

# 農業振興拠点(道の駅)

## 基本計画

(案)

令和7年1月

久喜市



# 目 次

1 計画条件の整理.....	1
(1) 背景と目的.....	1
(2) 位置図.....	2
(3) 整備予定地の現況.....	4
2 コンセプト及び基本方針.....	19
(1) 道の駅の概要.....	19
(2) 基本方針の前提整理.....	23
(3) コンセプト及び基本方針.....	25
3 導入施設の基本方針及び施設規模.....	27
(1) 導入機能の整理.....	27
(2) 導入施設の基本方針.....	28
(3) 導入施設の規模の検討.....	37
(4) 導入施設の規模.....	50
4 施設配置計画.....	51
(1) 施設配置の考え方.....	51
(2) ゾーニング案の検討.....	58
(3) 施設配置図.....	63
5 動線計画.....	65
(1) 車両・歩行者動線.....	65
6 事業手法の検討.....	66
(1) 事業手法の概要.....	66
(2) 整備・管理運営手法の検討.....	67
7 計画実現に向けた今後の進め方.....	76
(1) 今後のスケジュール.....	76
(2) 開業に向けた検討・調整事項.....	77

# 1 計画条件の整理

## (1) 背景と目的

本市の菖蒲地区にある JA 南彩では、農産物直売所「菖蒲グリーンセンター」の事業拡大を視野に入れた建替えを検討していたことから、本市と JA 南彩が有する地域資源を生かした農業振興の拠点づくりに向け、令和 4 年 3 月 25 日に、「久喜市と南彩農業協同組合との農業振興拠点整備に向けた基本協定」を締結しました。

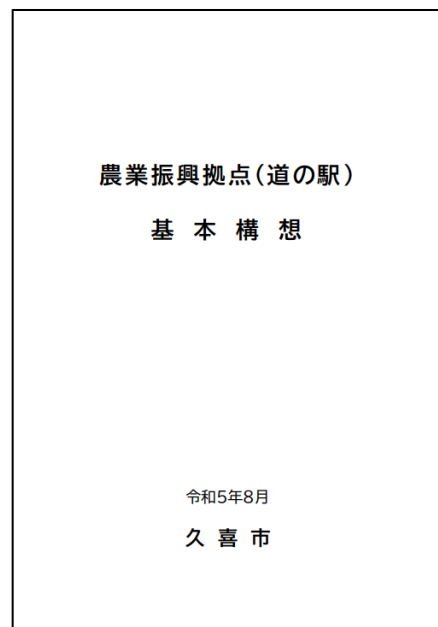
基本協定に基づき、地域資源を生かした農業・観光の拠点として、また、防災機能を有した農業振興拠点(道の駅)の整備を推進することとし、翌年の令和 5 年 8 月には、「農業振興拠点(道の駅)基本構想」を策定しました。基本構想では、道の駅の基本 3 機能である「休憩機能」、「情報発信機能」、「地域連携機能」に加え、市特有の地域資源を生かした「農業振興機能」、「スポーツ機能」、「防災機能」を併せ持った道の駅の整備を目指すことを示しました。

上記を踏まえ、この「農業振興拠点(道の駅)基本計画」では、コンセプト及び基本方針を設定し、施設配置計画を示した上で、事業手法を検討しています。

図表 1-1 基本協定締結式



図表 1-2 基本構想





## (2) 位置図

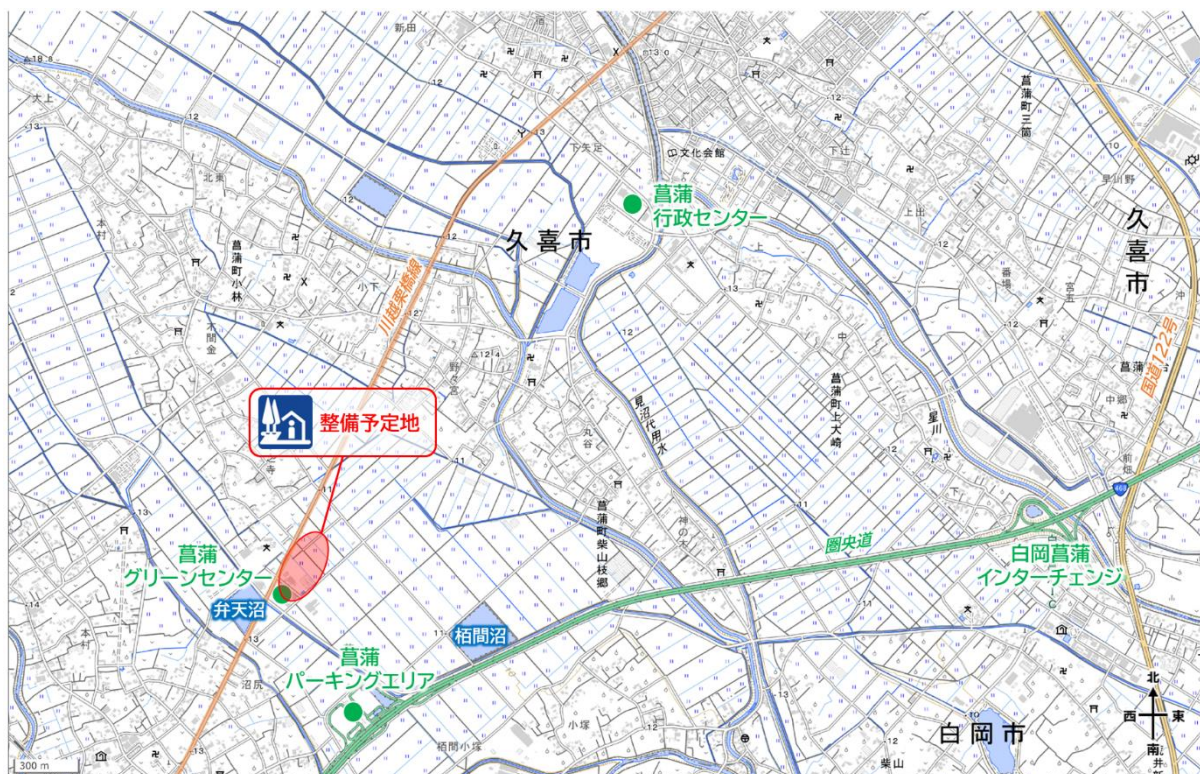
### ① 道の駅整備予定地

道の駅整備予定地(以下「整備予定地」といいます。)は、農業振興地域内の農用地区域に指定され、豊かな田園風景を有しているほか、河川や水路、湖沼が分布し、美しい水辺の景観を形成しています。

また、道路の状況として、主要地方道川越栗橋線(以下「川越栗橋線」といいます。)が整備予定地に面している他、市内には南北方向に国道 122 号が縦断していることや、東西方向に首都圏中央連絡自動車道(圏央道)が横断しています。圏央道の施設として、整備予定地の東側には白岡菖蒲インターチェンジ、南側には菖蒲パーキングエリアが立地していることから、交通の便が非常に良い地域となっています。このことから、多くの道路利用者の快適な休憩場所に資することが考えられます。

さらに、整備予定地周辺には、新鮮な地元農産物を販売する、菖蒲グリーンセンターが立地しています。そのほか、菖蒲グリーンセンターは、サイクリングルートやウォーキングルートの休憩地点になっていることから、県内外の人々の集客能力を有しており、交流人口の拡大にも期待ができます。

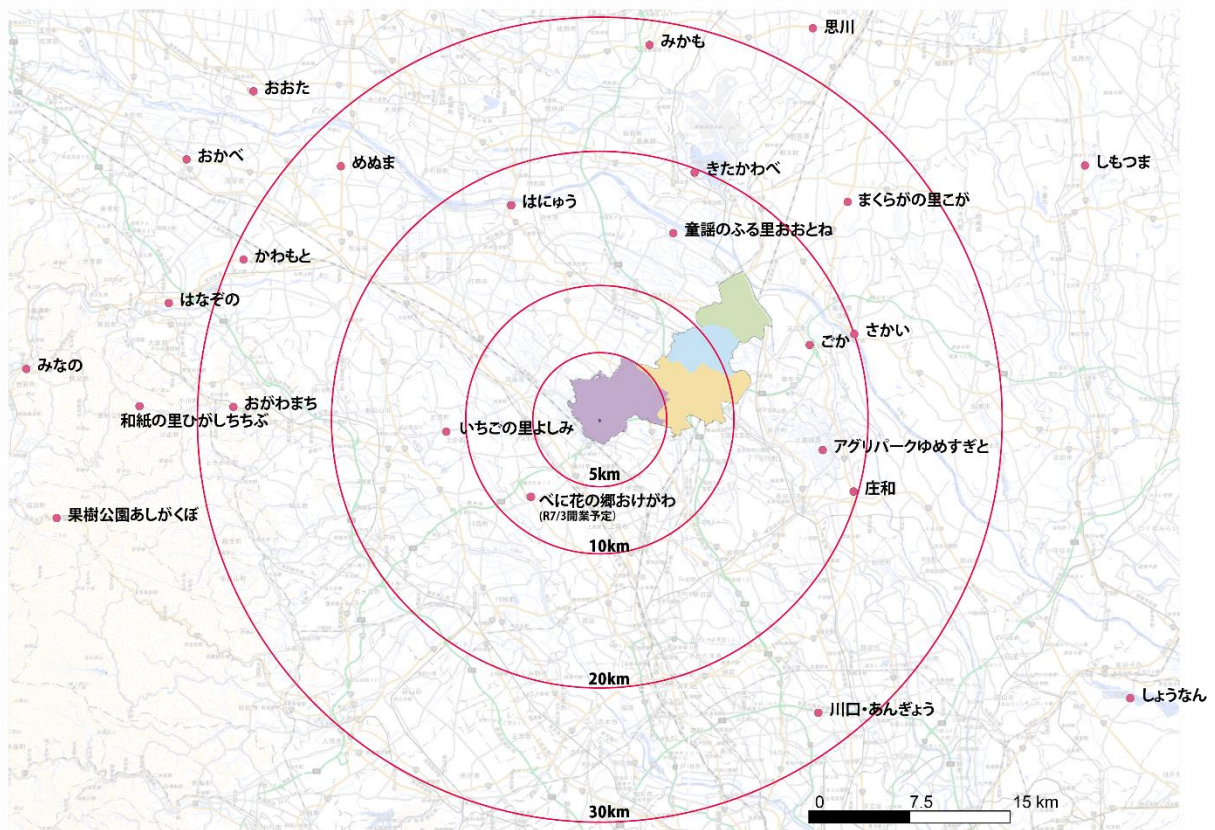
図表 1-3 整備予定地位置図



## ② 道の駅の設置状況

市内に道の駅は存在しておらず、最も近接している道の駅は令和7年3月に開業予定の「べに花の郷おけがわ」で、直線距離で約8kmの場所に位置しています。

図表 1-4 道の駅の分布





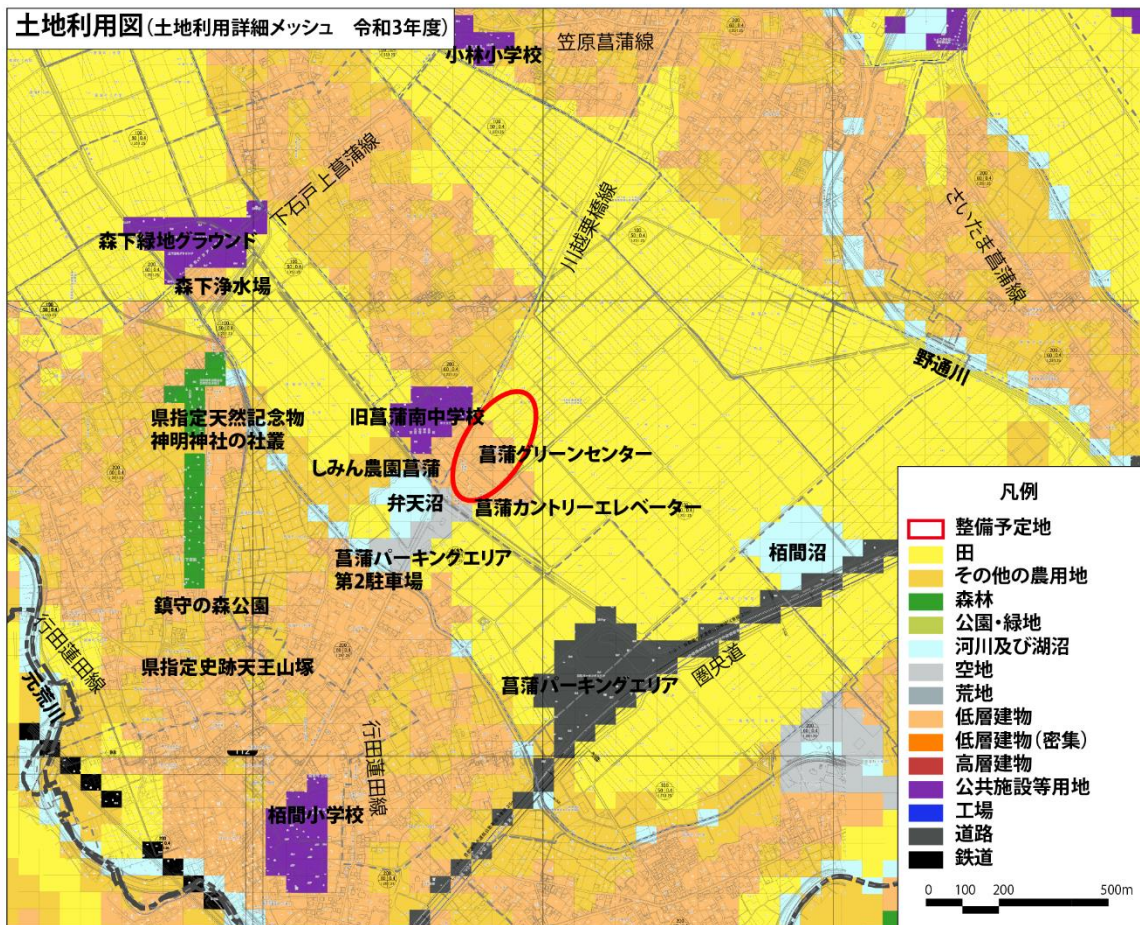
### (3) 整備予定地の現況

#### ① 土地利用

##### ア 周辺の土地利用

整備予定地周辺の土地利用は、農地が大部分を占めており、低地部は田、台地部は畑と低層建物となっています。また、整備予定地は、周囲を低地部の田に囲まれ、川越栗橋線をはさんで台地部と接しています。

図表 1-5 整備予定地周辺の土地利用



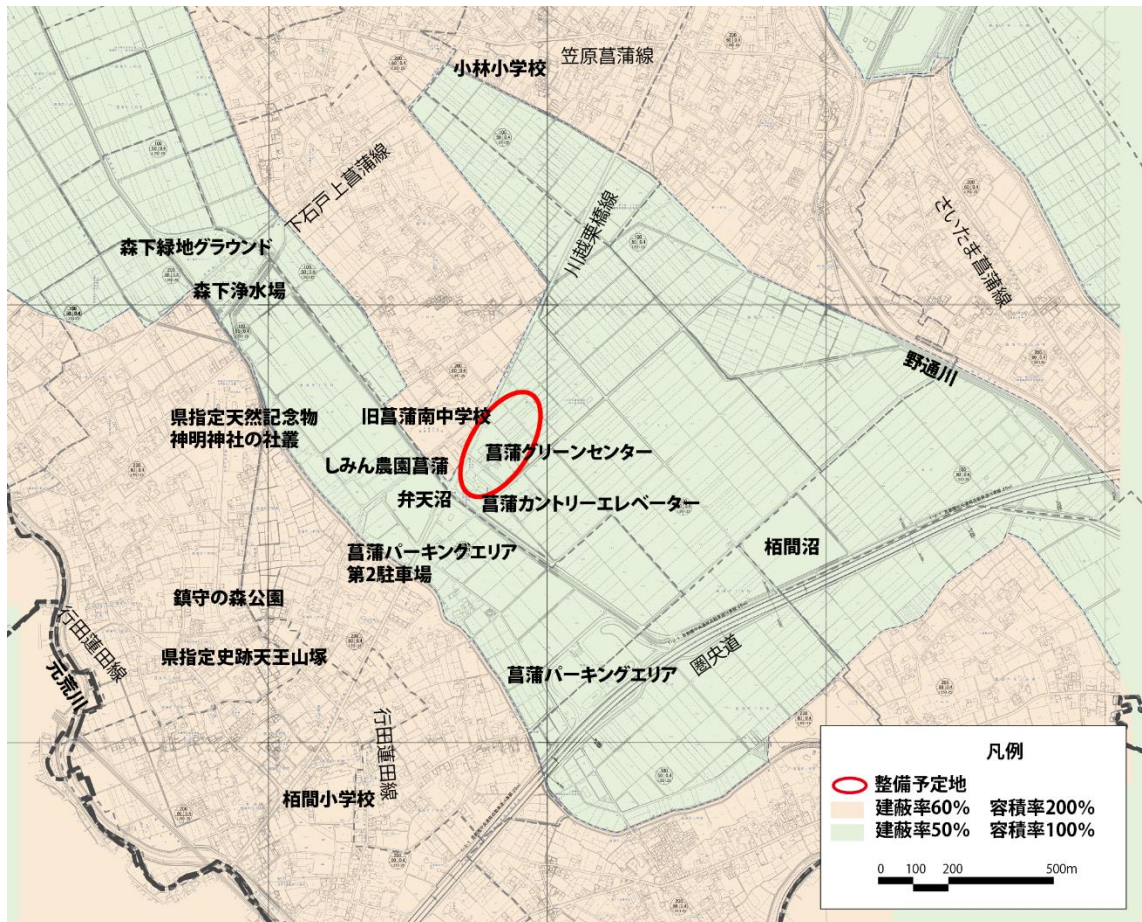
## イ 都市計画等における位置づけ

### (ア) 用途地域(形態規制区域)

整備予定地周辺は市街化調整区域であり、用途地域は定められていません。

形態規制に関しては、田を中心とした低地部は建蔽率 50%、容積率 100%、低層建物が分布する台地部は建蔽率 60%、容積率 200%となっています。

図表 1-6 整備予定地周辺の形態規制(久喜市都市計画図を基に作成)





