

伊勢原市『道の駅』基本構想

令和 8 年 1 0 月

伊 勢 原 市

はじめに

伊勢原市は神奈川県ほぼ中央、都心から約 50 キロメートルに位置し、およそ 55 km²のうち山林原野が約三分の一を占める恵まれた自然環境があり、緑豊かな大山を背景に丘陵部には畑、低地部には水田が広がっています。平野部には市街地が形成され、恵まれた医療環境や温暖な気候で四季の実にあふれ、安心して住みやすいまちです。

さらに、本市は豊かな歴史を有するまちでもあり、縄文・弥生時代には市内の丘陵や台地に集落を形成し、古墳時代には県内一の古墳文化が栄え、江戸時代からは、大山を参拝する庶民信仰が広がり、江戸の人口が 100 万人の頃、年間 20 万人もの参拝者が訪れていました。

現在も続く伝統は、平成 28 年 4 月に日本遺産「江戸庶民の信仰と行楽の地～巨大な木太刀を担いで『大山詣り』～」として認定され、昔も今も賑わいのあるまちでもあります。

こうした地域性を有する本市では、地域特産の農産物や観光情報を発信し、訪れる人と地域住民をつなぐ「交流・賑わいの拠点」を創出することに加え、近年、頻発化・激甚化している自然災害への備えとして、発災時には地域を守る「防災拠点」としての機能も備えた拠点整備が求められております。

「道の駅」は制度発足時、通過する道路利用者のサービス提供の場として始まり、その後、全国に広がりを見せ、さらにステージが上がるにつれて機能が拡張され、現在においては地方創生や広域的な防災機能を担う拠点へと進化しています。

このような拠点整備への期待及び制度の背景を踏まえると、「道の駅」は本市の抱える課題を解決していくためのきっかけとなり、さらには本市が目指す将来像である「人と自然と歴史が織りなす 暮らしやすさ実感都市 伊勢原」の実現に向けた大変重要な拠点になり得ると考えます。

こうしたことから、本構想において、コンセプトや基本方針、導入機能イメージなど、今後の検討に必要な各種条件や基本的な考え方を整理し、本市の地域性を生かした道の駅設置の実現可能性の検討を進めるものです。

目 次

1. 「道の駅」制度の概要について

- 1－1. 道の駅とは・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P. 1
- 1－2. 道の駅の登録要件・・・・・・・・・・・・・・・・ P. 2
- 1－3. 道の駅の多様な役割・・・・・・・・・・・・・・・・ P. 3

2. 伊勢原市の現状について

- 2－1. 市勢・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P. 5
- 2－2. 交通・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P. 6
- 2－3. 地域産業・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P. 10
- 2－4. 防災と医療・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P. 14
- 2－5. 市内の交通ネットワーク及び地域資源位置図・・・・・・・・ P. 17

3. 伊勢原市「道の駅」について

- 3－1. 目的・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P. 18
- 3－2. 道の駅整備に係る課題・・・・・・・・・・・・・・・・ P. 22
- 3－3. 道の駅アンケート調査・・・・・・・・・・・・・・・・ P. 25
- 3－4. 総合計画・個別計画への位置付け・・・・・・・・ P. 30
- 3－5. コンセプトと基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・ P. 33
- 3－6. 導入機能イメージ・・・・・・・・・・・・・・・・ P. 34

