

# 1. 調査の内容

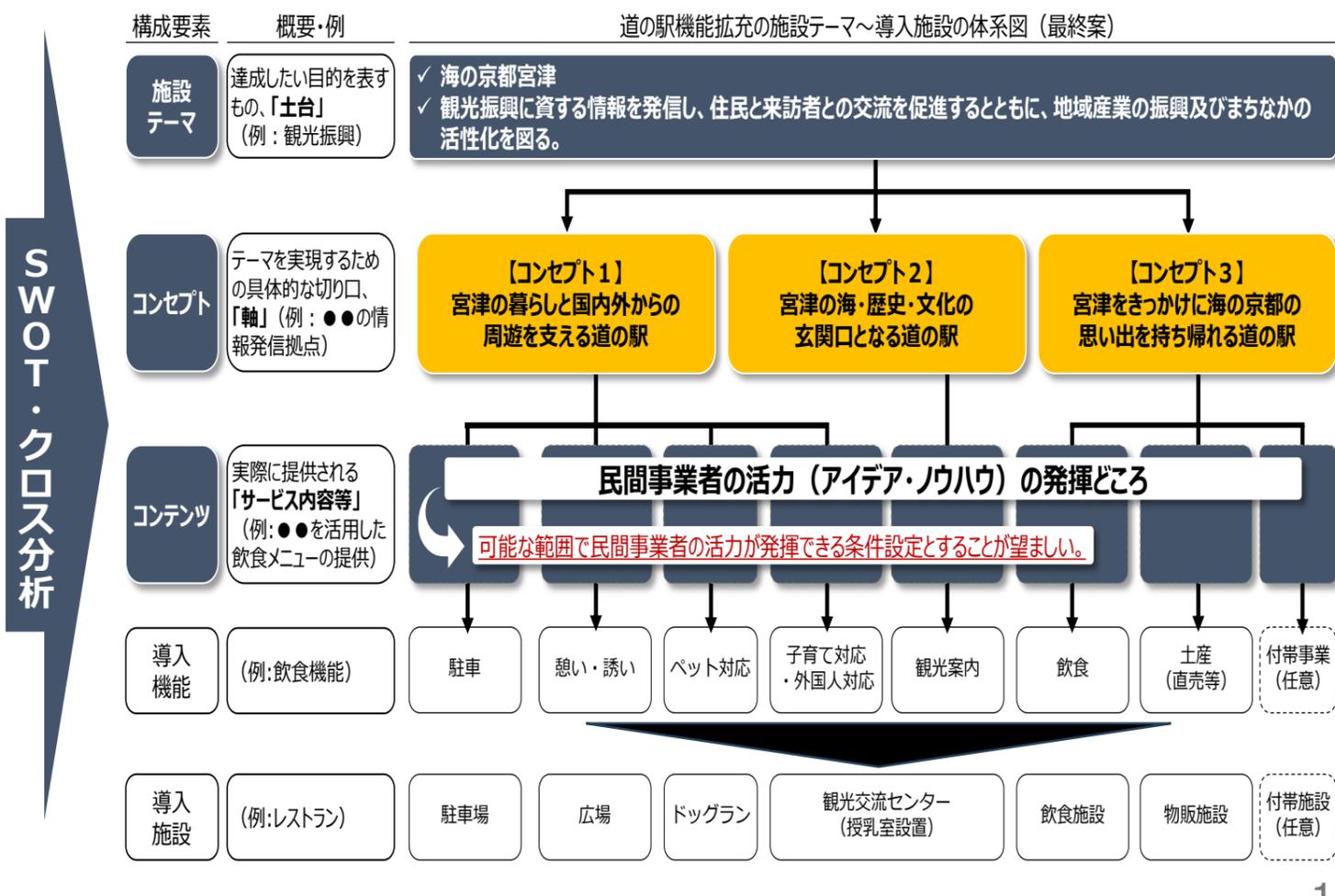
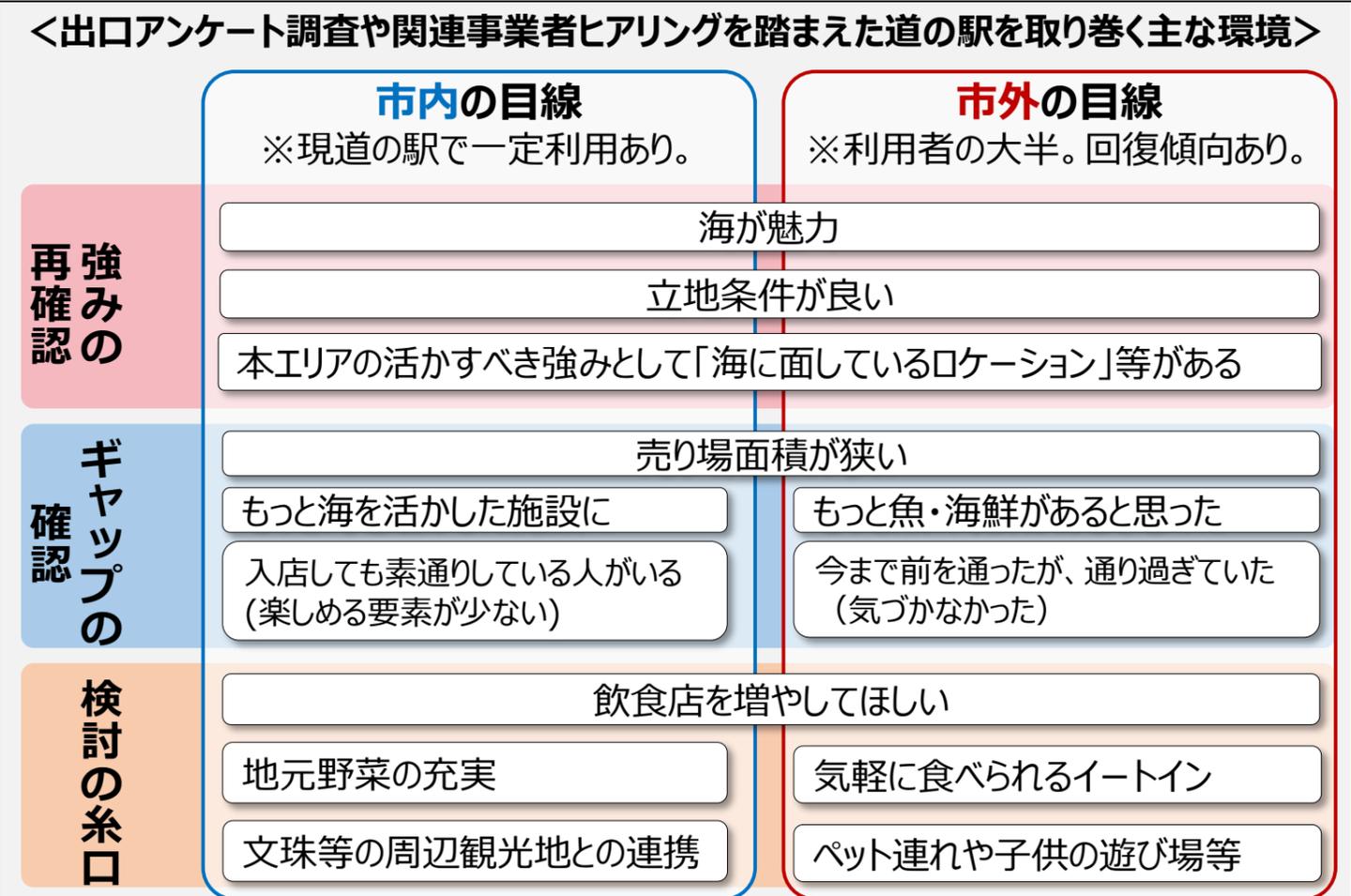
- ✓ 機能拡充検討の参考資料とするため、道の駅「海の京都宮津」の**現状の機能における満足度や改善点、その他ご要望を聞き取る出口アンケート調査を実施**しました。
- ✓ 地元の機運醸成を図りながら、施設テーマ等の設定、需要予測及び施設規模を決定するため、**道の駅「海の京都宮津」の機能拡充にあたってのアイデアを引き出す関連事業者ヒアリングを実施**しました。

