

松伏町「道の駅」基本計画

令和元年 5 月

目 次

1. 道の駅の整備方針

- 1) 全体の整備コンセプト -1-
- (1) これまでの経過と本計画の目的 -1-
- (2) 整備コンセプト -2-
- 2) 導入施設・機能の整備方針 -3-
- (1) 道の駅登録に必要な施設 -4-

2. 施設の規模

- 1) 施設規模 -18-

3. 「道の駅」の候補地

- 1) これまでの経緯 -19-
- 2) 候補地の検討 -19-
- 3) 候補地の評価 -20-

4. 施設配置計画

- 1) 施設配置方針 -22-
- 2) 動線計画 -23-
- (1) アクセス道路からの動線 -23-
- (2) 駐車場の動線 -23-
- (3) 施設利用者の動線 -23-

5. 建築計画

- 1) デザインコンセプト -24-

6. 管理・運営計画

- 1) 管理・運営形態の整理（道の駅基本構想） -25-
- 2) 想定される管理・運営方式 -27-

7. 事業化計画

- 1) 概算事業費 -28-
- 2) 事業推進計画 -29-
- (1) 整備プログラム（道の駅基本構想） -29-
- 3) 事業化に向けた課題 -31-
- (1) 関係機関協議等の実施 -31-
- (2) 設計等の実施 -31-

1. 道の駅の整備方針

1) 全体の整備コンセプト

(1) これまでの経過と本計画の目的

松伏町では、新たな拠点づくりとして、「道の駅」と「バスターミナル」を一体的に整備し、地域の賑わいや生活を楽しむ場所の創出、町内バス交通の維持及び利便性のさらなる向上を図るため、平成30年3月に「道の駅基本構想」を策定しました。

「道の駅基本構想」では、「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対外的に発信する場としての新たな『松伏の駅』の創出」を基本理念として掲げ、「地域づくりを発信・PRする駅づくり」、「地域の『食』にこだわった駅づくり」、「災害発生時には防災拠点となりうる駅づくり」、「交通ターミナルと一体となった駅づくり」を整備コンセプトとして決めました。

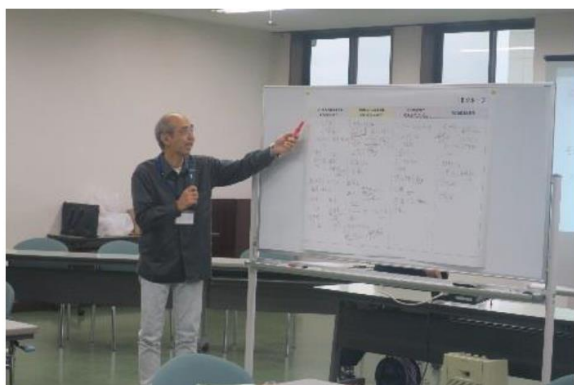
こうした将来の方向性を踏まえて、松伏町の「道の駅」にはどのような施設がふさわしいか、また、町内のどの位置に「道の駅」の候補地を置くかなどの検討を行いました。

平成30年度には、「道の駅の整備検討ワークショップ」を町民のみなさんに参加いただき開催し、「道の駅基本構想」を踏まえた、より具体的な議論を行いました。

ワークショップは計3回開催し、「松伏町にどんな道の駅があったらいいか」、「松伏の道の駅に人を呼ぶために必要なこと」、「今後必要な取組や手法について」などについて意見をいただきました。

基本計画では、こうした様々な検討を受け、コンセプトや整備方針を設定し、施設規模、管理運営体制などについての検討を行います。

第1回ワークショップの様子



(2) 整備コンセプト

基本計画では、「松伏町道の駅基本構想」（平成30年3月策定）において掲げられた整備コンセプトを踏襲し、その実現に向けた整備内容と必要な施設配置等の検討を行います。

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対外的に発信する場としての新たな「松伏の駅」の創出

基本コンセプト
・ 地域との連携による「松伏らしさ」を提供する拠点の整備 ⇒地域に根ざした農産物や食の提供、企業等との連携による商品開発と提供、地域の自然環境・歴史・文化の発信 ・ 交通環境向上の機会を活かした、ターミナル機能の整備と公共交通施策の実施による交通利便性の向上 ⇒充実したバス交通網の強化（ターミナル機能の整備）や利便性向上・利用促進施策の実施による移動快適性の向上

サブコンセプト
・ 町内環境を活かした「健康のまち」の実現 ⇒充実した健康づくりに寄与する公共施設やイベントを連携・発信 ・ 町の強みを活かした「子育て・教育」環境の向上 ⇒治安や教育環境の充実、待機児童ゼロなど、子育て・教育環境の向上と発信

2) 導入施設・機能の整備方針

松伏町の「道の駅」は、基本的な機能である「休憩施設」及び「地域連携機能」を中心に、松伏町の魅力を発信し、交流を図ることを目指すとともに、利用者の動向などを見極めながら、将来的には「東埼玉道路」による広域ネットワークを活かした、快適に過ごせる空間づくりを目指します。

また、「道の駅」に係る位置づけが、「道路利用者へのサービス提供」から、公共サービス機能の集積や防災インフラ機能、訪日外国人観光客への案内や情報提供など、「地域の拠点」、「道の駅自体が目的地」へと変わってきています。さらに、平成30年11月に、『「道の駅」登録・案内要綱』の一部が変更され、「子育て応援施設」が追加されました。

このため、道の駅に求められる機能を備えるとともに、地域や利用者のニーズに合った施設を整備します。

道の駅に必要な機能・想定される機能

機 能	必要な機能・想定される機能
道の駅登録に必要な機能	○駐車場（障がい者、妊婦向け屋根付き優先駐車スペース） ○トイレ（全て洋式トイレ） ○情報提供施設 ○観光案内所
道の駅に人を呼ぶために必要な機能	○飲食系店舗 ○特産品販売所 ○加工施設 ○物販系施設 ○温浴施設 ○キャンプ場 ○体験農園
町民が利用するために必要な機能	○休憩施設 ○工房 ○教育施設 ○広場 ○ホール ○待合所 ○コミュニケーションスペース ○公共サービス機能
災害時防災拠点としての機能	○避難所・避難場所 ○防災備蓄倉庫 ○ドクターヘリの発着場
その他の機能	○バスターミナル ○サイクルステーション ○駐輪場 ○ガソリンスタンド ○子育て応援施設（24時間利用可能なベビーコーナー、子供用トイレ、キッズスペース、おむつのばら売りなど）

