

農業振興拠点（道の駅）

管理運営計画

令和8年3月

久喜市

目 次

1 管理運営計画の基本方針.....	1
(1) 事業概要.....	1
(2) 商圈調査.....	13
(3) 管理運営計画の対象範囲.....	16
2 基本計画に対する民間事業者へのヒアリング調査.....	18
(1) ヒアリング調査概要.....	18
(2) ヒアリング調査内容.....	18
(3) ヒアリング調査結果.....	19
3 管理運営手法.....	25
(1) 望ましい公設民営手法.....	25
(2) 指定管理者制度.....	29
4 事業計画.....	31
(1) 事業内容.....	31
(2) 利用者・売上予測.....	33
5 収支予測.....	37
(1) 経費積算.....	37
(2) 年間収支.....	42
6 経済効果.....	45
(1) 経済波及効果.....	45
(2) 就業機会増加効果.....	49
(3) 経済効果のまとめ.....	50
7 地域との連携方針.....	51

1 管理運営計画の基本方針

(1) 事業概要

① 整備背景と検討経過

JA 南彩では、本市の菖蒲地区にある農産物直売所「菖蒲グリーンセンター」の事業拡大を視野に入れた建替えを検討していたことから、本市と JA 南彩が有する地域資源を生かした農業振興の拠点づくりに向け、令和 4 年 3 月 25 日に、「久喜市と南彩農業協同組合との農業振興拠点整備に向けた基本協定」を締結しました。

基本協定に基づき、地域資源を生かした農業・観光の拠点として、また、防災機能を有した農業振興拠点(道の駅)の整備を推進することとし、令和 5 年 8 月には、「農業振興拠点(道の駅)基本構想」を策定し、道の駅の基本機能である「休憩機能」、「情報発信機能」、「地域連携機能」に加え、本市特有の地域資源を生かした「農業振興機能」、「スポーツ機能」、「防災機能」を併せ持った道の駅の整備を目指すことを示しました。

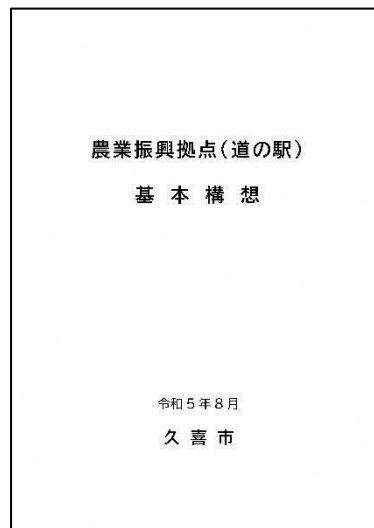
また、令和 7 年 3 月には「農業振興拠点(道の駅)基本計画」を策定し、コンセプトを「久喜の自然と魅力に触れあえる体験型道の駅 久喜アグリビレッジ」と定め、具体的な導入施設の配置計画や車両、歩行者の動線計画を示すとともに、事業手法を定めました。

上記を踏まえ、この「農業振興拠点(道の駅)管理運営計画」では、管理運営手法や事業計画を定めるとともに、経済効果等の道の駅の整備が地域にもたらす効果を検討します。

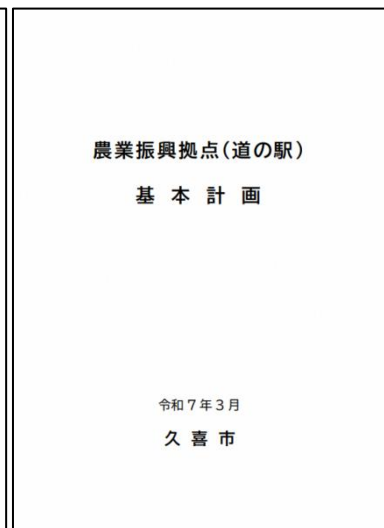
図表 1-1 基本協定締結式



図表 1-2 基本構想



図表 1-3 基本計画

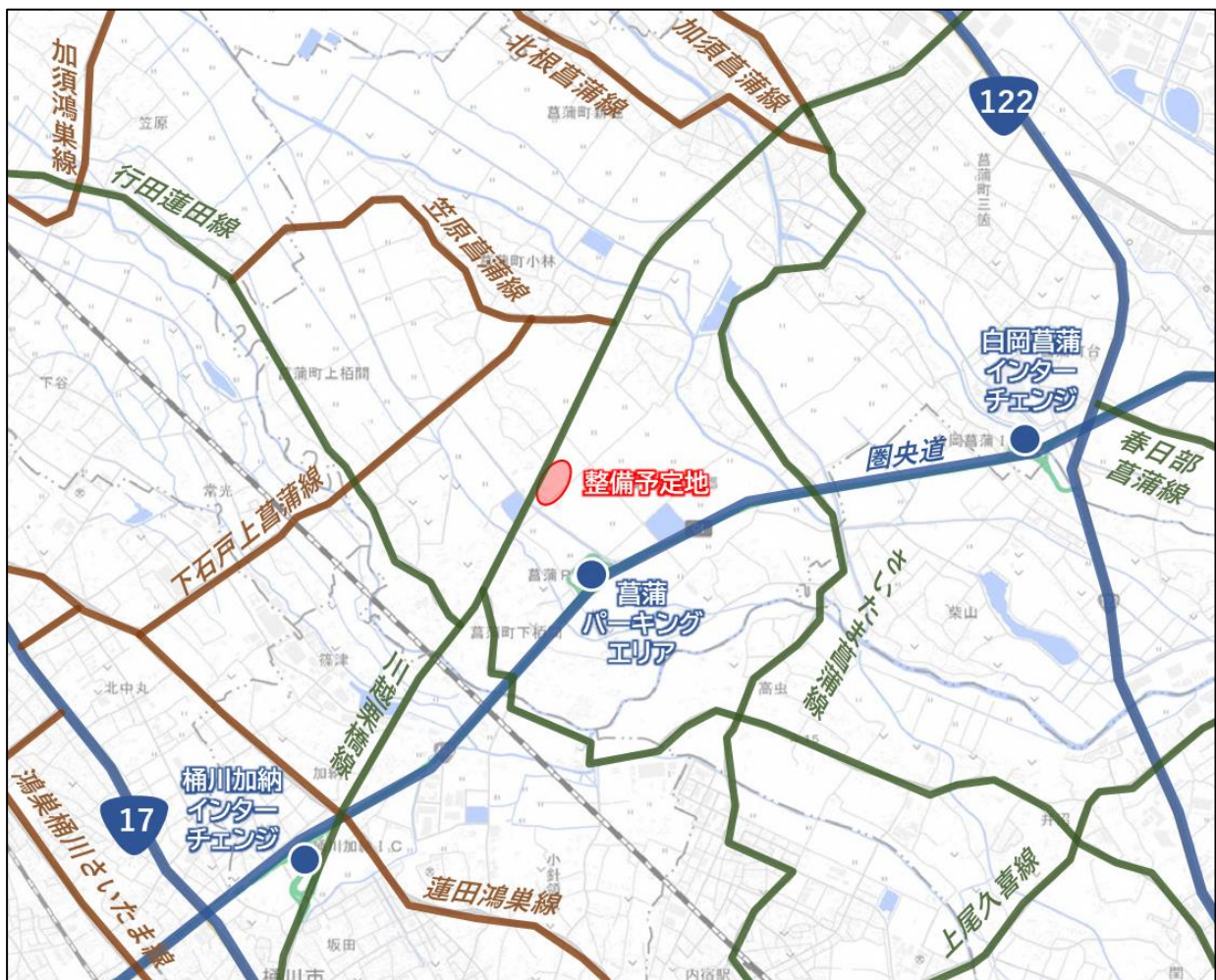


② 本道の駅整備予定地周辺の状況

本道の駅整備予定地(以下、「整備予定地」といいます。)は、首都圏中央連絡自動車道(以下、「圏央道」といいます。)のインターチェンジやパーキングエリアが立地し、交通の便が非常に良いことから、多くの道路利用者の快適な休憩場所に資することが考えられます。

また、農業振興地域内の農用地区域に指定され、豊かな田園風景や、美しい水辺の景観を有しているほか、周辺に位置する菖蒲グリーンセンターは、新鮮な地元農産物を販売するだけでなく、サイクリングルートやウォーキングルートの休憩地点になっていることから、県内外の人々の集客能力を有しており、交流人口の拡大にも期待できます。

図表 1-4 整備予定地位置図



図表 1-5 整備予定地周辺の現況

整備予定地の現況	
整備位置	<ul style="list-style-type: none"> ・河川や水路、湖沼が分布し、美しい水辺の景観と豊かな田園風景が広がっています。 ・市内には道の駅が存在せず、最も近い道の駅は令和 7 年 3 月開業の「道の駅べに花の郷おけがわ」で、直線距離約 8km の場所に位置しています。
土地利用	<p>【土地利用】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・農地が大部分を占め、低地部は田、台地部は畑と低層建物となっています。 <p>【都市計画等における位置づけ】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市街化調整区域で、用途地域は定められていません。 ・農業振興地域の農用地区域に指定されています。 <p>【周辺施設】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・農業関連の施設として菖蒲グリーンセンター、菖蒲カントリーエレベーター、しみん農園菖蒲が近接しています。 ・主な商業施設としてモラージュ菖蒲等があります。
交通	<ul style="list-style-type: none"> ・整備予定地は主要地方道川越栗橋線(以下、「川越栗橋線」といいます。)に接道しています。 ・圏央道の白岡菖蒲インターチェンジが整備予定地の東側、菖蒲パーキングエリアが南側に位置し、交通の便が良いといえます。
防災	<ul style="list-style-type: none"> ・洪水浸水想定区域図によると、利根川、荒川氾濫時は 0.5～5.0m 未満、小山川氾濫時は 0.5～3.0m 未満の浸水が想定されています。 ・浸水継続時間は、利根川氾濫時が最も長く 1～2 週間未満、荒川、小山川氾濫時は 3～7 日未満となっています。 ・埼玉県が想定した 5 地震 8 パターンの地震のうち最も大きな震度は、震度 6 弱～6 強が想定され、建物倒壊危険度は 1～2(5%未満)とされています。 また、液状化の可能性が高い地域となっています。 ・近接する拠点避難所は旧菖蒲南中学校があり、その他、小林小学校、栢間小学校があります。補助避難所は森下コミュニティセンター、福祉避難所はしょうぶの里、指定緊急避難場所は森下緑地グラウンド、鎮守の森公園となっています。

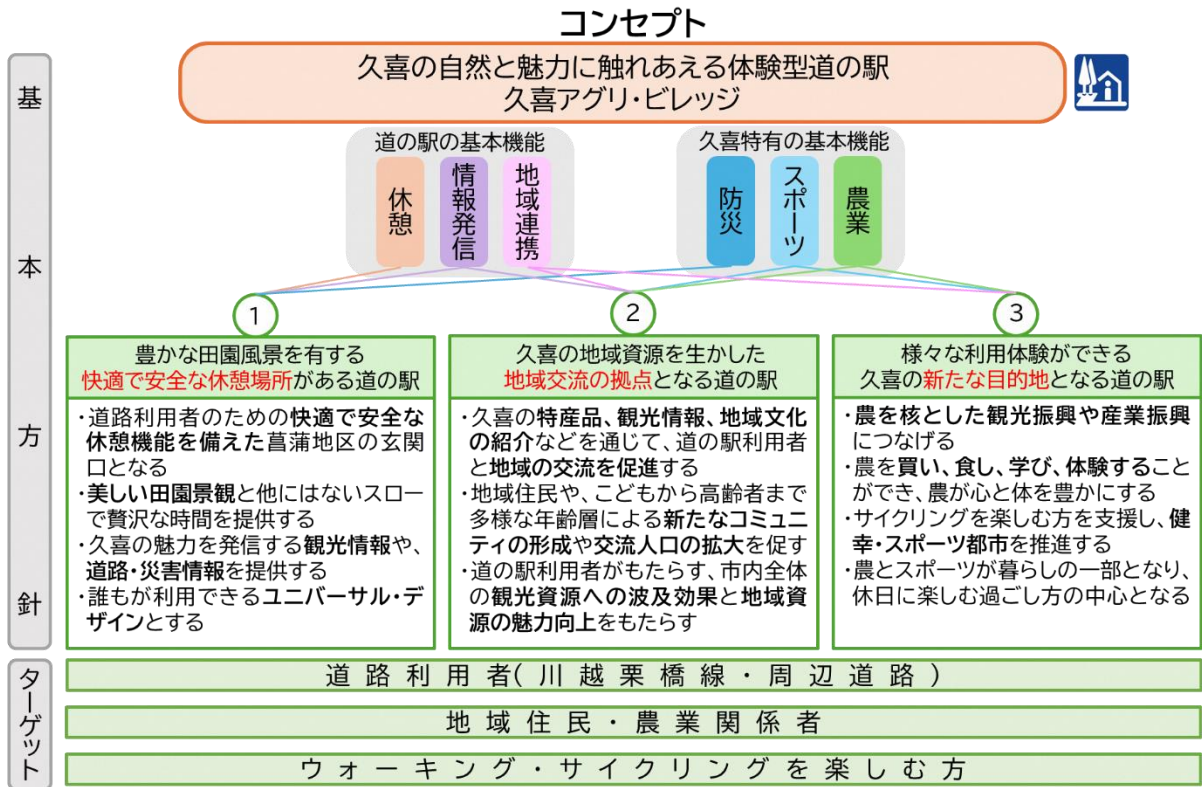
③ コンセプト及び基本方針

整備予定地の現況を踏まえ、利用者の体験に関する課題、施設整備や景観づくり全般の課題、マネジメントに関わる課題を抽出しました。それを基に「久喜の自然と魅力に触れあえる体験型道の駅 久喜アグリ・ビレッジ」をコンセプトとした「農業振興拠点(道の駅)」の整備に関する基本方針を設定しました。

