

第3回 島崎・浜町ウォーターフロントエリア活性化検討委員会 会 議 録		作成	令和7年3月25日（火）
			宮津市企画財政部財政課
開催日時	令和7年3月24日（月）15:00～17:00	出席者	別紙「出席者名簿」のとおり
開催場所	宮津市福祉・教育総合プラザ 第1コミュニティルーム【公開】		

■第3回島崎・浜町ウォーターフロントエリア活性化検討委員会の概要

第3回島崎・浜町ウォーターフロントエリア活性化検討委員会は次第のとおり進行され、その概要は下記のとおりである。

1. 開会

2. 委員長あいさつ

- 本日の第3回島崎・浜町ウォーターフロントエリア活性化検討委員会の議事は2部構成である。第1パートは（1）～（3）までの報告を事務局から頂いた上で報告（3）に関する意見交換である。第2パートは道の駅の方向性取りまとめに向けた検討状況・見通しの報告を事務局から頂いた上で当該報告に関する意見交換を行う。
- 前回の第2回島崎・浜町ウォーターフロントエリア活性化検討委員会では道の駅拡充に向けて、出口アンケート調査や関連事業者ヒアリング等の結果から見えてきた活かすべき強み、利用者が抱くイメージと現状の間にあるギャップ、道の駅の機能拡充に向けた検討の糸口などについて意見交換を行った。
- 本日の第3回島崎・浜町ウォーターフロントエリア活性化検討委員会はこれらを前提に、より前に進めていくための意見交換をしていただく形となる。

3. 委員等紹介

事務局から、資料1により紹介。

※鬼頭アドバイザーはオンライン参加。

- 事務局として、総務部、企画財政部、産業経済部、建設部、教育委員会事務局からそれぞれ担当の職員が出席。また11月から実施している「道の駅「海の京都宮津」拡張整備によるエリア活性化のための基盤整備検討調査業務」の受託者である、パシフィックコンサルタンツ・京都総研コンサルティング共同企業体が出席。

※ここから、議事進行を事務局から委員長へ交代した。

4. 議事

■報告

(1) 第2回島崎・浜町ウォーターフロントエリア活性化検討委員会の振り返りなど

事務局から、資料2-1、2-2、2-3により説明。

- 資料2-1は、令和7年1月28日に開催した第2回島崎・浜町ウォーターフロントエリア活性化検討委員会までの振り返りとして第2回島崎・浜町ウォーターフロントエリア活性化検討委員会で頂いたご意見等を見える化・まとめたものである。「海の京都宮津という名称と提供内容とのギャップを再確認」し、「幅広い(現在より広い)ニーズを道の駅で受け止め、道の駅としての一体感が必要」であることや「道の駅とその周辺を一体と捉え、ソフト面の活用も念頭に置いた連携等が必要」などのご意見を頂いている。
- 資料2-2はこれまでの動き等を一枚にまとめたものである。この資料は令和7年2月20日と27日に開催した「市民と市長の座談会」における冒頭の話題提供の中で市長が説明したところである。また、令和7年3月12日に開催した庁舎基本構想等検討委員会第5回でもこの資料により本日の第3回島崎・浜町ウォーターフロントエリア活性化検討委員会の進捗状況を報告しているところ。
- 資料2-3は基本計画の検討を進めている段階にある「庁舎整備の検討状況」について、2月に官報配布などを行っているものである。
- 本日の第3回島崎・浜町ウォーターフロントエリア活性化検討委員会では、第2回島崎・浜町ウォーターフロントエリア活性化検討委員会を開催した令和7年1月28日以降に事務局にて検討している「道の駅の方向性取りまとめに向けた検討状況」を報告し、それに対してご意見を頂きたい。

(2) 道の駅の方向性検討にあたっての前提共有

事務局から、資料3により説明。

- 今回の道の駅の機能拡充の検討対象エリアは、資料3左上の地図において、赤点線で囲われている範囲である。検討対象エリア内には、観光案内所、飲食物等販売所、農産物等直売所、屋外駐車場、立体駐車場があり、島崎公園の一部も含まれている。この内、観光案内所、飲食物等販売所、農産物等直売所、屋外駐車場については指定管理者制度が導入されている。これらの検討対象エリア、対象施設を前提条件とした上で本日まで説明する事項の検討を進めている。
- 検討が絵に描いた餅とならないよう、資料3の左側中ほど記載されている5つの制約条件も念頭に置いて検討を進めている。
 - ① 立体駐車場と観光案内所（地図上にグレーで示している建物）は継続活用、飲食物等販売所、農産物等直売所（地図上に黄色塗りで示している建物）は既存施設の解体又は継続活用の判断を民間事業者の判断によるものとしている。
 - ② 施設配置は、検討対象エリア内である限りは民間事業者の提案によるものとしている。
 - ③ 島崎公園内に整備する場合は都市公園法の関連により整備可能な建築面積が約1,150㎡となる。