(1) 道の駅登録に必要な施設

「道の駅」の登録要件は、『「駐車場20台以上」「トイレ10器以上」「情報提供の場」等が整備されている市町村等の団体が整備した施設とされ、さらに駐車場、トイレは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・地域連携機能の他に、防災機能や子育て応援施設の設置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。

施設については、基本構想（平成29年度）で抽出・検討された施設及び、平成30年度に行われた「道の駅の整備検討ワークショップ」で出された意見・アイデアを基に検討します。

「道の駅」の目的

- ・ 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
- ・ 子育て世代を支援・応援

「道の駅」の機能

休憩機能

- ・ 24時間、無料で利用できる駐車場・トイレ

情報発信機能

- ・ 道路情報、地域の観光情報、緊急医療情報などを提供

地域連携機能

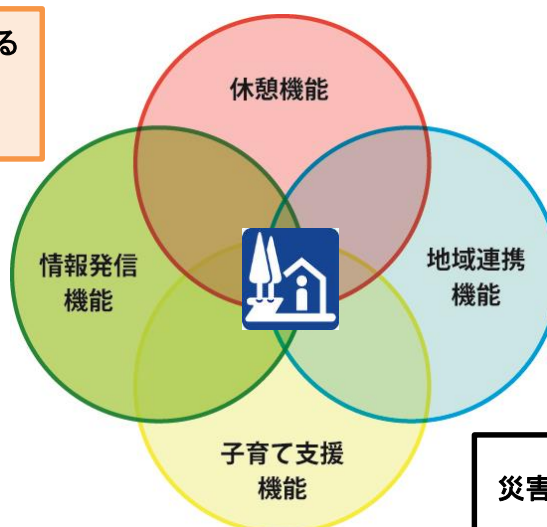
- ・ 文化教養施設、観光レクリエーション施設などの地域振興施設

子育て支援機能

- ・ 24時間利用可能なベビーコーナーなどの子育て応援施設

「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



災害時は、防災機能を発現

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 妊婦、障がい者向け屋根付き優先駐車スペース
	トイレ	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
情報発信機能	情報発信	道路情報、地域の情報の発信 子育て情報などの提供
地域連携機能	特産品販売施設	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
子育て支援機能	ベビーコーナー	24時間利用可能なベビーコーナー
	キッズスペース	子どもの遊び場
	子育て支援センター	親子教室、図書室
	その他	ベビーカーの無料貸出
	売店	オムツのばら売り、乳幼児向け食事
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

①休憩機能

ア. 駐車場

道路利用者や施設利用者のための駐車場、自転車などの駐輪スペースを整備します。

24時間使用できる施設とし、交通量や需要に応じた駐車台数を確保します。

整備にあたっては、安全に、安心して駐車できる、ゆったりとしたスペースとなるよう配慮し、歩行者動線と自動車動線との交錯が極力生じない配置に努めるとともに、ユニバーサルデザインに対応した動線、駐車スペースを確保します。

また、環境に配慮した電気自動車充電スタンドを配置し、電気自動車の利用促進を図ります。

●道の駅の整備検討ワークショップで出された意見

- ・広い駐車場
- ・ガソリンスタンドに隣接 など

車いす用駐車マス



(道の駅 雁の里せんなん)

急速充電スタンド



(道の駅 わっかない)

駐車場



(道の駅 いちごの里 よしみ)

AREA GUIDE 施設のご案内



(道の駅 茶の里 東白川)

イ. トイレ

トイレは、明るさと清潔感のある誰もが快適に利用できるようにするとともに、観光シーズンやイベント開催時など多くの来場者が集中した際や夜間、悪天候時の利用などにも十分配慮しながら適切な数と配置に努めます。

また、駐車場利用者が24時間利用できる併設のトイレと、地域振興施設内のトイレを整備し、ベビーコーナーや災害時にも対応できるトイレとします。

設備については、高齢者や障がい者、外国人、子育て世代など、誰もが使いやすいようユニバーサルデザインの徹底を図ります。

●道の駅の整備検討ワークショップで出された意見

- ・きれいなトイレ
- ・使いたくなるようなトイレ

トイレ



(道の駅 サーモンパーク千歳)

多目的トイレ



(道の駅 みつまた)

パウダールーム



多目的トイレ



ウ. その他休憩施設

24時間、ドライバーなど、道路利用者の気分転換やリフレッシュできるなどとともに、町民などが集い、安らぐことができる機能を確保します。

必要に応じて日常的な使用を見込む設備としては、来場者の気軽な集いの場となる屋外ベンチなどが想定されます。

また、大規模災害時への備えとしてその一角には、非常用の発電設備や洗い場などを想定します。

●道の駅の整備検討ワークショップで出された意見

- 地域のコミュニケーションスペース
- 休憩施設
- 足湯・温浴施設 など

休憩所



(道の駅 みかも)

休憩ベンチ



(道の駅 みわ)



(道の駅 両神温泉薬師の湯)



(道の駅 こぶちざわ)

エ. 情報発信機能

24時間、道路・災害・気象・行政など、道路利用者や来訪者にとって必要な情報を提供できるスペースを整備します。

特に、地域の観光や物産、イベントなどに関する情報を提供するスペースを確保し、提供することで、「道の駅」利用者が地域とより深く関わる機会を創出します。

提供する情報は、日常的なものだけでなく、災害発生時など、緊急時や非常時においても配慮します。

また、災害発生時には、被災状況や復旧状況、支援情報、道路情報などを提供します。

●道の駅の整備検討ワークショップで出された意見

- ・情報発信施設（町の情報発信やランドマーク）

情報提供コーナー



（道の駅 あいづ）

タッチパネルによる情報提供



（道の駅 にしかわ月山銘水館）

情報提供コーナー



（道の駅 フレッシュあさご）

情報提供コーナー



（道の駅 いいで）

②地域連携機能振興施設

地域振興施設は、「道の駅」の顔となる施設であり、販売施設（農産物直売所等）、飲食施設、イベントスペース、総合案内、広場等の配置を検討します。

ア．販売施設

地域振興施設の一つとして松伏町や周辺地域などを主な対象としながら、これら地域における地場産業の活性化への貢献を見込む地域特産品（農畜産物、加工食品、工業製品など）や地元企業と連携した商品・食品などを中心とした販売施設を設けます。

