

# 松伏町道の駅整備計画

令和2年11月

松伏町



# 目 次

<b>1. 地区の基本方針</b> .....	<b>1</b>
1) 地区の位置づけ .....	1
2) 上位・関連計画における位置づけ .....	3
3) 地域で発生している課題及びその要因 .....	5
4) 基本方針 .....	6
5) 導入機能の整理 .....	8
6) 施設配置方針 .....	13
7) 動線計画 .....	14
8) インフラ計画 .....	15
9) 建築計画 .....	17
<b>2. 候補地の選定と検証</b> .....	<b>18</b>
1) 候補地の検討 .....	18
2) 候補地のまとめ .....	19
3) 区域の設定 .....	20
<b>3. 導入機能・ゾーニング・施設配置の精査</b> .....	<b>21</b>
1) 導入機能 .....	21
2) ゾーニング .....	27
3) 配置計画 .....	29
4) 施設配置計画 .....	30
5) 建物平面計画（案） .....	31
<b>4. 管理運営方式の検討</b> .....	<b>32</b>
1) 「道の駅」の整備主体の検討 .....	32
2) 「道の駅」の整備・管理運営手法 .....	32
3) 運営イメージ .....	34
4) 運営会社設立について（参考） .....	36
<b>5. 概算事業費の検討</b> .....	<b>37</b>
1) 単価の整理 .....	37
2) 事業規模及び概算事業費 .....	38
<b>6. 事業収支の検討</b> .....	<b>40</b>
1) 収支シミュレーション .....	40
<b>7. 事業スケジュール</b> .....	<b>41</b>
1) スケジュール .....	41



# 1. 地区の基本方針

道の駅基本構想及び基本計画を踏まえ、地区の位置づけや基本方針等を整理します。

## 1) 地区の位置づけ

### (1) 概要

松伏町は、首都 30 km圏内にありながら国道、鉄道が通らない町である一方で、複数の民間事業者によるバス路線網が構築されています。

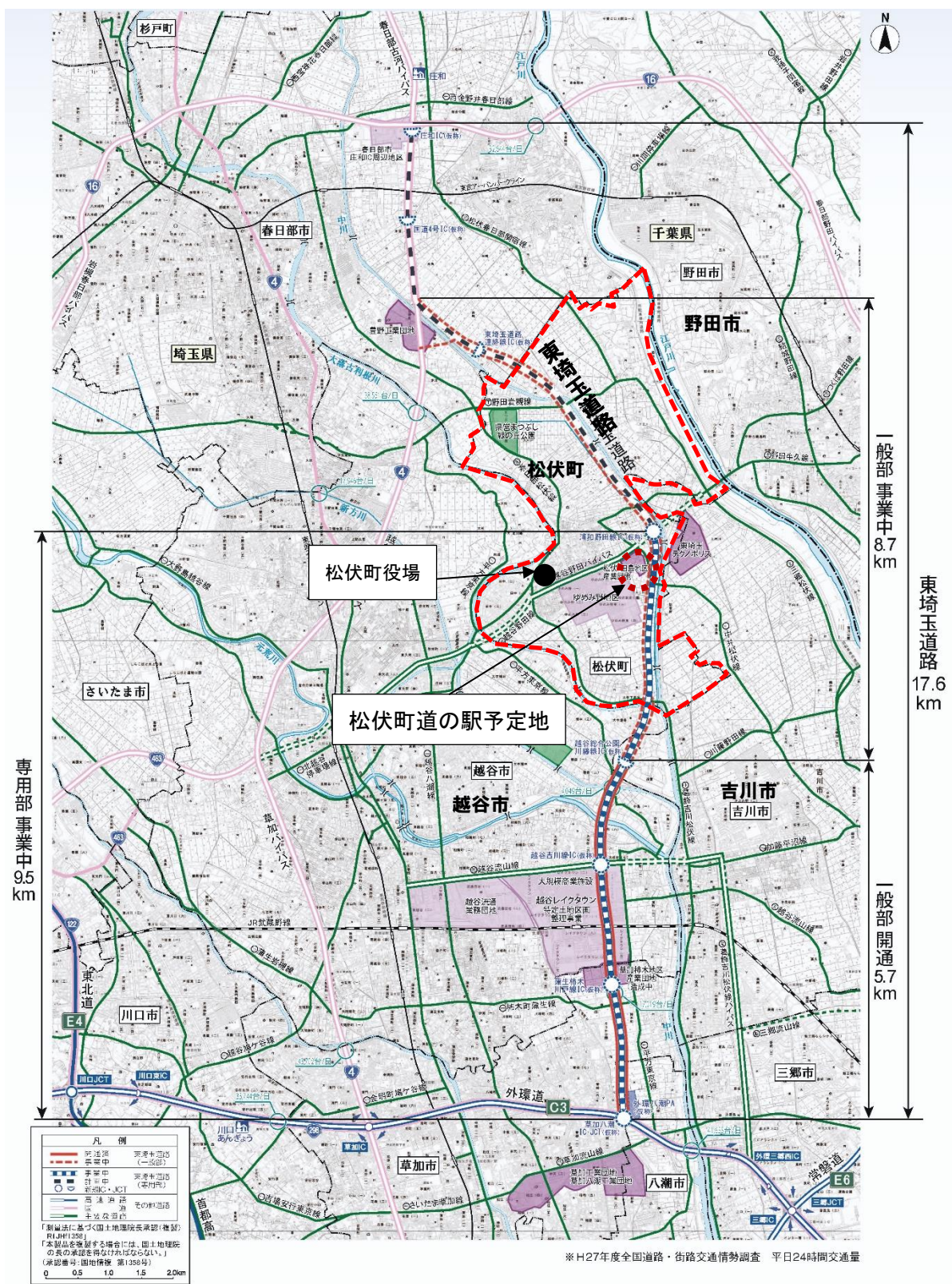
現在、町内唯一の国道となる「一般国道4号東埼玉道路」が整備中であり、順調に用地買収が進んだ場合、吉川市川藤から松伏町田島までの区間については令和7年春頃に関通予定とされています。

道の駅候補地は、「松伏町都市計画マスタープラン」において、「複合型新市街地」に位置づけられ、東埼玉道路と浦和野田線が結節する松伏インターチェンジ（仮称）周辺での新市街地の形成を図る地区としており、現在、候補地に隣接する松伏田島産業団地の整備及び企業誘致が進められています。

これまで「鉄道駅」のなかった本町にとって、新たな国道の整備とあわせて「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なります。あわせて、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。

国道4号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」の一体的な整備を目指しています。

■位置図



## 2) 上位・関連計画における位置づけ

上位・関連計画における事業対象区域の位置づけは、以下のとおりです。

上位・関連計画	位置づけ
<p>松伏町総合振興計画 (平成 31 年 3 月)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●商工業の振興 【観光振興への取り組み】 ②交流人口の拡大 設置を推進している道の駅を拠点として、町の農産物の販売や農商工連携による新たな町の特産品の開発などを行うことで、交流人口の拡大に取り組みます。</li> <li>●地域特性に即したまちづくりの推進 【適切な土地利用の推進】 ③東埼玉道路周辺地域の整備 (都) 東埼玉道路の整備に伴い、都心から 30km 圏内という交通アクセスの優位性を最大限に活かすため、周辺地域については、乱開発抑止基本方針に配慮しながら、新たな企業誘致や施設配置を計画的に行い、周辺環境と調和した土地利用を図ります。また、地域活性化の拠点となるバスターミナルを併設した道の駅の設置を推進していきます。</li> <li>●公共交通の整備 【バス交通の充実と環境整備】 ③バス交通の環境充実 バスターミナルを併設した道の駅の設置を推進し、誰もが快適に利用できるバス交通の環境の充実を図ります。</li> </ul>
<p>松伏町都市計画マスタープラン (令和元年 5 月)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●まちづくりの目標 【将来都市構造】 ○活性化推進地区 松伏らしい文化や地域資源を対外的に発信するとともに、町民の生活活動の拠点として、バスターミナルを併設した道の駅の設置を推進していきます。</li> <li>●土地利用の方針 【複合型土地利用】 ○新市街地整備検討地区 地域活性化の拠点となるバスターミナルを併設した道の駅の設置を推進します。</li> <li>●都市整備の方針 【公共交通機関の整備】 ○道の駅の設置とバス路線の充実 (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に地域活性化の拠点となるバスターミナルを併設した道の駅の設置を推進します。</li> </ul>

■図 将来都市構造図（松伏町都市計画マスタープラン）



松伏町まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和2年3月）

●基本目標

【道の駅事業】

新市街地整備区域において、地域活性化の拠点となるバスターミナルを併設した道の駅の設置及び直売所や体験農園、地元農産物を活かした飲食施設の整備の検討を引き続き行う。

●総合戦略における重点施策

【新市街地整備プロジェクト】

○地域活性化の拠点となるバスターミナルを併設した道の駅の設置の推進  
⇒松伏らしい文化や地域資源を対外的に発信するとともに、町民の生活活動の拠点として、バスターミナルを併設した道の駅の設置を推進し、公共交通の利便性を高めます。



### 3) 地域で発生している課題及びその要因

道の駅周辺地域における問題点を、松伏町が持つ「強み」と「弱み」に分類して整理します。

強み	弱み
<ul style="list-style-type: none"> <li>豊かな自然環境（町民意識調査）</li> <li>県水準を上回る人口一人当たり農業生産額（町民意識調査も「農産物の手に入りやすさ」は高い）</li> <li>充実した医療施設の病床数（町民意識調査では医療環境の満足度は低い）</li> <li>待機児童ゼロや子育て環境の良さ</li> <li>充実した健康づくりに寄与する公共施設やイベント</li> <li>(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(仮称)周辺の「活性化推進地区」の動向による経済効果の期待</li> <li>各界著名人の輩出</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>昼間人口の流出超過</li> <li>交流人口が少ない</li> <li>対外的なPRの場がない</li> <li>農業・工業・商業の従業者数の減少</li> <li>働く場所が限られている（町民意識調査）</li> <li>偏りのある公共交通網（町民意識調査）</li> <li>日常の買物や食事や娯楽など生活利便性が良くない（町民意識調査）</li> <li>児童数の減少</li> <li>町の財政力の停滞</li> </ul>



