

本庄市道の駅基本構想



令和7年5月

－目次－

1. 道の駅整備の目的等	1
1.1 整備の目的	1
1.2 コンセプトとターゲット	2
1.3 導入機能	3
2. 道の駅の候補エリアと施設配置	5
2.1 候補エリアの選定	5
2.2 各候補エリアにおける状況の整理	6
2.3 各候補エリアの比較評価	7
2.4 施設規模	8
2.5 施設配置計画	9
※参考	11
◇整備及び管理運営手法	11
◇事業スケジュールと課題	13

1. 道の駅整備の目的等

1.1 整備の目的

道の駅は、全国におよそ 1,230 施設が整備され、本来の主要幹線道路の休憩機能や情報発信機能にとどまることなく地域振興に資する機能や地域防災の拠点機能を備えるなど新たな発展を遂げ、地方創生や地域活性化を促進する施設として期待が高まっています。

本市は、新幹線駅や高速道路のインターチェンジを有し、国道などの複数の主要な幹線道路が通過する交通の利便性が高い土地であり、歴史的にも鎌倉街道や中山道が地域の交通を支えていました。江戸時代後期には中山道最大の宿場町へと発展し、今でも多くの歴史的建造物や文化財が大切に保存されているなど、まちのいたるところで歴史的魅力が残されています。また、肥沃な土地を活かした米や野菜の栽培が盛んであり、工業の分野においては、工業団地が整備され、製造業を中心に産業活動が行われています。

こうした豊かな自然や歴史的・文化的資源、第1次・第2次産業の拠点を持つ一方で、少子高齢化・人口減少社会の進展、地域産業の衰退、多発化・激甚化する災害への対応、脱炭素社会の実現、観光資源の活用、既成市街地の空洞化等が課題となっています。

本市における道の駅の整備は、これらの課題を解決するとともに、総合振興計画に定めた交通利便性の高い「発展創出ゾーン」内に建設することで、本市の将来を支える多様な機能が集積し、新たな地域活力を創出する有効な手段の一つになると考えています。

道の駅が地域住民にとって生活の利便性を高め、来訪者にとってはその土地の魅力を体感できる場所となることで、地域経済の活性化や地元産業の振興につながるだけでなく、地域資源の掘り起こしやまちへの愛着の高まりへと発展し、また、交通結節点である地理的特徴から災害時における避難所や物資供給の拠点となるなど、防災拠点としての役割も期待されています。

（道の駅整備の目的）

地域資源を活かした本市の魅力を発信・体感できる場所となることで、新たな地域活力と幸せを創出し、安全・安心に暮らせる防災拠点としての役割を果たすこと

1.2 コンセプトとターゲット

(1) コンセプト

- ① 地域資源を最大限に活用し、本市の魅力を創造・発信する個性豊かな賑わいの拠点形成を図ります。
- ② 地域住民と来訪者がともに楽しみ、交流する場を提供・体感することで、各々の価値観の中にある「しあわせ」の創出を支援し、移住や定住につながる施策を展開します。
- ③ 「ひと」「モノ」「産業」が集まることで生まれる官民の力を合わせた新たな取組を大切に育み、チャレンジする人を応援する地域活力の創出拠点としての役割を担います。
- ④ 自然災害が少なく交通結節点である本市の特徴を活かし、地域住民や道路利用者の安全・安心を担う防災拠点となることで、地域防災力の強化を図ります。



(2) ターゲット

本市の道の駅は、地域住民及び県内や近隣他県からの来訪者、さらには物流業従事者など、平日・休日問わず年間を通じ安定した集客を確保するために、多様な利用者をターゲットとして設定します。

道の駅のターゲット



1.3 導入機能

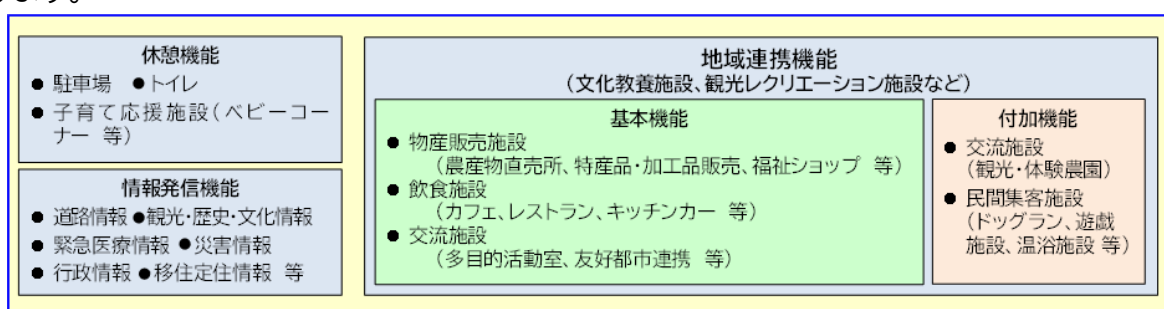
(1) 導入機能の構成について

国土交通省の示す「道の駅」登録・案内要綱においては、道の駅の登録要件として、休憩機能（駐車場、トイレ、子育て応援施設）、情報発信機能、地域連携機能が必要とされています。