# 2. 調査の結果

- ✓ 上記調査の結果、「『海の京都宮津』という名称や施設目的自体への否定的な意見はなく、もっとアピールが求められていること」、「むしろ、施設名称から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等とのギャップに物足りなさを感じている意見があること」が**確認**できました。

# 3. 調査からの結論

- ✓ テーマ（土台）とコンテンツ（内容）等を繋ぐ“コンセプト（軸）”の不明瞭さを解消するため、機能拡充する道の駅の施設テーマは**現道の駅の内容を継続し、新たに「宮津の暮らしと国内外からの周遊を支える道の駅」、「宮津の海・歴史・文化の玄関口となる道の駅」、「宮津をきっかけに海の京都の思い出を持ち帰れる道の駅」の3つのコンセプトを設定することが望ましい**と考えます。
- ✓ コンテンツは「民間事業者の活力（アイデア・ノウハウ）の発揮どころ」であるため、**可能な範囲で民間事業者の活力が発揮できる条件設定とすることが望ましい**と考えます。また、これまでの検討委員会で頂いたご意見（農産物等直売所の運営をどのようにしていくべきか等）は、今後募集書類にて民間事業者に求める条件・民間事業者の活力発揮に委ねる部分を検討する際の糸口として活用できると考えます。



# 1. 調査の内容

✓ 標準的な施設規模・配置例の検討に当たって、検討対象エリアのポテンシャルを把握するため、1日昼間前面交通量等(小型11,700台、大型568台)を踏まえ、**需要予測(年間利用者数、年間売上)の検討を行いました。**

# 2. 調査の結果

✓ 需要予測の結果、**年間利用者数の増加等の効果が期待でき、伸びしろがあると考えます。**(レジ通過率は複数事例を踏まえ40%を想定)  
 利用者数(レジ通過者数)：現在14万人/年⇒将来予測約40万人/年  
 売上：現在1.7億円/年⇒約5億円/年

# 3. 調査からの結論

✓ 前述の出口アンケート調査等・検討で確認できた**「現在の道の駅に対する規模拡充、機能充実」の機運や交通量等に基づく需要予測結果を踏まえ、前述のテーマ等の具現化には施設規模を現在の約3倍(約1,500㎡)に拡充することが必要**と考えます。  
 ✓ 駐車場は、**繁忙期や将来需要を想定した場合の最大駐車ます数を試算した結果を踏まえ、「通常時は既存道の駅駐車場を使用し、繁忙時は立体駐車場も含めて対応すること」**を想定します。