図表 1-6 本道の駅整備に関する課題

利用者の体験に関する課題	施設整備や景観づくり全般の課題	マネジメントに関わる課題
<ul style="list-style-type: none"> ① 地域の農資源(特産物・人材・ノウハウ)を生かして、買い、食し、学び、体験することができるプログラム ② 周囲の観光ルート、観光地の利用連携がスムーズな機能やサービス ③ 何度でも訪れたくなるような、近隣類似施設との差別化された体験やサービス ④ 健康増進に寄与する施設や取組の導入 ⑤ 子育て世代がゆっくり滞在できる仕掛け ⑥ 滞在時間の拡大が誘発されるような連携されたプログラムやサービス 	<ul style="list-style-type: none"> ⑦ 地域観光利用を円滑にする休憩機能・情報提供機能の配置 ⑧ 周辺防災施設との連携や浸水リスクを踏まえた防災機能の導入 ⑨ ユニバーサル・デザインを踏まえた施設整備 ⑩ 四季を通じた快適な利用 ⑪ 土地条件や風土に即した無理のない空間づくり ⑫ 周囲の田園景観や水辺景観との調和と活用 	<ul style="list-style-type: none"> ⑬ 質の高い空間、サービスを維持する経営ノウハウの導入 ⑭ 農業従事者が有するノウハウを生かしつつ、道の駅運営者との連携体制の確立 ⑮ 将来コストの縮減に寄与する効率的な施設整備や運営維持管理

図表 1-7 本道の駅の整備コンセプトと基本方針



④ 導入機能及び施設規模

コンセプトと基本方針に沿い、求められる施設と機能、規模を以下のように設定しました。

図表 1-8 導入機能

基本方針			機能分類	導入機能
1	豊かな田園風景を有する快適で安全な休憩場所がある道の駅	<ul style="list-style-type: none"> ●道路利用者のための快適で安全な休憩機能を備えた菖蒲地区の玄関口となる ●美しい田園景観と他にはないスローで贅沢な時間を提供する ●久喜の魅力を発信する観光情報や、道路・災害情報を提供する ●誰もが利用できるユニバーサル・デザインとする 	休憩	駐車場 トイレ
			情報発信	休憩施設・情報発信施設
			防災	防災関連施設
2	久喜の地域資源を生かした地域交流の拠点となる道の駅	<ul style="list-style-type: none"> ●久喜の特産品、観光情報、地域文化の紹介などを通じて、道の駅利用者と地域の交流を促進する ●地域住民や、こどもから高齢者まで多様な年齢層による新たなコミュニティの形成や交流人口の拡大を促す ●道の駅利用者ももたらす、市内全体の観光資源への波及効果と地域資源の魅力向上をもたらす 	地域連携	大屋根広場・屋外イベントスペース
				飲食施設
				物販施設
				会議室
				展望スペース
			スポーツ	芝生広場
				サイクリング施設 調整池(多目的利用部)
農業	市民農園(体験農園) 農産物直売所			
	3	様々な利用体験ができる久喜の新たな目的地となる道の駅	<ul style="list-style-type: none"> ●農を核とした観光振興や産業振興につなげる ●農を買い、食し、学び、体験することができ、農が心と体を豊かにする ●サイクリングを楽しむ方を支援し、健康・スポーツ都市を推進する ●農とスポーツが暮らしの一部となり、休日に楽しむ過ごし方の中心となる 	地域連携
物販施設				
展望スペース				
スポーツ	サイクリング施設 調整池(多目的利用部)			
	農業	市民農園(体験農園)		

図表 1-9 導入施設の規模

分類	施設名	概要	施設面積 (㎡)	備考
休憩	①駐車場	小型車:135台、大型車:37台 障がい者等用:4台、計:176台	10,000㎡	
	②トイレ	男:大7個、小14個、女:21個	220㎡	
	情報発信	③休憩施設・ 情報発信施設	無料休憩所 (道路情報、観光情報併設)	210㎡
地域連携	④大屋根広場・ 屋外イベントスペース		1,600㎡	
	⑤飲食施設		650㎡	
	⑥物販施設		200㎡	
	⑦会議室	定員 18 名	40㎡	
防災	⑧防災関連施設	防災関連施設	150㎡	
		非常用発電設備	—	35㎡
		防災備蓄倉庫	—	22㎡
		耐震性貯水槽(地下)	—	60㎡×1基
	かまどベンチ、ソーラー街路灯等	—	敷地に含む	
地域連携	⑨展望スペース	平屋建ての屋上テラスを想定	—	施設面積に含む
その他	⑩附帯施設	電気室、浄化槽、ポンプ室、倉庫等	550㎡	
農業	⑪市民農園(体験農園)		6,300㎡	
スポーツ	⑫サイクリング施設	ストライダーコース、BMX コース等	2,000㎡	調整池内
地域連携	⑬芝生広場	芝生広場	5,300㎡	
		こども遊び場	—	2,000㎡
		ドッグラン	—	500㎡
合 計			27,220㎡	
その他	⑭調整池	多目的利用(サイクリング施設等) 3,235㎡	3,650㎡	全体敷地面積に応じ算出
スポーツ				
その他	⑮緑地帯		9,500㎡	全体敷地面積に応じ算出
農業	農産物直売所	JA 南彩が整備・運営	1,700㎡	JA 敷地内

各機能の具体的な整備イメージは以下のようになっています。

駐車場の整備イメージ



(出典)道の駅いぶすき



(出典)道の駅釜詰のふる里おおとね



(出典)福島市観光ノート

- 24時間無料で利用できる駐車場を整備
- バイクツーリストやサイクリストのためのスペースを確保
- 歩行者動線と自動車動線との交錯が極力生じない安全性の高い配置

トイレの整備イメージ



(出典)熊谷市



(出典)コンビニズ株式会社



(出典)道の駅「越前おおの 荒島の郷」

- 24時間利用可能な、清潔で綺麗なトイレや、バリアフリーに対応した多目的トイレ、ベビーコーナーやこども用トイレ、パウダールームや授乳室の整備

休憩施設、情報発信施設の整備イメージ



(出典)道の駅みなのか



(出典)道と川の駅「花ロードえにわ」



(出典)道の駅美並

- 渋滞・規制等の最新の交通情報を提供する情報端末を設置
- サイクリング施設や市民農園(体験農園)の利用者も休憩ができる休憩施設の整備

大屋根広場、屋外イベントスペースの整備イメージ



(出典)うれしのまるく



(出典)こうのす広場(マルシェ開催)



(出典)防災道の駅すさみ(防災イベント)

- 大屋根広場内は、オープンカフェとしての利用という想定の下、天候に左右されない快適に過ごせる多機能な空間を整備
- 屋外イベントスペースは屋外のフリースペースとして、マルシェや防災イベント等、多様な用途に対応できる空間として整備

飲食施設の整備イメージ



(撮影)鳥蒲パーキングエリア



(出典)道の駅ながおか花火館



(出典)たびらい

- 地元食材を使用したレストラン、カフェなどを想定した飲食施設の設置

物販施設の整備イメージ



(撮影)鳥蒲パーキングエリア



(撮影)アグリパークゆめすぎと



(出典)道の駅はなその

- 久喜市の特産品(農産物、加工食品)や地元企業と連携した商品などの販売をする物販施設の設置

会議室の整備イメージ



(出典)久喜総合文化会館



(出典)川口緑化センター



(出典)道の駅・和紙の里

- セミナー開催や室内イベントのため、誰もが利用できる会議室の設置

防災関連施設の整備イメージ



(出典)北陸地方整備局



(出典)南アルプス市



(出典)茨城県

- 平常時は公共の利便性を高める役割を果たしつつ、災害時には一時避難場所や情報提供スペース、電力や照明を確保するための重要なインフラとなりうる施設の整備

展望スペースの整備イメージ



(出典)伊豆ゲートウェイ函南



(出典)道の駅かてな



(出典)道の駅マオイの丘公園

- 整備予定地周辺は、広大な田園風景が広がっているため、この土地ならではの景観や特徴を生かした展望スペースの設置

市民農園(体験農園)の整備イメージ



(出典)菜園倶楽部



(出典)菜園倶楽部



(出典)菜園倶楽部

- 市外の方も利用可能な農業体験の場、またこどもの学習体験としても活用できる体験農園の整備

調整池・サイクリング施設の整備イメージ



(出典)スケパホームページ



(出典)マテラの森ホームページ



(出典)道の駅みそぎの郷きこない

- 平常時には、サイクリング施設としても利用ができる調整池の整備
- ランニングバイク(ストライダー等)やBMX等のコースの整備

芝生広場の整備イメージ



(出典)道の駅富士吉田



(出典)さいたま新都心公園(埼玉新聞)



(出典)うれしのまるく

- こども用の遊具エリアや、ドッグラン等、周辺の豊かな田園風景と調和しつつ、多機能で誰もが楽しめる空間として整備

緑地帯の整備イメージ



- 道の駅利用者にゆとりと潤いを感じさせるため、敷地内の緑化を推進
- 周田と区分をするための緩衝帯として低木や高木などの常緑樹を植樹することやラベンダーやあやめ等の草花を植栽

農産物直売所のイメージ(JA南彩が運営予定)



(撮影) 菖蒲グリーンセンター



(撮影) アグリパークゆめすぎと



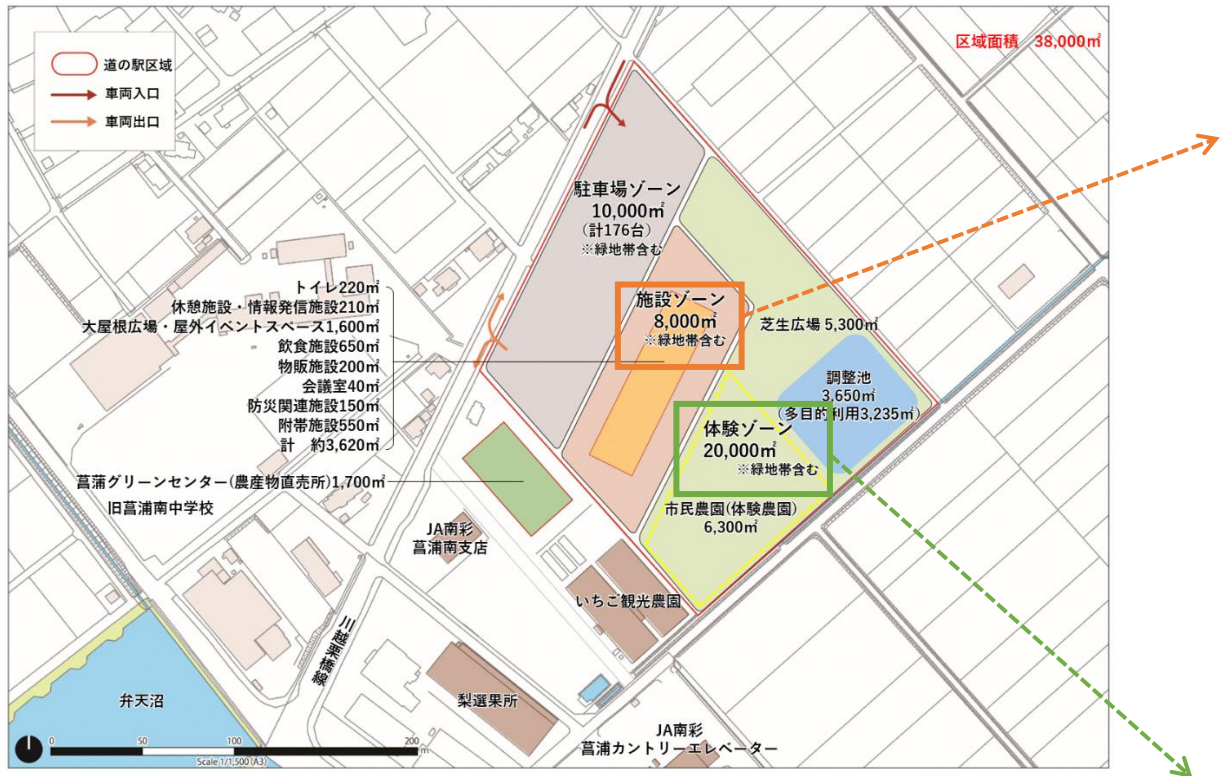
(撮影) アグリパークゆめすぎと

- JA南彩が運営を予定している農産物直売所では、新鮮な農産物を多様に取り揃え、季節ごとの旬な食材の販売を検討

⑤ 施設配置計画

施設の配置は川越栗橋線と本道の駅の駐車場の接道距離を長くし、出入口を分けられる点や、菖蒲グリーンセンターの施設間の連携のとりにやすさ、駐車場ゾーン、施設ゾーン、体験ゾーンへのアクセスのしやすさの観点から下記のように配置することとしました。

