



鴻巣市道の駅整備計画



【 目 次 】

第	1 :	章 道の駅整備	の目的	
	1 .	計画策定の背	景と目的	
2	2 .	計画地		
(3 .	道の駅の概要		
		3.1 道の駅と	は	1 - 2
		3.2 道の駅の	登録要件	1 - 3
		3.3 道の駅の	整備方法	1 - 4
4	4 .	鴻巣市「道の	駅」整備計画の位置づけ	<i>-</i>
第 2	2 :	章 鴻巣市「道	の駅」の整備の方向性	
	1 .	鴻巣市「道の	駅」基本計画の概要	2
		1.1 整備コン	セプト	2 - 1
		1.2 導入する	機能候補	2 - 2
2	2 .	国による近年	の「道の駅」に関する検討状況	2
		2.1 新「道の	駅」のあり方検討会	2 - 3
		2.2 「道の駅」	」第3ステージ推進委員会による検討	2 - 5
(3 .	「道の駅」の	整備の方向性	2
4			る施設整備方針	
			機能 ····································	
			機能 ····································	
			能	
			模のまとめ	
				0 10
售 4	4 :	章 施設配置計	画	
			方	
			ニング・動線の考え方 · · · · · ·	
(3 .		本方針	
	4 .		車両動線	
Į		建築基本計画		
			施設の整備の考え方	
		5.3 情報発信	・休憩施設と地域振興施設の関係	4 - 8

6	. 基盘	盤整備計画		4	- 9
	6.1	造成計画		4 - 9	
	6.2	雨水排水計	画	4-11	
	6.3	調整池計画		4-11	
	6.4	汚水計画		4-16	
	6.5	上水道計画		4-17	
	6.6	緑化計画		4-18	
7	. 概算	事業費 -		4-	1 8
8	. 事美	ミスケジュー	ル	4-	1 9

第1章 道の駅整備の目的

1. 計画策定の背景と目的

- 〇本市では、行財政経営の最上位計画である第5次鴻巣市総合振興計画後期基本計画(平成24年度~平成28年度)における土地利用構想にて、「医療・福祉・産業集積地ゾーン」に位置付けられた一般国道17号と熊谷バイパスに挟まれた市街化調整区域において、道の駅整備に向けて鴻巣市「道の駅」基本構想懇話会やワークショップを開催し、平成27年3月に鴻巣市「道の駅」基本構想を策定した。
- ○その後、平成29年度を始期とする第6次鴻巣市総合振興計画においても、引き続き推進の必要性が定められる中、平成31年3月に策定した鴻巣市「道の駅」基本計画(以下、「基本計画」とする。)では、「道の駅」基本構想を基にテーマやコンセプトを設定し、施設整備やゾーニング、管理運営の方針を示すとともに事業の進め方を整理した。
- ○鴻巣市「道の駅」整備計画は、熊谷バイパス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整備による計画の具現化を図るため、土地利用計画、基盤整備計 画、建築物基本計画を策定し、次のステップとなる基本設計への条件を定めるものである。

2. 計画地

- ○本計画の対象区域は、熊谷バイパス沿道西側の約4.0haとする。
- ○なお、本道の駅への安全かつ円滑な流出入を実現するため、熊谷バイパスとのアクセス道路 を一体的に整備する。

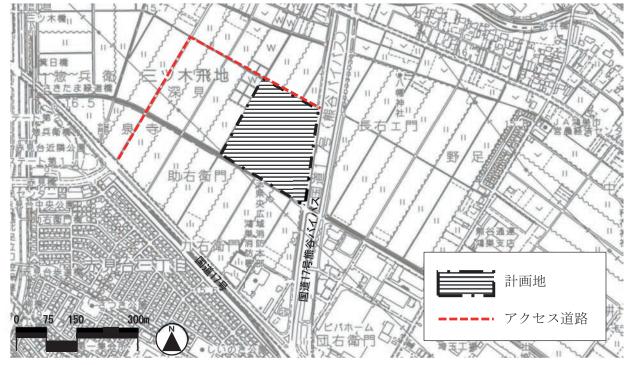


図 1-1 計画地

3. 道の駅の概要

3.1 道の駅とは

- ○国土交通省では、「道の駅」を以下のように定義している。
 - ・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れ、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賑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。

(出典:国土交通省HP)

休憩機能

・24時間、無料で利用できる駐車場・トイレ

情報発信機能

・道路情報、地域の観光情報、緊急医療情報などを提供

地域連携機能

・文化教養施設、観光レクリエーション施設などの地域 振興施設



(出典:国土交通省HP)

図 1-2 「道の駅」の基本コンセプト

3.2 道の駅の登録要件

○道の駅を設置するにあたり、国土交通省が掲げている登録要件は以下のとおりである。

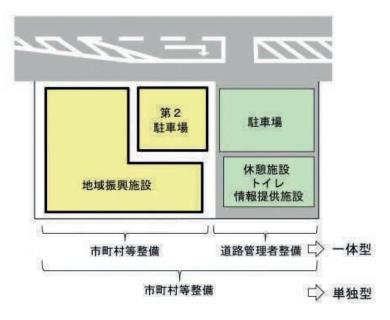
表 1-1 道の駅の登録要件等

休憩機能	・駐車場:無料で24時間利用できる十分な容量を持った駐車場
	・トイレ:無料で24時間利用できる清潔なトイレ。障がい者用も設置
	・子育て応援施設:乳幼児に対する授乳やおむつ交換が可能なスペース
	・24時間利用可能な電話
情報発信機能	・道路及び地域に関する情報を提供(道路情報及び近隣の「道の駅」情
	報、近隣地域まで含めた観光情報、緊急医療情報等)
地域連携機能	・販売施設、文化施設、観光レクリエーション施設等の地域振興施設
設置者	・市町村又は市町村に代わり得る公的な団体
その他配慮事項	・施設及び施設間を結ぶ主要な歩行経路のバリアフリー化
	・女性、年少者、高齢者、身障者、妊婦や乳幼児連れなど様々な人の使
	いやすさ

(出典:国土交通省HP、「道の駅」登録・案内要綱、同当面の運用方針を基に作成)

3.3 道の駅の整備方法

○整備の方法は、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種類がある。



(出典:国土交通省HP)

図 1-3 「道の駅」の整備主体と整備内容

○一体型「道の駅」の整備における道路管理者と市町村の役割分担は、下表のように整理される。

表 1-2 「道の駅」の機能と整備主体

機能	施設等	整備主体
休憩機能	休憩機能 道路利用者のための駐車場、トイレ	
情報発信機能	道路情報等を提供する情報提供施設	道路管理者
1月 牧 先 1 日 7 改 月 日	地域の情報を提供する情報提供施設	市町村
地域連携機能	文化教養施設、観光レクリエーション施設等の	市町村
地域建扬機能	地域振興施設	111 四1 4.7
防災機能	自家発電装置等	道路管理者と市町村

4. 鴻巣市「道の駅」整備計画の位置づけ

- ○本市の「道の駅」の計画は、第6次鴻巣市総合振興計画や第2期鴻巣市まち・ひと・しごと 創生総合戦略において地元の農業振興を図る上での重要な施策として、また第2次観光戦略 計画では通年型観光の充実やインバウンド需要対応の点で大きな期待がかけられており、市 の施策の大きな柱の一つである。
- ○一方、第2章で述べるように、国においては昨年来、新「道の駅」のあり方検討会や「道の 駅」第3ステージ推進委員会で今後の「道の駅」のあり方が検討されており、それに対する 期待は年々高まっている。
- ○市ではこのような動きの中で策定する本「道の駅」の整備計画を基に、今後、基本設計、実施設計、工事の段階へと順次進んでいくこととなる。

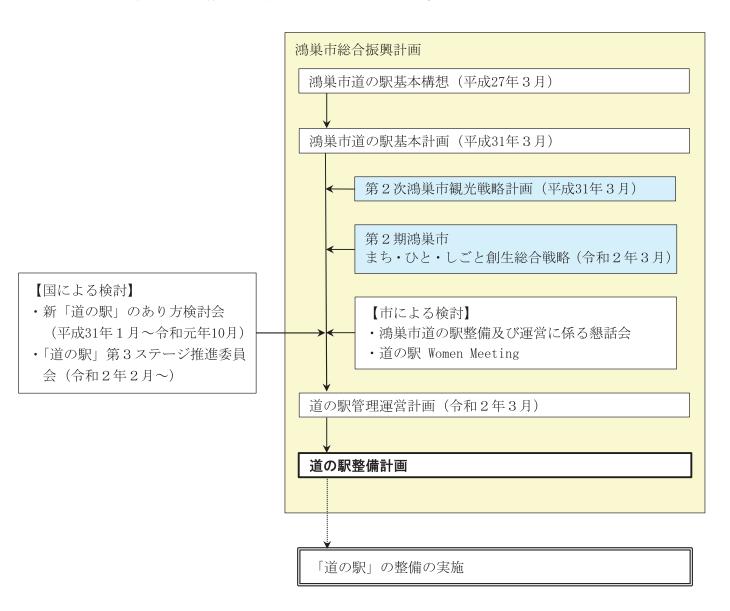


図 1-4 道の駅整備計画の位置づけ

第2章 鴻巣市「道の駅」の整備の方向性

1. 鴻巣市「道の駅」基本計画の概要

○平成31年3月に策定された基本計画の概要は以下のとおりである。

1.1 整備コンセプト

○整備コンセプトは、以下のように設定されている。

よみがえる鴻巣宿 ~花と農と健康を楽しむ人の活動拠点~

- ・かつての宿場町は、宿泊・休憩の他、最も重要な役割として、隣の宿場から運ばれてきた公 用の荷物や通信物を、次の宿場まで運ぶという物流・通信の役割があり、人や物流の中継地 を担ってきました。鴻巣宿も中山道六十九次の一つです。
- ・本市の道の駅は、道の駅自体を楽しめるだけでなく、人と人、人と場所、人とモノ、人と未 来を繋ぐ、現代の宿場町を目指します。
- ・ターゲットは女性とファミリーを中心とした、平日でも集客力を備える道の駅を目指しま す。
- ・農業体験により新鮮な地場野菜や農業への関心を促すだけでなく、季節を通した花の体験に よりゆとりある心を醸成し、健康な身体を育む拠点として、心身がともに健康になれる道の 駅を目指します。
- ・鴻巣をPRするショーケースとしての役割だけでなく、地域のコミュニティを形成するプラ ットフォームとして、休日だけでなく平日も集客できる道の駅を目指します。



