

松伏町 道の駅基本構想

平成 30 年 3 月

松伏町

目 次

<はじめに>	1
1. 「道の駅」制度の概要	2
1) 「道の駅」制度の概要	2
2. 「道の駅」整備の目的	4
1) 「道の駅」の必要性	4
2) 「道の駅」整備の目的	6
3. 「道の駅」の整備方針	7
1) 道の駅の整備コンセプト	7
2) 導入施設の方針	8
3) 施設配置の方針	11
4. 「道の駅」の候補地	12
1) 道の駅の整備が考えられる候補地と評価	12
2) 道の駅の整備候補地区の設定	14
5. 「道の駅」の整備・運営方針	15
1) 整備主体の検討	15
2) 管理、運営形態の比較	16
3) 運営イメージ	17
6. 今後の進め方	18

<はじめに>

本町は、埼玉県東南部に位置し、東西約4km、南北約7.5kmと南北に細長く、面積は16.20㎦。西は大落古利根川を挟み越谷市、南は吉川市、北は春日部市と接しており、東は江戸川を挟んで千葉県野田市に接しています。

地形は、町の北東部を占める築比地台地を除いて、大落古利根川と中川による標高4mから6mの自然堤防と後背湿地によって形成されたほぼ平坦な低地となっています。

道路網は、南北方向に県道春日部松伏線と県道葛飾吉川松伏線が、東西方向に県道越谷野田線が走り、新たな東西方向の道路として(都)浦和野田線、新たな南北方向の道路として国道4号東埼玉道路の整備が進められています。

一方、本町には鉄道がありませんが、東武スカイツリーライン北越谷駅、せんげん台駅、東武アーバンパークライン愛宕駅、野田市駅、JR武蔵野線吉川駅、越谷レイクタウン駅、南越谷駅などが利用され、本町とこれらの駅との連絡は、民間事業者による路線バス網により行われており、充実したバス路線網が構築されていることが「町の強み」となっています。

「駅」はその地域の玄関となる場所であり、外から訪れた人が最初に地域を感じる場となります。また、「駅」は、ヒト・モノ・情報が集まる場であり、住民にとっても様々な活動を行う上での生活の拠り所となります。

これまで「鉄道駅」のなかった本町にとって、新たな「道の駅」を創ることは、来訪者との新たな交流を生み出す機会となるとともに、町民の新たな活動を生み出す大きな起爆剤になるものと考えています。

あわせて充実したバス網のハブとなるターミナルを併設することで、効率的で便利な移動しやすい拠点づくりが可能となるとともに、新しい移動手段の導入などにも対応できる交通結節点の「駅」として、可能性が大きく広がるものと考えています。

このような背景から、東埼玉道路の整備による交通環境向上のチャンスを最大限に活かし、松伏らしい文化や産業を対外的にPRし、町民の交流の場となる新たな拠点として、「道の駅」と「バスターミナル」の一体的な設置を推進していくものです。

新たな拠点が形成されることで、地域の賑わいや生活を楽しむ場所の創出、町内バス交通の利便性のさらなる向上を図ることが可能となり、町の将来像に掲げる『笑顔が未来に広がる緑あられるみんなのまち』が実現できるものと考えています。

今後、本構想を基に、町民、関係機関との協議を図り、松伏町における「道の駅」の設置を進めていきます。

1. 「道の駅」制度の概要

1) 「道の駅」制度の概要

道の駅は、道路利用者への安全で快適な道路交通環境の提供、地域の振興に対する寄与を目的として、「休憩機能」、「情報発信機能」、「地域の連携機能」の3つの機能を併せ持つ休憩施設を「道の駅」として認定する制度です。平成5年から登録を開始し、平成29年11月現在 1,134 駅が登録されています。

(1) 「道の駅」の目的と機能

「道の駅」は、道路利用者のための「休憩機能」、道路利用者や地域の方々のための「情報発信機能」、「道の駅」をきっかけに町と町とが手を結び活力ある地域づくりを共に行うための「地域の連携機能」の3つの機能を併せ持つ休憩施設であり、地域の創意工夫により道路利用者に快適な休憩と多様で質の高いサービスを提供する施設です。

○目的

- ・道路利用者への安全で快適な道路交通環境の提供
- ・地域の振興に寄与

○道の駅の基本コンセプト

表 道の駅制度の概要

「道の駅」の基本コンセプト 地域とともに作る 個性豊かな にぎわいの場	休憩機能	駐車場 利用者が無料で 24 時間利用できる十分な容量を持った駐車場
		トイレ 利用者が無料で 24 時間利用できる清潔なトイレ (障がい者用も設置)
	情報発信機能	道路及び地域に関する情報を提供 (道路情報、地域の観光情報、緊急医療情報等)
	地域連携機能	文化教養施設、観光レクリエーション施設などの地域振興施設