図表 1-10 施設の配置計画



農業振興拠点（道の駅）イメージ図

(2) 商圈調査

来訪者の特性や来訪圏域を把握し、地域住民・広域利用者・観光客の需要を的確に捉えることを目的として商圈調査を行いました。

商圈調査では下表図表 1-11 の定義を用いて、本道の駅のメインターゲットがどのような方になるかを設定し、それぞれ商圈内に居住する人口を整理しました。

利用者区分の定義を本市に当てはめると、整備予定地から車で 30 分以内の市町村で、川越市や上尾市で人口が 20 万人を超えていることから、近隣観光客の来訪が見込めます。

一方で観光客の観点では、埼玉県観光入込客統計において、本市の令和 6 年 1 月 1 日～12 月 31 日の観光入込客数は約 200 万人であることから、本道の駅のメインターゲットを「足元客」および「近隣観光客」に設定しました。

図表 1-11 利用者区分の定義

来訪者区分	定義
足元客	車で 10～20 分の距離に居住する普段使いの方
近隣観光客	車で 20～30 分の距離に居住する時々訪れる週末観光の方 人口 20 万人以上の都市から 30 分以内
遠方観光客	車で 30 分以上の距離からわざわざ訪れる観光目的の方 立地自治体の観光入込客数が 300 万人/年以上

図表 1-12 整備予定地から車で 30 分以内の市町村の人口(令和 7 年 4 月 1 日時点)

市町村名	人口(人)	市町村名	人口(人)
茨城県 五霞町	7,868	埼玉県 桶川市	74,107
茨城県 境町	24,754	埼玉県 北本市	65,109
埼玉県 さいたま市西区	95,725	埼玉県 蓮田市	61,069
埼玉県 さいたま市北区	151,311	埼玉県 坂戸市	99,404
埼玉県 さいたま市見沼区	165,556	埼玉県 幸手市	48,630
埼玉県 さいたま市緑区	135,033	埼玉県 鶴ヶ島市	69,675
埼玉県 さいたま市岩槻区	111,988	埼玉県 日高市	54,037
埼玉県 川越市	352,673	埼玉県 ふじみ野市	114,506
埼玉県 行田市	77,426	埼玉県 白岡市	52,325
埼玉県 飯能市	77,730	埼玉県 伊奈町	44,979
埼玉県 加須市	111,840	埼玉県 川島町	18,613
埼玉県 東松山市	91,065	埼玉県 吉見町	17,521
埼玉県 狭山市	147,820	埼玉県 鳩山町	12,729
埼玉県 羽生市	53,517	埼玉県 宮代町	33,343
埼玉県 鴻巣市	117,473	埼玉県 杉戸町	43,392
埼玉県 上尾市	230,211	千葉県 野田市	151,733

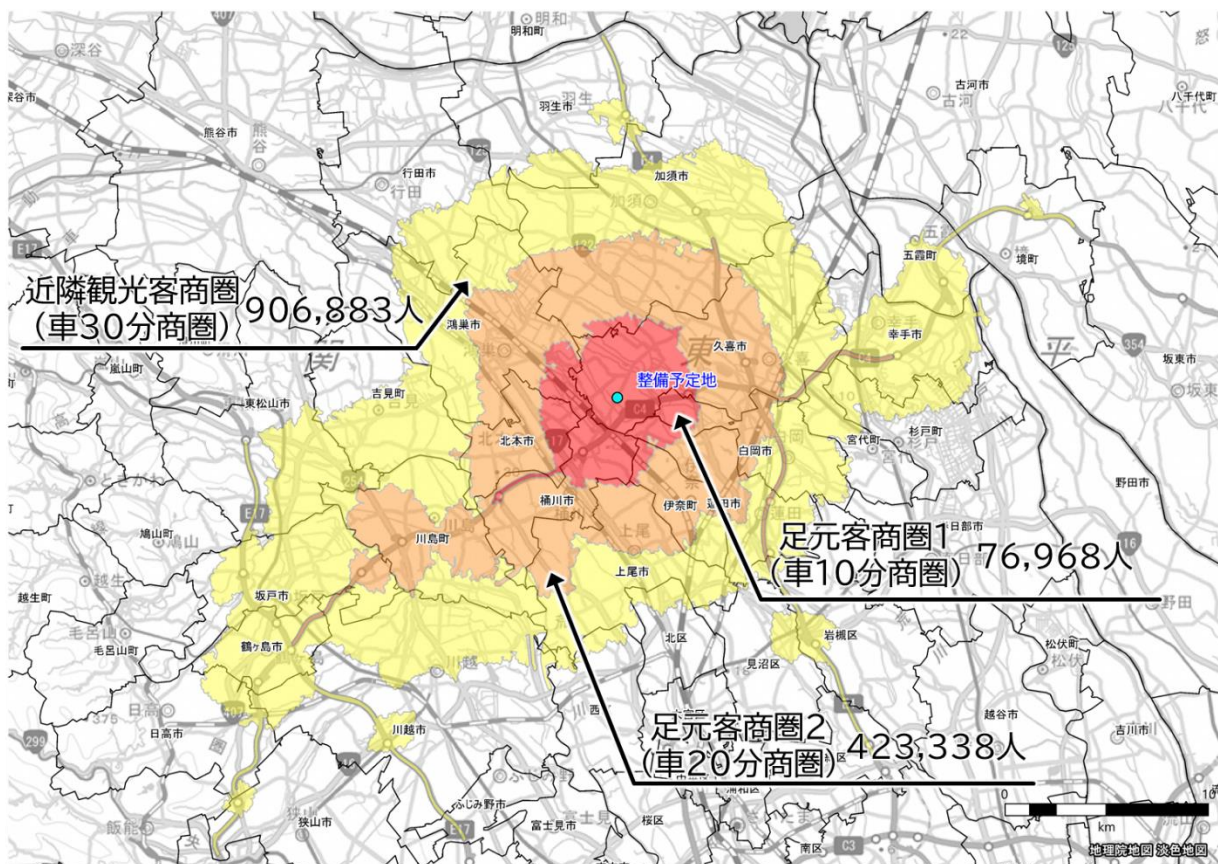
整理した来訪者区分の定義のうち「足元客」を、平日も日常品を買いに来る、車で 10 分以内の地域に居住する方の商圏と、平日と休日の利用者が混在する、車で 20 分以内の地域に居住する方の商圏に細分化して、「足元客商圏 1」、「足元客商圏 2」、「近隣観光客商圏」の 3 区分で商圏ごとに居住する人口を算出しました。

「足元客」、「近隣観光客」をメインターゲットとした場合に、各商圏に居住する人口は約 140 万人となりました。

図表 1-13 各商圏に含まれる主な市町村と商圏人口

商圏	事業内容	主な市町村	商圏人口(人)
足元客商圏 1 (車 10 分商圏)	日常品を買いに来る 利用者の商圏	久喜市、桶川市、北本市、 白岡市、鴻巣市等	76,968
足元客商圏 2 (車 20 分商圏)	平日と休日の利用者が 混在する商圏	上尾市、川島町、加須市、 伊奈町、蓮田市等	423,338
近隣観光客商圏 (車 30 分商圏)	時々訪れる週末観光等 の利用者の商圏	川越市、坂戸市、吉見町、 幸手市、鶴ヶ島市等	906,883
合計			1,407,189

図表 1-14 本道の駅の想定される商圏



(3) 管理運営計画の対象範囲

① 施設・機能の構成イメージ

「農業振興拠点(道の駅)基本計画」では、本道の駅のコンセプト及び基本方針に基づき、休憩機能として駐車場、トイレ、休憩施設、情報発信機能として情報発信施設、地域連携機能として大屋根広場・屋外イベントスペース、飲食施設、物販施設、会議室、展望スペース、芝生広場を設ける計画としています。

さらに、本市特有の施設では、防災機能として非常用発電設備や防災備蓄倉庫などの防災関連施設や、農業振興機能として市民農園(体験農園)、スポーツ機能としてサイクリング施設と調整池の上部を活用した多目的利用部を設ける計画としています。

それぞれを公益部門(非収益部門)と収益部門に分類した施設の構成イメージを以下に示します。

図表 1-15 基本計画における施設の構成イメージ

分類	施設名	公益部門	収益部門
休憩	駐車場	○	
	トイレ	○	
	休憩施設	○	
情報発信	情報発信施設	○	
地域連携	大屋根広場・屋外イベントスペース	○	
	飲食施設		○
	物販施設		○
	会議室	○	
	展望スペース	○	
	芝生広場	○	
防災	防災関連施設(非常用発電設備、防災備蓄倉庫等)	○	
農業	市民農園(体験農園)		○
スポーツ	サイクリング施設		○
その他	調整池(多目的利用:サイクリング施設)	○	○
	附帯施設(電気室、浄化槽、ポンプ室、倉庫等)	○	
	緑地帯	○	

② 管理運営計画の対象

公設民営の事業手法を用いる本道の駅の管理運営計画において、民間事業者による管理対象施設は、本道の駅の屋内施設及び屋外施設の全てとします。

なお、本道の駅に隣接してリニューアルされる農産物直売所は、JA 南彩が整備及び管理・運営を行う予定です。

図表 1-16 管理運営計画の対象範囲



2 基本計画に対する民間事業者へのヒアリング調査

(1) ヒアリング調査概要

農業振興拠点(道の駅)基本計画では、導入施設の機能や規模を定め、事業手法の検討を行いました。それらを基に、道の駅の管理運営実績を持つ民間事業者や、市内の商業施設等の管理運営をしており、地域の実情に精通している民間事業者を対象にヒアリング調査を実施し、基本計画の課題や望ましい事業手法についてご意見をいただきました。

ヒアリングは令和7年11月から令和8年1月にかけて、計6事業者へご協力をいただき実施しました。

図表 2-1 ヒアリング調査の実施概要

実施期間	令和7年11月19日～令和8年1月6日
対象事業者数	道の駅の管理運営実績を持つ事業者:3事業者 本市の実情に精通している事業者:3事業者

(2) ヒアリング調査内容

ヒアリング調査は公設民営を想定した事業として参画意欲を確認することや、事業条件、事業手法を絞り込むために必要な情報を得るという観点からお伺いする事項を整理しました。

図表 2-2 ヒアリング調査内容

公設民営に関する意見	参画のしやすさ、参画時の課題 望ましい事業手法、事業期間 民間事業者の独立採算の可能性 指定管理者制度を採用した場合の自主事業のアイデア 順次開業の妥当性
事業者への参画意向、条件	農産物直売所が別事業となった場合の採算性への影響 現時点での参画意向、参画条件 行政に配慮してほしい事項

(3) ヒアリング調査結果

ヒアリングにより、いただいたご意見を集約すると以下ようになりました。

① 参画のしやすさ、参画時の課題

公設民営であれば参画しやすいが、JA 南彩との基本協定で具体的な管理運営の境界が定まっていないことや、各施設の収益構造等の前提条件が不明確なことが参画の障壁となる。

② 事業手法

役割分担の明確さや過去の実績から、指定管理者制度が最も行いやすい。さらに、管理運営の効率が良い施設にするために、設計に管理運営事業者の意見を取り入れることができるとうい。