4. 今後の事業推進について

4－1. 整備管理手法・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P. 38

4－2. 今後の進め方・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P. 40

4－3. その他・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P. 41

1. 「道の駅」制度の概要について

1-1. 道の駅とは

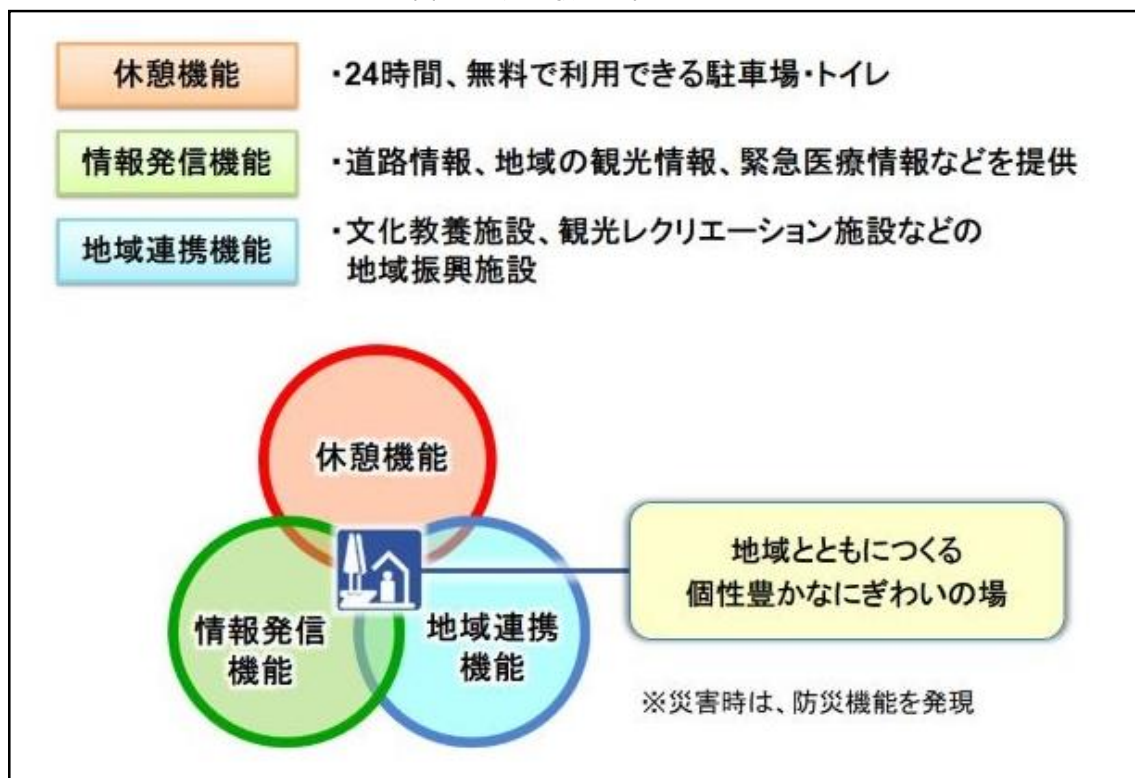
長距離ドライブが増え、女性や高齢者のドライバーが増加するなかで、道路交通の円滑な「ながれ」を支えるため、一般道路にも安心して自由に立ち寄れ、利用できる快適な休憩のための「たまり」空間が求められています。

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が提供されています。

さらに、これらの休憩施設が個性豊かで、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」をきっかけにまちとまちとが手を結び活力ある地域づくりを共に行うための“地域連携機能”、の3つの機能を併せ持つ休憩施設「道の駅」が誕生しました。

図 1.1 道の駅の基本コンセプト



出典：国土交通省

1－2．道の駅の登録要件

(1) 登録要件

「道の駅」の登録にあたっては、以下の要件を満たすことが条件になります。

「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一以上出資する法人、市町村が推薦する公益法人または市町村から土地・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