出典：国土交通省 HP

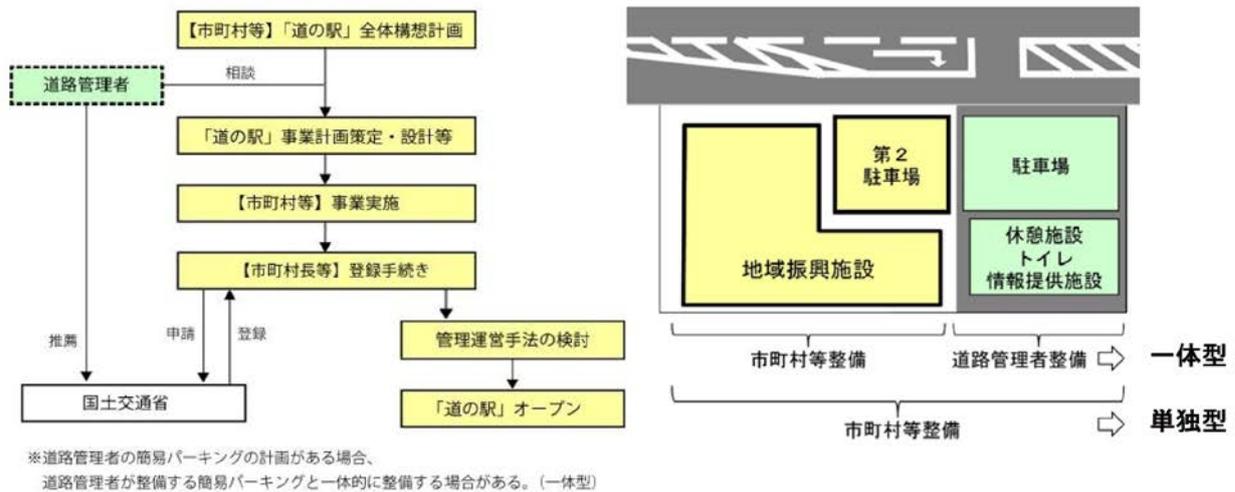
(2) 整備主体と整備内容

道の駅は、市町村又はそれに代わり得る公的な団体が設置し、登録は、市町村長からの登録申請により、国土交通省が登録します。

整備の方法は、道路管理者と市町村長等で整備する「一体型」と、市町村で全て整備を行う「単独型」の2種類があります。

全国1,134カ所ある道の駅のうち619駅(約55%)が一体型で整備されています。

■図 道の駅整備のフロー



出典：国土交通省 HP

(3) 登録要件

「道の駅」の登録には、下表の要件を満たす必要があります。

表 道の駅の登録要件

項目	小項目	登録要件
施設	休憩機能	①駐車場：利用者が無料で24時間利用できる十分な容量を持った駐車場 ②トイレ：利用者が無料で24時間利用できる清潔なトイレ 障がい者用も設置
	情報発信機能	・道路及び地域に関する情報を提供 (道路情報、地域の観光情報、緊急医療情報等)
	地域連携機能	・文化教育施設、観光レクリエーション施設などの地域振興施設
設置者		・市町村又は市町村に変わり得る公的な団体
その他配慮事項		・施設及び施設間を結ぶ主要経路はバリアフリー化

2. 「道の駅」整備の目的

1) 「道の駅」の必要性

(1) 将来像の実現に向けた施設整備

本町の第5次総合振興計画では、以下のような将来像を掲げ、交流人口を増やす魅力づくりと町民満足度の向上を目指しています。

<松伏町第5次総合振興計画における将来像>

■将来像：『笑顔が未来に広がる緑あふれるみんなのまち！』

<総合戦略における課題及び基本理念と基本目標>

松伏町まち・ひと・しごと創生総合戦略は、本町のあるべき姿と進むべき方向についてその指針を示した「松伏町第5次総合振興計画」との整合を図りつつ、人口減少がもたらす問題点の克服と地方創生に主眼を置き、戦略的視点に立って進めるべき施策や事業を示すものです。

■課題

- ◆豊かな自然環境・生活環境と農のあるまちとしての持続的発展
- ◆魅力ある働く環境の確保
- ◆公共交通などの生活利便性の維持・向上
- ◆町の住みやすさをアピールするイメージアップ

■基本理念：『交流人口を増やす魅力づくりと町民満足度の向上』

- ◆基本目標1：魅力ある働く場を確保する
- ◆基本目標2：新たに人を呼び込む魅力を発信する
- ◆基本目標3：自然環境の良さを活かして、子育てや暮らしの環境を向上させる
- ◆基本目標4：町民ニーズにあった、生活利便性が向上するまちをつくる

- ・地域間の「対流を促進する拠点」として、また、「ヒト、モノ、カネ、情報等の活発な動きを支える拠点」となる施設を設置し、町・地域の経済・産業の成長につなげることが求められています。
- ・町・地域の特性である農業・農産物のPR、販路拡大を図る情報発信の機能を担う施設の整備が求められています。

(2)「道の駅」整備の必要性

本町における「道の駅」の整備の必要性を、「松伏町まち・ひと・しごと創生総合戦略」において示されている「基本目標」の視点から整理すると、以下のとおりです。

■総合戦略：基本目標『新たに人を呼び込む魅力を発信する』に関連して

本町には 鉄道や国道が通っていないことから、交通アクセスの条件に劣り、町外の人たちの認知度も低い状況にあります。

そうした中、埼玉県東部の諸都市を結ぶ広域幹線道路となる東埼玉道路の整備が進められており、本町内でも、約 18,300 台/日の交通が発生することが予想され、本町の交通利便性を高めることとなります。

そのため、幹線道路整備の機会とインパクトを活用して、本町への来訪者を増やすこと、本町に立ち寄ってもらうことが重要 であると考えます。

また、田園地帯が広がり、屋敷林なども多く残る 本町においては、その風景や風土、生業が、本町の一つの文化を形成しているといえます。しかし、近年では農業後継者の不足などの要因により、農業活力が衰退する傾向 がみられ、食料の供給・環境の保全、やすらぎやうまいの提供といった多面的な価値をもつ 農地・農業の保全と再生が重要な課題 となっています。

これらの観点から、町の特産品や農産品の紹介やPR、販売の場となり、町の魅力を発信することが可能で、かつ内外の人たちの交流の場ともなり得る 「道の駅」の整備は、人を呼び込む上で極めて効果的 であると考えられます。



図 後世に伝えるべき田園風景

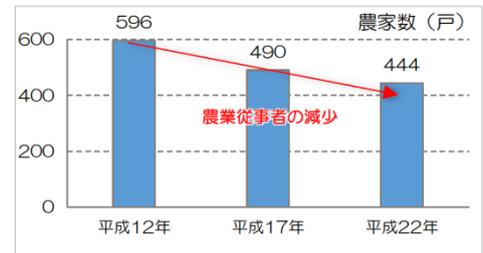


図 農家数の推移

出典：農林業センサス

■総合戦略：基本目標『町民ニーズにあった、生活利便性が向上するまちをつくる』に関連して

本町には、日常生活に必要な商業施設は散在しているものの、鉄道駅がないこともあって、買物や娯楽等の機能が不足 しており、その充実を求める声が極めて強くなっています。

そのため、広域幹線道路の整備の機会を活用して、地域の産業振興と町内外からの人たちの観光や相互の交流を促進する 「道の駅」を整備することは、本町の買物や娯楽に対するニーズを満たす有効な施設となり得る と考えられ、本町のにぎわいの拠点となる可能性をもつ点でも、「道の駅」はふさわしいといえます。

また、本町は、バス網は比較的充実 していますが、その特性を活かして町の発展につなげていく観点から、バス交通の拠点づくりも長年にわたって課題とされています。

「道の駅」の機能に付加して、新市街地整備にあわせ、バス交通の拠点としての機能を導入することも必要 となっています。

核となる拠点施設の整備

東埼玉道路と浦和野田線が結節する松伏 IC 周辺を、「職住近接と核づくりによる新市街地」域として位置づけ、新たな町のシンボルとなりコミュニティの要となる核拠点の創出が求められている。

