

師崎港観光センター周辺整備調査業務委託

報 告 書

令和3年3月

南知多町

三菱 UFJ リサーチ & コンサルティング株式会社

目 次

第 1 章	調査の概要	1
1.1	調査の背景と目的	1
1.2	調査の内容	1
1.3	業務の内容と報告書の位置付け	2
第 2 章	基本事項の整理	3
2.1	南知多町の概要	3
2.2	条件の整理	5
2.3	インフラの整備状況	10
2.4	関連計画等の収集整理	16
2.5	法令等の指定状況	23
2.6	施設の維持費用等	33
2.7	南知多町の観光に関する事項の整理	36
2.8	南知多町の観光統計	47
第 3 章	新観光センター必要機能の検討に向けた調査	52
3.1	「師崎港周辺整備基本計画」等での検討事項の整理	52
3.2	国内集客施設の事例調査	54
3.3	特に参考となる類似事例の現地調査	61
3.4	アンケート調査	63
3.5	導入機能に関する関係者ヒアリング	70
3.6	各種調査に基づく必要機能の検討	75
第 4 章	師崎港周辺の交通対策の検討	79
4.1	現況の整理	79
4.2	師崎港地区の駐車場収容台数の検討	93
4.3	師崎港周辺の交通対策の検討	96
4.4	駐車場整備計画の検討	106
4.5	まとめ	109
第 5 章	観光センター等の整備内容	111
5.1	「師崎港周辺整備基本計画」での導入機能の検討（再掲）	111
5.2	新観光センターの導入機能と規模	112
第 6 章	民活手法導入可能性調査	117
6.1	検討の手順	117
6.2	民間意向調査	117

6.3	先導的官民連携事業の事例.....	119
6.4	事業スキームの検討.....	134
第7章	調査結果のまとめと事業化に向けた課題	154
7.1	本業務の成果.....	154
7.2	事業化に向けた今後の課題.....	155
7.3	今後のスケジュール案	157

第1章 調査の概要

1.1 調査の背景と目的

師崎港観光センターは、昭和50年の竣工から45年が経過し、耐震性能の低下など老朽化が著しい。また、施設内外の商業施設も撤退が続いており、観光拠点としての機能も低下している。そのため離島観光の拠点として同施設の再整備が必要とされている。加えて、師崎地区は繁忙期には多数の観光客により交通渋滞が発生し生活に支障をきたす場合がある一方で、閑散期との駐車需要に大きな差があり、繁忙期の収容台数に合わせた駐車場整備は課題となる可能性がある。そのため、民営駐車場や臨時駐車場を活用することで、師崎港観光センター周辺の駐車場を必要最小限のものとしつつ、渋滞の解消による地域住民の生活向上と観光客の利便性向上が両立した駐車場整備を検討する必要がある。

本業務は、老朽化の進む師崎港観光センターを地域の海産資源等を活用した飲食物販機能を強化した新たな観光拠点として再整備するにあたり、公費負担を最小限に抑えつつ、渡船及び誘客施設としての機能を最大限に発揮することを目的として、官民連携事業の導入や実施に向けた検討のための調査を行うものである。

1.2 調査の内容

1.2.1 基本的事項の整理

(1) 前提条件の整理、周辺・類似施設の調査

- ・国内港湾施設等のコンセッション／PFI事業の事例調査及び情報の整理
- ・コンセッション事業実施にあたっての法的整理等の確認

(2) 新観光センターの必要機能の検討

- ・既存の「師崎港周辺整備基本計画」を基に、新観光センターに必要となる機能を検討

(3) 新観光センター駐車場収容台数の検討

- ・新観光センター駐車場及び周辺臨時駐車場において、繁閑それぞれの時期で確保すべき収容台数を検討

(4) 臨時駐車場の運用方法

- ・繁忙期の必要収容台数と観光客の動線を意識した臨時駐車場配置計画の検討
- ・各種民営駐車場等との連携方法の検討

1.2.2 民活手法導入可能性調査

(1) 民間意向調査の実施

- ・一連の検討内容に関して、関係者に対しヒアリングを実施し、効果的な運営スキーム、事業の実現可能性等に関して調査

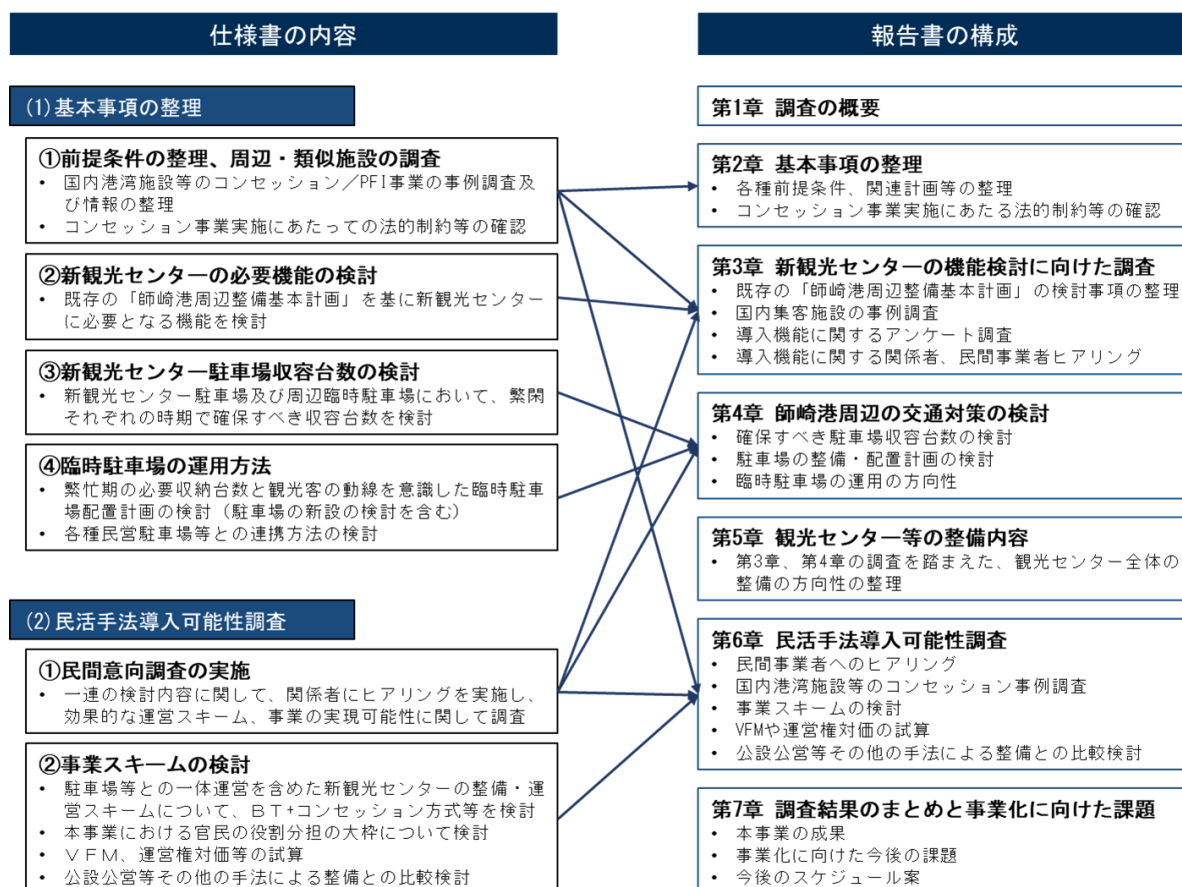
(2) 事業スキームの検討

- ・駐車場との一体運営を含めた新観光センターの整備・運営スキームについて、BT+コンセッション方式等を検討
- ・本事業における官民の役割分担の大枠について検討
- ・VFM、運営権対価等の試算
- ・公設公営等その他の手法による整備との比較検討

(3) 成果のとりまとめ、完成報告書の作成

1.3 業務の内容と報告書の位置付け

本業務の業務内容と、報告書における調査結果の構成を以下に示す。



図表 1-1 業務の内容と報告書の構成

第2章 基本事項の整理

2.1 南知多町の概要

南知多町は、愛知県の知多半島南部に位置し、半島の先端と沖合に浮かぶ篠島・日間賀島などの島々からなっている。北部は美浜町に接し、三方が海で東に三河湾、南西は伊勢湾に面し、面積 38.37 平方キロメートルの町である。

古くから天然の入江を利用した良港に恵まれ漁業が発達し、東西海上交通の要衝の地として海運業も盛んであった。現在においても、都市地域へ生鮮な魚介類を供給する魚の町・漁業の基地として発展している。観光においては、三河湾国定公園、南知多県立自然公園に指定された自然環境と名所・旧跡、文化財、祭り等の観光資源にも恵まれた町であり、新鮮な活け魚料理、漁業体験やいちご狩りなどの体験型観光や海釣り、天然温泉が楽しめる四季を通じた観光地となっている。



資料) 国土地理院「基盤地図」を利用

図表 2-1 南知多町の位置図

■基礎データ

図表 2-2 南知多町の基礎データ

人口	18,707 人	平成 27 年 10 月 1 日現在、国勢調査
面積	38.37 平方キロメートル	平成 30 年 10 月 1 日現在、国土交通省国土地理院
年平均気温	16.7℃	平成 30 年
年間降水量	1,775.5 ミリメートル	平成 30 年

出典：南知多町 HP

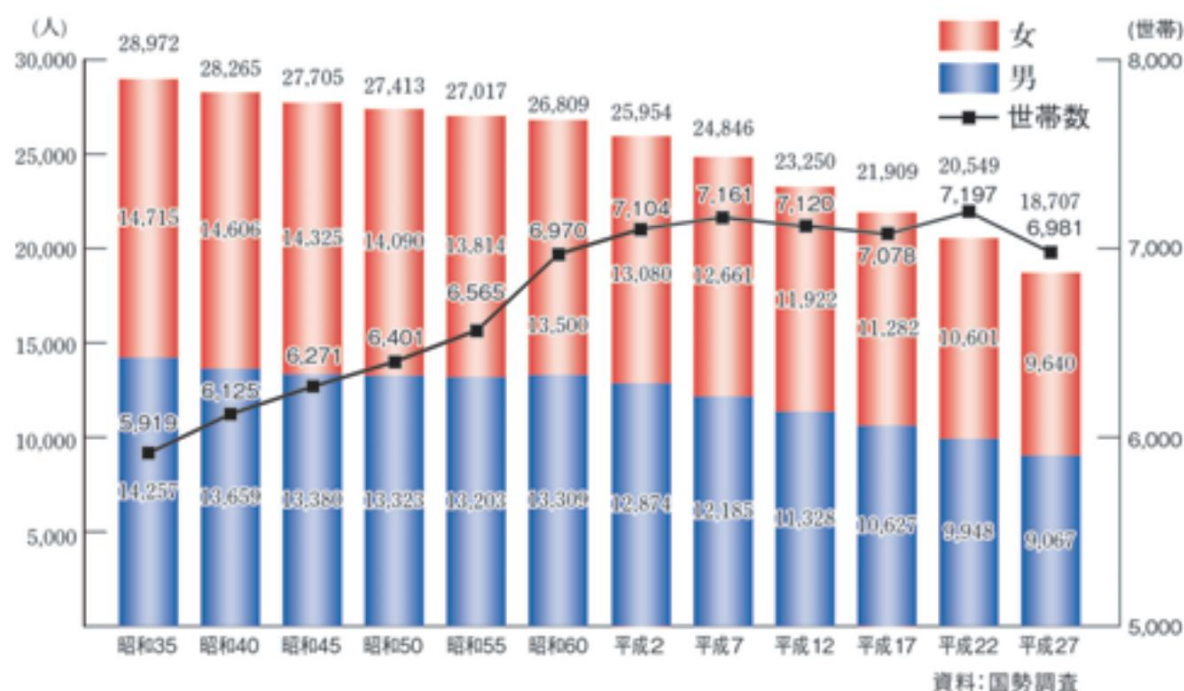
■位置

図表 2-3 南知多町の位置

東経	136°55' 47"	東西最長	15.0 キロメートル
北緯	34°42' 55"	南北最長	12.1 キロメートル
最高点	海拔 128 メートル		

出典：南知多町 HP

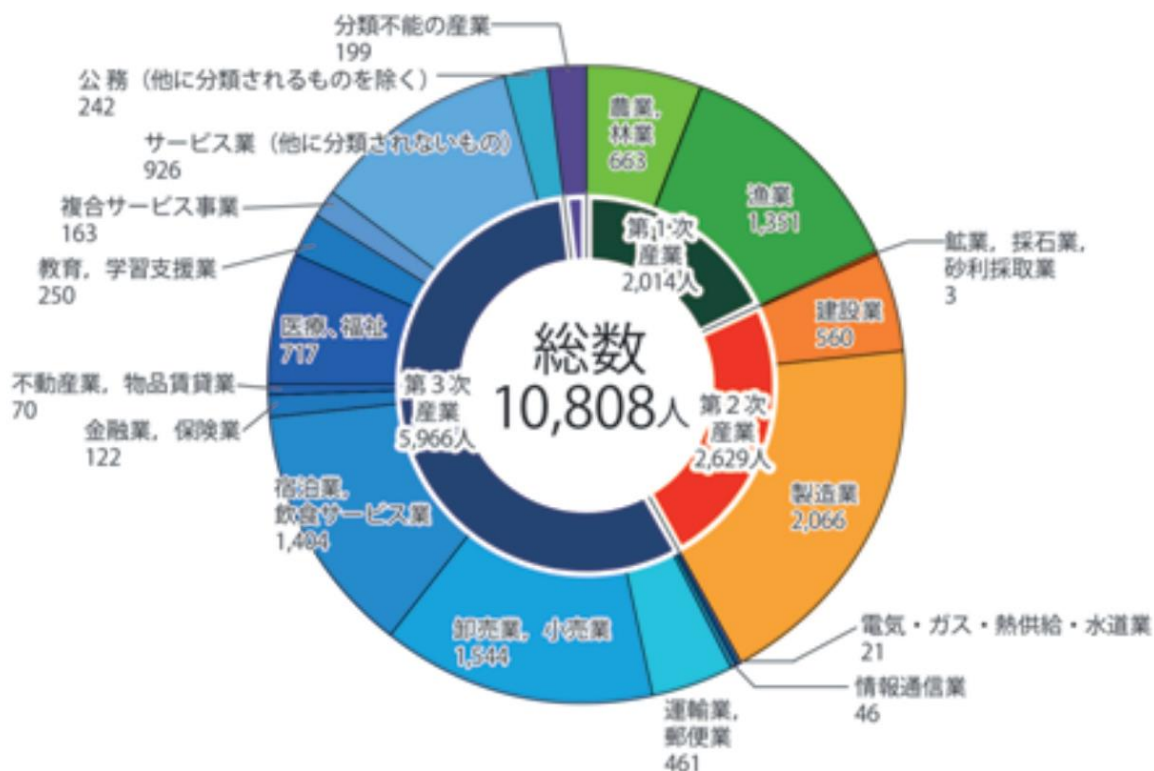
■人口と世帯数の推移



図表 2-4 南知多町の人口と世帯数の推移

出典：町制施行 55 周年記念南知多町勢要覧

■産業別就業者数（平成 22 年 10 月 1 日）



図表 2-5 南知多町の産業別就業者数

出典：町制施行 55 周年記念南知多町勢要覧

2.2 条件の整理

2.2.1 対象地の位置

対象となる師崎港地区は知多半島先端部に位置し、港としての歴史は古く、知多半島南部の陸揚、流通、加工の拠点となっている。

今回対象となるのは愛知県知多郡南知多町大字師崎字明神山となる。



図表 2-6 位置図

資料) 国土地理院「基盤地図」を利用

図表 2-7 師崎港略歴

年	記 事
昭和 39 年度 第 3 次計画	戦後の漁船の増加と大型化に対処
昭和 52 年度 第 6 次計画	課題：漁港内の狭小と利用漁船の係船岸、機能施設不足 整備：離島との流通拠点港として整備（航路と物揚場の整備）
平成 14 年度	防波堤の延伸・改良と物揚場の整備
平成 16 年度	師崎港駐車場 供用開始
現在	漁港漁場整備長期計画により老朽化した施設の長寿命化対策

資料) 師崎（もろざき）漁港の概要（愛知県 HP による）

2.2.2 既存施設

対象地には観光センター、立体駐車場といった建築、駐車場や緑地などがある。



図表 2-8 既存施設等の配置

図表 2-9 既存建物配置図

名 称	建築主/利用者	構造	用途	延べ床面積
観光センター	南知多町/名鉄海上観光船(株)	RC 造	待合室他	1,353 m ²
同センター附属施設 (土産物店)	南知多町/ 南知多町観光協会師崎支部	S	店 舗	67.5 m ²
立体駐車場	南知多町	S 造	自動車車庫	9226 m ²
附属棟 A	名鉄海上観光船(株)		ごみ倉庫	
附属棟 B	名鉄海上観光船(株)		倉庫	
附属棟 C	名鉄海上観光船(株)		倉庫	
附属棟 D	名鉄海上観光船(株)		油倉庫	12 m ²
附属棟 E	名鉄海上観光船(株)		給油ホースリール庫	

※空欄は不明

※立体駐車場、観光センター、センター附属施設（土産物屋）は未登記（登記簿はみあたらない）

※観光センターは 1975 年建築、立体駐車場は 2004 年建築



対象地全景



フェリー乗り場



観光センター



観光センター内部



バス乗り場・駐輪の状況



観光センター附属施設（土産物店）



平面(第1)駐車場



立体(第2)駐車場



図表 2-10 現状の様子

図表 2-11 師崎港観光センターの主要諸元

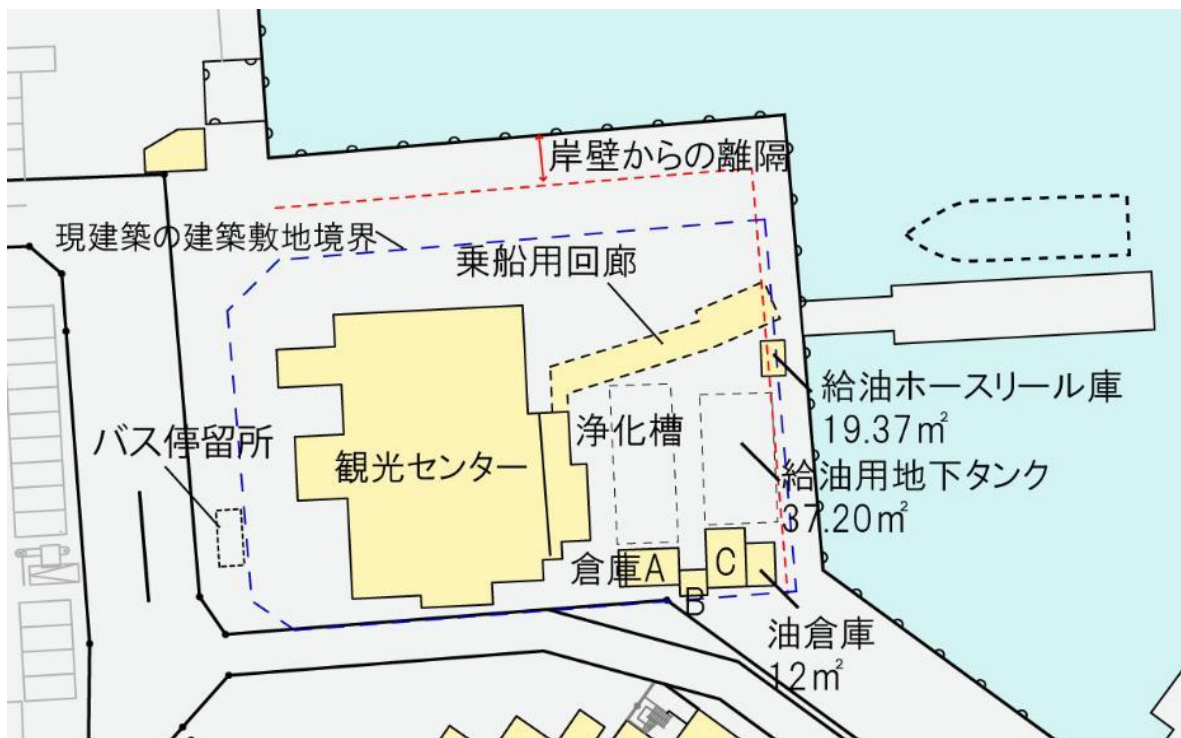
主要用途	休憩所
建築面積	580.942 m ² (建ぺい率 不明)
延べ床面積	1128.154 m ² (容積率 不明)
建築物の構造	鉄筋コンクリート造
建築物の階数	2 階塔屋付

資料) 工事設計図

図表 2-12 師崎港立体駐車場の主要諸元

主要用途	自動車車庫
敷地面積	5695.15 m ²
建築面積	3341.61 m ² (建ぺい率 58.68%)
延べ床面積	9225.86 m ² (容積率 162.00%)
建築物の構造	鉄骨造 耐火建築物
建築物の階数	3 階
建築物の高さ	11.178m
建築主	南知多町長
許可・認可等	建築基準法第 43 条第 1 項 愛知県建築基準条例第 25 条

出典：申請書類ほか



図表 2-13 観光センター周辺 附属棟配置図



付属棟
(右から倉庫 A～C、油倉庫)



観光センター(海側)
浄化槽などが確認できる

2.3 インフラの整備状況

(1) 供給系インフラ

主要な供給系インフラは以下のとおり。

図表 2-14 師崎港地区インフラ状況

	状 況	問合せ先
上水道	・ 駐車場南西に埋設 【参考資料を参照】	南知多町水道課
下水道	(区域外) 浄化槽	
ガ ス	プロパンガス	ー
電 気	・ 電線が架線 (占用の項を参照) ・ 海底ケーブルを除き、配電、送電、 通信の地下埋設設備なし	中部電力パワーグリッド 半田営業所 配電運営課 埋設受付担当

※中部電力の地下埋設物については中部電力パワーグリッドの埋設物調査WEB受付システムにて確認
なお現地には海底ケーブル敷設の看板が掲出されているが、これは過去に架線を経て篠島方面へ送電されていたものが
残置していることを示している(中部電力パワーグリッド半田営業所に 2020 年 12 月 24 日電話にて確認)。
現在は利用されていないが、施工時に掘り返す場合には改めて確認が必要。

(2) 占用物

港湾区域内では以下の物件が占用している。

図表 2-15 師崎港地区占用物の状況

記号	占用者	占用物
A	知多半島ケーブルネットワーク	上空線
B	中部電力	電柱、支線
C	I M S	係船環
D	個人	浮棧橋、電柱
E	I M S	浮棧橋、照明灯等
F	名鉄海上観光船(株)	車両通路敷、浮棧橋、街路灯、テント、船舶用陸電ケーブル柱
G	知多乗合(株)	バス停留所
H	名鉄海上観光船	看板
I	N T T	電話ボックス、郵便ポスト



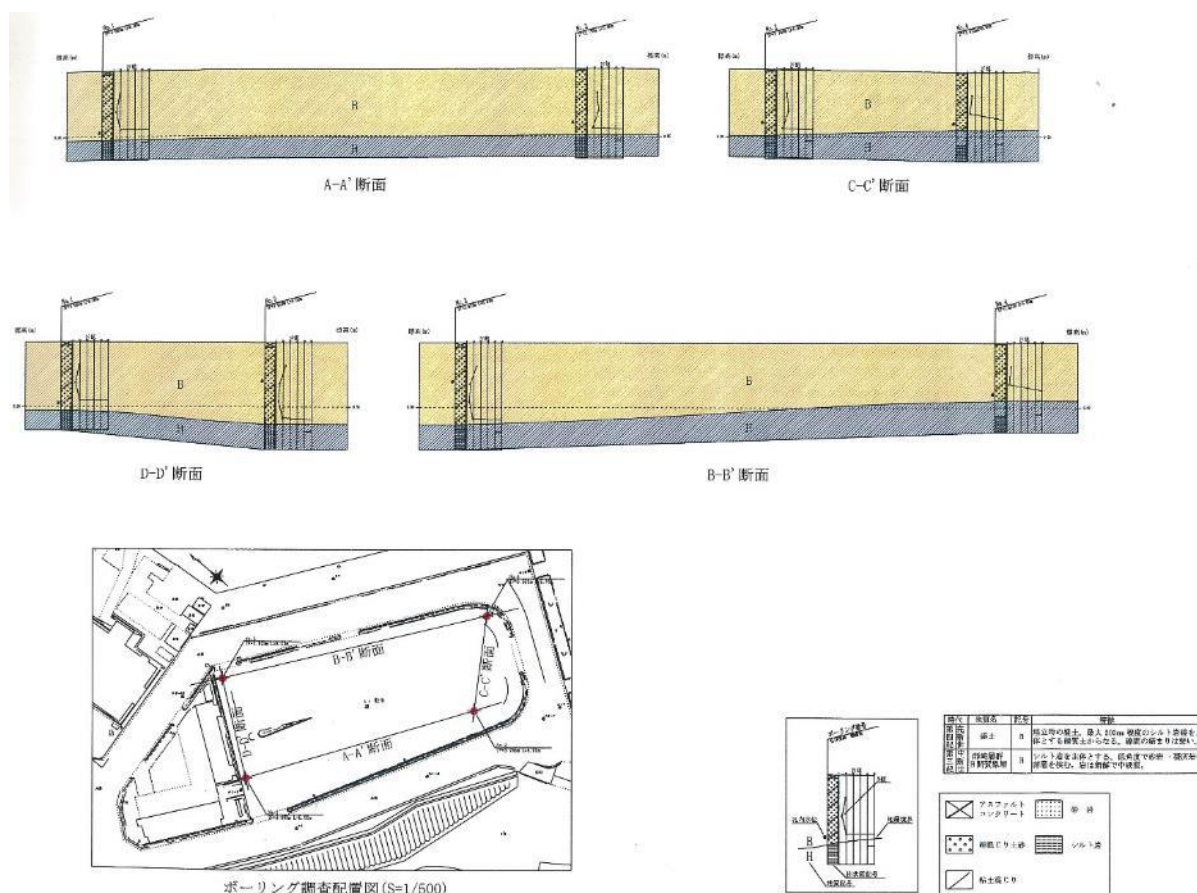
資料) 南知多町

(3) 地質（ボーリング調査）

現在の立体駐車場の建築時にボーリング調査が行われている¹⁾。

この結果は以下のとおり。

- ・埋立時の盛土層（GL-3.25～4.60m）の下に師崎層群日間賀累層の分布がある。
- ・盛土層は $N=3\sim16$ なので支持力不足
- ・日間賀累層はシルト岩を主に砂岩層を所々にはさんだ層で、標準貫入試験の適用が困難なほどで、長期にわたって地耐力を有する層である。



図表 2-16 地質想定断面図

資料) 南知多町

なお既存立体駐車場の設計時は以下の検討がなされている。

- ・支持層はGL-4.0m以深のシルト岩層（ $N=50$ 以上）を採用。
- ・基礎形式について杭基礎と直接基礎を比較した後、直接基礎による地盤改良（柱状改良）を採用

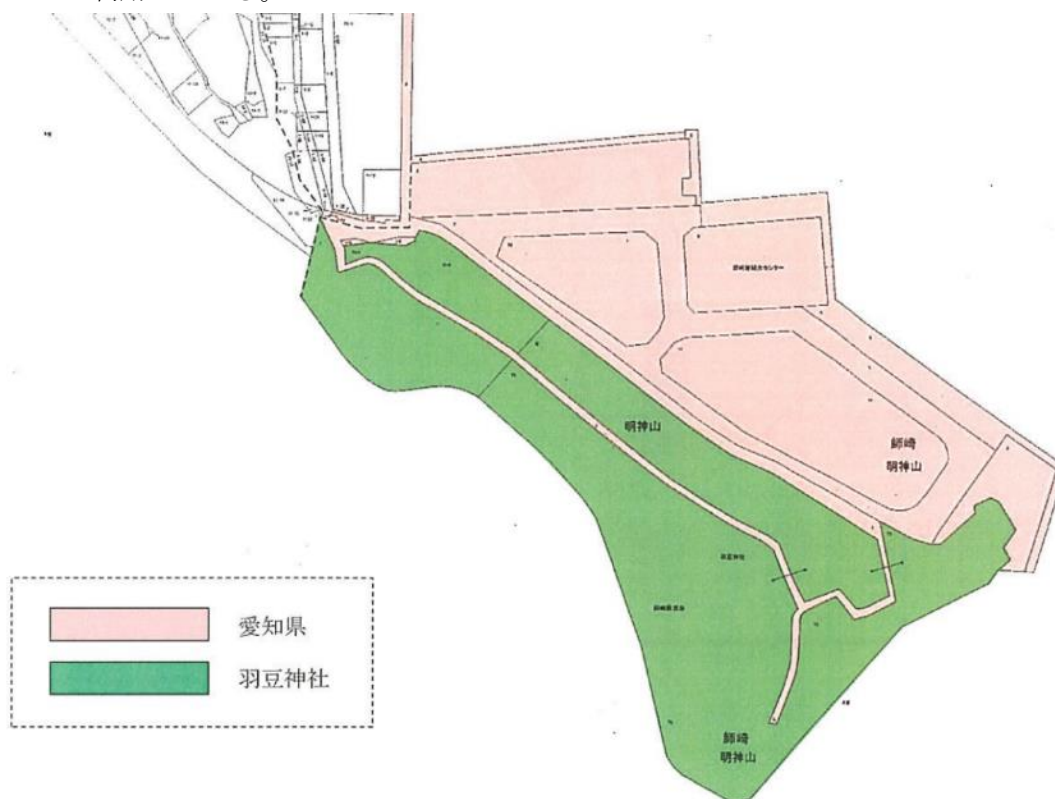
※杭基礎では基礎の根入れが1.0mであるため、杭の実長は3.0mと杭径に対して短く、水平方向の耐力が小さい。

※直接基礎は支持層までをラップルコンクリートもしくは地盤改良が必要とし、経済性から地盤改良（柱状改良）を採用している。

¹⁾南知多町：師崎駐車場建設工事の内地質調査業務委託報告書、平成15年7月

2.3.2 所有関係

師崎地区は愛知県と羽豆神社が土地所有者であり、このうち県有地は主に南知多町などが使用許可によって利用している。

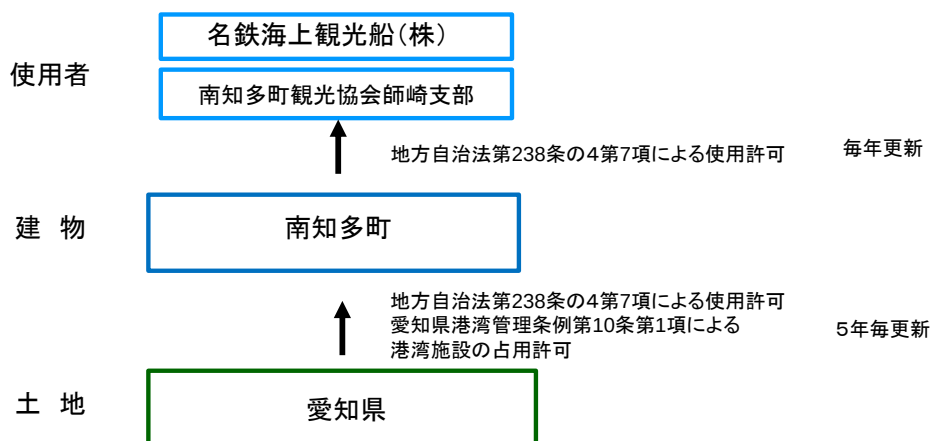


図表 2-17 土地所有関係図

資料) 平成 26 年度師崎港周辺整備基本構想策定業務委託

観光センターは地方自治法第 238 条の四第 7 項による県有地（行政財産）の使用許可に基づき町が建築し、使用している。この建物の一部を町からの使用許可により名鉄海上観光船（株）が利用している。

立体駐車場については、同様だが建物建築と使用者が同一（南知多町）となっている。



図表 2-18 師崎観光センターの権利関係（現状）

師崎観光センターの愛知県への占用許可は以下のとおり。

図表 2-19 港湾施設占用（更新許可）

相手方	愛知県知多建設事務所維持管理課
根拠法令	愛知県港湾管理条例第 10 条第 1 項による
期 間	5年間(平成 29 年 4 月 1 日から平成 34 年 3 月 31 日)
施設名	師崎港
場所	知多郡南知多町大字師崎字明神山8
物件名 面積	その他港湾施設 1095.599 m ² /年(観光センター) その他工作物 7.95 m ² /年(観光センター) その他土地 264.57 m ² /年(観光センター) その他港湾施設 695.37 年(同センター附属施設)
料金（占用料）	703,632 円/年(観光センター) 446,832 円/年(同センター附属施設)

資料) 南知多町

南知多町と建物使用者との使用料の実績は以下のとおり。

図表 2-20 使用料

施設名	使用者	使用料	使用数量
師崎港観光センター(一部)	名鉄海上観光船(株)	6,696,000 円/年 (1 階出札関係)	455.68 m ²
		1,600,560 円/年 (2 階事務室)	89.28 m ²
同センター附属施設	南知多町観光協会師崎支部	972,000 円/年 (81,000 円/月)	67.5 m ²

資料) 南知多町

【愛知県建設局港湾課との確認事項：令和 2 年 8 月 26 日】

愛知県建設局港湾課と令和 2 年 8 月 26 日に打合せをし、同年 11 月 17 日に回答を得ている。
その内容は以下のとおり。

地方自治法による土地の貸付について

- ・現状では地方自治法第 238 条の 4 第 7 項による県有地（行政財産）の使用許可に基づき町が建築し、使用している。
- ・個別規定となる条例が優先されるものであり、地方自治法第 238 条の 4 第 2 項に基づく貸付を適用することはない。上位法である地方自治法は個別規定がない場合に適用される包括的なものとなる。
- ・同法 237 条では「…第 238 条の四第一項の規定の適用がある場合を除き、普通地方公共団体の財産は、条例又は議会の議決による場合でなければ…若しくは貸し付けてはならない。」とあり、条例（愛知県公有財産規則等）や議決をもって貸し付けることになる。
- ・行政上の目的のある行政財産の貸付は条例に基づくことが基本。

- ・土地の貸付となると（目的外使用として）補助金返還を求められることにもなりかねず難しいのではないかと。

許可期間の更新

- ・条例による許可期間（最長 5 年）を変更することは出来ないが、許可条件に反しない限り、更新不可や許可取り消しとはならない。

権利の転貸譲渡

- ・「運営権」には建物等の使用権を含むものと解される
- ・運営権は民間事業者の借り入れ実施の際の担保設定の対象となり他者への譲渡対象ともなるため、許可により生じた権利の譲渡に該当する。ただし、コンセッション方式では土地・建物の所有権は事業者（南知多町）が持っており、運営事業者（民間事業者）が運営権を他社へ譲渡しても、事業者（南知多町）が取得する権利（観光センター等の設置）に変更がなければ譲渡には当たらないと解する。

行為の禁止の範囲

- ・飲食物その他物品を陳列して販売については、許可目的（観光センター等は離島航路の乗船待合所）施設利用者の利便向上であれば問題はないと考える。ただし、乗船待合所の対応規模を超えて「賑わいや集客」を目的とした待合所（施設）等の整備とすることは許可目的に反することとなる（整備内容を慎重かつ十分検討する）。

2.3.3 土地利用履歴

対象地は戦後に埋め立てられた場所である。

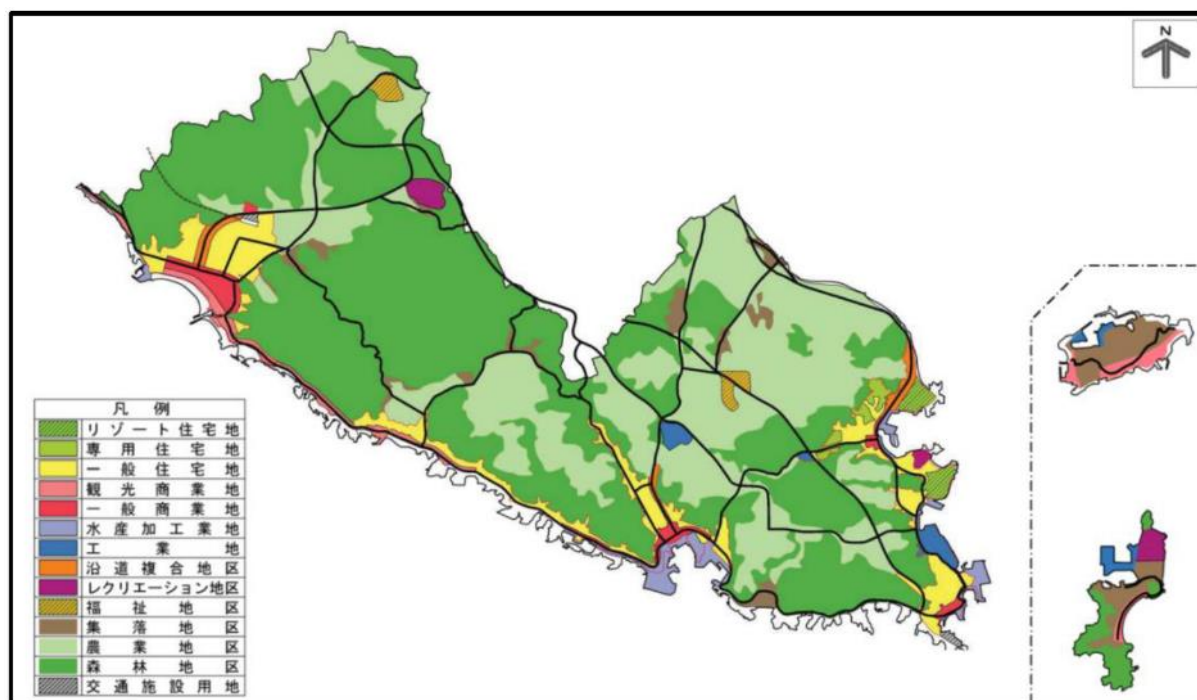
2.4 関連計画等の収集整理

2.4.1 上位・関連計画

対象地の土地利用構想等を収集し、マクロ的な視点から位置づける。

(1) 南知多町総合計画

対象地を含む地域は「交通施設用地」として位置づけられている。

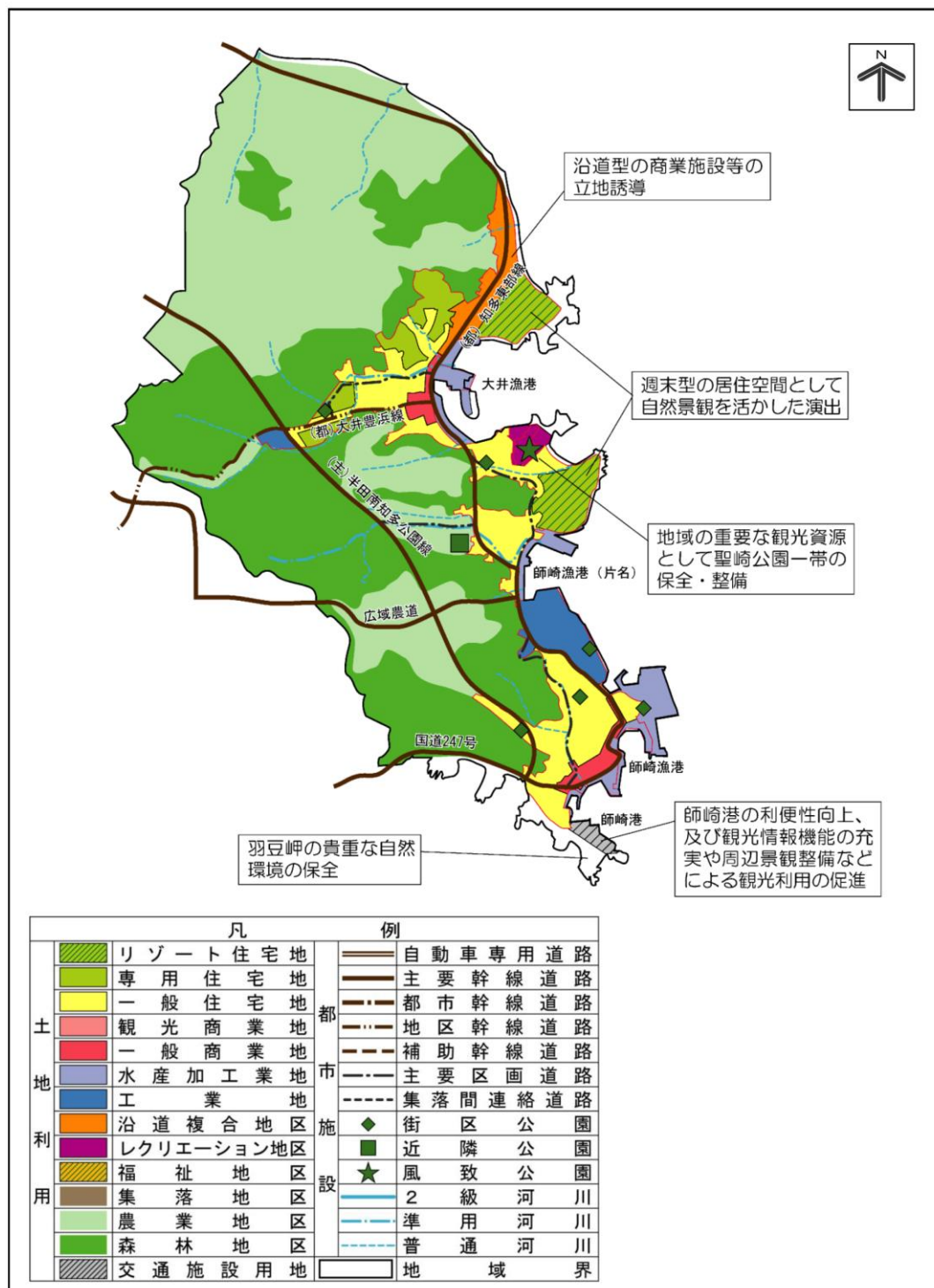


図表 2-21 土地利用配置方針図

資料) 第6次南知多町総合計画 後期計画[2016～2020]、南知多町

(2) 南知多町都市計画マスタープラン

対象地を含む地域は「交通施設用地」として位置づけられている。「羽豆岬の貴重な自然環境の保全」「師崎港の利便性向上、及び観光情報機能の充実や周辺景観整備などによる観光利用の促進」が示されている。



図表 2-22 大井・片名・師崎地域まちづくり方針図

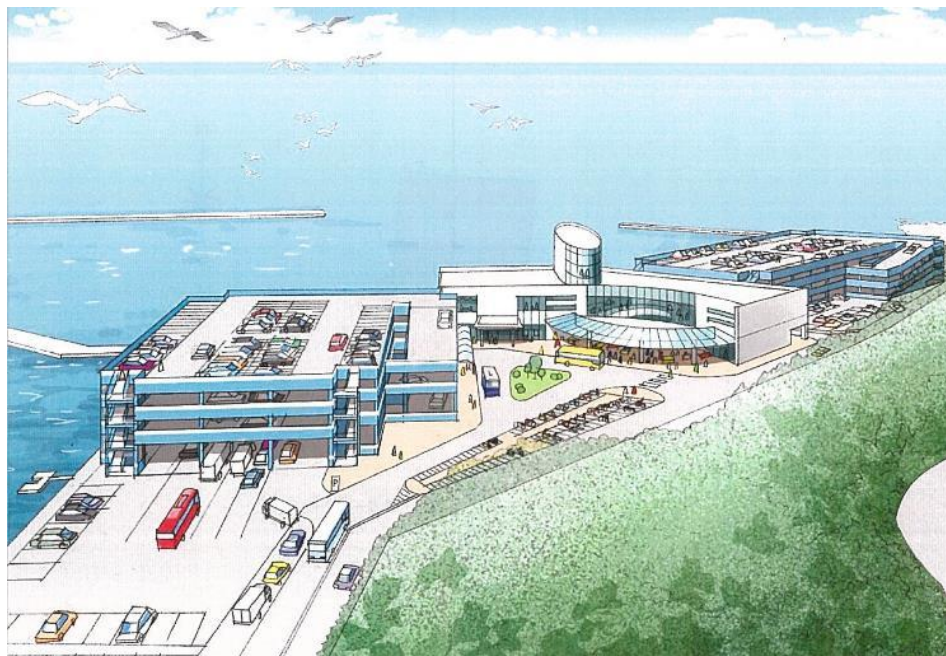
資料)南知多町都市計画マスタープラン 2010-2020、南知多町

2.4.2 観光センターの検討経緯

これまでに観光センターについて検討が行われてきた。

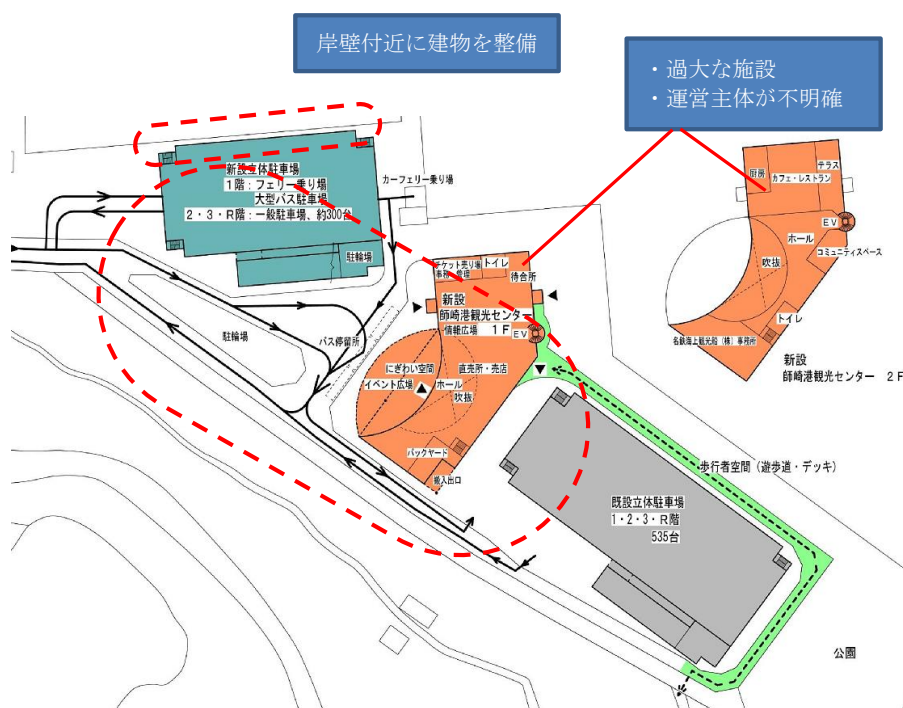
(1) 基本構想

平成 26 年度に基本構想として以下の配置が提案されたが、その後に課題が示されている。



図表 2-23 完成予想図

資料) 平成 26 年度師崎港周辺整備基本構想策定業務委託



図表 2-24 計画図と課題

資料) 師崎港周辺整備基本計画報告書、平成 29 年 3 月、知多郡南知多町

図表 2-25 師崎港周辺整備基本構想での課題

項 目	課 題
①施設規模の適正化	●公共施設にかかるコストの増加が見込まれる中、施設の整備にあたり規模の適正化を図ることが必要となる。 ●地元の要望を踏まえつつ費用を抑制するために、基本構想で示された機能を維持しつつ、各機能の規模の見直し（縮小）を行うことが必要となる。 ●規模、内容の見直しにより、大きなサービスの低下を招くことなく、町民をはじめとする利用者が公共サービスを実感できるような施設の適正化に努める必要がある。
②道路線形の変更を伴わない施設の配置	●計画エリア内の道路は港湾施設であり、道路線形の変更に際しては管理者である国の承諾が必要となる。平成 27 年度にヒアリングを実施した港湾管理者である愛知県（知多建設事務所）の見解によると、港湾施設の変更は容易ではなく、現実的ではないとのことであった。国の承諾を得るためには、長期的な対応が必要となるとのことであった。また、上水道施設や電柱などインフラの付け替えも必要となるため、費用増大につながる。 ●早期対応かつ費用を抑制した中で建替えを行うためには、現在の道路線形を維持した中での配置計画が必要となる。
③適正な建築範囲内での整備	●立体駐車場が、管理上支障があると思われる箇所（岸壁）にまで配置されており、平成 27 年度にヒアリングを実施した港湾管理者である愛知県（知多建設事務所）の見解によると現実的ではないとのことであった。また、施設周辺にはオイルタンクが埋設されている。 ●そのため、護岸状況やオイルタンクの埋設状況を把握し、適正な建築範囲内での整備が必要となる。
④運営主体の確保	●公共施設の管理運営の業務を適切に行うことができる民間主体の確保が必要となる。 ●民間主体の能力や体制、財政的状況をふまえ、どのように行政と役割分担を行うかが課題となる。