③ 事業期間

設備投資の減価償却期間も考慮して、5 年以上(長い場合は 10 年や 15 年)は必要である。

④ 独立採算の可能性

行政と連携しながら様々な施策を打ち出し続けることで採算性向上は期待できるが、物販施設、飲食施設以外の機能では大きな収益が見込めないため指定管理料が必要である。

⑤ 指定管理者制度を採用した場合の自主事業のアイデア

まずは本道の駅に多くの人を呼び込むための強固なコンセプトの確立が重要である。それにより、開業後の誘客施策や運営改善の基盤ができる。また、市内には商品開発能力の高い事業者が多いため、地域の特色を生かしたお土産品を売り出していくことが可能である。

⑥ 順次開業の妥当性

菖蒲グリーンセンターが先行して開業されるため、集客が既にある状態での順次開業であれば問題ない。一方で、本道の駅のグランドオープン時の開業効果が発揮されない可能性がある。

⑦ 農産物直売所が別事業となった場合の採算性への影響

他の道の駅でも同様の事例を聞いたことがあるため、本道の駅でも運営は可能だと考えられるが、採算性への影響は大きい。菖蒲グリーンセンターと本道の駅は利用者属性が異なるため、両者で同じ商品を取り扱っても競合にはならないことから、JA を介さずに農産物を販売したいという農家の取り込み等で本道の駅の採算性向上や、さらなる地域の活性化を図ることも検討すべきである。

⑧ 参画意向、参画条件

本道の駅が完全に開業するのが令和 12 年度であるため、現時点での参画の是非は何とも言い難い状況である。今後、指定管理料を考慮しつつ、飲食施設、物販施設の規模の拡大や、導入機能を管理運営者が自由に提案できるようになった場合、参画意向は高まると思う。

⑨ 行政に配慮してほしい事項

本道の駅開業後の管理運営のトラブルを減らすためにも、JA 南彩との協定のすみ分けを明確にすべきである。さらに、トラブルを減らすだけでなく、両者の運営方法をより良い形に高め、両者の施設の魅力を向上させるという観点から、JA 南彩との協議へ管理運営事業者が参加できると良い。

基本計画に対する民間事業者からの個別意見は以下のようになっています。

図表 2-3 基本計画に対する民間事業者からの主なご意見

項目	基本計画に対する民間事業者からの主なご意見
参画のしやすさ、 参画時の課題	<ul style="list-style-type: none"> ・公設民営であれば基本的に参画しやすい。 ・JA 南彩との協定で具体的な管理運営の境界が明確でないことが参画の障壁になる。 ・現時点では、各施設の収益構造を判断するための前提条件が不明確なことが参画の障壁である。
事業手法	<ul style="list-style-type: none"> ・過去に管理運営実績のある道の駅は全て公設民営の指定管理者制度であったため、指定管理者制度が望ましい。 ・個別発注方式は行政の負担が想定されるが、管理運営事業者としては問題ない。 ・管理運営の経験がない事業者による設計・施工は管理運営効率の悪い施設となる可能性があり、より多くの人員を要することになるため指定管理料が高くなる。 ・DBO 方式は建設しやすい施設を望む設計・施工側と、運営を行いやすい施設を望む管理運営側の調整が難しく、管理運営側に負担が偏る恐れがある。そのため管理運営と設計・施工と分かれた事業手法の方が望ましい。 ・管理運営上の問題が発生する施設となることを防ぐため、管理運営側の意見を設計に反映できる方法が望ましい。 ・PFI 方式はこれまでに実績がないため参画しにくい。
事業期間	<ul style="list-style-type: none"> ・個別発注方式や DB+O 方式、指定管理者制度の場合は 7～10 年必要であり、設計に管理運営事業者の意見を取り入れるためには、開業前の期間も考慮が必要である。 ・一般的な指定管理者制度の期間は 3～5 年だが、民間事業者は減価償却の期間を考慮して設備投資を行うため、劣化スピードの早い設備となる可能性がある。よって、設備投資の減価償却期間の観点から 15 年程度見込むべきである。 ・PFI 方式や DBO 方式の場合は 15 年程度必要である。厨房機器等の投資した動産の減価償却は 5～7 年であり、再度投資しても使い切れることからこのような期間が望ましい。 ・管理運営事業が上手くいかなかった場合のリスクを考慮すると 5 年程度だが、上手くいった場合は、運営が軌道に乗るまで 2～3 年要することから、7 年が望ましい。

項目	基本計画に対する民間事業者からの主なご意見
独立採算の可能性	<ul style="list-style-type: none"> ・地元の方の集客のみで成功している道の駅は全国で多くあるため、行政と連携し様々な施策を打ち出し続ける事で採算性の向上が見込める。 ・飲食施設や物販施設は、独立採算による運営が可能と見込まれるが、芝生広場等の公共性の高い施設の維持管理費を飲食・物販施設の収益から賄う場合、本道の駅全体としては採算性が低くなる。よって、公共性の高い施設は指定管理料の設定が必要となる。 ・サイクリング施設や市民農園(体験農園)は、平日の利用が少なく、収益確保が見込みにくい一方、維持管理費は発生するため、指定管理者が独立採算で運営するには課題が生じると考えられる。 ・会議室は、市が提供する会議室と同等の利用条件とした場合、収益確保が見込めない一方で、他の会議室施設と同様に夜間まで運営時間を延長する必要がある場合には、運営コストが増加し、収支が均衡しないことが想定される。
指定管理者制度を採用した場合の自主事業のアイデア	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者が長期的に飽きることなく利用できるよう、継続的な変化の提供は大切だが、まずは本道の駅に多くの人を呼び込むためのコンセプトの確立が最重要である。開業段階の強固なコンセプトが、その後の誘客施策や運営改善の基盤となると考えられる。 ・菖蒲グリーンセンターでは、農産物や飲食の提供を行う中で、本道の駅の整備に伴い、単に新たな飲食・物販施設を整備するだけでは、既存施設との差別化が不十分であり、集客面で効果が得られない可能性がある。そのため、商業施設との連携等、菖蒲グリーンセンターや他の道の駅との差別化および集客力の強化が有効である。 ・イベントスペースや大屋根広場を活用してイベントの実施は可能だが、菖蒲グリーンセンターが隣接しているためどれだけ集客できるか不明である。 ・体験農園やドッグラン、サイクリング施設は個人で利用する機能なので、イベントを実施しても大きな集客や収益は期待できない。 ・ソフトクリームやパン等を地域の特産品に合わせてパッケージ化することもできるが、現状の施設規模が小さいため飲食に関してできることは少なく感じる。 ・周年祭として年に1度地元企業等を募ってイベントを実施する事が考えられる。 ・市内には商品開発能力の高い事業者が多く、過去に市内産のトマトやキノコを用いた冷凍ピザを開発した実績等もあるため、地域の特色を生かしたお土産品を物販施設で売り出していくことが可能である。

項目	基本計画に対する民間事業者からの主なご意見
順次開業の 妥当性	<ul style="list-style-type: none"> ・本道の駅の集客の核となる農産物直売所が菖蒲グリーンセンター側で先行して整備されるため、集客が既にある状態での順次開業であれば問題ない。 ・地域連携施設等の開業後の事業期間が確保されているスケジュールであれば問題ない。 ・地域連携施設等の開業までは、外部事業者への運営委託が可能であれば問題ない。自社のみでの管理運営しか認められない場合は、指定管理料をいただかないと現実的ではない。 ・先に菖蒲グリーンセンターが開業するため、グランドオープンの開業効果が発揮されない可能性がある。利用者は本道の駅と菖蒲グリーンセンターを同じ施設と想定している可能性が高く、後日、本道の駅に改めて訪れる動機が弱まることが考えられる。そのためグランドオープン時の集客力が低下し、開業時の収益が減少する恐れがある。 ・同時開業が困難な場合は、本道の駅と菖蒲グリーンセンターが違う施設ということを強く宣伝する必要がある。
農産物直売所が別 事業となった場合 の採算性への影響	<ul style="list-style-type: none"> ・他の道の駅でも、農産物直売所の機能を JA が担っている事例を聞いたことがあるため、本道の駅でも運営は可能だと考える。 ・採算性への影響は大きいと考える。採算性を上げるには単純に飲食施設の規模を大きくしても意味はなく、フードコートのような様々なテナントが小割で入りながら大きな飲食スペースを確保することが効率的である。 ・菖蒲グリーンセンターは近隣住民の利用が主だが、道の駅は高速道路も利用して遠方から来訪する施設であるため、利用者の属性が異なる。そのため、両者で同じ商品を取り扱っても競合にはならないと考える。 ・農家の中には JA を介さずに農産物を販売したいという方もいるため、そういった方の取り込みが本道の駅の採算性の向上や、地域のさらなる活性化には重要である。 ・農産物直売所がない場合、主な収益源は物販施設、飲食施設になるが、現計画の規模が小さいように感じる。
参画意向、 参画条件	<ul style="list-style-type: none"> ・現在のスケジュールは本道の駅が完全に開業するのが令和 12 年度であり、そこまで先を見通せないため現時点では何とも言い難い状況である。 ・本道の駅の周辺に位置する施設の管理運営を行っているため、人員の応援や連携等、柔軟な対応ができるため参画したいと考える。 ・菖蒲グリーンセンターが隣接しており、飲食施設と物販施設で賑わいを確保することが難しいため、飲食施設、物販施設の規模の拡大や、導入機能を管理運営者が自由に提案できるのであれば参画意向は高まると思う。 ・菖蒲グリーンセンターと隣接するという条件を生かしつつ、ある程度の指定管理料を考慮しながら参画事業者を募ることが重要である。

項目	基本計画に対する民間事業者からの主なご意見
行政に配慮してほしい事項	<ul style="list-style-type: none"> ・今後の管理運営のトラブルを減らすためにも、JA 南彩との協定のすみ分けを明確にするべきである。 ・行政と JA 南彩との協議に管理運営者を参加させることが重要だと考える。今後のトラブルを減らすことができることや、両者の運営方法をより良い形に高め、両者の施設の魅力を向上させることができるため、行政にはご協力いただきたい。 ・地域連携施設等が開業するまでは菖蒲グリーンセンターの利用者が本道の駅の駐車場を利用することが想定される。その場合、駐車場のトラブルに対する運営責任は道の駅側に発生するため、JA 南彩との事前協議が必要である。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・本道の駅と菖蒲グリーンセンターは両者が必要不可欠な要素であるため、両者で手を組み包括的な協力関係を築くことができたら成功すると考える。 ・JA 南彩との関係性は、協定を結んで連携するのではなく、お互い切磋琢磨できるような関係となるのが理想だと考える。

3 管理運営手法

(1) 望ましい公設民営手法

① 管理運営手法の方向性

道の駅の整備については、次のとおり 2 つの手法が考えられ、本道の駅では「単独型」で整備することを基本計画で定めています。

- 【一体型】:道路管理者が、駐車場や休憩施設、トイレ、情報提供施設等の道路施設部分を整備し、市町村等が地域連携施設等とそれに付随して必要となる駐車場（第 2 駐車場）を整備し登録する。
- 【単独型】:市町村等が単独で整備し登録する。

また、道の駅の整備・管理運営手法は次のとおり 3 つの手法が考えられ、本道の駅の整備・管理運営手法は下表の選定項目と整備を取り巻く状況を踏まえ、「公設民営」での整備・管理運営とすることを基本計画で定めています。

- 【公設公営】:設置者である市が直接管理・運営する。
- 【公設民営】:市が施設を整備し、指定管理者制度や業務委託等によって民間事業者等が運営する。
- 【民設民営】:民間事業者が一貫して施設を整備、管理・運営する。

図表 3-1 整備・管理運営手法の選定項目と整備を取り巻く状況

整備・管理運営手法の選定項目	整備を取り巻く状況
施設運営の効率性とサービスの質の向上	地域連携施設やスポーツ施設等を整備予定のため、施設設計や管理運営に民間事業者のノウハウや効率的な経営手法の導入が必要。 サービスの質の向上のために、利用者のニーズに迅速に対応できる体制が必要。
事業期間の短縮	民設民営の場合、事業者選定の契約までに通常 2 年以上要する。 本道の駅は令和 9 年度に開業予定の菖蒲グリーンセンターと同時期の開業を目指しているため、迅速かつ効率的な整備が求められている。
開発行為の制約	整備予定地周辺の農地は、農業振興地域内の農用地区域に指定されており、法的な制約が多く、開発行為の許可を得るための手続きが複雑。 民間事業者が開発行為を行う場合は時間を要する。
施設・土地所有の管理・運営	公設の場合は運営上の意思決定が迅速かつスムーズになる。 また、土地の利用や管理で柔軟な対応が可能となり、土地の権利移転などが不要なため、行政としての管理が容易。

②管理運営手法の選定

公設民営による手法でも様々な事業方式があり、民間が担う範囲は手法に応じて異なります。

【公設民営における管理運営手法】

●個別発注方式

市が、施設の設計、建設、維持管理、運営の諸工程(諸業務)を分離し、それぞれ個別に発注して実施する事業方式です。各工程において別々の事業者と契約を結ぶため、設計・建設以降も民間への管理委託や指定管理者制度により、管理運営に市が関わることとなります。

