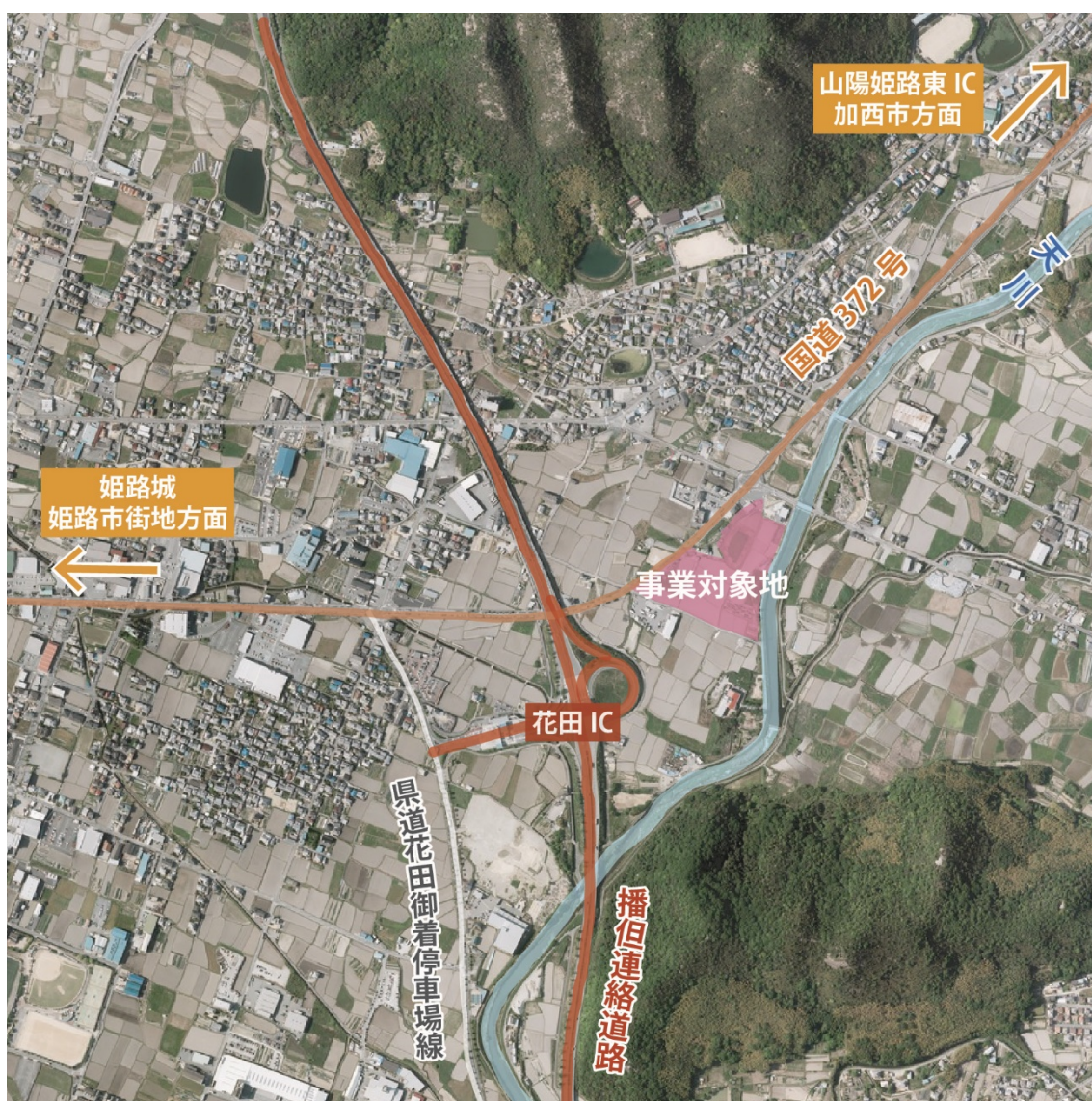


第4章 事業対象地の選定

1 事業対象地

道の駅として必要な敷地規模については、第3章施設規模の検討において概ね3haであることが確認された。基本構想で候補地とした国道372号沿線（播但連絡道路東側）で、この規模をまとまって取得できる場所として、花田IC北東の私有地を事業対象地として選定した。今後、地元や地権者の方々のご協力のもと、市が事業用地を取得する予定である。