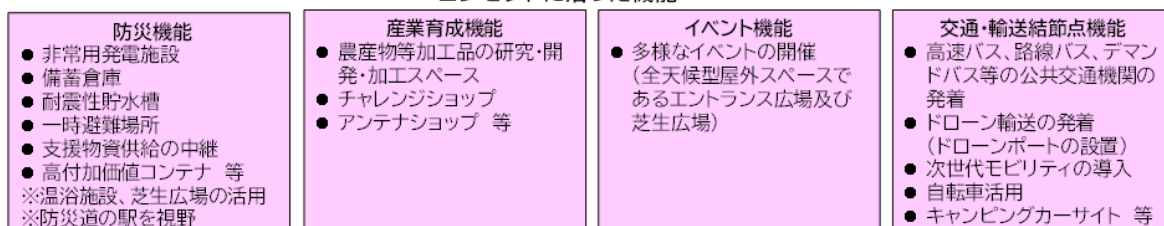
本市道の駅の地域連携機能は、多くの道の駅で導入されている飲食施設や農産物直売所等の基本機能と、道の駅を特徴づける交流施設や民間集客施設等の付加機能に区分し、導入を検討します。

また、国・県の動きや本市の取組から、防災機能や産業育成機能、イベント機能、交通・輸送結節点機能をコンセプトに沿った機能として設定し、導入を検討します。

なお、防災機能については、登録要件にはなっていないものの、災害時に発現する重要な機能に位置付けます。



コンセプトに沿った機能



道の駅の導入機能の構成

■各施設の導入イメージ

休憩機能



急速充電機付き駐車スペース
道の駅童謡のふる里おおとねHPより



バリアフリートイレ
本庄市役所にて撮影

情報発信機能



休憩スペースを兼ねた情報発信コーナー
道の駅美並HPより

地域連携機能（基本機能）



地域の伝統野菜などをそろえた直売所
前橋まるごとガイドHPより



地元グルメを楽しめるフードコート
道の駅ながおか花火館HPより



軽い運動も可能な活動室
本庄ガスECOはにぼんプラザHPより

※機能を導入した場合のイメージであり、設置が確定したわけではありません。

■各施設の導入イメージ

地域連携機能（付加機能）



道の駅でのいちご狩り体験
道の駅いちごの里よしみHPより



広々スペースの屋内遊戯場こども広場
道の駅西条HPより



疲れをいやす道の駅の温浴施設
道の駅まえばし赤城HPより

防災機能



防災パーゴラ
茨城県神栖市HPより



自己完結型トイレ（搭載型）
国土交通省HPより



災害時にも活用可能な温浴施設
（再掲）道の駅まえばし赤城HPより

産業育成機能



道の駅併設の納豆工場
道の駅しもつまHPより



道の駅のチャレンジショップ
トライアングルまいにち山口HPより



交流自治体のアンテナショップ
道の駅さかいHPより

イベント機能



緑いっぱいの芝生広場
道の駅うれしのまるくHPより



芝生広場でのバザー開催
道の駅羽生HPより



全天候型の屋根付き広場
福井駅（㈱アール・アイ・エーHPより）

交通・輸送結節点機能



次世代モビリティの活用
国土交通省HPより



ドローンの活用
本庄市資料



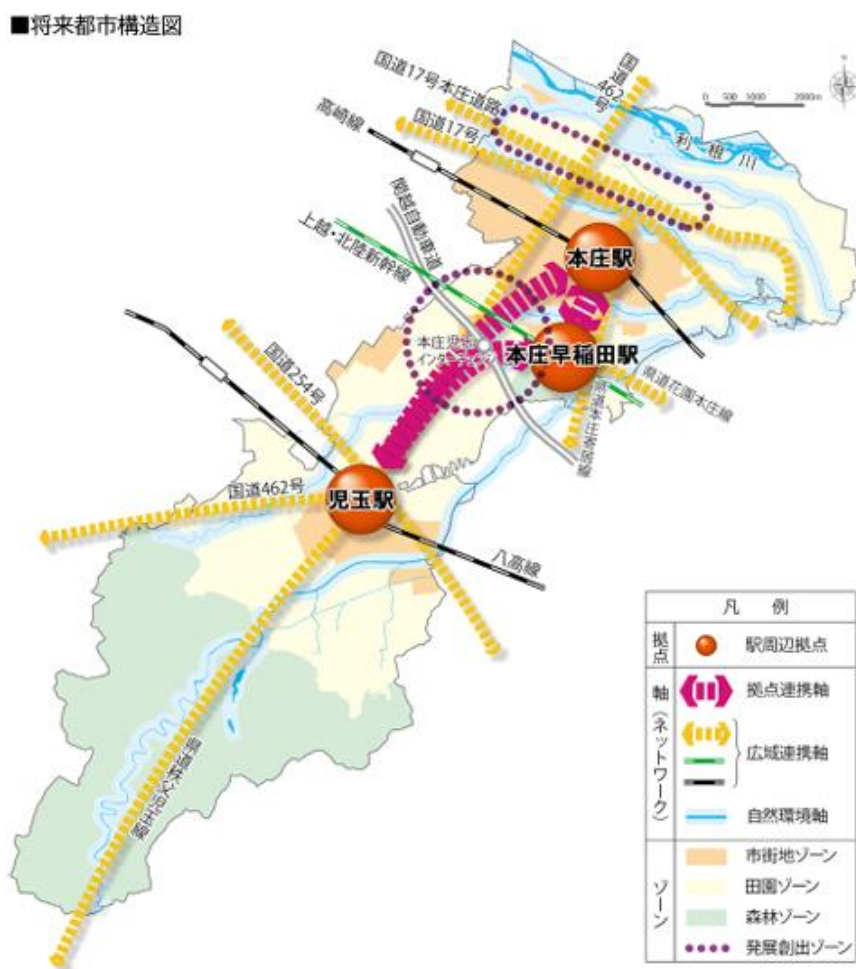
モビリティ・ハブの先進事例（ドイツハンブルク）
国土交通省HPより

※機能を導入した場合のイメージであり、設置が確定したわけではありません。

2. 道の駅の候補エリアと施設配置

2.1 候補エリアの選定

道の駅建設の候補エリアについては、「本庄市総合振興計画後期基本計画」及び「本庄市都市計画マスタープラン」において設定されている「発展創出ゾーン」内、道路利用者の利便性や幹線道路からのアクセス性の良さなどから、交通量が多く用地確保の実現性も高い国道17号本庄道路又は国道462号沿道での整備を目指します。

