

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 会議録		作成	令和7年6月19日(木) 宮津市企画財政部財政課
開催日時	令和7年6月18日(水) 13:30~16:10	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の概要

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

- これまで3回の委員会を経て、特に「道の駅」にフォーカスをして、地域の現状や課題、可能性につきまして多角的なご意見を委員の皆様から頂戴し、着実に土台ができつつあると認識している。
- 本日は課題について議論し、整理をした上で、私たちが共有している課題認識あるいは方向性というものを、一定の方向で確認していきたいと考えている。今後、さらに実現可能性のある、より具体的な提案へと繋げるための一歩だと思っている。ぜひ忌憚のない意見、ご示唆をいただきたい。

3. 委員等紹介

事務局から、資料1により紹介。

※大門委員、鬼頭アドバイザーはオンライン参加。

※武田委員は所用のため欠席。

- 事務局として、関係する部の方から、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、本検討調査業務の受託者として、パン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) これまでの検討委員会の振り返りなど

事務局から資料2により説明。

- 資料2は、これまでの本活性化検討委員会の振り返りなどである。
昨年7月の委員会設置以降、島崎・浜町ウォーターフロントエリアについては、大きく3つのゾーンに分けた上で、道の駅と公園が一体となった交流拡大ゾーンとし、民間活力を活かして機能拡充をしていくことを優先的に検討していくということで、官民連携による事業化手法の検討に関わる専門的な調査も並行しながら、本委員会での意見交換を3回にわたり行ってきた。具体的には、海の京都宮津という名称と、現在の提供内容にはギャップがあるということを確認する中で、立地場所のポテンシャルの再確認、現在の道の駅の課題、そこを基にして道の駅の将来像やアイデアなどについてご意見をいただいたところである。
第3回検討委員会においては、専門的な調査の途中であったが、たたき台を示した上で意見交換を行った。青枠の中に主な意見をまとめており、コンセプト（軸）の明瞭化については一言でわかりやすく伝える工夫が必要ではないかということ、施設の規模の検討においては、配置場所は民間事業者の提案をもとにということではあるが、現在の芝生広場を生かして、海側か現在の場所をベースにうまく調整していく必要があるのではないかということ、駐車場につきましては整備が必要なのではないかということ、すでに課題もいただいていたところである。
- 今後（当面）の予定にある通り、本日の委員会においては、この後、機能拡充後の施設テーマ・コンセプト・コンテンツ、施設規模等、そして施設整備・維持管理・運営方法について、大きく3つの事項等に関して検討調査報告を行い、委員の皆様の意見交換を行い、道の駅の機能拡充の方向性について一定のとりまとめができればと思っている。
- 第3回検討委員会でも課題を既にいただいているが、今日以降、市で一定の課題の整理等も必要となる。優先的に検討してきたこの道の駅の機能拡充だけでなく、島崎・浜町ウォーターフロントエリア全体についての整理まとめも行った上で、8月上旬の開催を予定している第5回検討委員会で、市としての今後のエリア全体の方向性等を説明させていただければと思っている。

(2)道の駅を民間活力により機能拡充していくための調査報告

事務局から資料3、資料4により説明。

- 引き続き、パシフィックコンサルタンツから、道の駅を民間活力により機能拡充していくための調査効果について説明させていただく。4点報告させていただく。

1つ目が道の駅機能拡充後の施設テーマ・コンセプト・コンテンツの検討、2つ目が標準的な施設規模・配置（例）等の検討、3つ目が施設の整備・維持管理・運営手法に関する検討、4つ目が道の駅機能拡充に伴う定性的な期待事項である。

1つ目から3つ目の検討については、いずれも検討にあたって、まずどのような調査をしたのか、その調査結果がどのようなものであったか、その調査結果を踏まえた結論が何であったか、この3段構成でまとめている。

- 資料3の1ページ目は、施設テーマ・コンセプト・コンテンツの検討に関する調査報告である。2つの調査を実施している。

まず、機能拡充検討の参考資料とするために、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、その他ご要望等を聞き取る出口アンケート調査を実施している。つぎに、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に、関連事業者へのヒアリングを実施した。

これらの調査の結果、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ということと、さらに、施設名称から利用者等が連想するイメージに対して、実際に提供されているサービスとのギャップに物足りなさを感じているという意見があることが確認できている。

これらの調査結果を踏まえ、テーマとコンテンツ、これらを繋ぐコンセプト、この不明瞭さを解消するために、まず施設テーマについては現在の道の駅の内容を継続し、加えて新たに3つのコンセプトを設定することが望ましいと考えている。

具体的には、1つ目が宮津の暮らしと国内外からの周遊を支える道の駅、2つ目が宮津の海、歴史、文化の玄関口となる道の駅、3つ目が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、これら3つを設定している。これらのコンセプトについては、第3回検討委員会で提示したものを基に、特にコンセプトをより明瞭に一言で分かるようにする、地元という要素もしっかり盛り込んでいくといった観点からブラッシュアップしたものである。

右下の図、上から3つ目のコンテンツについて、これまでの検討委員会でもインバウンド等色々ご意見をいただいたという認識であり、そのご意見はコンテンツに該当すると考えている。今回の道の駅を整備・維持管理・運営する事業者の活力の発揮どころであり、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ている。そのため、これまでいただいたご意見については、今後、本事業が事業化された際に作成する募集書類において、検討の糸口として活用できると考えている。

