

1. 地域の活性化.....	45
(1) 高速道路本体の活用.....	46
1) スマートIC整備事業について.....	46
2) ハイウェイ・オアシス事業について.....	65
3) 地域と高速道路会社による観光PR.....	76
(2) 休憩施設の活用.....	83
1) 道の駅事業の活用.....	83
2) SA/PA事業の活用.....	99
(3) 民間事業者による道路の維持管理.....	126
1) 汐留シオサイトにおける取組み.....	127
2) 高松丸亀町商店街における取組み.....	129
3) 松山中央商店街における取組み.....	131
4) エリアマネジメント手法の活用.....	137
(4) 地域の有する観光資源の活用.....	138
1) 日本風景街道.....	138
2) 観光資源活用トータルプラン.....	143



## 1. 地域の活性化

今日におけるわが国の情勢をみると、少子・高齢化の進展が加速していることから、将来にわたる著しい経済成長は望めないことが予想されます。このような中、地域経済の発展は、これからの日本経済全体にとって重要な課題であるとともに、地域においても、地域活性化は重要な取組みであるとの認識は高まり、地方公共団体や地域住民、企業などが、その特色に応じた活性化方策を講じ、様々な検討や取組みを行っています。

そこで、道路本体やそれらを取り巻く環境等（高速道路本体の活用、休憩施設の活用、民間事業者による道路の維持管理、地域の有する観光資源の活用）を活用しつつ、地域の魅力を向上させるために取組んでいる地域の先進事例を抽出・分析するとともに、今後のこれらの取組を推進するための支援方策を提案します。

表 1-1 道路に関連した地域活性化への取組み状況等

分類	取組事例	関連する民間事業者	推進主体	制度等
高速道路本体の活用	スマート IC 整備	地方公共団体 高速道路会社	国土交通省	高速道路利便増進事業
	ハイウェイ・オアシス	高速道路会社 国・地方公共団体	公園管理者 高速道路会社 国土交通省	建設管理協定の締結
	地域と高速道路会社による観光 PR	地域	地方公共団体 高速道路会社	包括的業務協定等
休憩施設の活用	道の駅	駐車場隣接商業施設等	国土交通省	道路局長に申請後、登録
	スマート PA（仮称）	民間商業施設等	首都高	実験
	路外パーキング	駐車場提供者	阪神高速	社会実験
	SA/PA 事業	民間商業施設等	高速道路会社	賃貸契約
	SA/PA 拡充方策	民間商業施設等	部会提案	—
高速道路乗継システム	民間商業施設等	部会提案	—	
民間事業者による道路の維持管理	エリアマネジメント	・汐留シオサイト ・高松丸亀町商店街 ・まちづくり松山	・地権者等 ・商店組合 ・株式会社	管理契約等
地域の有する観光資源の活用	日本風景街道	日本風景街道パートナーシップ（地域住民、NPO 等）	国土交通省	風景街道地方協議会へ登録
	観光資源活用トータルプラン	観光協会、NPO 法人、商工会議所等	高速道路交流推進財団	選考委員による審査

## (1) 高速道路本体の活用

高速道路は、国民のモビリティの広域化に貢献し、物流の基幹的役割も果たすなど、国民の生活の向上や社会・経済活動の基盤として最も重要な社会資本の一つであり、昭和38年の初開通以来、広域ネットワークの形成が着実に整備されてきました。

高速道路の整備効果のひとつに、移動時間の短縮や大量輸送を可能とすることで、地域への経済的な効果があります。特に、地域にIC整備された場合には、企業の立地や工業団地の立地、大型店舗の出店等による雇用の創出、地方税の増収、土地取引の活性化により固定資産税等の増収などの効果が見込まれます。さらには、地域資源（温泉・スキー場等）を活かした観光・地域振興施設へ観光客の増加など、交通アクセスの向上によって、他地域からの人口の流入など、様々な効果が見込まれることとなります。これらのことから、IC整備は、効率的なアクセスの確保、企業立地をはじめとした地域経済の浮揚、雇用創出の促進など、地域活性化の効果の高い施設であるといえます。したがって、IC整備は、地域活性化に寄与することから、今後の合理的・円滑な整備のためには、既存の負担者や負担方式だけではなく、受益を得る者の負担によるスマートIC整備など、民間活力の活用を図ることのできる方策やその支援方策について検討を行うことが必要となります。

また、高速道路の活用によって地域活性化への貢献が果たされるためには、当然のことですが、利便性の向上等を図り、多くの人に使われることが必要です。このためには、高速道路会社だけではなく、地域との連携を図りながら、協働で観光情報を提供するなどの取組みが必要となることから、今後の取組みを推進するための方策について検討を行いました。

### 1) スマートIC整備事業について

わが国の高速道路におけるIC整備は、国土開発幹線自動車道建設会議（国幹会議）の議を経て決定された整備計画に基づき設置されており、IC配置計画にあたっては、交通条件、社会条件、自然条件を総合的に勘案して計画するものとされています。

これまでのIC整備について、本線の計画と同時に計画的に整備が進められてきたICに加えて、経済状況や社会や地域ニーズの変化に対応して、追加IC（請願IC、開発IC、地域活性化IC、スマートIC）整備が進められてきました。

追加ICであるスマートICは、平成16年より、円滑な導入を図るため、整備箇所における導入の効果及び整備、運営上の課題等の把握を目的とした社会実験により実施され、既存のSA/PA及び本線に接続する形で整備が進められてきました。利用車両が限定（ETCを搭載した車両に限定）されているため、簡易な料金所の設置で済み、また、料金収受員の配置が不要であるため、従来のICと比べると比較的低コストで整備することができること

から、整備費用の縮減や運営経費の低減を図ることができる IC とされ、平成 18 年度に本格導入されました。

スマート IC 整備は、地方公共団体の発意によって進められ、民間事業者による発意は、現在のところは認められていません。整備の際には、設置を予定している IC 毎に、連結道路管理者、関係する地方公共団体、会社、地方整備局若しくは北海道開発局又は沖縄総合事務局、その他の関係機関、学識経験者等により構成される地区協議会を設置することとされており、主に、以下についての検討・調整を行います（スマート IC 制度実施要綱）。また、地区協議会は、当該 IC が供用後も継続して、その社会便益・安全性・採算性・運営形態等について定期的にフォローアップし、必要に応じて見直すこととされています。

- 当該 IC の社会便益
- 当該 IC 及び周辺道路の安全性
- 当該 IC の採算性
- 当該 IC の構造及び整備方法
- 当該 IC の管理・運営方法（開放時間の制限及び利用車種の制限も含む）
- 広域的検討結果の反映
- その他当該 IC の設置・管理・運営する上で必要な事項

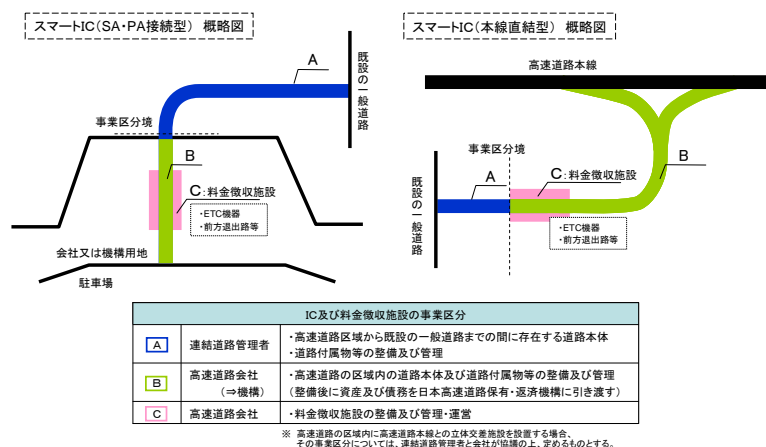


図 1-1 スマート IC 概略図

(i) 合理的・円滑な追加 IC 整備について

スマート IC を含む追加 IC は、高速道路への効率的なアクセスが確保され、企業立地をはじめ地域経済の浮揚、雇用創出が促進されるだけでなく、周辺道路の渋滞緩和効果もあり、道路管理の上でも有用な施設です。

一方、地域活性化を図ることを課題とする地域が多くあり、その方策についての検討が多角的に行われているところですが、高速道路上に出入口が増加すれば、これまで IC のなかった市町村などでも、高速道路を活用した地域活性化効果が期待できます。

このように、追加 IC は、地域活性化への貢献度が高い施設であり、現在、高速道路で

は、平成 33 年 3 月 31 日までに、全国で 79 箇所（東日本 25 箇所、中日本 32 箇所、西日本 21 箇所、本四 1 箇所）を整備することを目標としている（平成 26 年 3 月 14 日現在の各社の高速道路利便増進事業に関する計画による）ことから、整備については、合理的・円滑に進められる必要があります。

### ①新たな整備費用の負担方策の検討

追加 IC のひとつであるスマート IC は、既存の SA/PA 及び本線に接続する形で整備されていますが、新たに整備される IC 近隣に工業団地や商業施設が立地している場合には、特定の企業や施設に受益が発生する可能性があります。例えば、工業団地の近傍にある亀山 PA スマート IC（三重県亀山市）、大型商業施設駐車場に隣接する遠州豊田 IC（静岡県磐田市）においては、工業団地に立地している企業や大型商業施設が、少なからず便益を受けているものと推測することができます。しかしながら、整備費用負担に関しては、便益の有無に関わらず、民間事業者による負担は想定されておらず、高速道路会社及び地方公共団体によって負担されています。実際の整備費用をみると、亀山 PA スマート IC においては約 10 億円、遠州豊田スマート IC においては約 14 億円で整備され、高速道路会社及び地方公共団体による費用負担がされています。

今後、既存ストックを活用し、効率的な整備を目指す 79 箇所のスマート IC 整備では、IC 整備により直接便益を享受する者（民間事業者等）による費用負担方策を講じることも合理的・円滑に整備が進められていくための方策のひとつであると考えます。また、IC は、整備後の管理・運営費も高速道路会社の負担となりますが、管理・運営費の抑制も検討するとともに、今後は、開発により利益が生じた高速道路会社以外の民間活力を活用することや、整備費用の一部負担を地方公共団体が担う方策を検討する必要があります。

そこで、便益を受けるものが特定者である場合や、新たな IC 整備によって受益を受けたいと考える民間事業者がスマート IC 整備費用の一部負担することが可能となれば、合理的・円滑な整備が進むものと考えます。

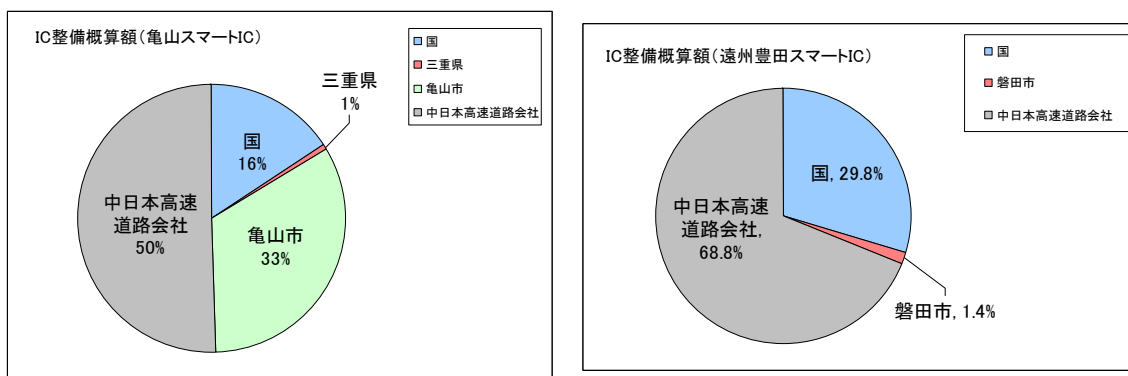


図 1-2 スマート IC 整備に関する負担割合

表 1-2 スマート IC 整備にかかる費用について(※社会実験中における国による整備費用負担額を含む)

IC 名	整備費用(全体)	高速道路会社が負担した整備費用
亀山 PA スマート IC	約10億円	約6.5億円*
遠州豊田スマート IC	約14億円	約14億円*

## ②特定の受益を受けていると考えられる施設（民間事業者）

便益を受けるものが特定者である場合や、新たな IC 整備によって受益を受けたいと考える民間事業者によってスマート IC 整備費用の一部負担をすることが可能となれば、合理的・円滑な整備が進むものと考えられることから、IC 整備によって特定の受益を受けていると考えられる施設及び想定される受益について、前述の工業団地近隣への IC 整備（亀山 PA スマート IC）と大型商業施設駐車場に近接した IC 整備（遠州豊田スマート IC）という 2 つの事例を用いて紹介します。

### (a) 工業団地近隣への IC 整備【例：亀山 PA スマート IC（東名阪自動車道）】

(想定される整備主体：デベロッパー、当該工業団地への進出企業など)

平成 17 年 12 月 17 日より、東名阪自動車道亀山 PA にスマート IC が設置されました（社会実験）。その後、スマート IC の社会的認知度があがるにつれ、利用者が順調に増加したこともあり、本格導入に向け「亀山 PA スマート IC 地区協議会」が設立されました。平成 19 年 1 月 31 日、国に連結許可の申請を提出し、平成 19 年 3 月 16 日に連結許可がされ、平成 19 年 4 月 1 日から本格導入に移行しています。

亀山 PA スマート IC は、名阪亀山・関工業団地（開発主体：亀山市土地開発公社）及び亀山・関テクノヒルズ（開発主体：住友商事株式会社）に近接しており、当該地域への物流・通勤交通による国道 1 号の車両の交通分散を図り、一般道ならびに高速道路の利便性を向上させ、渋滞緩和を図るとともに産業の振興に資するため連結が必要とされました。2 つの工業団地が隣接していますが、先に亀山市土地開発公社により造成された名阪亀山・関工業団地は、IC 整備前にほぼ分譲が完了していました。したがって、後に開発された亀山・関テクノヒルズについては、IC 整備直後からの企業進出が相次ぎ、IC 整備による企業進出が進んだものと推察できます。

また、民間事業者等が IC 近傍にある工業団地へ進出した場合には、物流の効率化を図ることができ、製造品出荷額の上が見込まれます。亀山市においては、工業製品の出荷に関する製造品出荷額についての推移から IC 整備効果を図ったところ、工業団地の分譲開始までは、ほぼ全国水準と同様の推移をしてきましたが、分譲の翌年には約 80%増であるとともに、その後も著しい伸びを示しました。このことから、工業団地の造成が行われた近隣に IC が整備されることにより、当該地域の製造品出荷額が伸びる傾向がうかがわれます。

表 1-3 亀山市における製造品出荷額等

製造品出荷額		(単位 万円)						
	H2	H3	H4	H5	H6	H7	H8	
全国	32,337,260,296	34,083,463,439	32,952,063,930	31,119,947,932	29,902,736,881	30,602,955,890	31,306,838,549	
亀山市	33,528,898	36,501,635	34,878,711	33,030,875	30,928,882	32,054,705	33,824,643	
	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	
全国	32,307,183,085	30,583,999,157	29,144,955,413	30,047,760,377	28,666,740,567	26,936,180,544	27,373,443,638	
亀山市	36,626,291	34,042,535	34,129,814	34,574,048	35,886,833	34,064,580	34,505,037	
	H16	H17	H18	H19	H20			
全国	28,347,571,789	29,534,554,252	31,483,462,133	33,675,663,493	33,557,882,536			
亀山市	59,565,631	78,952,176	87,667,724	109,204,797	138,431,396			

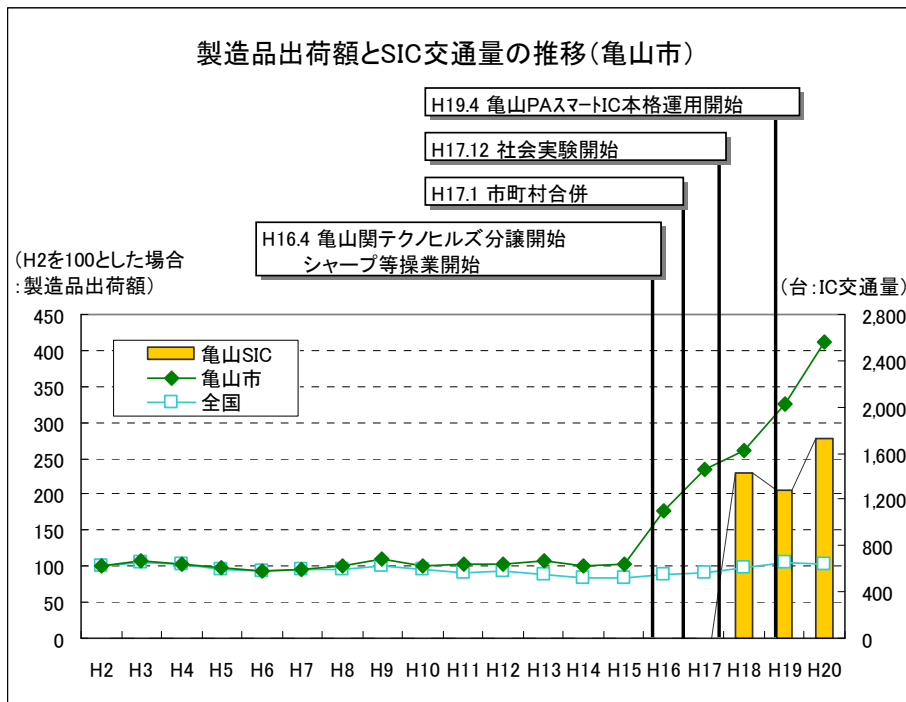


図 1-3 亀山市における製造品出荷額等とスマート IC 交通量の推移

表 1-4 亀山・関テクノヒルズ概要

亀山・関テクノヒルズ	
開発主体	住友商事株式会社
所在地	三重県亀山市
開発面積	約147ha (内訳)：産業用地：約103ha(約70%) 道路：約11ha(約8%) 公園・広場・緑地：約22ha(約15%) その他：約11ha(約7%)
沿革	平成元年10月 構想着手 平成10年11月 第1工区の計画承認 平成14年4月 造成開始



表 1-5 名阪亀山・関工業団地概要

名阪亀山・関工業団地	
開発主体	亀山市土地開発公社
所在地	三重県亀山市
開発面積	約82.2ha
沿革	昭和60年8月 名阪亀山・関工業団地開発協定締結 平成元年 造成工事完了 平成 2年2月 竣工式

表 1-6 亀山・関テクノヒルズにおける主な進出企業

操業時期	会社名	敷地面積	建築面積	延床面積	構造種類
H15.11	ユーテック(株)	約30,400㎡	約17,350㎡	約31,800㎡	鉄骨造2階建
H16.1	凸版印刷(株) (三重工場)	約99,200㎡	—	約54,500㎡	—
H16.1	シャープ(株) (第1工場)	約330,400㎡	約66,400㎡	約240,000㎡	鉄骨造5階建
H18.8	シャープ(株) (第2工場)		約82,300㎡	約279,100㎡	鉄骨造3階建 (一部7階建)
H18.12	丸一(株)	約21,700㎡	約5,050㎡	約9,550㎡	鉄骨造3階建
H19.6	中部電力(株)				
H19.11	富士運輸(株)				
H19.11	(株)カワキタエクス スプレス				
H20.7	東海西部運輸 (株)				
H20.9	日本トランスシ ティ(株)	58,000㎡		9,000㎡	地上2階建
H19.8※	(株)赤福				
H20.9※	福田三商(株)				
H20.9※	(有)清水製作所				
H24.4※	(株)山西				

社会実験開始

本格運用開始

※ 進出決定

表 1-7 名阪亀山・関工業団地における主な進出企業

立地年度	操業年度	事業所名	業種
S61	H2	(株)ジェイテクト亀山工場	一般機械器具製造業
S62	S64	ダイシン工業(株)鈴鹿工場	金属製品製造業
S63	H3	(株)エフテック亀山事業所	輸送用機械器具製造業
S63	H2	住友金属鉱山シボレックス(株)三重工場	窯業・土石製品製造業
S64	S64	三重シボレックスサービス(株)	その他
S64	H2	セメダイン(株)三重工場	化学工業
H8	H9	不二精工(株)亀山工場	製造業
H8	H10	八千代工業(株)亀山事業所	輸送用機械器具製造業
H13	H13	光洋熱処理(株)亀山工場	金属製品製造業
H15	H16	(株)ロジックス亀山SMC	こん包業
H17	H18	(株)ユーパック	段ボール製造業

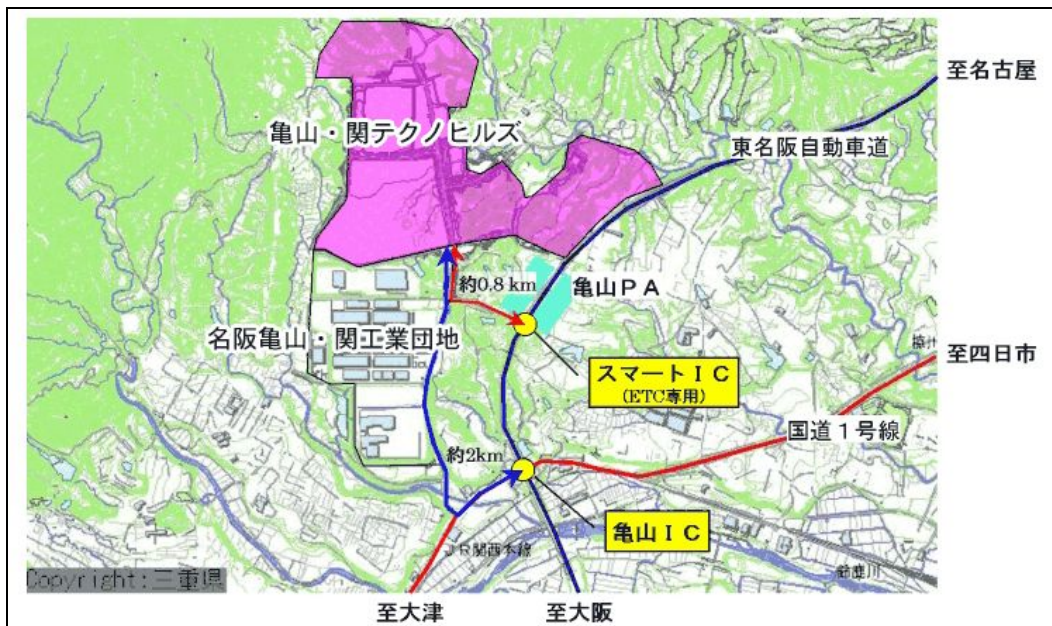


図 1-4 亀山 PA スマート IC 位置図

資料:中部地方整備局 HP

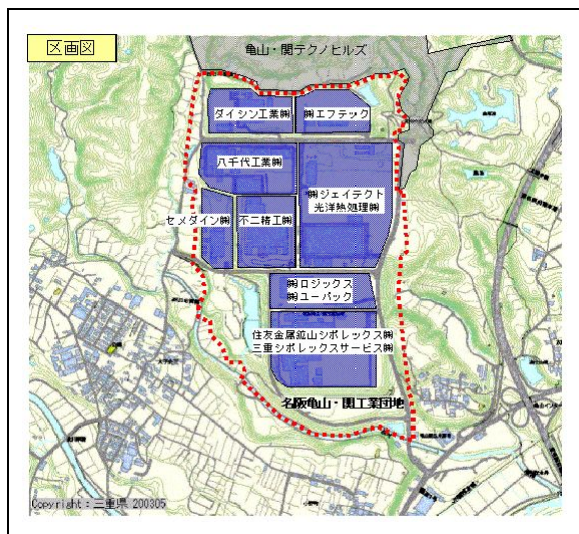


図 1-5 名阪亀山・関工業団地

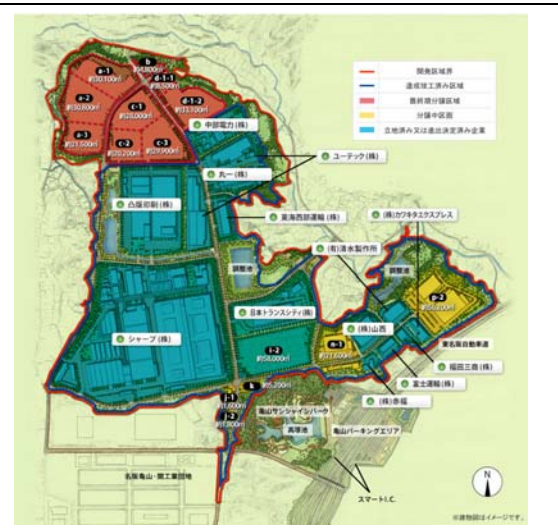


図 1-6 亀山・関テクノヒルズ

資料:亀山市 HP

(b) 大型商業施設駐車場に近接した IC 整備【例：遠州豊田スマート IC（東名高速道路）】  
 (想定される整備主体：デベロッパー、商業施設運営事業者など)

遠州豊田スマート IC は、磐田市に位置し、磐田 IC（開発 IC）から約 1.8 km、浜松 IC から約 4.8 km の距離にあります。平成 21 年度出入交通量は約 2,600 台であり、他のスマート IC に比べると、交通量が多い IC となっています（平成 21 年度第 5 位）。

遠州豊田スマート IC は、スマート IC を有効活用した工業・商業施設の誘致による地域経済の活性化、雇用の創出、磐田市街地～浜松市街地間の所要時間の短縮（利便性の向上）、国道 1 号等天竜川渡河部における渋滞緩和・解消にむけた交通分散を目的として整備されました。

#### （ア）事業経緯

平成 16 年 7 月 29 日遠州豊田 PA スマート IC 社会実験協議会が設置され、平成 17 年 1 月 11 日より 3 回にわたる社会実験を経て、平成 19 年 4 月 1 日より本格運用されました。平成 20 年 11 月 1 日～平成 21 年 3 月 16 日までの間、大型車の通行制限を解除するための改良工事で一時閉鎖されましたが、平成 21 年 3 月 17 日より、12m 以下の大型車の通行が可能となりました。また、平成 21 年 7 月には、遠隔運用を片側（下り線）で集約試行後、平成 22 年 5 月から磐田 IC において上下線の遠隔運用が開始されました。

磐田市遠州豊田 PA 周辺土地区画整理事業と一体となって整備されましたが、当該 PA は、磐田 IC（開発 IC、平成 11 年 4 月供用）を整備するため、従前の磐田原 PA に代わる PA として平成 9 年 6 月 1 日に供用されたものです。

土地区画整理事業については、平成 14 年 1 月組合設立準備委員会が発足しましたが、地権者の総意がまとまらず、本格的に動きだせずにはいたなか、事業主体である磐田市（当時は豊田町）が、面的整備をすることによって、商工業団地の造成・企業誘致をし、スマート IC の設置効果が最大限発揮されるとする地域再生計画「パーキングエリアを活用した地域経済の雇用の創出」を策定し、平成 16 年 6 月内閣総理大臣の認定を受け、事業が本格的にスタートするに至りました。組合員の同意率 87.8%をもって土地区画整理事業組合設立され、平成 18 年には、当該地区への進出企業のすべてが決定しました。商業街区については、磐田市主催の提案競技にて大型商業施設であるらぼーと磐田に決定し、また、工場用地における進出企業については、28 社の希望社があったなか、市における選定委員会にて 14 社に決定されることとなりました。このうちの 13 社が操業を開始しています。

当該地域における商工業団地の開発は、計画から 20 年の歳月を費やしましたが、組合理事長に町職員 OB が就任するなど、地元の開発意欲とともに、地域再生計画の認定が契機となり、IC 整備とともに周辺の開発が進みました。



図 1-7 遠州豊田スマートIC 位置図

資料: 中日本高速道路株式会社

表 1-8 平成 21 年スマート IC 出入交通量(上位 10 位)

順位	道路名	所在地	開通時期 (本格導入)	交通量		交通体系 (接続道路)
				当該IC	出入交通量	
1	関越道	吉岡町	H18.10.1	駒寄スマートIC	5,200	町道
2	東北道	仙台市泉区	H19.4.1	泉PAスマートIC	4,600	県道、市道
3	九州道	須恵町	H18.10.1	須恵スマートIC	4,200	町道
4	関越道	三芳町	H18.10.1	三芳スマートIC	3,400	町道
5	東名	磐田市	H19.4.1	遠州豊田スマートIC	2,600	市道
6	常磐道	水戸市	H21.4.1	水戸北スマートIC	2,500	国道
7	常磐道	笠間市	H18.10.1	友部SAスマートIC	2,400	市道
8	北陸道	富山市	H21.4.1	流杉スマートIC	2,400	市道
9	上信越道	小布施町	H18.10.1	小布施スマートIC	2,100	町道
10	山陽道	廿日市市	H21.4.1	宮島スマートIC	2,100	市道

資料: 国土交通省

年月日		事象		
昭和44年2月1日		東名高速道路 静岡～岡崎間 供用 【全線開通 昭和44年5月26日】		
平成9年6月1日		遠州豊田パーキングエリア 供用 (磐田原パーキングエリアを移設)		
平成11年4月4日		磐田IC 供用		
平成16年7月29日		遠州豊田PAスマートIC社会実験協議会設置 (名城大学 松井教授ほか)		
平成17年1月11日～平成19年3月31日		スマートIC社会実験 3回(下表参照)		
平成18年7月10日		スマートIC[SA・PA接続型]制度実施要綱の制定		
平成19年4月1日		スマートIC本格運用(24H運用、車両制限あり)【H19.3.16 高速自動車国道運結許可】		
平成20年11月1日～平成21年3月16日		改良(大型車制限解除)工事による閉鎖		
平成21年3月17日～		スマートIC本格運用 車両制限解除		
平成21年6月25日		ららぽーと磐田開業		
平成21年7月		スマートICの遠隔運用施設による片側集約(下り線)の試行		
平成22年5月		スマートICの磐田ICからの上下線遠隔運用の開始		
	社会実験期間		本格運用	
利用範囲				
供用期間	①2H17.1.11-H17.8.31	③H18.2.23-H19.3.31	H19.4.1～H20.10.30	H21.3.17～
利用時間	6:00 - 20:00 (14hr)		24hr	
利用交通量	約100台/日	約700台/日	約1,100台/日	約2,600台/日

図 1-8 遠州豊田スマートIC 事業経緯

資料: 中日本高速道路株式会社

図 1-9 遠州豊田 PA 周辺土地区画整理事業概要

施行者	遠州豊田PA周辺土地区画整理組合
施行面積	42.1ha
施行期間	H17年度～H22年度(H17.9.9設立認可)
組合員数等	当初148人 同意率87.8% (解散時25名)
総事業費	4,768,678千円(保留地処分金 約46億円)
まち交対応	約10億円(調整池、都計道、埋文 ほか)
減歩率	44.95%(公共7.99% 保留地36.96%)
土地利用計画	住居2.0ha 工業30.3ha 商業9.8ha
将来人口計画	商工業団地造成目的のため未策定

資料: 磐田市

表 1-9 遠州豊田 PA 周辺土地区画整理事業経緯

14. 1	組合設立準備委員会発足
16. 6	地域再生計画認定(内閣総理大臣)
17. 4	農業振興地域除外、市街化区域編入
17. 9	遠州豊田PA周辺土地区画整理組合設立
18. 1	埋蔵文化財調査着手(19.3調査完了)
18. 4	茶他補償契約締結(5月茶他伐開工事開始)
18. 6	工事着手(住宅移転先造成、調整池 等)
18. 8	商業街区三井不動産進出内定
18. 11	進出企業内定(工場14社)
19. 10	仮換地指定
19. 10	分譲開始 (地権者と企業・20. 7契約完了)
21. 6	保留地分譲完了
21. 11	換地処分公告
22. 3	組合解散(解散総会 2月21日)

資料: 磐田市

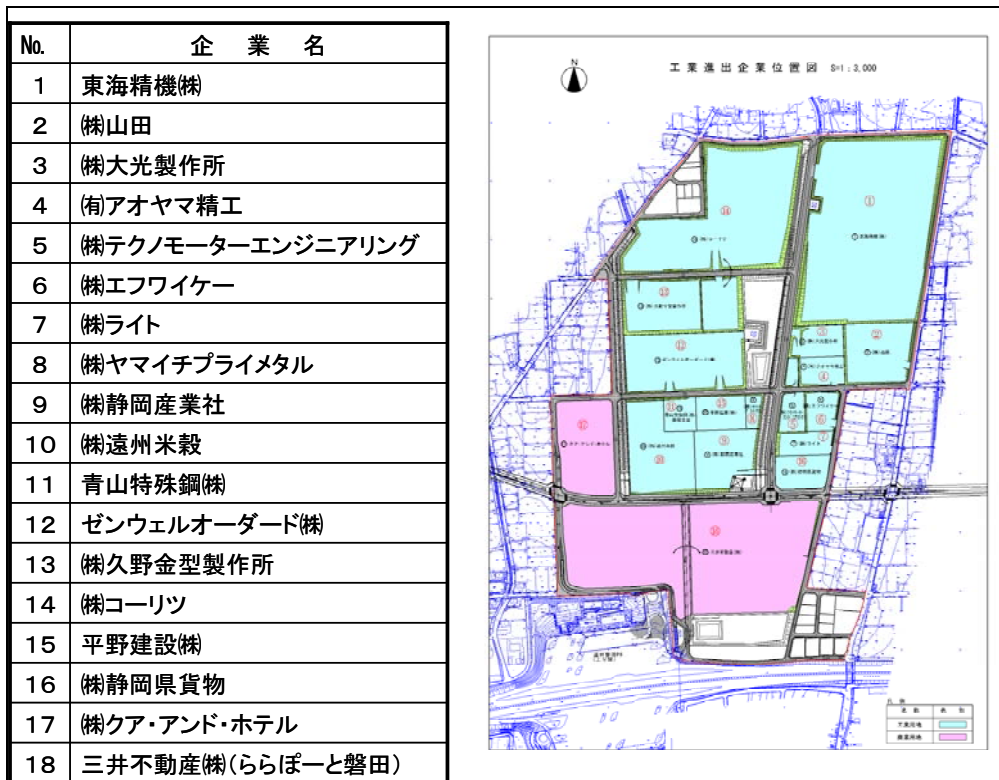


図 1-10 遠州豊田 PA 周辺土地区画整理事業進出企業

資料: 中日本高速道路株式会社

### (イ) スマート IC 整備による効果

商業施設の立地があったスマート IC については、地域住民等の消費活動が活発化することによる小売販売額の上昇が見込まれます。大型商業施設のららぽーと磐田へ直接出入することができる遠州豊田スマート IC が位置する磐田市に関しては、平成 19 年の開業であるため調査時点では統計値が得られませんでした。各調査年度ともに全国平均を上回り、また平成 3 年の水準を上回るものとなっており、地域住民等の消費活動が活発化することによる小売販売額の上昇が見込まれます。

