

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

調査の背景・目的

前橋市では、国道17号上武道路の全線開通に伴い、交通渋滞の解消や物流の効率化、人の流れの変化による地域活性化への寄与が期待される反面、市内を通過するだけの車輦が増えることによる負の影響が懸念されている。そこで、都市と農村の交流拠点となる道の駅を整備することにより、地域活性化を図ることとした。本調査は、道の駅の整備運営にあたり、PPP/PFIの導入可能性や具体的な事業手法を検討し、民間ノウハウの効果的な活用につなげることを目的とする。

調査の成果

①導入機能の検討

・民間事業者の提案の柔軟性を確保するために、次の3類型に導入機能を区分することとした。(ア)「必須施設」(運営を必須とする)(イ)「整備することが望ましい施設」(本市としては整備することが望ましいと考えるが、採否は民間事業者の提案に委ねる)(ウ)「提案施設」(民間事業者の自由な提案を求める)。

②事業スキームの検討

・民間事業者の提案に基づいて道の駅全体の基本計画を策定すること、計画地は市が民有地を購入して確保すること、平成32年度の開業を目指していること等を踏まえ、事業スキームを検討した結果、「独立採算型PFI+DO方式」「負担付寄付」「DO(全体)方式+一定の整備費負担」の3つの事業スキームを検討対象として整理した。

③サウンディング調査の実施

・道の駅整備運営事業の実施主体となり得る民間事業者を対象に、事業スキームや参画にあたっての要望等についてサウンディング調査を実施した。(市内外の18者が参加)
 ・負担付寄付はすべての参加者が対応が困難、PFIは約3割の参加者が対応可と回答。
 ・独立採算事業は可能という参加者が複数存在したものの、民間事業者にとって過度な負担とならないよう、民間事業者の提案により柔軟に設定できる手法が妥当。

④モデルプランの検討

・敷地条件、上武道路からのアクセス、敷地内の利用者動線等を考慮し、配置計画を検討した。
 ・他事例の実績等を参考に、整備費、維持管理運営費等について検討した。
 - 独立採算施設以外の施設について、維持管理運営に係る市負担は約1.5億円/年と推計。
 - 整備費は道の駅整備、アクセス道路、造成費等を含め62.5億円と推計。

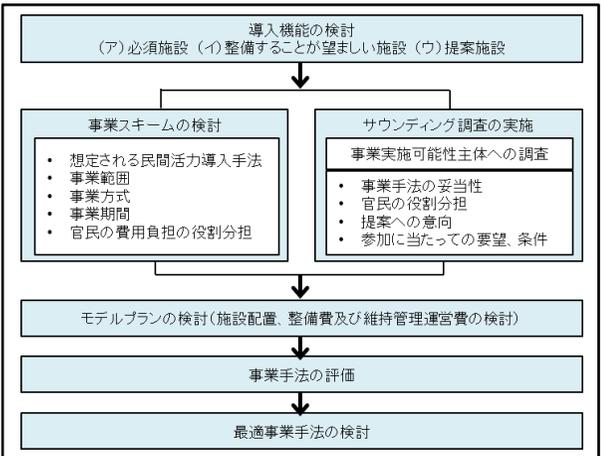
⑤事業の定性的・定量的評価及び最適スキームの検討

・②で整理した事業スキームのメリット・デメリットを比較し、民間の提案力・アイデアを最大限にひきだすことができ、独立採算事業に係る事業リスクを民間に委ねられる「独立採算型PFI+DO方式」が本事業に最も適当であると判断した。

＜施設配置(ゾーニング)案＞



調査の手順



基盤整備の見込み・方向性

今後、募集・選定する民間事業者の提案に基づき、上武道路から道の駅にアクセスするための道路及び道の駅利用者や周辺住民の憩いの場となる都市公園の整備を進める。

＜スケジュール＞

- 平成29年9月頃 道の駅整備・運営事業者の選定
- 平成29年12月頃 選定事業者との事業契約締結
- ～平成32年3月頃 道の駅及び周辺道路等の設計・建設
- 平成32年6月頃 道の駅の供用開始

今後の課題

道の駅整備事業については、選定された事業者の提案をもとに、今後詳細な計画を検討することになる。同一敷地内で市、事業者それぞれの事業が実施される可能性が高いため、事業者選定と並行して、周辺道路整備も含めた事業の進め方や事業者とのリスク分担について検討していく必要がある。

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			
調査主体	群馬県前橋市		
対象地域	群馬県前橋市	対象となる 基盤整備分野	道路、都市公園

