

# 白里海岸拠点の整備・運営に向けた 民間活力導入可能性調査

## 報告書

令和8年3月

千葉県大網白里市

# 目次

<b>1. 整備条件の整理</b>	<b>3</b>
1-1. 事業概要	4
1-2. 周辺環境	8
1-3. 対象地の現況	12
1-4. 交通量調査結果及び入込客数の現況・推計	22
1-5. 導入機能・施設の検討	39
<b>2. 事業手法・スキーム等の検討</b>	<b>43</b>
2-1. 導入可能性のある事業手法・スキーム等の検討	44
2-2. 初期仮説としての事業手法・スキーム等	49
<b>3. 官民対話による市場調査</b>	<b>52</b>
3-1. サウンディング調査	53
3-2. 民間意向調査	62
<b>4. 導入可能性評価</b>	<b>66</b>
4-1. 想定される事業手法・スキーム等	67
4-2. 概算事業費の算定	72
4-3. VFMの算定	78
4-4. 導入可能性評価	84
<b>5. 今後の課題等</b>	<b>85</b>
5-1. 地域の経済・社会にもたらされるメリット（多様な効果）を測る指標案	86
5-2. 財政シミュレーション	88
5-3. 今後の課題・スケジュール	95
<b>6. その他</b>	<b>98</b>
6-1. 道の駅整備検討委員会	99

# 1. 整備条件の整理

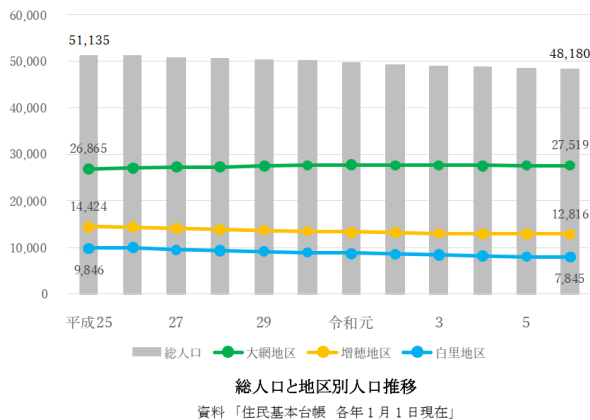
# 1 - 1. 事業概要

大網白里市では交流人口の増加、通年型観光への転換、産業の活性化等が課題となっており、それらの課題を解決するため、地域資源を活かした道の駅の整備を検討している

## 道の駅整備の目的

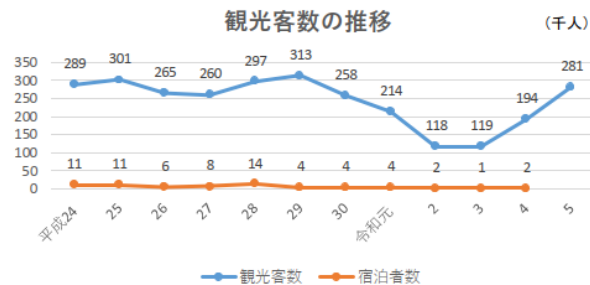
### 人口

- 大網白里市では少子高齢化や人口減少の影響により、地域経済や地域コミュニティの縮小が進んでおり、市として地域の活力を支えるうえで観光客等の交流人口を増大させる取組みが重要課題となっている



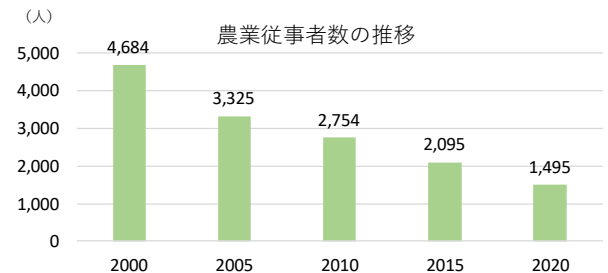
### 観光業

- 特に白里海岸周辺地域の衰退は著しく、レジャーの多様化や生活様式の変化により、海水浴離れが急速に進んだことでかつての賑わいを失い、地域で営まれてきた観光業や水産業も衰退の一途を辿っている
- 通年型観光への転換を図るため、来訪者や地元市民にも親しまれる施設を整備し、積極的な観光情報の発信を図っていくことが必要となっている



### 農業

- 市の基幹産業である農業は、従事者の高齢化や後継者不足が課題となっている
- 農業の新たな担い手を確保するために、6次産業化による地元農産物の付加価値向上を図ることで、農業自体の魅力を向上させていく取り組みが必要である

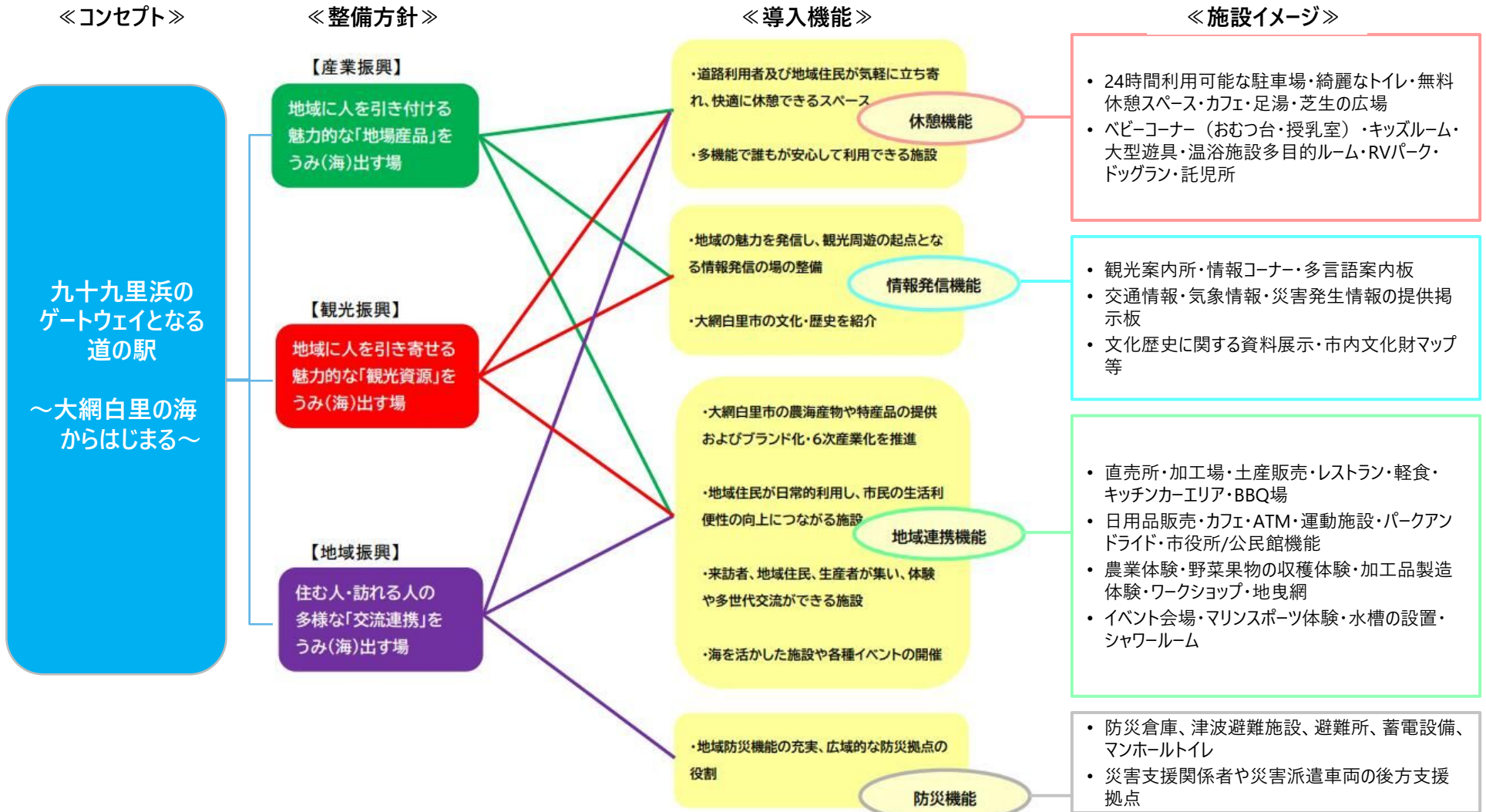


## 道の駅整備の目的

- 本市の貴重な観光資源である「九十九里浜の美しく豊かな自然」や、地域に暮らす人々の日々の営みにより築かれた「産業・歴史・文化」、そして、「道の駅に備わる本来の機能」を活かし、「市内外から訪れる人と人との交流を育む場」、「訪れる人の心身をリフレッシュする場」、「市内外に広く地域の魅力を発信する場」を創出することにより、市の関係人口や交流人口の増加、農水産業や商工業の活性化、通年型観光への転換など、市と地域が抱える課題を解決する

九十九里浜のゲートウェイとなる道の駅として、市外から来訪者をより多く引き寄せることを目指すとともに、地域住民の利用や地場産品の活用も図る

基本構想（道の駅の施設整備イメージ）



道の駅は公益性と収益性を併せ持つ施設であること、安定的な収益性を確保するために民間が有するノウハウ活用が必須であることから、民間活力の導入可能性を検討する

## 民間活力導入における管理・運営の方針

### 民間活力導入の前提

- 道の駅は、道路利用者の利便性の確保、市民への新たな交流機会や活動の場の提供による地域振興など公益的な役割を担うとともに、農海産物直売所や飲食事業などの収益事業を通じ、地域の活性化を図る施設であり、「**公益性**」と「**収益性**」の両面を併せ持っている
- 道の駅は多くの人を訪れる集客施設であることから、顧客サービスやイベント等による賑わいの創出が求められ、販売、企画、サービスの提供や人材育成等による安定的な収益性を確保するため、民間企業が有するノウハウを活用することが必須と考えられる

### 民間活力導入における管理・運営の方針

#### 1 公益性の確保

- 道の駅は直売所や飲食店舗等の収益機能を有する施設だけでなく、道路利用者の利便性や市民の福祉向上に寄与することを目的とした、トイレ・休憩所・情報発信機能・コミュニティ施設・防災機能等、収益性はないが公益性の高い施設も存在するため、収益性のみを目的とせず、公益性にも配慮した運営を行う

#### 2 事業採算性の確保

- 公益性を確保しつつも過剰に公的資金を投入することのないよう、収益性を最大限に確保し持続的で安定的な運営を行う

#### 3 運営ノウハウの確保

- 道の駅は、多種多様なサービスと収益要素が含まれているため、民間事業者の運営ノウハウを最大限活用し、サービスの向上や収益性の確保による持続的かつ安定的な運営を行う

#### 4 地場産業の育成

- 物販においては1次産品の出荷を求めるだけでなく、市内の生産者の創意工夫による特産品開発や6次産業化、ブランドの醸成などにより、新たな雇用を生み出すことができるよう地場産業に配慮した運営を行う

#### 5 地域振興への寄与

- 地域住民のサービス向上に資する取り組みを実施し、地域課題の解決に向け、地域振興に寄与する運営を行う

## 1 - 2. 周边环境

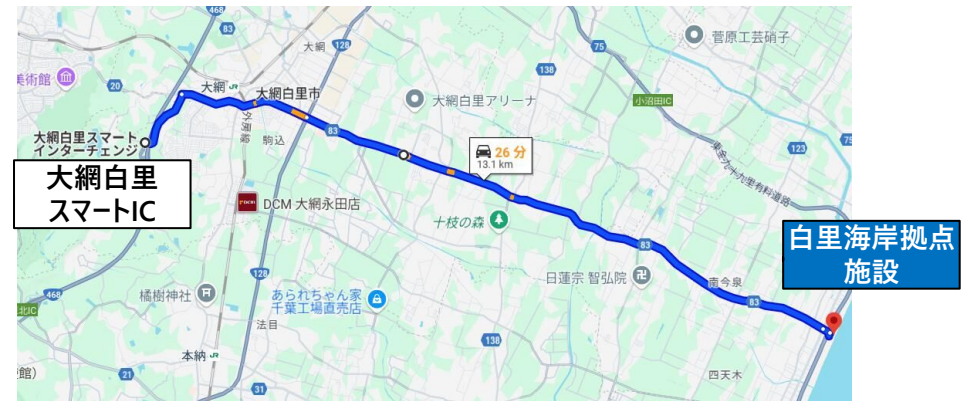
白里海岸拠点施設の予定地は、東京都心から約60kmの場所に位置し、九十九里有料道路の白里ICや県道30号線、県道83号線に隣接する、アクセス性に優れた場所である

### 白里海岸拠点施設の位置

広域地図



白里海岸拠点施設の予定地へのアクセス



出所：Google Map

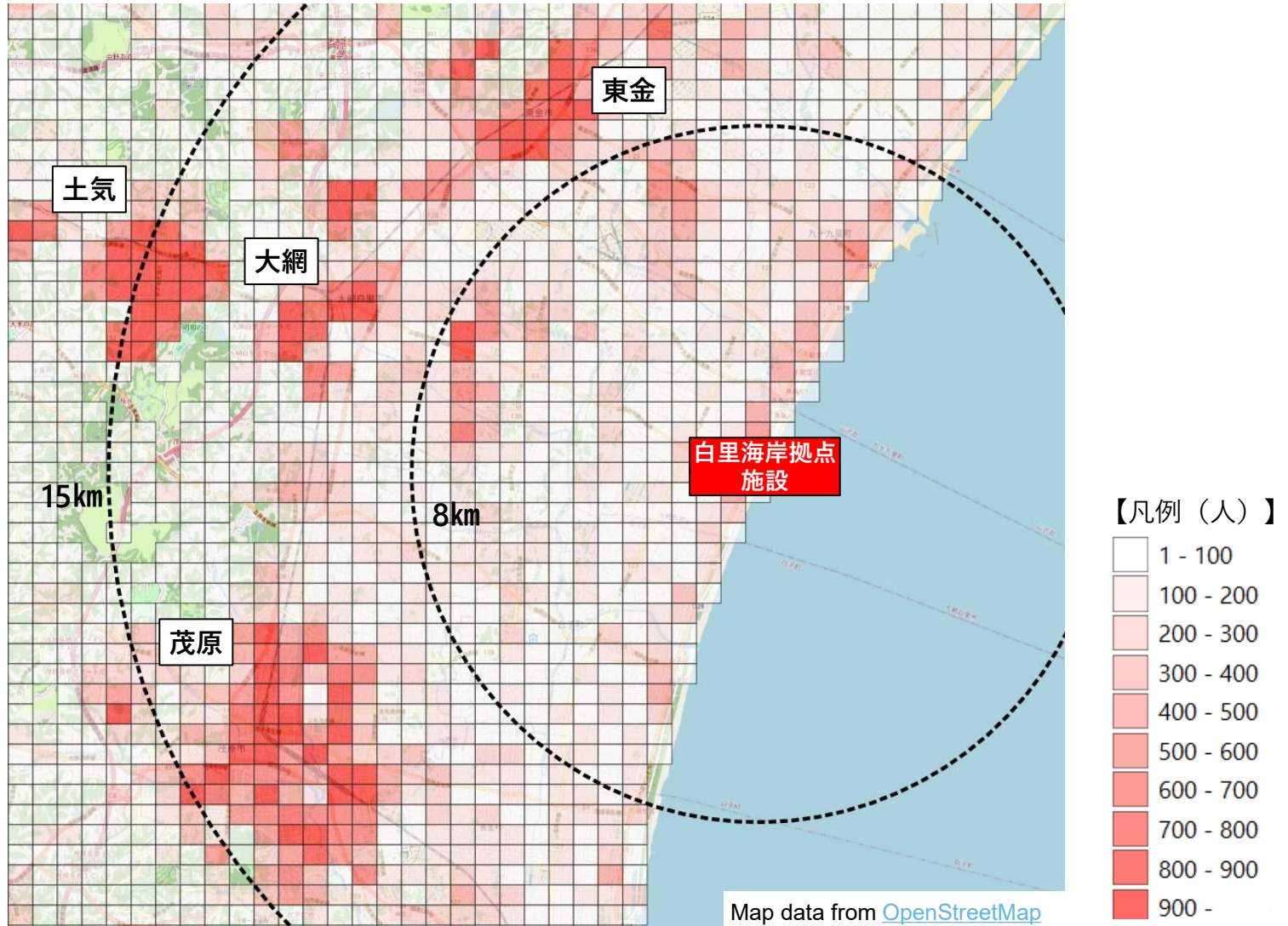


出所：国土地理院地図

沿岸部の他には、白里海岸拠点施設の予定地から約8kmのエリアや、大網駅・東金駅・土気駅・茂原駅周辺に人口が集中している

周辺人口分布

出所：国勢調査 地図データ：OpenStreetMap



白里海岸拠点施設の予定地から5km~10km圏には、他の海水浴場や公園等の観光施設があり、10km~15km圏には大網白里市の主要な観光施設がある

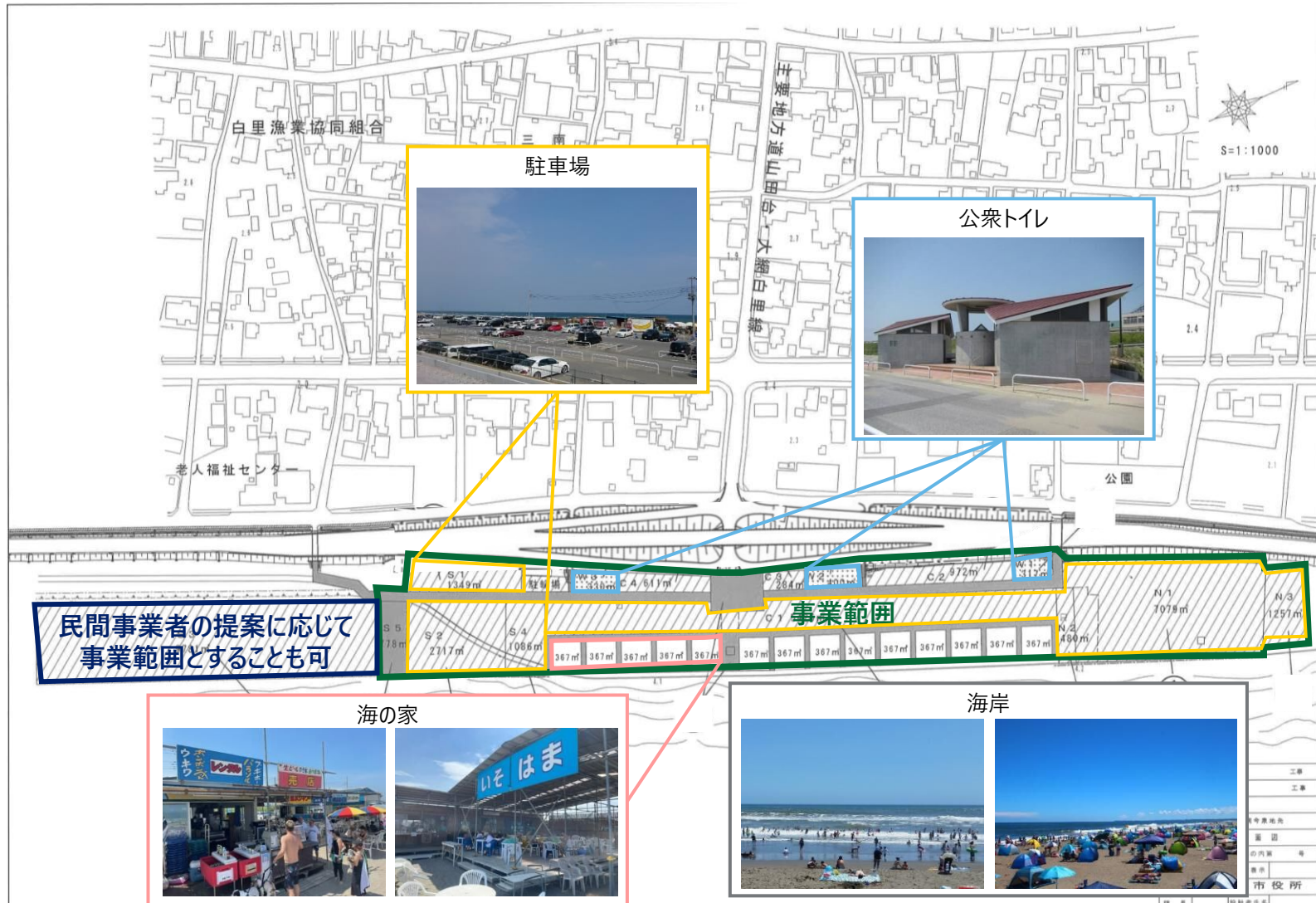
周辺観光施設の状況

地図データ：OpenStreetMap



## 1 - 3 . 対象地の現況

白里海岸拠点施設の予定地の位置図は以下のとおりで、現在は駐車場と公衆トイレがある  
位置図



民間事業者の提案に応じて  
事業範囲とすることも可

## 白里海岸拠点施設の予定地は国有地（県立自然公園内）に位置し、海岸法・千葉県立自然公園条例が適用されることに留意が必要である

### 法規制等

都市計画 法関連	<ul style="list-style-type: none"> <li>市街化調整区域</li> <li>用途地域なし</li> <li>建蔽率60%</li> <li>容積率200%</li> </ul>
海岸法	<ul style="list-style-type: none"> <li>海岸法における海岸保全区域に該当し、以下の規制等がある             <ul style="list-style-type: none"> <li>以下の行為は禁止されている                 <ul style="list-style-type: none"> <li>海岸保全施設を損傷したり、汚したりすること</li> <li>油などの物質により海岸を汚すこと</li> <li>海岸内に自動車、船舶等を入れ、又は放置すること</li> </ul> </li> <li>次の行為をしようとする場合は、原則として海岸管理者の許可を受けなければならない（予定地においては、県土整備部山武土木事務所管理課への相談が必要）                 <ul style="list-style-type: none"> <li>電柱を建てたり、水道管等を埋設して土地を占有する場合</li> <li>土石（砂を含む）を採取すること</li> <li>保全区域内の施設等において、他の施設等を新築又は改築すること</li> <li>土地の掘削、盛土、切土等の行為をすること</li> </ul> </li> <li>海岸占有には、海岸に設置しなければ目的や機能が十分に達せないため、占有することがやむを得ないものであることなど許可基準がある</li> </ul> </li> </ul> <p>出所：国土交通省 水管理・国土保全局 海岸室「海岸利用の活性化に向けたナレッジ集 Ver2.1」（令和6年10月）、千葉県ホームページ「海岸占有手続について」</p>
千葉県立 自然公園 条例	<ul style="list-style-type: none"> <li>第3種特別地域及び乗入れ規制地域に該当し、以下の規制等がある             <ul style="list-style-type: none"> <li>建築物の新築、改築または増築にあたっては以下の許可基準がある（道の駅を想定した基準）                 <ul style="list-style-type: none"> <li>高さ13m以下</li> <li>建蔽率20%以下</li> <li>容積率60%以下</li> <li>公園事業道路から20m以上</li> <li>公園事業道路以外の道路から5m以上</li> <li>敷地境界から5m以上</li> <li>地形勾配30%以下</li> <li>建築面積2,000㎡以下</li> </ul> </li> <li>土地の形状変更、広告物等の掲出、設置または表示等に許可が必要である</li> <li>当該乗入れ地域以外の地域においては行為の目的を達成することができないと認められるもので、（ア）学術研究その他公益上必要と認められるものであること（イ）風致維持上又は生物の生息上支障のあるものでないこと、のいずれかに該当する必要がある</li> </ul> </li> </ul> <p>出所：千葉県「自然公園保護規制と手続きについて」「県立九十九里自然公園区域及び公園計画図」</p>

現在は白里海岸について以下の要領で保全管理を委託しており、  
年間の委託料は約3,800万円である

### 白里海岸の保全管理に関する委託内容

委託業務	契約金額	業務内容	実施頻度	受託者
海水浴場警備本部建物借上料 ※委託業務ではなく施設使用料	2,959,000円 /年	海水浴場警備本部の建物借上に係る費用	-	-
海岸清掃業務	3,973,068円 /年	海岸及び公衆便所の清掃	海岸：62日/年 公衆便所：118日/年	市内事業者
ごみ収集業務	426,800円 /年	海岸清掃により集積箇所に集積された ごみの収集、搬入	年間40回	市内事業者
駐車場料金管理業務	7,315,000円 /約5か月	駐車場使用料の徴収、車両誘導、開場・施錠	4月末～9月末 のうち104日 (R7年度予定)	県内事業者
海水浴場監視業務	19,107,000円 /約4か月	海水浴場の警備・監視、開設前後の資機材等の 準備と後片付け、放送用車両の移動、 緊急時における協力、海岸美化	警備・監視： 51日間、延べ443名	県外事業者
汚水管渠清掃業務	253,000円/回	高圧洗浄車、強力吸引車による清掃	-	県内事業者
駐車場土砂撤去工事	①1,210,000円 ②1,133,000円	①駐車場内の土砂の撤去、運搬 ②駐車場内の整地、砂利の補充	-	市内事業者
海岸安全対策用放送設備工事	1,298,000円 /約3か月	放送設備の設置及び撤去	-	県内事業者

# 白里海岸には1,000台駐車可能な市営駐車場がある 令和6年度の駐車場利用状況のデータを基に、稼働率や利用者属性等を分析した

## 白里海岸市営駐車場の概要

### 駐車場の概要

駐車場稼働日(2024)	<ul style="list-style-type: none"> <li>4月27日(土)～9月29日(日)の土日祝日</li> <li>7月6日(土)～8月31日(土)</li> </ul> ※6月15日(土)(千葉県150周年フィナーレイベント)及び8月16日(金)(台風7号)は閉鎖		
駐車可能台数	1,000台		
料金※	市内在住	無料	
	市外在住	海水浴場開設期間	普通車：1,000円 中型車：1,400円 大型車：2,000円 二輪車：200円
		上記以外の期間	普通車：500円 中型車：700円 大型車：1,000円 二輪車：100円

