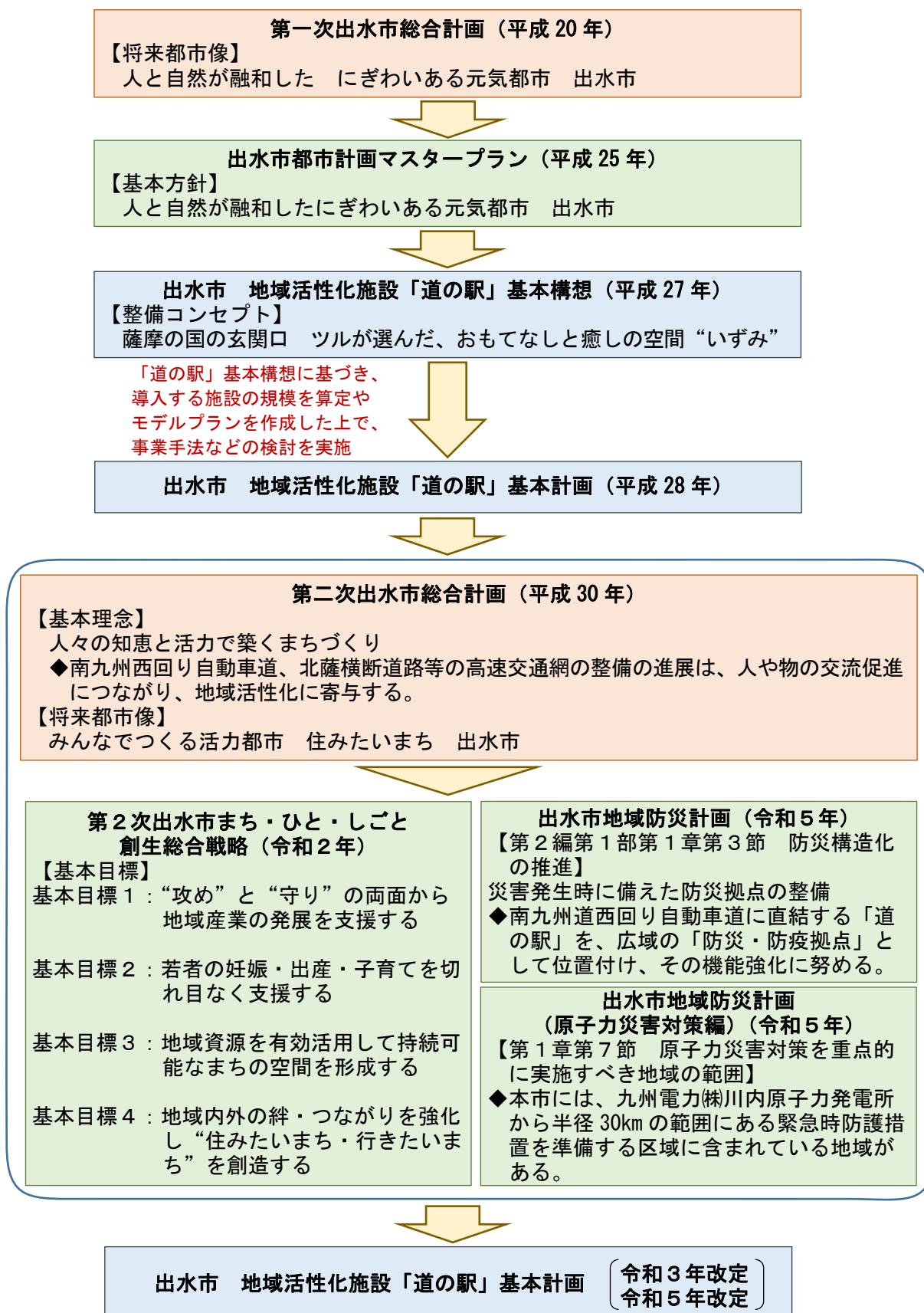
本市の農産物直売所（６施設）は、以下のとおりとなっており、本道の駅との相乗効果を図るため、共同のイベントによる連携強化や情報発信を行い、市内各地の直売所への誘客を図る必要がある。



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

2.3 上位・関連計画における本事業の位置付け

本事業と上位・関連計画との位置付けを以下に示す。



2.3.1 第二次出水市総合計画（平成30年度～平成39年度）

「第二次出水市総合計画」では、計画の目標となる基本理念と都市将来像を以下のように定めている。

基本理念・将来都市構造（P.14～15）

平成20年に策定した第一次出水市総合計画では「人と自然が融和した にぎわいある元気都市 出水市」を将来都市像に定め、豊かな自然と共生しながら、培われてきた歴史・文化を継承しつつ、多様な価値観を持つ人々がともに生活できるまちづくりを推進してきました。その間、私たちを取り巻く社会情勢は大きく変化し続けています。九州新幹線の全線開通や南九州西回り自動車道、北薩横断道路等の高速交通網の整備の進展は、人や物の交流促進につながり、地域活性化に寄与しています。

■ 基本理念

「人々の知恵と活力で築くまちづくり」

■ 将来都市像

「みんなでつくる活力都市 住みたいまち 出水市」

基本的方向（P.43）

将来を展望したまちづくりを推進するために、九州新幹線、南九州西回り自動車道等の高速交通体系を生かした交通ネットワークの充実を図るとともに、安全で快適に利用できる幹線道路の整備を推進します。

現況と課題（P.109）

本市の商業規模は、卸売業及び小売業の事業所数、従業員数ともに減少しています。人口減少によりマイナス傾向は続くと思われませんが、卸売業の商品販売額は伸びるなど、新幹線や南九州西回り自動車道の高速交通網の整備により、人・モノの流通が活性化した効果も出ています。市外・県外からの交流人口の更なる増加を図り、市内での消費活動を促進することで、地域外のお金をより多く獲得しつつ、市民の地元商店における消費活動を促進し、地域内のお金を地域内で巡回させる地域内循環型経済を目指す必要があります。

（第二次出水総合計画より抜粋）

2.3.2 第2次出水市まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和5年3月改定）

市の基本目標（P. 3）

国の基本目標等を参考に、第1次総合戦略の効果検証の結果を踏まえて、10年後・20年後の「住みたいまち出水市」を築くための基本目標を以下のとおり設定しました。

基本目標 1	“攻め”と“守り”の両面から地域産業の発展を支援する
基本目標 2	若者の妊娠・出産・子育てを切れ目なく支援する
基本目標 3	地域資源を有効活用して持続可能なまちの空間を形成する
基本目標 4	地域内外の絆・つながりを強化し“住みたいまち・行きたいまち”を創造する
横断的な目標 1	S D G s を踏まえた地方創生の推進
横断的な目標 2	S o c i e t y 5.0 の積極的導入による地方創生の推進

“行きたいまち”の創造（P. 34）

③ 地域活性化施設（道の駅）の整備

県境に位置する地理的特性と、南九州西回り自動車道から直接アクセスできる利便性を活かし、**地域の魅力を県内外の高速道路利用者に発信できる広域的な地方創生拠点や防災・防疫拠点となる道の駅を整備**します。

<具体的な事業>

●地域活性化施設整備事業

南九州西回り自動車道の整備に合わせ、本線から直接アクセスできる「道の駅」を整備します。周辺自治体も含めた広域的な情報発信・観光交流・地域移住定住促進・交通結節・産業振興機能を有した地方創生拠点とすることで、地域経済全体に開通効果の波及を狙います。

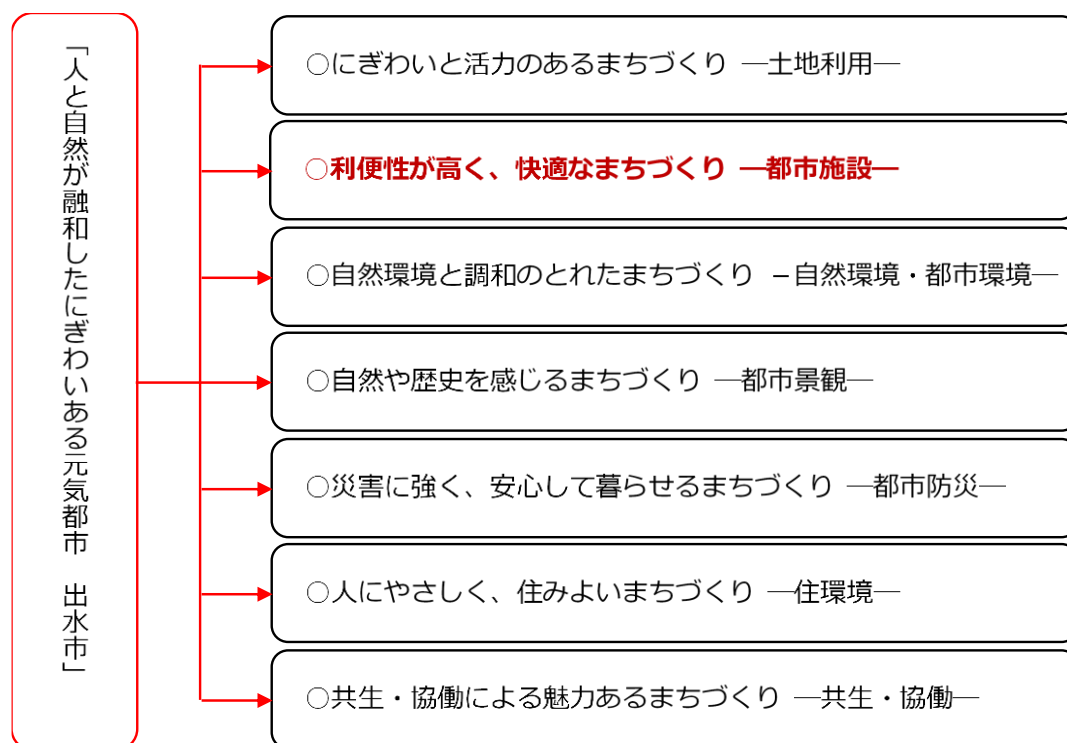
また、**大規模災害や家畜伝染病が発生した際の広域的な防災・防疫拠点として、防災機能の強化を図り、防災道の駅の認定を目指します。**

（第2次出水市まち・ひと・しごと創生総合戦略より抜粋）

2.3.3 出水市都市計画マスタープラン（平成 25 年 3 月）

出水市都市計画マスタープランでは、今回検討する「道の駅」に関連する箇所は以下のように定めている。

まちづくりの基本目標（P. 33）



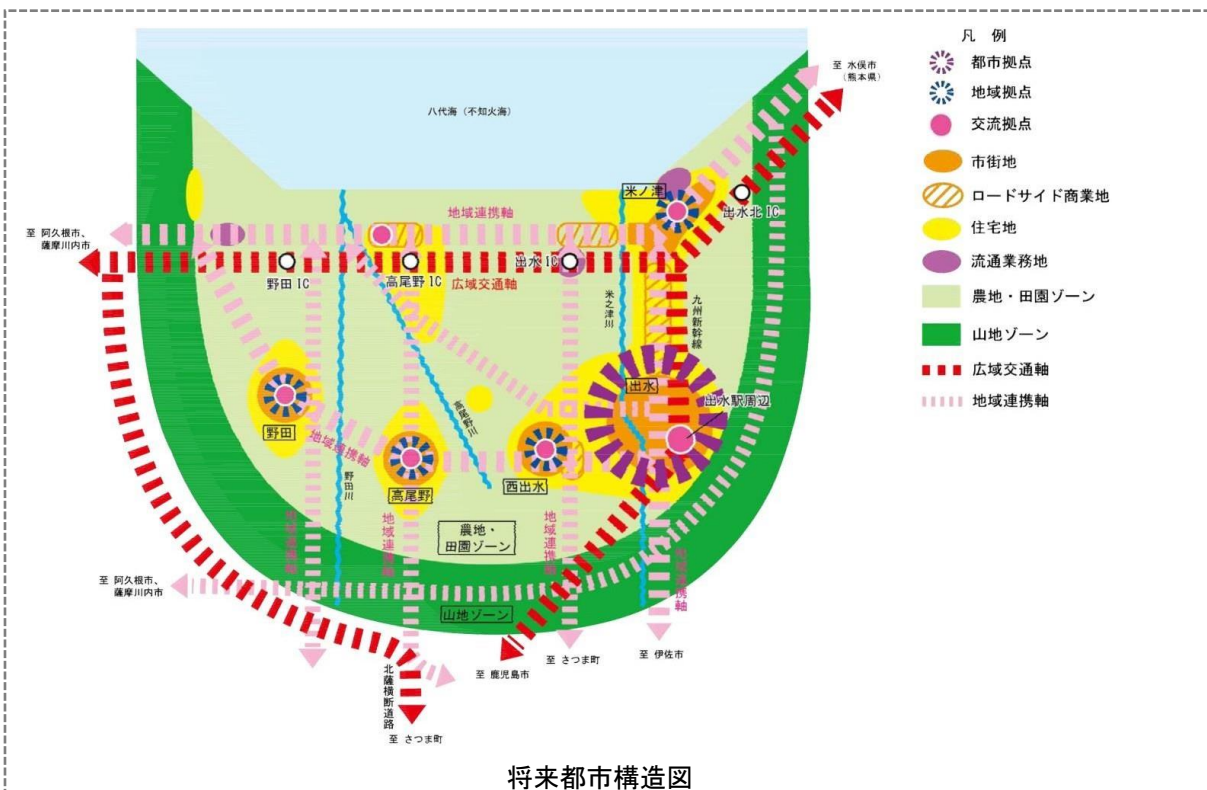
利便性が高く、快適なまちづくり —都市施設—（P. 34）

南九州西回り自動車道や北横断道路などの高速交通体系の整備により高まるポテンシャルを効果的に活用するため、**IC 周辺の土地利用方針を明確化し、積極的な企業誘致や各種産業の活性化を支援**することで定住人口を増進させ、都市活力の再生を図り、「利便性が高く、快適なまちづくり」を目指します。

将来の都市構造（P. 55）

将来の都市構造において、南九州西回り自動車道は広域交通軸として位置付けられ、**本市と近隣市町や他県をつなぐ広域交流の大動脈として観光や物流の強化を促進**します。

- 九州新幹線や南九州西回り自動車道などの新たな広域交通軸を基軸に、都市の骨格を形成します。
- 広域交通軸の機能を補完するとともに、都市拠点への集散や拠点間の機能的連携により市域が一体となった発展を目指す地域連携軸の構築を進めます。**
- 市街地周辺は、市街化する区域と保全する区域の明確化を図り、本市の特性の一つである貴重な農地や自然を保全し、人と自然が融和したにぎわいある元気都市づくりを目指します。



都市施設の整備方針（P. 68）

まちづくりの基本目標に掲げた「利便性が高く、快適なまちづくり」に向け、将来都市構造の達成を目指すため、主な都市施設の方針を以下のように位置付けます。

なお、道路に関しては、都市施設のなかでも特に生活に密着したものであり、**利便性の高い都市環境の形成を図るには、それぞれの地域の特性に合った整備を行うとともに地域間の連携強化を図ることができる道路整備が必要です。**

また、**高速交通体系と一体化した道づくりを進め、高速交通網の開通効果を利用した積極的な企業誘致により雇用を確保するとともに、各種産業の活性化を支援**することで定住人口の増進による都市活力の再生を図り、利便性の高いまちづくりを推進します。

都市基盤施設を活用した産業振興（P. 71）

南九州西回り自動道のサービスエリア又はパーキングエリアの設置を検討し、休憩施設内における**郷土料理の提供や特産品の販売などの地元PR**により、地域振興の増進を図ります。

また、高速交通網との連携を強化する市内幹線道路の整備により、開通効果を波及させ、企業誘致による雇用の確保や特産品のブランド化など全国的なPR活動を推進し、各産業の振興を図ります。

（出水市都市計画マスタープランより抜粋）

地域の将来構造（P. 138）

地域構造		場所	
ゾーン	観光・交流ゾーン	観光交流拠点	・ 南九州西回り自動車道 ・ SA又はPA ・ 米ノ津駅 ・ 米之津港

道路・交通施設の整備方針（P. 142）

項目	方針	施策
都市計画道路	・ 長期未着手の都市計画道路については、存続、変更及び廃止の具体的な見直しの方針を明らかにする。 ・ 南九州西回り自動車道の整備は、周辺環境や景観に配慮し、地域分断や障壁とならないよう、国との協議を進める。	・ 廃止を含めた見直し (都) 駅前線 (都) 臨海線 (都) 平松線 ・ 南九州西回り自動車道と交差する道路や水利の構造について検討
自動車専用道路	・ 南九州西回り自動車道の開通効果を観光や産業振興に活かす。 ・ 南九州西回り自動車道のサービスエリア又はパーキングエリアの設置について検討し、観光振興等を促進する。	・ 南九州西回り自動車道の整備促進（米ノ津地域区間） ・ サービスエリア又はパーキングエリア設置について国へ要望

（出水市都市計画マスタープランより抜粋）

2.3.4 出水市地域防災計画（令和5年3月）

出水市地域防災計画では、今回検討する「道の駅」に関連する箇所は以下のように定めている。

災害発生時等に備えた防災拠点の整備（P.18）

本市は、平成19年6月に「鹿児島県及び県内市町村間の災害時相互応援協定」を締結している。本協定に基づき、大規模災害時には本市のみならず県内自治体の被災者を一時収容できる広域連携施設が必要であることから、出水市総合運動公園を「防災公園」と位置付け、「地域防災拠点」として全天候対応施設等を整備する。

また、本市は県境に位置していることから、今後、整備を予定している南九州道西回り自動車道に直結する「道の駅」を、広域の「防災・防疫拠点」として位置付け、その機能強化に努める。

なお、当該道の駅は、川内原子力発電所から30km以上離れた緊急時防護措置準備区域（UPZ）圏外に設置し、万一の原発事故の際の利用も想定する。

(1)大規模災害発生時の拠点としての役割

- ア 消防・自衛隊等の救援部隊等の拠点
- イ 救援部隊等の一次集合場所（燃料給油、物資補給点、編成完結）
- ウ 物流拠点（プッシュ型支援物資の集積・配分場所）
- エ 炊出し、入浴、給水拠点
- オ 災害廃棄物処理用重機置き場

(2)上記以外の災害発生時の役割

- ア 車中泊による避難場所（附帯設備として水、電源、照明設備が必要）
- イ 物流拠点（プッシュ型支援物資の集積・配分場所）
- ウ 原発事故発生時の 避難退域時検査場所 候補地
- エ 家畜の伝染病発生時の 車両消毒場所 候補地

（出水市地域防災計画より抜粋）

2.3.5 出水市地域防災計画 原子力対策災害編（令和5年3月）

本市の市域の約半分は、九州電力柳川内原子力発電所から半径 30km の範囲にある緊急時防護措置を準備する区域（UPZ）に含まれているが、本道の駅はUPZの圏外に位置していることから、万が一の原発事故の際も防災拠点としての利用が可能となっている。



図 2-4 緊急時防護措置基準区域 (UPZ) の範囲

※UPZ（Urgent Protective action planning Zone）とは、確率的影響のリスクを低減させるため、緊急事態区分及び環境において計測可能な値で評価する防護措置基準に基づき、緊急時防護措置を準備する区域であり、原子力施設からおおむね半径5～30kmの範囲となっている。

2.4.1 都市計画関係

南九州西回り自動車道



図 2-5 法規制指定状況（都市計画関係）

2.4.2 法規制指定状況（農政関係）

本道の駅建設予定地及びその周辺は、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る。



図 2-6 法規制指定状況（農政関係）

2.4.3 法規制指定状況（自然災害関係）

本道の駅建設予定地東側に土石流危険箇所（危険区域）、北側に土石流危険箇所（危険区域）、土石流危険箇所（溪流区域）及び土石流警戒区域があるが、東側については間に九州新幹線の法面補強工事が施されており、北側については約 250m 以上離れているため、建設予定地への災害発生の可能性は少ないと考えられる。



