

官民協働による  
「新たな道の駅」を核とする交流拠点施設  
基本構想  
～北後志をつなぐ新たな SA・PA～



えびす岩・大黒岩・烏帽子岬（撮影日：平成 25 年（2013 年）9 月 26 日）

令和4年(2022年)2月

北海道余市町

## はじめに

余市町は、豊かな自然・文化・歴史などの観光資源に恵まれ、昭和 11 年（1936 年）にモルトウイスキーの製造が開始されたニッカウキスキー余市蒸溜所は、国の重要文化財に登録され、豊富な観光素材は、道内はもとより国内でもトップクラスを誇りますが、その一方で、情報や特産品などその魅力については十分に伝えきれていないなどの課題を抱えています。

本基本構想は、「新たな道の駅」を核とする交流拠点施設整備に際し、新しい施設（群）が備えるべき理念と機能をまとめたものです。一般に、基本構想とは施策や事業を実施する上での基本的な概念と姿勢を示し、それら施策や事業の目標と将来像を説明するものです。特に公共施設の建設においては、建物の計画や設計を具体的に進めるためのガイドラインとしての役割を担います。基本構想は、設計後の建設や竣工後の運営も含め一貫して最上位に位置づけられる価値判断の礎であり、様々な検討過程における意思決定や合意形成において重要な指針となるものです。

本基本構想の第 1 章では、既存の「道の駅スペース・アップルよいち」の利用実態に関するアンケート調査結果を紹介するとともに、近年の利用者数や稼働率などの推移を分析しています。第 2 章では、議会での議論、本基本構想の策定へ向けて取り組んできたワーキンググループでの議論を中心に記述しています。特に、メインテーマ及び基本理念と基本的な機能が練り上げられた経緯とその具体的内容をまとめています。また、第 3 章では、「新たな道の駅」を核とする交流拠点施設の基本的な考え方として、事業の目標となるメインテーマを示すとともに、基本理念と三つの基本的な機能を説明しています。第 4 章では、交流拠点の整備にあたっての官民連携の基本的考え方について説明し、第 5 章では、新たな道の駅による本町への波及効果を説明しています。

さらに、第 6 章では、全国の類似施設の中で特に注目すべき事例について、施設の計画経緯や建物の規模と構成、運営の仕組みを中心に、「新たな道の駅」を核とする交流施設が参照すべき要点を紹介しています。

結びの第 7 章では、今後策定を予定している基本計画へ向けて、検討の進め方と体制について説明しています。

本基本構想の策定とその具体化を契機として、私たち地域住民が主体となり、いまを生きる世代はもとより、私たちの子孫に誇ることのできる交流拠点施設の整備を実現しましょう。

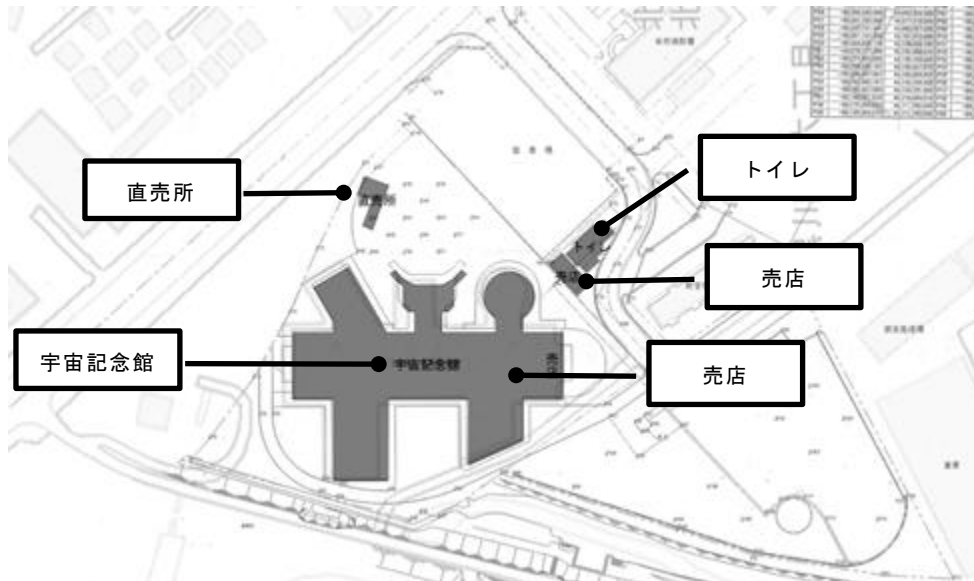
## 内容

第1章	既存施設の現状と課題	4
1-1	既存施設（スペース・アップルよいち）の現状	4
1-2	地域住民や関係者ニーズ等の把握	5
1-3	老朽化が進む公共施設等の状況（余市町公共施設等総合管理計画）	7
第2章	「新たな道の駅」を核とする交流拠点施設の検討経緯	15
2-1	課題解決のためにこれまで実施している調査等	15
2-2	議会での議論	18
2-3	ワーキンググループ（WG）	21
第3章	「新たな道の駅」を核とする交流拠点施設の基本的な考え方	24
3-1	「新たな道の駅」の必要性	24
3-2	「新たな道の駅」の整備方針	28
3-3	「新たな道の駅」を核とする交流拠点施設のコンセプト	29
3-4	候補となる地域	31
3-5	施設配置とゾーニング例	44
第4章	交流拠点施設の整備にあたっての官民連携の考え方	50
4-1	官民連携の基本的考え方	50
4-2	事業化の方法	50
4-3	官民連携の役割分担	55
4-4	運営・維持管理の基本方針	63
4-5	事業・施設の複合化（バンドリング）の可能性	65
4-6	レジリエンスな地域防災拠点の整備	67
第5章	「新たな道の駅」による本町への波及効果	70
5-1	整備効果推定にあたって	70
5-2	既存の「道の駅」の経済波及効果の算定	74
5-3	「新たな道の駅」の経済波及効果	75
5-4	「地域全体」の経済波及効果	79
5-5	経済波及効果結果まとめ	85
第6章	先行事例のレビュー	86
6-1	全国の官民連携手法導入事例（道の駅）	86
6-2	全国の官民連携手法導入事例（体育館、温水プール等）	95
6-3	北海道における官民連携手法導入事例	101
第7章	基本計画へ向けて	108
7-1	開業に向けたスケジュール	108
7-2	民間提案制度の進め方	110
7-3	実施体制	114
7-4	関係機関との連携	118
参考資料		122

## 第1章 既存施設の現状と課題

### 1-1 既存施設（スペース・アップルよいち）の現状

既存の道の駅は駐車場とトイレがメインとなっており、必要最低限の機能を備えるにとどまり、道の駅に併設されている宇宙記念館は、科学博物館として一定の評価を得られているものの、これら施設群は老朽化などにより利用者が伸び悩んでいる。既存の道の駅駐車場敷地面積の約65%はニッカウキスキーから無償貸与されていたものであるが、工場拡張により、令和2年(2020年)4月にニッカウキスキーに返還している。



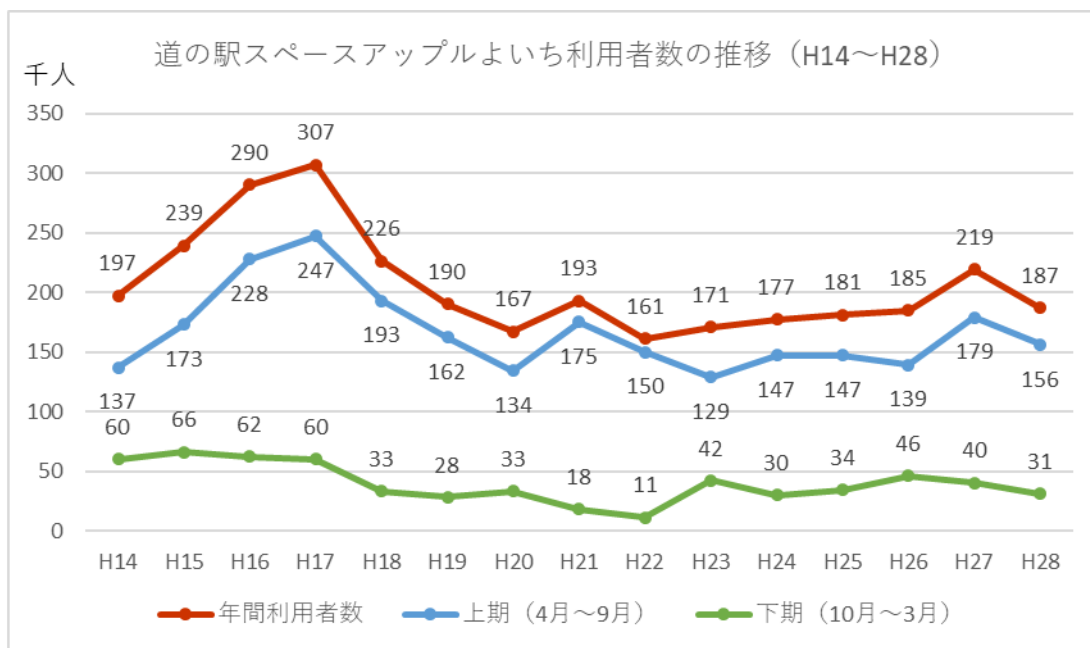
図表 1-1 スペース・アップルよいち施設構成

施設名	宇宙記念館	宇宙記念館 売店	道の駅 売店	24時間トイレ	よいち味覚 マルシェ
建設年	平成10年 (1998年)		平成10年 (1998年)	平成11年 (1999年)	平成20年 (2008年)
規模構造	2階建 鉄骨造 建築面積 2,977.88 m <sup>2</sup> 、 延床面積 3,678.82 m <sup>2</sup> 売店：180 m <sup>2</sup>		1階建 プレハブ 65 m <sup>2</sup>	1階建 木造 建築面積 76.68 m <sup>2</sup> 延床面積 71.01 m <sup>2</sup>	1階建 プレハブ
施設管理者	余市町経済部 商工観光課	余市町経済部 商工観光課	(一社) 余市観光 協会 <sup>1</sup>	余市町経済部 商工観光課	道の駅振興協議会
運営主体	余市町経済部商 工観光課	(一社) 余市観光 協会	(一社) 余市観光 協会	余市町経済部 商工観光課	余市町生産者直売 会
業務範囲	維持管理・運営	売店運営	維持管理・売店運 営	維持管理	維持管理・売店運 営
取扱品		菓子、宇宙食、そ	菓子、酒、ジュー		農産物、農・水産物

<sup>1</sup> 令和3年(2021年)4月1日に、一般社団法人余市観光協会が旧株式会社余市振興公社の業務を引継いでいる

		の他土産品	ス、 農・水産物加工品、 その他土産品		加工品
利用 時間 ※新型コロナウイルスの影響で一部 利用時間を変更し ている	9:00～17:00	9:00～17:00 (4月中旬～11/30) 9:00～16:30 (12/1～4月中旬)	9:00～18:00 (4月中旬～11月上旬) 9:00～16:30 (11月上旬～4月中旬)	24時間	9:00～17:00
定休日	月曜 ※12/1～4月第3 金曜日まで一般 観覧休止	月曜・年末年始	無休 (4月中旬～11月上旬) 月曜・年末年始 (11月上旬～4月中旬)	無休	営業日: 金・土・日・祝日 期間: 5月上旬～10月

図表 1-2 スペース・アップルよいちの施設概要



図表 1-3 道の駅スペース・アップルよいち利用者数の推移 (出典：余市町観光振興計画)

1-2 地域住民や関係者ニーズ等の把握

地域住民及び関係者へのヒアリングでは、道の駅が備えるべき施設機能に関し、以下のニーズが挙げられている。

	施設機能に対するニーズ
商工会議所	<ul style="list-style-type: none"> <li>・宇宙記念館や水産博物館も老朽化が進んでおり、そうした展示施設を、視聴覚的なものに整備していけば、余市町の道の駅としての特色を発信していきけるのではないかと考える。</li> <li>・道の駅の整備には防災機能も必要と考える。防災的な役割を有すれば、ただの道の駅ではなく、多目的な機能を有する道の駅が整備されていくと考える。</li> </ul>

観光協会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大きな駐車場と同時に道の駅を核とするコミュニティの場が必要である。最近ではドッグランを整備している道の駅も多く、また、気軽に宿泊できる、コンテナ宿泊といった施設の整備も増えている。</li> <li>・こうした事例のとおり、新しい道の駅のあり方を検討した上で、余市の道の駅を検討していくことが必要である。</li> <li>・インバウンドを含む町外からの利用者に対し、特色ある道の駅とするため、夏期はパークゴルフ場、冬期は歩くスキーができる施設に整備してはどうか。</li> <li>・ニセコの道の駅を模倣するだけでなく、町民の憩いの場、買い物できる場として整備するとともに、町外からの利用者がレジャー施設として利用してもらうことを、コンセプトに位置付けてはどうか。</li> </ul>
建設業協会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・宇宙記念館の今後の利用方法としては、キッズパークなどはどうか。もともと科学的な施設なので、子供・学びに係る使い道がよいのではないかと。全天候型で冬でも室内で遊べる施設というのも利点である。</li> </ul>
観光客	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道の駅の機能としては、道の駅の拡大・充実、道の駅のトイレの改善、道の駅のスタッフサービスの改善に関する要望が挙げられている。※</li> <li>・余市町で参加・体験してみたいプログラムとして「農業体験」、「食品加工体験」、「農園ピクニック」など農に関する要望が多い。※</li> </ul> <p>※余市観光マーケティング調査（平成31年2月余市町観光地域づくり協議会）</p>

図表 1-4 施設機能に対するニーズ（商工観光課調べ）

道の駅が備えるべき機能のうち、今後見込まれる一般国道5号俱知安余市道路（以下、「俱知安余市道路」という。）の供用開始に伴い、重要性が増すと考えられるSA/PA機能について、そのニーズを把握するため、民間事業者へのヒアリングを実施し、次のとおり結果を得た（図表1-5）。

項目	概要	
SA/PA 機能を発揮する上でのニーズ	休憩	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バリアフリーに配慮した清潔感のあるトイレ（多目的トイレの設置）</li> <li>・ペット連れも気軽に立ち寄ることのできるドッグラン</li> <li>・赤ちゃんの授乳やおむつ替えに使用できるスペース</li> <li>・運転の疲れを癒やすための足湯や温浴施設</li> <li>・宿泊施設</li> </ul>
	物販	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高規格幹線道路（高速道路）利用者を対象とした地域の特産品（お土産）の販売</li> <li>・北海道や余市町の特産品を扱うなど地域性をコンセプトとした百貨店の展開</li> </ul>
	飲食	<ul style="list-style-type: none"> <li>・レストランの設置・運営（食を通じた地域の特産品の提供）</li> <li>・地元特産品を活用した新たな食メニューの開発、レストラン等の運営</li> </ul>
	情報発信	<ul style="list-style-type: none"> <li>・インバウンド観光を想定したJNTO（政府観光局）認定外国人観光案内所の設置等</li> <li>・周辺の高速道路を含めた道路情報の提供</li> </ul>
	体験プログラム	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基幹産業である果樹を対象とした体験農場の設置</li> <li>・地域の観光農園との連携</li> <li>・賑わいを生む多目的広場</li> </ul>
	駐車場	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ある程度の規模の駐車場スペース</li> </ul>

項目		概要
バス旅行 需要	都市間移動 の立寄り	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新千歳空港からの利用者も多くなることが想定されるため、都市間移動時の休憩地としての利用価値は高い。</li> <li>・余市町が、札幌とニセコ・倶知安エリアの中間地点にあたるため、都市間バス、観光バスともに利用ニーズは高い。</li> </ul>
	道の駅から の二次交通 の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道の駅から町内・周辺地域への周遊促進のための二次交通整備が必要</li> <li>・地元の高齢者の足となる地域公共交通としての活用</li> <li>・町内の周遊手段としてのレンタカー事業及びモビリティサービスの展開等も事業化の可能性が高い。</li> </ul>
	バスターミナルの 整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道の駅を拠点に町内を周遊できる（路線バスと観光バスの結節点となる）ようなバスターミナルの整備</li> </ul>
	道の駅から 周辺施設への来 訪者の誘致	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地元観光農園との連携を想定し、道の駅と観光農園を往来するバスによる利用手段の確保について検討したい。</li> <li>・道の駅を拠点とした周遊観光の可能性が期待される。</li> <li>・従来の大型バスによる団体旅行事業に加え、少人数の個人旅行や外国人富裕層を対象とする小回りの利いた旅行・観光への対応も重要である。</li> <li>・地域の魅力ある観光資源を磨き上げ、国内外の観光客を取り込み、地域活性化に結びつける観光地域づくりを実現するための拠点としての位置づけ</li> <li>・道の駅を発着とする着地型観光商品のコーディネートにより、道の駅を目的地化・拠点化し、次に来る動機付けを行う。</li> </ul>
	インバウ ンド対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>・観光総合窓口としてインバウンドを含めた来訪者が集うゲートウェイとして道の駅を位置付けることで観光バス等の利用促進につながる。</li> <li>・都市間バスのニーズに対応できるよう、地域観光のゲートウェイとして観光コンシェルジュが宿泊施設や体験施設など、地域全体の観光案内を実施する環境の整備が必要ではないか。</li> </ul>
その他	住民サー ビス拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域住民の利用も想定したパブリックスペースの整備</li> <li>・コンビニやATMなどの日常的な利用</li> <li>・地域住民向けの配達サービスを実施するための拠点</li> </ul>
	防災・エネ ルギー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・防災拠点（地域の災害対応力の強化）</li> <li>・再生可能エネルギー事業（モデル化）の展開</li> </ul>

図表 1-5 SA/PA 機能に関するニーズ（商工観光課調べ）

### 1-3 老朽化が進む公共施設等の状況（余市町公共施設等総合管理計画）

スペース・アップルよいちは、平成10年（1998年）の設置から20年余りが経過しているが、町内公共施設では、建設より50年近くが経過する施設があるなど老朽化が進んでおり、「余市町公共施設等総合管理計画」（以下「総合管理計画」という。）では、公共施設等の維持更新費を適正な水準に抑え、ニーズに合った質の高いサービスを提供することが必要とされている。本計画では、対象とする公共施設等を以下のように分類している（以下、1-3では、総合管理計画より抜粋）。

類型区分	大分類	中分類	主な施設
建物系 公共施設	学校教育系施設	学校	小学校・中学校
	町民文化系施設	集会施設	公民館・集会場
	社会教育系施設	博物館等	水産博物館・宇宙記念館等
		図書館	図書館
	スポーツ・レクリエーション系施設	スポーツ施設	運動公園・体育館・プール等
	産業系施設		農業構造改善センター・労働福祉会館等
	子育て支援施設	幼保・こども園	保育所
		幼児・児童施設	児童館
	保健・福祉施設	高齢者福祉施設	老人福祉センター・福祉センター
		その他社会保健施設	福祉会館等
	行政系施設	庁舎等	庁舎
		その他行政施設	倉庫・除雪センター
	公営住宅等		共同住宅・改良住宅
	公園		管理棟・倉庫等
供給処理施設		ごみ処理場・クリーンセンター等	
その他		斎場・教職員住宅等	
土木系 公共施設	道路	道路	
		橋りょう	
企業会計施設	上水道	上水道	上水施設
	下水道	下水道	下水処理施設

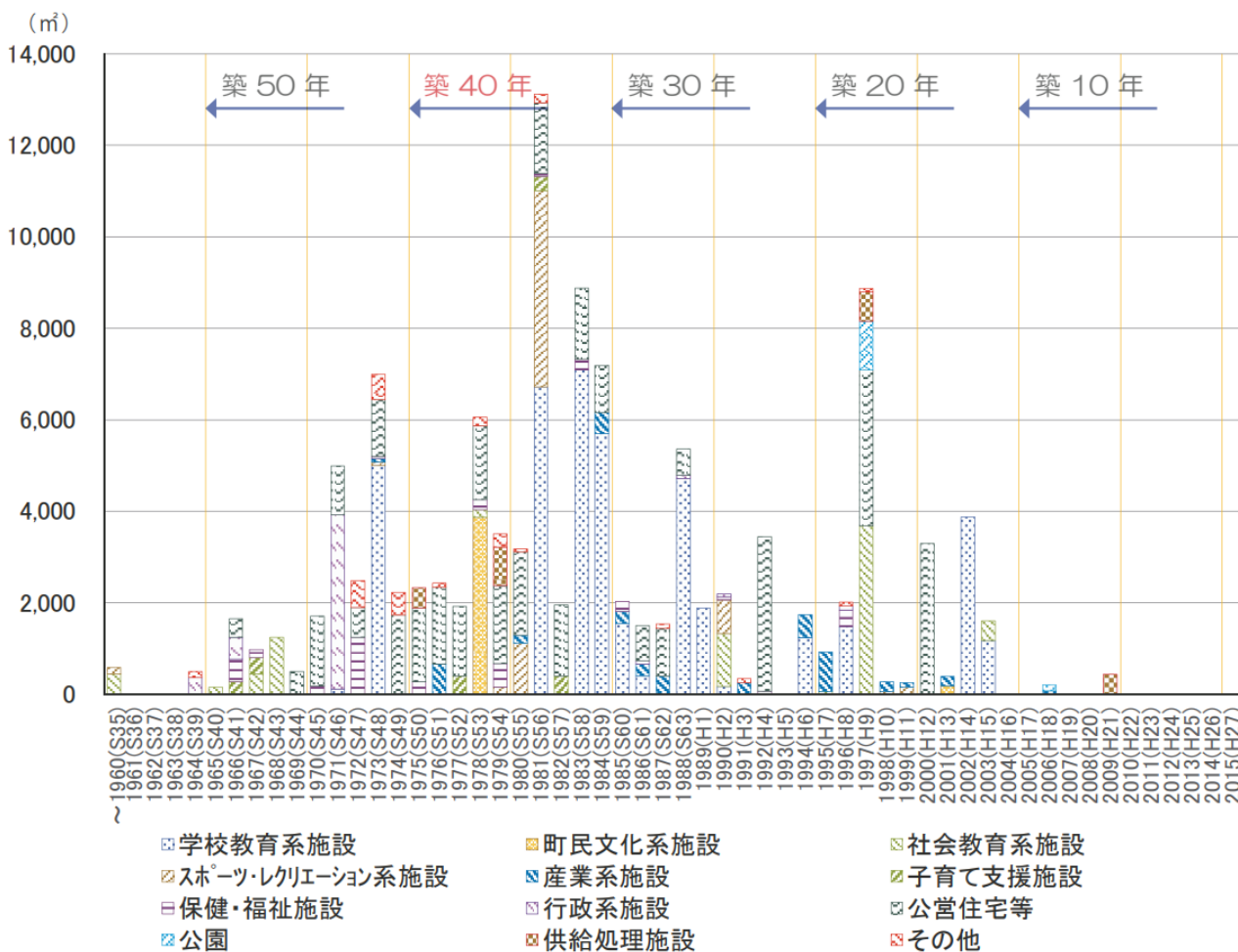
図表 1-6 施設分類（機能別分類）（出典：総合管理計画）

総合管理計画の調査対象は施設ごとに棟別で行うもの、附帯施設としての 50 平方メートル未満の施設については調査対象外としている。

#### （１）建物系公共施設の現況と課題

総合管理計画において、対象とする建物系公共施設の総延床面積は 118,859.98 m<sup>2</sup> であり、その多くは昭和 46 年度（1971 年度）から平成 2 年度（1990 年度）までの間に建設されている。施設区分の面積構成比では学校教育系施設が 36%を占めており最も多く、次に公営住宅等が 30%と続く。これらの多数を占める学校教育系施設では昭和 48 年度（1973 年度）から平成 14 年度（2002 年度）までの間に建設されており、概ね 40 年を経過すると老朽化が進むとされており、品質の観点から大規模な改修・更新の時期が平成 25 年度（2013 年度）から令和 24 年度（2042 年度）にかけて到来する。また、昭和 41 年度（1966 年度）から平成 12 年度（2000 年度）までの間に建設された公営住宅等も同様に平成 18 年度（2006 年度）から令和 22 年度（2040 年度）にかけて大規模な改修・更新の時期が訪れると想定されることから、既にその一部は大規模な改修が必要な時期となっている。





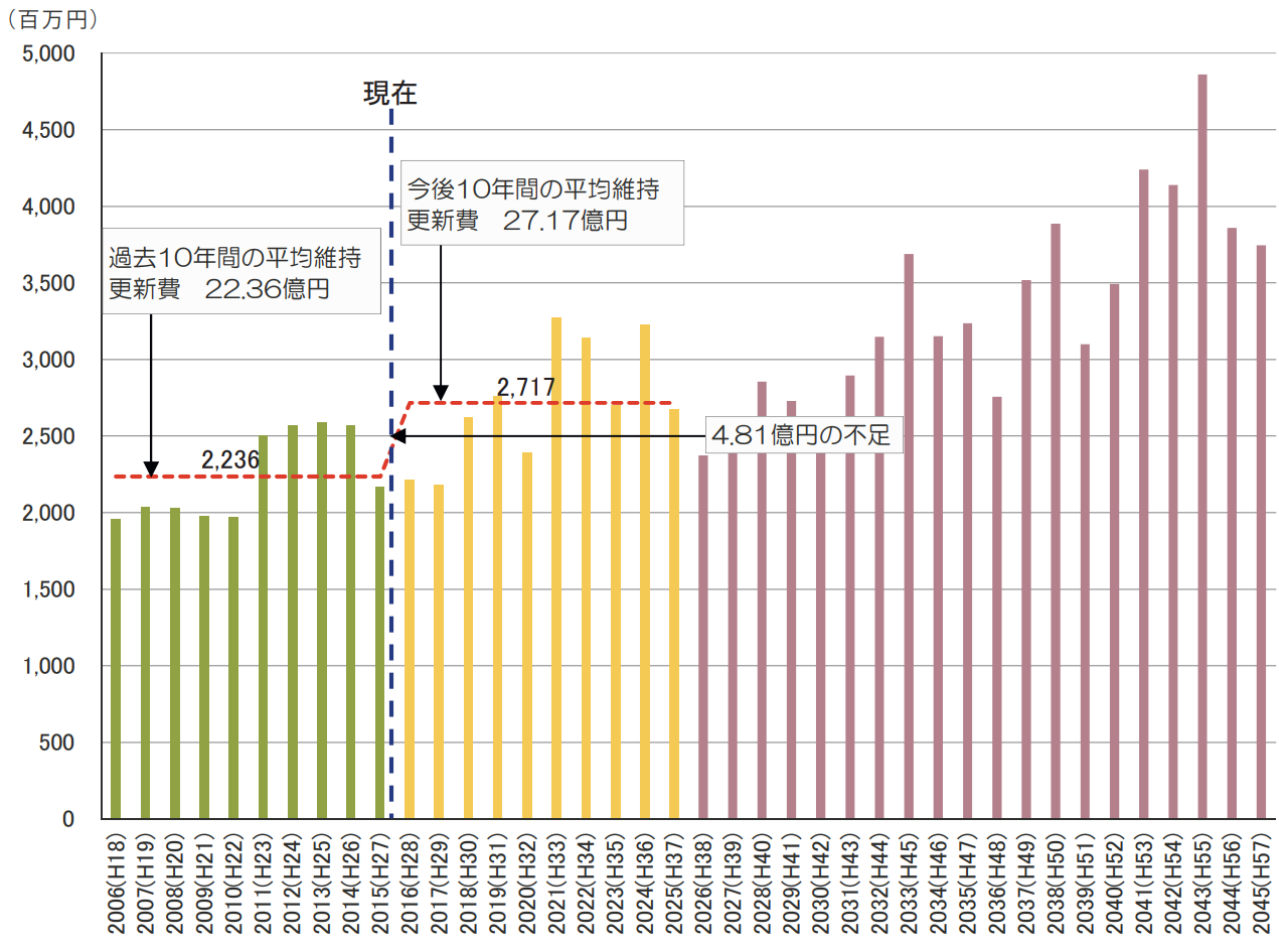
図表 1-7 建物系公共施設における建築年ごとの面積推移（出典：総合管理計画）

今後 10 年間の課題として、主に、

- ①施設の多くが昭和 46 年度（1971 年度）から平成 2 年度（1990 年度）までの間に建設されており、平成 23 年度（2011 年度）から令和 12 年度（2030 年度）にかけて建設から 40 年経過するため、老朽化が進行する。施設の品質を適正に保つには**大規模な改修や更新が必要であり、その時期が集中**することとなる。
- ②少子化の進展等により、町全体の人口が減少している。一方、施設の数量は人口に比較して過剰な状況となると予想され、**数量を適正に保つ**ための施策が必要となる。
- ③少子化等に伴う生産年齢人口の減少が続いており、町税収入の伸び悩みが続くと見込まれ、依存財源の動向により財政は不安定な状況にある。よって、施設の維持更新費に対し財源不足が懸念される。一方、今後 40 年間に改修や更新の必要な施設が数多くあり、**改修・更新コストの増加**が予想され、コストの適正性を保つ施策が求められる。

の三点があげられる。

現在の施設を全て保有することを前提条件とすると、図表 1-8 に見るように老朽化を迎え、2016 年度（平成 28 年度）から 2025 年度（令和 7 年度）までの 10 年間に発生する維持更新費の試算は、年平均で約 27.17 億円となっている。一方、これまで実際に支出してきた維持更新費は年平均で約 22.36 億円であり、4.81 億円が不足するものと考えられる。以上の現況と課題から、施設の長寿命化を図り、現況の把握をもとに計画的な修繕を行いながら、人口の増減や人口構成の変化に応じて、総量の適正化（削減）を検討すること、また財源に見合う施設の維持・更新を実施し、現況に対応したサービスの提供が必要となる。



図表 1-8 2016年度（平成28年度）～2025年度（令和7年度）の10年間に要する建物系公共施設の維持更新費と不足する維持更新費（出典：総合管理計画）

## （2）公共施設等の管理に関する基本的な方針

- ①施設建設当時より町民ニーズが変化していくことが予想され、社会の経済状況や少子高齢化により変化する町民のニーズを捉え、有効に利用するため、次の観点から検討する。
  - i) 用途の転用、複合化による有効活用
  - ii) 公平性に基づく受益者負担の適正化
- ②今後、人口減少が見込まれるなか、新規施設の整備は最小限に抑制し、既存施設は適切な維持管理を行い、長期にわたり使用することを目指す。
  - i) 人口動態などに基づいた全体面積のコントロール
  - ii) 既存施設の長期使用と予防保全・機能改善
  - iii) 民設民営方式への移行
- ③行政が主体的に担ってきた公共サービスの領域を地域の団体等と連携して進めることが重要な課題となっており、協働の理念に基づく維持管理・運営を行う。

## （3）公共施設等の管理に関する今後の実施方針

- ①公共施設等は数多くの部品、部材や設備機器などから様々な素材が組み合わさって構成されており、それらの部品等は使い方や経年変化から生じる老朽化の進行などにより建物の機能を低下させることから、施設を長期にわたり安全に使用するため、**日常的・定期的な点検、診断等**を行い、施設の状態を絶えず把握する。

- ② 公共施設等に係る維持管理及び修繕を自主的に管理し、また、計画的・効率的に行うことによって、維持管理費・修繕費を平準化し、建物の維持経費を縮減することを目指す。施設を更新する場合は、まちづくりとの整合性を保ち、公共施設のコンパクト化や効率化の観点から、単独更新以外の**統合や複合化**について検討を行う。
- ③ 利用者の安全を確保し、万一の事故・事件・災害に遭遇したときに損害を最小限にとどめ、速やかに復旧する体制を整える。また、危険性が高いと認められた施設については、安全確保の改修を実施、又は総合的に判断し、**改修せずに供用廃止**を検討する。
- ④ 耐震化が必要な施設について、施設の老朽度や今後の需要も考慮のうえ、**段階的に耐震化**を推進していく。
- ⑤ 定期的な点検・診断に基づく総合的・計画的な管理による予防保全を行い、長期使用を図るとともに、小規模な改修工事や点検・保守・修繕を定期的に行うことによって、性能・機能を初期性能あるいは許容できるレベル以上に保つことができる。更に施設の寿命を延ばすには**長寿命改修工事**が必要となる。本町の施設について、建替周期は大規模改修工事を経て 60 年とし、その時点で診断を行い、更に使用が可能であれば長寿命改修工事を行って 80 年まで長期使用しコストを削減することも検討する。
- ⑥ 公共施設等の統合や廃止については、上位計画である余市町総合計画や余市町都市計画マスタープランなどの関連計画を踏まえ、公共施設のあり方について見直しを行い、**適正な配置と効率的な管理運営**を目指す。
- ⑦ 本町では、社会教育施設及びスポーツ施設等で指定管理者制度を多く導入しており、民間のノウハウを発揮したサービスの向上が見られる。今後とも、町と民間のパートナーシップにより、効果的で質の高い公共サービスを目指すため、対象施設の拡大や連携方法等の見直し等、**PPP/PFI の活用**について検討する。
- ⑧ 公共施設の複合化や用途変更など既存の施設類型の枠組みにとらわれない検討が必要であることから、各部局を横断する検討会等を組織化（業務サイクルは、総合管理部門により統括）し、公共施設に関する**情報の共有・一元化・定期的更新**及び、施設管理の進捗状況把握と計画のブラッシュアップ<sup>2</sup>を進めていく。

#### （４）施設類型（その他の建物系公共施設）ごとの管理に関する基本的な方針

総合管理計画では、施設類型ごとに管理に関する基本的な方針を定めており、学校教育系施設及び公営住宅等を除く、町民文化施設、社会教育系施設、スポーツ・レクリエーション施設、公園及び供給処理施設等を「その他の建物系公共施設」として基本的な方針を定めている。図表 1-9 は、本町が保有するこれらの施設棟数、延床面積及び建築年の概要をまとめたものである。これらの施設は延床面積 42,434 m<sup>2</sup>、109 棟あり、建築年代は、1965 年度（昭和 40 年度）から 2009 年度（平成 21 年度）の間に建設されている。これらの施設において、災害時の避難場所に指定されている施設は図表 1-10 のとおりであり、建築年代は、1966 年度（昭和 41 年度）から 1997 年度（平成 9 年度）までの間であり、築 40 年を経過した施設は大規模改修の時期を迎えている。

<sup>2</sup> 原文は「計画の改善」

大分類	中分類	棟数	延床面積 (㎡)	建築年度
町民文化系施設	集会施設	2	4,053.23	1978 (S53) ~ 2001 (H13)
社会教育系施設	博物館等	14	8,469.23	1965 (S40) ~ 2003 (H15)
	図書館	1	1,153.80	1990 (H2)
スポーツ・レクリエーション系施設	スポーツ施設	9	6,796.16	1960 (S35) ~ 1999 (H11)
産業系施設		16	4,519.65	1973 (S48) ~ 2006 (H18)
子育て支援施設	幼保・こども園	3	1,155.06	1967 (S42) ~ 1982 (S57)
	幼児・児童施設	2	592.65	1966 (S41) ~ 1981 (S56)
保健・福祉施設	高齢者福祉施設	3	2,081.35	1966 (S41) ~ 1979 (S54)
	その他社会保健施設	12	2,075.54	1967 (S42) ~ 1996 (H8)
行政系施設	庁舎等	5	4,007.89	1971 (S46) ~ 1990 (H2)
	その他行政施設	5	1,025.41	1964 (S39) ~ 1996 (H8)
公園		2	1,201.82	1997 (H9) ~ 2006 (H18)
供給処理施設		8	2,360.66	1975 (S50) ~ 2009 (H21)
その他		27	2,941.13	1964 (S39) ~ 1997 (H9)
合計		109	42,433.58	

図表 1-9 その他の建物系公共施設概要（出典：総管理計画）

大分類	中分類	施設名	延床面積	構造	建築年度	築年数
町民文化系施設	集会施設	中央公民館	3,867.93	SRC造	1978 (S53)	37
スポーツ・レクリエーション系施設	スポーツ施設	総合体育館	4,291.26	SRC造	1981 (S56)	34
産業系施設		勤労青少年ホーム	666.56	RC造	1976 (S51)	39
		栄町農業構造改善センター	260.01	木造	1985 (S60)	30
		梅川町農業構造改善センター	256.95	木造	1986 (S61)	29
		余市町水産加工研修センター	395.40	S造	1987 (S62)	28
		山田町農業構造改善センター	254.93	木造	1991 (H3)	24
		農村活性化センター	500.80	RC造	1994 (H6)	21
子育て支援施設	幼保・こども園	大川保育所	398.52	木造	1977 (S52)	38
		中央保育所	401.76	木造	1982 (S57)	33
	幼児・児童施設	沢町児童館	312.15	木造	1981 (S56)	34
保健・福祉施設	高齢者福祉施設	福祉センター入舟分館	488.10	木造	1966 (S41)	49
		福祉センター	1,075.80	RC造	1972 (S47)	43
		老人福祉センター	517.45	RC造	1979 (S54)	36
	その他社会保健施設	黒川会館	174.15	木造	1967 (S42)	48
		黒川八幡生活館	175.55	木造	1970 (S45)	45
		黒川17区生活館	171.76	CB造	1972 (S47)	43
		登老人寿の家	277.02	木造	1975 (S50)	40
		豊丘老人寿の家	224.37	木造	1978 (S53)	37
		大浜中老人寿の家	234.49	木造	1983 (S58)	32
		豊浜生活改善センター	212.62	木造	1985 (S60)	30
		白岩会館	68.64	木造	1992 (H4)	23
潮見会館	48.60	木造	1973 (S48)	42		
東大浜中福祉の家	361.27	木造	1996 (H8)	19		
行政系施設	庁舎等	余市町役場	3,742.05	RC造	1971 (S46)	44
公園		円山公園ふれあい交流施設	1,067.77	SRC造	1997 (H9)	18

※

図表 1-10 避難場所に指定されているその他の建物系公共施設（出典：総合管理計画）

（築年数は、平成28年時点）

※潮見会館は、令和3年廃止

「その他の建物系公共施設」に係る施設管理の実施方針としては、次の7点があげられる。

## ① 点検・診断等の実施方針

- ・日常的、定期的な点検、診断等を行い、施設の状況を把握
- ・点検、診断等の履歴情報は、将来の老朽化対策等に活用

## ② 維持管理・修繕・更新等の実施方針

- ・維持管理、修繕は計画的、効率的に行い費用の平準化、縮減を目指す。
- ・点検、診断等の履歴情報に基づいた予防保全を行う。

## ③ 安全確保の実施方針

- ・維持管理、修繕費については計画的、効率的に行い平準化、費用の縮減を目指す。

- ・点検、診断等の履歴情報に基づいた予防保全を行う。

④ 耐震化の実施方針

- ・耐震化が必要な施設は老朽度や今後の需要も考慮の上、段階的に耐震化を推進する。

⑤ 長寿命化の実施方針

- ・総合的、計画的な管理を行い、長寿命化を図る。
- ・長寿命化が可能な施設については、目標耐用年数（60年）時に長寿命化改修を行うことによって、更に施設を長期使用するための検討を行う。

⑥ 統合や廃止の推進方

- ・関連計画を踏まえ適正な配置と効率的な管理運営を目指す。
- ・住民のサービス水準の低下を招かないことに留意する。
- ・避難施設に指定されている施設はその旨を考慮する。

⑦ 総合的かつ計画的な管理を実現するための体制の構築方針

- ・各部局を横断する検討組織を組織し、公共施設に関する情報の共有、一元化、定期的更新、及び施設管理の進捗状況把握と計画のブラッシュアップを進めていく。

(5) 新たな道の駅を核とする交流拠点施設との連動

新たな道の駅を核とする交流拠点施設の検討にあたっては、総合管理計画のもと、住民のニーズを踏まえ、町民文化施設、社会教育系施設、スポーツ・レクリエーション施設など「その他の建物系公共施設」と連動した施設整備を行うことで、イニシャル、ランニング両面でのコスト削減が期待できるほか、施設の相互利用が図られるなどメリットが大きいことから、庁内各部局を横断した取組みが必要である。

## 第2章 「新たな道の駅」を核とする交流拠点施設の検討経緯

「道の駅」をめぐることは、これまで、運営手法や立地等に関する調査、議会議論のほか、関係団体を構成員とするワーキンググループが開催されるなど、「新たな道の駅」の必要性、移転する場合の候補地などが検討されてきた。

### 2-1 課題解決のためにこれまで実施している調査等

#### (1) 道の駅再編整備基本調査（委託事業）（平成29（2017）年度）

主な検討事項は、図表2-1のとおり。

項目	概要
① 外構基本計画	
1) 現状把握	余市町及び道の駅の現況、上位計画・関連計画等の整理
2) 敷地分析	関係者及び利用者による現況の敷地の評価結果整理、現地踏査による土地利用の課題整理
3) 土地利用平面図の作成	利用しやすい車両動線、敷地配置を複数パターン設定し、土地利用計画を検討
4) イメージ図作成	上記までの検討結果をもとに、検討結果ごとにイメージ図を作成
② 建築基本計画	
1) 調査条件等の整理	既存の道の駅の機能を把握し、建築施設内容等の条件を整理
2) 法令上の諸条件の調査	用途地域、建ぺい・容積率などの諸条件から、建築基準法上など法令上の諸条件の整理
3) 基本調査検討方法の設定	建築面積や延べ面積を整理し基本調査の検討方針を設定
4) 基本調査検討資料の作成	基本コンセプト、施設の整備方針、導入機能と規模、ゾーニング案などの検討

図表2-1 平成29年度道の駅再編整備基本調査での主な検討事項

#### (2) 道の駅の再編・余市IC周辺地域の活性化に係る官民連携事業調査（委託事業）

（令和元（2019）年度）

区分	内容
道の駅の配置計画の段階から民間事業者の参入を促すスキームの検討	<p>【本事業における事業手法・スキーム】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・民間ノウハウ発揮余地の確保など事業計画策定段階で検討すべき項目のほか、事業運営の安定性、公共の財政支出削減の観点から検討</li> <li>・①従来方式（公設直営）、②公共が資金調達し、建設・設計、運営を民間に委託し、民間の提供するサービスに応じて公共が料金を支払う DBO（Design Build Operate の略）方式、③公共施設等の設計、建設、維持管理及び運営に、民間の資金とノウハウを活用し、公共サービスの提供を図る PFI の各方式を比較検討し、③が事業運営の安定性及び公共の財政支出削減の点で優れている</li> </ul> <p>【民間提案制度の活用】の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・効果的かつ効率的な施設整備・運営ノウハウが不可欠であり、事業の計画策定段階から民間事業者の提案を受けられる</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・①PFI法<sup>3</sup>に基づく民間提案制度 PFI法第6条に基づき、事業者選定を実施。民間提案受付までそれほど時間を要さないが、実施方針及び要求水準書（案）の策定や入札説明書等の公表等に時間を要する可能性がある</li> <li>・②PFI法によらない民間提案制度 町の基準（要綱・要領等を設置）に基づく審査による事業者選定が可能（随意契約も可能）であり、随意契約を適用する場合、地方自治法施行令第167条の2第1項のいずれかの号に基づく理由の説明が必要</li> </ul>
SA/PA機能・公共交通の発着拠点機能に関する調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>・民間事業者へのヒアリングにより、地域の特産品の販売、食を通じた地域の特産品の提供、町内の周遊手段としてのレンタカー事業の展開など①SA/PA機能を発揮するうえでのニーズ、新千歳空港、札幌駅、小樽駅からの観光バスの立寄り、道の駅から町内周辺地域への周遊促進のための二次交通の環境整備など②バス旅行に需要があることが明らかに</li> </ul>
PFI推進体制の検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>・庁内関係各課が連携し、情報を共有したうえで、それぞれが得意とする分野の所掌事務等を知識や経験を有する職員が主体的に行うことにより、事業の適性を期すとともに、事務の効率化を図ることを目的に、余市町道の駅再編整備作業連絡会を設置</li> </ul>