~人と人を繋ぐ~ 拠点を目指します。



~人と場所を繋ぐ~ 新しい出会い、これま 鴻巣の景色や観光スポ 鴻巣産の食材や特産品 体力づくりや出店、就 での関係を深める交流 ットなど、鴻巣の美し など、ここでしか得ら 農支援など、鴻巣で新 紹介します。



~人とモノを繋ぐ~ い景色や楽しい場所を れないモノを提供しま しいことにチャレンジ す。



~人と未来を繋ぐ~ する機会を提供しま す。

1.2 導入する機能候補

- ○導入する機能候補として、以下のものが掲げられている。
 - ① 休憩機能:駐車場、トイレ、ベビーコーナー
 - ② 情報発信機能:休憩所・情報コーナー
 - ③ 防災拠点機能:広場・イベントスペース
 - ④ 地域振興機能
 - ア. 農産物直売所
 - イ. 物産・特産品販売施設
 - ウ. 新規就農者支援施設
 - 工. 飲食施設
 - オ. 体験学習・調理室・コミュニティスペース(料理体験室、健康づくりスペース、会議室・多目的室)
 - カ. 子育て支援スペース
 - キ. テナントスペース
 - ク. ウォーキング&ランニング&サイクルステーション
 - ケ. 地域振興機能用駐車場
 - コ. バス・デマンドタクシー停留所

2. 国による近年の「道の駅」に関する検討状況

2.1 新「道の駅」のあり方検討会

- ○「道の駅」は平成5年の制度創設以来、四半世紀が経ち、令和2年7月の第53回登録までを経て全国で1,180ヶ所の駅が設置されるに至っているが、地方創生を更に加速させるため、「道の駅」の新たなステージに向けた提言や、そのための新規施策の具体化に向けた審議を行うことを目的に『新「道の駅」のあり方検討会』が設立され、平成31年1月から令和元年10月まで計7回の検討会が開催された。
- 〇そして令和元年11月には『「道の駅」 第3ステージへ』と題する提言が示された。その概要は 以下のとおりであるが、各回で取り上げられた主な論点として以下の3点が挙げられる。

【新「道の駅」のあり方検討会 提言の概要】

I 新たなコンセプト

『地方創生・観光を加速する拠点へ』 + ネットワーク化で活力ある地域デザインにも貢献

- Ⅱ 「2025年」に目指す3つの姿
 - 1.「道の駅」を世界ブランドへ
 - 2. 新「防災道の駅」が全国の安心拠点に
 - 3. あらゆる世代が活躍する舞台となる地域センターに

【検討会における主な論点】

- ①防災
- ② (インバウンド対応を含めた)情報発信力
- ③少子高齢化



(出典:国土交通省HP)

図 2-1 新「道の駅」のあり方検討会での検討内容

2.2 「道の駅」第3ステージ推進委員会による検討

- ○令和元年11月に『新「道の駅」のあり方検討会』より提言が出されたことを受け、国では提言に示された新たなコンセプトである『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』を実現するため、必要な施策の具体化の検討やフォローアップ等について産学官連携の下で着実に推進するため、「道の駅」第3ステージ推進委員会を設置した。
- ○この委員会で議論する個別施策としては以下のように示されている。

〈防 災〉	「防災道の駅」認定制度
〈防 災〉	道の駅BCPガイドライン
〈防 災〉	訪日外国人観光客への災害情報提供の手引き
〈防 災〉	災害時道の駅情報提供システム
〈観 光〉	風景街道等との連携方策
〈観 光〉	広域的な観光拠点となる道の駅への支援方策
〈地域センター〉	大学等との連携・コンテスト
〈地域センター〉	子育て応援施設の普及促進策
〈全 体〉	駐車場設置基準の改訂
〈全 体〉	重点「道の駅」制度の改善
〈全体〉	道の駅ブランド管理(ガイドライン、CS調査システム)
L	

○会議では、「防災道の駅」のイメージ(案)が『大規模災害時等の広域的な復旧・復興活動拠点』であると示された。



(出典:国土交通省HP)

図 2-2 「防災道の駅」のイメージ (案)

○併せて、「防災道の駅」の認定要件(案)も以下のように示されており、施設面での整備水準とともに、BCP(業務継続計画)の策定も求められている。

防災道の駅の認定要件について(案)

- 1. <u>都道府県</u>が策定する<u>広域的な防災計画(地域防災計画もしくは受援計画)</u>及び<u>新広域道路交通計画</u>(今年度、国交省と都道府県で策定予定)に広域的な防災拠点として位置づけられていること。
- 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、2500m2以上の駐車場を備えていること
 - ③ 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:国土交通省HP)

図 2-3 防災道の駅の認定要件について(案)

3. 「道の駅」の整備の方向性

○本市の基本計画及び国による近年の「道の駅」に関する検討状況を踏まえ、本「道の駅」の担う 役割は次の「5つの拠点」とし、ここで「居心地の良さを感じられる空間」、「何度でも訪れたく なる空間」、「鴻巣市らしさを感じられる空間」の実現を目指していくものとする。

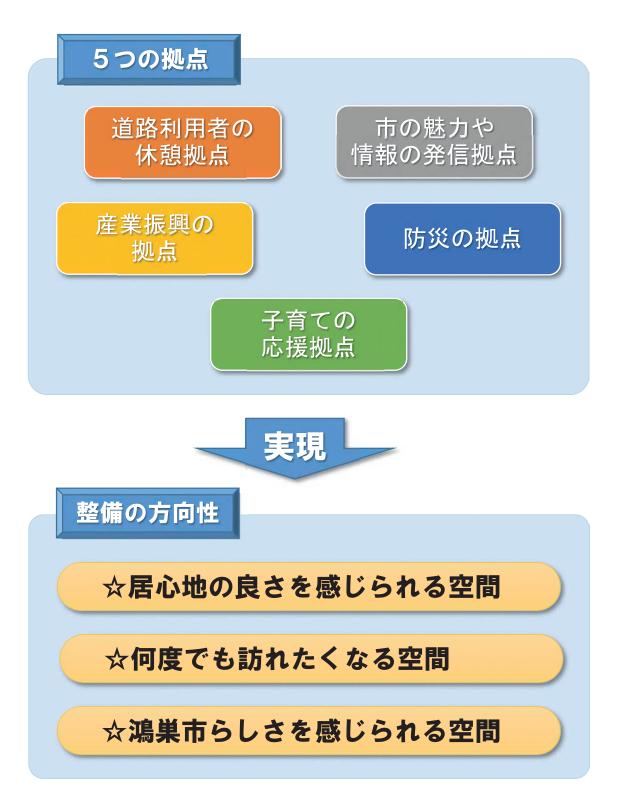


図 2-4 「道の駅」の整備の方向性

第3章 施設整備方針

1. 全体的な方針

○本市の道の駅は、国が示す道の駅の登録要件に準拠するほか、近年の国による「道の駅」の検討状況も踏まえ、かつ鴻巣市らしさを具現化するべく、以下の全体整備方針に則って整備する。

【道の駅全体に係る整備方針】

①全般

- ・道の駅の登録要件に準拠した整備を行う
- ・一体型道の駅としての施設の整備及び維持管理について、道路管理者と市の役割分担を明確にする
- ・高齢者や障がい者、子ども連れなどの利用も考慮し、道の駅全体においてバリアフリー化 を図ると共に、全ての人が利用しやすいユニバーサルデザインの考え方を取り入れた施設 整備とする

②道路利用者の休憩拠点

- ・多くの自動車が通行する幹線道路において安全で快適な交通環境に寄与するため、道路利用者が気軽に立ち寄り、休憩できる駐車スペースや24時間利用可能なトイレを提供する
- ③市の魅力や情報の発信拠点
 - ・道路情報や気象情報に加え、観光情報や行政情報等を適切に提供することで、「道の駅」の 利用者とともに市民生活の利便性向上にも寄与させる
 - ・多言語化対応とすることで、インバウンド需要への対応も進める

