（仮称）道の駅「くまがや」整備計画

令和２年６月

埼玉県熊谷市

目　次

第1章　はじめに
1.1　背景と目的 ・・・

第1章　はじめに

1.1 背景と目的 1-2
1.2 道の駅について 1-3
1.2.1 道の駅の目的と機能 1-3
1.2.2 道の駅の整備方法 1-4

1.1　背景と目的

熊谷市は、東京都心から50～70 km圏に位置する、埼玉県北部最大の都市です。古くから交通の要衝として栄え、江戸時代には中山道の宿場町として、また、江戸から秩父へ向かう道であった秩父往還の分岐点として、重要な位置を占めました。



図 1-1　本市の位置

現在においても、東京と埼玉、新潟を結ぶ大動脈である国道17号や、地域高規格道路であり熊谷渋川連絡道路の一部である国道17号熊谷バイパス（以下「国道17号BP」という。）が市内を東西に走り、南北方向へは国道407号、その他国道140号、国道125号も市内から分岐しています。

さらに、関越自動車道や東北自動車道、首都圏中央連絡自動車道（圏央道）、北関東自動車道に囲まれており、優れた交通利便性を誇ります。

また、利根川・荒川の二大河川を有し、これらの大河により育まれた肥沃な土地、豊富な水などの資源に恵まれており、農業が盛んな地域です。特に、本州一の収穫量を誇る小麦や野菜の栽培が盛んで、農業産出額は県内第５位（平成28年市町村別農業算出額推計）となっており、また東京の市場での評価も高く、ブランド化を進めています。

このような地元ブランドの創出と合わせ、農業振興を図り、全国へ発信していく拠点として、（仮称）道の駅「くまがや」（以下「本道の駅」という。）の整備を目指すものとしました。

平成29年度には『熊谷市「道の駅」基本構想』（以下「基本構想」という。）を策定し、本地域で育まれた食文化の発信をはじめ、新しい食の文化を生み出す交流拠点となるよう「日本を代表する“食”のテーマパーク」というコンセプトを提唱しました。

令和元年７月には『（仮称）道の駅「くまがや」基本計画』（以下「基本計画」という。）を策定し、基本構想で提唱されたコンセプト等を踏まえ、本道の駅の役割・機能、施設の配置計画及び景観・意匠計画等を検討し、実現化に向けた基本となる計画を示しました。

『（仮称）道の駅「くまがや」整備計画』（以下「整備計画」という。）は、基本計画に基づき、民間事業者等の意見を参考にしながら、導入施設や規模、事業手法について実効性のある内容に精査するとともに、今後基本設計に必要となる基盤整備関係の前提条件を整理した計画です。

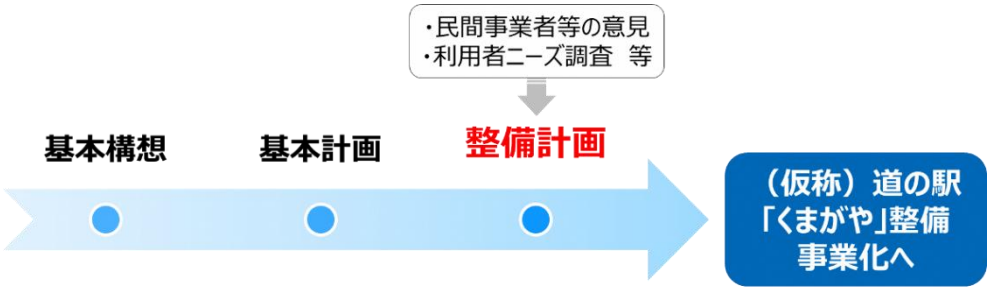


図 1-2　事業化までの流れ

1.2 道の駅について

1.2.1 道の駅の目的と機能

「道の駅」は、道路利用者のための快適な休憩施設（休憩機能や情報発信機能）であり、沿道地域の様々な資源を活用しながら地域活性化を促す施設（地域連携機能や情報発信機能）でもあります。また、新潟県中越地震や東日本大震災等の際に、避難所や自衛隊等の前線基地、緊急物資輸送拠点等の役割を果たしたことを契機に、防災拠点としての役割も期待されています。

近年は、地域活性化の拠点として、地域独自の課題解決や地域のネットワーク強化に貢献することがより求められてきていることから、農業・観光・福祉・文化・防災等、地域の個性や魅力を活かした様々な機能を持った道の駅が増えています。

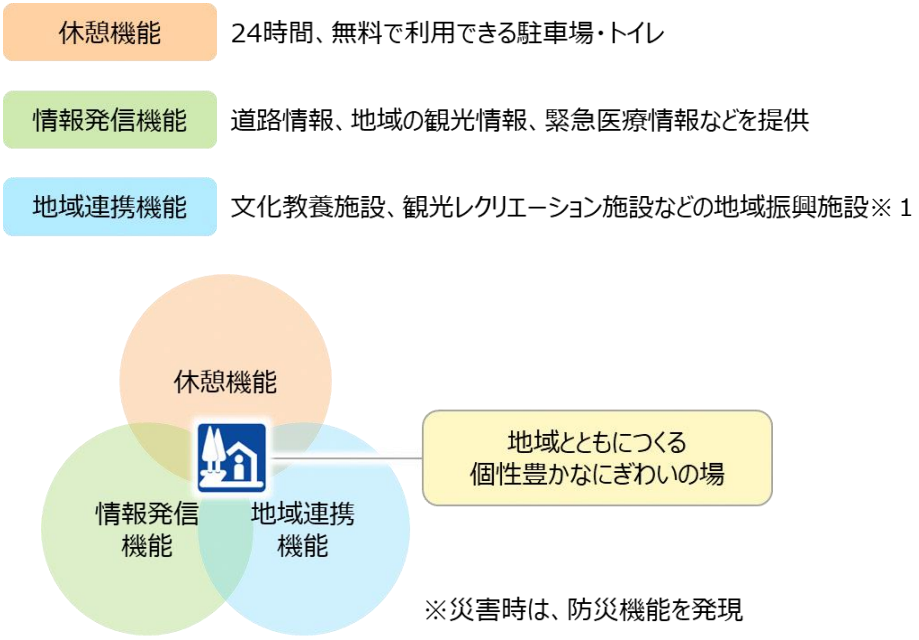


図 1-3 「道の駅」の基本コンセプト

出典：国土交通省 HP をもとに作成

※1 地域振興施設：産業や観光の振興、コミュニティ機能の強化等の地域振興を目的とした施設

1.2.2 道の駅の整備方法

「道の駅」の整備には、道路管理者と市町村等で整備する「一体型道の駅」と、市町村等が単独で整備する「単独型道の駅」の２つの整備方法があります。

一体型道の駅では、道路利用者の「休憩施設」「トイレ」「情報提供施設」「駐車場」を道路管理者が整備し、「地域振興施設」「第２駐車場」を市町村等が整備します。

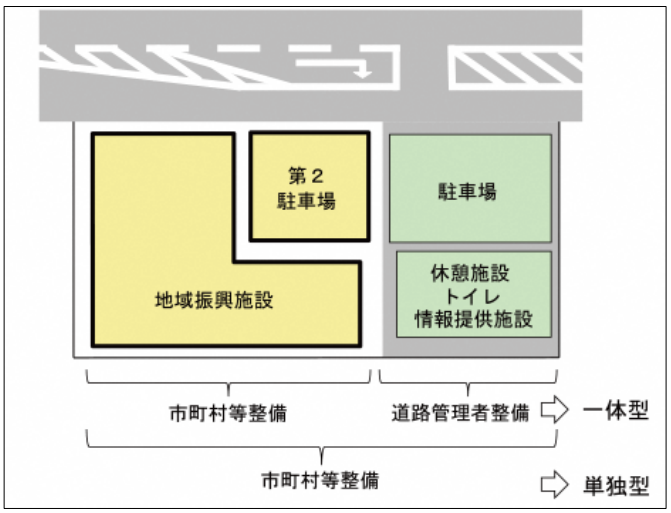


図 1-4 「道の駅」の整備主体と整備内容

出典：国土交通省 HP をもとに作成

本道の駅は、国道 17 号 BP の道路管理者である、国土交通省関東地方整備局大宮国道事務所との「一体型道の駅」の整備を目指しており、想定される役割分担は下表のとおりです。

この整備計画においては、一体型を想定して計画を策定することとし、今後も道路管理者との協議を進めていきます。

表 1-1 道の駅の機能と整備主体

機能	施設等	整備主体
休 憩 機 能	道路利用者の駐車場、トイレ	国・市
情報発信機能	道路情報等を提供する情報提供施設	国
	地域の情報の提供や魅力を発信する情報提供施設	市
地域連携機能	食の提供や子育て支援施設等の地域振興施設	市
防 災 機 能	防災倉庫等	市

第2章　計画概要

2.1 計画地 2-2
2.1.1 道の駅の計画地 2-2
2.2 コンセプト等 2-3
2.2.1 求められる役割 2-3
2.2.2 コンセプト・実現に向けたビジョン 2-4
2.2.3 道の駅に求められる機能・施設 2-5
2.3 導入施設 2-6
2.3.1 基本計画における導入施設・規模と整備計画における精査の考え方 2-6
2.3.2 導入施設の精査・検討 2-7
2.3.3 導入施設規模の精査・検討 2-10
2.3.4 整備計画における導入施設・規模 2-26

2.1　計画地

2.1.1　道の駅の計画地

本道の駅の計画地は、熊谷市東部の国道 17 号 BP 及び国道 125 号の交差部に位置します。国道 2 路線に面しており、国道 17 号 BP の交差点改良事業や、熊谷駅から国道 125 号をつなぐ県道熊谷羽生線の整備など、交通の利便性が飛躍的に向上しています。

また、ラグビーワールドカップ 2019™の開催会場となった熊谷スポーツ文化公園が近接しており、開催に向けたアクセス道路や市内環状道路等の整備が進んだことから、公園利用者の本道の駅への立ち寄りを含め、多くの道路利用者の休憩に利用していただくことが期待できます。

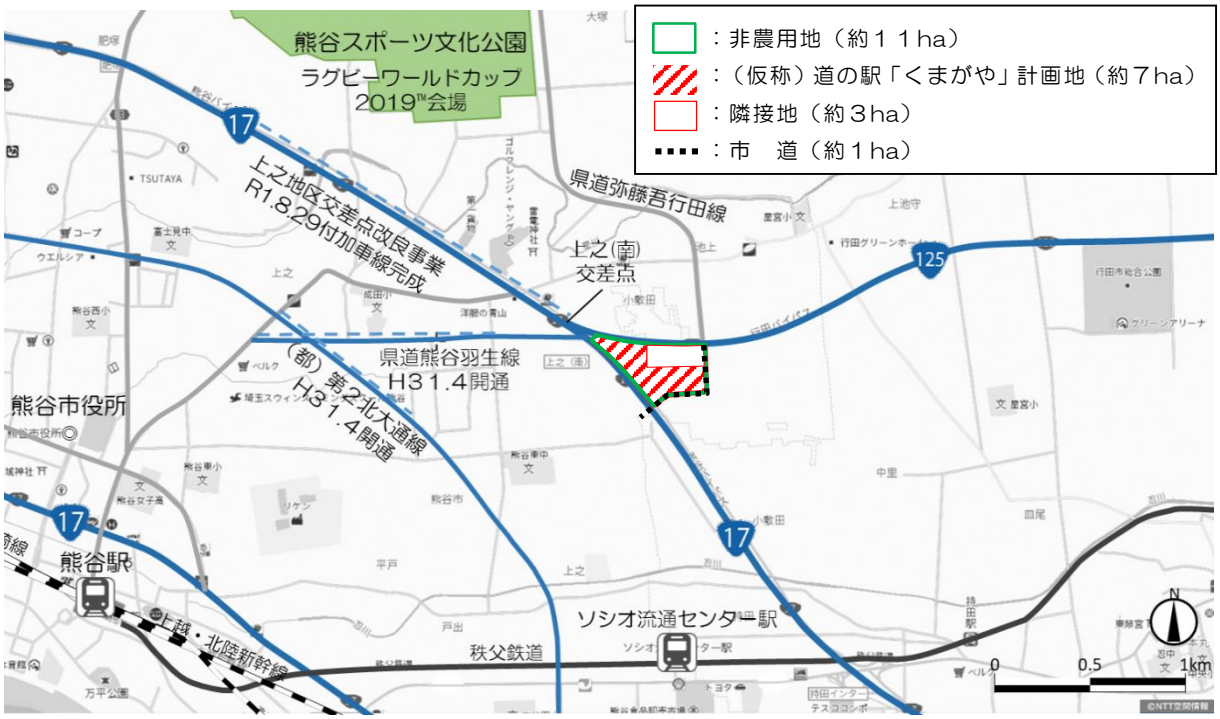


図 2-1　計画地の位置

なお、本道の駅の計画地（約７ha）は、池上地区ほ場整備事業における非農用地（11ha）の一部であり、本道の駅計画地に隣接する用地（約３ha：以下「隣接地」という。）には、本道の駅と相互連携を図ることができる民間施設等を誘致することとしています。

2.2 コンセプト等

2.2.1 求められる役割

本道の駅では、道の駅の目的である基本的な３つの機能（休憩機能、情報発信機能、地域連携機能）に加え、過去の大規模な災害における教訓を踏まえ、必要性が高まる第４の機能として、防災機能を担うものとします。地域連携機能には、基本計画で示された３つの地域課題を解決する機能を持たせ、３つの役割を担うものとします。

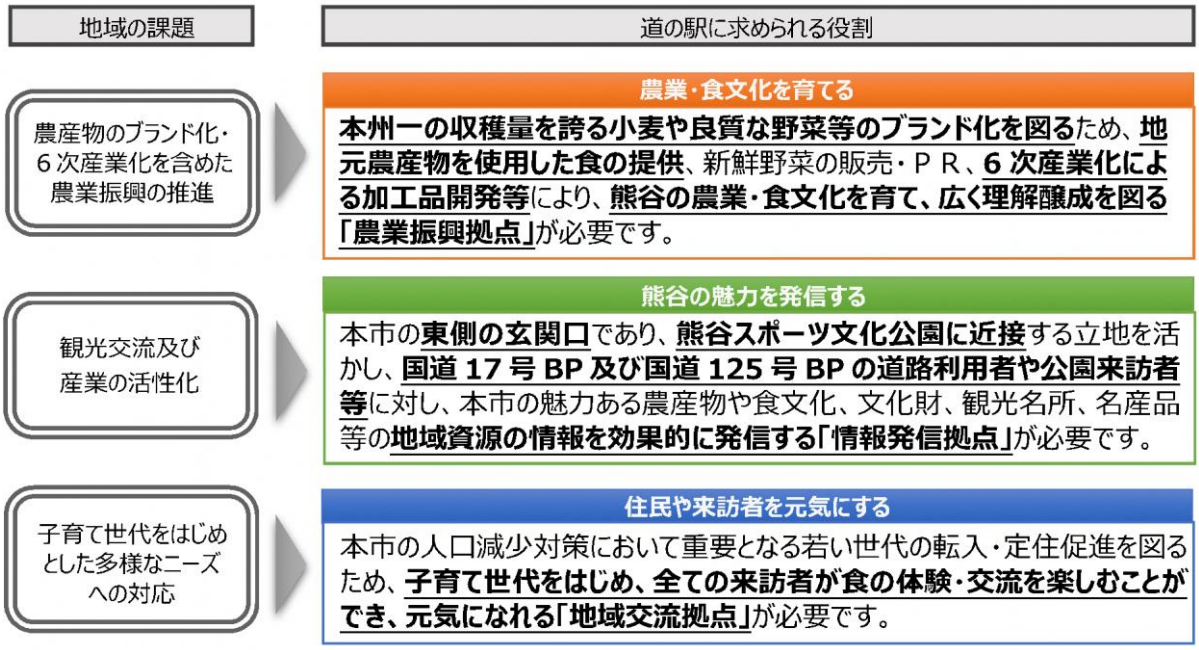


図 2-2　地域の課題と道の駅に求められる役割

出典：（仮称）道の駅「くまがや」基本計画

本道の駅は食と農をテーマとした産業拠点として、都市拠点である中心市街地や、スポーツ・文化・健康拠点である熊谷スポーツ文化公園と連携し、来訪者を観光施設等の地域資源に呼び込み、農業、商業、観光等の市内産業の活性化を図ることを目指します。

2.2.2 コンセプト・実現に向けたビジョン

本道の駅では、本州一の収穫量を誇る小麦により生まれた様々な小麦文化や新鮮な地元野菜の PR、それらを加工した食材の提供など、本地域で育まれた様々な小麦文化の発信をはじめ、新しい食文化を生み出す交流拠点を目指すため、基本構想において「日本を代表する“食”のテーマパーク」のコンセプトを掲げました。