（２）基本計画

平成 28 年度に基本構想での課題をうけ、基本計画が策定されている。

①整備の基本方針

○コストを抑えた適正な規模の施設整備

基本構想で示された整備の方向性を踏襲しつつ、将来にわたり地元の負担とならないよう、施設にかかるコストの増加を抑えながら、適正な規模の施設として整備する。

○敷地の改変を抑え周辺に影響を与えない施設整備

計画地の周りの道路等は、国の管轄である港湾施設であり、敷地の改変には国の承諾が必要となる。早期対応かつ費用を抑制した中で建替えを行うために現在の道路線形を維持した配置計画を行う。

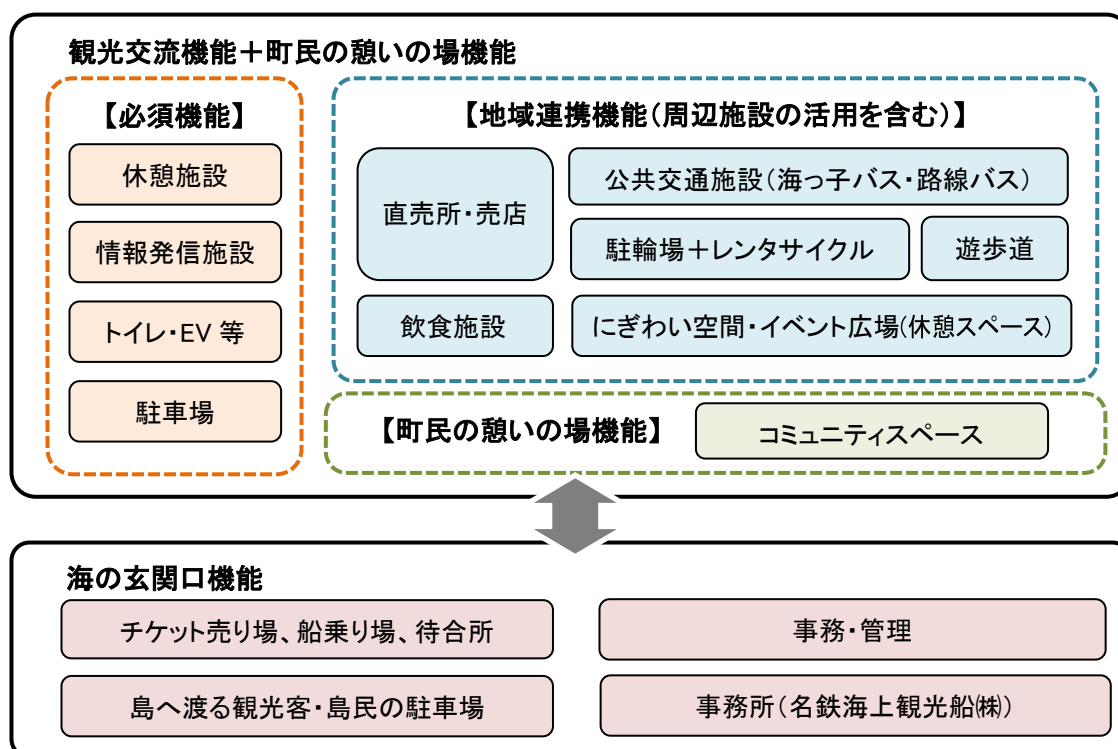
また、施設周辺の護岸状況やオイルタンクの埋設状況を把握し、適正な建築範囲内での整備を行う。

○官民が連携した効率的な運営の検討

指定管理者制度の導入もふまえ、官民が連携した効率的な運営を検討していく。民間の能力や体制、財政的状況をふまえ、基本計画の方針に沿って行政と民間が適切に役割分担を行っていく。

②導入機能の検討

新しく整備する観光センターの導入機能として以下が示されている。

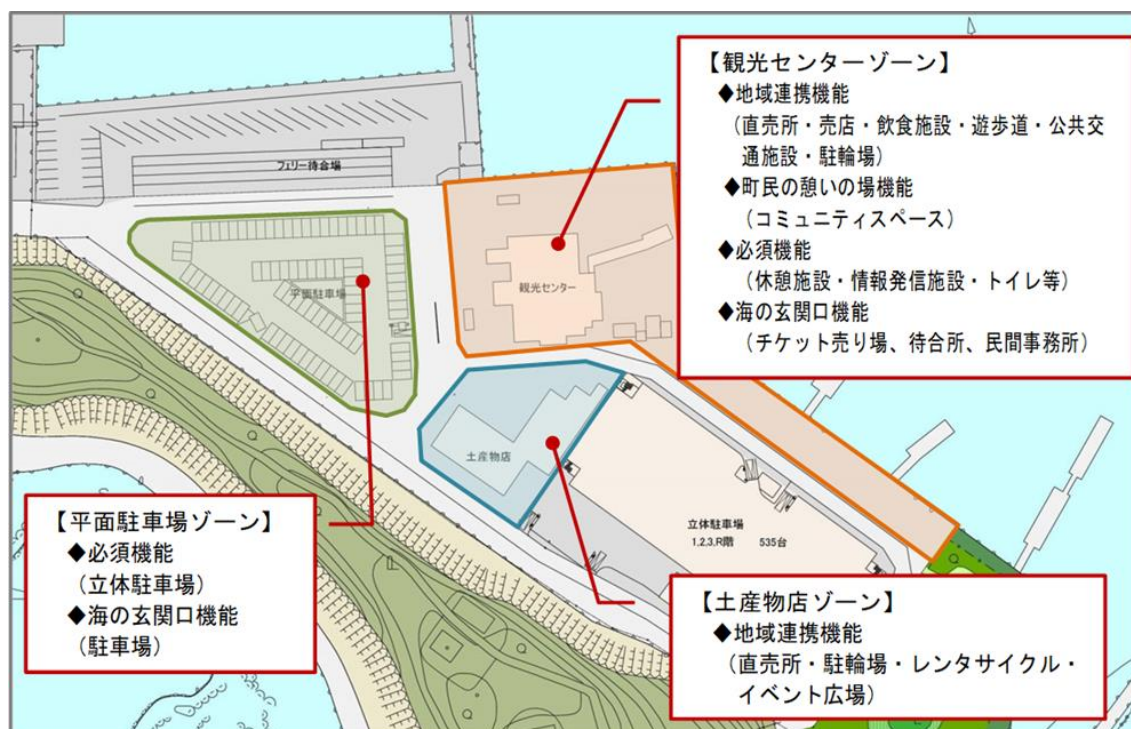


図表 2-26 師崎港周辺整備基本計画における導入機能

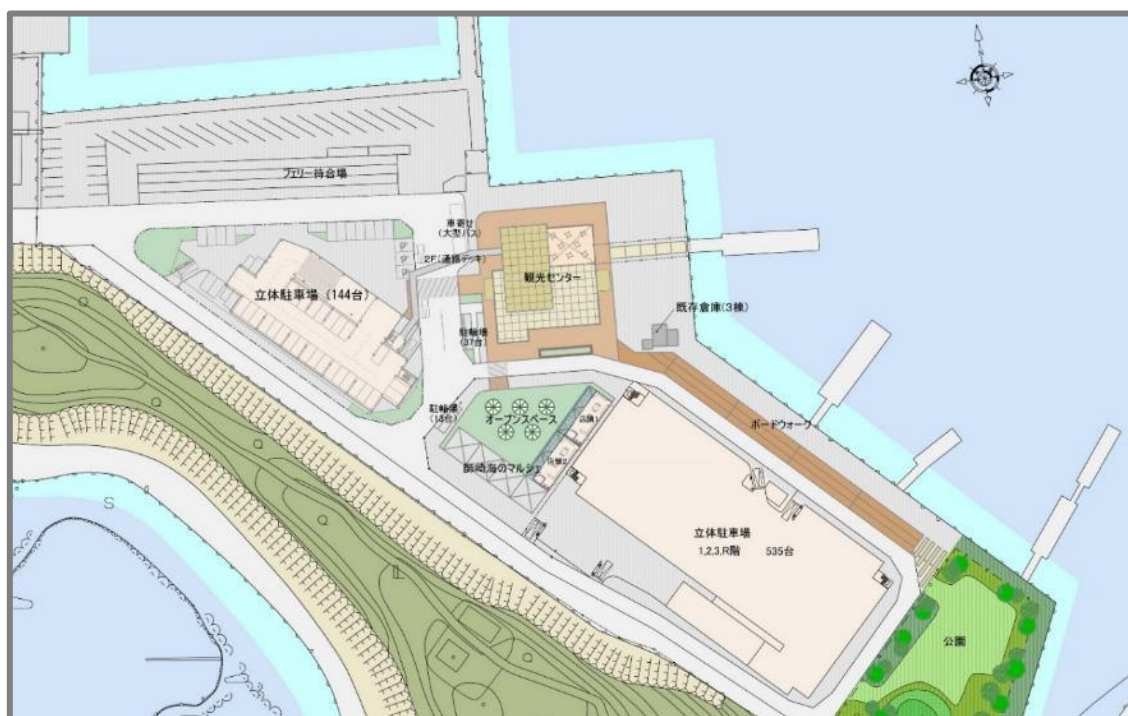
資料) 師崎港周辺整備基本計画報告書、平成 29 年 3 月、知多郡南知多町

③敷地全体の計画

観光センター等の整備の方向性として以下にまとめられている。



図表 2-27 師崎港周辺整備基本計画におけるゾーニング図



図表 2-28 師崎港周辺整備基本計画における建物等整備図（プラン A）

資料) 師崎港周辺整備基本計画報告書、平成 29 年3月、知多郡南知多町

④概算費用

概算費用として約 9 億 7 千万円をみこんでいる。

図表 2-29 師崎港周辺整備基本計画における概算費用（総括）

既存の師崎港観光センターの解体費	60,000 千円
師崎港観光センター（プラン 1）の整備費	321,000 千円
店舗兼飲食店舗（附属施設）の整備費	34,000 千円
自走式立体駐車場の整備費	370,000 千円
外構の整備費（プラン 1）	182,000 千円
合計	967,000 千円

図表 2-30 既存の師崎港観光センターの解体費

規格・内容	数量	単価	概算事業費	備考
RC 造 2 階建（床面積 1,128 m ² ）	1 式		60,000 千円	

図表 2-31 師崎港観光センター（プラン 1）の整備費（RC 造 2 階建て）

	内訳	規格・内容	数量	単価	概算事業費	備考
1	概算工事費	観光センター 床面積=1,030 m ² 程度	1 棟	27.8 万円/m ²	286,000 千円	JBCI2016 より
2	設計費	観光センターの 設計費	1 式		26,000 千円	ボーリング、測量等 調査費は含まず
3	工事監理費	観光センターの監理	1 式		9,000 千円	監理期間 10 か月程度
合 計					321,000 千円	

図表 2-32 店舗兼飲食店舗（附属施設）の整備費（S 造平屋建て、70 m²×2 店舗）

	内訳	規格・内容	数量	単価	概算事業費	備考
1	概算工事費	店舗兼飲食店舗 床面積=70 m ² 程度×2 棟	2 棟	21.0 万円/m ²	29,400 千円	JBCI2016 より
2	設計費	店舗兼飲食店舗の 設計費	1 式		3,000 千円	ボーリング、測量等 調査費は含まず
3	工事監理費	店舗兼飲食店舗の監理	1 式		2,000 千円	監理期間 5 か月程度
合 計					34,000 千円	

図表 2-33 三角敷地自走式立体駐車場の整備費

規格・内容	数量	単価	概算事業費	備考
S 造 3 階建＋屋上利用 （床面積 3,130 m ² ） （施工床面積 4,076 m ² ）	1 式		370,000 千円	

図表 2-34 外構の整備費（プラン 1）

規格・内容	数量	単価	概算事業費	備考
造成、舗装、排水、園路、ボードウォーク、歩道橋等	1 式		182,000 千円	

2.5 法令等の指定状況

対象地における各種法令の指定状況を以下にまとめる。

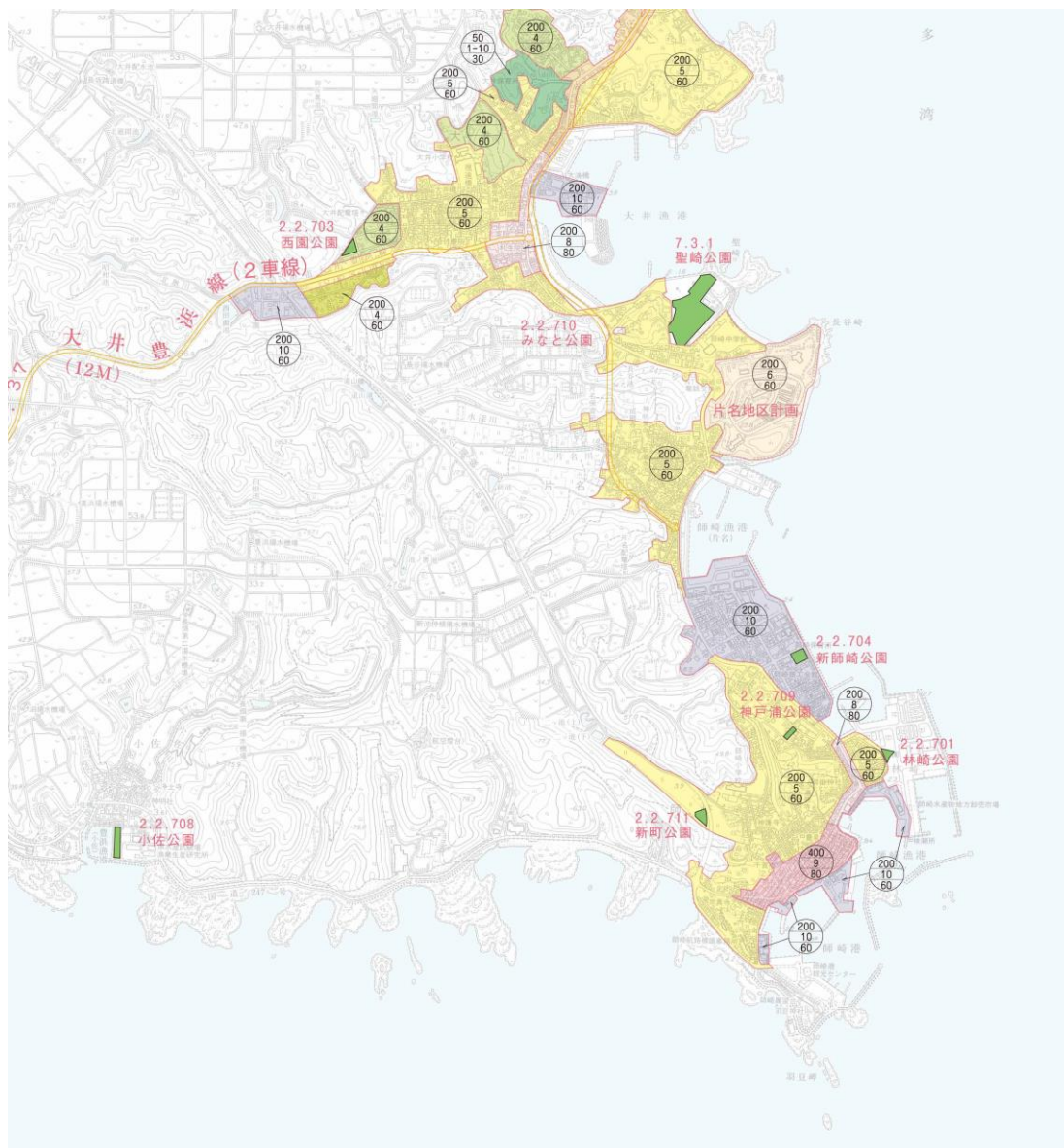
2.5.1 都市計画法

(1) 概要

都市計画法における指定状況は以下のとおり。

図表 2-35 対象地区の都市計画法等の指定状況

区域区分	市街化調整区域（知多都市計画区域）
容積率	200%
建ぺい率	60%
その他	防火地域指定：なし（法 22 条区域）



図表 2-36 南知多都市計画図(知多都市計画区域内)

出典：南知多町 HP

（２）市街化調整区域内の開発行為の可能性

観光センターの建替などは市街化調整区域内での開発行為となる。

市街化調整区域内の開発を考える場合、市街化調整区域の市街化区域への編入可能性を検討することもあるが、対象範囲が防潮締切堤の外側（港湾区域）であることをふまえると、今後も市街化調整区域のままで開発していくこととする。

南知多町と愛知県知多建設事務所との事前協議（平成 27 年 12 月 15 日に電話にて確認）では、都市計画法 29 条 1 項 3 号、同法施行令 21 条の 26 号に適合との解釈が示されて、また令和 2 年 12 月 18 日での事前協議では、現状の観光センターが港湾台帳に港湾施設として記載されていることから、港湾施設として同法施行令 21 条 7 号の適用性が示唆されている。

なお「公益上必要な建築物」でなくても、知事の許可を得ることで開発可能となる方法は残されている（「県知事同意が不要の小規模な行為(法 29 条 1 項)」と「知事許可を得られれば開発可能行為（法 34 条）」）。

①法第 29 条の開発許可を要しないもの（法第 29 条第 1 項）

開発許可を要しないものが都市計画法 29 条第 1 項に示され、事前協議(平成 27 年 12 月 15 日)では同項 3 号（公益上必要な建築物）が示唆されている。

この 3 号施設の詳細は都市計画法施行令 21 条に示されており、同事前協議では同条 26 号「市町村が設置する研究所、試験場その他の直接その事務又は事業の用に供する建築物で次に掲げる建築物以外の物。」に該当するとされ、令和 2 年 12 月 18 日での事前協議では、現状の観光センターが港湾台帳に港湾施設として記載されていることから、港湾施設として同条 7 号の適用可能性が高い。

なお例えば駐車場を都市施設として都市計画決定すれば、都市計画法第 29 条第 1 項第 4 号の「都市計画事業の施行として行えるもの」に該当し、県知事許可は不要となる。他にも同法第 29 条第 1 項 2 号、11 号の適用可能性は残されている。

図表 2-37 都市計画法第 29 条第 1 項 師崎港での可能性

開発行為	法第 29 条第 1 項	師崎港
農林漁業の用に供する建築物及び農林漁業従業者の住宅のためのもの	2 号	○
公益上必要な建築物の建築を目的とするもの	3 号	◎
都市計画事業の施行として行うもの	4 号	
土地区画整理事業の施行として行うもの	5 号	
市街地再開発事業、住宅街区整備事業、防災街区整備事業の施行として行うもの	6、7、8 号	
公有水面埋立事業の施行として行うもの	9 号	
非常災害のため必要な応急措置として行うもの	10 号	
通常の管理行為、軽易な行為として行うもの	11 号	○

②開発許可制度（法 33 条）

都市計画法における開発許可制度が対象とする「開発行為」とは、「土地の区画形質の変更」であり、建築物自体は対象としていない（建築物は建築確認による）。この「区画」「形質」の具体として

「区画の変更」: 土地の分筆・合筆、建築物の敷地の変更

「形質の変更」: 切り土、盛り土または整地

とされる。また建築物等の建設に不可分である基礎打ち等は開発行為に含まれないとされる。

なお南知多町は都計法第 34 条の二での開発許可の特例対象とならない。

開発協議では、区域の位置や用途、設計説明書などを作成する必要がある（都計法第 30 条。同法施行規則第 15～17 条）。通常、申請から開発許可までは3ヶ月程度を要するとされる。

なお開発行為は、「建築物の建築又は特定工作物の建設の用に供する」目的とする場合であるので、建築物や特定工作物を目的としない造成などは許可を要しないとされる（「特定工作物」は都計法施行令第 1 条で列挙されている）。

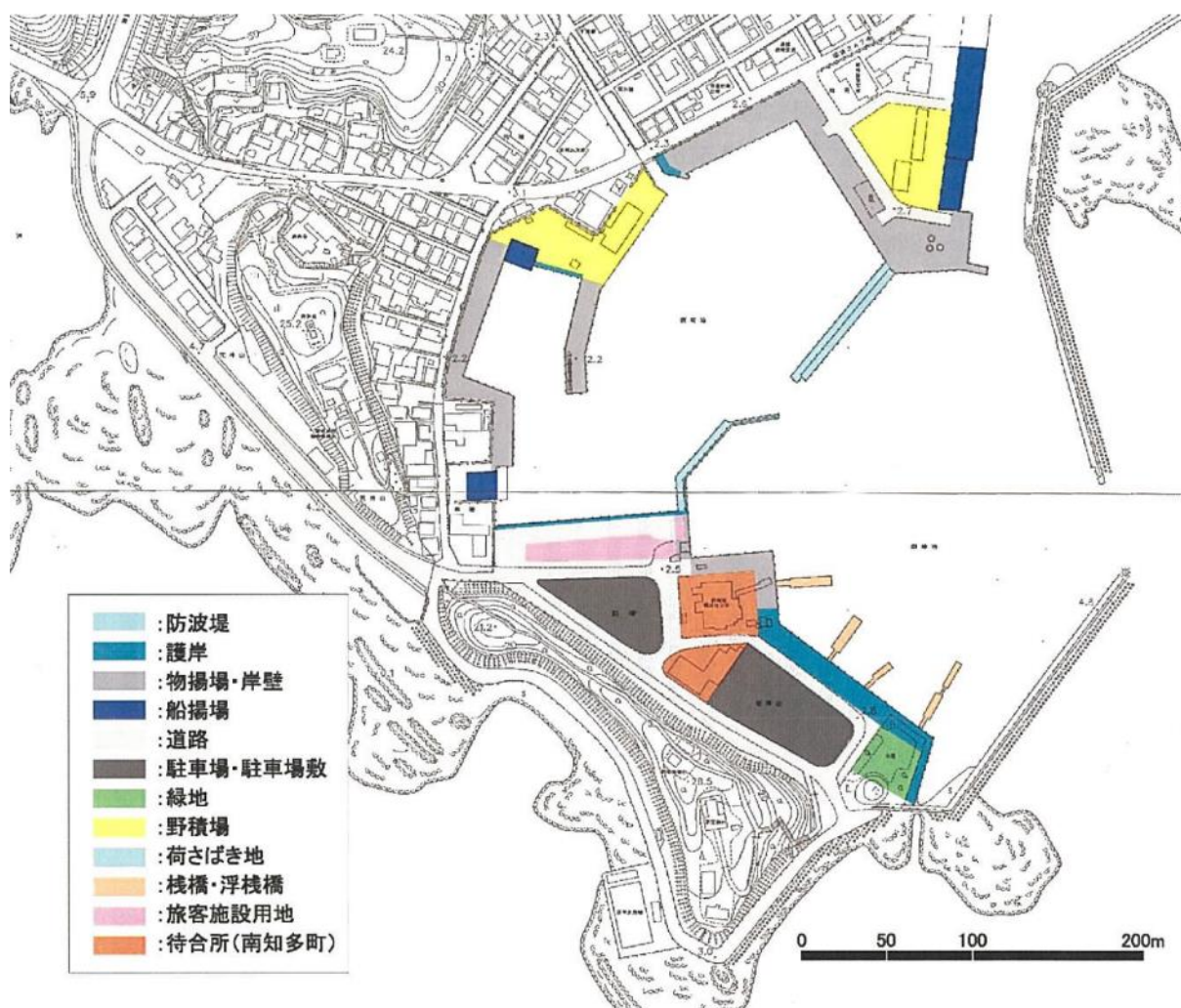
2.5.2 港湾法・海岸法

当該地は港湾法、海岸法による区域指定がある。

(1) 概要

図表 2-38 港湾法等の指定状況

港湾法	師崎港港湾隣接地域 (臨港地区の指定なし。港湾法に基づく分区指定なし)
管理者	愛知県
漁港指定	第2種 昭和29年7月12日
漁業協同組合	師崎漁業協同組合
海岸法	海岸保全区域



図表 2-39 港湾法の土地利用計画

資料) 南知多町

（２）道路

地区内は港湾道路のみとなっているが、既存立体駐車場整備時においては以下の条件が付されていた。

- ・道路幅員は基本的に 4m（違法駐車対策）、歩道は 3.5m
- ・山車の出入りがあるので、縁石の一部を取り外し可能とする。
- ・外周道路は県が施工

（３）関係部署との確認事項

港湾管理者である愛知県建設局港湾課と令和 2 年 8 月 26 日に打合せをし、同年 11 月 17 日に回答を得ている。その内容は以下のとおり。

①許可期間の更新（愛知県港湾管理条例第 10 条）

- ・条例による許可期間（最長 5 年）を変更することは出来ないが、許可条件に反しない限り、更新不可や許可取り消しとはならない。

②権利の転貸譲渡（同第 8 条）

- ・一般的な PFI 事業等で、町と契約する民間事業者がその一部をテナントに貸し出すことは転貸にあたらなと解する。
- ・いわゆるコンセッション（公共施設等運営権制度を活用した PFI 事業）での「運営権」には建物等の使用権を含むものと解される。運営権は民間事業者の借り入れ実施の際の担保設定の対象となり他者への譲渡対象ともなるため、許可により生じた権利の譲渡に該当する。ただし、コンセッション方式では土地・建物の所有権は事業者（南知多町）が持っており、運営事業者（民間事業者）が運営権を他社へ譲渡しても、事業者（南知多町）が取得する権利（観光センター等の設置）に変更がなければ譲渡には当たらないと解する。

③行為の禁止の範囲（同第 4 条）

- ・飲食物その他物品を陳列して販売については、許可目的（観光センター等は離島航路の乗船待合所）施設利用者の利便向上であれば問題はないと考える。ただし、乗船待合所の対応規模を超えて「賑わいや集客」を目的とした待合所（施設）等の整備とすることは許可目的に反することとなる。（整備内容を慎重かつ十分検討する）

④臨港道路の形状の変更

- ・師崎港臨港道路の線形変更を行う場合には、南知多町を原因者とする事業となる（港湾管理者である愛知県による事業ではない）。
- ・整備費等は原因者負担となる。現状の施設（道路）は港湾管理者（愛知県）の所有であり、整備後は港湾管理者の所有となる。
- ・線形変更における前提条件として、南知多町と港湾管理者（愛知県）において、師崎港観光センター周辺整備事業の必要性、配置や規模、機能等の検討・協議を行い、合意形成が必要となる。
- ・師崎港臨港道路は国補助事業により整備しているため国土交通省の承認も必要とすることとなる。
- ・港湾法 46 条の規定により、一般公衆の利用に供しかつ 3 年以内であれば手続き不要であるが、これを超える場合は国の認可が必要となる。

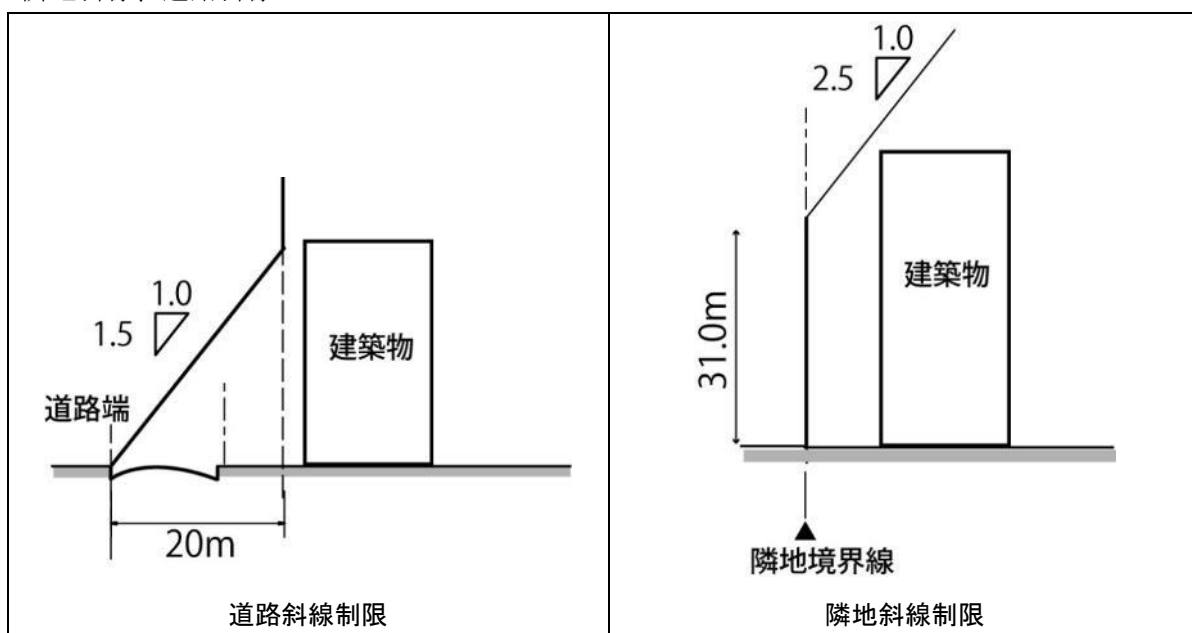
2.5.3 建築基準法関係

建築基準法の指定状況は以下のとおり。

(1) 斜線規制

市街化調整区域なので、以下の斜線制限がかかる。

- ・絶対高さ及び北側斜線 … 適用外
- ・隣地斜線、道路斜線

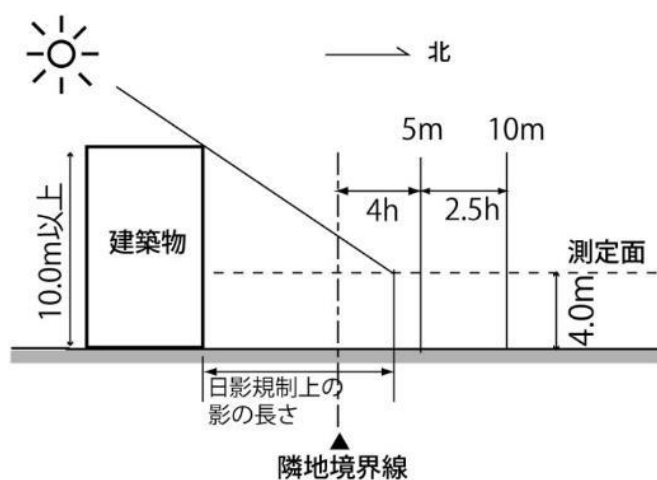


図表 2-40 斜線規制

(2) 日影

建築物の高さが10m以上の場合が対象となり、測定面（平均地盤面からの高さ）は4mとなる。

日影規制時間は敷地境界線からの水平距離が①5mまでは4時間以上、②10mまで2.5時間以上の日影を生じさせないようにする必要がある。



図表 2-41 日影規制の考え方

(3) 接道

区域内の道路は道路法上の道路ではない。そのため事前協議では

- ・ 建築基準法 43 条 2 項 2 号許可
- ・ 都市計画法施行規則第 60 条証明(いわゆる 60 条証明)

への言及がなされている。

なお現立体駐車場、平面駐車场上屋は建築基準法 43 条ただし書き許可による（確認申請書類による）。

具体には同法 43 条 2 項 2 号の「その他の国土交通省令で定める基準」に該当する「建築基準法施行規則第 10 条の 3 第 4 項 2 号での「農道その他これに類する公共の用に供する道」をもって許可されたと考える。

今回も同様に、港湾道路を「農道その他これに類する公共の用に供する道」とし、その許可を得た上で(60 条証明の添付)、開発許可を行えばよいと解せる。

なお現立体駐車場は幅員 4 m の港湾道路に接道しているが、県建築基準条例第 25 条で 50 m²以上の自動車庫は 6 m 以上の道路に接していることが条件となるため、知事許可を得ている。

(4) その他

既存立体駐車場では建築基準法第 6 条の 3 第 1 項（構造計算適合性判定）の規定による確認の特例の適用はなされていない。

2.5.4 その他の法令等

（１）急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律（急傾斜地崩壊危険箇所）

対象地は急傾斜地崩壊危険区域には指定されていない。

（近接する南知多町師崎的場は指定されている）

（２）宅地造成等規制法（宅地造成工事規制区域）

対象地が含まれる南知多町は、全域が宅地造成工事規制区域に指定されていない。

（３）愛知県環境影響評価条例

愛知県環境影響評価条例では対象事業として、20種類の事業について環境影響評価の実施を義務づけている。概ね75ha以上で環境アセスを実施する必要があるが、今回は全体で23ha程度であり、適用されない。

図表 2-42 愛知県環境影響評価条例（抜粋）

事業種類	規模要件
工場又は事業場	燃料使用量 11.25t/h 以上又は特定排出水の量 7,500m ³ /日以上
土地区画整理事業	75ha 以上 100ha 未満(都市計画に定めるもの) 75ha 以上(その他)
流通業務団地の造成	75ha 以上 100ha 未満(流通業務市街地整備法に規定するもの) 75ha 以上(その他)
工業団地の造成	75ha 以上 100ha 未満(都市再生機構等が行うもの) 75ha 以上(その他)
住宅団地の造成	75ha 以上 100ha 未満(都市再生機構等が行うもの) 75ha 以上(その他)
複合開発	75ha 以上

（４）土壤汚染対策法

愛知県では、土壤汚染対策法について「県民の生活環境の保全等に関する条例」ならびに「愛知県土壤汚染等対策指針」が適用規制となり、同条例第 39 条の二が主に該当する。

この時、3,000 m²以上の土地の形質変更を行う場合には土地履歴調査などが求められることになる。また土壤汚染対策法第4条のただし書きにより「軽易な行為その他行為」について調査を行う必要はない。この行為は同法施行規則第 25 条・同条例施行規則でも示されており、これらを整理すると以下の場合であれば届け出は不要となる。

- ・盛土のみの場合
- ・形質変更の深さ(掘削深)が最大 50cm未満であり、区域外への土壤の搬出を行わず、土壤の飛散又は流出を伴わない行為
- ・農業を営むために通常行われる行為

(5) 地下水の取水制限

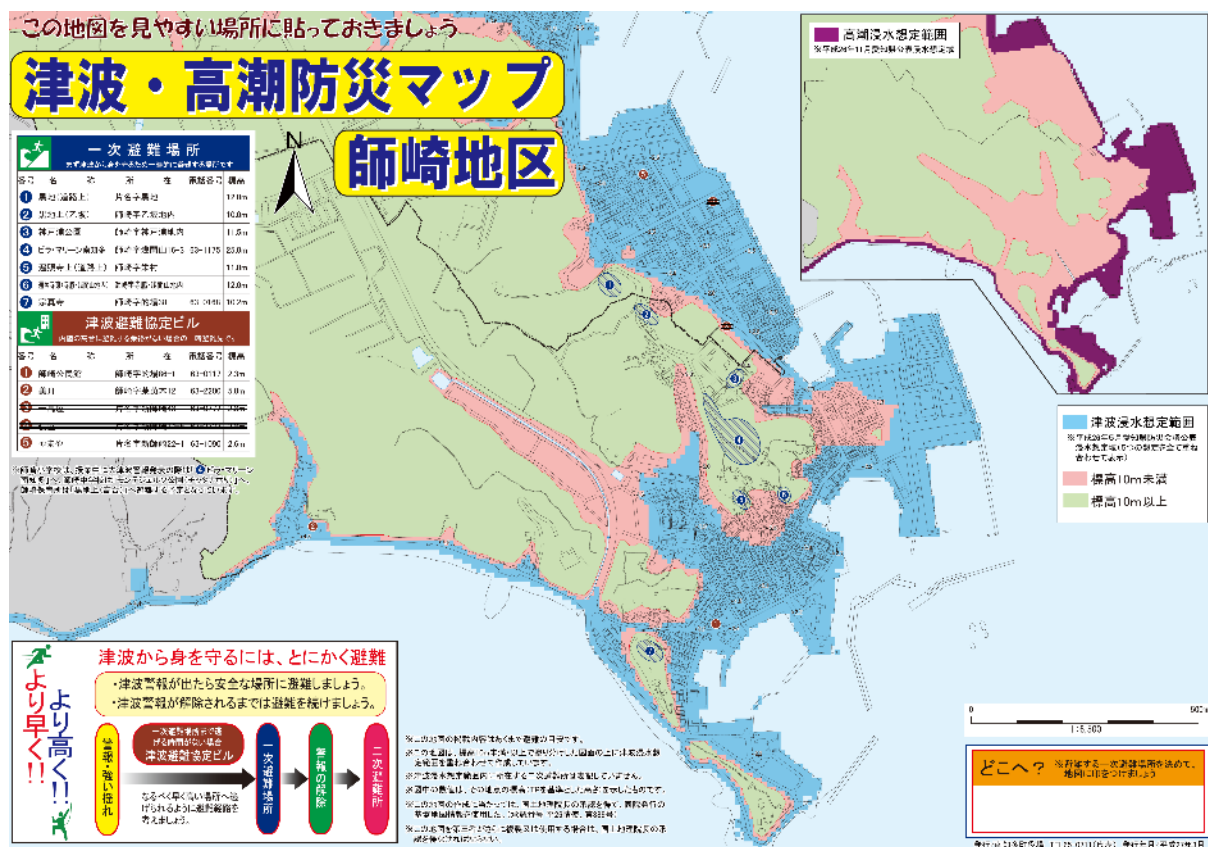
地下水の取水制限は工業用水法と「県民の生活環境の保全等に関する条例(愛知県)」による。

県民の生活環境の保全等に関する条例」による水量測定器設置義務区域(知多)にあたるため、地下水を利用する場合には、一定の制限が伴う。

(6) ハザードマップ

南知多町のハザードマップでは、対象地域は津波警戒区域域（津波防災地域づくりに関する法律）、高潮浸水想定範囲になっている。

付近の一次避難場所は宗真寺であり、津波避難協定ビルは師崎公民館となる。



図表 2-43 師崎地区ハザードマップ

資料) 南知多町 HP

(7) 駐車場条例

既存平面及び立体駐車場（師崎港駐車場）で徴収する駐車料金、利用時間については「南知多町師崎港駐車場の設置及び管理に関する条例（条例第 24 号）」によって規定されている。

なお師崎港駐車場の駐車料金、維持管理費などは「師崎港駐車場事業特別会計」として扱われている。

師崎港観光センターの使用料は「南知多町使用料条例」により、師崎港観光センターは別表第1（第3条関係）観光施設関係として定められている。

図表 2-44 南知多町使用料条例 別表第 1（第 3 条関係）から抜粋

種類	区分	単位	金額(円)	徴収の時期
師崎港観光センター	出札関係施設	1 年	6,696,000	利用する月
	食堂施設	1 月	550,800	利用する月
	事務室	1 年	1,600,560	利用する月
	和風会議室	1 日他	5,340	使用の許可を受けたとき
同 附属施設	店舗	1 戸月額	27,000	利用する月

資料) 南知多町

図表 2-45 南知多町師崎港駐車場の設置及び管理に関する条例 別表第 2

区分	使用料
普通駐車	1 時間につき 100 円（入庫後 50 分まで無料） ただし、20 時間を超え 24 時間までは 2,000 円とし、以後 24 時間ごとに同じ扱いとする。
定期駐車	1 階、2 階、3 階 1 月につき 7,000 円 屋上 1 月につき 6,000 円

資料) 南知多町

（８）その他

観光センターの設計図書からは吹付材などにアスベスト利用の可能性はあるが、既に除去済みである。

2.6 施設の維持費用等

(1) 師崎港観光センター

観光センターの維持管理費は概ね 1,000 万円/年程度である。

町への収入は施設使用料、占用料であり、光熱水費は共用部と一括して支払っているため収入として計上されている。

町からの支出としては点検手数料等であり、シルバーセンターへの清掃業務委託料がある。

図表 2-46 師崎港観光センターの町関連収支内訳

単位：千円

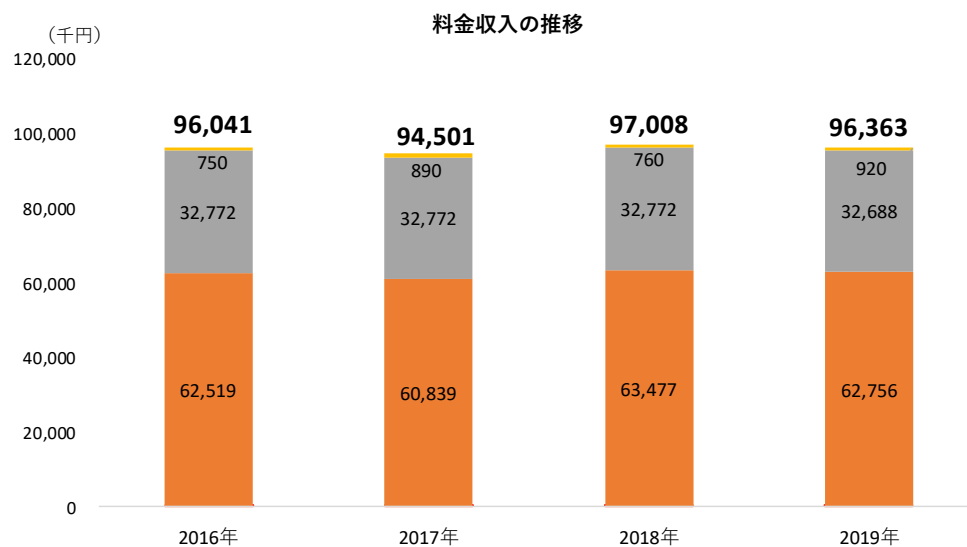
		平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度
町 収 入	出札関係施設使用料			
	師崎港観光センター使用料	8,296	8,296	8,296
	施設使用料（附属施設）	3,240	1,944	1,296
	施設港湾占用料（附属施設）	114	114	114
	師崎港観光センター光熱水費	3,659	3,548	3,778
	計	15,309	13,902	13,484
町 支 出	消耗品費	352	322	352
	光熱水費	4,384	4,117	4,403
	修繕料	1,077	1,466	531
	エネルギーサービスプロバイダー手数料	—	65	65
	防火設備保守点検手数料	65	66	66
	し尿浄化槽	1,339	1,361	1,361
	し尿浄化槽法定検査手数料	15	15	15
	高圧受電装置保守点検手数料	180	180	180
	放置自転車・バイク処分手数料	4	0	11
	施設管理委託料（附属施設）	1,500	900	600
	港湾施設占用料	1,150	1,150	1,150
	清掃業務委託料	795	778	759
	計	10,861	10,420	9,493

資料) 南知多町

（２）立体駐車場・平面駐車場

師崎港駐車場は南知多町による公設公営であるが、収入等は師崎港駐車場事業特別会計として管理されている。

駐車場の料金収入は約 9450～9,700 万円/年であり、定期が約 3,270 万円/年、一時のみは 6,000～6,300 万円/年程度となっている。

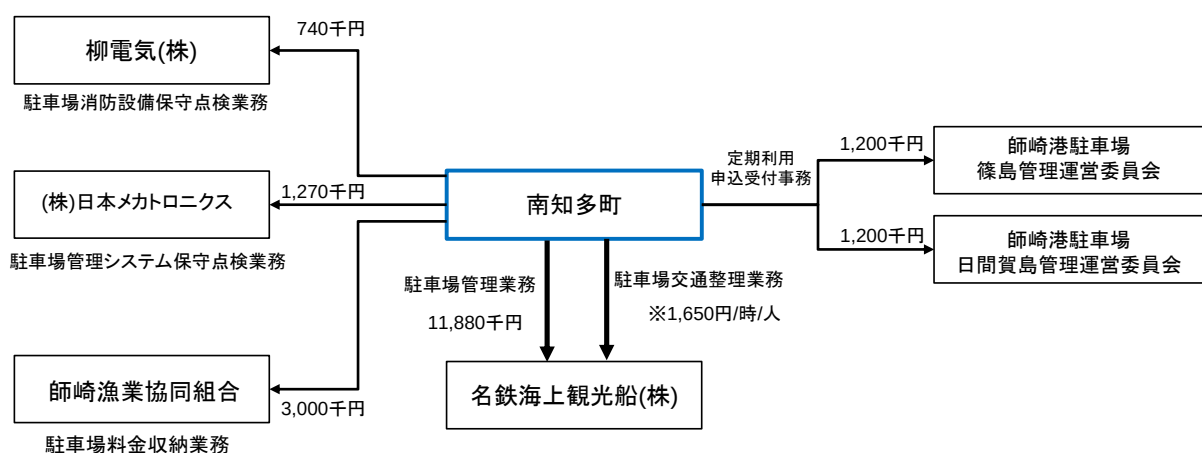


図表 2-47 師崎港駐車場の料金収入の推移

資料) 南知多町

また南知多町からの委託状況について整理・把握した。

現在の駐車場委託関係



図表 2-48 現在の師崎港駐車場に関連する委託先

特別会計をみると歳入は約 1 億 2 千万円であり、歳出は一般管理費が納税額を除き約 800 万円、経常的な維持管理費が約 400 万円、基金の積立金が約 3,000 万円、長期債の償還金が約 1,900 万円となっている。なお長期債は令和 6(2024)年度に償還予定となっている。

図表 2-49 師崎港駐車場事業特別会計

単位：千円

	項	区 分	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度
歳 入	使用料	駐車場使用料	94,501	97,009	96,364
	財産収入	事業基金利子	178	154	166
	繰越金	繰越金	14,486	17,515	22,077
	諸収入	雑入			
	計		109,164	114,678	118,606
歳 出	一般管理費	旅費	7	5	11
		需用費（消耗品費）	904	820	967
		職員人件費負担金	7,000	7,000	7,000
		消費税及び地方消費税	5,407	4,818	4,861
	維持管理費	消耗品費	49	95	65
		光熱水費	1,787	1,874	1,854
		修繕料	102	1,380	401
		電話料	151	151	153
		防火設備保守点検手数料	670	670	682
		公共公用建物共済保険料	63	63	72
		駐車場管理施設システム保守点検手数料	1,270	1,188	1,210
		駐車場管理委託料	16,205	16,158	16,849
		師崎港駐車場修繕計画検討業務委託料	5,130		
		駐車場補修工事設計業務委託料		7,344	
		駐車場入口部改修工事		788	
		駐車場改修工事			46,850
	積立金	師崎港駐車場事業基金積立金	33,116	30,659	3,332
	公債費	長期債元金償還金	17,530	17,617	17,705
		長期債利子償還金	2,259	1,972	1,684
	計		91,649	92,602	103,696

