

# (仮称) 地域活性化発信交流拠点

## 整備計画



令和8年3月



# 目次

<b>第1章</b>	<b>整備計画の目的</b> . . . . .	<b>P 1</b>
1.1	整備計画策定の目的	
1.2	これまでの経緯	
1.3	整備の方向性	
1.4	整備計画の検討の流れ	
<b>第2章</b>	<b>計画の前提条件等</b> . . . . .	<b>P 7</b>
2.1	計画の前提条件	
2.2	需要予測	
2.3	整備方針	
<b>第3章</b>	<b>施設配置計画</b> . . . . .	<b>P14</b>
3.1	導入機能	
3.2	サウンディング調査	
3.3	施設整備方針	
3.4	全体配置に関する基本的な考え方	
3.5	配置計画、平面計画	
3.6	完成イメージ図	
<b>第4章</b>	<b>概算事業費及び事業採算性</b> . . . . .	<b>P34</b>
4.1	概算事業費	
4.2	管理運営体制案	
4.3	事業採算性	
<b>第5章</b>	<b>事業手法及び整備効果</b> . . . . .	<b>P42</b>
5.1	整備手法	
5.2	経済波及効果	
5.3	社会的に期待される効果	
<b>第6章</b>	<b>事業企画及び事業スケジュール</b> . . . . .	<b>P50</b>
6.1	事業企画	
6.2	事業スケジュール	
<b>巻末資料</b>		
<b>1.需要予測</b>	. . . . .	<b>P55</b>
1.1	年間入込客数	
1.2	立地の調査・診断	
<b>2.施設配置計画</b>	. . . . .	<b>P59</b>
2.1	導入施設の規模	
2.2	施設規模の算定	
<b>3.基盤整備計画</b>	. . . . .	<b>P75</b>
3.1	造成計画	
3.2	周辺道路計画	
3.3	調整池計画	
3.4	インフラ整備計画	
3.5	緑化計画	

## 第1章. 整備計画の目的

### 1.1 整備計画策定の目的

町の最上位計画である三芳町第6次総合計画では、令和6年3月に開通した関越自動車道三芳スマートインターチェンジ（以下、「三芳スマートIC」という。）のフルインター化を契機として、新たな事業展開や交流の促進を図り、町のイメージ向上をめざす情報発信機能や地域の多業種が連携した活力創生につながる商業機能を併せ持つ、（仮称）地域活性化発信交流拠点（以下、「本拠点」という。）の整備促進を図ることとされております。

計画の具体化に向け、令和6年度には、基本方針・基本コンセプト、導入施設等を検討し、令和7年5月に（仮称）地域活性化発信交流拠点基本計画（以下、「基本計画」という。）を策定しました。

（仮称）地域活性化発信交流拠点整備計画（以下、「本計画」という。）は、基本計画のうち三芳スマートIC隣接拠点を「道の駅」とし、内容をさらに具体化するため、事業規模や事業費等、諸計画と相互に連携・調整された基盤整備計画及び建築物基本構想を含めた配置計画等を策定するものです。

## 1.2 これまでの経緯

### 1.2.1 これまでの経緯

平成 13 年 3 月に策定された都市計画マスタープランでは、関越自動車道三芳パーキングエリア（以下、「三芳 PA」という。）に隣接し、地域物産販売や新たな業態の商業、催事を中心とした人の交流と情報提供をテーマとした（仮称）三芳バザール賑わい公園構想について、検討を進める方向性が示されました。その後、町の最上位計画である総合計画に位置づけられ、平成 30 年 8 月に基本構想が策定されました。

このような中、360 年以上にわたり地域に継承されている「武蔵野の落ち葉堆肥農法」は日本農業遺産、さらには世界農業遺産<sup>※</sup>に認定され、関越自動車道三芳スマート IC のフル化が供用開始されるなど、町の今後の展開に資する大きな出来事があり、これを契機に本拠点の早期実現に向けた機運が高まっています。

なお、（仮称）地域活性化発信交流拠点とは、（仮称）三芳バザール賑わい公園構想の現名称であり、令和 5 年度に名称を変更しました。

令和 7 年 5 月に策定された基本計画では、拠点全体のコンセプトや導入機能が整理されました。また、拠点を一つに集約する「一体型整備」だけでなく、既存の地域資源を有効活用する「分担型整備」が示されました。

これまでの検討経緯を次に示します。

#### ※「世界農業遺産（GIAHS）」

社会や環境に適応しながら何世代にもわたり継承されてきた独自性のある伝統的な農林水産業と、それに密接に関わって育まれた文化、ランドスケープ及びシースケープ、農業生物多様性などが相互に関連して一体となった、世界的に重要な伝統的農林水産業を営む地域（農林水産業システム）であり、国際連合食糧農業機関(FAO)により認定されます。世界で 29 ヶ国 104 地域、日本では 17 地域が認定されています（令和 7 年 11 月 28 日更新）。

出典：世界農業遺産とは/農林水産省ホームページ  
([https://www.maff.go.jp/j/nousin/kantai/giahs\\_1\\_1.html](https://www.maff.go.jp/j/nousin/kantai/giahs_1_1.html))

表 1-1 これまでの検討経緯と町のできごと

年 度	検討経緯	町のできごと
平成 12 年度	三芳町都市計画マスタープラン 策定（平成 13 年～令和 2 年） ・拠点計画の検討を進める方向性の提示	
平成 18 年度	三芳町第 4 次総合振興計画 策定 ・重点プロジェクトとして「いきいきプロジェクト」に位置づけ	三芳スマート IC ハーフ型※ として本格運用
平成 27 年度		三芳スマート IC フル化事業 化決定
平成 28 年度	三芳町第 5 次総合計画 策定 ・重点プロジェクトとして「『西の玄関口』プロジェクト」に位置づけ	「武蔵野の落ち葉堆肥農法」 日本農業遺産認定
平成 30 年度	(仮称) 三芳バザール賑わい公園構想 基本構想策定	
令和 2 年度	三芳町都市計画マスタープラン 策定（令和 2 年～令和 22 年） ・三芳 PA 周辺を複合交流拠点として位置づけ	
令和 5 年度	三芳町政策研究所「未来創造みよし塾」のテーマとして 選定 (仮称) 三芳バザール賑わい公園構想プロジェクトチー ム提言書作成 三芳町立地適正化計画 策定 ・「西の玄関口の活用プロジェクト」に位置づけ	「みよし野ガーデン里山探 訪」ガーデンツーリズム登録 「武蔵野の落ち葉堆肥農法」 世界農業遺産認定 三芳スマート IC フル化供用 開始
令和 6 年度	三芳町第 6 次総合計画 策定 ・施策 15-1 として「立地や特性を活かした産業振 興」に「(仮称) 地域活性化発信交流拠点整備の促進」 として位置づけ	
令和 7 年度	(仮称) 地域活性化発信交流拠点 基本計画策定	

※高速道路のインターチェンジ（IC）において、上り線の入・出、下り線の入・出の 4 方向にアクセスできることが標準的な構造のところ、2 方向にしかアクセスできない IC のこと。

## 1.3 整備の方向性

### 1.3.1 一体型整備と分担型整備の比較

令和7年5月に策定された基本計画では、町北西部に地域活性化・発信・交流を担う拠点の計画し、拠点全体のコンセプトや導入機能が整理されました。

また、導入機能について、重要視する機能の検討により、事業の最適化を図る観点から、拠点を1つに集約する「一体型整備案」に加え、既存の地域資源を有効活用する「分担型整備案」が示されました。

この「一体型整備案」と「分担型整備案」のそれぞれの事業費、導入機能、施設整備、事業効果、事業期間などを比較しました。その結果、事業費の縮減が図られる「分担型整備案」の優位性が確認されました。

本計画は、「三芳スマート IC 隣接拠点」について、基本計画で検討した導入機能等に関する具体的な検討をおこなうものです。

表 1-2 比較表

項目	細目	分担型整備案		一体型整備案
		三芳スマート IC 隣接拠点	上富地域拠点	
事業費	全体事業費	約 28~30 億円	約 5 億円	約 45~50 億円
	建設費	約 23~25 億円 ・地域振興施設 (約 1800 m) 地域振興施設の規模を軽減できる ・展望台は小学校屋上で代替できる ・造成外構費 面積 2.5ha 2.5ha 調整池容量 (約 3,400 m) ・駐車場整備費	約 5 億円 ・上富小学校改修費 小学校の既存建物を活用できる	約 45~50 億円 ・地域振興施設 (約 2500 m) ・展望台 ・温浴施設 ・造成外構費 面積 4.5ha 4.5ha 調整池容量 (約 6,000 m) ・駐車場整備費
	用地費	・約 2.5ha の用地取得費	—	・約 4.5ha の用地取得費
導入機能	1. 地域振興機能	○ (農と健康を発信するセンター)	○ (飲食機能)	基本計画に記載した 10 の求められる導入機能を満足させる。
	2. 子育て支援機能	○ (ベビーコーナー)	○ (物販機能)	
	3. 飲食機能	○ (平地林 (雑木林))	○ (コミュニティスペース)	
	4. 農業・里山体験機能	○ (物販機能)	○ (既存機能 (路線バス) を利用)	
	5. 物販・アンテナショップ機能	○ (屋根付き休憩所)	○ (既存施設を利用)	
	6. 休憩機能	○ (農と健康を発信するセンター)		
	7. レクリエーション機能	○ (ベビーコーナー)		
	8. 情報発信機能	○ (飲食機能)		
	9. 交通結節機能	○ (平地林 (雑木林))		
	10. 防災機能	○ (物販機能)		
利便性	利便性	・双方の拠点を結ぶための交通手段 (ソフト (案内・誘導) ・ハード (バス・自転車等)) が必要	・ソフト (案内・誘導) ・ハード (バス・自転車等) を活用	・一つの敷地に機能集約できる
事業効果	集客性	・前面交通量 (スマート IC 利用交通量) より試算した年間想定入込客数約 52 万人	※今後詳細検討	・前面交通量 (スマート IC 利用交通量) より試算した年間想定入込客数約 52 万人
	収益性	・収益施設 (物販、飲食)	・導入機能に応じた収益 ・収益施設 (温浴)	・収益施設 (物販、飲食、温浴) による収益
供用時期	供用時期	令和 12 年供用開始予定	—	令和 12 年供用開始予定

※重視する機能を整理した分担型整備案のうち、「三芳スマート IC 隣接拠点」を道の駅として計画する。

(赤枠部分)

※比較表は、第 1 回検討委員会 (令和 7 年 7 月) 時点のものであり、本計画の検討結果と異なる。

## 1.4 整備計画の検討の流れ

### (1) (仮称)地域活性化発信交流拠点整備計画策定検討委員会について

#### ① 主旨・目的

(仮称)地域活性化発信交流拠点整備計画策定検討委員会は、町のイメージ向上を目指す情報発信機能や地域の他業種が連携した活力創生につながる商業機能を併せ持つ本拠点の整備計画を策定することを目的に設立されたものです。

#### ② 検討体制

(仮称)地域活性化発信交流拠点整備計画検討委員会の体制を以下に示します。

表 1-3 委員体制

所属・職名	名前
東京大学大学院 農学生命科学研究科 農学国際専攻 教授	八木 信行
立正大学 地球環境科学部 地理学科 教授	伊藤 徹哉
飯能信用金庫 三芳支店 支店長	宮田 佳律
三芳町商工会	有村 誠
いるま野農業協同組合 三芳支店 支店長	鈴木 徹
三芳町長	林 伊佐雄※
東日本高速道路株式会社 サービスエリア・新事業本部 サービスエリア・新事業統括課 課長代理	岡崎 優※
株式会社ネクスコ東日本エリアトラクト 事業計画部 次長・計画課長	中島 豪誠※

○事務局

・三芳町道路交通課

※オブザーバー

## (2) 検討の流れ

本計画の策定にあたり、検討の流れを以下に示します。

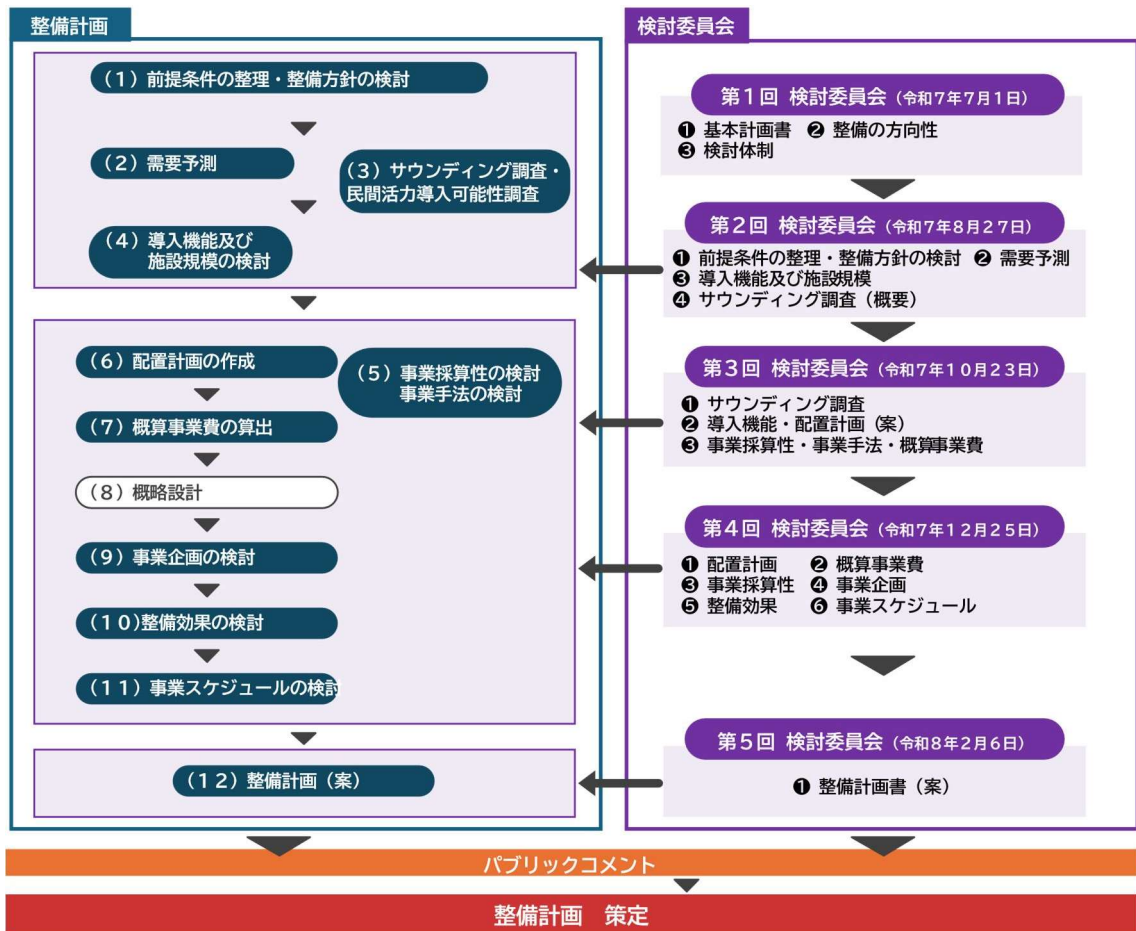


図 1-1 検討の流れ

## 第2章. 計画の前提条件等

### 2.1 計画の前提条件

#### 2.1.1 法規制等

本拠点は、三芳 PA（下り）、三芳スマート IC（下り）付近に位置し、主なアクセスは町道幹線 13 号線及び町道上富 69 号線です。

また、農業振興地域内農用地区域であり、市街化調整区域、埋蔵文化財包蔵地域に指定されています。以下に概況を示します。

本拠点の建築にあたっては、農業振興地域の農用地区域からの除外（農振除外）、農地転用、及び開発許可が必要です。また、埼玉県及び町の緑化基準(敷地面積の 25%以上の緑化等)を遵守する必要があります。

敷地内には、「三富開拓地割遺跡」に関連する埋蔵文化財包蔵地が含まれるため、埋蔵文化財の調査が必要です。

表 2-1 計画概要

項目	内容
都市計画区域	市街化調整区域
容積率	100%
建ぺい率	60%
農地	農業振興地域内農用地区域
三芳 PA 等との関係	三芳 PA（下り）及び三芳スマート IC（下り）付近に位置
主なアクセス道路	町道幹線 14 号線・町道上富 69 号線
立地環境	付近に高圧鉄塔あり
その他	埋蔵文化財包蔵地域 三富開拓地割遺跡

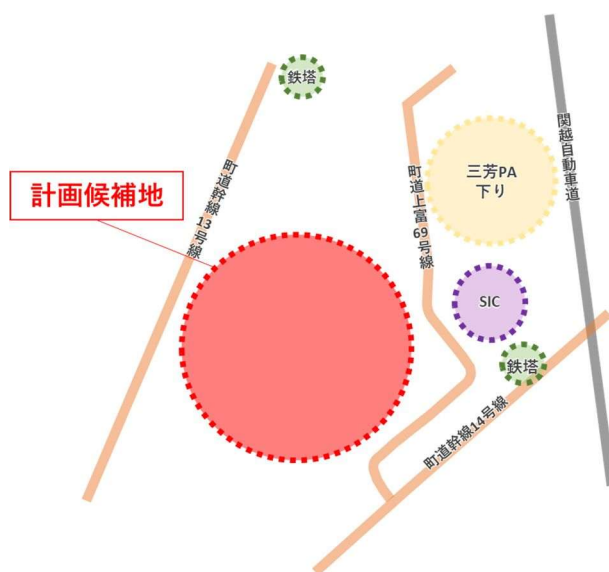


図 2-1 計画候補地

## 2.2 需要予測

### 2.2.1 年間入込客数

「道の駅の前面道路（アクセス道路）の交通量」と「駐車台数」を変数とした「交通量モデル」の重回帰式を用いて本拠点の年間入込客数を推計しました。

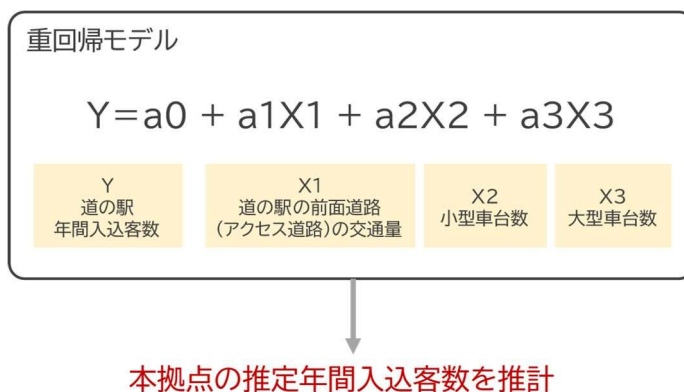


図 2-2 検討フロー

### 2.2.2 対象サンプル

埼玉県内の道の駅を対象サンプルとします。

なお、対象サンプルは、年間入込客数及び前面道路（アクセス道路）の交通量について公表資料が整備されている施設に限定しています。

表 2-2 対象サンプル

市町村	道の駅名	路線名	入込客数 (人)	駐車台数 (台)			前面道路(アクセス道路)交通量 (昼間12時間)(台)		
				小型	大型	合計	小型	大型	合計
秩父市	あらかわ	国道140号	175,742	50	5	55	12,756	931	13,687
川口市	川口・あんぎょう	国道298号	597,476	78	2	80	17,699	5,607	23,306
比企郡小川町	おがわまち	国道254号	31,266	96	7	103	6,785	397	7,182
秩父市	大滝温泉	国道140号	118,000	77	-	77	3,843	654	4,497
深谷市	おかべ	国道17号	620,000	269	16	285	9,321	2,756	12,077
秩父市	龍勢会館	県道37号線 皆野 両神荒川線	157,091	74	9	83	2,985	311	3,296
加須市	童謡のふる里 おとね	県道46号線 加須 北川辺線	170,175	45	-	45	13,645	2,845	16,490
深谷市	はなぞの	国道140号	1,120,000	367	42	409	15,215	2,391	17,606
秩父市	ちちぶ	国道140号	491,292	81	12	93	14,155	1,410	15,565
北葛飾郡杉戸町	アグリパーク ゆめすざと	町道11号線 埼玉 広域農道	1,800,000	468	25	493	4,164	1,651	5,815
比企郡吉見町	いちごの里よしみ	県道27号線 東松 山鴻巣線	1,070,000	198	11	209	9,481	2,204	11,685
羽生市	はにゅう	国道122号	133,726	45	55	100	10,009	4,061	14,070
秩父郡皆野町	みな	県道348号線 下 戦場塩貝戸線	225,000	64	5	69	1,742	162	1,904
秩父郡東秩父村	和紙の里 ひがしちちぶ	県道11号線 熊谷 小川秩父線	475,000	132	7	139	5,980	413	6,393