また、基本計画においては、道の駅で対応すべき地域課題や求められる役割を踏まえ、コンセプトを基に、実現に向けた「3 つのビジョン」を設定しました。

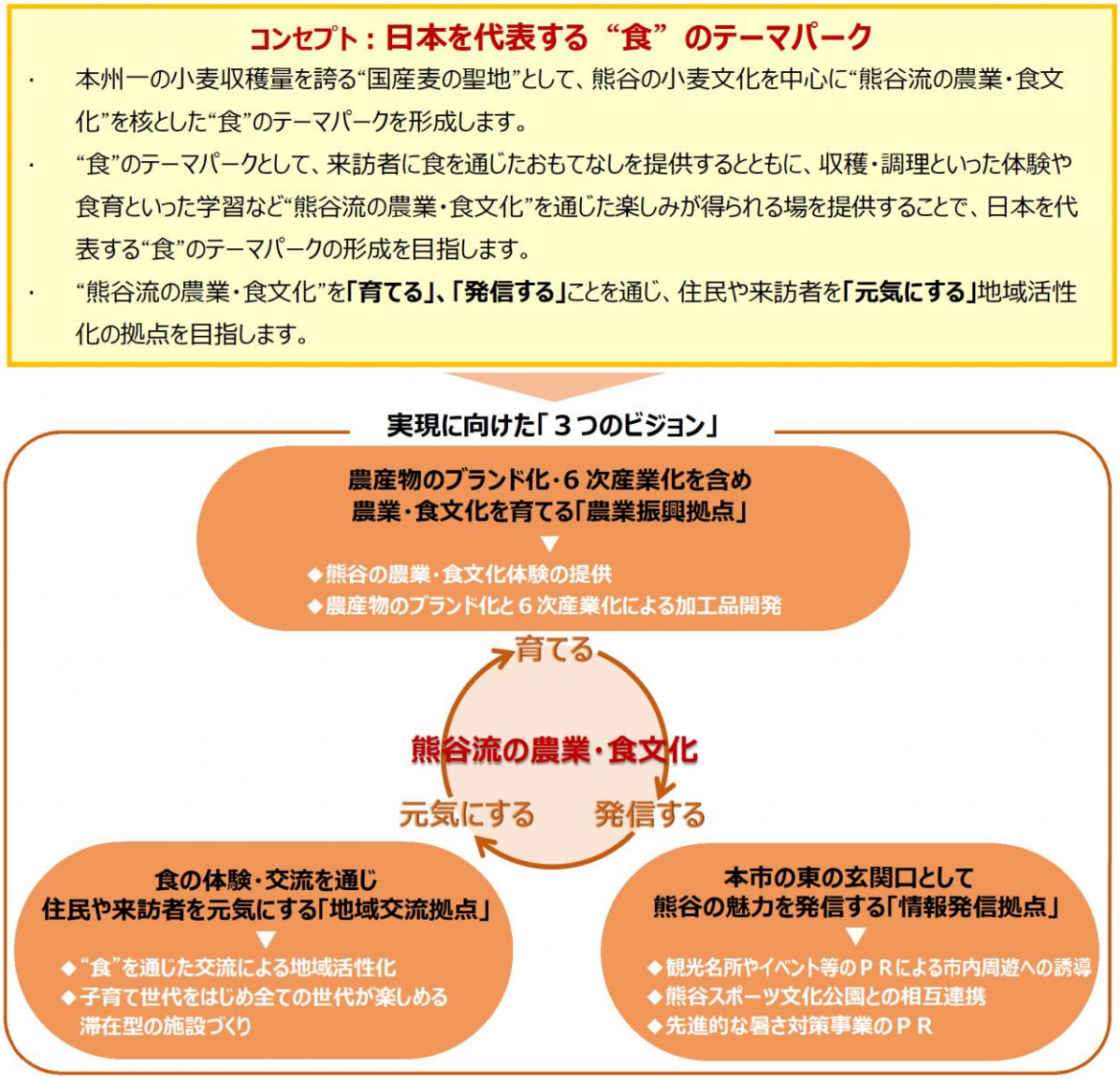


図 2-3 （仮称）道の駅「くまがや」のコンセプト・実現に向けたビジョン
出典：（仮称）道の駅「くまがや」基本計画

2.2.3 道の駅に求められる機能・施設

基本計画において、コンセプト及び実現に向けたビジョンを踏まえ検討した、本道の駅に求められる機能・施設を示します。

休憩機能

24 時間無料で利用できる駐車場やトイレ等の休憩機能

【施設例】24h 利用可能な魅力的なトイレ、駐車場、電気自動車用急速充電スペース、駐輪施設



出典：内閣官房 トイレ事例集



出典：道の駅「ひたちおおた」HP

情報発信機能

24 時間利用可能な道路情報提供コーナー等の情報発信機能

【施設例】24h 利用可能な道路情報提供コーナー



出典：E-NEXCO Drive Plaza HP

防災拠点機能

災害発生時の一時避難場所としての利用や応急対策・復旧活動を支援する防災拠点機能

【施設例】災害用トイレ、貯水槽、自家発電機、備蓄燃料保管タンク、防災備蓄倉庫、無料公衆無線 LAN、スマートフォン充電設備、AED





出典:国土交通省「道の駅」の災害時における活用について

地域連携機能

■食の提供・理解醸成機能

来訪者をもてなすとともに、熊谷の農業・食文化のブランド化を図るための食の提供・理解醸成機能

- 新鮮な地元農産物や、それらを活用したここでしか買えない農産物加工品等の販売
- 「健康」「オーガニック」「スポーツ」等をテーマとした健康食・アスリート食等の提供
- 暑さと絡めたアイス、かき氷等のひんやりスイーツの提供

【施設例】農産物直売所、加工品販売所、飲食施設



出典：道の駅「米沢」HP



出典：仙台場外市場 杜の市場 HP

■農業体験機能

来訪者が農業を体験したり、自ら収穫した農産物を味わう機会等を提供する農業体験機能

- 果実狩りや野菜収穫を行える体験農園
- 農業体験イベント等の定期的な開催

【施設例】農園（体験農園、市民農園等）



出典：道の駅「くりもと　紅小町の郷」HP

■連携支援・加工機能

6次産業化の推進等に向けた連携支援・加工機能

- 地元農産物を活用した新たな加工品開発・流通
- 加工品等のインターネット販売
- 農業参入に向けた農業者、農業系教育機関、食関連企業等の連携・交流
- 農産物加工場の見学や加工の体験ができるツアー等の企画・提供

【施設例】農産物加工・流通施設



出典：さいさいきて屋 HP

育てる　農産物のブランド化・6 次産業化を含め農業・食文化を育てる「農業振興拠点」



元気にする　食の体験・交流を通じ住民や来訪者を元気にする「地域交流拠点」

■交流・地域活動機能

人が集い、楽しみ、交流することができる交流・地域活動機能

- 各種イベント開催や趣味サークル、料理教室等の活動の場
- 気軽に利用できる屋内外の休憩・交流スペース

【施設例】屋外・半屋外のイベント広場、屋内外の休憩・交流スペース、調理室、バーベキュー広場、足湯



出典：道の駅「ひたちおおた」HP

■子育て支援機能

広く子育て世代を応援するため、親子が安心して集える子育て支援機能

- 子育て世代が外出する際の目的地となるような子ども・家族の遊び場
- 乳幼児から小学生までの子どもが遊ぶことのできる食育や知育等の要素を加えた広い屋内遊び場

【施設例】屋内外遊び場、水遊び場、妊婦向け屋根付き優先駐車スペース



出典：キッズピアあしかが HP

■交通機能

道の駅に公共交通機関により直接アクセスできる交通機能

- より多くの人の立寄りを促すためのバス路線

【施設例】バス停、待合スペース

発信する　本市の東の玄関口として熊谷の魅力を発信する「情報発信拠点」

■案内・誘導機能

観光名所やイベント情報をはじめとした地域資源を案内し、市内観光周遊への誘導を促進するための案内・誘導機能

- 観光名所やイベント情報、市内飲食店や小売店等を紹介するパンフレット・チラシ等の提供
- 熊谷スポーツ文化公園で開催される各種スポーツ大会・イベント情報の発信
- 地域ＦＭラジオ局との連携、観光ツアーの企画・提供

【施設例】多言語対応の観光総合案内窓口、情報提供コーナー、市内飲食店等の紹介コーナー



出典：道の駅「米沢」HP

■情報発信・広報機能

知名度が十分でない地域固有の資源を含め、来訪者をはじめ全国に向けて歴史・文化・地域資源等を広く発信する情報発信・広報機能

- 熊谷の農業・小麦文化や伝統工芸・特産品の紹介
- 文化財や縁ある偉人、遺跡、ラグビータウン熊谷等の紹介
- 暑さ対策設備の設置による取組みのＰＲと来訪者への憩い・おもてなしの提供

【施設例】熊谷の農業・歴史等の紹介コーナー、冷却ミスト装置・人工日除け等の暑さ対策設備



出典：熊谷市 HP、麻布十番モンタボーHP、ウスキングベーグル HP、東京アスリート食堂 HP、阿里山カフェ HP、梅月堂、買えるくまがや ONLINE HP、ヤマザワ HP、さいたま逸品ぐるめぐり HP、秩父市 HP

2.3 導入施設

2.3.1 基本計画における導入施設・規模と整備計画における精査の考え方

本道の駅で基本となる施設として基本計画で想定された導入施設・規模は、下表のとおりです。今後の施設設計や具体的な整備に向けて、本道の駅で必要とする導入施設、目安とする適正な規模について内容を精査するため、施設運営のノウハウを有する民間事業者からの意見や利用者ニーズ等を反映します。

表 2-1　基本計画で想定された導入施設一覧

整備分担	機能	屋内外	施設	基本計画	単位	備考
休憩施設（国整備）	休憩・情報発信	屋内	トイレ、休憩所、情報提供コーナー	300	㎡	
	休憩機能	屋外	駐車場（国整備分）	10,000	㎡	
			休憩施設（国整備）建物合計	300	㎡	
			休憩施設（国整備）屋外空間合計	10,000	㎡	
地域振興施設（市整備）	休憩機能	屋内	地域振興施設内トイレ	150	㎡	
		屋外	駐車場（市整備分）	18,000	㎡	
	農業・食文化を育てる機能	屋内	農産物直売所・加工品販売所	1,000	㎡	
			飲食施設	700	㎡	合計110席以上（カフェ、フードコート、レストラン等）
			農産物加工・流通施設	500	㎡	
		屋外	農園	2,000	㎡	体験農園、市民農園等
	熊谷の魅力を発信する機能	屋内	観光総合案内窓口	50	㎡	
		屋内外	暑さ対策設備	適宜	㎡	
	住民や来訪者を元気にする機能	屋内	24時間利用可能なベビーコーナー	15	㎡	授乳コーナー、おむつ交換台、子育て支援施設情報の提供
			屋内遊び場	2,035	㎡	屋内遊び場：2,000㎡程度、キッズコーナー：35㎡程度
			屋内交流スペース	100	㎡	
			多目的室（会議室、研修室）	150	㎡	最大100名程度、2分割利用も可
			調理室	80	㎡	調理室4台、収容人数24人程度
			温浴施設（足湯等）	20	㎡	
			バス停・待合スペース	-	㎡	
		半屋外	妊婦向け屋根付き優先駐車スペース	-	㎡	
			屋外の交流スペース	660	㎡	交流ホール：660㎡程度
		屋外	屋外遊び場、水遊び場	100	㎡	
			バーベキュー広場	450	㎡	
			屋外イベント広場	2,800	㎡	
			ガーデン空間	適宜	㎡	
			緑地	14,000	㎡	
	管理・運営機能	屋内	事務室	50	㎡	館長、事務員等8名程度が利用
			更衣・休憩室	80	㎡	更衣室男女、休憩・給湯室を想定
			機械空調室・職員用トイレ	90	㎡	
	防災機能	屋内	防災施設	適宜	㎡	災害用トイレ、貯水槽、自家発電、防災倉庫等
	その他	屋内	廊下	150	㎡	
その他施設		屋外	調整池	12,000	㎡	
			地域振興施設（屋内・半屋外）合計	5,830	㎡	
			地域振興施設（屋外）合計	49,350	㎡	
			＜全体＞屋内・半屋外施設 合計	6,130	㎡	
			＜全体＞屋外施設 合計	59,350	㎡	

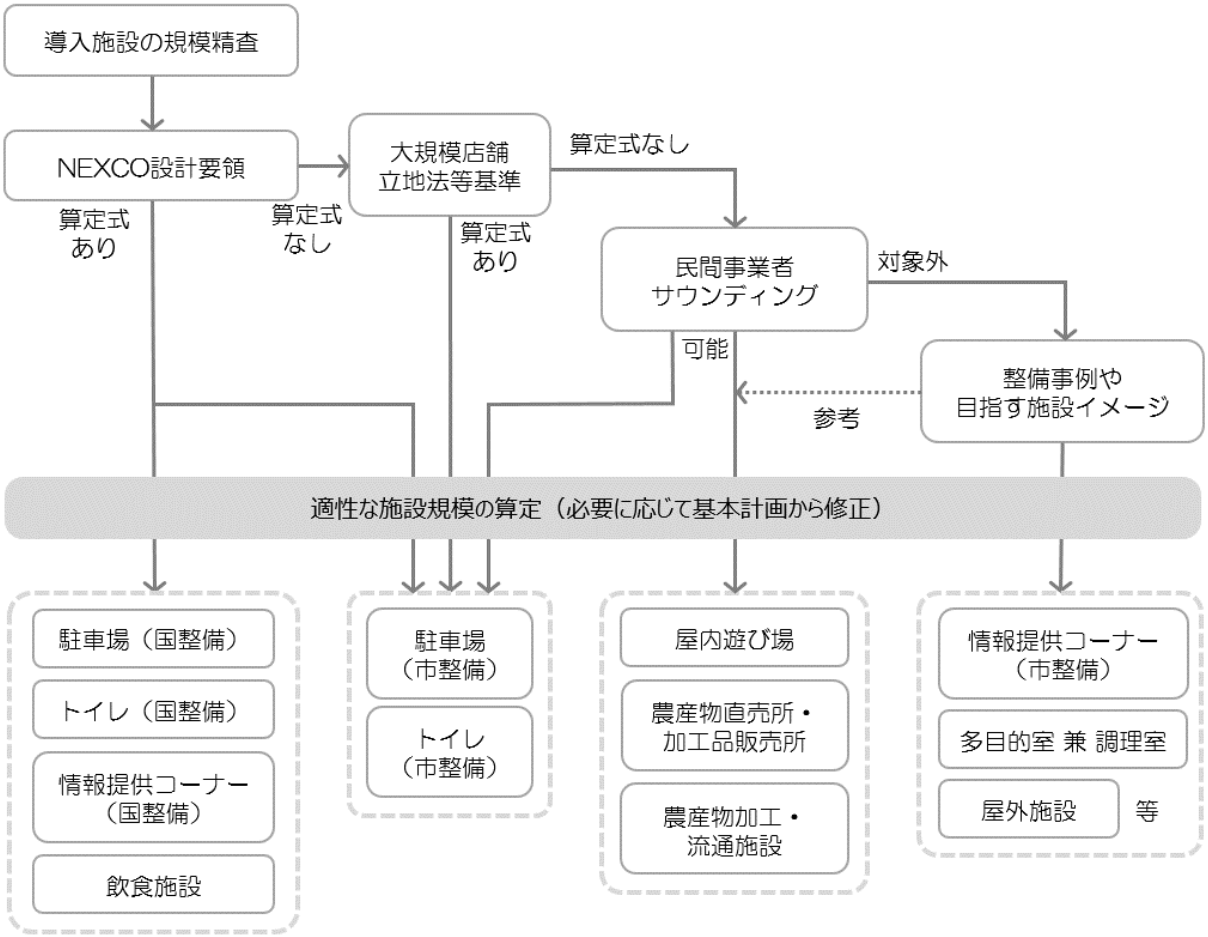
2.3.2 導入施設の精査・検討

必須とする導入施設と規模の精査を行うため、事業者サウンディング調査（アンケート及びヒアリング）、道の駅アンケート調査、利用者ニーズ調査を実施しました。

表 2-2 導入施設と規模の精査の手法

調査	調査対象・方法
事業者サウンディング調査	【アンケート】事業者（116 社）を対象に、調査票を郵送（返信用封筒を同封）等で配布する。 【ヒアリング】アンケートにおいて、「本事業に興味・関心あり」かつ「追加の情報提供や意見交換等の対応可能」と回答した事業者（11 社）を対象に、対面によるヒアリングを行う。
道の駅アンケート調査	道の駅の運営団体（17 団体）を対象に、調査票をメールで配布する。
利用者ニーズ調査	リサーチ会社のサーバー及びシステムを利用し、登録しているモニターのうち本道の駅の想定利用者を対象に、Web 上でアンケートを行う。

また、適正な施設規模については、以下のフロー図に従って精査しました。



※（国整備）の標記がない施設は、地域連携機能として市が整備を行う施設

図 2-4 施設規模の精査フロー図

前頁に示した導入施設精査の観点と手法より、導入施設の精査を行いました。

なお、道の駅の基本機能である「休憩機能」「情報発信機能」は必要最小限の導入施設であるため、「地域連携機能」の導入施設について精査しました。

(1) 維持管理・運営における課題

事業者サウンディング調査のヒアリングにおいて施設の必要性に関する意見があった「バーベキュー場」、およびアンケートにおいて「あったら良い」又は「導入すべき」とする意見が少なかった施設のうちヒアリングで維持管理・運営に係る課題等の意見があった「農園」、「調理室」、「農産物流通施設」、「足湯」について、主な意見を以下に示します。

表 2-3　事業者サウンディング調査及び道の駅アンケート調査における主な意見

施設	主な意見
バーベキュー広場	・近隣（熊谷スポーツ文化公園）に同様の施設があることから、ニーズ等を再検討した方がよい。
農園	・実績がある企業でないと管理運営が難しく、維持管理、安全管理の労力がかかる。 ・一般的に農園は採算がとれず、ニーズもあまりないため、「道の駅」に整備するのであれば体験農園がよいのではないか。
調理室	・稼働実績が低く、衛生管理、防火管理等の留意事項が増える。 ・貸出施設として考えた場合、会議室のみよりも利用の幅が広がる。
農産物流通施設	・500 ㎡あれば便利だが、小さくても可。
足湯	・無料ゆえにスタッフが常駐しないため、十分に管理できずクレームにつながる。 ・毎日の清掃等も含め、維持管理にコストがかかる。 ・老朽化による更新があるため、料金を生むような取組を検討しなければならない。