図 2-7 法規制指定状況（自然災害関係）

2.4.4 埋蔵文化財の状況

本道の駅の建設予定地南側には加紫久利山遺跡（219）、東側には野間原遺跡（212）があるが、建設予定地は埋蔵文化財包蔵地外である。

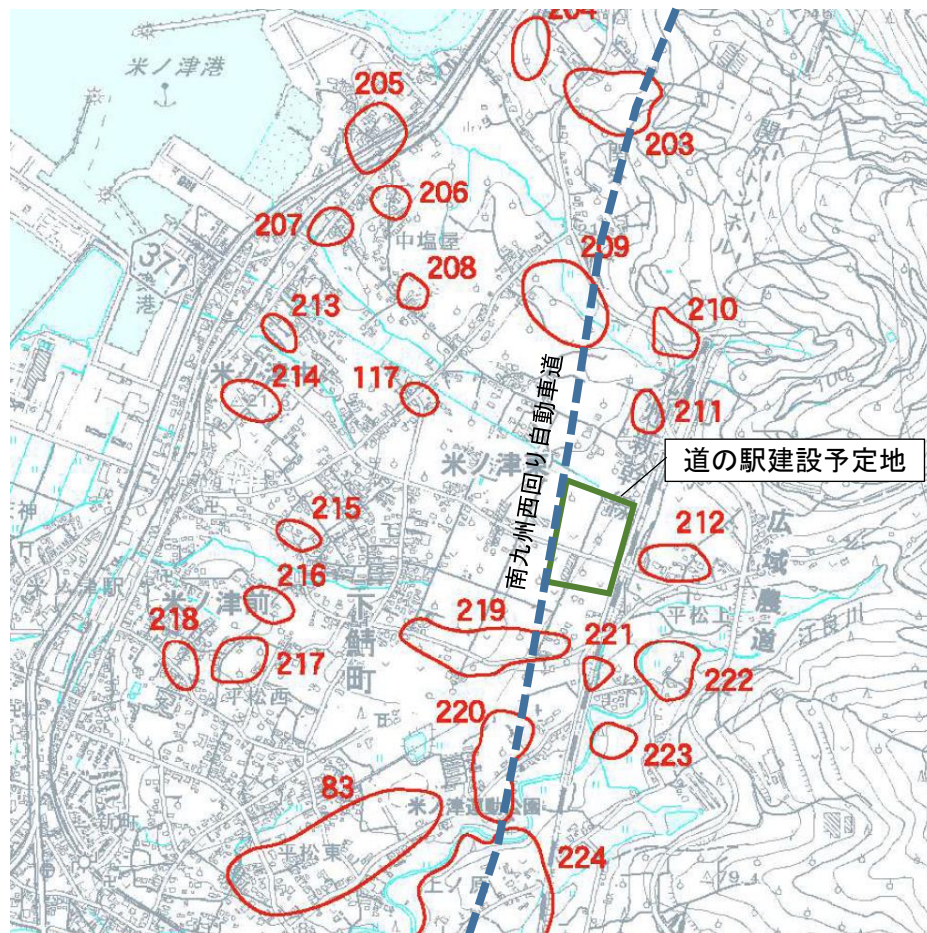


図 2-8 遺跡分布図

2.5.1 道路

また、出水市街地からのアクセス向上のため、市道平松東上線及び市道六月田野間ノ関線の拡幅も行われている。

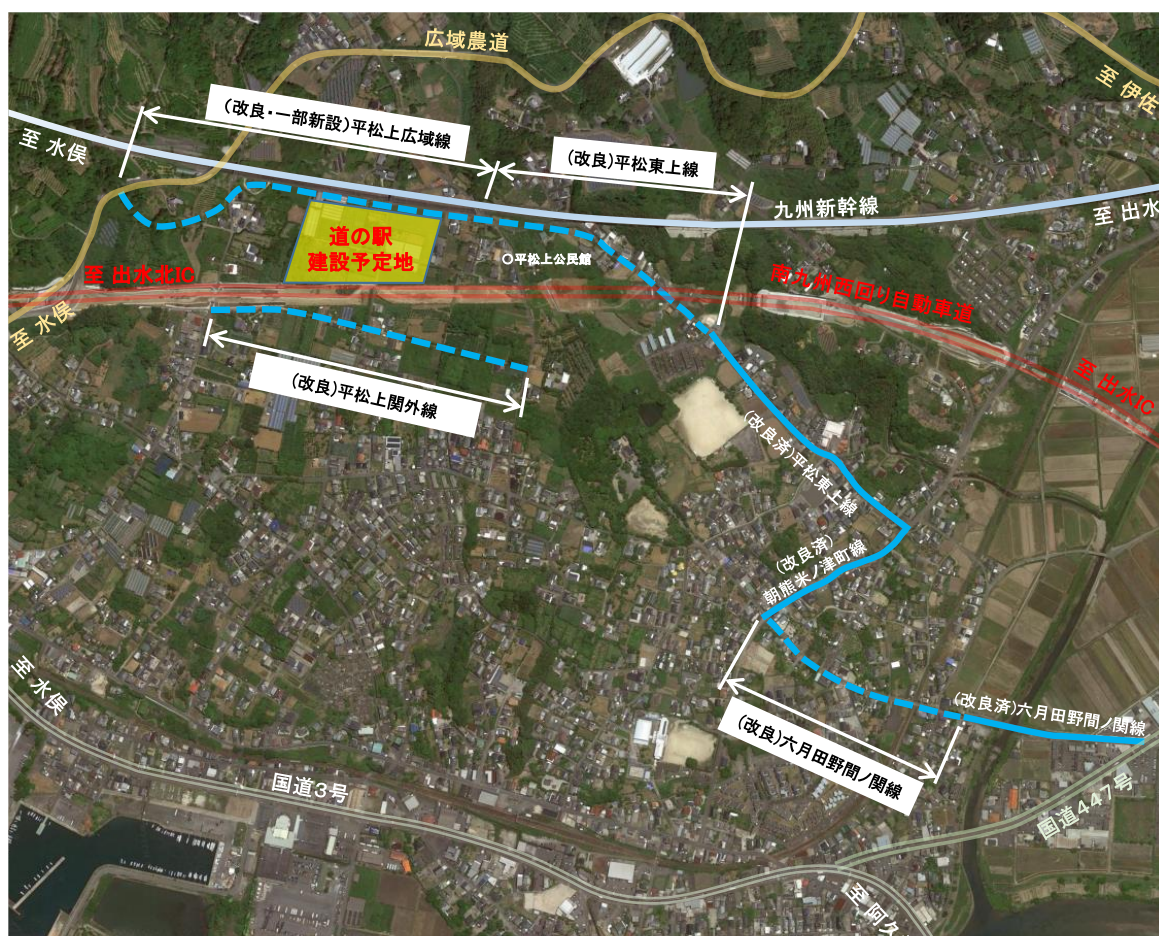


図 2-9 アクセス道路等の改良計画

2.5.2 上下水道施設

上水道については、本道の駅の整備にあたり、建設予定地にかかる市道米ノ津中平松上線の水道管を廃止し、市道平松上関外線及び付替里道に水道管を布設替する予定である。

なお、本道の駅の建設予定地は下水道区域外であるが、近隣に下水道区域がある（市道中塩屋平松上線から約 200m）ことから、汚水処理については今後関係部署と協議する。

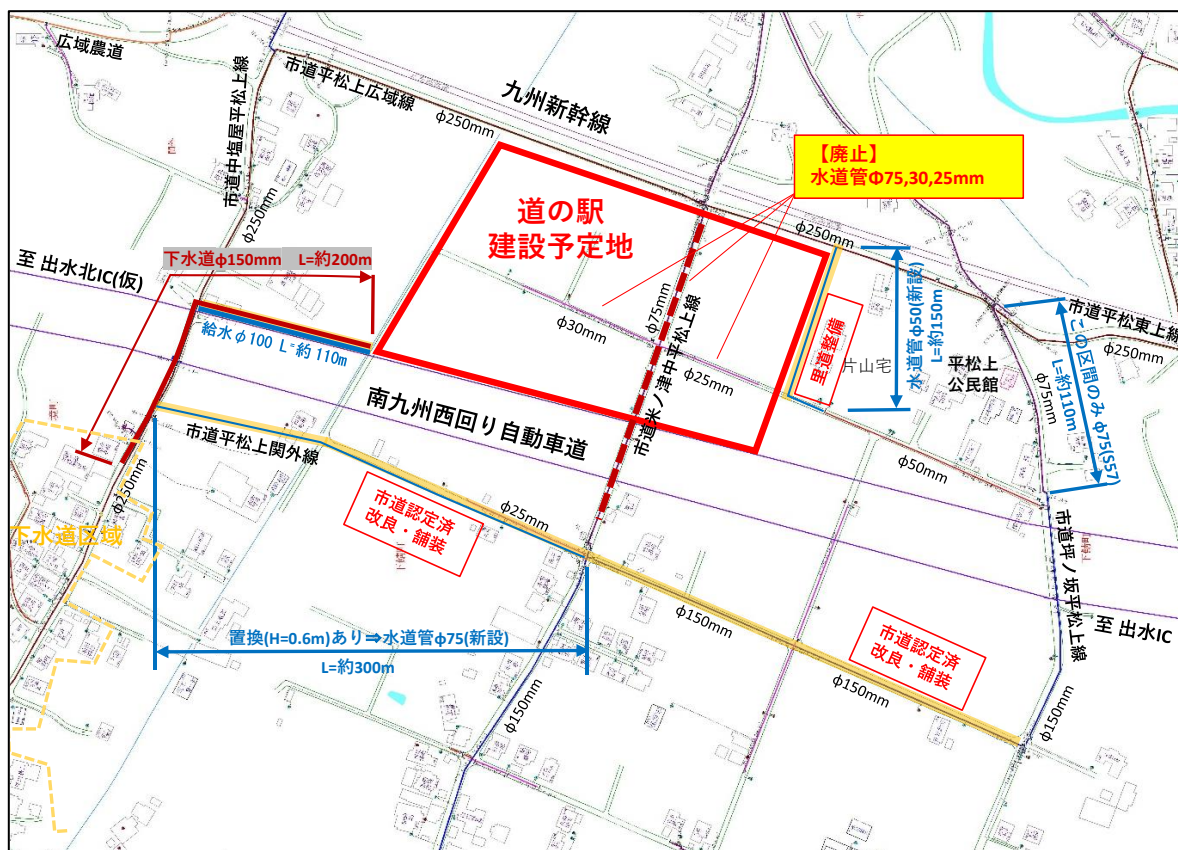


図 2-10 上下水道の敷設案

2.5.3 電力供給施設

電力及び通信については、電力事業者、通信事業者との協議の結果、本道の駅の建設予定地内の電柱は撤去し、建設予定地北側から高圧で引き込むこととし、敷地内に受変電設備（キュービクル）を設置して変圧後、各施設へ配電することとしている。

また、太陽光発電装置による発電・売電や停電時の非常用自家発電装置についても導入を予定している。

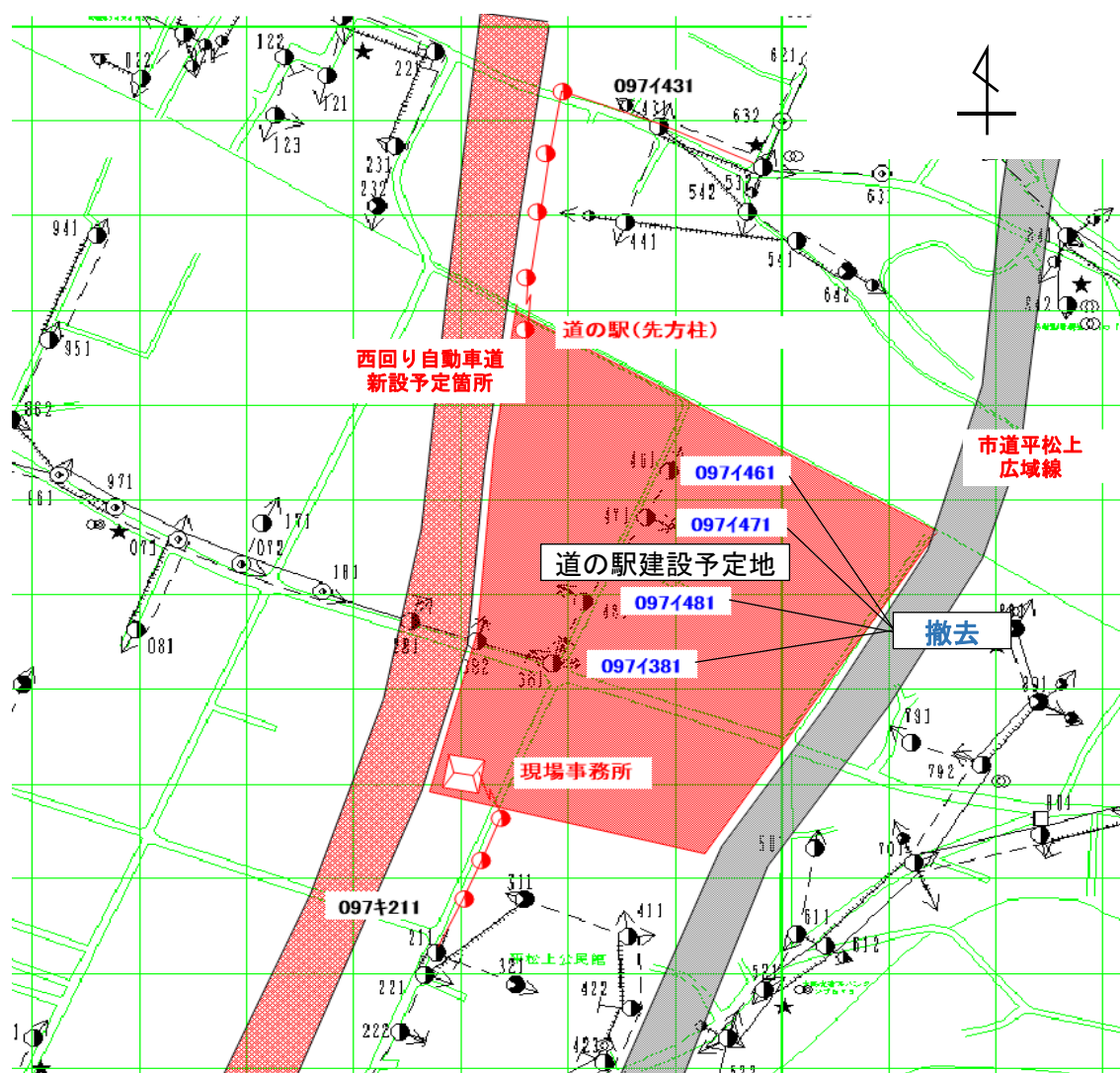


図 2-11 電柱の新設計画案

2.5.4 ガス供給施設

本道の駅へのガス供給は、プロパンガスによる集中方式により、各施設へ供給する。

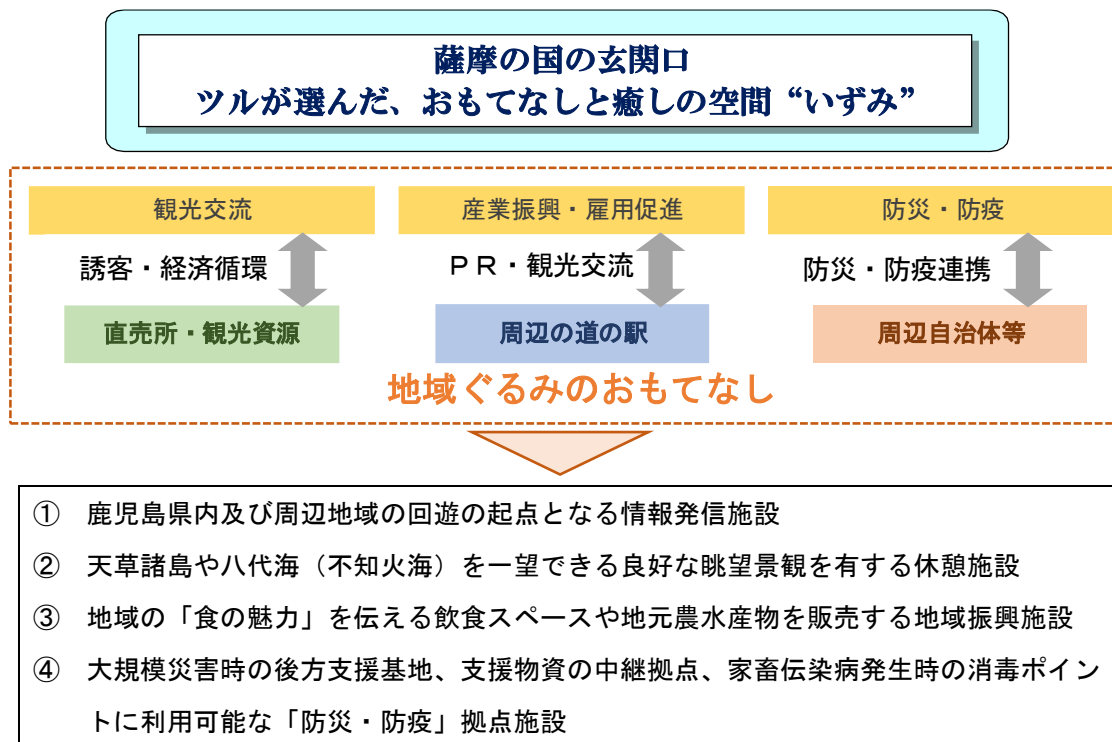
2.5.5 通信等施設

通信等環境については、インバウンド観光客のニーズが高い無料の無線LAN（Wi-Fi）や災害時に有効な衛星通信設備の導入を検討する。

第 3 章 本事業の基本方針

3.1 事業コンセプト

第 2 章に記載した上位計画及び本道の駅の基本構想、基本計画で設定した整備コンセプトを基に、周辺自治体との連携や災害時の対応等を加味し、事業コンセプトを以下のとおり設定する。



3.2 基本方針

本事業の事業コンセプトを実現するために「観光交流」、「交通結節」、「産業振興」、「防災・防疫」に焦点を当て、基本方針を以下のとおり設定する。この基本方針を踏まえ、施設機能等を整理するものとする。

観光交流	県境に位置する地理的特性を活かした広域的な観光情報の発信と、地域との継続的な関わりが生まれるイベントや交流体験情報の発信により関係人口を創出する観光交流拠点
交通結節	高速バス、路線バス、コミュニティバス及び観光周遊バス等の乗り継ぎが可能な交通結節点
産業振興	周辺自治体を含めた多様な特産品や地元ブランドを活用した地場産品を販売する産業振興拠点
防災・防疫	大規模災害や家畜伝染病発生時等に広域的に連携して対応する防災・防疫拠点

3.3 施設機能等の整理及び施設規模の検討

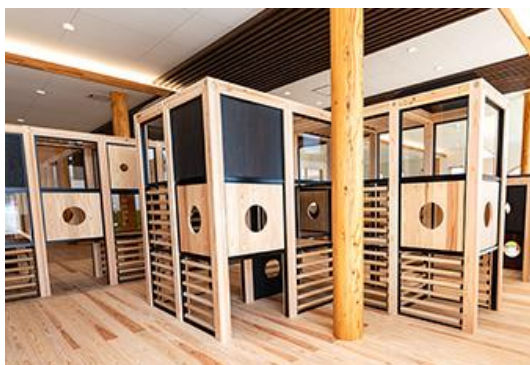
3.3.1 追加導入機能の検討

基本計画時に設定している道の駅の導入機能及び基本方針を踏まえ、追加する導入機能の候補について、先進地事例を以下のとおり整理する。

表 3-1 追加導入機能の事例と期待される効果

導入機能	事例	期待される効果
屋内遊具施設	- 道の駅「るもい」（北海道留萌市） - 道の駅「ふくしま」（福島県福島市） - 道の駅「西条のん太の酒蔵」（広島県東広島市）	道の駅を目的地化する集客機能の強化につながる可能性がある。
加工施設	- 道の駅「みのりの郷東金」（千葉県東金市） - 道の駅「京丹波味夢の里」（京都府京丹波町）	運営する団体がいれば導入可能
交流施設 (屋内イベントスペース)	- 道の駅「ながおか花火館」（新潟県長岡市） - 道の駅「都城 NiQLL」（宮崎県都城市）	屋内イベントスペースとしての活用や災害時の避難場所としての活用が期待できる。
キッズスペース	- 道の駅「きなんせ」（鳥取県岩美町） - 道の駅「赤来高原」（島根県飯南町） ※道の駅「きなんせ」では、可動式の授乳室「m a m a r o（ママロ）」を導入	屋内遊具施設との連携が可能で災害時の活用も期待できる。
シャワールーム	- 道の駅「あつみ」（山形県鶴岡市） - 道の駅「ふくしま」（福島県福島市） - 道の駅「越前おおの 荒島の郷」（福井県大野市） ※道の駅「越前おおの 荒島の郷」では、登山やサイクリング利用者を対象として位置付けられている。 - 道の駅「北川はゆま」（宮崎県延岡市）	近隣の山をトレッキングする人の利用や災害時の活用が期待できる。

■ 屋内遊具施設



出典：道の駅「ふくしま」HP

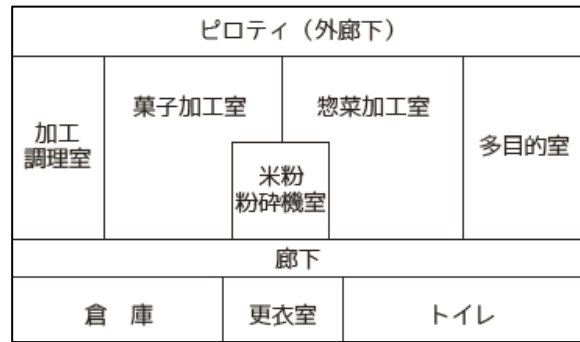


出典：道の駅「西条のん太の酒蔵」HP

■ 加工所



出典：道の駅「京丹波味夢の里」HP



出典：道の駅「みのりの郷東金」 東金市HP



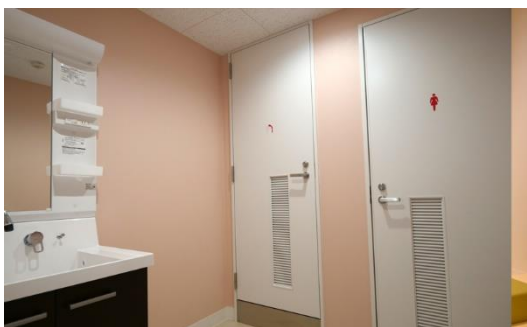
出典：道の駅「ながおか花火館」HP

■ キッズスペース



出典：道の駅「きなんせ」 岩美町HP

■ シャワールーム



出典：道の駅「越前おおの 荒島の郷」HP

3.3.2 導入機能等の整理

基本計画時に設定している道の駅の導入機能及び、「3.3.1 追加導入機能の検討」で整理した施設内容等を踏まえ、導入機能を以下のとおり示す。

なお、この施設内容を基に、導入機能の施設規模の検討を行うものとする。

表 3-2 導入機能一覧

導入機能		平常時	有事対応		
			大規模災害	原発事故	家畜伝染病
情報発信機能	情報発信コーナー	ビジターセンター（観光総合窓口）、無線LAN(Wi-Fi)アクセススポット、道路情報案内（災害情報案内）、地域情報案内	無線LAN(Wi-Fi)アクセススポット、道路情報案内（災害情報案内）		
	休憩所	休憩スペース、外部テラス、おむつのばら売り販売、シャワールーム			
休憩機能	駐車場（高速道路側）	小型車（身障者用(妊婦向け3台含む)）、大型車（高速バス含む）、バイク（上下線）、EV用スペース	車両駐車、支援物資車両、自衛隊の宿営	消毒ポイント(車両消毒槽・シャワー装置)	
	駐車場（一般道路側）	小型車（身障者用（妊婦向け含む）、タクシー）、大型車（コミュニティバス、観光周遊バス含む）、バイク・自転車置き場、従業員駐車場（うち物販搬入用駐車場）	車両駐車	—	—
	屋外トイレ	男子トイレ（小・大）、女子トイレ、バリアフリートイレ（オストメイト対応）、その他（着替え台、ベビーベッド、パウダールーム）	※災害時は、防災トイレを使用		
地域連携機能	販売施設	農水産物販売、土産販売、特産品販売	避難場所		—
	飲食施設	カフェ軽食（テラス）、レストラン（郷土料理の提供）、厨房+バックヤード			
	展望所	展望デッキ	—	—	—
	キッズスペース	授乳室、キッズスペース、ベビーコーナー（24時間利用可能）、子ども用トイレ、屋内遊具広場	母子ルーム		
	交流施設	多目的室	避難場所		
	多目的広場	イベント広場（屋根付き広場） コミュニティ広場	軒下や広場で炊き出し、物資配布、消防・自衛隊の後方支援基地や救援・救護の活動拠点・自衛隊の宿営		— —

導入機能		平常時	有事対応		
			大規模災害	原発事故	家畜伝染病
防災・防疫機能	防災機能	—	防災トイレ（貯留槽含む）、 防災備蓄倉庫、非常用自家発電装置、 衛星通信設備、かまどベンチ、 貯水タンク、防災井戸		
			—	避難退域時 検査及び簡 易除染場所	—
	防疫機能	—	—	—	消毒ポイント
環境保全機能	再生可能 エネルギー等 の活用	太陽光発電装置、E V 充電施設、 街路樹、植栽帯	—	—	—

追加導入機能（案）は、以下のとおりとする。

追加導入機能 （案） ※独自提案施設 とする予定	自動販売機 加工施設 キッチンスタジオ ランナーズステーション （トレッキングする人へのサービス機能） R V パーク	—
-----------------------------------	--	---

