

はじめに(業務の目的)

生駒市においては、これまで住宅都市として発展してきた背景から、商業集積や広域的な交流拠点が少なく、地域内消費の創出や交流・滞在の場づくり等が求められている。こうした状況の中、第6次生駒市総合計画において脱ベッドタウンを掲げ、「住む」「働く」「楽しむ」が融合したまちづくりを進めているところである。

そこで、交流人口の増加による市場規模の拡大や、地域内消費の創出による地域内経済循環の向上、あらゆる世代が活躍できる地域の場づくり等を主な目的として、道の駅の整備を検討することとなった。このため、多様な視点から本市のまちづくりにおける道の駅の役割を明確にするとともに、本市の状況や社会情勢を調査し、道の駅整備の可能性及び方向性を検討するための基礎調査を行うものである。

市域等の現状把握と課題の整理

市域等の現状把握と課題の整理を踏まえ、生駒市における道の駅整備のメリット・デメリットを整理した。生駒市における道の駅整備は、地域資源の活用・都市ブランドの構築・地域経済の活性化に大きな可能性を持つ一方で、既存施設との競合・人口動態の変化・財政的負担といった課題が挙げられる。

特に北部エリア(高山地区)は、交通アクセス・観光資源・大学連携の面で優位性が高く、道の駅整備の候補地としてのポテンシャルが高いと考えられる。

表1 市域等の現状把握と課題の整理から得られた道の駅整備のメリット・デメリット

道の駅整備のメリット	道の駅整備のデメリット
●地域資源の活用と都市ブランドの構築 ●地域経済の活性化 ●交通結節点としての機能 ●大学との連携によるイノベーション創出 ●地域協創・多様な暮らし方への対応	●既存施設との競合 ●人口減少・高齢化による需要の不確実性 ●物産品の供給力・多様性の確保 ●整備費用・維持管理コストの負担

先進地事例調査

現況調査・詳細調査

現況調査及び詳細調査を踏まえて、都市圏にある道の駅や近畿エリアの道の駅を優先しつつ、直近の事例、類似団体の道の駅も可能な限り抽出すると、「道の駅かつらぎ」、「道の駅お茶の京都みなみやましろ村」、「道の駅海南サクス」及び「道の駅しらとりの郷 羽曳野」の4駅を先進地事例とした。

これら4駅の先進地事例を踏まえ、道の駅の整備上で必要となる視点は以下のとおりとなる。

整備上で必要となる視点

●地域資源の活用の視点	：特産品や地域資源を活かした商品開発・施設設計、例えば、地元の農産物や食材を使った加工品、地域の歴史や文化をテーマにした展示・体験型コンテンツなどが挙げられる。
●飲食・販売の視点	：地元食材を活かしたメニューの提供や、直売所での新鮮な野菜・果物・加工品の販売は、地域経済の循環を促進させることができることから、販売戦略の工夫が必要。
●訪問者の視点	：観光客だけでなく、地域住民の日常利用も想定し、週末は観光客向け、平日は地元住民向けのサービスの提供やファミリー向け設備の充実を図り、幅広い世代の利用促進につなげる。
●地域振興(にぎわい)の視点	：地域イベントの開催、観光案内機能の強化、体験型観光との連携などにより、地域内外からの交流人口の拡大につなげるため、地域文化の発信を通じて、観光と地域振興の融合を図る。
●安全・安心の視点	：災害時は物資供給拠点や避難所としての機能を備えて、地域の災害レジリエンス向上に貢献する。また、平時はトイレ、情報発信、休憩スペースなどを提供し、地域住民の利便性を高める。

補足調査(大学との連携)

「令和元年度「道の駅」と大学の連携・交流に関する取り組みのご紹介」によると、全国30箇所の「道の駅」と25大学との間で、連携企画型実習が実施されている。近畿ブロックでは、3駅及び1協議会と4大学で実施されている。

表2 道の駅と大学連携企画型実習(近畿ブロック)

駅名	大学名	取組
竜王かがみの里	立命館大学	第3次産業生産性向上モデル事業、SDGs活動(業務改善)地球環境の改善に取り組む農業、食品・食材ロス
竜王かがみの里	滋賀短期大学	若者ならではの視点・観点及び専門分野を活かした新たな特産品の創出等地域活性化に資する取組
アグリパーク竜王	滋賀短期大学	学生の視点による農産物や地元食材を使った商品開発、新たな集客方法の実現
京丹波 味夢の里	平安女学院大学	京丹波ブランドの検討、新商品の創作、ブランド検討委員会の立ち上げ
京丹波町道の駅連絡協議会	大阪大学	若者の視点・感性による4つの道の駅の活性化と地域の発展に向けた取組