また、「松伏町ならではの」商品開発・販売を行い、新たなブランドの育成を図ります。

●道の駅の整備検討ワークショップで出された意見

- ・ 農産物・特産品直売所（直売所・土産物店）
- ・ 加工施設
- ・ 物販系施設（地元企業との連携） など

農産物直売コーナー



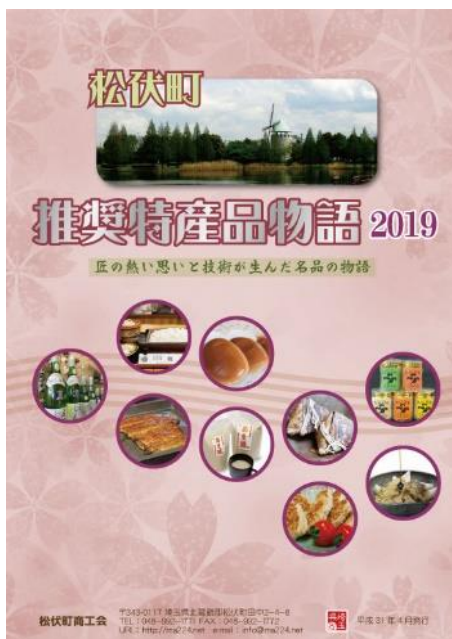
（道の駅 みなの）

食品加工



（道の駅 日義木曽駒高原）

松伏町推奨特産品



特産品直売所



イ. 飲食施設

誰もが気軽に訪れ、落ち着いた雰囲気の中で地域産の食材を中心としたおいしい料理を堪能できる、レストラン、カフェ、フードコートなどを想定した飲食スペースを設けます。

特に、地産地消をテーマとした、地元の食材を積極的に利用した飲食施設を設置して、地元農産物の良さをアピールします。

また、地元食材を活かした、松伏町の「道の駅」ならではのメニューや、埼玉県西部の山間地と連携した「ジビエ」、インバウンドに対応した「ハラルフード」（イスラム教の教えで食べて良いとされる食べ物）などの開発にも取り組みます。

●道の駅の整備検討ワークショップで出された意見

- ・地元企業や農家との連携した飲食系店舗（ラーメン店、カレー店、農家レストラン）
- ・レストラン・スイーツビュッフェ・カフェ
- ・弁当屋
- ・飲み屋 など

レストラン



（道の駅 宇目）

スイーツバイキング



（道の駅 松山）

ジビエ料理



ビュッフェ



（道の駅 すえよし）

ウ. イベント広場

各種イベント、物販、発表の場などを想定し、様々な用途に活用できる屋外スペースを整備します。

その中で、「道の駅」に人を呼びこむ手法として、広場を活用した季節のイベントや子ども・お年寄りなどが集まれるイベントを検討します。

「道の駅」を目的地とするための魅力づくり、レクリエーション需要に対応するためのスペースとして、イベントが開催できる広場を併設し、子どもやお年寄りが集まれるイベント、舞台を設置して、地元で活躍しているミュージシャンやアーティストによる音楽フェスの開催、中学校・高校の吹奏楽部や軽音楽部、地域の活動団体などによる演奏会を開催します。

また、バーベキュー場などを整備し、農産物直売所などから食材や道具を提供することで、地域振興につなげていきます。

●道の駅の整備検討ワークショップで出された意見

- ・地域の武芸家・芸術家
- ・子ども広場・ドッグラン
- ・フェス（音楽）
- ・バーベキュー場・キャンプ場
- ・体験農園 など

ドッグラン



フェス



ステージ



（道の駅 米沢）

バーベキュー場



（道の駅 アグリパークゆめすぎと）

エ. 防災施設

東日本大震災の際には、多くの被災者が食料や情報を求めて「道の駅」に避難してきており、販売されている特産物を食料として提供したり、炊き出し、トイレの提供など、大きく貢献しました。

また、自衛隊やレスキュー隊なども、活動拠点として「道の駅」を活用することもありました。

このように、道の駅は災害時の拠点として機能できれば、多くの支援が可能となることから、防災拠点として機能する「道の駅」を整備することが求められています。

松伏町の「道の駅」においても、駐車場、休憩施設、地域振興施設が、災害時に避難場所や防災拠点として機能するよう、オープンスペースや避難場所、防災備蓄倉庫などの配置を検討します。

●道の駅の整備検討ワークショップで出された意見

- ・避難所・避難場所
- ・かまどベンチなど
- ・防災備蓄倉庫
- ・ドクターヘリの発着場 など

防災倉庫



(道の駅 天空の郷)

簡易トイレ



(倉敷みらい公園)

かまどベンチ



(小美玉市 宮田防災公園)

防災井戸



(道の駅 しらね)

オ. その他の施設・設備等

I. 子育て応援施設

少子高齢化の進展により、国土交通省では、サービスエリアや道の駅における「子育て応援施設」の設置を進めています。

「道の駅」では、子育て支援施設を整備して、親子教室や子育てに関する相談・講習等を実施し、地域の子育て世代を幅広く支援している事例もあります。

整備コンセプト（サブコンセプト）でも掲げているように、松伏町の「道の駅」においても、子育て・教育環境の向上を図る意味から、「道の駅」への子育て応援施設の整備を検討します。

●道の駅の整備検討ワークショップで出された意見

- ・子ども・お年寄りも参加できるイベント
- ・体験施設・工房・教育施設 など

●国土交通省による整備目標

- ・24時間利用可能なベビーコーナー
- ・妊婦向け屋根付き優先駐車スペース
- ・オムツのばら売り

道の駅 パレットピアおおの



子育て支援施設 ぱすてる



(道の駅 パレットピアおおの)