3.3.3 施設規模の検討

追加導入機能規模について、前節で整理した導入機能規模を再整理した。なお、「-」は事業者提案によるものとする。

表 3-3 導入機能規模

区 分	項 目	設定値	単位	台数等	単位	根拠・出典
駐車場（高速道路側）	小型車（身障者用各3台（妊婦向け含む）） （上り線・下り線各71台）	2,840	m ²	142	台	基本計画(P.47)より「休憩施設設計要領」
	大型車（セミトレーラー各2台） （上り線・下り線各16台）	3,820	m ²	32	台	基本計画(P.47)より「休憩施設設計要領」
	バイク置場（40 m ² ×2） （上り線・下り線各8台）	80	m ²	16	台	台数：道の駅「伊豆ゲートウェイ函南」より 面積：「自治体の二輪車駐車場事例集 2021」
	E V （上り線・下り線各2台）	90	m ²	4	台	台数：S A・P A（九州地方）より上り下り線含める 面積：1台当たりの面積は小型車（高速道路側）と同様に設定
	上り線側駐車場	10,900	m ²	-	-	モデルプランより面積抽出（小数点は切り捨て）
	下り線側駐車場	7,330	m ²	-	-	モデルプランより面積抽出（小数点は切り捨て）
	駐車場面積計	18,230	m ²	-	-	
駐車場（一般道路側）	小型車（身障者用2台（妊婦向け含む））	1,640	m ²	82	台	台数：大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針（77台）と計画交通量（5台）より
	大型車 （コミュニティバス、観光周遊バス含む）	710	m ²	5	台	計画交通量：2台（近隣の小学校等の遠足や団体客利用：3台）計5台
	バイク置場	40	m ²	8	台	台数：道の駅「伊豆ゲートウェイ函南」より 面積：「自治体の二輪車駐車場事例集 2021」
	自転車置場	-	m ²	-	台	-
	従業員・物販搬入用駐車場	400	m ²	20	台	地域振興施設面積当たりの設置されている従業員 駐車台数比率の平均値（21.7台≒20台）
	駐車場面積	7,230	m ²	-	-	モデルプランより面積抽出（小数点は切り捨て）

区 分		項 目	設定値	単位	台数等	単位	根拠・出典
情報発信・休憩施設		情報発信コーナー・休憩スペース	210	m ²	-	-	基本計画(P.51)より 「設計要領第六集建築施設編」
		シャワールーム（男）	15	m ²	3	基	設置数：SA、PA(NEXCO西日本)の駐車場台数 当たりのシャワールーム数の比率の平均値より 面積：他事例 脱衣スペース、シャワーユニット含む
		シャワールーム（女）	5	m ²	1	基	設置数：SA、PA(NEXCO西日本)の駐車場台数 当たりのシャワールーム数の比率の平均値より 面積：他事例 脱衣スペース、シャワーユニット含む
		小 計	230	m ²	-	-	
屋外トイレ		男子トイレ（小・大）	240	m ²	(8・6)	基	基本計画(P.50)より 「設計要領第六集 建築施設編（H29.7）」
		女子トイレ			25	基	
		バリアフリースイレ（オスメイト対応）			1	基	
		その他（着替え台、ベビーベッド、パウダールーム）			-	-	
		小 計	240	m ²	-	-	
地域振興施設	販売施設	農水産物販売施設	490	m ²	-	-	「農産物直売所の経済分析（農林水産政策研究第16号2009）」の「1直売所の経営規模指標」より面積想定 なお、農産物販売施設の年間売上を3～5億円とした場合の施設面積を使用
		土産販売施設	230	m ²	-	-	基本計画(P.52)より 「設計要領第六集 建築施設編」
		特産品販売施設			-	-	
	トイレ	男子トイレ（小・大）	50	m ²	-	-	男：2・2、女：4、バリアフリースイレ：1を想定
		女子トイレ			-	-	
		バリアフリースイレ（オスメイト対応）			-	-	

区 分		項 目	設定値	単位	台数等	単位	根拠・出典
地域振興施設	飲食施設	カフェ軽食（テラス）	140	m ²	-	-	基本計画(P. 78) 平面図
		レストラン（郷土料理の提供）	230	m ²	-	-	基本計画(P. 54) より 「設計要領第六集 建築施設編」
		厨房+バックヤード （販売施設のバックヤードも兼ねる）	460	m ²	-	-	
	展望所	展望デッキ	310	m ²	-	-	基本計画平面図より面積算定
	キッズスペース	授乳室	150	m ²	-	-	先進事例の面積を参考 （道の駅「都城 NiQLL」200 m ² +道の駅「たのうらら」 95.52 m ² ）÷ 2 ≒ 150 m ²
		キッズスペース					
		ベビーコーナー（24 時間利用可能）					
		子ども用トイレ					
		屋内遊具広場					
	交流施設	多目的室	150	m ²	-	-	「建築資料集成 空間単位Ⅱ（日本建築学会編）」100 人利用を想定
	電気施設	電気室	50	m ²	-	-	-
		小 計	2,260	m ²	-	-	展望デッキを含まない床面積：1,950 m ²
	屋根付き広場 ・ 屋根付き通路	屋根（屋根付き広場部分）	400	m ²	-	-	モデルプランより
		屋根（身障者用駐車場部分 高速道路側） × 2	130	m ²	-	-	モデルプランより
		屋根（身障者用駐車場部分 一般道路側） × 1	50	m ²	-	-	モデルプランより
		屋根（身障者用駐車場部分 通路）	450	m ²	-	-	モデルプランより
		小 計	1,030	m ²	-	-	

区 分	項 目	設定値	単位	台数等	単位	根拠・出典
多目的広場	イベント広場（屋根付き広場） コミュニティ広場 自専道区域内	4,150	m ²	-	-	モデルプランより
	イベント広場（屋根付き広場） コミュニティ広場 自専道区域外	3,650	m ²	-	-	モデルプランより
	小 計	7,800	m ²			
防災機能	防災トイレ（貯留槽含む）	-	-	6	基	モデルプランより
	防災備蓄倉庫	100	m ²	1	棟	防災道の駅事例より
	非常用自家発電装置（100kVA）	6	m ²	1	基	幅 4.3m、奥行き 1.4m、高さ 2.4m 事業者見積より
	衛生通信設備	-	-	-	-	防災道の駅事例より
	かまどベンチ	-	-	10	基	基本計画より
	貯水タンク	25	m ²	40	t	防災道の駅事例より
	防災井戸	-	-	-	-	防災道の駅事例より
	避難退域時検査場所	-	-	-	-	基本計画より
	簡易除染場所	-	-	-	-	基本計画より
再生可能エネルギー等 の活用	E V 充電施設 上り線側・下り線側各 2 基	-	-	4	基	鹿児島県内の道の駅より （か所＝道の駅数） 1 基設置：12 か所 2 基設置：2 か所
	植栽帯	1,100	m ²	-	-	-
	太陽光発電装置	-	-	1	基	-

区 分	項 目	設定値	単位	台数等	単位	根拠・出典
追加導入機能（案）	自動販売機	-	-	-	-	-
	加工施設	-	-	-	-	
	キッチンスタジオ	-	-	-	-	
	ランナーズステーション （トレッキングする人のサービス機能）	-	-	-	-	
	R Vパーク	-	-	-	-	

3.4 モデルプランの検討

3.4.1 モデルプラン案の比較検討

高速道路駐車場については、本線とランプとの接続を考慮し、「出水市 地域活性化施設「道の駅」基本計画」において検討されたものをベースとするため、今回の検討では、主に地域振興施設、一般道路駐車場、多目的広場等の施設配置について、以下の4つのモデルプラン案を作成した上で、比較検討を行うものとする。

(1) A案：基本計画修正案

基本計画時の案をベースとし、各駐車場から地域振興施設が視認できるよう、地域振興施設と屋外トイレを屋根付き広場で繋いだ案

(2) B案：一体型広場案

地域振興施設を一般道路駐車場側に配置し、地域振興施設と屋外トイレ、身障者駐車場を屋根付き広場で繋いだ案

(3) C案：施設アクセス重視案

全ての機能を集約配置し、一般道路駐車場の配置を変更することで、各駐車場からのアクセスを重視した案

(4) D案：バランス案

屋外トイレを全ての駐車場からアクセスしやすい位置に配置し、一般道路側と高速道路側の利用者を建物で区分する案

なお、バイクの駐車スペースについては、ツーリングのバイク台数（各8台）を確保するため、基本計画時に設定された高速バス停留所の位置を変更している（※現時点では高速バスの運行時期が未定のため）。

また、多目的広場のうち、地域振興施設との利便性を向上させるため、マルシェやイベント等を行うイベント広場については、屋根付きの構造を想定してモデルプランを作成する。

表 3-4 モデルプランの評価項目

項 目		評価の考え方
施設 配置	地域振興施設へのアクセス	各駐車場から地域振興施設へのアクセスを評価
	情報発信施設へのアクセス	各駐車場から情報発信施設へのアクセスを評価
	屋外トイレへのアクセス	各駐車場から屋外トイレへのアクセスを評価
	多目的広場との連携	多目的広場間や地域振興施設との連携の可能性を評価
眺望 視認性	高速道路からの視認性	高速道路から賑わいや施設を視認できるかを評価
	八代海への眺望	展望デッキから八代海や多目的広場への眺望を評価
自専道区域との境界		一般道路駐車場と自専道区域の境界を評価
災害時の連携		一般道路駐車場と高速道路駐車場の災害時の連携を評価
総 括		上記評価内容を総合的に評価

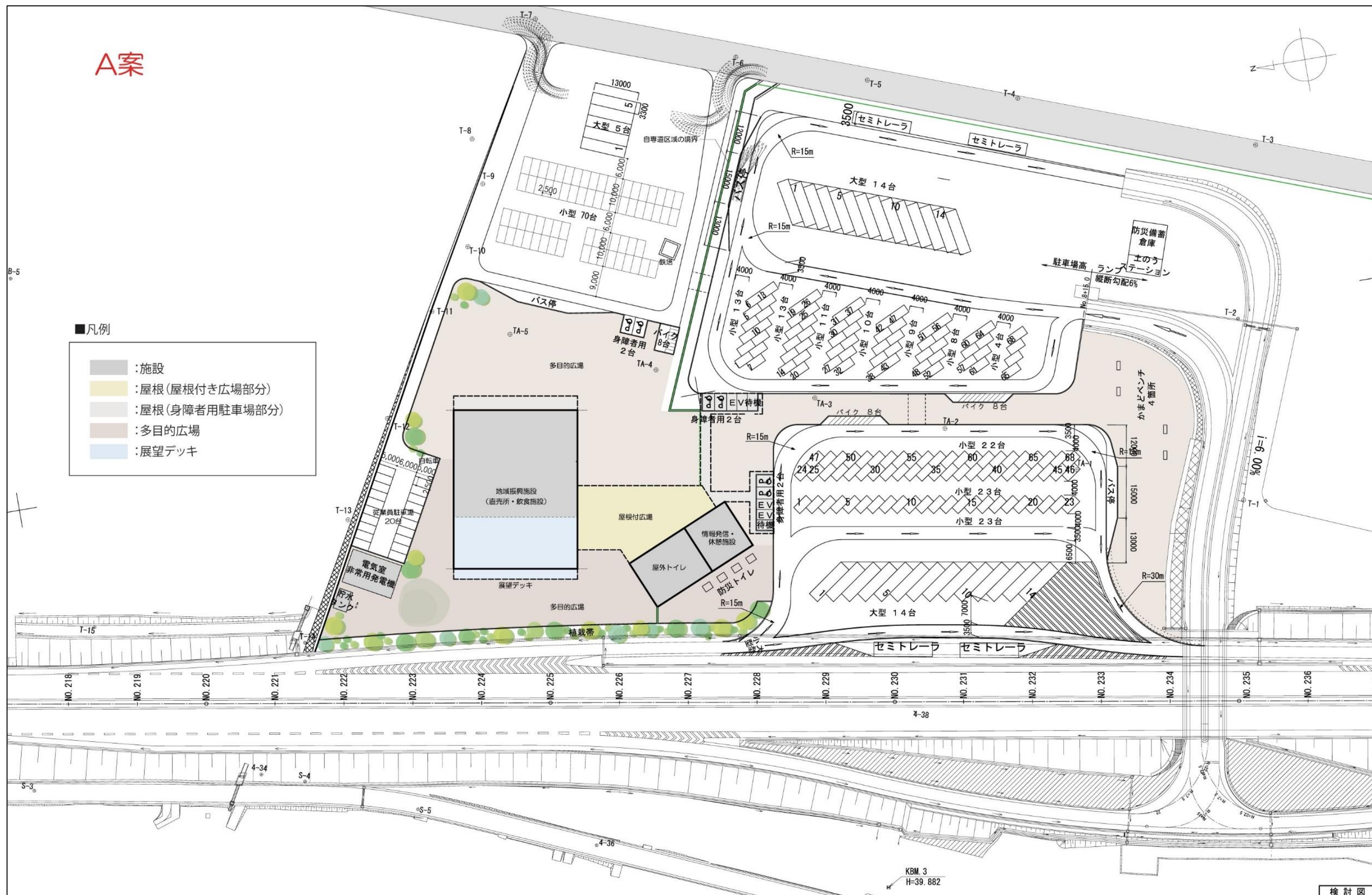


図 3-1 モデルプランA案

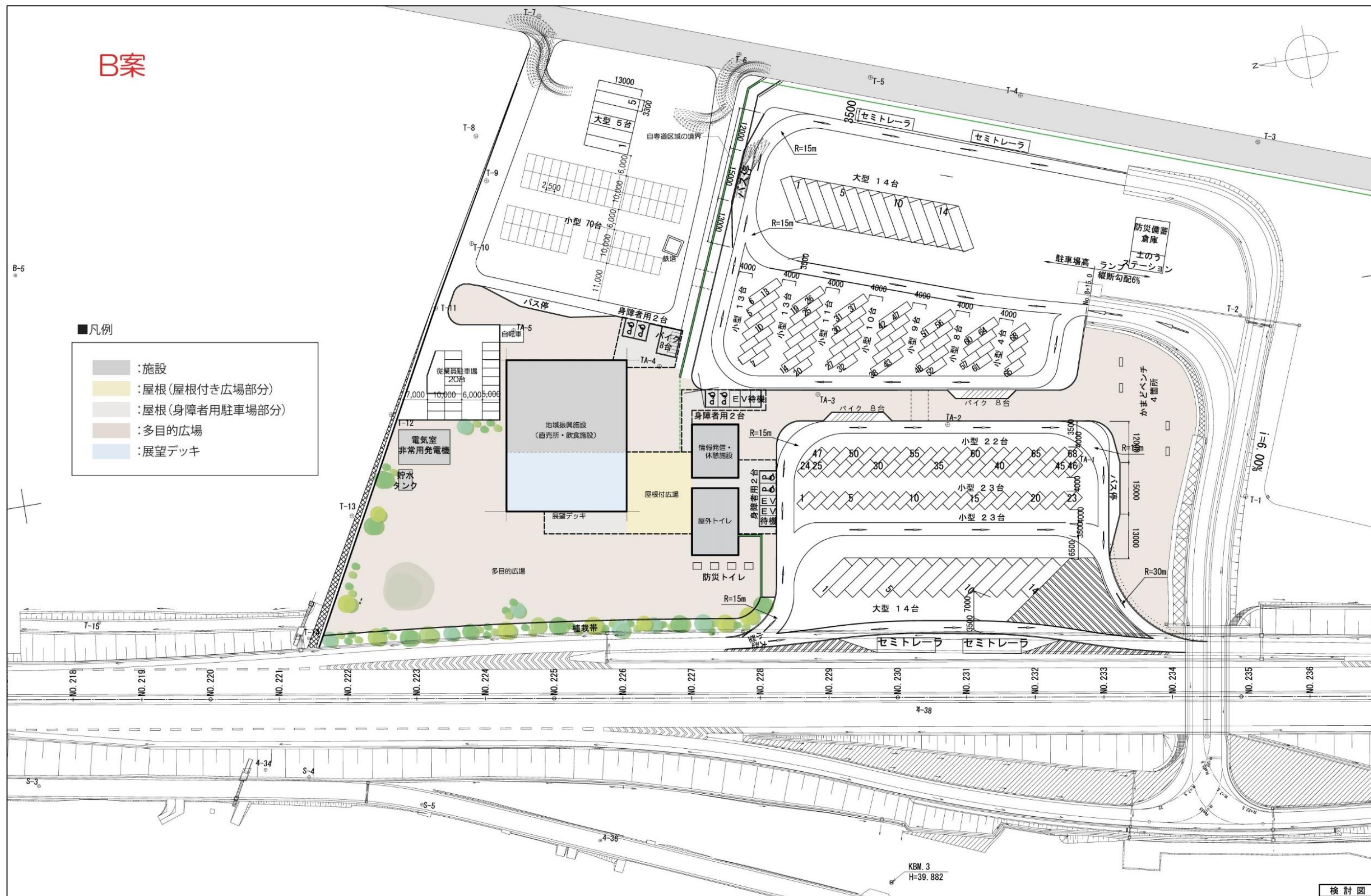


図 3-2 モデルプランB案

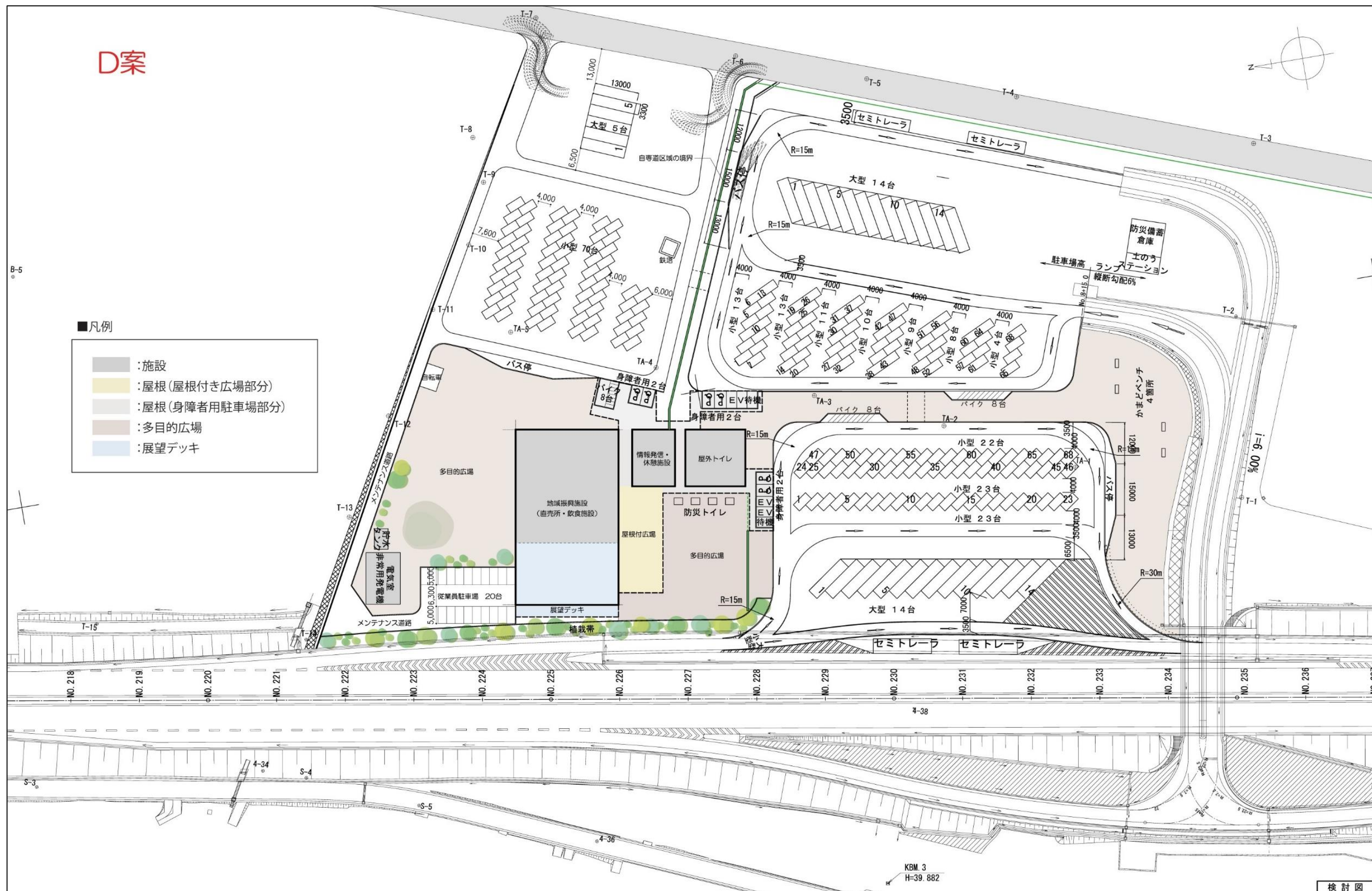
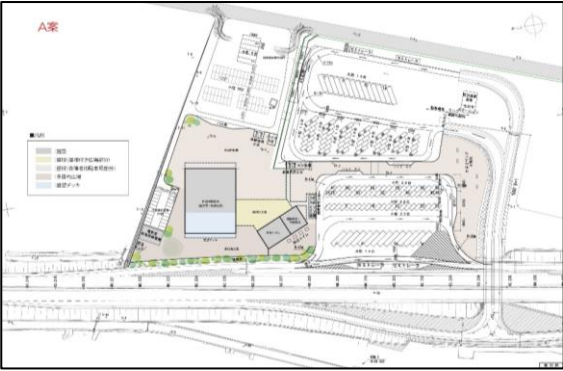
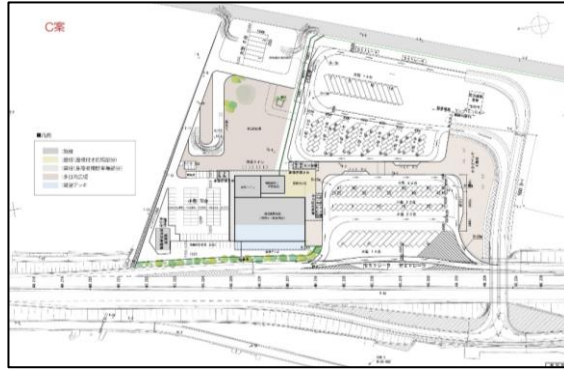
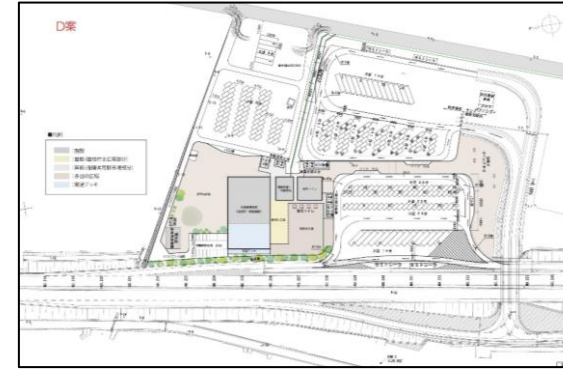