資料) 南知多町

2.7 南知多町の観光に関する事項の整理

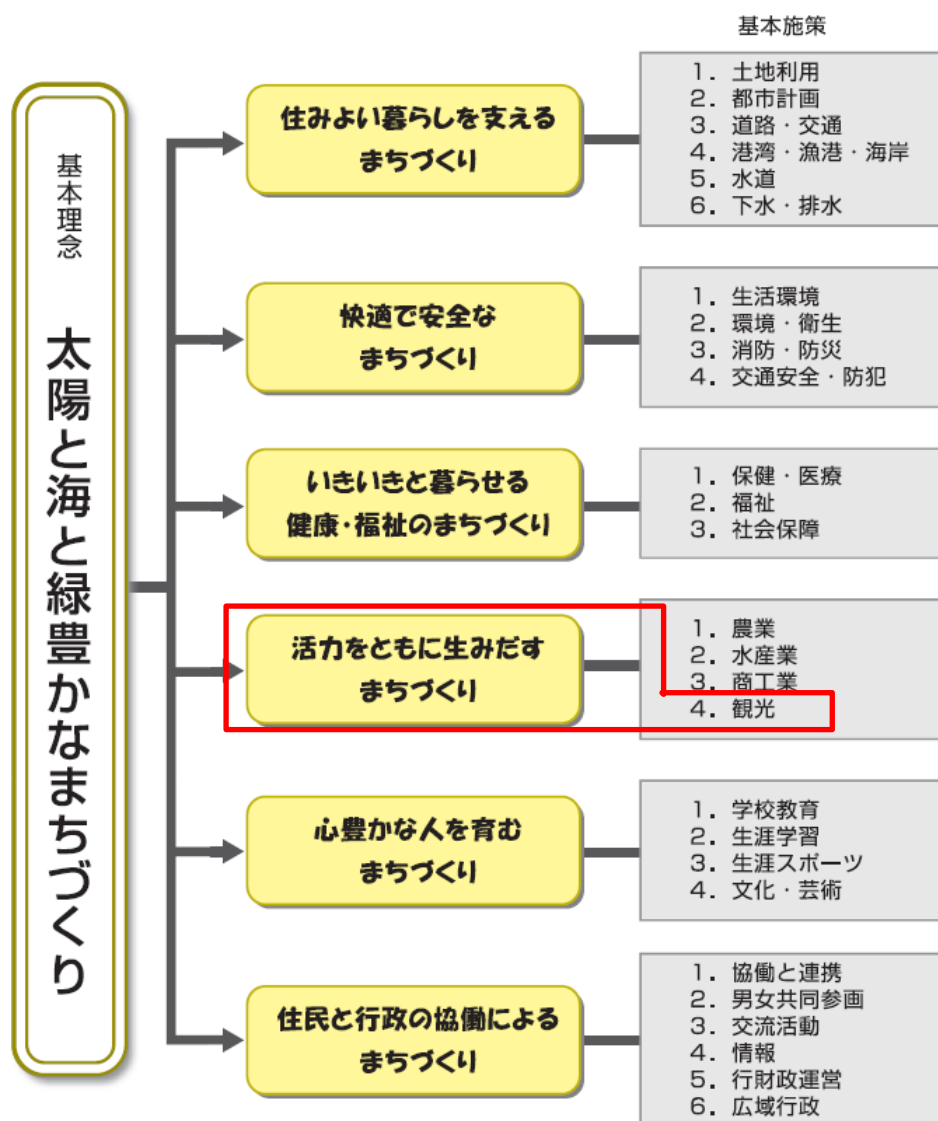
2.7.1 観光に関する関連計画等

観光に関する関連計画を収集し、対象地の位置づけを確認する。

（１）南知多町総合計画

南知多町では、2010～2020年までのまちづくりの基本となる「第6次南知多町総合計画」を平成22年9月に策定。平成28年3月に策定した「第6次南知多町総合計画後期計画」において、「師崎港周辺整備事業」として、老朽化した師崎港観光センターを含めた師崎港周辺整備を図る旨が記載されている。

■施策の体系（全体）



図表 2-50 南知多町総合計画の施策の体系

出典：「第6次南知多町総合計画（平成22年9月策定）」

■施策の体系（観光）



図表 2-51 南知多町総合計画の観光に関する施策の体系

出典：「第6次南知多町総合計画 後期計画（平成28年3月策定）」

■施策の内容（抜粋）

1. 観光資源の整備

図表 2-52 南知多町総合計画の観光資源の整備に関する施策の内容（抜粋）

① 観光施設の整備・活用	多様化する観光ニーズに対応するため、本町の観光要素を組み合わせた観光コースを設定するほか、 <u>老朽化した観光施設の整備を図ります。</u> さらに、農業や漁業関係者との協力により、農漁業体験などを組み入れたグリーンツーリズムや、食や海・温泉などの資源を生かしたヘルスツーリズム、自然や歴史などの資源を学ぶエコツーリズムなどの新たな観光の推進を図ります。
② 特産品、料理等の活用・開発	観光業と農業、漁業、商工業との協力体制を強化し、農林水産資源を活用した特産品の開発や販売などの6次産業化の事業支援や「ミーナの恵み」ブランドの認定・PRを行い、観光産業の振興を図ります。また、本町の郷土料理の掘り起こしを進めるとともに、観光資源としての活用を検討します。
③ 民間活力の導入	民間の観光施設、ギャラリー、工房と連携し、観光資源としての活用を図ります。

出典：「第6次南知多町総合計画 後期計画（平成28年3月策定）」より引用

■主要事業

図表 2-53 南知多町総合計画の観光資源の整備に関する主要事業（抜粋）

事業名	事業主体	事業概要	事業期間
観光施設維持管理事業	南知多町	町内に存する観光施設の有効活用を図るため、地元へ管理を委託する。	毎年度
師崎港周辺整備事業	南知多町	老朽化した師崎港観光センターを含めた師崎港周辺整備を図る。	平成26年度～
内海観光センター整備事業	南知多町	老朽化した内海観光センターの整備を図る。	平成27年度～

出典：「第6次南知多町総合計画 後期計画（平成28年3月策定）」より引用

（２）南知多町振興基本計画

南知多町では、地域づくりを推進するための地域の振興指針となる「南知多町振興基本計画」を策定。この計画は、法規制や財政の制約にとらわれず地域の夢をのせた将来像を描いたものが示されている。

■全域版

全域版における師崎地区は、以下のとおり示されている。

師崎地区	【将来像】 海と歴史に育まれ 若い世代も安心して暮らせるまち 【目標】 ①地場産業の元気なまち ②若い世代が活躍できるまち ③すべての世代が暮らしやすいまち
-------------	---

出典：南知多町振興基本計画

図表 2-54 南知多町振興基本計画（全域版）の抜粋

■師崎地区

師崎地区振興計画では、全体版で整理されている目標についての詳細及び計画図、観光に関する主な事業・取組の詳細が以下のとおり示されている。

<師崎地区のまちづくりの目標>

図表 2-55 南知多町振興基本計画（師崎地区）の抜粋

地場産業の元気なまち	観光センターを中心とした新たな観光資源や散策路、レンタサイクルの整備などにより、観光客が師崎の魅力を楽しめるような環境を整備します。また、漁業や水産加工業などの地場産業の活力を高めて、産業の元気なまちをめざします。
若い世代が活躍できるまち	若い世代が仕事をしながら、安心して子育てができるように、保育所や子どもの居場所を整備するとともに、子どもから若者、女性を含む子育て世代なども地域づくりの担い手として活躍できる仕組みづくりを行います。また、地場産業の振興や遊休農地等の未利用地の活用による新たな雇用の創出を行うことで、若い世代が活躍できるまちをめざします。
すべての世代が暮らしやすいまち	安全かつ利便性の高い公共交通や道路の整備を進めるとともに、若い世代の住まいの確保、公園づくり、さらに高潮や津波などの防災対策を充実して、安心して暮らせるような住環境を整備して、すべての世代が暮らしやすいまちをめざします。

出典：南知多町振興基本計画

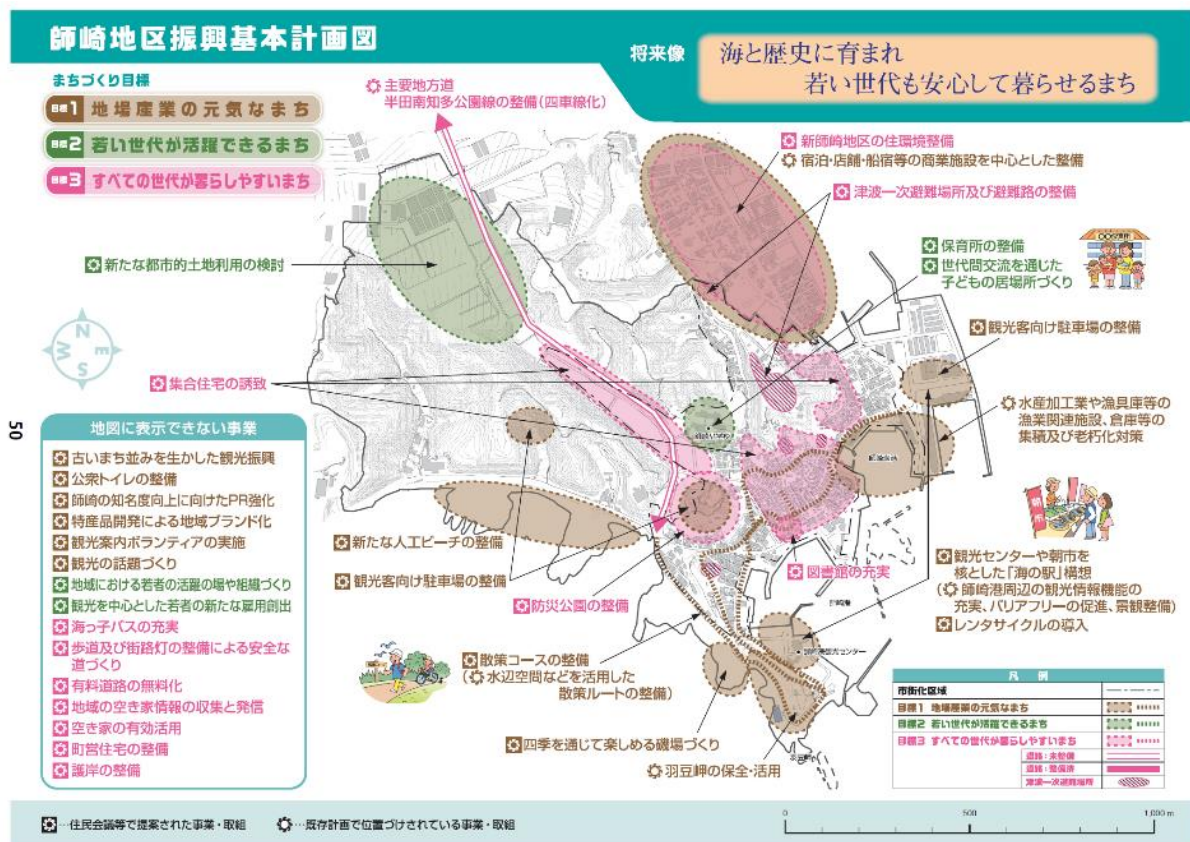
< 師崎地区の主な事業（観光分野） >

図表 2-56 南知多町振興基本計画（師崎地区）の抜粋

観光センターや朝市を核とした「海の駅」構想（師崎港周辺の観光情報機能の充実、バリアフリーの促進、景観整備）	・ 海上交通の利用者などでにぎわう師崎港の観光センターの建て替えによる、観光案内や情報発信、土産物などの物販機能等の強化、利便性向上 ・ 観光センター及び朝市周辺をイベントゾーンとして整備し一体的な集客力の向上
散策コースの整備（水辺空間などを活用した散策ルートの整備）	・ 師崎周辺地域の歴史や、海岸・河川などの水辺、美しい景観などの魅力を感じてもらえるように、名所を楽しく効率的に散策できるようなモデルコースの整備 ・ インパクトがあり、地域の人たちが愛着の持てるように、子どもがタイルを張ったり、防波堤に絵を描いたり、道端に花を植えたりするなど手づくりで散策コースを整備
古いまち並みを生かした観光振興	・ のんびりと散策や買い物を楽しんでもらえるように、路地や黒板塀の家屋など漁師町の風情を残したまち並みを観光資源として活用
レンタサイクルの導入	・ 観光センター及び朝市会場へのレンタサイクルの拠点整備、まち並みや寺社、公園、師崎港、展望台、羽豆岬を巡ってもらうためのサイクリングロードの整備
四季を通じて楽しめる磯場づくり	・ 四季を通じて家族連れなどが磯遊びを楽しめるように、展望台南西の海岸に磯場の整備
新たな人工ビーチの整備	・ 師崎の新たな観光資源として、羽豆岬交差点から西側に人工砂浜の整備
観光客向け駐車場の整備	・ 観光客が徒歩や自転車で師崎地区内を移動してもらえるように、中心部から少し離れた幹線道路沿いの山ノ神や板取周辺に、観光案内の機能を備えた観光客向けの新たな駐車場の整備
公衆トイレの整備	・ 観光客が気持ちよく利用できる公衆トイレの整備と清掃活動の実施
羽豆岬の保全・活用	・ 美化活動による羽豆岬の美しい景観の保全 ・ 羽豆神社前の階段の整備を行うなど、観光名所として訪れやすい環境づくり
宿泊・店舗・船舶等の商業施設を中心とした整備	・ 賑わいの創出に向けて、新師崎に立地する既存の店舗や宿泊施設等の充実
師崎の知名度向上に向けた PR 強化	・ 伝統の祭りをはじめとした地域の様々な魅力を WEB やリーフレット、案内看板等を通じて外部に積極的に情報発信し、師崎の知名度向上・イメージアップ
特産品開発による地域ブランド化	・ 師崎の新たな特産品開発による地域ブランド化

観光案内ボランティアの実施	・ 師崎の歴史など様々な魅力を、案内ボランティアなどにより直接伝えていく仕組みの構築 ・ 住民が観光客に、師崎の歴史や文化を自分の言葉で伝えられるよう、住民のおもてなしの心づくり
観光の話題づくり	・ 師崎地区から都市部の空に向けてレーザーを放つなど、師崎が目立つ話題づくり ・ 知多娘のように、師崎のゆるキャラ・ご当地キャラ、ご当地アイドルをつくり、PR やお土産などに活用

出典：南知多町振興基本計画



出典：南知多町振興基本計画

図表 2-57 師崎地区振興基本計画図

2.7.2 情報発信機能・施設

南知多町には、南知多町観光案内所、篠島観光案内所、日間賀島観光案内所の3か所の観光案内所が存在する。また、師崎港観光センターにおいても、パンフレット等の設置により、観光情報の提供を行っている。

（1）南知多町観光案内所

名鉄内海駅を降りてすぐの場所に位置する観光案内所で、パンフレットを設置。

建物は南知多町が管理しており、南知多町観光協会に事務所スペースを貸し出している。



出典：ふらっと南知多 HP

図表 2-58 南知多町観光案内所の現況写真

（２）日間賀島観光案内所

「ひまポ」として、２０１９年４月にオープンした船の待合施設。切符売り場、観光案内所、待合室、おむつ替え台、授乳室の機能を備える。

指定管理者は、南知多観光協会日間賀島支部で、業務内容は、清掃、観光案内所運営、光熱水費支払である。



図表 2-59 日間賀島観光案内所の現況写真

出典：ふらっと南知多、日間賀島観光ナビ

（３）篠島観光案内所

「島の駅 SHINOJIMA」として、2014 年 4 月にオープンし、観光船の切符売り場・待合室機能を備えた複合施設。観光案内、売店、軽飲食、レンタサイクルなどがある。

指定管理者は、南知多観光協会篠島支部で、業務内容は、清掃、観光案内所運営、光熱水費支払である。



図表 2-60 篠島観光案内所の現況写真

出典：篠島お楽しみガイド HP

（４）師崎港観光センター

待合所の一角にパンフレットを設置し、観光情報を提供。

施設は、南知多町産業振興課が直営で管理しており、清掃業務は、シルバー人材センターへ委託している（2回／日（朝・夕）、30～60分程度／回）。



図表 2-61 師崎港観光センターにおける観光情報の提供

2.7.3 主な観光行事

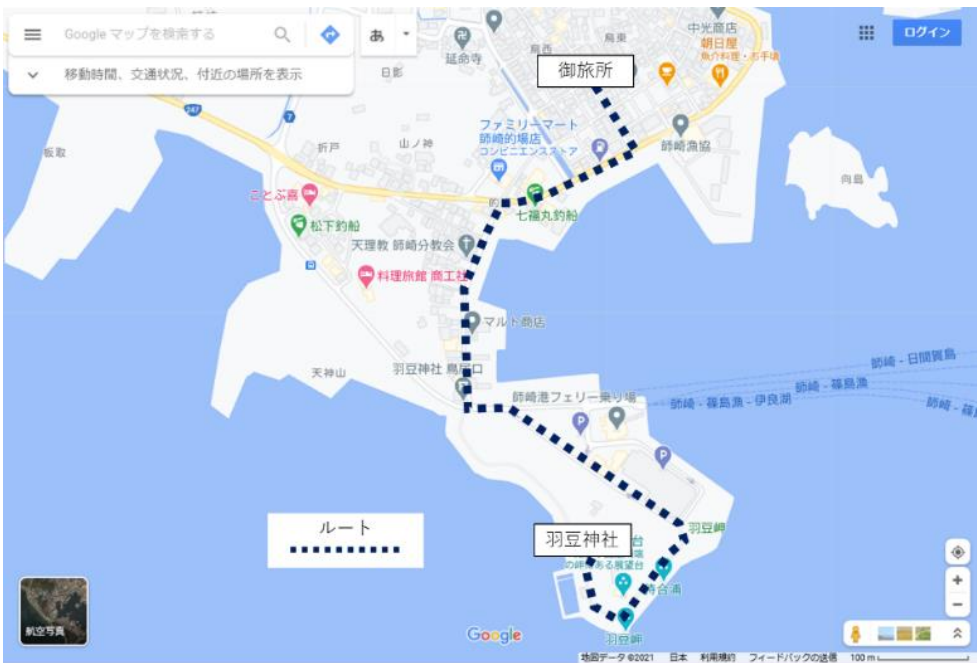
南知多町及び師崎地区で行われている観光行事について、以下のとおり整理する。

(1) 師崎地区

■左義長まつり

時期	毎年1月第4日曜日	
場所	師崎海岸5か所  出典：日本観光旅行ガイドジャパンナビ（愛知知多半島版）	御神火点火時間（2014年） ①的場地区 13:00 ②鳥西地区 13:30 ③鳥東地区 13:50 ④栄村地区 14:00 ⑤荒井地区 14:30
概要	無病息災や大漁を願い行われる祭り。祭りは、師崎地区の5箇所で行われ、大漁祈願をかけた大のぼりを立て、正月飾りやお札と一緒に焼き尽くしていく。（大のぼりは一か所のみ）	
写真	 出典：日本観光旅行ガイドジャパンナビ（愛知知多半島版）	
参考サイト	ふらっと南知多 日本観光旅行ガイドジャパンナビ愛知知多半島版	

■師崎大名行列

時期	10月中旬の土日
場所	師崎羽豆神社から御旅所（鳥居前）まで 
概要	大漁祈願、無病息災を願って行われる羽豆神社の祭礼。長刀を持った行列や山車が練り歩く。御旅所での神事後、神輿が羽豆神社に向かう。五台の山車が警護につき、神輿を神社まで見送った後、各区に戻って山車を曳き廻す。
写真	 出典：あいちの山車まつり HP  出典：あいちの山車まつり HP
参考サイト	ふらっと南知多 愛知県の山車まつりポータルサイト「あいちの山車まつり」

(2) 師崎地区以外

図表 2-62 師崎地区以外の催事

月	催事名	時期	場所
1 月	篠島大名行列	1 月 3 日、4 日	篠島
2 月	日間賀島ふぐまつり	2 月 9 日	日間賀島
3 月～6 月	南知多春のフェスティバル	3 月下旬～6 月下旬	
3 月～6 月	南知多の潮干狩り	3 月下旬～6 月下旬	豊丘
6 月～8 月	南知多海のページェント	6 月下旬～8 月下旬	
7 月	ぎおん祭り、野島祭り	7 月第 2 土、日曜日	篠島
	ほうろくまつり	7 月第 2 土曜日	日間賀島
	鯛まつり	7 月中下旬土、日曜日	豊浜
8 月	たこまつり	8 月 1 2 日	日間賀島
	内海花火大会	8 月 1 7 日	内海
9 月	内海神楽船まつり	9 月中下旬	内海
1 0 月	南知多秋のカーニバル	1 0 月 1 0 日～1 2 月中旬	
	南知多のみかん狩り	1 0 月上旬～1 2 月中旬	内海
	おんべ鯛奉納祭り	1 0 月 1 2 日	篠島
1 1 月	南知多町産業まつり	1 1 月 1 日	豊浜
1 1 月～5 月	南知多のいちご狩り	1 1 月下旬～5 月下旬	内海・豊丘

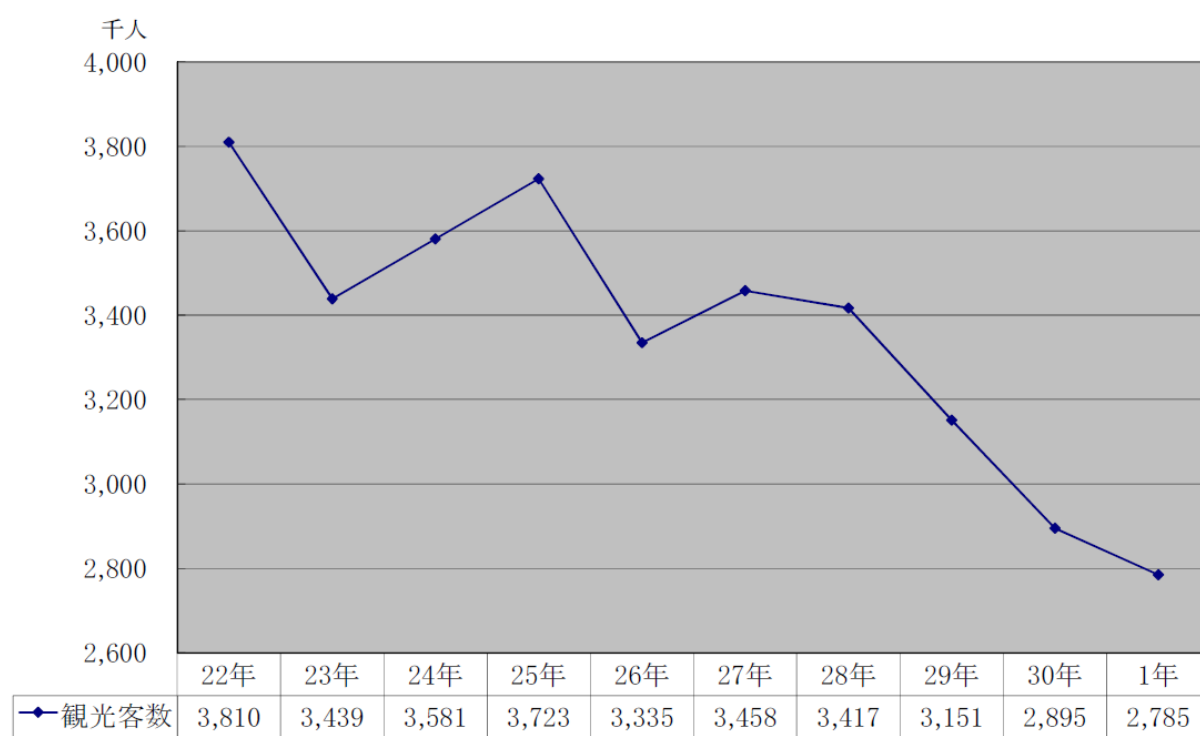
出典：令和 2 年度版「南知多の観光」、ふらっと南知多 HP

2.8 南知多町の観光統計

2.8.1 南知多町の観光客数

(1) 観光客数の推移

観光客数の過去 10 年の推移を見ると、年々減少している。

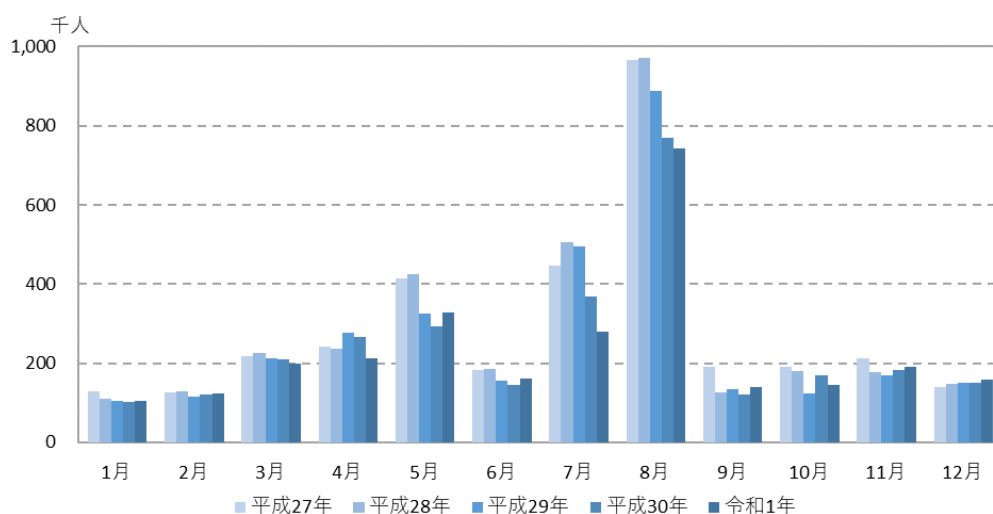


図表 2-63 南知多町の観光客数（過去 10 年分）

出典：令和 2 年度版「南知多の観光」より引用

（２）月別観光客数の推移

月別観光客数を見ると、8月が最も多い。過去5年間の推移を見ると、7、8月の減少幅が他の時期に比べて大きい傾向がある。

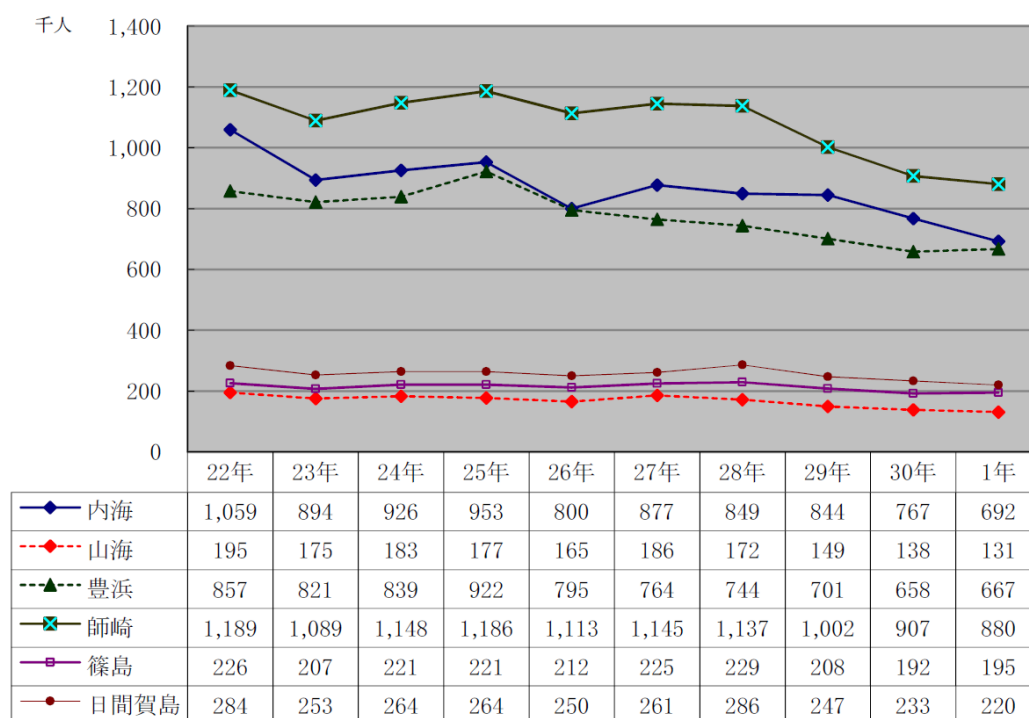


図表 2-64 南知多町の月別観光客数（過去5年分）

出典：令和2年度版「南知多の観光」より MURC 作成

（３）地区別観光客数の推移

地区別観光客数の過去10年の推移を見ると、いずれの地区においても横ばい、または減少傾向にある。師崎地区においては、地域別で見ると観光客数は最も多いものの、近年は大幅に減少している。



図表 2-65 南知多町の地区別観光客数（過去10年分）

出典：令和2年度版「南知多の観光」より引用

（４）目的・地区別観光客数の推移

目的・地区別観光客数の過去５年の推移を見ると、いずれの目的においても減少傾向にある。師崎地区は、他の地区と比較して、「釣り」や「遊覧・温泉」を目的として訪れる観光客数が多い。

図表 2-66 南知多町の目的・地区別観光客数（過去５年分）

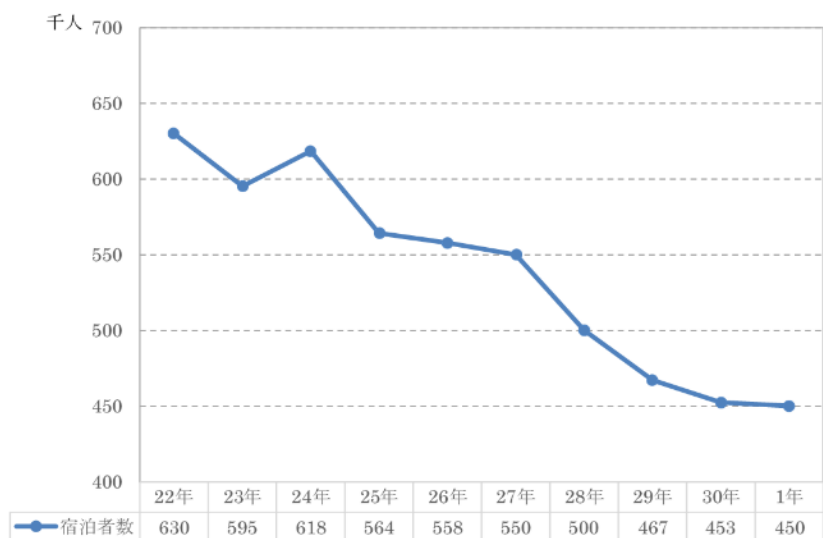


出典：令和２年度版「南知多の観光」より MURC 作成

2.8.2 南知多町の宿泊者数

(1) 宿泊者数の推移

宿泊者数の過去10年の推移を見ると、年々減少している。

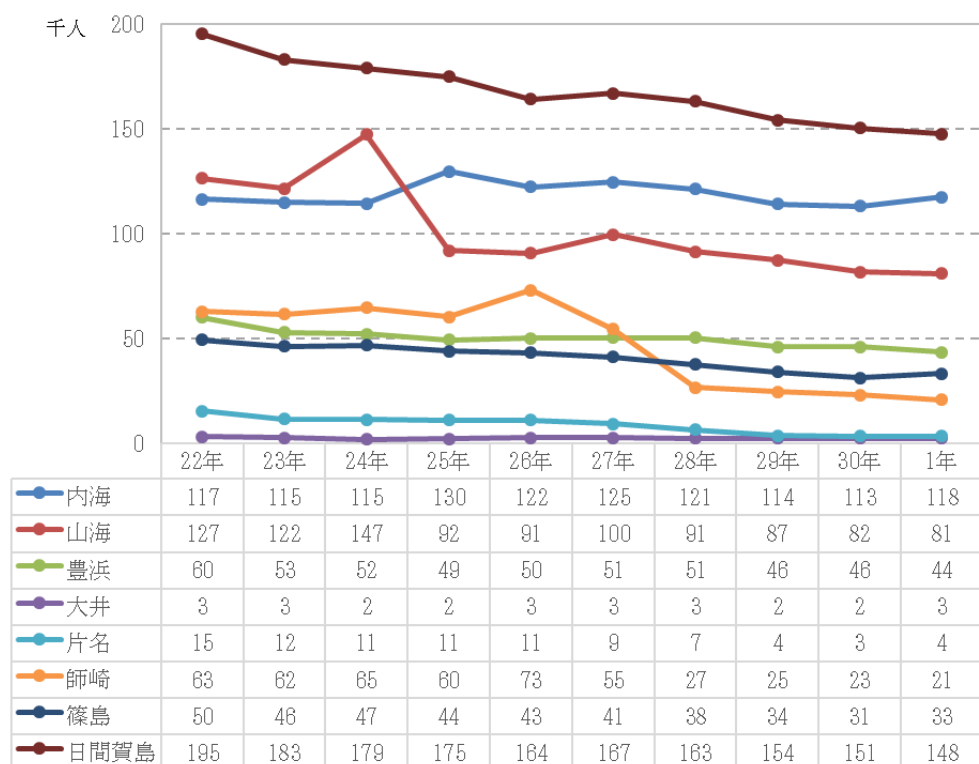


図表 2-67 南知多町の宿泊者数（過去10年分）

出典：令和2年度版「南知多の観光」より MURC 作成

(2) 地区別宿泊者数の推移

地区別宿泊者数は、日間賀島が最も多く、次いで内海地区、山海地区となっている。

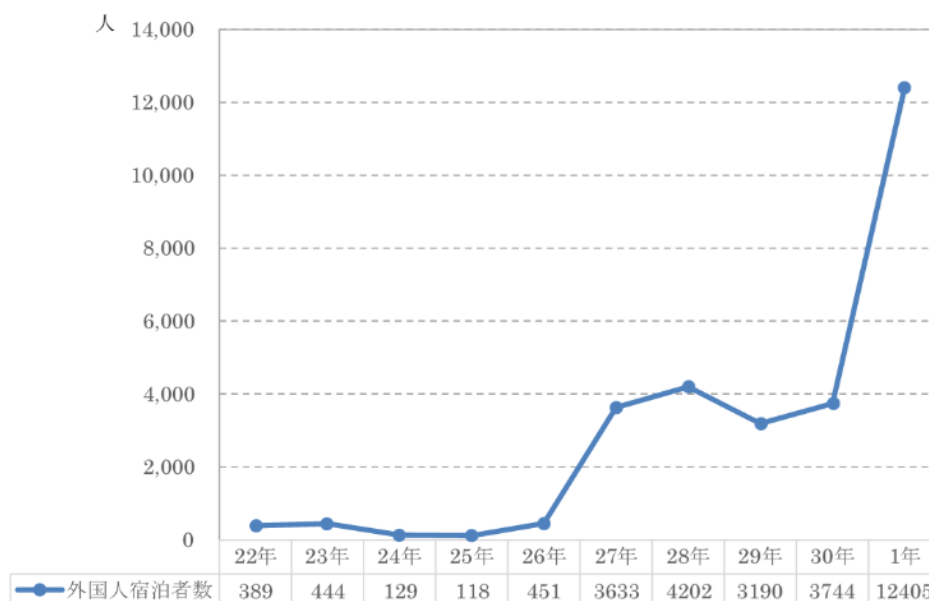


図表 2-68 南知多町の地区別観光客数（過去10年分）

出典：令和2年度版「南知多の観光」より MURC 作成

（３）外国人宿泊者数

外国人宿泊者数は、令和１年に大きく増加している。全体の宿泊者数に対する外国人の宿泊者数は少なく、外国人の依存度は低いと言える。

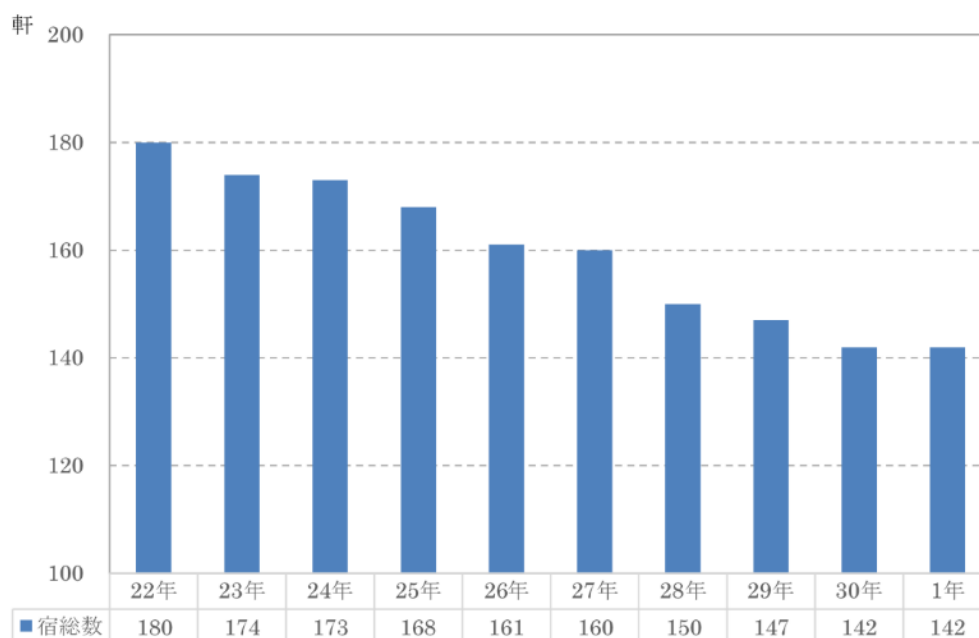


図表 2-69 外国人宿泊者数の推移（過去 10 年分）

出典：令和２年度版「南知多の観光」より MURC 作成

（４）宿総数の推移

南知多町の宿総数の過去 10 年間の推移を見ると、減少傾向にある。



図表 2-70 宿総数の推移（過去 10 年分）

出典：令和２年度版「南知多の観光」より MURC 作成

第3章 新観光センター必要機能の検討に向けた調査

本事業のうち、(賑わい機能を導入する予定の)「新師崎港観光センター」に必要な機能について調査を行う。

3.1 「師崎港周辺整備基本計画」等での検討事項の整理

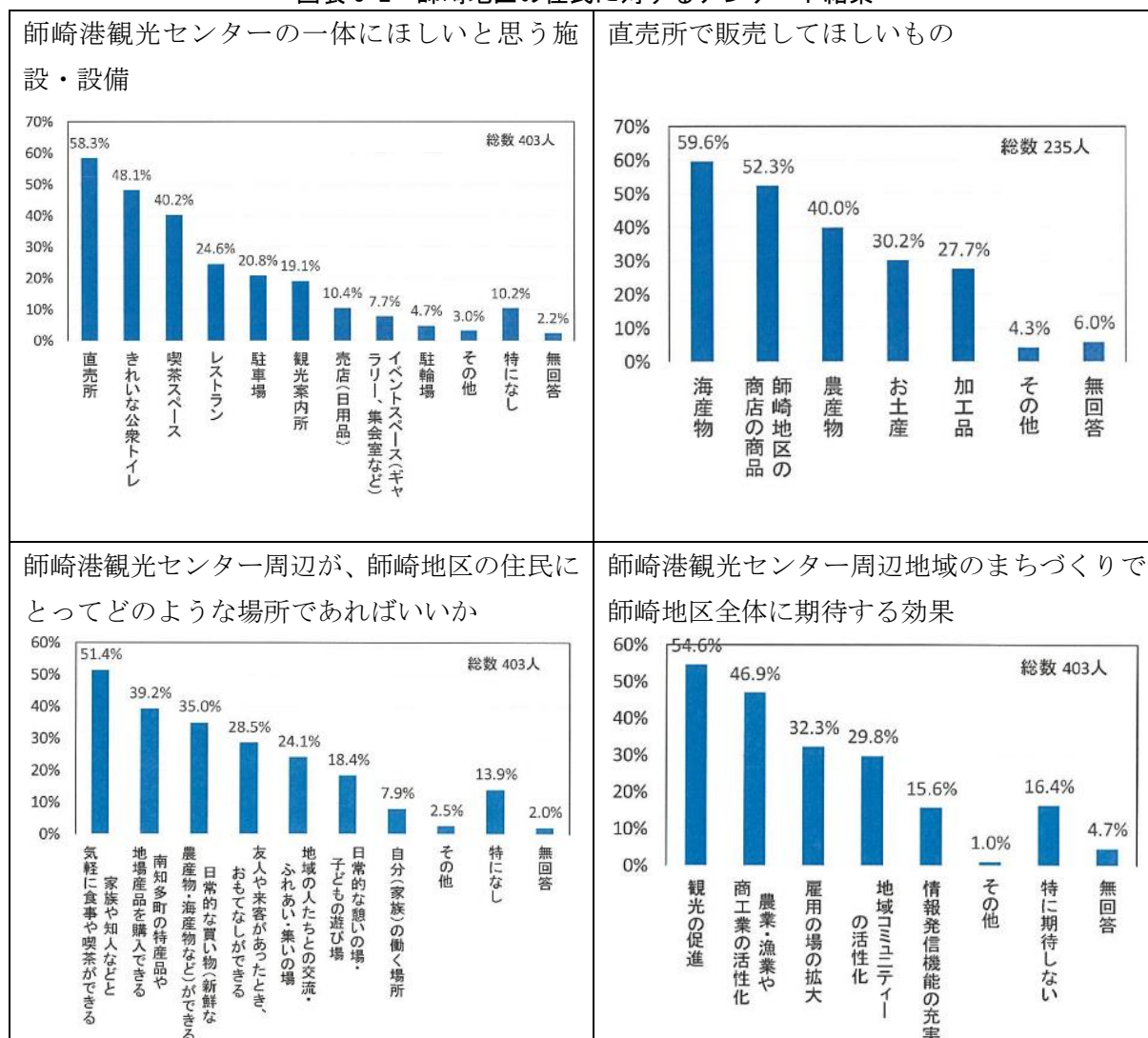
平成 29 年 3 月「師崎港周辺整備基本計画」において整理された、新たな師崎港観光センターに導入する機能のうち、賑わい機能部分に関する機能導入の考え方を下記に示す。

図表 3-1 師崎港周辺整備基本計画における機能導入の考え方

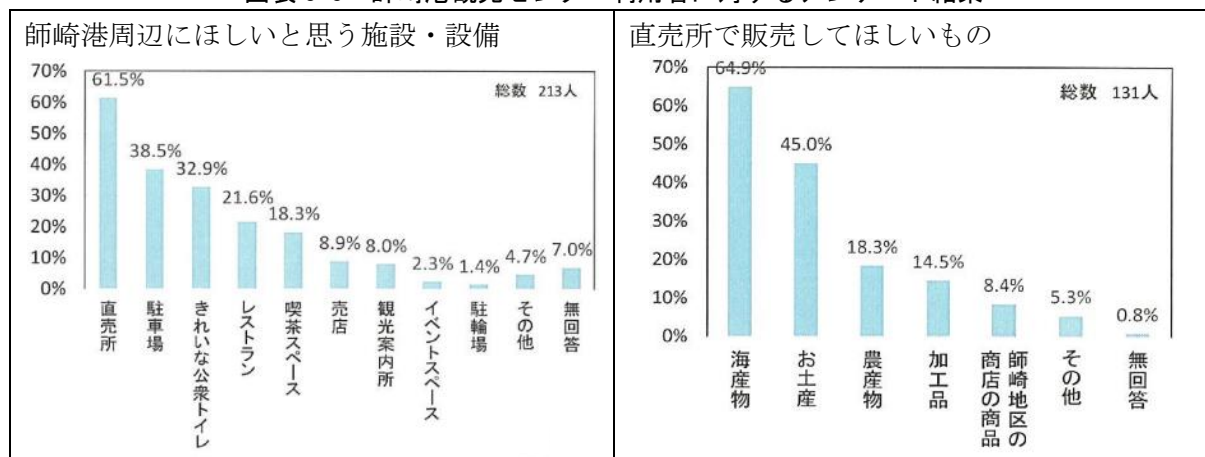
導入機能	機能導入の考え方	具体的な施設・設備等のイメージ
飲食施設	・ 南知多町等の新鮮な農水産物を活用した独自メニュー等を提供する。 ・ 食事等をしながら師崎港の景観を楽しめる場所に配置する。	カフェ・レストラン 厨房
直売所・売店	・ 地元の商店等がテナントとして入り、海産物や農産物を販売する市場。 ・ 観光客に向けた師崎ならではの特産品やお土産品の販売も行う。 ・ ウリとなる施設であるため、建物の中心となる場所に配置する。	海産物、農産物販売施設 特産品、お土産販売施設 バックヤード 搬入出口
コミュニティスペース	・ 地元作家の作品（切り絵や陶芸など）の展示や生涯学習講座の開催など、住民が自由に利用できるスペースとして利用する。	コミュニティスペース (学習室・工房、集会室等)
にぎわい空間・イベント広場（休憩スペース）	・ マルシェや加工品づくり体験、季節ごとのイベントなど、施設の魅力を高めるための催しが開催できるスペースを確保し、来訪者や地域住民のにぎわい、交流の空間とする。 ・ 普段はベンチやテーブル等が置いてある休憩スペースとして利用する。	イベント広場
情報発信施設	・ 師崎地区や南知多町、知多半島等の観光・イベント情報を提供するとともに、地区の行事など地域に密着した情報提供も行う。 ・ 利用者が情報を発信できる仕掛けも整える。	観光パンフレット等置場 掲示板・情報交換ボード 羽豆岬周辺や師崎地区の案内板 等

また、平成 27 年 3 月「師崎港周辺整備基本構想」において実施された、師崎港観光センターの地域住民及び観光客のニーズに関する調査結果を次に示す。

図表 3-2 師崎地区の住民に対するアンケート結果



図表 3-3 師崎港観光センター利用者に対するアンケート結果



3.2 国内集客施設の事例調査

3.2.1 対象とする国内集客施設の選定

導入機能の参考とするため、国内集客施設の事例について、下記のポイントに絞って調査を実施した。

図表 3-4 国内集客施設選定のポイント

対象施設	道の駅、港湾施設、漁港施設など
立地特性	海辺、港など師崎港と立地特性が類似
ポイント	①海や港周辺の立地特性を活かした機能を導入している事例 ②閑散期に集客を見込める機能の活用や滞在時間の延長に取り組む事例 ③地場産品を活用し、オリジナリティがある魅力的な特産品を提供している事例 ④特徴的な運営主体が参画し、地域密着の運営をしている事例 ⑤地域や周辺施設と連携して賑わい創出に取り組む事例 ⑥フェリー集客の待ち時間にも快適に過ごせる場所を提供している事例
その他	官民連携手法を導入し、施設規模が同程度の施設を中心に選定

3.2.2 国内集客施設の事例

(1) 海や港周辺の立地特性を活かした機能を導入している事例

① 道の駅雨晴（富山県高岡市）

事業形態	運営方式：公設民営（指定管理） 事業主体：富山県高岡市 運営主体：ジェック経営コンサルタント	規模	敷地面積：約 4,100 m ² 延床面積：約 1,000 m ² 階数：3 階建
特徴的な 導入機能	展望デッキ  出典：道の駅雨晴 HP オーシャンビューレストラン  出典：道の駅雨晴 HP		

② GARB COSTA ORANGE（レストラン）（兵庫県淡路市）

事業形態	運営方式：民設民営 運営主体：株式会社バルニバービ	規模	敷地面積：約 1,100 m ² 階数：3 階建
特徴的な導入機能	オーシャンビューレストラン  出典：GARB COSTA ORANGE HP	オーシャンビューレストラン（夕日）  出典：GARB COSTA ORANGE HP	

③ びわ湖テラス（滋賀県大津市）

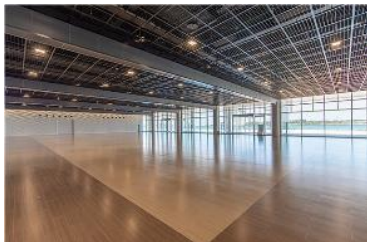
事業形態	運営方式：民設民営 運営主体：アルピナ BI 株式会社	規模	延床面積：7,035 m ² 階数：3 階建
特徴的な 導入機能	展望テラス 	展望デッキ 	
	出典：びわ湖テラス HP	出典：びわ湖テラス HP	