## (イ) 農業振興地域

整備予定地周辺は、農業振興地域の農用地区域に指定されており、農業に利用すべき土地として定めた区域とされています。

図表 1-7 整備予定地周辺の農業振興地域区域図



## ウ 周辺施設

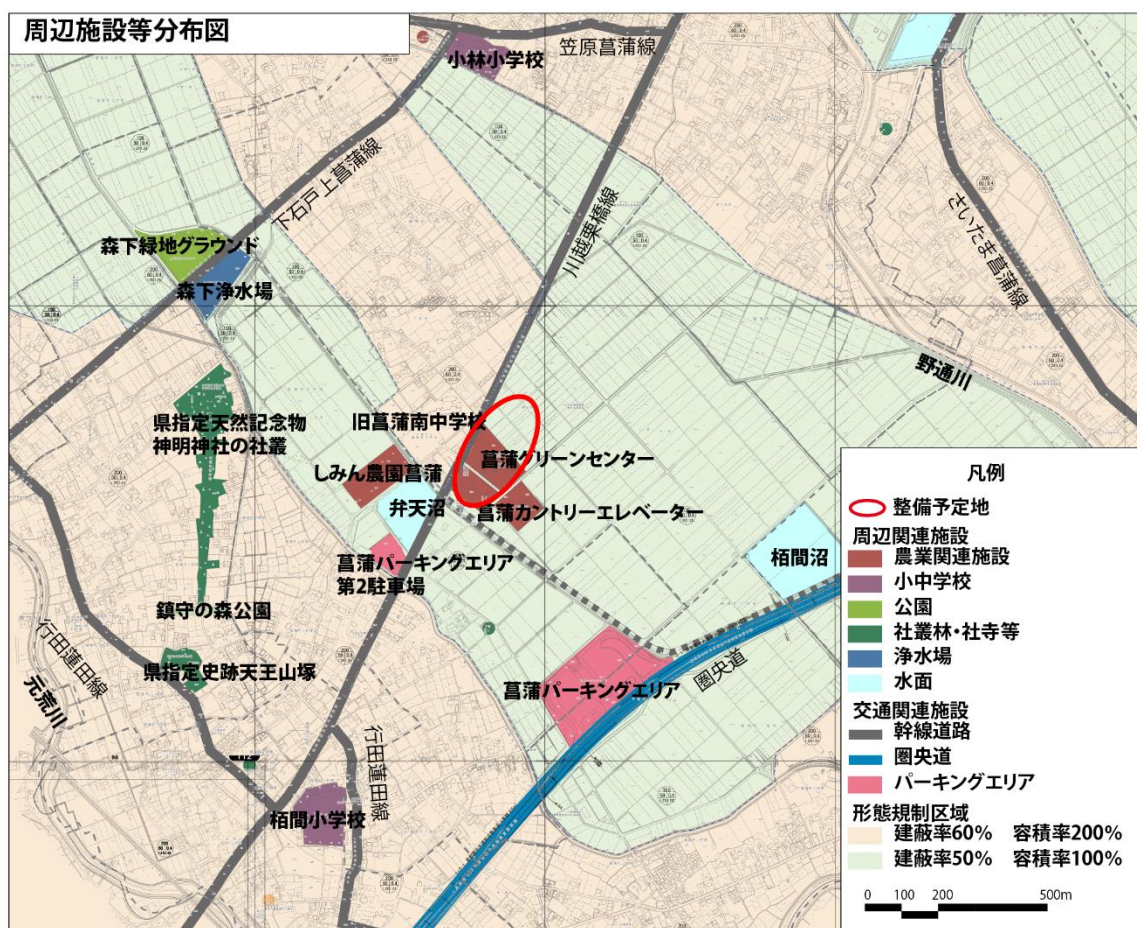
整備予定地周辺に立地している、今後道の駅との連携が考えられる主要な施設を整理します。

農業関連では、菖蒲カントリーエレベーターが隣接し、しみん農園菖蒲が近接しています。学校は、小林小学校、栢間小学校が近接しています。

そのほかの公共施設として、森下緑地(近隣公園)、森下浄水場が約1kmの距離に存在しています。

また、県指定天然記念物の神明神社の社叢が1km圏内、県指定史跡の天王山塚も約1kmの距離に存在しています。

図表 1-8 整備予定地周辺の主要施設



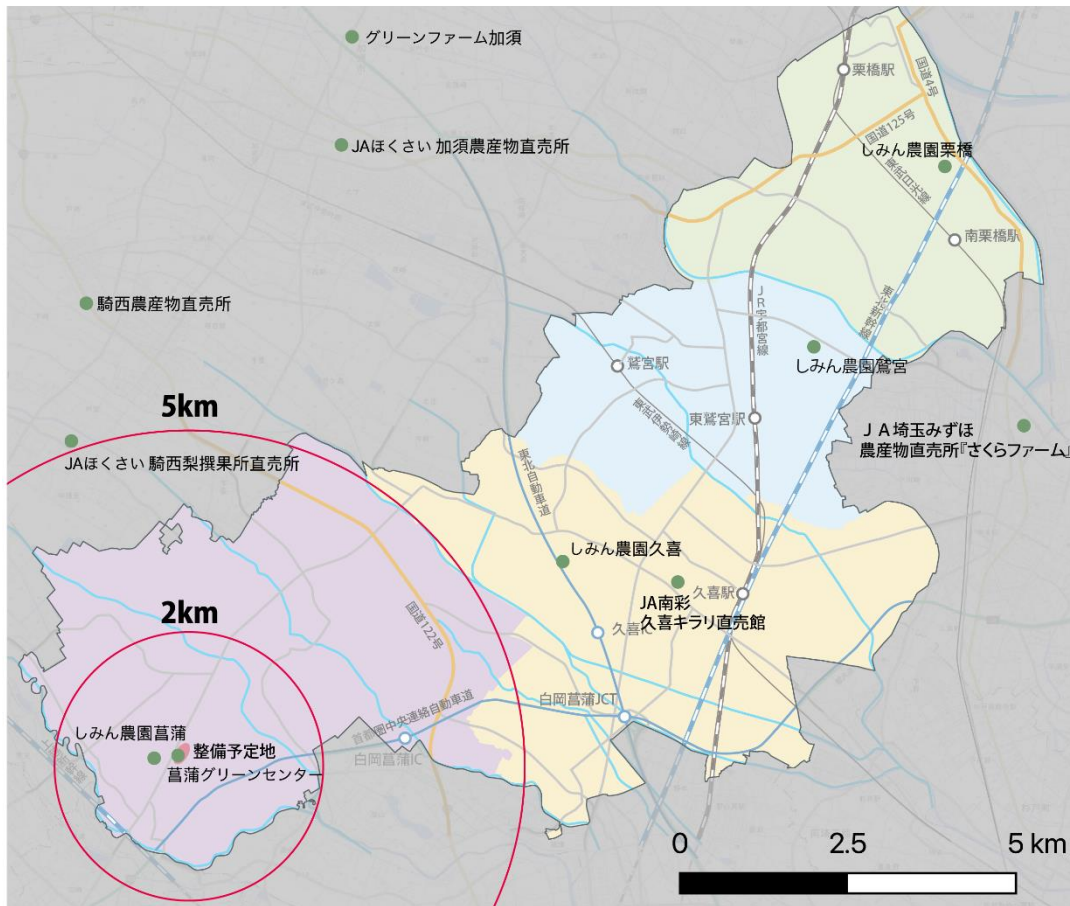


## エ 主要施設

### (ア) 農業関連施設

市内の直売所は、菖蒲グリーンセンターのほか、JA 南彩久喜キラリ直売館が存在しています。

図表 1-9 久喜市の農業関連施設



図表 1-10 JA 南彩久喜キラリ直売館



(出典)JA 南彩ホームページ

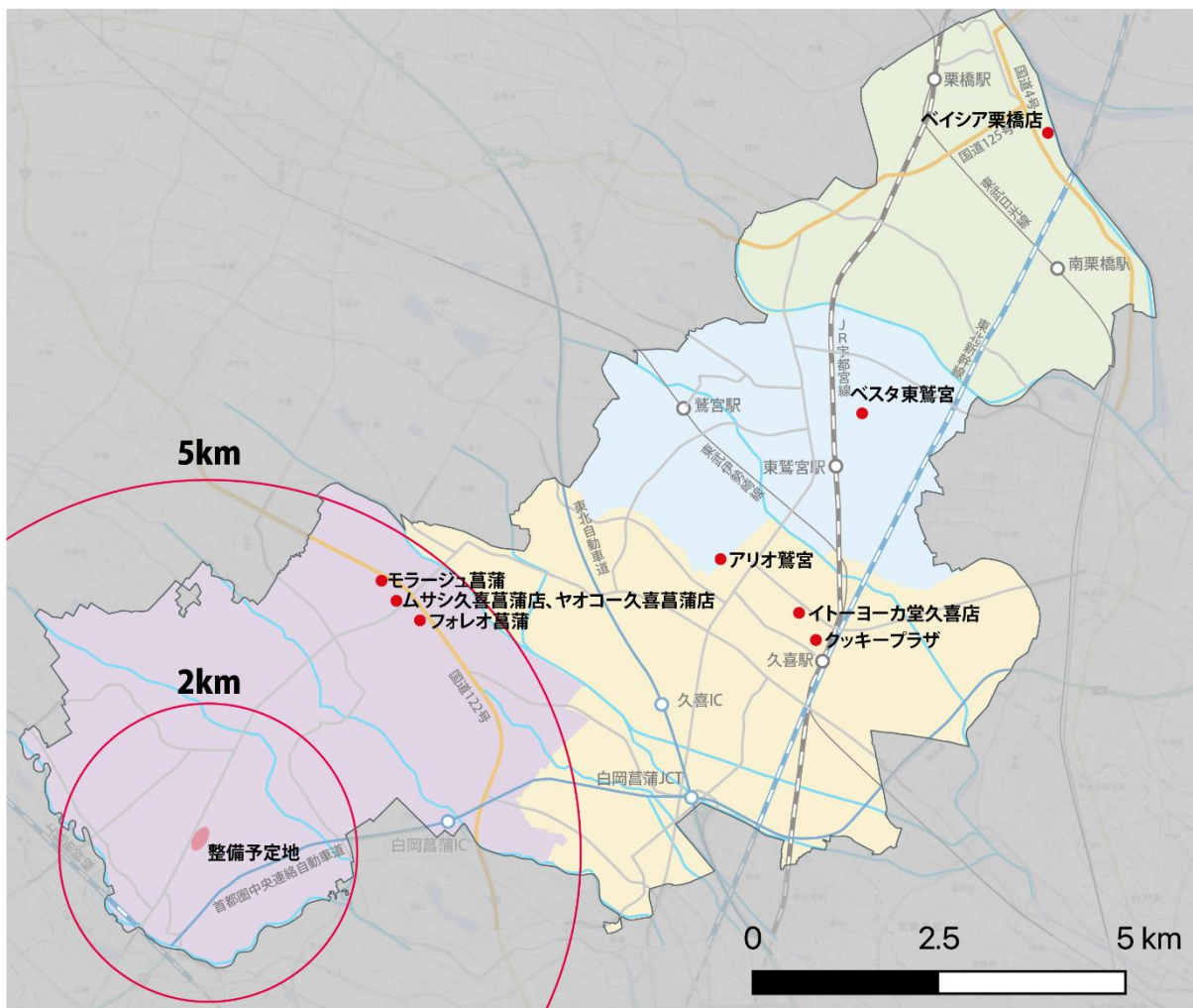
## (イ) 商業施設

市内の主な商業施設は以下の通りです。

埼玉県大規模小売店舗立地法の大規模小売店舗名簿(令和6年4月)において、5,000㎡以上の大規模小売店舗は以下の8施設になります。

図表 1-11 久喜市の主な商業施設

店 舗 名	所 在 地	店舗面積(㎡)	開 店 年 月
モラージュ菖蒲	菖蒲町菖蒲 6005-1	51,000	H20.11
アリオ鷺宮	久本寺谷田 7-1	44,000	H24.11
ムサシ久喜菖蒲店、ヤオコー久喜菖蒲店(久喜菖蒲商業施設)	菖蒲町菖蒲 7004 番地外	27,207	H31.03
イトーヨーカ堂久喜店	久喜中央 4-9-11	19,292	S49.06
ベイシア栗橋店	栗橋東 6-15-1	11,030	H17.09
クッキープラザ	久喜中央 1-1-20	9,392	H21.11
ベスタ東鷺宮	桜田 2-6-1	7,935	H20.10
フォレオ菖蒲	菖蒲町菖蒲 6006-1	6,462	H22.04



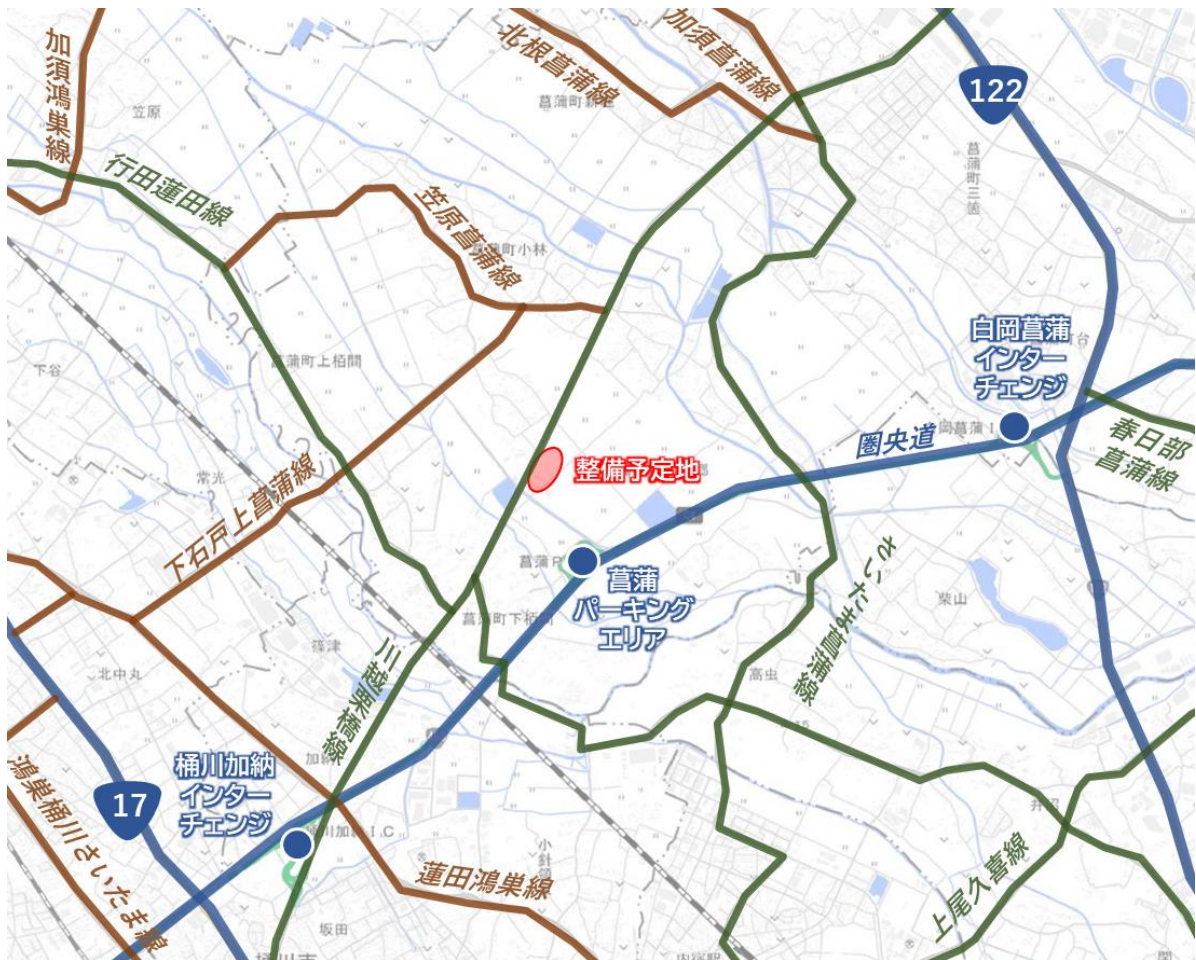


## ② 交通

整備予定地は、川越栗橋線に接道しています。川越栗橋線は、一般県道下石戸上菖蒲線とともに環状の道路ネットワークの一端を担っており、川越から栗橋までを結んでいます。

また、主要地方道行田蓮田線、一般県道笠原菖蒲線、主要地方道さいたま菖蒲線といった放射状の道路ネットワークと接続しています。

図表 1-12 整備予定地周辺の道路網



### ③ 防災

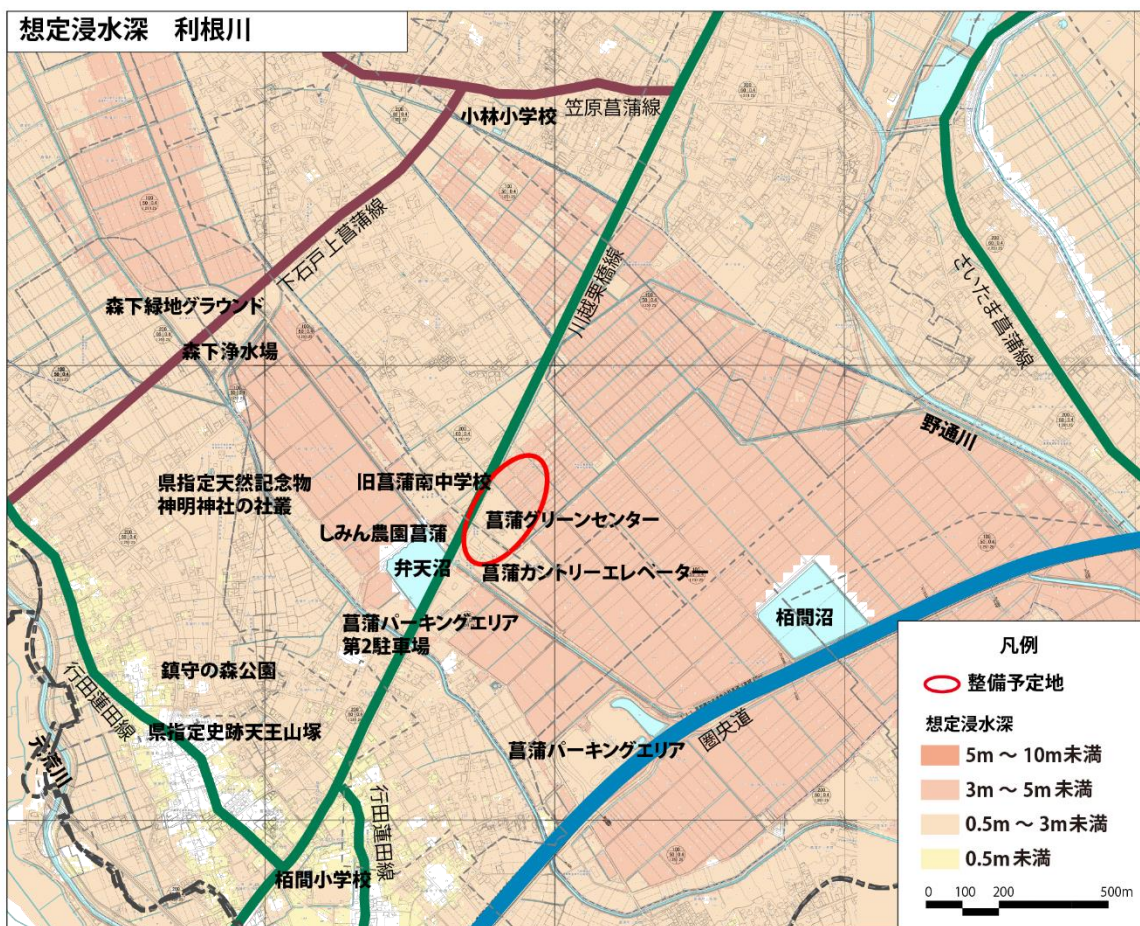
#### ア 水害

##### (ア) 被害想定

久喜市防災ハザードマップ(令和 5 年 3 月作成)の洪水浸水想定区域図によると、利根川、荒川が氾濫した場合においては、現菖蒲グリーンセンターの位置で 0.5～3.0m 未満の浸水、その北側で 3.0～5.0m 未満の浸水、小山川が氾濫した場合においては 0.5～3.0m 未満の浸水が想定されています。