※対象サンプル収集は令和6年度調査時点

※路線名及び駐車台数：関東「道の駅」公式ホームページ参照

※入込客数：各施設ホームページ参照（表 2-3 を参照）

※前面道路（アクセス道路）交通量：令和3年度全国道路・街路交通情勢調査

表 2-3 入込客数の参照元

市町村	道の駅名	参照元
秩父市	あらかわ	秩父市 観光統計資料 <a href="https://www.city.chichibu.lg.jp/secure/15180/08%20SIGHTSEEING.pdf">https://www.city.chichibu.lg.jp/secure/15180/08%20SIGHTSEEING.pdf</a>
川口市	川口・あんぎょう	令和5年度(公財)川口緑化センター事業報告書 <a href="https://www.jurian.or.jp/koukai/r05hokoku.pdf">https://www.jurian.or.jp/koukai/r05hokoku.pdf</a>
比企郡小川町	おがわまち	令和5年埼玉県観光入込客統計調査結果 <a href="https://www.pref.saitama.lg.jp/a0806/kankoustatis.html">https://www.pref.saitama.lg.jp/a0806/kankoustatis.html</a>
秩父市	大滝温泉	秩父市 観光統計資料 <a href="https://www.city.chichibu.lg.jp/secure/15180/08%20SIGHTSEEING.pdf">https://www.city.chichibu.lg.jp/secure/15180/08%20SIGHTSEEING.pdf</a>
深谷市	おかべ	令和5年埼玉県観光入込客統計調査結果 <a href="https://www.pref.saitama.lg.jp/a0806/kankoustatis.html">https://www.pref.saitama.lg.jp/a0806/kankoustatis.html</a>
秩父市	龍勢会館	秩父市 観光統計資料 <a href="https://www.city.chichibu.lg.jp/secure/15180/08%20SIGHTSEEING.pdf">https://www.city.chichibu.lg.jp/secure/15180/08%20SIGHTSEEING.pdf</a>
加須市	童謡のふる里 おおとね	加須市誘客促進ビジョン <a href="https://www.city.kazo.lg.jp/material/files/group/21/kazoshiyukyusokushinbijon.pdf">https://www.city.kazo.lg.jp/material/files/group/21/kazoshiyukyusokushinbijon.pdf</a>
深谷市	はなぞの	令和5年埼玉県観光入込客統計調査結果 <a href="https://www.pref.saitama.lg.jp/a0806/kankoustatis.html">https://www.pref.saitama.lg.jp/a0806/kankoustatis.html</a>
秩父市	ちちぶ	秩父市 観光統計資料 <a href="https://www.city.chichibu.lg.jp/secure/15180/08%20SIGHTSEEING.pdf">https://www.city.chichibu.lg.jp/secure/15180/08%20SIGHTSEEING.pdf</a>
北葛飾郡杉戸町	アグリパークゆめすざと	令和5年埼玉県観光入込客統計調査結果 <a href="https://www.pref.saitama.lg.jp/a0806/kankoustatis.html">https://www.pref.saitama.lg.jp/a0806/kankoustatis.html</a>
比企郡吉見町	いちごの里よしみ	令和5年埼玉県観光入込客統計調査結果 <a href="https://www.pref.saitama.lg.jp/a0806/kankoustatis.html">https://www.pref.saitama.lg.jp/a0806/kankoustatis.html</a>
羽生市	はにゅう	令和6年羽生市観光ビジョン <a href="https://www.city.hanyu.lg.jp/docs/2010042200106/file_contents/kankouvision.pdf">https://www.city.hanyu.lg.jp/docs/2010042200106/file_contents/kankouvision.pdf</a>
秩父郡皆野町	みなの	令和5年埼玉県観光入込客統計調査結果 <a href="https://www.pref.saitama.lg.jp/a0806/kankoustatis.html">https://www.pref.saitama.lg.jp/a0806/kankoustatis.html</a>
秩父郡東秩父村	和紙の里 ひがしちちぶ	令和7年第3期 東秩父村 まち・ひと・しごと創生総合戦略 <a href="https://www.vill.higashichichibu.saitama.jp/uploaded/life/5001_31079_misc.pdf">https://www.vill.higashichichibu.saitama.jp/uploaded/life/5001_31079_misc.pdf</a>

### 2.2.3 まとめ

試算結果から、本拠点の推定利用者数は、「交通量モデル」の重回帰式を用いて算定した約 53 万人/年と想定します。

**P値**：回帰係数が統計的に有意かどうかを判断するための指標。  
 基準：一般的に P値 < 0.05 で「有意」とされる。  
 解釈例：小さいP値 → その説明変数が目的変数に影響している可能性が高い  
 大きいP値 → 影響があるとは言えない(モデルから除外を検討)

埼玉県内の道の駅利用者数を用いて年間利用者数を推計した場合												
重回帰 モデル	P値:0.000123統計的に有意 年間入込客数の推定値:約53万人/年	<table border="1"> <thead> <tr> <th>係数名</th> <th>値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>切片(a<sub>0</sub>)</td> <td>-76,570</td> </tr> <tr> <td>x<sub>1</sub></td> <td>2.77</td> </tr> <tr> <td>x<sub>2</sub></td> <td>3,681</td> </tr> <tr> <td>x<sub>3</sub></td> <td>-939</td> </tr> </tbody> </table>	係数名	値	切片(a <sub>0</sub> )	-76,570	x <sub>1</sub>	2.77	x <sub>2</sub>	3,681	x <sub>3</sub>	-939
		係数名	値									
		切片(a <sub>0</sub> )	-76,570									
		x <sub>1</sub>	2.77									
		x <sub>2</sub>	3,681									
x <sub>3</sub>	-939											

図 2-3 試算結果

## 2.3 整備方針

### 2.3.1 道の駅について

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にぎわいのある空間となることにより、地域核が形成され、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ています。

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」、道路利用者や地域住民の方々のための「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。

また、「道の駅」は、制度発足から『通過する道路利用者のサービス提供の場』として、全国各地に広がりました。

各「道の駅」における自由な発想と地元の熱意の下で、観光や防災など更なる地方創生に向けた取り組みを、官民の力を合わせて加速します。

更に、「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します。

### 2.3.2 道の駅登録要件

道の駅の登録要件を以下に示します。

表 2-4 道の駅登録要件

●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
●設置者	市町村又は市町村に代わり得る公的な団体 ※都道府県、地方公共団体が三分の二以上を出資する法人、市町村が推薦する公益法人又は市町村から土地・建物の貸与を受け、市町村と管理運営についての協定を締結する法人

出典：「道の駅」登録要件/国土交通省ホームページ  
([https://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/pdf/base\\_register.pdf](https://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/pdf/base_register.pdf))

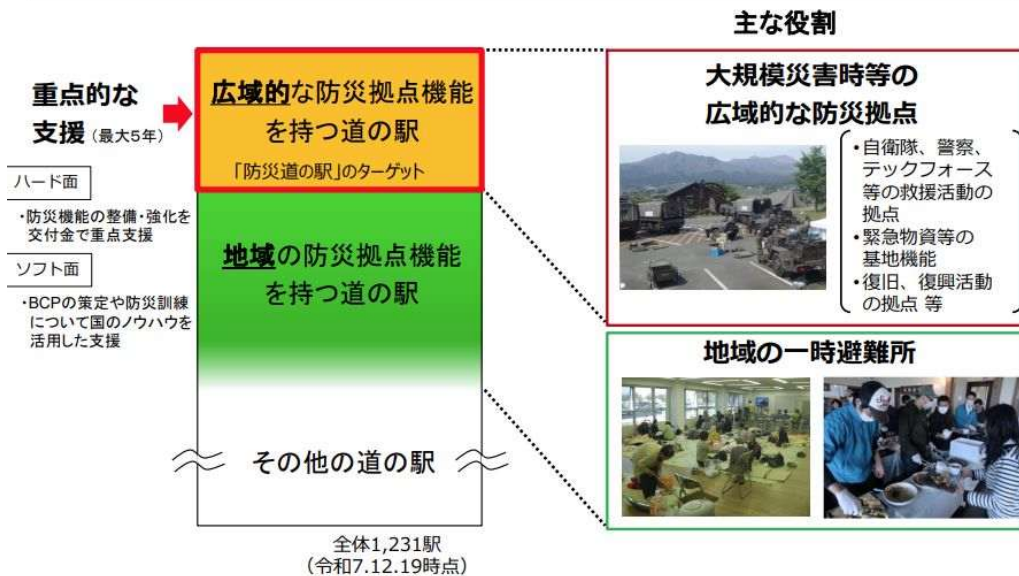
## 2.3.3 道の駅の動向

### (1) 防災道の駅

「防災道の駅」は、国土交通省が「全国道の駅連絡会」などと連携し、防災機能を持つ既存の道の駅から、地域にとって広域的な防災拠点、災害時の復旧・復興拠点となり得る駅を選定したものです。選定された防災道の駅は、令和7年5月現在で全国に79ヶ所です。

#### 「防災道の駅」について

都道府県の地域防災計画等で、**広域的な防災拠点に位置づけられている道の駅**について、「**防災道の駅**」として選定し、防災拠点としての役割を果たすための**重点的な支援を実施**



#### 「防災道の駅」の選定要件について

1. 都道府県が策定する**広域的な防災計画（地域防災計画もしくは受援計画）**及び**新広域道路交通計画**（国土交通省と都道府県で策定）に広域的な防災拠点として位置づけられていること
  - ※ ハザードエリアに存する場合は、適切な対応が講じられていること
  - ※ **最寄りICまで5km圏内かつ重要物流道路（代替・補完路含む）に接している場合**、又は、**道路啓開計画に拠点としての位置づけがある場合**においては、上記計画の位置づけが整っていない場合であっても、次期計画見直し時に盛り込むことを条件とし選定可能とする
2. 災害時に求められる機能に応じて、以下に示す**施設、体制が整っていること**
  - ① **建物の耐震化、無停電化、通信や水の確保等**により、災害時においても業務実施可能な施設となっていること
  - ② 災害時の支援活動に必要なスペースとして、**2500m<sup>2</sup>以上の駐車場**を備えていること
  - ③ 「道の駅」の設置者である市町村と道路管理者の役割分担等が定まった**BCP（業務継続計画）**が策定されていること
3. 2. が整っていない場合については、**今後3年程度で必要な機能、施設、体制を整えるための具体的な計画**があること

出典：「防災道の駅について」/国土交通省ホームページ  
([https://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/pdf/bosai\\_base.pdf](https://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/pdf/bosai_base.pdf))

## 2.3.4 本町における「道の駅」の考え方

### (1) 「道の駅（防災道の駅）」

本拠点の整備にあたっては、国土交通省が提唱する「道の駅 第3ステージ<sup>※</sup>」の概念に基づき、地方創生の核として以下の機能を具現化し、持続可能な地域社会の構築を目指します。

※ 「道の駅 第3ステージ」（詳細は、「第5章 事業手法及び整備効果 5.3 社会的に期待される効果」を参照。）

#### ① 地域資源を活かした地方創生と交流の促進

本拠点は「地域活性化・交流・情報発信」を基本コンセプトに据え、世界農業遺産に認定された「武蔵野の落ち葉堆肥農法」を広く周知します。具体的には、当該農法の歴史的価値と健康への寄与を体感できる「農と健康のミュージアム」等の施設を配置し、町独自の魅力を発信する「道の駅」として、交流人口の拡大及び地域経済の活性化を図ります。

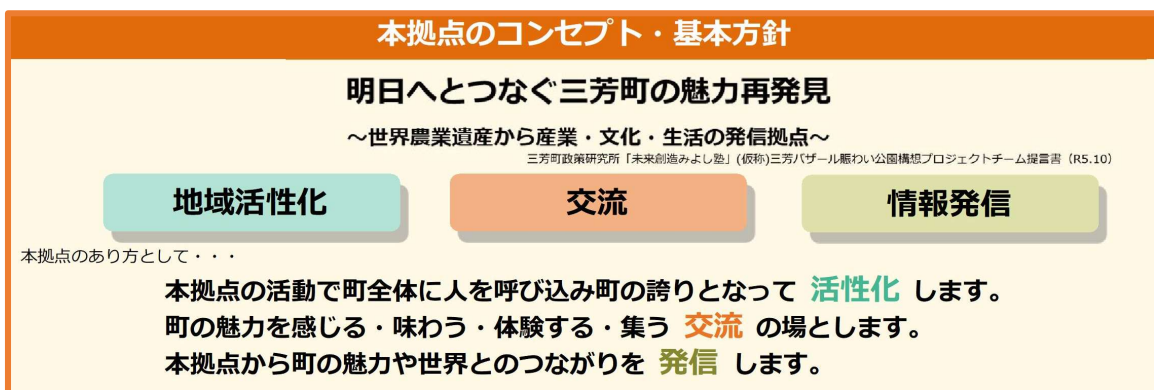


図 2-4 本拠点のコンセプト

出典：(仮称) 地域活性化発信交流拠点基本計画

#### ② 防災機能の強化と地域強靱化の推進

近年の気候変動に伴う自然災害の激甚化・頻発化を鑑み、町民の安全・安心な生活基盤を確保するため「防災道の駅」としての機能整備を推進します。広域的な防災ネットワークの一翼を担い、地域レジリエンス（国土強靱化）の向上を実現します。

## (2) 道の駅単独整備

三芳 PA に近傍していることから、関越自動車道などの域外利用者の立ち寄り利用を呼び込むために三芳 PA との連結（連携）を視野に入れ、想定入込客数、売上予測などの比較検討を行いました。

その結果、三芳 PA と連結する場合、想定入込客数や売上予測に好影響を与えた場合でも、連結料の支払いにより、マイナス収支となるため、持続的な事業継続性を踏まえ「道の駅単独整備」とし、三芳 PA との連結は行わない方針とします。

表 2-5 想定される整備方針

方針	内容	道の駅要件	連結	イメージ図
方針1 道の駅単独整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>三芳PAに接して、道の駅の地域振興施設を設置</li> </ul> 【地域振興施設の導入施設】 農家レストラン ミュージアム ベビーコーナー 物販・直売所 トイレ 情報発信	○	無	
方針2 三芳PAと連結	<ul style="list-style-type: none"> <li>三芳PAに接して、道の駅の地域振興施設を設置し、PAと連結する</li> <li>連結の際には、PA利用者用の駐車スペースの確保と誘導路を整備する必要があります。また、連結料を支払う必要がある。</li> </ul> 【地域振興施設の導入施設】 農家レストラン ミュージアム ベビーコーナー 物販・直売所 トイレ 情報発信	○	有	
方針3 駐車場単独整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>上り線三芳PAのように、三芳PA施設内に一部飲食施設、物販施設にみよし野菜など取り扱うPAリニューアルをおこなう。</li> <li>町側に下り線PAの利用を目的とした駐車場のみを整備する。</li> </ul> 【地域振興施設の導入施設】 -	×	無	
方針4 道の駅単独整備 (導入機能選択)	<ul style="list-style-type: none"> <li>三芳PAに接して、道の駅の地域振興施設を設置</li> <li>ただし、三芳PAには含まれない機能のみを地域振興施設として整備する。</li> </ul> 【地域振興施設の導入施設】 ミュージアム ベビーコーナー 直売所のみ トイレ 情報発信	○	無	

表 2-6 整備方針の検討結果

方針	連結	連結による想定入込客数の増加係数	想定入込客数 人/年	想定売上高 千円/年	原価合計 千円/年	一般管理費	連結料	営業利益 (全体) 千円/年
						千円/年	千円/年	
方針1 道の駅単独整備	無	1.0	520,000	358,368	229,944	107,510	0	20,914
方針2 三芳PAと連結	有	2.0	1,040,000	713,736	459,888	214,120	60,000	△20,272
方針3 駐車場単独整備	無	-	-	0	0	0	0	0
方針4 道の駅単独整備 (導入機能選択)	無	1.0	520,000	107,520	78,390	32,256	0	△3,126

※比較表は、第2回検討委員会時点

※ミュージアムは収益性がないものとみなして計算

※一般管理費は、給与・賃金、光熱水道費、維持管理費（清掃、駐車場、植栽管理）、警備、誘導等を含む

※連結料は、三芳町による想定値

## 第3章. 施設配置計画

### 3.1 導入機能

道の駅の登録要件である「休憩機能」「情報発信機能」「地域振興機能」を導入します。具体的には、24時間誰もが無料で利用できる駐車場、トイレ及びベビーコーナー等の子育て応援施設を含めた休憩機能、道路情報や地域の観光情報等を発信する機能、文化教養施設や観光レクリエーション施設などの地域振興機能とします。

さらに、基本計画で本拠点に求められる導入機能として整理した、世界農業遺産「武蔵野の落ち葉堆肥農法」を町内外に発信し、体験できる「農業・里山体験機能」、三芳町の食と農でつながる「飲食機能」「物販・アンテナショップ機能」、子育て世代やお年寄りまで多世代が交流し集うことができる「子育て支援機能」「レクリエーション機能」、三芳スマート IC 近傍の立地性を活かし町内に人の流れを呼び込む「交通結節機能」、道路利用者と周辺住民等の安全と安心を提供する「防災機能」を設けます。

上記で示した 10 の導入機能について、次に示します。

表 3-1 求められる導入機能

機 能	方 針
地域振興機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 住民活動の拠点となる機能</li> <li>● 大学等と連携した活動・研究拠点機能</li> <li>● 地域資源である農を発信する機能</li> </ul>
子育て支援機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 24 時間利用可能なベビーコーナー機能（授乳室、おむつ替え台等）</li> <li>● 子どもが安心して遊ぶことができる機能</li> </ul>
飲食機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地元農産物を使用したメニューを提供する機能</li> <li>● 様々なニーズに対応した飲食を提供する機能</li> </ul>
情報発信機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 町や周辺地域の道路・観光情報を発信する機能</li> <li>● 町の暮らしの情報を発信する機能</li> </ul>
物販・アンテナショップ機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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を販売する機能</li> <li>● 関越自動車道でつなぐ産地直送の機能</li> </ul>
休憩機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 24 時間利用できる駐車場機能</li> <li>● 24 時間トイレを利用できる機能</li> <li>● 疲れを癒すことができる機能</li> </ul>
レクリエーション機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 各種イベントに対応できる屋外・半屋外イベント広場機能</li> <li>● ここでしか体験できないイベントを提供する機能</li> <li>● くつろぐことができる機能</li> </ul>
農業・里山体験機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 江戸時代から続き世界農業遺産に認定された武蔵野の落ち葉堆肥農法を体験し、継承につなげる機能</li> <li>● 美しい武蔵野の平地林（雑木林）を彷彿させる機能</li> </ul>
交通結節機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 三芳スマート IC 近接の立地性を活かした機能</li> <li>● 公共交通と連携する機能</li> <li>● 観光周遊をするための機能</li> <li>● 新たなモビリティと連携する機能</li> </ul>
防災機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 道路利用者と周辺住民等の発災時の防災機能</li> </ul>

※表は基本計画時点

### 3.2 サウンディング調査

本拠点の施設配置計画を検討するにあたり、多様なノウハウ・手法を持つ民間事業者が有する柔軟なアイデアを模索するために、サウンディング調査を実施しました。

#### 3.2.1 サウンディング調査の概要

サウンディング調査の詳細について、以下に示します。

表 3-2 サウンディング調査の概要

調査方法	対面又はWEBでのヒアリング	
調査対象	本事業における設計・建設・運営・維持管理等に意見・提案がある参加意欲のある事業者	
調査期間	2025年9月中旬～2025年10月中旬	
調査内容	現段階の計画に関する意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 施設規模、配置計画、施設・設備、敷地の広さ、立地・アクセス、収益性等の施設条件について、コンセプト、必要機能等の導入機能・サービスについて、防災の視点について</li> <li>● 追加希望機能、支障となる機能や事項について</li> </ul>
	事業への興味関心	
	事業者との連携・運営	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地元企業との連携について</li> <li>● 維持管理への参画の有無</li> </ul>
	希望する事業スキーム	<ul style="list-style-type: none"> <li>● DBO 及び PFI-BTO について</li> </ul>
	その他	
実施事業者数	11 者 ※本調査は一例であり、事業者公募ではさらに多様な事業者の参画が見込まれます。	