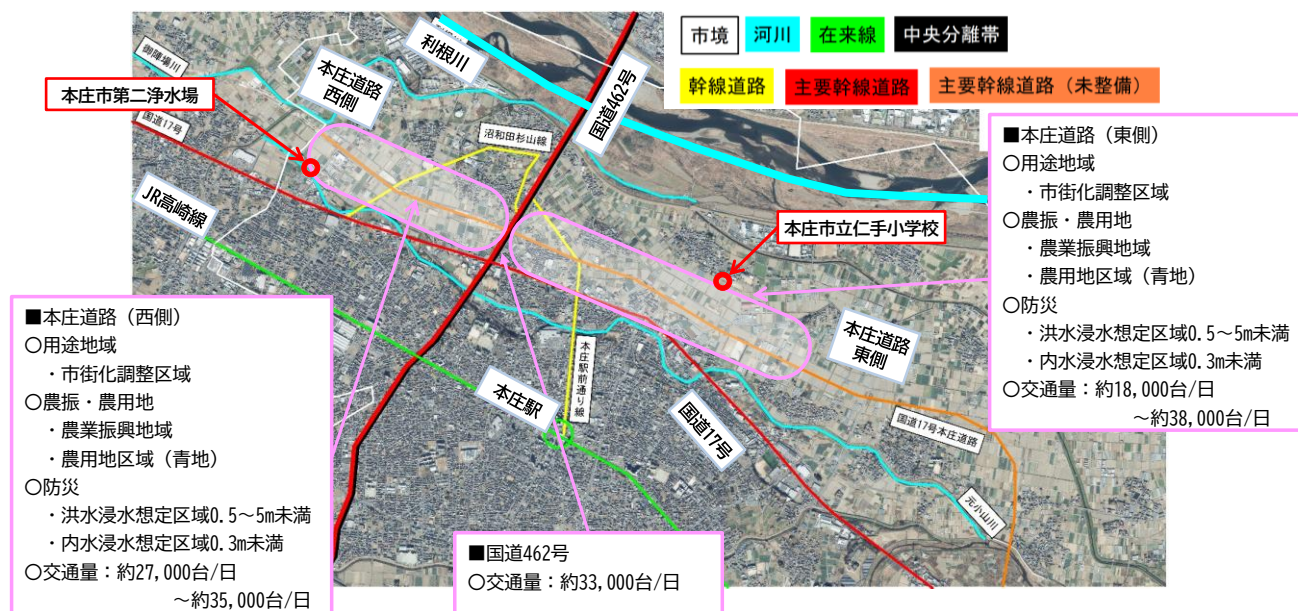


出典：本庄市都市計画マスタープラン 2023

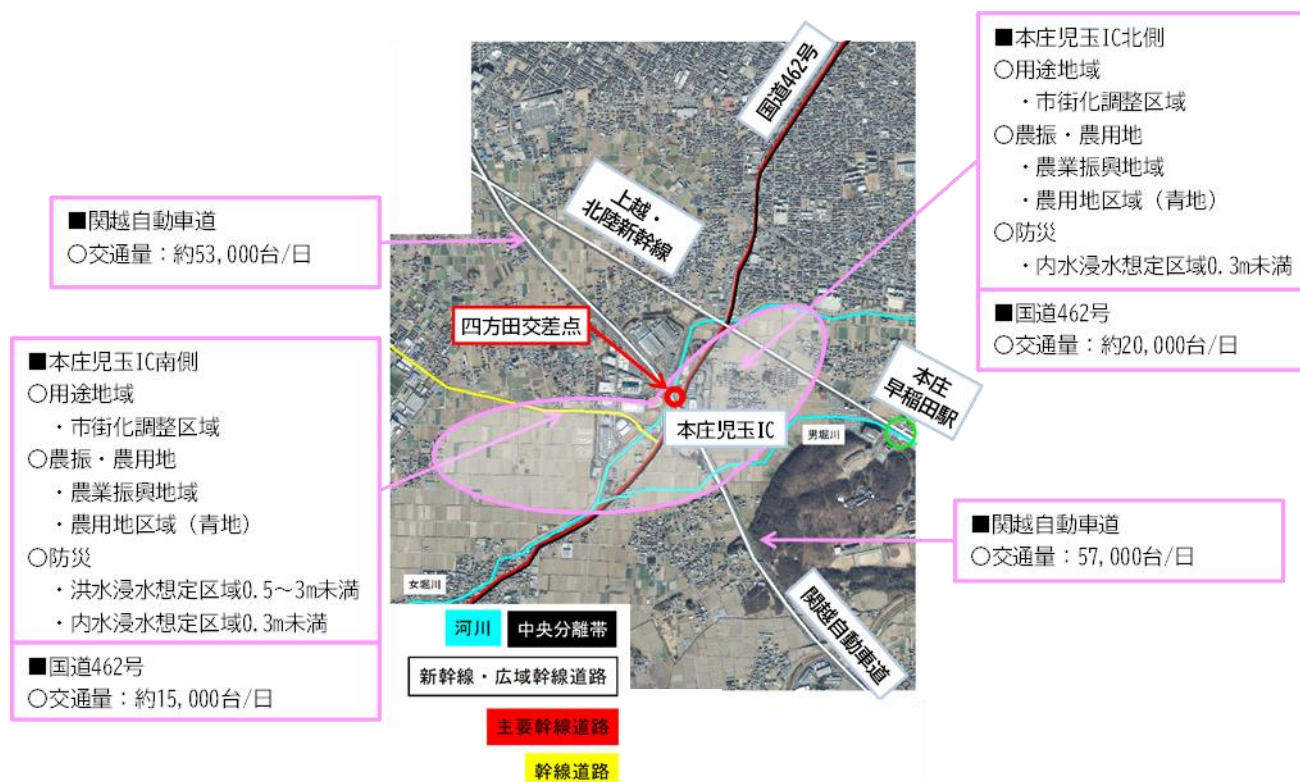
2.2 各候補エリアにおける状況の整理

各候補エリアの土地利用や法規制、交通量等の状況を以下に示します。

(1) 国道 17 号本庄道路周辺エリア



(2) 本庄児玉 IC 周辺エリア



交通量 (国道 462 号、関越自動車道) 出典: 令和 3 年度 全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査

交通量 (国道 17 号本庄道路) 出典: 令和 4 年度 第 2 回 関東地方整備局 事業評価監視委員会資料

2.3 各候補エリアの比較評価

各候補エリアにおいて評価項目を設定し、比較結果を以下に示します。

候補エリア別評価一覧

評価項目		国道 17 号 本庄道路周辺エリア (国道 462 号西側)	評価	国道 17 号 本庄道路周辺エリア (国道 462 号東側)	評価	本庄児玉 IC 周辺エリア (北側・南側)	評価
交通量		国道 17 号本庄道路： 約 27,000 台/日～ 約 35,000 台/日 国道 462 号： 約 33,000 台/日	◎	国道 17 号本庄道路： 約 18,000 台/日～ 約 38,000 台/日 国道 462 号： 約 33,000 台/日	◎	国道 462 号： 約 15,000 台/日～ 約 20,000 台/日	○