表 1-10 磐田市における小売販売額

小売業販売額	(単位 百万円)						
	H3	H6	H9	H11	H14	H16	H19
全国	142,291,133	143,325,065	147,743,116	143,832,551	135,109,295	133,278,631	134,705,448
磐田市	129,429	138,541	139,169	147,948	138,577	133,673	141,722

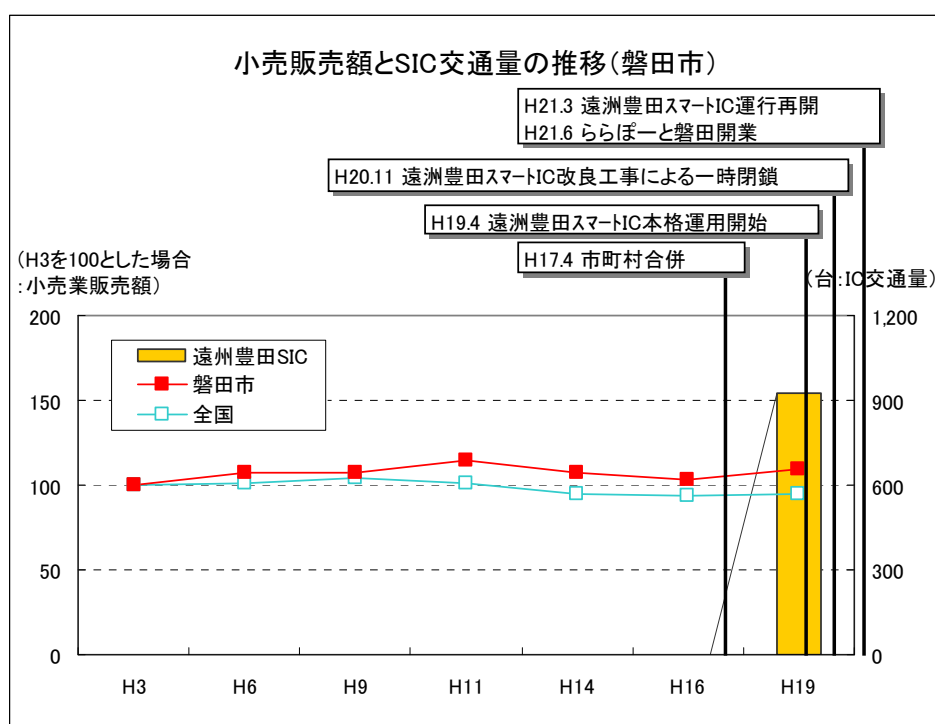


図 1-11 磐田市における小売販売額と SIC 交通量の推移

### (ウ) スマート IC 整備に伴う交通量推移について

地域再生計画「パーキングエリアを有効に活用した地域経済の活性化と雇用の創出」において、スマート IC 設置による効果として、通勤時間・移動時間の短縮(所要時間平均 11 分短縮)、渋滞の緩和(渋滞が 3km から 1km に減少)、企業誘致への優位性の向上(納品時間の短縮及び正確性の向上)、地域の活性化、財政力強化、雇用の創出(大型商

業施設集客予測：年 900 万人（レジ客：年商 220 億）、入浴施設付きビジネスホテル（約 300 室）、進出工場：16 社（約 22ha（既存企業 2 社））、全体の雇用：約 2,700 人（税込約 5 億円／年）が見込まれました。

出入交通量については、本格運用開始前後においては、遠州豊田スマート IC～磐田 IC 間の休日交通量は約 3 割増となりました。これは、ETC 休日特別割引が平成 21 年 3 月 28 日から実施された影響もありますが、平成 21 年 6 月のららぽーと磐田の影響を強く受け、開業後は休日の利用が平日を上回り、休日においては 5 倍、平日においても 8 割増と、利用交通量は全体的に増加傾向にあります。

時間別交通量について、ららぽーと磐田の開業前は、朝夕の通勤時間帯における利用が多くありましたが、ららぽーと磐田の開業後は、営業時間中の利用が顕著に現れています。また、休日において、その影響を強く受けています。

隣接する磐田 IC を含めて交通量の推移をみると、改良工事などによりスマート IC の閉鎖期間中は磐田 IC への利用が移りましたが、改良後の本格運用開始以後、磐田 IC の交通量が約 200 台減少したものの、磐田 IC 及び遠州豊田スマート IC の交通量が 1,500 台/日増しており、地域へ大きく寄与しています。

**地域再生計画「パーキングエリアを有効に活用した地域経済の活性化と雇用の創出」**

**■遠州豊田PAの活用**

**○スマートICの設置**

パーキングエリアは、高速道路の休憩所としての機能が主であり、地域にはほとんどメリットがない施設である。しかし、スマートICを設置することにより、高速道路への出入りが可能となり、その周辺の交通機能が飛躍的に向上する。

**○面的整備と企業誘致**

土地区画整理事業による面的整備により、商工業団地を造成し企業を誘致することにより、スマートICの設置効果が最大限発揮される。

**○スマートIC設置による効果**

- 通勤時間・移動時間の短縮（所要時間平均11分短縮）
- 渋滞の緩和（渋滞が3Kmから1Kmに減少）
- 企業誘致への優位性の向上（納品時間の短縮及び正確性の向上）
- 地域の活性化、財政力強化、雇用の創出
  - ★大型商業施設 集客予測 年900万人 年商220億
  - ★入浴施設付きビジネスホテル(約300室)
  - ★進出工場 16社 約22ha（既存企業2社）
  - ★全体の雇用 約2700人 税込 約5億円／年




図 1-12 地域再生計画概要

資料：磐田市



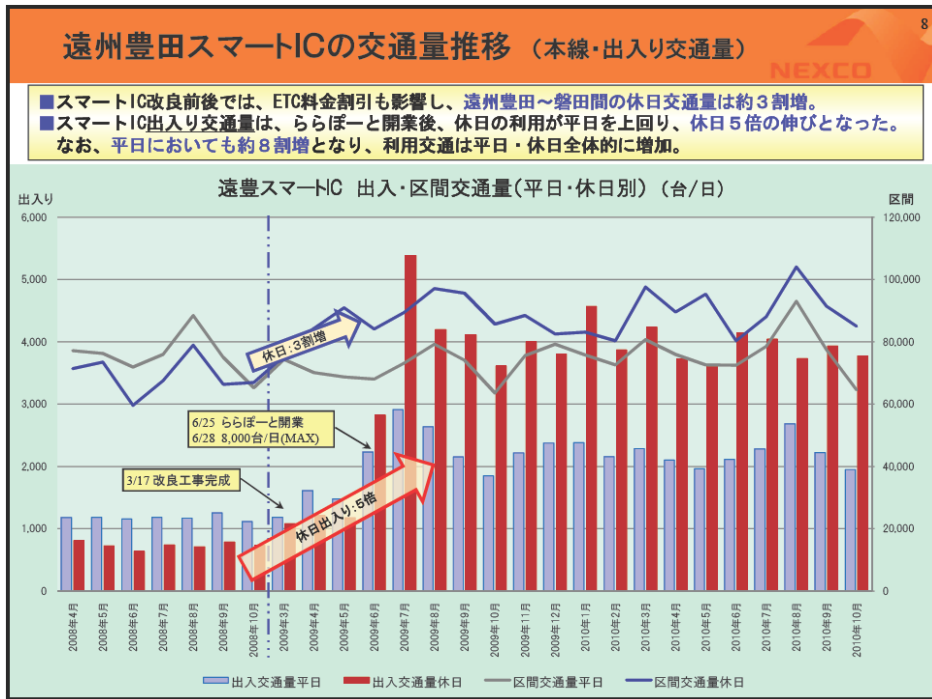


図 1-13 遠州豊田スマートIC 交通量推移1

資料: 中日本高速道路株式会社

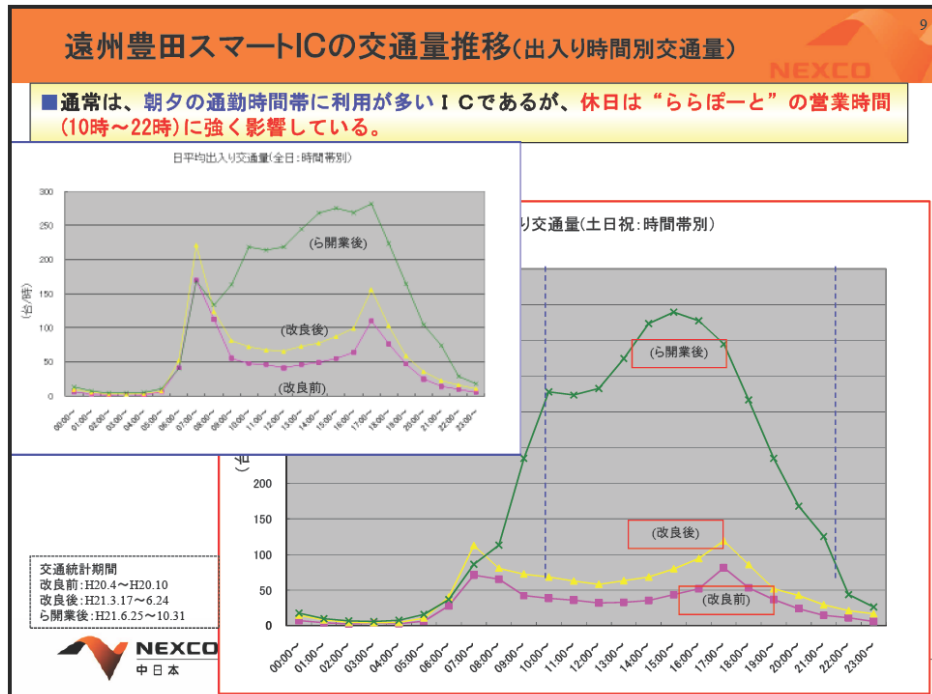


図 1-14 遠州豊田スマートIC 交通量推移2

資料: 中日本高速道路株式会社

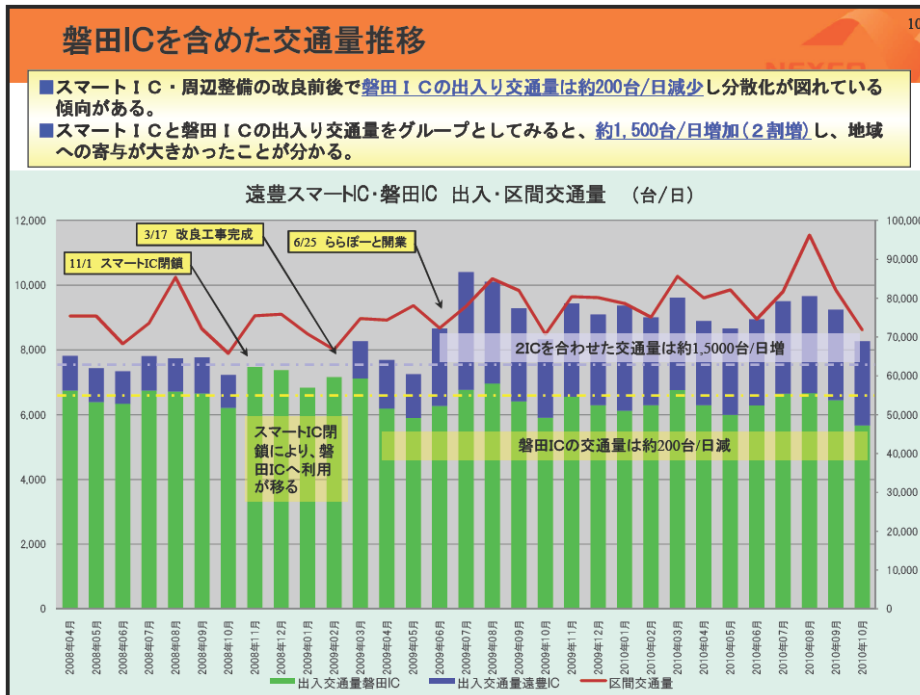


図 1-15 遠州豊田スマートIC 交通量推移3

資料: 中日本高速道路株式会社

(ii) 地方公共団体における便益について

IC が位置する地方公共団体においては、工業団地の造成や商業施設誘致により、企業進出による雇用の創出などによる市町村税を含む地方税収額の増収や、企業立地による固定資産税の増収が見込まれるものと考えられます。このことから、IC 整備による地方公共団体における便益についての分析を行いました。

地方税収収入額から IC 整備効果についてみてみると、平成 2 年を 100 とした指数による推移より、特に効果が顕著であった亀山 PA スマート IC の位置する亀山市については、亀山・関テクノヒルズが分譲されてから、平成 2 年比で 150%を超え、その後スマート IC 社会実験が開始されてからは 200%、また、スマート IC の本格運用後には 250%を超える推移となり、全国水準の倍以上となっています。このことから、工業団地の造成と一体となって追加 IC が整備されたことで、一定の整備効果があらわれています。

また、固定資産税から IC 整備効果についてみてみると、亀山 PA スマート IC が位置する亀山市においては、H2 から全国を上回る推移をしています。特に亀山・関テクノヒルズが分譲されてから急激に増加しています。分譲後の平成 14 年に約 200%を超え、平成 19 年スマート IC が本格運用されると、500%を超える推移を示しました。工業団地が造成されたことで建築物が増え、そのため固定資産税の推移が上昇したのと考えられます。

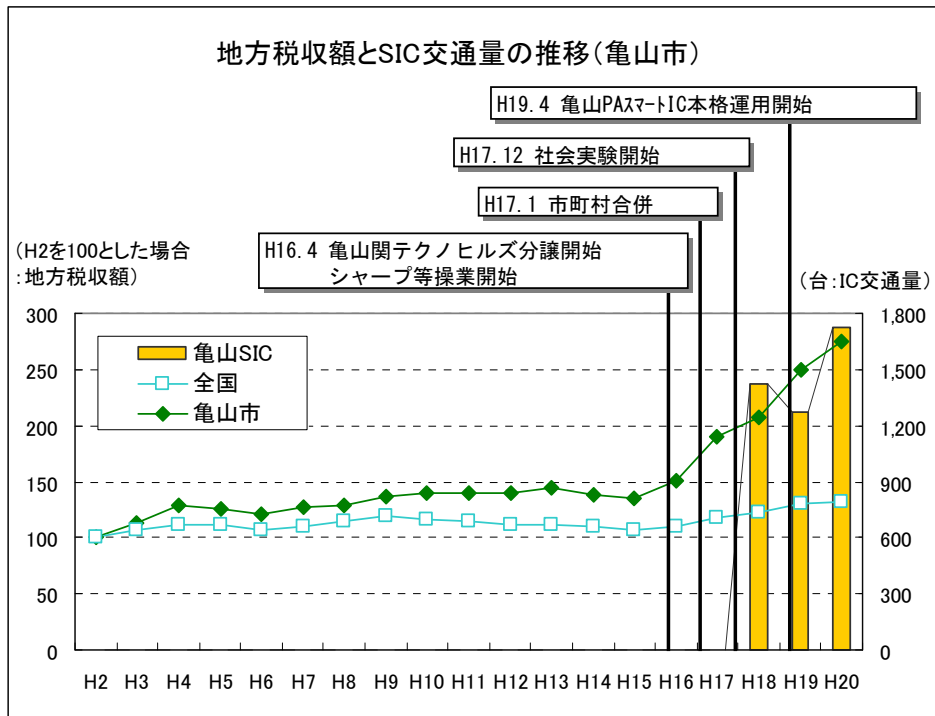


図 1-16 亀山市における地方税収額と SIC 交通量の推移

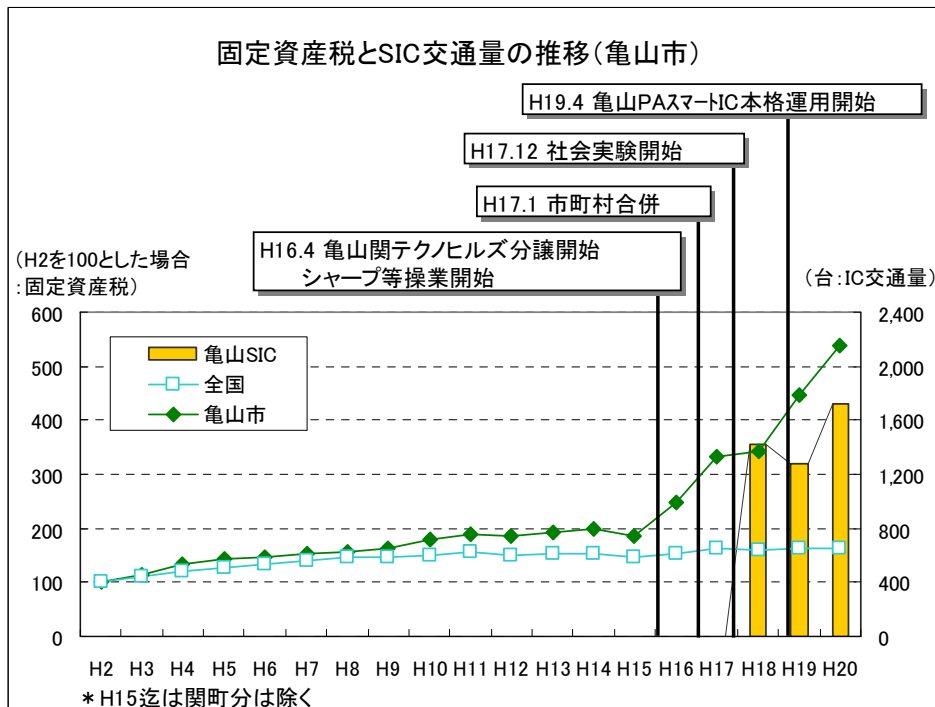


図 1-17 亀山市における固定資産税額と SIC 交通量の推移

### (iii) 民間活力の活用における課題等

スマート IC は、高速道路区域であることから、民間事業者によって整備費用の一部負担が行われた場合でも、現行法上では、道路管理者でない民間事業者が所有者となることはできません。したがって、整備後は、料金所部分は高速道路会社、その他の高速道路部分は独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構、取付道路等は当該道路の道路管理者（地方公共団体など）に帰属することとなります。この場合に、融資による支援を考えると、担保となる物件がないことから、無担保融資となる可能性が生じます。したがって周辺開発等と一体となるようなプロジェクトを組むことにより、プロジェクトファイナンス等の事業スキームを取り入れるなど、回収スキームには工夫が必要です。

また、民間事業者の発意によるスマート IC 整備を行うためには、地域との連携が必要となることから、地区協議会など、意見交換の場への参画が必要となります。そこで、スマート IC 整備の際の地区協議会について、56 箇所において構成メンバーを整理したところ、スマート IC 制度実施要綱に記載されている、連結道路管理者、関係する地方公共団体、高速道路会社、地方整備局若しくは北海道開発局又は沖縄総合事務局については、すべての地区協議会において参加がされていましたが、民間事業者（株式会社）の意見を取り入れ意見交換をしている地区協議会は 8 箇所（参加率 16%）にとどまっていました。スマート IC 整備に、整備費用の一部負担など、民間活力の活用を考えていく場合には、地域との協力が不可欠となります。また、負担割合や社会便益等の協議が必要となることから、地区協議会等を活用し、民間事業者の積極的な意見を取り入れることが必要です。

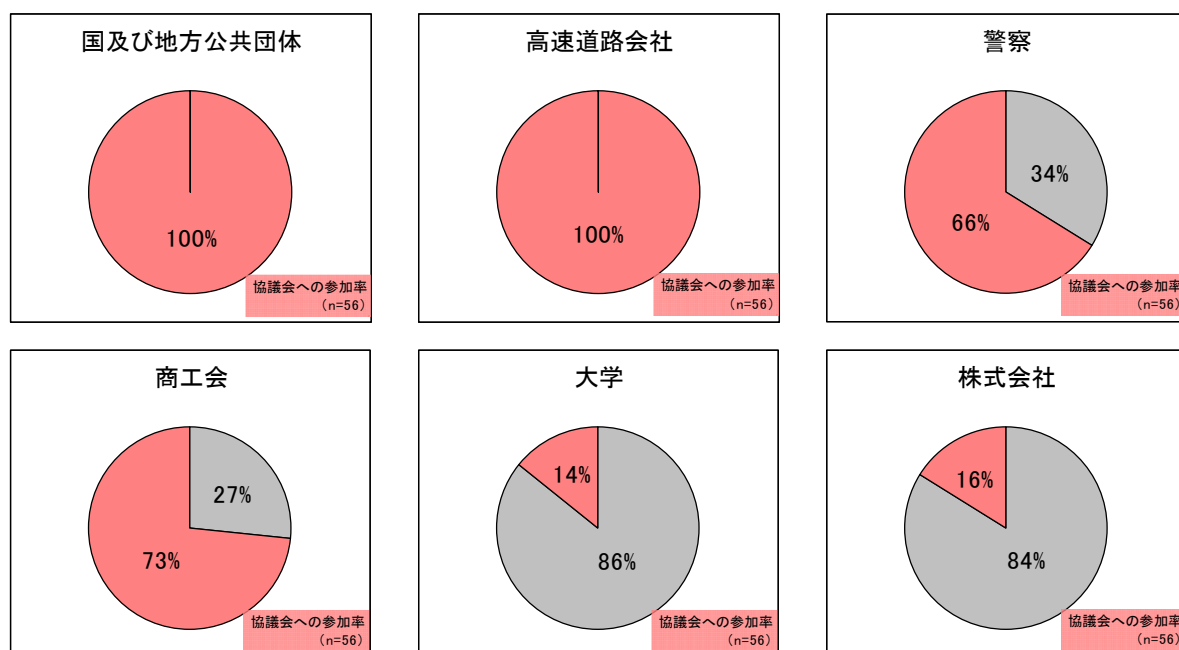


図 1-18 関係者の地区協議会参加率

表 1-11 地区協議会に参加している民間事業者

スマート IC 名	企業名	事業等
寒河江 SA	(株)チェリーランドさがえ	レストラン経営、物製品の販売等
小布施	(株)ア・ラ・小布施	ホテル経営、観光案内所運営等
	(株)小布施ハイウェイオアシス	レストラン経営、物製品の販売等
佐久平	佐久平尾山開発(株) [三セク]	レストラン及びスキー場経営等
東海	三菱原子燃料(株)	原子燃料の開発・設計、製造、販売
	日本原子力発電(株)	原子力発電所の建設、運転操作電気の供給
君津 PA	(株)マザー牧場	体験型牧場、物製品の販売等
水戸北	サテライト水戸	競輪場外車券売場
	ツインリンクもてぎ	サーキット場
成田	成田国際空港(株)	空港管理等
蓮田 PA*	東光電気(株)	電力機器事業等
	積水化学工業(株)	住宅事業等
	(株)エルビー	清涼飲等の製造及び販売
	東京積水工業(株)	ユニット住宅の組立・製造

※PA 近隣工業団地立地企業

#### (iv) 支援方策（案）について

亀山 PA スマート IC 及び遠州豊田スマート IC は、民間事業者自らの利便を高めている施設であるとともに、事業者によっては集客力の向上などの一定の受益があることから、地方公共団体や高速道路会社が整備したものを基盤として、利益を享受している施設といえるため、立地そのものが支援になっていると考えることができます。しかしながら、このように受動的な受益を得るのではなく、新設・既存の事業所等の近隣にスマート IC が整備されることで一定の利益の享受が見込まれれば、その民間事業者によってスマート IC 整備の要望も出てくることと思われます。この場合の整備費用については、受益を得る可能性のある民間事業者での一部負担が想定されることから、制度面及び費用面における支援方策の検討を行いました。

また、スマート IC 整備の立地等に関しては、高速道路会社や地方公共団等によって開催する地区協議会において、地域周辺の希望する民間事業者も含め、意見調整や協議をしていくことも支援方策のひとつになると思います。

#### ①規制緩和

各関係機関、地域との調整は不可欠であります。民間事業者の発意によってスマート IC 整備が可能となれば、これまで整備の検討がされていなかった地域での整備が可能となり、より一層の地域活性化につながると思われます。このように、道路本体を地域活性化に活かすことを考えた場合、民間事業者が積極的に関与することのできるスマート IC 整備の推進が必要となってきますが、現行制度上では、民間事業者がスマート

IC 整備を希望したとしても、整備することができないことが課題としてあげられます。

これまでの民間事業者による IC 整備事例をとりあげると、平成元年以降に整備が進められてきた開発 IC（30 箇所）があります。開発 IC は、供用中または建設中の高速道路の沿線において、都市開発事業、工業団地造成事業等の開発が行われる場合に、当該開発事業者の負担によって IC を新設するものです。開発事業者においては、多大な IC 建設費が必要であり、土地等の売却益などで費用負担をするものが多く見られました。また、開発事業者の多くは、地方公共団体と民間が合同で出資・経営する第三セクターと呼ばれる会社をつくり事業が行われてきましたが、会社が破綻するなど、償還計画に綻びが生じた事例も少なくありません。これは、IC 建設費が多額であることのほかに、計画策定当時と IC 建設時での社会経済情勢の変化などの影響のほか、開発事業者が多くの費用を負担するという計画に無理があったのではないかと指摘された経緯もありました。その後、ETC の普及により、従来の IC と比べると比較的 low コストで整備することができるスマート IC 制度が創設されました。しかしながら、当該制度は、民間事業者の発意によって整備することのできないことから、民間事業者の発意によって整備することができ、また、整備費用の一部負担をすることのできるような規制緩和が図られれば、IC 整備が促進され、民間事業者への支援につながるものと考えます。

## ②低利融資

規制緩和によって、民間事業者におけるスマート IC 整備が実現する場合、整備費用の一部負担が考えられます。この場合、事業者が必要とする整備費用の負担金に対して、低利融資という支援方策が考えられます。スマート IC 整備は、比較的安価に整備が可能とされる IC ですが、中小企業単独での整備を想定することは難しく、事業者は比較的大規模な事業者が想定されます。このことから、民間金融機関からの借入れる際の信用は充分にあると思われませんが、道路事業への貢献を鑑みると、低利融資の実現が支援方策となりえます。スマート IC は、高速道路区域であることから、民間事業者によって整備費用の一部負担が行われた場合でも、現行法上では、道路管理者でない民間事業者が所有者となることはできません。したがって、整備後は、料金所部分は高速道路会社、その他の高速道路部分は独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構、取付道路等は当該道路の道路管理者（地方公共団体など）に帰属することとなります。この場合に、融資による支援を考えると、担保となる物件がないことから、無担保融資となる可能性が生じます。したがって周辺開発等と一体となるようなプロジェクトを組むことにより、プロジェクトファイナンス等の事業スキームを取り入れるなど、回収スキームには工夫が必要です。

### ③出資・社債

スマート IC 事業については、民間事業者の発意が認められていない制度であるため、事業スキームがありませんが、仮に、民間事業者の発意によって整備費用の一部負担が可能となった場合には、事業資金を調達しなければなりません。スマート IC 整備には、10 億円程度の事業費が想定されるため、中小の事業者が参画する場合には、スマート IC 整備のための特定目的会社が設立される可能性があります。そこで、このような特定目的会社の設立に関して、出資・社債による資金提供が考えられます。ただし、工業団地造成事業者による整備が行われる場合には、その事業規模が大きく、出資の規模も大きくなることが想定されるため、事業規模を勘案した上で、出資・社債という支援が有効な手法であるかを適宜判断していくことが必要です。

### ④地区協議会等の活用

民間活力の活用とともに地域の活性化に資するスマート IC 整備には、地区協議会等を活用し、民間事業者の積極的な意見を取り入れることが必要です。民間事業者が地区協議会へ参加している事例は多くありませんでしたが、受益を受けることが想定できる民間事業者において、一部の費用負担がされる場合には、当該民間事業者を含めて、立地条件、整備費用の負担割合、通行の対象とする車両の種類・時間制限の有無・通行可能時期などの運用形態等について、十分な議論を行うことが必要となります。

また、地区協議会は、整備後においても、周辺の開発状況等の変化に応じた利便性への対応や、これに伴う運用形態、施設の更新等に費用の負担方策などについても検討の場として活用できることから、供用後も定期的開催されることが望ましく、そのためには連絡体制の構築及び維持に努めることが必要となってきます。

## 2) ハイウェイ・オアシス事業について

ハイウェイ・オアシスとは、高速道路（高速道路株式会社が管理する高速自動車国道又は自動車専用道路）の休憩施設と都市公園等を一体的に整備し、高速道路の利用者に潤いのあるスペースを提供するとともに、都市公園等の利用増進を図るもので、道路事業者及び公園事業者が応分の負担の上整備を行うものをいいます（ここでいう都市公園等とは、社会資本整備重点計画法第 2 条第 2 項 7 号に規定するものをいいます）。

### (i) ハイウェイ・オアシスの整備概要

ハイウェイ・オアシスは、原則として、高速道路の休憩施設と都市公園等が隣接している場合に、ハイウェイ・オアシスとして整備できる施設です。休憩施設内の駐車場（以下、「道路側駐車場」という）と都市公園等内に設ける駐車場（以下、「公園側駐車場」という。）との連結部を設けることにより一体化とし、相互の出入りを可能としますが、

構造上、公園側駐車場への車の出入りは、連結部に限ることになります。また、やむを得ず、高速道路の休憩施設と都市公園等が隣接していない場合は、連結部の全延長を、おおむね1 km 以下に限るものとし、その場合連結部は可能な限り構造物を避け、経済的なものとされています。また、ハイウェイ・オアシスとして整備することが、高速道路本線の交通安全及び休憩施設の本来の機能に悪影響を与えないようにすることが整備の条件となります。

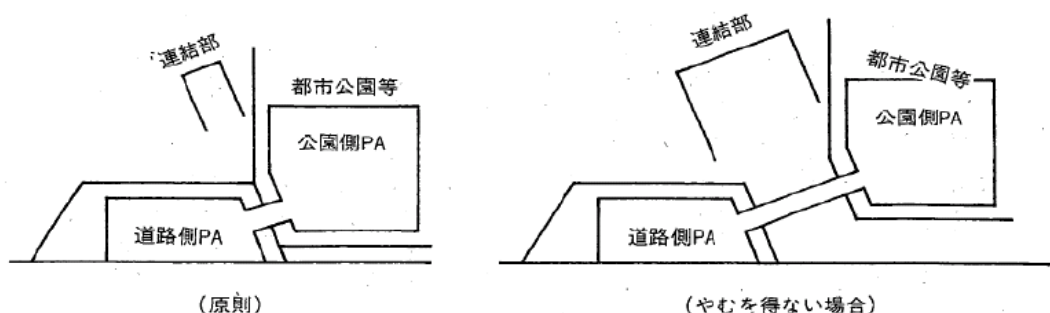


図 1-19 ハイウェイ・オアシス設置形態

資料：NEXCO 東日本

### ①財産の帰属及び費用負担について

ハイウェイ・オアシスにある道路側駐車場は、道路側に帰属し、道路側の全額負担で整備されます。公園側駐車場及び連結部は公園側に帰属し、公園側の全額負担で整備されます。なお、公園区域内の公園側駐車場は、道路と公園の兼用工作物とし、高速区域となります。連結部については、道路と公園の兼用工作物とし、高速区域及び公園区域となります。

	費用負担	区域
道路側駐車場	道路側の全額負担	高速区域
連結部	公園側の全額負担	高速区域、公園区域 (兼用工作物)
公園側駐車場	公園側の全額負担	公園区域、高速区域 (兼用工作物)

図 1-20 ハイウェイ・オアシス費用負担について

資料：東日本高速道路株式会社

### ②高速区域と公園区域について

公園区域内の公園側駐車場は、道路と公園の兼用工作物となり、高速区域となります。また、連結部は、道路と公園の兼用工作物となり、高速区域及び公園区域となります。道路側駐車場及び公園側駐車場と連結部との境界は、駐車場の外縁部の(駒止ブロック、ガードレール等)の延長線をもってすることとなっています。



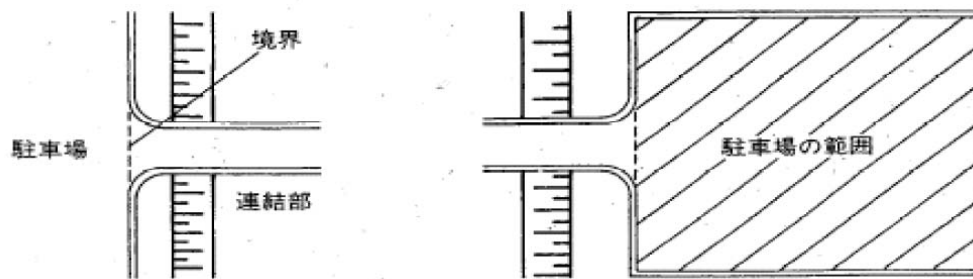


図 1-21 高速区域と公園区域について

資料：東日本高速道路株式会社

### ③維持管理の方法

公園側駐車場及び連結部の維持管理については、現地の状況に応じ、道路側と公園側が協議して行うこととなっています。また、公園側駐車場の利用について、別途料金は徴収しないものとなっています。

### ④財産の帰属

道路側駐車場は道路側に帰属し、公園側駐車場及び連結部は公園側に帰属するものとなっています。

### ⑤その他

当該都市公園等に設置される売店、飲食店等の便益施設については、公園利用者の利便増進に資するものとされ、設置される公園施設全体の維持管理費・運営費を超える収益が得られる事業でないものとされています。また、設置される売店、飲食店等の便益施設で、高速道路利用者の利用が見込まれる施設については、飲酒運転排除のため、酒類の販売は行わないこととされています。その他、申合せに定めのない事項又は疑義を生じた事項については、その都度道路側と公園側が協議することとされています。