図表 1-13 整備予定地周辺の水害時の被害想定

【利根川】

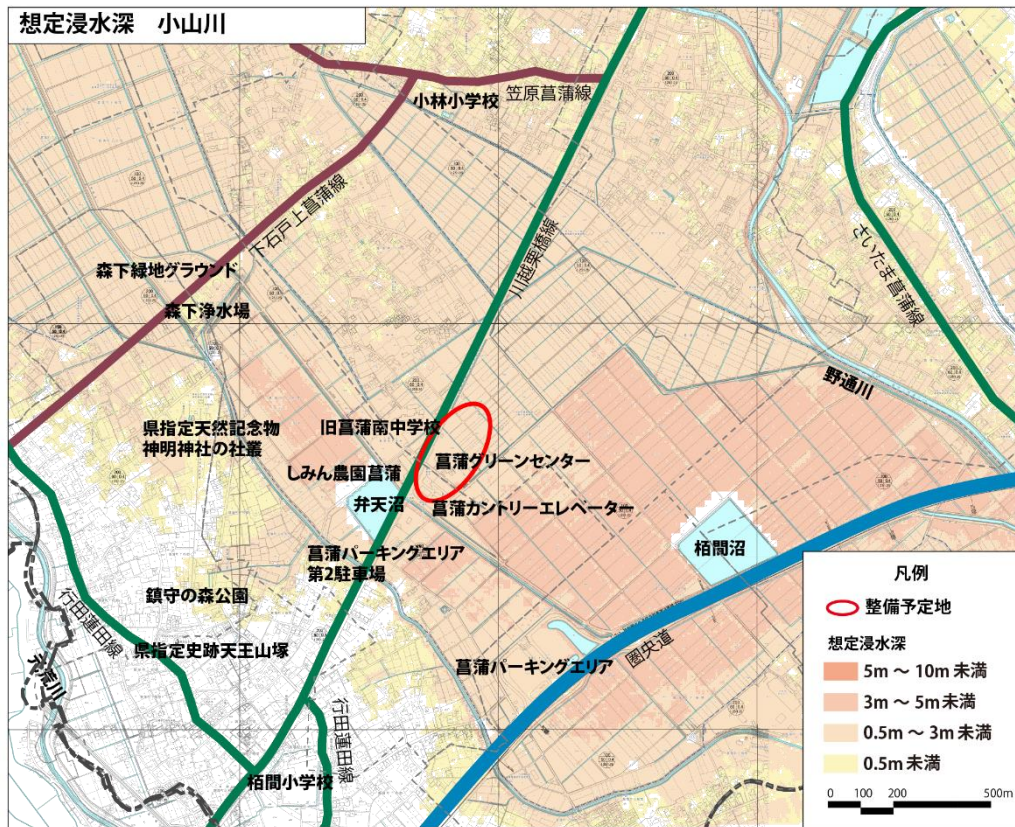




【荒川】



【小山川】





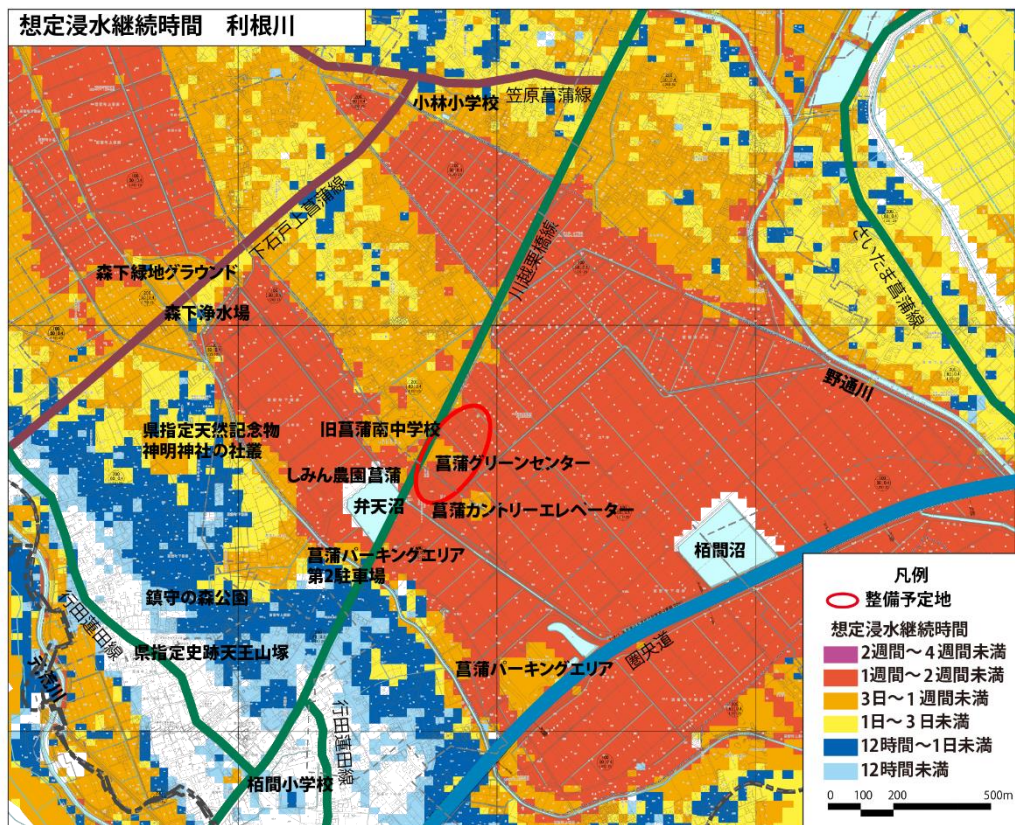
## (イ) 浸水継続時間

整備予定地における浸水継続時間をみると、利根川が氾濫した場合が最も長く 1～2 週間未満と想定されています。

また、小山川が氾濫した場合は 3～7 日未満で、標高が低い周辺農地においては 1～2 週間未満と想定されています。荒川が氾濫した場合は 3～7 日未満となっています。

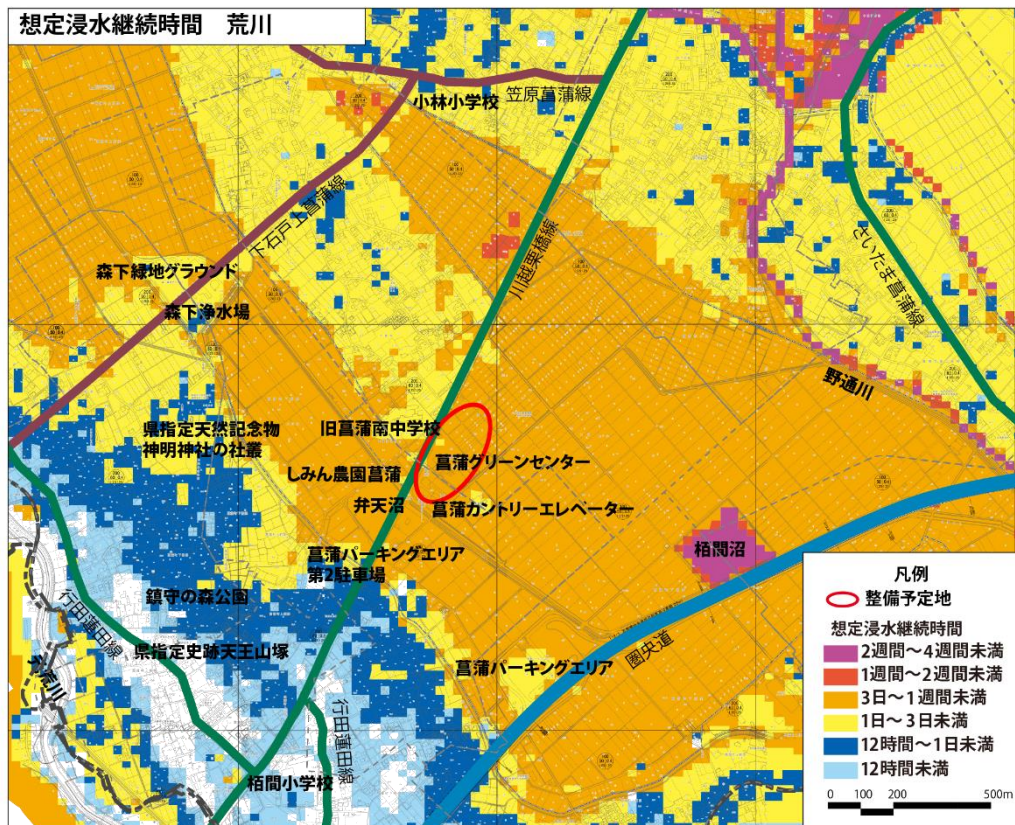
図表 1-14 整備予定地周辺の想定浸水継続時間

【利根川】

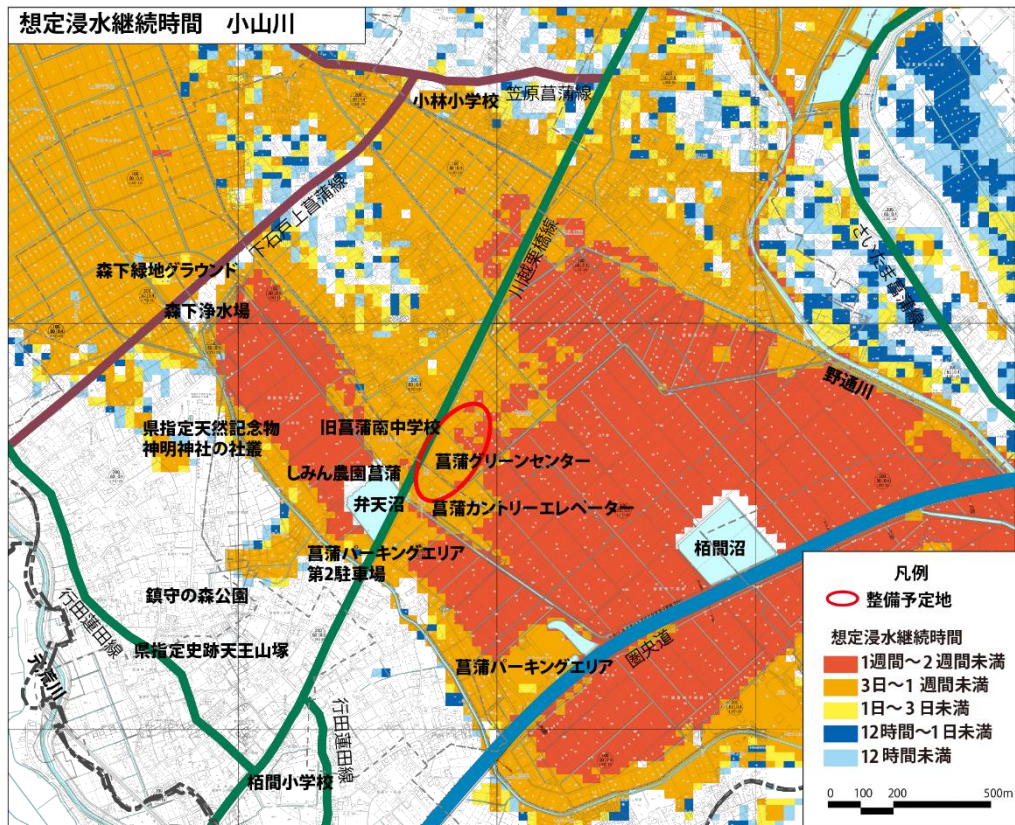




【荒川】



【小山川】





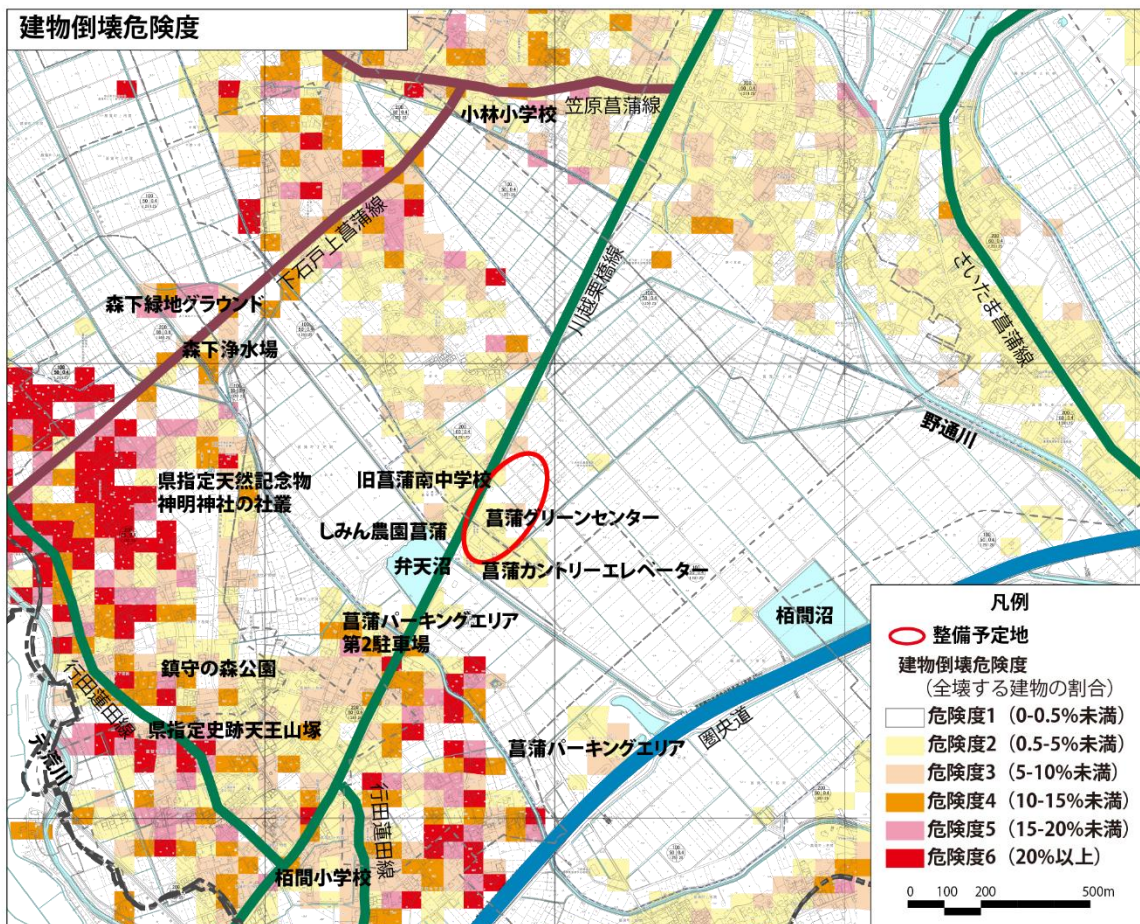
## イ 地震

### (ア) 被害想定

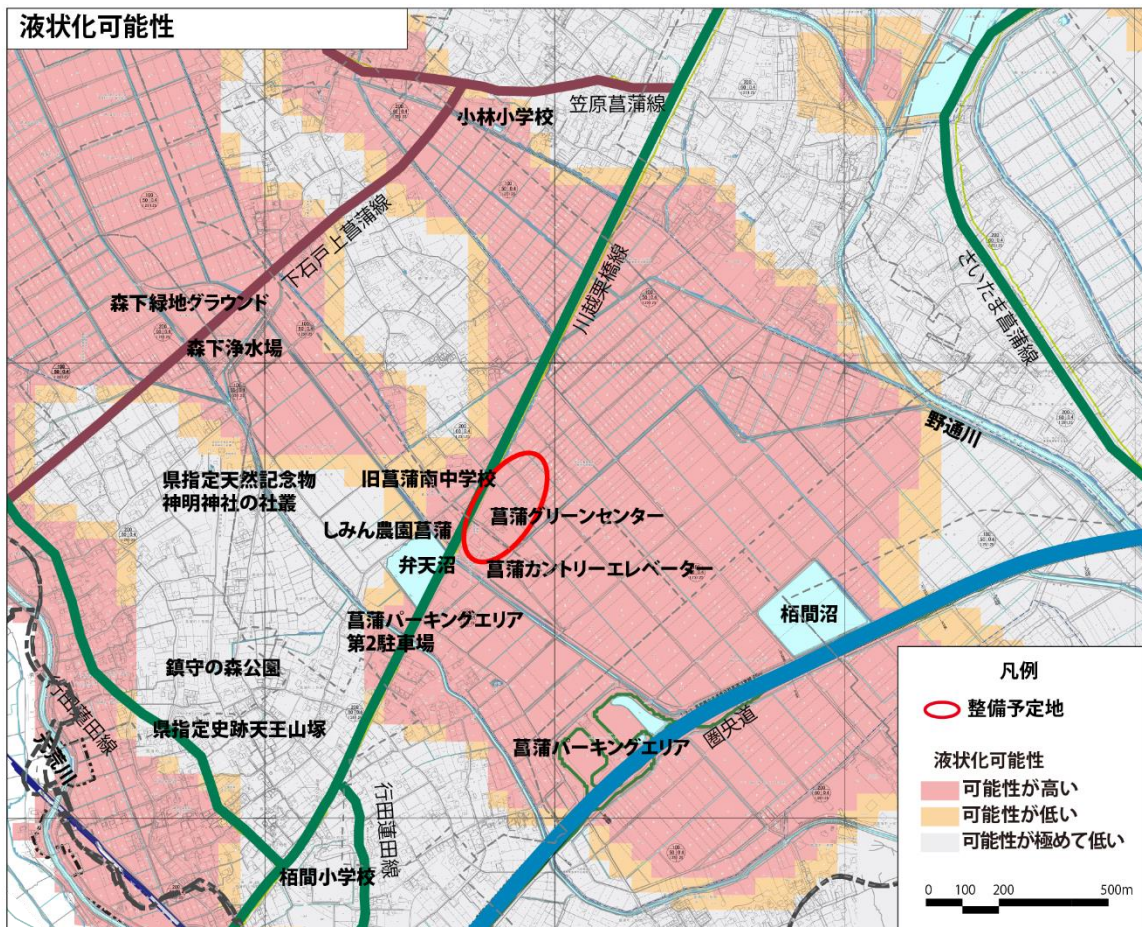
久喜市防災ハザードマップ(令和5年3月作成)によると、整備予定地は、埼玉県が想定した5地震8パターンの地震のうち、最も大きな震度は、震度6弱から6強と想定されていますが、建物倒壊危険度は1から2とされており、地域内の全建物のうち全壊するものの割合が5%未満と比較的小さくなっています。