- 2 ページ目は、標準的な施設規模・配置（例）等の検討である。

標準的な施設規模・配置（例）等の検討にあたり、検討対象エリアのポテンシャルを把握するために、年間利用者数や年間売上といった需要予測の検討を行った。

需要予測の結果、年間利用者数については、レジ通過者数で現在約 14 万人／年が将来予測約 40 万人／年となる効果が期待できると考えている。これに伴い、売上についても、現在 1.7 億円／年が将来予測約 5 億円／年となり、伸び代があると考えている。

先ほどの出口アンケート調査等・検討で確認できている道の駅の規模拡充、機能を充実してほしいといった機運や、需要予測結果を踏まえて、施設・テーマ等の具現化については、施設規模を現在の約 3 倍、約 1,500 m²に拡充することが必要と考えている。

また、駐車場については、繁忙期や将来需要を想定した場合の最大駐車数を試算した結果を踏まえて、通常時は既存道の駅の駐車場を使用し、繁忙時には立体駐車場も含めて対応することが想定される。
- 3 ページ目は、前ページの続きで、調査からの結論である。

現在想定している最もシンプルな道の駅の拡充の例は、現在の道の駅を残した上で後ろ側に新しく拡充するというものになる。この例以外にも、民間事業者とのサウンディング調査の結果を踏まえて、現時点で想定される配置例が 2 つあったため、整理している。

想定配置例①については、既存施設を解体して 2 階建てを新設する。想定配置例②については、既存施設を残しながら海側にも新設する。このように、現時点で 3 パターンの例が想定される。

配置パターンや民間事業者の工夫次第で、施設整備のグレードがワンランク上がるというところも想定されることを踏まえ、現時点での概算の施設整備費は税込 7 億円から 10 億円程度を想定している。

この全額が市の負担ではなく、例えば、補助金のメニュー、実際に他の道の駅でも採択されている新しい地方経済・生活環境創生交付金（第 2 世代交付金）や過疎対策事業債等を活用して市が負担する額の抑制もできると考えている。

また、道の駅を機能拡充することに伴い、宮津市内における経済波及効果としては約 6 億円が期待されるというところで推計している。
- 4 ページ目は、施設の整備・維持管理・運営手法に関する検討である。

今までのご説明は、道の駅をどのようなテーマ・コンセプトにするのか、どの程度の規模に拡充するのかという話であったが、ここではそれをどのように実現していくべきなのかという検討結果である。

調査については、まず事務局側で事業方式等の仮説を設定して、民間事業者へのサウンディング調査を実施した。仮説の主なものはページ右側の表に示している。

こういった仮説を提示した上で、民間事業者から①から④までの結果が得られた。

 - ① 地元事業者を含む複数者から本事業への参画意向が確認できた。
 - ② 導入機能・業務範囲等、我々からご提示させていただいた仮説に対して概ね前向きな意見をいただいた。
 - ③ 特別目的会社の組成についての意見や、道の駅で得られる一定の収益をどのように還元し

ていくのかについての意見は、今回話を聞いた民間事業者の各社で意見が異なるという結果が確認できた。

④ その他の主な意見というところで、施設配置として海側になるべく設置できた方が望ましい、直売所の運営形態については検討いただきたいなどの意見をいただいた。

調査からの結論として、事業方式については、DBO方式と現在の道の駅でも採用されている指定管理者制度の併用が望ましいと考えている。

理由としては3つあり、1つ目は仮説でも設定しているDBO方式であれば、民間活力、アイデアやノウハウの発揮というところが有効と判断できたためである。2つ目は現状、指定管理者制度を適用しているが、本事業でも引き続き適用することによって民間事業者が収入を収受でき、サービスの向上や利用者増加等の動機付けになるためである。3つ目は昨今金利が上昇している状況の中で、今回PFIのBOT方式を採用した時に、一旦民間に立て替えていただいたお金を維持管理・運営期間で平準化して支払うと、そこに金利分が乗ってしまうため、最終的な公共の負担を考えた時にコスト的に有効性が見出しがたいためである。こういった3つの理由から、DBO方式と指定管理者制度の適用が望ましいという結論に至った。

また、第3回検討委員会の中で、アドバイザーからご意見いただいたPark-PFI方式の併用可能性について検討した結果、Park-PFI方式というものは、公園内に民間所有で新しい収益施設を整備するという方式であり、民間事業者が道の駅に加えてさらにハコモノを整備するというところまではあまり積極的ではなかったため、この方式の併用は見送ることが適切と考えている。

○ 今後、事業化された後どのように進んでいくのかについて、検討課題がいくつかある。これらを解消した上で、募集書類を作成して、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ている。具体的には、募集書類の作成から事業者の募集、選定までで約2年、施設の設計・建設で約2年、施設の維持管理・運営で約15年を想定している。資料3のご説明は以上である。

○ 続きまして資料4である。

今までご説明した検討と並行して、道の駅の機能拡充に伴って、道の駅に限らず、その周辺を含めた定性的な期待事項が何かというものを検討した。

定性的な期待事項としては、ウォーターフロントエリアの活性化が期待できるのではないかと考えている。例えば、周辺にある棧橋の活用や周辺にある田井宮津ヨットハーバーとの連携である。

また、中心市街地側にはいくつか歴史的な建造物や宿泊施設等があり、にぎわい創出への波及といったところも想定している。以上がJVとしての調査検討結果の報告である。

事務局からの報告内容に関する質疑応答を実施した。

(委員) 資料3の2ページ、標準的な施設規模・配置(例)として、直売所が約1.75倍、飲食施設が約2倍になる。右の配置図では約1,000㎡拡充、全体で約1,500㎡と記載されているが、直売所と飲食施設を合計しても足りない。この内訳を教えてください。