「強み」、「弱み」として上げられた問題点を解決し、松伏町の地方創生の拠点としての道の駅を整備するための課題は以下のとおりです。

強みを活かす	弱みを克服する
<ul style="list-style-type: none"> <li>地域ゆかりの企業や地元農産物のコラボによる「食」による松伏らしさを発信し、町の知名度・ブランド力の向上を図る</li> <li>最低限必要な地域連携機能における最も収益が期待できる飲食・物販を充実</li> <li>周辺の既存機能・施設との連携を図りつつ、既存施設にない人気の運動施設や遊具の整備により集客力の向上・交流人口増加を図る</li> <li>松伏町の強みであり、今後さらに活かすべき「文化・子育て・多世代交流」に焦点をあてた町民の新たな活動拠点の形成</li> <li>既存施設と連携した子育て支援や、町の教育環境の良さをPR</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>東埼玉道路を軸とした周辺都市との連携（越谷～春日部）による埼玉県東部地域での利用価値の向上</li> <li>周辺類似施設との競合を避け、連携することで、集客を高めよう</li> <li>新市街地整備と連携した新たな産業と人材を育成する拠点形成</li> <li>東埼玉テクノポリスとの近接性を活かした産業拠点形成</li> </ul>

## 4) 基本方針

### (1) 整備コンセプト

基本計画では以下の基本コンセプト・サブコンセプトを掲げており、本整備計画においても、このコンセプトを基に検討を進めます。

#### 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・教育環境の良さの向上と発信

## (2) 導入施設・機能の整備方針

整備コンセプトの実現に向け、「道の駅」に導入すべき機能と、この機能を担う施設の整備方針を明らかにします。

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、道の駅と地域の連携、需要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。

■表 道の駅に必要な機能・想定される機能

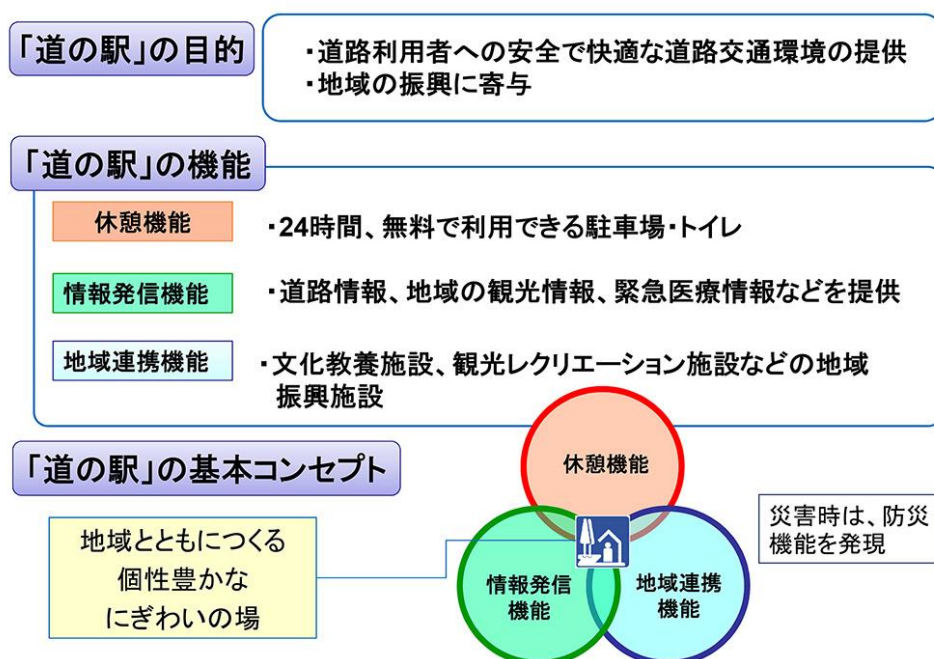
機能	必要な機能・想定される機能
道の駅登録に必要な機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>○駐車場</li> <li>○トイレ</li> <li>○情報提供施設</li> <li>○観光案内所</li> </ul>
道の駅に人を呼ぶために必要な機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>○飲食系店舗</li> <li>○特産品販売所</li> <li>○加工施設</li> <li>○物販系施設</li> </ul>
町民が利用するために必要な機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>○休憩施設</li> <li>○工房</li> <li>○広場</li> <li>○ホール</li> <li>○待合所</li> <li>○コミュニケーションスペース</li> <li>○公共サービス機能</li> </ul>
災害時防災拠点としての機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>○避難所・避難場所</li> <li>○防災備蓄倉庫等</li> </ul>
その他の機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>○バスターミナル</li> <li>○駐輪場・サイクルステーション</li> <li>○子育て応援施設</li> </ul>

## 5) 導入機能の整理

### (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」「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。

近年の「道の駅」に求められる基本コンセプトとしては、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。



■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

## ①休憩機能

### ア. 駐車場

道路利用者及び施設利用者のための駐車場や自転車などの駐輪スペースを整備します。

駐車場は、24 時間使用できる施設として、交通量や需要に応じた駐車マスを確保します。

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。

### 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、外国人及び子育て世代など、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。

### ウ. その他休憩施設

24 時間、道路利用者など、ドライバー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を設置します。

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

### エ. 情報提供施設

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。

## ②地域振興施設

地域振興施設は、「道の駅」の顔となる施設であり、物販施設（農産物直売所）、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。

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、アイデアを基に計画します。

### ア. 物販施設

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物販施設を設けます。

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

### 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を提供して、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開発にも取り組みます。

### ウ. イベント広場

各種イベント、物販、発表の場等を想定し、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「しかけ」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開催します。

また、「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、子どもやお年寄りが集まれるイベントや、舞台などを設置して、地元など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や中学校、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。

### 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の提供や、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、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、防災備蓄倉庫などを配置します。

## オ. その他の設備等

### I. 子育て応援施設

少子化の進展により、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も「道の駅」への子育て応援施設を整備します。

### 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」にバスターミナルを併設します。

これにより、本町の強みでもある「充実したバス交通網」を強化し、移動の快適性、利便性の向上を図ります。

### 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 15 km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。

また、地球環境への関心が高まる中、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を整備し、地域観光の振興を図ります。

#### 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。

■表 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>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)</li> </ul>
	マッサージ	<ul style="list-style-type: none"> <li>運転の疲れを癒す (初期投資が低い、人件費)</li> </ul>
	実演販売施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>
	アンテナショップ	<ul style="list-style-type: none"> <li>地場産商品のPRと企業にとっても市場調査を兼ねることができる</li> </ul>
	コンビニエンスストア	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>
集客や地域貢献度が高い施設 (収益性は低い)	修景施設 (展望風車)	<ul style="list-style-type: none"> <li>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)</li> </ul>
	チャレンジショップ	<ul style="list-style-type: none"> <li>起業支援と新たな商品販売のアイデア (名物、特産品)</li> </ul>
導入しておくとうよい施設 (導入すべき施設)	移住・就業支援窓口	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>

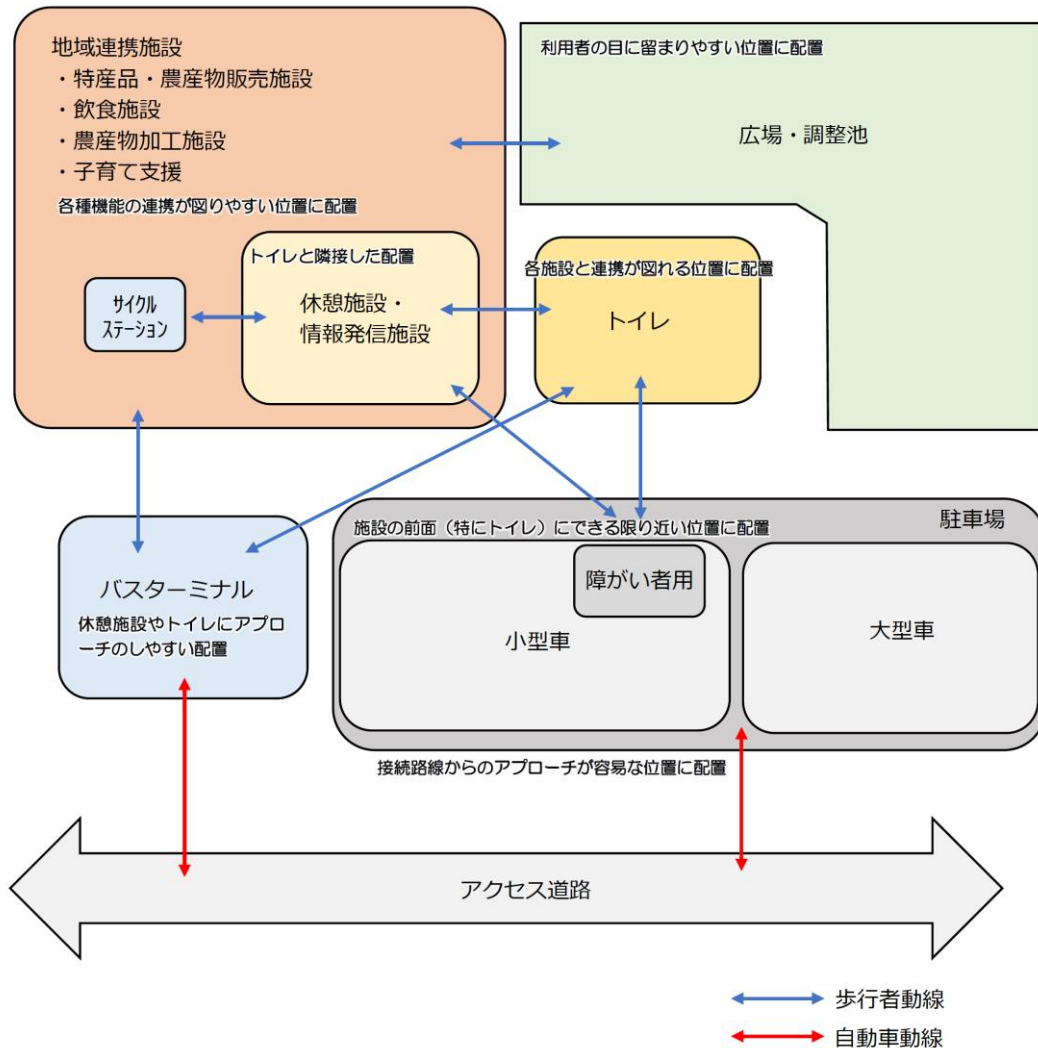


## 6) 施設配置方針

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、以下のように考えます。

- 農産物直売所や飲食店などの出店が見込まれる地域振興施設は、集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」での整備を想定し、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、地域振興施設と近接して配置します。
- 障がい者用駐車スペースは、高い移動利便性と交通安全性の確保に向け、地域振興施設等の直近とします。
- 大型車用駐車スペースは、駐車場スペース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の広場は、地域連携施設と一体的に配置します。