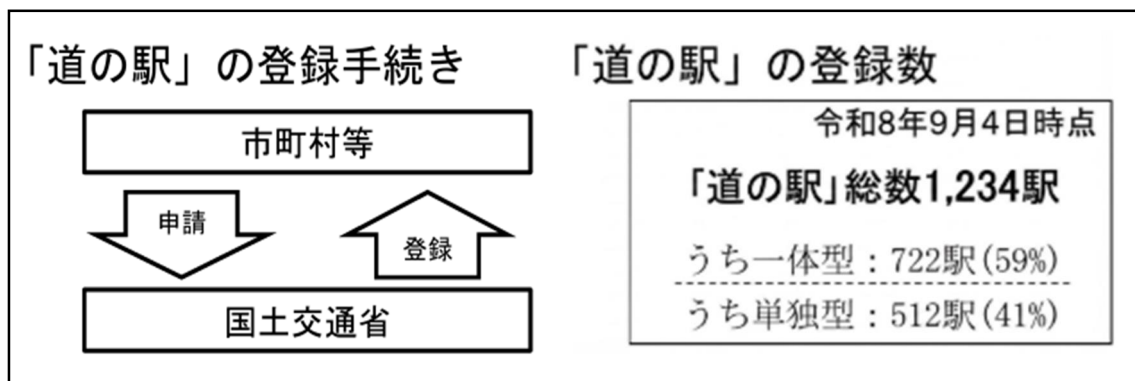
出典：国土交通省

(2) 登録方法

道の駅は、市町村長からの登録申請に基づき、国土交通省が登録します。

全国の道の駅の登録数は、令和 8 年 9 月 4 日現在で、1,234 駅となっています。

図 1.2 道の駅の登録手続き及び登録数



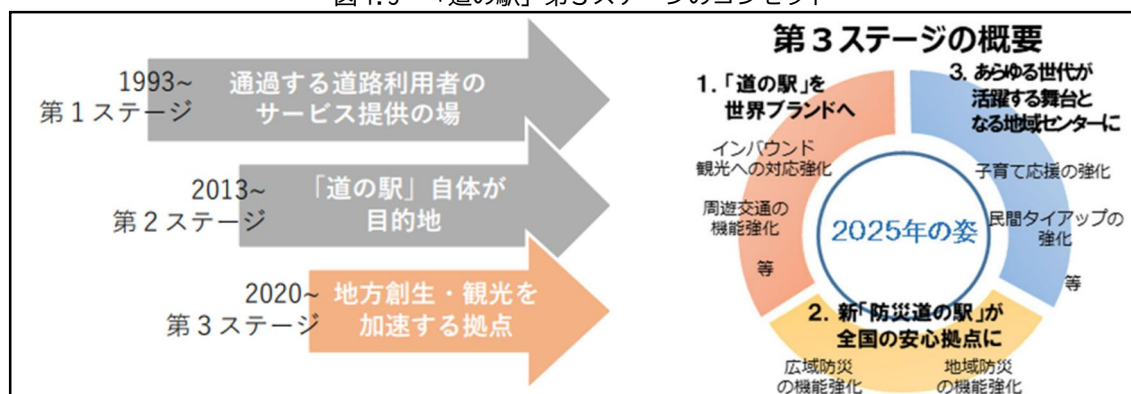
出典：国土交通省

1－3. 道の駅の多様な役割

(1) 「道の駅」第3ステージ

「道の駅」は、通過する道路利用者へのサービス提供が主たる機能でしたが、「道の駅」の持つ地域との連携機能の役割が増し、「道の駅」自体が目的地となるような箇所も増えています。国土交通省では、このような変遷を「第1ステージ」「第2ステージ」と呼称し、2020年から2025年までを「第3ステージ」と位置付け、「地方創生・観光を加速する拠点」へ進化するため、「道の駅を核にした地方創生」及び「道の駅の持続可能な安定運営」を目指した取組を推進しています。