※料金は令和7年度以降の料金であり、令和6年度以前は、海水浴場開設期間も「上記以外の期間」の料金が適用されていた

### 駐車場の様子

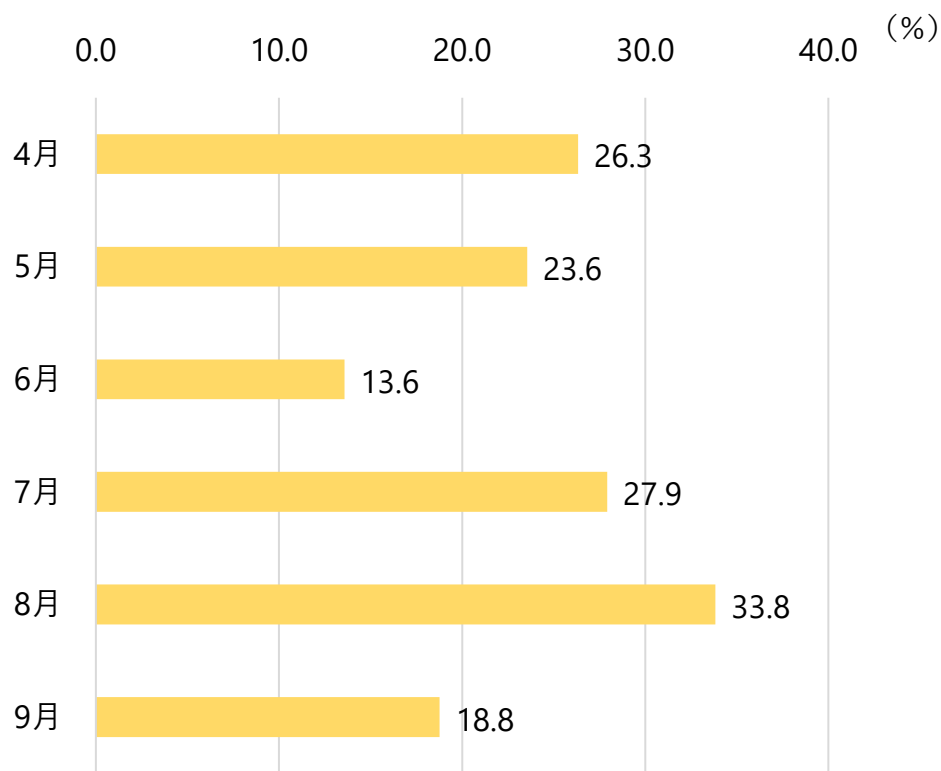


出所：国土地理院地図

月別の稼働率は、8月が33.8%と最も高いが満車になることはない  
海水浴場開設期間の土日の稼働率が高くなっている

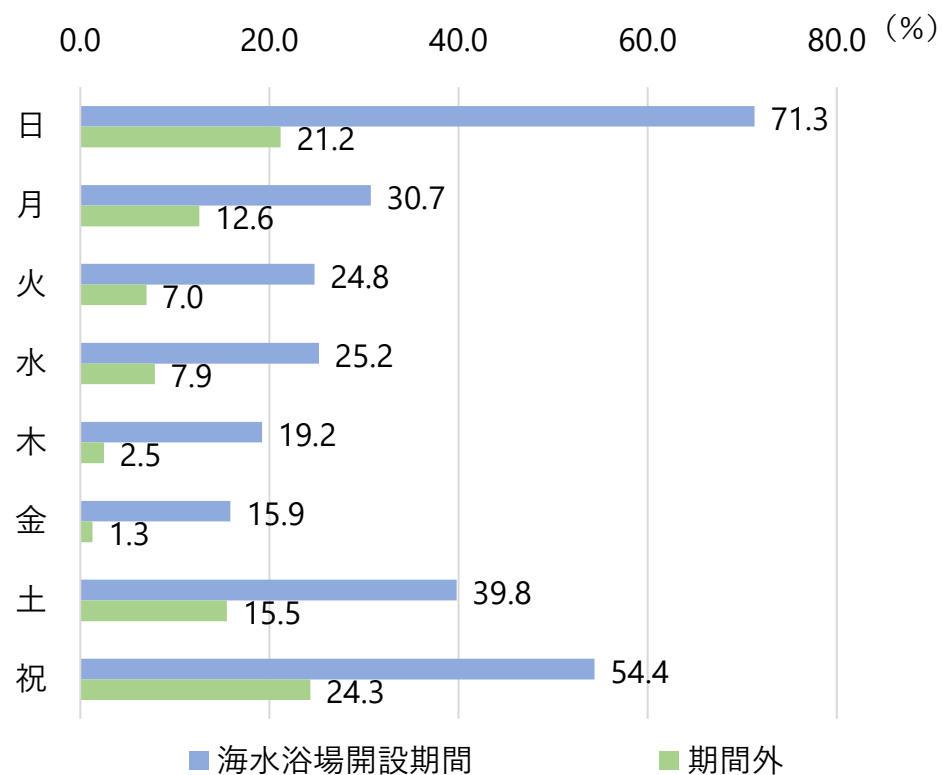
駐車場稼働率（月別・曜日別）

月別の駐車場稼働率



※各月の稼働率 = 各日の駐車台数 / 駐車可能台数 (1,000台) の平均

曜日の駐車場稼働率



※各曜日の稼働率 = 各日の駐車台数 / 駐車可能台数 (1,000台) の平均

令和6年度は、海水浴場開設期間中の日曜日やお盆期間の平日、5月及び9月の連休中日で特に稼働率が高くなったが、100%を超え満車となることはなかった

### 駐車場稼働率（稼働率が特に高い日）

稼働率が特に高い日（令和6年度）

  ：海水浴場開設期間

No	日付	曜日	天気	稼働率（%）	備考
1	8月4日	日	晴	97.2	
2	8月11日	日祝	晴	92.6	山の日（三連休の中日）
3	7月28日	日	晴	82.8	
4	8月12日	月祝	晴	79.1	山の日の振替休日（三連休の3日目）
5	7月21日	日	晴	77.7	
6	7月7日	日	晴	65.8	海開き後最初の日曜日
7	8月25日	日	晴	63.8	海水浴場開設期間最終日
8	8月14日	水	晴	62	
9	8月13日	火	晴	61.7	
10	8月3日	土	晴	61.2	
11	8月18日	日	晴	56.8	
12	7月15日	月祝	曇	54.4	海の日（三連休の3日目）
13	5月4日	土祝	晴	49.7	みどりの日（ゴールデンウィーク・四連休の2日目）
14	5月5日	日祝	晴	48.5	こどもの日（ゴールデンウィーク・四連休の3日目）
15	9月15日	日	晴	48.4	三連休の中日

※稼働率＝各日の駐車台数／駐車可能台数（1,000台）

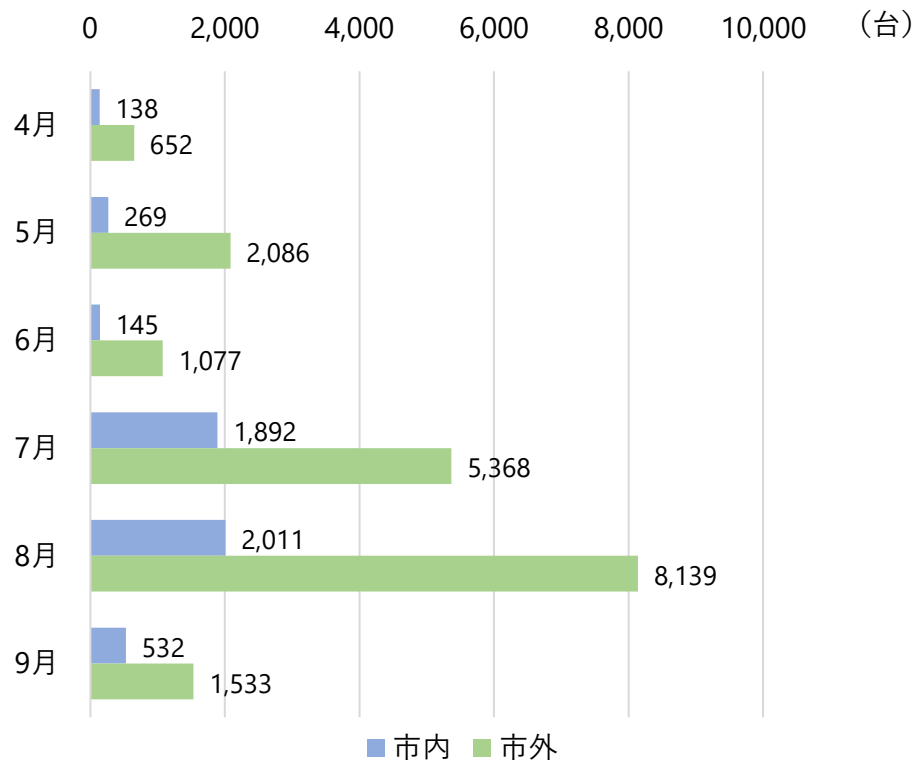
出所：市作成資料「令和5・6年白里海岸駐車場車両台数」

### 1-3. 対象地の現況

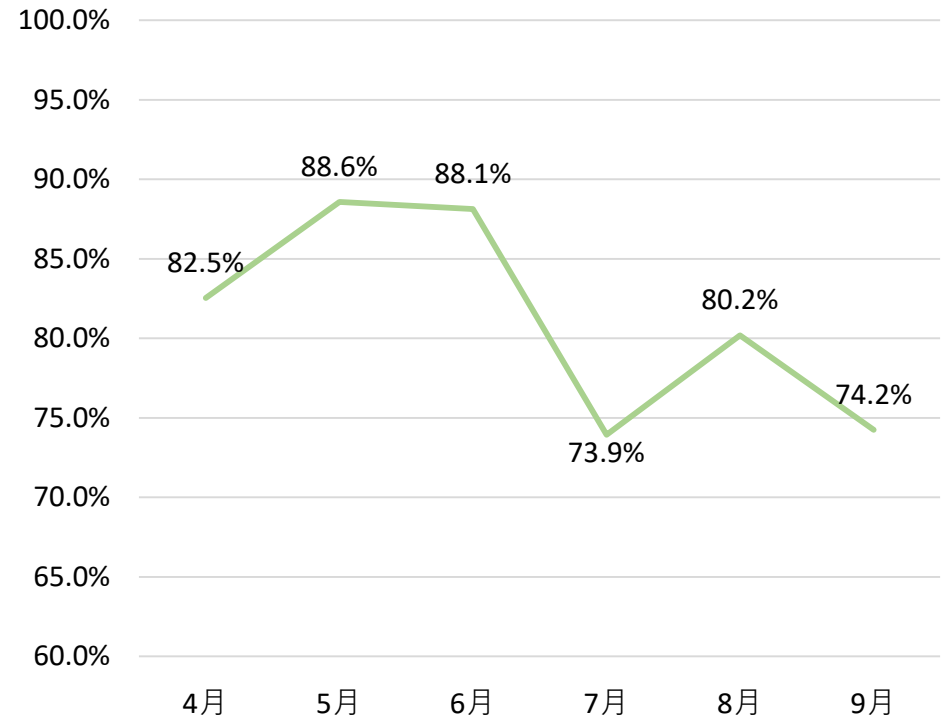
駐車場稼働期間を通じて、市外からの利用者が7~8割を占めている  
5月、6月は、市外からの利用者の割合が特に大きくなっている

#### 駐車場稼働期間における利用者属性（市内・市外）

月別の利用者属性（市内・市外）



月別の市外利用者が占める割合

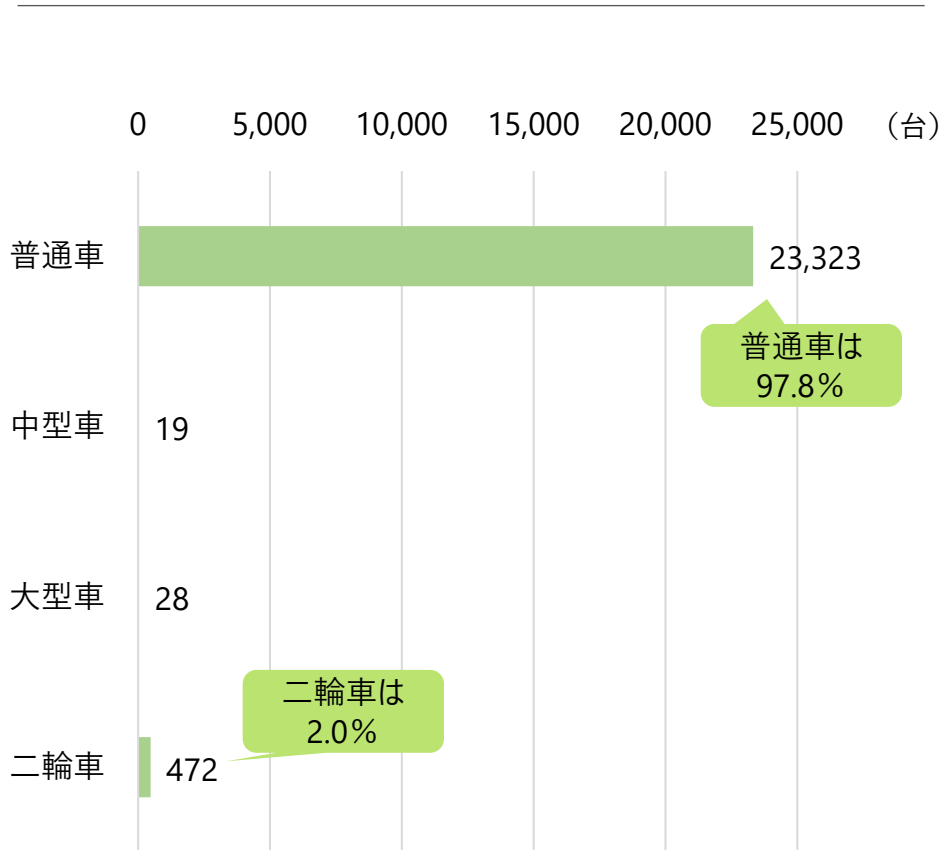


注：駐車場稼働日は4月29日～9月29日の土日祝日及び7,8月全日

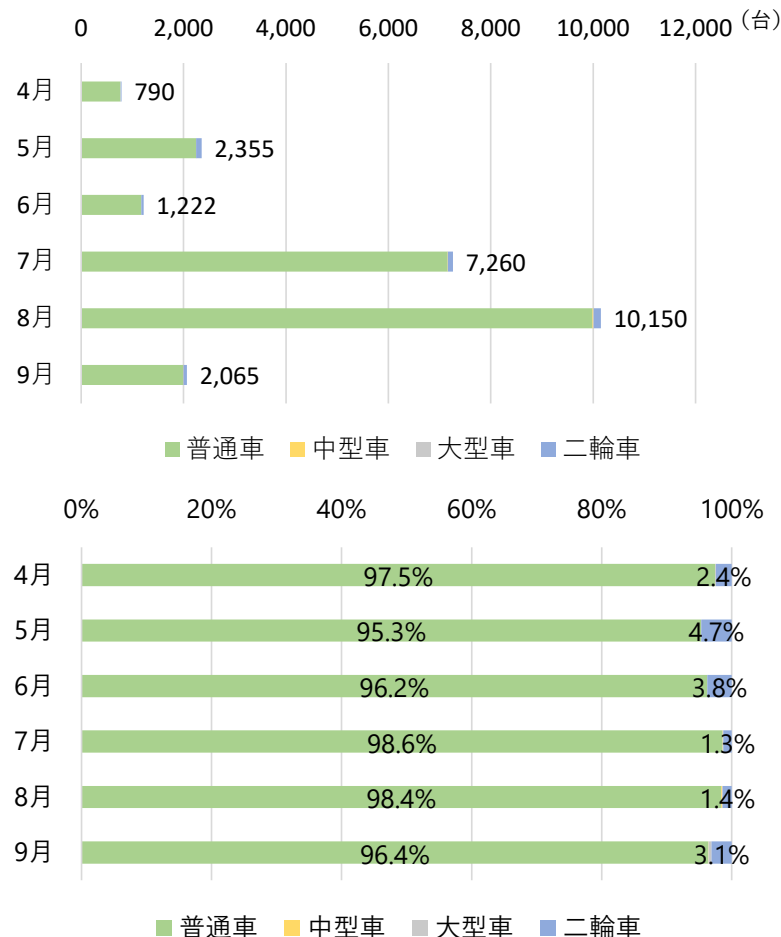
駐車場を利用する車両の約98%は普通車で、次いで二輪車が多くなっている  
二輪車が占める割合は、海水浴場開設期間外の5,6,9月に大きくなっている

駐車場稼働期間における利用者属性（車種別）

車両別の駐車場利用台数（令和6年度）



月別・車両別の駐車場利用台数（上段）車種別構成比（下段）



注：ラベルはそれぞれ普通車・二輪車の割合を示す

出所：市作成資料「令和5・6年白里海岸駐車場車両台数」

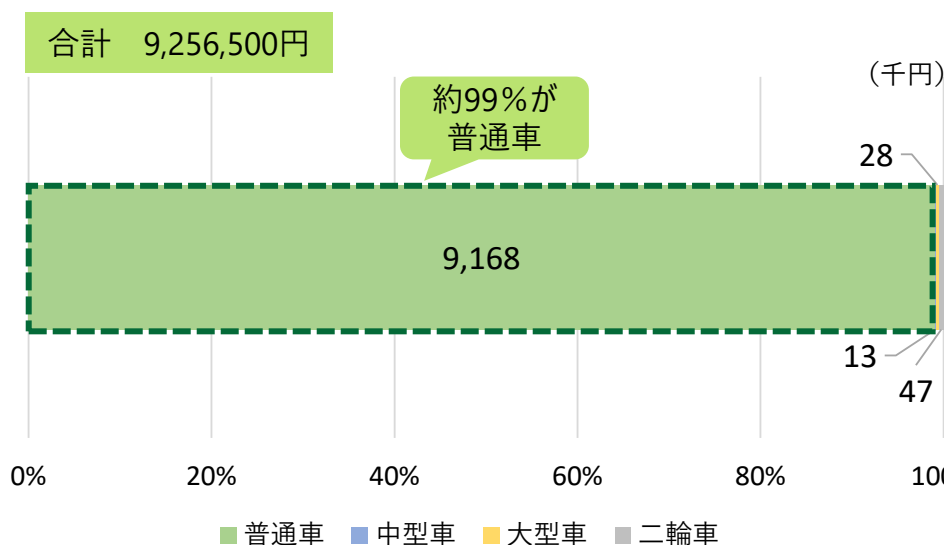
白里海岸駐車場は市外利用者から料金を徴収しており、車種別では徴収額総額の99%は普通車の駐車によるもので、月別では総額の約72%が7,8月中に徴収したものである

駐車場使用料収入の状況

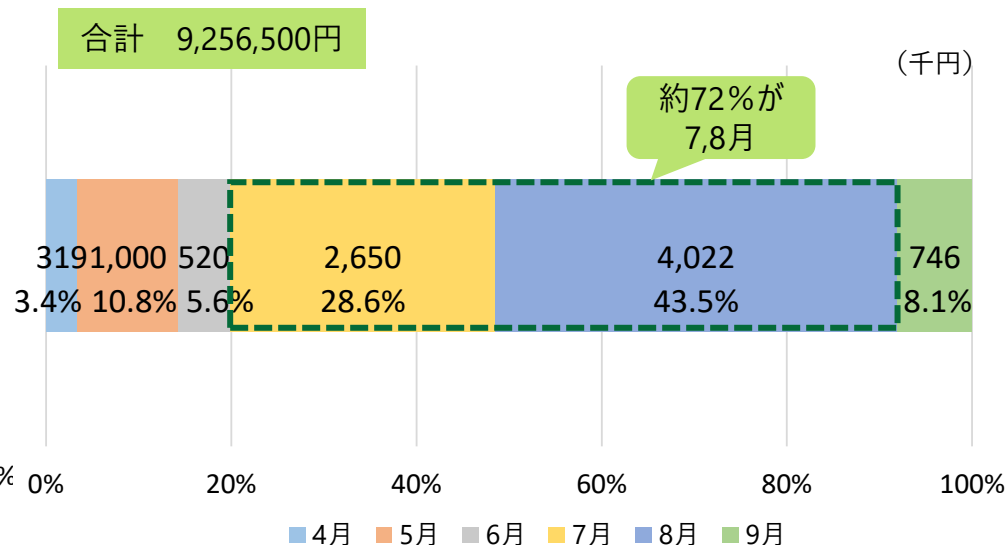
車種別の駐車料の徴収状況

期間	<ul style="list-style-type: none"> <li>4月末から9月末の土日祝休日</li> <li>海水浴場開設期間</li> </ul>
減免規定	市内在住者 (運転免許証等の提示で、無料で利用が可能)
料金	<b>【海水浴場開設期間（令和7年度より）】</b> 普通車：1,000円 中型車：1,400円 大型車：2,000円 二輪車：200円 <b>【上記以外の期間】</b> 普通車：500円 中型車：700円 大型車：1,000円 二輪車：100円

車種別の駐車料の徴収状況（令和6年度）



月別の駐車料の徴収状況（令和6年度）



出所：市作成資料「令和5・6年白里海岸駐車場車両台数」

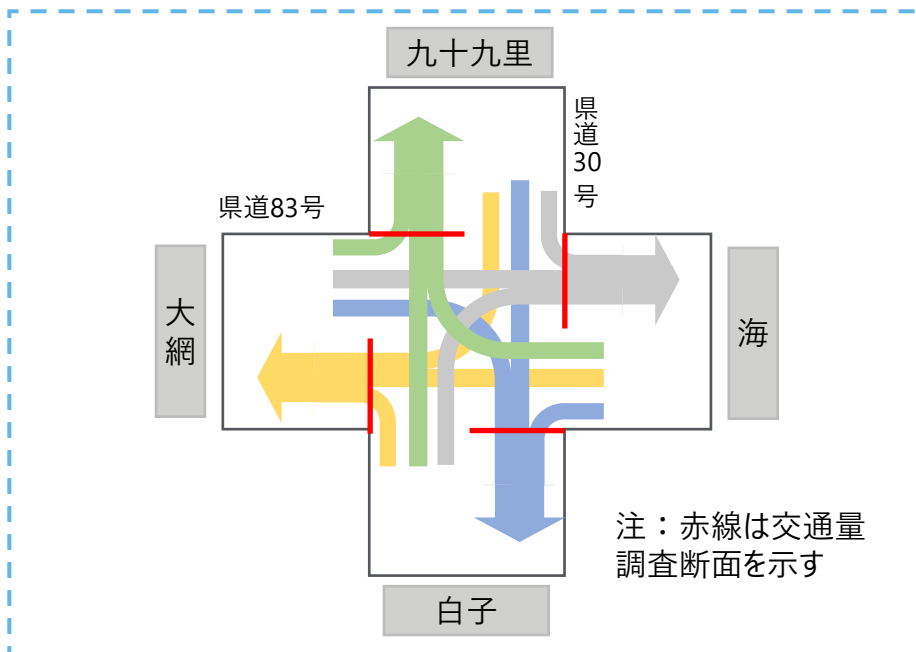
## 1－4．交通量調査結果及び入込客数の現況・推計

## 下記要領にて、白里海岸拠点施設予定地近隣の交通量を調査した 交通量調査の概要

### 調査概要

調査日時	①令和7年8月3日（日）7時～19時 ②令和7年8月4日（月）7時～19時 ③令和8年1月25日（日）7時～19時 ④令和8年1月27日（火）7時～19時
調査地点	右図「白里海岸入口」交差点 （県道30号線、県道80号線）
調査方法	下図赤線部分の通過台数をカウント

### 調査地点



出所：国土地理院地図

交通量調査を実施した地点の様子は以下のとおりである

交通量調査の概要（調査地点の様子）

白子→九十九里方面



海→大網方面



九十九里→白子方面



大網→海方面



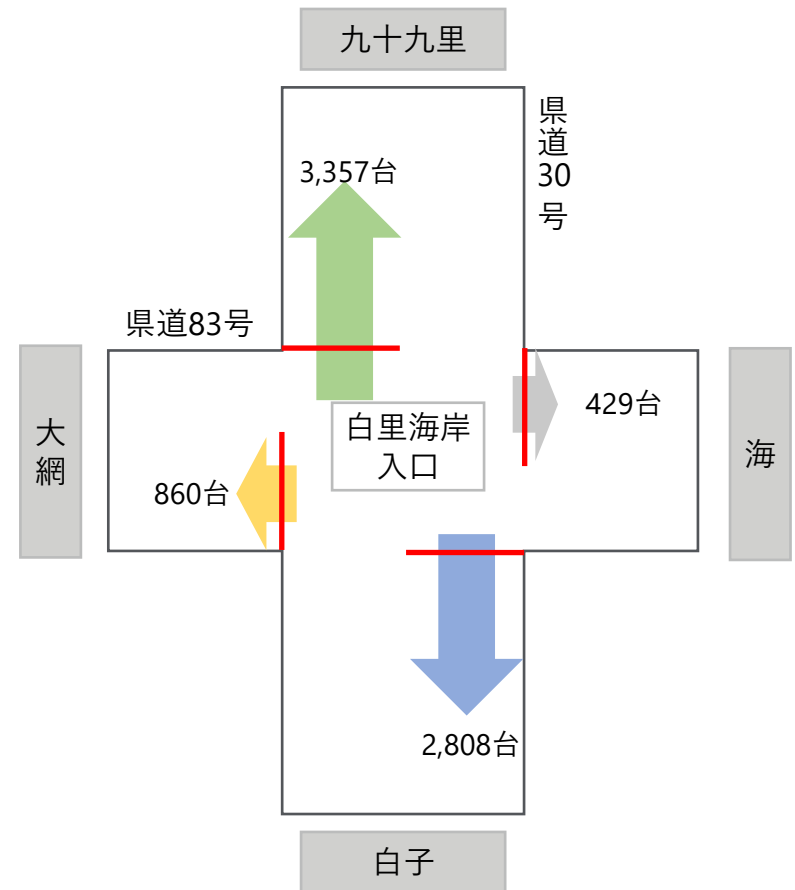
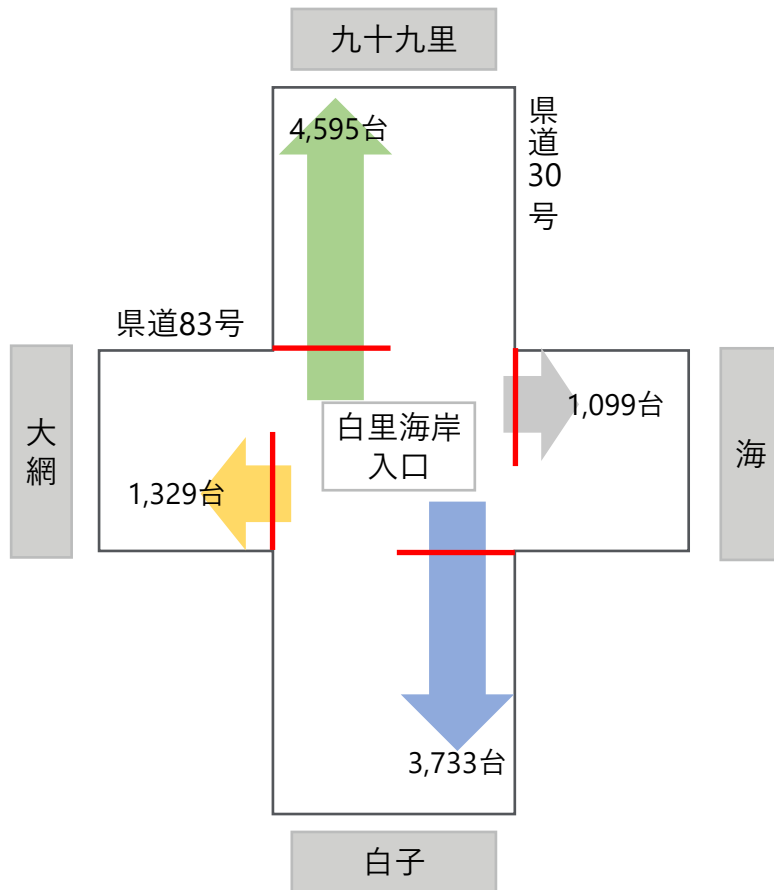
出所：Google Map