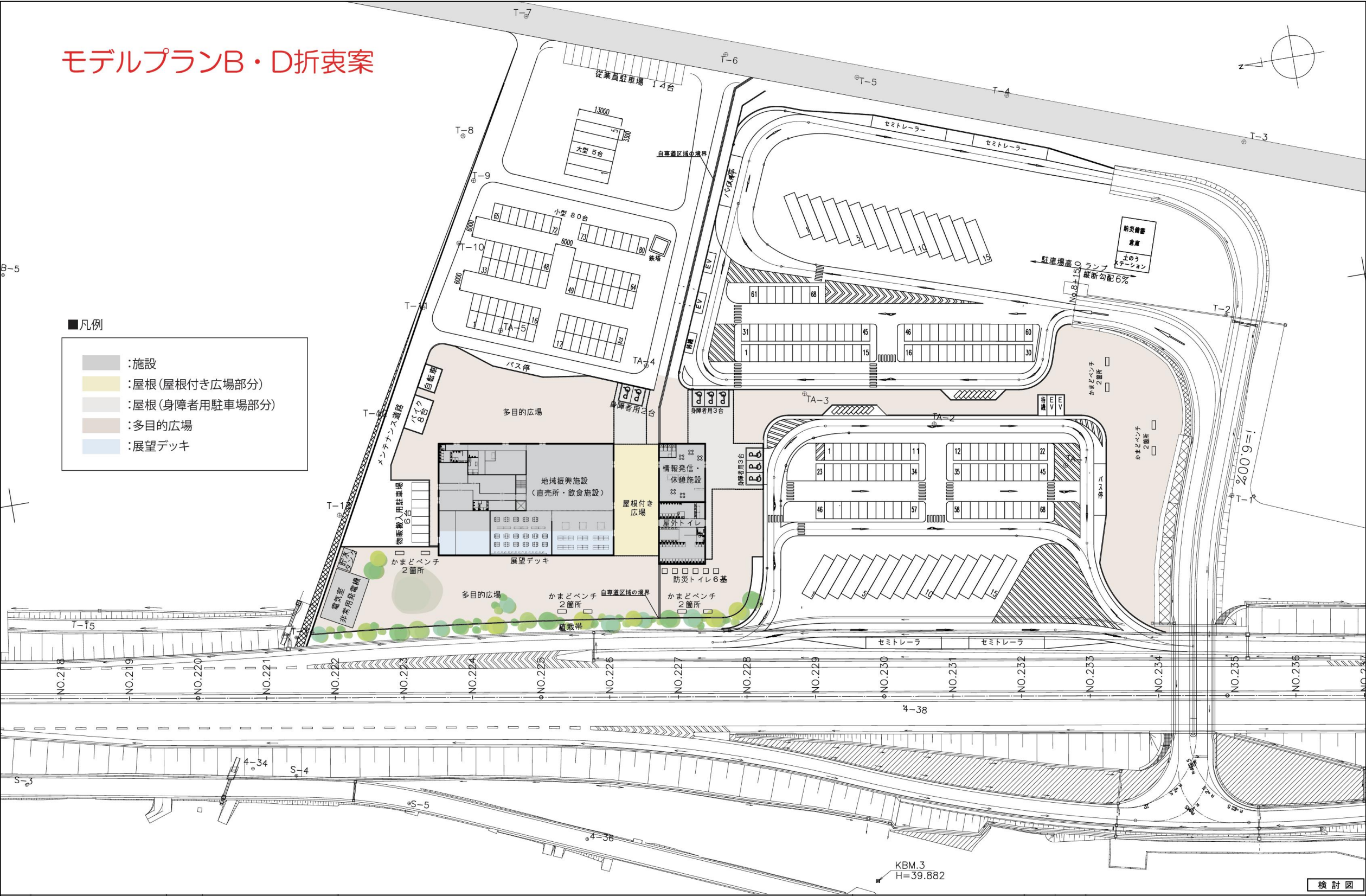
図 3-4 モデルプランD案

表 3-5 モデルプラン比較表

		A 案（基本計画修正案）		B 案（一体型広場案）		C 案（施設アクセス重視案）		D 案（バランス案）	
施設配置パターン									
概 要		基本計画時の案をベースとし、各駐車場から地域振興施設が視認できるよう、地域振興施設と屋外トイレを屋根付き広場で繋いだ案		地域振興施設を一般道路駐車場側に配置し、地域振興施設と屋外トイレ、身障者駐車場を屋根付き広場で繋いだ案		全ての機能を集約配置し、一般道路駐車場の配置を変更することで、各駐車場からのアクセスを重視した案		屋外トイレを全ての駐車場からアクセスしやすい位置に配置し、一般道路側と高速道路側の利用者を建物で区分する案	
施設配置	地域振興施設へのアクセス	他の案と比較して、全ての駐車場からアクセスしにくい	△	一般道路側駐車場からアクセスしやすいが、下り線の高速道路駐車場からの視認性がやや劣る	△	いずれの駐車場からもアクセスしやすく、施設へ歩く際の負担が少ない	◎	一般道路側駐車場からアクセスしやすい	○
	情報発信施設へのアクセス	他の案と比較して、高速道路駐車場からアクセスしにくい	△	いずれの駐車場からもアクセスしやすく、施設へ歩く際の負担が少ない	◎	いずれの駐車場からもアクセスしやすく、施設へ歩く際の負担が少ない	◎	高速道路駐車場からアクセスしやすく、施設へ歩く際の負担が少ない	◎
	屋外トイレへのアクセス	一般道路側駐車場からアクセスしにくい（トイレの複数設置で対応可能）	△	一般道路側駐車場からアクセスしにくい（トイレの複数設置で対応可能）	△	いずれの駐車場からもアクセスしやすく、施設へ歩く際の負担が少ない	◎	いずれの駐車場からもアクセスしやすく、施設へ歩く際の負担が少ない	◎
	多目的広場との連携	地域振興施設を中心に複数の広場を設けることで異なる利用が可能だが、高速道路駐車場から分離される	△	屋根付き広場を介して、高速道路側に広場を集約することで、一体的な利用が可能	◎	地域振興施設と広場の空間的一体感に乏しく、一般道路側バスの旋回スペースの分面積効率が悪い	△	一般道路側駐車場、高速道路駐車場からそれぞれの広場の視認性が悪く誘客に工夫が必要	○
眺望視認性	高速道路からの視認性	高速道路側から広場、展望デッキ、地域振興施設を視認できる	◎	高速道路側から広場、展望デッキ、地域振興施設を視認できる	◎	他の案と比較して、高速道路側からのにぎわいや広場の視認性に劣る	△	A、B 案には劣るが、高速道路側から賑わいを感じられる	○
	八代海への眺望	広場の賑わい、八代海への眺望を一体的に感じられる	◎	広場の賑わい、八代海への眺望を一体的に感じられる	◎	八代海への眺望は良いが、広場の賑わいは感じられない	△	八代海への眺望はよく、A、B 案には劣るが、広場の賑わいも感じられる	○
自専道区域との境界		多目的広場内に境界を設けることになり、広場が分断される	△	地域振興施設が境界となり明確に区分が可能	◎	地域振興施設が境界となるが、高速道路利用者の広場へのアクセスが不利	△	地域振興施設が境界となり明確に区分が可能	◎
災害時の連携		一般道路駐車場と高速道路駐車場の連携が可能	◎	一般道路駐車場と高速道路駐車場の連携が可能	◎	一般道路駐車場と高速道路駐車場の連携が困難	△	一般道路駐車場と高速道路駐車場の連携が可能	◎
総 括		高速道路側からの賑わいを演出できるが、地域振興施設へのアクセス面でやや劣る	○	下り線の高速道路駐車場からの視認性に課題があるが、広場の一体利用や展望デッキからの眺めが他の案より優れる	◎	駐車場から各施設へのアクセスは良好だが、広場と地域振興施設の連携や災害時の駐車場の連携に劣る	△	B 案に比べ、各広場への誘客、八代海への眺望といった点でやや劣るが、全体的にマイナス評価がなくバランスのとれた案	◎

3.4.2 モデルプラン

モデルプラン比較表を基に、庁内の推進本部会議及びプロジェクトチーム会議で検討した結果、モデルプランはB案とD案の折衷案とすることとした。



3.5 少子高齢化や環境問題への対応

道の駅の整備に当たっては、全国的に課題となっている少子高齢化や環境問題にも対応できるよう「道の駅のデジタル化」や「再生可能エネルギー」などを取り入れるなど、時代の変化に沿った対応を図る必要がある。

3.5.1 道の駅のデジタル化

本市を含め全国的に人口減少・少子高齢化が進行しており、若年層の社会流出を防ぐ取組が重要になる。また、働き手が減少していることから、業務の省力化や業務プロセスの効率化を図るとともに、新産業の創出や既存産業の高度化を図る必要がある。

「鹿児島県デジタル推進戦略」では、社会・経済・産業構造など、私たちを取り巻くあらゆる環境がデジタル化しつつある中で、新しい商品やサービスを開発し、人々の生活をより良いものにしていくためには、デジタル技術をこれまでの手段の代替や改善、拡張に用いるだけでなく、変革、創造に活用していく必要があり、さらに、「デジタル技術の浸透が人々の生活をあらゆる面で良い方向に変化させることが、デジタルによる社会変革、すなわちデジタル・トランスフォーメーション（D X）と言われている」と明記されている。

実際、近年の道の駅では、前述したような地域課題解決のためにD Xを展開している事例もある。具体的には、E Cサイトの構築や、ストアアプリの開発などが上げられ、販売経路の拡大や新業態による売り上げ拡大、需要予測による生産性向上につなげることが可能となる。

したがって、本事業でもD Xを導入することで同様の効果を得られるよう検討するものとする。

また、観光デジタルマップによるスタンプラリーなどを用いることで、本地域の直売所や主要な観光地への誘導を図る取組や、既存の交通機能とA I オンデマンド交通を組み合わせることでシームレスな移動を提供するなど、交通結節機能を強化するための取組も検討するものとする。



図 3-6 道の駅にD Xを取り入れた際のイメージ図

3.5.2 再生可能エネルギーの導入

再生可能エネルギーの導入は、迅速な効果発現が期待できることから、すぐにでも進めていくべき取組の一つとして、環境省は公共施設への太陽光発電の導入を推進している。

そのため、太陽光発電装置導入にあたり、初期費用が用意できない場合でも設備導入し、第三者が設備を所有する手法（**PPA**（Power Purchase Agreement：電力購入契約））の導入可能性を検討するものとする。

PPAとは、太陽光発電装置を設置し、管理する会社が、施設所有者の敷地や屋根などに設置した太陽光発電システムで発電された電力を、その施設の電力使用者に有償で提供する仕組みである。そのため、PPA契約は電気使用者との契約となることから、想定される事業スキームは以下のように道の駅の維持管理・運営に関する光熱水費を市又は事業者のどちらが負担するかで分けられる。

表 3-6 想定されるケース

■Case01：道の駅の維持管理・運営における光熱水費の負担が市の場合	
別事業 ↑ 売電 ↓ 別事業 太陽光発電装置 供給 道の駅：行政財産 土地	PPA 事業者 市 道の駅整備・運営事業者 売電契約 E 供給業者 電気利用料 使用料 PPA 行政財産の貸付 事業契約
【概説】 ・道の駅の整備・運営事業において、基本設計が完了した段階で P P A 事業者を市が公募。 ・市と P P A 事業者で P P A 契約を締結し、市は P P A 事業者に対して行政財産の貸付を行うとともに、電気利用料を支払う。 ・ P P A 事業者は市に対して、行政財産の使用料を支払う。	
■Case02：道の駅の維持管理・運営における光熱水費の負担が事業者の場合	
同事業 ↑ 売電 ↓ 同事業 太陽光発電装置 供給 道の駅：行政財産 土地	PPA 事業者 道の駅整備・運営事業者 市 売電契約 E 供給業者 転貸 使用料 PPA 電気利用料 転貸に関する賃貸借 使用料 事業契約 行政財産の貸付
【概説】 ・道の駅整備・運営事業者と P P A 事業者を同時に公募。整備・運営事業者と事業契約を締結し、行政財産の貸付を行う。 ・整備・運営事業者は市から借り受けた行政財産（屋根）を P P A 事業者へ転貸する。当該転貸の内容が適切な内容であるか把握するため、当該転貸に関する賃貸借契約を整備・運営事業者と締結する。 ・整備・運営事業者は P P A 事業者へ電気利用料を支払い、 P P A 事業者から転貸された行政財産（屋根）の使用料を支払う整備・運営事業者は P P A 事業者からの使用料を市に支払う。 ・事業終了後は市に無償譲渡するか、そのまま P P A 事業者が所有する。	

第 4 章 事業化検討

4.1 事業手法等の検討

4.1.1 事業手法・スキームの整理

民間事業者のノウハウを効率的に活用可能な事業手法及び方式は以下のとおりである。

表 4-1 想定される事業方式

事業手法等		内容	資金調達	建設	所有	維持管理運営
従来手法		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手法。	市	市	市	市 (※)
PPP手法						
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し、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	BTO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。)

(1) 従来手法

公共が施設の設計・施工の分離発注と、維持管理・運営の直営又は民間への委託、指定管理により実施する。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又はプロポーザルで評価する。

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る。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らない。

これまでの大多数の事例で採用されている手法であるが、維持管理・運営については、下記のとおりいくつかパターンがある。

表 4-2 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。	観光特産品協会、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。	J A、民間企業等

(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る。

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る。

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るが、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。

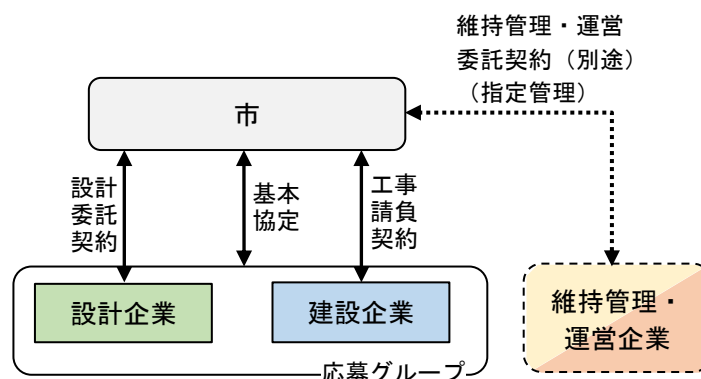


図 4-1 DB方式の契約イメージ

(3) 設計・施工一括発注方式（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る。

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る。

資金調達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が、先行事例では、SPCを設置している場合もある。

契約形態としては、設計・建設企業とは設計付請負契約、運営企業と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。

公共事業においては、後述するPFI手法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る。

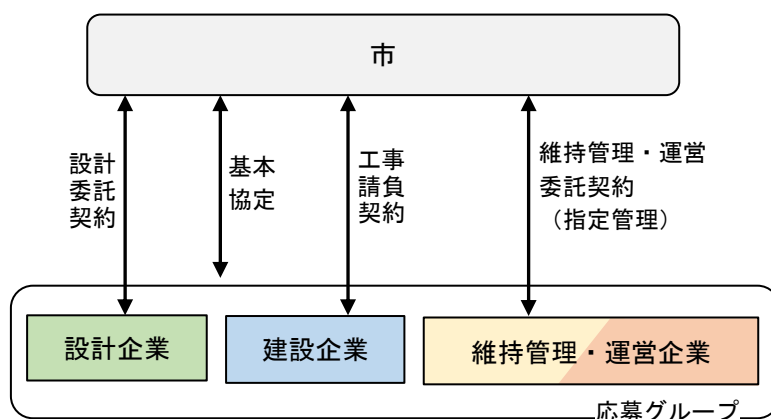


図 4-2 DBO方式の契約イメージ

(4) PFI手法（BTO方式、BOT方式、BOO方式）

ア 事業スキーム

施設的设计・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する。事業者の募集・選定は性能規定による発注となるため、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う。また、長期契約が可能であるため、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る。

このことにより、PFI手法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る。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へ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る。

PFI手法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方式、事業期間終了時点で移転されるBOT方式があるが、「道の駅」としての登録の関係やBOT方式とする場合、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全てBTO方式が採用されている。

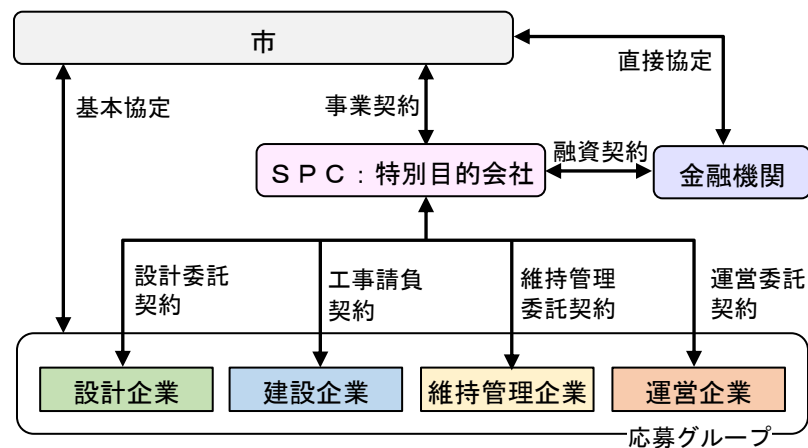


図 4-3 PFI手法の契約イメージ

イ 施設所有による事業形態の違い

P F I手法では、整備した施設の所有形態の違いにより、B T O方式、B O T方式、B O O方式等がある。B O T方式及びB O O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ない。そのため、混合型の事業においてはB O T方式、独立採算型の事業においてはB O O方式が適している。

しかし、道の駅整備・運営事業において、道の駅の施設が民間の所有物になることは考えにくい。そのため、以降の検討においては、B O T方式及びB O O方式を除くものとする。

表 4-3 P F I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
設計 維持管理 建設 運営 B O 所有権移転	■ B T O (Build Transfer Operate) 方式 - 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
設計 維持管理 建設 運営 B O 所有権移転	■ B O T (Build Operate Transfer) 方式 - 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。
設計 維持管理 建設 運営 B O 所有(民間)	■ B O O (Build Own Operate) 方式 - 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。

ウ 収入形態による事業類型の違い

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る。

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」となる。本事業では、料金収入はあるが、完全な独立採算型の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、「混合型」となる。

混合型は、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す。

表 4-4 P F I 手法における収入形態による事業分類

概 要	概 要 図
■サービス購入型 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。	<pre> graph LR City[市] -- モニタリング --> Business[事業者] City -.-> サービス購入料 Business Business -- サービス提供 --> User[利用者] </pre>
■混合型 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。	<pre> graph LR City[市] -- モニタリング --> Business[事業者] City -.-> サービス購入料 Business Business -- サービス提供 --> User[利用者] User -.-> 利用料 Business </pre>
■独立採算型 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。	<pre> graph LR City[市] -- モニタリング --> Business[事業者] Business -- サービス提供 --> User[利用者] User -.-> 利用料 Business </pre>

■ 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する。

【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

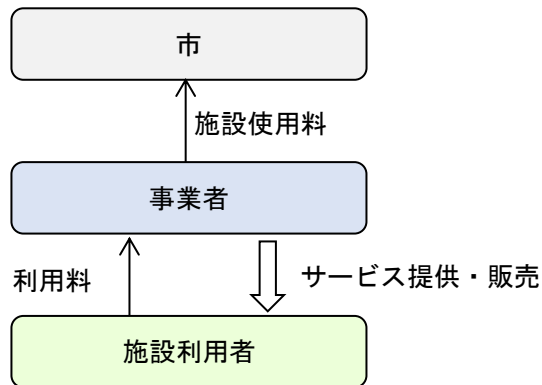
事業者の業務範囲のうち、料金収入があり、料金収入により費用を賄うことができる業務については、「独立採算型」を採用する。

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変えて事業形態を設定する。

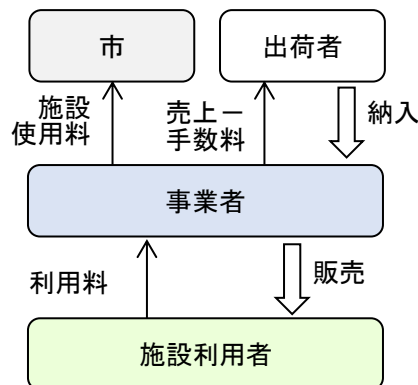
なお、出荷者協議会を設置した場合に、会員が持ち込む特産物の販売代行の事業形態は、下図に示すとおりとなる。

【対象業務】

- ・ 運營業務（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 4-4 独立採算型（施設使用料を徴収する業務）のスキーム

エ P F I 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、従来手法やDB方式・DBO方式はイニシャルコストに対して交付金・起債・一般財源から支払うが、P F I 手法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る。

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

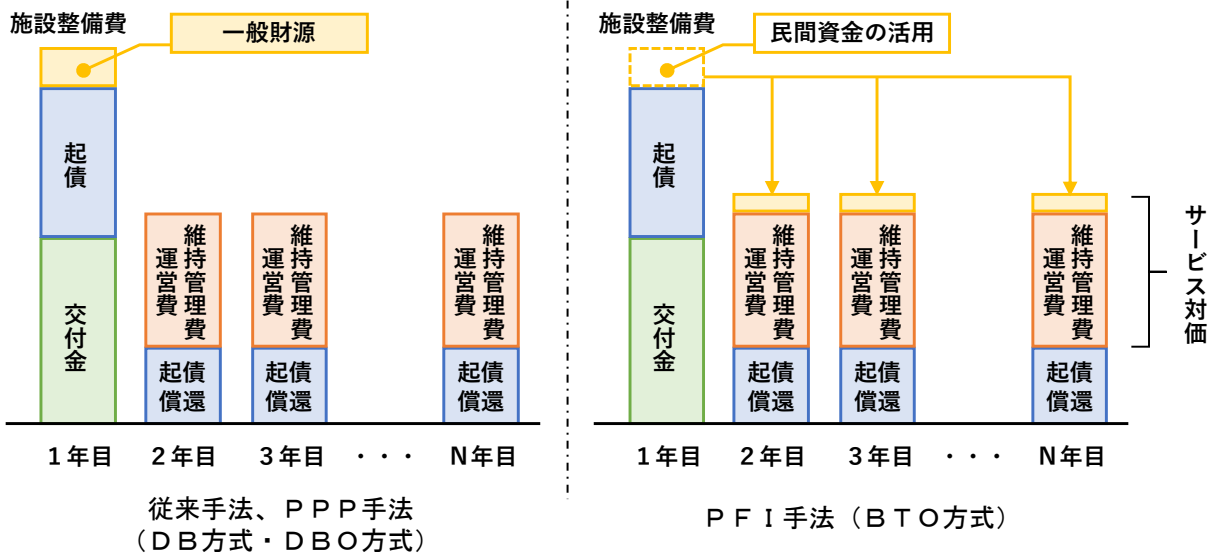


図 4-5 施設整備に関する支払いの違い

(5) B T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る。

維持管理・運営企業はS P Cを組成し、市はS P Cに対して運営権を付与し、S P Cは市に運営権対価を支払うことから、市は施設整備費のイニシャルコストを運営権対価で圧縮（又は相殺）させることができ、ランニングコストを支払うことがないため、費用を圧縮することができる。

