

(仮称)道の駅やしお基本構想

八潮市

令和6年3月

目 次

1 はじめに	1
2 道の駅制度の概要	2
3 道の駅の必要性	5
4 整備コンセプト	9
5 候補地	12
6 施設規模	15
7 整備・運営方法	19
8 今後の進め方	20
9 今後の検討事項	21
参考資料	22

1 はじめに

八潮市（以下、「本市」という。）は、面積 18.02 km²で、埼玉県の東南部、都心から約 15 kmに位置しており、東は三郷市、南は足立区・葛飾区、西と北は草加市に接しています。我が国の高度経済成長期以降、首都圏における人口と産業の集中により、県内有数の工場が集積しているまちとして発展してきました。また、本市は平成 17 年のつくばエクスプレス「八潮駅」の開業により都心までのアクセス性が飛躍的に向上したことを背景に、駅周辺を中心とした土地区画整理事業などの都市基盤整備により人口が増加してきました。しかし、今後は本市においても「人口減少・少子高齢化」「大規模災害の頻発化」などの社会経済状況の変化に直面することが予想されます。

近年では社会経済状況の変化に伴い、工業では受注量の減少や後継者・担い手不足等の課題を抱えており、農業では農産物の地産地消の推進や後継者の育成などが課題となっていることから、市内産業の活性化に向けた取り組みが必要となります。また、観光業では、自然環境を活かした交流の場づくりや農商工と連携したイベントを開催していますが、近隣地域の大型商業施設の立地などにより、休日における市内活動人口の流出が懸念されることから、誰もが訪れたくなるまちづくりを進めるための新たな魅力の創出が必要となります。

そのような中、本市の北部地区においては、東京外環自動車道の（仮称）八潮パーキングエリア（以下、「外環八潮 PA」という。）の整備が進められ、当該施設に接続する（仮称）外環八潮スマートインターチェンジ（以下、「外環八潮スマート IC」という。）が事業化されるなど、交通アクセス性の向上に向けた事業が進められています。また、国道 4 号（東埼玉道路）と国道 298 号が交差する交通の要衝となっており、道路利用者の多い地域であることから、外環八潮 PA、外環八潮スマート IC と併せて道の駅を整備することにより、多くの施設利用者が期待でき、交流人口の増加や地場産品の販路拡大の可能性が大きく広がるものと考えています。

このことから、「第 5 次八潮市総合計画」に掲げる『住みやすさナンバー 1 のまち 八潮』の実現に向け、新たな魅力の創出・発信や地域住民の生活を豊かにする地域振興の新たな拠点として「道の駅」の整備に向けた検討を進めるものです。

2 道の駅制度の概要

(1) 道の駅制度

国土交通省のホームページでは道の駅に関し、以下のとおりまとめられています。

長距離ドライブが増え、女性や高齢者のドライバーが増加するなかで、道路交通の円滑な「ながれ」を支えるため、一般道路にも安心して自由に立ち寄り、利用できる快適な休憩のための「たまり」空間が求められています。

また、人々の価値観の多様化により、個性的でおもしろい空間が望まれており、これら休憩施設では、沿道地域の文化、歴史、名所、特産物などの情報を活用し多様で個性豊かなサービスを提供することができます。

さらに、これらの休憩施設が個性豊かなにぎわいのある空間となることにより、地域の核が形成され、活力ある地域づくりや道を介した地域連携が促進されるなどの効果も期待されます。

こうしたことを背景として、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休憩施設「道の駅」が誕生しました。

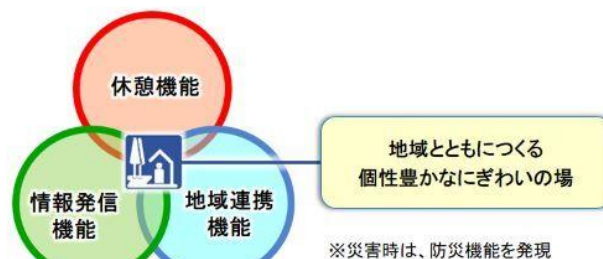
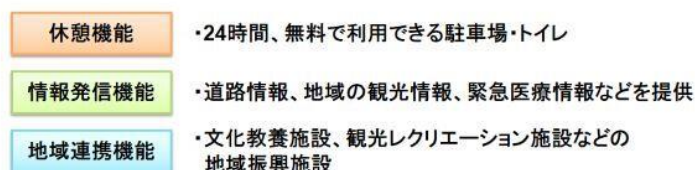