表 3-3 サウンディング対象事業者

道の駅のSPC運営の実績がある会社		
事業者	選定理由	
A社	公共施設運営（PFI・PPP事業等）の実績がある事業者	
B社	公共施設運営（PFI・PPP事業等）の実績がある事業者	
C社	観光複合施設との連携経験	
テナントとして参入の実績がある会社		
事業者	選定理由	
D社	道の駅におけるテナント運営実績または地域密着型ビジネスの実績を有する	
E社	テナント運営実績または地域密着型ビジネスの実績を有する	
SPCの構成の実績がある会社		
事業者	選定理由	概要
F社	商業施設・観光施設等のリブランディング実績	商業・展示施設の内装制作業・事業運営業
SPCの構成の実績がある会社（地元三芳町～埼玉県の建設会社）		
事業者	選定理由	
G社	地元企業とのJV・コンソーシアム形成の柔軟性	
H社		
その他 農と健康のミュージアム関係		
事業者	選定理由	概要
I社	観光誘客と消費拡大を結びつけたプロモーション提案力	事業コンサルティング
J社	XR技術を活用した体験型空間を企画・制作・運営	映像システム開発会社
K社	XR技術を活用した体験型空間を企画・制作・運営	先端カルチャーを発信する次世代型商業施設を企画・運営する企業

※XR(クロスリアリティ)技術：XRとは現実世界と仮想世界を融合させることで、現実にはないものを知覚できる体験を生み出す技術の総称。VR（仮想現実）、AR（拡張現実）、MR（複合現実）を含む。

### 3.2.2 サウンディング調査結果

サウンディング調査結果について、以下に示します。

表 3-4 サウンディング調査結果 ①

業種	事業者	質問項目				
		事業への興味	配置について	事業者との連携・運営	事業手法	その他
道の駅のSPC運営会社	A社	● 興味あり	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 駐車台数が不足していると考える。反対に、トイレの基数が多い</li> <li>● ミュージアムのバックヤードの整備が望ましい</li> <li>● 道の駅として小規模な敷地面積に併せた導入施設の見直しが必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 埼玉県での実績もあり、コンソーシアムの組成は可能である</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 予算の大部分が設計建築費に積み上げられ、ソフト施策等の運営費の予算確保が難しくなるケースが多いため考慮する必要がある</li> <li>● 民間事業者からの多様なアイデアやノウハウを事業手法決定の参考にしてほしい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 町として、毎年どの程度の指定管理料を確保可能か把握することが望ましい</li> </ul>
	B社	● 興味あり	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自動車の排気ガスが雑木林に影響を与えない配置が望ましい</li> <li>● 平日休日で利用形態が異なるため、例えば多目的な空間を設け、イベントなど多様な使い方ができるような配置が望ましい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 代表企業としての参画も考えられる</li> <li>● ミュージアムの運営は専門性が高くノウハウのある民間企業と連携したい</li> <li>● 地元企業との関わりがあるため、連携は可能と考える</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 過年度の検討結果を踏まえると、DBO方式が優位と考えられるが、町債の調達状況によってはPFI（BTO）方式による民間資金の活用も検討の余地あり</li> <li>● PFI（BTO）方式とする場合、SPCの設立は任意とすることが望ましい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 近接する三芳PAとの差別化や閑越自動車道利用者をどのように呼び込むかが挙げられる</li> <li>● 昨今の道の駅の事業としては、防災機能は必須である。</li> </ul>
	C社	● 興味あり	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 子育て支援機能の（屋内の子どもの遊び場等）導入が望ましい</li> <li>● ミュージアムの面積が大きい印象。収益性が低く、維持管理費が高い施設である</li> <li>● 駐車台数の増加が望ましい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 民設民営であれば、SPCの構成員としての参画が想定される</li> <li>● SPCを組成する場合、地元企業を代表企業とすることが望ましい</li> <li>● 三芳PA上下のサービス施設と、本拠点の連携したサービスの展開が重要である</li> <li>● 運営側として、収益性のある機能、施設の導入の提案を行いたい</li> </ul>	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 道の駅でのイベントについて、集客力があるため高頻度での開催が望ましい</li> <li>● 地元農業者による農産物の供給量不足が今後の課題と考える</li> <li>● コンセプトを明確にすることが必要</li> </ul>
テナントとして参入する会社	D社	● 興味あり	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 子育て世代向けの施設を望む</li> <li>● 直売所のバックヤードは、売り場面積の半分程度の確保を望む</li> <li>● カフェ等の休憩施設（空調等が完備された空間）の充実が重要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地元事業者の参画が望ましくコンソーシアムは3社程度での組成が望ましい</li> <li>● 代表企業となる事業者はこれまでに指定管理の経験を有していることを望む</li> <li>● 指定管理としての参画を望む（期間は10年程度が望ましいが、5年程度の事例が多い）</li> </ul>	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 防災機能（地震だけでなく、豪雨や酷暑にも対応）の充実を望む</li> <li>● 道の駅利用者からの要望が多い喫煙所については、歩行者動線から離れた場所に設置しつつ、トイレや自動販売機の近くなど利便性にも配慮した配置とすることが望ましい</li> <li>● 防災機能の整備に関しては、公共が負担する範囲を明確にすることが望ましい。これにより、民間事業者にとって参画のハードルが下がり、事業推進が円滑になることが期待される</li> </ul>
	E社	● 興味あり	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 集客力、インパクトのある導入施設を望む（子育て世代や高齢者にも魅力あるコンテンツを含め、収益性確保のため）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● SPCを組成する場合、出資による参画が考えられる。代表企業での参画は難しい</li> <li>● PAとの連携を前提に関わりをつくっていききたい</li> <li>● 地元企業と連携し地域活性化に資するSPC組成を望む</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 現在検討中のDBO方式もしくはPFI（BTO）方式は、収益性向上ならびに集客力のある施設整備・運営が可能といった理由から妥当と考える</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 本拠点と上富地域拠点の回遊性を生み出す体験型の仕組みづくりが重要</li> <li>● 地元企業がSPCに参画しやすくなる仕組みづくりを望む</li> <li>● ソフト施策は、三芳町の庁内間の連携が重要である</li> </ul>
SPCの構成会社	F社	● 興味あり	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 子育て世代向けの施設を望む</li> <li>● 安定した収益性のある物販施設の面積を、飲食施設（農家レストラン）よりも優先的に確保することが望ましい</li> <li>● ミュージアムは500㎡程度で十分と考える</li> <li>● 世界農業遺産等の発信だけに限らず、農作物等への購買意欲を高め、飲食施設、物販施設の利用へと繋げるストーリー性が重要である</li> <li>● 雑木林では、子ども向けのアスレチックやツリーハウス等を整備し、多種多様な利用を可能とすることが望ましい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地元企業や、地元農業者と連携した運営体制の構築が必須である</li> <li>● 現状、埼玉県内での事業を中心とするゼネコンとの繋がりは少ないため、繋がりを作るところからとなる</li> <li>● 組成を想定しているコンソーシアムについて、早い段階から連携を図ることが望ましい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 事業手法によらず、SPCの組成が望ましい。</li> <li>● SPCの組成について、少額な出資額でも、構成員として参画が可能な仕組みとすることが望ましい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ミュージアムの運営に参画する場合、企画展示の検討や実施、ワークショップの開催、SNSを活用した積極的な広報活動の実施が想定される</li> <li>● 総事業費について、昨今の人件費・資材高騰等の理由から1.3倍程度で見込んでおくことが望ましい</li> </ul>

表 3-5 サウンディング調査結果 ②

業種	事業者	質問項目				
		事業への興味	配置について	事業者との連携・運営	事業手法	その他
SPCの構成会社(地元の建設会社)	G社	● 興味あり	● 直売所について、三芳町のサツマイモ等を道の駅で販売するためには、地元農家との交渉、繋がりを作ることが重要である	● 代表企業には適当な企業規模のゼネコンが入ることが望ましい	● PFI（民間資金を投入した場合）では採算性が重視される。	● 渋滞させないためにもアクセス道路の整備、改良を優先して行うことを望む
	H社	● 興味あり	—	● 建物工事での参画を望む(建築工事はJVでの対応が多い) ● 地元業者で連携、工種を分担するSPC組成が考えられる	—	● 地域振興施設について、昨今の事例からも杭基礎は必須と考える ● 地元農家の多くは、軒先販売が多いため販路確保が必要
		質問項目				
		事業への興味	現在の計画（案）	農と健康のミュージアムについて		
その他	I社	● 興味あり	● 道の駅が地域資源をつなぐ役割となり、地域全体の活性化を担うことが望ましい ● 道の駅のことを定期的に市民への情報発信が必要である	<b>【コンテンツについて】</b> ● VRのインシナルコストは安価である。ただし、VRのコンテンツ更新が必要となるためランニングコストがかかる ● 世界農業遺産に登録されている地域をデジタルで紹介することも想定される		
	J社	● 興味あり	● ミュージアムは道の駅の地域振興施設内に設けない場合、体験のきっかけを作り出す必要がある	<b>【コンテンツについて】</b> ● コンテンツの更新は3年程度での更新が望ましい ● 世界農業遺産というニッチな需要かつエデュケーションの高いコンテンツに対して収益性を見込む場合、PR活動やコラボレーション企画等が必要である		
	K社	● 興味あり	<b>【駐車場について】</b> ● 体験型のミュージアムがあるため、滞在時間が増加する。駐車場の回転率が低下が想定されるため、現計画の駐車台数では不足する可能性がある	<b>【全体について】</b> ● コンセプトを踏まえて、実際の雑木林の中にあるようなデザイン（構造）やデジタル空間（映像）を融合させた空間づくりが望ましい ● 展示空間と休憩空間（カフェ等）を融合させた心地良い空間設計、環境演出が望ましい ● 他の導入施設とシームレスに繋げることで日常的な利用やリピートが期待できる <b>【コンテンツについて】</b> ● 小中学生など集団での利用を想定した複数の体験コンテンツの設計が望ましい ● ミュージアムでの体験が、利用者の健康的なライフスタイルの一部として日常に取り入れられるよう工夫することで、継続的な関心と再訪につながる。例えば、『落ち葉堆肥農法』による有機肥料を拠点で販売し、家庭菜園での活用を促すことで、食と健康への意識を高めるきっかけとなり、地域資源を通じた健康増進にも寄与する ● 伝統農法を深く理解させることで、生産者の苦勞を伝え、付加価値を作り出すことが重要である ● VRゴーグルを活用したコンテンツは、比較的オペレーションコストが高い ● 没入型シアターについて、プロジェクションマッピング方式は比較的成本が低い。また、壁・床・天井にLED画面を直接埋め込むことも可能だがシアターの規模によってコストがかかる ● 体験コンテンツについて、武蔵野の落ち葉堆肥農法はサイエンス的な要素もあるため、科学ミュージアムのような作り込みも可能と考える		

### 3.2.3 まとめ

サウンディング調査より、主に事業内容やミュージアムについての意見をいただきました。以下の内容を施設配置などに反映します。

導入施設及び配置計画について、子育て世代や高齢者などが町内外からの来訪のきっかけとなるような**インパクトのある施設や平日休日問わず利用者が見込める配置**にすることが望ましい。また、**多くの事業者より子育て関連施設（子どもの遊び場や親子で過ごせる空間）の導入が必要。**

また、三芳町の個性・強みを前面に出した施設整備や展開をしていくことが、子育て世代から高齢者を含む幅広い層の集客力、収益性の向上につながる。

ミュージアムについて、**世界農業遺産の教育的側面の発信だけに限らず、関連する農産物等への購買意欲を高め、飲食施設、物販施設への来訪に繋げるストーリー性を持たせることが重要。**また、実際にミュージアムを訪れ利用した人だけが体験できる映像体験（雑木林内での映像体験等）を提供し、付加価値を持たせるようなミュージアムの配置検討をすることで、集客力の向上だけでなくリピーターの獲得にもつながる。

### 3.3 施設整備方針

#### 3.3.1 施設規模

基本計画での導入機能の検討及びサウンディング調査結果を踏まえ、導入施設及び施設規模を整理しました。（規模算定の詳細は、「巻末資料 2.施設配置計画」を参照。）

表 3-6 施設規模一覧表（建物）

導入機能	導入施設	施設の概要	面積	備考
地域振興機能	① 農と健康のミュージアム	<ul style="list-style-type: none"> <li>世界農業遺産「武蔵野の落ち葉堆肥農法」を学べる没入型デジタル環境を用いたミュージアム</li> <li>農と健康のミュージアムの一部である、導入シアター（イマーシブ）※ベンチによって収容人数が異なる</li> <li>三芳町の農業文化と健康志向のライフスタイルを融合させ、来訪者に向けて文化・歴史・農業の魅力を発信するインビテーションセンター</li> </ul>	約 400	「道の駅 白山文化の里 清流長良川あゆパーク」の多面シアターの面積を参考 「のと里山里海ミュージアム」の没入型シアター、展示体験、インビテーションセンターを参考
			展示面積 約 340 m <sup>2</sup>	
	② インビテーションセンター（町の紹介）	約 130 m <sup>2</sup>		
	③ 多目的室（研修室）	<ul style="list-style-type: none"> <li>農と健康のミュージアムの来訪者が学習する場</li> <li>用途によって多目的な利用が可能</li> </ul>	約 70 m <sup>2</sup>	
	④ その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>倉庫、受付等</li> </ul>	約 80 m <sup>2</sup>	—
子育て支援機能	⑤ ベビーコーナー	<ul style="list-style-type: none"> <li>24 時間利用可能なベビーコーナー（ミルク販売機など）</li> <li>おむつ台と授乳室を分離（別室）として配置</li> </ul>	約 40 m <sup>2</sup>	「道の駅サーモンパーク千歳」のベビーコーナーを参考
	⑥ キッズスペース（屋内遊具）	<ul style="list-style-type: none"> <li>子どもが安心して遊ぶことができる遊具スペース</li> </ul>	約 80 m <sup>2</sup>	「道の駅阿蘇」のキッズスペースを参考
飲食機能	⑦ 農家レストラン	<ul style="list-style-type: none"> <li>地元農産物を使ったメニューの提供</li> <li>世界農業遺産登録地等の地場産物を使った料理の提供</li> </ul>	約 250 m <sup>2</sup>	「設計要領第六集建築施設編（東・中・西日本高速道路株式会社、令和 5 年 7 月）」より設定
	⑧ その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>倉庫、厨房、事務所等</li> </ul>	約 90 m <sup>2</sup>	—
情報発信機能	⑨ 情報発信施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>24 時間利用可能な情報提供施設</li> <li>町や周辺地域の道路・観光情報等を発信する機能</li> </ul>	約 20 m <sup>2</sup>	「道の駅季楽里あさひ」の情報コーナーを参考
物販・アンテナショップ機能	⑩ 農産物直売所 ⑪ 水産物販売所	<ul style="list-style-type: none"> <li>町の食品・食材・特産品などの販売や販売促進、PR をまとめて行う物販施設</li> <li>日本海の海の幸を直送で販売する施設</li> </ul>	約 340 m <sup>2</sup>	「道の駅南魚沼雪あかり」の直売所を参考
休憩機能	⑫ トイレ	<ul style="list-style-type: none"> <li>高速道路利用者をはじめ、道の駅を訪れた誰もが 24 時間利用可能</li> <li>子育て世代と高齢者や障がい者などが利用者しやすいトイレ</li> </ul>	約 270 m <sup>2</sup>	「設計要領第六集建築施設編（東・中・西日本高速道路株式会社、令和 4 年 7 月）」より設定
その他	⑬ 共用部	<ul style="list-style-type: none"> <li>ホール、階段、事務所、倉庫等</li> </ul>	約 250 m <sup>2</sup>	—
a 地域振興施設 延床面積（①～⑬×1.3）			約 2,630 m <sup>2</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⑭の面積は除く</li> <li>通路等を考慮し、必要面積の 1.3 倍を想定</li> <li>建築面積は約 1,320 m<sup>2</sup></li> </ul>
その他	⑭ 屋上テラス	<ul style="list-style-type: none"> <li>三富新田の地割や敷地内の雑木林を望むことが可能</li> </ul>	約 200 m <sup>2</sup>	—

表 3-7 施設規模一覧 (外構)

導入機能	導入施設	施設の概要	面積	備考
農業・里山体験機能	⑮ 緑地(芝生・雑木林)	<ul style="list-style-type: none"> <li>武蔵野の雑木林をイメージした緑地を整備。「埼玉県緑化計画」、「三芳町開発行為等指導要綱」の緑化基準を満たすため、宅地面積の25%の面積とする。</li> <li>イベント等多目的な利用が可能な芝生広場を配置</li> </ul>	約 6,800 m <sup>2</sup>	巻末資料 3.基盤整備計画にて設定
レクリエーション機能	⑯ 屋根付きステージ ⑰ 大屋根広場	<ul style="list-style-type: none"> <li>各種イベントに対応できる屋外・半屋外イベント広場機能</li> <li>夏場の暑さ対策(屋根、ベンチなど)</li> <li>イベント開催しやすい形態(国内外の世界農業遺産の催事、キッチンカー、マルシェなど)</li> <li>災害時には防災広場として一時避難スペースや仕分けスペースとしても活用することを想定</li> </ul>	約 210 m <sup>2</sup>	「道の駅果樹公園あしがくぼ」の屋根あり休憩所を参考
交通結節機能	⑱ バス停留所	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道駅等を結ぶルートを検討しバス停を配置</li> </ul>	—	—
	⑲ サイクルステーション	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通と連携し、拠点周辺の観光資源との周遊を実現</li> </ul>	—	—
防災機能	⑳ 防災倉庫	<ul style="list-style-type: none"> <li>防災拠点として災害時、避難者の保存用の飲料水・食料、日用生活品を備蓄する</li> </ul>	—	—
	㉑ 防災用井戸	<ul style="list-style-type: none"> <li>災害時の水を確保</li> </ul>	—	—
	㉒ 非常用電源	<ul style="list-style-type: none"> <li>災害時や停電時でも照明を確保し、避難者の安全を確保</li> </ul>	—	—
その他	㉓ 駐車場、駐輪場	<ul style="list-style-type: none"> <li>小型車(約160台)、大型車(約17台)、バリアフリー駐車場(約3台)、EV(約3台)</li> <li>二輪車駐車場(約6台)</li> <li>駐輪場2か所</li> </ul>	約 7,600 m <sup>2</sup>	「設計要領第四集 休憩施設設計要領 (R4.7 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)」より設定
	㉔ 調整池	<ul style="list-style-type: none"> <li>h=1.5m 約 2,200t</li> </ul>	約 1,400 m <sup>2</sup>	—
	㉕ 多目的広場・歩道	<ul style="list-style-type: none"> <li>イベント開催しやすい形態(国内外の世界農業遺産の催事、キッチンカー、マルシェなど)</li> <li>管理通路</li> <li>歩行者通路 など</li> </ul>	約 3,670 m <sup>2</sup>	—
	㉖ サービスヤード	<ul style="list-style-type: none"> <li>施設の円滑な運営を支える業務専用スペース</li> <li>主に商品の搬入・荷捌き、冷凍冷蔵庫、従業員の出入口などに利用</li> </ul>	約 500 m <sup>2</sup>	—
	㉗ 外周道路・外周歩道	—	約 7,200 m <sup>2</sup>	巻末資料 3.基盤整備計画にて設定
b 外構敷地面積(⑮~㉗)			約 27,380 m <sup>2</sup>	
全体敷地面積 (a: 建築面積 + b)			約 28,700 m <sup>2</sup>	