(事務局) 飲食200㎡、加工・販売150㎡、トイレが150㎡、会議と管理がそれぞれ100㎡、合わせて700㎡になる。休憩スペースを約170㎡想定、また、加工・販売とトイレの間にある黄土色の部分で約150㎡を想定している。合計で約1,000㎡となる。

(委員) コンサルへのお願い事項として、今の施設の課題等に関するご指摘をしっかりと報告書等に反映して提出いただきたい。特に今回調査いただいたのが、京都総研やそういった調査に詳しいコンサルさんも一緒に調査いただいているため、この辺りについてはしっかりと教えていただきたい。当然、今後も今の施設が2～3年はこのまま事業が進んでいく中で、我々としても、現行の施設の売上をできるだけ伸ばしていくという観点から、プロの目から見た課題や問題点を分析いただけるとありがたい。

(事務局) 資料3の1ページ目左下の部分に、市内・市外の目線と強みの再確認、ギャップの確認として整理した図がある。特に、今いただいた現状分析の部分はギャップの確認であり、売り場面積が狭い、もっと海を活かした施設に、あとは検討の糸口として飲食店を増やしてほしい、ペット連れや子供の遊び場等、そういったところは整理している。我々JVとして、最後に宮津市様にお納めする報告書においては、この辺りは丁寧に書かせていただく予定である。

(委員) 資料3の1ページ目左側、ギャップの確認に、入店しても素通りしている人がいるとあるが、物販と飲食どちらのことか。

(事務局) まず、1点訂正する。図のタイトルに“出口アンケート調査や関連事業者ヒアリングを～”となっているが、ここに“等”という言葉が入る。出口アンケート調査と関連事業者ヒアリングに加え、第1回、第2回の検討委員会でいただいたご意見を含めて整理している。また、入店しても素通りしている人がいる、というところは、第1回検討委員会のご発言が元の内容になるため、具体の人数等は把握できていない。ご質問の答えとしては、物販のことを指している。

(委員) まず、資料3の2ページである。

調査からの結論について、2点気になっている。

1つ目は駐車場の問題である。試算した結果、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と記載してある。道の駅だけのことを考えればそうかもわからないが、この地域は道の駅の他にミッフル、市民体育館、歴史の館、島崎公園があり、多様な方が利用するのがこの道の駅あるいは立体駐車場という条件である。そうした時に、現状は土日でも相当の

お客様が立体駐車場なり道の駅を利用しているという中で、繁忙時に立体駐車場を含めて対応することは難しいのではないかと。新たな駐車場をどこかに台数を確保する必要があるのではないかと常々思っているため、この想定はどうかという疑問がある。

2つ目は、3ページのパターンの例にある想定配置例②である。

現在の芝生広場を一部活用するという案だと思うが、現状では、この芝生広場は道の駅の交流の場、あるいは交流の広場としてイベントの開催、あるいは子供の遊び場として利用されている。その中で、その芝生広場にこうした施設を建てるのは慎重に検討すべきと考える。

次に4ページである。

調査の結果④に、その他主に下記意見を拝受したということで数件記載してある。まずは夜間営業について、売上とコストが見合わない等の理由から厳しいとあり、実際厳しいとは思う。ただ、今回は公設民営で行うという中で、資料4で市街地のにぎわい創出の関係もあったが、資料に記載の通り、宿泊者数が増加している。特にこの市街地にゲストハウス等が沢山開業されている。要は、飲食を伴わない宿泊施設が増えているという中で、そのゲストハウスに宿泊されるお客様の飲食をどうしていくのかというのは、現在の地域課題ではないかと考える。その地域課題を解決するための一つとして、公設民営で行われる道の駅の飲食施設の夜間営業について、ぜひ検討していく必要があるのではないかと。人手不足もあるため、常時営業するか、時間帯をどうするかというのは今後の課題になるかと思うが、コストに見合わないから難しいというのはどうかと思う。

最後に、DBO方式が効率的だということで、民間活用の中で民間事業者が仕事がしやすいということは理解できる。一方で、DBO方式の事業リスク・デメリットとして考えられることを教えていただきたい。

(事務局)

1つ目の駐車場が十分ではないのではないかという点について、おっしゃる通り、特に土日周辺でイベントが2～3つ開催されると、駐車場が不足しているという現状である。今後、規模が大きくなり、沢山の集客を見込む方向であるため、何かしら駐車場の整理はしていかなければならないと考えている。市の全体としての調査の関係もあり、今回の調査報告の数字にはそこまで見ていない。

2つ目の配置パターン例②については、交流広場のため施設整備を慎重に検討すべきというご意見として受け止める。

3つ目の夜間営業に関しては、ゲストハウスなどの飲食なしの宿泊施設が増えていることについて、今後、検討する上での留意点として認識した。

なお昨年度、市街地の飲食店を利用するお客様と店舗を対象にアンケート調査を実施した。その中で現状の店舗だと、夜までの営業は難しいとの声、拡大は難しいとの声があり、新たな店舗が必要だと市の方でも考えている。今年度、市でも創業などの補助制度において、飲食店を増やしたいという考えから、補助金を加