(2) 導入施設の検討

維持管理・運営に課題がある施設については、次のとおりとします。

1) バーベキュー広場

周辺に類似施設がありニーズが分散し、収益性に課題があるため、採用を見送ることとします。

2) 農園

農産物の収穫体験等ができる体験農園とします。

3) 調理室

調理室は多目的室と兼用が可能な施設のため、一体的に整備しフレキシブルに使える施設とします。

4) 農産物流通施設

農産物加工施設と一体的に整備し、効果的・効率的に活用できる施設とします。

5) 足湯

運営管理及び収益性に課題があるため、採用を見送ることとします。

これらを踏まえ、導入するとした施設ごとに、次頁から規模の精査・検討を行います。

2.3.3 導入施設規模の精査・検討

(1) 駐車場（休憩機能）

整備内容

道路利用者や地域振興施設利用者等のため、24 時間利用可能な駐車場を整備します。

施設規模の算定

① 国整備範囲

国整備範囲の駐車場は、国道 17 号 BP 利用者を想定したものとなります。施設規模（駐車ます数）の算定に用いる国道 17 号 BP の交通量は、施設供用時の状態により近い規模とするため、将来交通量とします（基本計画時は現況交通量を使用）。

駐車ます数の算定基準は、道の駅の計画・設計で用いられる「設計要領第四集　休憩施設設計要領（H17.10）」（東日本高速道路株式会社。以下「設計要領第四集」という。）に準拠し、以下の数式により算定します。

駐車ます数＝「片側設計交通量」×「休日サービス係数」×「立寄率」×「ラッシュ率」÷「回転率」

開通 10 年後の年間 365 日のうち上位から 10%、すなわち 35 番目程度の交通量時の駐車ます数を考える。

片側設計交通量（前面道路交通量）

道の駅においては、前面道路の上下線両方向からの進入が想定されるため、前面道路交通量の上下線合計値を使用（片側設計交通量→前面道路交通量）

休日サービス係数

平均日交通量から年間 365 日のうち 35 番目程度の交通量を求める係数

立寄率

立寄台数（台/日/km）／本線交通量（台/日）

ラッシュ率

ラッシュ時立寄台数（台/時）／立寄台数（台/日）

※1 日の立寄台数に対する立寄交通量が最大となる 1 時間（正時から次正時）の立寄台数の比率

回転率

1（時）／平均駐車時間（時）

表　車種別立寄率、ラッシュ率、平均駐車時間

施設の種類	車種	立寄率	ラッシュ率	平均駐車時間（分）
パーキングエリア	小型車	0.100	0.100	15
	大型バス	0.100	0.250	15
	大型貨物車	0.125	0.100	20

表 2-4　必要駐車ます数（国道 17 号 BP）

項目	PA 水準			備考
	小型車	大型バス	大型車	
前面道路交通量（台/日）	36,960			将来交通量推計より
車種別前面道路交通量（台/日）	32,504	75	4,381	将来交通量推計より
休日サービス係数	1.280	1.280	1.280	設計要領第四集に準拠（$1.65-Q\times10^{-5}$）（25,000＜Q（前面交通量）≦50,000）
立寄率	0.100	0.100	0.125	設計要領第四集に準拠
ラッシュ率	0.100	0.250	0.100	設計要領第四集に準拠
回転率	4.000	4.000	3.000	設計要領第四集に準拠
必要駐車ます数（台）	105	1	24	小数点以下切り上げ

以上から、国整備範囲の必要駐車ます数は 130 台となります。なお、そのうち、身体障がい者用駐車ます数は 4 台、上屋面積 120 ㎡程度とします。

＜身体障がい者用駐車ます数の算定式＞

（小型車駐車ます数が 200 台未満の場合：小型車駐車ます数/100＋2）

105×1/100＋2＝3.05　→　4 台

② 市整備範囲

市整備範囲の駐車場は、新設市道等の道路利用者及び目的地として訪れる地域振興施設の利用者を想定したものとなります。道路利用者分の施設規模（駐車ます数）の算定には、国整備範囲と同じく将来交通量を使用します。地域振興施設の利用者分については、農産物直売所、飲食施設等の利用者と屋内遊び場の利用者の２つに分けて算定します。

ア）　道路利用者の必要駐車ます数

国整備範囲の駐車場と同様、設計要領第四集に準拠し算定します。

表 2-5　必要駐車ます数（国道 125 号）

項目	PA 水準			備考
	小型車	大型バス	大型車	
前面道路交通量（台/日）	30,086			将来交通量推計より
車種別前面道路交通量（台/日）	23,829	55	6,202	将来交通量推計より
休日サービス係数	1.349	1.349	1.349	設計要領第四集に準拠（$1.65-Q\times10^{-5}$）（25,000＜Q（前面交通量）≦50,000）
立寄率	0.100	0.100	0.125	設計要領第四集に準拠
ラッシュ率	0.100	0.250	0.100	設計要領第四集に準拠
回転率	4.000	4.000	3.000	設計要領第四集に準拠
必要駐車ます数（台）	81	1	35	

表 2-6　必要駐車ます数（新設市道）

項目	PA 水準			備考
	小型車	大型バス	大型車	
前面道路交通量（台/日）	7,226			将来交通量推計より
車種別前面道路交通量（台/日）	6,040	15	1,171	将来交通量推計より
休日サービス係数	1.400	1.400	1.400	設計要領に準拠（0＜Q（前面交通量）≦25,000）
立寄率	0.100	0.100	0.125	設計要領第四集に準拠
ラッシュ率	0.100	0.250	0.100	設計要領第四集に準拠
回転率	4.000	4.000	3.000	設計要領第四集に準拠
必要駐車ます数（台）	22	1	7	

以上から、国道１２５号利用者分の必要駐車ます数は１１７台、新設市道利用者分は３０台となり、合計１４７台となります。

イ）　地域振興施設利用者（農産物直売所、飲食施設等）の必要駐車ます数

農産物直売所、飲食施設等の地域振興施設の利用者数に対しては、大規模小売店舗立地法（H19.2）による、以下の数式により算定します。

駐車ます数＝「店舗面積当たりの日来客数原単位」×「該当店舗面積※1」
×「ピーク率」×「自動車分担率」／「平均乗車人員」
×「平均駐車時間係数」×「併設施設比率※2」

※1：該当店舗面積：売場等小売業を行うための店舗の用に供される床面積
→　今回の場合、農産物直売所を対象とします。

※2：飲食店等併設施設が小売店舗の集客に影響を与える場合、該当店舗面積と併設施設の割合により指針値との比率式から算出される数値
→　併設施設は、飲食施設、多目的室兼調理室、屋内交流スペースを対象とします。

表 2-7　必要駐車ます数（農産物直売所、飲食施設等）

項目	数値	備考
店舗面積当たりの日来客数原単位（人/日）	1,076	人口 40 万人未満、該当店舗面積＜5,000 ㎡、1,100-30×該当店舗面積
該当店舗面積（千㎡）	0.8	農産物直売所（バックヤード 0.2 除く）面積
ピーク率（%）	14.4	規定値
自動車分担率（%）	70	規定値（人口 10 万人以上 40 万人未満、その他地区）
平均乗車人員（人/日）	2	規定値（該当店舗面積 10,000 ㎡未満）
平均駐車時間係数	0.573	該当店舗面積 10,000 ㎡未満、（30＋5.5×該当店舗面積）/60
併設施設比率	1.56	併設施設面積/該当店舗面積＝併設施設の割合＞0.8、0.002×併設施設の割合×100＋1.38
必要駐車ます数（台）	39	小数点以下切り上げ

以上から、地域振興施設利用者分の必要駐車ます数は３９台となります。

ウ）　地域振興施設利用者（屋内遊び場）の必要駐車ます数

屋内遊び場は、農産物直売所や飲食施設とは利用時間や滞在時間が異なるため、屋内遊び場を運営する民間事業者からの意見等を参考に必要駐車ます数を算定します。民間事業者からは、800 ㎡の屋内遊び場で 30 台程度の駐車場が必要との意見があったため、整備予定の施設面積 1600 ㎡では 60 台必要となります。

ア）～ウ）から、市整備範囲の必要駐車ます数は 253 台となります。なお、そのうち、屋根付き優先駐車スペースとしては、身体障がい者用駐車ます数の５台に、妊婦及び乳幼児連れ利用者等の優先駐車場として１台加えた計６台、上屋面積 180 ㎡程度とします。

＜身体障がい者用駐車ます数の算定式＞

（小型車駐車ます数が 200 台以上の場合：小型車駐車ます数/50）

202×1/50＝4.04　→　５台

表 2-8　必要駐車ます数（市整備範囲）

項目	小型車	大型バス	大型車	備考
ア）国道 125 号利用者	81	1	35	設計要領第四集
新設市道利用者	22	1	7	（PA 水準）
イ）農産物直売所等利用者	39	-	-	大規模小売店舗立地法
ウ）屋内遊び場利用者	60	-	-	事業者サウンディング調査
合計	202	2	42	

③ 道の駅の全体必要駐車ます数

国整備範囲と市整備範囲の駐車ます数を整理すると、下表のとおりとなります。

表 2-9　必要駐車ます数（道の駅全体）

項目	小型車	大型バス	大型車	合計
①国整備範囲	105	1	24	130
②市整備範囲	202	2	42	246
合計	307	3	66	376

以上から、道の駅全体の必要駐車ます数は 376 台となり、余剰台数を含め、400 台となります。

(2) トイレ（休憩機能）

1) 整備内容

道路利用者のための 24 時間利用可能なトイレと地域振興施設利用者のためのトイレを整備します。トイレには、子育て支援施設※として、24 時間利用可能なベビーコーナー（おむつ交換スペースや子どもトイレ等）を設けます。

※国の『新「道の駅」あり方検討会』では道の駅第３ステージの姿として、地域の子育てを応援する施設としても道の駅に着目しています。2020 年～2025 年の 5 年間において、特に道の駅における子育て支援施設の整備が加速していきます。



写真 2-2　快適なトイレ空間のイメージ
（道の駅常陸大宮かわプラザ）



写真 2-1　国整備範囲の
ベビーコーナーのイメージ
（道の駅まくらがの里こが）



写真 2-3　子どもトイレのイメージ
（NEOPASA 駿河湾沼津上り）

2) 施設規模の算定

① 国整備範囲

トイレの基数は、道の駅の計画・設計で用いられる「設計要領第六集　休憩施設設計要領（R1.7）」（東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社）（以下「設計要領第六集」という。）に準拠し、算定します。

表 2-10　トイレ設備の数量

主なトイレ設備		数量	備考
便器	小便器（男）	9	
	大便器（男）	6	大型ブース 1 含む
	大便器（女）	25	大型ブース 1 含む
	多機能トイレ	1	男女共用 1
	オストメイト対応設備	2	男女トイレ各 1 ずつ
	合計	43	基
附属機能	ベビーコーナー	2	男女各 1 ずつ、子どもトイレ含む
	パウダーコーナー（女）	8	
	洗面器（男）	3	
	洗面器（女）	5	

表 2-11　トイレに必要となる面積

主なトイレ設備		面積（㎡）	備考
便器	小便器（男）	27.0	
	大便器（男）	27.0	
	大便器（女）	129.6	
	大型ブース	17.6	男女各 1 ずつ
	多機能トイレ	10.8	男女共用 1
	オストメイト対応設備	18.4	男女各 1 ずつ
附属機能	ベビーコーナー	12.2	男女各 1 ずつ、子どもトイレ含む
	パウダーコーナー（女）	17.6	
	洗面器（男）	9.0	
	洗面器（女）	15.0	
合計		284.2	㎡
まるめ		300	㎡

以上から、国整備範囲のトイレの便器数は 43 基、面積は 300 ㎡となります。

② 市整備範囲

国整備範囲の算定に用いた設計要領第六集は、トイレ利用が集中する状況での必要数であるため、地域振興施設では過大となります。

このため、市整備範囲の地域振興施設内トイレの基数については、商業施設としての建物面積からトイレの基数を算定することとし、空気調和・衛生工学会で示される待ち行列の考えを取り入れ、利用人員と利用形態（利用時間の集中の有無）等を基に、以下の数式で算定します。

＜算定式＞

人員密度×売場面積×男女比率＝男女それぞれの利用人員

＝0.3（人/㎡）×3,640（㎡）×0.5＝546（人）

・人員密度：商業施設における規定値、0.3（人/㎡）とします。
・売場面積：管理施設等を除く一般利用者が滞留する部分とします。
・男女比率：性別による利用差は無いものと考え、0.5 とします。

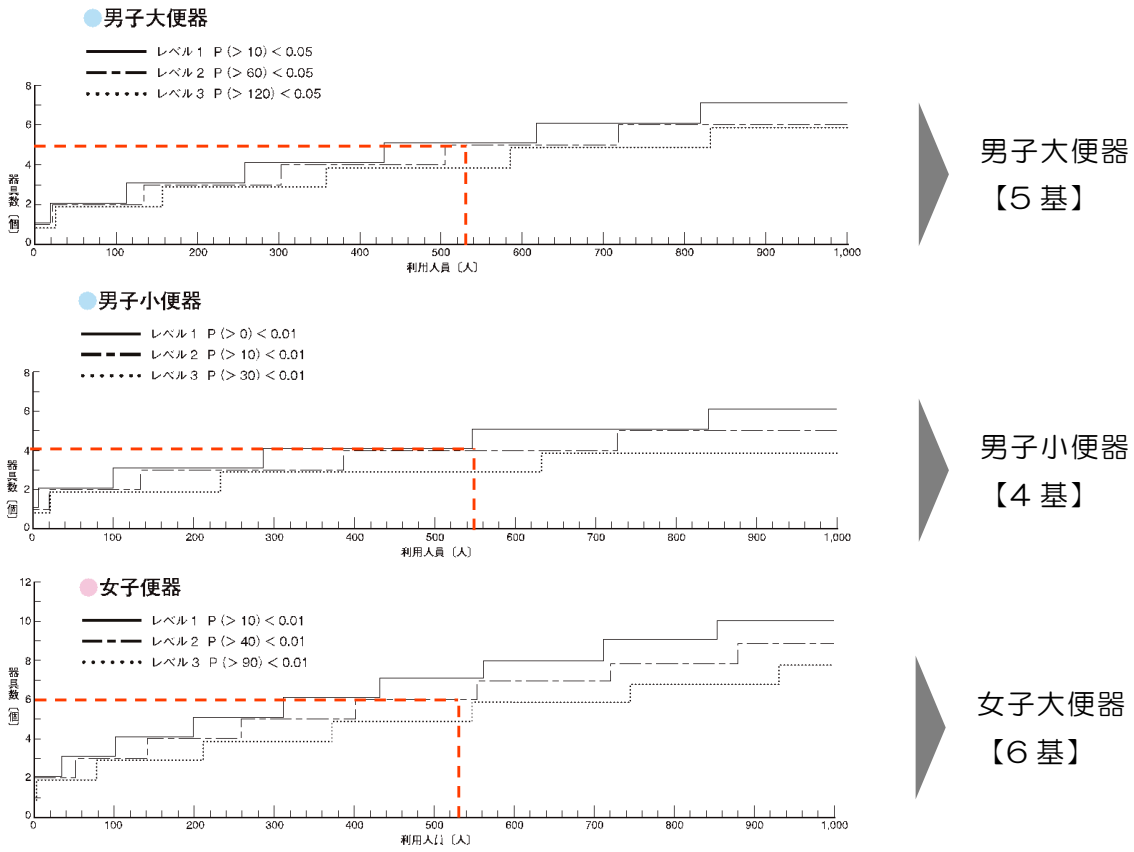


図 2-5　必要器具数の算定

サービスレベル：待ち時間に対する利用者の評価
　レベル 1：待つことがほとんどない（ゆとり）
　レベル 2：レベル 1 とレベル 2 の中間（標準）　→ 本道の駅ではこちらを用います。
　レベル 3：1 人分の占有時間だけ待つことがある（最低限）

以上から、想定利用人員は 546 人程度となり、必要便器数は 15 基となります。これに多機能トイレ 1 基を加え 16 基とし、附属機能を含め、面積は 150 ㎡となります。

なお、地域振興施設には、屋内遊び場があり、子ども連れの利用となるため、子どもトイレは男女各２つとします。

また、地域振興施設内では、ベビーコーナーはトイレと切り離し、別途、必要規模を算出して設けることとします。

表 2-12　地域振興施設の便器数

主なトイレ設備		数量	備考
便器	小便器（男）	4	
	大便器（男）	5	大型ブース 1 含む
	大便器（女）	6	大型ブース 1 含む
	多機能トイレ	1	男女共用 1
	合計	16	基
附属機能	子どもトイレ	4	男女各 2 ずつ
	パウダーコーナー（女）	2	
	洗面器（男）	3	
	洗面器（女）	4	

表 2-13　トイレに必要となる面積

主なトイレ設備		面積（㎡）	備考
便器	小便器（男）	12.0	
	大便器（男）	21.6	
	大便器（女）	32.4	
	大型ブース	17.6	男女各 1 ずつ
	多機能トイレ	10.8	男女共用 1、オストメイト対応設備を設ける
附属機能	子どもトイレ	24.4	男女各２ずつ
	パウダーコーナー（女）	4.0	
	洗面器（男）	9.0	
	洗面器（女）	12.0	
合計		149.2	㎡
まるめ		150	㎡