図 2.1 道の駅の基本コンセプト

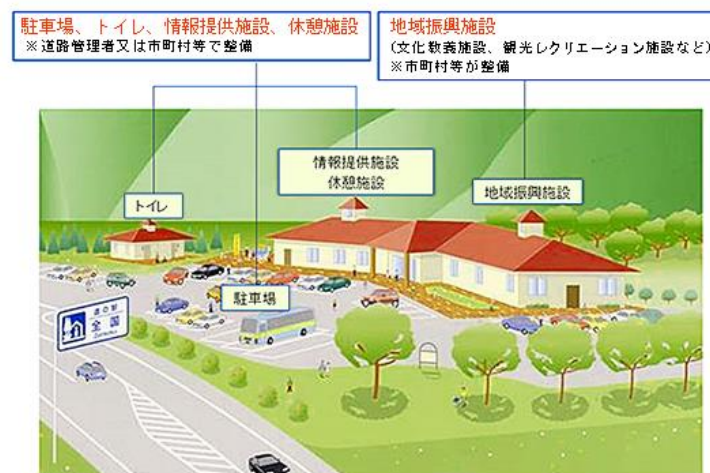
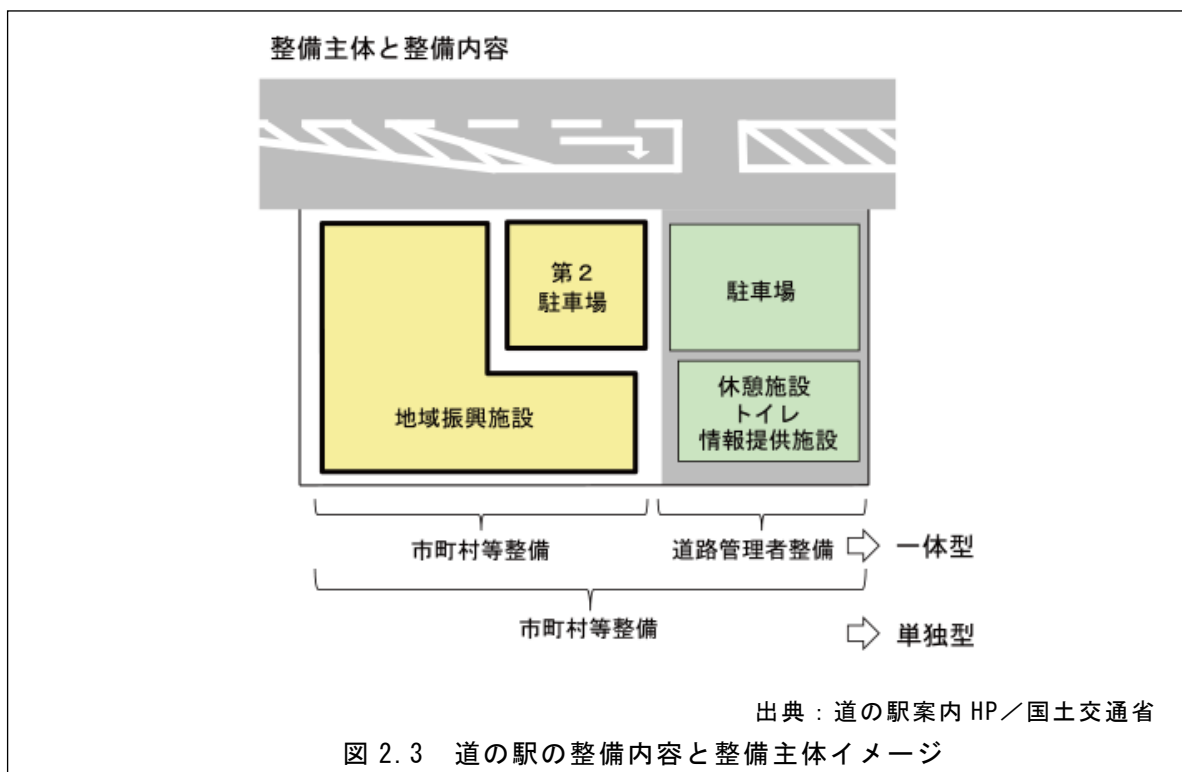
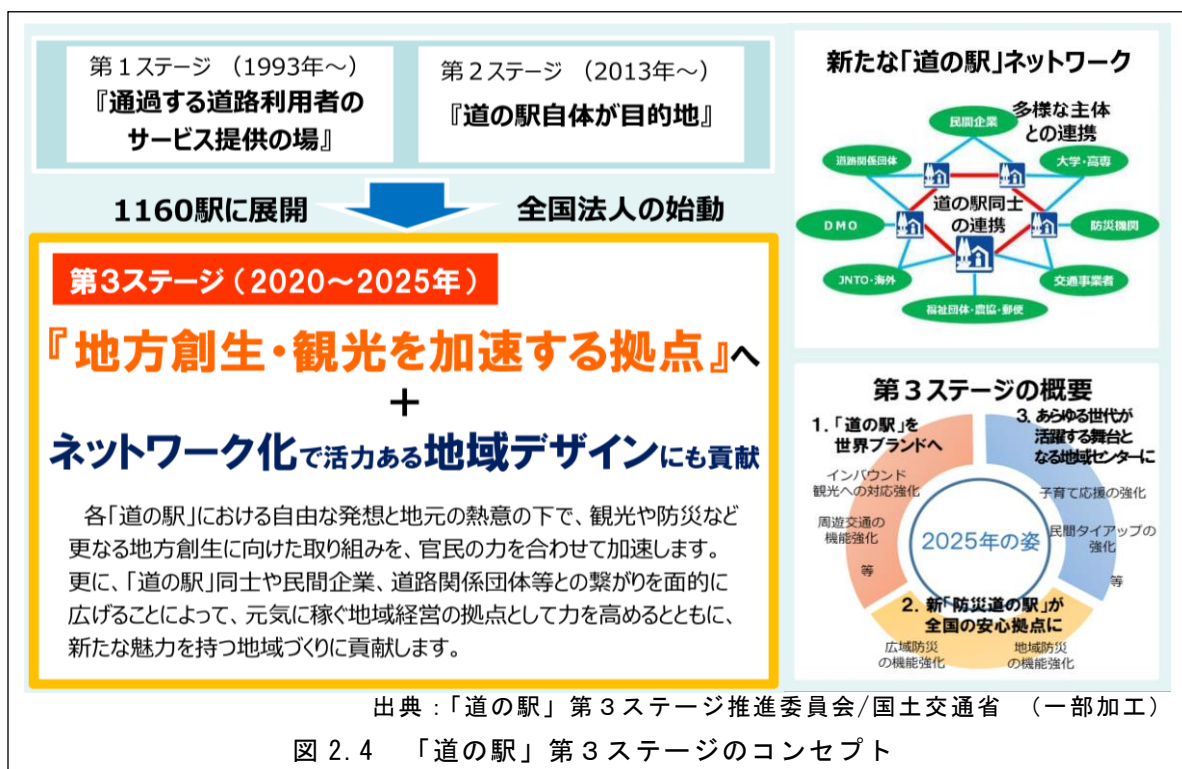


図 2.2 道の駅の施設配置イメージ

なお、道の駅は、市町村又は市町村に代わり得る公的な団体が設置します。整備の方法は、市町村等で全てを整備する単独型と、道路管理者と市町村等で整備する一体型の2種類に分類されます。



また、国土交通省では、2020 年から 2025 年までを道の駅第3ステージと位置付け、「地方創生・観光を加速する拠点へ」進化するため、「道の駅を核にした地方創生」及び「道の駅の持続可能な安定運営」を目指した取組を推進しています。



(2) 関東圏の道の駅の設置状況

関東圏の道の駅の設置状況は以下のとおりであり、東京近郊では道の駅の立地が少ないことが確認できます。



出典：道の駅案内 HP 全国道の駅図／国土交通省
 （図中記載番号は道の駅の位置を示す）
 （一部加工）

図 2.5 関東圏の道の駅の設置状況

3 道の駅の必要性

(1) 上位計画における位置づけ

「第5次八潮市総合計画」「八潮市都市計画マスタープラン」「北部拠点まちづくり推進地区まちづくり計画」に位置付けられる北部拠点では、観光機能や災害時の防災拠点機能を有する道の駅等の地域振興施設の立地誘導を図ることとしています。

1) 第5次八潮市総合計画（平成28年3月（令和4年3月に一部改訂））（抜粋）

第5章 都市基盤・環境／第1節 自然と調和した都市空間づくり／5 施策の内容
市全体の都市機能が集積し、都市活動の中心となる都市核、また地域の中心となる地域核の形成を図ります。
地域核の一つである北部拠点では、東埼玉道路や高速外環状道路による良好な交通アクセスを活かしつつ、外環自動車道の（仮称）八潮パーキングエリアの整備や、（仮称）外環八潮スマートインターチェンジの設置に併せ、流通業務機能、集客施設等の導入を主体とした拠点の形成を図ります。