一方で、低地に位置する整備予定地は想定地震時における液状化の可能性は高いとされています。

図表 1-15 整備予定地周辺の建物倒壊危険度



図表 1-16 整備予定地周辺の液状化可能性



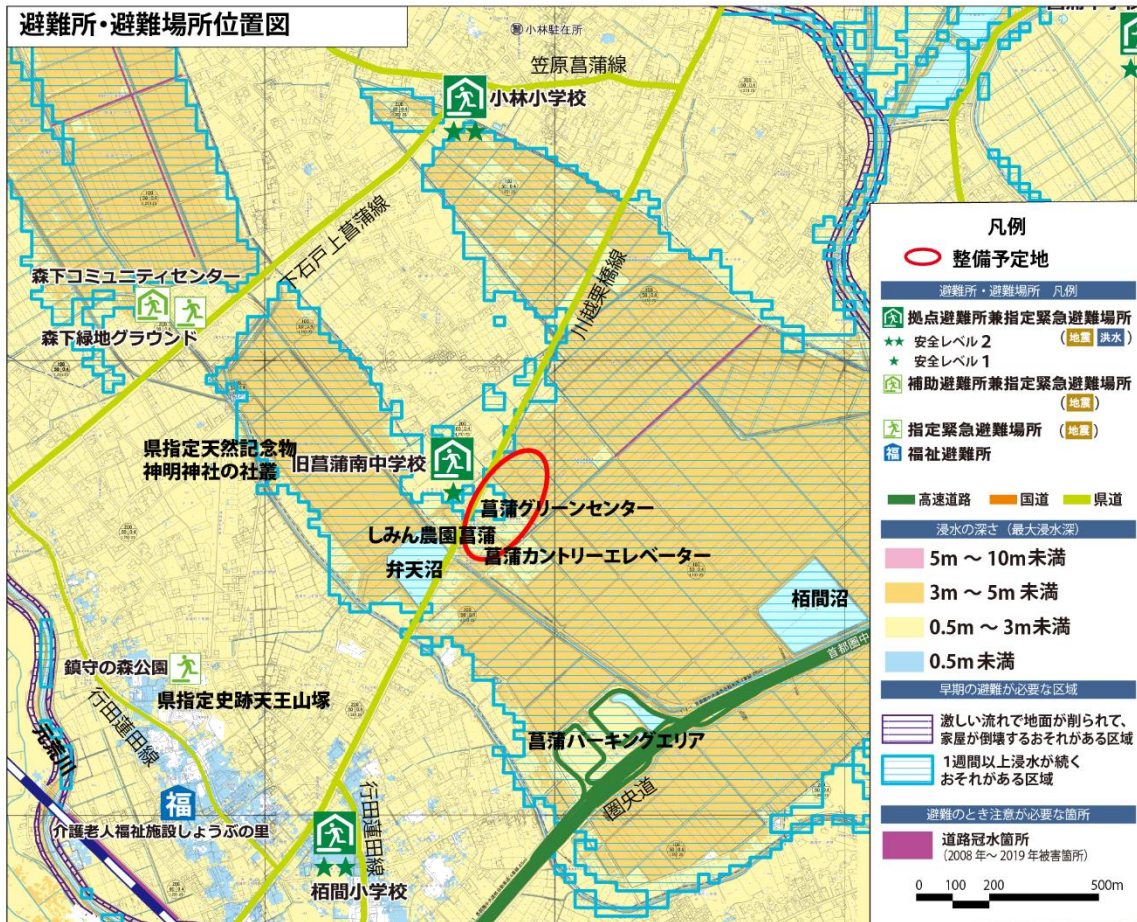


## ウ 避難所等

整備予定地に近接する拠点避難所として、旧菖蒲南中学校があります。

その他、小林小学校、栢間小学校も拠点避難所、森下コミュニティセンターが補助避難所、しょうぶの里が福祉避難所、森下緑地グラウンド、鎮守の森公園が指定緊急避難場所となっています。

図表 1-17 整備予定地周辺の被害想定と避難所等







## 2 コンセプト及び基本方針

### (1) 道の駅の概要

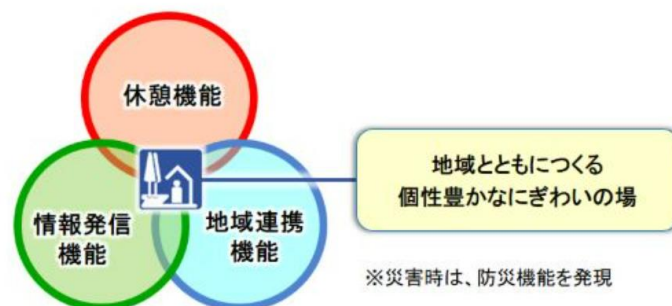
#### ① 道の駅の登録要件

国土交通省では、道の駅の目的は、「道路利用者への安全で快適な道路交通環境の提供」及び「地域の振興に寄与」としています。

また、道の駅の基本機能として、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」、そして「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施設としています。

図表 2-1 道の駅の基本機能

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



駐車場、トイレ、情報提供施設、休憩施設 ※道路管理者又は市町村等で整備	地域振興施設 (文化教養施設、観光レクリエーション施設など) ※市町村等が整備
----------------------------------------	-----------------------------------------------



(出典)国土交通省 道の駅ホームページ

図表 2-2 道の駅の基本機能の要件

休憩機能	利用者が無料で 24 時間利用できる。 1.十分な容量を持った駐車場 2.清潔なトイレ(原則、洋式) 3.子育て応援施設(ベビーコーナー等)
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
その他	施設及び施設間を結ぶ主要経路のバリアフリー化

## ② 道の駅のステージの変遷

道の駅は、平成 5 年から第 1 ステージとして、道路利用者が安心して休憩できる、「通過する道路利用者のサービス提供の場」から始まり、平成 25 年からは、第 2 ステージとして、「道の駅自体が目的地」として、観光や地域の拠点に発展してきました。

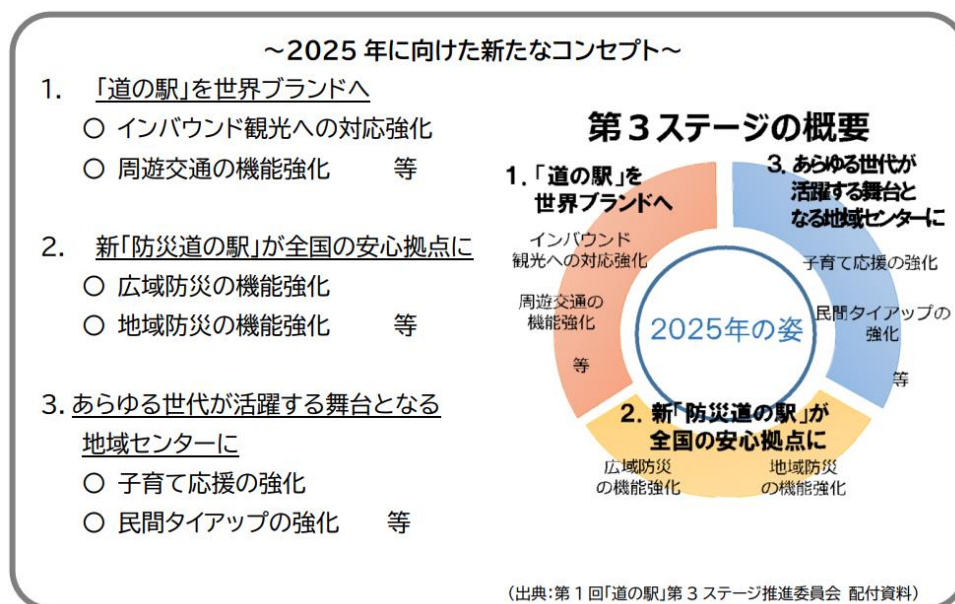
また、平成 26 年から、「道の駅」は地方創生を具体的に実現していくための極めて有力な手段として、関係機関と連携して、地方創生の核となる特に優れた企画を選定し、重点的に応援する重点「道の駅」の取組を実施しています。

図表 2-3 モデル「道の駅」・重点「道の駅」等の概要

全国モデル「道の駅」	地域活性化の拠点として、特に優れた機能を継続的に発揮していると認められるもの
特定テーマ型モデル「道の駅」	特定のテーマについて、「道の駅」の質的向上に資する全国の模範となる取組を行い、その成果が認められるもの
重点「道の駅」	地域活性化の拠点となる優れた企画があり、今後の重点支援で効果的な取組が期待できるもの
重点「道の駅」候補	地域活性化の拠点となる企画の具体化に向け、地域での意欲的な取組が期待できるもの

これに続く新たなステージとして、令和 2 年からは第 3 ステージと位置づけられ、「地方創生・観光を加速する拠点」+「ネットワーク化で活力ある地域デザインにも貢献」として、令和 7 年に目指す 3 つの姿を掲げています。

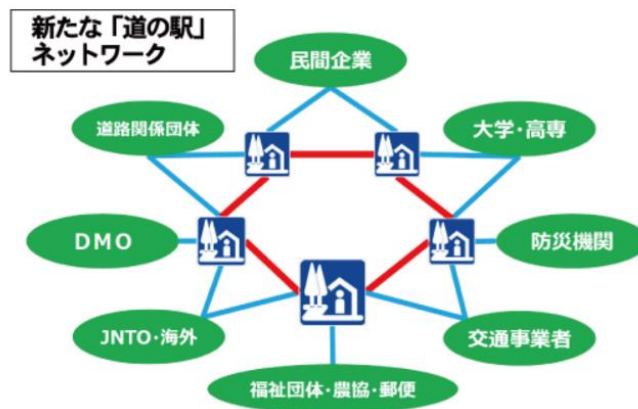
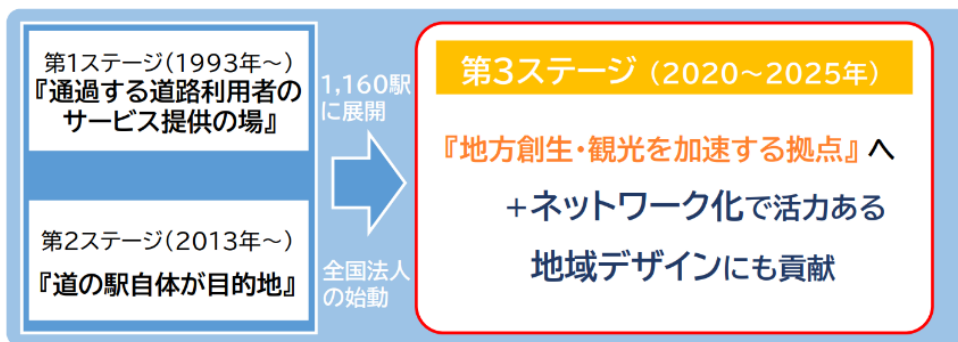
図表 2-4 第 3 ステージに向けた 3 つの目標



さらに、道の駅の第3ステージでは、それぞれの道の駅における自由な発想と地元の熱意のもとで、観光や防災など更なる地方創生に向けた取組を官民の力を合わせて加速させるとしています。そして、道の駅同士や民間企業、道路関係団体等との繋がりを面的に広げることによって、元気に稼ぐ地域経営の拠点として力を高めるとともに、新たな魅力を持つ地域づくりに貢献することを目標としています。

道の駅の登録数は、当初103駅(平成5年4月時点)でしたが、現在では1,221駅(令和6年8月時点)となっています。

図表 2-5 道の駅第3ステージのイメージ



(出典)国土交通省 道の駅ホームページ

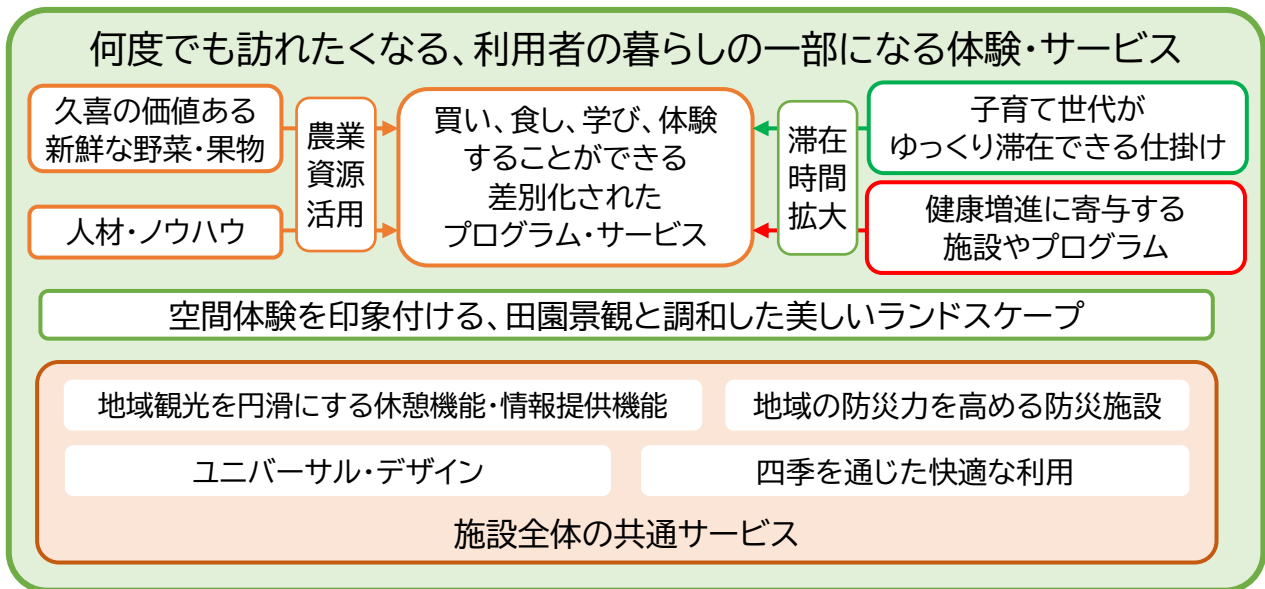
## (2) 基本方針の前提整理

整備予定地の現況、課題、求められる道の駅像を踏まえ、本市における「農業振興拠点(道の駅)」の整備に関するコンセプトを設定します。

整備予定地の現況	
整備位置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 河川や水路、湖沼が分布し、美しい水辺の景観と豊かな田園風景が広がっています。</li> <li>・ 市内には道の駅が存在せず、最も近い道の駅は令和 7 年 3 月に開業予定の「べに花の郷おけがわ」で、直線距離約 8km の場所に位置しています。</li> </ul>
土地利用	<b>【土地利用】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 農地が大部分を占め、低地部は田、台地部は畑と低層建物となっています。</li> </ul>
	<b>【都市計画等における位置づけ】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 市街化調整区域で、用途地域は定められていません。</li> <li>・ 農業振興地域の農用地区域に指定されています。</li> </ul>
	<b>【周辺施設】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 農業関連の施設として菖蒲グリーンセンター、菖蒲カントリーエレベーター、しみん農園菖蒲が近接しています。菖蒲グリーンセンターはサイクリングルートやウォーキングルートの休憩地点としても利用され、県内外の集客能力が高いです。</li> <li>・ 直売所として菖蒲グリーンセンターや JA 南彩久喜キラリ直売館が立地しています。</li> <li>・ 主な商業施設としてモラージュ菖蒲等があります。</li> </ul>
交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 整備予定地は川越栗橋線に接道しています。</li> <li>・ 圏央道の白岡菖蒲インターチェンジが整備予定地の東側、菖蒲パーキングエリアが南側に位置し、交通の便が良いといえます。</li> </ul>
防災	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 洪水浸水想定区域図によると、荒川、利根川氾濫時は 0.5～5.0m 未満、小山川氾濫時は 0.5～3.0m 未満の浸水が想定されています。</li> <li>・ 浸水継続時間は、利根川氾濫時が最も長く 1～2 週間未満、小山川、荒川氾濫時は 3～7 日未満となっています。</li> <li>・ 埼玉県が想定した地震時における揺れの強さは、震度 6 弱～6 強が想定され、建物倒壊危険度は比較的小さいですが、液状化の可能性が高いです。</li> <li>・ 近接する拠点避難所は旧菖蒲南中学校があり、その他、小林小学校、栢間小学校があります。補助避難所は森下コミュニティセンター、福祉避難所はしょうぶの里、指定緊急避難場所は森下緑地グラウンド、鎮守の森公園となっています。</li> </ul>

利用者の体験に関する課題	施設整備や景観づくり全般の課題	マネジメントに係わる課題
<ul style="list-style-type: none"> <li>① 地域の農資源(特産物・人材・ノウハウ)を生かして、買い、食し、学び、体験することができるプログラム</li> <li>② 周囲の観光ルート、観光地の利用連携がスムーズな機能やサービス</li> <li>③ 何度でも訪れたいくなるような、近隣類似施設との差別化された体験やサービス</li> <li>④ 健康増進に寄与する施設や取組の導入</li> <li>⑤ 子育て世代がゆっくり滞在できる仕掛け</li> <li>⑥ 滞在時間の拡大が誘発されるような連携されたプログラムやサービス</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⑦ 地域観光利用を円滑にする休憩機能・情報提供機能の配置</li> <li>⑧ 周辺防災施設との連携や浸水リスクを踏まえた防災機能の導入</li> <li>⑨ ユニバーサル・デザインを踏まえた施設整備</li> <li>⑩ 四季を通じた快適な利用</li> <li>⑪ 土地条件や風土に即した無理のない空間づくり</li> <li>⑫ 周囲の田園景観や水辺景観との調和と活用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⑬ 質の高い空間、サービスを維持する経営ノウハウの導入</li> <li>⑭ 農業従事者が有するノウハウを生かしつつ、道の駅運営者との連携体制の確立</li> <li>⑮ 将来コストの縮減に寄与する効率的な施設整備や運営維持管理</li> </ul>