### 3.3.2 施設イメージ

各施設のイメージを以下に示します。

表 3-8 施設イメージ

地域振興施設	
<b>農と健康のミュージアム</b>	
	
のと里山里海ミュージアム (石川県七尾市)	
<b>多目的室 (研修室)</b>	
	
研修室 道の駅しもつけ(栃木県下野市)	
子育て支援施設	
<b>ベビーコーナー</b>	<b>キッズスペース</b>
	
24 時間利用可能ベビーコーナー (分離した授乳室・オムツ交換台) 道の駅ちばな (福岡県八女市)	キッズスペース 市民活動センター(香川県丸亀市)
<b>森の遊具</b>	
	
遊具 道の駅 YOU・遊・もり(北海道函館市)	

表 3-9 施設イメージ

飲食施設



野菜ピクフェ  
(神奈川県横浜市)



農家レストラン  
道の駅野沢温泉(長野県下高井郡野沢温泉村)

情報発信施設



デジタル観光情報案内  
道の駅かさま(茨城県笠間市)



デジタルサイネージ交通情報  
道と川の駅花ロードえにわ(北海道恵庭市)

物販・アンテナショップ施設



農産物直売所  
道の駅かさま(茨城県笠間市)



水産物販売所  
産直市場よって(和歌山県田辺市)

休憩施設

トイレ



バリアフリートイレ・幼児などにも対応  
道の駅おおがた(秋田県南秋田郡大湯村)

駐車場



屋根付きバリアフリー駐車場  
道の駅ふくしま(福島県福島市)

表 3-10 施設イメージ

農業・里山体験施設



美しい武蔵野の平地林(雑木林)  
(埼玉県入間郡三芳町)



落ち葉掃き体験  
(埼玉県入間郡三芳町)

レクリエーション施設



目的に利用できる半屋外空間  
道の駅果樹公園あしがくぼ (埼玉県秩父郡横瀬町)

交通結節施設

バス停留所



路線バス停留所  
道の駅 和紙の里ひがしちちぶ (埼玉県秩父郡東秩父村)

サイクルステーション



サイクルステーション  
道の駅まえばし赤城 (群馬県前橋市)

防災施設



防災用井戸  
道の駅しらね (山梨県南アルプス市)



防災倉庫  
道の駅しんよとみ (福岡県築上郡上毛市)

### 3.4 全体配置に関する基本的な考え方

#### 3.4.1 ゾーニング

- 施設配置は、明確で分かりやすいゾーニングを意識することで、敷地全体をコンパクトにまとめるとともに、機能的かつ効率的なものとしします。
- 江戸時代の開拓の地割景観が残る農地、雑木林のなかに立地する強みを活かした空間演出を行います。
- 歩行者空間としてのオープンスペースだけでなく、来訪者の「憩い」の場とするとともに、都市環境の質の向上・地域の魅力向上となる緑化機能の役割を果たすため、「武蔵野の雑木林」や多目的広場を設けます。
- バリアフリー・ユニバーサルデザインに配慮したデザインとし、障がいのある人・高齢者・乳幼児を連れた家族を含めた全ての人に使いやすい環境を提供します。



図 3-1 ゾーニング図

### 3.4.2 歩行者・自転車動線

- 歩行者が施設まで安全かつ快適に移動できるように配慮した動線とします。
- 多目的広場、地域振興施設、駐車場エリアなど、主要な施設を効率的につなぎ、来訪者が迷うことなく目的地へ到達できるような動線とします。
- 町道上富 69 号線及び町道幹線 13 号線から施設にアクセスできるように動線を確保します。

#### 歩行者動線計画



図 3-2 歩行者動線計画図

# 自転車動線計画



図 3-3 自転車動線計画図

### 3.4.3 車両動線

- 町道上富 69 号線及び町道幹線 13 号線の混雑緩和策として、新設する町道は十分な滞留長を確保し、スムーズな流れを確保するため出入口を 2 か所設置します。
- 三芳スマート IC 上り線から計画地へのアクセスは、幹線 3 号線～幹線 14 号線～町道上富 69 号線を経由し出入口①から進入するルートの基本動線として想定します。
- 三芳スマート IC 下り線から計画地へのアクセスは、町道上富 69 号線を経由し出入口①から進入するルートの基本動線として想定します。
- 県道 56 号線及び町道幹線 13 号線から計画地のアクセスは、町道幹線 13 号線と計画地を接続するアクセス路を経由し出入口②から進入するルートの基本動線として想定します。

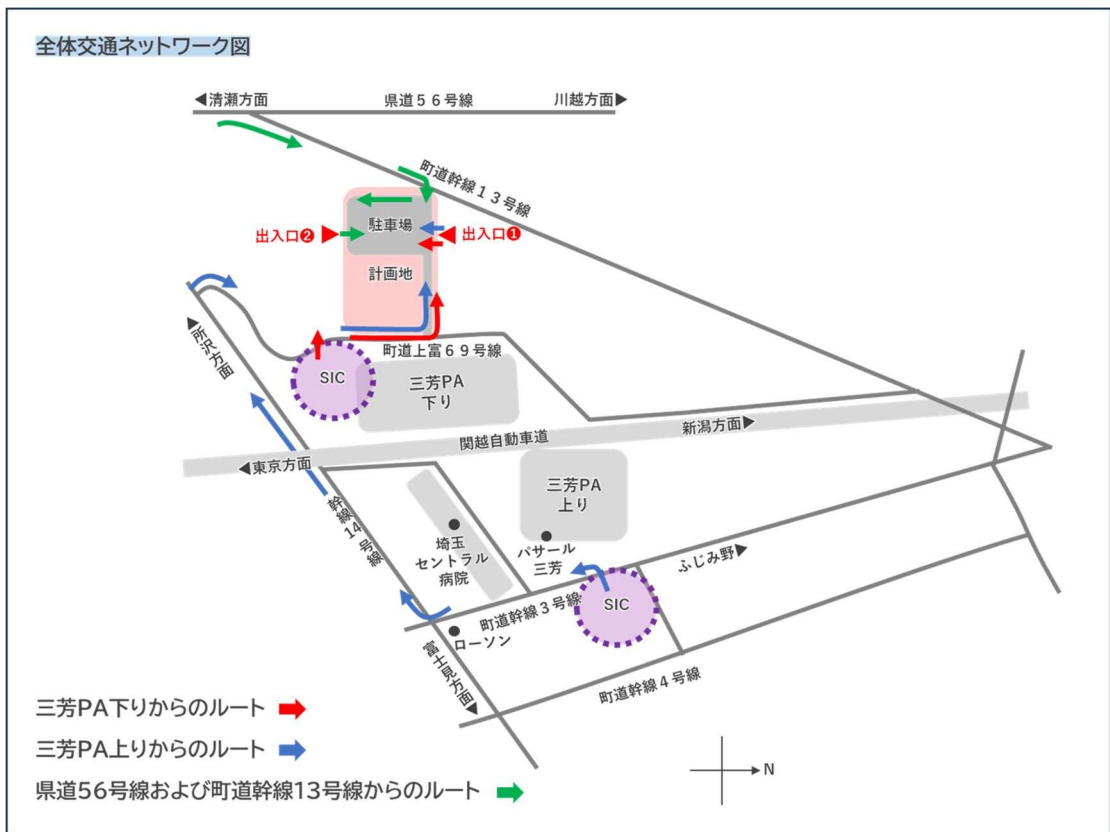


図 3-4 全体交通ネットワーク図

## 車両動線計画

車両進入退出ルート➡



図 3-5 車両動線計画図



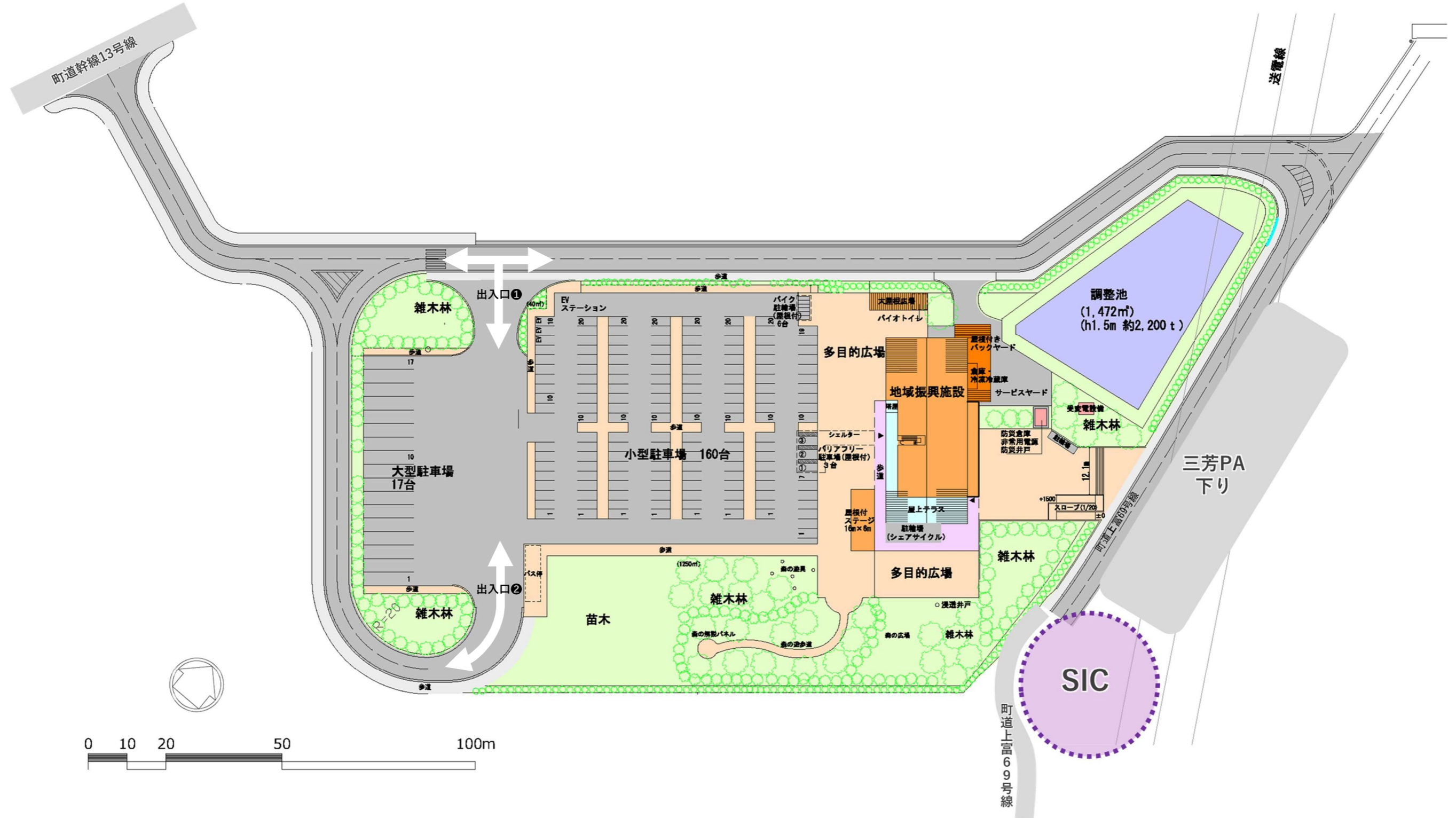
図 3-6 滞留長

※滞留長は、混雑時、車両が滞留できるスペースを示す

### 3.5 配置計画図・平面計画

#### 3.5.1 配置計画図

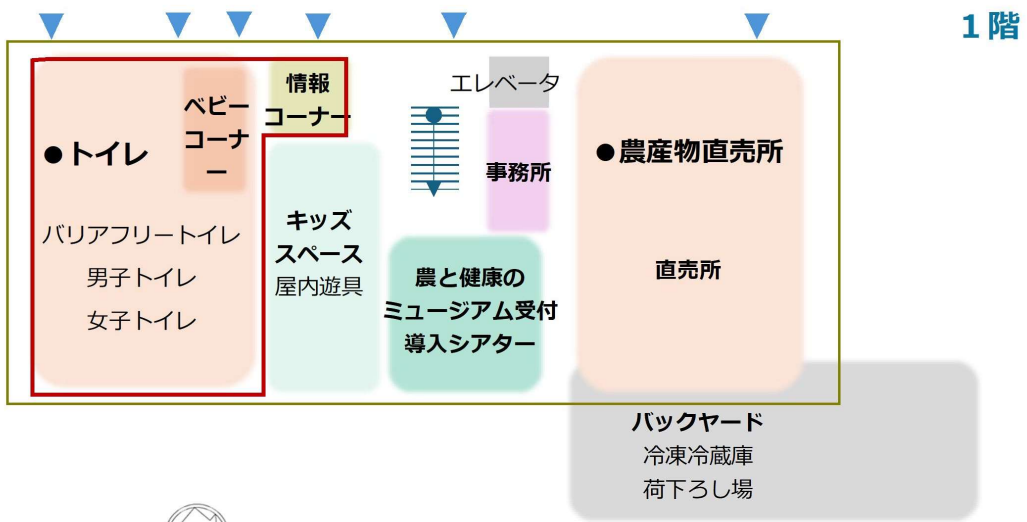
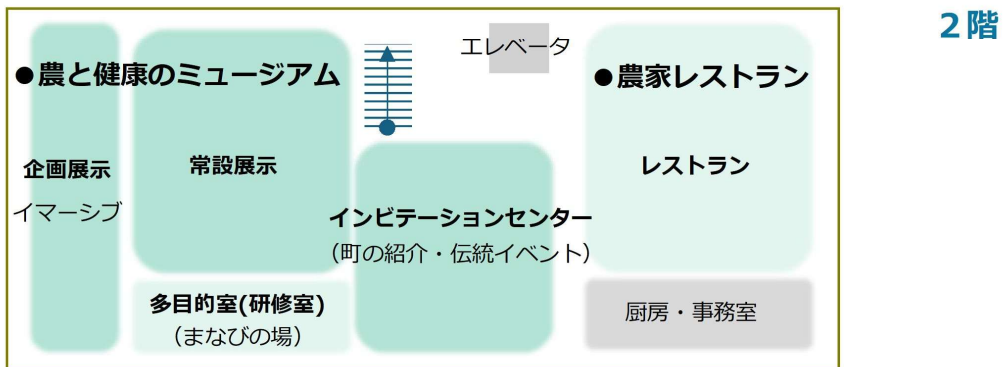
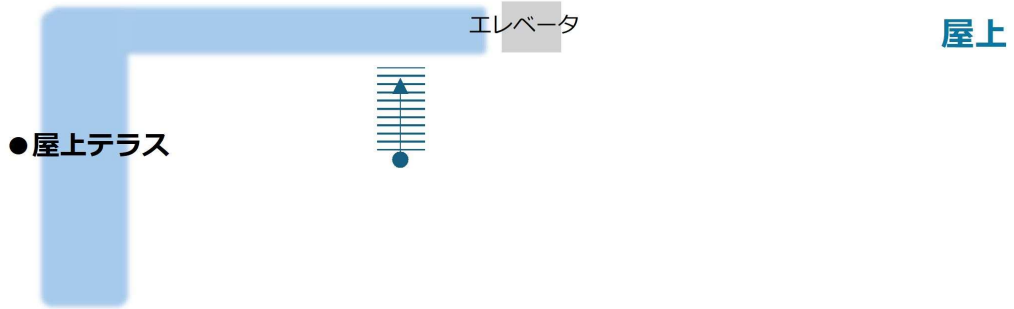
本拠点の敷地面積は約 28,700 m<sup>2</sup>を予定しています。以下に配置計画図を示します。  
 ※この図面は計画案であり、今後参入事業者の提案により変更になることがあります。



### 3.5.2 平面計画(イメージゾーニング)

本拠点は2階建てを想定し、延床面積は約2,630㎡を予定しています。以下に地域振興施設の平面計画図(イメージゾーニング)を示します。

※この図面は計画案であり、今後参入事業者の提案により変更になることがあります。



▼ 出入口

24時間開放区域



### 3.6 完成イメージ図

※この図面は計画案であり、今後参入事業者の提案により変更になることがあります。



## 第4章. 概算事業費及び事業採算性

### 4.1 概算事業費

本事業における概算事業費の算定にあたっては、全体平面図に基づき類似事例の単価、公共単価、およびメーカー提示単価を乗じて算出しています。

概算工事費は、約 24～27 億円（用地費を除く。）を想定しています。建築設備幅値として約 3 億円を見込んでいます。

このほか、設計費、工事監理費、備品購入費に約 4 億円を見込んでおります。

なお、概算事業費は、実施設計における詳細検討や、今後の物価高騰の影響及び民間事業者の提案等により、事業費に増減が生じる可能性があります。

表 4-1 概算事業費

	区域	工種	諸費用・ 税込工事費 内訳(千円)	諸費用・ 税込工事費 合計(千円)	国庫補助充当額 (千円)	備考	
町道整備費	道路区域の整備	町道 道路工	178,000				
		道路造成工	42,000				
外構整備費	道路区域の整備	造成工	21,000	753,000	376,500	補助率 1/2	地域未来交付金 インフラ整備事業(道路)
		駐車場工	126,000				
		排水設備工	277,000				
		電気設備工	105,000				
		サイン施設工	4,000				
	道路区域外の整備	造成工	63,000	447,000			
		園路広場工(歩道、休憩施設工を含む)	219,000				
		緑化工	63,000				
		給排水設備工	21,000				
		電気設備工	11,000				
		管理施設工(管理施設、防災施設、サイン施設)	70,000				
小計(1)			1,200,000	1,200,000			
建築整備費	地域振興施設工	地域振興施設	1,203,000	1,203,000	601,500	補助率 1/2	地域未来交付金 拠点整備事業
		付帯施設	39,000	39,000			
小計(2)			1,242,000	<b>1,242,000</b>			
<b>小計(1)+(2)</b>				<b>2,442,000</b>			
その他	地域振興施設幅値		300,000	<b>300,000</b>			
<b>合計(1)+(2)+その他</b>				<b>2,742,000</b>	978,000	国庫補助充当額は 全体の 36%	

その他

設計費	130,000	400,000			国土交通省およびランドスケープ 協会の基準をもとに試算
工事監理費	60,000				
備品購入費	210,000				
計	400,000				

## 4.2 管理運営体制案

本拠点における管理運営体制（案）を以下に示します。なお、アンテナショップ及びファーストフードは、サービス水準向上を目的に、利用者ニーズに応じて、外部の強い事業者を誘致できる余地を残すため、テナント又は管理者の直営と設定します。事業採算性の検討は、下記の管理体制（案）に基づき行います。

