

1. 整備検討調査の目的（R5.12月～R6.9月）

- 第8次敦賀市総合計画において、「一次産業振興のための道の駅整備検討」を記載
- 候補地、整備面積、付与する施設機能、運営、その他整備に際し考慮すべき動向などを多面的に調査
 - 調査結果は敦賀市が整備可否を判断するための基礎資料とし、方向性を定めていく

2. 道の駅の在り方

【国土交通省】

第1ステージ（1993年～）	第2ステージ（2013年～）
『通過する道路利用者のサービス提供の場』	『道の駅自体が目的地』
第3ステージ（2020～2025年）	
『地方創生・観光を加速する拠点』へネットワーク化で活力ある地域デザインにも貢献	

- 地方創生拠点としての類型
- ゲートウェイ型
インバウンド観光、観光総合窓口、移住支援・・・
 - 地域センター型
産業振興、地域福祉、防災・・・
 - ゲートウェイ型×地域センター型のハイブリッド

3. 集客施設のトレンド

- 大型ショッピングモールは不振
- テーマパーク、遊園地市場は少子化で減少見込
- スポーツ観戦、ライブハウス等は安定的に伸びている
- 動物園、水族館など教育性、親子同時体験型の人気は高い

モノ消費からコト消費（時間消費型）へシフト

- 本来は観光客が地域の特産物を土産として買う場所であった道の駅は、体験の場所、地元住民にとっても重宝する買い物場所としての役割を持つように変化
- 自分磨きやコミュニティの拠点となる「行き場所・居場所」としての役割が付与される余地もあり

4. 候補地案

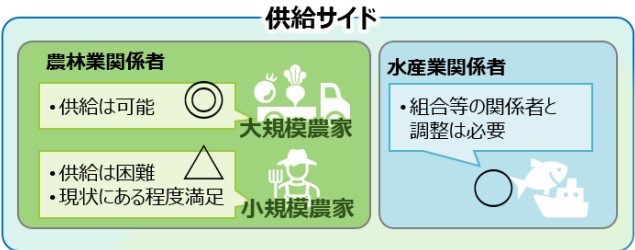
総合的なアクセス性、周辺の活性化にも寄与し得ることを考慮し、以下の5ヶ所を候補地に選定



	候補地	コンセプト案
A	敦賀駅東口	新幹線開通による新たな来訪者を市内へいざなうゲートウェイ
B	敦賀港周辺	港・歴史文化・特産品など敦賀の全てを楽しむ体験豊富な回遊拠点
C	敦賀IC周辺	多くのドライバーを取り込む便利で快適な車の旅のサポート拠点
D	国道27号線 筋生野周辺	敦賀ライフが一層楽しくなる、お出掛けついでに訪れやすい道の駅
E	国道8号線 大比田周辺	自然豊かで開放的な、嶺南と嶺北のハブとなる道の駅

5. 地元関係者へのヒアリング

- 各組合、まちづくり、観光、農林水産業等21団体
- 道の駅整備には肯定的な反応
- 小規模農家が多く、**道の駅ができて生産量の増加は困難**
- 水産業は鮮魚（及び加工品）を販売するのであれば関係者との調整、協業が必要
- 候補地A（敦賀駅東口）、B（敦賀港周辺）を望む声が多い



7. 先進地事例調査

- 一次産業振興の貢献、新幹線開業契機とした整備等の観点で先進地を選定。ヒアリング、視察による事例調査を実施
- 単なる商業施設の整備ではなく、**解決したい地域課題を背景に検討・整備**を行っている
- 一方、**収益性、集客性は重要な要素であり、運営部分は民間のノウハウを最大限活用**しながら、行政でフォローするスタンス