キッズスペース



(道の駅 なんぶ)

授乳室



Ⅱ. バスターミナル

基本コンセプトに掲げている「交通環境の向上の機会を活かした、ターミナル機能整備と公共交通施策の実施による交通利便性の向上」の実現に向け、「道の駅」にバスターミナルの併設を検討します。

本町の強みでもある「充実したバス交通網」の更なる強化を図ることができ、移動の快適性、利便性の向上が期待されます。

●道の駅整備検討ワークショップで出された意見

- ・バスターミナル（路線バス・高速バス・コミュニティバス）
- ・パークアンドライド駐車場
- ・バスツアーの集合場所 など

道の駅 バスターミナル



（道の駅 和紙の里ひがしちちぶ）

ハイウェイオアシス



（道の駅 富楽里とみやま）

パークアンドライド駐車場



（岩手県紫波町）

バスターミナル



（大崎駅西口バスターミナル）

Ⅲ. 自転車駐輪場・レンタサイクル

近年、手軽に健康増進が図れる手段としてサイクリングへの関心が高まっているほか、サイクルツーリズムや協議会などのイベント、観光手段としてレンタサイクルを使い地域を観光、また、本町にも1周15kmのサイクリングコースが設定されているように、サイクリングによる地域振興を図る取り組みが盛んになっています。

地球環境への関心が高まる中においても、二酸化炭素を排出しない環境にやさしい乗物としても注目されています。

こうした健康面や環境面でのメリットを踏まえ、自転車利用にも対応した駐輪場の整備及び地域観光に対応したレンタサイクルを検討します。

レンタサイクル



道の駅 伊豆ゲートウェイ函南)

駐輪スペース



(道の駅 水の郷さわら)

江戸川サイクリングロード



トイレ休憩場



(松伏町江戸川サイクリングロード・トイレ休憩場)

IV. その他導入が考えられる施設

基本構想では、その他導入が考えられる施設として、収益性が見込める施設、収益性は高くないが集客や地域への貢献度が高い施設、社会潮流や道の駅に求められる役割から導入することが望ましいと考えられる施設を例示しています。

その他導入が考えられる施設

施 設 機 能		内 容・理 由
収益性が見込める施設	A T M	金融機関からの手数料収益 (銀行側も場所代やセキュリティのコストを減らせるメリットがあり)
	マッサージ	運転の疲れを癒す(初期投資が低い、人件費)
	実演販売施設	商品を提供するだけでなく、楽しみを提供することで、見込み客に確実に商品イメージが伝達できるため、ただ販売するよりも売り上げが多く期待できる
	アンテナショップ	地場産商品のP Rと企業にとっても市場調査を兼ねることができる
	コンビニ	周辺への競合がなく、集客や夜間の安全性の確保が望める
集客や地域貢献度が高い施設 (収益性は低い)	修景施設 (例：展望風車)	中川や田畑との近接性を活かした来場者の憩いの空間として集客が期待できる (町のシンボルや道の駅の目印として、松伏らしい景色「河川風景、田園風景」の発信)
	チャレンジショップ	起業支援と新たな商品販売のアイディア (名物、特産品)
導入しておくとい施設 (導入すべき施設)	移住・就業支援窓口	不特定多数の来場が見込める道の駅の特性を活かした町外からのゲートウェイ機能を担う

2. 施設の規模

1) 施設規模

整備コンセプトを踏まえて導入する施設の規模は、各施設の考え方や水準を考慮し、概ね以下のとおり設定します。

整備の考え方と施設規模

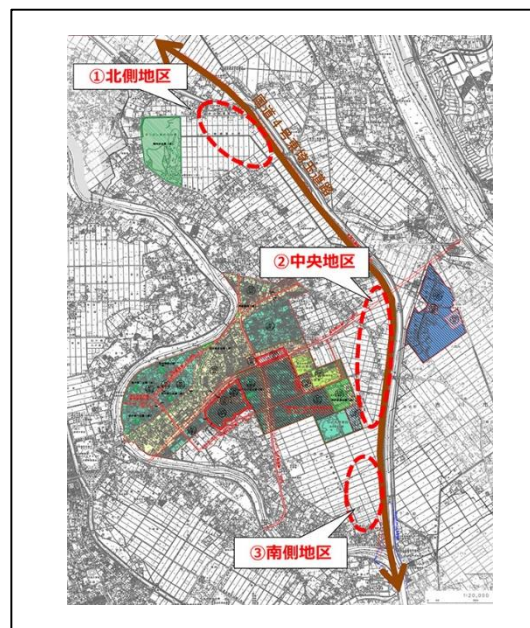
区 分	施 設	整備の考え方・整備水準	規 模 (㎡)
休憩機能	駐車場	・夜間利用者動線やバリアフリー対応等にも配慮 ・適切な駐車台数の確保とゆとりをもって駐車できる駐車マス	約5,800
	トイレ	・立ち寄りたくなるトイレ ⇒施設利用のきっかけとなるような空間。 - 清潔さ・快適さに十分配慮 ・町内小・中学校のトイレの良さなど、町の教育環境の良さの一環としてアピールを行う場としても活用	約200
	休憩施設	・安らぎや癒しを与える、ゆったりとした空間 ・道路利用者にとって利用しやすい空間づくりのみならず、地域住民が日常的に集うことができる空間 ・長距離ドライバーの利用しやすい空間	約200
情報機能	情報発信	・道路情報の発信だけでなく、町のPRの場として、地域情報（周辺施設、行政情報、観光・グルメ、就業・起業、子育て、教育、居住、防災情報など）の発信、ニーズや要望の収集	約200
地域連携機能	特産品販売施設	・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・提供を行う施設	約400
	農産物販売施設		約200
	農産加工場		約200
	飲食施設		約250
	イベント広場	・イベントやフェスが開催できる芝生広場	約1,000
	サイクルステーション	・町内施設との連携・回遊性の向上に寄与するよう気軽に利用可能な空間	約50
子育て支援機能	ベビーコーナー	・24時間利用可能 ・おむつ替えや授乳スペースを複数設置 ・シンクや給湯給水器などを設置	約70
	キッズスペース	・子どもたちが安心して遊べるスペース ・大人が待機するスペース ・管理者用事務室、トイレなども併設	約60
その他付帯施設など	事務室	・施設運営を行う事務スペース、打合せスペース、給湯室など	約100
	付帯施設	・電気室、受水槽、浄化槽、倉庫、ごみ置き場など各サービス施設機能を正常に保つ施設	約600
	通路など	—	約200
	その他防災機能	・非常用電源、備蓄倉庫など地域の防災機能を担う（設置場所については、付帯施設内や広場などを想定） ・マンホールトイレの設置	約300
	調整池	・開発に合わせて必要な規模を確保しつつ、排水機能のみだけでなく、2次的な活用（ゴルフ施設等）が可能な空間	約3,000
道の駅合計			12,830
バスターミナル		・南北交通軸を活用し、周辺市町をはじめとする広域交通の拠点としてバス利用者の動線に配慮した空間	約3,800
合 計			約16,630

