

道の駅整備計画へのPFI導入可能性に関する研究

北海道大学大学院 学生員 梶井 善徳
北海道大学大学院 正員 中山 義光
北海道大学大学院 正員 萩原 亨
北海道大学大学院フェロー 加賀屋誠一

1. 背景と目的

一般道路利用者の「たまり」の空間として生まれた道の駅は、北海道において1999年末時点で全都道府県の中で最多の64箇所の道の駅を有し、最近では休憩のためだけの施設ではなく、物産館や高度情報施設による機能向上、温泉やホテルなどの併設による本格的な観光施設となるなど、地域振興を担う公共施設として、様々な形態の道の駅が誕生している。

一方、長引く不況や国や地方の財政状況悪化の中にあって、必要な公共サービスの提供のための事業であっても、それを予算化することは困難になりつつある。そこで財政支出の削減と公共サービス提供の双方を両立させることのできる事業手法として、PFI(Private Finance Initiative)の導入が我が国でも推進されている。

本研究は、道の駅の実態調査により類型化を行い、各類型における事業採算性評価により道の駅整備計画へのPFI導入可能性について検討したものである。

2. PFIの概要

PFIは、従来公共部門によって行われてきた公共サービスや社会資本整備を、民間企業の資金により実施する事業方式の総称である。公共部門が、設計・建設・運営・維持管理にわたって一貫した事業プロセスを民間事業者にゆだねることで、質の高い公共サービスを効率的に提供するとともに、財政支出を削減する事業手法である。多額の赤字が財政を圧迫するケースも少なくない第三セクター事業とは異なり、PFIは、民間各社の出資によって設立された事業会社が整備・運営の主体そのものとなり、事業契約により公共側との明確なリスク分担が行われる。

3. 道の駅の現状

(1) アンケート調査 道の駅の現状把握を目的に、道内全64道の駅事業者を対象に行った(回収数44)。道の駅設置者は全て市町村であり、運営主体は市町村

もしくは第三セクターである。

(2) 道の駅の機能 道の駅は基本的機能として、休憩機能、情報交流機能、地域連携機能を持ち、休憩所、情報提供施設等の公共サービスを提供する非収益施設と売店、レストランなどの収益施設を併設しているところが多い。また地域活性化や付帯施設の収益が設置目的であるなど、その機能は地域によって多種多様である。

4. 道の駅類型化

(1) 主成分分析 道の駅分類のために、主成分分析を用い総合的特性を図る。道の駅の機能を表2のように分類、指数化し、その3指数と利用率(利用者数/沿線交通量)、駐車場収容台数、公共出資率を観測変数と選定した。第1主成分は3指数全てに正の影響を受け、駐車場の規模にも強い影響を受けることにより、道の駅の規模や、施設・機能の多様性を示していると考えられ「施設多様性度」を示す軸といえる。また、施設多様性は利用率に強い影響がある。一方第2主成分は、公共出資率に強く影響されることにより、「公共関与度」を示す軸といえる。

表1 道の駅機能指数

	主要目的指数	副次目的指数	波及効果指数
対象施設	トイレ 道路情報施設 休憩所 郷土資料館 FAX	売店 レストラン ホテル 温泉 物産販売所	観光案内所 物産館 交流ホール イベント広場 情報ターミナル
目的成果	休憩機能 情報交流機能 地域連携機能	営利施設の収益 自体が観光資源 物産品販売PR	地域産業活性化 観光業の中核 雇用の確保

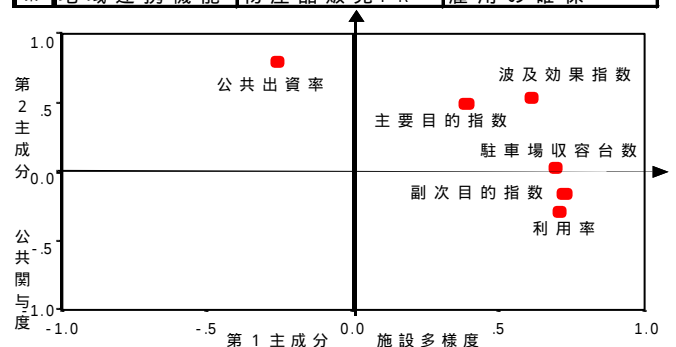


図1 主成分プロット

キーワード： 道の駅, PFI, 主成分分析

連絡先：〒060 札幌市北区北13条西8丁目 北海道大学工学部土木工学科 :011-716-2111, Fax011-706-7893

(2) 供用施設による類型抽出 PFI により道の駅を整備・運営して行く場合、主体である民間事業者は、収益をあげ採算を取らなければ事業として成立し得ない。そこで収益性の上がる付帯施設の設置は重要な要素となり、各道の駅の主成分得点プロットにおける、付帯施設規模により系列を替えた図 2 において、その内容による傾向が見られた。第 1 主成分(施設多様性)は利用率に大きく寄与するので、付帯施設の供用内容が、道の駅の集客力、つまり収益力に影響するといえる。そこで付帯施設の種類・規模により図 2 より 3 つの類型に分類した。それぞれの類型の代表的特性は表 2 のとおりである。A.温泉・ホテル型は利用率が著しく高く、各機能指数も高くなっている。また駐車場収容台数、施設建設費ともに高く大規模で多目的な施設の類型であるといえる。C.売店型は利用率、利用者数ともに低い値であり、他の各値とも総じて低いので、小規模で機能性も低い集客力の低い施設の類型であるといえる。B.レストラン型は、A・C の中間的類型といえる。