九十九里方面に向かう車両が最も多く、次いで白子方面に向かう車両が多い  
 8月に海方面に向かう車両台数は、1月と比べ休日では2.6倍、平日は1.4倍となっている

交通量の状況（方面別）（休日）

令和7年8月3日（日）

令和8年1月25日（日）

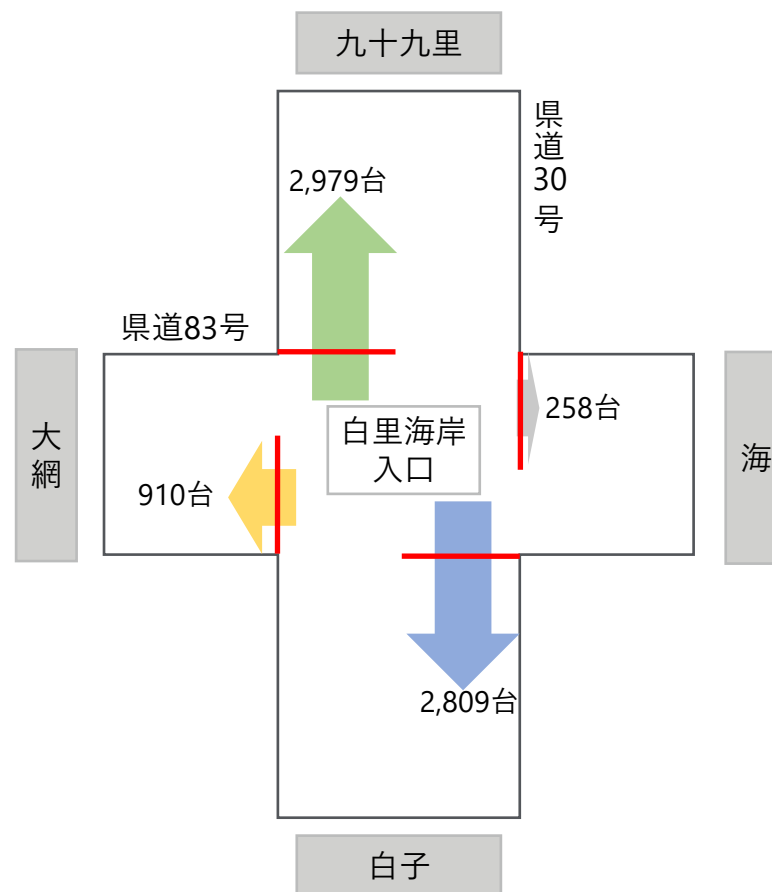
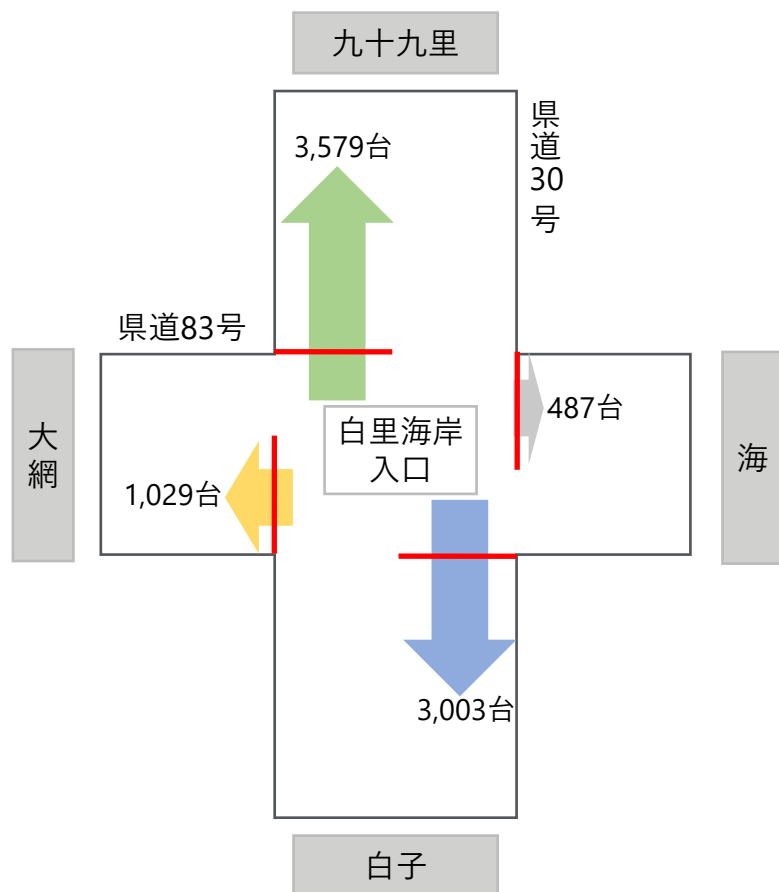


九十九里方面に向かう車両が最も多く、次いで白子方面に向かう車両が多い  
 8月に海方面に向かう車両台数は、1月と比べ休日では2.6倍、平日は1.9倍となっている

交通量の状況（方面別）（平日）

令和7年8月4日（月）

令和8年1月27日（火）



二輪車及び休日の小型貨物は1月の方が交通量が多いが、それ以外の車種では8月の方が交通量が多く、また、1月・8月いずれも休日の方が平日よりも全体の交通量が多い状況である

交通量の状況（車種別）

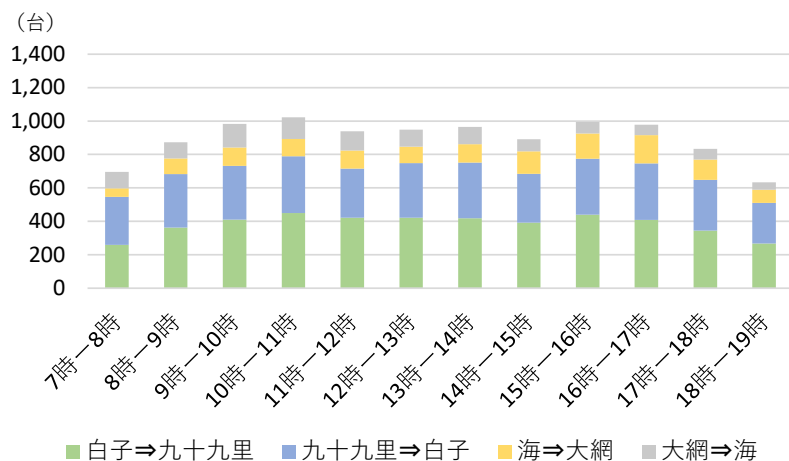


	乗用車	小型貨物	二輪車	大型貨物	バス	合計
令和7年8月3日 (日)	9,884	389	63	36	384	10,756
令和7年8月4日 (月)	6,555	1,067	277	53	146	8,098
令和8年1月25日 (日)	6,723	417	84	31	199	7,454
令和8年1月27日 (火)	5,493	963	380	38	82	6,956

8月の休日は、12時-13時の大網方面を除く全ての時間帯・方面で、1月の休日よりも交通量が多い  
また、海方面への交通量は、午前の方が午後よりも多い

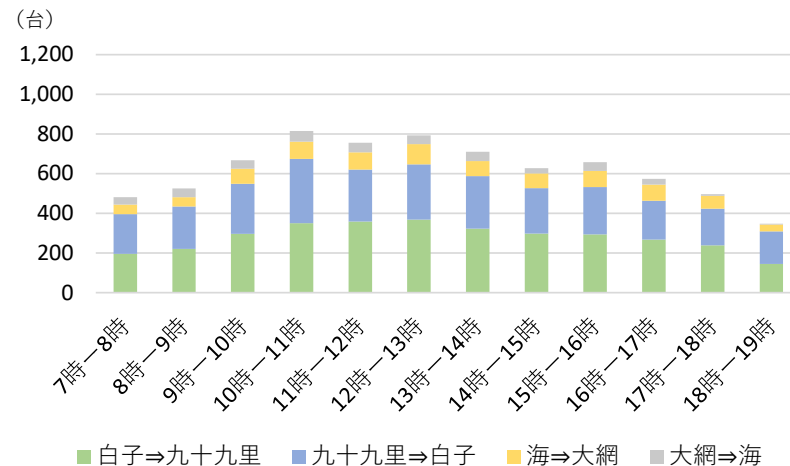
交通量の状況（日別・時間帯別・方面別）（休日）

令和7年8月3日（日）



	白子⇒九十九里	九十九里⇒白子	海⇒大網	大網⇒海
7時-8時	259	287	51	99
8時-9時	363	319	94	97
9時-10時	410	321	111	141
10時-11時	450	339	104	130
11時-12時	422	293	108	115
12時-13時	421	328	97	102
13時-14時	419	333	110	102
14時-15時	392	292	135	72
15時-16時	439	336	150	70
16時-17時	408	339	168	63
17時-18時	344	304	122	63
18時-19時	268	242	79	45

令和8年1月25日（日）

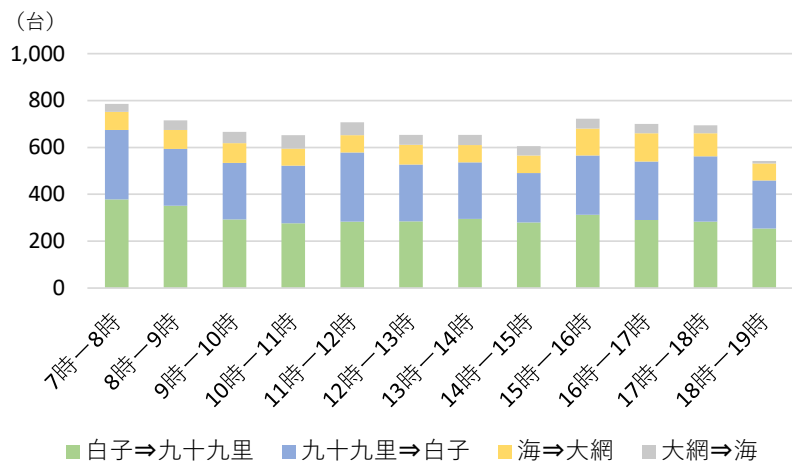


	白子⇒九十九里	九十九里⇒白子	海⇒大網	大網⇒海
7時-8時	196	200	48	37
8時-9時	221	214	47	44
9時-10時	297	252	76	43
10時-11時	351	324	87	53
11時-12時	359	262	87	48
12時-13時	368	279	102	44
13時-14時	323	264	76	48
14時-15時	298	229	74	26
15時-16時	294	239	81	44
16時-17時	267	196	82	29
17時-18時	238	185	65	9
18時-19時	145	164	35	4

8月の平日は、12時-13時を除く全ての時間帯で、1月の平日と比べ交通量が多い  
また、海方面への交通量は、午後の方が午前よりも多い状況である

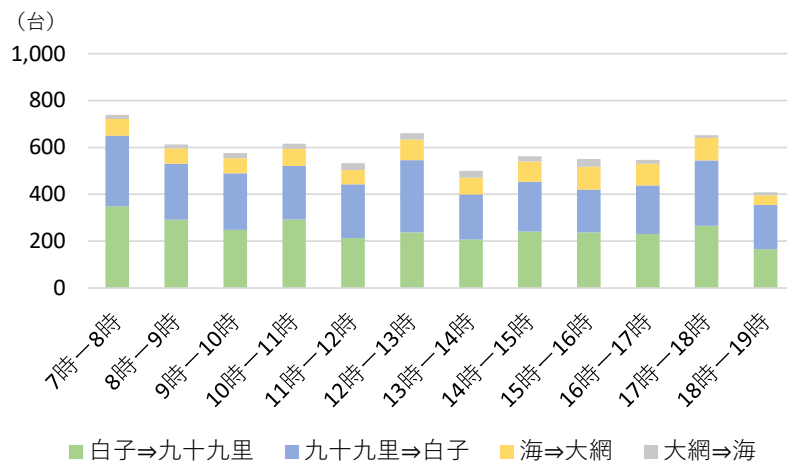
交通量の状況（日別・時間帯別・方面別）（平日）

令和7年8月4日（月）



時間帯	白子⇒九十九里	九十九里⇒白子	海⇒大網	大網⇒海
7時-8時	378	297	77	34
8時-9時	351	243	80	41
9時-10時	293	241	84	48
10時-11時	276	246	73	57
11時-12時	283	295	74	55
12時-13時	284	243	84	42
13時-14時	295	241	74	44
14時-15時	280	210	76	39
15時-16時	312	253	115	43
16時-17時	290	250	121	39
17時-18時	283	279	98	35
18時-19時	254	205	73	10

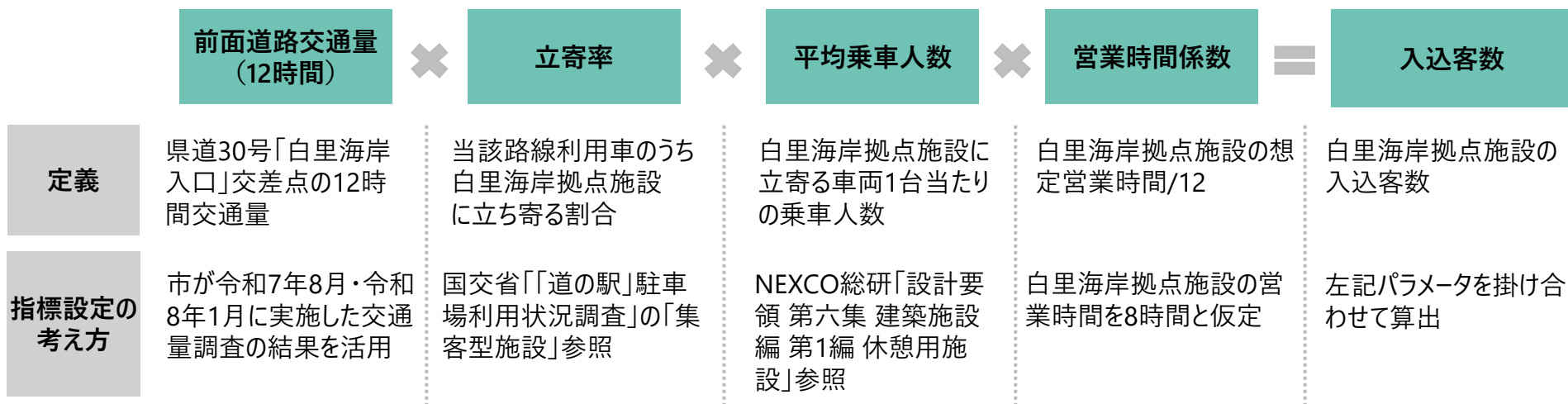
令和8年1月27日（火）



時間帯	白子⇒九十九里	九十九里⇒白子	海⇒大網	大網⇒海
7時-8時	349	301	71	18
8時-9時	291	240	65	16
9時-10時	248	241	65	22
10時-11時	293	228	73	22
11時-12時	213	229	61	30
12時-13時	237	309	88	27
13時-14時	207	192	72	29
14時-15時	241	212	87	22
15時-16時	238	182	98	32
16時-17時	230	208	92	17
17時-18時	266	278	97	11
18時-19時	166	189	41	12

## 前面道路交通量を基に、立寄率・平均乗車人数・営業時間係数を加味して白里海岸拠点の入込客数の推計を行った

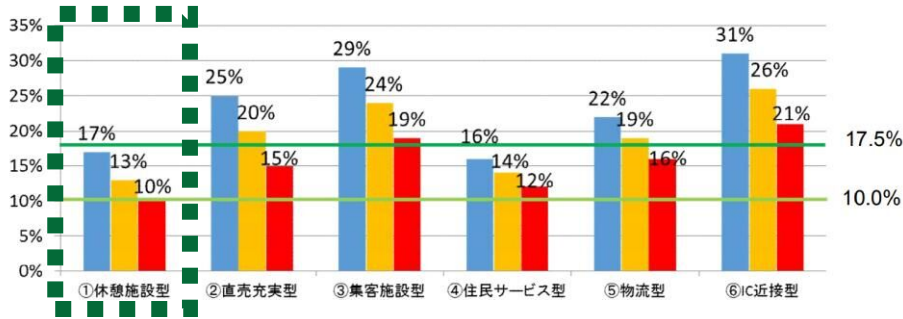
### 入込客数の推計方法



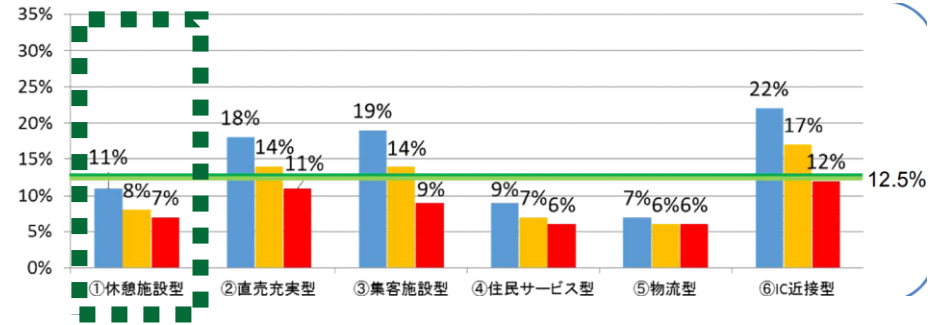
令和7年8月の交通量調査結果を基に繁忙期の平日/休日の入込客数を、令和8年3月の交通量調査結果を基に閑散期の平日/休日の入込客数を算出し、合算することで年間の入込客数を推計

# 立寄率は、保守的に見込むため、国土交通省の休憩施設型の道の駅の指標を採用した 入込客数の推計方法：立寄率

小型車



大型車



【凡例】 前面交通量 (12h) : ■ 5,000 台未満 ■ 5,000~10,000 台 ■ 10,000 台以上 設計要領 : — SA — PA

タイプ	① 休憩施設型	② 直売充実型	③ 集客施設型	④ 住民サービス型	⑤ 物流型	⑥ IC近接型
分類の考え方 (特徴)	最小限の施設を有する「休憩のための」道の駅	直売所等の売り上げや規模が大きい道の駅	「温泉施設」「体験施設」「キャンプ場」等、それ自身が目的地となる施設を有する道の駅	「会議室・集会所」「広場」「病院・診療所」「防災体験・展示室」「役所機能」等、地域の方々へのサービス施設を有する道の駅	大型車利用が多い道の駅 (大型混入率20%以上)	IC近傍 (約2km) にある道の駅
調査サンプル数 (n=246駅)	74駅	20駅	57駅	25駅	35駅	35駅

出所：国土交通省「第4回新「道の駅」あり方検討会」(令和元年5月10日開催)の資料3「道の駅」の駐車場に関する調査結果」

平均乗車人数は、NEXCO総研の設計要領の指標を採用した

入込客数の推計方法：平均乗車人数

項目	記号		係数			
			サービスエリア		パーキングエリア	
			一般部・都市部 (注) 1	観光部 (注) 1	ハイウェイショップ 関連施設有	ハイウェイショップ 関連施設無
駐車まず数	P		(注) 2			
車種構成率	S	小型	0.88	0.92	0.86	0.90
		バス	0.04	0.03	0.03	0.02
		トラック	0.08	0.05	0.11	0.08
駐車回転率	r		(注) 3			
車種別駐車台数	P a		P × S × r			
平均乗車人員	W	小型	2.2 人		1.7 人	
		バス	27 人	24 人	21 人	20 人
		トラック	1.1 人			
トイレ利用率	u		0.76	0.72	0.74	0.71
性別比率	Dm	男	0.54		0.59	
	Df	女	0.46		0.41	
ピーク率	Pm	男	2.1		2.6	
	Pf	女	2.8		3.7	

※出所：NEXCO総研「設計要領 第六集 建築施設編 第1編 休憩用施設」（令和5年7月）

1月・8月の交通量調査結果を基に、閑散期/繁忙期及び休日/平日で分けて入込客数を算出し、それらを合算すると、年間の入込客数推計結果は約48万人となった

入込客数の推計結果

時期	曜日	車種	12時間交通量 (台)	立寄率	平均乗車人数 (人)	営業時間係数 (時間)	1日あたり利用者数 (人)	日数※ (日)	当該期間の入込客数 (人)	年間の入込客数 推計結果 (人)
閑散期	休日	乗用車	6,340	13%	2.2	8/12	1,388	1,209	117,273	480,701
		小型貨物	389	13%	2.2		99	74	7,178	
		大型貨物	84	8%	1.1		5	5	485	
		バス	30	8%	24		32	38	3,686	
		二輪車	182	13%	1		44	16	1,552	
	平日	乗用車	5,284	13%	2.2		1,101	1,007	202,407	
		小型貨物	925	13%	2.2		214	176	35,376	
		大型貨物	378	8%	1.1		20	22	4,422	
		バス	35	8%	24		63	45	9,045	
		二輪車	76	13%	1		10	7	1,407	
繁忙期	休日	乗用車	8,876	10%	2.2	1,450	1,692	33,840		
		小型貨物	352	10%	2.2	57	67	1,340		
		大型貨物	63	7%	1.1	3	4	80		
		バス	36	7%	24	40	46	920		
		二輪車	330	10%	1	26	29	580		
	平日	乗用車	6,153	13%	2.2	1,250	1,173	49,266		
		小型貨物	1,013	13%	2.2	203	193	8,106		
		大型貨物	276	8%	1.1	16	16	672		
		バス	49	8%	24	68	63	2,646		
		二輪車	120	13%	1	13	10	420		

※繁忙期は7～8月の2か月（令和7年の実態に即し休日20日・平日42日）、閑散期は7～8月以外の10か月（休日97日・平日201日※※）と仮定し、繁忙期では令和7年8月の交通量調査結果、閑散期では令和8年1月の交通量調査結果に基づき入込客数を推計

※※厚生労働省「令和4年版労働経済の分析」を参考に、年間の平日日数を243日と仮定、また、年末年始に5日間の休業日を設定すると仮定、そのうえで7,8か月の日数を除いたものとして設定

入込客数の推計結果と近隣の道の駅・類似施設の入込客数を踏まえると、白里海岸拠点の入込客数の目標を約50万人と設定することが考えられる

入込客数推計結果を踏まえた目標設定

白里海岸拠点の入込客数推計結果

約48万人

特徴

- 白里海水浴場に隣接
- 海水浴場を活かしたゲートウェイ型の道の駅として市外から人を呼び込むとともに、地域の農海産品の6次産業化や地域住民の買い物・憩いの場としても活用されることを想定
- 県道30号及び県道83号線からアクセス可能
- 九十九里有料道路の白里ICに隣接

九十九里浜沿いの道の駅・類似施設の入込客数実績

海の駅九十九里

約22万人  
(令和6年度)

特徴

- 片貝漁港前の海の駅
- 近隣する幹線道路は県道30号のみ
- 交通量も他3施設と比較して少ない

みのりの郷東金

約77万人  
(令和5年度)

特徴

- スターバックスが入店（市内唯一）
- 近隣にはホームセンター等の著名な小売店が集積
- 国道126号と県道124号の両方からアクセス可能
- 前面交通量が比較的が多い

オライはすぬま

約87万人  
(令和5年度)

特徴

- 近隣に蓮沼ウォーターガーデンが所在
- 県道122号と県道58号の交差点付近に立地
- 成田空港シャトルバスの停留所があり、成田空港から約50分で訪問可能

入込客数の推計結果と近隣の道の駅・類似施設の入込客数から目標を設定

白里海岸拠点の入込客数の目標

約50万人  
を目標とする

考え方

- 海の駅九十九里と比較すると、アクセスなど立地環境はやや優れる
- みよりの郷東金やオライはすぬまと比較すると、周辺の集客施設や交通量でやや劣る
- 海の駅九十九里と、みのりの郷東金・オライはすぬまの間である、約50万人の集客を目指す