●DB+O方式

民間事業者(設計企業、工事監理企業、建設企業の共同事業者等)が、市から公共施設の設計(Design)・建設(Build)を一括して請け負い、実施する事業方式で、維持管理・運営(Operate)は別途選定された民間事業者が行います。

維持管理・運営については、公設公営として、市が直営で行う方法もありますが、公設民営で行う場合、業務委託を行う方法や指定管理者が運営及び維持管理業務を行う方法などがあります。

●DBO方式

市が自ら資金調達し、公共施設等の設計(Design)・建設(Build)・維持管理・運営(Operate)の諸工程(諸業務)を、長期の契約として、一括で民間主体に委ねる事業方式です。

DBO方式では、民間事業者側がSPC(特別目的会社)を設立する場合と、しない場合があります。SPCを設立しない場合は、設計・建設や、維持管理・運営の業務別で契約する場合等、案件ごとに契約形態に違いがあります。

また、維持管理・運営を指定管理者に行わせる場合もあります。

※指定管理者制度

この制度は、施設の維持管理や運営等を、管理者として指定した民間事業者に包括的に実施させる手法です。

この方式では、民間事業者を指定管理者に指定し、施設の維持管理・運営を3～5年程度の単位で実施する方法が多くとられています。

【管理運営手法の選定】

DB+O方式、DBO方式はPFI手法に準じた手法で、事業内容の具体化や公募手順の明示、設計・運営の要求水準の設定、事業者の公募・選定等の準備に時間と費用を要します。

DB+O方式の管理運営は設計・施工と分離しているため、管理運営を指定管理者に行わせる場合もあります。

なお、全国の道の駅1,231箇所において、DB+O方式を採用している道の駅は見られず、DBO方式の採用事例も多くありません。

図表 3-2 DBO方式を採用している主な道の駅

道の駅	都道府県	事業方式	開業年次
道の駅 京丹波 味夢の里	京都府	DBO方式	平成27年10月
道の駅 木更津うまくたの里	千葉県	DBO方式	平成29年10月
道の駅 ベに花の郷おけがわ	埼玉県	DBO方式	令和7年3月
道の駅 湘南ちがさき	神奈川県	DBO方式	令和7年7月
道の駅 あつみ	山形県	DBO方式	令和9年4月予定
(仮称)道の駅 出水	鹿児島県	DBO方式	令和11年度予定
(仮称)道の駅 姫路	兵庫県	DBO方式	令和11年度予定

一方、個別発注方式は、多くの道の駅で採用されている手法です。施設の設計、建設、維持管理、運営の諸工程に対して、契約事務作業や運営者の管理において市の労力が必要となります。なお、個別発注方式は、「民間への管理委託による方法」と「指定管理者制度を用いた方法」に分類されます。

図表 3-3 個別発注方式の管理運営タイプ

管理運営タイプ	概要
民間への管理委託	市の意向を的確に反映することが可能だが、受託者が施設の管理権限を持たないため、自主的なサービス向上の事業等が実施されることがない。
指定管理者制度	管理権限を民間が保有でき、柔軟な管理運営が可能で、サービスの質の向上・効率化が期待できることや、条例で定める範囲内で料金設定が可能で、収入を自らの収益とすることが可能である。

指定管理者制度を採用している道の駅は多くみられ、平成25年当時の国土交通省資料にて全国1,004箇所のうち、445箇所(44.3%)が指定管理者等による管理・運営となっています。

公設民営の手法でタイプの異なる個別発注方式(指定管理者制度)と DBO 方式を比較した場合、様々なメリット・デメリットがありますが、道の駅のように公共性が高く、収益が限定的な施設に関しては、指定管理者制度の適用性が高いと考えられます。

図表 3-4 個別発注方式(指定管理者制度)と DBO 方式の適用性

項目	適用性	個別発注方式(指定管理者制度)	DBO方式
手続き・期間	個別発注方式(指定管理者制度)は実績が多く手続き・期間も安定、DBO方式はPFI法に準じて進められるため手続き等に長期間を要する。	○	△
公共性の担保	個別発注方式(指定管理者制度)では整備主体が行政であるため、公共性の高い施設・機能を確実に備えることができる。	◎	○
設計・施工	DBO方式は民間ノウハウを生かし設計の創意工夫やコスト削減が期待されるが、道の駅では公共の要件・基準により自由度の制約が大きいため効果が発揮されにくい。	△	○
補助金	個別発注方式(指定管理者制度)は公設が前提の国の補助金が活用しやすい。	◎	△
適用可能性の高い施設	個別発注方式(指定管理者制度)は公共性が高く、非収益施設を多く含む施設に適しており、一方で DBO方式は収益性が高く、設計裁量が大きい商業施設型に適用性が高い。	◎	○

本道の駅においても、従来の道の駅利用者のみならず、本市特有の農業やスポーツの利用体験を通じて、多種多様な利用者ニーズや地域ニーズへ柔軟に対応しながら、持続可能なサービスを提供していく必要があります。

このようなことから、本道の駅においても公設による駐車場・トイレ・休憩・情報発信・防災といった公共機能を確保し、飲食・物販等の収益部門の運営には民間ノウハウが活用可能な個別発注方式(指定管理者制度)を活用した手法が望ましいと考えられます。

なお、サイクリング施設や市民農園(体験農園)等の専門性が求められる機能については、指定管理者の下で専門団体への再委託を活用し、安全性やサービス、コストの最適化を図ることも可能となります。

また、本道の駅の整備・管理運営に携わる民間事業者へのヒアリング調査においても、個別発注方式による指定管理者制度での実績が多く、事業への参画のハードルも低いとの意見が多くみられました。

望ましい管理運営手法:個別発注方式による指定管理者制度

(2) 指定管理者制度

① 管理運営のイメージ

指定管理者制度では、市が定めた指定管理者が施設を一括して管理する方法が一般的で、市は指定管理者に対して、施設の維持・管理のための委託料(指定管理料)を支払います。指定管理者は市からの指定管理料(年度当初に決定)と、利用者からの使用料等を収入として事業を行います。指定管理者が、事業者の努力により得た利益は事業者の収益となります。

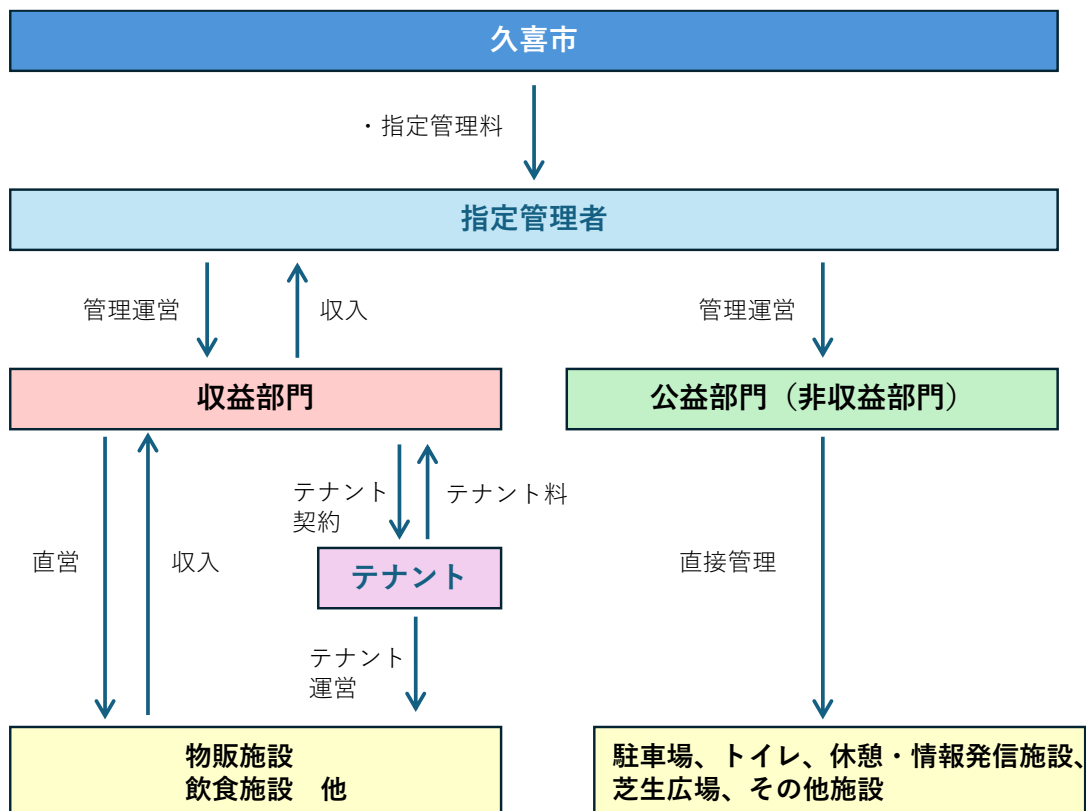
指定管理者制度を活用した道の駅の管理運営では、収益部門(物販施設、飲食施設、市民農園(体験農園)等)を、指定管理者が直営する場合とテナントに委託する場合の2ケースが考えられます。

非収益部門(駐車場、トイレ、芝生広場等)については、指定管理者が一括して管理運営する方法だけでなく、市が直接的に管理運営を行う方法も考えられますが、管理効率の低下や道の駅全体での一貫性を欠いたサービスレベル、管理作業の煩雑化などが懸念されます。

このようなことから、本道の駅においては、収益部門、非収益部門を問わず、施設全体で指定管理者による一体的な管理運営を行う方法が望ましいと考えます。

以下に本道の駅における指定管理者制度を活用した場合の管理運営体制を示します。

図表 3-5 本道の駅の管理運営体制



② 指定管理料、事業期間の考え方

【指定管理料】

道の駅では24時間対応の休憩施設等の公益部門(非収益部門)に多額の維持管理費が発生します。

前述の本道の駅の整備・管理運営に携わる民間事業者へのヒアリング調査においても、本道の駅においては導入施設の飲食施設や物販施設の規模では公益部門(非収益部門)の維持管理費を賄いきれないことから、不足する維持管理費を補う指定管理料が必要と考えられるとの意見がみられました。

【指定管理の期間】

「久喜市公の施設に係る指定管理者制度に関する指針」では、Ⅱ指定管理者制度の方針(5)指定期間にて、「指定期間は原則3～5年とし、施設の特性等を考慮の上、各施設所管課の方針を参考に市長が決定する。」としています。

前述のヒアリング調査では、指定管理期間は指定管理者(民間)側からすると、事業経営が上手くいかなかった場合は、リスクを考慮し5年程度との意見がみられた一方で、上手くいった場合は、運営が軌道にのるまでの2～3年を考慮して、7年程度の指定管理期間が望ましいとの意見や厨房機器等の投資した動産の減価償却(5～7年)を考慮して、最低でも7～10年は必要であるとの意見もみられました。

このようなことから、本道の駅においては道の駅の運営が軌道にのるまでの期間や設備の減価償却等の考慮が必要となることから、指定管理の期間は10年を基本とすることとします。

指定管理期間:10年

4 事業計画

(1) 事業内容

各施設の事業内容は以下のように想定されますが、具体的な内容は指定管理者の企業理念や経営方針等の影響を受けるため、今後、指定管理者との協議の上、決定するものとします。

【収益部門】

一般的に飲食施設及び物販施設は、地元食材や特産品を活用したサービス提供により来訪者の利便性向上を図るとともに、継続的な集客と売上確保を通じて、道の駅全体の安定的な運営を支える収益部門として位置付けられます。

本道の駅では、その他に市民農園(体験農園)やサイクリング施設、会議室といった収益施設がありますが、公共性が高い施設であることから、利用促進を図りつつも、飲食・物販施設に比べ収益性は高くないことが想定されます。

なお、JA 南彩が運営する農産物直売所が隣接しているため、本道の駅の物販施設では主に加工品(名産品やお土産)の販売を想定します。一般的に道の駅では地元野菜の販売による収益が大きいいため、JA 南彩と調整を重ねて販売内容等を具体化していきます。