算するような取り組みもしている。今後は、こういった色々なご意見がある中で、商工会議所や観光協会等に、道の駅はどうか良いかなど、ヒアリングをしたいと考えている。そこで新たに必要となった場合、公募していく中で必須条件とするのか、提案した場合に評価になるようにするのか、色々なやり方がある。いずれにしても、商工会議所や観光協会等のご意見、ヒアリング等を受けて、その条件の中で反映しながら、夜間営業の対応も検討できればと考えている。

4つ目のDBO方式のデメリットについてである。

DBO方式の特徴として、従来方式と比べて、長期間にわたり民間事業者に自由度を持たして事業を進めるものである。そのため、従来方式よりも民間の創意工夫が発揮できる。一方で民間がやろうとしていることと、市として民間にやってほしいことの認識合わせや、事業が始まった時に問題が発生した時のリスク分担等が論点となる。この点は、募集書類を作っていく中で、契約書の内容やリスク分担表でしっかり仕分けていく。また実際に運営していく中で、課題や改善点は出てくるものであるため、市がしっかりモニタリングしていくようなルールなどを事前に明確化していくことで、DBO方式ならではの論点は改善しようと考えている。

(委員長)

駐車場については、庁舎移転との絡みもあると思うがやはり車は必須であるため、キャパアップも含めて、時間軸を見てその辺りを明らかにしていきたいということであった。

夜間営業について、第3回検討委員会では、一つの店舗が朝から晩まで営業するのは大変であるため、朝・昼・晩と営業時間を分けて、小さい店舗も交代で営業するという案があった。また市街地にも飲食店はあるため、道の駅単体で見のではなく、市街地に流動させる仕組みづくりも考えられる。

資料4にある通り、道の駅は中心市街地の入口となる建て付けもあるため、道の駅やホテルなどに何時以降の食事は市街地に誘導させるような案内を置き、初めて来訪した方にも分かるようにすることも考えられる。

(アドバイザー) 委員からご質問にあったDBO方式のデメリットについて、従来方式と比べて、DBO方式やPFI(BTO)方式の特徴は大きく分けて3つある。1つ目が包括的に発注できること、2つ目が長期間の契約であること、3つ目が性能発注と呼ばれる発注方式になることである。

性能発注の対義語として仕様発注というものがあり、従来の公共工事などの色々な公共事業は仕様発注が比較的一般的である。具体的には、非常に細かな設備であったり仕様について、発注者側から規定していくというのが、非常に大雑把にいうと仕様発注と呼ばれるものである。それに対して性能発注は先ほどご説明にあった通り、一定の要求水準や必要な要件を満たしていれば、やり方などについてはある程度民間側に裁量がある。

そのため、DBO方式やPFI(BTO)方式と、従来方式のメリット・デメリットとい

うのは、良い面と悪い面がコインの裏表のような関係にある。例えば、長期契約の特徴は、長期間で事業を行うことで民間としては投資回収の期間が長くなるため、ある程度民間の裁量で色々な投資を行い、結果的により利便性の高い施設が整備、運営される可能性が高くなる。ただし、運営事業者がきちんとしていなかったようなケースの場合、契約自体が長期間になるため、何か問題がある場合に市側から契約を解除しようとするると契約解除の違約金が発生する可能性がある。これが長期契約のメリット・デメリットになる。

また、包括発注のメリット・デメリットとしては、資料3の4ページ目の表にあるように、資金調達、設計・建設、維持管理・運営、施設所有が従来方式では全部個別になっており、且つ、契約業務内容が個別に分かれているため、発注者側の市にとっても、それぞれの業務ごとに発注しなければならない。民間側としても、設計・建設だけを担う会社、維持管理だけを担う会社、運営だけを担う会社となり、業務のボリュームが非常に小さくなってしまいうため、余力が出てこず、必要以上の業務を行う余地がなくなってしまう。一方、DBO方式やPFI（BTO）方式などの包括発注の場合は、設計・建設で少し割高な施設をつくったとしても、維持管理・運営などでコスト削減が図れる場合には、業務全体、事業全体で事業採算が取れることや民間側が投資を回収できる視点から、民間側の裁量が出てくる。民間側でコストダウンした部分を公共サービスの向上に充てたい、より利便性の高い、集客力の高いコンテンツを追加で設置したい場合にも、そういった投資余力がメリットになる。逆にデメリットとしては、包括発注は非常に広い範囲を民間の裁量に委ねるため、民間側が手を抜いてしまうと、設計・建設、維持管理・運営の全体的にサービスの内容が良くないということになってしまう。ただ、こういったデメリットの発生可能性をなるべく減らすという意味で、発注者側が事業期間を通してモニタリングを行うことが一般的である。これは官民連携の手法として必ず発注者側のモニタリングがセットになるため、しっかりモニタリングを行うことによって、包括発注、長期契約、性能発注であることのデメリットの顕在化を防ぐ建て付けになっていることが一般的である。

（委員長） 官民連携の大きな意味として、民間の得意な分野を発揮でき、利益が出た分を別のところにも向けられるため、民間の知見や専門性というものをも十分に発揮しやすいという前提条件がある。その裏返しとして、慎重に事業者を選定するものの、蓋を開けてみると問題があった場合にリスクとなってしまうため、発注後のモニタリングでしっかりとガバナンスを効かせることで解決していくのではないかとというようなことの示唆をいただいた。