※アンテナショップ及びファーストフードは直営として試算します。

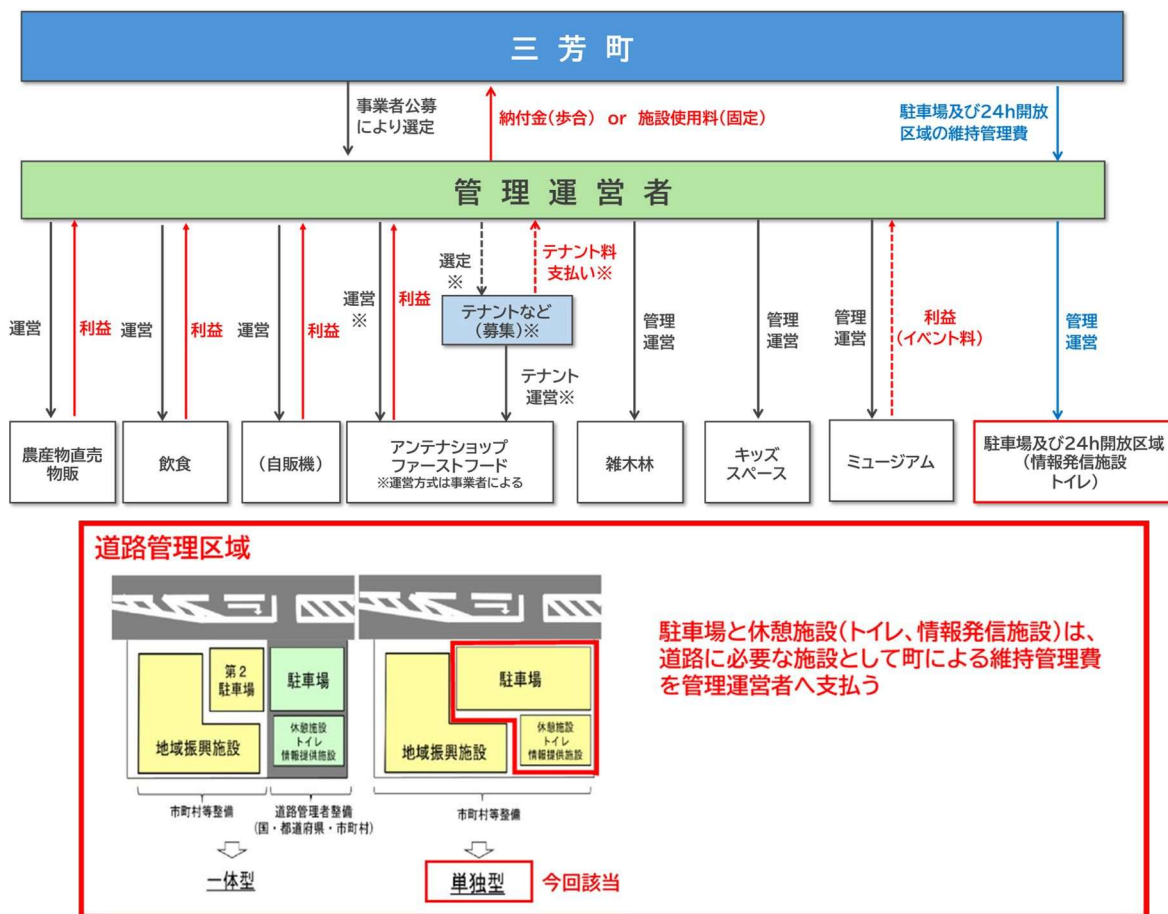


図 4-1 管理運体制案

### 4.2.1 営業日・営業時間案

他事例を参考及び町の交通渋滞などの交通事情を考慮し、本拠点の営業日・営業時間を以下のとおり仮定します。

営業日	: 原則年中無休 (年末年始等特別休業日あり)
営業時間	: 物販・飲食 9:00~17:00
	: ミュージアム 10:00~17:00

#### 4.2.2 指定管理者の要員体制案

売上高目標及び営業日・営業時間の設定を踏まえ、ローテーション等を想定し、要員体制を以下のとおり想定しました。なお、施設等の清掃業務は外部委託方式とします。

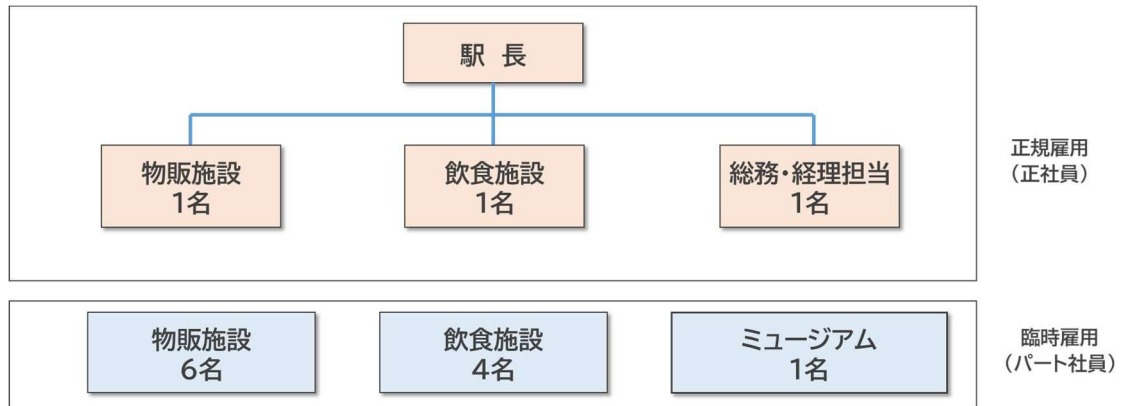


図 4-2 要員体制案

## 4.3 事業採算性

### 4.3.1 売上高の試算

#### (1) 年間入込客数（詳細は「第2章計画の前提条件等」を参照）

本拠点の年間利用者数の推計は埼玉県内道の駅の入込客数、埼玉県内道の駅の前面道路交通量、駐車台数を用いた重回帰式を構成し推計しました。その結果、年間入込客数は約53万人を見込んでいます。

#### (2) 売上高の試算

レジ通過者数は、事例より年間入込客数の約67%である約35.5万人/年が想定されます。そこで、部門別の年間売上高、年間利用者数、平均客単価を活用し、本拠点の年間売上高を予測した結果、約376,522千円/年が見込まれます。

なお、仕入れ原価は、約226,451千円/年が見込まれます。

表 4-2 年間売上高

項目		結果	備考
利用人数	飲食	飲食施設	53,265 人/年 ※レジ客数約35.5万人、利用率15%
		Fフード	71,020 人/年 ※レジ客数約35.5万人、利用率20%
	物販	物販施設	124,285 人/年 ※レジ客数約35.5万人、利用率35%
		直売所	106,530 人/年 ※レジ客数約35.5万人、利用率30%
	小計		355,100 人/年
売上高 A	飲食	飲食施設	63,918 千円 客単価1,200円
		Fフード	42,612 千円 客単価600円
	物販	物販施設	149,142 千円 客単価1,200円
		直売所	106,530 千円 客単価1,000円
	公的	年間イベント収入	3,600 千円
		施設利用料	720 千円 事例より
		自動販売機	10,000 千円
	小計		376,522 千円
仕入原価 B	飲食	飲食施設	22,371 千円
		Fフード	12,783 千円
	物販	物販施設	104,399 千円
		直売所	79,897 千円
	公的	自動販売機	7,000 千円
小計		226,451 千円	事例より

※レジ客数：年間入込客数×レジ利用率67%(道の駅事例より設定)

※利用率：道の駅事例より設定

※端数処理のため、合計値と内訳の合計が一致しない場合あり。

### (3) 一般管理費の試算

一般管理費を検討するにあたり、収支内容を大きく左右する、人件費、光熱水費、維持管理費の3大固定費の概算を算出しました。

#### ① 人件費

営業日・営業時間の設定を踏まえ、ローテーション等を想定し、直営部門・管理の要員計画と人件費の概算を算出しました。

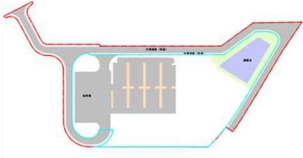

表 4-3 人件費

区 分	合計 (人)	年間給与・賃金合計 (千円)
正規雇用	4	25,000
臨時雇用	11	32,658
総 計	15	57,658

#### ② 光熱水費・維持管理費

同規模の道の駅の事例を参考に、本拠点の年間の光熱水費・維持管理費の概算費を算出しました。

表 4-4 光熱水費・維持管理費

項 目	道の駅事業区域 (約28,000㎡)		
	駐車場と24時間開放区域 (指定管理部)	事業者管理運営部	
イメージ図			
施 設	駐車場・調整池 地域振興施設(24時間開放区域)	地域振興施設 (24時間開放区域外)、 多目的広場、雑木林等	
光熱水費	駐車場・調整池	150千円	—
	地域振興施設	2,495千円	18,088千円
	多目的広場、外構、植栽 (雑木林など) 等	100千円	—
	小 計	2,745千円	18,088千円
維持管理費	清 掃	—	7,949千円
	外構・植栽管理	759千円	647千円
	警 備	—	264千円
	誘 導	—	9,715千円
	消防・防災用設備等	—	1,320千円
	調整池	330千円	—
	建 築	—	2,200千円
小 計	1,089千円	22,096千円	
合 計	3,834千円	40,184千円	

### ③ まとめ

一般管理費を検討した結果、人件費、光熱水費、維持管理費の3大固定費の概算費を算出しました。また、福利厚生費、消耗品、販促費・広告宣伝費等を含め、一般管理費の総計を以下に示します。

表 4-5 一般管理費

区 分	負担額 (千円)		備 考
	駐車場と24時間開放区域 (指定管理部)	事業者管理運営部	
人件費	—	57,658	①人件費より
光熱水費	2,745	18,088	②光熱水費・維持管理費より
維持管理費	1,089	22,096	②光熱水費・維持管理費より
福利厚生費	—	5,565	①の10%を計上
消耗品費	—	5,063	各部門の売上総利益の2%の合計
販促費・ 広告宣伝費	—	6,394	各部門の売上総利益の3%の合計
総 計	3,834	114,864	

### (4) 収支試算

町から民間事業者へ支払う維持管理費（駐車場及び24時間開放区域）は約3,834千円/年となります。

民間事業者から想定売上高の約1.5～3%以上を納付金として町が受け取る場合、町の収入は、約5,650～11,300千円/年、民間事業者の利益は約23,907～29,557千円/年となります。また、納付金を3%確保した場合、町の収入は約7,466千円/年が想定されます。

想定入込客数	想定売上高	原価合計		
		原価合計	一般管理費	営業利益
人	千円/年	千円/年	千円/年	千円/年
530,000	376,522	226,451	114,864	35,207

町への納付金 売上の約1.5～3% または固定費	千円/年	5,650～11,300
事業者の利益	千円/年	23,907～29,557

※うち3,834千円は、駐車場及び24時間開放区域の維持管理費として、事業者へ支払いを行う

#### 4.3.2 損益分岐点

本拠点の部門別売上高構成及び仕入原価を基に、損益分岐点を検討しました。営業利益が0となる（赤字にならない）想定売上高を損益分岐点と設定した場合、必要な売上高は、約 294,372 千円/年となりました。

現在の平均客単価 1,060 円<sup>※1</sup>を維持する場合、必要売上高のために必要な入込客数は 414,491 人/年となりました。

また、現在の年間レジ客数 35.5 万人/年を維持する場合、必要売上高のために必要な平均客単価は 829 円/人<sup>※2</sup>となります。

※1 売上高 376,522 千円/年を想定入込客数 355,100 人/年で除した平均客単価

※2 損益分岐点となる売上高 294,372 千円/年を想定入込客数 355,100 人/年で除した平均客単価

## 第5章. 事業手法及び整備効果

### 5.1 整備手法

#### 5.1.1 整備・運営の基本的な考え方

##### (1) 整備主体

「道の駅」の整備方法には、接続する道路の種類に応じて、道路管理者と市町村等で整備する「一体型」と市町村で全て整備を行う「単独型」の2種類があります。

本拠点は、すべてが町道接続となるため、「道の駅」を構成する施設をすべて設置者（市町村等の整備主体）が整備を行う単独型での整備となります。



出典：「道の駅」とは/国土交通省ホームページ  
(<https://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/outline.html>)

##### (2) 管理運営に関する基本方針

道の駅は、駐車場をはじめ 24 時間利用可能なトイレや情報発信コーナー等の非収益施設と直売所やレストラン等の収益施設で構成されます。

非収益施設は、道路利用者の利便性向上が主な役割である一方、収益施設は、三芳町を訪れる来訪者や日常的に利用する地域住民へのおもてなしが主な役割であり、持続可能な道の駅の運営のためにも、収益性を重視する必要があるため、民間事業者のノウハウを十分に活かすことができる手法を選定することとします。

## 5.1.2 事業手法の検討

### (1) 「公設公営」「公設民営」「民設民営」の比較検討

「公設公営」の場合は、公共直営となるため、町の方針・事業意図を事業に反映しやすいというメリットがあります。

「公設民営」の場合は、ランニングコストに民間ノウハウが発揮されるため、ランニングコストの縮減が期待されます。

「民設民営」の場合は、設計・施工・管理の一括発注となるため、イニシャルコスト・ランニングコストの縮減が期待されます。

また、本拠点に関するサウンディング型市場調査より、民間事業者が持続可能な施設運営を実現するためには、「設計・建設」と「管理運営」を分断させない事業手法が望ましいとの回答が多くありました。

以上より、イニシャルコスト、ランニングコスト両方に縮減効果の期待される「民設民営」のDBO<sup>※1</sup>もしくはPFI（BTO方式）<sup>※2</sup>が望ましいと考えられます。

#### ※1 DBO（Design-Build-Operate）方式

- 資金調達を公共が行うが、設計、建設、維持管理、運営まで一括して民間事業者が行うPFI法に準じた方式です。
- 公共が資金調達することで金利コストを低減でき、さらに民間事業者の経営能力及び技術的能力を活用し、建設費、維持管理・運営費等の縮減効果が期待できます。

#### ※2 PFI方式（BTO（Build-Transfer-Operate）方式）

- 公共施設等の設計、建設、維持管理、運営を民間の資金（公共は事業期間中に対価を平準化して支払う）、経営能力及び技術的能力を活用する方式です。
- 民間事業者の資金、経営能力、技術的能力を活用することにより、国や地方公共団体等が直接実施するよりも効率的かつ効果的に公共サービスを提供できる事業について、PFI方式で実施します。

表 5-1 事業手法比較表

	公設公営		公設民営		民設民営	
	直営方式（従来）	指定管理者制度		DBO方式 (Design-Build-Operate)	PFI方式（BTO方式） (Build-Transfer-Operate)	
		第3セクター	民間事業者			
概要	● 町の資金調達により公共が直接施設を整備、管理運営を行う従来通りの方式	● 町の資金調達により公共が施設を整備し、施設の管理運営を公共と民間が共同出資した第3セクターが行う形式	● 町の資金調達により公共が施設を整備し、施設の管理運営を民間（指定管理者）が行う形式	● 町の資金調達により民間が施設を整備し、施設の管理運営を民間が行う形式	● 民間の資金調達により民間が施設を整備し、施設の管理運営を民間が行い、公共はその対価を支払う形式	
実施主体	企画計画	三芳町	三芳町	三芳町	三芳町	三芳町
	資金調達	三芳町	三芳町	三芳町	三芳町	民間
	設計	三芳町	三芳町	三芳町	民間 (一体事業として発注)	民間 (一体事業として発注)
	施工	三芳町	三芳町	三芳町		
	管理運営	三芳町	第3セクター	民間		
町の方針・事業意図の反映	● 公共直営のため、町の方針・事業意図を反映できる ○	● 公共出資の第3セクターによる運営のため、町の方針・事業意図を反映しやすい ○	● 民間企業等による運営のため、町の方針・事業意図を反映しにくいことがある △			
民間ノウハウの発揮余地	● 民間ノウハウの発揮余地が少ない △	● 仕様発注かつ整備と運営が別発注のため、民間ノウハウは管理運営段階のみの反映となる。運営が短期の場合、民間ノウハウが発揮される期間が短い ※仕様発注とは詳細要件を公共が仕様書として作成し、民間に提示するもの △		● 整備運営の一体発注（性能発注）により、民間ノウハウを設計から管理運営段階まで反映することが可能となり、一定の運営期間を有し民間ノウハウが発揮される期間が長い ※性能発注とは公共が性能要件や業務水準のみを提示し民間の裁量で事業が実施される ○		
財政負担	イニシャルコストの縮減	● 町での資金調達のため、起債等、低金利の借入が可能となる傾向 ● 設計・施工が分割発注のため、一括化によるコスト縮減が期待できない △	● 町での資金調達のため、起債等、低金利の借入が可能となる傾向 ● 設計・施工・管理運営の一括発注となるためコスト縮減が期待できる ○		● 民間での資金調達となり、金融機関からの借り入れのため、起債より高い金利負担が生じる可能性がある ● 設計・施工・管理運営の一括発注となるためコスト縮減が期待できる △	
	ランニングコストの縮減	● 民間ノウハウが活用できないため、ランニングコスト縮減が期待できない △	● 民間ノウハウが発揮されるため、ランニングコスト縮減が一定程度期待できる ○			
	財政支出の平準化	● 施設整備時の単年度の財政支出が大きくなる △			● 民間資金の活用により、財政負担額の平準化を図ることができる（ただし、補助金を活用する場合は平準化が望めない） ○	
事業安定性	適切な官民のリスク分担	● 全て公共となる ● 収益施設の運営リスク等を公共が負担することの適切性に課題がある △	● 第3セクターの経営方針、経営体制により、リスク分担が適切に行われない可能性がある △	● 施設整備と管理運営が分離発注であり、施設瑕疵による運営リスクを適切に分担できない可能性がある △	● 官民での適切なリスク分担構築が期待できる ○	
	事業継続性の確保	● 公共直営のため、施設の運営状況に関わらず事業継続は可能 ○	● 公共が出資することにより運営面での負担が軽減されることから事業が安定しやすい ○	● 指定管理者制度の場合、期間が最長でも5年程度であることから、長期的な投資回収が必要な場合には継続性が確保できない場合がある △	● 民間事業者の長期運営による継続性リスクがあるが事業契約等に基づく適切なモニタリングにより対応可能 ○	● 民間事業者の長期運営による継続性リスクがあるが、プロジェクトファイナンスで資金調達する場合は金融機関の業務監視機能が期待できる ○
	開業までの期間	● 従来通りの発注方式であり、着実な工程管理が可能 ○	● 従来通りの発注方式であり、着実な工程管理が可能 ● 指定管理者の選定は設計期間と同時に実施されることが多い ○		● 事業者選定に期間を要する ● 設計・建設は一体的に実施されるため工期短縮が期待できる △	● 事業者選定に期間を要する ● 設計・建設は一体的に実施されるため工期短縮が期待できる △
評価	3点	4点	2点	5点	5点	

※評価：○：相対的に優れている 1点

△：相対的に優位ではない 0点

## (2) DBO方式とPFI(BTO)方式の比較検討

前述の比較や民間事業者の意向、町債による低金利調達が可能であり、かつ国の補助金活用がしやすいという利点を踏まえ、設計・建設・維持管理・運営を一体的に発注するDBO方式の導入が望ましいと考えられます。

表 5-2 事業手法比較表

	DBO方式	PFI(BTO)方式
資金調達	町による調達となる 町債の活用により、民間からの資金調達より低金利が期待される	民間による資金調達となり、町債より金利は高くなるものの、町から事業者への支払いは、初期投資、管理運営費の合計金額を事業期間で平準化した支払いが可能となり、町の予算の平準化が可能となる。
補助金等の活用	町が支出する整備費への補助金等の活用が可能となり、町の財政負担が抑えられる	補助金等の活用は可能ではあるが、その場合、整備の出来高に応じた町の支出が必要となるため、町の予算の平準化の効果は薄れる。
事業の安定性	事業実施・経営に関するモニタリング等は町が実施 (ただし、事業者がSPCを設立する場合はSPCの財務諸表等によるモニタリングも可能)	事業実施・経営に関するモニタリングは町に加えて事業者に融資する銀行等も実施するため、町によるモニタリングを補完でき、事業の安定性が増加する。
主な事例	【関東圏域】 道の駅 木更津うまいたの里 (千葉県木更津市 平成29年10月20日開業) 道の駅 湘南ちがさき (神奈川県茅ヶ崎市 令和7年7月7日開業) 道の駅 べに花の郷おけがわ (埼玉県桶川市 令和7年3月21日開業)	【関東圏域】 道の駅 まえばし赤城 (群馬県前橋市 令和3年3月21日開業) 道の駅・川の駅 水の郷さわら (千葉県香取市 平成22年3月27日開業)

## 5.2 経済波及効果

### 5.2.1 分析手法の概要

産業連関表<sup>※</sup>による経済波及効果分析により、本事業による直接・間接の経済効果を把握します。産業連関表は、作成対象年次における我が国の経済構造を総体的に明らかにするもので、この仕組みを利用して、ある産業に新たな需要が発生した場合にどのような形で生産が波及していくのかを計算することが可能となります。

#### ※「産業連関表」

作成対象年次における我が国の経済構造を総体的に明らかにするとともに、経済波及効果分析や各種経済指標の基準改定を行うための基礎資料を提供することを目的に作成しており、一定期間（通常1年間）において、財・サービスが各産業部門間でどのように生産され、販売されたかについて、行列の形で一覧表にとりまとめたものです。

出典：産業連関表/総務省ホームページ

([https://www.soumu.go.jp/toukei\\_toukatsu/data/io/t\\_gaiyou.htm](https://www.soumu.go.jp/toukei_toukatsu/data/io/t_gaiyou.htm))

### 5.2.2 経済波及効果の試算

本試算では、前述した産業連関表を用いて、本事業における経済波及効果の分析を行います。分析ツールを用いて算定した経済波及効果の試算結果を次表に示します。建設工事による経済波及効果は、直接効果、一次波及効果、二次波及効果を含めた総合結果として年間約41.5億円の効果が想定され、雇用者誘発人数（最終需要が直接・間接に誘発した雇用者）についても合計249人が期待できるという結果となりました。