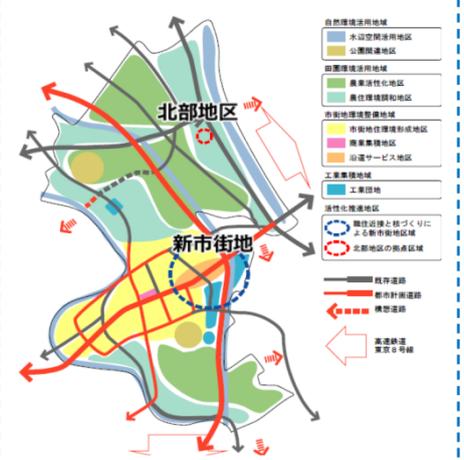


図 土地利用構想図

出典：第5次総合振興計画

2)「道の駅」整備の目的

「道の駅」整備の必要性からキーワード（目的）を抽出し、以下のような基本理念を設定します。

《道の駅整備の必要性の考察から導き出されるキーワード》

■『新たに人を呼び込む魅力を発信する』

- 鉄道駅や国道がない町であり、多くの来訪者に町を知ってもらう機会（松伏や埼玉県の魅力と価値）
⇒「**田園風景と地域文化**」の発信・保全の場の創出

■『町民ニーズにあった、生活利便性が向上するまちをつくる』

- 「田園風景と地域文化」を守るために、田園風景の保全と農業の持続性確保に向けた、農産物等の価値を高める取り組み
⇒**農業等の地場産業の付加価値を高める仕組とその拠点となる場の創出**
- バス交通が比較的充実しており、バスネットワークのハブとなるターミナルの形成
⇒**バス交通の維持と向上のための拠点（ターミナル）の形成**



《道の駅の基本理念》

**町の自然と文化を広く後世に伝える町民生活の新たな中心（核）となる場づくりと
町の情報を発信する場としての新たな「松伏の駅」の創出**

3. 「道の駅」の整備方針

1) 道の駅の整備コンセプト

基本理念及びキーワードを踏まえ、地域に根ざした農産物や食の提供、企業や町内飲食店等との連携による商品開発と提供、地域の自然環境・歴史・文化等の資源の情報発信を行うとともに、充実したバス交通網の利便性向上・利用促進施策の実施による移動快適性の向上を行い、災害時においては広域的な防災拠点となりうる「道の駅」を目指します。

【基本理念】

町の自然と文化を広く後世に伝える町民生活の新たな中心(核)となる場づくりと町の情報を発信する場としての新たな「松伏の駅」の創出

【キーワード(目的)】

「田園風景と地域文化」の発信・保全の場の創出

農業等の地場産業の付加価値を高める仕組みとその拠点となる場の創出

バス交通の維持と向上のための拠点(ターミナル)の形成

【整備コンセプト】

①地域資源を発信・PRする駅づくり

- 松伏農業ブランドの発信
 - ・農産物・加工品直売等
- 埼玉県産木材による施設づくり
 - ・埼玉県東の玄関口として県林業のPR
- 田園景観や歴史・文化とのふれあい
 - ・田園環境と共存する豊かな自然や歴史・文化

②地域の「食」にこだわった駅づくり

- 松伏カレー等の主カメニュー開発
 - ・アスピーテ創業者の出身地、カレーブランド創出
- ジビエ(野生の鳥獣食)を活かした食の提供
 - ・県内狩猟鳥獣等の活用、県北西部地域との連携
- 松伏産の農産物・川魚等によるメニュー提供
 - ・米、野菜、果物、川魚等地産地消の推進

③災害発生時には防災拠点となりうる駅づくり

- 町民や道路利用者の避難や広域活動の拠点
 - ・避難場所、ヘリポート、情報発信、防災備蓄庫
- 平常時における広場やキャンプ等での有効活用
 - ・イベント広場、大型テント、カマド、トイレ、上水道等の施設活用

④交通ターミナルと一体となった駅づくり

- 既存バス網の集約・新規路線の設定・乗り継ぎ強化
 - ・町民や高齢者、就労者の交通利便の確保
- 広域高速バスや観光バス等への対応
 - ・新たな交通モードの導入によるハブづくり
- パーク&バスライドの展開
 - ・環境対策の推進やバス利用の促進

2) 導入施設の方針

(1) 整備が必要な施設

「道の駅」の登録要件は、『「駐車場 20 台以上」「トイレ 10 器以上」「電話」「情報提供の場」が整備されている市町村等の団体が整備した施設。また、駐車場、トイレ、電話は 24 時間利用が可能であること。』とされています。また、近年の「道の駅」に求められる基本コンセプトとして、休憩機能・情報発信機能・地域連携機能が求められることから、本町における「道の駅」整備において、最低限整備すべきと考えられる施設は下表のとおりとなります。

表 最低限必要な施設

区分	施設	
休憩機能	駐車場	道路の円滑な交通を確保するための休憩施設
	トイレ	道路利用者が 24 時間利用可能なトイレ
	休憩施設	道路の円滑な交通を確保するための休憩施設
	情報発信	道路情報、地域情報の発信
地域連携機能	特産品販売施設	地域特産品の販売施設
	農産物販売施設	地域農産物の販売施設
	農産加工場	農産物等を加工し、商品を製造する施設
	飲食施設	道路利用者や周辺住民などの休憩施設
	広場	来場者の憩いの場や交流イベントの開催
その他 付帯施設など	事務室	事務など、職員が利用する施設など
	付帯施設	
	通路など	
	備蓄倉庫など防災施設	道の駅に求められる機能
	調整池	開発に伴う調整機能を果たす