2) 八潮市都市計画マスタープラン（令和5年3月）（抜粋）

第2章 全体構想／第1節 まちの将来像／2 将来都市構造
東埼玉道路や高速外環状道路による良好な交通アクセスを活かした（仮称）八潮パーキングエリアの整備や（仮称）外環八潮スマートインターチェンジの設置、地域振興施設の集積等、広域的な連携や機能導入を行うとともに、周辺的生活環境や教育環境等に配慮した緑豊かな産業拠点の形成を図ります。

第3章 地域別構想／第2節 地域別方針／1 八條地域
（仮称）八潮パーキングエリア及び東埼玉道路の自動車専用部について、整備促進を図るとともに、パーキングエリア接続型の（仮称）外環八潮スマートインターチェンジや周辺道路についても一体的な整備を推進します。
産業拠点の形成に向けて、周辺的生活環境や教育環境等に配慮しながら、都市計画法第34条の個別開発手法の活用により、流通業務施設やモノづくり施設（工業施設・研究施設等）等の立地誘導を図ります。さらに拠点内には観光機能や災害時の防災拠点機能を有する道の駅等の地域振興施設の立地誘導を図ります。
地域や事業者との協働のもと周辺環境と調和した緑豊かな拠点の形成を図ります。
県道平方東京線以東の地区においては、北部拠点への産業機能の誘導や交通条件の変化等に伴い土地利用転換の増加が予想されることから、拠点形成の進捗と併せて土地利用方針の検討を進めます。
北部拠点の形成や東埼玉道路の自動車専用部の整備と併せ、近隣自治体と連携しMaaS等の導入について検討します。また、拠点形成により更なる交通量の増加が見込まれることから、交通渋滞の対策について検討します。

3) 北部拠点まちづくり推進地区まちづくり計画（平成28年7月）（抜粋）

5 土地利用の方針

本地区は、八潮市総合計画や八潮市都市計画マスタープランに位置づけられた北部拠点の形成に向け、住宅や小中学校等の周辺環境に配慮するとともに、（仮称）八潮パーキングエリアの整備と併せて（仮称）外環八潮スマートインターチェンジの整備や、流通業務施設、モノづくり施設（工業施設、研究施設等）及び集客施設（日常生活に密着した商業施設等）などの産業施設の立地を誘導する必要があります。

※一部施設名称については、最新の施設名称に統一しています。

コラム

北部拠点まちづくり推進地区におけるまちづくり

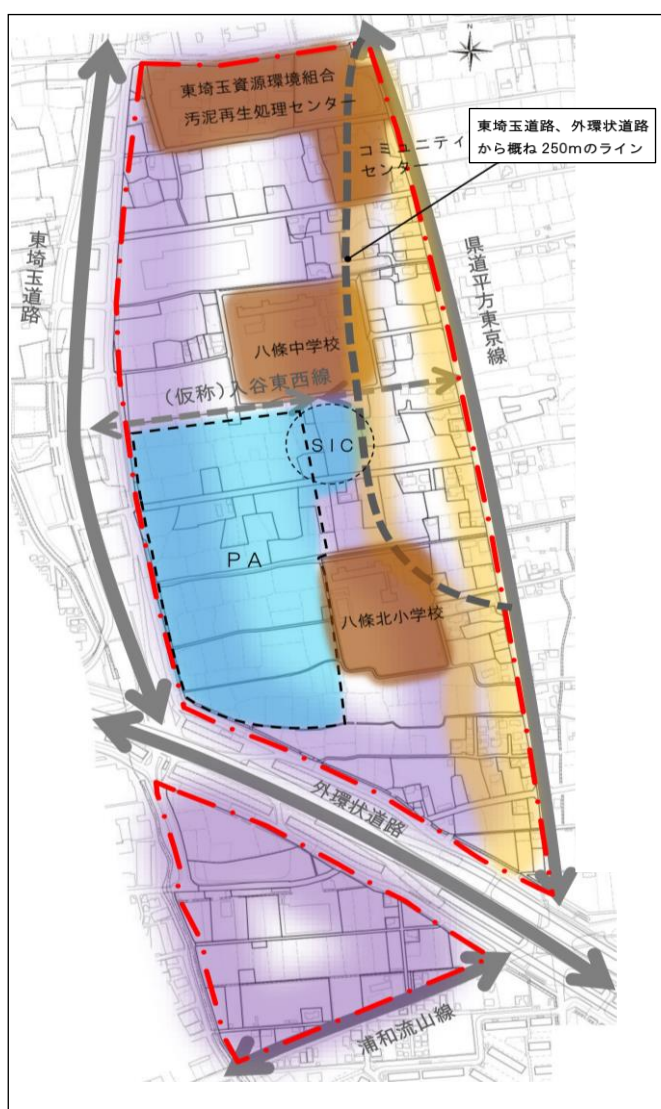
北部拠点まちづくり推進地区まちづくり計画では北部拠点の形成に向けて、地域の特性や課題に対応したまちづくりの目標やルール、また、推進地区周辺住民が主体となる、より良いまちづくりに向けた地域での取り組み等を示し、地域（主体）と市（支援）の協働により、まちづくりを推進することを目的としています。

〔まちづくりの目標〕

『生活環境や教育環境などに配慮した緑豊かな産業拠点づくり』

土地利用の方針

計画では、将来の土地利用の方針を明確にするために、ゾーン別の土地利用の考え方を示しています。



●産業誘導ゾーン

「通過交通や新たに立地する施設からの発生交通を処理する道路」である、東埼玉道路、外環状道路及び浦和流山線から概ね250m以内のエリアを「産業誘導ゾーン」として産業施設の立地の誘導を目指す。