事業対象地周辺の航空写真



航空写真（国土地理院）を加工して作成

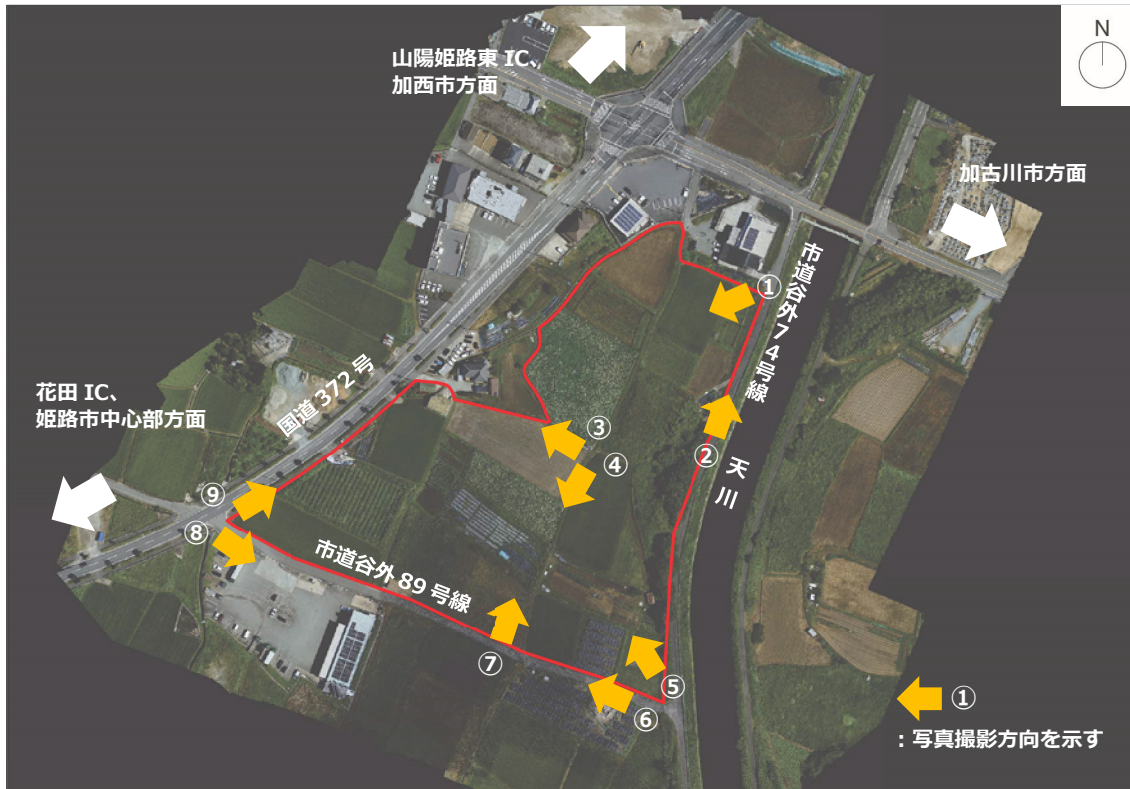
2 事業対象地の概要

項目		概要
所在地		姫路市飾東町豊国
面積		29,921 m ² (図上計測)
主な土地利用		田・畑
法規制		市街化調整区域
地形		敷地内高低差 1m 前後 西側道路との高低差約 1m 天川堤防との高低差約 2.5m
西側道路	名称	国道 372 号
	幅員	16.5m
	交通量	18,912 台/日 (※1)
南側道路		市道谷外 89 号線/幅員 4.10~8.50m
東側道路		市道谷外 74 号線/幅員 4.80~7.00m
浸水想定区域		0.5~3.0m 未満の区域 家屋倒壊等氾濫想定区域 (氾濫流) (※2)

※1 平成 27 年度 全国道路交通センサス*

※2 事業対象地の地盤面を盛土で上げることにより、氾濫想定区域から外れる見込み

事業対象地の写真



ドローンによる航空写真

現地写真

 <p>①北東より事業対象地を見る</p>	 <p>②堤防沿いの市道谷外 74 号線を北に見る</p>	 <p>③対象地内水路 曲がり角より西を見る</p>
 <p>④対象地内水路 曲がり角より南を見る</p>	 <p>⑤南東より事業対象地を見る</p>	 <p>⑥南東交差点より 市道谷外 89 号線を西に見る</p>
 <p>⑦南側市道谷外 89 号線より 水路を北に見る</p>	 <p>⑧南西交差点より 市道谷外 89 号線を東に見る</p>	 <p>⑨南西交差点より 国道 372 号を北に見る</p>

1 施設配置計画

【(1) 施設配置の考え方】

施設配置の考え方を以下のように整理した。

主な施設	考え方
駐車場	<ul style="list-style-type: none"> ・国道 372 号からの立ち寄りやすさを考慮するとともに、市道谷外 89 号線からも出入りが可能な配置とする。 ・大型車と一般車の駐車ゾーンの区分を行う。 ・一般車の駐車ますは、子育て世帯等が利用しやすいように、ゆとりのある大きさを確保する。 ・高速バスの停留所を利用しやすい場所に設置する。
施設建物	<ul style="list-style-type: none"> ・国道 372 号から視認できる位置に設置する。 ・駐車場、多目的広場のどちらからも出入りしやすい位置とする。 ・高圧線下は地役権が設定されており、建造物は設置できない。 ・バックヤード施設は利用しやすいよう配慮した配置とし、利用者動線とは区分を行う。
多目的広場	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車場、施設建物から視認できる位置とする。 ・特に駐車場からの安全対策に十分配慮を行う。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・現状敷地中央を走る水路は、施設配置に影響が少なくなるよう付替えを行う。 ・隣接地との間に植栽等の緩衝帯（バッファゾーン）を設ける。

【2】ゾーニングの検討】

前節の施設配置の考え方を踏まえた計画地全体のゾーニング図（配置概念図）は以下の通りである。

ゾーニング図



【(3) 施設配置計画】

主な施設配置については、以下の事項に留意し、今後の設計等を進めることとする。

主な施設	考え方
トイレ・休憩機能	・ 駐車場、広場、飲食等からアクセスしやすい位置に配置する。
物 販	・ 駐車場からアクセスしやすい位置に配置する。
飲 食	・ 天川側の眺望を活かせる位置に配置する。 ・ 屋外へのテイクアウトを考慮し、芝生広場からもアクセスしやすい位置とする。
防 災	・ 防災倉庫、キュービクル*、自家発電機等の機能は、浸水被害を避けるため屋上または2階以上に配置する。
その他	・ コンシェルジュ*コーナーや情報提供コーナーは、メインエントランスから視認しやすい位置に配置する。

