

綾瀬市地域振興施設等整備計画策定業務

報告書〈概要版〉

目次

1 業務の目的等.....	2
1-1 業務の目的.....	2
1-2 業務の検討体制.....	2
2 拠点形成に向けた基本方針の設定.....	3
2-1 拠点形成に向けた基本的条件.....	3
2-2 拠点形成の目標像.....	4
2-3 拠点施設の基本構成と整備方針.....	5
2-4 拠点整備の位置に関する基本方針.....	6
3 拠点施設全体の整備計画の作成.....	8
3-1 交通需要量の検討.....	8
3-2 拠点施設の敷地検討.....	9
3-3 拠点施設全体の整備計画の検討.....	9
4 事業化推進方策の検討.....	11
4-1 拠点施設の整備・運営に関する方針.....	14
4-2 事業スケジュールの検討.....	16
4-3 事業の進め方（平成 28 年度まとめ）.....	16

平成 29 年 3 月

神奈川県綾瀬市

1 業務の目的等

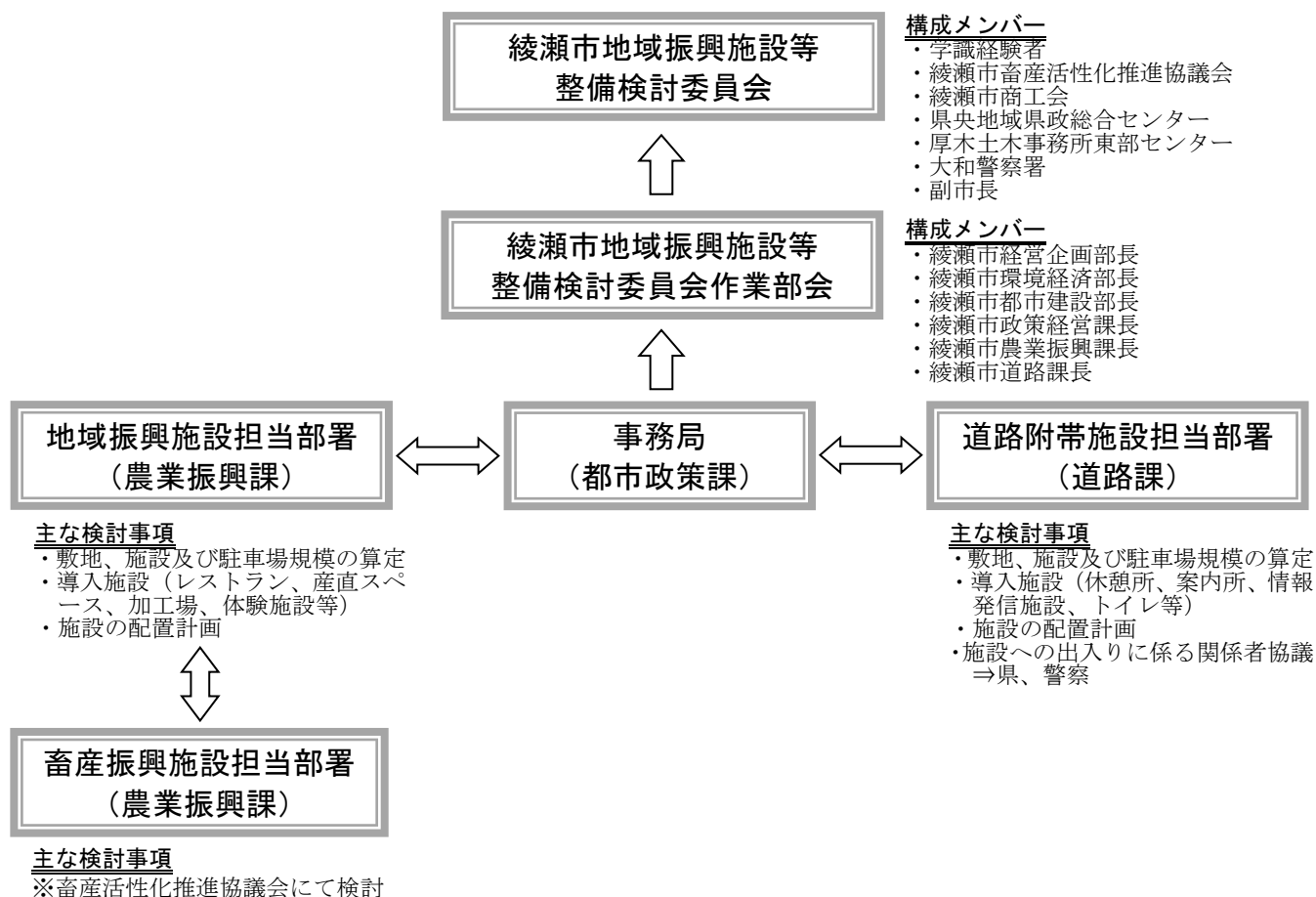
1-1 業務の目的

本業務は、(仮称)綾瀬スマートインターチェンジの開通に伴う交通利便性の向上を最大限活用するとともに、その利便性による道路交通環境の悪化を防止することを目的に、平成22年12月に策定した、「新時代あやせプラン21-後期基本計画」、「あやせ都市マスタープラン」、「産業振興マスタープラン」や、平成28年2月に策定した「綾瀬市まち・ひと・しごと創生総合戦略」を踏まえ、(仮称)綾瀬スマートインターチェンジの開通による様々な施策の一つとして、「道の駅」のような機能を備えた拠点施設の基本的な方針や整備計画の概要の検討を行うものである。

この「道の駅」のような機能を備えた拠点施設とは、道路交通環境の向上を図るための路上駐車対策や道路利用者への情報提供や休息、地域の産業や農畜産業等の振興を図るための施設を包含することを前提とするものである。