※京丹波町道の駅連絡協議会は、丹波マーカーズ、京丹波味夢の里、瑞穂の里・さらびき、和の道の駅を指す(参考)「全国「道の駅」連絡会公式ページ：大学との連携協定」<https://www.michi-no-eki.jp/college/>「令和元年度「道の駅」と大学の連携・交流に関する取り組みのご紹介」(<https://www.michi-no-eki.jp/pdf/20201111daigakurenketsu.pdf>)

先進地現地視察

大学との連携に取り組んでいる先進地事例候補地として抽出した竜王かがみの里及びアグリパーク竜王について、現地視察を行った。現地で聞き取りを行った結果の概要は以下のとおりである。

視察結果の概要

- 両道の駅は竜王町の第3セクター(株式会社みらいパーク竜王)により運営され、指定管理料・補助金を財源としている。
- 物販では箱入り土産品の仕入れが売上に直結するが、市外商品の取扱いを制限されると収益の確保が困難になる。
- 体験型施設の集客効果はあるが、大きな収益は見込めない。
- 老朽化する施設の維持管理について行政と運営者の役割分担に課題がある。
- 農家の高齢化や後継者不足、耕作放棄地の増加、若者の町外流出など地域課題への対応や町内企業との連携機会の創出も重要である。
- 大学との連携は、連携内容、共同研究、インターンシップ、商品開発、イベント企画などを実施。道の駅スタッフと大学窓口担当者の連携が重要。
- 町と方向性を合わせる必要がある。

参考(成功事例等)

道の駅には、成功している事例がある一方で、採算が取れず事業を中止した例も存在する。ここでは成功事例と不採算事例から、生駒市における道の駅整備のメリットとデメリットを整理した。

表3 道の駅整備のメリット・デメリット

道の駅整備のメリット	道の駅整備のデメリット
●地域資源の活用による観光振興 ●地域資源の活用による経済効果の創出 ●民間活力の導入による効率的な運営 ●都市近郊型の立地を活かした集客 ●地域ブランドの確立	●運営ノウハウの不足 ●人口減少・高齢化による需要の不確実性 ●魅力づくりの停滞 ●整備費用・維持管理コストの負担 ●災害や外的要因に対する脆弱性

候補地の選定

道の駅に多くの利用者を誘導するためには、通過交通量が多い路線を抽出する必要がある。生駒市内を通る主要道路のうち、一般国道 163 号及び一般国道 168 号が候補路線として挙げられる。

道の駅の整備に当たっては、土地の確保のしやすさ、交通アクセス、既存施設との距離（施設分担）、大学・研究機関との連携可能性の観点から北部エリアの優位性が高いと考える。

北部エリア内の候補地は右図のとおりである。事業費(用地取得費を含む)については、先進地事例の敷地面積の平均値(約 25,000 m²)を基準とし、既存文献から得られた 53 駅の敷地面積と事業費から約 12.07 億円と見込まれる。

なお、用地の買収が必要となる地点 A 及び地点 B については、追加の用地取得費が発生する可能性がある。一方、地点 C については、市有地を含むため、用地取得費が軽減される可能性があり、事業費の削減が期待できる。



※事業費には用地取得費が含まれていない可能性のある道の駅が含まれているため、費用の内訳については個別に確認が必要である。

コンセプトの立案

生駒市独自のブランディングコンセプトの考え方

立地候補箇所は市域北部となり、都市部（大阪府）や京都府南部と奈良県北部（生駒市）の結節点に位置し、交通の要衝としての利便性を備えている。特に国道 163 号、国道 168 号、大阪生駒線など、24 時間交通量が 2 万台を超える幹線道路が複数存在し、道の駅の立地として高い集客ポテンシャルを有する。

また、高山地区には 500 年以上の歴史を持つ茶釜づくりの文化が息づいており、自然・文化・科学が交差する地域である。奈良先端科学技術大学院大学（以下「NAIST」という。）には多国籍の学生や先端研究が集まり、国際性と革新性を併せ持つ環境が形成されている。

さらに、生駒市は多様な主体による協創でのまちづくりを掲げている。これらより、本市の道の駅は地域・民間・大学・行政・観光客など多様な主体が協創し、市民生活の豊かさ、地域経済の活性化、観光振興、防災対応などを多機能的に支える拠点として整備される。

道の駅

体験ゾーン：文化と科学の融合による学びの場

- 茶釜工房と体験ラウンジ
- NAIST と連携した未来の茶会
- ふるさとの魅力を教える講座
- 観光案内カウンター
- 道の駅お茶の京都みなみやましろ村との連携