(2) 各施設における整備の考え方と施設イメージ

道の駅の要件や整備コンセプトを踏まえた整備の考え方や施設のイメージは以下のとおりです。今後は具体的な施設の整備内容を検討していきます。

表 整備の考え方と施設イメージ

区分	施設	整備の考え方・施設イメージ
休憩機能	駐車場	<ul style="list-style-type: none"> ・大型車と小型車の分離（新市街地のトラックも立ち寄れる空間設計） ・夜間利用者動線やバリアフリー対応等に配慮 ・適切な駐車台数の確保
	トイレ	<ul style="list-style-type: none"> ・立ち寄りたくなるトイレ ⇒施設利用のきっかけとなるような空間を計画。清潔さ・快適さに十分配慮した計画
	休憩施設	<ul style="list-style-type: none"> ・道路利用者にとって利用しやすい空間づくり ・県産木材の使用など安らぎや癒しを与える、ゆったりとした空間づくり ・長距離ドライバーの利用しやすい空間づくり
	情報発信	<ul style="list-style-type: none"> ・道路情報の発信だけでなく、県や町のPRの場として、地域情報の発信 ・地域文化の展示や町民作品の展示スペースの設置
地域連携機能	特産品販売施設	<ul style="list-style-type: none"> ・地元農産品の販売や企業と連携した商品やメニューなど、松伏ならではの商品販売・提供 ・地域ならではの商品にこだわった「食」の提供 ・周辺施設との連携 ・埼玉県や近隣市町とも連携した商品提供
	農産物販売施設	
	農産加工場	
	飲食施設	
	子育て支援施設	<ul style="list-style-type: none"> ・幼児向けの室内遊び場等
	広場	<ul style="list-style-type: none"> ・各種イベントの開催が可能なイベント空間 ⇒広場としてのみの利用だけでなく、バーベキュー場や憩いの空間として、二次的な利用
	バスターミナル	<ul style="list-style-type: none"> ・バス網の集約による交通結節機能やパーク&バスライド等の周辺市町をはじめとする広域交通の拠点としてバスターミナルを設置（併設）
その他想定される利便施設	<ul style="list-style-type: none"> ・ATM、アンテナショップ、サイクルステーション等 ・集客や地域貢献度が高い施設（観光案内所、チャレンジショップ、就業支援等） 	
付帯施設 その他	防災機能	<ul style="list-style-type: none"> ・非常用電源、備蓄倉庫など地域の防災機能を担う（方針は次のとおり）

<防災機能方針>

広域防災拠点や防災拠点としての役割は周辺施設と連携することとし、「道の駅」には、以下のような施設・設備が必要となると考えられます。

- ・防災備蓄倉庫（広場や駐車場エリアへの設置を想定）
 - ・耐震性貯水槽（広場や駐車場地中への設置を想定）
 - ・非常用電源装置（施設棟内の付帯施設の設置を想定）
 - ・災害トイレ（広場への設置を想定）
 - ・防災情報発信機能（情報発信機能を強化することを想定）等
- ※必要に応じて、駐車場や広場を、避難所や仮設住宅の設置としての活用も想定

<p>防災備蓄倉庫</p>  <p>道の駅「ちぢみの里」（新潟県）</p>	<p>貯水槽（トイレ用）地中</p>  <p>道の駅「みかも」（栃木県）</p>
<p>非常用電源装置</p>  <p>道の駅「美濃にわか茶屋」（岐阜県）</p>	<p>非常用常設トイレ</p>  <p>道の駅「ちぢみの里」（新潟県）</p>

（３）役割を分担し連携を図る周辺施設

各地区に立地する施設との連携に関する考え方を下表に整理します。これにより、「道の駅」の利用者を周辺施設にも吸引するなど、相乗効果の発現を図ります。

表 役割を分担し連携を図る周辺施設

該当施設	連携を考える機能とその方向性
県営まつぶし緑の丘公園	<ul style="list-style-type: none"> ・芝生ひろば ・防災拠点 <p>⇒道の駅と連動した大規模イベントの開催</p>
中央公民館 （田園ホール・エロ ーラ）	<ul style="list-style-type: none"> ・研修室、工芸室、調理室、音楽室、ホール、図書室 ・避難拠点（避難所、救援物資集積場所） <p>⇒各種研修や教育、屋内体験施設として、道の駅からの情報発信と、中央公民館を活用したイベントの企画</p>
B&G海洋センター	<ul style="list-style-type: none"> ・アリーナ（体育館）、武道場・柔道場、トレーニングルーム、プール ・避難拠点（避難所） <p>⇒健康づくりにつながるスポーツなど、道の駅からの情報発信と、B & G海洋センターを活用したイベントの企画</p>
記念公園、総合公園	<ul style="list-style-type: none"> ・多目的広場（グラウンド） ・防災拠点 <p>⇒道の駅と連動した大規模イベントの開催</p>
県立松伏高校	<ul style="list-style-type: none"> ・若者のアイデアや活動情報の発信 ・避難拠点（避難所） <p>⇒高校との連携による商品開発や音楽科の演奏の場など</p>