●パーキングエリア及びスマートインターチェンジゾーン

外環八潮PAは地域に開かれた利便性、防災性の高い施設としての利用を目指す。

●公共施設ゾーン

公共施設の建て替え及び用途変更、また、新たな公共施設を建築する際は、周辺環境の保全を目指す。

●環境調整ゾーン

生活環境の保全を目指す。



八潮市マスコットキャラクター
『ハッピーこまちゃん』

出典：北部拠点まちづくり推進地区まちづくり計画
図 3.1 ゾーン別土地利用方針図

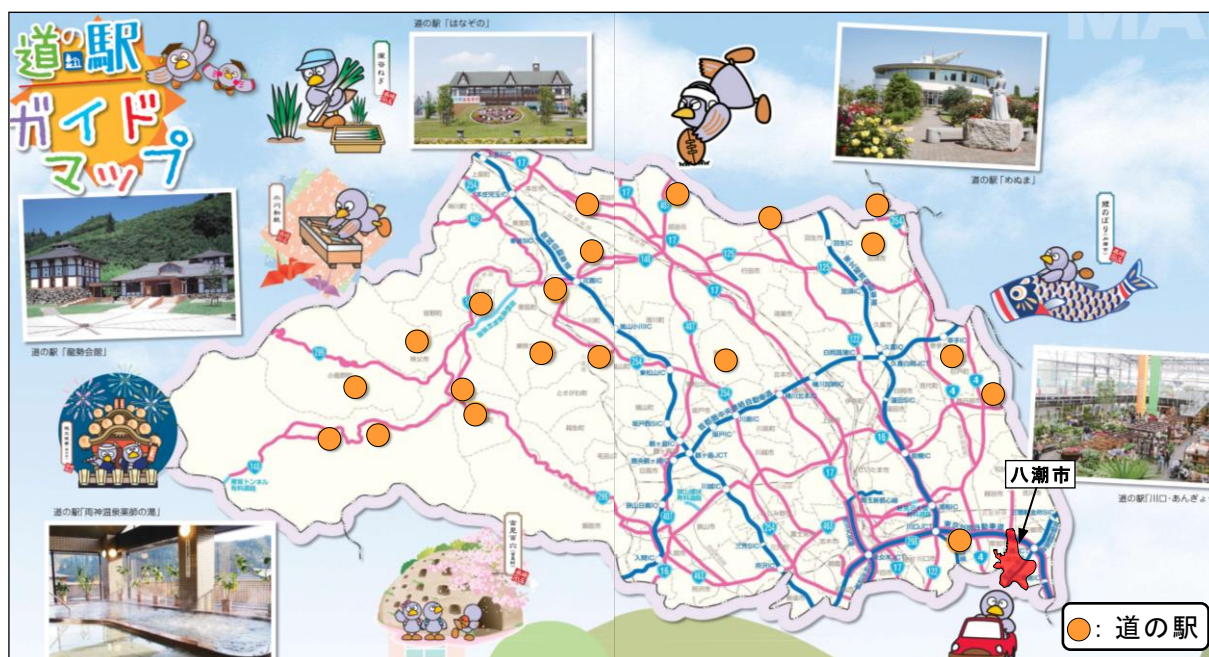
(2) 道路交通の観点から見る道の駅の必要性

埼玉県内には20箇所の道の駅（令和6年2月登録時点）が設置されており、圏央道（首都圏中央連絡自動車道）内回りには、埼玉葛広域農道沿線に「道の駅 アグリパーク ゆめすぎと」、国道4号沿線に「道の駅 庄和」、国道298号沿線に「道の駅 川口・あんぎょう」が設置されています。本市周辺地域では越谷市、松伏町において道の駅の整備が計画・検討されていますが、圏央道外回りと比較すると道の駅の立地が少ない地域となっています。

本市の北部地区は国道4号（東埼玉道路）と国道298号が交差する交通の要衝となっており、都心との交通アクセスに優れた立地を有する本地区においては、県外や県内他地域から長距離を移動してくる利用者が多く想定されることから、道路利用者の休憩施設としての道の駅の需要は非常に高いと考えます。

さらに、外環八潮PAの整備が進められていることや外環八潮スマートICが事業化されたことから、各施設との連携の取れた道の駅を検討することで、道路交通情報や観光情報などの発信強化による道路利用者の利便性向上が期待されます。

このようなことから、安全かつ快適な運転ができるよう24時間利用可能な休憩施設としての道の駅の整備が必要と考えます。



出典：埼玉県の道の駅ガイドブック 2023/埼玉県（一部加工）

図 3.2 埼玉県内の道の駅一覧

(3) 地域振興の観点から見る道の駅の必要性

上位計画から本市の現状や抱えている課題を以下のとおり整理します。

【本市の現状や抱えている課題】

1) 人口動向

八潮市人口ビジョンでは令和7年度まで人口増加が続くものの、その後は人口が減少に転じ、人口構成では高齢者層の割合が上昇すると予測されていることから、今後は地域コミュニティの衰退や市街地の空洞化等が懸念される。

2) 工業・農業

工業については、受注量の減少や後継者・担い手不足等の課題を抱えており、農業については、農産物の地産地消の推進や後継者の育成などが課題となっていることから、市内産業の活性化に向けた取り組みが必要となる。

3) 観光業

市内に残された自然環境を活かした交流の場づくりや農商工と連携したイベントを開催しているが、近隣地域の大型商業施設の立地により、休日における市内活動人口の流出が懸念され、誰もが訪れたいくなるまちづくりを進めるための新たな魅力の創出が必要となる。

4) 市民意向

八潮市都市計画マスタープラン改定時に実施した市民意向調査において、将来期待するまちの姿については「買い物に便利で、働く場となる産業が発展した活気のあるまち」への意見が多く、集客施設や文化・歴史を体験できる施設などの整備の検討が必要となる。

5) 北部地区

北部地区では、食料品や日用品などを取り扱う店舗が不足していることから、地域住民から商業施設の立地が求められている。

また、外環八潮PAや外環八潮スマートICに加え、東埼玉道路の道路空間を利用したBRTなどの新たな交通システムの導入に向けた検討が進められている地域であり、今後、本地区を通過する人の増加が見込まれることから、市内全域における経済活動の活性化に繋げるため、新たな交流の場の整備や情報発信が必要となる。

6) 災害（水害）

水防法の規定により定められた想定最大規模降雨により利根川が氾濫した場合、市域の大部分において0.5～3.0m未満の浸水が想定されており、既存の避難所の低層階の使用ができなくなることや、近年、大規模自然災害の発生リスクが高まっていることから、防災拠点機能を有する施設が必要となる。

これらの課題解消へ向け、市民生活の豊かさや安心を提供することができる地域交流・活動の場としての道の駅の整備が必要と考えます。

4 整備コンセプト

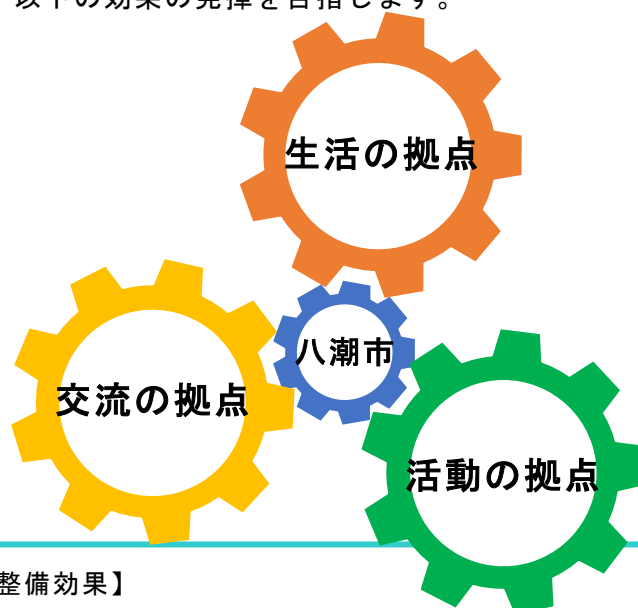
(1) 期待する整備効果

本市は都心から約 15 kmに位置しており、つくばエクスプレス八潮駅を利用した場合秋葉原駅まで最短 17 分、首都高速道路を利用した場合、東京湾臨海部まで約 30 分という立地性から近年では都心への通勤者のベッドタウンとして住宅を中心に発展してきました。