- ④ 屋外駐車場と立体駐車場の料金徴収は現行と同じ形（屋外駐車場は無料。立体駐車場は継続して有料。）としている。
- ⑤ 飲食物等販売所手前の交差点は現在「右折禁止」となっており、本事業においても引き続き制約となる。
- 資料3の左下の「検討過程と本検討委員会での説明範囲」という記載については、次第にも記載があるとおり、本日は施設テーマ等や施設 規模・配置、事業スキーム等の検討状況を説明させていただき、道の駅機能拡充の方向性をまとめる全体の流れを共有する趣旨で記載している。本日頂いたご意見を含め、取りまとめた上で令和7年6月の第4回島崎・浜町ウォーターフロントエリア活性化検討委員会で報告させていただく予定である。
- 資料3の説明は以上である。

（3）テーマ・コンセプト等の検討状況

事務局から、資料4により説明。

- 資料4は、道の駅の機能を拡充するに当たってのテーマ・コンセプトの検討状況をお伝えするための資料である。
- 先ほど、第2回島崎・浜町ウォーターフロントエリア活性化検討委員会の振り返りの中で説明があった通り、過去2回の島崎・浜町ウォーターフロントエリア活性化検討委員会を含むこれまでの検討結果を踏まえると、主に
 - 「海の京都宮津」という名称と提供内容とのギャップの再確認ができたこと
 - インバウンド、食べ歩き、ペット連れなど幅広いニーズを道の駅での受け止め、道の駅としての一体感の改善が必要であること
 - 道の駅とその周辺を一体として捉え、IT やソフト面の活用も念頭に置いた連携・諸課題（夜間営業など）への対応の必要性
 等の情報を得ることができている。
- 以上を踏まえると、「海の京都宮津」や「観光振興に係る情報発信」という現在のテーマ相当への否定的な意見はなく、「利用者等が連想するイメージと実際に提供されるサービス・施設内容とのギャップに物足りなさを感じている」点が問題と捉えている。
- そこで当該施設テーマ（案）を具体的な導入施設に繋げるまでの構成要素等を整理・検討し、結果を資料4の右下の図解に示す体系図の形で可視化した。これによると、先ほど申し上げた「利用者等が連想するイメージと実際に提供されるサービス・施設内容とのギャップに物足りなさを感じている」という問題は、テーマ（土台）とコンテンツ（内容）・機能・施設の間を繋ぐ“コンセプト（軸）”が不明瞭であることが要因と考えられる。
- そこで、上位計画や出口アンケート調査結果等をインプットとした資料4の左上の表（オレンジと青色が付いている表）に示す「SWOT・クロス分析」を行い、テーマの具現化に繋がるコンセプトを検討した結果、図に記載する「3つのコンセプト」を案として整理した。
 - 1つ目は「十分な規模の道の駅で国内外の多くの人と賑わいを生む」。
 市の総合計画で掲げられている道の駅等の活性化やその効果の中心市街地のにぎわい

創出への波及やコロナ禍を経た国内外の来訪客の回復傾向、ペット連れのニーズや子供の遊び場充実を求める声という”機会”に対し、小さな施設規模や利用者ニーズに応えていない”弱み”を道の駅の機能拡充によって克服することで大きな転換期とするコンセプトである。

- 2つ目は「道の駅を宮津の海・歴史の入り口として機能させる」。

市の総合計画で掲げられている道の駅等の活性化やその効果の中心市街地のにぎわい創出への波及や道の駅第3ステージでの地域センター化等が掲げられている”機会”に対し、日本を代表する天橋立に加えて近代化の歩みを感じることでできる街並み・建築物等の”強み”を積極的に活かしていくコンセプトである。

- 3つ目は「宮津をきっかけとした海の京都旅行の思い出を持ち帰って頂く」。

市の総合計画で掲げられている道の駅等の活性化やその効果の中心市街地のにぎわい創出への波及や夜間営業を求める声という”機会”に対し、天橋立や徒歩圏内にある歴史ある宿泊施設、隣接する広いオープンスペースというエリアとしての”強み”を積極的に活かしていくコンセプトである。

- 以上3つのコンセプト（案）及び対象敷地・既存施設の現状等を踏まえ、導入機能・導入施設の案を検討・整理した。具体的には現在ある機能に加えて、憩い・誘い、ペット対応、子育て対応・外国人対応を追加することを想定している。

- 民間事業者には、コンセプトに基づき各導入機能を具現化するコンテンツ（内容）についてノウハウを発揮した効果的な提案を期待している。なお、「コンテンツ（内容）」の検討は民間事業者のアイデア・ノウハウの発揮どころであるため、提案の自由度を与えることが重要である。他方、求めるべき留意点等があれば公募時に事業者に明示することで、市として望ましくない提案を受けるリスクを回避しやすくなる。