④ 岬町海釣り公園「とっとパーク小島」(大阪府岬町)

事業形態	運営方式：公設民営（指定管理） 事業主体：大阪府岬町 運営主体：小島フィッシング株式会社	規模	—
特徴的な導入機能	釣り場  出典：とっとパーク小島 HP レストハウス・売店・喫茶  出典：とっとパーク小島 HP		

(2) 閑散期に集客を見込める機能の活用や滞在時間の延長に取り組む事例

① 金沢港クルーズターミナル (石川県金沢市)

事業形態	運営方式：公設民営（指定管理） 事業主体：石川県 運営主体：KCS コンソーシアム（ケイ・シー・エス、太平ビルサービス）	規模	敷地面積：約 8,900 m ² 延床面積：約 10,600 m ² 階数：3 階建
特徴的な導入機能	CIQ エリア（各種イベントでも活用）  出典：金沢港クルーズターミナル HP	学び体験ルーム  出典：金沢港クルーズターミナル HP	

(3) 地場産品を活用し、オリジナリティがある魅力的な特産品を提供している事例

①魚河岸テラス（岩手県釜石市）

事業形態	運営方式：公設民営（指定管理） 事業主体：石川県 運営主体：株式会社かまいし DMC	規模	敷地面積：3,871 m ² 延床面積：1,227 m ² 階数：2 階建
特徴的な導入機能	地域の特産品を活かしたカフェ  出典：魚河岸テラス HP	地場の海鮮を活用したレストラン  出典：魚河岸テラス HP	

②宮島口旅客ターミナル（広島県廿日市市）

事業形態	運営方式：公設公営 事業主体：広島県 運営主体：広島県（港湾管理者）	規模	延床面積：約 2,150 m ² 階数：2 階建
特徴的な導入機能	物販（地元の土産物）  出典：（一財）はつかいち観光協会 物販（隣接商業施設）  出典：HIRODEN etto HP		

③漁港の駅「TOTOCO 小田原」（神奈川県小田原市）

事業形態	運営方式：公設公営（指定管理） 事業主体：神奈川県小田原市 運営主体：株式会社相州村の駅（株式会社 TTC の 100%子会社）（R2.12～）	規模	敷地面積：約 3,339 m ² 延床面積：約 1,540 m ² 階数：3 階建
特徴的な導入機能	飲食施設（海鮮食べ放題）  出典：漁港の駅 TOTOCO 小田原 HP	地場物産直売所  出典：漁港の駅 TOTOCO 小田原 HP	

(4) 特徴的な運営主体が参画し、地域密着の運営をしている事例

①伊根町観光交流施設「舟屋日和」(京都府伊根町)

事業形態	運営方式：公設公営（指定管理） 事業主体：京都府伊根町 運営主体：株式会社サバイ（町内の民間有志により設立）	規模	敷地面積：約 1,500 m ²
特徴的な導入機能	舟屋の景観を活かした施設  出典：舟屋日和 HP カフェ  出典：舟屋日和 HP		

②鳥羽マルシェ（三重県鳥羽市）

事業形態	運営方式：公設公営（指定管理） 事業主体：三重県鳥羽市 運営主体：鳥羽マルシェ有限責任事業組合（地元の農協と漁協が共同で設立）	規模	延床面積：732 m ² 階数：1 階建
特徴的な導入機能	農海産物直売所  出典：鳥羽マルシェ HP 地産ビュッフェレストラン  出典：鳥羽マルシェ HP		

(5) 地域や周辺施設と連携して賑わい創出に取り組む事例

①佐田岬はなはな（愛媛県伊方町）

事業形態	運営方式：公設民営（指定管理） 事業主体：愛媛県伊方町 運営主体：朝日共販株式会社	規模	延床面積：1,101 m ² 階数：1 階建
特徴的な導入機能	屋外スペース（イベント開催に活用）  展望デッキ  出典：佐田岬はなはな HP		

(6) フェリー乗客の待ち時間にも快適に過ごせる場所を提供している事例

①海の駅「なおしま」（香川県直島町）

事業形態	運営方式：公設公営（指定管理） 事業主体：香川県直島町 運営主体：直島町観光協会	規模	延床面積：1,915 m ² 階数：1 階建
特徴的な導入機能	屋外広場（オブジェ）  テイクアウトカフェ  出典：直島町 HP 出典：直島町観光協会 HP		

②川内港フェリーターミナル（鹿児島県薩摩川内市）

事業形態	運営方式：公設公営（指定管理） 事業主体：鹿児島県薩摩川内市 運営主体：甕島商船株式会社	規模	延床面積：299 m ² 階数：1 階建
特徴的な導入機能	テイクアウトカフェ  待合スペース  出典：甕島商船 HP 出典：薩摩川内観光物産ガイド HP		

3.2.3 国内集客施設事例を踏まえたポイント整理

図表 3-5 国内集客施設事例からわかるポイント

導入機能	事例からわかる事項
物販	その場所でしか買えない商品や、高額でもその土地で購入する価値があると思える商品が人気
レストラン	- フェリーターミナルでレストランが整備されているのは、比較的大きな施設であり、小規模ターミナルではレストランまでの規模の事例は少ない。 - 道の駅などの目的型の施設には設置されている。 - 人気があるのは、地元の新鮮な食材を使用したメニューである。 - 大規模に集客するためには、大規模な施設とする必要がある。 - 設置場所は、海が近ければ1階のケースがあり、離れていると2階に設置されているケースがある。
BBQ	BBQで人気の施設は、2階でテラス形式にしているケースが多い。その場合、眺望の良い場所で夕日売りをするなどして、整備されているケースが多い。
軽飲食	- 景色のよいところにつくられるケースが多い。 - 小規模なフェリーターミナルだとテイクアウトカフェなどが利用しやすい場所にある。
コンビニエンスストア	- テナントとして入居しているのは国際ターミナルなどの大規模なターミナル。小規模ターミナルの場合は、物販にコンビニのような商品を一部置いているケースが多い。 - 道の駅にはコンビニが入っている事例もある。
イベントスペース	- 屋上テラスや2階部分にあるケースもあるが、集客を考えると1階にあるほうが集客を見込むことができる。 - 一般的にフェリーターミナルは質素な作りが多いが、芝生があると明るい雰囲気となる。
フリースペース	フェリー待ちの際に子どもが遊べるスペースを整備しているケースがある。
地域利便施設	会議室やキッチンスタジオ、スポーツ施設などが整備されているケースもある。
サイクルステーション	- サイクルステーションが設置されているのは、広域サイクリングロードの経路上にある駅周辺や道の駅などが多い。 - バイクスタンドや空気入れなどを設置する簡易なものが多い。
展望テラス	展望テラスを設置する場合は、護岸が見えない工夫や、水面を貼ってインフィニティ感を出す工夫を行っている。
観光案内所	- パンフレットラックやパネルを設置して観光情報としている事例が多い。 - 有人の観光案内所を設置している事例では、宿泊施設の紹介やレンタサイクルの貸し出し、着地型観光商品の提供を行っている事例がある。

3.3 特に参考となる類似事例の現地調査

3.3.1 調査の目的

師崎港観光センターに類似する国内集客施設のうち、師崎港観光センター建て替え検討にあたり特に参考となる事例について現地調査及びヒアリングを行い、導入機能、運営手法等について、確認を行った。

3.3.2 調査施設及び選定理由

誘客施設として師崎港観光センターと施設規模が同程度で立地特性や交通利便性が類似していること、運営主体（指定管理者）に地域の参画が得られている下記2施設を選定した。

図表 3-6 現地調査施設

No.	施設名	所在地	運営者（指定管理者）	実施日
1	佐田岬はなはな	愛媛県伊方町	朝日共販株式会社	2020年11月19日
2	舟屋日和	京都府伊根町	株式会社 Sabai	2020年11月12日

3.3.3 類似事例の現地調査結果とポイントの整理

類似事例調査を踏まえ、導入機能別にポイントとなる事項を整理した。

図表 3-7 類似事例調査からわかるポイント

	佐田岬はなはな	舟屋日和
物販	- 商品が町内の業者から仕入れている。 - 農産物や海産物、土産物など、地元の商品を多く取り揃える。	
	運営事業者の自社商品により、事業者の収益確保や閑散期対策が可能	飲食注文カウンターの一角に設置
飲食	- 飲食施設では、地元の食材を活用した料理を提供 - レストランと気軽に利用できるカフェが設置されており、しっかり昼食を取りたい観光客、ビジネス客、若者など、あらゆる利用客のニーズに対応	
	- 注文は自動精算機で、料理をカウンターに自ら取りに行くスタイル。 - 短時間で提供できるように工夫	注文は1階部分だが、施設の2階部分にも席を確保。団体客にも対応可能。
イベントスペース	- イベント開催場所としてだけでなく、用途を限定せず臨機応変に様々なシーンで活用する。 - 設置場所は、屋内よりも屋外のほうが、比較的集客を見込むことができる。 - 地域においてキーパーソンとなる主体が運営主体として参加し、地域（事業者・個人）との橋渡し役を担い、事業者と地域がお互いに win-win の関係を構築できるかどうかポイント。 - イベント開催による収益確保ということではなく、事業者と地域との連携ツールとして活用。 - イベント立ち上げ時や継続的なイベント開催には、一定の努力を要する。	
フォトスポット	オブジェや風景など、フォトスポットをあえて作り出して、若者の集客や SNS での拡散効果を狙う。	
観光案内所	パンフレットを設置して地域の観光情報を提供	
	地元の観光団体がテナントとして入居して有人の観光案内所を運営し、レンタサイクル貸出を実施	- 無人の観光案内スペースを設置 - 伊根エリア全体として、伊根の観光案内所（有人）でレンタサイクルや着地型観光商品、周辺の飲食店情報などを提供（レンタサイクル等はコロナの緊急事態宣言中は休止）
サイクルステーション	- 観光案内所でレンタサイクルの貸出を実施 - サイクルスタンドを設置	
ギャラリースペース	- 公共スペースとして位置付けており、利益を生まない部分。 - 備品等は自治体が用意するなど、運営事業者の負担とならない工夫を実施。	
コミュニティスペース	会議室やキッチンスタジオなどは、用途が限定される。	

3.4 アンケート調査

3.4.1 調査目的

師崎港観光センターの導入機能に関するニーズを把握するとともに、南知多・師崎港周辺エリアに観光で訪れている観光客の属性や意見、駐車場需要等を把握することで、導入機能及び駐車場の必要台数検討のためのマーケティングデータとして活用する。

3.4.2 調査概要

（１）調査手法

インターネットアンケート方式

（株式会社マクロミルのインターネットアンケートモニターを活用）

（２）調査対象

①スクリーニング調査

愛知県（南知多町以外）、岐阜県、長野県在住の 20 歳以上の男女

②本調査（抽出条件）

スクリーニング調査において、2018 年以降に観光または観光以外（ビジネス等）で師崎港に訪問経験有と回答した者

（３）回収数

①スクリーニング調査：10,000 サンプル

②本調査：206 サンプル

（４）実施期間

①スクリーニング調査：2020 年 09 月 28 日（月）～29 日（火）

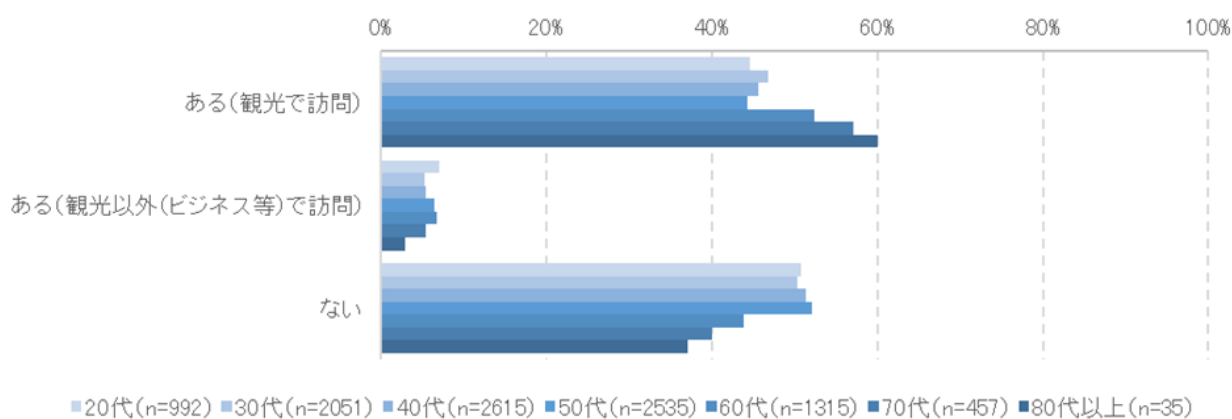
②本調査：2020 年 09 月 28 日（月）～29 日（火）

3.4.3 調査結果概要

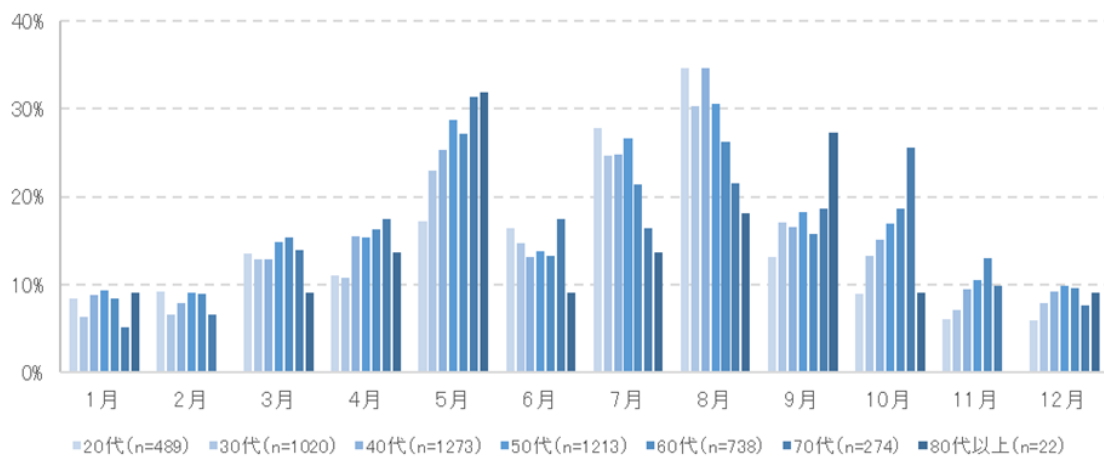
(1) 南知多エリア

■客層

- ・ 南知多エリアへの年代別の訪問率は、60代以上が55～60%、50代以下が45%であり、ややシニアよりの傾向がある。
- ・ 南知多エリアを訪れた時期を年代別に見ると、7、8月の夏のシーズンは若者・家族連れ世代が多く訪れているのに対し、5月、10月はシニア世代が多く訪れている傾向がある。
- ・ 家族連れでの訪問が最も多く、男女別、世代別に見ても同様の傾向が見られる。
- ・ これらのことから、ターゲットは、王道で行けばシニアであるが、少ない若者を戦略的にターゲットにするかどうか検討する必要がある。



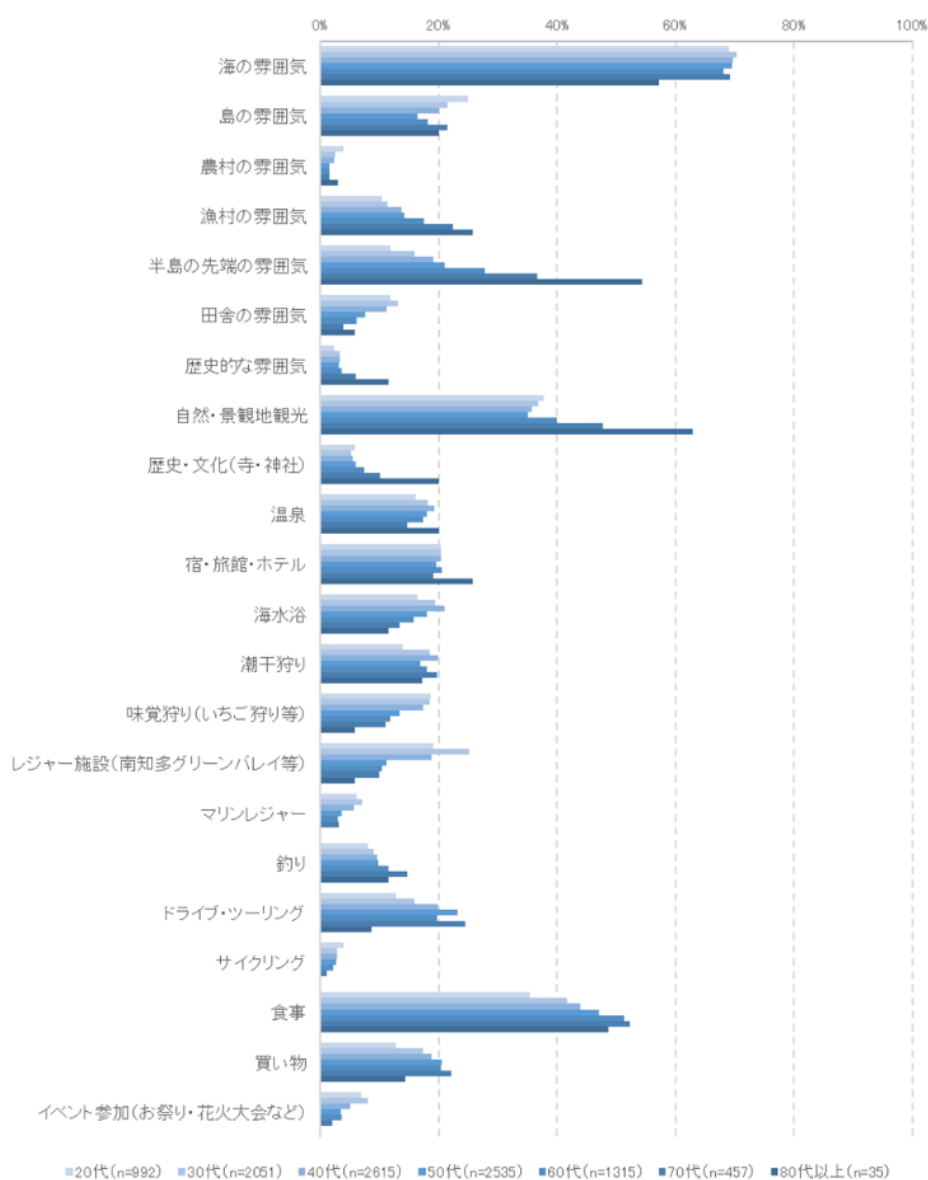
図表 3-8 南知多エリアへの訪問経験（年代別）



図表 3-9 南知多エリアを訪れた時期（年代別）

■訪問目的

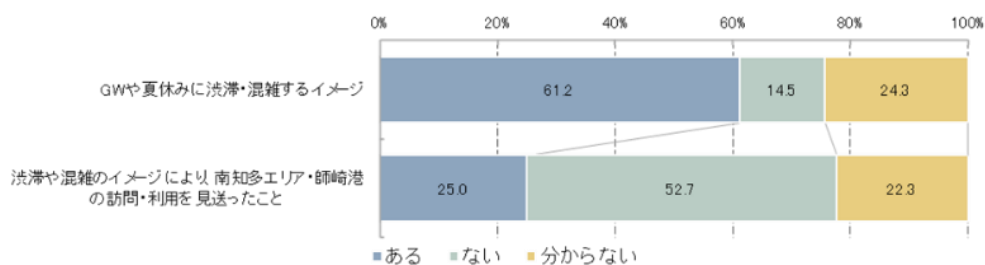
- ・ 南知多エリアを観光で訪問する理由は、「海の雰囲気」が約 70%で最も多く、次いで「食事」が約 45%、「自然・景観地観光」が約 40%と続く。年代別に見ると、「海の雰囲気」は世代間に大きな差は見られないが、「食事」「自然・景観地観光」はシニア世代のほうが多い傾向が見られる。
- ・ 南知多エリアを訪問した人のうち、約 65%の人が物販で「えびせんべいの里」を利用、約 50%の人が飲食で「まるは食堂」を利用しており、大型で有名な店舗に人が流れている傾向が読み取れる。



図表 3-10 南知多エリアの訪問目的（年代別）

■改善点

- ・ 訪問経験の有無に関わらず、南知多エリア・師崎港に対して60%以上の人がGW・夏休みに渋滞・混雑するイメージを持っており、さらに、25%が渋滞や混雑のイメージにより、訪問・利用を見送ったことがあると回答している。また、南知多エリアに対する自由意見でも、「道路の渋滞」や「駐車場・道の混雑」についてコメントが多くみられる。
- ・ これらのことから、渋滞や混雑のイメージが、南知多エリアや師崎港の訪問の機会損失に繋がっている可能性がある。

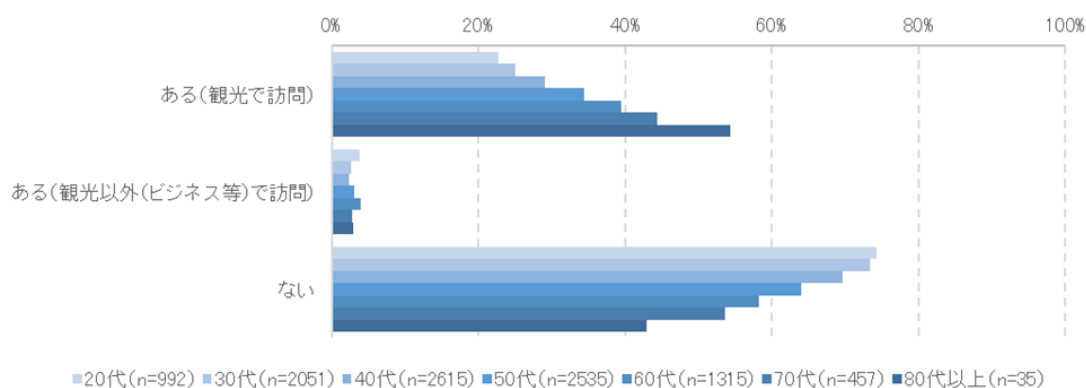


図表 3-11 南知多エリア・師崎港に対するイメージ (n=10,000)

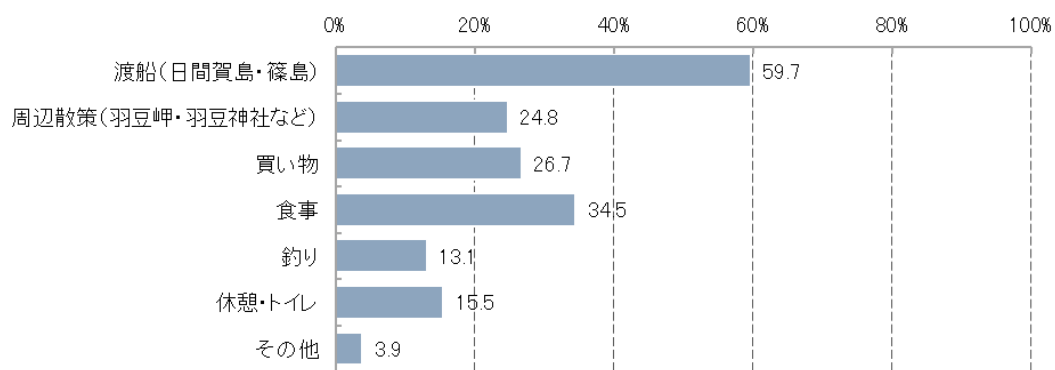
(2) 師崎港

■客層・訪問目的

- ・ 師崎港エリアへの年代別の訪問率は、60代以上は40～50%程度訪問しているのに対し、20代、30代は25%程度であり、特に若い世代が訪れていない傾向がある。
- ・ 師崎港を訪れた人のうち、「渡船（日間賀島・篠島）」を目的としている人が約60%で最も多い。また、「周辺散策」を目的として訪れている人も約25%存在することから、渡船が大半を占めるものの、師崎港を目的地として訪れる人も一定数いることがわかる。



図表 3-12 師崎港への訪問経験（年代別）

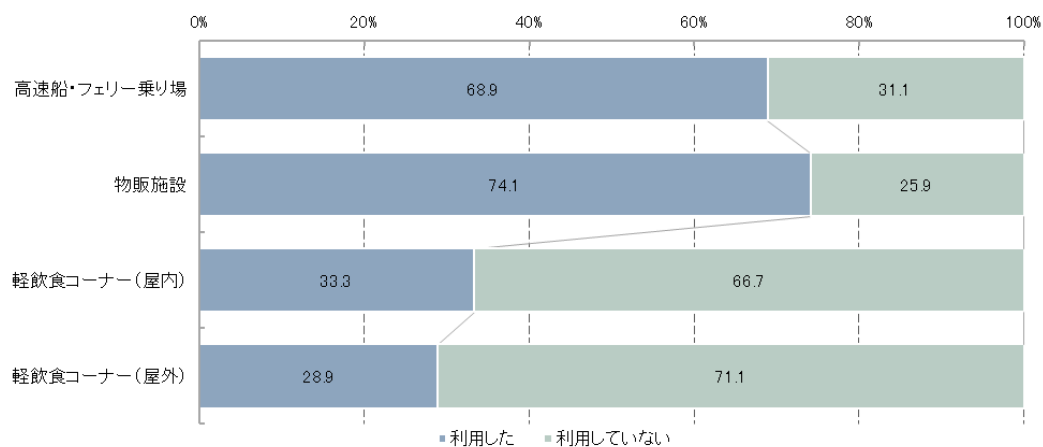


図表 3-13 師崎港の訪問目的 (n=206)

(3) 師崎港観光センター

■利用状況

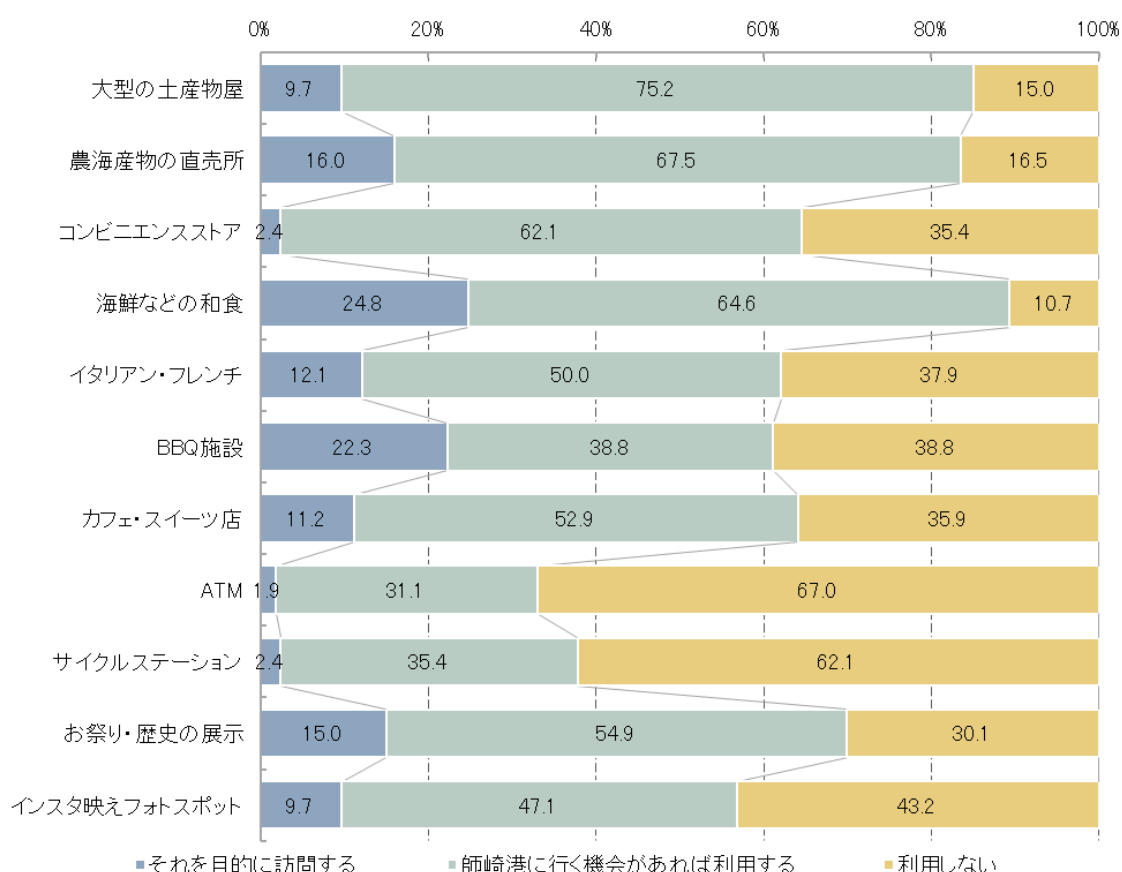
- 師崎港観光センターを訪れた人のうち、物販施設は約 75%、軽飲食コーナー（屋内・屋外）は約 30%の人が利用している。物販施設・軽飲食コーナー共に、「島に渡っていないが利用」した人が約 35%で、高速船・フェリー乗り場の利用者以外にもニーズがあることがわかる。



図表 3-14 師崎港観光センターで利用した施設 (n=135)

■導入機能

- ・ 「海鮮などの和食」は、約 25%の人が「それを目的に訪問する」と回答しており、「師崎港に行く機会があれば利用する」人を含めると、利用する人は 90%に上る。
- ・ 「それを目的に訪問する」割合は、「海鮮などの和食」が最も多く、次いで「BBQ 施設」、「農海産物の直売所」が多くなっている。
- ・ 「農海産物の直売所」や「大型の土産物屋」は、「行く機会があれば利用する」人が 70%に上り、「目的に訪問する」人も含めると 80%以上が利用すると回答している。
- ・ 利便施設としての「コンビニ」は、「目的に訪問する」人は少ないものの、「行く機会があれば利用する」人は 60%を超える。一方、「ATM」や「サイクルステーション」は、「目的に訪問する」人も、「行く機会があれば利用する」人も少なくなっている。
- ・ 「お祭り・歴史の展示」は、「目的に訪問する」人と「行く機会があれば利用する」人を含めると、70%の人が利用すると回答している。
- ・ イタリアン・フレンチ、BBQ 施設、カフェ・スイーツ店は、若い世代ほど訪問すると回答している割合が高くなっている。

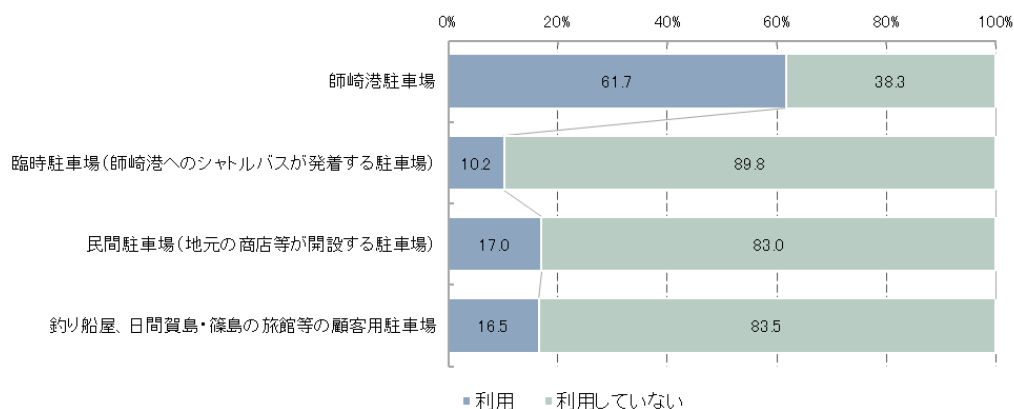


図表 3-15 新たな師崎港観光センターの導入機能の利用意向 (n=206)

(4) その他（駐車場）

■利用状況

- ・ 師崎港を訪れた人は、師崎港駐車場を最も多く利用している。臨時駐車場を利用者が、民間駐車場（地元の商店等が開設する駐車場）や顧客用駐車場（釣り船屋、旅館等）を利用者よりも少ないことから、師崎港訪問時に臨時駐車場が開設されていない、もしくは臨時駐車場の存在を知らず、師崎港観光センターに近い駐車場が利用されている可能性が考えられる。
- ・ 訪問目的別に見ると、いずれの目的においても概ね 9～11 時頃から利用を開始しており、「釣り」が目的の人のみ、早朝の利用が多い傾向がある。
- ・ 利用時間は、「渡船」を目的に訪れた人は「6 時間」が最も多く、日帰りで島を訪問した人が利用したものと想定される一方、10 時間以上の長時間利用も多く、島への宿泊者が利用していると考えられる。
- ・ 1～3 時間の比較的短時間の利用は、「周辺散策」「買い物」「食事」「休憩・トイレ」を目的に訪れている人が多い。



図表 3-16 師崎港訪問時に利用した駐車場 (n=206)

3.5 導入機能に関する関係者ヒアリング

3.5.1 ヒアリング調査概要

南知多町の周辺の関係者に対し、現状の南知多町の観光客の動向や師崎港観光センターの利用動向を踏まえた、導入すべき機能等についてヒアリングを実施した。

図表 3-17 関係者ヒアリング先

No.	対象
1	南知多町観光協会・(一社) 知多半島観光事業協会
2	師崎商工会
3	名鉄海上観光船株式会社
4	味里

また、事業者に対し、新たな観光センターが目指すべき方向性や導入機能のアイデアについてヒアリングを実施した。

3.5.2 関係者ヒアリング結果

関係者へ実施したヒアリングの結果のうち、師崎港観光センターが目指すべき方向性と、師崎港観光センターの導入機能に関する現状や課題、新たな観光センターに導入すべき機能に関する意見について整理した内容を以下に示す。

(1) 南知多町観光協会・(一社) 知多半島観光事業協会

項目	内容
方向性	島の玄関口であるため、島と一体になって考えるべきである一方、師崎地区への配慮も必要。
現状・課題	【農産物・海産物直売所】 - 島民の日常的な買い物は、生協と連携し、週2回島に配達を実施しているため、島民による売上を見込むのは難しい可能性が高い。 - 海産物は、師崎漁協は、基本、直接個人ではなく仲買人を通した流通のみであるため、観光センターに直送して販売するには漁協との調整が必要。 【コンビニエンスストア】 - 釣り客が土日の早朝に食事を購入するニーズや、地元からも要望の声があり、以前、師崎港観光センターにコンビニの導入を検討したことがあるが、24時間営業が難しく断念した経緯がある。現在は近隣にファミリーマートがある。 【釣り堀】 - 師崎港での釣りは漁協が禁止している。師崎港観光センターに釣りエリアを作る場合は漁協の了解が必要。

	【イベントスペース】 ・ イベントの開催以前に、駐車場の渋滞問題を解決すべき。 【観光案内所（体験予約デスク）】 ・ 通常は団体予約受付が中心であり、個人でも2～3日前までに予約が必要であるため、現状では、受け入れ側の当日予約への対応が難しい。 【道の駅】 ・ 土地が狭いので、集客の観点から難しい。
導入機能のアイデア	【イベントスペース】 ・ イベントスペースを導入する場合、開催主体は、師崎商工会であれば島の会員もいるため、イベントの開催により師崎地区と島の橋渡しの役割を担えるとよい。
その他	・ 運営者に地元の人（個人）が参画は難しい。 ・ 観光協会やDMOの参画は検討の余地がある。

（２）師崎商工会

項目	内容
方向性	・ ターゲットは観光客にするのがよいと考える。特に、夕方に島から帰ってくる観光客を狙うとよい。
現状・課題	【スーパー（農産物直売所）】 ・ 師崎地区や島民の買い物場所は、内海地区方面のスーパー、ドラッグストア、コンビニであるため、師崎港観光センター（師崎方面）に買い物場所ができて逆方向で利用されにくいのではないかと考える。 【イタリアン・フレンチ】 ・ 師崎港観光センターを利用する観光客は島で食事をするため、レストランがあっても利用されにくいと思う。 【釣り堀】 ・ 漁協との調整や、周辺の釣り堀との差別化が必要。
導入機能のアイデア	【飲食】 ・ 周辺にない食事を提供するレストランはよい。 【イベントスペース】 ・ テナントのようなハコモノではなく、集客が見込める日を狙ってキッチンカーで出店するかたちもよい。 ・ 朝市の出店者が夕方にサテライト販売を実施できるとよい。
その他	・ 以前、師崎地区の会員を対象として実施した師崎港観光センターのテナント入居意向聴取では、問合せが少なかった。理由として、集客への不安や人手不足の問題が考えられる。

(3) 名鉄海上観光船

項目	内容
現状・課題	【飲食】 - 島を目的とするフェリー利用客は島で食事をするため、師崎港観光センターで食事をするのではない。軽食店利用者は島の住民がほとんど。 【土産物屋】 - 観光客は、知多半島を周遊する目的できているため、帰りにお土産購入する際は、知多半島の大型の他店舗で購入している。 【コンビニエンスストア】 - 島の住民・周辺住民・観光客ともにニーズはあると思うが、すでに近隣にはファミリーマートがある。 【トイレ】 - 老朽化が進んでいる。利用しやすい綺麗なトイレが必要。 【駐輪場】 - 現状、自転車やバイクが無法状態で停められている。有料でもよい。
導入機能のアイデア	【飲食】 - 軽食のテイクアウトやカフェスタンドであれば、ある程度の売り上げは見込めると思う。 【ATM】 - 島にATMがないため、観光客・島民双方に重宝されると思う。 【その他】 - 駐車場から雨に濡れずに繋がる動線や屋根があるとよい。
その他	建て替え後もテナントとして入居するかどうかは使用料次第である。

(4) 味里

項目	内容
方向性	- 半屋外のスタイルなど、よそには無い良さを残したい。 - ゆっくり立ち寄ってくれる人をターゲットとし、休憩スポットのように利用されるとよい。
現状・課題	- 集客が、天気や季節、平日・休日に左右される。 - 売上は飲食がメイン。大アサリの浜焼きなど焼き立てを提供するメニューが人気。 - 利用客が多いのは島へ行く人で、乗船前に立ち寄ることが多く、滞在時間は短め。 - 昔は宿泊客が多かったが、最近は日帰り客が多い。
その他	建て替え後も営業は継続したいが、入居するかどうかは使用料次第である。

3.5.3 事業者ヒアリング結果

事業者へ実施したヒアリングの結果のうち、師崎港観光センターが目指すべき方向性と、師崎港観光センターの導入機能に関するアイデアについて整理した内容を以下に示す。

(1) A社

方向性	・ フェリー利用者の快適性や利便性向上のため、建替が実現するとよい。 ・ 師崎地区が、島に行く人のワクワク感を高めるエリアになるとよい。
導入機能	【コンビニエンスストア】 ・ 生活利便施設としてのコンビニはどうか。フランチャイズ契約による大手チェーン店舗は直営店舗よりも売上がある。

(2) B社

方向性	・ フェリー利用者以外にも楽しめる施設とすべき。
導入機能	【オープンスペース】 ・ 最近「半屋外」がキーワード。オープンスペースを活用してイベントを開催し、テントやキッチンカーなどを出すスタイルがよい。立体駐車場の屋上を公園風にするのもアイデアとして面白い。 【コンビニエンスストア】 ・ 運送コスト等で収益が見込めるかは疑問。導入する場合、コンビニ自販機など、規模を検討すべき。

(3) C社

導入機能	【コンビニエンスストア】 ・ 夜間の売上が見込めないため、収益を確保するのが難しい。 ・ 利便施設としてのコンビニや荷物預かり所が中心になるのではないか。 ・ 規模は、フルサイズではなく小規模なものであるほうが良い。
その他	・ 集客力を高める事業を行うには、商業に強い事業者の参画が必要。

(4) D社

方向性	・ 夕日などを活用したロケーションづくりで魅力を高めるとよい。
導入機能	【情報提供施設】 ・ 地域の飲食店への案内などの情報提供を効果的に実施することができれば、地元にとってもメリットがある。

(5) E社

導入機能	【物販】 ・ 周辺地域の土産物屋に観光センターへの出店を促し、地元の雇用に寄与できるとよい。 ・ 売り場面積が小さいと、需要変動リスクが大きい。 【コンビニエンスストア】 ・ 観光客の利用見込が読めないため、難しい。 【釣り堀】 ・ 海側に釣り堀を設置すれば集客できるのではないか。漁協との調整や協力が必要となる。
------	---

(6) F社

方向性	・ 閑散期である冬季にいかに集客できるかが重要。
導入機能	【レストラン】 ・ 目的型のレストランは、採算は厳しいが不可能ではない。 【コンビニエンスストア】 ・ コンビニの設置は難しい。

3.6 各種調査に基づく必要機能の検討

3.6.1 調査結果の整理

図表 3-18 各種調査に基づく賑わい機能別の整理

大分類	中分類	3.1 師崎港周辺整備基本計画	3.2 国内集客施設の事例調査	3.4 インターネットアンケート調査	3.5 導入機能に関する関係者ヒアリング	
					地元関係者	事業者
収益機能	物販	・地元の商店等が海産物や農産物を販売や、観光客に向けた師崎ならではの特産品やお土産の販売 ・師崎地区住民やセンター利用者の「直売所」ニーズは高い。	・運営事業者の自社商品を提供することで、閑散期も含めて一定の収益を維持可能。 ・物販商品は、町内業者や地域住民の出品を多く受け入れることで地域連携ができる。 ・その土地でしか買えない商品が人気。	・南知多エリア訪問者のお土産購入場所は、有名な大型店舗に人が流れている傾向がある。 ・師崎港観光センター訪問者の約7割以上は物販施設を利用、約3割は島に渡っていないにも関わらず物販を利用しており、一定のニーズはある。 ・新たなニーズとしても、「農海産物の直売所」や「大型の土産物屋」のニーズは高い。 ・品揃えの充実を求める意見あり。	・生協による宅配や既存のスーパーがあるため、立地の視点からも島民や周辺住民のニーズを見込むのは難しい。 ・海産物の直売所は、漁協との調整が必要。	・小規模だと需要変動リスクが大 ・師崎地区の土産物屋の出店など、地域と連携すべき。 ・近隣の土産物屋（魚太郎、まるは食堂等）との差別化が必要。または、連携を検討すべき。
	飲食	・南知多町等の新鮮な農水産物を活用した独自メニューを提供 ・師崎港の景観を楽しめる場所に配置 ・師崎地区住民は、「レストラン」よりも気軽に食事ができる「喫茶スペース」のほうがニーズ高	・フェリーターミナルにおいてレストランが整備されているのは比較的大型の施設。小型のターミナルでは事例は少ない。 ・小規模なフェリーターミナルでは、テイクアウトの軽飲食であれば利用されやすい。 ・飲食スペースは、景色を活かした場所に座席を設置している事例が多い。 ・大規模な飲食施設では、集客に成功している事例もある。 ・例えばフェリー利用客を狙うなら短時間で提供できるメニューなど、ターゲットに合わせたメニュー提供が必要。	・南知多エリア訪問者のうち、約5割以上が知多半島エリアの大型飲食店舗を利用。店が少なくて人が多いという意見も多く、有名な大型店舗に人が流れている傾向が読み取れる。 ・「海鮮などの和食」はニーズがあり、特にシニア世代のニーズが高くなっている。 ・「イタリアン・フレンチ」や「BBQ施設」「カフェ・スイーツ店」は若い世代ほどニーズがあるが、現状、シニア世代と比べて若者世代の集客は少ない。 ・安くて気軽に利用できる施設のニーズが読み取れる。	・周辺にはないジャンルのレストランの設置は面白い。 ・軽食のテイクアウトやカフェスタンドであれば収益を見込める可能性はある。 ・島が目的地である人のニーズを取り込むのは難しい。	・テナント型の飲食店は、採算性の問題から厳しい。 ・目的型のレストランは、不可能ではないが採算は厳しい。
利便機能	コンビニエンスストア	—	・テナントとしての入居事例は国際ターミナルなどの大規模ターミナルのみ。 ・小規模ターミナルの場合は、物販の一部にコンビニのような商品を置いている事例が多い。	・あれば利用すると回答した人が約6割であるが、実際の利用ニーズは不明である。	・早朝に訪れる釣り客の利用ニーズは既存の近隣コンビニで対応。 ・24時間営業の対応が難しい。 ・FC契約による有名チェーン店舗のほかが売上は見込める。	・運送コストなどの採算性の視点から、導入しても難しい。 ・導入する場合は、自販機型コンビニや駅構内程度のコンビニなど、規模を検討すべき。
	ATM	—	・小規模なフェリーターミナルで設置されている事例は少ない。	・「目的に訪問する」「機会があれば利用する」と回答した人は4割未満で、ニーズはそこまで高くない。	・観光客や島民にニーズがある。	—

大分類	中分類	3.1 師崎港周辺整備基本計画	3.2 国内集客施設の事例調査	3.4 インターネットアンケート調査	3.5 導入機能に関する関係者ヒアリング	
					地元関係者	事業者
交流 ・展示機能	情報発信施設	・周辺の観光・イベント情報を提供するための観光パンフレットや案内板の設置 ・掲示板、情報交換ボードなどの利用者が情報発信できる仕掛けの設置 ・師崎地区住民からのニーズは1割未満でそれほど高くない。	・無人でパンフレットラックやポスター・パネルの設置により観光情報を提示している例がほとんど。 ・有人観光案内所を設置する場合は、レンタサイクルの貸し出しや着地型観光商品の提供を実施。地元観光事業者との連携が必要。	—	・体験予約デスクは、現状では受入側の当日予約への対応が難しい。	—
	コミュニティスペース	・地元作家の展示や生涯学習講座の開催など、住民が自由に利用できるスペースを配置 ・師崎地区住民からのニーズは1割未満でそれほど高くない。	・会議室やキッチンスタジオ、スポーツ施設などが整備されているケースもある。 ・キッチンスタジオなど、用途が限定されてしまうスペースは活用されにくい。	—	—	—
	ギャラリースペース		・展示物の管理に係る経費や、無料であれば収益を生み出さないエリアとなり、運営者の負担となる可能性もある。	・「お祭り・歴史の展示について、目的に訪問する人が15%で、一定のニーズがある。ただし、展示の規模のイメージが回答者により異なる可能性がある。	—	—
賑わい機能	イベント広場	・マルシェや体験イベントなどを開催できるスペースを確保し、地域住民と観光客の交流の場とする。 ・普段は、ベンチやテーブルの設置により休憩スペースとして活用	・用途を限定せず様々なシーンで活用できるようにしておくことがポイント。 ・事業者の利益に大きく寄与するものではない。立ち上げ時や継続性など一定の課題もある。 ・地域との連携ツールとして活用することで、集客や賑わい創出に繋げることが可能。 ・設置場所は、1階や屋外など、集客の見込める場所が望ましい。	—	・テナントではなくキッチンカーなどで出店するスタイルもよい。 ・イベントによる集客の駐車場確保が心配。 ・イベント開催による島と師崎地区の交流に繋がるとよい。	・自由に活用可能な空きスペースの確保が必要。 ・半屋外の場所や立駐の屋上などに、需要が見込める時期を狙ってキッチンカーやテントを出してイベントを開催。 ・地元が主体的に参画する仕組みづくりが重要。
	サイクルステーション	・施設を拠点に周辺の自然や観光地区をめぐることができるよう、レンタサイクルと駐輪スペースを設置	・広域でサイクリングロードが整備されている経路上にはサイクルステーションが設置されている。シャワー室や更衣室などの設置もある。 ・一般的には、バイクスタンドの設置が多い。	・「目的に訪問する」「機会があれば利用する」と回答した人は4割未満で、ニーズはそこまで高くない。	—	—
その他	釣り堀	—	・釣り具やエサの売店、更衣室など、釣り人が利用したい機能が設置されている。	—	・師崎港での釣りは禁止されており、漁協との調整が必要。 ・周辺の釣り堀との差別化が必要。	・釣り堀の設置が集客に繋がる可能性がある。漁協との連携が必要。
	フォトスポット	—	・芝生やオブジェ、水面を張りインフィニティ感を演出したテラス席などを設置してフォトスポットとし、若者をターゲットにしている事例がある。	・若い世代ほどニーズがある傾向がある。	—	—