ただし、施設運営において、独立採算となる条件（施設利用料などの設定が事業者任せられる）であることが条件となる。

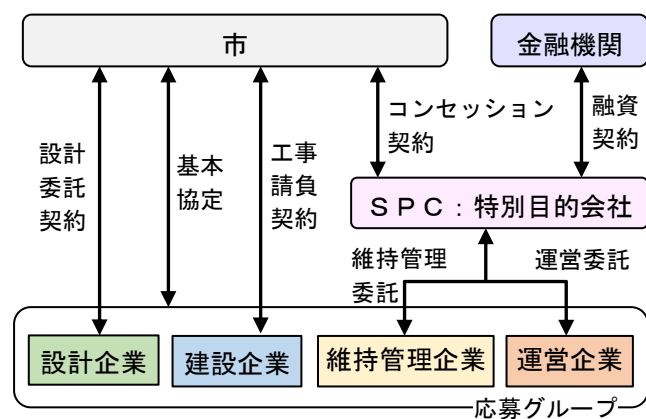


図 4-6 B T方式+コンセッション方式の契約イメージ

(6) 道の駅における各種方式の事例

官民連携により実施している道の駅の事業方式について、以下のとおり整理する。

事業方式		類似事例
設計・施工一括発注方式 (DB方式)		・道の駅「西条のん太の酒蔵」(広島県東広島市)
設計・施工・運営一括発注方式 (DBO方式)		・道の駅「べに花の郷おけがわ」(埼玉県桶川市) ・道の駅「木更津うまくたの里」(千葉県木更津市) ・道の駅「グリーンファーム館山」(千葉県館山市) ・道の駅「湘南ちがさき」(神奈川県茅ヶ崎市) ・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) ・道の駅「いたの」(徳島県板野町) ・道の駅「たのうらら」(大分県大分市)
PFI手法	BTO方式	・道の駅「まえばし赤城」(群馬県前橋市) ・道の駅「水の郷さわら」(千葉県香取市) ・道の駅「伊豆ゲートウェイ函南」(静岡県函南町) ・道の駅「ようか 但見蔵」(兵庫県養父市) ・道の駅「笠岡ベイファーム」(岡山県笠岡市) ・道の駅「たるみずはまびら」(鹿児島県垂水市) ・道の駅「いぶすき」(鹿児島県指宿市)
	BOT方式	事例無し
	BT方式+コンセッション方式	事例無し
	BOO方式	事例無し

なお、PFI手法(BTO方式)のうち、香取市、函南町の事例を除き、道路管理者との一体型で整備されているため、PPP/PFI事業の対象施設は基本的に地域振興施設となっている。香取市、函南町については、単独型のため、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る。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全ての先行事例で採用されている。

また、全ての事例で、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る。

4.1.2 事業手法の比較

これまでの検討結果を踏まえ、各事業方式のメリット・デメリットについて以下のとおりを整理し、比較検討した結果、DB方式は運営事業者ノウハウが活かせない点からE O I方式との組合せとして検討するものとし、BT＋コンセッション方式は、運営権を設定することで事業者の参画可能性の低下につながる可能性があることに加え、道の駅における事例がなく、一定以上の施設規模と収益が必要であるが、現時点では収益見込みが立たないことによるファイナンスリスクが高いことから、本道の駅の事業方式として適していないと考えられる。

比較項目	①従来手法	②DB方式	③DBO方式	④PFI手法	
				BTO方式	BT方式＋コンセッション方式
コスト削減効果	・設計・施工の分離発注	・設計・施工を一括で発注することにより、コスト削減が期待できる。 (△)	・設計・施工・維持管理・運営を一括で発注することにより、コスト削減が期待できる。 (○)	同左 (○)	同左 (○)
	・維持管理・運営の民間委託	・従来手法と同様 (×)			
従来方式では発生しない費用	—	— (○)	・SPC設立・運営費（SPCを設立する場合） (△)	・民間資金借入による金利負担 ・SPC設立・運営費 ・資金調達コスト (×)	同左 (×)
事業者の提案作業・費用	・入札であるため、提案作業費用はほとんど発生しないが、入札回数は多くなる。	・総合評価又はプロポーザルとなるため、提案書作成の手間が発生する。 (△)	・総合評価又はプロポーザルとなるため、提案書作成の手間が発生する。 ・コンソーシアム組成の手間が発生する。 (△)	・総合評価又はプロポーザルとなるため、提案書作成の手間が発生する。 ・コンソーシアム組成の手間が発生する。 ・資金調達の手間が発生する。 (×)	同左 (×)
市の発注準備作業	・分離発注であるため発注ごとに作業を行う。 ・入札が主であるため、一つ一つの作業手間は小さい。	・総合評価又はプロポーザルであるため、入札資料の作成や審査委員会の設置等に時間と費用がかかる。ただし、手続きは市の要綱等に従うため、条件設定次第で手続きを簡素化することも可能。 (△)	・総合評価又はプロポーザルであるため、入札資料の作成や審査委員会の設置等に時間と費用がかかる。 ・法的根拠が無いため、PFI法に準拠して手続きを行う事例が多く、時間と費用がかかる。 (×)	・総合評価又はプロポーザルであるため、入札資料の作成や審査委員会の設置等に時間と費用がかかる。 ・また、PFI法に基づく手続きが必要なため、時間と費用がかかる。 (×)	同左 (×)
リスク移転	・公共がほとんどのリスクを所有している。	・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。 (△)	・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。 ・施設を市が所有するため、第三者による施設損傷等のリスク移転は困難。 (△)	同左 (△)	・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。 ・施設を市が所有するため、第三者による施設損傷等のリスク移転は困難。 (△)
施設の瑕疵への対応	・事業者は、瑕疵担保期間中の瑕疵担保責任を有する。	同左 (△)	同左 (△)	同左 (△)	・事業者は、瑕疵担保期間中の瑕疵担保責任を有する。 (△)
施設整備費の減額	・施設整備費の減額等の措置はできない。	同左 (△)	同左 (△)	・施設は市の所有となり、施設整備費については、割賦債務として、サービス対価として支払われる（サービス購入型の場合）ため、施設の不具合等が発生しても、減額等の措置はできない。 (△)	・施設整備費の減額等の措置はできない。 (△)

比較項目	①従来手法	②DB方式	③DBO方式	④PFI手法	BT方式+コンセッション方式
				BT方式	
修繕業務の範囲	・修繕業務は市が実施する。	・設計・施工のみの事業となることから、修繕業務は市が実施する。 (×)	・施設を所有するものが当該施設の修繕義務を民法上は負っていることから、市が実施することが一般的である。ただし、事業契約に基づき、事業者側とすることも可能。 (○)	同左 (○)	・施設を所有するものが当該施設の修繕義務を民法上は負っていることから、市が実施することが一般的である。ただし、事業契約に基づき、事業者側とすることも可能。 (○)
倒産した場合の取り扱い (倒産隔離※)	・倒産隔離はできない。	・倒産隔離はできない。 (×)	・SPC設立を事業の要件とすれば、事業者が、SPCであることから、倒産隔離が可能となる。 (△)	・事業者が、SPCであることから、倒産隔離が可能となる。 (○)	同左 (○)
金融機関の関与	・資金調達がないため、金融機関は関与しない。	同左 (×)	同左 (×)	・プロジェクトファイナンスによる資金調達となるため、金融機関が本事業に特化したモニタリングを行うインセンティブが働く。 (○)	・運営権対価に対して、金融機関からプロジェクトファイナンスとして借入を行う必要があるが、金融機関にとっては融資リスクが高くなる。 ・融資リスクが高くなると金利も高くなるため、事業者の負担が大きくなる。 (×)
支出の平準化	・起債部分で平準化。	同左 (×)	同左 (×)	・支出全般の平準化が可能となる。 (○)	・起債部分で平準化が可能となる。 ・一般財源負担部分は運営権対価を充てることができる。 (×)
税金の課税	・登録免許税（不動産登記）、固定資産税、都市計画税、不動産取得税は非課税。	同左 (○)	同左 (○)	同左 (○)	・登録免許税（不動産登記）、固定資産税、都市計画税、不動産取得税は非課税。 (○)
交付金・補助金の適用	・施設を市が所有するため、適用可能。	同左 (○)	同左 (○)	同左 (○)	・施設を市が所有するため、適用可能。 (○)
民間ノウハウ活用の余地	・設計・施工・維持管理・運営の分離発注のため、民間ノウハウ活用の余地は限定的。	・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。 (×)	・SPCを設置し、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。 (○)	同左 (○)	・BT方式と同等のノウハウ活用が期待できるが、運営権を設定することによる更なる効果の見込みは少なく、防災対応など市の政策との相性は良くない。 (△)
地元企業の参画	・設計・施工・維持管理・運営の分離発注のため、地元企業の参画は容易。	・異業種によるコンソーシアム組成が必要となり、経験のない地元企業には参画のハードルが高い。 ・入札参加資格要件や事業者選定基準等の工夫により、一定程度地元企業の参画促進を誘導することは可能。 (△)	同左 (△)	同左 (△)	・同左に加えて、事例がないため、事業参画のハードルは高い。 (×)
総合評価	—	△	○	○	△

※【倒産隔離】構成企業のある企業が倒産しても本事業の実施・継続に影響しないようにする仕組み

4.1.3 事業の適用範囲

事業の目的やコンセプトを達成するため、観光案内や飲食物販サービスの提供、施設の維持管理に加えて、経営支援（出荷者協議会の立上げ（※必須ではない）、商品力強化、新商品開発、ブランド力向上及び観光力強化等）の業務についても民間事業者の事業範囲とする。

情報発信・休憩機能や防災・防疫機能部分の維持管理費は「サービス購入型」、飲食・物販や自由提案事業については民間の「独立採算型」で実施する「混合型」を想定している。

なお、盛土等の造成工事及び駐車場（高速道路側）の設計は、市が実施（別事業）する予定であり、大規模災害時等は広域的な防災機能を担うため、市が運営することを想定している。

本事業の適用範囲について、導入機能や収益事業等のイメージを下図に示す。

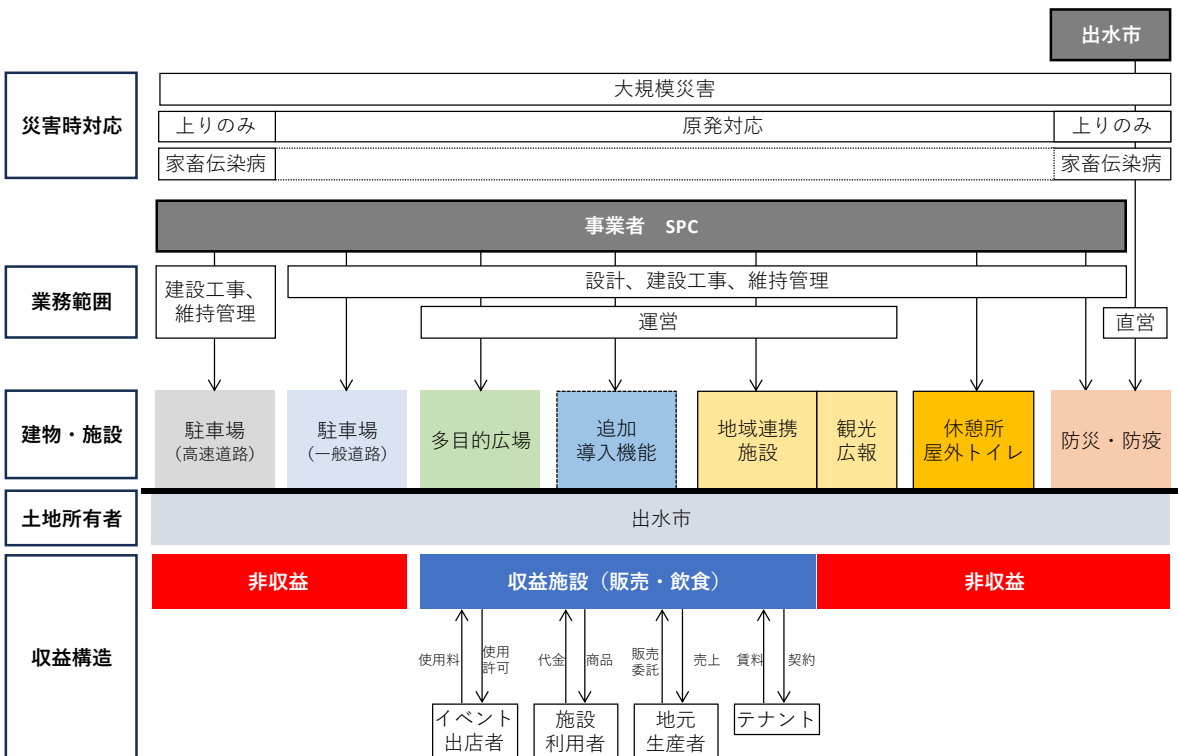


図 4-7 事業範囲の検討

表 4-5 事業範囲の設定

業務項目	内 容	実施	負担	備 考
設 計	設計・各種調査・認可	民	市	駐車場（高速道路）は除く
建設工事	建築・外構（備品調達含む）・駐車場	民	市	※販売・飲食部分の内装及び什器備品調達は含まない。
工事監理	工事のモニタリング	民	市	
開館準備	開館イベント、研修、マニュアル整備など	民	民	
運 営 （サービス購入）	各機能の総合マネジメント	民	市	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	
運 営 （独立採算）	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
維持管理	建築物の保守管理修繕	民	市	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	市	
	広場・植栽の保守維持管理	民	市	
災害時対応	大規模災害、原発事故、家畜伝染病対応	市	市	有事の際の対応等は市 ※災害の種類により詳細検討が必要
	防災防疫施設の設置・維持管理	民	市	防災備蓄倉庫、土のうステーション、防災トイレ、かまどベンチ等
経営支援	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
付帯事業	その他民間で整備実施するもの	民	民	敷地や建物内で別途実施するもの

+

【追加導入機能】				
設 計	設計・各種調査・認可	民	民	
建設工事	建築・外構（備品調達含む）・駐車場	民	民	
工事監理	工事のモニタリング	民	民	
運 営	・その他自主提案 ・敷地余剰地を活用した収益施設の設置・運営	民	民	自動販売機、加工施設、キッチンスタジオ、ランナーズステーション、RVパークなど

4.2 地元企業の参画方法

4.2.1 地元企業のグループ組成パターン

地元企業の参画形態としては、以下に示す3パターンが考えられ、参画を促進させるための方策については、4.2.3以降に示す。

表 4-6 地元企業の参画形態

項 目	イメージ
① 構成企業として参画 (JV等を含む)	<pre> graph TD A[代表企業 (市外企業)] --- B[構成企業 (市外企業)] A --- C[構成企業 (市外企業)] A --- D[構成企業 (市内企業)] A --- E[構成企業 (市外企業)] </pre>
② 代表企業として参画	<pre> graph TD A[代表企業 (市内企業)] --- B[構成企業 (市外企業)] A --- C[構成企業 (市外企業)] A --- D[構成企業 (市外企業)] A --- E[構成企業 (市外企業)] </pre>
③ 下請企業として参画	<pre> graph TD A[代表企業 (市外企業)] --- B[構成企業 (市外企業)] A --- C[構成企業 (市外企業)] A --- D[構成企業 (市内企業)] A --- E[構成企業 (市外企業)] C --- F[下請企業 (市内企業)] D --- G[下請企業 (市内企業)] </pre>

4.2.2 参加条件及び要求水準による地元企業参画の規定

(1) 本事業の参加資格等入札条件による規定

参加資格等入札条件による規定としては、「①参加資格要件として地元企業を構成企業として義務付ける」、「②参加資格要件として地元企業を代表企業として義務付ける」、「③地元企業への最低限度の発注額を規定する」方法が考えられる。

ただし、①、②については、本事業を遂行できる地元企業は限定的と考えられることから、地元企業の囲い込みや応募グループ数の減少が懸念される。

また、③については、「発注額の●%以上を地元企業に発注すること」といった規定となるが、業務範囲の設定や地元経済活性化に資するために適切と考えられる発注額（金額、割合など）を決定する根拠を設定する必要があるとともに、地元企業が下請企業でも可となるこ

とから構成企業から業務ボリュームに見合わない価格での発注となったとしても市側でコントロールができないデメリットがある。

(2) 要求水準における仕様規定

地元企業の参画に係る規定は、要求水準にはなじまないが、「地元企業を構成企業や下請企業等として積極的に事業に参画させること」と規定することが考えられる。

ただし、仕様規定ではなく、性能規定となるため、地元企業を参画させることが、事業者に対する直接的なインセンティブとはなりにくい。

4.2.3 要求水準や審査基準による誘導

要求水準や審査基準による誘導としては、「審査基準や様式集において地元企業の活用を評価対象とし、地元企業の参入を誘導する」方法が考えられる。

誘導方法としては、審査基準の評価項目に「地域経済・社会への貢献」を設定し、様式集において下記に示すように具体的な地元企業名と発注金額を提案させ、発注金額全体に占める割合を評価することで、事業者へのインセンティブとすることが考えられる。

表 4-7 地元企業への発注金額の評価（例）

発注内容	構成企業 発注予定金額	構成企業	下請等企業 業務内容	下請等企業 発注予定金額
設計業務	●●●●円	構成企業A (市内企業)		
建設業務	●●●●円	構成企業B (市外企業)	電気工事E (市内企業)	●●●●円
維持管理業務	●●●●円	構成企業C (市外企業)	警備業務F (市内企業)	●●●●円
運營業務	●●●●円	構成企業A (市内企業)		
合計	●●●●円 (a)			—
うち市内企業	●●●●円 (b)			●●●●円 (c)
市内企業割合	●% (b + c) / a			

4.2.4 その他－マッチング支援（エントリー制度）の活用

マッチング支援の一例として、事業への参画を希望する企業の登録を受け、市がリストを公表することで地元企業と大手・中堅企業とのマッチング（コンソーシアム組成）を支援するエントリー制度がある。この制度を活用することで、グループ組成等にハードルが生じがちな地元企業でも、様々な事業者と繋がる機会を作り参入しやすい環境を整えることで、効果的なグループ組成が期待できる。

特に運営面等で地域固有の事情に精通した事業者や、地域ならではの運営ノウハウを持つ事業者、公共事業へこれまで参画してこなかった事業者などが、新しい事業に取り組むきっかけにもなりやすい。

エントリー制度のプロセス（下図参照）としては、実施方針等の公表と同時にエントリー制度の「事前エントリーの受付」を公表し、大手・中堅企業がエントリー制度を活用したマッチングリストの公表後、大手・中堅企業が地元企業を含めた応募グループの組成し事業参画する流れが一般的である。

この時、市（発注者）は立場の公平性を担保するため、エントリーの受付及びリストの作成、公表を行うのみであり、具体的なマッチングは登録した企業同士が自主的に行うこととなる。

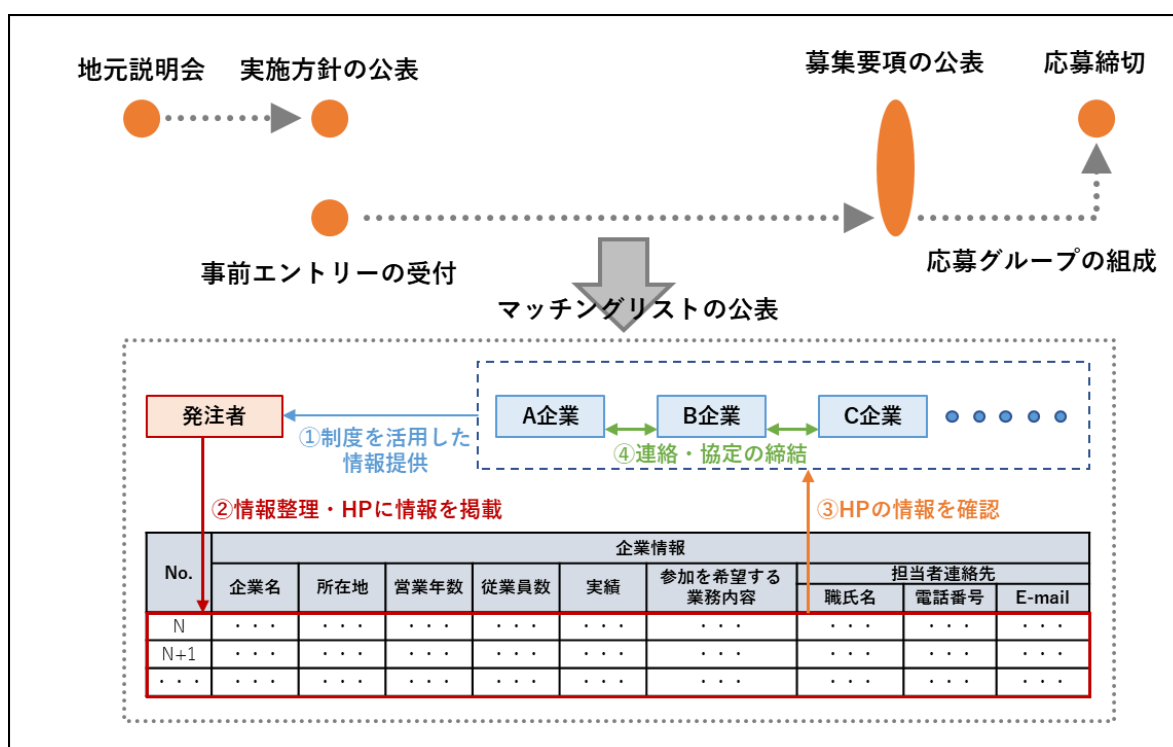


図 4-8 エントリー制度のプロセス例

エントリー制度は、ＤＢＯ方式で公募された事業である道の駅「京丹波 味夢の里」でも下表のとおり採用されている。最終的な選定事業者の代表企業はこの制度を活用している。

表 4-8 エントリー制度の実施例

項 目	道の駅「京丹波 味夢の里」の公募条件・エントリー制度
事業概要	京都縦貫自動車道「丹波綾部道路」に建設されている丹波パーキングエリアと一体となった地域振興拠点「京丹波 味夢の里」の整備運営事業（ＤＢＯ方式による事業）
登録対象者	設計・建設・工事監理・維持管理・運営・その他の各業務の参加希望者
登録シート 記載事項	名称・連絡先、事業実績、参加を検討する業務、検討する参加形態（代表企業、構成企業、協力企業）
登録内容の公表	登録内容をホームページにて全社公表（10 社公表）
登録者の審査・ 選定	町内企業の参画を必須としており、町内外の企業によるコンソーシアム組成を促進することを目的としているため、特に登録者の審査は実施しない
登録後の進め方	目的がコンソーシアム組成の促進であるため、ヒアリングや説明会などは開催せず、登録内容を一覧で公表するのみ
本公募との関係	エントリーは任意。本公募の参加・不参加について拘束はなく、エントリーしない場合でも、本公募に参加することは可能

4.2.5 技術提案・交渉方式（ＥＯＩ：Early Operator Involvement 方式）

建設工事で普及し始めたＥＣＩ方式（Early-Contractor-Involvement）の概念を取り入れたものであり、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する。

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・契約を締結する。

選定した設計・建設・維持管理企業と先に選定した運営企業が別々で契約する場合とＳＰＣを組成し、事業契約を締結することが考えられる。

公募する施設の施設用途によって、運営できる企業が少ない又は運営できる企業の法人・団体が限定されるなど、運営企業も併せて施設整備・運営事業の事業者公募を実施しても競争原理が働かなくなる可能性がある事業において、効果が発揮されることが期待できる。