(3) 休憩所・情報提供コーナー（休憩・情報発信機能）

1) 整備内容

休憩所は、情報提供コーナーを兼ねた施設です。道路利用者へ渋滞・規制等の道路交通情報等を提供するため、24 時間利用可能な道路情報提供コーナーを設けます。

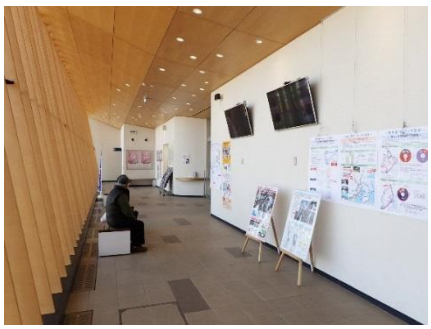


写真 2-4　休憩所のイメージ
（道の駅まくらがの里こが）



写真 2-5　休憩所に併設した
情報提供コーナーのイメージ

出典：E-NEXCO　Drive Plaza HP

2) 施設規模の算定

休憩所・情報提供コーナーは、道の駅の計画・設計で用いられる設計要領第六集に準拠し、下表の駐車ます数から標準的な面積を算定します。

＜算定式＞

※設計要領第六集では 130 台の場合が示されていないため次のとおり算定します。

140＋（170-140）/（150-100）×30

=140＋0.6×30

=158　≒　160 ㎡

表 2-14　休憩所・情報提供コーナーの面積

駐車ます数（台）	席数	標準的な面積（㎡）
300	80	250
250	60	210
200	60	210
150	40	170
100 台以下	30	140

(4) 農産物直売所・加工品販売所（農業・食文化を育てる機能／食の提供・理解醸成機能）

1） 整備内容

熊谷産の新鮮な農産物やその加工品等を提供するため、農産物直売所、加工品販売所を設けます。



写真 2-6　農産物直売所のイメージ（道の駅しもつけ）



写真 2-7　加工品販売所のイメージ（道の駅ましこ）

2） 施設規模の算定

農産物直売所・加工品販売所は、民間事業者からの意見等を踏まえ、1,000 ㎡程度とします。この規模を確保することで、地域の農産物だけでなく、他地域との連携や交流を促す直売所・販売所を展開することが可能となります。

＜民間事業者からの意見＞
- 1,000 ㎡程度の規模があれば、多彩な展開が可能である。

＜利用者ニーズ＞
- 想定利用者の約 8 割は、新しい道の駅に農産物直売所を期待している。
- 特に、本市及び隣接市町在住の女性は、他地域の女性に比べ、日常的な買い物の場として道の駅を利用する方が多い傾向があり、日常的な買い物の場としての利用が見込まれる。

(5) 飲食施設（農業・食文化を育てる機能／食の提供・理解醸成機能）

1） 整備内容

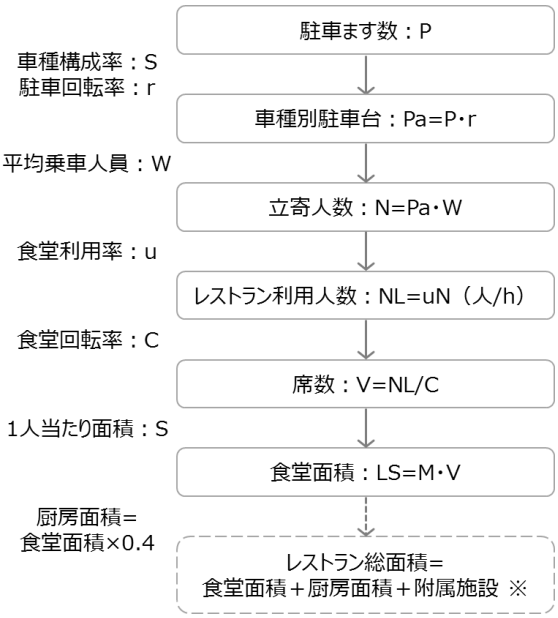
熊谷産の良質な農産物を使用した豊かな食事等を提供するため、飲食施設を設けます。

2） 施設規模の算定

飲食施設は、フードコート、レストラン、カフェ等を設置します。

規模の算定にあたっては、設計要領第六集に準拠し、以下の計算フロー及び表により算定します。

図 2-6　飲食施設の計算フロー
（設計要領第六集をもとに作成）



※附属施設は、従業員用休憩室や事務室等を指しており、今回は道の駅全体で事務室等を設けるため、加算しません。

表 2-15　飲食施設に必要な面積

P	駐車ます数	小型車	307	台	道の駅全体の駐車ます数
		大型車	66	台	
		バス	3	台	
S	車種構成率	小型車			設計要領六集 表4-1よりPAハイウェイショップありの数値
		大型車			
		バス			
r	駐車回転率	小型車	4	回/h	設計要領六集 表4-2よりPAハイウェイショップありの数値
		大型車	3	回/h	
		バス	4	回/h	
Pa	車種別駐車台数	小型車	1,228	台	Pa=P×r
		大型車	198	台	
		バス	12	台	
W	平均乗車人員	小型車	1.7	人	設計要領六集 表4-1よりPAハイウェイショップありの数値
		大型車	1.1	人	
		バス	21.0	人	
N	立寄人数	小型車	2,088	人	Pa×W（設計要領に準拠）
		大型車	218	人	
		バス	252	人	
u	食堂利用率	小型車	0.3		小型30%、大型貨物30%、バス10% 設計要領6集 表6-1による
		大型車	0.3		
		バス	0.1		
NL	レストラン利用人数	小型車	627	人	u×N（設計要領に準拠）
		大型車	66	人	
		バス	26	人	
C	レストラン回転率		2	人/h	設計要領六集 表6-1による
V	席数		360	席（人）	NL/C
M	1人当り面積		1.6	m2/人	設計要領六集 表6-1による
LS	食堂面積		576	m2	M×V
	厨房面積		230	m2	食堂床面積の40%前後
	食堂面積＋厨房面積		806	m2	

以上から、飲食施設の施設規模は、800 ㎡程度とします。

(6) 農産物加工・流通施設（農業・食文化を育てる機能／連携支援・加工機能）

1) 整備内容

農業者、食品加工者及び流通販売者（直売所等）の連携等により６次産業化を推進するため、加工品製造や加工品の梱包・ストック・搬出等を行う農産物加工・流通施設を設けます。

2) 施設規模の算定

農産物加工・流通施設は、民間事業者の意見を踏まえ、３種類程度の加工施設（50 ㎡×3 種類程度）及び流通施設（50 ㎡を想定）を備えられるよう 200 ㎡程度とします。

＜事業者サウンディング調査で得られた意見＞
- 加工品１種類につき、50 ㎡程度が必要。
- 流通施設の規模は、作業内容や範囲により大きく変わる。

(7) 農園（農業・食文化を育てる機能／農業体験機能）

1） 整備内容

民間事業者の意見等を踏まえ、来訪者に収穫体験等の農業体験を提供し集客を図るため、体験農園を設けます。

2） 施設規模の算定

体験農園は、小麦を中心とした農産物の栽培や収穫等に利用できるよう 1,000 ㎡程度とします。

＜事業者サウンディング調査で得られた意見＞
・目的地として来てもらうには、体験が必要である。
＜農園を導入している道の駅の管理運営者の意見＞
・地域の交流の場となっており、農業体験を目的に来訪する利用客も多い。

(8) 観光総合案内窓口（熊谷の魅力を発信する機能／案内・誘導機能）

1） 整備内容

本市の観光名所やイベント情報等の地域資源を紹介し、市内観光周遊への誘導を促進するため、観光総合案内窓口を設置します。本市の農業・小麦・歴史・文化等の紹介コーナーを設置します。



写真 2-8　観光総合案内窓口イメージ（道の駅ましこ）

2） 施設規模の算定

観光総合案内所には、案内ブースを設置し、チラシの配架、タッチパネルディスプレイ等を用いた映像設備、定期的に地域資源のＰＲ企画を組むことができる紹介コーナー等を設置することとし、整備事例を参考に 30 ㎡程度とします。

(9) 暑さ対策設備（熊谷の魅力を発信する機能／情報発信・広報機能）

1） 整備内容

全国に先駆けて取り組んできた暑さ対策等の取組を発信するため、冷却ミスト装置や人工日除け等の暑さ対策設備を設置します。

(10) 屋内遊び場（住民や来訪者を元気にする機能／子育て支援機能）

1） 整備内容

市内の子育て世代はもとより、市外からも行楽の目的地として家族連れが安心して集える屋内遊び場を設置します。屋内遊び場には、大型遊具や絵本コーナー、乳幼児コーナー、子育て情報コーナー、簡易な飲食・交流スペース等を設けます。



写真 2-9　屋内遊び場イメージ
出典：キッズピアあしかが HP

2) 施設規模の算定

屋内遊び場は、主に幼児から 12 歳程度までの学齢期の子どもを対象とした施設です。多彩な展開をするための必要十分な規模として、民間事業者からの意見を踏まえ、1,600 ㎡程度を確保します。

＜事業者サウンディング調査で得られた意見＞
- 遊び場業者として、学齢期の子どもに対する遊び場の提供も必要と感じている。
- 多彩な展開をするためには、1,600 ㎡程度の広さがあると良い。

＜遊び場を導入している道の駅の管理運営者の意見＞
- 子ども連れの客層の入込みに貢献しており、子どもと一緒に来館する大人の購買等に結びついている。

＜利用者ニーズ＞
- 屋内遊び場は、屋外の公園等と比べて、「天候によらず遊べる点」や「冷暖房設備がある点」が評価されている。

(11) 屋外遊び場・水遊び場（住民や来訪者を元気にする機能／子育て支援機能）

1) 整備内容

子どもと大人が一緒に楽しみながら屋外空間でのびのびと交流できる施設として、屋外遊び場及び水遊び場を設けます。屋外遊び場は適宜パーゴラ等を設け夏期における活用等にも配慮します。

2) 施設規模の算定

規模は、大型遊具等の設置及び水遊び場の設置を想定し 300 ㎡程度とします。

(12) ベビーコーナー（住民や来訪者を元気にする機能／子育て支援機能）

1) 整備内容

子育て世代が安心して利用できるように、ベビーコーナーを設けます。

2) 施設規模の算定

下図に示す整備例を参考に、規模は 40 ㎡程度とします。



図 2-7　大規模な授乳室の例



写真 2-10　個室で区画された授乳室のイメージ

出典：高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準（H29.3）

(13) 多目的室兼調理室（住民や来訪者を元気にする機能／交流・地域活動機能）

1） 整備内容

体験学習や調理体験など“食”にまつわるイベント等に利用する施設として、多目的室兼調理室を設けます。

2） 施設規模の算定

規模は想定する使い方から算定し、120 ㎡程度を確保します。多目的室や調理室としてフレキシブルに利用できる施設とし、子ども向け設備の導入も検討します。

＜事業者サウンディング調査で得られた意見＞
- 子ども向けキッチンと子どもの遊び場等、遊び場×食の展開は多い。

＜調理室を導入している道の駅の管理運営者の意見＞
- 農産物の購入だけでなく、料理体験ができる企画を開催できる一方、稼働実績は低い。
- 貸出施設として考えた場合、会議室よりも利用の幅が広がる。
- 子どもたちが使用する際、調理台が高すぎる。

(14) 屋内交流スペース（住民や来訪者を元気にする機能／交流・地域活動機能）

1） 整備内容

「人が集い、楽しみ、交流する」ことで、にぎわいが継続するよう、小規模なイベント開催や休憩・交流ができる屋内交流スペースを設けます。

2） 施設規模の算定

小規模な販売会やブースの出展、買い物途中の休憩、子どもコーナー（無料で子ども達がちょっとした時間遊べるスペース）等の使い方を想定し、50 ㎡程度とします。また、設計時における余剰スペース（各室配置時のゆとり部分や廊下スペース等の活用）により、来館者が憩える屋内の交流スペースを設けます。

(15) バス停・待合スペース（住民や来訪者を元気にする機能／交通機能）

1） 整備内容

車利用者以外でも本道の駅が利用しやすいように、駅や主要な施設から公共交通機関で直接アクセスできるような交通ネットワーク及びバス停・待合スペースの整備を検討します。



写真 2-11　ゆうゆうバス

(16) 屋外イベント広場（住民や来訪者を元気にする機能／交流・地域活動機能）

1） 整備内容

マルシェ等の“食”に関するイベントやステージ設置による催し物等を開催することで集客を図り、賑わいを創出するため、屋外イベント広場を設けます。

2） 施設規模の算定

整備事例等から、規模は 2,800 ㎡程度を確保します。また、屋外イベント広場の一部には 400 ㎡程度の屋根を設け、雨天時等の通路スペースや飲食施設等の建物内部と一体的に利用できるスペースとして活用します。

(17) 緑地（住民や来訪者を元気にする機能／交流・地域活動機能）

1） 整備内容

開発に伴う緑地やふるさと埼玉の緑を守り育てる条例により必要となる緑化面積を確保します。また将来的な拡張スペース（屋外施設及び建物等）としても活用します。

2） 施設規模の算定

開発に伴う緑地は、開発面積の 3%を確保します。

＜算定式＞

必要緑地面積＝開発面積約 10ha×3%

＝3,000 ㎡

ふるさと埼玉の緑を守り育てる条例（用途地域が定められている区域以外の区域）に基づく必要緑化面積は、敷地面積×0.25（㎡）となります。

＜算定式＞

必要緑化面積＝敷地面積（道の駅計画敷地）約 7ha×0.25

＝17,500 ㎡

※必要緑化面積は、国整備範囲及び市整備範囲に分け、緑化方法ごとに算定します。

（高木は 18×本数、中木は 10×本数、地被類は面積×0.9 等）

これら 2 つの必要緑地（緑化）面積は兼ねることができ、将来的な拡張スペース（2,500 ㎡）確保も考慮し、緑地は 20,000 ㎡程度確保します。

(18) 防災倉庫（防災拠点機能）

1） 整備内容

埼玉県の総合的な防災拠点でもある熊谷スポーツ文化公園に近接し、駐車場として広い空間を有することから、応急対策・復旧活動を支援する防災拠点、また、道路利用者の一時避難場所として、以下の施設を設置します。

ａ）防災倉庫

地域振興施設のサービスヤードに防災倉庫を設置し、３日間程度の保存用飲料水・食料、救急用品、毛布及び災害時機材（ヘルメット、軍手、拡声器、懐中電灯等）を備蓄します。

ｂ）受水槽

受水槽を設置し、災害時の飲料水や一般給水として使用できるようにします。

ｃ）非常用電源

災害による停電時に、３日間程度の必要最低限の電力供給を可能とするため、非常用電源装置及び燃料（軽油）を収納する燃料タンクを設置します。

2） 施設規模の算定

防災倉庫は、地域連携施設とは独立した運用を想定し、別棟とします。また、必要となる備蓄品を収納するため、40 ㎡程度を確保します。

(19) 管理・運営施設

1） 整備内容

本道の駅の管理・運営に従事する従業員が使用する事務所等を設けます。

2） 施設規模の算定

従業員用の事務室（50 ㎡）、更衣室及び休憩室（80 ㎡）、トイレ並びに空調機械室（90 ㎡）として、合わせて 220 ㎡程度を確保します。

(20) その他施設（国及び市整備）

本道の駅は、1 ha 以上の開発行為に該当するため、県条例に基づく必要な規模の調整池を設置します。調整池は、管理区分を明確にするため、事業主体ごとにそれぞれ以下の規模で設置します（詳細は「第３章　施設配置計画及び基盤計画」に記載しています）。

- 国整備：約　4,000 ㎡
- 市整備：約 12,600 ㎡

合　計：約 16,600 ㎡

2.3.4 整備計画における導入施設・規模

前頁までに精査した導入施設及び規模の一覧を下表に示します。

地域振興施設全体の建物面積については、適正な規模にした結果、基本計画における想定から８割ほどになりました。

表 2-16 導入施設一覧

区分	機能	屋内外	施設	基本計画	整備計画	単位	概要
休憩施設（国整備）	休憩・情報発信	屋内	トイレ、休憩所、情報提供コーナー	300	460	㎡	NEXCO設計要領を用いて、国道17号BPの将来推計交通量より算定 ※24時間利用可能なベビーコーナー12㎡程度を含む
	休憩機能	屋外	駐車場（国整備分）	10,000	10,000	㎡	NEXCO設計要領を用いて、国道17号BPの将来推計交通量より駐車ます数を算定 （（小型車台数×25㎡＋大型車台数×120㎡）＋車路等）
		半屋外	屋根付き駐車スペース	－	120	㎡	駐車場（国整備分）の一部（身体障害者用　4台程度）に屋根を設置
			休憩施設（国整備）建物合計	300	460	㎡	
			休憩施設（国整備）屋外空間合計	10,000	10,000	㎡	※基本計画ではうち120㎡に上屋設置
地域振興施設（市整備）	休憩機能	屋外	駐車場（市整備分）	18,000	18,000	㎡	国道125号及び新設市道の将来推計交通量及び大規模小売店舗立地法等より必要駐車ます数を算定 （（小型車台数×25㎡＋大型車台数×120㎡）＋車路等）
		屋内	地域振興施設内トイレ	150	150	㎡	商業施設としての建物面積から算定
	農業・食文化を育てる機能	屋内	農産物直売所・加工品販売所	1,000	1,000	㎡	事業者のアイデア次第で多彩な展開が可能となるよう、1,000㎡を確保
			飲食施設	700	800	㎡	NEXCO設計要領を用いて、道の駅全体の駐車ます数より算定（フードコート、レストラン、カフェ計300席程度）
			農産物加工・流通施設	500	200	㎡	加工施設150㎡（50㎡×3種類程度）＋流通施設50㎡
		屋外	農園	2,000	1,000	㎡	小麦を中心とした農産物の栽培・収穫体験等を実施できる広さを確保
	熊谷の魅力を発信する機能	屋内	観光総合案内窓口	50	30	㎡	案内カウンター、大型ディスプレイ等による紹介コーナー
		屋内外	暑さ対策設備	適宜	0	㎡	冷却ミスト装置等の設置のため、面積は計上しない
	住民や来訪者を元気にする機能	屋内	屋内交流スペース	100	50	㎡	廊下や各室プランニング時の余剰スペース等も活用
			屋内遊び場	2,035	1,600	㎡	多彩な展開が可能となる広さを確保
			ベビーコーナー（授乳室、おむつ交換コーナー等）	15	40	㎡	高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準（H29.3、国土交通省）で示される「大規模な授乳室」程度の広さを確保
			多目的室（会議室、研修室）	150	0	㎡	整備事例より、稼働率に課題があるため調理室と兼用する
			調理室	80	120	㎡	多目的室と兼用、収容人数30～40人程度とし、キッズキッチンも設ける（整備事例及び想定する使い方より算定）
			温浴施設（足湯等）	20	0	㎡	維持管理費がかかることから、必須施設とはしない
			バス停・待合スペース	-	0	㎡	バス停設置程度のため、面積は計上しない
		半屋外	屋根付き広場 ※屋外イベント広場の一部	660	400	㎡	屋外イベント広場の一部（物販・飲食施設～屋内遊び場間）に屋根を設置
			屋根付き優先駐車スペース	-	180	㎡	駐車場（市整備分）の一部（身体障害者、妊婦・乳幼児連れ利用者用　6台程度）に屋根を設置
		屋外	屋外遊び場、水遊び場	100	300	㎡	遊具や水遊びスペースを想定
			バーベキュー広場	450	0	㎡	事業者意見より、収益性に課題があるため必須施設とはしない
			屋外イベント広場	2,800	2,800	㎡	休日のイベント利用（マルシェ等）を想定 ※屋根付き広場を含む
			ガーデン空間	適宜	0	㎡	緑地や屋外イベント広場に含めることとし、面積は計上しない
			緑地	14,000	20,000	㎡	開発に伴う緑地（開発区域面積の3%）及び、ふるさと埼玉の緑を守り育てる条例による緑化面積（敷地面積×0.25）を確保
	防災拠点機能	屋内	防災施設	適宜	40	㎡	道の駅利用者等の避難を想定し、3日間程度の保存用飲料水・食料、救急用品、毛布及び災害時機材等を収納
	その他	屋内	事務室	50	50	㎡	事務員等8名程度が利用
			更衣・休憩室	80	80	㎡	更衣室男女、休憩・給湯室を想定
			機械空調室・職員用トイレ	90	90	㎡	機械空調スペース、職員用トイレ、ごみ置き場等を想定
			廊下	150	120	㎡	室間の廊下等を想定
その他施設		屋外	調整池	12,000	16,600	㎡	関係機関協議により精査（国整備分及び市整備分の合計）
			地域振興施設（屋内・半屋外）合計	5,830	4,950	㎡	
			地域振興施設（屋外）合計	49,350	58,120	㎡	※屋根付き広場及び屋根付き駐車スペースは半屋外施設で計上
			＜全体＞屋内・半屋外施設 合計	6,130	5,410	㎡	
			＜全体＞屋外施設 合計	59,350	68,120	㎡	