図表 2-2 令和元年度道の駅の再編・余市 IC 周辺地域の活性化に係る官民連携事業の主な検討事項

### (3) 余市町における広域的な観光・交流拠点等形成のための道の駅再編基盤整備検討調査 (委託事業) (令和2(2020)年度)

前年度までの調査・検討を踏まえ、広域交通の結節点となる当地において、広域的な観光・交流の拠点を形成するため、道の駅の整備に係る施設配置検討、概略設計、整備運営に係る PPP/PFI 導入可能性検討を行った。

区分	内容
道の駅の整備に係る整備効果及び施設配置・概略設計	<ul style="list-style-type: none"> <li>・必要な区域面積：導入機能を地域連携、情報発信及び休憩に絞った場合、最低限の敷地面積は約 16,380 m<sup>2</sup></li> <li>・前面道路、道路からの動線及び眺望等から、駐車場を敷地西側、建物を南東側、広場を北東側に配置する案が最適</li> <li>・概算工事費（運営経費含まず）：約 1,409 百万円（税込）と試算</li> <li>・「新たな道の駅」による経済波及効果：道の駅単独では 847 百万円のほか、町内への流入による地域全体では 1,243 百万円</li> </ul>
道の駅の整備・管理運営に係る PPP/PFI 導入可能性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・整備・運営の一体発注の効果が期待できる PFI (BTO 方式) (第 3 章参照) を想定</li> <li>・道の駅のテーマコンセプト (3-3 記載) に沿った統一感ある施設運営に向けて、SPC 事業者<sup>4</sup>が全体を統括し、公共部分 (トイレ、多目的スペース、バスターミナル) の維持管理とともに、収益事業部分 (セレクトショップ</li> </ul>

<sup>3</sup> 平成 11 年 (1999 年) 7 月に制定されたわが国において PFI を実施するうえで基本となる法律。PFI の理念、手続、財政上の支援措置、規制緩和の促進を定めている

<sup>4</sup> Special Purpose Company の略で、「特別目的会社」と呼ばれる。企業が不動産など特定の資産を企業内部から切り離し、その特定の資産やプロジェクトのためだけに作られるもの。日本では、平成 10 年 (1998 年) に成立した SPC 法 (特定目的会社による特定資産の流動化に関する法律) で SPC を設立できるようになった。



	<p>プ、農水産物直売所、フードコート) の各施設についても、原則として <b>SPC</b> の事業者が直接管理運営</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業の計画策定段階 (道の駅導入機能の設定、施設規模の設定等) から民間事業者の提案を受けることが効果的</li> <li>・次年度以降、スムーズに民間提案を受けられるよう制度要綱及び募集要項 (いずれも案) を作成</li> </ul>
--	---

**図表 2-3 令和 2 年度余市町における広域的な観光・交流拠点等形成のための道の駅再編基盤整備検討調査の主な検討事項**

(4) アイヌ文化拠点施設検討事業調査 (委託事業) (令和 2 (2020) 年度)

「新たな道の駅」整備を契機として、アイヌ文化の普及・継承の取組みやアイヌ文化関連の観光プロモーションなどを通じ、アイヌの人々が誇りをもって生活することができ、さらにはその誇りが尊重される社会の実現を目指し、余市町の実情に応じたアイヌ文化の効果的・効率的な情報発信のための調査・検討を行い、施設の構想、設計、整備及び運営を官民連携で行う望ましい役割分担案を策定した。

区 分	内 容
<p>展示などアイヌ文化の見える化にあたっての「基本的な考え方」の検討・策定</p>	<p><b>【考え方】</b> アイヌ文化等を次世代に継承するとともに、町内のアイヌ文化や歴史の理解促進と地域の産業振興を活性化させ、魅力ある地域社会の形成に資することを目的とする。</p> <p><b>【基本計画】</b> レプリカ、ジオラマ、動画及び写真等による展示を基本とする。 (ショールーム)</p>
<p>文化拠点施設の整備・運営に関する官民の役割分担の明確化</p>	<p><b>【コンテンツ】</b> 道の駅 SPOT<sup>5</sup>の活用、スマホ充電スポットとの連携、配布物・販売物等「持ち帰り品」の活用、情報更新可能なデジタル展示、VR の活用、展示品及び販売品の陳列など &lt;ショールームのイメージ&gt;</p> <p style="font-size: small;">余市町 道の駅 アイヌブース ver0.3</p>

<sup>5</sup> 「道の駅」利用者が、手軽に各種情報を得られる環境を整備するため、国土交通省が道の駅の基礎的なサービス水準確保のため、無料公衆無線 LAN の整備を推進している

	<p>【官民の役割】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・官の役割～展示内容の設定</li> <li>・民の役割～情報発信の設定、アイヌ展示に関するレイアウトの設定、運営管理</li> </ul>
--	--

図表 2-4 アイヌ文化拠点施設検討事業調査の主な検討項目

## 2-2 議会での議論

<p>第3回産業建設常任委員会 (令和元年10月4日開催)</p>	<p>整備適地及び整備手法等に関する調査業務の内容を説明。道の駅の機能強化(高速道路の開通効果を最大限享受)や財政負担の軽減を図るためPFI手法の導入、民間提案の募集など民間参入を促したい旨を説明。</p> <p>(議会側の発言要旨)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・整備候補地はどこを想定しているのか。移転を前提とするのであれば中心市街地・商店街の活性化対策について検討が必要。</li> <li>・道の駅を核とした中心市街地・商店街の活性化に向けて、商店街関係者とも連携した取り組みを望む。</li> </ul>
<p>令和元年第4回定例会第2号 (令和元年12月13日開催)</p>	<p>(議員一般質問より発言要旨を抜粋)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道の駅は余市町を全国にPRするための情報発信拠点として、また積丹半島を訪れる観光客を町内に誘導し、交流人口の増加につなげ、町内消費の拡大と地域産業の発展に寄与するための施設として整備すべき。</li> <li>・防災拠点としての位置づけが必要。</li> <li>・北後志5町村の広域的な連携が必要。</li> </ul>
<p>第6回産業建設常任委員会 (令和2年1月21日開催)</p>	<p>調査業務の中間報告。整備候補地としては余市IC出入口付近の優位性が高いとの調査結果に基づき、今後、具体的な検討作業を進めていきたい旨を説明。</p> <p>(議会側の発言要旨)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・候補地についてさまざま議論あり。(中心市街地の空洞化が懸念される、高速道路利用者を余市町に誘導するためにはIC付近が最適、大規模な面積を確保すべき…など)</li> <li>・北後志5町村、さらには道路管理者との連携が必要ではないか。</li> <li>・余市は冬の産物が少ないので、余市らしいことをやっていただきたい。</li> </ul>
<p>令和2年第1回定例会第4号 (令和2年3月9日開催)</p>	<p>(会派代表質問より発言要旨を抜粋)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・住民が納得できるよう機能充実を図られたい。</li> <li>・候補地は海拔5メートル以下にあり、防災拠点としての機能配置に向けては十分留意されたい。</li> </ul>
<p>第11回産業建設常任委員会 (令和2年6月5日開催)</p>	<p>調査業務の結果報告。「道の駅の移転・整備地として最も整備効果が高いエリアは後志自動車道余市IC付近」、「整備手法はPFI方式の優位性が高い」、「整備には民間提案制度の活用を検討すべき」との調査結果を説明。</p> <p>あわせて以下の3つの整備方針を説明。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①広域観光促進及び産業振興のための拠点形成の観点により、余市町の地域特性を生かした後志地域全体の広域観光の拠点、余市町の基幹産業の振興に資する拠点としての整備を目指す。</li> <li>②後志地域の交通結節点の観点により、後志自動車道と道の駅の連携による複数の交通モード間の接続を行う観光ハブ・ゲートウェイの拠点、後志自動車道のSA、PAとしての整備を目指す。</li> </ol>

	<p>③町民の交流の場の形成の観点により、観光地で起こりやすい閑散期と繁忙期の入込客数の平準化、並びに地域の若者、子育て世代の日常利用が可能な空間、大規模災害が発生した際の防災・復旧拠点としての整備を目指す。</p> <p>(議会側の発言要旨)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・PFI手法を導入する際には余市町の優位性、特異性を発揮できるやり方で進められたい。</li> <li>・民間提案の募集に当たってはPFI法に基づく手法を採用するのか。</li> <li>・道の駅のPRの手法については、近隣の市町村と連携して早いうちからプランニングすべき。</li> <li>・本事業の推進に当たっては、しっかりとした庁内組織を確立すべき。</li> </ul>
令和2年第2回 定例会第2号 (令和2年6月 17日開催)	<p>(議員一般質問より発言要旨を抜粋)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・単に物販のみを目的にするのではなく、余市町及び関係町村の経済効果をはじめ観光、文化、教育の発信機能のほか、防災機能さらには各地から安らぎを求めて訪れる人たちに応えられる道の駅とすべき。</li> <li>・町民の意見を反映させるために、惜しみなく時間をかけて議論を尽くすべき。</li> </ul>
令和2年第3回 定例会第1号 (令和2年9月 14日開催)	<p>(補正予算審議における質疑・発言の要旨を抜粋)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・整備候補地に接する道路はしばしば交通渋滞が発生しており、道の駅整備によりさらなる交通渋滞が懸念されるのではないか。</li> </ul> <p>(議員一般質問より発言要旨を抜粋)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現在、最有力視されている整備候補地では接する道路が増加する交通量に対応できないので、例えば八幡線、水田の沢線と登街道の交差している場所だとかに移動させてはどうか。</li> </ul>
第15回産業建設 常任委員会 (令和2年11 月30日開催)	<p>道の駅再編整備に係るこの間(平成30年9月～)の検討経過、進捗状況及び今後の作業方針・スケジュールを説明。あわせて令和2年度実施予定の調査業務の内容を説明。</p> <p>また、関係者との意見交換等の結果を踏まえ以下の方針を表明。</p> <p>◎令和2年8月、地先区会の役員に対し現在の検討状況を説明したところ、一定の理解を得た。これまでの検討経過及びその結果、さらには道の駅のステークホルダーや地先区会の理解を得られている状況などからも、道の駅の移転・整備地を後志自動車道余市IC付近と決定し、具体的な事業を進めていきたい。</p> <p>(議会側の発言要旨)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・アイヌ文化の継承・発信に当たっては、ゆかりのある方々の尊厳の保持に意を用いられたい。</li> <li>・重点道の駅の候補に選定されたことは大変よかった。</li> <li>・新たな道の駅の利用者をどのように中心市街地に誘導していくか、その方策について関係者みんなで議論していくことが必要。</li> <li>・防災機能の充実、発災時の電源確保対策等に十分留意されたい。</li> <li>・水産博物館との連携によるアイヌ文化の発信など、町内の文化財施設や観光関連施設との連携による周遊ルート化を検討されたい。</li> </ul>
令和2年第4回 定例会第3号	<p>(議員一般質問より発言要旨を抜粋)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新しい道の駅は余市町に人を呼び込む玄関口にはなるが、失敗すると自</li> </ul>

<p>(令和2年12月16日開催)</p>	<p>治体への影響も大きい。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新たな道の駅を IC 付近に予定するという点について、一番よい場所がそこであろうとは認識しているが、道の駅の再編整備は町民の関心が非常に高い事業であり、地先区会のみならず広く町民に説明すべき。</li> <li>・完成後の施設管理は PFI 事業者が行うのか、それとも第三セクターを立ち上げて管理させるのか。</li> <li>・全道、全国からわざわざ行きたくなるような道の駅となるよう、お金をケチらないでソフト事業の調査研究を行っていただきたい。</li> <li>・余市町は第一次産業のまち。余市町の特産物がすべて買える公設市場的な空間をつくってみたらどうか。地元住民も足しげく通う場所となり、地元のお客さんが多いところには最終的に観光客の増加も期待できる。</li> </ul>
<p>第16回産業建設常任委員会 (令和3年2月5日開催)</p>	<p>事業用地の確定に向けた地権者との折衝経過等を説明。令和3年度中の埋蔵文化財試掘調査実施について地権者から同意を得ていること、試掘調査等の立入調査の結果が得られ次第、事業用地の評価、確定へと進みたく、その際の用地の取得方法としては買上げを想定している旨を説明。</p> <p>(議会側の発言要旨)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・町民の意識高揚のためにも寄附を求めることなどを検討してはどうか。</li> <li>・交通渋滞の緩和に向けた検討は進めているのか。</li> <li>・道の駅再編整備ワーキンググループとの議論、情報交換は随時行われているのか。町民には様々な意見を持っている人がいるので、関係者のみならず町民との合意形成に向けて慎重に進められたい。</li> </ul>
<p>第18回産業建設常任委員会 (令和3年6月8日開催)</p>	<p>令和2年度に実施した2調査業務の結果報告を行うとともに、以下の方針を表明。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◎道の駅の再編整備においては効果的かつ効率的な施設整備・運営ノウハウが不可欠であり、事業の計画策定段階から民間事業者の提案を受けることのできる民間提案制度の活用が必要と認識。</li> <li>◎早急に民間提案制度を整備した上で、その制度に基づき道の駅の再編整備事業に関する提案募集要項等を策定し、必要な合意形成手続を経ながら提案募集、事業者の選定へと進んでいきたい。</li> </ul> <p>(議会側の発言要旨)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・町民の意見反映、町民参加の機会をどのように担保していくのか。</li> <li>・環境問題への対応、例えば EV 充電ステーションなどは検討しているのか。</li> <li>・事業者選定に当たっては地元事業者に限定せず、広く募集すべき。</li> <li>・コンビニなどの日常的な利用、イベント開催、さらには災害時の避難など、地域住民にとって必要な施設とすべき。</li> <li>・宿泊施設が必要ではないか。</li> <li>・防災倉庫・備蓄庫、非常用電源など防災機能の充実が必要。</li> <li>・信号機の設置など増加する交通量への対応が必要ではないか。</li> <li>・既存の道の駅の今後の活用策、さらには並行在来線問題などについても併せ考える必要があるのではないか。</li> </ul>
<p>令和3年第2回定例会第2号</p>	<p>(議員一般質問より発言要旨を抜粋)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・PFI 手法は従来手法より割高となるのではないか。</li> </ul>

(令和3年6月22日開催)	・PFI手法の導入、民間提案の募集・採用に当たっては、本町にとって真にメリットのあるものかどうかをしっかりと精査すべき。
---------------	--

図表 2-5 議会発言要旨

## 2-3 ワーキンググループ(WG)

道の駅再編に関するこれまでの検討経緯について整理を行った。

- ・構成：余市町農業協同組合、余市観光協会、余市商工会議所、余市郡漁業協同組合、余市水産加工業協同組合、余市振興公社、余市町生産者直売会、余市町商店街連合会

平成27年(2015年)6月にキックオフし、これまでに計10回開催されている。各回の開催内容は、図表2-6のとおり。

区 分	内 容
第1回 H27(2015). 6.30	○WGの設置 ○道の駅スペース・アップルよいちの現状に関する情報共有 ○今後の進め方に関する協議 <b>【主な意見】</b> ・専門家(学識者)から話を聞いてはどうか。
第2回 H27(2015). 11.2	○道の駅の現状と課題に関する意見交換 <b>【主な意見】</b> ・販売施設が分散されていて、わかりにくい。 ・販売規模が小さく、お客様の満足度を得られていない。 ・他の道の駅に比べ、見劣りしている。 ・トイレが汚いという苦情が寄せられている。 ・オストメイト施設や電気自動車の充電施設に関する問い合わせが多い。 ・再編整備の規模や方向性を知りたい。 ※この日から第5回目の会議まで、小樽商科大学、大津准教授の参加をいただいた。
第3回 H28(2016). 1.19	○小樽商大大津准教授からの情報提供 ①全国道の駅連絡会参加報告 ②学生による社会実験結果報告 ○事務局からの情報提供 ①後志管内の道の駅の概要 ②資料「これからの道の駅」 <b>【主な意見】</b> ・再編する施設がどの程度の規模なのか知りたい。 ・宇宙記念館に道の駅の機能を集約できないか。
第4回 H28(2016). 2.24	○道の駅再編整備の考え方について ①機能の集約と施設配置の見直し ②情報発信・文化交流拠点としての機能充実 ③再編整備に伴う管理運営方式などの検討 <b>【主な意見】</b> ・トイレの機能、ウォッシュレットやオストメイト機能、床のタイルの清掃などを検討してほしい。 ・宇宙記念館の2階に振興公社の売店を移転させてはどうか。 ・多目的な展示やイベントなどソフト面の強化を図り、その場で農産物や水産加工品を売る施設があればいいのではないか。

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駐車場に関して、一般的に人気のある評判のいい道の駅や、この規模の道の駅だと、どれだけの駐車台数を確保しているといった情報がほしい。</li> </ul>
第5回 H29(2017). 2.2	<p>○道の駅再編整備について意見交換</p> <p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公社＝物販施設機能は、宇宙記念館内は客が入りづらい。</li> <li>・生産者＝現在は、面積が小さく、混んでくると身動きが取れない。広くなれば新たに参加希望する農家さんも増える。</li> <li>・農協＝組合員から農協の直売所の話も出ているが、まい土市の関係や農協的にも難しいところもあるので、道の駅の中に参加した中で、かつ、まい土市とバッティングしないよう共選主体でやっていきたい。</li> <li>・通年営業について</li> <li>・生産者直売会では、現在の手法では確実に赤字になる。</li> <li>・冬期間を考慮すると加工品。冬季は厳しい。</li> <li>・冬場は売る品物を後志エリアへ広げてはよいのではないか。</li> <li>・飲食についても工夫が必要である。</li> </ul>
第6回 H29(2017). 9.5	<p>○道の駅再編整備について意見交換</p> <p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・生産者＝現在の駐車場である国の土地やニッカの土地に新しく建物を建てることはできないのか。</li> <li>・商店街＝宇宙記念館を中途半端ではなく、もっと充実させた上で新しい建物を建てる、もしくは記念館を半分改造して新たな施設にして道の駅のシンボルにしたほうが良いのではないか。</li> <li>・加工協＝今の場所での再編なら、町営住宅を壊さないといつまでたっても変わらないのではないか。</li> <li>・振興公社＝コンサルの情報を得てから話し合わないと無駄ではないか。また、記念館に売店を入れるようになった場合、条件によっては入らない。</li> </ul>
第7回 H29(2017). 11.30	<p>○先進地域の道の駅視察</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①当別町 道の駅 とうべつ北欧の風</li> <li>②長沼町 道の駅 マオイの丘公園</li> <li>③千歳市 道の駅 サーモンパーク千歳</li> </ol>
第8回 H30(2018). 12.21	<p>○道の駅再編整備について意見交換</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①第2駐車場について</li> <li>②子育て支援設備の整備について</li> </ol> <p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ニッカから借りている第2駐車場が今後使用できなくなるとすれば、道の駅の機能として、現在の場所での再編は限界であり、移転する方向が良い。<b><u>(WGの意見として、移転再編を結論とする。)</u></b></li> <li>・高速道路が開通し、メインの導線が国道5号線から変わってくることも考慮し、再編に向けた新たな方向性を決める必要がある。</li> <li>・子育て支援設備について、ベビーコーナー、妊婦・身障者向け屋根付き優先駐車スペースの設置、オムツばら売りの実施とのことだが、屋根付き優先スペースの設置場所はトイレの前が良い。</li> </ul>
第9回 R1(2019).	<p>○道の駅再編整備について意見交換</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①道の駅に係る官民連携事業調査業務について</li> </ol>

10.28	<ul style="list-style-type: none"> <li>・余市 IC 付近が第一候補地である旨の説明</li> <li>・候補地の地権者とのアポについて本 WG で了承</li> <li>②第 2 駐車場について <ul style="list-style-type: none"> <li>・年度内で第 2 駐車場が使用できなくなる旨説明</li> </ul> </li> <li>③子育て支援設備の整備について <ul style="list-style-type: none"> <li>・国が令和 3 年度までに整備する旨説明</li> </ul> </li> <li>【主な意見】</li> <li>(再編について) <ul style="list-style-type: none"> <li>・町の体制整備をしっかりと行い、町内事業者の参画等についてきちんと考えてほしい。</li> <li>・既存の道の駅の在り方についてもしっかりと議論してほしい。</li> <li>・子育て支援設備について、暖房の有無を確認すること。</li> </ul> </li> </ul>
第 10 回 R2(2020). 7.15	<ul style="list-style-type: none"> <li>○道の駅再編整備について意見交換</li> <li>・余市 IC 出入口付近への移転による再編整備を執り進めていくことで了承された。</li> <li>・道の駅再編の話があってから、かなり時間が経過していると思う。道の駅再編の方向性を決めてできるだけ早く着手すべきである。</li> <li>・道の駅を IC 付近とした場合、一般道道登余市停車場線の渋滞解消に向けた道路整備が必要だ。</li> <li>・旧協会病院跡地に道の駅とは別に「街中の賑わい作り」になる施設、空間等の設置も同時に考えていくべきである。</li> <li>・道の駅再編が地域経済の向上に繋げていくものとなることを要望したい。</li> </ul>

図表 2-6 道の駅再編整備に係るワーキンググループ検討経緯

### 第3章 「新たな道の駅」を核とする交流拠点施設の基本的な考え方

#### 3-1 「新たな道の駅」の必要性

##### (1) 余市町を取り巻く環境

余市町は、積丹半島の付け根に位置する人口約 18,000 人の町で、東は小樽市、南は仁木町及び赤井川村、西は古平町と接し、行政区域面積は約 141km<sup>2</sup> であり、このうち、山林面積が約 94 km<sup>2</sup> (約 66%)、畑地が約 21km<sup>2</sup> (約 15%) などとなっており、豊かな緑に囲まれた平坦地約 5 km<sup>2</sup> に市街地が形成されている。人口は、令和 2 年 (2020 年) の国勢調査 (速報値) では 18,012 人となっているが、平成 22 年 (2010 年) 同調査との比較では、3,246 人の減少、世帯数では 779 世帯の減少となっている。年齢別では、65 歳以上の高齢者が 7,130 人 (平成 27 年 (2015 年) 国政調査) で、高齢化率は 35% を上回り、北海道内と比較しても、高い数字を示している。

第一次産業では、古くよりニシン漁により栄え、本町発展の礎を築いてきたが、昭和 20 年代末には、「幻の魚」と称されるように漁獲高は激減し、現在はえび、いか、かれいなどの魚種が中心となるなか、ニシンの漁獲も徐々にではあるが、回復に向かっている。また、内水面では北限とされる鮎が生息している。農業では、果樹の栽培が明治初期から試みられ、果実の農業産出額は全道 1 位であり、うち、りんご、ぶどう、なしなどの農業産出額が 1 位となるなど、道内有数の果樹産地となっている。さらに、近年の地球温暖化や品種改良などにより、ワイン用ぶどうの栽培が盛んとなり、町内には 13 か所のワイナリーが所在する (令和 2 年度末) など、国内外から注目を集めている。

商業では、207 事業所、従業者数 1,455 人、年間商品販売額約 320 億円 (平成 28 年 (2016 年) 商業統計調査) であり、平成 24 年 (2012 年) 以降では従業者及び年間販売額は回復傾向にあるが、平成 18 年 (2006 年) 以降の 10 年間では、事業所数が約 27% 減少し、経済活動は低迷している。一方、工業統計調査 (令和元年 (2019 年)) では、本町の事業所数は 34、従業者数 566 人、製造品出荷額 85 億円となっており、このうち従業者数及び製造品出荷額の 7 割以上を食料品製造業が占めている。食料品製造業は、豊富な漁獲量を背景とした水産加工を筆頭に、特産のりんご等を活用した農産加工、果実や良質な水を活かした酒造などからなり、一次産業としての農林漁業と、二次産業としての製造業、三次産業としての小売業等の事業との総合的かつ一体的な推進を図り、農山漁村の豊かな地域資源を活用した新たな付加価値を生み出すとされる「六次産業化」の可能性を秘めているが、近年、製造品出荷額は低迷している。生産活動の低迷は、地域における就業機会の拡大や安定した雇用確保に与える影響が大きく、地域経済の持続的発展にとって欠かせないことから、企業、関係機関の連携により、一層の活性化に取り組む必要がある。

##### ・ワイン関連産業

平成 23 年 (2011 年) 11 月、内閣総理大臣より、道内初のワイン特区となる「北のフルーツ王国よいちワイン特区」の認定を受けている。特区認定により、通常はワインの製造免許を取得するために、年間 6,000ℓ の最低製造数量が必要とされるものが、年間 2,000 ℓ の最低製造数量に緩和されている。また、農業者が、自ら営む「農家民宿」や「農家レストラン」で提供するために製造免許を取得する場合は、最低製造数量基準が適用されないことになり、小規模事業者によるワイナリーの起業が比較的容易になっている。

現在までに、ワイン用ぶどうの栽培面積は 130ha を超え、これは道内シェアの 3 割に値する。同じく生産量については例年 700t (道内シェアの 5 割) 前後を誇り、栽培面積、生産量とも国内の市町村別でのトップクラスの規模の量を誇る。品質でも定評があり、理想のワイン用ぶどうを求める新規就農者が多く、現在ではワイナリー経営者を含めワイン用ぶどう栽培農家は 50

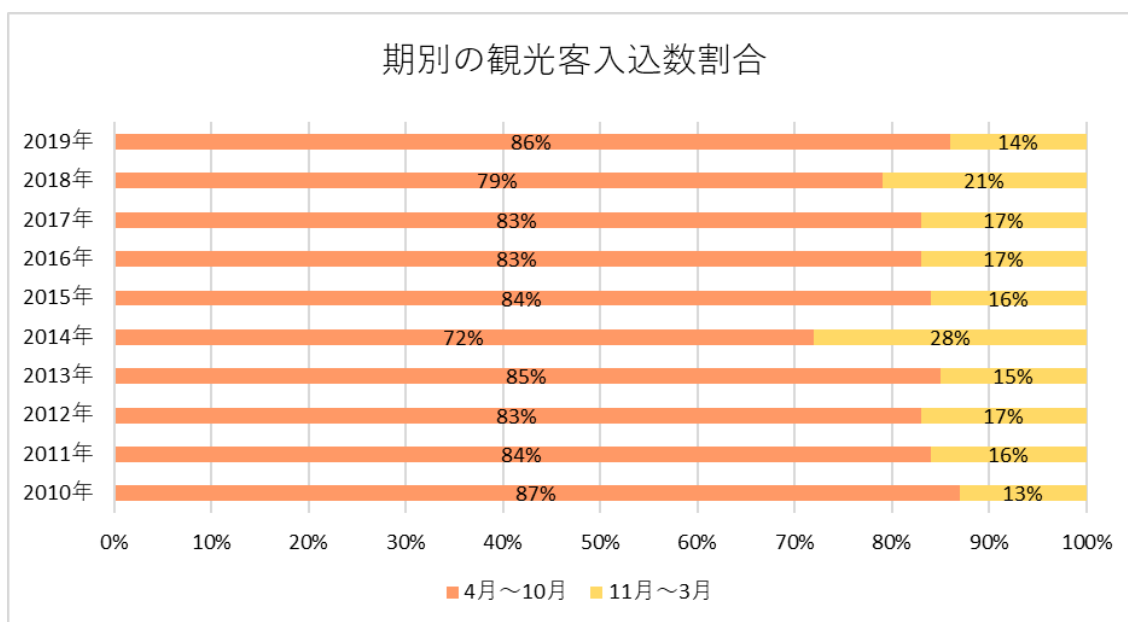
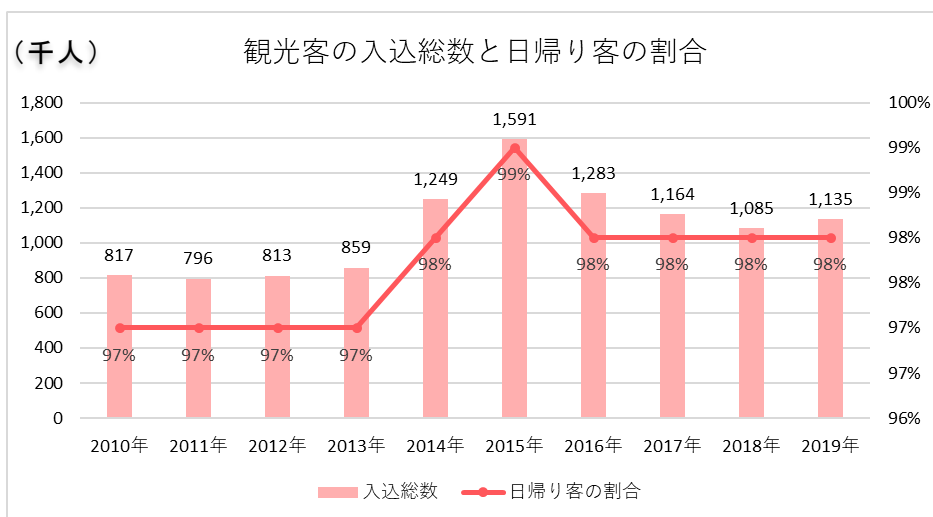


軒を数えている。

(2) 余市町の観光動向

余市町の観光入込客数は、平成 25 年度（2013 年度）まで年間 800 千人前後で推移していたが、平成 27 年度（2015 年度）には、統計開始以降最高の 1,591 千人の観光客が訪れている。観光客の内訳としては、日帰り客の割合が依然として 9 割以上を占めており、また期別の入込割合では、4 月から 10 月までの期間で 7~9 割を示すなど、約半年間を期間とした典型的な日帰り型観光となっている。さらに余市町は地理的にみても、大きな観光資源を有する小樽、積丹、ニセコ方面への分岐点ともなっていることから、依然として通過型観光となっている（図表 3-1）。

余市町の観光入込客数を観光資源別に見た場合、特定の観光施設への固定化が見られ、平成 28 年度（2016 年度）においては、ニッカウヰスキー余市蒸溜所が全体入込数の 51% を占めており、依然、余市町における中心的な観光集客施設となっている状況である。また、近年のワインブームもあり、ワイナリーを訪れる観光客は増えており、さらには、平成 30 年度（2018 年度）に後志自動車道（小樽 JCT~余市 IC 間）が開通したことから、交通インフラの整備による観光客のさらなる増加が見込まれている（図表 3-2）。



図表 3-1 観光客の入込数の動向

(出典：北海道入込客数調査報告書（平成 22 年度~令和元年度）)

単位:人

年度	文化財	ニッカ工場	宇宙記念館	道の駅	海水浴場	観光農園	宿泊施設	ソーラン祭り	味覚の祭典	その他	総入込数
23	22,536	256,401	36,576	171,428	25,473	63,025	116,271	25,950	24,064	53,948	795,672
24	19,988	266,785	34,008	177,131	20,659	60,141	113,942	26,100	18,000	75,923	812,677
25	19,456	286,125	34,354	181,116	44,259	70,094	112,110	30,600	21,000	59,451	858,565
26	23,150	554,887	40,321	185,438	39,875	63,125	116,817	33,000	28,000	164,264	1,248,877
27	33,827	863,298	45,437	219,498	24,230	76,962	130,044	37,000	11,000	149,534	1,590,830
28	23,978	654,369	31,632	186,992	29,457	69,417	135,240	18,800	19,600	113,298	1,282,783

※「文化財」は、フゴッペ洞窟他有料4施設の合計

※「宿泊施設」は、日帰り客を含む

※「その他」は、余市ワイナリー、オチガビワイナリー、エルラプラザ他の合計

図表 3-2 観光資源別観光客入込数（出典：余市町観光振興計画）

### （3）余市町が抱える課題

近年顕在化しているもの、また、今後懸念される課題は多いが、道の駅に関連したものは主に五つ挙げられる。

#### ① 地域における持続可能な移動手段と地域観光資源を周遊するための移動手段の確保

人口減少や少子高齢化の影響による公共交通の利用者は、減少の一途をたどっており、町民の重要な移動手段として路線バス等の公共交通機関の維持が喫緊の課題となっている。また、観光入込客のうち、ワイナリーや観光農園等の観光が全体の一割を占め、ニッカウキスキーと合わせると6割以上が酒類や果実を観光資源としている。ニッカウキスキーは町中心部に立地する一方、果樹園やワイナリーは郊外に点在しており、中心部での観光用駐車場不足と中心部と郊外を相互に結ぶ公共交通の整備が課題である。また、既存の道の駅に併設されている宇宙記念館は、科学博物館として一定の評価が得られているものの、施設老朽化等に伴い利用者が伸び悩んでいる。既存の道の駅の駐車場の一部は、令和2年（2020年）3月末まで、ニッカウキスキーから無償貸与され、不足する駐車容量の一部を賄ってきたが、令和2年4月の返還以降は、安定的な駐車場確保が一層、課題となっている。

#### ② 倶知安余市道路の供用開始に伴う通過交通の増大への懸念

後志自動車道の利用者は、余市IC下車することなく、倶知安方面への移動が可能になる。また、余市IC以東（札幌方面）は、有料通行区間として開通、同IC以西（倶知安方面）は、無料通行区間となることから、乗降を促す施策が有効に機能し得る。

#### ③ 休憩施設の確保

高規格幹線道路のうち、国直轄事業による一般国道の自動車専用道路は、広域的な移動を伴うドライブ観光の推進に寄与しており、東日本高速道路（NEXCO）整備区間とは異なり、道路利用者に休憩や飲食の機会を提供する施設が整備されていない。つまり、倶知安余市道路開通後は、札幌道金山PA以西、倶知安余市道路の倶知安IC（仮称）まで約75キロメートルにわたり、SA/PAがない区間となることから、後志自動車道及び倶知安余市道路利用者を対象とした休憩・飲食の機会を提供する何らかの施設の整備が求められる。

#### ④ 地域の魅力発信機能の充実

近年、余市町では「観光」と「食」の連携をテーマに、地元素材を活かした6次産業化（ブランディング）に向けた取組みが行われている。また、余市町は積丹半島や人気のリゾート地であるニセコへの分岐点（交通結節点）というアドバンテージがあり、余市町及び北後志地域の魅力を発信し認知されることで地場産業の活性化（特産品等の新たな販路の開拓や拡大等）に資するような拠点整備が求められる。

#### ⑤ 若者・子育て世代の町外流出への対応

余市町の人口を住民基本台帳でみると、昭和 35 年（1960 年）の 28,569 人をピークに減少しており、平成 30 年（2018 年）12 月にはピーク時から約 1 万人も減少し、18,893 人となっている。人口減少が進むなか、65 歳以上の人口は増加傾向、65 歳未満は減少傾向にあり、この趨勢を少しでも抑制するための定住環境の維持が必要である。

#### （４）上位計画との関連性

「道の駅」は、第 4 次余市町総合計画、余市町過疎地域自立促進市町村計画及び余市町観光振興計画において、観光、交流、情報発信の拠点として位置付けられており、余市町観光振興計画では、平成 30 年（2018 年）12 月に開通した後志自動車道（小樽 JCT～余市 IC 間）の余市 IC から町の中心部に呼び込むための魅力ある道の駅の再編が必要としている（図表 3-3）。

計画書名	道の駅の位置づけ
第四次余市町総合計画 （平成 24 年）	<ul style="list-style-type: none"> <li>●観光振興</li> <li>・ 今後は<b>道の駅の再編整備を進め</b>、道の駅を拠点として、観光協会や観光物産センターと連携しながら、ニッカウキスキーや各観光農園など、魅力ある観光施設を効果的に活用した参加体験型観光の促進を図り、本町の魅力ある自然とのふれあいを通じた体験の場を積極的に提供し、点から線へと広げた観光ルートを設定するなど、新たな視点からの魅力ある観光基盤整備を進める。</li> </ul>
余市町過疎地域自立促進市町村計画 （平成 28 年）	<ul style="list-style-type: none"> <li>●観光及びレクリエーション</li> <li>・ 近隣市町村と連携しながら広域的な観光産業の振興を図り、自然に恵まれた本町の優位性を生かした効果的な宣伝活動を行い、通年型・広域滞在型観光の定着化を目指す。また、地域ぐるみの受入体制の充実に努め、町民が地域に誇りを持ち、豊かな文化や生活風土、自然、景観を守りながら生活できる観光地づくりを目指すとともに、<b>道の駅を拠点として</b>本町の魅力ある自然とのふれあいを通じた体験の場を積極的に提供し、点から線へと広げた観光ルートを設定するなど魅力ある観光基盤整備を推進し、観光客の多様なニーズに応じていく必要がある。</li> </ul>
余市町観光振興計画 （平成 30 年）	<ul style="list-style-type: none"> <li>●<b>道の駅の再編整備</b></li> <li>・ 道の駅については、従来の休憩施設という位置付けから、道の駅自体が観光目的地としての魅力と機能が求められています。</li> <li>・ 現在の道の駅は、その機能を十分に発揮できていない状況にあります。また、平成 30 年度には、北海道横断自動車道（余市～小樽間）が開通することから、余市インターチェンジから町の中心部に呼び込むための魅力ある道の駅への再編が必要となっています。</li> <li>●観光資源の掘り起こしと既存資源の魅力の再発見</li> <li>・ 道の駅は、これまでの道路利用者の休憩施設としての役割だけでなく、観光の目的地としてのニーズが大きくなっています。北海道横断自動車道（余市～小樽間）が開通することで多くの観光客が訪れることから、文化、食、情報の発信基地としての機能向上に努め、余市町の観光の核施設、ゲートウェイとなるよう取り組みを進めます。</li> </ul>
第 2 期 余市町まち・ひと・しごと創生総合戦略 （令和 2 年）	<ul style="list-style-type: none"> <li>●交流人口のさらなる獲得</li> <li>・ ニッカウキスキー余市蒸溜所をはじめとした JR 余市駅前周辺地区への観光入込の維持を図りつつ、余市 IC 開通による効果を最大限に生かし、課題である滞在時間の延長及び宿泊者数の増加を図るため、第二</li> </ul>

	<p>の柱としてワインツーリズムを核とした観光コンテンツの強化を図ります。国内でも希少な海沿いのワイン産地という特徴やワイン特区によるワイナリー集積、また希少なワインを楽しむことのできる飲食店など人を呼び込める施設への誘客促進や受入体制の整備等を進めることで、日本人のみならずインバウンド来訪者の獲得へつなげます。さらには魅力向上が課題となっている道の駅についても、余市 IC 開通によるひとの流れの変化を確実にキャッチするために、<b>移転を含めた可能性について検討</b>します。</p>
--	--

図表 3-3 上位計画との関連性

### 3-2 「新たな道の駅」の整備方針

#### (1) 整備方針の策定にあたり考慮すべき事項

施設機能に関して、先述の本町の現状、関連計画での「道の駅」の位置付けから、交通環境の変化を踏まえ、道の駅のメリットを改めて整理する。

##### ① 余市町の現状

後志北部に位置する本町は、積丹半島やリゾート地であるニセコへの分岐点であり、観光入込客数は 10 年前に比べ、3 割以上増加。特に、外国人観光客の増加が著しい。ニッカウキスキー余市蒸溜所に加え、ワイナリーや観光農園など、古くから全道有数の果樹の生産地であることに加え、近年は、ワイン用ぶどう生産に注目が集まり、ワインブームも相俟って、6 割以上が酒類や果物関連の観光となっている。

一方、既存の道の駅は施設の老朽化により、利用者が伸び悩んでいるものの、観光シーズンは、中心部の駐車場不足や交通渋滞が発生している。また、折からの高齢化に加え、地域の魅力が再発見されることなく、若年者の札幌都市圏への人口流出が続いており、路線バス等の公共交通機関の維持に代表されるインフラの持続的な維持管理とコミュニティの活性化が課題となっている。

##### ② 関連計画での「道の駅」の位置付け

「道の駅」は、観光、交流及び情報発信の拠点として位置付けられており、後志自動車道（小樽 JCT～余市 IC 間）の開通に伴い、余市 IC から町の中心部に呼び込むための魅力ある道の駅の再編が必要（余市町観光振興計画）。

##### ③ 交通環境の変化

平成 30 年（2018 年）12 月に後志自動車道余市 IC が開通し、札幌都市圏からの移動時間が大幅に短縮され、今後、倶知安・ニセコ方面へ倶知安余市道路が整備されることにより、後志自動車道から倶知安余市道路への直通による交通シフトが予想され、余市 IC が通過点となることも懸念される。

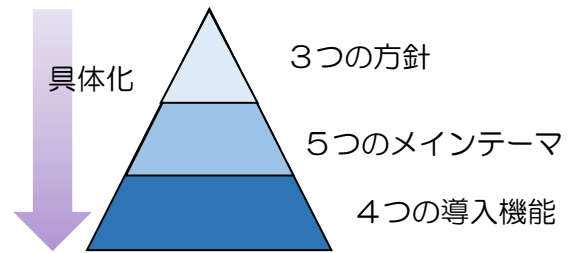
#### ・道の駅のメリット

- ・ブランドとしての「道の駅」により、改めて施設内容を定義するまでもなく、**一定の集客が見込まれる**こと
- ・地域振興のシンボルとして、町民の**シビックプライド**（自分自身が関わって地域を良くしていこうとする、ある種の当事者意識に基づく自負心）が醸成され、地域の魅力が再発見されること
- ・これまで他地域を利用していた観光客（消費者）を集客し、魅力を伝えることで、**本町へのロイヤリティを高める**契機となること

「新たな道の駅」は、国土交通省が、地方創生の核となる「道の駅」の優れた取組みを応援

する令和元年度（2019年度）「重点道の駅」候補に認定され、今後、国など関係機関からの重点的な支援が期待される（7-3参照）。

考慮すべき事項として掲げる課題や懸念を整備方針として一般化し、これらをさらに具体化、機能として落とし込むため、整備方針、メインテーマ及び導入機能の三階層にブレイクダウンし、見える化を行った（図表 3-4）。



図表 3-4 方針・テーマ・導入機能の階層

## （2）道の駅の整備方針

### ① 広域観光促進及び産業振興のための拠点形成

余市町の基幹産業の振興に資する拠点とするとともに、本町の立地特性を生かし、本町のみならず、仁木町や積丹半島方面、ニセコ・倶知安方面など後志地域全体の広域観光の拠点とする。