1-2 業務の検討体制

地域振興施設等整備計画は、都市政策課を事務局とし、庁内関係課が連携し、整備検討委員会、作業部会を開催しながら、検討を進める。



※第1回綾瀬市地域振興施設等整備検討委員会を平成29年3月27日に開催した。

※第1回綾瀬市地域振興施設等整備検討委員会作業部会を平成29年3月14日に開催した。

2 拠点形成に向けた基本方針の設定

2-1 拠点形成に向けた基本的条件

上位計画や関連計画など、都市づくりの将来像や産業振興の重点目標を踏まえ、本業務で検討する拠点形成に対する基本的な条件を以下のとおり設定する。

基本的条件（1） 都市中心の姿（都市と農の共存）

市内南北方向の広域軸（県道 42 号都市計画道路寺尾上土棚線沿道）は、市役所などの官庁施設、文化施設、商業施設が集積するなど、「あやせ都市マスタープラン」において重要な拠点として位置付けられている。また、優良農地の田園景観との調和を図り、「にぎわい・うるおい・やすらぎ」を感じられる市街地を形成するとともに、安全かつ快適に移動できるよう計画に位置づけている。

拠点形成にあたっては、前述した都市中心の姿をより一層効果的に演出する拠点として、周辺の優良農地と都市機能をつなぎ、「市内外の広域交流」、「交流人口の増加」、「農畜産物の流通・消費」などを推進するための位置の選定や、あり方を検討する必要がある。

基本的条件（2） 産業振興（交流人口・稼ぐ力）

「綾瀬市まち・ひと・しごと創生総合戦略」を策定し、地域経済の好循環モデル（産業振興、雇用創出、市税確保）を構築し、活力ある持続可能な都市として、将来の世代が希望の持てる綾瀬市の確立を目指している。

市内外からの集客を促す新たな拠点となる施設などを整備することで、綾瀬市の情報発信をはじめとする農畜産物等の地場産物の高収益化と販路拡大による市内事業者の振興・育成に加えて、雇用創出や税収増加といった好循環化を図る必要がある。

基本的条件（3） シティセールス（知名度・ブランド）

人口増加が続いていた本市においても、少子高齢化や人口減少社会への転換が始まっている。本市の魅力を外に発信し、着地型観光などによる交流人口の増加や、若年層の人口流出を抑えるとともに子育て世代の転入促進に力を注ぐ必要がある。

拠点形成にあたっては、（仮称）綾瀬スマートインターチェンジの開通により、高まる利便性、豊富な自然、子育て環境に優れるといった生活の豊かさを、来訪者や市民に訴求し、地域の活性化を図るとともに、定住・移住を促進する必要がある。

基本的条件（4） 道路交通環境の向上

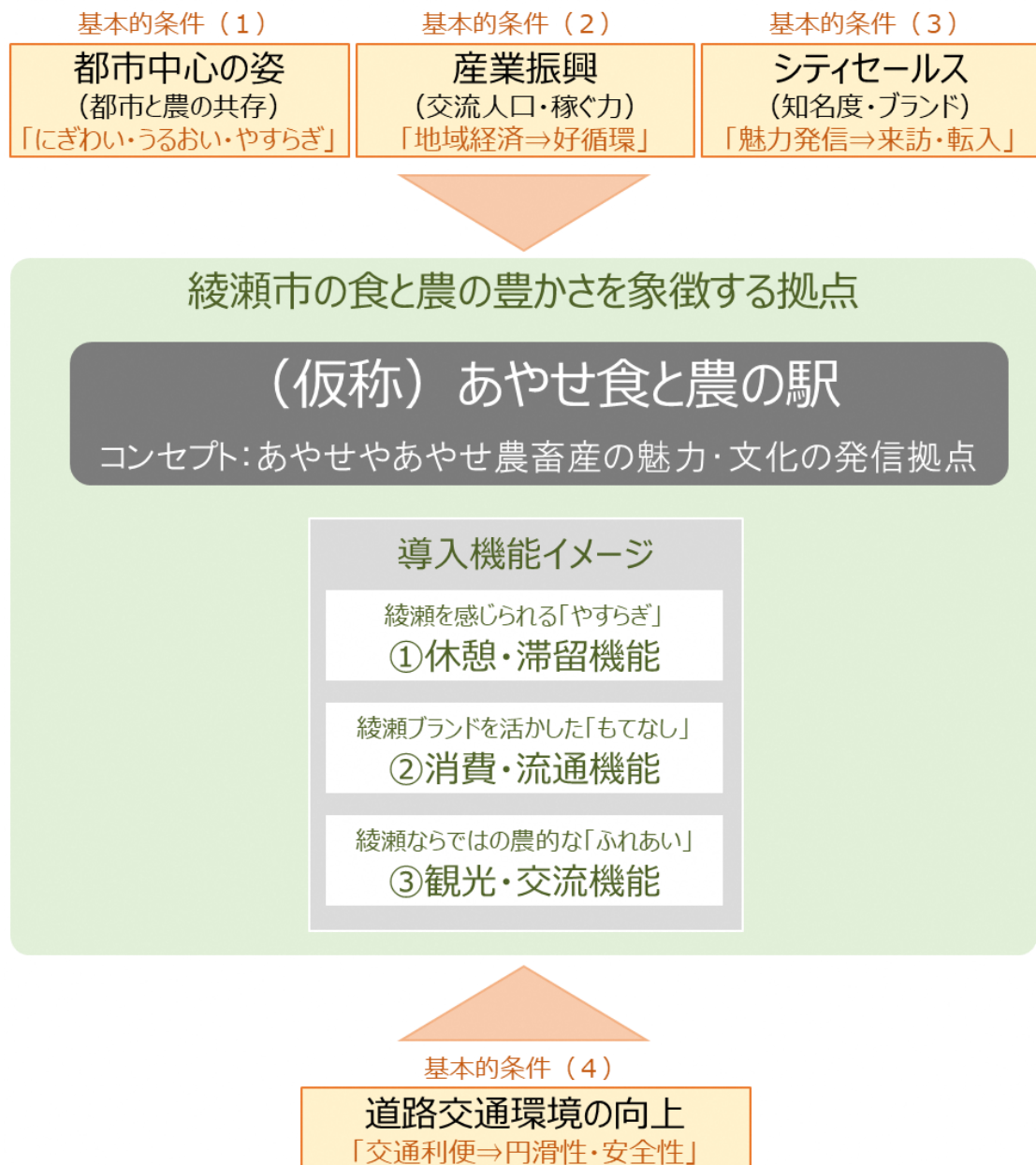
（仮称）綾瀬スマートインターチェンジの開通に伴う交通利便性の向上により、交通環境が大きく変化するとともに、市内産業の活性化が図られるものと考えられる。一方で、市内の幹線道路などへの荷待ち車輛の路上駐車が増加し、円滑な一般交通の阻害や交通事故の誘発などが懸念されるため、大型貨物車輛が駐車できる施設を整備し、道路交通環境の向上を図る必要がある。

