

新東名浜松浜北インターチェンジ周辺の「道の駅」整備に向けた 民間事業者の皆さまとのサウンディング型市場調査実施の結果について

浜松市では、浜北副都心にぎわいづくり協議会観光拠点部会からいただいた「浜北区における『道の駅の整備・運営』に関する提言書」に基づき、新東名浜松浜北インターチェンジ周辺に民間活力による「道の駅」の整備・運営等の事業内容や、導入機能、整備手法、継続的な事業の採算性を検討するにあたり、幅広い意見やアイデアを求め、あわせて市場性や可能性を把握するため、民間事業者の皆さまとサウンディング（対話）を実施しましたので、その結果を公表いたします。

1 実施日程

- | | |
|---------------|-------------------------|
| (1) 実施要領の公表 | 令和2年 8月 7日（金） |
| (2) 事前説明会 | 令和2年 9月10日（木） |
| (3) 募集受付 | 令和2年 8月 7日（金）～10月 8日（木） |
| (4) サウンディング実施 | 令和2年10月19日（月）～10月23日（金） |

2 サウンディングへの参加者

8事業者

3 サウンディング結果（主な意見）

次ページ以降のとおり

4 市の考え方

このたびのサウンディングでは、民間事業者の主体的な事業参画、民間活力による整備計画並びに持続的な事業運営(採算性)において、実効性のある提案を導くことができませんでした。

また、提言書にあるにぎわいの創出に不可欠とした地域の主体的な参画についても確認することができなかったことから、事業化は困難であると判断しました。

令和3年1月

浜北区役所 区振興課

〒 434-8550 浜松市浜北区貴布祢 3000

TEL 053-585-1141

FAX 053-587-3127

E-mail hk-shinko@city.hamamatsu.shizuoka.jp

サウンディング結果（主な意見）

(1) 浜北区の特色魅力

浜北区の特色、魅力について感じられていることをご教示ください

【対話の結果】

- ・豊かな自然と過ごしやすい気候で住みやすい
- ・「商・職・住」が一体となっているコンパクトシティ。大規模小売店も複数立地しており、生活利便性が高い
- ・電車や国道 152 号線が有り交通便利。災害も少ない
- ・浜松市街や天竜奥三河国定公園への観光の玄関口、天竜・秋葉・佐久間等ツーリングスポットへのゲートとしても期待できる
- ・観光面で、万葉の森公園、植木などに力を入れればブラッシュアップできる素材がある
- ・著名な造り酒屋、岩水寺、森林公園、万葉の森公園、大型スポーツ施設など魅力的な観光資源がある
- ・新東名のインターチェンジがある事により、将来性が期待できる

(2) 「道の駅」の必要性・整備の可能性

ア 浜北区北部地域（浜松浜北インターチェンジ周辺）における「道の駅」の必要性についてご意見をお聞かせください。

【対話の結果】

- ・新東名 浜松浜北インターチェンジ流入出前後の休憩施設として有効利用できる
- ・浜松市北部の産業振興、にぎわい創出、北遠地区玄関口の役割を果たすための必要性がある
- ・周辺に点在する観光資源を集約し、全国に向けて情報発信するための拠点としての必要性がある

イ 浜北区北部地域（浜松浜北インターチェンジ周辺）における「道の駅」の整備の可能性についてご意見をお聞かせください。

【対話の結果】

- ・まとまった広い敷地が確保できれば可能性はある。今後も交通量増加が予想される
- ・浜松は大型車の休憩ニーズが高い。『道の駅』を整備し、新東名を一時退出できるようにすれば混雑緩和や観光利用の少ない夜間の売上げも期待できる
- ・「バイクのふるさと浜松」活動と連動し、バイクを中心に施設を盛り上げられる可能性はある
- ・物販施設だけで採算確保はできない。メジャーな事業者が入らないと継続は厳しい
- ・民間活力利用の対象を地域連携機能に限定し、基本的な施設の整備を“官”の資金でなされるなら可能性は高まる
- ・可能性については、建設場所なども含め、具体的に整理しないと判断できない