3) 施設配置の方針

<施設配置の方針イメージ図>

導入施設の方針に基づき、各施設の配置の方針を以下のイメージ図に示します。

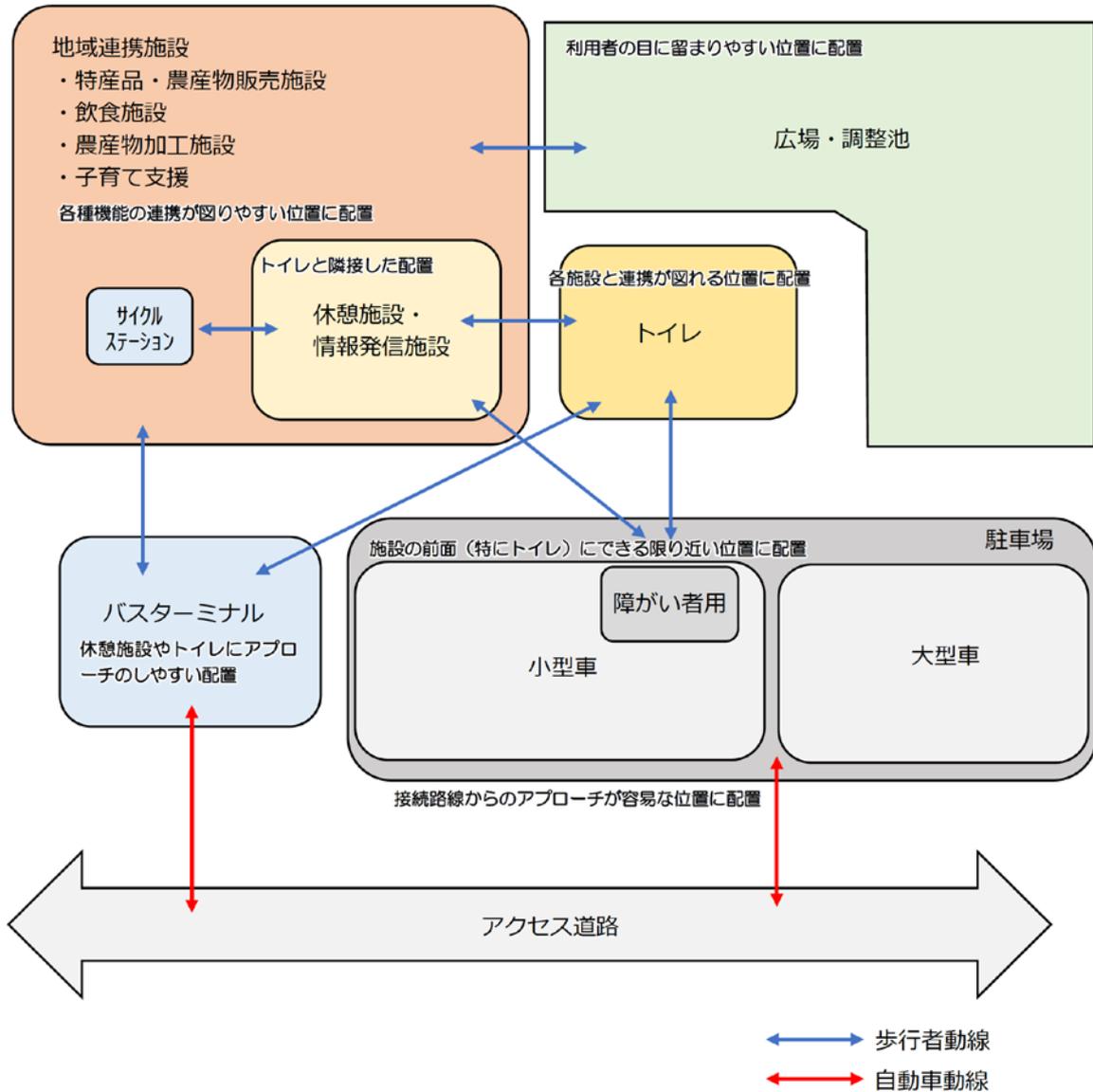


図 施設配置の方針イメージ図

4. 「道の駅」の候補地

1) 道の駅の整備が考えられる候補地と評価

(1) 候補地区の位置

道の駅の候補地としては、町外から流入する交通量が見込める路線に隣接し、一定規模の面積が確保できる場所を選定する必要があることから、国道4号東埼玉道路に接し、町の中心部との連携が図りやすい、以下の3地区が考えられます。

