

# 「大川の駅」道の駅基本計画 〈ダイジェスト版〉

## 背景と目的

「大川の駅」とは、「道の駅」と「川の駅」の機能を併せ持つ、大川市が誇るインテリア産業や「環有明海地域」のものづくり  
に視点を当てた広域的な産業・観光振興拠点です。

今回作成した「大川の駅」道の駅基本計画においては、「大川の駅」のうち道の駅にかかる施設について、大川市ならで  
は道の駅として、どのような事業を行うことが望ましいかといった視点から、事業内容を具体化するとともに、あわせて機能  
や規模などの施設計画部分を精査し、定めるものです。

また、施設整備の事業手法など事業の実現に向けた検討事項等を取りまとめ、今後の事業推進に役立てることを目的  
としています。

## 道の駅計画地（敷地面積）

「大川の駅」のうち、道の駅計画地の敷地面積は、約43,000㎡です。

道の駅計画地：約4.3ha

## 施設利用者数（施設規模の設定）

道の駅の施設規模については、「大川の駅」の年間利用者数に基づき、適正な規模を設定します。年間利用者数につ  
いては、以下の3通りの方法により想定します。

算定方法	年間利用者数
1) 時間距離60分圏内（アンケート調査）及び九州佐賀国際空港からの集客想定 ・時間距離60分圏内居住者の「大川の駅」年間利用者数：107万人 （※60分圏内居住者へのアンケート調査から圏内の道の駅年間利用者数を算出し、「大川の駅」年間利用者数を想定） ・九州佐賀国際空港利用者の「大川の駅」年間利用者数：6.6万人 （※空港利用者数【H31年度：約73万人】及び「大川の駅」への誘客目標値【国内線10%、国際線50%】から「大川の駅」年間利用者数を想定）	113.6万人
2) 有明海沿岸道路の交通量推計を基にした集客想定 ・有明海沿岸道路交通量推計：20,500台/日 （※佐賀JCTまで暫定2車線開通した場合の推計値） ・「大川の駅」への立寄り台数(立寄り率0.1)：748,250台/年 × 平均乗車人数 （※平均乗車人数は、H27交通センサス及びNEXCO基準による。）	118～127万人
3) 近隣道の駅事例を基にした集客想定 ・道の駅A レジ通過者数：約63万人 ・道の駅B レジ通過者数：約57万人 ・「大川の駅」への立寄り台数 × 平均乗車人数 （※レジ通過者 = 立寄り台数とする。レジ通過者数はH30年度実績） （※平均乗車人数は、H27交通センサス及びNEXCO基準による。）	道の駅A：99～107万人 道の駅B：90～97万人

## 「大川の駅」の利用者数：年間100万人

上記の結果から、「大川の駅」の利用者数（道の駅の施設規模）を年間100万人と設定します。

さらに、本基本計画では見込んでいない、「福岡都市圏からの集客」や「将来、国内線及び国際線において増便が  
予想される九州佐賀国際空港からの集客」についても、「大川の駅」への来場が期待できます。

## コンセプト、導入機能、概略規模

### 「食」×「ものづくり」×「島」×「水辺」

有明海、筑後川、筑紫平野に囲まれて たのしく、あそび、くつろぐ  
「環有明海地域」や筑後川流域の体感型情報発信ステーション

#### 「水辺」 の魅力 を 体感する

#### 水辺体験機能（川の駅:約6,000㎡）

- ・展望デッキ
- ・親水空間
- ・船着場 など

- ・自然環境を楽しめる空間の創出
- ・有明海、筑後川を活かしたレクリエーションの充実
- ・舟運（水辺交通）による周辺地域や施設との連携

#### ●筑後川クルーズ



写真提供：(公財)東京観光財団

#### ●子どもの遊び場



出典：星と森のロマンビアHP

#### 地域の 「食」 を 味わう

#### 飲食・物販機能：約1,600㎡

- ・レストラン、カフェ
- ・物産販売所
- ・クラフトショップ など

- ・地域の食材を使った料理の提供、食の情報発信
- ・新鮮な旬のものや地域の名産品・特産品の販売
- ・地域連携ブランドの確立と商品開発、販路開拓

#### ●レストラン、カフェ



出典：こめびかF Cafe Sweets & Café HP (カウスイ川崎水族館)

#### ●ものづくり創造ラボ



写真提供：DMM.make AKIBA

#### 「島」 の 環境を 楽しむ

#### 交流機能：約15,200㎡

- ・イベント広場、キャンプ場
- ・子どもの遊び場
- ・サイクルステーション など

- ・キャンプ場など長期滞在コンテンツの充実
- ・イベント広場を一体的に活用した、地域連携の大型イベントの開催
- ・自然を活かした子どもの遊び場の創出
- ・レンタサイクルなど大野島一体を楽しめるサービスの提供