3. 候補地

1) これまでの経緯

平成29年度「道の駅基本構想」では、道の駅の候補地として、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、右図の3地区を挙げています。

3地区の比較検討を行った結果、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、「②中央地区」が最も効果的であると判断されました。



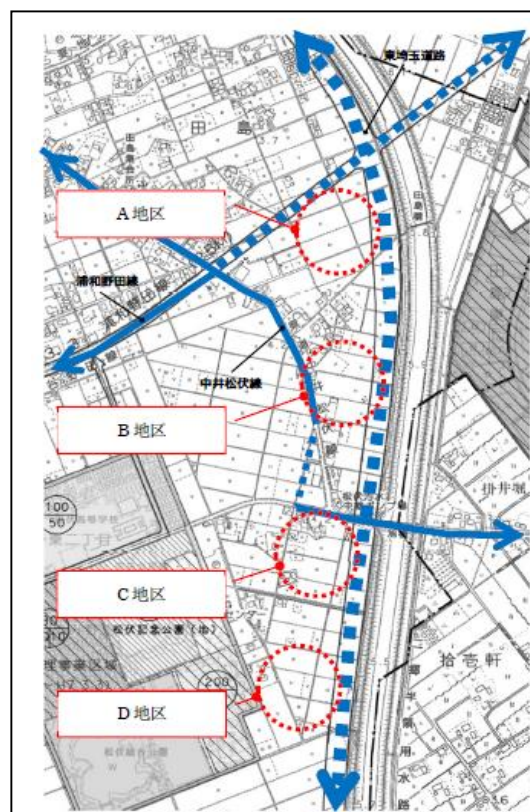
2) 候補地の検討

「②中央地区」の中で、道の駅施設が24時間利用可能となることによる影響や地域経済との共存、地域資源との連携などの観点から、候補地を選定します。

幹線道路からのアクセス性や敷地の一体性などから、4地区が候補地としてあげられます。

地区	概要
A地区	- 東埼玉道路と都市計画道路浦和野田線の交差点部 - 橋梁部に近接 - 区域内に宅地なし
B地区	- 東埼玉道路沿道の新市街地中央に隣接 - 県道中井松伏線とも接続 - 区域内に宅地あり
C地区	- 東埼玉道路と県道中井松伏線の交差点部 - 橋梁部に近接 - 区域内に宅地あり
D地区	- 東埼玉道路沿道の新市街地南側 - 周辺からのアクセス性が乏しく新たな道路整備（町道）が必要 - 区域内に宅地なし

・ いずれの地区も市街化調整区域・農業振興地域農用地区域



3) 候補地の評価

候補地の評価にあたっては、土地条件や交通処理、地域振興への効果、事業性などの視点から定性的な整理を行います。

評価の視点

項 目	評価の視点
土地条件	- 一定の土地確保の可能性及び形状、将来的な用地拡大の可能性 - 住宅の立地状況など、周辺土地利用への影響の可能性
東埼玉道路からの流出入	計画交差点の位置等を踏まえ、右折進入・流出も含めた直接乗り入れの可能性
周辺道路からの流出入	東埼玉道路以外の道路からの右折進入・流出も含めた円滑な交通処理の可能性
広域集客効果	通過交通や市街地からの集まりやすさなど広域からの集客の可能性
新市街地土地利用への影響や効果	- 新市街地整備構想への影響や整合性の確保の可能性 - 市街地内の既存施設や機能との近接性・連携のしやすさ
事業性	移転対象施設（補償物件）の有無、造成量、調整池の必要容量、その他

候補地の評価

地 区	A 地区	B 地区	C 地区	D 地区
土地条件	- 農地で一体的な用地確保が可能 - 周辺も農地で拡大可	- 一体的な用地確保が可能 - 周辺は宅地があり拡大困難	- 一体的な用地確保が可能 - 周辺は宅地があり拡大困難	- 農地で一体的な用地確保が可能 - 周辺も農地で拡大可
東埼玉道路からの流出入	- 左折（北進）による進入が可能 - 右折（南進）の場合は浦和野田線からアクセス	- 左折（北進）による進入が可能 - 右折（南進）は県道中井松伏線からアクセス	- 交差点に近く、直接的な流出入が難しい - 県道中井松伏線からアクセス	- 左折（北進）による進入が可能 - 右折（南進）の場合は町道整備が必要
周辺道路からの流出入	浦和野田線（整備が前提）	県道中井松伏線	県道中井松伏線	別途町道整備
広域集客効果	浦和野田線からの広域集客効果が期待	中井松伏線からの広域集客効果は低い	中井松伏線からの広域集客効果は低い	広域的な道路とは接続しないため効果は低い
新市街地土地利用への影響や効果	新市街地の北端に位置しており、連携効果は小	新市街地の中央部に位置しており、連携効果は大	新市街地の中央部に位置しており、連携効果は大	新市街地の南端に位置しており、連携効果は小
事業性	- 建築物等なし - 造成規模大 - 調整池の規模小 - 浦和野田線の整備時期が未定	- 建築物等あり - 造成規模小 - 調整池の規模大	- 建築物等あり - 造成規模小 - 調整池の規模大	- 建築物等なし - 造成規模大 - 調整池の規模小 - アクセス道路の新設整備が必要
評 価	- 土地条件や集客効果の評価は高い - 浦和野田線の整備スケジュールとの整合が必要	- 交通アクセス性等の評価は高い - 周辺環境や事業性に留意する必要	- 交通アクセス性等の評価は高い - 周辺環境や事業性に留意する必要	- 土地条件や事業性評価は高い - アクセス道路の新設が必要