洪水浸水想定深 (大規模河川)		0.5～5m 未満	△	0.5～5m 未満	△	0.5～3m 未満	○
地域課題の解決 (ドローン活用の 可能性)		利根川に近接	◎	利根川に近接	◎	女堀川、男堀川 に近接	○
交通結節点① (鉄道駅との連携)		最寄り鉄道駅(本庄 駅)からの距離 3.2km	△	最寄り鉄道駅(本庄 駅)からの距離 1.6km	○	最寄り鉄道駅(本庄早稲 田駅)からの距離 2.3km	○
交通結節点② (バス路線との連携)		路線バスはないがデマ ンドバスのバス停あり	○	路線バスのバス停あり	◎	路線バスのバス停あり	◎
交通結節点③ (サイクリングロー ドとの連携)		近接地にサイクリング ロードあり	○	近接地にサイクリング ロードあり	○	近接地にサイクリング ロードなし	△
関連事業		国道 17 号本庄道路の 工事着手済みのため、 柔軟な対応が難しい	△	国道 17 号本庄道路の 設計段階のため、出入 口の位置の調整等、柔 軟な対応可能	○	道路等の整備事業がな いため、関連事業と一 体的な整備は難しい	△
法規制	農地法 農振法	農用地区域(青地)	△	農業振興地域(白地と 青地が混在)	△	農用地区域(青地)	△
	文化財 保護法	埋蔵文化財包蔵地 該当区域なし (試掘の可能性あり)	○	埋蔵文化財包蔵地 該当区域なし (試掘の可能性あり)	○	埋蔵文化財包蔵地 該当区域あり	△
	都計法	市街化調整区域	△	市街化調整区域	△	市街化調整区域	△