5. PFI 導入可能性の検討

(1) 事業スキーム 道の駅は公共サービスを提供する非収益施設と、付帯施設として売店などの収益施設が混在する施設である。そこで、公共側が公共的な目的で使用する非収益部分の施設の設置・管理・運営については、委託料として利用者に代わり公共サービスを購入する。

(2) 採算性検討 30 年を PFI 事業期間として、表 3 の条件により事業採算性の検討と公共サイドの負担額の試算を行う。PFI の民間事業者のノウハウ・経営努力により、建設費と人件費について従来方式と条件変化させ、表 2 の類型別特性より、表 4 のように各類型による比較条件を設定した。

試算結果として、PFI 民間事業主体の契約期間後における累積損益、及び両方式における公共サイドの累積損益は表 5 のように算出された。初期投資の大きい A.温泉・ホテル型は、事業終了時点での唯一黒字の類型である。またの PFI 導入による公共サイドの負担削減額も最も効果が現れている。類型 C は財政負担が軽減されず、類型 B は採算性が低く事業としての成立は困難である。

以上より PFI により道の駅を整備する場合、事業としての収益をあげ採算をとるためには、集客力の高い多様性のある機能・施設を供用し、利用単価の

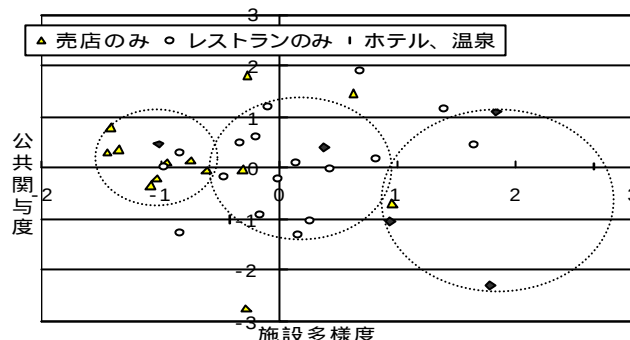


図 2 系列別主成分得点プロット

表 2 類型別特性

	A.温泉・ホテル型	B.レストラン型	C.売店型
抽出個数	4	6	8
供用内容	レストランがあるホテルが有料入浴施設を供用	ホテルや温泉はなく標準的なレストランを供用	最低限の売店が物産館を供用
利用率	65.46	24.62	16.22
年間利用者数	352,024	152,517	59,656
建設費(千円)	1,630,736	548,196	200,766
駐車場収容台数	143	106	38
主要目的指数	5.80	4.62	5.00
副次目的指数	8.80	6.38	4.00
波及効果指数	7.00	5.62	4.14
公共出資率(%)	78.75	81.50	91.72

表 3 試算方法

	従来方式 (公共事業)	PFI方式	
		民間事業者	公共側
事業期間	30年(物価上昇率2%)		
建設費	X	X×0.8	
収入	事業収益	利用単価×利用者数	同左
支出	委託料	—	500万円
売上原価	事業収益×0.5	同左	
人件費	事業収益×0.25	事業収益×0.2	
維持費用	事業収益×0.1	同左	
減価償却費	—	定額法	
法人税等	—	経常利益×0.5	収入
借入金返済	建設費の75%、金利4%、15年均等返済		

表 4 類型別条件

	年間利用者数	利用単価	建設費(従来方式)
A.温泉・ホテル型	35万人	1000円	16億円
B.レストラン型	15万人	600円	5.5億円
C.売店型	6万人	300円	2億円

表 5 累積公共負担削減効果

	A.温泉・ホテル型	B.レストラン型	C.売店型
PFI方式 民間累積損益	1.9 億円	-1.5 億円	-0.9 億円
公共累積損益 [α]	2.1 億円	-1.5 億円	-1.9 億円
従来方式 公共累積損益 [β]	-2.8 億円	-2.8 億円	-1.9 億円
財政削減効果 [α-β]	4.9 億円	1.3 億円	-1.9 万円

高い付帯施設を持つことが必要であるといえる。また民間事業者は、事業の効率化等の運営努力が必要である。

6. まとめ

様々な形態のある道の駅において、総合特性と供用施設により類型化を行い、各類型における PFI 導入時の事業採算性と、財政削減効果について検討した。その結果、多様な機能を持った複合施設として集客力を高め、収益性の高い付帯施設を供用する道の駅が、PFI 導入可能性が高いことを示した。

参考文献 民間資金等活用型総合基盤整備事業推進調査報告書：財団法人 北海道地域総合振興機構、1999