

宮崎市道の駅フェニックス再整備  
サウンディング型市場調査【調査結果概要】

令和7年12月19日  
宮崎市長 清山 知憲

1.調査趣旨

本調査は、築60年が経過し、建物の老朽化が進む宮崎市道の駅フェニックスを、地域課題の解決を図りつつ、将来にわたり持続可能な観光・産業振興の拠点として再整備するため調査を行うもの。

2.調査目的

対話を通し、民間事業者のノウハウやアイデアを活用することで、効果的・効率的な事業手法を検討するとともに、行政では把握しづらい課題の特定や今後の公募に向けた条件等を整理するため。

3.調査の対象

名称	宮崎市道の駅フェニックス(三池休憩所)
所在地	宮崎市大字内海字三池381番地1
用途地域	都市計画区域外
建築年	昭和40年度(築60年)
延床面積	991.51㎡
構造	鉄筋コンクリート造 3階建
敷地面積	約60,000㎡(市有地:57,000㎡ 国有地借地 3,000㎡)

4.調査のスケジュール

サウンディング実施の公表	令和7年7月9日(水)
サウンディングエントリーシート受付	令和7年7月9日(水)～令和7年9月30日(火)
説明会エントリーシート受付	令和7年7月9日(水)～令和7年7月28日(月)
説明会	令和7年7月30日(水)
個別対話の実施	令和7年7月23日(水)～令和7年10月31日(金)

※7月30日(水)に予定していた現地説明会は当日の津波注意報の発令に伴い中止

5.個別対話の参加者

合計14社

主な事業者の業種

①	駐車場管理運営	②	不動産開発	③	施設管理運営	④	複合サービス事業
⑤	総合建設業	⑥	デザイン設計	⑦	空間プロデュース	⑧	飲食事業

6.調査結果の概要

①事業パートナー方式の導入検討について

主な意見内容(抜粋)
<ul style="list-style-type: none"><li>● 基本計画を設計、建設、運営管理とまとめて公募する方式は、提案者側が力を注ぎやすい。</li><li>● この方式は、方向性が定まりにくいですが、リスクを負ってでも進める良い事例になりうる。</li></ul>

- 実現性の無い提案が通る可能性もあるため、審査においては、過去の実績や事業の継続性を考慮し、実現性をしっかりと見て判断すべき。
- 基本計画段階からの事業者との協働は、自然公園法の手続きが不承認となった場合、事業者の労力とコストが無駄になるリスクを伴う。
- 基本計画の費用は市が負担し、パートナー事業者と市が協働で環境省等との交渉に臨むことが望ましい。
- 事業パートナー選定後に、事業者と行政とで費用負担割合を詰めていくと、事業が崩れるリスクがある。

ご意見から示唆されること・今後の方向性

魅力的な施設整備に向け民間事業者が力を注ぎやすい手法である一方、自然公園法上の規制範囲や官民の費用負担などの明確化を求める意見がありました。頂いた提案内容も踏まえ、公募に向けた事前整理を行います。

②対象地の強みと弱みについて

主な意見内容(抜粋)

- 集客ができる施設設計と運営が可能となればこの立地は最高の目的地となり得る。
- 敷地一体が地盤の脆弱性を抱えており、土砂災害のリスクなど根本的な解決が難しい。
- 自然災害が突発した場合、孤立化しやすいリスクを持つ立地である。
- ネックは、平成20年のトンネル開通で交通センサス上、道路通行量が落ちている点。
- 本道の駅は、近隣の人が買い物代わりに利用するような立地ではないため、観光客をターゲットにした方が良い。
- 景観の魅力が強いので、青島とセットで、道の駅を目的として来てもらう形にする必要がある。
- 飲食提供等を踏まえると現状の駐車場台数では回転しない。
- 再整備による集客力の増加に伴い、駐車場の不足は避けられない。

ご意見から示唆されること・今後の方向性

魅力的な景観を有し、立地上、高いポテンシャルを持つ一方で、自然災害のリスクや交通量の減少に加え、事業実施にあたっては、駐車場不足の課題があることが分かりました。

③施設整備について

主な意見内容(抜粋)