8. 想定する付与機能

ここまでの調査を踏まえ、道の駅整備における「必須機能」「必要機能」「付加機能」を設定

分類	機能	付加機能分類	機能
必須機能（道の駅登録要件）	・ 駐車場機能 ・ トイレ機能 ・ 休憩施設機能	コミュニティ機能	・ 子育て支援施設（屋内） ・ 子育て支援施設（屋外）
必要機能	・ 物販機能（直売を含む） ・ 飲食機能 ・ 多目的施設機能（貸室を含む） ・ 管理機能（事務所を含む）	レクリエーション機能	・ 屋外広場 ・ 屋根付き屋外広場 ・ お魚関連施設

9. 整備想定（モデルケース）

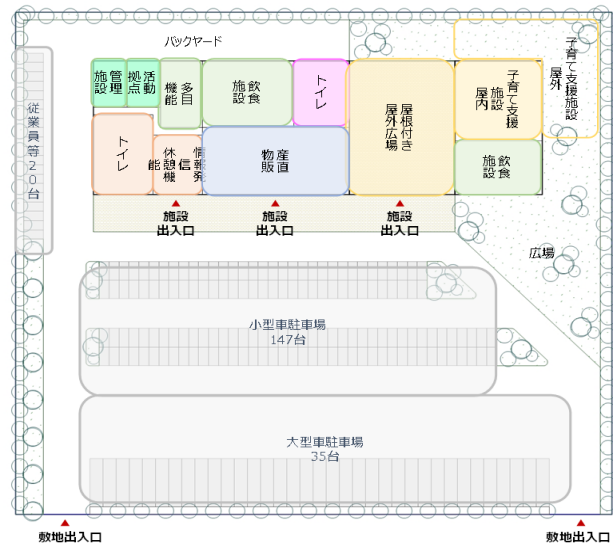
次の2パターンをモデルケースとして整備規模案を検討する

モデルケース	候補地想定	
市街地立地型	A、C、D	・ 候補地Aにて収支を算出
海辺立地型	B、E	・ 候補地Bにて収支を算出 ・ 親和性が高いと想定される「お魚関連施設」を備える

10. 施設配置計画・イメージ図

候補地の前面道路交通量、想定される滞在時間等から作成

【市街地立地型】



- 敷地面積 20,000㎡ 駐車台数 182台
- 延床面積 2,846㎡ (+半屋外995㎡)
- 整備費概算 37億5,900万円 (基本設計～建設)

【海辺立地型】



- 敷地面積 16,000㎡ 駐車台数 159台
- 延床面積 3,576㎡ (+半屋外786㎡)
- 整備費概算 53億9,500万円 (基本設計～建設)

11. 収支計画

開業2年目の収支を試算

(百万円)

	市街地立地型	海辺立地型
収入合計 (物販・飲食・関連施設)	951	328
維持管理運営費合計	836	468
運営費	778	405
維持管理費	54	61
リスク調整費	4	2
営業利益	116	-140
減価償却費	96	138
経常利益	19	-279

- 市街地立地型は、独立採算に近い形で事業運営を行うことができる可能性が高い。ただし、周辺施設との競合関係により売上が低調になる可能性もある
- 海辺立地型は、前面道路交通量が劣ることから、集客に苦戦することが想定される。ただし、金ヶ崎地区開発事業との連携、漁業コンテンツとの親和性から、収入の上振れも想定される

12. 官民連携事業スキームの検討

【官民連携事業者等へのヒアリング】

- 拡張性を考えると候補地 A が、周辺の観光資源等を考えると候補地 B が好ましい
- 提案時点では地元業者との協議が難しいため、市は仕入れルート確保や地元調整のつなぎ役を担うことも望ましい
- 維持管理・運営事業者が設計の段階から関与し、コスト圧縮や収益性を見込んだ設計とすることが好ましい
- 事業規模を考えると、民間が資金調達する方式ではトータルコストがかさむ可能性がある。市が資金調達し、設計と維持管理、運営を一体で発注する **DBO (デザイン・ビルド・オペレーション) 方式**、**DO (デザイン・オペレーション) 方式** が想定される

【15年間の財政負担額】

(百万円)