④産業振興の拠点

・鴻巣市農業の地産地消の推進、販路拡大、新たな雇用創出などを図るとともに、新たな観 光振興の目玉となって交流人口拡大に資する施設整備とする

⑤防災の拠点

- ・災害時の道路利用者等の一時的な避難場所としての役割を果たすことができる施設や設備 を導入する
- ・大規模災害時等の広域的な復旧・復興活動拠点としての役割を担うことができる施設整備 とする

⑥子育ての応援拠点

・子育て家族が安心して外出できる環境づくりのため、子ども連れにも使いやすい施設を目 指す

表 3-1 道の駅の登録要件等(再掲)

休憩機能	・駐車場:無料で24時間利用できる十分な容量を持った駐車場
	・トイレ:無料で24時間利用できる清潔なトイレ。障がい者用も設置
	・子育て応援施設:乳幼児に対する授乳やおむつ交換が可能なスペース
	・24時間利用可能な電話
情報発信機能	・道路及び地域に関する情報を提供(道路情報及び近隣の「道の駅」情
	報、近隣地域まで含めた観光情報、緊急医療情報等)
地域連携機能	・販売施設、文化施設、観光レクリエーション施設等の地域振興施設
設置者	・市町村又は市町村に代わり得る公的な団体
その他配慮事項	・施設及び施設間を結ぶ主要な歩行経路のバリアフリー化
	・女性、年少者、高齢者、身障者、妊婦や乳幼児連れなど様々な人の使
	いやすさ

2. 各機能に関する施設整備方針

- ○各機能に関する施設整備方針を、災害時対応を含めて以下に整理する。
- ○本市の「道の駅」は『一体型』による整備とすることから、道路管理者と市の整備範囲は下表のと おりとなる。

表 3-2 各機能・施設の道路管理者と市の整備範囲の考え方

	道路管理者	鴻巣市		
休憩機能	駐車場			
PINENDARE	24時間トイレ・ベビーコーナー	-		
情報発信機能	休憩室・情報発信コーナー	情報発信コーナー		
		駐車場		
地域連携機能		地域振興施設・販売・飲食等施設・コミュニティ施設・キッズスペース・赤ちゃんの駅・トイレ・事務所		
	_	アグリゾーン		
		広場		
防災機能	自家発電装置等	自家発電装置等		
その他機能	調整池	調整池		
・CマノTIE17交用と	緑地	緑地		

2.1 休憩機能

(1)駐車場【道路管理者整備分】

1) 整備内容

- ○休憩目的の利用者が無料で利用できる駐車場として、大型車・小型車駐車スペースを整備する。
- ○障がい者、妊婦向け屋根付き優先駐車スペースを設置する。
- ○災害時の活用を視野に入れた形状等とする。

2) 施設規模

○休憩施設の駐車場台数は、「NEXCO設計要領(東日本高速道路(株)H17.10)」に基づき、前面道路となる熊谷バイパスの現況交通量より算定する。

① 現況交通量(前面道路)

○現況交通量は、一般国道17号(北本市深井)の「平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査」 (道路交通センサス)の交通量を採用する。

表 3-3 平成27年度 全国道路・街路交通情勢調査の交通量

			自動車	交通量(1	2時間)			自動車	交通量(2	4時間)			
	出 典		小	型	大	型	4 11	小	型	大	型	A 11	昼夜率
			乗用車	小型 貨物	バス	大型 貨物	合計	乗用車	小型 貨物	バス	大型 貨物	合計	
	全国道路・街路交通 情勢調査 (H27)	北本市深井 7丁目58	20, 109	3, 804	63	4, 937	28, 913	28, 644	5, 419	115	9, 078	43, 256	1. 50

※小型車の小型/貨物比率と大型車のバス/貨物比率は、全国道路・街路交通情勢調査では不明のため、近隣交差点(箕田北交差点)の交通量調査結果(H30.9.19)から設定する。

② 計画交通量

○計画交通量は、現況交通量(アクセス道路)に休日サービス係数を乗じて算出する。休日サービス係数は、以下に示す表に基づき決定する。

表 3-4 休日サービス係数

休日サービス係数							
年平均日交通量Q	サービス係数						
(両方向:台/日)							
0 〈 Q 〈 25,000	1.4						
25,000 〈 Q 〈 50,000	1. $65 - Q \times 10^{-5}$						
50,000 〈 Q	1. 15						

出典:「休憩施設設計要領(H17.10)/東日本高速道路株式会社」 P26

表 3-5 計画交通量の算定

車利		乗用車	小型貨物	バス	大型貨物	小計		
12時間交通量	台/日		20, 109	3,804	63	4, 937	28, 913	
24時間交通量	台/日	Q	28, 644	5, 419	115	9,078	43, 256	
サービス係数		S	1. 21700					
到面大区具	ム / ロ	(T)=044C	34, 860	6, 595	140	11,048	52, 643	
計画交通量	台/日	①=Q*S		41, 455	140	11,048	52,643	

③ 駐車場台数

○休憩施設の駐車場台数は、下表のとおり算定される。

表 3-6 駐車場台数(休憩施設)の算定結果

車	種		乗用車	小型貨物	バス	大型貨物	小計
計画交通量	台/日	(1)= 0 *S	34, 860	6, 595	140	11,048	52, 643
可画父理里	口/口	①−Ø*2		41, 455	140	11,048	52, 643
立寄率		Т	0.	. 1	0.1	0. 125	
立寄台数	台/日	2=1)*T		4, 146	14	1,381	5, 541
ラッシュ率		R	0.	. 1	0.25	0.1	
ラッシュ時台数	台/Ph	3=2*R		415	4	138	557
平均駐車時間	分	Н	1	5	15	20	
回転率	口	4 =60/H		4	4	3	
駐車場台数	台	5=3/4	10	04	1	46	151

④ セミトレーラー対応駐車場台数

○周辺にある道の駅の設置事例を参考に、大型駐車場(大型貨物46台)のうちセミトレーラー対応として2台分を確保する。

⑤ 身体障がい者用駐車場台数

○身体障がい者用駐車場台数は、小型車駐車場台数に対する割合に応じて、以下に示すとおり 設定する。休憩施設の小型車の駐車場台数は104台のため、身体障がい者用駐車場台数は3台 確保する(104台×1/50≒3台)。

表 3-7 身体障がい者用駐車場台数

駐車ますの区分	身体障がい者用小型駐車ます数(台)
全小型車駐車ます数 ≦ 200	全小型車駐車ます数×1/50以上
全小型車駐車ます数 > 200	全小型車駐車ます数×1/50以上1/100+2以上

※大型・小型兼用駐車ますの場合は小型車換算して計上する

出典:「設計要領第6集 建築施設編(H30.7)/東日本高速道路株式会社」 第1編P33

⑥ 駐車場【道路管理者整備分】のまとめ

○道路管理者整備分の駐車場は、以下のとおりとなる。

表 3-8 駐車場【道路管理者整備分】のまとめ

	駐車場台数	休憩施設 (道路管理者整備分)
	小型車	104
小型	身体障がい者	3
	小計	107
	大型車	45
大型	セミトレーラー対応	2
	小計	47
	合計	154
	二輪車	_

※今後の詳細設計や関係機関協議で変更になる可能性がある。

(2)トイレ【道路管理者整備分】

1) 整備内容

○休憩目的の利用者が無料で24時間利用できる駐車場併設トイレを整備することとし、駐車場台数に応じて便器数等を計画する。

2) 施設規模

- ○トイレ(休憩施設)は、道路管理者整備分の駐車場台数(休憩施設)から、「設計要領 第六集 建築施設編(東日本高速道路(株)、中日本高速道路(株)、西日本高速道路(株)H30.7)のパ ーキングエリア値(ハイウェイショップあり)により算出する。
- ○「「道の駅」登録・案内要綱」の運用方針のとおり、全て洋式便座で計画する。
- ○算出の結果、トイレに必要な面積は約310㎡とする。

表 3-9 トイレ (休憩施設)

衣 3 ⁻ 9 「 「 「 「 「					
内訳		箇所数 (箇所)		単位面積 (m²)	
	男性・小便器	Vm1	10	Um	30.0
	男性・大便器(洋式)	Vm2 (洋)	6	Uf	27.0
男子トイレ	うち、大型ブース	VLm	(1)	U1m	8.8
Sm	男性・大便器(洋式・オストメイト付)	Vo	1	Uo	9. 2
	男性・洗面器	Vsm	4	Us	12.0
				小 計	87.0
	女性・大便器 (洋式)	Vf (洋)	28	Uf	145.8
	うち、大型ブース	VLf	(1)	Ulf	8.8
女子トイレ	女性・大便器(洋式・オストメイト付)	Vo	1	Uo	9. 2
Sf	女性・洗面器	Vsf	6	Us	18.0
	パウダーコーナー	Vp	9	Up	19.8
				小 計	201.6
その他	多機能トイレSh	Vh	1	Uh	10.8
ての他	子供コーナーSc	Vc	1	Uc	6. 1
※箇所数の計	+算結果は、整数で切り上げをして	いる。		小 計	16. 9
				合 計	305. 5

