

整備手法及び管理運営手法について

1. 道の駅における整備手法について

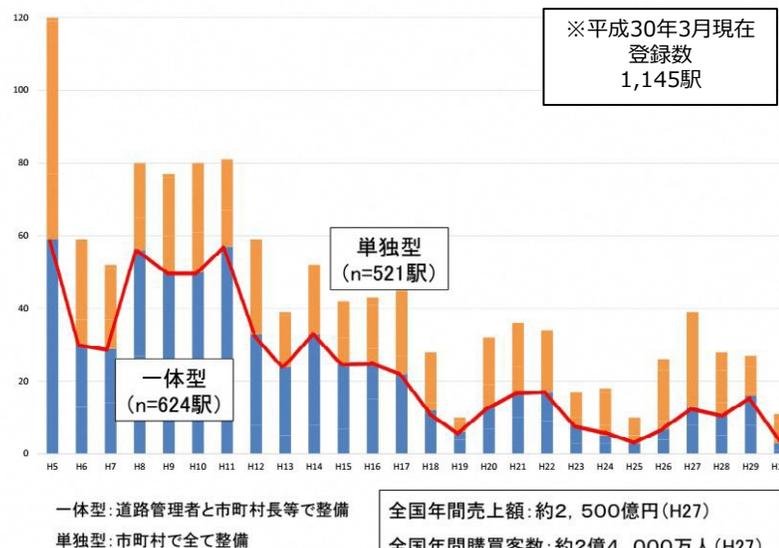
(1) 「道の駅」の整備手法

道の駅の整備の方法は、道路管理者と市町村などで整備する「一体型」と、市町村で全て整備を行う「単独型」の2種類があります。

全国の「道の駅」の整備手法の割合は、一体型が630駅（55%）、単独型が524駅（45%）（平成31年3月現在）となっています。



平成31年3月現在
「道の駅」総数1,154駅
 うち一体型：630駅（55%）
 うち単独型：524駅（45%）



機能区分	一体型整備に伴う事業主体別の主な整備対象施設	
	道路管理者(国・県等)	市町村等
休憩施設	駐車場、休憩所、トイレ、園地	第2駐車場、トイレ、レストラン、休憩所、宿泊施設 など
情報提供施設	道路情報提供施設	電話・FAX等、案内所、各種情報施設、地域情報提供施設 など
地域振興施設	—	直売施設、物産館、文化教養施設、観光レクリエーション施設、多目的広場、公園、交流ホール、会議室 など

(2) 各整備手法による比較

機能区分	一体型整備	単独型整備
事業費	24時間開放トイレ、情報発信施設及び各施設の利用者のための駐車場における事業費を道路管理者が負担	全ての事業費を市が負担
更新費	道路管理者が整備した施設については、規模の大小にかかわらず、改修や建替えに関して道路管理者が全額負担	全ての更新費を市が負担
維持管理費	維持管理費（運営費）については、運営主体が負担する傾向にある（リスク分担協議）	
区域内の自由度	施設配置の変更や区画全体のイベント等を行う際にその都度、道路管理者との協議や使用許可申請等が必要となる	施設配置変更やイベント実施等が、市の意思で自由にできる
スケジュールの自由度	道路管理者における予算措置に関する事前協議が重要となる (協議により、基本的には合わせる事となる)	原則、市単独のスケジュールで事業推進が可能であるが、道の駅である以上は、関係機関との調整は必要
設計の自由度	景観や配置など、道路管理者と協議しながら進める必要がある	原則、市単独の設計で事業推進が可能であるが、道の駅である以上は、関係機関との調整は必要

(3) 道の駅あらお（仮称）における整備手法

「道の駅あらお（仮称）」の整備にあたっては、駐車場、トイレ、情報発信施設の一部を道路管理者が整備することができるメリットがあることなどから、整備を道路管理者と荒尾市が相互連携により進めることができる一体型の整備手法について、可否を含め、国との協議を進めています。

2. 道の駅における管理運営手法について

「道の駅」の整備・管理運営手法として、①公設公営方式 ②公設民営方式 ③民設民営方式の3種類に大きく区分されます。

また、「公設民営」方式には、その管理手法によって①「管理委託」方式 ②「指定管理者制度」方式の2種類があり、管理運営者については、地方自治体と民間事業者の共同出資により設立される第三セクター、株式会社などの民間企業、生産者組合などのその他団体があります。

民間資金を活用し、事業を進めるPPP/PFIについては、様々な手法が考えられますが、建設や運営を民間で行い、施設の所有権を地方公共団体が持つ手法などについて、今後、検討を進めていきます。

方式	管理運営手法	概要
①公設公営	直営	地方公共団体が直接的に管理運営を行う。
②公設民営	業務委託	地方公共団体が直営で行う業務を、業務ごとに個別に民間主体に委託して管理運営を行う。
	指定管理	「公の施設」に対し、地方公共団体から指定を受けた指定管理者(民間事業者やNPO等を含めた法人・団体)が管理を代行する。
③民設民営	PFI	施設の設計、建設、維持管理、運営、資金調達の業務を民間事業者のノウハウを活用し、包括的に実施する。

「道の駅」は、ヒト・モノ・情報が一元的に集まる仕組みを活用し、地域振興はもとより、荒尾市全体の活性化を目指した拠点となる施設です。このため、「道の駅」は公益事業と収益事業の両面を持った施設になります。

特に収益事業については、採算性を重要視し持続性を確立することが必要であり、この点からは民間の活力を最大限に活かすことも重要と考えられます。今後、管理運営手法における特徴を踏まえながら、具体的な整備検討を進めていく中で、本市における「道の駅あらお(仮称)」に適した管理運営手法について検討していきます。