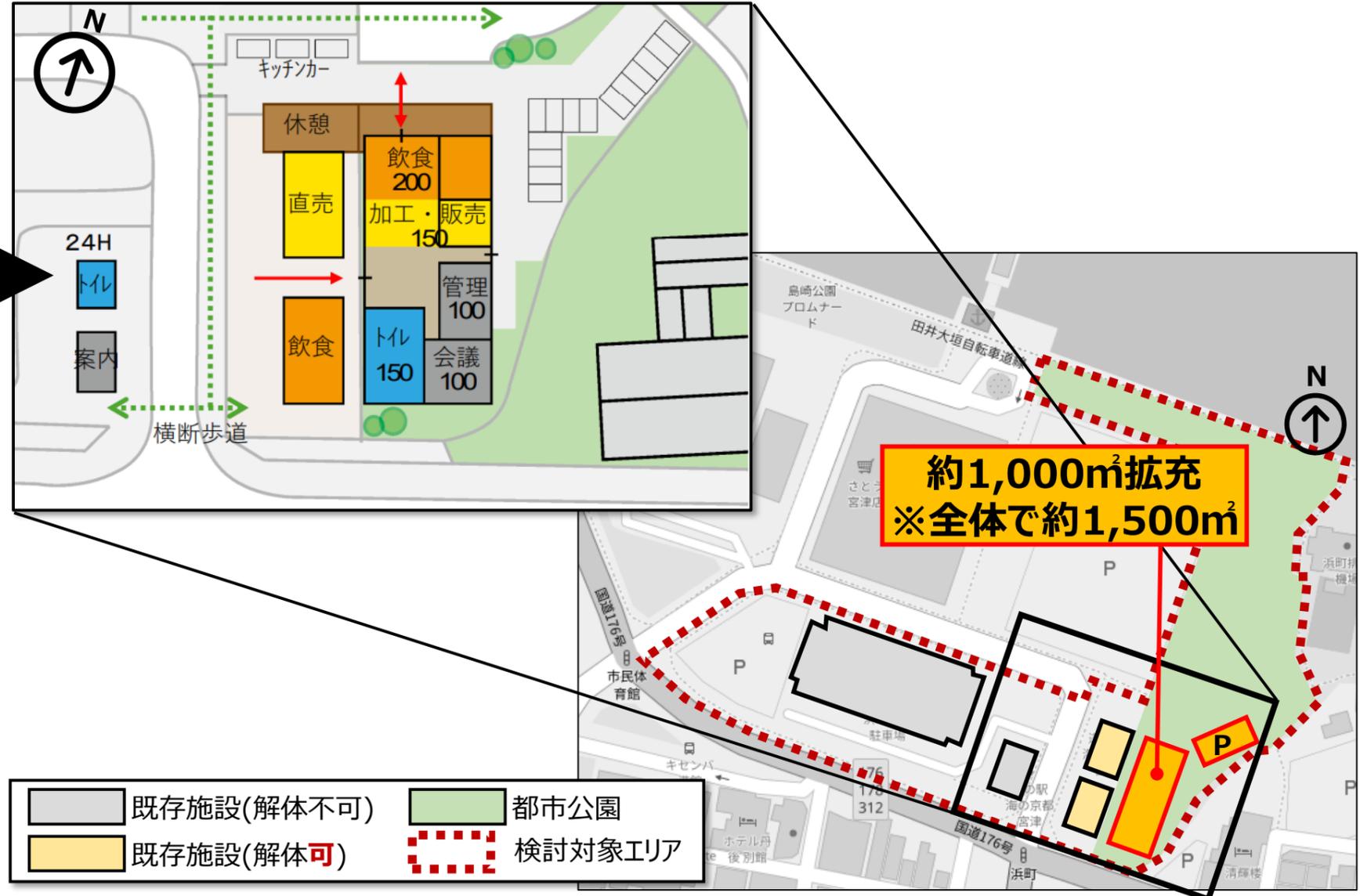
■ 標準的な施設規模・配置(例)

- 道の駅を取り巻く主な環境や需要予測結果を踏まえ、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**最もシンプル**な道の駅の拡充の例(既存施設に増築する例)は右記の通りです。
- 交通量等を踏まえると、**直売所・飲食施設を少なくとも現状の倍程度**とすることを含め、**現在の施設規模の約3倍(約1,500㎡)への拡充が必要**と考えます。

直売所			飲食施設
農産物売場	加工品売場	加工場	
100㎡	95㎡	-	195㎡
<b>約1.75倍</b>			<b>約2倍↓</b>
<b>195㎡</b>	<b>100㎡</b>	<b>50㎡</b>	