（委員） 資料3の3ページ目、想定配置例①の場合は2階建てとなり、エレベーターを設置することになるため、事業費が高くなるのではないかと。また、飲食が2階となると、よほど魅力があるものでないとお客はわざわざ2階まで上がって来ないと私の経験上感じている。2階まで上がってほしいのであれば、そのための何か

を考える必要がある。例えば、人気漫画のキャラクターで若者を呼び込むなど、ただ単に2階に飲食を設置してもお客様は来ないと思う。

想定配置例②について、ミップルが市の関係で話に挙がっているが、仮にミップル全体が市の管理となった場合には、ミップル前の駐車場も市が管理することになるかと思う。その場合、海側に持ってくる一部をミップル前の駐車場側に取り込み、既存の施設は撤去して、駐車場として利用することも考えられる。ここを平屋にして、灯籠流しや花火鑑賞ができるような有料観覧席にするようなことも考えられる。

現在 DBO 方式で事業を行っている道の駅があれば、お示しいただきたい。また、以前にアドバイザーから DBO 方式を採用する場合は SPC（特別目的会社）の設立を義務付ける必要についても検討した方がよいとの助言をいただいた。SPC（特別目的会社）がどのようなものなのかも含めて、再度ご説明いただけるとありがたい。

夜間の飲食の関係については、正直厳しいだろうと思っている。民泊を利用される方がわざわざ外に出てくるのか。民泊によっては中で調理できるような施設があるところもあり、持ち込みで食べている方も多いと思う。そう言いながらも、夜の食事処は欲しいということであれば、例えば、昼間は通常営業されたとしても、夜は違う業者に店舗を貸して営業することも考えられる。都会の方では、昼間は食堂、夜は飲み屋として営業しているお店があるような情報をテレビで見たこともあるため、そういった方式も検討できると思う。

売上について、現在の1.7億円/年から約5億円/年に予測できると非常によい謳い文句が出ているがその通りにいくのか。道の駅の場所が高速から来られた方にわかってもらえるのか懸念がある。看板をやみくもに立てるとするのは反対であるが、高速を降りて向かってくる時に、どこかに“道の駅には5時間無料の駐車場がある”などといった、足を止めさせるような工夫をすることで、多少なりとも需要予測の数値に近づいていけるかと考える。分からずに国道で左折して天橋立に向かってしまうと、売上約5億円/年、利用者数（レジ通過者数）約40万人/年という数値は難しいのではないかと考える。

(委員) 施設配置例の関係について、現時点で想定される例を提示している。できるだけ海側の方というご意見もあった中、事務局の方で想定配置例②のようなパターンも提示している。

また視認性について、道の駅の場所が分かりづらい点は、宮津市の道の駅の一番の弱点と思っている。DBO方式は基本的には設計・建設・維持管理・運営を一括して民間事業者を実施いただく形となるため、公募する際に作成する募集書類にしっかりと条件を提示した上で、事業者から提案を頂き、事業者を選定していければと考えている。

(事務局) DBO方式で道の駅を整備した事例として、桶川市の道の駅「べに花の郷おけがわ」

がある。2025年3月末に開業している。この他にもいくつか先行事例があるため、それらの事例も踏まえながら、本件をどうしていくかを検討してきている。ニュース記事や実際に現地に出向いて感じられる雰囲気としては、賑わっていると捉えている。グランドオープンの記事や道の駅のホームページも別途立ち上げてあるため、賑わい等の効果を感じ取っていただければと思う。

京都府内においては、京丹波町の味夢の里もDBO方式を適用している。SPCも立ち上げ、施設の運営を実施している。

(委員長) アドバイザーが手を挙げておられるので、ご発言をお願いしたい。

(アドバイザー) 1点目、SPC (Special Purpose Company) の設立についてである。

SPCとは、一般的には特別目的会社と呼ばれ、その事業だけをやるために設立される会社である。PFIの場合は資料3の4ページに記載のあるように資金調達を民間事業者が行う形となる。民間の金融機関から資金を調達することになるが、お金を借りる際に民間の金融機関側からSPCの設立を求められることがほとんどである。そのため、PFIの場合はSPCを設立することが原則的になっている。DBO方式の場合、民間資金は使わずに市側で資金調達を行う形になるため、SPCの設立は必須ではない。あくまでも発注者側で必要性があると認めるのであれば、民間事業者側にSPC設立を義務付ける形になる。なおSPCを設立する場合、民間事業者側に登記等の管理・運営コストがかかるため、民間事業者としてはSPC設立をしたくないという意見を持つ民間事業者が比較的多い印象ではある。

2点目、DBO方式を道の駅に適用する件についてである。

先ほどいくつか具体事例も出ているが、DBO方式、PFI (BT0) 方式どちらについても道の駅の案件は日本全国比較的案件数が多い。1点、誤解のないように補足すると、事業方式と道の駅が儲かるかどうかについてはあまり直接的な関係はないと捉えている。道の駅のコンテンツ、飲食店舗のラインナップ、物販の品揃え、価格水準等が合えば、お客様でにぎわっているところが多いと思う。また道の駅は日本全国に多くあるため、それなりの特色を出していかなければ、なかなかお客様にたくさん来ていただくことが難しくなっていると感じる。

(委員) 今、DBO 方式が良いのではないかという話が出ている。DBO は市が資金調達をされるということであるが、ミップルに市役所が移転される話もある中でその資金を市は捻出できるのか。