### ⑥経過措置

既に供用中若しくは事業中であって、連結部の費用負担についての協議が成立しているものについては、従前の取り扱いとされます。

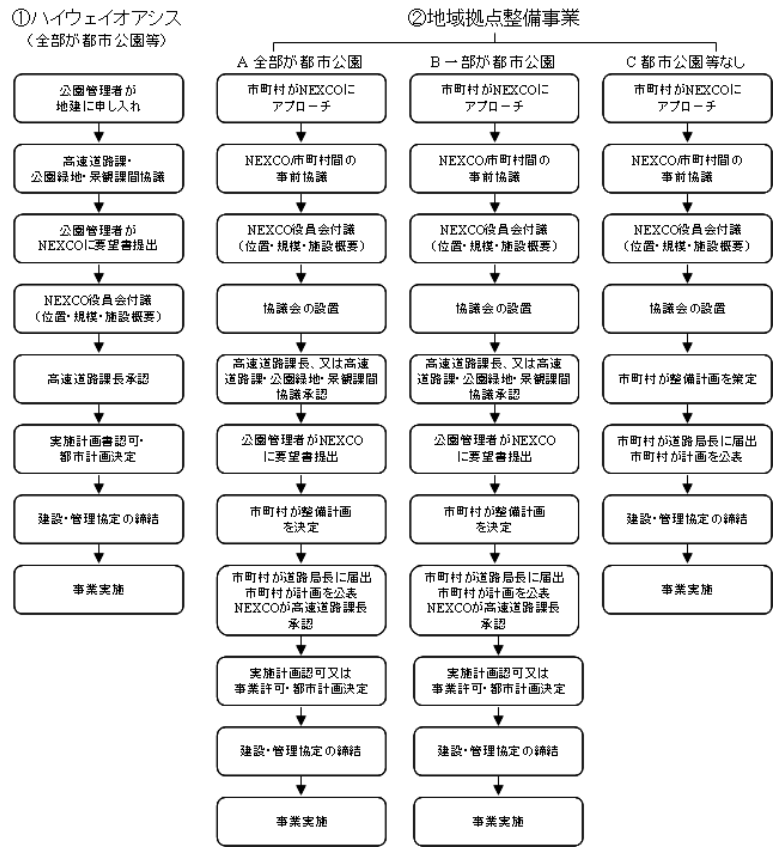


図 1-22 ハイウェイ・オアシス事業フロー図

資料：東日本高速道路株式会社

(ii) ハイウェイ・オアシスの民間活力の活用について

ハイウェイ・オアシスは、原則として、高速道路の休憩施設と都市公園とが隣接している場合に整備が可能な施設です。すでに一部の SA/PA では、都市公園等であるハイウェイ・オアシスとの接続を図っており、例えば、佐久平 PA 及びハイウェイ・オアシスは、第三セクターである佐久平尾山開発株式会社によって管理・運営がされています。

ハイウェイ・オアシスは、SA/PA に隣接し、地域の魅力を向上させる施設であります。都市公園内に立地する施設であるため、施設整備には、公園の占用許可が必要となります。このため、ハイウェイ・オアシスにおける民間活力の活用を考えた場合、都市公園内に立地する施設についての支援となることが想定されます。

①佐久平ハイウェイ・オアシス（長野自動車道）

佐久平 PA 及びハイウェイ・オアシスは、第三セクターである佐久平尾山開発株式会社によって管理・運営されています。佐久平尾山株式会社は、佐久市、檜山工業、社団法人佐久市振興公社、佐久浅間農業協同組合、八十二銀行からの出資により設立されています。

表 1-12 佐久平ハイウェイ・オアシス管理運営者等について

敷地種別	道路種別	管理運営者
第一 PA 営業施設 (スナックコーナー、ショッピングコーナー、手打ちそば)	会社区域	佐久平尾山開発株 (NEXCO が敷地を貸付)
第一 PA トイレ 男:大 3/小 10/女:13	道路区域	佐久平尾山開発株 (NEXCO が委託)
第一 PA 駐車場 大型:17/小型:45	道路区域	佐久平尾山開発株 (NEXCO が委託)
第一 PA 園地	会社区域・道路区域	NEXCO
第二 PA 駐車場 (ハイウェイ・オアシス)	道路区域、都市公園区域	佐久市・NEXCO (雪氷作業のみ NEXCO が受託)
連絡通路 (第一 PA⇔第二 PA)	道路区域、都市公園区域	NEXCO (佐久市の折半費用負担あり)
スマート IC	道路区域、都市公園区域	NEXCO
ハイウェイ・オアシスパラダ	都市公園区域	佐久平尾山開発株

資料：東日本高速道路株式会社

表 1-13 佐久平ハイウェイ・オアシス施設及び管理・運営費等について

管理運営箇所	敷地面積	年間来場者数	売上金	管理・運営費
第一 PA 営業施設	1,010 m <sup>2</sup>	—	—	—
第一 PA トイレ	336 m <sup>2</sup>	—	—	約 8 百万円
第一 PA 駐車場	11,970 m <sup>2</sup>	—	—	
第一 PA 園地	9,130 m <sup>2</sup>	—	—	
第二 PA 駐車場 (ハイウェイ・オアシス)	—	—	—	約 1 百万円
連絡通路 (第一 PA⇔第二 PA)	—	—	—	
スマート IC	—	518 台/日 (H22 年度)	—	約 33 百万円
ハイウェイ・オアシスパラダ	—	—	—	—

資料：東日本高速道路株式会社

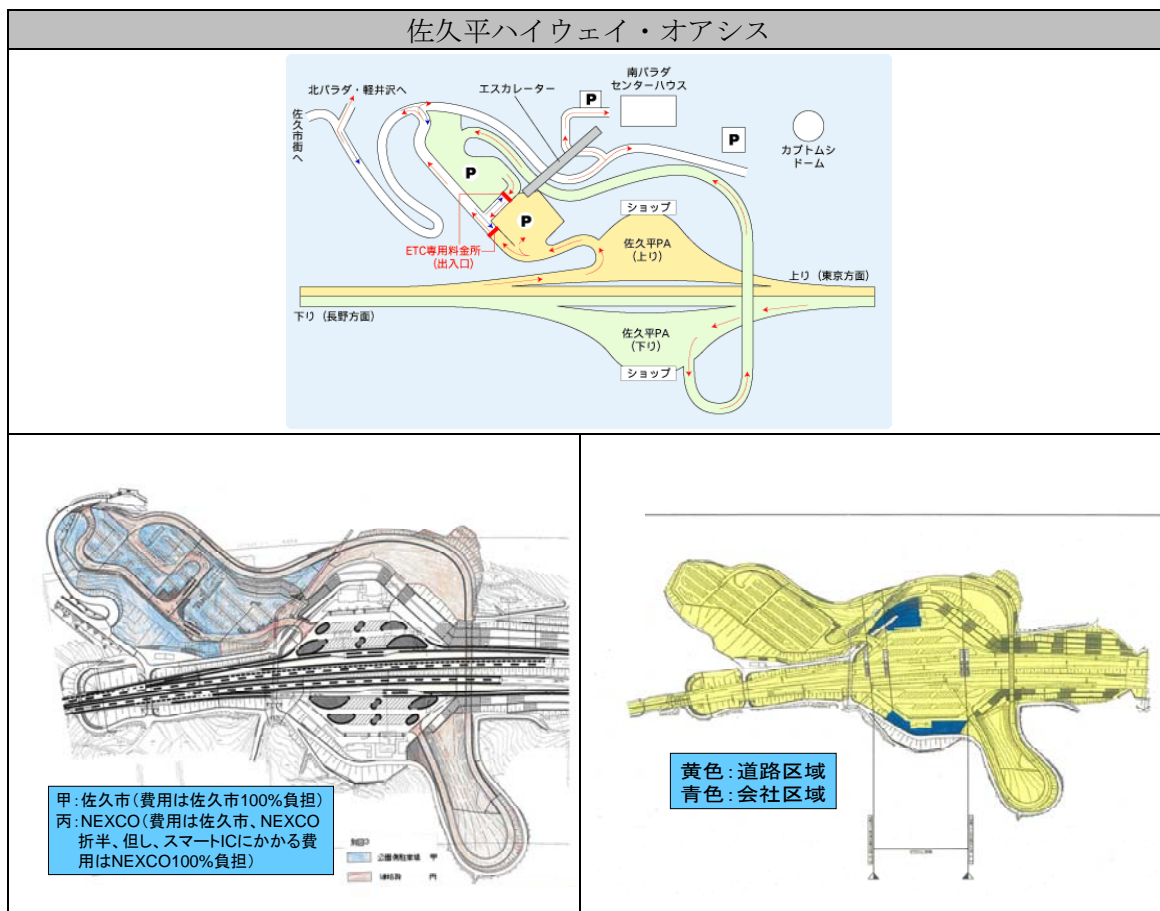


図 1-23 佐久平ハイウェイ・オアシス概要図

資料：東日本高速道路株式会社



図 1-24 自然体験フィールドパラダ位置図

資料：自然体験フィールドパラダ HP

## ②寒河江ハイウェイ・オアシス（山形自動車道）

寒河江 SA に隣接するハイウェイ・オアシスとして、最上川ふるさと総合公園があります。株式会社山形環境エンジニアリングと株式会社丸山造園からなる、ふるさと公園管理運営企業体が、指定管理者制度を活用して管理・運営をしています。平成 11 年度に開設し、施設面積は 25.3ha です。主な施設はセンターハウス（展示、研修室）、スケートパーク、ドッグラン、イベント広場、芝生広場、歴史の丘、遊具、駐車場（スマート IC）であり、利用状況は、平成 20 年～22 年度で、1,142 千人でした。平成 21 年 4 月 1 日～平成 25 年 3 月 31 日まで、206,000 千円で指定管理業務を受託しています。



図 1-25 寒河江スマート IC 位置図

資料：寒河江スマート IC 地区協議会 HP



図 1-26 最上川ふるさと総合公園

資料：最上川ふるさと総合公園 HP



図 1-27 最上川ふるさと総合公園パンフレット

資料: 山形県 HP

(iii) ハイウェイ・オアシスにおける民間活力の活用にあたって

ハイウェイ・オアシスは、高速道路の休憩施設と都市公園とが隣接している場合に整備が可能となる施設であり、都市公園に関する事業であるため、道路関連施設整備ではありません。しかしながら、この施設の整備に対する支援を考えた場合、民間事業者による事業であれば、採算性が重要となります。このことから、ハイウェイ・オアシスにおいて、設置主体、管理・運営主体を考える際には、採算性の判断が必要となります。採算性の判断には、交通量に応じた利用者数の見込みが必要であることから、施設の整備計画を行う際には、前面交通量を加味することが必要です。また、観光や商用など、立寄る人の目的を分析することや、立地する土地に応じた事業展開を図るためには、観光で利用することの多い小型車が多い場合や、商用で利用することの多い大型車の通行が多い場合など、通行する車種の分析が必要となります。

このように、採算性を判断し、採算性の高い場所には、第三セクター方式や、民間事業者による施設整備、管理・運営が考えられます。この場合には、会社設立のための出資による支援が考えられます。また、PFI 事業の場合には、低利融資による支援も考えることができます。なお、この場合の出資・支援主体としては、財団法人などが想定できるでしょう。

一方、採算性の低い場所に関しては、地方公共団体などの応援が必要であると考えます。方策としては、地方公共団体などが施設整備を行い、指定管理者制度を活用するなどして民間事業者が管理・運営を行うことが考えられます。

**【参考】地域拠点整備事業について**

高速道路自動車国道等の SA/PA とその周辺地区との一体的、計画的な整備を図るとともに、一体的に利用することにより、地域整備・地域振興を促進するとともに、あわせて高速道路自動車国道等の利用者に一層の利便を供することを目的とする事業です。

表 1-14 ハイウェイ・オアシスとの比較

項目	①ハイウェイ・オアシス	②域拠点整備事業
相手側施設の事業主体	国・都道府県・市町村	市町村
民間事業者の参加	不可	可能
第二駐車場	原則として必要	原則として必要
人の出入り	第二駐車場からのみ相手側施設への出入が可能	高速道路管理上支障がない場合には、第一駐車場から相手側施設へ出入りが可能
都市公園	必要	不要
行政上の手続き	NEXCO において高速道路課長承認が必要	市町村による道路局長への届出が必要
整備費用の負担	連結部の1/2は道路側負担 その他は公園側負担	全額市町村側負担

**【参考：地域拠点整備事業の例(川口市)】**

川口市は、広域的な集客を確保する観点から、公園と川口 PA とを連結し、一体的に整備を行う地域拠点整備事業（ハイウェイ・オアシス）について、首都高等の関係機関との協議が進められてきました。平成 24 年 3 月 1 日、『広域的な集客性に配慮した「水と緑のオアシス空間」の創出』を計画のテーマとし、自然環境や歴史文化遺産を活用した、地域の振興や都市農業の活性化にも資する公園についての都市計画決定が行われたことを踏まえ、川口市と首都高において、ハイウェイ・オアシス整備を協力して推進することとなりました。計画地を含む埼玉県川口市北東部は、東京都心から 20km 圏にあるにもかかわらず、見沼田圃（たんぼ）に代表される豊かな自然環境に恵まれ、江戸時代に関東郡代を務めた伊奈氏の陣屋跡地が存在するなど歴史文化遺産を有するとともに、赤山の枝ものや安行の植木を始めとする都市農業の盛んな地域となっています。また、川口市立グリーンセンターや川口緑化センター等の観光・集客拠点があり、これを支える首都高、東京外郭環状道路、国道 122 号線等の幹線道路網や東京メトロ南北線と直通運転を実施している埼玉高速鉄道等の交通インフラの面においても高い利便性を有しています。川口 PA は、東北方面から首都圏への玄関口にある緑豊かな PA で、現在でも、年間約 100 万台（約 200 万人）の方が利用しているため、川口 PA の駐車機能の拡充にもつながります。

また、今後は、公園から川口市立グリーンセンターや川口緑化センター等の観光・集客拠点への回遊性を確保するため、現在の川口 PA の休憩所の一部を候補地として、周遊バスの発着所を整備するとともに、非常災害時における防災拠点としての整備を検討すること

とし、これに伴い、現在の川口 PA の休憩所の一部を廃止し、公園内に新たに便益施設（飲食・物販等）及び休養施設等を設置して、公園利用者、高速道路利用者が共に利用可能となる施設の整備を検討することとしています。

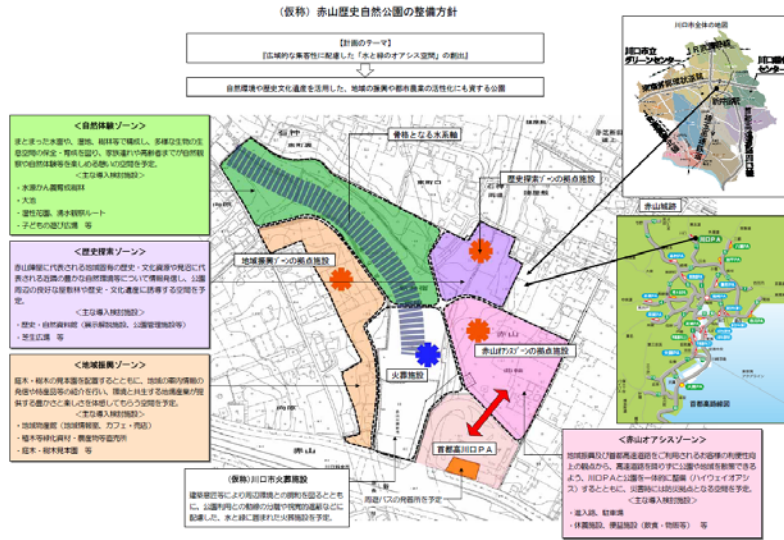


図 1-28 川口 PA を活用した地域拠点整備事業について

資料:川口市 HP

<p>川口 PA 入口付近図</p>	<p>PA 案内図</p>
<p>休憩施設</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■トイレ 男性用(大)5/男性用(小)11 女性用17/多目的トイレ1</li> <li>■駐車台数 普通車86台/大型車31台 身障者用2台</li> </ul>	<p>商業施設</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■食堂 6:00~21:30</li> <li>■売店 6:00~21:30</li> </ul> <p>営業者:(株)東京ハイウェイ(スバル興業株式会社の連結子会社)</p>

図 1-29 川口 PA 周辺図

資料:首都高速道路サービス株式会社



#### (iv) 支援方策（案）及びその対象企業・事業の考え方

ハイウェイ・オアシスは、都市公園区域に整備され、公園側の全額負担で整備されるとともに、維持管理もされています。当部会で支援方策を考えていく部分は、道路に関連した施設を対象としているため、公園側施設は直接道路との関連性がないことから、支援の対象とするには工夫が必要です。

公園としての位置づけで、ハイウェイ・オアシス事業自体を公共的な機関等が支援していると考えられる事例では、例えば、寒河江 SA に隣接するハイウェイ・オアシス「最上川ふるさと総合公園」が該当します。当該公園は、県営の都市公園であり、整備にかかる費用は、県にて負担し、民間事業者が施設の維持管理・運営を行っていますが、指定管理者制度が活用されています。当該民間事業者は、平成 21 年 4 月 1 日～平成 25 年 3 月 31 日までの 4 年間で、2 億 600 万円での指定管理業務を受託しています。また、佐久平 PA にあるハイウェイ・オアシス「パラダ」は、佐久市、樫山工業、社団法人佐久市振興公社、佐久浅間農業協同組合、八十二銀行からの出資されている第三セクター、佐久平尾山株式会社によって管理運営がされています。公園維持管理費として、毎年 1 億 5,000 万円の管理委託料が佐久市から支払われています（平成 23 年 9 月佐久市議会議事録より）。

これらのことから、施設整備や維持管理に関する委託料等での支援も考えられます。これらの既存の民間事業者支援事例を踏まえ、今後、民間活力を活用するための支援方策について検討をしました。

#### ①都市公園等事業との一体整備支援（社会資本整備総合交付金の活用）

高速道路と都市公園が一体的な整備とされる場合には、都市公園に対する補助金で、道路側の駐車場整備を負担してもらうなど、相互に協力することで、一体整備が可能になると思われます。また、交付金等を活用する方策も支援につながります。

#### ②低利融資

民間事業者によって、施設整備や更新を行うことが想定されれば、低利融資の必要があることが考えられます。事例では、施設を地方公共団体が整備し、施設整備されたものを管理・運営するという事業スキームになっているため、施設整備について費用負担することは想定しておらず、また施設整備部分に関しては、支援を受けていると考えることができます。今後、民間事業者での施設整備や更新をする場合には、低利融資という支援が有効であると考えられますが、都市公園であることから、道路との直接的な関係を明らかにすることが必要とするなどの工夫が必要です。

#### ③出資

ハイウェイ・オアシスは、第三セクターでの運営もあることから、特定目的のために

設立した会社への出資が考えられます。しかしながら、ハイウェイ・オアシスは都市公園であり、道路との直接的な関係がなければ、出資は難しいと考えられるので、出資を伴う支援を考える場合には、工夫が必要です。

#### ④信用保証支援

低利融資と同様で、民間事業者によって施設整備や更新を行う際に、民間金融機関からの借入をする場合には、信用保証によって支援する方策が考えられますが、当該事業は都市公園で行われるものであるため、都市公園であることから、道路との直接的な関係を明らかにすることが必要とするなどの工夫が必要です。

#### ⑤指定管理者制度の活用

事例にもあるとおり、ハイウェイ・オアシスの運営には、指定管理者制度が活用されています。このように地方公共団体が施設を整備し、管理・運営を民間事業者に委託する形態は支援と捉えることができます。民間事業者は、土地の取得や施設整備が不要であることから、資産という基盤をもつことなく事業に携わることができます。

#### ⑥PFI 事業の活用

PFI 事業の場合には、民間資金の活用という観点からも、管理・運営だけでなく施設整備を伴うことが多くなっています。しかしながら、この PFI 事業を行う場所に、国や地方公共団体が、駐車場整備をするなど、集客に備えた環境を用意することが支援に繋がります。

### 3) 地域と高速道路会社による観光 PR

近年、高速道路を活用することによって、観光分野の需要喚起、活性化等を行った取り組みが各方面で実施されています。道路公団の民営化されてからの新たな取り組みとして、地方自治体と高速道路会社とで、「包括的業務協定」を締結する動きがあります。これは、地方自治体と高速道路会社とで、相互の連携を強化し、双方の資源を有効活用することにより、地方自治体の観光・産業の振興と、地域活性化、高速道路利用者の利便性向上や、利用の拡大を図ることを目的としています。また、共同で観光情報を提供する取り組みが行われています。

#### (i) ドライブマップ等の製作・配布

「北関東ドライブマップ」は、東日本高速道路株式会社と「北関東自動車道」で結ばれる群馬県、栃木県、茨城県と連携して作成した北関東沿線の観光施設などお得な情報冊子です。北関東沿線観光施設、おすすめドライブコース、産業観光施設、公営日帰り温

泉施設が掲載されています。高速道路会社では、観光マップの作成、広報ツールの制作によって、高速道路利用者の増加を狙い、地元観光施設では、スタンプラリーや ETC 割引で協力することで訪問客の増加を狙いととしています。



図 1-30 北関東ドライブマップ

資料：東日本高速道路株式会社

## (ii) 観光ガイドブックの製作・配布

東日本高速道路株式会社では、圏央道開通の効果をより確かなものにしていくため、圏央道沿線地域の魅力の PR、千葉県への観光客誘致を目的として、平成 24 年 10 月 9 日に包括的連携協定を締結した千葉県と共同で広報活動に取り組むこととしています。

平成 25 年 4 月 27 日に開通した圏央道（東金ジャンクション（JCT）～木更津東インターチェンジ（IC）間）周辺の観光情報を中心とした千葉県の夏の魅力を紹介するガイドブックを千葉県と共同で発行し、海ほたるをはじめとする海ほたる休憩施設で無料配布しています。

掲載内容は、以下の通りです。

- 千葉県内の圏央道の IC から宿泊や日帰りで行くドライブコースの紹介
- 圏央道からちょっと足を延ばせば行ける銚子方面の観光地の紹介
- 千葉県の 2 大アウトレットの紹介
- 千葉県のアウトドア・アクティビティの紹介
- 今年 4 月にリニューアルした海ほたるパーキングエリア（PA）や圏央道周辺のサービスエリア（SA）・PA の紹介



図 1-31 観光ガイドブック

資料：東日本高速道路株式会社

### (iii) 支援方策（案）について

近年、高速道路を活用することによって、観光分野の需要喚起、活性化等を行った取組みが各方面で実施されています。道路公団の民営化後には、新たな取組みとして、高速道路会社と地方公共団体とで包括協定を提携するなど、相互に連携を図りながら地域活性化のための工夫や、高速道路料金施策が行われています。また、SA/PA では、企業や地域生産者などと相互にメリットのある商業施設を運営し、高速道路利用者や観光、雇用の創出などで地域の活性化を目指す事例が増えてきています。

今後も、観光によって地域振興を推進していくためには、高速道路という広域ネットワークを活用することが有効な手段であると考えます。そのためには、地域と高速道路会社の連携が不可欠であり、「観光地の魅力」を発信することや、地域発のテーマにそった広域的な観光プランの取組みの紹介なども必要な施策となってきます。

そこで、これまで行われてきた施策を紹介するとともに、今後の推進方策の提案を行うこととします。地域と高速道路会社の連携により観光 PR 等を行うことで、地域の観光客数の増加を図ることができれば、地域活性化へ貢献することとなります。

#### ①包括的連携協定の締結

道路公団の民営化後の新たな取組みとして、高速道路会社では地方公共団体と包括的連携協定を締結する動向が見受けられます。協定の内容は、主に、双方の資源を有効にすること、地域内における災害時の相互協力、観光振興、地域製品の消費拡大等を通じて地域社会の発展を図るとともに、高速道路や SA/PA における質の高いサービスの提供等を通じて利用者の利便の向上、利用の拡大を図ることなどが目的とされています。

地域と高速道路会社という密接な関係にある者による、観光振興や地域製品の消費拡大を内容に含む協定の締結が、観光産業の従事者や地域製品の生産者への支援となっています。また、締結内容の推進が図られるだけでなく、今後も意見交換をしながら、継続していくことが必要です。

## ②企画割引等の実施

高速道路会社では、観光に関する企画割引が行われることがあります。地域を限定し、フリーパスや乗継ぎ可能な周遊券等による料金の割引がされる企画であり、高速道路利用者の増加だけではなく、地域の観光協会等の協力のもと、観光施設や駐車場等への割引、優待券等の提供や宿泊割引などが組合されている企画もあります。この企画割引の実施は、ETC 車限定で行われ、事前登録（ETC カード番号等）を要します。

このような割引企画の実施により、地域を訪れる観光客が増加し、地域にある観光地を周遊することができ、利用者の満足度を高めるとともに、地域活性化に貢献します。単に高速道路利用者を増加させるだけでなく、観光産業への支援が行われる地域活性化方策となっています。

なお、この企画割引については、東日本高速道路会社では「ドラ割」、中日本高速道路会社では「速旅（はやたび）乗り放題プラン」、西日本高速道路会社では「周遊割引」という名称で販売されています。



図 1-32 企画割引等の実施例

資料：東日本高速道路株式会社

### ③高速道路料金の料金引下げ

観光に関連した効果的な地域活性化施策として、高速道路の料金引下げ・各種割引があげられます。最近の動向としては、「緊急総合対策」と「生活対策」による料金割引、高速道路無料化実験、交付金を利用した料金値下げが展開されています。

観光による地域の活性化に効果が期待できる施策として、高速道路料金の割引施策の実施が考えられます。

高速道路の利用料金に対し、平成 20 年 10 月から、国による安心実現のための緊急総合対策として、休日昼間 5 割引、平日夜間 3 割引等、また、平成 21 年 9 月から生活対策として、休日 1,000 円にするなどの料金引下げ、割引施策が実施されました（平成 23 年 6 月一時凍結）。平成 22 年 6 月からは、高速道路を徹底的に活用し、物流コスト・物価を引下げ、地域経済を活性化すべく、一部区間で無料化実験が実施され、観光施設の利用客の増加が見られました。

その他の料金施策では、地域活性化・経済危機対策臨時交付金を利用した事例として、東京湾アクアライン（千葉県）料金の値下げ事例があります。平成 21 年 8 月 1 日～平成 23 年 3 月 31 日までの間の通行料金について、料金引き下げの社会実験が実施されました。これは、千葉県分として交付される 93 億円程度の国の地域活性化・経済危機対策臨時交付金の一部 10 億円をあてて行われています。実験開始から 1 年 8 ヶ月間（平成 21 年 8 月から平成 23 年 3 月）のアクアラインの交通量は、実験前と比較し 1.5 倍に増加、特に、大型車は倍増するなど首都圏の「人」「もの」の動きが活発化したようです。また、アクアラインを利用する車両の利用圏域については、千葉県が約 3 割、神奈川県が約 3 割、東京都が約 2.5 割、埼玉県その他が約 1.5 割と、アクアラインに近い首都圏の方々に多く利用されているという結果も出ています。

さらに、平成 25 年 12 月 20 日、国土交通省による新たな高速道路料金に関する基本方針が公表され、当分の間、千葉県による費用負担を前提に終日 800 円（普通車）が継続することとされました。

これまでの料金引下げ、割引施策は、有限的であり、限られた財源の中で実施されていますが、観光客数が増加するなど、地域活性化効果に貢献できる有効な施策です。財源や導入時期や期間に関しては、国や高速道路会社の施策との関連が強いことから、社会経済状況等を見極めながら進めていくことが必要となります。国もしくは地方公共団体の支援によって、高速道路会社が料金の引下げや、各種割引施策を導入することで、地域活性化効果が得られることと思います。なお、地域活性化に資する新たな値下げや各種割引施策導入にあたっては、既に高速道路会社で実施している料金割引施策を参考とするとともに、その費用対効果を検証しながら地域活性化へ向けた企画を導入していくことが必要です。また、この場合には、地域においても割引施策等の効果を地域活性化への観点から検討を行い、高速道路会社に提案するなど、地域と高速道路会社の連携が必要です。なお、財源確保には課題があり、工夫が必要となります。

無料化社会実験による観光地の動向【舞鶴若狭道周辺の事例】



※ 実験前(平日:平成22年6月21~25日の平均、休日:平成22年6月19~20日の平均)  
 ※ 実験中(平日:平成22年6月28~7月2日の平均、休日:平成22年7月3~4日の平均)

19

図 1-33 無料化社会実験による観光地の動向（舞鶴若狭周辺の事例）

資料：国土交通省 HP

無料化社会実験による観光地の動向【東九州道周辺の事例】

<道の駅「かまえ」(佐伯市蒲江)>

- 無料化社会実験に合わせ、焼き岩ガキの試食販売などを実施
- 7月3日(土)、7月4日(日)の利用客数は、前週と比較して、約1.5~1.8倍

<特産品販売所(津久見市)>

- 無料化社会実験に合わせ、マグロ解体など、地域の特産品を活用したイベントを開催
- 7月3日(土)、7月4日(日)の利用客数は、前週と比較して、約4~5倍

観光地と無料化社会実験区間



7月4日の特産品販売所の状況

20

図 1-34 無料化社会実験による観光地の動向（東九州道周辺の事例）

資料：国土交通省 HP

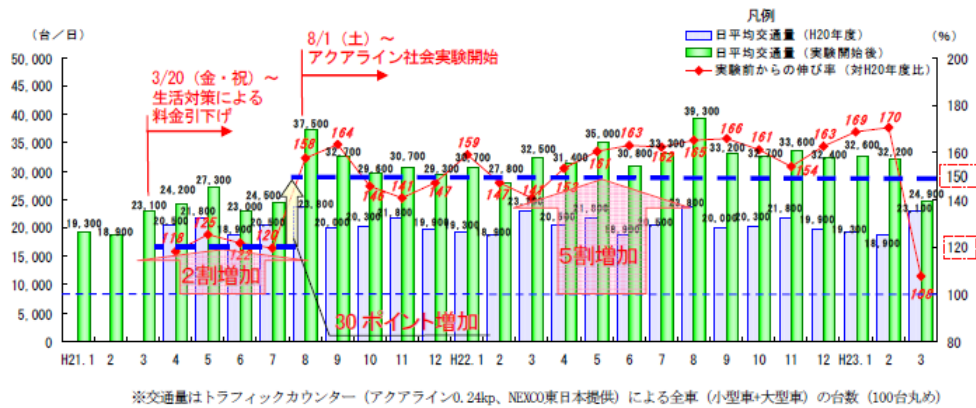
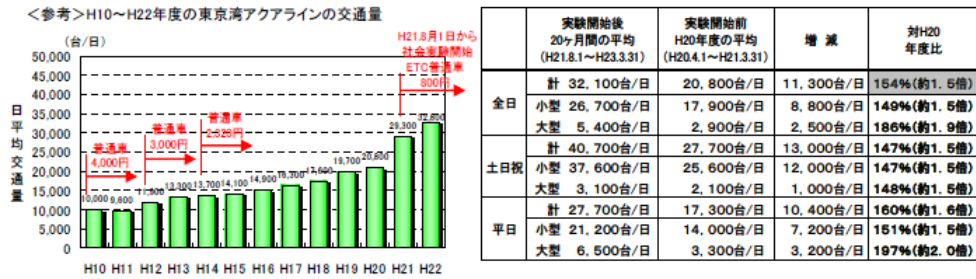


図 1-35 H10～H22 年度の東京湾アクアラインの交通量

資料：東京湾アクアライン料金引下げ社会実験（平成 21 年 8 月～平成 23 年 3 月）報告書

#### ④ドライブマップ、観光ガイドブック等の製作・配布

東日本高速道路株式会社と「北関東自動車道」で結ばれる群馬県、栃木県、茨城県が連携し、北関東沿線の観光施設などを掲載した「北関東ドライブマップ」という情報冊子を作成しています。この冊子には、北関東沿線観光施設、おすすめドライブコース、産業観光施設、公営日帰り温泉施設が掲載されています。東日本高速道路株式会社では、観光マップの作成、広報ツールの制作によって、高速道路利用者の増加を狙い、地元観光施設では、スタンプラリーや ETC 割引で協力することで訪問客の増加を狙っています。また、圏央道開通の効果をより確かなものにしていくため、圏央道沿線地域の魅力の PR、千葉県への観光客誘致を目的として、昨年 10 月 9 日に包括的連携協定を締結した千葉県と共同で広報活動に取り組むこととしています。平成 25 年 4 月 27 日に開通した圏央道（東金 JCT～木更津東 IC 間）周辺の観光情報を中心とした千葉県の夏の魅力を紹介するガイドブックを千葉県と共同で発行し、海ほたるをはじめとする海ほたる休憩施設で無料配布しています。

このような取組みによって、高速道路を利用した観光客等が、地域の観光地に訪れる効果が期待できることから、地域活性化へ貢献するものとなります。



## (2) 休憩施設の活用

国土交通省では、主要な幹線道路において、過労運転等による事故防止を図るため道路利用者が安心して利用できる休憩施設として簡易パーキングエリアの整備を推進してきました。また、平成 5 年からは、広域的なレジャー交通の増加、高齢者や女性ドライバーの増加等を背景に、また、安全で快適な道路交通環境の形成並びに地域の振興に寄与することを目的に、一般道路の沿線に「道の駅」としての整備も進められているところです（平成 26 年 4 月 4 日現在 1,030 駅）。「道の駅」は、道路情報提供や地域の情報発信機能を有するとともに、地域の特産品の販売などの地域振興施設が一体的に整備され、昨今では、休憩施設の利用としてだけでなく、これまで通過していた地域でも、「道の駅」を訪れることを旅の目的とするなど、多くの来場者で賑わう施設も多くみられています。

一方で、高速道路の休憩施設について、わが国の高速道路は、出入制限を有する有料道路となっていることから、休憩のために一時的に流出することは考えにくく、高速道路内への休憩施設としての SA/PA は、わが国最初の高速道路（名神高速道路、栗東～尼崎（71km））が昭和 38 年に開通してから、高速道路の整備と同時に着実に整備されてきました。また、SA/PA は、道路管理上の観点から必要な施設であるため、適当な間隔をもって配置されています。このようななか、SA/PA では、通過する目的の休憩施設としての機能だけでなく、地域特性を活かした魅力的な出店が促進され、今日においては、高速道路を利用すると同時に、SA/PA へ立寄ることが旅行の目的のひとつとなるようになりました。こうした国民ニーズに対応するためには、今後の SA/PA は、さらなる利便性の向上、地域活性化を図ることが求められているものと思います。

このように、道路利用者の休憩施設である「道の駅」や SA/PA は、近年では、休憩施設としてではなく、立ち寄ることを目的とするような魅力ある施設の整備が進められているところです。また、地域活性化への貢献が期待されている施設となっていることから、さらなる利便性の向上を図るとともに、一層の民間活力の活用が求められている施設でもあります。このため、「道の駅」や SA/PA という道路上の休憩施設について、民間活力の活用機会や、その支援方策についての検討を行いました。

### 1) 道の駅事業の活用

道の駅は、道路利用者のための「休憩機能」、道路利用者や地域の方々への「情報発信機能」、地域と道路利用者、地域間の交流促進のための「地域の連携機能」の 3 つを併せ持つ施設とされています。平成 5 年 2 月 23 日、整備についての要綱が策定され、平成 5 年 4 月 22 日に、全国 103 箇所が登録されました。その後、年々登録施設が増え、平成 26 年 4 月 4 日現在 1,030 駅の施設が整備されるに至っています。