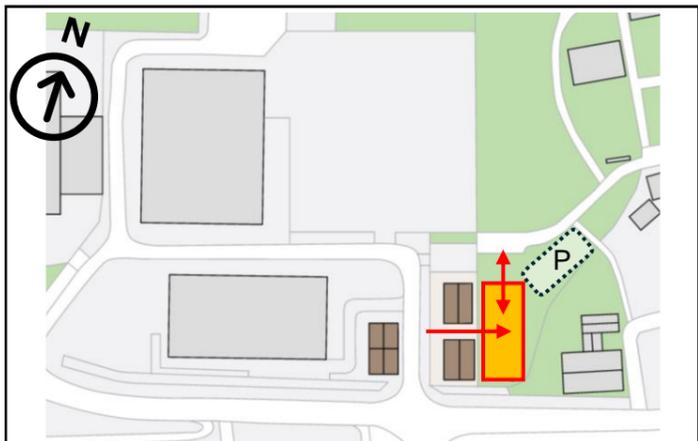
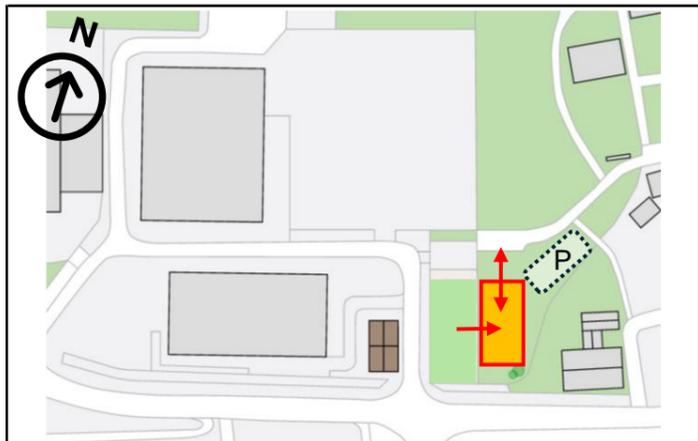
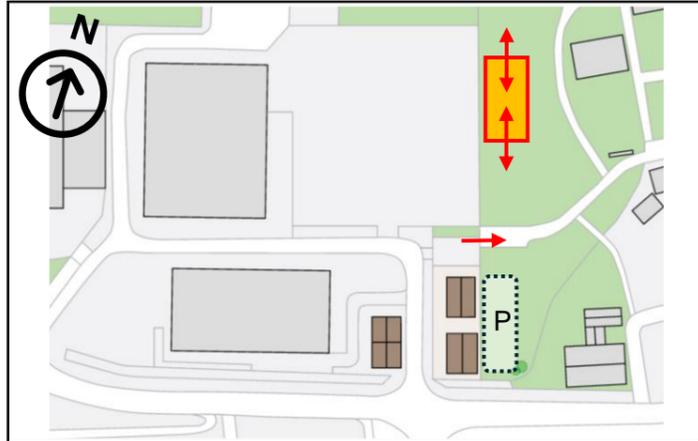
■ 駐車場の想定規模

既存の道の駅の駐車場は61台(普通車)。交通量等から求められる必要駐車ます数は37台(普通車)であるが、繁忙期や将来需要を踏まえた最大駐車ます数は148台(普通車)になると見込まれる。  
 これを踏まえ、**通常時は既存の道の駅の駐車場を使用し、繁忙時は立体駐車場も含めて対応すること**を想定します。



3. 調査からの結論(前ページの続き)

- ✓ 前述した最もシンプルな道の駅拡充の例に加え、「想定配置例①：既存施設解体&2階建て新設」、「想定配置例②：既存施設残置&海側新設」の計3パターンを現時点で想定しています。
- ✓ これらの配置パターン例や民間事業者の活力発揮による施設整備のグレードを踏まえると、現時点での概算施設整備費は7~10億円(税込み)と想定されます。また、補助金メニュー(新しい地方経済・生活環境創生交付金(第2世代交付金)等)や過疎対策事業債等の活用により、市が負担する額を抑制できると考えます。
- ✓ 今回の「道の駅の機能拡充」に伴う「道の駅での需要増大(利用者数：将来予測約40万人/年、売上：約5億円/年)」による「宮津市内における経済波及効果」として、約6億円が期待されます。 ※平成26年宮津市地域産業連関表を活用。レジ通過者は、出口アンケート調査結果を基に交通手段別に推計。

パターン例	最もシンプルな道の駅拡充の例： 既存施設残置&増築	想定配置例①： 既存施設解体&2階建て新設	想定配置例②： 既存施設残置&海側新設
施設の配置	既存道の駅施設を残置し、公園敷地内の既存道の駅敷地に隣接する位置に別棟で新築する。	既存道の駅施設を取り壊し広場を新設する。道の駅は公園敷地内に2階建てで新築する。	既存道の駅施設を残置し、公園敷地内の海に近い位置に別棟で新設する。
配置パターン図			
現在の道の駅の休業期間	工事と並行して既存施設の運営が可能と想定。	工事の関係で道の駅の休業期間が一定期間生じると想定。	工事と並行して既存施設の運営が可能と想定。芝生広場など一部の公園機能が工事中には使用できないと想定。
整備コスト	既存施設を活用し、新築する建築物の規模を最小限とすることができるため最も整備コストを抑えられる。	既存施設の解体を含むためコストがかかる。また、2階建てにすることでエレベーター設置費や広場の整備費が必要。	既存施設を活用し、新築する建築物の規模を最小限とすることができるため整備コストを抑えられる。ただし、広場の再整備に伴う費用を要する。 ※モニュメントや既存の水場の撤去は含まない。
検討委員会の主な意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 地域のイベント継続や公園内での色々なイベントができる可能性を期待。</li> <li>➢ 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の維持が必要。</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 海洋交通の利用促進も含め、立地を活かす。</li> <li>➢ 現在のイベント実施環境の改善を期待。</li> </ul>