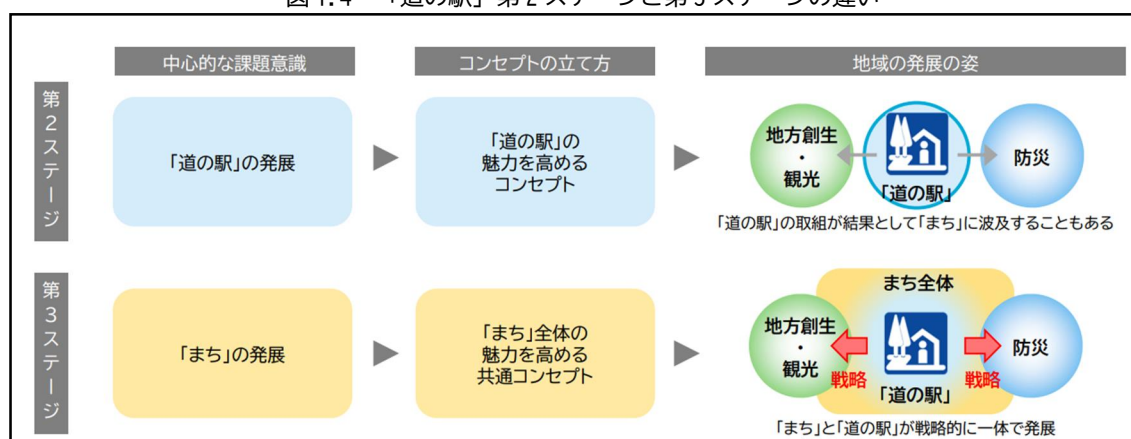
図1.3 「道の駅」第3ステージのコンセプト



出典：国土交通省

第2ステージは、「道の駅」を魅力的にすることにより、結果として地方創生に導く取組であることに対し、第3ステージは、「まち全体」を中心にコンセプトを共有し、「まち」と「道の駅」が戦略的に一体で進める取組であるとされています。

図1.4 「道の駅」第2ステージと第3ステージの違い



出典：国土交通省

また、道の駅を全国の安心拠点とすることを目指し、広域的な防災拠点となる「防災道の駅」認定制度の導入と重点支援、地域防災力強化のためのBCP策定や災害時の機能確保に向けた準備等の取組が進められています。

(2) 防災道の駅とは

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、国土交通省が「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しています。

防災拠点の役割として、自衛隊、警察、テックフォース等の救援活動の拠点となること、緊急物資等の基地機能を有すること、復旧、復興活動の拠点となること等があります。

令和8年4月現在、79の「道の駅」が「防災道の駅」として選定されています。

広域的な防災拠点となった道の駅



出典：国土交通省

(3) 「防災道の駅」選定要件

「防災道の駅」の選定にあたっては、以下の要件を満たすことが条件になります。

「防災道の駅」選定要件

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 5 km 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、2,500 m²以上の駐車場を備えていること
 - ③「道の駅」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 B C P（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

2. 伊勢原市の現状について

2-1. 市勢

神奈川県ほぼ中央に位置する伊勢原市は、南部を平塚市、西部を秦野市、北東部を厚木市と接し、東西間に新東名高速道路、東名高速道路、国道246号、小田急小田原線が走っています。東京からは東名高速で約45分、電車で新宿から約60分、距離にして東京から約50km、横浜から約45kmの位置にあり、首都圏の近郊都市として重要な役割を担っています。

総面積55.56km²のうち山林原野が約三分の一を占め、その恵まれた自然環境と温暖な気候から、県内はもとより広く関東一円の人々の憩いの地となっています。丹沢大山国定公園の一角に位置するシンボル「大山」を頂点として、東部には豊かな平野部が広がり、鈴川、善波川、日向川、歌川といった清流が大地を潤しています。

人口は約10万人。「新東名高速道路」をはじめとした広域幹線道路の整備が進み、伊勢原市はこれから大きく変貌しようとしています。先人から受け継いだ大切な「ふるさと伊勢原」を将来世代へつなげていく必要があります。



優れた交通アクセス

東名高速道路、新東名高速道路、国道246号が横断し、首都圏の広域的な道路ネットワークを形成する環状道路である圏央道にも接続。首都圏域における優れたアクセス性が自慢です。



