

道の駅来夢とごうち再整備基本計画  
(案)

安芸太田町

## 目次

1.1	再整備の背景・目的 .....	1
1.2	検討経緯の整理 .....	1
1.3	再整備の方針・コンセプト .....	2
1.4	事業手法・事業範囲の方針 .....	5
1.5	道の駅の魅力向上に向けた取組方針 .....	9
1.6	敷地利用・進入路の方針 .....	10
1.7	整備方針（条件水準） .....	14
1.8	導入機能及び必要諸室の想定 .....	16
1.9	概算事業費 .....	17
1.10	事業工程 .....	21
1.11	事業実施に向けての課題・留意事項 .....	22

## 1.1 再整備の背景・目的

本町は、国の特別名勝『三段峡』やスキー場を有する県内最高峰の恐羅漢山など、豊かな自然環境に恵まれた地域であり、自然を舞台とした体験や森林セラピーなど、都市部では味わえないアウトドアの場として、広島市・県内や山口・九州などから多くの観光客が訪れています。

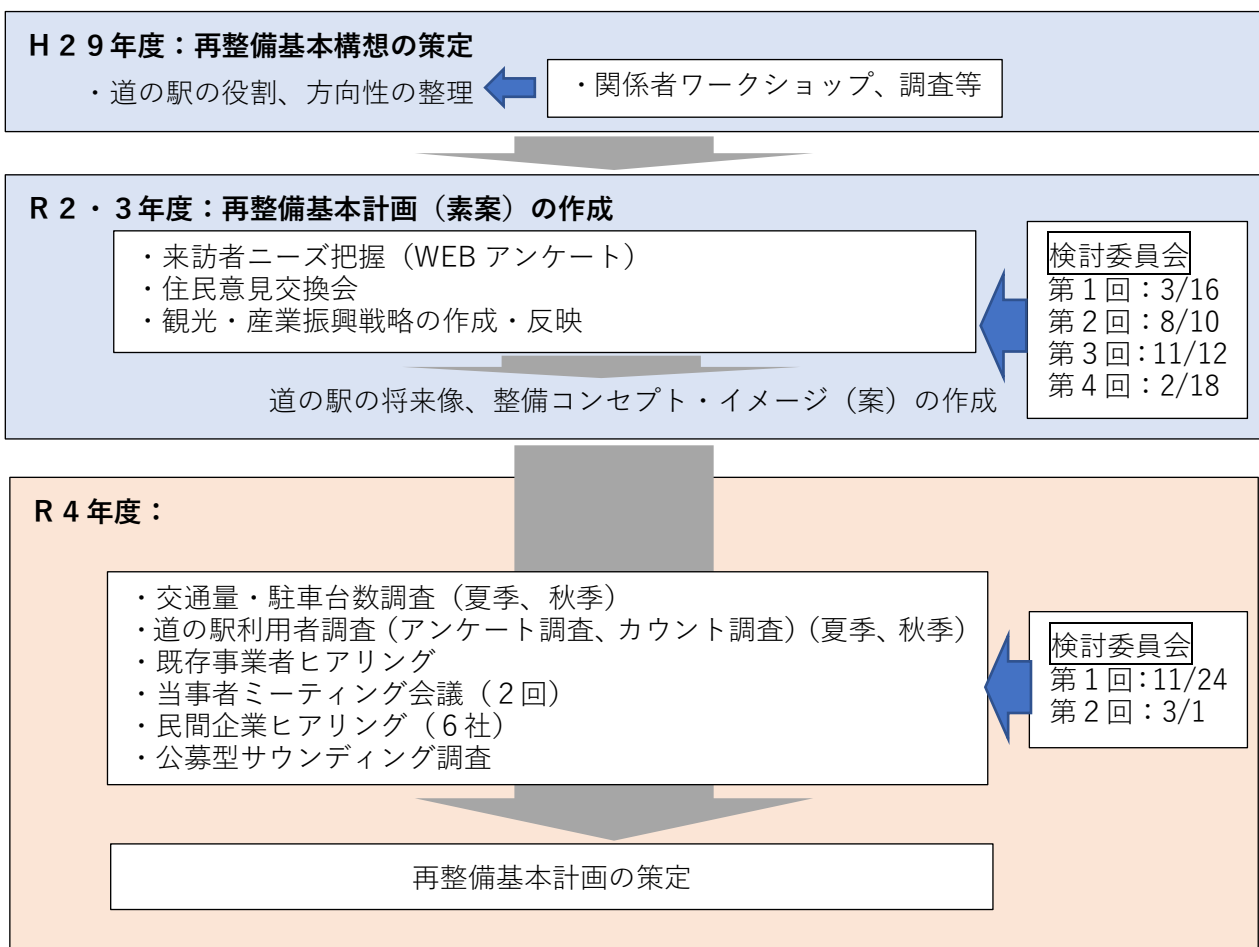
その中でも戸河内インターチェンジ入口に立地する道の駅「来夢とごうち」は、町の玄関口であるとともに、山陰への結節口として、観光客をはじめとした多くの来訪者が立ち寄り・休憩する拠点施設として賑わってきました。しかし、点在する町内観光地の連携不足により観光客の滞在時間が伸びず消費が増えないこととともに、施設自体の老朽化も進みこれらの改善が課題となっています。

道の駅「来夢とごうち」が重点道の駅に選定された提案内容をもとに、with コロナ、after コロナの時代を生き抜く地域産業、地域観光振興の戦略的な推進に向けて、道の駅本体及び周辺施設のハード・ソフト面からのリニューアルを行い、地域の振興に資する成果を導くことが求められています。

こうした状況を踏まえ、本事業は、安芸太田町における道の駅を核とした観光・産業振興のビジョンを基に、道の駅「来夢とごうち」及び周辺施設の再整備により、新たな観光・産業振興の拠点として町全体の活性化に貢献することを目的とします。