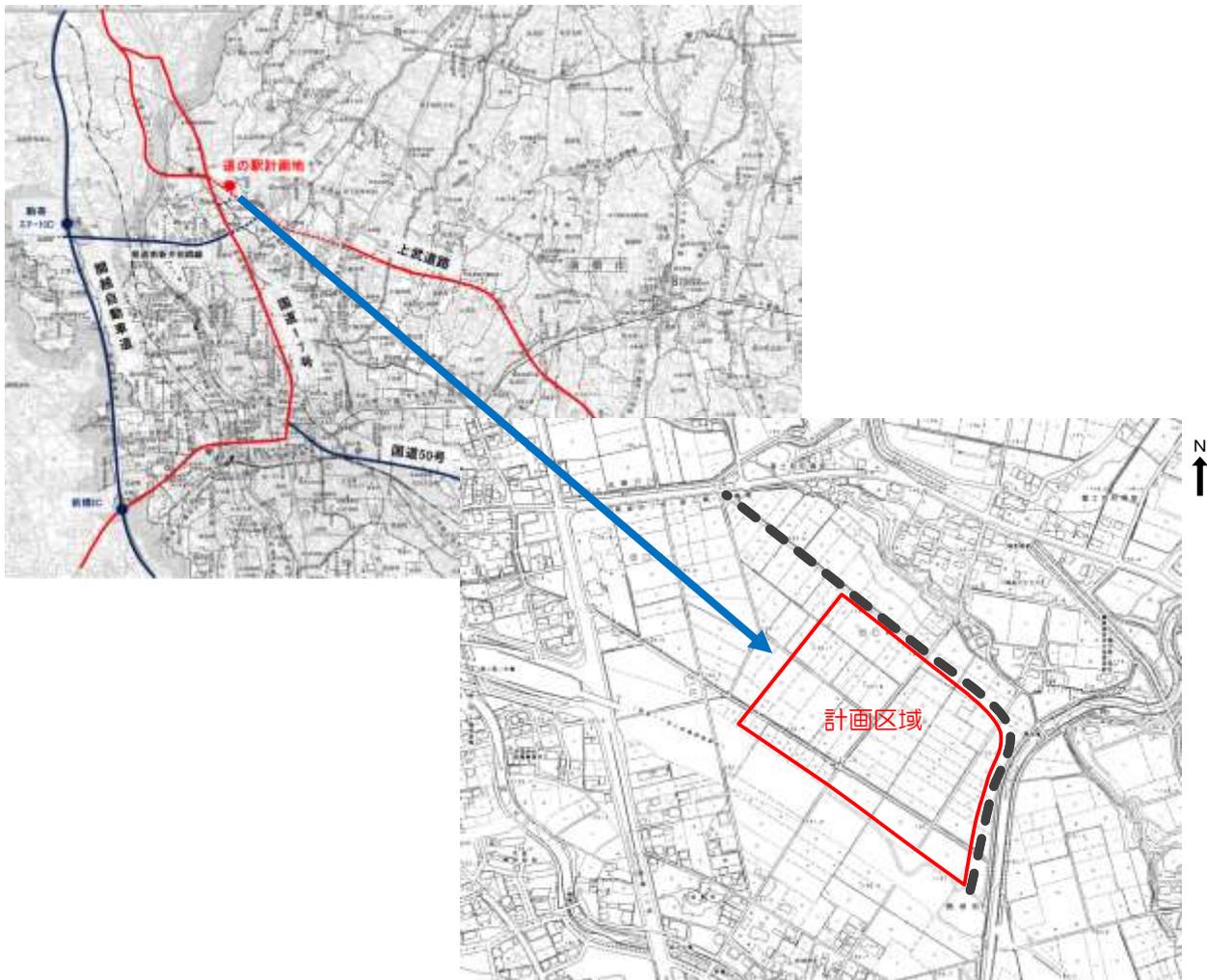
1. 調査の背景と目的

前橋市（以下「本市」という。）では、国道17号上武道路が平成29年3月19日に全線開通することにより、交通渋滞の解消や物流の効率化に加え、人の流れが大きく変化することによる地域活性化への寄与が期待されている反面、前橋市を通過するのみで滞在しない車両が増加する可能性があり、このことが地域交流及び経済に与える負の影響が懸念されている。

そこで、都市と農村の交流拠点となる施設として、市内で4番目となる新たな道の駅を整備し、周辺地域への新たな人の流れをつくることにより、地域活性化への寄与を目指すこととした。また、道の駅候補地は、太平洋と日本海を結ぶ中間地点に位置していることから、広域的な防災復旧の中継拠点としての整備を目指す。

本調査においては、道の駅の整備運営にあたり、PPP/PFIの導入可能性や具体的な事業手法を検討することにより、民間事業者のノウハウ及び事業提案の効果的な活用につなげることを目的とする。

図表1 計画地

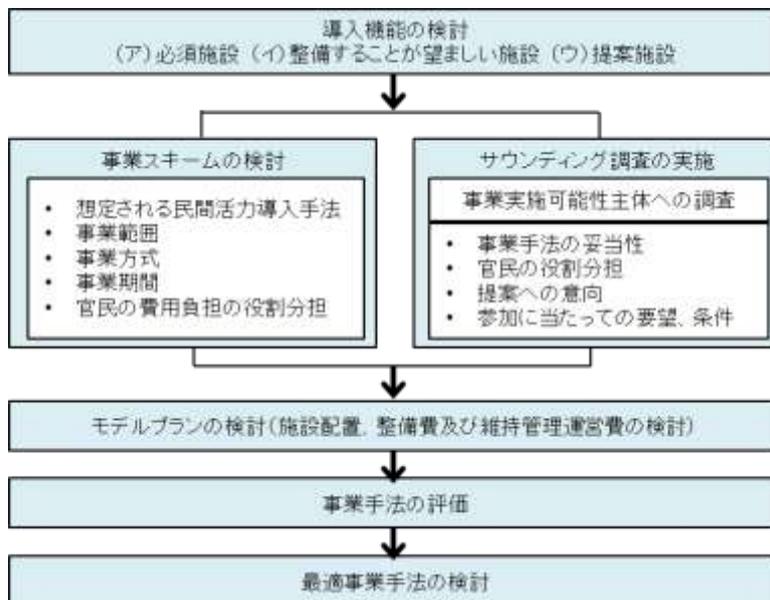


2. 調査内容

(1) 調査の概要と手順

官民連携による新しい道の駅の整備を目指し、以下の手順で検討を行った。

図表 2 調査フロー



(2) 調査結果

① 導入機能の検討

本市では、道の駅の導入機能を検討するにあたり、民間事業者の提案の柔軟性を確保するために、次の3類型に導入機能を区分することとした。

(ア) 「必須施設」(運営を必須とする)