(委員) ご心配いただいとおり、少し前まで非常に厳しい財政状況であった。今後、市役所移転の関係、道の駅の機能拡充の2つを進めても財政が傾くことはないと思込んでいる。ただし、万が一災害等が起こった際には、その時その時に判断をさせていただくことになると思込んでいる。先ほど事務局から説明もあったように新しい地方経済・生活環境創生交付金（第2世代交付金）の活用や裏負担分への過疎対策事業債等の活用等で市が負担する額の抑制はできると思込んでいる。

■意見交換

＜報告（２）に関する意見交換＞

意見交換前に、委員長から説明。

- 前回からの皆様のご意見も含めて少し確認したい事項があったため、私の方からの全体像の提案という形でお手元に A3 の資料を用意している。今回は、C2 及び D エリアにおける道の駅を中心としたエリアの機能拡充を官民連携でどのように方向性付けをしていくかであるが、今後さらにステップアップして、具体的な取り組みが動いていく中で、C1 エリアや東側のエリアにも向けた議論もある。そのため、今回様々なご意見がいただいたところであるが、少し長い視点や時間軸を共有させていただきたいと思い、用意した次第である。

近江商人の経営哲学の一つに、売り手良し、買い手良し、世間良しという話があるが、これを宮津市に当てはめると“宮津市三方良し”となる。三方とは、地域住民の皆様、行政である宮津市、官民連携ということから民間事業者である。三者それぞれにとって、今回の議題のプロジェクトが良しとなる方向性を皆様でまず共有したい、とい議論のベースラインをご提示しました。

次に、“宮津市三方良し”を受け、利用者として地域住民と観光客がいる中で、地域住民の誇りを喚起し、観光客の皆様には感動をぜひ持って帰っていただきたいという、ウォーターフロントの場を利用者の視点から再定義をしました。

最後に、今回説明のあった「道の駅」の新たなコンセプトを念頭に、当該ウォーターフロントが宮津の海・歴史・暮らしが感じられる集い・学び・交流の場である、としました。

以上、3つの項目が今回の「道の駅」プロジェクトのみならず、地域横断的にウォーターフロント全体のエリア活性化の議論の基盤となり、皆様の意識を共有化したいとの意図でご提示させて頂きました。

さらに、三者のメリットを具体的に記載しました。まず、地域住民については生活の質の向上、買い物の利便性アップ、老若男女を問わず交流のできる場の創出、所得水準の増加、児童、生徒・学生、大人の皆様方それぞれにとっての「学びの場」の提供を挙げている。

民間企業については、適正な利潤とリスクのバランスを挙げている。

自治体については、財政上のメリット、公共空間の維持、各種産業（観光業・農業/漁業/商業）の振興、自然環境・景観の保存、地域文化の保存・活用を挙げている。

共通理念の具体的なイメージとして、私の方で一応まとめたところである。

- 資料右側は道の駅の C2 と D エリアに限定して、機能拡充に向けた官民連携の施策のイメージを提示した。委員の皆様からすでにご意見を頂戴した内容も含めて、今一度、“三方良し”というレンズを通して、当該道の駅機能拡充と一緒に議論を整理していきたい。

宮津市の玄関口（入口）としての「道の駅」という議論があり、より具体的に、地域住民の“誇り”と観光客の“感動”を喚起できる場の入り口、宮津の海・歴史・暮らしが感じられる集い・学び・交流の場の入り口とその機能を整理した。

その下に記載している内容は、単にイメージを提示しあくまでも具体的な施策事例として記載したものである。都市公園や沿岸の柔軟な利用方法の模索、地域住民の参加できる空間の確保、

オーバー・ツーリズム回避、住民と観光客の接点の確保、宮津の伝統を挙げている。

最後に、今後の民間活力の活用に向けた最終報告書へのお願いとして、「“宮津市三方良し”を意識したハードの在り方を検討して欲しい。」「参加企業や自治体の、具体的な財政インパクト（利益・財政負担の軽減）を数値で明らかにする方向で記載して欲しい。」を挙げている。

- 特に、前半説明したウォーターフロント全体のエリアの共通理念として、その視点や各項目に追加等のご意見をいただければと思う。まず、委員の皆様にご意見、ご質問を考えていただいている間に、事務局から先ほどの資料3、4の内容が“宮津市三方良し”のどこに当てはまるか説明いただきたい。

- 事務局から説明する。

まず、地域住民のメリットについては、資料3の1ページ目のコンセプトにある「宮津の暮らしと国内外からの周遊を支える道の駅」が生活の質の向上や交流機会・場の提供につながると思う。また所得の増加については、資料3の3ページ目に記載の宮津市内における経済波及効果や市街地へのにぎわい波及の創出につながると思う。

民間企業のメリットについては、資料3の4ページ目に記載のサウンディング調査結果にもあるようにある程度前向きなご意見いただいているということが適正な利潤等の確保にもつながっていると捉えている。

自治体のメリットについて、今回は適用を想定している「DBO方式と指定管理者制度の併用」は包括的、長期的な発注となるため、一定のコスト削減が期待できるものと考えている。また資料4で示した定性的な期待事項も自治体のメリットにもつながってくると捉えている。説明は以上である。

事務局から説明のあった資料3、4の内容も踏まえ、意見交換を行った。

(委員) 宮津市三方良しについて、地域住民、民間企業、自治体はもちろんであるが、宮津市を訪れていた方もその中に入ってくるのではないのかと思う。やはりこの1万7,000弱の人口の中で年間300万人ぐらいの方が訪れていて、宮津市の中でお金を落としていただくというメリットがある中で、地元の方と訪れておられる観光客の方も共同して、宮津市が良くなっていくような道の駅作りというのをやっていかなければならないと思う。