特急ロマンスカーが停車

伊勢原駅は、特急「小田急ロマンスカー」の停車駅です。伊勢原駅から新宿駅まで約50分、小田原駅まで約25分で結びます。



フルーツの里いせはら

伊勢原市は「フルーツの里」と呼ばれ、みかん、ぶどう、柿、梨など、様々な果物が栽培されています。収穫の時期を迎えると、国道沿いには多くの直売所が並び、もぎとりが楽しめる観光農園も人気です。

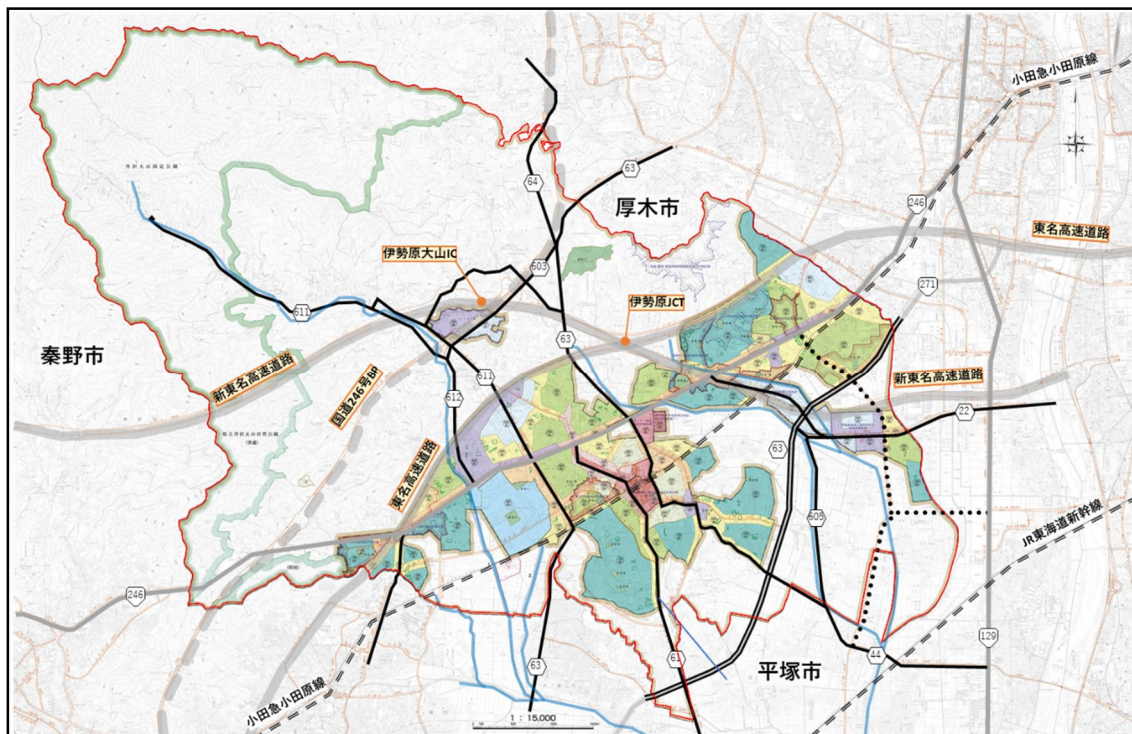
2-2. 交通

(1) 平時の交通

本市の道路網は、自動車専用道路として、新東名高速道路、東名高速道路、小田原厚木道路(国道 271 号)が広域な都市圏を結んでおり、交通結節機能として、新東名高速道路の伊勢原大山インターチェンジや小田原厚木道路(国道 271 号)の伊勢原インターチェンジがあります。さらに、国道 246 号バイパスの事業が進められており、(仮称)伊勢原西インターチェンジ及び(仮称)伊勢原北インターチェンジも計画されています。

一般道路として、矢倉沢往還と大山道を原型とした国道 246 号が、市内中心部を東西に走り東京と静岡を結んでいます。また、主要地方道の県道 22 号(横浜伊勢原)、県道 44 号(伊勢原藤沢)、県道 61 号(平塚伊勢原)、県道 63 号(相模原大磯)、県道 64 号(伊勢原津久井)が市内縦横に走り県内の都市を結んでいます。