近年では、駅周辺に商業施設の立地が続いたことにより、食料品、衣料品、日用品等を市内で購入する割合が増加していることが予想されるものの、近隣市町の大型商業施設の立地等により、いまだ多くの商品の購買が市外に流出していることが懸念されます。

また、本市では中川やしお花桃まつりや八潮夜市、八潮市民まつりなどの各種イベント時には市外からの来訪者も見込めますが、継続的に集客が見込める観光施設等が不足しています。

これらを踏まえ、生活の拠点として発展してきた本市において、市民及び市外の方々にとって何度も訪れたい魅力的な「交流・活動の拠点」となる道の駅を整備することにより、以下の効果の発揮を目指します。



【期待する整備効果】

- ・ 市内外の人に対し食や文化、特産品、推奨品等について情報発信することで、市の知名度が向上する。
- ・ 住民参加のイベント開催や文化交流の促進を図ることで、住民の和の拡大や市への誇りと愛着を感じられるようになる。
- ・ 生産者と消費者のつながりを創出することで、生産者の意欲向上や市内産業の活性化につながる。
- ・ 様々な交通ネットワークと連携することで、市内外とのつながりが強化され、多種多様な交流が創出される。
- ・ 誰もが楽しく余暇を過ごせる場を提供することで、利用者や市民の心身の健康や活気づくりにつながる。
- ・ 防災・防犯機能が強化されることで、地域に安全・安心を提供できる。

(2) 機能イメージ

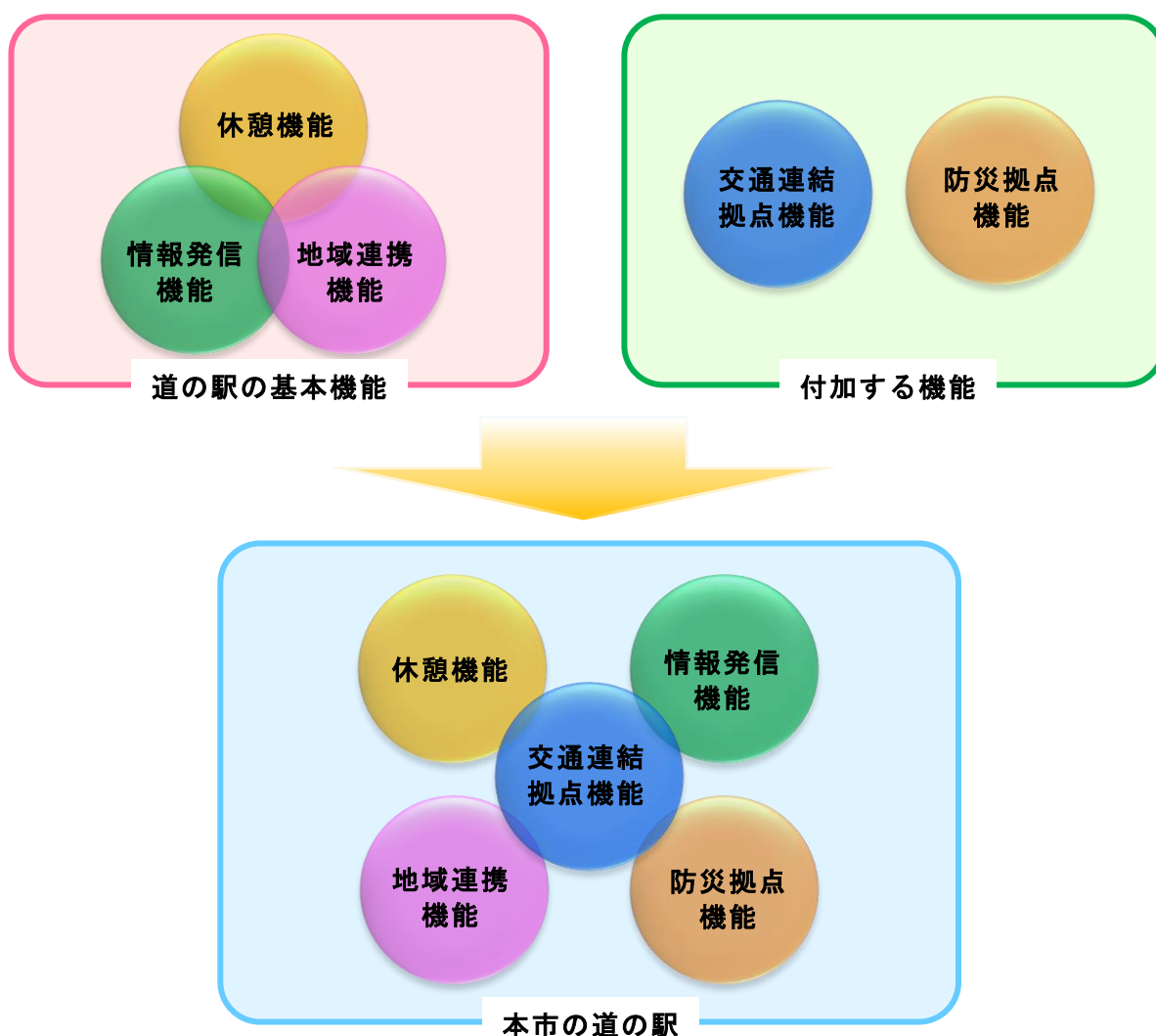
本市の北部地区は、東埼玉道路や国道 298 号など複数の幹線道路が位置していることに加え、東埼玉道路の自動車専用部、外環八潮 PA 及び外環八潮スマート IC の整備が予定されるなど、都心に近接しているという立地性も含め交通至便の地としての強みを有しています。

この強みを最大限に活かすべく「交通連結拠点機能」を軸とし、道の駅の 3 つの基本機能である「休憩機能」、「情報発信機能」、「地域連携機能」の他、近年重要性が高まる「防災拠点機能」を加えた 5 つの機能を基本機能とし検討を進めます。