2-2 拠点形成の目標像

拠点形成に向けた基本的条件の(1)～(4)を踏まえ、拠点形成の目標像を、「綾瀬市の食と農の豊かさを象徴する拠点『(仮称) あやせ食と農の駅』」と設定する。

この目標像を実現するため、綾瀬を感じられる休憩・滞留機能、綾瀬ブランドを活かした消費・流通機能、綾瀬ならではの農的な観光・交流機能といった機能を備えた拠点施設の整備を目指すものとする。

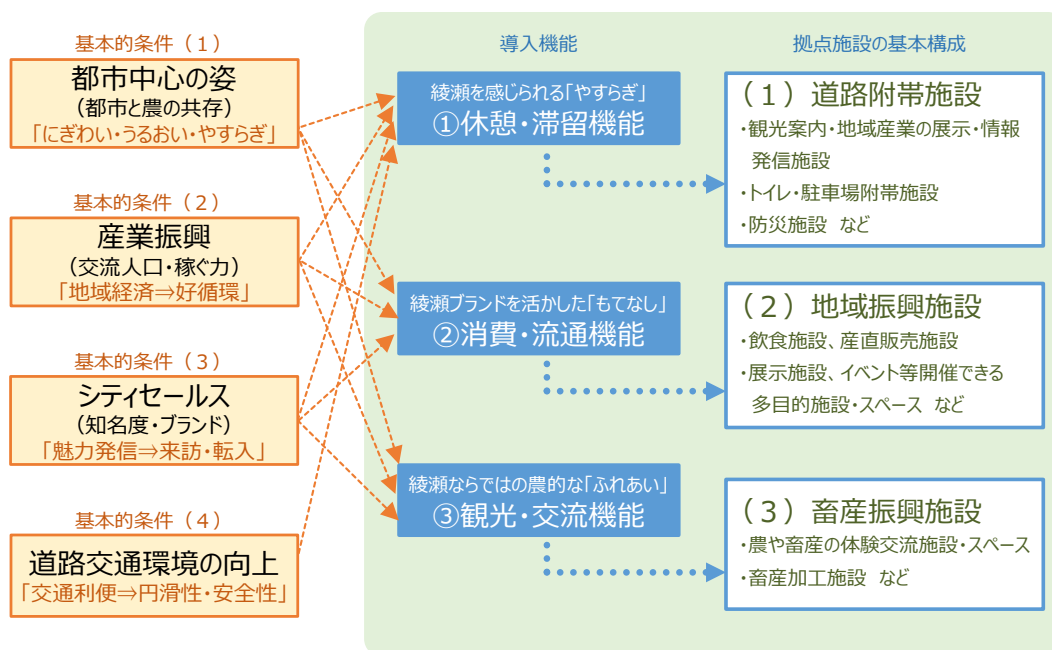
■拠点形成の目標像



2-3 拠点施設の基本構成と整備方針

拠点形成の目標像、基本的条件、基本方針の具現化に向け、「休憩・滞留機能」として「やすらぎ」を提供する『道路附属施設』、「消費・流通機能」として「もてなし」をする『地域振興施設』、「観光・交流機能」として「ふれあい」の生まれる『畜産振興施設』を基本構成とし、それぞれの施設の整備方針を設定する。

■拠点形成に向けた基本的条件や導入機能を踏まえた拠点施設の基本構成



(1) 道路附属施設

○施設の必要性と整備方針

(仮称)綾瀬スマートインターチェンジの開通に伴い、交通利便性が飛躍的に向上するとともに、企業等の活性化が図られ、綾瀬市への来訪者の増加が予想される。一方で、大型貨物車輛の増加に伴う荷待ち路上駐車増加も懸念される。

このことから、拠点施設に導入すべき基本的機能として、路上駐車対策を講じるとともに道路利用者の利便性や安全性などを確保できる施設を整備するものとする。

また、拠点形成の果たす広域的な役割や波及効果等を勘案すると、道路交通環境の充実が図られる機会を捉え、都市防災の面での貢献も求められるところである。このため、都市防災機能の向上に資する道路附属施設の整備を図るものとする。

(2) 地域振興施設

○施設の必要性と整備方針

(仮称)綾瀬スマートインターチェンジの設置に伴う新たな交通流動の発生は、道路附属施設とも相まって、多くの人々の滞留の仕掛けとなり、地域の活性化効果に資するものである。

このため、拠点施設における新たな機能として、地域固有の商品やサービス、情報等の活用を通じ、来訪者が生活豊かな時間・空間を体感しうる地域振興施設の整備を図るものとする。

(3) 畜産振興施設

○施設の必要性と整備方針

(仮称)綾瀬スマートインターチェンジの設置に伴う市内外からの新たな来訪者の獲得は、綾瀬市固有の貴重な農的環境や、質の高い都市型畜産業に対する認知を高め共感を広げる、これまでに無い好機として期待される。