	市街地立地型		海辺立地型	
	DBO方式	DO方式	DBO方式	DO方式
施設整備費 (設計・監理・建設)	3,512	3,672	5,041	5,271
設計支援費	0	22	0	22
開業準備費	198	198	111	111
指定管理費	776	776	3,069	3,069
リスク調整費	65	65	36	36
アドバイザー費	70	50	70	50
市の財政負担額	4,621	4,783	8,328	8,559
従来方式との差額	-144	16	-313	-85

- 海辺立地型の指定管理費には人件費、広報宣伝費、販管費などの運営費相当分も計上 (市街地立地型は光熱水費などの維持管理費相当分のみ計上)
- 従来方式と比較し、DBO方式であれば**約3%の財政支出削減**が期待できる
- DO方式の場合は、民間事業者の努力により**得られた収益の一部を市の収入**とする工夫が必要
- 先行事例より、DBO方式は事業期間は15年程度だが、DO方式は5年程度。**柔軟に業務見直しができるDO方式**が好ましい

13. 事業スケジュール

次の段階から供用開始まで最短で約4年間に要する

項目	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
従来方式	基礎調査業務 (≒基本構想) ※本業務	基本計画 (8M)	基本設計 発注 (4M)	基本設計 (6M)	実施設計 発注 (4M)
				工事発注 (4M)	造成工事 (3M)
				管理・運営事業者発注 (6M)	建設工事 (10M)
					開業準備 道の駅認定等 各種手続き
					●供用開始

項目	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
DBO	基礎調査業務 (≒基本構想)	基本計画 (8M)	基本設計 発注 (4M)	基本設計 (6M)	事業者選定・発注 (10M)
					実施設計・造成・建設工事・開業準備 (16M)
					道の駅認定等 各種手続き
					●供用開始

項目	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
DO	基礎調査業務 (≒基本構想)	基本計画 (8M)	基本設計 発注 (4M)	基本設計 (6M)	事業者選定 (6M)
					実施設計 (6M)
				工事発注 (4M)	造成工事 (3M)
					建設工事 (9M)
					開業準備 道の駅認定等 各種手続き
					●供用開始

1 4．調査結果まとめ

【商業面での成功可能性について】

- 道の駅の**集客装置としてのトレンドは継続**が予想され、北陸新幹線敦賀開業を契機とした観光戦略との相乗効果が期待
- 市街地立地型では他の道の駅に遜色ない集客が期待できるが、海辺立地型では他施設との連携が重要。立地によって集客ポテンシャルが異なるため、**立地選定及び他施設・他事業との連携における配慮が必要**
- 子育て世代をターゲットにした機能や、漁業、魚に関連する機能、ブランド発信・体験コンテンツなど、**集客・商業のトレンドを押さえた整備**が重要。整備においてはヒアリング等で更に解像度を上げる必要あり

【農業の活性化について】

- 現状以上に供給量を増やすことは難しく、市内直売所と同様の価格で小規模農家が道の駅に農産物を供給することは、採算性と供給面で難しい（シナリオ①）
- 適正価格で販売しても供給量に課題（②）
- 大規模農家を中心に供給してもらうと、供給量は満たせても商品ラインナップが不足するおそれがあるため、加工品販売なども考慮（③）
- 小規模農家の供給量増に加え、新規就農者増に並行して取り組むことで、供給量かつ商品ラインナップを確保できると考えられる（④）
- 現状を踏まえると**農業活性化を主軸とした道の駅整備はハードルが高く、他の産業と併せて訴求していく必要あり**

出品者シナリオ

①既存の小規模農家（売り切り価格）	小規模	必要供給量		
②既存の小規模農家（一定価格）	小規模			
③既存の小規模農家＋大規模農家	小規模	大規模		
④既存の小規模農家＋大規模農家＋新規就農者	小規模	大規模	新規	

【市の財政負担額について】

- 開業15年後までに**約46億円から約86億円**の財政負担が生じる
- 財政負担の軽減や事業効果向上を期待し、民間事業者との**官民連携による事業推進を前提**が望ましい
- 民間事業者の独立採算が理想的であり、**評価の高い候補地、事業方式であれば独立採算も期待**でき、収益の一部を市に還元する仕組み（プロフィットシェア）も検討できる