(3)コンセプト・ターゲット

ア 浜北区にふさわしいと考える「道の駅」のコンセプトについて、ご意見をお聞かせください。

【対話の結果】

- ・浜北区の特色、ブランド力の発信
- ・浜北区にとらわれず、浜松の魅力発信する**インデックス型道の駅** (*1)
- ・全国的に知られた地元飲食店等の PR、販売促進
- ・地元の人が親しみやすい『道の駅』
- ・豊かで住みよい浜松の「安心」「安全」な地域拠点、防災拠点
- ・ETC2.0による新東名一時退出休憩エリア
- ・バイクに特化して一元的に集約した施設

*1)インデックス型道の駅…浜松市内及び周辺地域の観光情報を束ねる“目次(インデックス)”のような道の駅

イ 「道の駅」を整備した場合に、取り込むことができるターゲットについてご意見をお聞かせください。

【対話の結果】

- ・地域住民全般（平常時は地域の憩いとイベントの場、災害時は防災拠点）
- ・他地域からの来訪者（休憩施設、地域情報など、サービスエリア的な機能を提供）
- ・地場産業である農産物等の購買客
- ・新東名 浜松浜北インターチェンジの利用客
- ・オートバイ、自転車愛好者（北遠ツーリングする人たち）
- ・イベント、パブリックビューイングなどを行いたい団体
- ・遊休農地活用したい人（そば栽培、そば打ち体験、市民農園、ガーデニング教室）

【参考意見】

- ・区内大型商業施設については、ターゲットの違いを当初から打ち出していけば競合はしないと思う
- ・平日は地元の新鮮野菜を売りにする。品質が良ければ多少高くても買う人はいる
- ・バイク乗り向けは、土日イベントで集客。展示スペースやカフェなどを用意する。バイク乗りが『道の駅』に求めるものは、休憩場所が主だが、宿泊施設や温泉があれば更に良い
- ・一般車向けとしては、農産物の販売は必須。飲食で差別化を図るため、有名店の出店を期待する

(4)地域との連携と地域貢献等について

地域住民や地域団体の連携に対する考え方と、それによって期待できる地域貢献、地域活性化等についてご意見をお聞かせください。

【対話の結果】

- ・地元企業、団体と連携した「made in 浜北」の情報を発信する
- ・『道の駅』運営協議会（会員：事業者、地域団体、地域住民等）を組織して運営する
- ・地域のお祭りやイベントと連携した企画をする
- ・『道の駅』は“観光施設”ではあるが、半分以上は“地元の良さを知ってもらう施設”

だと思う。週末は観光客、平日は地元の人という住み分けができるので、地元農家の収入増に繋がる

- ・苗木等を販売するのも植木産業振興の一つのきっかけになり得るのではないかと思う
- ・道の駅を支えるのは地域住民である。コミュニティスペースとして、安心できる場、友人同士が集まる場、仕事をする場などを提供していくことも重要である
- ・地元農家と連携し、果物を通じて「浜北」の名を全国に広めることができる
- ・地域の子育て世帯が利用できる施設や高齢者の健康増進のための施設を設置する。また、物販等の施設で地元高齢者の雇用や活動の場を設け、地域住民同士の交流を図る

【参考意見】

- ・高速道路のサービスエリアと違い、『道の駅』は酒類販売ができる
- ・浜北はパイナップル以外、ほとんどの果物ができる
- ・高齢者の健康増進のための施設とは、公園のようなものを併設してウォーキングやグランドゴルフなどができるようすることを想定。子育て世代との交流も期待できる

(5)道の駅に必要な機能

「道の駅」を整備した場合に、必要となる機能についてご意見をお聞かせください

ア 休憩機能（駐車場の台数やトイレの数など）

【対話の結果】

- ・以下の4者（A～D）から設置数量等の想定が示された

	駐車場（台）			トイレ（基）				その他
	軽 小型 普通	大型	二輪	男性用		女性 用	多 機能	
				小	大			
A	100	—	—	2	1	2	1	洗面コーナー
B	200	50	—	50				
C	126	10	100	10	4	13	2	ベビーベッド付1基
D	150	10	—	20	7	20	2	