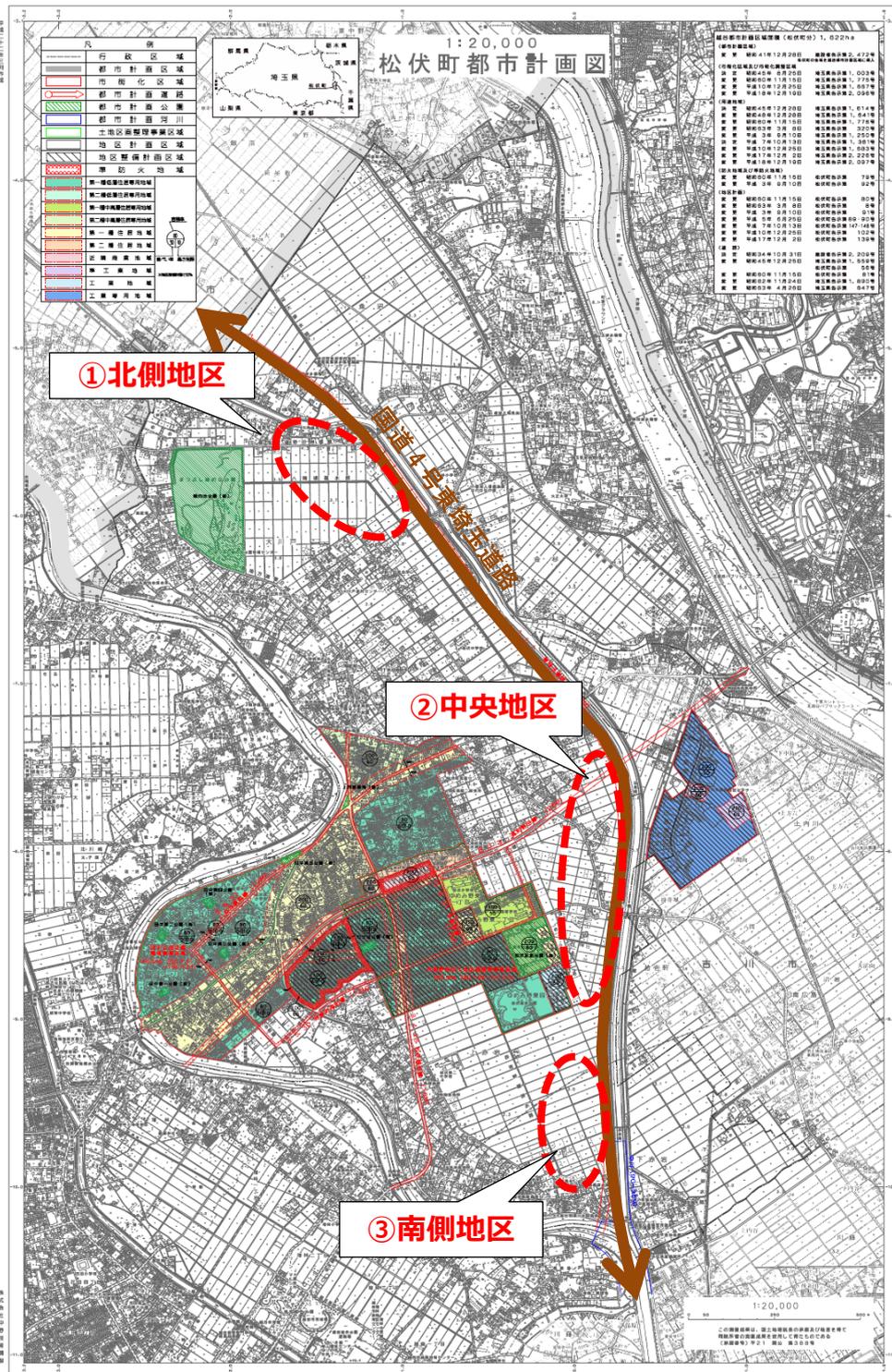


図 道の駅の整備が考えられる候補地

(2) 各候補地区の概要と比較

道の駅の整備候補地区の3か所について、以下のような特性から評価を行いました。

表 候補地の評価

評価項目	①北側地区		②中央地区		③南側地区	
	状況・特性等	評価	状況・特性等	評価	状況・特性等	評価
【位置特性】						
位置特性	・本町の北側の玄関口	○	・本町の東側中央部東側の玄関口 ・本町の市街地に至近距離に位置	○	・本町の南側の玄関口 ・レイクタウンなどの周辺都市に至近	○
【土地利用】						
面積・敷地形状	・1.5ha以上を確保	○	・1.5ha以上を確保	○	・1.5ha以上を確保	○
接道条件	・(主)野田岩槻線へのアクセスが可能	○	・(都)浦和野田線に接道が可能となるが整備時期が未定	○	・東埼玉道路の接道のみ	△
土地利用現況	・市街化調整区域 ・一団のまとまりのある農地	○	・現在、市街化調整区域であるが、新市街地として産業まちづくりが進行中	○	・市街化調整区域 ・一団のまとまりのある農地(下赤岩地区は、県営湛水防除事業の受益区域)	△
既存建築物の有無	・社寺等が近隣に立地	○	・場所によって住宅が立地	○	・なし	◎
用地取得と収益性	・地価は低い	◎	・地価は比較的高い ・非課税の土地となり、収益効果が小さい	○	・地価は低い	◎
【交通アクセス】						
現況交通量(将来予測等)	・(主)野田岩槻線の交通量が見込める	◎	・(都)浦和野田線の将来交通量は未定	○	・東埼玉道路の交通量のみ	△
東埼玉道路へのアクセス性	・直接的なアクセスは不可	○	・インター直近	◎	・直接的なアクセスは不可	○
町の市街地へのアクセス性	・市街地への距離が最も遠い	△	・市街地に最も至近 ・(都)浦和野田線により直接アクセス	◎	・市街地への距離がややあり	○
公共交通	・やや劣る	△	・付近の(都)浦和野田線、町道6号線などがバス路線であり、運行頻度も大	◎	・やや劣る	△
【地域振興への効果】						
整備波及効果	・農業地帯にあり、農産物の出荷に有利	○	・市街地近接で、集客効果は大 ・工業団地、産業物流系土地利用に隣接し、立地企業等との連携にも期待	◎	・農業地帯にあり、農産物の出荷に有利	○
シンボル性・景観要素	・町の北端であり、シンボル性は小	△	・市街地へ直接アクセスが可能であり、シンボル性・宣伝効果は大	◎	・町の南端であり、シンボル性は小 ・古利根川の水辺、景観の活用が可能	○
周辺の交流集客施設との連携	・緑の丘公園との連携の可能性	○	・市街地や松伏記念公園、エローラなどの主要施設との連携が可能	◎	・越谷レイクタウン等との連携の可能性	○
評価結果	◎2、○8、△3		◎6、○7、△0		◎2、○7、△4	

※評価は、各項目について「◎：優れているもの」「○：特に問題とならないもの」「△：劣るもの」の3区分で評価しています。

2) 道の駅の整備候補地区の設定

比較評価においては、中央地区が「◎：優れているもの」が最も多く、また、「△：劣るもの」が少ない結果となっています。

「国道4号東埼玉道路」に関して、総合振興計画における土地利用構想において、「東埼玉道路沿いの地域について、道路開通による交通量増加などの地理的ポテンシャルが期待されることから、周辺環境との調和を図りながら、沿道サービス施設の立地誘導を図る」とされています。

また、新市街地区域においては、「(都)東埼玉道路と(都)浦和野田線が結節する松伏インターチェンジ周辺は、職住近接をめざした新たな人口増加の受け皿とともに新たな雇用の場を創出する産業集積を進める。また、高速鉄道東京8号線の松伏新駅を想定した、町のシンボルとなりコミュニティの要となる交流の場づくりをめざした核づくりに努める」とされています。

このような中、現在、埼玉県と松伏町の共同事業として、当地区に新たな産業系土地利用の推進に向けた取組みを進めています。

さらに、新市街地の雇用対策と公共交通強化策として、公共交通利用促進や交流人口増大への期待が高い等の理由から、既存のバス網が通過する新市街地区域へのバスターミナルの整備が望ましいと考えられます。



以上より、交通結節機能の向上に伴う、地域の生活・産業経済活動の拠点としてのポテンシャルと、人・モノ・情報の交流機能としてのポテンシャルが高まることから、「国道4号東埼玉道路」に隣接する**新市街地区域への整備が進む「中央地区」が最も効果的**と考えられます

5. 「道の駅」の整備・運営方針

1) 整備主体の検討

道の駅整備にあたっては、道路管理者と市町村等が協力した「一体型」と市町村等の「単独型」の2種類があります。本構想においては、一体型を想定した整備手法を前提とし、今後関係者との調整を進めてまいります。

また、バスターミナルについては、道路等以外の場所に設置する乗合バスの乗降のための停留を目的とした施設であり、道の駅に併設した独立した施設として「自動車ターミナル法」に基づき、町が整備することを前提とします。

表 一体型の整備に向けた整備主体（例）

機能	整備主体	
	道路管理者	町
休憩機能	駐車場、休憩施設、トイレ	第二駐車場、トイレ、公園、休憩施設 等
情報発信機能	道路情報提供施設	電話・FAX、観光情報提供施設 等
地域連携機能	—	レストラン、物産販売所、農畜水産物直売所、加工所 等
併設施設	—	バスターミナル（自動車ターミナル法）