図表 4-1 収益部門の事業内容

施設	事業内容
飲食施設	地元食材を活用したレストランやカフェ等を想定し、フードコートや専門店など多様な形態により、利用者ニーズに応じたサービスの充実と利便性向上を図ります。
物販施設	本市の特産品(農産物、加工食品)や地元企業と連携した商品などを販売し、六次産業化の推進や地元企業との連携による商品開発を通じて、本市の魅力発信や地域活性化に寄与します。
会議室	セミナー開催や室内イベントのため、誰もが利用できる会議室を貸し出します。利用にあたっては、施設の円滑な運営を図るため、公共施設として適切な料金を設定します。
市民農園 (体験農園)	市民をはじめ市外利用者も対象とした農業体験・学習体験の場です。栽培から収穫までを体験できるプログラム等も行い、周辺の市民農園を参考として利用料金を徴収して運営します。
サイクリング施設	ランニングバイク(ストライダー等)や BMX 等の周回コースを整備し、自転車やヘルメット等も貸し出します。プロチームと連携したイベントも開催して、利用料金等を徴収する収益施設として運営します。

【公益部門(非収益部門)】

道の駅における駐車場やトイレ、休憩施設、情報発信施設、イベントスペースや芝生広場は公共性の高い非収益部門です。しかし、道の駅の機能として利用者満足度や安全性・利便性の向上に欠かせない施設であり、快適な利用環境を維持するため、継続的かつ適切な維持管理が必要です。

図表 4-2 公益部門(非収益部門)の事業内容

施設	事業内容
駐車場	24時間無料で利用できる駐車場で、優先駐車場、バイク、自転車の駐車スペース、EVステーションも配備します。
トイレ	24時間利用可能な清潔で綺麗なトイレで、バリアフリーにも対応し、ベビーコーナーやパウダールーム、授乳室等も整備します。
休憩施設	道路利用者だけでなく、サイクリング施設や市民農園(体験農園)の利用者がいつでも休憩でき、様々な世代の方々が安心して利用できる空間を提供します。
情報発信施設	24時間利用可能な情報端末等により最新の交通情報や観光情報、地域の魅力のPR情報を発信します。
大屋根広場・屋外イベントスペース	大屋根広場にはテーブルや椅子を置いてオープンカフェとしての利用を想定し、屋外イベントスペースはマルシェや朝市、防災イベントの開催などを想定した多機能な空間を提供します。
展望スペース	この土地ならではの広大な田園景観の広がりを味わうことのできる空間を提供します。
芝生広場	こども用の遊具エリアや、ドッグランの設置、また、サイクリング施設と連携したイベントの開催など、多機能で誰もが楽しめる空間を提供します。
調整池	調整池は道の駅内や道の駅周辺の雨水の流出を抑制します。平常時には、サイクリング施設としても有効活用します。
緑地帯	周田との緩衝帯として常緑樹やラベンダー、あやめ等を植栽します。菖蒲地区を象徴するラベンダー等を生かしてブルーフェスティバル等のイベントを通じて本市の魅力発信を図ります。

(2) 利用者・売上予測

① 年間利用者予測

年間利用者数の予測は、本道の駅の前面道路である川越栗橋線の交通量を踏まえ、前面道路の交通量が同程度の道の駅の年間来場者数を参考に、駐車場 1 台あたりの年間来場者数を設定し、本道の駅の駐車台数を乗じることで、年間来場者数を算定しました。

今回、本道の駅の近隣で年間来場者数が公表されている道の駅で、埼玉県の「道の駅おかべ」、「道の駅はにゅう」、茨城県の「道の駅ごか」の 3 箇所を参考としました。

図表 4-3 近隣の道の駅の状況

道の駅名	前面道路名	交通量 (台/日)	駐車台数 (台)	年間来場者数 (人/年)
道の駅おかべ	国道 17 号	17,092	282	662,186
道の駅はにゅう	国道 122 号	18,713	100	132,809
道の駅ごか	国道 4 号	22,335	197	614,779

*本道の駅の前面道路(川越栗橋線)の交通量は 18,863 台/日

$$\begin{aligned} \text{駐車マス 1 台あたりの年間来場者数(人/年・台)} &= \text{年間来場者数(人/年)} / \text{駐車場台数(台)} \\ &= (662,186 + 132,809 + 614,779) / (282 + 100 + 197) \\ &= 2,434.84(\text{人/年・台}) \end{aligned}$$

本道の駅の駐車マス数:176 台

本道の駅における年間来場者数(人/年)

$$\begin{aligned} &= \text{駐車台数(台)} \times \text{駐車マス 1 台あたり年間来場者数(人/年・台)} \\ &= 176(\text{台}) \times 2,434.84(\text{人/年・台}) \\ &= 428,532(\text{人/年}) \div 43 \text{ 万人/年} \end{aligned}$$

算出結果より、本道の駅の年間来場者数は約 43 万人と想定します。

② 売上予測

道の駅の売上予測は、想定した来場者数を基に、収益部門の施設別に利用率や利用者数と客単価を掛け合わせて算出します。

本道の駅の主な収益施設は飲食施設と物販施設となり、その他にはサイクリング施設の利用料や市民農園(体験農園)の貸出料等となります。

物販施設における収益は、地元野菜の販売を行う農産物直売所が大きいものとなりますが、JA 南彩が隣接する場所に農産物直売所をリニューアルし、管理運営を行う予定です。

このため、現段階では物販施設における収益は小さくなることを想定して、売上予測を行うことが適切と考えます。

なお、物販・飲食施設は指定管理者の直営ではない場合が多く予想され、テナントに委託した場合には、テナント料・販売手数料として指定管理者の収入になります。

以下に、基本計画において整理している導入施設の規模を基に、本道の駅の想定売上を算定した結果を示します。

飲食施設、物販施設の売上予測は、客単価と施設利用率を掛け合わせて算出します。

施設の利用率や利用者数、客単価は、道の駅の管理運営実績のある事業者ヒアリングを行い参考としました。なお、物販施設では地元農産物を取り扱わないことを想定し、客単価及び施設利用率を低く想定しています。

その結果、飲食施設で約 8,170 万円、物販施設で約 1,510 万円の年間売上予測となります。

図表 4-4 飲食施設・物販施設の想定年間売上

収益施設	客単価※	施設利用率※	年間来場者数	年間売上
飲食施設	950 円	20%	86,000 人	81,700,000 円
物販施設	700 円	5%	21,500 人	15,050,000 円

※民間事業者ヒアリングを参考に設定

サイクリング施設の売上予測は、休日において午前中 5 組、午後10組の合計 15 組(大人 1 人、子ども 1 人)の利用を想定し、利用料金は類似施設の事例を参考に設定します。

その結果、合計で約 680 万円の年間売上予測となります。

図表 4-5 サイクリング施設の想定年間売上

属性	利用料金 (3h)	利用日数	日利用人数	年利用料金	合計
子供	1,650 円	118 日	15 人	2,920,500 円	6,814,500 円
大人	2,200 円	118 日	15 人	3,894,000 円	

市民農園(体験農園)の売上予測は、しみん農園久喜の農園使用料で第5種農場(50 m²、2 万円/区画)の年間使用料を参考に設定します。市民農園 6,300 m²に 100 区画を想定、全ての区画が利用されることを想定します。

その結果、200 万円の年間売上予測となります。

図表 4-6 市民農園(体験農園)の想定年間売上

利用区分	面積	区画数	年間農園使用料	年間総使用料
第 5 種農場	50 m ² /区画	100 区画	2 万円/区画	2,000,000 円

この他、収益施設として自動販売機の収入を想定します。売上予測は、5 台の自動販売機を設置し、1 本 150 円の飲み物を平日は 1 日/1 台あたり 5 本、休日は 1 日/1 台あたり 10 本を販売することを想定します。

この結果、平日と休日の合計で、約 180 万円の年間売上予測となります。

図表 4-7 自動販売機の想定年間売上

曜日	販売本数	日数	売上	売上合計
平日	5 本/台	247 日	926,250 円	1,811,250 円
休日	10 本/台	118 日	885,000 円	

また、会議室の利用料金の収入を想定します。収入は年間を通して半数の日で施設が利用されることとし、利用料金は久喜市総合文化会館の研修室1の料金を参考に設定しました。

この結果、約62万円の年間利用料金の収入となります。

図表 4-8 会議室の想定年間利用料金収入

時間帯	利用日数	利用料金	年間利用料	年間利用料合計
午前	183日	700円	128,100円	622,200円
午後		1,200円	219,600円	
夜間		1,500円	274,500円	

これまでの結果をまとめると、年間の売上予測は、以下のように合計で約1億800万円となります。

図表 4-9 本道の駅の想定年間売上

項目	年間売上(円/年)	備考
飲食施設	81,700,000	事業者ヒアリングを参考に利用率、単価を設定
物販施設	15,050,000	事業者ヒアリングを参考に利用率、単価を設定
サイクリング施設	6,814,500	他都市の類似事例の料金を参考に算定
市民農園(体験農園)	2,000,000	しみん農園久喜の農園使用料を参考に算定
テナント側収入	105,564,500	
自動販売機	1,811,250	設置台数5台とし販売数を想定
会議室	622,200	久喜市総合文化会館の利用料金を参考に設定
直営分の収入	2,433,450	
合計	107,997,950	

なお、物販・飲食施設は指定管理者の直営ではなくテナントに委託するケースが多く、また、サイクリング施設や市民農園(体験農園)は専門的なノウハウが求められることから、テナントに委託するケースが考えられます。

上記の年間売上予測の多くはテナント事業の収入で、指定管理者の直接収入は限られたものとなります。これらの想定した年間売上額はテナント事業が成り立つかの妥当性を確認するための参考的な金額となります。

5 収支予測

(1) 経費積算

① 要員予測

道の駅における指定管理者の下での管理運営体制は、正社員とパート職員による体制が基本となります。

正社員は施設全体の運営方針の策定、収支・労務管理、関係機関や指定管理者本部との調整等を担う総合管理担当、物販部門の統括担当、施設管理・委託調整担当などを配置することで各部門の円滑な運営が図られます。

飲食・物販部門については、パート職員を中心に売場運営、商品管理、接客対応等を行い、正社員が全体調整や品質管理、事業者・生産者との連携を担うケースが多くみられます。

サイクリング施設関連及び市民農園(体験農園)については、安全管理や専門的知見が必要なため、日常の運営やイベント企画等を専門機関・団体へ委託することも考えられ、施設側職員は受付補助や利用調整、他施設との連携を担い、全体運営との一体性を確保します。

また、会議室、駐車場、トイレ、休憩施設、その他施設については、パート職員による日常的な巡回・対応を行うとともに、清掃、警備、設備保守点検等については外部委託を積極的に活用し、専門性の確保と業務効率化を図ることも考えられます。

このような体制により、限られた人員の中でも、公共性と収益性の両立を図りつつ、安定的かつ持続可能な道の駅運営を目指すこととなります。

以下に、基本計画において整理している導入施設の規模を基に、本道の駅の運営の要員を整理した結果を示します。

なお、要員は道の駅の管理運営実績のある事業者ヒアリングを行い参考としました。

図表 5-1 施設別の要員予測

項目	正社員(人)※	パート(人)※
事務	3(各部門兼務)	2
飲食施設		15
物販施設		10
清掃等		7
サイクリング施設 市民農園(体験農園)		2
合計	39	

※民間事業者ヒアリングを参考に設定

② 運営管理費予測

道の駅の運営管理費は、施設を円滑に運営し、利用者に安定したサービスを提供するために必要な経常的経費で構成されます。

主なものとして、正社員及びパート職員に係る人件費、施設の稼働に伴う電気・水道等の光熱水費、清掃用品や事務用品などの消耗品費が挙げられます。

あわせて、来訪者の安全確保を目的とした警備費などが必要となります。

これらの経費については、効率的な執行と適切な管理を行うことにより、持続可能な施設運営を図ります。

以下に、基本計画において整理している導入施設の規模や要員計画を基に、本道の駅の運営に必要な運営管理費を整理した結果を示します。

なお、管理運営費用は、道の駅の管理運営実績のある事業者ヒアリングを行い参考としました。

図表 5-2 管理運営費予測

費用項目	金額(円)※	備考
人件費	40,200,000	要員予測より正社員 3 名、パート 36 名と仮定
光熱水費	10,000,000	
消耗品費	1,000,000	
警備費	2,000,000	
合計	53,200,000	

※民間事業者ヒアリングを参考に設定

③ 維持管理費予測

道の駅の維持管理費は、施設機能を良好な状態で維持し、利用者が安全かつ快適に利用できる環境を確保するために必要な経費で構成されます。

主な内容として、施設内外の清掃業務に係る費用、植栽や芝生の剪定・除草などのための植栽管理費が挙げられます。

また、空調設備や電気設備、給排水設備等の設備保守点検費、経年劣化や不具合に対応するための施設修繕費が必要となります。

これらの維持管理費を適切に確保することで、施設の長寿命化と本道の駅の安定的な運営を図ります。

基本計画において整理している導入施設の規模や要員予測を基に、本道の駅の運営に必要な維持管理費を整理した結果、以下のようになりました。

なお、維持管理費用は、道の駅の管理運営実績のある事業者ヒアリングを行い参考としました。

図表 5-3 維持管理費予測

費用項目	金額(円)※	備考
清掃費、植栽管理費、 設備保守点検費	10,000,000	
サイクリング施設、 市民農園(体験農園) 維持管理費	5,000,000	
消耗品費	2,000,000	
その他	3,000,000	本部経費、店舗関連など
合計	20,000,000	