観光バスも徐々に戻りつつあるが、海外の方はレンタカーで訪問することが増えている。そのため、これまで以上にやはり駐車スペースはいると思う。ゴールデンウィーク等は一定の渋滞回避をしているわけであるが、そういったことを含め、やはりこの宮津の道の駅は本当に窓口だと思っている。この道の駅の存在を示す表示が日本人の方や海外の方、レンタカーで来られる方にも優しいと思う。看板を多く設置することについてはあまり良くないと思っているが、ここに道の駅があるということがよく分かるような流れになれば良いと思う。

最後に資料3の3ページの配置パターン例について、皆様色々な考えがある中で最もシンプルな道の駅拡充の例が1番良いと思っている。海の近くに建物があって、海を見ながら食事をする等は凄く良いと思う。ただし、やはりこのスペース的に後々の利用を考えると、いろんなイベントをこれからやっていくにあたって配置例②はもったいない気がする。

(委員長) 観光客については前提として、地域としてどのように受け止めていくかを整理したところであった。念のための補足である。

(委員) これから、本日の検討委員会後に市民の方々の意見を聞かれる時に、先ほど報告いただいた数字(補助金や最終的な金額など)や数年前に比べて資材とか関係の費用がどんどん上がってきてる状況への見解を可能な範囲で詳細に示していただけると良いと思った。

配置例については、やはり三方良しという考えからでいくと、市民や観光客、いろんな人の憩いの場になって、海が見える芝生広場というものが、柔軟な利用方法と皆さんに親しんでいただけるという意味で、最もシンプルな道の駅の拡充の例が良いと思う。

最後に、今、道の駅はテレビ等でも取り上げられている。今まで訪問した場所を記録するアプリをスマホにダウンロードしている方もいる。今の道の駅のホームページは更新が少し少ない印象がある。例えば、観光案内所が閉まっても、スマホでQRコードを読めば、周辺の飲食店が分かるとか、今の道の駅でももう少し売り上げを上げる方策も検討していただくと良いと思う。

(委員) 今、ご指摘いただいたまごころ市の情報発信について、以前取り組みはしたことがあるが、なかなか持続できず、今はホームページもほとんど更新されていないような状況になっている。若い世代は個人で自分の商品を発信していることもある

が、今後の課題と捉えている。

配置例については、個人的には海が見えるレストランのようなものがあると良いと思うが、芝生の活用方法についても理解はできるため、それはそれでいいかなとは思っている。せめて物販で購入したものを海沿いで食べることができる場所（雨風よけや屋根、休憩スペースなど）があると良いと思う。道路沿いで食べる景色は少し寂しいと感じている。せっかく道の駅に来たのであれば、購入したものを持って海の近くまで行ってもらうことができれば、「海に来たな」と感じてもらえるのではないかなと思うため、そのようなスペースを検討してもらえると良いと思う。

最後に、委員長に出していただいたメリットの「所得の増加」に関連して、どんどん若い人が他地域からもチャレンジして来てくれる場所になってほしいと思う。そのために道の駅は活性化していつてもらいたいかなと思うため、ぜひ力を入れていただけたらと思う。

(委員) まず、住民の方の不安を解消していくために、どのように住民の方を巻き込んでいくのかということが求められていくのかなと思って話を聞いていた。

“三方良し”という内容は素晴らしいと思う。それを住民の方にも応援してもらえるように、当然まちなかの事業者はメリットがあつてうれしいが、橋北の方はどうかとか、少くない金額を投じるので、その辺りの巻き込みのようなことも考えていただけると良いと思う。

今後事業者を募集するに当たって、どのような条件とするのか、ハードルとメリットのバランスが大事と考える。あとは、例えば体験のコーディネートみたいなことにおける地域の資源（人材など）などもうまく巻き込んでいくこともポイントと感じた。また、事業化された後に地元の意見が反映されるのか・その見える化等の方法も検討いただくと良いと思う。

最後に、今の道の駅の運営の課題や反省点を踏まえた整理が必要と感じた。また市内に昔からいらっしゃる事業者さんと新しい事業者さんが共存できるような道の駅のあり方や昔からいらっしゃる事業者さんからの継承も議論していけると良いと思う。

(委員長) 市民のご意見の反映について、市の考えもあると思うが、いつれかのタイミングで住民の方々のご意見なんかも頂戴いただくことは、もちろん大変ありがたいかなと思う。

アドバイザーの方から何か全般的なところも含めてご意見あるか。

(アドバイザー) オーバーリズムの観点で、人の流れを生み出した時の近隣にお住まいの方たちの移動・生活に対してあんまり悪い影響が出てはいけないと思う。一方で、最近の道の駅ではレンタサイクルや電動キックボードのレンタルがある。そのような観光客の方々の人流と近隣の方との共生の部分であまりネガティブな影響がなければいいと思う。

感想ではあるが、私からは以上である。

(委員)

本日、委員長から示していただいた資料を見る中で、本日の資料4がまさしくそのものだと思う。今回、道の駅の議論をしているが、この宮津の道の駅というのは中心市街地のど真ん中にあり、特異性のある道の駅と思う。また、島崎・浜町エリアは、道の駅プラス海の駅とも呼べるような海が活用できる道の駅である中で、その宮津の玄関口として、市民や来訪者が交流して賑わう拠点、中心市街地の交流拠点ということだと思う。この道の駅のこのエリアが元気になれば、その東に位置するAエリアにも波及もすると思う。まさしくこの隣接する中心市街地の界隈にお客さんが滞留・周遊すると、市街地も元気になるということで、資料4の図だと捉えている。このような波及が広まれば、所得の向上等、色々なことが相乗効果としてあがっていくと思うため、ぜひそういう取り組みにつなげていただきたいなというように思います。