求められる道の駅の像



コンセプト

久喜の自然と魅力に触れあえる体験型道の駅 久喜アグリ・ビレッジ



### (3) コンセプト及び基本方針

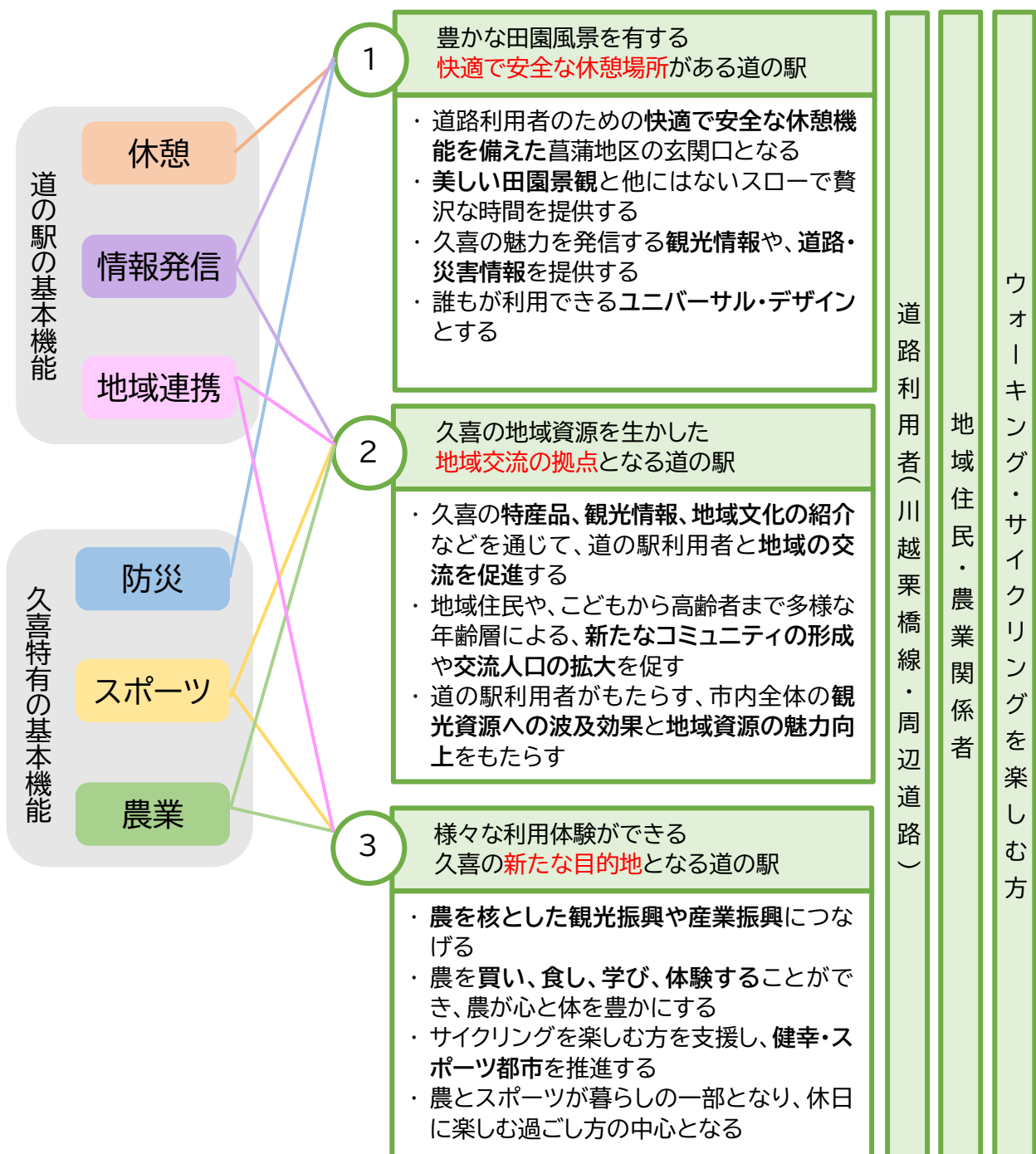
#### コンセプト



久喜の自然と魅力に触れあえる体験型道の駅  
久喜アグリ・ビレッジ

#### 基本方針

#### ターゲット





## 「アグリ・ビレッジ」とは

「アグリ・ビレッジ(Agri Village)」は、「農業(Agriculture)」と「村(Village)」を掛け合わせた造語で、農業を基盤にした地域活性化や交流を目指す施設やコミュニティのことを指しています。本市が計画している農業振興拠点(道の駅)では、以下の目的を達成するため、「アグリ・ビレッジ」と名付けています。

- 農業と観光の融合

農業体験や地域の特産品を通じて、地域の魅力を伝えます。

- 地域活性化

観光客を呼び込むことで、地域の経済を活性化させます。

- 食育と農業理解の促進

農業体験や地元食材を使った料理を通じて、食と農の大切さを伝えます。

道の駅に導入する施設のうち、アグリ・ビレッジの関連施設は、以下を想定しています。

- 農産物直売所
- 体験農園
- 飲食施設
- 物販施設

### 【全国のアグリ・ビレッジの例】

- 道の駅アグリパーク竜王（滋賀県蒲生郡竜王町）

道の駅アグリパーク竜王は、約 2.25ha で「見る・採る・食べる」が楽しめる体験交流型の農業公園です。年間を通じて、いちご、さくらんぼ、ぶどう、梨、柿などの季節に応じた果実や野菜の収穫体験を楽しむことができます。

また、施設内には、ヒツジやウサギなどの動物とのふれあいが可能な広場があります。

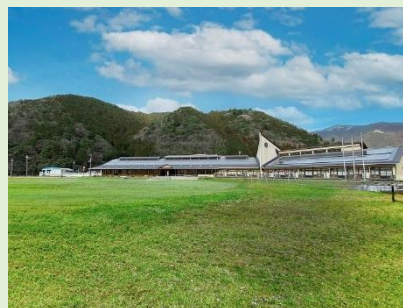


(出典)The Kansai Guide

- 越知谷キャンプアグリビレッジ（兵庫県神崎郡神河町）

越知谷キャンプアグリビレッジは、「旧越知谷小学校」の跡地を活用したキャンプ場及びスマート農業ラボです。

米の等級検査の資格を持っているお米屋(但馬米穀)が運営し、こだわりのお米でのかまど炊き体験や、さつまいも掘り体験などができます。また、ラボでは、スマート農業の実験設備も見学可能です。



(出典)かみかわ観光ナビ

### 3 導入施設の基本方針及び施設規模

#### (1) 導入機能の整理

コンセプトと基本方針に基づき、以下の施設を導入することを検討します。

基本方針		機能分類	導入機能
1	豊かな田園風景を有する快適で安全な休憩場所がある道の駅	休憩	駐車場
			トイレ
		情報発信	休憩施設・情報発信施設
		防災	防災関連施設
2	久喜の地域資源を生かした地域交流の拠点となる道の駅	地域連携	大屋根広場・屋外イベントスペース
			飲食施設
			物販施設
			会議室
			展望スペース
			芝生広場
		スポーツ	サイクリング施設
			調整池(多目的利用部)
農業	市民農園(体験農園)		
	農産物直売所		
3	様々な利用体験ができる久喜の新たな目的地となる道の駅	地域連携	飲食施設
			物販施設
			展望スペース
		スポーツ	サイクリング施設
			調整池(多目的利用部)
		農業	市民農園(体験農園)

## (2) 導入施設の基本方針

道の駅のコンセプト及び基本方針に沿って、道の駅に求められる施設と機能を整理します。

### ① 駐車場

休憩機能

24 時間無料で利用できる駐車場を整備します。バイクツーリストやサイクリストのためのスペースを確保し、地域連携施設やトイレなどの施設の利便性と同時に、歩行者動線と自動車動線との交錯が極力生じない安全性の高い配置に努めます。

駐車場計画においては、建築基準法その他の法令の規定に適合し、川越栗橋線の利用交通への支障を極力生じさせず、安全かつ円滑に処理ができるようにします。

また、優先駐車場は施設出入口に近い場所に整備するとともに、必要に応じてユニバーサル・デザインによるエリア区分(例えば、色分けされた駐車マス区分線や案内板の設置など)を採用し、高齢者や障がい者及び外国人など、誰にでも分かりやすい駐車スペースの実現に努めます。

さらに、環境に配慮するため電気自動車の充電ができる EV ステーションの設置やソーラーカーポートの設置を検討します。

駐車場の整備にあたっては、周辺景観との調和を踏まえ、景観的にも美しい駐車場を検討します。

図表 3-1 駐車場のイメージ



(出典)道の駅いぶすき



(出典)道の駅童謡のふる里おとね



(出典)福島市観光ノート

## ② トイレ

休憩機能

24 時間利用可能な、清潔で綺麗なトイレを整備します。そして、誰もが使いやすいよう、ユニバーサル・デザインを取り入れ、バリアフリーに対応した多目的トイレを整備します。

さらに、家族連れの利用者を考慮し、ベビーコーナーやこども用トイレ、パウダールームや授乳室の整備を検討します。

図表 3-2 トイレのイメージ



(出典)熊谷市



(出典)コンビウズ株式会社



(出典)道の駅「越前おおの 荒島の郷」

## ③ 休憩施設・情報発信施設

休憩機能

情報発信機能

道路利用者のために、渋滞・規制等の最新の交通情報を提供する情報端末を設置します。また、周辺の観光情報や地域の魅力を発信するための PR 情報を発信します。

さらに、道路利用者だけでなく、サイクリング施設や市民農園の利用者も休憩ができる広々とした休憩施設の整備を検討します。休憩施設には、サイクリストや市民農園利用者等が利用できるシャワー室や更衣室等の設置も検討します。

図表 3-3 休憩施設・情報発信施設のイメージ



(出典)道の駅みなの



(出典)道と川の駅「花ロードえにわ」



(出典)道の駅美並



#### ④ 大屋根広場・屋外イベントスペース

地域連携機能

大屋根広場及び屋外イベントスペースは、様々なイベントの開催が可能な柔軟な利用を受け入れる空間とします。

大屋根広場は、雨天時でも利用可能なイベントスペースであるとともに、駐車場ゾーンから体験ゾーンの各施設を結ぶ移動通路としての活用も想定しています。

また、大屋根広場内にはテーブルや椅子を設置し、キッチンカーや飲食施設で購入したものを楽しむオープンカフェとしての利用という想定の下、訪れる人々が天候に左右されることなく快適に過ごせる多機能な空間を提供します。

一方、屋外イベントスペースは屋根のないオープンなフリースペースとして、飲食施設・物販施設と連携したマルシェや朝市、防災イベントの開催など、多様な用途に対応できる空間として整備を検討します。

図表 3-4 広場・イベントスペースのイメージ



(出典)うれしのまるく



(出典)こうのす広場(マルシェ開催)



(出典)防災道の駅すさみ(防災イベント)

#### ⑤ 飲食施設

地域連携機能

地元食材を使用したレストラン、カフェなどを想定した飲食施設の設置を検討します。

図表 3-5 飲食施設のイメージ



(撮影)菖蒲パーキングエリア



(出典)道の駅ながおか花火館



(出典)たびらい

## ⑥ 物販施設

地域連携機能

物販施設では、久喜市の特産品(農産物、加工食品)や地元企業と連携した商品などの販売を検討します。

図表 3-6 物販施設のイメージ



(撮影)菖蒲パーキングエリア



(撮影)アグリパークゆめすぎと



(出典)道の駅はなぞの

## ⑦ 会議室

地域連携機能

セミナー開催や室内イベントのため、誰もが利用できる会議室の設置を検討します。

図表 3-7 会議室のイメージ



(出典)久喜総合文化会館



(出典)川口緑化センター



(出典)道の駅・和紙の里

## ⑧ 防災関連施設

平常時は公共の利便性を高める役割を果たしながら、災害時には一時避難所や情報提供スペース、電力や照明を確保するための重要なインフラとなりうる施設の整備を検討します。

例えば、保存用の飲料水や食料等が保管できる防災備蓄倉庫を整備し、平常時は、防災倉庫の上部を見晴台にして、こどもでも楽しむことができる防災施設とすることや、災害時には炊き出し用として利用できる、かまどベンチ、一時的に電気の供給ができる非常用発電設備、パーゴラ(四阿)やソーラー照明灯の整備を検討します。

図表 3-8 防災関連施設のイメージ



(出典)北陸地方整備局



(出典)南アルプス市



(出典)茨城県

## ⑨ 展望スペース

地域連携機能

整備予定地周辺は、広大な田園景観が広がっていることから、この土地ならではの景観や特徴を生かした展望スペースの設置を検討します。

図表 3-9 展望スペースのイメージ



(出典)伊豆ゲートウェイ函南



(出典)道の駅かてな



(出典)道の駅マオイの丘公園

## ⑩ 附帯施設

その他

電気室、浄化槽、ポンプ室、倉庫等の整備を検討します。



## ⑪ 市民農園(体験農園)

農業

久喜市民をはじめ、市外の方も利用可能な農業体験の場、またこどもの学習体験としても活用できる体験農園の整備を検討します。農作物の栽培から収穫までの一連の流れを気軽に体験できるプログラムのほか、農作物の育成に係わる講習会や、季節に応じた収穫祭の開催など、誰もが気軽に参加できる仕組みづくりを検討します。

図表 3-10 市民農園(体験農園)のイメージ



(出典)菜園倶楽部

## ⑫ サイクリング施設

スポーツ

市では自転車を通じたスポーツ振興を目的に、令和6年4月にプロロードレースチーム「さいたま佐渡サンブレイブ」を運営する株式会社オリエンタルスポーツと連携協定を締結しました。

サイクリング施設は、ランニングバイク(ストライダー等)や BMX 等のコースの整備を検討します。コースを周回するのに必要な自転車やヘルメット等の装備はレンタルができるよう検討します。

そのほか、サイクリング利用者のため、自転車ラックを整備することや、空気入れやレンチ等の自転車用簡易工具の貸出もできるように検討します。

また、プロロードレースチームと連携し、様々な世代に向けたサイクリングイベントの開催を検討します。

図表 3-11 サイクリング施設のイメージ



(出典)マテラの森ホームページ

(出典)道の駅みそぎの郷きこない



## 全国のランニングバイク施設の紹介

### ● マテラの森（愛媛県松山市）

マテラの森は、世界初のストライダーレーシング公認コースが設置されています。このコースは、2,000㎡程度で、全長163mの起伏やバンク、障害物が設置されたコースであり、世界で活躍するマウンテンバイクダウンヒルライダーの井手川直樹氏が監修しています。また、ストライダーエンジョイカップというレースイベントも開催されています。

そのほか、マテラの森は多機能なレジャー施設となっており、バーベキューコートやドッグランなども併設されており、家族で楽しめる総合的な施設となっています。



(出典)マテラの森ホームページ



(出典)イマナニ

### ● ハケ岳自然文化園キックバイクエンジョイパーク（長野県諏訪郡原村）

キックバイクエンジョイパークは、ハケ岳自然文化園内にあるキックバイク専用コースで、全面芝生貼りの170m程度のコースを設定できます。ストライダー、ヘルメット、プロテクターのレンタルのほかに、ヘルメットとプロテクターの販売も行っています。冬期は積雪することから、4月中旬から11月末までの期間限定のコースになっています。



(出典)ハケ岳自然文化園キックバイクエンジョイパーク  
ホームページ

### ● コドモディーポ（埼玉県川口市など）

コドモディーポは、ストライダーの純正カスタムパーツ、キッズヘルメットやプロテクターの品揃えが豊富に用意されています。また、店内には常設のパンプトラック体験コーナーがあり、レンタルサービスも行っています。

ストライダーの購入を検討している方や、すでに所有している方に向けた、試乗や体験ができる場所となっており、豊富な商品ラインナップと専門知識を持つスタッフが魅力となっています。



(出典)コドモディーポホームページ

### ⑬ 芝生広場

芝生広場は、周辺の豊かな田園風景と調和しつつ、多機能で誰もが楽しめる空間として整備します。

ここでは、こども用の遊具エリアや、ドッグランの設置、また、サイクリング施設と連携した取組も検討します。

図表 3-12 芝生広場のイメージ



(出典)道の駅富士吉田



(出典)さいたま新都心公園(埼玉新聞)



(出典)うれしのまるく

### ⑭ 調整池

その他

スポーツ

道の駅内や道の駅周辺の雨水の流出を抑制するための施設として、調整池を整備します。平常時には、サイクリング施設としても利用ができるよう、調整池の機能を生かしながら、有効活用します。

#### 調整池の活用事例

##### ● Street sports park GOKA (茨城県猿島郡五霞町)

道の駅ごかの北側にある調整池を活用して整備された多目的スポーツ施設です。平常時、この施設は、スケートボードエリア、スラックラインエリア(関東初の一般社団法人日本スラックライン連盟認定パーク)、バスケットボールエリア(3×3)の3つのエリアで構成されています。スポーツ用具の貸出は行っていません。



(出典)スケパホームページ

## ⑮ 緑地帯

その他

道の駅利用者にゆとりと潤いを感じさせるため、敷地内の緑化を推進します。

緑地帯には、周囲と区分をするための緩衝帯として低木や高木などの常緑樹を植樹することやラベンダーやあやめ等の草花を植栽することを検討します。ラベンダー等の植栽により、ブルーフェスティバルなどのイベントでの活用も検討します。

図表 3-13 緑地帯のイメージ



## 【農産物直売所(JA 南彩が運営)】

農業

JA 南彩が運営する農産物直売所では、新鮮な農産物を多様に取り揃え、季節ごとの旬な食材の販売を検討します。

バックヤードには、屋根付きの荷さばきスペースを設け、農家の方も利用しやすい農産物の搬出入動線の確保を検討します。

図表 3-14 農産物直売所のイメージ



(撮影) 菖蒲グリーンセンター

(撮影) アグリパークゆめすぎと

(撮影) アグリパークゆめすぎと



### (3) 導入施設の規模の検討

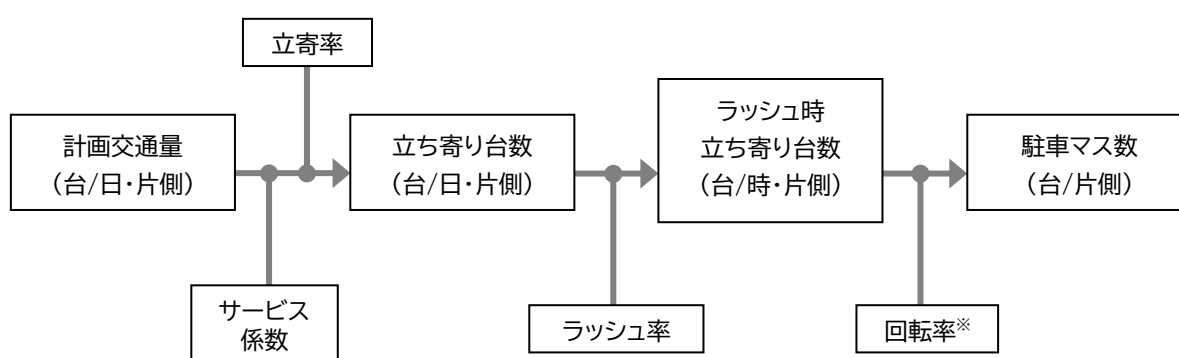
道の駅のコンセプト及び基本方針から導き出された導入施設の規模を算定すると、以下の通りとなります。

#### ① 駐車場

休憩機能

駐車マス数は、東日本・中日本・西日本高速道路株式会社の「設計施設設計要領」(令和 5 年 7 月)を基に算定します。

$$\text{駐車マス数} = (\text{計画交通量}) \times (\text{サービス係数}) \times (\text{立寄率}) \times (\text{ラッシュ率}) \div (\text{回転率})$$



※回転率 = 60(分) ÷ 平均駐車時間(分)

川越栗橋線の計画交通量は、「令和 3 年度 全国道路・街路交通情勢調査」によると、小型車 13,181(台/日)、大型車 5,682(台/日)です。上記の式から駐車マスを算定します。

車種	計画交通量 (台/日)	サービス 係数	設計交通量 (台/日)	立寄率	ラッシュ率	平均 駐車時間(分)	駐車マス数 (台)	合計
小型車	13,181	1.4	18,453	0.175	0.100	25	135	172
大型車	5,682		7,955	0.125	0.075	30	37	

なお、障がい者等用の駐車マス数は、埼玉県の「福祉のまちづくり条例施行規則」に従い、駐車台数に応じて、車椅子利用者用駐車場を設けます。

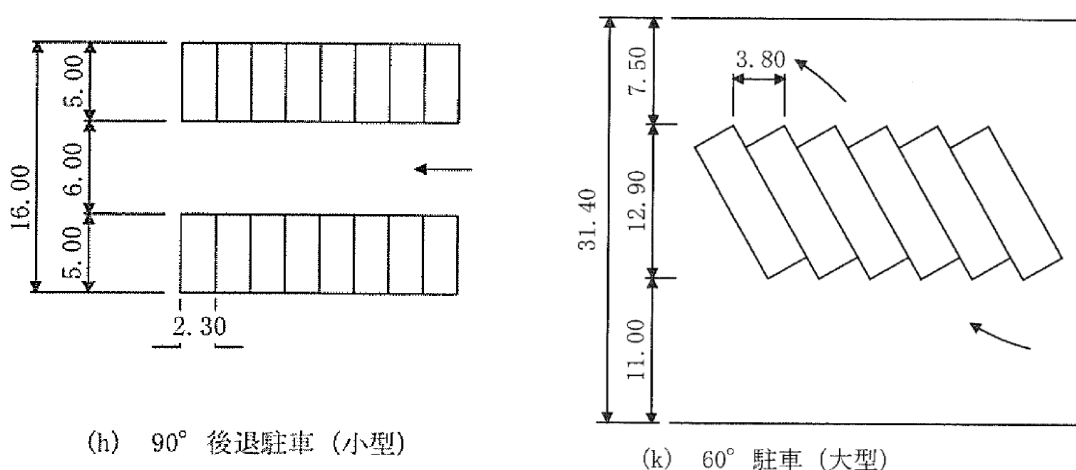
埼玉県福祉のまちづくり条例施行規則	
駐車場の全駐車台数 (台)	車椅子利用者用駐車場の義務設置台数(台)
201台以上	総数1%+2台以上
151台から200台	4台以上
101台から150台	3台以上
51台から100台	2台以上
1台から50台	1台以上