また、検討の際は単に機能導入を図るだけでなく、それぞれの機能が互いに相乗効果を発揮することで機能効率の最大化を目指します。

なお、具体的な施設内容や規模等については、今後策定する基本計画のなかで検討を行います。

機能イメージ



(3) 道の駅のテーマ・コンセプト

ここまで検討してきた役割や機能を踏まえて、本市の道の駅のテーマは「“交流型道の駅やしお”～八潮でつくり、八潮でつながる、賑わい創出の場～」と設定します。

そのテーマを実現するために、「つくる（創る）」「つながる（繋がる）」「にぎわい（賑わい）」の3つのコンセプトを設定しました。

テーマ

**“交流型道の駅やしお”
～八潮でつくり、八潮でつながる、賑わい創出の場～**

コンセプト

つくる(創る)

つながる(繋がる)

にぎわい(賑わい)

各コンセプトで目指す方向性を以下に示します。

1) つくる（創る）

- ・ 新たな市の魅力の発見と創出による観光拠点化を目指します。
- ・ 体験や経験の場（機会）を創出し、施設集客及び市全体の来訪者の増加を目指します。
- ・ 高齢者や子育て世代など誰もが過ごしやすい環境づくりを目指します。

2) つながる（繋がる）

- ・ 生産者と消費者をつなぐ場の形成を目指します。
- ・ 良好な交通アクセス性を活かし、ヒトやモノ、場所の繋がり強化を目指します。
- ・ 道の駅を中心とした新たな交通ネットワーク及び安全・安心拠点の形成を目指します。

3) にぎわい（賑わい）

- ・ 市のPRに繋がるような魅力・観光の情報発信の強化を目指します。
- ・ 来訪者と地域住民の交流が生まれる、活力溢れる賑わいの場の形成を目指します。
- ・ 道の駅を中心とした地域の活性化を目指します。

北部地区は国道 4 号（東埼玉道路）と国道 298 号の交差する交通の要衝となっており、交通利便性を活かした市街化調整区域におけるまちづくりを進めるため、流通業務機能や集客施設などの立地による産業拠点の形成を図ることとしています。

このことから、本市では上位計画等に基づき「北部拠点まちづくり推進地区」において、道の駅の整備に向けた検討を進めるものとします。

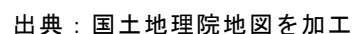


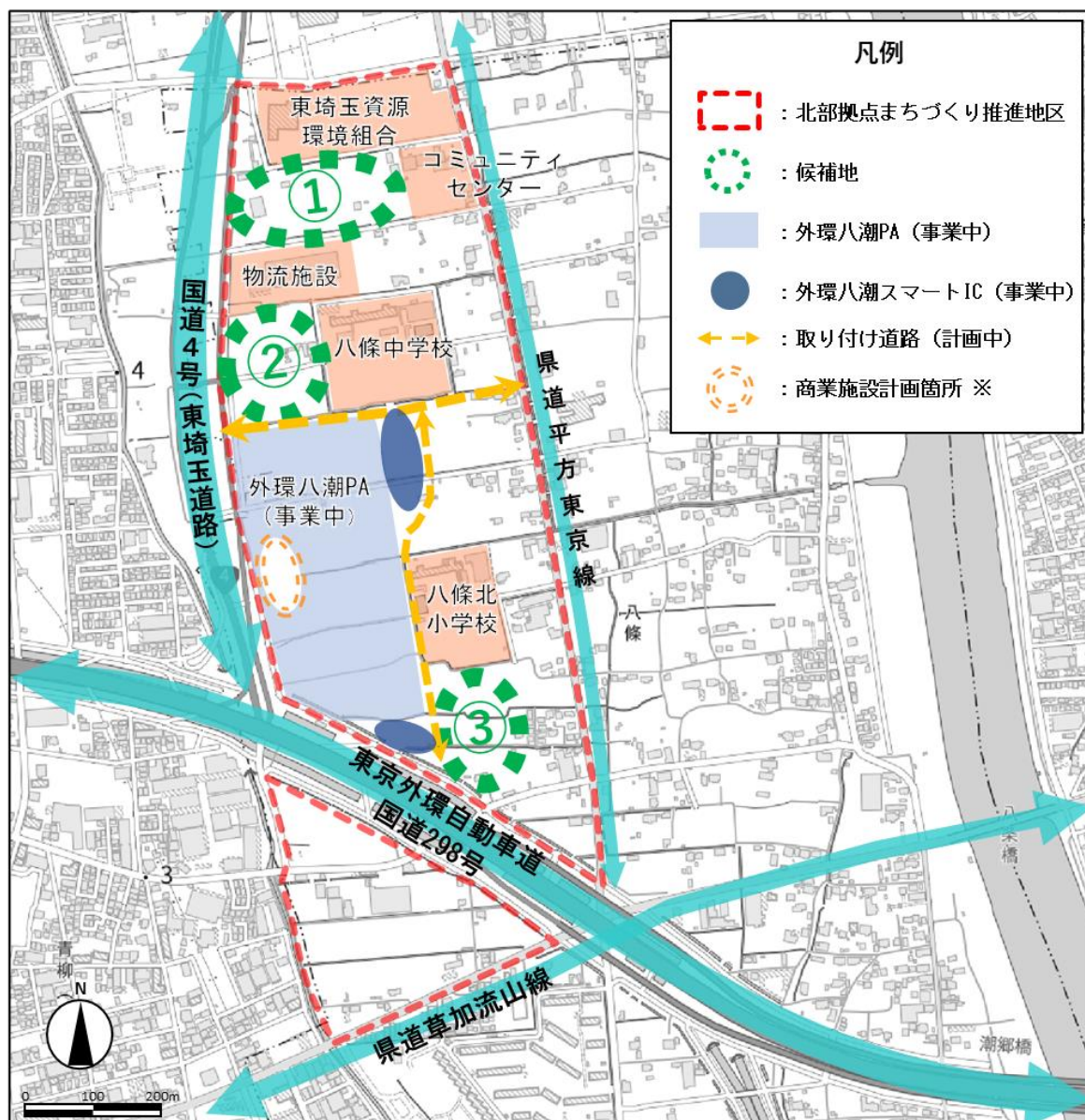
图 5.1 位置图

(2) 候補地の抽出

候補地を抽出するにあたり、以下の要件を前提条件としました。

- ・ 一定規模以上の一団の土地であること
- ・ 国道に接していること
- ・ 北部拠点まちづくり推進地区まちづくり計画と整合していること

北部拠点まちづくり推進地区において上記の前提条件を満たす場所として、図 5.2 に示す 3 箇所の候補地を設定します。



※ 外環八潮 PA については、東日本高速道路株式会社において整備が進められており、検討中であるものの、商業施設に関しては高速道路利用者以外の方の利用も想定されています。