※詳細は次ページ以降参照

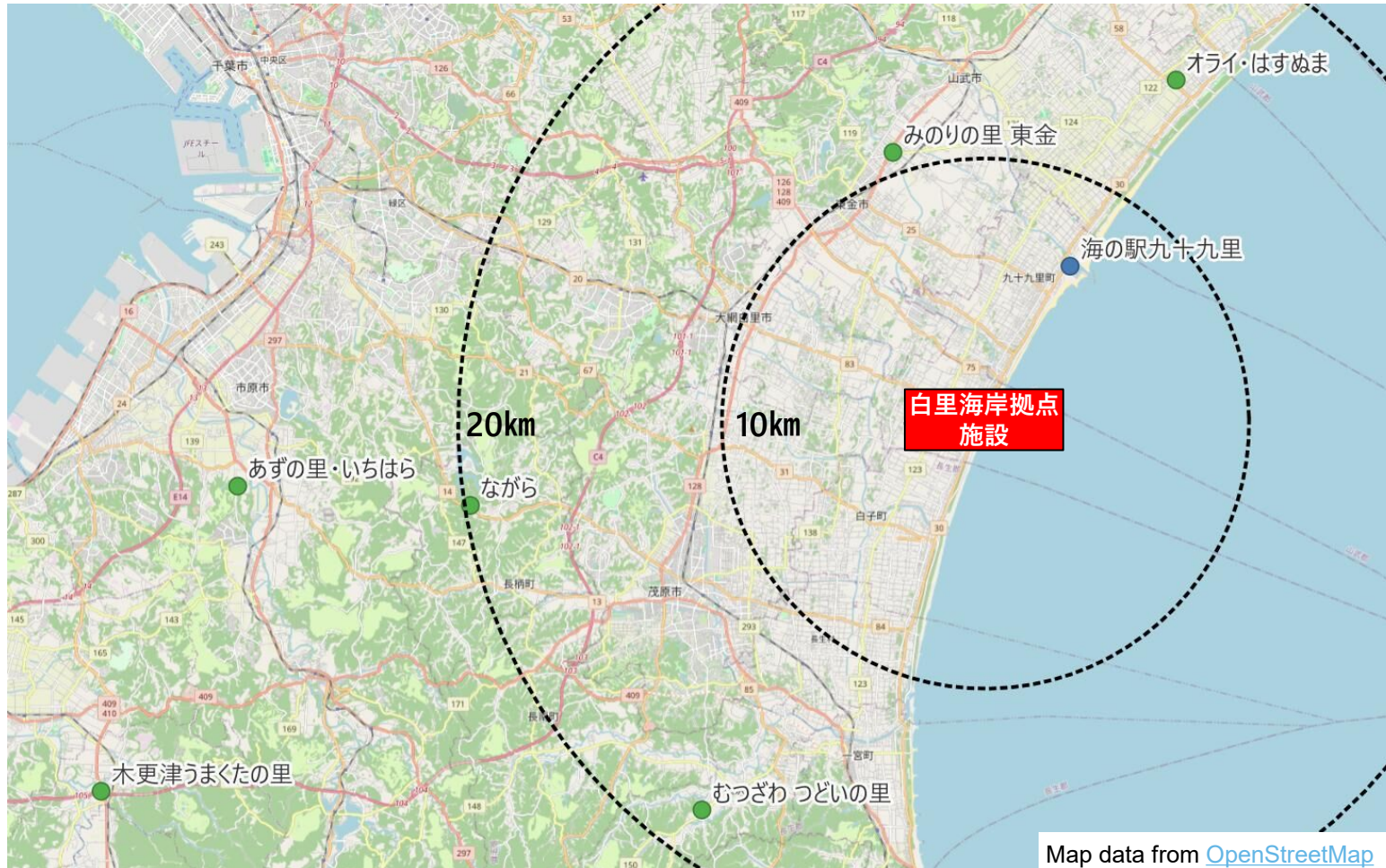
白里海岸拠点施設の予定地から約10kmの地点に類似施設である海の駅九十九里があり、その他にはみのりの里東金やオライはすぬまが比較的近くに設置されている

### 周辺道の駅・類似施設の設置状況

出所：大網白里市道の駅基本構想（令和7年4月）

地図データ：OpenStreetMap

- ▶ 「一般道路の休憩施設設計の手引き（案）（中部地方整備局）」によると、休憩施設の配置計画にあたっては、類似施設も含めて休憩施設相互の最大間隔は25km以下、「道の駅」については概ね10～20kmが望ましいとされている



白里海岸拠点施設に最も隣接する類似施設である海の駅九十九里は、令和6年度に22万人の入込客があった施設で、近隣の県道から直接アクセスできず、交通量も近隣の道の駅周辺と比較して少ない

### 周辺道の駅・類似施設の設置状況：海の駅 九十九里

海の駅 九十九里



周辺図



注：交通量は令和3年秋季の昼間12時間交通量（上り・下りの合計）

登録	道の駅登録なし（平成27（2015）年4月オープン）
施設概要	片貝漁港前にある海の駅 鮮魚や水産加工品が並ぶ直売所のほか、イワシ漁の歴史や文化が学べるいわし博物館がある 新鮮な魚介類を活かした和食やイタリアンが楽しめるフードコートがある 日本で唯一の青い丸型郵便ポストがある
運営主体	株式会社クリエイティブエイト（指定管理）
施設	農海産物直売所、鮮魚コーナー、フードコート（イタリアン、和食）、情報コーナー、いわし博物館
延床面積	1,057.08㎡
駐車場	普通車130台、大型車9台、身障者用3台
入込客数	約22万人（令和6年度）

#### 特徴

- 県道30号の近隣に位置しているが、県道から直接アクセスすることはできない
- 県道30号のうち海の駅九十九里に最も近い箇所の昼間12時間交通量は3,663台で、他の近隣道の駅周辺の交通量と比べ少ない
- 他の近隣道の駅では、道の駅の近隣に複数の国道・県道があるが、海の駅九十九里の近隣は県道30号のみ

出所：大網白里市道の駅基本構想（令和7年4月）、千葉県「令和3年千葉県観光入込調査報告書」、Google Map

みのりの郷東金は6次産業化拠点施設を備えた道の駅で令和5年は77万人が訪れた  
国道・県道の両方からアクセス可能で、近隣の交通量が多いことが特徴である

周辺道の駅・類似施設の設置状況：道の駅 みのりの郷東金

道の駅 みのりの郷東金



周辺図



注：交通量は令和3年秋季の昼間12時間交通量（上り・下りの合計）

登録	平成27（2015）年11月5日
施設概要	花卉類の販売を行う緑花木市場や、地元農産物の直売を行う東金マルシェがある 6次産業化拠点施設である加工場では地場産品を使用したオリジナルブランド商品の開発・製造なども行っている 地元食材を使ったレストランや、広い敷地を利用し年間を通じてイベントを開催している広場がある
運営主体	東金元気づくり株式会社（指定管理）
施設	農産物直売所、緑花木市場、レストラン、カフェ、観光情報案内所、イベント広場、EV充電施設、加工所、いちご狩り、授乳室、トイレ、精米所
延床面積	1,405.75㎡
駐車場	普通車247台、大型車6台、身障者用5台
入込客数	約77万人（令和5年度）

特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>スターバックスが入店（市内唯一）</li> <li>近隣にはホームセンター等の著名な小売店が集積</li> <li>国道126号と県道124号の両方からアクセス可能</li> <li>前面交通量が他の近隣道の駅と比べ多い</li> </ul>
----	--

出所：関東道の駅連絡会ホームページ、大網白里市道の駅基本構想（令和7年4月）、千葉県「令和5年千葉県観光入込調査報告書」、東金市公共施設等総合管理計画（令和4年3月）、国土交通省「令和3年度全国道路・街路交通情勢調査」

オライはすぬまは九十九里浜沿いに位置する道の駅で令和5年は87万人が訪れた  
夏期は近隣のプールの訪問者が多いこと、成田空港からバスで訪問できることが特徴である

周辺道の駅・類似施設の設置状況：道の駅オライはすぬま

道の駅 オライはすぬま



周辺図



登録	平成16（2004）年8月9日
施設概要	はにわ道沿いにあり、観光シーズンの渋滞を緩和し安全にゆっくり過ごせる場所として設置された新鮮な農水産物を販売する直売所や、地元の農水産物を使った郷土料理を提供するレストランがある近隣の観光地や宿泊所の情報提供も行っている
運営主体	オライはすぬま企業組合（指定管理）
施設	農産物直売所、レストラン、観光情報案内コーナー、交流センター、EV充電施設、休憩所、トイレ、精米所、ATM、RVパーク
延床面積	863.84㎡
駐車場	普通車63台、大型車3台、身障者用4台
入込客数	約87万人（令和5年度）

注：交通量は令和3年秋季の昼間12時間交通量（上り・下りの合計）

特徴

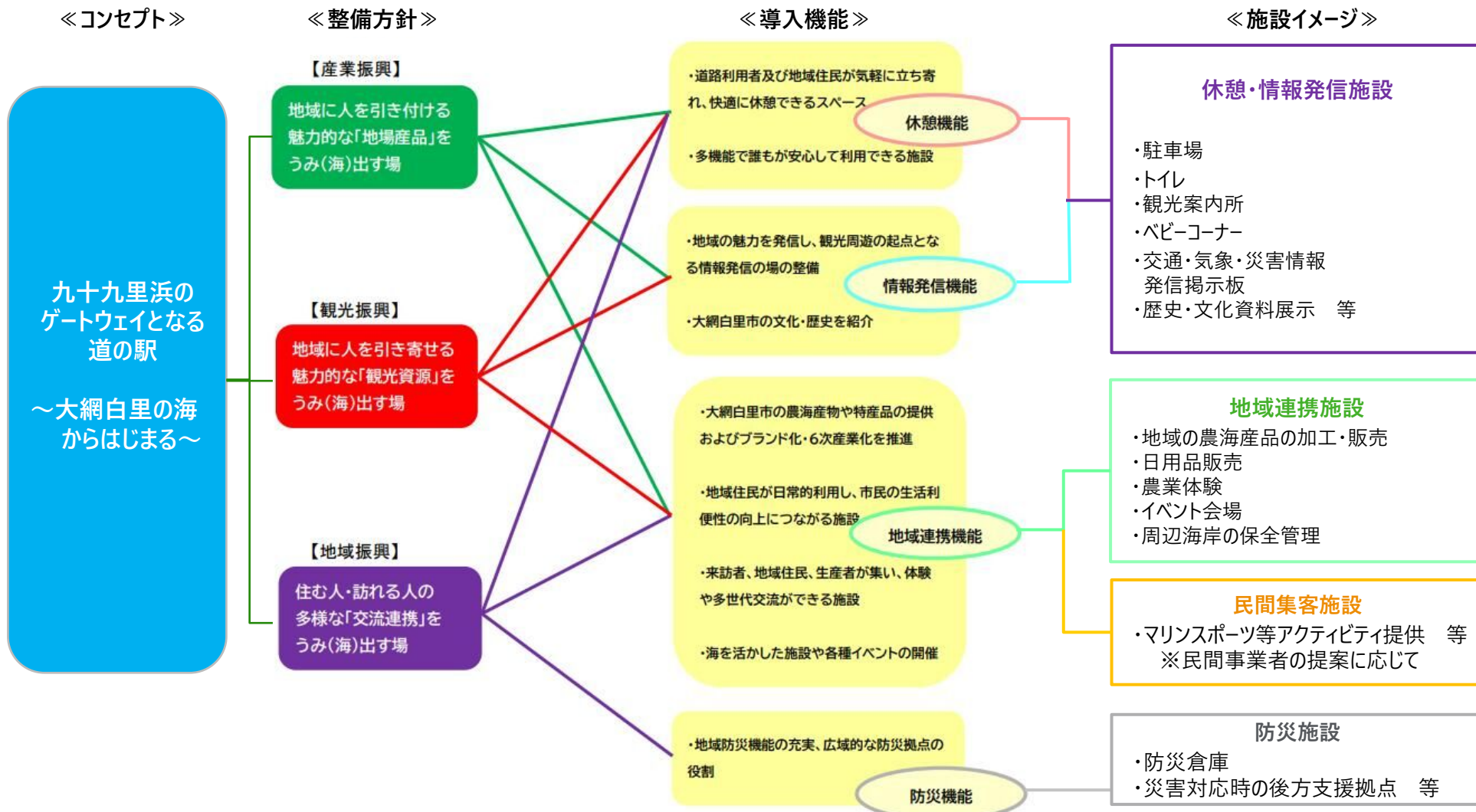
- 近隣に蓮沼ウォーターガーデン（夏期のみ営業）があり、当該施設の令和5年の入込客数は19万人
- 県道122号と県道58号の交差点付近に立地
- 成田空港シャトルバスの停留所があり、成田空港から約50分で訪問可能

出所：関東道の駅連絡会ホームページ、大網白里市道の駅基本構想（令和7年4月）、千葉県「令和5年千葉県観光入込調査報告書」、山武市公共施設個別施設計画（令和3年3月）、Google Map、国土交通省「令和3年度全国道路・街路交通情勢調査」

## 1 - 5. 導入機能・施設の検討

# 令和6年度に策定した基本構想に基づき、白里海岸拠点施設のコンセプト、整備方針、導入機能、施設イメージの初期案を整理した

## 白里海岸拠点施設の整備イメージ（初期案）



## 現時点で想定される施設等の具体イメージ及び役割分担の初期案を整理した 施設整備は基本的に市が実施し、維持管理・運営は基本的に民間に委ねることを想定した

### 導入施設と役割分担（初期案）

入込目標と整備コストの面から、導入すべきと考える施設の優先順位  
A：必須で導入したい / B：可能な限り導入したい / C：あれば尚良い

導入機能	施設	具体の施設等イメージ	優先度 A,B,C	想定される役割分担		
				整備	維持管理	運営
休憩 機能  情報 発信 機能	休憩・情報 発信施設	【休憩機能】24時間駐車場、綺麗なトイレ、無料休憩スペース 等	A	市	民	民
		【子育て機能】ベビーコーナー（おむつ台・授乳室） 等	A	市	民	民
		【観光情報発信機能】観光案内所、情報コーナー、多言語案内板、歴史文化等の案内デジタルサイネージ 等	A	市	民	民
		【交通・防災情報発信機能】交通情報・気象情報・災害発生情報提供のデジタルサイネージ 等	A	市	民	民
地域 連携 機能	地域連携 施設	地域の農海産品の直売所、加工施設（6次産業化施設） 等	A	市or民	民	民
		広場、イベント会場、ドッグラン、コミュニティルーム 等	B	市	民	民
		周辺海岸の保安全管理棟 等	A	市	民	民
	民間集客 施設	（民提案）飲食店舗（カフェ、キッチンカー）、BBQ広場 等	A	民	民	民
		（民提案）RVパーク、屋内遊戯施設、温浴施設、シャワールーム 等	C	民	民	民
		（民提案）スーパーのような日用品販売施設（生鮮食品） 等	B	民	民	民
		（民提案）マリンスポーツ等アクティビティ運営、地曳網体験、製造・加工体験 等	C	民	民	民
防災 機能	防災施設	防災倉庫、防災無線、蓄電設備、マンホールトイレ、災害後方支援施設 等	A	市	市	市

初期案としては、従来の施設配置を踏まえつつ、休憩・情報発信施設及び地域連携施設が市民及び来訪者にとって利用しやすい形で配置することをイメージした

施設配置イメージ（初期案）



※防災施設は各施設の中に配置

九十九里浜

## 2. 事業手法・スキーム等の検討

## 2 - 1. 導入可能性のある事業手法・スキーム等の検討

## 検討初期においては、公設民営・民設民営のどちらも想定された

### 事業手法に関する論点1：公設／民設のどちらにすべきか

#### 前提

- 民間事業者の経営ノウハウを活かした運営を図ることが重要となるため、公営（市の直営）は想定しない
- 昨年度のサウンディング調査結果を踏まえると、全施設の整備も含めた独立採算は想定できない
- 市の財政負担が過大にならないか、民間事業者の自由な運営が阻害されないかに留意して検討する必要がある

#### 整理・ 検討

類型	公設民営 ※一部民設民営含むことも想定	民設民営 ※施設所有は市
概要	✓ 市が資金調達して施設を整備、運営は民間事業者に委ねる	✓ 民間事業者が資金調達して施設を整備、運営は民間事業者に委ねる
想定される事業手法	✓ 従来手法、DB+O、DBOなど ✓ 基本的に指定管理を併用することを想定	✓ PFI手法、民間提案制度など ✓ 基本的に指定管理を併用することを想定
特徴・留意点	✓ 初期投資は市が負担することになる ✓ 民間事業者が資金調達する場合と比べて金利負担の抑制が期待できる	✓ 事業期間にわたる施設整備費の分割払いにより、財政負担の平準化が可能（市の初期投資は公設の場合と比較して低くなる傾向にあるが、事業期間全体で見た場合の負担総額は大きく変わらない） ✓ 地元企業に馴染みのない手法であるため、事業者募集段階で参画を促す工夫が必要
市の財政負担	✓ 初期投資は市が負担することになるが、補助金・交付金等の活用により負担軽減が可能 ✓ また、運営に関しては独立採算を想定し、売上の一定割合を市に納付させることを想定	✓ 民間事業者の負担により初期投資を賄うことになるが、基本的に公設の場合と同様、補助金・交付金の活用により負担軽減が可能 ✓ また、運営に関しては独立採算を想定し、売上の一定割合を市に納付させることを想定

#### 仮説

- 検討初期には公設民営・民設民営のどちらも想定された。市が初期投資を負担する公設民営であっても、施設整備には第2世代交付金（拠点整備事業）が、駐車場整備には社会資本整備総合交付金（道路事業）が活用できると考えられるため、市の財政負担は民設民営の場合と大きく変わらないと見込まれた

# 検討初期においては、分離発注方式・一括発注方式・PFI方式のいずれも想定された

## 事業手法に関する論点2：どのような事業手法パターンが想定されるか

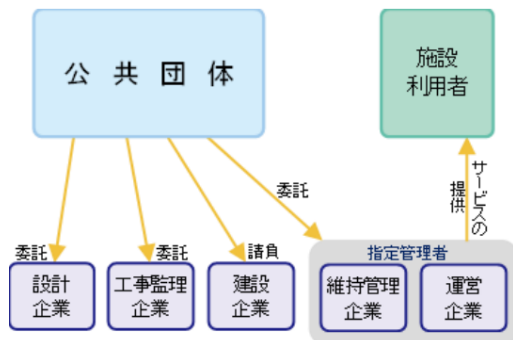
### 前提

- 設計・建設・維持管理・運営をどこまで一括発注するかによっても事業手法が分かれる
- 民間事業者からの「整備費用も含めた投資回収は難しい」との意見や、公益性の確保の観点を踏まえ、PFI-BOO、PFI-BOT、民間提案制度は想定しない
- 想定される事業手法は、主に以下の3パターンで整理される

### 公設民営

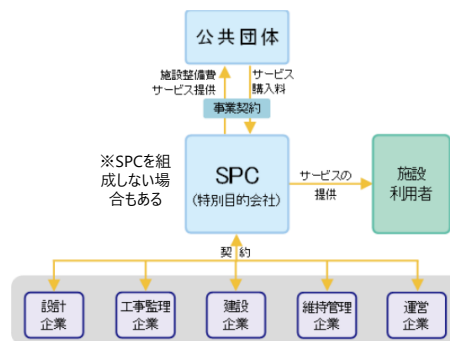
#### 分離発注方式

- ✓ 市が資金調達
- ✓ 市が設計、建設を分離発注
- ✓ 維持管理、運営は指定管理の併用を想定



#### 一括発注方式

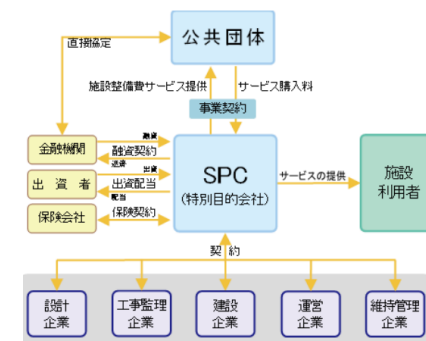
- ✓ 市が資金調達
- ✓ 市が設計、建設(+維持管理・運営)を一括発注
- ✓ 維持管理、運営は指定管理の併用を想定
- ✓ 具体手法：DB+O、DBO



### 民設民営 ※施設所有は市

#### PFI方式

- ✓ 民間事業者が資金調達
- ✓ 設計、建設、維持管理、運営全てを民間事業者が実施。建設後、市に所有権移転
- ✓ 維持管理、運営は指定管理の併用を想定
- ✓ 具体例：PFI(BT+O)、PFI(BTO)



### 整理・検討

### 仮説

- 検討初期には分離発注・一括発注・PFI方式のいずれも想定された

## 検討初期においては、白里海岸拠点の持続的な運営を目指し、運営事業者を先行決定し施設整備の検討段階から参画させるEOI方式を採用することが望ましいと考えられた

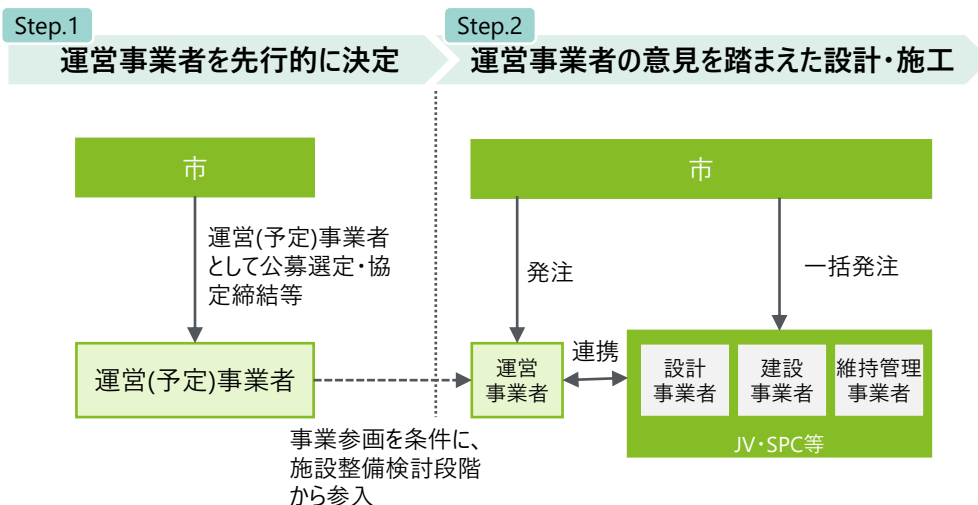
### 事業手法に関する論点3：持続可能な運営を実現するためにどのような手法とすべきか

#### 前提

- 白里海岸拠点の整備・運営にあたり、長期にわたり赤字が続くハコモノの負債となることは必ず避けなければならない
- 道の駅である白里海岸拠点は公共的な機能を有しつつも、観光施設・商業施設としての側面が強いことから、少なくとも運営については民間事業者の独立採算とするなど持続可能な運営を実現することが最も重要となる
- 昨年度のサウンディング調査結果を踏まえると、運営事業者の運営ノウハウが発揮しやすい手法の希望が多く見られた

- 白里海岸拠点の持続可能な運営の実現に向けて、運営事業者が運営しやすい施設を整備する事業手法として、運営事業者を先行決定し、施設整備の検討段階から運営事業者の意見を反映できるEOI（Early Operator Involvement）方式がある

#### 整理・検討



メリット/デメリット	内容
メリット	✓ 運営事業者にとって運営しやすい施設整備が図られる
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 設計・施工事業者の参入意欲が低下する</li> <li>✓ 施設整備に設計・施工事業者の意見が反映されにくい可能性がある</li> </ul>

#### 仮説

- 運営事業者にとって運営しやすい施設整備を図ることを重視し、EOI方式を採用する

## 検討初期においては、コンセッションを併用することも想定されたが、併用すべきかについてはサウンディングで民間事業者を確認を行うこととした

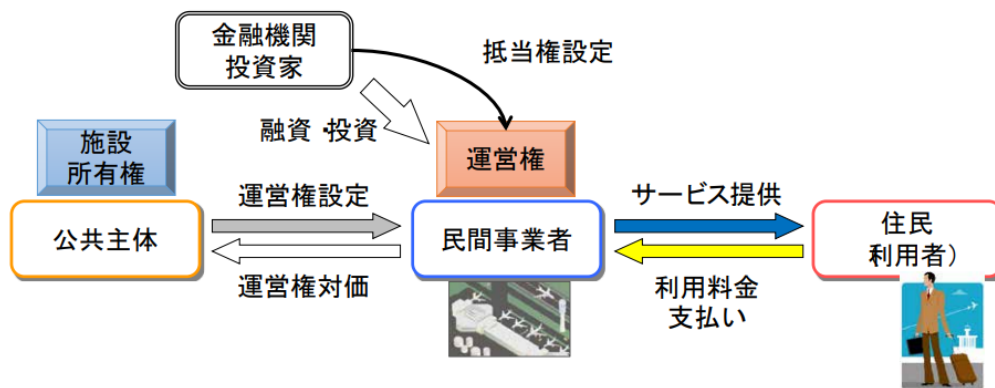
### 事業手法に関する論点4：コンセッションを併用すべきか

#### 前提

- ・ コンセッションは、民間事業者において条例に定める範囲内での自由な料金設定ができるなど、一般的に運営の自由度が高い事業手法であるとされている
- ・ 昨年度のサウンディング調査結果からは、コンセッションを望む意見は見受けられなかった

#### 整理・検討

- ・ 利用料金の徴収を行う公共施設について、施設の所有権を公共主体が有したまま、施設の運営権を民間事業者を設定する方式
- ・ 公的主体が所有する公共施設等について、民間事業者による安定的で自由度の高い運営を可能とすることにより、利用者ニーズを反映した質の高いサービスを提供できるとされている



メリット/デメリット	内容
メリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 自由な料金設定など、民間事業者の運営ノウハウ発揮が期待できる</li> <li>✓ 一般的な指定管理期間より長く事業期間を設定できる（指定管理を併用する場合も期間を考慮しやすい）ため、民間事業者の投資回収がしやすい</li> </ul>
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ コンセッションの公募・選定手続きに時間を要する</li> <li>✓ 事業期間を長期間に設定すると、契約内容の見直し等柔軟な対応が難しくなる可能性がある</li> <li>✓ コンセッションに不慣れな地元事業者の参入意欲が低下する可能性がある</li> </ul>

#### 仮説

- ・ 検討初期にはコンセッションの併用も想定された。ただし、あえて併用するメリットが明確でないことから、併用の必要性についてサウンディング調査等で民間事業者を確認する必要があった

## 2 - 2. 初期仮説としての事業手法・スキーム等

# EOI方式を前提として、初期仮説として5つのパターンの事業手法・事業スキームが想定された

## 初期仮説として想定される事業手法・事業スキーム

類型		公設民営 ※一部民設民営含む			民設民営	
設計・建設		分離発注方式	一括発注方式 ※一部分離含む		PFI方式	
事業手法		①分離発注方式 ×EOI方式	②DBO ×EOI方式	③DB+O ×EOI方式	④PFI (BTO) ×EOI方式	⑤PFI (BT+O) ×EOI方式
手法の概要	資金調達	市が資金調達	市が資金調達	市が資金調達	民間事業者が資金調達	民間事業者が資金調達
	設計・建設	分離して発注 (通常の公共発注) 運営の意見を設計・建設に反映	運営を先行発注し、別途設計・建設を運営と一括発注 運営の意見を設計・建設に反映	運営を先行発注し、別途設計・建設を一括発注 運営の意見を設計・建設に反映	運営を先行発注し、別途設計・建設を運営と一括発注 運営の意見を設計・建設に反映	運営を先行発注し、別途設計・建設・維持管理を一括発注 運営の意見を設計・建設に反映
	維持管理・運営	指定管理を想定 * コンセッション併用あり	指定管理を想定 * コンセッション併用あり	指定管理を想定 * コンセッション併用あり	指定管理を想定 * コンセッション併用あり	指定管理を想定 * コンセッション併用あり
補助金活用の有無		施設整備には第2世代交付金（拠点整備事業）を、駐車場整備には社会資本整備総合交付金（道路事業）を活用可能				
事業スキーム			<p>運営者は、設計・建設事業者が確定後にJVに参画</p>	<p>運営者は、設計・建設事業者とは独立して別法人として契約し、設計・建設に協力</p>	<p>運営者は、設計・建設事業者が確定後にSPCに参画</p>	<p>運営者は、設計・建設事業者とは独立して別法人として契約し、設計・建設に協力</p>