一方で、2倍あるいは3倍の規模の施設が議論になっている。中心市街地には飲食店等もある中で道の駅と市街地の飲食店とが共存するような取り組み、まちづくりをぜひお願いしたい。

また、今から具体的にいろんなお話が今後進んでいくと思う。可能な範囲でこの事業には地元の事業者をまず優先に使っていただきたい。また販売する商品についても地元の商品、産品を優先的に取り扱っていただく、そういう取り組みでこの地域の活性化につなげていっていただきたいなということで、お願いである。

(委員長)

傍聴席の方、何かご感想やご意見があれば発言いただきたい。

(傍聴者)

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つい最近知った。本日の資料を拝見して確認したいこととして、「活性化」とは地域の方のための活性化なのか、ということである。どうしても観光メインに見える。ギャップの違いにも書かれていた「素通りしてしまう、規模が小さい、人が集まらない」等は観光の方の意見ではないかと思う。この場所を活性化させるために1つ箱物を作ったとして、今ですら素通りされてるものに、さらに箱を追加して観光客が集まるのか、何を以ってそのように考えているのかが分からない。

子供を育てる場所は宮津が良いなと凄く思うぐらい、すごくこの場所が好きである。観光自体は凄く良いものだと思うが、ずっと住んでる方が支えてるからこそ売り上げ、利益であるとも思う。コロナのような事態が生じた際に、支えたのは観光客ではなく地域の旅館の方など踏ん張って頑張った市民の方々だと思う。その方々が活躍してこそ、支えてこそその事業拡大があり、観光客も来てどちらも潤うという形になるのが1番のように思う。

地域の方のためにやっていることなのか、観光のメインとしてやっていくのか、市民としては明確に教えていただきたい。こういうことができ、こういう建物ができて、だからこそこの売り上げが立てられるから安心して挑戦できるってものじゃないと難しいと思う。そこをもう少し明確に示していただければ、絶対力

を貸せるように自分も頑張りたいと思うため、教えていただきたい。

以上である。

(委員) 当然、宮津市としてこれから活性化していこうとすると、やはり宮津市の場合は観光が主体と思う。そのため、観光が元気にならないとなかなか地域の元気にならないと思う。

今計画している道の駅の拡張については、基本的には地域の産品をうまく使った特産品をしっかりと作って、地域の方々に経済的な効果が生じるように我々としても取り組んでいきたい。

「うまくいくのか」というご意見については、DBO方式を採用してこういう条件でこういうことをやってほしいという水準を設定した上で、事業者の方を公募し、1番良い事業者にやっていただく形でこの事業を進めていきたいと考えている。できるだけ応援いただけると非常にありがたい。以上である。

(委員長) 貴重なご意見を頂き、ありがとうございます。宮津という地域を誇りに思われる地域住民と、海・山・自然・文化といった豊富な地域資源が存在し、その前提の上に観光業が成り立つということである。当然地域の主役は地域住民であり、それに加えて観光客も気持ちよく帰っていただける、そこにコンフリクト等のリスクがあるのであれば、そのリスクをどのように回避するかを皆様で考えましょうということである。

その他、ご意見はあるか。

———追加の意見なし———

(委員長)

まとめに入る。今回は、次回の第5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向かったの報告書作りということで、様々なご意見頂戴した。特に駐車場、夜間営業、DBO方式、施設配置の話等のご意見いただいたところである。

駐車場については、市役所の移転の話もあると思うため、第5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向けて市の考え等にも触れながら、第5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報告書類を準備しただけで良いと思う。

夜間営業については、道の駅だけで解決するわけではないため、当然、市街地等の中にある飲食店の皆様にもメリットがあるような形で回遊させていくことを、情報発信も含めて考えていくべきではないかという話であった。

DBO方式については、本日もメリット、デメリット等説明いただいた中で、基本的にはDBO方式が望ましいという意見が多かったと思う。包括的な発注、長期間の契約、性能発注ということで、民間の知見等を十分に引き出すことができる仕組みとしてDBO方式にメリットがあるという話であった。一方で、参加される民間企業によっては当プロジェクトへのネガティブな影響が全くない、とは言いきれないため、市によるモニタリングを行い適切な業務運営の有無を監視し、ガバナンスをしっかりと利かせていくべきという話もあった。

施設配置例については、最もシンプルな道の駅の拡充の例が良いという意見が多かったと思う。ただし、物販で購入して食べる方も特に観光客には多いと思う。その点において海から離れていてはもったいないという観点もあるため、「海の近くで食べる」や「海の景色を見ながら食べて楽しんで帰ってもらおう」という施設・設備（例えば、雨風を防ぐことのできる屋根など）があっても良いのではないかという意見も頂いた。

最後に、市民の皆様のご意見というのを十分に吸い出していけるような配慮もぜひお願いしたいということであった。

その他、何かございましたら事務局から説明をお願いします。

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。次回予定している8月の第5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、一定のまとめの回となるように、本日頂いたいくつかの課題整理ポイントを整理し、報告する方向で進めていく。以上である。

6. 閉会