

余市町における広域的な観光・交流拠点等形成のための
道の駅再編基盤整備検討調査

報 告 書

令和3年（2021年）2月

（北海道余市町）

目 次

1. 本調査の概要	1-1
1-1 調査の目的	1-1
2. 本調査の内容	2-1
2-1 調査の流れ	2-1
2-2 実施方法	2-2
① 「新たな道の駅」の前面道路・周辺道路における交通流量シミュレーション	2-2
② 整備効果の推定	2-3
③ 施設の配置検討、敷地利用案の策定及び建物の概略設計	2-4
④ 道の駅の整備・管理運営に係る PPP/PFI 導入可能性検討	2-5
3. 整備効果、配置検討及び概略設計	3-1
3-1 道の駅再編の方向性の検討	3-1
① 前提条件の整理	3-1
② 道の駅再編に関するテーマ・コンセプトの設定	3-25
③ 「新たな道の駅」における導入機能の設定	3-27
3-2 施設整備の方向性の検討	3-28
① 導入機能の規模の設定	3-28
② 配置計画を検討する上での前提条件の整理	3-30
③ 施設配置、ゾーニングの検討	3-31
④ 概算工事費の算出	3-35
3-3 「新たな道の駅」候補地の周辺交通に及ぼす影響の把握	3-36
① 「新たな道の駅」の整備に伴う周辺交通の交通流量シミュレーションの実施	3-36
② シミュレーション結果に基づく渋滞対策メニュー（案）の立案	3-46
③ 北後志地域に及ぼす交通動線の変化予測の検討	3-49
3-4 「新たな道の駅」の整備効果の推定	3-51
① 整備効果の推定に関する作業方針	3-51
② 既存の「道の駅」の経済波及効果の算定	3-56
③ 「新たな道の駅」の経済波及効果	3-58
④ 「地域全体」の経済波及効果	3-62
⑤ 経済波及効果結果まとめ	3-69
4. 道の駅の再編における PPP/PFI 手法導入可能性検討	4-1
4-1 「新たな道の駅」に適用可能な官民連携手法に係る想定される役割分担等の検討	4-1
① 事業手法・スキームの整理	4-1
② 官民連携の役割分担	4-11
③ リスク分担の検討	4-22
④ 「新たな道の駅」の運営・維持管理の検討	4-26

4-2 民間提案制度要綱及び道の駅の募集要項（案）の作成	4-29
① 民間提案制度の導入について	4-29
② 余市町版民間提案制度要綱（案）の作成	4-33
③ 道の駅の民間提案に関する募集要項（案）の作成	4-33
5. 今後の進め方	5-1
5-1 ロードマップ	5-1
5-2 想定される課題	5-1
① 庁内体制の構築	5-1
② 基盤整備に向けた取組み	5-1

【参考資料】

- ・余市町版民間提案制度要綱（案）
- ・道の駅の民間提案に関する募集要項（案）

1. 本調査の概要

1-1 調査の目的

余市町においては、これまでの道の駅再編整備に係るWG（WGの詳細は後述）での議論や調査により、既設地での道の駅改修・改装が困難であるとの認識のもと、町内での移転・再編への合意形成が進みつつある。

本調査では、これまでに集約した整備方針の3つの機能（①広域観光振興及び産業振興のための拠点の形成、②後志地域の交通結節点の形成、③町民の交流の場の形成）を具現化する。

そのために町として事業方針決定に資するため、候補地の現況調査や整備効果、配置検討及び概略設計を行うとともに、民間提案制度を明文化し、民間提案を受けるための体制を整え、今後の事業実施につなげるものである。

2. 本調査の内容

2-1 調査の流れ

本調査は、以下のフローに基づき、検討を進めることとする。

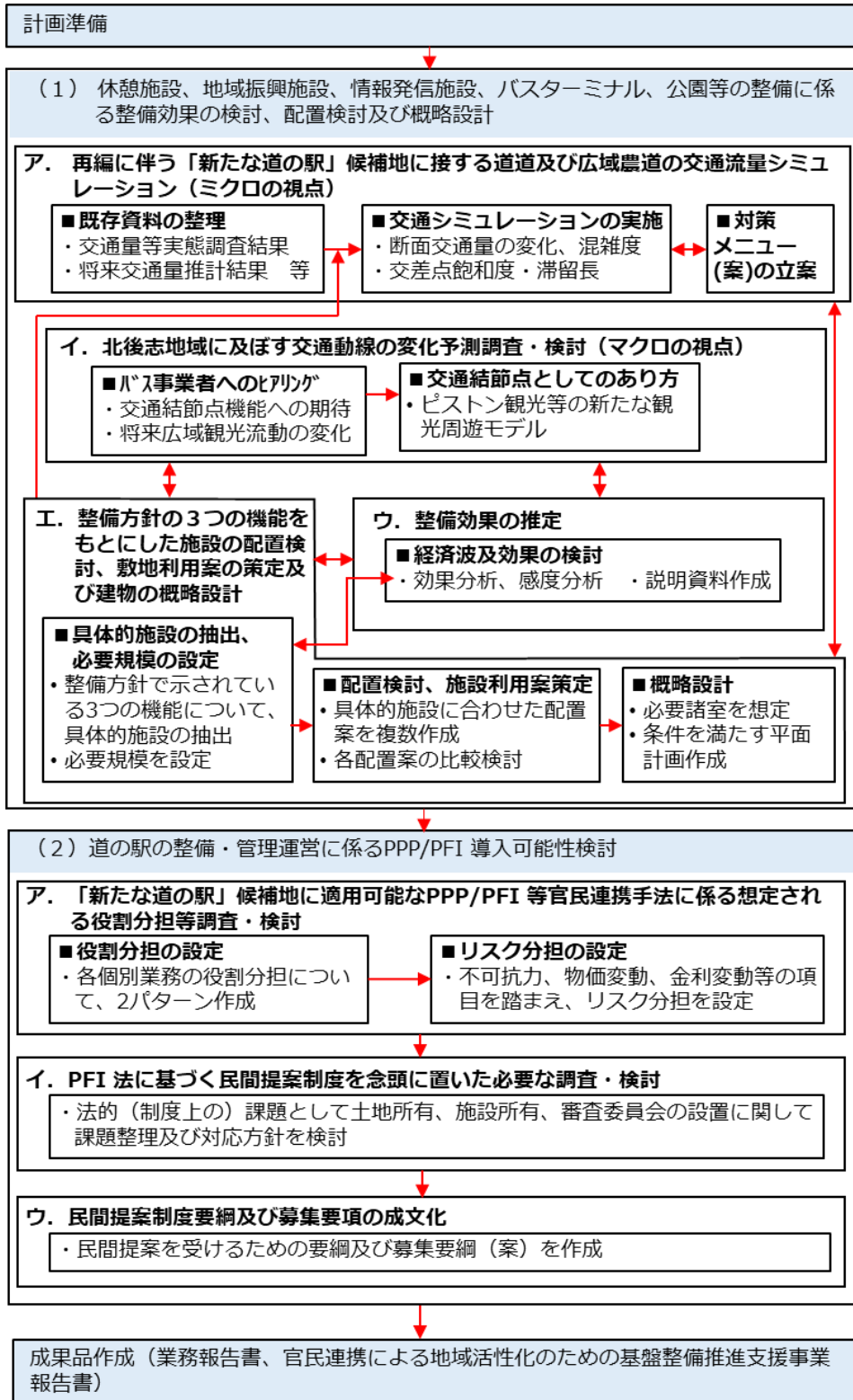


図2.1 検討フロー

2-2 実施方法

① 「新たな道の駅」の前面道路・周辺道路における交通流量シミュレーション

i. 交通シミュレーション

- ・ 「新たな道の駅」の休憩施設及び整備方針の3つの機能を具現化するための施設及び想定する利用交通量を活用し、前面道路・周辺道路及び交差点部における交通流量への影響を検討する。
- ・ 検討した結果については、適宜、「概略設計」にフィードバックし、施設配置計画などの基礎資料として活用する。
- ・ また、交通流量シミュレーション結果によって、周辺道路において、容量不足などの交通阻害が想定される場合においては、適切な渋滞対策メニュー（案）を立案する。

➤ 分析における留意事項

- ・ 季節別・時間帯別等の交通量調査結果や、国土交通省や北海道、NEXCO等の提供資料等の既存資料を活用し、「新たな道の駅」開業に伴う、周辺道路に対する交通阻害などの影響評価を実施する。
- ・ 分析においては、交通が集中する夏期及び積雪期における交通流量シミュレーションを実施し、ピーク期における交通阻害が想定される場合においては、通常期での検証を行う。
- ・ 線（路線）・点（交差点・道の駅出入口）それぞれの区間や箇所に合わせて検証を行うとともに、交通阻害に対する対策メニューを想定した上で、検証項目を明確にし、分析を実施する。

ii. 北後志地域に及ぼす交通動線の変化予測調査・検討

- ・ 北後志地域を運行するバス事業者へのヒアリングを実施し、余市 IC に隣接する交通結節点機能への期待や、将来の広域観光流動の変化などを明確にする。
- ・ また、北後志地域及びニセコ地域⇄札幌都市圏・新千歳空港の中間地点に位置することから、「新たな道の駅」を目的・中継拠点としたピストン観光など、新たな観光周遊モデルの形成も想定されることから、上記の可能性などをヒアリングを通して明確にし、北後志地域全体の広域交通動線の変化を予測し、「新たな道の駅」の観光ハブとしての在り方を検討する。

② 整備効果の推定

- ・本業務では、整備による経済的な波及効果を把握するため、産業連関表を活用する。
- ・本業務では、余市町版産業連関表を作成し、経済波及効果の分析に用いる。また、余市町版産業連関表の作成に際しては、価値総合研究所のデータ（余市町の取引基本表、投入係数表、逆行列表）を活用する。
- ・「新たな道の駅」整備による地域への経済波及効果の把握は、生産誘発額、粗付加価値誘発額、雇用誘発者数等を算出する。
- ・「新たな道の駅」自体の経済波及効果は以下の方法で算出する。
 - **施設の売上について**
 - ・施設の売上は、「施設の想定利用者数×消費単価＝施設の売上」より算出する。
 - **想定利用者数**
 - ・「道の駅」の想定利用パターン毎に設定した人数を加算して算出する。また、想定利用者数の精査のため、必要に応じて、類似の「道の駅」等へのヒアリングを実施する。
 - **消費単価**
 - ・「新たな道の駅」利用者の消費単価を基本とするが、農産物直売所、レストランなどの導入機能毎に消費単価が異なると考えられるため、必要に応じて類似の「道の駅」へのヒアリングを実施し、導入機能毎に消費単価を設定する。
 - **消費部門の設定について**
 - ・消費部門の設定については、「平成 27 年北海道産業連関表部門分類表（北海道開発局）」及び「平成 27 年産業連関表第 3 部（総合解説編）（総務省）」を踏まえ設定を行う。
 - ・地域資源、立地、利用者特性等を踏まえ、地域への経済波及効果が高い導入機能を把握し、整備計画に反映する。
 - ・地域住民等を対象とした「新たな道の駅」の整備に関する説明会の資料や次年度の事業者選定時の事業者提案の整備効果の検証に活用できるように資料を整理する。

③ 施設の配置検討、敷地利用案の策定及び建物の概略設計

➤ 地域観光振興、産業振興、町民の交流に資する、具体的施設の抽出

- ・関係する調査結果や上位計画などの余市町の特徴、利用者のニーズを踏まえて具体的施設を抽出、建物配置や概略設計に反映する。
- ・官民が設置する機能・役割を明確化し、各々の機能が相乗的に効果を発揮するよう、先進事例等を調査し、機能選定及び規模設定を行う。
- ・民間事業者の集客力を地域へ波及できる方法（地域特産品の集約販売、地域観光の情報発信、観光バス拠点整備等）を概略設計に反映する。
- ・地域住民の利用頻度や生活利便性の向上のため、時間消費型施設や災害時防災拠点機能（冬季のエネルギー供給自立等）の導入を検討する。
- ・利用者の属性（国籍、年齢、観光か否か）と各々の利用者数を踏まえて施設を選定する（外国人観光客であれば多言語表記を実施する等）。

➤ 後志地域の交通結節点として機能するための施設配置検討

- ・開業直後の渋滞を解消するため、交通シミュレーションの内容を適宜配置計画に反映する。
- ・特に大型車両の駐車施設は施設の一体感を損ねない配置とするよう留意する。
- ・農地法の制限を理解し、法手続きが最小限となる施設配置を検証する。

➤ 概略設計の検討方法

- ・概略規模から要求水準書に落とし込みを行うため、必要諸室の全ての想定規模と整備内容を整理する。
- ・実際の設計提案は事業者提案となった場合でも、余市町の意向を反映した計画が成立しているかどうか、事業の着地点を明確に共有する事を目的として、平面計画案を作成し、施設の実現性を担保する。

④ 道の駅の整備・管理運営に係る PPP/PFI 導入可能性検討

i. 「新たな道の駅」候補地に適用可能な PPP/PFI 等官民連携手法に係る想定される役割分担等調査・検討

- ・行政が想定する導入機能に関して、「土地の購入」「基盤整備」「施設整備」「維持管理」「運営」の個別業務について、民間事業者に求める範囲を設定する。役割分担の設定は、以下の視点から、最大限民間事業者に担ってほしい範囲と、少なくとも民間事業者に担ってもらう必要のある範囲の2パターンを設定する。

表2.1 役割分担の視点

項目	役割分担を検討する上での視点
事業化スケジュール	・用地買収に向けた地権者との交渉、測量・地質調査、農地転用、基盤整備、施設の供用開始時期等の事業化スケジュールを検討する。事業化スケジュールは、財政部局、農業委員会、道路管理者、小樽開発建設部等の関係機関との協議を踏まえ、設定する。
公共の関与度	・法的(制度上)課題や民間事業者のノウハウを最大限発揮してもらうためのリスク負担軽減を念頭に、行政による基盤整備、土地購入費・施設整備の補助、一部公共施設化等を検討する。
財政負担の軽減	・官民による役割分担が、どの程度財政負担の軽減につながるのか把握するため、「PPP/PFI 手法導入優先的検討規程」で提示されている「簡易な検討の計算表」を利用し、簡易 VFM を算出する。その際、施設整備費及び維持管理運営費については(1)・エの内容に基づき、設定する。

表2.2 リスク分担の視点

項目	リスク分担を検討する上での視点
不可抗力	・現在でも猛威を振るっているコロナウイルスや大規模地震などの予期せぬ天災が生じた場合に、民間事業者の損害や増加費用について、合理的な範囲で行政が負担するなど、民間事業者に過剰な損失が発生しないように検討する。
物価変動	・公共施設部分について、物価変動は想定しにくいものであるため、物価指標に基づき一定の範囲を設定し、その範囲内の物価変動は民間事業者負担とする方法と、物価変動に応じて改定する方法について、本事業で最適な方法を検討する。
金利変動	・PFI 事業では、基準金利は施設引渡し直前に設定されることが一般的であり、基準金利確定前の金利変動リスクは公共が負担等、金利の急激な上昇などに対応できる方法を検討する。
需要変動	・民間事業者に独立採算を求める機能については、将来の需要の変動を見込んだ上で臨機応変に機能の変更等の対応が講じられるよう契約書記載内容等を事前に検討する。

ii. PFI 法に基づく民間提案制度を念頭に置いた必要な調査・検討

- ・官民の役割分担を検討する上での法的(制度上の)課題の視点として、「土地所有」「施設所有」「審査委員会の設置」が挙げられる。
 - **土地所有について**
 - ・「土地収用法に基づく行政による一括所有」もしくは「農地法における農地転用許可制度を踏まえた行政と民間事業者での区分所有」の2パターンを想定した比較検討を行い、地権者との協議や用地取得に要する期間も踏まえて、最適な土地所有方法を検討する。
 - **施設所有について**
 - ・「施設全体を行政が所有」もしくは「道の駅の機能(トイレ、情報発信、道路利用者向けの駐車場)は行政が所有し、集客施設は民間が所有」の2パターンを想定し、道路管理者等の

関係機関との協議を踏まえた比較検討を行う。

➤ **審査委員会の設置について**

- ・審査委員会の設置には、「条例設置」とするか「要綱設置」とするかを検討する必要がある。条例設置の場合、外部有識者も審査することが可能になるが、条例設置の議決を委員会実施前に得るなど、事前準備が重要となる。一方、要綱設置の場合は、「外部有識者から意見を聴く会議」としての位置づけとなり、外部有識者が審査を行うことはできない点に留意する必要がある（審査は庁内委員が実施）。本業務では、委員メンバーを想定し、委員会設置方法を検討する準備を行う。

iii. 民間提案制度要綱及び募集要項の成文化

表2.3 成文化に際してのポイント

特に留意すべき項目	成文化に際してのポイント
提案募集の背景	・「新たな道の駅」整備の必要性や民間のもつ資金、経営能力及び技術的能力を活用することにより本事業が効率的かつ効果的に実施されることを説明
提案者の資格要件	・提案要件に応じて、資格要件を設定。具体には、「新たな道の駅」もしくは地域振興施設の整備、運営、維持管理に求められる実績を資格要件として設定
提案の要件	・提案要件の検討に際しては、役割分担を踏まえ、民間提案として求める範囲を設定
提案の募集から事業実施までの流れ	・提案募集時の対外的な連絡窓口となる部局の明記とともに、民間事業者が民間提案の流れの全体を把握できるよう、事業実施までの流れを明記
提案の募集・受付について	・様式集の作成の仕方によって、事業者の提案レベルに大きく影響を与えるため、民間事業者の創意工夫が十分に発揮できるように配慮するとともに、提案書作成や審査委員会の審査に過大な負担が生じないように留意して作成
提案内容の審査・選定について	・提案の実現可能性、PFI 手法採用の妥当性、財政に及ぼす影響等について評価できるような審査項目を設定

3. 整備効果、配置検討及び概略設計

3-1 道の駅再編の方向性の検討

① 前提条件の整理

i. 余市町の概要

余市町は、北海道後志総合振興局管内、積丹半島の東の付け根に位置する人口約 18,000 人の町である。また、東は小樽市、南は仁木町・赤井川村、西は古平町と接している。

行政面積は約 141km²であり、このうち、山林面積が約 94km²(約 66%)、畑地が約 21km²(約 15%)などとなっており、豊かな緑に囲まれた平坦地に広がる宅地約 5km²に市街地が形成されている。

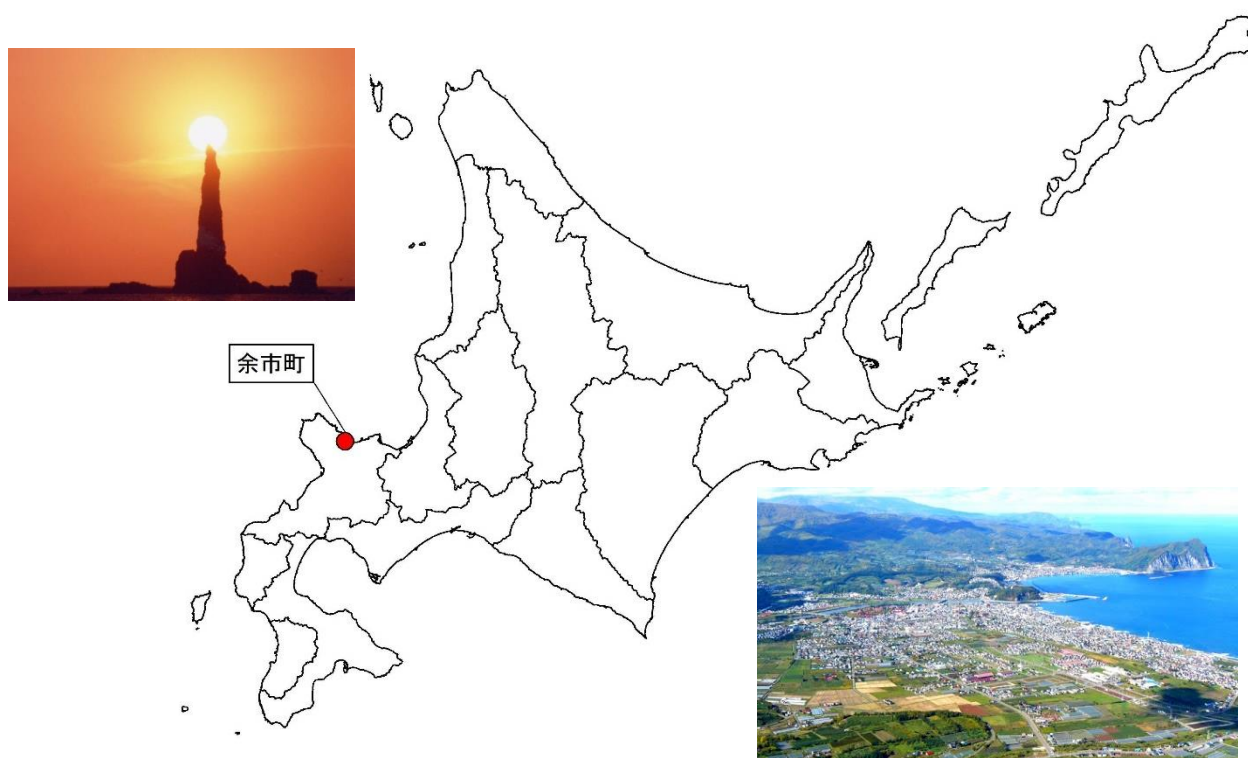


図3.1 余市町位置図

出典：国土数値情報 行政区域（国土交通省国土政策局国土情報課）
出典（写真）<http://www.yoichi-kukaku.or.jp/>

ii. 余市町の人口

余市町の人口は、平成 27 年の国勢調査では 19,607 人となっており、この 10 年で 3,127 人の減少となっている。また、世帯数は、この 10 年で 541 世帯の減少となっている。

さらに、余市町の 65 歳以上の高齢者人口は、7,130 人（平成 27 年国勢調査）で、高齢化率は約 36.4%となっており、全道と比較しても、非常に高い数字を示している。

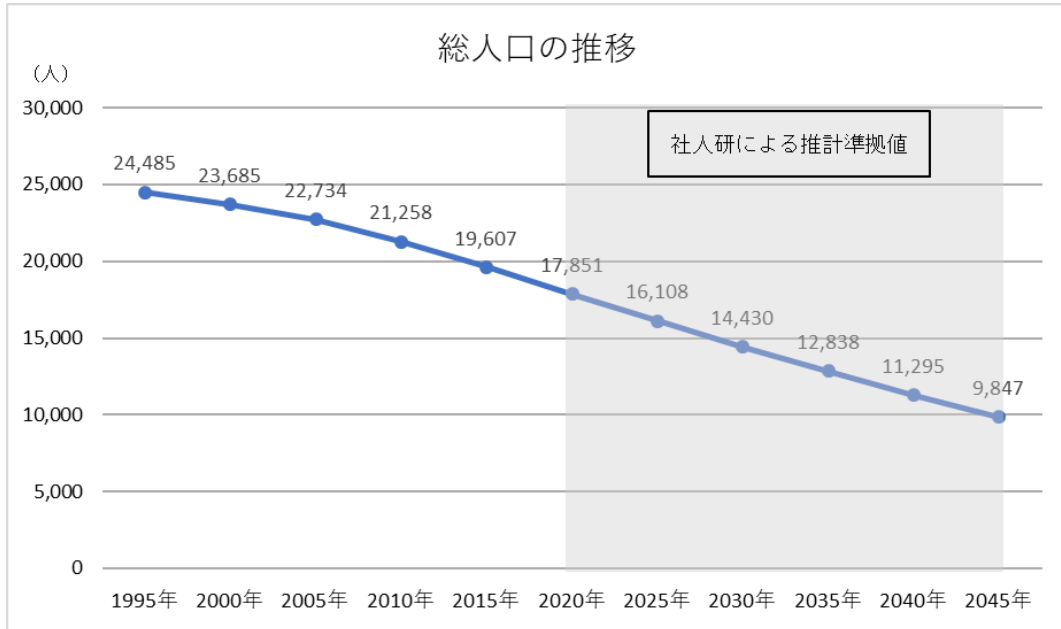


図3.2 総人口の推移

出典：実績 総務省統計局「国勢調査」、将来推計 社人研推計準拠

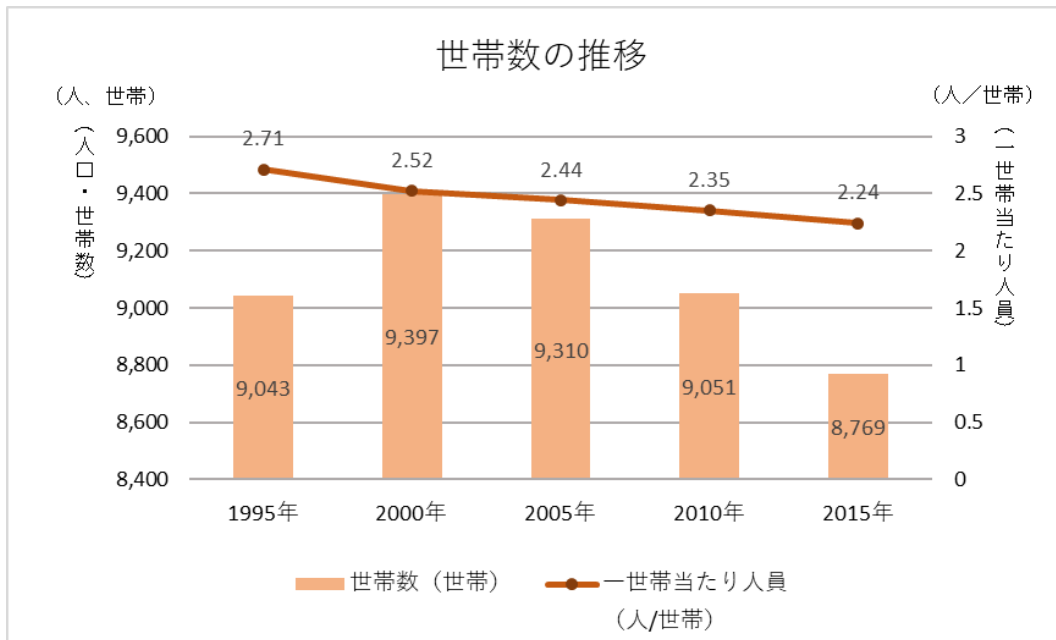


図3.3 世帯数の推移

出典：北海道の統計情報 国勢調査

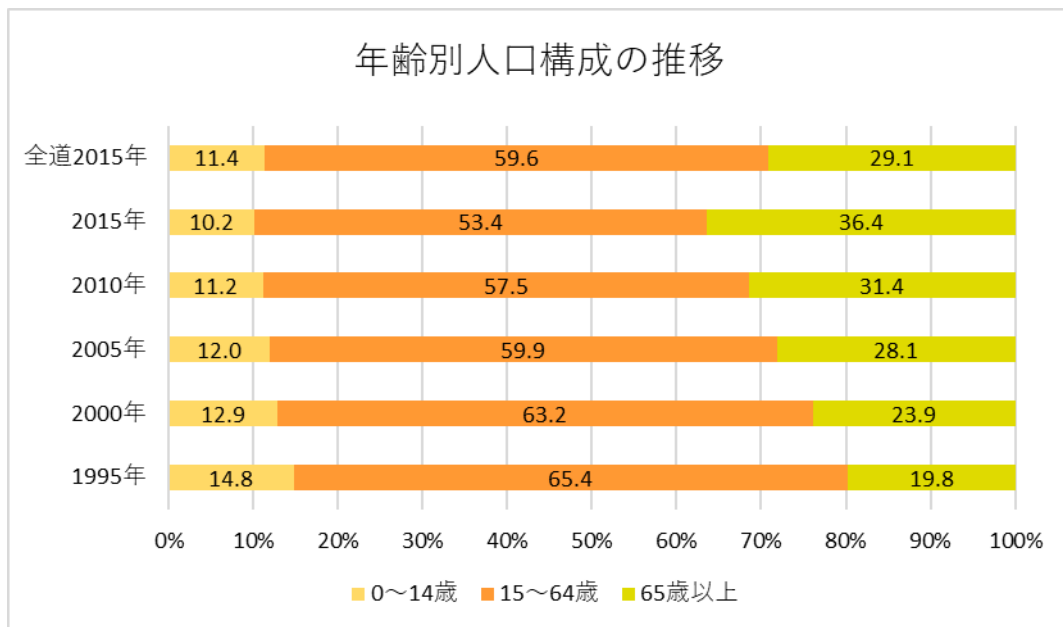


図3.4 年齢別人口構成の推移

出典：北海道の統計情報 国勢調査

iii. 余市町の産業

(ア) 漁業・農業

余市町の漁業に関しては、ニシン漁により発展し町の基礎を築いてきたが、昭和29年を最後に一時は「幻の魚」と言われるようになった。現在は、「えび」、「いか」、「かれい」漁などがさかんに行われるほかニシン漁も徐々に回復に向かっている。また北限の鮎の生息地ともなっている。

余市町の農業に関しては、果樹の栽培が明治初期から試みられ、果実の農業産出額は全道1位となっている。品目別にみても、「りんご」、「ぶどう」、「なし」などの農業産出額も全道1位となるなど、道内有数の果実の生産地帯である。さらに、町内には13カ所のワイナリーが経営され、ワイン醸造用ぶどうの生産量においても全道1位を誇っている。

表3.1 余市町の特産品

項目	概要
水産物	えび、たら、かれい、いか、鮎、鮭 ほか
水産加工品	たらこ、数の子、身欠にしん、各種珍味類
農産物	りんご、ぶどう、なし、さくらんぼ、トマト、イチゴ、プラム、メロン、ブルーベリー、もも、プルーン、梅、米 ほか
酒造	ウイスキー、ワイン
菓子	りんごもなか、ウイスキー最中、アップルパイ ほか
農産加工品	果汁100%ジュース（りんご、ぶどう、トマト ほか）、ジャム ほか

表3.2 漁獲量の推移

(単位：t、千円)

区分	2016年		2017年		2018年		2019年	
	数量	金額	数量	金額	数量	金額	数量	金額
魚類	1,759	594,384	1,728	652,127	1,833	520,064	2,492	608,581
水産動物(いか、えび等)	720	770,195	750	803,432	704	808,846	599	834,625
貝類	20	15,922	19	18,740	17	14,643	23	17,199
海藻類	0	100	0	495	0	62	0	244
くじら	2	635	1	680	-	-	-	-
合計	2,501	1,381,236	2,498	1,475,474	2,555	1,343,616	3,114	1,460,648
後志総合振興局	26,626	10,025,001	25,276	11,417,358	29,504	10,269,853	35,865	10,424,491
割合	9.4%	13.8%	9.9%	12.9%	8.7%	13.1%	8.7%	14.0%

出典：北海道水産現勢

注：合計は統計の記載を入力しているため区分毎の積み上げ値と合わない場合がある。

表3.3 果実の農業産出額

(単位：千万円)

	果実の農業産出額			備考
	余市町	その他市町村	北海道	
2014年	189	396	585	全道1位
	32.3%	67.7%	100%	
2015年	200	442	642	全道1位
	31%	69%	100%	
2016年	191	418	609	全道1位
	31.4%	68.6%	100%	
2017年	191	417	608	全道1位
	31%	69%	100%	
2018年	174	365	539	全道1位
	32.3%	67.7%	100%	

出典：市町村別農業産出額（推計）

（農林業センサス結果等を活用した市町村別農業産出額の推計結果）

表3.4 平成29年果実の品目別農業産出額

(単位：千万円)

	2018年果実の品目別農業産出額							
	りんご	ぶどう	日本なし	西洋なし	おうとう	すもも	その他	計
余市町	46	68	1	8	34	10	7	174
	35.4%	35.8%	10.0%	80.0%	24.3%	33.3%	23.3%	32.2%
北海道	130	190	10	10	140	30	30	540
順位	1	1	1	1	2	1		1

出典：2018年市町村別農業産出額（推計）

（農林業センサス結果等を活用した市町村別農業産出額の推計結果）

注：合計は統計の記載を入力しているため区分毎の積み上げ値と合わない場合がある。

(イ)商業

平成 28 年の商業統計調査では、余市町は事業所数 207 店、従業員数 1,455 人、年間商品販売額約 320 億円となっている。2012 年以降、従業者数や年間販売額については回復傾向にあるが、事業所数は 10 年間で 27%ほど減少し、低迷している状況が続いている。

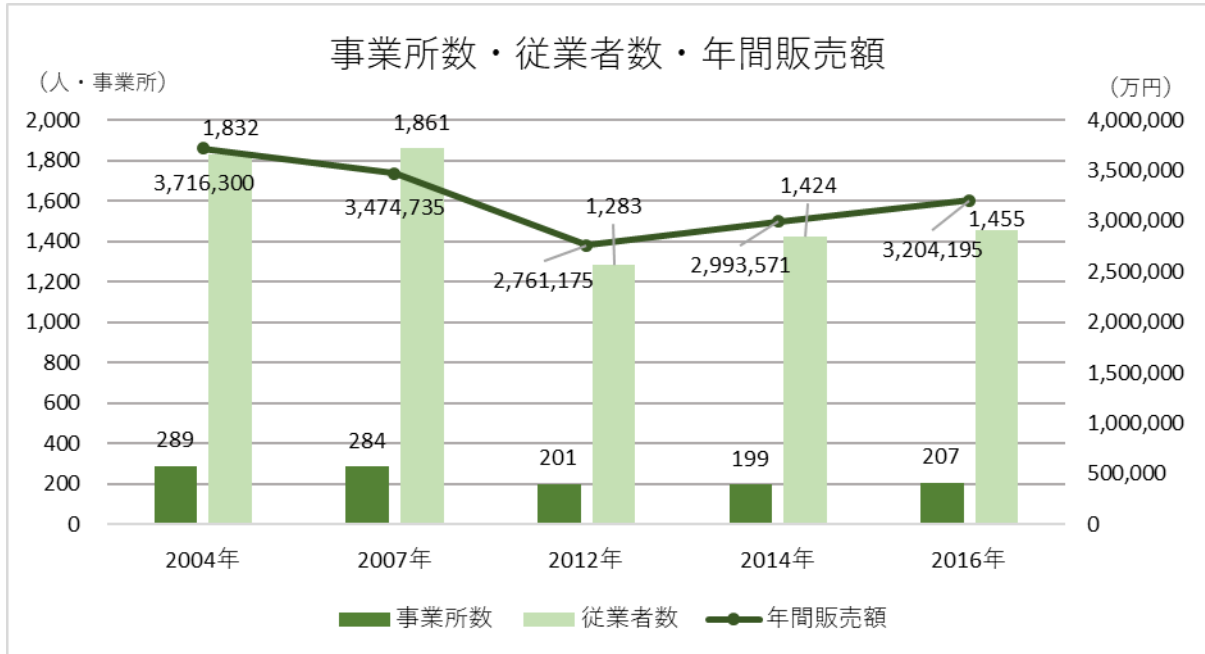


図3.5 事業所数・従業者数・年間販売額

出典：商業統計調査（2004年、2007年、2014年）、経済センサス-活動調査（2012年、2016年）
2012年経済センサス-活動調査 卸小売業に関する確報（北海道分）
2016年経済センサス-活動調査 卸売業、小売業に関する確報（北海道分）

(ウ)工業

令和元年の工業統計調査では、余市町は事業所数 34 件、従業者数 566 人、製造品出荷額は 85 億円となっており、そのうち全従業者数及び全製造品出荷額の 7 割以上を食料品製造業が占めている。

余市町の工業の主流である食料品製造業は、豊富な漁獲量を背景とした水産加工部門を筆頭に、余市名産のりんご等を活用した農産加工部門、果実や良質の水を利用した酒造部門が多く、6 次産業化への可能性をもった特色ある工業形態となっている。しかしながら、近年、余市町の製造業は全般的に低迷傾向にある。工業振興は、地域における就業機会の拡大や安定した雇用等に大きく影響し、地域経済の発展にとって重要な要素であるため、関係機関・企業との連携のもと、より一層活性化に取り組む必要がある。

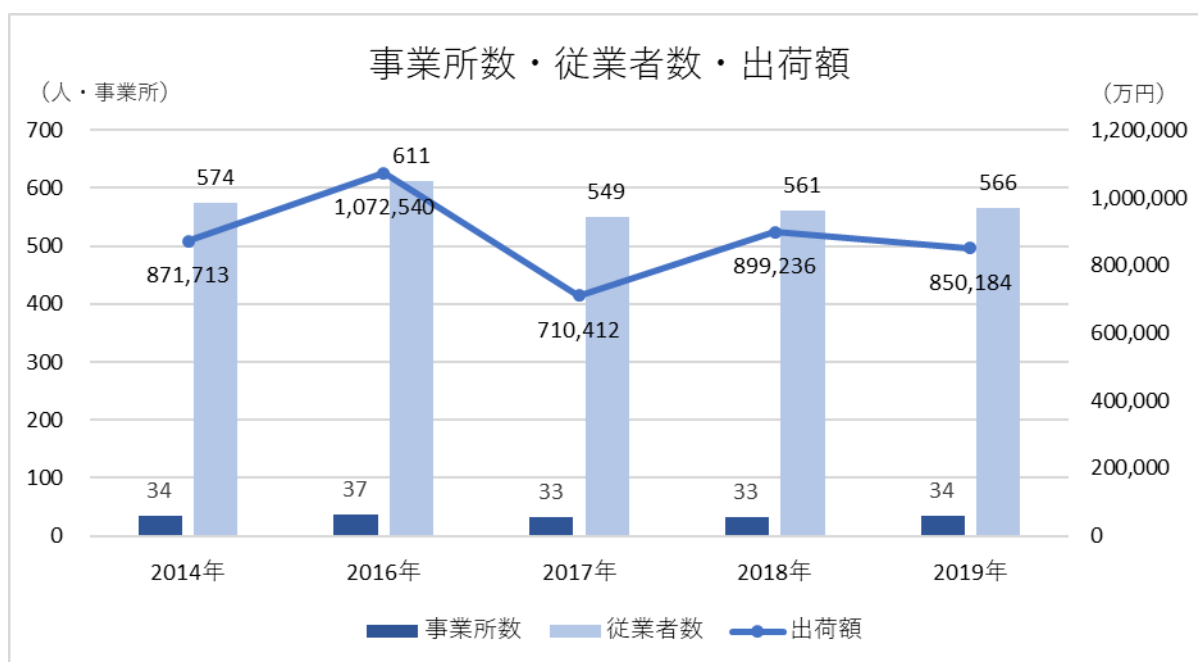


図3.6 事業所数・従業者数・出荷額

出典：工業統計調査、経済センサス-活動調査（2016年のみ）
2016年経済センサス-活動調査 製造業に関する確報（北海道分）

(エ) ワイン関連産業

余市町を代表するワイン関連産業については、以下の通りである。

表3.5 余市町におけるワイン関連産業について

項目	概要
ワイン特区について	<ul style="list-style-type: none">平成 23 年 11 月に内閣総理大臣より、道内初のワイン特区となる「北のフルーツ王国よいちワイン特区」の認定を受けている。通常はワインの製造免許を取得するためには、年間 6,000 リットルの最低製造数量となるが、特区制度により年間 2,000 リットルの最低製造数量で免許取得が可能となった。また農業者が、自らが営む農家民宿や農家レストランで提供するために製造免許を取得する場合は、最低製造基準が適用されないこととなった。これにより小規模事業者によるワイナリーの起業が容易になった。
ワイン関連産業の現状	<ul style="list-style-type: none">ワイン用ぶどうの栽培面積については 130 ヘクタールを超え、これは道内シェアの 3 割に値する。同じく生産量については例年 700 トン前後を誇り、これは道内シェアの 5 割に値する。そのため栽培面積、生産量ともに市町村別では余市町は国内トップクラスの規模を誇る。また量だけでなく非常に高品質なぶどうが栽培される余市町には、理想のワイン用ぶどうを求めた新規就農者が多く、現在ではワイナリー経営者を含めてワイン用ぶどう栽培農家は 50 軒近く、ワイナリーについても 13 軒を数え、全国でも注目される一大ワイン産地となっている。
余市・仁木ワインツーリズムプロジェクトについて	<ul style="list-style-type: none">ワイン産業の振興によるまちづくりを展開すべく、大規模ワイナリーの参入を皮きりに、今後、更なるワイナリーの増加が見込まれる仁木町と、ワイン特区の認定を受け大小様々な規模のワイナリーが展開されている余市町とが連携し、ワイン用ぶどうの生産から消費に係る調査を実施し、客観的データに基づく本地区のワイン用ぶどうの生産・醸造における優位性を裏付けるとともに、当該事業に携わる事業者への基盤整備に対する支援なども行っている。