第3章　施設配置計画及び基盤計画

3.1 施設配置計画 3-2
3.1.1 敷地面積 3-2
3.1.2 施設配置の考え方 3-2
3.1.3 建築の考え方 3-3
3.1.4 施設設計の方針について 3-6
3.1.5 隣接地への誘致施設について 3-7
3.2 基盤計画 3-8
3.2.1 インフラ整備計画 3-8
3.2.2 雨水排水計画 3-9
3.2.3 土質関係の調査結果 3-11

3.1　施設配置計画

3.1.1　敷地面積

本道の駅は、池上地区ほ場整備事業において非農用地として創出される 11ha の一部を利用します。

「2.3.4　整備計画における導入施設・規模」で示した導入施設一覧より、本道の駅の敷地面積は７ha 程度必要になります。また、本道の駅の敷地外周部の新設市道及び区域内道路としての土地が１ha 程度必要となり、本道の駅関連としては全体で約８ha の敷地面積が必要となります。

なお、非農用地として創出される 11ha のうち、本道の駅に隣接する残り３ha の敷地は、本道の駅と相互連携が図れる民間事業用地として活用します。

3.1.2　施設配置の考え方

基本計画では、施設配置における「検討の視点」及び「施設配置のポイント」を、次のとおりとしています。

＜検討の視点＞

- 前面道路からの視認性に優れた施設配置
- 田園風景を楽しめる施設配置
- 屋内・屋外空間の一体活用がしやすい施設配置
- 敷地内施設間の連携利用がしやすい施設配置
- 道路交通の安全性に配慮した施設配置
- 農業振興に資する魅力的な産業拠点の形成に向けた施設配置

＜施設配置のポイント＞

- 道の駅敷地と隣接地敷地を南側と北側に分けて配置
- 調整池を国道 17 号 BP 東側に面して配置
- 緑地と調整池を一体的に配置
- 建物は利用者から視認しやすい配置とし、南側の田園風景と修景された調整池及び緑地を望む位置に配置

本整備計画では、基本計画で示された「検討の視点」及び「施設配置のポイント」に新たに動線計画の視点を加え、施設配置計画を精査しました。

3.1.3 建築の考え方

基本計画では、建築に関して次のような考え方を示しています。

＜建築の考え方＞

- 24 時間利用可能なトイレ及び情報提供コーナーは、駐車場から視認、アクセスしやすいよう駐車場近くに配置
- にぎわい創出及び象徴的なゲート空間となる半屋外の交流ホールを建物中央に配置
- 自然を感じながらくつろげるよう、飲食施設等は調整池、緑地及び田園風景等に面して配置
- 周辺の田園風景等を一望できる展望デッキを南側建物に配置
- 搬入動線は北側とし、バックヤードを配置
- 農産物の搬入から加工施設及び直売所等への円滑な動線を確保
- トイレ及び総合案内窓口付近に事務室を配置

導入施設の精査による建物面積の縮小により、平屋建てでの配置が可能となりました。

本整備計画では、基本計画で示された建築の考え方に加えて、施設特性及び管理運営面の利便性も考慮して、建築計画を精査しました。

施設配置計画の基本となる考え方、施設配置計画及び動線計画を以下に示します。また、建築計画を次頁に示します。

(1) 調整池は、国整備分と市整備分を分け、国道 17 号 BP 側に設けます。
(2) 駐車場は、国道 17 号 BP 及び国道 125 号、新設市道からアクセスしやすい位置に、国整備範囲と市整備範囲に分け、小型車・大型車計 400 台程度設けます。
(3) 駐車場出入口は、道路交通の安全性に配慮し、交差点から十分な距離を確保した位置に設けます。
(4) 24 時間利用可能なスペースは集約し、駐車場付近に配置します。
(5) 利用者を屋内等へ誘う象徴的なゲート空間を設けるとともに、にぎわいを創出するため、屋外イベント広場を建物の周囲に設けます。
(6) 利用者動線とサービス動線を分離し、サービス動線は隣接地とも共有できるよう、施設の北側に計画します。
(7) 建物は、施設特性及び環境負荷を考慮し分棟とします。周辺の田園風景等を楽しめるよう屋外の展望デッキを南棟に設けます。

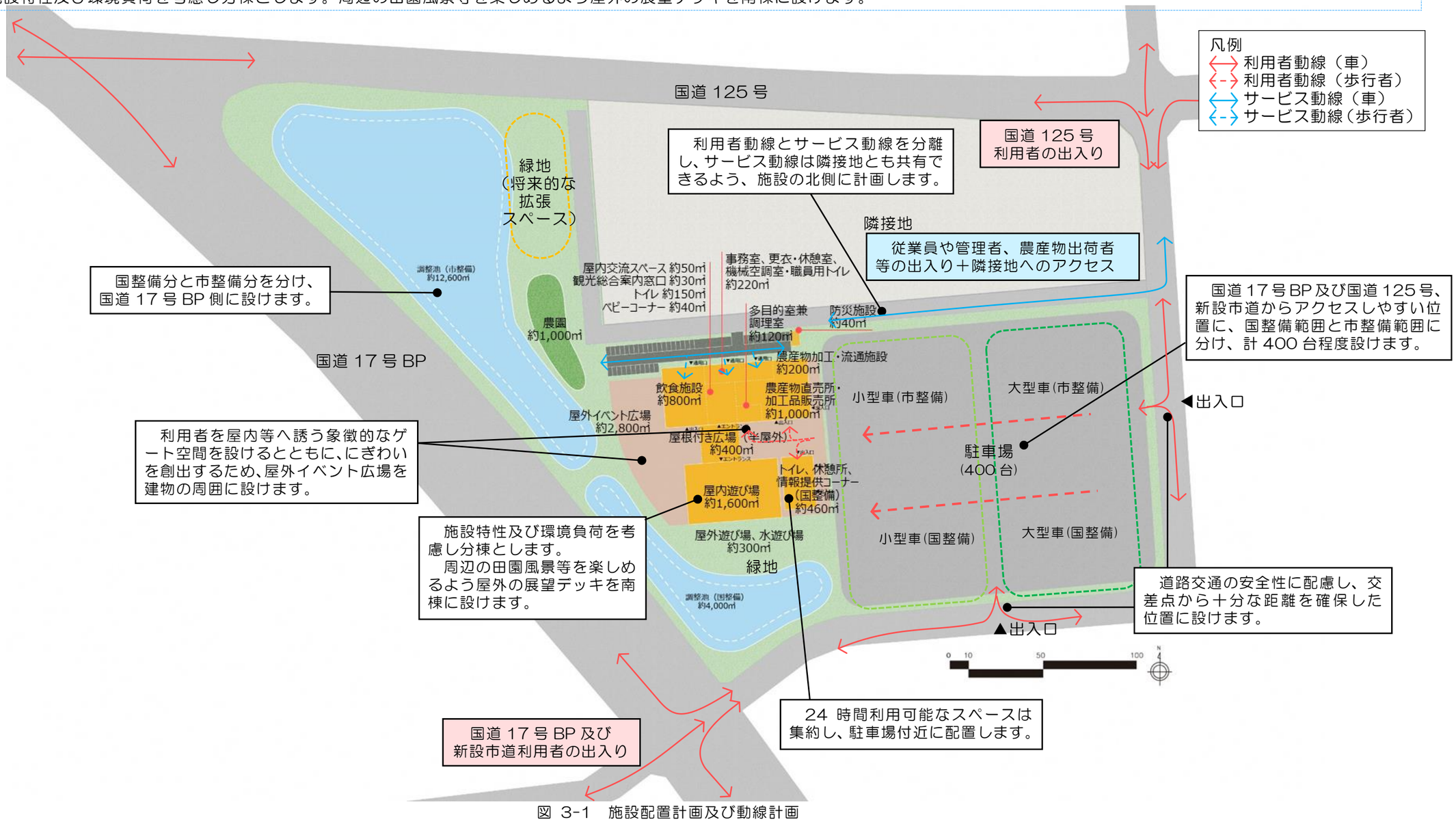


図 3-1 施設配置計画及び動線計画

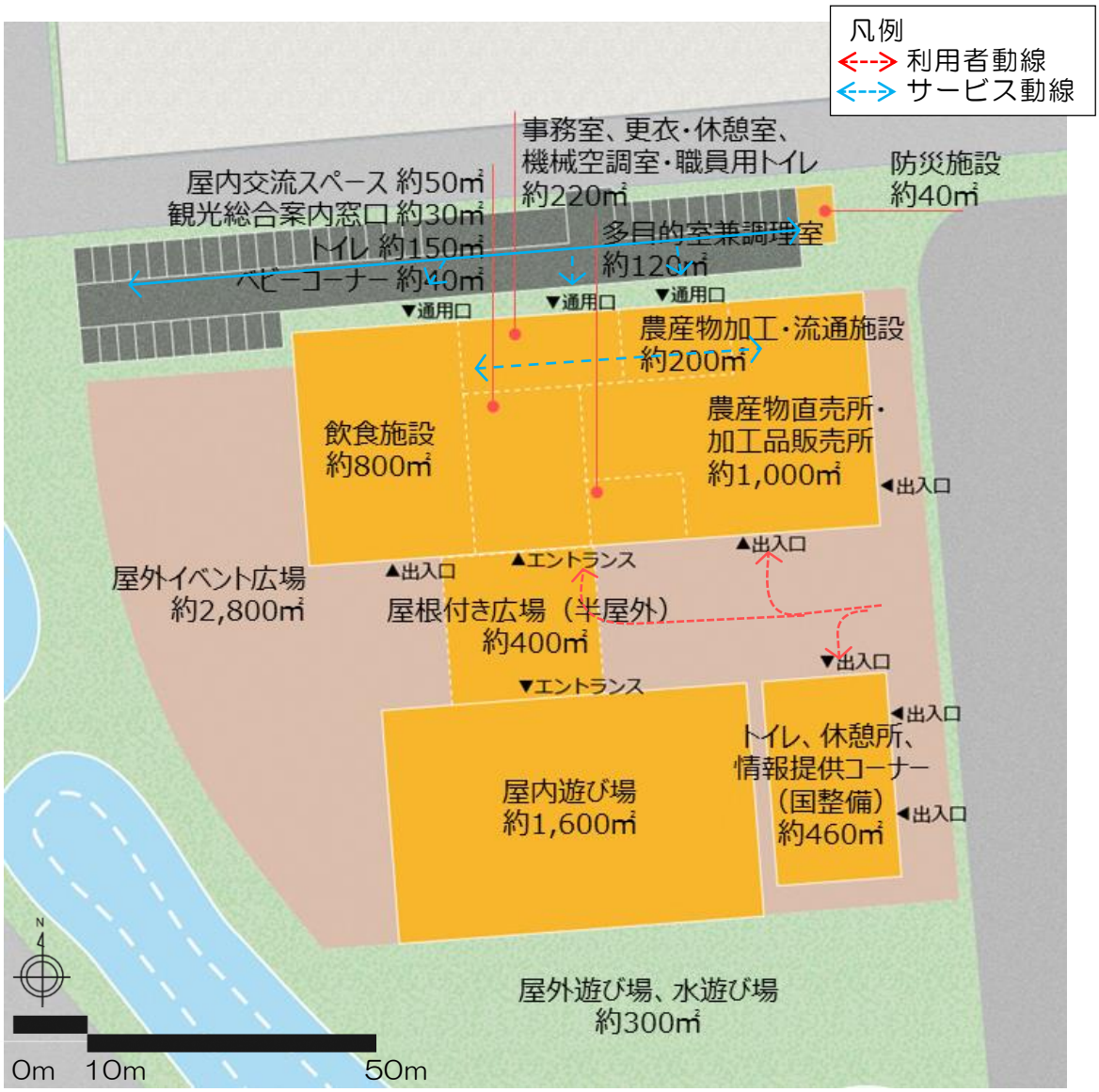

凡例
利用者動線
サービス動線
事務室、更衣・休憩室、
機械空調室・職員用トイレ
約220㎡
防災施設
約40㎡
屋内交流スペース 約50㎡
観光総合案内窓口 約30㎡
トイレ 約150㎡
ベビーコーナー 約40㎡
多目的室兼調理室
約120㎡
▼通用口
▼通用口
▼通用口
農産物加工・流通施設
約200㎡
飲食施設
約800㎡
農産物直売所・
加工品販売所
約1,000㎡
◀出入口
▲出入口
▲エントランス
▲出入口
屋外イベント広場
約2,800㎡
屋根付き広場（半屋外）
約400㎡
▼出入口
▼エントランス
◀出入口
トイレ、休憩所、
情報提供コーナー
（国整備）
約460㎡
◀出入口
屋内遊び場
約1,600㎡
屋外遊び場、水遊び場
約300㎡
N
0m
10m
50m

図 3-2　建築計画

3.1.4　施設設計の方針について

(1) 設計コンセプト

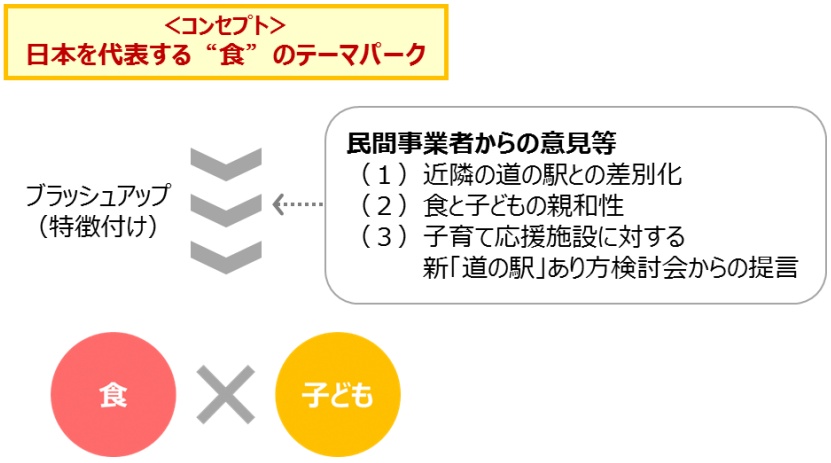
施設設計においては、より魅力的な施設とするため、周辺環境や社会的ニーズ等を考慮するとともに、民間事業者からの意見等を活かしながら実施することが必要となります。

本道の駅の周辺環境としては、市内に既存の道の駅めぬまがあるほか、本道の駅の10km 圏内では行田市道の駅（3km）及び鴻巣市道の駅（8.7km）、国道 17 号沿道では桶川市道の駅（20km）の計画があります。市内道の駅との協力・連携や近隣の道の駅との差別化を図り、目的地として選ばれる個性ある道の駅とすることが必要です。

そこで、他道の駅との差別化を図るため、民間事業者からの意見を参考に「日本を代表する“食”のテーマパーク」といったコンセプトの中心的なテーマである「食」とともに、未来の地域・社会の担い手である「子ども」の成長を支援するというテーマを掛け合わせ、施設設計の方針を「食×子ども」とすることとします。

事業者サウンディング調査において、「食」と「子ども」の親和性は高く、様々な発展的な展開が考えられること、また「子ども」を主眼とすることで家族連れの利用者等の集客やリピーター増加につながるとの意見がありました。本市の人口減少対策において、若い世代の転入・定住促進を図るため、子育て支援策の充実は中心的課題であり、社会的ニーズも高まりを見せています。国の『新「道の駅」あり方検討会』からの提言においても、道の駅第３ステージとして 2025 年に目指す姿の中で、「あらゆる世代が活躍する舞台となる地域センターに」といった地域の子育てを応援する施設の併設等が提示されています。