## 1.2 検討経緯の整理

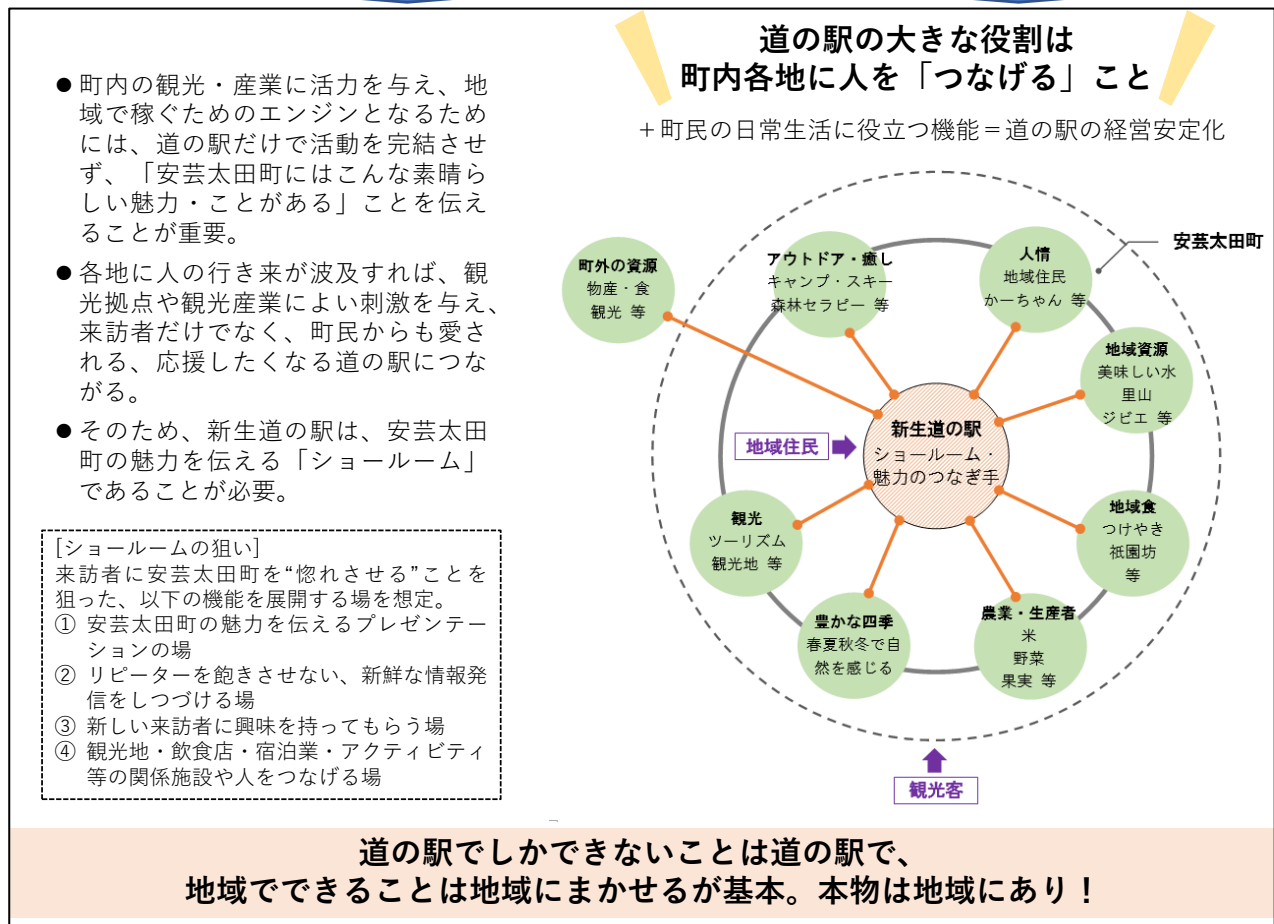
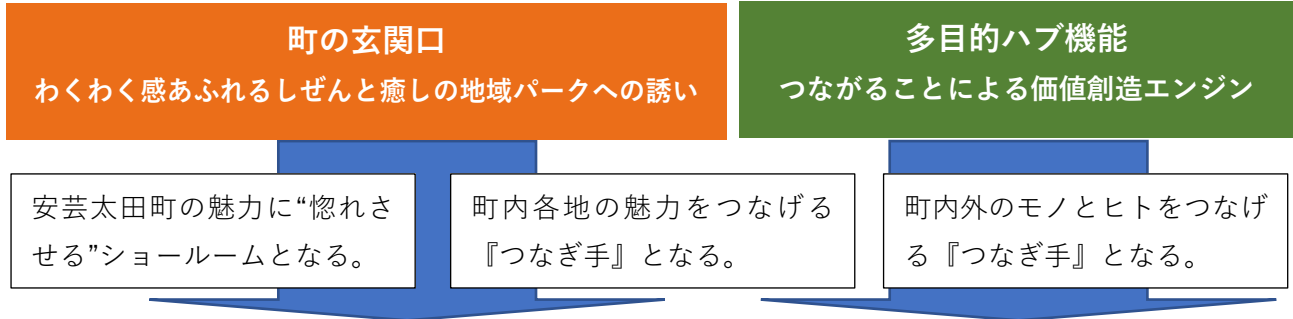
来夢とごうちの再整備基本計画策定にあたっては、これまでの検討経過については以下のように整理してきています。