■図 施設配置の基本方針



## 7) 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。

- 北進：左折での入場を基本とします。
- 南進：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、基本的に県道中井松伏線からの出入とします。

### (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。
- 障がい者用駐車場、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。
- 大型車と小型車ができるだけ交錯しないよう、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。

■図 ピクトグラム



資料：国土交通省関東地方整備局ホームページ

## 8) インフラ計画

整備候補地及びその周辺部での敷設状況とともに、松伏町宅地開発指導要綱（平成 26 年 4 月）等を踏まえつつ、各種供給処理施設の整備方針等を示します。

### (1) 給水計画

松伏町は、庄和浄水場系の給水区域に含まれていることから、本道の駅への給水は当該企業団（越谷・松伏水道企業団）からの供給を想定し、協議を進めていきます。

なお、消防水利施設については、「吉川松伏消防組合消防地水利規程」（平成 21 年 03 月 31 日消防本部訓令第 1 号）を踏まえ、消防法（昭和 23 年法律第 186 号）に基づく「消防水利の基準」（昭和 39 年消防庁告示第 7 号）、「吉川松伏消防組合火災予防条例」（平成 2 年 3 月 31 日）への適合を基本とします。

■ 図 給水区域



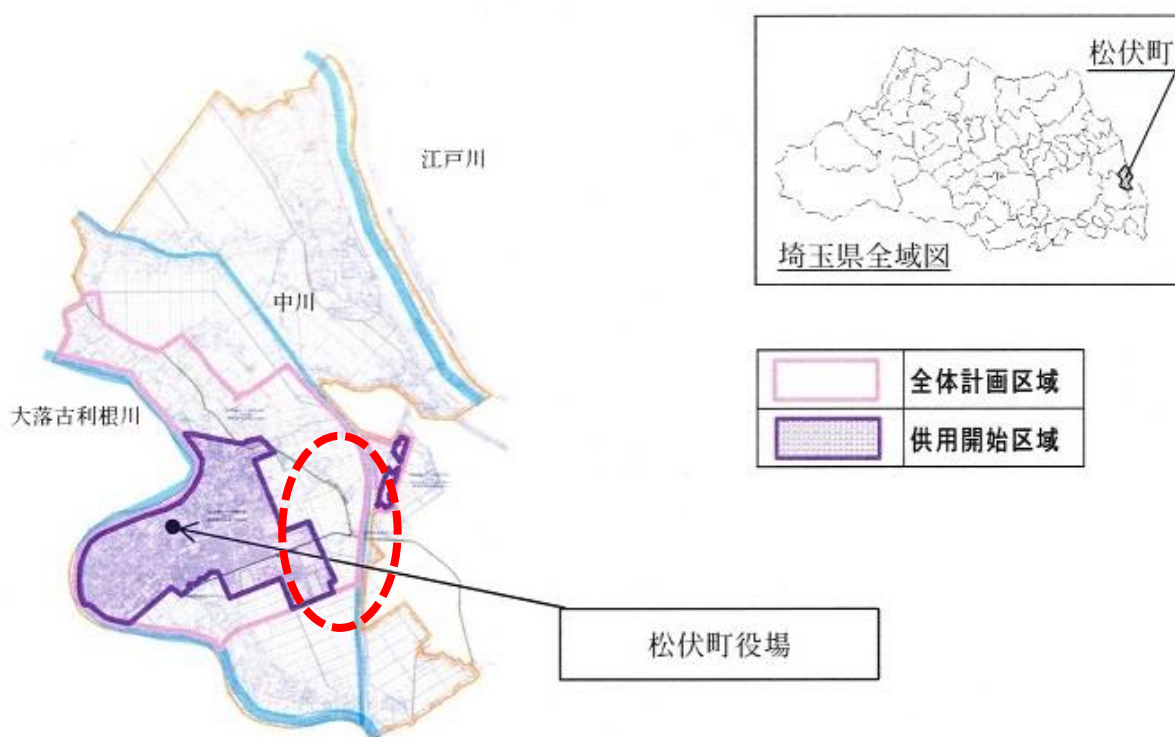
資料：越谷・松伏水道企業団ホームページ

## (2) 公共下水道計画

本町の公共下水道は、昭和 60 年度に着手し、平成 25 年度末には市街化区域の汚水整備が概ね完了しています。

整備候補地は、市街化調整区域であるものの、下水道計画区域に含まれ、市街化区域に近接していることから、「道の駅」から排出される汚水排水処理の確実性の担保を目的として、公共下水道への接続を見込みます。

■図 下水道計画区域



資料：松伏町ホームページ

## (3) ガス・電力他計画

### ①ガス

整備候補地付近は、本町の都市ガス供給エリア内となっていることから、都市ガスによる供給が可能となります。

### ②電力

電力については、整備候補地近傍の既存施設と同様、既設送電線からの供給を見込みます。

### ③情報通信

情報通信については、通信事業者による提供を見込みます。

その中で、防災面にも配慮しフリーWi-Fi などの利用を可能とするなど、インターネット環境を整えます。

## 9) 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・意匠の考え方を以下に示します。

#### ●ワークショップの意見・提案

- ・特色ある建物

#### ●松伏町の風景と調和した空間・意匠

- ・風車と桜
- ・町の木：松
- ・周辺の田園風景を取り込んだ空間・意匠

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意匠計画

誰もが安心して利用することができるように、ユニバーサルデザインを採用します。

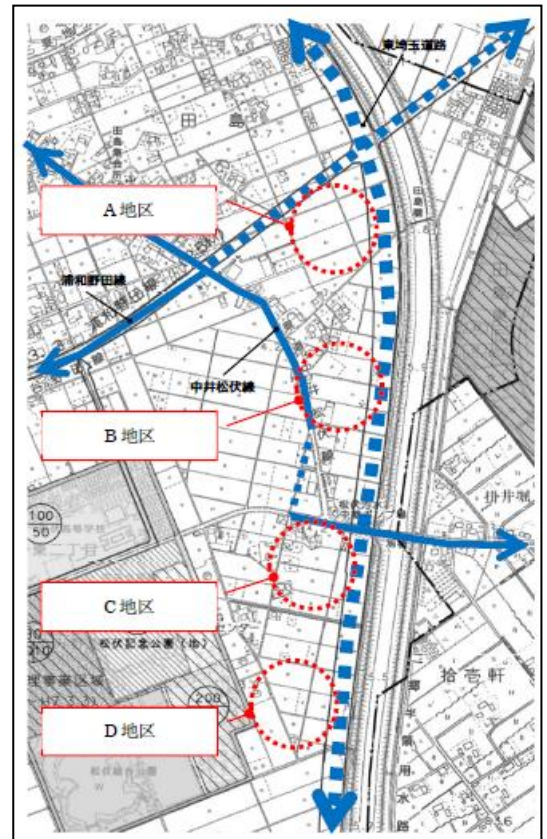
## 2. 候補地の選定と検証

### 1) 候補地の検討

#### (1) 基本計画候補地

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、次候補地を選定します。幹線道路からのアクセス性やまとまった敷地などから、右の4地区が候補地としてあげられます。

地区	概要
A地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>東埼玉道路と都市計画道路浦和野田線の交差点部</li> <li>橋梁部に近接</li> <li>区域内に宅地なし</li> </ul>
B地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>東埼玉道路沿道の新市街地中央に隣接</li> <li>県道中井松伏線とも接続</li> <li>区域内に宅地あり</li> </ul>
C地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>東埼玉道路と県道中井松伏線の交差点部</li> <li>橋梁部に近接</li> <li>区域内に宅地あり</li> </ul>
D地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>東埼玉道路沿道の新市街地南側</li> <li>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</li> <li>区域内に宅地なし</li> </ul>



・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

#### ■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。

■表 評価の視点

項目	評価の視点
土地条件	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>住宅の立地状況など、周辺土地利用への影響の可能性</li> </ul>
東埼玉道路からの流出入	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>
周辺道路からの流出入	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>
広域集客効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>
新市街地土地利用への影響や効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>新市街地整備構想への影響や整合性の確保の可能性</li> <li>市街地内の既存施設や機能との近接性・連携のしやすさ</li> </ul>
事業性	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>

■表 候補地の評価

地 区	A 地区	B 地区	C 地区	D 地区
土地条件	<ul style="list-style-type: none"> <li>農地で一体的な用地確保が可能</li> <li>周辺も農地で拡大可</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>一体的な用地確保が可能</li> <li>周辺は宅地が散在</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>一体的な用地確保が可能</li> <li>周辺は宅地があり拡大困難</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>農地で一体的な用地確保が可能</li> <li>周辺も農地で拡大可</li> </ul>
東埼玉道路からの流出入	<ul style="list-style-type: none"> <li>左折（北進）による進入が可能</li> <li>右折（南進）の場合は浦和野田線からアクセス</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>左折（北進）による進入が可能</li> <li>右折（南進）は県道中井松伏線からアクセス</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交差点に近く、直接的な流出入が難しい</li> <li>県道中井松伏線からアクセス</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>左折（北進）による進入が可能</li> <li>右折（南進）の場合は町道整備が必要</li> </ul>
周辺道路からの流出入	<ul style="list-style-type: none"> <li>浦和野田線（整備が前提）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>県道中井松伏線</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>県道中井松伏線</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>別途町道整備</li> </ul>
広域集客効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>浦和野田線からの広域集客効果が期待</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>中井松伏線からの広域集客効果が高い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>中井松伏線からの広域集客効果は低い</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>広域的な道路とは接続しないため効果は低い</li> </ul>
新市街地土地利用への影響や効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>新市街地の北端に位置しており、連携効果は小</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>新市街地の中央部に位置しており、連携効果は大</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>新市街地の南側に位置しており、連携効果は比較的大</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>新市街地の南端に位置しており、連携効果は小</li> </ul>
事業性	<ul style="list-style-type: none"> <li>建築物等なし</li> <li>造成規模大</li> <li>調整池の規模小</li> <li>浦和野田線の整備時期が未定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>建築物等あり</li> <li>造成規模小</li> <li>調整池の規模大</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>建築物等あり</li> <li>造成規模小</li> <li>調整池の規模大</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>建築物等なし</li> <li>造成規模大</li> <li>調整池の規模小</li> <li>アクセス道路の新設整備が必要</li> </ul>
評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>土地条件や集客効果の評価は高い</li> <li>浦和野田線の整備スケジュールとの整合が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通アクセス性等の評価は高い</li> <li>周辺環境や事業性に留意する必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通アクセス性等の評価は高い</li> <li>周辺環境や事業性に留意する必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>土地条件や事業性の評価は高い</li> <li>アクセス道路の新設が必要</li> </ul>