駐車マスのレイアウトは、公益社団法人日本道路協会「道路構造令の解説と運用(令和 3 年 3 月)」を参考に、小型車(EV ステーション含む)は 90°駐車、大型車は 60°駐車とします。

また、駐車のマスの大きさに関しては、国土交通省「駐車場設計・施工指針(平成 6 年 9 月 28 日建設省道企発第 63 号)」を参考に、小型車(EV ステーション含む)は 6.0×2.5m、大型車は 13.0×3.3m で配置します。

なお、計算台数を基本的なパターンでの形状としているため、今後、敷地の形状に応じて、レイアウトを変更する必要があります。

図表 3-15 駐車マスのレイアウト



(出典)公益社団法人 日本道路協会「道路構造令の解説と運用(令和 3 年 3 月)」



図表 3-16 駐車マスの大きさ

[単位：m]

設計対象車両	長さ	幅員
軽自動車	3.6	2.0
小型乗用車	5.0	2.3
普通乗用車	6.0	2.5
小型貨物車	7.7	3.0
大型貨物車およびバス	13.0	3.3

(出典)国土交通省「駐車場設計・施工指針」(平成6年9月28日建設省道企発第63号)

- 駐車場は、小型車 135 台(EV ステーション含む)、大型車 37 台、障がい者等用 4 台 (計 176 台)を設置します。
- 規模は、約 10,000 m<sup>2</sup>とします。

## ② トイレ

休憩機能

埼玉県の「道路設計の手引き(道路編)」(令和2年3月)から、駐車マス数 176 台に対して必要な施設を算定します。

駐車マス数	便器数(個)			標準的な面積(m <sup>2</sup> )
	男(小)	男(大)	女	
176	14	7	21	211

- トイレは、約 220 m<sup>2</sup>とします。

### ③ 休憩施設・情報発信施設

休憩機能

情報発信機能

休憩施設及び情報発信施設は、「p.37 ①駐車場」で算定した必要駐車マス数(176 台)を踏まえ、中日本高速道路株式会社の「設計要領」(平成 17 年 10 月)を参考に規模を検討します。

(㎡)

駐車マス数	公衆便所	食堂	無料休憩所	売店	給油所	附帯施設	計
251台以上	350	950	250	255	550	550	2,905
250~201	290	800	210	230	550	550	2,630
200~151	240	650	210	200	550	550	2,400
150~101	180	500	170	170	550	550	2,120
100台以下	120	400	140	160	550	550	1,920

- 休憩施設、情報発信施設は、併設されているものとし、約 210 ㎡とします。

### ④ 大屋根広場・屋外イベントスペース

地域連携機能

大屋根広場及び屋外イベントスペースは、前面道路の交通量や駐車場台数が類似している、下記 6 駅の平均値を参考に、規模を算出します。

道の駅	面積※	(参考)駐車場台数
思川	3,000 ㎡	普通車 203 台(うち障がい者等用 3 台) 大型車 29 台
安達(上り)	2,600 ㎡	普通車 152 台(うち障がい者等用 6 台) 大型車 43 台
しもつけ	1,500 ㎡	普通車 276 台(第 2 駐車場 129 台) 大型車 37 台
庄和	1,400 ㎡	普通車 160 台(うち障がい者等用 2 台) 大型車 42 台
国見あつかしの郷	930 ㎡	普通車 142 台(うち障がい者等用 4 台) 大型車 38 台
あぐりーむ昭和	215 ㎡	普通車 134 台(うち障がい者等用 2 台) 大型車 12 台
平均値	約 1,600 ㎡	

(※規模は Google map にて計測した概算値)

- 大屋根広場・屋外イベントスペースは、約 1,600 ㎡とします。

## ⑤ 飲食施設

地域連携機能

飲食施設は、「p.37 ①駐車場」で算出した必要駐車マス数(176 台)を踏まえ、中日本高速道路株式会社の「設計要領」(平成 17 年 10 月)の飲食施設を参考に、規模を検討します。

(㎡)

駐車マス数	席数	面積
251台以上	190	950
250~201	160	800
200~151	130	650
150~101	100	500
100台以下	70	400

- 飲食施設は、約 650 ㎡とします。

## ⑥ 物販施設

地域連携機能

物販施設は、「p.37 ①駐車場」で算出した必要駐車マス数(176 台)を踏まえ、中日本高速道路株式会社の「設計要領」(平成 17 年 10 月)の売店を参考に、規模を検討します。

(㎡)

駐車マス数	内売店	外売店	計
251台以上	45	210	255
250~201	40	190	230
200~151	30	170	200
150~101	25	150	175
100台以下	20	140	160

- 物販施設は、約 200 ㎡とします。



## ⑦ 会議室

会議室は、久喜総合文化会館の研修室を参考に、規模を算出します。



### 研修室2

面積：37㎡

定員：18人

場所：カルチャーホール

(出典)久喜総合文化会館

- 会議室は、定員 18 名の約 40 ㎡とします。

## ⑧ 防災関連施設

防災

防災関連施設として、非常用発電設備、防災備蓄倉庫、耐震性貯水槽を整備します。そのほか、平常時、非常用時ともに使える防災施設として、かまどベンチやソーラー街路灯の整備を検討します。

### ● 非常用発電設備

非常用発電設備は、市内の指定緊急避難場所として指定されている「久喜菖蒲公園」の設備規模(約 35 m<sup>2</sup>)を参考にします。

久喜菖蒲公園は、公園面積が 40.0ha(うち池が 31.3ha)、緑地部分 8.7ha の広大な公園であり、こども遊具やサイクリングコースなどのレクリエーション施設や、屋根付き広場や四阿などの休憩施設が併設されています。

久喜菖蒲公園内の非常用発電設備は、200V・100kVA のディーゼル発電機を採用し、所内分電盤及び防災用の電源切替盤を備えています。

### ● 防災備蓄倉庫

防災備蓄倉庫は、想定避難人数と備蓄基準日数から規模を算定します。想定避難人数は、駐車マスから設定します。「防災道の駅やちよ」の設定に沿って、駐車マスを 1 台/2 マスとし、1 台あたり 3 人の避難者と仮定します。ここで、駐車マスは「p.37①駐車場」の算定より、小型車 135 台、大型車 37 台、障がい者等用 4 台の 176 台です。

以下の算定式から、避難人数を算定すると、260 人程度となります。

$$\begin{aligned}\text{想定避難人数} &= \text{駐車マス数} / 2 \times 3 \text{人} \\ &= 176 / 2 \times 3 \text{人} = 264 \\ &\doteq 260 \text{人}\end{aligned}$$

食糧の備蓄基準日数は、埼玉県の被害想定に基づき、避難者用の非常食の数量を埼玉県と市でそれぞれ 1.5 日分(合計 3 日分)以上となるよう備蓄を進めています。よって、備蓄基準日数は 1.5 日分とします。

また防災備蓄倉庫の規模については、「防災道の駅 やちよ」の防災備蓄倉庫において、避難人数 400 人・3 日分で約 67 m<sup>2</sup>としていることを参考に算定します。

$$\text{防災備蓄倉庫面積} = 67 \text{ m}^2 \times (260 \text{人} \times 1.5 \text{日分} / 400 \text{人} \times 3 \text{日分}) \doteq 22 \text{ m}^2$$

## ● 耐震性貯水槽

耐震性貯水槽は、地下埋設とします。

市内の指定緊急避難場所として指定されている「久喜菖蒲公園」では、耐震性貯水槽を100t(100 m<sup>3</sup>) ×1 基(地下埋設)設置していますが、道の駅は荒川、利根川の浸水域であり、避難場所としての指定は検討していないことから、飲料水兼用耐震性貯水槽のメーカーカタログ(バルテクス株式会社)から、1 段階小さい規模の 60 m<sup>3</sup> ×1 基(地下埋設)を採用します。

60 m<sup>3</sup> ×1 基は、3 リットル/日・人で換算すると、約 6,000 人に 3 日間、飲み水を供給できる容量の施設を設置します。

タイプ	型	種類	摘要	
井筒沈下型 (潜函式) (縦円筒セグメント型)	飲料水兼用 耐震性貯水槽 (7.5-ASL)	60 m <sup>3</sup> 級	6,000 人×3 日間	貯水許容量一人当たり 3 リットル/1 日で換算
		100 m <sup>3</sup> 級	11,000 人×3 日間	

(出典)バルテクス株式会社のメーカーカタログより作成

- 非常用発電設備は、約 35 m<sup>2</sup>とします。
- 防災備蓄倉庫は、想定避難人数を 260 人とし、約 22 m<sup>2</sup>とします。
- 耐震性貯水槽は、地下埋設の 60 m<sup>3</sup> × 1 基とします。
- かまどベンチやソーラー街路灯等は敷地内に含むものとします。



## ⑨ 展望スペース

地域連携機能

周辺の景観や主要な眺望対象を考慮し、最適な位置と高さを検討します。また、強風や雨天時の利用も考慮した設計とします。規模については、道の駅の規模や想定される来訪者数に応じて適切な収容人数を設定します。

- 展望スペースは、施設面積に含むものとします。

## ⑩ 付帯施設

その他

付帯施設(電気室、浄化槽、ポンプ室、倉庫等)は、「p.37 ①駐車場」で算定した必要駐車マス数(176台)を踏まえ、中日本高速道路株式会社の「設計要領」(平成17年10月)を参考に規模を算定します。

(㎡)

駐車マス数	公衆便所	食堂	無料休憩所	売店	給油所	付帯施設	計
251台以上	350	950	250	255	550	550	2,905
250~201	290	800	210	230	550	550	2,630
200~151	240	650	210	200	550	550	2,400
150~101	180	500	170	170	550	550	2,120
100台以下	120	400	140	160	550	550	1,920

- 付帯施設(電気室、浄化槽、ポンプ室、倉庫等)は、約 550 ㎡とします。

## ⑪ 市民農園(体験農園)

整備予定地の南西に位置する、「しみん農園菖蒲」を道の駅内に移設します。

しみん農園菖蒲は、現在の利用率が40%程度であることから、貸出区画と体験区画を併せて、しみん農園菖蒲の耕作面積8,250㎡の50%を道の駅に設置する耕作面積とし、約4,200㎡とします。

$$\text{耕作面積} = 8,250 \text{ m}^2 \times 50\% = 4,125 \text{ m}^2 = \text{約 } 4,200 \text{ m}^2$$

また、通路等は、市内に存在する、しみん農園の通路等の面積が、耕作面積の約50%程度であることから、通路等面積を約2,100㎡とします。

$$\text{通路等面積} = 4,200 \text{ m}^2 \times 50\% = \text{約 } 2,100 \text{ m}^2$$

よって、合計で6,300㎡とします。

- 市民農園(体験農園)は、約6,300㎡とします。

## ⑫ サイクリング施設

サイクリング施設は、松山市のレジャー施設「マテラの森」にあるストライダーコースを参考にします。

面積には、下屋付きの休憩スペース、見物席やレンタル収納スペースも含まれます。

図表 3-17 マテラの森のコース面積



(Google mapにて計測)

- サイクリング施設は、約2,000㎡とします。
- 調整池における多目的利用部分に設置することを検討します。

### ⑬ 芝生広場

地域連携機能

芝生広場は、「道の駅グランテラス筑西」を参考にし、芝生広場、こどもの遊び場、ドッグランの施設を設けます。

図表 3-18 道の駅グランテラス筑西の施設マップ



(出典)道の駅グランテラス筑西ホームページ

芝生広場は、道の駅グランテラスの規模を参考に、約 2,800 m<sup>2</sup>とします。

図表 3-19 芝生広場の面積



(Google map にて計測)



こどもの遊び場は、遊具等の設置を検討していることから、道の駅グランテラス筑西の拡張エリアの遊具広場(1,539 m<sup>2</sup>)、健康遊具広場(126 m<sup>2</sup>)を参考に、規模を約 2,000 m<sup>2</sup>とします。

ドッグランについては、港区の「区立公園におけるドッグラン設置の基本的考え方」(令和 6 年 3 月)におけるドッグランの最低面積が 500 m<sup>2</sup>とされていること、都内のドッグランのある公園 8 事例の平均値が約 500 m<sup>2</sup>であることを踏まえ、同規模のドッグランを設けることを検討します。

図表 3-20 都内のドッグラン設置状況(区立公園)

区立公園 (常設のみ)	築地川公園(中央区)	1.4ha	647 m <sup>2</sup> (現在 127 m <sup>2</sup> (仮設))
	浜町公園(中央区)	4.7ha	305 m <sup>2</sup>
	晴海臨海公園(中央区)	3.9ha	480 m <sup>2</sup>
	落合公園(新宿区)	1.0ha	1000 m <sup>2</sup>
	落合中央公園(新宿区)	2.1ha	480 m <sup>2</sup>
	隅田公園(台東区)	10.7ha	300 m <sup>2</sup>
	平和の森公園(中野区)	7.0ha	300 m <sup>2</sup>
	目白台運動公園(文京区)	3.0ha	370 m <sup>2</sup>

- 芝生広場全体は約 5,300 m<sup>2</sup>とし、内訳として、芝生広場は約 2,800 m<sup>2</sup>、こどもの遊び場は約 2,000 m<sup>2</sup>、ドッグランは約 500 m<sup>2</sup>とします。

## ⑭ 調整池

その他

スポーツ

調整池は、「埼玉県雨水流出抑制施設の設置等に関する条例」に基づく必要対策量を確保する必要があります。

## ⑮ 緑地帯

その他

緑地帯は、「ふるさと埼玉の緑を守り育てる条例」に基づき、敷地面積に応じて設ける必要があります。

整備予定地は用途地域が定められていない区域のため、敷地面積の 25%に相当する緑地を設けます。

## 【農産物直売所(JA 南彩が整備・運営)】

農業

農産物直売所は、JA 南彩が整備・運営する予定です。施設には、売場のほか、バックヤードや加工室等を含むことを検討しています。農産物直売所の建物のデザインや出入口の向きは、道の駅の施設と一体的に使えるように計画します。

- 農産物直売所は、概ね 1,700 m<sup>2</sup>を予定しています。(JA 南彩が整備・運営します。)

## (4) 導入施設の規模

コンセプト及び基本方針から導き出された、必要な導入施設の規模をまとめると以下の通りとなります。なお、今後の検討によって変更となる可能性があります。

図表 3-21 導入施設の規模一覧

分類	施設名	概要	施設面積 (㎡)	備考
休憩	① 駐車場	小型車:135台、大型車:37台 障がい者等用:4台、計:176台	10,000㎡	
	② トイレ	男:大7個、小14個、女:21個	220㎡	
	③ 休憩施設	無料休憩所(道路情報、観光情報併設)	210㎡	
情報発信	③ 情報発信施設			
地域連携	④ 大屋根広場・屋外イベントスペース		1,600㎡	
	⑤ 飲食施設		650㎡	
	⑥ 物販施設		200㎡	
	⑦ 会議室	定員18名	40㎡	
防災	⑧ 防災関連施設	防災関連施設	150㎡	
		非常用発電設備	—	35㎡
		防災備蓄倉庫	—	22㎡
		耐震性貯水槽(地下)	—	60㎡×1基
		かまどベンチ、ソーラー街路灯等	—	敷地に含む
地域連携	⑨ 展望スペース	平屋建ての屋上テラスを想定	—	施設面積に含む
その他	⑩ 附帯施設	電気室、浄化槽、ポンプ室、倉庫等	550㎡	
農業	⑪ 市民農園(体験農園)		6,300㎡	
スポーツ	⑫ サイクリング施設	ストライダーコース、BMXコース等	2,000㎡	調整池内
地域連携	⑬ 芝生広場	芝生広場	5,300㎡	
		こども遊び場	—	2,000㎡
		ドッグラン	—	500㎡
合 計			27,220㎡	
その他 スポーツ	⑭ 調整池	多目的利用(サイクリング施設等) 3,235㎡	3,650㎡	全体敷地面積 に応じ算出 (p.54 参照)
その他	⑮ 緑地帯		9,500㎡	全体敷地面積 に応じ算出 (p.57 参照)
農業	農産物直売所	JA 南彩が整備・運営	1,700㎡	JA 敷地内



## 4 施設配置計画

### (1) 施設配置の考え方

#### 【各施設ゾーンの規模について】

「3(4)導入施設の規模」で整理した導入施設の規模から、道の駅には駐車場ゾーン、施設ゾーン、体験ゾーンの3つのゾーンを設けます。各ゾーンの規模は、以下の考え方に基づき、設定します。

#### ● 駐車場ゾーン

駐車場ゾーンには、小型車135台、大型車37台、障がい者等用4台(計176台)の駐車場を設けます。

図表 4-1 駐車場ゾーンの規模

分類	施設名	概要	施設面積(m <sup>2</sup> )	備考
休憩	① 駐車場	小型車:135台、大型車:37台 障がい者等用:4台、計:176台	10,000 m <sup>2</sup>	
その他	⑮ 緑地帯	各ゾーンに配置	—	駐車場面積に含む
合計			10,000 m <sup>2</sup>	

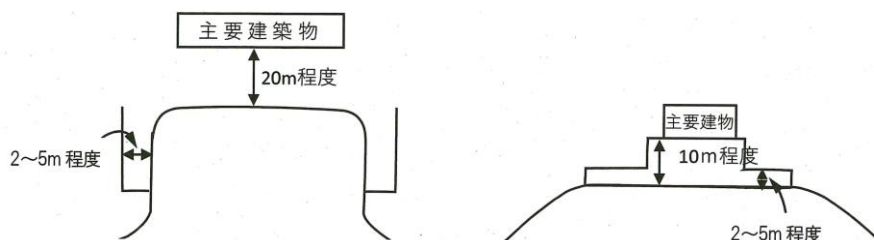
● 駐車場ゾーンの規模は約10,000 m<sup>2</sup>とします。

#### ● 施設ゾーン

施設ゾーンには、トイレ、休憩施設・情報発信施設、大屋根広場・屋外イベントスペース、飲食施設、物販施設、会議室、防災関連施設、展望スペース、附帯施設を設け、これら施設の合計は3,620 m<sup>2</sup>となります。