出典：国土地理院地図を加工

図 5.2 候補地位置図

(3) 候補地の比較

3箇所の候補地について下表のとおり比較検討を行った結果、現時点における本市の道の駅の最適な候補地は「②」として整理します。なお、最終的な候補地の決定については、基本計画の策定において導入施設・規模の検討と併せて行うものとします。

表 5.1 候補地の比較

候補地	候補地① (約 3.0ha)	候補地② (約 2.0ha)	候補地③ (約 2.0ha)
接道条件	◎ 国道 4 号(東埼玉道路) に直接接道	◎ 国道 4 号(東埼玉道路) に直接接道	△ 国道 298 号(外回り) 側道に接道
既存道路からの アクセス性	◎ 国道 4 号(東埼玉道路) 上下線の双方からアク セス可能	◎ 国道 4 号(東埼玉道路) 上下線の双方からアク セス可能	△ 国道 298 号(外回り) 側道は一方からの接 続に限る
外環八潮スマー ト IC 出入口との 距離 ※1	△ 約 700m	○ 約 500m	◎ 約 100m
外環八潮 PA との連携可能性 ※2 (道の駅利用者 の利用 (徒歩想定))	△ 外環八潮 PA との間に 物流施設や中学校が立 地しており、外環八潮 PA 内の商業施設とも離 れている。	◎ 外環八潮 PA と隣接 し、外環八潮 PA 内の 商業施設も近接してい る。	○ 外環八潮 PA と隣接し ているが、外環八潮 PA 内の商業施設と離 れている。
浸水想定区域	○ 0.5~3.0m	○ 0.5~3.0m	△ 3.0m~5.0m
総合評価 (検討優先度)	○	◎	△

※1 外環八潮スマート IC 内回り・外回りのどちらか近い出入口からの距離であり、取り付け道路が利用可能である条件下で測定。

※2 外環八潮 PA の商業施設が検討されている国道 4 号(東埼玉道路)側からの出入りを想定。

6 施設規模

施設規模の算出については、基本計画の策定において導入施設の検討と併せて行うこととします。

(1) 施設規模（参考事例：松伏町）

基本構想においては、本市同様に県東南部地域に位置し、国道4号（東埼玉道路）に接する地区を候補地として検討している、松伏町の道の駅整備計画における導入施設規模（面積算定）を参考事例として掲載します。

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 m²/台、大型車 128.0 m²/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 a	台/日 c	km・台/日 d=a*c	% e	% f=d*e	台/日 g	% h=f*g	台 i	% j=h*i	台 k
東埼玉道路	小型車	25	18,200	455,000	23.95	0.7	2,422	10.0	242	25.0	61
	大型車					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 ²
（内障がい者用、子育て支援用）	（8台）	
大型車	31台	約 6,000 m ²
（内セミトレーラー用）	（2台）	
合計	233台	約 14,270 m ²

（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 m²

■表 トイレ規模の算定

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

出典：設計要領第六集建築施設編（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 m²（外部トイレを含む）と設定します。

- ・休憩機能：外部（195 m²）、施設内部（70 m²）
- ・地域連携機能：施設内部（85 m²）

(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 m²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 m²とします。

- ・情報発信施設：200 m²
- ・休憩施設：205 m²

○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 m²）を設置します。

- ・子育て応援機能：130 m²

(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 m²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 m²を設置します。

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

出典：松伏町 道の駅整備計画/松伏町

図 6.1 松伏町 道の駅整備計画（抜粋）

(2) 導入施設

導入施設については、基本計画の策定において地域特性等を踏まえて、具体的に検討を行います。

以下に、一般的な道の駅事例から想定される導入施設を例示します。

表 6.1 想定される導入施設

導入機能	導入施設
休憩機能	・ バリアフリーにも配慮した駐車場 ・ 多様な機能を有した清潔なトイレ ・ 子育て応援施設（ベビーコーナー等） ・ 休憩コーナー ・ 飲食提供スペース ・ 広場・園地 ・ 外で飲食ができるオープンテラス
情報発信機能	・ 近隣地域の観光情報及び八潮の魅力やイベント情報を提供するデジタルサイネージ ・ 総合観光案内窓口の設置
地域連携機能	・ 農産物直売所や屋外マルシェ ・ 地域と連携した物販施設（特産品、雑貨等） ・ 交流を育むための多目的ホール、会議室 ・ 体験型施設（キッズスペース、BBQ 施設等）
防災拠点機能	・ 防災倉庫 ・ 非常用電源（自家発電設備） ・ 防災情報ステーション ・ 防災トイレ ・ 耐震性貯水槽
交通連結拠点機能	・ バス停（長距離バス含む） ・ EV 用急速充電施設 ・ サイクルステーション ・ 待合室

7 整備・運営方法

(1) 整備方法

道の駅の整備方法は、市町村で全てを整備する単独型整備と、道路管理者と市町村等が共同して整備する一体型整備があり、全国1,213駅（令和6年2月登録時点）のうち単独型整備が548駅（45%）、一体型整備が665駅（55%）となっています。

一体型整備は道路管理者と協力し施設整備の分担がされ、市町村の費用負担の軽減などが図られることから、本市においては、一体型での整備を前提に検討を進めるものとします。

なお、候補地が接している国道の道路管理者である国土交通省との調整が必要となります。

表 7.1 主体別整備内容（例）

	整備主体	
	道路管理者	市町村
休憩機能	駐車場、休憩所、トイレ	第2駐車場、トイレ、公園、レストラン、休憩所など
情報発信機能	道路情報提供施設	電話、FAX、Wi-Fi等の各種情報施設、案内所など
地域連携機能	—	物販施設、イベント広場、会議室など

(2) 運営方法

道の駅の運営方法は下表のとおり整理されます。今後、本市において円滑な管理運営が図れる方法について検討を行います。

表 7.2 道の駅の運営方法

分類	方法		概要
公設公営	自治体直営		- 自治体が発備から管理運営する方法。 - トイレの維持管理や販売施設・飲食施設の運営など、施設ごとに業務委託またはテナント方式をとる場合が多い。
公設民営	管理運営委託 (指定管理者)	公共的団体 (第3セクター)	- 道の駅の運営を目的に行政と民間共同出資によって設立される組織（第3セクター）に、施設全体の管理運営を委託する方法。 - 販売施設・飲食施設はテナント方式をとる場合もある。
		民間事業者等	民間企業やNPO法人、団体農業組合など既存の組織に、施設全体の管理運営を委託する方法などが考えられる。
	DBO方式		自治体が発金を調達し、民間企業が道の駅の整備、管理運営を行う方法。
民設民営	PFI方式	BT0方式	民間企業が資金を調達し、道の駅の整備から管理運営を行う方法。（施設所有権の取扱いにより、方式が異なる。）
		BOT方式	
		BOO方式	