3.6.2 各機能に対する考察と今後の方針

図表 3-19 各賑わい機能への考察と方針

大分類	中分類	考察	方針
にぎわい	物販	・物販に関しては土産物や農産物の直売などがある。 ・いずれも地元や市民ニーズはあり、他事例においても独立採算等で集客しているものもある。 ・民間事業者として必要性は認識されているが、地元向けの機能は難しいとの見方もある。 ・また既存施設や団体との連携や差異化が必要との声が多く聞かれる。	・観光客向けの土産物販売の機能を必須とし、産直や地元向けの販売機能については事業者の提案に委ねる。 ・以下について評価することが考えられる。 ✓大規模／品揃え ✓地元向け機能／産直等 ✓漁協や既存施設等の連携もしくは差異化 等
	飲食	・レストランは観光客のニーズは高い。地元は軽飲食を求めている。 ・他事例ではレストランを設けているのは大規模ターミナルが中心で、小規模なものは軽飲食が中心。 ・レストランに対しては、収益を見込むことができるという事業者がいる一方、難しいと評価する事業者も存在する。 ・なお観光客はレストランに関し「海鮮などの和食」などへのニーズが高いが、若い世代を中心に「イタリアン・フレンチ」「BBQ 施設」等のニーズも見られる。 ・また他事例では、眺望を売りにした飲食が多くみられる。	・飲食の導入に関しては、基本的に事業者の提案に委ねる。 ・以下の通り評価することが考えられる。 ✓軽飲食⇒レストラン ✓小規模⇒大規模 ✓眺望を売りにしている等 ・なお「和食」や「イタリアン」等、飲食の種類については事業者の提案に委ねる。
利便機能	コンビニエンスストア	・コンビニについては、観光客があれば利用すると6割が回答している。 ・他事例をみると国際ターミナルなど大規模なものであれば導入事例があるが、小規模のターミナルの場合は、コンビニのような商品を置くことで対応しているケースが多い。 ・近隣にファミリーマートがあることや、民間事業者からも導入は難しいと評価されている。	・コンビニの導入に関しては、基本的に事業者の提案に委ねるものとするが、上記の物販の機能の一部としてコンビニのような商品の取り扱いを求めることとする。
	ATM	・島でのキャッシュレス化がまだまだ進んでいないことから、ATM に関しては観光客や島民に一定のニーズはあるものと考えられる。 ・ただし他事例をみると小規模なフェリーターミナルで設置されている事例は少ない。 ・全国的に銀行 ATM が減少させられる中、本施設への設置はハードルが高いと考えられる。 ・またコンビニ ATM に関しても、上記コンビニの需要を考えると難しいと考えられる。(初期費用だけでなく、現金の出入金などランニングも必要)	・ATM に関しては、事業者には求めないこととする。

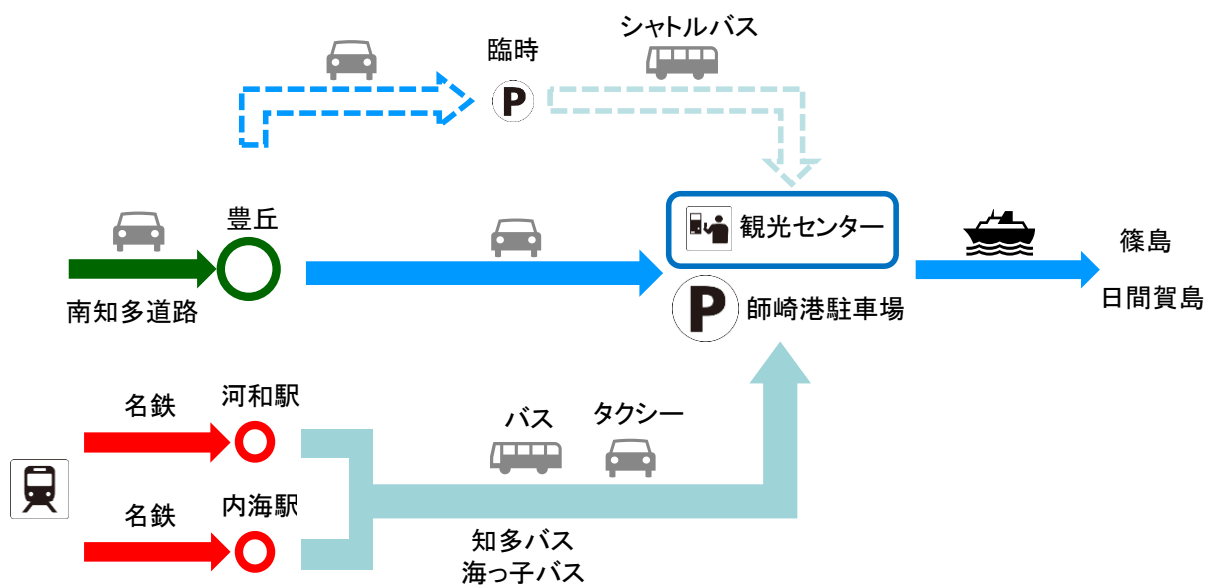
大分類	中分類	考察	方針
交流・展示	情報発信	・ 情報発信は無人と有人のケースが考えられる。 ・ 有人だと人件費を必要とすることから、他事例では無人の施設も多くみられる。 ・ 有人の場合、レンタサイクルや旅行商品の提供を行っている施設がみられる。 ・ ただし南知多エリアでは当日予約の対応は難しいとの指摘があり、旅行商品の提供に関して需要の懸念があるといえる。	・ <u>情報発信コーナーを設けるが基本、無人とし、事業者による積極的な発信を促すことを基本とする。</u> ・ ゴールデンウィークや夏休みなど繁忙期については、<u>観光協会等がPRを行うことができるスペースを確保</u>する。
	コミュニティスペース	・ <u>住民からコミュニティスペースの要望はあるものの、1割未満で高いとは言えない。</u> ・ 他事例をみると、<u>用途が限られた空間</u>としてしまうと、<u>活用されにくい状況</u>がうかがえる。	・ 会議室等の形で設けるのではなく、<u>観光客の待合所と併用できるような交流スペースを確保</u>する。 (設計で工夫)
	ギャラリースペース	・ 観光客からは祭り・歴史の展示について、目的に訪問する人が <u>15%程度のニーズ</u>となっている。 ・ なお展示に関しては、初期費用もかかり、また運営でも収益を生み出さないことも多い。 ・ <u>非収益機能であり、民間事業者からの積極的な提案は得にくい</u>と考えられる。	・ <u>展示に必要な建築面積や費用を勘案し、町による整備の可否を検討</u>する。
屋外	イベント広場	・ イベント広場は集客や交流につながることから、他事例でも取り入れられている施設がみられる。 ・ 師崎においても、各種イベントやキッチンカーの設置等を行うことが考えられる。	・ <u>整備する方向で検討するが、駐車場や道路の再整備により面積の確保の可否による。</u>
	サイクルステーション	・ 他事例では一般的にはバイクスタンドの設置が多くみられるが、広域でサイクリングロードを形成しているケースではシャワー室や更衣室の設置もみられる。 ・ 師崎港を拠点にレンタサイクルを促進しようとするアイデアもある。	・ <u>バイクスタンドの設置を最低限とし、シャワー室や更衣室やレンタサイクルの整備は事業者の提案に委ねる。</u>

第4章 師崎港周辺の交通対策の検討

4.1 現況の整理

4.1.1 師崎港を巡る交通機関

師崎港に至る主なルートとして①鉄道・バス等利用、②自動車（南知多道路利用ほか）がある。



図表 4-1 師崎港周辺の交通機関（概況）

（１）鉄道利用

鉄道利用者は以下のとおり。河和駅は美浜町内だが利用者数では内海駅を大きく上回っている。

図表 4-2 駅別乗車人員（１日平均）

	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度
内海駅(名古屋鉄道)	743(うち定期 482)	702(うち定期 453)	689(うち定期 441)
河和駅(名古屋鉄道)	2,280(うち定期 1,569)	2,191(うち定期 1,503)	2,171(うち定期 1,486)

出典：令和元年版 知多半島の統計、知多統計研究協議会

(2) バス

「師崎港」バス停には町のコミュニティバス「海っ子バス」2系統、知多バス1系統が乗り入れており、同バス停利用者数は86.4人／日(平成29年実績)となっている。



図表 4-3 バス路線図

資料) 南知多町

図表 4-4 バス運行時間・本数

バス	路線名	経由地	便数	運行時間	
				始発	到着
知多バス	師崎線	河和駅—師崎港	31※	6:05~20:10	7:26~21:04
海っ子バス	豊浜線	河和駅—豊浜IC—師崎港	16	5:43~19:51	6:58~22:13
海っ子バス	西海岸線	河和駅—内海駅—師崎港	16	6:00~20:38	7:04~21:41

※土・休日は27

(3) 船

師崎港発の航路便数は以下のとおり。概ね1時間に4便が出港している。

図表 4-5 師崎港航路便数

	高速船 (138, 95, 94, 93 名のいずれか)	フェリー (93 名+12 台)
師崎港～日間賀島	6～19 時 35 便	9～16 時 5 便
師崎港～篠島	6～19 時 24 便	8～17 時 6 便

※時刻表の行き先表示による。航路としては師崎―篠島―日間賀島―師崎／師崎―篠島―師崎／師崎―日間賀島―師崎がある。

師崎港の定期航路利用者は徐々に減少しているが、平成 29 年実績で約 87 万人／年が師崎港を利用している（乗込・上陸の合計）。単純平均で約 2,400 人/日（乗込・上陸計）が利用していることになる。

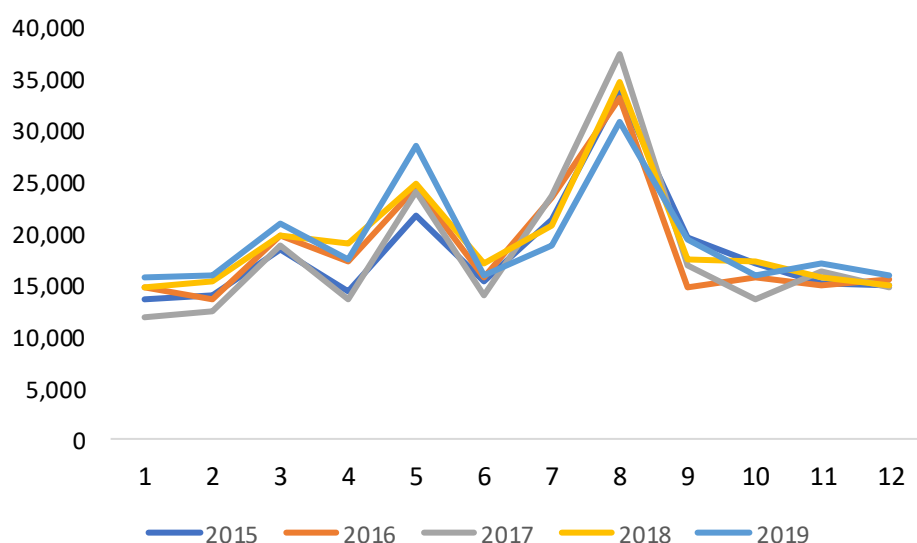
なお日間賀島への高速船利用は年間で約 21～22 万人、月では 1 万 5 千人～3 万人超の利用がある（日あたり 500～1,000 人程度）。8 月、5 月の利用が多いことが分かる。

例えば 2019 年 5 月 4 日では島定期で 4,238 人/日の乗客数を記録している。

図表 4-6 師崎港船舶乗降人員

	乗込人員	上陸人員
平成 25 年	465,836	453,401
26 年	459,804	454,325
27 年	431,836	428,006
28 年	431,956	431,876
29 年	433,560	432,787

資料) 県建設局港湾課「愛知県港湾統計年報」



図表 4-7 師崎→日間賀島(高速船利用のみ)

4.1.2 師崎港駐車場

駐車場利用の現状についてとりまとめる。

(1) 台数等

師崎港駐車場、臨時駐車場、その他がある。

図表 4-8 駐車場の収容台数

	合計	定期	一時
①立体駐車場	535 台	429 台	106 台
②平面駐車場	89 台	—	89 台
	624 台	429 台	195 台

資料) 南知多町調べ

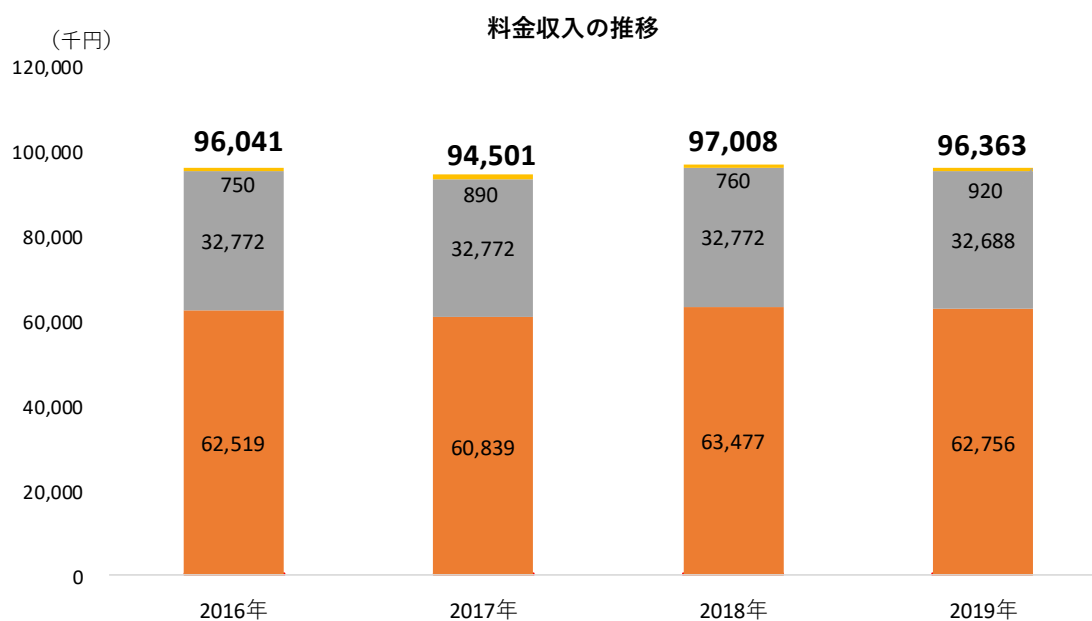
(2) 料金体系・利用料収入等

駐車場の料金収入は約 9450～9,700 万円/年であり、定期が約 3,270 万円/年、一時のみは 6,000～6,300 万円/年程度となっている。

図表 4-9 料金表（現在）

区分	入庫	料金
普通駐車 (一時)	5～21 時	1 時間につき 100 円（ただし入庫後 50 分まで無料） ただし、20 時間を超え 24 時間までは 2,000 円とし、以後 24 時間ごとに同じ扱いとする
定期駐車	終日	1 階、2 階、3 階：1 月につき 7,000 円 屋上：1 月につき 6,000 円

資料) 南知多町

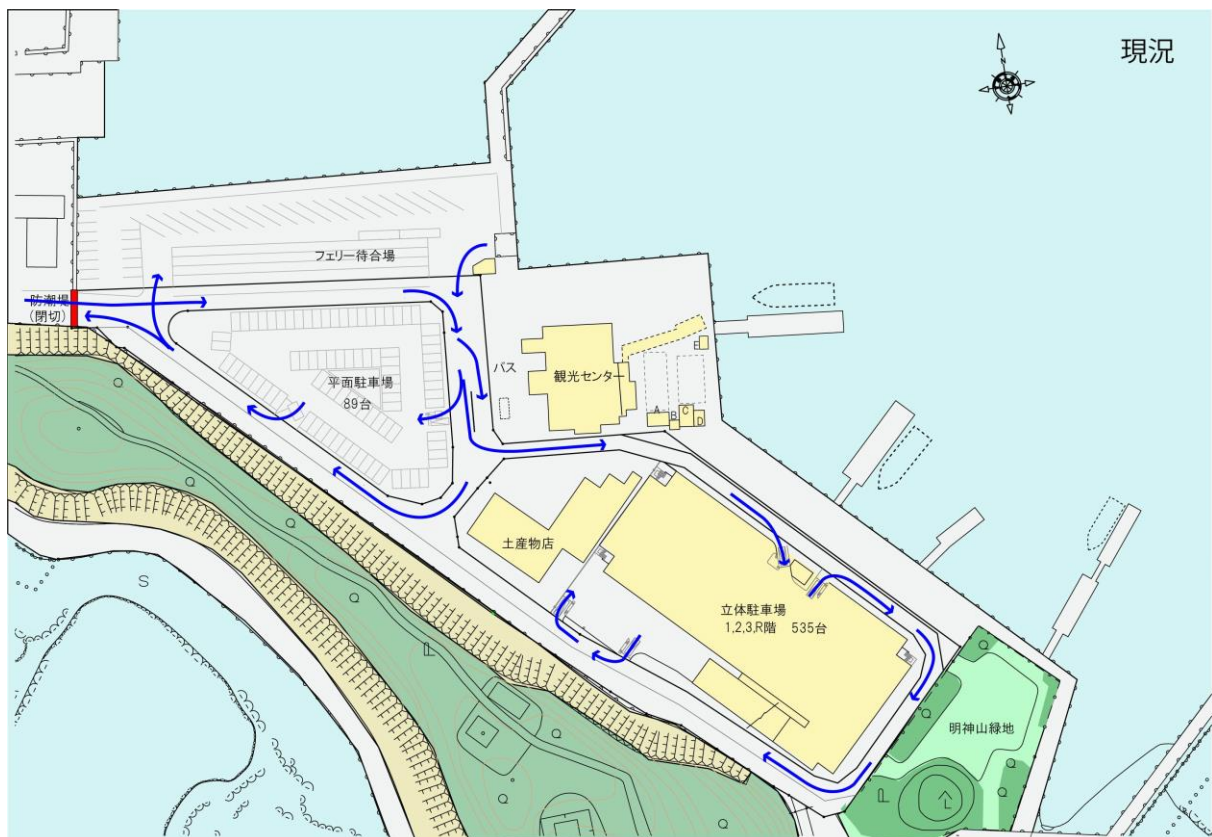


図表 4-10 駐車場料金収入の推移

（３）車両の流れ（出入口等）

以下のような交通利用がなされており、交通結節点となっている。

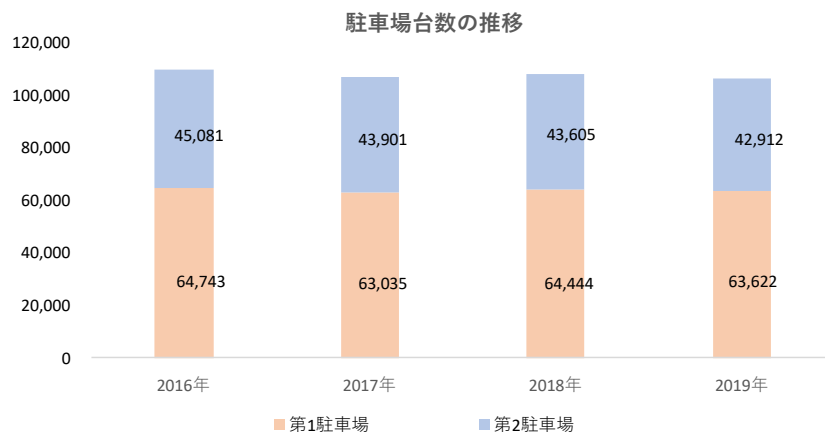
- ・平面駐車場は駅前ロータリーのような利用となっている。
- ・一部は一方通行となっており、立体駐車場を取り囲んでいる。
- ・観光センター前にはバス停留所があり、タクシーバースもある。
- ・立体駐車場には出入口が２箇所ある（１階の一時利用用が北側：海側、２階～屋上階を定期利用が南側：山側に、それぞれの出入口を設置している）。



図表 4-11 現在の師崎港地区の車両動線図

(4) 利用台数

一時利用は近年、年間概ね 10 万台で推移している。



図表 4-12 駐車場台数の推移

1日あたりの利用台数は平日が 230 台/日、休日が 420 台（臨時駐車場利用を含む場合は 470～460 台）であり、回転率（利用台数を駐車可能台数で除した値）は平日で 1.21 回、休日で 2.2 回程度となっている。

立体駐車場の回転率が悪く、平日と休日の利用差が大きい。

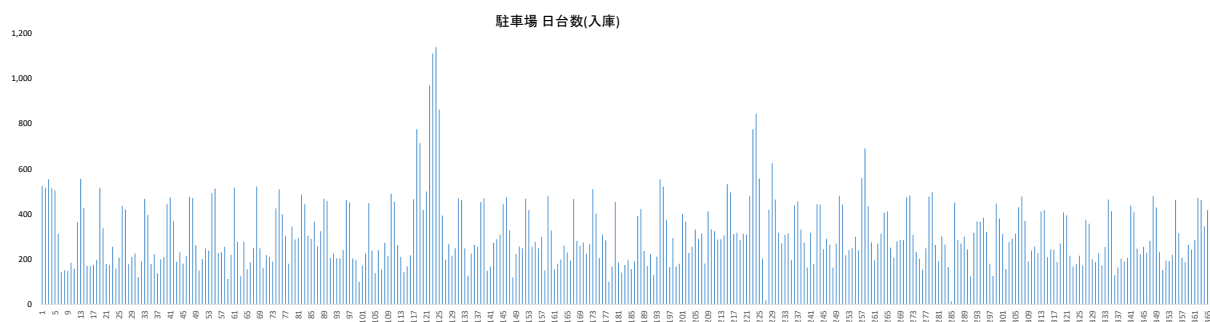
図表 4-13 師崎港駐車場利用台数

	利用台数(平均)		回転率(平均)	
	平日(台/日)	休日(台/日)	平日	休日
2019 年(臨時なし)	233	412	1.21	2.14
(臨時込)	234	459	1.21	2.38
2018 年(臨時なし)	233	424	1.21	2.20
(臨時込)	238	453	1.23	2.35
2017 年(臨時なし)	231	428	1.19	2.22
(臨時込)	234	473	1.21	2.45

・年間変動（季節変動）

一時利用の季節変動をみると5月連休が最も多く、次いでお盆、秋の連休となり、平日よりも週末利用が多いことがわかる。

週末利用は一定しており季節変動が認めにくい。

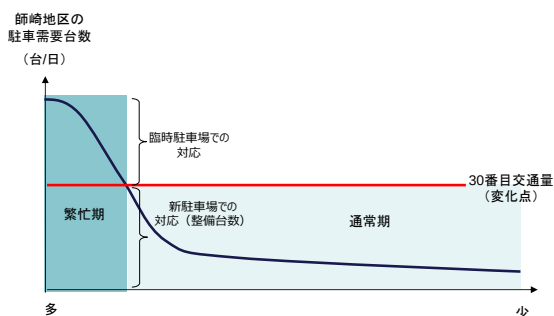


図表 4-14 師崎港駐車場利用台数（日利用台数）

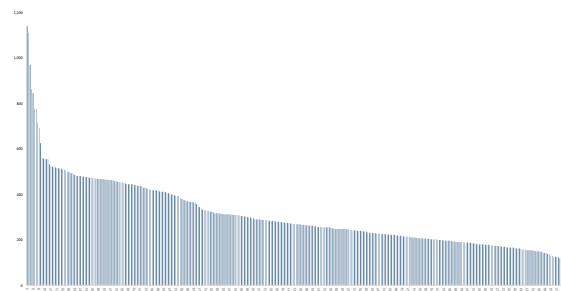
・30 番目交通量

交通計画の分野では、年間最大利用者数にあわせた整備だと過剰投資となる可能性もあることから、一般的に年間を通じて30番目の交通量に対応すれば良いという考えがある。これは1年間の各日の利用台数を多い順から並べ直し、多い順からみて30番目から、ほぼ横ばいなることが経験的に知られている。

これを応用して、師崎港駐車場の利用台数において、この横ばいとみなせる台数を求め、新駐車場の収容台数とすれば投資効率が高いと考えた。



30 番目日台数の考え方



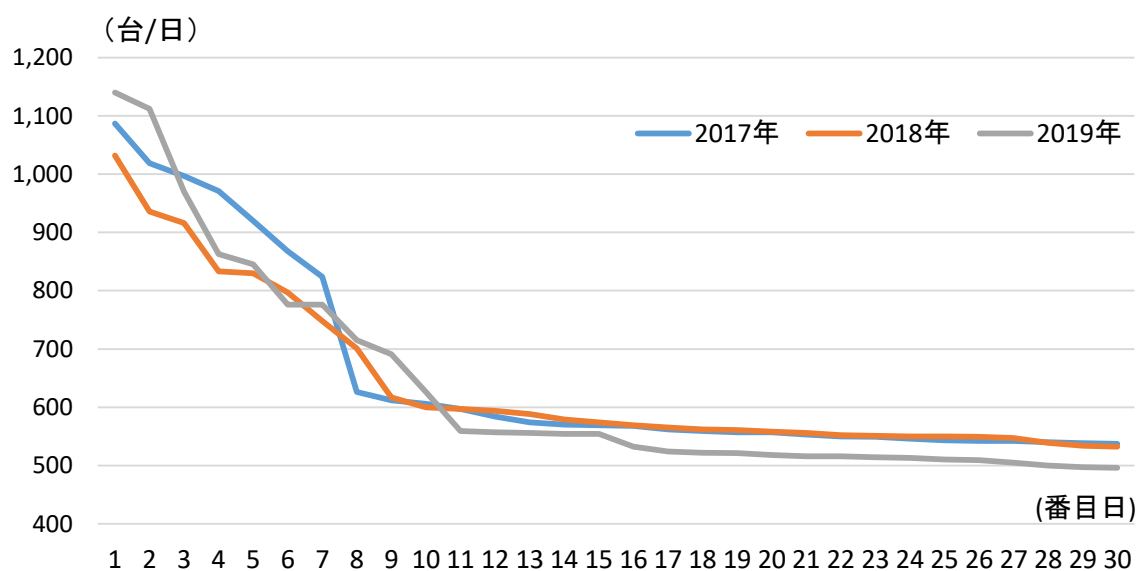
師崎港 2019 年度実績値

図表 4-15 年間日台数の利用台数（降順）

今回、2017～2018 年の3カ年について師崎港駐車場(一時利用)の日利用台数を多い順にならべた。

結果は、いずれの年も1,100台/日を最大にして、多い順の10番目日は620～600台/日程度、その後5日間(15日番目)では約600～550台/日前後となり、その後は横ばいに近い緩やかな減少を描いている。

こうしたことから、10～15 番目日を変化点としているとでき、概ね 600～550 台/日が整備水準とできる。また回転率を 2 とした場合には、300～275 台(現状から 105～80 台増)が収容台数の目安となる。



図表 4-16 年間利用台数 (30 番目日まで降順)

なお年間最大利用台数、30 番目日台数は以下のとおりであった。

図表 4-17 師崎駐車場（一時利用）の日台数（臨時駐車場込）

	最台日台数	10 番目日台数	30 番目日台数
2019 年	1,140 台/日	626 台/日	496 台/日
2018 年	1,032 台/日	600 台/日	532 台/日
2017 年	1,087 台/日	606 台/日	537 台/日

(5) 滞留時間等

①対象日

師崎港駐車場（立体・平面）の利用実態を把握するため、以下の各日（いずれも2019年。0:00～24:00）の入出庫時間、利用料を整理し、傾向を把握した。

図表 4-18 対象とした日（立体駐車場・平面駐車場）

対象日（曜日）	適用
5月 4日（土）	年間の最大利用日
8月 12日（月）	お盆の典型日
10月 5日（土）	年間平均値に近い土曜日
10月 6日（日）	年間平均値に近い日曜日
10月 9日（水）	平均値に近い平日

②時間帯別入出庫台数

(連休・お盆などの繁忙期)

- ・ 5～6 時頃から入庫が増え、8～17 時頃まで入出庫台数がほぼ同じ状態になっている。
- ・ 入庫のピークは 6～8 時頃、11 時、13 時、15 時頃にピークがある。
- ・ 出庫は 10～11 時台に最初のピークを迎えるが、昼から 17 時にかけて出庫が続き、17 時過ぎに最大のピークを迎える。お盆は 13 時頃、16 時過ぎに大きな変動がある。

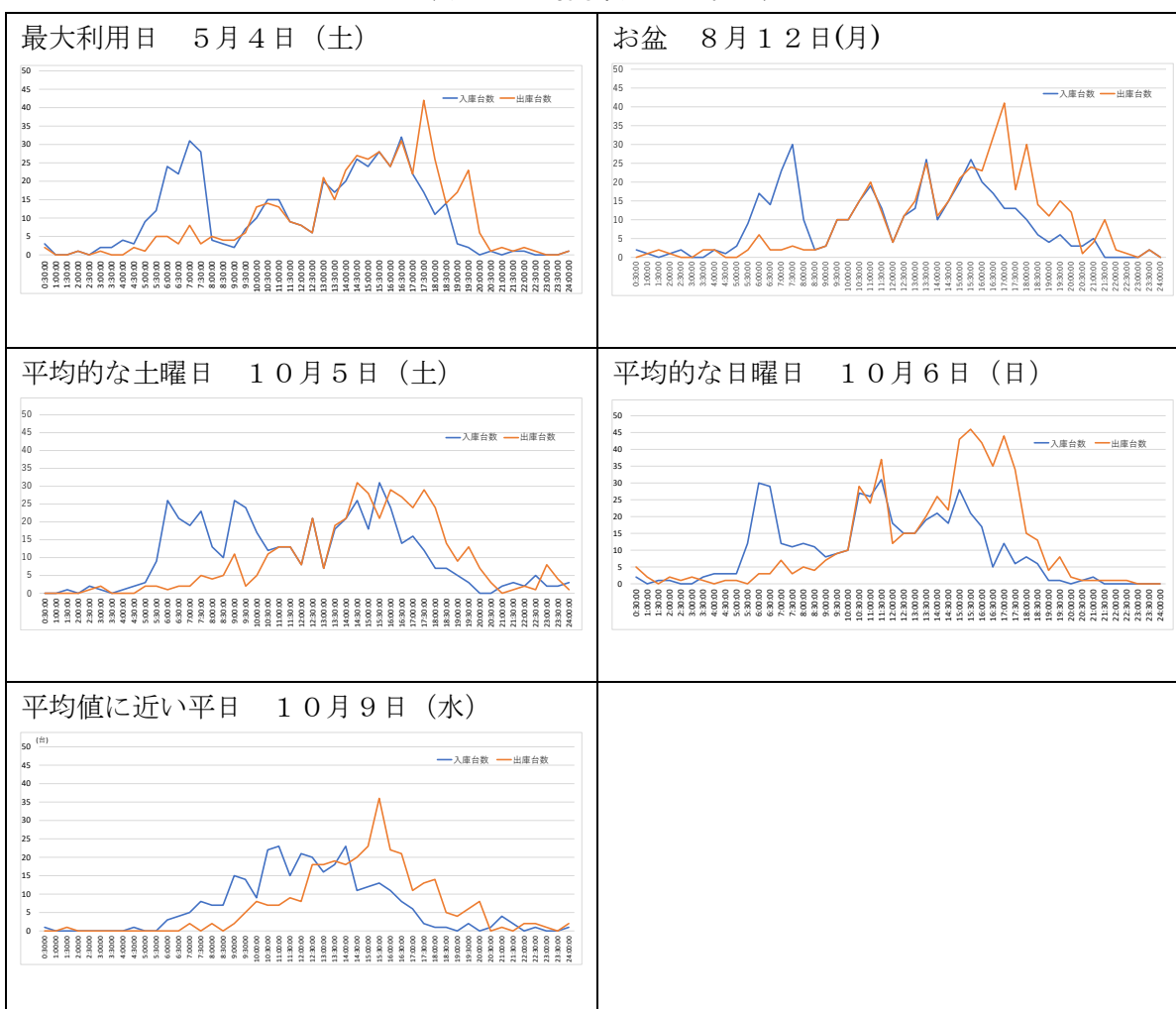
(平均的な週末)

- ・ 入庫は繁忙期と同様に 5～6 時頃から増え、土曜日は 11～15 時頃まで、日曜日は 9～15 時頃まで入出庫台数がほぼ同じ状態になっている。
- ・ 入庫のピークは 6 時前～8 時頃、10 時頃、13 時、15 時頃にピークがある。
- ・ 出庫は、日曜日だと 10 時台に最初のピークを迎え、15～17 時にもピークがある。

(平日)

- ・ 入庫は 10～14 時頃をピークにした凸型になっている。
- ・ 出庫は 15 時 30 分頃を最大にした凸型になっている。

図表 4-19 時間帯別入出庫台数



③時間帯別利用(滞留)台数

(連休・お盆などの繁忙期)

- ・5～6 時頃から入庫が増え、GW では 7 時 30 分～8 時には満車となり、16 時 30 分～17 時頃から空きとなる。

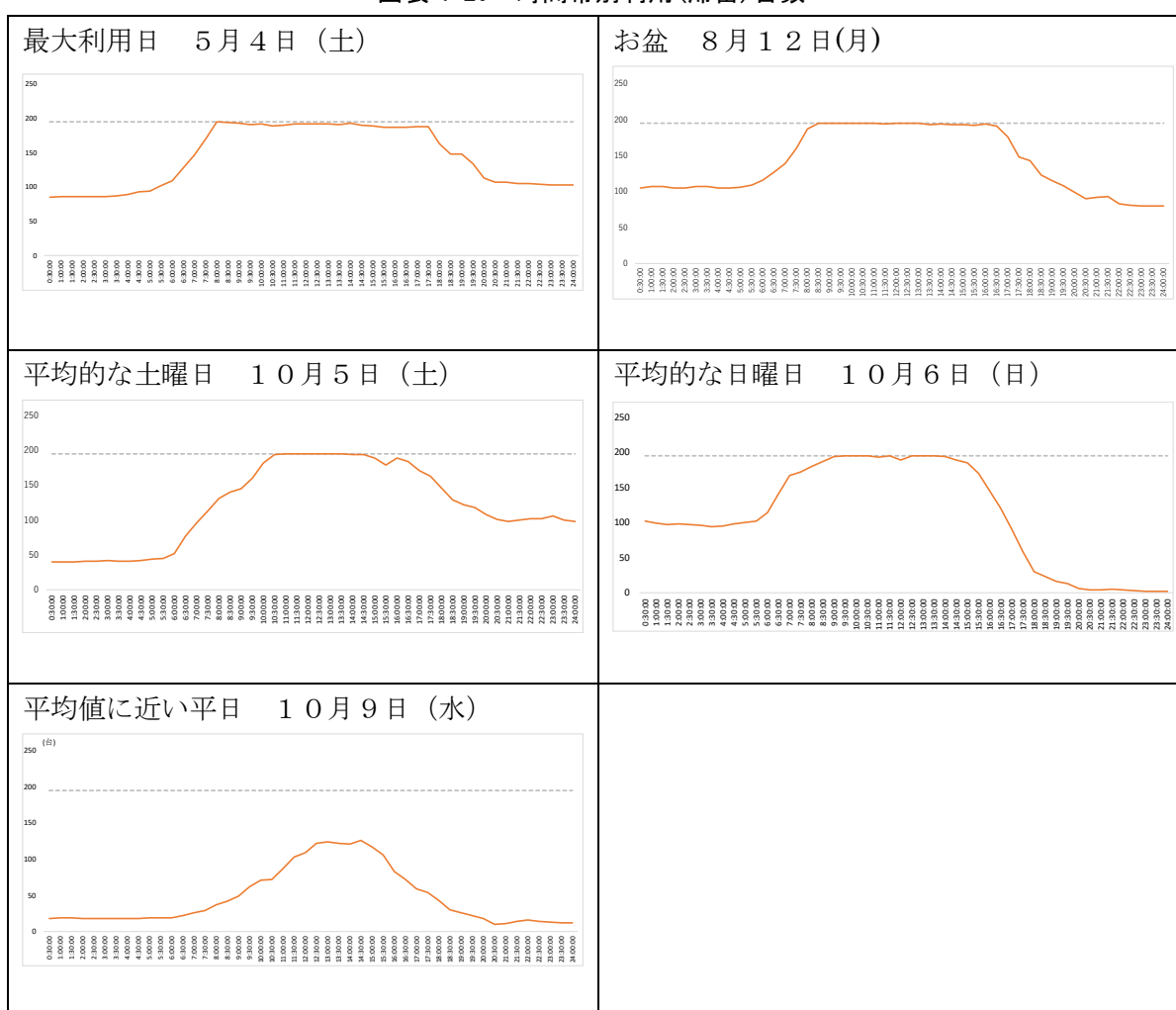
(平均的な週末)

- ・土曜日は 6 時頃から増えはじめ、10 時 30 分頃から満車となり、16 時頃から空きとなる。
- ・日曜日は 9 時頃から満車となり、15 時前頃から空きとなる。

(平日)

- ・12～14 時頃をピークにした凸型になっており、収容台数を超えることはない。

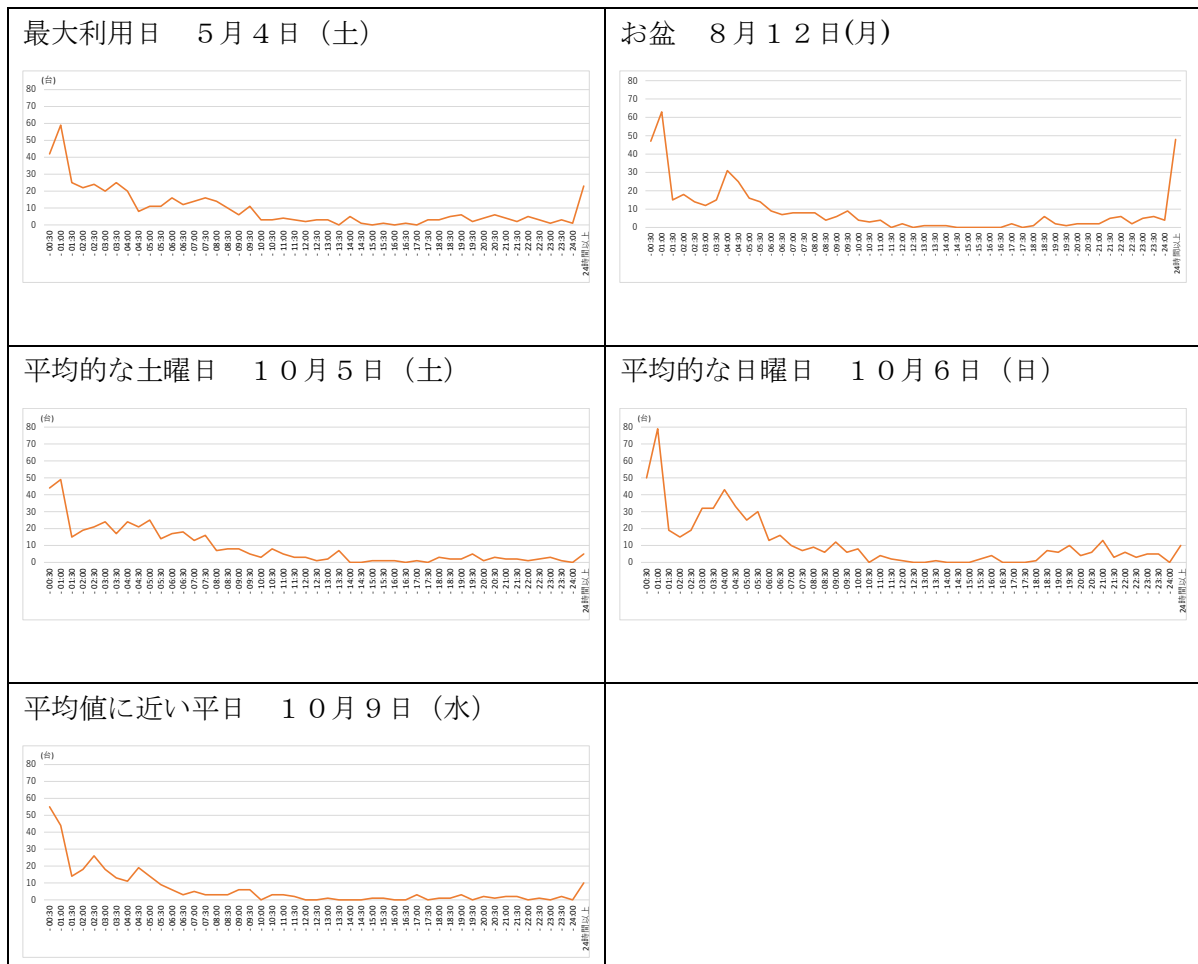
図表 4-20 時間帯別利用(滞留)台数



④利用時間

- ・曜日による傾向の差が小さい。
- ・繁忙期の24時間以上の利用が多い。
- ・全体に1時間未満の短期利用が多い。土曜日は11時頃まで、やや短時間利用が多い。
- ・島での宿泊と思われる12時間以上利用、島へ日帰り利用と思われる3～4時間利用が多い。
- ・1時間未満、5時間まで、10時間、10時間以上のグループに分けることができる。

図表 4-21 利用時間分布



⑤平均収受金額

曜日によって利用料に差があり、繁忙期は 900～1,200 円／台、平日は 700 円が平均的な額となっている。また 50 分以内利用による無料台数がお盆を除くと全体の 3～4 割を占めている。

図表 4-22 対象日での平均収受額

対象日（曜日）	対象データ数	無料台数		有料台数	平均収受額
			無料台数率		
5 月 4 日（土）	295	90	31%	205	1,082 円／台
8 月 12 日（月）	517	92	18%	425	1,234 円／台
10 月 5 日（土）	264	92	35%	172	936 円／台
10 月 6 日（日）	261	118	45%	143	782 円／台
10 月 9 日（水）	340	102	30%	238	684 円／台

4.1.3 民間駐車場の状況

師崎港駐車場近隣で駐車場経営を行っている民間事業者に対してヒアリングを行い、以下の状況を把握した。

図表 4-23 民間駐車場の状況

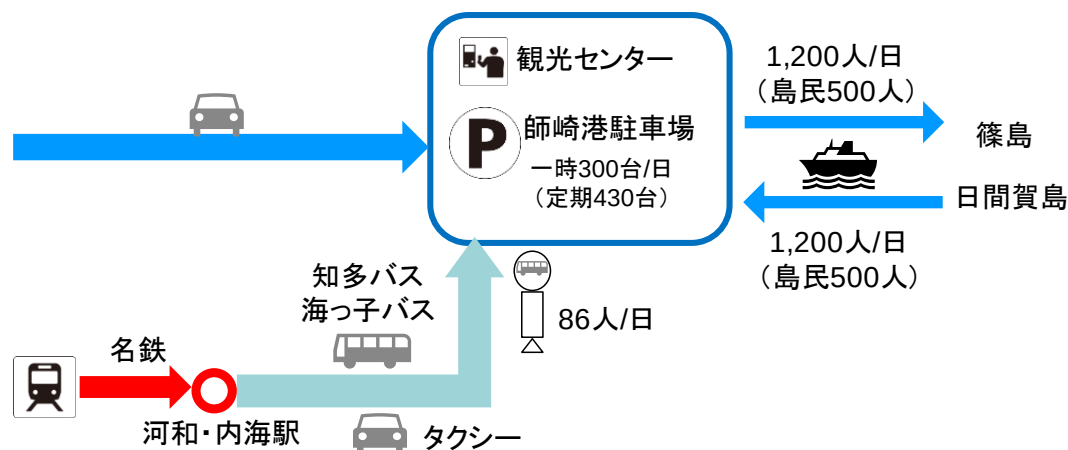
	A 駐車場	B 駐車場
駐車場容量	30～40 台	50～60 台
利用料	日帰り 1,500 円	日帰り 1,500 円
主な利用時期	・ 常時の土日利用は少。 ・ GW、7 月イベント、お盆、シルバーウィークのみ満車。	・ 3 月末～11 月中旬まで
その他	日帰りが多	予約はほとんどない。2 回転しない

4.1.4 小括

(1) 師崎港の利用者の流れと概数

利用実態をみると、おおよそ 1,200 人（往復 2,400 人/日）が定期船を利用し、うち島民は定期駐車場が 429 台であることから 500 人程度（4～5 割）と想定できる。バスは 86 人/日（乗降）である。一時駐車場は 300 台/日であり、利用人数は不明である（同乗者数は 2 人程度であるので 600 人程度）。

他にバイクや自転車による立ち寄り客があると想定される。



図表 4-24 師崎港の利用者の流れ（概数）

(2) 駐車場（一時利用）の利用状況

（年間を通じての傾向）

- ・季節変動は5月連休、お盆、秋の連休がピークとなり、週末利用は年間を通じて多い。
- ・2017～2018年の3カ年での日利用台数について、10番目日台数は620～600台/日程度、15番目日（600～550台/日前後）以降は、落ち着いていた。

（入出庫の傾向）

- ・連休・お盆などの繁忙期5～6時頃から入庫が増え、8～17時頃まで入出庫台数がほぼ同じ状態（入庫待ち渋滞の発生）になっている。平均的な週末もピークの時間帯がやや異なるものの、概ね同様の傾向にある
- ・平均的な平日では入庫は10～14時頃をピーク、出庫は15時30分頃をピークにした共に凸型であり、入庫待ち渋滞はなかった。

（利用時間）

- ・曜日による傾向差が小さく、1時間未満の短期利用が多い。島での宿泊と思われる12時間以上、島へ日帰り利用と思われる3～4時間利用が多い。

（平均収受金額）

曜日によって利用料に差があり、繁忙期は900～1,200円/台、平日は700円が平均的な額となっている。

4.2 師崎港地区の駐車場収容台数の検討

4.2.1 潜在的駐車場利用台数の推計

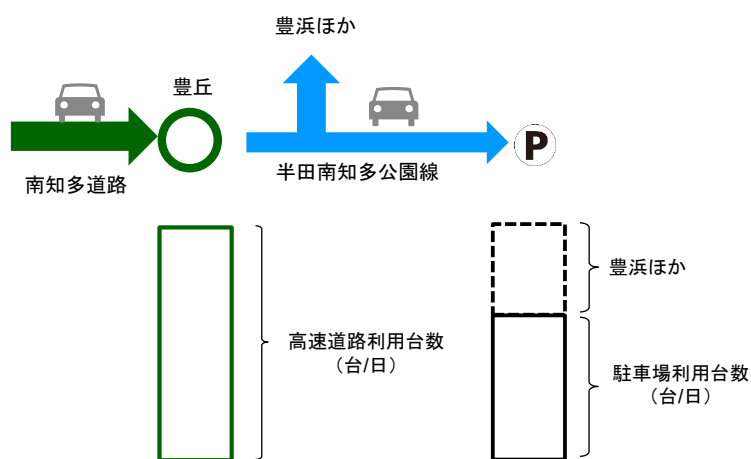
(1) 考え方

駐車場利用データを見ると、平日では師崎地区の駐車需要は全て師崎港駐車場に収容できており、休日（繁忙期）は駐車待ちの渋滞が発生している。この渋滞待ち・渋滞を避けている台数は師崎港駐車場を利用すべき駐車とみなせ、同時に逸失している駐車台数でもある。この逸出台数を求めることで、必要駐車台数が得られるものと考えた。