協創ゾーン：多様な主体が関わる交流・創造の場

- こども広場・親子ひろば・ドッグラン
- 地域住民による催し
- ふるさと納税返礼品制作工場
- NAIST による講座
- 友好都市の物産品展示・販売

日常のお披露目ゾーン：地域の暮らしを観光資源に

- 農産品・加工品直売所
- チャレンジマルシェ
- 地産地消レストラン「いこまのご飯屋」

防災ゾーン：地域の安心を支える拠点

- 防災情報ステーション
- 備蓄倉庫・非常食販売コーナー
- 防災体験・講座
- 災害時の一時避難所機能

道の駅の施設・運営設計における工夫

前述したブランディングコンセプトを支える生駒市独自の取組を踏まえて、道の駅の空間設計と運営体制においては、右に示す工夫を施すことで、協創と参加を促進させる。

- ①開放的な空間設計
- ②市民による施設予約制度の導入
- ③観光客が市民活動を“のぞける・参加できる”空間設計
- ④道の駅地域連携協議会の設置
- ⑤地域公共交通との連携

施設整備と管理運営手法の検討

道の駅の事業手法について管理運営方法の概要及び「財務・資金面」・「運営の柔軟性・持続性」の観点から比較を行った。

また、道の駅の整備や運営に際しては、対象施設ごとに国等の補助金や交付金が活用できる。施設整備の事業計画策定段階の財源、建築物の躯体(木造、直交集成板(CLT))、エネルギー関係設備(再生エネルギー、電気自動車)、体験施設や加工場、交流施設等のハード関係の財源、人材育成や商品開発等のソフト関係などに対する支援制度がある。

表 4 管理運営手法の比較(運営の柔軟性・持続性)

管理運営手法		資金調達主体	財務負担	収益性	運営の自由度	事業継続リスク	LCC
公設公営		公共	公共負担	低～中	高(公共裁量)	公共主体	安定・公平
公設 公営	包括業務委託	公共	公共主体	中	中(公共監督下)	公共+民間	中
	指定管理者制度	公共	公共主体	中	中(公共監督下)	公共+民間	中
民営	DBO 方式	公共	一部民間	中～高	高(民間主導)	民間効率化	高
民設民営(PFI 方式)		民間	民間主体	高	高(民間一括)	民間効率化	高

今後のスケジュール(案)

道の駅の事業スケジュール(案)として、①民間活用（PPP/PFI など民間による設計・施工）を前提としたものと②公共主体による設計・施工後、指定管理者を決定する場合の事業スケジュール案を表 5 に示す。今後は、この資料をもとに、市民や事業者の意見等を踏まえ、「道の駅基本計画」の策定等を進める。詳細なスケジュールは、基本計画において決定していく。

表 5 道の駅事業スケジュール(案)

年目	①民間活用 PPP/PFI など民間による設計・施工	②公共主体による設計・施工後、指定管理者を決定
0	●本業務	●本業務
1	●FS 調査(事業性評価) ●「サウディング」調査(民間事業者との対話) ●民間活用の方針決定	●基本構想の策定 ●関係機関との協議・合意形成
2	●基本構想の策定 ●関係機関との協議・合意形成	●事前相談(道路管理者) ●基本計画の策定 (施設機能、配置、概算事業費、収支見通し) ●住民説明会・意見聴取
3	●基本計画の策定 (施設機能、配置、概算事業費、収支見通し) ●事前相談(道路管理者) ●関係機関との事前相談	●実施設計(設計委託) ●関係法令に基づく手続き(都市計画、開発許可等) ●相談(道路管理者) ●道路管理者の推薦を添えて国土交通省へ登録申請
4	●アドバイザー業務(PPP/PFI 導入支援、募集要項作成) ●相談(道路管理者)	●施工(建築・インフラ整備) ●指定管理者募集要項の作成
5	●民間事業者の公募・選定(公募型プロポーザル等) ●実施設計(選定事業者による設計) ●関係法令に基づく手続き(都市計画、開発許可等) ●相談(道路管理者) ●道路管理者の推薦を添えて国土交通省へ登録申請	●指定管理者の公募・選定(公募型プロポーザル等) ●運営準備(人材確保、広報、地域連携)
6	●施工(建築・インフラ整備) ●運営準備(人材確保、広報、地域連携)	●供用開始 ●モニタリング・評価
7	●供用開始 ●モニタリング・評価	—

※スケジュール案については用地取得を必要としない場合を想定しており、用地取得が必要である場合には調査・交渉等に不測の時間を要するためスケジュールが大幅に延長される可能性がある。また、関係機関との調整や社会情勢の変化等により、工程の遅れが生じる可能性もあることに留意する必要がある。