このため、拠点施設における付加価値的な交流機能として、市内畜産業を核とした産業連携のもと、来訪者にとって非日常的かつ豊かな体験機会等の創出が可能な畜産振興施設の整備を図るものとする。

2-4 拠点整備の位置に関する基本方針

候補地を選定するための条件を以下の4つに設定し、この条件を満たす検討適地として、下記の候補地5箇所が想定される。

■候補地選定のための条件

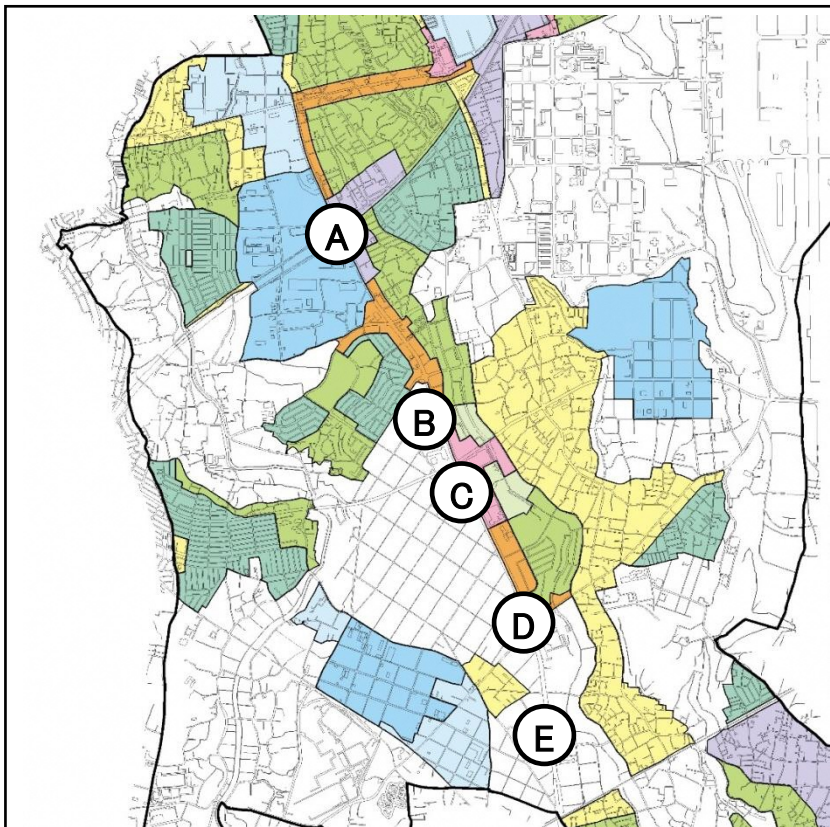
〔条件1〕「(仮称)綾瀬スマートインターチェンジ」が設置される県道42号(都市計画道路寺尾上土棚線)の沿道からのアクセスが容易なこと。

〔条件2〕南北方向の広域軸に位置づける重点事業(「あやせ都市マスタープラン」の『産業交流拠点』、『都市中心』もしくは『新産業拠点』)のエリアに該当すること。

〔条件3〕農業振興をはじめ産業連携等の地域活性化効果に資する立地性や周辺環境を有すること。

〔条件4〕拠点形成のための機能配置が可能な概ね5,000㎡~10,000㎡程度の一団の敷地規模を有すること。

■候補地の位置



〔候補地A〕

(仮称)綾瀬スマートインターチェンジ周辺の敷地。

〔候補地B〕

綾瀬市役所北側に隣接する敷地。

〔候補地C〕

綾瀬市役所前交差点付近、現在、東山ふれあい展示即売所が立地する付近一帯の敷地。

〔候補地D〕

早川交差点付近、県道42号を挟んでエムケーチーズ(株)の西側一帯にある敷地。

〔候補地E〕

落合小学校入口交差点付近の敷地。

以上5箇所の候補地について、さらに、整備計画対象区域とすることの適性を考慮するため、次の3つの視点に基づき比較検討を行う。

■比較検討のための視点

〔視点1〕 候補地が、拠点形成など綾瀬市の既往の政策目標実現のためにいかに寄与しうるか。
〔視点2〕 候補地が、集客効果の高さ、周辺環境との調和など立地上の利点を有するか。
〔視点3〕 候補地が、交通環境としての利便性や交通処理面での機能などに優れているか。

■候補地選定の比較検討一覧

視点	選定条件	候補地 A	候補地 B	候補地 C	候補地 D	候補地 E	条件整理
(1) 拠点形成など政策目標実現への寄与	まち・ひと・しごと創生総合戦略	◎	◎	◎	◎	◎	施策「農業者の育成・支援及び農畜産物のブランド化」、「地域振興施設等の整備・誘導」の推進が前提
	都市マスタープラン「重点事業(産業交流拠点)」	◎	△	△	△	△	インター至近距離の位置にあり
	都市マスタープラン「重点事業(都市中心)」	△	◎	◎	△	△	観光農園、直売所、農業公園等の記載あり
	都市マスタープラン「重点事業(新産業拠点)」	△	△	△	△	△	工業系保留区域周辺は不可
	産業振興マスタープラン「アグリパーク構想」	×	◎	○	×	×	「アグリパーク構想」の具現化に寄与
(2) 集客効果の高さ、周辺環境との調和	集客力の見込める沿道立地	◎	◎	◎	◎	◎	県道42号(都市計画道路寺尾上土棚線)に面する
	周辺施設との連続性(集客面での波及効果)	○	◎	◎	×	×	周辺の集客施設などとの連続性(市役所や中央公民館との連続性)
	周辺環境との調和(農的環境の立地評価)	×	◎	◎	◎	×	小学校など文教施設周辺は不可(周辺農地と一体的な利用が可能であること)
	農業振興地域内農用地	◎	○	○	○	◎	農用地の除外が必要(農用地除外手続きは可能)
(3) 交通環境としての利便性や交通処理機能	インターチェンジからのアクセス	◎	◎	◎	△	△	インターチェンジからのアクセス15分圏内
	来場車両の処理能力	△	◎	×	×	×	交差点付近では、一般交通に影響がある
	敷地規模(ゆとりある滞留スペース確保)	○	◎	◎	○	○	概ね10,000㎡の用地確保が望まれる
総合評価(評価ポイント)		(20)	適地 (29)	(25)	(15)	(13)	「候補地B」(市役所北側に位置する農業振興地域内農用地区域)が有力な適地