※民間事業者ヒアリングを参考に設定

道の駅の修繕費は、施設の使用や経年劣化による不具合に対応し、安全な利用環境を維持するための経費です。日常的な軽微な修繕は指定管理者が対応し、規模の大きな修繕については施設設置者と役割分担の上、適切に実施します。

修繕費については、「建築物のライフサイクルコスト(令和 5 年版)」(国土交通省大臣官房営繕部)に基づくLCC計算プログラムにより算出することが出来ます。

本道の駅では、9 種類のモデルプランの中から、構造・階数が近い鉄骨造・1 階建ての「A 地区センター」の単価を用いて設定しました。

■モデル建築物:A 地区センター

構造・階数:鉄骨造・1 階建て

延床面積:2,020 m²

図表 5-4 本道の駅の建物床面積

費用項目	面積(m ²)
トイレ	220
休憩施設・情報発信施設	210
飲食施設	650
物販施設	200
会議室	40
防災関連施設	150
付帯施設	550
合計	2,020

LCC 計算プログラムにより 20 年間の修繕費(消費税込み、諸経費込み)を試算したところ、20 年間で約 2 億円と試算されます。

図表 5-5 20 年間の修繕費予測

費用項目	金額(円)
修繕費	224,179,000

図表 5-6 建築物のLCCのモデル建築物

名称	構造、階数	延床面積 (㎡)	(参考)H31版名称
小規模M庁舎	RC-2	548.45	—
中規模C庁舎	RC-4	2,462.37	中規模事務庁舎
中規模K庁舎	RC-6	5,867.55	—
大規模G庁舎	S-11-1(一部SRC)	16,543.05	大規模事務庁舎
S小学校(校舎)	RC-3(一部S)	3,858.98	学校(校舎)
S小学校(体育館)	RC-2(一部S)	1,255.52	学校(体育館)
中層U住宅(4階)	RC-4	2,295.43	中層住宅(4階程度)
高層N住宅(8階)	RC-8	2,709.19	高層住宅(8階程度)
A地区センター	S-1	599.20	—

構造、階数欄の注: RCは鉄筋コンクリート造、Sは鉄骨造、SRCは鉄骨鉄筋コンクリート造を示す。

数字は、地上階数、地下階数の順で示す。

出典:建築物のライフサイクルコスト(令和5年版) (国土交通省大臣官房営繕部)

図表 5-7 修繕等コスト集計表

単位:千円

工事種別	区分	算出方式	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050
			0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
建築	屋根	面積						1,155					4,335				1,155						5,882
	外部	面積											165										5,811
	外部建具	面積						511					539					511					4,234
	内部建具	面積						326					326					326					828
	内部	面積						300					1,279					300					8,957
	外構	面積											3,368										4,582
	その他	面積																					
	外部足場																						4,500
	小計							2,292					10,011				2,292						34,795
電気設備	電力	面積						346					366				10,517						587
	受変電	面積																					
	電力貯蔵・発電	面積																					
	通信・情報	面積						160					3,657					160					11,288
	通信・情報(防災)	面積						199					199					199					199
	中央監視	面積																					
	避雷・屋外	面積																					2,160
	その他	面積																					
	小計							705					4,222				10,876						14,235
機械設備	空調	面積				941		6,311	941	3,078		941	6,311		941	3,078	9,203			941			36,007
	換気	面積						1,070					1,070				1,070						1,070
	排煙	面積																					
	自動制御	面積																					
	給排水衛生	面積				90		114	90			90	1,067		90		655			90			2,079
	消火	面積																					
	ガス	面積																					
	昇降機その他	面積																					
	小計				1,031		7,496	1,031	3,078		1,031	8,448		1,031	3,078	10,928			1,031			39,156	
計					1,031		10,493	1,031	3,078		1,031	22,682		1,031	3,078	24,096			1,031			88,186	
×地域別工事指数/100	100				1,031		10,493	1,031	3,078		1,031	22,682		1,031	3,078	24,096			1,031			88,186	
×共通費率	30%				309		3,148	309	923		309	6,805		309	923	7,229			309			26,456	
合計					1,341		13,641	1,341	4,001		1,341	29,486		1,341	4,001	31,325			1,341			114,642	
×(1+消費税率)	10%				1,475		15,005	1,475	4,401		1,475	32,435		1,475	4,401	34,457			1,475			126,106	
÷(1+割引率) ^{年数}	0.00%				1,475		15,005	1,475	4,401		1,475	32,435		1,475	4,401	34,457			1,475			126,106	
累計					1,475	1,475	16,480	17,954	22,355	22,355	23,830	56,265	56,265	57,740	57,740	62,141	96,598	96,598	96,598	98,073	98,073	224,179	

(2) 年間収支

ここでは、指定管理者が道の駅全体の管理運営を行い、飲食・物販施設及びサイクリング施設や市民農園(体験農園)はテナントへの運営委託を前提とします。

指定管理者の収入はテナント料等により確保することとなりますが、清掃や設備保守の維持管理費、人件費や光熱水費、警備費などの運営管理費が収入を上回るため、不足分については指定管理料により補填し、安定的な道の駅の施設運営が図られます。

指定管理料は管理運営に必要な費用と指定管理者の自己収入の差額で、公共性が高い施設ほど、指定管理料は高くなります。

指定管理料の基本的な考え方

$\begin{aligned} \text{指定管理料} &= \text{管理運営に必要な費用} - \text{指定管理者の自己収入} \\ &= (\text{人件費、光熱水費、警備費、清掃費、設備保守点検費}) \\ &\quad - (\text{テナント料、会議室等の使用料、自主事業収入}) \end{aligned}$
--

指定管理者のテナント料の収入は以下の項目が挙げられます。

図表 5-8 テナント料項目

項目		内容
賃料	固定賃料(最低保証)	定額賃料(月額・年額)
	歩合賃料	売り上げに対する一定の割合の賃料で変動制
共益費		光熱水費・清掃費等の按分
イベント協力金		任意・時限的

上記の指定管理者の収入は、施設内容が具体化し、指定管理者制度の枠組みの募集及び協定締結の過程において総合的に決定されます。

現段階での収支予測はあくまで計画段階でのモデル数値を用いた簡易シミュレーションとなります。

テナント料の大きな割合を占める賃料は、固定賃料と歩合賃料の併用式を採用し、固定賃料で安定した指定管理者の収益を安定的に確保したうえで、売り上げに応じてその歩合で大きな収益を得る方式を想定します。

■収支シミュレーション

①道の駅条件

- ・年間来場者数:約 43 万人/年 ・営業日数:365 日
- ・運営方式:飲食・物販施設、サイクリング施設、市民農園(体験農園)はテナント委託
自動販売機、会議室賃料は直営

②直営部門の売上想定(参考値)

項目	年間売上(円/年)
自動販売機	1,811,250
会議室使用料	622,200
合計	2,433,450

③テナント側の売上想定(参考値)

項目	年間売上(円/年)
飲食施設	81,700,000
物販施設	15,050,000
サイクリング施設	6,814,500
市民農園(体験農園)	2,000,000
合計	105,564,500

④指定管理者のテナント料収入(年額)

- ・賃料は最低保証の固定賃料を採用

項目	金額(円/年)	設定内容
固定賃料(最低保証)	10,600,000	年額(定額):売上 ^{*1} の10% ^{*2}
共益費	3,900,000	年額(定額):(光熱水費 ^{*3} +清掃費 ^{*4})の30%
合計	14,500,000	

*1 年間売上予測:105,564,500 円/年

*2 最低保証賃料(売上比率):10%:公共施設であるため商業施設の一般的目安 10~20%の下限値を採用

*3 光熱水費:10,000,000 円/年

*4 清掃費:3,000,000 円/年(清掃費、植栽管理費、設備保守点検費:10,000,000 円/年の30%)と想定

⑤指定管理者の収入(年額)

項目	年間売上(円/年)
直営部門	2,433,450
テナント料収入	14,500,000
合計	16,933,450

⑥指定管理者の年間管理運営費

項目	金額(円/年)
管理運営費	53,200,000
維持管理費	20,000,000
合計	73,200,000

⑦指定管理者の収支及び指定管理料

項目	金額(円/年)
収入	16,933,450
支出	73,200,000
不足(指定管理料)	56,266,550

○指定管理料

年間:5,627万円 10年間:5億6,267万円

これまでの整理より、10年間での想定される指定管理料は5億6,267万円となります。

本道の駅では駐車場やトイレ・休憩施設、情報発信施設の他、サイクリング施設や市民農園(体験農園)などの公益性の高い施設が多く、物販の核となる農産物直売所は別経営で、指定管理者の収益につながらない条件での試算となっています。また、イベント開催等による収益も見込んでいません。

このように公共性が高く、収益で管理・運営費を補う余地が小さい条件であるため、指定管理料での補填の割合が高くなる傾向にあると言えます。

なお、本収支シミュレーションは現段階での売り上げや管理運営費等の想定に基づき、テナント料等を設定して試算したもので、実際には施設内容や運営内容を詰めながら具体化されていきます。

6 経済効果

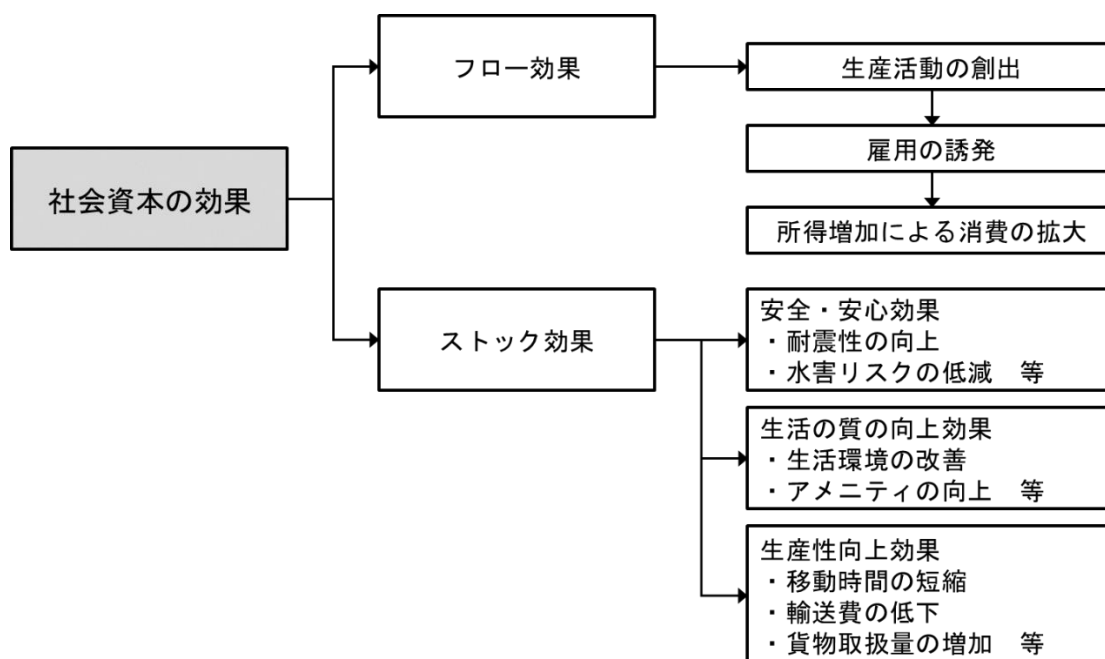
(1) 経済波及効果

① 経済波及効果の考え方

「道の駅」という社会資本の効果は、事業の実施に伴う生産増大や雇用機会創出などの事業効果(フロー効果)と、施設の利用に関わる生産性向上などの利用効果(ストック効果)に分けられます。

事業実施時に発生する一次的な経済波及効果をフロー効果、施設の利用により継続的に発生する経済波及効果をストック効果として、本道の駅の整備による経済波及効果を分析します。