類似事例	・道の駅「たかねざわ」 ・愛知県犬山市、山形県遊佐町は導入を検討中
------	--

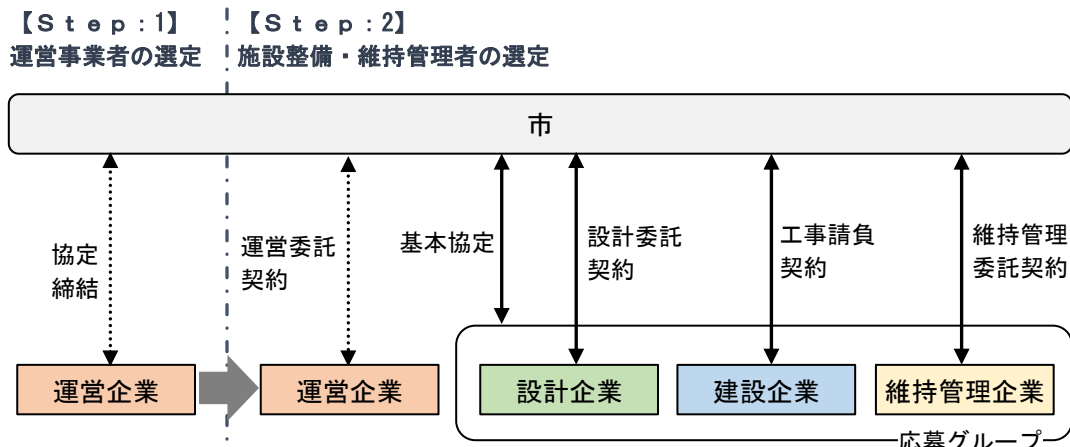


図 4-9 事業契約以外（DBO方式）のEOI方式

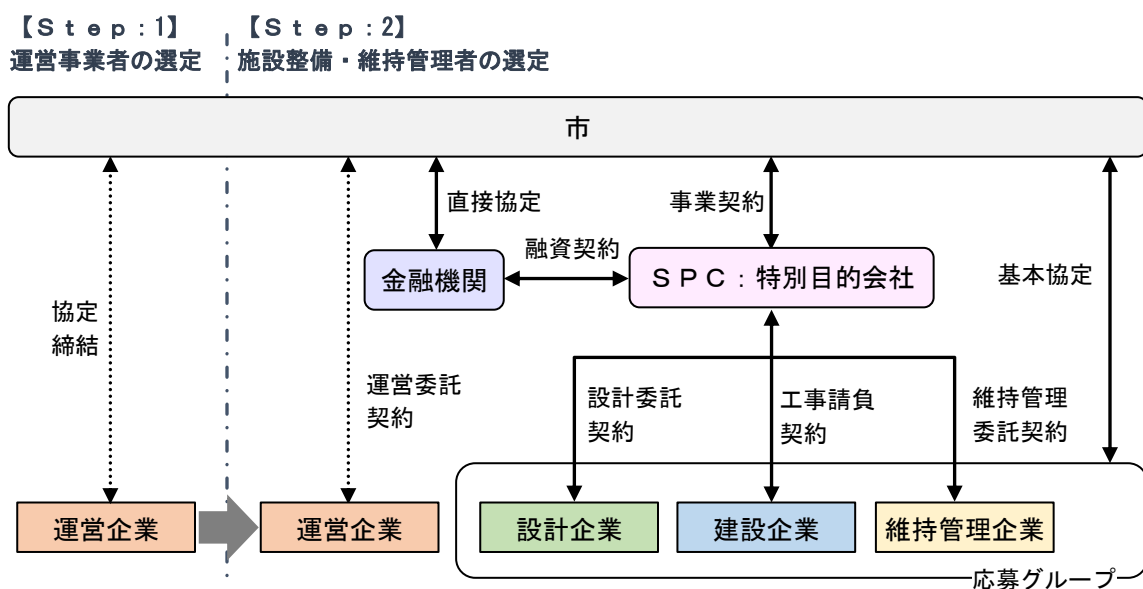


図 4-10 PFI手法+EOI方式（運営契約）

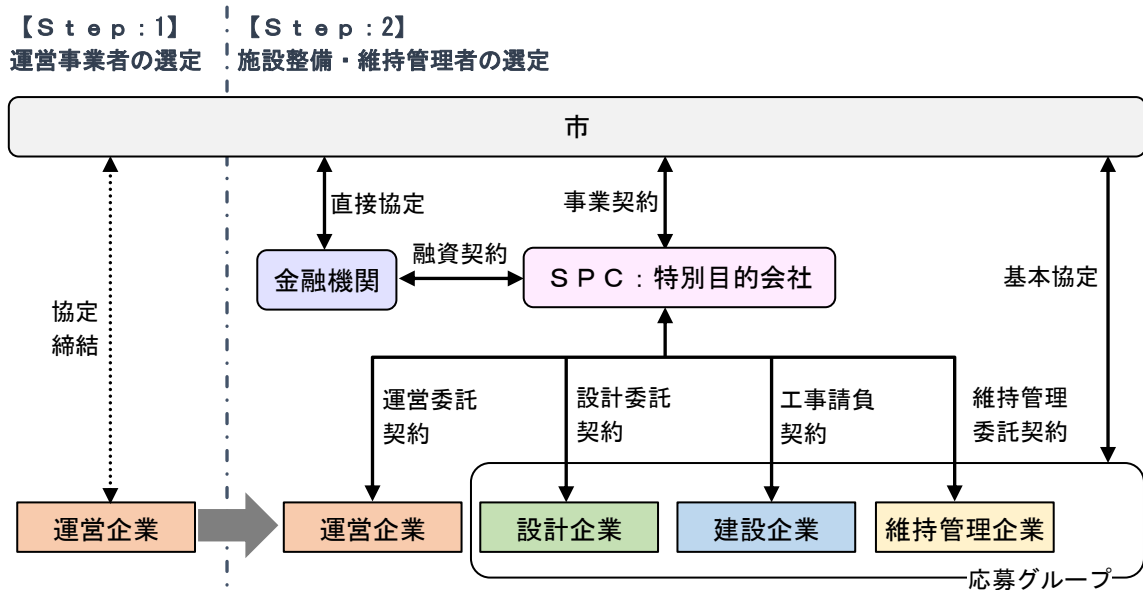


図 4-11 PFI手法+EOI方式（事業契約）

第 5 章 市場調査等の調査結果

5.1 市場調査の趣旨

本事業を官民連携事業として実施する上で民間事業者の市場性を把握するため、市場調査を実施した。

なお、市場調査は、プレヒアリング及び公募型サウンディングの２段階で実施することで、本事業における事業手法や業務範囲等を検討する。

また、地元企業に対しては、本事業に対する理解を深め、PPP／PFI事業に関する勉強会を実施した後にアンケート調査を行い、事業参画する上での懸念事項等について把握した。

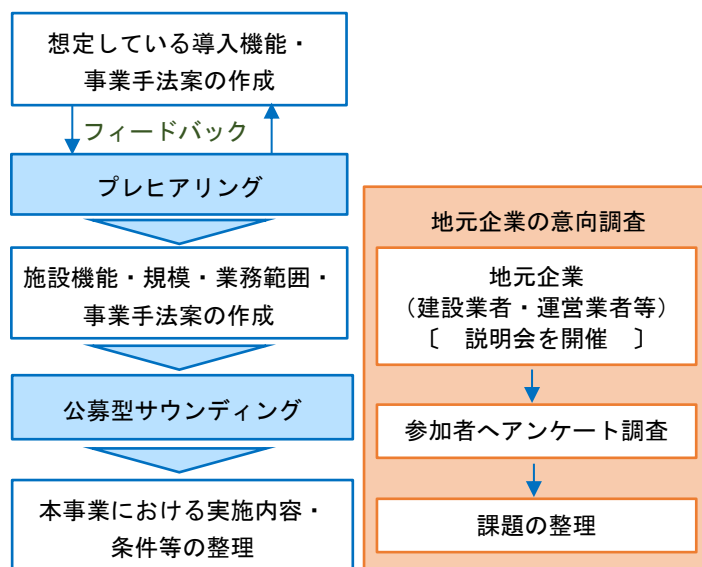


図 5-1 市場調査の実施フロー図

5.2 地元企業への説明会及びアンケート調査

5.2.1 調査目的

道の駅整備・運営において、市内企業に対して説明会を開催し、道の駅の事業概要を説明周知するとともに、PPP／PFI事業の概要や参加手法等について説明を行った。

また、説明会の参加企業に対して、事業参加する上での条件や官民連携方式に関する懸念事項等についてアンケート調査により把握し、地元企業が本事業へ参加しやすい条件・方法等を検討することとする。

5.2.2 説明会及びアンケート調査の実施概要

実施時期	説明会：令和 5 年 10 月 18・25 日 アンケート調査：令和 5 年 10 月 18～31 日
実施方法	説明会：対面及びweb アンケート調査：web 回答又はアンケート用紙の送付
説明会参加企業	建設事業者：5 社 運営事業者：32 社
アンケート回答企業	建設事業者：3 社 運営事業者：11 社

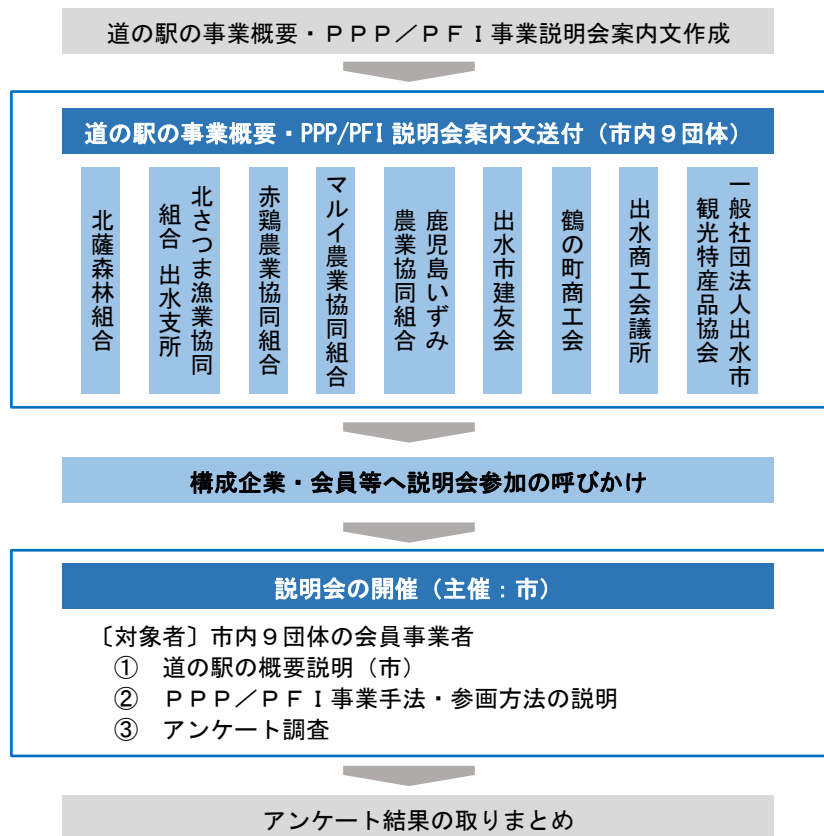


図 5-2 説明会及びアンケート調査フロー

5.2.3 質問事項

(1) 建設事業者

No.	質問項目	
1	参画意向について	本事業に参画したいか（参画したい場合、具体的な内容について）
2	官民連携方式で	どういった立場で参画したいか
3	実施する場合について	官民連携方式による実施について課題等はあるか
4	本事業へ参画するための	本事業への参画に障壁となる事項
5	サポートについて	事業参画へはどのようなサポートを望むか
6	その他	その他、本事業に対する意見等

(2) 運営事業者

No.	質問項目	
1	現在の事業内容や	現在の主な事業内容について
2	実績について	現在、地域の物産館や直売所等との関係性について
3	本事業への連携や	本事業との連携や参画をしたいか
4	参画意向について	（参画したい場合、具体的な内容について） 商品の供給量やサービスの提供について想定されるリスクについて
5	本事業へ参画するための	本事業への連携や参画の障壁となる事項はあるか
6	サポートについて	事業参画へはどのようなサポートを望むか
7	その他	その他、本事業に対する意見等

5.2.4 アンケート調査結果

(1) 建設事業者

■ 参画意向について

① 本事業に参画したいか（参画したい場合、具体的な内容について）

選択肢	回答数
参画したい	0
参画したくない	0
現時点ではわからない	3

➤ 代表企業や応募グループの構成によるため、現時点ではわからない。

■ 官民連携方式で実施する場合について

② どういった立場で参画したいか

選択肢	回答数
代表企業	0
構成企業	0
協力企業	1（1事業者重複）
現時点ではわからない	3（1事業者重複）
参画を考えていない	0

③ 官民連携方式による実施について課題等はあるか

※回答者なし

■ 本事業へ参画するためのサポートについて

④ 本事業への参画に障壁となる事項

- 現時点の情報が少なすぎる。人材がいない。
- 資金調達や応募グループの構成の面で難がある。

⑤ 事業参画へはどのようなサポートを望むか

※回答者なし

■ その他

⑥ その他、本事業に対する意見

- 出水市観光特産品協会の意見や意欲について知りたい。

(2) 運営事業者

■ 現在の事業内容や実績について

① 現在の主な事業内容について

No.	事業者名	業種	事業内容・実績
1	A社	製造業	印刷業
2	B社	小売業	事務用品事務機器販売
3	C社	林業	森林の保続培養・生産力増進
4	D社	製造業	印刷業
5	E社	養鶏業	採卵鶏、肉用鶏の飼養。鶏卵、鶏肉、加工品の販売
6	F社	卸売業・小売業	活魚・鮮魚・冷凍物・海産物 販売
7	G社	ガス供給業	都市ガス・プロパンガス販売ほか付帯事業、地域情報インターネットサイト運営
8	H社	金融業	銀行業
9	I社	金融業	銀行業
10	J社	電気事業	発電事業、電気・ガスの小売事業、新規事業
11	K社	製造業・小売業	菓子製造・販売

② 現在、地域の物産館や直売所等との関係性について

選択肢		回答数
a	出品や出店をしている	3
b	運営に連携や参画している	2
c	関係はない	2
d	その他	4

No.	事業者名	回答	具体的な内容
1	A社	b	パンフレット、パッケージなどのデザイン／印刷
2	B社	d	レジスター、什器等の販売
3	C社	a	木材加工品（杭・丸棒）
4	D社	b	—
5	E社	a	卵スープの販売
6	F社	d	出水近海鮮魚販売
7	G社	d	地域情報サイトまいぶれ出水・阿久根・長島
8	H社	c	—
9	I社	d	取引先
10	J社	c	—
11	K社	a	菓子

■ 本事業への連携や参画意向について

③ 本事業との連携や参画をしたいか（参画したい場合、具体的な内容について）

選択肢		回答数
a	参画したい（事業の運営に関わりたい）	0
b	出店（テナント運営したい）	0
c	出品、商品を納品したい	2
d	サービスの提供をしたい	1
e	イベント等での連携をしたい	2
f	現時点ではわからない	6
g	その他	3

- 「c. 出品、商品を納品したい」と答えた事業者
⇒鶏卵・鶏肉を使用した加工品の出品。出水近海鮮魚・海産物の販売。
- 「d. サービスの提供をしたい」と答えた事業者
⇒道の駅でのイベント情報などのインターネット発信
- 「e. イベント等での連携をしたい」と答えた事業者
⇒イベント開催時の出店。
- 「f. 現時点ではわからない」と答えた事業者
⇒どのような形で連携・参画が出来るかがまだ分からない。現時点では何とも言えない。
- 「g. その他」と答えた事業者
⇒経済活動を支援する立場であるため支援したい。防災機能として、防災トイレや備蓄食、非常用発電機装置を提案させていただきたい。

④ 商品の供給量やサービスの提供について想定されるリスクについて

No.	事業者名	回答
1	A社	特に無し。
2	B社	年中無休と営業時間への対応リスク。
3	C社	現段階では不明。
4	D社	想定する交通量や人の流れなどが分からないので、どれほどの供給量が必要なのかが分からない。
5	E社	出水市内で鳥インフルエンザ発生時、イベント出店の中止など。
6	F社	まだはっきりとは分かりません。
7	G社	現時点ではわからない。
8	H社	未回答
9	I社	未回答
10	J社	未回答
11	K社	未回答

■ 本事業へ参画するためのサポートについて

⑤ 本事業への連携や参画の障壁となる事項はあるか

No.	事業者名	回答
1	A 社	事業内容次第。
2	B 社	現時点では資金面かと思います。
3	C 社	現段階では不明。
4	D 社	整備事業としては資金が問題だと思う。事業規模がわからないまま PFI となると計画が立たず、資金潤沢な大企業運営となり結果地元企業へのメリットが薄れると思う。
5	E 社	鳥インフルエンザ防疫対策のためツルの飛来時期は積極的なイベント参加が出来なくなる。
6	F 社	分かりません。
7	G 社	現時点ではわからない。
8	H 社	未回答
9	I 社	未回答
10	J 社	未回答
11	K 社	未回答

⑥ 事業参画へはどのようなサポートを望むか

No.	事業者名	回答
1	A 社	事業内容次第。
2	B 社	売上が見込めなかった時を想定していただきたい。
3	C 社	参画（募集等）までの丁寧な説明会の開催。
4	D 社	事業計画、事業構想など、どのような想定で計画を進めているのかを公表していただきたい。そこに対し地元企業として何ができるのかを模索できる機会や支援をお願いします。
5	E 社	未回答
6	F 社	未回答
7	G 社	現時点ではわからない。
8	H 社	未回答
9	I 社	未回答
10	J 社	未回答
11	K 社	未回答

■ その他

⑦ その他、本事業に対する意見等

No.	事業者名	回答
1	A社	PFI手法に関する実行後の参画・運営に関する情報開示。メリット、デメリットだけではなく実務レベルでの課題や解決事案など。
2	B社	未回答
3	C社	未回答
4	D社	地域柄や人柄など考慮し計画を進めていただきますようお願いいたします。
5	E社	未回答
6	F社	観光の情報発信・特産物の販売目的だけでは、長い目で見て不安があります。山間部に面した場所を活用して、アウトドアキャンプ場・バーベキュー施設など併合して、近隣の道の駅にない施設を考えて頂きたいです。
7	G社	今後、「地域活性化施設」にうたっている「地域活性」が実現しそうな強い熱量が感じられる事業になってくれるといいです。
8	H社	未回答
9	I社	本部専門部署との連携を致します。
10	J社	未回答
11	K社	未回答

5.2.5 アンケート調査結果の取りまとめ

地元企業向けに実施したアンケートでは、参画意向については建設事業者及び運営事業者ともに「現時点ではわからない」という回答が多かった。

また、官民連携方式といったような地元企業にとっては不慣れな方式で事業を実施することを検討しているため、資金調達面や構成企業に対する懸念事項も挙げられた。

これらのことから、今後事業の検討を進める際には事業者間のマッチング支援や、本事業に対する広報活動を実施していくことで、より地元企業の関心を引く必要がある。

5.3 プレヒアリング

5.3.1 調査目的

プレヒアリングは、官民連携手法における道の駅整備・運営事業において代表企業や構成企業の実績がある民間事業者等に対して、実績の経験・知見を踏まえて、基本計画で整理した項目の妥当性や課題の確認、道の駅の市場性の評価、想定される事業方式の課題、地元企業との連携可能性等を聴取し、官民にとってより良い事業条件を検討することを目的とする。

5.3.2 実施概要

実施時期	令和5年8月29日～10月4日
実施方法	web方式
対象事業者	・建設事業者：2社 PFIの事業実績がある（道の駅含む）事業者を対象 ・運営事業者：1社 PFI事業実績があり、道の駅や観光施設等の指定管理実績がある事業者を対象 ・設備管理事業者：1社 PFIの事業実績がある事業者を対象 ・維持管理事業者：5社 PFIの事業実績がある（道の駅含む）事業者や県内事業者等を対象 ・コンサル：1社 PFIの事業実績がある（道の駅含む）事業者を対象

5.3.3 質問事項

No.	質問項目	
1	施設計画	市場性の有無について
2		想定される物販について
3		基本計画で検討している各施設の妥当性について
4		各施設を一つの建物に集約することが多いか、又は分棟とすることが多いか
5	導入機能	追加で検討したほうが良い導入機能
6		災害時に事業者が提供できるサービスについて
7		太陽光発電や蓄電池の設置及び施設への電力供給を地域のエネルギー会社がPPAモデル※で実施した際に考えられる懸念点等について
8	スケジュール	スケジュールについて
9	概算事業費	概算事業費について
10	事業方式	本事業に適用が望ましい事業方式について
11		E O I方式を検討した場合の課題点及び契約方法
12	地元企業との関連	地元企業との連携について
13	その他	その他、懸念される事項や、意見等

5.3.4 プレヒアリング調査結果

プレヒアリングの調査結果を以下に示す。

1 施設計画について
本道の駅において生鮮食品等の食品を取り扱った場合の市場性の有無及びニーズがあると想定される物販等について - 市場性はあることが明らかになったが、地域住民の需要は把握する必要がある。 - 高速道路利用者には地域の特産品等の需要があり、他の道の駅と差別化を図るためにも、柑橘類やツル等をモチーフにした商品を販売することを検討する必要がある。
各施設規模の妥当性や、どの程度の大きさが必要であるかについて 【販売施設】 - 販売規模ではなく、運営事業者の意見を尊重することやオリジナリティのあるものを販売することが重要であることが明らかとなった。 【飲食施設】 - 十分な大きさであるとの意見が多かったが、1階と比較すると2階の集客率は低下するため、要求水準書等で条件を定めるなど対策を取る必要がある。 【情報発信施設】 - 規模が大きい場合、想定外の使用方法で使われることもあるから留意が必要である。
道の駅を整備するにあたり各施設を一つの建物に集約するか分棟とすることが多いかについて 「①一つの建物に集約したほうが良い」と答えた事業者は2社、「②分棟としたほうが良い」と答えた事業者は4社、条件によって変わると思う答えた事業者が4社であった。
2 導入機能について
追加で検討したほうが良い導入機能について - 他の道の駅と差別化を図ることができる機能の検討が必要であるため、体験型加工所を設ける場合も、その土地に特化したもの等を入れることが重要である。 - 遊戯施設などの子どもが遊べる空間の需要が高いため導入は必須である。
事業者が提供できる災害対応サービスや、事業者負担とすることで生じる課題等について ある程度の災害対応は可能であるが、過度な要求をされた場合は参画が難しいと考えており、また費用負担や対応体制をどこまで整備するかという点を明確に定める必要がある。

施設への電力供給を地域のエネルギー会社がP P Aモデルで実施した場合の懸念点等について

- 経済的リスクを回避するために、適切な電気料金とすることやサービス対価の補填を検討する必要がある。
- 責任分担及び発電収益等が明確にできない可能性があるという意見が多く、事業者にとって付加価値が見込めない場合は公共で実施することが望ましいといえる。

3 スケジュールについて

現在検討しているスケジュールについて

- 今回提示したスケジュールに対して大きな懸念はないことが明らかになった。

4 概算事業費について

施設規模から官民連携方式の導入が検討可能か

- 官民連携方式の導入は検討可能であるという意見が得られた。

5 事業方式について

本事業に適用が望ましい事業方式及び、E O I方式で検討される課題点や契約方法について

- 11社中7社がB T O方式が望ましいと回答した。
- E O I方式を取り入れた場合、提案段階で運営企業が入ることができないため、提案内容に差が出ないことや、落札後に計画の見直しが必要となる可能性があるという懸念があった。
- E O I方式を実施した経験がある事業者は少ないことが分かった。

6 地元企業との連携について

地元企業との連携に対する可能性や連携をする際の課題点等について

- 地元企業との連携は必要であると思うが、地元企業とのマッチングの場を設ける必要がある。
- 地元企業の連携は参加要件でなく評価対象とした方が良いことが分かった。