※候補地ごとの「評価ポイント」については、選定条件への適性を勘案し、◎=3点、○=2点、△=1点、×=0点とした。



候補地の現状や選定の視点を踏まえた結果、「候補地B」を適地として、選定する。

3 拠点施設全体の整備計画の作成

3-1 交通需要量の検討

交通需要については、現状及び将来需要を勘案して、余裕のある駐車場容量を確保する必要がある。

このため、現在の交通量に加えて、平成 30 年度、平成 42 年度の交通量推計 3 つのパターンで必要となる駐車まず数を算定した。将来交通量予測（平成 42 年度）を充足するためには、小型車 83 台程度、大型車 35 台程度の駐車場容量を確保する必要がある。

交通量の考え方	車種	駐車まず算出(※PA 基準)					
		算出駐車 まず数 (台)※1	交通量 (12 時間/ 台)	サービス 係数	立寄率 ※PA 基 準	ラッシュ率	回転率 (時間当り回)
現況台数 (平成 25 年度 綾瀬市交通量 調査)	小型車	60※2	16,282	1.40	0.100	0.100	4 回/時間
	大型バス	5	462	1.40	0.100	0.250	4 回/時間
	大型貨物	19	3,097	1.40	0.125	0.100	3 回/時間
交通量の考え方	車種	駐車まず算出(※PA 基準)					
		算出駐車 まず数 (台)※1	交通量 (日/台) ※3	サービス 係数	立寄率	ラッシュ率	回転率 (時間当り回)
推計台数 (平成 30 年度)	小型車	69	19,471	1.40	0.100	0.100	4 回/時間
	大型バス	6	581	1.40	0.100	0.250	4 回/時間
	大型貨物	18	3,897	1.40	0.125	0.075	3 回/時間
交通量の考え方	車種	駐車まず算出(※PA 基準)					
		算出駐車 まず数 (台)※1	日交通量 (日/台) ※4	サービス 係数※5	立寄率	ラッシュ率	回転率 (時間当り回)
推計台数 (平成 42 年度)	小型車	83	24,274	1.35143	0.100	0.100	4 回/時間
	大型バス	7	725	1.35143	0.100	0.250	4 回/時間
	大型貨物	28	4,858	1.35143	0.125	0.100	3 回/時間

※1 算出駐車まず数は小数点を切り上げ

※2 小型車の駐車場需要台数は、計算による駐車場需要台数は 57 台となるが、身障者用の駐車スペース 3 台分を加え 60 台とした。(身障者用駐車台数は、国土交通省：道路の移動等円滑化整備ガイドラインでは、駐車台数/50=1.52 台≒2 台であるが、1 台分の余裕を上乗せし 3 台とした。)

※3 大型バスと大型貨物の日交通量は、大型車日交通量 4,478 台を平成 25 年度の比率で案分し算出した。

※4 大型バスと大型貨物の日交通量は、大型車日交通量 5,583 台を平成 25 年度の比率で案分し算出した。

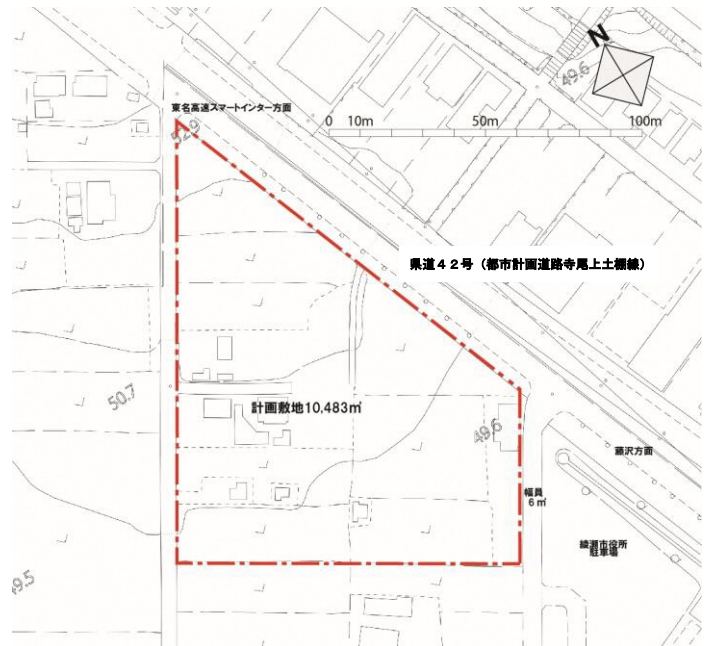
※5 交通量 Q (日/台) が $25,000 \leq Q < 50,000$ の場合には、 $1.65 - Q \times 10^{-5}$ での計算式で係数を算出する。