事業手法の初期仮説について、5パターンの事業手法を3つに分類し、検討初期における暫定的な比較評価を実施した。これらの手法の導入可能性については官民対話による市場調査により詳細に検証することとした

初期仮説として想定される事業手法の比較評価

		①分離発注方式 ×EOI方式	②③DBO/DB+O ×EOI方式	④⑤PFI(BTO) /PFI(BT+O) ×EOI方式	
評価 指標	民間	運営ノウハウの発揮	○ ・ 運営事業者の意向を施設整備に反映可能	○ ・ 運営事業者の意向を施設整備に反映可能	◎ ・ 運営事業者の意向を施設整備に反映可能 ・ 事業期間を長期に設定しやすい
		事業採算性の確保	◎ ・ 民間事業者は施設整備費用の負担なし（民間集客施設を除く）	◎ ・ 民間事業者は施設整備費用の負担なし（民間集客施設を除く）	△ ・ 民間事業者が初期投資を行う（施設整備費は事業期間にわたり市から割賦支払いを受ける）
		民間事業者の参画しやすさ	◎ ・ 通常の公共発注とほぼ同じであり、参画のハードルは低い	○ ・ 参画にあたってはJV等を組成する必要があるもの、通常の公共発注と大きく変わらないため、参画ハードルは高くない	△ ・ PFI手法に慣れていない地元の民間事業者等にとっては参画ハードルがやや高い
	市	行政支出の削減	△ ・ 第2世代交付金や国交省の交付金等を活用可能 ・ 必要に応じて起債を活用することで、施設整備費用の平準化が可能	○ ・ 第2世代交付金や国交省の交付金等を活用可能 ・ 必要に応じて起債を活用することで、施設整備費用の平準化が可能 ・ 設計・建設の一括発注によりコスト縮減効果がやや期待できる	◎ ・ 第2世代交付金や国交省の交付金等を活用可能 ・ 事業期間にわたるSPC等への割賦支払いにより、事業費負担の平準化が可能 ・ 設計・建設の一括発注、長期・性能発注によりコスト縮減効果が期待できる
		観光・農水産業への寄与	○ ・ 観光・農水産業への寄与が見込まれる	○ ・ 観光・農水産業への寄与が見込まれる	○ ・ 観光・農水産業への寄与が見込まれる
		地域振興への寄与	○ ・ 地域振興への寄与が見込まれる	○ ・ 地域振興への寄与が見込まれる	○ ・ 地域振興への寄与が見込まれる
		開業までの期間	○ ・ 特別な事業者公募手続き・調整は不要であるものの、一括発注による工期短縮は期待できない	○ ・ 事業者公募手続き・調整に期間を要するものの、設計・施工の一括発注による工期短縮が期待できる	○ ・ 事業者公募手続き・調整に期間を要するものの、設計・施工の一括発注による工期短縮が期待できる
	評価結果 ※		15	15	14

※◎：3点、○：2点、△：1点、×：0点

### 3. 官民対話による市場調査

## 3 - 1. サウンディング調査

## 想定される事業手法・スキーム等に関して民間事業者から提案・意見をいただくため、サウンディング調査を行った

### サウンディング調査の概要

#### 調査の方法

- 令和6年度は、候補地においてどのような事業アイデアが想定されるかを確認するためにサウンディングを実施した
- 今年度は、事業実現に向けた現時点の仮説としての手法・スキームの検証や、今後本事業に参画いただけそうな民間事業者を発掘するためにサウンディング調査を実施した
- 公募により参加事業者を募集したうえで、クローズ型（事業者からの意見聴取を個別に実施する方式）により官民対話を実施した
- 親和性の高そうな民間事業者を選定し、個別にサウンディング調査への参加を事前に呼び掛けた

白里海岸拠点の整備・運営において想定される事業手法・スキーム等に関する意見交換

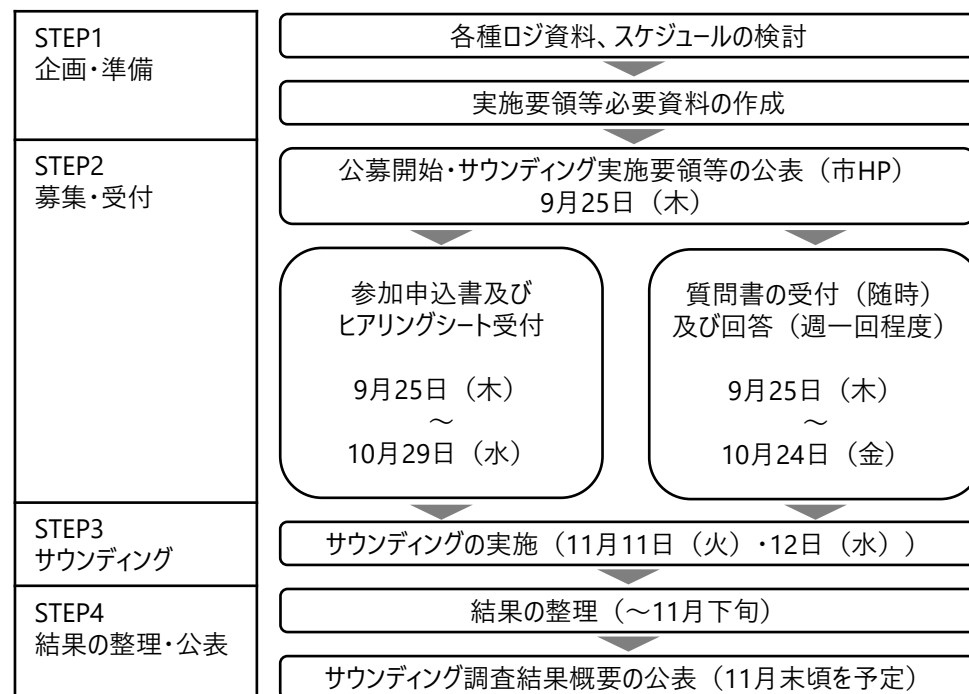
大網白里市



民間事業者

#### 調査の流れ

- 9月25日に公募開始し、11月11日及び12日の2日間でサウンディングを実施した



## 運営事業者と設計・建設事業者に対し、以下の項目にてサウンディング（官民対話）を行った サウンディング調査における意見交換内容

主な サウンディング項目	サウンディング内容	ヒアリング対象	
		運営 事業者	設計・建設 事業者
白里海岸拠点の運営 に向けたアイデア	<ul style="list-style-type: none"> <li>白里海岸拠点における民間事業者の運営アイデアはどのようなものか</li> </ul>	●	
導入機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>想定される施設機能に関して、見直しが必要な機能や追加提案の機能はあるか</li> </ul>	●	
6次産業化のアイデア	<ul style="list-style-type: none"> <li>6次産業化に関するアイデアはあるか</li> <li>加工場の施設規模はどの程度が想定されるか</li> </ul>	●	
事業範囲	<ul style="list-style-type: none"> <li>想定される各導入機能の設計・建設・維持管理・運営に関して、どこまで民間事業者にて担うことが可能か</li> <li>周辺海岸の保安全管理は対応可能か</li> </ul>	●	●
事業手法	<ul style="list-style-type: none"> <li>市が想定する事業手法について、どのような事業手法であれば参画可能か</li> <li>コンセッション方式の導入は想定されるか</li> </ul>	●	●
事業スキーム	<ul style="list-style-type: none"> <li>どのような事業実施体制を構築するか</li> <li>市内や県内の民間事業者（既存の海の家等）との連携可能性はあるか</li> <li>どこまで独立採算で実施できるか</li> </ul>	●	
参入意向	<ul style="list-style-type: none"> <li>参入意欲の有無</li> <li>（参入意欲ある場合）参入にあたっての条件</li> <li>（参入意欲ない場合）その理由</li> </ul>	●	●
防災対策等	<ul style="list-style-type: none"> <li>立地条件を踏まえ、どのように防災対策を行うことが考えられるか</li> </ul>	●	●
施設規模・施設配置	<ul style="list-style-type: none"> <li>施設機能から想定される施設規模・施設配置はどのようなものか</li> </ul>	●	●
費用・売上の見込み	<ul style="list-style-type: none"> <li>維持管理・運営費用及び売上に関する現時点における見込みはどの程度か</li> </ul>	●	
行政に求める支援等	<ul style="list-style-type: none"> <li>県・市等に対しどのような支援（規制緩和やPR等）を求めるか</li> </ul>	●	●

## 運営事業者からは、主に以下の意見が見受けられた

### 運営事業者からいただいた意見

サウンディング項目	いただいたご意見の概要
白里海岸拠点の運営に向けたアイデア	<ul style="list-style-type: none"> <li>年間を通じて集客できる道の駅を目指し、目的地化するための機能を導入する</li> <li>地域の特産品（特に海産品）を活用した飲食機能の充実を図る</li> <li>海岸沿いのロケーションという強みを活かした機能・施設を配置する</li> </ul>
導入機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>市が想定する施設機能に違和感はない（導入を想定）</li> <li>屋内遊戯施設やプレイルームはニーズが大きいと思われる</li> <li>地域住民向けの生鮮食品売場は、近隣のスーパー等より価格帯が高くなることが想定されるため、ニーズが少ない可能性がある</li> <li>RVパークはマリンスポーツ利用者も含めニーズが大きいと考えられる</li> <li>温浴施設は維持管理費が高く難しい</li> <li>広場は屋根付きが望ましい。また、ドッグランも含めると現在の想定（400㎡）より大きくしてよいのではないかと</li> <li>マリンスポーツ等アクティビティについては地元事業者との連携が必要である</li> </ul>
6次産業化のアイデア	<ul style="list-style-type: none"> <li>6次産業化に対応可能。なお、大網白里市は農産物より海産物のイメージが強く、海産物をメインに取り扱うことが想定される</li> <li>加工場の規模は取り扱う商品の種類に応じて大きくなる（区画を分ける必要がある）</li> <li>他地域の道の駅では6次産業化の商品があまり売れず、加工場が稼働していないケースもあるため、規模は要検討である</li> </ul>
事業範囲	<ul style="list-style-type: none"> <li>施設整備費用及び非収益機能（公共機能）の維持管理費用は市の負担を想定する</li> <li>休憩・情報発信施設及び地域連携施設の維持管理・運営に対応可能である</li> <li>周辺海岸の保安全管理については、既存事業者との連携・委託等により対応を想定する</li> </ul>
事業手法	<ul style="list-style-type: none"> <li>DB+O（EOI方式）及び従来方式（EOI方式）の優先度が高い</li> <li>PFI手法はSPC組成費用等でコストを要するとともに、事業形態が複雑であるため民間事業者として参画しにくい</li> <li>建設費の高騰が著しく、DBOやBTOなど設計・施工と運営の一括発注は内部調整が難しいため、設計・施工と運営を切り離して発注することが望ましい</li> <li>本事業ではDB+Oや従来手法でも十分に柔軟な運営が可能であり、あえてコンセッションを採用するメリットがない</li> </ul>
事業スキーム	<ul style="list-style-type: none"> <li>市において非収益機能（公共機能）の維持管理費の負担をお願いしたい。ただし、売上の一部（市が負担する維持管理費。ただし海岸の保安全管理を除く）に相当する額を市に還元させることで、実質的に維持管理・運営の独立採算を実現する方法も想定可能である</li> <li>市内・県内事業者には出荷・卸・テナントなどで参画いただくことを想定する。また、海の家との連携は可能である</li> <li>運営期間は5～7年程度を想定するが、長期間とすることが望ましい</li> </ul>
参入意向	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業手法・スキームにもよるが、参入意欲はある</li> </ul>
防災対策等	<ul style="list-style-type: none"> <li>屋上への高所避難ができるよう、2階建てやピロティ構造も想定される（1階：物販機能、2階：飲食機能など）</li> </ul>
施設規模・施設配置	<ul style="list-style-type: none"> <li>施設規模は延床面積2,000㎡程度が想定される。また休憩・情報発信施設の規模は現在の想定（800㎡）より小さくしてよいのではないかと</li> </ul>
費用・売上の見込み	<ul style="list-style-type: none"> <li>想定される売上高は年間5～10億円程度</li> <li>想定される維持管理費用は年間2,000～4,000万円程度</li> </ul>
行政に求める支援等	<ul style="list-style-type: none"> <li>施設整備費用及び非収益機能（公共機能）の維持管理費用の負担をお願いしたい</li> </ul>

## 設計・建設事業者からは、以下の意見が多く見受けられた

### 設計・建設事業者からいただいた意見

サウンディング項目	いただいたご意見の概要
事業範囲	<ul style="list-style-type: none"> <li>基本的に全施設の設計・建設に対応可能である</li> </ul>
事業手法	<ul style="list-style-type: none"> <li>DB+O（EOI方式）、PFI-BTO（EOI方式）の優先度が高い</li> <li>コンセッションでは事業参画が難しい</li> </ul>
参入意向	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業手法・スキームにもよるが、参入意欲はある</li> </ul>
防災対策等	<ul style="list-style-type: none"> <li>屋上への高所避難ができるよう、2階建ても想定される</li> <li>平屋建てと2階建てであれば、基礎工事の面積が小さい等の理由で2階建ての方が一般的にコストが減少するものの、トイレやエレベーターなど設備が増えるといったことを総合的に勘案すると、あまりコストに差が出ない可能性がある</li> <li>塩害により影響を受けるのは、主に設備（特に空調・室外機など）</li> <li>設計・施工は2年程度で実施可能</li> </ul>
施設規模・施設配置	<ul style="list-style-type: none"> <li>施設規模は延床面積2,000㎡程度が想定される</li> <li>施設配置については、分棟とするか一棟とするかでコストに大きな差は出ないと考えられるが、地域連携施設はRC造、他施設はS造など構造が違うことが想定されるため、現時点では分棟が想定される</li> <li>トイレは海水浴客向けと道の駅利用客向けで分けることを想定する</li> </ul>
行政に求める支援等	<ul style="list-style-type: none"> <li>建設費の高騰を踏まえ、十分な予算確保をお願いしたい</li> </ul>

## 千葉県とは、津波・高潮対策等の防災面に関する意見交換を実施し、検討課題を整理した 千葉県との意見交換を踏まえた検討課題

海岸を管理する千葉県県土整備部河川環境課をはじめ県関係各課と意見交換を行い、以下のとおり課題を整理した

項目	課題
津波・高潮対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 海岸の防護に支障を生じないこと、かつ、津波や台風等に対するハード・ソフト面での十分な対策が必要</li> <li>• ハード面での対策として L 1 津波への対策が必要、例えば、建物の敷地を盛土により嵩上げするか、ピロティ構造を採用することにより、建物床面の高さを津波堤防（波乗り道路：TP + 6 m）以上とする等</li> <li>• ソフト面での対策として、L 2 津波からの避難も含め検討が必要</li> </ul>

## サウンディング結果を踏まえ、事業手法・事業スキーム等の設定方針を右欄のとおり検討した

### サウンディング結果を踏まえた事業手法・事業スキーム等の設定方針（1/3）

	サウンディング調査により確認された事項	事業手法・事業スキーム等の設定方針
導入機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>休憩・情報発信機能及び地域連携機能は基本的に現在想定している機能を導入することが望ましい</li> <li>民間事業者としては、生鮮食品売場についてはニーズに懸念があり、生鮮食品売場の設置は避けたい意向が見られた</li> <li>広場は屋根付きとし、ドッグランも含めて規模を大きくすることが望ましい</li> <li>RVパークはマリンスポーツ利用客も含めニーズが大きく、導入することが望ましい</li> <li>温浴施設は維持管理費が高く完全独立採算が難しい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>休憩・情報発信機能及び地域連携機能（民間提案施設を除く）は<b>全て導入</b>することを想定する</li> <li>地域住民の生活利便性向上のため、<b>生鮮食品売場の設置を引き続き検討</b>する</li> <li><b>RVパークの導入</b>を想定する</li> <li>温浴施設は導入を想定しない（民間事業者から提案があり、かつ完全独立採算が可能な場合のみ導入）</li> <li>その他民間集客施設の機能については、民間提案によることとする</li> </ul>
事業範囲	<ul style="list-style-type: none"> <li>休憩・情報発信施設及び地域連携施設（民間提案施設を除く）の整備は市の負担により実施する必要がある</li> <li>管理・運営については全て民間事業者により実施可能</li> <li>海岸の保安全管理については、既存の事業者に再委託するなど、別途検討が必要となる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>施設整備は市</b>が実施する</li> <li><b>管理・運営は指定管理</b>により民間事業者が実施する</li> <li>民間提案施設については、民間事業者の独立採算とする</li> <li>海岸の保安全管理については、引き続き事業スキームを検討する</li> </ul>
事業期間	<ul style="list-style-type: none"> <li>設計・建設に要する期間は2年間程度を想定する</li> <li>管理・運営は指定管理で5～7年更新を想定する</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>設計・建設は2年間</b>と想定する</li> <li><b>管理・運営</b>については民間事業者のノウハウを長期的に活用していくために管理運営期間の<b>長期化</b>を検討する</li> </ul>

## サウンディング結果を踏まえ、事業手法・事業スキーム等の設定方針を右欄のとおり検討した

### サウンディング結果を踏まえた事業手法・事業スキーム等の設定方針 (2/3)

	サウンディング調査により確認された事項	事業手法・事業スキーム等の設定方針
6次産業化に関するアイデア	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域の生産者と連携した6次産業化（地元農海産品の加工・販売）の取組は可能であるが、他地域の事例をみると、利用者のニーズについてはあまり期待できない可能性がある</li> <li>現時点で想定される商品は、お惣菜やお弁当など</li> <li>加工場の面積は、商品の種類の増加に伴い増える（商品ごとに区画を分ける必要がある）</li> <li>運営予定事業者は、オープン前に1年間程度、地元の生産者との関係構築・商品開発のため動く必要がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>6次産業化機能（直売所・加工場）を設置する</li> <li>規模については民間事業者の提案による</li> <li>運営予定事業者を早期に決定し、6次産業化に関する地元の生産者との関係構築・商品開発等に開業前の1年前から取り組ませる</li> </ul>
事業手法	<ul style="list-style-type: none"> <li>民間事業者としてはDB+O（EOI方式）又は従来手法（EOI方式）の意向が強い</li> <li>民間事業者としてはPFI事業とするメリットがない（手続きが煩雑、地元事業者と連携しにくい、SPC組成にコストを要する）</li> <li>事業採算性が厳しく、事務手続きが煩雑であることから、コンセッションは採用することが難しい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>DB+O（EOI方式）又は従来手法（EOI方式）の導入可能性がある</li> </ul>
事業スキーム	<ul style="list-style-type: none"> <li>管理運営における独立採算が可能とする運営事業者は2社、難しいとした事業者は4社あった</li> <li>安定的な維持管理のためには、市において非収益機能（公共機能）の維持管理費の負担が必要と考えられる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>長期的に安定的な運営を目指すため、指定管理を採用する。ただし、売上に応じてその一部を市に還元する方式を採用することで、市の負担を軽減する</li> <li>民間提案施設については整備も含め完全独立採算を想定する</li> </ul>

サウンディング結果を踏まえ、事業手法・事業スキーム等の設定方針を右欄のとおり検討した

サウンディング結果を踏まえた事業手法・事業スキーム等の設定方針 (3/3)

	サウンディング調査により確認された事項	事業手法・事業スキーム等の設定方針
施設規模・施設配置	<ul style="list-style-type: none"> <li>想定される機能を踏まえると、1500～2000㎡程度が望ましい</li> <li>休憩・情報発信施設は800㎡程度も必要ない</li> <li>地域連携施設は800㎡以上必要である</li> <li>屋根付き広場・ドッグランは800㎡以上欲しい</li> <li>トイレは海水浴客向けと道の駅利用客向けで分ける想定とした方がよい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市が指定する面積を前提とし、他は民間提案によって増減を認める</li> <li>休憩・情報発信施設を現在より小さく設定する</li> <li>地域連携施設を現在より大きく設定する</li> <li>広場を現在より大きく設定する</li> <li>既存の屋外トイレだけでなく、休憩・情報発信施設にもトイレを設置する</li> </ul>
防災	<ul style="list-style-type: none"> <li>平屋建ての場合は津波等の影響を受ける範囲が大きくなる</li> <li>施設を2階建て（1階を物販エリア、2階を飲食エリア）やピロティ構造にすることも想定される</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>津波対策の観点から、盛土+平屋建ての場合、2階建ての場合、ピロティ構造の場合、波乗り道路と一体で整備する場合など想定されるパターンについて比較し、継続検討する （なお、施設計画等の詳細な検討は令和8年度以降実施する）</li> </ul>

## 3 - 2. 民間意向調査

サウンディング調査等を踏まえ検討を深めた内容に対して、事業の実現可能性を高めるため、特に運営の観点から実現可能性や課題に関して具体的に確認を行うことを目的に民間意向調査を行った

## 民間意向調査の概要

### 調査の方法

- 事業の実現可能性を高めるため、サウンディング調査及び整備検討委員会を踏まえて検討した市の事業案の実現可能性や課題に関して、意見交換を通じて具体的に確認を行うため、民間意向調査を実施した
- 本事業への参画可能性が高い運営事業者を調査の対象として選定した

運営の観点から実現可能性や課題に関して具体的に意見交換

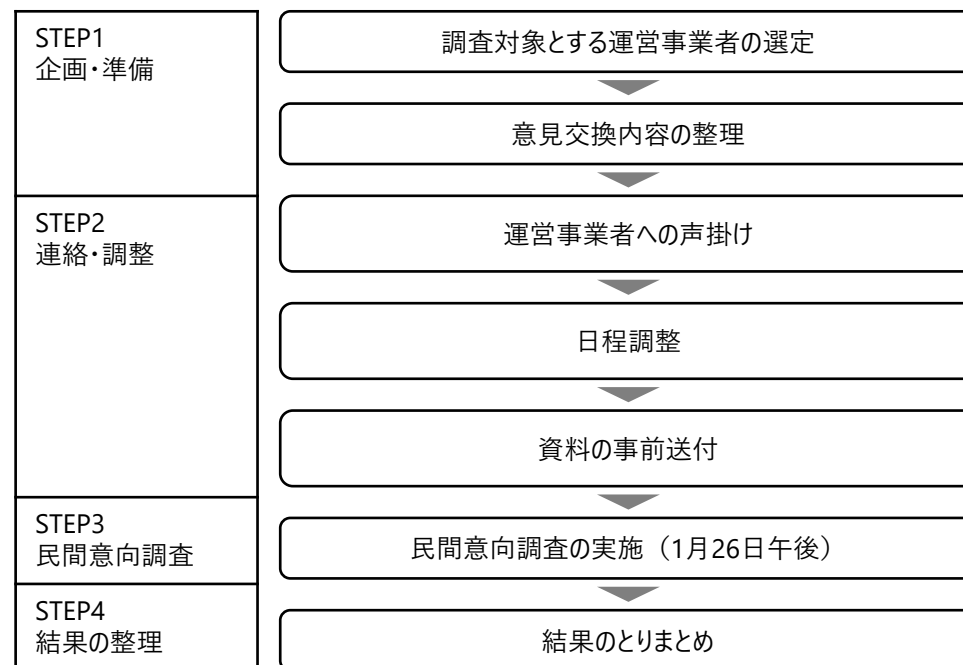
大網白里市



運営事業者

### 調査の流れ

- 12月末の運営事業者の選定・声掛けを行い、1月末に民間意向調査を実施した



## 運営事業者に対し、以下の内容にて意見交換を行った

### 民間意向調査における意見交換内容

カテゴリ	意見交換内容
機能・規模	<ol style="list-style-type: none"> <li>直売所・加工場・飲食エリア・コミュニティルームの規模を仮置きしているが、この規模で運営上問題ないか ※規模を大きくすべき/小さくても問題ない等、運営者の観点で確認いただきたい</li> <li>この他の施設規模について、見直した方がよい点はあるか</li> </ol>
事業手法・スキーム	<ol style="list-style-type: none"> <li>指定管理及び独立採算の範囲について、資料に記載の内容で対応可能か。見直しが必要と思われる点はあるか</li> <li>指定管理と売上還元の併用による疑似的な独立採算は可能か。民間からみた留意点はあるか</li> <li>物販・飲食エリアは床の貸付（行政財産の貸付）を想定しているが、事業上問題ないか。また、貸付料は市の条例に基づき設定してよいか</li> <li>想定する事業スキームのように、設計建設事業者への協力は対応可能か</li> </ol>
費用負担	<ol style="list-style-type: none"> <li>市と民間の費用負担について、資料に記載の内容で貴社は参画可能か</li> <li>施設の整備費について、A工事までを市の負担とし、B・C工事を民間の負担とする場合、維持管理・運営を独立採算により実施することは可能か</li> <li>修繕等の対応について、10万円未満は指定管理者、10万円以上は市の負担でよいか。また、修繕について100万円未満は指定管理者の責任において実施で問題ないか</li> </ol>
運営内容	<ol style="list-style-type: none"> <li>津波対策のため、盛土造成により施設床面を3mかさ上げすることとしているが、施設運営上の課題はどのようなものが想定されるか。またそれは参入意欲に影響を及ぼすか</li> <li>営業時間は何時から何時までが想定されるか</li> </ol>
その他	<ol style="list-style-type: none"> <li>オープン前に、地元企業とともに商品開発等の開業準備を委託により1年間程度実施いただくことを想定しているが、対応可能か。その場合の費用負担としてどの程度必要と考えるか</li> <li>地域の経済・社会にもたらされるメリット（多様な効果）について、設定されている各指標を測定可能か。また、現時点で想定される目標数値又は見込まれる概算数値を提供いただくことは可能か</li> </ol>