### ② 後志地域の交通結節点の形成

高速自動車道・自動車専用道路など高規格幹線道路利用者の受入を想定した SA/PA としての役割を担うとともに、高規格幹線道路利用者と道の駅との連携により、町内周遊バス、路線バス、都市間バス、さらにはマイカー、レンタカーなど複数の交通モードの接続を行う観光ハブ・ゲートウェイの拠点とする。

### ③ 町民の交流の場の形成

観光地に立地する「道の駅」で生じがちな閑散期と繁忙期の入込客数の差を平準化するとともに、若年者や子育て世代が日常的に利用することができる空間の整備を行う。また、大規模災害が発生した際には、防災拠点としての役割を担うこと。

## 3-3 「新たな道の駅」を核とする交流拠点施設のコンセプト

3-2の整備方針を受け、（1）メインテーマを設定、さらに施設を具体化しやすいよう、（2）導入機能へとブレイクダウンを行った。

### （1）メインテーマ

#### ①道の駅のみならず、個店が稼ぐことができる道の駅

道の駅にて余市町のワイナリーや個店のセレクトされた商品の販売や情報を発信し、観光客にその魅力を知ってもらうことで、道の駅での消費拡大はもちろんのこと、町内の個店等への来訪数増（観光消費の拡大）や、オンラインショップ等への誘客につなげ、特産品の販売数量の増加に寄与する。

#### ②ワインを核とした余市の食の魅力を実体験できる道の駅

余市町産ワインと地元レストランとの連携や周辺地域の特産品を活かした道の駅独自の商品との掛け合わせによるマリアージュを提供することで、スマホなどでは入手しづらい余市の食の魅力を実体験することができる。

#### ③余市での滞在時間の延伸に寄与する道の駅

ワイナリーを巡る観光客等に対し、当地のテロワール<sup>6</sup>をも体感できる上質な時間・空間を提供し、当地での滞在時間を延伸するきっかけとなる。

#### ④気軽に訪れることができる道の駅

後志自動車道及び倶知安余市道路双方の SA/PA としての機能を果たすことで、利用者の

<sup>6</sup> ワインの味わいの決め手になる、ぶどう畑にある土地の性質、一般に、ぶどう畑の土壌、地勢、気候、人的要因などにより相対的に形成されるもの

「下車」を促す。また、「道の駅」が周辺都市とワイナリー等の施設とを媒介し、マイカーがなくても観光ができる動線を道の駅を起点として確保する。

### ⑤住民のシビックプライドを醸成する道の駅

町内外に「余市」の認知度向上を図り、住民自らが誇ることができる「道の駅」だけでなく、季節を問わず住民も「普段使いができる」ことで、地域との関わりを生み、自らの手による地域の課題解決に結びつけることができるきっかけをつくる。

## (2) 導入機能

導入機能	導入機能のイメージ	施設イメージ
① 地域連携	・現地（ワイナリー、観光農園、個店等）に足を運んでみたくなるような、特別にセレクトされた商品・特産品がそろっている。	セレクトショップ
	・余市町及び周辺地域の新鮮な農水産物がそろっている。	農水産物直売所
	・観光客や道路利用者が道の駅に立ち寄った際に特産品を気軽に味わうことができるメニューや、地元レストランとの連携や周辺地域の特産品との掛け合わせによる道の駅独自のマリアージュがそろっている。	フードコート
	・道の駅利用者を迎え入れるとともに、地域住民の各種会合や研修の会場として、多目的に利用されている。 ・平日は地域住民がゆっくり過ごすとともに、各種会合や地域活動を行う空間となっている。 ・休日は札幌圏からの観光客や地域の家族連れでにぎわっている。 ・地域住民と観光客（札幌圏居住者）が触れ合う交流の場となっている。	多目的スペース
	・余市町・仁木町でのワインやウイスキーを堪能するため、札幌から公共交通を利用してワイナリー等を訪れることができるよう、後志自動車道・倶知安余市道路を通行する都市間バス、及びワイナリー等を繋ぐシャトルバスが乗り入れている。	バスターミナル（バス停留所）
	・地域住民や地元事業者主催のイベントやマルシェ等が行われる。	オープンスペース
	—	地域連携施設利用者向け駐車場
② 情報発信	・道の駅に立ち寄った観光客が町内及び周辺地域の各所へ足を延ばすきっかけづくりのため、旬の果物など季節に応じた情報や観光情報・地域情報がそろっている。	観光案内スペース
	・余市町のアイヌ文化に関する情報を得ることができる。	アイヌ関連情報
	・周辺交通情報が提供されている。	道路情報
③ 休憩	・後志自動車道・倶知安余市道路等の道路利用者が24時間いつでも休憩することができる。また、周辺交通情報が提供されている。	道路利用者向け駐車場
		24時間利用可能なトイレ
		ベビーコーナー
		休憩スペース

④ 付帯施設	・大規模災害に周辺住民の一時避難や復興支援等の災害時の防災拠点の役割が発揮されている。また、自家発電により、自然環境負荷軽減や冬季のエネルギー供給に繋がっている。	管理事務所
		防災倉庫
		自家発電施設

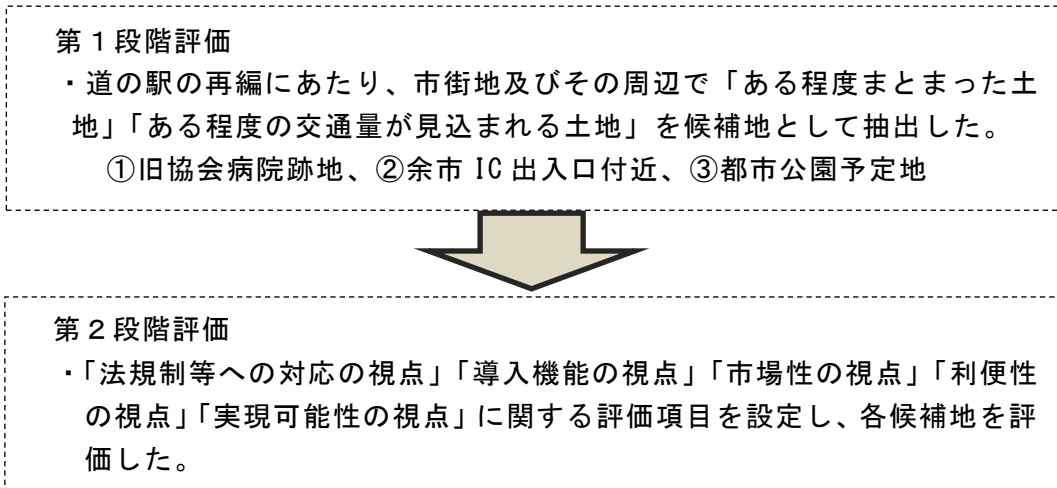
図表 3-4 導入機能と施設イメージ

3-4 候補となる地域


(1) 選定経過

既設地は、宇宙記念館が隣接し、周辺にはニッカウキスキーや公共施設及び店舗等が立地しており、拡張性に乏しく、活用は困難であると考えられ、道の駅の再編に向けて新たに適地選定を実施した。

①適地選定の流れ



図表 3-5 道の駅の候補地

候補地①		旧協会病院跡地
土地利用現況		空き地（道の駅臨時駐車場等として利用）
法規制等への対応の視点	都市計画法	第一種住居地域
	農振法、農地法	特になし。
	文化財保護法	一部が埋蔵文化財包蔵地に指定されている。
市場性の視点	民間事業者の参画の可能性（敷地面積）	約 0.6ha
	観光施設との連携	徒歩圏内に余市宇宙記念館やニッカウキスキー余市蒸溜所が立地している。
利便性の視点	公共交通のアクセス性	徒歩圏内に鉄道駅・バス路線あり。
	ICからの距離	余市 IC から約 3.1km
	前面道路からの進入	国道 5 号からの進入が可能である。
実現可能性の視点	周辺の生活環境への影響	周辺が住宅街となっている（騒音問題等の懸念あり）。
	敷地形状	ある程度整形である。
	土地取得の容易性	町有地
	敷地の安全性（浸水想定区域 <sup>7</sup> ）	一部 2.0～5.0m 未満（津波災害警戒区域及び、余市川浸水想定区域）
候補地の状況		

図表 3-6 候補地①の状況

<sup>7</sup>北海道の「新たな津波浸水想定」（平成 29 年（2017 年）2 月）及び「新たな洪水浸水想定」（平成 30 年（2018 年））に基づく。その後、修正版が発表されている（図表 3-7 から図表 3-12 までについて同じ）。



候補地②		余市 IC 出入口付近
土地利用現況		農地
法規制等への対応の視点	都市計画法	白地地域
	農振法、農地法	農地転用が必要となる可能性がある。
	文化財保護法	近傍が埋蔵文化財包蔵地に指定されている。
市場性の視点	民間事業者の参画の可能性（敷地面積）	約 4.8ha
	観光施設との連携	近くに観光農園多数あり。
利便性の視点	公共交通のアクセス性	徒歩圏内にバス路線あり。
	IC からの距離	余市 IC から約 0.2km
	前面道路からの進入	道道及びフルーツ街道（町道）から直接の進入が可能である。
実現可能性の視点	周辺の生活環境への影響	周囲が農地もしくは道路で囲われている。
	敷地形状	ある程度整形である。
	土地取得の容易性	地権者あり（用地を取得する必要がある）。
	敷地の安全性（浸水想定区域）	0.5m 未満（24 時間降水量 439.2m（千年に 1 回程度）の降雨に伴う洪水による浸水想定区域）
候補地の状況		

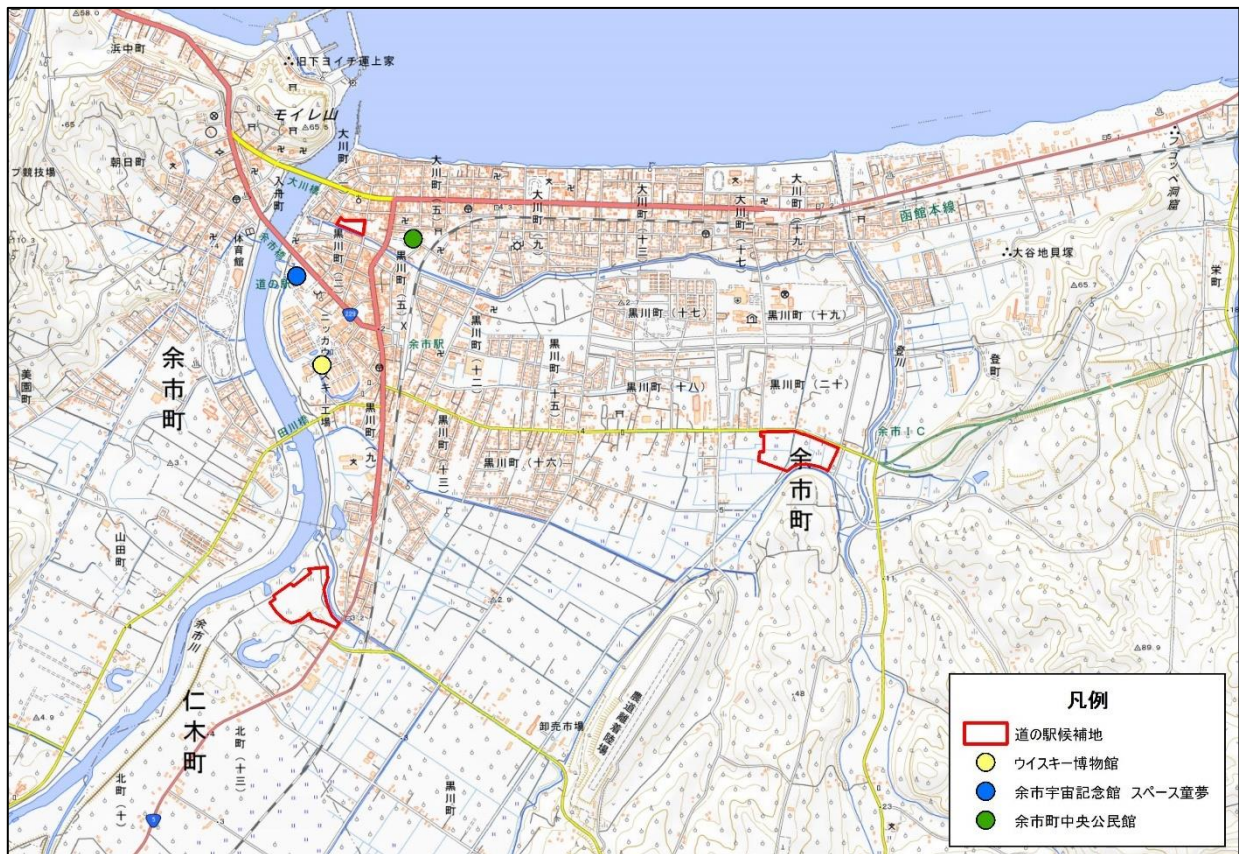
図表 3-7 候補地②の状況

候補地③		都市公園予定地
土地利用現況		空き地（冬季間の雪捨て場として利用あり）
法規制等への対応の視点	都市計画法	白地地域
	農振法、農地法	特になし。
	文化財保護法	近傍が埋蔵文化財包蔵地に指定されている。
市場性の視点	民間事業者の参画の可能性（敷地面積）	約 2.5ha
	観光施設との連携	近くに観光農園あり。
利便性の視点	公共交通のアクセス性	徒歩圏内にバス路線あり。
	ICからの距離	余市 IC から約 3.5 k m
	前面道路からの進入	国道 5 号からの直接の進入が可能である。
実現可能性の視点	周辺の生活環境への影響	周辺に住宅は立地していない。
	敷地形状	不整形である。
	土地取得の容易性	町有地及び道有地
	敷地の安全性（浸水想定区域）	0.5m 未満（余市川浸水想定区域）
候補地の状況		

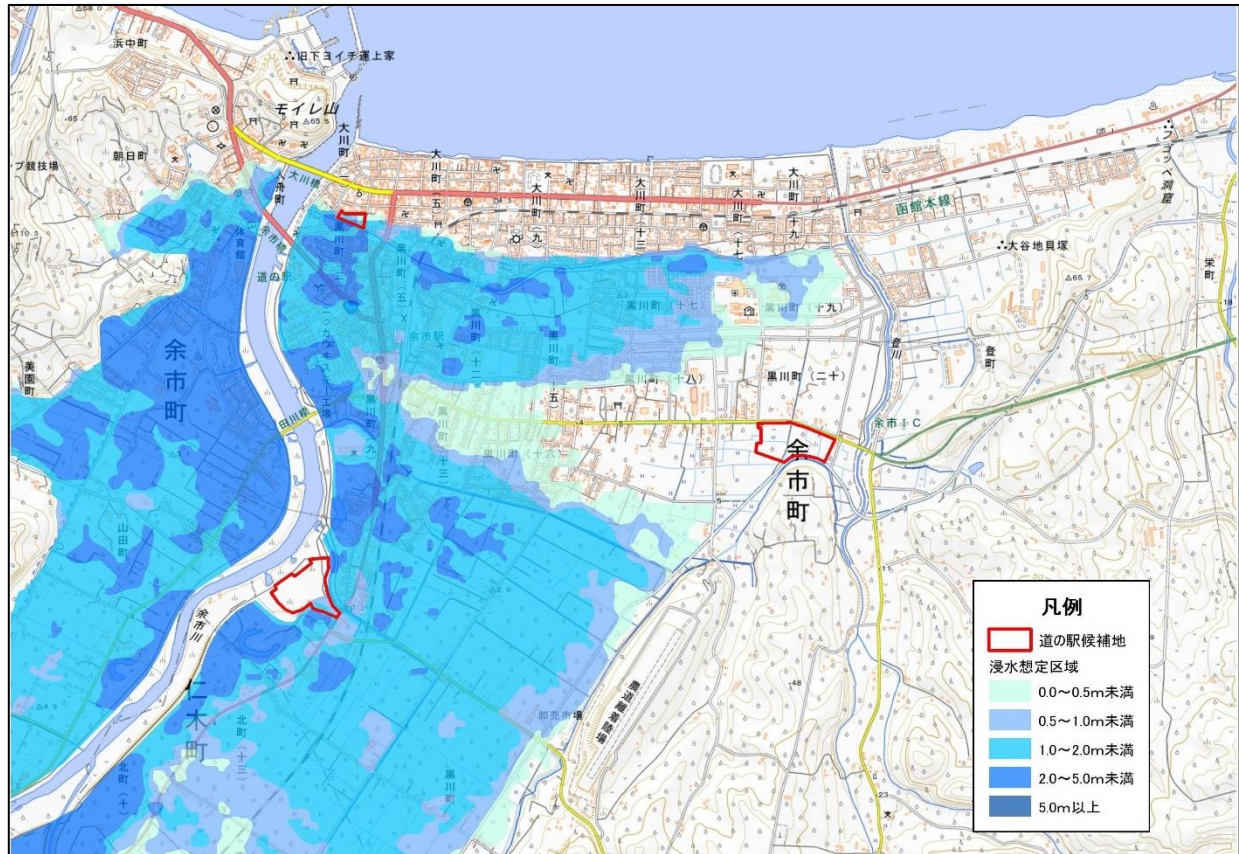
図表 3-8 候補地③の状況



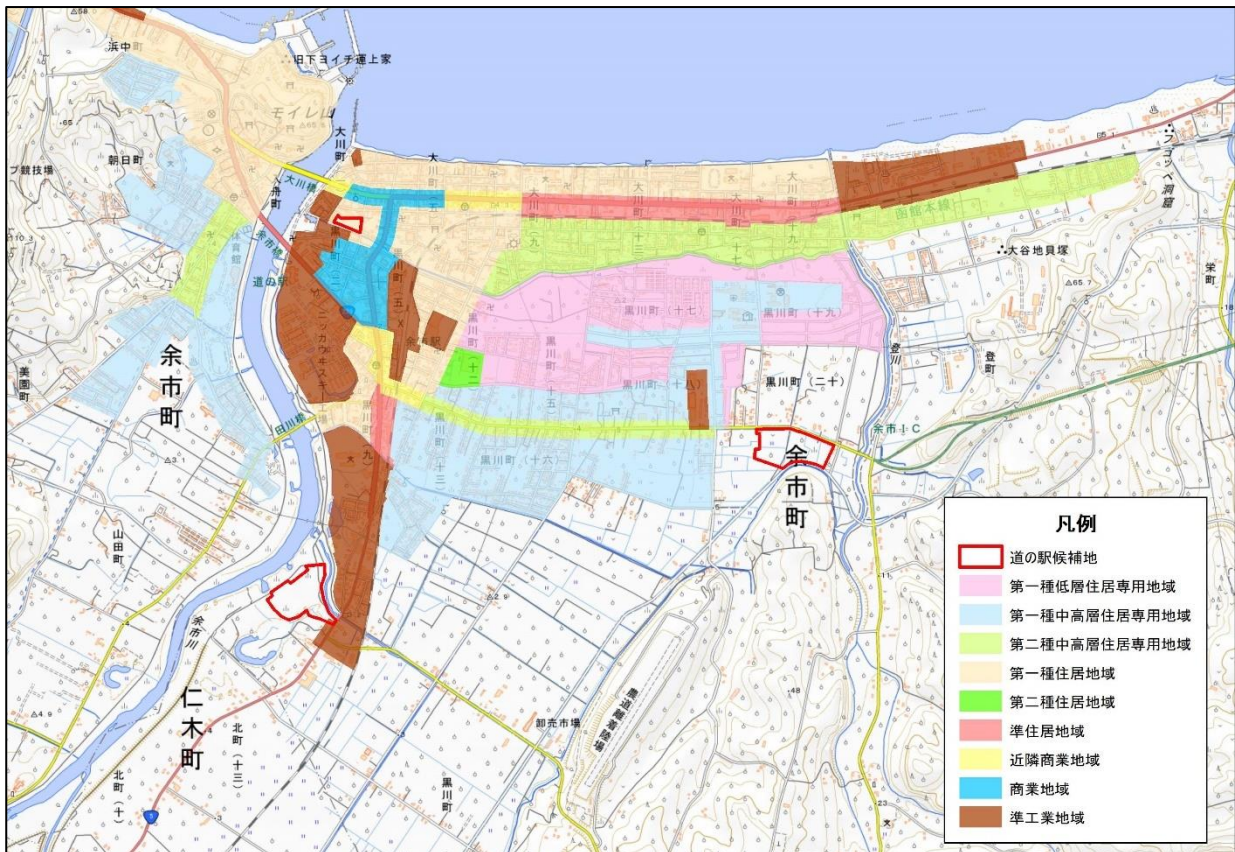
図表 3-9 バス停から 500m 圏内（国土数値情報）



図表 3-10 道の駅候補地と各施設の位置（出典：国土数値情報）



図表 3-11 浸水想定区域図



図表 3-12 都市計画区域図（国土数値情報）

②評価指標

適地の評価の実施に際して、以下のとおり評価指標、評価概要、評価方法を設定し、評価を行った。その結果、適地として「余市 IC 出入口付近」を選定した。

視点	評価指標	評価概要	評価方法	旧協会 病院 跡地	余市 IC 出入口 付近	都市 公園 予定地	
1. 法規制等への対応の視点（6点）	1-1. 都市計画法との適合可能性	道の駅の整備にあたり、都市計画法上の手続き等の必要がないか確認する。	◎手続き等の必要性	2	2	2	
			: 手続きの必要性なし				+2
			: 手続きの必要がある				+0
	1-2. 農振法、農地法との適合可能性	道の駅の整備にあたり、農振法、農地法上の手続き等の必要がないか確認する。	◎手続き等の必要性	2	0	2	
			: 手続きの必要性なし				+2
			: 手続きの必要がある（農地転用等）				+0
	1-3. 文化財保護法との適合可能性	道の駅の整備にあたり、文化財保護法上の手続きの必要がないか確認する。	◎手続き等の必要性	0	1	1	
			: 手続きの必要性なし				+2
			: 手続きの必要がある（埋蔵文化財の確認）				+1 +0
2. 導入機能の視点（10点）	2-1. 情報発信機能	観光情報や道路情報の発信が可能か評価する。	◎情報発信の実施の可否	2	2	2	
			・情報発信が可能				+2
			・情報発信が困難				+0
	2-2. 地域連携・振興機能	地域連携・振興機能に関するアンテナショップやレストランが設置できるか評価する。	◎地域連携・振興機能に関する施設の設置の可否	2	2	2	
			・施設整備が可能				+2
			・施設整備が困難				+0
	2-3. 交通結節点機能、休憩機能	高速道路利用者及び都市間バス等が立寄りやすい場所に立地しているか評価する。	◎ICからの距離	0	2	1	
			: IC直近				+2
			: ICからのアクセスが容易				+1
	2-4. 地域コミュニティ機能	町民が利用しやすい位置に立地しているか評価する。	◎町民の利用のしやすさ	2	1	0	
			: 市街地・住宅地の中に立地している				+2
			: 市街地・住宅地の近隣に立地している				+1
2-5. 防災機能	避難所、災害復旧拠点として救急搬送、応援等受入機能について評価する。	◎ヘリポートや医療機関、主要道路等の有無	0	2	0		
		: 上記施設（機能）が近隣に複数ある				+2	
		: その他				+0	

視点	評価指標	評価概要	評価方法	旧協会 病院 跡地	余市 IC 出入口 付近	都市 公園 予定地
3. 市場性の視点 (4点)	3-1. 民間事業者の参画の可能性	民間事業者による集客施設の整備の可能性があるか評価する。	◎敷地の規模 : 敷地が 3ha 以上 +2 : 敷地が 1ha 以上 3ha 未満 +1 : 敷地が 1ha 未満 +0	0	2	1
	3-2. 観光施設との連携	ターゲットが望む立地・環境イメージから、主な観光スポットの近くを評価する。	◎徒歩圏内 (500m) の観光施設の有無 : 観光施設がある +2 : ない +0	2	2	0
4. 利便性の視点 (4点)	4-1. 公共交通のアクセス性	公共交通 (鉄道・路線バス) でのアクセス性を評価する。	◎鉄道からのアクセス性 : JR 余市駅から徒歩圏内 (500m 圏内) +2 : 最寄りのバス停から徒歩圏内 (500m 圏内) +1 : 施設から徒歩圏内に駅・バス停がない +0	2	1	1
	4-2. 前面道路からの進入の容易性	前面道路からの進入の容易性について評価する。	◎前面道路からの進入の容易性 : 直接進入可能な主要道路が複数ある +2 : 直接進入可能な主要道路がある +1 : 直接進入可能な主要道路がない +0	0	2	1
5. 実現可能性の視点 (6点)	5-1. 周辺的生活環境への影響の可能性	道の駅の整備にあたり、周辺的生活環境への影響がないか確認する。	◎周辺的生活環境への影響 : 課題なし +2 : 対策が必要である +0	0	2	2
	5-2. 敷地形状による施設配置の容易性	道の駅の整備にあたり、敷地形状によるゾーニング、配置計画等のしやすさ等を評価する。	◎敷地形状による施設配置の容易性 : 整形地かつ切土造成が必要ない +2 : 不整形地もしくは切土造成が必要 +1 : 不整形地であり切土造成が必要 +0	1	2	1
	5-3. 土地取得の容易性	早期実現に向けて、交渉すべき地権者の有無をもとに、土地取得の容易性を評価する。	◎地権者数 : 地権者無し (公共用地) +2 : 地権者あり +0	2	0	2
合計 (30点満点)				17	23	18

図表 3-13 評価指標及び評価結果一覧

## (2) 基本情報

候補地域は、後志自動車道余市 IC より約 300m に位置し、北側が一般道道 753 号余市登停車場線、南側が北後志東部広域農道（通称フルーツ街道）に接する民有地（最大面積約 48,000 m<sup>2</sup>）とする。

### ① 土地利用にあたっての候補地域周辺の法規制の現状

#### 農地法

候補地域は、おおむね 10 ha 以上の集団的に存在する農地、土地改良事業施行区域内の農地等良好な営農条件を備え、営農用施設等を除き原則として転用が不許可とされる第一種農地と市街地の区域内又は市街地化の傾向が著しい区域内にあり、一般基準<sup>8</sup>において許可できない場合を除き、原則として許可できる第三種農地が混在する。農地法では、農地転用が許可される場合を定めている（図表 3-14）。

<sup>8</sup> 立地基準に適合する場合であっても、申請目的が確実に実現されるか、周辺農地の営農条件に支障を及ぼすおそれがないか等についての基準を示すもの。

＜第一種農地が例外的に許可される場合＞

- ・土地収用法第 26 条第 1 項の規定による告示に係る事業の用に供するために行われるものであること（法第 4 条第 6 項ただし書）
- ・申請に係る農地を仮設工作物の設置その他の一時的な利用に供するために行うものであって、当該利用の目的を達成するうえで当該農地を供することが必要であると認められるものであること（令第 4 条第 1 項第 2 号柱書、同項第 1 号イ）
- ・申請に係る農地を農業用施設、農畜産物処理加工施設、農畜産物販売施設その他地域の農業の振興に資する施設として次に掲げるもの（下記に掲げる施設にあっては、第 1 種農地及び甲種農地以外の周辺の土地に設置することによってはその目的を達成することができないと認められるもの\*に限る。）の用に供するために行われるものであること（令第 4 条第 1 項第 2 号イ、則第 33 条）。

- ・都市住民の農業の体験その他の都市等との地域間交流を図るために設置される施設
- ・農業従事者の就業機会の増大に寄与する施設
- ・農業従事者の良好な生活環境を確保するための施設
- ・住宅その他申請に係る土地の周辺の地域において居住する者の日常生活上又は業務上必要な施設で集落に接続して設置させるもの

\*「第一種農地及び甲種農地以外の周辺の土地に設置することによってはその目的を達成することができないと認められるもの」とは、

- ・当該申請に係る事業目的、事業面積、立地場所等を勘案し、申請地の周辺に当該事業目的を達成することが可能な農地以外の土地、第二種農地や第三種農地があるか否か
- ・その他土地を申請者が転用許可申請に係る事業目的に使用することが可能か否か等により判断する。

なお、申請に係る農地を特別の立地条件を必要とする事業の用に供するために行われるものであること（令第 4 条第 1 項第 2 号ハ、則第 35 条）とも定められており、道の駅候補地域の一部は、以下が該当する。

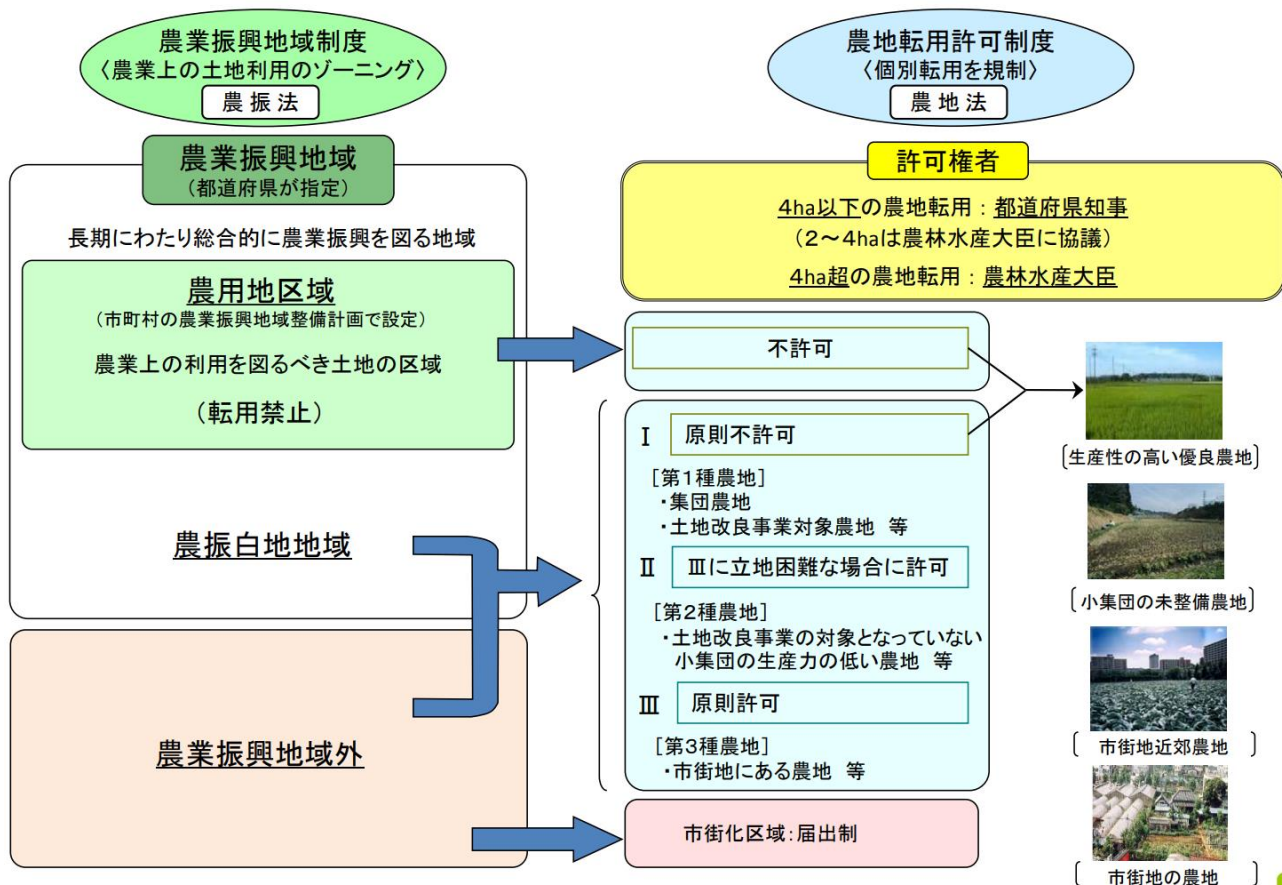
- ・高速自動車国道その他の自動車のみの交通の用に供する道路（高架の道路その他の道路であって自動車の沿道への出入りがない構造のものに限る。）の出入口の周囲概ね 300 メートル以内の区域である。「高速自動車国道その他の自動車のみの交通の用に供する道路（高架の道路その他の道路であって自動車の沿道への出入りができない構造のものに限る。）の出入口」とは、いわゆるインターチェンジをいう。

図表 3-14 第一種農地が例外的に許可される場合

農業地域の振興に関する法律（農振法）

農業を振興すべき地域の指定と当該地域の農業的整備のための施策の計画的推進を図り、農業の健全な発展と国土資源の合理的利用に寄与するため、農業上の土地利用のゾーニングを図っている。対象地域は、農業振興地域であるが、いわゆる「農振白地地域」であり、農地の集団性が低く、農業振興地域内農用地区域内農地（青地）ほど規制は厳しくはないものの、農地転用は必要となる。





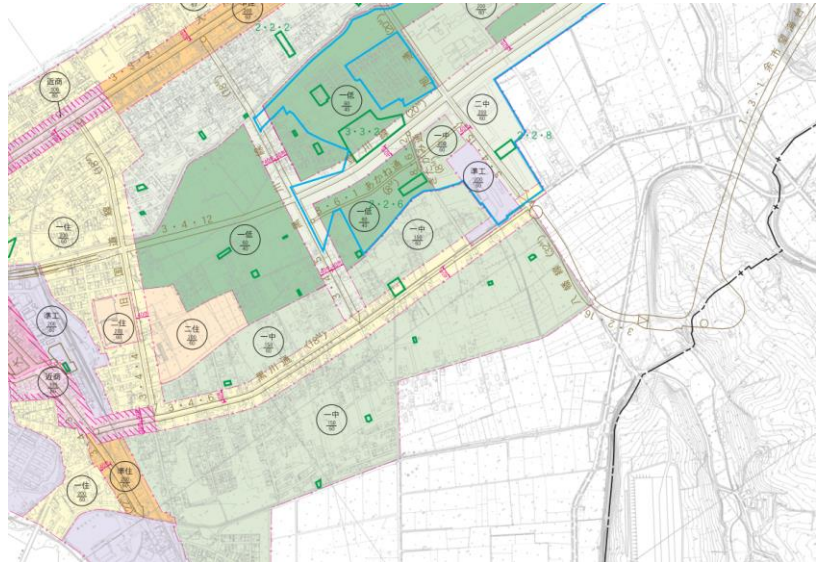
図表 3-15 農業振興地域制度と農地転用許可制度の関係 (出典：農林水産省 HP)

**都市計画法**

本町では、まちづくりの基本的な構想に基づき、土地利用、都市施設、面的整備などの計画を総合・一体的に定める都市計画に基づいて、まちづくりを規制・誘導し、整備事業を実施して、すみよいまちづくりを進めている。都市計画は、市街化区域及び市街化調整区域の区域区分の制度をはじめとして、基本的な都市利用規制について定めている法律であり、ほかの土地関係法令とも密接に関係している。

都市計画区域とは、健康で文化的な都市生活と機能的な都市活動を確保するために、都市計画法等の規制を受ける土地の範囲をいい、「市街化区域」「市街化調整区域」とに区分され、それぞれの区域の性格に即した開発規制を課す仕組みとなっているが、本町においては、従来、都市の規模及び人口・産業の動向などから、急激かつ無秩序な市街化の進行は見られないため、区域区分を定めていないが、土地を利用目的によって区分し、建築物や都市の区分形質の変更などについて必要な制限を課す「地域地区」を定め、都市計画用途地域として 9 種類を定めている。候補地域周辺は、都市計画用途地域が定められていない「白地地域」となっている。今後、まちづくりにおいて、候補地域をどのように位置付けるか、検討と議論が必要である。

また、非線引き都市計画区域にあっては、3,000 m<sup>2</sup>以上の面積の開発行為（主として建築物<sup>9</sup>の建築又はコンクリートプラント、ゴルフコースなどの特定工作物の建設の用に供する目的で行う土地の区画形質の変更）をしようとする者は、事前に知事の許可を受けなければならない（都市計画法第29条第1項、第2項）。審査に当たっては、市街化区域及び非線引き都市計画区域においては、良好な水準の市街地を形成する見地から、予定建築物の用途、規模等に応じた道路、給排水施設等を備え、かつ、敷地の安全上必要な措置が講じられているなどの技術上の許可基準が満たされている場合に開発行為を認める。公共施設の適切な管理を確保する観点から、あらかじめ、開発行為に関係がある公共施設の管理者の同意を得るとともに、開発行為によって設置される公共施設を管理することとなる者その他政令で定めるものと協議しなければならない。開発許可制度を実質的に担保するため、開発行為に関する工事が完了すると知事は完了検査を実施し、完了公告を行うこととしている。



図表 3-16 候補地周辺地域の都市計画  
(余市都市計画図用途地域図(抜粋))

#### 文化財保護法

土木工事等の目的で、周知の埋蔵文化財包蔵地を発掘する際は、着手日の60日前までに文化庁長官へ届け出ること、土地の所有者は、貝塚・古墳・住居跡などの遺跡を発見した場合も、その現状を変更することなく、遅滞なく文化庁長官に対して届け出ること等を定めている。候補地域周辺（黒川町）には、縄文（前期）から縄文（晩期）にかけて、

- ア．黒川1遺跡
- イ．安芸遺跡
- ウ．黒川2遺跡

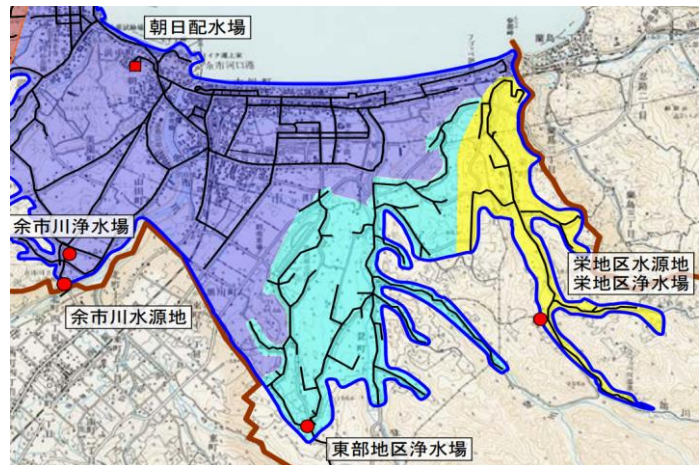
が遺物包含地として確認されている。また、候補地域において令和3年（2021年）6月に町が実施した調査では、一般道道753号余市登停車場線側の一部地点で遺物が発掘されていることから、工事にあたっては、構造物や盛土に制限がかかることから、町を通じ北海道教育委員会に（再）協議が必要となる。

<sup>9</sup>建築物：建築基準法第2条第1号に定める建築物をいい、「土地に定着する工作物のうち、屋根及び柱若しくは壁を有するもの（これに類する構造のものを含む。）、これに付属する門若しくは塀、観覧のための工作物又は地下若しくは高架の工作物に設ける事務所、店舗、興行場、倉庫その他これらに類する施設（鉄道及び軌道線路敷地内の運転保安に関する施設並びに跨線橋、プラットホームの上家、貯蔵槽その他これらに類する施設を除く。）をいい、建築設備を含むものとする。」とされている。（建築基準法第2条第1号）

### (3) インフラの現状と今後の見通し

#### ① 上水道

本町の給水区域は、余市川系と豊丘系により市街地に給水する余市川・豊丘系、豊浜地区系により豊浜町に給水する豊浜地区、梅川地区系により梅川町の一部に給水する梅川地区、東部地区系により登町の一部に給水する東部地区、栄地区系により栄町の一部に給水する栄地区の五つの区域に分けられ、候補地域は、余市川・豊丘系の給水区域に含まれる。



図表 3-17 余市町の給付区域・水道施設の配置  
(余市町水道ビジョン(抜粋))

#### ② 雨水排水

##### ・流末

非線引都市計画区域では、主として建築物の建築または特定工作物の建設の用に供する目的で行う土地の区画形質の変更(3,000㎡以上)に対し、開発許可が必要となる。道が公表している「開発許可の手引き」では、

『排水路その他の排水施設が開発区域内の下水を有効に排水するとともに、その排出によって開発区域及びその周辺地域に溢水等による被害が生じないような構造及び能力で適当に配置されなければならない。』

放流先の排水能力、利水の状況等を勘案して、開発区域内の下水を有効かつ適切に排出できるように下水道、排水路その他排水施設又は河川その他の公共の水域若しくは海域に接続していることが必要となる。ただし、やむを得ないと認められる場合は開発区域内に、一時雨水を貯留する遊水池、洪水調整池等の施設を設置しても差支えない』

としている。調整池等については、「[改訂版]宅地防災マニュアルの開設〔Ⅰ〕・〔Ⅱ〕(監修:建設省建設経済局民間宅地指導室、編集:宅地防災研究会、発行:(株)ぎょうせい)」、「防災調整池等技術基準(案)解説と設計実例(編集及び発行:(社)日本河川協会)」、「宅地開発に伴い設置される流出抑制施設の設置及び管理に関するマニュアルについて(平成12年7月27日建設省経民発第14号、建設省都下公発第18号、建設省河環初第35号通知)」等、また第21節防災計画を参考にし、設計を行うことが記載されている。

##### ・計画雨水量

開発区域の規模、地形等を勘案して降雨強度、流出係数等を定め計画雨水量を算定する。降雨強度は、5年に1回の確率で想定される値以上の強度を用いる(都市計画法施行規則第22条)ものとし、流出係数は、工種別基礎流出係数と工種構成から総括流出係数を求める。また、算定にあたっては、余市町が定める下水道基準を用いる。

#### ③ 下水(道)

本町の下水道は、都市計画用途地域が定められている地域から、計画的に整備するものとしており、候補地域は、都市計画用途地域が定められていない「白地地域」であることから、現状では未整備となっており、下水の処理方式としては、次の2方式があげられる。

##### ア. 既存下水道が整備されている最寄り系統までの整備

国庫補助を活用できないため、既存下水道を流末とする、新たな下水道を町単費により整備する。町単費のため財政負担が大きいことが課題。

##### イ. 合併式浄化槽

平成12年(2000年)の浄化槽法の改正により、トイレの排水だけを処理する「単独処

「理浄化槽」が原則禁止され、「合併処理浄化槽」への転換が進められている。設置費は、処理能力により大きくなるが、処理能力に応じた設備投資が必要となる。

(4) ハザードマップとの関係

本町が公表しているハザードマップでは、候補地域は、津波浸水想定区域に指定されていない。また、百年に1回程度(24時間雨量181mm)の降雨に伴う洪水による浸水想定区域(余市川)にはなっていないものの、千年に1回程度(24時間雨量439.2mm)では、一部が浸水想定区域となる。このため、防災機能を持たせる場合には、低頻度・高強度の降雨を想定した、地盤面のかさ上げが必要(図表3-18)となる。



図表 3-18 洪水による浸水想定区域 (防災ガイドマップ(抜粋))