(オ)余市町の観光動向

余市町の観光入込客数は、平成 25 年度まで年間 800 千人前後で推移していたが、平成 27 年度には、統計開始以降最高の 1,591 千人の観光客が訪れている。観光客の内訳としては、日帰り客の割合が依然として 9 割以上を占めており、また期別の入込割合では、4 月から 10 月までの期間で 7~9 割を示すなど、約半年間を期間とした典型的な日帰り型観光となっている。さらに余市町は地理的にも、大きな観光資源を有する小樽、積丹、ニセコ方面への分岐点ともなっていることから、依然として通過型観光となっている。

余市町の観光入込客数を観光資源別に見た場合、特定の観光施設への固定化が見られ、平成 28 年度においては、ニッカウキスキー余市蒸溜所が全体入込数の 51%を占めており、依然、余市町における中心的な観光集客施設となっている状況である。また、近年のワインブームもあり、ワイナリーを訪れる観光客は増えており、さらには、平成 30 年度に後志自動車道（小樽 JCT~余市 IC 間）が開通したことから、交通インフラの整備による観光客のさらなる増加が見込まれている。

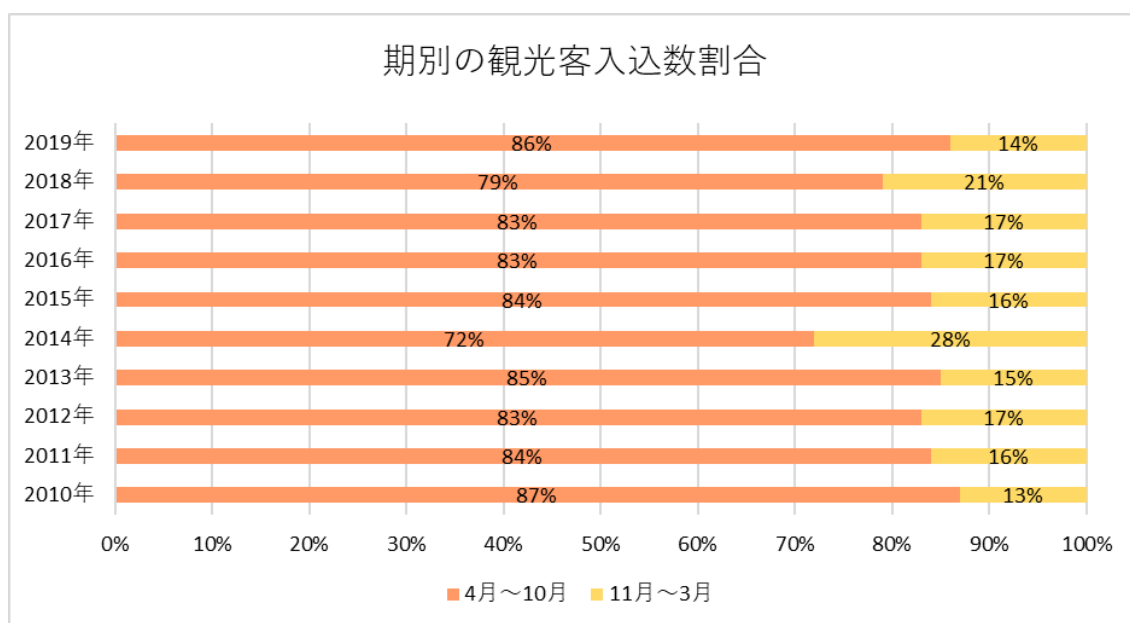
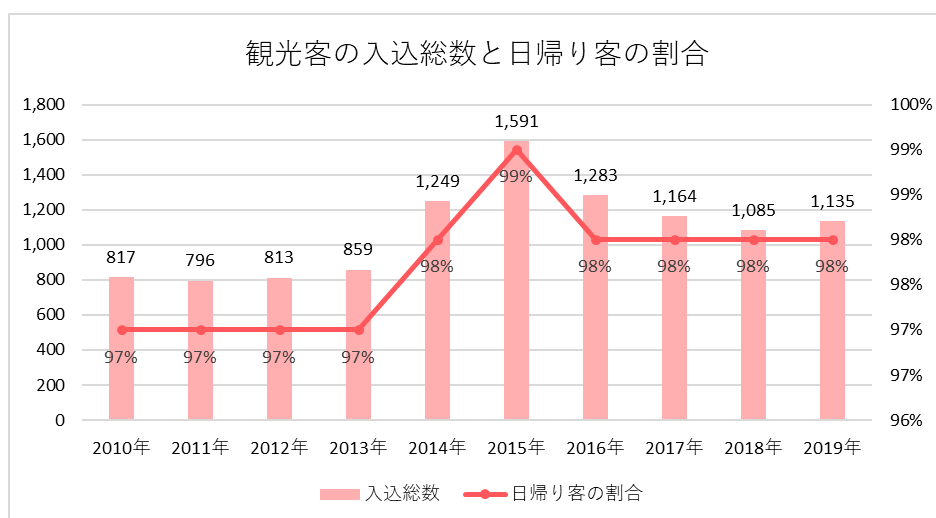


図3.7 観光客の入込数の動向

出典：北海道観光入込客数調査報告書（平成 22 年度～令和元年度）

表3.6 観光資源別観光客入込み数

単位:人

年度	文化財	ニッカ工場	宇宙記念館	道の駅	海水浴場	観光農園	宿泊施設	ソーラン祭り	味覚の祭典	その他	総入込数
23	22,536	256,401	36,576	171,428	25,473	63,025	116,271	25,950	24,064	53,948	795,672
24	19,988	266,785	34,008	177,131	20,659	60,141	113,942	26,100	18,000	75,923	812,677
25	19,456	286,125	34,354	181,116	44,259	70,094	112,110	30,600	21,000	59,451	858,565
26	23,150	554,887	40,321	185,438	39,875	63,125	116,817	33,000	28,000	164,264	1,248,877
27	33,827	863,298	45,437	219,498	24,230	76,962	130,044	37,000	11,000	149,534	1,590,830
28	23,978	654,369	31,632	186,992	29,457	69,417	135,240	18,800	19,600	113,298	1,282,783

※「文化財」は、フゴッペ洞窟他有料4施設の合計

※「宿泊施設」は、日帰り客を含む

※「その他」は、余市ワイナリー、オチガビワイナリー、エルラプラザ他の合計

出典：余市町観光振興計画

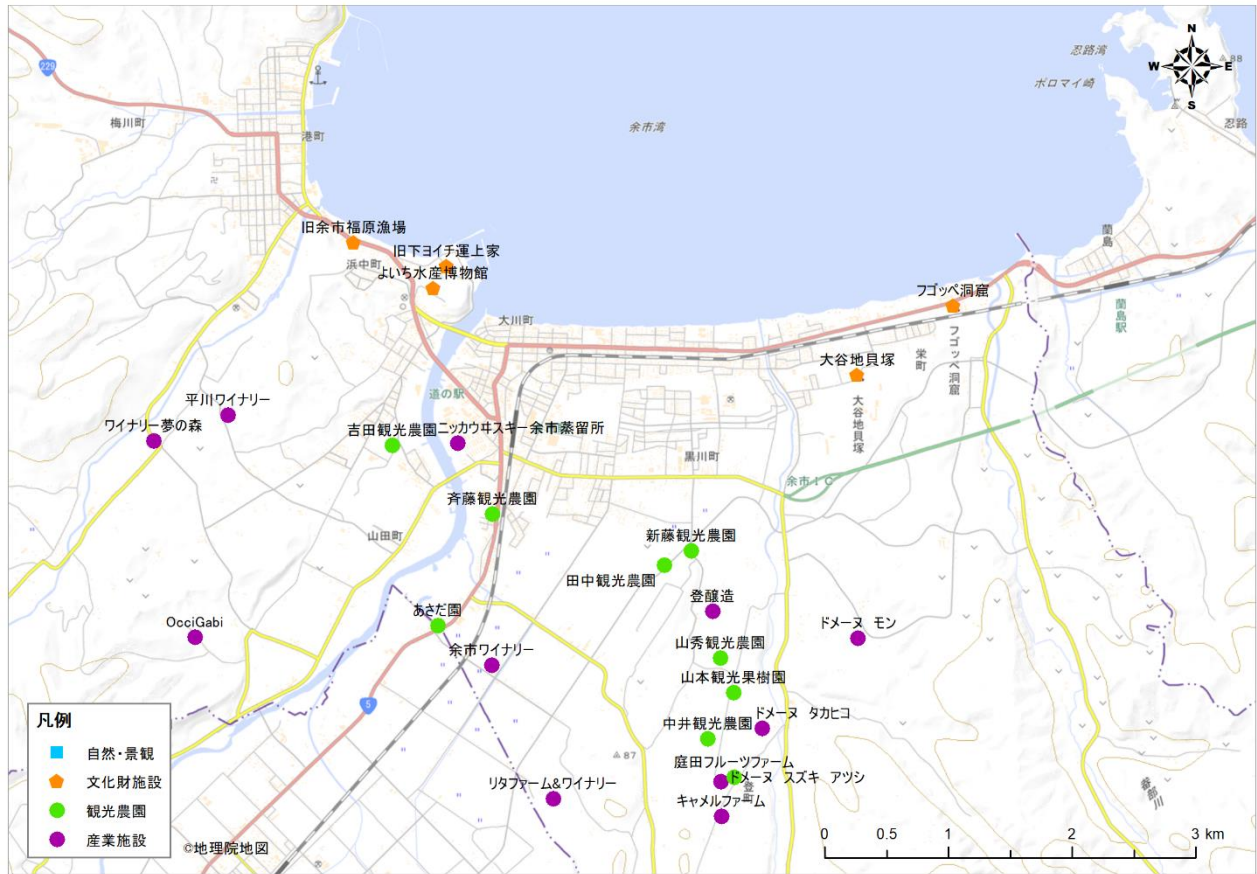


図3.8 観光資源

表3.7 余市町の観光資源

項目	概要
自然・景観	<ul style="list-style-type: none"> 余市川の清流や北限の鮎、ニセコ積丹小樽海岸国定公園に指定されている海岸線等、余市町は豊富な自然の観光資源に恵まれている。生産量全道一を誇るワイン醸造用ぶどう畑（ヴィンヤード）、そしてその景観も観光資源の一つとなっている。 えびす岩、大黒岩、ローソク岩、ヴィンヤード 等
観光農園	<ul style="list-style-type: none"> 年間6万人前後の利用がある。特に、外国人観光客には大変人気があり、農家民宿や食事の提供設備を備えているなど、それぞれの観光農園で特徴を出している。
文化財施設	<ul style="list-style-type: none"> 余市町を代表する文化財としては、旧下ヨイチ運上家（重要文化財）、旧余市福原漁場、大谷地貝塚、フゴッペ洞窟（国指定史跡）等が挙げられる。
産業施設	<ul style="list-style-type: none"> ニッカウキスキー余市蒸溜所は国の登録有形文化財、北海道遺産に指定されており、現在、余市町最大の観光資源として旅行エージェントの中でもツアーが組み込まれている町内では数少ない施設になっている。町内には13カ所のワイナリーがあり、レストラン等を備えたワイナリーも複数ある。ワイナリー巡りやワイン関連のイベントなど新たな観光資源として注目されている。
温泉	<ul style="list-style-type: none"> 町内には、泉質の違う温泉（鶴亀温泉、余市川温泉、よいち観光温泉）がある。

出典：余市町観光振興計画

iv. 余市町の交通

余市町の交通の状況は、以下の通りである。

表3.8 余市町の交通

項目	概要
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> 余市駅は、札幌・小樽方面が 17 本、函館方面が 15 本の合計 32 本が運行。 北海道新幹線の新函館北斗～札幌間が令和 12 年度に開業予定であり、札幌～函館間の時間距離の短縮により、余市が通過地点になるおそれや、新幹線延伸に伴い在来線が廃止となる可能性がある。
バス	<ul style="list-style-type: none"> 高速バスが 4 路線（いなわい号（16 往復で最多）、ニセコ号、しゃこたん号、よいち号） 他市町村間を運行する幹線バスは 4 路線（余市線が 30 往復で最多） 余市町内のみを運行する地域内バスは 1 路線 地域内バスは余市協会病院線 1 路線のみ 特に、高速バスについては、主にインバウンドの影響により平成 26 年度（2014 年度）以降は増加。
道路	<ul style="list-style-type: none"> 余市町を構成する道路として、国道は余市町と札幌市を結ぶ国道 5 号と、小樽市から余市町を経由して江差町に至る国道 229 号の 2 路線 後志自動車道（小樽 JCT～余市 IC 間）が開通（平成 30 年 12 月） 高速道路の開通効果により、札幌都市圏までの移動時間が大幅に短縮され、札幌都市とのつながり強化による定住環境の構築が期待されている。

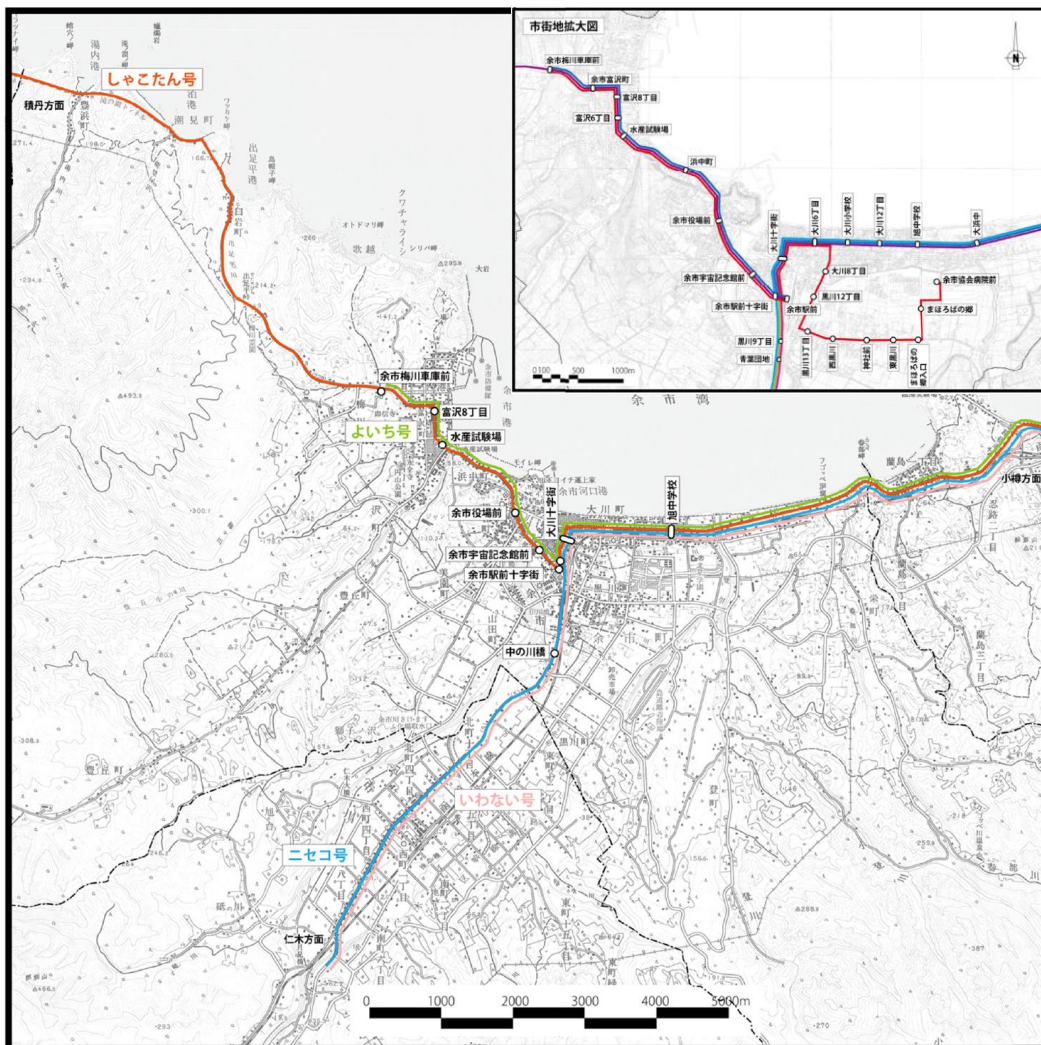


図3.9 高速バス及び地域内バス網図

出典：余市町余市町地域公共交通網形成計画



図3.10 後志自動車道開通状況

出典：北海道開発局公開資料を基に受注者作成

v. 札幌から 50 km圏域付近の道の駅

札幌からおおよそ 50km 圏域付近（札幌～余市町の距離）の道の駅を対象に施設の概要について整理した。

表3.9 札幌から 50km 圏域付近の道の駅の概要

番号	名称	所在	施設概要
1	あかいがわ	余市郡赤井川村字都 190 番地 16 (国道 393 号沿い)	●札幌圏とニセコ道南エリアを結ぶ国道 393 号(メープル街道 393)の中間に位置する。この地は、明治の時代から昭和初期にかけて官設の駅通所が置かれ、今も昔も交通の要衝。周囲を山々に囲まれたカルデラ盆地特有の寒暖差に育まれた農産物の直売所もあり、道の駅からニセコ方面へは羊蹄山を眺めるドライブコースにもなっている。
2	名水の郷きょうごく	虻田郡京極町字川西 45 番地 1 (道道京極倶知安線沿い)	●京極町と倶知安町を結ぶ道道京極倶知安線に位置し、ふきだし公園は環境庁の名水百選に選ばれた「羊蹄のふきだし湧水」があり多くの観光客が訪れる。公園内には、名水プラザ、三角ステージ、トイレ棟、販売施設、遊具などの施設や芝生広場などを配置している。京極温泉、パークゴルフ場、キャンプ場が隣接している。
3	230 ルスツ	虻田郡留寿都村字留寿都 127 番地 191 (国道 230 号沿い)	●羊蹄山を眺望できる絶景地に位置する。併設するルスツふるさと公園の多目的芝生広場、遊戯広場で思う存分自然と親しむことができる。また、農林水産物直売所では、留寿都でとれた新鮮な野菜を販売している。周辺にあるルスツリゾートでは、夏は遊園地、ゴルフ、冬はスキーと 1 年を通して楽しむことができる。
4	サーモンパーク千歳	千歳市花園 4 丁目 4-2 (国道 337 号沿い)	●千歳市と小樽市を結ぶ国道 337 号沿いに位置し、周辺を流れる清流千歳川には毎年サケが遡上し、インディアン水車と呼ばれる水車によるサケの捕獲風景は千歳の秋の風物詩となっている。また、新千歳空港や道央自動車道千歳 IC から車で約 10 分程度と交通アクセスにも恵まれており、北海道観光の起点としても絶好の位置。
5	あびら D51 ステーション	勇払郡安平町追分 柏が丘 49 番地 1 (国道 234 号沿い)	●新千歳空港から車で約 30 分、札幌からも 1 時間圏内に位置し、施設内には、地域の農産物直売所をはじめ、テイクアウトコーナー、特産品・ベーカリーコーナーなどや町の歴史を支えてきた鉄道の資料館もあり、SL 等の列車も展示。
6	マオイの丘公園	夕張郡長沼町東 10 線南 7 番地 (国道 274 号沿い)	●通称“樹海ロード”と呼ばれる国道 274 号沿いのサイロのようなレンガづくりの素敵な建物で、室内もレンガで統一されており、丸みを活かした明るく開放的で洒落な空間を生み出している。また、全 8 店舗の直売所を併設しており、収穫時期にはその日採れたての新鮮野菜を農家さんが直接持ち込み販売をしている。
7	北欧の風道の駅とうべつ	石狩郡当別町当別太 774 番地 11 (国道 337 号沿い)	●札幌都心部から一番近い道の駅で、姉妹都市スウェーデン王国レクサンド市がある北欧風のベンガラ色に大きな三角屋根が特徴。北海道イタリアンの提唱者が手掛けるレストランや、町内事業者によるテイクアウトコーナー、地元の新鮮野菜の農産物直売所等、地元素材を活かした「食」にこだわった施設となっている。

番号	名称	所在	施設概要
8	石狩「あいろ ーど厚田」	石狩市厚田区厚田 98 番地 2 (国道 231 号沿い)	●国道 231 号線沿い。日本海を見下ろす 2 階のフードコートや 3 階展望デッキからの夕日は絶景。館内には地域製品を取り扱う物販店、地域食材を使ったテナントショップ、石狩の自然や歴史がわかる展示コーナー、資料室が整備され、「こども広場」も併設。北海道で最初に認定された「恋人の聖地」、「戸田城聖生家」「厚田キャンプ場」も公園内にあり、「厚田朝市」にも徒歩 10 分ほど。

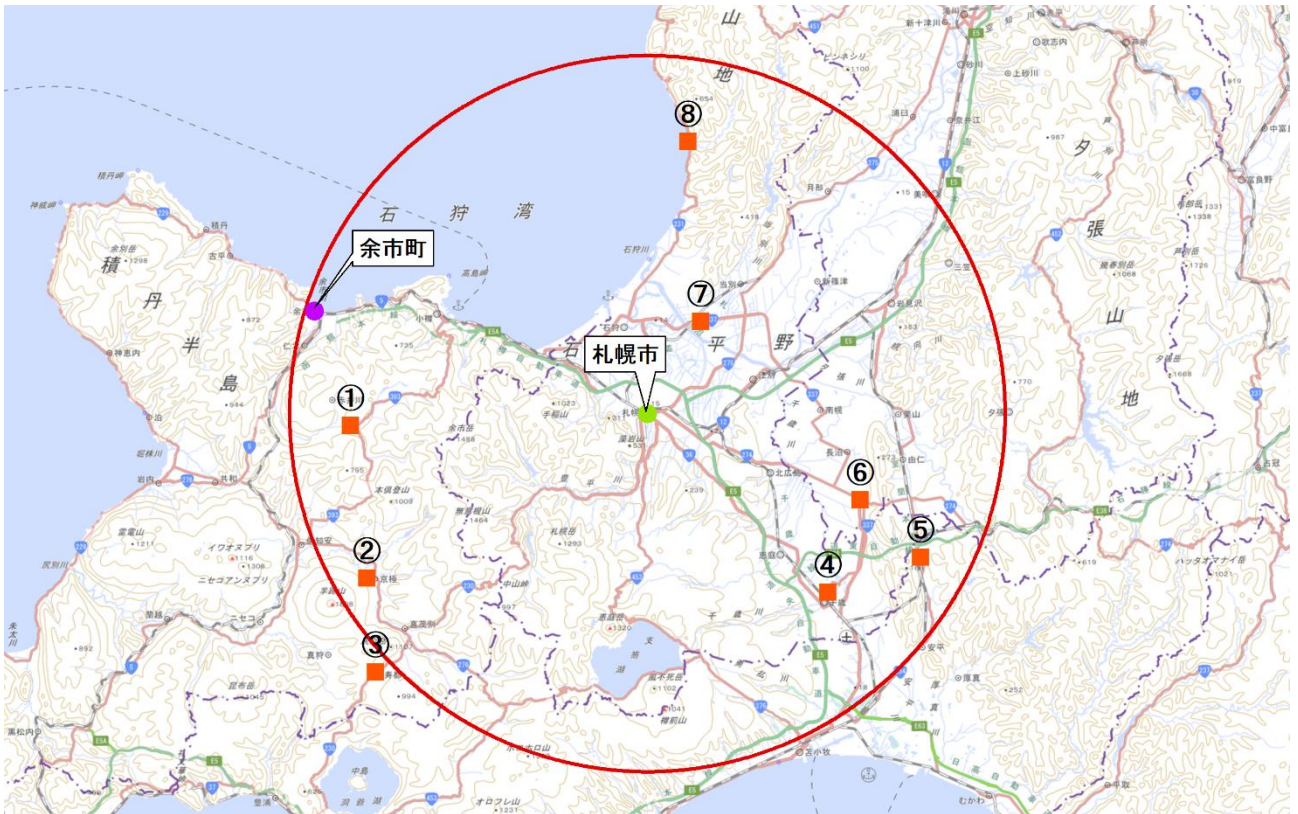


図3.11 札幌から 50 km 圏域付近の道の駅の位置図

vi. 上位計画との関連性

道の駅は、第4次余市町総合計画、余市町過疎地域自立促進市町村計画及び余市町観光振興計画において、観光、交流、情報発信の拠点として位置付けられている。特に余市町観光振興計画では、平成30年12月に開通した後志自動車道（小樽JCT～余市IC間）の余市ICから町の中心部に呼び込むための魅力ある道の駅の再編を必要としている。

表3.10 上位計画との関連性

計画書名	道の駅の位置づけ
第4次余市町総合計画 (平成24年)	<ul style="list-style-type: none"> ●観光振興 ・今後は道の駅の再編整備を進め、道の駅を拠点として、観光協会や観光物産センターと連携しながら、ニッカウキスキーや各観光農園など、魅力ある観光施設を効果的に活用した参加体験型観光の促進を図り、本町の魅力ある自然とのふれあいを通じた体験の場を積極的に提供し、点から線へと広げた観光ルートを設定するなど、新たな視点からの魅力ある観光基盤整備を進める。
余市町過疎地域自立促進市町村計画 (平成28年)	<ul style="list-style-type: none"> ●観光及びレクリエーション ・近隣市町村と連携しながら広域的な観光産業の振興を図り、自然に恵まれた本町の優位性を生かした効果的な宣伝活動を行い、通年型・広域滞在型観光の定着化を目指す。また、地域ぐるみの受入体制の充実に努め、町民が地域に誇りを持ち、豊かな文化や生活風土、自然、景観を守りながら生活できる観光地づくりを目指すとともに、道の駅を拠点として本町の魅力ある自然とのふれあいを通じた体験の場を積極的に提供し、点から線へと広げた観光ルートを設定するなど魅力ある観光基盤整備を推進し、観光客の多様なニーズに応えていく必要がある。
余市町観光振興計画 (平成30年)	<ul style="list-style-type: none"> ●道の駅の再編整備 ・道の駅については、従来の休憩施設という位置付けから、道の駅自体が観光目的地としての魅力と機能が求められています。 ・現在の道の駅は、その機能を十分に発揮できていない状況にあります。また、平成30年度には、北海道横断自動車道（余市～小樽間）が開通することから、余市インターチェンジから町の中心部に呼び込むための魅力ある道の駅への再編が必要となっています。 ●観光資源の掘り起こしと既存資源の魅力の再発見 ・道の駅は、これまでの道路利用者の休憩施設としての役割だけではなく、観光の目的地としてのニーズが大きくなっています。北海道横断自動車道（余市～小樽間）が開通することで多くの観光客が訪れることから、文化、食、情報の発信基地としての機能向上に努め、余市町の観光の核施設、ゲートウェイとなるよう取り組みを進めます。
第2期 余市町まち・ひと・しごと創生総合戦略 (令和2年)	<ul style="list-style-type: none"> ●交流人口のさらなる獲得 ・ニッカウキスキー余市蒸溜所をはじめとしたJR余市駅前周辺地区への観光入込の維持を図りつつ、余市IC開通による効果を最大限に生かし、課題である滞在時間の延長及び宿泊者数の増加を図るため、第二の柱としてワインツーリズムを核とした観光コンテンツの強化を図ります。国内でも稀有な海沿いのワイン産地という特徴やワイン特区によるワイナリー集積、また希少なワインを楽しむことのできる飲食店など人を呼び込める施設への誘客促進や受入体制の整備等を進めることで、日本人のみならずインバウンド来訪者の獲得へつなげます。さらには魅力向上が課題となっている道の駅についても、余市IC開通によるひとの流れの変化を確実にキャッチするために、移転を含めた可能性について検討します。

vii. これまでの検討経緯

道の駅再編に関するこれまでの検討経緯について整理を行った。

表3.11 道の駅再編整備に係るワーキンググループ（以下「WG」）の検討経緯

区分	内容
第1回 H27.6.30	<ul style="list-style-type: none"> ○WG の設置 ○道の駅スペース・アップルよいちの現状に関する情報共有 ○今後の進め方に関する協議 【主な意見】 ・専門家（学識者）から話を聞いてはどうか。
第2回 H27.11.2	<ul style="list-style-type: none"> ○道の駅の現状と課題に関する意見交換 【主な意見】 ・販売施設が分散されていて、わかりにくい。 ・販売規模が小さく、お客様の満足度を得られていない。 ・他の道の駅に比べ、見劣りしている。 ・トイレが汚いという苦情が寄せられている。 ・オスメイト施設や電気自動車の充電施設に関する問い合わせが多い。 ・再編整備の規模や方向性を知りたい。 ※この日から第5回目の会議まで、小樽商科大学、大津准教授の参加をいただいた。
第3回 H28.1.19	<ul style="list-style-type: none"> ○小樽商大大津准教授からの情報提供 <ul style="list-style-type: none"> ①全国道の駅連絡会参加報告 ②学生による社会実験結果報告 ○事務局からの情報提供 <ul style="list-style-type: none"> ①後志管内の道の駅の概要 ②資料「これからの道の駅」 【主な意見】 ・再編する施設がどの程度の規模なのか知りたい。 ・宇宙記念館に道の駅の機能を集約できないか。
第4回 H28.2.24	<ul style="list-style-type: none"> ○道の駅再編整備の考え方について <ul style="list-style-type: none"> ①機能の集約と施設配置の見直し ②情報発信・文化交流拠点としての機能充実 ③再編整備に伴う管理運営方式などの検討 【主な意見】 ・トイレの機能、ウォッシュレットやオスメイト機能、床のタイルの清掃などを検討してほしい。 ・宇宙記念館の2階に振興公社の売店を移転させてはどうか。 ・多目的な展示やイベントなどソフト面の強化を図り、その場で農産物や水産加工品を売る施設があればいいのではないか。 ・駐車場に関して、一般的に人気のある評判のいい道の駅や、この規模の道の駅だと、どれだけの駐車台数を確保しているといった情報がほしい。
第5回 H29.2.2	<ul style="list-style-type: none"> ○道の駅再編整備について意見交換 【主な意見】 ・公社＝物販施設機能は、宇宙記念館内は客が入りづらい。 ・生産者＝現在は、面積が小さく、混んでくると身動きが取れない。広くなれば新たに参加希望する農家さんも増える。 ・農協＝組合員から農協の直売所の話も出ているが、まい土市の関係や農協的にも難しいところもあるので、道の駅の中に参加した中で、かつ、まい土市とバッティングしないよう共選主体でやっていきたい。 ・通年営業について <ul style="list-style-type: none"> ・生産者直売会では、現在の手法では確実に赤字になる。 ・冬期間を考慮すると加工品。冬季は厳しい。 ・冬場は売る品物を後志エリアへ広げてはよいのではないか。 ・飲食についても工夫が必要である。
第6回 H29.9.5	<ul style="list-style-type: none"> ○道の駅再編整備について意見交換 【主な意見】 ・生産者＝現在の駐車場である国の土地やニッカの土地に新しく建物を建てることはできな

	<p>いのか。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・商店街＝宇宙記念館を中途半端ではなく、もっと充実させた上で新しい建物を建てる、もしくは記念館を半分改造して新たな施設にして道の駅のシンボルにしたほうが良いのではないか。 ・加工協＝今の場所での再編なら、町営住宅を壊さないといつまでたっても変わらないのではないか。 ・振興公社＝コンサルの情報を得てから話し合わないが無駄ではないか。また、記念館に売店を入れるようになった場合、条件によっては入らない。
<p>第7回 H29. 11. 30</p>	<p>○先進地域の道の駅視察</p> <ol style="list-style-type: none"> ①当別町 道の駅 とうべつ北欧の風 ②長沼町 道の駅 マオイの丘公園 ③千歳市 道の駅 サーモンパーク千歳
<p>第8回 H30. 12. 21</p>	<p>○道の駅再編整備について意見交換</p> <ol style="list-style-type: none"> ①第2駐車場について ②子育て支援設備の整備について <p>【主な意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ニッカから借りている第2駐車場が今後使用できなくなるとすれば、道の駅の機能として、現在の場所での再編は限界であり、移転する方向が良い。(WGの意見として、移転再編を結論とする。) ・高速道路が開通し、メインの導線が国道5号線から変わってくることも考慮し、再編に向けた新たな方向性を決める必要がある。 ・子育て支援設備について、ベビーコーナー、妊婦・身障者向け屋根付き優先駐車スペースの設置、オムツばら売りの実施とのことだが、屋根付き優先スペースの設置場所はトイレの前が良い。
<p>第9回 R1. 10. 28</p>	<p>○道の駅再編整備について意見交換</p> <ol style="list-style-type: none"> ①道の駅に係る官民連携事業調査業務について <ul style="list-style-type: none"> ・余市 IC 付近が第一候補地である旨の説明 ・候補地の地権者とのアポについて本WGで了承 ②第2駐車場について <ul style="list-style-type: none"> ・年度内で第2駐車場が使用できなくなる旨説明 ③子育て支援設備の整備について <ul style="list-style-type: none"> ・国が令和3年度までに整備する旨説明 <p>【主な意見】 (再編について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・町の体制整備をしっかりと行い、町内事業者の参画等についてきちんと考えてほしい。 ・既存の道の駅の在り方についてもしっかりと議論してほしい。 ・子育て支援設備について、暖房の有無を確認すること。
<p>第10回 R2. 7. 15</p>	<p>○道の駅再編整備について意見交換</p> <ul style="list-style-type: none"> ・余市 IC 出入口付近への移転による再編整備を執り進めていくことで了承された。 ・道の駅再編の話があつてから、かなり時間が経過していると思う。道の駅再編の方向性を決めてできるだけ早く着手すべきである。 ・道の駅を IC 付近とした場合、道道登余市停車場線の渋滞解消に向けた道路整備が必要だ。 ・旧協会病院跡地に道の駅とは別に「街中の賑わい作り」になる施設、空間等の設置も同時に考えていくべきである。 ・道の駅再編が地域経済の向上に繋げていくものとなることを要望したい。

表3.12 道の駅再編整備に係るワーキンググループについて

項目	内容
所属団体	<ul style="list-style-type: none"> ・余市町農業協同組合、余市観光協会、余市商工会議所、余市郡漁業協同組合、余市水産加工業協同組合、余市振興公社、余市町生産者直売会、余市町商店街連合会

viii. 地域住民や関係者ニーズ等の把握

地域住民及び関係者へのヒアリングでは、道の駅の施設機能に対し、以下のニーズが挙げられている。

表3.13 施設機能に対するニーズ

	施設機能に対するニーズ
商工会議所	<ul style="list-style-type: none"> ・宇宙記念館や水産博物館も老朽化が進んでおり、そうした展示施設を、視聴覚的なものに整備していけば、余市町の道の駅としての特色を発信していけるのではないかと考える。 ・道の駅の整備には防災機能も必要と考える。防災的な役割を有すれば、ただの道の駅ではなく、多目的な機能を有する道の駅が整備されていくと考える。
観光協会	<ul style="list-style-type: none"> ・大きな駐車場と同時に道の駅を核とするコミュニティの場が必要である。最近ではドッグランを整備している道の駅も多く、また、気軽に宿泊できる、コンテナ宿泊といった施設の整備も増えている。 ・こうした事例のとおり、新しい道の駅のあり方を検討した上で、余市の道の駅を検討していくことが必要である。
観光協会	<ul style="list-style-type: none"> ・インバウンドを含む町外からの利用者に対し、特色ある道の駅とするため、夏期はパークゴルフ場、冬期は歩くスキーができる施設に整備してはどうか。 ・ニセコの道の駅を模倣するだけではなく、町民の憩いの場、買い物できる場として整備するとともに、町外からの利用者もレジャー施設として利用してもらうことを、コンセプトに位置付けてはどうか。
建設業協会	<ul style="list-style-type: none"> ・宇宙記念館の今後の利用方法としては、キッズパークなどはどうか。もともと科学的な施設なので、子供・学びに係る使い道がよいのではないかと考える。全天候型で冬でも室内で遊べる施設というのも利点である。
観光客	<ul style="list-style-type: none"> ・道の駅の機能としては、道の駅の拡大・充実、道の駅のトイレの改善、道の駅のスタッフサービスの改善に関する要望が挙げられている。※ ・余市町で参加・体験してみたいプログラムとして「農業体験」、「食品加工体験」、「農園ピクニック」など農に関する要望が多い。※ <p>※余市観光マーケティング調査（平成31年2月余市町観光地域づくり協議会）</p>

道の駅に求められる機能に関して、SA/PA機能を発揮する上でのニーズを把握するため、民間事業者へのヒアリングを実施した。ヒアリング結果は以下のとおりである。

表3.14 施設機能に対するニーズ（参入可能性等を含む）

項目	概要	
SA/PA機能を発揮する上でのニーズ	休憩	<ul style="list-style-type: none"> ・バリアフリーに配慮した清潔感のあるトイレ（多目的トイレの設置） ・ペット連れも気軽に立ち寄ることのできるドッグラン ・赤ちゃんの授乳やおむつ替えに使用できるスペース ・運転の疲れを癒やすための足湯や温浴施設 ・宿泊施設
	物販	<ul style="list-style-type: none"> ・高速道路利用者を対象とした地域の特産品（お土産）の販売 ・北海道や余市町の特産品を扱うなど地域性をコンセプトとした百貨店の展開
	飲食	<ul style="list-style-type: none"> ・レストランの設置・運営（食を通じた地域の特産品の提供） ・地元特産品を活用した新たな食メニューの開発、レストラン等の運営
	情報発信	<ul style="list-style-type: none"> ・インバウンド観光を想定したJNTO認定外国人観光案内所の設置等 ・周辺の高速道路を含めた道路情報の提供
	体験プログラム	<ul style="list-style-type: none"> ・基幹産業である果樹を対象とした体験農場の設置 ・地域の観光農園との連携 ・賑わいを生む多目的広場
	駐車場	<ul style="list-style-type: none"> ・ある程度の規模の駐車場スペース
バス旅行需要	都市間移動の立寄り	<ul style="list-style-type: none"> ・新千歳空港からの利用者も多くなることが想定されるため、都市間移動時の休憩地としての利用価値は高い。

項目	概要	
		<ul style="list-style-type: none"> 余市町が、札幌とニセコ・倶知安エリアの中間地点にあたるため、都市間バス、観光バスともに利用ニーズは高い。
道の駅からの2次交通の確保		<ul style="list-style-type: none"> 道の駅から町内・周辺地域への周遊促進のための2次交通整備が必要 地元の高齢者の足となる地域公共交通としての活用 町内の周遊手段としてのレンタカー事業及びモビリティサービスの展開等も事業化の可能性が高い。
バスターミナルの整備		<ul style="list-style-type: none"> 道の駅を拠点に町内を周遊できる（路線バスと観光バスの結節点となる）ようなバスターミナルの整備
道の駅から周辺施設への来訪者の誘致		<ul style="list-style-type: none"> 地元観光農園との連携を想定し、道の駅と観光農園を往来するバスによる利用手段の確保について検討したい。 道の駅を拠点とした周遊観光の可能性が期待される。 従来の大型バスによる団体旅行事業に加え、少人数の個人旅行や外国人富裕層を対象とする小回りの利いた旅行・観光への対応も重要である。 地域の魅力ある観光資源を磨き上げ、国内外の観光客を取り込み、地域活性化に結びつける観光地域づくりを実現するための拠点としての位置づけ 道の駅を発着とする着地型観光商品のコーディネートにより、道の駅を目的地化・拠点化し、次に来る動機付けを行う。
インバウンド対応		<ul style="list-style-type: none"> 観光総合窓口としてインバウンドを含めた来訪者が集うゲートウェイとして道の駅を位置付けることで観光バス等の利用促進につながる。 都市間バスのニーズに対応できるよう、地域観光のゲートウェイとして観光コンシェルジュが宿泊施設や体験施設など、地域全体の観光案内を実施する環境の整備が必要ではないか。
その他	住民サービス拠点	<ul style="list-style-type: none"> 地域住民の利用も想定したパブリックスペースの整備 コンビニやATMなどの日常的な利用 地域住民向けの配達サービスを実施するための拠点
	防災	<ul style="list-style-type: none"> 防災拠点（地域の災害対応力の強化） 再生可能エネルギー事業（モデル化）の展開

ix. 既存の道の駅の状況

既存の道の駅は駐車場とトイレがメインであり魅力が乏しく、道の駅に併設されている宇宙記念館は、博物館として一定の評価を得られているものの、施設の老朽化などにより利用者が伸び悩んでいる。既存の道の駅の駐車場の約 65%はニッカウキスキーから無償貸与されているが、工場の拡張に伴いニッカウキスキーに返還している。