図 2.1 市内の交通ネットワーク



交通の状況は、令和 3 年度全国道路・街路交通情勢調査によると、一日当たりの交通量として、自動車専用道路では東名高速道路が約 9 万台、新東名高速道路が約 1 万台、小田原厚木道路が約 3 万台となっており、一般道路では国道 246 号が約 2 万台、主要地方道の県道 22 号(横浜伊勢原)が 2 万台弱、その他の県道が 1 万台前後となっています。夜間の交通量では、国道 246 号が他路線に比べ多く、5 千台を超えています。

また、一般道路における混雑度は、国道 246 号及び小田原厚木道路(国道 271 号)の側道(県道 63 号)が他路線に比べ高く、交通容量に対し 1.2 を超えている状況です。

市内で最も交通量が多い一般道路の国道 246 号は、大型車の混入率が上り・下りともに約 30%というデータがあります。

このデータにより、大型車だけでも一日あたり約3千台ずつ往来をしていることが分かりますが、市内には、大型車の運転手が気軽に休憩できるような駐車スペースが不足しており、その結果、一部の県道・市道において、路肩（または左側車線）に一時停車している大型車が目立つ箇所があり円滑な交通の妨げになっている現状があります。

（２）災害発生時の交通

大規模災害発生時等の道路啓開に関する考え方は、以下のとおりとなっています。

１）県（神奈川県）

神奈川県内の動きとしては、災害対策関係の指針として、神奈川県緊急輸送道路ネットワーク協議会が神奈川県緊急輸送道路管理マニュアルを作成し、また、神奈川県防災会議が神奈川県地域防災計画を地震災害対策計画、風水害等災害対策計画、原子力災害対策計画の３つの視点から作成し公表しています。

上記の計画等によると、高速道路会社が管理する高速道路（新東名高速道路や東名高速道路等）や国が管理する国道（国道246号）が優先啓開候補路線の最上位に位置付けられ、それらの路線と並行して、災害拠点病院や広域応援活動拠点等を結ぶ路線が啓開候補路線となっています。優先啓開候補路線上の被害想定を踏まえ、道路啓開に必要な人員・資機材を確保しておく必要もあります。

２）市（伊勢原市）

伊勢原市地域防災計画（令和6年3月伊勢原市防災会議）においては、第5節に緊急交通路・緊急輸送道路等の確保に関して記述しています。

同計画には、「県警察は、地震災害発生時等における緊急通行車両の運行を確保するため、あらかじめ緊急交通路を想定し、必要な区間を指定して車両等の交通規制を行う。また、県や市は、円滑かつ迅速に支援物資や要員等の輸送を行うために、防災拠点等を結ぶ路線について、あらかじめ緊急輸送道路やそれを補完する道路として位置付けて、必要な措置を講じておくことが必要である。」と整理されており、本市における緊急交通路指定想定路線は以下のとおりとなります。

表2.1 本市における緊急交通路指定想定路線

路線名	区間
第一東海自動車道(東名高速)	市内全線
第二東海自動車道(新東名高速)	市内全線
国道246号	市内全線
小田原厚木道路(国道271号)	市内全線
県道22号(横浜伊勢原)	市内全線
県道44号(伊勢原藤沢)	市内全線
県道63号(相模原大磯)	市役所入口交差点～分れ道交差点
県道64号(伊勢原津久井)	市内全線

また、同計画の中で、県指定の緊急輸送道路として、県は、県庁、広域防災活動拠点、市災害対策本部、物資受入れ港等及び隣接都県の主要路線を接続する路線として、市内の県指定緊急輸送道路（第1次緊急輸送道路）として、次のとおり指定しています。