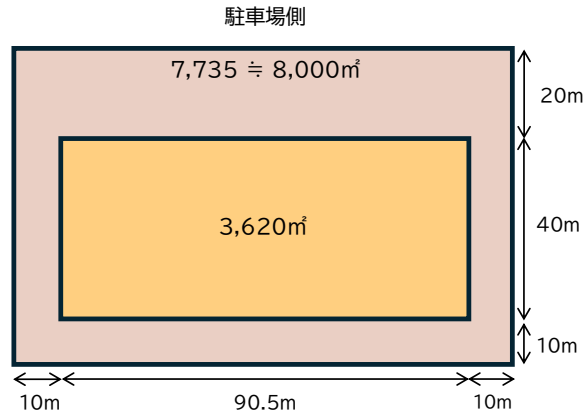
東日本・中日本・西日本高速道路株式会社の「設計要領」(令和5年7月)を基に、通路・広場はサービスエリアの場合は20m程度、パーキングエリアの場合は10m程度確保することが標準となっています。これを参考に、駐車場に面する通路は、キッチンカーの設置等を想定して20m幅を設けることとし、それ以外の周辺は10m幅を設けます。

図表 4-2 標準的な通路・広場



(出典)東日本・中日本・西日本高速道路株式会社の「設計施設設計要領」(令和5年7月)

図表 4-3 施設ゾーンの配置イメージ



図表 4-4 施設ゾーンの規模

分類	施設名	概要	施設面積 (m <sup>2</sup> )	備考
休憩	② トイレ	男:大 7 個、小 14 個、女:21 個	220 m <sup>2</sup>	
	③ 休憩施設	無料休憩所(道路情報、観光情報併設)	210 m <sup>2</sup>	
情報発信	③ 情報発信施設			
地域連携	④ 大屋根広場・屋外イベントスペース		1,600 m <sup>2</sup>	
	⑤ 飲食施設		650 m <sup>2</sup>	
	⑥ 物販施設		200 m <sup>2</sup>	
	⑦ 会議室	定員 18 名	40 m <sup>2</sup>	
防災	⑧ 防災関連施設	防災関連施設	150 m <sup>2</sup>	
		非常用発電設備	—	35 m <sup>2</sup>
		防災備蓄倉庫	—	22 m <sup>2</sup>
		耐震性貯水槽(地下)	—	60 m <sup>2</sup> ×1 基
		かまどベンチ、ソーラー街路灯等	—	敷地を含む
地域連携	⑨ 展望スペース	平屋建ての屋上テラスを想定	—	施設面積を含む
その他	⑩ 附帯施設	電気室、浄化槽、ポンプ室、倉庫等	550 m <sup>2</sup>	
	⑮ 緑地帯	各ゾーンに配置	—	施設面積を含む
	通路等		4,380 m <sup>2</sup>	
合計			8,000 m <sup>2</sup>	

● 施設ゾーンの規模は約 8,000 m<sup>2</sup>とします。

## ● 体験ゾーン

体験ゾーンには、市民農園(体験農園)、サイクリング施設、芝生広場、調整池(多目的利用を想定)(p.54「調整池及び緑地帯の規模について」⑭調整池を参照)、緑地帯(p.57「調整池及び緑地帯の規模について」⑮緑地帯を参照)を設けます。

図表 4-5 体験ゾーンの規模

分類	施設名	概要	施設面積(m <sup>2</sup> )	備考
農業	⑪ 市民農園(体験農園)		6,300 m <sup>2</sup>	
スポーツ	⑫ サイクリング施設	ストライダーコース、BMX コース等	—	調整池内 2,000 m <sup>2</sup>
地域連携	⑬ 芝生広場	芝生広場	5,300 m <sup>2</sup>	
		こども遊び場	—	2,000 m <sup>2</sup>
		ドッグラン	—	500 m <sup>2</sup>
その他 スポーツ	⑭ 調整池	多目的利用(サイクリング施設等) 3,235 m <sup>2</sup>	3,650 m <sup>2</sup>	全体敷地面積 に応じ算出
その他	⑮ 緑地帯	各ゾーンに配置	—	ラベンダー等 の植栽による 緑化
	通路等		4,750 m <sup>2</sup>	
合計			20,000 m <sup>2</sup>	

● 体験ゾーンの規模は約 20,000 m<sup>2</sup>とします。

## ● 道の駅の全体規模

駐車場ゾーンが 10,000 m<sup>2</sup>、施設ゾーンが 8,000 m<sup>2</sup>、体験ゾーンが 20,000 m<sup>2</sup>となるため、道の駅の全体規模は 38,000 m<sup>2</sup>(3.8ha)となります。

● 道の駅の全体規模は約 38,000 m<sup>2</sup>とします。



## 【調整池及び緑地帯の規模について】

調整池及び緑地帯については、開発規模(道の駅の全体規模)38,000 m<sup>2</sup>(3.8ha)から規模を算定します。

### ⑭ 調整池

「埼玉県雨水流出抑制施設の設置等に関する条例 許可申請・届出手引き」では、必要対策量は「地域別調整容量 V1 + 湛水想定区域での盛土行為に対する必要対策量 V2」と示されています。

#### ● 地域別調整容量

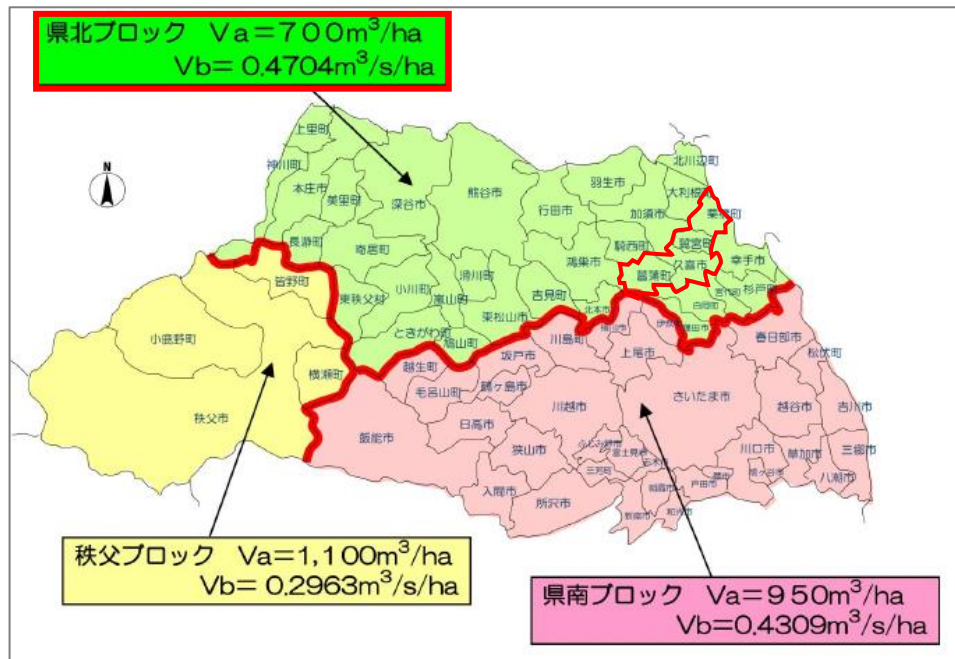
本市は県北ブロックに含まれるため、地域別調整容量は、開発面積に対して 1ha 当たり 700 m<sup>3</sup>の容量を確保する必要があります。

$$V1 = 700 \text{ m}^3/\text{ha} \times A1 = 700 \times 3.8 = 2,660 \text{ m}^3$$

V1:地域別調整容量(m<sup>3</sup>/ha)

A1:盛土面積 3.8ha

図表 4-6 地域別調整容量図



(出典)埼玉県河川砂防課「埼玉県雨水流出抑制施設の設置等に関する条例 申請・届出の手引き」(平成 19 年 4 月)

● 湛水想定区域での必要対策量

湛水想定区域での盛土行為に対する必要対策量について、湛水想定区域図(埼玉県)によると、整備予定地の約 1.9ha(道の駅の規模 3.8ha の半分)が 0~0.25m の湛水区域となっているため、平均水深を 0.125m とします。

$$V2 = h \times A2 \times 10,000$$

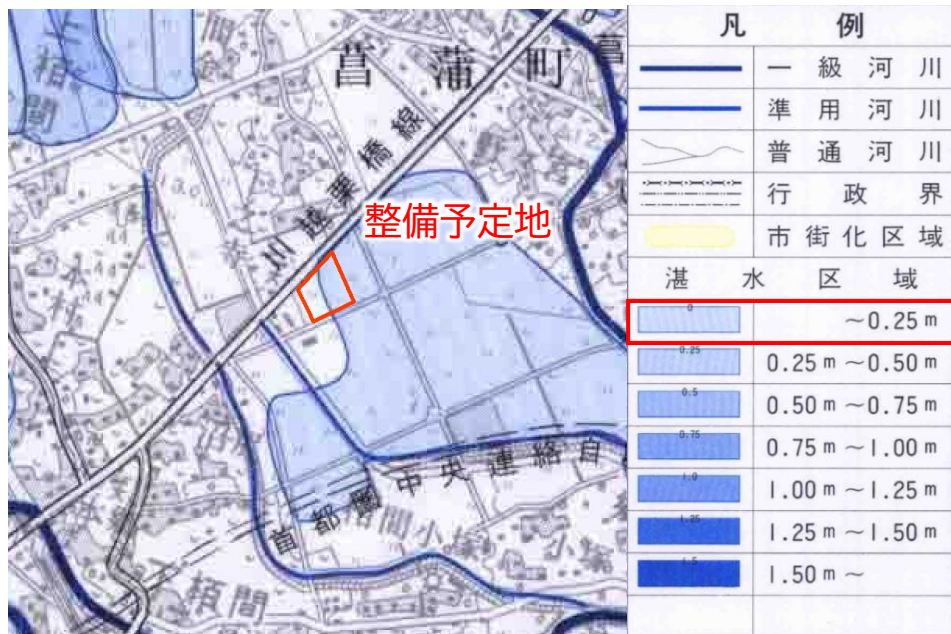
$$= 0.125 \times 1.9 \times 10,000 = 2,375 \text{ m}^3$$

V2 : 湛水想定区域での盛土行為に対する必要対策量(m<sup>3</sup>)

h : 平均水深 0.125m

A2 : 湛水区域内の盛土面積 3.8ha × 1/2 = 1.9ha

図表 4-7 湛水想定区域図



(出典)埼玉県河川砂防課「湛水想定区域図」

図表 4-8 湛水想定区域の面積測定



距離を測定  
総面積: 18,929.36 平方メートル (203,753.93 平方フィート)  
合計距離: 627.92 m (2,060.11 フィート)

(Google map にて計測)

● 必要対策量

「地域別調整容量」、「湛水想定区域での必要対策量」の結果を踏まえ、調整池の必要対策容量を算定します。

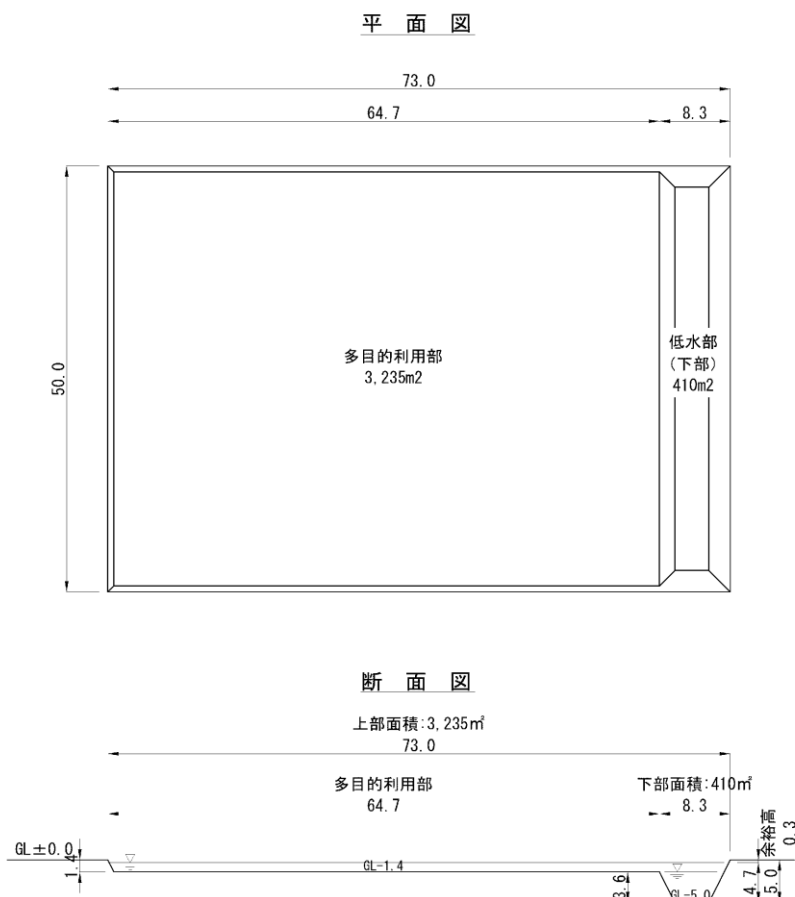
$$\begin{aligned} \text{必要対策容量 } V &= V1 + V2 \\ &= 2,660 + 2,375 = 5,035 \text{ m}^3 \end{aligned}$$



地域別調整容量や湛水想定区域での必要対策量などを踏まえると、開発面積が 38,000 m<sup>2</sup>の場合、必要対策量は 5,035 m<sup>3</sup>と算定されます。(最大水深 5.0m、多目的利用部の水深を 2.0mと仮定)

調整池を湛水時以外は多目的利用を可能とすると、以下の通りの構造とし、上部面積で 3,235 m<sup>2</sup>、下部面積を 410 m<sup>2</sup>とします。

図表 4-9 調整池の平面図・断面図



- 調整池は、約 3,650 m<sup>2</sup>とし、うち多目的利用部(サイクリング施設)は約 3,235 m<sup>2</sup>とします。

## ⑮ 緑地帯

緑地帯は、敷地面積が 38,000 m<sup>2</sup>の場合、 $38,000 \times 0.25 = 9,500$  m<sup>2</sup>となります。緑地帯は各ゾーンに配置します。緑地帯には、低木や高木などの常緑樹を植樹することやラベンダーやあやめ等の草花を植栽すること、芝生広場等における芝生を敷設することを検討します。

- 緑地帯は、約 9,500 m<sup>2</sup>とします。

## (2) ゾーニング案の検討

道の駅には駐車場ゾーン、施設ゾーン、体験ゾーンの3つのゾーンを設け、駐車場ゾーンについては、川越栗橋線側に設けます。また、大型車と小型車の駐車スペースは、安全性のため分離することとします。さらに、障がい者等用の駐車場は施設入り口付近に配置します。

施設ゾーンの配置については、菖蒲グリーンセンターと道の駅の施設間で、互いに回遊できるような配置とします。

体験ゾーンの配置については、施設ゾーンの導入施設と一体的に利用ができるように配置し、また、JA 敷地内にある既存のいちご観光農園とも連携が図れるように配置します。

上記条件を前提のもと、ゾーニングを4つ検討します。次頁から、4つのゾーニングの比較結果を示します。

ゾーニング ①

ゾーニングパターン



区域面積 38,000㎡

概要

駐車場を敷地内の北西側に配置し、道の駅内施設を菖蒲グリーンセンター北側に接するように配置した案。

駐車場

○駐車場が川越栗橋線との接道距離が長くなるため、出入口を分離することが可能。  
○駐車場形状がまとまっており、最遠部の駐車マスからの施設到達距離が長くなりにくい。

施設利用

○菖蒲グリーンセンターと道の駅の飲食施設等の施設間の連携がとりやすい。  
○駐車場から道の駅の施設及び菖蒲グリーンセンターが同一方向であるため、迷うことなくアクセスできる。  
○菖蒲グリーンセンターと駐車場の間に道の駅の施設が配置され、両者の相互利用が見込める。  
×菖蒲グリーンセンターと駐車場の間に道の駅の施設が配置され、駐車場から菖蒲グリーンセンターへ直接利用しづらい。  
×施設が L 字型のため、歩行者動線が複雑になりやすく、特定の施設へのアクセスが難しくなる可能性がある。

総合評価

○



ゾーニング ②

ゾーニングパターン



概要

駐車場を敷地内の北西側に配置し、道の駅内施設を菖蒲グリーンセンター北側に配置した案。

駐車場

○駐車場が川越栗橋線との接道距離が長くなるため、出入口を分離することが可能。  
 ×駐車場の敷地が細長くなり、最遠部の駐車マスからの施設到達距離が長くなる。

施設利用

○菖蒲グリーンセンターと道の駅の飲食施設等の施設間の連携がとりやすい。  
 ○菖蒲グリーンセンターと駐車場が近接し、アクセスしやすい。  
 ○駐車場から道の駅の施設及び菖蒲グリーンセンターがほぼ同一方向であるため、各施設が一望しやすい。  
 ○施設が長方形型のため、駐車場ゾーン及び体験ゾーンの利用者は、どの施設にもアクセスしやすい。

総合評価

◎

ゾーニング ③

ゾーニングパターン



概要

駐車場を敷地内の中央に配置し、道の駅内施設を菖蒲グリーンセンター北側に配置した案。

駐車場

- 駐車場が施設の中央に位置しているため、駐車場利用者は施設ゾーン及び体験ゾーンの両ゾーンに行きやすい。
- × 駐車場が川越栗橋線との接道距離が短くなるため、出入口の位置が限られ、一か所となる。
- × 駐車場の敷地が細長くなり、最遠部の駐車マスからの施設到達距離が長くなる。
- × 駐車場出入口の距離が他のゾーニングよりも短いため、出入口の幅員が狭くなる。

施設利用

- 駐車場から菖蒲グリーンセンター、施設ゾーン、体験ゾーンへ最短距離でアクセスできる。
- 菖蒲グリーンセンターと道の駅の飲食施設等の施設間の連携がとりやすい。
- 菖蒲グリーンセンターと駐車場が近接し、アクセスしやすい。
- 駐車場から道の駅の施設及び菖蒲グリーンセンターがほぼ同一方向であるため、各施設が一望しやすい。
- × 駐車場が施設の中央に位置しているため、施設ゾーンと体験ゾーン間の利用が分断される。
- × 施設背面(バックヤード等)が県道側に接道するため、景観上問題がある。

総合評価

×

ゾーニング ④

ゾーニングパターン



概要

駐車場を敷地内の南側、菖蒲グリーンセンターの北側に配置し、道の駅内施設は北側に配置した案。

駐車場

○駐車場形状がまとまっており、最遠部の駐車マスからの施設到達距離が長くなりにくい。  
 ×駐車場が川越栗橋線との接道距離が短くなるため、出入口の位置が限られ、一か所となる。

施設利用

○駐車場から菖蒲グリーンセンター、施設ゾーン、体験ゾーンへ最短距離でアクセスできる。  
 ○施設が正方形型のため、どの施設にもアクセスが容易で、均等に利用しやすい。  
 ×菖蒲グリーンセンターと道の駅の飲食施設等の施設ゾーンが離れているため、連携がとりにくい。  
 ×菖蒲グリーンセンターと道の駅の施設の両者を利用する人にとって不便な配置となる。

総合評価

△

● 総合評価においてゾーニング②が最も良い結果となったことから、ゾーニング②で検討します。



### (3) 施設配置図

#### ゾーニング②





## 5 動線計画

### (1) 車両・歩行者動線

車両動線については、川越栗橋線から進入し、駐車場で循環できる動線を確保します。また、安全性確保のため、小型車と大型車は分離した配置とします。さらに、施設ゾーンのバックヤードにおいて搬入搬出ができるよう、駐車場ゾーンからの車両動線を確保します。