3-5 施設配置とゾーニング例

候補地域の横断・縦断測量が未実施であるため、現時点ではZ軸(高低差)との関係では配置検討ができないが、候補地域に接する道路への流出入などX軸・Y軸との関係(平面)においては、施設配置のシミュレーションが可能(図表3-19)である。

	A案	B案	C案
概要図			
計画概要	駐車場を西側に配置、道の駅・イベント広場を共に東側に配置した案	駐車場を西側に配置、道の駅を南側、イベント広場を東側に配置した案	駐車場を東側に配置、道の駅・イベント広場を西側に配置した案
アクセシビリティ	・ 駐車場が道道に接しており、良好 ・ ICから駐車場の距離が遠く、駐車待機列のスペースを確保可能	○	・ 駐車場が道道に接しており、良好 ・ ICから駐車場の距離が遠く、駐車待機列のスペースを確保可能
建物位置	・ 建物の位置が道道の正面を向く	○	・ 道道に近い位置となるため、圧迫感がある
誘因性	・ IC方面から建物、イベント広場を視認してから駐車場が配置されている。	○	・ IC方面から建物、イベント広場を視認してから駐車場が配置されている。
丘陵地との関係	・ 建物内から南側の丘陵地の景観を生かした施設計画が可能	○	・ 建物内から南側の丘陵地の間に駐車場が位置している。
総合評価	○	△	△

図表 3-19 施設全体の配置比較

誘客を促すため、メインアクセスとなる一般道道753号に面してイベント広場を設置し、比較検討を行い、建物の位置が道道の正面を向き、また、建物内から南側の丘陵地の景観を活かした施設計画が可能であるA案が最適である。

① 施設規模

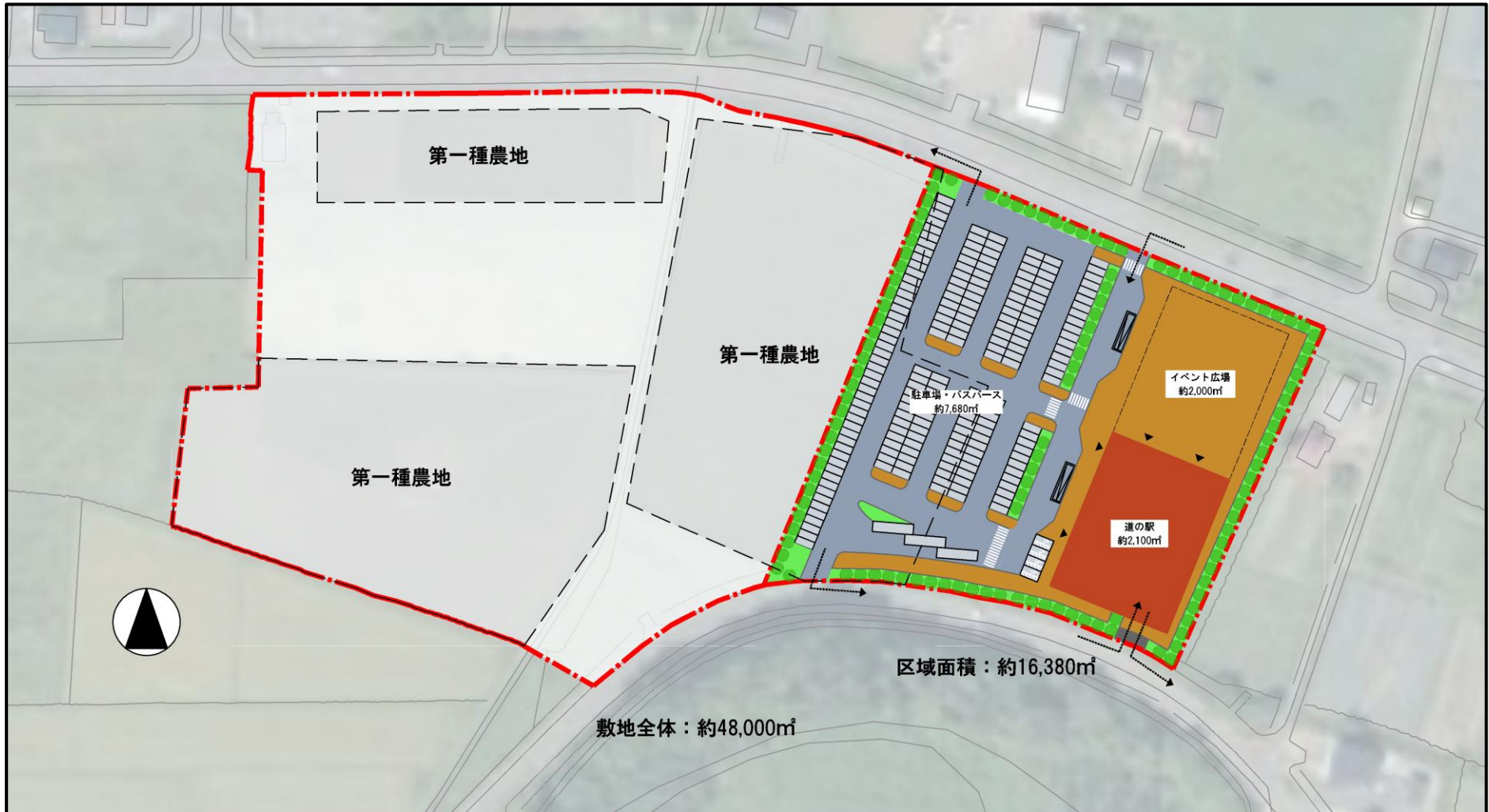
類似事例や高速道路会社（NEXCO）設計要領などより、導入機能とそれらを具体化した施設ごとに、想定規模を算出した（図表 3-20）。

		導入機能	施設	想定規模 (㎡)	規模設定の考え方
屋内施設	地域振興施設	地域連携	セレクトショップ	200	NEXCO 設計要領及び類似事例に基づき算定
			農水産物直売所	150	類似事例に基づき算定
			荷解き室、作業場	180	物販施設の 1/2 程度と想定
			飲食スペース(厨房等含む)	300	NEXCO 設計要領及び類似事例に基づき算定
			多目的スペース	120	研修や会議室としての利用を想定し算定
			施設利用者向けトイレ	100	NEXCO 設計要領に基づき算定
	情報発信	情報発信	観光案内スペース	10	観光案内に必要な規模を 5m×2m 程度と想定し、算定
			アイヌ文化に関する情報発信	30	別途業務成果を踏まえ、設定
			道路情報	—	休憩スペースの一部活用を想定
	休憩	休憩	管理事務所	130	NEXCO 設計要領に基づき算定（従業員数を男女各 10 名、計 20 名と想定）
			倉庫	60	既存の道の駅の防災倉庫の規模を確保
			自家発電施設	60	10m×6m 程度と想定
			エントランス、通路等	270	施設の 15%程度と想定
	道路施設	休憩	道路利用者向けトイレ	260	NEXCO 設計要領に基づき算定
			ベビーコーナー	20	高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準に基づき算出
			休憩スペース	210	NEXCO 設計要領に基づき算定
屋内施設 合計			2,100		
屋外施設	地域振興施設	地域連携	イベント広場	2,000	類似事例を参考に算定
			緑地スペース	4,000	想定値
			地域連携施設利用者向け駐車場	1,540	大規模開発関連交通計画マニュアルに基づき算定 小型 45 台、身障者向け 2 台
			バスターミナル	650	必要バース数を設定し、「駅前広場計画指針」に基づき算定
	その他	調整池	600	想定値	
	道路施設	休憩	道路利用者向け駐車場	5,490	NEXCO 設計要領に基づき算定（車路含む） 小型 148 台、大型 3 台、身障者向け 2 台
屋外施設 合計			14,280		
施設全体 合計			16,380		

図表 3-20 想定規模

② 敷地内配置案

配置の比較検討をもとに、最適といわれる A 案の配置ゾーニング案を作成した。候補地である敷地全体に対し、施設規模検討より道の駅配置に必要となる区画（16,380 m<sup>2</sup>）をインターチェンジに近い東側に配置した。本敷地は部分的に第一種農地に指定されているため、これに該当する箇所には建物を配置せず、駐車場を充てた。



図表 3-21 配置ゾーニング案

③ ゾーニングの考え方

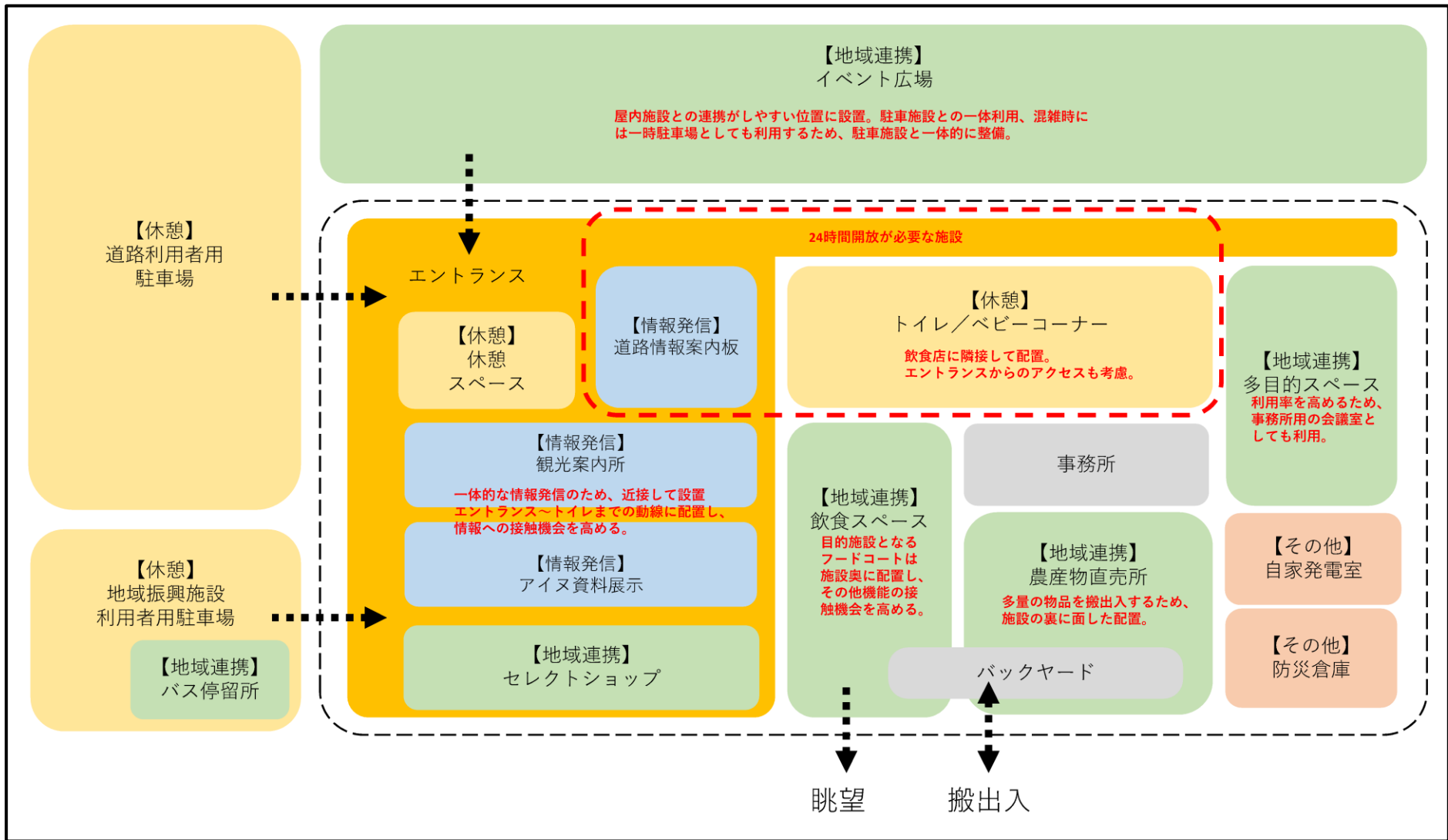
施設の各機能に対する望ましいゾーニングの考え方を図表 3-22 に示す。

		導入機能	施設	ゾーニングの考え方
屋内施設	地域振興施設	地域連携	セレクトショップ	・情報発信と一体的に整備し、情報発信された、地元の魅力を PR できる商品を取り扱う。
			農水産物直売所 荷解き室、作業場	・多量の物品を取り扱うため、施設の裏に面した位置に配置し、バックヤード動線を確保する。
			飲食スペース (厨房等含む)	・目的施設となるため、施設の奥側に配置し、他の機能への接触機会を高める。 ・厨房等のバックスペースが発生するため、施設の裏に面した位置に配置する。 ・敷地南側の豊かな丘陵地を、ピクチャーウインドウ <sup>10</sup> として切り取って利用するため、南側に寄せた配置とする。
			多目的スペース	・利用率を高めるため、事務所用の会議室としての利用も想定し、事務所近くに配置する。
			施設利用者向けトイレ	・24 時間開放が必要となるため、施設管理が行いやすいよう、出入口に近い位置に配置する。
			情報発信	観光案内スペース
		アイヌ文化に関する 情報発信		・道路情報案内は 24 時間開放が必要となるため、施設管理が行いやすいよう、出入口に近い位置に配置する。
		道路情報		・エントランスからトイレ及び飲食スペースまでの間に設置し、情報への接触機会を高める。
		休憩	管理事務所	・管理を円滑に行うため、各機能へアクセスのしやすい場所へ配置する。
			防災倉庫 自家発電施設	・施設の顔となる正面側を避けた配置とする。
	エントランス、通路等		・溜まりとなるような十分なエントランスホール、通路幅を確保する。	
	道路施設	休憩	道路利用者向けトイレ	・24 時間開放が必要となるため、施設管理が行いやすいよう、出入口に近い位置に配置する。
			ベビーコーナー	・トイレと一体的に整備する。
			休憩スペース	・エントランスと一体的に整備する
	屋外施設	地域振興施設	地域連携	イベント広場
緑地スペース				・十分な緑地スペースを確保し、敷地と一体感を持たせる。
地域連携施設利用者向け駐車場 バスターミナル				・地域連携施設や建物出入口の近くに配置し、施設へスムーズにアクセスできるよう配慮する。
その他			調整池	・敷地緑地スペースと一体感のある整備を行う。
施設道路		休憩	道路利用者向け駐車場	・24 時間開放が必要となるため、施設管理が行いやすいように配慮する。

図表 3-22 各施設における望ましいゾーニング

<sup>10</sup> 野外の景色を絵画のように見立て、枠取りするように設けられた窓

以上を概念で示すと図表 3-23 のとおり



図表 3-23 ソーニング概念図



ゾーニングは、あくまで一例である。また、想定する機能により事業環境は様々であることから、ゾーニングにより異なる整備手法の設定を可能とする。

#### ④ SDGs への対応

SDGs とは、「Sustainable Development Goals (持続可能な開発目標)」の略称で、2015 年 9 月の国連サミットで採択され、国連加盟 193 か国が 2016 年から 2030 年の 15 年間で達成するために掲げた目標で、17 の目標から構成されている (図表 3-24)。

政府は、2016 年 5 月に総理大臣を本部長とする「SDGs 推進本部」を設置し、国内実施と国際協力の両面で率先して取り組む体制を整えた。さらに、この本部の下で、行政、民間

セクター、NGO・NPO、有識者、国際機関、各種団体等を含む幅広いステークホルダーによって構成される「SDGs 推進円卓会議」における対話を経て、同年 12 月、今後の日本の取組の指針となる「SDGs 実施指針」を決定し、また、毎年度「SDGs アクションプラン」を改定し、重点事項を定めている。実施指針の 8 つの優先課題のうち、「成長市場の創出、地域活性化、科学技術イノベーション」では、地域創生の推進等を通じ、観光や農林水産業といった地域が誇る資源を最大限活かし、強靱かつ自律的な地域経済を構築していくとしている。最新の「SDGs アクションプラン 2021」では、持続可能な観光の推進を掲げる。

本構想は、最大で 40,000 m<sup>2</sup>を超える規模の開発となり、また、計画から運営に至るまで長期の事業期間を必要とするほか、本町はもとより、地域に与える影響が比較的大きいことから、国の方針に沿った事業展開が必要といえる。



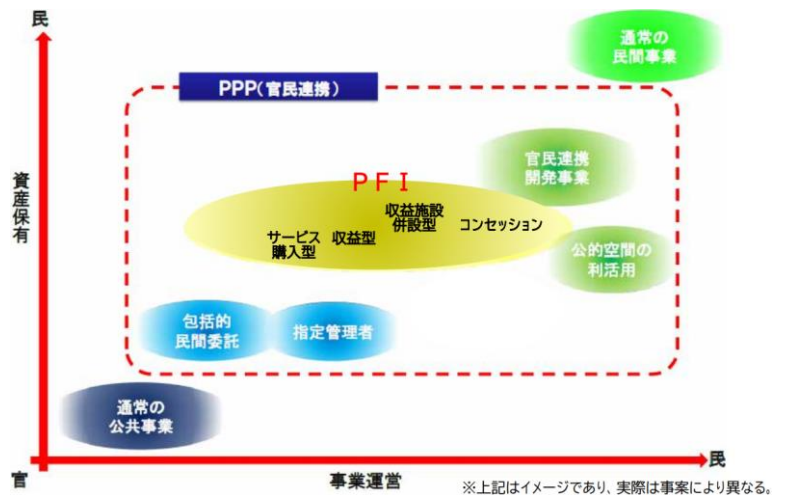
図表 3-24 持続可能な 17 の開発目標

## 第4章 交流拠点施設の整備にあたっての官民連携の考え方

### 4-1 官民連携の基本的考え方

そもそも、官民連携（Public Private Partnership=PPP）とは、行政と民間とが連携して、より効率的で質の高い行政サービスの提供を目指すという考え方で、公共施設の老朽化、厳しい財政状況及び人口減少などの行政サービスを提供するうえでの課題が背景にある。

国では、経済財政運営と改革の基本方針2021(令和3年6月18日閣議決定)、PPP/PFI推進アクションプラン(令和3年改定版)(令和3年6月18日民間資金等活用事業推進会議決定)等を踏まえ、財政状況が厳しさを増す中で、真に必要な社会資本の整備・維持更新を的確に進めるとともに、民間の事業機会の拡大による経済成長を実現していくため、新たな官民連携(PPP/PFI)事業に係る具体的な案件の形成等を推進している。



図表 4-1 資産と運営面からみた官民連携手法

(出典：国土交通省 HP)

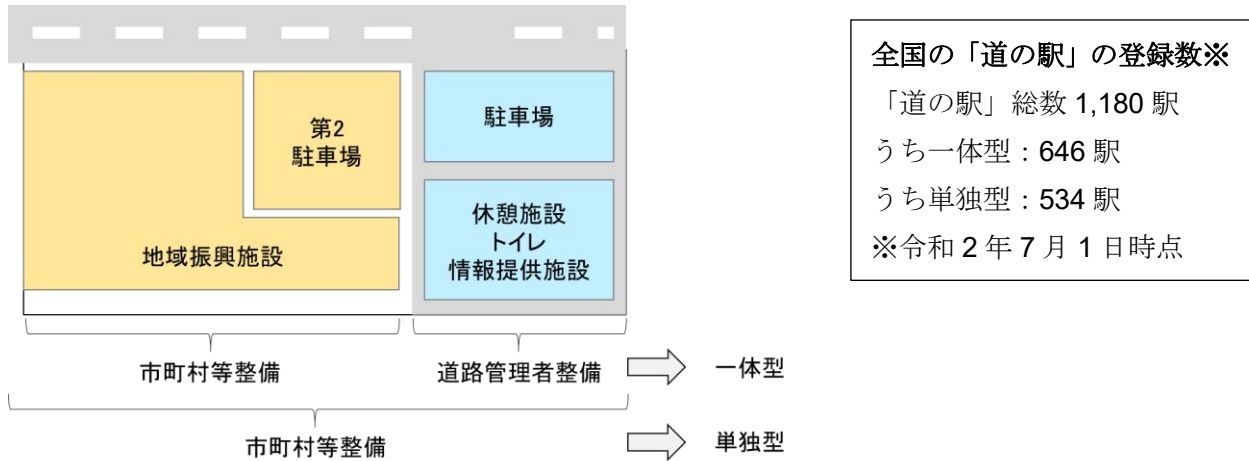
このうち PFI は、PPP を実現するための代表的な手法の一つであり、PPP には、PFI 以外にも指定管理者制度、市場化テスト、公設民営 (DBO) 方式、包括的民間委託、自治体業務のアウトソーシングといった手法がある。

PPP/PFI アクションプランでは、制度面の見直しとして、コンセッション事業に関連する「建設」「改修」での運営権者の業務の明確化、キャッシュフローが生まれやすい道路や学校などの公共建築物での積極的な PPP/PFI の実施、創意工夫が発揮されやすい BOT 方式 (民間事業者が施設等を建設し、維持・管理及び運営し、事業終了後に公共施設等の管理者等に施設所有権を移転する事業方式) の促進と現行の税制特例措置の拡充などに触れられており、より多様な PPP/PFI の促進が予定されている。

### 4-2 事業化の方法

「道の駅」の整備手法については、道路管理者と市町村等で整備する「一体型」と市町村ですべて整備を行う「単独型」の2種類がある。一般道道753号余市登停車場線に接する候補地周辺や後志自動車道から、現在、国が整備している自動車専用道路までの区間では、一般利用ができるトイレ及び休憩施設が未整備であること、また、北後志地域への交通結節点となり得ることから、道路管理者である北海道と地域振興の主体である本町が連携して行う一体型での整備を想定し、後志総合振興局小樽建設管理部と連携を図りながら、事業を執り進める。

整備主体	地方自治体、道路管理者、公益法人等	
整備手法	単独型	一体型
	「道の駅」を構成する施設をすべて設置者（市町村等の整備主体）が整備を行う手法。	駐車場・トイレ・休憩施設・情報提供施設の一部を道路管理者が整備し、その他を設置者（市町村等の整備主体）が整備する。



**全国の「道の駅」の登録数※**  
 「道の駅」総数 1,180 駅  
 うち一体型：646 駅  
 うち単独型：534 駅  
 ※令和 2 年 7 月 1 日時点

図表 4-2 整備手法

整備後の維持管理については、道道が接する 4 駅においては、道の駅設置者（市町村）に対し、北海道から維持管理費用が支払われており（図表 4-3）、残りの 1 駅においては、道が自ら維持管理を行っている（『道の駅』の運営・管理等に関する調査結果報告書、平成 31 年 3 月総務省北海道管区行政評価局）。「道の駅」の運営・管理を将来に向けて持続的に行っていくためには、公平な費用分担となるよう、道との協定締結に向け、維持管理に関する内容を協議する。

名称	所在地域・市町村	登録年月日	接する道道
うたしないチロルの湯	空知・歌志内市	平成 18 年（2006 年）4 月 17 日	114 号
さらべつ	十勝・更別村	平成 11 年（1999 年）8 月 27 日	238 号
ひがしかわ「道草館」	上川・東川町	平成 16 年（2004 年）8 月 9 日	1160 号
しほろ温泉	十勝・士幌町	平成 18 年（2006 年）8 月 10 日	134 号
名水の郷きょうごく	後志・京極町	平成 19 年（2007 年）3 月 1 日	478 号

図表 4-3 一体型で整備された道道に接する道の駅

（出典：『道の駅』の運営・管理等に関する調査結果報告書 北海道管区行政評価局）

事業方式としては、主に①従来方式のほか、官民連携を前提とする場合には、②DBO 方式及び③PFI 方式（BTO 方式）が考えられる。

①従来手法

従来方式（公設公営方式）は、施設の計画から財源確保、建設、運営まで行政が主体で行う事業方式であり、行政は施設整備を進め、サービスを利用者に提供するものである。一般的に、行政は施設整備の発注時に処理方式や処理能力等を予め発注仕様書において設定、予定価格を定めた上で、競争入札等により建設請負者を決定する。運営は行政が行い、維持管理については、行政による直営、あるいは民間へ委託する。この委託の場合は、単年度ごとの契約となるのが通例であり、年度ごとの事業費の平準化が図りにくく、長期的な施設運営を考慮した効率的な運営・維持管理が行いにくい傾向にある。

## ②DBO（Design Build Operate）方式

行政が国の交付金や公債等により施設建設の資金を市中金利と比較して低金利で調達し、民間事業者が設立する SPC に施設の設計・建設と運営・維持管理を一括で担わせる方式である。民間事業者は、事業期間における施設の性能の確保を条件として課すことで、長期間にわたる運営・維持管理を見通した施設設計、建設が図られる。さらに運営・維持管理の手法についても民間事業者に一任することで、業務の効率化が図られ、行政の事業全体コストの削減効果が発揮される傾向がある。民間事業者にとっては、③の PFI 方式との比較では、創意工夫を活かす余地は減るが、資金調達リスクを回避できるため行政にとっては、低廉でノウハウを活かした良質なサービスが期待できる。

## ③PFI 方式

BTO（Build Transfer Operate）方式は、PFI 方式の一つの手法で、民間事業者が SPC を設立し、自ら調達した資金で施設を建設後、所有権を行政に移転し、SPC が運営・維持管理を事業期間の終了まで行う方式である。民間事業者にとっては業務の効率化が図られるなどの DBO 方式と同様のメリットがあるほか、行政にとっては資金調達を一部民間事業者に移転できるといった特徴がある。民間が資金を市場調達するため、①及び②と比較し、金利負担が高くなる。一方、BOT（Build Operate Transfer）方式は、SPC が自ら調達した資金で施設を建設し、事業期間の終了まで運営・維持管理を行った後、施設の所有権を行政に移転する方式である。資金調達の一部を民間事業者に移転できるなどの BTO 方式と同様のメリットのほかに、運営・維持管理期間中においても施設は民間事業者の所有となるため、BTO 方式に比較して長期にわたり民間事業者は効果的・効率的に施設の維持管理を行う上でのインセンティブが働きやすい傾向にある。ただ、民間事業者が施設を所有することにより民間事業者には税負担が発生するとともに、市場調達資金の金利負担が高くなりがちである。このほか、民間事業者が自ら調達した資金で施設を建設し、運営・維持管理を行い、事業期間終了後、民間事業者が施設を撤去する BOO（Build Operate Own）方式がある。この方式では、民間事業者に事業全般の裁量を委ねるため、民間事業者のノウハウを最も反映しやすく、独立採算型の事業に向いている。産業廃棄物の処理を伴う事業で採用されており、民間事業者にとっては効果的・効率的に施設の維持管理を行うインセンティブが働く傾向があるが、民間事業者が施設を所有することにより民間事業者には税負担が発生するとともに BOT 方式以上に市場調達資金の金利負担が生じるとされている。

## ④ 事業方式の比較評価

本事業における事業方式について、事業期間終了後、民間事業者が施設を撤去する BOO 方式は、施設の撤去が前提となっており、持続可能性など SDGs の考え方と相容れないことから、これを除き、①従来方式、②DBO 方式及び③PFI（BTO 方式）により比較した。この結果、PFI 方式（BTO 方式）が財政支出を抑える方式として有利であると考えられる（図表 4-4）。

検討項目		従来方式	DBO 方式	PFI 方式 (BTO 方式)
事業計画策定段階で 検討すべき事項	民間ノウハウ 発揮余地の 確保	× 整備・運営の分割かつ短期委託により効果がさらに限定される。	○ 整備・運営の一体発注により効果が期待できる。	○ 整備・運営の一体発注により効果が期待できる。
	事業運営の安定性に関して 検討すべき事項	リスク分担 すべて公共	○ 官民で適切なリスク分担・構築が期待できる。	○ 官民で適切なリスク分担・構築が期待できる。
事業運営の安定性に関して 検討すべき事項	事業継続性の確保	○ 公共直営のため事業継続性が確保できる。	△ 金融機関の監視機能がない。	○ 金融機関の監視機能がある。
	一定の事業収入確保	△ 公共直営	○ 民間ノウハウ発揮による収入増が期待できる。	○ 民間ノウハウ発揮による収入増が期待できる。
	公共の管理体制	× 直営のため必要人材の確保が必要となる。	○ 民間主体のため少数で可	○ 民間主体のため少数で可
	公共施設としての機能確保	○ 確保可能	○ 確保可能	○ 確保可能
	公共の財政支出削減に関して 検討すべき事項	調達金利	○ 公共起債は低金利	○ 公共起債は低金利
建設期間中の一般財源 拠出	× 必要	× 必要	○ 不要	
財政支出の平準化	× 不可	△ 維持管理・運営費は平準化可能	○ 可能	
公租公課	○ なし	○ なし	○ なし	

図表 4-4 方式による比較評価

これによると、事業計画段階では、DBO 方式及び PFI 方式の性能発注が主体であり、運営を見据えた設計・施工が可能となることから、民間事業者の創意工夫の発揮余地が確保され、近年では PFI 方式による整備件数が増えていることから、民間事業者側にも PFI 方式における一定のノウハウが蓄積されている。

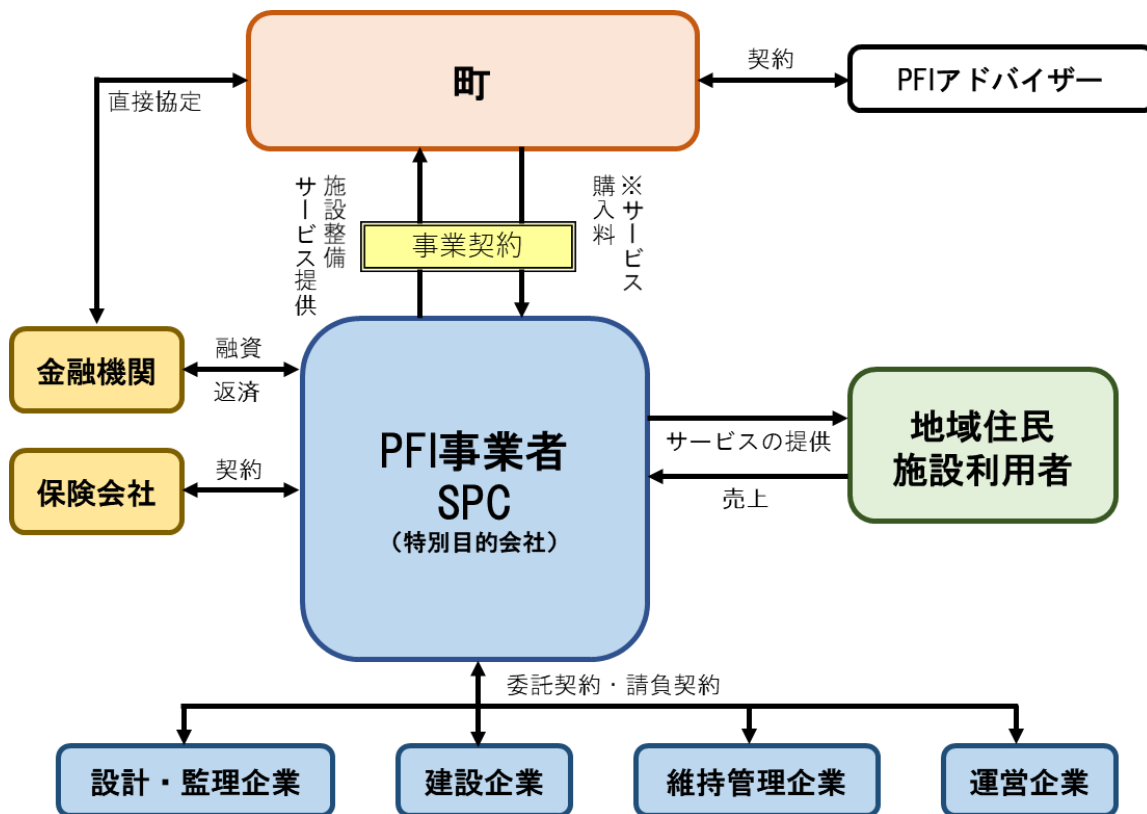
事業運営の安定性に関しては、PFI 方式では、民間事業者がコントロールできるものは可能な限り委ねるという考え方にに基づき、官民役割分担が定められることとなるが、DBO (PFI に準ずる場合を含む) においても、PFI 方式と同様に官民で適切なリスク分担を構築することになるが、公共の資金調達で設計、建設を行うため、PFI 方式よりも建設業務における公共のリスク負担が重くなり、従来方式では維持管理・運営に係るリスク全てを公共が負担することになるが、事業実施の確実性は、三つのなかで最も高い。DBO 方式や PFI 方式の場合は、SPC を設立して事業を実施することが一般的であり、他の民業とは分離され、破綻リスクは軽減されるものと考えられるが、長期の契約になることから、SPC の破綻の可能性はゼロではない。また DBO 方式では公共が資金調達を行うため、PFI 方式で通常機能する

民間金融機関の監視機能が得られない点がデメリットとなる。DBO方式やPFI方式においては、事業期間を通じたサービスの質が一定以上確保されることを目的としたペナルティやモニタリングシステムの採用が一般的となっており、安定的なサービスの提供を担保することができる。SPCを構成する企業に不測の事態が生じた場合は、事業契約書の定めに応じて構成企業の入れ替えを公共が認めることにより、事業の継続性を確保することができる。

また、民間事業者側の視点に立つと、収入が発生しない施設を主な機能として整備する場合、利用者から徴収する収入のみでは事業実施が困難であり、公共が一定の補填を行う混合型やサービス購入型を採用することが考えられる。DBO方式やPFI方式の場合は、道の駅の収入では賄えない部分を公共からの支払でカバーするスキームを採用することにより、民間事業者は事業を通じて一定の事業収入を確保することができる。

公共の財政負担削減に関し、従来方式は、公共が資金調達するため、低金利での資金調達が可能であるが、分割発注であるためコスト削減効果は期待できない。一方、DBO方式及びPFI方式の場合は、性能発注による効率的な施設整備や維持管理・運営段階における省力化やコストに配慮した設計・施工が実施されるため、コスト削減が期待できるが、PFI方式では市場金利にスプレッド（個々の事業リスクに応じた上乗せ金利）が加えられるため、公共調達と比較して金利が割高となるデメリットがある。施設整備費については、設計・建設期間中に出来高に応じた支払いとなり、従来方式、DBO方式ともに起債による資金調達が一般的ではあるが、その場合であっても一般財源分は平準化されないため、事業期間全体で見ると公共の財政支出は平準化されない（DBO方式の場合は維持管理費等に関する費用は基本的に平準化される）。PFI方式の場合は、施設の利用開始後に毎期、設計・建設及び維持管理費等に係る費用をサービス対価として、民間事業者に平準化して支払うことになる。

PFI方式では、図表4-5のとおり、特別目的会社（SPC）が町と事業契約を締結し、SPCが設計・監理、建設、維持管理及び運営を第三者に委託・請負させて行う。



図表 4-5 BTO 方式の場合の事業スキームイメージ

本事業を PFI 方式により実施する場合、町は事業に必要な建設費の割賦払いを行うが、町の毎年の歳出負担額が抑えられる点（平準化）からは、事業期間は長いほうが望ましい。一方、施設の大規模修繕の費用を事前に高精度で算定することは困難であり、また、大規模修繕と通常の修繕の区分けが明確ではない。これらより、事業期間は 20 年が適当と考える。

このように、本事業は、民間活力を最大限取り入れることができる PFI を念頭に置いているが、中長期の経済見通しなどを総合的に勘案し、考えられる選択肢については幅広く検討・提案を受けるなどあらゆる可能性を排除しないものとする。

#### 4-3 官民連携の役割分担

##### (1) 土地・施設の所有形態

官民連携の役割分担の検討にあたっての公共の関与について、土地所有、施設所有及び基盤整備の観点から検討する。土地及び施設所有形態の検討に際しては、事業経営ノウハウや効果的かつ効率的な施設整備・運営ノウハウが不可欠である。民間事業者のノウハウを最大限活用するためには、民間事業者の参画が促進されるよう、民間施設の併設を想定し、

ア. 従来どおりすべて公共施設として整備

イ. 公共が土地収用法に基づき、土地を一括取得し整備

ウ. 「道の駅」部分は公共が整備し、その他の部分は民間事業者が整備

の三パターンが考えられる。

土地取得にあたっては、公共が行う場合、土地収用が検討の筆頭にあげられるが、土地収用についての国土交通省の見解は次のとおりである。

##### 土地収用法

(収用適格事業)

第 3 条 土地を利用し、又は使用することができる公共の利益となる事業は、次の各号のいずれかに該当するものに関する事業でなければならない。

一～三十一 (略)

三十二 国又は地方公共団体が設置する公園、緑地、広場、運動場、墓地、市場その他公共の用に供する施設

三十三～三十五 (略)

##### ■土地収用法第 3 条第 32 号の該当性について (その 1)

Q1 町が土地の所有 (町が土地を取得)、町が建物等施設の所有、建物等施設の設計から整備、管理及び運営を一体的に行うのが民間事業者の場合、その区域は第 3 条第 32 号に該当し、農地転用の許可が不用になるのか。

A1 PFI を視野に入れているものと思われるが、「建物等施設の設計から整備、管理及び運営を一体的に行うのが民間事業者の場合」という部分について、起業者である町と民間事業者との間で契約等を結ぶなどして、「町がその部分の責任を担う」形を明確にできれば、法第 3 条第 32 号に該当する。

・農地転用の許可の可否については農業委員会に照会願いたい。

⇒地方公共団体が、土地収用法第 3 条各号に掲げる施設の敷地に供するため、その区域内にある

農地を転用する場合、例外として転用許可を受けなくてもよいこととされている（余市町農業委員会）

Q2 町が土地の所有（町が土地を取得）、民間事業者が建物等施設の所有の場合、その区域は法第 3 条第 32 号に該当し、農地転用の許可が不用にあるのか。

A2 「民間事業者が建物等施設の所有の場合」については、法第 3 条第 32 号には該当しない。

Q3 道の駅区域内の建物等施設について、農産物直売所、一般の食堂、カフェ、土産屋を設置する区域は、法第 3 条第 32 号に該当するか。

A3 「農産物直売所、一般の食堂、カフェ、土産屋」は収益施設により、公共の用に供する施設には該当しない。町の条例や規定等で公共の用に供する施設等の位置付けを行い、そのうえでその都度、法 3 条第 32 号に該当になるか照会願いたい。

#### ■土地収用法第 3 条第 32 号の該当性について（その 2）

Q1 施設所有者となる町が民間事業者と協定及び契約を締結し、民間事業者が施設の設計・建設、運営及び維持管理業務を行う DBO 方式の場合、その区域は法 3 条第 32 号に該当するか

Q2 民間事業者が自ら資金調達を行い、資金を返済しながら民間事業者が施設の設計・建設、運営及び維持管理業務を行う。施設所有権については、施設の完成後に町に移転する BTO 方式の場合、その区域は法第 3 条第 32 号に該当になるのか

Q3 民間事業者が自ら資金調達を行い、資金を返済しながら民間事業者が施設の設計・建設、運営及び維持管理業務を行う。施設所有権については、事業の終了後に町に移転する BOT 方式の場合、その区域は法第 3 条第 32 号に該当になるか。

Q4 合築で、公共施設と民間施設の比率割合により、その区域の法第 3 条第 32 号に該当するか否かが異なるのか

A 起業者としての町の責任を、関係する施設等において条例や規定等で責任を明確にして、設計、整備、管理及び運営上においても、起業者である町と民間事業者との間で契約を結ぶなどして「町がその部分の責任を負う」とすることを前提としたうえで、

A1 DBO 方式は土地収用法第 3 条第 32 号に該当する

A2 BTO 方式は土地収用法第 3 条第 32 号に該当にならない

A3 BOT 方式は土地収用法第 3 条第 32 号に該当にならない

A4 具体の規模、割合が分からないので回答できない※

※具体の「道の駅」設置場所、施設、配置等の資料が準備できてきたのであれば、今後は事業認定庁（起業者が余市町であれば事業認定庁は北海道）との協議を開始し、まず土地収用法の該当の有無について協議を進めていくべきと考える。

（事業の認定）

第 16 条 起業者は、当該事業又は当該事業の施行により必要を生じた第三条各号の一に該当するものに関する事業（以下「関連事業」という。）のために土地を収用し、又は使用しようとするときは、この節の定めるところに従い、事業の認定を受けなければならない。



■土地収用法第 16 条の該当性について

Q 事業の認定について、道路改築、河川改修などは事業の施行者が土地の所有者と任意の契約を結んで進めることになり、それが不可能の場合に事業の施行者の申請に基づいて事業の認定を受けることになるが、「道の駅」の用地を取得する場合は、最初から事業の認定手続きを行い、用地取得を行う手順になるのか。

A 土地収用法における事業の認定について、「道の駅」の土地収用を行う場合に最初から必ずしも事業の認定は必要ではない。土地の所有者と任意の契約を結んで進めることになり、それが不可能の場合に事業の施行者の申請に基づいて事業の認定を受けることになる。

・租税特別措置法による譲渡所得の特別控除（5,000 万円控除）の特例を受ける目的のための事業の認定については、税務署に照会願いたい。

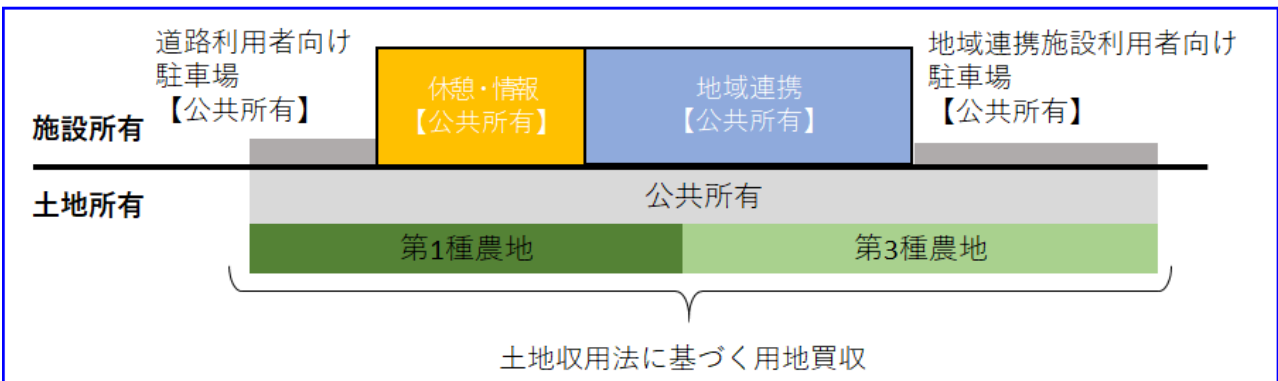
⇒土地収用法第 3 条に該当する事業で、道路事業や河川事業などのように「事業の認定」を受けなくても租税特別措置法の特別控除特例を受けることができるが、「道の駅」の土地収用は「事業の認定」を受けることにより、租税特別措置法の特別控除特例を受けることができる。当事業にかかる租税特別措置法の相続・事前協議について、余市町所管は「小樽税務署資産税課」で扱っているので、今後は当課と協議を進めてほしい（小樽税務署資産税課）。