出典:「設計要領第六集 建築施設編(H30.7)/東日本高速道路株式会社」第1編P13、17

2.2 情報発信機能

(1) 道路情報【道路管理者整備分】

1) 整備内容

- ○24時間利用可能な道路情報提供コーナーを設け、リアルタイムの一般道路や高速道路に関する情報、気象情報、冬期の路面凍結情報など、道路を安全に、安心して利用できるための各種情報を提供する。
- ○来訪者がモバイル端末を利用して気軽に各種情報を収集できるよう、公衆無線LAN設備を設置する。
- ○情報提供の多角化、多言語化を進め、視覚障がい者や聴覚障がい者、外国からの来訪者の利用 にも配慮する。

2) 施設規模

○情報発信施設は、無料休憩コーナーを兼ねるものとし、道路管理者整備分の駐車場台数(154台)から、「設計要領」に基づき標準的な面積として210㎡を設定する。

表 3-10 情報発信施設・休憩施設の面積

単位: m²

片側駐車ます数 (台)	席数	標準的な面積 m ²
251台以上	80	250
250~201	60	210
200~151	60	210
150~101	40	170
100台以下	30	140

出典:「設計要領第四集 休憩施設設計要領 (H17.10)」 P43

(2) 観光・地域情報【市整備分】

1) 整備内容

- ○観光・地域情報発信コーナーを設け、市内の観光・イベントや行政サービス等の情報を提供する。
- ○情報提供の多角化、多言語化を進め、視覚障がい者や聴覚障がい者、外国からの来訪者の利用 にも配慮する。

2.3 地域連携機能

(1)駐車場【市整備分】

1) 整備内容

- ○地域振興施設への来場者が利用できる駐車場として、小型車駐車スペースを整備する。
- ○障がい者、妊婦向け屋根付き優先駐車スペースを設置する。
- ○建物付近に幅・奥行の広い駐車スペースを確保し、子ども連れや高齢者に配慮した「思いやり 駐車場」とする。
- ○災害時の活用を視野に入れた形状等とする。
- ○コミュニティバスやデマンドタクシー等の停留所を配置する。
- ○EV (電気自動車) 用の充電設備を設置する。

2) 施設規模

① 小型車駐車場台数

○地域振興施設の小型車駐車場台数は、道の駅全体の必要台数から、道路管理者が整備する休憩施設の小型車駐車場台数107台(身体障がい者用含む)を減じた台数を整備することとなる。一方、管理運営計画では、年間想定売上から必要駐車場台数を258台と試算したが、既設道の駅へのヒアリング等により、既設道の駅で小型車駐車場台数が不足している状況にあることや地域振興施設のコミュニティ施設への来訪者、従業員及び出荷・荷捌き用の駐車場を確保する必要があることから、地域振興施設の小型車駐車場台数は施設配置の中で最大限に確保できる台数である181台とする。

② 身体障がい者用駐車場台数

- ○身体障がい者用駐車場台数は、地域振興施設の小型車の駐車場台数181台を基礎とし、表3-7の基準を基に4台確保する(181台×1/50≒4台)。
- ○地域振興施設の身体障がい者用駐車場台数は、小型車駐車場台数の内数とする。

③ 思いやり駐車場

- ○思いやり駐車場は、地域振興施設への出入りに配慮し、建物側に配置する。
- ○駐車スペースの大きさは、ベビーカー等大きな荷物を持った子ども連れの方や高齢者の方も 安心して駐車できるよう、小型車駐車スペースにゆとりを持たせた幅2.7m、奥行6.0mとす る。

④ 二輪車用駐車場台数

○二輪車用の駐車場台数は、パーキングエリアの区分により算定し、4台確保する。

表 3-11 二輪車駐車場台数

区八	計画交通量	二輪車駐車台数	面積
区分	(台/日)	(台)	(m^2)
S A	30,000台以上	8	25.0 小型車2ます相当
S A	30,000台未満	4	12.5 小型車1ます相当
РΑ	全箇所	4	12.5 小型車1ます相当

出典:「設計要領第6集 建築施設編(H30.7)/東日本高速道路株式会社」第1編P32

⑤ 駐車場【市整備分】のまとめ

○市整備分の駐車場は、以下のとおりとなる。

表 3-12 駐車場【市整備分】のまとめ

駐車場台数	地域振興施設 (市整備分)
小型車	177
小型 身体障がい者	4
小計	181
大型車	_
大型 セミトレーラー対応	
小計	0
合計	181
二輪車	4

※今後の詳細設計や関係機関協議で変更になる可能性がある。 注)小型車の市整備分には、従業員・荷捌き用の駐車場を含む。

(2)地域振興施設

1) 販売・飲食等施設

① 整備内容

- ○鴻巣市産農産物・加工品の販売や加工を行うためのスペースを設ける。
- ○レストランやパンカフェの営業を想定した飲食スペースを設ける。
- ○道路利用者の利便性を向上させるための施設スペースを設ける。

② 施設規模

- ○販売・加工を行うためのスペースは、そのバックヤードも含め、管理運営計画より約1,190㎡ とする。
- ○飲食スペースは、管理運営計画より約520㎡とする。
- ○道路利用者の利便性を向上させるための施設スペースは、管理運営計画より約110㎡とする。

2) コミュニティ施設

① 整備内容

○コミュニティ施設として、イベントや体験学習、研修等の様々な用途に利用できるスペース を設ける。

② 施設規模

○コミュニティ施設は、管理運営計画より約150㎡とする。

キッズスペース・赤ちゃんの駅

① 整備内容

- ○親子で、あるいは子ども同士で遊べるキッズスペースを設ける。
- ○埼玉県が進めている「赤ちゃんの駅(誰でも自由におむつ替えや授乳ができるスペース)」を 設置する。

② 施設規模

○キッズスペース・赤ちゃんの駅は、管理運営計画より約120㎡とする。

4) トイレ

① 整備内容

○地域振興施設分のトイレには、子ども用トイレやベビーカーと一緒に入れる広いトイレブースを確保し、子育て世代に配慮したトイレとする。

② 施設規模

○管理運営計画より、約30㎡とする。

5) 事務所等

① 整備内容

○利用者の出入り、物資の納入・保管・配送、施設内の環境把握、管理のための事務所を設置 する。

② 施設規模

○規模は、管理運営計画より約100m²とする。

(3) アグリゾーン

1) 整備内容

○新規就農と来場者が"農"も楽しめる場としてアグリゾーンを設定する。

2) 施設規模

○アグリゾーンは、約2,560m²とする。

(4)広場

1) 整備内容

○道路利用者や周辺住民の憩いの場として広場を整備する。

2) 施設規模

○広場は、約1,340㎡とする。

2.4 防災機能

(1) 道路管理者整備分

1) 駐車場

○駐車場は、災害時の応援部隊等の活動拠点、支援物資の集積・分別場所としての利用に供するようにする。

2) 自家発電装置

○道の駅自体の非常用電源確保のため、自家発電装置を設置する。

3) 無線LAN

○携帯用情報端末機器の普及もあり、平時を含めて需要が高いため、公衆無線LANの導入を検討する。

(2) 市整備分

1) 駐車場

○駐車場は、災害時の応援部隊等の活動拠点、支援物資の集積・分別場所としての利用に供するようにする。

2) 地域振興施設

○地域振興施設内の各施設は、避難生活を支える物資の提供スペース、一時避難・滞在スペース 等としての利用に供するようにする。

3) 防災倉庫

○本市の道の駅は市の中心部に近く、幹線道路沿いであることから、市内各地への配送に適して おり、防災倉庫を整備する。

4) 防災用トイレ

○停電時や断水時でも使用できる防災用トイレを備蓄する。

5) 自家発電装置

○道の駅自体の非常用電源確保に加え、携帯用情報端末機器の充電ニーズもあるため、再生可能 エネルギーによる自家発電装置の導入について発電方法や効率も含めて検討する。

6) 耐震性貯水槽

○大規模災害時の防災拠点として機能するよう、耐震性貯水槽の設置を検討する。

7) 無線LAN

○携帯用情報端末機器の普及もあり、平時を含めて需要が高いため、公衆無線LANの導入を検討する。

2.5 その他機能

(1)調整地

1) 整備内容

○道の駅の整備に伴い、計画地やその周辺地に降った雨水の流出量を抑制するための施設として 調整池を設ける。

2) 施設規模

○調整池の貯留規模は、道路管理者整備分と市整備分を合わせて約29,000㎡とする。 (詳細は、「第4章施設配置計画 6. 基盤整備計画」に記載する。)

(2)緑地

1) 整備内容

○道の駅の利用者等への「ゆとり」や「うるおい」を提供するものとして、計画地内の緑化を行う。

2) 施設規模

○緑化規模は埼玉県の「ふるさと埼玉の緑を守り育てる条例」に基づき算出する。 (詳細は、「第4章施設配置計画 6. 基盤整備計画」に記載する。)

2.6 各施設規模のまとめ

○各施設の規模を踏まえた駐車場台数及び土地利用面積は、以下のとおりとなる。

表 3-13 駐車場台数のまとめ

	駐車場台数	休憩施設 (道路管理者整備分)	地域振興施設 (市整備分)	合計
	小型車	104	177	281
小型	身体障がい者	3	4	7
	小計	107	181	288
	大型車	45	_	45
大型	セミトレーラー対応	2	_	2
	小計	47	0	47
	合計	154	181	335
	二輪車	_	4	4