2.4 施設規模

施設の規模については、既存の技術基準や各事例を参考に検討します。なお、面積の算定にあたっては、以下に示すように整備ケースを導入する機能に応じた 3 パターンに分類し、計画交通量が最小の約 15,000 台/日（国道 462 号本庄児玉 IC 付近）の場合と最大の約 71,000 台/日（国道 17 号本庄道路と国道 462 号交差箇所付近）の場合を想定し、各々の全体規模を算出します。

整備ケースの設定

ケース 1	基本的な登録要件（休憩機能、情報発信機能、地域連携機能）のみを有する道の駅。最小限の機能であることから、駐車マス数は PA 基準の台数を採用する。
ケース 2	ケース 1 の導入機能に、地域連携機能の付加機能である交流施設（観光・体験農園）と民間集客施設（ドッグラン、遊戯施設、温浴施設等）を加えた道の駅。一定の集客が見込まれる付加機能を有していることから、駐車マスは SA 基準の台数を採用する。
ケース 3	ケース 2 の導入機能に、コンセプトに沿った機能（防災機能、産業育成機能、イベント機能、交通・輸送結節点機能）を加えた道の駅。多くの集客が見込まれる複数の機能を有していることから、駐車マスは、SA 基準の台数を採用する。

敷地全体の面積は、各ケースにおける導入施設の面積を積み上げたうえで、調整池、緑地、敷地内通路等のその他考慮する面積を加算します。

なお、調整池面積及び緑地面積は、敷地の総面積に対して必要な割合が県条例等で規定されており、また、敷地内通路等の面積は、安全確保の観点から敷地全体に対し一定の割合が必要であることから、その他考慮する面積を含めた敷地全体の面積は、施設面積計の 1.5 倍と想定します。

各ケースの施設規模のまとめ

区分	導入施設	面積					
		ケース1		ケース2		ケース3	
		ケース1-1	ケース1-2	ケース2-1	ケース2-2	ケース3-1	ケース3-2
	交通量	約15,000台/日	約71,000台/日	約15,000台/日	約71,000台/日	約15,000台/日	約71,000台/日
	駐車マス	約60台	約240台	約150台	約570台	約150台	約570台
【登録要件】 休憩機能 情報発信機能	駐車場、トイレ、休憩施設、子育て応援施設、情報発信施設など	約3,000㎡	約12,000㎡	約5,000㎡	約19,000㎡	約5,000㎡	約19,000㎡
【登録要件】 地域連携機能	物販販売施設、飲食施設、交流施設（付加機能）、民間集客施設（付加機能）など	約2,000㎡	約3,000㎡	約9,000㎡	約10,000㎡	約9,000㎡	約10,000㎡
«コンセプトに沿った機能» 防災機能 産業育成機能 イベント機能 交通・輸送結節点機能	防災倉庫、チャレンジショップ、全天候型屋外スペース、芝生広場、公共交通機関の発着所、ドローンポートなど	0㎡	0㎡	0㎡	0㎡	約11,000㎡	約11,000㎡
施設面積計		約5,000㎡	約15,000㎡	約14,000㎡	約29,000㎡	約25,000㎡	約40,000㎡
その他面積計	調整池、緑地、敷地内通路など	約3,000㎡	約7,000㎡	約7,000㎡	約15,000㎡	約12,000㎡	約20,000㎡
合計		約8,000㎡	約22,000㎡	約21,000㎡	約44,000㎡	約37,000㎡	約60,000㎡