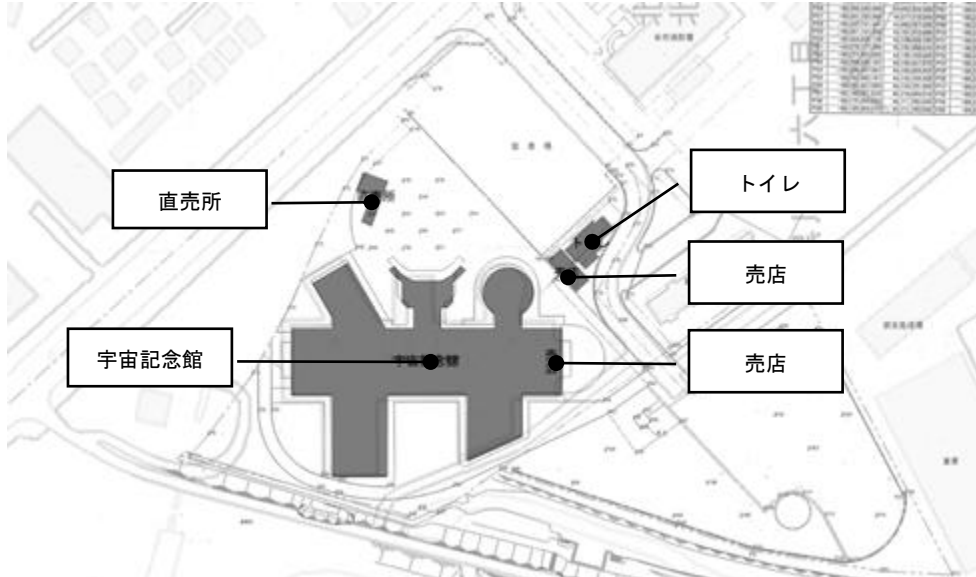


図3.12 スペース・アップルよいちの施設分布

表3.15 スペース・アップルよいちの施設概要

施設名	宇宙記念館	宇宙記念館 売店	道の駅 売店	24 時間トイレ	よいち味覚 マルシェ
建設年	平成 10 年		平成 10 年	平成 11 年	平成 20 年
規模 構造	2 階建 鉄骨造 Ⓢ2,977.88 m ² Ⓢ3,678.82 m ² 売店：180 m ²		1 階建 プレハブ 65 m ²	1 階建 木造 Ⓢ76.68 m ² Ⓢ71.01 m ²	1 階建 プレハブ
施設 管理者	余市町経済部商工 観光課	余市町経済部商工 観光課	余市振興公社	余市町経済部 商工観光課	道の駅振興協議会
運営 主体	余市町経済部商工 観光課	余市振興公社	余市振興公社	余市町経済部 商工観光課	余市町生産者直売会
業務 範囲	維持管理・運営	売店運営	維持管理・売店運営	維持管理	維持管理・売店運営
取扱品		菓子、宇宙食、その 他土産品	菓子、酒、ジュース、 農・水産物加工品、 その他土産品		農産物、農・水産物 加工品
利用 時間 ※新型コロナウイルスの 影響で一部 利用時間を 変更して いる	9:00～17:00	9:00～17:00 (4月中旬～11/30) 9:00～16:30 (12/1～4月中旬)	9:00～18:00 (4月中旬～11月上旬) 9:00～16:30 (11月上旬～4月中旬)	24 時間	9:00～17:00
定休日	月曜 ※12/1～4 月第 3 金曜日まで一般観 覧休止	月曜・年末年始	無休 (4月中旬～11月上旬) 月曜・年末年始 (11月上旬～4月中旬)	無休	営業日： 金・土・日・祝日 期間： 5月上旬～10月

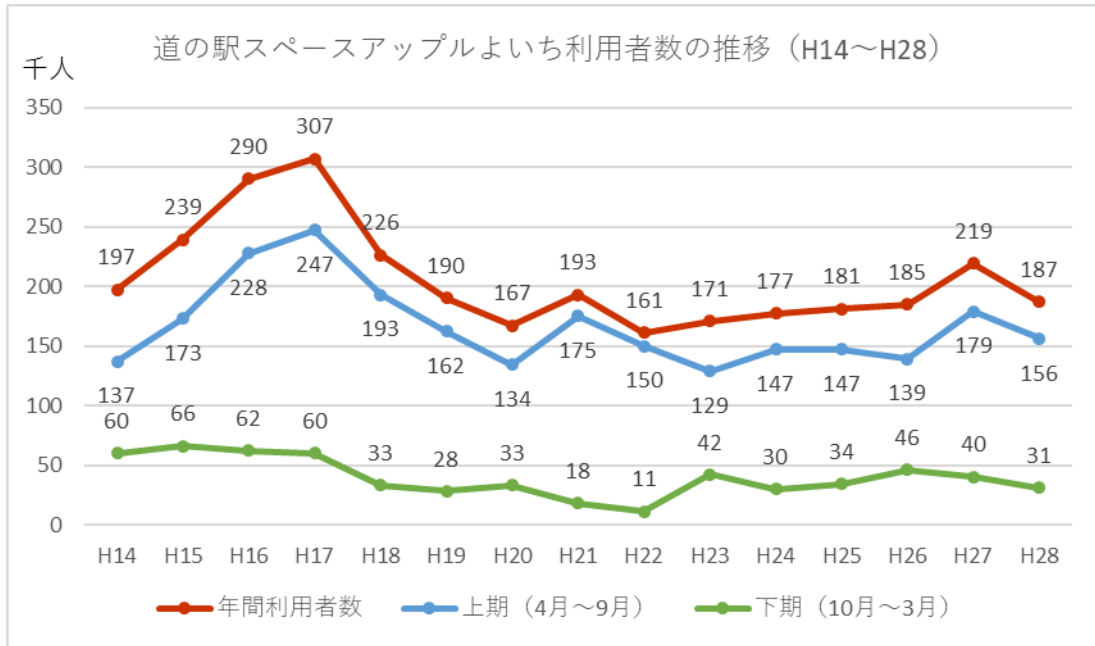


図3.13 道の駅スペースアップルよいち利用者数の推移

出典 余市町観光振興計画

x. 候補地について

過年度の検討を踏まえ、候補地として余市 IC 周辺を設定した。

表3.16 候補地の状況

場所	余市 IC 出入口付近	
土地利用現況	農地	
法規制等への対応の視点	都市計画法	白地地域
	農振法、農地法	農地転用が必要となる可能性がある。
	文化財保護法	近傍が埋蔵文化財包蔵地に指定されている。
市場性の視点	民間事業者の参画の可能性 (敷地面積)	約 4.7ha
	観光施設との連携	近くに観光農園多数あり。
利便性の視点	公共交通のアクセス性	徒歩圏内にバス路線あり。
	IC からの距離	余市 IC から約 0.2km
	前面道路からの進入	道道及びフルーツ街道 (町道) から直接の進入が可能である。
実現可能性の視点	周辺的生活環境への影響	周囲が農地もしくは道路で囲われている。
	敷地形状	ある程度整形である。
	土地取得の容易性	地権者あり (用地を取得する必要がある)。
	敷地の安全性 (浸水想定区域)	0.5m 未満 (24 時間降水量 439.2m の降雨に伴う洪水による浸水想定区域)
候補地の状況		

xi. 道の駅再編に関する課題

余市町が抱える課題として、特に本事業によって解決を図ろうとしている課題を以下の通り整理した。

●余市町及び北後志の周辺地域の魅力を認知してもらう拠点の整備

- ・近年、余市町では、「観光」と「食」の連携をテーマに、地元素材を活かした6次産業化（ブランディング）に向けた取組みが行われている。また、余市町は積丹半島や人気のリゾート地であるニセコへの分岐点（交通結節点）という地理的特性がある。そのため、余市町及び北後志地域の魅力を発信し認知されることで地場産業の活性化（特産品等の新たな販路の開拓や拡大等）に資するような拠点整備が求められる。

●ワイナリー等の周辺観光資源を周遊するための移動手段の確保

- ・観光入込客のうち、ワイナリーや観光農園等の観光が全体の1割程度を占め、ニッカウキスキー余市蒸溜所とあわせると6割以上が酒類や果物関連の観光になっている。また、余市・仁木ワインツーリズムプロジェクト等により、関連ツアー等が実施されている。しかし、中心市街地では慢性的な観光用駐車場の不足や周遊可能な移動手段が不足しており、マイカーを利用せずにワイナリー巡り等を行うための公共交通の整備が課題である。

●後志自動車道、倶知安余市道路利用者を対象とした休憩施設の確保

- ・国直轄事業による高規格道路（一般自動車専用道）は、広域的な移動を伴うドライブ観光の推進に寄与している一方、NEXCO 整備区間（高速自動車道）とは異なり、道路利用者に休憩や飲食の機会を提供する施設が整備されていない。（倶知安余市道路開通後、倶知安 IC～金山 PA 間の約75kmにわたり、SA/PA 施設がない）そのため、後志自動車道、倶知安余市道路利用者を対象とした休憩・飲食の機会を提供する施設の整備が求められる。

●倶知安余市道路の開通に伴う余市 IC 利用者減少の抑制

- ・倶知安余市道路開通後は、余市 IC で下車せずに札幌から倶知安まで移動できるようになる。そのため、倶知安余市道路（無料区間）の開通後は、余市 IC で下車させるための対策を講じなければ通過されるだけのストロー効果により、余市町はもとより、北後志地域全体の衰退が懸念される。

●既存の道の駅の再編

- ・既存の道の駅は魅力が乏しく、また、道の駅に併設されている宇宙記念館は、科学博物館として一定の評価を得られているものの、施設の老朽化等に伴い利用者が伸び悩んでいる。また、既存の道の駅の駐車場の約65%はニッカウキスキーから無償貸与されていたが、工場の拡張に伴いニッカウキスキーに返還している。これらの状況を踏まえ、既存の道の駅の早急な再編が求められている。

② 道の駅再編に関するテーマ・コンセプトの設定

これまでの検討を踏まえ、道の駅再編に関するコンセプトの設定を行った。

■余市町の現状整理

(地理的特性)

- ・積丹半島や人気のリゾート地であるニセコへの分岐点 等

(産業)

- ・余市町は古くから果樹栽培が盛んでブドウやリンゴ、梨の道内でも有数の生産地であり、特にブドウは全国でもトップクラス
- ・ワイン特区や成長産業化に向けた施策効果により、全国からワイン用ぶどうの就農希望者が集結
- ・余市・仁木におけるワインツーリズムの推進 等

(観光)

- ・観光入込客数は、10年前に比べ3割以上増加（特に外国人観光客の増加が著しい）
- ・道内では札幌からの日帰り観光がメイン 等
- ・余市町への観光入込客数は平成27年をピークに微減傾向 等

(交通)

- ・平成30年12月に後志自動車道が開通（札幌都市圏からの移動時間が大幅に短縮）
- ・倶知安・ニセコ方面への倶知安余市道路が整備中であるが、余市～倶知安間が無料区間となるため、道路開通後の余市ICの利用が減少する恐れ 等

(既存の道の駅について)

- ・既存の道の駅の施設の老朽化や、魅力低下による利用者の伸び悩み
- ・ニッカウキスキーより無償貸与されていた駐車場の返還による駐車場の不足 等

■道の駅再編のテーマの設定

余市町内への経済波及効果とシビックプライド※1を高める道の駅の形成

■道の駅再編のコンセプトの設定

1. 道の駅のみならず、個店が稼ぐことができる道の駅

道の駅にて余市町のワイナリーや個店のセレクトされた商品の販売や情報を発信し、観光客にその魅力を知ってもらうことで、道の駅の消費拡大はもちろんのこと、町内の個店等への来訪増加（観光消費の増加）や、オンラインショップ等での特産品の販売増加に貢献する。

2. ワインを核として余市の食の魅力を実体験できる道の駅

「余市町産ワイン」と「地元レストランとの連携や周辺地域の特産品を活かした道の駅独自の商品」との掛け合わせによるマリアージュ※2を提供することで、スマホ等の情報では入手することができない余市の食の魅力を実体験することができる。

3. 余市での滞在時間の増加に貢献する道の駅

ワイナリー巡りを目的とした観光客等がくつろぐことができる空間とすることで、じっくりと余市のテロワール※3を体験する等の余市での滞在時間の増加に貢献する。

4. 気軽に訪れることのできる道の駅

後志自動車道及び、倶知安・余市道路のSA/PAとしての機能を果たすことで、高速道路利用者の道の駅への立寄りを促進する。また、周辺都市⇄道の駅⇄町内施設（ワイナリー等）の移動に関して公共交通によるアクセスを確保することで、マイカーでなくても気軽に道の駅に立ち寄ることができ、道の駅を起点に余市町内の施設を巡ることができる。

5. 住民のシビックプライドを高める道の駅

道の駅の再編により全国的な余市町の認知度が向上するとともに住民が道の駅を家族で日頃憩う空間として利用されることで、シビックプライド（住民の誇り）の醸成に貢献する。



図3.14 道の駅を中心とした展開イメージ

- ※1 シビックプライド：シビック（市民の、都市の）＋プライド（誇り）を合わせた言葉。19世紀イギリスの都市で扱われていた言葉。「都市に対する誇りや愛着」といった意味を持ち、都市の課題解決や活性化といった、具体的な行動に取り組む姿勢も含む。
- ※2 マリアージュ：日本では主に「組み合わせ」という意味で用いられる。別の存在であったものが出会い、ともに新しい世界を作り上げるという意味合いがある。
- ※3 テロワール：ワインの味わいの決め手になる、ぶどう畑のある土地の性質。一般に、ぶどう畑の土壌、地勢、気候、人的要因などにより総合的に形成されるもの。

③ 「新たな道の駅」における導入機能の設定

②のテーマ・コンセプトを踏まえ、「新たな道の駅」における導入機能を以下の通り設定した。

表3.17 導入機能の設定

導入機能	導入機能のイメージ	施設イメージ
地域連携	・現地（ワイナリー、観光農園、個店等）に足を運んでみたくなるような、特別にセレクトされた商品・特産品がそろっている。	セレクトショップ
	・余市町及び周辺地域の新鮮な農産物がそろっている。	農産物直売所
	・観光客や道路利用者が道の駅に立ち寄った際に特産品を気軽に味わうことができるメニューや、地元レストランとの連携や周辺地域の特産品との掛け合わせによる道の駅独自のマリアージュがそろっている。	フードコート
	・道の駅利用者を迎え入れるとともに、地域住民の各種会合や研修の会場として、多目的に利用されている。 ・平日は地域住民がゆっくり過ごすとともに、各種会合や地域活動を行う空間となっている。 ・休日は札幌圏からの観光客や地域の家族連れでにぎわっている。 ・地域住民と観光客（札幌圏居住者）が触れ合う交流の場となっている。	多目的スペース
	・余市町・仁木町でのワインやウイスキーを堪能するため、札幌から公共交通を利用してワイナリー等を訪れることができるよう、後志自動車道・倶知安余市道路を通行する都市間バス、及びワイナリー等を繋ぐシャトルバスが乗り入れている。	バスターミナル（バス停留所）
	・地域住民や地元事業者主催のイベントやマルシェ等が行われる。	オープンスペース
	—	地域連携施設利用者向け駐車場
情報発信	・道の駅に立ち寄った観光客が町内及び周辺地域の各所へ足を延ばすきっかけづくりのため、旬の果物など季節に応じた情報や観光情報・地域情報がそろっている。	観光案内スペース
	・余市町のアイヌ文化に関する情報を得ることができる。	アイヌ関連情報
	・周辺交通情報が提供されている。	道路情報
休憩	・後志自動車道・倶知安余市道路等の道路利用者が24時間いつでも休憩することができる。また、周辺交通情報が提供されている。	道路利用者向け駐車場
		24時間利用可能なトイレ
		ベビーコーナー
		休憩スペース
付帯施設	・自然環境負荷軽減や大規模災害に周辺住民の一時避難や復興支援等の災害時の防災拠点の役割が発揮されている。また、自家発電により、自然環境負荷軽減や冬季のエネルギー供給に繋がっている。	管理事務所
		防災倉庫
		自家発電施設

3-2 施設整備の方向性の検討

① 導入機能の規模の設定

3-1 で設定した導入機能に関して、以下の通り規模を設定した。

表3.18 導入機能の規模の設定

	導入機能	施設	想定規模 (m ²)	規模設定の考え方	
屋内施設	地域振興施設	地域連携	セレクトショップ	200	NEXCO 設計要領及び類似事例に基づき算定
			農産物直売所	150	類似事例に基づき算定
			荷解き室、作業場	180	物販施設の 1/2 程度と想定
			飲食スペース (厨房等含む)	300	NEXCO 設計要領及び類似事例に基づき算定
			多目的スペース	120	研修や会議室としての利用を想定し算定
			施設利用者向けトイレ	100	NEXCO 設計要領に基づき算定
	情報発信		観光案内スペース	10	観光案内に必要な規模を 5m×2m 程度と想定し、算定
			アイヌ文化に関する情報発信	30	別途業務成果を踏まえ、設定
			道路情報	—	休憩スペースの一部活用を想定
			休憩	管理事務所	130
	休憩		防災倉庫	60	既存の道の駅の防災倉庫の規模を確保
			自家発電施設	60	10m×6m 程度と想定
			エントランス、通路等	270	施設の 15%程度と想定
			道路施設	休憩	道路利用者向けトイレ
	ベビーコーナー	20			高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準に基づき算出
	休憩スペース	210			NEXCO 設計要領に基づき算定
	屋内施設 合計			2,100	
屋外施設	地域振興施設	地域連携	イベント広場	2,000	類似事例を参考に算定
			緑地スペース	4,000	想定値
			地域連携施設利用者向け駐車場	1,540	大規模開発関連交通計画マニュアルに基づき算定 小型 45 台、身障者向け 2 台
			バスターミナル	650	必要バース数を設定し、「駅前広場計画指針」に基づき算定
	その他	調整池	600	想定値	
	道路施設	休憩	道路利用者向け駐車場	5,490	NEXCO 設計要領に基づき算定 (車路含む) 小型 148 台、大型 3 台、身障者向け 2 台
屋外施設 合計			14,280		
施設全体 合計			16,380		

表3.19 「新たな道の駅」の来訪者数の算出結果

集客施設（セレクトショップ、農産物直売所、フードコート）		
施設規模（ha）	★	0.08
発生集中原単位（人T.E/ha・日）※		
基準値（平日）		10,600
基準値（休日）		16,100
延床面積による割引率	$\alpha 1$	1.0
鉄道駅から距離による割引率（平日のみ）	$\alpha 2$	0.95
平日発生集中原単位	$A=10,600 \times \alpha 1 \times \alpha 2$	10,070
休日発生集中原単位	$B=16,100 \times \alpha 1$	16,100
発生集中量（人T.E/日）※		
平日発生集中量	$C=\star \times A$	836
休日発生集中量	$D=\star \times B$	1,336
自動車分担率 平日	E	1.00
休日	F	1.00
台換算係数（人/台）	G	1.5
自動車発生集中交通量（台T.E/日）※		
平日自動車発生集中交通量	$H=C \times E \div G$	557
休日自動車発生集中交通量	$I=D \times F \div G$	891
トリップエンド（T.E）	J	0.5
平均乗車人数（人/台）	K	1.5
年間来場者数（自動車利用）（人/年）		
平日来場者数（人/日）	$L=H \times J \times K$	418
休日来場者数（人/日）	$M=I \times J \times K$	668
平日立寄台数（台/日）	$N=L/K$	279
休日立寄台数（台/日）	$O=M/K$	445
平日年間来場者数（人/年） 245日	$P=L \times 245$	102,410
休日年間来場者数（人/年） 120日	$Q=M \times 120$	80,160
※年間来場者数（人/年）	$R=P+Q$	182,570
※年間来場者数（人/年）改め		182,600

※発生集中交通量の単位(T.E)について：(T.E)はトリップエンドの略。(T.E)で表示されている交通量は、トリップエンドベースでの表示、すなわち発生集中交通量（出発・到着する人を合わせた数値）である。

② 配置計画を検討する上での前提条件の整理

道の駅の候補地は、第1種及び第3種農地を含んでおり、道の駅整備に際しての転用の許可には、以下のような基準を満たす必要がある。

■良好な営農条件を備えている農地（第1種農地）

第1種農地の転用は、原則として、許可をすることができない。ただし、転用行為が次のいずれかに該当する場合には、例外的に許可をすることができる。

- 土地収用法第26条第1項の規定による告示に係る事業の用に供するために行われるものであること（法第4条第6項ただし書）。
- 申請に係る農地を仮設工作物の設置その他の一時的な利用に供するために行うものであって、当該利用の目的を達成する上で当該農地を供することが必要であると認められるものであること（令第4条第1項第2号柱書、同項第1号イ）。
- 申請に係る農地を農業用施設、農畜産物処理加工施設、農畜産物販売施設その他地域の農業の振興に資する施設として次に掲げるもの（下記に掲げる施設にあっては、第1種農地及び甲種農地以外の周辺の土地に設置することによってはその目的を達成することができないと認められるものに限る。）の用に供するために行われるものであること（令第4条第1項第2号イ、則第33条）。

- ・都市住民の農業の体験その他の都市等との地域間交流を図るために設置される施設
- ・農業従事者の就業機会の増大に寄与する施設
- ・農業従事者の良好な生活環境を確保するための施設
- ・住宅その他申請に係る土地の周辺の地域において居住する者の日常生活上又は業務上必要な施設で集落に接続して設置されるもの

「第1種農地及び甲種農地以外の周辺の土地に設置することによってはその目的を達成することができないと認められる」か否かの判断については、

- ①当該申請に係る事業目的、事業面積、立地場所等を勘案し、申請地の周辺に当該事業目的を達成することが可能な農地以外の土地、第2種農地や第3種農地があるか否か
- ②その土地を申請者が転用許可申請に係る事業目的に使用することが可能か否か 等により行う。

なお、申請に係る農地を特別の立地条件を必要とする事業の用に供するために行われるものであること（令第4条第1項第2号ハ、則第35条）とも定められており、道の駅候補地は、以下が該当する。

- ・高速自動車国道その他の自動車のみ交通の用に供する道路（高架の道路その他の道路であって自動車の沿道への出入りができない構造のものに限る。）の出入口の周囲おおむね300メートル以内の区域である。「高速自動車国道その他の自動車のみ交通の用に供する道路（高架の道路その他の道路であって自動車の沿道への出入りができない構造のものに限る。）の出入口」とは、いわゆるインターチェンジをいう。

■市街地の区域内又は市街地化の傾向が著しい区域内にある農地（第3種農地）

第3種農地の転用は、許可をすることができる。

③ 施設配置、ゾーニングの検討

i. 配置の比較検討

配置比較に際してはメインアクセスとなる道道753号に面してイベント広場を配置する事を前提に、以下の通り配置の比較を行った。

比較検討の結果、A案が最適であると考えられる。

表3.20 施設全体の配置比較

	A案	B案	C案
概要図	<p>概要図: A案。道道753号（市街地側←、インターチェンジ側→）に面して、西側に駐車場、東側に道の駅とイベント広場を配置。丘陵地は南側にあり、眺望は可能（○）。IC側の視線は良好（○）。車両動線（赤点線）と施設連携（青点線）を示す。</p>	<p>概要図: B案。駐車場の西側に道の駅を南側に、イベント広場を東側に配置。丘陵地は南側にあり、眺望は不可（×）。IC側の視線は良好（○）。車両動線（赤点線）と施設連携（青点線）を示す。</p>	<p>概要図: C案。駐車場の東側に道の駅とイベント広場を西側に配置。丘陵地は南側にあり、眺望は可能（○）。IC側の視線は不可（×）。車両動線（赤点線）と施設連携（青点線）を示す。</p>
計画概要	駐車場を西側に配置、道の駅・イベント広場を共に東側に配置した案	駐車場を西側に配置、道の駅を南側、イベント広場を東側に配置した案	駐車場を東側に配置、道の駅・イベント広場を西側に配置した案
アクセス性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駐車場が道道に接しており、良好 ・ ICから駐車場の距離が遠く、駐車待機列のスペースを確保可能 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駐車場が道道に接しており、良好 ・ ICから駐車場の距離が遠く、駐車待機列のスペースを確保可能 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駐車場が道道に接しており、良好 ・ ICから駐車場の距離が近く、駐車待機列のスペースが短い
建物位置	<ul style="list-style-type: none"> ・ 建物の位置が道道の正面を向く 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道道に近い位置となるため、圧迫感がある 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 建物の位置が道道の正面を向く
誘因性	<ul style="list-style-type: none"> ・ IC方面から建物、イベント広場を視認してから駐車場が配置されている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ IC方面から建物、イベント広場を視認してから駐車場が配置されている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ IC方面から駐車場がまず視認される。
丘陵地との関係	<ul style="list-style-type: none"> ・ 建物内から南側の丘陵地の景観を生かした施設計画が可能 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 建物内から南側の丘陵地の間に駐車場が位置している。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 建物内から南側の丘陵地の景観を生かした施設計画が可能
総合評価	○	△	△

ii. 敷地内配置案

配置の比較検討を元に、最適と思われるA案の配置ゾーニング案を作成した。候補地である敷地全体に対し、施設規模検討より道の駅配置に必要な区画(16,380㎡)をインターチェンジに近い東側に配置した。本敷地は部分的に第1種農地に指定されているため、該当部には駐車場のみの建物配置を前提に検討を行った。

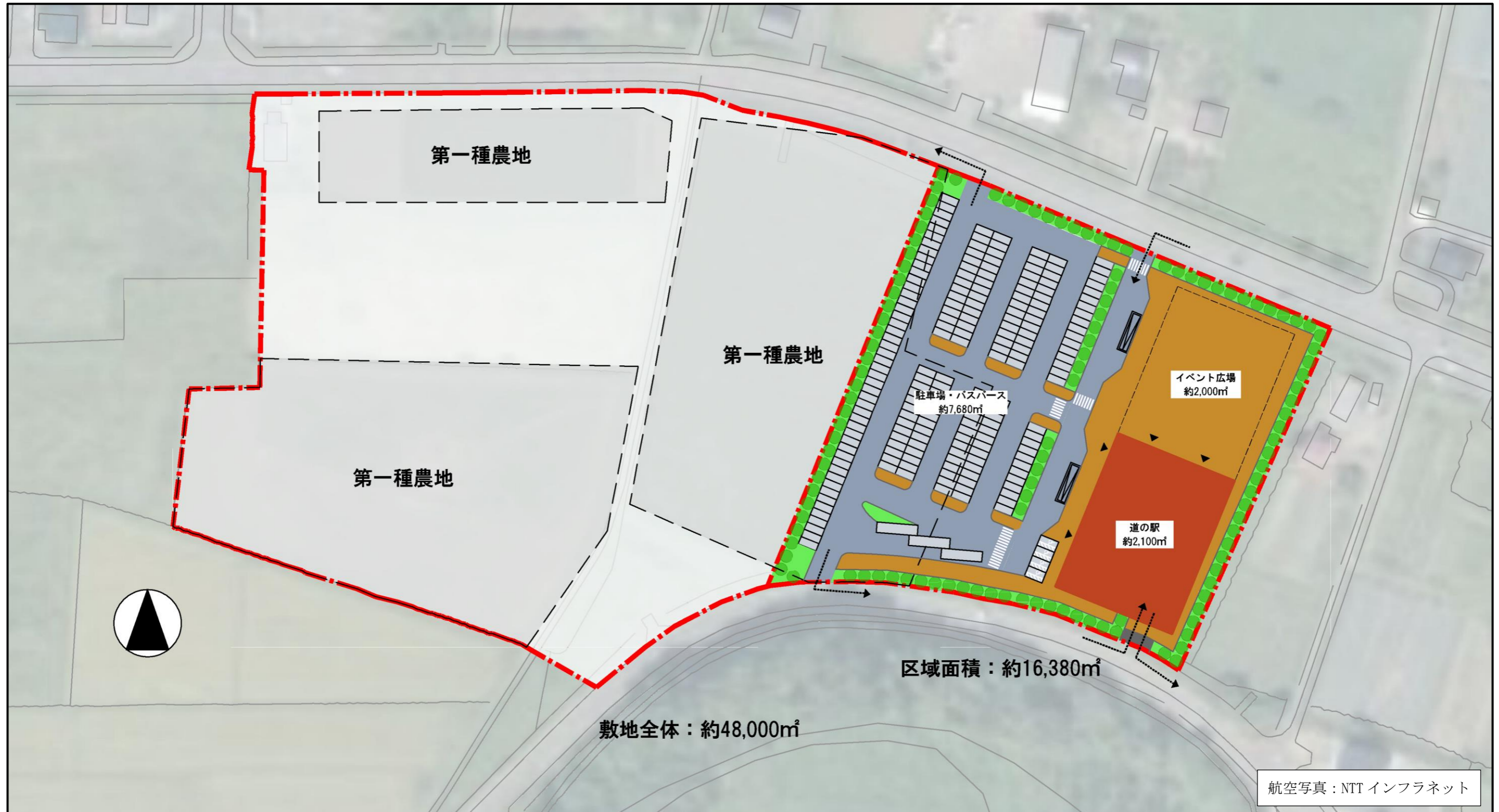


図3.15 配置ゾーニング案

※本検討で用いた敷地範囲・第一種農地範囲は航空写真等から類推したものであり、今後測量等による精査が必要。

iii. ゾーニング検討

配置比較検討を元に、ゾーニングの検討を行う。施設の各機能に対して下表の通り望ましいゾーニングの考え方を整理し、それらをまとめたゾーニング図を作成した。

表3.21 各施設における望ましいゾーニング

		導入機能	施設	ゾーニングの考え方
屋内施設	地域振興施設	地域連携	セレクトショップ	・情報発信と一体的に整備し、情報発信された、地元の魅力をPRできる商品を取り扱う。
			農産物直売所 荷解き室、作業場	・多量の物品を取り扱うため、施設の裏に面した位置に配置し、バックヤード動線を確保する。
			飲食スペース (厨房等含む)	・目的施設となるため、施設の奥側に配置し、他の機能への接触機会を高める。 ・厨房等のバックスペースが発生するため、施設の裏に面した位置に配置する。 ・敷地南側の豊かな丘陵地を、ピクチャーウインドウ※1として切り取って利用するため、南側に寄せた配置とする。
			多目的スペース	・利用率を高めるため、事務所用の会議室としての利用も想定し、事務所近くに配置する。
			施設利用者向けトイレ	・24時間開放が必要となるため、施設管理が行いやすいよう、出入口に近い位置に配置する。
			情報発信	観光案内スペース
		アイヌ文化に関する情報発信		・道路情報案内は24時間開放が必要となるため、施設管理が行いやすいよう、出入口に近い位置に配置する。 ・エントランスからトイレ及び飲食スペースまでの間に設置し、情報への接触機会を高める。
		道路情報		
		休憩		管理事務所
			防災倉庫 自家発電施設	・施設の顔となる正面側を避けた配置とする。
	エントランス、通路等		・溜まりとなるような十分なエントランスホール、通路幅を確保する。	
	道路施設	休憩	道路利用者向けトイレ	・24時間開放が必要となるため、施設管理が行いやすいよう、出入口に近い位置に配置する。
			ベビーコーナー	・トイレと一体的に整備する。
			休憩スペース	・エントランスと一体的に整備する
	屋外施設	地域振興施設	地域連携	イベント広場
緑地スペース				・十分な緑地スペースを確保し、敷地と一体感を持たせる。
地域連携施設利用者向け駐車場 バスターミナル				・地域連携施設や建物出入口の近くに配置し、施設へスムーズにアクセスできるよう配慮する。
調整池				・敷地緑地スペースと一体感のある整備を行う。
道路施設		休憩	道路利用者向け駐車場	・24時間開放が必要となるため、施設管理が行いやすいように配慮する。

※ピクチャーウインドウ：屋外の景色を絵画のように見立て、枠取りするように設けられた窓のこと。

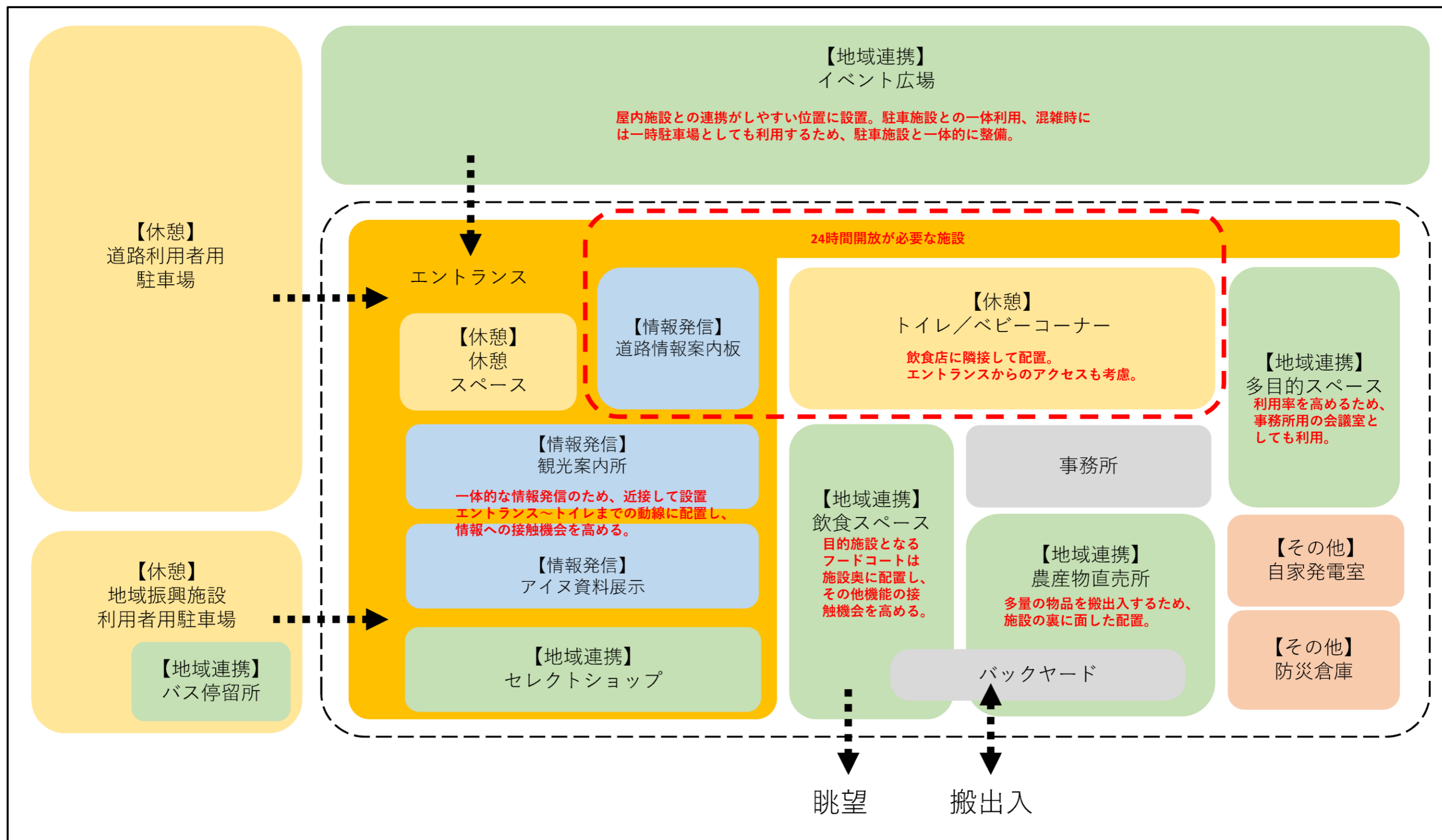


図3.16 ゾーニング概念図

④ 概算工事費の算出

これまでの検討を元に、下表の通り概算工事費を算出した。

表3.22 概算工事費算出表

施設	導入機能	導入施設	面積	面積算出根拠	概算事業費			
					単価	金額	備考	
屋内施設	地域連携	セレクトショップ	200㎡	NEXCO設計要領及び類似事例に基づき算定	56.8万円/㎡	11,360万円		
		農産物直売所	150㎡	類似事例に基づき算定	56.8万円/㎡	8,520万円		
		荷解き室、作業場	180㎡	物販施設の1/2程度と想定	56.8万円/㎡	10,224万円		
		飲食スペース（厨房等含む）	300㎡	NEXCO設計要領及び類似事例に基づき算定	56.8万円/㎡	17,040万円		
		多目的スペース	120㎡	研修や会議室としての利用を想定し算定	56.8万円/㎡	6,816万円		
		施設利用者向けトイレ	100㎡	NEXCO設計要領に基づき算定	56.8万円/㎡	5,680万円		
	情報発信	観光案内スペース	10㎡	観光案内に必要な規模を5m×2m程度と想定し、算定	56.8万円/㎡	—		
		アイヌに関する情報発信	30㎡	別途業務成果を踏まえ、設定	56.8万円/㎡	1,704万円		
	管理機能	管理事務所	130㎡	NEXCO設計要領に基づき算定（従業員数を男女各10名、計20名と想定）	56.8万円/㎡	7,384万円		
	附帯施設	防災倉庫	60㎡	既存の道の駅の防災倉庫の規模を確保	56.8万円/㎡	3,408万円		
		自家発電施設	60㎡	10m×6m程度と想定	56.8万円/㎡	3,408万円		
	その他	エントランス、通路等	270㎡	施設の15%程度と想定	56.8万円/㎡	15,336万円		
	小計			1,610㎡	—	—	9.09億円	小数点第三位を四捨五入
	道路施設	情報発信	道路情報	—	休憩スペースの一部活用を想定	56.8万円/㎡	—	
		休憩	道路利用者向けトイレ	260㎡	NEXCO設計要領に基づき算定	56.8万円/㎡	14,768万円	
			ベビーコーナー	20㎡	高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準に基づき算出	56.8万円/㎡	1,136万円	
			休憩スペース	210㎡	NEXCO設計要領に基づき算定	56.8万円/㎡	11,928万円	
	小計			490㎡	—	—	2.78億円	小数点第三位を四捨五入
	合計			2,100㎡	—	—	11.87億円	
施設	導入機能	導入施設	面積	面積算出根拠	概算事業費			
					単価	金額	備考	
屋外施設	地域連携	イベント広場	2,000㎡	類似事例を参考に算定	2.0万円/㎡	4,000万円	インターロッキング、ベンチ、照明等	
		緑地スペース	4,000㎡	想定値	—	—		
		芝生	2,000㎡	緑地スペースの50%程度を見込む。	0.4万円/㎡	800万円		
		高木植栽	240本	緑地スペース、イベント広場面積に対し、0.04本/㎡（10m角に4本）を見込む	6.4万円/本	1,536万円		
		地域連携施設利用者向け駐車（小型）	1,460㎡	大規模開発関連連交通計画マニュアルに基づき算定（車路含む）	1.3万円/㎡	1,898万円		
		地域連携施設利用者向け駐車（身障者用）	80㎡		1.3万円/㎡	104万円		
		バスターミナル（バス停留所）	650㎡	必要バース数を設定し、「駅前広場計画指針」に基づき算定	1.3万円/㎡	845万円		
	その他	調整池	600㎡	想定値	0.8万円/㎡	480万円		
	共通	照明	2,190㎡	地域連携施設利用者向け駐車場、バスターミナル面積の合計を見込む。	0.5万円/㎡	1,095万円		
	共通	伐採・処分費	9,820㎡	区域面積のうち、道路施設部分を除く面積	0.1万円/㎡	982万円		
	整地			9,820㎡	区域面積のうち、道路施設部分を除く面積	0.01万円/㎡	98万円	
	小計			8,790㎡	—	—	1.18億円	小数点第三位を四捨五入
	道路施設	休憩	道路利用者向け駐車場（小型）	4,900㎡		1.3万円/㎡	6,370万円	
			道路利用者向け駐車場（大型）	500㎡	NEXCO設計要領に基づき算定（車路含む）	1.3万円/㎡	650万円	
			道路利用者向け駐車場（身障者用）	90㎡		1.3万円/㎡	117万円	
		共通	照明	5,490㎡	道路利用者向け駐車場の面積を見込む。	0.5万円/㎡	2,745万円	
		共通	伐採・処分費	4,460㎡	区域面積のうち、地域振興施設部分を除く面積	0.1万円/㎡	446万円	
		整地			5,980㎡	区域面積のうち、地域振興施設部分を除く面積	0.01万円/㎡	60万円
	小計			5,490㎡	—	—	1.04億円	小数点第三位を四捨五入
合計			14,280㎡	—	—	2.22億円		
総計			16,380㎡	—	—	14.09億円		