表 2.2 市内の県指定緊急輸送道路（第 1 次緊急輸送道路）

路線名	区間
第一東海自動車道(東名高速)	市内全線
第二東海自動車道(新東名高速)	市内全線
国道 246 号	市内全線
小田原厚木道路(国道 271 号)	市内全線
県道 63 号(相模原大磯) (小田原厚木道路側道)	厚木市境(石田地内) ～県道 22 号(横浜伊勢原)交点(下糟屋地内)
県道 22 号(横浜伊勢原)	市内全線
県道 44 号(伊勢原藤沢)	市内全線
県道 63 号(相模原大磯)	県道 64 号(伊勢原津久井)交点(分れ道交差点) ～国道 246 号交点(市役所入口交差点)
県道 64 号(伊勢原津久井)	市内全線
県道 603 号(上粕屋厚木)	県道 64 号(伊勢原津久井)交点(分れ道交差点) ～県道 612 号(上粕屋南金目)交点(石倉橋交差点)
県道 612 号(上粕屋南金目)	県道 611 号(大山板戸)交点(石倉橋交差点) ～国道 246 号交点(工業団地入口交差点)

上記の道路は、市内における高規格幹線道路、一般国道等で構成する広域的ネットワークにおける緊急輸送の骨格をなす県指定緊急輸送道路（第 1 次緊急輸送道路）となります。

これとは別に、第 1 次緊急輸送道路を補完し、地域的ネットワークを構成する路線及び市庁舎等に連絡する路線として、次のとおり、市内の県指定緊急輸送道路（第 2 次緊急輸送道路）を設けています。

表 2.3 市内の県指定緊急輸送道路（第 2 次緊急輸送道路）

路線名	区間
県道 63 号(相模原大磯) (小田原厚木道路側道)	県道 22 号(横浜伊勢原)交点(下糟屋地内) ～平塚市境(岡崎地内)
市道 315 号線	県道 44 号(伊勢原藤沢)交点(市役所前交差点) ～伊勢原市役所(田中地内)

さらに市は、県が指定する緊急輸送道路以外の道路で、緊急輸送道路と有機的にネットワークを結ぶことが必要な防災上重要な道路を、次のとおり緊急輸送道路補完道路として指定しています。

表 2.4 緊急輸送確保路線

（市災害対策本部から広域避難所及びヘリコプター臨時離着陸場等を結ぶ路線）

路線名	区間
市道 55 号線	国道 246 号交点(伊勢原交差点付近) ～伊勢原高校(田中地内)
市道 326 号線	市道 900 号線(中沢中学校入口交差点) ～市道 320 号線(田中地内)
市道 72 号線	県道 61 号(平塚伊勢原)交点(伊勢原小学校入口交差点) ～千津ふれあい公園(東大竹 2 丁目地内)
市道 186 号線	全線(桜台交差点～三福寺前交差点)
市道 76 号線	県道 61 号(平塚伊勢原)交点(馬渡交差点) ～竹園小学校(岡崎地内)
市道 75 号線	県道 61 号(平塚伊勢原)交点(八幡台入口交差点) ～県道 63 号(相模原大磯)交点(東大竹跨線橋交差点)
市道 1 号線	県道 603 号(上粕屋厚木)交点(温泉入口交差点) ～高部屋小学校(西富岡地内)