※今後の詳細設計や関係機関協議で変更になる可能性がある。

表 3-14 各施設規模のまとめ

区分		施設		面積	(m^2)
		大型車駐車場	45台	2,640	11.700
		セミトレーラー駐車場 2台	2台	2,040	
	道路	小型車駐車場	104台	1,300	
	担 始	身体障がい者用駐車場	3台	90	11,790
道路管理者		駐車場車路		7,160	
(休憩施設・		歩道		600	
情報発信施設等)	 情報発信/トイレ	トイレ		310	520
	情報発信/1/1/ 情報発信	情報発信施設		210	520
	緑地			2,240	
		調整池		·	4,750
	•		計	·	19,300

	施設		面積	(m^2)	
	小型車駐車場	155台	1,940		
	身体障がい者用駐車場	4台	120		
武士担	思いやり駐車場	22台	360	7,170	
阿工中	二輪車用駐車場	4台	10		
	駐車場車路		2,210		
	歩道		2,530		
地域振興施設	販売·飲食等施設		1,820	2,220	
	コミュニティ施設、キッズスペース・赤ちゃんの駅		270		
	事務所・トイレ		130		
アグリゾーン				2,560	
広場		1,340			
緑地		1,410			
調整池				5,410	
		計		20,110	
学的标·田·基··································				39,410	
	駐車場地域振興施設	小型車駐車場 身体障がい者用駐車場 思いやり駐車場 三輪車用駐車場 正軸車用駐車場 駐車場車路 歩道 販売・飲食等施設 コミュニティ施設、キッズスペース・赤ち事務所・トイレ アグリゾーン 広場 緑地 調整池	小型車駐車場 155台 身体障がい者用駐車場 4台 思いやり駐車場 22台 三輪車用駐車場 4台 駐車場車路 歩道 販売・飲食等施設 コミュニティ施設、キッズスペース・赤ちゃんの駅 事務所・トイレ アグリゾーン 広場 緑地 調整池 調整池	小型車駐車場 155台 1,940 身体障がい者用駐車場 4台 120 思いやり駐車場 22台 360 三輪車用駐車場 4台 10 駐車場車路 2,210 歩道 2,530 販売・飲食等施設 1,820 1,820 事務所・トイレ 130 アグリゾーン 広場 緑地 調整池 計	

区分	施設	面積(m²)
鴻巣市	アクセス道路	1,990

※今後の詳細設計や関係機関協議で変更になる可能性がある。

第4章 施設配置計画

1. 基本的な考え方

- ○道の駅への主動線アクセスは、国道17号熊谷バイパスからの安全な出入庫を可能とする交差点とする。
- ○駐車場の出入口は、国道17号熊谷バイパスへの交通影響(交通処理・滞留長など)に配慮し、敷地 西端に配置する。
- ○調整池は、雨水排水の効率性及び円滑性に配慮し、敷地南側の大幹線排水路に隣接する位置に配置する。

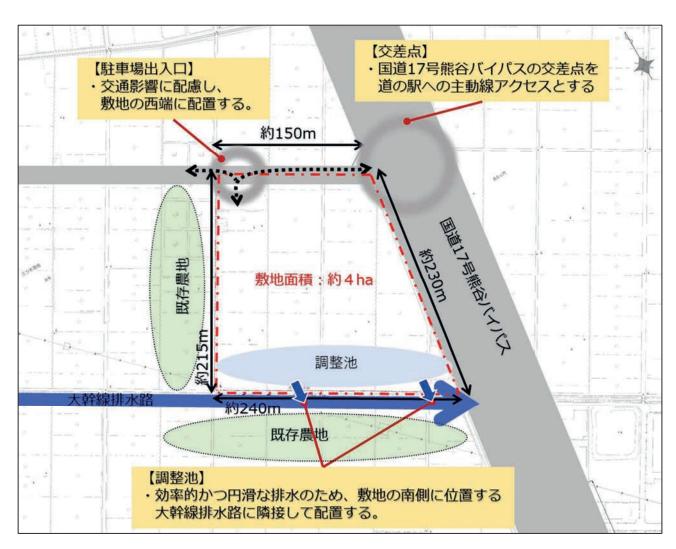


図 4-1 基本的な考え方

2. 土地利用ゾーニング・動線の考え方

- ○地域振興施設等ゾーンは、駐車場等交通ゾーンや周辺の土地利用(既存農地や道路)との関係性に 配慮し、利用者動線がわかりやすい配置とする。
- ○地域振興施設等ゾーン内のトイレ・情報発信施設・地域振興施設等は、利用者にとってわかりやすいことや、施設間の円滑な移動による高い利便性を確保することを目的として一体的な配置とする。
- ○駐車場等交通ゾーンは、国道17号熊谷バイパスに隣接する敷地北東側に配置する。
- ○調整池ゾーンは、必要容量を確保した上で、敷地南側に配置する。
- ○道路管理者と市の整備区域が明確に区分される一体型の道の駅の特徴を踏まえ、敷地及び施設維持 管理区分が入り組んだ形状にならないように配慮する。

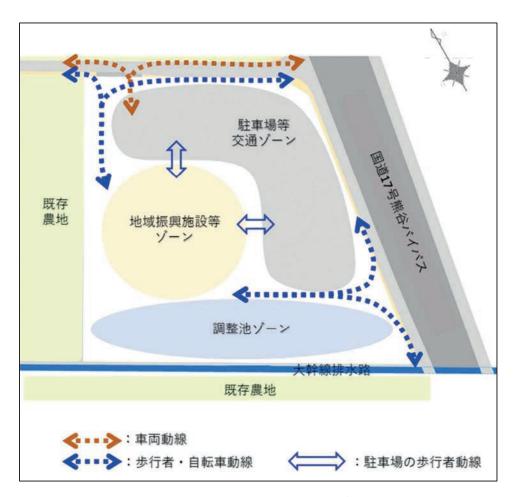


図 4-2 土地利用配置と動線

3. 施設配置の基本方針

○土地利用ゾーニング・動線を踏まえ、施設配置方針を以下に示すとおり設定する。

【休憩施設】

- ◎情報発信施設・トイレ
 - ・休憩施設としての利用しやすさの観点から、駐車場の入口から近い位置に配置する。
 - ・一体的な利用に配慮し、地域振興施設に隣接して配置する。
 - ・ユニバーサルデザインに配慮し、身体障がい者用駐車場に隣接して配置するとともに、屋根を 連続させて雨に濡れないようにする。
- ◎大型車駐車場
 - ・効率的に車路及び駐車ますを配置するため、駐車場等交通ゾーンの外側に配置する。
- ◎小型車駐車場
 - ・最も利用頻度が高いため、アクセス性に配慮し、情報発信施設・トイレに隣接して配置する。

【地域振興施設】

- ◎地域振興施設
 - ・国道17号熊谷バイパスから視認しやすいように、東側を正面とする配置とする。
 - ・施設間の行き来を円滑にするため、わかりやすい利用者動線に配慮する。
 - ・駐車場や既存農地などの周辺施設とのアクセス性に配慮する。
- ◎アグリゾーン
 - ・アグリゾーンの案内所等を地域振興施設内に配置することを想定し、地域振興施設と行き来が しやすい配置とする。
- ◎広場
 - ・イベント利用や災害時利用時に駐車場と一体的に使えるような形状とし、地域振興施設の正面 と駐車場の間に配置する
- ◎小型車駐車場
 - ・最も利用頻度が高いため、地域振興施設に隣接して配置する。