また、施設の維持管理やサービス提供に伴う支出が継続的に地域経済に影響し、運営が長期的に安定した経済効果を生むことによる開業後の経済波及効果は、年間約3.4億円が想定され、雇用創出人数は年間24人という結果になりました。

開業前から運営20年間で地域経済への総合的な寄与は、約110億円が想定されます。

表 5-3 本試算で用いるツール

分析ツール	①経済波及効果分析ツール（建設投資版） ②経済波及効果分析ツール（企業立地版）
算出できる経済効果	①建設工事や公共事業の種類に応じた経済波及効果 ②建設・設備投資、稼働後の生産活動による経済波及効果

## 経済波及効果

ある産業に消費や投資などの最終需要が生じることにより、その産業の生産を誘発するとともに、次々と他の産業の生産も誘発していくことを指します。その生産誘発額は直接効果、第1次間接効果、第2次間接効果の3段階に分けて計算されます。

### 経済波及効果の概要

効果の種別	内容	波及効果の種別
① 直接効果	消費・投資などの最終需要によって生じた最初の生産額の増加。	第1次波及効果
② 第1次間接効果	新たな生産(直接効果)に伴う原材料の投入によって原材料を生産する産業で誘発される生産額。	
③ 第2次間接効果	第1次波及効果(直接効果及び第1次間接効果)に伴って生じる雇用者所得が新たな消費(民間消費支出)に使われ、それによって誘発される生産額。	第2次波及効果
④ 総合効果	第1次波及効果と第2次波及効果の合計額。	

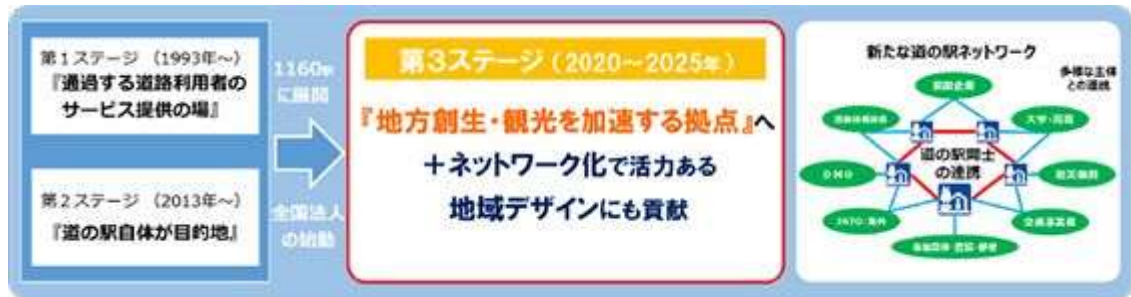
### 試算結果

建設工事による経済波及効果 <small>※総合効果の総額は0.22億円の増加額を意味し、産業連関表に基づきセクター別の増加額を算出しています。</small>	開業後の運営による経済波及効果 <small>※運営期間中の総額は単年度の増加額を意味し、産業連関表に基づきセクター別の増加額を算出しています。</small>
<p>① 直接効果 建設工事に使われるお金 → 約 27億円</p> <p>② 第1次間接効果 工事に用いる資材、その資材を運ぶ輸送や資材を作る材料メーカーなど関連産業への支出 → 約 7.2億円</p> <p>③ 第2次間接効果 工事に従事する作業員や関連企業の社員が、受け取った給与を地域(三芳町)での買い物や飲食店の利用やレジャーといった「個人の生活消費」の誘発効果 → 約 6.8億円</p> <p>④ 総合効果(=①+②+③) → 約 41.5億円 ①の約1.5倍 建設業が地域経済に強い波及力を持つことを示しています。 雇用創出人数：約 249人 工事に直接関わる作業員だけでなく、資材メーカーや運送業など関連産業で雇用が増えるため、地域の雇用改善に寄与します。</p>	<p>① 直接効果 運営主体の支出(人件費、光熱水費など) → 約 1.1億円(単年)</p> <p>② 第1次間接効果 直売所やレストランの材料仕入先(農家など)や食品加工などの関連業種に利益や雇用が波及 → 約 1.38億円(単年)</p> <p>③ 第2次間接効果 道の駅の従業員や食材を提供する農家が、受け取った給与や売り上げを地域(三芳町)での買い物や飲食店の利用やレジャーといった「個人の生活消費」の誘発効果 → 約 0.92億円(単年)</p> <p>④ 総合効果(=①+②+③) → 約 3.4億円 開業後は、施設の維持管理やサービス提供に伴う支出が継続的に地域経済に影響します。 ・単年3.4億円という数字は、運営が長期的に安定した経済効果を生むことを意味します。 雇用創出人数 → 約 24人(単年) 運営スタッフや関連サービス業で雇用が発生します。 雇用者所得 → 総額 約 17.6億円 (単年 約 0.8億円) 雇用によって地域住民の所得が増え、その消費がさらに経済を循環させます。</p>

上記より、本事業は、合計で約110億円の経済波及効果、地域経済に長期的な寄与があると想定されます。

### 5.3 社会的に期待される効果

道の駅は、現在「地方創生・観光を加速する拠点」及び「ネットワーク化で活力ある地域デザインにも貢献」をコンセプトに第3ステージに入っており、目指すべき3つの姿が示されました。



出典：「道の駅」とは、第3ステージ概要/国土交通省ホームページ  
[https://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/third\\_stage\\_index.html](https://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/third_stage_index.html)



出典：第3ステージ概要/国土交通省ホームページ  
[https://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/third\\_stage\\_index.html](https://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/third_stage_index.html)

本拠点も3つの目標に沿った社会的効果が期待されます。

詳細は、次のとおりです。

### 1. 「世界農業遺産など地域資源の価値発信による地域ブランド力向上による波及効果」

本拠点を訪れた方が、

- **世界農業遺産の理念や先人の知恵を紹介する展示・ワークショップ**
- **「三富新田」に代表される歴史的農村景観や循環型農業の営みをミュージアム等により体験**
- **みよし野ガーデンや里山散策ルートを道の駅を通じて回遊**
- **落ち葉堆肥農法を活かした野菜・加工品を購入**

などの経験を通して、地域への愛着を持ち住み続けたいと感じる住民の増加、農業への新規参入者の拡大、観光入込客数の増加などの効果が期待されます。

### 2. 「大規模災害に対する防災機能強化」

本拠点は応援部隊の進出拠点となる三芳 PA に隣接しており、災害時には、この立地を活かし、**物資輸送・支援活動の中継拠点として広域的な防災支援を支える拠点**となることが期待されます。

### 3. 「多世代の交流による交流人口・定住人口の増加」

本拠点は、子どもから高齢者まで、様々な世代の来訪が期待されます。

- **キッズスペース等の設置により子育て世代の来訪**
- **地元農家や事業者との協働によるマルシェ・イベント開催による来訪**
- **農と健康のミュージアムへの学習参加や多目的室での研修による来訪**

など、地域とのつながりや活動機会が増えることで子育て環境への満足度が向上し、交流人口・関係人口の拡大が期待されます。

## **第6章. 事業企画及び事業スケジュール**

### **6.1 事業企画**

#### **6.1.1 目的**

本拠点は、地域振興の中核拠点及びプラットフォームとして活用されることになり、三芳町における地域振興方策の推進に貢献します。

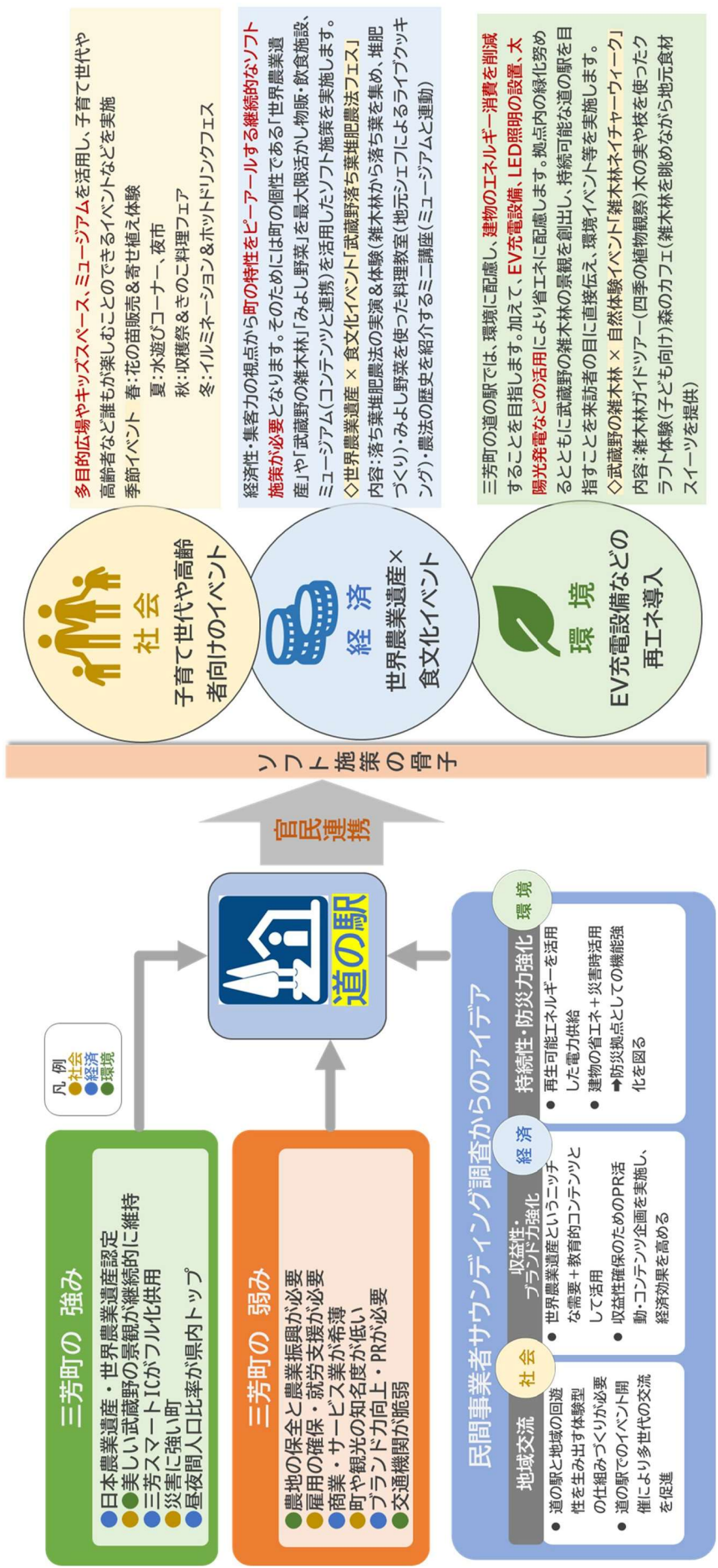
本拠点整備にあたっては、供用開始に向け、並行して事業企画（ソフト対策）を検討し、推進していく必要があります。

このためには、三芳町の個性を活かし、町と民間事業者が協力してソフト対策を立案し、実践していくことが望まれます。ここでは、その事業企画の一例を示します。

また、事業手法として、民間資本の導入による官民連携事業の実施が望ましいと考えられており、民間事業者のアイデアを現代社会の課題である「少子高齢化」「インバウンド」「地域活性化」「環境問題」への対応に活かしていく必要があります。

#### **6.1.2 事業企画の骨子**

事業企画（ソフト施策）の骨子について、次頁に示します。



〔社会に貢献する事業企画〕  
季節イベントの実施



花の苗販売・寄せ植え体験



道の駅で行う夜市



道の駅のイルミネーションイベント

〔経済に貢献する事業企画〕

世界農業遺産×食文化イベント



雑木林の落ち葉集め・堆肥づくりイベント



地元シェフによるライブクッキング



世界農業遺産の食文化イベント

〔環境に貢献する事業企画〕

武蔵野の雑木林×自然体験イベント



ミュージアムにおけるイマージング体験  
〔武蔵の森の歴史と自然を知る〕



道の駅のなかの雑木林ガイドツアー  
〔雑木林ネイチャーワーク〕



道の駅の一角で森のカフェのイベント  
〔地域産材を味わう〕

## 6.2 事業スケジュール

現時点のスケジュールは以下のとおりです。なお、今後の事業者提案などにより変更する可能性があります。

表 6-1 事業スケジュール

項目	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
整備計画						
事業者公募		<ul style="list-style-type: none"> <li>実施方針案の公表</li> <li>質問回答の公表</li> <li>特定事業の評価・選定</li> <li>事業者選定</li> </ul>	事業者選定			
設計 (基本・実施)			基本設計	実施設計		
建設工事					<ul style="list-style-type: none"> <li>造成工事</li> <li>調整池工事</li> <li>基盤整備工事(外構など)</li> <li>建築工事</li> </ul>	
運営					<ul style="list-style-type: none"> <li>開業準備</li> <li>出品準備</li> <li>什器調達</li> <li>従業員研修</li> </ul>	

供用開始予定

- ・商品開発
- ・施設計画(売場のイメージなど)
- ・情報発信
- ・イベント企画

## 卷末資料

# 1 需要予測

## 1.1 年間入込客数

### 1.1.1 商圏モデル

利用者数及び需要を予測するための手法を用い、本拠点が対象とする商圏を設定し、拠点で扱う品目・サービスから市場規模を算出します。また、その商圏から類似施設との関係を鑑みて適正なシェアを設定し、売上高を算出します。

$$\text{売上予測 ②} = \text{商圏内世帯数} \times \text{1世帯当たりの年間の品目別支出金額} \times \text{シェア}$$

1. 商圏内世帯数：道の駅で想定される商圏エリア内の世帯数
2. 1世帯当たりの年間の品目別支出金額：道の駅がある県庁所在地(さいたま市)地域における1世帯当たりの品目別1年間消費額
3. シェア：商圏内における市場占有率、認知度及び影響力

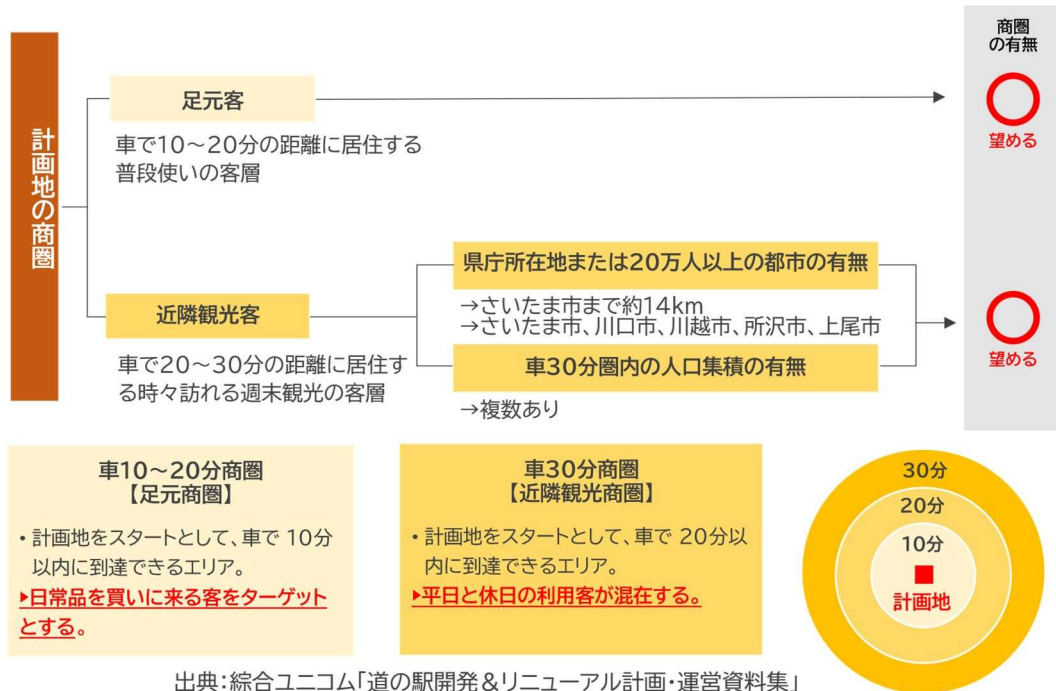


図 1 手法及び商圏設定の考え方

## (1) 商圈設定

本計画地の捉えるべき商圈を「足元商圈」、「近隣観光商圈」の2つに分け、それぞれ分析を行いました。足元商圈は、車移動10～20分以内、近隣観光商圈は車移動20～30分以内で移動可能な距離の商圈設定となっています。

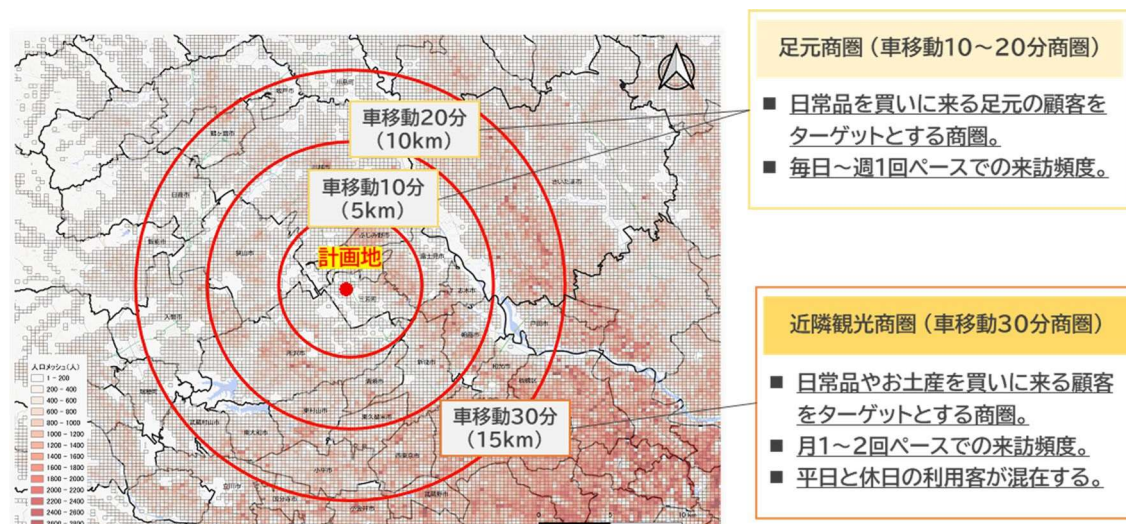


図 2 商圈と人口メッシュ図 (250m メッシュ)

	足元商圈		近隣観光商圈
	10分商圈	20分商圈	30分商圈
人口総数	353,235人 (100%)	1,336,338人 (100%)	2,679,178人 (100%)
世帯数 (世帯)	153,685	575,597	1,166,422
人口 (0～14歳)	42,414人 (12%)	159,929人 (12%)	337,107人 (12%)
人口 (15～64歳)	212,535人 (60%)	806,636人 (60%)	1,688,925人 (63%)
人口 (65歳以上)	97,898人 (27%)	364,357人 (27%)	653,659人 (24%)

**商圈人口200万人の市場ポテンシャル**

図 3 商圈人口 (令和2年国勢調査)

## (2) 施設利用による年間売上高

本拠点に設置する予定の飲食施設及び物販施設の2つの施設機能別に品目を分類し、需要（売上）額を算出しました。1世帯あたりの品目別消費金額（総務省「家計調査年報」）の項目より年間売上高を算定しています。

また、年間売上高は(1)で設定した商圈に対し、世帯数に金額及び獲得可能シェアを乗じて商圈需要額を算定しました。

表 1 飲食施設及び物販施設消費額

部 門	消費額 (円)	部 門	消費額 (円)
飲食施設		物販施設	
一般外食	218,041		758,905

表 2 飲食施設年間売上高

項 目		世帯数 (世帯)	消費額 (円)	想定シェア (%)	商圈別需要額 (千円/年)
足元 商圈	車で 10分圏内	153,685	218,041	0.1	33,509
	車で 20分圏内	575,597		0.07	87,852
近隣 観光商圈	車で 30分圏内	1,166,422		0.05	127,165
					<b>248,526</b>