※事業費には土木経費（経費率2.0）、消費税10%を含む

3-3 「新たな道の駅」候補地の周辺交通に及ぼす影響の把握

① 「新たな道の駅」の整備に伴う周辺交通の交通流量シミュレーションの実施

i. 交通シミュレーションの実施方針

「新たな道の駅」の開業に伴う交通量の増加によって、候補地に接する道道 753 号登余市停車場線及び周辺道路への交通影響がどのように発生するかについて、容量の過不足の観点から交通シミュレーションを実施した。

分析の実施フローは以下に示すとおりであり、交通量調査結果（発注者貸与資料：小樽開発建設部提供）より、周辺交差点及び、道道 753 号登余市停車場線の交通状況を整理。また、ETC2.0 プローブデータ※1（発注者貸与資料：小樽開発建設部提供）を活用し、余市町に立地するニッカウキスキー工場付近を発着する自動車の道路の使われ方を分析した上で、別途整理している「道の駅」整備に伴う開発交通量の来場方面を整理した。現況の交通状況に将来の開発交通量の来場予測を踏まえ、交通流量シミュレーションを実施した。

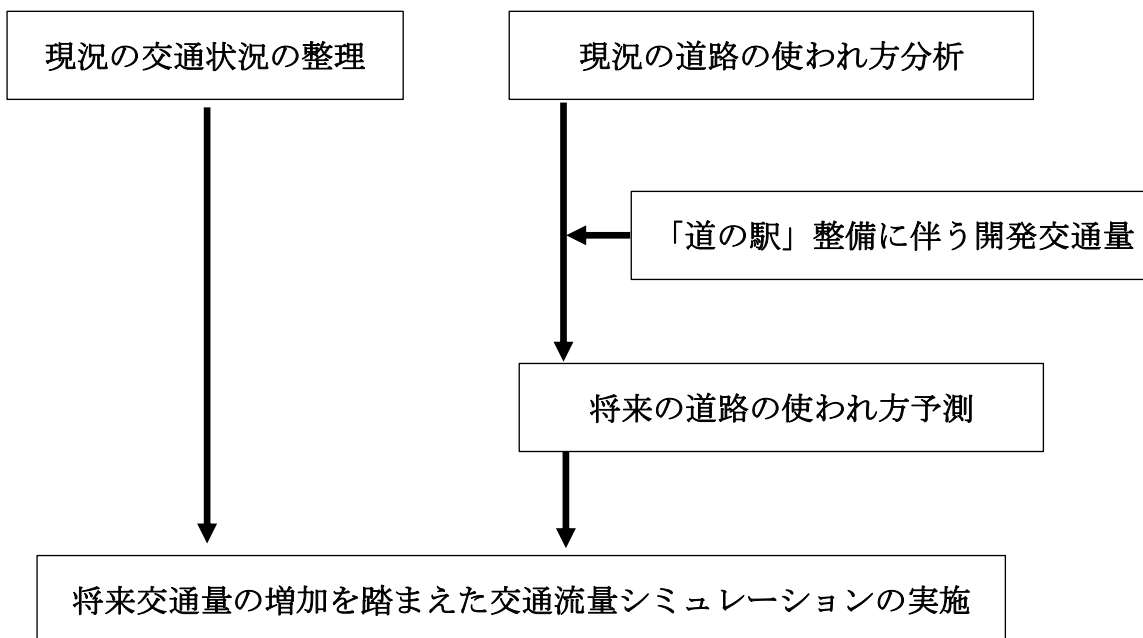


図3.17 検討フロー

※ETC2.0 プローブデータ：ETC2.0 車載器を搭載した車両の位置や速度などの走行データを 200m 間隔で自動的に蓄積したデータのこと。

ii. 現況の交通状況の整理

(ア) 交通量検証箇所

交通流量シミュレーションの基礎データとして、道道 753 号登余市停車場線の現況の交通量の把握を行った。

平成 27 年度 全国道路・街路交通情勢調査結果※を用いた場合、後志自動車道余市 IC 開通前のデータとなり、現況の道路の使われ方と乖離が想定されるため、余市 IC 開通後の交通量の基礎データとして活用するものとする。

今回、余市 IC 交差点と黒川町 8 交差点の交通量実態調査結果を活用して整理した。

なお、当該交通量調査結果は、通常期の休日（令和 2 年度 9 月 19 日調査）及び 8 月休日（令和 2 年度 8 月 13 日調査）の交通量調査結果であり、以降の交通流量シミュレーションについては、通常期の休日において検証するものとする。8 月休日については、参考値として合わせて整理するものとする。

「道の駅」整備候補箇所に隣接する道道 753 号登余市停車場線の交通量については、余市 IC 交差点の方向別交通量調査結果より算出した。



図3.18 交通量検証箇所

出典：NTT空間情報

※全国道路・街路交通情勢調査：全国道路交通の現況と問題点を把握し、将来にわたる道路の整備計画を策定するための基礎資料を得る目的で、昭和 3 年度以降全国的な規模で実施している調査。

(イ) 現況交通量の整理

道道 753 号余市停車場線の現況の断面交通量は以下の通りであり、余市 IC 交差点の調査結果より算出した。

表3.23 道道 753 号余市停車場線の時間帯別交通量

	時間帯別交通量 (台)					
	通常期休日			夏季休日		
	東進	西進	断面計	東進	西進	断面計
7時台	155	230	385	107	379	486
8	156	272	428	172	569	741
9	163	350	513	184	628	812
10	204	405	609	280	659	939
11	249	446	695	260	682	942
12	236	404	640	324	570	894
13	308	301	609	328	386	714
14	317	285	602	421	315	736
15	384	249	633	536	230	766
16	308	207	515	556	213	769
17	321	219	540	470	186	656
18	185	139	324	361	143	504
12h計	2,986	3,507	6,493	3,999	4,960	8,959

出典：発注者貸与資料（R2.9.19・R2.8.13 調査結果）

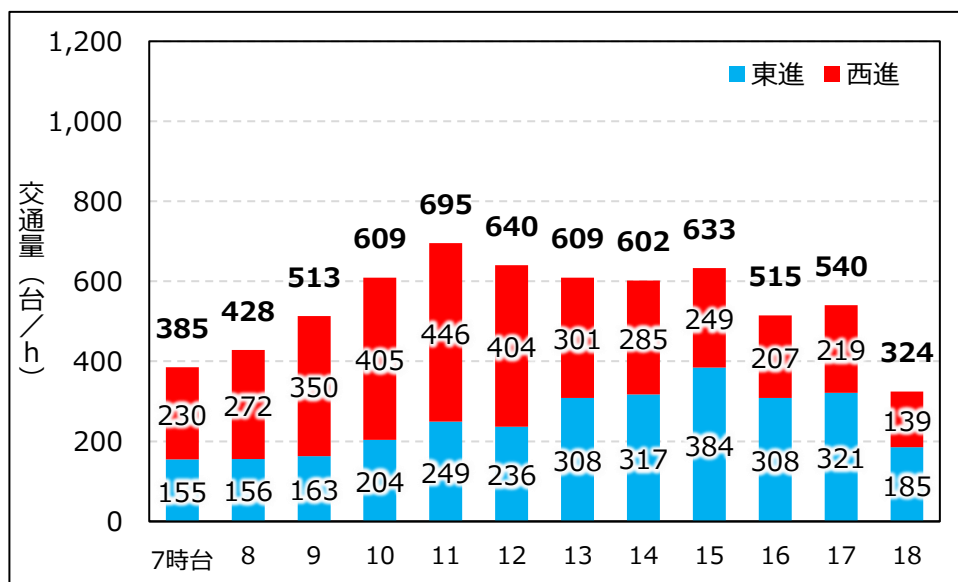


図3.19 道道 753 号余市停車場線の時間帯別交通量 (通常期休日)

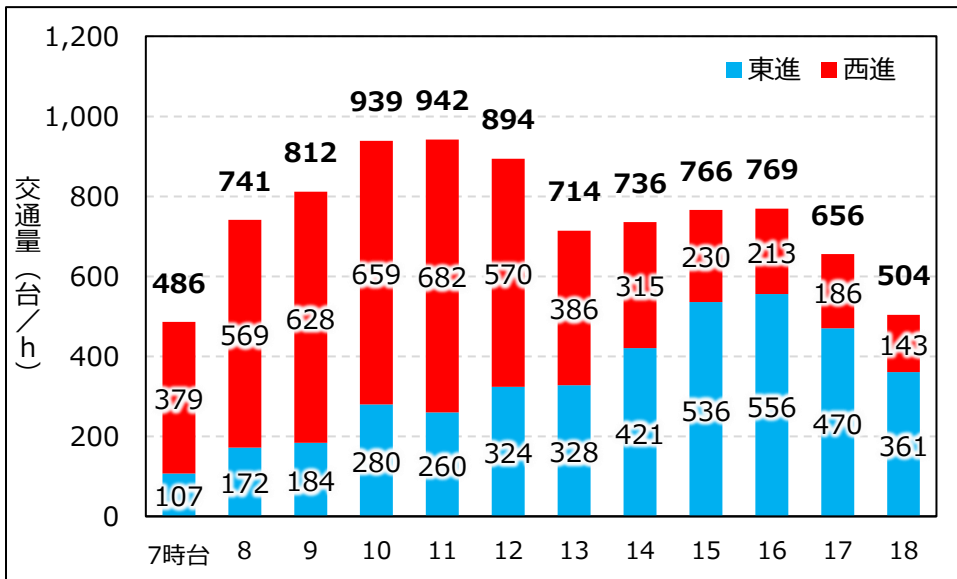


図3.20 道道753号余市停車場線の時間帯別交通量(夏季休日)

(ウ) 現況の道路の使われ方分析

交通流量シミュレーションを実施するに当たり、「新たな道の駅」の整備に伴う、新たな交通需要が“いつ”・“どこから”来訪するかを設定する必要がある。

本検討においては、ETC2.0 プローブ情報を活用し、余市町の観光施設のうち、年間の施設来場者数が多く、また町外からの来場者が多いと想定される「ニッカウキスキー余市蒸留所」付近を発着地にもつ車両の流動を時間帯別・利用路線の観点から整理した。

なお、ETC2.0 プローブ情報は、前項で整理した交通量調査結果との整合をとるために、R2.9.19～R2.9.22 のデータを活用した。



図3.21 ETC2.0 プローブ情報分析エリア・断面

出典：NTT空間情報

分析対象エリアにおける、時間帯別発生集中状況は以下の通りであり、「新たな道の駅」整備に伴う日当たり立寄り台数の発生集中時間を、下記と同じ割合に設定することとする。

表3.24 ニッカウキスキー余市蒸留所付近の発生集中状況

時間帯	集中（来場）		発生（退場）	
	台数	割合	台数	割合
7時台	8	3%	7	3%
8時台	20	7%	7	3%
9時台	26	10%	13	5%
10時台	30	11%	19	8%
11時台	39	14%	22	9%
12時台	37	14%	37	15%
13時台	36	13%	31	13%
14時台	29	11%	32	13%
15時台	24	9%	23	10%
16時台	12	4%	28	12%
17時台	5	2%	12	5%
18時台	4	1%	9	4%
12h計	270	100%	240	100%

分析対象エリアに発着する交通の利用経路は以下の通りであり、「新たな道の駅」整備に伴う日当たり立寄り車両が前面道路である、道道 753 号余市停車場線の来場・退場割合は以下の通り設定することとする。

利用経路別に、道道 753 号余市停車場線の進行方向が異なるため、本検討においては、交通流量シミュレーションの際には、現況の断面交通量を固定した上で、東側断面・西側断面の 2 つの断面での容量を検証するものとする。

表3. 25 ニッカウキスキー余市蒸留所付近の発生集中交通量の主な利用経路

	東側断面			西側断面		合計
	①国道5号 (小樽方面)	②倶知安 余市道路	③道道753号	④国道5号 (二セコ方面)	⑤国道229号	
12h計	84	68	7	78	61	298
合計	159			139		
割合	53%			47%		

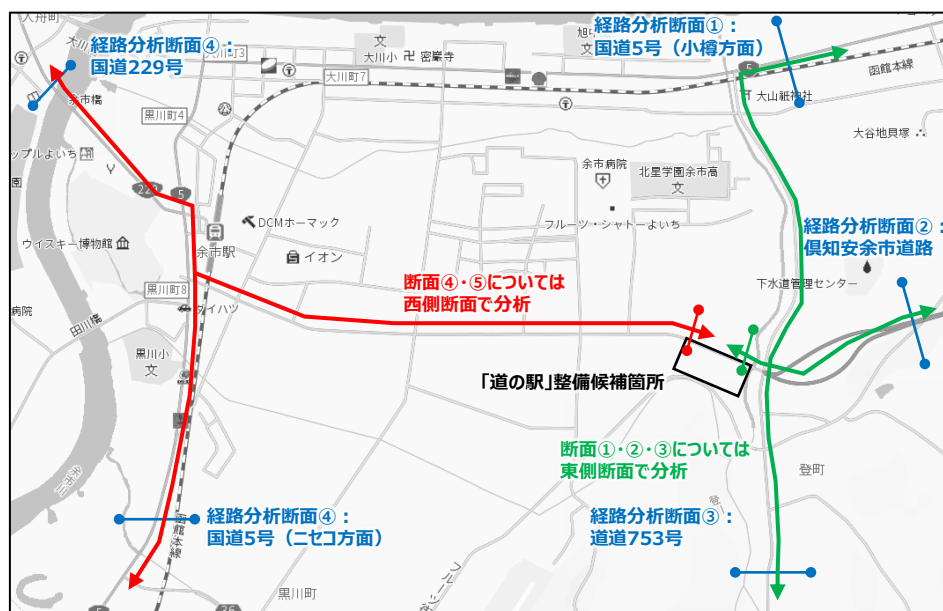


図3. 22 交通流量シミュレーション時の分析断面

出典：NTT空間情報

iii. 交通シミュレーションの実施

(カ)道道 753 号余市停車場線の交通流量シミュレーション

3-2 の施設規模検討より、「新たな道の駅」整備による新規の日立寄り台数は、以下の通り、平日 279 台、休日が 449 台（表 3.19 参照）となっている。

本検討においては、休日の 449 台を活用し、交通流量シミュレーションを実施する。

前項より求めた、来場方面の結果より、前面道路である道道 753 号余市停車場線の利用交通量は以下の通りである。

表3.26 「新たな道の駅」の立寄り車両の来場方面別台数

休日の利用交通量		
東側断面	西側断面	合計
240台	209台	449台

また、前項目で整理した、時間帯別来場割合を考慮した結果は以下の通りである。

表3.27 「新たな道の駅」の立寄り車両の来場方面別台数

	利用台数 (台/時)						割合	
	東側断面			西側断面			来場	退場
	来場	退場	合計	来場	退場	合計		
7時台	7	7	14	6	6	12	3%	3%
8時台	18	7	25	15	6	21	7%	3%
9時台	23	13	36	20	11	31	10%	5%
10時台	27	19	46	23	17	40	11%	8%
11時台	35	22	57	30	19	49	14%	9%
12時台	33	37	70	29	32	61	14%	15%
13時台	32	31	63	28	27	55	13%	13%
14時台	26	32	58	22	28	50	11%	13%
15時台	21	23	44	19	20	39	9%	10%
16時台	11	28	39	9	24	33	4%	12%
17時台	4	12	16	4	10	14	2%	5%
18時台	4	9	13	3	8	11	1%	4%
12h計	240			209			100%	

現況の道道 753 号余市停車場線の時間帯別断面交通量結果に、上記の交通量を加味した結果は以下の通りである。

平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査の道道 753 号余市停車場線の 12 時間実交通容量は、約 9,300 台/12h であり、1 時間換算の場合、約 780 台/時となっている。

「新たな道の駅」整備に伴う新規交通量を加味した場合、東側断面・西側断面共に容量を超過するような時間帯は無く、渋滞の発生は予想されない。

なお、参考として、来場方面を考慮せず、道道 753 号余市停車場線の現況交通量に新規交通量を加味した場合、11 時台のみ、容量を超過するものの、大きな超過ではないため、顕著な渋滞が発生するとは想定されない。

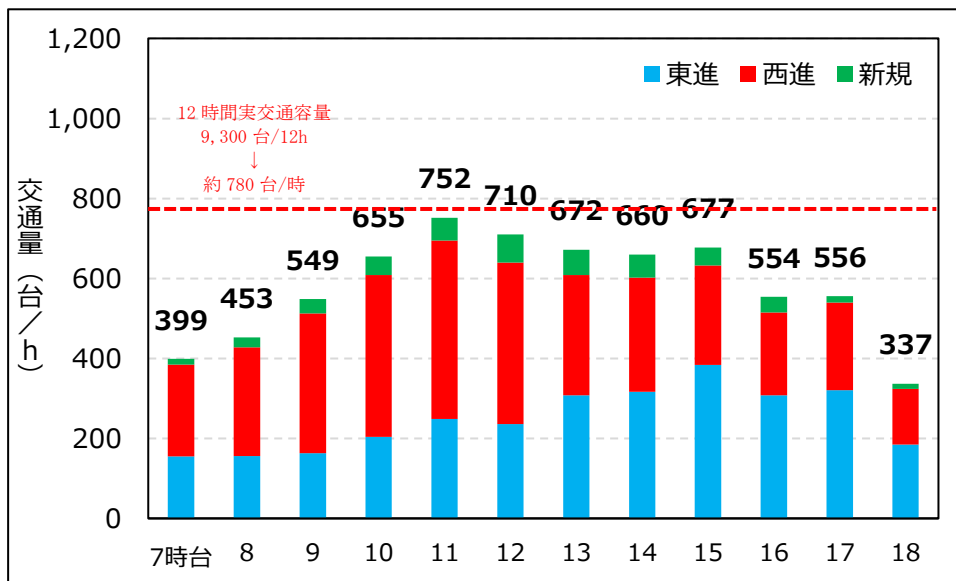


図3.23 道道 753 号余市停車場線の東側断面の交通流量シミュレーション結果

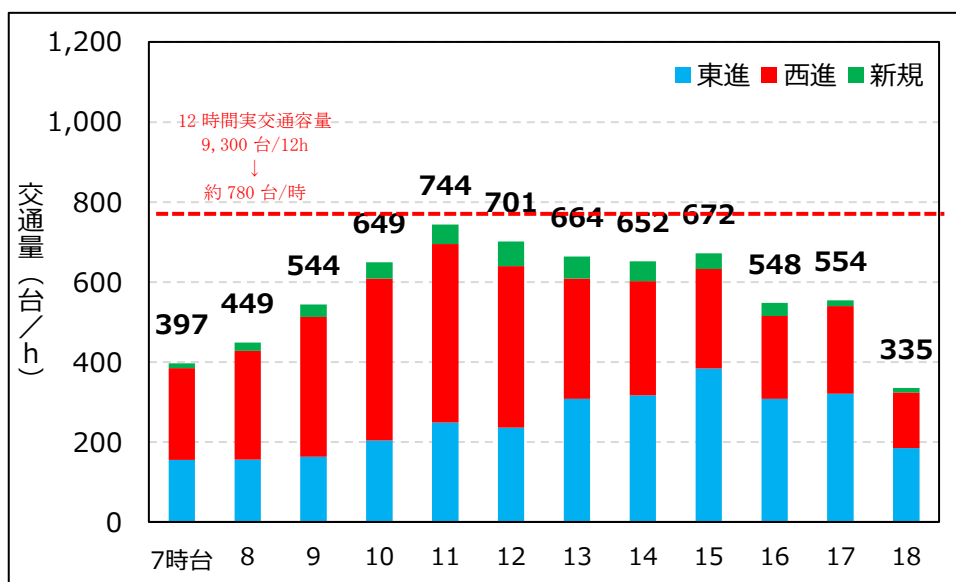


図3.24 道道 753 号余市停車場線の西側断面の交通流量シミュレーション結果

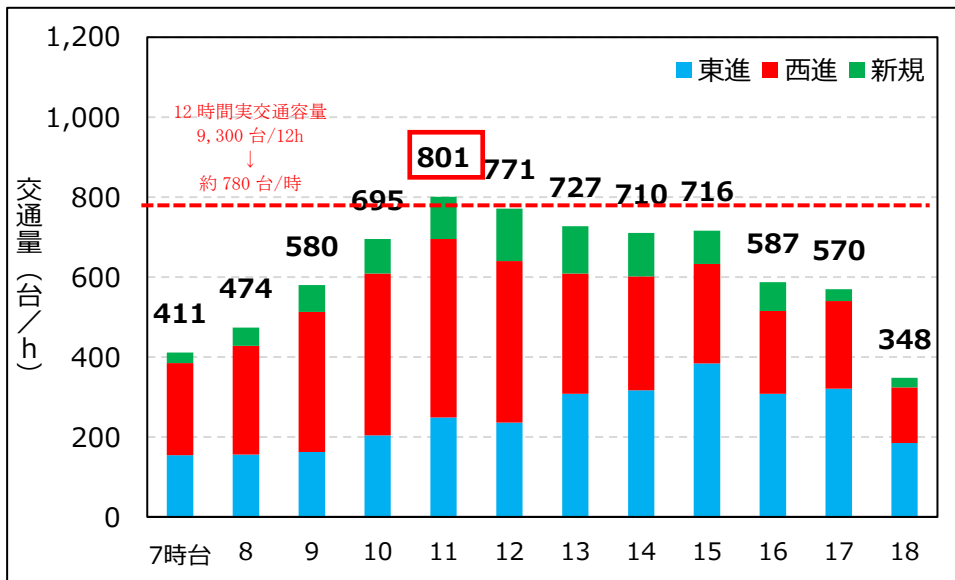


図3.25 (参考) 道道 753 号余市停車場線の交通流量シミュレーション結果

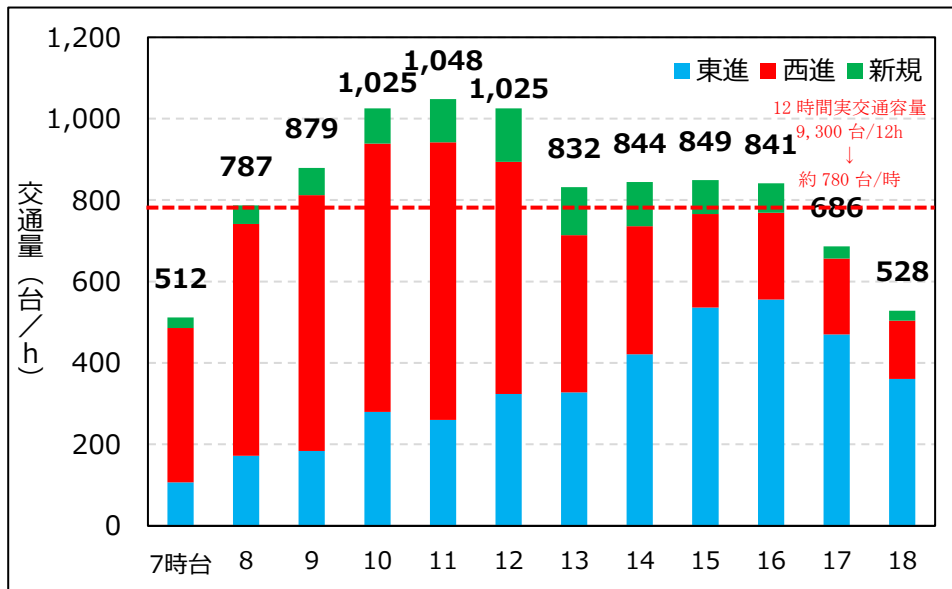


図3.26 (参考) 道道 753 号余市停車場線の交通流量シミュレーション結果 (夏季休日)

② シミュレーション結果に基づく渋滞対策メニュー（案）の立案

「新たな道の駅」整備によって、前面道路である道道 753 号余市停車場線は、概ね全時間帯で、容量が不足することは想定されない。

ただし、「新たな道の駅」への入退場時に右折進入が発生することにより、交通安全面で支障が出ることが想定される。また、夏季休日においては、慢性的な容量不足が発生することから、容量確保などの対策が必要となる。

考えられる対策メニュー（案）は以下の通りである。

表3.28 交通処理・交通安全性向上に資する対策メニュー（案）

対策メニュー（案）	概要	課題	交通流量シミュレーションの実施
右折進入禁止・出入口分散	「新たな道の駅」の出入口を道道 753 号及びフルーツ街道側に整備し、左折での入退場のみ※とする。 ※タクシーやバス等の「営業車」は除く	隣接交差点での右折車両の増加が想定されるため、現示の見直し等が必要	○
出入口への信号設置	出入口部に信号を設置し、安全に進入可能にする。	安全な交通処理が可能となるが、信号設置に伴う容量低下が危惧	
出入口道路部付近の滞留レーン増設	入店待ちの車列をさばくため、道路側の右折あるいは左折レーンを増設する。	車線拡幅に伴う用地買収が発生する可能性 余剰対策の可能性	

上記の対策メニューの内、「右折進入禁止・出入口分散」について、交通流量シミュレーションを実施した。

「新たな道の駅」の出入口を道道 753 号及びフルーツ街道側に整備し、左折での入退場のみとした場合、「新たな道の駅」へのアクセス経路は以下の通りに設定。

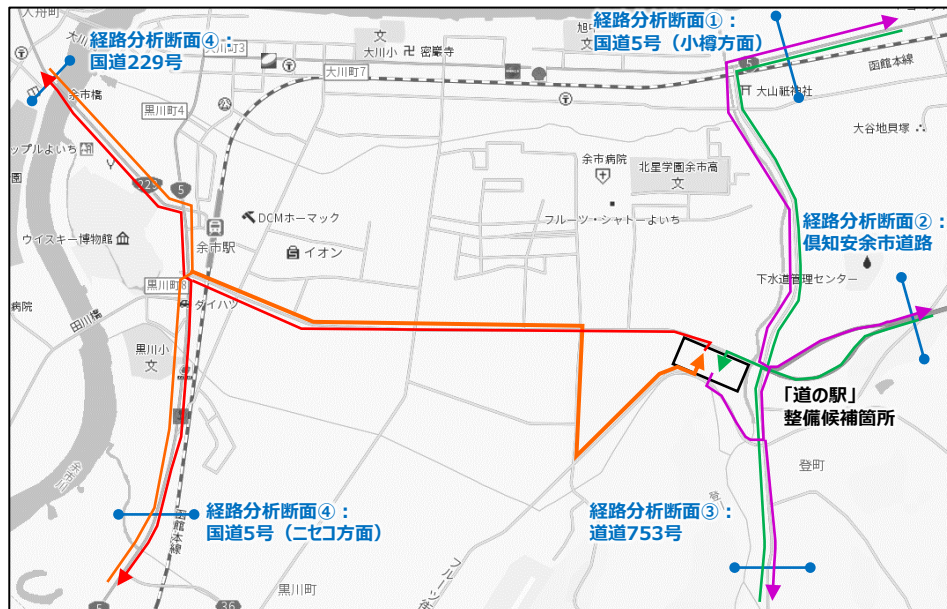


図3. 27 右折進入禁止・出入口分散した際の想定されるアクセス経路

出典：N T T 空間情報

アクセス経路が分散されることで、道の駅の面する道道 753 号余市停車場線にかかる交通負荷は軽減され、全時間帯で、容量が不足することは想定されない。

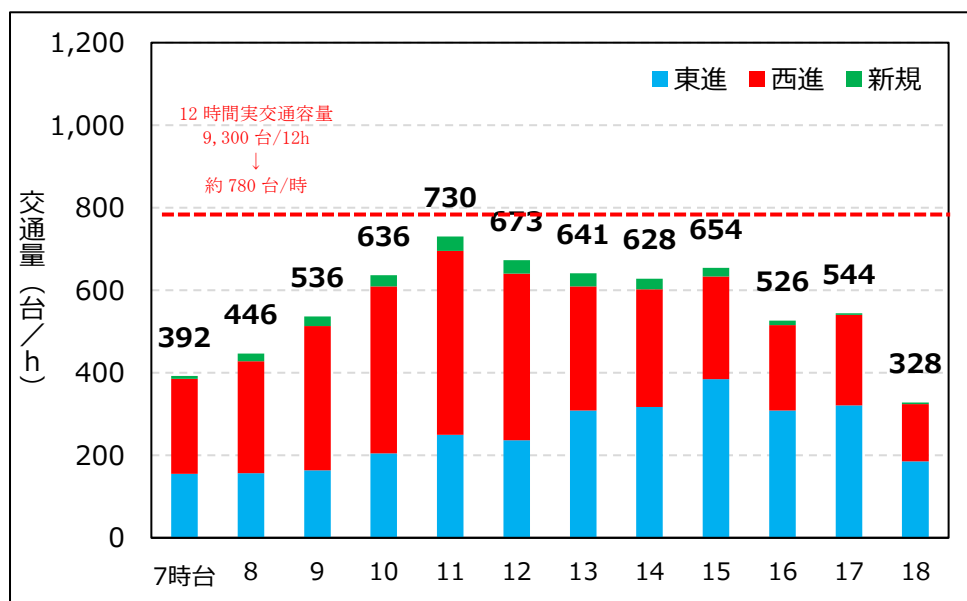


図3.28 対策実施時の道道 753 号余市停車場線の東側断面の交通流量シミュレーション結果

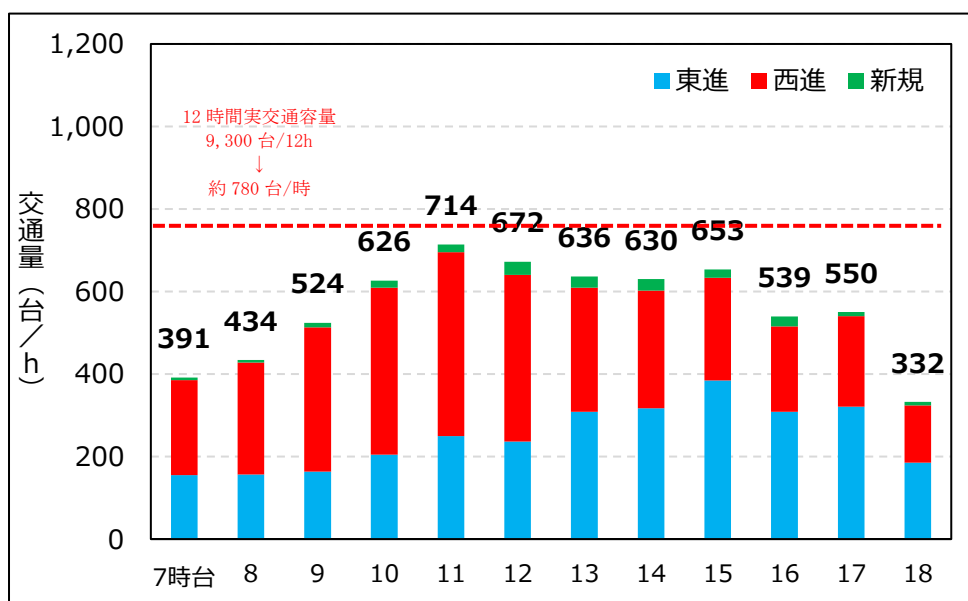


図3.29 対策実施時の道道 753 号余市停車場線の西側断面の交通流量シミュレーション結果

③ 北後志地域に及ぼす交通動線の変化予測の検討

前項で整理した、「新たな道の駅」整備に伴う新規交通のアクセス経路の予測を以下にとりまとめる。

休日では、前面道路で480台の交通量増加が想定され、その他、国道5号（小樽方面）で254台、倶知安余市道路で205台、道道753号で21台、国道5号（ニセコ方面）で236台、国道229号で184台の交通量増加が想定される。



図3.30 「新たな道の駅」整備による主要経路の交通量の変化（休日）

出典：NTT空間情報



図3.31 「新たな道の駅」整備による主要経路の交通量の変化（平日）

出典：NTT空間情報

3-1 で整理した通り、余市町には札幌やニセコ等を結ぶ高速バスが運行されており、これらの都市間バスやニセコ方面に向かう観光バスの立寄りの可能性について検討した。

検討に際しては、交通事業者へのヒアリングを実施した。その結果、道の駅への立寄りの可能性が示され、将来的には下図に示すような立寄りが期待される。

表3.29 交通事業者へのヒアリング結果概要

項目	ヒアリング結果概要
都市間バスの道の駅への立寄りについて	・今後の路線バスの状況や周辺部の整備発展計画等により、総合的に検討されると思われる。
観光バスの道の駅への立寄りについて	・これまでのトイレ休憩・買い物休憩等では、新設でもありバスの駐車場が整備されるので立ち寄りが増えると思われる。
道の駅発着の体験型観光ツアーへの協力について	・ワインをテーマとした体験型観光では、他のワイン地域との違いが大切になる。高校生のワインツアーガイドなどの地元の取組をしっかりとつなげていくことが大切になり、魅力や地元協力体制の充実にもつながると考えられる。(ワインと食を余市の景観で旅するモニターツアーの実施)
その他	・札幌圏市民の「旅で笑顔を！余市ワインと食ツアー」等でのレストラン昼食及び道の駅でのイベントツアーなどでの連携が考えられる。 ・新たな道の駅は、余市の歴史文化の情報発信と創造性にふれる空間であり、これまでの「立ち寄り」地域の物産販売駅⇒これからは「留まる」道の駅として、「まちの駅」のイメージが大切になるとと思われる。

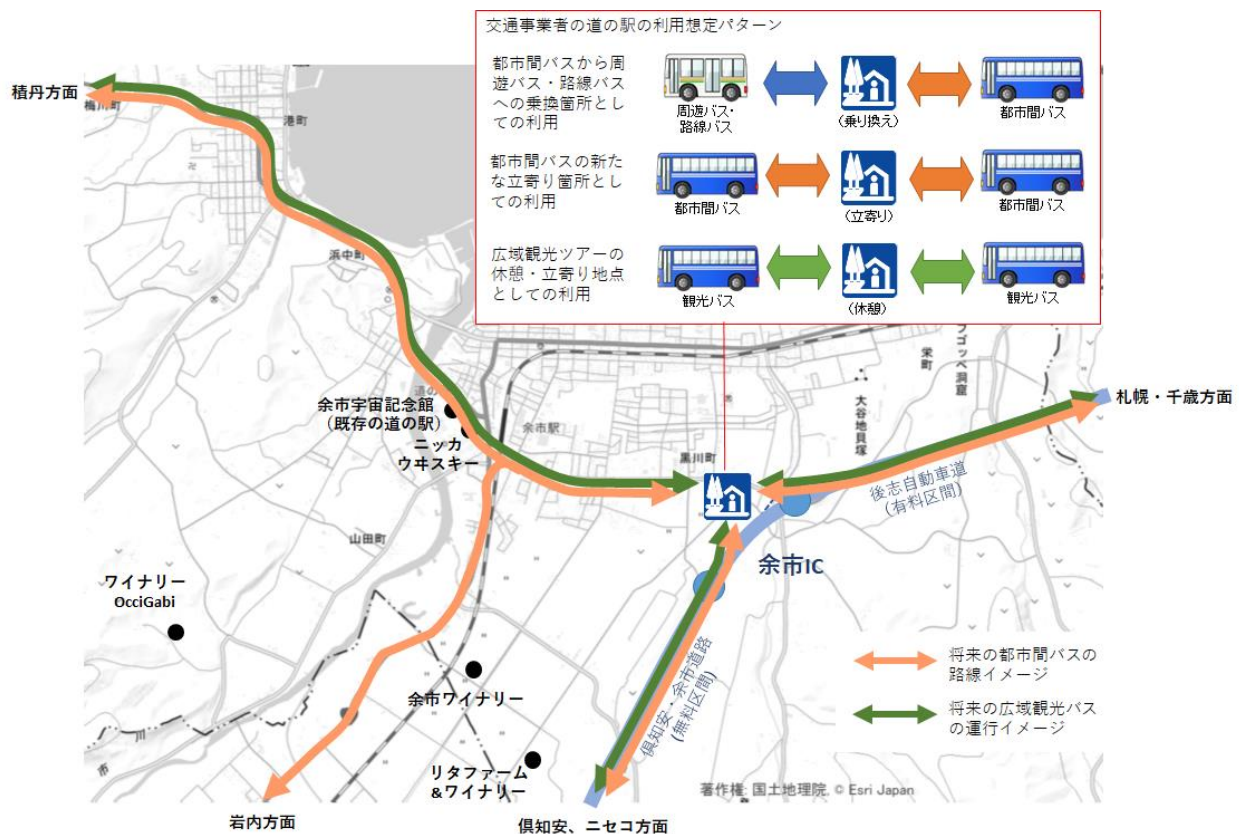


図3.32 「新たな道の駅」整備によるバスの立寄りイメージ

※上記の図はあくまでの「新たな道の駅」への公共交通の立寄りイメージであり、決定したものではありません。

3-4 「新たな道の駅」の整備効果の推定

「新たな道の駅」の整備効果は、「道の駅」が更新整備されることによる観光客の増加が「道の駅」及び「地域全体」へ、どの程度“経済的な波及効果”をもたらすかに着目し定量的に推定する。

算定にあたっては、「道の駅」や「地域」での消費が、町内にどの程度の波及効果をもたらすかを正確に把握する必要があるため余市町の産業連関表を用いて算定した。

① 整備効果の推定に関する作業方針

i. 前提条件

経済波及効果の算定にあたっては、以下を前提条件とする。

- ・ 「道の駅」及び「地域全体」への経済波及効果として生産誘発額、粗付加価値額、雇用誘発人数等の増加を推計する。
- ・ 経済波及効果を算定するための産業連関表は、余市町版を入手し、これを基に経済波及効果分析ツールを作成する。
- ・ 「道の駅」の直接効果は、「道の駅」の導入機能で消費される金額を基本とし、「地域全体」も含めた直接効果は、「道の駅」を訪れる来訪者が地域の観光農園やワイナリーなどで消費する金額も直接効果として算定する。
- ・ 既存の「道の駅」と「新たな道の駅」での経済波及効果を算定し、これらを比較することで、「新たな道の駅」の整備が、地域にどの程度経済波及効果をもたらすかを算定する。

ii. 産業連関表の入手

余市町版産業連関表は「株式会社価値総合研究所」が「地域経済循環分析用データ(2015年)」として販売(1自治体5万円)しており、自治体以外の企業・団体が購入する場合は、当該自治体の同意が必要である。

このため、余市町の同意を得て、「地域経済循環分析用データ(2015年)」を購入した。

この産業連関表から経済波及効果を算定するための分析ツールを構築した。データの構成は以下のとおりである。

表3.30 地域経済循環分析用データの構成

データ名	内容	備考
1. 余市町の地域経済計算	域内総生産額、雇用者所得額の分配(従業地・常駐地)額、支出額	Excel
2. 余市町の地域産業連関表	産業連関表	Excel
3. 余市町の人口・就業関連データ	産業別就業人口	Excel
4. 余市町の地域空間構造指標	人口、従事者数、事業者数、小売業に係る空間データ	PowerPoint

iii. 既存の「道の駅」の経済波及効果算定の考え方

余市町より既存の令和元年度「道の駅」の売上額に係るデータを入手し、これを直接効果の最終需要として、経済波及効果を算定した。

iv. 「新たな道の駅」の経済波及効果算定の考え方

「新たな道の駅」の最終需要は、[年間利用者×一人当たり消費金額]を推計し、この数値を基に算定する。年間利用者、一人当たり消費金額の算定方法は以下のとおりである。

(ア) 「新たな道の駅」の利用者の設定

年間利用者は、既存の道の駅の利用者に加え、新たに「道の駅」が整備されることによる来訪者数を算出し、この合計値をもって年間利用者とする。

- ・ 既存の「道の駅」は余市町観光振興計画に示される宇宙記念館及び「道の駅」の平成 23 年～平成 28 年の来訪者の平均値とする。
- ・ 「新たな道の駅」の来訪者数は、「大規模開発地区関連交通計画マニュアル」から算出する。

(イ) 消費単価の設定

イ) 「新たな道の駅」の導入機能

経済波及効果は部門別の売上を入力し、それぞれの部門の波及効果の合計が生産誘発額として算定されるため、道の駅の導入機能別（産業連関表の部門別）に消費予測を行う必要がある。