施設配置イメージ

※ゾーニングや施設配置の考え方を踏まえた現時点におけるイメージであり、今後の検討により変わりうるものである。



【(4) 施設設計にあたっての今後の協議】

施設設計を進めるにあたり、次に掲げる事項については、各関係機関と協議する必要がある。

- ・水路（既存水路の付替え）
- ・進入路（敷地への進入・退出）
- ・調整池*（調整池の配置計画）
- ・造成（地盤面の嵩上げ等）

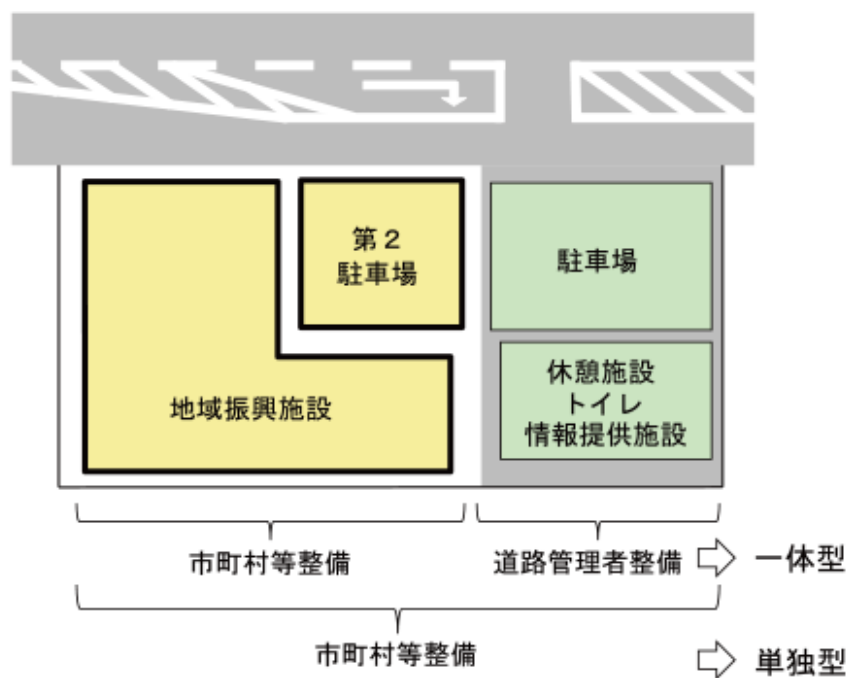
第6章 整備・管理運営手法

1 整備主体

道の駅の整備の方法には、整備主体に着目すると一体型と単独型の2種類がある。

一体型は、市町村等の道の駅設置者が地域振興施設等を整備し、道路管理者が駐車場、トイレなど一部の施設を整備するものである。

単独型は、市町村等の道の駅設置者が道の駅に関する全ての施設を整備するものである。本道の駅の整備の方法については、今後関係各機関との協議を踏まえ決定することとする。



出典：国土交通省 HP

2 管理運営に関する基本方針

道の駅は、駐車場をはじめ 24 時間利用可能なトイレや情報発信コーナー等の非収益施設と直売所やレストラン等の収益施設で構成される。

非収益施設は、道路利用者の利便性向上が主な役割である一方、収益施設は、姫路市を訪れる来訪者や日常的に利用する地域住民へのおもてなしが主な役割であり、持続可能な道の駅の運営のためにも、収益性を重視する必要があるため、民間事業者のノウハウを十分に活かすことができる手法を選定することとする。

3 整備・管理運営手法の検討

【(1) 想定される整備・管理運営手法】

整備・管理運営手法の検討にあたっては、設計・整備だけでなく、道の駅の管理運営も見据えた検討が必要である。

基本構想で提示した想定される整備・管理運営手法のほか、民間事業者の意向の反映のしやすさや工期短縮効果、他都市事例等を考慮し、検討対象とする手法は①従来方式、②DBO方式、③DO方式、④指定管理者事前選定方式の4通りとする。

【(2) 民間事業者の意向】

(仮称)道の駅姫路に関するサウンディング型市場調査の中で、多くの民間事業者が持続可能な道の駅とするためには管理運営が重要であると考えており、設計に運営者の意向を反映できる手法がよいとの意向が多かった。

【(3) 整備・管理運営手法】

前述の整備・管理運営に関する方針や民間事業者の意向を踏まえ、手法を比較検討した結果を次ページの表にまとめた。本事業においては、DBO方式による整備・管理運営を最有力として姫路市 PPP/PFI 手法の導入に関する基本方針に基づき、さらなる検討を行うこととする。