施設全体の設計を、子どもに配慮した空間づくりとすることで、子どもたちが利用しやすく、家族とともに楽しく快適な時間を過ごすことができるよう目指していきます。



(2) 環境への配慮

道の駅で消費されるエネルギーの多くは空調によるものであることから、建物の一部を分棟形式とすることで、必要な箇所に必要な空調管理が可能となる設計の検討を行います。

また、間伐材等の環境にやさしい自然素材（木造）を主構造や内装材に使用すること、及び LED 照明を積極的に採用すること等を検討します。

さらに、開発上必要となる緑地や高木の植栽について、微気候※の改善を目的とした配置とすることを検討します。

併せて、国道 17 号 BP～調整池～駐車場間において、風の通り道を確保することで、屋外イベント広場等の快適な環境を確保することも検討します。

※微気候：建物やその周囲等の狭い範囲での気候を指しています。
（例／建物南側の木陰（緑陰）による屋内の環境改善、樹木や池等の配置による風の通り道づくり など）

3.1.5 隣接地への誘致施設について

本道の駅は、池上ほ場整備事業において非農用地として創出される 11ha のうち、外周道路等を含め、約 8ha を利用して整備を行います。

また、非農用地のうち、道の駅の北側に位置する隣接地 3ha については、食のテーマパークを目指す本道の駅と相互連携を図ることのできる民間施設等を誘致することで、食をテーマとした魅力的な産業拠点を形成する計画です。

今回の事業者サウンディング調査において、隣接地における誘致施設等に関するアイデアを募ったところ、以下の提案がありました。

分類	主な提案内容
加工・体験・販売施設	・見学可能な食品加工施設 ・そば打ち、豆腐作り等の体験施設 ・ワインやウィスキー等の専門店
市場・直売所	・市場、海鮮市場 ・地場産品を充実させた大型直売所
農場・農園	・アグリパーク、観光農園、味覚狩り施設 ・スマート農業のテスト農場
休憩施設	・簡易宿泊施設 ・温浴施設
その他	・博物館（ラグビーミュージアム、熊谷の歴史館）

今回の提案等を参考に、道の駅整備と合わせて、今後、隣接地に相応しい施設等の誘致について検討を進めます。

3.2 基盤計画

3.2.1 インフラ整備計画

本道の駅周辺のインフラ整備計画を以下に示します。

- 国道 17 号 BP 及び国道 125 号における上下線からの出入りを考慮し、交差点改良を行います。
- 道の駅計画地北東の県道弥藤吾行田線から計画地外周を通り、国道 17 号 BP を交差、計画地西側の近接市道を結ぶ道路ネットワークを形成します。
- 調整池からの雨水排水は、熊谷市管理の水路に改修を行った上で接続します。
- 下水排水は、公共下水道上之幹線に接続する下水排水管を整備します。
- 給水管は、既設配水管から引き込むこととし、道路整備に併せて整備します。
- ガスは、既設管が計画地付近に敷設されていないことから、引き込みを行うかプロパンガスを用いるか、基本設計時に検討を進めます。

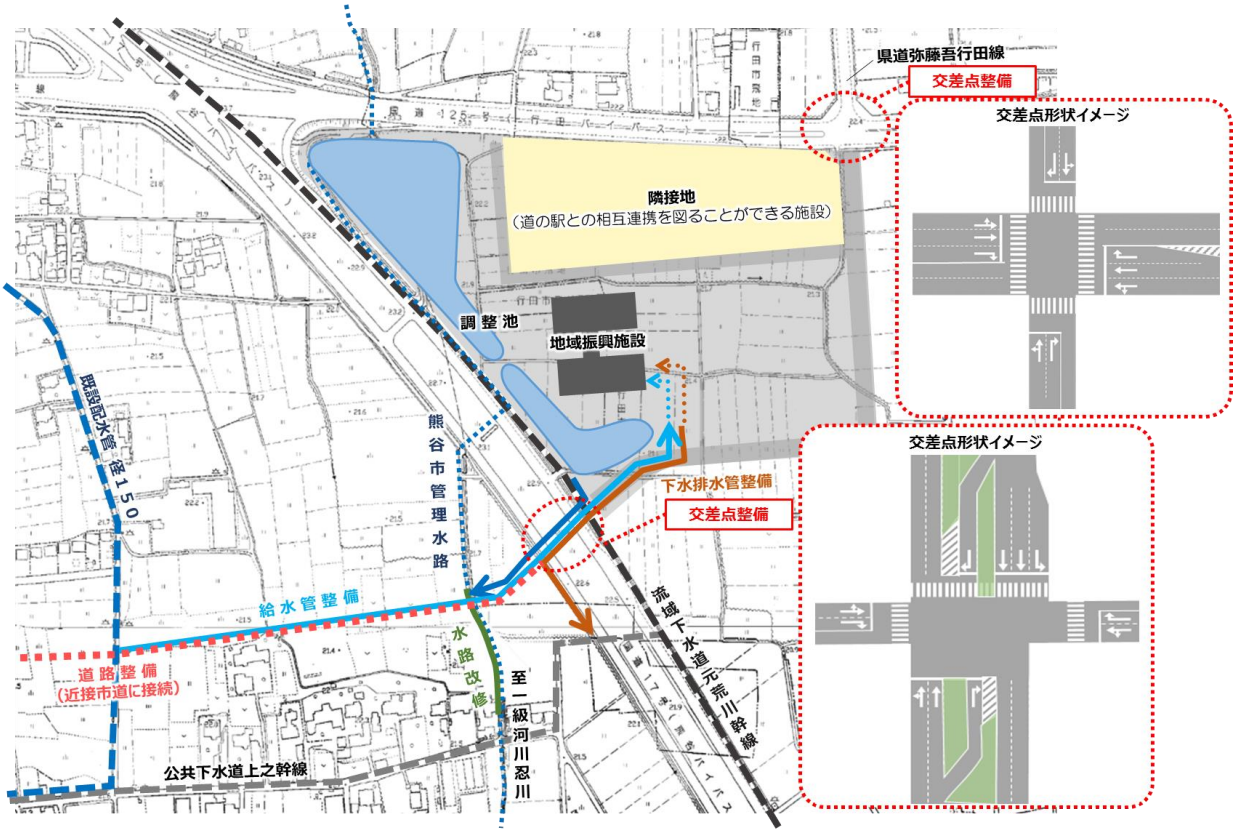


図 3-3　道の駅計画地周辺 インフラ整備計画

3.2.2 雨水排水計画

雨水排水計画は、施設配置計画等に対する影響があるため、概略的に検討を行います。

今回の事業は１ha 以上の開発行為となるため、埼玉県雨水流出抑制施設の設置等に関する条例に基づき調整池の設置が義務付けられます。

以下に雨水流出抑制施設（以下「調整池」という。）の位置及び排水経路ならびに調整池の規模算定結果を示します。

(1) 調整池の位置及び排水経路

調整池は熊谷市管理分（調整池 A）及び国管理分（調整池 B）の２か所を、国道 17 号 BP に沿って設置します。

各調整池からの排水については、調整池ごとに水路を設置し、敷地南西部で合流させた後、国道 17 号 BP を埋設管で横断し、一次放流先の熊谷市管理水路（既設）へ接続後、忍川へ放流します。



図 3-4　計画排水経路

(2) 雨水流出抑制施設の規模算定

埼玉県雨水流出抑制施設の設置等に関する条例に従い、調整池の必要容量は以下により算出します。

> ① 雨水流出増加行為に対する必要対策量
> ＋
> ② 湛水想定区域内での盛土行為に対する必要対策量

① 雨水流出増加行為に対する必要対策量

雨水流出増加行為に対する必要対策量は、次式によって算定します。

雨水流出抑制施設の容量（V ）（単位：m^3）

$$V \geqq A \times Va - (Q \div Vb) \times Va$$

この式において、A、Q、Ｖａ、Ｖｂは、それぞれ次の数値を表します。

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）　(→P. 4)

Q　雨水流出抑制施設の浸透効果量（単位：m^3/s）　(→P. 5)

（＊湛水想定区域での浸透効果量は、0m^3/s とします。）

Ｖａ　図-2-1 の地域別調整容量Ｖａ（単位：m^3/ha）　(→P. 4)

Ｖｂ　図-2-1 の地域別調整容量Ｖｂ（単位：$m^3/s/ha$）　(→P. 4)

熊谷市は県北ブロックに位置するため、地域別調整容量は 700 m^3/ha となります。
なお、計画地内に湛水想定区域が存在しているため、浸透効果量は 0 とします。
今回の開発区域の面積が約 10ha であり、調整池 A 及び調整池 B の流域はそれぞれ 8.75ha、1.55ha となることから、雨水流出増加行為に対する必要対策量は、それぞれ下記の値となります。

●調整池 A

V_{A1}＝ 8.75（ha）×700（m^3/ha）＝ 6,125m^3 → 6,130m^3

●調整池 B

V_{B1}＝ 1.55（ha）×700（m^3/ha）＝ 1,085m^3 → 1,090m^3

② 湛水想定区域内での盛土行為に対する必要対策量

計画地内に湛水想定区域があるため、盛土行為に対する必要対策量が必要となります。必要対策量は、埼玉県雨水流出抑制施設の設置等に関する条例に従い次式により算定します。

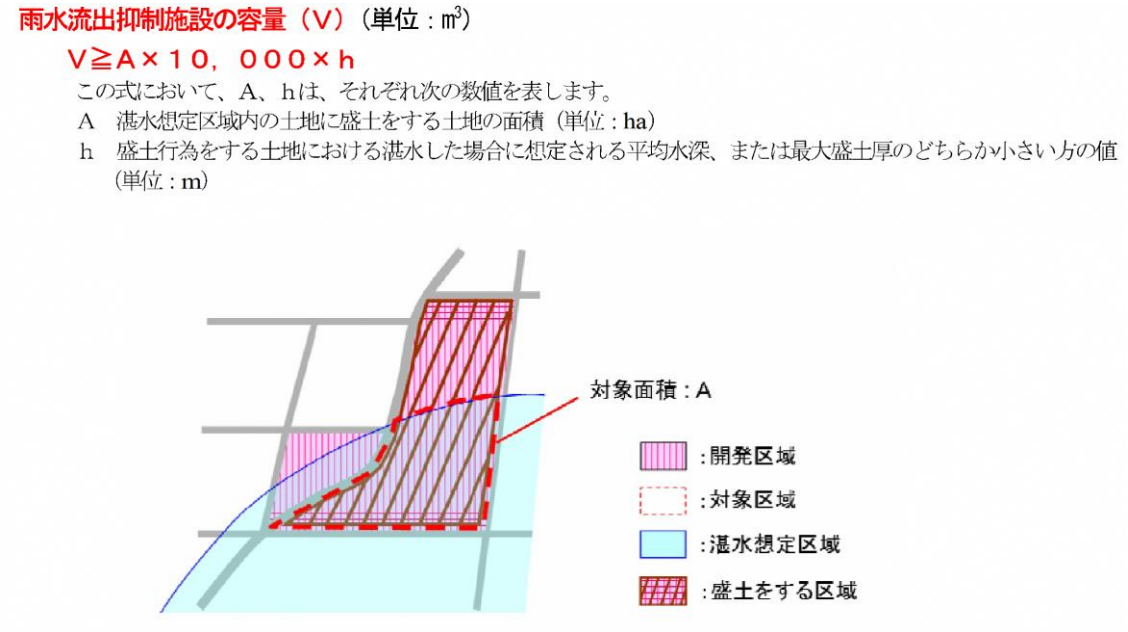


図 3-5 雨水流出抑制施設容量 算定イメージ

調整池Ａ及び調整池Ｂの流域における湛水想定面積は、それぞれ 4.77ha、1.55ha となり、当該地区の湛水深さ 0～0.25m を基に平均水深を 0.125m に設定した場合、湛水想定区域内の盛土行為に対する必要対策量は以下の値となります。

●調整池 A

V_{A2}＝ 4.77（ha）×10,000×0.125（m）＝ 5,962.5m^3 → 5,970m^3

●調整池 B

V_{B2}＝ 1.55（ha）×10,000×0.125（m）＝ 1,937.5m^3 → 1,940m^3

①及び②により、本事業による調整池必要容量は下表のとおりとなります。

表 3-1　調整池必要容量

名称	調整池必要容量（m3）			備考
	①雨水流出増加行為に対する必要対策量 V1	②湛水想定区域内の土地に盛土する行為に対する必要対策量 V2	合計	
調整池 A	6,130	5,970	12,100	熊谷市管理
調整池 B	1,090	1,940	3,030	国管理

また、必要面積は、調整池の深さや道の駅の造成高により変わりますが、整備計画では今後の施設配置に影響のないよう安全側で見ることとし、図３-１で示した規模の面積とします。

調整池Ａ　　12,600 ㎡

調整池Ｂ　　4,000 ㎡

※以上の計算は、概略的な検討であるため、今後詳細な検討の中で変動があります。

3.2.3　土質関係の調査結果

概算工事費算出及び設計時の与条件となるため、計画地の地盤調査を行いました。

調査結果は、造成や各施設の設計に活用します。

第4章　事業手法

4.1 官民連携事業手法の整理 4-2
4.1.1 事業手法別の一般的な特徴 4-2
4.1.2 事業手法別の施設の魅力向上に対する寄与度 4-3
4.1.3 各事業手法のメリット・デメリット 4-4
4.2 事業手法の比較 4-6
4.2.1 本道の駅に適した事業手法の抽出 4-7
4.2.2 事業手法の比較検討 4-8
4.2.3 事業スキーム（案）の検討 4-10

4.1　官民連携事業手法の整理

道の駅事業の成功のためには、導入施設や提供するサービス内容等の魅力向上に取り組むことが必要です。特に、地域振興施設は、設計・整備・運営・維持管理の各段階において、その道の駅ならではの様々な創意工夫やアイデアを取り込むことで、遠方からも集客ができるような地域活性化に貢献する魅力ある施設とすることが必要です。

官民連携事業手法の採用により、経験豊富な民間事業者のノウハウを最大限に活かすことで、道の駅の魅力向上につなげていくことが期待されます。

また、官民連携事業手法によっては、市の総事業費の低減や財政支出の平準化等、財政負担の軽減を図ることも期待されます。

4.1.1　事業手法別の一般的な特徴

まず、採用が想定される事業手法について、一般的な特徴を以下に示します。事業手法により、資金調達、設計、整備、運営・維持管理の実施者が異なります。

表 4-1　事業手法ごとの特徴

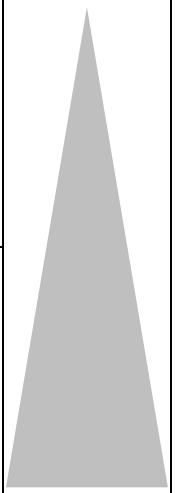
事業手法	概要	実施者			
		資金調達	設計	整備	運営・維持管理
委託	資金調達は公共が行った上で、設計から運営・維持管理の一部を民間に委託する手法	市	市/民	市/民	市/民
指定管理	施設の管理権限を民間に委任する手法（設計、整備は他の事業手法と併用が可能）	市	市/民	市/民	民
DBO	資金調達を除き、民間に一体的に委託する手法	市	民	民	民
PFI	資金調達を含め、民間に一体的に委託する手法	民	民	民	民

4.1.2 事業手法別の施設の魅力向上に対する寄与度

各事業手法について、施設の魅力向上に対する寄与度を以下に示します。

表の下へいくほど、民間事業者のノウハウ活用や施設の魅力向上が期待できる手法となります。

表 4-2　施設の魅力向上に対する寄与度

<table>
<tr><th>事業手法</th><th colspan="2">施設の魅力向上に対する寄与度</th></tr>
<tr><td>委託</td><td rowspan="2">民間の自由度・裁量権が小さく、ノウハウの活用範囲が制限されるため、施設の魅力向上が期待しにくい</td><td rowspan="4">小

大</td></tr>
<tr><td>指定管理</td></tr>
<tr><td>DBO</td><td rowspan="2">民間の自由度・裁量権が大きく、ノウハウの活用範囲が大きいため、施設の魅力向上が期待できる</td></tr>
<tr><td>PFI</td></tr>
</table>

4.1.3 各事業手法のメリット・デメリット

事業手法について、民間事業者の関与度に応じたステークホルダー別（市／民間事業者）及び事業全体のメリット・デメリットを以下に示します。併せて、各事業手法別に一覧表にまとめました。

＜ステークホルダー別のメリット・デメリット＞

市側は、民間事業者の関与度が高くなるほど、コスト負担や事業リスクの減少が見込まれます。なお、PFI 方式の場合は、PFI 法に基づく公募の手続き等が必要となります。

民間事業者側は、民間事業者の関与度が高くなるほど、自由度・裁量権が拡大し、収益の増加が期待できます。一方で、従来の委託事業等と比べると、コスト負担や事業リスク等が発生する可能性があります。

＜事業全体のメリット・デメリット＞

事業全体では、民間事業者の関与度が高くなるほど、民間事業者の技術・ノウハウの活用範囲（＝裁量権）が拡大し、サービス水準の向上や LCC※の縮減が期待できます。

また、PFI 法に基づく公募の手続きをとる場合、事業化から供用開始までの期間が長くかかる可能性があります。

※LCC：ライフサイクルコスト（Life cycle cost）の略称。
　建物の建設から、維持管理・運営・修繕を経て、最終的な解体・除却に至るまでの費用をトータルで考えたときの総コスト（いわばその建物の生涯費用）を指す概念。
参照：熊谷市公共施設アセットマネジメント基本計画

表 4-3　各事業手法のメリット・デメリット

事業手法	施設の魅力向上への寄与度	ステークホルダー別								事業全体		
		公共			民間事業者							
		コスト負担	事業リスク	手続きの困難さ	自由度	収益増加可能性	コスト負担	事業リスク	手続きの困難さ	サービス水準	LCC縮減	事業期間
委託	小	△ 大	◎ 小	◎ 小	△ 小	△ 小	◎ 小	◎ 小	◎ 小	△ 低	△ 低	◎ 短
指定管理		○	○	○	○	△	◎	○	○	○	○	○
DBO		○	○	△	○	△	◎	○	○	◎	◎	△
PFI	大	◎ 小	○ 大	△ 大	◎ 大	◎ 大	○ 大	○ 大	△ 大	◎ 高	◎ 高	△ 長