表 3 物販施設年間売上高

項 目		世帯数 (世帯)	消費額 (円)	想定シェア (%)	商圈別需要額 (千円/年)
足元 商圈	車で 10分圏内	153,685	758,905	0.12	139,958
	車で 20分圏内	575,597		0.02	87,364
近隣 観光商圈	車で 30分圏内	1,166,422		0.05	442,603
					<b>669,925</b>

## (3) まとめ

潜在需要について算定した結果、各施設の年間売上高は、飲食施設が248,526千円/年、物販施設が669,925千円/年となり、合計918,451千円/年になると推計されます。

また、年間の利用者数は、飲食施設利用者と物販施設利用者の重複を考慮し、物販施設の利用者数を採用し、558,271人/年になると推計されます。

## 1.2 立地の調査・診断

本拠点の適正を商業的見地から調査・評価します。10項目の立地分析を実施した結果、全項目で「○」であり、総合的には「○」と評価できます。

表 4 立地性のポテンシャル分析

評価項目		評価視点	本立地の評価
流動動線 用地周辺を走行する車の量・質・速度に資する項目	対面道路（アクセス道路）交通量	車の通行量が適度に多いこと 基準：対面道路（アクセス道路）24時間交通量10,000台以上、もしくは同程度の道路が500m以内の距離にある 状況：約1.2万台	○
	自家用車比率	自家用車の通行量が全体の60%以上を占めること 基準：60%以上=○、50~60%=△、50%未満=× 状況：約69.5%	○
	平均車速度	前面道路（アクセス道路）の平均車速が遅くないこと 基準：35km/h未満=○、35~50km/h=△、50km/h=× 状況：20.7km/h	○
物件条件 道の駅そのものの可能性を示す項目	駐車場能力	駐車場保有台数が100台以上確保できること 基準：100台以上=○、100台未満=× 状況：約180台（基本計画における計画値）	○
	信号機までの距離	信号機までの距離が100m以上離れている 基準：80m以上=○、50m~80m=△、隣接=× 状況：500m（計画地~県道56号、幹線12・13号交差点）	○
	カーブ視認性	直線道路及びアウトカーブに立地していること 基準：アウトカーブ・直線道路=○、インカーブ=× 状況：直線道路	○
	物件前視認性	150m手前から視認できること 基準：300m以上=○、150m~300m=△、150m未満=× 状況：300m以上	○
周辺環境 周辺の道路・環境との接続性を示す項目	将来拡張性	将来的に開発可能な土地が周辺に存在すること 基準：周辺地に余裕あり=○、それ以外=△ 状況：農地（私有地）が広がっている	○
	対向進入容易性	対向車線からの侵入が容易であること 基準：片側2車線未満=○、片側2車線以上（信号あり）=△、片側2車線以上（信号無）=× 状況：片側2車線未満	○
	物件周辺イメージ	周辺が業態イメージとマッチングしていること 基準：周辺が道の駅のイメージにマッチしている=○、周辺が道の駅のイメージにマッチしていない=× 状況：田園風景は道の駅のイメージにマッチしている	○
<b>総合評価</b> (○=2点、△=1点、×=0点で換算) 20点満点中、15点以上で○、10点以上15点未満で△、10点未満は×			<b>○</b> <b>(20点)</b>

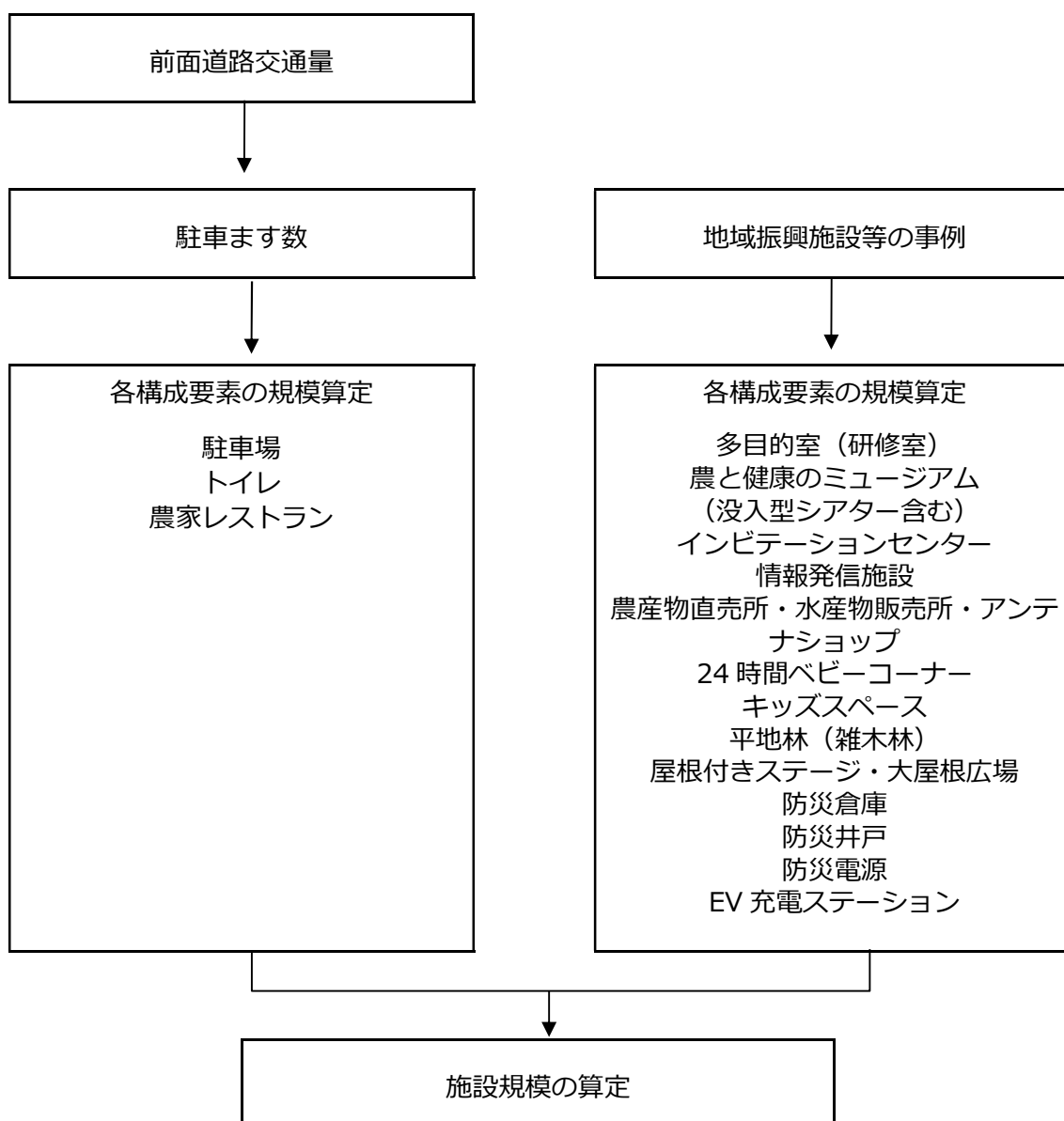
出典：道の駅開発&リニューアル計画運営資料集（総合ユニコム）

## 2 施設配置計画

### 2.1 導入施設の規模

#### 2.1.1 施設規模の検討の流れ

施設の規模については、機能ごとに各種設計要領、ガイドライン算定値及び類似事例等を参照して算出します。



## 2.2 施設規模の算定

主要な施設規模について算定しました。以下にそれぞれの規模算定の過程を示します。

### 2.2.1 駐車場

#### (1) ます数の算定

本拠点への出入りが期待できる三芳スマート IC 出入口交通量（約 12,000 台）をもとに、「設計要領第四集 休憩施設設計要領（R5.7 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）」で示されている小型車及び大型車を対象車両として駐車ます数を小型車 160 台、大型車 17 台程度と算定しました。

なお、駐車ます数の算定は「設計要領第四集 休憩施設設計要領（R5.7 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）」のサービスエリア駐車ます数算定式を用いて行いました。

駐車ます数の算定にあたり、車種別立寄率、ラッシュ率、平均駐車時間（分）等については、当該拠点の立地特性を考慮して算定しました。

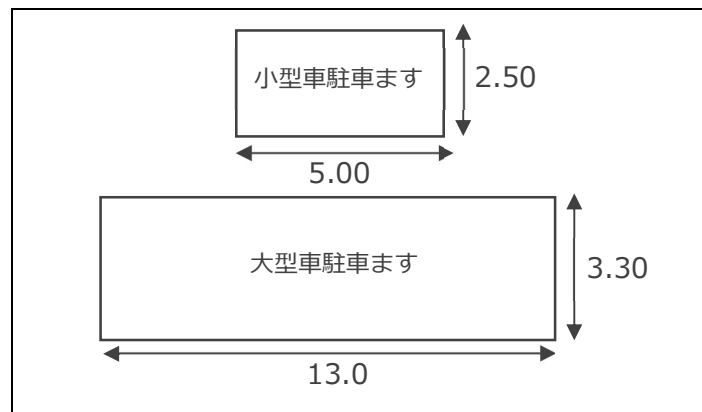


図 4 対象車両

出典：「設計要領第四集 休憩施設設計要領（R5.7 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）」

## (2) 算定方法

### ① 小型車・大型バス・大型貨物車用

駐車ます数 = 計画交通量 × 立寄率 × ラッシュ率 ÷ 回転率

計画交通量 = 休日サービス係数 × 開通 10 年後計画日交通量 (又は現況交通量)

<p>計 画 交 通 量：開通 10 年後の平均日交通量 (台/日)          ただし大幅な伸びが考えられない箇所は現況交通量          本計画地の場合は現況交通量とする          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) / 計画交通量 (台/日)          ラ ッ シ ュ 率：ラッシュ時立寄台数 (台/時) / 立寄台数 (台/日)          回 転 率：1 (時) / 平均駐車時間 (時)</p>
---

【算定に用いた諸数値】

	年平均交通量 Q (両方向：台/日)	サービス係数
休日サービス係数	0 < Q ≤ 25, 000	1.4
	25, 000 < Q ≤ 50, 000	1.65 - Q × 10 <sup>-5</sup>
	50, 000 < Q	1.15

出典：「設計要領第四集 休憩施設設計要領 (R5.7 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)」

## (3) 算定結果

### ① 小型車・大型バス・大型貨物車用

上記の条件を用いて、計算すると必要な駐車ます数は以下のようになります。

【算定結果】

	計算結果
小型車	160 台
大型車	17 台

## ② バリアフリー用駐車スペース

また小型車・大型車の駐車ますに加えて、バリアフリー用の屋根付き駐車スペースを3台分整備します。

【身障者用小型駐車ます数】

駐車ますの区分	バリアフリー用小型駐車ます数
全小型駐車ます数 $\leq$ 200	全小型駐車ます数 $\times$ 1/50 以上
全小型駐車ます数 $>$ 200	全小型駐車ます数 $\times$ 1/100+2 以上

出典：「設計要領第四集 建築施設編（R5.7 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）」

### ③ EV 対応駐車スペース

現在、道の駅は「地方創生・観光の拠点」としての役割が強化されており、政府の「2035年電動車 100%販売」目標に向けたインフラ整備が求められています。

埼玉県内の道の駅における EV 対応駐車スペースの事例を参考に、利用者の滞在時間を鑑みて急速充電～普通充電に対応できるよう小型車の駐車スペースのうち 3 台分整備します。

【埼玉県内の道の駅 EV 対応駐車スペースの事例】

道の駅名	所在地	EV 対応駐車スペース数	備考
おがわまち	小川町	2 台	2025 年リニューアル。90kW 超急速充電器（1 基 2 口）を設置
はなぞの	深谷市	1 台	東側駐車場に 50kW 急速充電器を 1 基設置
みなの	皆野町	3 台	急速充電器（50kW）×1 台分、普通充電器×2 台分を設置
いちごの里よしみ	吉見町	1 台	24 時間利用可能な急速充電器（50kW）を 1 台分設置
かぞわたらせ	加須市	1 台	急速充電器を 1 台分設置
庄和	春日部市	1 台	急速充電器を 1 台分設置
おがわまち	小川町	2 台	2025 年リニューアル。90kW 超急速充電器（1 基 2 口）を設置

#### ④ 自動二輪車用

設計要領第四集 建築施設編（R5.7 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）に準拠して算出します。本拠点は、三芳スマート IC に隣接し、都心から関越道方面へ向かう二輪車の主要ルート上に位置していることから近隣の三芳 PA における二輪者駐輪場の混雑状況及び、本拠点が目指す滞在型観光（世界農業遺産 PR 施設等）への寄与を考慮すると、4 台の設計ではマスツーリング等の集団利用に対応しきれず、一般駐車場への溢れ出しや安全性の低下が懸念されます。

よって、利用実態に即した利便性確保と安全な交通流の維持を目的に、駐輪台数を 6 台へと拡充するものとします。

##### 【自動二輪用ます数】

区分	計画交通量(台/日)	駐車台数
SA	30,000 台未満	4

出典：「設計要領第四集 建築施設編（R5.7 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）」

#### (4) 駐車場面積の算定

##### ① 駐車ますの規模

駐車ますの規模については、「設計要領第四集 休憩施設設計要領（R5.7 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）」に基づき、幅員を小型車は5.0m×2.5m、大型車は13.0m×3.3mで設定します。

なお、対象車両は、「設計要領第四集 休憩施設設計要領（R5.7 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）」で示されている小型車及び大型車を対象とします。

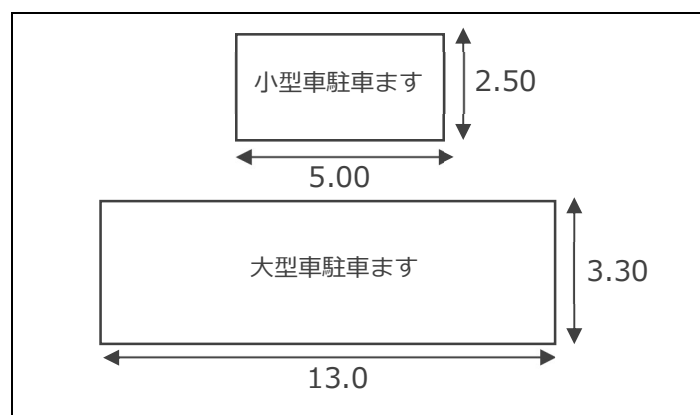


図 5 対象車両および駐車ますの規模

出典：「設計要領第四集 休憩施設設計要領（R5.7 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）」

## ② 駐車場車路の幅員

車路の幅員については「駐車場設計・施工指針 同解説 (H4.11 (公社) 日本道路協会)」を参考に採用しました。ここでは、小型車に面する車路の幅員については 7.0m、大型車に面する車路の幅員については 13.0m を設定しました。

表 5 車室に面した車路の幅員

(単位：m)

設計対象車両	望 ま し い 値		やむを得ない場合	
	歩行者専用 通路なし	歩行者専用 通路あり	歩行者専用 通路なし	歩行者専用 通路あり
軽自動車	7.0	6.5	5.5	5.5
小型乗用車				(対面通行)
普通自動車				5.0
小型貨物車	7.5	7.0	6.5	6.0
大型貨物及びバス	13.0	12.5	11.5	11.0

## ③ 1台当たりの駐車場面積の考え方

駐車場面積を算出するにあたり、1台当たりの必要な面積を設定します。以下の図の通り小型車を 22 m<sup>2</sup> (21.25 m<sup>2</sup>)、大型車を 65 m<sup>2</sup> (64.35 m<sup>2</sup>) と設定します。



図 6 1台当たりの駐車場面積の考え方

## (5) 駐車場の面積

上記をまとめると、以下のとおりとなります。

表 6 駐車場面積

車種	駐車ます数 (台)	車路幅を含む 1 台あたりの所要面積 (㎡)	面積(㎡)
小型車	160	22	3,520
大型車	17	65	1,105
バリアフリー用	(3)	(41)	(123)
EV 対応用	(3)	(22)	(66)
自動二輪用	6	3.12	18.7
合計		—	4,643

(小型車を含む)

なお、外構(歩行者通路・植栽帯等)により約 6 割程度加算されることを考慮して、駐車面積を 約 7,500 ㎡とします。

## 2.2.2 トイレ

「設計要領第六集 建築施設編 (R4.7 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)」を用います。設定した面積の値には男子トイレ、女子トイレ、洗面所、倉庫、ベビーコーナーが含まれます。

設定した必要面積を参考とし、その結果、約 310 m<sup>2</sup>程度と設定します。

トイレの便器数は、休憩機能と地域連携機能の利用者に対するサービスを充実する観点から、サービスエリア相当の便器数を確保します。よって、男小 10 基、男 9 基、女 33 基が想定されます。バリアフリートイレは、身障者及び介助者それぞれの性別に関係なく同時に入室できるとともに、子ども連れの利用者等、健常者においても誰でも利用可能な多機能トイレとして、男女のトイレそれぞれに 1 ブース (大型ブース(9 m<sup>2</sup>)) 整備します。

表 7 トイレの標準的な面積 (サービスエリア)

片側駐車マス数 (台)	標準的な面積 (m <sup>2</sup> )
200	390
150	310
100	230
50	140

	小型車	大型車(バス)	大型車(トラック)
a 駐車マス数	160	6	11
b 回転率	2.4	3.0	2.0
c 駐車台数 (台/H) = a×b	384	18	22
d 平均乗車人数 (人/H)	2.2	27	1.1
e 立寄人数 (人/H) = c×d	844	486	24
f トイレ利用率	計 1,354		
g 性別比率	0.76		
h ピーク率	男 0.54、女 0.46		
i 便器利用人数 (人/H) = e×f×g×h	男 2.1、女 2.8		
j 便器回転率	男 1,166、女 1,325		
便器数	男 95 人/H、女 40 人/H		
	男小便器利用率 0.8 男大便器係数 0.75 男小便器 = i/j×0.8 = 1,166/95×0.8 = 9.8≒10 男大便器 = i/j×0.75 = 1,166/95×0.75 = 9.2≒9 女 = i/j = 1,325/40 = 33.1≒33		

出典：「設計要領第六集建築施設編 (R4.7 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)」

### 2.2.3 ベビーコーナー

調乳や授乳、その他赤ちゃんのおむつ替え等ができるスペースとして、24時間ベビーコーナーを想定します。ベビーコーナーは、男女ともに安心して利用できるよう、調乳室・おむつ替えスペースと授乳室を分け、授乳室は扉やカーテンにより仕切りを設けた個室とします。面積は、以下の事例(道の駅サーモンパーク千歳)を参照し、約40㎡と設定します。



事例：道の駅サーモンパーク千歳 ベビーコーナー(約40㎡)

### 2.2.4 情報コーナー

効果的な情報発信と利用促進のため、休憩と一体のオープンスペースを想定します。道路利用者に町や周辺地域の道路・観光情報等を発信します。面積は、以下の事例(道の駅季楽里あさひ)を参照し、約20㎡と設定します。



事例：道の駅季楽里あさひ 情報コーナー(約20㎡)

## 2.2.5 物販・アンテナショップ施設

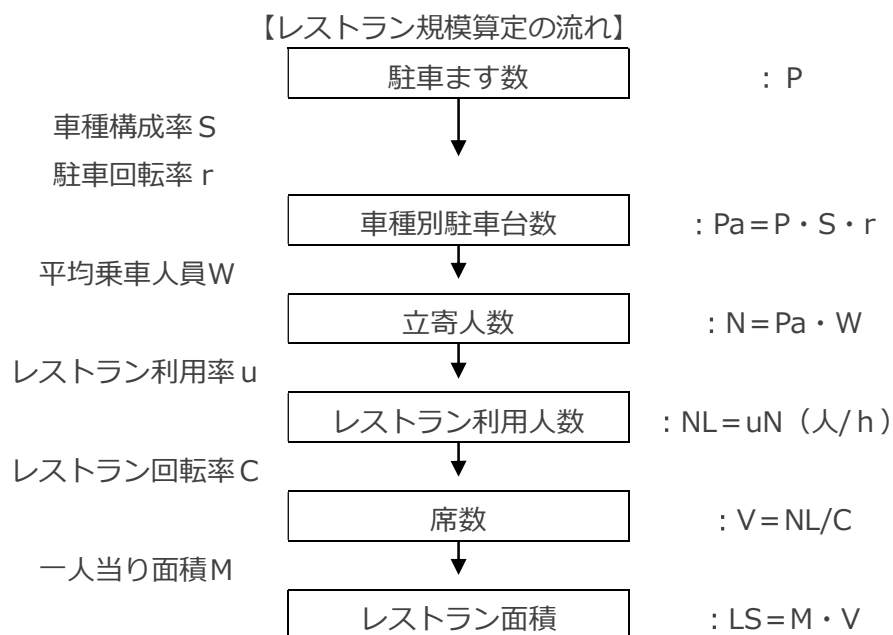
町が誇る食品・食材・特産品の PR 及び販売促進を一括して行う物販施設を想定します。さらに、日本海の豊かな海の幸を産地直送で提供するアンテナショップを設けます。面積は、以下の事例(道の駅南魚沼雪あかり)を参照し、約 340 m<sup>2</sup>と設定します。