	従来方式	DBO方式	DO方式	指定管理者事前決定方式
概要	従来の公共工事のとおり、市による基本設計発注→実施設計発注→運営事業者募集（指定管理者）という流れで整備する方式	設計(D)・施工(B)・運営(O)を一括で性能発注する方式 造成工事の施工も含める。	設計(D)・運営(O)を一括で性能発注した後、工事を仕様発注する方式	運営事業者（指定管理者候補者）を先に公募・選定し、市による基本設計発注→実施設計発注→工事発注という流れに指定管理者候補者の意見を取り入れて整備する方式
他都市事例	○ 多数	京丹波味夢の里（京都府京丹波市） 木更津うまぐたの里（千葉県木更津市） ○ いたの（徳島県板野町） （仮）蔵王（山形県山形市） など	道の駅の事例なし △（参考事例） 全世代・全員活躍まちづくりセンター（京都府久御山町） 平戸城艦艇整備施設整備事業（長崎県平戸市）	越前おおの 荒島の郷（福井県大野市） くるくるなると（徳島県鳴門市） ○（仮）常総（茨城県常総市） （仮）龍ヶ崎（茨城県龍ヶ崎市） など
民間の運営事業者の意向の反映	反映のしやすさ	× 反映できない	○ 反映できるが課題もある	○ 反映できるが課題もある
	課題	- -----	事業費構成はBが大きいため、Bがコンソーシアムの代表企業となつて発言権が大きくなつてしまつと、Oの意向反映が弱まってしまうケースがある。	市が別個に選定したDとOの意見が合わない場合の調整をしなければならぬ。
コンソーシアムの組成のしやすさ	解決策	- 商業コンサルタントを入れるなどし、設計段階から商業施設としての設計や、運営事業者公募条件について、民間の意見を取り入れる手法が見られる。	- 構造的に解決できない。 - Oが主導権を握るなど、Oの発言権が確保されたコンソーシアムを組成できれば回避可能。	- 構造的に解決できない。 - よほどしっかりとした根拠をもって反論できるOでない と、Dの意見に押し切られる。
	責任の所在	× 不明確。設計、施工、運営、市のいずれか。	△ 代表企業を務められる企業がいなければならぬ。また、D、B、Oの3業種の事業者で組成しなければならぬ。 ○ サウンディング調査の結果、代表企業となることに意欲のあるBやOがおり、複数のコンソーシアムによる競争が期待できる。	-（組成不要。問題とならない。）
整備事業者の縮小効果	×（軽単）	○ 一般的に圧縮される。 ○ 民間の設計基準の価格で施工できる。	△ 2業種の事業者だけで組成でき、通常はOには付き合いのあるDがいる。 ○ サウンディング調査の結果、組成は可能と判断できる。	- ----- × 従来方式と変わらない。
工期の見過しやすさ	× 工事が遅れられるまで確定しない。	○ 事業者との当初の契約時点で一心確定する。 ○ 一般的に圧縮される。 ○ 手続的な空白期間が減少し、効率的な整備が期待できる。また、契約に係る議決が1回で済む。	△ 一部不明確。設計に関する根拠は運営事業者が被るが、その他は不明確。 △ やや圧縮することが可能。 △ 民間の設計基準よりも割高な公の積算による価格での発注になるが、民間事業者の意向を踏まえたメリハリのついた設計とし、安く抑えられるところは安くできる。	× 従来方式と変わらない。 × 従来方式と変わらない。 × 従来方式と変わらない。
スケジュール	工期の見過しやすさ	× 工事が遅れられるまで確定しない。	○ 事業者との当初の契約時点で一心確定する。	× 従来方式と変わらない。
	スケジュール	○ R4 確定測量、造成基本設計 R5 造成実施設計・建物基本設計 R6 用地買収・造成工事 ○ R7 建築工事 R8 建築工事、指定管理者選定・指定 R9.3 開駅	○ R4 確定測量、造成基本設計 管理運営計画策定、公募資料作成 R5 造成実施設計、建物基本設計 DBO公募・事業者決定・契約、 R6 用地買収 DBOによる建物設計及び工事 ○ R7 建築工事 R8 建築工事、指定管理者指定 R9.3 開駅	○ R4 確定測量、造成基本設計 管理運営計画策定、公募資料検討・作成 R5 造成実施設計、建物基本設計 指定管理者選定 R6 用地買収・造成工事、建物実施設計 ○ R7 建築工事 R8 建築工事、指定管理者指定 R9.3 開駅
総合評価	×	○	△	△

4 事業収支

道の駅の持続可能な運営のためには、黒字経営を目指さなければならない。一方で道の駅には駐車場、トイレや情報提供機能などの非収益施設を有している。そのため、購買意欲を高めるような飲食・物販サービスを提供することや、利用者数の増加につながる年間を通じたイベントの開催等、多彩な事業展開を行うなど、収益と集客につなげる必要がある。

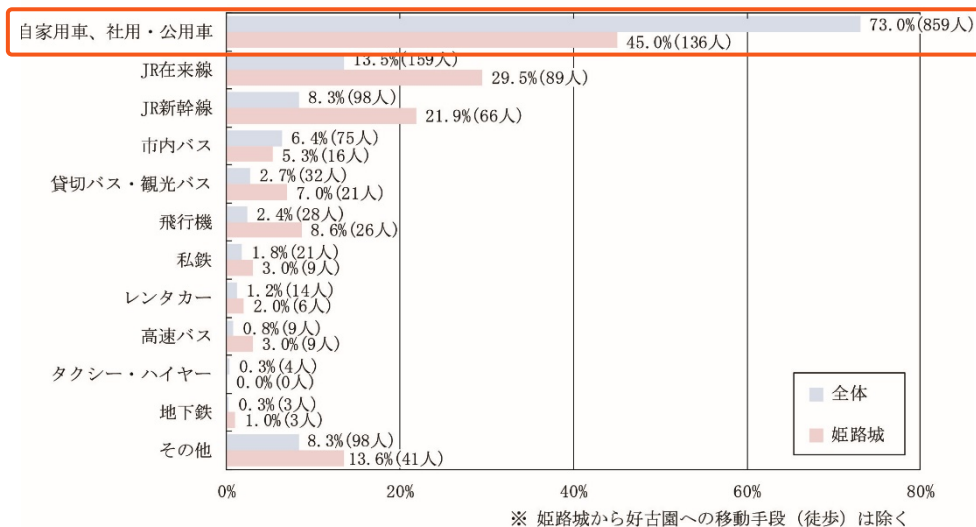
本市としても、収益施設の指定管理料0円はもちろんのこと、非収益施設の指定管理料の上限0円を可能とする道の駅全体の管理運営を目指しており、それを実現するための検討を今後も続けることとする。

(参考) 売上高の試算

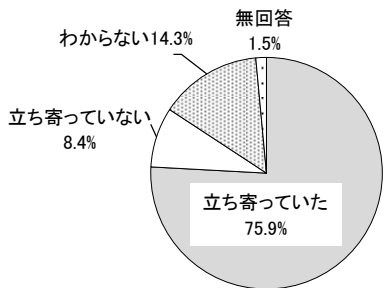
【来場者数の試算】

平成 31 年度・令和元年度姫路市入込客数・観光動向調査報告書によると、姫路市への総入込客数が 9,277 千人であり、そのうち、交通手段が自家用車、社用・公用車であるのは 73.0%である。また、姫路城への総入込客数は 1,548 千人であり、そのうち、交通手段が自家用車、社用・公用車であるのは、45.0%である。

[回答者数1,176人(うち姫路城302人)]※複数回答



基本構想の策定時に、姫路城への来訪者ニーズ把握のため行ったアンケート調査では、希望する機能を備えた道の駅があった場合に本日立ち寄ったかという設問に対して、75.9%が立ち寄ったと回答している。また、整備予定地近傍にある山陽自動車道山陽姫路東 IC と播但連絡道路花田 IC の利用率は行き 32.5%、帰り 29.5%であった。



「(仮称)道の駅姫路」への本日の立ち寄り意向
(希望する施設や機能・サービスがあった場合)(n=203)