「新たな道の駅」の導入機能は、以下の施設とする。

表3.31 「新たな道の駅」の導入機能

「新たな道の駅」導入機能 (施設イメージ)	概要	産業連関表の部門
農産物直売所	農産物直売所で取り扱われる生鮮食品、果物など	農業
フードコート	フードコート等で提供される飲食サービスが該当	宿泊・飲食サービス
物販施設	物販施設で販売されている菓子や加工食料品	食料品
	物販施設で販売される飲食類以外のお土産品	その他の製造業

ロ) 一人当たり消費金額の算定

上記の施設で利用者がどの程度消費を行うかを算定する必要があることから、来訪者意向及び消費金額に係るアンケート調査を実施し、一人当たり消費金額を算定する。

なお、アンケートは Web による調査方法とし対象は 500 人とした。アンケート調査票は以下のとおりである。

広域的な観光・交流拠点等形成のための道の駅再編基盤整備検討調査
経済波及効果算定に係るアンケート調査

余市町では、2018 年（平成 30 年）の後志自動車道の開通（小樽 JCT～余市 IC 間）を契機としたさらなる産業振興及び地域活性化に向けて、現在街なかにある道の駅の移転を検討しています。

そこで本調査では、余市町への来訪意向がある方を対象に、新たな「道の駅」の整備された際の道の利用並びに道の駅を基点とした余市町での周遊観光に関するアンケート調査を実施します。

余市町の概要

【地勢】

- ・北海道の西部、積丹（しゃこたん）半島の東の付け根に位置する、人口約 20,000 人の町

【主な産業】

- ・リンゴ、ブドウ、梨などの生産では全道一
- ・豊富な山海の幸を利用した食品加工業やワインやウィスキーの醸造業が盛ん

【交通】

- ・余市町は、千歳空港から高速道路を利用して約 2 時間。隣の小樽市までは車で約 30 分、札幌市までは 1 時間少々、また積丹半島と倶知安方面への国道の分岐点に当たる交通の要衝に位置する。

設問 1：新たな「道の駅」を来訪する場合の人数構成について回答をお願いします。

- 家族（ 人）
- 友人（ 人）
- 個人（ 人）

設問 2：新たな「道の駅」で消費する金額について施設毎にお答えください。

※下記の取扱い商品から消費してもいいと考える金額を回答してください。設問 1 で家族と回答のあった方は、家族での消費金額をお答えください。

1) 農産物直売所

取扱い商品

- ・生鮮野菜（アスパラ、トマト、ささげ、キュウリ、ピーマン、ナスビ、ダイコン、いも、かぼちゃ、葉物類、クルミ、栗、豆類、山菜類、米、切花等）
- ・旬の果物（リンゴ、サクランボ、ブドウ、ナシ、プルーン、イチゴ、プラム、モモ 等）

- 1,000 円未満 1,000 円～3,000 円 3,000 円～5,000 円
- 5,000 円～10,000 円 10,000 円以上

2) フードコート

取扱い商品

- ・料理（海鮮丼、鉄板ジンギスカン、パスタ 等）
- ・スイーツ（アップルパイ、ケーキ、ソフトクリーム など）
- ・飲料（リンゴジュース等の加工飲料水、ワイン等の酒類）

- 1,000 円未満 1,000 円～3,000 円 3,000 円～5,000 円
 5,000 円～10,000 円 10,000 円以上

3) 物販施設（飲食料品）

取扱い商品

- ・銘菓（ウイスキー最中など）、・酒類（余市町及び仁木町のワインなど）、・加工飲食料品（リンゴジュースなど）、・乳製品（チーズなど）、・水産加工品（にしんそばの具、ししゃもうま煮、積丹干し、ふのり、磯のり など）、・飲食料品以外のお土産（アイヌ関連グッズ）

- 1,000 円未満 1,000 円～3,000 円 3,000 円～5,000 円
 5,000 円～10,000 円 10,000 円以上

4) 物販施設（飲食料品以外）

取扱い商品

- ・飲食料品以外のお土産（キーホールダ、アイヌ関連グッズ）

- 1,000 円未満 1,000 円～3,000 円 3,000 円～5,000 円
 5,000 円～10,000 円 10,000 円以上

設問3：余市町に来訪した際、余市町での宿泊の意向があるか回答してください。

- ある
 ない

設問4：新たな「道の駅」を来訪した際、余市町にある観光農園、ワイナリー、ニッカウイスキー、商業施設などに立ち寄る意向があるか回答してください

- 必ず立ち寄る
 時間や立地など条件があえば立ち寄る
 立ち寄らない ※立ち寄らない回答された方は以上になります

設問5：観光農園、ワイナリー、ニッカウイスキー、商業施設などで、入場料を除く消費金額について回答してください。

※下記の取扱い商品、提供されているメニューから消費してもいいと考える金額を回答してください。設問1で家族と回答のあった方は、家族での消費金額をお答えください。

- 1,000 円未満 1,000 円～3,000 円 3,000 円～5,000 円
 5,000 円～10,000 円 10,000 円～20,000 円 10,000 円以上

	取扱い商品、提供されているメニュー等
観光農園	ジャム、ジュース、旬の果物
ワイナリー	ピザ、ハンバーグ、パスタ、(ビュッフェ付き)、ナイアガラソフト 等
ニッカウキスキー	ウイスキー&ワインラムしゃぶ、ラム肩ロース肉鉄板ジンギスカン、スコッチブロス バゲッド&ミニサラダ添え、アツアツ 焼きチーズハンバーグ、余市北島農場産麦豚ロースカツ”スパカツ”、ずわい蟹をのせたカニクリームパスタ、道産牛の和風ローストビーフ丼、余市北島農場産 麦豚ロースカツカレー、石臼挽き道産そば にしんそば、しじみ出汁の海鮮塩ラーメン、ソフトアイス ウイスキー添え など
商店	海鮮丼 (うに丼、いくら丼、磯丼、ルビー丼)、紅鮭定食刺身 (ツブ、北寄、まぐろ、ヒラメ、いか)、てっぼう汁、カニ、ツブ、北寄、あさり、生のり、たち、帆立、

ハ) 部門別の消費金額の算定

部門別に [年間利用者数×一人当たり消費金額] を算定し、これを最終需要額とする。最終需要額を経済波及効果分析ツールに入力することによって「新たな道の駅」の経済波及効果を算定する。

ニ) 「地域全体」の消費金額の算定

アンケート調査から、「道の駅」への来訪を契機に地域の観光農園、ワイナリー、商店などの立寄り意向を把握する。

観光農園等での利用料については、既存施設の料金を把握し、平均値を採用する。また、そこでの消費金額は上記のアンケート調査によって把握する。

② 既存の「道の駅」の経済波及効果の算定

i. 既存の「道の駅」の最終需要

既存の「道の駅」の令和元年度の売上から、最終需要額を部門別に振り分けた。

表3.32 既存の「道の駅」の最終需要

部門分類	主な「道の駅」売上品目	最終需要(千円)	割合
農業	農産品	307	0.5%
食料品	農産加工品、水産加工品、菓子類、酒類 等	50,869	74.9%
その他製造業	グッズ 等	16,042	23.6%
印刷業	スタンプブック 等	179	0.3%
宿泊・飲食サービス	コーヒー 等	173	0.3%
その他のサービス	委託商品、送料 等	255	0.4%
合計		67,825	100.0%

ii. 既存の「道の駅」の経済波及効果

既存の「道の駅」の売上による余市町への経済波及効果は、直接効果の生産誘発額は17,063千円、経済波及効果全体の生産誘発額は町内総生産の0.03%にあたる24,759千円（直接効果の1.45倍）と推計された。

また、粗付加価値誘発額は、余市町のGDPの0.02%にあたる10,827千円、経済波及効果による就業誘発人数は3.9人と推計された。

表3.33 既存の「道の駅」の経済波及効果

道の駅事業収入（最終需要）		67,652 千円	
直接効果			
生産誘発額	17,063 千円	(GDPの 0.02 %)	※町内総生産額86,674,395千円
粗付加価値誘発額	6,201 千円	(GDPの 0.01 %)	※町内粗付加価値額53,246,888千円
雇用者所得誘発額	2,807 千円		
就業誘発人数	2.8 人	(全雇用の 0.03 %)	※全従事者数8,617人
波及効果			
生産誘発額	24,759 千円	(町内総生産の 0.03 %)	※町内総生産額86,674,395千円
経済波及倍率	1.45 倍		
粗付加価値誘発額	10,827 千円	(GDPの 0.02 %)	※町内粗付加価値額53,246,888千円
雇用者所得誘発額	4,800 千円		
就業誘発人数	3.9 人	(全雇用の 0.05 %)	※全従事者数8,617人

③ 「新たな道の駅」の経済波及効果

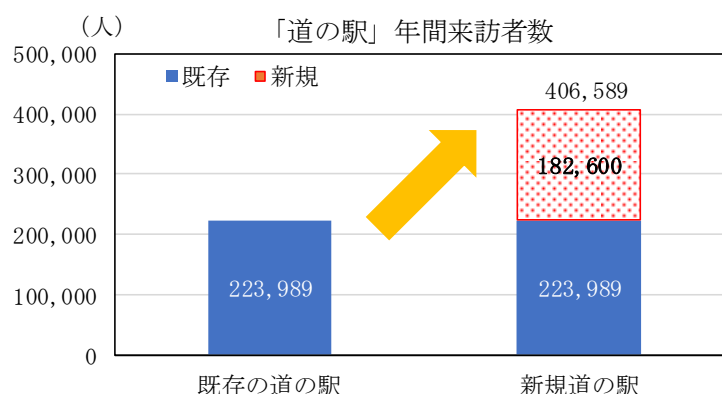
i. 「新たな道の駅」の年間利用者の設定

「新たな道の駅」の年間利用者は、既存の「道の駅」の利用者に加え、3-2の施設規模検討より、新たな「道の駅」整備による新規の来訪者数（182,600人）を踏まえ、設定した。

表3.34 既存の「道の駅」の来訪者数

	道の駅		
	宇宙記念館	道の駅	合計
H23	36,576	171,428	208,004
H24	34,008	177,131	211,139
H25	34,354	181,116	215,470
H26	40,321	185,438	225,759
H27	45,437	219,498	264,935
H28	31,632	186,992	218,624
平均	37,055	186,934	223,989

この結果、「新たな道の駅」は、既存の来訪者 223,989 人に加え新規の来訪者として 182,600 人が来訪すると算出され、年間来訪者は 406,589 人に設定した。



ii. 「新たな道の駅」の消費金額の設定

(ア) アンケート結果

イ) 来訪者数

来訪者数は一人当たりの消費金額を明らかにするためアンケート調査によって把握した。

アンケート対象 500 件のうち、「余市町の道の駅を訪れるか」の設問には全てが「訪れる」と回答している。来訪者数は「道の駅」を訪れる構成、人数についても設問し、「家族」、「友人」、「個人」の 1 件当たり平均来訪者人数は 2.52 人、来訪者人数は 1,258 人となった。

表3.35 来訪者人数の設定

	回答件	1件当たり来訪者人数 人/件	来訪者人数 人
家族	347	2.90	1,005
友人	79	2.27	179
個人	74	1.00	74
合計	500	2.52	1,258

ロ) 農産物直売所での消費金額 (農畜産物)

農産物直売所での消費金額は、一人当たり平均で686円/人であった。これに「新たな道の駅」の来訪者数406,589人を乗じると、農産物直売所での消費金額は278,924千円と算出された。

なお、農産物直売所の産業連関表の部門分類は、「農業」とした。

表3.36 農産物直売所での消費金額

	回答	料金設定	消費金額	来訪者人数	一人当たり平均消費金額	新たな道の駅総来訪者人数	新たな道の駅消費金額計
	件	円	円	人	円/人	人	千円
	①	②	③=①×②	④	⑤=③÷④	⑥	⑦=⑤×⑥
1,000円未満	132	500	66,000				
1,000円～2,999円	232	1,000	232,000				
3,000円～4,999円	90	3,000	270,000				
5,000円～9,999円	33	5,000	165,000				
10,000円以上	13	10,000	130,000				
合計	500		863,000	1,258	686	406,589	278,924

ハ) フードコートでの消費金額 (飲食料品)

フードコートでの消費金額は、一人当たり平均で769円/人であった。これに「新たな道の駅」の来訪者数406,589人を乗じると、フードコートでの消費金額は312,537千円と算出された。

なお、フードコートの産業連関表の部門分類は、「宿泊・飲食サービス」とした。

表3.37 フードコートでの消費金額

	回答	料金設定	消費金額	来訪者人数	一人当たり平均消費金額	新たな道の駅総来訪者人数	新たな道の駅消費金額計
	件	円	円	人	円/人	人	千円
	①	②	③=①×②	④	⑤=③÷④	⑥	⑦=⑤×⑥
1,000円未満	84	500	42,000				
1,000円～2,999円	234	1,000	234,000				
3,000円～4,999円	132	3,000	396,000				
5,000円～9,999円	41	5,000	205,000				
10,000円以上	9	10,000	90,000				
合計	500		967,000	1,258	769	406,589	312,537

ニ) 物販施設 (農産加工品など)

物販施設での消費金額は、一人当たり平均で1,006円/人であった。これに「新たな道の駅」の来訪者数406,589人を乗じると、物販施設での消費金額は408,851千円と算出された。

なお、物販施設の産業連関表の部門分類は「食料品」とした。

表3.38 物販施設での消費金額

	回答	料金設定	消費金額	来訪者人数	一人当たり平均消費金額	新たな道の駅総来訪者人数	新たな道の駅消費金額計
	件	円	円	人	円/人	人	千円
	①	②	③=①×②	④	⑤=③÷④	⑥	⑦=⑤×⑥
1,000円未満	80	500	40,000				
1,000円～2,999円	176	1,000	176,000				
3,000円～4,999円	148	3,000	444,000				
5,000円～9,999円	71	5,000	355,000				
10,000円以上	25	10,000	250,000				
合計	500		1,265,000	1,258	1,006	406,589	408,851

ホ) その他

農産物直売所、フードコート、物販施設等、「道の駅」で取り扱う商品以外の売上見込みについては、アンケート調査で捕捉しきれないことから、現況の消費金額及び来訪者数を基に「新たな道の駅」来訪者数相当に換算し算出した。

部門分類については、現況の分類を踏襲し、その他製造業 29,119 千円、印刷業 328 千円、その他サービス 463 千円となった。

表3.39 その他消費金額

部門分類	現況売上	現況来訪者数	新たな道の駅 来訪者数	消費金額
	円 ①	人 ②	人 ③	千円 ④=①×(③÷②)
その他の製造業	30,510			55
その他の製造業	4,032,900			7,321
その他の製造業	10,587,649			19,219
その他の製造業	692,376			1,257
その他のサービス	74,168			135
その他のサービス	180,926			328
その他の製造業	28,794			52
印刷業	173,420			315
その他の製造業	1,716			3
印刷業	400			1
印刷業	6,400			12
その他の製造業	667,462			1,212
その他の製造業	16,041,407			29,119
印刷業	180,220			328
その他のサービス	255,094			463
合計	16,476,721	223,989	406,589	29,910

へ) 「新たな道の駅」の最終需要

上記の結果から、「新たな道の駅」の最終需要は1,030,222千円と算出された。

表3.40 「新たな道の駅」の最終需要

部門分類	施設・商品等	新たな道の駅の 消費金額 千円
農業	農産物直売所	278,924
食料品	物販施設	408,851
印刷業	スタンプブック等	328
その他の製造業	グッズ等	29,119
宿泊・飲食サービス業	フードコート	312,537
その他のサービス	委託商品等	463
合計		1,030,222

iii. 「新たな道の駅」の経済波及効果

「新たな道の駅」での売上による余市町への経済波及効果は、直接効果生産誘発額は 606,057 千円、経済波及効果全体の生産誘発額は町内総生産の 0.98%にあたる 846,999 千円（直接効果の 1.40 倍）と推計された。

また、粗付加価値誘発額は、余市町の GDP の 0.81%にあたる 432,099 千円、経済波及効果による就業誘発人数は 155 人と推計された。

表3.41 「新たな道の駅」の経済波及効果

道の駅事業収入（最終需要）		1,030,222 千円	
直接効果			
生産誘発額	606,057 千円	(町内総生産の 0.70 %)	※町内総生産額86,674,395千円
粗付加価値誘発額	283,664 千円	(GDPの 0.53 %)	※町内粗付加価値額53,246,888千円
雇用者所得誘発額	99,573 千円		
就業誘発人数	113.5 人	(全雇用の 1.32 %)	※全従事者数8,617人
波及効果			
生産誘発額	846,999 千円	(町内総生産の 0.98 %)	※町内総生産額86,674,395千円
経済波及倍率	1.40 倍		
粗付加価値誘発額	432,099 千円	(GDPの 0.81 %)	※町内粗付加価値額53,246,888千円
雇用者所得誘発額	165,254 千円		
就業誘発人数	155.2 人	(全雇用の 1.80 %)	※全従事者数8,617人

「新たな道の駅」の整備により、地域の経済波及効果は以下のとおり拡大することが期待される。

表3.42 経済波及効果の比較

(単位：千円)

	既存の「道の駅」	新たな「道の駅」
最終需要	67,652	1,030,222
直接効果	17,063	606,057
一次波及効果	5,848	177,336
二次波及効果	1,847	63,605
合計	24,759	846,999

④ 「地域全体」の経済波及効果

i. 地域全体の消費金額の設定

地域全体の経済波及効果は、「道の駅」の来訪者が、「道の駅」への来訪を契機に地域の観光農園やワイナリーなどに立寄った際の消費が、地域へもたらす経済波及効果を算定する。

算定にあたっては、「地域への立寄りの経済波及効果」に加え、「新たな道の駅」及び地域への立寄りの経済波及効果」について算定する。

イ) 地域への立寄り率

地域への立寄り率は回答 500 件のうち 487 件が立寄ると回答している (98%)。これに、「新たな道の駅」総来訪者数 406,589 人を乗じると 398,457 人が地域へ立寄ると算出された。

表3.43 地域への立寄り率

	回答	立寄り率		1件当たり 来訪者人数	立寄り人数	新たな道の 駅総来訪者 人数	新たな道の駅 総来訪者の立 寄り人数
	件	%		人/件	人	人	人
	①	②		③	④=①×③	⑤	⑥=②×⑤
必ず立ち寄る	194	38.8%	97.4%	2.52	1,227	406,589	396,018
時間や立地など条件が あえば立ち寄る	293	58.6%					
立ち寄らない	13	2.6%	2.6%				
合計	500	100.0%	100.0%				

ii. 立寄り箇所と立寄り箇所の施設利用費用

立寄り箇所については、町内の全ての施設は把握できないことから、「道の駅」への訪問と地域の観光の関連性が高い、「観光農園」、「ワイナリー」、「ニッカウキスキー」を設定した。

このうち、「ワイナリー」、「ニッカウキスキー」については、施設利用は無料になっている。「観光農園」は小樽教育旅行誘致促進実行委員会 HP より、地域の観光農園を把握し、それぞれの HP 等で利用料金を整理した。この結果、「観光農園」の平均利用料は 1,000 円と算出された。

なお、観光農園の産業連関表の部門分類は「農業」とした。

iii. 立寄り箇所での消費金額の設定

立寄り先での消費金額については、アンケートから把握した。この結果、一人当たり平均消費金額は1,549円/人、立寄り人数全体での消費金額は617,210千円と算出された。

これらの消費金額における、部門分類については正確に把握できないことから、「新たな道の駅」の「食料品」、「その他製造業」、「宿泊・飲食サービス」の最終需要割合を用いて立寄りでの消費金額を振り分けた。

表3.44 立寄り先での消費金額と部門分類

	回答	料金設定	消費金額	1件当たり 来訪者人数	立寄り人数	一人当たり 平均消費金額	新たな道の駅 総来訪者の立 寄り人数	立寄り先で の消費金額 計
	件 ①	円 ②	円 ③=①×②	人/件 ④	人 ⑤=①×④	円/人 ⑥=③÷⑤	人 ⑦	千円 ⑧=⑥×⑦
1,000円未満	33	500	16,500					
1,000円～2,999円	130	1,000	130,000					
3,000円～4,999円	153	3,000	459,000					
5,000円～9,999円	107	5,000	535,000					
10,000円～19,999円	52	10,000	520,000					
20,000円以上	12	20,000	240,000					
合計	487		1,900,500	2.52	1,227	1,549	398,457	617,210

部門分類	新たな道の 駅の消費金 額	割合	立寄り先で の消費金額 計	消費金額の 部門振分
	千円 ①	% ②	千円 ③	千円 ④=②×③
食料品	408,851	54.5%		336,379
その他の製造業	29,119	3.9%		24,071
宿泊・飲食サービス業	312,537	41.6%		256,760
合計	750,507	100.0%	617,210	617,210

iv. 地域全体への経済波及効果

(ア)立寄りによる地域への波及効果

上記で算定した立寄りの増加による地域への経済波及効果を算定した。

この結果、直接効果の生産誘発額は 269,424 千円、経済波及効果全体の生産誘発額は町内総生産の 0.46%にあたる 396,210 千円（直接効果の 1.47 倍）と推計された。

また、粗付加価値誘発額は、余市町の GDP の 0.35%にあたる 184,587 千円、経済波及効果による就業誘発人数は 75 人と推計された。

表3.45 地域への立寄り増がもたらす経済波及効果

地域の事業収入（最終需要）		617,210 千円	
直接効果			
生産誘発額	269,424 千円	(町内総生産の	0.31 %)
		※町内総生産額86,674,395千円	
粗付加価値誘発額	106,997 千円	(GDPの	0.20 %)
		※町内粗付加価値額53,246,888千円	
雇用者所得誘発額	63,298 千円		
就業誘発人数	52.8 人	(全雇用の	0.61 %)
		※全従事者数8,617人	
波及効果			
生産誘発額	396,210 千円	(町内総生産の	0.46 %)
		※町内総生産額86,674,395千円	
経済波及倍率	1.47 倍		
粗付加価値誘発額	184,587 千円	(GDPの	0.35 %)
		※町内粗付加価値額53,246,888千円	
雇用者所得誘発額	99,769 千円		
就業誘発人数	74.5 人	(全雇用の	0.86 %)
		※全従事者数8,617人	

(イ)「新たな道の駅」の地域全体への経済波及効果

「新たな道の駅」が整備されたことによる「道の駅」の売上増と、「道の駅」の来訪を契機とした地域内の立寄りの増が、「新たな道の駅」の地域全体への経済波及効果となる。

上記までで算定した「道の駅」と「地域への立寄り」がもたらす経済波及効果の合計は以下のとおり算出された。

最終需要額は1,647,432千円となり、直接効果の最終需要は875,482千円、経済波及効果全体の生産誘発額は町内総生産の0.73%にあたる1,243,209千円（直接効果の1.43倍）と推計された。

また、粗付加価値誘発額は、余市町のGDPの1.16%にあたる616,686千円、経済波及効果による就業誘発人数は229人と推計された。

表3.46 「新たな道の駅」がもたらす地域全体への経済波及効果

道の駅及び地域の事業収入（最終需要）		1,647,432千円
直接効果		
生産誘発額	875,482千円	(町内総生産の 1.01%) ※町内総生産額86,674,395千円
粗付加価値誘発額	390,661千円	(GDPの 0.73%) ※町内粗付加価値額53,246,888千円
雇用者所得誘発額	162,872千円	
就業誘発人数	166.4人	(全雇用の 1.93%) ※全従事者数8,617人
波及効果		
生産誘発額	1,243,209千円	(町内総生産の 1.43%) ※町内総生産額86,674,395千円
経済波及倍率	1.42倍	
粗付加価値誘発額	616,686千円	(GDPの 1.16%) ※町内粗付加価値額53,246,888千円
雇用者所得誘発額	265,023千円	
就業誘発人数	229.2人	(全雇用の 2.66%) ※全従事者数8,617人

(ウ)その他波及効果（宿泊の増加による経済波及効果）

イ) 宿泊費の設定

本業務で実施したアンケートでは、「新たな道の駅」の整備を契機に、余市町に来訪した際、宿泊する意向があるかについても調査しており、この宿泊がもたらす地域経済への波及効果についても試算した。

アンケートの結果、明確に宿泊の意思を示した回答は500件のうち185件（37%）であった。この37%に「新たな道の駅」の総来訪者数（406,589人）を乗じると、宿泊者数は150,438人と試算された。

宿泊単価は、把握可能な範囲で余市町の宿泊施設のHPから料金を調査し、この平均値（12,283円）を宿泊単価に設定した。

この結果、宿泊費の合計（最終需要）は1,847,830千円と試算され、これを「宿泊・飲食サービス業」の部門に入力し、経済波及効果を算定した。

表3.47 宿泊意向と宿泊費

	回答	宿泊率	新たな道の 駅総来訪者 人数	宿泊者数	一人あたり 宿泊額	宿泊費計
	件 ①	% ②	人 ③	人 ④=②×③	円/人 ⑤	千円 ⑥=④×③
ある	185	37%		150,438	12,283	1,847,830
ない	133	27%				
わからない	182	36%				
合計	500	100%	406,589	150,438	12,283	1,847,830

ロ) その他波及効果 (宿泊の増加による経済波及効果)

宿泊の増加による余市町への経済波及効果は、直接効果生産誘発額は 1,223,842 千円、経済波及効果全体の生産誘発額は町内総生産の 2.07%にあたる 1,797,297 千円 (直接効果の 1.47 倍) と推計された。

また、粗付加価値誘発額は、余市町の GDP の 1.64%にあたる 875,176 千円、経済波及効果による就業誘発人数は 359 人と推計された。

表3.48 宿泊の増加による経済波及効果

地域の事業収入 (最終需要)		1,847,830 千円	
直接効果			
生産誘発額	1,223,842 千円	(町内総生産の 1.41 %)	※町内総生産額86,674,395千円
粗付加価値誘発額	518,703 千円	(GDPの 0.97 %)	※町内粗付加価値額53,246,888千円
雇用者所得誘発額	341,240 千円		
就業誘発人数	261.6 人	(全雇用の 3.04 %)	※全従事者数8,617人
波及効果			
生産誘発額	1,797,297 千円	(町内総生産の 2.07 %)	※町内総生産額86,674,395千円
経済波及倍率	1.47 倍		
粗付加価値誘発額	875,176 千円	(GDPの 1.64 %)	※町内粗付加価値額53,246,888千円
雇用者所得誘発額	517,909 千円		
就業誘発人数	358.5 人	(全雇用の 4.16 %)	※全従事者数8,617人

宿泊の増加によって、地域全体の経済波及効果は、直接効果生産誘発額は 3,495,262 千円、経済波及効果全体の生産誘発額は町内総生産の 3.51%にあたる 2,099,324 千円（直接効果の 1.45 倍）と推計された。

また、粗付加価値誘発額は、余市町の GDP の 2.80%にあたる 1,491,862 千円、経済波及効果による就業誘発人数は 588 人と推計された。

表3.49 宿泊を含む地域全体への経済波及効果

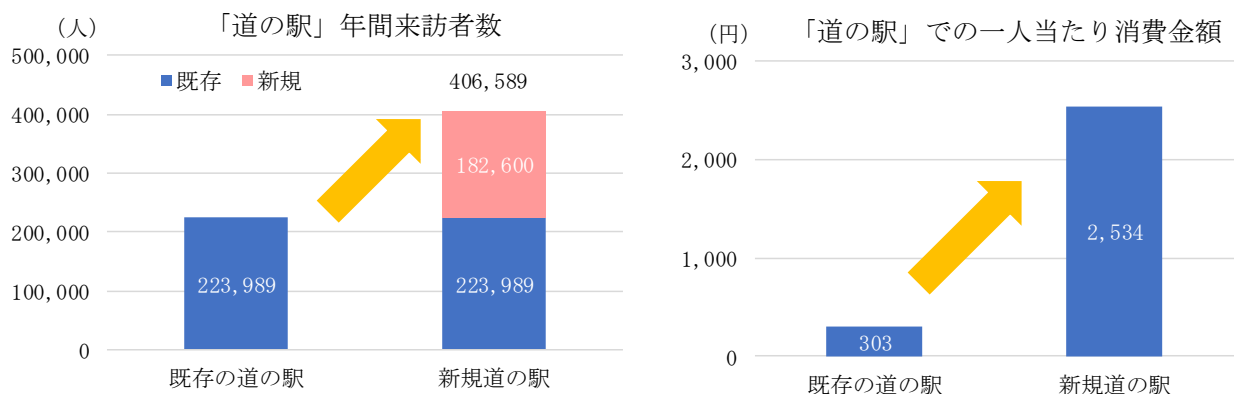
道の駅及び地域の事業収入（最終需要）		3,495,262 千円
直接効果		
生産誘発額	2,099,324 千円	（町内総生産の 2.42 %） ※町内総生産額86,674,395千円
粗付加価値誘発額	909,364 千円	（GDPの 1.71 %） ※町内粗付加価値額53,246,888千円
雇用者所得誘発額	504,112 千円	
就業誘発人数	428.1 人	（全雇用の 4.97 %） ※全従事者数8,617人
波及効果		
生産誘発額	3,040,506 千円	（町内総生産の 3.51 %） ※町内総生産額86,674,395千円
経済波及倍率	1.45 倍	
粗付加価値誘発額	1,491,862 千円	（GDPの 2.80 %） ※町内粗付加価値額53,246,888千円
雇用者所得誘発額	782,932 千円	
就業誘発人数	587.9 人	（全雇用の 6.82 %） ※全従事者数8,617人

⑤ 経済波及効果結果まとめ

i. 効果発生要因

「新たな道の駅」が整備されることによる経済波及効果の発生要因としては、以下のとおりである。

- ・ 「新たな道の駅」への来訪者の増加（182,600人増）
- ・ 「道の駅」の各施設の充実による一人当たり消費金額の増加（2,231円/人増）
- ・ 「新たな道の駅」への来訪を契機とした地域の観光施設への立寄り（98%）
- ・ 立寄りの増加に伴う消費金額の増加（1,549円/人）
- ・ （その他宿泊の増：32%が宿泊意向）



ii. 経済波及効果

余市町に「新たな道の駅」を整備することにより、「既存の「道の駅」」の **24,759千円**から、「新たな道の駅」(単独)で **846,999千円**、「新たな道の駅」+地域への立寄り」で **1,243,209千円**、「新たな道の駅」+地域への立寄り+宿泊」で **3,040,506千円**の経済波及効果が発現することが期待される。

表3.50 経済波及効果の算定結果

(単位：千円、人)

	最終需要	生産誘発額	粗付加価値額	雇用者所得誘発額	就業誘発人数
既存「道の駅」	67,652	24,759	10,827	4,800	3.9
新規「道の駅」	1,030,222	846,999	432,099	165,254	155.2
新規「道の駅」+地域立ち寄り	1,647,432	1,243,209	616,686	265,023	229.2
新規「道の駅」+地域立ち寄り+宿泊	3,495,262	3,040,506	1,491,862	782,932	587.9

表3.51 既存の「道の駅」の経済波及効果算定シート

(単位：千円)

(単位：千円)

部門分類 (38部門) (単位：千円)	直接効果算定							一次波及効果算定						二次波及効果算定						トータル					
	最終需要額 (生産者価格)	自給率	域内 直接効果	粗付加 価値率	直接効果 粗付加価値	雇用者 所得率	直接効果 雇用者所得	直接効果の 生産波及額	自給率	域内 最終需要	1次 生産誘発	1次 粗付加価値	1次 雇用者所得	平均 消費性向	民間 消費支出	消費 パターン	消費誘発	自給率	域内 消費誘発	2次 生産誘発	2次 粗付加価値	2次 雇用者所得	総合生産 誘発	総合粗付加 価値誘発	総合 雇用者所得
	A	B	C=A×B	D	E=C×D	F	G=C×F	H=C×投入係数	I=B	J=H×I	K=J×逆行列係数	L=D×K	M=F×K	N	O=(G+M)×N	P	Q=O×P	R=B	S=Q×R	T=S×逆行列係数	U=D×T	V=F×T	W=C+K+T	X=E+L+U	Y=G+M+V
01 農業	307	0.9999	307	0.5512	169	0.0819	25	206	0.9999	206	240	132	20		0.0108	32	1.000	32	42	23	3	589	325	48	
02 林業	0	0.1427	0	0.9184	0	0.2999	0	113	0.1427	16	17	16	5		0.0006	2	0.143	0	0	0	0	17	16	5	
03 水産業	0	0.7140	0	0.5485	0	0.1779	0	4,051	0.7140	2,893	3,045	1,670	542		0.0012	4	0.714	3	23	12	4	3,068	1,683	546	
04 鉱業	0	0.2668	0	0.7500	0	0.4367	0	1	0.2668	0	1	1	0		0.0000	-0	0.267	-0	0	0	0	1	1	0	
05 食料品	50,869	0.2836	14,424	0.3484	5,025	0.1555	2,243	1,862	0.2836	528	604	210	94		0.0996	299	0.284	85	96	33	15	15,124	5,269	2,352	
06 繊維製品	0	0.0000	0	0.0000	0	0.0000	0	35	0.0000	0	0	0	0		0.0146	44	0.000	0	0	0	0	0	0	0	
07 パルプ・紙・紙加工品	0	0.0000	0	0.0000	0	0.0000	0	312	0.0000	0	0	0	0		0.0005	2	0.000	0	0	0	0	0	0	0	
08 化学	0	0.0000	0	0.0000	0	0.0000	0	206	0.0000	0	0	0	0		0.0094	28	0.000	0	0	0	0	0	0	0	
09 石油・石炭製品	0	0.0000	0	0.0000	0	0.0000	0	61	0.0000	0	0	0	0		0.0326	98	0.000	0	0	0	0	0	0	0	
10 窯業・土石製品	0	0.2704	0	0.5090	0	0.2196	0	48	0.2704	13	16	8	3		0.0006	2	0.270	0	1	1	0	17	9	4	
11 鉄鋼	0	0.0000	0	0.0000	0	0.0000	0	74	0.0000	0	0	0	0		-0.0001	-0	0.000	0	0	0	0	0	0	0	
12 非鉄金属	0	0.0000	0	0.0000	0	0.0000	0	28	0.0000	0	0	0	0		0.0007	2	0.000	0	0	0	0	0	0	0	
13 金属製品	0	0.1017	0	0.4653	0	0.2873	0	241	0.1017	24	27	13	8		0.0011	3	0.102	0	1	0	0	28	13	8	
14 はん用・生産用・業務用機械	0	0.1078	0	0.4820	0	0.3110	0	10	0.1078	1	1	1	0		0.0009	3	0.108	0	0	0	0	2	1	1	
15 電子部品・デバイス	0	0.0000	0	0.0000	0	0.0000	0	0	0.0000	0	0	0	0		0.0005	2	0.000	0	0	0	0	0	0	0	
16 電気機械	0	0.0000	0	0.0000	0	0.0000	0	1	0.0000	0	0	0	0		0.0108	32	0.000	0	0	0	0	0	0	0	
17 情報・通信機器	0	0.0000	0	0.0000	0	0.0000	0	0	0.0000	0	0	0	0		0.0172	52	0.000	0	0	0	0	0	0	0	
18 輸送用機械	0	0.0000	0	0.0000	0	0.0000	0	2	0.0000	0	0	0	0		0.0205	62	0.000	0	0	0	0	0	0	0	
19 印刷業	179	0.2700	48	0.5425	26	0.2704	13	82	0.2700	22	26	14	7		0.0002	1	0.270	0	2	1	1	77	42	21	
20 その他の製造業	16,042	0.1307	2,096	0.4041	847	0.2258	473	751	0.1307	98	117	47	26		0.0070	21	0.131	3	6	2	1	2,219	897	501	
21 電気業	0	0.0052	0	0.7511	0	0.4600	0	16	0.0052	0	0	0	0		0.0189	57	0.005	0	0	0	0	0	0	0	
22 ガス・熱供給業	0	0.0000	0	0.0000	0	0.0000	0	20	0.0000	0	0	0	0		0.0028	8	0.000	0	0	0	0	0	0	0	
23 水道業	0	1.0000	0	0.4875	0	0.1754	0	29	1.0000	29	40	19	7		0.0074	22	1.000	22	32	16	6	72	35	13	
24 廃棄物処理業	0	1.0000	0	0.6924	0	0.5044	0	13	1.0000	13	18	12	9		0.0012	4	1.000	4	10	7	5	28	19	14	
25 建設業	0	0.2705	0	0.4905	0	0.3736	0	229	0.2705	62	72	36	27		0.0000	0	0.271	0	11	5	4	83	41	31	
26 卸売業	0	0.3597	0	0.7602	0	0.3677	0	1,175	0.3597	423	512	389	188		0.0575	172	0.360	62	74	56	27	586	446	216	
27 小売業	0	0.8789	0	0.6960	0	0.4553	0	48	0.8789	42	89	62	41		0.1354	406	0.879	357	369	257	168	458	319	208	
28 運輸・郵便業	0	0.6360	0	0.7682	0	0.5380	0	559	0.6360	355	449	345	242		0.0459	138	0.636	88	106	82	57	555	427	299	
29 宿泊・飲食サービス業	0	0.6623	0	0.4238	0	0.2788	0	3	0.6623	2	2	1	1		0.0513	154	0.662	102	103	44	29	105	45	29	
30 情報通信業	0	0.0697	0	0.4597	0	0.2439	0	84	0.0697	6	12	5	3		0.0448	134	0.070	9	12	6	3	24	11	6	
31 金融・保険業	0	0.6293	0	0.6779	0	0.2927	0	97	0.6293	61	99	67	29		0.0465	139	0.629	88	120	81	35	219	148	64	
32 住宅賃貸業	0	0.6399	0	0.8691	0	0.0337	0	0	0.6399	0	0	0	0		0.1962	588	0.640	377	377	327	13	377	327	13	
33 その他の不動産業	0	0.1181	0	0.6775	0	0.2468	0	39	0.1181	5	9	6	2		0.0014	4	0.118	0	4	3	1	14	9	3	
34 専門・科学技術・業務支援サービス業	0	0.5670	0	0.6209	0	0.4272	0	378	0.5670	215	322	200	138		0.0059	18	0.567	10	70	44	30	393	244	168	
35 公務	0	0.9108	0	0.7400	0	0.3911	0	0	0.9108	0	0	0	0		0.0029	9	0.911	8	8	6	3	8	6	3	
36 教育	0	0.7971	0	0.8474	0	0.6084	0	6	0.7971	5	6	5	3		0.0174	52	0.797	42	42	36	26	48	40	29	
37 保健衛生・社会事業	0	0.8975	0	0.6713	0	0.5544	0	0	0.8975	0	0	0	0		0.0515	155	0.897	139	140	94	78	141	95	78	
38 その他のサービス	255	0.7360	188	0.7117	134	0.2763	52	77	0.7360	57	122	87	34		0.0843	253	0.736	186	198	141	55	507	361	140	
内生部門計	67,652		17,063		6,201		2,807	10,862		5,077	5,848	3,348	1,430	0.708	3,000	1.0000	3,000		1,617	1,847	1,277	564	24,759	10,827	4,800

表3.52 「新たな道の駅」の経済波及効果算定シート

(単位：千円)

(単位：千円)