今、以下の仮定をおく。

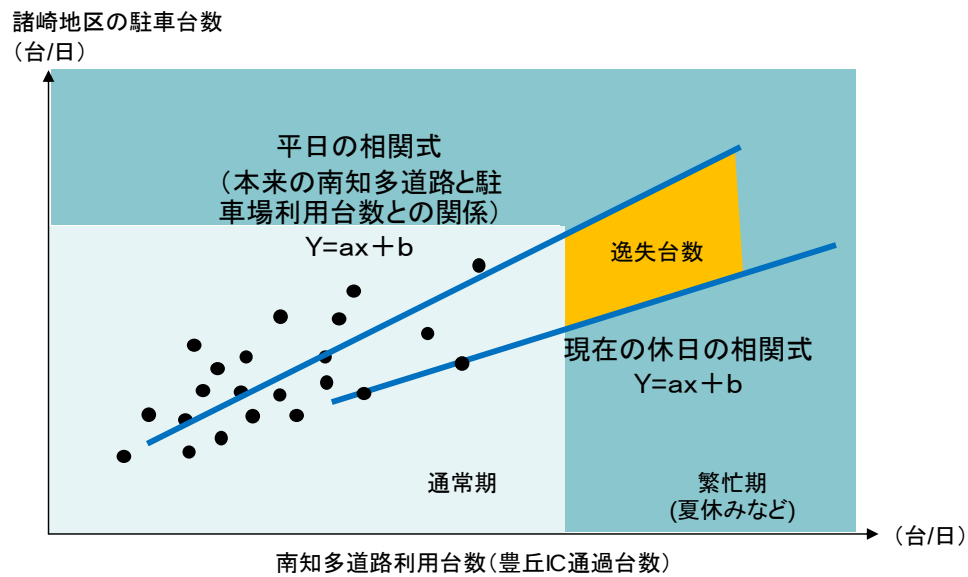
- ・渋滞がない期間（平日：通常時）では、高速道路利用（豊丘 IC 通過車両）と師崎港駐車場利用台数との間には一定の相関（比例）関係がある。
- ・渋滞発生期間（休日：繁忙期）でも、通常期の相関関係が成立しているものとする。

平日の相関式に繁忙期の南知多道路利用台数を代入すれば、潜在的な駐車台数を求めることができる。同時に実績値との差が逸失台数となる。



図表 4-25 南知多道路と師崎地区駐車場との関係（概念）

この南知多道路と師崎港駐車場との台数の関係は、理論的に以下のグラフとなる（特に休日の相関式の傾きは、平日のそれより緩やかになる）。



図表 4-26 南知多道路と師崎地区駐車場の利用台数の相関関係（イメージ）

（２）利用データと結果

2019年1月1日～同年12月31日の南知多道路交通量と師崎港駐車場の入庫台数との相関を求めた。結果として、205日間で合計9,720台、日あたりでは最大297台/日、平均47台/日（土日祝に限れば77台/日）が損失していることを推察した。

4.2.2 小括

(1) 南知多道路利用と師崎港駐車場との関係による潜在駐車場利用台数の推計

南知多道路利用台数と師崎港駐車場利用台数との相関性に注目して、潜在的駐車台数を求めた。現状利用台数との差から合計 9,720 台(205 日間)、日あたりでは最大 297 台/日、平均 47 台/日(土日祝に限れば 77 台/日)が損失していることがわかった。

(2) 駐車場台数の想定

これまでの検討を整理すると下表より(現状より)100 駐車マスの増加が必要とする。

図表 4-27 必要駐車場台数(検討まとめ)

考え方(根拠)	整備水準	
	処理台数	駐車場台数
n 番目日台数の考え方	600～550 台/日	300～275 台※1 (現状 195 台より)+105～80 台
南知多道路の交通量との相関 (逸失台数の推定)	最大 297 台/日 平均 77 台/日	+最大 149 台※1 +平均 39 台※1
ヒアリング※2	—	+100 台/日

※1 利用回転率を 2 とした

※2 名鉄海上観光船(株)による

n 番目日台数の考え方では、師崎港地区が処理できる台数は 600～550 台/日が適切であり、利用回転率を 2 とした場合では、駐車場台数は 300～275 台となり、現状との差から 105～80 台の増加が必要となることを得る。

南知多道路の交通量との相関関係によって得られた逸失台数は、最大 297 台/日であったので、同様に回転率を 2 とした場合、約 150 台の増加が必要とした。

さらに駐車場管理業務の委託先である名鉄海上観光船の担当者の意見として「100 台あれば大半はまかなえる」があった。

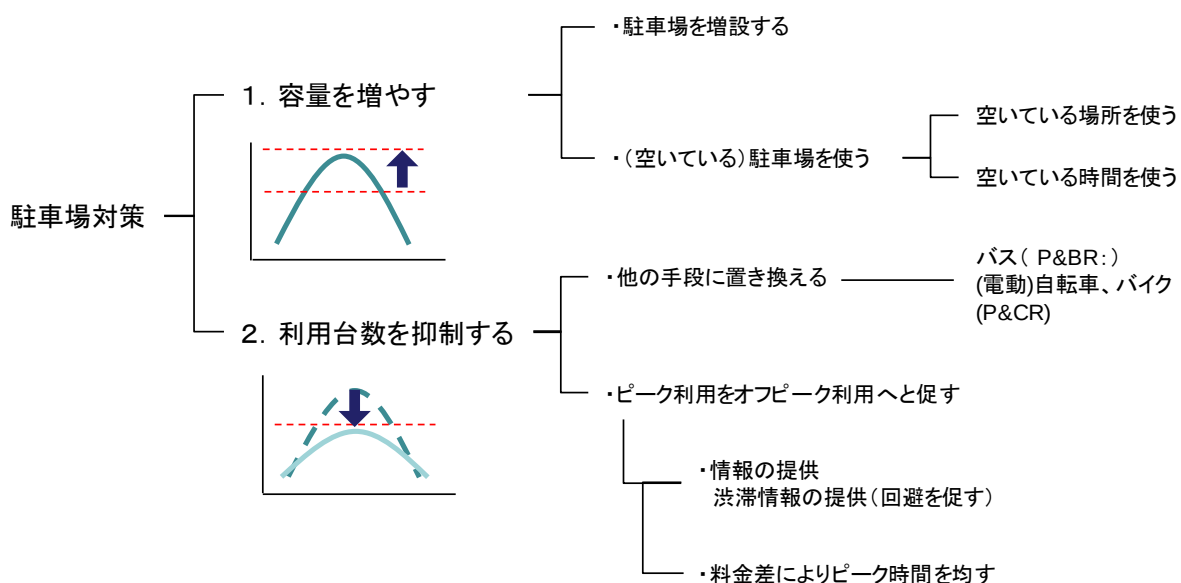
4.3 師崎港周辺の交通対策の検討

4.3.1 基本的な考え方

(1) 概要

地区のイメージが「渋滞」「混雑」とあり、これが潜在的な観光需要を減じている要因となっている。

そこで師崎港地区の交通対策は、駐車対策（マネジメント）と同意と考える。一般に駐車マネジメントでは駐車需要と供給（駐車場収容台数）のバランスが問題となり、「①駐車場容量を増やす（供給量の増加）」「②利用台数を抑制する（需要量の減少）」に大別される。



図表 4-28 駐車場対策の体系

4.3.2 駐車対策1：容量（駐車場収容台数）を増やす

駐車供給を増やす方法には「駐車場を増設」「空いている駐車場を使う」がある。

（1）駐車場を増設

【概要】

駐車待ちの渋滞が発生しているのは、需要が供給を上回っているのであり、単純には供給を増やせば問題は解決する。これは駐車場を建設する（あるいは増設）ことを意味する。

しかし現実には駐車場整備の費用、駐車場用地が必要となる。恒常的な需要量を見極めた上で整備が求められる。また供給が需要を喚起するという側面があり、作れば作るだけ利用が増える可能性もあり、駐車場の整備は抜本的な解決につながらないとする見方もある。

【事例】

多数

（2）空いている駐車場を使う

恒常的な駐車場を整備するのではなく、週末等の繁忙期において空いている場所や時間を使って需要を吸収する方法がある。

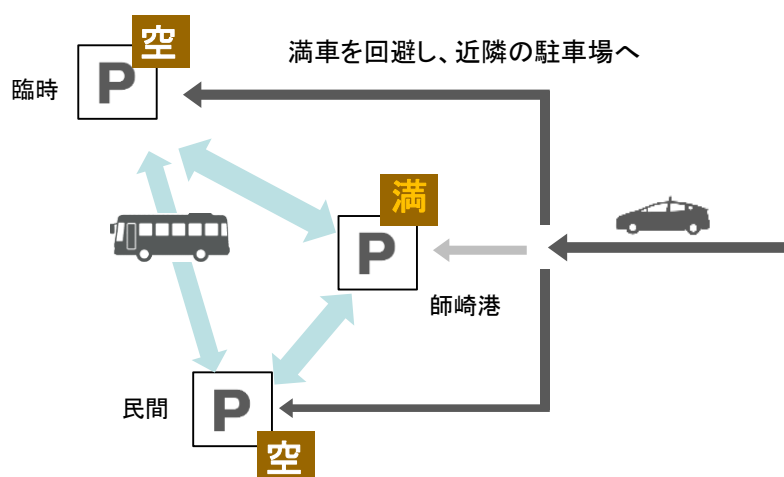
①空いている場所を使う

【概要】

師崎港駐車場の容量不足を師崎地区（エリア）全体で解消しようとする考え方である。

エリア全体でみた場合、来街者が限られた駐車場に関する情報を得ておらず、例えば師崎港駐車場以外の満空や料金情報を知らないため、師崎港駐車場に集中しているものとなる。

この周辺駐車場は例えば周辺の民間駐車場、未利用地を臨時駐車場とするケースが相当する。



臨時駐車場・周辺の民間駐車場を使う

図表 4-29 利用者の満車回避行動と各駐車場の連携

【事例】

現在、師崎港駐車場では臨時駐車場が超繁忙期に開設され、師崎港からやや遠いためシャトルバスが運行されている。

また民間（住宅なども含む）駐車場の空き時間を活用する「Akippa」「軒先パーキング」といったスマホなどで予約も併せて行われる仕組みがある。愛知県内の観光地では犬山で導入実績がある。

②空いている時間を使う・空き駐車マスを“シェア”する

先の民間の”軒先”を利用した駐車場はエリアに着目して未利用地を利用するものであったが、同じ場所でも利用時間に着目して空き駐車マスを利用する考えもできる（例えば電車の指定席を考えれば、1つの座席を利用時間（区間）に分けて共有していることと同じ）。

これを実現するには駐車マスを予約利用できるシステムが必須であり、また空き駐車マスに誘導できる技術も必要となる。



図表 4-30 空き駐車場のシェアリング概念

【事例】

羽田空港、出雲大社（実験段階）、akippa、軒下パーキングなど

4.3.3 駐車対策2. 利用台数を抑制する

駐車場容量はそのままに利用台数を抑制する（需要量の減少）方法がある。

（1）他の手段への置き換える

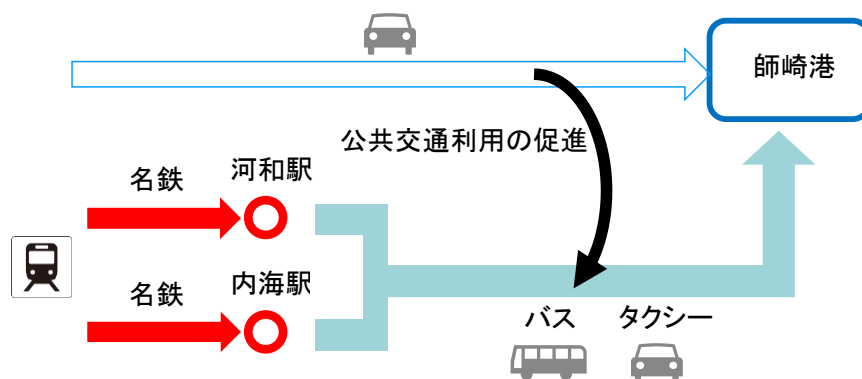
自家用車は同乗人数が1～4人程度であり、空間利用効率は必ずしも高くない。1台で20～40名が同乗できるバスに乗り換えることで駐車需要を減らそうとする考え方がある（パーク＆ライド；Park & Ride=P&R）。

さらに利用者の全行程からみて「自家用車利用の一部区間をバス等へ転換」「すべてを転換する」の2つが考えられる。

なお P&R は乗り換えへの様々な抵抗が大きいいため、自家用車からの転換率が高くないという課題がある。近年の MaaS は、こうした乗換抵抗（時間、料金への心理的負担を）軽減し、低炭素社会の実現への働きを ICT 技術により実現しようとするものともいえる。

①全経路を公共交通に転換する

利用者の自宅から師崎港までの移動手段を車から他の手段（バス、自転車）に置き換えることで駐車場利用の抑制をはかる方法である。



図表 4-31 公共交通への転換（イメージ）

【事例】

河和駅～河和港で無料シャトルバスの運行（名鉄海上観光船）

【師崎港での取組み】

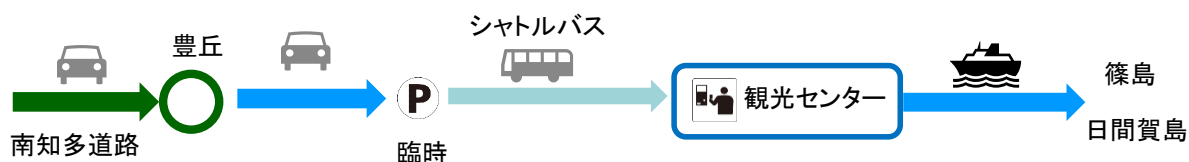
既に運行している内海駅や河和駅からバス（知多バス、海っ子バス）利用を促進する。そのために例えば渡船料金とのセット（いずれかを割引）、師崎地区で買い物した場合の割引などが考えられる。

②一部を公共交通等に転換する（P&R）

乗用車などを目的地の中間点（駐車場）でバスに乗り換える方法がパーク＆ライド（P&R、P&BR）である。

【事例・師崎港での取組み】

伊勢神宮（正月）等。また南知多道路豊丘 IC 近くに臨時駐車場を設置し、師崎港とシャトルバスで結んでいる。



図表 4-32 臨時駐車場 P&R

（２）ピーク利用をオフピーク利用へと促す：利用時間等の調整

師崎港の利用台数は一定ではなく、年変動（春の連休、お盆等の繁忙期と閑散期がある）、曜日変動（週末利用が多い）が見られ、この繁忙期の利用の一部をオフピーク利用へと促すことで容量を最大限にいかそうとする考えがある。

具体には「渋滞情報の提供によって自らの判断でピークを避ける」「料金差によって誘導する」等が知られている。

①渋滞（満空）情報を提供する（回避を促す）

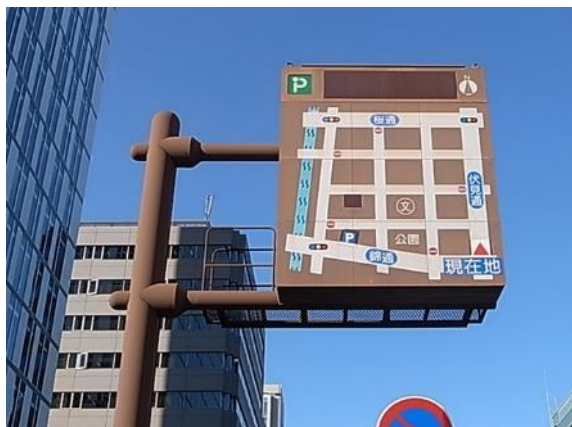
駐車場を利用する前に満車であることが予測できれば、その時間帯を避けようとする心理が利用者にはたらくことを利用して、渋滞を緩和しようとする考えである。

この手法では「情報を的確に提供できるか」が重要となる。

まず現在の師崎港駐車場では、直近にならないと満車情報を得ることができない。

a) 路外標識による提供

「路外標示」による満空情報の提供がこれまで多くの地域で行われてきた。



広域情報



個別情報

図表 4-33 車場案内システムの例（名古屋市内）



師崎港交差点北側手前に設置された LED 表示器



名標盤「南知多町駐車場案内システム」

平成 19 年 2 月製造と読める

図表 4-34 駐車場案内システム（南知多町）

しかし、これら駐車場案内（路外）標示は

- ・運転しているドライバーが識別しにくい（見落としやすい）
- ・整備、維持の費用が大きい

といった課題がある。

b) スマホ、カーナビなどによる情報提供

路外標識に変わって、個々の運転手への情報提供として「ホームページや検索サイトでの表示」「カーナビでの表示」による方法が増えてきている。

また停車時に多くの情報を提供する場・方法として、例えば南知多道路の SA における情報提供も考えられる。

なお満空情報等の蓄積が進めば、その利用傾向から渋滞予測を行い、これを事前に情報提供することでピーク利用の回避を促すことが期待できる。

②価格・料金による誘導

需要の中には「その時・その場所」でないといけないとする者と、そうでもない者（例えば 1 時間程度遅くても良い）がいて、それによって支払ってもよい額（支払意思額）が異なるとされる。この考えは課金によって渋滞緩和をはかろうとする「プライシング理論」に行き着く（例：通勤ラッシュ緩和を目的とする「オフピーク・チケット」）。

方法には「①ハイピークに料金を上乗せする（例：正月割増料金）」「②オフピークの利用料金を割り引く（例：昼間割引切符）」がある。

なお複数箇所であれば場所によって利用料金が異なる（A では 1 日 2,000 円、B では 1 日 1,500 円など）ことも、料金差による平準化の一つである。

【事例】

高速道路の休日・夜間割引、鉄道での昼間割引切符など。

近隣では、伊勢神宮での通常 1 時間まで無料であるところを 4 時間まで無料とすることで平日利用を促そうとする取り組みも、こうしたプライシング理論の例となる。

4.3.4 師崎港で想定可能なソフト的対策と導入における課題

師崎港駐車場で検討可能なソフト的対応について以下に考察する。

（１）他の手段への置き換え（P&R など）

既に師崎港地区では P&R が実施されている（内海駅や河和駅からバス：知多バス・海っ子バス、超繁忙期の臨時駐車場の設置と師崎港とシャトルバス運用）。

これらは乗り換えへの様々な抵抗が大きいため、自家用車からの転換率が高くないという課題がある。

近年の MaaS は、こうした乗換抵抗（時間、料金への心理的負担を）軽減し、低炭素社会の実現への働きを ICT 技術により実現しようとするものであり、将来的には、そうした技術との連携を視野に入れておくべきである。

（２）民間駐車場との連携

既存の民間駐車場はヒアリングから、利用者のすみ分け（島での宿泊利用者は公共駐車場が負担など）が民間駐車場との連携には欠かせない。

また以下の技術的課題があり、各施設所有・管理者との合意形成も重要である。

・情報の提供

利用者が複数の駐車場を“一体”として認識するには、駐車場の場所（至るルート）、利用方法（時間帯や料金）、満空状況がリアルタイムで把握できる等の情報提供が重要となる。

スマートフォン等による積極的な情報提供が必要である。ただし、これらシステムの導入費用負担が課題となる。

・費用負担

未利用地（空き地）を利用する場合、「(町が) 借り上げる」「(各所有者が自らの判断で) 開放する」が想定される。コスト等からは各所有者が自ら運営することが望ましいとする。

図表 4-35 費用負担先の比較

町が借上	各所有者が自ら設置
・徴収した駐車場料金は全額町のものとなる ・既存駐車場と相互利用がしやすい (横浜市・検診時)	・町負担が基本的になし ・駐車場間の技術的連携に課題が多い

・料金

例えば町営駐車場よりも料金が安い場合、目的地から遠い民間駐車場を利用する者は少なくなる。連携をはかっていくには料金について関係者合意が重要となる。

・港・師崎地区とのアクセス

利用者が港から離れた駐車場に入庫した場合、駐車場から目的施設までの移動確保が必要である。この施設間を結ぶものにバスの運行やパーソナルモビリティ（バイク、自転車）等が考えられる。これらの費用負担が実施に際しての課題となる。

（３）渋滞（満空）情報の提供

①従来の路外標識による提供

崎港駐車場の満空情報を従来の路外標識によって行う場合、複数基（予告一本番）整備されないと効果は発揮されない。標識設置に伴う費用（維持管理含む）と、その効果を考えると、これらは適切でないと考える。

②スマホ、カーナビなどによる情報提供

個々の運転手への情報提供として「ホームページ」「カーナビ」による情報提供がある。師崎港駐車場について観光協会等で渋滞予測などについてホームページ等で積極的な情報提供が行われていないことから、今後は、そうした提供が求められる。

③渋滞カレンダー

満空情報等の蓄積が進め、その利用傾向から渋滞予測を行うことができる。これらをもとに「渋滞カレンダー」を作成し、情報提供することでピーク利用の回避を促すことが期待できる。

④価格・料金による誘導

現在、師崎港駐車場では繁忙期等にかかわらず一律に料金を徴収している。

例えば繁忙期では最初の 50 分無料をやめる、閑散期：最初の 1 時間を無料とする等によって利用を平準化するよう促していく方法が考えられる。

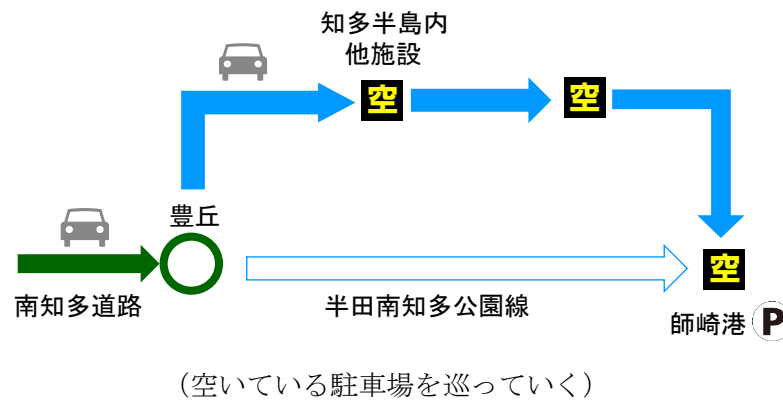
また予約システムを導入した場合、予約料として別途に徴収する等も考えられる。

（４）知多半島内施設との連携

情報提供の場として、例えば南知多道路の SA における情報提供も考えられる。

師崎港駐車場の利用ピーク時間（10～16 時）を避け、ピーク中は知多半島内の他施設を利用することで、利用者はストレスない移動・利用が可能となる。

これには各施設の渋滞予測（駐車場料金含）、各施設までの到達時間が把握できており、個々のユーザーの位置から最適な組合せを提案できる AI 的技術が不可欠となる。



図表 4-36 知多半島内の他施設との連携イメージ

※満空情報を一元的に把握し、予測できる技術が必要

(5) その他

駐車場待ち渋滞によって、渡船に間に合わないケースがあった。これには駐車場予約ができることが望ましい。

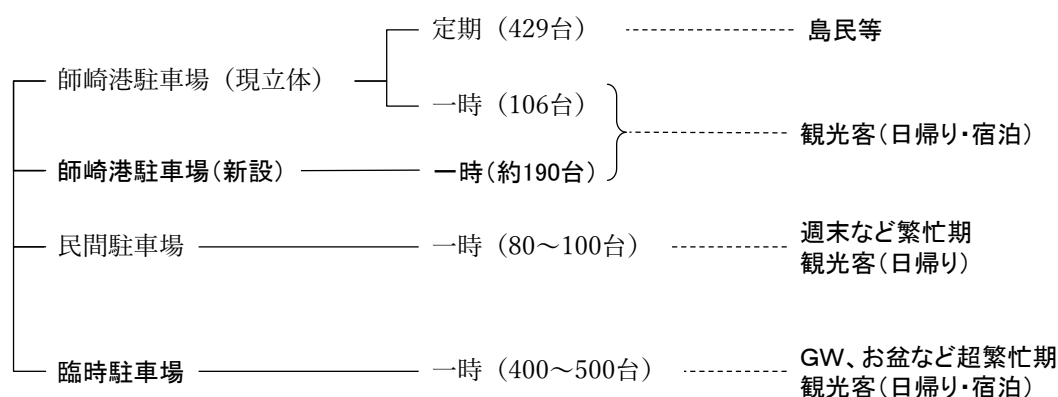
また渋滞カレンダーの提供により、利用時間帯の平準化が進むことが期待できる。これは利用者の利便性向上につながるのだが、データ蓄積が欠かせない。

4.4 駐車場整備計画の検討

4.4.1 検討における条件

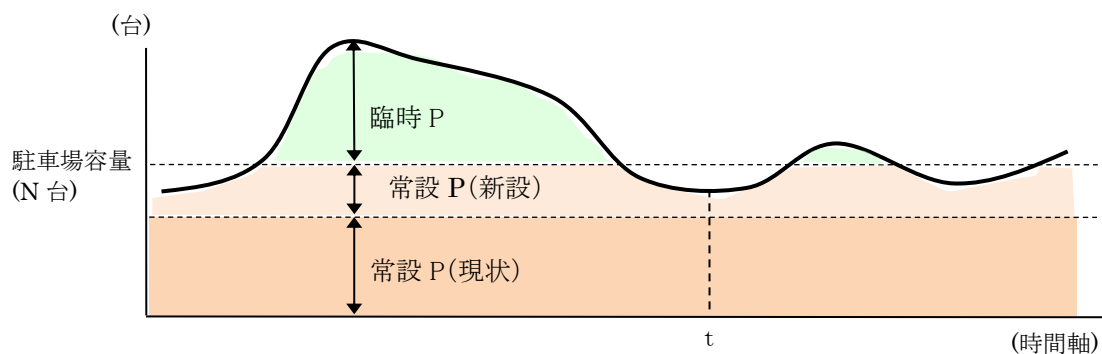
①各駐車場の役割

関係する駐車場の役割；例えば島での宿泊客は公共駐車場が担い、軒先駐車場は日帰り客中心（緩衝としての役割）を担うなどとする。



図表 4-37 師崎港地区の各駐車場の役割

年間利用者のうち、超繁忙期の一部を臨時駐車場が担い、常設（新規整備含む）は超繁忙期を除く駐車需要を担うものとする。



図表 4-38 駐車場への配分イメージ

②整備水準等

- ・現在の立体駐車場はそのまま（築浅：約15年のため）
- ・師崎港駐車場の整備水準（現駐車場を含む）：600～550台/日

図表 4-39 師崎港地区の駐車場整備水準

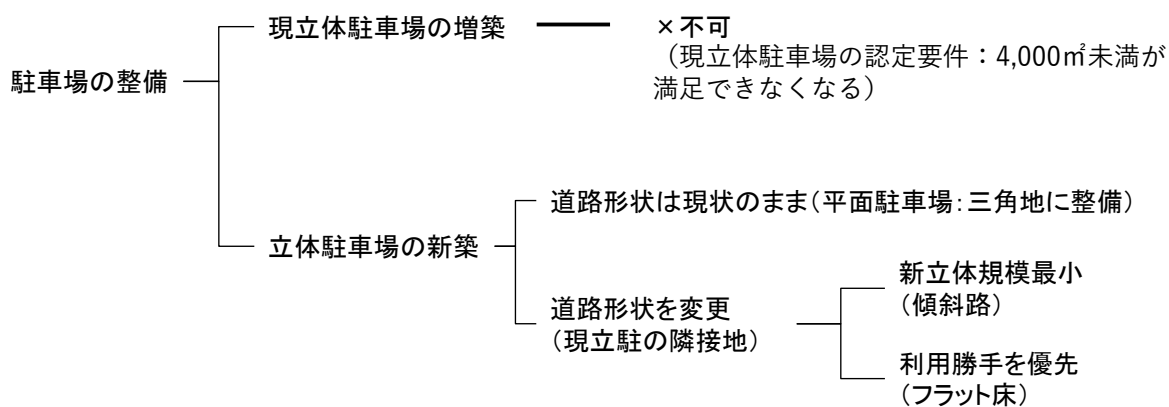
	現状 (①)	追加必要な台数 (②)	目標とする整備水準 (①+②)
収容台数	195 台	約 100 台	約 300 台
需要台数	400 台/日	200～150 台/日	600～550 台/日

- ・周辺の眺望の点から現在の師崎港駐車場より高い構造物としない

- ・フェリー乗り場や駐車場、バス停などへの車両、歩行者の動線を考慮する
(錯綜しない・利用者の混乱をまねかないようにする)
- ・港湾区域の道路等の制約条件について考慮する
- ・臨時駐車場との連携(運営)を考慮する(特にシャトルバスの運営)。

4.4.2 検討案の作成

駐車場整備にあたって以下のパターンで検討することとした。



図表 40 駐車場整備検討(パターン)

※なお出入口を共有する等の一体的な運用については確認が必要。

図表 4-41 駐車場整備案の比較

	①現在の平面駐車場を立体駐車場とした案	②道路形状変更＋新立体駐車場を最小案	③道路形状変更＋新立体駐車場フラット床
計画概要図	 現在の平面駐車場の場所に立体駐車場を整備する案で費用は最も少ない。	 道路形状を変更して入出庫、人の流れを整序した。駐車場は傾斜床として費用、面積を採用とした。	 道路形状を変更して入出庫、人の流れを整序した。駐車場はフラット床として利用性を高めた。
規模	敷地面積（青破線）：2,530 m ² 建築面積（赤）：1,220 m ² 延べ床面積：3,650 m ²	敷地面積（青破線）：7,750 m ² 建築面積（赤＋黒）：4,560 m ² 延べ床面積：12,880 m ²	敷地面積（青破線）：8,730 m ² 建築面積（赤＋黒）：5,225 m ² 延べ床面積：14,530 m ²
駐車場台数	新 立体 186 台 現 平面 - 89 台 + 97 台	新 立体 186 台 現 平面 - 89 台 + 97 台	新 立体 237 台 現 平面 - 89 台 + 148 台
整備費	総額 約 7.5 億円 新観光C 約 3.5 億円 新立体駐車場 約 4.0 億円 -	総額 約 8.0 億円 新観光C 約 3.5 億円 新立体駐車場 約 4.0 億円 その他 約 0.5 億円	総額 約 9.8 億円 新観光C 約 3.5 億円 新立体駐車場 約 5.8 億円 その他 約 0.5 億円
所感	・ 駐車場不足はやや解消 ・ 駐車場管理はしにくい（離れている・出入口が違う） ・ 傾斜床のため使いづらい ・ 現状以上のにぎわい形成がしにくい	・ 駐車場不足はやや解消 ・ 現駐車場との一体管理が可能 ・ 傾斜床のため使いづらい ・ 新規事業を進める空間形成がしやすい	・ 駐車場不足は相当に解消 ・ 現駐車場との一体管理が可能 ・ フラット床のため使いやすい ・ 新規事業を進める空間形成がしやすい

4.5 まとめ

師崎港地区は篠島、日間賀島の玄関口であり、南知多町の観光において重要なエリアであるにもかかわらず、「混雑している」「駐車しにくい」という評価が一般にあることから、今後の観光センターの整備において交通対策は不可欠である。師崎港地区の評判を変えていくためには、ハード、ソフトの両面での検討・対策を講じていく必要がある。

4.5.1 駐車場の整備

現状の交通量を分析すると、ソフト的対策のみでは対処しきれないとし、その上で超繁忙期（年間 10 日間程度）を除く、入庫待ちを減少させる駐車場の整備が必要とした。

具体には師崎港駐車場の整備水準（処理台数ベース）を 600～550 台/日とし、現状から 200～150 台/日（処理台数ベース）の増加、収容台数ベースで 100 台増加とするものとした。

なお、にぎわい施設を導入した場合には、想定以上の駐車台数が必要となる可能性があり、それらについては改めて検討する必要がある。

4.5.2 臨時駐車場

駐車場整備後も年間約 10 日間は臨時駐車場を開設する。必要収納台数は 400～500 台とし、当面は、現状の臨時駐車場を中心とした運用を行う。この臨時駐車場の利用ができずに新たな候補地が必要となった場合、もしくは今後において町全体の公共施設再編計画の中で必要となった時点で検討していく。

臨時駐車場（豊丘 IC 近く）にはシャトルバスが欠かせないが、今後の費用負担等については検討を進めていく（現状は名鉄海上観光船が運用している）。

4.5.3 ソフト的対応

師崎港駐車場で検討可能なソフト的対応について以下に考察する。

（１）情報の提供

師崎港駐車場の利用状況について「ホームページ」「カーナビ」等で積極的な情報提供を行っていくことが望まれる。また満空等の利用状況のデータ蓄積が進めることで渋滞予測を行い、「渋滞カレンダー」の形で情報提供することが望まれる。

（２）価格・料金による利用の平準化

渋滞カレンダーの提供によって、利用時間帯の平準化が進むことが期待できる。

他に利用時間の平準化を図る方法として駐車場利用料による方法（ピーク時と閑散期とで利用料を変える等）が知られており、これらの導入についても検討していくことが望まれる。

（３）MaaS 等との連携

既に師崎港地区では P&R が実施されている（内海駅や河和駅からバス：知多バス・海っ子バス、超繁忙期の臨時駐車場の設置と師崎港とシャトルバス運用）。

将来的には、MaaS 等の技術との連携を視野に入れ、乗り換えへの様々な抵抗を下げていくことも並行した行われることが望ましい。

（４）他主体との連携

既存の民間駐車場と利用者のすみ分け（島での宿泊利用者は公共駐車場が負担など）を行う必要があるが、実施においては費用負担を中心に各施設所有・管理者との合意形成をはかっていく必要がある。

また広域的には知多半島の観光施設との連携も考えられる。

（５）予約システム

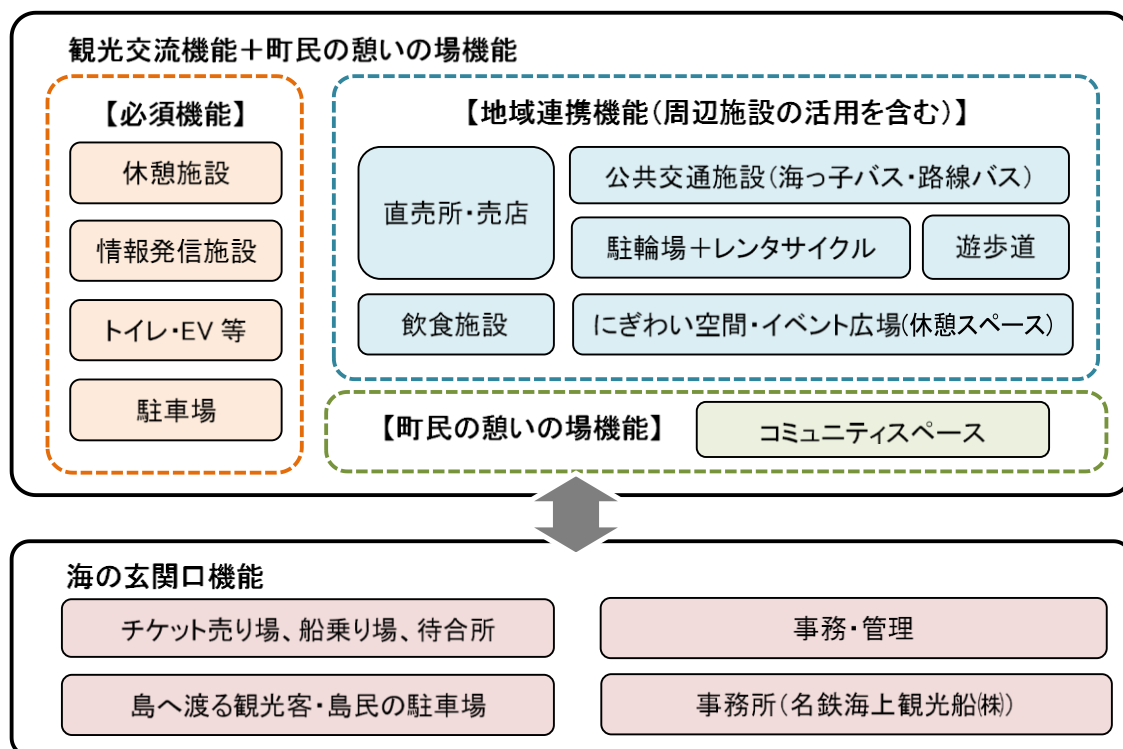
現状、両島で宿泊予定者が駐車場混雑により駐車できず、予定していた船に乗船できないケースが散見されるという。そのため将来的には宿泊予定者を中心に駐車場予約ができるシステムの導入が待たれる。

第5章 観光センター等の整備内容

新しい師崎港観光センターに必要な機能について調査を行う。

5.1 「師崎港周辺整備基本計画」での導入機能の検討（再掲）

新しく整備する観光センターの導入機能として以下が示されている。



図表 5-1 師崎港周辺整備基本計画における導入機能（再掲）

資料) 師崎港周辺整備基本計画報告書、平成 29 年 3 月、知多郡南知多町

図表 5-2 現状の面積内訳

機 能	現 況
チケット売場、船乗り場、待合所	257 m ²
事務機能	90 m ² （名鉄海上観光船本社）
トイレ	1 F 31 m ² （男：大 2、小 3、洗面台 2）（女：大 4、洗面台 2） （多目的：1） 2 F 27 m ² （男：大 2、小 3、洗面台 2）（女：大 4、洗面台 2）
階段、スロープ等	エレベーター無し
飲食機能	34 m ² （軽食コーナー）、200 m ² （食堂・未使用）、3.7 m ² （厨房用トイレ）
物販機能	228 m ²

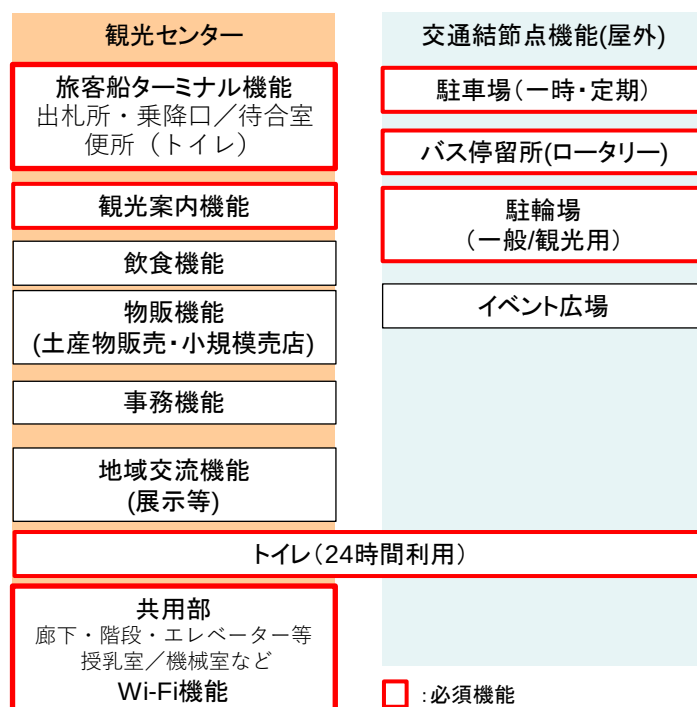
5.2 新観光センターの導入機能と規模

師崎港観光センターが目指すべき方向性と、導入すべき機能を以下に示す。

5.2.1 方向性

師崎港観光センターの基本的性格、方向性は以下とする。

- ・訪問経験の有無に関わらず、GW・夏休みに渋滞・混雑するイメージが強くあり、訪問利用を逸出している。新施設はイメージの払拭し、地域イメージの向上に資するものとしていく。
- ・旅客船ターミナルとして篠島、日間賀島への玄関口としての役割を担うものとし、旅客船利用者の快適性や利便性の向上に資するものとする。
- ・防災拠点として指定されていないが、災害時には両島との結節点となることから、緊急物資の輸送等を考慮した整備とする。
- ・南知多町、ならびに師崎地区の観光拠点とし、旅客船利用者に限らず楽しめる施設としていく。また羽豆神社や夕陽といった立地性をいかす環境整備をはかっていく。
- ・魅力ある施設としていくことで地元経済に寄与できるよう機能を導入していく。
- ・にぎわい（集客力）ある施設とすべく機能を導入していく。
- ・新観光センターに導入する機能は旅客船ターミナルや観光案内といった必須機能と、事業性（採算性）から判断する附帯機能から成るものとする。
- ・その他に港湾文化の理解を深める機能、地域交流に資する機能についても導入をはかっていく。
- ・導入機能については以下を想定する。



図表 5-3 導入機能の概況

5.2.2 必須機能

（１）旅客船ターミナルに準じた機能

旅客上屋と同等の機能を導入する。

○出札所・乗降口

旅客船のチケット販売、チケットの出札を行う機能を整備する。ただし規模、費用負担等は名鉄海上観光船との協議による。

○待合室

定員約 100 名の高速船が 15 分間隔で出港しており、日平均 4～5,000 人の利用があり、それらが混雑なく利用できるよう待合室を整備する。現状同等以上の規模を確保する。

なお工事区分・負担内訳等については名鉄海上観光船との協議による（例えば改札・出航案内表示は名鉄海上観光船により設置など）。

○便所(トイレ)

施設利用者に快適性と利便性を提供するため、清潔で快適なトイレを整備する。

男子トイレは大 3、小 4、洗面台 2 程度、女子トイレは大 6、洗面台 3 程度を設置する。着替え台、ベビーベッド付の多目的トイレを 1 設置する。

なお物流ターミナル等における訪日クルーズ旅客の安全かつ円滑な受入に関するガイドラインでは男女とも各 4 基、身障者用 1 基が参考事例として示されている。

なお 24 時間利用可能なトイレの導入については今後の検討課題とする。

○階段、エレベーター、スロープ等

廊下は十分な幅員を持たせる。2 階以上とする場合にはエレベーターを設置し、多様な人の利用を考慮したものとする。

○その他

- ・授乳室、医務室の設置が望ましいが、事務室等内に設置する等、独立した室とすることは求めない。
- ・無線 LAN (wi-fi) を設置する(5G を考慮する)。
- ・機械室は 2 階以上に設置する（現状は屋上階）
- ・警報設備、旅客船への給油・給水など（要確認）

（２）観光案内機能

南知多町の観光拠点とするよう観光案内機能を導入する。

具体の規模・仕様（特に有人・無人の別）については運営予定者（観光協会）との協議による。

現状では羽豆岬周辺等の観光パンフレット等の設置、周辺飲食店への案内などの情報提供を実施できる機能を導入する。

（３）事務機能

建物管理を行う事務員の事務室、現在の名鉄海上観光船本社が入居しているオフィス機能については基本的に導入する。ただし規模、賃借料等は名鉄海上観光船との協議による。また従業員の休憩スペースは提案に委ねる。

5.2.3 交通結節点機能

(1) 駐車場

- ・「混雑している」「停めることが出来ない」という評価を払拭するよう駐車場整備をはかる。
- ・師崎港地区の一般からの評価を変えていくため既存立体駐車場を含めて、一時利用について 300 台以上を確保する。
- ・にぎわい施設を導入した場合、上記以上の駐車台数を確保する。
- ・繁忙期（年間約 10 日間程度）は別途に臨時駐車場を想定する。同時に臨時駐車場からは師崎港にシャトルバス運行を行う。
- ・人の動線、雨天時の利用に配慮する。
- ・広くて使いやすい利便性、快適性を確保する。
- ・周辺の景観にも配慮した高さとする。
- ・障がい者用駐車スペースを確保する。
- ・立体駐車場の場合、認定品の利用を認める。
- ・満空表示を行う。
- ・カーナビやスマートフォンへの情報提供を行う。
- ・料金を弾力的に運用し、利用時間の平準化していく。
- ・管理・業務(テナント等)用駐車場スペースは新設ロータリー内に確保する（要確認）。
- ・大型バス駐車スペース、搬入用駐車スペースは現状程度を確保する（要確認）。
- ・電気自動車の充電スペースを確保する。
- ・現状、両島で宿泊予定者が駐車場混雑により駐車できず、予定していた船に乗れないケースが散見されることから、将来的には宿泊予定者を中心とする駐車場予約の導入をはかるものとする。

(2) 駐輪場

- ・自転車やバイク用の簡易な屋根付きの駐輪場を整備する。
- ・整備台数(規模)の具体は今後の検討課題とする。
- ・有料制についても検討対象とする。
- ・レンタサイクルは任意とする。

(3) バス停留場、ロータリー

- ・バス（海っ子バス、路線バス）乗降用のバスバースを 1 台分確保する。
- ・タクシー乗降用のタクシーバースを 1 台分確保する
- ・バス・タクシープールはロータリー内に適宜設置する。
- ・民間宿泊事業者等の送迎車の乗降場所（1～2 台）を確保する。
- ・バスタクシー停留所は乗降しやすさ等に配慮する。

(4) 道路

- ・観光センターおよび駐車場の利便性を高めるために、現状の道路を付け替えることを町と港湾管理者（愛知県）と協議中。
- ・現車道を許可車のみ通行とする管理用通路とし、実質的な歩行者用通路とする。
師崎大名行列で山車の出入りを考慮した機能（縁石の一部が取り外し可能等）を考慮する。

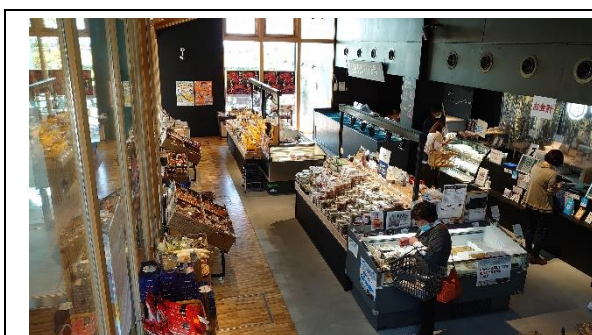
5.2.4 附帯機能

(1) 飲食機能（カフェ・レストラン等）

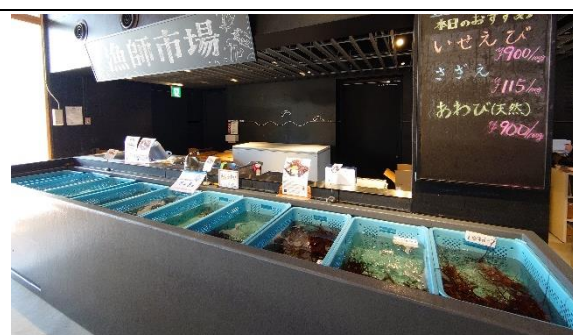
- ・飲食機能の導入が望ましいが、導入可否は事業者の提案に委ねる。
- ・利用者の想定（観光客、島民）についても事業者の判断で良い。
- ・内容は軽食（カフェ）、テイクアウトなどは問わない。ただし、できれば地元産品を取り扱うことが望ましい。周辺大型店とは異なるメニューとする等の工夫が望まれる。
- ・必ずしも恒常、固定であることは求めない（例：キッチンカー）。

(2) 物販機能（海産物、農産物等の販売）

- ・物販機能の導入が望ましいが、導入可否は事業者の提案に委ねる。
- ・「コンビニエンスストア」は釣り客等の潜在的ニーズは少なくないが、夜間の売上が見込みにくいこと、近隣に既存店があることから必須としない。できれば旅客船利用者の利便性から小規模売店等の設置が望ましい。
- ・できれば雇用効果の点から地元店、企業の観光センターのテナント入居が望ましい。
- ・土産購入は半島内の大型有名店で購入傾向が強く、アンケートでは「(意外と) 高い」「(干物だけ等)品揃えに偏り」等の指摘もあることから、商品構成に工夫が要る。
- ・師崎漁協は仲買取引が原則のため、必要な協議は事業者によって行う。
- ・荷物預かり所の設置は事業者の提案に委ねる。
- ・バックヤード、搬入出口について考慮すること。



物販施設のイメージ(佐田岬)