(イ) 「整備することが望ましい施設」(本市としては整備することが望ましいと考えるが、採否は民間事業者の提案に委ねる)

(ウ) 「提案施設」(民間事業者の自由な提案を求める)

それぞれの導入機能は以下のとおりである。

図表 3 導入機能

(ア) 必須施設	(イ) 整備することが望ましい施設	提案施設
<ul style="list-style-type: none"> ・ 駐車場 ・ トイレ ・ 観光案内所、情報発信施設 ・ 物産販売所 ・ 加工施設 ・ 農畜産物直売所 ・ 地産レストラン ・ 福祉ショップ ・ 芝生広場 ・ 消防団詰所 ・ 防災施設 ・ 多目的施設 ・ ラウンジ 	<ul style="list-style-type: none"> ・ BBQ 施設 ・ 屋外ステージ ・ グランピング施設 ・ 釣り体験場 ・ カフェ ・ サイクルステーション ・ 農園 ・ セレクトショップ ・ ブルワリー等 ・ 健康・美容関連施設 ・ フードバンク実施施設 ・ 展望施設 	<p>必須施設、整備することが望ましい施設以外に、民間事業者は自らのアイデア及びノウハウを生かすことができる施設を提案することができる。ただし、提案は本事業の目的に即したものとし、公共事業としての役割を充足する機能を有する施設の提案に限る。</p>

②事業スキームの検討

(ア) 事業スキーム検討にあたっての前提条件

本調査においては、下記の前提条件のもとに、事業スキームの検討を行った。

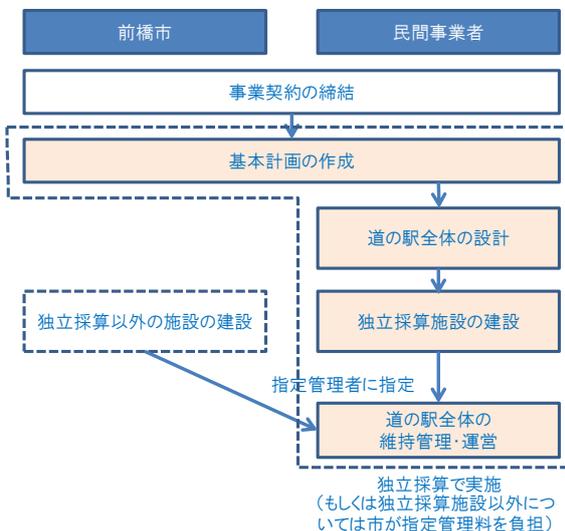
- 前提1：事業用地は市が民有地を購入して確保すること
 土地収用法適用のための事業認定は、公共事業であることが必須である。このため、従来手法の他に、PFI手法は有力な選択肢の一つである。
- 前提2：道の駅として整備すること
道の駅の設置者は市町村又は市町村に代わり得る公的な団体である必要があり、かつ道の駅設置のために市が土地を購入することから、民間事業者への土地の貸付等による一般的な収益事業は認められない。
- 前提3：平成32年の東京オリンピック・パラリンピックまでの開業を想定していること
 外国人観光客を含め、多くの集客が期待される東京オリンピック・パラリンピックに合わせた開業を想定する。
- 前提4：事業者の提案に基づく収益事業が含まれる事業であること
 事業者の提案に基づく施設を整備することから、事業者にも一定の負担を求める必要がある。
- 前提5：道の駅全体の基本計画の段階から事業者の提案に基づいて策定すること
 施設の全体像や機能等は事業者選定後の基本計画において定まるものであり、公募前に事業費の積算を行うことはできない。

(イ) 前提条件と踏まえた事業スキームの選択肢

前提条件を踏まえ検討した結果、以下の3つの事業スキームについて、採否を検討することとした。上記(ア)の通り、公共事業であることが必須であり、かつ開業までのスケジュールの制約があることを踏まえるならば、事前に事業費の積算やVFMの定量評価が必要となるサービス購入型のPFIは、検討に一定の時間を要することから適さない。このため、本事業は独立採算事業を前提として検討する。

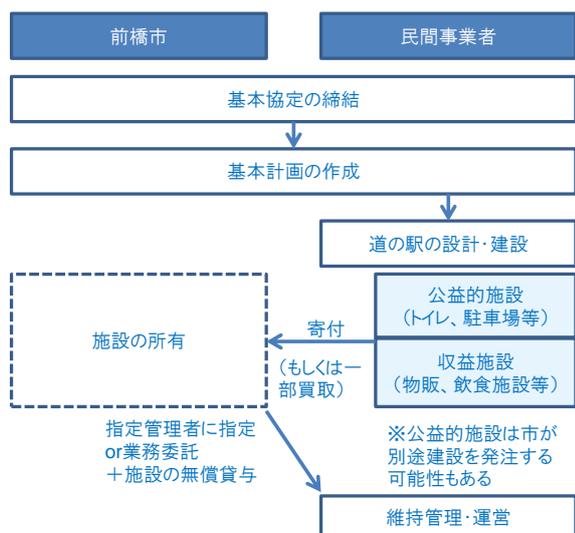
また、事業者の提案に基づく施設を前提とするため、整備費について一定の負担を民間に求めることが妥当であることから、当該要件も事業スキームの検討において考慮する。