2.5 施設配置計画

(1) 施設配置計画の考え方

本基本構想では候補地を確定していないため、一般的な敷地形状を想定してモデル的な施設配置を検討します。

前述の「2.4 施設規模」において、道の駅の導入機能及び対象路線の交通量に応じて、複数ケースの施設規模を検討しました。

今回の施設配置計画においては、最も多くの施設機能を有し、敷地規模も最大となるケース 3-2 にてモデルプランを検討します。

■モデルプラン

検討ケース：ケース 3-2

敷地面積：約 6ha

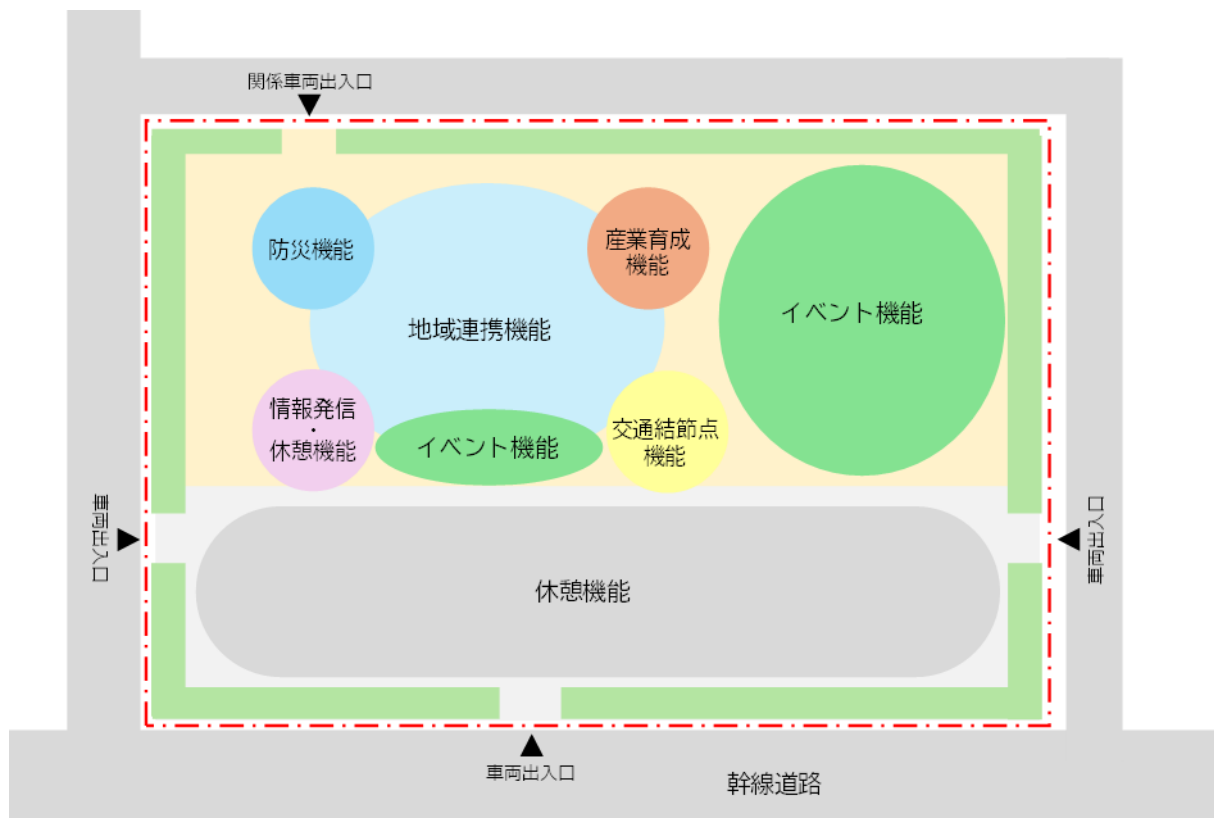
駐車場台数：約 570 台

(2) ゾーニング（機能配置）

様々な方面からのアクセスを考慮して、周囲を道路に囲まれた場所を想定するものとし、各道路に出入口を設けます。

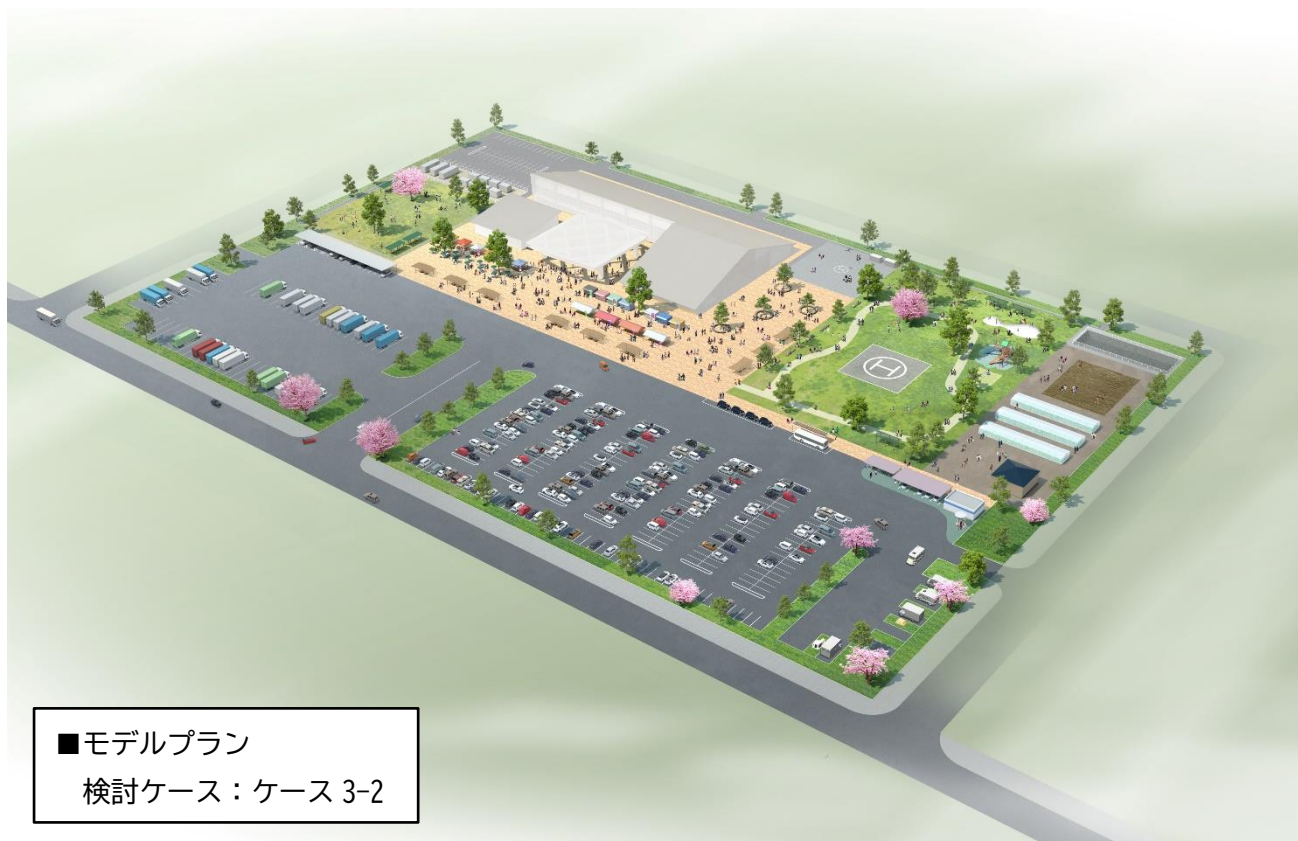
主となる休憩機能（駐車場）は幹線道路側に配置し、アクセス性の向上を図ります。

また、敷地中央の地域連携機能を取り囲むように情報発信・休憩機能、イベント機能、交通・輸送結節点機能、産業育成機能、防災機能を配置することで、各機能の連携と利便性を考慮したゾーニングとします。



ゾーニング（機能配置）※イメージ図

(3) イメージパース



【※注意】モデルプランを想定した場合のイメージであり、確定したものではありません。

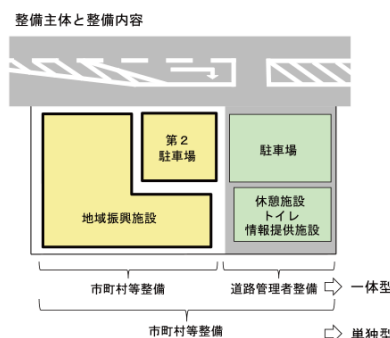
※参考

◇整備及び管理運営手法

(1) 整備手法

道の駅は、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が共同で整備する「一体型」の2つの整備方法があります。

令和7年1月現在、埼玉県内の21の道の駅では、一体型が12駅、単独型が9駅となっています。



「道の駅」総数 1,230 駅
うち一体型: 678 駅(55%)
うち単独型: 552 駅(45%)
令和7年1月時点

出典：国土交通省 道の駅ホームページ

(2) 管理運営主体

道の駅の管理運営主体は、自治体のほか、指定管理者、PFI 事業者などがあります。

管理運営主体			概要
公営	自治体		自治体が直営（清掃や設備管理など、一部、民間事業者への委託を含む）する事業形態
民営	指定管理者	第三セクター	第三セクター（自治体と民間事業者等との共同出資により設立する法人）が、自治体から指定を受け、管理運営を代行する事業形態
		民間事業者等	民間事業者等が、自治体から指定を受け、管理運営を代行する事業形態
	PFI 事業者		民間事業者が資金を調達し、建物の設計・施工を行い、完成後の管理運営も行う事業形態

(3) 整備・管理運営手法

道の駅の整備・管理運営手法は、設置者である自治体が直接管理運営する方式の「公設公営」や、自治体が施設を整備し、指定管理者制度や業務委託等によって民間事業者等が運営する方式の「公設民営」、PFI 事業者が一貫して施設を整備、管理・運営する方式の「民設民営」のタイプがあります。