## 2) 候補地のまとめ

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、町の中心部や産業団地、新市街地地区との連携の図りやすさから考えると、候補地のB又はCの評価が高いといえます。

候補地のBは東側が東埼玉道路、西側が県道中井松伏線と東西2面で接しており、その他の3地区は2面道路が全て角地となる形状であるため、道の駅への車両の出入りのしやすさを考慮した場合にB地区が優位であるといえます。

候補地Cについては、周辺に住宅地等が多く立地しており、将来的な用地の拡大は困難になります。

一方、候補地Bについては、現在整備が進められている松伏田島産業団地に隣接しているとともに、町の中心部や新市街地地区をつなぐ県道中井松伏線に接しており、「道の駅」への車両の出入りが容易であることから、産業団地従業員の食事の場、さらには誘致企業と連携（全国ネットワークを活用したイベント実施など）した様々な相互連携による効果が期待できます。

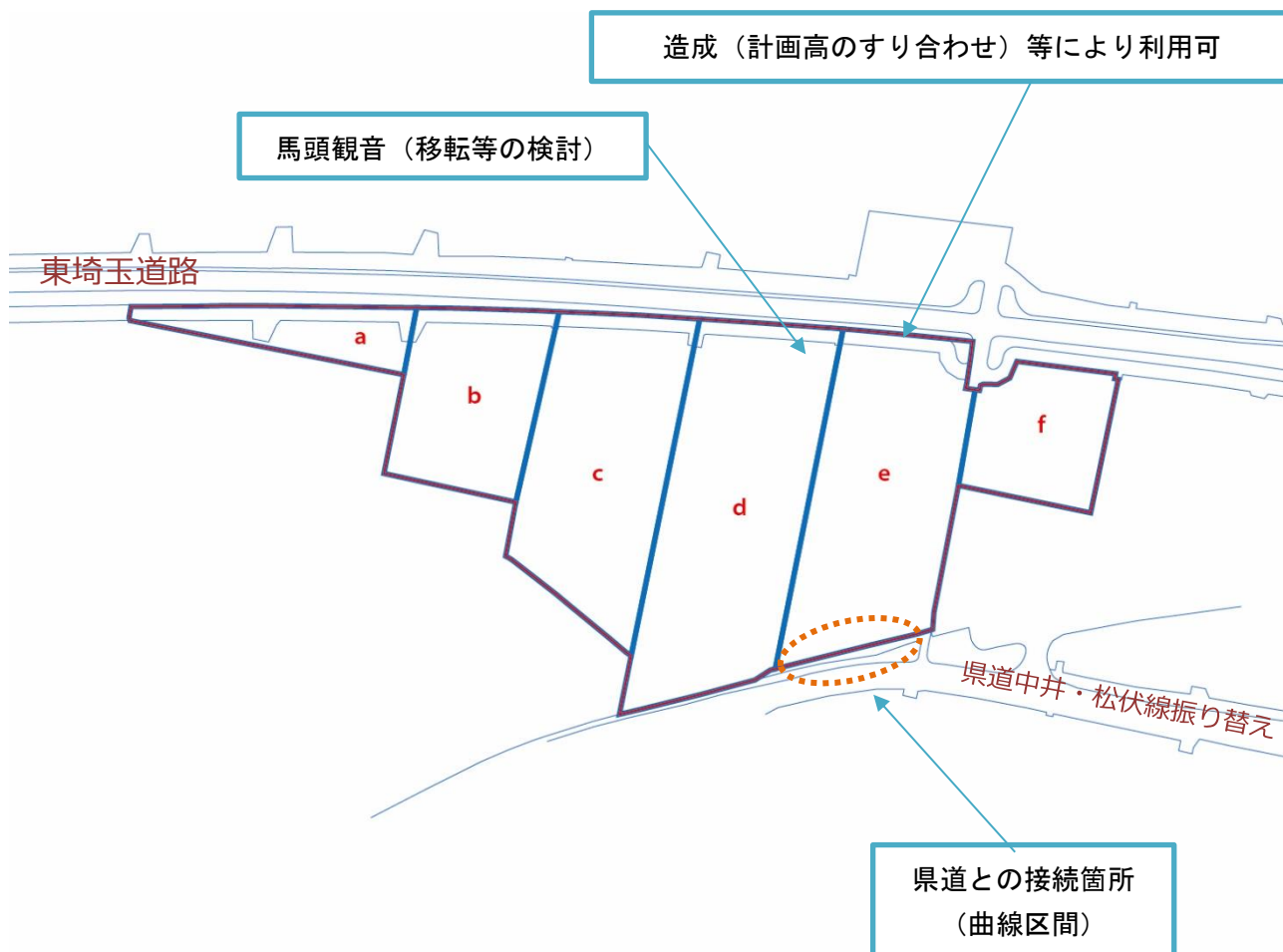
また、B地区は、国道4号東埼玉道路や県道浦和野田線を使用せずに、県道中井松伏線から工事を進めることが可能であり、国道4号東埼玉道路一般部の全線開通と合わせて開所することが可能となります。

そのため、本町における道の駅の候補地はB地区とします。

### 3) 区域の設定

B地区における周辺の土地利用状況等を勘察し、松伏町「道の駅」の整備区域を以下のように設定します。

位置は東埼玉道路西側、中川と松伏田島産業団地に挟まれた、面積約 3.04ha（2.85ha：側道を除く場合）とします。



■面積

区域	面積 (ha)
a	0.19
b	0.39
c	0.65
d	0.84
e	0.70
f	0.27
計	3.04



### 3. 導入機能・ゾーニング・施設配置の精査

駐車ゾーンや施設用地など、これまでに検討された必要面積を整理するとともに、施設配置に合わせて各施設の規模等を設定します。

#### 1) 導入機能

##### (1) 駐車場

###### ① 休憩機能

駐車場の面積は、対象路線の将来交通量を基にして、「日本道路公団休憩施設設計要領」における立寄率(小型車 0.7%、大型車 0.8%)、ラッシュ率(小型車、大型車いずれも 10%)、駐車場占有率(小型車 25%、大型車 33%)の値を用いて、必要駐車マス数の算出を行いました。(下表参照)

その上で、同設計要領に示された 1 台あたりの駐車所要面積(小型車 33.5 m<sup>2</sup>/台、大型車 128.0 m<sup>2</sup>/台)を駐車マス数に掛け合わせて、必要面積の算出を行いました。

■表 必要駐車マスの算定

	対象区間 延長	将来交通量 (計画交通量)		大型車 混入率	車種別 将来 交通量	立寄率	立寄台数	ラッシュ率	ラッシュ時 立寄台数	駐車場 占有率	必要 駐車 マス数	
		km	台/日	km・台/日	%	台/日	%	台/日	%	台	%	台
		a	c	d=a*c	e	f=d*e	g	h=f*g	i	j=h*i	k	L=j*k
東埼玉道路	小型車	25	18,200	455,000	23.95	346,027	0.7	2,422	10.0	242	25.0	61
	大型車					108,973	0.8	872	10.0	87	33.0	29
備考	近隣に道の駅がないことから最大値を使用	町提供資料より		町HPより町道7号線と埼玉県平均の平均		日本道路公団休憩施設設計要領より		日本道路公団休憩施設設計要領より		日本道路公団休憩施設設計要領より	90	

###### ○必要駐車マス

- ・小型車：61 台 (障がい者用：1 台)
- ・大型車：29 台

##### ② 地域連携機能

###### ○必要駐車マス

埼玉県内の「道の駅」における駐車マスの平均値(小型車 136 台、大型車 18 台、前面交通量 17,331 台/日)を参考に、東埼玉道路の将来交通量(18,200 台/日)から推計すると、駐車マスは小型車 141 台(障がい者用 3 台、子育て支援用 4 台)となります。

地域連携機能としての大型車駐車場は将来交通量予測による算出よりも低いため加味しません。

##### ③ 松伏町道の駅の駐車台数

以上の算定の結果、小型車 202 台(休憩機能 61 台、地域連携機能 141 台)、大型車 29 台となります。

また、大型車は、29 台の他に、セミトレーラーの駐車マスを 2 台分確保します。

これらに基づいて、「道の駅」検討区域内で効率的に処理できる配置（施設配置図後述）を検討した結果、以下のとおりとなります。

	駐車マス	面積
小型車	202台	約 8,270 m <sup>2</sup>
（内障がい者用、子育て支援用）	（8台）	
大型車	31台	約 6,000 m <sup>2</sup>
（内セミトレーラー用）	（2台）	
合計	233台	約 14,270 m <sup>2</sup>

## （2）トイレ

トイレについては、「出典：設計要綱第六集建築施設編（H27.10（株）高速道路総合技術研究所）」に示された、駐車マスに対応する標準的な面積を基に算出しました。

### ○必要トイレ面積

- ・駐車マス 200 台：350 m<sup>2</sup>

■表 トイレ規模の算定

駐車マス（台）	トイレ（m <sup>2</sup> ）
300	520
250	440
<u>200</u>	<u>350</u>
150	280
100	200
50	130

出典：設計要綱第六集建築施設編（H27.10（株）高速道路総合技術研究所）

以上を基本とし、休憩機能、地域連携機能の施設規模を鑑みて 350 m<sup>2</sup>（外部トイレを含む）と設定します。

- ・休憩機能：外部（195 m<sup>2</sup>）、施設内部（70 m<sup>2</sup>）
- ・地域連携機能：施設内部（85 m<sup>2</sup>）

### (3) 休憩・情報提供施設

休憩・情報提供施設については、「出典：設計要綱第六集建築施設編（H27.10（株）高速道路総合技術研究所）」に示された、駐車マスに対応する標準的な面積を基に算出しました。