説明したコンセプト案について、文面のみではイメージが難しいと思われるため、参考となる事例として重点道の駅のうち4事例をご紹介します。コンセプトなどを検討するにあたっては、いただいたご意見を積み上げるほか、これらの事例なども見つつ、進めているところである。

- 道の駅「伊豆」：

奈良市の7市6町の道の駅をネットで繋ぎ連携している事例。宮津の道の駅とは規模感が異なるが、道の駅と天橋立、中心市街地といった拠点を結んでいくという観点で参考になる事例と捉えている。

- 道の駅「たいじ」：

「くじらの町」太地のゲートウェイとして、くじらと共に歩んできた歴史・文化の情報発信施設、観光案内所を整備し、地域観光の出发点として運用されている。海が近い点やインバウンド対応の取組みなどが参考になる事例と捉えている。

- 道の駅「神話の里 白うさぎ」：

歴史を重視している事例であり、道の駅HPでは市街地を散策するルートを30分刻みで4ルート紹介している。また、白うさぎの歴史的背景などキャッチーにわかりやすくまとめている。市街地の歴史的建物なども道の駅HPを見ればすぐわかるといった工夫が

されている事例であり、コンセプト②の「歴史の入り口」の参考になる事例と捉えている。

➤ 道の駅「鹿島」:

道の駅を一つの拠点として、町の中のいくつかの拠点を周遊するコンセプトを持つ。入り口として来ていただいた後にどのようにめぐっていただくのか、という観点で参考になる事例と捉えている。

- 委員の皆様からは先ほど申し上げた施設テーマ（案）・3つのコンセプト（案）に対する忌憚のないご意見を頂戴したい。資料4の説明は以上である。

（委員長）事務局説明についてご質問などあるか。

（委員）飲食物販売所の営業時間は休日午後9時までとなっているが、午後9時まで営業していないのではないか。

（事務局）指定管理者と協議の中で決めているため、実際の営業時間とは異なる。あくまで設定可能な最大限の時間と捉えていただければと思う。

（委員）承知した。

（委員）大型バスが使っているところも事業者が自由に使えるようにするのか。

（事務局）バスが止まっているところも含め道の駅の屋外駐車場となっており「無料駐車場」に当たる。事業者が提案により自由に使えるというのは建物整備のことである。

■意見交換

＜報告（３）に関する意見交換＞

報告（３）について、事務局から説明のあった資料４の内容も踏まえ、意見交換を行った。

（委員）コンセプトの検討について、狭い範囲で考えてしまっているように感じる。浜町エリアは確かに道の駅の拠点でもあるが、検討対象エリアのすぐ横に「栈橋」がある。これは浜町エリアにとっての観光資源である。浜町エリアの活性化において、栈橋の利活用は重要と考える。コンセプト２に記載されている「宮津の海」について、「隣に海がある」という程度の認識で抽象的に見えてしまう。海上交通ネットワークとして海を活用するのであれば、将来的に道の駅と海の駅の両方を備えた拠点が浜町エリアにあることも考えられるのではないかと思う。「宮津の海」という表現について、もう少し海に特化していただきたい。

（委員）今、宮津市で「宮津の海を活用した街」ということで「みなとオアシス」に指定されている。今の「みなとオアシス」は小さい拠点であるが、「今後の範囲を宮津湾一帯に広げ、全体で賑わいをつくっていく」という考えをまとめていくため、来年度検討していく考えがある。宮津の海が大きな観光資源であると感じているため、道の駅と相乗効果が生じるようなまちづくりを進めていきたいと思っている。

（委員）現在、庁舎基本構想検討委員会も島崎・浜町ウォーターフロントエリア活性化検討委員会と並行して進んでいる。その中で、お客様にどういう動線で出入りしていただくかといった出入口の活用の話がある。ミップルには栈橋側に出入口があり、そこに海が見えるようなカフェエリアを作る構想もあると耳にしている。海を活用し、お客様に遊んでいただく海の回遊コースをつくるなども考えられ、栈橋の活用は憩いの場にもなっていくのではないか。そのあたりも検討に組み入れていただければと思う。

（委員）コンセプト３について、導入機能に「飲食」などが紐づいている。宮津と言えば「魚」と思って来訪される方もいると思う。昨今 SNS の普及も相まって、確認できる範囲のコメントの中には辛辣なご意見も見受けられる。少し離れたところでは、海鮮丼や鮮魚など販売しているところはあるが、「海の京都の道の駅」にも関わらず、そういったものが無いというご意見を頂いている。もちろん、道の駅にて、道の駅以外のお店を紹介することも一案であると思うが、道の駅自体にも宮津の魚を提供する飲食店が必要ではないかと考える。