4.2 事業手法の比較

基本計画で行ったサウンディング調査では、本事業に対する民間事業者の関心や参画の意欲を把握しており、官民連携事業手法の採用が期待できることを確認しています。

整備計画では、前回よりも幅広い事業者からの関心・参画意欲の有無を調査するため、アンケート調査を実施しました。更に、関心のある事業者に対しては、対面によるヒアリング調査を行い、官民連携事業手法の採用を念頭に、各事業手法に対する意見や希望、また懸念される点などを聞き取りました。

こうした調査においていただいた意見等を参考に、本道の駅の整備事業に適した事業手法の検討を行いました。

※事業者サウンディング調査での事業手法に関する民間事業者からの主な意見

- 前面交通量３万台を超える好立地で、夜間の交通量や平日の交通量も多いため、魅力的な立地である。
- 従来の発注方式（業務委託等）よりも柔軟な運営の期待がある一方で、周辺に類似施設の整備計画もあり、厳しい運営環境が想像されるため、官民の適切なリスク分担が必要。
- 事業性が見込まれるため、適正なリスク分担を設定し、PFI 方式や DBO 方式での事業参画が可能と考える。
- 県内や市内企業が事業に参加でき、参加した場合総合評価で加点になる制度にしてほしい。
- 出資比率による SPC 内の発言力に懸念がある場合は、モニタリングの方法や評価方法、事業契約の方法等で工夫してほしい。

※SPC：特別目的会社

4.2.1 本道の駅に適した事業手法の抽出

事業者サウンディング調査から把握した民間事業者の意見等を基に、市の財政状況等も勘案し、本道の駅に適すると考えられる事業手法を抽出しました。

＜事業手法抽出の考え方・導入可能性検討の方針＞

- 考え方：財政負担を軽減しつつ、最大限のサービス向上を図る
  ⇒方針：①PFI 方式または②DBO 方式を基本とする
- 考え方：設計・整備と運営・維持管理を分割する手法も比較検討の対象とする
  ⇒方針：③DB＋PFI 方式及び④DB＋指定管理方式も選択肢の一つとする

上記①～④の事業手法について、下表にて導入可能性を比較検討します。

表 4-4　本事業への導入可能性を検討する事業手法

手　法		概要	事業分担		
			設　計	整　備	運営 維持管理
①	PFI方式 （1事業）	資金調達を含め、 事業の設計、整備、運営・維持管理を 一体的に民間へ委託する	PFI方式		
②	DBO方式 （1事業）	資金調達を除き、一体的に民間に委託する	DBO方式		
③	DB方式 ＋PFI方式 （2事業）	設計・整備は公共が資金調達を行い、 一体的に民間に委託するDB方式、 運営・維持管理は民間が全てを行う PFI方式を採用する	DB方式		PFI方式
④	DB方式 ＋指定管理方式 （2事業）	設計・整備は公共が資金調達を行い、 一体的に民間に委託するDB方式、 運営・維持管理は指定管理方式を採用する	DB方式		指定管理

4.2.2 事業手法の比較検討

前述の４つの事業手法について導入可能性を検討するにあたり、市及び民間事業者それぞれの立場における様々な視点から、定量的・定性的に比較する必要があります。

以下に、比較・検討に用いた指標及び考え方を示します。

表 4-5　事業手法の比較検討に用いた指標及び考え方

視点	指標	考え方
公共	サービスレベル	民間事業者のノウハウを活用することで、効率的な事業運営が期待されます。民間事業者の関与が大きいほど、利用者へ提供するサービスレベルの向上が期待できます。
	事業継続性	民間事業者へ業務を委託する場合、民間事業者の倒産や事業破綻等により、事業継続が妨げられるリスクが発生します。公共として、事業継続性の担保が重要です。
	手続きの煩雑さ	PFI 方式を採用する場合、PFI 法に基づく事務手続き等が必要となり、従来方式よりも発注作業が煩雑化します。
	コスト縮減（VFM）	採用する手法によって、事業全体のコスト削減率が変化します。ここでは、VFM の試算を行い、従来方式と比べて期待されるコスト縮減の度合いを比較しました。
	支出の平準化	PFI 方式の場合、財政支出の平準化を図ることができます。
民間事業者	リスク	PFI 方式で運営・維持管理を行う場合、収益が見込みよりも小さい（見込みよりも料金収入が得られない）等のリスクが考えられます。 また、PFI 方式の場合、施設利用者からの料金収入を資金として事業を進めるため、設計・整備期間は収益を得ることができません。一方、DB、DBO 方式の場合は、設計・整備の資金調達を公共が行うため、設計・整備期間のリスクは少なくなります。
	創意工夫の余地	民間事業者の自由度や裁量権を高めることで、ノウハウ活用や創意工夫を促すことにより、経営の効率化、利益創出等を図ることが可能です。

以上の指標及び考え方に基づいて、４つの事業手法を比較した結果を以下に示します。

表 4-6　官民連携事業手法の比較検討

事業手法		（参考） ⓪委託方式	① PFI方式	② DBO方式	③ DB方式+PFI方式	④ DB方式+ 指定管理方式
事業分担	設計	↕ 委託	↕ PFI	↕ DBO	↕ DB	↕ DB
	整備	↕ 委託				
	運営・維持管理	↕ 委託			↕ PFI	↕ 指定管理
公共団体の視点	サービスレベル	× 従来通り	◎ 設計、整備、運営・維持管理で十分に民間のノウハウが活用可能	○ 運営・維持管理で民間のノウハウが活用可能	○ 運営・維持管理で民間のノウハウが活用可能	△ 基本的に従来通りだが設計・整備の一体化により民間のノウハウを一部活用可能
	事業継続性	◎ 従来通り	◎ PFI法によりSPC設立が必須（倒産、事業破綻のリスクなし）	△ 倒産、事業破綻のリスク	○ PFI法によりSPC設立が必須（運営・維持管理における倒産、事業破綻のリスクなし）	◎ 従来通り
	手続きの煩雑さ	○ 従来通り	× PFI法に基づく手続きが必要	△ 従来方式と比べ必要な手続きが多いが、一括発注が可能	× PFI法に基づく手続きが必要	△ 従来方式と比べ必要な手続きが多いが、設計・整備の一括発注が可能
	コスト縮減（=VFM）	×	○ コスト縮減が見込まれるが、SPC組成費用等が必要	◎ 創意工夫や包括化によるコスト縮減が見込まれる	△ コスト縮減が一部見込まれるが、SPC組成費用等が必要	○ 創意工夫や包括化によるコスト縮減が一部見込まれる
	支出の平準化	× 従来通り	◎ 支出の一定化に加え、民間資金の活用が可能	× 従来通り	△ 運営・維持管理に限り、民間資金の活用が可能	× 従来通り
民間事業者の視点	リスク	○ 基本的にリスクなし	× 事業期間が長く、運営・維持管理の経営リスクが大	○ 基本的に大きなリスクはなし	△ 運営・維持管理の経営リスクあり	○ 基本的に大きなリスクはなし
	創意工夫の余地	× 従来通り	◎ 整備のコスト縮減、効率的な経営による収益が見込まれる	◎ 整備のコスト縮減、効率的な経営による収益が見込まれる	○ 効率的な経営による収益が見込まれる	× 基本的に従来通り
総合評価		ー	◎	○	○	△

熊谷市における「道の駅」整備にあたっては、近隣の道の駅との差別化を図るため、より魅力的なサービスを提供することが必要です。そのため、民間の創意工夫が図られ、存分にノウハウを活用できる事業スキームが望ましいと考えられます。

以上より、高いサービスレベルが期待され、民間事業者による創意工夫の余地が大きい「①PFI 方式」が優位であると考えられます。なお、民間事業者に対するサウンディング調査でも、PFI 方式への参画可能性が確認されています。

4.2.3 事業スキーム（案）の検討

比較検討の結果、PFI 方式が他の事業手法と比べ優位であると考えられます。

ただし、PFI 方式においても、事業費の回収方法、施設の所有形態等により、手法は多岐にわたります。実際の事業者公募の際には、民間事業者の意見等に配慮しながら、具体的な手法採用の検討を行う必要があります。

(1) PFI 方式に関する留意事項

PFI 方式を採用する場合の留意事項として、事業者サウンディング調査でのＰＦＩ手法に関する主な意見を示します。公募要件の検討や、要求水準書の作成等においては、以下の意見に配慮する必要があります。

ＰＦＩ手法に関する主な意見（PFI 方式を採用する場合の留意事項）

＜PFI 方式を想定した事業について＞

- 事業方式は、BTO 方式・BOT 方式のいずれかが望ましい。ただし税負担等を考慮すると BTO 方式が優位である。
- 本道の駅は、大きな収益が見込みにくい公的な施設の配置も計画されており、大規模な道の駅となる予定である。事業費が大きく、リスクが高い事業であるため、独立採算型ではなく、サービス購入型または混合型が望ましい。
- 初期投資の回収等を考慮すると、事業期間は 20 年程度が望ましい。

＜その他＞

- PFI 事業の懸念点は、投資回収のリスクと出資金による発言権の大小。このため、運営側と調整して設計することを記載する、発言範囲を決めておく等してほしい。

※事業方式

・BTO 方式（Build Transfer Operate）
　民間事業者が施設等を建設し、施設完成直後に公共施設等の管理者等に所有権を移転し、民間事業者が維持・管理及び運営を行う事業方式

・BOT 方式（Build Operate Transfer）
　民間事業者が施設等を建設し、維持・管理及び運営し、事業終了後に公共施設等の管理者等に施設所有権を移転する事業方式

※事業類型

・独立採算型
　民間事業者が、自ら調達した資金により施設を設計・建設し、維持管理及び運営を行い、施設利用者からの料金収入のみで資金を回収する事業類型

・サービス購入型
　民間事業者は、自ら調達した資金により施設を設計・建設し、維持管理及び運営を行う。地方公共団体は、そのサービスの提供に対して対価を支払う事業類型

・混合型
　サービス購入型と独立採算型を合わせた形態

(2) 事業スキーム（案）

これまでの検討内容や前項の留意事項を踏まえ、現時点で本事業への導入が想定される事業スキーム（案）を検討した結果を、以下に示します。

表 4-7　道の駅「くまがや」を想定した事業スキーム（案）

項目	内　容	備考
方式	BTO 方式	施設整備後、公共に所有権を移転することで税金等の負担を軽減し、事業全体の収益性向上を図る。
類型	混合型 〇設計・整備　　：混合型 〇運営・維持管理：独立採算型	設計・整備事業は、施設規模が大きくコストが大きいため、基本的にはサービス購入型、内装のみ民間事業者負担とする等の混合型とする。 本道の駅は周辺交通量、施設規模、コンセプト、導入機能等を考慮すると、一定の集客・収益が見込めることから、運営・維持管理事業は独立採算型とする。
期間	20 年間 〇設計・整備　　：５年間 〇運営・維持管理：15 年間	運営・維持管理を行う民間事業者の事業採算性を考慮し、PFI 方式における一般的な事業期間を基本とする。

今後は、上記の検討結果を基本として、庁内におけるＰＰＰ／ＰＦＩ検討部会・検討委員会において、事業手法に関する方針を決定していきます。

第5章　事業計画

5.1 概算事業費 5-2
5.2 事業スケジュール 5-3
5.3 今後の検討方針 5-4

5.1　概算事業費

本事業の概算事業費として 50～60 億円を想定しています（用地取得費を除く）。

なお、事業費圧縮のため、設計時におけるコストダウンの検討や各種補助金の活用の検討、効果的な民間活力導入の検討など市の財政負担の軽減に努めます。

※概算事業費は、道路施設と地域振興施設を合算した金額です。

5.2 事業スケジュール

事業スケジュールは、本整備計画で検討した事業手法であるＰＦＩによる事業展開を念頭に、次のように進めていく予定です。

表 5-1 （仮称）道の駅「くまがや」事業スケジュール

		H29年度	H30年度	H31年度 R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度
構想・計画	基本構想								
	基本計画								
	整備計画								
事業化	事業化に向けた検討					要求水準書作成	公募決定		
調査・設計	各種調査			地質調査	埋蔵文化財調査				
	設計				基本設計			実施設計	
法定手続き （行政界、農林、都市計画）									
用地	ほ場整備						用地取得		
工事	工事								工事着手

※今後の検討及び関係機関協議により変更となる可能性があります。

5.3 今後の検討方針

本道の駅の事業を進めるにあたり、本整備計画を基に以下の検討が必要です。

(1) 関係機関との協議

国との一体型整備に向け、基本設計を進める中で道路休憩施設及び情報提供施設について、国及び市の役割やそれぞれの整備範囲について、国との協議を進める必要があります。

その他、警察、県、交通事業者など関係機関との協議も必要となります。

(2) 道の駅の魅力向上

開業までの期間を活用し、近隣の他の道の駅との差別化や道の駅の事業性向上、地域全体の経済活性化・観光活性化のため、熊谷流の農業・食文化を核としたブランド化戦略の展開等、道の駅の魅力向上を図る必要があります。

(3) 継続的な民間事業者等の意向確認

本整備計画において示した導入施設や規模、事業手法を踏まえ、今後、民間事業者のノウハウをより効果的に活用する方法や官民の適切な役割分担等、民間活力の導入の検討を効果的に進めるためには、引き続き、ヒアリング調査等により民間事業者の意向確認を行う必要があります。

(4) 事業スケジュールの精査

本道の駅の整備効果や民間事業者の参入意欲を考えると早期開業が望まれます。ほ場整備事業との調整、事業者選定プロセスの迅速化及び設計における工夫により、事業スケジュール短縮についても検討を進める必要があります。

(5) 国が示すビジョン・方針等の確認

令和元年 11 月の『新「道の駅」あり方検討会』からの提言では、2020 年度にスタートする道の駅第３ステージにおいて、2025 年に目指す姿として、①世界ブランドの「Michi-no-Eki へ」②新「防災道の駅」が全国に安心を③あらゆる世代が活躍する舞台となる地域センターに、の３つが掲げられています。随時、国が示すこれからの道の駅のビジョンや方針等を確認しながら検討を進める必要があります。

参考資料

6.1 事業者サウンディング調査 6-2

6.1.1 アンケート 6-2

6.1.2 ヒアリング 6-6

6.2 道の駅アンケート調査 6-8

6.3 利用者ニーズ調査（Web アンケート） 6-11

6.1 事業者サウンディング調査

6.1.1 アンケート

民間事業者の本事業に対する興味・関心、導入した方が良い施設等を把握することを目的に、アンケートを行いました。

(1) 調査概要

1) 調査対象

以下の事業者（116 社）

表 6-1　アンケート対象事業者

分類	該当する事業者の主な種別
農業・食文化を育てる機能	農業関係、製粉関係、外食・食品関係、製造・加工・飲食関係　など（58 社）
その他 （住民や来訪者を元気にする機能、道の駅との相互連携、官民連携等）	道の駅関係、エンターテイメント関係、（食に関連する）テーマパーク関係、市場、金融機関、建設関係、不動産関係　など（58 社）

2) 調査方法

調査票を郵送（返信用封筒を同封）又はメールで配布し、郵送、FAX、メール等により回収する。

3) 実施スケジュール

配　　布：令和元年 8 月 23 日（金）
回収期間：令和元年 8 月 24 日（土）～10 月 3 日（木）

4) 回収結果

回収数 44 件（回収率 37.9%）

(2) 調査結果概要

1) 本道の駅について

本道の駅のコンセプト及び導入施設について、結果の概要を以下に示します。

表 6-2　アンケートの結果（コンセプト及び希望する施設）

項　目	概　要
「日本を代表する“食”のテーマパーク」に対する印象について	・ 回答数 46（複数回答可）のうち、最も回答が多かったのが「“食”と他のテーマを組み合わせるとよい」（20 件）、次いで「熊谷市のニーズや状況に合致していると思う」（15 件）であった。
本道の駅に「あったら良い」又は「導入すべき」施設について	・ 28 の施設例から選択式で、本道の駅に「あったら良い」又は「導入すべき」施設を回答する設問（複数回答可）について、34 社から回答があり、上位５位及び下位５位は次のとおりであった。（カッコ内は回答数） ＜上位５位＞ ・ 農産物直売所（26） ・ 防災用施設（26） ・ フードコート（21） ・ 加工品販売所（20） ・ 熊谷の農業・小麦・歴史・文化等の紹介コーナー（19） ・ 暑さ対策設備（19） ・ 屋外・半屋外イベント広場（19） ＜下位５位＞ ・ 市民農園（4） ・ 調理室（4） ・ ガーデン空間（7） ・ 多目的室（8） ・ 農産物流通施設（9） ・ 足湯（9）

官民連携事業に対する印象や市に対する要望について、主な意見を以下に示します。

表 6-3　アンケートの結果（官民連携事業）

項　目		主　な　意　見
印象		・ 前面交通量 3 万台を超える好立地には出店したことがないが、夜間交通量や平日の交通量も多いため、魅力的な立地である。 ・ 従来の発注方式（業務委託等）よりも柔軟な運営の期待がある一方で、周辺に類似施設の整備計画もあり、厳しい運営環境が想像されるため、官民の適切なリスク分担が必要。 ・ 事業性が見込まれるため、適正なリスク分担を設定し、PFI 方式や DBO 方式での事業参画が可能と考える。
市に対する要望	スケジュール	・ 民間のノウハウを発揮できるよう早めの募集・参画（基本設計から）としてほしい。
	参加企業	・ 県内や市内企業が事業に参加でき、参加した場合総合評価で加点になる制度にしてほしい。 ・ 地元企業の参加を必須としてほしい。
	その他	・ 民間ノウハウを最大限活用するためには、施設整備から維持管理・運営までを一括発注する PFI 方式が通常である。ただし、事業期間を通して民間事業者が建物を所有する BOT 方式などの場合、本来発注者（市）が負担すべきリスクを民間事業者が負担するケースも見受けられるため、BTO 方式が通常である。 ・ 物価変動リスクや需要変動リスクを適切に見込んでほしい（物価変動リスクは明確な基準（指標及び基準日）を設定し、見直しする期間を設けてほしい）。 ・ 事業期間 15 年以上の長期に設定してほしい。