●まとめ

現在用地買収等が進められている東埼玉道路の整備計画に大きな支障をきたさず、円滑な交通処理が期待できることや、現在検討が進められている新市街地整備の一機能として効果的な連携が図れる位置にあることから、候補地のB又はCの評価が高いといえます。ただし、既存物件に係る調整や周辺環境との調和等の地域との合意形成が重要な要素となります。

また、候補地のA又はDについても、評価に大きな差異があるわけではなく、既存住宅がないことや周辺の農地等も含めて拡大を図っていけるなどの強みも有しており、浦和野田線や新設のアクセス道路の整備計画の進展具合によっては、候補地としての検討を今後も進める必要があると思われます。

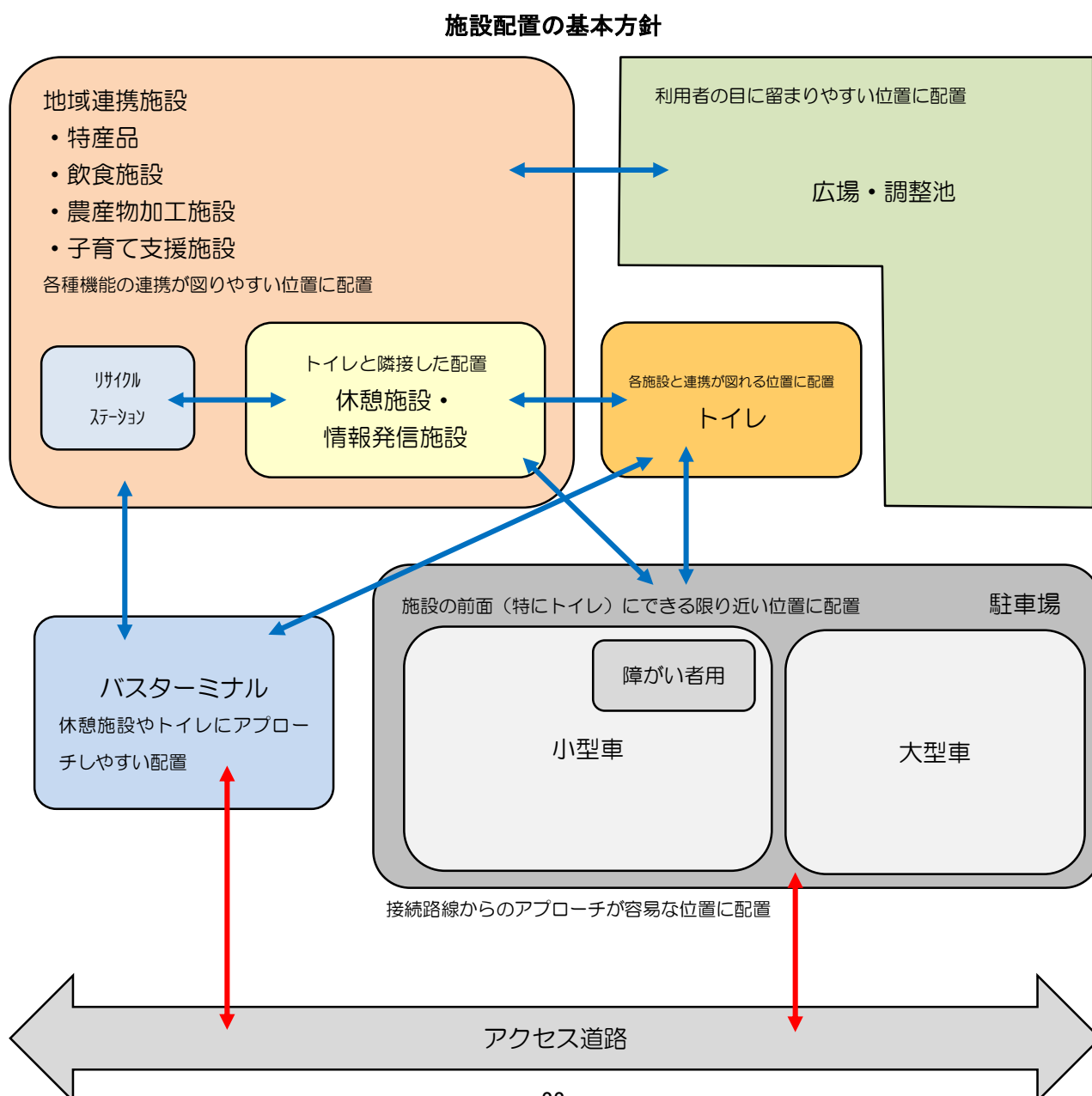
いずれにしても、整備する道の駅等の施設内容や来訪者等の動向との計画内容のすり合わせを行いながら、今後も候補地の絞り込み等を進めていきます。

4. 施設配置計画

1) 施設配置方針

施設規模に基づき、各施設の関係性を以下のイメージ図に示します。また、配置方針は、以下のようになります。

- ・農産物直売所や飲食店などの出店が見込まれる地域連携施設は、誘客効果を最大限に発揮し得るような配置を基本とします。
- ・道路管理者側との一体型整備を前提とし、トイレ、案内・サービス施設（情報提供・発信スペース等）などは、地域連携施設と近接して配置します。
- ・障がい者用駐車マスは、高い移動利便性と交通安全性の確保に向け、地域連携施設等の直近とします。
- ・大型車用駐車スペースは、駐車場の外縁を基本に配置します。
- ・ドライバーの気分転換やイベントの開催などを見込む多目的広場は、調整池と一体的に配置します。