事例：道の駅南魚沼雪あかり 直売所(約 300 m<sup>2</sup>)

## 2.2.6 飲食施設

「設計要領第六集 建築施設編 (H29.7 東日本高速道路株式会社)」を用いて、駐車まず数 (180 台) からレストラン面積を約 340 m<sup>2</sup>(厨房・事務所約 90 m<sup>2</sup>、客席約 154 席)程度と算定しました。レストラン面積は以下の流れで算定されます。



出典：「設計要領第六集 建築施設編 (H29.7 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)」

また、算定に用いる諸条件は以下の通りです。

表 14 レストラン規模算定の諸条件

項目	記号		係数
駐車まず数	P	小型	163 台
		バス	6 台
		トラック	11 台
駐車回転率	r	小型	2.4 回/h
		バス	3.0 回/h
		トラック	2.0 回/h
車種別駐車台数	Pa		$P \times r$
車種別乗車人員	W	小型	1.9 人
		バス	27.0 人
		トラック	1.2 人
立寄人数	N		$Pa \times W$
レストラン利用率	u	小型	0.3
		バス	0.1
		トラック	0.3
レストラン利用人数	NL		$u \times N$
レストラン回転数	C		2.0 人/h
席数	V		$NL/C$
1 人当り面積	M		1.6 m <sup>2</sup> /人
レストラン総面積	$\Sigma LS$		3・LS※

※LS=レストラン総面積（客室、厨房、付属室の計 3 室の面積和を示す）

出典：「設計要領第六集 建築施設編（H29.7 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）」

### 2.2.7 農と健康のミュージアム・インベーションセンター

世界農業遺産を知る・広めることができる体験型ミュージアムを想定します。規模としては、ヒアリングに基づき、全体を約 490 m<sup>2</sup>とします。また、体験型シアターは、以下の事例（道の駅白山文化の里清流長良川あゆパーク）を参考とし、小学校の体験学習にも対応できる約 60 m<sup>2</sup>程度と設定しました。



事例：道の駅清流長良川あゆパーク 多面シアター(約 25 m<sup>2</sup>)

### 2.2.8 多目的室（研修室）

普段は地域活動や会合、市民協働、世界農業遺産を学ぶ研修等で使うことができ、パーティションで分割できる構造とすることで展示室など目的に応じて多目的に活用できる多目的室（研修室）を想定します。

規模としては、以下の事例（道の駅南えちぜん山海里（会議室））を参考とし、約 70 m<sup>2</sup>程度と設定しました。



事例：道の駅南えちぜん山海里 会議室(約 65 m<sup>2</sup>)

## 2.2.9 キッズスペース

子育て世代を支援し、子どもが室内遊具で遊んだり、本を読んだりするキッズスペースを想定します。以下の事例（道の駅なないろ・ななえ）を参考とし、約 80 m<sup>2</sup>程度と設定します。



事例：道の駅なないろ・ななえ キッズスペース（約 67 m<sup>2</sup>）

## 2.2.10 屋根付きステージ・大屋根広場

イベントや災害時の活動拠点としての利用を想定し、以下の事例（道の駅果樹公園あしがくぼ）を参考に、約 200 m<sup>2</sup>と設定します。



事例：道の駅果樹公園あしがくぼ 屋外スペース（約 200 m<sup>2</sup>）

## 2.2.11 交通結節施設

### (1) バス停留所

バス停留所として、一般的な路線バス（長さ 12m、幅 2.5m、高さ 3.8m 程度）が 1 台停車できるスペースを確保します。

## 2.2.12 その他

### (1) 調整池

本拠点の開発に伴い、三芳町開発行為等指導要綱に基づき、区域内に雨水流出抑制施設として、調整池を設置する必要があります。

調整池の容量としては、約 2,200 t、地上で必要な面積は約 1,472 m<sup>2</sup>です。(詳細は、「巻末資料 3.基盤整備計画」を参照。)

### (2) 環境配慮

本拠点の建物は環境に配慮し、ZEBReady、NearlyZEB、ZEBなどを目標に建物のエネルギー消費を削減することを目指します。加えて、LED照明の設置や調光設備や人感センサーなどの活用により、省エネに配慮します。

拠点内の緑化に努めるとともに武蔵野の緑の景観を創出し、持続可能な拠点を目指します。

### 3 整備基盤計画

#### 3.1 造成計画

##### 3.1.1 造成計画の基本方針

本拠点の計画敷地約 2.87ha（約 28,700 m<sup>2</sup>）は、東西に長く、東西方向で西側から東側に向けて約 2.8m、南北方向で約 1 mの高低差があり傾斜しています。これを踏まえ、造成計画を立案しました。

- 本拠点利用者の利便に供するよう造成勾配をある程度均一にする。
- 切り盛りバランスをできるだけ合わせ、土工量を少なくする。
- 造成勾配は効率の良い排水計画とするため、調整池方向へ勾配を設け、標準 0.5%程度と設定した。

### 3.1.2 造成計画断面図

主な敷地断面形状を以下に示します。

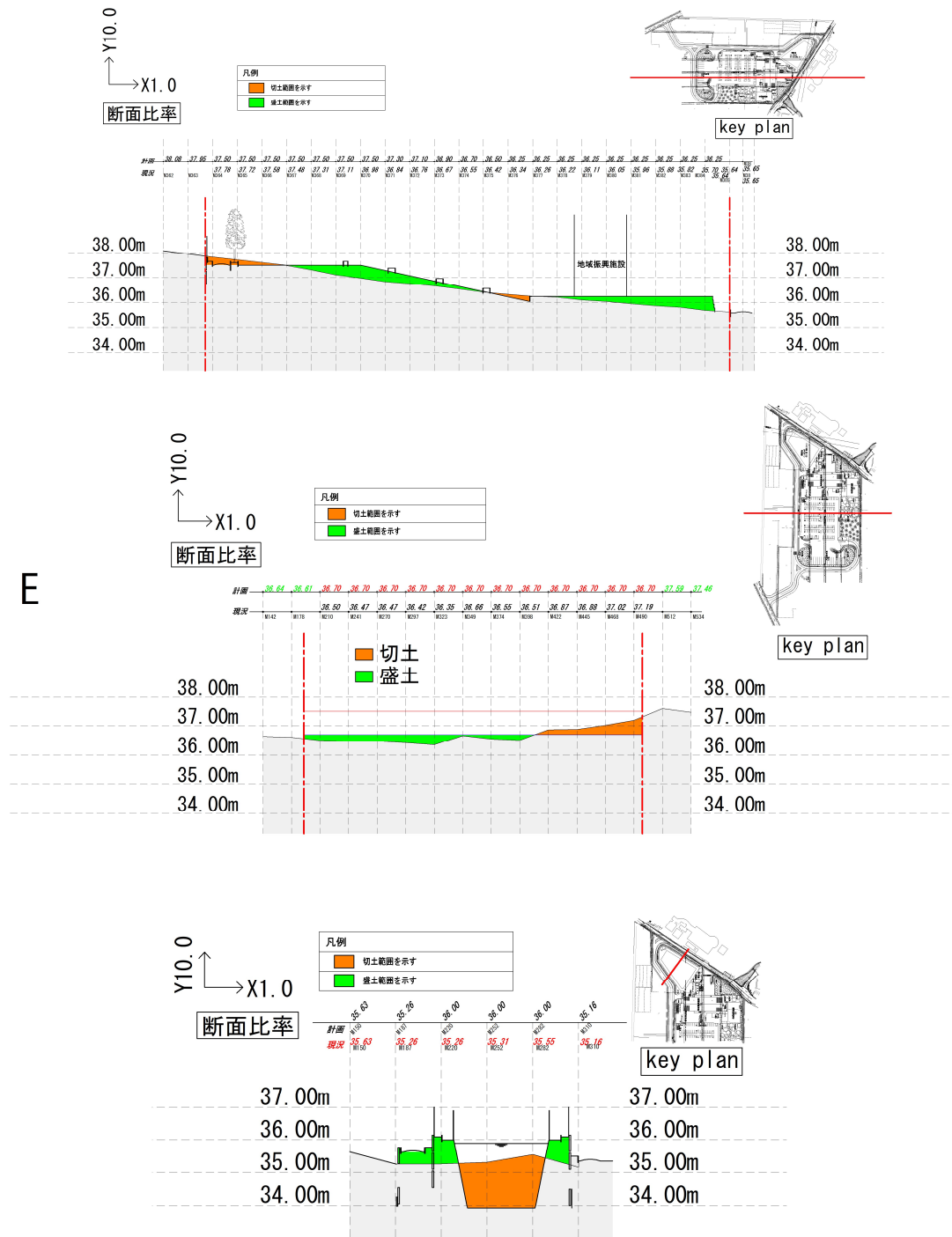


図 7 断面図

### 3.2 周辺道路計画

本拠点外周の町道の計画について、以下に示します。

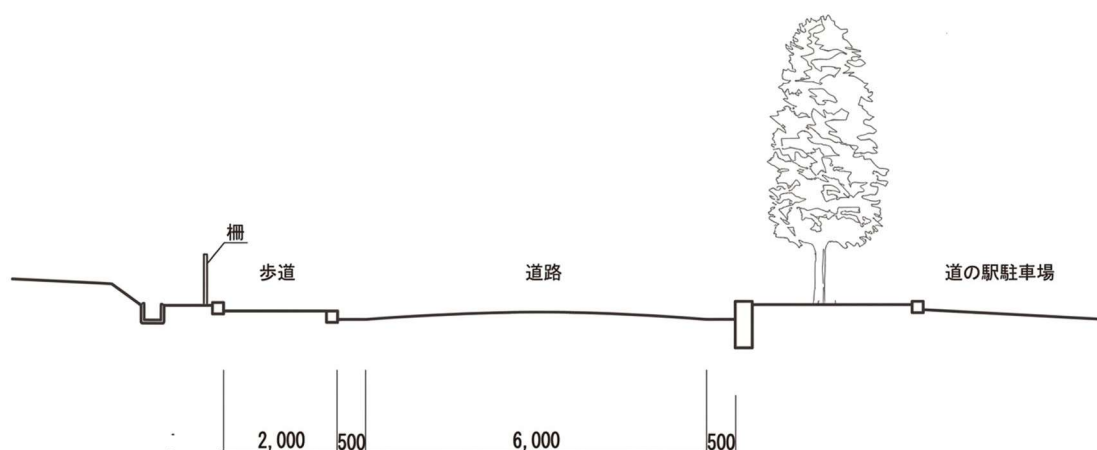


図 8 道路断面図

### 3.3 インフラ計画

#### 3.3.1 供給施設の現況

計画地周辺のインフラ整備状況を次に示します。今後、公共インフラ等に接続する場合は、関係機関との協議が必要となります。

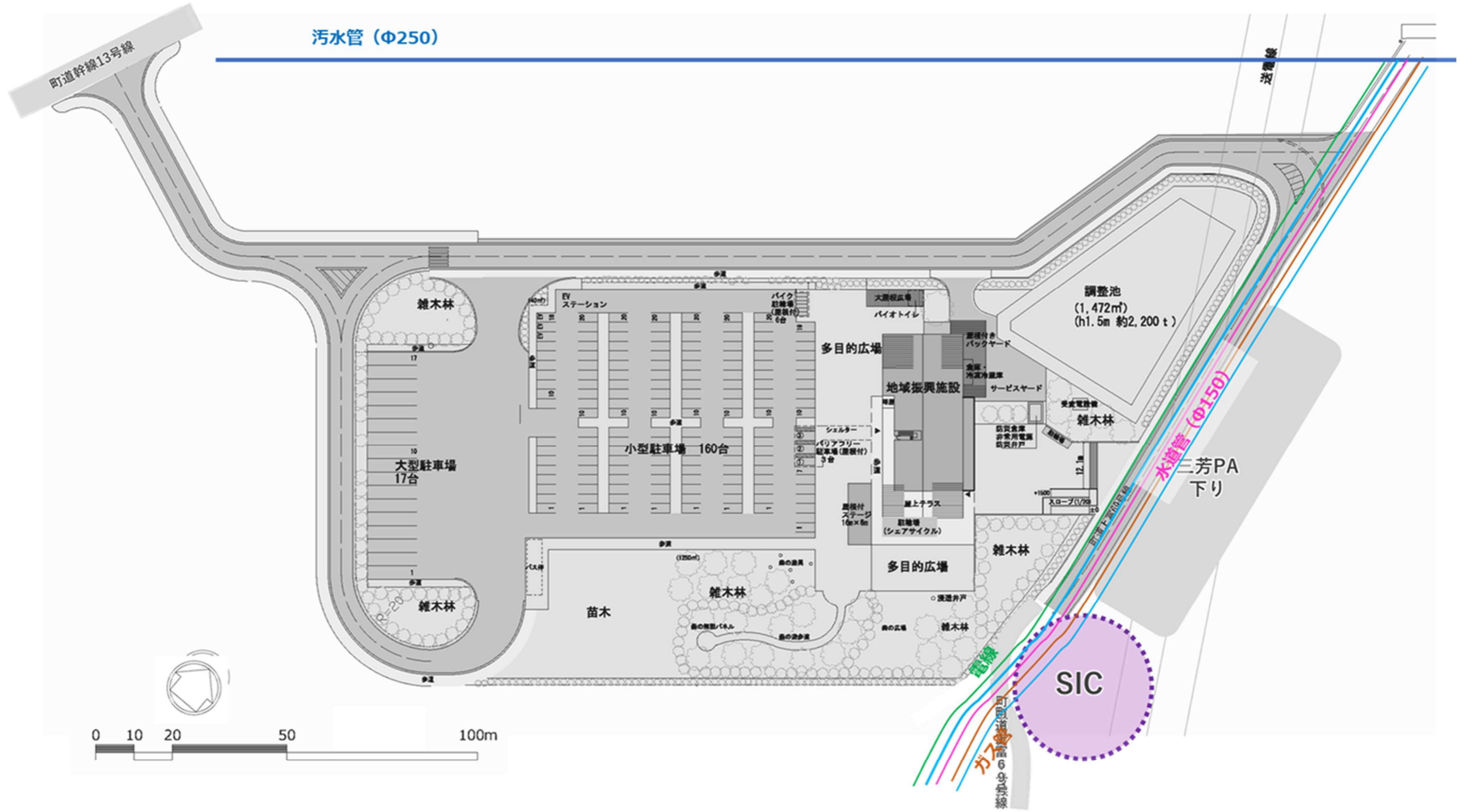


図 9 供給施設の現況

### 3.4 調整池計画

#### 3.4.1 雨水流出抑制の基本方針

本拠点の雨水排水計画は「三芳町開発行為等指導要綱（R5.4）」の「雨水流出抑制対策要領」に準拠し検討します。

2 雨水流出抑制対策量  
開発面積が 1 ha 以上の場合、1ha 当たり 950 m<sup>3</sup>とする

#### 3.4.2 雨水流出抑制施設の容量

調整池の調整容量は、「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」及び「三芳町開発行為等指導要綱(R5.4)」に基づき算出します。なお、雨水流出抑制施設の浸透効果量は考慮しないものとし、雨水流量増加に対する必要対策量  $V$  (m<sup>3</sup>) を算定します。

$$V \geq A \times Va - (Q / Vb) \times Va$$

<調整池>

$$\begin{aligned} V &= 2.8 \times 950 - (0 / 0.4309) \times 950 \\ &= 1,472.0 \text{ m}^3 \end{aligned}$$

ここに、

$V$  : 雨水流量増加行為に対する必要対策量(m<sup>3</sup>)

$A$  : 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(ha)

$Va$  : 地域別調整容量(m<sup>3</sup>/ha) = 950 m<sup>3</sup>/ha

$Vb$  : 地域別調整容量(m<sup>3</sup>/s/ha) = 0.4309 m<sup>3</sup>/s/ha

$Q$  : 雨水流出抑制施設の浸透効果量(m<sup>3</sup>/s) 考慮しない

### 3.5 緑化計画

本拠点の緑化については、埼玉県緑化計画及び三芳町開発行為等指導要綱に基づき、計画敷地の25%以上の面積を緑化すること、及び接道部への積極的な植栽を行うこととします。

また、北風の影響を受けやすいため、北側の敷地境界には防風林などにより防風・防砂対策を施します

世界農業遺産にふさわしい武蔵野の雑木林の形成を見込んだ樹木を主体にします。

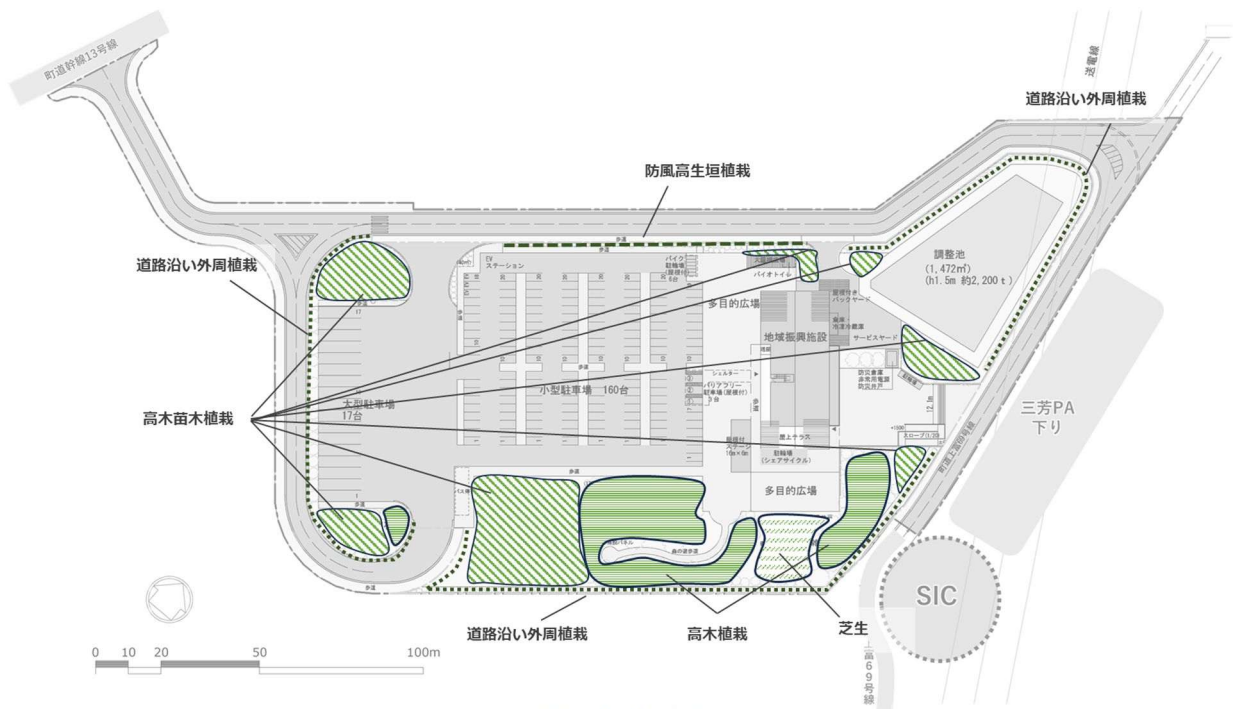


図 10 緑化計画図

---

## **(仮称) 地域活性化発信交流拠点整備計画**

**発行** 令和 8 年 3 月

**発行者** 埼玉県三芳町

**住所** 〒354-8555 埼玉県入間郡三芳町大字藤久保 1100 番地 1

**問合わせ先** 道路交通課 地域活性化発信交流拠点整備担当

**電話** 049-258-0019 (代表)