## 1.3 再整備の方針・コンセプト

### (1) 道の駅の役割

町の抱える課題や町民、町内の事業者等の意向等を踏まえると、道の駅に求められる役割として以下のことを念頭に再整備を進めていきます。



**町の玄関口として、町内各地をつなぎ、  
町内の各地に活動が波及する「きっかけ」となる道の駅へ  
- 主役は地域！稼ぐ地域へのエンジン -**

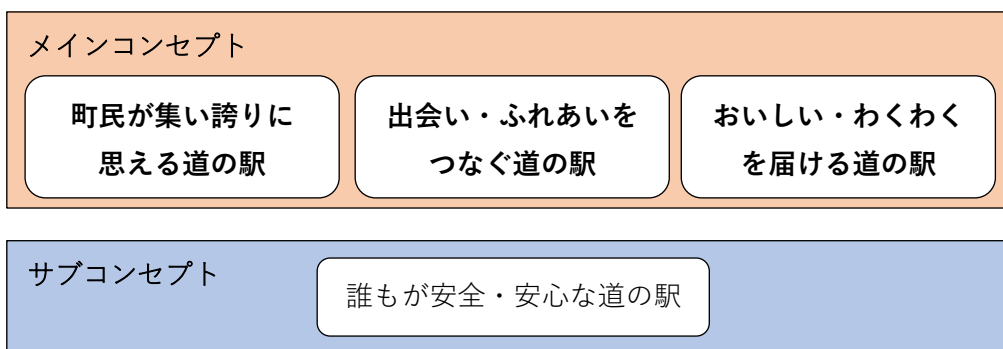
## (2) 再整備コンセプト

町の抱える課題や町民、町内の事業者等の意向等を踏まえ、道の駅としての役割を実行していくために、再整備にあたっては、以下のようなコンセプトで取り組むものとします。

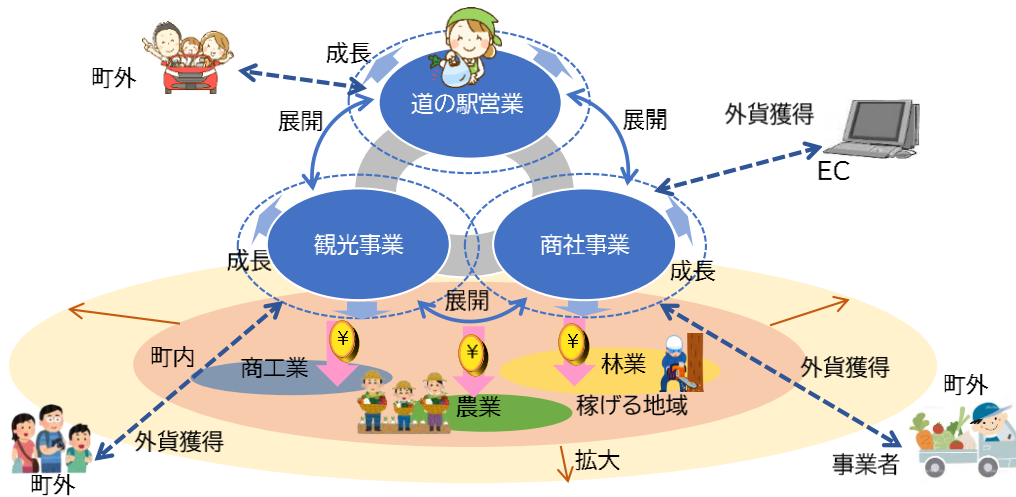
将来像

### みんなで応援したくなる 成長し続ける道の駅

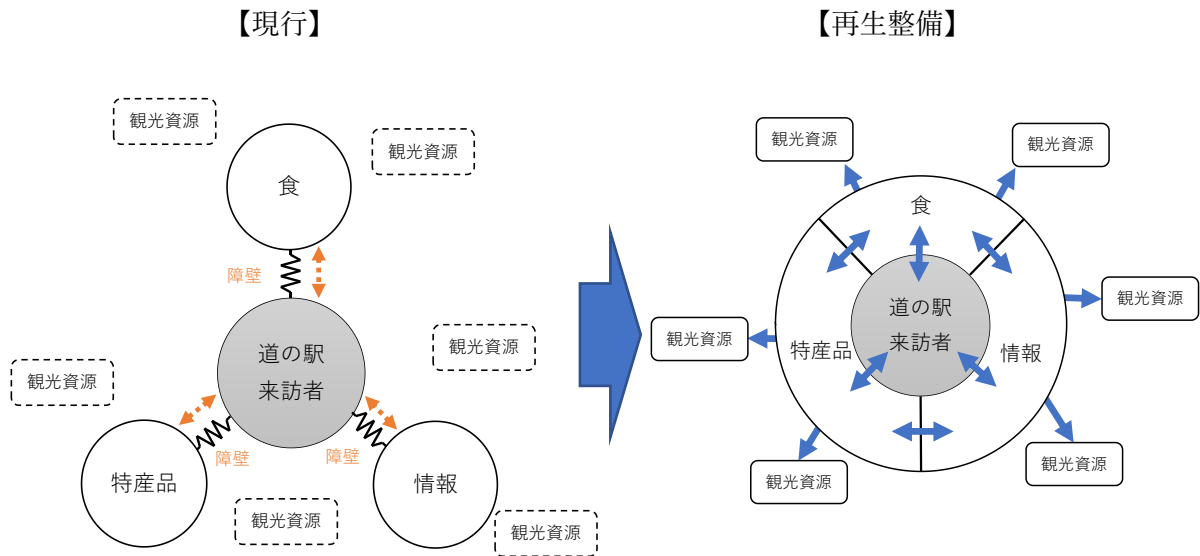
～町の観光・産業のエンジンとなる道の駅～



### ■道の駅の活性を核に「稼ぐ地域」への成長イメージ



## ■サービス提供の新旧イメージ比較



食・特産品・情報が単独、単発で提供される。道の駅機能が点在することにより、それぞれのサービスが連動しない。一部の要素に気付かないこともある。結果、それぞれの要素に関連する町内観光資源へ誘導されにくい。→滞在時間が増えない、消費額が増えない

道の駅のハード・ソフトの再整理により、訪れるだけで食・特産品・情報をタイムリーに取得しやすく、かつ他の要素が連動し、関連する町内観光資源への誘導がスムーズに行われる。→滞在時間が増加、リピート増加、消費額増加

### (3) 再整備にあたっての道の駅の目標

再整備後に、新生道の駅として、目標とするベンチマークを以下のように掲げ、目標達成に向けた整備を進めます。

	現状		目標※
観光客数(年間)	30万人(推定)	観光客数(年間)	100万人
総売上(年間)	1.91億円	総売上(年間)	6億円

※供用後3年間

#### 目標額試算

- ・現状より利用者3.3倍を目標想定
- ・現状と同じ客単価・買い上げ率想定にすると目標売上額は約6億円

※現状→客単価：1,381円/人、買い上げ率：46.1%

## 1.4 事業手法・事業範囲の方針

### (1) 事業手法

- ア 本施設で提供するサービスは、情報発信や飲食物販等の民間事業者が得意とする内容が占める割合が高く、また各機能が相互に連携することでサービス向上や集客力向上等の相乗効果を発揮することに期待できます。
- イ 民間が主体的に関与する内容が多いことから、民間事業者の創意工夫やノウハウを発揮しやすい手法を選定することが望ましいです。
- ウ 提供するサービスに応じた各機能の適正な規模や、利用者に応じた適切な動線配置、効率的にメンテナンスできるような設備配置など、管理運営を見据えた施設設計を行うことが必要です。
- エ 道の駅の整備事業には多額の予算が生じる見込みであることから、単年度に生じる支出を抑制して財政負担を平準化することで、町の健全な財政状況を維持する必要があります。

類型	内容	設計	建設	維持管理	資金調達	施設所有
従来	町が初期投資費用（建設費用）の資金調達を行い、施設の設計建設、維持管理運営等は、個別発注	町 (委託)	町 (委託)	町 (委託)	町	町
DB	町が初期投資費用の資金を調達して事業者が施設の設計建設を行い、運営等は民間委託を行う	民間		町 (委託)	町	町
DBO	町が初期投資費用の資金調達を行い、事業者が施設の設計建設、維持管理運営等を一括して行う	民間			町	町
<b>PFI (BTO)</b>	PFI法に基づき、施設の設計建設、維持管理運営等を一括して行う。民間資金を活用することで、一般財源部分を割賦で支払うことができる。	民間				町