# 民間意向調査結果を踏まえ、機能・規模、事業手法・スキーム、費用負担等に関する対応方針等を検討した

## 民間意向調査結果と対応方針等

	民間意向調査により確認された事項（概要）	対応方針等
機能・規模	<ul style="list-style-type: none"> <li>施設機能は問題ない</li> <li>デジタルサイネージのある無料休憩スペースの規模は縮小可能</li> <li>バックヤードは施設規模の1/3程度を確保することが望ましい</li> <li>加工場は現在の半分程度の規模としてもよいのではないか</li> <li>コミュニティルームは120㎡とし、パーティション等で区切って60㎡規模の2部屋を設けるようにした方が稼働率が高くなるものと見込まれる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>基本的にいただいたご意見に沿って、以下のとおり規模を見直す</li> <li>デジタルサイネージのある無料休憩スペースは30㎡とする</li> <li>加工場は100㎡とする</li> <li>コミュニティルームは100㎡とする</li> <li>バックヤードは施設規模の1/3となるよう設定</li> </ul>
事業手法・スキーム	<ul style="list-style-type: none"> <li>指定管理及び独立採算の範囲は問題ない</li> <li>指定管理と売上還元の併用については、対応可能な事業者と難しい事業者に分かれた</li> <li>事業期間は5年より長くした方が投資回収しやすい</li> <li>EOI方式で関与可能。ただし一級建築士のリソースの制約はあることに留意が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>指定管理期間は10年とする</li> <li>売上還元／収益還元については、採用する手法や還元割合等の条件について市にて一定の基準を設けたうえで、民間事業者の提案を市が評価する形で設定する</li> </ul>
費用負担	<ul style="list-style-type: none"> <li>B工事（施設全体）まで市負担としなければ事業採算上厳しい</li> <li>C工事（独立採算となる飲食・物販エリアが対象）は民間事業者負担で実施することが概ね一般的</li> <li>修繕等の費用負担については一般的な内容で問題ない</li> <li>天災などの不可抗力リスクを十分見込むことが必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>B工事（施設全体）は市負担とする</li> <li>民間事業者が独立採算で運営するエリア（飲食・物販エリア）のC工事は民間事業者負担とする（その他のC工事は市負担）</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>盛土又はピロティ構造についてはどちらでも対応可能であるが、運営の観点ではピロティ部分を活用できる後の方が望ましい</li> <li>開業準備に関しては事業者負担で実施することが可能</li> <li>営業時間は9-17時、夏季は18時まで延長も想定される</li> <li>地域へのメリット指標は給与以外基本的にモニタリング・報告可能</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>盛土又はピロティ構造のいずれとするかについては安全性・コスト・運営の面から来年度以降にも継続検討することとする</li> <li>開業準備は事業者負担とする</li> <li>地域へのメリット指標について、地域雇用者に係る「給与」を「人件費」に変更する</li> </ul>

## 4. 導入可能性評価

## 4 - 1. 想定される機能・事業手法等

## 施設等の諸室機能及び規模について、官民対話による市場調査を踏まえて精緻化した

### 施設等の諸室機能及び規模

来年度以降、基本計画を策定するなかで、機能や規模を精緻化・具体化することを想定する

施設等	諸室機能	規模 (㎡)		備考・設定根拠等
		屋内	屋外	
休憩・情報発信 + 地域連携施設	観光・交通・防災情報デジタルサイネージのある無料休憩スペース	30		デジタルサイネージの設置は必須とするが、必要とするスペースは最低限を想定
	ベビーコーナー（おむつ台・授乳室）	30		基本的には小規模なベビーコーナーを想定
	トイレ（屋内）	150		道の駅利用者向けのトイレとして設置 海水浴客は基本的に既存の屋外トイレを利用することを想定
	地域の農海産品の直売所（生鮮食品売場含む）	300		民間事業者の意向を踏まえ、概ね他団体事例と同程度の規模と想定
	6次産業化商品の加工場	100		民間事業者の意向を踏まえ、約15～40㎡の加工場を複数区画設置すると想定
	飲食エリア（フードコート・レストラン等）	400		民間事業者の意向を踏まえ、他地域の道の駅事例を参考に厨房150㎡程度、飲食フロア250㎡程度と想定
	コミュニティルーム	100		民間事業者の意向を踏まえて、稼働率を高めるためにパーテーション等により50㎡×2部屋に分割して利用できる規模として想定。主な用途は地域住民による講座・サークル活動やその他企画展、隣接する飲食フロアの拡張等に使用する多目的スペース
	管理室・通路・バックヤード等	450		民間事業者の意向を踏まえ、施設規模の1/3程度を占めるものと想定
広場等	屋根付き広場、イベント会場、ドッグラン		800	民間事業者の意向を踏まえ、十分な広さを確保するものと想定 盛土造成する場合、広場等は盛土の下に設置することも検討
駐車場	24時間利用可能な駐車場		12,900	施設周辺の駐車場を再整備した場合を想定。盛土造成する場合、駐車場は盛土の下に配置
規模の合計		1,560	13,700	屋内・屋外それぞれの面積規模の合計

※民間事業者の意向により設置を検討する集客施設（RVパーク等）は上記に含まない。なお、事業候補地は海岸保全区域であり、民間事業者所有の民間施設は基本的に整備することができない（市所有の施設として民間事業者に運営を委ねることは可能）

## 事業手法等について、民間意向調査結果等を踏まえて設定した 事業手法等

カテゴリ	可能性のある内容	
事業範囲 (民間事業者の役割)	<ul style="list-style-type: none"> <li>設計・建設は市の負担により実施、管理・運営は民間事業者に委託</li> <li>管理・運営の範囲は、①道の駅の利用許可、②道の駅の施設及び設備の維持管理、③道路利用者の利便性向上、④観光情報・地域情報・防災情報の提供、⑤周辺海岸の保全管理、⑥農林水産物及びその加工品の販売、⑦地域特産品及び生鮮食料品の販売及び飲食物の提供、⑧その他自主事業（RVパーク等）であり、①～⑦は指定管理の範囲とし、⑥～⑧は民間事業者の独立採算により実施する</li> </ul>	
事業期間	<ul style="list-style-type: none"> <li>設計・施工3年程度、管理・運営10年程度</li> </ul>	
事業手法	<ul style="list-style-type: none"> <li>従来手法（EOI方式）又はDB+O（EOI方式）</li> </ul>	
事業スキーム	<ul style="list-style-type: none"> <li>売上又は収益の一部還元により、管理・運営に係る市の費用負担（指定管理料）を軽減・相殺する ※売上還元/収益還元の採用する手法や還元割合等の条件については市にて基準を設けたうえで、民間事業者の提案を踏まえて設定する</li> <li>事業スキームのイメージ図は次ページに記載</li> </ul>	
市の 費用負担/収入	費用負担	収入
	<ul style="list-style-type: none"> <li>【整備時】施設等の整備費用（施設全体のA・B工事及び物販・飲食エリアを除いたエリアのC工事）</li> <li>【運営時】指定管理料</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>【整備時】施設整備に対する国庫補助金・交付金 ※社会資本整備総合交付金（道路事業）や第2世代交付金（拠点整備事業）等の活用が想定される</li> <li>【運営時】物販・飲食エリアの貸付料収受、売上還元又は収益還元に基づく収入</li> </ul>
民間事業者の 費用負担/収入	<ul style="list-style-type: none"> <li>【整備時】物販・飲食エリアの内装工事費用（C工事）</li> <li>【運営時】物販・飲食エリアの貸付料支払い、売上還元又は収益還元に基づく支払い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>【整備時】なし</li> <li>【運営時】物販・飲食による売上、指定管理料</li> </ul>

DB+O × EOI方式を想定した場合の事業スキーム図について、民間意向調査結果等を踏まえて設定した。なお、分離発注方式 × EOI方式においても概ね同様のスキーム図となる

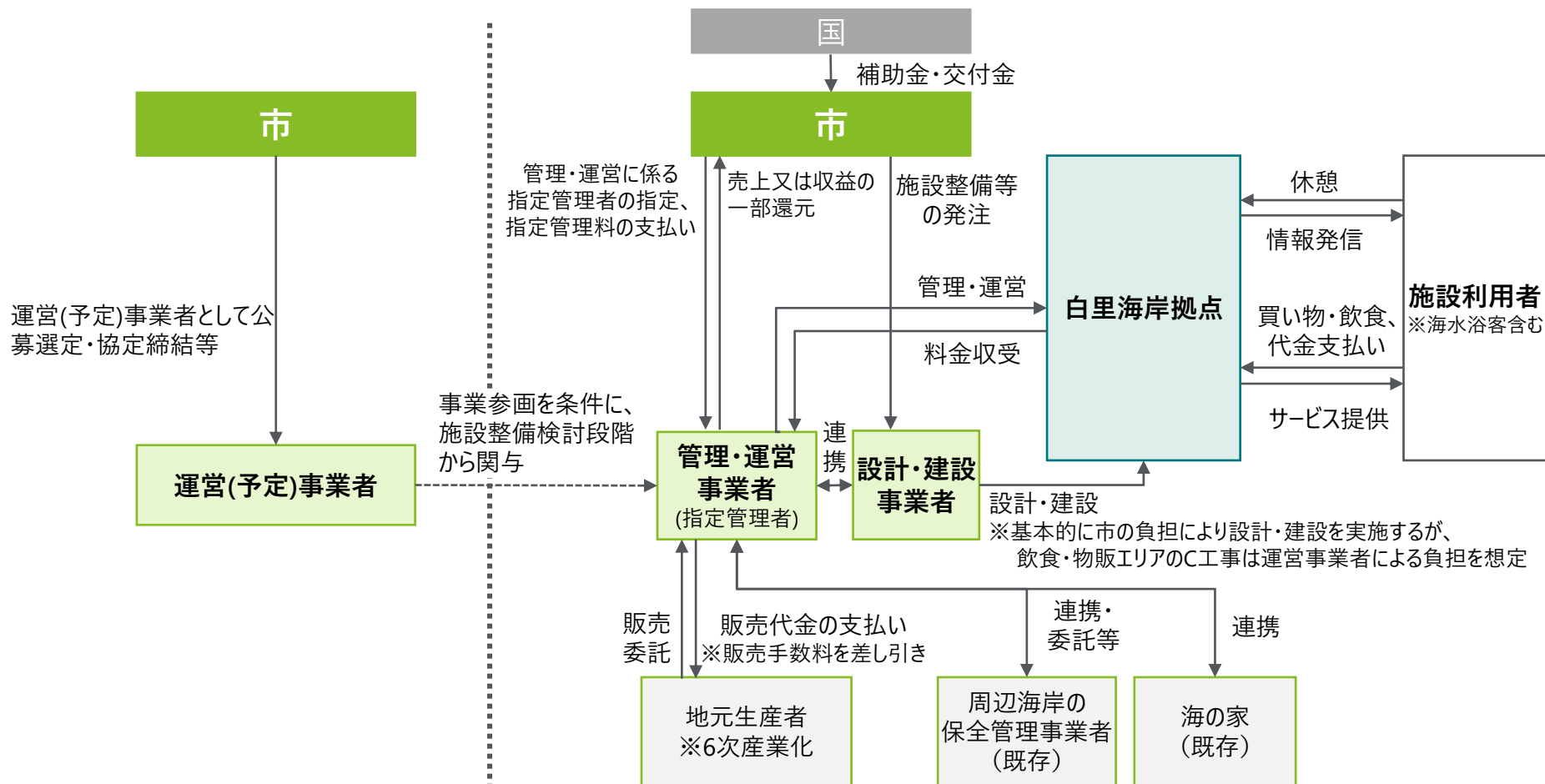
事業スキーム：DB+O × EOI方式の場合

Step.1

運営事業者（O）を先行的に決定

Step.2

運営事業者の意見を踏まえた設計・施工（DB）

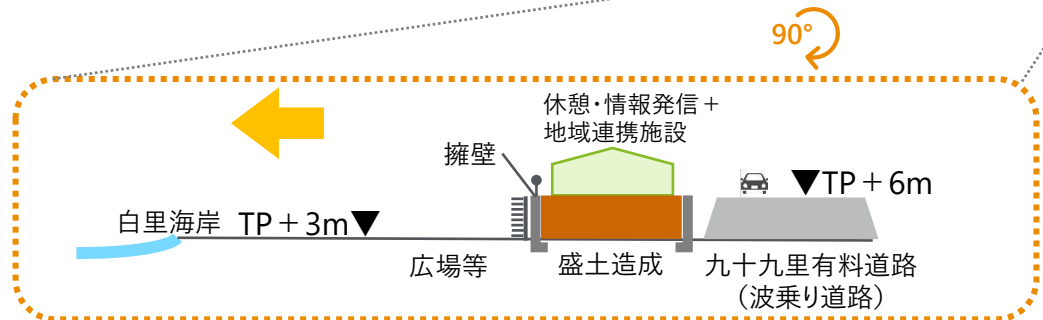


休憩・情報発信 + 地域連携施設は、津波対策のため盛土造成又はピロティ構造により3mかさ上げ（建物床面をTP+6m以上に）することを想定する

施設配置イメージ



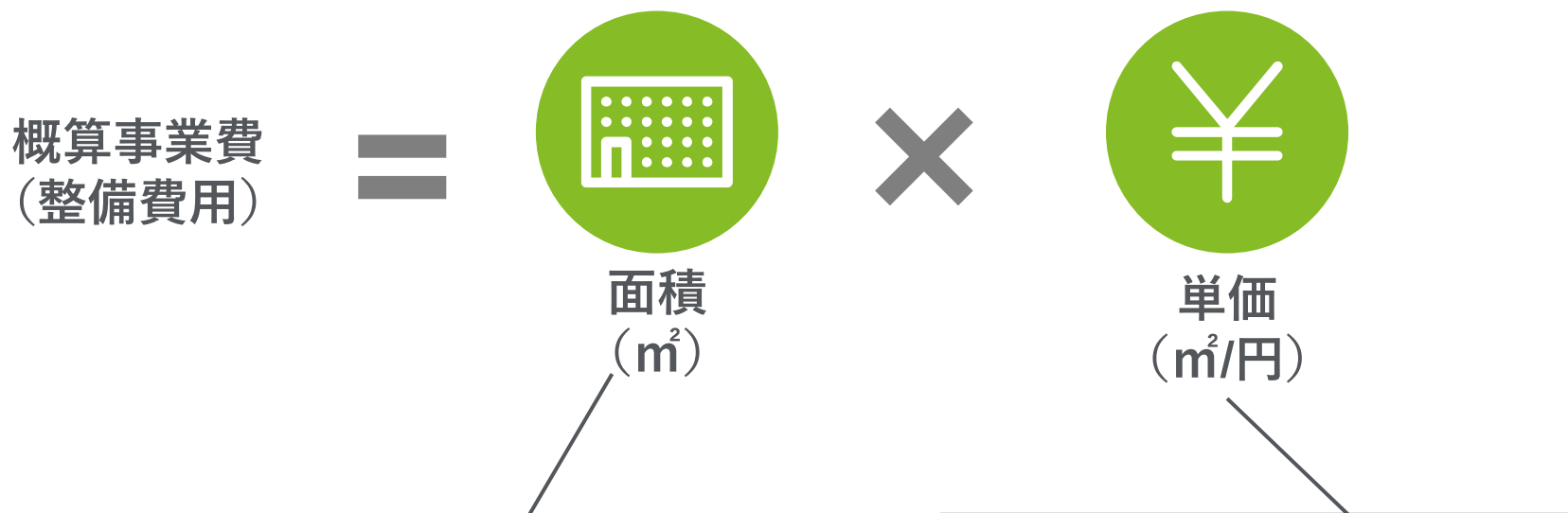
- ※休憩・情報発信 + 地域連携施設は建物床面の高さを津波堤防（波乗り道路：TP+6m）以上とする必要があるため、盛土造成を行うことを想定する
- ※施設は必要となる防災機能も備えることを想定する
- ※こちらはあくまでイメージであり、具体的な施設計画を決定するものではない
- ※右図は盛土造成の場合のイメージであり、ピロティ構造を採用することも想定される



## 4 - 2. 概算事業費の算定

## 概算事業費は、面積と単価により算定する

### 概算事業費（整備費用）の算定方法（1/2）



現時点で想定される施設機能・施設規模に基づき、以下の施設等の面積を仮定

- 休憩・情報発信 + 地域連携施設
- 広場等
- 駐車場

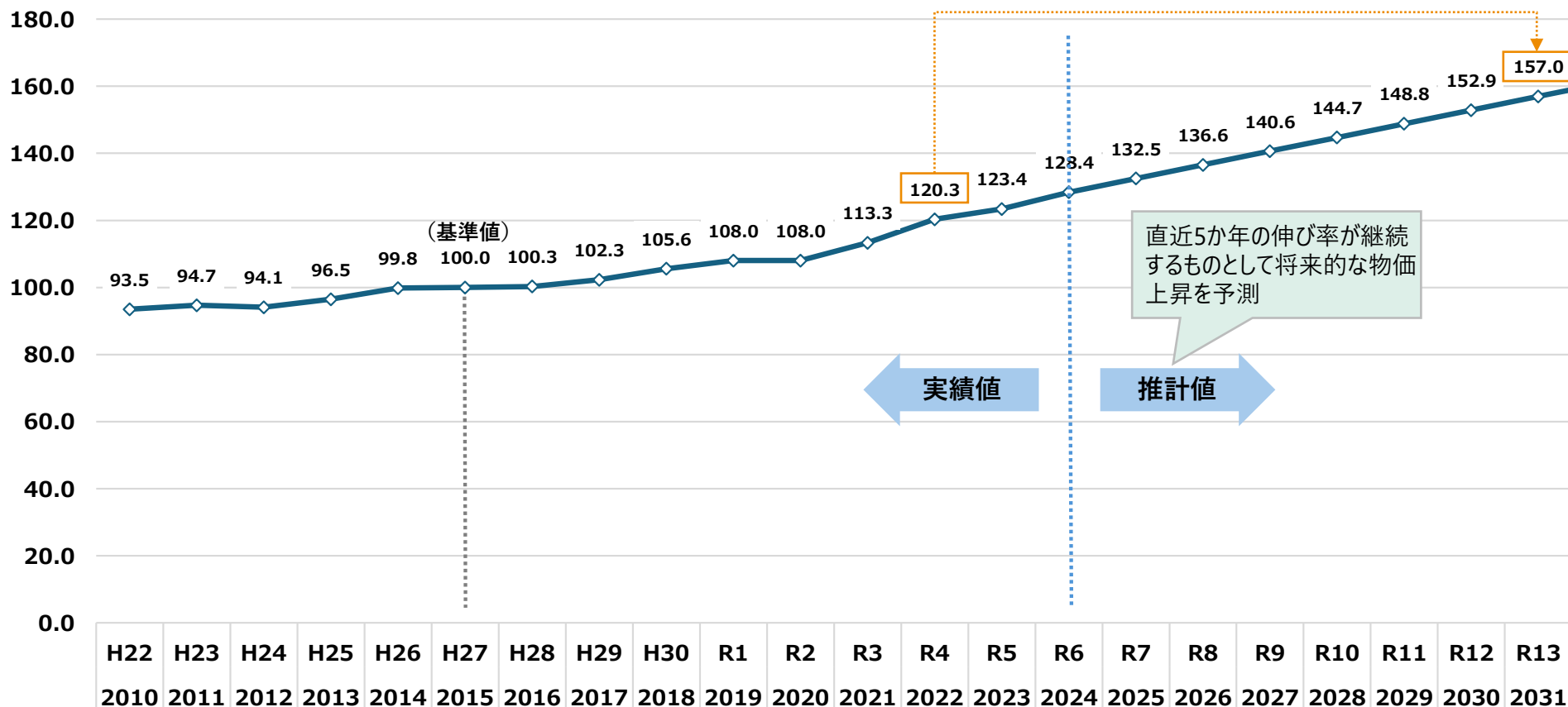
サウンディング調査において民間事業者  
にヒアリングした内容や、他団体における  
道の駅整備検討に際して使用された単  
価を参考として、現時点の単価に加え、  
物価上昇を考慮した将来時点の単価  
も設定（次ページを参照）

単価は、近年の物価上昇のトレンドを踏まえた、将来時点の単価を設定する

概算事業費（整備費用）の算定方法（2/2）

R4時点の金額をR13時点の金額に補正したい場合、  
 $[157.0 \div 120.3 = 1.305 \dots \approx 1.31]$  の考え方で、  
 R4時点の金額に1.31倍を乗じる

建設工事費デフレーター（建設総合）の推移 [2015年度基準]



出所：国土交通省「建設工事費デフレーター」（令和7年5月30日）

概算事業費は約18.1億円程度であり、そのうち実質的な市の負担は約10.3億円と見込まれる

### 概算事業費（整備費用）

- ・本試算結果はあくまで現時点での概算であり、来年度以降、基本計画を策定するなかで規模や単価を精緻化・具体化し、事業費を精査する
- ・概算事業費は約18.1億円程度と見込まれるが、国庫補助・交付金や地方債を十分に活用した場合、市の実質的な負担は約10.3億円まで抑えることができると考えられる

費用項目	内容	概算金額
施設等の整備費用	休憩・情報発信＋地域連携施設、広場等、駐車場、外部エレベーターの整備工事、地盤改良及び建築設計に係る費用	1,593百万円
造成費用	擁壁工事、盛土工事、杭工事等及び造成設計に係る費用	208百万円
調査費用	地盤調査及び測量調査に係る費用	8百万円
合計（概算事業費）		1,809百万円

※施設はS造かつ盛土造成により施設床面をかさ上げすることを想定

※民間提案施設の整備費用及びアドバイザー費用は上記に含まない、また、用地取得費は生じないことを想定

概算事業費	市の負担以外		市の負担部分	
	うち国庫補助・ 交付金	うち地方債 (交付税措置分)	うち地方債 (交付税措置分以外)	うち一般財源
1,809百万円	640百万円	138百万円	364百万円	667百万円

※国庫補助・交付金及び地方債については以下を活用するものと仮定

①駐車場、トイレ（屋内）、ペビコーナー等：社会資本整備総合交付金（道路事業）及び公共事業等債

②防災情報デジタルサイネージのある無料休憩スペース、直売所、加工場、飲食エリア、バックヤード等、コミュニティルーム、広場等：新しい地方経済・生活環境創生交付金事業（拠点整備事業）及び一般補助施設整備等事業

※①の公共事業等債については、充当率90%で起債した額のうち臨時財政対策債分（40%）の50%は交付税措置されるものと想定し、②一般補助施設整備等事業債については、充当率75%で起債した元利償還金の30%は交付税措置されるものと想定

※現時点では外部エレベーターの整備費用や造成費用等について国庫補助・交付金や地方債の活用を想定していないが、今後、活用に向けた検討を実施することを想定

# 【参考】駐車場やトイレ等の整備・改修にあたっては、「社会資本整備総合交付金（道路事業）」の活用が想定される

## 直轄道路事業(交通安全)・社会資本整備総合交付金(道路事業)

担当部署：国土交通省道路局国道・技術課  
道路局環境安全・防災課

R7年度予算：直轄道路事業（交通安全）21,189億円の内数  
社会資本整備総合交付金（道路事業）4,874億円の内数

■ 直轄道路事業（交通安全）や社会資本整備総合交付金（道路事業）は、道の駅を地域の観光や防災、交流等の拠点としての役割を担うため、駐車場、トイレの他、防災や子育て支援等の施設整備や改修、修繕に要する費用の一部を支援する。

### 施策の概要

### 活用事例（施策イメージ）

#### <対象事業>

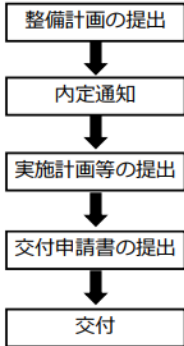
- 直轄道路事業（交通安全）
  - ・直轄国道の利用者への安全で快適な道路交通環境の提供を目的に、道路管理者として行うべき事業
- 社会資本整備総合交付金（道路事業）
  - ・道路管理者が行う事業として、道の駅に隣接する道路の道路管理者と道の駅で道路施設を整備する道路管理者が一致している場合の道路事業
- 対象事業
  - ・駐車場（簡易パーキング）やトイレ、休憩施設、道路情報提供施設等の道路施設の部分

#### <事業区分>

新築	改修	修繕
○	○	○

#### <事業フロー>

※社会資本整備総合交付金の場合



#### <支援対象者>

関係者	対象	条件等
設置者	×	
道路管理者	○	国、地方自治体
管理運営者	×	

#### <補助率・限度額>

- ※社会資本整備総合交付金の場合
- ・補助対象経費の1/2～
- 【重点配分】
  - ・全国モラル「道の駅」、重点「道の駅」、防災「道の駅」、「道の駅」応援パッケージで選定された「道の駅」の機能強化
  - ※「道の駅」応援パッケージで選定された「道の駅」への支援については、令和8年度から適用。
  - ・子育て支援等※の道の駅の機能強化
    - ※24時間利用可能なベビーコーナーの設置、妊婦向け屋根付優先駐車場スペースの確保、衛生環境の改善等に係るもの
  - ・防災設備等※の道の駅の機能強化
    - ※耐震化、無停電化、通信設備、貯水施設、防災倉庫、防災トイレ、駐車場拡幅に係るもの（地域防災計画に防災上の位置付けを有する「道の駅」でBCP策定済みの駅を対象とする）

#### <合築への支援可否・運用>

合築	可
運用	【一部道路区域を含む複合型の施設を整備する場合】道路施設の整備について、直轄道路事業・社会資本整備総合交付金の活用は可能（なお、道路施設の整備にあたり、他の補助制度等との併用は不可）

#### ◆直轄道路事業（交通安全）、社会資本整備総合交付金（道路事業）



出所：国土交通省「各省庁の「道の駅」支援メニュー（令和7年度版）」

# 【参考】休憩・情報発信＋地域振興施設の整備にあたっては、「新しい地方経済・生活環境創生交付金（第2世代交付金）拠点整備事業」の活用が想定される

## 新しい地方経済・生活環境創生交付金 (第2世代交付金)

担当部署：内閣府地方創生推進室／地方創生推進事務局

R7年度当初予算案：200,000百万円の内数

R6年度補正予算額：100,000百万円の内数

■ 地方がそれぞれの特性に応じた発展を遂げることができるよう、日本経済成長の起爆剤としての大規模な地方創生策を講ずるため、新しい地方経済・生活環境創生交付金を創設し、地方公共団体の自主性と創意工夫に基づく、地域の多様な主体の参画を通じた地方創生に資する地域の独自の取組を支援。