また、中越地震の際には、避難所として活用され、近年では、災害時の避難所だけでなく、備

蓄機能を有するなどの災害防災拠点等としての機能を有する施設も整備されてきています。

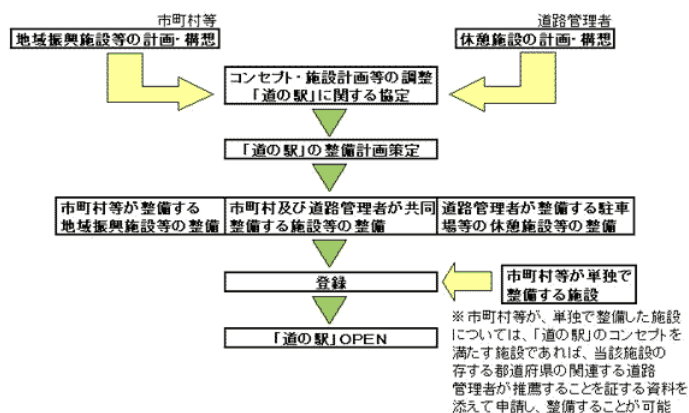


図 1-36 道の駅整備フロー図

資料:国土交通省 HP

(i) 道の駅の整備の現状

一般財団法人地域活性化センターにおいて、道の駅を拠点とした地域活性化についての調査研究が行われ、平成 24 年 3 月に調査研究報告書がとりまとめられています。当該研究においては、道の駅の実態を明らかにするため、全国の市町村等の設置者へのアンケート調査が行われました。道の駅を全体的に把握するため、その概要について整理していくこととします。

①各施設の設置・管理・運営主体について

これまで設置されている道の駅の各施設は、地域振興施設、特産販売所、農林水産物直売所、農林水産物加工場、飲食施設と概ね 5 種類の施設に分けることができ、施設ごとの設置主体の多くは、市区町村によるものとなっています。管理主体をみてみると、第 3 セクターによるものが約 30% 程度を占めており、また、市区町村においても 20%を占めています。運営主体を見てみると、第 3 セクターが約 40%程度、民間企業によるものも 30%程度あります。

設置主体	a.国	b.都道府県	c.市区町村	d.第3セクター	e.公益法人(社団・財団)	f.JA	g.商工会連 所・商工会	h.民間企業	i.NPO	j.生産者組合	k.その他
地域振興施設 (N=463)	件数 15 割合 3.2%	27 5.8%	419 90.5%	15 3.2%	2 0.4%	5 1.1%	1 0.2%	1 0.2%	1 0.2%	1 0.2%	1 0.2%
特産販売所 (N=497)	件数 5 割合 1.0%	11 2.2%	435 87.5%	23 4.6%	1 0.2%	7 1.4%	4 0.8%	8 1.6%	3 0.6%	1 0.2%	7 1.4%
農林水産物直売所 (N=439)	件数 3 割合 0.7%	8 1.8%	379 86.3%	19 4.3%	1 0.2%	13 3.0%	2 0.5%	6 1.4%	3 0.7%	5 1.1%	7 1.6%
農林水産物加工場 (N=196)	件数 0 割合 0.0%	5 2.6%	172 87.8%	5 2.6%	0 0.0%	6 3.1%	0 0.0%	4 2.0%	2 1.0%	1 0.5%	4 2.0%
飲食施設 (N=511)	件数 4 割合 0.8%	11 2.2%	439 85.9%	24 4.7%	2 0.4%	5 1.0%	2 0.4%	19 3.7%	3 0.6%	3 0.6%	8 1.6%

図 1-37 道の駅の設置主体

資料:(一財)地域活性化センター

管理主体	a.国	b.都道府県	c.市区町村	d.第3セクター	e.公益法人 (社団・財団)	f.JA	g.商工会 連合会・商工会	h.民間企業	i.NPO	j.生産者組合	k.その他
地域振興施設 (N=461)	件数	5	6	134	153	32	11	10	82	8	36
	割合	1.1%	1.3%	29.1%	33.2%	6.9%	2.4%	2.2%	17.8%	1.7%	7.8%
特産販売所 (N=498)	件数	1	1	125	166	29	12	15	92	12	43
	割合	0.2%	0.2%	25.1%	33.3%	5.8%	2.4%	3.0%	18.5%	2.4%	8.6%
農林水産物直売所 (N=441)	件数	0	1	106	133	29	22	7	73	8	35
	割合	0.0%	0.2%	24.0%	30.2%	6.6%	5.0%	1.6%	16.6%	1.8%	8.6%
農林水産物加工場 (N=193)	件数	0	1	42	67	10	7	2	32	5	11
	割合	0.0%	0.5%	21.8%	34.7%	5.2%	3.6%	1.0%	16.6%	2.6%	8.8%
飲食施設 (N=512)	件数	1	2	126	173	32	12	9	110	11	39
	割合	0.2%	0.4%	24.6%	33.8%	6.3%	2.3%	1.8%	21.5%	2.1%	7.6%

図 1-38 道の駅の管理主体

資料：(一財)地域活性化センター

運営主体	a.国	b.都道府県	c.市区町村	d.第3セクター	e.公益法人 (社団・財団)	f.JA	g.商工会 連合会・商工会	h.民間企業	i.NPO	j.生産者組合	k.その他
地域振興施設 (N=456)	件数	1	1	36	184	35	10	9	112	13	45
	割合	0.2%	0.2%	7.9%	40.4%	7.7%	2.2%	2.0%	24.6%	2.9%	9.9%
特産販売所 (N=500)	件数	0	0	15	195	32	16	11	140	14	55
	割合	0.0%	0.0%	3.0%	39.0%	6.4%	3.2%	2.2%	28.0%	2.8%	11.0%
農林水産物直売所 (N=442)	件数	0	0	12	141	27	33	6	104	12	46
	割合	0.0%	0.0%	2.7%	31.9%	6.1%	7.5%	1.4%	23.5%	2.7%	10.4%
農林水産物加工場 (N=191)	件数	0	0	6	70	11	7	2	45	8	24
	割合	0.0%	0.0%	3.1%	36.6%	5.8%	3.7%	1.0%	23.6%	4.2%	12.6%
飲食施設 (N=512)	件数	0	0	10	188	27	11	7	187	14	55
	割合	0.0%	0.0%	2.0%	36.7%	5.3%	2.1%	1.4%	36.5%	2.7%	10.7%

図 1-39 道の駅の運営主体

資料：(一財)地域活性化センター

②各施設の整備に係る費用及び敷地面積について

各施設の整備に係る費用は、2億円未満が22.5%と最も割合が高くなっています。ついで、2億円以上～4億円未満が20.5%となっています。また、敷地面積については、10,000㎡未満が50.5%と半数を占める割合となっています。

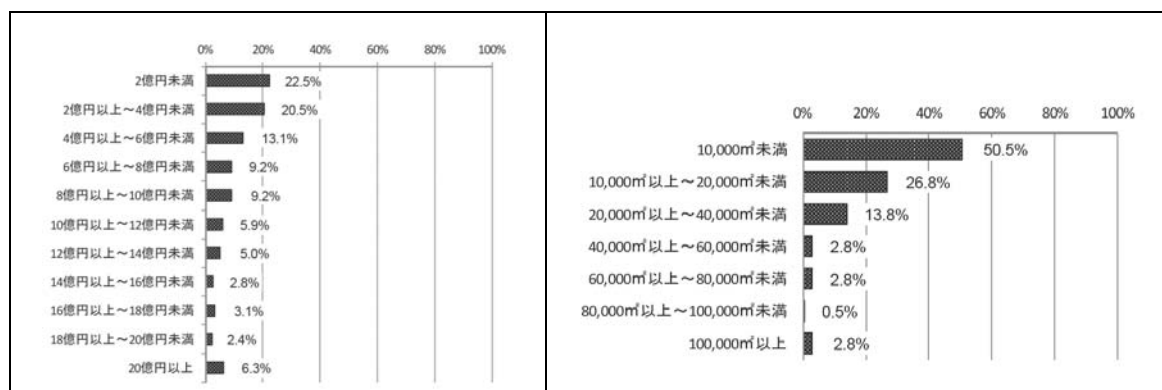


図 1-40 道の駅の整備費用、敷地面積

資料：(一財)地域活性化センター

### ③各施設の整備手法について

道の駅には、地域振興施設等を設置者(市町村等)が、駐車場・トイレ・情報提供施設等の一部を道路管理者(国・都道府県)が整備する「一体型」と、設置者(市町村等)が道の駅を構成する施設を全て単独で整備を行い、地域振興施設等に加えて駐車場とも市町村等が整備する「単独型」が存在します。

一体型とされるものは、全体の 57.9%を占めており、また、単独型は 42.1%となっています。

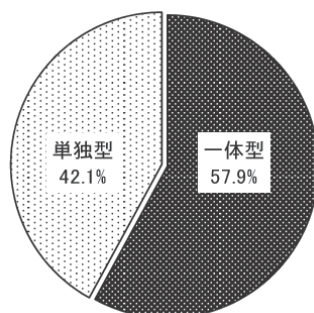


図 1-41 道の駅の整備手法について

資料:(一財)地域活性化センター

### ④各施設を整備するために活用された交付金・補助金について

道の駅を整備するために活用された交付金・補助金は、77.4%の施設について活用されています。交付元は、農林水産省が 62.2%と最も多く、ついで国土交通省が 24.4%となっています。

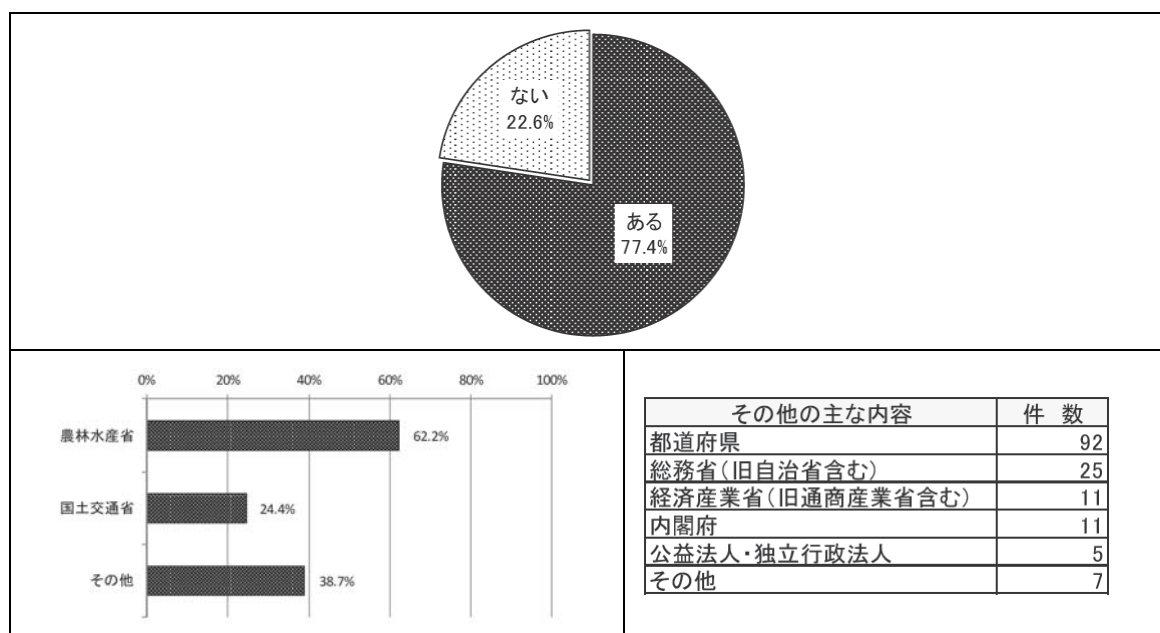


図 1-42 活用された交付金・補助金について

資料:(一財)地域活性化センター

### ⑤各施設の運営について

各施設の運営では、指定管理者制度が導入されている事例が 70.8%を占めています。そのうち、指定管理料の金額は、「なし(0円)」であるものが 36.6%と最も割合が高くなっています。

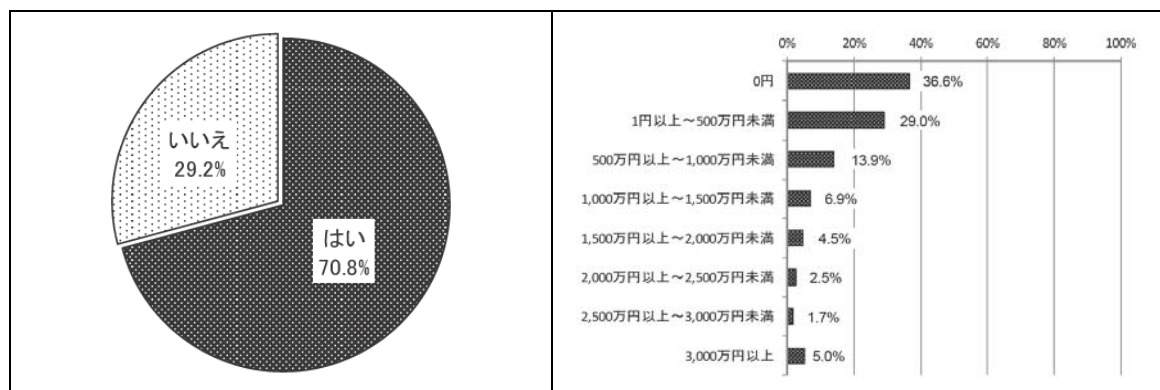


図 1-43 各施設の運営について

資料：(一財)地域活性化センター

#### (ii) 道の駅事業における民間活力の活用事例とその支援内容

道の駅では、一般道路の休憩施設という位置づけで、道路管理者によって休憩施設が整備されると併設する形で、地域の文化や名所、特産品などを活用し、創意工夫をこらした多様なサービス提供がされており、休憩施設として機能するだけでなく、農産物や海産物の販売を行う商業施設等を目当てとし、立寄ることを目的とする利用者が増え、賑いがみられています。このため、今後も地域活性化の拠点となり、地域産業の振興に貢献できる施設となりうることから、民間事業者に対する支援方策を検討していくことが必要です。

これまで整備されてきた道の駅について、主に駐車場やトイレに該当する道路区域とされる部分については道路管理者等が整備し、それ以外の商業施設等は、民間事業者等によって整備されることが多くあります。道路区域部分の整備を道路管理者が費用負担をしていることから、一定の公的支援を受けていると捉えることができるため、支援方策を提案する前提として事例調査するとともに支援方策（案）の検討を行いました。

#### ①道の駅「針テラス」(奈良県奈良市)

道の駅「針テラス」は、名阪国道の奈良県山辺郡都祁村針(現：奈良市針町)において進められていた名阪国道針 IC の改良(国土交通省直轄事業)に合わせ、ドライブオアシス機能並びに地域間交流と地元都祁村の活性化をコンセプトとして整備された施設です。建物全体を南イタリア風のデザインとし、飲食店、温泉、都祁の郷で産まれた生鮮品・加工品の販売、西日本最大級の観光イチゴ園、そして観光・道路等の各種リアルタイムな情報を提供する施設などを完備した道の駅です。開発は、PFI 法が平成 11 年 7 月に成立したことを受け、民間事業者と都祁村(現在：奈良市)とが、平成 11 年 9 月に 30 年にわたる事業契約を締結し、設計、建設、運営、管理にいたる PFI

事業として開始されました。

道の駅「針テラス」は約 105 億円の総事業費で整備されました。国土交通事業として実施された駐車場及び休憩施設の約 21,000 m<sup>2</sup>部分は、国土交通省の負担 55 億円で整備されました。商業施設(北館及び南館)等のある敷地面積約 30,000 m<sup>2</sup>については、奈良市(旧都祁村)によって土地取得・造成がされ、約 25 億の費用をかけて整備されました。奈良市(旧都祁村)の負担部分については、民間事業者へ借地料という形を用いて償還することとなり、土地所有者である奈良市(旧都祁村)に対し、民間事業者は、年間約 1 億円の借地料を支払っています。一方、国土交通省によって負担された約 55 億円部分については、償還する必要はありません。したがって、駐車場やトイレという休憩施設部分については、民間事業者には負担はなく、この部分については初期投資も発生してないことになります。この初期投資が不要となる部分について、公的支援がされていると考えることができます。

一方で、商業施設(北館及び南館)については、民間事業者が約 25 億円の費用をかけて整備しました。また、村の情報発信施設である「情報館」整備についても民間事業者が負担し、整備後に旧奈良市(都祁村)へと譲渡されました。維持管理費については、国、奈良市、民間事業者で負担しており、その内訳は、国と奈良市 40,332 千円、民間事業者 19,328 千円であり、合計で 59,660 千円となっています。

このように、商業施設費用約 25 億円、維持管理費約 2,000 万円と、民間事業者による整備費用及び維持管理費の負担が大きくなっていますが、道の駅機能である休憩施設等の部分は国費等での整備されており、周辺環境の整備という視点からは、公的機関からの支援がされていると考えることができます。

そのほか、施設の運営については、奈良市を含む公共的な機関等からの支援はなく、民間事業者の収益で賄われています。

奈良市(旧都祁村)では、初期の整備費用については、民間事業者からの借地料より償還することとしており、将来的には、結果として、当該土地に公共的な機関等の費用負担なく、民間事業者によって整備された施設等が残ることとなります。このことから、民間事業者への支援方策を検討する必要があると考えます。

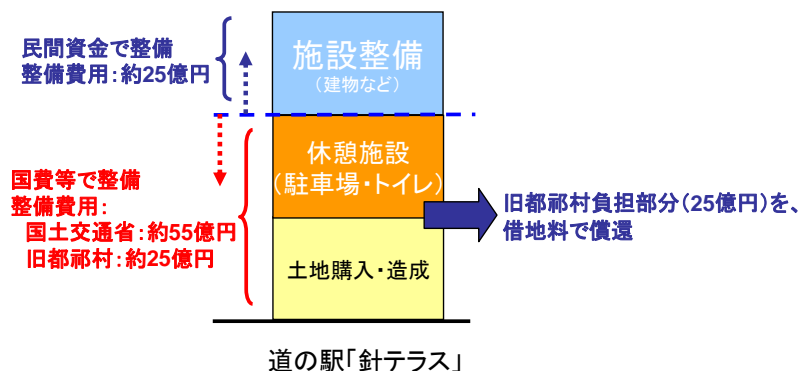


図 1-44 道の駅「針テラス」における整備費用等

【道の駅針テラス施設概要】

- 駐車場:大型 40 台、普通 470 台、
- トイレ:男(大)7 器、男(小)20 器、女 24 器
- 物産館、西日本最大級の観光イチゴ園等

針テラスの施設	
奈良市針テラス情報館	観光・道路等の各種リアルタイムな情報の提供、都祁村がひと目でわかる歴史民族展示室
サウスリリィ	各種食の専門店「針テラス味街道」 食の実演販売、フードコート 本格的なイタリアンレストラン、ワインバー イタリアングッズの販売、名車フェラーリーの常時展示
ノースリリィ	ファーストフード レストラン(団体・家族・グループ) スナックコーナー 名阪国道随一の山海物、地域特産品
つげの畑高原屋	高原のきれいな空気と水で育った生鮮野菜と手造りから生まれた特産品販売を行っています
都祁温泉フィットネスバード	家族と恋人と友達と、みんな一緒に入れる温浴施設 温泉水を利用したジャグジプール・マッサージプールなど多彩なプール 男女別に入って頂く、温泉浴場(サウナ・露天風呂あり)

図 1-45 道の駅針テラス施設概要

資料:道の駅針テラス HP

表 1-15 道の駅針テラス施設概要

施設名	敷地面積	帰属先	維持管理	来場者数 (千人/年)
駐車場	20,000 m <sup>2</sup>	国交省	奈良市	3,000
中央トイレ・iセンター ・休憩所	800 m <sup>2</sup>	国交省	国交省	
北館	2,700 m <sup>2</sup>	民間	民間	
南館	3,500 m <sup>2</sup>	民間	民間	
観光イチゴ園	24,000 m <sup>2</sup>	民間	民間	
遊の広場・歩道	16,000 m <sup>2</sup>	奈良市	奈良市/民間	
温泉施設	10,600 m <sup>2</sup>	奈良市	民間/賃貸契約	10
奈良市情報館		奈良市	奈良市総合財団	

表 1-16 道の駅針テラスにおける前面交通量及び車線数(交通量の単位:台/日)

道の駅(道路)	前面交通量(24h)			車線数
	小型車	大型車	合計	
針テラス(R25)	21,737	24,348	46,085	4
針テラス(R369)	3,721	446	4,167	2



図 1-46 道の駅「針テラス」位置図等

資料：国土地理院、道の駅「針テラス」HP

## ②道の駅「日和佐」（徳島県日和佐町）

道の駅「日和佐」は、町の中心地に位置する JR 牟岐線日和佐駅と国道 55 号に接して立地しています。そのため、道路利用者だけでなく、町民等も利用しやすい道の駅といわれているようです。敷地内には、情報コーナー・物産コーナー・姉妹都市交流コーナーを備えた「物産館」、お遍路さんの足をいやす「足湯館」、地元の特産物を購入することができる「産直館」を備え、県南部の中核観光ゾーンとして活用されています。

平成 15 年度、平成 16 年度の 2 ヶ年をかけ、国土交通省と日和佐町の共同事業によって、総事業費約 15 億円で整備されました。施設の運営方法については、国土交通省、日和佐町、地元住民などによる各種会議の協議の中で検討した結果、民間の経営感覚やノウハウが活用され、柔軟な発想による経営が期待できる株式会社（第三セクター）を設立し運用するという方針が決定しました。これを受け、運営会社の資本金は 2,000 万円、町の出資額は 55%にあたる 1,100 万円とする内容の予算案が平成 16 年 6 月定例議会で承認されました。管理運営会社として「株式会社道の



駅日和佐」が設立され、指定管理者制度により、平成 17 年 4 月 1 日からの 10 年間、道の駅の施設管理が「株式会社道の駅日和佐」に委任されました。

当該事例では、株式会社の設立支援や指定管理者制度という支援がされていると考えられますが、その運営は、商業施設の販売手数料で賄われています。なお、道の駅「日和佐」は、正社員 1 名とパート 10 名の雇用がされており、主な収入は、物産館・産直館での物産の販売手数料です。販売は、出品方式であり、町からの管理委託料の支出はありません。オープンからの 6 ヶ月で、物産・特産品合わせて 1 億 1,000 万円の売上げがありました。

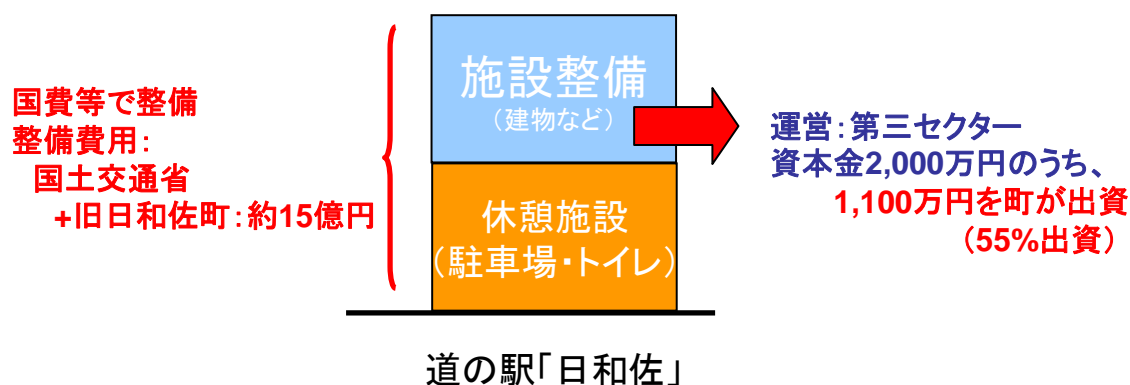


図 1-47 道の駅「日和佐」における整備費用等

- 【道の駅「日和佐」施設概要】
- 駐車場: 大型 7 台、普通 57 台、身障者用 3 台
  - トイレ: 男 13 器、女 13 器、多目的用 2 器
  - 物産館/休憩所(足湯)/産直館ほかの営業時間
    - ・物産館(9:00～18:00)
    - ・休憩所(足湯)(9:00～18:00)
    - ・産直館(9:00～18:00)
  - ※産直館、物産館、休憩所(足湯): 年中無休
  - 最寄りのアクセス IC: 徳島 IC

図 1-48 道の駅「日和佐」施設概要

資料: 道の駅「日和佐」HP

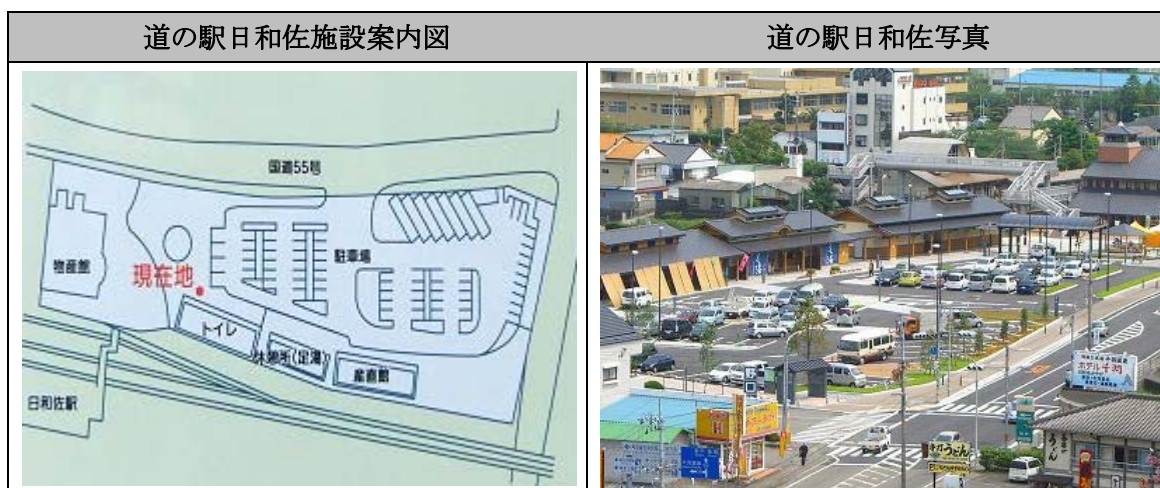


図 1-49 道の駅「日和佐」位置図等

資料:道の駅日和佐 HP

表 1-17 道の駅「日和佐」における前面交通量及び車線数(交通量の単位:台/日)

道の駅(道路)	前面交通量(24h)			車線数
	小型車	大型車	合計	
日和佐(R55)	6,004	678	6,684	2

### ③道の駅「いぶすき」(鹿児島県指宿市)

道の駅「いぶすき」は、指宿市の中心地から約10km鹿児島市寄りの国道226号線沿いにあり、観音崎公園に隣接しています。観音崎公園は、年間300万人もの観光客が訪れる南薩地域の玄関口に位置し、錦港湾、大隈半島などを望む風光明媚な場所にあります。この公園内には、地域住民や観光客のふれあいの場とする施設を複合的に活用し、特産品の販売をはじめ、焼きたてのパンやミニショップ、そばなどのスローフードの提供を行う施設整備を行い、地域の活性化に役立てられています。

24時間利用できるトイレと駐車場、道案内施設は、国土交通省により380,000千円で整備されました。道路利用者の小休止や地域住民とのふれあいの場、イベントなど多目的に利用できる広場として、指宿市が国からの補助金で観音崎公園を整備しました(公園整備面積12,000㎡、全体事業費483,600千円(国補199,000千円、起債213,400千円、市負担71,200千円))。

また、指宿地域の観光案内や特産品・農産物の展示販売などができる施設を民間の資金で整備し、建設後の施設の運営までを行っています。当該施設である、地域交流施設「彩花菜館」<sup>さいかなんかん</sup>は、鉄筋2階建て、延べ面積809㎡で、施設の整備費は206,086千円でした。

地域交流施設の建設と観音崎公園全体の維持管理について、平成16年10月から平成31年9月31日までの15年間、PFI事業者である「株式会社サニーケープ」が指定管理者となり、委託契約がされ、15年間の維持管理費158,818千円が見込まれています。

運営業務を中心にパートタイマーなど地元から35人を雇用しており、委託料は、PFI事業費以

外、指定管理者に関する費用などは支出されていません。

平成 16 年 10 月にオープンし、約 1 年間での来館者数は、47 万人の計画に対し 63 万人 (134%)、売上高は 156 百万円の計画に対し 208 百万円 (133%) の実績を挙げています。計画と実績の差は、立寄率が予想より高かった (バス 25%、自家用車 17.5%と予想) ことと、委託先が積極的に PR したことに起因しているようです。また、立寄率が高いことから、民間事業者が独自に、道路向かいに 60 台分の第二駐車場を整備しています。

また、指宿市は、施設維持の業務委託料として 10 百万円 / 年を支払い、逆に建物の使用料として 10 百万円 / 年を受け取っています。この使用料を受け取る通帳がプロジェクトファイナンスの担保になっているとのこと。

指宿市によると、成功の要因としては、計画前に十分なリサーチが行われ、鹿児島市内からのリピート客に加え、指宿に行くために必ず通過する地点に立地したことが大きく、また、運営会社社長がコンビニ経営者でもあることから、当該店舗の運営には、そのノウハウが活かされていることが大きく影響していることが挙げられています。

当該施設は、PFI 事業による道の駅整備・運営の成功事例として取り上げられていますが、魅力ある施設を維持するためには、今後、施設更新費などの支出が想定されます。このような場合には、公共的な機関等による融資や出資による支援が必要となります。

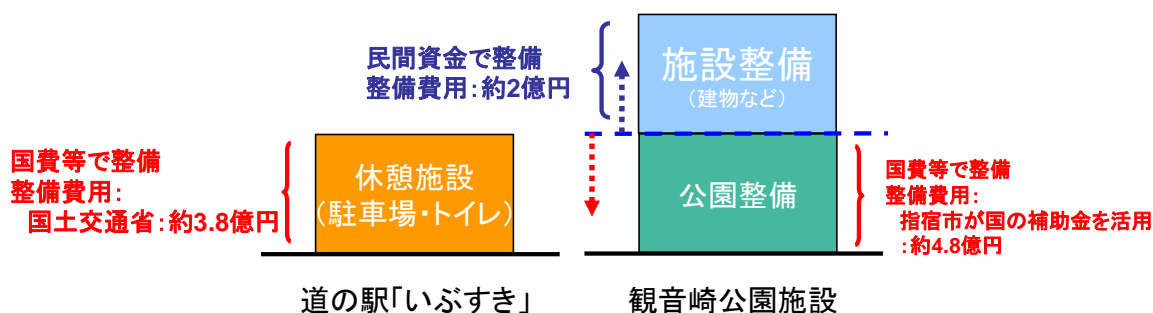


図 1-50 道の駅「いぶすき」における整備費用等

- 【道の駅「いぶすき」施設概要】

  - 駐車場: 大型 4 台、普通 59 台、
  - トイレ: 男 7 器、女 5 器
  - 物産館等の営業時間
    - ・「特産物販売コーナー」8:30～18:30
    - ・「小牧そば茶屋」11:00～18:00
    - ・「ファーストフードコーナー」8:30～18:30

図 1-51 道の駅「いぶすき」施設概要

資料: 道の駅「いぶすき」HP

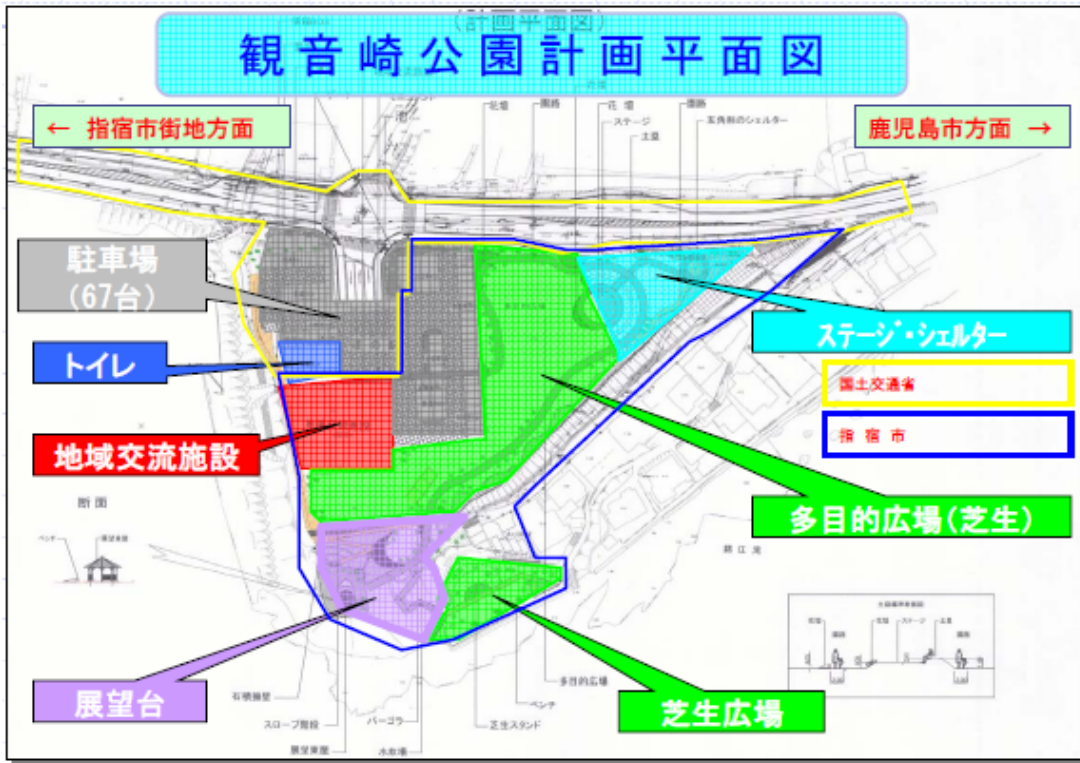


図 1-52 観音崎公園計画平面図

資料: 国土交通省 HP



図 1-53 道の駅いぶすき完成イメージ図

資料: 国土交通省 HP

表 1-18 道の駅いぶすき施設概要

施設名	敷地面積	事業主体	事業費 (千円)	維持管理者	維持管理費 (千円)
トイレ・駐車場・ 道案内施設	4,000 m <sup>2</sup>	国交省	380,000	指定管理者	158,818 (15年間)
観音崎公園	12,000 m <sup>2</sup>	指宿市	483,600 (国補 199,000) (起債 213,400) (市 71,200)	指定管理者	
彩花菜館	809 m <sup>2</sup>	PFI 事業者	206,086	PFI 事業者	—