部門分類 (38部門) (単位：千円)	直接効果算定							一次波及効果算定							二次波及効果算定							トータル			
	最終需要額 (生産者価格)	自給率	域内 直接効果	粗付加 価値率	直接効果 粗付加価値	雇用者 所得率	直接効果 雇用者所得	直接効果の 生産波及額	自給率	域内 最終需要	1次 生産誘発	1次 粗付加価値	1次 雇用者所得	平均 消費性向	民間 消費支出	消費 パターン	消費誘発	自給率	域内 消費誘発	2次 生産誘発	2次 粗付加価値	2次 雇用者所得	総合生産 誘発	総合粗付加 価値誘発	総合 雇用者所得
	A	B	C=A×B	D	E=C×D	F	G=C×F	H=C×投入係数	I=B	J=H×I	K=J×逆行列係数	L=D×K	M=F×K	N	O=(G+M)×N	P	Q=O×P	R=B	S=Q×R	T=S×逆行列係数	U=D×T	V=F×T	W=C+K+T	X=E+L+U	Y=G+M+V
01 農業	278,924	0.9999	278,893	0.5512	153,715	0.0819	22,850	37,662	0.9999	37,658	42,690	23,529	3,498			0.0108	1,112	1.000	1,112	1,435	791	118	323,018	178,035	26,465
02 林業	0	0.1427	0	0.9184	0	0.2999	0	649	0.1427	93	107	99	32			0.0006	67	0.143	10	12	11	4	119	110	36
03 水産業	0	0.7140	0	0.5485	0	0.1779	0	33,829	0.7140	24,154	28,659	15,721	5,099			0.0012	124	0.714	88	777	426	138	29,436	16,147	5,237
04 鉱業	0	0.2668	0	0.7500	0	0.4367	0	9	0.2668	3	22	17	10			0.0000	-2	0.267	-0	1	1	1	23	18	10
05 食料品	408,851	0.2836	115,933	0.3484	40,389	0.1555	18,030	67,839	0.2836	19,236	20,952	7,299	3,258			0.0996	10,289	0.284	2,917	3,299	1,149	513	140,184	48,838	21,801
06 繊維製品	0	0.0000	0	0.0000	0	0.0000	0	2,294	0.0000	0	0	0	0			0.0146	1,513	0.000	0	0	0	0	0	0	0
07 パルプ・紙・紙加工品	0	0.0000	0	0.0000	0	0.0000	0	11,989	0.0000	0	0	0	0			0.0005	54	0.000	0	0	0	0	0	0	0
08 化学	0	0.0000	0	0.0000	0	0.0000	0	28,473	0.0000	0	0	0	0			0.0094	975	0.000	0	0	0	0	0	0	0
09 石油・石炭製品	0	0.0000	0	0.0000	0	0.0000	0	4,123	0.0000	0	0	0	0			0.0326	3,371	0.000	0	0	0	0	0	0	0
10 窯業・土石製品	0	0.2704	0	0.5090	0	0.2196	0	1,508	0.2704	408	538	274	118			0.0006	59	0.270	16	35	18	8	573	292	126
11 鉄鋼	0	0.0000	0	0.0000	0	0.0000	0	155	0.0000	0	0	0	0			-0.0001	-13	0.000	0	0	0	0	0	0	0
12 非鉄金属	0	0.0000	0	0.0000	0	0.0000	0	202	0.0000	0	0	0	0			0.0007	73	0.000	0	0	0	0	0	0	0
13 金属製品	0	0.1017	0	0.4653	0	0.2873	0	2,401	0.1017	244	335	156	96			0.0011	113	0.102	12	28	13	8	362	169	104
14 はん用・生産用・業務用機械	0	0.1078	0	0.4820	0	0.3110	0	18	0.1078	2	12	6	4			0.0009	89	0.108	10	14	7	4	26	12	8
15 電子部品・デバイス	0	0.0000	0	0.0000	0	0.0000	0	1	0.0000	0	0	0	0			0.0005	54	0.000	0	0	0	0	0	0	0
16 電気機械	0	0.0000	0	0.0000	0	0.0000	0	19	0.0000	0	0	0	0			0.0108	1,113	0.000	0	0	0	0	0	0	0
17 情報・通信機器	0	0.0000	0	0.0000	0	0.0000	0	32	0.0000	0	0	0	0			0.0172	1,774	0.000	0	0	0	0	0	0	0
18 輸送用機械	0	0.0000	0	0.0000	0	0.0000	0	4	0.0000	0	0	0	0			0.0205	2,122	0.000	0	0	0	0	0	0	0
19 印刷業	328	0.2700	89	0.5425	48	0.2704	24	743	0.2700	201	369	200	100			0.0002	21	0.270	6	85	46	23	542	294	147
20 その他の製造業	29,119	0.1307	3,805	0.4041	1,538	0.2258	859	8,418	0.1307	1,100	1,531	619	346			0.0070	721	0.131	94	193	78	44	5,529	2,235	1,248
21 電気業	0	0.0052	0	0.7511	0	0.4600	0	502	0.0052	3	4	3	2			0.0189	1,947	0.005	10	10	8	5	15	11	7
22 ガス・熱供給業	0	0.0000	0	0.0000	0	0.0000	0	3,758	0.0000	0	0	0	0			0.0028	287	0.000	0	0	0	0	0	0	0
23 水道業	0	1.0000	0	0.4875	0	0.1754	0	2,294	1.0000	2,294	2,920	1,423	512			0.0074	766	1.000	766	1,106	539	194	4,026	1,962	706
24 廃棄物処理業	0	1.0000	0	0.6924	0	0.5044	0	4,759	1.0000	4,759	4,994	3,458	2,519			0.0012	123	1.000	123	356	247	180	5,350	3,705	2,699
25 建設業	0	0.2705	0	0.4905	0	0.3736	0	9,656	0.2705	2,612	3,335	1,636	1,246			0.0000	0	0.271	0	363	178	135	3,697	1,813	1,381
26 卸売業	0	0.3597	0	0.7602	0	0.3677	0	33,681	0.3597	12,115	14,232	10,820	5,233			0.0575	5,933	0.360	2,134	2,549	1,938	937	16,781	12,758	6,170
27 小売業	0	0.8789	0	0.6960	0	0.4553	0	20,455	0.8789	17,978	20,325	14,147	9,254			0.1354	13,987	0.879	12,293	12,692	8,834	5,778	33,018	22,980	15,032
28 運輸・郵便業	0	0.6360	0	0.7682	0	0.5380	0	16,035	0.6360	10,197	12,816	9,845	6,895			0.0459	4,741	0.636	3,015	3,660	2,811	1,969	16,475	12,657	8,863
29 宿泊・飲食サービス業	312,537	0.6623	206,997	0.4238	87,732	0.2788	57,716	1,836	0.6623	1,216	1,227	520	342			0.0513	5,299	0.662	3,510	3,539	1,500	987	211,763	89,752	59,045
30 情報通信業	0	0.0697	0	0.4597	0	0.2439	0	5,294	0.0697	369	591	272	144			0.0448	4,624	0.070	322	427	196	104	1,018	468	248
31 金融・保険業	0	0.6293	0	0.6779	0	0.2927	0	3,935	0.6293	2,476	3,763	2,551	1,101			0.0465	4,801	0.629	3,021	4,123	2,795	1,207	7,886	5,346	2,308
32 住宅賃貸業	0	0.6399	0	0.8691	0	0.0337	0	0	0.6399	0	0	0	0			0.1962	20,259	0.640	12,964	12,964	11,267	437	12,964	11,267	437
33 その他の不動産業	0	0.1181	0	0.6775	0	0.2468	0	2,502	0.1181	295	492	333	121			0.0014	140	0.118	17	155	105	38	646	438	160
34 専門・科学技術・業務支援サービス業	0	0.5670	0	0.6209	0	0.4272	0	9,416	0.5670	5,339	9,753	6,055	4,167			0.0059	613	0.567	347	2,422	1,504	1,035	12,175	7,559	5,202
35 公務	0	0.9108	0	0.7400	0	0.3911	0	0	0.9108	0	0	0	0			0.0029	299	0.911	273	273	202	107	273	202	107
36 教育	0	0.7971	0	0.8474	0	0.6084	0	128	0.7971	102	129	110	79			0.0174	1,799	0.797	1,434	1,446	1,226	880	1,576	1,335	959
37 保健衛生・社会事業	0	0.8975	0	0.6713	0	0.5544	0	17	0.8975	15	31	20	17			0.0515	5,323	0.897	4,777	4,833	3,244	2,680	4,864	3,265	2,697
38 その他のサービス	463	0.7360	341	0.7117	243	0.2763	94	7,753	0.7360	5,707	7,510	5,345	2,075			0.0843	8,702	0.736	6,405	6,806	4,844	1,880	14,657	10,432	4,050
内生部門計	1,030,222		606,057		283,664		99,573	322,393		148,577	177,336	104,456	46,267	0.708	103,271	1.0000	103,271		55,675	63,605	43,978	19,413	846,999	432,099	165,254

表3.53 地域への立寄り増による経済波及効果算定シート

部門分類 (38部門) (単位：千円)	(単位：千円)																								
	直接効果算定						一次波及効果算定							二次波及効果算定							トータル				
	最終需要額 (生産者価格) A	自給率 B	域内 直接効果 C=A×B	粗付加 価値率 D	直接効果 粗付加価値 E=C×D	雇用者 所得率 F	直接効果 雇用者所得 G=C×F	直接効果の 生産波及額 H=C×投入係数	自給率 I=B	域内 最終需要 J=H×I	1次 生産誘発 K=J×逆行列係数	1次 粗付加価値 L=D×K	1次 雇用者所得 M=F×K	平均 消費性向 N	民間 消費支出 O=(G+M)×N	消費 パターン P	消費誘発 Q=O×P	自給率 R=B	域内 消費誘発 S=Q×R	2次 生産誘発 T=S×逆行列係数	2次 粗付加価値 U=D×T	2次 雇用者所得 V=F×T	総合生産 誘発 W=C+K+T	総合粗付加 価値誘発 X=E+L+U	総合 雇用者所得 Y=G+M+V
01 農業	0	0.9999	0	0.5512	0	0.0819	0	5,616	0.9999	5,615	6,555	3,613	537			0.0108	672	1.000	671	866	478	71	7,421	4,090	608
02 林業	0	0.1427	0	0.9184	0	0.2999	0	480	0.1427	69	76	70	23			0.0006	40	0.143	6	7	7	2	83	77	25
03 水産業	0	0.7140	0	0.5485	0	0.1779	0	27,595	0.7140	19,703	22,920	12,572	4,078			0.0012	75	0.714	53	469	257	83	23,389	12,830	4,161
04 鉱業	0	0.2668	0	0.7500	0	0.4367	0	7	0.2668	2	11	8	5			0.0000	-1	0.267	-0	1	1	0	11	9	5
05 食料品	333,293	0.2836	94,508	0.3484	32,925	0.1555	14,698	48,605	0.2836	13,782	14,832	5,167	2,307			0.0996	6,212	0.284	1,761	1,992	694	310	111,332	38,786	17,314
06 繊維製品	0	0.0000	0	0.0000	0	0.0000	0	573	0.0000	0	0	0	0			0.0146	913	0.000	0	0	0	0	0	0	0
07 パルプ・紙・紙加工品	0	0.0000	0	0.0000	0	0.0000	0	2,217	0.0000	0	0	0	0			0.0005	33	0.000	0	0	0	0	0	0	0
08 化学	0	0.0000	0	0.0000	0	0.0000	0	1,297	0.0000	0	0	0	0			0.0094	589	0.000	0	0	0	0	0	0	0
09 石油・石炭製品	0	0.0000	0	0.0000	0	0.0000	0	1,026	0.0000	0	0	0	0			0.0326	2,035	0.000	0	0	0	0	0	0	0
10 窯業・土石製品	0	0.2704	0	0.5090	0	0.2196	0	507	0.2704	137	193	98	42			0.0006	36	0.270	10	21	11	5	214	109	47
11 鉄鋼	0	0.0000	0	0.0000	0	0.0000	0	118	0.0000	0	0	0	0			-0.0001	-8	0.000	0	0	0	0	0	0	0
12 非鉄金属	0	0.0000	0	0.0000	0	0.0000	0	167	0.0000	0	0	0	0			0.0007	44	0.000	0	0	0	0	0	0	0
13 金属製品	0	0.1017	0	0.4653	0	0.2873	0	1,586	0.1017	161	212	99	61			0.0011	68	0.102	7	17	8	5	229	106	66
14 はん用・生産用・業務用機械	0	0.1078	0	0.4820	0	0.3110	0	14	0.1078	2	7	4	2			0.0009	54	0.108	6	8	4	3	16	8	5
15 電子部品・デバイス	0	0.0000	0	0.0000	0	0.0000	0	0	0.0000	0	0	0	0			0.0005	33	0.000	0	0	0	0	0	0	0
16 電気機械	0	0.0000	0	0.0000	0	0.0000	0	11	0.0000	0	0	0	0			0.0108	672	0.000	0	0	0	0	0	0	0
17 情報・通信機器	0	0.0000	0	0.0000	0	0.0000	0	26	0.0000	0	0	0	0			0.0172	1,071	0.000	0	0	0	0	0	0	0
18 輸送用機械	0	0.0000	0	0.0000	0	0.0000	0	0	0.0000	0	0	0	0			0.0205	1,281	0.000	0	0	0	0	0	0	0
19 印刷業	0	0.2700	0	0.5425	0	0.2704	0	577	0.2700	156	247	134	67			0.0002	13	0.270	3	51	28	14	298	162	81
20 その他の製造業	24,688	0.1307	3,226	0.4041	1,304	0.2258	728	4,328	0.1307	565	813	329	184			0.0070	435	0.131	57	117	47	26	4,155	1,679	938
21 電気業	0	0.0052	0	0.7511	0	0.4600	0	160	0.0052	1	2	1	1			0.0189	1,175	0.005	6	6	5	3	8	6	4
22 ガス・熱供給業	0	0.0000	0	0.0000	0	0.0000	0	3,112	0.0000	0	0	0	0			0.0028	173	0.000	0	0	0	0	0	0	0
23 水道業	0	1.0000	0	0.4875	0	0.1754	0	1,852	1.0000	1,852	2,240	1,092	393			0.0074	462	1.000	462	668	326	117	2,907	1,417	510
24 廃棄物処理業	0	1.0000	0	0.6924	0	0.5044	0	3,929	1.0000	3,929	4,045	2,801	2,041			0.0012	74	1.000	74	215	149	109	4,260	2,950	2,149
25 建設業	0	0.2705	0	0.4905	0	0.3736	0	5,475	0.2705	1,481	1,812	889	677			0.0000	0	0.271	0	219	107	82	2,031	996	759
26 卸売業	0	0.3597	0	0.7602	0	0.3677	0	18,885	0.3597	6,793	7,949	6,043	2,923			0.0575	3,582	0.360	1,288	1,539	1,170	566	9,488	7,213	3,489
27 小売業	0	0.8789	0	0.6960	0	0.4553	0	6,925	0.8789	6,087	6,799	4,732	3,095			0.1354	8,444	0.879	7,422	7,663	5,333	3,489	14,461	10,065	6,584
28 運輸・郵便業	0	0.6360	0	0.7682	0	0.5380	0	9,067	0.6360	5,767	7,189	5,523	3,867			0.0459	2,862	0.636	1,820	2,209	1,697	1,189	9,398	7,220	5,056
29 宿泊・飲食サービス業	259,229	0.6623	171,691	0.4238	72,768	0.2788	47,872	1,523	0.6623	1,009	1,017	431	284			0.0513	3,199	0.662	2,119	2,137	906	596	174,844	74,105	48,751
30 情報通信業	0	0.0697	0	0.4597	0	0.2439	0	3,628	0.0697	253	367	169	89			0.0448	2,791	0.070	195	258	119	63	625	287	152
31 金融・保険業	0	0.6293	0	0.6779	0	0.2927	0	1,986	0.6293	1,250	1,936	1,312	567			0.0465	2,898	0.629	1,824	2,489	1,688	729	4,425	3,000	1,295
32 住宅賃貸業	0	0.6399	0	0.8691	0	0.0337	0	0	0.6399	0	0	0	0			0.1962	12,231	0.640	7,827	7,827	6,802	264	7,827	6,802	264
33 その他の不動産業	0	0.1181	0	0.6775	0	0.2468	0	1,944	0.1181	230	325	220	80			0.0014	85	0.118	10	93	63	23	419	284	103
34 専門・科学技術・業務支援サービス業	0	0.5670	0	0.6209	0	0.4272	0	6,971	0.5670	3,952	6,284	3,902	2,685			0.0059	370	0.567	210	1,462	908	625	7,746	4,809	3,309
35 公務	0	0.9108	0	0.7400	0	0.3911	0	0	0.9108	0	0	0	0			0.0029	181	0.911	165	165	122	64	165	122	64
36 教育	0	0.7971	0	0.8474	0	0.6084	0	105	0.7971	84	99	84	60			0.0174	1,086	0.797	866	873	740	531	972	824	591
37 保健衛生・社会事業	0	0.8975	0	0.6713	0	0.5544	0	14	0.8975	12	21	14	11			0.0515	3,214	0.897	2,884	2,918	1,959	1,618	2,939	1,973	1,629
38 その他のサービス	0	0.7360	0	0.7117	0	0.2763	0	2,100	0.7360	1,545	2,436	1,734	673			0.0843	5,254	0.736	3,867	4,109	2,925	1,135	6,545	4,658	1,808
内生部門計	617,210		269,424		106,997		63,298	162,427		74,437	88,385	51,039	24,751	0.708	62,348	1.0000	62,348		33,613	38,401	26,551	11,721	396,210	184,587	99,769

表3.54 「新たな道の駅」がもたらす地域全体への経済波及効果算定シート
(単位：千円)

部門分類 (38部門) (単位：千円)	直接効果算定						一次波及効果算定						2次波及効果算定						トータル						
	最終需要額 (生産者価格) A	自給率 B	域内 直接効果 C=A×B	粗付加 価値率 D	直接効果 粗付加価値 E=C×D	雇用者 所得率 F	直接効果 雇用者所得 G=C×F	直接効果の 生産波及額 H=C×投入係数	自給率 I=B	域内 最終需要 J=H×I	1次 生産誘発 K=J×逆行係数	1次 粗付加価値 L=D×K	1次 雇用者所得 M=F×K	平均 消費性向 N	民間 消費支出 O=(G+M)×N	消費 パターン P	消費誘発 Q=O×P	自給率 R=B	域内 消費誘発 S=Q×R	2次 生産誘発 T=S×逆行係数	2次 粗付加価値 U=D×T	2次 雇用者所得 V=F×T	総合生産 誘発 W=C+K+T	総合粗付加 価値誘発 X=E+L+U	総合 雇用者所得 Y=G+M+V
01 農業	278,924	0.9999	278,893	0.5512	153,715	0.0819	22,850	43,278	0.9999	43,273	49,244	27,142	4,035			0.0108	1,784	1.000	1,784	2,301	1,268	189	330,439	182,125	27,073
02 林業	0	0.1427	0	0.9184	0	0.2999	0	1,129	0.1427	161	183	168	55			0.0006	107	0.143	15	19	18	6	203	186	61
03 水産業	0	0.7140	0	0.5485	0	0.1779	0	61,424	0.7140	43,857	51,579	28,293	9,177			0.0012	198	0.714	142	1,246	683	222	52,825	28,976	9,398
04 鉱業	0	0.2668	0	0.7500	0	0.4367	0	17	0.2668	4	33	25	14			0.0000	-3	0.267	-1	2	2	1	35	26	15
05 食料品	742,144	0.2836	210,440	0.3484	73,314	0.1555	32,728	116,443	0.2836	33,018	35,784	12,467	5,565			0.0996	16,500	0.284	4,679	5,291	1,843	823	251,516	87,624	39,116
06 繊維製品	0	0.0000	0	0.0000	0	0.0000	0	2,867	0.0000	0	0	0	0			0.0146	2,426	0.000	0	0	0	0	0	0	0
07 パルプ・紙・紙加工品	0	0.0000	0	0.0000	0	0.0000	0	14,206	0.0000	0	0	0	0			0.0005	87	0.000	0	0	0	0	0	0	0
08 化学	0	0.0000	0	0.0000	0	0.0000	0	29,770	0.0000	0	0	0	0			0.0094	1,563	0.000	0	0	0	0	0	0	0
09 石油・石炭製品	0	0.0000	0	0.0000	0	0.0000	0	5,150	0.0000	0	0	0	0			0.0326	5,406	0.000	0	0	0	0	0	0	0
10 窯業・土石製品	0	0.2704	0	0.5090	0	0.2196	0	2,016	0.2704	545	731	372	161			0.0006	95	0.270	26	56	28	12	787	401	173
11 鉄鋼	0	0.0000	0	0.0000	0	0.0000	0	274	0.0000	0	0	0	0			-0.0001	-21	0.000	0	0	0	0	0	0	0
12 非鉄金属	0	0.0000	0	0.0000	0	0.0000	0	369	0.0000	0	0	0	0			0.0007	117	0.000	0	0	0	0	0	0	0
13 金属製品	0	0.1017	0	0.4653	0	0.2873	0	3,988	0.1017	406	547	254	157			0.0011	181	0.102	18	45	21	13	591	275	170
14 はん用・生産用・業務用機械	0	0.1078	0	0.4820	0	0.3110	0	32	0.1078	3	19	9	6			0.0009	143	0.108	15	22	11	7	41	20	13
15 電子部品・デバイス	0	0.0000	0	0.0000	0	0.0000	0	1	0.0000	0	0	0	0			0.0005	87	0.000	0	0	0	0	0	0	0
16 電気機械	0	0.0000	0	0.0000	0	0.0000	0	30	0.0000	0	0	0	0			0.0108	1,784	0.000	0	0	0	0	0	0	0
17 情報・通信機器	0	0.0000	0	0.0000	0	0.0000	0	58	0.0000	0	0	0	0			0.0172	2,846	0.000	0	0	0	0	0	0	0
18 輸送用機械	0	0.0000	0	0.0000	0	0.0000	0	4	0.0000	0	0	0	0			0.0205	3,403	0.000	0	0	0	0	0	0	0
19 印刷業	328	0.2700	89	0.5425	48	0.2704	24	1,321	0.2700	357	616	334	166			0.0002	34	0.270	9	136	74	37	840	456	227
20 その他の製造業	53,807	0.1307	7,030	0.4041	2,841	0.2258	1,587	12,746	0.1307	1,665	2,344	947	529			0.0070	1,156	0.131	151	310	125	70	9,685	3,914	2,187
21 電気業	0	0.0052	0	0.7511	0	0.4600	0	662	0.0052	3	6	5	3			0.0189	3,123	0.005	16	17	13	8	23	17	11
22 ガス・熱供給業	0	0.0000	0	0.0000	0	0.0000	0	6,870	0.0000	0	0	0	0			0.0028	460	0.000	0	0	0	0	0	0	0
23 水道業	0	1.0000	0	0.4875	0	0.1754	0	4,146	1.0000	4,146	5,159	2,515	905			0.0074	1,228	1.000	1,228	1,774	865	311	6,933	3,380	1,216
24 廃棄物処理業	0	1.0000	0	0.6924	0	0.5044	0	8,688	1.0000	8,688	9,039	6,259	4,560			0.0012	197	1.000	197	572	396	288	9,611	6,654	4,848
25 建設業	0	0.2705	0	0.4905	0	0.3736	0	15,131	0.2705	4,093	5,147	2,524	1,923			0.0000	0	0.271	0	581	285	217	5,728	2,810	2,140
26 卸売業	0	0.3597	0	0.7602	0	0.3677	0	52,567	0.3597	18,908	22,181	16,863	8,156			0.0575	9,516	0.360	3,423	4,089	3,108	1,503	26,269	19,971	9,659
27 小売業	0	0.8789	0	0.6960	0	0.4553	0	27,381	0.8789	24,065	27,124	18,878	12,349			0.1354	22,431	0.879	19,714	20,355	14,167	9,267	47,479	33,046	21,616
28 運輸・郵便業	0	0.6360	0	0.7682	0	0.5380	0	25,102	0.6360	15,964	20,004	15,368	10,762			0.0459	7,603	0.636	4,835	5,869	4,509	3,157	25,874	19,877	13,920
29 宿泊・飲食サービス業	571,766	0.6623	378,688	0.4238	160,500	0.2788	105,588	3,359	0.6623	2,225	2,243	951	626			0.0513	8,499	0.662	5,629	5,676	2,406	1,583	386,608	163,857	107,797
30 情報通信業	0	0.0697	0	0.4597	0	0.2439	0	8,922	0.0697	622	958	440	234			0.0448	7,415	0.070	517	685	315	167	1,643	755	401
31 金融・保険業	0	0.6293	0	0.6779	0	0.2927	0	5,920	0.6293	3,726	5,699	3,863	1,668			0.0465	7,699	0.629	4,845	6,612	4,483	1,935	12,311	8,346	3,603
32 住宅賃貸業	0	0.6399	0	0.8691	0	0.0337	0	0	0.6399	0	0	0	0			0.1962	32,489	0.640	20,791	20,791	18,069	701	20,791	18,069	701
33 その他の不動産業	0	0.1181	0	0.6775	0	0.2468	0	4,446	0.1181	525	817	553	202			0.0014	225	0.118	27	248	168	61	1,065	722	263
34 専門・科学技術・業務支援サービス業	0	0.5670	0	0.6209	0	0.4272	0	16,387	0.5670	9,291	16,037	9,957	6,852			0.0059	983	0.567	557	3,885	2,412	1,660	19,922	12,369	8,511
35 公務	0	0.9108	0	0.7400	0	0.3911	0	0	0.9108	0	0	0	0			0.0029	480	0.911	437	437	324	171	437	324	171
36 教育	0	0.7971	0	0.8474	0	0.6084	0	233	0.7971	186	228	193	139			0.0174	2,886	0.797	2,300	2,320	1,966	1,411	2,548	2,159	1,550
37 保健衛生・社会事業	0	0.8975	0	0.6713	0	0.5544	0	31	0.8975	27	51	34	28			0.0515	8,537	0.897	7,661	7,751	5,203	4,297	7,802	5,237	4,326
38 その他のサービス	463	0.7360	341	0.7117	243	0.2763	94	9,853	0.7360	7,252	9,946	7,079	2,748			0.0843	13,956	0.736	10,272	10,915	7,769	3,016	21,202	15,090	5,858
内生部門計	1,647,432		875,482		390,661		162,872	484,821		223,013	265,721	155,495	71,018	0.708	165,620	1.0000	165,620		89,288	102,006	70,530	31,134	1,243,209	616,686	265,023

表3.55 宿泊の増加による経済波及効果算定シート

部門分類 (38部門) (単位：千円)	(単位：千円)																								
	直接効果算定						一次波及効果算定							2次波及効果算定							トータル				
	最終需要額 (生産者価格) A	自給率 B	域内 直接効果 C=A×B	粗付加 価値率 D	直接効果 粗付加価値 E=C×D	雇用者 所得率 F	直接効果 雇用者所得 G=C×F	直接効果の 生産波及額 H=C×投入係数	自給率 I=B	域内 最終需要 J=H×I	1次 生産誘発 K=J×逆行係数	1次 粗付加価値 L=D×K	1次 雇用者所得 M=F×K	平均 消費性向 N	民間 消費支出 O=(G+M)×N	消費 パターン P	消費誘発 Q=O×P	自給率 R=B	域内 消費誘発 S=Q×R	2次 生産誘発 T=S×逆行係数	2次 粗付加価値 U=D×T	2次 雇用者所得 V=F×T	総合生産 誘発 W=C+K+T	総合粗付加 価値誘発 X=E+L+U	総合 雇用者所得 Y=G+M+V
01 農業	0	0.9999	0	0.5512	0	0.0819	0	32,009	0.9999	32,005	37,305	20,561	3,056			0.0108	3,486	1.000	3,486	4,498	2,479	368	41,802	23,040	3,425
02 林業	0	0.1427	0	0.9184	0	0.2999	0	2,104	0.1427	300	323	296	97			0.0006	209	0.143	30	38	35	11	361	331	108
03 水産業	0	0.7140	0	0.5485	0	0.1779	0	7,492	0.7140	5,350	21,184	11,620	3,769			0.0012	388	0.714	277	2,435	1,335	433	23,618	12,956	4,202
04 鉱業	0	0.2668	0	0.7500	0	0.4367	0	-17	0.2668	-5	39	29	17			0.0000	-6	0.267	-2	4	3	2	43	32	19
05 食料品	0	0.2836	0	0.3484	0	0.1555	0	260,022	0.2836	73,731	77,701	27,070	12,084			0.0996	32,244	0.284	9,143	10,340	3,602	1,608	88,042	30,672	13,692
06 繊維製品	0	0.0000	0	0.0000	0	0.0000	0	3,197	0.0000	0	0	0	0			0.0146	4,741	0.000	0	0	0	0	0	0	0
07 パルプ・紙・紙加工品	0	0.0000	0	0.0000	0	0.0000	0	3,314	0.0000	0	0	0	0			0.0005	170	0.000	0	0	0	0	0	0	0
08 化学	0	0.0000	0	0.0000	0	0.0000	0	3,299	0.0000	0	0	0	0			0.0094	3,055	0.000	0	0	0	0	0	0	0
09 石油・石炭製品	0	0.0000	0	0.0000	0	0.0000	0	4,847	0.0000	0	0	0	0			0.0326	10,564	0.000	0	0	0	0	0	0	0
10 窯業・土石製品	0	0.2704	0	0.5090	0	0.2196	0	2,128	0.2704	575	874	445	192			0.0006	185	0.270	50	109	55	24	982	500	216
11 鉄鋼	0	0.0000	0	0.0000	0	0.0000	0	29	0.0000	0	0	0	0			-0.0001	-41	0.000	0	0	0	0	0	0	0
12 非鉄金属	0	0.0000	0	0.0000	0	0.0000	0	492	0.0000	0	0	0	0			0.0007	229	0.000	0	0	0	0	0	0	0
13 金属製品	0	0.1017	0	0.4653	0	0.2873	0	2,809	0.1017	286	529	246	152			0.0011	355	0.102	36	87	41	25	617	287	177
14 はん用・生産用・業務用機械	0	0.1078	0	0.4820	0	0.3110	0	0	0.1078	0	33	16	10			0.0009	279	0.108	30	43	21	13	76	37	24
15 電子部品・デバイス	0	0.0000	0	0.0000	0	0.0000	0	0	0.0000	0	0	0	0			0.0005	170	0.000	0	0	0	0	0	0	0
16 電気機械	0	0.0000	0	0.0000	0	0.0000	0	66	0.0000	0	0	0	0			0.0108	3,487	0.000	0	0	0	0	0	0	0
17 情報・通信機器	0	0.0000	0	0.0000	0	0.0000	0	170	0.0000	0	0	0	0			0.0172	5,561	0.000	0	0	0	0	0	0	0
18 輸送用機械	0	0.0000	0	0.0000	0	0.0000	0	0	0.0000	0	0	0	0			0.0205	6,650	0.000	0	0	0	0	0	0	0
19 印刷業	0	0.2700	0	0.5425	0	0.2704	0	609	0.2700	164	641	348	173			0.0002	66	0.270	18	266	144	72	906	492	245
20 その他の製造業	0	0.1307	0	0.4041	0	0.2258	0	9,116	0.1307	1,191	2,134	863	482			0.0070	2,259	0.131	295	606	245	137	2,741	1,108	619
21 電気業	0	0.0052	0	0.7511	0	0.4600	0	721	0.0052	4	9	7	4			0.0189	6,102	0.005	32	33	25	15	42	32	19
22 ガス・熱供給業	0	0.0000	0	0.0000	0	0.0000	0	21,395	0.0000	0	0	0	0			0.0028	899	0.000	0	0	0	0	0	0	0
23 水道業	0	1.0000	0	0.4875	0	0.1754	0	11,998	1.0000	11,998	14,337	6,989	2,514			0.0074	2,400	1.000	2,400	3,466	1,690	608	17,803	8,679	3,122
24 廃棄物処理業	0	1.0000	0	0.6924	0	0.5044	0	27,485	1.0000	27,485	28,138	19,482	14,194			0.0012	385	1.000	385	1,117	773	563	29,255	20,256	14,757
25 建設業	0	0.2705	0	0.4905	0	0.3736	0	30,120	0.2705	8,148	10,087	4,948	3,769			0.0000	0	0.271	0	1,136	557	425	11,224	5,505	4,193
26 卸売業	0	0.3597	0	0.7602	0	0.3677	0	84,932	0.3597	30,549	34,738	26,409	12,773			0.0575	18,595	0.360	6,689	7,990	6,074	2,938	42,728	32,484	15,711
27 小売業	0	0.8789	0	0.6960	0	0.4553	0	48,315	0.8789	42,464	45,498	31,667	20,714			0.1354	43,834	0.879	38,526	39,778	27,686	18,110	85,277	59,353	38,824
28 運輸・郵便業	0	0.6360	0	0.7682	0	0.5380	0	44,357	0.6360	28,210	34,307	26,356	18,456			0.0459	14,858	0.636	9,449	11,469	8,811	6,170	45,776	35,167	24,627
29 宿泊・飲食サービス業	1,847,830	0.6623	1,223,842	0.4238	518,703	0.2788	341,240	10,698	0.6623	7,086	7,139	3,026	1,991			0.0513	16,608	0.662	11,000	11,093	4,701	3,093	1,242,074	526,431	346,324
30 情報通信業	0	0.0697	0	0.4597	0	0.2439	0	22,633	0.0697	1,578	2,153	990	525			0.0448	14,490	0.070	1,010	1,339	616	327	3,492	1,605	852
31 金融・保険業	0	0.6293	0	0.6779	0	0.2927	0	10,621	0.6293	6,684	9,965	6,756	2,917			0.0465	15,045	0.629	9,468	12,922	8,760	3,782	22,887	15,516	6,698
32 住宅賃貸業	0	0.6399	0	0.8691	0	0.0337	0	0	0.6399	0	0	0	0			0.1962	63,491	0.640	40,629	40,629	35,310	1,371	40,629	35,310	1,371
33 その他の不動産業	0	0.1181	0	0.6775	0	0.2468	0	12,530	0.1181	1,480	1,968	1,333	486			0.0014	439	0.118	52	485	329	120	2,453	1,662	605
34 専門・科学技術・業務支援サービス業	0	0.5670	0	0.6209	0	0.4272	0	34,931	0.5670	19,805	31,978	19,854	13,662			0.0059	1,921	0.567	1,089	7,591	4,713	3,243	39,570	24,567	16,905
35 公務	0	0.9108	0	0.7400	0	0.3911	0	0	0.9108	0	0	0	0			0.0029	938	0.911	855	855	632	334	855	632	334
36 教育	0	0.7971	0	0.8474	0	0.6084	0	475	0.7971	379	458	388	279			0.0174	5,639	0.797	4,495	4,533	3,841	2,758	4,991	4,229	3,037
37 保健衛生・社会事業	0	0.8975	0	0.6713	0	0.5544	0	99	0.8975	89	131	88	72			0.0515	16,683	0.897	14,972	15,147	10,168	8,398	15,278	10,255	8,471
38 その他のサービス	0	0.7360	0	0.7117	0	0.2763	0	12,142	0.7360	8,937	12,444	8,857	3,438			0.0843	27,273	0.736	20,074	21,331	15,182	5,893	33,775	24,039	9,332
内生部門計	1,847,830		1,223,842		518,703		341,240	705,139		308,493	374,115	218,643	115,827	0.708	323,654	1.0000	323,654		174,487	199,340	137,829	60,842	1,797,297	875,176	517,909

表3.56 宿泊の増加による地域全体への経済波及効果算定シート

(単位：千円)

(単位：千円)

部門分類 (38部門) (単位：千円)	直接効果算定						一次波及効果算定						2次波及効果算定						トータル						
	最終需要額 (生産者価格)	自給率	域内 直接効果	粗付加 価値率	直接効果 粗付加価値	雇用者 所得率	直接効果 雇用者所得	直接効果の 生産波及額	自給率	域内 最終需要	1次 生産誘発	1次 粗付加価値	1次 雇用者所得	平均 消費性向	民間 消費支出	消費 パターン	消費誘発	自給率	域内 消費誘発	2次 生産誘発	2次 粗付加価値	2次 雇用者所得	総合生産 誘発	総合粗付加 価値誘発	総合 雇用者所得
	A	B	C=A×B	D	E=C×D	F	G=C×F	H=C×投入係数	I=B	J=H×I	K=J×逆行列係数	L=D×K	M=F×K	N	O=(G+M)×N	P	Q=O×P	R=B	S=Q×R	T=S×逆行列係数	U=D×T	V=F×T	W=C+K+T	X=E+L+U	Y=G+M+V
01 農業	278,924	0.9999	278,893	0.5512	153,715	0.0819	22,850	75,287	0.9999	75,279	86,549	47,703	7,091		0.0108	5,270	1.000	5,269	6,799	3,747	557	372,242	205,165	30,498	
02 林業	0	0.1427	0	0.9184	0	0.2999	0	3,233	0.1427	461	506	465	152		0.0006	316	0.143	45	57	53	17	563	517	169	
03 水産業	0	0.7140	0	0.5485	0	0.1779	0	68,916	0.7140	49,207	72,763	39,913	12,946		0.0012	586	0.714	418	3,680	2,019	655	76,443	41,932	13,600	
04 鉱業	0	0.2668	0	0.7500	0	0.4367	0	-1	0.2668	-0	72	54	31		0.0000	-9	0.267	-2	6	5	3	78	59	34	
05 食料品	742,144	0.2836	210,440	0.3484	73,314	0.1555	32,728	376,465	0.2836	106,750	113,485	39,537	17,649		0.0996	48,745	0.284	13,822	15,632	5,446	2,431	339,557	118,297	52,808	
06 繊維製品	0	0.0000	0	0.0000	0	0.0000	0	6,064	0.0000	0	0	0	0		0.0146	7,168	0.000	0	0	0	0	0	0	0	
07 パルプ・紙・紙加工品	0	0.0000	0	0.0000	0	0.0000	0	17,520	0.0000	0	0	0	0		0.0005	258	0.000	0	0	0	0	0	0	0	
08 化学	0	0.0000	0	0.0000	0	0.0000	0	33,069	0.0000	0	0	0	0		0.0094	4,619	0.000	0	0	0	0	0	0	0	
09 石油・石炭製品	0	0.0000	0	0.0000	0	0.0000	0	9,997	0.0000	0	0	0	0		0.0326	15,971	0.000	0	0	0	0	0	0	0	
10 窯業・土石製品	0	0.2704	0	0.5090	0	0.2196	0	4,144	0.2704	1,120	1,605	817	352		0.0006	279	0.270	76	164	84	36	1,769	901	389	
11 鉄鋼	0	0.0000	0	0.0000	0	0.0000	0	303	0.0000	0	0	0	0		-0.0001	-62	0.000	0	0	0	0	0	0	0	
12 非鉄金属	0	0.0000	0	0.0000	0	0.0000	0	861	0.0000	0	0	0	0		0.0007	347	0.000	0	0	0	0	0	0	0	
13 金属製品	0	0.1017	0	0.4653	0	0.2873	0	6,797	0.1017	691	1,076	501	309		0.0011	536	0.102	55	132	61	38	1,208	562	347	
14 はん用・生産用・業務用機械	0	0.1078	0	0.4820	0	0.3110	0	32	0.1078	3	52	25	16		0.0009	422	0.108	45	65	32	20	117	57	37	
15 電子部品・デバイス	0	0.0000	0	0.0000	0	0.0000	0	1	0.0000	0	0	0	0		0.0005	256	0.000	0	0	0	0	0	0	0	
16 電気機械	0	0.0000	0	0.0000	0	0.0000	0	96	0.0000	0	0	0	0		0.0108	5,272	0.000	0	0	0	0	0	0	0	
17 情報・通信機器	0	0.0000	0	0.0000	0	0.0000	0	228	0.0000	0	0	0	0		0.0172	8,407	0.000	0	0	0	0	0	0	0	
18 輸送用機械	0	0.0000	0	0.0000	0	0.0000	0	4	0.0000	0	0	0	0		0.0205	10,052	0.000	0	0	0	0	0	0	0	
19 印刷業	328	0.2700	89	0.5425	48	0.2704	24	1,930	0.2700	521	1,256	681	340		0.0002	100	0.270	27	402	218	109	1,746	947	472	
20 その他の製造業	53,807	0.1307	7,030	0.4041	2,841	0.2258	1,587	21,862	0.1307	2,856	4,479	1,810	1,011		0.0070	3,415	0.131	446	916	370	207	12,425	5,021	2,805	
21 電気業	0	0.0052	0	0.7511	0	0.4600	0	1,383	0.0052	7	16	12	7		0.0189	9,225	0.005	48	50	37	23	65	49	30	
22 ガス・熱供給業	0	0.0000	0	0.0000	0	0.0000	0	28,266	0.0000	0	0	0	0		0.0028	1,359	0.000	0	0	0	0	0	0	0	
23 水道業	0	1.0000	0	0.4875	0	0.1754	0	16,144	1.0000	16,144	19,496	9,504	3,419		0.0074	3,628	1.000	3,628	5,240	2,554	919	24,736	12,058	4,338	
24 廃棄物処理業	0	1.0000	0	0.6924	0	0.5044	0	36,173	1.0000	36,173	37,178	25,741	18,754		0.0012	581	1.000	581	1,688	1,169	852	38,866	26,910	19,606	
25 建設業	0	0.2705	0	0.4905	0	0.3736	0	45,251	0.2705	12,242	15,234	7,472	5,691		0.0000	0	0.271	0	1,718	843	642	16,952	8,314	6,333	
26 卸売業	0	0.3597	0	0.7602	0	0.3677	0	137,499	0.3597	49,457	56,919	43,272	20,929		0.0575	28,111	0.360	10,111	12,079	9,183	4,441	68,998	52,455	25,370	
27 小売業	0	0.8789	0	0.6960	0	0.4553	0	75,696	0.8789	66,529	72,623	50,545	33,063		0.1354	66,265	0.879	58,240	60,133	41,853	27,377	132,756	92,398	60,440	
28 運輸・郵便業	0	0.6360	0	0.7682	0	0.5380	0	69,459	0.6360	44,174	54,311	41,724	29,219		0.0459	22,462	0.636	14,285	17,338	13,320	9,328	71,650	55,044	38,546	
29 宿泊・飲食サービス業	2,419,596	0.6623	1,602,530	0.4238	679,204	0.2788	446,829	14,058	0.6623	9,311	9,383	3,977	2,616		0.0513	25,106	0.662	16,628	16,769	7,107	4,676	1,628,682	690,287	454,120	
30 情報通信業	0	0.0697	0	0.4597	0	0.2439	0	31,555	0.0697	2,200	3,111	1,430	759		0.0448	21,905	0.070	1,528	2,024	930	494	5,135	2,361	1,253	
31 金融・保険業	0	0.6293	0	0.6779	0	0.2927	0	16,541	0.6293	10,409	15,664	10,619	4,584		0.0465	22,744	0.629	14,313	19,534	13,243	5,717	35,198	23,862	10,302	
32 住宅賃貸業	0	0.6399	0	0.8691	0	0.0337	0	0	0.6399	0	0	0	0		0.1962	95,980	0.640	61,419	61,419	53,379	2,072	61,419	53,379	2,072	
33 その他の不動産業	0	0.1181	0	0.6775	0	0.2468	0	16,976	0.1181	2,005	2,785	1,887	687		0.0014	664	0.118	78	734	497	181	3,518	2,384	868	
34 専門・科学技術・業務支援サービス業	0	0.5670	0	0.6209	0	0.4272	0	51,319	0.5670	29,097	48,016	29,811	20,514		0.0059	2,903	0.567	1,646	11,476	7,125	4,903	59,492	36,936	25,416	
35 公務	0	0.9108	0	0.7400	0	0.3911	0	0	0.9108	0	0	0	0		0.0029	1,419	0.911	1,292	1,292	956	505	1,292	956	505	
36 教育	0	0.7971	0	0.8474	0	0.6084	0	708	0.7971	565	686	582	418		0.0174	8,525	0.797	6,795	6,853	5,807	4,169	7,539	6,389	4,587	
37 保健衛生・社会事業	0	0.8975	0	0.6713	0	0.5544	0	129	0.8975	116	182	122	101		0.0515	25,220	0.897	22,633	22,898	15,371	12,696	23,080	15,493	12,796	
38 その他のサービス	463	0.7360	341	0.7117	243	0.2763	94	21,995	0.7360	16,189	22,391	15,936	6,186		0.0843	41,229	0.736	30,346	32,246	22,950	8,909	54,978	39,129	15,190	
内生部門計	3,495,262		2,099,324		909,364		504,112	1,189,959		531,506	639,836	374,139	186,845	0.708	489,274	1.0000	489,274		263,775	301,346	208,359	91,976	3,040,506	1,491,862	782,932