本事業においても、租税特別措置法の特別控除特例の適用など関係機関と協議していく。

ア. 従来どおりすべて公共施設として整備

公共が土地収用法に基づき用地買収を行う。対象地域の全地権者の合意形成が必要となるが、すでに公共として働き掛けを行っているため、交渉がしやすい。また、施設についても土地とともに所有することになるため、統一感をもって進められる。町として施設整備及び土地所有に関するイニシャルコストが高い。

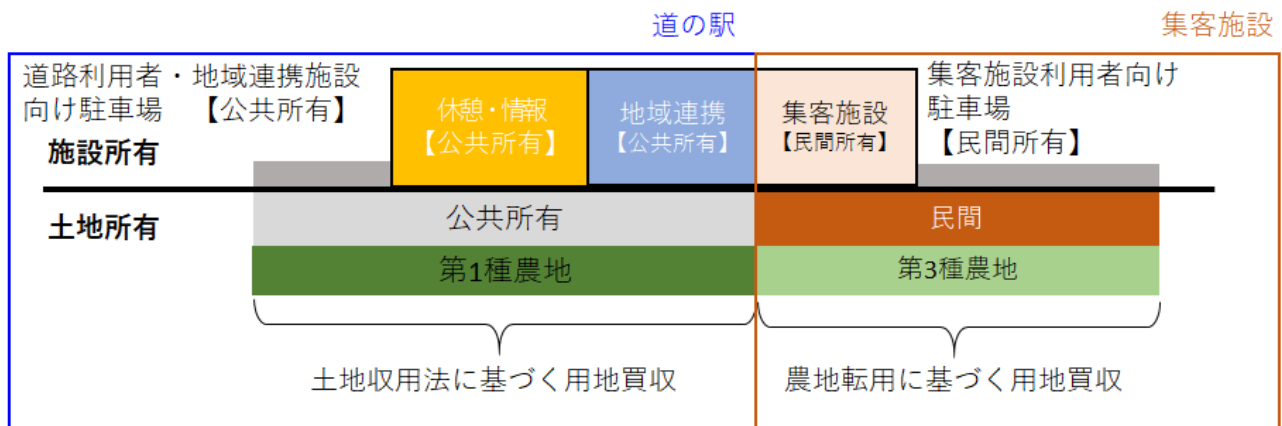
道の駅



図表 4-6 従来どおりの手法による整備

**イ. 土地収用法に基づき、土地を一括取得し整備**

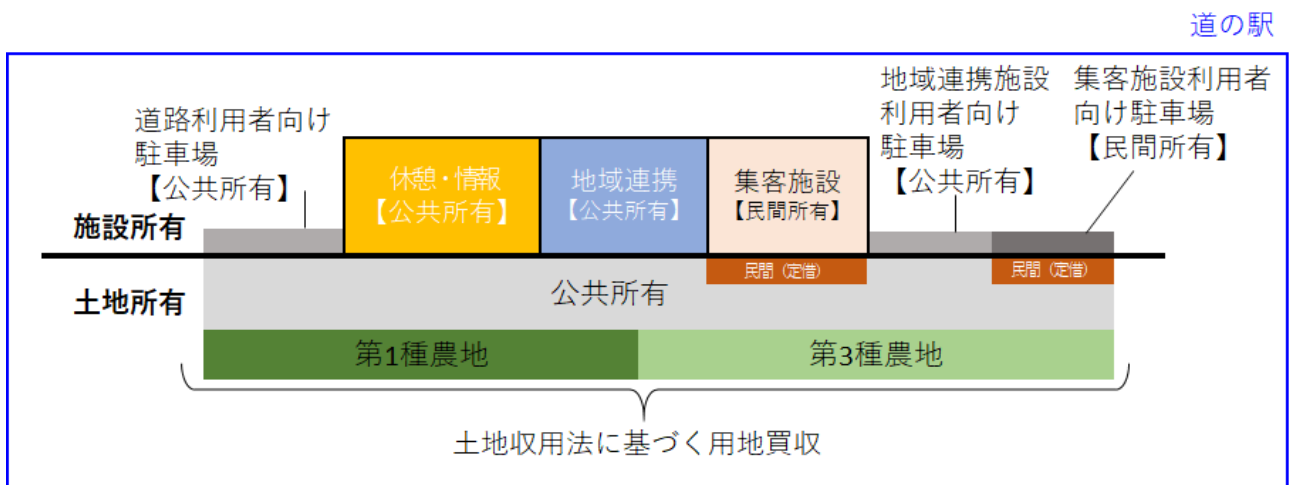
公共が土地収用法に基づき用地買収を行い、上記ア同様交渉がしやすいが、統一された施設整備のためには、民間事業者との綿密な協議が必要となるが、公共の負担は軽減される。



**図表 4-7 土地収用法に基づく土地の一括取得**

**ウ. 「道の駅」部分は公共が整備し、その他の部分は民間事業者が整備**

民間事業者が所有する部分については、農地転用が必要となるため、民間開発のための理由の整理と合意形成に時間を要する。また、統一整備のためには、民間事業者との綿密な協議が必要となるが公共の負担は軽減される。



**図表 4-8 公共による整備と民間事業者による整備**

**(2) 公共の関与度**

これまでの検討を踏まえ、道の駅は、物販や飲食等により収益を得られる施設であるが、地域の振興に寄与することが重要であることから、民間事業者が施設を所有して運営することよりも、公共側が施設を所有するほうが地域振興に係る施策の変化などに柔軟に対応でき、施設の変更ができる。さらに、税制等の面においても固定資産税が不要となるなど、事業への負担軽減が可能となるため、余市町が所有することを想定する。公共として必要となる道の駅の規模（必ずしも 48,000 m<sup>2</sup>すべての活用は要しない）を想定することとし、今後、民間活力を生かした提案（民間提案）を得て、必要となる敷地について公共が確保する。

施設所有に関しては、土地所有の考え方、道の駅整備に関する道路管理者、余市町の役割を踏まえ、「休憩・情報機能」は、道路管理者、「地域連携機能」は余市町による所有を想定する。民間事業者の幅広い参画を得るため、候補地の造成や電気・水道等の基盤整備は、公共が実施することを軸に調整

を図る。

### (3) 官民リスク分担の基本的な考え方

一般的に DBO/PFI 事業でいう「リスク」とは、事業期間中に発生する可能性のある事故が、需要の変動、天災、物価上昇等の経済状況の変化など事業契約締結の時点ではその影響を正確には想定できない不確実性のある事由によって、「損失が発生する可能性」をいう。

DBO/PFI 事業では、「公共と民間がどのようにリスクをシェアするか」ということが、事業の成否を左右する。事業に関わるリスクの特性を十分把握したうえで、公共と民間の各々のリスク分担を慎重に検討・決定し、最終的に事業契約書に規定することが必要となる。民間への過度なリスク移転は、VFM<sup>11</sup>の低下をもたらすことになるため、VFM の最大化のためにも公共と民間との最適なリスク分担を想定することが重要である。DBO/PFI 事業における官民リスク分担の基本的な考え方は、

- ・ リスクを最も適切に予見できる主体がリスクを負担する
- ・ リスク管理能力が最も高い主体（リスクの最小化が可能な主体）がリスクを負担する

本事業で留意すべきものとして、町及び民間事業者のいずれの責めにも帰しがたい天災等の不可抗力事由によって生じる損害については、軽微なものから重大なものまでに分けられる。軽微な損害についても、町負担とした場合、その手続きは非常に煩雑となることが考えられる。民間事業者にその損害を最小限にとどめるインセンティブを与えるため、事業者の損害又は増加費用のうちの一部を事業者が負担し、それを超過する部分について、合理的な範囲で公共が負担することが一般的に行われている。

民間事業者が負担する損害の額としては、

- ・ 維持管理・運営期間中の累計で、維持管理・運営期間中の維持管理・運営費の総額に相当する額に一定の比率を乗じた額に至るまでの損害等の額
  - ・ 一事業年度中に生じた不可抗力に起因する損害金の累計で、一事業年度の維持管理・運営費に相当する金額に一定の比率を乗じた額に至るまでの損害等の額
  - ・ 定額
- 等が考えられる。

一方、設計・建設期間について、DBO 事業は公共発注であるため、公共工事標準請負契約約款（第 25 条）に基づき、価格変動が通常合理的な範囲を超える場合には、一定範囲を超える物価変動を公共が負担をする考え方がとられている。PFI 事業は、当該期間が長期にわたらない場合は、資材等の購入に関し一定の目処が立つこと、また資材調達のみ民間取引において、民間事業者のノウハウが活用できることを踏まえて、民間事業者が負担すべきリスクとする先事例が比較的多い。ただし、工事期間が長期にわたる場合や、昨今の急激かつ大幅なインフレ状況においては、公共が全部または一部負担するといった事業も存在するため、本事業においても同様の状況となった場合に、リスクの分担方法について留意する必要がある。維持管理・運営期間については、当該期間は長期となるため、全期間の物価変動を全て民間事業者に負担させると、そのリスクは委託料に反映され、町は結果的に高い委託料を支払い続ける可能性が大きくなる。そのため、これまでの DBO/PFI 事業では、一定の指標を予め設定し、当該指標に基づき一定の範囲を設定し、その範囲内の物価変動は民間事業者負担とする方法（例として、提案時点の価格から±1.5%以内の物価変動に応じて改定する方法の二通りがあげられる）。

<sup>11</sup> PFI 事業における最も重要な概念の一つで、支払い（Money）に対して最も価値の高いサービス（Value）を供給するという考え。従来の方式と比べ、PFI の方が総事業費をどれだけ削減できるかを示す割合である。

また、金利変動リスクは PFI 事業の場合に留意すべきリスクであり、経済情勢・金融情勢などにより、顕在化する。例えば、金融機関から民間事業者への融資実行は、施設引渡し直前に実施され、借入後の金利変動リスクは固定金利借入等により、民間事業者（融資する金融機関）がリスクを負担することが可能である。しかし、契約締結から竣工（借入実行日）までが長期間にわたる場合、その間の急激な金利上昇に対する民間事業者の負担には限界がある。PFI 事業では基準金利は、施設引渡し直前に設定されることが一般的であり、基準金利確定前の金利変動リスクは公共が負担することが一般的である。

物販施設や飲食施設といった、施設運営により収益が生じることから、独立採算運営を見込んでいる施設については、需要の変動が民間事業者や町の収入に影響する。

これらを踏まえ、本事業における官民のリスク分担は次のとおり（図表 4-9）。

区分	リスク項目	リスクの内容	負担者	
			町	事業者
共通	公募資料等の誤り	公募資料等の誤りに関するリスク	○	
	契約締結リスク	町の責に帰すべき事由により事業契約が結べないリスク	○	△※1
		事業者の責に帰すべき事由により事業契約が結べないリスク		○
	政策リスク	政治上の理由ないし政策変更により、事業内容が変更ないし中止となるリスク	○	
	法令等変更リスク (税制度変更含む)	本事業に直接関係する法令等の新設・変更起因するリスク	○	
		事業者の利益に課される税制度の新設・変更起因するリスク(法人税率の変更等)		○
		上記以外の税制度の新設・変更起因するリスク	○	
	許認可取得リスク	町の責に帰すべき事由により取得すべき許認可が取得できないことによるリスク	○	
		事業者の責に帰すべき事由により取得すべき許認可が取得できないことによるリスク		○
	住民対応リスク	本施設の整備に関する住民反対運動等に起因するリスク	○	
		事業者が行う業務に起因するリスク		○
	第三者賠償リスク	町の責による事業期間中の事故に起因するリスク	○	
		事業者の責による事業期間中の事故に起因するリスク		○
	環境影響リスク	町が行う業務に起因する周辺環境の悪化リスク	○	
		事業者が行う業務に起因する周辺環境の悪化リスク		○
	不可抗力リスク	暴風、豪雨、地震、火災、騒乱、暴動他の、町又は事業者のいずれの責にも帰すことのできない自然的又は人為的現象に起因するリスク	○	△※2
	物価変動リスク	設計・建設期間中の物価変動リスク	○	△※3
		維持管理・運営期間中の物価変動リスク	○	△※3
	金利変動リスク	基準金利確定日以前の金利変動リスク	○	
		基準金利確定日以降の金利変動リスク		○
事業の中止・遅延リスク	町の指示、議会の不承認、町の債務不履行等、町の責に帰すべき事由による事業の中止・遅延リスク	○		
	事業者の債務不履行、事業放棄、破綻等、事業者の責に帰すべき事由による事業の中止・遅延リスク		○	
要求水準未達リスク	事業者の責に帰すべき事由により、事業期間中、事業者が要求水準を満たせないリスク		○	
要求水準変更リスク	町の責に帰すべき事由による要求水準変更リスク	○		
	事業者の責に帰すべき事由による要求水準変更リスク		○	

区分	リスク項目	リスクの内容	負担者	
			町	事業者
設計・建設段階	測量・調査の誤り	町が実施した測量・調査に起因するリスク	○	
		上記以外の測量・調査に起因するリスク		○
	用地の確保	計画用地の確保、計画用地の土壌汚染、計画用地中の障害物に起因するリスク	○	
	設計変更	町の指示又は町の責に帰すべき事由による設計変更によるリスク	○	
		事業者の責に帰すべき事由による設計変更によるリスク		○
	開業遅延リスク	町の責に帰すべき事由による開業遅延に起因するリスク	○	
		事業者の責に帰すべき事由による開業遅延に起因するリスク		○
	施設損傷リスク	事業者が、施設を町に引き渡す前に生じた、施設や材料の破損に関するリスク		○
	初期投資費増大リスク	町の責に帰すべき事由による初期投資費増大に伴うリスク	○	
		事業者の責に帰すべき事由による初期投資費増大に伴うリスク		○
施設瑕疵リスク	事業契約書に規定する瑕疵担保期間中の施設の瑕疵に関するリスク		○	
	事業契約書に規定する瑕疵担保期間後の施設の瑕疵に関するリスク	○		
維持管理・運営段階	経営リスク	施設の経営に関するリスク		○
	収益施設の需要リスク	施設利用者数の変動による収入の増減に関するリスク	△※4	○
	施設劣化リスク	事業者の責に帰すべき事由(適切な維持管理業務を怠ったこと等)による施設の劣化に関するリスク		○
	施設損傷リスク	町の責に帰すべき事由による施設の損傷に関するリスク	○	
		事業者の責に帰すべき事由による施設の損傷に関するリスク		○
	光熱費変動リスク	施設利用者数の変動による光熱水費の増減に関するリスク	△※5	○
技術革新リスク	技術革新にともなう施設・設備の陳腐化リスク		○	
事業終了段階	移管手続リスク	事業者の責に帰すべき事由による契約終了時の移管手続、業務引継及び事業者側の清算手続に要する費用の増大に関するリスク		○

図表 4-9 官民のリスク分担

※1: 事業者は既に支出した金額を負担する。

※2: 事業者は一定の範囲もしくは一定の額を負担する。

※3: 一定の範囲内の物価変動は事業者が負担する。

※4: 施設利用者からの利用料金(=収入)により、維持管理・運営費をまかなう仕組みとしているが、収入が減少した場合、事業の安定性及び継続性に影響が及ぶことに留意し、町が一定額を負担する可能性についても検討する必要がある。

※5: 施設利用者からの利用料金で光熱水費の増加分をまかなうことができない場合、事業の安定性及び継続性に影響が及ぶことに留意し、町が一定額を負担又は実費精算とする可能性についても検討する必要がある。

#### 4-4 運営・維持管理の基本方針

##### (1) 考え方

道の駅整備のテーマ・コンセプトを踏まえ、地域連携・休憩・情報発信などの適切な公共機能を保ちつつ、道の駅の利用者にとって魅力ある施設となるよう、民間事業者のノウハウを最大限活かし、収益性の確保や高いコスト意識に基づく効率的な運営を実施する。あわせて、広く住民から愛され、誇りの持てる道の駅となるよう、住民の参画・協働を促進することを基本方針とする。

道の駅を魅力ある施設とするための地元事業者や交通事業者との連携の可能性について把握したところ、通年での供給を維持することは難しいが、一定の期間を区切ることで、セレクトショップでの商品提供が可能であること、また、運転しないことを確認することを前提としたうえでの、有料試飲による各ワイナリー飲み比べなどのアイディアが寄せられた。また、家族経営の小規模ワイナリーが多いことから、観光客への対応は一概には言えないが、「新たな道の駅」は、町外からの訪問客とワイナリーとの結節点になり得る、との声も聞かれた。

項目	方針
セレクトショップの運営方針	・余市町の地場産業の活性化につながるよう、余市町の特産品をはじめ、町内の商店の商品の販売を行う。また、地元の農水産物製造事業者の連携により、道の駅独自の商品開発（6次産業化）を実施する。
農水産物直売所の運営方針	・余市町をはじめ、周辺地域の果物を中心とした農水産物を販売し、その魅力を知ってもらうことで、周辺の観光農園などへの周遊を促進する。そのため、地域の農家などと共同するとともに、POSシステム <sup>12</sup> による売り上げ管理を行い、販売促進に向けた取組みを実施する。
フードコートの運営方針	・余市町ならではのワインを体験するための食事メニューの提供に向けて地元のワイナリーとの連携を実施する。 ・POSシステムによる売上管理によるマーケティング分析により、ECサイト等を活かした販路拡大を実施する。
オープンスペース・多目的スペースの運営方針	・オープンスペースや集会スペース等の多目的スペースを生かして地域住民の活動・活躍の場を提供する。これにより、シビックプライド（住民の誇り）の醸成に貢献する。
道路情報の発信方針	・路面状況・気象情報・時間距離・災害情報・通行規制等に関するリアルタイムな情報を提供する。
地域・観光情報の発信方針	・町内および周辺地域の観光施設やイベント情報を発信し、北後志観光のゲートウェイとしての役割を果たす。また、地域情報として、アイヌ文化に関する情報を発信する。 ・観光協会とともに、町内事業者の連携による情報発信や余市町ならではのワインをテーマとした体験型観光ツアーを実施する。
効率的かつ確実な維持管理の実施	・日常点検・定期点検においては、迅速かつ円滑に実施するために、余市町と民間事業者が連携する。 ・道の駅のテーマ・コンセプトを実現するために、計画・設計段階から維持管理段階まで考慮したものとする。

図表 4-10 運営・維持管理の基本方針

##### (2) インセンティブの付与

PFI 事業において、VFM を生み出す四つの源泉として、性能発注に基づくライフサイクルの一括管理、競争原理、適切なリスク配分、モニタリングによる業績連動支払い（インセンティブの付与）が挙げられる。

PFI 事業では、施設等の建設から管理、運営までの全ライフサイクルを一事業者がトータルで行うため、効率的な管理・運営が可能となり、全体のコストダウンにつながり、また、選定において価格

<sup>12</sup> 商品を販売するごとに、商品の販売情報（顧客の性別、年齢、天候など）を記録し、集計結果を在庫管理やマーケティング結果として用いるシステム（＝販売時点管理）

だけでなくサービスの質や技術力などが総合的に評価されるため、入札参加企業は当該事業の運営管理上、最も効果的で効率的な手法を提案すべく切磋琢磨し、VFM が生み出される。さらに、PFI 事業におけるリスク分担の考え方は、従来公共が全面的に負っていたリスクを民間に転嫁するという発想ではなく、個々のリスクを最も効率的に管理できる主体が負担すること、すなわち適切にリスク分担を行うことで VFM の向上につながる。モニタリングは、事業の運営期間が長期にわたるため事業者のモチベーションが低下していないか、また要求した水準のサービスを提供しているかどうかをチェックするために行うもので、モニタリングを行い、提供するサービスの質が維持もしくは向上している場合にはボーナスを付与し、反対にサービスの質が低下した場合にサービス料を減額するなど、業績に連動してインセンティブを付与する。これにより、事業者のモチベーションの向上及び事業の安定を図ることができる。インセンティブの一例として、「プロフィットシェアリング」が挙げられる。

#### ・プロフィットシェアリング

官民連携事業においては、民間事業者の収益が一定の収益を上回った場合に、収益の一部を公共に支払うものに、プロフィットシェアリングが挙げられる。

愛知県国際展示場コンセッション事業では、令和元年（2019年）9月から令和17年（2035年）3月末までの期間中、愛知県の産業振興・経済発展の拠点となる国際展示場に、運営権を設定し、各年度の収入目標額に対して実収入が15%を超えた場合は、追加的な収入分を基金（展示会産業の育成・活性化を目的とした愛知県の「基金」）へ充当（プロフィットシェア）し、15%を下回った場合の追加的な赤字負担額は当該基金から負担金を支払う（ロスシェア）ことを原則としている。「各年度の収入目標値」の設定にあたっては、事業開始から5年目までの収支実績（トラックレコード）を踏まえて、県と運営権者との合意のもと設定し、これをその後のプロフィットシェアリングにおいて適用するものとしている。

#### ☑事例

愛知県国際展示場コンセッション事業では、これまでのトラックレコード（利用実績・経費等の支払実績）がないため、収入目標額を事業開始の5年間のうちに設定し、6年目の実収入が目標収入額よりも15%を超えて増減した場合、以下の算式により（プロフィットシェア/ロスシェア）を行うことを定めている。

##### ① 15%以上上振れした場合（プロフィットシェア）

（SPC からの基金への充当額）

=（バンド幅の上限を超えた収入の増分）－（収支計画を上回る支出額）

= {(実収入)－(15%上振れ時の収入)}

－5年目までのトラックレコードを踏まえて設定した支出増加の算式}

※5年目までのトラックレコードを踏まえて設定した支出増加の算式は以下の形式とする。

=  $\alpha \times \{(\text{実収入}) - (\text{15\%上振れ時の収入})\}$

※ $\alpha$ は、5年目までのトラックレコードを踏まえて設定し、県と運営権者の間で合意する。

##### ② 実収入が目標収入額よりも15%以上下振れした場合（赤字の場合のみ）（ロスシェア）

（基金から SPC への助成額） =－（バンド幅の下限を下回った収入の減分）

=－ {(15%下振れ時の収入)－(実収入)}

※15%以上下振れした場合でも、以下の場合は支援を行わない。

- ・ SPC における施設維持管理運営業務及び附帯事業運営業務の収益（実収入－実支出）、及び官民連携組織運営業務の収益の合計がプラスとなる場合。



なお、官民連携組織運営に関する収益については、以下のとおりとする。

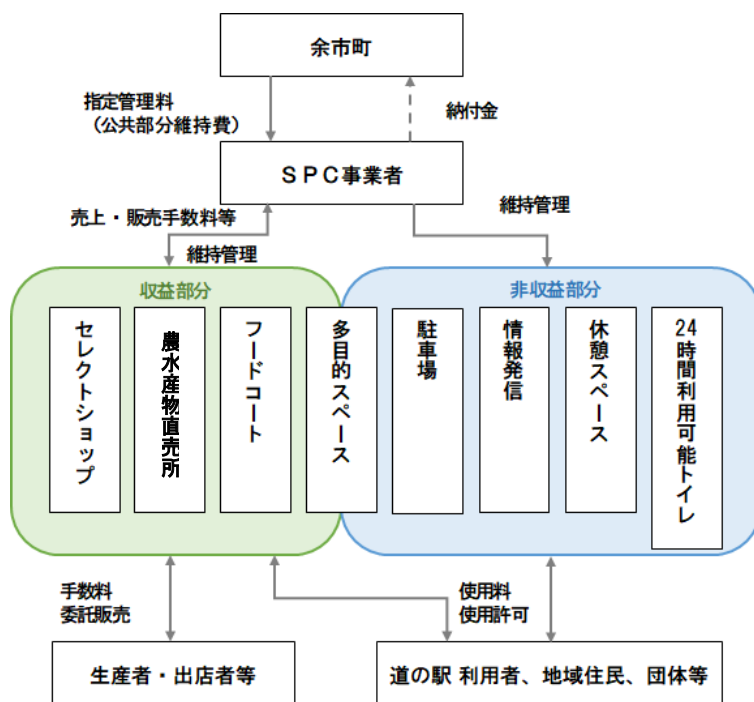
- (A) 官民連携組織が SPC 内に設置される場合  
＝官民連携組織の実収－官民連携組織の支出予定額
- (B) 官民連携組織が SPC 外に設置される場合  
＝SPC が受け取る官民連携事業から実収入合計  
－SPC が負担する官民連携事業への支出予定額合計

(出典：愛知県国際展示場コンセッション事業募集要項

<http://www.pref.aichi.jp/uploaded/attachment/244345.pdf>)

### (3) 運営スキームの検討

PFI 方式では、SPC (特別目的会社) が町と事業契約を締結するが (4-2)、道の駅のテーマ・コンセプトに沿った統一感のある施設運営に向けて、SPC 事業者が全体を統括し、公共部分 (トイレ、駐車場、多目的スペース、バスターミナル) の維持管理とともに、収益部分 (セレクトショップ、農水産物直売所、フードコート) の各施設についても原則として SPC 事業者が管理運営を行うスキームが考えられる。

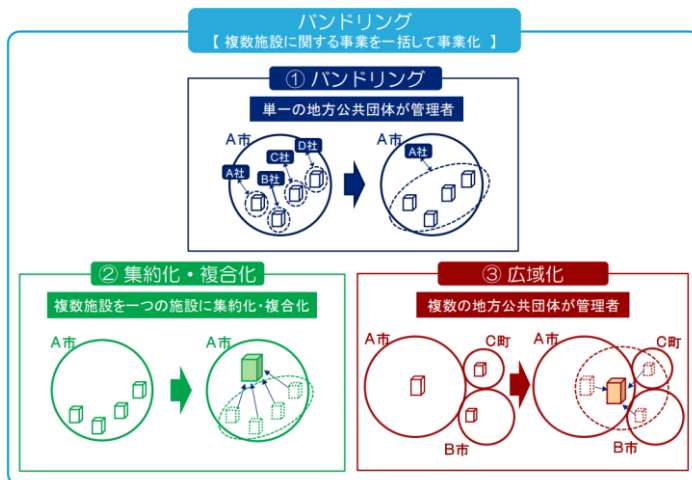


図表 4-11 運営スキーム

### 4-5 事業・施設の複合化 (バンドリング) の可能性

バンドリングとは 規模が小さく、単独では PPP/PFI 事業としての事業化が困難なものについては、一定程度の事業規模にして事業の成立性を高める工夫として、複数施設を一括して事業化する手法である。バンドリングには、「同種又は異種の複数施設を一括して事業化する手法」を指しており、

- ① 単一の地方公共団体が公共施設等の管理者となり (単一地方公共団体による) 複数施設を一括して事業化する手法 (狭義のバンドリング)
- ② 集約化・複合化: 複数施設を一つの施設に集約化・複合化する手法
- ③ 広域化: 複数の地方公共団体が公共施設等の管理者となり 複数施設を一括



図表 4-12 バンドリングの三形態 (出典：内閣府 HP)

して事業化する手法

の三つの形態に分類することができる。

### (1) バンドリングの実施状況

これまで全国で行われてきた PFI 事業のうち、「同種施設」のバンドリングとして、浄化槽整備、学校空調及び学校耐震化、公営住宅の「集約化」があり、「複合化」として、公民館等、図書館、教育施設及び社会福祉施設を用途とするものがある。また、廃棄物処理施設、斎場、消防施設、福祉施設及び学校給食センターの「広域化」の事例がみられる。

バンドリングの効果としては、民間資金の活用により複数施設の整備等を一斉に実施できることや、民間ノウハウを活かした効率的な事業実施、一括発注による公共側の事務負担の軽減及び事業コストの縮減等が挙げられる。また今後、学校施設や公営住宅のように老朽化した施設が大量に更新時期を迎えることが見込まれる分野においては、バンドリングが有効な解決策となると期待されているが、比較的小規模な事業を一括化するバンドリングは、地元企業の受注機会が限られてしまうことから、地域の理解が得られるよう、地元企業との対話や地元企業がバンドリングされた事業に参画できるための配慮の視点が欠かせない。

### (2) バンドリングのポイント

バンドリングのメリットは、PPP/PFI 事業の成立性を高めることだけでなく、施設の集客力や拠点性の向上、施設の付加価値向上が期待される。ただ、行政内部の都合であるが、バンドリングにあたっては、用途ごとに担当部署が異なることから、庁内に複数部署を束ねる調整役を置かないと事業の進捗はままたまならないが、複合化が理由で新たに、特別の課題や負担が増えるとはまでは言えない。

バンドリングには、庁舎、図書館、ホール、公民館、スポーツ文化施設、小学校などの住民利用の多い施設が向いており、それらの地域の中核施設の建て替え、移設時が複合化を進めるのに適したタイミングであること、また、立地利便性が高い施設ほど稼働率が高く、公共施設の集客力を生かし民間の商業施設、収益施設などとの複合化も考えられる。

一方、バンドリングは既存施設の廃止を伴うことから、検討の初期段階から住民や企業関係者等の意見を聞き、施設に対する地方公共団体の方針をしっかりと固めて情報発信をすることや、施設の利用圏域を考慮することなどに注意して進める必要がある。

### (3) バンドリングの推進にあたっての進め方

今後、バンドリングの推進を図るには、①「バンドリング(狭義)」、②「集約化・複合化」及び③「広域化」のそれぞれで事情が異なることを踏まえた上で、その情報提供を行うとともに、公共が事業の掘り起こしや案件形成の支援に積極的に取り組むことが必要である。

#### ① バンドリング(狭義)

バンドリングの推進にあたっては、地元企業の受注を心配する地域の関係者から理解が得られないことが大きな課題になっているため、バンドリングが地域に受け入れられる環境づくりが必要である。そのためには、行政と地元企業との対話を行うことや、地元企業の PPP/PFI 事業の受注能力の向上にも有効な PPP/PFI 地域プラットフォームの推進が有効であると考えられる。

#### ② 集約化・複合化

集約化・複合化については、PPP/PFI 事業の成立性を高めるだけでなく、中核施設としての拠点性、集客性が高まり地域の活性化につながることや、集約化で生じた余剰地がまちづくりに活用できるな

ど、さまざまなメリット・効果がある。これらの特性をうまく活用することができれば、地域が抱える課題の解決をできるだけ税財源の負担に頼ることなく、民間にとっても魅力的な事業として推進することが可能となるため、その積極的な取組が期待されるが、まだそのメリット・効果等が十分には認知されていない。こうした状況を踏まえ、地方公共団体を始め広く情報提供を行うことが必要である。メリット・効果や、施設機能の組み合わせ、事業規模といった集約化・複合化の計画づくりの段階で参考となる情報を提供することが有効である。さらには、コンセッション事業や収益施設の併設・活用など事業収入等で費用を回収する PFI 事業等につながる事業の掘り起こしに取り組むことも有効である。

### ③ 広域化

広域化は、市町村間の調整等において労力を要することもあることから、推進にあたって調整等を行う受け皿組織が必要となる。その受け皿組織として、広域的な PPP/PFI 地域プラットフォームが活用できると考えられる。広域的な地域プラットフォームでは、複数市町村間の水平的な連携が強化され、近隣市町村の課題や事業計画の情報を共有することが可能となることから、消防や衛生、また、直近では、新型コロナウイルスワクチン接種にみられるような連携の素地が見られることから、複数市町村での施設の集約化や上下水道などのインフラに係る広域的な維持管理など、市町村域を越えた広域的な事業の検討が進むことが考えられる。現在、内閣府及び国土交通省において地域プラットフォームの形成支援を実施しているが、この考え方を応用して広域的な地域プラットフォームにも重点を置いた支援を推進していくことが有効である。

## 4-6 レジリエンスな地域防災拠点の整備

従来、「復元力」「回復力」「弾力」と訳されてきたレジリエンス (resilience) は、最近では、「困難な状況にもかかわらず、しなやかに適応して生き延びる力」という意味で使われ、個人から企業や行政などの組織・システムにいたるまで、社会のあらゆるレベルにおいて備えておくべきリスク対応能力・危機管理能力を指し、注目を集めている。「新たな道の駅」を検討するにあたっては、リスクを適切にコントロールしながら、災害時にハード・ソフト両面で機能し得る仕組みづくりが重要である。

### (1) 地域防災計画との関係

災害対策基本法（昭和 36 年法律第 223 号。以下、「基本法」という。）第 42 条の規定に基づき、余市町防災会議は、「余市町地域防災計画」を作成し、本町の地域において、予防、応急及び復旧等の災害対策を実施するにあたり、防災関係各機関がその機能のすべてをあげて町民の生命、身体及び財産を災害から保護するため、町の防災に万全を期すこととしている。

様々な災害を想定し策定され、そのなかでは指定避難所や指定緊急避難場所の指定、避難体制の整備に努めること、防災資機材倉庫の整備、各種支援活動拠点を想定した都市公園等の整備などについて計画的な取組みを進めることとしている。

当該候補地には、札幌、倶知安方面へと続く後志自動車道・倶知安余市道路とをつなぐ、第一次緊急輸送道路（一般道道 753 号線余市登停車場線）が接するほか、周辺地域との陸路が寸断された場合でも、ヘリコプターが離着陸できる余市農道離着陸場（アップルポートよいち）が周辺に立地するなどの優位性があることから、浸水対策を踏まえた地盤の整備により、地域防災拠点として機能させることは検討すべき項目の一つである。

## （２）再生可能エネルギーの導入

政府では昨年末に 2050 年カーボンニュートラルの実現を掲げる一方、本町は、農林水産資源が豊富にあり、ワイン生産を中心としたブランディング事業や新商品の開発が進められている。一方で、平成 30 年（2018 年）に発生した北海道胆振東部地震の踏まえ、BCP（Business Continuity Planning＝事業継続計画）対策やエネルギーミックスの取組みなど必要性が高まっているものの、再生可能エネルギーの導入は、ごく一部の民間事業者によるものにとどまっており、未活用の資源が眠ったままとなっている。

本町では、令和 3 年度（2021 年度）、国の補助事業により、自然資源・農産資源のポテンシャルを定量的に把握し、活用可能な再生可能エネルギーの量・質・場所を明らかにし、地域固有のエネルギー資源と地域商業を掛け合わせることによって、地域経済を活性化し、災害時対応にもつながる実効性の高い再生可能エネルギー導入計画を策定することとしている。

道の駅再編のコンセプト（メインテーマと導入機能）（3-3 記載）をベースとして、さらに、太陽光発電や地中熱<sup>13</sup>利用等の再生可能エネルギーを最大限導入するとともに、普及が見込まれる電気自動車等の脱炭素型交通の発着拠点としての位置付けを検討することで、2050 年カーボンニュートラル時代に相応しい「新たな道の駅」とする。さらに、「新たな道の駅」を再生可能エネルギー導入のモデル事業や地域資源・エネルギーに係る情報発信の拠点とすることで、町内・町外に「環境に取り組む余市町」を訴求し、通過点ではなく、「道の駅への訪問」を目的とした観光客を取り込むきっかけとするとともに、令和 3 年度（2021 年度）調査を踏まえ、再生可能エネルギー活用により災害時の防災拠点機能を持たせる。

### ☑事例：道の駅でのエネルギー利用（むつざわスマートウェルネスタウン）

道の駅のリニューアルに合わせ、環境共生型の戸建て住宅を整備し、令和元年（2019 年）9 月にオープン。千葉県睦沢町内で生産された天然ガスや太陽光から発電した電力を道の駅と住宅に供給しているほか、ガス発電機の廃熱を再利用して温めた温水を温浴施設に供給している。また、発電に使用する天然ガスは睦沢町内で生産されており、エネルギーの地産地消を図っている。

事業名称	むつざわスマートウェルネスタウン拠点形成事業
実施主体	千葉県睦沢町
事業概要	「道の駅」及び「住宅」整備を一体的に進め、町外との交流を促進しながら、町民誰もが健康で幸せに、また安心して暮らし続けることができるまちづくりのため、PFI 法に基づき、施設の設計、建設、維持管理及び運営業務を長期にかつ、一体的に民間事業者任せ、効率的かつ効果的な事業実施を図る。
施設概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>道の駅（休憩施設（駐車場、トイレ等）、情報発信施設（情報発信施設、事務室等）、地域振興施設（農産物等小売・物販施設、加工施設、花卉温室、飲食施設、交流広場当）、健康支援施設（温浴施設、健康支援施設等）、防災関連施設（防災広場、防災倉庫、駐車場等））</li> <li>地域優良賃貸住宅等（地域優良賃貸住宅、共同施設（交流施設、駐車場、広場等）、道路等（街区内道路、歩行者用通路等））</li> </ul>

<sup>13</sup> 深さ 10m くらいのところの地温は、年平均気温にほぼ等しく、北海道では 10℃前後。深いほど地温は上昇するが、100m 程度の深さでは温度の上昇は 2～4℃程度が一般的。四季のある日本では、冬と夏に地上と地中との間で 10℃から 15℃の温度差が生じ、温度が一定である地中は冬には温かく夏は冷たいことから、地中熱の利用ではこの温度差に着目して、効率的に熱エネルギーの利用を行う

	敷地面積	約 28,635 m <sup>2</sup>		
事業概要	事業方式	BTO方式（健康支援施設については、事業期間が終了するまでの間、施設を所有し、維持管理及び運営業務を遂行し、事業終了後は事業者により施設を解体・撤去する方式（BOO:Build Own Operate）により実施）		
	収入形態	混合型		
	事業者選定方式	総合評価		
	設計・建設期間	24ヶ月		
	運営・維持管理期間	20年6カ月		
	供用開始	令和元年（2019年）9月		
	事業の範囲	（公共施設） 統括管理業務、設計業務、建設・工事監理業務、維持管理業務、運営業務 （付帯施設） 事業者の自主的な創意により整備・運営等を行うことができる施設		
	（公共施設） 統括管理業務	統括マネジメント業務、総務・経理業務、事業評価業務		
	設計業務	事前調査業務、設計業務、電波障害調査業務、本事業に伴う各種申請等の業務、その他上記の業務を実施するうえで必要な関連業務		
	建設・工事監理業務	建設業務、什器・備品等の調達及び設置業務、工事管理業務、近隣対応・対策業務、電波障害対策業務、所有権設定に係る業務、その他上記の業務を実施するうえで必要な関連業務		
維持管理業務	建築物保守管理業務、建築設備保守管理業務、外構等維持管理業務、環境衛生・清掃業務、警備保安業務、修繕業務、その他上記の業務を実施するうえで必要な関連業務			
運営業務	道の駅等運営業務、地域優良賃貸住宅等運営業務、定住促進・地域活性化業務、その他上記の業務を実施するうえで必要な関連業務			
（付帯施設）	（公共施設）に示す施設の整備・運営等に係る事業の実施に資する事業で、本施設の用途または目的を妨げない範囲において、当該敷地を有効活用し、地域活性化及び利用者の利便性の向上に寄与する機能を有する付帯施設を整備し付帯事業を行うことができる			
落札価格	2,569,655千円（消費税及び地方消費税額を含まない）			
VFM	特定事業選定時	9.1%	事業者選定後	10.7%
最終応札者数	1			
落札者（代表企業）	パシフィックコンサルタンツグループ（（株）畔蒜工務店、東日創業（株）、（株）ウェルネスサプライ、（株）アルファ、（有）アイダブルエー）			

## 第5章 「新たな道の駅」による本町への波及効果

「新たな道の駅」の整備効果は、「道の駅」が更新整備されることによる観光客の増加が「道の駅」及び「地域全体」に、どの程度“経済的な波及効果”をもたらすかに着目し定量的に推定する。算定にあたっては、「道の駅」や「地域」での消費が、町内にどの程度の波及効果をもたらすかを正確に把握する必要があるため余市町の産業連関表を用いて算定した。

### 5-1 整備効果推定にあたって

#### (1) 前提条件

経済波及効果の算定にあたっては、以下を前提条件とする。

- ・「道の駅」及び「地域全体」への経済波及効果として生産誘発額、粗付加価値額、雇用誘発人数等の増加を推計する。
- ・経済波及効果を算定するための産業連関表は、余市町版を入手し、これを基に経済波及効果分析ツールを作成する。
- ・「道の駅」の直接効果は、「道の駅」の導入機能で消費される金額を基本とし、「地域全体」も含めた直接効果は、「道の駅」を訪れる来訪者が地域の観光農園やワイナリーなどで消費する金額も直接効果として算定する。
- ・既存の「道の駅」と「新たな道の駅」での経済波及効果を算定し、これらを比較することで、「新たな道の駅」の整備が、地域にどの程度経済波及効果をもたらすかを算定する。

#### (2) 基礎データ

経済波及効果を算定するため、「地域経済循環分析用データ(2015年)」(図表5-1)と既存「道の駅」売上より、直接効果の最終需要として、既存の道の駅の経済波及効果を算定した。

データ名	内容
1.余市町の地域経済計算	域内総生産額、雇用者所得額の分配(従業地・常駐地)額、支出額
2.余市町の地域産業連関表	産業連関表
3.余市町の人口・就業関連データ	産業別就業人口
4.余市町の地域空間構造指標	人口、従事者数、事業者数、小売業に係る空間データ

図表 5-1 地域経済循環分析用データ

#### (3) 「新たな道の駅」の最終需要

[年間利用者×一人当たり消費金額]を推計し、この数値を基に算定する。年間利用者、一人当たり消費金額の算定方法は次のとおり。

##### ア. 「新たな道の駅」の利用者の設定

年間利用者は、既存の道の駅の利用者に加え、新たに「道の駅」が整備されることによる来訪者数を算出し、この合計値をもって年間利用者とする。

- ・既存の「道の駅」は余市町観光振興計画に示される宇宙記念館及び「道の駅」の平成23年(2011年)～平成28年(2016年)の来訪者の平均値とする。
- ・「新たな道の駅」の来訪者数は、「大規模開発地区関連交通計画マニュアル」から算出する。

## イ. 消費単価の設定

### (ア) 「新たな道の駅」の導入機能

経済波及効果は部門別の売上から、それぞれの部門の波及効果の合計が生産誘発額として算定されるため、道の駅の導入機能別（産業連関表の部門別）に消費予測を行う必要がある。「新たな道の駅」の導入機能は、図表 5-2 のとおりとする。

「新たな道の駅」導入機能 (施設イメージ)	概 要	産業連関表の部門
地域連携 (農水産物直売所)	農産物直売所で取り扱われる生鮮食品、果物 など	農業
地域連携 (フードコート (飲食スペース))	フードコート等で提供される飲食サービス が該当	宿泊・飲食サービス
地域連携 (セレクトショップ (物販施設))	物販施設で販売されている菓子や加工飲食 料品	食料品
	物販施設で販売される飲食類以外のお土産 品	その他の製造業

図表 5-2 「新たな道の駅」の導入機能

### (イ) 一人当たり消費金額の算定

上記の施設で利用者がどの程度消費を行うかを算定する必要があることから、来訪者意向及び消費金額に係るアンケート調査を実施し、一人当たり消費金額を算定する。

なお、アンケートは **Web** による調査方法とし対象は **500** 人とした。アンケート調査票は以下のとおりである。

**広域的な観光・交流拠点等形成のための道の駅再編基盤整備検討調査  
経済波及効果算定に係るアンケート調査**

余市町では、2018年（平成30年）の後志自動車道の開通（小樽JCT～余市IC間）を契機としたさらなる産業振興及び地域活性化に向けて、現在街なかにある道の駅の移転を検討しています。