### 施策の概要

### 活用事例（施策イメージ）

#### <対象事業>

○目指す将来像及び課題の設定等、KPI設定の適切性に加え、自立性、地域の多様な主体の参画等の要素を有する事業。

#### <支援対象者>

・地方公共団体を対象

#### <事業フロー>

直近の手続きスケジュール（第2世代交付金）

2025年1月17日 募集開始

2025年2月6日 申請〆切

※4月以降 第2回募集開始予定

#### <事業区分>

新築	改修	修繕
○	○	△※

※ソフト事業、拠点整備事業において単なる修繕の場合は対象外

#### <補助率・限度額等>

第2世代交付金		上限額（国費）	補助率
ソフト事業	原則3か年度以内 （最長5か年度）	1自治体当たり国費 都道府県：15億円/年度 中核中核：15億円/年度 市区町村：10億円/年度	1/2
拠点整備事業	原則3か年度以内 （最長5か年度）	1自治体当たり国費 都道府県：15億円/年度 中核中核：15億円/年度 市区町村：10億円/年度	1/2
インフラ整備事業	原則5か年度以内 （最長7か年度）	1自治体当たり事業計画期間中の総国費 都道府県：50億円 （半年度目安10億円） 中核中核：20億円 （半年度目安4億円） 市区町村：10億円 （半年度目安2億円）	1/2 等

(注1) 拠点整備事業及びインフラ整備事業における半年度の交付上限額は目安とする。

(注2) 拠点整備事業の1事業当たりの事業計画期間における交付上限額（国費）について、都道府県・中核中核都市は15億円、市区町村は10億円を目安とする。

#### <対象となり得る施設の例>

- ・農林水産物の直売施設
- ・地産地消レストラン
- ・観光案内施設、関連インフラなど

#### <合築への支援可否・運用>

合築	可
運用	交付対象施設・交付対象外施設における明確な役割分担や経費内訳等を示すこと。

#### <地方創生関係交付金によるこれまでの活用事例>

長野県豊丘村（地方創生拠点整備交付金（R元補正予算））  
道の駅において、コミュニティスペースや生活基盤を整えるための商業施設、農家レストラン、農産物直売所、農産物加工所、行政情報コーナー等を集約した「小さな拠点」の整備や、観光戦略の企画・開発、観光資源をつなぐレンタサイクル事業等を行うことにより、コミュニティの形成、生産物の販路拡大、行政情報の効果的な発信に一体的に取り組む。

#### <主なKPI>

- ・拠点施設企画による観光ツアー・メニューの年間来場者数
- ・レンタサイクルの年間利用者数
- ・道の駅南信州とよおかマルシェ年間売上げ

（事業名：「道の駅」を核とした観光戦略拠点整備計画）



平成30年にオープンした道の駅（とよおかマルシェ）



「小さな拠点」の直売所で販売されている地元特産品

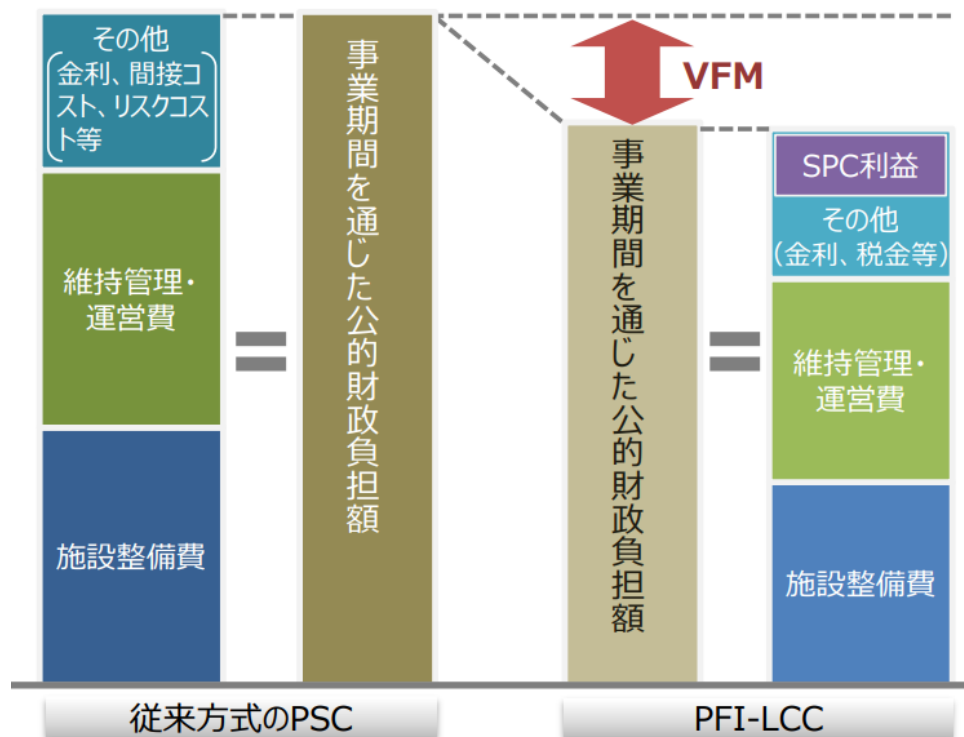
出所：国土交通省  
「各省庁の「道の駅」支援メニュー（令和7年度版）」

## 4 - 3. VFMの算定

VFMとは、従来方式で事業を実施した時とPFI方式で事業を実施した時の公共の支払額の差を指し、コストメリットを明らかにするものである

## VFMとは

- VFM（Value For Money）は、公共施設等の整備・維持管理・運営等について、従来方式で事業を実施した時とPFI方式で事業を実施した時の公共の支払額の差を指し、PPP/PFI事業の効果を測る定量的指標のうちコストメリットを明らかにするものである
- 一般的にPPP/PFIの導入可能性調査段階において実施するものであるとともに、内閣府「民間資金等活用事業調査費補助事業」においても報告が必要とされているため、本事業においてもVFMを算定する
- VFMの算定にあたっては、PSC(※1)やPFI-LCC(※2)を算出するためのパラメータを設定する必要がある（次ページ以降参照）



※1：PSC（Public Sector Comparator）  
地方公共団体等が自ら事業を実施する場合の事業期間を通じた公的財政負担額の現在価値

※2：PFI-LCC（PFI-Life Cycle Cost）  
PFI事業として実施する場合の事業期間全体を通じた公的財政負担額の現在価値

出所：国土交通省「VFM簡易算定モデルマニュアル」

# VFM算定に必要となるパラメータの全体像を以下に示す 基本的に従来手法と官民連携手法のそれぞれに適用するパラメータを設定する

## VFM算定に必要となるパラメータの全体像

- 国土交通省「VFM標準算定シート」によりVFMを算定する際に必要となるパラメータの全体像を以下のとおり整理した
- それぞれのパラメータについて、基本的に従来手法を適用する場合（PSC）と官民連携手法を採用する場合（PFI-LCC）を想定して設定する必要がある

パラメータ		パラメータの説明
前提条件	手法・期間	事業方式 採用する事業手法・方式
		整備期間 設計・建設に要する期間
		維持管理・運営期間 維持管理・運営を行う期間
従来方式での費用	白里海岸拠点の整備に係る概算事業費等	整備費用 施設等に係る設計・工事、造成に係る設計・工事、調査費用の合計
		大規模修繕費用 事業期間中における大規模修繕に要する費用の総額
		維持管理費・運営費用（1年あたり） 白里海岸拠点の維持管理・運営に要する年間の費用（周辺海岸の保全・管理に要する費用を含む）
		間接コスト 事業を実施するための人件費や事務費用。算定が難しい場合は省略可能
従来方式での収入	施設整備費に対する財源割合	整備費用に対する国庫補助金・交付金の割合 従来手法で活用可能性のある国庫補助金・交付金を活用した場合の割合
		整備費用に対する都道府県補助金・交付金の割合 従来手法で活用可能性のある都道府県補助金・交付金を活用した場合の割合
		整備費に対する起債の割合 従来手法で想定される起債の割合
	収入	利用料金収入（1年当たり） 従来手法で想定される年間の利用料金収入（民間事業者から市に支払われる売上還元等）
官民連携手法での費用	事業費削減率	施設整備費用の削減率 従来手法と比較して、官民連携手法を採用した場合にどの程度施設整備費用が削減されるか
		大規模修繕費用の削減率 従来手法と比較して、官民連携手法を採用した場合にどの程度大規模修繕費用が削減されるか
		維持管理・運営費用の削減率 従来手法と比較して、官民連携手法を採用した場合にどの程度維持管理・運営費用が削減されるか
	SPCに係る費用	施設整備期間SPC運営費用 施設整備期間におけるSPCの年間運営費
		維持管理・運営期間SPC運営費用 維持管理・運営期間におけるSPCの年間運営費用
		SPC設立費用 SPCの設立費用
	その他費用	アドバイザー費 PFI事業を自治体が発注する際に要求水準書案等作成・支援を目的に委託する費用
		モニタリング費用 PFI事業の設計・建設期間中におけるモニタリング調査を委託する費用。算定が難しい場合は省略可能
官民連携手法での収入	施設整備費に対する財源割合	整備費用に対する国庫補助金・交付金の割合 官民連携手法で活用可能性のある国庫補助金・交付金を活用した場合の割合
		整備費用に対する都道府県補助金・交付金の割合 官民連携手法で活用可能性のある都道府県補助金・交付金を活用した場合の割合
		整備費に対する起債の割合 官民連携手法で想定される起債の割合
	収入	利用料金収入（1年当たり） 官民連携手法で想定される年間の利用料金収入（民間事業者から市に支払われる売上還元等）

パラメータ		パラメータの説明
資金調達条件	金利等	起債償還利率 地方債の償還率
		長期借入金ローンの金利（基準金利） 長期借入金の基準金利（ベースレート）
		長期借入金ローンの金利（上乗せ金利：スプレッド） 長期借入金の基準金利に対し、金融機関がリスク・コスト・利益として上乗せする金利
		建中金利 建設・工事期間中に発生する借入金の金利
		資本金 SPCの資本金
民間事業者の取支に係る基準値	事業採算等に係る指標	PIRR基準値 SPCに出資する事業者、SPCに融資する金融機関、その他関係者が、当該Project（プロジェクト）の事業採算性を判断する際の指標
		DSCR（最低基準値） SPCに融資する金融機関が、融資したお金が毎年返済されるかどうかの余裕度を判断するための指標
		EIRR基準値 SPCに出資する事業者が、Equity（資本金）に対する利回りを判断する際の指標
		LLCR基準値 SPCに融資する金融機関が、融資したお金が事業期間全体にわたって返済されるかどうかの余裕度を判断する指標
		売上高利益率 売上高に対する利益の比率
		現在価値割引率 将来受け取れる金銭や収益などの将来価値を、現在受け取れるとしたらどの程度の価値（現在価値）を持つかを表すもので、1年あたりの割合で示したもの（換算値）
税金	各種税率	実効税率 -
		国（法人税）率 -
		地方法人税率 -
		都道府県（事業税）率 -
		都道府県（住民税）率 -
		市町村（住民税）率 -
		不動産取得税率 -
		登録免許税率 -
		固定資産税・都市計画税率 -
		消費税率 -
期間案分比率	施設整備費用	施設整備費用等の期間案分比率 整備期間に対して整備費用をどのように案分するかの割合
		大規模修繕費用 大規模修繕費の期間案分比率 大規模修繕の実施期間に対して大規模修繕費をどのように案分するかの割合

出所：国土交通省「VFM標準算定シート」

## 各種パラメータは以下の考え方・内容により設定した

## パラメータ設定

大項目	中項目	小項目
前提条件	手法・期間	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業方式は、DB+O（EOI方式）と、PFI（BT+O）×EOI方式で設定。前者はPSCに整備・運営に係る事業費削減率を反映してVFMを算出</li> <li>整備期間3年、維持管理・運営期間10年</li> </ul>
従来方式での費用	白里海岸拠点の整備に係る概算事業費等	<ul style="list-style-type: none"> <li>整備費用は、概算事業費（P.75）の1,809百万円</li> <li>維持管理・運営費用（1年あたり）は、65,000千円/年</li> <li>大規模修繕費用と間接コストは見込まない</li> </ul>
従来方式での収入	施設整備費に対する財源割合	<ul style="list-style-type: none"> <li>整備費用に対する国庫補助金等の割合は50%と概算仮定</li> <li>※社会資本整備総合交付金（道路事業）や新しい地方経済・生活環境創生交付金事業（拠点整備事業）の活用を想定</li> <li>整備費に対する起債の割合は40%と概算仮定</li> <li>※公共事業等や一般補助施設整備等事業債等の活用を想定</li> </ul>
	収入	<ul style="list-style-type: none"> <li>従来手法の場合、基本的に市の収入はないものと想定</li> </ul>
官民連携手法での費用	事業費削減率	<ul style="list-style-type: none"> <li>施設整備費用の削減率と、維持管理・運営費用の削減率は、保守的に見込み、ともに2%しか削減されないものと想定</li> </ul>
	SPCに係る費用	<ul style="list-style-type: none"> <li>SPCの設立費用は20,000千円、運営費用は10,000千円/年と想定</li> </ul>
	その他費用	<ul style="list-style-type: none"> <li>アドバイザー費として45,000千円を想定</li> </ul>
官民連携手法での収入	施設整備費に対する財源割合	<ul style="list-style-type: none"> <li>従来方式と同じ</li> </ul>
	収入	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用料金収入（1年当たり）は、売上5億円の3%を還元させると仮定して15,000千円/年を想定</li> </ul>

大項目	中項目	小項目
資金調達条件	金利等	<ul style="list-style-type: none"> <li>起債償還利率1.30%、長期借入金のローン金利（基準金利）0.78%、長期借入金のローン金利（上乗せ金利：スプレッド）0.80%、建中金利2.78%</li> <li>※国交省モデルの初期設定値や金融機関への確認により設定</li> <li>資本金24,594千円</li> <li>※国交省モデルによる自動計算</li> </ul>
民間事業者の収支に係る基準値	事業採算等に係る指標	<ul style="list-style-type: none"> <li>PIRR基準値は見込むことが難しいことから設定しない、DSCR（最低基準値）1.01%、EIRR基準値5.00%、LLCR基準値1.01%、売上高利益率5.00%</li> <li>※国交省モデルの初期値を採用</li> </ul>
	現在価値割引率	<ul style="list-style-type: none"> <li>現在価値割引率4.00%</li> </ul>
税金	各種税率	<ul style="list-style-type: none"> <li>実効税率31.52%、国（法人税）率23.20%、地方法人税率10.30%、都道府県（事業税）率7.00%、都道府県（住民税）率1.80%、市町村（住民税）率6.00%、不動産取得税率2.00%、登録免許税率0.40%、固定資産税・都市計画税率0.70%（PFIによる軽減措置を加味）、消費税率0.10%と設定</li> </ul>
期間案分比率	施設整備費用	<ul style="list-style-type: none"> <li>1年目は設計費用として10%、2~3年目は残る整備費用を等分して45%ずつと想定</li> </ul>
	大規模修繕費用	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業期間内に大規模修繕を実施しないため設定しない</li> </ul>

DB+O×EOI方式のVFMは7.03%、PFI（BT+O）×EOI方式のVFMは▲4.44%となり、前者の方がコストメリットが生じることが確認された

### VFM算定結果

#### DB+O（EOI方式）

- 従来手法と比較して売上の一部還元により市の収入が増加する一方、SPC組成・運営費用等は要しないため、VFMは7.03%となった（従来手法と比較してコストメリットが生まれる）

DB+Oの VFM		維持管理・運営費用の削減率			
		0%	2%	5%	10%
施設整備費用の削減率	0%	5.02%	5.81%	6.98%	8.93%
	2%	6.25%	7.03%	8.21%	10.16%
	5%	8.09%	8.87%	10.04%	12.00%
	10%	11.15%	11.94%	13.11%	15.06%

#### PFI（BT+O）×EOI方式

- 従来手法と比較して、主にSPC組成費用（約2,000万円）及びSPC運営費用（約1,000万円/年）の負担や、民間事業者の資金調達に係る金利負担により市負担が増加し、また維持管理・運営期間（投資回収期間）が10年間と短いため、VFMはマイナスとなった（従来手法と比較してコストメリットが生まれない）

BTOの VFM		維持管理・運営費用の削減率			
		0%	2%	5%	10%
施設整備費用の削減率	0%	▲6.43%	▲5.65%	▲4.48%	▲2.53%
	2%	▲5.23%	▲4.44%	▲3.27%	▲1.32%
	5%	▲3.41%	▲2.63%	▲1.46%	0.49%
	10%	▲0.39%	0.39%	1.56%	3.52%

※官民連携手法の導入による施設整備費用及び維持管理・運営費用の削減率は、保守的に見込み2%と設定

## 4 - 4. 導入可能性評価

## 導入可能性評価を実施した結果、DB+O×EOI方式が最も導入可能性が高いものと考えられる

### 導入可能性評価

		分離発注方式 × EOI方式	DB+O × EOI方式	PFI (BT+O) × EOI方式	
評価指標	民間	運営ノウハウの発揮	○ ・ 運営事業者の意向を施設整備に反映可能	○ ・ 運営事業者の意向を施設整備に反映可能	◎ ・ 運営事業者の意向を施設整備に反映可能 ・ 事業期間を長期に設定しやすい
		事業採算性の確保	◎ ・ 民間事業者は基本的に施設整備費用の負担がない	◎ ・ 民間事業者は基本的に施設整備費用の負担がない	△ ・ 民間事業者が初期投資を行う
		民間事業者の参画意欲 ※サウンディング調査結果	◎ ・ 民間事業者の参画意欲は高い	◎ ・ 民間事業者の参画意欲は高い	△ ・ 参画できないことはないものの、体制構築等の負担が大きく、参画意欲はやや低い
	市	行政支出の削減・平準化 ※VFM含む	○ ・ 整備時に国交付金や地方債を活用可能 ・ 基本的に事業期間にわたる割賦払いは想定されない ・ 売上還元の導入により従来手法と比較するとVFMはプラスになるが、一括発注によるコスト削減は期待できないため、DB+O × EOI方式よりVFMは小さく見込まれる	◎ ・ 整備時に国交付金や地方債を活用可能 ・ 設計・建設の一括発注によりコスト削減効果が期待できる ・ 基本的に事業期間にわたる割賦払いは想定されない ・ 一括発注によるコスト削減や売上還元の導入等により、VFMはプラス（7.03%）となると見込まれる	△ ・ 整備時に国交付金や地方債を活用可能 ・ 設計・建設の一括発注によりコスト削減効果が期待できる ・ 事業期間にわたるSPC等への割賦支払いにより、行政支出の平準化が可能 ・ SPCの組成・運営に係る費用負担が大きく、VFMがマイナス（▲4.44%）となる見込み
		観光・農水産業への寄与	○ ・ 観光・農水産業への寄与が見込まれる	○ ・ 観光・農水産業への寄与が見込まれる	○ ・ 観光・農水産業への寄与が見込まれる
		地域振興への寄与	○ ・ 地域振興への寄与が見込まれる	○ ・ 地域振興への寄与が見込まれる	○ ・ 地域振興への寄与が見込まれる
		開業までの期間	○ ・ 特別な事業者公募手続き・調整は不要であるものの、一括発注による工期短縮は期待できない	○ ・ 事業者公募手続き・調整に期間を要するものの、設計・施工の一括発注による工期短縮が期待できる	○ ・ 事業者公募手続き・調整に期間を要するものの、設計・施工の一括発注による工期短縮が期待できる
	評価結果		—	<b>最も導入可能性が高い</b>	—

## 5. 今後の課題等

## 5 - 1. 地域の経済・社会にもたらされる メリット（多様な効果）を測る指標案

## 道の駅のコンセプト・整備方針に基づき、地域の経済・社会にもたらされるメリット（多様な効果）を測る指標案を設定した

### 地域の経済・社会にもたらされるメリット（多様な効果）を測る指標案

- VFMのようなコストメリットだけでなく、白里海岸拠点の整備・運営が地域にどのようなメリットを及ぼすかという観点も重要である
- 基本構想で整理した整備方針に基づき、地域の社会・経済にもたらされるメリット及びそれを測る指標等の案を整理した
- 白里海岸拠点の整備・運営により、これらの指標がどのように変化するかを継続的にモニタリングすることを想定している

道の駅のコンセプト (基本構想抜粋)	道の駅の整備方針 (基本構想抜粋)	地域の経済・社会にもたらされるメリット	メリットを測る指標	測定方法	現時点で想定あるいは目標とする水準（※）
九十九里浜のゲートウェイとなる道の駅～大網白里の海からはじまる～	【産業振興】 地域に人を引き付ける魅力的な「地場産品」をうみ(海)出す場	地域の農水産業の振興・発信	地域の農水産品の生産者からの仕入額	民間事業者からの報告により毎年度測定	売上の2～3割程度
		地域の産業振興への寄与	地域の民間事業者への発注額（道の駅の施設修繕等）	民間事業者からの報告により毎年度測定	1,000万円程度
			地域からの雇用者に係る人件費	民間事業者からの報告により毎年度測定	人件費（売上の10～15%程度）のうち約6割程度
	【観光振興】 地域に人を引き寄せる魅力的な「観光資源」をうみ(海)出す場	魅力あるサービス・コンテンツの提供	白里海岸拠点への来訪者数	民間事業者からの報告により毎年度測定	30～50万人程度（レジ通過者数を基に算出する想定）
			来訪者の利用満足度	民間事業者によるアンケート調査により毎年度測定	100点満点中70～80点程度
		市内他地域も含めた波及効果	大網白里市への観光来訪者数	デジタル観光統計オープンデータにより毎年度測定	35万人以上（大網白里市観光ビジョンの目標指標から設定）
	【地域振興】 住む人・訪れる人の多様な「交流連携」をうみ(海)出す場	地域のにぎわい・交流の創出	イベント・教室等の開催数	民間事業者からの報告により毎年度測定	年間10～50回程度
			にぎわい・交流の創出等に関する市民満足度	市が実施する市民アンケート調査により毎年度測定	100点満点中70～80点程度
		環境保全への貢献	自然保護活動への参加人数	市により毎年度測定	海岸清掃及びウミガメの保全に関わる人数として200名以上

※民間意向調査にて運営事業者に確認した内容を基に整理

## 5 - 2. 財政シミュレーション

# 白里海岸拠点の整備・運営が市の財政にどのような影響を及ぼすかを明らかにするため、以下の条件を設定し、財政シミュレーションを実施した

## 財政シミュレーション条件

### 前提条件

- 大網白里市が令和7年2月に策定した「持続可能な財政運営に向けた取組み」の考え方を一部参考として下記シミュレーション条件を設定
- 人口増減については国立社会保障・人口問題研究所（社人研）「日本の地域別将来推計人口（都道府県・市区町村）」に準拠
- 推計期間は、令和12年度～13年度を想定した白里海岸拠点の施設整備、供用開始後の維持管理・運営についての費用負担が中期的な市財政に及ぼす影響を把握するため、今後15年間（令和7～21年度まで）と設定する

歳入	
主な項目	シミュレーション条件
地方税	<ul style="list-style-type: none"> <li>市町村民税（個人均等割及び個人所得割）については前年度数値に総人口の増減率を加味して推計</li> <li>固定資産税は最新年度の数値で据置</li> </ul>
地方交付税	<ul style="list-style-type: none"> <li>普通交付税は人口減少や物価変動を加味した財源不足額（基準財政需要額-基準財政収入額）により推計 ※臨時財政対策債への振替はないものと見込む</li> <li>特別交付税や震災復興特別交付税は据置</li> </ul>
国庫支出金・ 県支出金	<ul style="list-style-type: none"> <li>普通建設事業費や扶助費等に、国庫支出金・県支出金の財源率の過年度平均を乗じて推計</li> <li>白里海岸拠点施設の整備に第2世代交付金や社会資本整備総合交付金（道路事業）を活用することを想定</li> </ul>
地方債	<ul style="list-style-type: none"> <li>普通建設事業費等の起債対象経費に起債発行比率の過年度平均を乗じて推計</li> </ul>
繰入金	<ul style="list-style-type: none"> <li>他会計からの繰入金は直近4か年の平均で推移するものと仮定</li> <li>基金の取崩による繰入金は以下のとおり                         <ul style="list-style-type: none"> <li>残高限度20億円までは財政調整基金を優先的に取り崩す</li> <li>減災基金は取り崩ししない</li> <li>特定目的基金は直近4か年の平均で推移するものと仮定</li> <li>定額運用基金は予定額で推計</li> </ul> </li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>地方譲与税・交付金等、負担金・分担金、使用料・手数料等は総人口の増減率を加味して推計</li> <li>財産収入、寄付金、諸収入は据置</li> </ul>

白里海岸拠点の  
整備・運営により変動  
する主な項目

歳出	
主な項目	シミュレーション条件
人件費	<ul style="list-style-type: none"> <li>市「持続可能な財政運営に向けた取組み」のR11推計値で据置</li> </ul>
扶助費	<ul style="list-style-type: none"> <li>児童福祉費は0～14歳人口の増減率を加味して推計</li> <li>老人福祉費は65歳以上人口の増減率を加味して推計</li> <li>社会福祉費、生活保護費は総人口の増減率を加味して推計</li> </ul>
物件費	<ul style="list-style-type: none"> <li>過年度の長期トレンド（▲0.4%/年）と物価上昇を加味して推計</li> <li>白里海岸拠点の指定管理料3,000万円（支出）と売上の一部還元1,500万円（収入）の差し引き1,500万円を令和14年度の開業以降に毎年度計上</li> </ul>
投資的経費	<ul style="list-style-type: none"> <li>普通建設事業費は、「持続可能な財政運営に向けた取組み」の令和11年度の数値で据置いたうえで、白里海岸拠点の整備費用を令和11,12,13年度の3か年に分割して計上</li> <li>災害復旧事業費は計上しない</li> </ul>
公債費	<ul style="list-style-type: none"> <li>既発分は償還計画に基づき、新規分は見込まれる起債対象経費に起債発行比率の過年度平均を乗じて推計</li> </ul>
維持補修費	<ul style="list-style-type: none"> <li>最新年度の数値で据置</li> </ul>
積立金	<ul style="list-style-type: none"> <li>減債基金の積立は考慮しない（ゼロ計上）</li> <li>特定目的基金は過年度平均の金額を積み立てる</li> <li>実質収支が黒字となる場合には財政調整基金に積み立てる</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>補助費等は清掃組合負担金及び金谷川改修費の増加を加味</li> <li>投資及び貸付金・出資金は最新年度の数値で据置</li> <li>繰出金は人口増減を加味して推計</li> </ul>