※PFI 事業者＝株式会社サニーケープ

表 1-19 道の駅いぶすきにおける前面交通量及び車線数(交通量の単位:台/日)

道の駅(道路)	前面交通量(24h)			車線数
	小型車	大型車	合計	
いぶすき(R226)	12,873	1,141	14,014	2

### (iii) 支援方策(案)について

道の駅の地域側施設の設置者は、市町村または市町村に代わり得る公的な団体とされていることから、地方公共団体や第三セクターによって、設置され、管理・運営されるものが大半を占めているのが現状です。しかしながら、事例からは、公共施設等の建設、維持管理、運営等を民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して行う手法であるPFI事業(道の駅「針テラス」、道の駅「いぶすき」)や、住民の福祉を増進する目的をもってその利用に供するための施設である公の施設について、民間事業者等が有するノウハウを活用することにより、住民サービスの質の向上を図っていく手法である指定管理者制度(道の駅「日和佐」)の活用がみられました。

事例調査した道の駅では、道路管理者が所有する土地の上に、民間事業者の費用負担によって、物産館などの施設が整備され、その管理・運営が行われています。このことから、民間事業者によって、施設(建築物部分)が整備されるのであれば、その整備費用に該当する部分への支援が必要であると考えます。

また、民間事業者の支援方策としては、新しい形態で道の駅整備への提案が考えられます。例えば、既に運営している道の駅に隣接する土地を購入し、その土地で収益の見込まれる事業を展開することが考えられます。収益を見込める事業の案としては、既存の施設にもありますが、地域特産品の販売施設、上質な休憩空間を提供するための温浴施設などが考えられます。また、道の駅「針テラス」で実施されているような果実の収穫を体験できる施設(観光イチゴ園)などもそのひとつでしょう。また、地域活性化や雇用促進の観点からも、施設面積を拡充することで、自由な事業展開や多様で積極的に関わっていくことができます。これらへの支援としては、道の駅の利便性の

向上につながるとともに、地域活性化に貢献することから、道の駅の休憩施設周辺で事業を行うことのできる用地の取得や、建築物の整備を行うための整備全般に対する支援が考えられます。

そのほか、道の駅事業への支援方策を検討するにあたっては、新規の道の駅事業を対象とするだけでなく、平成26年4月4日現在1,030駅の登録があることから、既存施設の更新や維持管理における支援方策を検討していくことも必要となります。あわせて、道の駅は、地域に密着した施設であることから、中小の事業者によって休憩機能周辺の施設整備及び運営がされることが想定されるため、主に中小の事業者を対象とした支援方策の検討が必要です。

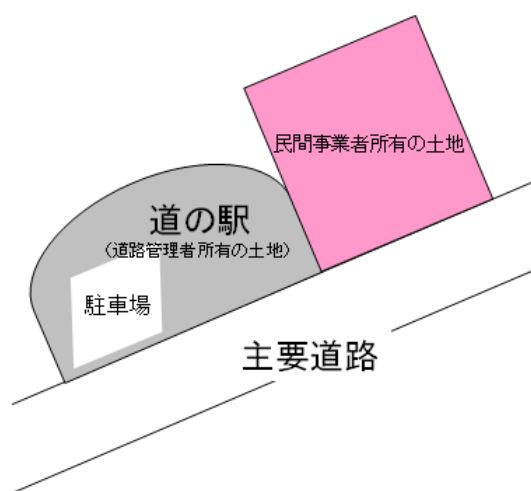


図 1-54 新しい形態の道の駅整備イメージ図

### ①新規事業への支援方策

地域活性化への貢献が期待されている道の駅は、今後も円滑に整備されるとともに、安定した運営がされる必要がありますが、地域に密着した施設であることが多く、そのため地元の中小の事業者によって事業が展開されることが推測できます。このことから、民間事業者の費用負担のみに頼った整備を行うのではなく、公共的な機関等による支援が必要です。民間事業者においては、道路管理者によって整備される部分以外である、商業施設等を整備することが考えられるため、土地取得費及び施設建設費へ充当する資金が必要となります。この資金についての支援方策について検討するとともに、既存の制度などを活用した負担軽減方策の検討を行いました。

#### (a) 低利融資

道の駅は、地域に密着した施設が多く、地元の中小の事業者によって施設整備や管理・運営がされることが多く見受けられます。このため、自己資金では、事業へ参入するための施設整備費用の調達や、施設の更新費用の調達が困難な事業者も存在するでしょう。中小の事業者では、社会的信用力の面から、低利融資をしている民間金融機関からの借

入ができない場合も想定できます。このような場合、公的な機関、例えば、従前の融資制度である「道路開発資金制度」のような制度による低利融資の実現を図ることが考えられ、当該制度においては、平成 5 年度より貸付対象事業として、道路機能の向上に寄与するとともに、地域活性化への貢献するものとして、資金面での支援が行われていました。

仮に、民間金融機関から借入れをする際にも、社会的信用力の面で低利融資がかなわない事業があることと思われます。このように、低利融資の実施要件に該当しない中小の事業者に対する信用力の補完ができるような公的機関のサポートとしての支援方策も考えていく必要があります。

#### **(b) 出資**

特定の事業を行うことを目的として地方公共団体による出資のもと、第三セクターが設立されることがあります。例えば、事例では、道の駅「日和佐」が該当し、今後、支援対象とする事業者を想定すると、比較的中小の事業者が新規参入を目指す場合に有効です。出資は、即座に資金回収というスキームが生じるわけではないので、事業が軌道にのった段階で、事業者が当該出資を還元することが可能です。また、配当によって還元する方法もあります。

#### **(c) 信用保証支援**

道の駅「針テラス」や道の駅「いぶすき」は、商業施設部分についての施設整備のための費用は、民間事業者が負担しています。このことから、当該事業にかかる部分を民間金融機関から資金調達することが想定されますが、比較的中小の事業者の参入する場合には、借入に関する支援方策が必要であると考えます。中小の事業者が、民間金融機関からの借入をする場合には、信用力を基に審査されるとともに、信用力に応じた金利差が生じる可能性もあります。このため、信用を保証するという観点から、事業計画の作成補助や計画事項へのアドバイスをするなど、(民間)融資機関から審査判定を受けるためのサポートを行うことで、事業者側の資金調達の円滑化のためのサポートすることが考えられます。

#### **(d) 道の駅環境基盤（駐車場）整備支援**

民間事業者によって、商業施設の施設整備や管理・運営がされるのは、道の駅と位置づけられた敷地内となりますが、国及び地方公共団体によって整備されています。環境基盤という観点からは、現行でも、国や地方公共団体によって、道路区域とされている駐車場等の休憩施設についての負担がされています。これらの整備は、集客に備えた環境基盤の整備と考えることができることから、国や地方公共団体で、これらの整備を積極的に行うことが支援方策となります。

#### (e) 公園事業との一体整備支援

道の駅「いぶすき」の事例をみると、公園と一体となった施設となっています。公園には、人が集まる素養があることに加え、公園を整備する際には、補助金を活用することができるため、民間事業者への支援方策として、公園との一体整備を支援していく方策が考えられます。また、公園整備事業においても、駐車場が整備されるので、当該施設を利用することができれば、民間事業者において駐車場を整備することが不要となります。これらのことから、駐車場などの基本となる施設を国や地方公共団体によって整備することが、民間事業者の支援につながります。また、補助金のほか、交付金を活用することも支援につながります。

### ②既存施設への支援方策（施設の更新・維持管理支援、追加駐車場整備支援）

地域活性化への貢献が期待されている道の駅は、今後も魅力ある施設であることが必要であり、採算が取れる施設となるよう努力していくことが求められます。しかしながら、施設の定期的メンテナンスや老朽化を改善するなど、魅力ある施設を維持していくためには、維持管理費や更新費等の支出が予定されます。新規事業への支援策だけでなく、維持することや更新することに関して、また、より良い施設とするため駐車場面積の拡大時における支援方策について検討しました。

#### (a) 低利融資

施設の更新や追加で駐車場整備をしたいと考えている事業者に対して有効な手法です。ただし、民間金融機関からの借入を民間事業者が自ら行う場合は、信用力に関する公的機関のサポートが伴うことが支援につながります。

#### (b) 出資

地域活性化への貢献が期待されている道の駅は、今後も魅力ある施設であることが必要です。しかしながら、比較的中小の事業者によって事業が行われていることを鑑みると、更新に伴う費用の全額を自己資金で賄うことは難しいと考えられます。したがって、このような民間事業者に対しては、出資するという支援が考えられます。出資側においては、即座に資金回収というスキームが生じるわけではありませんが、株式を保有することから、業績が好調であれば配当による還元が得られることとなります。また、既存施設を対象とすることから、採算性への見通しができます。出資金の回収は、出資から数年後に事業者が株式を買い取ってもらうことが想定できます。

#### (c) 信用保証支援

前述のとおり、道の駅は地域と密接にかかわりがあることから、参画している民間事業者が中小の事業者であることが多くなっています。このため、民間金融機関からの借



入を想定した場合、信用力によっては、借入が困難であるケースも想定されます。施設更新などの計画を評価するなど、事業者の信用力を担保できるサポートをすることが支援につながります。

#### (d) 指定管理者制度の活用（運営支援）

民間事業者が道の駅を運営していく場合には、その規模にもよりますが、相応の運営資金の調達が必要な場合があります。民間事業者を支援するひとつの方策として、道の駅「日和佐」の事例のように、地方公共団体において建物等の施設整備を行った後、指定管理者制度を活用して、民間事業者に運営を任せることが支援方策になります。

#### (e) PFI 事業の活用（運営支援）

これまでの事例道の駅「針テラス」のように、民間事業者によって施設整備から管理・運営までを手がけるという民間活力活用の手法である PFI 事業による支援が考えられます。PFI 事業は、民間資金を活用しようという考え方からきた制度となりますが、国や地方公共団体との協力体制を構築し、駐車場等の周辺環境を整えるなどすることで、施設運営の収益は向上すると思われることから、支援に資する方策となります。

## 2) SA/PA 事業の活用

高速道路上に整備された休憩施設である SA/PA は、連続的な高速走行からの疲労や緊張を解きほぐすとともに、運転者の生理的要求を満たし、旅行の安全や快適性を高める効果があることから、道路管理上必要な施設です。高速道路株式会社法第 5 条 3 項より、高速道路会社は、高速道路の通行者又は利用者の利便に供するための休憩所、給油所その他の施設の建設及び管理を営むこととされています。また、日本の高速道路は、出入制限を有する有料道路です。このように、出入制限がある道路では、休憩のために一時的に流出することは考えにくく、高速道路内への休憩施設の整備は道路管理上の観点から必要な施設であるため、休憩施設は適当な間隔をもって配置する必要があります。このような休憩施設である SA/PA は、わが国最初の高速道路（名神高速道路、栗東～尼崎：71km）が昭和 38 年に開通してから、着実に整備されてきた施設です。

最近の SA/PA は、休憩施設というだけではなく、大規模な駐車スペースとともに、大規模な物販・飲食施設、農産物直売所などを設けるなど、通過する目的の休憩施設としての機能だけではなく、地域特性を活かした魅力的な出店が促進されています。このため、今日においては、高速道路を利用すると同時に、SA/PA へ立寄ることが旅行の目的のひとつとなるようになり、地域活性化に寄与する施設との認識も高まりつつあります。こうした国民ニーズに対応するためにも、今後の SA/PA は、さらなる利便性の向上、地域活性化へ寄与する施設であることが求められてくるでしょう。このためには、周辺土地を活用した施設の拡充などの、新たな施策の展開も必要です。

一方で、都市内高速道路網においては、長距離走行が想定されていないため、その休憩施設の大半は、比較的小規模な駐車場及びトイレ施設、商業施設となっています。また、市街地を通過する高速道路であるため、周辺土地はすでに他用途に利用されており、周辺土地を利用した PA 機能の拡充を図ることは困難です。このことから、都市内高速道路利用者の利便性を向上させるために、周辺施設を活用するという新たな方策の検討が必要となります。

このような観点から、今後の SA/PA 事業の展開について、民間活力の活用機会や、その支援方策についての検討を行いました。

#### (i) SA/PA 拡充方策（案）（部会提案事項）

地方部に及ぶ高速道路上の SA/PA は、高速道路走行時の休憩施設としての機能だけではなく、民間の経営ノウハウを最大限活用しながら、利用者サービスの向上を図り、また、地域の特性を活かした魅力的な店舗の出店を促進するなど、目的地への通過点ではなく、SA/PA に立寄ることを目的とする利用者が増えてきました。

地方公共団体においては、高速道路利用者の利便性の向上や、地域産業の振興等において高速道路会社との協力関係を構築するため、包括的提携協定を締結し、観光を含めた多様な連携事業の実施が模索され、各所において地域活性化に資する取組みも展開しています。また、高速道路会社においても地方公共団体と連携を図りながら、地域活性化のための工夫や高速道路料金施策を行うとともに、地域イベントを掲載した SA/PA におけるパンフレット配布や、インターネットによる情報提供など、観光を軸とした高速道路の利用促進を図っています。さらに、一部の SA/PA では、一般道からの利用者への開放もしていることから、地域活性化の拠点としての傾向が強まってきています。

今後も、高速道路では、SA/PA を地域活性化の拠点としての機能を高めていくため、地域の特性を活かした魅力的な施設を展開していくとともに、高速道路利用者だけでなく、一般道からの来訪者も利用可能とする取組みなどを推し進めていくことも重要となってくると思われます。なお、より地域に人が集まる空間を創出するためには、民間活力の活用といった観点からも、民間事業者参入の機会の創出や、意見を取り入れるなど、地域との連携を図っていくことが必要です。

#### ①SA/PA の管理・運営について（東日本高速道路株式会社の場合）

東日本高速道路株式会社を例にとると、日本道路公団（JH）の民営化（平成 17 年 10 月）以前の SA/PA は、財団法人によって管理・運営されていました（第三セクターが管理・運営する一部の SA/PA を除く）。民営化に際し、SA/PA に関する資産、業務、債務その他の権利義務は、財団法人から東日本高速道路株式会社に承継されました。東日本高速道路株式会社は、SA/PA 事業に直接関わりつつ、かつ、管理・運営を専門的・効率的に行うため、東日本高速道路株式会社の 100%出資の完全子会社としてネクセリア東日本株式会社を設立し（平成 17 年 12 月 8 日）、SA/PA 事業を開始させています（平成 18 年 4 月 1 日）。このときに、これまで道路法上の道路であった SA/PA は、道路区域外とされ道路法の規制が

外れました。現在の道路区域は独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構の資産（機構資産）、道路区域外は東日本高速道路会社の資産（会社資産）となっています。

※中日本高速道路株式会社及び西日本高速道路株式会社の場合、SA/PA 関連事業等実施会社は下記図表を参照。

※一方、首都高速道路の PA については、商業施設等が設置されている部分についても、道路区域として取扱われており、この PA は、首都高速道路サービス株式会社（首都高速道路株式会社 100%出資）によって、管理・運営がされています。

表 1-20 東・西・中日本高速道路株式会社 3 社の SA/PA 関連事業等実施会社

東日本高速道路株式会社	ネクセリア東日本株式会社
中日本高速道路株式会社	中日本エクシス株式会社
西日本高速道路株式会社	西日本高速道路サービス・ホールディングス株式会社

## ②既存の SA/PA 事業手法について（ネクセリア東日本株式会社の場合）

例えば、東日本高速道路会社管内の SA/PA の商業施設部分は、ネクセリア東日本株式会社によって管理・運営されています。その資産区分をみてみると、駐車場・通路、トイレは、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構の資産であり、園地、営業施設等については、東日本高速道路会社の資産となっています。

なお、ネクセリア東日本株式会社は、100%出資を受けている親会社である東日本高速道路会社から施設を貸借し、飲食・物販施設の管理・運営をしています。自らの商業施設の営業のほか、出店しているテナントからは賃貸料収入を得、施設に応じた賃貸料を支払っています。

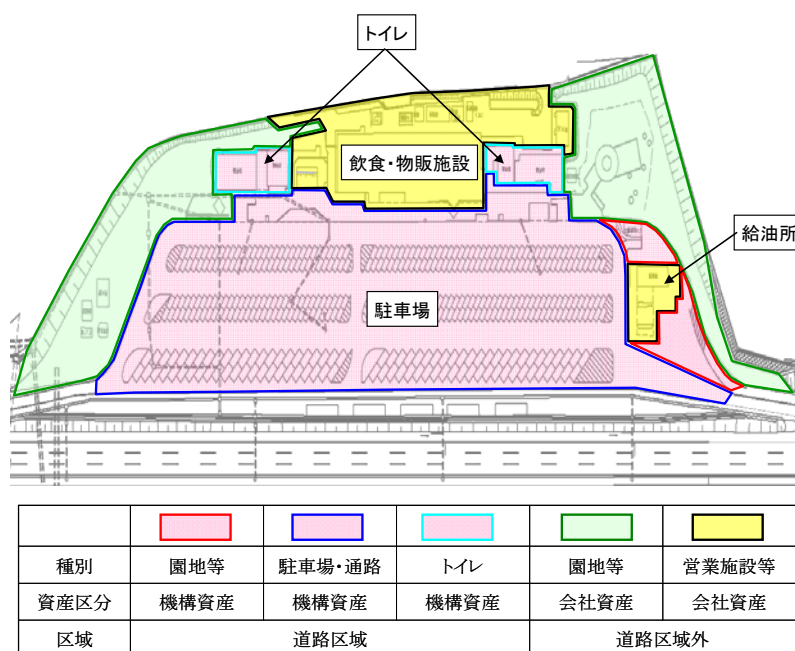


図 1-55 SA/PA 資産区分イメージ図

### ③SA/PAに関する権利関係について

SA/PA 敷地内には、①レストラン・売店等の営業施設の建物、②駐車場、③トイレ・電気室等の建物があります。ここでは、日本道路公団（JH）の民営化前後での権利関係について調査しました。

#### (a) 民営化前の権利関係

民営化前は、SA/PA の敷地は全て日本道路公団（JH）が道路区域として所有していました。営業施設であるレストラン・売店等の建物敷地は、財団法人が占用し、建物は財団法人が所有し営業活動が行われていました。

#### (b) 日本道路公団（JH）民営化後の権利関係

日本道路公団（JH）民営化にあたっては、土地・建物の所有者は同一であることを前提とした資産評価手法が検討され、その結果、レストラン・売店等の営業施設の敷地及び建物は、高速道路会社が所有することとなりました。

また、民営化前では、全ての敷地が道路区域とされてきましたが、民営化に際し、営業施設等部分の高速道路会社が所有する部分については、道路法の適用をうけない道路区域外として位置づけられることになりました。民営化にあたっては、財団法人の保有していた SA/PA にあるレストラン・売店等の建物部分については、事業譲渡資産 278 億円で承継されました（東日本・中日本・西日本高速道路株式会社及びその子会社との譲渡価格）。

東日本高速道路株式会社では、民営化以前は、財団法人によって管理・運営がされていた SA/PA ですが、現在は、100%子会社であるネクセリア東日本株式会社が管理・運営を行っており、東日本高速道路株式会社が保有する SA/PA にある土地・建物を貸借し、主にテナントマネジメントによる事業展開を図るという事業スキームとなっています。

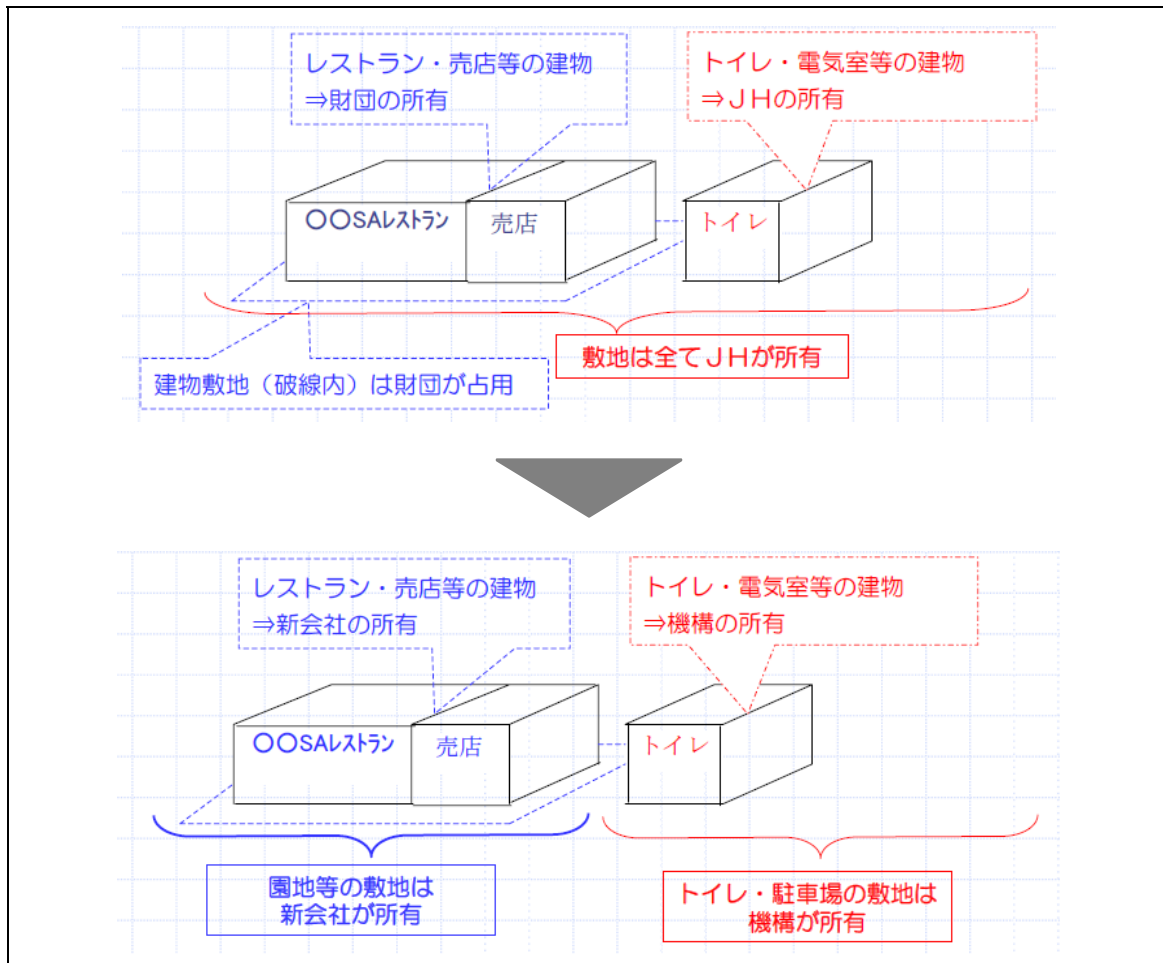


図 1-56 民営化前後の権利関係

資料：国土交通省 HP (SA/PA 資産の評価)

#### ④地方部に及ぶ高速道路の事業構造

地方部に及ぶ高速道路において事業を展開している東日本・中日本・西日本高速道路株式会社は、高速道路の通行料金の設定では利潤を求めないこととされているため、SA/PA 事業による収益が、経営を支える重要な基盤となっています。しかしながら、この 3 社の収益・費用構造をみると、営業収益の約 74%は高速道路料金収入等で構成されています(平成 22 年度決算)。この営業収益のうち、約 70%を道路資産賃借料として高速道路機構に支払い、残りの約 30%を適切な道路管理に充てていますが、収益の構造をみると、多くが料金収入等となっており、休憩施設等事業による収益は、全体収益の約 1%程度にとどまっていることから、この収益を上げていくことが必要となってきます。

一方、JR 東日本では、オリジナル商品や新業態店舗を積極的に展開し、魅力的な商業空間を生み出し、駅の価値最大化を図るため「エキナカ」が活用されています。「エキナカ」では、駅と一体化した商業空間である「ecute」や、駅構内のショッピングモール「Dila」などの展開が図られてい

ます。当該事業は、駅スペース活用事業と位置づけられており、営業収益をみると339億円あります。運輸事業を含むJR東日本全体の収益は、3,600億円であることから、駅スペース活用事業の営業利益は、全体収益の約9.4%を占めていることとなります(平成23年度決算)。

また、JR東日本では、運輸業務以外に、「エキナカ」を含む駅スペース活用事業のほか、「ルミネ」や「アトレ」などのショッピング・オフィス事業、「ホテル」「クレジット事業」を含むその他事業を実施しており、生活サービス事業と位置づけています。また、鉄道用地等を貸し付けた際の土地・建物・高架下貸付料、駅構内や車内で小売・飲食業等を行っている業者からの構内営業料、車内ポスターなどの掲出から得られる広告料などからなる運輸付帯収入と駅ビル等を運営する会社からの不動産賃貸料、宅地や住宅などの分譲土地建物売上高などからなる関連事業収入をあわせて、生活サービス事業に係わる収入としています。この生活サービス事業収入は、エキナカビジネスが展開された平成17(2005)年より、運輸業の30%以上を占めるようになりました。

今後、人口減少や大幅な経済成長が見込めないわが国の社会情勢を考えると、高速道路利用者は減少するものと推測することができ、高速道路料金収入は減少していくものと思われます。高速道路料金収入の減少は、適切な維持管理にも影響を及ぼすことから、魅力的なSA/PA事業の展開をはかり、高速道路利用者の減少を防ぐとともに、一般道からも気軽に立寄ることができる環境整備を図るなど、SA/PA事業の収益を押し上げる方策の新規開拓が、今後の持続的で適切な道路管理へとつながるものと思われます。このため、今後のSA/PA事業においては、地域と一体となり地域活性化を図ることのできる施策の展開が必要です。またJR東日本の運輸業以外での収益確保同様に、事業展開の方向性をシフトしていく必要があります。

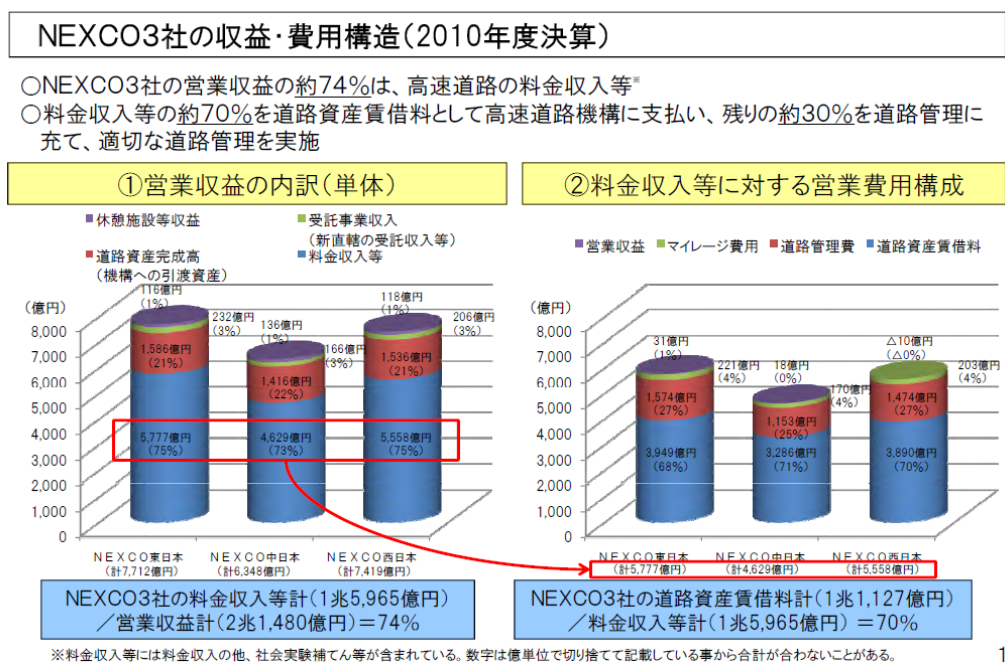


図 1-57 NEXCO3社の収益費用構造(平成22年度決算)

資料:国土交通省 HP

(単位：億円)

	運 輸 業	駅スペース 活用事業	ショッピング・ オフィス事業	そ の 他	合 計	調 整 額	連結損益計 算書計上額
売 上 高							
外部顧客への売上高	17,057	3,961	2,296	2,005	25,321	—	25,321
セグメント間の内部売上高又は振替高	505	135	93	3,158	3,892	△ 3,892	—
計	17,563	4,096	2,389	5,163	29,213	△ 3,892	25,321
セグメント利益	2,366	339	665	219	3,590	9	3,600

図 1-58 JR 東日本 セグメント別の業績状況

資料：JR 東日本

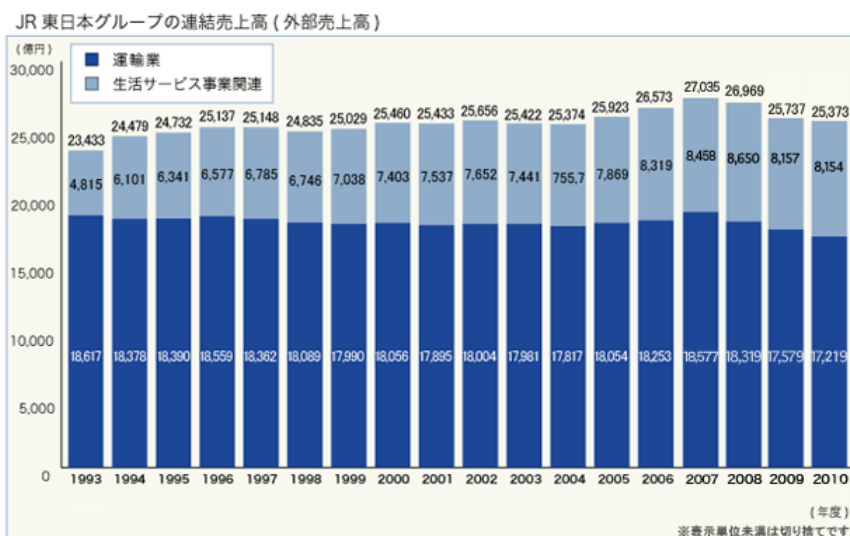


図 1-59 JR 東日本グループの連結売上高(外部売上高)

資料：JR 東日本

表 1-21 生活サービス事業関連事業が運輸業に占める割合(JR 東日本)

年度	運輸業(A)	生活サービス 事業関連(B)	合計(C)	B/C(%)
1993	18,617	4,815	23,433	20.5%
1994	18,378	6,101	24,479	24.9%
1995	18,390	6,341	24,732	25.6%
1996	18,559	6,577	25,137	26.2%
1997	18,362	6,785	25,148	27.0%
1998	18,089	6,746	24,835	27.2%
1999	17,990	7,038	25,029	28.1%
2000	18,056	7,403	25,460	29.1%
2001	17,695	7,537	25,433	29.6%
2002	18,004	7,652	25,656	29.8%
2003	17,981	7,441	25,422	29.3%
2004	17,817	7,557	25,374	29.8%
2005	18,054	7,869	25,923	30.4%
2006	18,253	8,319	26,573	31.3%
2007	18,577	8,458	27,035	31.3%
2008	18,319	8,650	26,969	32.1%
2009	17,579	8,157	25,737	31.7%
2010	17,219	8,154	25,373	32.1%

## ⑤SA/PA を活用した地域活性化施策

地方に及ぶ SA/PA は、休憩施設というだけではなく、大規模な駐車スペースとともに、地域性を生かした大規模な物販・飲食施設、農産物直売所などを設け、その充実を図る工夫がされています。

東日本高速道路株式会社では、「旅の途中に立寄ってほっと一息つける場所」、「旅の途中で楽しく過ごせるにぎわいの場」として、PASAR（パサール）という SA/PA を展開しています（幕張（上り線、下り線）、羽生（下り線）、三芳（上り線））。また、日常から離れた安らぎ空間を提供するというコンセプトをもつ星の王子様 PA（寄居 PA 上り線）や、ドラマチックエリアとして、地域の特色を活かし、旅のドラマを演出するなど、地域との連携を図りつつ、魅力ある、旅の楽しさを演出する SA/PA を積極的に展開しています。このことから、目的地への通過点としての休憩施設ではなく、SA/PA に立寄ることを目的とする利用者が増えてきました。

また、中日本高速道路株式会社では、談合坂 SA（中央自動車道：下り）及び海老名 SA（東名高速道路：上り）を、複合商業施設「EXPASA(エクスパーサ)」として、SA を単なる移動の通過点から、目的地として選ばれる SA となるべくリニューアルオープンさせました。「EXPASA(エクスパーサ)」は、人気店舗を多数導入することでグルメ・ショッピングゾーンの更なる充実をはかるとともに、ゆとりある快適空間の創造、ぷらっとパーク※の整備、地産地消推進による地域交流の活性化など、商業施設がもつポテンシャルを徹底的に追求していくというコンセプトがあります。

このように、既存の SA/PA を活用し地域活性化を図っていく場合には、訪れる楽しさを積極的に PR するとともに、地域に人が集まる空間を創出し、利便性の向上や、当該地域の魅力を向上させることが必要です。より地域に人が集まる空間を創出するためには、民間事業者の意見を取り入れ、地域で連携を図っていくことが必要です。

※ぷらっとパーク：一般道からでも利用できるように出入口付近を整備している SA/PA の名称

### 寄居 星の王子さま PA [寄居 PA 上り線]

世界中で愛読されているサンテグジュペリの著書「星の王子さま」との提携により、従来の SA・PA のイメージを刷新した、日本で初めての「テーマ型エリア」が関越自動車道にオープンしました。



「星の王子さま」が持つ世界観をお伝えするとともに、「寄居 星の王子さま PA」では、「癒し」や「安らぎ」をコンセプトに、南フランス・プロバンスの雰囲気で、日常から離れた安らぎの空間を創造しました。本棟にはプロバンス地方の家庭料理が楽しめるレストランとショップ、また、サテリットと呼ばれる飲食外売店を置きます。遊歩道とバラのガーデンで、ドライブの合間のくつろぎのひとときを演出します。

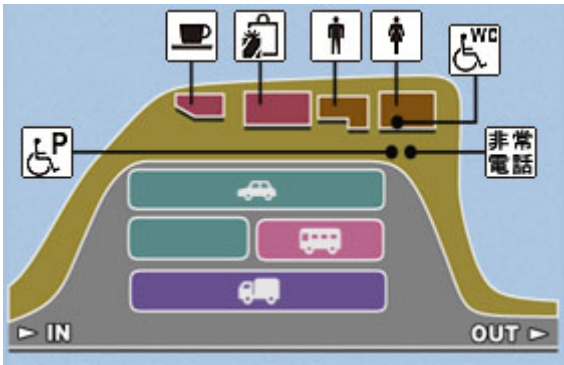



図 1-60 寄居 星の王子様 PA(上り線)