また、道の駅の整備・管理運営手法を検討するうえでは、事業コストの削減や民間ノウハウの活用が重要となることから官民連携の仕組み「PPP※¹（Public Private Partnership）」の考え方が重要となります。

この仕組みを導入することにより、民間の創意工夫や資金、技術を活用し、行政の効率化や財政資金の有効活用を図ることで、良質な公共サービスの提供やコスト削減、地域活性化などが期待できます。

※¹：PPP とは公共施設の建設や維持管理、運営などを行政と民間が連携して行う仕組み

今後、道の駅の整備・管理運営手法の検討にあたっては、官民連携で行う仕組みを採用する可能性を探るため、民間事業者に対し参画意向などのサウンディング調査を継続的に実施することで、官民の役割分担や費用負担の形態、地元関係者の関与等について、あらゆる角度から議論を深め、採用する手法を決定していく必要があります。

道の駅整備・管理運営手法の一覧

大 公共関与 小	整備・管理運営手法		概要
	公設公営	直営	自治体が自ら資金調達し、設計・建設は業務ごとに仕様を定めて民間事業者へ個別に発注等を行い、管理運営は自治体が直接行う方式
	公設民営	指定管理※ ¹ 、業務委託など	自治体が自ら資金調達し、設計・建設、維持管理・運営を業務ごとに仕様を定めて民間事業者へ個別に発注等を行う方式であり、維持管理・運営を民間事業者等に委託し、民間事業者等が利用者へサービスを提供する事業手法
		DB+O※ ²	自治体が自ら資金調達し、設計（Design）と建設（Build）を民間事業者へ一体で発注等を行うことにより、個々の事業者が有する特別な設計・施工技術を一括して活用することができる。管理運営（Operate）は、別途、民間事業者等に発注する方式
		DBO※ ²	自治体が自ら資金調達し、設計（Design）・建設（Build）・維持管理・運営（Operate）を一括して民間事業者等へ発注する方式
	民設民営	PFI※ ³	BT0 PFI 事業者が資金調達、設計、建設（Build）を行い、施設の完成後、直ちに所有権を自治体に移転（Transfer）した後、その PFI 事業者が維持管理・運営（Operate）を行う方式
			BOT PFI 事業者が資金調達、設計、建設（Build）を行い、その施設を所有したまま、維持管理・運営（Operate）を行った後、事業期間終了時にその施設の所有権を自治体に移転（Transfer）する方式
			B00 PFI 事業者が資金調達、設計、建設（Build）を行い、その施設を所有したまま維持管理・運営（Operate）を行う。事業期間終了後も PFI 事業者が継続して所有（Own）するものの、自治体への所有権移転や売却は行わず、契約を継続し公共サービスを提供するか、事業終了時点で施設を解体・撤去するか選択する方式