（委員）頂いたご意見も踏まえながら、「宮津といえば海産物」ということを活かしたコンセプトを検討していきたいと考える。

(委 員) 3つのコンセプト案を出していただいているが、この中から1つを選ぶということか。

(事務局) コンセプトを1つに絞るのではなく、3本柱として事業を進めていく考えである。

(委 員) 承知した。その上で栈橋の活用、海の幸を食材として提供する店を入れたらどうかという話だと理解した。

「十分な規模の道の駅で国内外の多くの人と賑わいを」というイメージは、「大きなものを作る」ということに見えるが、これは実際可能であるのか。現在点々としているものを大きくするということができるのか。

(委 員) 今の道の駅が小さすぎるというのが課題となっており、お客様の満足度を高めるためには一定の規模への拡充が必要と考えている。どの程度の規模にしていこうかということは、今後も事務局にて検討していく予定である。宮津市として道の駅を賑わいの拠点の一つとしていきたいという思いで、現在準備を進めているところである。

(委 員) 承知した。3つのコンセプトの話について、異論はない。

(委 員) コンセプト1、2、3のもとで進めていくということで承知した。「海の京都 宮津」という名前からもっと海のものを食べられると思っていたという意見もとても共感できる。まごころ市では生産者さんなどがたくさんの野菜を置いているほか、お酢や宮津名産のお茶なども置いている。与謝野町の道の駅「シルクのまち かや」ではシルクの商品が奥の方に少しあって、本当に目立つのは新鮮な野菜となっている。農家さんの顔写真や一言PRなどもあり副題で「よさの野菜の駅」とつけているのが、実態を表していてとても良いと思う。先日、夕方前頃に行った時は観光バスが来ていて60～70代の女性がたくさん買い物に行かれていた。

「海の京都」というと海鮮丼が食べられそうであるが、コンセプトをもう少し絞って、副題として、海のものだけでなく例えば丹後の新米など食にこだわったもの、日本の里100選に選ばれた上世屋在住の方が描かれた風景緑茶のような歴史と風土を合わせたものなどが考えられる。先ほど見せていただいた重点道の駅のホームページには神話の里の経路が記載されているという話であった。私たちの旅館ではカトリック宮津教会の内部の写真や金引の滝の写真を廊下に展示し、チェックインの際に「市内にある100年建つカトリック教会」「日本の滝100選の金引の滝」などをご案内している。すると「どのくらい離れているか」「歩いていけるか」などのお問い合わせがある。そのような観光資源について、たとえば金引の滝はレンタサイクルで行ける、車でも行ける、教会であれば歩いても行けるなど、また三上家などとも繋げた歴史のルートなどもホームページにあっても良いと思う。秋には2Day ウォークなどもあり、このようなルートを歩けばこのような楽しみがあるといった、海の京都のみにこだわらない、

歴史や文化、海のものだけではない食もあるとさらに魅力が増すと思う。また、例えば道の駅「お茶の京都みなみやましる村」はソフトクリームをととても PR して色々なところに outlet しているが、たとえ今は宮津に行けなくても、後で車で行こうと思ったときに思い出していただけるよう、店舗や SNS などによる発信ができれば良いと思う。

(委員長) 今のお話を踏まえると、コンセプト2に「文化の体験」という要素を盛り込むことも一案のように感じた。

(委員) コンセプトは観光客に重点が置かれているように見える。農産物直売所(まごころ市)はコロナ禍の時も含め、地元の方々に買い支えられている。そのため、農産物直売所は地元住民の方に来てもらいやすい形態は続けて欲しい。芝生や公園、広場なども、宮津の方や近隣の方が来やすい・遊びやすい環境づくりをしていただきたい。観光客をターゲットにしている言葉がコンセプトには多く見受けられるが、地元住民などの要素もコンセプトに加えていただきたい。

(事務局) 出口アンケート調査でも市内の方の来訪も確認されており、観光客だけではなく地元住民の方のご意見やニーズ等も踏まえて検討している。一方で今ご指摘いただいたように、現在ご提示したコンセプト案ではそのあたりの繋がりが見えにくくなってしまっていると思う。齟齬なく伝わるように記載表現等、引き続き検討を進める。

(委員) 出口アンケート調査や関連事業者ヒアリング、SWOT 分析等も含めて、丁寧にコンセプトを作成いただき、良いものになってきていると思う。

その上で、2点意見がある。1点目は住民の方や観光客にコンセプトをどのようにわかりやすく伝えるか、である。2点目は、全体の中で道の駅をどのように位置づけるかということである。

まず1点目について、例えば住民の方に SWOT 分析を見せてコンセプトが伝わるかというと、おそらくギャップが生じると考える。コンセプトを住民の方に共感していただくために、いざ事業が開始した時に住民の方にも支えられていくような見せ方等の工夫が必要であると考え。もちろん市外の方にも良いと思ってもらえるものを作っていく必要がある。現時点のコンセプトもわかりやすいが、一言で言ったときにどうということなのかがわかるコンセプトを打ち出していく必要があると考える。