道の駅事業で想定される上記手法のうち、ア～エの理由より PFI (BTO) 手法による事業実施を基本として本事業に最適な事業手法を検討しました。

### (2) 事業範囲

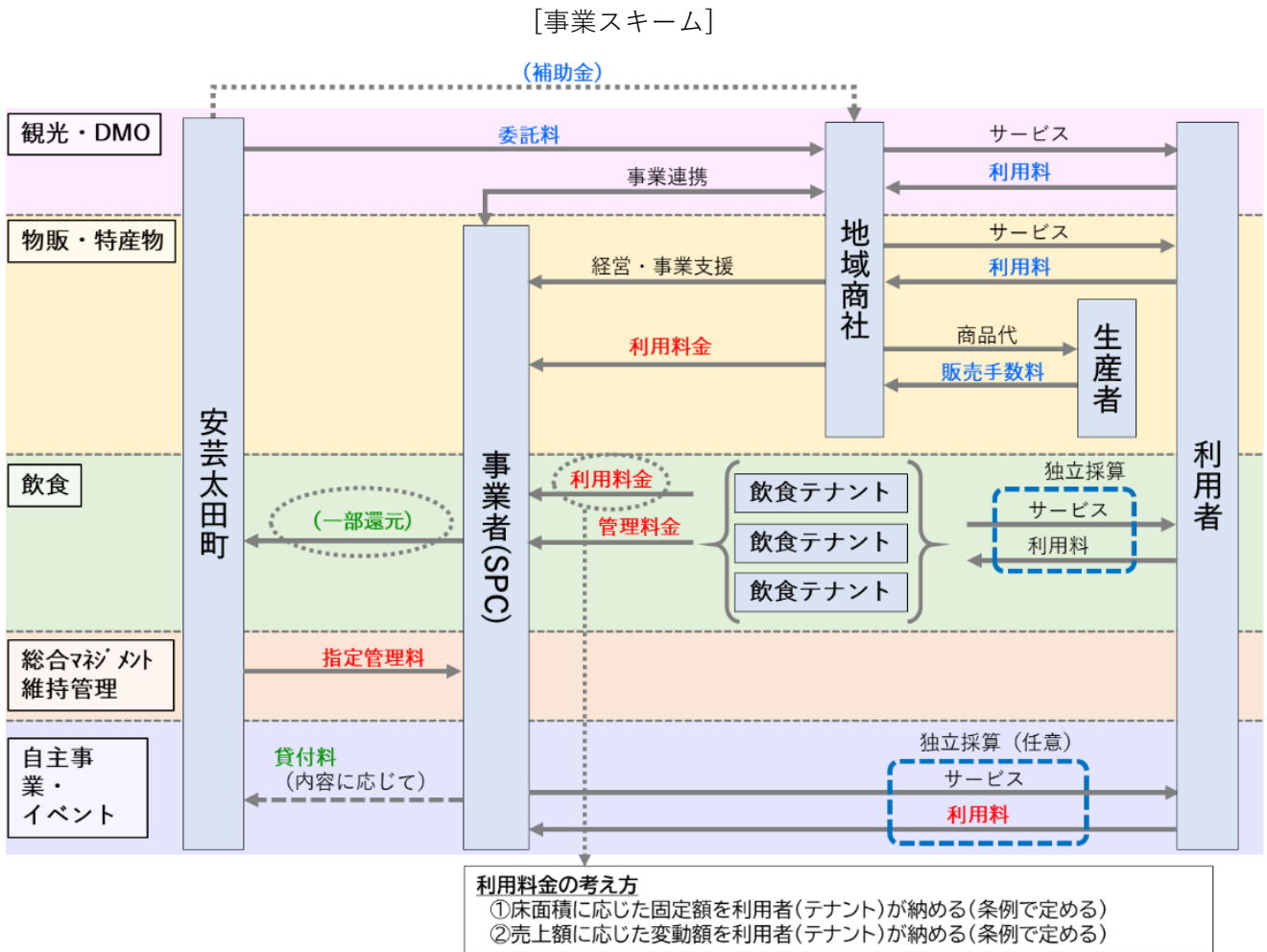
本事業における業務範囲案は、次の通りとなります。

業務項目	内容	実施	負担	備考
設計	設計・各種調査・認可	民	町	
解体工事	既存施設の解体工事	民	町	旧 JA 建物も含む場合あり
建設工事	建築・外構（備品調達含む）	民	町	※飲食・物販部分の内装及び什器備品調達は含まない。
工事監理	工事のモニタリング	民	町	
開館準備	開館イベント、研修など	民	民	
維持管理	道の駅部分の保守管理修繕	民	町	テナント以外の部分
	物販・飲食部分の保守管理修繕	民	民	※光熱水費含む。
運営	総合マネジメント	民	民	テナント管理や経営管理など
	観光案内・情報発信	地商・民	町	観光案内所の運営
	特産物販売	地商	地商	特産物の販売・新商品開発
	農産物直売所運営	地商	地商	農産物の収集体制の構築含む
	飲食提供	民	民	テナント管理含む
	イベント企画実施	民	民	既存イベントの実施支援含む
経営支援	地域商社の事業・経営支援、観光・産業マネジメント	民	町	地域商社による新商品開発、ブランド力向上、観光力強化等の支援
付帯事業	その他民間で整備実施するもの	民	民	敷地や建物内で別途実施するもの

※町…安芸太田町 民…民間事業者 (SPC) 地商…地域商社あきおた

### (3) 事業スキームの想定

本事業において想定される事業スキームは次の通りとなります。



赤字: 民間の収入  
青字: 地域商社の収入  
緑字: 町の収入

民間の収入	支払者
指定管理料	町
・総合マネジメント	-
・維持管理	-
・地域商社支援	-
利用料金(テナント部分)	地域商社
管理料金(テナント部分)	テナント企業
自主事業収入(任意)	利用者

※ 民間は指定管理料による収入と利用料金収入、自主事業による収入を主とする。  
(飲食や物販の需要リスクは直接負担しない。テナント撤退リスクをどう担保するか検討が必要)

地域商社の収入	支払者
運営補助金	町
業務委託費	町
・観光事業	-
・DMO機能	-
サービス料	利用者
・観光事業等	-
・物販、特産物売上	-
販売手数料	生産者

※ 地域商社は業務委託料とサービス利用料、販売手数料による収入を主とする。



#### (4) 管理運営の方針

事業手法・事業スキームの想定を踏まえて、施設管理及び道の駅関連事業に関する管理運営の方針について、以下のように整理します。

- ・施設管理や総合マネジメントなどの施設の運用に関する運営は提案事業者が実施する。
- ・物販、特産品販売（産直市場）の運営については、地域商社が市場出品者や町内生産事業者との関係性を最大限活かせるように主運営に関わるものとし、収益を増加させるため提案事業者と相互に連携を行う。
- ・飲食の運営については、主に地元企業がサービスを提供するが、収益事業として成り立つための連携や支援を提案事業者が行う。

[想定される運営での役割分担]

運営項目	役割
施設管理・マネジメント	・提案事業者が実施する。
物販運営	・地域商社がサービス提供し、利用料を提案事業者に支払う ・地域商社が主に担当し、提案事業者が連携・支援
特産品販売（産直市場）運営	・地域商社がサービス提供し、利用料を提案事業者に支払う ・地域商社が主に担当し、提案事業者が連携・支援
テナント運営（飲食・物販）	・地元企業がサービス提供し、利用料を提案事業者に支払う。
イベント等運営	・提案事業者及び地域商社が連携して実施する。
観光案内所・観光事業運営、 情報発信	・地域商社で運営し、提案事業者が連携・支援する。

#### (5) 事業期間

次の理由に基づき、本事業の維持管理運営期間を15年間として検討します。

- ① 短期的な集客事業の実施だけでなく、中～長期的な視点を持った事業実施により、施設や地域を徐々に成長させていくことが必要。
- ② 財政支出の平準化の観点から、事業期間が長いほど1年あたりの町の負担が小さくなる。
- ③ 施設の大規模修繕が生じる可能性が高くなる15年以下とすることで民間リスクを軽減し、事業参画可能性を向上させることが可能。
- ④ 事業期間15年を超えると金利変動リスクが見込みにくくなる。

#### (6) 民間意向の調査

事業全体の実現性や参画障壁、市場性等について次のとおり意見交換をおこないました。

##### ア. 調査対象企業

調査対象の企業は次のとおりです。

分野	事業者数	選定の観点
建設	1社	道の駅事業を含む PPP/PFI 事業の実績が豊富な事業者
設計	1社	県内に拠点を置く PPP 事業の実績を有する事業者
企画運営	3社	道の駅の指定管理・PPP/PFI 事業等の代表実績を持つ事業者
コンサル	1社	PPP/PFI 事業のマネジメント等の実績を持つ事業者
子育て	1社	子ども向け大型遊具や子育て支援サービスの受託等をおこなう事業者
合計	7社	

## イ. 調査結果

- ・ 立地性に対する評価は高く、オールシーズン通じて集客の可能性があると意見が多数。
- ・ ターゲットの絞り込みを明確にすることで提案しやすくなるとの意見が複数あげられた。
- ・ 提案敷地や既存店舗に関する諸条件の事前整理は町で実施すべきという意見が多数あげられた。
- ・ 導入機能について、様々な提案が寄せられた。柔軟に規模や配置等を提案できることが必要。
- ・ 事業スキームについて、DBO 又は PFI(BTO)での実施は可能との意見が示された。
- ・ 地元連携については、メリットや経済効果があるが、競争性確保についての懸念が示された。
- ・ 事業スケジュールについては概ね可能という意見が示された。

## (7) 導入可能性の評価

### ア. 定性的評価

事業手法の比較検討において、定性的な評価では従来方式と比べると PFI (BTO) 方式及び DBO 方式が優位だが、DBO 方式と PFI 方式の間には大きな差がないという評価結果でした。

視点	従来方式	DBO 方式	PFI (BTO) 方式
サービス水準の向上	△	○	○
財政支出の平準化	△	△	○
円滑な事業実施	△	○	○
敷地の有効活用	△	○	○
競争性の確保	○	○	△