2) 動線計画

(1) アクセス道路からの動線

アクセス道路（前面道路）からの動線は、以下の点に配慮して計画します。

- ・左折での入場を基本とし、交差点より出入・もしくは計画地手前の交差点で右折後、左折による入場とします。（出入口2箇所）
- ・バスターミナルは、基本的に交差点処理による出入とします。

(2) 駐車場の動線

駐車場の動線は、以下の点に配慮して計画します。

- ・交通量に応じて、十分な規模のゆとりある駐車場を計画します。
- ・二輪車・自転車等の駐輪スペースを計画します。
- ・身障者用駐車場・おもいやり駐車スペースは、トイレ等休憩施設近くに計画するとともにバリアフリーに対応した動線とします。
- ・大型車と小型車が交錯しないよう、駐車スペースを分離する計画とします。

(3) 施設利用者の動線

施設利用者の動線は、以下の点に配慮して計画します。

- ・利用者の集中が見込まれる地域振興施設等との位置関係に留意しながら、自動車系交通と歩行者系交通の交錯を極力避けるなど、下車後の移動利便性と安全性の確保に努めます。
- ・ピクトグラムなど、わかりやすい案内表示、サインを導入します。

ピクトグラム

 駐車場	 お手洗い
 身障者用設備	 公衆電話
 特産物販売所等	 レストラン
 喫茶・軽食	 無料休憩所
 情報コーナー	 公園・子供広場
 展望台	 博物館・美術館等
 温泉	 運動場等
 宿泊施設	 キャンプ場
 体験施設	

資料：国土交通省関東地方整備局ホームページ

5. 建築計画

1) デザインコンセプト

整備コンセプト及び整備方針、「道の駅」基本計画ワークショップ」で出された意見などを踏まえた空間の考え方を以下に示します。

①空間のコンセプト

●ワークショップの意見・提案

- ・聖地をイメージさせる特色ある建物

聖地（例：カレー※）となり、そのことを連想させる特徴ある建物のデザインを取り入れます。

※日本で初めて純国産のカレー粉の製造に成功した、
現エスビー食品の創業者である山崎峯次郎氏の
出身地

●松伏町の風景と調和した空間

- ・風車と桜
- ・町の木：松
- ・周辺の田園風景を取り込んだ空間

候補地周辺に広がる田園風景を活かすとともに、「町の木」である松や風車と桜など、松伏町を連想させ、地域のシンボルとなるようなデザインを取り入れます。

また、地域振興施設と休憩施設などは統一性のあるデザインとして、「松伏町らしさ」、「松伏町の道の駅らしさ」を演出します。

●賑わいと活気のある空間計画

利用しやすい施設レイアウトにより、回遊性を高め、賑わいと活気を創出します。

●ユニバーサルデザインの計画

誰もが安心して利用することができるよう、ユニバーサルデザインを採用します。



6. 管理・運営計画

1) 管理・運営形態の整理（道の駅基本構想）

想定される「道の駅」の管理、運営形態のパターンを整理します。

		パターン 1	パターン 2
		公設公営	公設公営 + α
		直営	直営
建設		町	町
運営		町	町（民間ノウハウの活用）
運営の分担	公的部分	町	町
	収益部分	町	町
概要		町自らが「道の駅」の整備から管理運営までを行う。	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。
メリット		- 行政施策と連携が図りやすい。 - 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。	- 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
デメリット		- 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。	- 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。

パターン3	パターン4	パターン5
公設民営	公設民営	民設民営
指定管理者 (第三セクター)	指定管理者 (民間事業者)	P F I
町	町	民間
民間	民間	民間
第三セクター	町	民間
第三セクター	民間	民間
- 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。	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)	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)
- 行政施策との連携が図りやすい。 - 町内及び地域の関係機関等との連携が取りやすく、地域に密着した運営が図りやすい。 - 運営負担の分散、軽減を図ることができる。	- 民間の柔軟な運営、上質なサービスの展開が期待できる。 - 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、軽減を図ることができる。	- 民間の柔軟な運営、上質なサービスの展開が期待できる。 - 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
- 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。 - 出資程度によっては、損失補填のため、町の財政を圧迫する可能性がある。	- 町が維持管理費を負担する場合もありうる。 - 自治体の意向の反映や公益性の確保ができない場合がある。 - 指定管理者の経営状況によっては、サービスが低下する恐れがある。	- 運営方式によっては維持管理に係る町の負担が大きくなる場合もある。 - 自治体の意向の反映や公益性の確保ができない場合がある。 - 経営状況によりサービスが低下する恐れがある。 - 導入に向けた調査や事業者の公募・選定等に時間と費用がかかる。(3年程度)



道の駅の管理運営においては、建設と運営の主体の違いによって5パターンが想定されるが、町が運営を担う場合、運営ノウハウが乏しい中、その負担が町にかかるため高コストとなり、町の財政を圧迫する可能性がある。

また、近年では、民設民営によるPFI方式で整備される事例も見られるようになってきたが、運営方式によっては町の負担が大きくなる場合がある点、導入に向けた調査や事業者の公募・選定等に時間と費用がかかる点が課題となる。

2) 想定される管理・運営方式

5パターンの中では、パターン3、パターン4の、「包括的業務契約」と「指定管理者制度」が従来から採用されている手法で、多くの公共施設で取り入れられています。この手法は、様々な業務を一括して民間事業者任せすることで、維持管理コストの削減を図りながら、利用者に対するサービス向上が期待できる手法となっています。

「道の駅」は、地域振興や交流、交通安全などの公益性と、事業継続のための収益性が求められる施設であり、管理・運営に関しては、民間のノウハウを活用し、収益性やサービスの質を確保していくことも視野に入れ、今後、十分な検討を行います。

●参考例（「道の駅について」国土交通省：平成25年9月）

設置者種別

設 置 者	箇 所 数	構成比率	備 考
自治体（市町村）	985	98.1%	
自治体（都道府県）	6	0.6%	
第三セクター	8	0.8%	
公益法人	5	0.5%	
合 計	1,004		