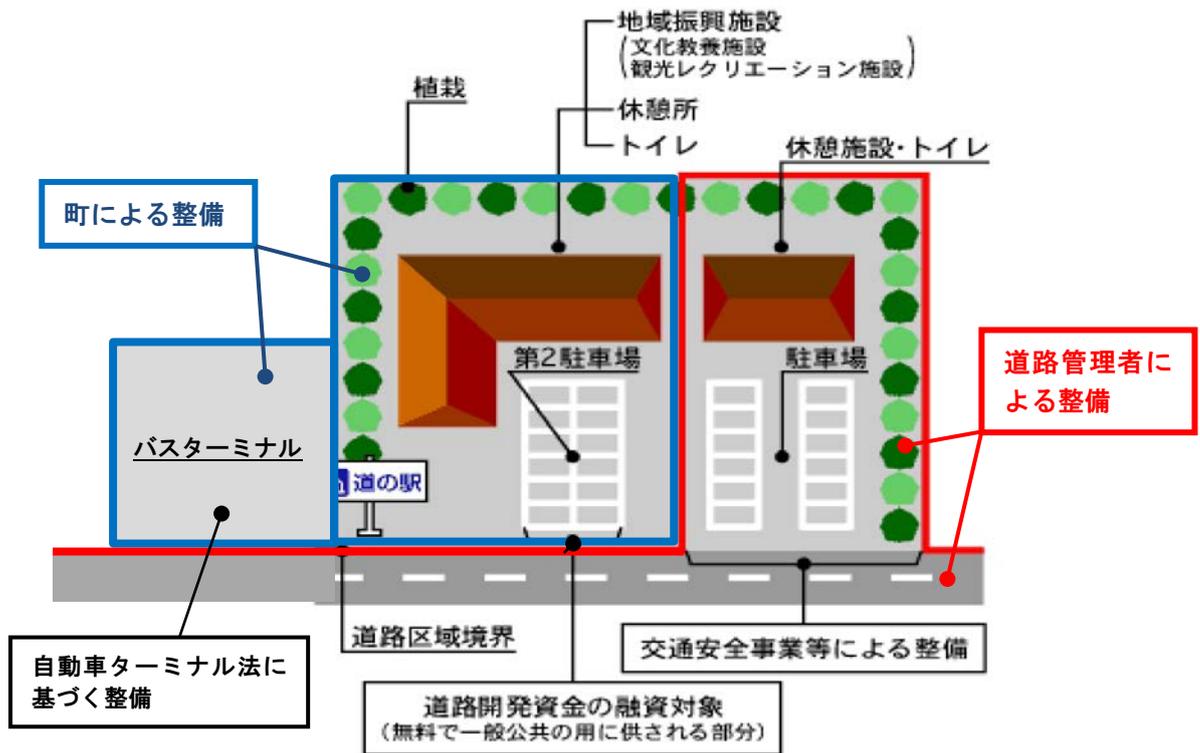


図 整備主体と主要な整備内容 出典：国土交通省 HP の図を一部加工

2) 管理、運営形態の比較

「道の駅」の管理、運営形態は、以下の5パターンが想定されます。今後、地域状況や民間の動向など、円滑な運営・管理が図りやすい形態を整理していきます。

表 管理、運営形態の比較

		パターン1	パターン2	パターン3	パターン4	パターン5
		公設公営	公設公営+α	公設民営	公設民営	民設民営
		直営	直営	指定管理（第三セクター）	指定管理（民間事業者）	PFI
建設		町	町	町	町	民間
運営		町	町（民間ノウハウの活用）	民間	民間	民間
運営 分担	公的 部分	町	町	第三セクター	町	民間
	収益 部分	町	町	第三セクター	民間	民間
概要		<ul style="list-style-type: none"> 町自らが「道の駅」の整備から管理運営までを行う。 全体の15.7%が導入。 	<ul style="list-style-type: none"> 町自らが「道の駅」の管理運営を行う。ただし民間からの駅長の登用等、民間ノウハウを一部導入する。 	<ul style="list-style-type: none"> 町と民間企業が合同で出資・経営 出資法人、公共団体等が「道の駅」の管理運営を行う。 全体の31.1%が導入。 	<ul style="list-style-type: none"> 町によって、審査・選定された民間企業やNPO法人等の民間事業者が「道の駅」の管理運営を包括的に代行する。（地方自治法に準拠） 全体の44.3%が導入。 	<ul style="list-style-type: none"> 民間事業者が、資金を調達し、「道の駅」の整備及び管理運営を行う。（PFI法に準拠）
メリット		<ul style="list-style-type: none"> 行政施策との連携が図りやすい。 事業スケジュールをコントロールし、予算措置をしやすい。 	<ul style="list-style-type: none"> 行政施策との連携が図りやすい。 不足している運営ノウハウを民間活力によってカバーできる。 	<ul style="list-style-type: none"> 行政との連携が図りやすい。 地域の関係機関等との連携が取りやすく、地域に密着型の運営が図りやすい。 運営負担の分散、軽減を図ることができる。 	<ul style="list-style-type: none"> 民間の柔軟な運営、上質なサービスの展開が期待。 町が支払う維持管理費の軽減を図ることが可能。 運営負担の分散、軽減を図る事が可能。 	<ul style="list-style-type: none"> 民間の柔軟な運営、上質なサービスの展開が期待。 民間の資金を活用するため、町が支払う維持管理費の軽減を図ることが可能。
デメリット		<ul style="list-style-type: none"> 運営ノウハウが乏しい。 高コストとなり、町の財政を圧迫する可能性がある。 予算の面から柔軟な対応が難しい場合がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 高コストとなり、町の財政を圧迫する可能性がある。 予算の面から柔軟な対応が難しい場合がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 運営上の損失（赤字）が生じた際には、責任の所在が不明確となる。 出資の程度によっては、損失補てんのため、町の財政を圧迫する可能性がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 町が維持管理費を負担する場合もありうる。 指定管理者の経営状況でサービスが低下する可能性。 	<ul style="list-style-type: none"> 方式によっては維持管理の町の負担が増える可能性。 自治体の意向反映や公益性確保ができない可能性。 経営状況でサービスが低下する可能性。 事業者公募・選定等に時間と費用が発生。

3) 運営イメージ

収入や支出の流れとして、以下に運営のイメージ（指定管理者の場合）を示します。

【資金等の運営イメージ（指定管理者の場合）】

- 町は国との協定により、道の駅の管理を行う。
- 町は指定管理者（民間又は第3セクター）への委託により施設の運営管理を行う。
- 町は、指定管理者に指定管理料を支払い、年間売上（収益）の一部を納付金として徴収する。