■表 休憩／情報提供施設規模の算定

駐車マス数	標準的な面積
300	250
250	210
<u>200</u>	<u>210</u>
150	170
100台以下	140

出典：設計要綱第六集建築施設編（H27.10（株）高速道路総合技術研究所）

#### ○休憩・情報提供施設面積

以上から、松伏町「道の駅」の情報提供施設は200㎡とするとともに、24時間、リラックスして滞在できる休憩施設（事務所含む）を同程度の205㎡とします。

- ・情報発信施設：200㎡
- ・休憩施設：205㎡

#### ○子育て応援機能

子育て世代をサポートする機能（子どもトイレや授乳室など）を配備した子育て支援施設（130㎡）を設置します。

- ・子育て応援機能：130㎡

### (4) 地域連携機能

地域連携機能については、（財）地域活性化センターで実施した「道の駅」を拠点とした地域活性化調査研究報告書（H24.3）の調査結果に示された特産品販売所、農林水産物直売所、農林水産加工場、飲食施設の面積の平均値を基に必要な面積の算出を行いました。

飲食施設については、休憩や食事が行える場所も必要であるため400㎡とします。

事務所・バックヤードは、販売所等のストックヤードとして、施設全体の管理事務所を配置します。

また、休憩やイベントなど多目的に利用可能な広場（一部屋根有り）700㎡を設置します。

- ・特産品販売所：200㎡
- ・農林水産物直売所：200㎡
- ・農林水産物加工場：200㎡
- ・飲食休憩施設：400㎡
- ・事務所・バックヤード：370㎡
- ・広場：700㎡

## (5) 調整池

「埼玉県雨水流出抑制施設の設置等に関する条例」による規模算定を行う。

### ■ 雨水流出増加行為に対する必要対策量

#### ※ 雨水流出抑制施設の容量 (V) (単位: m<sup>3</sup>)

$$V = A \times V_a - (Q \div V_b) \times V_a$$

A: 宅地等以外の土地で行う雨水流出増加行為をする土地の面積 (単位: ha)

Q: 雨水浸透施設等の浸透効果量 (単位: m<sup>3</sup>/s)

(\* 湛水想定区域での浸透効果量については、0 m<sup>3</sup>/s とします。)

V<sub>a</sub>: 貯留施設の地域別調整容量 (単位: m<sup>3</sup>/ha)

V<sub>b</sub>: 浸透施設の地域別調整容量 (単位: m<sup>3</sup>/s/ha)



■ 図 地域別調整容量図 (平成 19 年 4 月現在)

以上より、雨水流出抑制施設の必要対策量を算定する。松伏町は県南ブロックに該当することから、

$$V_a = 950 \text{ m}^3/\text{ha}$$

$$V_b = 0.4309 \text{ m}^3/\text{s}/\text{ha}$$

$$V = 2 \times 950 - (0/0.4309) \times 950$$

$$= 1,900 \text{ m}^3 \text{ (2ha の場合)}$$

### ■ 湛水想定区域での盛土行為に対する必要対策量

さらに本地区は、地区の大部分が湛水想定区域に指定されており、道の駅整備にあたり、盛土行為が発生するため、盛土行為に対する必要対策量を算出する。

#### ※ 盛土行為に対する雨水流出抑制施設の容量 (V) (単位: m<sup>3</sup>)

$$V \geq A \times 10,000 \times h$$

A: 湛水想定区域内の土地に盛土をする土地の面積 (単位: ha) ⇒ 2.0ha

h: 盛土行為をする土地における湛水した場合に想定される平均水深、または最大盛土厚のどちらか小さい方の値 (単位: m)

※本地区における湛水深は「0～0.25m（平均水深：0.125m）」もしくは「0.25～0.5m（平均水深：0.375m）」となっています。また、盛土厚は、東埼玉道路の整備の盛土厚からも0.375mよりも高くなると想定しているため、本検討においては、平均水深を使用して算定する。

«湛水深「0.25～0.5m（平均水深：0.375m）」の場合»

$$V = 2 \times 10000 \times 0.375 = 7,500 \text{ m}^3$$

## ■雨水流出抑制施設必要対策量

雨水流出増加行為に対する必要対策量、盛土行為に対する雨水流出抑制施設の容量の合計より、本地区における雨水流出抑制施設必要対策量を算出する。

«湛水深「0.25～0.5m（平均水深：0.375m）」の場合»

$$V = 1,900 + 7,500 = 9,400 \text{ m}^3$$

## ■調整池の整備規模

③において算出した必要対策量より調整池の整備規模（ $\text{m}^3$ ）を算出する。なお、調整池の深さは、近隣において整備が行われている深さを参考に、4.0mを設定し、算出する。

また、現時点の算出においては調整池に管理用斜路や護岸勾配は見込まず、管理地として15%程度見込んだ規模として算出する。以上より算出した結果は以下のとおりとなります。

$$A = 9,400 \text{ m}^3 \div 4.0 \text{ m} \times 1.15 = 2,702.5 \text{ m}^2$$

・約 **2,700  $\text{m}^2$**

## （6）防災施設

災害時において、道の駅が避難場所や防災拠点として機能するよう、駐車場、地域連携施設、広場、緑地等のオープンスペースを確保するとともに、情報提供施設において災害情報を提供できるネットワーク環境の整備を行います。

また、上下水道における飲料用貯水槽やマンホールトイレ、非常用電源設備などのインフラ整備にも配慮するとともに、インフラが被災した際のバックアップとして、井戸やプロパンガスなどの設置等も検討します。

また、かまどベンチや防災トイレ、ソーラー照明などの防災ファニチャー等を設置し、道の駅全体での防災拠点化を図ります。

## （7）バスターミナル

バスターミナルは、既存バス路線の集約（経由、発着）や新規路線（東埼玉道路関連、松伏田島産業団地関連）、その他（長距離バス等）の将来的な展開を踏まえ、4バースを配置し、各バースにシェルター（バス停留所上屋）を設置します。

バスの流入出路や歩行空間を踏まえた施設配置を検討した結果、約1,200 $\text{m}^2$ となります。

### 施設規模（面積）のまとめ

ゾーン	機能	施設	規模（㎡）	備考
駐車場ゾーン	休憩機能	駐車場A（小型）	2,044	
	休憩機能	駐車場B（大型）	3,712	
	地域連携機能	駐車場C（その他）	8,514	
	駐車場ゾーン小計		14,270	
施設・広場ゾーン	休憩機能	施設A（トイレ外部含む）	265	
	休憩機能	施設A（休憩施設）	205	
	情報発信機能	施設A（情報発信施設）	200	
	子育て支援機能	施設A（子育て）	130	
	その他	施設A（共用その他）	95	
	施設A小計		895	
	地域連携機能	施設B（特産品販売所）	200	
		施設B（農林水産物販売所）	200	
		施設B（農林水産物加工所）	200	
		施設B（飲食・休憩施設）	400	
		施設B（事務室・バックヤード）	370	
		施設B（トイレ）	85	
	施設B小計		1,650	
	地域連携機能	広場（キャノピー等）	700	
施設・広場ゾーン小計		3,245		
防災・調整池ゾーン	防災機能	調整池	2,700	
	防災・調整池ゾーン小計		2,700	
その他	側道	側道区間	1,900	東埼玉道路
	その他	道路・通路・植栽等	7,085	
<b>道の駅合計</b>			<b>29,200</b>	
バスターミナル	その他	バスターミナル	1,200	
<b>バスターミナル合計</b>			<b>1,200</b>	
<b>道の駅・バスターミナル合計</b>			<b>30,400</b>	

※導入機能の整理を踏まえ、施設配置計画から面積を集計

## **2) ゾーニング**

施設規模を踏まえた、整備区域の基本的なゾーニングを示します。

ゾーニングは、東埼玉道路や県道からの視認性やアクセス性、施設までの距離等の観点から検討を行いました。

### **1. 駐車場ゾーン（大型車）**

東埼玉道路からのアクセスが容易に行え、他の車両動線と極力錯綜しない位置で、周辺の宅地への配慮が図られることから、地区の東側、東埼玉道路側道を含む箇所に配置します。

### **2. 駐車場ゾーン（普通車）**

最も利用が多い普通車駐車場は、施設・広場ゾーンへのアクセスが最短となるとともに、駐車状況が確認しやすい、地区の中心に配置します。

### **3. 施設・広場ゾーン**

施設・広場ゾーンは、駐車場からわかりやすく、普通車駐車場からのアクセスが最短となり、交通結節点であるバスターミナルからも近い、地区の西側に配置します。

### **4. 調整池ゾーン**

調整池は、地形を考慮して中川下流となる地区の南側に配置します。

### **5. バスターミナル**

バスターミナルは、既存バス路線が走る県道中井・松伏線側（地区西側）に設置します。

### **6. バッファゾーン**

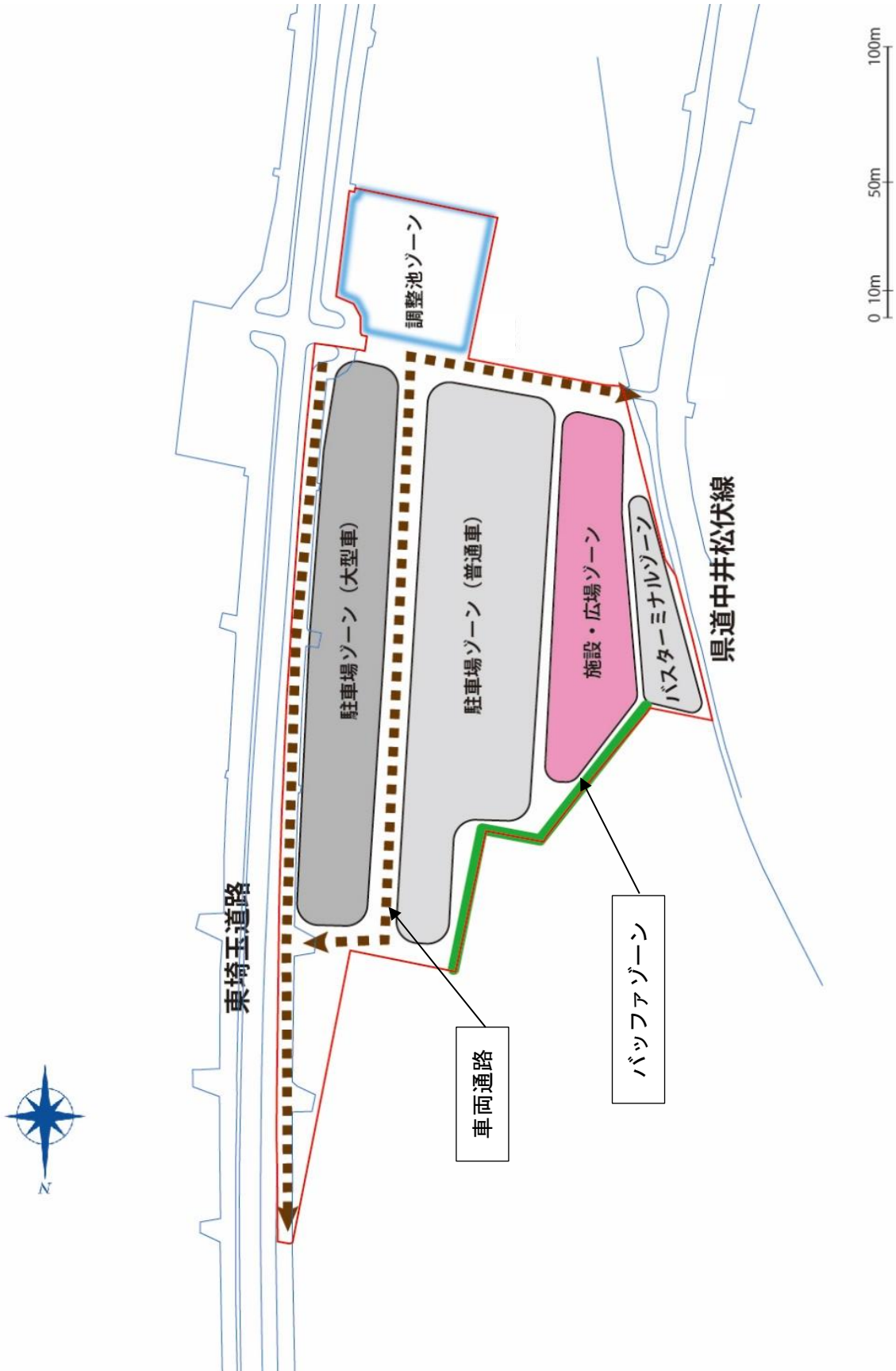
「道の駅」区域に隣接する家屋もあり、こうした家屋への騒音等に配慮してバッファゾーンを設けます。