【参考意見】

- ・観光バス、大型トラックが休憩可能な駐車場が無いと『道の駅』運営に継続的な収入の確保が難しいと思う
- ・二輪車の駐車台数を多く取るのが良いと思う（一部は屋根付きが望ましい）
- ・駐車場は連休などでは稼働率が高くなり、不足することが懸念される
- ・二輪車用お守り販売で話題となった神社ではバイク駐車場を作り増客したと聞いた

イ 情報発信機能（観光情報や緊急医療情報など）

【対話の結果】

- ・ デジタルサイネージ（*2）などのインフォメーションボードによる交通情報、浜北周辺情報（観光、緊急医療、防災情報等）の発信
- ・ 地元のパンフレット、施設案内等の掲示、配布
- ・ Wi-Fi スポットを設置する。また、スマホへの プッシュ通知（*3）などを行えるしくみを作る
- ・ ミニ FM 局を設置して情報発信する
- ・ 地域のクーポン情報を取得できる仕組みを作り、地域の情報発信とともに集客を図る

【参考意見】

- ・ 情報発信機能のスペースは駐車台数から 40 席分、170 m²と想定した

*2) デジタルサイネージ…Digital Signage。電子看板。
表示と通信にデジタル技術を活用して平面ディスプレイ
などによって映像や文字を表示する情報・広告媒体

*3) プッシュ通知……メッセージやメールをアプリで自動的にお知らせ表示する機能

ウ 地域連携機能（物産店、交流施設など）

【対話の結果】

- ・ カフェ 又は ランドリーカフェ（店舗面積 200 m²程度）
- ・ コワーキングスペース
- ・ 農産物・地域物産直売所（最低 150 坪（495 m²）、同加工施設・倉庫（最低 50 坪（165 m²））
- ・ 地場産品を活用したレストラン（厨房・倉庫 20 坪（66 m²） 客席 60 席以上）
- ・ 食堂（客席・附属施設 計 400 m²程度）
- ・ こども遊びスペース（10 坪（33 m²）、授乳室、ベビーベッド
- ・ イベントスペース
- ・ 集会等コミュニティ施設（ガーデニング、そば打ち体験施設）、図書館等の交流施設
- ・ 地元企業製品の展示スペース
- ・ 芝生広場

※1坪=3.3㎡で換算

【参考意見】

- ・ 『道の駅』でランドリーカフェ、コワーキングスペースなどの実例は無いが、一つのアイデアとして提案した
- ・ 二輪車愛好家はミュージアムには行かないが、新車展示なら行きたいという意向は強い

エ 防災機能（太陽光発電、自家発電、非常用自販機など）

【対話の結果】

- ・ 太陽光発電（施設屋上）、蓄電池、自家発電、耐震性貯水槽、非常用自販機の設置
- ・ 食料他、防災用品の完備（備蓄倉庫）
- ・ 避難者支援・復旧復興の拠点、自衛隊受入れスペース

(6)必要となる用地規模

必要となる機能の整備に要する用地規模・形状などについてご教授ください。

【対話の結果】

- ・ 駐車場 2,500 m²、地域連携機能他 施設用地 2,500 m² 計 5,000 m²
- ・ 駐車場台数は最低でも小型 100 台以上（従業員駐車場は 20 台規模で別に必要）
- ・ 屋内施設（物販・飲食等） 2,710 m²、屋外施設 3,358.3 m²、駐車場 4,190 m²、トイレ 80 m²、DMO（*4）活動拠点 200 m²
- ・ 場所としては浜松浜北インターチェンジから平口の間が適地
- ・ 1.5ha が最低限度の規模。2ha は必要
- ・ 夜間に大型車を駐車できる駐車場の規模が必要
- ・ 浜松浜北インターチェンジの流出、流入両方向のアクセスが良好であること
- ・ 潮見坂・掛川並みの土地面積。将来拡張も考えて土地だけは大きく確保すべき

【参考意見】

- ・ 国道や主要幹線に面していることが必須。右折進入や農家などの納品経路も必要
- ・ 「スモールスタート」という考え方もある。10 年後も存続していることが重要
- ・ トイレは 24 時間運用のため、セキュリティ上、24 時間エリアとその他の区分けが重要