歩行者動線については、菖蒲グリーンセンターと道の駅施設間で回遊ができるような動線を確保します。

図表 5-1 車両・歩行者動線





## 6 事業手法の検討

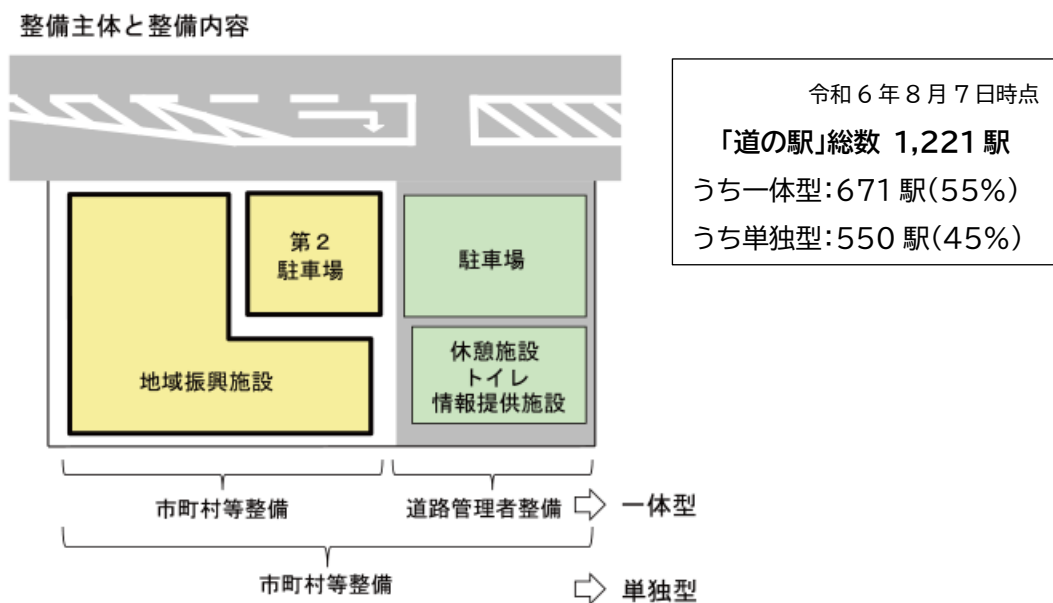
### (1) 事業手法の概要

道の駅の整備に際しては、次のとおり 2 つの手法が考えられます。

- 一体型: 道路管理者が、駐車場や休憩施設、トイレ、情報提供施設等の道路施設部分を整備し、市町村等が地域振興施設等とそれに付随して必要となる駐車場(第 2 駐車場)を整備し登録する。
- 単独型: 市町村等が単独で整備し登録する。

埼玉県内の 21 の道の駅では、一体型が 12 駅、単独型が 9 駅となっています。

図表 6-1 道の駅の整備方法イメージ



(出典)国土交通省 道の駅ホームページ

- 道の駅を構成する施設をすべて設置者が整備する「単独型」で整備することを中心に、今後検討していきます。

## (2) 整備・管理運営手法の検討

### ① 整備・管理運営手法の整理

道の駅の整備・管理運営手法は、次のとおり 3 つの手法が考えられます。

- 公設公営:設置者である市が直接管理・運営する。
- 公設民営:市が施設を整備し、指定管理者制度や業務委託等によって民間事業者等が運営する。
- 民設民営:民間事業者が一貫して施設を整備、管理・運営する。

それぞれの手法の違いを、整理すると次ページのようになります。

図表 6-2 整備・管理運営手法の整理

事業手法		概要	民間の範囲				
			施設 所有	資金 調達	設計	建設	管理 運営
公設 公営	直営方式	公共が資金調達し、設計、建設を個別に民間事業者が発注し、管理運営は公共が行う方式。			■	■	
	個別発注方式	公共が資金調達し、設計、建設、管理運営については業務ごとに民間事業者が発注する方式。			■	■	■
公設 民営	DB方式 +O方式	公共が資金調達し、設計及び建設を民間事業者に一括で委託し、管理運営は別途民間事業者が発注する方式。			■		■
	DBO方式	公共が資金調達し、設計、建設、管理運営を民間事業者に一括で委託する方式。			■		
民設 民営	BTO方式	資金調達、設計、建設、管理運営を民間事業者に一括で委託し、施設整備後に所有権は公共へ移転する方式。		■			
	BOT方式	資金調達、設計、建設、管理運営を民間事業者に一括で委託し、民間事業者が施設を所有したうえで施設を運営し、契約期間終了後に公共へ所有権を移転する方式。	■				

※ ■ は、民間、■ は、公共、民間のどちらにもなり得ます。



## ② 整備・管理運営手法の比較

本道の駅での整備・管理運営手法を検討していくため、「公設公営」「公設民営」「民設民営」の3つの手法について、「施設運営の効率性とサービスの質の向上」「事業期間の短縮」「開発行為の制約」「施設・土地所有の管理・運営」の4つの観点から、整備・管理運営手法について比較検討します。

図表 6-3 整備・管理運営手法の比較

事業手法	運営の効率性・サービスの質	事業期間	開発行為の制約	施設・土地の所有権
公設公営	民間企業・事業者の経験や知識などを生かすにくい(競争原理や経営努力が働きにくい)	従来通りの事業期間となる	市が手続きを行うため、比較的スムーズに行える	市が土地及び施設を所有するため管理がしやすい
	△	◎	◎	◎
公設民営	経験やノウハウを生かすことにより高い収益性が期待できる	従来通りの事業期間となるが、管理運営を行う事業者の選定プロセスが必要	市が手続きを行うため、比較的スムーズに行える	市が土地及び施設を所有するため管理がしやすい(所有は市のままで、管理運営は民間)
	○	○	◎	◎
民設民営	経験やノウハウを生かすことにより高い収益性が期待できる 必要な資金を民間が調達するため市の支出を抑制できる	PFI方式導入の見極めのための調査や事業者の公募・選定の準備に時間と費用を要する(概ね2~3年)	農業振興地域内の農用地区域に指定されている農地であるため、民間による開発行為は、手続きの複雑化や行為の制限が多い	施設及び土地所有が民間となるため、土地の権利移転が必要 (BTO方式は、施設完成後に市が施設を所有)
	◎	△	△	△

### ③ 整備・管理運営手法の選定項目

「6(2)②整備・管理運営手法の比較」の「施設運営の効率性とサービスの質の向上」「事業期間の短縮」「開発行為の制約」「施設・土地所有の管理・運営」の4つの観点から、整備予定地の状況を具体的に整理します。

#### ● 施設運営の効率性とサービスの質の向上

本道の駅には、地域連携施設やスポーツ施設等を整備予定であるため、施設の設計、建設並びに管理運営について、民間事業者のノウハウや効率的な経営手法の導入が必要です。民間活力を効果的に活用することで、コスト削減や運営の柔軟性が期待されます。

また、利用者のニーズに迅速に対応できる体制が整うことで、サービスの質が向上し、利用者満足度の向上にも寄与します。

#### ● 事業期間の短縮

民間活力の活用手法は、公設民営と民設民営が挙げられますが、民設民営の場合、導入可能性調査や実施方針等を踏まえて、事業者を選定するため、事業者選定の契約までに、通常2年以上要するとされています。

本道の駅は、令和9年度に開業予定の菖蒲グリーンセンターと同時期の開業を目指しており、その実現に向けて迅速かつ効率的な整備が求められます。

#### ● 開発行為の制約

整備予定地周辺は、農業振興地域内の農用地区域に指定されている農地であり、法的な制約が多く、開発行為の許可を得るための手続きが非常に複雑です。一般的に農地転用や開発行為には許認可が必要であり、民間事業者が開発行為を行う場合は、手続きが複雑化することや開発行為の制限が多いことから、時間を要してしまいます。

#### ● 施設・土地所有の管理・運営

整備予定地周辺の土地は、市が所有することになる場合、所有者が変わらない公設公営または公設民営の手法を用いることにより、運営上の意思決定が迅速かつスムーズになります。

また、土地の利用や管理についての柔軟な対応が可能となり、土地の権利移転などが不要なため、行政としての管理がしやすくなります。

#### ④ 整備・管理運営手法について

「③整備・管理運営手法の選定項目」より、道の駅は、道路利用者の利便性を確保することに加え、地域住民の活動拠点としての役割も果たすため、公益性を備えることが求められます。一方で、飲食施設や物販施設を通じた収益性の確保も重要であり、その実現には民間のノウハウが必要となります。

さらに、整備予定地については、地理的条件や開発環境から、民間事業者による単独での開発は、時間を要し、困難であることが考えられるため、公設による整備が必要不可欠と考えられます。

以上を踏まえ、本道の駅は、公設民営による整備・管理運営を前提に、今後の検討を進めていきます。

- 整備・管理運営手法は、「公設民営」で検討していきます。

## ⑤ 公設民営のまとめ

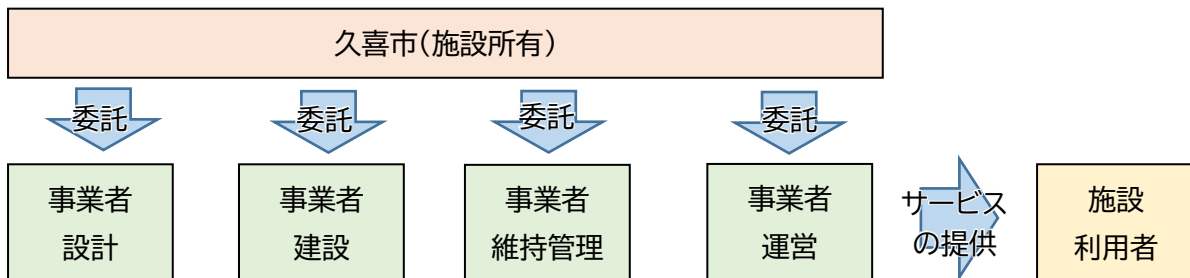
本道の駅の整備・管理運営手法については、公設民営で検討を進めていきますが、公設民営の手法には、様々な事業方式があり、民間が担う範囲は手法に応じて異なります。

以下に、公設民営の手法で採用可能ないくつかの例を示します。

### ア 個別発注方式

市が、施設の設計、建設、維持管理、運営の諸工程（諸業務）を分離し、それぞれ個別に発注して実施する事業方式です。各工程において別々の事業者と契約を結ぶため、市が直接管理を行う必要があります。

図表 6-4 個別発注方式の概念図

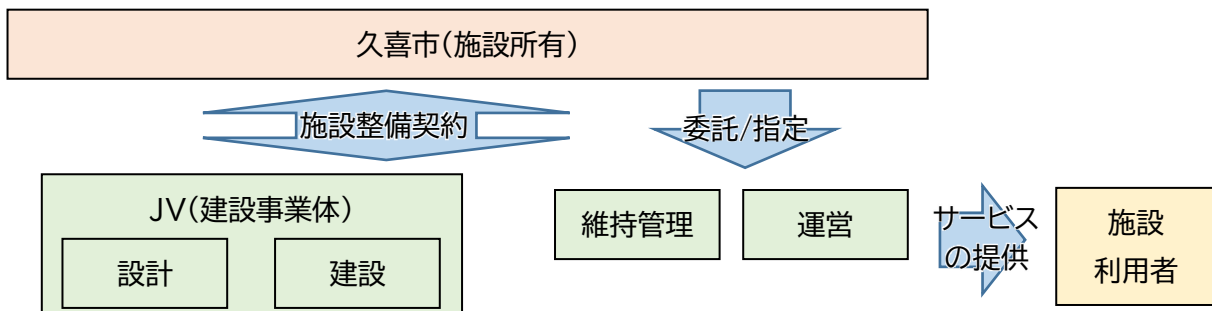


### イ DB(Design Build)方式+O(Operate)方式

民間事業者（設計企業、工事監理企業、建設企業の共同事業体等）が、市から公共施設の設計（Design）・建設（Build）を一括して請け負い、実施する事業方式です。設計、工事監理、建設を実施する民間事業者は、維持管理・運営（Operate）については別途選定された事業者が行うため、事業範囲には含まれません。

維持管理・運営については、公設公営として、市が直営で行う方法もありますが、公設民営で行う場合、業務委託を行う方法や指定管理者が運営及び維持管理業務を行う方法などがあります。

図表 6-5 DB方式+O方式の概念図





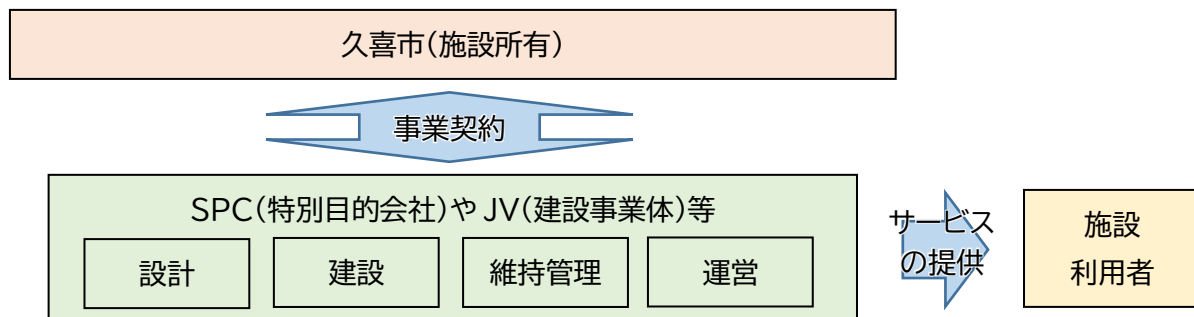
## ウ DBO(Design Build Operate)方式

市が自ら資金調達し、公共施設等の設計(Design)・建設(Build)・維持管理・運営(Operate)の諸工程(諸業務)を、長期の契約として、一括で民間主体に委ねる事業方式です。

DBO方式では、民間事業者側がSPC(特別目的会社)を設立する場合と、しない場合があります。SPCを設立しない場合は、設計・建設や、維持管理・運営の業務別で契約する場合等、案件ごとに契約形態に違いがあります。

また、維持管理・運営を指定管理者に行わせる場合もあります。

図表 6-6 DBO方式の概念図



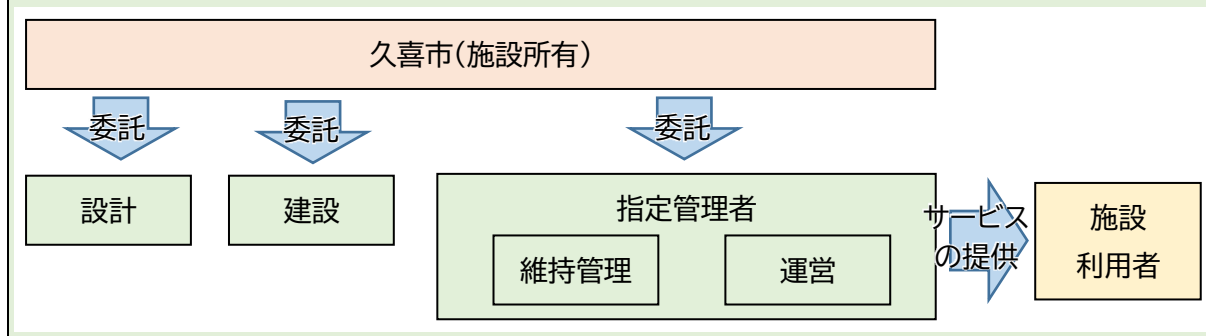
※SPC(特別目的会社)やJV(建設事業体)等を設立しない場合もあります。

※維持管理・運営を指定管理者に行わせる場合もあります。

## 「指定管理者制度」とは

「指定管理者制度」は、施設の維持管理や運営等を、管理者として指定した民間事業者に包括的に実施させる手法です。この方式では、民間事業者を指定管理者に指定し、施設の維持管理・運営を3～5年程度の単位で実施する方法が多くとられています。

【指定管理者の概念図】



- 事業方式については、資金面等での検討も必要であることから、今後検討の上、決定します。

久喜市内の指定管理者制度導入の施設一覧

施設名	指定管理者	公募・ 随意指定	所管課
久喜市久喜総合文化会館 久喜市菖蒲文化会館 久喜市栗橋文化会館	株式会社ケイミックスパブリックビジネス	公募	市民生活課
久喜市けやきの木 久喜市くりの木	社会福祉法人久喜市社会福祉協議会	随意指定	障がい者福祉課
久喜市いちょうの木 久喜市立のぞみ園 久喜市ゆう・あい 久喜市あゆみの郷	社会福祉法人啓和会	公募・ 随意指定	障がい者福祉課
久喜市偕楽荘	社会福祉法人久喜同仁会	公募	高齢者福祉課
久喜市総合体育館 久喜市立体育施設 久喜市栗橋B&G海洋センター及び有料公園施設等(20施設)	久喜健幸スポーツパートナーズ (毎日興業株式会社)	公募	スポーツ振興課
久喜市立つばめクラブ他 17クラブ	一般社団法人久喜市学童保育運営協議会	随意指定	こども育成課
久喜市立くりっ子放課後児童クラブ	くりっ子放課後児童クラブ父母会	随意指定	こども育成課
久喜市立風の子学童保育クラブ、久喜市立風の子南学童保育クラブ	誠風会	随意指定	こども育成課
久喜市立しずか学童クラブ	特定非営利活動法人 ほほえみ放課後児童クラブ	随意指定	こども育成課
久喜市立図書館	株式会社 図書館流通センター	公募	生涯学習課

計:56施設(令和6年4月1日現在)

## 7 計画実現に向けた今後の進め方

### (1) 今後のスケジュール

今後は、以下の整備スケジュールを予定しています。

本計画「農業振興拠点(道の駅)基本計画」の策定後、令和7年度から管理運営計画を策定し、令和8年度以降に、道の駅の施設設計及び用地取得を並行して進めて、令和9年度から順次開業することを目指します。

なお、整備スケジュールは、協議などにより変更となる場合があります。

図表 7-1 今後の整備スケジュール(案)

施設		令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	令和11年度 (2029年度)	令和12年度 (2030年度)
道の駅	農産物直売所	道の駅基本構想 策定		道の駅基本計画 策定		施設設計	工事	開業		
	その他関連施設	道の駅基本構想 策定		道の駅基本計画 策定		管理運営計画 策定	施設設計	用地取得	工事 順次開業	



## (2) 開業に向けた検討・調整事項

道の駅の開業に向けて、次に示す事項について検討及び調整を進める必要があります。

### ● 管理運営計画の策定

- ・ 官民連携スキームの策定(前提条件の整理、事業方式の決定)
- ・ 運営事業者候補の参画意欲の確認や施設内容の調整
- ・ 募集要項の作成

### ● 施設設計

- ・ 基本設計(地質調査、測量)、詳細設計
- ・ 運営事業者との調整を反映した施設計画の具体化

### ● 関係機関との調整

- ・ 開発に関わる国、県、道路管理者、警察等との協議、調整
- ・ 水道・下水道や電力等インフラ整備に関する関係機関との調整

### ● 用地確保及び許認可・法的手続き

- ・ 関係法令(都市計画法、農地法、建築基準法等)に関する許認可
- ・ 用地取得に関する調整及び用地買収

### ● 地域連携

- ・ 地域農業者、商工会、観光協会、その他関係団体との連携体制構築