### **7. 地区内通路**

主要アクセス路については、東埼玉道路と県道中井・松伏線をつなぎ、大型車の通行も相当数考えられることから地区の南側に設置します。（幅員 8m）

また、地区内の車両通路は、大型車、普通車共に通行が可能であり、駐車場へのアクセスが容易な位置として大型車と普通車駐車場の間を通り、北側で東埼玉道路へタッチします。

■図 ゾーニング図





### 3) 配置計画

基本ゾーニングを踏まえた、施設配置の基本的な方針を示します。特に、大型車と普通車の駐車スペースは、安全性に配慮して、可能な限り分離して計画します。

#### 1. 大型車駐車場

普通車や歩行者の安全性に配慮して、東埼玉道路に最も近い地区の東側に配置します。地区の東側に配置することで、東埼玉道路一般部からの直接インにより、最短でのアクセスが可能となります。

また、松伏田島産業団地等、県道からの大型車のアクセスにも配慮し、出入口を地区南側に配置します。

#### 2. 普通車駐車場

休憩・情報施設や地域連携施設等の利用に配慮して、各施設にできるだけ近い位置、地区の中央部分に配置します。

駐車場へのアクセスは、地区内の車両通路からとし、車両動線の錯綜に配慮します。

#### 3. 休憩・情報発信施設

施設・広場ゾーンの南側に 24 時間対応型の施設として配置します。

#### 4. 地域連携施設

最もシンボル性の高い施設となることから、バスターミナルや普通車駐車場からも目につきやすい施設・広場ゾーンの中央に配置します。

#### 5. 広場

地域連携施設と休憩・情報発信施設との間にキャノピー（大型屋根）を設置し、全天候に対応できるようにします。

#### 6. 防災・調整池

緊急時・災害時には、駐車場、休憩施設、地域振興施設が避難場所や防災拠点として機能するよう、オープンスペースを確保するとともに、施設全体に防災施設（かまどベンチ、マンホールトイレ、飲料用貯水槽等）を配置します。

また、調整池は地形を考慮し、地区の南端（中川下流側）に配置します。

#### 7. 車両動線

東埼玉道路からの利用車（北行き）は、東埼玉道路の一般部から左折進入し、南行きは交差点を經由し県道中井松伏線からの進入とします。

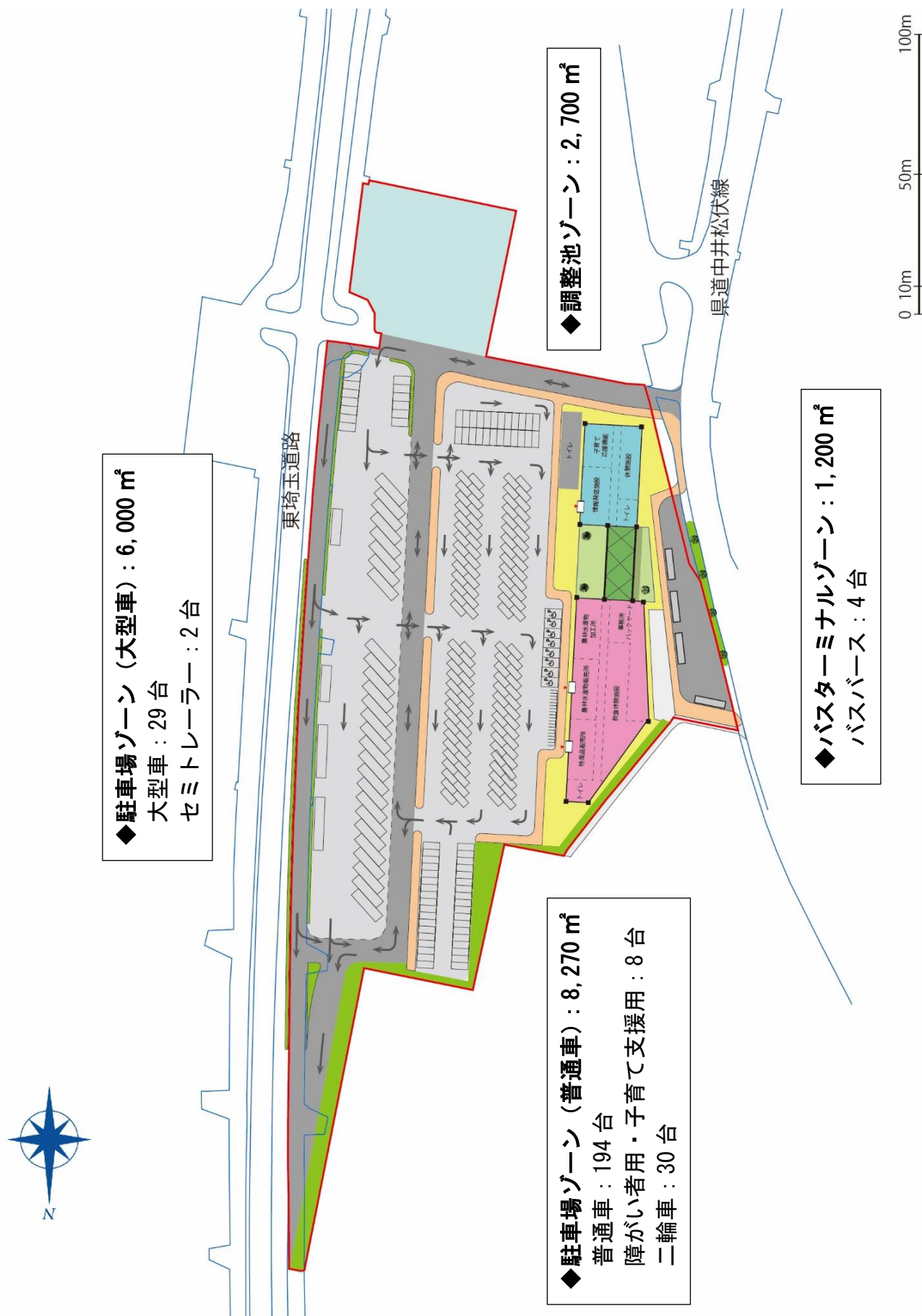
また、施設内の車両用通路は、主要アクセス路と L 字で配置し、区域北側で東埼玉道路一般部へタッチとします。（区域内は相互通行・北側は一方通行）

#### 8. バスターミナル

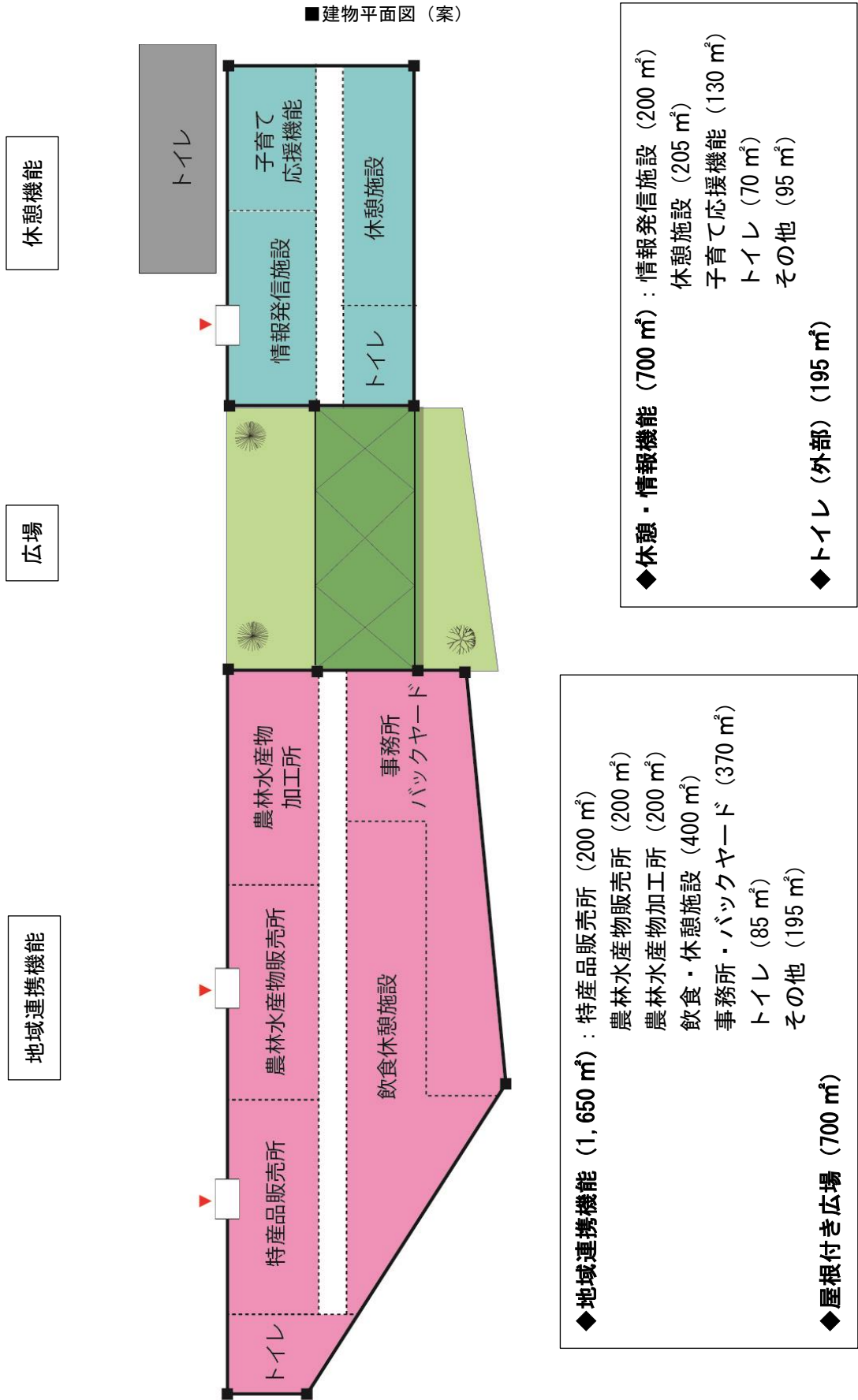
バスターミナルは、県道中井松伏線沿いに配置し、既存路線網の集約や新規路線等も考慮した 4 バースを設置し、各バースにシェルターやベンチを設置します。