(a) 独立採算型PFI+D0方式



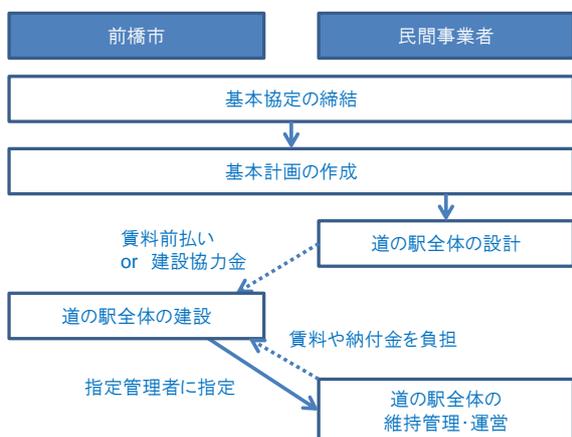
事業契約の締結後、民間事業者は基本計画の作成、全施設の設計、独立採算施設の建設、維持管理・運営を独立採算で実施する。それ以外の施設の建設については、市が別途発注する。維持管理・運営については民間事業者が一体的に実施する。

(b) 負担付寄付



民間事業者が施設を設計・建設し、市に負担付寄付をする。市は受贈者として、寄付を受けた民間事業者に対して指定管理者に指定する。

(c) DO (全体) 方式+一定の整備費負担



事業契約の締結後、民間事業者が施設を設計し、市が建設する。民間事業者は指定管理者として施設を維持管理・運営する。市は賃料や納付金等によって民間事業者から整備費相当分の支払いを受ける。

(ウ) 適切な事業期間の設定

道の駅は集客施設でもあり、実際の利用者ニーズに合わせて運営内容を柔軟に見直す必要があることなどから、事業を安定化させるためには一定の時間を要すると考えられる。また、短期間では、必要な人材を確保し、人材育成に投資することが困難である。

また、本事業では民間事業者に一定の整備費負担を求めることから、民間事業者としても投資回収に必要な運営期間を確保する必要がある。

一方で、建築物としては、構造にもよるものの、竣工後 15 年目で大規模な改修を行うことが多く、15 年以上の事業期間とする場合は、大規模改修の費用負担等についても検討する必要がある。

以上のことから、事業期間は 15 年を基本とし、事業者の提案によっては 15 年以上とすることも可とすることを想定している。

③サウンディング調査の実施

(ア) 調査の目的

本事業では、最初から市がすべて計画を策定するのではなく、維持管理・運営を担う民間の提案も踏まえて計画を策定し、施設配置や施設設計についても民間の意向を十分に反映していくことを目指していることから、民間事業者の参画可能性の確認、市の取組方針の事前周知、民間事業者の意向の公募条件への反映等を目的としてサウンディング調査を行った。民間事業者にとっても、市の意図を十分に理解した事業提案の実現につながる効果がある。

(イ) サウンディングの対象者

サウンディングは道の駅の整備運営において、一部又は全部の実施主体となりうる個人、法人又はこれらのグループ（事業企画、施設設計及び運営が可能な事業者。ただし、施設設計については外部委託などによる実施を含む。また、建設工事实施の可否は問わない。）を対象として実施した。

(ウ) 実施方法

サウンディングは市と事業者が対面により、個別に実施した。実施期間は平成 28 年 11 月 14 日～18 日、1 グループあたり 30～60 分とした。サウンディング項目は以下のとおりである。

- ・ 収益施設に関して、現段階の想定として、独立採算が可能と判断しているか。
- ・ 現在、参加者が想定している事業イメージに照らし、下図で対応可能な官民の役割分担はどれか。また、選択した理由は何か。
- ・ 本事業について提案を実施する意向があるか。
- ・ 参加にあたっての要望、条件等はあるか。

(エ) サウンディング結果

18 者（市内 6 者、その他県内 4 者、県外 8 者）の参加を得た。主な意見は以下のとおりである。

■道の駅の整備運営において希望する参画の範囲について

全体施設を希望する者が 11 事業者、一部施設を希望する者が 4 事業者、その他が 3 事業者（設備関係等）となった。

■希望する整備運営手法について

公設民営を希望する者が最も多く 9 事業者、民設民営（一部）を希望する者が 3 事業者、「わからない」が 5 事業者、その他が 1 事業者となった。

負担付寄付については、実施可能とした者はおらず、実施不可能とした者が 5 事業者、事業方式として適さないとした者が 4 事業者、「わからない」が 6 事業者、その他が 3 事業者となった。負担付寄付は会計処理上の課題がある等の意見が聞かれた。

PFI 方式については、条件付きで実施可能とした者が 5 事業者、実施不可能とした者が 1 事業者、実施方式として適さないとした者が 3 事業者、「わからない」が 6 事業者、その他が 3 事業者となった。適さない理由としては、PFI は建設が主体となる傾向にあり、運営を重視する道の駅には不適である等が挙げられた。