その上で2点目についてである。あらゆることがこの場所でできるわけではないと考える。そのため、何をすべきかと同時に何をすべきでないのかも含め、きちんとコンセプトを見せる必要があると考える。映画館が欲しい、遊園地が欲しいということもあるかもしれないが、おそらくこの場所ではそのような機能は求められていないと思う。例えば、この場所に車を置いて出かけられる入口となる等が挙げられる。この場所にすべての施設がある必要はなく、「この場所に車を置いて桟橋を使って船にのって

天橋立に行こう、街なかに飲みに行こう」等、この場所を入り口としてうまく位置づけた上で何をすべきか、逆に何を置かない方がよいのかなどを整理していくと良いと思う。より滞在時間が長くなるような入り口になる道の駅になると良いと感じている。情報の発信の仕方、またコンセプトで何をすべきか何をすべきでないかを示すことはこの後の議論で関わってくると思うため、改めて確認しておく方が良いと考える。

（委員） コンセプトはテーマを明確にするという点で異論はない。その他の意見については次の意見交換で話をさせていただく。

（アドバイザー） 資料を拝見し、前回までの課題、要望を踏まえてうまくテーマに落とし込んでいるという印象である。その他の意見については次の意見交換において話をさせていただく。

■報告

(4)道の駅の方向性取りまとめに向けた検討状況・見通し

事務局から、資料5により説明。

- 資料5は、先ほど説明したテーマ・コンセプト(案)等を基に、道の駅の方向性取りまとめに向けて検討を進めている標準的な施設規模・配置(例)、事業スキームの検討状況をお伝えするための資料である。
- 道の駅拡充の方向性を見定めるため、施設規模・配置(例)の検討も進めている。民間事業者の活力発揮によりいくつかの規模・配置が想定される中で、交通量等から期待できる年間利用者数の増加への対応等を考慮すると最もシンプルな道の駅の拡充の例である、既存施設の後ろに増築する例を資料5に示している。この例であっても現在の施設規模の約3倍(1,500㎡)の広さが想定される。また直売所・飲食施設は少なくとも倍程度の拡充が必要と見込んでいる。
- また、交通量等を踏まえると年間利用者数の増加等の効果も期待される。一定の仮定を置いた試算結果としては、利用者数が「現在の14万人/年から将来予測約40万人/年」、これに伴い道の駅の売上は現状の1.7億円/年から約5億円/年への増加が期待される。また、利用者増加に伴う地域産業への波及効果は約6億円/年が期待される。
- 事業スキームの検討状況は資料5の右側に記載している。島崎・浜町ウォーターフロントエリア活性化の検討に当たっては民間活力(アイデアやノウハウ)発揮を期待してきた背景があり、この観点も考慮した上で道の駅機能拡充事業を民間事業者にどのように担ってもらう形が良いのか、方法等の検討も進めている。
- 現時点の仮説ではあるが「民間事業者が担う役割」としては、設計(Design)・建設(Build)、維持管理・運営(Operate)を一括して担うDBO方式を想定している。また現在の道の駅に導入している指定管理者制度も継続して適用する想定である。併せて現在は市が直営で管理運営している立体駐車場も道の駅機能拡充を担う民間事業者に一体的な管理運営を担っていただく可能性も模索中である。市の財政負担については、施設設計・建設費や、観光案内所やドッグランなどの収益のない機能の維持管理・運営費については市から対価を支払う想定であり、収益がある直売所・飲食施設の維持管理・運営は民間事業者が得る収益で賄っていただく想定である。道の駅の機能拡充事業は、設計・建設期間2年、維持管理・運営期間15年を想定している。
- 今ご説明した仮説はあくまで机上の検討であるため、道の駅の管理運営実績等を有する企業等に提示して意見聴取を行い、実現可能性があるかどうかを検証した。その結果、複数者から本事業への参画意欲を確認している。また導入機能・業務範囲等について概ね前向きな意見を確認している。併せて、主に5つの意見を頂いた。
 - 施設配置として可能な範囲で海の近くへの配置ができることが望ましい。
 - 規模が拡大する直売所の運営形態について検討いただきたい。
 - 夜間営業については、売上とコストが見合わない等の理由から厳しい。
 - インバウンドに関するアイデアとして、多言語対応等がある。
 - 立体駐車場の詳細な業務範囲は実績情報等を踏まえた判断となる。

- 以上の調査結果も踏まえ、次回の第4回島崎・浜町ウォーターフロントエリア活性化検討委員会にて道の駅の方向性を取りまとめていただくに当たり、次の3つの宿題事項を事務局として検討する必要があると考えている。
 - 芝生エリアに施設を整備して問題はないか。
 - 直売所の施設規模拡充に伴い、直売所の運営形態はどうあるべきか。
 - 夜間営業ニーズにどのように対応することが現実的なのか。
- 以上3つの宿題事項等を検討した最終案を次回の島崎・浜町ウォーターフロントエリア活性化検討委員会にて報告し、道の駅の機能拡充の方向性を取りまとめていただくため、事務局にて検討を進めていくが、当該検討に対し留意して欲しい事項などご意見があれば、本日お示し頂きたい。
- 資料5の説明は以上である。