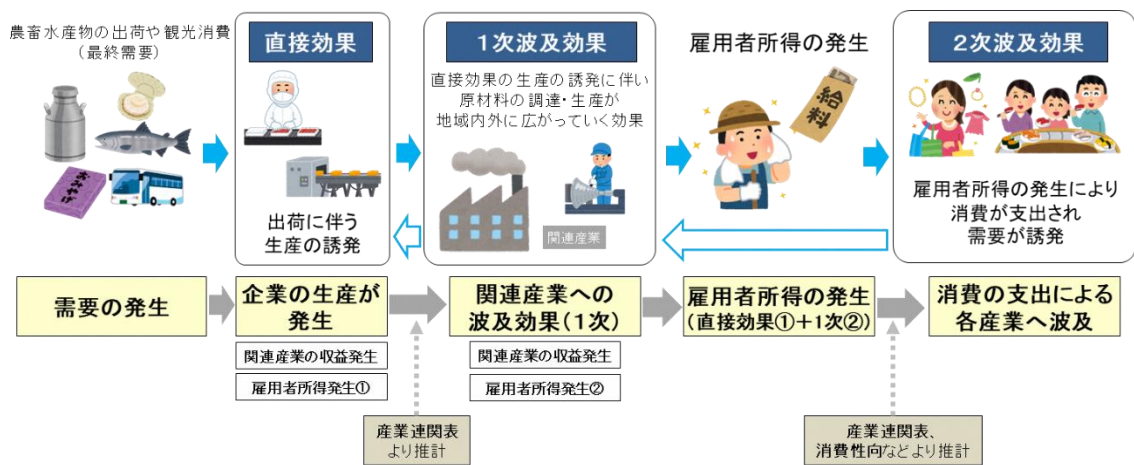
図表 6-1 インフラのストック効果とフロー効果



本道の駅での売上に関わる産業のフロー効果、ストック効果は、直接効果、第1次間接効果、第2次間接効果の3つに区分し、それぞれ以下のような考え方の効果です。

- 直接効果:道の駅の事業費および来訪者の消費行動により誘発された生産。
- 間接効果:他の産業等への生産誘発効果。第1次間接効果は、直接効果が発生したことにより、他の産業へ誘発する効果となっており、第2次間接効果は直接効果や第1次間接効果などによる雇用者所得の発生などが該当します。

図表 6-2 経済波及効果(直接・1次・2次)の考え方



② フロー効果

本道の駅のフロー効果による経済波及効果は、本道の駅の整備に係る概算事業費約 21 億円を用いて算出しました。

なお、用地費については、土地の取得は所有権の移転に過ぎず、生産活動ではないため、用地費を除いた事業費で経済波及効果を算出しました。

本道の駅のフロー効果による経済波及効果は、投資額(直接効果)約 16 億円に対し、総合効果が約 24 億円となりました。

図表 6-3 フロー効果による経済波及効果上位 20 部門(107 部門分類)

単位:千円

順位	部門	直接効果	第1次間接効果	第2次間接効果	総合効果
1	建築	899,785	0	0	899,785
2	公共事業	379,560	0	0	379,560
3	その他の土木建設	282,720	0	0	282,720
4	商業	0	53,305	62,705	116,010
5	その他の対事業所サービス	0	82,600	8,890	91,490
6	金融・保険	0	19,895	27,934	47,829
7	自動車整備・機械修理	0	35,909	6,412	42,321
8	物品賃貸サービス	0	32,196	1,684	33,879
9	建設用・建築用金属製品	0	31,845	24	31,869
10	セメント・セメント製品	0	28,518	20	28,538
11	飲食サービス	0	1	27,096	27,097
12	道路輸送(自家輸送を除く。)	0	15,855	6,221	22,075
13	住宅賃貸料	0	0	19,594	19,594
14	不動産仲介及び賃貸	0	10,454	7,821	18,275
15	医療	0	0	16,168	16,168
16	通信	0	3,426	11,736	15,162
17	教育	0	369	11,318	11,687
18	電力	0	3,635	7,437	11,073
19	その他の対個人サービス	0	550	9,791	10,341
20	娯楽サービス	0	30	9,816	9,846
	その他	0	116,600	167,162	283,761
	合計	1,562,065	435,188	401,827	2,399,080

*四捨五入により、各金額の合計が合わないことがあります。

③ ストック効果

本道の駅のストック効果による経済波及効果は、「4(2)②売上予測」で示した、各導入施設の利用者単価、想定年間利用者を基に、非購入者込の単価を推定して算出しました。

本道の駅のストック効果による経済波及効果は、直接効果約 1.1 億円に対し、総合効果が約 1.6 億円となりました。

図表 6-4 本道の駅の施設別の非購入者込の単価

	利用者単価(円)	想定年間利用者(人)	年間来場者数(人)	利用者割合	非購入者込の単価(円)	備考	
地域連携機能	飲食施設	950	86,000	428,532	20.07%	190.7	道の駅の管理運営実績のある事業者にヒアリングを行い参考想定年間利用者、利用者単価を想定
	物販施設	700	21,500	428,532	5.02%	35.1	道の駅の管理運営実績のある事業者にヒアリングを行い参考想定年間利用者、利用者単価を想定
	会議室	1,133	549	428,532	0.13%	1.5	利用者単価は午前、午後、夜間の平均とし、利用者数は午前、午後、夜間に1団体ずつ、年間で半数の日(183日)利用されると想定
その他	市民農園(体験農園)	20,000	100	428,532	0.02%	4.7	1人1区画と仮定し、全ての区画(100区画)が利用されると想定
	サイクリング施設	1,925	3,540	428,532	0.83%	15.9	利用者単価は子供と大人の平均とし、利用者数は休日(118日)における15組(子供、大人1人ずつ)と想定
	自動販売機	150	12,075	428,532	2.82%	4.2	1人の購入本数が1本と仮定し、5台の自動販売機で平日(247日)に25本、休日(118日)に50本販売と想定

図表 6-5 ストック効果による経済波及効果上位 20 部門(107 部門分類)

単位:千円

順位	部門	直接効果	第1次間接効果	第2次間接効果	総合効果
1	飲食サービス	81,700	422	1,817	83,940
2	商業	7,389	8,113	4,205	19,707
3	食料品	8,718	2,662	453	11,833
4	娯楽サービス	6,815	91	658	7,564
5	金融・保険	0	862	1,873	2,735
6	不動産仲介及び賃貸	567	1,487	524	2,579
7	その他の対事業所サービス	0	1,972	596	2,568
8	電力	0	1,373	499	1,872
9	道路輸送(自家輸送を除く。)	423	823	417	1,663
10	水道	0	1,270	390	1,660
11	耕種農業	939	551	86	1,576
12	廃棄物処理	0	1,378	119	1,497
13	通信	0	549	787	1,336
14	住宅賃貸料	0	0	1,314	1,314
15	自動車整備・機械修理	0	679	430	1,109
16	医療	0	0	1,084	1,084
17	ガス・熱供給	0	810	186	996
18	教育	0	39	759	798
19	その他の対個人サービス	0	66	657	722
20	飲料	95	521	55	671
	その他	92	5,103	10,039	15,234
	合計	106,737	28,770	26,949	162,456

※四捨五入により、各金額の合計が合わないことがあります。

(2) 就業機会増加効果

本道の駅の整備により新たに発生する雇用を、道の駅の実業機会増加効果として算出しました。効果は、「5(1)①要員予測」より、本道の駅の運営の要員を新たに発生する雇用として算出しました。

正社員 1 人あたりの新規雇用賃金について、「令和 6 年度賃金構造基本統計調査」における埼玉県内の企業規模が 10 人以上のサービス業の平均年収は約 410 万円でしたが、本道の駅における正社員は、各部門を兼務する道の駅全体の運営責任を持つ立場となるため、平均より高い賃金が発生することが想定されます。そのような条件下で、道の駅の管理運営実績のある事業者ヒアリングを行った結果、参考値が 500 万円であったため、1 人あたりの雇用賃金は 500 万円と設定しました。

パート 1 人あたりの新規雇用賃金は、令和 7 年 11 月時点の埼玉県の最低賃金である 1,141 円/時間とし、1 日あたりの労働時間は、労働基準法上、6 時間を超える勤務は休憩時間を付与する必要があることから、その基準を下回る 5 時間と仮定し、3 日に 1 回勤務をするという想定の下、雇用賃金を算出しました。

正社員とパートを合わせた就業機会増加効果は、4,020 万円となりました。

$$\begin{aligned} \text{パート 1 人あたりの新規雇用賃金} &= 1,141(\text{円/時間}) \times 5(\text{時間}) \times 365(\text{日}) / 3(\text{日}) \\ &= 694,108 \text{ 円} \\ &\approx 70 \text{ 万円} \end{aligned}$$

図表 6-6 正社員・パート別の就業機会増加効果

項目	正社員(人)	パート(人)
新規雇用者数(人)	3	36
1 人あたりの新規雇用賃金(万円/人)	500	70
就業機会増加効果(万円)	1,500	2,520

(3) 経済効果のまとめ

(1)、(2)の結果の経済効果をまとめると、本道の駅の整備による経済効果は、26 億円となりました。

図表 6-7 本道の駅の整備による経済効果

項目	効果額(千円)
経済波及効果	2,561,535
就業機会増加効果	40,200
合計	2,601,735

7 地域との連携方針

本道の駅は、地域の魅力を最大限に引き出し、地域活性化を図る重要な拠点として位置づけられ、地域住民が主体的に運営に参加し、地元の特産品の販売や食文化の発信、観光情報の提供が行われることにより、地域振興の促進が図られることとなります。

本計画では、本道の駅と地域との連携を推進するための具体的な方針と取組みの方向性を示します。

① 地元産業の活用と物販施設の充実

本道の駅の物販施設では、地元商工業者が生産した加工品などを中心に扱うことが望まれます。例えば、近隣の圏央道菖蒲パーキングエリアで人気の地元製麺所が開発したうどんや、地域企業が生産したトマトやキノコを使用した冷凍ピザなど、地元の食材を生かした商品が展開されています。今後、JA 南彩や地元農家と連携して地元野菜の提供ができれば、地域の魅力発信にも大きく貢献することとなります。このように、地域の特色を生かした商品を提供することで、訪れる人々に地元の魅力を伝え、地域の産業振興にも貢献します。

物販施設では、地元の農産物や加工品を品揃えするだけでなく、地域の企業と連携して新商品開発に取り組むことも重要です。これにより、消費者のニーズに応えるとともに、地域の生産者にとっても新たな収入源となる可能性があり、また、地域の特産品が付加価値を持ち、ブランド化を図られることにより、6次産業化も推進することとなります。

② 飲食施設での地域色豊かなメニュー提供

本道の駅内の飲食施設では、地域の新鮮な野菜や食材を使用したオリジナルメニューを提供することが望まれます。これにより、訪れる人々が地元の味を楽しむことができ、地域の食文化を広める役割を果たします。地元農家や商工業者との連携を強化し、地域が開発したメニューを取り入れることで、集客力を高めるとともに、地域のブランド力を向上することとなります。

また、飲食施設は地域住民の憩いの場ともなり、コミュニティの交流を促進します。定期的に地域のイベントやワークショップを開催し、住民が自分たちの食文化を発信する機会を提供することにより、地域住民が本道の駅に親しみを持ち、利用者との絆を深めることが期待されます。

③ 共同イベントや販売促進の企画

道の駅では、大型商業施設を運営する企業と連携する場合には、共同での販売促進企画やイベントを開催することで相乗効果が期待されます。商業施設テナントが出店する地域の祭りや特産品のフェアを本道の駅で行うことで、より多くの来訪者を本道の駅に引き寄せ、地域全体の活性化が進むこととなります。地域住民や企業との協働によるイベントは、地域の魅力を発信する重要な機会となり、地域のブランド力を高めることにつながります。

さらに、道の駅では、地域の文化や歴史に関する情報発信も重要な役割と言えます。観光情報や地域のイベント情報を集約し、訪れる人々にとって便利な情報源となることにより、地域の観光促進と経済効果の向上に努めます。

④ 地域コミュニティの形成と市民組織の育成

本道の駅は、地域住民が主役となる運営参加を促進し、地域コミュニティの形成にも貢献することが可能です。具体的には、市民組織が立ち上がり、地域住民の意見を反映した運営を行うことで、地域のニーズに応える道の駅を目指すこととなります。この市民組織は、地域の人材を発掘・掘り起こしすることで、地域が自らの力で本道の駅を支える仕組みを構築するための重要な役割を果たします。

市民組織の中心を担う住民を対象に開催するワークショップや説明会、人材育成のためのプログラムなどを通じて地域との協力関係を築き、本道の駅が地域おこしの拠点となって、地域コミュニティの形成に貢献することが期待されます。

⑤ まとめ

このようなことから、本道の駅は、地域との連携を基盤に、地元産業の振興や観光振興を促進することを目指して、地元の資源を最大限に活用し、地域住民の参加を促進することで、持続可能な地域づくりを進める道の駅として、地域活性化に貢献していくことが可能です。

本道の駅では、地域全体の力を結集して、訪れる人々に愛される道の駅を目指し、この取組みによって、本市全体の魅力を高め、地域の未来をともに築いていきます。