【その他】

○市整備分の調整池とのバッファとして、調整池に隣接する部分には緑化フェンスや緩衝緑地等を 設置する。

4. 施設配置及び車両動線

○整理した施設ごとの位置関係を基に作成した配置計画及び動線計画を以下に示す。

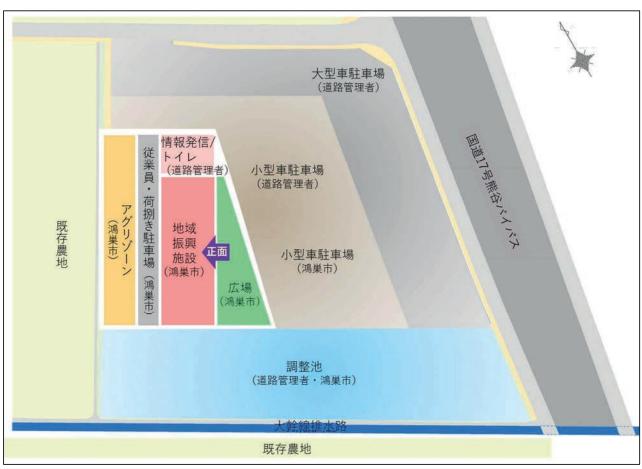
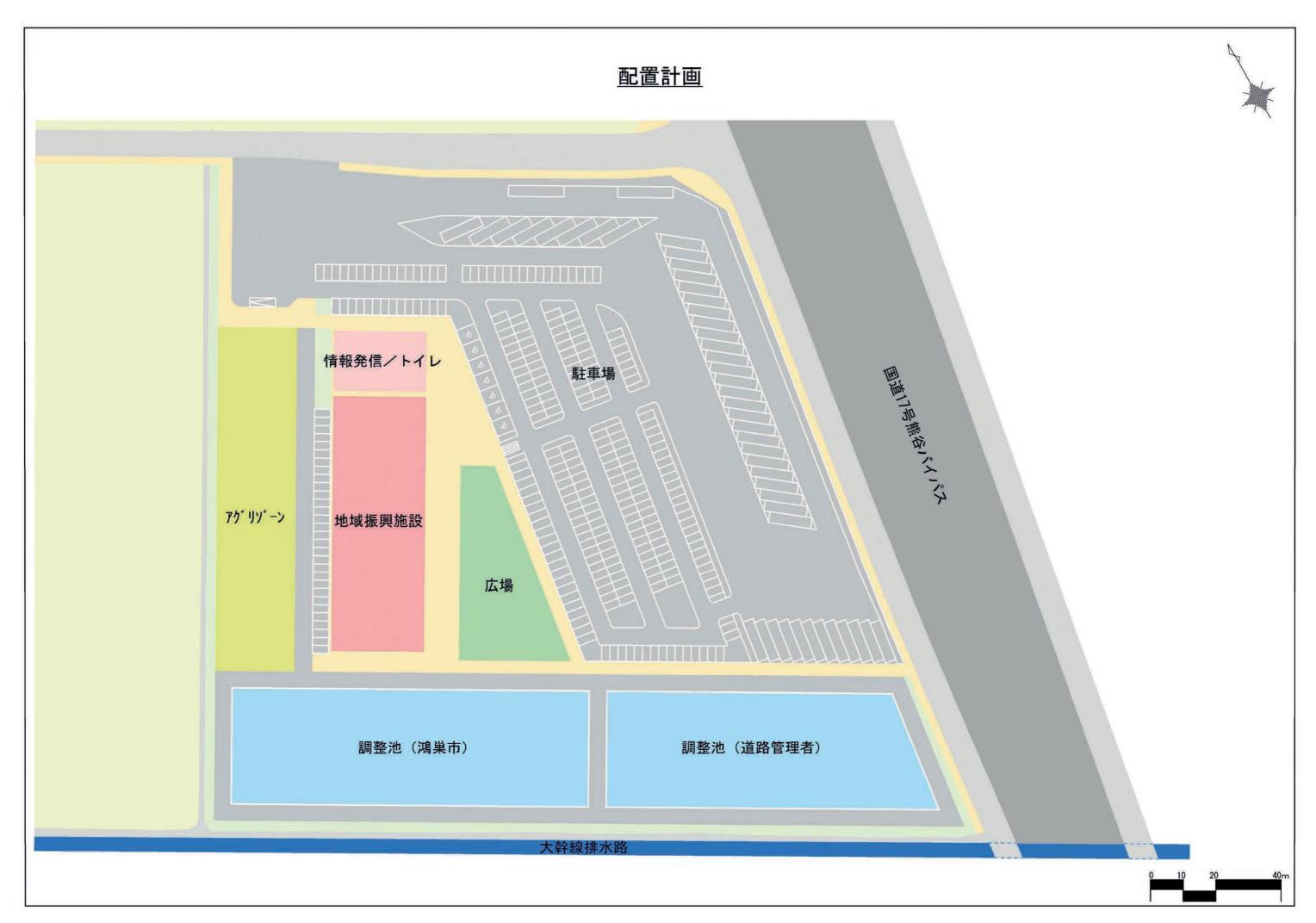
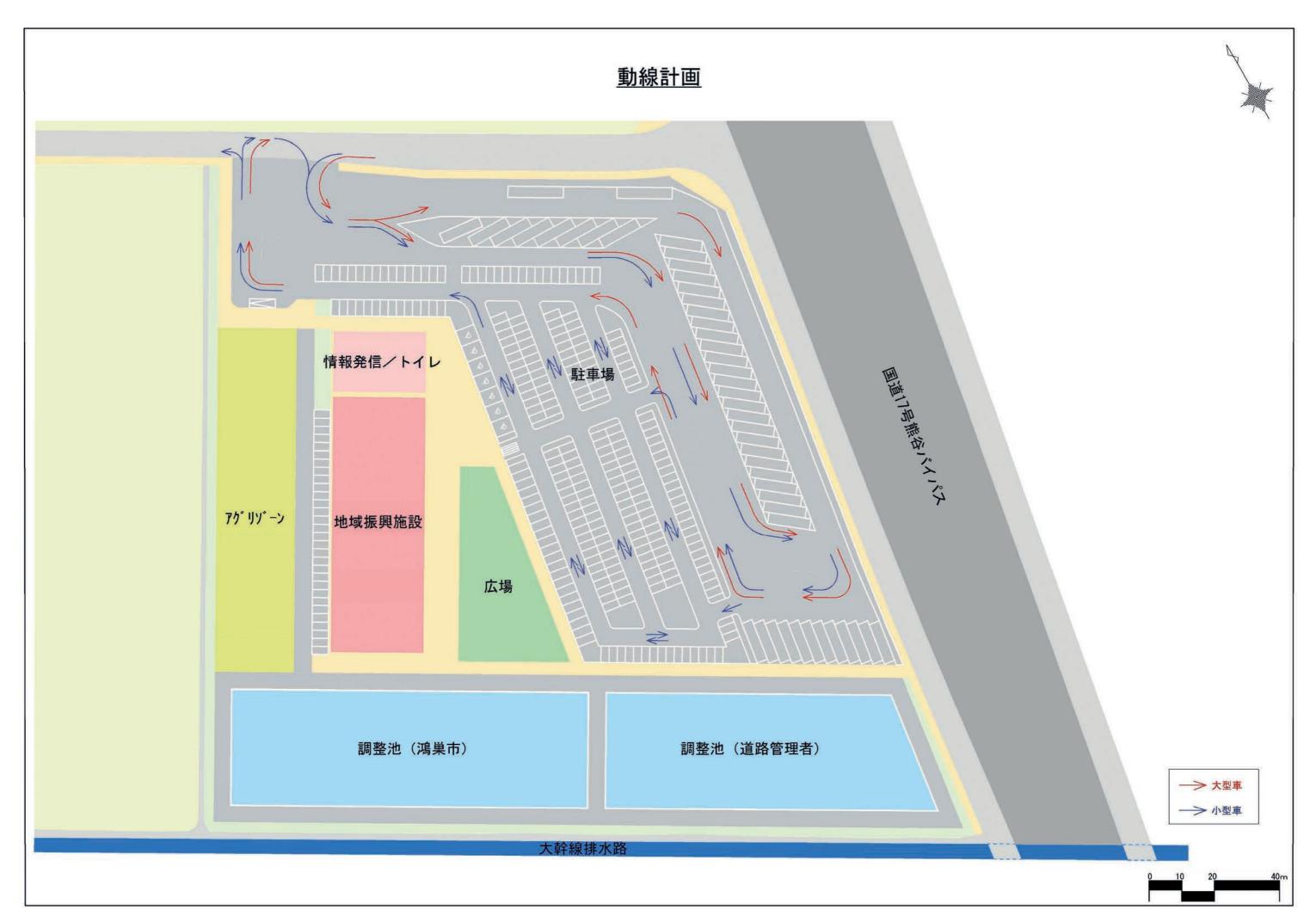


図 4-3 施設ごとの位置関係





5. 建築基本計画

5.1 建築規模

○建築規模については、それぞれ以下のように設定している。

種別施設規模・面積情報発信施設、トイレ約 310㎡休憩施設休憩所・情報コーナー・ベビーコーナー約 210㎡小計約 520㎡

表 4-1 情報発信施設・休憩施設の規模

表 4-2 地域振興施設の規模

種別	施設	規模・面積
地域振興施設	販売・飲食等施設	約 1,820㎡
	コミュニティ施設、キッズスペース・赤ちゃんの駅	約 270㎡
	事務所、トイレ	約 130㎡
	小計	約 2,220㎡

5.2 地域振興施設の整備の考え方

(1) 平面計画の考え方

- ○地域振興施設内で大きな面積を占める農産物直売施設や飲食施設等の販売施設については、道の駅の賑わい醸成の点で最も重要であることから、駐車場や広場に面した正面側に配置し、各施設間の動線や外部からの視認性も考慮して施設配置を行う。
- ○販売施設内は広い空間が形成されることから、買い物客が楽しさや賑わいが感じられる空間デザインを検討する。
- ○基本的には平屋建ての建物を想定するが、防災倉庫等日常的な利用を想定しない施設を配置する場合は、部分的に2階建てとして配置することも検討する。

(2) 構造計画の考え方

○地域振興施設は、建物内にゆとりある空間が望まれる一方、災害時の活動拠点としての活用も 視野に、これらの役割を果たすことができる構造について、設計段階で詳細に検討する。

(3)環境への配慮

- ○施設稼働後のランニングコストに直結することから、可能な限り省エネルギーに配慮する。
- ○コスト面も考慮しながら太陽光発電などの再生可能エネルギーの利用も検討する。