■独立採算施設（整備から管理運営まで民間が実施）の提案について

整備費を含めて提案可能とした者が8事業者、整備を除けば提案可能とした者は2事業者、提案不可能とした者が4事業者、「わからない」が4事業者となった。

■建設工事を発注した場合の受託の可否

受託可能とした者が6事業者、受託不可能とした者が6事業者、「わからない」が3事業者、その他が3事業者となった。

(カ) サウンディングのまとめ

サウンディングの結果としては、負担付寄付は会計上の課題等から、対応できる民間事業者がほぼ存在しないということが分かった。また、独立採算事業は可能という民間事業者が複数いたものの、民間事業者の過度な負担とならない事業範囲の設定が必要との意見だった。ただし、「負担とならない事業範囲」は本市で定義するよりも、民間事業者の提案に委ねることが合理的であるため、本事業においては民間事業者の提案により柔軟に設定できる手法が妥当と考えられる。

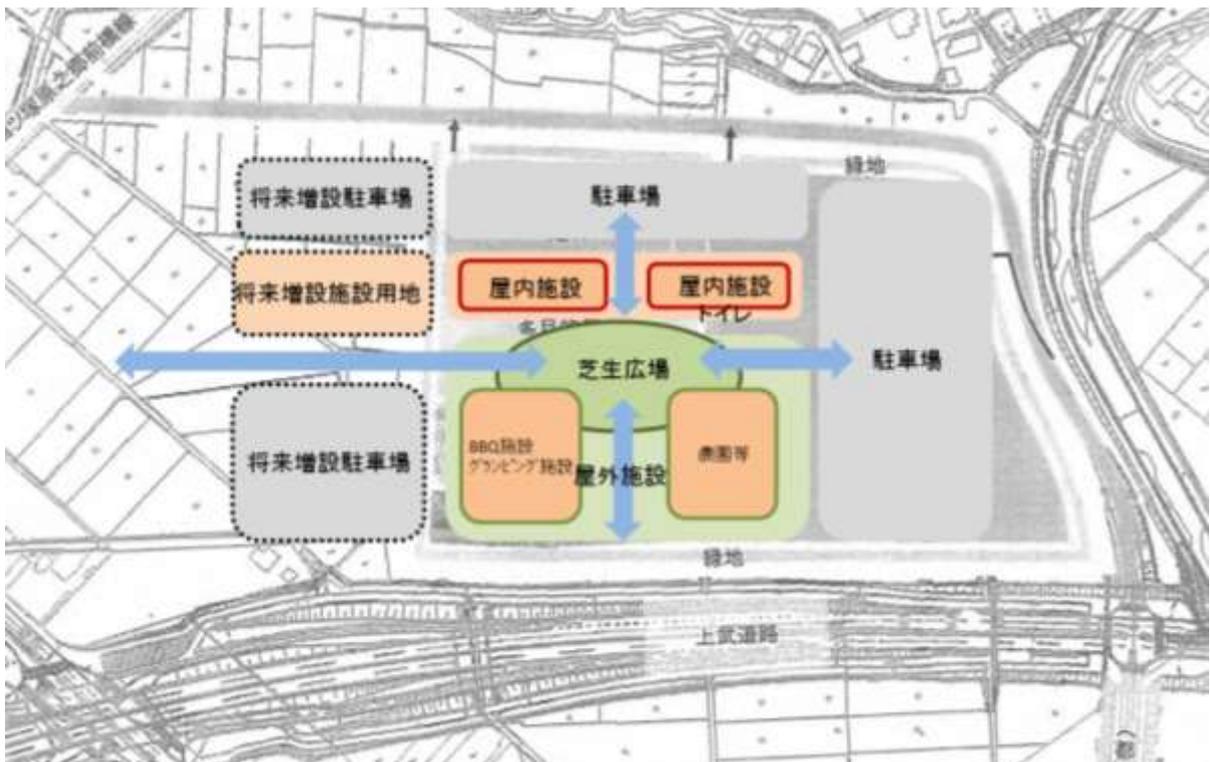
④モデルプランの検討

(ア) 施設配置計画の検討

敷地条件、上武道路及び既存道路からのアクセス等を勘案し、施設配置のモデルプランを検討した。計画地の面積が大きいので、敷地内における利用者の移動に配慮した計画としている。

なお、モデルプランの検討にあたっては、必須施設、整備することが望ましい施設を含む計画とした。

図表 4 施設配置（ゾーニング）案



(イ) 運営計画（運営費含む）の検討

a. 各施設の事業構造

「必須施設」「整備が望ましい施設」のうち、収入がある施設は以下のとおりである。なお、平成 27 年度の「前橋新設『道の駅』基本計画等作成業務報告書」より、農畜産物直売所、地産レストランについては民間事業者が独立採算で運営を行う施設とする。

図表 5 収益がある施設の事業構造

導入施設	事業収入
農畜産物直売所	物販による収入あるいはテナント収入
物産販売所	物販による収入あるいはテナント収入
セレクトショップ	物販による収入あるいはテナント収入
地産レストラン	飲食の提供による収入あるいはテナント収入
カフェ	飲食の提供による収入あるいはテナント収入
BBQ・グランピング施設	施設使用料による収入
釣り体験場	施設使用料による収入
サイクルステーション	レンタル料による収入
農園	レンタル料による収入
健康・美容関連施設	施設使用料による収入あるいはテナント収入

b. 維持管理・運営費用の想定

維持管理・運営費用については、近隣の道の駅の実績等から面積単価を設定の上、算出した。維持管理・運営費用には、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、運営の費用が含まれる。使用した維持管理・運営費用単価、及び書く施設の維持管理・運営費は以下のとおりとなる。