### イ. 定量的評価

従来方式と比べると PFI (BTO) 方式及び DBO 方式は経済的に優位という評価結果でした。

区分		従来手法	PFI (BTO)	DBO
財政負担 見込額	現在価値換算前	2,330,405 千円	2,317,049 千円	2,180,309 千円
	現在価値換算後	2,257,347 千円	2,223,005 千円	2,105,637 千円
VFM (経済的効果)		-	34,342 千円 (1.5%)	151,710 千円 (6.7%)

### ウ. 総合評価

定性的評価及び定量的評価のどちらにおいても、従来手法より PFI (BTO) 方式及び DBO 方式が優位という結果でした。民間意向調査結果を加えて、官民連携手法の導入可能性は非常に高いと評価できます。

PFI (BTO) 方式及び DBO 方式のどちらを採用するかについては、活用する財源や町の中期財政計画、VFM の値等を考慮しながら検討を進める必要があります。

## 1.5 道の駅の魅力向上に向けた取組方針

道の駅の魅力向上を図るための取組方針を以下に示します。

### 方策1 地域商社あきおおた（DMO）と連携した道の駅を核としたアウトドア観光の推進

安芸太田町内に数あるアウトドア観光地へ誘客し観光産業の振興を図るために、地域商社あきおおたと連携し、観光コンシェルジュの育成やアウトドアツアーの企画・販売等を進め、新生道の駅から町内のアウトドア観光地へとつなぐ取組を推進します。

### 方策2 町内外をつなぐ都市間バスや二次交通の交通結節機能を強化

道の駅から町内の観光地へつなげるために、道の駅を核とした都市間バスやレンタカー、タクシー、レンタサイクルなどの交通機能の強化を図ります。

### 方策3 安芸太田町産農産物や安芸太田町ならではの食のブランド化の推進

安芸太田町の産業の活力を高めるために、安芸太田町産農産物や安芸太田町ならではの食（漬物やきそば等）のブランディングによる付加価値向上を図ります。

### 方策4 道の駅間交流による躍動感のある商品展開と安芸太田ブランドの発信

道の駅で安定した商品の供給を図るために、他都市町との道の駅間交流を図り、お互いの商品を販売・情報発信できる仕組みを整え、常に躍動感のある商品展開を図ります。また、道の駅間交流を通じて、安芸太田町のファンを増やし、関係人口の拡大を図ります。

### 方策5 道の駅と地域住民が連携した交流促進イベントやアウトドアイベントの実施

地域住民と道の駅が連携したイベントや地域のイベントの実施により、道の駅のにぎわいを創出し、地域内外の交流促進と交流人口の増加を図ります。また、道の駅で、人気ブランドの出店やアウトドア初心者のための焚火レクチャーを行うなどアウトドアイベントを実施し、町内の観光地への誘客を図ります。

### 方策6 防災情報の発信と防災機能の充実

道路情報と合わせて、災害・防災に関する情報が確認・発信できる機能を持たせ、日頃から地域住民への防災に関する意識啓発を図ります。また、万一の災害に備え、災害（洪水以外）が発生した場合には、一時的な避難場所として活用できるように、災害時の食料・飲料水、毛布、燃料等を備えた場所とします。

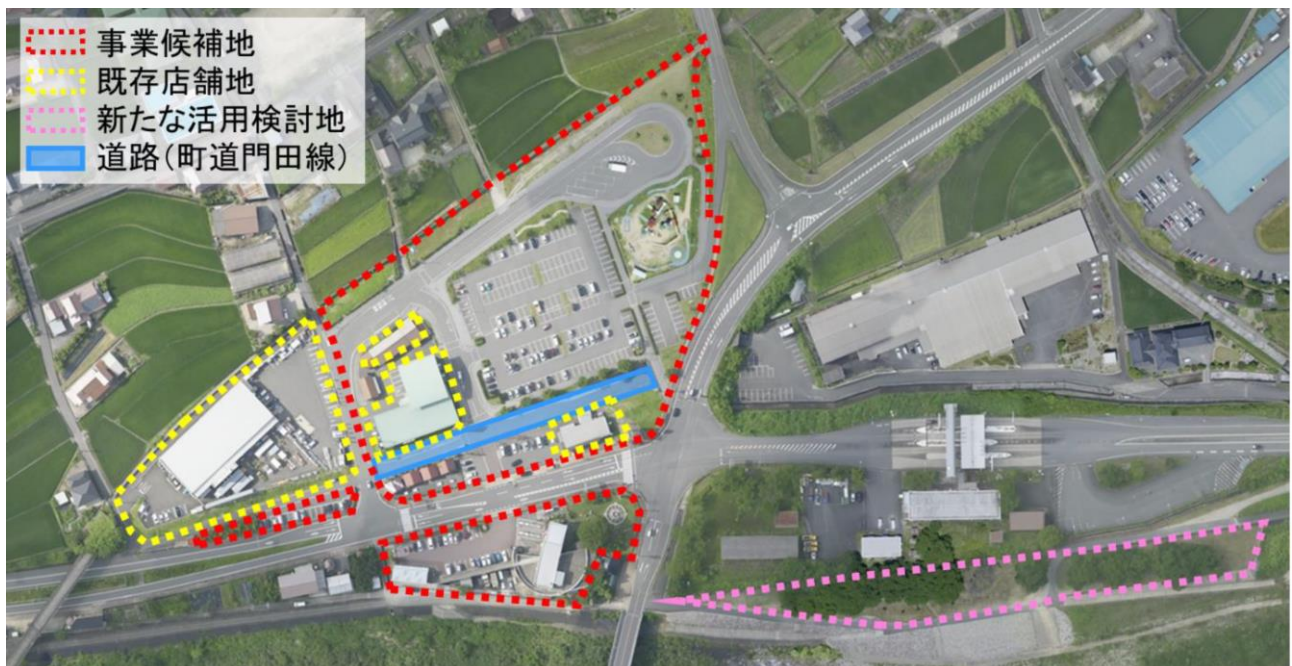
## 1.6 敷地利用・進入路の方針

### (1) 敷地利用の方針

各種制約条件や関係者の意向等を踏まえ、事業地として整備するにあたっての敷地利用の方針（条件）について、以下のように整理します。

- ・北側敷地でのメイン機能の設置を基本とする。
- ・町道門田線については廃止したうえで、北側敷地と一体的な活用を図るものとする。
- ・現在、チャレンジショップが立地する敷地についても北側敷地と一体的な活用を図るものとする。
- ・現在、町有敷地上に立地している、「J A 広島 戸河内店」「安芸乃国酒造」「バス停・トイレ棟」についても北側敷地と一体的な活用を図るものとする。
- ・上記の北側敷地及び、隣接する敷地等については、道の駅整備としての有効な活用として、事業者からの提案を受けてそれぞれの敷地・建物の活用については整理を行う。
- ・南側敷地や上殿さくら公園の活用についても、上記活用と併せて事業者からの提案により整備を検討する。

[敷地図]





## (2) 進入路・駐車場の設置方針

### ア. 設置方針の考え方

基本構想において、道の駅施設を北側敷地に集約するにあたり、周辺道路の交通渋滞緩和や円滑な車両動線確保のため、北側敷地に新たに車両進入路を確保することとしています。