■意見交換

＜報告（４）に関する意見交換＞

報告（４）について、事務局から説明のあった資料５の内容も踏まえ、意見交換を行った。

（委員）あくまでたたき台と認識しているが、道の駅に出入りしている立場から感じる施設が抱えている課題等について意見させていただく。

- 飲食施設についてスタッフの休憩施設がなく、直売所の小さい休憩スペースに行って休憩しているという話を耳にしている。その部分を改善してあげて欲しい。
- 直売所の規模は拡張する方向性を示していただいております、生産者としても嬉しいと思う。
- 直売所では、年末の餅つきや夏の盆花、６月のトマト祭りなどイベントを実施している。その際、どうしても直売所の前の場所、道路に近い場所で実施することになる。目立つ一方で、衛生的な懸念があるほか、商品への日差しも気になる。飲食店側もお店の前にテーブル・椅子を設置し、飲食できるような環境にはしているが夏の日差しや暑さ、車の往来などであまり良い環境とは言い難い。そのため、施設は海側に設置して欲しい。
- 天気が悪くてもイベントができる、お客様がゆっくりできる屋根付きスペースがあると良い。そこでイベントのものが食べられると良いと思う。
- 年末の餅つきイベントは、現在飲食施設の営業時間前に実施している。毎年好評である。そういったイベントが開催できる環境を整えてもらえれば、道の駅の盛り上がりにも繋がるように思う。
- キッチンカーの駐車スペースに車中泊の方が一定数いる。キッチンカーが来る直前まで滞在しているケースもあり、ごく稀に揉めることもある。車中泊のスペースとの棲み分けが必要と考える。また車中泊の方は、感覚値ではあるが半分以上、犬等を連れてくる印象である。たまに犬連れの方が道の駅近くで珈琲を飲んでいてる場面を見かける。一方で犬が苦手な人もいるため、こちらについても棲み分けが必要と考える。
- 海洋交通の利用促進も含め、立地を活かすためにも海の景色を見ながら飲食や買い物する等、海側のスペースを活用できたら良い。そうすることで海に近づく形となり、丹後海陸交通の船が見えることも魅力的と思う。

(委員) 道の駅はロードサイドに大規模な施設と大規模な駐車場があるのが通常だと思うが、宮津の道の駅は市街地の中心にあることが特徴と捉えている。その中で2点心配事がある。

1点目が駐車場の確保である。具体的には市民と道の駅利用者のバッティングが想定される。現在でも既に土日、特にイベント時は駐車場が満車という状況が見受けられる。施設規模を大きくするに当たって、必要になると想定される駐車場を今以上にどのように確保するのか、が課題の一つであると考えます。

2点目は飲食、物販についてである。飲食、物販の規模について、今のままで良いとは思わない。規模を大きくすることに異論はない。ただし、「どこまで規模を大きくするのか」は論点であると考えます。中心市街地の活性化、市街地の飲食店との共存共栄を図っていくことを踏まえて、道の駅の施設規模を検討していく必要があると考えます。

(委員) 駐車場は市庁舎移転について検討する中でも、全体として駐車場をどうするかを検討しているところである。また既存の飲食店について、道の駅に多くのお客さん呼び込み、相乗効果を生み出していければ良いと考えている。今ある地域の飲食店と共存共栄するようなまちづくりをしていかなければと思っている。

(委員) 第2回島崎・浜町ウォーターフロントエリア活性化検討委員会で報告いただいた出口アンケート調査の結果では夜間営業ニーズが確認されていた。一方で、今回の第3回島崎・浜町ウォーターフロントエリア活性化検討委員会の資料5に記載されているとおり、運営者の目線では夜間営業がコストに見合わないに記載がある。現在は飲食施設が1店舗であり、朝から晩まで営業するのはコスト面などハードルが高いと考える。これに対し、飲食について素人の個人的アイデアではあるが、朝だけ、昼だけ、夜だけなど営業時間を分けた小さい店の設置や、厨房や食器を共有し、チャレンジ意欲のある方を呼び込んで曜日を分けて営業するなどが考えられる。コンセプトを踏まえて、喫煙者をメインターゲットとはしない等、決めておいた方が良い事項があれば決めておくべきと考えます。

(委員) 先ほど紹介いただいた他の地域の事例の中には海沿いの建物もあったが、宮津市の道の駅については私の意見は逆である。今あるロケーションを大事にして、今ある施設に建て増しするのが良いと考える。この地域には宮津燈籠流し花火大会という素晴らしいイベントなどがあり、また舞鶴の音楽フェスティバルのような規模が小さくても色々なイベントができる可能性も多々あると思うため、海側に建物は作らず、芝生広場を今のまま活用出来た方が良いと考える。将来を見据えて考えていただければと思う。