4. 道の駅の再編における PPP/PFI 手法導入可能性検討

4-1 「新たな道の駅」に適用可能な官民連携手法に係る想定される役割分担等の検討

① 事業手法・スキームの整理

過年度の検討結果を踏まえ、本事業における事業手法・スキームについて、定性評価、定量評価両面から検討を行った。

i. 道の駅の整備手法について

「道の駅」の整備方法については、道路管理者と市町村等で整備する「一体型」と市町村で全て整備を行う「単独型」の2種類があり、本道の駅の整備にあたっては、一体型での整備を想定した。

表4.1 「道の駅」の整備主体と整備手法

整備主体	地方自治体、道路管理者、公益法人等	
整備手法	単独型	一体型
	「道の駅」を構成する施設をすべて設置者（市町村等の整備主体）が整備を行う手法。	駐車場・トイレ・休憩施設・情報提供施設の一部を道路管理者が整備し、その他を設置者（市町村等の整備主体）が整備する。

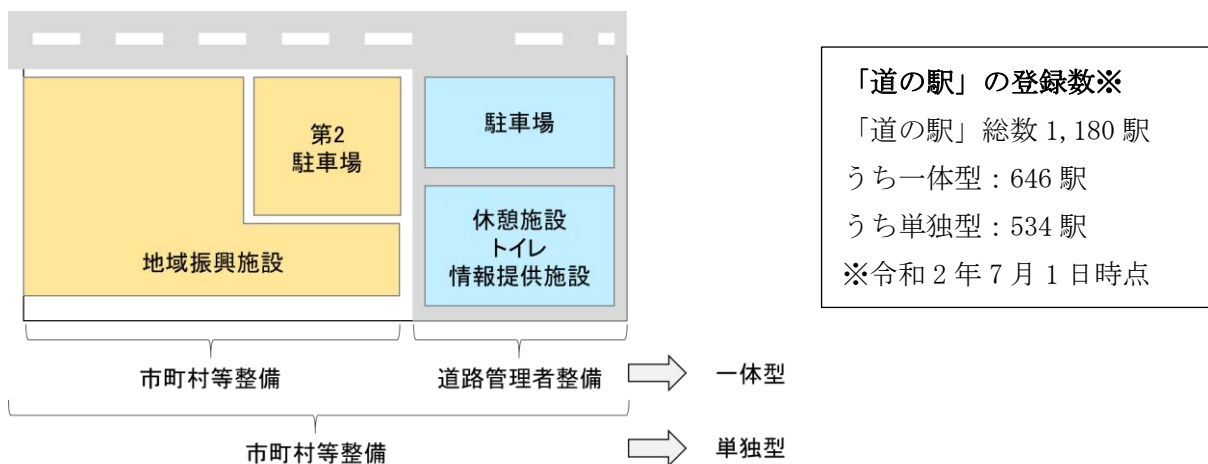


図4.1 整備主体と整備手法に関する割合

出典：国土交通省 Web サイト

ii. 事業方式の比較評価

本事業における事業手法について、以下に示す各方式の特徴を整理した。その結果、BTO方式が、公共が施設を保有するため公租公課が生じず、財政支出が削減できると考えられる。

表4.2 事業手法の比較検討

検討項目		従来方式	DBO方式	PFI方式 (BTO方式)
検討すべき事項	事業計画策定段階で	× 整備・運営の分割かつ短期委託により効果がさらに限定される。	○ 整備・運営の一体発注により効果が期待できる。	○ 整備・運営の一体発注により効果が期待できる。
	民間ノウハウ発揮余地の確保			
検討すべき事項	リスク分担	× すべて公共	○ 官民で適切なリスク分担・構築が期待できる。	○ 官民で適切なリスク分担・構築が期待できる。
	事業継続性の確保	○ 公共直営のため事業継続性が確保できる。	△ 金融機関の監視機能がない。	○ 金融機関の監視機能がある。
	一定の事業収入確保	△ 公共直営	○ 民間ノウハウ発揮による収入増が期待できる。	○ 民間ノウハウ発揮による収入増が期待できる。
	公共の管理体制	× 直営のため必要人材の確保が必要となる。	○ 民間主体のため少数で可	○ 民間主体のため少数で可
	公共施設としての機能確保	○ 確保可能	○ 確保可能	○ 確保可能
検討すべき事項	公共の財政支出削減に関して	○ 公共起債は低金利	○ 公共起債は低金利	△ 民間調達金利は高金利
	調達金利			
	建設期間中の一般財源拠出	× 必要	× 必要	○ 不要
	財政支出の平準化	× 不可	△ 維持管理・運営費は平準化可能	○ 可能
	公租公課	○ なし	○ なし	○ なし

表4.3 想定される事業スキームのメリット・デメリット

項目	概要	
事業計画段階で検討すべき事項	民間ノウハウの発揮余地が確保できるか。	DBO 方式及び PFI 方式の場合は性能発注が主体であり、運営を見据えた設計・施工が可能となることから、民間事業者の創意工夫の発揮余地が確保される。
	先行類似事例が豊富で、民間事業者にノウハウが蓄積されているか。	道の駅の維持管理・運営について、近年では PFI 方式による整備件数も増えていることから、民間事業者側にも PFI 方式における一定のノウハウが蓄積されているといえる。なお、PFI 方式の場合、近年は BTO 方式が主流となっている。
事業運営の安定性に関して検討すべき事項	最適な官民リスク分担が確立できるか。	PFI 方式では、民間事業者がコントロールできるものは可能な限り委ねるという考え方にに基づき、官民役割分担が定められることとなる。DBO 方式（PFI 法に準ずる場合も含む）においても、PFI 方式と同様に官民で適切なリスク分担を構築することとなるが、公共の資金調達で設計、建設を行うため、PFI 方式と比較すると設計、建設業務におけるリスクは公共が負担する割合が高くなる。 一方、従来方式の場合は、維持管理・運営に係るリスクすべてを公共が負担することとなる。
	事業の継続性が確保できるか。	従来方式の場合は、公共が直営で維持管理・運営を行うため、事業実施の確実性は最も高い。 DBO 方式や PFI 方式の場合は、特別目的会社（SPC）を設立して本事業を実施することが一般的となっており、他の民業とは分離され、破綻リスクは低減される。ただし、長期の契約となることから、SPC の破綻の可能性はゼロではなく、また DBO 方式では公共が資金調達を行うため、PFI 方式で通常機能する民間金融機関の監視機能が得られない点がデメリットとなる。 ただし、DBO 方式や PFI 方式においては、事業期間を通じたサービスの質が一定以上確保されることを目的としたペナルティやモニタリングシステムの採用が一般的となっており、安定したサービスの提供を担保することができる。また SPC を構成する企業に不測の事態が生じた場合は、事業契約書の定めに応じて構成企業の入れ替えを公共が認めることにより、事業の継続性を確保することができる。
事業運営の安定性に関して検討すべき事項	民間事業者の一定の事業収入が確保できるか。	収入が発生しない施設を主な機能として整備する道の駅においては、利用者から徴収する収入のみでは事業実施が困難である場合、公共が一定の補填を行う、混合型やサービス購入型を採用することも考えられる。DBO 方式や PFI 方式の場合は、道の駅の収入ではまかなえない部分を公共からの支払でカバーするスキームを採用することにより、民間事業者は事業期間を通じて一定の事業収入を確保することができる。

項目	概要
<p>公共の管理体制が確保できるか。</p>	<p>DBO 方式及び PFI 方式の場合は、維持管理・運営を民間事業者が行うため、公共は当該業務のモニタリングを行う人材を数名確保する必要がある。一方、従来方式の場合は公共直営で維持管理・運営を行うため、施設運営に資する人材を公共にて直接雇用し、体制を整える必要がある。</p>
<p>公共施設としての機能が果たせるか。</p>	<p>本施設は、来訪者ととともに、広く住民の利用に供されるべき施設であり、公共側にも施設の機能や用途等に対し一定の裁量を持たせる必要がある。</p> <p>従来方式、DBO 方式、PFI 方式については、施設の所有権は公共にあるため、公共側の裁量を確保することが可能である。</p>
<p>公共の財政負担削減に関して検討すべき事項</p>	<p>事業全体の費用が削減できるか。</p> <p>DBO 方式及び PFI 方式の場合は、性能発注による効率的な施設整備や、維持管理・運営段階における省力化やコストに配慮した設計・施工が実施されるため、コスト縮減が期待できる。</p> <p>一方、従来方式は、分割発注であるため上記のコスト縮減効果は期待できない。</p>
	<p>調達金利の差が生じるか。</p> <p>従来方式及び DBO 方式の場合は公共が調達するため、低金利での資金調達が可能となる。</p> <p>一方、PFI 方式では、市場金利にスプレッド（個々の事業リスクに応じた上乗せ金利）が加えられるため、公共調達と比較して金利が割高となるデメリットがある。</p>
	<p>財政支出の平準化ができるか。</p> <p>施設整備費については設計・建設期間中に出来高に応じての支払となる。従来、DBO 両方式ともに起債による資金調達が一般的ではあるが、その場合であっても一般財源分は平準化されないため、事業期間全体で見ると公共の財政支出は平準化されない。ただし、DBO 方式の場合は維持管理等に関わる費用は基本的に平準化されることとなる。</p> <p>PFI 方式の場合は、施設の供用開始後に每期、設計・建設及び維持管理等に関わる費用をサービス対価として、民間事業者に平準化して支払うこととなる。</p>
	<p>公租公課に差が生じるのか。</p> <p>従来方式、DBO 方式及び PFI の BT0 方式では、供用開始後の施設の所有権は公共にあることから、固定資産税等の税負担が生じない。</p>

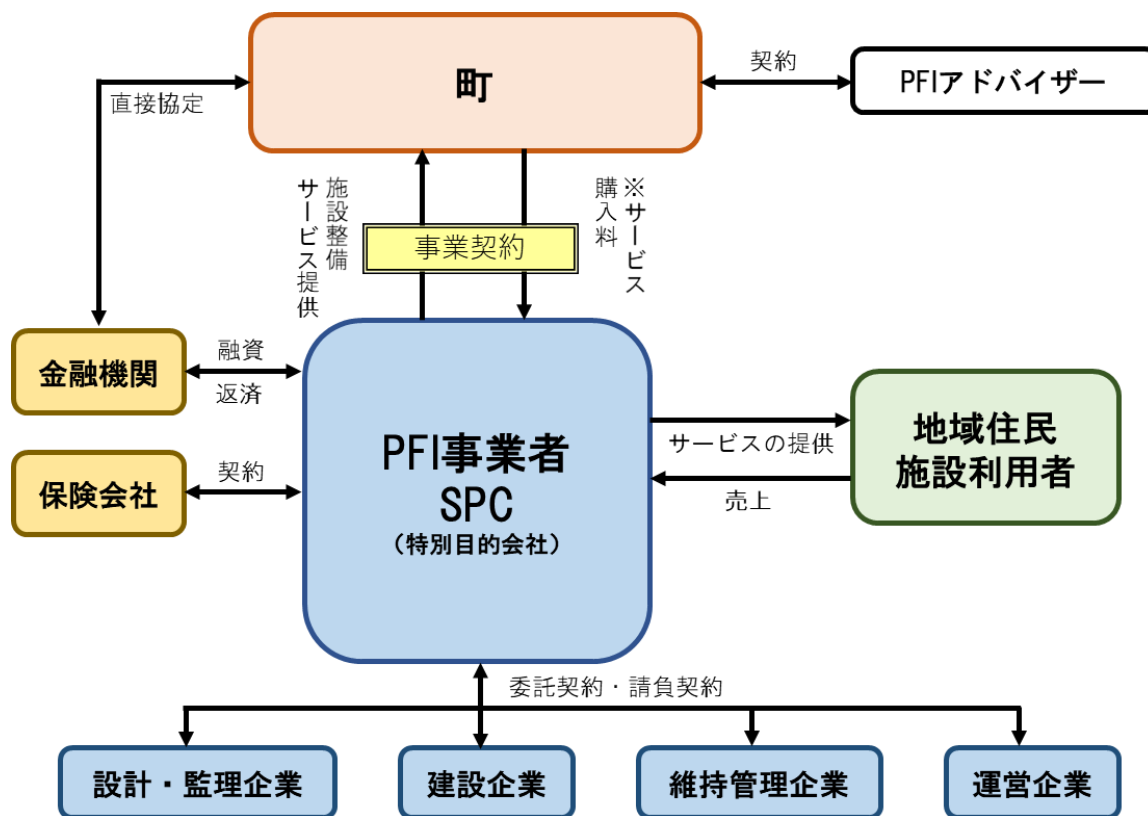


図4.2 BT0方式の場合の事業スキームイメージ

iii. 事業期間の検討

本事業をPFI方式により実施する場合、事業期間に関して、下記の項目について分析・比較し、適切な期間を検討した。検討の結果、事業期間を20年間とする。

表4.4 事業期間の比較

項目	事業期間		概要
	15年	20年	
財政負担の平準化	△	◎	PFI手法では、町は事業に必要な建設費の割賦払いを行うが、町の毎年の歳出負担額を抑える点（平準化）からは、事業期間は長い方が望ましい。
民間事業者の資金調達	○	○	比較的低金利での資金調達が可能な状況であるため、事業期間での制約は高くないと考えられる。
民間事業者への事業の長期間委託	○	○	長期にわたる利用者ニーズを予測することは難しく、事業期間が長いほど、需要変動リスクの影響を大きく受けることとなる。事業期間が短い場合、民間事業者の工夫等が発揮される余地が少なくなり、長期的観点からの施設運営やスキルアップ等の効果も得にくい。
大規模修繕時期	○	△	施設の大規模修繕の費用を事前に精度良く算定することは一般的には困難であり、また、大規模修繕と通常の修繕の区分けが明確になっていない現状にある。

iv. VFM の算出

これまでの検討を踏まえ、VFM を算出する。なお、VFM については、内閣府から出されている「PPP/PFI 手法導入優先的検討規程策定の手引」に示されている手法に基づき、従来方式と BTO 方式に関する比較を行うこととした。

(ア)PFI 等方式のコスト削減理由

PFI 等方式によるコスト削減は、一般的に以下のような理由により達成されると想定されている。

表4.5 PFI 方式のコスト削減理由

項目	概要
一括発注による建物LCCを考慮した設計と維持管理・運営の実施	<p>建物のLCCは、設計費、建設費及び維持管理費・運営費等で構成される。従来型の公共事業では、設計、建設、維持管理・運営等の委託業務・請負工事を別々に発注するため、供用開始後のレイアウト変更、無駄なスペースの発生、維持管理・運営段階での省力化の余地の無さ、などの事態が発生することが想定される。</p> <p>PFI 等事業では、民間事業者が、設計、建設、維持管理・運営等を一括して計画、実施するため、公共の発注費や人件費等の重複コストが削減される。また、維持管理・運営段階における省力化やコスト低減に配慮した設計、施工が実施され、実際にそれに沿った維持管理・運営が実施されることによってLCC（人件費、光熱水費等）の削減が可能になる。</p>
性能発注によるコストパフォーマンスの最適化	<p>従来型の公共事業では、公共が仕様を定めて発注する仕様発注が主体であるのに対して、PFI 等事業では性能発注が主体であり、民間事業者の創意工夫の発揮余地が大きく拡大される。性能発注による最低限の要求水準を満たす仕様・設計を、民間事業者が最小のコストで最大の効果を達成しようと努力することにより、過剰仕様等の無駄の排除と資材調達段階での効率化等によりコストの削減が可能となる。</p>
民間のコスト削減ノウハウの発揮	<p>一般的に公共施設の維持管理・運営費等のランニング費用に関しては、単年度の予算管理であるため、民間事業者の毎期の費用に関する削減インセンティブが強く働かないといわれている。</p> <p>一方、中長期的な視点で、利益追求や効率化を目的とする民間企業所有の施設では、常に費用削減のインセンティブが働いており、そのノウハウが蓄積されている。例えば人件費については、民間では就業パターンや給与形態等で、人に対するコストパフォーマンスを追及した柔軟な雇用戦略が可能である。</p>
リスク移転によるリスク管理コストの抑制	<p>PFI 等方式では事業契約において、事業に関わる様々なリスクが民間事業者に移転される。リスク対策としては一般に「回避（原因の解消）」「減少（被害の抑制）」「保留」「転嫁（保険等）」の4つの対応が考えられるが、民間事業者はリスク対応策を適切に組み合わせ、リスクを最適に管理するノウハウが蓄積されている。これにより、公共よりも低いコストで、民間事業者が担える事業リスクを管理することができる。</p>

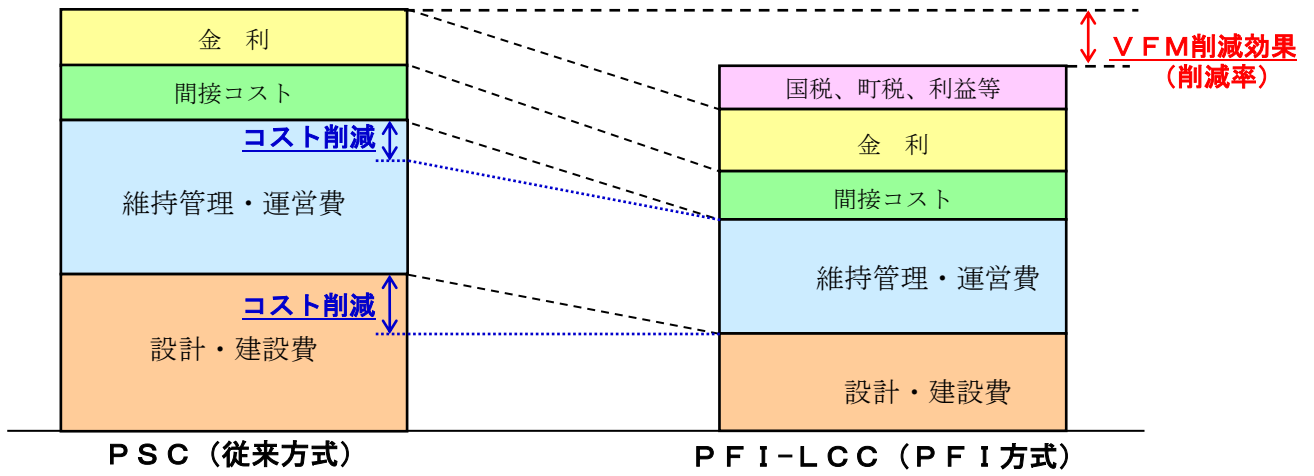


図4.3 PFI方式における削減効果のモデル

(イ)簡易 VFM の算出

前提条件を整理した上で、簡易による VFM シミュレーションを算出した。

表4.6 従来型手法による費用（PSC）等の算出方法概要

①整備等（運営等を除く。）の費用	道の駅的设计、建設に要する額
②運営等の費用	道の駅の運営等に要する額（ここでは、便宜的に既存施設の運営費用をもとに、施設規模を踏まえ検討）
③利用料金収入	現段階において想定されている額（整備効果の項目にて算出した料金を採用）
④資金調達費用	起債等により公共施設等の管理者等が自ら資金調達を行った場合の費用 ※
⑤調査等費用	— ※
⑥税金	— ※
⑦民間事業者の適正な利益及び配当（税引後損益）	— ※

表4.7 BOT方式による費用等の算出方法

①整備等（運営等を除く。）の費用	$PSC \times 0.95$
②運営等の費用	$PSC \times 0.95$
③利用料金収入	—
④資金調達費用	公共施設等の管理者等が自ら資金調達をした場合における金利に0.5%ポイントを上乗せした額 ※
⑤調査等費用	2,500万円 ※
⑥税金	損益 $\times 32.11\%$ （平成27年度法人実効税率） ※
⑦民間事業者の適正な利益及び配当（税引後損益）	資本金の額：1000万円～1億円 ※ EIRR：5% ※

表4.8 その他仮定した諸元

事業期間	現段階で想定されている期間
割引率	2.6% ※

※PPP/PFI手法導入優先的検討規程策定の手引に基づく数値を適用

表4.9 従来型手法と採用手法の算出結果

	従来型手法 (町が自ら整備等を行う手法)	採用手法 (候補となる PPP/PFI 手法)
①整備等（運営等を除く。）費用	14.1 億円	13.4 億円 (式：14.1 億円（整備費）×0.95（削減率 5%）=13.4 億円)
<算出根拠>	3. で算出した概算事業費を参考とする	従来型手法より 5%削減の想定
②運営等費用	19.6 億円 (式：0.98 億円（運営等費）/年×20 年（期間）)	18.6 億円 (式：0.98 億円（運営等費）/年×0.95（削減率 5%）×20 年（期間）)
<算出根拠>	現道の駅の支出を参考に設定	従来型手法より 5%削減の想定
③利用料金収入	—	—
<算出根拠>	利用料金は民間事業者の提案によるところであるため、ここでは利用料金収入は見込まないこととする。	
④資金調達費用	1.5 億円 (式：14.1 億円（整備費用）×75%（起債充当率）×起債利率 1.3%・償還期間 20 年の元利均等償還)	2.7 億円 (式：14.1 億円（整備費用）-0.1 億円（資本金）=借入金 14.0 億円、借入金の利率 1.8%・返済期間 20 年の元利均等返済)
<算出根拠>	想定される起債充当率、起債利率、起債償還方法（償還期間、償還方法）を元に算出	公共が自ら資金調達をした場合の利率に 0.5%ポイントを上乗せ
⑤調査等費用	—	0.25 億円
<算出根拠>	従来型手法の場合は想定せず	導入可能性調査の費用及びその後の業務委託の費用の想定
⑥税金	—	0.03 億円
<算出根拠>	従来型手法の場合は想定せず	各年度の損益に法人実効税率 32.11% を乗じて算出
⑦民間事業者の適正な利益及び配当（税引後損益）	—	0.06 億円
<算出根拠>	従来型手法の場合は想定せず	EIRR が 5%以上確保されることを想定
合計	35.2 億円	35.0 億円
合計（現在価値）	33.8 億円	33.5 億円
財政支出削減率		VFM は 0.3 億円、1%
その他（前提条件等）	事業期間 20 年間割引率 0.43%	

V. 総合評価

PFI 手法で実施した場合、1%の VFM が得られることが確認され、若干ではあるが、町の財政負担を軽減できる可能性が示された。また、定性的評価については、民間事業者の創意工夫を發揮させる余地を与えることにより、さらなる性能の向上や効果的な施設運営が期待されることから、PFI 手法を導入する意義は十分にあるものとする。

② 官民連携の役割分担

i. 官民連携の役割分担の検討にあたっての公共の関与度

官民連携の役割分担の検討にあたっての公共の関与度として、土地所有、施設所有、基盤整備について検討した。

○土地所有及び施設所有について

土地及び施設所有形態の検討に際しては、以下に示す前提条件を踏まえ、想定されるパターンを設定し、候補を抽出した。

【前提条件】

- 候補地が民有地かつ、第1種、第3種農地が混在する土地である。
- 本事業においては、事業経営ノウハウや効果的かつ効率的な施設整備・運営ノウハウが不可欠であることから、民間事業者のノウハウを最大限活用するために、民間事業者の参画が促進されるよう、状況によっては民間施設の併設も想定する。

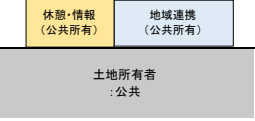
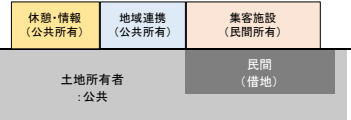
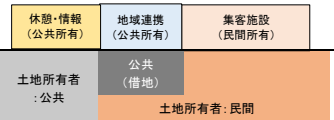

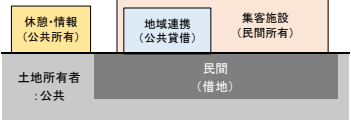
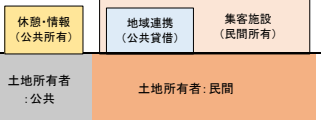
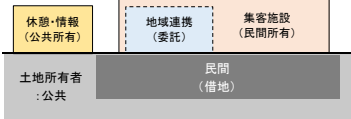
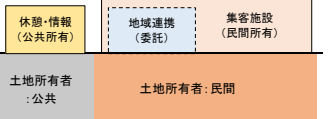
土地所有者 (土地購入者)	公共	民間事業者	公共/民間事業者
事業スキーム	A1 		
概要	・公共が土地を所有し、道の駅を整備	—	—
留意点など	—	—	—
土地所有者 (土地購入者)	公共	民間事業者	公共/民間事業者
事業スキーム	A2 	B2 	C2 
概要	・公共が土地を所有し、道の駅を整備 ・民間が公共から借地し、集客施設を整備	・民間が土地を所有し、集客施設を整備 ・公共は民間から土地を借地し、道の駅を整備	・公共、民間がそれぞれ必要な土地を所有し、施設を整備
留意点など	—	・民間開発のための農地転用の理由付けが必要	—
土地所有者 (土地購入者)	公共	民間事業者	公共/民間事業者
事業スキーム	A3 	B3 	
概要	・民間が公共から借地し、集客施設を整備 ・公共は民間から集客施設の一部を賃借し、道の駅を運営 (賃借料と借地料の相殺も可能)	・民間が土地を所有し、集客施設を整備 ・公共は民間から集客施設の一部を賃借し、道の駅を運営	—
留意点など	—	・民間開発のための農地転用の理由付けが必要	—
土地所有者 (土地購入者)	公共	民間事業者	公共/民間事業者
事業スキーム	A4 	B4 	
概要	・民間が公共から借地し、集客施設を整備 ・公共は民間に道の駅運営を委託	・民間が土地を所有し、集客施設を整備 ・公共は民間に道の駅運営を委託	—
留意点など	—	・民間開発のための農地転用の理由付けが必要	—

図4.4 道の駅の土地及び施設所有形態に関する整理

上記のパターンに関して、A1 に示されている従来の通りすべて公共施設として整備するパターン（パターン①）、A2 に示されている公共が土地収用法に基づき、土地を一括取得し整備するパターン（パターン②）、C に示されている道の駅部分は公共が整備し、その他の部分は民間事業者が整備するパターン（パターン③）について詳細な比較・検討した。

パターン①（土地収用法に基づき、公共が土地を一括取得し施設全体を公共施設として整備するパターン）

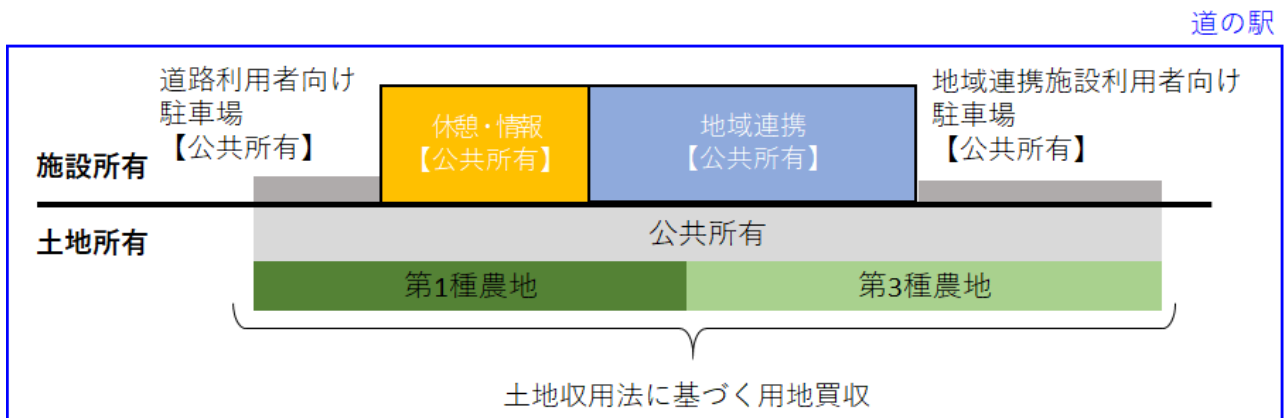


図4.5 パターン①概要図

パターン②（土地収用法に基づき、公共が土地を一括取得し、その一部を民間事業者が定借し整備するパターン）

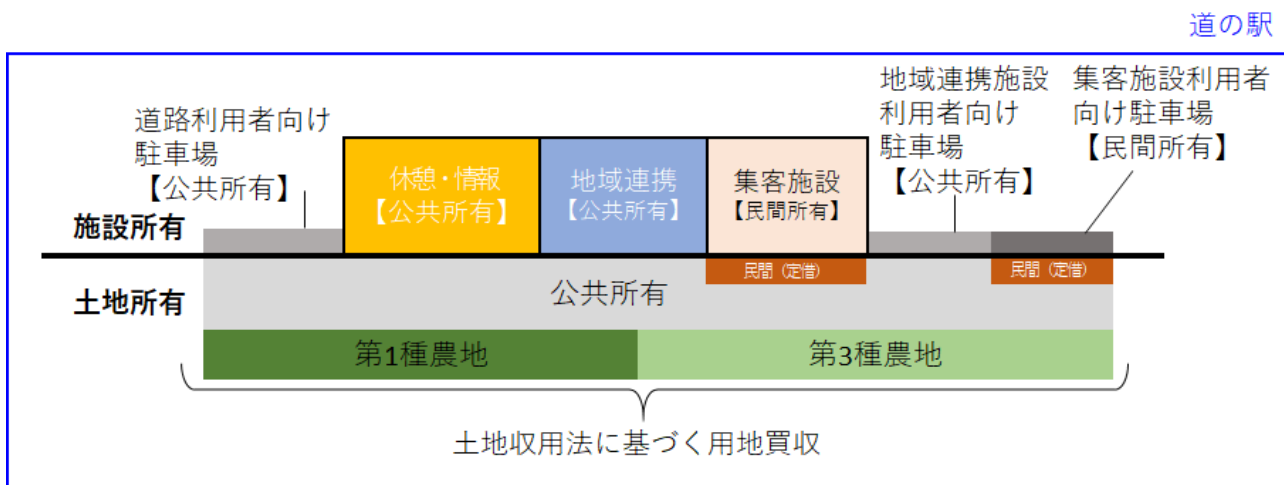


図4.6 パターン②概要図

パターン③（道の駅部分は公共が整備し、その他の部分は民間事業者が整備するパターン）

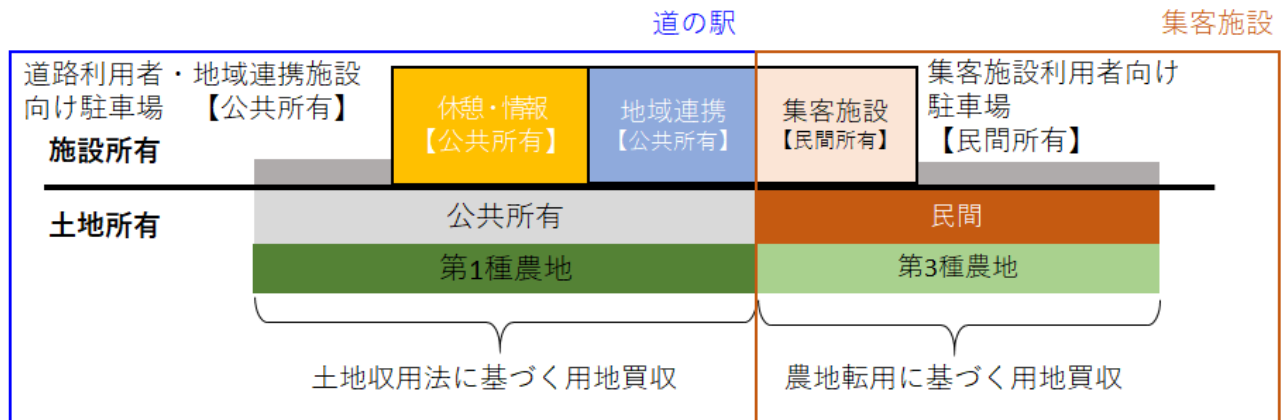


図4.7 パターン③概要図

表4.10 土地所有及び施設所有の比較

	パターン① (土地収用法に基づき、公共が土地を一括取得し施設全体を公共施設として整備)	パターン② (土地収用法に基づき、公共が土地を一括取得し、その一部を民間事業者が定借し整備)	パターン③ (道の駅部分は公共が整備し、その他の部分は民間事業者が整備)
土地所有	○ <ul style="list-style-type: none"> 公共が土地収用法に基づき、用地買収を行うことになる。 複数の地権者の合意形成が必要となるが、すでに公共として働きかけを行っているため、今後も交渉をしやすいと考えられる。 	○ <ul style="list-style-type: none"> 公共が土地収用法に基づき、用地買収を行うことになる。 複数の地権者の合意形成が必要となるが、すでに公共として働きかけを行っているため、今後も交渉をしやすいと考えられる。 	△ <ul style="list-style-type: none"> 民間事業者が所有する部分については、農地転用が必要となる。農地転用に関して、民間開発のための理由付が必要となる。 公共が整備する部分の土地取得は可能性があると考えられるが、集客施設部分（民間開発部分）については、合意形成に時間を要するおそれがある。
施設所有	○ <ul style="list-style-type: none"> 施設、土地ともに公共が所有することになるため、統一された施設整備がしやすいと考えられる。 	△ <ul style="list-style-type: none"> 統一した施設整備のため、民間事業者との綿密な協議が必要となる。 	△ <ul style="list-style-type: none"> 統一した施設整備のため、民間事業者との綿密な協議が必要となる。
公共負担	△ <ul style="list-style-type: none"> 町として施設整備及び、土地所有に関する負担が必要となる。 	○ <ul style="list-style-type: none"> 公共負担の軽減につながると考えられる。 	○ <ul style="list-style-type: none"> 公共負担の軽減につながると考えられる。

表4.11 (参考) 土地収用法に係る国土交通省の回答結果

■土地収用法第3条第32号の該当性について(その1)

Q1: 町が土地の所有(町が土地を取得)、町が建物等施設の所有、建物等施設の設計から整備、管理及び運営を一体的に行うのが民間事業者の場合、その区域は法3条第32号に該当し、農地転用の許可が不用になるのか。

A1: PFIを視野に入れているものと思われるが、「建物等施設の設計から整備、管理及び運営を一体的に行うのが民間事業者の場合」という部分について、起業者である町と民間事業者との間で契約等を結ぶなどして、「町がその部分の責任を担う」形を明確にできれば、法第3条第32号に該当する。

・農地転用の許可の要否については農業委員会に照会願いたい。

⇒地方公共団体が、土地収用法第3条各号に掲げる施設の敷地に供するため、その区域内にある農地を転用する場合、例外として転用許可を受けなくてもよいこととされている【町農業委員会確認済】

Q2: 町が土地の所有(町が土地を取得)、民間事業者が建物等施設の所有の場合、その区域は法3条第32号に該当し、農地転用の許可が不用になるのか。

A2: 「民間事業者が建物等施設の所有の場合」については、法3条第32号には該当しない。

Q3: 道の駅区域内の建物等施設について、農産物直売所、一般の食堂、カフェ、土産屋を設置する区域は法3条第32号に該当するか。

A3: 「農産物直売所、一般の食堂、カフェ、土産屋」は収益施設により、公共の用に供する施設には該当しない。町の条例や規定等で公共の用に供する施設等の位置付けを行い、その上でその都度、法3条第32号に該当になるか照会を願いたい。

■土地収用法第3条第32号の該当性について(その2)

Q1: 施設所有者となる町が民間事業者と協定及び契約を締結し、民間事業者が施設の設計・建設、運営及び維持管理業務を行うDBO方式の場合、その区域は法3条第32号に該当になるのか。

Q2: 民間事業者が自ら資金調達を行い、資金を返済しながら民間事業者が施設の設計・建設、運営及び維持管理業務を行う。施設所有権については、施設の完成後に町に移転するBT0方式の場合、その区域は法3条第32号に該当になるのか。

Q3: 民間事業者が自ら資金調達を行い、資金を返済しながら民間事業者が施設の設計・建設、運営及び維持管理業務を行う。施設所有権については、事業の終了後に町に移転するBOT方式の場合、その区域は法3条第32号に該当になるのか。

Q4: 合築で、公共施設と民間施設の比率割合により、その区域の法3条第32号に該当が変わるのか。

A: 起業者としての町の責任を、関係する施設等において条例や規定等で責任を明確にして、設計、整備、管理及び運営上においても、起業者である町と民間事業者との間で契約を結ぶなどして「町がその部分の責任を負う」とするということを前提としたうえで、

A1: DBO方式は土地収用法第3条第32号に該当になる。

A2: BT0方式は土地収用法第3条第32号に該当にならない。

A3: BOT方式は土地収用法第3条第32号に該当にならない。

A4: 具体の規模、割合がわからないので回答できない。

※具体の「道の駅」設置場所、施設、配置等の資料が準備できてきたのであれば、今後は事業認定庁(起業者が余市町であれば事業認定庁は北海道)との協議を開始し、まず土地収用法の該当の有無について協議を進めていくべきと考える。

■土地収用法第16条の該当性について

Q: 事業の認定について、道路改築、河川改修などは事業の施行者が土地の所有者と任意の契約を結んで進めることになり、それが不可能の場合に事業の施行者の申請に基づいて事業の認定を受けることに

なるが、「道の駅」の用地を取得する場合は、最初から事業の認定手続きを行い用地取得を行う手順になるのか。

A：土地収用法における事業の認定について、「道の駅」の土地収用を行う場合に最初から必ずしも事業の認定は必要ではない。土地の所有者と任意の契約を結んで進めることになり、それが不可能の場合に事業の施行者の申請に基づいて事業の認定を受けることになる。