7 その他

- 今回プレヒアリングを実施した事業者の多くが事業に興味があると回答した。

5.3.5 プレヒアリング調査結果による今後の対応

(1) 施設計画について

- ・ 今後作成する要求水準書では、2 階の集客率を上げるための条件を定めることとする。
- ・ 農水産物販売施設の規模について焦点を当て、公募型サウンディングで再度事業者の意見を調査する。

(2) 導入機能について

ア 追加で検討したほうが良い導入機能

- ・ 現時点の計画では、他の類似施設から特出した機能等が見受けられないという意見が得られた。そのため、今後は他の類似施設と差別化を図るための機能や工夫を検討する必要がある。
- ・ 公募型サウンディングでは、本道の駅に特化した商品力強化や新商品開発等を事業者負担とすることが可能かどうか調査する。

イ 災害時に事業者が提供できるサービスについて

- ・ 民間事業者が実施できる防災・防疫対応には限りがあるため、基本的には市が実施することとする。ただし、事業者との連携は必須となることから、事業者が担う防災・防疫機能の連携内容や費用負担、作業の範囲を詳細に定める必要がある。

ウ 太陽光発電や蓄電池の設置及び施設への電力供給を地域のエネルギー会社が P P A モデルで実施した際に考えられる懸念点等について

- ・ P P A モデルで実施する場合、経済的リスクが高いことや、責任の所在が不明確となるようなことが課題としてあがった。また、昨今の光熱費の物価変動リスクに対して懸念する回答もあり、P P A モデルで実施することに前向きな事業者は少なかった。そのため、公募型サウンディングでも P P A モデルを採用した場合の課題点等を事業者に伺い、導入可能か引き続き検討する。

(3) 事業方式について

ア 本事業に適用が望ましい事業方式について

- ・ コンセッション方式とする場合は、一定以上の施設規模と収益が必要という意見があがった。また、B T O 方式や D B O 方式が本事業の対して適していると回答した事業者は 10 社中 9 社という結果となった。以上より、本事業に適している可能性が高い B T O 方式と D B O 方式の 2 方式に絞って検討を進める。

イ E O I 方式を検討した場合の課題点及び契約方法

- ・ E O I 方式の経験がある事業者が少ないことや、地元運営企業と先行して契約を締結した場合、運営企業の実績やノウハウなどを懸念する事業者が多かった。そのため、公募

型サウンディングでもE O I方式を採用した場合の課題点等を事業者に質問し、導入可能か引き続き検討する。

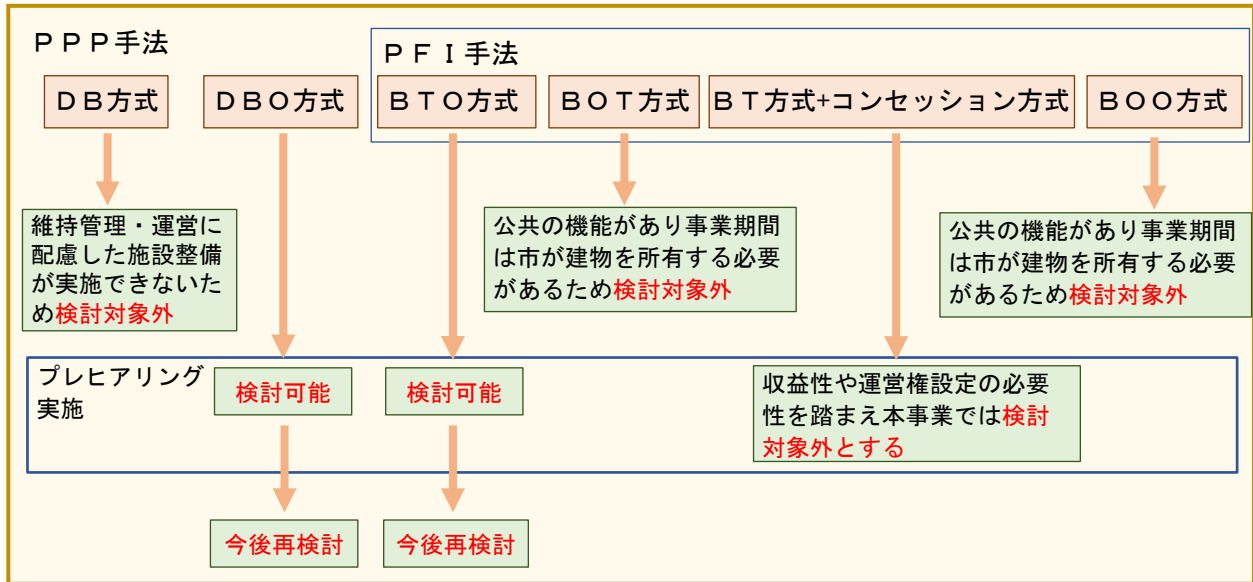


図 5-3 事業方式検討フロー図

5.4 公募型サウンディング調査

5.4.1 調査目的

プレヒアリングの結果を踏まえて整理した本事業の施設機能・規模・業務範囲・事業手法案等に対して、民間事業者との直接対話を実施する。そこで、本道の駅が市及び周辺地域の「地方創生拠点」と「防災・防疫拠点」となるためのアイデアについて、提案をいただき、本道の駅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とする。

5.4.2 実施概要

実施時期	令和5年12月4～8日
実施方法	web方式
対象事業者	設計、建設、維持管理、運営、その他事業者：計14社

5.4.3 質問事項

No.	質問項目	
1	事業アイデア	事業コンセプトについて
		自主事業や民間収益施設について
2	施設規模	農水産物販売施設、土産販売・物産品販売施設の規模について
3	業務範囲	経営支援について
4		災害対応について
5	広域連携	広域連携について
6	事業方式	本事業に適用が望ましい事業方式について
		E O I 方式の導入について
7	事業実施方法	今後の事業実施における発注者の支援内容について
8	その他	その他、懸念される事項や、意見等

5.4.4 公募型サウンディング調査結果

1 事業アイデアについて
道の駅「出水」の方針（コンセプト）について ・ 立地やアクセス性を考慮した、機能や施設を有した施設。 ・ 地域住民自身が魅力を直接PRできる施設。 ・ 県内外から多世代が交流できるコンテンツを有する目的型、滞在型施設。 ・ 具体的なターゲットや内容に合わせた情報発信が必要である。 ・ 防災・防疫面における行政との連携は必須であり、慎重に検討することが求められる。 事業採算性があると想定される自主事業や民間収益施設（用途、建築物等の規模・配置等）について ・ イベント等の開催や、地元の方々が訪れたいコンテンツを設けるべきである。 ・ 地元の課題やニーズを把握して、導入機能は検討すべきである。 ・ 体験施設、宿泊施設、RVパークなどは需要がある。 ・ 対象者を縛ることなく、誰もが気軽に飲食を楽しむことができる空間が必要である。 ・ イベント等を多数開催し、集客性の高い施設とすることを想定しているが、イベントによる定期的な収益貢献は見込まないものが良い。 ・ 上下線の駐車場からアクセスしやすい施設配置の検討が求められる。
2 農水産物販売施設、土産販売・物産品販売施設の規模について
事業コンセプトや市の観光交流・産業振興への貢献などを考慮し、施設規模は適切であるかについて ・ 面積規模について、ある程度は事業者提案とする方が多彩な提案を受けることが可能である。 ・ 地域特性や収支計画、工事費などと照らし合わせ総合的な判断が必要である。 ・ レイアウトや歩行スペース等により農水産物と土産物産品の割合が変化する。 ・ 類似施設と比較しても、規模が小さく不足している。 ・ 出水市の農水畜産物や卵などの生産地としてのポテンシャルは高く、多くの商品を扱うことが可能である。
3 業務範囲（経営支援）について
経営支援として、出荷者協議会の立上げ、商品力強化、新商品開発、観光力強化（HPやECサイトの作成及び運営）等を想定しており、これらを民間事業者の費用負担で実施することが可能であるかについて ・ 出荷者協議会等の支援は民間が実施することであり、内容は民間提案により自主性を重んじるべきである。

- 出荷者協議会の立ち上げ、運営を民間で行うことは可能であるが、業務範囲は限定すべきである。
- 出水市の観光については、行政や地域主体で実施することで発信内容の公平性を担保できる。
- 出荷者協議会は、平等性やトラブル発生を考慮し必須としない方が好ましい。
- 初期費用については、一部市が負担することも考慮してほしい。

4 業務範囲（災害時対応）について

災害時の対応について、民間事業者として、貴社が可能な災害支援・協力等の範囲について

- 運営や維持管理事業者の方針等を踏まえながら、空間提案や設備提案を行う。
- 人員の派遣や物資の調達、食料品の提供、救助隊活動スペースの提供、VRによる災害時のシミュレーション、避難訓練の実施、一次避難場所の提供等が可能である。
- 災害時に迅速に建物の設備点検・補修等を実施する。
- 事業者で担う防災・防疫機能と市が実施する防災・防疫機能をリスク分担表などで明確化する必要がある。

5 広域連携について

広域的な連携を図る上で、効果的な方法や広域連携に必要な取り組み・工夫について

- 新規で組織等を立ち上げるのではなく、既存の組織等との継続的に連携することが好ましい。
- 自治体等の旗振り役を定めて連携を行うことが必要である。
- ウェブサイトやアプリを通じて、各施設の情報を共有するプラットフォームを構築する。
- イベントやツアー、周辺施設で利用可能な割引サービスやスタンプラリー等を活用し、広域周遊を促進する企画が検討可能である。

6 事業スキームについて

DBO方式とPFI手法（BTO方式）のどちらのスキームが望ましいかについて

【DBO方式が望ましい：7社】

- PFI手法が不慣れな事業者にとっては市が資金を調達したほうが良い。
- SPCの維持には運用面において金銭的・時間的なコストがかかる。

【PFI手法が望ましい：5社】

- SPCの組成を行うため、事業安定性を高めることができる。
- 市は割賦払いが可能となり財政負担の平準化が図られる。

【その他：2社】

- どちらでも一長一短がある。
- 運営事業者がやりやすい手法・方式を選択することが最も望ましい。

ＥＯＩ方式の導入に関して、貴社のお考えをお聞かせください。

【ＥＯＩ方式に賛成】

- 設計段階から運営者が助言することで、ノウハウを反映でき、無駄な工事がなくなる。
- 運営は地元企業を中心に実施することでネットワークを活かせるため、賛成である。

【ＥＯＩ方式の課題】

- 維持管理運営と設計施工が一体的な発注となるＰＦＩ手法のメリットが失われる。また、提案の差が生じにくく、価格競争になる懸念がある。
- ＥＯＩ方式とする場合は、運営事業者と事前対話の機会を設けることで、認識の相違をなくす必要がある。
- 運営者と設計者の調整が必要で、調整役や責任の所在を明確にしておくことが重要である。

【その他】

- 維持管理も含め早期に検討することが重要である。
- ＥＯＩ方式とする場合、ＳＰＣとのリスク分担を明確にするため、運営契約は別途先行して選定した運営企業と市の直接契約が望ましい。

7 今後の事業実施について

事業参画の意欲がある企業とのマッチングに対して、支援して欲しい内容について

- 本事業に興味のある事業者の提示や交流の機会があれば、参画可能性が高まる。
- 事業スキームや募集要項の内容に応じてマッチングに関する要望は変化する。
- マッチングよりも公平で地元以外からも参入が可能な募集要項をお願いしたい。

8 その他、提案していただいた事業内容を実施するための課題など

- 実績ベースではなく、アイデアに重点をおいた事業者選定を実施していただきたい。
- 選定委員は内部関係者だけでなく、各分野の提案を評価できる人材を配置していただきたい。また、審査委員の構成を事前に知らせていただきたい。
- 事業者の収支計算の参考となるような多様な情報を提示していただきたい。
- 地元事業者による組成を評価対象としていただく事で、地域を活かした提案が可能となる。
- 修繕リスクの定義や修繕に関する金額定義を明確にしていきたい。
- 事後保全でなく予防保全などを実施していけるようにしていきたい。

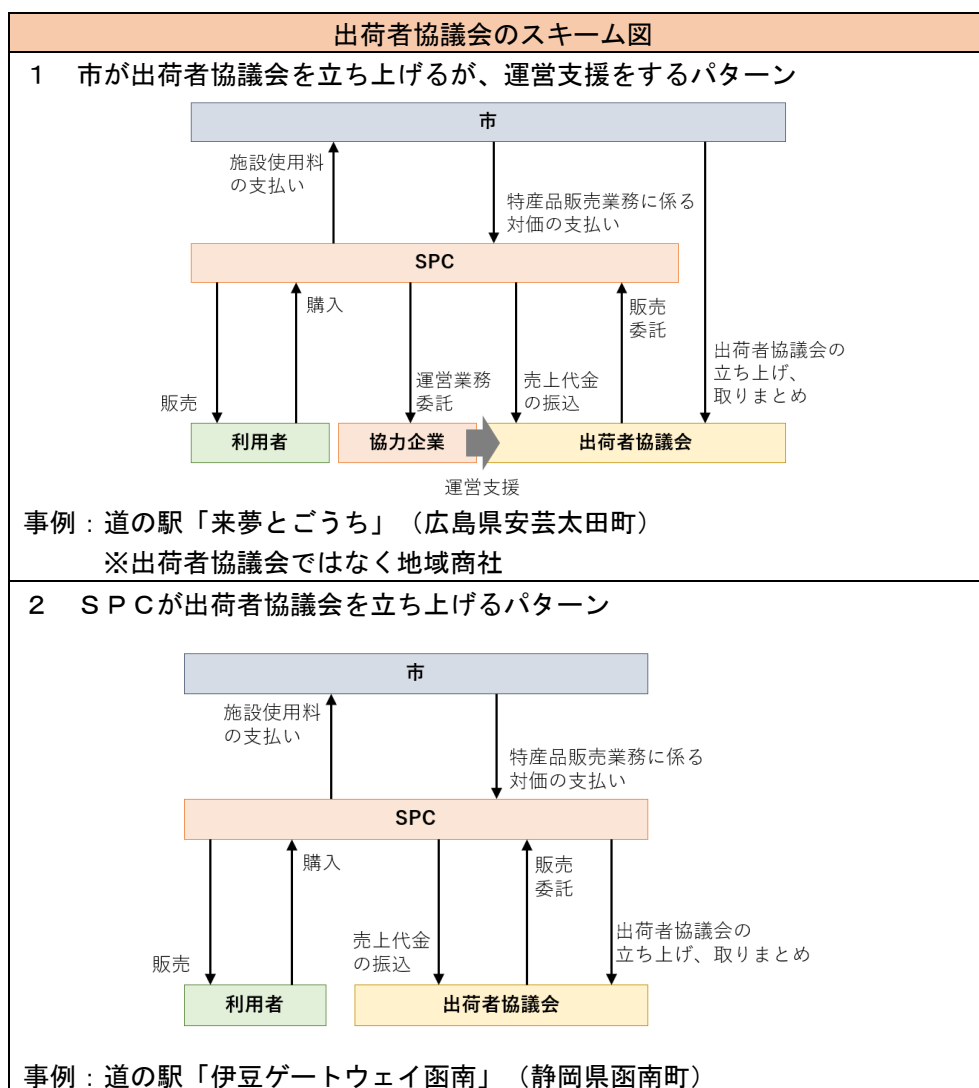
5.4.5 公募型サウンディング調査結果による今後の対応

(1) 施設規模について

- ・ 現案における施設規模については、事業者により意見が大きく分かれた。
- ・ 各施設規模は、コンセプトや事業収支計画との兼ね合いに委ねられることや事業者により意見は様々であった。そのため、施設規模においては、面積のおおよその大きさのみを公募資料に提示することとし、詳細面積は事業者提案とすることが望ましい。

(2) 経営支援について

- ・ 多くの事業者が道の駅の経営支援は事業者が実施すべきと回答したが、全ての業務内容を事業者に委ねるのではなく、地域や行政も協力体制を取ることが望ましい。
- ・ 出荷者協議会の有無については、平等性やトラブル発生を懸念し、出荷者協議会を立ち上げないことが好ましいと回答した事業者もあった。
- ・ 費用負担について、初期費用等は市が負担することが望ましい。
- ・ 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行事例は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る。



(3) 事業方式について

ア 本事業に適応が望ましい事業方式について

- DBO方式が望ましいと回答した事業者は、PFI手法の実績が無いことや、資金調達等に懸念があったことが理由であった。
- また、SPCの運営費等に係るランニングコストがかかることやSPCの構成企業との調整が必要とのことから運営の自由度が下がるという意見もあった。
- PFI手法が望ましいと回答した事業者は、SPCを組成するため、事業の安定性が図られることや、市の財政負担が平準化されるといった理由であった。
- なお、事業方式の選定においては、運営事業者が一番事業をやりやすい方式とすることが望ましいという意見も得られた。

イ EOI方式を検討した場合の課題点及び契約方法

- 運営事業者の多くが、設計段階から運営者の助言が可能となることや、地元運営企業を中心に事業実施が可能となるEOI方式に賛成であった。
- 一方で、運営事業者以外は、運営事業者との意見の相違や、提案の差がつきにくくなることからEOI方式の導入に対して懸念する回答が多かった。
- 加えて、維持管理・運営面を考慮した施設を提案する方が、民間事業者のノウハウを効果的に活用できるため、運営企業を先に選定した場合、民間活力を導入する事業として有意義ではないのではという意見があった。

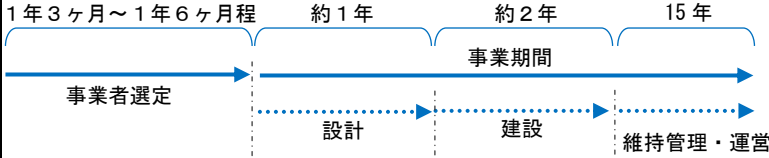
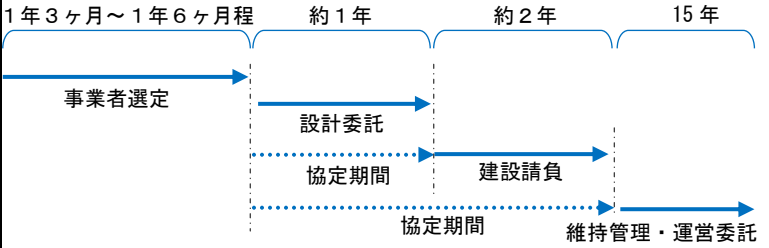
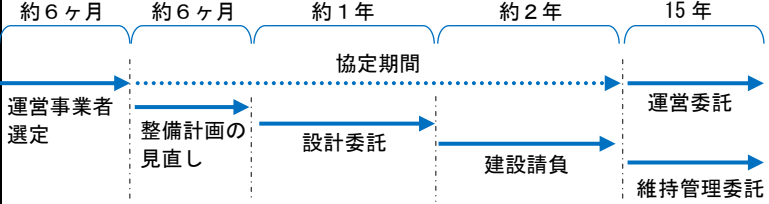
5.4.6 公募型サウンディングの結果を踏まえた事業方式の選定

公募型サウンディング調査の結果を踏まえ、本事業について定性的に最も適した各事業方式を選定する。

なお、本事業を実施する上でポイントとなる「段階的な各施設との広域連携」、「継続・持続的な事業経営」、「最大限の民間ノウハウ活用」の観点から「供用開始までの事業停止リスク」、「長期経営への対応」、「事業参画のしやすさ」、「民間提案の充実・多様性」及び「財政負担」の5つの項目で比較検討を行った。

結果として、金融機関による本事業の安全性や継続性、一般財源負担分の割賦払いにより負担の平準化等を考慮するとP F I手法であるが、事業参画のしやすさ、S P C組成費・管理費等が不要であることを考慮するとD B O方式となり、定性的な評価においては、P F I手法（B T O方式）又はD B O方式が望ましいという結果となった。

E O I方式については、前述の課題に加え、選定された運営事業者によっては、設計・施工の事業者の参画意欲が低下する懸念がある点、施設整備の水準、要求が定まっていない中での提案の実現性に対する信憑性に疑義が残る点、規模が過剰になる可能性がある点、運営事業者倒産時のリスクがある点から本事業に適していないと考え、P F I手法（B T O方式）とD B O方式で実施した場合における定量的評価を検討する。

事業方式	公募型サウンディングの主な意見	事業方式選定のポイント					定性的評価
		供用開始までの事業停止リスク	長期経営への対応	事業参画のしやすさ	民間提案の充実・多様性	財政負担	
P F I手法 (B T O方式)	- 財政負担の平準化が可能。 - 金融機関によるモニタリングにより事業のチェックが可能。 - S P C組成による倒産隔離が可能。	- P F I手法で実施した場合、実施方針⇒特定事業の選定⇒入札公告⇒基本協定締結⇒（S P Cの組成）⇒事業契約締結と手続きが多く、設計までのスケジュールが最も長い。 - 事業契約となるため、契約が一本化され、事業停止リスクが低い。 【スケジュール概要】 	- P F I法により事業契約に定められた期間となり、長期的な運営が可能となるため、段階的な運営計画が可能となる（成長期・成熟期・衰退期・転換期など）。 - 施設の収支状況は金融機関がチェックできるとともに、S P Cの構成企業も事業の健全度（提案内容の履行状況など）をチェックできる。	- P F I手法の経験がない事業者にとっては、資金力や金融機関とのコネクションが乏しいため、事業参画がしにくい。 - 事業契約となり、構成企業と連携した契約となるため、事業参画までの調整や合意等に時間がかかる。	- 設計から運営まで総合的な提案評価となる。 - 必ずしも運営内容が最も優れた内容をした応募者が選定されるとは限らない。（建物のデザイン性も審査に大きな影響を与える。） - 各企業と連携することによる相乗効果など実施体制に関する提案や事業期間中のリスクヘッジなどの提案も評価することが可能。	- 事業者選定における公募書類が最も多く、客観的評価（V F M）など、P F I手法ならではの書類・手間が多いため、コンサルタントへの委託費が高くなる。 - S P C組成費・運営費、割賦金利等の費用がかかるため、D B O方式の方が安価となる。	○
D B O方式	- 資金調達のリスクが軽減される。 - S P Cの組成・維持費など費用が軽減される。 - 金融機関との調整や企業間との調整が少ないため、事業参画しやすい。	地方自治法で実施（事業契約ではなく、各社と委託契約、請負契約する）するため、事業者選定後、各事業者とは委託・請負契約を締結するまで協定となり、倒産・指名停止等による事業停止リスクが高い。 【スケジュール概要】 	市の指定管理者運用指針に基づき、B T O方式と同様に長期的契約が可能である。	- 金融機関からの資金調達がいないため、資金力のない企業でも参画しやすい。 - 設計から維持管理運営まで一括発注ではあるが、契約自体は従来と同じ（各企業が担当する業務委託又は請負契約）となるため、参画しやすい。	- 同上 - 公募段階で設計、建設の費用と維持管理・運営の費用を分けて示すため、提案の自由度が損なわれる可能性がある。	- 施設整備において、単年度財政負担額が大きい。 - 倒産隔離を考慮し、S P C組成を義務付けた場合は、S P C組成費・運営費等の費用がかかる。 【倒産隔離】 構成企業のある企業が倒産しても本事業の実施・継続に影響しないようにする仕組み	○
E O I方式	- 先に運営事業者を選定することで、設計に運営事業者の意図を直接伝えることが可能。 - 建設企業などとのコネクションがない企業や資金力がない企業にとって、事業参画しやすい。 - 運営企業の自由度が高い。	- 施設計画の見直し期間は選定された運営事業者の意向によって期間が変動する可能性が高い。 - 運営事業者の意図・希望を設計に反映させるには設計を分離し、従来通りの発注方式になるため、事務的負担が大きく、一括発注・性能発注によるコスト削減が見込めない。 - 運営事業者選定後、運営事業者とは供用開始まで協定（覚書）となるため、倒産・指名停止等による事業停止リスクが高い。 【スケジュール概要】 	同上	運営企業の選定以外は従来方式と同じになるため、設計・建設・維持管理において、官民連携手法の実績がない企業でも事業参画しやすい。	- 施設の内容に左右されず、運営事業者の民間ノウハウや企業体力（経営の安全度）のみを選定することができる。 - 運営事業者選定において、施設整備の水準・要件等が定まっていない中で提案を審査することになるため、提案内容（実際にできる施設を提案通りに運営できるか）に信憑性・根拠性を示すことが難しい。	- 運営事業者の選定において、コンサルタントへの委託費が必要であるが、上記ほど複雑な公募書類ではないため、委託費は最も少ない。 - 運営事業者選定後に整備計画を見直し、事業費を算出する必要があるため、コンサルタントへの委託費が必要。 - 施設整備において、単年度の財政負担額が大きい。 - 運営事業者の意向に沿った設計となるため、過剰な規模になる可能性がある。	△