そこで本調査では、余市町への来訪意向がある方を対象に、新たな「道の駅」の整備された際の道の利用並びに道の駅を基点とした余市町での周遊観光に関するアンケート調査を実施します。

**余市町の概要**

**【地勢】**

- ・北海道の西部、積丹（しゃこたん）半島の東の付け根に位置する、人口約20,000人の町

**【主な産業】**

- ・リンゴ、ブドウ、梨などの生産では全道一
- ・豊富な山海の幸を利用した食品加工業やワインやウィスキーの醸造業が盛ん

**【交通】**

- ・余市町は、千歳空港から高速道路を利用して約2時間。隣の小樽市までは車で約30分、札幌市までは1時間少々、また積丹半島と倶知安方面への国道の分岐点に当たる交通の要衝に位置する。

**設問1：新たな「道の駅」を来訪する場合の人数構成について回答をお願いします。**

- 家族（       人）  
 友人（       人）  
 個人（       人）

**設問2：新たな「道の駅」で消費する金額について施設毎にお答えください。**

※下記の取扱い商品から消費してもいいと考える金額を回答してください。設問1で家族と回答のあった方は、家族での消費金額をお答えください。

**1) 農産物直売所**

**取扱い商品**

- ・生鮮野菜（アスパラ、トマト、ささげ、キュウリ、ピーマン、ナスビ、ダイコン、いも、かぼちゃ、葉物類、クルミ、栗、豆類、山菜類、米、切花等）
- ・旬の果物（リンゴ、サクランボ、ブドウ、ナシ、ブルーベリー、イチゴ、プラム、モモ 等）

- 1,000円未満                       1,000円～3,000円                       3,000円～5,000円  
 5,000円～10,000円                       10,000円以上



## 2) フードコート

## 取扱い商品

- ・料理（海鮮丼、鉄板ジンギスカン、パスタ 等）
- ・スイーツ（アップルパイ、ケーキ、ソフトクリーム など）
- ・飲料（リンゴジュース等の加工飲料水、ワイン等の酒類）

- 1,000 円未満       1,000 円～3,000 円       3,000 円～5,000 円
- 5,000 円～10,000 円       10,000 円以上

## 3) 物販施設（飲食料品）

## 取扱い商品

- ・銘菓（ウイスキー最中など）、・酒類（余市町及び仁木町のワインなど）、・加工飲食料品（リンゴジュースなど）、・乳製品（チーズなど）、・水産加工品（にしんそばの具、ししゃもうま煮、積丹干し、ふのり、磯のり など）、・飲食料品以外のお土産（アイヌ関連グッズ）

- 1,000 円未満       1,000 円～3,000 円       3,000 円～5,000 円
- 5,000 円～10,000 円       10,000 円以上

## 4) 物販施設（飲食料品以外）

## 取扱い商品

- ・飲食料品以外のお土産（キーホルダ、アイヌ関連グッズ）

- 1,000 円未満       1,000 円～3,000 円       3,000 円～5,000 円
- 5,000 円～10,000 円       10,000 円以上

設問3：余市町に来訪した際、余市町での宿泊の意向があるか回答してください。

- ある
- ない

設問4：新たな「道の駅」を来訪した際、余市町にある観光農園、ワイナリー、ニッカウイスキー、商業施設などに立ち寄る意向があるか回答してください

- 必ず立ち寄る
- 時間や立地など条件があえば立ち寄る
- 立ち寄らない ※立ち寄らない回答された方は以上になります

設問5：観光農園、ワイナリー、ニッカウイスキー、商業施設などで、入場料を除く消費金額について回答してください。

※下記の取扱い商品、提供されているメニューから消費してもいいと考える金額を回答してください。設問1で家族と回答のあった方は、家族での消費金額をお答えください。

- 1,000 円未満       1,000 円～3,000 円       3,000 円～5,000 円
- 5,000 円～10,000 円       10,000 円～20,000 円       10,000 円以上

	取扱い商品、提供されているメニュー等
観光農園	ジャム、ジュース、旬の果物
ワイナリー	ピザ、ハンバーグ、パスタ、(ビュッフェ付き)、ナイアガラソフト 等
ニッカウキスキー	ウイスキー&ワインラムしゃぶ、ラム肩ロース肉鉄板ジンギスカン、スコッチブロス バゲッド&ミニサラダ添え、アツアツ 焼きチーズハンバーグ、余市北島農場産麦豚ロースカツ”スパカツ”、ずわい蟹をのせたカニクリームパスタ、道産牛の和風ローストビーフ丼、余市北島農場産 麦豚ロースカツカレー、石臼挽き道産そば にしんそば、しじみ出汁の海鮮塩ラーメン、ソフトアイス ウイスキー添え など
商店	海鮮丼 (うに丼、いくら丼、磯丼、ルビー丼)、紅鮭定食刺身 (ツブ、北寄、まぐろ、ヒラメ、いか)、てっぽう汁、カニ、ツブ、北寄、あさり、生のり、たち、帆立、

#### (ウ) 部門別の消費金額の算定

部門別に [年間利用者数×一人当たり消費金額] を算定し、これを最終需要額とする。最終需要額を経済波及効果分析ツールに入力することによって「新たな道の駅」の経済波及効果を算定する。

#### (エ) 「地域全体」の消費金額の算定

アンケート調査から、「道の駅」への来訪を契機に地域の観光農園、ワイナリー、商店などの立寄り意向を把握する。観光農園等での利用料については、既存施設の料金を把握し、平均値を採用する。また、そこでの消費金額は上記のアンケート調査によって把握する。

### 5-2 既存の「道の駅」の経済波及効果の算定

#### (1) 既存の「道の駅」の最終需要

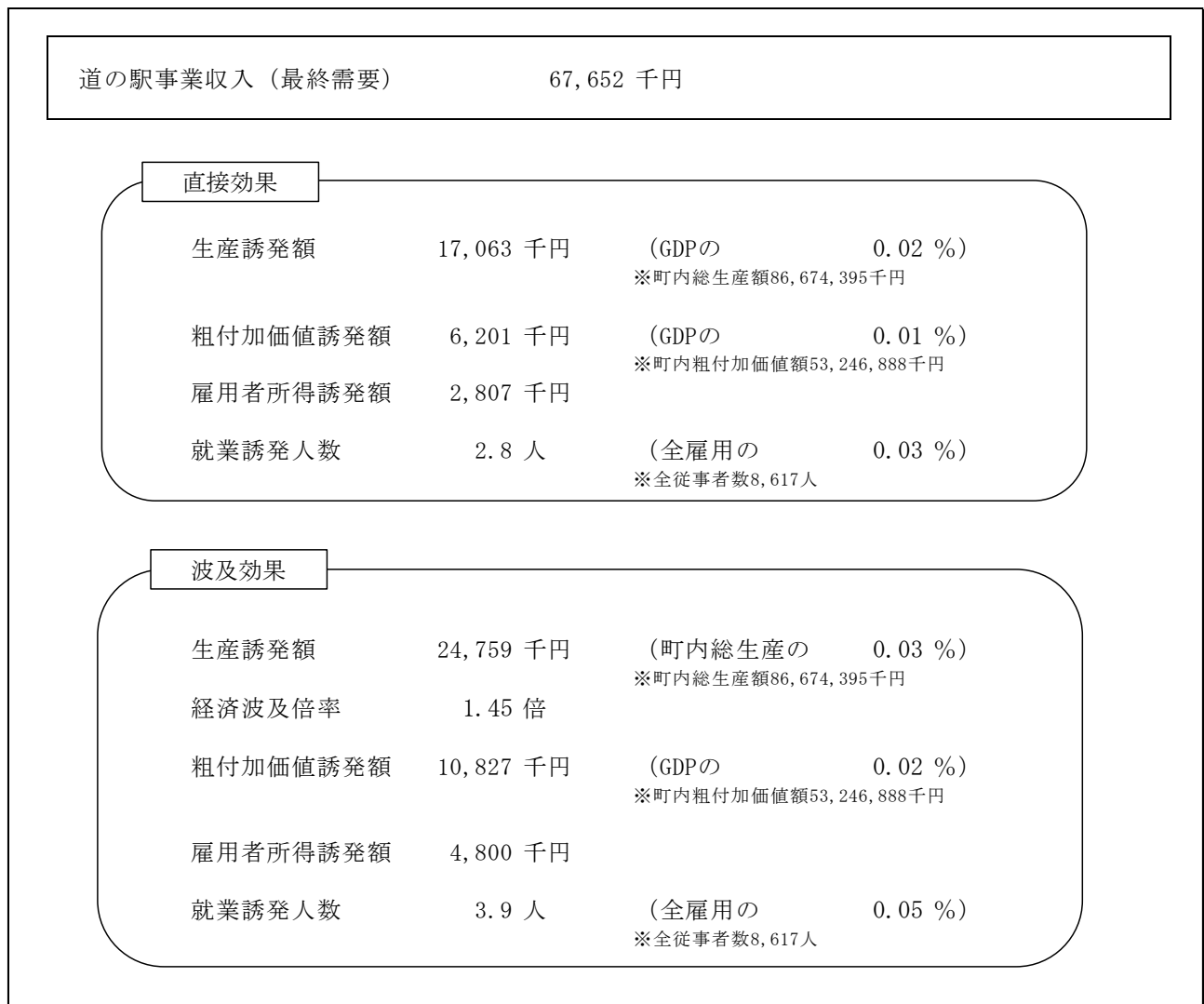
既存の「道の駅」の令和元年度(2019年度)の売上から、最終需要額を部門別に振り分けた(図表 5-3)。

部門分類	主な「道の駅」売上品目	最終需要(千円)	割合
農業	農産品	307	0.5%
食料品	農産加工品、水産加工品、菓子類、酒類 等	50,869	74.9%
その他製造業	グッズ 等	16,042	23.6%
印刷業	スタンプブック 等	179	0.3%
宿泊・飲食サービス	コーヒー 等	173	0.3%
その他のサービス	委託商品、送料 等	255	0.4%
合計		67,825	100.0%

図表 5-3 部門別最終需要

#### (2) 既存の「道の駅」の経済波及効果

既存の「道の駅」の売上による余市町への経済波及効果は、直接効果の生産誘発額は 17,063 千円、経済波及効果全体の生産誘発額は町内総生産の 0.03%にあたる 24,759 千円(直接効果の 1.45 倍)と推計された。また、粗付加価値誘発額は、余市町の GDP の 0.02%にあたる 10,827 千円、経済波及効果による就業誘発人数は 3.9 人と推計された(図表 5-4)。



図表 5-4 既存の「道の駅」の経済波及効果

5-3 「新たな道の駅」の経済波及効果

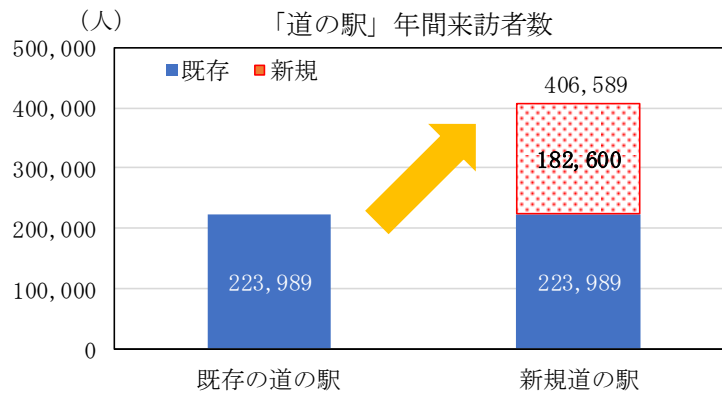
(1) 「新たな道の駅」の年間利用者の設定

「新たな道の駅」の年間利用者は、既存の「道の駅」の利用者に加え、3-2 の施設規模検討より、新たな「道の駅」整備による新規の来訪者数(182,600 人)を踏まえ、設定した(図表 5-5)。

	道の駅		
	宇宙記念館	道の駅	合計
H23	36,576	171,428	208,004
H24	34,008	177,131	211,139
H25	34,354	181,116	215,470
H26	40,321	185,438	225,759
H27	45,437	219,498	264,935
H28	31,632	186,992	218,624
平均	37,055	186,934	223,989

図表 5-5 既存の「道の駅」の来訪者数

この結果、「新たな道の駅」は、既存の来訪者 223,989 人に加え新規の来訪者として 182,600 人が来訪すると算出され、年間来訪者は 406,589 人に設定した(図表 5-6)。



図表 5-6 「道の駅」年間来訪者数

(2) 「新たな道の駅」の消費金額の設定

ア. アンケート結果

(ア) 来訪者数

来訪者数は一人当たりの消費金額を明らかにするためアンケート調査によって把握した。アンケート対象 500 件のうち、「余市町の道の駅を訪れるか」の設問には全てが「訪れる」と回答している。来訪者数は「道の駅」を訪れる構成、人数についても設問し、「家族」、「友人」、「個人」の1件当たり平均来訪者人数は 2.52 人、来訪者人数は 1,258 人となった (図表 5-7)。

	回答件	1件当たり来訪者人数/件	来訪者人数人
家族	347	2.90	1,005
友人	79	2.27	179
個人	74	1.00	74
合計	500	2.52	1,258

図表 5-7 来訪者人数の設定

(イ) 農水産物直売所での消費金額 (農畜水産物)

農産物直売所での消費金額は、一人当たり平均で 686 円/人であった。これに「新たな道の駅」の来訪者数 406,589 人を乗じると、農水産物直売所での消費金額は 278,924 千円と算出された (図表 5-8)。なお、農水産物直売所の産業連関表の部門分類は、「農業」とした。

	回答件 ①	料金設定 円 ②	消費金額 円 ③=①×②	来訪者人数 人 ④	一人当たり平均消費金額 円/人 ⑤=③÷④	新たな道の駅総来訪者人数 人 ⑥	新たな道の駅消費金額計 千円 ⑦=⑤×⑥
1,000円未満	132	500	66,000				
1,000円～2,999円	232	1,000	232,000				
3,000円～4,999円	90	3,000	270,000				
5,000円～9,999円	33	5,000	165,000				
10,000円以上	13	10,000	130,000				
合計	500		863,000	1,258	686	406,589	278,924

図表 5-8 農水産物直売所での消費金額

(ウ) フードコートでの消費金額 (飲食料品)

フードコートでの消費金額は、一人当たり平均で 769 円/人であった。これに「新たな道の駅」の来訪者数 406,589 人を乗じると、フードコートでの消費金額は 312,537 千円と算出された (図表 5-9)。なお、フードコートの産業連関表の部門分類は、「宿泊・飲食サービス」とした。

	回答	料金設定	消費金額	来訪者人数	一人当たり平均消費金額	新たな道の駅総来訪者人数	新たな道の駅消費金額計
	件	円	円	人	円/人	人	千円
	①	②	③=①×②	④	⑤=③÷④	⑥	⑦=⑤×⑥
1,000円未満	84	500	42,000				
1,000円～2,999円	234	1,000	234,000				
3,000円～4,999円	132	3,000	396,000				
5,000円～9,999円	41	5,000	205,000				
10,000円以上	9	10,000	90,000				
合計	500		967,000	1,258	769	406,589	312,537

図表 5-9 フードコートでの消費金額

## (エ) 物販施設（農水産加工品など）

物販施設での消費金額は、一人当たり平均で 1,006 円/人であった。これに「新たな道の駅」の来訪者数 406,589 人を乗じると、物販施設での消費金額は 408,851 千円と算出された。

なお、物販施設の産業連関表の部門分類は「食料品」とした（図表 5-10）。

	回答	料金設定	消費金額	来訪者人数	一人当たり平均消費金額	新たな道の駅総来訪者人数	新たな道の駅消費金額計
	件	円	円	人	円/人	人	千円
	①	②	③=①×②	④	⑤=③÷④	⑥	⑦=⑤×⑥
1,000円未満	80	500	40,000				
1,000円～2,999円	176	1,000	176,000				
3,000円～4,999円	148	3,000	444,000				
5,000円～9,999円	71	5,000	355,000				
10,000円以上	25	10,000	250,000				
合計	500		1,265,000	1,258	1,006	406,589	408,851

図表 5-10 物販施設での消費金額

## (オ) その他

農水産物直売所、フードコート、物販施設等、「道の駅」で取り扱う商品以外の売上見込みについては、アンケート調査で捕捉しきれないことから、現況の消費金額及び来訪者数を基に「新たな道の駅」来訪者数相当に換算し算出した。

部門分類については、現況の分類を踏襲し、その他製造業 29,119 千円、印刷業 328 千円、その他サービス 463 千円となった（図表 5-11）。

部門分類	現況売上	現況来訪者数	新たな道の駅 来訪者数	消費金額
	円	人	人	千円
	①	②	③	④=①×(③÷②)
その他の製造業	30,510			55
その他の製造業	4,032,900			7,321
その他の製造業	10,587,649			19,219
その他の製造業	692,376			1,257
その他のサービス	74,168			135
その他のサービス	180,926			328
その他の製造業	28,794			52
印刷業	173,420			315
その他の製造業	1,716			3
印刷業	400			1
印刷業	6,400			12
その他の製造業	667,462			1,212
その他の製造業	16,041,407			29,119
印刷業	180,220			328
その他のサービス	255,094			463
合計	16,476,721	223,989	406,589	29,910

図表 5-11 その他消費金額

## イ. 「新たな道の駅」の最終需要

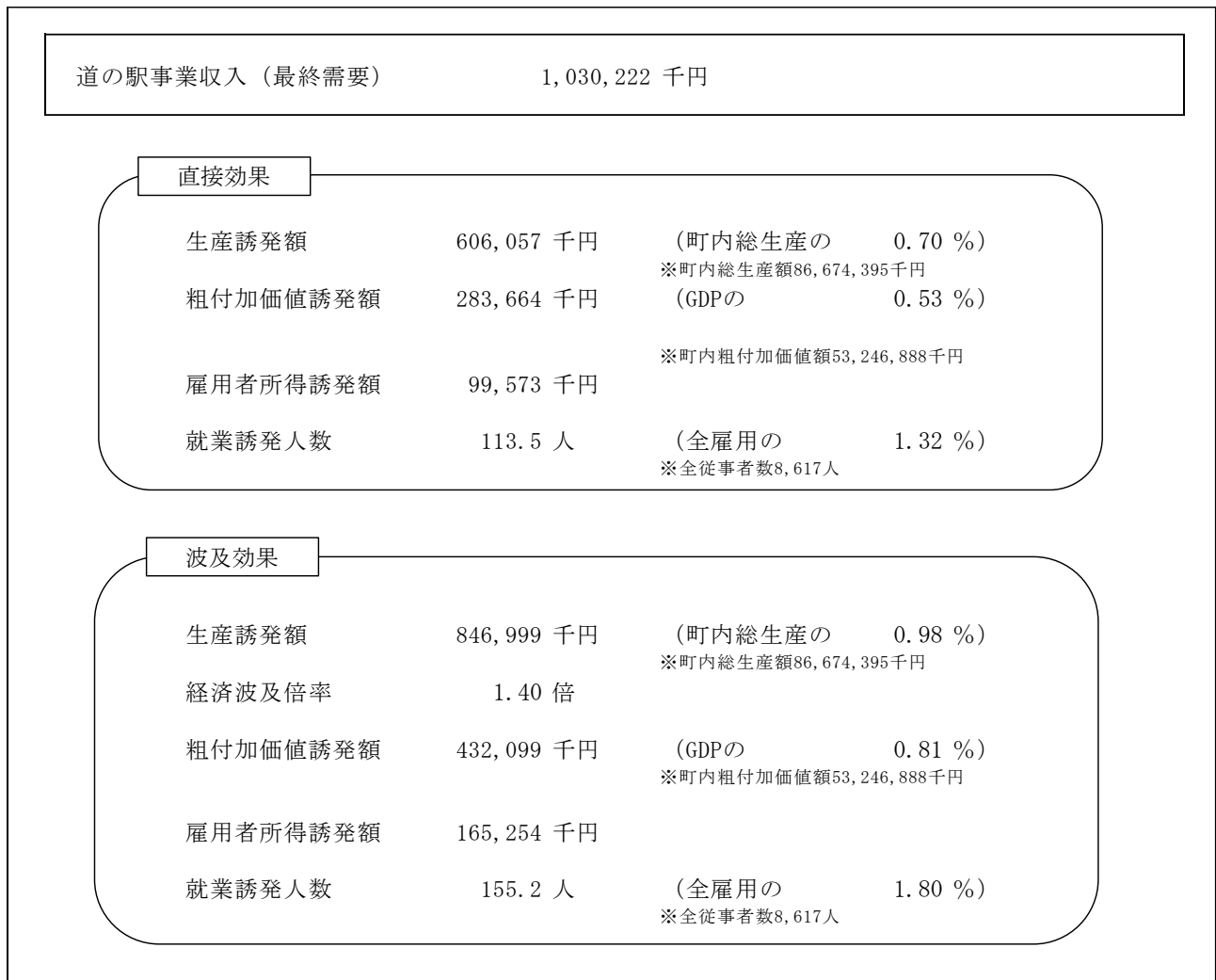
上記の結果から、「新たな道の駅」の最終需要は1,030,222千円と算出された（図表 5-12）。

部門分類	施設・商品等	新たな道の駅の 消費金額 千円
農業	農産物直売所	278,924
食料品	物販施設	408,851
印刷業	スタンプブック等	328
その他の製造業	グッズ等	29,119
宿泊・飲食サービス業	フードコート	312,537
その他のサービス	委託商品等	463
合計		1,030,222

図表 5-12 「新たな道の駅」の最終需要

## ウ. 「新たな道の駅」の経済波及効果

「新たな道の駅」での売上による余市町への経済波及効果は、直接効果生産誘発額は606,057千円、経済波及効果全体の生産誘発額は町内総生産の0.98%にあたる846,999千円（直接効果の1.40倍）と推計された。また、粗付加価値誘発額は、余市町のGDPの0.81%にあたる432,099千円、経済波及効果による就業誘発人数は155人と推計された（図表 5-13）。



図表 5-13 「新たな道の駅」の経済波及効果

「新たな道の駅」の整備により、地域の経済波及効果は次のとおり想定される（図表 5-14）。

(単位：千円)

	既存の「道の駅」	新たな「道の駅」
最終需要	67,652	1,030,222
直接効果	17,063	606,057
一次波及効果	5,848	177,336
二次波及効果	1,847	63,605
合計	24,759	846,999

図表 5-14 経済波及効果の比較

#### 5-4 「地域全体」の経済波及効果

##### (1) 地域全体の消費金額の設定

地域全体の経済波及効果は、「道の駅」の来訪者が、「道の駅」への来訪を契機に地域の観光農園やワイナリーなどに立寄った際の消費が、地域へもたらす経済波及効果を算定する。算定にあたっては、「地域への立寄りの経済波及効果」に加え、「新たな道の駅」及び地域への立寄りの経済波及効果」について算定する。

##### ア. 地域への立寄り率

地域への立寄りには回答 500 件のうち 487 件が立寄ると回答している (98%)。これに、「新たな道の駅」総来訪者数 406,589 人を乗じると 396,018 人が地域へ立寄ると算出された (図表 5-15)。

	回答	立寄り率		1件当たり	立寄り人数	新たな道の	新たな道の駅
	件	%		来訪者人数	人	駅総来訪者	駅総来訪者の立
	①	②		人/件	④=①×③	⑤	⑥=②×⑤
必ず立ち寄る	194	38.8%	97.4%	2.52	1,227	406,589	396,018
時間や立地など条件があえば立ち寄る	293	58.6%					
立ち寄らない	13	2.6%	2.6%				
合計	500	100.0%	100.0%				

図表 5-15 地域への立寄り率

#### イ. 立寄り箇所と立寄り箇所の施設利用費用

立寄り箇所については、町内の全ての施設は把握できないことから、「道の駅」への訪問と地域の観光の関連性が高い、「観光農園」、「ワイナリー」、「ニッカウキスキー」を設定した。このうち、「ワイナリー」、「ニッカウキスキー」については、施設利用は無料になっている。「観光農園」は小樽教育旅行誘致促進実行委員会 HP より、地域の観光農園を把握し、それぞれの HP 等で利用料金を整理した。この結果、「観光農園」の平均利用料は 1,000 円と算出された。なお、観光農園の産業連関表の部門分類は「農業」とした。

#### ウ. 立寄り箇所での消費金額の設定

立寄り先での消費金額については、アンケートから把握した。この結果、一人当たり平均消費金額は 1,549 円/人、立寄り人数全体での消費金額は 617,210 千円と算出された。これらの消費金額における、部門分類については正確に把握できないことから、「新たな道の駅」の「食料品」、「その他製造業」、「宿泊・飲食サービス」の最終需要割合を用いて立寄りでの消費金額を振り分けた (図表 5-16)。

	回答	料金設定	消費金額	1件当たり	立寄り人数	一人当たり	新たな道の	立寄り先での
	件	円	円	来訪者人数	人	平均消費金額	駅総来訪者の立	消費金額計
	①	②	③=①×②	人/件	⑤=①×④	円/人	⑦	⑧=⑥×⑦
1,000円未満	33	500	16,500					
1,000円～2,999円	130	1,000	130,000					
3,000円～4,999円	153	3,000	459,000					
5,000円～9,999円	107	5,000	535,000					
10,000円～19,999円	52	10,000	520,000					
20,000円以上	12	20,000	240,000					
合計	487		1,900,500	2.52	1,227	1,549	398,457	617,210

部門分類	新たな道の	割合	立寄り先での	消費金額の
	駅消費金額	%	消費金額計	部門振分
	千円	②	千円	千円
	①		③	④=②×③
食料品	408,851	54.5%		336,379
その他の製造業	29,119	3.9%		24,071
宿泊・飲食サービス業	312,537	41.6%		256,760
合計	750,507	100.0%	617,210	617,210

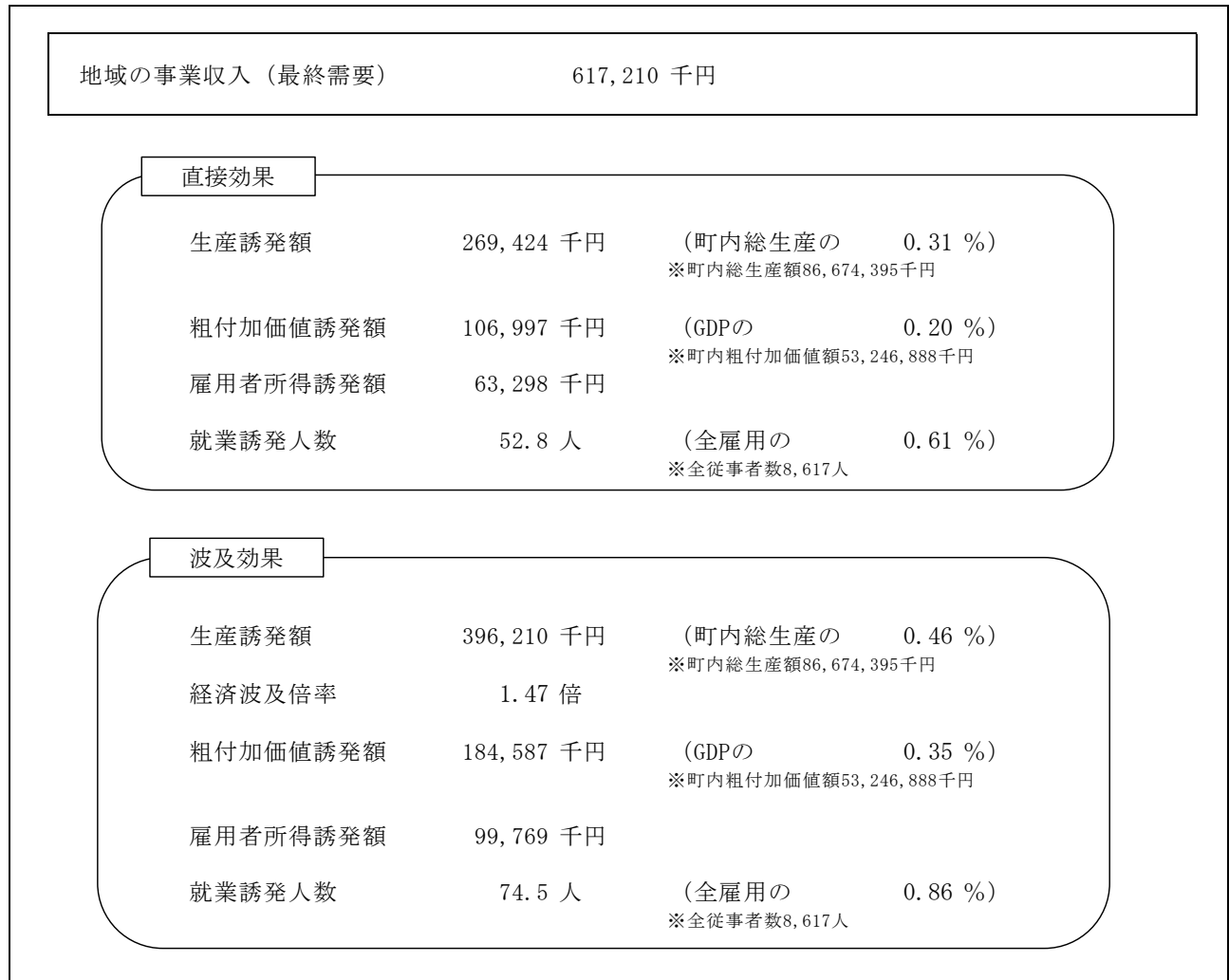
図表 5-16 立寄り先での消費金額と部門分類



## (2) 立寄りによる地域への経済波及効果

上記で算定した立寄りの増加による地域への経済波及効果を算定した。

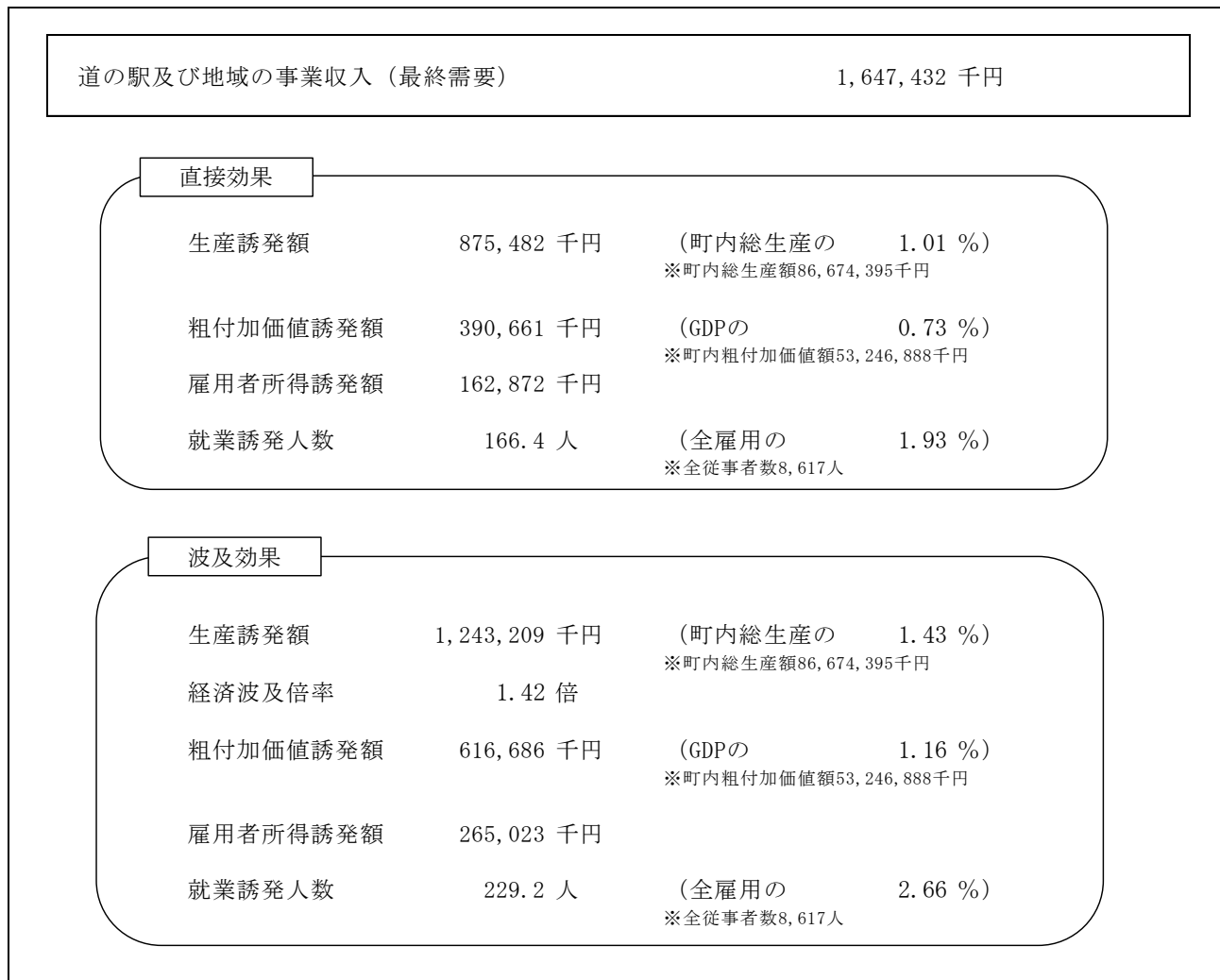
この結果、直接効果の生産誘発額は269,424千円、経済波及効果全体の生産誘発額は町内総生産の0.46%にあたる396,210千円（直接効果の1.47倍）と推計された。また、粗付加価値誘発額は、余市町のGDPの0.35%にあたる184,587千円、経済波及効果による就業誘発人数は75人と推計された（図表5-17）。



図表 5-17 地域への立寄り増がもたらす経済波及効果

## (3) 「新たな道の駅」の地域全体への経済波及効果

「新たな道の駅」が整備されたことによる「道の駅」の売上増と、「道の駅」の来訪を契機とした地域内の立寄りの増が、「新たな道の駅」の地域全体への経済波及効果となる。上記までで算定した「道の駅」と「地域への立寄り」がもたらす経済波及効果の合計は以下のとおり算出された。最終需要額は1,647,432千円となり、直接効果の最終需要は875,482千円、経済波及効果全体の生産誘発額は町内総生産の0.73%にあたる1,243,209千円（直接効果の1.43倍）と推計された。また、粗付加価値誘発額は、余市町のGDPの1.16%にあたる616,686千円、経済波及効果による就業誘発人数は229人と推計された（図表5-18）。



図表 5-18 「新たな道の駅」がもたらす地域全体への経済波及効果

## (4) その他波及効果（宿泊の増加による経済波及効果）

## ア. 宿泊費の設定

本業務で実施したアンケートでは、「新たな道の駅」の整備を契機に、余市町に来訪した際、宿泊する意向があるかについても調査しており、この宿泊がもたらす地域経済への波及効果についても試算した。

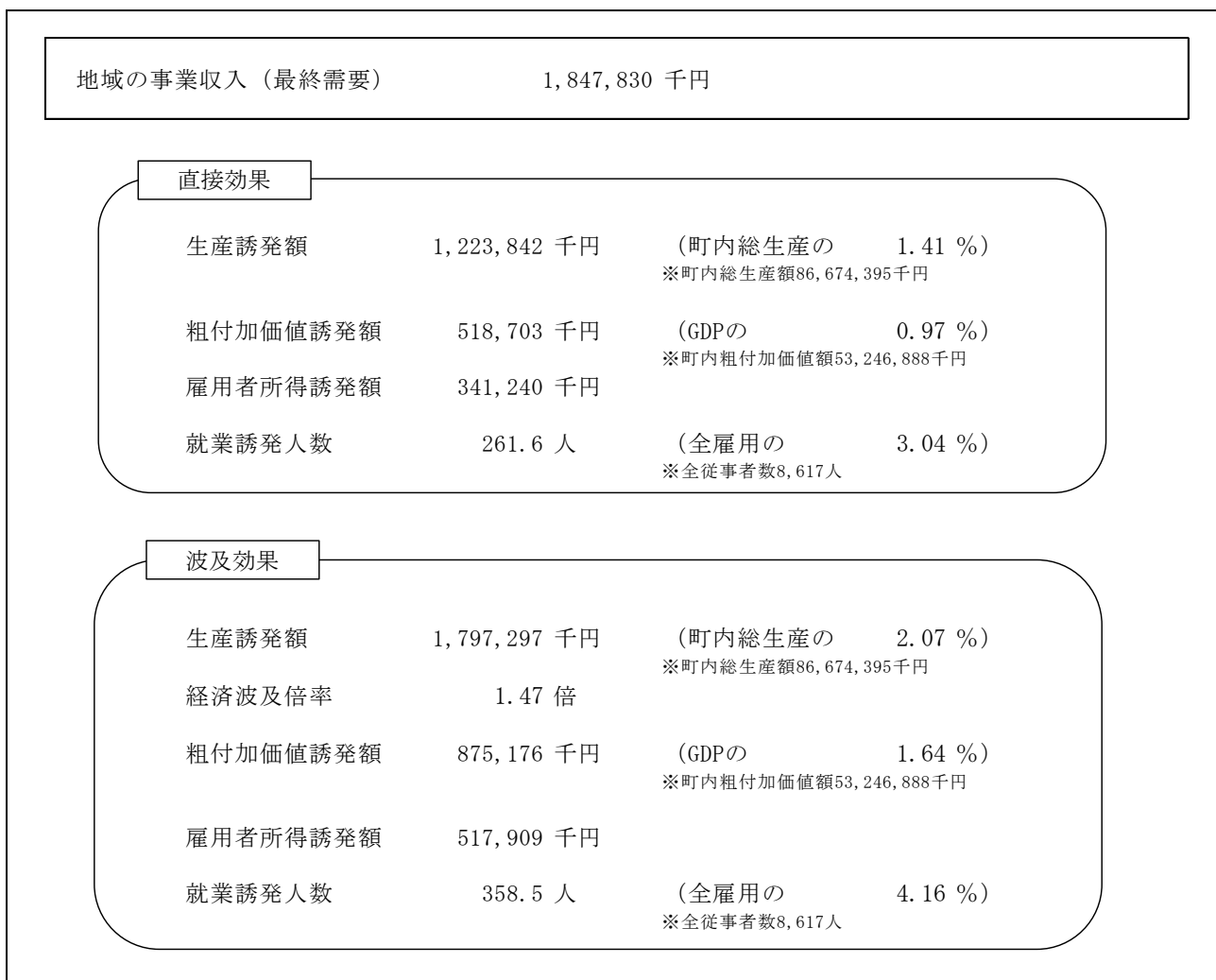
アンケートの結果、明確に宿泊の意思を示した回答は 500 件のうち 185 件 (37%) であった。この 37%に「新たな道の駅」の総来訪者数 (406,589 人) を乗じると、宿泊者数は 150,438 人と試算された。宿泊単価は、把握可能な範囲で余市町の宿泊施設の HP から料金を調査し、この平均値 (12,283 円) を宿泊単価に設定した。この結果、宿泊費の合計 (最終需要) は 1,847,830 千円と試算され、これを「宿泊・飲食サービス業」の部門に入力し、経済波及効果を算定した (図表 5-19)。

	回答	宿泊率	新たな道の駅総来訪者人数	宿泊者数	一人あたり宿泊額	宿泊費計
	件 ①	% ②	人 ③	人 ④=②×③	円/人 ⑤	千円 ⑥=④×⑤
ある	185	37%		150,438	12,283	1,847,830
ない	133	27%				
わからない	182	36%				
合計	500	100%	406,589	150,438	12,283	1,847,830

図表 5-19 宿泊意向と宿泊費

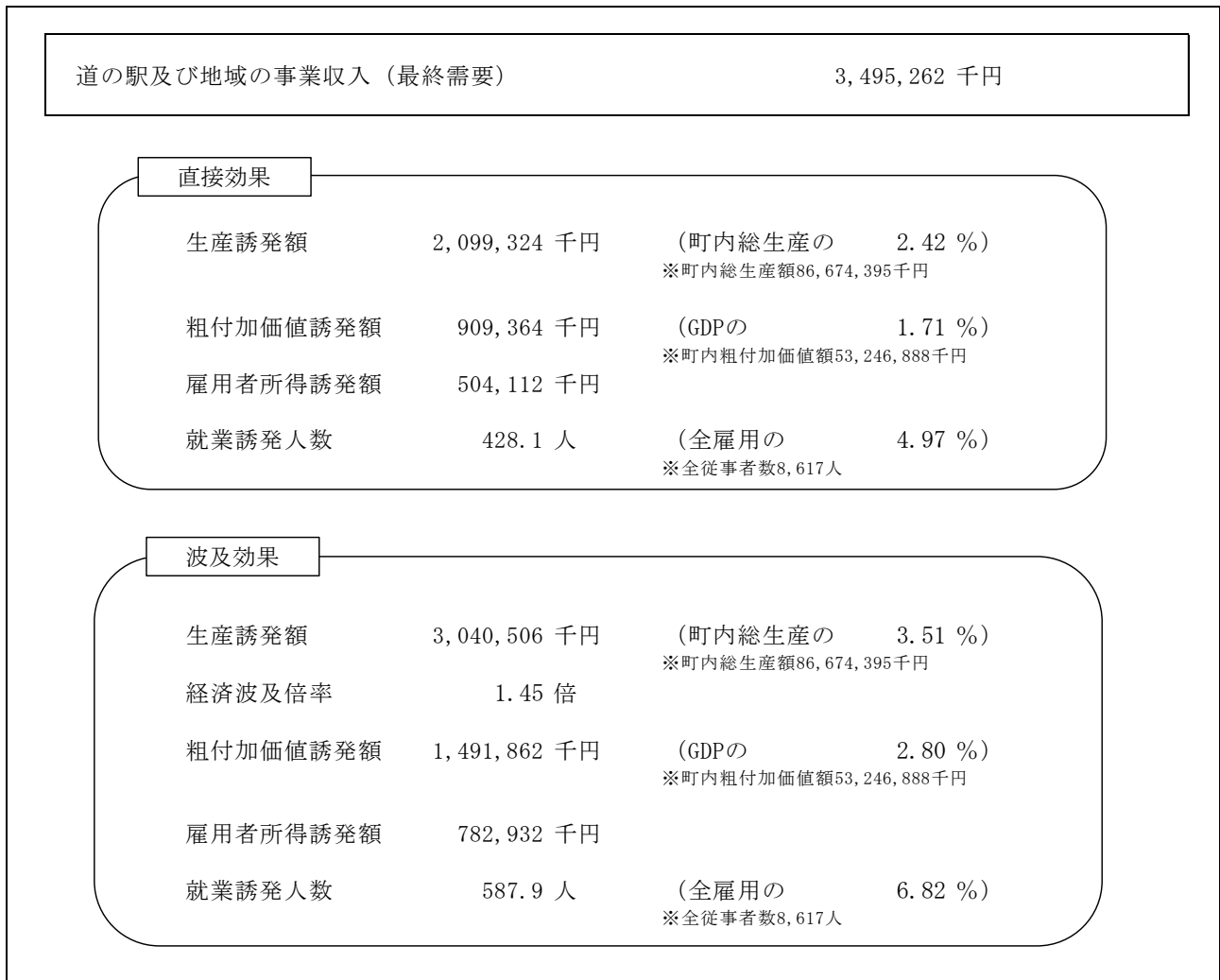
## イ. その他波及効果（宿泊の増加による経済波及効果）

宿泊の増加による余市町への経済波及効果は、直接効果生産誘発額は 1,223,842 千円、経済波及効果全体の生産誘発額は町内総生産の 2.07%にあたる 1,797,297 千円（直接効果の 1.47 倍）と推計された。また、粗付加価値誘発額は、余市町の GDP の 1.64%にあたる 875,176 千円、経済波及効果による就業誘発人数は 359 人と推計された（図表 5-20）。