資料：「道の駅について」（国土交通省）

管理・運営者別

設 置 者	箇 所 数	構成比率	備 考
自治体（市町村）	158	15.7%	
第三セクター	312	31.1%	
財団法人等へ委託	89	8.9%	観光施設管理協会、地域振興財団 等
指定管理者 等	445	44.3%	J A、民間会社 等
合 計	1,004		

資料：「道の駅について」（国土交通省）

7. 事業化計画

1) 概算事業費

前項までに検討された事項を踏まえ、概算事業費を算出します。(事例等からの概ねの目安)

今後、補助金等の導入も前提に、道路管理者等や関係者と整備対象施設、整備規模、費用負担などについての協議・調整を踏まえて検討を進めていきます。

概算事業費		
項 目	細 目	概算事業費
用地補償費	用地買収費・移転補償費	約 400 百万円
施設整備費	施設(建物)整備費・設計監理費	約 1,000 百万円
外構工事費	施設(外構)整備費・調査設計費	約 600 百万円
その他	内装・備品調達	約 100 百万円
合 計		約 2,100 百万円

概算事業費算出の単価設定(参考)

1 用地費

- ・市街化調整区域であり、周辺の取引実績を参考とする。

13,000 円/㎡

2 補償費の単価設定

- ・移転物件の補償費(再建費)として、木造住宅を見込む。

22,000,000 円/棟

3 施設整備費

○施設(建物)整備費

- ・施設(建物)の整備費として、鉄骨造平屋の建築費を見込む。

275,000 円/㎡

- ・施設(建物)の設計、監理費として、建築費の10%を見込む

○外構工事費 ・施設(外構)整備費として、駐車場、バスターミナル、広場(シンボル施設含む)、調整池、屋外通路の整備費及びその他緑地を見込む。

28,000 円/㎡

- ・調査設計費として、測量、調査、設計等に関わる費用 2,000 円/㎡を見込む。

○創業費

- ・創業に関わる費用として、工事費(用地費、補償費を除く)の2.4%を見込む。

2) 事業推進計画

(1) 整備プログラム（道の駅基本構想）

- ・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。
- ・本事業の開業においては、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となっています。
- ・そのため、東埼玉道路の整備と進捗を合わせつつ事業展開を図ることを想定します。

年度別の主な取組み

年度	基本目標	主な取り組み
H 2 9 H 3 0	●基本構想策定 ●基本計画策定	○検討委員会等の組織化 ○基本構想策定 ・基本方針の明確化、導入機能・施設配置イメージ ○ワークショップの開催 ○基本計画策定 ・ゾーンニング・導入機能・施設配置の精査 ・動線、景観・空間構成、造成計画・植栽計画等の検討
H 3 1 R 1	●整備計画作成	○関係機関・民間企業・町民との合意形成 ○整備箇所の設定 ○事業内容及び規模等の設定 ○事業実施スキームの整理 ○運営方式の検討
R 2	●実施計画策定・区域及び事業実施方針の決定 ●重点道の駅の認定	○検討委員会等の運営 ・システム検討、商品・メニュー検討、情報収集・発信方法検討など ○道路管理者・関連企業との事業内容協議 ○実施計画策定・運営計画（素案）立案 ・事業実施計画（道路管理者との事業区分・補助金等） ・管理運営方式の検討 ・生産・販売計画・商品開発計画 ・運営組織検討 ・交通量調査・マーケティング調査・地質調査・不動産鑑定など ・松伏ブランドの社会実験の実施（H32年度まで） ○松伏ブランド等の商品開発検討 ○区域及び事業実施方針の決定 ○重点道の駅の認定
R 3 R 4	●基本設計・実施設計 ●用地買収 ●各種手続き	○検討委員会等の運営（部会による各種計画精査） ○道路管理者・関連企業・関係機関との事業内容協議 ○基本設計・実施設計（造成・建築） ○各種補助事業申請 ○用地買収 ○各種手続き ・農振除外手続き、開発行為申請、建築確認申請

R 5	●造成・建築 工事着手	○検討委員会等の運営（部会による各種計画精査） ○道路管理者・関連企業・関係機関との事業内容協議 ○敷地造成・地盤改良 ○各種補助事業申請 ○各施設建築工事・外構工事 ○駅長の募集
R 6	●造成・建築工事 ●開業準備	○道の駅登録 ○各施設建築工事、外構工事 ○管理運営者（指定管理）の選定に係るプロポーザルの実施 ○生産者・出店者の募集、生産出品の準備 ○従業員募集・研修
R 7	●開業・運営	○開業及び運営開始

3) 事業化に向けた課題

(1) 関係機関協議等の実施

①国土交通省関東地方整備局等との調整

国道4号(東埼玉道路)沿道への立地が予定されていることから、道路管理者である国土交通省関東地方整備局との協議・調整を図っていきます。

②その他関係機関等との調整(農政協議・インフラ事業者等)

整備候補地は主に市街化調整区域内の農地であり、埼玉県等との協議が必要となります。また、上下水道、電力、情報通信などの供給量等についての協議・調整を進めていく必要があります。

③指定管理者もしくはPFI事業者との協議

「道の駅」の運営については、指定管理者もしくはPFI事業者の導入が見込まれ、出荷組織等の立ち上げや飲食店等のテナント、建築物等の基本設計など、施設運営側の意向反映も図られる必要があることから、極力早期に指定管理者・PFI事業者を明らかにするとともに、施設運営に関する協議・調整の場を確保する必要があります。

④バス事業者との協議(バスターミナル)

「道の駅」へのバスターミナルの併設の検討が図られる予定であることから、バス事業者との協議・調整を進める必要があります。

⑤用地取得・造成

土地所有者の意向把握や調整、周辺農地への影響など、用地取得に向けた協議・調整、環境面に配慮した造成計画などを検討していく必要があります。

(2) 設計等の実施

①建築・造成・外構設計

指定管理者もしくはPFI事業者等の意向を踏まえながら、地域振興施設を中心とした建築・造成・外構に関する設計等を進める必要があります。

合わせて、本道の駅は道路管理者との一体型整備を前提としていることから、地域振興施設と道路管理者が整備するトイレ・情報提供施設との意匠・デザイン等について、統一感が図られるよう協議、調整を図ります。