- ・租税特別措置法による譲渡所得の特別控除（5,000万円控除）の特例を受ける目的のための事業の認定については、税務署に照会願いたい。

⇒土地収用法第3条に該当する事業で、道路事業や河川事業などのように「事業の認定」を受けなくても租税特別措置法の特別控除特例を受けることができるが、「道の駅」の土地収用は「事業の認定」を受けることにより租税特別措置法の特別控除特例を受けることができる。ただし、手続きが非常に大変である。

当事業にかかる租税特別措置法の相談・事前協議について、余市町所管は「小樽税務署資産税課」で扱っているので、今後は当課と協議を進めてほしい。

【小樽税務署資産税課 確認】

参考として土地収用法における主要手続図を次頁に示す。

○事業化スケジュールについて

令和7年度中の施設の併用開始に向けて、土地所有及び施設所有、公共の関与度を踏まえ、事業化スケジュールを以下の通り設定した。

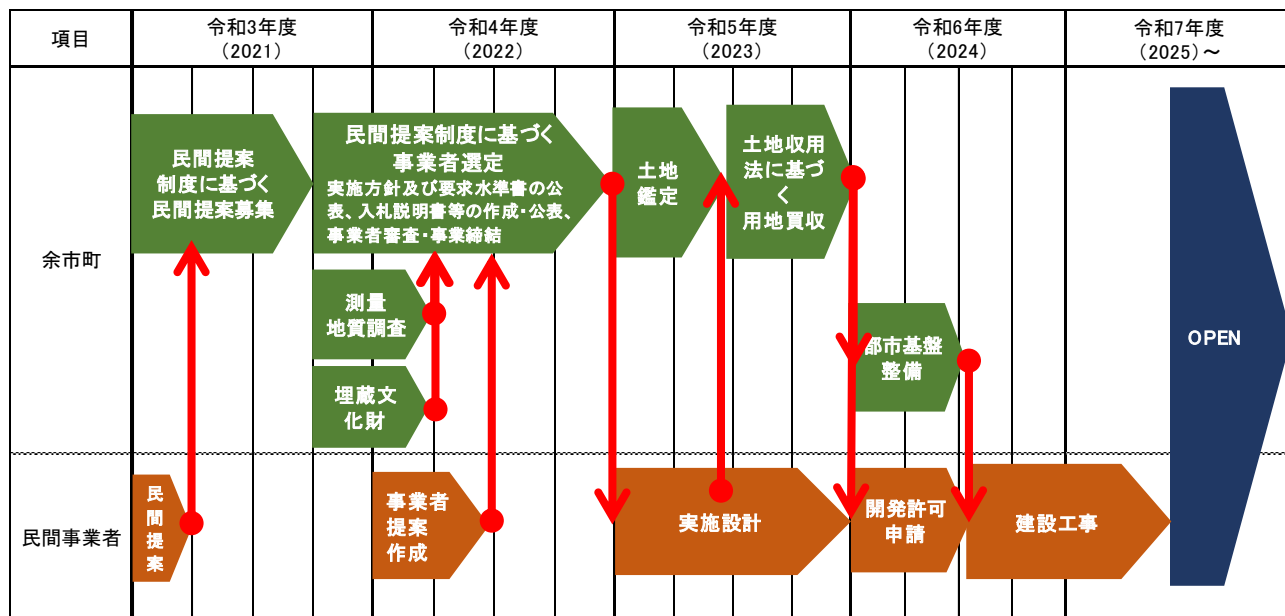


図4.8 事業化スケジュール

○公共の関与度について

これまでの検討を踏まえ、公共の関与度について以下の通り整理した。

表4.12 公共の関与度

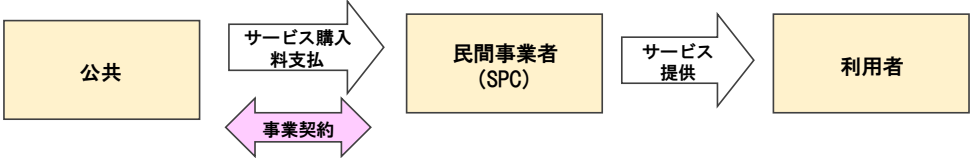
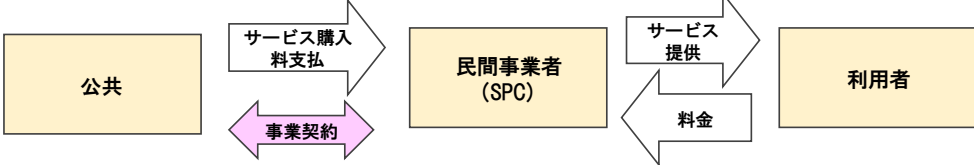
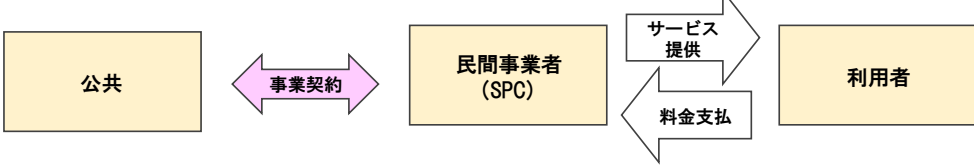
項目	概要
土地所有について	<ul style="list-style-type: none"> ・道の駅は、物販や飲食等により収益を得られる施設であるが、地域の振興に寄与することが重要であることから、民間事業者が施設を所有して運営することよりも、公共側が施設を所有の方が地域振興に係る施策の変化等にあわせて柔軟に施設の変更ができる。さらに、税制等の面においても固定資産税が不要となるなど、事業への負担軽減が可能となるため、余市町の所有を想定する。 ・公共として必要と考える道の駅の規模のみを設定（4.8haの活用を前提としない）し、次年度の民間提案の中で、民間活力スペースを含めて提案してもらい、必要となる敷地を公共が確保する。
施設所有について	<ul style="list-style-type: none"> ・「土地所有」の考え方、及び道の駅整備に関する道路管理者、余市町の役割を踏まえ、「休憩・情報機能」は道路管理者、「地域連携機能」は余市町の所有を想定する。
基盤整備について	<ul style="list-style-type: none"> ・民間事業者の参画促進のため、候補地の造成や電気・水道等の基盤整備については、公共が実施する。

ii. 事業形態

PFI 事業の事業形態に関して、以下の 3 項目について比較・分析し、適切な事業形態を検討した。

本事業の場合、公共が民間事業者へサービス対価（指定管理料）を支払って運営することも考えられるが、一方で利用者からの収入を得られると想定される。そのため、施設利用者からの収益を見込むことができる物販・飲食機能については「独立採算型」、情報コーナーや休憩施設については収益を生まないため「サービス購入型」というように、事業の継続性の確保の観点から、事業形態を設定した。

表4.13 事業形態の検討

項目	概要
サービス購入型	 <p>民間事業者が自ら調達した資金により施設の維持管理・運営を行い、その経費について、町からの支払いにより回収される類型。</p>
混合型	 <p>サービス購入型と独立採算型の混合型であり、施設の維持管理・運営に要する経費について、町と利用者の双方から回収する類型。</p>
独立採算型	 <p>民間事業者が自ら調達した資金により施設の整備、維持管理・運営を行い、その経費について、施設の利用料金や独自事業の実施等により、利用者から直接回収される類型。</p>

iii. 民間事業者の運営形態

各導入機能（施設）に関して、民間事業者の運営形態を以下の通り設定した。

表4.14 民間事業者の運営形態（案）

導入機能	施設	民間事業者の運営形態
地域連携	セレクトショップ	独立採算型
	農産物直売所	独立採算型
	フードコート	独立採算型
	多目的スペース	サービス購入型
	バスターミナル（バス停留所）	サービス購入型
	オープンスペース	混合型
情報発信	観光案内所	サービス購入型
	道路情報案内板	サービス購入型
休憩	24時間利用可能なトイレ、ベビーコーナー、休憩スペース	サービス購入型
駐車場	道路利用者及び施設利用者向け駐車場	サービス購入型
附帯施設	管理事務所	サービス購入型
	防災倉庫	サービス購入型
	自家発電施設	サービス購入型

iv. 官民連携の役割分担

前述までの検討を踏まえて、本事業を PFI 方式で実施するに当たり、想定される業務内容について以下に示す。

表4.15 想定業務内容の整理

NO	業務分類	業務項目	内容	民間 業務範囲
①	資金調達業務	i 資金調達業務	主に初期投資費用の調達	○
②	調査業務	i 用地測量業務		
		ii 地質調査業務		
③	各種手続き業務	i 農地法に関する手続業務		
		ii 道の駅登録業務		
		iii 開発行為許可業務		○
④	土地取得業務	i 土地取得業務		
⑤	造成業務	i 造成設計業務		
		ii 造成工事業務		
⑥	設計業務	i 基本設計		○
		ii 実施設計		○
		iii 道路予備設計		
		iv その他関連業務	必要調査等	○
⑦	建設業務	i 建設工事業務		○
		ii 備品等調達・設置業務		○
		iii 工事監理業務		○
		iv 施設引渡業務		○
⑧	開業準備業務	i 開業準備業務	運営体制の確立、従業者の研修、マニュアル整備、事業計画の策定、開業後の実施に向けた準備、広報等	○
⑨	維持管理業務	i 建築物・建築設備保守管理業務	建築物の屋根、外壁、建具（内部・外部）、天井、内壁、床、階段、付属物等各部位の保守管理 電気設備、機械設備、空気調和設備、給排水衛生設備の保守管理	○
		ii 備品等保守管理業務	備品の保守管理（台帳作成等）	○
		iii 清掃業務	施設および駐車場の清掃等	○
		iv 外構植栽保守管理業務	植栽の適切な保護・育成・処理	○
		v 修繕業務	建築物、建築設備、備品等及び屋外施設等	○
		vi 警備業務	施設機械警備等による建物内部・屋外施設の警備	○
⑩	運営業務	i 道の駅運営管理業務	総務、町との連絡調整、広報等	○

NO	業務分類	業務項目		内容	民間 業務範囲
		ii	飲食・特産物販売施設運営 業務	セレクトショップ、農畜物直売 所、フードコート等の運営	○
		iii	観光・魅力発信業務	観光情報コーナーの運営および イベント等の開催	○
		iv	オープンスペース・集会室 運営業務	オープンスペース、集会室の貸 出	○
		v	その他施設運営業務	駐車場、バス停留所の運営	○
		vi	自主事業業務	道の駅の目的達成のために自ら の提案による事業の実施	○
⑪	民間収益事業	i	付帯事業	施設の一部を活用した民間収益 事業	○

③ リスク分担の検討

i. 官民リスク分担の基本的な考え方

一般的なDBO/PFI事業でいう「リスク」とは、事業期間中に発生する可能性のある事故、需要の変動、天災、物価上昇等の経済状況の変化など、事業契約締結の時点ではその影響を正確には想定できない不確実性のある事由によって、「損失が発生する可能性」をいう。

DBO/PFI事業では、「公共と民間がどのようにリスクをシェアするか」ということが、事業の成否を左右する。事業に関わるリスクの特性を十分把握したうえで、公共と民間の各々のリスク分担を慎重に検討・決定し、最終的に事業契約書に規定することが必要となる。

民間への過度なリスク移転は、逆にVFMの低下をもたらすこととなるため、VFMの最大化のためにも、公共と民間との最適なリスク分担を想定することが重要である。

DBO/PFI事業における官民リスク分担の基本的な考え方は次のとおりである。

リスク分担の基本的な考え方

- ・リスクを最も適切に予見できる主体がリスクを負担する。
- ・リスク管理能力が最も高い主体（リスクの最小化が可能な主体）がリスクを負担する。

ii. 本事業で留意すべき主なリスク

○不可抗力リスク

町及び民間事業者のいずれの責めにも帰しがたい天災等の不可抗力事由によって生じる損害については、軽微なものから重大なものまでである。軽微な損害についても、町負担とした場合、その手続きは非常に煩雑となることが考えられる。（例えば、地震により備品の一部が破損した程度であっても、町は修理費用を支払うこととなる。）また、民間事業者にその損害を最小限にとどめるインセンティブを与えるため、事業者の損害又は増加費用のうちの一部を事業者が負担し、それを超過する部分について、合理的な範囲で公共が負担することが一般的に行われている。

民間事業者が負担する損害の額としては、

(ア) 維持管理・運営期間中の累計で、維持管理・運営期間中の維持管理・運営費の総額に相当する額に一定の比率を乗じた額に至るまでの損害等の額

(イ) 一事業年度中に生じた不可抗力に起因する損害金の累計で、一事業年度の維持管理・運営費に相当する金額に一定の比率を乗じた額に至るまでの損害等の額

(ウ) 定額

等が考えられる。

○物価変動リスク

まず、設計・建設期間について、DBO事業は公共発注であるため、公共工事標準請負契約約款（第25条）に基づき、価格変動が通常合理的な範囲を超える場合には、一定範囲を超える物価変動を公共が負担をする考え方がとられている。一方PFI事業は、当該期間が長期にわたらない場合は、資材等の購入費等に関し一定の目処が立つこと、また資材調達の民取引において、民間事業者のノウハウが活用できることを踏まえて、民間事業者が負担すべきリスクとする先事例が比較的多い。ただし、工事期間が長期にわたる場合や、昨今の急激かつ大幅なインフレ状況においては、公共が全部または一部負担するといった事業も存在するため、本事業においても同様の状況となった場合に、リスクの分担方法について留意する必要がある。次に、維持管理・運営期間については、当該期間は長期となるため、全期間の物価変動を全て民間事業者に負担させると、そのリスクは委託料

に反映され、町は結果的に高い委託料を支払い続ける可能性が大きくなる。そのため、これまでのDBO/PFI事業では、一定の指標を予め設定し、当該指標に基づいた委託料の改定を行うことが一般的となっている。なお改定の具体的な方法としては、物価指標に基づき一定の範囲を設定し、その範囲内の物価変動は民間事業者負担とする方法（例として、提案時点の価格から±1.5%以内の物価変動は改定しない）と、一定範囲を設定せず、物価変動に応じて改定する方法の2通りが挙げられる。

○金利変動リスク

金利変動リスクはPFI事業の場合に留意すべきリスクである。金利変動リスクは、経済情勢・金融情勢等の大幅な変動により顕在化する。例えば、金融機関から民間事業者への融資実行は、施設引渡し直前に実施され、借入後の金利変動リスクは固定金利借入等により、民間事業者（融資する金融機関）がリスクを負担することが可能である。しかし、契約締結から竣工（借入実行日）までが長期間にわたる場合、その間の急激な金利上昇に対する民間事業者の負担には限界がある。PFI事業では基準金利は、施設引渡し直前に設定されることが一般的であり、基準金利確定前の金利変動リスクは公共が負担することが一般的である。

○需要変動リスク

物販施設や飲食施設といった、施設運営により収益が生じることから独立採算運営を見込んでいる施設については、需要の変動が民間事業者や町の収入に影響する。

iii. 官民リスク分担の検討

以上を踏まえて、本事業における、官民のリスク分担を以下のとおり整理した。

表4.16 官民リスク分担（案）

○:主分担 △:従分担

区分	リスク項目	リスクの内容	負担者	
			町	事業者
共通	公募資料等の誤り	公募資料等の誤りに関するリスク	○	
	契約締結リスク	町の責に帰すべき事由により事業契約が結べないリスク	○	△※1
		事業者の責に帰すべき事由により事業契約が結べないリスク		○
	政策リスク	政治上の理由ないし政策変更により、事業内容が変更ないし中止となるリスク	○	
	法令等変更リスク (税制度変更含む)	本事業に直接関係する法令等の新設・変更起因するリスク	○	
		事業者の利益に課される税制度の新設・変更起因するリスク(法人税率の変更等)		○
		上記以外の税制度の新設・変更起因するリスク	○	
	許認可取得リスク	町の責に帰すべき事由により取得すべき許認可が取得できないことによるリスク	○	
		事業者の責に帰すべき事由により取得すべき許認可が取得できないことによるリスク		○
	住民対応リスク	本施設の整備に関する住民反対運動等に起因するリスク	○	
		事業者が行う業務に起因するリスク		○
	第三者賠償リスク	町の責による事業期間中の事故に起因するリスク	○	
		事業者の責による事業期間中の事故に起因するリスク		○
	環境影響リスク	町が行う業務に起因する周辺環境の悪化リスク	○	
		事業者が行う業務に起因する周辺環境の悪化リスク		○
	不可抗力リスク	暴風、豪雨、地震、火災、騒乱、暴動他の、町又は事業者のいずれの責にも帰すことのできない自然的又は人為的現象に起因するリスク	○	△※2
	物価変動リスク	設計・建設期間中の物価変動リスク	○	△※3
		維持管理・運営期間中の物価変動リスク	○	△※3
	金利変動リスク	基準金利確定日以前の金利変動リスク	○	
		基準金利確定日以降の金利変動リスク		○
事業の中止・遅延リスク	町の指示、議会の不承認、町の債務不履行等、町の責に帰すべき事由による事業の中止・遅延リスク	○		
	事業者の債務不履行、事業放棄、破綻等、事業者の責に帰すべき事由による事業の中止・遅延リスク		○	
要求水準未達リスク	事業者の責に帰すべき事由により、事業期間中、事業者が要求水準を満たせないリスク		○	
要求水準変更リスク	町の責に帰すべき事由による要求水準変更リスク	○		
	事業者の責に帰すべき事由による要求水準変更リスク		○	

区分	リスク項目	リスクの内容	負担者	
			町	事業者
設計・建設段階	測量・調査の誤り	町が実施した測量・調査に起因するリスク	○	
		上記以外の測量・調査に起因するリスク		○
	用地の確保	計画用地の確保、計画用地の土壌汚染、計画用地中の障害物に起因するリスク	○	
	設計変更	町の指示又は町の責に帰すべき事由による設計変更によるリスク	○	
		事業者の責に帰すべき事由による設計変更によるリスク		○
	開業遅延リスク	町の責に帰すべき事由による開業遅延に起因するリスク	○	
		事業者の責に帰すべき事由による開業遅延に起因するリスク		○
	施設損傷リスク	事業者が、施設を町に引き渡す前に生じた、施設や材料の破損に関するリスク		○
	初期投資費増大リスク	町の責に帰すべき事由による初期投資費増大に伴うリスク	○	
		事業者の責に帰すべき事由による初期投資費増大に伴うリスク		○
施設瑕疵リスク	事業契約書に規定する瑕疵担保期間中の施設の瑕疵に関するリスク		○	
	事業契約書に規定する瑕疵担保期間後の施設の瑕疵に関するリスク	○		
維持管理・運営段階	経営リスク	施設の経営に関するリスク		○
	収益施設の需要リスク	施設利用者数の変動による収入の増減に関するリスク	△※4	○
	施設劣化リスク	事業者の責に帰すべき事由(適切な維持管理業務を怠ったこと等)による施設の劣化に関するリスク		○
	施設損傷リスク	町の責に帰すべき事由による施設の損傷に関するリスク	○	
		事業者の責に帰すべき事由による施設の損傷に関するリスク		○
	光熱費変動リスク	施設利用者数の変動による光熱水費の増減に関するリスク	△※5	○
技術革新リスク	技術革新にともなう施設・設備の陳腐化リスク		○	
事業終了段階	移管手続リスク	事業者の責に帰すべき事由による契約終了時の移管手続、業務引継及び事業者側の清算手続に要する費用の増大に関するリスク		○

※1:事業者は既に支出した金額を負担する。

※2:事業者は一定の範囲もしくは一定の額を負担する。

※3:一定の範囲内の物価変動は事業者が負担する。

※4:施設利用者からの利用料金(=収入)により、維持管理・運営費をまかなう仕組みとしているが、収入が減少した場合、事業の安定性及び継続性に影響が及ぶことに留意し、町が一定額を負担する可能性についても検討する必要がある。

※5:施設利用者からの利用料金で光熱水費の増加分をまかなうことができない場合、事業の安定性及び継続性に影響が及ぶことに留意し、町が一定額を負担又は実費精算とする可能性についても検討する必要がある。

④ 「新たな道の駅」の運営・維持管理の検討

i. 運営・維持管理の基本方針

道の駅整備のテーマ・コンセプトを踏まえ、地域連携・休憩・情報発信などの適切な公共機能を保ちつつ、道の駅の利用者にとって魅力ある施設となるよう、民間事業者のノウハウを最大限活かし、収益性の確保や高いコスト意識に基づく効率的な運営を実施する。あわせて、広く住民から愛され、誇りの持てる道の駅となるよう、住民の参画・協働を促進する。

ii. 民間事業者へのヒアリングの実施

道の駅を魅力ある施設とするための地元事業者や交通事業者の連携の可能性について把握するため、民間事業者へのヒアリングを実施した。

表4.17 地元事業者へのヒアリング結果概要

項目	ヒアリング結果概要
セレクトショップでの商品提供やアイデアについて	・通年での供給を維持することは、難しいかもしれませんが、一定の期間を区切れば、提供は可能だと考えられる。
フードコートでの商品提供への協力について	・来店客に自動車運転者が含まれることを考えると、協力の仕方に工夫が必要である。運転しないことを確認したうえで、窒素サーバーでの20ml程度の有料試飲であれば、各ワイナリーの飲み比べも可能ではないか。
道の駅を発着点とする周遊・送迎への協力について	・ワイン生産の現場を理解してもらおうという方向性はよいと思う。弊社としては、登地区のワイナリー周辺を周遊する循環バスのようなものがあれば、事前にアポのあるお客様の移動に利用させてもらえるとありがたい。ただ、地区では家族経営の小規模ワイナリーが多く、「周遊バス」となると、尻込みしてしまう事業者がある。常時（または予約なしに）訪問されても、対応できないワイナリーも多いので、その場合は、訪れる方々に、個別に対応を行うのではなく、ワイナリーやヴィンヤード前に「写真スポット」を設けるなどの方法で協力ができるのではないかと、という意見がある。いずれにしても、「新たな道の駅」は、町外からの訪問者とワイナリーとを結ぶ結節点としての可能性は、十分にあるものと考えている。

iii. 各導入機能に関する運営・維持管理の方針

民間事業者へのヒアリングも踏まえ、各導入機能に関する運営及び施設全体の維持管理の基本方針（案）を以下の通り整理した。

表4.18 運営・維持管理の基本方針（案）

項目	方針
セレクトショップの運営方針	・余市町の地場産業の活性化に繋がるよう、余市町の特産品をはじめ、町内の商店の商品の販売を行う。また、地元の農水産物製造事業者の連携により、道の駅独自の商品開発（6次産業化）を実施する。
農産物直売所の運営方針	・余市町をはじめ、周辺地域の果物を中心とした農産物を販売し、その魅力を知ってもらうことで、周辺の観光農園などへの周遊を促進する。そのため、地域の農家などと共同するとともに、POSシステムによる売り上げ管理を行い、販売促進に向けた取組みを実施する。
フードコートでの運営方針	・余市町ならではのワインを体験するための食事メニューの提供に向けて地元のワイナリーとの連携を実施する。 ・POSシステムによる売上管理によるマーケティング分析により、ECサイト等を活かした販路拡大を実施する。
オープンスペース・多目的スペースの運営方針	・オープンスペースや集会スペース等の多目的スペースを生かして地域住民の活動・活躍の場を提供する。これにより、シビックプライド（住民の誇り）の醸成に貢献する。
道路情報の発信方針	・路面状況・気象情報・時間距離・災害情報・通行規制等に関するリアルタイムな情報を提供する。
地域・観光情報の発信方針	・町内および周辺地域の観光施設やイベント情報を発信し、北後志観光のゲートウェイとしての役割を果たす。また、地域情報として、アイヌ文化に関する情報を発信する。 ・観光協会とともに、町内事業者の連携による情報発信や余市町ならではのワインをテーマとした体験型観光ツアーを実施する。
効率的かつ確実な維持管理の実施	・日常点検・定期点検においては、迅速かつ円滑に実施するために、余市町と民間事業者が連携する。 ・道の駅のテーマ・コンセプトを実現するために、計画・設計段階から維持管理段階まで考慮したものとする。

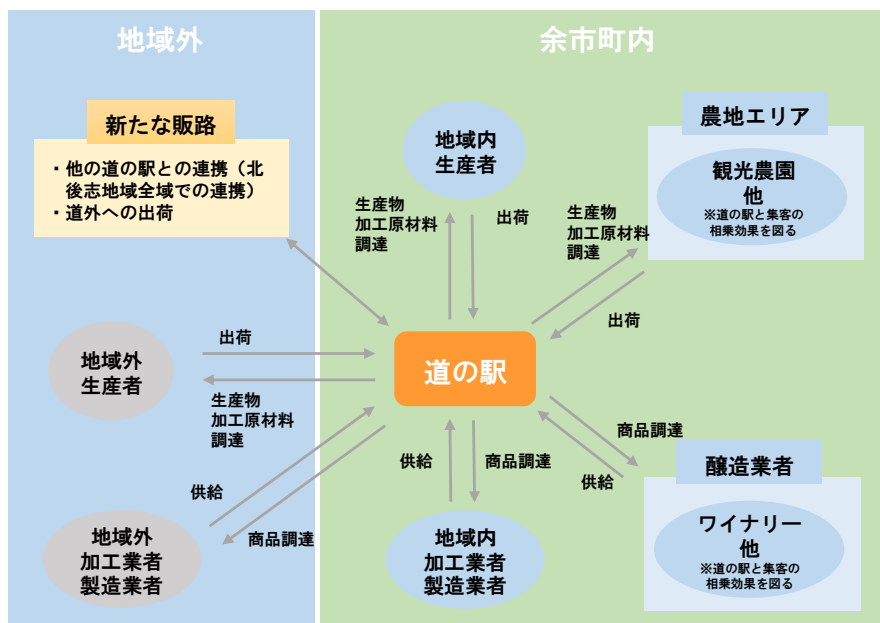


図4.9 商品供給体制のイメージ

iv. 管理運営の仕組み

道の駅のテーマ・コンセプトに沿った統一感のある施設運営に向けて、SPC事業者が全体を統括し、公共部分（トイレ、駐車場、多目的スペース、バスターミナル）の維持管理とともに、収益部分（セレクトショップ、農産物直売所、フードコート）の各施設についても原則としてSPC事業者が直接管理運営を行うこととする。

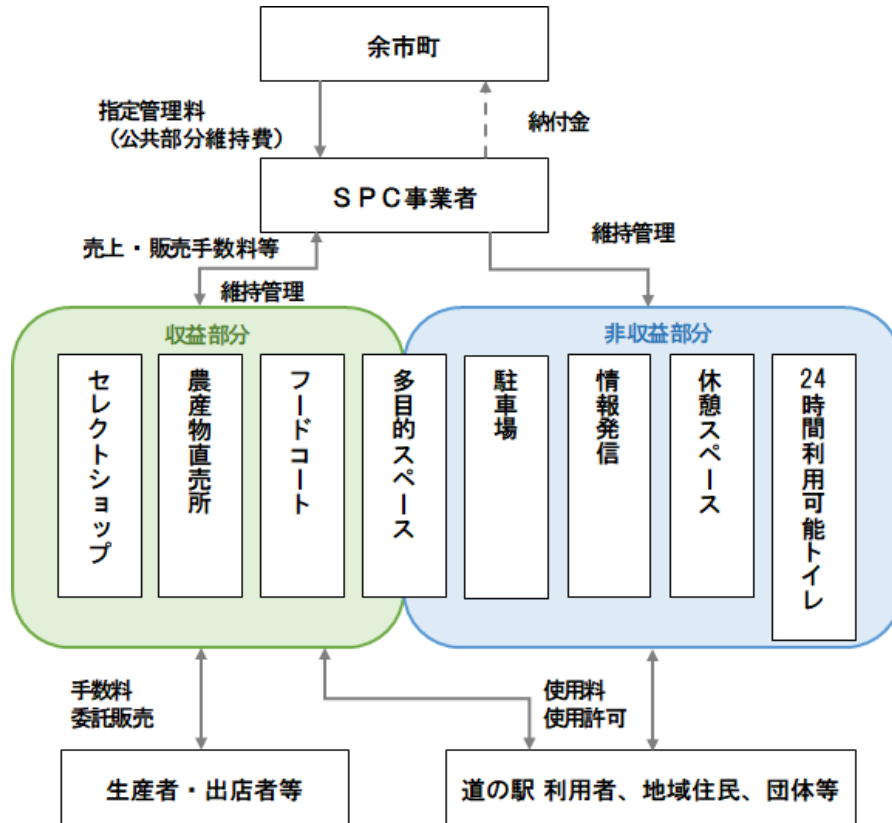


図4.10 維持管理・運営形態のイメージ

4-2 民間提案制度要綱及び道の駅の募集要項（案）の作成

① 民間提案制度の導入について

i. 民間提案制度の導入に関する検討

本事業においては、事業経営ノウハウや効果的かつ効率的な施設整備・運営ノウハウが不可欠であることから、事業の計画策定段階（道の駅導入機能の設定、施設規模の設定等）から民間事業者の提案を受けることが効果的であると考えられる。また、民間提案を受ける際には、対外的な理解を得ることが重要となることから、本事業は、PFI 法第 6 条による民間提案制度を活用することとする。

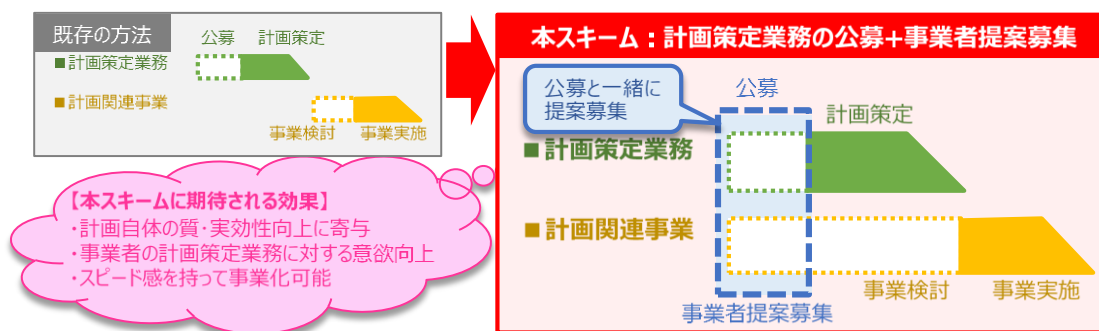


図4.11 民間提案制度の一般的なスキーム

表4.19 PFI 法第 6 条による民間提案制度の概要

概要	<p>・ 下記に示す PFI 法第 6 条に基づき、事業者選定を実施することになる。</p> <p>【PFI 法第 6 条（実施方針の策定の提案）】</p> <p>第 6 条 特定事業を実施しようとする民間事業者は、公共施設等の管理者等に対し、当該特定事業に係る実施方針を定めることを提案することができる。この場合においては、当該特定事業の案、当該特定事業の効果及び効率性に関する評価の結果を示す書類その他内閣府令で定める書類を添えなければならない。</p> <p>2 前項の規定による提案を受けた公共施設等の管理者等は、当該提案について検討を加え、遅滞なく、その結果を当該民間事業者に通知しなければならない。</p> <p>【PFI 法施行規則第 1 条（実施方針の策定の提案の添付書類）】</p> <p>第 1 条 民間資金等の活用による公共施設等の整備等の促進に関する法律（以下「法」という。）第 6 条第 1 項に規定する内閣府令で定める書類は、特定事業の効果及び効率性に関する評価の過程及び方法を示す書類とする。</p>
留意点	<p>・ 優遇措置によってプロポーザルの公平性や競争性が損なわれることがないよう、法令やガイドラン等をふまえた方策とする必要がある。</p> <p>・ インセンティブの付与、プロポ実施要領の作成など、事業着手までに時間を要するおそれがある。</p>

ii. 本事業における民間提案の受付・問合せ先となる対外的な窓口の設置

昨年度の検討を踏まえ、本事業の受付・問い合わせ先となる対外的な窓口及び関連部署については、「経済部商工観光課」とする。また、今後の民間提案に基づく事務量の増加を見越し、以下の通りの関連部署を設置する。

表4.20 民間提案の受付・問合せ先となる対外的な窓口（案）

本事業における民間提案制度の対外的な窓口（所管）	経済部商工観光課（道の駅再編整備に係る事務全般のほか大店立地法など個別法への対応等）		
今後民間提案がなされた場合の関連部署	総務部	企画政策課（PFI法、地域公共交通等）	
	民生部	環境対策課（公害、廃棄物処理、浄化槽等）	
	経済部	農林水産課（農振法等）	
	建設水道部	建設課（道路法、土地収用等）	
		まちづくり計画課（都市計画法、開発行為等）	
		下水道課（下水道法等）	
教育委員会	社会教育課（文化財保護法等）		
農業委員会	事務局（農地法等）		

iii. 本事業における事業者選定審査委員会の設置に関する準備について

次年度以降の民間提案募集を踏まえ、事業者選定に向けた検討を進めていくことになるが、円滑に事業者選定を行うため、審査委員会の設置に向けた準備を行った。

(ア)背景

民間事業者の選定において総合評価方式を採用した場合には、地方自治法施行令 167 条の 10 の 2 第 4 項及び第 5 項並びに施行規則第 12 条の 4 に基づき、学識経験者の意見を聴くために事業者選定委員会を組織する場合がほとんどである。公募プロポーザル方式の場合は、法には基づかないものの同様に委員会を組織していることが多い。この場合、従来は事業者選定委員会の設置は要綱によるものとし、条例を制定しないことも多い現状にある。しかしながら、近年、要綱のみに基づいて設置された DBO 事業の事業者選定委員会が違法であるとの司法判断がなされ、委員会は条例を設置して行われることが多くなっている。

(イ)本事業における事業者選定委員会のあり方について

本事業においても事業者選定委員会の設置は必要と考えられるが、行政執行に必要な調停、審査、諮問、又は調査を行うことを職務とする機関は地方自治法 138 条の 4 第 3 項による附属機関とみなされることに鑑み、委員会の位置づけについては、以下のいずれかとするのが想定される。

表4.21 本事業における事業者選定委員会のあり方について

項目	概要
条例設置とする場合	<ul style="list-style-type: none">・事業者選定委員会の設置条例を制定する。この場合、市が委員会から審査・選定結果に関する諮問を受けることが可能となる。・条例設置とする場合、条例における規定内容及び組織運営の詳細（委員会名、所掌、定員、活動時間等）については、各自治体により様々となっている。なお、条例設置とした場合、委員会は町の附属機関となるため、外部有識者委員への謝金については報酬として「特別職の職員で非常勤のものの報酬及び費用弁償に関する条例」への位置づけ及び予算措置が必要となる。
要綱設置とする場合	<ul style="list-style-type: none">・事業者選定委員会の名称、組織形態及び所掌事項等を再検討し、選定に当たって単に意見を求める等の場として活用する。なおこの場合、あくまで「外部有識者から意見を聴く会議」であるため、外部有識者が審査を行うことはできない点に留意が必要である（審査は公共が実施）。

(ウ) 審査委員構成の考え方について

一般的に審査委員会の審査委員は概ね 6 名前後で構成され、その内の 4 名程度が外部委員（学識経験者等）、2 名程度が内部委員（庁内職員）とさせることが多い。

委員は、当該 PFI 事業に係る提案内容を評価することができる専門知識を有する委員で構成される。一般的に、PFI、建築、当該事業分野を専門とする学識経験者等は選出され、その他については事業ごとに重視する内容等に応じて選出される傾向にある。

想定される主な委員構成は次のとおりである。

表4.22 委員構成の考え方

専門	役割	所属等
●PPP/PFI（公共政策）	主に事業全般に係る評価・助言	大学教授 等
●建築	主に施設整備に係る評価・助言	大学教授、建築事務所 等
●対象事業分野の専門家 （道の駅）	主に対象事業の運営面に係る評価・助言	大学教授、道の駅関係者等
○財務（又は法務）	主に事業収支計画（又は事業契約）に係る評価・助言	大学教授、公認会計士、弁護士 等
○その他 （地域政策、環境、教育・・・）	その他、当該事業に関連する分野に係る評価・助言	大学教授 等

なお、事業者選定を総合評価一般競争入札で実施する場合は、2 人以上の学識経験者から、

① 落札者決定基準を定めようとするとき

② 当該落札者決定基準に基づいて落札者を決定しようとするときに改めて意見を聴く必要があるかどうかについて意見を聴き、改めて意見を聴く必要があるとの意見が述べられた場合において、当該落札者を決定しようとするとき

において意見聴取を行う必要がある（地方自治法第 234 条第 3 項、地方自治法施行令第 167 条の 10 の 2 第 4 項及び第 5 項、地方自治法施行規則第 12 条の 4）。この場合の意見聴取は、事業者選定委員会が兼ねることが可能である。

② 余市町版民間提案制度要綱（案）の作成

昨年度作成した「余市町版民間提案制度に関するガイドライン」、を踏まえ、余市町における民間提案制度要綱の作成を行った。

要綱（案）の内容については、別紙参照。

③ 道の駅の民間提案に関する募集要項（案）の作成

昨年度作成した「「(仮称) 道の駅よいち」に関する民間提案募集イメージ」を踏まえ、「新たな道の駅」に関する民間提案に関する募集要項(案)の作成を行った。

募集要項(案)の内容については、別紙参照。

5. 今後の進め方

5-1 ロードマップ

PFI 法第 6 条による民間提案制度を活用することを前提とするため、次年度以降のロードマップは以下の通りとなる。

特に、PFI 法第 6 条による民間提案制度を活用する場合には、早期に民間提案受付を実施し、実施方針及び要求水準書の策定・公表、特定事業の選定、入札説明書等の公表に向けた取組みなどに時間を要するため、早期に民間提案受付を実施することになる。

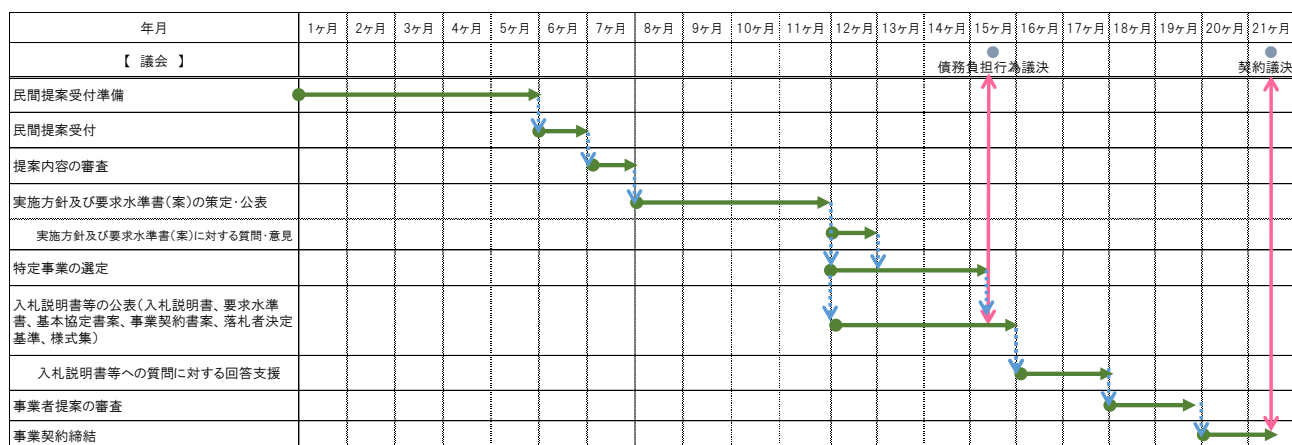


図5.1 事業化スケジュール

5-2 想定される課題

① 庁内体制の構築

本事業においては、対外的な理解を得ることが重要となることから、本事業は、PFI 法第 6 条による民間提案制度を活用することとする。本事業の対外的な窓口の担当課としては経済部商工観光課が対応する予定であるが、次年度以降の民間提案募集及び受けた提案を評価し、PFI 事業として進めていくための庁内体制を早期に構築する必要がある。

② 基盤整備に向けた取組み

本事業の候補地は、民有地であり、かつ第 1 種農地と第 3 種農地が混在する土地であり、本年度業務の中で道の駅整備部分については、公共が実施する想定である。そのため、次年度以降、地権者との協議、及び候補地周辺の住民との合意形成に向けた取組みが必要である。また、第 1 種及び第 3 種農地での事業実施に向けて、引続き農業委員会（事務局）との転用に向けた調整が必要となる。