3-2 拠点施設の敷地検討

前項までの検討や現在の敷地境界線などを踏まえ、下記の通り、計画敷地（案）を設定し、拠点施設の検討を進めることとする。

■計画敷地の規模と概要

土地規制：市街化調整区域、
農業振興地域内農用地
敷地面積：10,483㎡



3-3 拠点施設全体の整備計画の検討

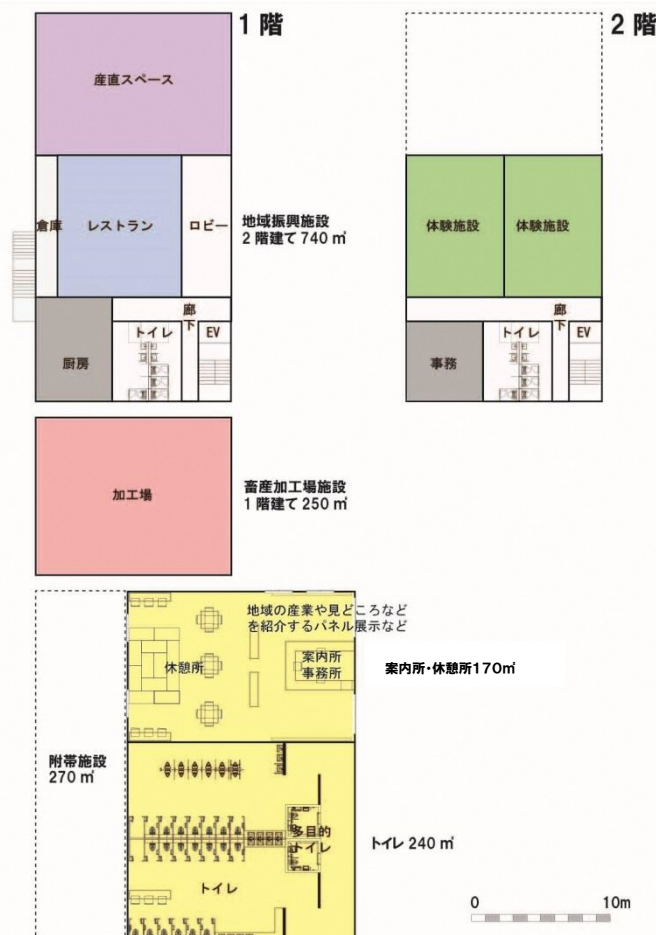
道路及び駐車場施設等を含む拠点施設全体について、整備計画を検討した。本計画の提案として下記の3案を検討案として提示する。なお、各検討案ともに、将来需要に対し、駐車場台数が不足となっており、今後の課題となっている。

■検討案の概要・比較

	施設を道路に近づけた案 (市役所側道路よりアクセス)	施設を西側に寄せた案 (県道より直接アクセス)	施設を道路から離れた案 (市役所側道路よりアクセス)
平面図			
駐車台数	小型 60 台 大型 24 台	小型 60 台 大型 24 台	小型 60 台 大型 24 台
県道からの視認性	○ 建物の視認性は高い。駐車場の位置はわかりにくい。	△ 藤沢方向からの車両に対して建物の視認性は高い。	△ 建物の視認性は低い。駐車場の位置はわかりやすい。

	施設を道路に近づけた案 (市役所側道路よりアクセス)	施設を西側に寄せた案 (県道より直接アクセス)	施設を道路から離れた案 (市役所側道路よりアクセス)
施設間の回遊性	× 地域振興施設と畜産施設の繋がりが、駐車場に分断されており回遊しづらい。	○ 駐車場から地域振興施設、畜産施設への回遊性が高い。	○ 駐車場から地域振興施設、畜産施設への回遊性が高い。
広場の活用性	△ 広場を含む地域振興施設・畜産振興施設のうち加工場施設・道路附帯施設の一体的な利用が可能となる。畜産振興施設のうち、ふれあい畜舎との一体利用は難しい。	◎ 広場を含む地域振興施設・畜産施設・道路附帯施設の一体的な利用が可能となる。	◎ 広場を含む地域振興施設・畜産施設・道路附帯施設の一体的な利用が可能となる。
賑わい感	△ 賑わいをつくる各施設が分散されるため賑わい感が弱い。 広場と地域振興施設や案内所・休憩所が道路に面しているため、賑わいの様子を伝えやすい。	○ 賑わいをつくる各施設を集約配置しているため賑わい感を感じやすい。 スマートインター方向からの車両に対しては、賑わいの様子を伝えにくい。	○ 賑わいをつくる各施設を集約配置しているため賑わい感を感じやすい。 道路から遠いため、賑わいの様子を伝えにくい。
イベント時の認知度	○ イベント広場が道路に面しているため、イベントの認知度は高い。 また広場を含む各施設のイベントの連携が可能となる。 駐車場に分断されるため畜産振興施設と連携は難しい。	◎ イベント広場が道路に面しているため、イベントの認知度は高い。 また広場を含む各施設のイベントの連携が可能となる。 畜産振興施設との一体的な利用はやや難しい。	△ イベント広場が道路から遠いため、イベントの認知度は低い。
周辺環境との調和	○ 計画地北側に住宅が点在しているが、住宅に近接する部分に地域振興施設等を寄せて配置することにより、駐車場等の騒音が伝わりにくい。	◎ 計画地北側に住宅が点在しているが、各施設を西側に寄せて配置することにより、駐車場等の騒音が非常に伝わりにくい。	△ 計画地北側に住宅が点在しており、騒音等に配慮する必要がある。