物販施設のイメージ(佐田岬)

(3) その他

- ・コミュニティスペース（学習室房、集会室等）、イベント広場は必須としない。
- ・ATM への利用ニーズは少なくない。設置可否は事業者の提案に委ねる。

- ・民間事業者が釣りエリアの設置を希望する場合には、事業者によって漁協と協議を行うものとする。
- ・「お祭り・歴史の展示」は、比較的用户の潜在ニーズが高いことから、一定の整備を求める（例えば師崎大名行列や踊り浴衣の展示）。
- ・イベントスペースのキッチンカー等による利用を認める。朝市のようなテント等を設営利用も同様とする。

（４）緑地機能

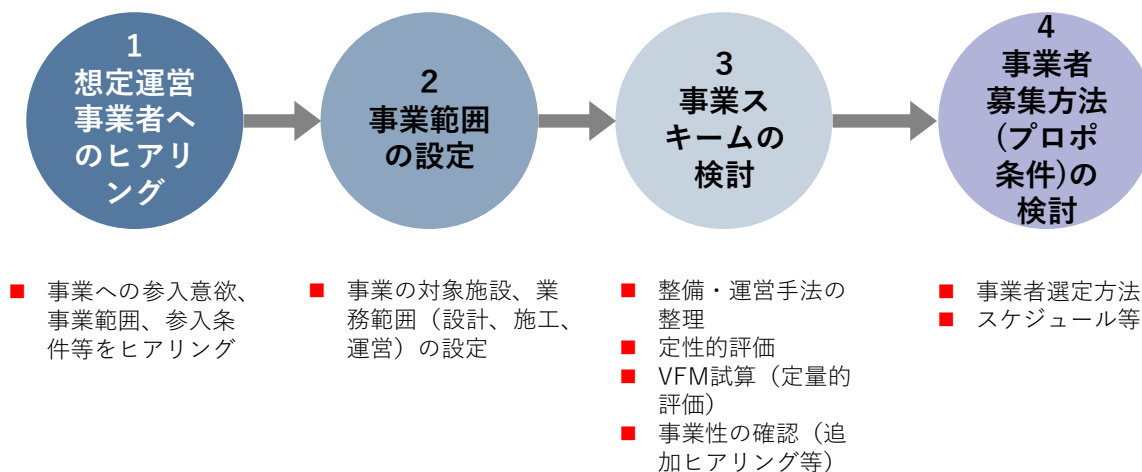
隣接する明神山緑地は師崎港の良好な環境に資する施設であるが、これの再整備等について事業者は提案を行ってもよい。ただし緑地管理者である愛知県との協議は事業者が行うものとする。

さらに羽豆神社といった周辺との連携により、師崎港の良好な当該地区の滞在時間の増加をはかることが望まれる。

第6章 民活手法導入可能性調査

6.1 検討の手順

・民間活力導入手法の導入可能性調査について、以下の手順で検討した。



図表 6-1 民活手法導入可能性調査検討フロー

6.2 民間意向調査

PFI 事業に関心がある事業者、コンセッション事業の実績がある事業者、関連がある交通インフラ事業者について、不動産業 1 社、建設業 3 社、鉄道事業 1 社、リース業 1 社にヒアリングを実施した。

	No.	対象
事業者	1	A 社
	2	B 社
	3	C 社
	4	D 社
	5	E 社
	6	F 社

■調査結果概要

- ・参入意欲が高い事業者があり、条件次第ではコンセッションでも可能。
- ・当該対象施設は魅力、ポテンシャルが高い。
- ・導入機能は利便機能の導入が主だったが、事業者の戦略によっては目的型機能の導入。
- ・駐車場の運営まで事業対象に含まれることが望ましい
- ・利用者の利便性等を踏まえ、建替が望ましい。
- ・道路形状の変更が望ましい。
- ・地域と連携することが望ましい。

図表 6-2 民間事業者のヒアリング結果概要

師崎観光センター事業者ヒアリングの結果概要			
参入意欲	■条件によっては参入意欲あり ・道路線形や施設配置の改善がされるのであれば、参画について前向きに検討したい。		■条件によっては参入意欲あり ・コンソーシアムのメンバーによるが、参入意欲はある。想定メンバーは地元
対象区域	■公園の活用 ・奥の公園との一体的な開発も検討すべき		■フェリー乗り場の活用 フェリー乗り場について開発希望
駐車場経営	■ARCとの情報連携、柔軟な料金設定 ・情報提供等の連携は可能 ・ピーク時に料金体系を変更するなどの運営方法がある	■拡大が急務、柔軟な料金設定 ・駐車場の混雑イメージがあることで、訪問を諦めている人が少なくない。こうした機会損失をなくすことが重要。 ・無料時間をもっと短くすべき。50分以内に出庫してしまう車も多く、利益を逸失している。 ・公営では弾力的な料金設定ができない。民間事業者に委ねれば駐車料金と渡船料金のセットプラン等の提案も可能。	■柔軟な料金設定、定期利用の収入 ・需要に応じて一時利用の料金を柔軟に設定することは可能 ・定期利用の料金変動が困難であることは理解したが、民間事業者の収入として頂きたい
事業スキーム	■イベント収入 ・イベントでの売上をSPCの収入にするスキームにすれば、SPCも賑わい創出に力を入れるだろう ■コンセッション ・口頭で、条件によってはコンセッションも可能	■建て替えの実現 ・師崎港観光センターは老朽化していると感じた。フェリー利用者の快適性・利便性向上のためにも、建て替えが実現するとよい。	■サービス購入 ・独立採算やコンセッション事業は、需要変動リスクを踏まえると難しい ・サービス購入であれば、安心して民間事業者は取り組める ■リース ・冬場にいかに集客できるかが重要だが、既存イメージを変えることは難しい ・現状の建物を活用するコンセッションよりも、建替から民間活力の導入を希望 ・以前提案していた案は、町が整備して民間がリース方式で運営する
事業参画の条件・課題	■事業規模、道路形状、工事中の代替地 ・PFIの場合、提案等にかかるマンパワーが大きい。そのため一定以上の事業規模がない事業には参画しにくい。 ■道路形状の変更 ・道路動線や施設配置は、少しでも効率的な動線となるよう、安全面や事業性の観点から考え直したほうがよい。 ■事業規模、道路形状、工事中の代替地 ・PFIの場合、提案等にかかるマンパワーが大きい。そのため一定以上の事業規模がない事業には参画しにくい。 ■道路形状の変更、他の収益事業のパッケージ ・長期的に考えれば、道路形状も変更して開発した方がよい ・国からの補助金の返還義務に拘わらず、機能・使い方についても調査が必要。 ・平面駐車場の利用はできないことを前提にするので、代替地を町で準備することを検討されておくとよい。	■道路系形状の変更、町のコスト分担、情報提供の公平性 ・道路形状を変更できるのであれば、長期的に考えればそちらの方が良い。これまで、道路形状は変更できないと認識していた。 ・南知多町からも一部資金を負担して頂きたい。 ・要求水準で、情報量の過多で提案が有利・不利にならない様に検討してもらいたい。	■道路形状の変更 ・現状の形状はやりにくい。変更できると良いが、道路形状は行政で負担して頂きたいと考える。
事業へのアイデア	■オープンスペース、屋上公園 ・最近「半屋外」がキーワードになってきている。そのため、オープンスペースを活用してイベントを開催し、テントやキッチンカーなどを出すスタイルがよい。 ・立体駐車場の屋上を公園風にするのもアイデアとして面白い。	■宿泊客への情報提供の連携 ・情報提供で宿泊客へのプライオリティを付けるなど、宿泊と連携したサービス提供が望ましい。	■釣堀の整備、佐久島遊覧との連携 ・海に釣堀を作るなどだろうか。周辺の商業施設の状況を踏まえると、それ以外の方法で集客するのは難しい。 ・佐久島との連携。一色町から出航しているが、土日だけでも佐久島遊覧もあると良い。
事業者の体制	■地元との連携 ・維持管理部分をゼネコンが担いながら、テナント運営やイベント開催の部分は地元が主体的に参画することが重要。	■運営リスク 運営リスクを誰が取るかがポイント。運営リスクを取れるパートナーとコンソーシアムが組めないと参画することができない。	

6.3 先導的官民連携事業の事例

6.3.1 比田勝港国際ターミナルのコンセッション導入調査

本節における図、表、写真は「令和2年 比田勝港国際ターミナルのコンセッション導入等に関する調査」より引用している。

■調査概要

対馬市においては、増え続ける韓国からの観光客に対応できるターミナル機能強化と併せ、地域経済への貢献と新たな賑わい創出に資する施設の導入及び地域のランドマークとしての長期的な発展に向け、旅客ターミナルビルの機能強化方策、ターミナル周辺の活性化に向けたエリア全体の整備の方向性及びコンセッション手法導入等の可能性を調査するとともに、事業化に向けた情報を整備した。

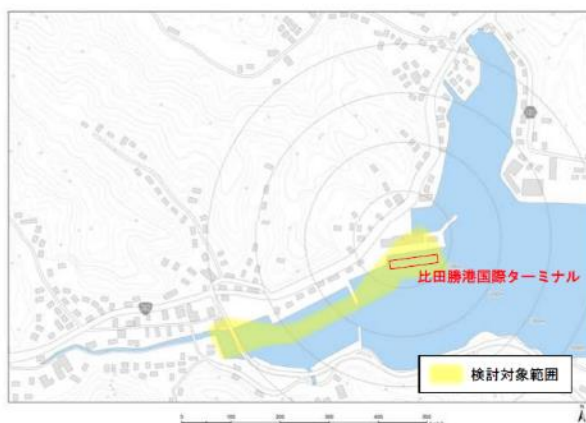
(1) ターミナル再整備に伴う駐車場整備に向けた課題等

■対象施設の位置、土地利用状況等

【図 2.1 比田勝港の位置】



【図 2.10 比田勝国際ターミナルの位置及び本業務における検討対象範囲】



【図 2.11 検討対象範囲周辺の土地・建物利用状況】

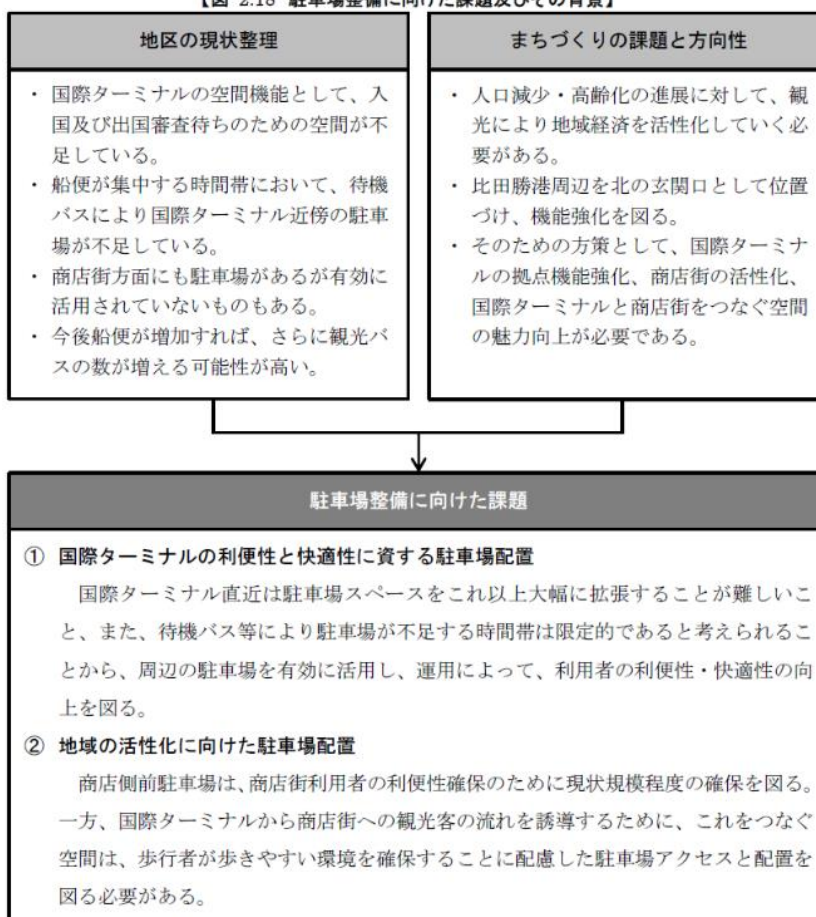


【図 2.8 駐車場で乗客を待つ観光バス】



■師崎港観光センター駐車場における課題の類似性

【図 2.18 駐車場整備に向けた課題及びその背景】



■民間駐車場の活用を踏まえた空間整備

ポイント：周辺の観光資源、民間駐車場への動線の考え方

観光客と地元住民を考慮した歩行者動線

【図 2.20 空間整備イメージ(案)】



(2) 土地権利関係の対応

■ 県有地への運営権導入時の取扱い

① 土地の権利関係

調査の結果、市と県の間では当該土地について借地契約を締結していないため、下記の対応が必要になることを整理した。

② 運営権導入時の取扱い

本事業でターミナル整備・維持管理・運営事業については、建物にのみ運営権を設定し、市有地及び県有地に対して運営権を設定しないこととする場合、市による県有地の借り受けに係る権利関係のみ明確化し、県有地上における市の所有施設(ターミナル)の維持管理・運営を行う運営権者の事業期間に渡る事業の継続性の担保がなされることで足りるものと考えられる。

県有地上におけるバス待機場の再整備を PFI 事業(BT)とする場合、県有地上において市の事業としてバス待機場を整備することを県と事前に調整することで足りるものと考えられる。

ポイント：南知多町と愛知県も同様の状況

県有地に運営権を設定しない、借り受けに係る権利関係の明確化などの対応が必要

PFI 事業は県との事前の調整が必要

③ 県有地上での民間事業者による使用収益を認める場合の地代の取扱い

県が、民間事業者（運営権者）に対し、県有地上の施設を使用収益することをもって地代の支払いを求めるとき、運営権設定対象がターミナル等施設となる場合、直接的に民間事業者から地代収受することは土地の権利関係からはできない。

施設の所有権はあくまで市であり、民間事業者の事業範囲をふまえて民間事業者から収受することが可能な対価は、「市が有する県有地の利用に係る権利」の上に立つ市の所有施設の維持管理・運営に係る対価」としての運営権対価と考えられる。

民間事業者が県有地上の事業で収益を確保することをもって、県が地代を求める論理構成としては、ア「市が民間事業者から収受する対価があることを理由として、市から地代を収受する」ことが考えられる。

ただし、ターミナル運営・維持管理事業の運営権対価が見込まれない場合、地代を市から収受するにはイ「県有地の利用そのもの」に係る地代支払いを求める論理構成になると考えられる。

なお、イの場合でも、市が県に支払う地代の原資を運営権者に求める場合、基本的には、運営権対価が目減りする、または市が負担すべきサービス購入料が増加する、という形で、事業費の増加に反映されることとなる点に留意が必要である。

ポイント：県が民間事業者（運営権者）に対し、直接的に地代を収受することは不可
民間事業者が当該事業で収益を確保する場合、県は市から地代を収受する可能性がある
運営権対価が見込まれない場合、市から収受する地代は「県有地の利用そのもの」

（３）コンセッションの事業スキーム

■賑わい施設の事業化パターン

選定方法	概要
運営事業と賑わい施設導入事業を一体で公募	コンセッション事業を実施するＳＰＣが市と定期借地契約を締結し、民間収益事業を実施する
両事業を一体で公募するが事業実施主体が別	コンセッション事業を実施するＳＰＣとは別会社が市と定期借地契約を締結し、民間収益事業を実施する
別事業を別公募	コンセッション事業と民間収益事業の各々事業者を別に公募し、事業開始段階で両者の協議に基づき一体的な運営を行う

ポイント：師崎港観光センター事業でも、自由提案による賑わい施設導入の可能性はあるため、事業化パターンを参考

■コンセッション導入時の業務内容

【表 4.7 公共施設等運営権導入時の事業者の業務内容】

	事業方式	対象施設	業務内容
ターミナル 運営等事業	PFI事業 (公共施設等運営 権)	ターミナル施設 (ターミナル改築 等事業により整備 するターミナル増 築部分、増築部分 1F部駐車場施設を 含む)	- ターミナル施設の運営業務 - 誘致・営業業務 - 船社の予約管理 - 料金設定・徴収業務 等 - 地元バス会社との連携※¹、バス利用者向 けの取組※² - 任意事業（民間収益事業※³、利用者利便 向上に資する事業 等） - 更新投資
ターミナル 改築等事業	PFI事業 (BTO方式)	ターミナル施設 駐車場等	- 設計・施工・工事管理業務 - 所有権移転管理業務（駐車場等）
ターミナル 維持管理事業		ターミナル施設	維持管理業務※⁴

※1: 寄港情報の適切な発信や各種照会対応、その他、バス待機場の利用に係る利便性向上に向け
た取組（維持管理は対象外）

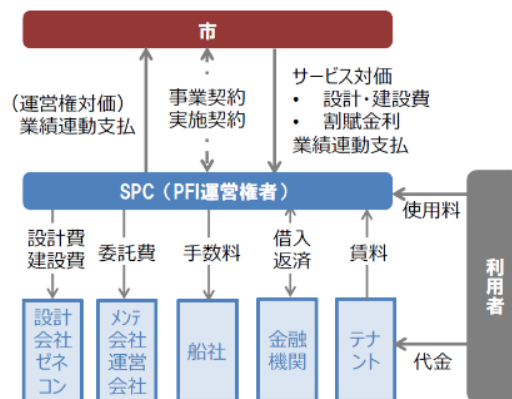
※2: バス利用に係る情報発信や各種照会対応、その他、利便性向上に係る取組

※3: ターミナル内での事業とする。なお、市は別途公募等により賑わい施設導入エリアにおいて定期
借地による賑わい施設の導入を予定。

※4: 大規模修繕は業務範囲外

ポイント：師崎港観光センター事業でも、類似の業務内容となる可能性

■事業スキーム

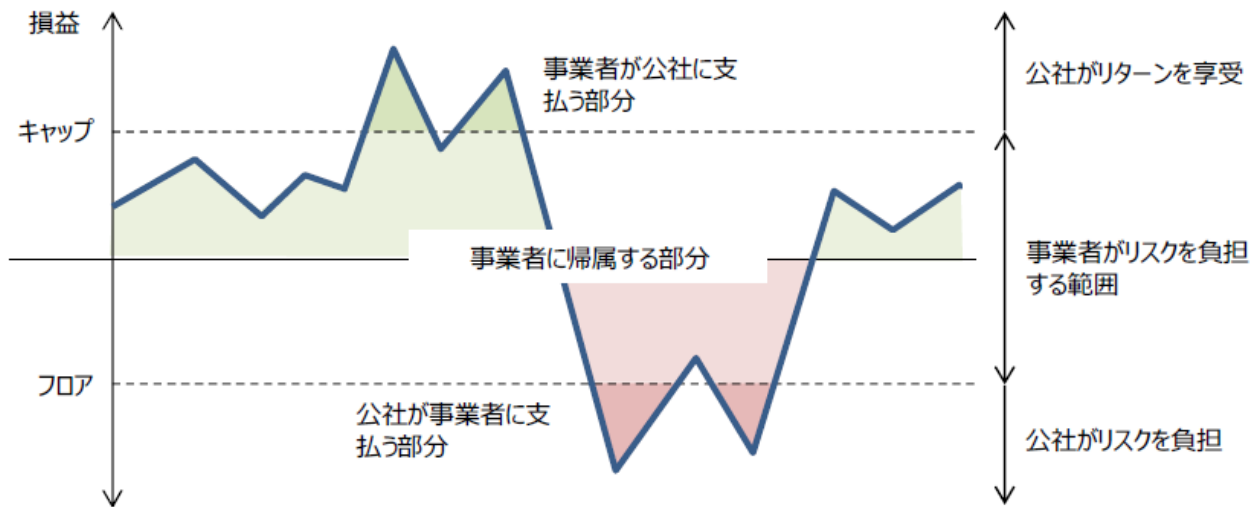


ポイント：国際ターミナル機能は有さないため、船社への手数料、利用者からの使用料は無いが、師
崎港観光センターも民間事業者が需要変動リスクを大きく分担はできないと想定されるた
め、類似の事業スキームとなる可能性

■需要リスクへの対応策

- ・キャップ（上限値）・フロア（下限値）の設定

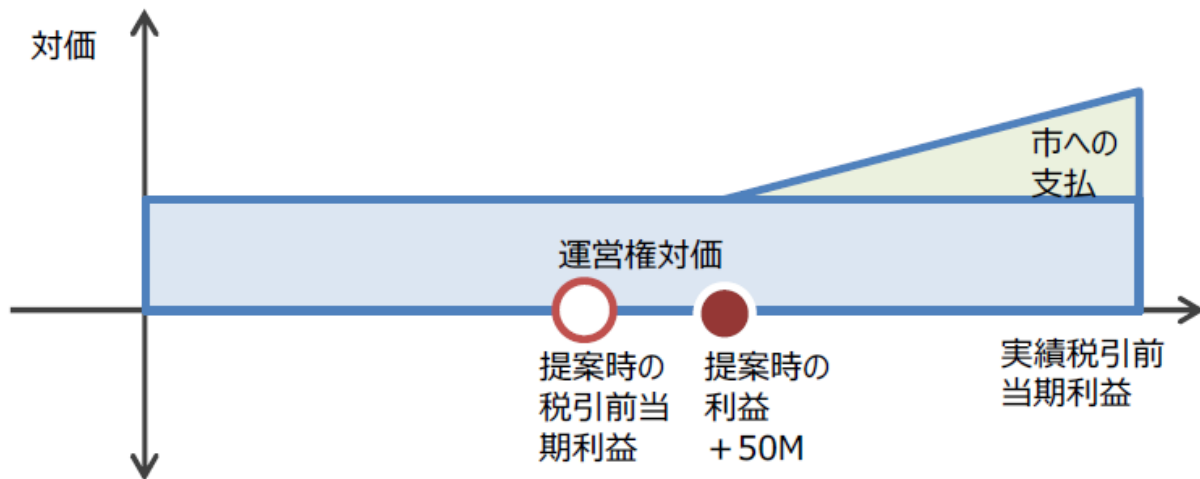
愛知県有料道路コンセッションのキャップ・フロアによる運営権対価の支払例



ポイント：師崎港観光センターも民間事業者が需要変動リスクを大きく分担できないと想定されるため、類似の需要リスクへの対応について検討が必要

- ・業績連動支払（レベニューシェア・プロフィットシェア）

みなとみらい 21 中央地区 20 街区 MICE 施設運営事業のプロフィットシェアによる運営権対価の支払例



ポイント：師崎港観光センターも民間事業者が需要変動リスクを大きく分担できないと想定されるため、類似の需要リスクへの対応について検討が必要

- ・運営期間の短期化

(3) 運営期間の短期化(合意延長)

① 運営期間の短期化

運営期間が長期化するほど、需要変動リスクは大きくなるため、当初運営期間を短期間(例えば5年間等)で設定することが対応策として考えられる。

② 合意延長の設定

加えて、当初運営期間終了後、市と現運営権者間で運営条件(利用料金水準や運営権対

価の額、要求水準等)について協議を行い合意が得られた場合には、現運営権者が再度運営権対価を支払い、一定期間運営を行うことが考えられる。

このような運営期間の延長は一度に限らず、複数回実施することも考えられる。

市と現運営権者間で運営条件の見直しについて合意が得られなかった場合には、現運営権者との実施契約は終了し、市は新たに運営権者を選定する又は直営で実施する等の方策が必要となる点に留意する必要がある。

ポイント：師崎港観光センターも民間事業者が需要変動リスクを大きく分担できないと想定されるため、類似の需要リスクへの対応について検討が必要

■官民の役割分担

【表 5.5 官民の役割分担(想定)】

	事業者	市	備考
設計・建設業務	事業者が実施し、完工後市に引き渡し	サービス対価及び割賦金利を事業者に支払い	
運営業務	事業者が実施(船会社との折衝・利用料金の徴収・徴収委託料の支払・テナント誘致等)	事業者の実施状況をモニタリング	
維持管理業務	①事業者が実施 ②事業者が実施するが、サービス対価(除く光熱水費)を受領する	①モニタリングを実施 ②①+サービス対価を事業者に支払う	維持管理費の負担方法については2ケースを想定
業績連動支払	事業者の売上等が閾値を上回った場合、一定額を市に支払い	事業者の売上等がフロアを下回った場合、一定額を事業者に支払い	業績連動支払・フロアの詳細については5.1.3をご参照

ポイント：師崎港観光センターにおいても業務内容が類似すると想定されるため参考

6.3.2 博多港中央ふ頭地区におけるターミナル強化

本節における図、表、写真は「平成 24 年度博多港中央ふ頭地区におけるターミナル機能強化」より引用している。

■調査概要

アジアとの観光・交流は、我が国の成長をけん引する重要な産業であり、博多港がアジア・クルーズや国際定期航路の就航地として選ばれ続けるためには、官民連携のもと、中央ふ頭を「海の観光・交流ゲートウェイ」として整備していく必要がある。

このため、国・市・民間事業者等で構成する懇談会を設置し、アジアにおけるクルーズの動向や、これからの発展性についての意見・情報の交換を行い、中央ふ頭における今後に向けての課題を抽出・整理していくとともに、中央ふ頭に求められる機能について、港湾機能の強化、官民連携による旅客ターミナルの増強策、民間活力を導入したにぎわいづくり、及び必要となる物流機能の再編について、事業化に向けた検討を目的としている。

（１）旅客ターミナルを核とした周辺施設との連携方策の検討機能

■対象施設の位置、周辺施設、土地利用状況等



図 1－1－1 中央ふ頭地区の位置図

■施設別の役割分担

選定方法	整備等における役割分担のイメージ
①港湾施設	【国・市】 イニシャルコストが大きく、PPPによる費用対効果が低いため、民活導入の可能性は低く、従来手法による整備が基本
②旅客ターミナル施設	【民間】 不定期であるクルーズ、アウトバウンド旅行者のみからの施設利用料等の徴収では、需要変動リスクが大きい。独立採算は困難であるものの、官民連携導入の検討を推進
③集客施設	【民間】 福岡地域戦略推進協議会と連携し、速やかに民活導入を図れるよう、事業スキームのあり方等について整理

ポイント：地域の会議体と連携し、民活導入の検討を推進

■官民連携の事業スキームのあり方

方式	P F I (B O T)
スキーム図	
概要	① 公募で選ばれた応募者がSPCを設立し、発注者とSPCが事業契約を行う。 ② SPCは事業契約に基づき、資金調達し、設計・施工を行い、その他民間施設を完成させる。 ③ SPCは自らの予算でその他民間施設に係る運営・維持管理業務を実施する。 事業期間終了後、施設を発注者もしくは発注者が指名する第三者に譲渡する。

ポイント：博多港では、BOTを念頭においてVFM等を算出

（２）民間活力を導入したにぎわいづくりの検討

■周辺施設と連携したにぎわいづくりの検討

- ・施設利用者が気軽に周辺施設を周遊できるようなプロムナード等の環境整備
- ・海辺での憩い、風景を楽しむために規制緩和の実施
- ・バリアフリーデザインの活用
- ・「みなとオアシス」を活用しながら、市民と共同のイベント催行
- ・伝統文化や個性ある歓迎行事を企画、おもてなし空間の形成
- ・地元の特産物や産業等を紹介する地元情報を発信するイベントの企画、実施
- ・ターミナル施設等公共施設の緑化
- ・景観づくりのアイテム導入



クルーズ船の歓迎演出



歓迎バナー



穀物サイロに描かれた歓迎サイン



中国語表記による地区案内サイン



路面マーキング



アートコンテナ



都市高速に設置された
ウェルカムサイン



通訳ボランティア

ポイント：師崎港周辺でも、周遊のプロムナード、バリアフリーなど参考

地域連携したイベント催行

おもてなし空間の形成、地元特産品、情報発信等のイベント、公共施設の緑化、景観アイテムの導入（歓迎バナー、サイン）

6.3.3 南紀白浜空港民間事業等活用推進調査

本節における図、表、写真は「平成 28 年度 南紀白浜空港民間事業等活用推進調査」より引用している。

■調査概要

南紀白浜空港は、東京（羽田空港）からの国内線の更なる利用促進をはじめ、インバウンド需要を背景とした国際線需要取り込みのための新たな取組や、施設狭隘化への対応、空港収支改善のための新たな空港戦略の構築等様々の課題を有している。この調査では、和歌山県が南紀白浜空港における民間活力の導入による新たな空港運営の方向性を整理し、事業化に向けた具体的な準備を行うために、基礎情報をふまえた空港活性化や空港運営効率化等、最適な管理運営方法の検討を目的としている。

■対象施設の位置、概要等

図表 2 南紀白浜空港の位置



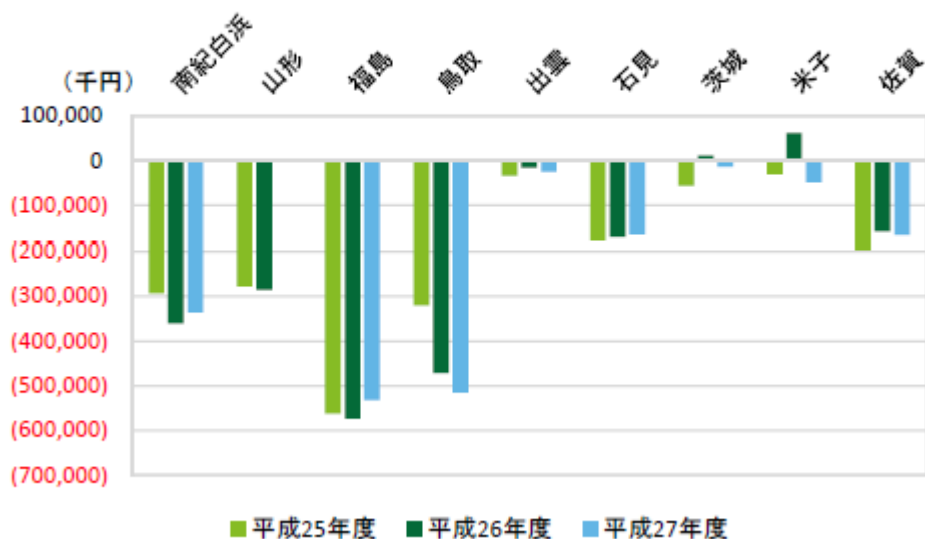
出所：南紀白浜空港ホームページ等より作成。

図表 3 南紀白浜空港の概要

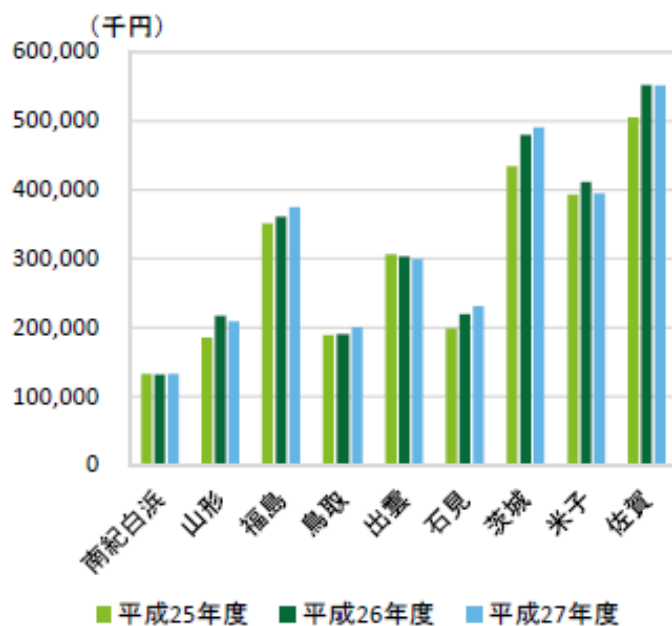
開港日	平成 8 年 3 月 9 日
種別	地方管理空港
設置管理者	和歌山県
管理機関	和歌山県県土整備部南紀白浜空港管理事務所
位置	和歌山県西牟婁郡白浜町
アクセス	JR 白浜駅からバスで約 20 分、タクシーで約 10 分
総面積	74ha
滑走路	2,000m×45m（平成 12 年 9 月供用開始）
運用時間	11.5 時間（8:30～20:00）
ターミナルビル	・旅客ターミナルビル（鉄骨 2 階建一部 3 階） ・貨物ターミナルビル（鉄骨造平屋建）
駐車場	229 台（無料）

■他空港と比較した南紀白浜空港の空港（上段）、ターミナルビル（下段）の収支

図表 24 各空港における過去3年間の空港収支



図表 26 売上高



ポイント

- ✓ 空港事業は赤字（約3億円/年）、ターミナルビル事業は黒字（約1億円）となっており、将来の需要予測や経営方針に鑑み、一体で運営することと整理

■事業スキームの検討

図表 71 各種官民連携手法の比較

		コンセッション (公共施設等運営権)	指定管理者制度	総合維持管理業務
根拠法		PFI 法	地方自治法	—
比較の ポイント	業務範囲	CIQ や航空管制を除き、各種 運営規定等の策定を含むほ ぼすべての業務を実施	空港設置者の定めた範囲 における運営を実施	各種維持管理業務のみ実 施
	着陸料等 の収受	着陸料等を運営権者が収受 するとともに空港用地の第 三者への貸付等を実施	着陸料等を指定管理者に 収受させることも可能	着陸料等は空港設置者が 収受
	事業期間	特段の定めはないが、一般 的に長期にわたる	法令上の定めはないが県 の運用指針にて 5 年が上 限	法令上の定めはないが、一 般的に 3-5 年程度
	職員の派 遣	運営権者に対する退職派遣 が認められる	認められない	認められない
特徴		民間事業者に長期にわたっ て空港経営を実施させるこ とが可能	民間事業者の一部需要リ スクを移転しつつ、包括的 に空港の運営を行わせる ことが可能	業務の包括かつ複数年度 の委託により、業務の効率 化を図ることが可能
留意点		事業参入にあたって民間事 業者の負荷が高い 小規模空港では大幅な需要 増加が見込みにくい	短期の事業となるため、民 間事業者による大胆な経 営資源の投入が難しい	空港の活性化に係るイン センティブに乏しく、基本 的にはコスト削減に特化
評価		包括的に空港の運営を任せ つつ、エアライン誘致等の 長期にわたる民間の空港経 営を期待する場合に適する	包括的に空港の運営を任 せ、効率化を図ることが期 待される場合に適する	一部業務についての効率 化を図ることが期待され る場合に適する

ポイント

- ✓ コンセッション、指定管理者制度、総合維持管理業務と比較
- ✓ 空港およびターミナルビル事業は赤字でありつつも、エアライン誘致等を含む空港経営ノウハウを期待する場合にはコンセッションが適当と整理

■支払いスキーム

① 運営権対価の考え方

公共施設等運営権を設定した事業手法を前提とした場合、民間事業者は県に対し、運営権設定の対価を支払う必要がある。

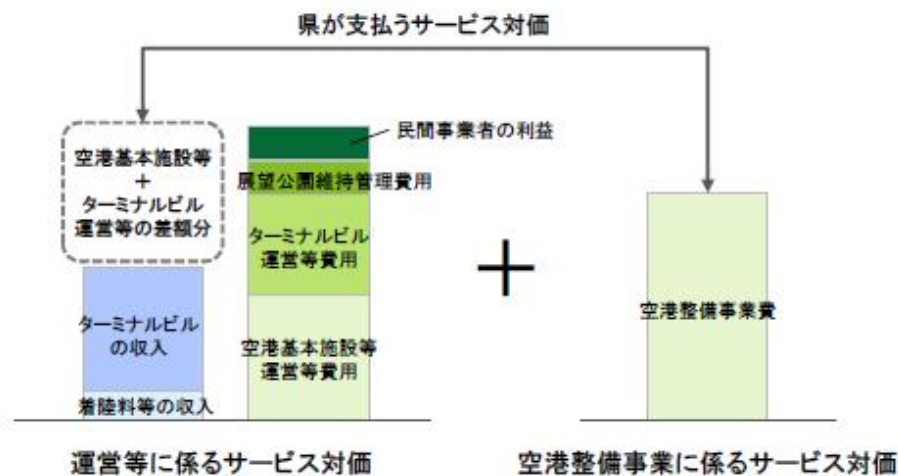
ただし、現在の南紀白浜空港における空港基本施設等に係る事業収支は赤字となっていることから、公共施設等運営権設定に対する運営権対価はゼロを基本として考えることが適当である。

② 県が支払うサービス対価の考え方

空港基本施設等とターミナルビル等を一体にて運営等を行う場合、運営等に係る事業収支は赤字となっていることから、県は民間事業者に空港基本施設等及びターミナルビル等の運営等に係る収支の差額に民間事業者の利益を加えた額を民間事業者に支払う必要がある。

また、民間事業者に空港整備事業を実施させる場合、当該空港整備事業に係る支出額は、支出時に都度支払う必要がある。

図表 74 県が支払うサービス対価の考え方



ポイント

- ✓ 事業収支が赤字となっており、運営権対価はゼロを基本として整理
- ✓ サービス対価も赤字の場合は、民間事業者の利益を考慮して設定

6.4 事業スキームの検討

6.4.1 官民連携手法（PPP/PFI 事業）の特徴整理

（１）官民連携手法の効果

公共施設等の整備・運営における官民協働手法の導入への期待効果として、一般的に以下のものが挙げられる。

■公共側の視点

①コストの軽減

- ・民間事業者の創意工夫などによって、従来の公共工事に比して、初期投資である整備費、運営期間中の維持管理・運営費を削減することが期待できる。

②官民の適切な役割分担・リスク分担

- ・公共施設等の整備・運営事業は数十年に及び、事業期間の間に様々なリスクにさらされる。従来の公共事業では、全て公共側が引き受けるが、PFI 事業においては事業契約に基づいて、公民の間で役割分担・リスク分担が明確化され、リスクの要素ごとに適切な分担者を定める。需要変動リスク等は民間事業者の一部または全てを移譲することができる。

③財政負担の平準化

- ・従来手法の公共事業では、初期投資に多額の財政負担を必要とし、運営期間中においても施設の経年劣化に応じて、大規模修繕の費用等が必要になる。一方 PFI 事業においては、民間事業者がプロジェクトファイナンスによって資金を調達するため、初期投資の多額の財政負担が不要となり、事業契約に応じてサービス購入費を毎年支払うことで、財政負担の平準化が可能となる。

④公共側職員などの人手不足への対応

- ・施設の維持管理・運營業務を民間事業者に任せることにより、公共側職員は企画立案やモニタリングなどの業務に専念することができ、人出不足対策に繋がる。

■住民や施設利用者からの視点

⑤良質な公共サービスの提供

- ・民間事業者の創意工夫などによって、従来の公共工事に比して、良質なサービスを提供することが可能となる。様々な年代の住民や施設利用者のニーズに対応し、使いやすく魅力的な施設の整備や駐車場のピーク時、オフピーク時の料金設定を柔軟にすることで、周辺交通渋滞の軽減など多くの効果が期待できる。

⑥ビジネスチャンスの拡大

- ・民間事業者にとっては新たなビジネスチャンスとなり、公共施設の整備運営事業に加えて、例えばスペースを活用したイベント開催などの付帯事業・自主事業を組み合わせることで、さらに事業機会は拡大する。また、地元企業も PFI 事業に取り組むことで、新たなネットワークの拡大などが図られ、地域経済の活性化にも寄与することも可能である。

(2) PPP/PFI 手法の概要

本事業において適用が考えられる、PPP/PFI 手法の概要について整理する。

図表 6-3 PPP/PFI 手法の概要

事業手法	設計 (D)	施工 (B)	運営 (O)	概要	一般的な 事業期間
①DB	○	○	—	・従来は分離発注されていた設計・施工業務を包括化し、サービスの向上と費用縮減を図る事業手法。 ・施工時のコスト管理を事業に組み込むことで、全体のコスト削減等を図る。	1～3年
②指定管理者制度	—	—	○	・民間事業者のノウハウを生かし、公の施設の管理・運営を行い、サービス向上と費用縮減を図る事業手法。 ・指定管理業務に加え、事業者の創意工夫による「自主事業」も可能。	3～5年
③リース	○	○	○	・資金調達から設計～運営を一貫して民間事業者が実施し、そのサービス対価としてリース料を支払う方式	15～30年
④DBO	○	○	○	・設計～施工～運営を一貫して民間事業者が実施するが、整備費用は公共が調達するもの。 ・施設完成時に所有権を公共に移転した上で、引き続き運営を行う。 ・設計・施工の一体化による効率性向上の他、運営者が設計を行うことによる様々な工夫も期待される。	15～30年
⑤PFI	○	○	○	・民間事業者のノウハウの活用により、費用縮減とサービス向上を図る事業手法。 ・特定の時期に施設所有権を民間から公共に移転させるBTO／BOT方式や、運営権を売却するコンセッションなど複数の手法が存在。	15～30年

(3) PFI 等のバリエーション

■PFI 等の事業方式

図表 6-4 PFI のバリエーション

事業方式	資金調達 (F)	設計 (D)	施工 (B)	運営 (O)	概要
BTO	民間	民間	民間	民間	- 資金調達から設計～施工～運営を一貫して民間事業者が実施するもの。 - 資金調達を民間事業者が行うことで、公共側の支出の平準化が図られる。 - 施設等の所有権移転を整備後に行う方式となり、従来方式と同様に国庫補助負担の適用の可能性や不動産登記・取得税、固定資産税等が非課税となる。
BOT	民間	民間	民間	民間	- 資金調達から運営まで一貫して民間事業者が実施し、施設等の所有権移転を事業期間終了時に行う方式。民間所有とすることでより柔軟な施設運営が可能。 - 現在は固定資産税等が課されることがネック。
BOO	民間	民間	民間	民間	資金調達から運営まで一貫して民間事業者が実施し、事業期間終了後も施設の所有権を移転しない方式。運営事業者が引き続き事業運営することを想定。
RO	民間	民間	民間	民間	資金調達から運営まで一貫して民間事業者が実施するが、整備は実施せず改修する方式。施設の所有権は移転しない。
コンセッション	民間 or 公共	民間	民間	民間	施設の所有権は公共が保有しつつ、施設の運営権を売却する方式。整備などの初期投資を公共が実施する方式や民間事業者実施する方式など様々なパターンがある。

図表 6-5 (参考) 一般的な施設整備費の支払方法

	設計		建設工事		維持管理・運営	
	基本設計	実施設計	1 年度目 着工	2 年度目 完工	1 年度目	2 年度目…
従来方式 DBO 方式	支払い	支払い	支払い	支払い		
買取方式 (譲渡方式)	この間一切支払いがない			全額支払い		
PFI BTO 方式	この間一切支払いがない			一部支払い	割賦払い	割賦払い
建物賃貸借 (リース方式)	この間一切支払いがない				賃借料	賃借料

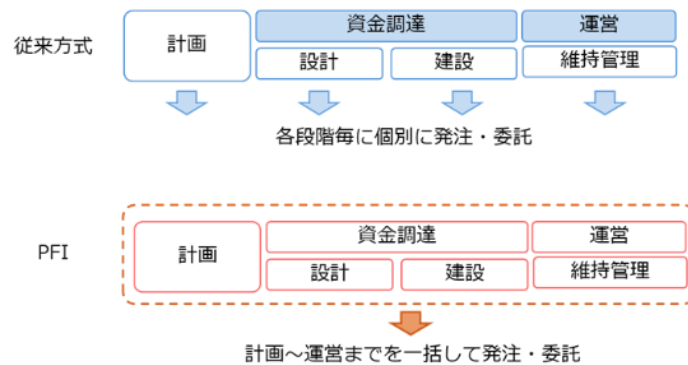
■PFI の事業類型

町、PFI 事業者、利用者において収入、サービス提供の観点で整理すると、下表の 3 つの事業類型になる。

図表 6-6 PFI の事業類型

サービス購入型	独立採算型	混合型
・公共がサービス提供の対価としてサービス料を支払い ・先行事例で最も多い形態	・基本的に公的負担なし ・先行事例は少ない	・公的支援と利用者からの料金収入で収支確保 ・サービス購入型と組み合わせた事例が多い

■（参考）PFI の特徴



図表 6-7 PFI の業務範囲の特徴

6.4.2 師崎観光センター周辺整備に係る事業手法の検討

6.4.1 でまとめた民活導入手法の特徴等を踏まえ、以下では師崎観光センター及び駐車場の整備・運営事業に適した事業手法の検討を行う。

(1) 事業範囲等の設定

- ・事業範囲 : 師崎観光センター及び駐車場（平面・立体） フェリー待合場は対象外
- ・事業の内容 : 師崎観光センターの建替（または改修）・維持管理・運営
新立体駐車場の建設・維持管理・運営
道路形状の変更
現立体駐車場の維持管理・運営



図表 6-8 対象施設および周辺施設

（２）本事業に適用すべき手法の検討

■基本的な官民連携手法

- ・運営まで考慮した官民連携手法としては、①DB+指定管理者、②リース、③DBO、④PFI の４つが基本的に考えられる。①DB+指定管理者、③DBO については、整備費について南知多町の資金調達が必要となるが、検討対象とする。②リースであるが、土地が愛知県所有となり、愛知県港湾局の意向として、整備する施設は南知多町所有が望ましいということから、②リースについては検討の対象外とする。以上より事業手法としては DB+指定管理者、DBO、PFI を基本に比較検討する。

■PFI の事業類型

- ・PFI の事業類型には、サービス購入型、独立採算型、混合型の３種類がある。
- ・師崎港観光センターの主な収入源はテナント料金と想定される。建物の再整備等によって収入は増加することを想定しても、現状の名鉄観光海上からのテナント収入を踏まえれば、独立採算で観光センターを運営することは困難と考えられる。
- ・一方で、サービス購入型とすると、必要な維持管理費を毎年民間事業者に支払うだけのスキームとなり、南知多町のコスト縮減に大きく寄与することは出来ない。
- ・以上を踏まえ、混合型を想定して事業手法を検討する。
- ・駐車場の主な収入は、利用料金であり、定期利用と一時利用がある。現状では１億円を超える収入があり、自走式かつ大規模な機械設備などの導入も考えられないことから維持管理費も低い。よって駐車場は独立採算型を想定する。

■PFI の事業方式

- ・BTO、BOT、BOO、RO、コンセッションの事業方式が考えられるが、BOT は運営期間中民間事業者の所有となること、BOO は事業終了後も民間事業者が施設を所有する事業方式であり、事業終了後の大規模修繕が必要となること、観光センターは建替、新立体駐車場は新設を想定していることから、BOT、BOO、RO 方式については、本検討の対象外とする。

■新施設等にコンセッション事業を導入する際の手法例

本事業では、師崎港観光センターと新立体駐車場を新規に整備する。立体駐車場はこれまでの運営実績から独立採算が可能と考えられ、コンセッション手法の導入を検討する。新たに施設を整備するコンセッション事業にはこれまでの事例から様々なパターンがあり、本事業で適用が想定される事業スキームについて整理する。

① DB+コンセッション事業（事例：愛知県国際展示場）

- ・南知多町が設計・施工に関する資金を調達し、民間事業者に設計・施工を一括して実施させた後、完成した公共施設についてコンセッション事業を導入するパターン

② BT+コンセッション事業（事例：愛知県体育館）

- ・PFI 法に基づいて施設の設計・建設を民間事業者を実施させ、完成後一括払いで公共が買い取

る方式（BT 方式）により施設を取得したのち、コンセッション事業を導入するケース

③ BTO+コンセッション事業（事例：横浜みなとみらいコンベンションセンター）

- ・ BTO 方式（Build Transfer Operate）による PFI 事業として、施設の設計・建設・運営を行いながら、完成した一部の施設または業務範囲について、コンセッション事業を導入するケース（横浜の事例では、PFI 事業者①（維持管理を担当）とコンセッション事業②（運営）を行う事業者が別になる）