#### 「ものづくり」の良さを 感じる

#### ものづくり振興機能：約1,000㎡

- ・ものづくりコンシェルジュ
- ・DIYスペース
- ・ものづくり創造ラボ など

- ・地域の家具、工芸品などでコーディネートされた空間を創出し、施設内で使用される什器などを通じて、事業者や商品を知って購入できる仕組みづくり
- ・新しいライフスタイルを提案するものづくりの情報発信
- ・ものづくり創造ラボでの木を中心に据えた異素材コラボ商品等の新商品開発、ビジネスマッチング

#### 道の駅の基本機能（休憩、情報発信、防災）：約17,200㎡

- ・駐車場、トイレ
- ・RVパーク
- ・情報発信スペース
- ・防災備蓄倉庫、発電施設 など

※災害時には、一時避難・受入施設、自衛隊待機場所、ヘリポート等にも活用

出典：道の駅 那須高原友愛の森HP



## 概算事業費

道の駅整備に関する概算事業費は、以下のとおりです。  
事業費は、社会情勢や財政状況により見直しを行う場合があります。

区分	工種	金額（百万円）※消費税込み
①調査設計費	建築設計費	240
	土木設計費	39
調査設計費（小計）		279
②工事費	建築工事費	3,207
	土木工事費	1,480
全体工事費（小計）		4,687
合計		4,966

※用地費は含まない。

- ・調査設計費については、「官庁施設の設計業務等積算要領」及び「ランドスケープコンサルタント業務における標準業務・報酬ガイドライン」により算出
- ・工事費については、「JBCI（建設物価調査会 総合研究所）」及び「土木標準積算単価、公表価格等による横上げ」により算出

## 事業スケジュール

現時点で想定される開業までのスケジュールを示します。

	R4	R5	R6	R7	R8	R9	開業目標
計画策定	実施計画、基本設計、実施設計						
用地取得	法手続き、用地取得、造成工事						
建設工事				建設工事			
管理運営				管理・運営事業者選定、開業準備			

※PFI方式の場合、設計、建設工事、管理運営については、PFI事業者が行う。

## 事業手法比較

「大川の駅」整備で想定される事業手法について、その概要と主な特徴を整理します。

官民が連携して公共サービスの提供を行うスキームをPPP（官民連携）と呼び、PPPの代表的な手法の一つであるPFI方式のほか、指定管理者制度やDBO方式などがあります。

「大川の駅」の整備にあたっては、このような民間の資金、経営能力・技術力（ノウハウ）を活用して行う手法についても、積極的に検討していく必要があります。

	概要	主な特徴
従来方式（+指定管理）	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 公共が資金調達し、業務ごとに発注する方式</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 設計、建設、維持管理、運営の段階ごとに仕様を確認して発注するため、求める性能を確保しやすい。</li> <li>○ 指定管理の場合、契約期間(5年)ごとに政策的な変更に対応が可能。</li> <li>● 財政負担が施設整備年度に偏る。</li> <li>● 業務ごとの発注となるため、運営内容を想定した設計ができないなど一貫性が担保できず、他の手法に比べ民間事業者のノウハウを活用する余地が限定される。</li> </ul>
DBO方式	<ul style="list-style-type: none"> <li>● PFI方式に類似した事業方式の一つで、公共が資金調達し、設計・建設・維持管理・運営を民間に委託する方式（DBO：Design Build Operateの略）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 設計・建設・維持管理・運営の業務を一括で発注し、性能を満たしていれば細かな手法は問わない性能発注方式のため、設計段階から建設・維持管理・運営を考慮した事業計画が期待できる。</li> <li>○ 10～20年程度の長期間の事業期間の設定が可能であり、指定管理者制度よりも事業継続性が高い。</li> <li>● 財政負担が施設整備年度に偏る。</li> <li>● 施策変更があった場合、建設、運営への反映が難しい。</li> <li>● 事業者の応募、選定、決定等に時間を要する。</li> </ul>
PFI方式	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 民間事業者が資金を調達したうえで、設計、建設、維持管理、運営を行う方式（PFI：Private Finance Initiativeの略）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 設計・建設・維持管理・運営の業務を一括で発注し、性能を満たしていれば細かな手法は問わない性能発注方式のため、設計段階から建設・維持管理・運営を考慮した事業計画が期待できる。</li> <li>○ SPC（特別目的会社）を立ち上げるため、それぞれの会社の運営リスクと切り分けた運営が可能。</li> <li>○ 民間資金を活用することで、施設整備にかかる資金調達が不要となり、財政支出の平準化が図られる。</li> <li>○ 10～20年程度の長期間の事業期間の設定が可能であり、指定管理者制度よりも事業継続性が高い。</li> <li>● 施策変更があった場合、建設、運営への反映が難しい。</li> <li>● 事業者の応募、選定、決定等に時間を要する。</li> <li>○ 他の手法に比べ、民間事業者のノウハウを活用する余地が最も大きい。</li> </ul>

※PPP：Public Private Partnershipの略で、官民が連携して公共サービスの提供を行うスキーム（官民連携）

※SPC：Special Purpose Companyの略で、特定の事業を遂行することのみを目的として設立する会社（特別目的会社）