(参考)
建築計画概略図



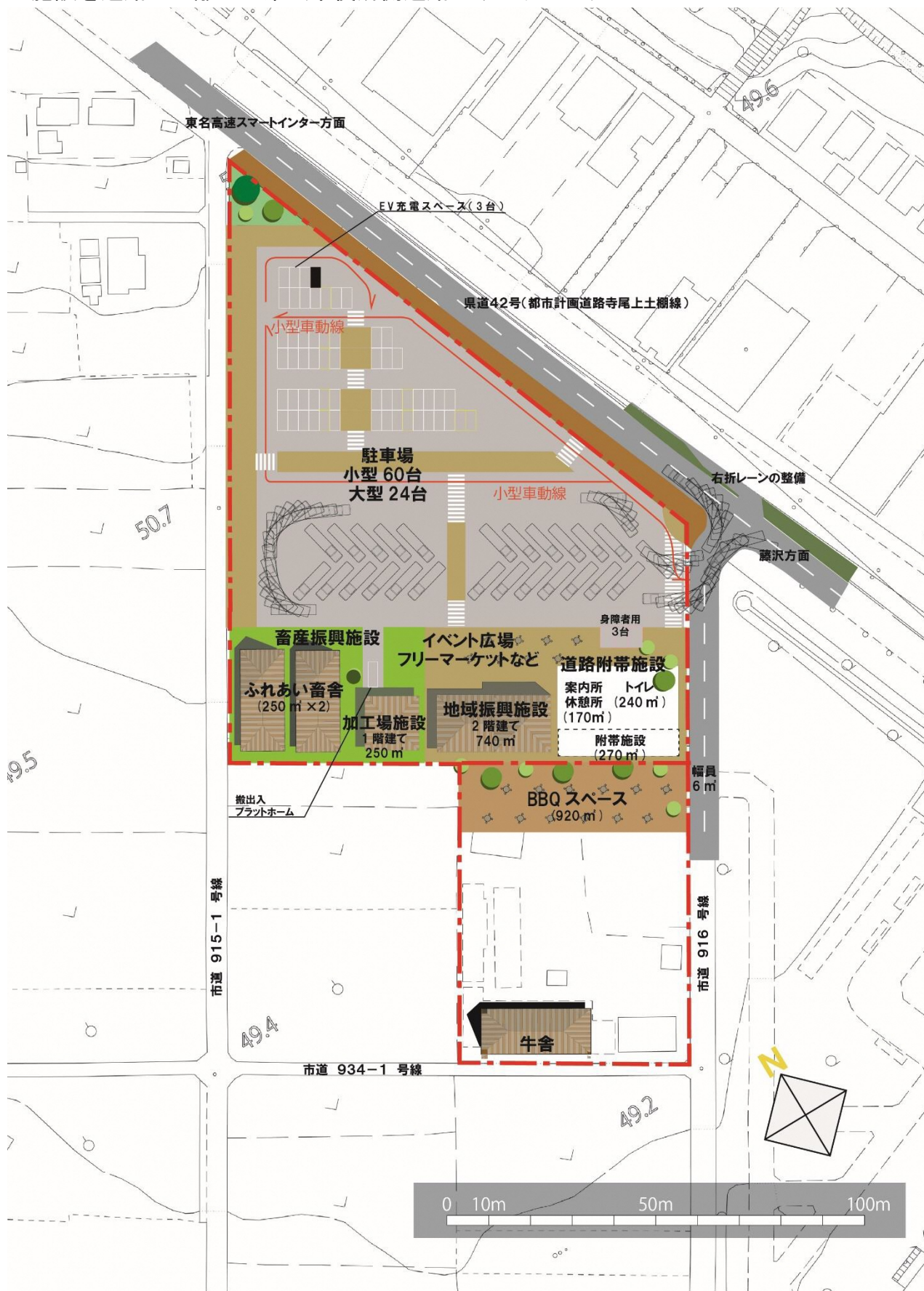
■施設を道路に近づけた案（市役所側道路よりアクセス）



■施設を西側に寄せた案（県道より直接アクセス）



■施設を道路から離れた案（市役所側道路よりアクセス）



4 事業化推進方策の検討

4-1 拠点施設の整備・運営に関する方針

道路附帯施設については、駐車場、トイレ、案内所、休憩所等で構成するが、収益を得る事業の実施が難しいことから、直営方式／公設公営で整備・運営することを基本方針とする。ただし、施設を運営していく中で、地域振興施設や畜産振興施設と連携し、指定管理者方式に移行していくことも考えられる。

地域振興施設、畜産振興施設は、上位・関連計画等を踏まえ、市内の持続的な経済好循環に資する活性化効果が強く求められていることから、民間活力の積極的な活用を図ることが望まれ、PFI方式や公有地活用方式による民設民営で整備・運営することを基本方針とする。

なお、各施設の各事業方式における利点、課題・留意点を次ページに整理する。

■整備・運営に関する基本方針

	直営方式 ／公設公営	指定管理者方式 ／公設民営	PFI方式 ／民設民営	公有地活用方式 ／民設民営
道路附帯施設	○	△	×	×
地域振興施設	×	△	○	◎
畜産振興施設	×	△	○	◎



施設	整備方針
道路附帯施設	市が用地買収し、公設公営を検討する。
地域振興施設	市が用地買収し、民設民営（公有地活用、PFI等）を検討する。
畜産振興施設	市が用地買収し、民設民営（公有地活用、PFI等）を検討する。

■事業方式の詳細検討

	道路附帯施設	地域振興施設		畜産振興施設
事業方式	公設公営	公有地活用法式／民設民営	PFI方式(BOO*1)／民設民営	(同左)
用地取得者	市	市	市	(同左)
財産区分	行政財産	普通財産	行政財産	(同左)
整備主体	市	民間	民間	(同左)
建物所有者	市	民間	民間	(同左)
運営主体	市(一部民間委託)※指定管理も考えられる	民間	民間	(同左)