5.3 情報発信・休憩施設と地域振興施設の関係

- ○道路管理者である大宮国道事務所と鴻巣市が整備する「一体型」の道の駅であることを踏まえ、 施設管理の役割分担を明確にするため、情報発信・休憩施設(国道事務所管理)と地域振興施設 (鴻巣市管理)とは別棟とする。
- ○情報発信・休憩施設と地域振興施設は別棟となるが、建物意匠に統一感を持たせるなど、一体的な仕上げとするよう設計段階で検討する。



図 4-4 建築物配置計画

6. 基盤整備計画

6.1 造成計画

○計画地の現況土地利用は農地(水田)であり、平均地盤高は約T.P.+15.1mとなっている。計画地東側の国道17号熊谷バイパスの現況高さはT.P.16.1m~T.P.+16.2m程度となっているため、国道と農地の平均地盤高で約1.0mの高低差がある。また、計画地を取り囲む市道は、田面よりも10cm~50cm程度高くなっている。さらに、計画地は湛水想定区域に含まれているため、雨天時に浸水しないよう配慮が必要である。

(1)基本方針

- ○本整備計画では、以下の基本方針に基づき造成計画を行う。
 - ①計画地への出入動線となる国道の現況高(T.P.+16.2m)を計画高さの基準として設定する。
 - ②計画地の東側は、国道との高低差をなくし、平たんにすり付けを行う。
 - ③計画地西側の農地(水田)及び南側の大幹線排水路との高低差は、のり面により処理する。
 - ④アクセス道路は、北側農地への影響を最小限にするため、国道と市道の現況地盤高を短区間ですり付ける。(国道高さ: T. P. +16. 2m→現況地盤高: T. P. +15. 7m)
 - ⑤計画地は湛水想定区域に指定されていることから、浸水を避けるため湛水位(現況地盤高+0.625m(平均湛水位)より最低計画地盤高を高くする。

※T.P.: 東京湾平均海面 (Tokyo Peil) を表す

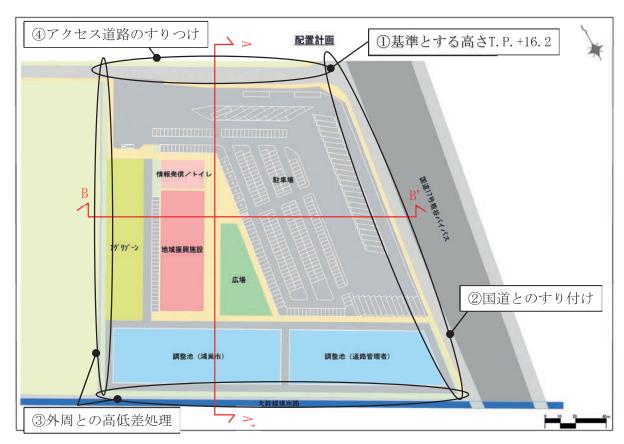


図 4-5 造成基本方針及び断面位置図

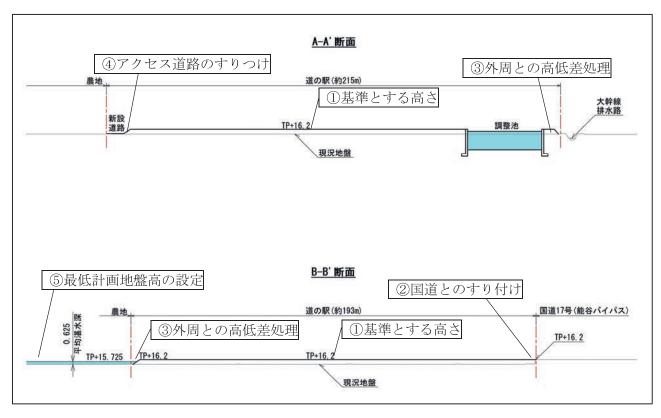


図 4-6 主要断面図

6.2 雨水排水計画

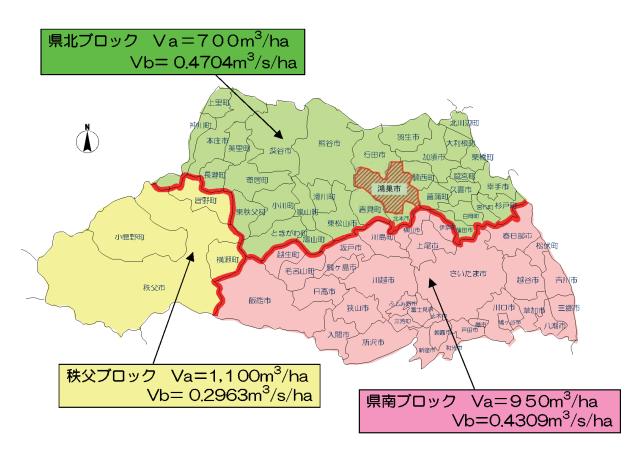
○計画地は、市街化調整区域で下水道事業計画区域に含まれていないため、下水道管(雨水)が整備されておらず、現況の雨水排水は農地(水田)の排水路を利用して大幹線排水路に流下している。道の駅整備に伴い、「埼玉県雨水流出抑制施設の設置等に関する条例」(以下、雨水流出抑制条例)に基づき、調整池を設けて、宅地内の雨水を一時的に貯留し、放流量を調整しながら大幹線排水路に流下する計画とする。

6.3 調整池計画

○本計画地は、埼玉県の湛水想定区域内に位置するため、「雨水流出抑制条例」に基づき、調整池の 必要対策量は、「雨水流出増加行為による必要対策量」と「湛水想定区域内の土地に盛土をする行 為に対する必要対策量」を合算した規模を確保する。

(1)雨水流出増加行為による必要対策量

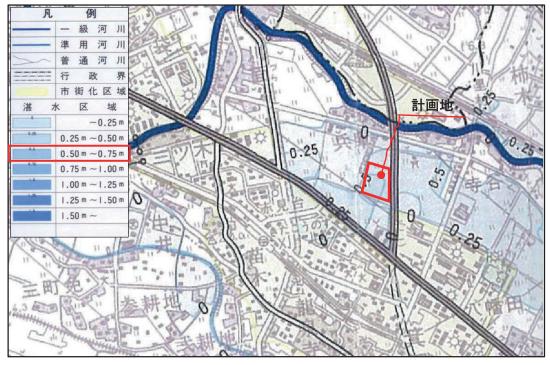
○調整池の地域別必要調整容量は、「地域別調整容量図」により設定する。計画地は、県北ブロックに分類され、必要調整容量はVa=700㎡/haとなる。



(出典: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) 図 4-7 地域別調整容量図

(2) 湛水想定区域内の土地に盛土をする行為に対する必要対策量

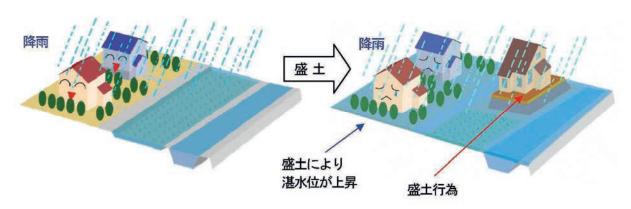
○計画地において、湛水した場合に想定される水深(湛水深)に相当する雨水を調整池容量として確保する計画とする。計画地の湛水深は埼玉県湛水想定区域図より0.5m~0.75mであるため、平均水深として0.625mに相当する調整池容量を確保する。



(出典:埼玉県HP)

図 4-8 湛水想定区域図

○湛水想定区域とは、埼玉県で過去に甚大な被害をもたらした洪水の浸水実績をもとに、県内の 治水施設の整備状況を加えシミュレーションを行い、湛水することが想定される区域として知 事が指定した区域を示す。



(出典: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) 図 4-9 盛土による浸水被害の拡大

(3)必要対策量のまとめ

○調整池による雨水流出抑制必要対策量は以下のとおりである。道路管理者と市がそれぞれ必要 な調整池容量を確保する。

TT口	<i>*\r</i> .₽.	内訳	備考		
項目	数量	道路管理者	鴻巣市	加力	
敷地面積	$41,400\mathrm{m}^2$	19, 300 m²	22, 100 m²		
	41, 400111	46.6%	53.4%		
地域別調整容量	700m³/ha	_	_	県北ブロックVa	
雨水流出増加行為に対する	2, 898m³	1, 350m³	1, 548m³		
必要対策量	2, 090111	1, 550111	1, 540111		
湛水区域	0.625m	-	_	湛水平均水深	
盛土行為に対する必要対策	25, 875m³	12, 058m³	13, 817m³		
量	20, 075III	12, 008111	15, 01/111		
合計必要対策量	28, 773 m³	13, 408m³	15, 365 m³		

表 4-3 必要対策量のまとめ

※土地利用面積に応じて調整池容量を按分する。

(4)調整池計画高水位及び大幹線排水路高水位の設定

○「雨水流出抑制条例」により、調整池の計画高水位は「隣接地の湛水位以下」とされているため、現況地盤高(T.P.+15.1m)に平均湛水位(0.625m)を加え、T.P.+15.725mと設定する。大幹線排水路の高水位は、既存の水位痕跡からT.P.+14.3mと設定する。

(5) 放流管の高さと排水方式

- ○調整池からの放流管は、大幹線排水路の高水位よりも上に接続する必要がある。本計画地においては、調整池の高水位と大幹線排水路の高水位の水位差が1.425mと小さく、自然流下では調整池必要対策量を確保することができない。
- ○したがって、調整池を深くすることにより必要対策量を確保するため、ポンプアップによる強制排水の方式を採用する。