来訪にあたり利用する高速道路のインターチェンジ等

回答者の居住地	回答数	東								西		南		北		その他	
		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	
行きに利用したインターチェンジ等																	
姫路市近隣市町	26	3.8%	0.0%	0.0%	3.8%	11.5%	26.9%	3.8%	0.0%	23.1%	23.1%						
その他兵庫県内	44	25.0%	6.8%	4.5%	2.3%	11.4%	11.4%	11.4%	6.8%	11.4%	9.1%						
その他近畿圏内	58	32.8%	12.1%	6.9%	3.4%	15.5%	13.8%	1.7%	3.4%	0.0%	10.3%						
その他全国	75	28.0%	5.3%	21.3%	0.0%	1.3%	10.7%	5.3%	4.0%	8.0%	11.9%						
全体	203	25.6%	6.9%	10.8%	2.0%	8.9%	13.8%	5.4%	3.9%	8.4%	12.4%						
帰りに利用予定のインターチェンジ等																	
姫路市近隣市町	26	3.8%	0.0%	0.0%	3.8%	15.4%	19.2%	7.7%	0.0%	23.1%	15.4%						
その他兵庫県内	44	27.3%	2.3%	0.0%	0.0%	13.6%	13.6%	9.1%	4.5%	9.1%	9.1%						
その他近畿圏内	58	29.9%	10.3%	5.2%	5.2%	10.3%	15.5%	0.0%	3.4%	1.7%	12.1%						
その他全国	75	28.0%	5.3%	16.0%	0.0%	1.3%	17.3%	5.3%	8.0%	5.3%	9.3%						
全体	203	24.1%	5.4%	7.4%	2.0%	8.4%	16.3%	4.9%	4.9%	7.4%	10.8%						

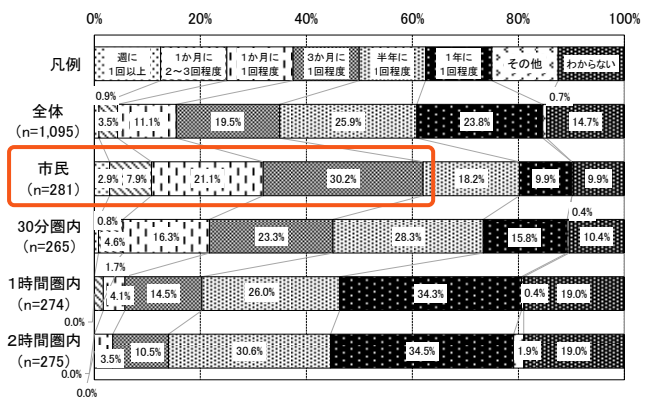
姫路城への総入込客数×姫路城への交通手段が自家用車×立ち寄り意向

$$= 1,548 \text{ 千人} \times 45.0\% \times 75.9\% = 528,719 \text{ 人}$$

以上のことから、(仮称)道の駅姫路の観光客による来場は、約 528.7 千人と試算される。

また、(仮称)道の駅姫路では、市民の日常利用も積極的に取り込んでいきたいと考えているため、市民による来場も試算することとする。

基本構想の策定時に、市民・周辺住民ニーズ把握のため行ったアンケート調査では、(仮称)道の駅姫路が整備された場合、市民の約6割が3か月に1回以上利用したいと回答していることから、事業対象地から概ね10kmの範囲(※)の市民の約6割が1年に4回の利用を見込むものとする。令和3年9月末時点の対象区域内の人口は約36万人である。



$$\text{対象区域内の人口} \times \text{3か月に1回以上利用したい} \times \text{年間利用回数} \\ = 360,959 \text{ 人} \times 62.1\% \times 4 \text{ 回} = 896,622 \text{ 人}$$

以上のことから、市民による来場は約 896.6 千人と試算される。

これらを合計し、(仮称)道の駅姫路の来訪者数を約 1,425.3 千人と想定する。

※対象区域：(小学校区) 砥堀、水上、増位、広峰、城北、野里、城乾、城西、安室東、安室、高岡、高丘西、東、城東、船場、城陽、手柄、荒川、八木、糸引、白浜、妻鹿、高浜、飾磨、津田、英賀保、船津、山田、谷内、谷外、花田、御国野、別所、的形、大塩
(義務教育学校区) 白鷺、四郷、豊富

なお、令和元年度兵庫県観光客動態調査報告書に掲載されている県内の道の駅の集客数と駐車台数の関係は以下の通りであり、(仮称)道の駅姫路の施設規模を考えると十分可能な集客と想定できる。

道の駅の名称	来場者数 (千人)	駐車台数	
		普通自動車	大型自動車
道の駅いながわ	628	98	3
道の駅とうじょう	675	100	15
道の駅みつ	300	100	6
道の駅みなみ波賀	208	67	2
道の駅丹波おばあちゃんの里	370	91	13
(仮称)道の駅姫路	—	263	16

【売上高の試算】

項目	記号	係数または計算結果		
		小型	バス	トラック
駐車ます数	P	263	3	13
平均乗車人員	W	2.2	27	1.1
	Σ (PW)	673.9		

$$\begin{aligned} \text{レジ通過者数} &= 1,425.3 \text{ 千人} / (673.9 / 279) \\ &= 591.4 \text{ 千人} \end{aligned}$$

レジ通過者数を約 591.4 千人、客単価を 1,039 円¹と設定すると、(仮称)道の駅姫路の年間売上高は、約 614 百万円と試算される。

一方、面積当たり平均売上高からの試算では以下の通りとなる。

収益がある施設は以下の通りである。

	導入機能		面積(m)	事業収入
道の駅の 基本3機能	地域連携 機能	物販	255	物販による収入 あるいはテナント収入
		農畜水産 物直売所 地元特産 品販売所	255	
		飲食	360 (食堂面積のみ)	飲食の提供による収入 あるいはテナント収入
利便性・ 魅力向上 機能	広域防災 拠点機能	会議室	100	施設利用料による収入
	体験機能	体験スペース	200	施設利用料による収入