	道路附帯施設	地域振興施設		畜産振興施設
事業方式概要	市が整備、直接管理運営を行う方法。飲食や販売施設の運営、トイレの維持管理など、施設ごとに業務委託またはテナント方式をとる場合が多い。	公有地において、施設の建設から運営を民間事業者が行う。公共投資をできるだけ抑制しながら、社会資本整備を促進する手段として民間活力を活用する手法。多様な事業主体の参画・連携により、官民協働による効率的なサービスの提供を目指すことができる。	公有地において、施設の建設から運営までを民間事業者が行う方法。公共投資をできるだけ抑制しながら、社会資本整備を促進する手段として民間活力を活用する手法。民間企業、NPO、ボランティア団体、住民等を含めた多様な事業主体の参画・連携により、官民協働による効率的なサービスの提供を目指すことができる。	(同左)
		普通財産の公有地を活用することとなる。	実施方針の公表等のPFI法を踏まえた手続きを行う必要がある。行政財産の公有地を活用することとなる。	(同左)
利点	—	公共団体が自ら施設を保有せずに施設を増やすことができる。	民間のノウハウ・資金を活用できるとともに、初期投資額を平準化できる。	(同左)
		民間活力による良質な公的なサービスを実現することができる。	民間活力による良質な公的なサービスを実現することができる。	(同左)
		事業主体が想定されているため、また、手間・時間・コストの面から、本事業において、PFIより適性が高い。		(同左)
課題・留意点等	用地を買収する場合、地権者が5000万円特別控除を受けられる。	事業主体が提供を目指す公的なサービスの理念を相互理解する必要がある。 用地を買収する場合、地権者が5000万円特別控除を受けられない可能性がある	事業の手續に手間・時間がかかり、事務コストがかかる。 施設規模が小さいと、VFM*2が出にくい。 公有地活用と比較し、スケジュールが半年前後多くかかり、また、公募に関する事前準備調査のコストが高い。	(同左)

*1 PFIにおける、施設の所有権の移転時期による各方式の一つ。主に以下がある。

BTO方式 (Build Transfer Operate) : 民間事業者が施設等を建設し、施設完成直後に公共施設等の管理者等に所有権を移転し、民間事業者が維持・管理及び運営を行う事業方式。

BOT方式 (Build Operate Transfer) : 民間事業者が施設等を建設し、維持・管理及び運営し、事業終了後に公共施設等の管理者等に施設所有権を移転する事業方式。

BOO方式 (Build Own Operate) : 民間事業者が施設等を建設し、維持・管理及び運営し、事業終了時点で民間事業者が施設を解体・撤去する等の事業方式。

BT方式 (DB) (Build Transfer) (Design Build) : 民間事業者が施設等を建設し、管理者等の所有権を移転。設計施工一体発注のDBと本質的に変わらない。公営住宅に使われる事が多い (民間資金の活用がない)

RO方式 (Rehabilitate Operate) : 民間事業者が自ら資金を調達し、既存の施設を改修・補修し、管理・運営を行う方式。

コンセッション (公共施設等運営権)

*2 VFM(Value For Money)とは、PFIにおける最も重要な概念の一つで、支払い(Money)に対して最も価値の高いサービス(Value)を供給するという考え方のことである。従来の方式と比べてPFIの方が総事業費をどれだけ削減できるかを示す割合である。

4-2 事業スケジュールの検討

地域振興施設等の整備スケジュールは以下のとおりとするが、平成 29 年度末で（仮称）綾瀬スマートインターチェンジが開通予定であること、2020 年東京オリンピック・パラリンピックの開催が控えていることを考慮し、可能な限り早い段階での整備、オープンを目指すことから、事業の前倒しをする場合もある。

平成 29 年度	平成 30 年度	平成 31 年度	平成 32 年度以降
<ul style="list-style-type: none"> ・測量 ・事業手法検討 ・市場調査 	<ul style="list-style-type: none"> ・基本設計 ・地盤調査 ・事業者選定準備、手 続き 	<ul style="list-style-type: none"> ・用地買収 ・実施設計 	<ul style="list-style-type: none"> ・整備工事～オープン （平成 34 年 4 月） ・道の駅登録手続き ※登録を行う場合

4-3 事業の進め方（平成 28 年度まとめ）

平成 28 年度の業務は、（仮称）綾瀬スマートインターチェンジの開通による効果を最大限に活用する一つの施策として、湘南～県央～県北を南北に結ぶ都市計画道路（県道 4 2 号：一部未整備）の幹線道路沿道に、本市の「情報発信」や「市内工場等の荷待ち路上駐車対策」をはじめとし、「特産・名産などの販売」、「農畜産業の振興・販路拡大」、「道路利用者の休息」などに対応できる「道の駅」のような機能を有する拠点施設を検討・計画した。

この拠点施設は、上位計画や関連計画に記述されているとおり、行政施策の一貫として進められる「道の駅」のような機能を有するものであることから、事業の進め方としては、行政主導型の民間活用手法が好ましいとの考え方を示した。

行政主導として担う範囲は、市の施策の具現化を図るために、パブリック（公共）のハード、ソフトに係る施設全体の用地を公共取得とすることが考えられる。また、施設整備にあたっては、「市内工場等の荷待ち路上駐車対策」、「道路利用者の休息」などの整備を公共が実施することが併せて考えられる。

一方、民間活用型の範囲は、公共で取得した用地のうち、「市内工場等の荷待ち路上駐車対策」、「道路利用者の休息」を担う道路附帯施設の部分を除き、行政が本来担うパブリック（公共）のソフト部分である、本市の「情報発信」をはじめとする、「特産・名産などの販売」、「農畜産業の振興・販路拡大」を担う「地域振興施設」や「農畜産施設」の整備・運営とし、建物等の施設整備や運営方法等については民間活力（公有地活用、PFI 等）で進めることが考えられる。

なお、今回、9～13 ページに示した計画概略図は、平成 25 年度の交通量から「東日本高速道路（株）設計要領」に基づき、駐車台数やトイレ等の面積を算出するとともに「農畜産関係者への聞き取り」を行ったものであり、「道の駅」のような機能を有する拠点施設を前提とした。

この報告書では、平成 28 年度の業務検討結果として報告するものであり諸般の前提条件を整理した。今後は、「道の駅」としての整備も視野に入れながら、当該施設の整備主体・運営方法などの実現可能性も含め、関係機関調整や関連事業者調整を十分に行う必要があり、平成 29 年度以降の検討により、方針等が変更される可能性が大きいものとする。