なお、独立採算施設については試算の対象から除いている。

図表 6 各施設の維持管理運営費

	施設面積 (㎡)	維持管理運営費単価 (千円/㎡・年)	維持管理運営費 (千円/年)
駐車場 (国・市)	33,000	0.025	825
トイレ	500	10	5,000
ラウンジ&シャワー	100	50	5,000
観光案内所、情報発信	300	20	6,000
物産販売所	300	50	15,000
加工施設	400	50	20,000
福祉ショップ	200	30	6,000
芝生広場	5,000	1.0	5,000
BBQ施設	2,000	3.0	6,000
イベント広場 (野外)	2,000	3.0	6,000
グランピング施設	2,000	3.0	6,000
釣り体験場	1,500	1.0	1,500

	施設面積 (㎡)	維持管理運営費単価 (千円/㎡・年)	維持管理運営費 (千円/年)
カフェ	400	100	40,000
サイクルステーション	100	80	8,000
消防団詰所	300	1.0	300
防災施設	100	1.0	100
農園	1,000	10	10,000
セレクトショップ	800	50	40,000
ブルワリー等	1,000	25	25,000
多目的施設	200	80	16,000
健康・美容施設	1,000	10	10,000
フードバンク実施施設	100	40	4,000
合計	52,300	—	235,725

また、各施設の維持管理・運営以外にも、統括責任者（駅長）など、施設全体の運営を担う職員がいるため、類似事例を参考に、正社員 2 名、臨時社員 2 名の人件費を想定することとした。

	人数	給与（一人当たり）	人件費（千円）
正社員	2 人	4,600 千円/年 (年収×15%の福利厚生費含む)	9,200
臨時社員	2 人	2,000 千円/年 (時給 1,100 円、1 日 7 時間・週休 2 日を想定)	4,000

※給与額は平成 28 年賃金構造基本統計調査（群馬県）をもとに設定

c. 市収入の想定

本事業においては、施設整備費用についても民間事業者に一定の負担を求める方針であることから、独立採算施設についても市の施設使用料収入は見込まないこととした。

一方で、物産販売所、セレクトショップ、カフェ、BBQ・グランピング施設、釣り体験場、サイクルステーション、レンタルファーム、健康・美容関連施設については収入が見込まれる。ただし、BBQ・グランピング施設、釣り体験場、サイクルステーション、レンタルファームは売上が限定的と考えられること、健康・美容関連施設については事業内容の詳細な想定がないことから、売上は想定しないこととする。

■物産販売所、セレクトショップ

類似施設の面積当たりの平均売上高から、物産販売所、セレクトショップの売上高を試算する。なお、運営形態は代行販売を想定した。物産販売所、セレクトショップの床面積は合計で 400 ㎡程度を想定しているが、過大な推計値となることを避けるため、売場面積を半分 の 200 ㎡とすると、

$$\begin{aligned} \text{売上高} &= \text{売場面積 } 200 \text{ ㎡} \times 1 \text{ ㎡あたり売上高 } 1,823 \text{ 千円} \\ &= 364,600 \text{ 千円/年} \end{aligned}$$

このうち、市（指定管理者）の収入は手数料として売上の20%とすると、

市（指定管理者）の収入 = 72,920 千円/年 となる。

■カフェ

物産販売所、セレクトショップと同様の方法で試算する。運営形態は直営とする。カフェの床面積は400㎡程度を想定しているが、物産販売所、セレクトショップと同じく売場面積は半分の200㎡とする。また、1㎡あたり売上高も、レストランの半分と仮定し試算すると、

売上高 = 売場面積 200㎡ × 1㎡あたり売上高 116千円
= 23,200 千円/年 となる。

d. 想定される市負担額

a～cより、市の負担額（指定管理料）は年間約1.5億円と見込まれる。

ただし、本試算では芝生広場やブルワリーなど、一般的な道の駅には設置されていない施設に係る維持管理・運営費用について個別に検証していないため、市負担額は下記試算よりも大きくなる可能性があることに留意が必要である。

市の収入	96,120 千円/年
管理・運営費用	248,925 千円/年
市負担額	152,805 千円/年

(ウ) 整備費用の検討

整備費用については、本市の既存工事の実績及び類似施設の実績に基づき、整備費単価を設定し、想定面積を乗じて算出した。

この結果、事業費は総額で62.5億円と想定される。ただし、本試算はあくまで「必須施設」「整備することが望ましい施設」をすべて整備した場合を想定しているため、この推計事業費がそのまま実際の事業費となるものではない。

図表 7 各施設の整備費用

■道の駅施設

	施設面積 (㎡)	整備費単価	整備費用
駐車場 (国・市)	33,000	13 千円/㎡	429,000 千円
トイレ	500	350 千円/㎡	990,500 千円
ラウンジ&シャワー	100		
観光案内所、情報発信	300		
物産販売所	300		
加工施設	400		
農畜産物直売所	600		
地産レストラン	430		
福祉ショップ	200		
B B Q 施設	9 カ所		
イベント広場 (野外)	2,000	100 千円/㎡	200,000 千円
グランピング施設	8 カ所	1,000 千円/カ所	8,000 千円
釣り体験場	1,500	5 千円/㎡	7,500 千円

	施設面積 (㎡)	整備費単価	整備費用
カフェ	400	350 千円 / ㎡	175,000 千円
サイクルステーション	100		
消防団詰所	300	一式	20,000 千円
防災施設	100	一式	53,476 千円
農園	1,000	5 千円 / ㎡	5,000 千円
セレクトショップ	800	450 千円 / ㎡	360,000 千円
ブルワリー等	1,000	700 千円 / ㎡	700,000 千円
多目的施設	200	400 千円 / ㎡	520,000 千円
健康・美容施設	1,000		
フードバンク実施施設	100		
合計	52,300	—	3,472,526 千円