*4) DMO・・・Destination Management Organization。
観光物件、自然、食、芸術、風習など、当該地域にある観光資源に精通し、地域と協働して観光地域作りを行う法人のこと

(7)施設整備費

設計、用地取得、施工等に必要となる経費について概算見積をご提案ください。

【対話の結果】

- ・ 想定する整備規模に差異はあるが、8.5 億円～23 億円（用地取得費を含む）を見込む意見があった。
- ・ 地盤改良や整地などは、『道の駅』の規模が分からないため概算見積の提示はできない
- ・ 用地規模を 1.5ha とした場合、測量・設計費は工事費の 10%、工事費は 13 億円（用地は公共による取得を想定）
- ・ 施設規模による。現時点では不明

【参考意見】

- ・ 「道の駅 木更津 うまくたの里」 総工費約 6 億円
（用地取得除く／平屋 300 坪（990 m²））
- ・ 「道の駅 常総」 設計費約 1 億、土地取得費 5～6 億、建物建築費 6～8 億円
（建坪 500 坪（1,650 m²）以上、一部 2 階建てを想定）
- ・ 用地取得が公共の場合は、用地提供者が租税特別措置法による税控除を受けられるメリットもあることから、用地は公共が買収するのがベストであると考え

※1坪=3.3m²で換算

(8)運営経費及び収入見込み

「道の駅」を運営していくために必要となる、歳入、歳出の概算見込みについてご教授ください。

【対話の結果】

- ・約2億円の営業利益が見込まれる
- ・民間活力での運営は、生活利便施設の収益を併せ持って初めて成立する
- ・商圈人口や詳細がわからないと、正確な売上試算や指定管理料の算出は困難である
- ・事業手法や内容、規模が未定では積算不可能。基本構想策定を推進すべきと思う
- ・国、県の補助メニューも検討する必要がある
- ・道の駅を複数運営しているが、全て黒字となっている

(9)施設整備及び運営におけるPFIや民間活力の導入

整備手法や運営手法についてPFIや民間活力の導入などのご意見をお聞かせください。

【対話の結果】

- ・「民設民営」が良いと思うが、許認可等の手続きで公共のバックアップは必要
- ・物販店では独自採算は図れない。収益施設を誘致できればPFIの導入は十分可能
- ・"民"で防災施設を持つのは無理がある。収益施設のみPFI又は建貸しが良いと思う
- ・設計・建築・運営を一括で発注できる方式が地域活性化にとって最適と考える
- ・施設整備はDB(*5)、DBO(*6)、PFIを比較検討する
- ・案として、休憩・情報発信・子育て支援・防災の各機能 → BTO(*7) 又は DBO、地域連携機能(物産店、飲食店、交流施設、研修施設) → BOI(*8)が良いと思う
- ・PFI方式で行う場合はBTO、行政が建築費を負担できる場合はDBO方式が最適と思う
- ・民間活力やノウハウを活用し、必要最小限の仕様で設計すれば建築費を抑制できる
- ・設計段階から民間ノウハウを導入できるため、ランニングコスト低減につながる
- ・民間の感覚で運営していない『道の駅』は、休憩等の機能面だけの施設となり、活気がなくなり、結果として観光情報発信といった部分も機能不全となる恐れがある
- ・維持管理は指定管理者制度(5年~15年)で行うのが望ましい
- ・施設整備費用は市がある程度負担し、『道の駅』の施設運営に関わる部分を運営主体が負担する