上記のうち、売上額が大きいと考えられる、地域連携機能について試算することとする。「新たな道の駅整備における民間活力活用のための検討調査」成果報告書（平成 28 年度官民連携基盤整備推進調査 群馬県前橋市）によると、類似施設の面積当たり平均売上高から、販売所は 1,823 千円/m²・年、飲食は 116 千円/m²・年（業態ごとの詳細な内訳がなく、過大な推計値となることを避けるため、レストランの半分で試算）、直売所は 400 千円/m²・年²として試算する。

この試算方法に基づくと、物販と飲食による年間売上高は、約 608 百万円と試算される。

$$\text{(直売所)} \quad 255 \text{ m}^2 \times 400 \text{ 千円/m}^2 = 102,000 \text{ 千円} \Rightarrow \text{約 } 102 \text{ 百万円}$$

$$\text{(販売所)} \quad 255 \text{ m}^2 \times 1,823 \text{ 千円/m}^2 = 464,865 \text{ 千円} \Rightarrow \text{約 } 464 \text{ 百万円}$$

$$\text{(飲食)} \quad 360 \text{ m}^2 \times 116 \text{ 千円/m}^2 = 41,760 \text{ 千円} \Rightarrow \text{約 } 42 \text{ 百万円}$$

¹ 山本 祐子, 岡本 義行 (2014) 『全国「道の駅」のアンケート調査報告書』, 地域イノベーション, 6, pp89-103

² 折笠俊輔 (2013) 「農産物直売所の特徴と課題～既存流通との比較から～」, 流通情報, 5, pp49-58

(参考) 維持管理運営費の試算

「新たな道の駅整備における民間活力活用のための検討調査」成果報告書（平成28年度官民連携基盤整備推進調査 群馬県前橋市平成28年度官民連携基盤整備推進調査 国土交通省）による各施設の維持管理・運営費用単価を参考に設定すると、約244百万円と試算される。なお、維持管理・運営費用単価に含まれるのは、建物・設備の保守点検、日常の清掃、防犯警備、植栽管理、外構保全、運営の費用及び職員の人件費である。また、施設全体の運営を担う職員の人件費などは加味していない。

導入機能			屋外面積 (㎡)	建物面積 (㎡)	維持管理 運営費単価 (千円/㎡・年)	維持管理 運営費 (千円/年)
道の駅 の 基本 3機能	休憩機能	駐車場	9,500		0.025	238
		トイレ		570	10	5,700
		その他休憩機能		20	50	1,000
	情報発信機能	情報提供コーナー		20	20	400
		姫路市内及び播磨 地域の観光情報発信		40	20	800
		その他情報発信機能		190	20	3,800
	地域連携機能	物販		770	50	38,500
		飲食		1,300	100	130,000
		その他地域連携機能		140	20	2,800
利便性・魅力向上機能	広域防災拠点機能	防災倉庫(※)		30~250	1	250
		会議室		100	80	8,000
	交通結節機能	空港リムジンバス 停留所	500		0.025	13
	体験機能	体験スペース		200	80	16,000
交流機能	観光ゲートウェイ機能	コンシェルジュコーナー		20	20	400
		展望テラス	適宜		—	—
	こどもの遊び場	芝生広場	5,000		1.0	5,000
		遊具のある遊び場	450		3.0	1,350
		水あそび場	120		3.0	360
		屋内こども遊び場		150	50	7,500
イベントスペース	屋根付き フリースペース	1,000		1.0	1,000	
その他	管理部門職員人件費					20,000
	調整池		—		—	—
	飲料水兼用耐震性貯水槽		—		—	—
	水素ステーション		1,000		1.0	1,000
合計(千円/年)			—	—	—	244,111

※防災倉庫は250㎡で算定

第7章 事業計画

1 概算事業費

施設整備における概算事業費は、他都市での道の駅基本計画策定時の概算事業費を参考として算出すると、約 32 億円（用地費含まず。）となる。

なお、概算事業費は、社会情勢や財政状況の変化及び民間事業者の提案等により変更となることがある。

費 目		整備費（億円）	備 考
概算工事費	土木工事費	6.0	造成費等
	建築工事費	22.9	
調査設計費		2.9	概算工事費の約 10%
合 計		31.8	

※「(仮称) 道の駅姫路」敷地面積：約 3ha、延床面積：約 3,600 m²

(参考) 近年の他都市の基本計画策定時の概算事業費

計画名（策定年月）（敷地面積/延床面積）	費目・備考	事業費（億円）
A 市 道の駅基本計画（R3.4） （1.94ha/2,220 m ² ）	建築工事費	14.1
	調査設計費他	2.3
	総事業費	16.4
B 市 道の駅整備計画（H29.1） （3ha/2,000 m ² ）	土木工事費	5.3
	建築工事費	11.3
	調査費・設計費	2.3
	合計	18.9

※A 市は土木工事費なし

2 今後のスケジュール

DBO方式を採用した場合のスケジュールを以下に示す。

今後、「(仮称)道の駅姫路」の実現に向け、さらなる具体的な検討を行っていく中で、各事業等の進捗により、以下のスケジュールは変わる可能性がある。

整備スケジュール

		事業年度				
		R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)
事業手法	民間活力導入可能性調査	●—●				
整備・管理 運営事業者 選定	公募資料作成	●—●				
	DBO公募、事業者決定、契約		●—●			
用地取得	確定測量	●—●				
	用地買収			●—●		
造成工事	基本設計	●—●				
	実施設計		●—●			
	造成工事				●—●	
建築工事	建築設計			●—●	●	
	建築工事					●—●
供用開始						●