■ アクセス道路

	整備費用等
アクセス道路工事費、用地費 (10,500 ㎡) 計	381,500 千円

■ 都市公園

	施設面積 (㎡)	整備費単価	整備費用
芝生広場	5,000	4 千円 / ㎡	20,000 千円

■ その他

	整備費用等
外構等 (遊歩道、植栽、街路灯、遊具など)	619,150 千円
用地費 (道の駅 71,500 ㎡、切り回し水路用地 510 ㎡を購入) 土木費 (造成費：盛土、地盤改良、雨水貯留槽など)	1,752,180 千円
合計	2,371,330 千円

⑤ 事業の定性的・定量的評価

(ア) 定量的な評価

本事業は基本計画の策定から民間事業者の提案を求めるものであり、整備する施設も民間事業者の提案に委ねられる。また、PFI 事業とする場合も独立採算事業となるため、市の負担は発生しないため、市の負担軽減という視点から定量的な VFM を算定することができない。

したがって、本調査においては、定量的な検証は「④モデルプランの検討」における整備運営費の検討に留め、VFM については定性的な評価を行うものとする。

(イ) 定性的な評価

(2) ②で候補とした事業スキームのうち、「負担付寄付」はサウンディングの結果、事業者の対応が難しいことが分かったため、「独立採算型 PFI+DO 方式」と「DO 方式＋一部整備費負担」について、従来方式と比較検討することとした。

図表 8 事業スキームの比較

	メリット	デメリット
従来方式	<ul style="list-style-type: none"> 市に十分なノウハウがあり、新たな手続きにかかる費用や時間が不要である。 	<ul style="list-style-type: none"> 民間ノウハウの活用は限定的である。 初期費用に係る市の負担が大きい。
独立採算型 PFI + DO 方式	<ul style="list-style-type: none"> 民間の提案力、アイデアを最大限に引き出すことが可能となり、かつ収益事業リスクを民間に移転できる。 市の初期費用に係る負担が軽減される。 	<ul style="list-style-type: none"> 事業者の理解を促進する必要がある。 PFI 法に則った手続きが必要であり、時間を要する。
DO 方式 + 一部整備費負担	<ul style="list-style-type: none"> 設計及び運営の事業者を先に選定するため建設事業が伴わず、事業者の参入障壁が低い。 PFI 事業よりも開業時期を早めることができる。 	<ul style="list-style-type: none"> 事業者がどの程度初期費用を負担できるかは不明確である。 事業主体はあくまで市であり、事業者のリスクは限定される。

「DO 方式 + 一部整備費負担」はより従来手法に近い方式であり、「独立採算型 PFI + DO 方式」は、費用負担、業務範囲について民間事業者の裁量をより高く求める方式となる。「独立採算型 PFI + DO 方式」を採用した場合、定性的な評価としては、以下の 3 点が挙げられる。

■ 民間の創意工夫による魅力あるサービスの提供

計画段階から民間の提案を受けることにより、利用者にとって魅力的、かつ効率的な維持管理運営を可能とする施設の実現が期待できる。

また、本事業においては民間事業者が自ら豊富な経営ノウハウをもつ事業範囲を選択することができるため、維持管理運営段階においても、利用者ニーズに対し適切かつ柔軟に、魅力的なサービスを提供することが期待できる。

■ 包括委託による効率性向上

設計、建設、維持管理を一括して民間事業者に任せることにより、これらを個別に発注する場合と比較して、各業務間の有機的な連携や民間事業者の専門的な知識やノウハウによる施設の利便性や機能性の向上が期待できる。

■ 事業範囲の最適化による安定的かつ長期的な事業運営の実現

本事業は、独立採算による事業範囲を民間事業者が自ら提案するため、民間事業者が担う事業範囲の最適化を実現することができる。また、本事業は施設の整備及び維持管理運営に係る費用を市が負担することなく、実現が可能である。

民間事業者が自ら提案した事業範囲において、自らのリスクにより問題発生時における適切かつ迅速な対応が可能となり、15 年間の長期にわたる PFI 事業が安定、かつ円滑に遂行されることが期待できる。

⑥ 最適事業スキームの検討

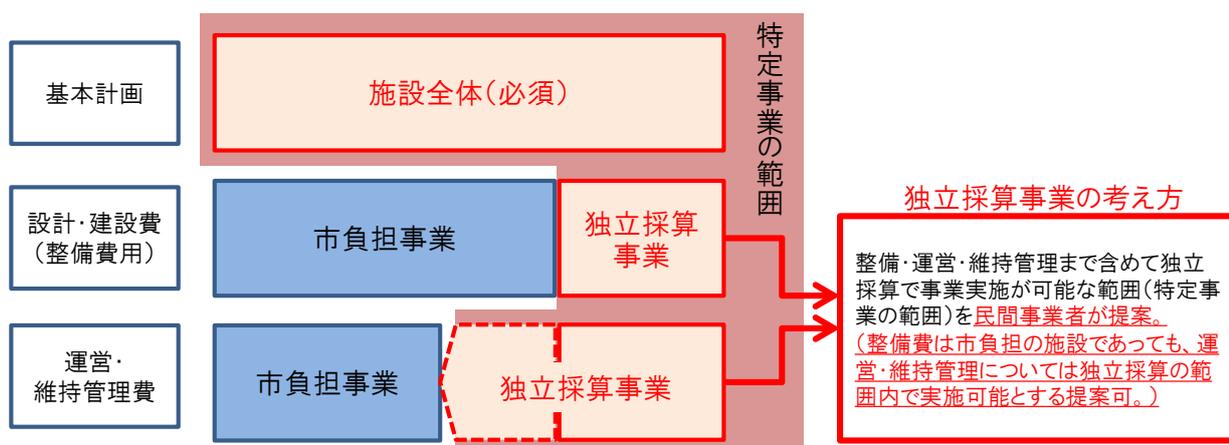
⑤のとおり、事業スキームのメリット・デメリットを比較した結果、一定の費用及びリス