資料：東日本高速道路株式会社


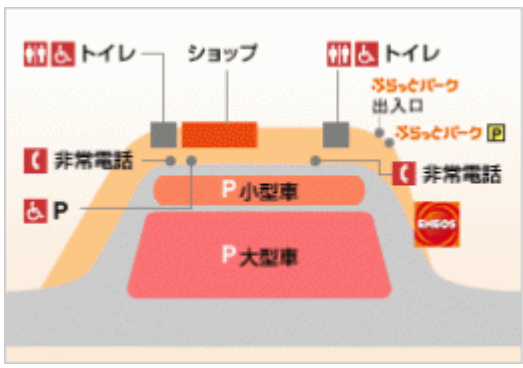


表 1-22 星の王子様 PA(寄居 PA 上り線)施設概要

寄居 SA(上り線):関越自動車道	
	
<p>■トイレ:男:大8/小18、女:34                  ■駐車台数:大型:47/小型:78                  (身障者用:小型:3)</p>	<p>OPEN:平成22年6月30日                  延床面積:約290㎡</p>
<p>・レストラン:『ル・プチ プランス』8:30~21:00(20:30 LO)【休日】8:30~21:00(20:30 LO)                  ・サテリット:11:30~20:00(ベーカリー、オムライス専門店、、ソフトクリームショップ)                  ・ショッピングコーナー 『五億の鈴』:8:30~21:00                  ・自動販売機コーナー                  ・カフェ 『サン=テグジュペリ』:11:30~20:00</p>	

資料:東日本高速道路株式会社

表 1-23 談合坂 SA 施設概要

談合坂 SA(上り線):東名高速道路	談合坂 SA(下り線):東名高速道路
	
<p>■トイレ:男大14/男小44                  女82/身障者用4                  ■駐車台数:大型51台/小型458台                  (身障者用:大型3台/小型8台)</p>	<p>■トイレ:男大21/男小43                  女83/身障者用2                  ■駐車台数:大型37台/小型321台                  (身障者用:大型1台/小型6台)</p>

資料:中日本高速道路株式会社



図 1-61 EXPASA(エクスパーサ) 談合坂下り施設概要

資料: 中日本高速道路株式会社

表 1-24 海老名 SA 施設概要

海老名 SA(上り線): 東名高速道路	海老名 SA(下り線): 東名高速道路
<p>■トイレ: 男大23/男小59 女92/身障者用4</p> <p>■駐車台数: 大型89台/小型441台 (身障者用: 大型1台/小型6台)</p>	<p>■トイレ: 男大23/男小62 女110/身障者用4</p> <p>■駐車台数: 大型116台/小型414台 (身障者用: 大型1台/小型7台)</p>

資料: 中日本高速道路株式会社



図 1-62 EXPASA(エクスパサ) 海老名上り施設概要

資料: 中日本高速道路株式会社

### ⑥SA/PA の拡充（案）の提案とその形態

これまで、SA/PA では、地域性を活かした大規模な物販・飲食施設、農産物直売所などの充実を図る施設や、地域との連携を図りつつ、魅力ある、旅の楽しみを演出する空間を提供してきました。これらの施設は、敷地も広く、多くの利用者が立寄ることのできる、比較的大規模な SA/PA で取組まれてきていますが、SA/PA の中には、比較的小規模のものもあり、そこでは、本来目的である休憩に重点がおかれ、魅力のある、旅の楽しさを演出する施設が少ない状況にあります。

しかしながら、地方部及び高速道路の SA/PA 周辺には、遊休土地が多くあることから、SA/PA 機能を充実させていくためには、敷地の拡充を図り、幅広い事業展開をすることが可能です。比較的小規模の小さい SA/PA については、下図の拡充部分のように、新規施設を構築することで、SA/PA 規模の拡大を図ることができると考えられ、拡充部分によって新規事業を行うことができれば、今まで休憩施設としての機能に重点がおかれていた SA/PA においても、物販・飲食施設、農産物直売所などの店舗や取扱商品を増やすことができるため、利用者にとって充実した施設となります。拡充部分においては、既存の SA/PA では展開できなかった新施設などを作ることも考えられ、この場合、新たな魅力を創出し、訪れることが楽しみとなる施設となるための工夫が必要です。

拡充部分は、整備主体によって運営されることも想定でき、例えば、飲食スペースを設置し、タイや台湾などの屋台村の再現や、周辺のご当地グルメを集めた飲食や物販など、様々な用途に利用できるスペースとすることが考えられます。また、飲食以外では、上質な休息時間を演出するための諸外国のマッサージやエステなどを体験できる施設なども考えられます。

このように、自由な発想や創意工夫をこらした施設の拡充を図ることで、より魅力ある SA/PA となるとともに、休憩施設としての機能も拡充されることとなります。雇用機会の増加に繋がれば、地域に貢献できる施設となります。また、外部からの出入が可能となれば、より一層の地域活性化効果を生じさせる施設となることも想定できます。

施設の拡充を図る際には、駐車場が十分に確保できない場合もあると思われませんが、既存の SA/PA には駐車場が整備されているため、これを活用することができるという利点もあります。このように、用地を十分に確保することが難しい場合でも、ある程度の拡充部分の整備はできる SA/PA は多くあると思われれます。

なお、民間事業者が施設拡充の事業主体となる場合には、既存の SA/PA との接続方法について、当事者間で協議する必要があります。

拡充部分の駐車施設については、SA/PA に整備されている部分を活用する方策と、新規に駐車場整備をすることが考えられます。SA/PA の駐車施設を活用する場合には、拡充部分が SA/PA に隣接するものと、少し距離をおいて整備する場合の 2 通りが考えられます。隣接する整備がされた場合には、人の往来を可能とすることが必要であり、また、少し距離のある拡充部分を整備する場合には、駐車施設を拡充施設側で整備することが考えられます。また、SA/PA のものを活用する方法も考えられますが、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構の資産であることから、協定を締結するなどの必要があります。

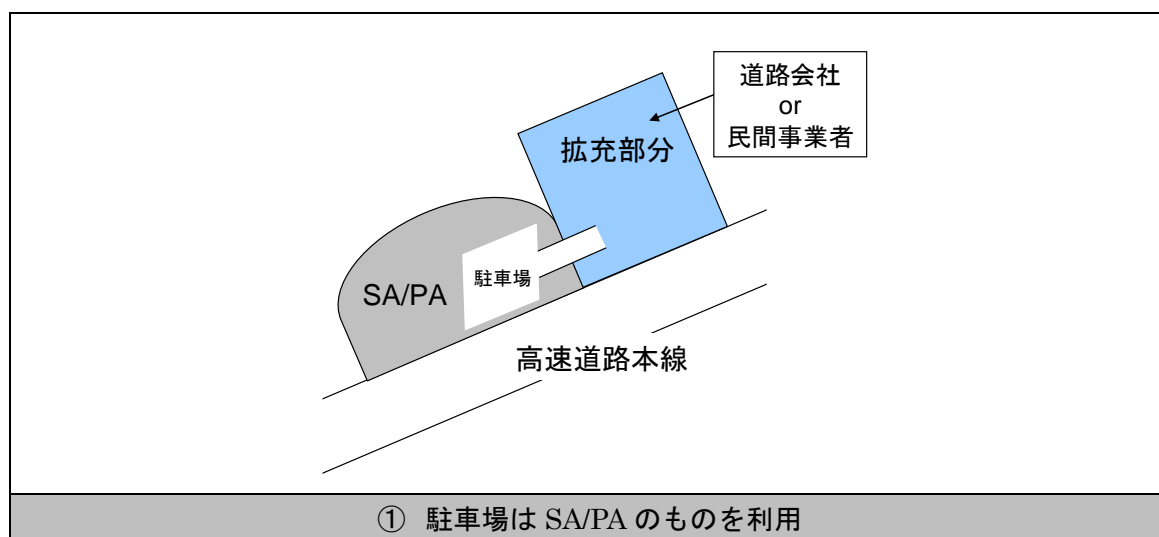


図 1-63 拡充部分の形態 (案) 1

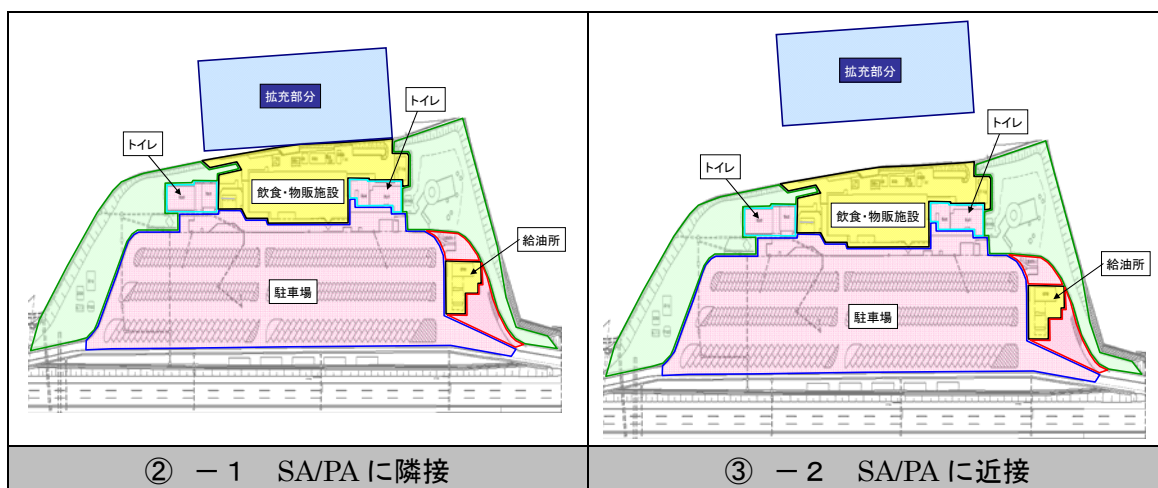


図 1-64 拡充部分の形態（案）2

### ⑦支援を受けていると考えられる個所とその考え方

権利関係が明らかとなったことから、現在 SA/PA 事業を展開している事業者が、支援を受けていると考えられる箇所とその考え方を整理しました。

#### (a) 敷地内整備（駐車場）の充実

ネクセリア東日本高速道路会社が営業している SA/PA には、道路区域として機構が保有している駐車場が備わっています。この駐車場が整備された環境を用いて、ネクセリア東日本株式会社は、東日本高速道路株式会社が所有する建物部分に対して賃貸料を支払い、主にテナントマネジメントで収入を得るなどの事業を展開しています。このことから、集客用の受け皿ができている場所で、事業展開が図れているということが出来ます。また、出入制限のある高速道路上における休憩施設において、運営主体としては競争力が働いておらず、いわば、独占的に事業を展開できている施設となっています。また、敷地内には、休憩施設利用者のための駐車場が整備されており、当然のことながら、商業施設利用者も利用できるため、この部分について支援を受けているという考え方ができます。

#### (b) 既設環境（建物）の充実

SA/PA は、昭和 38 年に高速道路が開通した日本道路公団時代より、着実に整備されてきた施設です。営業施設及び敷地については、民営化に伴い、高速道路会社の所有になりましたが、当該建物は、すでに整備されており、この施設を用いて、直営事業やテナント事業者による営業をしています。このため、ネクセリア東日本株式会社は、初期投資することなく、また資産を保有することなく SA/PA にて事業を行うことができています。このことについて、支援を受けていると考えることができます。

(c) 信用基盤の確保

ネクセリア東日本株式会社は、資本金 15 億円を東日本高速道路株式会社が 100%出資している子会社であることから、資金調達を容易とする社会的信用力を有している企業です。経営状態などにもよりますが、一般的に、企業が民間金融機関から資金調達をする場合には、社会的信用力に応じた審査がされ、また、金利が決められます。社会的信用力が相当あると判断されると、資金調度を優位に進めることができます。このことから、ネクセリア東日本株式会社は、バックグラウンドでの支援を受けているという考え方ができます。

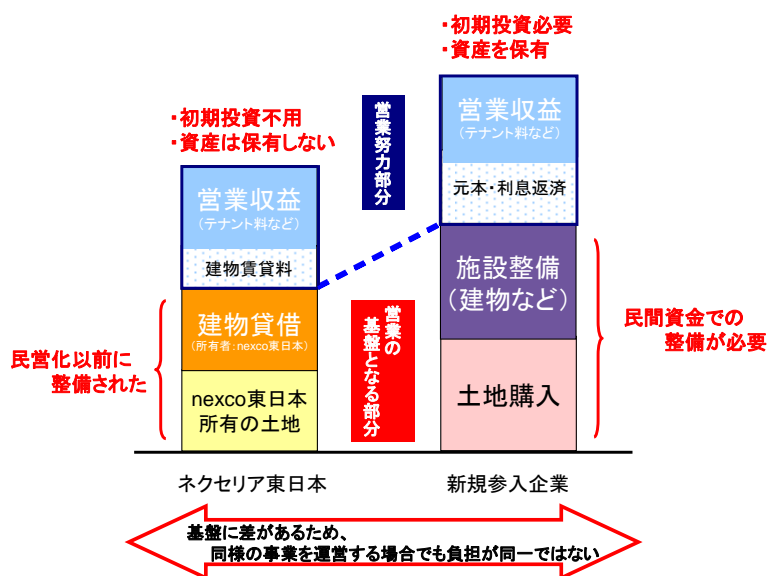


図 1-65 事業の基盤について

⑧支援方策（案）及びその対象企業・事業の考え方

民間事業者が、既存の SA/PA 拡充部分に参入できた場合のことを考えると、土地取得や施設を整備するための建築費などの初期費用がかかり、資産も有することになります。一方、ネクセリア東日本株式会社は、既に整備された施設を有する会社から貸借を受けて事業を行っています。したがって、既存事業者であるネクセリア東日本株式会社と新規に参入する企業とでは、営業の基盤となる部分に差が生じていると考えることができます。

このことから、この差を解消するための支援方策及びその対象となる考え方を整理するとともに、新規参入企業がネクセリア東日本株式会社と同程度の基盤で事業が展開できるような方策についての検討をしました。

(a) 低利融資

自己資金では、新規参入が難しいと考えられる場合に有効であるとともに、中小の事業者では、低利での融資をしている民間金融機関からの借入ができない場合に効力を有

します。融資は、回収しなければならないため、社会的信用力の比較的安定している事業者が想定できますが、中小の事業者でも低利融資を受けられるような公的機関のサポートを受けることで、信用力の補完ができるような支援も考えられます。

従前の制度では、国の貸付金（道路整備特別会計）と民間資金（長期の民間資金）を一体として、民間事業者等が行う道路に関連する公共の利益に資する事業に対して貸し付けられる融資制度「道路開発資金制度」がありました。この制度は、国費の金利は貸付期間中の変動がない固定金利であり、民間資金の金利と合わせた低利な合成金利によって、貸付対象事業ごとに違う利率を設け、民間事業者等が行う道路の利益に資する事業に対して貸付がされてきました。昭和 60 年度～平成 20 年度の主な貸付として、東京湾横断道路建設事業、特定大規模道路用地等取得事業、駐車場等整備事業などがあり、1,357 件、1,173,208 百万円という融資実績があります。しかしながら、当該制度は、社会経済情勢や金融情勢の変化を受けて、貸付額、貸付残高ともに減少傾向になるなか、平成 21 年度をもって新規貸付が停止されることとなりました。

道路開発資金制度では、SA/PA 事業は、対象となっていませんでしたが、事業の性格を鑑みれば、道路の高度利用につながる施策であるとともに、公共の利益に資する事業であることから、貸付の対象として位置づけられることが可能であった事業であると考えられます。そこで、民間事業者が SA/PA 事業への参入を希望する場合には、これと同様のシステムがあれば、民間事業者への支援につながることとなります。

## (b) 出資

比較的中小の事業者が、新規参入を目指す場合に有効です。出資は、即座に資金回収というスキームが生じるわけではないので、事業が軌道にのった段階で、事業者が当該出資を還元することが可能です。また、配当によって還元する方法もあります。

## (c) 信用保証支援

出資や低利融資の要件に該当しない場合などにおいては、民間金融機関からの借入れを希望する事業者の存在が想定できます。民間金融機関からの借入では、企業等の包括的な債務返済能力に対する審査を受けることとなりますが、審査に通らなければ融資を受けることはできません。株式会社日本政策金融公庫では、中小企業の借入等にかかる債務の保証についての保険の受付をしており、主に地方銀行では、この信用保証協会に参加しています。信用補完制度の仕組みは、信用保証協会が金融機関に対して、中小企業の債務を保証する「信用保証」機能と、これを国が出資する株式会社日本政策金融公庫によって再保険する「信用保険」機能が、連結した制度として運営されています。当該制度は、借入金の返済に対する支援制度となっていますが、例えば、信用を保証するという観点からは、事業計画の作成補助や計画事項へのアドバイスをするなど、(民間)融資機関から審査判定を受けるためのサポートを行うことで、事業者側の資金調達の円

滑化のためのサポートすることを考えることができます

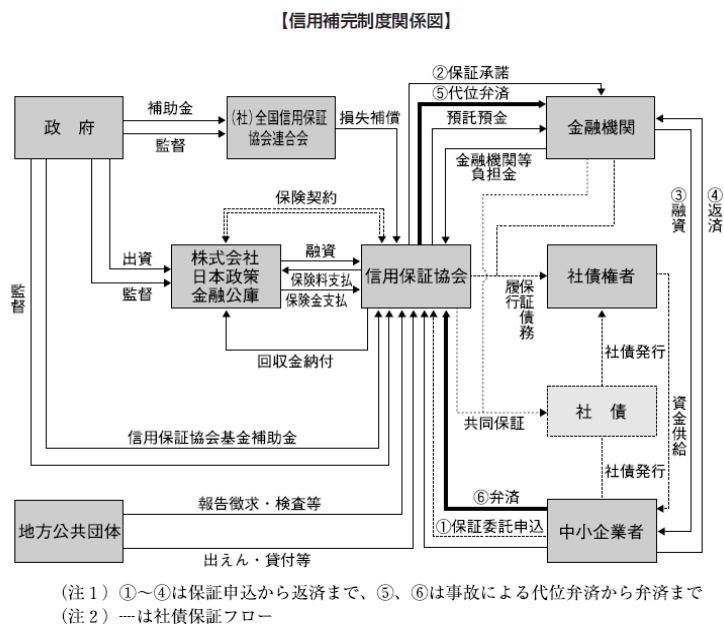


図 1-66 信用補完制度関係図

資料：全国信用保証協会連合会

#### (d) 駐車場整備に関する支援

拡充部分の形態（案）での提案のとおり、新規参入企業が拡充部分において事業を行う場合、主に、高速道路利用者による利用を想定していることから、駐車場の整備は必要となります。しかしながら、敷地内での駐車場整備を行わず、機構が所有している駐車場を、既存 SA/PA を利用する以外の人にも開放するという支援策も考えられ、事業者側としては、土地取得費用・整備費用の低減を図ることができます。

また、高速道路会社との協議が必要となりますが、新規参入企業の敷地に新規に駐車場整備する場合には、当該駐車場部分のみを道路区域とすることで固定資産税の免除措置を講じるなど、駐車場整備に関する支援が考えられます。ただし、新規で整備する駐車場は、新規参入企業によって営業される施設への来訪者による利用を目的として整備することから、高速道路利用者のためや一般公共の用に供される駐車施設とする位置付けにするなど検討する必要があります。

#### (e) 既存事業への影響

SA/PA の拡充（案）によるネクセリア東日本株式会社以外の民間事業者の出店は、同業である場合には、既存事業に影響を及ぼすことも考えられます。このことから、高速道路会社が、民間事業者と協力・連携を図っていく意識を高め、また、地域活性化への貢献することについて、双方における協力関係の構築が重要となります。現在は、高速道路会社



の子会社によって運営されていますが、一企業による運営であり、よりよいサービス提供やサービス水準の向上への取り組みを進めていくことに重点をおき、活性化を図る上では、競争原理を働かせることも必要です。

また、高速道路利用者の利便性や利用者サービスの向上を図るとともに、一般道からの利用を可能にするなどの取組みを行い、地域活性化の観点から公共性を評価できる施設が整備されていくことが必要であるため、民間事業者との協議を充分に行い、利用者からの意見をも広く聞くなど、工夫しながら事業を展開していくことが重要です。

## (ii) 高速道路乗継システム（案）（部会提案事項）

利用者が都市内高速道路を利用する場合の目的は、時間短縮が一番に考えられ、利用することが直接利便性に結びついています。しかしながら、少子高齢化社会が進行し、人口減少や若者の自動車離れが進んでいくといわれる昨今の社会構造を考えると、今後の高速道路利用者の減少傾向も加速される可能性があります。

このような社会構造の変化の中、首都高速道路は、構造物の比率が高く（供用延長 301kmのうち橋梁延長が約 237km）、経過年数 40 年以上の構造物が約 90km、30 年以上が約 140kmあり、構造物の高齢化が進んでいます。また、1 日約 100 万台の自動車を利用しており、都心環状線や 3 号渋谷線の断面交通量は最大 11～13 万台／日の膨大な交通量となっています。大型車交通量は、都内（23 区）道路の約 5 倍であり、重交通を負担することにより極めて過酷な使用状況にあります。このような構造物の高齢化の進展と過酷な使用状況により、補修が必要な構造物の損傷が増加しており、今後維持補修費用の増加は避けられない状況にあります。しかしながら、平成 17 年の民営化の際に大幅なコスト削減が実施され、構造物の安全性を確保するための最低限の費用しか計上されていないのが現状です。

首都高速道路には、首都圏の産業や生活を支える大動脈として重要な役割を担う道路ネットワークとしての機能や、将来にわたり永続的に維持し、構造物の安全性を確保していく機能が求められています。

民営化したことに伴い、利用者の減少は道路料金収受にも影響を与え、直接、維持補修費用へと影響します。このため、首都高速道路においては、さらなる利便性向上を図るための施策を展開していき、一定の利用者を確保していくことや、収益を上げる方策を検討することが必要とされています。

平成 24 年 1 月 1 日（日）午前 0：00 より首都高速道路の利用料金が定額料金制から対距離料金制度に移行したことから、次に述べるようなスマート PA（仮称）を応用した施策によって乗継ぎが可能となれば、首都高速道路の抱える駐車スペースと休憩施設の不足だけでなく、利用者の利便性の向上や、収益増加のためのひとつの方策となると考えます。また、こうした国民ニーズに対応するためには、今後の SA/PA は、さらなる利便性の向上、地域活性化を図ることが求められているものと思います。このような観点から、特に都市内高速道路における今後の SA/PA 事業展開のひとつとして、高速道路乗継システム（案）



の導入についての検討を行いました。

### ①都市内高速道路網のPAの現状について

都市内高速道路網においては、長距離走行が想定されていないため、その休憩施設の大半は、比較的小規模な駐車場及びトイレ施設、商業施設となっています。


例えば、駒形PAにおける休憩施設は、駐車スペースは普通車8台、大型車1台、身障者用1台と、トイレ施設は、男性用は大小各2器、女性用は2器、飲料自動販売機4基とタバコ自動販売機1基と小規模なものです。一方、首都高速道路の中でも規模の大きい施設を有する箇所として大黒PAがあり、普通車341台、大型車59台、身障者用4台と大規模な駐車スペースがあり、また、トイレ施設は、男性用(大)16器、男性用(小)30器、女性用45器と数も多く、飲食店、売店施設等、充実した施設となっています。しかしながら、都市内高速道路の場合、市街地を通過する高速道路であるため、周辺土地はすでに他用途に利用されており、周辺土地を利用したPA機能の拡充を図ることは困難です。このことから、高速道路利用者の利便性を向上させるためには、周辺施設を活用するという新たな方策を検討していくことが必要と思われれます。

表 1-25 首都高速道路株式会社におけるPAの一例【大黒PA】

大黒PA 入口付近図	大黒PA 案内図
	
休憩施設	商業施設
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ トイレ 男性用(大)16 / 男性用(小)30 女性用46 / 多目的トイレ3</li> <li>■ 駐車台数 普通車341台 / 大型車59台 身障者用4台</li> </ul>	<p>[本館]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 軽食：24時間営業</li> <li>■ 売店：6:30～22:30</li> <li>■ レストラン（2階）： （平日10:30～21:00、土日祝10:00～21:30）</li> <li>■ スカイテリア（3階）（7:00～21:00） [ベイサイドテラス二番館]</li> <li>■ 売店（7:30～20:00） 営業者（株）ゴールデン・サービス</li> </ul>

資料：首都高速道路サービス株式会社

表 1-26 首都高速道路株式会社における PA の一例【駒形 PA】

駒形 PA	
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ トイレ：男性用(大) 2 / 男性用(小) 2 女性用 2 / 多目的トイレ 1</li> <li>■ 駐車台数： 普通車 8 台 / 大型車 1 台 / 身障者用 1 台</li> <li>■ 自動販売機：飲料 4 / たばこ 1</li> </ul>	

資料：首都高速道路サービス株式会社

## ② 周辺施設を活用した新たなサービス展開について

### (a) スマート PA（仮称）：首都高速道路株式会社

首都高速道路株式会社では、パーキングが設置されていない区間のトイレ休憩等のサービスを補完することを目的に、ETC を活用したスマート PA（仮称）実験を、平成 21 年 2 月から 4 回にわたり行っていきます（現在 4 次実施中。平成 25 年 3 月 1 日（金）から平成 25 年 8 月 31 日（土）まで）。スマート PA（仮称）サービスは、首都高速道路の外にある施設を PA として利用するもので、利用時には、一旦、指定出口から降り、施設（実験当初は 4 箇所設定）利用後、再度、指定入口から入り直す仕組みです。当該実験は、出入口周辺にある高架下駐車場や周辺にある民間事業者の施設を利用して行われ、ETC 技術を活用し、休憩等のために一度首都高速道路を降りても、再利用の際、連続して利用したとみなすことで、実際には 2 回首都高速道路を利用した場合でも、1 回の利用とみなされて精算されます。この施策では、市街地の有する駐車スペースと休憩施設の不足を解消することができます。また、商業施設駐車場の活用によって、消費行動が促されます。



図 1-67 スマート PA（仮称）利用の流れ

資料：首都高速道路株式会社

### 【高速料金について】

下記区間でスマートPAを45分以内にご利用の場合(←)、スマートPAを利用しない場合(←)と同様の高速料金となります。(首都高を1度降りたことによる追加料金はありません。)

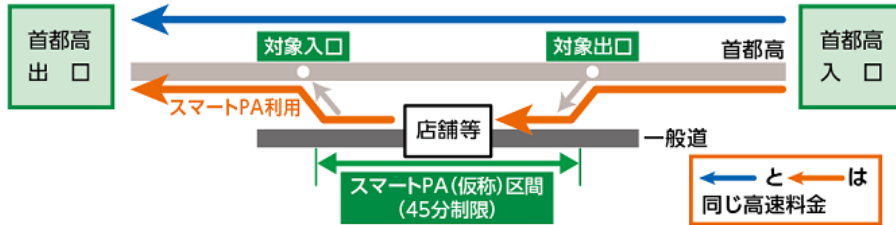
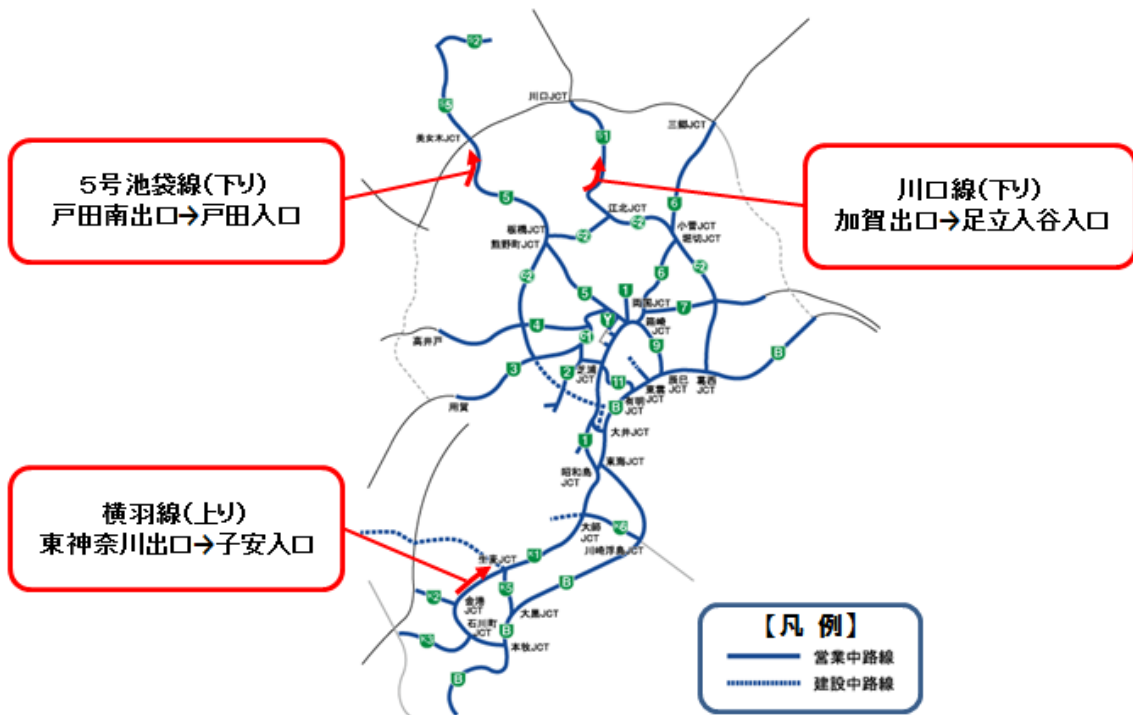


図 1-68 スマート PA (仮称) 利用時の高速料金について

資料：首都高速道路株式会社



### サービス提供区間

区間	推奨施設
<a href="#">5号池袋線(下り) 戸田南⇒戸田</a>	スーパーオートバックスTODA
<a href="#">川口線(下り) 加賀⇒足立入谷</a>	スーパーオートバックス足立
<a href="#">横羽線(上り) 東神奈川⇒子安</a>	オートバックス東神奈川店

図 1-69 スマート PA(仮称)概要 (第4次実験)

資料：首都高速道路株式会社

(b) 路外パーキング：阪神高速道路株式会社

阪神高速道路株式会社では、ETCによる新しいサービスの社会実験として、平成21年より路外パーキング社会実験を実施しています（実験期間：～平成27年3月31日）。実験開始当初は、阪神高速道路株式会社が実施している“まちかど e サービス会員”に登録したもののなかで、路外パーキングの利用を望んだ利用者のみ限定してサービスを行っていましたが、平成24年4月からこれまでの“まちかど e サービス会員”に加えて阪神高速道路株式会社のグループ会社が運営しているスルーウェイカード会員、およびHPのWEB登録した利用者を対象として、社会実験が実施されています。

路外パーキングは、阪神高速道路の外の指定された施設を、高速のパーキングエリアのように利用することのできるサービスであり、ETCを使って阪神高速道路を移動している途中で、一度高速を降りて路外パーキングに指定された施設を休憩などに利用し、再び高速道路に戻っても1回分の高速料金で利用することができます。当該サービスは、PAのない場所での休憩を主な目的としており、平成24年8月現在、大阪地区では、阪急梅田駅駐車場、大阪ステーションシティ駐車場、神戸地区として新西宮ヨットハーバー駐車場の3ヶ所の駐車場が対象となっています。民間事業者が独自に運営している駐車場を利用するため、駐車料金及び料金支払い方法は、各駐車場の定める規定に従うこととなっています。

高速道路利用の自由度の高まりから、高速道路外の駐車場利用の活性化とともに、消費行動が促されます。



図 1-70 路外パーキング概要

資料：道路行政セミナー2012.8（HIDO）



図 1-71 路外パーキング実施箇所

資料：道路行政セミナー2012.8 (HIDO)

### ③高速道路乗継システム（案）の提案

首都高速道路株式会社では、ETC 技術を活用し、スマート PA（仮称）施策を展開するべく実験をしています。また、阪神高速道路株式会社では、阪神高速道路の外の指定された施設を、高速のパーキングエリアのように利用することのできるサービスとして路外パーキングというサービスを提供しています。これらの取組みを応用した施策によって乗継ぎが可能となれば、都市内高速道路網の抱える駐車スペースと休憩施設の不足だけでなく、利用者の利便性の向上や、収益の増加のためのひとつの方策となります。

#### (a) スーパーへの立寄り

例えば、自宅の最寄り IC が浦和北 IC であり、首都高を利用して千葉県浦安市に位置するレジャー施設を訪れたと仮定します。レジャー施設からの帰路において、首都高を利用し、自宅に帰ることになりますが、日用品や食料品の買い物のため、スーパーへ立寄りたいと考えた場合に、毎日の買い物には、与野 IC 近傍にある大型スーパーへ赴くことが多いため、この日も与野 IC 付近にある大型スーパーへ立寄ることにします。大型スーパーへ行くためには、自宅の最寄り IC の浦和北 IC のひとつ先の IC である与野 IC が最寄り IC であるため、ここで首都高を降りることになります。このときの利用距離は 44.0km、利用料金は¥930 円です。通常だと一度降りてしまうと再度首都高速を走行する場合には、また料金が発生します。しかしながら、買い物に要する 1 時間程度であれば、追加利用料金を支払うことなく再走行が可能であれば、立寄先である与野 IC から自宅の最寄り IC である浦和北 IC からの 2.1km の料金¥410 円を払わず、舞浜 IC からの利用料金¥930 円で走行が可能となり、利用者の利便性は格段に向上します。



図 1-72 舞浜 IC～与野 IC～浦和北 IC

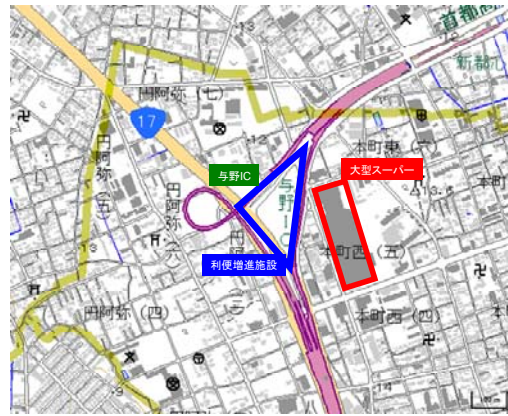


図 1-73 与野 IC 周辺図

資料：首都高速道路株式会社、国土地理院

(b) 百貨店等への立寄り

自宅の最寄り IC である三ツ沢 IC から、常磐道沿いにある実家へ帰省すると仮定します。走行中に実家への手土産を購入することを失念したことに気づき、途中での購入を考え、銀座にある百貨店に立寄ることにします。このとき、三ツ沢 IC から銀座 IC までは 32.4km あり、利用料金は¥930 円です。銀座での買い物を 1 時間程度で済ませ、再度首都高を利用して常磐道へ向かうとすると、銀座 IC から三郷 IC までの 23.7km で¥720 円の支払いが発生します。このような場合においても、買い物に要する 1 時間程度であれば、追加利用料金を支払うことなく再走行が可能であれば、銀座を立寄り先とし、三郷 IC までの利用料金 ¥930 円を払わず、連続して走行したとみなされるため、利用者の利便性は格段に向上します。