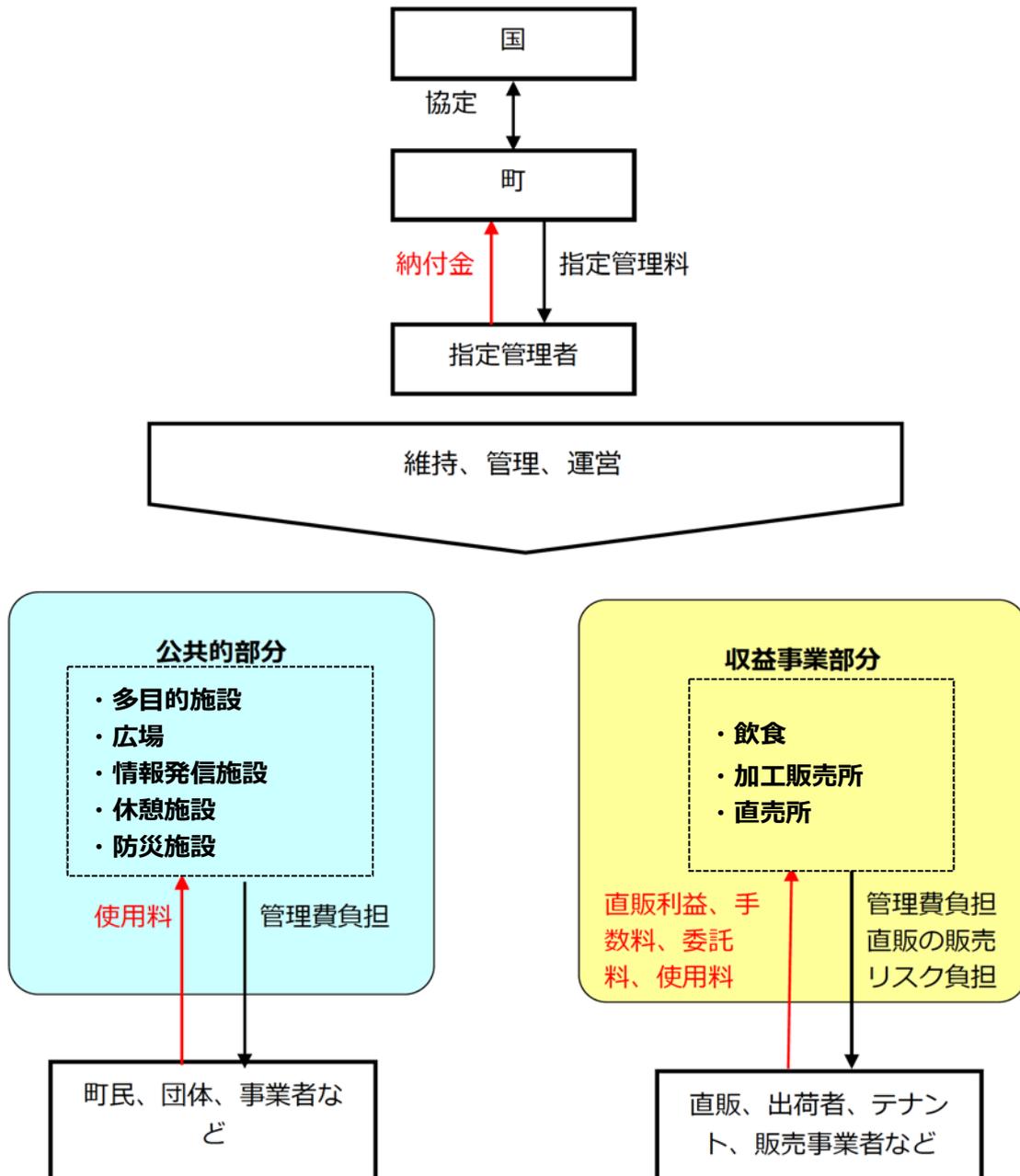


図 収入・支出の流れ（直営、PFIを除く指定管理者の場合）

6. 今後の進め方

- 道の駅の開業時期は、一体型を前提とした東埼玉道路の整備及び供用開始時期と連動することが条件となりますが、東埼玉道路の整備時期については未定です。
- 先進事例等をみると、基本構想等の立案から事業の実施、道の駅の開業まで、概ね5年程度の期間を要しています。
- 概ねそのような時期の開業を目指し、今後は関係者や町民との話し合いを行いながら実現に向けた取り組みを進めていきます。

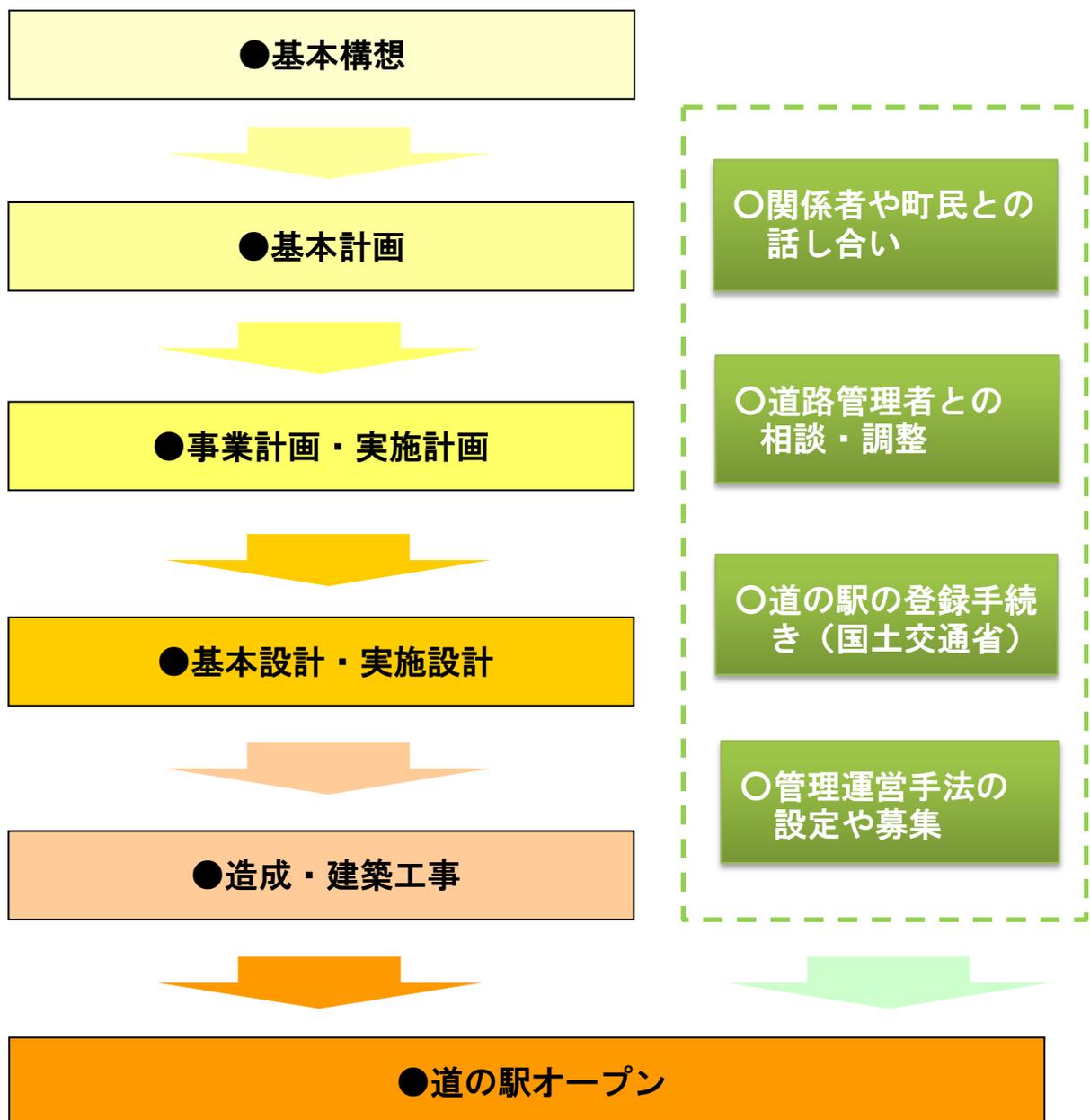


図 道の駅オープンまでの大まかな流れ