クの負担を確実に民間事業者に求めるという点で、本事業の実施に当たっては「独立採算型 PFI+D0 方式」が望ましいと判断した。

⑦事業範囲の検討

独立採算事業の範囲は、前述のとおり、民間事業者への過度な負担を避けるため、民間事業者の提案により柔軟に設定できることが必要である。このため、PFI 特定事業の範囲は下図のとおりとし、独立採算で事業実施が可能な範囲を民間事業者自らが提案する方式とした。

図表 9 PFI 特定事業の範囲



民間事業者の提案により、独立採算事業の範囲は以下のパターンが考えられる。

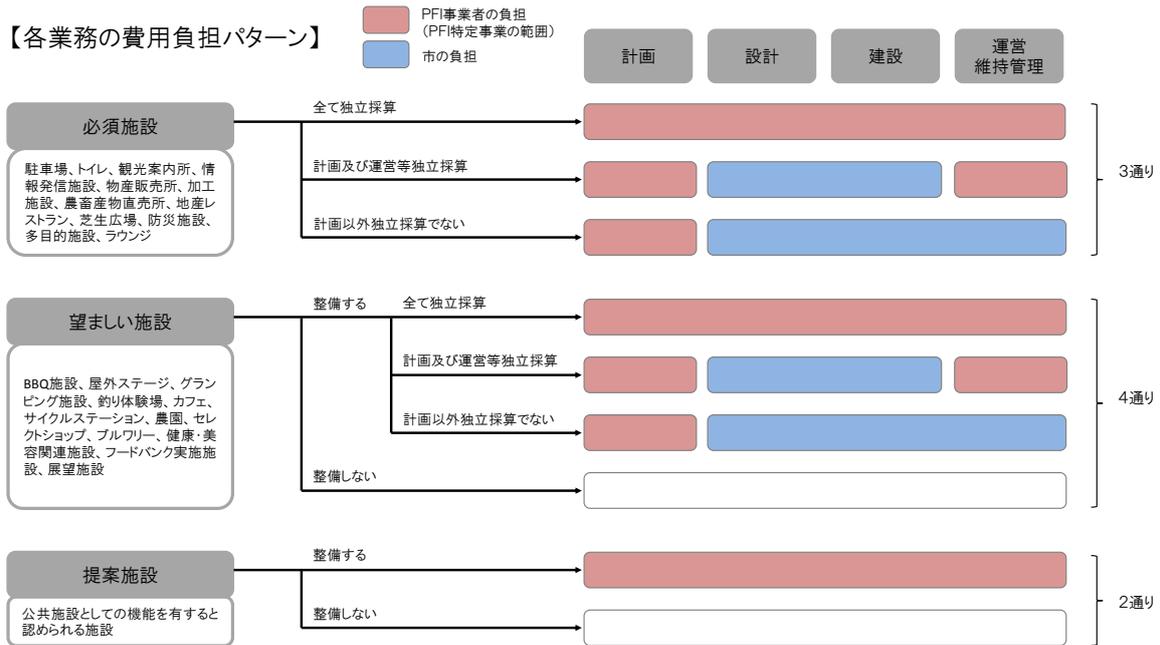
必須施設については、「全て独立採算」「計画及び運営等独立採算」「計画以外独立採算でない」の3パターンであり、段階的に市の負担が大きくなる。

望ましい施設については、整備する場合において上記と同様の3パターンとなり、整備しない場合は官民ともに負担は発生しない。

提案施設については、整備する場合においてすべて PFI 事業者の負担であり、整備しない場合は官民ともに負担は発生しない。

事業者（公募における応募者）はこれらのパターンから事業範囲を選択し、提案することを想定している。

図表 10 独立採算事業の事業範囲パターン



3. 基盤整備の見込み・方向性

今後、募集・選定する民間事業者の提案に基づき、上武道路から道の駅にアクセスするための道路、及び道の駅利用者や周辺住民の憩いの場となる都市公園の整備を進める。都市公園は道の駅と一体的に整備することを想定している。

なお、新設道の駅整備運営事業は、平成 32 年度の開業に向け、以下のスケジュールで進めていく見通しである。

事業者選定結果の公表	平成 29 年 7 月頃
基本協定締結	平成 29 年 8 月頃
基本計画の策定	基本協定締結～平成 29 年 10 月頃
事業契約締結	平成 29 年 10 月頃
施設整備（設計・建設）	事業契約締結日～平成 32 年 3 月頃
開業	平成 32 年 6 月頃
維持管理・運営（15年以上を基本とする）	開業日～平成 47 年 4 月 30 日

4. 今後の課題

前述のとおり、道の駅整備事業については、選定された事業者の提案をもとに、今後詳細な計画を検討することになる。同一敷地内で市、事業者それぞれの事業が実施される可能性が高いため、事業者選定と並行して、周辺道路整備も含めた事業の進め方や事業者とのリスク分担について検討していく必要がある。