新たな車両進入路を設置することによる周辺交通環境への影響について、交通量調査等の結果を基に確認し、再整備に向けた課題の整理等を行ないました。

また、新たに整備する駐車場台数についても、交通量調査等の結果を参考に検討します。

### イ. 交通量調査の概要

次のとおり交通量調査を実施しました。

(1) 調査日：【夏季】8/27（土）、8/30（火） 【秋季】11/1（火）、11/5（土）

(2) 調査時間：7:00～19:00（12時間）1時間単位の交通量を集計

調査結果では「秋季/土曜日/11:00～12:00」の交通量が最も多かったことから、該当時間の交通量に基づき、検証を行うものとする。

なお、上記計測日は曇天であったことから、交通量を実測値の1.2倍で計算する。

### ウ. 再整備後の影響

再整備後は新しい魅力の付加により来場者数が増えると見込まれるため、近隣の道の駅のリニューアル後の周辺交通量変化の動向を参考に、実測値の1.8倍で計算します。

### エ. 交通量調査の結果

交通量調査の結果は次のとおりです。（新進入路の位置は仮定で算出）

上記ア及びイのとおり、新施設稼働後は実測値の  $1.2倍 \times 1.8倍 = 約2.16倍$  を見込んでいます。

新施設稼働前（実測値）	新施設稼働後（予測値）
<p>新施設稼働前 11:00～12:00</p> <p>【入場台数】234.8台 地点②：54、④：164、⑥：14、⑧：47</p>	<p>新施設稼働後 11:00～12:00</p> <p>【想定入場台数】602台 地点④：190、⑥：30、新進入路：382</p>

## オ. 新進入路の検証

IC 方面から北側敷地へは右折でしか進入できないため、再整備により地点 1 及び地点 3 の右折車が増加することで周辺交通状況への影響が懸念されます。上記エで算定した新施設稼働後の交通量の予測値を基に、渋滞が発生しないかを算定しました。(信号時間検討システム「APS-λ」を使用)

項目	地点 1	地点 3	備考
交通容量比	0.186	0.156	1 時間に通過可能な車両台数に対する交通量の割合 (1.0 を超えると渋滞が発生するとされる)
滞留長 (右折)	52.6m	30.7m	信号が「赤」から「青」に変わる瞬間の停止線から最後尾停車車両までの距離 (地点 3 は信号なし)
右折車両レーン	約 25.0m	約 13.0m	現状の右折車両レーンの長さ

実績値の約 2.16 倍の予測値においても交通容量比に十分余裕があることから、再整備後の渋滞発生の可能性は高くないといえます。

ただし、滞留長が既存の右折車両レーンよりも長い計算結果であるため、ピーク時には交通誘導等の対策が必要です。

## カ. 駐車場台数の検討

駐車場台数の検討にあたっては、既存道の駅は土日祝の利用者数が多いことを考慮し、土日祝の平均来場台数を予測した上で、十分な台数を確保した計画を検討します。

### 【土日祝日の平均来訪者数の予測】

GPS 観測データに基づく利用者数では年間の全日平均利用者数と年間の土日祝日の平均利用者数の比率が 1.70 倍であることから、年間 100 万人を目指す場合には、土日祝日には年間 4,656 人が訪れると見込まれます。

目標年間利用者数	100 万人	新道の駅における目標数
目標平均利用者数 (全日)	2,739 人	
平日と土日の利用者数比	1.70	GPS 観測データから推測される平均と土日祝の利用者比
目標平均利用者数(土日祝)	4,656 人	(予測値) $2,739 \text{ 人} \times 1.70 \div 4,656 \text{ 人}$

### 【車 1 台あたりの搭乗者数の予測】

1 日あたりに訪れる利用者数及び利用者アンケート調査の結果に基づき、1 日あたりに来場する車の数を算定します。来訪に関するアンケート結果は次のとおりです。

回答内容	回答者数	割合
1 人で来た	55 人	8.1%
配偶者と来た	330 人	48.7%
子どもと来た	126 人	18.6%
友人と来た	82 人	12.1%
親と来た	40 人	5.9%
恋人と来た	17 人	2.5%
その他	27 人	4.0%

アンケート結果に基づき、新しい道の駅では全体の 8.1%が 1 人で来訪し、残りの 91.9%は 2 人で来訪すると想定すると、1 日あたりの来場台数は次のとおりです。

項目	人数	割合	計算	想定台数
全体	4,656 人	100.0%	—	—
1 人	378 人	8.1%	4,656 人 × 8.1% = 378 人	378 台
2 人	4,278 人	91.9%	4,656 人 × 91.9% = 4,278 人	2,139 台
<b>合計</b>				<b>2,517 台</b>

来場想定台数 2,517 台/日における、ピーク時間帯の来場想定台数は次のとおり算定します。

$$1 \text{ 日の来場想定台数} \times \text{ピーク時間帯の来場割合}$$

秋季調査日のピーク時間帯（11 時～12 時）の来場台数が 279 台、12 時間の来場合計台数が 2,160 台であるため、ピーク時間帯には 1 日の 12.9%の車が来場すると見込まれます。

$$2,517 \text{ 台} \times 12.9\% \doteq 325 \text{ 台}$$

以上より、ピーク時間帯には 1 時間あたり 325 台の車が来場すると考えられます。

#### 【必要駐車場台数の算定】

1 時間あたりの来場台数を基に、必要駐車場台数を次のとおり算定します。

$$1 \text{ 時間あたりの来場台数} \div \text{回転率} \times (1 \text{ 時間あたりの駐車台数})$$

※ 回転率の求め方

利用者アンケート結果から算出した駐車時間（＝利用時間）を基に計算する。

回答者の平均利用時間数：38.1 分      回転率：60 分/38.1 分  $\doteq$  1.6 台/時間

$$325 \text{ 台} \div 1.6 \text{ 台} \doteq 203 \text{ 台}$$

以上の計算結果より、新しい道の駅には 203 台の駐車場台数が必要といえますが、既存の駐車場台数（232 台）を考慮し、250 台を計画値として設定します。

#### 【(参考) 最大需要台数との比較検証】

参考数値として、交通量調査の実測値及び予測値を基に次のとおり算定しました。

夏季・土日				秋季・土日			
入場台数		ピーク時必要台数		入場台数		ピーク時必要台数	
実績値	予測値	実績値	予測値	実績値	予測値	実績値	予測値
134 台	236 台	84 台	150 台	279 台	602 台	174 台	376 台

最も利用者の多いと考えられる秋季土日のピーク時には最大 376 台の駐車場台数が必要という算定結果でした。ただし、この台数を整備すると、年間を通して過剰と考えられるため、計画値 250 台との差は交通誘導員の配置や臨時駐車場の確保等により対策する必要があります。

なお、GPS 観測データに基づく駐車場が不足すると考えられる日数及び時間は次のとおりです。

計画駐車場台数	250 台	
駐車場が不足する可能性のある時間	約 43 時間	全体の 0.9%（7 時～19 時）
駐車場が不足する可能性のある時間帯を含む日	12 日	全体の 3%

## 1.7 整備方針（条件水準）

### (1) 道の駅整備の整備方針

整備コンセプトに掲げるように「食・特産品・情報」の提供を基軸とするともに、道の駅として、訪れる人に安芸太田町の魅力を伝えるとともに、町内観光地や人・モノと繋がるための機能・仕掛けを整備していきます。

求められる機能（必要最低限）：メイン機能	
飲食（様々な飲食店）、物販（特産品販売、農産物直売、ビール工房）、観光案内、駐車場	
その他：サブ機能	遊具（わくわくランド）、交通（バス停）、金融（JA窓口）