【参考意見】

- ・用地取得せず、定期借地権方式という考え方もある

*5) DB …… **Design Build**

PFIに類似した事業方式の一つで、公共が資金調達を負担し、設計・施工を一括して民間に委託する方式

*6) DBO …… **Design Build Operate**

DB方式の設計・施工に加え、施設の管理・運営も包含する方式

*7) BTO …… **Build Transfer and Operate**

民間事業者が施設を建設し、施設完成直後に公共に所有権を轉移し、民間事業者が維持管理及び運営を行う方式

*8) BOT …… **Build Operate and Transfer**

民間事業者が施設を建設し、維持管理及び運営し、事業終了後に公共に施設所有権を轉移する方式

(10)事業の採算性

(7)(8)(9)の設問を踏まえ、事業の採算性についてご教授ください。

【対話の結果】

- ・独自採算が可能な施設を誘致できるかどうかで採算性は決まる
- ・公的負担無しで独立採算で成り立たせるのは、収益施設に限れば可能
- ・立地や規模が不明なため採算性を論じることは難しい。自社の実績とノウハウから検証すると、今回の『道の駅』の事業性は概算で5～8億円程度のポテンシャルがある
- ・施設維持管理費等は指定管理料での補助は必須
- ・平均客単価1,000円、年間109万人で経常利益が見込める
- ・事業手法、事業内容、規模による
- ・全国に『道の駅』が1,000余り有る中で、2～3割が赤字経営。成功しているところは10数億の売上があるといわれている
- ・国と交渉するのは市なので、市でイメージができていかないと難しい。現時点では根拠となる数字が無い。無責任な数字は出せない
- ・市が基本構想を作ってくれることが大事
- ・場所や機能がもう少し見えてこない、採算性などを評価できない

【参考意見】

- ・豊橋の『道の駅』の初年度来場者数は100万人だったと聞いた

(11)行政に対する期待について

行政に対する期待や支援要望、配慮してほしい事項などについてご意見をお聞かせください。

【対話の結果】

- ・行政が本気で『道の駅』を整備したいという姿勢を見せてほしい
- ・許認可や地元調整等は浜松市にバックアップしてほしい
- ・用地の取得は一企業では難しい。市の事業として後押ししてくれると助かる
- ・事業を進めるにあたっては、事業者からの提案に対しては柔軟に対応してもらいたい
- ・防災機能に関しては、一定の補助金等が無いと、基本機能だけの施設になりかねない
- ・『道の駅』設置者となり各関係機関と調整（許可申請、補助採択協議）してほしい
- ・基本機能の部分はBTO、地域連携機能の部分はBOTでの施工を推進してほしい
- ・本事業推進にあたり、浜松市の手による基本構想等の作成を行ってほしい
- ・自社の事業にとって浜北区北部の『道の駅』は魅力ある施設。早期整備を期待する

(12)事業のスケジュール

道の駅の開設時期やそれに伴う全体工程についてご意見をお聞かせください。

【対話の結果】

- ・事業構想・用地選定・FS調査(*9)：2～4年、用地取得：1～2年、事業者選定：1年、施設整備：1～2年 その後、開駅
- ・用地取得で2年、設計・建築で1.5～2年の最低でも4年は要する。PFI方式であれば公募に半年の期間が必要
- ・用地取得や農転などは行政が主導し行う事でスケジュールの短縮は可能と考える
- ・基本計画策定 1年、測量・設計・各種協議 1年、用地買収・管理運営検討 1年、事業実施 1年、その後『道の駅』登録手続き

*9) FS調査・・・Fesibility Study

プロジェクトの実現可能性を事前に調査・検討すること。「実行可能性調査」、「採算性調査」などとも呼ばれる

(13)本事業への参画意思

本事業に対する参画についてご意見をお聞かせください。

【対話の結果】

- ・事業主体者として参画したい・・・2者
- ・出店者として参画したい・・・1者
- ・建設事業者として参画したい・・・2者
- ・事業提案者として参画したい・・・1者
- ・未定・・・・・・・・・・・・・・2者

(14)その他

その他ご意見などがあればお聞かせください。(実現可能なアイデアや、事業に対するご意見など)

【対話の結果】

- ・天竜川沿いの文化を情報発信していくというアイデアもある
- ・まずはスモールスタートとして始め、小回り重視で動き始めるのが良い
- ・浜松市のポテンシャルを活かした他に類を見ない『道の駅』の計画策定・運営は可能
- ・今後の展開では、行政の意思や対応スピード、農地法関連の調整事などが課題となる
- ・取得する土地の場所や規模によって、今回の提案内容は大きく変わってくる
- ・この先に展開していくために、市で基本構想を策定してほしい。事業者はそれに身の丈を合わせる。併せて、市として、国交省との協議、都市計画法、農地法の調整や補助金活用の検討も進めて欲しい