#### 4) 施設配置計画

■施設配置 (案)



## 5) 建物平面計画 (案)



## 4. 管理運営方式の検討

### 1) 「道の駅」の整備主体の検討

「道の駅」の整備手法は、道路管理者と市町村が協力した「一体型」と、市町村等が全ての整備を行う「単独型」の2種類があります。

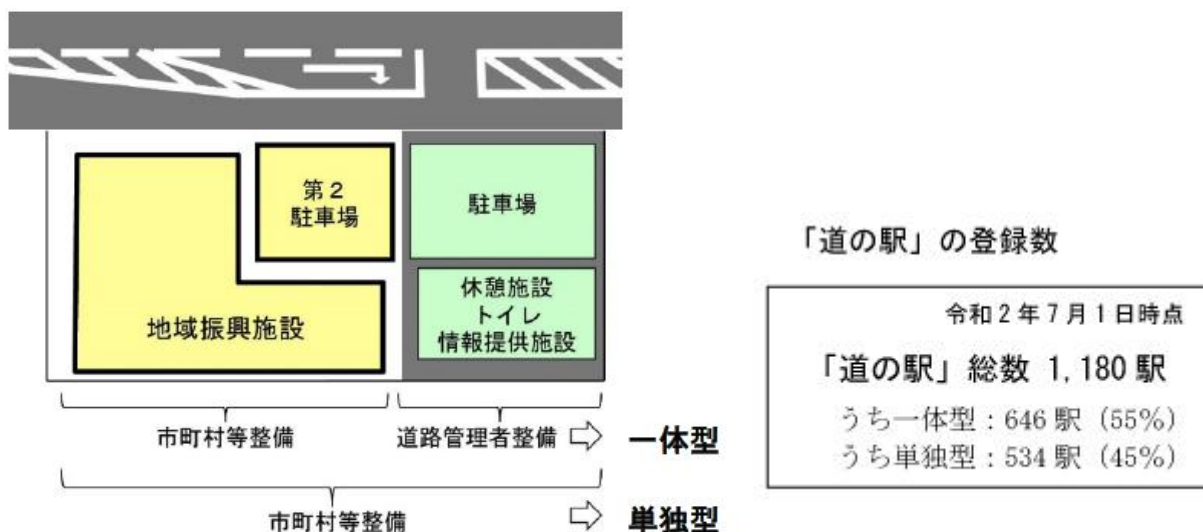
全国の「道の駅」の整備手法の割合は、令和2年7月現在、一体型が646 駅（55%）、単独型が534 駅（45%）となっています。

松伏町「道の駅」整備にあたっては、道路管理者との連携を図るため「一体型」での整備を想定します。

■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	市町村等
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

■図 整備主体と主要な整備内容



### 2) 「道の駅」の整備・管理運営手法

「道の駅」の整備・管理運営手法は、市町村等が施設を整備し市町村等で管理運営する「公設公営」方式、市町村等で施設を整備し民間が管理運営する「公設民営」方式、民間が施設を整備し管理運営も行う「民設民営」方式の3つがあります。

平成29年度に検討した「松伏町道の駅基本構想」では、松伏町が施設を整備し、管理を指定管理者（民間、または第3セクター）が行う「公設民営」方式を想定しており、本計画においても「公設民営」を基本に進めます。

■表 管理運営形態の整理

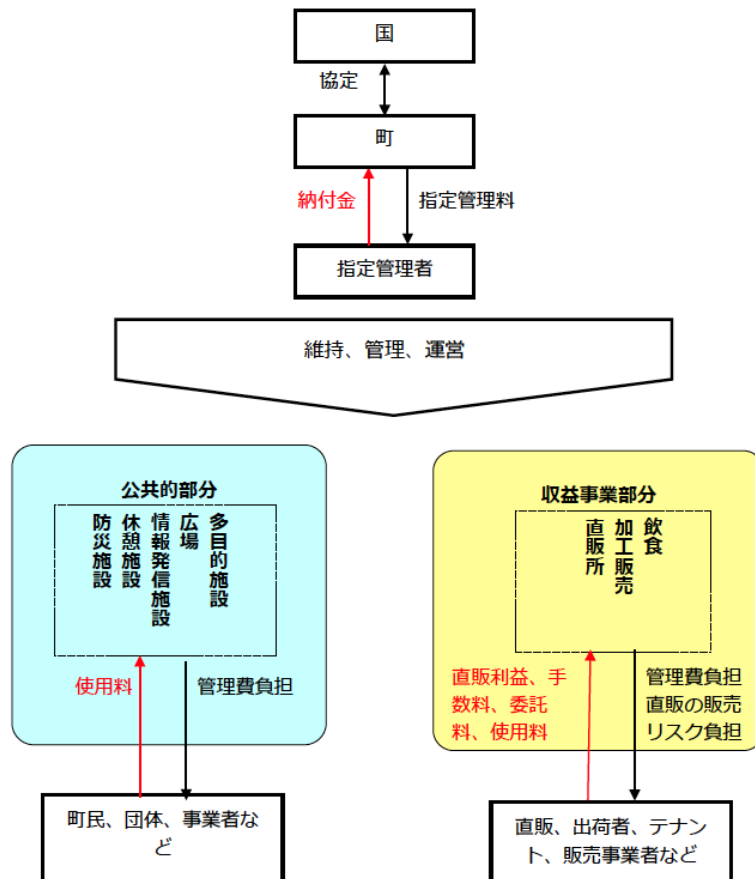
管理運営手法		概要	メリット	デメリット
公設公営	町直営	<ul style="list-style-type: none"> <li>・町自らが「道の駅」の整備から管理運営までを行う。</li> <li>・維持管理や運営など、施設ごとに委託・テナント方式をとるケースがある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・行政施策との連携・目的に沿った管理運営が行いやすく責任が明確</li> <li>・事業スケジュールをコントロールし、予算措置しやすい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運営ノウハウが乏しいため、総合的な管理運営が困難となる場合がある。</li> <li>・高コストとなり、財政を圧迫する可能性がある。</li> <li>・公的立場であるため取組に制限が出る可能性がある。</li> </ul>
公設民営	指定管理者 (第三セクター・民間事業者)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>町が民間企業と合同で出資・経営</u></li> <li>・出資法人、共同団体等が管理運営を行う。</li> <li>・指定管理者が独立採算で事業を行う場合と、行政が委託料を支払う場合がある。</li> <li>・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管理運営を包括的に代行する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・行政施策との連携が図りやすい。</li> <li>・庁内及び関係機関との連携が図りやすい。</li> <li>・運営負担の分散、軽減を図ることができる。</li> <li>・民間企業が有するノウハウを活かした施設運営が期待できる。</li> <li>・維持管理費の軽減を図ることが可能</li> <li>・運営負担の分散、軽減を図ることができる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・出資の程度によっては、損失補填のため町の財政を圧迫する可能性がある。</li> <li>・施設整備と管理運営が別となるため、設計・施工、維持管理までの一貫性が担保できない。</li> <li>・指定管理者の経営状況に左右される。</li> <li>・公益性が確保されない場合がある。</li> </ul>
民設民営	民間事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・民間事業者が資金を調達し、整備・管理運営を行う</li> <li>・PFI方式が代表的な形態</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・民間企業が有するノウハウを活かし、利用者ニーズに対応することで、施設運営に収益性が期待できる。</li> <li>・民間のノウハウを活用したサービスやコスト縮減が図りやすい。</li> <li>・柔軟な経営努力が期待できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公益性が確保されない場合がある。</li> <li>・PFI導入可能性調査などに時間を要する。</li> <li>・経営状況によってはサービス低下の恐れがある。</li> </ul>

### 3) 運営イメージ

前項での検討結果、「道の駅」の導入施設から、管理運営方法を以下のように想定しました。  
 管理運営者については、町から委託を受ける「指定管理者（第三セクターなど）」が運営するものとします。

施設		運営目的	運営方法
収益施設	地域連携施設	農林水産物販売	産直品の集荷・販売
		特産品販売	地場産品・加工品等の販売
		飲食	地場産品による飲食提供
		加工施設	地場産品の加工 オリジナル商品
公益施設	休憩施設	トイレ・駐車場など	利用者の休憩サービス
	情報提供施設	道路・地域情報	道路混雑情報 地域の観光情報等の発信
	子育て応援施設	ベビーコーナー 情報提供	ベビーコーナー・キッズスペース 子育てに関する相談・講習
	防災施設	避難所・避難場所 情報提供	大規模災害時の広域的な活動 拠点