※¹：地方自治法に基づく手法で、公の施設の維持管理・運営等を管理者に指定した民間事業者等が実施する手法

※²：PFI 法には基づかないものの民間事業者等に施設整備や公共サービスの提供を委ねる点で、PFI 法に類似する手法

※³：PFI 法に基づく手法で、公共サービスの提供に際し、民間資金を活用して民間事業者等に施設整備や公共サービスの提供を委ねる手法

◇事業スケジュールと課題

(1) 事業スケジュール（案）

道の駅整備にあたっては、施設の計画・設計・工事の他、用地買収、各種法令に関する手続等のスケジュールを考慮します。また、官民連携（PPP）による事業を進める場合、事業内容の検討や事業者選定のための期間も考慮する必要があります。

現時点では国・県との調整に加え、地域住民への説明や工事時期との調整など、様々な変動要因が考えられます。

このため、道の駅の開業を概ね10年後と仮定し、現段階で想定される事業スケジュール（案）を以下に示します。

事業スケジュール（案）

	初年度	2年度	3年度	4年度	5年度
調査・計画・設計 基本計画 現地調査 基本設計 詳細設計	基本構想	基本計画		現地測量、地質調査等	
官民連携（PPP） 可能性調査 実施準備 事業者公募			PPP可能性調査	PPP実施準備、事業者公募	
用地関連 用地調査 周知／意向調査 物件補償 用地買収			用地調査、周知／意向調査・確認		物件補償・用地買収
工事関係 造成工事 建設工事 外構工事					
関連法令手続 農振法・農地法 都計法・開発許可 登録		関係機関との協議・調整			農地・農振法手続
	6年度	7年度	8年度	9年度	最終年度
調査・計画・設計 基本計画 現地調査 基本設計 詳細設計	基本・詳細設計 管理運営計画				
官民連携（PPP） 可能性調査 実施準備 事業者公募					
用地関連 用地調査 周知／意向調査 物件補償 用地買収	物件補償・用地買収				
工事関係 造成工事 建設工事 外構工事			建設工事 造成工事	内装工事 外構工事	
関連法令手続 農振法・農地法 都計法・開発許可 登録	農地・農振法手続	開発許可手続			登録手続

道の駅
開業

(2) 事業化やオープンに向けた課題

今後、道の駅の事業化や開業に向けて、以下に示す事項について検討及び調整を進める必要があります。

項目	検討及び調整事項
整備候補地の決定と許認可・法的手続の確認	•コンセプトやターゲット、機能、規模等について、より具体的な検討を進めるとともに、関係機関との協議や関連工事との調整を進めて整備候補地を決定する必要がある。 •関連する法規制（都市計画法、農地法、建築基準法など各種法令）に関する許認可等を確認し、手続の確認や対応方針の方向性を定める必要がある。
整備及び管理・運営計画の策定	•官民連携の事業スキームの可能性調査を行い、前提条件の整理や事業方式の決定を行っていく必要がある。 •今後のサウンディング調査等を通じて、運営事業者の参画意欲の確認や施設内容の調整等を進める必要がある。
関係機関との協議・調整	•開発に関わる国・県・道路管理者・警察等との協議・調整を行い、道の駅の整備内容や関連事業の具体化を図る必要がある。 •関連する事業等の進捗を踏まえ、事業スケジュールの具体化を図る必要がある。 •決定した整備候補地について、上下水道や電力等インフラ整備に関する関係機関との確認・調整を進める必要がある。
地域との連携、協働体制の構築	•地域農業者・JA、商工会議所・商工会、各種関係企業・団体、周辺自治体との連携体制について調整等を行い、道の駅の安定的な運営体制を構築する必要がある。
財源の確保	•道の駅整備に対する国の支援メニューを確認し、国庫補助事業等の活用等について検討する必要がある。 •民間資本を利用した施設整備や管理運営について、民間事業者との対話を重ねながら導入の可能性を検討する必要がある。
人材の育成・確保	•道の駅を様々な方向から支え活用する人材の発掘、育成、確保に取り組む必要がある。

本庄市道の駅基本構想

令和7年5月

発行／本庄市 編集／経済環境部産業開発室

〒367-8501 埼玉県本庄市本庄3-5-3

TEL:0495-25-1169 MAIL: sangyo@city.honjo.lg.jp