2）道の駅との相互連携が図ることができる施設について

「“食”のテーマパーク」を目指す本道の駅と相互連携を図ることができる施設について、主な意見（アイデア）を以下に示します。

表 6-4　アンケートの結果（相互連携が図ることができる施設）

主　な　内　容
・　見学可能な食品加工施設
・　そば打ち、豆腐作り等の体験施設
・　ワインやウイスキー等の専門店
・　市場
・　道の駅で展示していないもの（例：蓮田ＳＡの海鮮市場）
・　地元野菜や市場直送品などを扱う大型直売所
・　ロードサイド型店舗
・　ガソリンスタンド
・　アグリパーク、観光農園、味覚狩り施設
・　スマート農業のテスト農場
・　簡易型宿泊施設
・　温浴施設
・　博物館（ラグビーのミュージアム施設や熊谷の歴史館など）
・　地場産の農産物や特産品の文化を伝える子どもの居場所づくり
・　小規模版うどんサミット、オーガニックフェスを通年で常設
・　パッケージや、大口・小口の商品発送も可能な物流拠点
・　再生可能エネルギー発電施設（太陽光発電事業）

6.1.2 ヒアリング

(1) 調査概要

“食”のテーマパークの実現に向け、コンセプトや施設規模、事業スキーム等を深度化することを目的に、ヒアリングを行いました。

1) 調査対象

以下の考え方に基づいて抽出した民間事業者（11 社）

- アンケートにおいて、「本事業に興味・関心あり」かつ「追加の情報提供や意見交換等の対応可能」と回答
- 事業者の種別や、地元企業と全国展開している事業者のバランスに配慮

2) 調査方法

事前にヒアリング項目を通知し、後日、対面によるヒアリングを行う。

ヒアリングは、熊谷市役所や商工会館の会議室のほか、事業者のオフィスで行った。

3) 実施スケジュール

令和元年 10 月 23 日（水）、24 日（木）、28 日（月）、31 日（木）

(2) 調査結果概要

本道の駅のコンセプト及びブランド化に関する主な意見を、以下に示します。

表 6-5 ヒアリングの結果（コンセプト及びブランド化）

項　目	主　な　意　見
「日本を代表する“食”のテーマパーク」実現に向けたアイデア	・目的地として来てもらうには、体験が必要である。 ・遊び場×食の展開は多い。子ども向けキッチンと、子どもの遊び場のシームレスな空間づくり等の事例もある。 ・コンセプトの見せ方として、「食のテーマパーク」を徹底してアピールした方がよく、「道の駅」自体のターゲットに応じて、整備内容を検討すべき。
農産物のブランド化や６次産業化	・道の駅開業まで時間があるため、連携できそうな企業と連携し小麦の認知度向上を進めるとよい。 ・６次産業化は、地域ぐるみで道の駅をうまく使い進めるとよい。 ・６次産業化は、リーダーシップと後継者が課題。

施設規模に関する主な意見を、以下に示します。

表 6-6 ヒアリングの結果（施設規模）

項　目	主　な　意　見
施設規模	・農産物直売所：1,000 ㎡の規模があれば、多彩な展開が可能である。 ・加工施設：加工品１種類につき、加工する物にもよるが 50～100 ㎡程度が必要。 ・流通施設：基本計画の 500 ㎡あれば便利だが、小さくても可。作業内容や範囲により規模は大幅に変わる。 ・農園規模：一般的に農園は採算がとれず、ニーズもあまりないため、「道の駅」に整備するのであれば体験農園がよいのではないか。規模は、貸し農園か観光農園かで異なる。 ・水辺のあそび場：あると立ち寄り率が上がることがある。 ・屋内遊び場：学齢期の子ども（小学校 2～6 年生）に対する遊び場を提供していく必要があると感じている。多彩な展開をするためには 1,600 ㎡程度の広さがあると良い。 ・バーベキュー広場は、熊谷スポーツ文化公園に同様の施設があることから、ニーズ等を再検討した方がよい。

官民連携事業について、主な意見を以下に示します。

表 6-7 ヒアリングの結果（官民連携事業）

項　目		主　な　意　見
事業スキーム	方式	・PFI であれば、BTO 以外は考えられない。 ・BTO、BOT、BOO 方式のいずれかが望ましい。 ・BTO 方式・BOT 方式のいずれかが望ましい。ただし税負担等を考慮すると BTO 方式が優位である。
	類型	・サービス購入型が望ましい。 （リスク分担の内容によっては、混合型での事業でも参画は可能だが、混合型を採用する場合、地元企業に限ったチーム構成ではなく、ある程度のリスクを抱えることが可能な大手企業をチームに加えることも検討する必要がある。） ・混合型が望ましい。 （混合型の場合、隣接地も一体事業として事業規模が拡大されるとなおよく、また、事業規模 20 億円以上が望ましい。） ・独立採算型ではなく、サービス購入型または混合型が望ましい。 （本道の駅は、子育て支援機能等、大きな収益が見込みにくい公的な施設の配置も計画されており、大規模な道の駅となる予定である。事業費が大きく、リスクが高い事業であるため。）
	期間	・PFI は 15～20 年、指定管理は 10 年程度が必要。 ・初期投資の回収等を考慮すると、事業期間は 20 年程度が望ましい。 ・10 年以下では採算性が確保できない。
	懸念等	・PFI 事業の懸念点は、投資回収のリスクと出資金による発言権の大小。運営側と調整して設計することを記載する、発言範囲を決めておく等してほしい。 ・本事業より先に近隣案件で地元企業を確保された場合、理想的な事業者を確保できない懸念がある。 ・事業費は、整備費用を行政が負担し、運営・維持管理を民間事業者が負担する形だと望ましい。
事業者公募		・PFI の場合、建設に関わる SPC、運営に関わる SPC を設立する等、段階によって分けても良いのではないか。 ・出資比率による SPC 内の発言力に懸念がある場合は、モニタリングの方法や評価方法、事業契約の方法等で工夫することができる。

6.2 道の駅アンケート調査

(1) 調査概要

（仮称）道の駅「くまがや」で、導入を検討している調理室、農園、足湯、遊び場の施設を有する既存の道の駅に、各施設の導入のメリットや問題点や課題等に関してアンケート調査を行いました。

1) 調査対象

道の駅の運営団体（17 団体）

2) 調査方法

調査票をメールで配布し、メールにより回収する。

3) 実施スケジュール

配　　布：令和元年 8 月 26 日（月）、9 月 4 日（水）
回収期間：令和元年 8 月 27 日（火）～9 月 13 日（金）

4) 回収結果

回収数 16 件（回収率 94.1%）

(2) 調査結果概要

調査結果を、表 6-8～表 6-11 に示します。

表 6-8　道の駅アンケート調査の結果（調理室）

	意見の分類	具体的な意見例　（青字：運営者・行政意見、赤字：利用者の声）
メリット	集客につながる	・料理教室など、市の特産物でもある農産物を購買だけでなく「体験」できる企画を開催しやすい。 ・地域の交流の場となる。 ・もっと料理教室などのイベントを増やしてほしい。
	付加価値をつける	・宿泊＋調理室利用で、企業の団体宿泊等の受入もでき、付加価値をつけることができる。 ・貸出施設として考えた場合も、会議室のみよりも利用していただける内容の幅が広がる。 ・施設で加工したものを直売所で販売できるようにしてほしい。
問題点や課題	管理の留意事項	・施設管理の上で、衛生管理、防火管理上の留意事項が増える。 ・調理器具の劣化
	人材確保	・そば職人（講師）の確保が難しい。
	稼働実績	・稼働実績が低い（多数意見）。 ・月間 10 組未満や稼働実績なしの事例も。
	調理室の広さ	・もう少し広ければよい。 ・子どもたちが使用する際、調理台が高すぎる。
	利用料金	・利用料金が高い。 ・高度な加工機材や火を扱う施設のため、従業員を配置する必要があり、そのコストを利用料金に反映しているが、料金が高すぎると稼働が進まない状況になっている。

表 6-9　道の駅アンケート調査の結果（農園）

	意見の分類	具体的な意見例　（青字：運営者・行政意見、赤字：利用者の声）
メリット	集客につながる	・BBQ と組み合わせて収穫体験を実施、２つの要素を掛け合わせることで、稀有なサービスとなる。 ・地域の交流の場となる。摘取り体験や直売所での購入を目的としたお客様も多い。 ・近隣の道の駅との差別化が図れ、アピールポイントになる。 ・収穫体験した方は、リピーター客になりやすい。
	付加価値をつける	・展示圃場としての役割も担ったり、栽培管理者として新規就農者育成のため県内の農業者等養成専門大学校の新卒者を雇用・育成等の取組により、農業の PR が図れる。 ・道の駅レストラン等への食材活用も可能。 ・園内での滞在時間が延びる。
問題点や課題	圃場の管理栽培技術	・圃場の管理については、実績のある企業でないと、管理運営が難しい。農地所有者から借りる場合、実績がないと、ほとんど断られる。栽培技術のある人材がいないと管理がままならない。
	維持管理費	・維持管理の労働時間がかかり人件費増加、費用対効果の面で課題あり。人材不足。 ・除草を含む維持管理、安全管理に労力がかかる。管理機、トラクターなどの高額備品が必須。
	運営	・事前予約制にすると一般の立ち寄り客への対応が困難。 ・専任の担当者を常時配置していないため、お客様をお待たせすることがある。
	自然との共生	・気候に左右される側面があり、猛暑の影響を受け夏場の収穫量が激減し、収益も減収となった。 ・冬季期間は育成できないため売上が無くなる。
	場所	・道の駅メインの場所から、農園が離れている為、場所が分かりづらい。

表 6-10 道の駅アンケート調査の結果（足湯）

	意見の分類	具体的な意見例　（青字：運営者・行政意見、赤字：利用者の声）
メリット	集客につながる	・足湯があることを PR することができ、誘客につなげることができる。 ・屋内型のため、天候に左右されず、住民の憩いの場となっている。 ・長時間運転した方のリフレッシュになる。
	付加価値をつける	・道の駅での滞在時間が長くなり、客単価の増につながる。 ・周辺に温泉があることをお客様に知ってもらえるきっかけとなる。 ・眺望が良いため、大半のお客様には満足して頂けているものと推察される。
問題点や課題	維持管理費用	・毎日の清掃等も含め維持管理にコストがかかる。 ・維持経費が相当かかる。（温泉成分の付着等）
	苦情	・無料ゆえにスタッフが常駐していないため、管理が十分にしきれずクレームにつながる。 ・足湯を利用できる人数が限られているため、利用できない人から苦情がでる。 ・場所が建物の死角にあるため、足湯の存在が分かりにくいと言われる。 ・足湯に出入りする際、座面を跨ぐ仕組みのため、お客様が座面を濡らしてしまうと、次に使おうとしているお客様から「濡れていて座れない」とクレームになることがしばしばある。
	収益を生まない	・無料のため、収入に直結しない。（スペース分の費用対効果はあるのか） ・無料のため、料金を生むような取組を検討しなければならない。（老朽化による更新があるため）

表 6-11　道の駅アンケート調査の結果（遊び場）

	意見の分類	具体的な意見例　（青字：運営者・行政意見、赤字：利用者の声）
メリット	集客につながる	・近隣住民の方々だけでなく、遠方から来られた家族連れの方々にも休息を兼ねて喜んでいる。 ・屋根付きの遊び場なので、天候に左右されず、一年を通して楽しんでいる（特に冬季間）。 ・お子様連れの客層の入込に貢献している。特に冬場、北海道では子供が遊べる施設が少ないため、子供と一緒に来館する大人についてはレストランや土産物、野菜の購買等に結びついている。 ・県内外から訪れる道の駅利用者が気軽に利用できる。特に未就学児を持つ家族に興味をもっていただいており、リピーターも多い。
	付加価値をつける	・子育て世代や３世代家族の集客があり、賑わいを感じる。 ・家族の買い物中の子どもの待機スペースになる。
問題点や課題	運営管理	・一日中常時スタッフが遊具に張り付いて監視することが不可能。 ・部屋が子どもたちの汗だらけになり、臭いの処理も含め毎日の清掃が大変。 ・休日は来場者が多く入場制限をすることがよくある。その際は整理券を発行し、道の駅構内で過ごしてもらうか、町内にある他の屋内遊び場を案内するなど対応している。
	施設の広さ	・遊び場が狭い。遊び場の広さがもう少し広い方がいい。もっと遊具を増やしてほしい。 ・対象年齢層を未就学児としているものの、４～５歳くらいに成長した子どもを遊びまわらせるには、広場の大きさがやや手狭に感じることがある。 ・保護者が子どもを見守る待機スペースが足りない。
	収益を生まない	・清掃業務費及び設備保守管理費の年間予算の中で維持管理費を対応している。

6.3 利用者ニーズ調査（Web アンケート）

(1) 調査概要

想定する利用者の施設への要望を把握することを目的とし、地元住民や周辺地域住民を対象に Web アンケート調査を実施しました。

1) 調査対象

調査対象範囲及び目標回収数を下表に示します。

表 6-12　調査対象範囲と目標回収数

	① 熊谷市	② 熊谷市隣接自治体	③ 国道 17 号沿線の特例市等	④ ②③以外の特例市等	⑤ 都内 23 区	計
目標回収数	200	100	100	100	100	600

②埼玉県／行田市、東松山市、鴻巣市、深谷市、比企郡滑川町、比企郡嵐山町、比企郡吉見町
群馬県／太田市、邑楽郡千代田町、邑楽郡大泉町
③埼玉県／さいたま市
群馬県／前橋市、高崎市
④埼玉県／川越市、川口市、所沢市、春日部市、草加市、越谷市
群馬県／伊勢崎市

2) 調査方法

リサーチ会社の Web アンケートのサーバー及びシステムを利用して、登録しているモニターを対象として、スクリーニング調査（※）及び本調査を行う。

※　調査対象範囲に合致する対象者を抽出するための事前調査。

3) 実施スケジュール

実施期間：令和元年 9 月 28 日（土）、30 日（月）

4) 回収結果

目標回収数と同値。

(2) 調査結果概要

1) 道の駅の利用状況

- 道の駅を利用したことがある方は全体の約 9 割と多いものの、利用したことがある方の約 6 割が年に数回程度、ほとんど利用しない方が約 2 割と、利用頻度は高くはない。
- ドライブにおける道の駅の位置付けは、「ドライブ中の立ち寄り先」として道の駅を訪れる方が約 8 割と最も多く、「道の駅を目的地として利用」は約 2 割であった。
- 道の駅の利用目的は「トイレ・休憩利用」が約半数を占め、次いで「旅先や日常的な買い物利用」が約 2 割を占める。

2) 新しい道の駅に期待すること

・選択式（複数回答可）で本道の駅に期待する施設を聞いたところ、上位５位及び下位５位は次のとおりであった。

＜上位５位＞

農産物直売所（77.8%）、フードコート（59.8%）、加工品販売所（44.5%）、レストラン（44.0%）、カフェ（38.8%）

＜下位５位＞

調理室（2.5%）、多目的室（6.7%）、水遊び場（12.5%）、24 時間利用できるベビーコーナー（13.0%）、体験農園（13.8%）、バス停（13.8%）

・道の駅の利用目的では、「休憩・トイレ」（46.0%）、「旅先等での買い物」（23.3%）、「日常的な買い物」（17.3%）の順に高い。なお、回答者の属性別にみると、「日常的な買い物」について、本市在住の女性が 31.0%、隣接市町在住の女性が 32.0%と、倍近い割合の方が利用目的に挙げており、本道の駅について、日常的な買い物の場としての利用が見込まれる。

3) （仮称）道の駅「くまがや」の利用意向

・約７割が「利用したい」と回答しています。特に熊谷市及び周辺自治体において利用意向が高い一方、都内在住者における利用意向は、半数程度にとどまっている。

4) 農業体験の利用ニーズ

・興味のある農業体験について選択式（複数回答可）を聞いたところ、結果は次のとおりであった。

体験農園（植え付けから収穫まで数回／年の参加）	25.3%
収穫体験（収穫のみ体験するもの）	40.8%
貸し農園（小さな畑を借り、自分で管理・収穫）	15.2%
滞在型農園（簡易的な宿泊場所と貸し農園がセット）	13.7%
特にない	42.5%

5) 子ども向けの屋内遊び場の利用状況

・子ども向けの屋内遊び場について、「利用したことがある」方が約半数を占める。

・利用したことがある方からは、屋外の公園等と比べて、屋内遊び場の「天候によらず遊べる点」（81.7%）や「冷暖房設備がある点」（65.9%）、「子どもに目が届きやすい点」（58.7%）が評価されている。

・利用したことがある方の半数以上の方が、屋内遊び場にあると良い施設・サービスとして、「子どもを見守りながら休憩できるスペース」（79.4%）、「子ども用トイレ」（61.9%）、「持参したものを飲食できるスペース」（57.1%）、「子ども連れでも気兼ねなく食事できる飲食施設」（50.0%）を希望している。

（仮称）道の駅「くまがや」整備計画

策 定 熊谷市 東部地域開発推進室
編 集 熊谷市 東部地域開発推進室
発 行 熊谷市
〒360-8601
埼玉県熊谷市宮町二丁目 47 番地 1
電話：048-580-4622
FAX ：048-525-9335