※及び上記の機能を向上・魅力アップするための機能・仕掛け

### (2) 駅舎の整備方針

整備コンセプト及び整備方針を踏まえ、道の駅駅舎の整備にあたっての方針（条件）を以下のよう  
に整理します。

- ・必要な機能としては、飲食、物販（特産品販売、農産物直売）、観光案内、金融（JA窓口）は駅舎内に整備するものとする。
- ・飲食機能については、複数店舗の飲食店の利用が可能なものとして、効率的かつ交流・賑わいが生じやすい整備形式とする。
- ・飲食店舗や物販店舗については、現在のチャレンジショップや道の駅レストラン・売店、太田川産直市、その他町内事業者等の出店が可能な形態での整備として、その手法・形態は事業者からの提案により調整を図るものとする。
- ・なお、上記の飲食店舗や物販店舗については、現在の営業についての支障ができる限り少ない整備となるように、配置計画、工程計画に配慮するものとする。
- ・駅舎内の各機能のゾーニング・配置においては、テナントとなる事業者の事業が効果的に実施できるような配置に配慮するものとする。各機能での必要条件は次項の「導入機能及び必要諸室の想定」の規模や条件事項を参考に事業者からの提案を受けるものとする。



### (3) 付帯施設・屋外施設の整備方針

整備コンセプト及び整備方針を踏まえ、付帯施設や屋外施設の整備にあたっての方針（条件）を以下のように整理します。

#### ア. 駐車場

---

- ・駐車場としては、現状と同程度の駐車台数を確保するとともに、進入路からの交通混在に配慮した配置とする。
- ・隣接するジュンテンドー等へのアクセス動線上問題が生じない形での駐車場の配置及び進入路からの車動線となるように配慮する。

#### イ. 遊具

---

- ・現在北側敷地に立地するわくわくランドの活用又は、同様の機能の整備を行うものとする。
- ・なお、遊具の利用者には年間を通じて利用できるような機能・設備での整備を基本とする。

#### ウ. 交通関連施設

---

- ・現行の路線バスの停留所の機能については、駅舎に付帯若しくは隣接敷地内（北側敷地、南側敷地）に設置するものとする。

## 1.8 導入機能及び必要諸室の想定

### (1) 導入機能及び必要諸室ごとの想定面積と条件

整備方針に基づき、施設整備での導入機能ごとに必要な諸室毎の面積や条件事項について、以下に整理します。

[道の駅駅舎（北側敷地）]

項目	内容	現況面積	想定面積	単位	必須機能	民間提案	備考・条件
情報提供	観光案内所・情報コーナー	8	130	m <sup>2</sup>	●		道路・地域・観光情報の提供、自然学習拠点川遊びなどの器具レンタル、会議室等
飲食	フードコート	186	350	m <sup>2</sup>	●		100席程度
	テナント	90 (チャレンジショップ) 145 (ビル工房)	310	m <sup>2</sup>	●		7店舗以上（チャレンジショップ等）合築や独立整備については事業者からの提案により調整
物販	特産物販売ショップ	246	140	m <sup>2</sup>	●		特産品や加工品の販売
	農産物直売所	50	225	m <sup>2</sup>	●		新鮮野菜の販売（既存直売所の移転）
	テナント	0	20	m <sup>2</sup>		●	1店舗程度
	コンビニ	160	160	m <sup>2</sup>	●		駐車場10台程度／国道からアクセス必須 ※独立整備や現施設の活用については事業者からの提案により調整
子育て	子育て支援スペース	0	60	m <sup>2</sup>	●	●	わくわくランドと一体利用可能 お悩み相談や絵本図書館、親子遊び場等具体内容は提案による
その他	トイレ	12	295	m <sup>2</sup>	●		
	事務所	105	130	m <sup>2</sup>	●		地域商社の事務所含む
	機械室等	181	290	m <sup>2</sup>	●		
	コインランドリー・コインシャワー	0	40	m <sup>2</sup>		●	
	JA金融窓口	不明	40	m <sup>2</sup>	●		窓口業務（3人職員常駐）
合計		1,181	2,190	m <sup>2</sup>			共用部分は含んでいない

[屋外施設・付帯施設]

項目	内容	現況面積	想定面積	単位	必須機能	民間提案	備考・条件	
北側敷地	わくわくランド	1,470	1,470	m <sup>2</sup>	●		新設遊具(屋根付き)	
	イベント広場	0	1,350	m <sup>2</sup>	●		休憩やイベント用（一部屋根付きが望ましい） ※臨時駐車場等との併用も検討	
	駐車場	乗用車	193	250	台	●		平面駐車場として、できる限り多く確保する
		自動二輪	0	—	台	●		団体ツーリング利用客用は、乗用車用
		自転車	0	20	台	●		自動二輪も利用可
		大型車	6	5	台	●		大型トラックや観光バス用
	バス停	1	1	箇所	●		バスの単独待合所は不要。バス転回場は設けずに駐車場内の大型車動線を利用させる	
バックヤード	—	必要規模		●		搬出入用		
南側敷地	トイレ	295	295	m <sup>2</sup>	●			

## (2) その他提案を期待したい機能等について

必要機能以外に、予定金額内において、道の駅施設と連携できる機能・施設を事業者が提案できる余白を設けることとします。例えば、下記のようなものが期待できます。

項目	機能・施設内容（例）	備考
体験施設	南側敷地 ・屋外アウトドア施設	○ 太田川を見ながら休憩・BBQ 等ができるフリーサイトや RV サイト等の施設 ○ 太田川でのカヌー、ラフティング等の川で体験できるアクティビティの施設等 ○ 道の駅と上殿さくら公園との連携
商業機能	駅舎内 ・テナント	○ 新規に出店できるテナント
利便施設	駅舎内 ・コインランドリー ・コインシャワー	○ スキーや山登りの観光客が帰りに立ち寄って利用するだけでなく、町民利用もできることなども考慮。
観光施設	北側敷地 ・レンタサイクル	○ ゆっくりと周辺の景観や自然を楽しむためのサービス

## 1.9 概算事業費

### (1) 概算事業費の算定

前項の“(1)導入機能及び必要諸室ごとの想定面積と条件”を踏まえ、解体費・建築費・外構等整備費に係る概算工事費を算出します。

<b>概算事業費</b>	<b>19 億円</b>
--------------	--------------

[概算事業費の内訳項目]

北敷地	解体費	
	チャレンジショップ	北側公衆トイレ・バス待合所
	農産物直売所	安芸乃国酒造
	セブンイレブン	JA
	建築費	駅舎
	外構等整備費	
	駅舎部分造成	広場（造成含む）
	遊具（造成含む）	サイン整備
	駐車場	道路・通路（造成・整地含む）
南敷地	解体費	道の駅「来夢とごうち」本館
	外構等整備費	整地