第 6 章 概算事業費と V F M の算出

6.1 概算工事費の算出

6.1.1 イニシャルコスト

モデルプランや施設規模を踏まえた、本事業の概算事業費（イニシャルコスト）は以下のとおりである。

（千円：税込）

費 目	概算費用
1 設計費等	
建築設計業務費 工事監理業務費 建築確認費	98,561
2 工事費（地域振興施設）	
地域振興施設 屋根付き広場・屋根付き通路 太陽光発電装置 耐震補強	829,073
3 工事費（駐車場等）	
情報発信施設 屋外トイレ 防災備蓄倉庫 駐車場、排水施設、防災施設、外構等 植栽	752,413
合 計	1,680,048

6.1.2 ランニングコスト

本施設における維持管理費は、施設規模等を踏まえ、建築物のライフサイクルコストに基づき算出した。

また、本施設の運営費（支出）は、他事例の実績値に基づき算出した。なお、維持管理費、運営費の概算費用は 15 年間の総額である。

（千円：税込）

費 目	概算費用（15 年間）
維持管理費	428,299
運営費	1,842,030
合 計	2,270,329

6.2 本事業で活用が想定される交付金及び起債

地域振興施設の整備費（実施設計費及び工事費）は、デジタル田園都市国家構想交付金を活用することを想定する。各省庁の「道の駅」支援メニュー（令和5年度版 国土交通省）によると、道の駅「南信州とよおかマルシェ」、「湯の香しおばら」、「常総」、「伊達の郷 りょうぜん」、「たのうら」、「都城 NiQLL」などにおいて、「地方創生拠点整備タイプ」を活用している。

デジタル田園都市国家構想交付金の補助対象外の費用については、起債の一般補助施設整備等事業債を活用し、起債の対象外となる費用は一般財源とする。

駐車場等の整備費は、地方創生道整備推進交付金を活用することを想定する。交付金の補助対象外の費用については、起債、公共事業債を活用し、起債の対象外となる費用は一般財源とする。

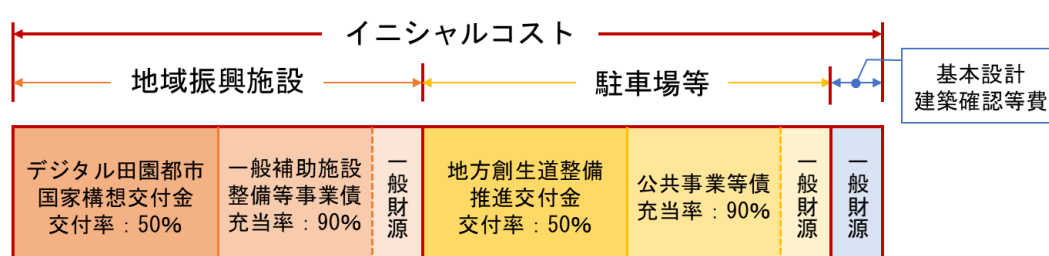


図 6-1 イニシャルコストにおける交付金及び起債の割合

6.3 VFMの算出について

6.3.1 VFMの概要

民間活力導入検討において、想定される事業スキームによる効果を定性的な評価だけでなく、定量的に評価する方法としてVFM（Value For Money）がある。

民間活力を導入することが従来手法（地方公共団体がこれまで施設を整備する際に実施していた手法）で実施する場合と比べて「VFMが発生した」と確認される場合、事業を効率的かつ効果的に実施できるという基準を満たすこととなる。

【VFM（Value For Money）とは】

- ・「支払に対して価値の高いサービスを供給する」という考え方であり、PFI事業（「民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律」を適用する狭義の事業ではなく、PFI以外の官民連携手法も含めた広義の事業をいう。）における具体的なVFMとは、従来手法で事業を実施した場合と、官民連携手法で事業を実施した場合の、公共の支払額の差として計算される。
- ・公共施設の整備等に関する事業を官民連携手法として実施するかどうかは、このVFMの有無を評価することが基本となる。

6.3.2 VFMの検証方法

「VFM (Value For Money) に関するガイドライン、令和5年6月2日改正」の考え方に基
づき算定する。

(1) 本業務におけるVFMの位置づけ

本業務におけるVFMの検証は、VFMの発現可能性や発現要因を把握するものである。

また、VFMの詳細は民間事業者選定段階において、要求水準が確定した後、特定事業の
選定時までには再度検証を行う。

(2) VFMの検証方法

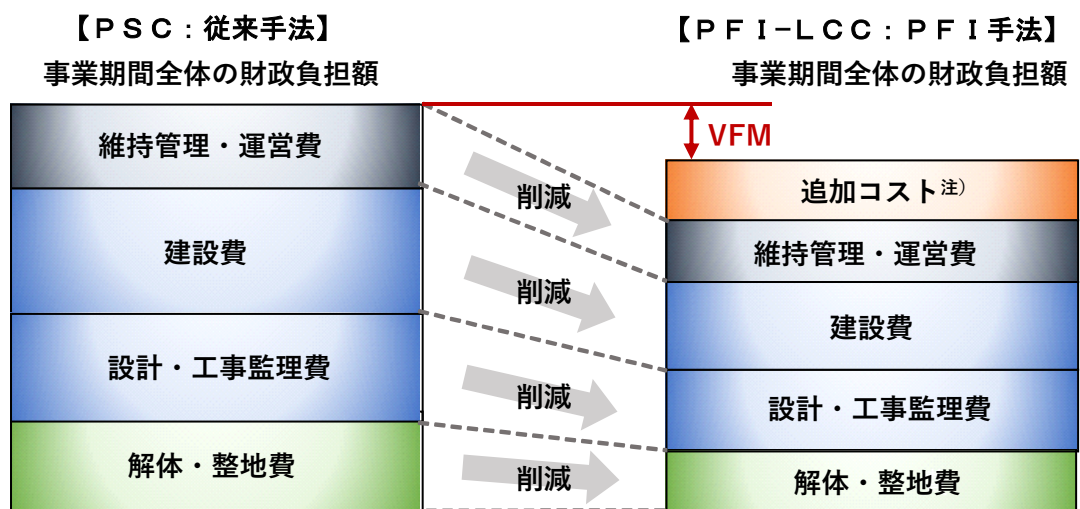
VFMの検証は、PSCとPFI-LCCとの比較により行う。この場合、PFI-LCC
CがPSCを下回ればPFI事業の側にVFMがあり、上回ればVFMがないと判断する。

【PSC (Public Sector Comparator)】

- ・従来方式として実施する場合の事業期間全体を通じた財政負担の見込額の現在価値

【PFI-LCC (LCC : Life Cycle Cost)】

- ・官民連携手法として実施する場合の事業期間全体を通じた財政負担の見込額の現在価値



注) アドバイザリー業務・モニタリング業務費など

図 6-2 VFM発現イメージ

6.4 VFM算出結果

VFM算出結果は以下のとおりとなった。

本事業をDBO方式で実施する場合、現在価値化後で7.7%の財政負担の軽減効果が見込まれる。

また、BT方式で実施する場合、現在価値化後の軽減効果が5.2%見込まれる。

表 6-1 VFM算出結果 (単位：千円)

指 標		従 来	DBO	PFI (BT)
P S C	現在価値化前	1,350,169	1,242,086	1,281,053
	現在価値化後	1,224,736	1,130,898	1,160,921
V F M	現在価値化前	－	108,082	69,116
	現在価値化後	－	93,838	63,815
V F M (%)	現在価値化前	－	8.0%	5.1%
	現在価値化後	－	7.7%	5.2%

※端数処理のため値が一致しない場合がある

第 7 章 リスク分担の検討

7.1 リスク分担の基本的な考え方

PPP/PFI 事業で発生する又は発生する可能性がある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る。

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になる。

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らない。

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（本事業そのものへの住民反対等）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もある。

7.2 リスク分担表

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 (PFI 手法の場合)	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係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		○

項目	リスクの内容		負担者	
			市	事業者
共通	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予見可能な範囲を超えるもの	○	○ ※ 2
	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	○	
	要求水準未達リスク	事業者の責に帰すべき事由により要求水準未達の場合		○
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	工事遅延リスク	市が実施する工事（南九州西回り自動車道からの取付道路、一般道路、用地造成等）の遅延、若しくは工事ができなかったことによる事業者の計画に変更が生じた場合によるもの	○	
	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	○	

項目	リスクの内容		負担者	
			市	事業者
建設に係るリスク	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		○
維持管理リスク	技術進歩リスク	技術進歩による施設設備内容の変更に伴うもの		○
	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		○
	施設瑕疵リスク	施設整備による瑕疵、管理瑕疵によるもの		○
	災害対応リスク 施設損傷リスク	市等による災害復旧活動、災害対策活動等に活用される場合の維持管理によるもの	○	※4
		市の責めに帰すべき事由により施設が損傷するもの	○	
		施設の管理不適合・管理不備によるもの		○
運営リスク	運営開始遅延リスク (許認可は除く)	事業者の責によらない事故・火災等によるもの	○	
		要求水準変更、その他市の指示による事業内容・用途の変更に起因する維持管理費の増減	○	
		要求水準書の変更、その他市の指示に伴う運営開始の遅延	○	
	計画変更リスク	市が実施する工事（南九州西回り自動車道からの取付道路、一般道路、用地造成等）の遅延に基づく運営開始の遅延	○	
		上記以外の事由による運営開始の遅延		○
	委託先経営破綻・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		○
	需要変動リスク	委託先の経営破綻、変更によるもの		○
		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、維持管理・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		○
	運営費リスク	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		○
		要求水準変更、その他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	○	

項目	リスクの内容		負担者	
			市	事業者
運営リスク	運営費リスク	本施設が防災・防疫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	市の指示による契約条件変更に伴う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	○	
		本施設が防災・防疫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・防疫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
	業務中断、契約解除リスク	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	○
		技術進歩により維持管理業務、運營業務の内容が変更される場合の費用の増大	○ ※ 5	○
終了時	事業清算に伴うリスク	業務移管手続きに伴う諸費用発生、事業者の清算手続きに伴う評価損益等		○
	施設性能リスク	事業期間終了時における要求性能水準の保持		○

- ※ 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、市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の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 P F I ・ P P P 協会」が公表している、「P F I 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」（P. 95 参照）により、物価変動による改定に際し、現在 P F I 事業契約に規定されている事業者負担（1.0%又は1.5%）をゼロとする。
- ※ 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 要求水準書の変更を伴う場合は市が負担する。

2023 年 12 月 15 日

内閣府

民間資金等活用事業推進室 御中

特定非営利活動法人日本 P F I ・ P P P 協会

会長兼理事長 植田和男

P F I 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

昨今の物価高騰により多くの P F I 事業において事業者側に大きな損失が発生している。

これは契約上に規定されている物価変動に伴うサービス対価(建設工事)の改定方法に構造的課題があり、その調整が十分機能していないことが原因である。結果として、大きな損失を被っている契約済みの事業者においては、P F I 事業市場からの撤退が議論されており、現在入札中(公募)の P F I 事業においては入札辞退(公募参加取りやめ)が多発している。

この問題は、単に短期間に物価高騰が生じているからではなく、これまでも同じ問題は生じていたにもかかわらず、事業者側の必死の努力によって吸収されていた P F I 事業特有の構造的な問題であった。

弊協会の多くの会員企業より、このままでは今後企業として P F I 事業に参加できなくなるとの強い要請があり、「P F I 事業における物価変動に関するアンケート調査」を実施した。その結果を踏まえ、下記の通り提言を行うものである。改定方法における課題としては、基準日、事業者負担、物価変動率(指標)等があるが、本提言においては、初回起算日及び事業者負担について提言する。

記

提言 1 : 物価変動による改定の初回起算日は、「債務負担行為設定日」又は「入札公告日(公募公告日)」とする。

提言 2 : 物価変動による改定に際し、現在 P F I 事業契約に規定されている事業者負担(1.0%又は1.5%)をゼロとする。

以上

提言 1	物価変動による改定の初回起算日は、「債務負担行為設定日」又は「入札公告日（公募公告日）」とする。
------	--

【提言の根拠】

現在、多くの P F I 事業契約において、物価変動の改定に係る初回起算日は事業契約締結日となっている。この場合、「債務負担行為設定日」或いは「入札公告日(公募公告日)」から事業契約締結日までの平均 9 か月から 1 年に及ぶ期間の物価上昇分を提案価格に反映できない(損失発生)という構造的問題がある。

発注者は、特定事業の選定において V F M の検証を行うが、この際に使用される設計費及び建築工事・工事監理業務費は、予定価格におけるサービス対価(工事費)を構成し、議会における債務負担行為の議決を得る根拠となっている。発注者は、議会より債務負担行為の議決を得た 30 日前後には入札公告(公募公告)を行っている。従い、初回起算日を「債務負担行為設定日」又は「入札公告日(公募公告日)」とすることは、発注者としても合理性があると思われる。

一方、当該 P F I 事業に参加を予定している民間企業は、実施方針の内容を確認後、参加グループの組成を開始し、参加企業は概算見積もりの準備を開始することになる。この時点での物価が概算見積もりの根拠となり、「入札公告日(公募公告日)」において予定価格が公表されることによって提案価格が確定される。従い、民間企業側においても初回起算日を「債務負担行為設定日」又は「入札公告日(公募公告日)」とすることは合理性があると思われる。

提言 2	物価変動による改定に際し、現在 P F I 事業契約に規定されている事業者負担(1.0%又は1.5%)をゼロとする
------	---

【提言の根拠】

発注者は、特定事業の選定において V F M の検証を行うが、この際、物価上昇分における事業者負担を想定していない。物価変動による事業者負担は、「公共工事標準請負契約約款」のスライド条項を準用することによって、同様な事業者負担が P F I 事業契約に規定されている。P F I 事業の場合は、一般の公共工事と異なり、提案書及び提案価格作成時点から工事完了までの期間が極めて長期になることより、その間に発生する当初想定できなかった費用は事業者負担となっている。P F I 事業特有の費用負担を事業者努力で吸収している中で、物価高騰による改定がなされとした場合においても、下記の計算モデルで示す通り、1.0%又は1.5%の計算対象となる金額は物価変動による差額ではなく、「変動前残施設費」となっていることより、事業者負担は極めて大きい。結果として P F I 事業へ参加するインセンティブを消失させる要素となり、又はリスク費の上乗せとなり、発注者にとってデメリットとなっている。

P F I 事業における施設整備費の改定額計算モデル

■1.5%の場合の計算モデル

$$\text{改定額} = (\text{変動後残施設費} - \text{変動前残施設費}) - \text{変動前残施設費} \times 15/1000$$

例) 変動前残施設費 100 億円、物価変動率 5 % とした場合

$$\text{改定額} 3.5 \text{ 億円} = (105 \text{ 億円} - 100 \text{ 億円}) - 100 \text{ 億円} \times 15/1000$$

以上

第 8 章 総合評価

8.1 定性的評価と定量的評価の概要

定性的評価、定量的評価の結果概要を改めて整理する。ＤＢＯ方式、ＢＴＯ方式は第５章で整理したように定性的評価としては、いずれも導入の可能性があることを前提に比較を行って整理した。

表 8-1 定性的評価と定量的評価の概要

		ＤＢＯ方式	ＢＴＯ方式	
定性的評価	供用開始までの事業停止リスク	△	○	
		ＢＴＯ方式：事業契約として契約が一本化され、 <u>ＳＰＣが契約先となり事業停止リスクが低い。</u> ＤＢＯ方式：各事業者と委託・請負契約を締結するため、 <u>各事業者の倒産・指名停止による事業停止のリスクがある。</u>		
	長期経営への対応	○	○	
		ＢＴＯ方式：ＰＦＩ法により事業契約に定められた長期的契約が可能となるため、段階的な運営計画が可能となる。 ＤＢＯ方式：市の指定管理者運用指針に基づき、ＢＴＯ方式と同様に長期的契約が可能である。		
	事業参画のしやすさ	○	△	
		ＤＢＯ方式の方が、 <u>事業者の金融機関からの資金調達がいないため、資金力のない事業者でも参画しやすい。</u> また、契約が事業者ごとの個別契約のため、事業者間の調整や合意が容易である。		
	民間提案の充実・多様性	△	○	
		ＤＢＯ方式の場合、 <u>公募段階で設計、建設の費用と維持管理・運営の費用を分けて示すため、事業者の提案の自由度で劣る。</u>		
	運営費	○	△	
		金利	○	△
		平準化	－	△
財政負担		ＤＢＯ方式：ＳＰＣ組成費・運営費等の費用が不要となるため、事業費は軽減される。 <u>起債金利が民間金利よりも低い</u> ため、 <u>金利負担も有利である。</u> また、本道の駅の場合、国からの補助（50％）、地方債（充当率90％、交付税措置率30％）及び基金等により、一般財源はかなり少額になる。 ＢＴＯ方式： <u>一般財源部分を事業期間の割賦払いにて平準化が可能であるが、ＤＢＯ方式による一般財源については上記のとおりであるため、メリットはそれほどない。</u>		
定量的評価	市の財政支出（現在価値化前）	1,242,086 千円	1,281,053 千円	
	市の財政支出（現在価値化後）	1,130,898 千円	1,160,921 千円	
	V F M	7. 7 %	5. 2 %	
		○	○	
		<u>金額としてはＤＢＯ方式の方が有利であるが、ＢＴＯ方式でも十分なV F Mが発現する。</u>		

8.2 総合評価

定性的な面でDBO方式とBTO方式とを比較した場合、事業停止リスク、公募段階での民間提案の充実、財政支出の平準化の面ではBTO方式の方が優位である。

一方、公募型サウンディングで参加していただいた企業は、DBO方式の方がBTO方式よりも望ましいという意見が多く、SPCの組成・運営費がかからず、民間の金利よりも起債の金利が低いため、事業費の面ではメリットがある。

また、SPCの運営費用がかからない分、市への納付金を増やすことができるという意見もあった。

定量的評価においてはDBO方式の方が事業費削減効果は大きいですが、BTO方式においても十分なVFMが発現する。したがって、BTO方式、DBO方式のいずれも導入可能性があると判断される。

本事業では、基本方針の実現に向けて、民間事業者のより自由な提案を求めること、また提案を確実に現実のものとし、より良い維持管理・運営を行っていくことが重要である。そのため、財政負担の軽減（VFM等）やサービス向上の観点から、本事業では従来手法ではなく、官民連携の事業手法により進めていくことが適している。

また、本事業では補助事業を活用し、財源として起債（公共事業等）と基金を利用することで、一般財源の支出分が少なくなり、BTO方式の特長である財政支出の平準化のメリットは限定的となる。

そのため、定性面でもBTO方式と比較してそれほど差がないことから、公募型サウンディングや定量的評価（VFMの結果）の面で優位であった、PPP手法のDBO方式を採用するものとする。

第 9 章 今後の展望

9.1 本事業における課題と対策

次年度以降、DBO方式で本事業を進めていくにあたっての課題と対策を以下のとおり整理する。

(1) 事業者同士のグループ組成を支援するマッチング支援の実施

本事業の実施には、設計、建設、維持管理、運営それぞれのノウハウを持った事業者の連携が求められる。そのためには、本道の駅の基本方針の実現に向けた意欲とノウハウを有した事業者の参加を募ることが必要である。地元企業からはそうした事業者とのマッチング支援を求める声も出ている。

そのため、本業務においては、公募型サウンディング調査の実施にあたり、参加事業者を公表することで、本事業に興味を持っている事業者同士の連絡・調整により事業参画の可能性が高まると考えられる。

また、次年度以降も説明会等を開催して、参加事業者について許可を得て事業者をリストにまとめ、公表するなどのマッチング支援を実施していくものとする。

(2) 関連事業との工事スケジュールや工事分担等の調整

本事業は南九州西回り自動車道の整備に合わせて実施していく事業であるため、高速道路からのランプ及び自動車専用道路区域内の施設整備といった関連事業とのスケジュールや、造成工事と官民連携事業の工事範囲の調整が必要である。

また、自動車専用道路区域の施設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、公募段階においては、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、官民連携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る。

(3) 資材・人件費高騰への対応

近年、建設資材や人件費の高騰が進んでおり、それに伴う人手不足や倒産も深刻化している。事業者からより良い提案を受けるには、事業者が十分に本事業を実施できる予算確保が必要である。

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るが、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る。

(4) 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

本事業は、PPP／PFI事業者だけではなく、本道の駅への出品者、イベント等の企画者、周辺観光施設など関係者との緊密な連携があって、はじめて地域振興の効果が生まれる

事業であることから、本事業へ参加を希望する事業者だけではなく、多くの地元企業、団体等への情報発信が必要である。

本業務では、地元企業への説明会及びアンケート調査を実施し、本事業の周知及び意見聴取を行ったが、今後も本事業に対する意見交換会や勉強会の実施及び本事業の進捗状況を公表することで、地元住民や事業者の理解や協力を得ることができる。

(5) 今後の観光交流を促進するための官民が連携した組織体制の構築

PPP／PFI 事業者が決定後も、事業者任せにならないよう、継続的に出水広域連携・防災「道の駅」整備推進協議会の加盟団体及び周辺の道の駅や観光施設等と連携・協力していく必要がある。

なお、先進事例として、静岡県函南町では、公募段階で「伊豆・道の駅ネットワーク」を掲げ、情報発信を運営者の業務として設定している。また、狩野川ツーリズムネットワーク会議、駿豆線沿線地域活性化協議会との連携なども規定しており、目指す道の駅の像を実現する体制を構築している。

9.2 事業スケジュール

次年度以降における事業スケジュール（案）は以下のとおりとなっている。

令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度
・アドバイザー業務 (実施方針策定、公募条件の検討、事業者公募、事業者選定)	・用地取得 ・造成工事	・設計 ・建築工事 ・外構・舗装・安全施設等工事			供用開始 (予定)