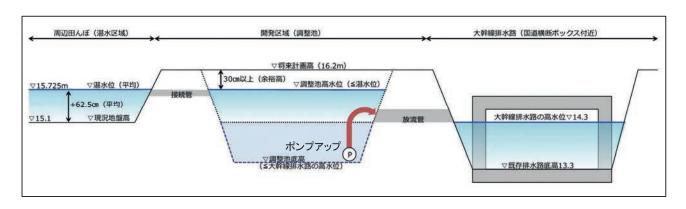


図 4-10 調整池高水位と大幹線排水路高水位の関係

(6)調整池の構造

○調整池の構造形式は、標準的な形状として掘込式と地下式に分類することができる。

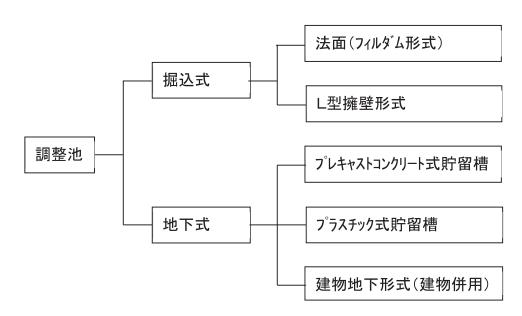


図 4-11 調整池の構造分類

- ○本整備計画では、以下の理由により掘込式のL型擁壁形式とする。
 - ・調整池範囲を小さくすることができ、有効活用できる土地が増える。
 - ・コンクリート構造のため維持管理が容易である。
 - ・プレキャスト製品を用いることで比較的工事費を安価に整備できる。

掘込式 地下式 法面形式 プレキャストコンクリート形式 建物地下形式 L型擁壁形式 プラスチック形式貯留槽 (フィルダム形式) 貯留槽 (建物併用) A STANFORD 1000 事例写真 写真なし 0 フィルダム形式に対してL型 深い構造物が必要である 深い構造物が必要である 建物の投影面積と同じ 規模 フィルタ゚ム形式のため調整池 擁壁を用いるため面積は が、L型擁壁同様に投影 が、ブレキャストコンクリート式同様 のため面積は小さくな 面積は大きくなる 小さくなる 面積は小さくなる に投影面積は小さくなる るが深くなる(※) 0 Δ 堆砂の除去やごみの除去 維持管理 維持管理が比較的容易で 建物地下のため維持管 地下式のため劣る 維持管理は容易である 理に劣る ある に劣る 0 土地の 面積が大きくなり、土地 面積が小さくなり、土地 地下式のため地上の有効 地下式のため地上の有効 地下式のため地上の有 有効利用 の有効利用ができない の有効利用が出来る 利用が出来る 利用が出来る 効利用が出来る 0 Δ 建築物工事費が高価で 工事費 フィルダム形式に比べて高価 最も安価である 地下式のため高価である 地下式のため高価である である ある 検討案の 0 0 Δ Δ Δ 選定

表 4-4 調整池の構造比較

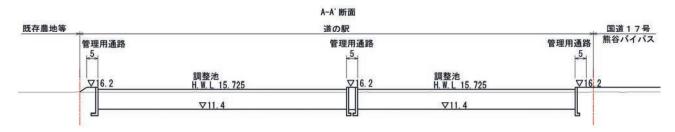
※ただし、投影面積 2,000 ㎡とすると、約 30,000 ㎡を貯留するためには深さ 15m 以上が必要であり、現実的ではない。

(7) 平面及び断面計画

○以上の検討を踏まえ、調整池計画を以下のとおりとする。



%今後の詳細設計や関係機関協議で変更になる可能性がある。 図 4-12 調整池平面図



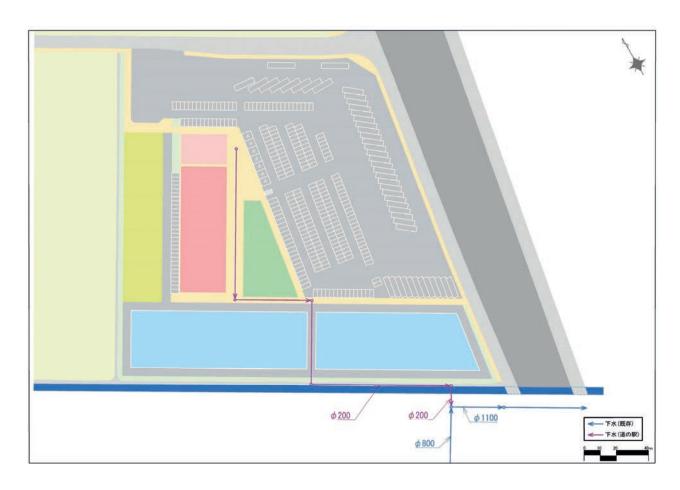
※今後の詳細設計や関係機関協議で変更になる可能性がある。 図 4-13 調整池断面図

6.4 汚水計画

- ○計画地は、市街化調整区域で下水道事業計画区域に含まれていないため、下水道管(汚水)が整備されていない。現況は、農地(水田)の土地利用であり汚水が発生していないため、道の駅整備に伴い、宅地の土地利用による汚水処理を計画する必要がある。
- ○一般的には、下水道事業区域に含まれない場所は、合併浄化槽等により汚水を処理して大幹線排水路等に放流することになるが、計画地周辺には既設下水道本管があることから、これを活用した計画とする。

(1) 汚水計画

- ○道の駅に計画されるトイレ及び地域振興施設から発生する汚水は、敷地内に宅地内汚水管を敷設して排水する。
- ○大幹線排水路の南側に既設下水道本管があることから、道の駅の宅地内汚水管をこの管に接続する計画とする。なお、現行計画の見直しがあった際には、その計画と整合を図ることとする。

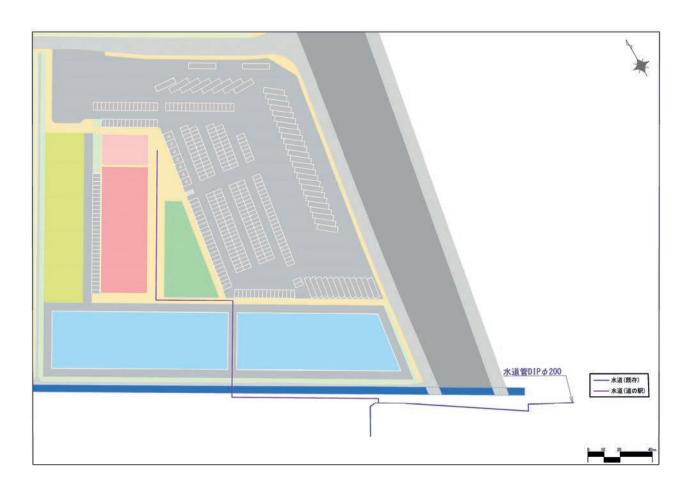


%今後の詳細設計や関係機関協議で変更になる可能性がある。 図 4-14 汚水計画図

6.5 上水道計画

(1)引込位置

○道の駅に必要な上水道は、大幹線排水路の南側に敷設される水道管 (DIP φ 200) から引込する計画とする。



%今後の詳細設計や関係機関協議で変更になる可能性がある。 図 4-15 上水道計画図

6.6 緑化計画

- ○広大な駐車場による無機質な空間となることを避け、道の駅利用者等に「ゆとり」と「うるおい」 を提供するものとして、計画地内の緑化を行う。
- ○車両が中心となる駐車場には出来るかぎり低木植栽や駐車場緑化ブロック等を、計画地の区域沿いには周辺の農地(水田)との調和に配慮して緩衝緑地などの植栽を行い、環境・景観に配慮した計画とする。さらに、人々が集まる広場空間に芝生を植えるなど、利用者に潤いのある憩いの場所を提供する。
- ○なお、緑化面積については、埼玉県の「ふるさと埼玉の緑を守り育てる条例」(以下、緑化基準) に基づく必要面積を確保するものとする。鴻巣市道の駅は、緑化基準において用途地域が定められていない「その他の区域」に該当するため、敷地面積×0.25以上の緑化面積を確保する。

7. 概算事業費

- ○本事業の概算事業費(※)は、25~30億円を想定している(用地取得費を除く)。
- ○なお、事業費を圧縮するため、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を図るなど、 市の財政負担の軽減に努めるものとする。

※:市整備分

8. 事業スケジュール

○事業スケジュールは、以下のように進めていく予定である。

		令和え	元年度	令和2	年度	令和3	年度	令和4	年度	令和5	年度	令和6	年度	令和7	年度
	,	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期
計画	管理運営計画策定														
	整備計画策定														
用地取得	農地関連手続き														
	用地取得														
別明.自.	土木設計														
	建築設計														
工事	造成工事														
	建築工事														
	外構(駐車場・調整池)工事											***************************************			
	アクセス道路工事														

[※]事業スケジュールは、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る

鴻巣市道の駅整備計画

令和2年9月 策定

発行 鴻巣市環境経済部道の駅整備プロジェクト

電話 048-541-1321 (代表)