※廃棄物処分費、補償費等は含んでいません。

## (2) 活用できる支援制度

施設整備内容は民間事業者の提案によるが、想定できる交付金・補助金等の支援メニューを以下に整理します。

支援制度・補助金	支援メニュー	整備主体	補助率	想定できる機能・施設
直轄道路事業（交通安全）	－	国※要確認	－	駐車場、トイレ、情報コーナー
地方創生拠点整備交付金 ※新年度から以下の交付金に変更 デジタル田園都市国家構想交付金（地方創生拠点整備タイプ）	○施設整備：①「地方版総合戦略」において、施設等の整備や利活用の方針が明確に位置づけられており、②「公共施設等総合管理計画」において、維持・管理・更新等に係る事項が位置づけられるものであって、③十分な地方創生への波及効果の発現を期待できるものを対象 ・ローカルイノベーションを起こし、観光や農林水産業の先駆的な振興に資する施設。 ・地方への人の流れを飛躍的に加速化し、地方への移住や起業等に確実につながる施設。 ・地域における多様な働き方を先駆的に実現し、女性や高齢者の就業を効果的に促進するための施設。 ・地域での魅力的なまちづくりを実現し、交流人口の拡大や地域の消費拡大に効果的に結びつく施設。	自治体	1/2（上限5億円程度）	施設全体（提案内容による）
農山漁村振興交付金（農山漁村発イノベーション対策）	・交流施設、体験施設、生産加工施設、特産物直売所及びレストラン整備 ・多様な地域資源を活用した商品・サービスの開発等に必要な経費	自治体等	ハード事業：3/10、1/2等 ソフト事業：定額（500万）、1/2	産物直売所、特産品・物販、テナント、レストラン（フードコート）
訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業（インバウンド安全・安心対策推進事業）	・観光施設等における感染症対策機器等の整備 ・災害時の観光施設等における避難所機能の強化 ・災害時・急病時の観光施設等における多言語対応機能の強化	自治体等	1/2	・インバウンド感染対策（キャッシュレス化、サイン等） ・多言語化対応整備
地域子育て支援拠点事業	地域子育て支援拠点事業を実施するために必要な経費 ①子育て親子の交流の場の	設置：自治体 運営：民間	補助対象経費の1/3（都道府県	子育て支援スペース、わくわくランド等

支援制度・補助金	支援メニュー	整備主体	補助率	想定できる機能・施設
	<p>提供と交流の促進</p> <p>②子育て等に関する相談、援助の実施</p> <p>③地域の子育て関連情報の提供</p> <p>④子育て及び子育て支援に関する講習等の実施</p>	事業者	1/3、市町村 1/3)	
地域経済循環創造事業交付金	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域資源を生かした持続可能な事業</li> <li>・行政による地域課題への対応の代替となる事業</li> <li>・高い新規性・モデル性がある事業</li> <li>・地域金融機関による無担保・無保証の融資を受ける事業</li> </ul>	<p>設置：自治体</p> <p>運営：民間事業者</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・原則公費による交付額のうち 1/2</li> <li>・条件不利地域かつ財政力の弱い市町村 2/3、3/4</li> <li>&lt;重点支援（補助金嵩上げ）&gt;</li> <li>・デジタル技術の活用 10/10</li> <li>・ローカル脱炭素 3/4（限度額 2,500 万円、3,500 万円、5,000 万円）</li> </ul>	例：産直・物販での先進的システム・設備導入費。観光事業での機材費（電動レンタサイクル等）
地域レジリエンス・脱炭素化を同時実現する公共施設への自立・分散型エネルギー設備等導入推進事業	<p>防災・減災に資する再生可能エネルギー設備、未利用エネルギー活用設備、及びコジェネレーションシステム（CGS）並びにそれらの附帯設備（蓄電、充放電設備・充電設備、自営線、熱導管等）等を導入する費用の一部</p>	自治体、民間事業者・団体等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市区町村（太陽光発電又は CGS）：1/2</li> <li>・市区町村（地中熱、バイオマス熱等）・及び離島：2/3</li> </ul>	・災害時も使用できる太陽光発電やバイオマス発電設備（蓄電設備等含む）
クリーンエネルギー自動車・インフラ導入促進補助金	<ul style="list-style-type: none"> <li>・電気自動車やプラグインハイブリッド自動車の充電設備等の購入費及び工事費の一部</li> <li>・水素ステーションの整備費及び運営費の一部</li> </ul>	自治体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・設備費：定額,1/2（上限あり）</li> <li>工事費：定額,1/2（上限あり）</li> <li>※設置場所、機器等で異なる。</li> <li>・整備費：1/2～2/3（上限あり）</li> </ul>	・電気自動車充電施設、裾ステーション施設

支援制度・補助金	支援メニュー	整備主体	補助率	想定できる機能・施設
			活動費：2/3 (上限あり)	
建築用木材供給・利用強化対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・CLTを活用した建築物の設計・建築等の実証に係る経費</li> <li>・強度又は耐火性に優れた建築用木材の製造に係る技術開発・普及（新技術等を活用した建築の実証等に係る経費）</li> </ul>	自治体、民間事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・CLT：設計・建築費の3/10</li> <li>・新技術活用：建築費の3/10</li> </ul>	構造材等への木材利用（CLTや新技術導入に限る）

※支援制度の内容は令和4年度時点のもの

## 1.10 事業工程

### (1) 工程に関する想定条件

事業工程としては、PFI 方式での事業想定とした場合、以下のように工程条件を整理します。

- ・ 供用開始を令和 9 年度 4 月と設定する。
- ・ 各関係者との調整や開発許可に伴う期間を考慮し、設計期間は 15 か月程度と想定する。
- ・ 建設期間は 16 か月程度、開館準備期間を 2 か月程度と想定する。
- ・ 北側敷地完成後に南側の既存建物の解体工事及び建設工事を行う想定とする。

### (2) 想定工程

	R4年度 (2022年度)				R5年度 (2023年度)				R6年度 (2024年度)				R7年度 (2025年度)				R8年度 (2026年度)				R9年度 (2027年度)			R10年度 (2028年度)											
	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2
調査・検討	← 導入可能性調査 →				民間ヒアリング調査				公募型サウンディング調査				事業手法案決定																						
公募					実施方針の公表				事業者公募・選定				事業契約締結																						
事業実施									設計・許可手続き (15か月)				建設 (16か月)								開館準備 (2か月)			既存建物解体・外構工事 (12か月)											
																					供用開始														

## 1.11 事業実施に向けての課題・留意事項

### (1) 民間事業者からの提案がしやすい諸条件設定・要求水準の整理

サウンディング結果を踏まえて実施方針を整理していますが、実施方針や今後公表していく要求水準等の内容が、実際に事業者が提案しやすい内容になっているかの感度をとりつつ、最終的な実施方針・要求水準等を固めていく必要があります。留意すべきポイントについては以下の事項となります。

- ・道の駅としてのターゲットの絞り込みを明確化
- ・提案敷地に関する諸条件の事前整理
- ・柔軟に規模や配置等を提案できる要求水準
- ・地元事業者や地域商社との連携の仕方での競争性の確保
- ・地元事業者の既存営業の継続する期間等の条件

### (2) 地元事業者や関連事業者等の整備条件の調整

上記の諸条件の整理までのなかで、更に地元事業者や関係事業者との協議を進め、敷地や整備にあたっての諸条件の明確化・絞り込みを進め、民間事業者が提案しやすい条件を整理していく必要があります。

また、地元事業者や関係事業者の事業への協力・参加を促すための町からの支援等の条件事項についても整理して、当事者との調整を図っていく必要があります。

### (3) 事業手法に応じた手続き・財源確保等の準備

実施する事業手法により、国や県等の外部関係機関との手続きや、議会等の町内での手続き・調整を進めるとともに、必要な財源確保なども準備していく必要があります。

### (4) 事業内容についての町民への情報公開と合意形成の実施

コンセプトで「みんなで応援したくなる」にあるように、町民からの理解を得て協力・応援してもらえる道の駅としていくためにも、丁寧な町民への情報公開や説明会を行うなどして、再整備事業に対する町民の合意形成を進めていく必要があります。