8 今後の進め方

道の駅の整備にあたっては、関係機関との調整を図りながら以下のとおり進めていきます。



図 8.1 道の駅開業までの今後の進め方

9 今後の検討事項

道の駅の実現に向け、今後の基本計画・整備計画の策定において、以下に示す項目の具体的な検討が必要です。

■候補地・施設（内容・規模等）に関すること

- ・導入する施設やその規模が決定しておらず、全体の面積が未定となっていることから、導入施設・規模の検討及び候補地を決定します。
- ・本構想で掲げた「交流型道の駅やしお」を実現するための機能や施設について検討します。また、交通アクセス性が非常に高いことから、多くの利用者が見込まれることを踏まえ、各施設・駐車場面積を検討します。

■整備・運営に関すること

- ・多くの利用者や交流が見込める施設とするため、民間活力の導入など効率的・効果的な整備・運営方法について検討します。
- ・候補地周辺には小学校及び中学校が立地していることから、整備・運営において教育環境へ配慮するとともに、学校と連携した取り組み等について検討します。

■他事業との連携に関すること

- ・外環八潮 PA との施設間連携に関して、東日本高速道路株式会社と調整を行います。
- ・交通連結拠点機能を有した施設となるよう、6市1町（春日部市、草加市、越谷市、八潮市、三郷市、吉川市、松伏町）で構成される「埼玉県東部地域道路交通研究会」において検討されているBRTなどの新たな交通システムとの連携について検討します。

■交通環境に関すること

- ・整備により新たな発生交通が見込まれることから、周辺住民の生活環境等に影響が出ないように道路管理者などの関係機関と調整を行い、適切な対応について検討します。

■持続可能なまちづくりに関すること

- ・2015年9月に国連サミットで採択された2016年から2030年までの国際目標として掲げられたSDGs（持続可能な開発目標）の考え方を踏まえ、施設整備・運営等について検討します。



參考資料

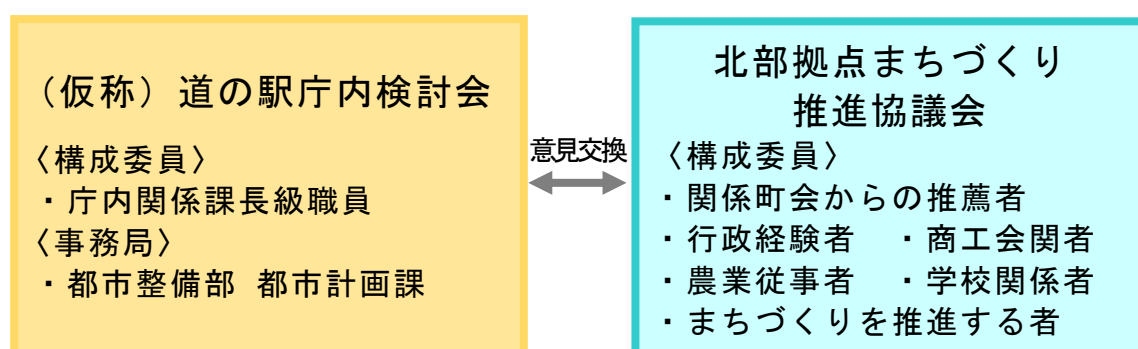
検討体制

1) 検討体制

（仮称）道の駅やしお基本構想の検討にあたっては、庁内関係部署と効率的な調整を図るため、本市職員（課長級）を構成員とする「（仮称）道の駅庁内検討会」を設置し、さまざまな視点から検討・調整を進めてきました。

また、北部拠点まちづくり推進地区まちづくり計画に掲げている、主体的に北部地区のまちづくりに向けた検討・協議を行う地元マネジメント組織である「北部拠点まちづくり推進協議会」との意見交換を実施しています。

検討体制



2) (仮称) 道の駅庁内検討会

令和 5 年 7 月 1 3 日

市 長 決 裁

(仮称) 道の駅庁内検討会設置要綱

(設置)

第 1 条 この要綱は、北部拠点まちづくり推進地区まちづくり計画の区域内において、本市の特性や地域資源を活かした魅力発信拠点、賑わい創出拠点としての地域振興、地域活性化を目指した(仮称)道の駅(国が定める「道の駅」登録・案内要綱の 2 に規定する施設をいう。以下、同じ。)を計画するため、基本構想の策定に必要な事項の調査検討を行う「(仮称)道の駅庁内検討会」(以下、「庁内検討会」という。)を設置する。

(所掌事項)

第 2 条 庁内検討会は、次に掲げる事項を所掌する。

- (1) (仮称) 道の駅基本構想(案)の策定に関することで次に掲げる事項。
 - ア 整備目的に関すること。
 - イ コンセプトに関すること。
 - ウ 特産品や農産物等の販売施設などの導入機能に関すること。
 - エ 災害時における防災機能に関すること。
- (2) (仮称) 道の駅の設置及び管理運営に係る調査検討に関すること。
- (3) その他、(仮称) 道の駅に関し必要な事項。

(組織)

第 3 条 庁内検討会は、別表に記載する職にある者をもって構成する。

2 議長は都市計画課長、副議長は企画経営課長の職にある者をもって充てる。

(会議)

第 4 条 庁内検討会は、必要に応じ議長が招集する。

- 2 議長は、庁内検討会の会務を総理する。
- 3 副議長は、議長を補佐し、議長に事故あるとき又は欠けたときは、その職務を代理する。
- 4 議長は、必要があると認めるときは、委員以外の者を庁内検討会に出席させ、説明、意見等を求めることができる。
- 5 第 3 条第 1 項に規定する者に事故あるときは、その代理者が出席するものとする。

(庶務)

第 5 条 庁内検討会の庶務は、都市整備部都市計画課において処理する。

(委任)

第 6 条 この要綱に定めるもののほか、庁内検討会に関し必要な事項は、議長が別に定める。

附則

この要綱は、市長決裁のあった日から施行する。

別表（第 3 条 関 係）

◎ 議 長 ○ 副 議 長

（仮称）道の駅庁内検討会	
◎ 都市計画課長	
○ 企画経営課長	
政策担当 主幹	
財政課長	
公共施設整備課長	
危機管理防災課長	
交通防犯課長	
商工観光課長	
都市農業課長	
建設管理課長	
教育総務課長	
学務課長	

この名簿をもって委員の任命に代えます。

令和 5 年 7 月 1 3 日

八潮市長 大 山 忍



八潮市マスコットキャラクター「ハッピーこまちゃん」

(仮称) 道の駅やしお基本構想

令和 6 年 3 月 策定

令和 6 年 4 月 発行

発 行：八潮市

住 所：八潮市中央一丁目 2 番地 1

電 話：048-996-2111（代表）

編 集：都市整備部 北部拠点整備課