以上より、本事業での比較検討する官民連携手法のパターンは、DB+指定管理者、DBO、PFI（BTO）、PFI（DB+コンセッション）、PFI（BT+コンセッション）、PFI（BTO+コンセッション）とする。

（３）定性的な比較指標

南知多町、民間事業者、施設利用者への効果の観点に、民間事業者の競争性の確保、事業実施までのスケジュールを加えて比較評価する。評価指標および評価内容を下記に整理する。

図表 6-9 定性評価の資料および方法

評価指標	評価方法
コストの縮減	・ 設計、建設、運営までどの範囲でコスト縮減が可能なのか ・ その他コスト縮減に寄与できる特徴
財政負担の軽減	・ 予算の平準化が可能かどうか ・ 民間事業者からの公租公課があるかどうか ・ 整備費が少ないかどうか ・ 運営権対価等の取得があるかどうか ・ その他財政負担の軽減に寄与できる特徴
リスク分担	・ 民間事業者にどの範囲でリスク分担が可能なのか ・ その他、南知多町から見てのリスクがあるかどうか
人出不足への対応	・ 南知多町の発注事務負担が軽減できるかどうか ・ その他事務負担が増加するかどうか
良質な公共サービスの提供	・ 施設の利便性・魅力等が向上するかどうか ・ その他良質な公共サービスの提供への寄与できる特徴
ビジネスチャンスの拡大	・ 地域企業の参画の可能性が高いかどうか ・ 新規性の高い事業かどうか ・ その他ビジネスチャンスの拡大に寄与できる特徴
競争性の確保	・ 民間事業者の参画意欲が高いかどうか ・ その他競争性の確保に寄与等できる特徴
スケジュール	・ 事業開始までの情報整理、検討評価、契約資料の作成・締結支援等の必要スケジュールが長いかどうか ・ その他スケジュールに寄与する特徴

（４）事業手法の定性的な比較検討

南知多町、民間事業者、施設利用者への効果の観点に加え、民間事業者の競争性の確保、事業実施までのスケジュール、南知多町の発注事務を加え比較検討する。

図表 6-10 事業手法における定性評価（その1）

	従来手法	DB+指定管理	DBO	PFI（BTO）
概要	設計、建設、維持管理、運営の業務について、公共が自ら行うかまたは個別に民間事業者に分割発注して事業を実施する手法	- 従来は分離発注されていた設計・施工業務を包括化し、サービスの向上と費用縮減を図る事業手法。 - 運営では、指定管理を導入することで、民間事業者のノウハウを生かし、サービス向上と費用縮減を図る事業手法。	- 設計～施工～運営を一貫して民間事業者が実施するが、整備費用は公共が調達するもの。 - 施設完成時に所有権を公共に移転した上で、引き続き運営を行う。 - 設計・施工の一体化による効率性向上の他、運営者が設計を行うことによる様々な工夫も期待される。	- 資金調達から設計～施工～運営を一貫して民間事業者が実施するもの。 - 資金調達を民間事業者が行うことで、公共側の支出の平準化が図られる。 - 施設等の所有権移転を整備後に行う方式となり、従来方式と同様に国庫補助負担の適用の可能性や不動産登記・取得税、固定資産税等が非課税となる。
コストの軽減	設計から維持管理、運営まで分割発注となるため、維持管理、運営を想定した設計・施工によるコスト縮減は期待できない	維持管理、運営を想定した設計・施工によるコスト縮減は期待できない	設計から運営まで一貫して民間事業者が担うため、コスト縮減が可能	設計から運営まで一貫して民間事業者が担うため、コスト縮減が可能
財政負担の軽減	設計から運営まで南知多町が資金調達するため、財政負担の平準化は不可	設計から運営まで南知多町が資金調達するため、財政負担の平準化は不可	設計から運営まで南知多町が資金調達するため、財政負担の平準化は不可	設計から運営まで民間事業者が資金調達するため、財政負担の平準化が可能
リスク分担	公共側が資金調達し、仕様発注となるため、多くのリスクは事業主体である公共側が分担する。	設計から運営まで民間事業者に適切な範囲でのリスク分担が可能だが、公共側が資金調達するため、民間事業者の需要変動リスクの分担は限定的	設計から運営まで民間事業者に適切な範囲でのリスク分担が可能だが、公共側が資金調達するため、民間事業者の需要変動リスクの分担は限定的	- 設計から運営まで民間事業者に適切な範囲でのリスク分担が可能 - 駐車場は収益性があるため、独立採算とすれば民間事業者に需要変動リスクの移譲が可能
人出不足への対応	設計、施工、維持管理・運営の各段階で発注手続きが必要となり、維持管理、運営段階では、調査、改修計画、改修工事の発注も必要となり、町の事務負担軽減には寄与しない。	- 設計・施工を一括して民間事業者に発注可能であるが、維持管理・運営段階で公募手続きが必要となる。 - また、指定管理者制度のため約5年で更新手続きが必要	設計から運営まで一貫して民間事業者が対応する契約のため、町の人出・作業軽減に寄与	設計から運営まで一貫して民間事業者が対応する契約のため、町の人出・作業軽減に寄与
良質な公共サービスの提供	従来方式の仕様発注により、民間事業者の資金・経営ノウハウ等を導入できないため、大きな利便性・魅力の向上は期待できない。	民間事業者のノウハウによって施設が運営されることから、利便性・魅力が向上するが、設計・施工と維持管理・運営が別事業者となるため、効果の発揮は限定的	民間事業者のノウハウによって施設が整備・運営されることから、従来方式と比較して利便性、魅力は向上する	民間事業者のノウハウによって施設が整備・運営されることから、従来方式と比較して利便性、魅力は向上する
ビジネスチャンスの拡大	地域事業者が指定管理者に参加する場合、地域の経済活性化に寄与するが、地域事業者のネットワークの拡大などは限定的	地域事業者が指定管理者に参加する場合、地域の経済活性化に寄与	地域事業者が事業に参加する場合、地域の経済活性化に寄与	地域事業者が SPC に参加する場合、地域にとっての経済活性化に寄与
競争性の確保	一定程度、建設業者・事業会社等の民間事業者の参画の可能性はあるが、業務ボリュームが限定されるため、民間企業の参画意欲は低い	一定程度、建設業者・事業会社等の民間事業者の参画の可能性はあるが、業務ボリュームが限定されるため、民間企業の参画意欲は低い	建設業者から不動産業、地域を含めた様々な業種の民間事業者の参画の可能性はある	建設業者から不動産業、地域を含めた様々な業種の民間事業者の参画の可能性
スケジュール	PFI 契約締結等の期間が不要となり、庁内の合意形成等も不要のため、事業開始までのスケジュールは最も早い	PFI 契約締結等の期間が不要となるため、事業開始までのスケジュールは早い	PFI に類似した契約期間が必要となり、事業開始までのスケジュールは遅い	PFI の契約締結に一定期間が必要となるため、事業開始までのスケジュールは遅くなる
総合評価	- スケジュールに関しては、民活手法導入のケースより早い - コスト・財政負担の縮減、良質な公共サービスの提供、競争性確保の観点については民活導入手法より劣る	- スケジュールに関しては、民活導入手法の中では最も早い - コスト・財政負担の縮減、サービス向上、競争性確保について、一定程度の効果があるものの、他の民活導入手法と比較すると効果は小さい	- コストの縮減、サービス向上、競争性の確保について効果がある - 平準化不可のため、財政負担の軽減が課題となる - 民活導入手法の中でスケジュールはやや遅い	- コスト・財政負担の縮減、サービス向上、競争性の確保について効果がある - 従来手法や、DB+O、DBO と比較して、スケジュールが長くなることが課題

図表 6-11 事業手法における定性評価（その2）

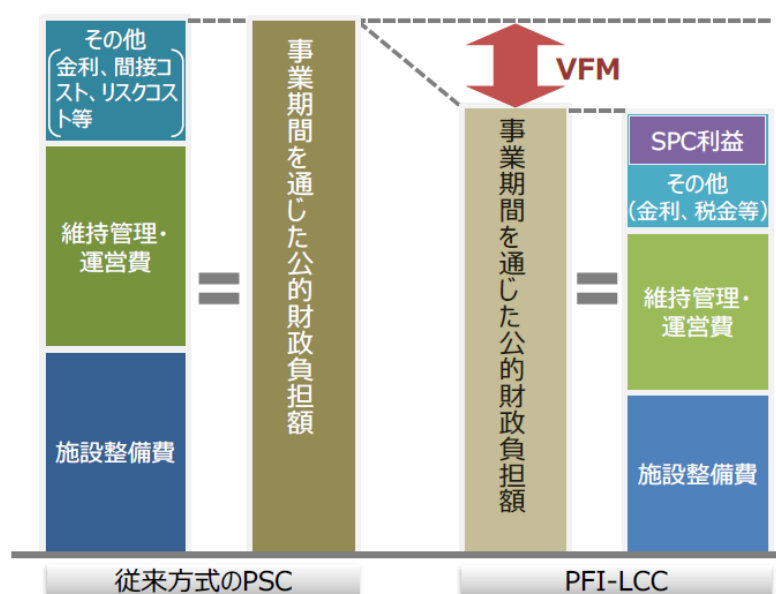
	PFI（DB+コンセッション）	PFI（BT+コンセッション）	PFI（BT0+コンセッション）
概要	・ 公共が設計・施工に関する資金を調達し、民間事業者に設計・施工を一括して実施させた後、完成した公共施設についてコンセッション事業を導入する方式	・ PFI 法に基づいて、資金調達から施設の設計・建設を民間事業者に実施させ、完成した公共施設についてコンセッション事業を導入するパターン ・ 資金調達を民間事業者が実施することで、設計・建設に係る費用を割賦払いとすることが可能	・ BT0 方式による PFI 事業として、施設の設計・建設・運営を行いながら、完成した一部の施設または業務範囲について、コンセッション事業を導入するパターン ・ 師崎観光センターと立体駐車場が分割事業となり、師崎観光センターに BT0、立体駐車場にコンセッション手法を導入する方式
コストの軽減	・ 設計から運営、事業終了までコスト縮減が可能	・ 設計から運営、事業終了までコスト縮減が可能	・ 設計から運営、事業終了までコスト縮減が可能
財政負担の軽減	・ 設計・施工について南知多町が資金調達を実施し、施工後運営権を設定することで運営権対価を取得 ・ 運営費については、財政負担の平準化が可能	・ 設計から運営まで民間事業者が資金調達するため、財政負担の平準化が可能 ・ さらに運営権対価を取得することで、整備プランの中では最も財政負担の軽減が可能	・ 設計から運営まで民間事業者が資金調達するため、財政負担の平準化が可能 ・ さらに運営権対価を取得することで、整備プランの中では最も財政負担の軽減が可能
リスク分担	・ 設計・施工、運営について各民間事業者にリスク分担が可能 ・ 独立採算となるため、需要変動リスクを全て民間事業者が分担	・ 設計・施工、運営について各民間事業者にリスク分担が可能 ・ 独立採算となるため、需要変動リスクを全て民間事業者が分担	・ 設計から運営まで民間事業者にリスク分担が可能 ・ 独立採算となるため、需要変動リスクを全て民間事業者が分担
人出不足への対応	・ 設計から運営まで一貫して民間事業者が対応する契約のため、町の人出・作業軽減に寄与 ・ PFI（BTO 等）と比較して、運営権の設定事務、運営状況のモニタリングが必要	・ 設計から運営まで一貫して民間事業者が対応する契約のため、町の人出・作業軽減に寄与 ・ PFI（BTO 等）と比較して、運営権の設定事務、運営状況のモニタリングが必要	・ 設計から運営まで一貫して民間事業者が対応するため、町の人出・作業軽減に寄与 ・ PFI（BTO 等）と比較して、運営権の設定事務、運営状況のモニタリングが必要
良質な公共サービスの提供	・ 運営については民間事業者が資金調達し、民間事業者が需要変動リスクを取って施設を運営することから、利便性・魅力は向上	・ 設計から運営まで民間事業者が資金調達し、民間事業者が需要変動リスクを取って施設を運営することから、利便性・魅力は最も向上	・ 師崎観光センターと立体駐車場が分割事業となり、収益性の低い師崎観光センターはサービス購入型の導入が想定されることから、利便性・魅力の向上は限定的
ビジネスチャンスの拡大	・ 地域事業者が SPC に参加する場合、地域にとっての経済活性化に大きく寄与 ・ コンセッション事業という新しいビジネスチャンスに参画	・ 地域事業者が SPC に参加する場合、地域にとっての経済活性化に大きく寄与 ・ コンセッション事業という新しいビジネスチャンスに参画	・ 地域事業者が SPC に参加する場合、地域にとっての経済活性化に大きく寄与 ・ コンセッション事業という新しいビジネスチャンスに参画
競争性の確保	・ 建設業者から不動産業、地域を含めた様々な業種の民間事業者の参画の可能性はあるが、コンセッション方式のため運営権対価によっては参入意欲が低下する可能性	・ 建設業者から不動産業、地域を含めた様々な業種の民間事業者の参画の可能性はあるが、コンセッション方式のため運営権対価によっては参入意欲が低下する可能性	・ 建設業者から不動産業、地域を含めた様々な業種の民間事業者の参画の可能性はあるが、コンセッション方式のため運営権対価によっては参入意欲が低下する可能性
スケジュール	・ PFI の契約締結に加え、運営権の評価・設定が必要となり、事業開始までのスケジュールはさらに遅くなる	・ PFI の契約締結に加え、運営権の評価・設定が必要となり、事業開始までのスケジュールはさらに遅くなる	・ PFI の契約締結に加え、運営権の評価・設定が必要となり、事業開始までのスケジュールはさらに遅くなる
総合評価	・ コストの縮減、サービス向上、競争性の確保について効果がある ・ 設計・施工については南知多町で資金調達が必要となるが、運営権対価で相殺される可能性がある ・ 運営権対価の設定事務でスケジュールが長くなる	・ コスト・財政負担の縮減、サービス向上、競争性の確保について最も効果がある ・ 運営権対価の設定事務でスケジュールが最も長くなる	・ 師崎観光センターと立体駐車場の事業が分割され、師崎観光センターについてのサービス向上は限定的 ・ 運営権対価の設定事務でスケジュールが最も長くなる

➤ 事業開始までのスケジュールが長くなるものの、コスト・財政負担の縮減、サービス向上、競争性の確保について効果がある PFI（BT0）方式、PFI（BT+コンセッション） について、VFM 試算の対象とする

6.4.3 VEM、運営権対価の試算

(1) . VFM 試算

VFM (ValueForMoney) とは、一般論では「支払いに対して価値の高いサービスを供給」するという考え方であり、同一のサービス水準のもとで評価する場合、地方公共団体等が自ら事業を実施する場合の事業期間を通じた公的財政負担額の現在価値（Public Sector Comparator「PSC」）と、PFI 事業として実施する場合の事業期間全体を通じた公的財政負担額の現在価値（PFI-Life Cycle Cost「PFI-LCC」）との比較により評価する。PFI-LCC が PSC を下回れば PFI 事業に VFM があるということになり、PFI 事業を実施すべきという評価になる。



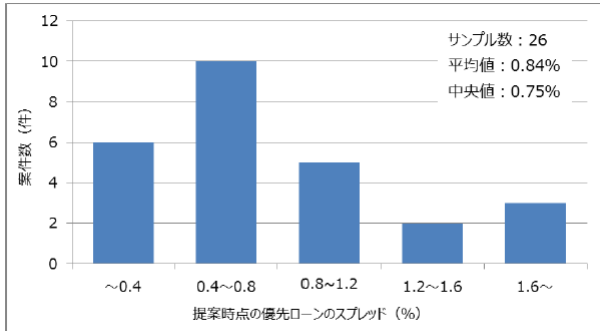
図表 6-12 VFM の考え方

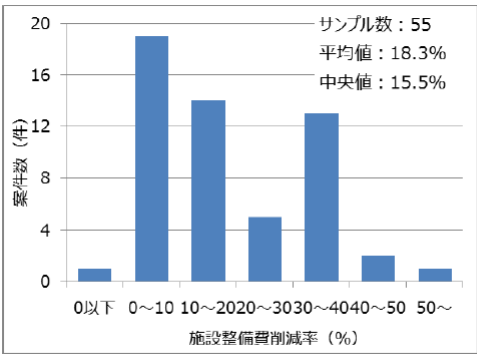
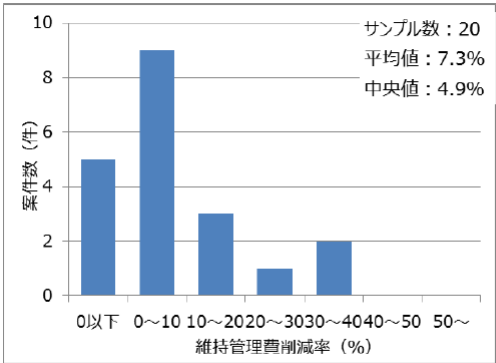
出典：「VFM 簡易算定モデルマニュアル」（国土交通省）より抜粋

1) . 前提条件

VFM の試算にあたっての前提条件を以下のように設定した。

図表 6-13 VEM 資産の前提条件

項目	設定の考え方																																																																																								
基金	✓ 40,000 万円を整備費に活用する																																																																																								
事業期間	✓ 30 年間																																																																																								
基準金利	✓ 「VFM 簡易算定モデルマニュアル」は 1.5%となっているが、現在は下がり続けているため、1.0%と改定 ＜提案基準金利と国債金利の関係＞ <table><thead><tr><th>事業</th><th>基準金利の年数 (年)</th><th>(A) 基準金利 (TSR)</th><th>(B) 優先交渉者公 表日の国債金利</th></tr></thead><tbody><tr><td>A</td><td>10</td><td>1%</td><td>1.34%</td></tr><tr><td>B</td><td>10</td><td>1.32%</td><td>1.44%</td></tr><tr><td>C</td><td>9</td><td>1.28%</td><td>1.15%</td></tr><tr><td>D</td><td>10</td><td>1.23%</td><td>1.48%</td></tr><tr><td>E</td><td>10</td><td>1.50%</td><td>1.56%</td></tr><tr><td>F</td><td>10</td><td>1.80%</td><td>1.72%</td></tr><tr><td>G</td><td>5</td><td>0.99%</td><td>1.10%</td></tr><tr><td>H</td><td>10</td><td>2.09%</td><td>1.67%</td></tr><tr><td>I</td><td>10</td><td>2.16%</td><td>1.74%</td></tr><tr><td>J</td><td>5</td><td>1.46%</td><td>1.19%</td></tr><tr><td>K</td><td>10</td><td>2.02%</td><td>1.53%</td></tr><tr><td>L</td><td>15</td><td>2.11%</td><td>1.94%</td></tr><tr><td>M</td><td>15</td><td>1.96%</td><td>1.91%</td></tr><tr><td>N</td><td>15</td><td>1.63%</td><td>1.71%</td></tr><tr><td>O</td><td>10</td><td>1.43%</td><td>1.33%</td></tr><tr><td>P</td><td>15</td><td>1.70%</td><td>1.79%</td></tr><tr><td>Q</td><td>10</td><td>1.07%</td><td>1.25%</td></tr><tr><td>R</td><td>10</td><td>1.01%</td><td>0.99%</td></tr><tr><td>S</td><td>10</td><td>0.68%</td><td>0.52%</td></tr><tr><td>T</td><td>15</td><td>0.99%</td><td>0.68%</td></tr><tr><td colspan="2">平均値</td><td>1.47%</td><td>1.40%</td></tr></tbody></table> ✓ 出所：国交省関連 PFI 事業等アンケート（平成 27 年度）	事業	基準金利の年数 (年)	(A) 基準金利 (TSR)	(B) 優先交渉者公 表日の国債金利	A	10	1%	1.34%	B	10	1.32%	1.44%	C	9	1.28%	1.15%	D	10	1.23%	1.48%	E	10	1.50%	1.56%	F	10	1.80%	1.72%	G	5	0.99%	1.10%	H	10	2.09%	1.67%	I	10	2.16%	1.74%	J	5	1.46%	1.19%	K	10	2.02%	1.53%	L	15	2.11%	1.94%	M	15	1.96%	1.91%	N	15	1.63%	1.71%	O	10	1.43%	1.33%	P	15	1.70%	1.79%	Q	10	1.07%	1.25%	R	10	1.01%	0.99%	S	10	0.68%	0.52%	T	15	0.99%	0.68%	平均値		1.47%	1.40%
事業	基準金利の年数 (年)	(A) 基準金利 (TSR)	(B) 優先交渉者公 表日の国債金利																																																																																						
A	10	1%	1.34%																																																																																						
B	10	1.32%	1.44%																																																																																						
C	9	1.28%	1.15%																																																																																						
D	10	1.23%	1.48%																																																																																						
E	10	1.50%	1.56%																																																																																						
F	10	1.80%	1.72%																																																																																						
G	5	0.99%	1.10%																																																																																						
H	10	2.09%	1.67%																																																																																						
I	10	2.16%	1.74%																																																																																						
J	5	1.46%	1.19%																																																																																						
K	10	2.02%	1.53%																																																																																						
L	15	2.11%	1.94%																																																																																						
M	15	1.96%	1.91%																																																																																						
N	15	1.63%	1.71%																																																																																						
O	10	1.43%	1.33%																																																																																						
P	15	1.70%	1.79%																																																																																						
Q	10	1.07%	1.25%																																																																																						
R	10	1.01%	0.99%																																																																																						
S	10	0.68%	0.52%																																																																																						
T	15	0.99%	0.68%																																																																																						
平均値		1.47%	1.40%																																																																																						
スプレッド	✓ 「VFM 簡易算定モデルマニュアル」を参考に 1.0%を設定  出所：国交省関連 PFI 事業等アンケート（平成 27 年度）																																																																																								
財政融資資金貸付金利	✓ 財務省 HP より、0.4%と設定																																																																																								
民間事業者の法人税	✓ 財務省 HP の「法人課税に関する基本的な資料」より実効税率を 30%と設定																																																																																								
割引率	✓ 20 年国債の利率より、0.4%と設定																																																																																								
施設整備費用の削減率	✓ 「VFM 簡易算定モデルマニュアル」を参考にすると 18%となるが、本事業の規模が大きくないこと、対象施設の施工性も複雑では無いことから、MURC の実績等より 10%と設定																																																																																								

	 サンプル数：55 平均値：18.3% 中央値：15.5% 施設整備費削減率 (%) 出所：国交省関連 PFI 事業等アンケート（平成 27 年度）
大規模修繕費用の削減率	✓ 整備費と同様に、10%と設定
維持管理・運営費用の削減率	✓ 「VFM 簡易算定モデルマニュアル」を参考にすると 7%となるが、本事業の規模が大きいこと、対象施設の施工性も複雑では無く、維持管理も比較的容易と考えられることから、維持管理での削減の余地は難しいと判断し、0%と設定  サンプル数：20 平均値：7.3% 中央値：4.9% 維持管理費削減率 (%) 出所：国交省関連 PFI 事業等アンケート（平成 27 年度）

2) . 試算パターンの整理

- ・ PSC（従来方式）の新立体駐車場として、道路形状を変更、フラット床の案（駐車場プラン3）、現在の平面駐車場を立体駐車場とした案（駐車場プラン1）をパターンとして想定する。新立体駐車場のプランは次頁参照。
- ・ VFM の算出は、同一事業内容での比較とすることが原則であるため、PSC の新立体駐車場をプラン3、PFI 事業者の新立体駐車場もプラン3とするケース①が基本となる。
- ・ しかし、従来方式の整備においては、プラン1の整備費がより低廉であることと、道路形状の変更は県や国と調整が必要となることから、PSCはプラン1となる可能性が高い。
- ・ よって、南知多町が従来方式でプラン1を整備する場合と（PSC）、PFI 事業者がプラン3で新立体駐車場を整備するケースについても VFM の試算を行った（ケース②～⑤）。さらに、これらのケースの VFM の算出パターンとして、事業方式（サービス購入、独立採算）、比較対象（支出、収益）の組み合わせを想定した。
- ・ コンセッションの事業性検討は、観光センター、既存立体駐車場、新立体駐車場の整備・運営を包括して一つの事業とする BT+コンセッション手法をパターンとして想定し、30年間の PSC（従来方式）の収益を現在価値化して運営権対価を試算した（ケース⑥）。
- ・ 感度分析として、運営権対価は資産評価、リスク等で減額される可能性があるため、10%減、PFI 事業者の立体駐車場（既往・新）の収入を10%増としたケースを試算した。（ケース⑦）なお試算した運営権対価は現時点での想定条件下での最大額であり、実際の事業者募集に向けては、より詳細な事業条件及び民間事業者の事業性を考慮し、今後調整する必要がある。

■試算条件の整理

図表 6-14 試算条件の整理

ケース	事業スキーム	運営権対価 (万円)	従来方式 PSC (町) の新立体駐車場プラン	PFI 事業者の新立体駐車場プラン	事業方式	VFM 比較対象
ケース①	PFI (BTO)	-	プラン3	プラン3	サービス購入	支出
ケース②	PFI (BTO)	-	プラン1	プラン3	サービス購入	支出
ケース③	PFI (BTO)	-	プラン1	プラン3	サービス購入	収益
ケース④	PFI (BTO)	-	プラン1	プラン3	独立採算	収益
ケース⑤	PFI (BTO)	-	プラン1	プラン3	独立採算	支出
ケース⑥	PFI (BT+コンセッション)	150,790	プラン1	プラン3	独立採算	収益
ケース⑦	PFI (BT+コンセッション)	135,711	プラン1	プラン3、収入10%増加	独立採算	収益

■新立体駐車場プラン（再掲）

プラン 1



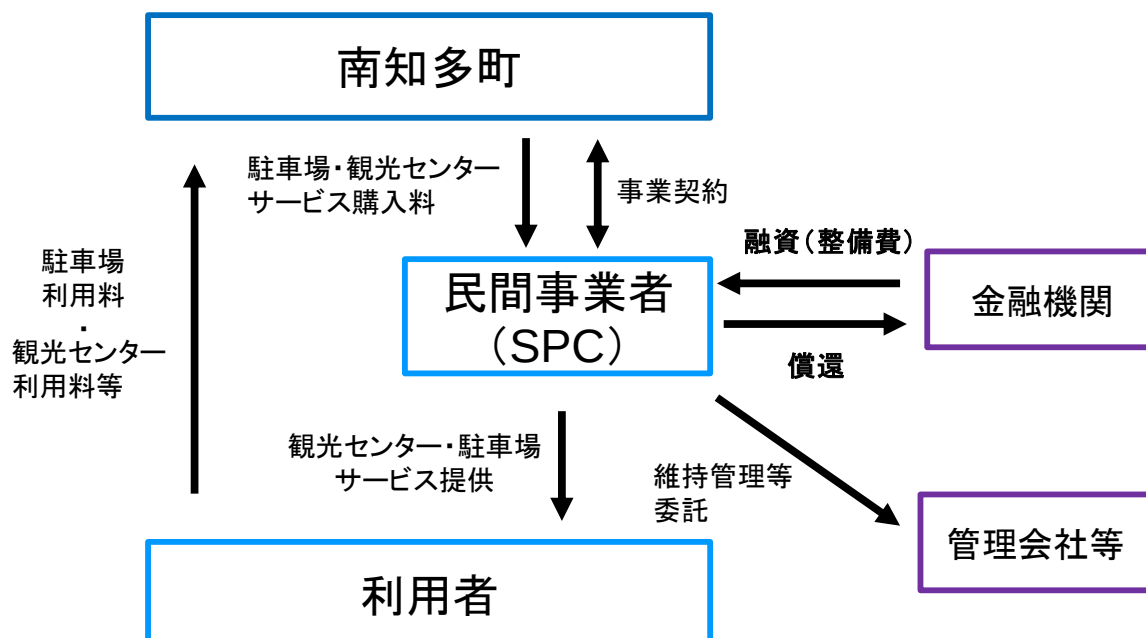
プラン 3



■新立体駐車場運営の事業類型（観光センターはサービス購入型）

サービス購入型

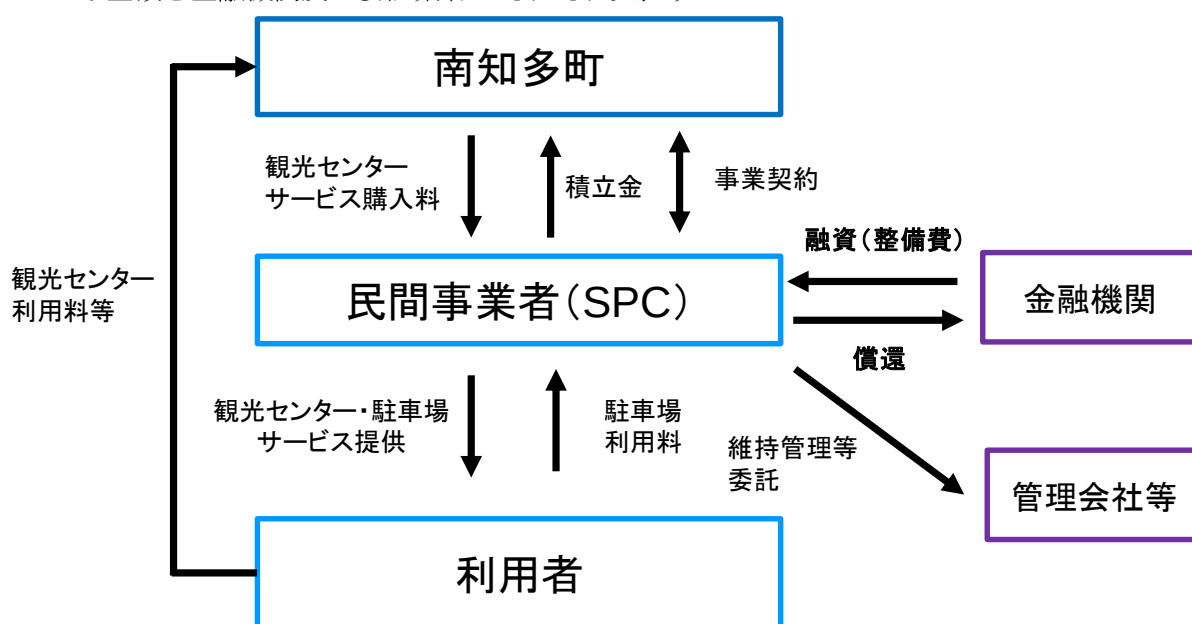
- ・ 駐車場・観光センター利用料等を一旦南知多町が収受し、駐車場及び観光センターの整備費の償還及び維持管理に必要なサービス購入料を民間事業者（SPC）に支払う。更新に必要な積立金は南知多町で積立てる。



図表 6-15 サービス購入型の駐車場収入の流れ

独立採算型

- ・ 観光センター利用料等は南知多町が、駐車場利用料は民間事業者（SPC）が収受する。駐車場の更新に必要な積立金を南知多町に支払った上で、整備費の償還及び維持管理に必要な金額を金融機関及び委託業者にそれぞれ支払う



図表 6-16 独立採算型の駐車場収入の流れ

3) . 収入の設定

① PSC の収入

■ 初年度

- ・ 南知多町の起債として、観光センターの整備費（35,000 万円）、新立体駐車場の整備費（58,000 万円）、道路工事費（5,000 万円）から基金（40,000 万円）を控除した 58,000 万円を初年度の収入として設定した。

■ 年次収入

- ・ 新観光センターのテナント収入（1,340 万円/年）、既存立体駐車場の収入（5,300 万円/年）は実績より設定した。
- ・ 新立体駐車場の収入（プラン 1：7,800 万円/年、プラン 3：9,700 万円/年）は、既存立体駐車場との駐車台数の比率に既存立体駐車場の回転率を乗じて算出した。
- ・ 既存立体駐車場を 108 台、新立体駐車場を 186 台（プラン 1）、237 台（プラン 3）と想定

② PFI 事業の収入

■ 初年度

PSC の初期整備費より、10%控除し、52,200 万円を設定した。

■ 年次収入

下記に示す算出根拠から算出した。

図表 6-17 PFI 事業の年次収入の設定根拠

PFI 事業の年次収入項目	算出根拠
観光 C テナント収入	✓ サービス購入型の場合、町へ帰属 ✓ 独立採算型の場合は、民間事業者の収入
既存駐車場収入	✓ サービス購入型の場合、町へ帰属 ✓ 独立採算型の場合は、民間事業者の収入
新立体駐車場収入	✓ サービス購入型の場合、町へ帰属 ✓ 独立採算型の場合は、民間事業者の収入
イベント運営費	✓ 年間 100 日の稼働、1 日あたりの売上を 15 万円、出店料として売上の 10%として設定
観光 C 整備サービス対価	✓ PSC における観光センターの整備費から、整備削減率 10%を低減し、30 年間の資金調達金利（2.5%）を考慮して算出
観光 C 維持管理サービス対価	✓ PSC における観光センターの維持管理費から、30 年間の資金調達金利（2.5%）を考慮して算出
既存立体 P 維持管理サービス対価※プラン 1 を想定	✓ PSC における既存駐車場の維持管理費から、30 年間の資金調達金利（2.5%）を考慮して算出
新立体 P 整備サービス対価	✓ PSC における新立体駐車場の整備費から、整備削減率 10%を低減し、30 年間の資金調達金利（2.5%）を考慮して算出
新立体 P 維持管理サービス対価	✓ PSC における既存駐車場の維持管理費から 30 年間の

※プラン 1 を想定	資金調達金利（2.5%）を考慮して算出
------------	---------------------

4) . 支出の設定

■ 初年度

① PSC の支出

- ・ PSC の初期整備費として、起債分の 58,000 万円を設定した。
- ・ PFI 事業の初期整備

② PFI 事業の支出

- ・ 新観光センター、新立体駐車場の整備費として、52,200 万円を設定した。
- ・ 運営権対価は簡易的に、新立体駐車場プラン 1 を 30 年間整備、運営した場合の収益から試算した。
- ・ SPC の設立費として、「VFM 簡易算定モデルマニュアル」を参考に 2,000 万円を設定した。

■ 年次支出

下記に PSC 及び PFI 事業における支出設定の根拠を示す。

図表 6-18 PSC 及び PFI の年次支出の設定根拠

年次支出項目	PSC	PFI 事業
観光 C 維持管理費	✓ 支出実績より、光熱費、改修等工事費を除き、600 万円/年と設定	✓ PSC の設定値から維持管理削減率 0%を考慮し、600 万円/年と設定
観光 C 光熱費	✓ 支出実績より、500 万円/年と設定	✓ PSC の設定値から維持管理削減率 0%を考慮し、500 万円/年と設定
観光 C 改修費	✓ 整備費の 6 割を全体の改修費とし、耐用年数（60 年）で除して算出	✓ PSC の設定値から整備削減率 10%を考慮し、320 万円/年と設定
観光 C 建替積立金	✓ 整備費を耐用年数（60 年）で除して算出	✓ PSC の設定値から整備削減率 10%を考慮し、530 万円/年と設定
既存立体駐車場一般管理費	✓ 支出実績より、駐車場全体（立体・平面）の一般管理費を 1,300 万円/年とし、既存立体駐車場分として、650 万円/年と設定	✓ PSC の設定値から維持管理削減率 0%を考慮し、650 万円/年と設定
既存立体駐車場維持管理費	✓ 支出実績より、駐車場全体（立体・平面）の一般管理費を 2,200 万円/年とし、既存立体駐車場分として、1,540 万円/年と設定	✓ PSC の設定値から維持管理削減率 0%を考慮し、1,540 万円/年と設定

年次支出項目	PSC	PFI 事業
既存立体駐車場 建替積立金	✓ 整備費を耐用年数（30 年）で除して算出 ✓ 既存立体駐車場の建替積立金は、一時利用と定期利用の収入比率から全体の 2/3（一時利用分）に設定	✓ PSC の設定値から整備削減率 10%、一時利用の収入比を考慮し、1,000 万円/年と設定
新立体駐車場一般管理費	✓ 新立体駐車場の一般管理費は、既存立体駐車場との延床面積の比率（50%）から設定した。	✓ PSC の設定値から維持管理削減率 0%を考慮し、325 万円/年と設定
新立体駐車場維持管理費	✓ 新立体駐車場の維持管理費は、既存立体駐車場との延床面積の比率（50%）から設定した。	✓ PSC の設定値から維持管理削減率 0%を考慮し、770 万円/年と設定。
新立体駐車場改修費	✓ 整備費の 2 割（屋根・外部のみ鉄骨造を考慮）を改修費とし、耐用年数（30 年）で除して算出	✓ PSC の設定値から整備削減率 10%を考慮し、350 万円/年と設定
新立体駐車場建替積立金	✓ 整備費を耐用年数（30 年）で除して算出	✓ PSC の設定値から整備削減率 10%を考慮し、1,740 万円/年と設定
起債償還	✓ 償還期間を 30 年、財政融資資金貸付金利を 0.5%と設定し、単年度の起債償還額（2,007 万円/年）を算出	—
長期借入金ローン	—	✓ PSC における観光センターの管理費（整備費の 5%）から、維持管理削減率 0%を低減し、30 年で基準金利およびスプレッドの金利で資金調達すると想定
SPC 運営費	—	✓ 「VFM 簡易算定モデルマニュアル」を参考に、1,000 万円/年
法人税	—	✓ 法定実効税率として 30%と設定
運営権対価	—	✓ 新立体駐車場プラン 1 の金利を含む整備費、今後 30 年間の運営による収益を現在価値化

5) . 整備パターン及び事業方式による VFM 算出比較

■ケースの評価

図表 6-19 試算ケースの評価			
ケース	概要	メリット	デメリット
ケース①	PFI（BTO）・サービス購入型、新立体駐車場プラン3との支出比較	○PFI 事業（サービス購入型）を導入することで、公的財政負担額（支出）は減少する ○PFI-LCC（町）の収益が大きい	△公的財政負担額、削減率が少ない
ケース②	PFI（BTO）・サービス購入型、新立体駐車場プラン1との支出比較		×PFI 事業（サービス購入型）を導入することで、公的財政負担額が増加するため、成立しない
ケース③	PFI（BTO）・サービス購入型、新立体駐車場プラン1との収益比較	○PFI 事業（サービス購入型）とすることで、収益が増加し、公的財政負担は減少する ○収益の増加率は大きい ○PFI-LCC（町）の収益が大きい	×PIRR が 0 %となっており、SPC（民間事業者）へのインセンティブが無い
ケース④	PFI（BTO）・独立採算型、新立体駐車場プラン1との収益比較		×PFI 事業（独立採算型）を導入することで、収益が大きく減少するため、成立しない
ケース⑤	PFI（BTO）・独立採算型、新立体駐車場プラン1との支出比較	○PFI 事業（独立採算型）を導入することで、公的財政負担額（支出）が大きく減少する	×PFI-LCC（町）の収益が大きく減少する。 △SPC（民間事業者）の PIRR が 10%となることで、民間事業者の参入意欲は高まると考えられるが、収益事業である駐車場経営をそのまま譲渡することへの批判が考えられる
ケース⑥	PFI（BT+コンセッション）、独立採算型、新立体駐車場プラン1との収益比較	○PFI 事業（独立採算型）とすることで、収益が増加し、公的財政負担は減少する ○PFI-LCC（町）の収益が最も大きい	×PIRR が 0 %となっており、SPC（民間事業者）へのインセンティブが無い
ケース⑦	ケース⑥の感度分析として、運営権対価の減額、PFI 事業の収入増加を考慮	○PFI 事業（独立採算型）とすることで、収益が増加し、公的財政負担は減少する ○PFI-LCC（町）の収益が最も大きい	△SPC（民間事業者）の PIRR が 2%となりインセンティブが低い

- ケース①～⑥で比較評価する
- PFI-LCC の収益が PSC の収益より大きくなるケース（①、②、③、⑥）で、VFM の発現が最大となる PFI（BT+コンセッション（ケース⑥）が最も適当と考えられる。
- ただし、感度分析としてケース⑦で試算したように、リスクや資産評価等の影響による運営権対価の割引や民間事業者による運営の収入増加について想定しても、民間事業者の収益性が低い結果となっている。**今後の事業化に向けて、運営権対価の算出、PFI 事業者の収入増の影響の詳細について検討していく必要がある。**

第7章 調査結果のまとめと事業化に向けた課題

7.1 本業務の成果

本業務では、主に以下について確認・整理・検討を行った。

- 港湾区域（県所有地）上に使用許可を得て町が所有・使用している観光センター等を PFI やコンセッション等の手法で建替え、運営することについての制度上の可否
- 対象地区の観光・集客の観点での現状及びポテンシャルを確認
- 事業者ヒアリング、参考事例調査等を踏まえ、導入すべき機能と事業可能性等について整理
- 再整備に向けての重要課題である駐車場問題について現状把握及び解決策を検討
- 官民連携手法の導入による上記課題を前提とした事業手法の検討

その結果、これら課題等について、以下の通り一定の結論を得ることが出来た。

県管理の港湾区域内ではあるが、町を施設所有者とする PFI/ コンセッション事業の実施は可能

従来の PFI 事業においては、事業用地の所有者と事業主体（公共）が同一であるケースがほとんどである。しかし、本件については、県が所有する港湾区域内の用地を町が使用許可を得て設置している観光センターを官民協働事業により建替えようとするものであるため、土地の所有者ではない町が官民事業の事業主体となることが事業スキームとして可能かどうか懸念された。実際、調査開始当初は、コンセッション事業の前提となる運営権の設定が、使用許可等の第三者転貸を禁じる港湾管理条例に抵触するのではないかと観測もあったが、愛知県及び国との協議等を通じ、建物の所有者が町である限りは、現行の法制度等の上でも事業が可能であろうとの見通しを得た。

対象地区における賑わい（物販・飲食）や利便機能については一定のニーズが確認出来るが、規模等については慎重に検討が必要

アンケート調査等を通じ、対象地区である師崎エリアは比較的高い年齢層を中心に訪問先として比較的良く浸透していることが確認された（60 代以上では 40・50%が訪問経験あるが、30 代以下は 25%程度）。また、師崎港は、日間賀島・篠島への渡船目的での訪問者が大半ではあるが、師崎港付近の周辺散策を目的とする訪問ニーズも一定程度（約 25%）確認された。新しい観光センターは、旅客船ターミナル及び観光案内機能を核としつつ、土産物を中心とする物販及び飲食機能についても導入を検討すべきとの方向性を整理した。これら機能は導入への期待が高いものの、実際の導入に当たっては、特に規模について周辺の類似機能の状況やターゲットとする客の動向等も見つつ、慎重な検討が必要である。

師崎港エリアのイメージ改善のためにも不可欠な駐車場の拡張規模として最低約 100 台を推計

前出のアンケート結果では、同エリアは週末等にはいつも渋滞・混雑している印象が強く、そのために訪問・利用を見送っている人も少なからず(約 25%)存在することも確認された。従い、同エリアの再整備に当たっては、渋滞を解消し、かかるマイナスイメージが払拭出来る駐車場整備が求められる。

南知多町は財政的に非常に厳しい状況にあること、対象エリア周辺には駐車場拡張に使用可能な土地がほとんどないこと等の制約条件も踏まえ、既存駐車場の利用実績や師崎への主要なアクセスルートとなる南知多道路の交通量のデータ等を丁寧に分析し、一時利用分として最低約 100 台分の駐車場拡張が必要との推計結果を導いた。この規模以上の整備を行うことで、GW や盆休み等のピーク時約 10 日間を除き、これまでの週末等に発生していた満車状態は解消されることが見込まれる。

官民連携による整備運営を前提とした場合、複数の事業者が参画に興味あり

本事業について、官民連携による整備運営を想定し、民間事業者にヒアリングを行ったところ、複数の事業者から極めて前向きな反応を得た。案件規模としては決して大きくはないものの、駐車場の利用状況が堅調で、安定した事業運営が期待出来ることがその理由と考えられる。

官民連携手法、特にコンセッション方式の導入可能性を確認

官民連携手法の導入を前提に、各種手法についての定性評価によって本案件で有効と考えられる手法の絞り込みを行った後、案件の収支及び VFM の試算を行った。町との間で、資金調達及び使用料収入等の配分方法について今後協議を行う必要があるが、町が民間事業者より一定の運営権対価の支払いを受ける形でのコンセッション方式の導入も可能と考えられるとの結論に達した。

7.2 事業化に向けた今後の課題

以上の通り、本調査を通じ、師崎港観光センター等の建替え事業については、官民連携手法によって実施が可能であるとの目算とその場合の導入機能、事業スキーム、主要施設である立体駐車場の整備規模等について整理を行うことが出来た。

しかしながら、計画をさらに前に進め、実際に事業者募集等を開始するためには、依然整理等が必要な事項が複数残っている。主要なものを以下に挙げる。

事業の実施範囲及び事業スキーム確定のための国、県、近隣地主等との協議

港湾区域内での PFI/コンセッション方式を前提にした新観光センター及び駐車場の再整備・運営事業の実施については、大きな方向性として実施可能であるとの見通しを得たが、最終的には施設及び運営方式のより具体的な案と共に、引き続き県等と協議・確認を重ねる必要がある。

町としてのより詳細な事業収支計画の検討とより詳細な民間事業者の負担額の試算

本調査における事業性試算は、一旦通常の PFI をベースに事業としての成立可能性の確認に重きを置いたものとなっている。本件は比較的収益性の高い駐車場事業を中核としているため、前章ケース 6、7 の試算にみられる通り、コンセッション方式の導入も期待が出来る結果となっている。町財政は引き続き非常に厳しい状況にあるため、町としての事業効果の最大化を図るためには、運営権対価の設定及び受領の時期・方法（一括なのか分割なのか）を含め、町の財政状況及び資産マネジメント計画に基づく、より詳細な事業計画を検討することが必要である。

一方、前述の通り、事業スキーム等の検討のために行った事業者ヒアリング等を通じ、本事業に関心を示す民間事業者の存在を確認している。しかし、全体の事業規模が小さいことから、事業期間や運営対価の考え方を含め、事業条件等の僅かな違いが参画可能性に大きく影響すると想定される。

従い、町としてのより詳細な事業計画の検討後、民間事業者に対し再度ヒアリングを行い、事業の成立可能性を精査することが不可欠と考える。

名鉄海上観光船との役割分担についての協議

本件の事業予定地内には、観光センターに付属する形で倉庫が複数等建っているが、これらは名鉄海上観光船の所有物となっている。また、建て替え後の新観光センターについても、現在と同様に渡船利用者向けの利便機能、案内表示等の設置が必要となる。再整備に当たってのこれら名鉄海上観光船の所有物及び同社の渡船事業と密接に関連する設備等の整備・所有・維持管理等の役割分担について、今後より詳細な協議が必要である。

地元関係者への説明

過去の計画検討時は、地元関係者からなる協議会で報告を行っていた。本事業は、師崎地区の賑わい創出への寄与も意図していることから、本検討の結果をベースとして、漁協等地元関係者への説明を行うと共に、地元として協力可能な活動の有無について、協議を行う必要がある。

7.3 今後のスケジュール案

現時点での今後の想定スケジュールは以下のとおりである。

図表 7-1 今後のスケジュール案

R3 年度	- 事業条件等の精査（関係者との事前協議、官民の詳細な役割分担、事業期間の検討等） - 事業スキームの詳細検討（事業範囲の確定、事業方式の比較・決定等） - 民間事業者に対するヒアリング - 事業収支シミュレーション（運営権対価の設定と町の資金負担の方法・額の検討） - 実施方針案、公募資料等の骨子案の作成
R4 年度	公募→事業者選定
R5 年度	民間事業者による事業開始
R6 年度	新観光センター開業