(委員) 今のご意見に賛成である。事業者の目線では海側への施設配置や海が見える飲食等が望まれるようにも思うが、宮津全体のことを考慮すると、海の近くにすでに立体駐車場、ミップル、歴史の館など大きな建物がたくさんある中で芝生広場だけが誰でも自由に海に触れられる貴重なスペースであると思う。

イベント時でもあるが気持ちの良い日や連休、ゴールデンウィークなどに立体駐車場に車を停めて、天橋立へのクルーズなどで自由に海に親しんでいただいて道の駅に戻って来ていただくといったように、回遊して海に親しんでいただくためのスペースとして芝生広場を残していただいた方が、より多くの方に良い思いをして帰っていただけるのではと思う。

(委員) 飲食について意見を述べる。日帰り客と宿泊客では需要が異なると思う。

車で来訪し日帰りの場合、お酒は飲まない。宿泊の場合、お酒を飲みたい人もいると考えられる。日帰りの場合は帰らなければならないため、夜の食事はそこまで期待しないかもしれない。昼は食を重点的に考えた方が良いが、夜の食事は街中にも食事処があり、街中との共存共栄という観点からも、道の駅の飲食店は夜遅くまで営業しなくても良いと思う。他の道の駅でも夜の営業は8時くらいまでであり、もし営業していた場合でもうどんやそば程度のものしかやっていないように思う。夜は街中にたくさん良い飲食店があるため、宿泊客にはそこで楽しんでもらい、昼については道の駅で十分に楽しんでもらえば良いのではないかと思う。また、昼ではなく3時や4時頃にたまたま通りかかるような方も来られると思うが、そういう方にはファーストフード的なものなどがあると良い。夜と昼どちらもというのは大変であるため、分けて考えるのが良いと思う。

(委員) 昼も夜も営業するというのは難しいと思うため、夜は地元のお店をわかりやすくご案内できるようにするのが良いと考える。

道の駅は昼が中心であると思われること、かつ芝生広場では雨天にイベントができないことを考慮するとイベントもでき食事也能きようなスペースがとれる配置の建物にする形が良いと思う。

(委員) 海の近くへの施設配置ということについて、芝生エリアに施設を配置するのは難しいと思うが、海の活用という点からは海の近くへの配置というのはあるべきだと思う。芝生広場以外で都市公園含めどこに設置可能な場所があるのかを事務局にてご検討いただきたい。あくまで施設の一部を海側に整備する観点での意見である。施設全てを海側に整備して欲しいという趣旨ではない。

直売所の運営形態について、農業振興の一環でまごころ市組合に頑張って頂いているところである。これまでのまごころ市組合の活動を今後も活かしていただきたい。ただし、閑散期に農作物がない、買うものがないといったお客様のご批判、課題があることも踏まえると、「どうようにしていくべきか」の検討は必要と考える。閑散期に海の京都エリアのものを販売するなども一案と思うが、まごころ市組合の意向も尊重していただきたいと考える。

夜間営業について、人手不足など色々な課題があり難しいと思うが、夜の5時以降はこのエリアが真っ暗になるのは中心市街地の拠点施設としていかななものかと思う。これをどうしていくかも今後の検討課題であるとする。

浜町エリアや周辺が飲食店も含めて賑わいを拡散していくには、日本のお客様に対しても外国のお客様に対しても観光案内所の役割が大変重要であるとする。情報発信や周遊観光、お店へのご案内含めて観光案内所の機能充実が大切なポイントになると思う。

1点質問がある。スキームで15年間を想定しているとのことだがなぜ15年か教えていただきたい。

(事務局) 事業者のノウハウを発揮できるためには5年では短く、地に足をつけて取り組むために必要な期間という観点から長期の15年に設定している。今回のようにDBO方式を用いて整備された全国の他の道の駅でも、期間を15年としている複数の事例があり、15年というのは無理のない期間と考え、仮説設定した。また、この仮説を民間事業者に投げかけた結果、15年というのは無理のない期間設定であることを確認している。

(アドバイザー) 委員の方からのご意見と一部重複するところはあるかと思うが私の方からは資料に関してコメントする。

1点目は事業予定地の中に一部公園が含まれているため、DBOと指定管理者の併用に加え、Park-PFI制度活用による建蔽率などの規制緩和が活かせる場合は併用を検討することも一案と考える。

2点目は駐車場についてである。道の駅、市役所、ミップルの利用者が混在する形になるため、時期や時間帯によりそれぞれの利用者に対しどの程度の駐車スペースを確保するかは一つの論点になってくると思う。

また「事業スキーム上は駐車料金の収受を直接民間事業者に委ねるか」と「季節や時期により駐車料金の単価を変更するダイナミックプライシングの裁量

を民間事業者に与えるかどうか」は論点となってくると考える。

加えて、国道 176 号線からの入り口が 3 つの施設の利用者で共通になっているので動線をどのように考えるかも次の論点になると思う。例えば、観光シーズンや週末などに道の駅利用者が増えた場合、近隣住民がミップルを利用するにも関わらず、渋滞で駐車場に入れない事態等が考えられるため、このあたりも検討のポイントになってくると考える。