- DBO方式が提案可能。民間資本による施設整備は投資回収が厳しい。
- 敷地を分割し、道の駅エリア(DBO方式)と民間投資エリア(事業用定期借地方式)の整備を組み合わせる手法が望ましい。
- 施設所有権は市が保持すべき。建物まで民間資本が入ってしまうと経営不振となった場合など、将来的なリスクが発生する。
- 施設整備については、公設民営により、DBO、EOI、PFI方式などによる整備を望む。
- 民間資本による施設整備を可能とする立地であり、事業用定期借地や売却といった手法が望ましいが、海側は景観上、重要な土地のため、市による管理が望ましい。
- 青島地区に不足している団体食の受け入れができるようなレストランは導入すべき。
- 景観を活用したテラスや広場の整備、地域独自のモビリティ事業の導入が見込める。
- 施設そのものが旅の目的となるような、自然を体感できる高価格帯ホテルと地域資源活用型の道の駅の併設が望める。
- 宿泊施設の併設は、客の滞在時間延長と消費促進に繋がる重要なアップセル要素であり、物販や飲食に波及効果を生み出せる。
- 当該地は一般的な道の駅の立地とは異なり、目的地として訪れる場所であるため、宿泊を含む観光の拠点としたほうが良い。特別な空間として持って行くべき。
- モノ消費からコト消費への転換のため、レストラン・サウナ併設の宿泊施設が望める。手法は普通借地又は売却が望ましい。
- 昼だけでなく、朝も夜も含めて長く滞在できる機能があるといい。

- 滞在時間を伸ばすとすると、宿泊や温泉施設なども大事になってくるが、子供の遊び場は宮崎ではあまりないため、組み入れられる要素かもしれない。
- 現状建物を解体し、投資コストが掛かる新築を避け、投資コスト削減も兼ねて改修保存を行いレガシー建築として使用可能な形で、第三者への運営委託を目指したい。
- 宮崎県を代表する新たな観光スポットとして、レガシー建築を中心とし、昼夜楽しめる新規オーバルリングを設置し、観光客来場100万人を目指したい。
- 昨今の真夏時の酷暑などを考慮し、宮崎県では夜間観光地が皆無なので、涼しい夜間運営の可能な新規観光地の創出を目指したい。
- トレーラーハウス型の宿泊施設は比較的稼働が見込める。レストランや物販、防災機能なども同形式での導入が望める。

ご意見から示唆されること・今後の方向性

「DBO方式」「DBO方式と事業用定期借地方式の併用型」「事業用定期借地方式」など、多様なご提案をいただきました。これらのご提案を踏まえ、この立地の価値を最大化させることのできる整備手法を検討していきます。  
また、導入機能については、本立地の価値を高める一つの要素として、宿泊機能の提案がありました。

#### ④施設運営について

主な意見内容(抜粋)

- 利用料金ではなく、直営であれば収益性もあり、事業に投資しやすい。
- 財政的に厳しい自治体では、指定管理料を抑えて納付金を増やすことを公募条件とするケースもある。
- 修繕費等のリスク分担にもよるが、DBO方式の場合、運営期間は15年程度が理想。
- 初期投資の発生と減価償却の期間を考慮すると、DBO方式の場合、運営期間は、10年程度が妥当と考える。
- 運営期間は、雇用や商品開発の継続性を考慮し、DBO、EOI、PFI方式の場合、15年から20年程度の長期運営が理想。
- 事業用定期借地方式であれば 土地の定借期間は30年程度は必要となる。
- 地元が稼げる地域循環型の仕組みを考えるべき。
- 雇用面では地方連携を重視しており、最終的には8～9割の地元雇用が考えられる。
- 宮崎の地域産業構成を考慮し、「宮崎らしさ・青島らしさ」を引き出せるオリジナル商品や料理を提供することで、地域経済の活性化を担保する必要がある。
- トレーラーハウス型の宿泊施設の場合、借地期間は、投資回収の年数を考慮すると、15年から20年が望ましい。

ご意見から示唆されること・今後の方向性

ご提案を踏まえ、投資回収期間や雇用面を考慮した適切な運営期間を検討していきます。

#### ⑤その他

主な意見内容(抜粋)

- 道の駅ブランドはメディア紹介や道路標識の案内など、商業施設にはない広告効果がある。
- 道の駅ブランドは必須ではない。公的機能を有する施設整備も可能な場所。
- 建物規模や高さ制限、土地開発の可能範囲を事前に県と協議しておくことが不可欠。
- 滞在型観光の促進として、本立地は車泊のニーズがあり、施設の付加価値向上を図ることが可能。
- 手法として設計段階から施工者を早期に参画させるECI方式が参考になる。

#### 7.総括

今回の「サウンディング型市場調査」により、「宮崎市道の駅フェニックス」に関する様々なご提案をいただきました。

頂いたご提案を踏まえ、今後の施設の整備・運営方針について検討を進め、関係機関との調整や必要事項の整理を行ったうえで、令和7年度中に施設の方向性を示していきます。