白里海岸拠点を整備せず、かつ、現行の取組を見直さない前提の場合、経常収支比率は増加が続くものの、基金残高・実質公債費比率は概ね安定的な水準を維持できる見込みである

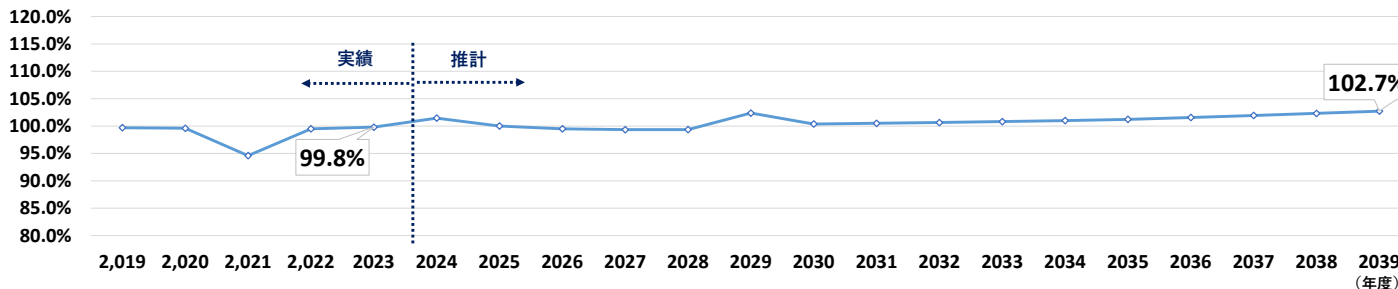
白里海岸拠点を整備しない場合の財政シミュレーション結果

※本シミュレーションは市が現行の取組を全く見直さないことが前提となっているが、実際には社会経済情勢の変動や財政状況等を踏まえ、経常支出額の抑制、財源対策基金の確保、市債残高の適正化など持続可能な財政運営を図る取組みを適宜検討する

経常収支比率

※財政構造の弾力性を判断するための指標

- 経常収支比率は増加が続き、市の目標である95.0%以下を維持することは難しい

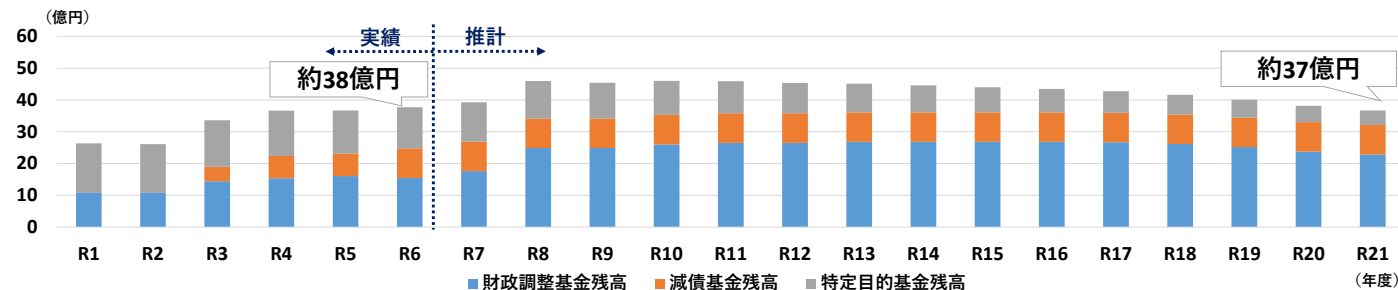


市の目標(令和11年度末で95.0%以下を維持)を達成できない

基金残高

※貯金残高

- 財政調整基金残高は23億円が確保され、予期しない緊急の財政出動等に備えた余裕を一定程度確保できる

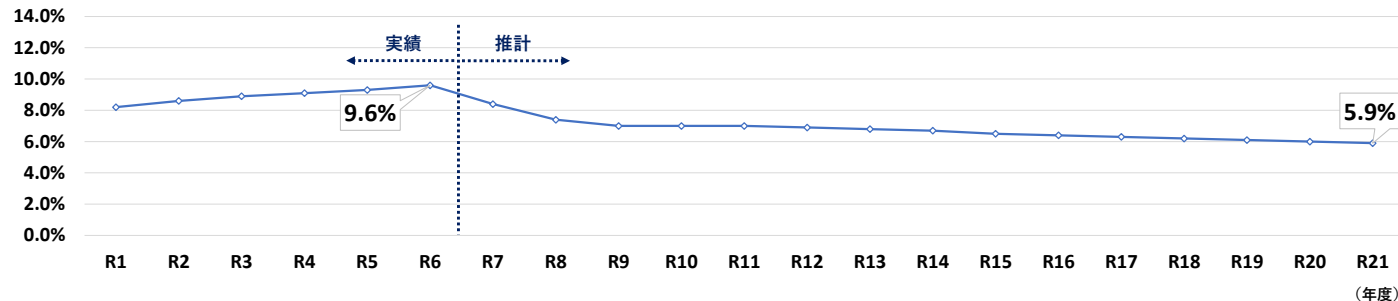


市の目標(令和11年度末で財政調整基金残高20億円以上確保)を達成

実質公債費比率

※財政規模に対する地方債の大きさ

- 実質公債費比率は現状より低くなり、安定的な水準を維持できる



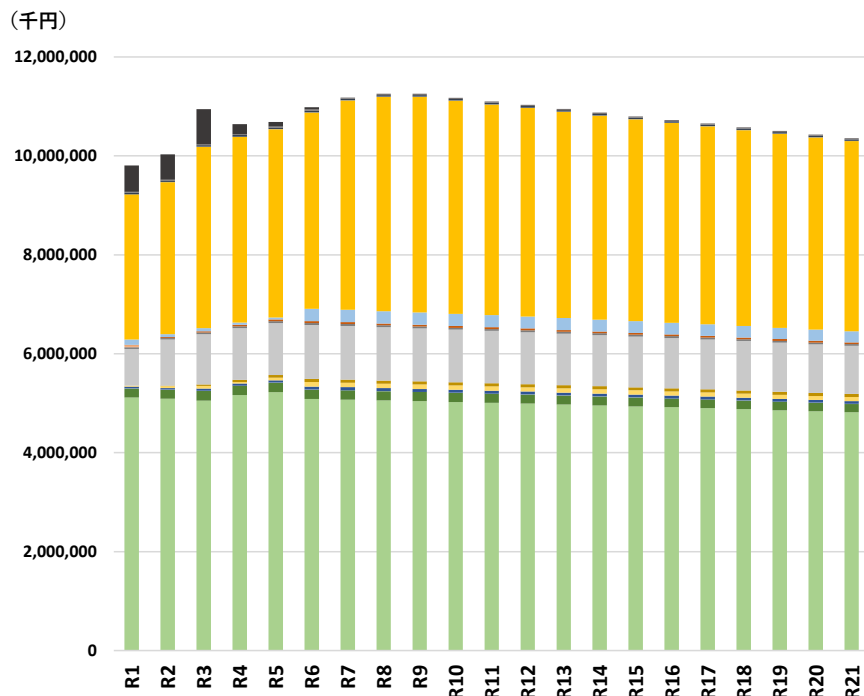
現状より低くなる

# 経常収入・経常支出ともに減少傾向で推移するが、経常収入の方が減少幅が大きいいため、経常収支比率はやや増加を続けると見込まれる

## 経常収支比率の増加について（白里海岸拠点を整備しない場合）

経常収入

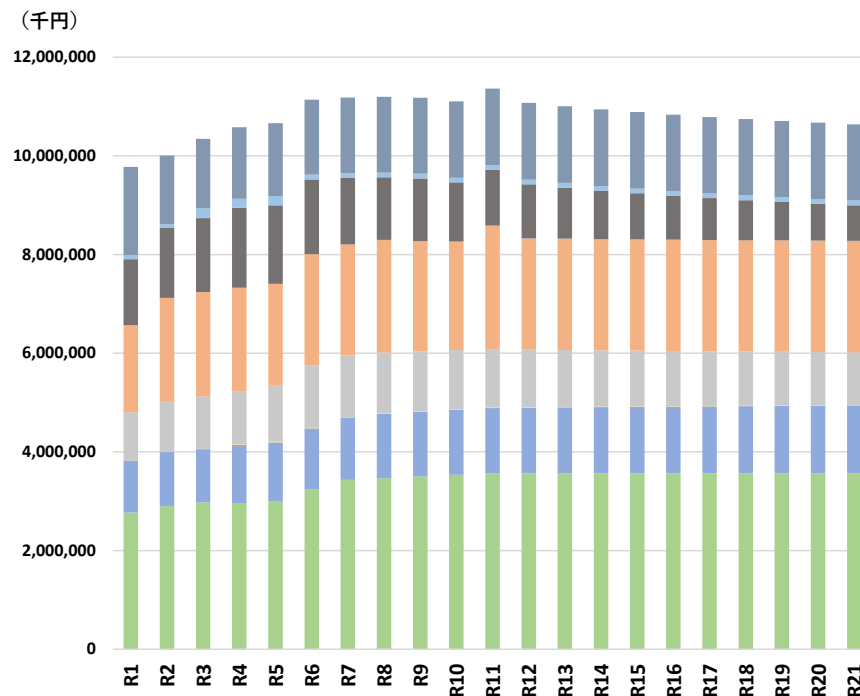
- 人口減少に伴い、経常収入は減少が続くと推計される
- 令和21年度の経常収入は令和6年度の約94%の規模となる見込み



- 地方税
- 地方譲与税
- 株式等譲渡所得割交付金
- 配当割交付金
- 地方消費税交付金
- 自動車税環境性能割交付金
- 交通安全対策特別交付金
- 市債
- 利子割交付金等
- 法人事業税交付金
- 自動車取得税交付金
- 地方交付税
- 地方特例交付金
- 使用料及び手数料
- 財産収入

経常支出

- 経常支出は減少が続くと推計される
- 令和21年度の経常支出は令和6年度の約96%の規模となる見込み



- 人件費
- 補助費等
- 公債費
- 物件費
- 維持補修費
- 投資及び出資金
- 扶助費
- 繰出金

# 白里海岸拠点を整備し、かつ、現行の取組を見直さない前提の場合、整備しない場合と比べて、経常収支比率や公債費比率は増加するが、財政の健全性には大きな影響を及ぼさない見込み

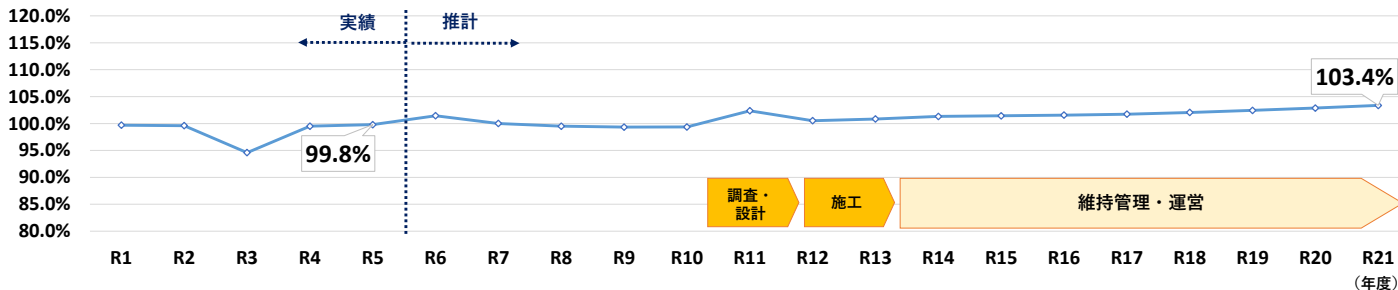
## 白里海岸拠点を整備した場合の財政シミュレーション結果

※本シミュレーションは市が現行の取組を全く見直さないことが前提となっているが、実際には社会経済情勢の変動や財政状況等を踏まえ、経常支出額の抑制、財源対策基金の確保、市債残高の適正化など持続可能な財政運営を図る取組みを適宜検討する

### 経常収支比率

※財政構造の弾力性を判断するための指標

- 経常収支比率は増加が続き、市の目標である95.0%以下を維持することは難しい

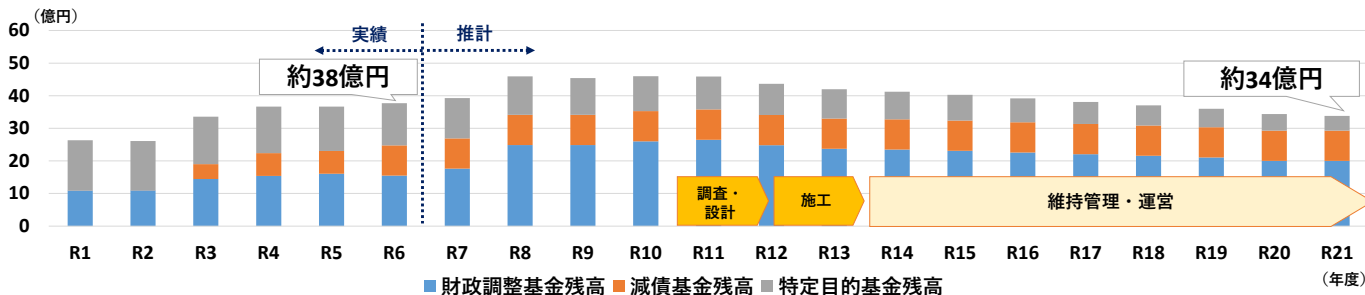


整備しない場合と比べ、0.7ポイント増加

### 基金残高

※貯金残高

- 財政調整基金残高は約20億円が確保され、予期しない緊急の財政出動等に備えた余裕を一定程度確保できる

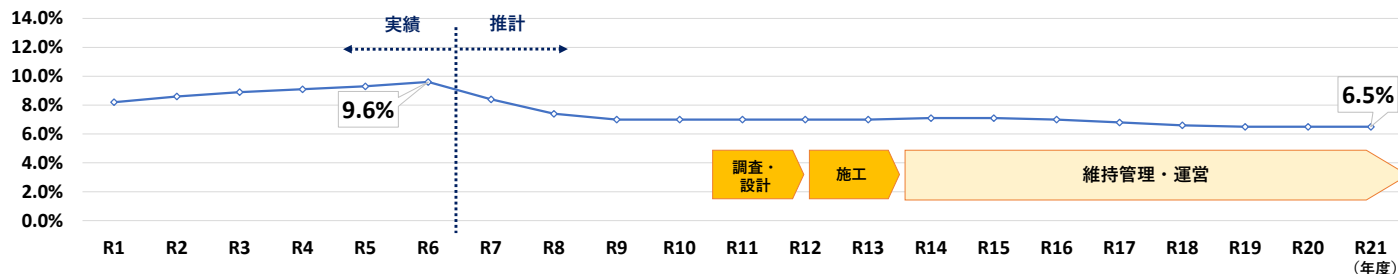


市の目標 (R11末で財政調整基金残高20億円以上確保) を達成

### 実質公債費比率

※財政規模に対する地方債の大きさ

- 整備しない場合と比べ、実質公債費比率は0.6ポイント増加するものの、現状より低くなり安定的な水準を維持できる



整備しない場合と比べ、0.6ポイント増加するが、現状より低くなる

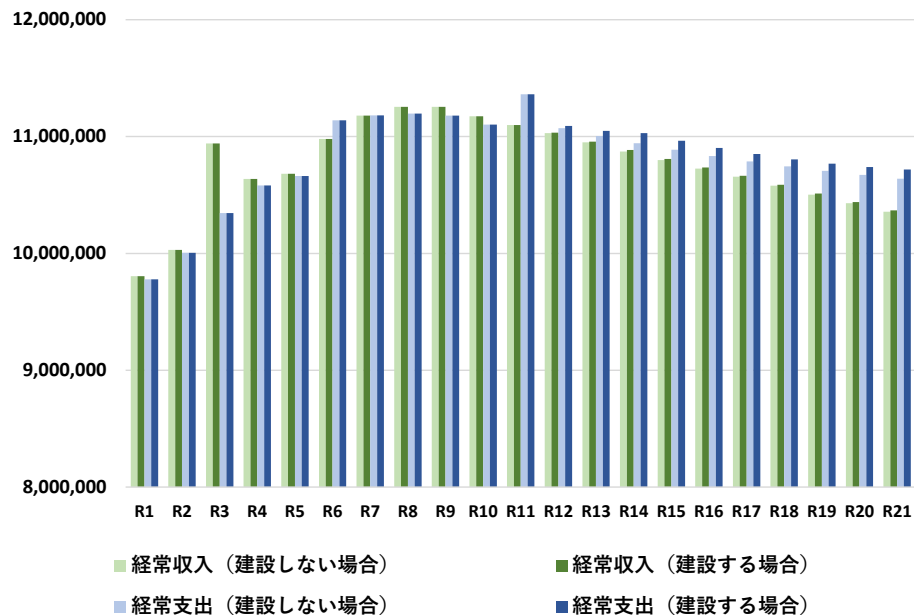
白里海岸拠点を整備しない場合と比べ、経常収入は地方交付税、市債が増加するが、それ以上に経常支出である公債費が増加するため、経常収支比率は悪化すると見込まれる

経常収支比率の増加について（白里海岸拠点を整備する場合）

整備する場合・整備しない場合の経常収入・支出の比較

- 白里海岸拠点を整備する場合、経常収入は令和21年度時点で11,306千円程度増加すると推計される
- 一方で、経常支出は令和21年度時点で78,206千円程度増加すると推計される
- 経常支出の増加が経常収入の増加を上回るため、経常収支比率は悪化する

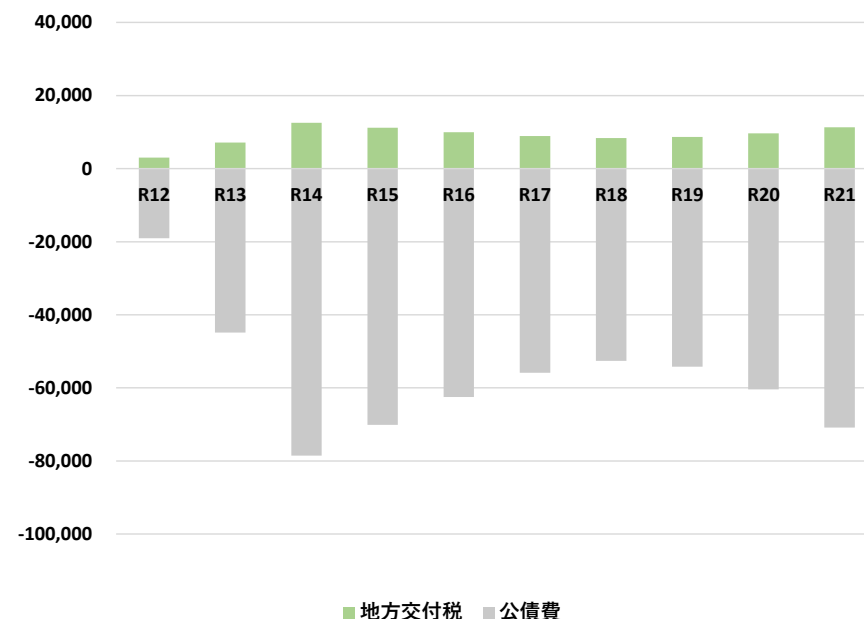
(千円)



経常収入・支出の増加要因

- 白里海岸拠点を整備する場合、経常収入として、地方交付税が令和21年時点で11,306千円増加すると推計される
- 一方で、経常支出として公債費が令和21年度時点で70,830千円増加すると推計される

(千円)



【参考】令和6年度時点の千葉県内の自治体における実質公債費比率は以下のとおりである

【参考】千葉県内の自治体における実質公債費比率（令和6年度時点）

団体名	実質公債費比率
千葉市	10.4
銚子市	14.7
市川市	2.6
船橋市	3.6
館山市	7.1
木更津市	3.9
松戸市	2.2
野田市	4.0
茂原市	11.4
成田市	10.3
佐倉市	2.2
東金市	2.8
旭市	9.8
習志野市	7.8
柏市	1.2
勝浦市	7.1
市原市	5.7
流山市	2.5

団体名	実質公債費比率
八千代市	6.4
我孫子市	2.3
鴨川市	9.7
鎌ヶ谷市	6.8
君津市	5.1
富津市	7.6
浦安市	7.0
四街道市	2.6
袖ヶ浦市	4.7
八街市	7.1
印西市	0.9
白井市	4.9
富里市	6.6
南房総市	8.1
匝瑳市	7.6
香取市	10.5
山武市	7.1
いすみ市	6.3

団体名	実質公債費比率
大網白里市	9.6
酒々井町	5.7
栄町	5.9
神崎町	3.0
多古町	5.8
東庄町	4.8
九十九里町	7.6
芝山町	5.5
横芝光町	5.2
一宮町	4.4
睦沢町	6.2
長生村	10.1
白子町	5.6
長柄町	7.0
長南町	7.3
大多喜町	3.9
御宿町	4.7
鋸南町	8.9

出所：総務省「令和6年度地方公共団体の主要財政指標一覧」

## 5 - 3. 今後の課題・スケジュール

## 今後の課題として、ハード・ソフト両面での防災対策、運営を重視した計画の具体化、国交付金等の活用に向けた調整・準備を進める必要がある

### 今後の課題



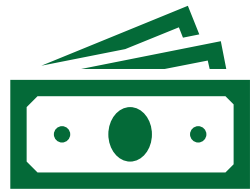
#### 津波等へのハード・ソフト両面での防災対策の検討

- ハード面では、L1津波（数十年から百数十年に1度程度の頻度で再来する比較的頻度の高い津波）への対策として、建物床面を津波堤防（波乗り道路：TP+6m）以上とする前提で検討を進める必要がある
- ソフト面では、L2津波（数百年から千年に1度程度の極めて低頻度で発生する津波）への対策も想定した避難誘導等を検討する必要がある
- 広域防災の観点から、県との調整も行っていく必要がある



#### 運営を重視した計画の具体化

- 白里海岸拠点の売上又は収益の一部を市に還元させることを想定していることから、白里海岸拠点の売上/収益増加が市のランニングコスト（指定管理料）の軽減に直結する。また、白里海岸拠点への来訪者に対して市の地域資源や魅力を発信する観点からも、白里海岸拠点において魅力的な運営を実現することが重要となる
- 今後の基本計画策定等においても、民間事業者の運営ノウハウを最大限発揮させることができるよう、必要に応じて運営事業者と意見交換を行いつつ白里海岸拠点の施設計画等を具体化する必要がある



#### 国交付金等の活用に向けた調整・準備

- 財政シミュレーションの結果からは、白里海岸拠点の整備・運営を行ったとしても直ちに財政状況が悪化することはないものと見込まれているが、これは第2世代交付金や社会資本整備総合交付金（道路事業）等の国交付金等を活用することが前提となっている
- 足元の厳しい財政状況を踏まえると、これらの国交付金等を活用することは必要不可欠であると考えられることから、国交付金等の交付を受けることができるよう、交付金動向を確認しつつ、必要に応じて国と協議・調整を行い、準備を進める必要がある

## 事業化に向けたスケジュールは以下を想定している

### 事業化に向けたスケジュール

■ : 市が実施主体  
■ : 民間が実施主体

	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)	令和11年度 (2029)	令和12年度 (2030)	令和13年度 (2031)	令和14年度 (2032)	令和15年度 (2033)
計画策定	基本構想策定 <span style="color: blue;">■</span>	導入可能性調査（本調査） <span style="color: blue;">■</span>	基本計画策定 <span style="color: blue;">■</span>							
事業者選定				運営予定事業者選定、基本協定締結 <span style="color: blue;">■</span>	公募準備（設計・施工に関する要求水準の作成等） <span style="color: blue;">■</span>	公募、事業者選定 <span style="color: blue;">■</span>				
設計・建設等						設計等に関する協力 <span style="color: blue;">■</span>	許認可申請、設計 <span style="color: orange;">■</span>			
							工事 <span style="color: orange;">■</span>			
運営						地域振興に関する協議 <span style="color: blue;">■</span>			運営準備（地元生産者との商品開発等） <span style="color: orange;">■</span>	
									令和14年度 開業目標 <span style="color: red;">●</span>	運営開始 <span style="color: orange;">■</span>

## 6. その他

## 6 - 1. 道の駅整備検討委員会

本業務期間において道の駅整備検討委員会は2回開催した  
それぞれの開催概要は以下のとおりである

### 道の駅整備検討委員会の開催概要

第9回大網白里市道の駅整備検討委員会	
開催日時	令和7年8月29日（金）9:30～12:00
開催場所	中央公民館1階 講堂
参加者	委員14名中9名出席 事務局5名
議事	<ul style="list-style-type: none"> <li>①交通量調査結果及び入込客数の現況・推計について</li> <li>②導入機能・施設について</li> <li>③想定される事業手法について</li> <li>④サウンディング調査について</li> </ul>
協議結果の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>①交通量調査結果及び入込客数の現況・推計について <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 入込客数の推計値は、今後精緻化を図る</li> </ul> </li> <li>②導入機能・施設について <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 子育て機能は優先度をCからAに引き上げる</li> </ul> </li> <li>③想定される事業手法について <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業手法はサウンディング調査の結果も踏まえて検討していく</li> </ul> </li> <li>④サウンディング調査について <ul style="list-style-type: none"> <li>・ サウンディング調査では、道の駅の趣旨として地元の活性化や農産物振興も含まれていることを民間事業者 に理解してもらうことが重要である</li> </ul> </li> </ul>

第10回大網白里市道の駅整備検討委員会	
開催日時	令和7年12月24日（水）10:00～11:45
開催場所	中央公民館1階 講堂
参加者	委員14名中7名出席 事務局7名
議事	<ul style="list-style-type: none"> <li>①サウンディング調査結果について</li> <li>②事業手法・事業スキームについて</li> <li>③スケジュールについて</li> </ul>
協議結果の概要	<p>※出席者が過半数に達していないことから、議決は取らず、報告のみ行うこととした</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>①サウンディング調査結果について <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業者側の考え方や課題、事業手法が明確になってきたといえる</li> </ul> </li> <li>②事業手法・事業スキームについて <ul style="list-style-type: none"> <li>・ いずれの事業者も、DB+O（EOI方式）の優先順位が高いと理解した</li> </ul> </li> <li>③スケジュールについて <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 開業目標時期は変わっていないが、開業に向けたスケジュールが具体化されたと理解した</li> </ul> </li> </ul>