## 1. 調査の内容

✓ 前頁までで整理した機能拡充した道の駅等事業の事業化に向けて、**事業方式等の仮説を設定し、民間事業者へのサウンディング調査を実施**しました。

## 2. 調査の結果

✓ 調査の結果、主に下記事項が確認できました。

- ① **地元事業者を含む複数者からの本事業への参画意欲**  
 (道の駅の管理運営実績のある市外の民間事業者からは代表事業者としての参画意欲、地元事業者からは協力事業者としての参画意欲)
- ② **導入機能・業務範囲等に対する概ね前向きな意見**
  - 設計・建設、維持管理・運営をまとめて民間事業者に委ねる形が望ましい。
  - 付帯事業の実施可能性(主にソフト面の施策)が想定される。
- ③ SPC(特別目的会社)や収益(もしくは利益)還元条件については、各者で意見が異なる。
- ④ その他、主に下記意見を拝受。
  - 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。
  - 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。

**仮説**

事業方式	資金調達	設計・建設	維持管理・運営	施設所有
<b>従来方式</b> ：市が施設整備に係る資金を調達し、施設、建設、維持管理・運営を個別に委ねる方式	市	市	市	市
<b>DBO方式</b> ：施設整備に係る資金を市が調達し、民間事業者が設計・建設、維持管理・運営をまとめて行う方式	市	民間事業者	民間事業者	市
<b>PFI(BTO)方式</b> ：民間事業者が事業の中で事業資金を調達し、施設整備、維持管理運営をまとめて行う方式	民間事業者	民間事業者	民間事業者	市

良質な公共サービスの提供など

- Q. **市の財政負担は生じるのか？**  
 施設設計・建設費や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。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。
- Q. **何年間の事業？**  
 設計・建設期間：2年を想定。維持管理・運営期間：15年を想定。

## 3. 調査からの結論

- ✓ 下記理由から「**DBO方式 + 指定管理者制度**」の適用が望ましいと考えます。
  - －設計(Design)・建設(Build)、維持管理・運営(Operate)を民間事業者がまとめて担う方式
  - ① 民間事業者へのサウンディング調査の結果、上記の通り「D～O」を一括して事業範囲に含めることが、民間活力(アイデア・ノウハウ)の発揮において有効と判断できたこと
  - ② 現状通り指定管理者制度の利用料金制を適用することで、民間事業者が収入を収受でき、サービス向上・利用者増加等の動機づけになること
  - ③ 金利上昇傾向にある民間資金の活用(PFI方式)の有効性が見出し難いこと
- ✓ また、対象敷地に都市公園を含むため、都市公園法に基づき民間活力発揮を促す、通称「Park-PFI方式(\*)」の併用可能性も民間事業者への調査を経て検討しました。結果、**同方式の肝となる「公園内への新たな収益施設の整備」に消極的な民間事業者が大半であったため、同方式の併用は見送ることが適当**と考えます。
  - (\*) 収益を生まない公園施設(特定公園施設：緑地・園路等)の整備費に利益の一部を還元することを条件に、民間収益施設(公募対象公園施設)の整備・運営を行い易くする方式です。具体的には、建ぺい率や設置期間を特例的に拡大する等の措置が講じられます。
- ✓ 事業化された場合は、今後の検討課題の解消を反映した**募集書類の作成、民間事業者の募集・選定を経て、道の駅等の設計・建設を進めていく流れを想定**します。(募集書類の作成、募集・選定：約2年を想定、施設の設計・建設：約2年を想定、施設の維持管理・運営：約15年を想定)  
 ※今後の検討課題：事業範囲内に含む立体駐車場の管理運営範囲、SPC設立に関する理解度改善、収益(もしくは利益)還元条件※事業者募集時の条件設定4