図 1-74 三ツ沢 IC～銀座 IC～三郷 IC

(c) 商業施設への立寄り

例えば、自宅の最寄り IC が和光 IC（東京外環道）であり、宇都宮の祖父母の家に出かけると仮定します。祖父母の家からの帰り道に東北道を利用しますが、途中の佐野藤岡 IC 近くにアウトレットがあることから、立寄ることにしました。立寄る目的は、母に送る財布を購入するためであり、広い敷地内で買い物を楽しむためではなく、買い物の所要時間は 30 分程度を予定しています。このとき、宇都宮 IC～和光 IC まで、立寄りをせずにまっすぐに帰宅すると 103.0km、3,560 円の料金です。しかしながら、途中の佐野藤岡 IC で高速道路を降りると、宇都宮 IC～佐野藤岡 IC で 48.0km、1,440 円、佐野藤岡 IC～和光 IC で 55.0km、2,310 円の合計 3,750 円なので、まっすぐ帰宅する場合に比べると、支出金額が 190 円増えることとなります。

現在の料金だと、利用者は、立寄りをする場合には 190 円の支出が発生することになりますが、首都高での実験スマート PA（仮称）の仕組みを応用し、一定の時間内であれば、高速道路を乗継とみなす料金施策が可能となれば、利用者は 190 円を支払うことなく、宇都宮 IC～和光 IC まで、立寄りをせずにまっすぐに帰宅した場合と同様に、103.0km、3,560 円の料金での支払いで足りる。このような、料金施策が行われれば、利用者の利便性は格段に向上することから、高速道路利用者の増加が見込まれるとともに、本来通過する地域での消費が発生することとなり、地域活性化に繋がります。この例では、大規模な施設であるアウトレット施設を対象としましたが、他の施設においても同様の取組みが行われれば、本来通過する地域での消費が増える効果が見込まれるため、地域活性化につながる事となります。

また、当該アウトレットでは、2009 年 3 月 28 日～2 年間実施された地方部の高速道路利用料金割引（ETC 搭載車に限り、土・日・祝日の終日、高速道路料金を上限 1,000 円とする施策）が行われていた 5 月の大型連休において、来場者が 1 割程度増加し、プレミアム・アウトレットの 6 施設における売上げが 1 割増だったといえます。



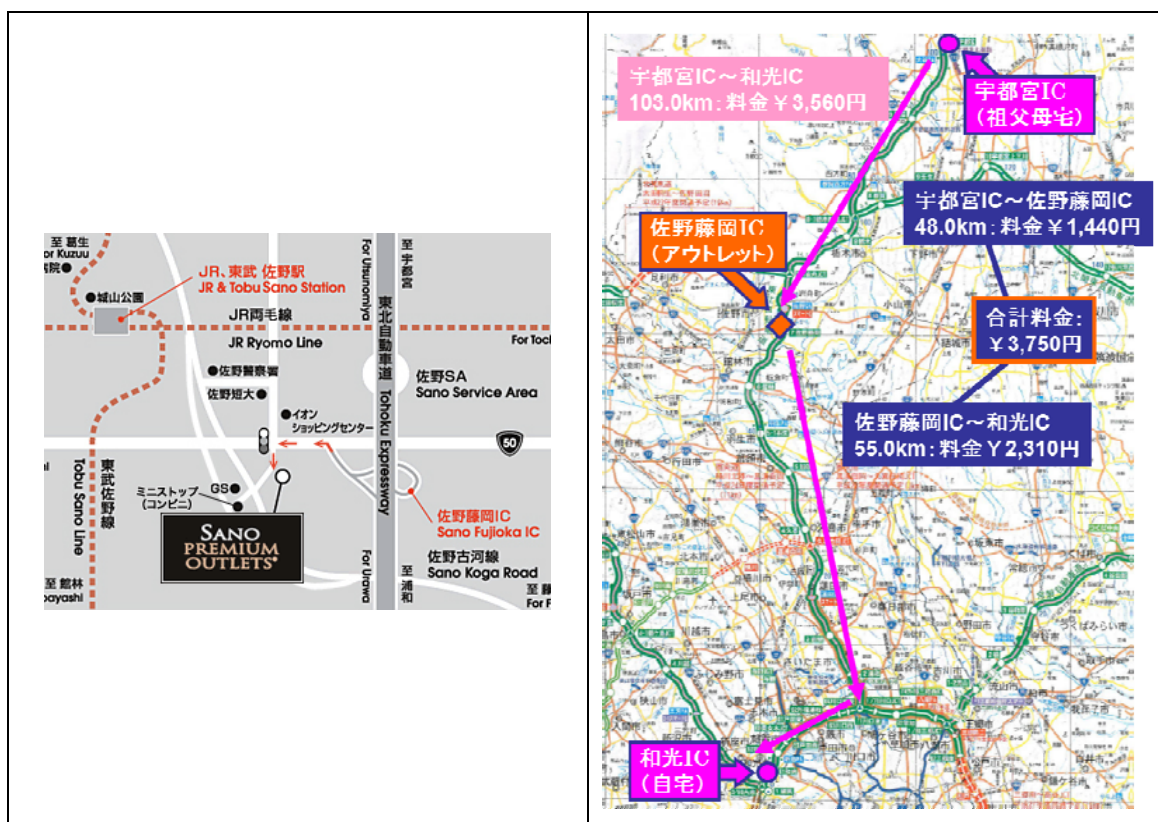


図 1-75 物品の購入の立寄りイメージ

資料：佐野プレミアム・アウトレット HP

#### (d) 飲食施設への立寄り

例えば、自宅の最寄り IC が所沢 IC（関越自動車道）であり、湯沢のスキー場に出かけると仮定します。スキー場からの帰り道、せっかくなので名物の水沢うどんを食べて帰ろうということになり、途中の渋川伊香保 IC を降りて、立寄ることにしました。あまり長居しては帰りの渋滞に巻き込まれてしまうため、小一時間、うどんのみを食する立ち寄りとします。

このとき、湯沢 IC～所沢 IC まで、立寄りをせずにまっすぐに帰宅すると 157.6km、4,110 円の料金です。しかしながら、途中の渋川伊香保 IC で高速道路を降りると、湯沢 IC～渋川伊香保 IC で 63.6km、1,850 円、渋川伊香保 IC～所沢 IC で 94.0km、2,820 円の合計 4,670 円となり、途中下車せずに帰宅する場合に比べ、支出金額が 560 円増えることとなります。

現在の料金体系のもとでは、立寄りをする場合、利用者には 560 円の支出が発生することとなりますが、首都高での実験スマート PA（仮称）の仕組みを応用し、一定の時間内であれば高速道路を乗継とみなす料金施策が可能となれば、利用者は、湯沢 IC～所沢 IC まで立寄りをせずにまっすぐに帰宅した場合と同様に、157.6km、4,110 円の料金のみの支払いで済むことになり、上乗せ分の 560 円を支払う必要がなくなります。

このような料金施策が行われれば、利用者の利便性も向上し、高速道路利用者の増加が

見込まれます。また、これまで通過地点であった地域への立ち寄りを容易にし、新たな消費の発生や、地域活性化につながります。この例では、ご当地グルメの飲食を対象としましたが、他のタイプの施設においても、同様の取組みが可能です。旅行会社や観光バスとのタイアップなどもその対象となるでしょう。



図 1-76 飲食施設への立寄りイメージ

#### ④支援方策（案）について

高速道路乗継システム（案）では、SA/PA 事業のように、既存事業がない（実験中）ため、支援事例を提供することはできませんが、利便性向上のための活用方を提案することが支援のひとつであると考えます。

乗継車両を確認する手法について、民間事業者の施設側に機器整備を必要とする手法がとられた場合には、その整備費用へ対する低利融資という支援が考えられますが、事業規模の大きな事業者においては、その支援が必要でない場合があります。この支援は、中小企業が対象になることが想定されます。



図 1-77 高速道路乗継システム（案）利用イメージ

#### (a) 民間事業者の関わり方とそのメリット

高速道路乗継システム（案）を導入する場合、例えば、首都高速道路におけるスマート PA（仮称）の仕組みを応用する場合には、時間管理の必要上、迎える施設側においても ETC 路側機の設置が必要となります。施設側において、この設置費用を上回る売り上げ増が見込まれば、設置を後押しする材料となると考えられますが、小規模施設である場合には、資金的な支援が必要であると思われます。対象となりえる民間事業者の施設としては、アウトレットや地元名産品店などが考えられ、商業施設としての利便性の向上が図られるとともに、高速道路利用による来店客の増加、収益の増加が見込まれます。

また、高速道路事業者においては、利便性向上による高速道路利用者による走行距離の拡大、利用者数の維持・確保を見込むことができるとともに、民間事業者の駐車施設に入庫管理のための ETC 路側装置を設置する場合には、維持管理費を含めた設置ロイヤリティーとして、（1 基の設置につき）売上げの一部還元をうけることも可能となります。

#### (b) 高速道路乗継システム（案）の提案と導入時の課題等について

高速道路乗継システム（案）については、当該事業を行う上で、民間事業者に一定の負担が生じる場合には、事業支援としての低利融資という方法が考えられますが、既存の駐車場の活用などの利用アイデアの提供することも支援方策のひとつとして考えられます。

利用アイデアのひとつとして、首都高で行われたスマート PA（仮称）実験を参考とした高速道路乗継システム（案）という新たなサービス提供が考えられますが、商業施設側で ETC 路側器などの機器設置が必要となります。実験の際は、機器の設置費用が 300 万円程度必要でしたが、多くの需要が発生すれば機器コストについては削減が図れます。

商業施設側の駐車場における機器の設置箇所ですが、例えば、入口・出口の 2 箇所に整備した場合には、商業施設側店舗に立ち寄らず、通過するという不正利用が発生する可能性があります。このため、不正を回避するひとつの方策としては、全体駐車規模の 1 割程度に専用の駐車マスを作り、駐車時間管理をするという手法が考えられます。1 台管理に 1 基、駐車規模の 1 割に設置することを考えた場合、3,000 台の駐車場がある施設では、300 基の機器整備が必要となります。ETC 管理にはセキュリティーに関する情報があり制約も多いことから、民間事業者での管理は困難です。このことから、事業スキームを考えると、民間事業者では、機器設置にかかる費用の支出と、一定の維持管理費用を高速道路会社に支払うことが考えられます。また、高速道路利用者の売上げが確認できるのであれば、収益に応じた負担も考えられます。

不正通行への対策としてシステムを構築することも必要ですが、都心部の百貨店においてこの方策を取り入れる場合には、駐車場の混雑が予想されるなど、制限を設けた一定の乗継時間内に、高速道路本線に戻れない場合も想定できます。また、大型商業施設やアウトレットモールなどでは、制限時間が少ないと、買い物の時間が足りないなど、利用に対する十分な満足度が期待できなくなります。このように、様々な事態を想定し、運用ルールを講じていくことが必要であるとともに、民間事業者との良好な関係を構築していくことが必要です。

また、旅行会社や観光バスとのタイアップする場合には、一度に多くの客数を見込むことができるため、設置施設にとっても魅力ある企画となりますが、小規模施設である場合には、駐車場の収容力が課題となります。

### (3) 民間事業者による道路の維持管理

近年、国民の価値観やライフスタイルの変化、地域に根ざした特色のあるまちづくりの進展など、道路を取り巻く環境は著しく変化しており、道路に対する国民のニーズも一層多様化しています。都市のあり方についても、民間開発への規制を中心としたまちづくりから、民間企業や市民等による開発後の地域管理を中心とした新たな仕組みの必要性が高まってきたことから、「エリアマネジメント」と呼ばれるまちづくり活動として各地で先進的な取組みが展開されています。

「エリアマネジメント」での取組みでは、住民・事業主・地権者等が、例えば、住宅地では、建築協定を活用した良好な街並み景観の形成・維持や、広場や集会所等を共有する人々による管理組合の組織と、管理行為を手掛りとした良好なコミュニティづくりといった自主的に取組んでいる事例があります。また、業務・商業地では、市街地開発と連動した街並み景観の形成、地域美化やイベントの開催・広報等の地域プロモーションの展開といった取組みもあります。エリアマネジメント活動の要素には、公物等の管理に関する活動が含まれており、道路管理を今後民間が積極的に担う場合にはその活用が期待されるも

のと考えられます。さらには、近年、エリアマネジメント活動を通じたグレードの高い公共空間の形成に対するニーズが高まっており、都市間・地域間競争が一層激しさを増す中で、都市・地域の魅力を一層高めることが求められてきたことや、自ら関わられるグレードの高い公共空間を形成するとともに、地域へ帰属させることを望む動きが高まってきたことが要因として挙げられます。

このような中、民間組織によって道路を含めた公共空間の利用や維持管理等も行われていることから、道路管理において民間組織を活用することを前提として、支援方策の検討を行いました。

## 1) 汐留シオサイトにおける取組み

汐留シオサイトは、東京都によって土地区画整理事業として進められた事業です。当該事業においては、公共施設（道路、デッキ、地下歩道、横断道）は、土地区画整理事業費約 1,463 億円で整備されました。このうち、歩行者デッキ、地下歩道は、都市計画決定がされ、道路として位置づけられています。したがって、当該地域の整備には、地方公共団体側の費用をもって整備されたこととなります。

平成 7 年 12 月に発足した「汐留地区街づくり協議会」は、汐留地区再開発プロジェクト全体を自然との共生の下に安心・安全で潤いのある街とするため地元住民が主体となって設立された組織であり、土地区画整理事業区域内の宅地所有者及び借地権者を会員とし、また、東京都及び港区を特別会員し構成されました。当該協議会では、グレードの高い公共インフラ整備について、官民が対等の立場で意見交換が行われました、なお、任意団体であったことから、東京都及び港区と協議会の間で公共空間の管理協定を結ぶためには新たな法人組織が必要とされ、平成 14 年に「汐留シオサイト・タウンマネジメント」が設立されました。設立当時は有限責任中間法人でありましたが、現在は一般社団法人となっています。この法人は、公共施設の管理を目的としており、会員は汐留地区の地権者で構成されています。基金総額は、約 4,300 万円、出資者は全地権者で、延床面積比率で負担しています。

当該地区の形成は、民間事業者の敷地内との一体的整備が求められており、この整備は、東京都によって策定された汐留地区再開発地区計画に位置づけられ進められました。歩行者空間の整備のひとつであるペDESTリアンデッキについては、「汐留地区街づくり連合協議会」を設置し、部会での検討を行った上で、街並み整備（アーバンデザイン）における基本コンセプトやエリア・デザインなどを定めた「汐留シオサイト」の街並み整備計画に基づいて、各民間事業者による負担で、各敷地内の歩行者空間が整備されています。建物と一体となる建築費とされるため、ペDESTリアンデッキ単体での整備事業費やその他の支援の享受については明らかになっていませんが、周辺環境を含めた一体的な整備は、土地区画整理事業を持って、地方公共団体の負担にて整備がされました。

このため、土地区画整理事業で整備されたデッキとの接続にかかる部分は、民間事業者による負担があったものの、地域ブランド確立のための支援がされたと考えることができます。

維持管理費用は、管理協定に基づき官民で分担して負担されています。年間で約 3 億円となっていますが、このうち行政負担が約 1 億円、民間負担が約 2 億円となっています。民間負担分のうち約 1 億円は、汐留地区内の地下通路（特殊街路港歩行者専用道第 3 号線）で実施されている店舗からの収益と、地下通路の壁面空間を活用した広告事業による収益から充当されています。これは、東京都によって占有許可がされていることによって実現していることから、維持管理費の創出に関する支援がされていると考えることができます。また、地権者負担については、地権者の保有するビルの有効容積率割合により、各地権者負担が決められています。

道路内に商業店舗を設置している数少ない事例であり、行政が施行する土地区画整理事業に合わせた地域の街づくりへの積極的な取組みが道路空間の有効活用につながっています。

表 1-27 汐留地区土地区画整理事業の整備概要

事業名称	東京都都市計画事業土地区画整理事業
施工者	東京都
施行地区	港区東新橋一丁目、二丁目、浜松町一丁目及び湾岸一丁目の各一部
施行面積	約 30.7ha
施工期間	平成 6 年度から平成 23 年度
事業費	約 1,463 億円
減歩率	42.3%（公共：30.5%、保留地：11.8%）
整備される 主な公共施設	<p>■都市計画道路</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・環状 2 号線 幅員 40m、延長 400m</li> <li>・補助 313 号線 幅員 40m、延長 1,067m</li> <li>・港区街 2 号線 幅員 25m、延長 119m</li> <li>・港区街 3 号線 幅員 40m、延長 159m</li> <li>・港区街 4 号線 幅員 18m、延長 138m</li> <li>・港区街 5 号線 幅員 16m、延長 288m</li> </ul> <p>■交通広場：面積 2,522 m<sup>2</sup></p> <p>■公園：2 箇所、面積 4,641 m<sup>2</sup></p> <p>■区画道路：幅員 6～16m、延長長 1,703m</p>

資料：東京都 HP

表 1-28 汐留シオサイトの維持管理費用

区分		ランニングコスト	備考
公共		1億円/年	—
民間	地権者負担	1億円/年	—
	法人収益事業収入	1億円/年	地下歩道利便施設収入、広告収入
合計		3億円/年	—

歩行者空間の関係図

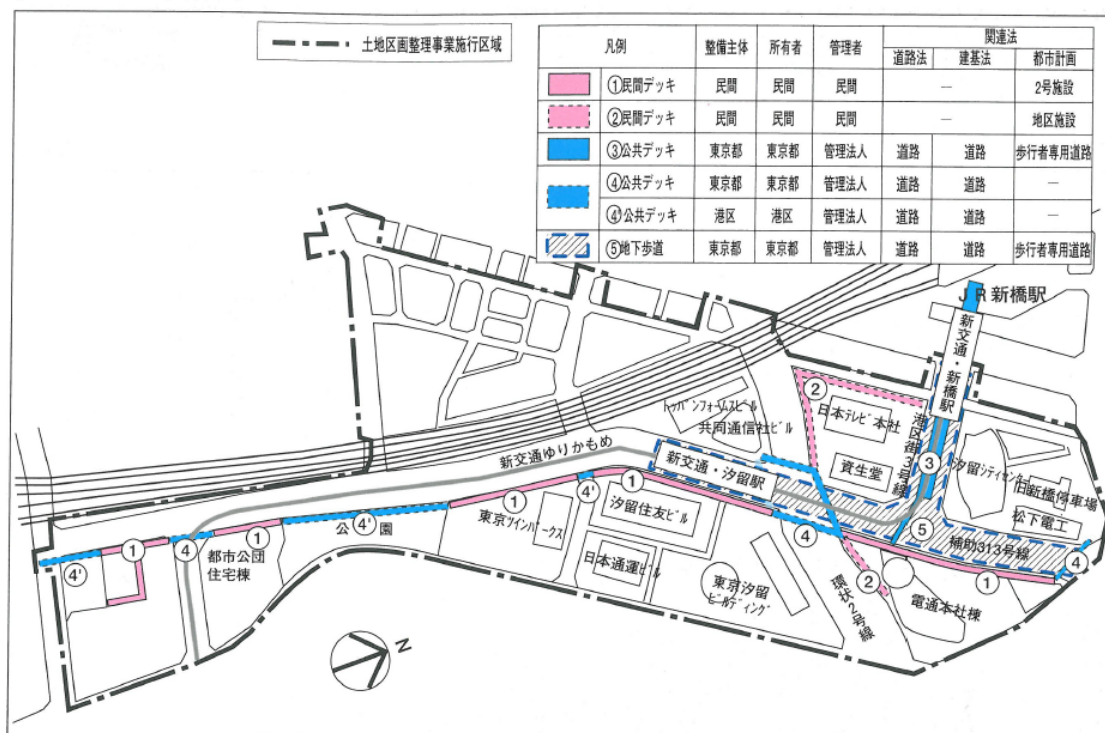


図 1-78 歩行者空間の関係図（汐留地区）

資料：官民の連携による歩行者空間整備事例集（（財）道路空間高度化機構）

## 2) 高松丸亀町商店街における取組み

高松丸亀町商店街は、高松築城に起源を持つ約 400 年の歴史を持つ商店街であり、長く高松市を代表する商店街として栄えてきました。昭和 63 年の丸亀町生誕 400 年祭において、500 年祭を目指して 100 年持つまちづくりが提唱され、これを契機として青年会を中心として再開発の検討が始まりました。この成果が、平成 2 年度に高松丸亀町商店街再開発計画として取りまとめられ、以降、地元を中心とする組織や高松市、高松商工会議所など各レベルにおいて中心市街地・商店街の整備・再開発に向けた検討が行われ

ました。平成 5 年度には A 街区の市街地再開発事業基本計画が策定され、同時に準備組合が設立されました。その後、再開発及びまちづくりの手法、スキームなどに関する多くの調査検討を同時並行的に行いつつ、地権者の合意形成、関係機関相互の調整などを行い、平成 10 年度に高松丸亀町まちづくり会社（第三セクター）の設立、平成 13 年度に A 街区市街地再開発事業の都市計画決定、平成 14 年度には A 街区の再開発組合の設立と都市再生緊急整備地域指定が行われました。平成 15 年度には、地権者の共同出資による高松丸亀町壱番街株式会社が設立され、翌平成 16 年度に権利変換計画の認可を経て平成 17 年 1 月に工事着手され、平成 18 年 12 月に竣工・再開発ビル（高松丸亀町壱番街）が竣工・オープンし、次いで平成 19 年 6 月に A 街区ドームが完成しました。

A 街区の権利変換は、都市開発法 110 条の全員同意型を採用しており、従前土地所有の形態を維持したまま保留床の商業床を取得した権利者等による共同出資会社である高松丸亀町一番館街株式会社や住宅取得者等の建物所有者が、土地所有者と 62 年間の定期借地契約を締結することで土地代を顕在化させていない事業手法としています。

A 街区の再開発事業では、壱番街の事業採算性を重点的に議論し、転出者を極力なくした定期借地による安価な保留床価格とすることで、テナントは比較的低額な家賃で安定した収入確保が可能となりました。

また、権利者に支払われる商業床の家賃と土地の借地料は全店舗の売上げに比例し、テナントとして出店している権利者はもちろん土地所有者の収入も売上げの善し悪しで増減するシステムとしており、権利者も応分のリスクを負う、言い換えれば権利者も事業に参加する運営スキームとなっています。

また、平成 18 年度からは、中小企業庁による戦略的中心市街地商業等活性化支援事業費補助金を活用しています。高松丸亀町壱番街株式会社、高松丸亀町商店街振興組合、高松丸亀町まちづくり会社を補助事業者とし、高松丸亀町商店街壱番街～参番街に対し、戦略補助金額約 29 億 600 万円（総事業費：約 80 億 5,100 万円、補助率 2 / 3）の支援がされました。

このように、高松丸亀町商店街では、再開発事業だけでなく、複数の事業や補助などの支援方策活用し、中心市街地のにぎわい創出に貢献する地域活性化が図られています。



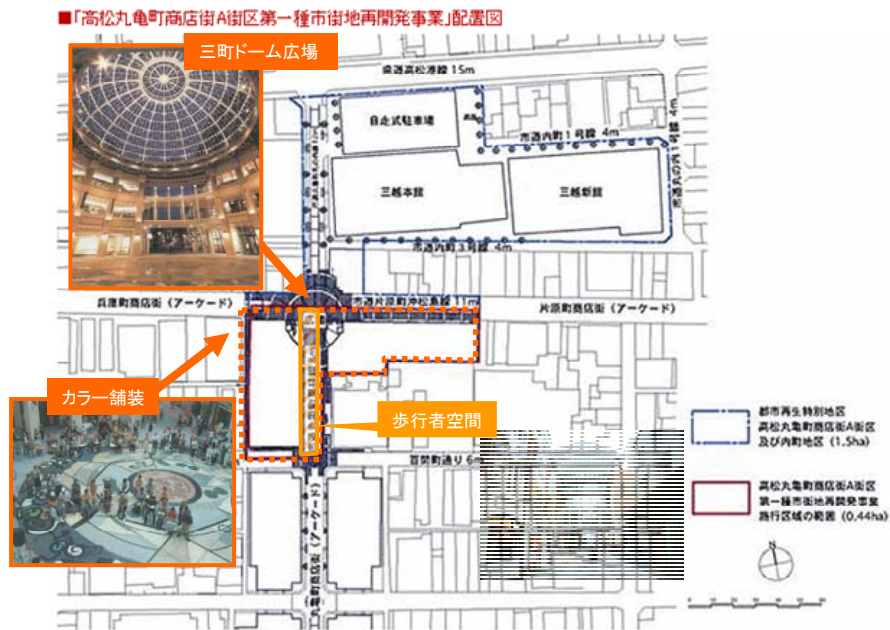


図 1-79 高松丸亀町商店街 A 街区第一種市街地再開発事業配置図

資料：国土交通省より HIDO 改

### 3) 松山中央商店街における取組み

松山中央商店街は、松山市の中心部に位置し、東西に伸びる銀天街と南北に伸びる大街道は 4 つの商店街振興組合（銀天街商店街振興組合、銀天街第一商店街振興組合、大街道中央商店街振興組合、大街道商店街振興組）で構成されています。4 つの組合をトータルにマネジメントし、中心市街地の魅力の向上と活性化に資するまちづくり活動や商店街振興事業を一体的、かつ、自立的に運営できる組織の形成を目的に、株式会社まちづくり松山は平成 17 年 7 月に設立されました。

当該商店街は、昭和 40 年代を中心に、大いに繁盛し、商店街振興組合の財源も豊かであったため、各組合が独自に活性化に向けた様々な取組みを行っていました。しかし、松山市の中心部からの人口流出や郊外店の進出、平成 10 年、11 年に松山市の中心部の 2 つの大型店の相次ぐ撤退などによって、中心市街地の衰退が表面化してきました。この頃から各組合個々の活動では限界があり、4 つの組合が連携して取組みを行う必要性について認識が広がっていきました。平成 14 年～16 年に、「経済産業省の商店街マネジメント推進実験」の対象に選定されたことを契機に、4 つの組合が連携して活性化に向けた新たな取組みが行われました。まず 4 つの組合の連合会組織として「連合会事務局」を設置し、タウンマネージャーが事務局長を兼務することとなりました。また、平成 15 年度頃からは、改正中心市街地活性化法（新法）への対応としてまちづくりの実行組織の立上げについて勉強会の開催を経て、4 つの組合の連合運営組織により、道路内にステージ

を設置してライブを行うといったイベントも「実験」として実施されました。このような取組みを通じて、組合理事会関係者の間にも、単独ではうまくいかない行政や他の関係機関との連携も、共同の取組では可能になることがある点が理解され、徐々に共通組織の必要性に関する認識が共有化されていきました。平成 17 年 1 月から、4 つの組合の出資による株式会社組織設立の検討を開始し、同年 7 月に 4 つの組合をトータルにマネジメントする組織として、中央商店街 4 振興組合、地元 3 金融機関、私鉄 1 事業者、松山市、松山商工会議所の出資により、株式会社まちづくり松山が設立されました。

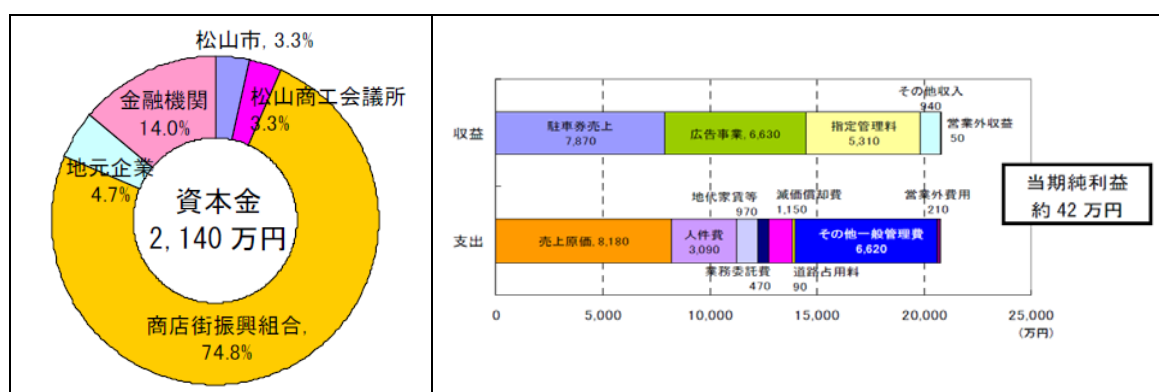


図 1-80 株式会社まちづくり松山の資本金及び収支について

資料：国土交通省 HP

### ①収益事業（全体）について

平成 20 年の主な売上げは、駐車券の売上高が約 7,870 万円と最も大きく、映像・広告事業は合わせて約 6,630 万円（映像関係は約 4,070 万円、ポスターなどによる広告関係は 2,560 万円）、市営駐車場の指定管理事業が約 5,310 万円となっており、当期純利益は約 42 万円でした。利益性を考慮すると、市営駐車場の指定管理事業は収益事業として有効性が高かったものの、平成 18 年度から実施してきた指定管理の受託も平成 21 年 3 月で契約期間が満了し、続く委託契約を落札に至らなかったため、駐車場管理事業は終了することとなりました。このことは、平成 21 年の収益の大きな打撃となり、1,000 万円規模の赤字を計上する要因となりました。赤字となった主な理由は、収入の大幅な減少に対して、人件費等の固定費の削減ができなかったためとされていますが、人件費圧縮は、人員の削減へつながるため、事務局機能の大幅な低下が懸念されています。

### ②映像・広告事業について

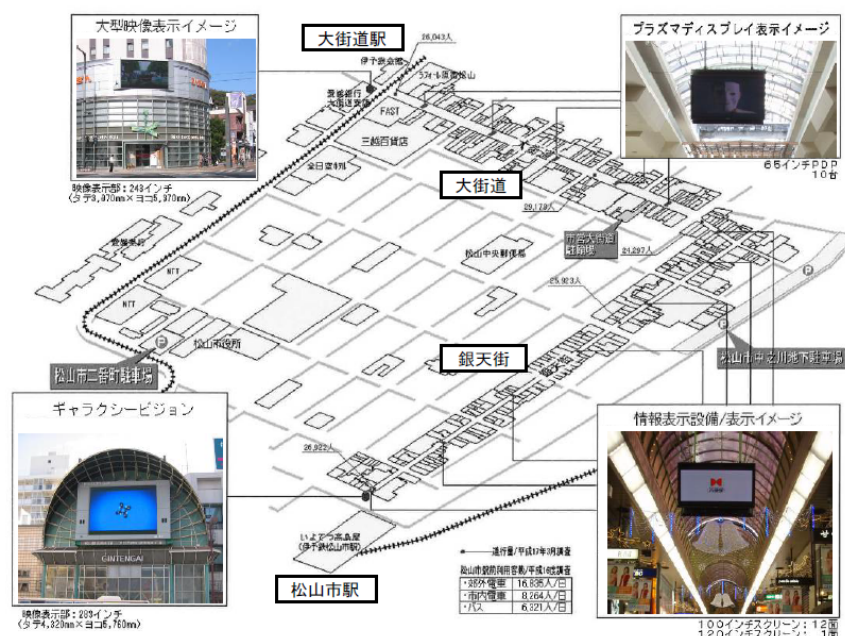
広告事業は、映像装置を媒体とする事業とポスターや看板等による事業から構成されています。映像装置は、大型ビジョンを 2 基（伊予鉄松山市駅前と大街道駅前）と、アーケード内ビジョンを 23 基、空港や道後温泉など市内の観光名所等 13 ヶ所にインフォメーションビジョンを設置されています。

松山市駅前にある銀天商店街振興組合では、駅前に以前から大型ビジョン（ギャラクシービジョン）を設置して広告事業を行っていました。その後、4つの振興組合が連携して2つの商店街全体で広告事業を展開すれば、より有効性が高いのではないかという発想から、平成16年9月、松山市中心市街地活性化基本計画（旧法）の事業計画に基づき広告事業が検討されることとなりました。平成17年5月からは、松山市と「屋外広告物」「道路管理」に関する条例見直しについて協議・検討を開始するとともに、同年6月に経産省の「戦略的中心市街地商業等活性化支援事業」に採択され、平成18年4月から広告事業が開始されました。

また、銀天商店街振興組合が実施していたギャラクシービジョンによる広告事業は、株式会社まちづくり松山に移管されました。

図 1-81 ストリートビジョンの概要

大型ビジョン	松山市駅前（ギャラクシービジョン）：283 インチ 大街道駅前：243 インチ
アーケード内ビジョン	銀天街 ・100 インチスクリーン：12 台 ・120 インチスクリーン：1 台 大街道 ・65 インチプラズマディスプレイ：10 台
放映時間	8:00～22:00



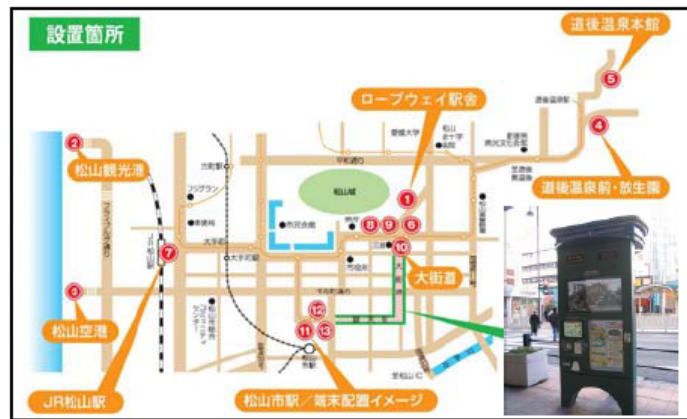


図 1-83 インフォメーションビジョンの設置箇所  
資料：まちづくり会社等による収益事業の実践ヒント集（国土交通省）

図 1-84 ポスター広告の概要

場所	商店街各店舗の「店名表示電飾看板」の下に両面掲出
掲出機関	最長 3 週間単位
イメージ	

資料：まちづくり会社等による収益事業の実践ヒント集（国土交通省）

図 1-85 横断看板広告の概要

サイズ	大街道：最大 1.5m×5m 銀天街：0.9m×3.6m
掲出機関	1 ヶ月、1 年
イメージ	

資料：まちづくり会社等による収益事業の実践ヒント集（国土交通省）

表 1-29 事業の経緯

H14年4月	経産省「商店街マネジメント推進事業」実施（平成16年までの3年間）
H16年9月	松山市中心市街地活性化基本計画（旧法）の事業計画に基づく情報発信施設の設置について検討開始
H17年5月	松山市と「屋外広告物」「道路管理」に関する条例見直しについて協議・検討開始
6月	経産省「戦略的中心市街地商業等活性化支援事業」に採択される
7月	会社設立
H18年3月	松山市と「広告物管理協定」「道路管理協定」を締結
4月	広告事業開始