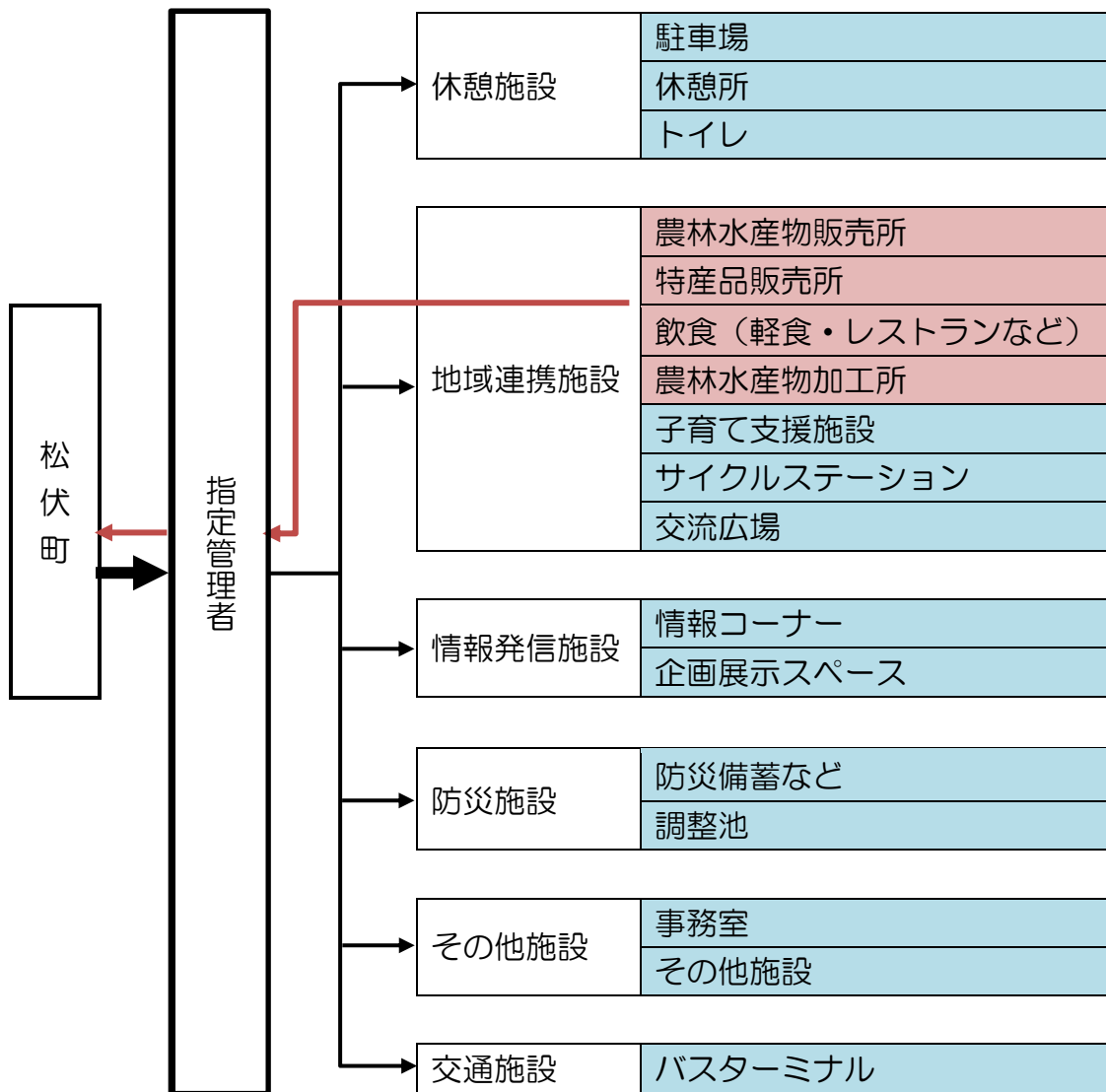
■収入・支出の流れ



## ■施設構成及び管理イメージ

下図は開業後の施設イメージです。

前述のとおり、収益部門及び公益部門を指定管理者が管理運営することとします。



■ : 公共的部分

■ : 収益事業部分

#### 4) 運営会社設立について（参考）

「第3セクター」とは、「国や地方公共団体と民間企業が合同出資・経営する企業」であり、地方公共団体が出資を行っている一般社団法人、一般財団法人並びに会社法人をいいます。

松伏町「道の駅」は、公益性と収益性の両方を併せ持つ施設であり、収益性・採算性を確保しつつ公益的な役割を担うため、松伏町と民間企業が連携（共同出資）する「第3セクター」とし、法人形態とすることが望ましいと考えます。

「第3セクター」を法人形態（会社法人）とした場合、「株式会社」、「合同会社（LLC）」、「合名会社」、「合資会社」、「有限責任事業組合（LLP）」などが考えられます。

松伏町の施策との一体性、事業継続の観点から、松伏町が主導的な地位を確保できる割合を有する必要があり、「議決権行使」（株式会社の場合、1株1票）等の観点から、半数（50%）以上の出資割合が適当と考えられます。

以下に、「株式会社」、「合同会社（LLC）」、「有限責任事業組合（LLP）」についての比較表を記します。

■株式会社、合同会社、有限責任事業組合の特徴

区 分	株式会社	合同会社 (LLC)	有限責任事業組合 (LLP)
根拠法	会社法		有限責任事業組合法
事業	営利事業		
最高議決機関	株主総会	定款または社員の過半数で決定 (持分譲渡と定款変更は原則社員の全員一致)	組合員総会
議決権	1株1票 又は定款		全員の一致
業務の執行	取締役会又は取締役の過半数で決定		全員の一致
取締役・構成員	1人以上(取締役会を置く場合は3人以上)	社員1名以上	個人あるいは法人の2人以上
定款・契約書の認証	必要	不要	不要
免許登録税 (最低額)	15万円	6万円	6万円
設立に必要な期間	概ね20日	概ね10日	概ね10日
課税方式	法人税	法人税	構成員課税
財産保有	可能	可能	不可
資本金	1円以上(現物出資可能)		2円以上



## 5. 概算事業費の検討

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です。)

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。

### 1) 単価の整理

事業費の算定にあたって、以下の単価をもとに算出します。

項目	細目	単価	単位	対象	備考
用地費	用地買収費	13,000	円/m <sup>2</sup>	地区面積÷1.1	単価は周辺の取引実績。 対象面積は公共用地率10%想定
補償費	建物移転補償費	22,000,000	円/棟	移転物件	木造住宅(延べ床面積約120m <sup>2</sup> ) の再建費
造成工事費	土盛費	6,600	円/m <sup>3</sup>	地区面積×0.5	0.5m盛土想定 国税庁 財産評価基準書 令和元年分(埼玉県)単価参照
	整地費	700	円/m <sup>2</sup>	地区面積	
施設整備費	施設(建物) 整備費	275,000	円/m <sup>2</sup>	延べ床面積	S造の1階建建築物
	設計、監理費	10.0	%	建物整備費	建築物整備費の10%
広場整備費	広場、屋根	100,000	円/m <sup>2</sup>	広場面積	
駐車場整備費	築造費、舗装	7,000	円/m <sup>2</sup>	駐車場面積	
バスターミナル 整備費	舗装・施設整備	15,000	円/m <sup>2</sup>	バスターミナル 面積	
外構工事費	施設(外構) 整備費	5,000	円/m <sup>2</sup>	外構面積	通路の整備費及び電気、給排水等
	調整池整備費	37,500	円/m <sup>3</sup>	調整池容量	貯留施設 オープン型
	調査設計費	2,000	円/m <sup>2</sup>	地区面積	
創業費	内装・備品調達	2.4	%	工事費	工事費(用地費、補償費を除く) の2.4%

## 2) 事業規模及び概算事業費

事業費の算定にあたって、以下の事業規模及び単価をもとに算出します。

### (1) 事業規模

○休憩機能（駐車場）：東埼玉道路の将来交通量から算定した必要駐車マス

・面積：5,756 m<sup>2</sup>

○休憩機能（トイレ）：24 時間対応施設分

・面積：265 m<sup>2</sup>

○休憩機能（情報発信施設）：24 時間対応施設

・面積：200 m<sup>2</sup>

○休憩機能（休憩施設）：24 時間対応施設

・面積：205 m<sup>2</sup>

○地域連携機能（駐車場）

・面積：8,514 m<sup>2</sup>

○地域連携機能（地域連携施設）

・特産品販売所：200 m<sup>2</sup>

・農林水産物直売所：200 m<sup>2</sup>

・農林水産物加工場：200 m<sup>2</sup>

・飲食休憩施設：400 m<sup>2</sup>

・事務所・バックヤード：370 m<sup>2</sup>

・トイレ：85 m<sup>2</sup>

・共用その他：195 m<sup>2</sup>

○子育て機能（子育て支援施設）：24 時間対応施設

・面積：130 m<sup>2</sup>

○その他（共用スペース）：24 時間対応施設

・面積：95 m<sup>2</sup>

○広場

・面積：700 m<sup>2</sup>

○バスターミナル

・面積：1,200 m<sup>2</sup>

○道路・通路・植栽スペース等

・面積：7,085 m<sup>2</sup>

○調整池

・面積：2,700 m<sup>2</sup>（容量：9,400 m<sup>3</sup>）

## (2) 概算事業費

上記の設定を踏まえた概算事業費は以下のとおりとなります。

項目	細目	単価	事業規模	事業費(千円)
用地費	用地買収費	13,000	25,909	336,818
補償費	建物移転補償費	22,000,000	3	66,000
造成工事費	土盛費	6,600	14,250	94,050
	整地費	700	28,500	19,950
施設整備費	施設(建物)建築費	275,000	2,545	699,875
	設計、監理費	10%	建築費の10%	69,988
広場整備費	広場整備、屋根整備	100,000	700	70,000
駐車場整備費	築造費、舗装	7,000	14,270	99,890
バスターミナル整備費	舗装・施設整備	15,000	1,200	18,000
外構工事費	施設(外構)整備費	5,000	7,085	35,425
	調整池整備費	37,500	9,400	352,500
	調査設計費	2,000	28,500	57,000
創業費	内装・備品調達	2.40%	工事費の2.4%	36,400
合計				1,955,896

## 6. 事業収支の検討

再 検 討 中

## 7. 事業スケジュール

### 1) スケジュール

国道4号東埼玉道路一般部の八潮市八條から春日部市水角までの全線開通時期に合わせた開業を目指すこととします。

	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度～	
設計	■								
測量・用地取得		■							
工事					■				
関係機関との協議	■								