R8(2026)年度開駅

第8章 計画実現に向けた進め方

1 資金計画

【(1) 公的補助制度】

活用が想定される主な公的補助制度としては、以下の通りである。

省庁	名称	概要	補助率
国土交通省	社会資本整備総合交付金	地方公共団体等が行う社会資本の整備その他の取組を支援することにより、交通の安全の確保とその円滑化、経済基盤の強化、生活環境の保全、都市環境の改善及び国土の保全と開発並びに住生活の安定の確保及び向上を図ることを目的とする。	1/2 ※市に与えられる交付金の範囲内で配分
農林水産省	農山漁村振興交付金	農山漁村の活性化を図るため、都道府県又は市町村が創意工夫を活かし、地域住民の合意形成を基礎として、活性化法に基づいて活性化計画を作成し、その実現に必要な施設整備を中心とした取組を総合的かつ機動的に支援することを目的とする。	定額、1/2
経済産業省	クリーンエネルギー自動車導入促進補助金	電気自動車等への充電設備の導入にかかる経費を補助し、併せてその導入を促進することによって電気自動車等の更なる普及を促進し、運輸部門におけるCO2排出抑制や石油依存度の低減を図ることを目的とする。	定額 ※1/1以内
観光庁	訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業	観光需要の回復に向けて反転攻勢のための基盤を整備するため、感染症対策も含めた観光地における訪日外国人旅行者の受入環境整備の取組を支援するものである。	1/2 ※指定市区町村： 非常用電源装置及び情報端末への電源供給機器、感染症対策機器整備のみ対象
内閣府	地方創生拠点整備交付金	地方版総合戦略に基づく、地方公共団体の自主的・主体的で特に先導的な事業に必要な施設整備等であって、複数年度にわたるものを支援	1/2 ※交付上限額の目安：10億円
環境省	建築物の脱炭素化・レジリエンス*強化促進事業	業務用施設のZEB*化、省CO2化に資する高効率機器等の導入に対する支援	ZEB 3/5 Nearly ZEB 1/2 ZEB Ready 1/3

2 実現に向けた課題の整理

【(1) 単独型又は一体型整備に関する調整】

整備の方法については、道路管理者である兵庫県と協議及び調整を行う。また公的補助制度の活用による財源の確保に向けて、関係機関と協議を行う。

【(2) 出荷・商品供給体制の構築】

道の駅開業準備段階から出荷者等と綿密な連携体制づくりを進めることが、開業後の豊富な品ぞろえとなる商品供給体制につながることから、早期に出荷者準備組織等の結成や市内農商工団体等との商品供給体制の構築や連携について検討する。

【(3) 市民や地域企業等の参画を目指した仕組みづくり】

地域内周遊や地域の活性化につなげるため、市民や地域企業等の多様な主体との連携体制を検討する。また、地元・周辺住民の日常的な市民活動の場として活用されることが期待されるため、今後の可能性について検討を行う。

【(4) バスの活用】

一定のニーズが確認できた空港リムジンバスの立寄や一般路線バスの引き込みについて交通事業者と協議をする。また、パークアンドバスライド*用駐車スペースの検討を行う。

【(5) 事業者選定に関する検討】

「播磨の実力（みりよく）にあふれ、世代・地域を越えた交流を生み出す道の駅」の実現に向け、基本方針「播磨の実力（みりよく）ある産品があふれ触れることのできる魅力的な場」「こどもが楽しみ三世代が楽しめる世代を越えた交流の場」「観光客や市民が集う地域を越えた交流の場」となるよう、未来に向けた道の駅を整備・運営できる事業者を選定するため、民間事業者との対話を進めながら要求水準等を作成していく。

[用語解説]

	用 語	解 説
あ 行	e スポーツ (P11,12)	エレクトロニック・スポーツの略で、コンピュータゲームやビデオゲームを使った対戦をスポーツとして捉える際の名称のこと。
	ETC2.0 (P10)	従来の ETC の高速道路料金の支払いに加え、高速道路の情報提供サービスを利用できる。渋滞回避支援や安全運転支援、災害時の支援などの他、周辺の観光情報なども提供される。
	飲料水兼用耐震性貯水槽 (P15,30,51,68)	地下の安全な貯水槽に水道水を貯え、大規模地震によって水道水の供給が停止したときに、市民や道の駅利用者に飲料水を提供する施設。また、火災発生時には消火用水にも利用する。
	AR (エーアール/拡張現実) (P25)	スマートフォンやタブレット端末などの機器を使って、CG を現実世界に映し出すことができる技術のこと。
	エクステリア (P24)	住宅や建築を取り巻く外部空間全体を指す。
	SDG s (エスディー・ジーズ / 持続可能な開発目標) (P6,12,26,27)	「Sustainable Development Goals (持続可能な開発目標)」の略称で、2015 年 9 月の国連サミットで加盟国の全会一致で採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」に記載された、2030 年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標。17 のゴール・169 のターゲットから構成される。
	SDG s 未来都市 (P6)	日本の SDGs モデルの構築を目的として、「経済」「社会」「環境」の三側面について課題解決や新しい価値想像に向けて優れた提案（計画）をした自治体を国が選定するもの。
	オストメイト (P39)	お腹に『ストーマ（人工肛門・人工膀胱）』を造設した人のこと。オストメイト対応トイレには、ストーマ装具などや、腹部を洗うことができるお湯の出るシャワーなどの設備を設置する。
か 行	観光ゲートウェイ (P5,9,10,11,12,15,24,29,30,48,68)	ゲートウェイは玄関口という意味で、観光ゲートウェイは、観光情報の提供や体験・交流機会の提供等を行う、地域の観光総合窓口のこと。
	グローバル (P6)	グローバル (Global : 地球規模の) とローカル (Local : 地域的な) を組み合わせた造語で、地球規模の視野と地域性を考慮した視点で、様々な問題を考え、行動すること。
	広域支援部隊 (P5)	緊急消防援助隊、警察災害派遣隊、自衛隊災害派遣部隊、国土交通省の緊急災害対策派遣隊等、地域防災拠点等を中心に被災地における各種支援活動を行う人の総称。
	コンシェルジュ (P5,10,15,24,30,48,59,68)	本計画においては、利用者が満足できるサービスを提供する観光案内・移住相談やツアーの手配などを行うプロフェッショナルを指す。
	キュービクル (P59)	キュービクル式高圧受電設備の略称であり、電力会社の発電所、変電所から供給される高電圧の電気を、ビルや住宅で使用できる低い電圧に変圧する設備のこと。