図表 5-20 宿泊の増加による経済波及効果

宿泊の増加によって、地域全体の経済波及効果は、直接効果生産誘発額は**3,495,262**千円、経済波及効果全体の生産誘発額は町内総生産の**3.51%**にあたる**2,099,324**千円（直接効果の**1.45**倍）と推計された。また、粗付加価値誘発額は、余市町の**GDP**の**2.80%**にあたる**1,491,862**千円、経済波及効果による就業誘発人数は**588**人と推計された（図表 5-21）。



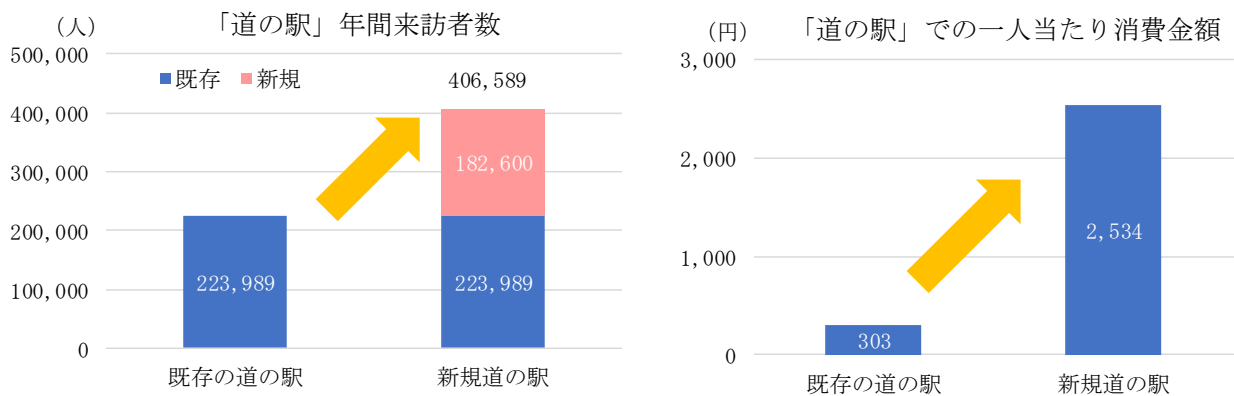
図表 5-21 宿泊を含む地域全体への経済波及効果

### 5-5 経済波及効果結果まとめ

#### (1) 効果発生要因

「新たな道の駅」が整備されることによる経済波及効果の発生要因としては、以下のとおりである。

- ・「新たな道の駅」への来訪者の増加（182,600人増）
  - ・「道の駅」の各施設の充実による一人当たり消費金額の増加（2,231円/人増）
  - ・「新たな道の駅」への来訪を契機とした地域の観光施設への立寄り（98%）
  - ・立寄りの増加に伴う消費金額の増加（1,549円/人）
- （その他宿泊の増：32%が宿泊意向）



図表 5-22 「道の駅」年間来訪者数・一人当たり消費金額

#### (2) 経済波及効果

余市町に「新たな道の駅」を整備することにより、“既存の「道の駅」”の24,759千円から、“「新たな道の駅」(単独)”で846,999千円、“「新たな道の駅」+地域への立寄り”で1,243,209千円、“「新たな道の駅」+地域への立寄り+宿泊”で3,040,506千円の経済波及効果が発現することが期待される。

(単位：千円、人)

	最終需要	生産誘発額	粗付加価値額	雇用者所得誘発額	就業誘発人数
既存「道の駅」	67,652	24,759	10,827	4,800	3.9
新規「道の駅」	1,030,222	846,999	432,099	165,254	155.2
新規「道の駅」+地域立ち寄り	1,647,432	1,243,209	616,686	265,023	229.2
新規「道の駅」+地域立ち寄り+宿泊	3,495,262	3,040,506	1,491,862	782,932	587.9

図表 5-23 経済波及効果の算定結果

## 第6章 先行事例のレビュー

道の駅の整備に際して官民連携手法を導入した事例を整理する。

### 6-1 全国の官民連携手法導入事例（道の駅）

No	事業名（発注者）	供用開始年度	事業方式	運営・維持管理期間	敷地面積 延床面積
1	指宿地域交流施設整備等事業 （鹿児島県指宿市）	H16年 （2004年）	PFI BTO方式	15年	約12,000 m <sup>2</sup> 約800 m <sup>2</sup>
2	道の駅ようか整備事業 （兵庫県養父市）	H18年 （2006年）	PFI BTO方式	15年	17,766 m <sup>2</sup> 959 m <sup>2</sup>
3	佐原広域交流拠点PFI事業 （国土交通省・千葉県香取市）	H22年 （2010年）	PFI BTO方式	15年	約169,620 m <sup>2</sup> 約3,500 m <sup>2</sup>
4	国道2号笠岡バイパス「道の駅」整備 （岡山県笠岡市）	H23年 （2011年）	PFI BTO方式	15年	約1,003 m <sup>2</sup> 約700 m <sup>2</sup>
5	函南「道の駅・川の駅」PFI事業 （静岡県函南町）	H29年 （2017年）	PFI BTO方式	15年	約21,980 m <sup>2</sup> 約1,600 m <sup>2</sup>
6	ハイウェイテラス・京たんば整備事業 （京都府京丹波町）	H27年 （2015年）	DBO方式	15年	約45,520 m <sup>2</sup> 約2,313 m <sup>2</sup>
7	木更津市「道の駅」整備事業 （千葉県木更津市）	H29年 （2017年）	DBO方式	15年	9,488 m <sup>2</sup> 908.50 m <sup>2</sup>

## ① 指宿地域交流施設整備等事業の概要

事業名称	指宿地域交流施設整備等事業			
実施主体	鹿児島県指宿市			
事業概要	【一体型】市が設置・管理する都市公園内において、地域交流の活性化施設として、休憩、物販、地域情報発信等の機能を持った「地域交流施設」を整備し、「都市公園」、国土交通省設置・市管理の「道の駅」とあわせて維持管理を行う。			
施設概要	・地域交流施設（エントランス広場、地域特産品販売コーナー、地域情報発信コーナー、飲食店、休憩室等）			
	敷地面積	12,000 m <sup>2</sup> （都市公園） 1,050 m <sup>2</sup> （地域交流施設）	延床面積	809 m <sup>2</sup> （地域交流施設）
事業概要	事業方式	BTO方式		
	収入形態	混合型		
	事業者選定方式	総合評価一般競争入札		
	設計・建設期間	8ヶ月		
	運営・維持管理期間	15年		
	供用開始	平成16年（2004年）10月		
	事業の範囲	設計、建設、運営、維持管理		
	維持管理業務	建物保守管理業務、建築設備保守管理業務、清掃業務、植栽・外構維持管理業務、警備業務		
	運営業務	特産物販売業務、地域情報発信業務		
独立採算業務	民間事業者の自由提案による自主運営業務			
予定価格	410,000千円			
落札価格	364,904千円			
VFM	特定事業選定時	23.4%	事業者選定後	36.7%
最終応札者数	3			
落札者（代表企業）	大木建設グループ（大木建設）			

② (仮称) 道の駅ようか整備事業の概要

事業名称		(仮称) 道の駅ようか整備事業			
実施主体		兵庫県養父市			
事業概要		【一体型】地域交流ゾーン、バスターミナルゾーン設計・建設を行い、国土交通省が整備する簡易パーキング施設とあわせて運営、維持管理を行う。			
施設概要		<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域交流施設 (休息・休憩コーナー、総合案内所、地元農林水産物直売施設、食材加工施設、食事施設、エントランス広場、イベント広場等)</li> <li>・バスターミナル施設</li> <li>・市道</li> <li>・簡易パーキング施設</li> </ul>			
		敷地面積	17,766 m <sup>2</sup> (全体) 7,580 m <sup>2</sup> (地域交流ゾーン +バスターミナルゾーン)	延床面積	959 m <sup>2</sup> (地域交流施設)
事業概要	事業方式	BTO 方式			
	収入形態	混合型			
	事業者選定方式	総合評価一般競争入札			
	設計・建設期間	1年間			
	運営・維持管理期間	15年			
	供用開始	平成18年(2006年)9月1日			
	事業の範囲	設計、建設、備品設置、運営、維持管理、大規模修繕			
		維持管理業務	施設維持管理、施設内衛生管理、環境管理、清掃管理、定期点検・業務管理、非常時・緊急時対応、保安警備		
	運營業務	地域交流施設及びバスターミナル施設の運営			
	独立採算業務	-			
予定価格		-			
落札価格		-			
V F M	特定事業選定時	6.4%	事業者選定後	-	
最終応札者数		2			
落札者(代表企業)		日和山観光グループ(日和山観光)			



③ 佐原広域交流拠点 PFI 事業の概要

事業名称		佐原広域交流拠点 PFI 事業			
実施主体		国土交通省・千葉県香取市			
事業概要		【単独型】国、千葉県、香取市の三者が連携し、「利根川下流部の防災拠点」、「利根川の風景と自然環境を活かした水辺利用拠点」、「河川改修や舟運の歴史・風土を活かした文化交流拠点」、「舟運と道路交通の利便性を活かした交通拠点」を一体的に整備し、効率的かつ効果的に減災の向上及び利用者の利便性の向上を図る。			
施設概要		<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域交流施設(物販、飲食、多目的コーナー、情報 PR コーナー、休憩場等)</li> <li>・水辺交流センター</li> <li>・河川利用情報発信施設</li> <li>・エントランス広場</li> <li>・修理ヤード</li> <li>・歩行者・自動車道等</li> <li>・車両倉庫</li> </ul>			
		敷地面積	約 169,620 m <sup>2</sup> (全体)	延床面積	約 1,110 m <sup>2</sup> (地域交流施設) 約 1,490 m <sup>2</sup> (河川利用情報発信施設) 約 830 m <sup>2</sup> (水辺交流センター)
事業概要	事業方式	BTO 方式			
	収入形態	混合型			
	事業者選定方式	総合評価一般競争入札			
	設計・建設期間	1 年間 8 ヶ月			
	運営・維持管理期間	15 年			
	供用開始	平成 22 年 (2010 年) 3 月 27 日			
	事業の範囲	設計、建設、備品設置、運営、維持管理			
	維持管理業務	建築の維持管理業務、建築設備維持管理業務、清掃、土木の維持管理業務			
	運営業務	施設の運営業務、安全管理業務、広報業務、総務業務			
	独立採算業務	飲食施設、物販施設			
予定価格		-			
落札価格		2,355,174 千円			
V F M		特定事業選定時	17%	事業者選定後	-
最終応札者数		2			
落札者 (代表企業)		東洋グループ (東洋建設)			

## ④ 国道2号笠岡バイパス「道の駅」整備の概要

事業名称		国道2号笠岡バイパス「道の駅」整備			
実施主体		岡山県笠岡市			
事業概要		【一体型】国土交通省・市が設置する道の駅内において、地域振興施設の設計、建設、運営・維持管理及び笠岡簡易パーキングエリア(仮称)の維持管理の一部を行う。			
施設概要		・地域振興施設（販売施設、飲食コーナー、地域情報発信コーナー等）			
		敷地面積	約 1,003 m <sup>2</sup>	延床面積	600～700 m <sup>2</sup> (要求水準書)
事業概要	事業方式	BTO方式			
	収入形態	混合型			
	事業者選定方式	総合評価一般競争入札			
	設計・建設期間	10ヶ月			
	運営・維持管理期間	15年			
	供用開始	平成23年(2011年)8月			
	事業の範囲	設計、建設、備品設置、運営、維持管理			
	維持管理業務	建物保守管理業務、建築設備保守管理業務、清掃業務、外構維持管理業務、警備業務			
	運営業務	地域情報発信業務、特産物販売業務、飲食コーナー運営業務			
独立採算業務	事業者の自由提案による自主運営業務				
予定価格	297,144千円				
落札価格	297,004千円				
VFM	特定事業選定時	10%	事業者選定後	—	
最終応札者数	1				
落札者(代表企業)	天野産業グループ(天野産業)				

## ⑤ 函南「道の駅・川の駅」PFI事業の概要

事業名称		函南「道の駅・川の駅」PFI事業			
実施主体		静岡県函南町			
事業概要		【単独型】静岡県東部・伊豆地域の活性化・観光振興と防災拠点の確立を目的とし、「交通安全」、「観光振興・地域活性化」、「防災拠点」の各機能を兼ね備えた「道の駅」を整備し、維持管理・運営業務及び付帯事業を行う。			
施設概要		<ul style="list-style-type: none"> <li>・休憩機能</li> <li>・情報発信機能（伊豆ゲートウェイセンター函南（仮称））</li> <li>・地域の連携機能（物産販売所、飲食施設、交流施設、イベント広場、コミュニティ広場等）</li> <li>・展望歩道橋</li> </ul>			
		敷地面積	21,980 m <sup>2</sup> （全体）	延床面積	1,475 m <sup>2</sup> 以上 （北側建築施設） 150 m <sup>2</sup> 以上 （南側建築施設） （要求水準書）
事業概要	事業方式	BTO方式			
	収入形態	混合型			
	事業者選定方式	総合評価一般競争入札			
	設計・建設期間	1年6ヶ月			
	運営・維持管理期間	15年			
	供用開始	平成29年（2017年）5月			
	事業の範囲	設計、建設、運営、維持管理			
		維持管理業務	建物保守管理業務、建築設備保守管理業務、清掃業務、土木・外構施設維持管理業務		
	運営業務	広域情報発信機能施設運営業務、地域活性化機能施設運営業務、広報業務、総務業務、安全管理・警備業務、自動販売機の管理業務			
	独立採算業務	事業者の自由提案による自主運営業務			
予定価格		2,374,560千円			
落札価格		2,358,299千円			
VFM		特定事業選定時	7.2%	事業者選定後	8.9%
最終応札者数		2			
落札者（代表企業）		加和太建設グループ（加和太建設）			

## ア. 利用者実績

「道の駅」は、平成29年（2017年）5月1日オープンし、初年度は11カ月で年間121万人余りが利用し、年間利用者目標69万人を大幅に上回った。平成30年度（2018年度）も利用者数を増やし、オープンから1年半で200万人を超え、令和元年（2019年）5月には利用者数300万人を達成している。平成30年12月には隣接地に「めんたいパーク」がオープンしたことなどが、利用者増加につながっている。

イ. 売上・収入

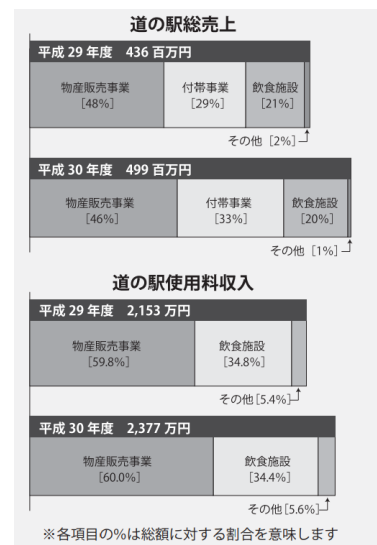
「道の駅」はオープンから2年目の平成30年度は、各施設とも売上が伸び悩んでいたが、各種イベントなどの企画・開催により8月の夏休みシーズンから、前年実績を上回るようになり、「めんたいパーク」がオープンしてからは相乗効果により売上が大幅に増加している。



図表 6-1 道の駅全景  
(出典：函南町 HP)

ウ. 「川の駅」との相乗効果

平成31年(2019年)4月27日に国道136号バイパスを挟んだ道の駅のとなりに、川の駅「伊豆ゲートウェイ函南」がオープンした。川の駅は、出水時における水防活動などを支援する施設としての役割のほか、平常時においては狩野川の関する学習の場、堤防や水辺を利用したアウトドアスポーツの場、芝生広場を利用した賑わい交流の場として、地域活性化の役割を担っている。



図表 6-2 道の駅売上・使用料収入 (出典:函南町広報誌)

⑥ (仮称) ハイウェイテラス・京たんば整備事業の概要

事業名称		(仮称) ハイウェイテラス・京たんば整備事業			
実施主体		京都府京丹波町			
事業概要		【一体型】丹波パーキングエリア(仮称)と一体的な地域振興拠点の設計、建設・工事監理業務、維持管理業務、運営業務を行う。			
施設概要		<ul style="list-style-type: none"> <li>・交流広場</li> <li>・情報発信拠点(情報発信センター、周遊サービス施設)</li> <li>・おいしさの拠点(飲食施設、特産物販売施設、ミーティングルーム、加工施設)</li> </ul>			
		敷地面積	約 45,520 m <sup>2</sup> (全体)	延床面積	約 2,313 m <sup>2</sup> (施設部分) (要求水準書)
事業概要	事業方式	DBO方式			
	収入形態	混合型			
	事業者選定方式	総合評価一般競争入札			
	設計・建設期間	1年9ヶ月			
	運営・維持管理期間	15年			
	供用開始	平成27年(2015年)4月1日			
	事業の範囲	設計、建設、施工管理、運営、維持管理			
	維持管理業務	建築物保守管理業務、建築設備等保守管理業務、什器・備品等の保守管理業務、交流広場・駐車場・道路・通路・塩谷古墳公園の散策路・法面等の維持管理業務、本施設の環境衛生・清掃業務、保安警備業務、長期修繕計画作成業務			
	運営業務	交流広場、地域情報発信センター、周遊サービス施設、飲食施設、特産物販売施設、ミーティングルーム、加工施設			
	独立採算業務	事業者の自由提案による自主運営業務			
予定価格		747,000千円			
落札価格		747,000千円			
VFM	特定事業選定時	7.2%	事業者選定後	7.0%	
最終応札者数		2			
落札者(代表企業)		サンダイコーグループ(サンダイコー)			

## ⑦ 木更津市「道の駅」整備事業の概要

事業名称		木更津市「道の駅」整備事業			
実施主体		千葉県木更津市			
事業概要		【単独型】広域道路ネットワークの結節点である地理的優位性と、地域資源の発掘・活用及び魅力の発信を通じて、周辺地以下や東京湾岸都市等との交流・連携を推進し、地域のにぎわいの創出をめざすことを目的として、新たな広域交流拠点となる「道の駅」の整備を図る。			
施設概要		<ul style="list-style-type: none"> <li>・休憩機能</li> <li>・情報発信機能（情報発信・観光案内センター（仮称））</li> <li>・地域の連携機能（地域振興施設（農林水産物・加工品等物販施設、飲食施設、事務・管理室、倉庫・荷捌場・機械室・厨房等の諸室、下屋、交流イベント広場等））</li> <li>・災害に備えた防災機能（非常用発電設備、防災備蓄設備）</li> </ul>			
		敷地面積	9,488 m <sup>2</sup> （全体）	延床面積	908.50 m <sup>2</sup> （地域振興施設） 100 m <sup>2</sup> （トイレ施設） （要求水準書）
事業概要	事業方式	DBO方式			
	収入形態	混合型			
	事業者選定方式	公募型プロポーザル			
	設計・建設期間	1年4ヶ月			
	運営・維持管理期間	15年			
	供用開始	平成29年（2017年）10月			
	事業の範囲	設計、建設、維持管理、運営			
	維持管理業務	建物保守管理業務、建築設備保守管理業務、清掃業務、土木・外構施設維持管理業務			
	運営業務	（仮称）情報発信・観光案内センター運營業務、地域振興施設運營業務、広報業務、総務業務、安全管理・警備業務、自動販売機の管理業務、地域振興業務（農業振興・観光振興等）、本事業全体の統括業務、財務業務、市及び「（仮称）木更津市道の駅活性化協議会」との定期的な協議・調整業務			
	独立採算業務	事業者の自由提案による自主運營業務			
予定価格		—			
落札価格		不明			
VFM		特定事業選定時	(未公表)	事業者選定後	(未公表)
最終応札者数		2			
落札者（代表企業）		(株)TTCグループ ((株)TTC)			

## 6-2 全国の官民連携手法導入事例（体育館、温水プール等）

No	事業名（発注者）	供用開始年度	事業方式	運営・維持管理期間	敷地面積 延床面積
1	総合体育館整備及び運営事業 （静岡県袋井市）	H29年 （2017年）	PFI BTO 方式	約18年	— 7,593 m <sup>2</sup>
2	（仮）新富士見市民温水プール 整備・運営事業 （滋賀県大津市）	H28年 （2016年）	PFI BTO 方式	約17年	— 2,357 m <sup>2</sup>
3	熊本城桜の馬場観光交流施設 （仮称）整備運営事業 （熊本県熊本市）	H23年 （2011年）	PFI BTO 方式	約20年	— 約3,100 m <sup>2</sup>
4	本牧市民プール再整備事業 （神奈川県横浜市）	R5年 （2022年）	PFI BTO 方式	約10年	21,324 m <sup>2</sup> 1,699 m <sup>2</sup> ※ ※管理棟

## ① 袋井市総合体育館整備及び運営事業の概要

事業名称		袋井市総合体育館整備及び運営事業			
実施主体		静岡県袋井市			
事業概要		<ul style="list-style-type: none"> <li>・老朽化が進み、耐震性能が不十分な市民体育館を建替え、新しく総合体育館を整備・運営</li> <li>・サービス対価のほか、施設利用料、提案プログラム業務（スポーツ教室等の企画・運営）及び自由提案事業（スポーツ用品の販売等）にかかる収入により投資を回収</li> </ul>			
施設概要		<ul style="list-style-type: none"> <li>・アリーナエリア（メイン・サブアリーナ、武道場）</li> <li>・トレーニングエリア（トレーニング室）</li> <li>・コミュニティエリア（キッズルーム、会議室）</li> <li>・屋外ウォーキングスペース、カフェ等</li> </ul>			
		敷地面積	37,000 m <sup>2</sup> ※市が実施する敷地周辺 道路計画により増減	延床面積	6,900 m <sup>2</sup> 以上 (屋外倉庫等の屋外 施設は含まない)
事業概要	事業方式	BTO方式			
	収入形態	混合型			
	事業者選定方式	総合評価一般競争入札			
	設計・建設期間	約3年			
	運営・維持管理期間	約15年			
	供用開始	令和2年(2020年)4月			
	事業の範囲				
	統括管理業務	統括管理全体に関する業務、個別業務に対する管理業務			
	設計業務	調査業務、基本・実施設計業務、その他関連業務			
	建設業務	解体撤去業務、建設工事業務、備品等調達設置業務、施設引渡業務			
工事監理業務	-				
開設準備業務	開設準備業務、供用開始前の広報活動及び予約受付業務、開館式典及び内覧会等の実施業務、開設準備期間中の本施設の維持管理業務				
維持管理業務	建築物保守管理業務、建築設備保守管理業務、備品等保守管理業務、外構等保守管理業務、衛生管理業務、警備業務、修繕・更新業務				
運営業務	受付業務、利用料金の収受及び還付業務、運営管理業務、アリーナエリア運営業務、トレーニングエリア運営業務、コミュニティエリア運営業務、災害時初動対応業務、自由提案事業				
自由提案施設事業	-				
予定価格	5,692,000 千円				
落札価格	5,691,567 千円				
V F M	特定事業選定時	2.4%	事業者選定後	3.6%	
最終応札者数	3				
落札者(代表企業)	袋井アリーナ PFI(株)(代表企業:大和リース(株)、東急建設(株)、丸明建設(株)、静岡ビル保善(株)、シンコースポーツ(株))				



- ・市内スポーツの拠点施設として、市民スポーツを通じた健康増進と交流を促進
- ・大規模災害発生時は、市の防災拠点施設や指定避難所（収用人数：約 1,500 人）としても使用予定



図表 6-3 袋井市総合体育館俯瞰図（出典：袋井市 HP）

## ② (仮) 新富士見市民温水プール整備・運営事業の概要

事業名称		(仮) 新富士見市民温水プール整備・運営事業			
実施主体		滋賀県大津市			
事業概要		<ul style="list-style-type: none"> <li>・老朽化した富士見市民温水プールを新たに整備し、維持管理・運営を行う、大津市初の事業</li> <li>・ごみ焼却施設の統廃合により、隣接していた環境美化センターの改修が決まり手狭となったこと、地元においてより安全で利便性が高い場所への移転が希望されていたことから、移設が決定</li> </ul>			
施設概要		プールエリア：25m (5コース)、児童プール 健康増進エリア：マシンジム、アリーナスタジオ			
		敷地面積	1,804.6 m <sup>2</sup>	延床面積	2,356.9 m <sup>2</sup>
事業概要	事業方式	BTO方式			
	収入形態	混合型			
	事業者選定方式	総合評価一般競争入札			
	設計・建設期間	約2年			
	運営・維持管理期間	約17年			
	供用開始	平成28年(2016年)			
	事業の範囲	設計業務、工事監理業務、建設業務及び施設供用業務			
		設計業務	-		
		工事監理業務	-		
		建設業務	-		
	施設供用業務	-			
予定価格		2,510,585千円(消費税及び地方消費税相当額を含まない)			
落札価格		1,998,355千円(消費税及び地方消費税相当額を含まない)			
VFM		特定事業選定時	4.5%	事業者選定後	24.9%
最終応札者数		2			
落札者(代表企業)		新富士見 PFI(株)(代表企業：(株)フージャースホールディングス、(株)石本建築事務所、西村建設(株)、(株)フージャースリビングサービス、スポーツアカデミー(株)、(株)アイ・イー・エー			

## ③ 熊本城桜の馬場観光交流施設（仮称）整備運営事業の概要

事業名称		熊本城桜の馬場観光交流施設（仮称）整備運営事業			
実施主体		熊本県熊本市			
事業概要		<ul style="list-style-type: none"> <li>市営桜の馬場駐車場に熊本城来場者の増加につながる施設として、観光サービス、歴史体験などの機能を兼ね備える。施設はユニバーサルデザインとし、段差のない路面整備、景観の維持、休憩スペースなどを確保する。</li> <li>歴史文化体験施設、総合観光案内所、多目的交流施設が本事業の対象</li> <li>飲食・物販エリア（桜の小路）の整備に関しては、民間事業者の自主性を最大限確保するとともにイン、リスク分離を図るため別事業として実施</li> </ul>			
施設概要		歴史文化体験施設「湧々座」、総合観光案内所、多目的交流施設			
		敷地面積	-	延床面積	約 3,100 m <sup>2</sup>
事業概要	事業方式	BTO 方式			
	収入形態	サービス購入型			
	事業者選定方式	公募型プロポーザル			
	設計・建設期間	約 2 年			
	運営・維持管理期間	約 20 年			
	供用開始	平成 23 年（2011 年）			
	事業の範囲	-			
	維持管理業務	-			
	運営業務	-			
独立採算業務	-				
予定価格	-				
落札価格	約 44 億円				
V F M	特定事業選定時	10.5%	事業者選定後	11.1%	
最終応札者数	-				
落札者（代表企業）	熊本城観光交流サービス（株）、（代表企業：凸版印刷（株）、（株）岩永組、味岡建設（株）、山本建設（株）、西部電気工業（株）、九州総合サービス、（株）キューネット、（株）トータルメディア研究所）				

## ④ 本牧市民プール再編整備事業の概要

事業名称	本牧市民プール再整備事業			
実施主体	神奈川県横浜市			
事業概要	本牧市民プールのある市有地を対象として、本施設、提供公園、再整備用地の一部の利活用を図る民間収益施設を一体的に整備、管理及び運営するものである。			
施設概要	<b>【常設】</b> 流水プール・ウォータースライダー <b>【仮設】</b> アトラクションプール・幼児用プール等 管理棟（屋外トイレ、倉庫等含む）：地上1階、鉄骨造 駐車場：165台			
	敷地面積	21,324 m <sup>2</sup> ※提供公園面積含む	延床面積	1,699 m <sup>2</sup> ※管理棟
事業概要	事業方式	BTO		
	収入形態	混合型		
	事業者選定方式	総合評価一般競争入札方式		
	設計・建設期間	約2年		
	運営・維持管理期間	令和3年4月～令和15年3月31日		
	供用開始	令和5年7月予定		
	事業の範囲	経営管理業務、施設整備業務、施設管理業務（指定管理業務）、施設運営業務（指定管理業務）		
事業費（落札額）	2,593,422,768円（消費税及び地方消費税相当額を含む）			
VFM	特定事業選定時	4.72%	事業者選定後	3.98
最終応札者数	1			
落札者（代表企業）	馬淵建設グループ			

## 6-3 北海道における官民連携手法導入事例

No	事業名（発注者）	供用開始（予定）年度	事業方式	運営・維持管理期間	敷地面積 延床面積
1	道の駅サーモンパーク千歳 地域振興施設整備事業	H27年 (2015年)	リース 方式	10年	約 30,000 m <sup>2</sup> 約 1,870 m <sup>2</sup>
2	(仮称) 苫小牧市民ホール	R3年 (2021年) 3月	PFI (BTO)	20年	44,943.37 m <sup>2</sup> 約 12,000 m <sup>2</sup>
3	札幌市山口斎場整備運営事業	H18年 (2006年) 4月	PFI (BOT)	20年	40,000 m <sup>2</sup> 12,835 m <sup>2</sup>
4	(仮称) 伊達市学校給食センター整備運営事業	平成 30年 (2018年) 1月	PFI (BTO)	15年	4,000 m <sup>2</sup> 3,184 m <sup>2</sup>

## ① 道の駅サーモンパーク千歳 地域振興施設整備事業の概要

事業名称		道の駅サーモンパーク千歳 地域振興施設整備事業			
実施主体		千歳市			
事業概要		道の駅利用者の利便性と満足度を高めるため、特産品などの物販・案内機能の強化や周辺の河川風景を生かした施設等を整備し、市街地地区の更なる魅力づくりの推進を目的として、「道の駅」の再整備を図る（単独型）。			
施設概要		・地域振興施設（物販エリア（フレッシュマート（農産物直売所）、コンビニエンスストア等）、飲食エリア（カフェ、レストラン等）、案内窓口・情報提供コーナー、全天候型アトリウム、体験スタジオ、キッズスペース、イベント・販売スペース等）			
		敷地面積	約 30,000 m <sup>2</sup> （河川敷含む）	延床面積	約 1,870 m <sup>2</sup> （地域振興施設）
事業概要	事業方式	リース（事業契約）＋指定管理者方式			
	収入形態	混合型			
	事業者選定方式	公募型プロポーザル			
	設計・建設期間	1年2ヶ月			
	運営・維持管理期間	10年			
	供用開始	平成27年（2015年）8月			
	事業の範囲	設計、建設、維持管理（PPP）、運営（指定管理）			
	維持管理業務	建物保守管理業務、建築設備保守管理業務、修繕業務			
	運営業務	施設の利用に関する業務（利用承認申請業務等）、施設の運営に関する業務（「道の駅」管理業務（清掃業務、機械警備業務等））、物販等に関する業務（農産物販売業務・飲食提供業務等）			
	独立採算業務	企画提案事業に関する業務（イベント事業・観光誘客業務）			
予定価格		－			
落札価格		不明			
V F M		特定事業選定時	－	事業者選定後	－
最終応札者数		不明（設計・建設業務、維持管理業務） 4団体（運営業務）			
落札者（代表企業）		【設計・建設・維持管理】大和リース（株） 【運営】シダックス大新東ヒューマンサービス（株）			

## ② (仮称) 苫小牧市民ホール整備運営事業の概要

事業名称		(仮称) 苫小牧市民ホール整備運営事業			
実施主体		苫小牧市			
事業概要		市では、一般公共施設として 11 の市民文化系施設を有しており、将来における文化・芸術に対する関心や余暇環境への要望に十分対応できる市民文化系施設などのあり方を検討する必要性が高まっている。これまで市民文化系施設で育まれてきたコミュニティを継承し、さらに高度で創発的な文化・芸術に係る活動と交流を振興する新たな拠点としての整備を目指す。			
施設概要		施設のメインテーマ「親近感と地役を持てる憩いのプラザ(公共の広場)～苫小牧市民のサードプレイス～」を踏まえ、「育てる」「集う」「知る」「関わる」「つなぐ」の 5 つの事業コンセプトのもと、要求水準を設定、公募のうえ、優先交渉権者を決定し、基本協定書を締結する。			
		敷地面積	44,943.37 m <sup>2</sup> (旧苫小牧東小学校含む)	延床面積	約 12,000 m <sup>2</sup>
事業概要	事業方式	BTO			
	収入形態	混合型			
	事業者選定方式	公募型プロポーザル			
	設計・建設期間	3 年 4 ヶ月			
	運営・維持管理期間	20 年			
	供用開始	令和 8 (2026 年) 年 3 月			
	事業の範囲	統括管理、設計、建設、工事監理、開業準備、維持管理、運営、自由提案施設事業(任意)			
	維持管理業務	建築物保守管理、建築設備保守管理、舞台設備保守管理、備品等保守管理、外構等保守管理、植栽維持管理、修繕・更新、清掃・環境衛生管理、保安警備、事業終了時の引渡			
	運営業務	自主事業企画運営、貸館、広報・情報発信、カフェ・レストラン運営、駐車場運営、その他施設運営、災害時初動対応、自由提案事業(任意)			
	独立採算業務	(提案前)			
予定価格		—			
落札価格		—			
V F M	特定事業選定時	—	事業者選定後	—	
最終応札者数		—			
落札者(代表企業)		—			

令和 3 年(2021 年)7 月、運営事業募集要項が公表され、12 月 22 日を期限として、募集受付が行われている。事業終了までのスケジュールは、図 6-3 のとおり。

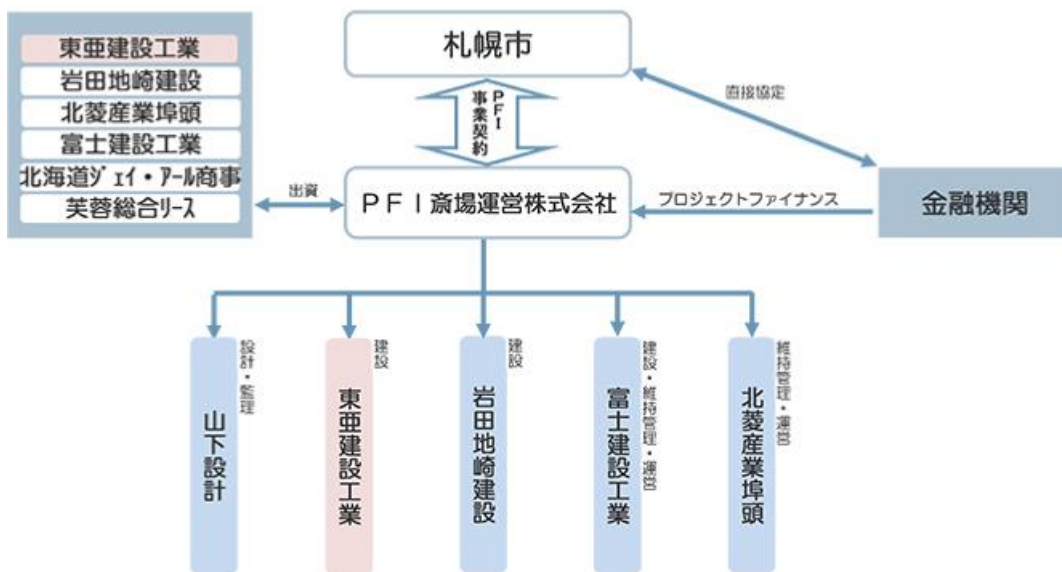
年 月	事 項
平成 28 年（2016 年）3 月	（仮称）苫小牧市民ホール建設基本構想公表
平成 30 年（2018 年）3 月	（仮称）苫小牧市民ホール建設基本計画公表
平成 30 年 12 月	（仮称）苫小牧市民ホール整備事業に関する民間提案 募集要項公表
令和 2 年（2020 年）9 月	（仮称）苫小牧市民ホール整備運営事業要求水準書素案 （事業概要）公表
令和 3 年（2021 年）7 月	（仮称）苫小牧市民ホール整備運営事業募集要項公表
～令和 3 年 12 月 22 日	募集受付
令和 4 年（2022 年）3 月下旬	優先交渉権者決定及び公表、基本協定の締結
令和 4 年 3 月下旬～5 月下旬	特定事業仮契約締結
令和 4 年 6 月	事業契約に係る議会の議決
令和 4 年 7 月～令和 7 年 11 月末	設計・建設期間
令和 8 年（2026 年）3 月	供用開始
令和 28 年（2046 年）3 月末	事業終了

図表 6-3 事業終了までのスケジュール



## ③ 札幌市山口斎場整備運営事業

事業名称		札幌市山口斎場整備運営事業			
実施主体		札幌市			
事業概要		今後、高齢化の急速な進行により火葬件数が増加し、既存の里塚斎場だけでは対応が困難になるとともに、災害時の火葬場被災に備えた施設の分散化と市民の利便性向上を図る。			
施設概要		高齢者や障がい者などに配慮			
		敷地面積	40,000 m <sup>2</sup>	延床面積	12,835 m <sup>2</sup>
事業概要	事業方式	BOT			
	収入形態	サービス購入型			
	事業者選定方式	公募型プロポーザル			
	設計・建設期間	約 3 年			
	運営・維持管理期間	20 年			
	供用開始	平成 18 年（2006 年）4 月			
	事業の範囲	施設整備、維持管理、運営、公金徴収			
	施設整備業務	設計、建設、工事監理、施設建設に伴う各種申請等、備品等整備			
	施設維持管理業務	建築物保守管理、建設整備保守管理、清掃（建物内部及び敷地内の清掃）、植栽・外構維持管理、警備、火葬炉保守管理（修繕を含む。）、除雪及び備品等整備			
	運営業務	利用者受付、告別、炉前、拾骨、炉室、特別控室提供、売店等運営及び総括ほか			
公金徴収業務					
予定価格	23,454,205,000 円 （金利変動、物価変動による増減額並びに消費税及び地方消費税を含まない。）				
落札価格	18,548,522,000 円 （金利変動、物価変動による増減額並びに消費税及び地方消費税を含まない。）				
V F M	特定事業 選定時	93.9	事業者選定後	—	
入札参加者	大木建設（株）グループ、ダイヤモンドリース（株）グループ、東亜建設工業（株）グループ、西松建設（株）グループ、北電興業（株）グループ				
落札者（代表企業）	代表企業：東亜建設工業（株） （札幌市中央区南 1 条東 3 丁目 10 番地 15） 構成員：（株）山下設計、岩田建設（株）、（株）炉研、北菱産業（株）、札幌グランドホテルサービス（株）、（株）北海道ジェイ・アール商事、芙蓉総合リース（株）				



図表 6-4 運営スキーム（出典：東亜建設工業（株））

## ④ 伊達市学校給食センター整備運営事業

事業名称		伊達市学校給食センター整備運営事業			
実施主体		伊達市			
事業概要		従来为学校給食センターの機能に加え、市民の健康増進及び伊達市の食材PRに資する事業者による自主事業を展開するための施設等を整備・運営する事業である。民間事業者の創意工夫により、食育レストランは、センターの2階で市民の健康増進と伊達産食材のPR、正しい食育の知識を育むことを目的にして軽食を提供するほか、その日に各学校で提供されている給食のメニューを食べることができる。 また、災害時には、1日当たり最大9,900食の炊き出しを3日間可能とする設備を導入し、もしもの時の安心を確保している。			
施設概要		学校給食センター、提供食数：1日当たり最大3,300食 対象学校：19校（伊達市15校、壮瞥町4校）			
		敷地面積	4,000 m <sup>2</sup>	延床面積	3,184 m <sup>2</sup>
事業概要	事業方式	BTO方式			
	収入形態	サービス購入型＋附帯事業（独立採算）			
	事業者選定方式	公募型プロポーザル			
	設計・建設期間	約2年6か月			
	運営・維持管理期間	平成27年6月～令和14年8月			
	供用開始	平成30年1月			
	事業の範囲	設計業務、工事監理業務、建設業務、各種備品調達等業務、開業準備及び引渡業務、維持管理業務、運営業務			
	設計業務	事前調査業務、建築本体（建築物、建築付帯設備等）に係る設計業務、厨房設備に係る設計業務、工事開始までに必要な関連諸手続き			
	工事監理業務	工事監理業務			
	建設業務	建設業務、厨房設備の調達・設置業務			
各種備品調達等業務	各種備品の調達・設置業務、各種備品の台帳作成業務				
開業準備及び引渡業務	開業準備業務、引渡業務				
維持管理業務	建築物保守管理業務、建築設備保守管理業務、厨房設備保守管理業務、各種備品保守管理等業務、外構等保守管理業務、環境衛生管理・清掃業務、警備業務、エネルギー管理支援業務、長期修繕計画業務				
運営業務	献立作成支援業務、調理等業務、洗浄・残菜等処理業務、配送・回収業務、衛生管理業務、食育支援業務、事業者提案による自主事業				
予定価格	4,767,240,000円(税込)				
落札価格	—				
VFM	特定事業選定時	7.61%	事業者選定後	—	
入札参加者	—				
落札者（代表企業）	札幌日建、須藤建設、マルゼン、太平ビルサービス、日総、長大				

## 第7章 基本計画へ向けて

PFI 法第 6 条による民間提案制度を活用することを前提とする場合、民間提案受付から、実施方針及び要求水準書の策定・公表、特定事業の選定、入札説明書等の公表までに、一定の時間を要することから、早期に民間提案受付を実施することになるが、本町では、民間提案実施に係る諸規定を有しておらず、民間提案を制度化する必要がある。また、候補地は、一般道道 753 号余市登停車場線に接しており、道路管理者である北海道と連携した取組みが必要である。