### ③事業の仕組み、スキーム

道路空間での広告事業実施にあたり、平成18年3月に松山市と株式会社まちづくり松山は、商店街（市道）の管理、屋外広告物の表示・管理等に関する包括的な協定として、「松山市中心市街地活性化事業連携協定」を締結しました。具体的な内容については、「道路管理協定」と「中央商店街広告物活用地区協定」を締結しています。道路管理協定は、株式会社まちづくり松山の負担により商店街の舗装や街路樹等の管理を行うことと、毎年「道路占用年間計画書」を作成し、松山市と協議の上、一括して占用許可申請することとなっています。また、広告物活用地区協定は、屋外広告物条例に対応した措置であり、中央商店街を広告物活用モデル地区として指定し、株式会社まちづくり松山が広告物（ストリートビジョンなど）を設置・管理するとともに、違反広告に対する取締りや指導を行うこととなっています。

ストリートビジョンのうち、松山市駅前のギャラクシービジョンは、銀天街商店街振興組合から賃借しています。また、大街道駅前の大型ビジョンは株式会社まちづくり松山の所有物ですが、建物所有者に壁面使用料を支払い設置しており、広告主への営業活動は、地元の広告代理店に業務委託しています。公共団体など一部については、株式会社まちづくり松山が直接営業を行っています。広告料は、広告代理店の他都市での経験や、これまでのギャラクシービジョンでの実績をもとに設定し、商店街の組合員には通常の1/4程度の料金としています。

広告の制作・編集は、地元の広告制作会社に業務委託しています。ストリートビジョンへの広告の放映・発信については、地元のケーブルテレビと業務提携し実施しています。放映内容は、大きくコマーシャル番組（有料部分）とニュースや官公庁の広報などの情報番組（無料部分）の2つに分かれています。それぞれ5分にパッケージし、60分の間にその両者を織り交ぜながら放映しています。

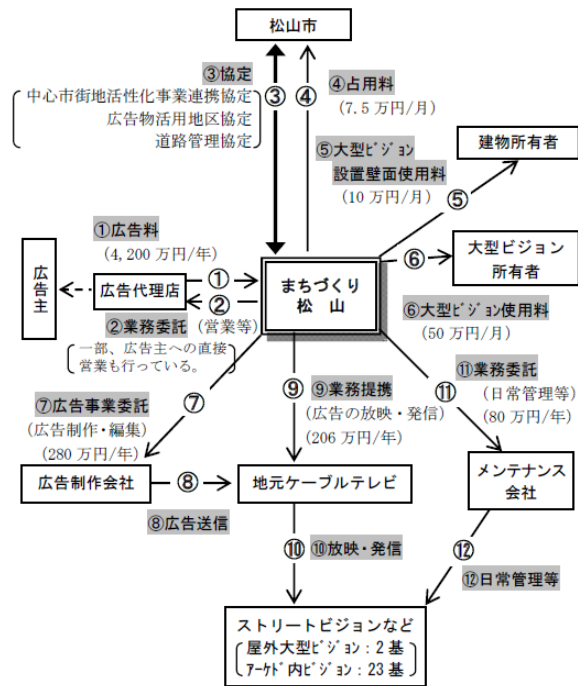


図 1-86 事業スキーム

資料：まちづくり会社等による収益事業の実践ヒント集（国土交通省）

#### ④初期投資の資金調達方法

初期投資の資金調達にあたっては、経産省の「戦略的中心市街地商業等活性化支援事業」の補助金を活用するとともに、金融機関から約 9 億円融資を受けました。金融機関の協力もあり、事業シミュレーションを相当行うとともに、行政から補助を受けることから無担保で融資を得ています。

表 1-30 株式会社まちづくり松山

組織概要	団体名称	株式会社まちづくり松山
	所在地	愛媛県松山市大街道1丁目3番地1いよぎん南ビル
	設立年月日	2005年7月1日
	資本金・出資者	21.4百万円 中央商店街4振興組合、地元3金融機関、私鉄1事業者、松山市、松山商工会議所
維持管理の概要	目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中心市街地商店街アーケード内道路環境を良好に維持</li> <li>・ 道路空間活用ビジネス収益を公益事業に還元</li> <li>・ 来街者への快適環境の保持・その他</li> </ul>
	契約書等	松山市中心市街地活性化連携協定に基づく道路管理協定書
	維持管理費	100万円/年

## 4) エリアマネジメント手法の活用

エリアマネジメントは、住民・事業主・地権者等による自主的な取組みとされていますが、公物管理を前提とする場合、維持管理費や活動資金等への支援が必要です。そこで、既に行われている手法を参考に支援方策を検討しました。

### (i) 土地区画整理事業等の活用

汐留シオサイトは、東京都の土地区画整理事業により整備がされ、民間事業者の敷地と基本コンセプトやエリア・デザインなどの統一化が図られるとともに、地下通路空間や壁面空間が整備されました。地下通路空間には商業店舗、壁面空間には広告掲示スペースがあり、東京都による占用許可により賃料や広告料収入を得て、維持管理費用に充てられています。このように、土地区画整理事業等を活用してまちづくりがされる際に、維持管理費用を賄うことのできるような環境を整えることが支援となっています。

### (ii) 補助金の活用手法の PR

高松丸亀町商店街では、第三セクターである高松丸亀町まちづくり会社を設立し、平成 18 年度から、中小企業庁による「戦略的中心市街地商業等活性化支援事業費補助金」を活用したまちづくりが行われています。また、再開発事業を活用し、歩行者空間の創出を図るなど、積極的に複数の事業や補助などの支援方策活用し、中心市街地のにぎわい創出に貢献する地域活性化が図られています。このことから、補助金等の活用事例等を積極的に公開することが、今後エリアマネジメントの拡大への支援につながります。

また、松山商店街では、松山市などからの出資を得て株式会社まちづくり松山という組織が設立されました。映像・広告事業の収益等によって維持管理がされています。この初期投資の資金調達にあたっては、経産省の「戦略的中心市街地商業等活性化支援事業」の補助金を活用することで、金融機関から無担保で約 9 億円融資を受けています。この信用保証は、補助金の活用によるものであることから、直接資金を補助できない部分にも支援の効果が働いています。

### (iii) 指定管理者制度の活用

松山商店街の維持管理を行っている株式会社まちづくり松山では、指定管理者制度を活用し、駐車場の運営を行い収益事業としていました。このように、運営資金の一部となるような事業として指定管理者制度を活用し、その運営費に当てるという手法もあります。このことから、エリアマネジメントを行う範囲内で、指定管理者制度を活用した事業が実施できれば支援となりえます。

(iv) 道路占用制度の活用

松山商店街では、株式会社まちづくり松山が道路空間で広告事業を実施し、商店街（市道）の管理などを行っています。このように、道路占用許可が支援となることから、道路管理上の支障がない部分については、道路占用を認めることが支援へとつながります。

(4) 地域の有する観光資源の活用

1) 日本風景街道

これまでの日本の道路は、単にモノ・人を運ぶ機能を有する“道具”として整備が進められ、美しさ・景観・味わい等のニーズは優先されてきませんでした。その一方で、近年、景観向上や地域主体の道空間づくりを支えるための法制度の整備や社会貢献に対する意識の高まりから、住民の積極的参加のもと、道路に対する多様なニーズに対応するための様々な取組が進められているところです。このような、地域が主体となった動きを一層進めるために、新たな社会サービスとして、自然、歴史、文化、風景などをテーマとして、美しい地域と道空間づくりの支援を通じて「訪れる人」と「迎える地域」の豊かな交流による地域コミュニティの再生を目指した日本風景街道（シーニック・バイウェイ・ジャパン）の検討が行われています。

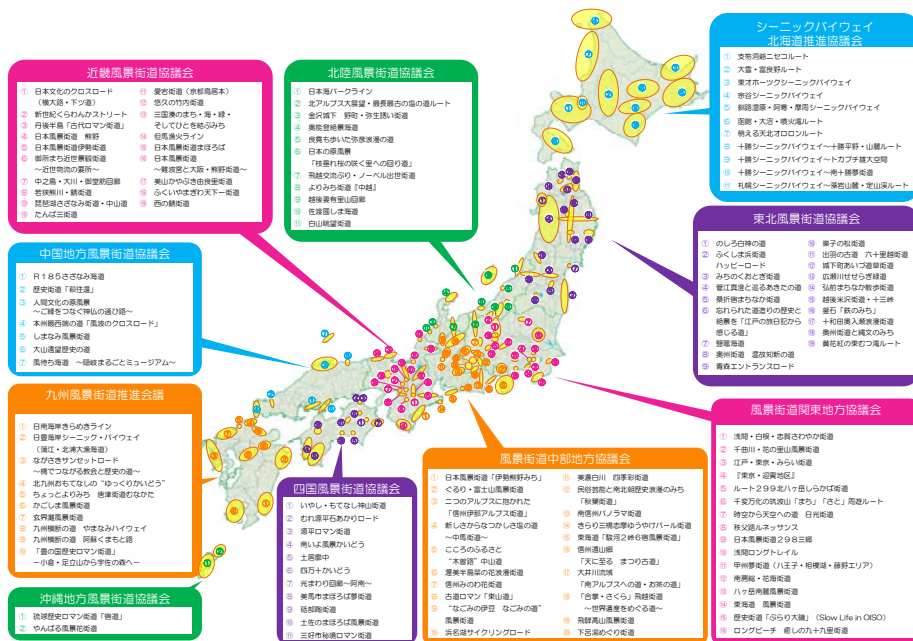


図 1-87 日本風景街道全登録ルート（平成 23 年 2 月時点）

資料：国土交通省 HP



## (i) 取組み概要について

我が国の国土は、「雪、月、花」という言葉に代表される変化に富む四季や美しい自然に恵まれ、その中で、自然、景観、食文化などの地方独自の風土にまつわる多様な地域文化が培われ、我が国特有の国土文化が形成されてきました。しかし、戦後、我が国は高度経済成長を経て経済大国へと大きく飛躍しましたが、都市部を中心に積極的な投資が行われる一方で、投資効果の小さい地方部では、過疎化や高齢化、地域経済の疲弊化、地域コミュニティの崩壊などが懸念されています。このような中、近年、ゆとりや安らぎ、心の豊かさを求める意識や、美しい自然、景観や文化芸術、歴史、穏やかな人々の営み等への国民的な関心が高まっています。また、市民意識の高まり、価値観の多様化等により、従来行政が担ってきた範囲にとどまらない「公」の役割を、地域住民、NPO、企業等が担うなど、協働の動きが各地で広がってきています。これらを踏まえ、地域での取組を応援していくことが、日本風景街道の理念としてあげられています。

また、日本風景街道の目的は、郷土愛を育み、日本列島の魅力・美しさを発見、創出するとともに、多様な主体による協働のもと、景観、自然、歴史、文化等の地域資源を活かした国民的な原風景を創成する運動を促し、以って、地域活性化、観光振興に寄与することにあります。また、日本風景街道を国民的な運動にまで広げるために、この運動に参加する全ての主体が取組むべき運動方針として、『全国に運動を広げること』、『多様性を確保すること』、『さらなる質の向上を図ること』、『継続的な運動とすること』の4つを掲げています。

日本風景街道は、平成19年9月10日の「登録」の開始以来、平成25年3月27日現在、北は北海道から南は沖縄まで、日本全国で合計130ルートの登録があります。登録の枠組みは、地域活動を実施する多様な主体の集合体である「風景街道パートナーシップ」が各地方ブロックに設置された「風景街道協議会」に登録申請を行い、風景街道として登録されると、「風景街道協議会」から活動支援を受けることができるというものです。地域住民、NPOなど、地域のリーダーによって主導され、地域活性化に向けた活動が展開されています。パートナーシップは、風景街道毎に設置され、活動を実施する組織であり、地域住民、NPO、町内会・自治会、企業、大学関係者、警察、市町村などの地方公共団体等の「活動に応じて必要な組織」と「道路の管理者」で構成される組織のことで、「道路の管理者」には、「中心となる道路」の道路管理者が構成員として必要となります。なお、「中心となる道路」とは、風景街道の骨格をなす道路であり、必ずしも道路法上の道路である必要はありません。ただし、「中心となる道路」が道路法上の道路でない場合、交差する道路の道路管理者となります。

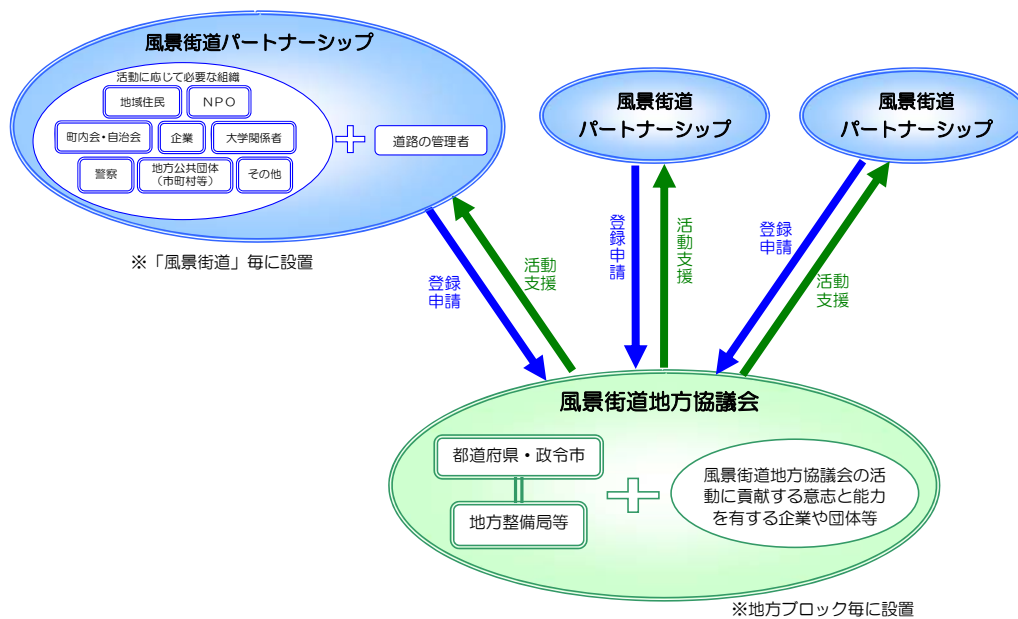


図 1-88 日本風景街道の概要

資料：国土交通省 HP

(ii) 活動事例について

日本風景街道パートナーシップによる活動は多岐に渡りますが、大きく分類すると、「調査研究・計画の策定」、「人材育成」、「連携促進・交流促進」、「収益事業、イベント企画・実施」、「情報発信、PR」などのソフト的事業と、「景観形成」、「施設整備」などのハード的事業に分けることができます。

①ソフト的事業事例（調査研究・計画の策定）

中国ブロックの「R185 さざなみ海道」では、平成20年度には、日本風景街道に登録されていることの周知や、地域の美しさを再認識してもらうための道標(案内看板)設置検討ワークショップが開催されました。今ある周辺の観光地域資源を今後の活動に反映させるための現地調査及び町内外の人を対象とし、R185の愛称沿線の好きな場所等のアンケート調査を実施しました。調査結果は、平成21年度の活動につなげていくこととされました。

活動名称	道標設置検討会議	
地域ブロック	中国	ルート名称 R185 さざなみ海道

①活動概要  
R185さざなみ海道は、自然・歴史・文化に恵まれた国道185号沿線を舞台に地域をつなぎ、より魅力ある地域の形成していく事、沿線4市（呉市・東広島市・竹原市・三原市）の広域連携の中で地域住民が主体となった街づくりを通して、自分たちの海の美しさなどの再認識・再発見をすること、また、内外に地域の情報発信を行うことを目的として活動を行っている。

平成20年度は、日本風景街道に登録されていることの周知や、地域の美しさを再認識してもらうための道標(案内看板)設置検討ワークショップを開催、今ある周辺の観光・地域資源を今後の活動に反映させるための現地調査及び町内外の方にR185の愛称、沿線の好きな場所等のアンケート調査を実施、H21年度の活動につなげていくこととしている。

②活動の状況

道標設置検討のための現地調査(1対1ワーク)風景

ワークショップ風景

アンケート実施状況

道標の提案

③苦労した点や工夫した点

R185号の愛称、沿線の好きな場所について  
【苦労した点】より多くの団体に出席いただくため、案内を送付するだけでなく、事務職やキーパーソンが説明しながら、人と人との繋がりを大切に考えて参加者を募った事。  
【工夫した点】ワークショップの中で自由に意見を述べてもらうようにしているため、不測等に備らないよう、時間を有意義に使えるように、ファシリテータと事務局で事前打合せを密入りに行った。

④活動の効果

沿線4市や住民連携を図る取組の中で地域資源の再確認を行う作業の第一歩となった。観光スポットなどを紹介する道標(案内看板)の設置候補地の選定や街道(海道)の愛称募集・検討など、地元住民を中心に活発な議論ができる場となった。

⑤今後の活動

来年度も引き続き道標検討を行い、瀬戸内の豊かな自然風景や地元の人ぞ知る観光スポットなどの情報について詳細に検討し、道標(案内看板)を設置する。ワークショップなどの意見交換をさらに深く沿線地域活性化策を模索する。

問合せ先 竹原市 建設産業部 建設課  
電話 0846-22-7746

図 1-89 R185 さざなみ海道（道標設置検討会議）

資料：東北地方整備局 HP

②ハード的事業事例（景観形成）

九州ブロックの「かごしま風景街道」では、国道 226 号にある指宿市街地への入口である大園原交差点に、十数社の看板が無秩序に設置され景観を著しく阻害していたため、「魅力ある指宿まちづくり協議会」を中心に、看板撤去の具体策について県・市との協議が行われました。その後、官民一体となり撤去作業等が進められ、指宿市の玄関口にふさわしい景観整備事業が行われました（平成 18 年度実施）。

活動名称	看板撤去事業	
地域ブロック	九州	ルート名称 かごしま風景街道

①活動概要  
国道226号にある指宿市街地への入口である大園原交差点に、十数社の看板が無秩序に設置され景観を著しく阻害していたため、「魅力ある指宿まちづくり協議会」を中心に、看板撤去の具体策について県・市と協議し、官民一体となり撤去作業等を進め、指宿市の玄関口にふさわしい景観整備事業を行った。（平成18年度実施）

②活動の体制

連携して一体的な取り組み

魅力ある指宿まちづくり協議会  
(指宿市観光協会、指宿商工会議所 等)

指宿市

鹿児島県

①看板撤去依頼

②撤去承諾

③景観整備  
(県単事業)

地元民間企業（看板所有者）

サインボード設置、補装

③苦労した点や工夫した点

【苦労した点】 看板所有者が多数にのぼり、それぞれ異なる意見を持っていることから、その調整・交渉に苦労があった。

【工夫した点】 協議会の事務局が中心となり、官民協働で看板設置業者と個別に粘り強く協議を重ねることで解決を図った。

④活動の効果

乱立した業者看板がなくなり、地域色を活かしたサインボードと補装による指宿市の玄関口にふさわしい景観を創出。地元の方々や来訪者の評判も良好である。

⑤今後の活動

国道224号、225号、226号等の沿線地域と連携し、今後もより良い景観形成に向けた活動を実施していく予定。

問合せ先 担当:かごしま風景街道推進協議会 指宿ブロック事務局(指宿商工会議所)  
電話:0993-22-2473

以前は…

現在は!

図 1-90 かごしま風景街道（看板撤去事業）

資料：東北地方整備局 HP

(iii) 活動資金の調達事例について

日本風景街道パートナーシップでは、助成金、補助金制度等を活用して活動に必要な資金を調達している事例があり、国土交通省以外での官庁、地方公共団体や法人等による制度等の活用事例も見受けられます。

表 1-31 活動資金の調達事例

助成金、補助金制度等	ルート名称	区分
「観光資源活用トータルプラン」 “来て見て良かった！また来るよ！” セブン-イレブンみどりの基金	のしろ白神の道	民間企業等の支援制度活用
	ふくいやまぎわ天下一街道	
	『東京・迎賓地区』	
国頭村各種団体育成補助金	琉球歴史ロマン街道「宿道」	地方公共団体等の支援制度活用
特定地場産業ブランド確立支援事業	むれ源平石あかりロード	
「SCENE」カード	シーニックバイウエイ北海道 指定ルート	クレジットカードとの提携
隠岐ジオパークWAON	風待ち海道 ～隠岐まるごとミュージアム～	電子マネーとの提携
間伐材の出荷	日本の原風景 「枝垂れ桜の咲く里への回り道」	林業との連携
フォトコンテスト入賞作品を用いたオリジナル商品の開発・販売	奥能登絶景海道	オリジナル商品の開発・販売
塩の道ルートマップ	北アルプス大展望・最長最古の塩の道ルート	広告料収入による印刷物作成
道路植栽帯管理システム社会実験	ながさきサンセットロード ～橋でつながる教会と歴史の道～	社会実験の活用

資料：東北地方整備局 HP

カテゴリー	資金調達	事例名称	「観光資源活用トータルプラン」
地域ブロック	東北	ルート名称	のしろ白神の道
<b>取組み概要</b> <p>木のまちづくり等の取組みを通じた一体的な圏域としての「のしろ白神の道」の創出</p> <p>のしろ白神ネットワークでは、各団体の相互交流や連携を通じて、秋田杉や地域資源を活用したものづくり、まちなか美化活動、中心市街地活性化イベントの開催などを自分たちのできることから取り組み、環境や景観に配慮した「木」のまちづくりを進めている。</p> <p>本プランは、これまで実施してきた活動を基本に四季おりおりの変化を楽しみながら、色々な木との多彩なふれあい方、使い方を提案するとともに、木のまちづくり、木のある暮らしの体験などの様々な取り組みや地域にある魅力ある風景を資源として、都市との交流を進め、魅力ある一体的な圏域を形成するために、①「木のある風景“ぐるっと満喫”プロジェクト」、②「木づくり“木育”プロジェクト」、③「木のあるまちで“ふれあい”プロジェクト」、④木ぬくもり・香り“グッズ”開発・販売プロジェクト」、⑤「木のまち“知って”プロジェクト」の5つのプロジェクトを展開し、「のしろ白神の道」を創出するものである。</p> <p>参考) <a href="http://www.highway.or.jp/work3/h21/summary2.pdf">http://www.highway.or.jp/work3/h21/summary2.pdf</a></p>		<b>制度概要</b> <p><b>名称</b> 「観光資源活用トータルプラン」 “来て見て良かった!また来るよ!”</p> <p><b>助成主体</b> 財団法人 高速道路交流推進財団 〒103-0007 東京都中央区日本橋浜町3-42-3 HP <a href="http://www.highway.or.jp/work3/index.html">http://www.highway.or.jp/work3/index.html</a></p> <p><b>助成対象者・事業</b> ・ 社団、財団、NPO法人又は地方公共団体が出資する法人など ・ 高速道路等の利用増につながる観光資源の広域的活用プラン</p> <p><b>助成要件</b> ・ すでに地域観光振興等に取り組むなど活動実績がある団体であること ・ 応募者自身が実施できるプラン及び団体であること ・ 受賞後3年以内にプランの実現が可能なこと</p> <p><b>助成金額・率</b> 最優秀賞：最高3,000万円、優秀賞：最高1,000万円</p> <p><b>実現までの経緯</b> HPで情報を得て申請、1・2次審査を経て「優秀賞」に選定された。</p> <p><b>問い合わせ先</b> 東北地方整備局 能代河川国道事務所 調査第二課内 〒016-0121 秋田県能代市鍼灸字一本柳97-1 電話 0185-70-1194</p>	

図 1-91 のしろ白神の道

資料：東北地方整備局 HP

#### (iv) 今後の支援方策について

日本風景街道の構成組織であるパートナーシップには、「道路の管理者」が含まれていることが条件となっています。また、国土交通省で推進している取組みであることから、活動に関する一定の補助金や助成金等の支援は受けられていることと思います。また、民間企業や地方公共団体等の支援制度の活用もされています。このため、活用できる支援制度を適切に情報発信していくことが求められます。

一方、ハード整備が必要である場合などには、既存の支援で対応が困難な場合も想定できます。これらの場合には、融資や出資といった手法が有効であると思われるますが、契約を締結できる組織となっていないパートナーシップもあることから、組織を形成していく支援も必要であると考えます。

## 2) 観光資源活用トータルプラン

財団法人高速道路交流推進財団（現：一般財団法人国土計画協会）では、平成18年度から平成24年度まで「観光資源活用トータルプラン」“来て見て良かった!また来るよ!”を募集していました（第7回まで）。この事業は、「広域的に点在している観光資源を磨き上げ、それらを結合することで、地域の魅力を向上させ、その地域ならではの誇りや文化などを発信し、観光客の増加につながる実施可能なプラン」を、地域振興に取り組んでいる観光

協会、NPO 法人の他、商工会議所等から広く募集を行い、有識者等で構成される選考委員による一次審査及び二次審査を経たうえで優秀な団体を表彰し、プランの実現を絶対条件に、最優秀賞に最高 3,000 万円、優秀賞に最高 1,000 万円を『計画実施支援金』として財団が支援するものです。

現在は、一般財団法人国土計画協会により、高速道路の利用を通じた地域交流の推進を図る観点から、高速道路及び高速道路の SA、PA、IC、スマート IC 等を活用した地域との連携推進に関する取り組み、及び高速道路の利用者の利便増進に関する取り組みに対し一定の支援を行うため公益的団体等が主体となって実施する実現可能なプランを募集しています（募集期間：平成 25 年 8 月 1 日（木）～平成 25 年 10 月 31 日（木）必着）。

#### (i) 受賞団体への支援事例について

第 1 回の選考により、社団法人長崎県観光連盟による「新しい文化の創造「ながさき巡礼」の創設に向けてというプランが、最優秀賞となりました。最優秀賞には、最高 3,000 万円の範囲内で、この計画の実施に必要な活動費等が支援されました。

プラン内容は、教会群とキリシタン文化の「面的」なネットワークにより新たな長崎文化の象徴となる『ながさき巡礼』の創設を検討することとし、長崎大司教区、教会、信者、巡礼者、地域の行政、地域住民の連携・協力体制の構築しようというものです。対象エリアは、壱岐・対馬を除く県域全体（一辺 100km の正三角形）を想定しており、西九州自動車道（佐世保 IC ほか）、長崎自動車道（長崎 IC ほか）の利用が想定されます。

#### ■長崎県観光連盟の具体策（例）

- 長崎大司教区との協働による『巡礼地』の選定と巡礼の道づくり
- 巡礼の手引きづくりと公認ガイドの育成
- 巡礼ルート案内板・教会案内板等の設置
- 多様な PR 活動の実施（イベント、メディア、サービスエリア活用）
- 『ながさき巡礼全図（マップ）』等の作成による情報発信
- 情報発信センターの設立
- 『ながさき巡礼』を活用した連携事業・誘客活動
- 広域・民間団体との連携（九州観光推進機構や県内各観光協会や民間団体との連携・協働による事業実施）
- 旅行会社との連携（「ながさき巡礼」講座の開催、モニターツアーの実施、ツアーの共同開発など

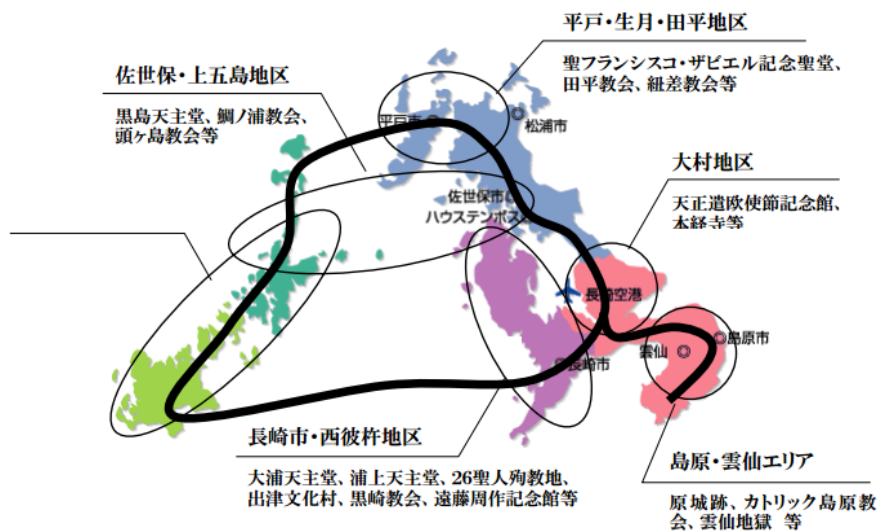


図 1-92 新しい文化の創造「ながさき巡礼」の創設に向けて

資料：高速道路交流推進財団 HP

(ii) 今後の支援方策について

財団法人高速道路交流推進財団（現：一般財団法人国土計画協会）における取組みは、地域活性化の起爆剤となるべく、支援をしており、受賞プランに応じた計画実施支援金の範囲内かつ実施後 3 年程度を目安に支援をするものです。取組みの継続等を図ることが必要な場合も想定されることから、当該支援終了後にも活用することができる支援制度等が必要であると思われます。また、当該支援制度を多くの団体が有効に活用できるよう積極的な情報提供が必要であると思われます。





表 1-32 地域の魅力を向上させる地域活性化方策に関する支援方策（案）イメージ①

分類	支援対象	参考事例	既存支援	地域活性化などの効果	支援方策(案)イメージ					
					規制緩和等	補助金(軽度)、助成金	出資	低利融資	信用保証支援	その他
高速道路本体の活用	スマートIC整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・遠州豊田スマートIC</li> <li>・亀山PAスマートIC</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地方公共団体による連結道路の整備</li> <li>・高速道路会社によるスマートIC整備</li> <li>・地域再生計画の活用(土地区画整理事業)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・企業誘致の優位性の向上(雇用の創出)</li> <li>・地方税収入額の増加(財政力強化)</li> <li>・工業団地への企業進出(雇用の創出)</li> <li>・固定資産税の増加(財政力強化)</li> </ul>	○		○	○	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地区協議会の活用</li> </ul>
	地域と高速道路会社による観光PR	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ドライブマップの作成・配布</li> <li>・企画割引の実施</li> <li>・地方公共団体・高速道路会社との包括的業務提携</li> <li>・SA/PAを活用した広報活動の実現</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・観光産業の振興</li> </ul>						<ul style="list-style-type: none"> <li>・包括的連携協定の締結</li> <li>・企画割引等の実施</li> <li>・高速道路料金の料金引下げ、各種割引施策について</li> <li>・ドライブマップ、観光ガイドブック等の製作・配布</li> </ul>
休憩施設の活用	道の駅事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道の駅「針テラス」「日和佐」「いぶすき」</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・土地購入、造成等(国、地方公共団体)</li> <li>・駐車場整備</li> <li>・PFI事業の活用</li> <li>・出資(地方公共団体)</li> <li>・指定管理者制度の活用</li> <li>・公園整備(国、地方公共団体)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域産業の活性化</li> <li>・雇用の創出</li> </ul>			○	○	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>※新規事業への支援方策</li> <li>・道の駅環境基盤(駐車場)整備支援</li> <li>・公園事業との一体整備支援</li> </ul>
								○	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>※既存施設への支援方策</li> <li>・指定管理者制度の活用(運営支援)</li> <li>・PFI事業の活用(運営支援)</li> </ul>
	SA/PA事業(拡充方策(案))	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高速道路上のSA/PA</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・飲食物販・施設の賃貸</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・雇用の創出</li> <li>・高速道路利用者の利便性向上</li> </ul>						
	高速道路乗継システム(案)	<ul style="list-style-type: none"> <li>[首都高]</li> <li>・スマートPA(仮称)</li> <li>[阪高]</li> <li>・路外パーキング</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・首都高、阪高での取組み</li> <li>・飲食物販・施設の賃貸</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺商業施設における消費活動の活性化</li> <li>・高速道路以外の駐車施設の利活用</li> <li>・雇用の創出</li> <li>・高速道路利用者の利便性向上</li> </ul>				○		<ul style="list-style-type: none"> <li>※低利融資は中小企業向けを想定</li> </ul>
							○	○	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駐車場整備に関する支援</li> </ul>



表 1-33 地域の魅力を向上させる地域活性化方策に関する支援方策(案)イメージ②

分類	支援対象	参考事例	既存支援	地域活性化などの効果	支援方策(案)イメージ						
					規制緩和等	補助金(軽度)、助成金	出資	低利融資	信用保証支援	その他	
民間事業者による道路管理	エリアマネジメント	・汐留シオサイト	土地区画整理事業、・東京都・港区、地権者からの維持管理費用、地下歩道利便施設収入、広告収入	・グレードの高い公共インフラ整備 ・維持管理							<ul style="list-style-type: none"> <li>・土地区画整理事業等の活用</li> <li>・補助金の活用手法の PR</li> <li>・指定管理者制度の活用</li> <li>・道路占用制度の活用</li> </ul>
		・高松丸亀町商店街	高松市の協力のもと、株式会社を設立、町営駐車場管理などの事業収入	・商店街の活力の維持							
		・まちづくり松山	まちづくり会社設立(松山市、商工会議所が出資)、指定管理者制度による駐車場運営等、道路占用許可による広告モニターの設置	・商店街の活力の維持							
地域の有する観光資源の活用	日本風景街道	・130ルート	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地方公共団体の補助金、事業の活用</li> <li>・社会実験の活用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・観光産業の振興</li> <li>・美しい景観の形成による地域の魅力向上</li> </ul>		○					
	観光資源活用トータルプラン	<ul style="list-style-type: none"> <li>・(一社)長崎県観光連盟</li> </ul> 《新しい文化の創造「ながさき巡礼」の創設に向けて》	<ul style="list-style-type: none"> <li>・計画実施支援金(最優秀賞:最高3,000万円、優秀賞最高1,000万円)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・観光産業の振興</li> </ul>		○					