	用語	解説
さ 行	GI (ジーアイ /地理的表示保護制度) (P4,27)	地域には、伝統的な生産方法や気候・風土・土壌などの生産地等の特性が、品質等の特性に結びついている産品が多く存在している。これらの産品の名称（地理的表示）を知的財産として登録し、保護する制度。
	水素ステーション (P11,15,26,27,30,51,68)	ガソリン車がガソリンスタンドで燃料を補給するように、燃料電池自動車へ燃料となる水素を補給する場所。
	スマートシティ (P11)	先進的技術の活用により、都市や地域の機能やサービスを効率化・高度化し、各種の課題解決を図るとともに、快適性や利便性を含めた新たな価値を創出する取組みのこと。
	スマート農業 (P23)	ロボット技術や情報通信技術（ICT）を活用して、省力化・精密化や高品質生産を実現する等を推進している新たな農業のこと。
	ZEB (ゼブ/ネット・ゼロ・エネルギー・ビル) (P15,27,71)	快適な室内環境を実現しながら、建物で消費する年間の一次エネルギーの収支をゼロにすることをめざした建築物のこと。従来の建物で必要なエネルギーに対し省エネ+創エネで0%以下まで削減する。ZEBの実現・普及に向けて、Nearly ZEB（省エネで50%以下まで削減+節エネで25%以下まで削減）、ZEB Ready（省エネで50%以下まで削減）等の段階が定義されている。
た 行	調整池 (P15,26,30,51,60,68)	開発に伴って失われた保水機能を補うため、雨水を一時的に貯めて河川への雨水の流出量を調整することにより、洪水被害の発生を防止する施設。
	DMO (ディーエムオー /観光地域づくり法人) (P12,19)	「Destination Management/Marketing Organization」の略称で、地域の「稼ぐ力」を引き出すとともに地域への誇りと愛着を醸成する「観光地経営」の視点に立った観光地域づくりの舵取り役として、多様な関係者と協働しながら、明確なコンセプトに基づいた観光地域づくりを実現するための戦略を策定するとともに、戦略を着実に実施するための調整機能を備えた法人。 姫路市では、(公社) 姫路観光コンベンションビューローが登録されている。
	デジタルサイネージ (P18)	ディスプレイなどの電子的な表示機器を使って情報を発信するメディアの総称。
	道路交通センサス (全国道路・街路交通 情勢調査) (P29,31,32,54)	日本全国の道路と道路交通の実態を把握し、道路の計画や、建設、管理などについての基礎資料を得ることを目的として、5年ごとに全国的に実施している統計調査。
な 行	ニューノーマル (P6,26,27)	英語の「New normal」は新たな常態・常識という意味で、世界的な新型コロナウイルス感染症の拡大を防ぐために、飛沫感染や接触感染、さらには近距離での会話への対策を日常生活に定着させ、持続させる「新しい生活様式」を指す。

	用語	解説
は 行	パークアンドバスライド (P5,22,24,72)	郊外や都心周辺部のバスターミナルやバス停周辺などに駐車場を整備し、マイカーからバスへの乗り継ぎを図るシステム。都心部への交通手段としてバスが選択利用されることで都心部の交通混雑緩和、自動車事故防止、駐車需要の抑制などに役立つ。
	姫ちやり (P10)	姫路市が、実施しているシェアサイクル事業「ミミちゃん号 西松屋チェーン 姫ちやり」のこと。シェアサイクルとは、サイクルステーションと呼ばれる貸出施設であれば、どこでも貸出と返却ができるシステムを活用した自転車のこと。
	VR (ブイアール/仮想現実) (P25)	人の視覚、聴覚、触覚などを刺激し、自分が仮想世界にいるかのような体験ができる技術のこと。
	V2H (ブイツーエイチ) (P15,21,27)	「Vehicle to Home」の略称で、電気自動車（EV）に蓄えた電気を家庭で利用するシステムのこと。充電のみではなく、充放電が可能であるため、停電時に家庭に電気を送ることができる。道の駅に設置することで、電力供給が途絶えた際に建物への電力供給が可能となる。
	フードバンク (P12,26)	安全に食べられるのに包装の破損や過剰在庫、印字ミスなどの理由で、流通に出すことができない食品を企業などから寄贈してもらい、必要としている施設や団体、困窮世帯に無償で提供する活動のこと。
	POS システム (P19)	「Point of Sales (販売時点情報管理)」の略称で、小売業において日々の売上や販売した商品情報をデータ化し管理するためのシステムの総称。POS 機能が搭載されたレジを「POS レジ」という。
ま 行	ミズベリング (P12)	「水辺+RING(輪)」、「水辺+R(リノベーション)+ING(進行形)」の造語。新しい水辺の活用の可能性を切り開くために、水辺に興味を持つ市民や企業、行政が三位一体・ひとつの輪となり、持続可能な水辺の未来に向けて改革していく共同プロジェクトのこと。
や 行	ユニバーサルデザイン (P17,36)	あらかじめ、障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方。
ら 行	レジリエンス (P27,71)	レジリエンス (resilience) は、一般的に「復元力、回復力、弾力、強靱性」などと訳される。近年は特に「困難な状況にもかかわらず、しなやかに適応して生き延びる力」という心理学的な意味で使われることが多く、ここでは防災・減災の取組み（災害への粘り強くしなやかな対応）を指している。
	ローンスライディング (P10,11)	英語で「lawn (芝生)」、「sliding (滑る)」を意味し、そりなどを使って芝生を滑る遊びのこと。