【経済波及効果について】

- 整備段階で**約54億から78億円**、運営段階で**年間約3.2億円から8.4億円**の経済波及効果

	市街地立地型		海辺立地型	
	整備時	運営時	整備時	運営時
生産誘発額（億円）	54.2	8.4	77.8	3.2
就業者誘発人数	430	101	617	39

福井県経済波及効果分析ツールより作成

- 道の駅により**農業活性化に貢献できるが、効果の度合いについては、不明**
- 一方、集客装置や地域の受け皿としてのポテンシャルは高く、**地域課題の解決につながる整備は十分に可能**
- 民間事業者の運営、管理ノウハウを十分に活用することは必須。整備費用に加え一定の管理運営費も市が負担することが求められる。軽減を図ることも可能と考えられる
- 整備手法においても、**官民連携手法により財政負担の軽減を追求することが肝要**であり、事業者へ意見聴取を行い整備に向けて実現可能性を高めていくことが求められる

1 5．調査事業を踏まえた市の方針

【方針決定における視点】

調査結果より、市側としては次の視点を持ちつつ整備の必要性和市負担の理由について精査していきたい

1 農業活性化の視点

- 集客トレンドを押さえた機能を整備しつつ、他の機能と併せ、農業振興を付加機能の1つとして整備は可能
- 道の駅整備は農業活性化に貢献するものの、効果の度合いについては今後確認していく必要がある

2 採算性の視点

- 市街地立地型は独立採算が見えてくる。前向きな事業者候補がいれば採算性の裏付けとなる
- 採算性が取れる施設であれば民間主体で整備できる。その中で公共施設として整備する意義が必要（農業振興、防災拠点など）

3 他の開発計画との関連性の視点

- 海辺立地型は単独での採算は難しいが、金ヶ崎地区の開発と親和性が高い。（一方で市街地立地型以上に用地確保にハードルが高いと想定）
- 市街地立地型は立地場所によっては他の民間施設と競合開発にならないか
- 現在検討を進めている**他の公共事業と並行して進める余力はあるか**

4 既存施設との関連性の視点

- 農産物の販売については役割分担ができる見込みだが、今の生産量では既存の直売所も賄えない。道の駅では、市内産に限らず市外産も集める
- 子育て世代が長時間滞在できる施設を整備可能になる（遊び＋食事＋体験ができる施設）
- 市内には児童文化センター、キッズパークつるが、あっとほうむを始めとした子育て支援施設があるが、施設は不足しているのか
- さかな街は民間主体で運営できている中で類似施設を公共事業で整備する必要性
- 現在、**民間が類似施設を検討中**であり、状況を注視する必要がある

5 市の財政・人的資源の視点

- 市の財政・人的資源に制限がある中で進める余地があるか
- 整備費には不動産取得費用は含まれていないため、整備地によっては更に上振れる可能性が高い
- 整備地や機能要件によっては、交付金等の財源は見込まれ、市の財政負担軽減につながる可能性がある
- 整備とする場合、総合計画だけではなく、中期財政計画を始めとした関連計画にも盛り込んでいく

【令和6年度における市の方針】

道の駅を整備する場合、他事業の開発状況も重要な要素となっている。特に、金ヶ崎地区の開発事業の動向は敦賀港近辺への立地可否を左右するものとなるが、現在当該事業は検討中の段階。また、民間事業者においても、類似施設を検討中であるため、道の駅を整備することにより行政が民間事業者の足を引っ張りかねない。

引き続き農業活性化を目的とすることは変わらないものの、その効果については確認していく必要がある。加えて、道の駅には市で抱える地域課題を解決するための整備機能が必要と考えている。道の駅の機能に導入して解決できる地域課題を精査する必要がある。

以上のことから、精査する要素が多いこと、現況と報告結果からは整備不要とする要素が排除できない。道の駅の整備可否の判断できる状況ではないことから、金ヶ崎地区の開発事業の動向が分り次第判断したい。