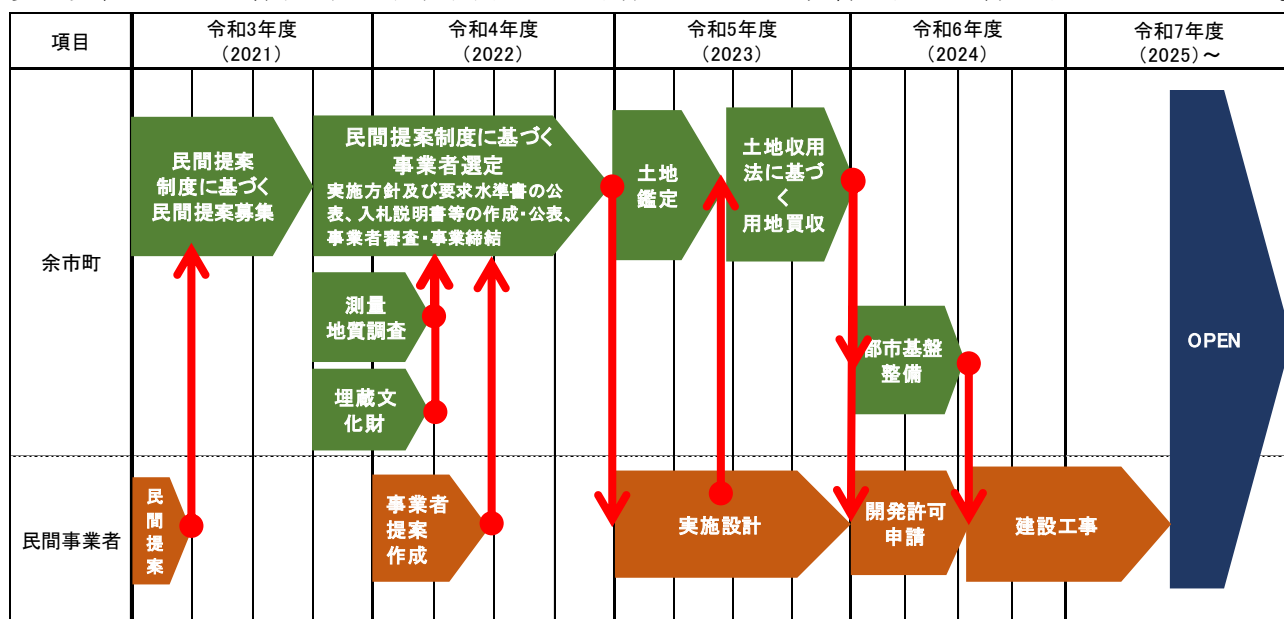
### 7-1 開業に向けたスケジュール

#### (1) 新たな道の駅開業目標

国土交通省では、倶知安余市道路のうち、(仮称)仁木 IC～余市 IC 間を令和 6 年度(2024 年度)開通としており<sup>14</sup>、開業スケジュールを判断するうえで参考とするが、新型コロナウイルス感染症拡大等により、各種調査・検討業務が後ろ倒しとなっていることなどを勘案し、令和 7 年度(2025 年度)から令和 8 年度(2026 年度)の間に、「道の駅」の基本的機能が供用開始できるよう取り組む。

#### (2) 民間提案から開業に向けたスケジュール

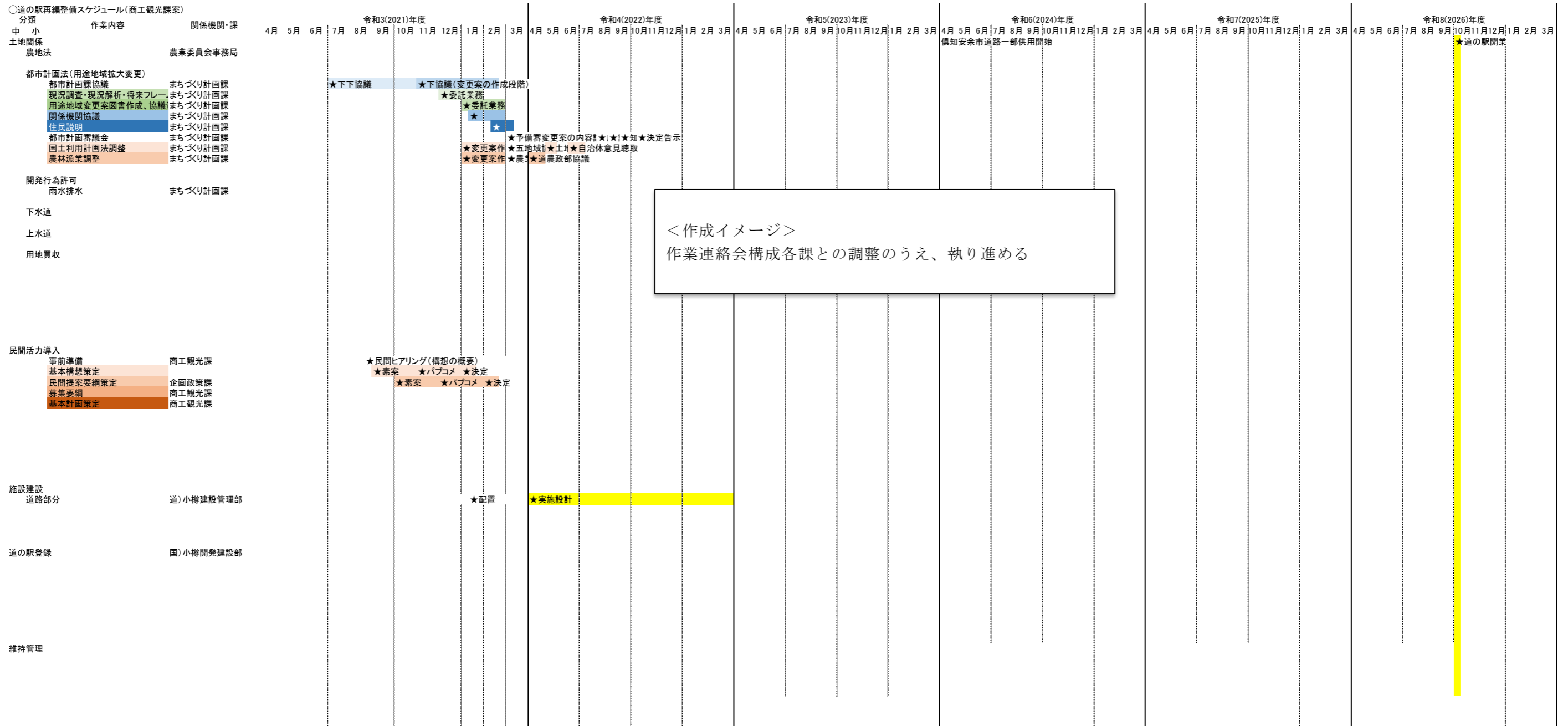
令和 7 年度(2025 年度)から令和 8 年度(2026 年度)の供用開始に向け、土地所有及び施設所有、公共の関与度を踏まえた事業化スケジュールは、概ね次のとおり予定している(図表 7-1)。ただ、令和 2 年(2020 年)初頭に顕在化した新型コロナウイルス感染症により、官民とも事業環境が変化しており、関連する市場動向により事業進ちよくに影響を及ぼし得る事態となっている。



図表 7-1 事業化スケジュール (大日程)

<sup>14</sup> 令和 3 年 4 月 27 日付けプレスリリース「防災・減災、国土強靱化に向けた道路の 5 年対策プログラム (北海道ブロック版) を策定」(国土交通省北海道局)

庁内各課及び関係機関が進める標準的な作業スケジュールは、図表 7-2 のとおり。



図表 7-2 標準的な作業スケジュール

## 7-2 民間提案制度の進め方

民間提案制度は、法律上は PFI 法に基づいて民間事業者が行政に PFI 事業を提案できる仕組みを指し、行政から積極的に発意されないような PFI 事業の実施を促すことが主眼とされているが、一方で、法に基づかない独自の民間提案制度として、市民サービスの向上や行政負担の削減に寄与するなどの要件を設定し、民間事業者からの提案を積極的に受け入れることを制度化して実施するなど先進自治体ではすでに取り組みが相当程度進められている。

### (1) PFI 法に基づく民間提案制度

平成 23 年（2011 年）の PFI 法の改正によって設けられた PFI 法第 6 条に基づく制度であり、同条により民間側から公共施設の管理者等（国や地方自治体）に対して事業実施の提案ができることが明確に位置付けられているとともに、管理者等は民間側からの提案に対する回答義務がある。

**PFI 法第 6 条（実施方針の策定の提案）** 特定事業を実施しようとする民間事業者は、公共施設等の管理者等に対し、当該特定事業に係る実施方針を定めることを提案することができる。この場合においては、当該特定事業の案、当該特定事業の効果及び効率性に関する評価の結果を示す書類その他内閣府令で定める書類を添えなければならない。

本事業においては、事業経営ノウハウや効果的かつ効率的な施設整備・運営ノウハウが不可欠であることから、事業の計画策定段階（道の駅導入機能の設定、施設規模の設定等）から民間事業者の提案を受けることが効果的と考えられる。民間提案を受けた公共施設等の管理者等は、当該提案について検討を加え、遅滞なく、その結果を当該民間事業者に通知しなければならない。この先予定されるプロポーザルの公平性や競争性が損なわれることのないよう、法令やガイドライン等を踏まえた方策とする必要があるが、プロポーザル参加に係るインセンティブの付与、プロポーザル実施要領の作成など事業着手までに時間を要することから、時間的余裕を持った制度設計が必要となる。

民間提案制度については、本基本構想と別に定めるものであるが、制度設計の基本は、次のとおりとする。

#### ①余市町が求める視点

民間提案は、「公共サービス水準の向上に資する提案」「公共負担の削減に資する提案」「公共資産の有効活用に資する提案」などを指し、余市町では、官民協働により公共サービス水準の向上や公共負担の削減等に寄与すると想定される事業を対象に、民間事業者の創意工夫やアイデアを活かした提案を募集する。官民協働事業の事業化にあっては、事業者の公募段階においては、提案者以外の民間事業者の参入が極めて困難となるような提案に関しては、事実上一者の提案になり得ることから、応募者の競争性確保のため、対象にしない。

#### ②民間提案等の実施フロー

- ア. 対象事業の公表
- イ. 事前相談への対応
- ウ. 提案受付の開始
- エ. 提案書の受理
- オ. 事前審査の実施
- カ. 本審査の実施
- キ. 検討結果の通知・公表

##### ア. 対象事業の公表

公共サービスを実施する行政側のニーズと民間事業者側の提案意欲とのマッチングを図る観点から対象事業を限定する。民間提案の対象事業は、事業実施に係る合意形成が進み、PFI をはじめとする最適事業方式の調査や事業化手続業務等を行うための予算措置がなさ

れている事業を対象とし、すでに実施方針案が公表された事業は対象外とする。民間提案の対象事業となる PPP ショートリストの公表は、民間提案制度施行後を予定する。

#### イ. 事前相談への対応

民間事業者から民間提案の相談を受けた場合、担当者は提案内容の完成度を高めるための事前相談への対応を行う。また、すでに策定・公表済みの構想、計画等が存在していれば、これを踏まえた提案を行う必要があることを説明し、提案書作成に必要な資料を提供する。民間事業者から情報提供の依頼を受けるにあたっては、必要な情報についてリスト化し、提供の可否や提供に要する期間の目安について相互に確認するなど、効率的に行うようにする。

民間事業者が作成した提案書については、受理可能なものであるかは、

- ・すでに策定済みの構想、計画等を踏まえた提案であるか
- ・提案内容は現実的であるか
- ・PFI など官民協働方式としての基本的な特性があるか（規模、民間ノウハウの活用余地、サービスニーズの動向、事業主体の制約など）
- ・創意工夫内容の独自性
- ・行政が考え得るものと比較して優位性がある など

#### ウ. 提案受付の開始

提案を行う民間事業者は、事業に応募するコンソーシアムの代表企業又は構成企業となる意思及び能力を有する法人に限定する。また、PFI 法第 9 条（欠格事由）<sup>15</sup>に該当しな

<sup>15</sup> PFI 法第 9 条 次の各号のいずれかに該当する者は、特定事業を実施する民間事業者の募集に応じることができない。

- 一 法人でない者
- 二 破産手続開始の決定を受けて復権を得ない法人又は外国の法令上これと同様に取り扱われている法人
- 三 第二十九条第一項（同項第一号に係る部分に限る。以下この条において同じ。）の規定により公共施設等運営権を取り消され、その取消の日から起算して五年を経過しない法人
- 四 公共施設等運営権を有する者（以下「公共施設等運営権者」という。）が第二十九条第一項の規定により公共施設等運営権を取り消された場合において、その取消の原因となった事実が発生した当時現に当該公共施設等運営権者の親会社等（その法人の経営を実質的に支配することが可能となる関係にある法人として政令で定めたものをいう。第七号において同じ。）であった法人で、その取消の日から五年を経過しないもの
- 五 役員のうち次のいずれかに該当する者がある法人
  - イ 破産手続開始の決定を受けて復権を得ない者又は外国の法令上これと同様に取り扱われている者
  - ロ 禁固以上の刑（これに相当する外国の法令による刑を含む。）に処せられ、その執行を終わり、又は執行を受けることがなくなった日から起算して五年を経過しない者
  - ハ 暴力団員による不当な行為の防止等に関する法律（平成三年法律第七十七号）第二条第六号に規定する暴力団員（以下この条において「暴力団員」という。）又は暴力団員でなくなった日から五年を経過しない者
  - ニ 公共施設等運営権者が第二十九第一項の規定により公共施設等運営権を取り消された場合において、その取消の日前三十日以内に当該公共施設等運営権者の役員であった者で、その取消の日から五年を経過しないもの
  - ホ 心身の故障のため職務を適正に執行することができない者として内閣府令で定めるもの
  - ヘ 営業に関し成年者と同一の行為能力を有しない未成年者でその法定代人がイからホまでのいずれかに該当するもの
- 六 暴力団員又は暴力団員でなくなった日から五年を経過しないものがその事業活動を支配する法人
- 七 その者の親会社等が第二号から前号までのいずれかに該当する法人

いこととする。

## エ. 提案書の受理

民間事業者からの提案書は、PFI法及び国ガイドラインに準じ、下記の項目に関して記載することとする。また、必要に応じて、提案した事業を安定的に実施できるかを確認するために団体能力を示す資料（業務実績、財務諸表等）を提出することとする。

### 提出書類

- ・発案理由（目的、機能、公共性）
- ・事業内容（公共施設等の種類・概要、設置条件、維持管理、運營業務の概要、事業スキーム、リスク分担等）
- ・事業対象地（事業実施場所、敷地面積）
- ・事業規模（概算事業費、施設規模、施設概要）
- ・事業期間（事業スケジュール、建設期間、運営期間）
- ・ノウハウや創意工夫の内容（建設・運営ノウハウ、創意工夫の内容、地域活性化の内容）
- ・提案事業を実施した場合の民間事業者のメリット
- ・公共サービスのアウトプットへの影響（VFM、検討の結果と検討過程、公共サービス水準の向上）
- ・公共負担額支出の考え方（公共負担額と提供サービス水準の考え方）

## オ. 事前審査の実施

民間提案の審査期間は、提出後2ヶ月間を目途に提案を審査し、その結果を民間事業者に通知する。なお、審査期間が長期化する場合は、審査にかかる所要期間見込みを通知するものとする。民間事業者からの提案書は、記載項目に不足がないか、事業規模に対する運営能力が十分かを事前審査する。

## カ. 本審査の実施

民間事業者からの提案書は、有識者及び関係職員等で構成される民間提案等審査会において「採用（一部採用を含む）、継続協議、不採用」にかかる意見を聴取のうえ、事業所管課において決定する。継続協議は民間事業者から追加で意見聴取を実施し、その結果を踏まえて1年以内に「採用（一部採用）、不採用」を再度審査する。

審査会は、下記の項目を踏まえて採否を検討する。審査は提案書を用いて行うが、必要に応じて民間事業者からのヒアリング等を実施する。また、提案内容によっては、外部の専門家（有識者、コンサルタント等）の活用も検討する。

### 審査項目

- ・良質低廉な公共サービスの提供に対する社会的便益の向上に資する提案か
- ・公共サービス提供に関する実施効果が高いか
- ・優先的に実施すべき事業か
- ・すでに検討着手済みの事業については供用開始時期に重大な影響を与えないか
- ・事業提案内容に具体性はあるか
- ・事業提案内容に独自性はあるか
- ・規模的に妥当な想定で実効性があるか
- ・事業期間が公共側ニーズに応じた妥当なものか
- ・創意工夫の内容が現実的なものか
- ・事業リスクマネジメントが適正な事業提案か
- ・制度等の制約が存在するか、存在する場合その緩和の可能性はあるか
- ・地域活性化につながる事業提案か
- ・競争性が確保される事業提案か



## キ. 検討結果の通知・公表

採否を判断した場合、担当者は遅滞なくその検討結果を民間事業者に伝える。なお、提案者名（採択された提案のみ）、提案概要、検討結果、検討の概要は、町ホームページにて公表する。

### ☑事例

福岡市では、平成 13 年（2001 年）7 月に「福岡市 PFI ガイドライン」を策定し、平成 22 年（2010 年）までに、「福岡市臨海工場余熱利用施設整備事業（タラソ福岡）」、「福岡市新病院整備等事業」など、PFI 他数件の官民協働事業（PPP）に取り組んできたが、これまでの PPP を活用した公共施設整備においては、① 検討すべき事業手法や決定方法があいまい、② 全庁的な議論や検討が不足、③ 多くの地場企業が PPP について未経験であり、ノウハウが乏しい、などの今後の取組にあたっての課題が指摘されていた。福岡市を取り巻く環境は、厳しさを増しており、今後の公共建築物の整備・運営にあたっては、民間の経営ノウハウや技術力、資金を活用した PPP に取り組んでいくことが必要不可欠な状況であることから、平成 24 年 3 月に、①から③などの課題への対応を踏まえた『官民協働事業（PPP）への取組方針』を定め、その後、この取組方針に基づき、給食センター建設、児童会館建替えなどの PPP に取り組んでいる。取組方針は、平成 25 年（2013 年）6 月に公表された民間提案制度に係る国のガイドラインの考え方を踏まえ、平成 26 年（2014 年）3 月に改訂されている。

## （2）PFI 法に基づかない民間提案制度

民間事業者からの提案を受け入れるための、PFI 法に基づかない事業者選定プロセスにおける取組みを指し、国（内閣府、総務省、国土交通省）は、「PPP 事業における官民対話・事業者選定プロセスに関する運用ガイド」（平成 28 年 10 月）において、先進的に取り組んできた自治体の工夫を整理し、そのなかで、官民対話の方法、民間提案の類型として、「提案インセンティブ」「選抜・交渉型」を挙げている。自治体によっては、提案を求めたいテーマの有無で提案の募集方式を区別している自治体もある。

### 【提案インセンティブ型】

事業化に対する民間事業者によるアイデア・工夫を含んだ提案を募集し（事業発案時の官民対話）、提案採用決定後、提案採用事業者に対して公募に向けた条件整理のためのヒアリングを行い（公募条件検討時の官民対話）、事業者選定の評価において、提案採用事業者へのインセンティブ付与を行うもの（さいたま市「さいたま市提案型公共サービス公民連携制度」）。

### 【選抜・交渉型】

事業リスト又は個別具体の案件を示して、民間事業者のアイデアと工夫を含む提案を募集し、提案内容を審査して優先順位付けを行い、事業内容について競争的対話による協議を行い、協議が調った者と随意契約により契約するもの（千葉県流山市「FM（ファシリティマネジメント）施策の事業者提案制度」）。

### 【テーマ型・フリー型の提案募集方式】

行政側から民間事業者へテーマを示し、そのテーマに対する公民連携事業の提案やアイデア等を募集する仕組み（テーマ型）と、民間事業者が行政との公民連携を希望する事業等やアイデア等をテーマを問わず自由に提案できる仕組み（フリー型）により民間提案の募集方法を設定しているケースがある。提案後は、提案者と民間提案制度所管課及びテーマを提示した所管課で対話を実施する。対話の結果、実現性があると判断したものについて、実現・事業実施に向けた調整を進める。なお、実現に向けて、提案内容や対話の結果によって、

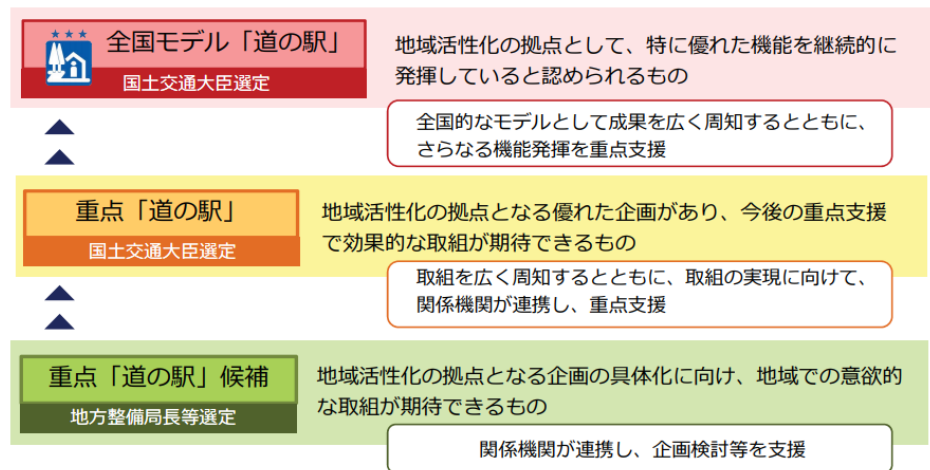
1) 提案に基づき、提案者と連携する場合、

- 2) 提案に対して、審査・選定等を行い、連携者を選定・絞り込む場合、
- 3) 提案を参考に、改めて事業実施者を定めるために再度公募等の手続を実施する場合がありますとされている（横浜市「共創フロント」）。

### 7-3 実施体制

#### (1) 行政

国土交通省においては、「道の駅」を地方の創生に資する拠点とする先駆的な取り組みをモデル箇所として選定し、関係機関が連携し、計画段階から総合的に支援を行うことを目的として、平成 26 年（2014 年）に「重点『道の駅』制度」を創設した。この取組は、複数の関



図表 7-3 重点「道の駅」のフレームワーク（国土交通省 HP より）

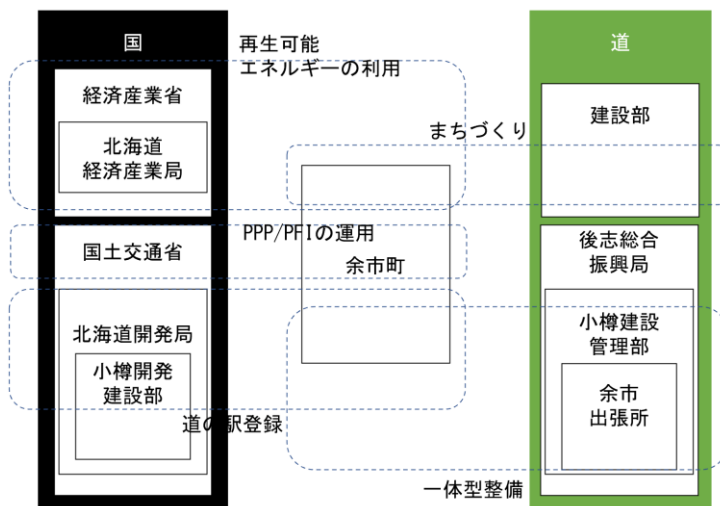
係機関が連携することによる相乗効果によって、「道の駅」による地域活性化の実現を支援することとしており、「道の駅」の新設時又はリニューアル時等において、関係機関が連携して総合的に支援を行うとしている。近年では、地方創生を具体的に実現していくための極めて有力な手段として、「道の駅」の重要性が高まる中、「道の駅」の質的向上に向けた取り組みとして、全国各地の「道の駅」の模範となってその質的向上に寄与する「特定テーマ型モデル『道の駅』」の選定を平成 28 年（2016 年）にスタートさせた。特定テーマ型モデル「道の駅」に選定された「道の駅」においては、全国の「道の駅」からの視察等の要請に対応することとされているなど、「道の駅」の質的向上に貢献する役割を担うこととされている。本町における「新たな道の駅」の取組は、重点道の駅候補として選定されており、「重点道の駅候補」<sup>16</sup>では、自治体・関係機関による協議会を設け、複数の関係機関の制度の活用等についてワンストップで相談できる体制を構築するなど、主にソフト面から支援することとされている。

また、候補地は一般道道 753 号余市登停車場線に接しており、所管する北海道（小樽建設管理部）と連携するほか、都市計画上の位置付けでは、北海道（建設部）、さらに、再生可能エネルギーの賦存状況により、経済産業省（北海道経済産業局）の支援を得ながら、導入を進めていく。

このほか、一般道道 753 号は、国土交通省が第一次緊急輸送道路として位置付けており、本

<sup>16</sup> 令和 2 年（2020 年）1 月 24 日付け「令和元年度重点道の駅」を選定しました！～地方創生の核となる『道の駅』の優れた取組を応援します～」（国土交通省道路局企画課）では、本町の企画の概要として、①PFI により移転・リニューアルし、高速道路との近接性を活かした休憩機能を充実するとともに、ゲートウェイ・観光ハブ拠点を整備、②マイカー・レンタカーから路線バスへの乗り換えなど、新たに交通結節点となる地域コミュニティハブ施設を整備 としている

町としては、当該路線の一部区間無電柱化を要望しており、これら要望実現に向けた取組と連動し、「新たな道の駅」において、緊急時の輸送路としての役割を担えるよう、北海道開発局及び道小樽建設管理部と連携した取組を進める。「新たな道の駅」の事業化に向けて想定される補助金、主な各種支援については、図表 7-4 のとおり。



図表 7-4 業務領域と関係機関

省庁	補助金名	補助対象者	補助内容	補助概要	補助率	補助を受けるための要件
内閣府	地方創生推進交付金 参考資料 P23	地域再生法に基づく地域再生計画に認定される地方公共団体	【ソフト・ハード】 地方公共団体の事業支援	地方創生の推進を目的として、地方版総合戦略に基づき、地方公共団体が自主的・主体的に行う先導的な事業のうち、地域再生計画に記載された、複数年度にわたる事業について、国から交付金を直接交付することにより、安定的かつ継続的に支援	○地域再生法第5条4項1号に基づく地域再生計画に記載されている事項に対して、国から、地方創生推進交付金（補助率：1/2）を交付。1/2の地方負担については、地方財政措置。（ソフト事業のうち5割は、標準的な経費として普通交付税により、残りの5割については、事業費に応じて特別交付税により措置）※1 対象事業の中に各府省庁が所管する他の予算制度がある場合には、その制度の活用が優先されるため、本交付金の支援対象外。※2 本交付金の対象事業であっても、事業に係る地方公共団体職員の人件費、特定の個人や個別企業に対する給付経費及びそれに類するもの及び施設や設備の整備、備品購入自体を主目的とするものは支援対象外	<ソフト> ・地域再生計画の認定 ・地方版総合戦略に位置付けられた事業であること等 <ハード> 複数年度計画を通じた総事業費に占める施設整備等（ハード）事業の割合が原則として概ね1/2未満 ただし、ソフト事業との連携により高い相乗効果が見込まれる場合は、その割合が1/2以上（8割未満）であっても申請可能
	地方創生拠点整備交付金	都道府県、市区町村	【ハード】 地方創成に資する拠点施設の整備支援	地域の所得や消費の拡大を促すとともに「まち」の活性化につながる先導的な施設整備等を支援 KPIを伴うPDCAサイクルを組み込み、従来の「縦割り」事業を超えた取組	1/2	地方版総合戦略に位置付けられた事業のうち地方創生の推進に資する施設整備等を対象
総務省	地域経済循環総合事業交付金 参考資料 P32-33	民間事業者	【ハード】 事業化段階の初期投資	地域金融機関から融資を受けて事業化に取り組む民間事業者が事業化段階で必要となる初期投資費用について、都道府県又は市町村が助成を行う場合に国が支援	国等が開発・支援して実証段階にある新技術を活用した事業等であって、全くの新規分野における事業立ち上げであり、新規性・モデル性の極めて高い事業は10/10 上記以外は、原則公費による交付額の1/2 条件不利地域で財政力の弱い市町村（財政力指数0.5未満）は2/3 特に財政力の弱い市町村（財政力指数0.25未満）は3/4	支援対象となる事業は、地域資源を活かした先進的で持続可能な事業であって地域経済の循環効果を創出する事業であり以下の要件を満たすこと ・事業の実施により、地方公共団体の負担により直接解決・支援すべき公共的な地域課題への対応の代替となる事業であること ・他と同様の公共的な地域課題を抱える地方公共団体に対する高い新規性・モデル性があること
農林水産省	農山漁村振興交付金 参考資料 P37-38	都道府県、市町村、地域協議会、農林漁業者の組織する団体等	【ソフト・ハード】 農山漁村活用支援	農産漁村が持つ豊かな地域資源を活用した観光・福祉・教育等の取組や農山漁村への定住、「農泊」等を促進し、農産漁村の振興を図る	・農山漁村活性化整備対策 交付率：都道府県又は市町村へは定額（事業実施主体へは1/2等）等	公募等の上、採択
農林水産省	食料産業・6次産業化整備交付金のうち「6次産業化施設整備」 参考資料 P39	民間団体	【ハード】 6次産業化に必要な施設整備支援	6次産業化・地産地消費又は農商工等連携促進法の認定を受けた農林漁業者等が、6次産業化・地産地消費第3条第4項に定める総合化事業や農商工等連携促進法第2条第4項に定める農商工等連携事業に係る取組を実施する際に必要となる、加工・販売施設等の整備に対して支援 ○農林水産物等の加工・流通・販売等のために必要な施設 ・農林水産物等集出荷のために必要な施設 ・農林水産物等処理加工のために必要な施設 ・農林水産物の高付加価値化、地域の生産・加工との連携等を図る農林水産物等の総合的な販売のために必要な施設及び地域食材提供のために必要な施設 ・捕獲獣肉等食材提供のために必要な施設 ・収穫後病害虫防除のために必要な施設 ・未利用資源をエネルギー化し、農林水産物等の加工・流通・販売等施設へ供給するために必要な施設	交付率：定額（交付対象事業費の3/10以内※） ※食料産業・6次産業化交付金実施要綱別記8-1の第3の3の（1）ただし書に掲げる事業にあつては、1/2以内 ただし、事業実施主体に交付する交付金の額は実施要綱別記8-1の第3の3の（2）に定める方法により算定された額	6次産業化・地産地消費に基づく総合化事業計画及び農商工等連携促進法に基づく農商工等連携事業計画の認定を受けていること

<p>国土 交通省</p>	<p>社会資本整備総 合交付金 参考資料 P10</p>	<p>行政</p>	<p>【ハード】 社会資本整 備支援</p>	<p>地方公共団体が作成した社会資本総合整備計画に基づき、政策目的の実現のための基幹的な社会資本整備事業のほか、関連する社会資本整備事業等を総合的・一体的に支援</p>	<p>社会資本総合整備計画に位置づけられた全ての事業について、各事業の当該年度の事業費に事業毎に定められた国費率を乗じた基礎額を算出し、基礎額の合計額を超えない範囲で交付。</p>	<p>○基幹事業 社会資本総合整備計画の目標を実現するために交付金事業者が実施する基幹的な事業であって、次に掲げる事業</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 道路事業</li> <li>2. 港湾事業</li> <li>3. 河川事業</li> <li>4. 砂防事業</li> <li>5. 地すべり対策事業</li> <li>6. 急傾斜地崩壊対策事業</li> <li>7. 下水道事業</li> <li>8. その他総合的な治水事業</li> <li>9. 海岸事業</li> <li>10. 都市再生整備計画事業</li> <li>11. 域連携事業</li> <li>12. 都市公園・緑地等事業</li> <li>13. 市街地整備事業</li> <li>14. 都市水環境整備事業</li> <li>15. 地域住宅計画に基づく事業</li> <li>16. 住環境整備事業</li> </ol> <p>○関連事業 社会資本総合整備計画の目標を実現するため、基幹事業と一体的に実施する事業等</p>
-------------------	--------------------------------------	-----------	--------------------------------	--	--	--

図表 7-5 支援・補助メニュー一覧

## (2) 庁内

事業を所管する商工観光課を中心に、各課が連携し、情報共有したうえで、それぞれが得意とする分野の所掌事務等を知識や経験を有する職員が主体的に行うことにより、事業の適性を期すとともに事務の効率化を図ることを目的に、令和2年(2020年)2月に、「余市町道の駅再編整備作業連絡会」を設置。メンバーは、図表7-6のとおり。

所属部	会 員
総務部	企画政策課長及び地域協働推進課長
民生部	環境対策課長
経済部	商工観光課長(会長)及び農林水産課長
建設水道部	建設課長、まちづくり計画課長、下水道課長及び水道課長
教育委員会	社会教育課長
農業委員会	事務局長

図表 7-6 会員

所属	想定される事務(主なもの)
総務部	事業費の協議、次期総合計画との整合性確保、民間提案制度立案協議、候補地に係る防災対応(盛土確保、拠点整備、防災計画)、候補地に係る不動産鑑定評価及び立地企業に対する固定資産税減免など税の優遇
民生部	集会所機能、地域包括ケアシステムへの対応、子育て機能、保健センター機能及び (公共下水道事業での実施が難しい場合)合併浄化槽の整備
経済部	国費事業(水利施設等保全高度化事業)への影響、土地改良区受益者との調整及び農業用水路等代替施設検討
建設水道部	都市計画との整合(用途地域、開発行為)、公共下水道整備との整合、(町管理河川等を流末とする場合)雨水排水の処理、町営水道の利用
教育委員会	埋蔵文化財の保存方法協議、文化・芸術拠点機能、学び・スポーツ拠点機能
農業委員会	農地転用(各種調査、用地取得)

図表 7-7 庁内で想定される主な事務

事業推進にあたっては、関係する領域が比較的広く、専門的知見を要する場面が多いことなどから、作業連絡会によるもののほか、庁内組織のあり方を含め検討していく必要がある。

## 7-4 関係機関との連携

### (1) 「道の駅」登録について

国土交通省では、『道の駅』登録・案内要綱を定めていることから、「新たな道の駅」がこの要綱に適合している必要がある。

項 目	概 要
「道の駅」の基本コンセプト	2. 本要項において、「道の駅」とは、地域の創意工夫により道路利用者に快適な休憩と多様で質の高いサービスを提供する施設で、基本として次に掲げるサービス等を備える施設をいう
設置位置	イ. 休憩施設としての利用のしやすさや、「道の駅」相互の機能分担の観点から、適切な位置にあること

施設構成	ロ. 休憩目的の利用者が無料で利用できる十分な容量の駐車場と清潔な便所を備えるとともに、それらの施設及び施設間を結ぶ主要な歩行経路のバリアフリー化が図られていること
	ハ. 利用者に多様なサービスを提供する施設であって、道路及び地域に関する情報を提供する案内所又は案内コーナーがあるもの（以下「案内・サービス施設」という。）が備わっていること
	ニ. 子育て応援施設として、乳幼児に対する授乳やおむつ交換が可能なスペース（以下「ベビーコーナー」という。）が備わっていること
	ホ. 駐車場・便所・ベビーコーナー・電話は 24 時間利用可能であること
提供サービス	ヘ. 案内・サービス施設には、原則として案内員を配置し、親切な情報提供がなされること
	ト. 案内・サービス施設の配置者は市町村又は市町村に代わり得る公的な団体（以下「市町村等」という。）であること なお、案内・サービス施設の管理または運営を市町村等以外のものが行う場合は、契約等により「道の駅」として必要なサービスが確保されるよう措置されていること
設置者	チ. 女性・年少者・高齢者・身障者・妊婦や乳幼児連れなど様々な人の使いやすさに配慮されていること
	リ. 施設計画は景観に十分配慮し、特に景勝地にあつては、地域の優れた景観を損なうことのないよう計画されていること
施設構成	1. 十分な容量の駐車場とは、交通量・立地条件・施設内容等に応じて利用需要に対応できると認められるもので、駐車場台数概ね 20 台（大型車用は 2 台分に換算）以上のものとする
	2. 駐車場に障害者、妊婦向け屋根付き優先駐車スペースを確保するものとする
	3. 十分な容量をもつ清潔な便所とは、水洗式便所で駐車場の規模に応じて利用需要に対応できると認められるもので、便器数が概ね 10 器以上のものとする。なお、水洗式便所については、原則として全て洋式便座とする。また、温水洗浄便座とすることを推奨する
	4. 駐車場と便所間を結ぶ主要な歩行経路（以下「歩行経路」という）のバリアフリー化については、登録済みの「道の駅」においても早急にバリアフリー化を図ること。また、歩行経路以外についても、バリアフリー化に極力努めること
	5. 案内・サービス施設は駐車場から徒歩で 2～3 分以内に位置しており、一体的に利用可能であること
	6. 登録済みの「道の駅」においても、ベビーコーナーの設置、妊婦向け屋根付き優先駐車スペースの確保、子供用トイレやキッズスペースなどの子育て応援に関する更なる機能改善について、ニーズの高い箇所から優先的に実施するものとする。
提供サービス	7. 利用者数の著しく少ない施設で、案内・サービス施設に案内員を配置することが困難な場合は、電話等により道路及び地域に関する問い合わせに応じられる体制が整っていること
	8. 情報提供にあたっては、利用者に情報を提供するのに必要な空間を適切な場所に確保し、以下に掲げる情報を含めて積極的に行うこと (1) 道路情報及び近隣の「道の駅」情報、(2) 近隣地域まで含めた観光情報 (3) 緊急医療情報、(4) その他利用者の利便に供する情報
	9. 関係者の協力のもと、おむつのばら売りを実施すること。登録済みの「道の駅」においても、ニーズの高い箇所から優先的に実施するものとする
設置者	10. 市町村に代わり得る公的な団体とは以下の各号のいずれかに該当するものとする。 イ. 都道府県      ロ. 地方公共団体が三分の一以上を出資する法人
	ハ. 地域を代表して「道の駅」を設置するにふさわしいとして市町村が推薦する公益法人 なお、申請者が都道府県である場合にあつては、登録要綱 3. ロの資料は提出を要しない

図表 7-8 道の駅の登録要件

なお、既存の道の駅（スペース・アップルよいち）の「道の駅」登録に関する取扱いについては、「新たな道の駅」登録と並行して国土交通省（北海道開発局）と協議のうえとり進める。

(2) 「防災道の駅」について

道の駅のうち、地域防災計画に位置付けのある直轄道の駅は、全道で22か所あり（令和元年12月末現在の状況＝図表7-9）。国土交通省では、新「道の駅」のあり方検討会の提言（令和元年（2019年）11月18日）で示された2025年に目指す三つの姿のうち、「新『防災道の駅』が全国の安心拠点に」を受け、都道府県の地域防災計画等で、広域的な防災拠点に位置付けられている「道の駅」について「防災道の駅」として認定し、防災拠点としての役割を果たすための、ハード・ソフト両面からの重点的な支援を行うこととしている。

令和3年（2021年）6月に重点支援対象となる「防災道の駅」として、全国で39駅を選定し、道内からは、「てしお」「ニセコビュープラザ」「さるふつ公園」「厚岸グルメパーク」の4か所が選定されている。

地域防災計画に位置づけのある直轄道の駅における防災施設等の整備状況

R1.12月末時点（※ △は整備中）

道整名	都道府県名	駅名	事務所等	無停電設備	耐震対策	防災トイレ	貯水タンク	防災倉庫	災害協定	防災訓練
北海道	北海道	三笠	札幌開発建設部	●	●	●	●	●	●	●
北海道	北海道	忠類	帯広開発建設部	●	●	●	×	●	●	●
北海道	北海道	摩周温泉	釧路開発建設部	●	●	●	×	●	●	●
北海道	北海道	おといねっぶ	旭川開発建設部	●	△	×	×	●	●	×
北海道	北海道	YOU・遊・もり	函館開発建設部	●	●	●	×	●	●	●
北海道	北海道	おんねゆ温泉	網走開発建設部	●	●	●	×	●	●	●
北海道	北海道	マリーナアイランド岡島	稚内開発建設部	×	●	●	×	●	●	●
北海道	北海道	阿寒丹頂の里	釧路開発建設部	●	●	●	×	●	●	●
北海道	北海道	ピンネシリ	稚内開発建設部	×	●	●	×	●	●	●
北海道	北海道	なかさつない	帯広開発建設部	△	●	×	×	×	×	●
北海道	北海道	ニセコビュープラザ	小樽開発建設部	●	△	△	×	●	●	●
北海道	北海道	ビア21しほろ	帯広開発建設部	●	●	●	×	●	●	●
北海道	北海道	さるふつ公園	稚内開発建設部	×	●	●	×	●	●	●
北海道	北海道	森と湖の里ほろかない	旭川開発建設部	△	●	×	●	×	×	×
北海道	北海道	なかがわ	旭川開発建設部	×	●	×	×	×	×	×
北海道	北海道	230ルスツ	小樽開発建設部	●	●	●	×	●	●	●
北海道	北海道	てしお	留萌開発建設部	△	●	×	×	×	●	×
北海道	北海道	花ロードえにわ	札幌開発建設部	●	●	●	×	●	●	●
北海道	北海道	ウトナイ湖	室蘭開発建設部	△	●	×	×	×	×	●
北海道	北海道	おだいとう	釧路開発建設部	●	●	●	×	●	●	●
北海道	北海道	北欧の風 道の駅 とうべつ	札幌開発建設部	△	●	△	×	△	●	●
北海道	北海道	石狩「あいろーど厚田」	札幌開発建設部	△	●	△	×	△	●	●

図 7-9 地域防災計画に位置付けのある直轄道の駅における防災施設等の整備状況（抜粋）  
（出典：国土交通省 HP）

「防災道の駅」の選定要件としては、

- ① 都道府県が策定する広域的な防災計画（地域防災計画もしくは受援計画）及び新広域道路交通計画（国土交通省と都道府県で策定中）に広域的な防災拠点として位置づけられていること（ハザードエリアに存する場合は、適切な対応が講じられていること）
  - ② 災害時に求められる機能に応じて、以下に示す施設、体制が整っていること
    - ア. 建物の耐震化、無停電化、通信や水の確保等により、災害時においても業務実施可能な施設となっていること
    - イ. 災害時の支援活動に必要なスペースとして、2,500㎡以上の駐車場を備えていること
    - ウ. 道の駅の設置者である市町村と道路管理者の役割分担等が定まったBCPが策定されていること
  - ③ ②が整っていない場合については、今後3年程度で必要な機能、施設、体制を整えるための具体的な計画があること
- の三点が挙げられている<sup>17</sup>。

近隣では、すでに、「ニセコビュープラザ」が選定されているが、本構想における「新たな道の

<sup>17</sup> 『「防災道の駅」として39駅を初めて選定しました！』（令和3年（2021年）6月11日付け国土交通省道路局企画課プレスリリース）



駅」の取扱については、選定を行う国土交通省はもちろん、一体型による整備主体である北海道（４－２）とも連携を図りながら、防災機能の充実を図る。

## 参考資料

- ・各省庁の「道の駅」支援メニュー