3 点目は市への納付金（プロフィットシェアの仕組み）についてである。プロフィットシェアだけでなく、ロスシェアの考え方の導入も一度検討いただいた方が良いと考える。コロナ禍の影響で需要が減少したこともあったため、似たような不可抗力での需要減少についても公共側が負担することで民間事業者の事業への参画ハードルが下がり、結果的には民間事業者から良い提案が提出されることにつながるのではないかと考える。

4 点目は SPC（特別目的会社）についてである。DBO 方式の場合、民間資金は活用しないが、PFI の場合には SPC の組成が民間事業者にとって負担という意見を頂くこともある。DBO 方式を採用する場合は、SPC の組成を義務付ける必要性についても検討して欲しい。

5 点目は物販飲食店舗の営業時間についてである。街中への周遊につなげていく観点から、街中への人流を発生させるという点からも、道の駅の店舗と街中の飲食店との棲み分けがうまくできると良い。

最後が地域連携についてである。海との連携が現段階ではまだ弱いと思う。素人考えながら思いつくのは、湾内クルーズと駐車料金などをパッケージ化するプランなど、海にとの連携を強める工夫があると良いと思う。また物販・飲食についてコンテンツとして飲食、物販、体験というところで宮津ならではの個性、特徴を出せるものを検討いただけると良いと考える。

（委員長 ）その他、ご意見はあるか。

———追加の意見なし———

(委員長) 本日の議題は以上である。最後に振り返りをさせていただく。

まず資料4についてはテーマ・コンセプトについて、言葉の一部見直しについて、次のようなご意見があった。

- 海を全面に出していく、海の活用に触れた形で具体化することを検討していただきたい。
- コンセプト②に関連して、お茶や野菜などの食文化をコンセプトに入れてはどうか。
- 観光客のみではなく地域住民目線ということもコンセプトでわかりやすく入れてはどうか。関連して住民へ情報をどう発信していくか。

コンセプト②に「入り口」という記載がある。これにはハードとソフトの意味があると個人的に思っている。ハードの意味とは、例えば「道の駅に車で来て、車を置く。そして船に乗って天橋立に行って回遊して帰ってくる、そして街中の方へ繰り出していく」というような入口を指している。ソフトの意味とは、例えば和室でお茶を飲みながら宮津の文化（北前船や和歌、食文化など）に触れるなどの「入口」を指している。そういったソフトを入り口に街中への周遊などへ導くことで「入り口としての道の駅」に繋がるのではないかと感じた。

資料5についてはまず、施設の配置について、芝生エリアに施設を整備するか否かという宿題について、「芝生以外に施設を整備する」、「施設全てを海沿いに整備することはいかがなものか」というご意見があった。フレキシブルな移動体を作ってはどうかという折衷的な考え方もあるように思う。

施設規模については、中心市街地の活性化、市街地の飲食店との共存共栄を図っていくことを踏まえて検討していく必要がある

事業スキームについては、市の財政負担の軽減、民間企業の適正利潤などの確保などを顧慮し見えるかして、現状案のDBO方式も含めて引き続き検討する

民間の事業者からのご意見のうち施設配置については、芝生エリアへの整備への賛否両論があり、キッチンカーなどの中間案も含めて引き続き検討する。

直売所の運営管理については、まごころ市組合の活動にも配慮いただきたいという意見があった。

夜間営業について、経済性の点から利益が出ないなどの懸念に対し、一人でやるのではなくいくつかの主体で分けてやるというやり方や夜と昼を分けるなどの工夫で夜間営業を考えるというご意見があった。また、島崎・浜町エリアが17時以降真っ暗になるという点について、もう少し考えて必要があるのではないかとというご意見もあった。駐車場について、道の駅、ミップル、市役所の利用者が混在することにどのように対応するかが今後の検討の論点になるのではないかとというご意見もあった。

今回の話は次回第4回島崎・浜町ウォーターフロントエリア活性化検討委員会にて集

約していくため、今回で結論が出たというわけではない。各委員の先生方、アドバイザーの先生からいただいたご意見を踏まえつつ、次回の島崎・浜町ウォーターフロントエリア活性化検討委員会で取りまとめていきたい。

以降の進行を事務局にお返しする。

5. その他

（事務局） 本日の会議録については、要点を取りまとめ、委員長にご確認いただいた後に、市のホームページで公開する。

次回の第4回島崎・浜町ウォーターフロントエリア活性化検討委員会は6月頃の開催を予定しており、本日いただいたご意見等を踏まえ、引き続き事務局にて道の駅の方向性取りまとめに向けた動きをさらに進めていく。

進み具合を基に日程を調整させていただければと思う。

その他の事項としては以上である。

6. 閉会