市道 87 号線	県道 611 号(大山板戸)交点(山王中学校前交差点) ～山王中学校(上粕屋地内)
市道 450 号線	国道 246 号交点(比々多小学校交差点) ～比々多小学校(神戸地内)
市道 83 号線	国道 246 号交点(白根交差点) ～市ノ坪公園(鈴川地内)
市道 54 号線	市道 55 号線交点(高森地内) ～成瀬中学校(高森地内)
市道 58 号線	県道 22 号(横浜伊勢原)交点(成瀬小学校入口交差点) ～成瀬小学校(高森地内)
市道 60 号線	国道 246 号交点(子安神社交差点) ～緑台小学校(高森地内)
市道 62 号線	県道 63 号(相模原大磯)交点(石田地内) ～石田小学校(石田地内)
	県道 63 号(相模原大磯)交点(石田地内) ～伊志田高校(石田地内)
市道 2 号線	J A 湘南(田中地内)～駒形橋(池端地内)
市道 3 号線	駒形橋(池端地内)～大田小学校(下谷地内)
市道 900 号	県道 22 号(横浜伊勢原)交点(塚田交差点) ～伊勢原小学校(伊勢原 4 丁目地内)
県道 611 号(大山板戸)	全線
県道 603 号(上粕屋厚木)	県道 63 号(相模原大磯)交点(西富岡交差点) ～市道 1 号線交点(温泉入口交差点)

表 2.5 飲料水確保路線

(市災害対策本部から広域避難所及びヘリコプター臨時離着陸場等を結ぶ路線)

路線名	区間
市道 50 号線	県道 64 号(伊勢原津久井)交点(日向地内) ～伊勢原浄水場(日向地内)
市道 60 号線	緑台小学校(高森地内)～高森配水池(高森地内)
市道 86 号線	県道 612 号(上粕屋南金目)(西分署付近) ～三ノ宮低区配水池(三ノ宮地内)
県道 612 号(上粕屋南金目)	国道 246 号(工業団地入口交差点) ～市道 86 号線交点(西分署付近)

これらの状況を踏まえると、道路啓開作業等の拠点機能や当該作業等に必要な資機材・物資等の保管場所（作業ヤード）は、市内における優先啓開候補路線である国道 246 号沿いや自動車専用道路のインターチェンジ周辺で、かつ県道・市道ネットワークとの接続等との観点等を踏まえても、道路管理者との連携が必要とされます。

2-3. 地域産業

(1) 商工業

本市の産業構造は、業種別売上高の約6割を製造業が占めており、全国及び神奈川県
の平均からみても高い割合となっています。

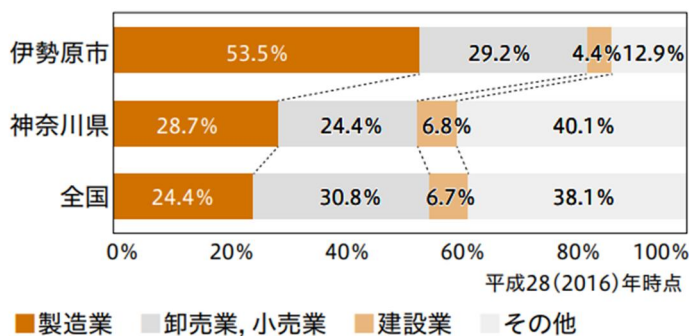
また、製造業に続いて売上高や従業員数の割合が高い卸売業・小売業では、経営者の
高齢化や店舗の老朽化、さらに大型商業施設の参入、近年のネットショッピングの浸透
等により、本市に限ったことではありませんが、商店街における店舗数は年々、減少傾
向にあります。

商店街の衰退や中心市街地における回遊性の低下は、地域経済の活性化や発展に悪影
響を与える可能性が懸念されます。

一方で、「日本遺産のまち伊勢原」を生かし「うまいものセレクト」といった伊勢原
ゆかりの特産物や土産品、伝統工芸を統一的にアピールし、産業の活性化やまちのPR
を目指す地域ブランドの取り組みを行っています。観光協会の「推奨土産品」やふるさと
納税でも人気の肉・野菜や果物等農畜産品を認定し、また事業者同士の交流により新
たな商品開発も行っています。

様々な工夫によって地域の賑わい創出を図っておりますが、新たな雇用や販路拡大の
契機となる場が求められています。

本市の産業構造（産業大分類・売上高別）



資料：総務省「経済センサス-活動調査」

伊勢原をまるごと味わう。



BEST SELECTION
IN ISEHARA

（２）観光業

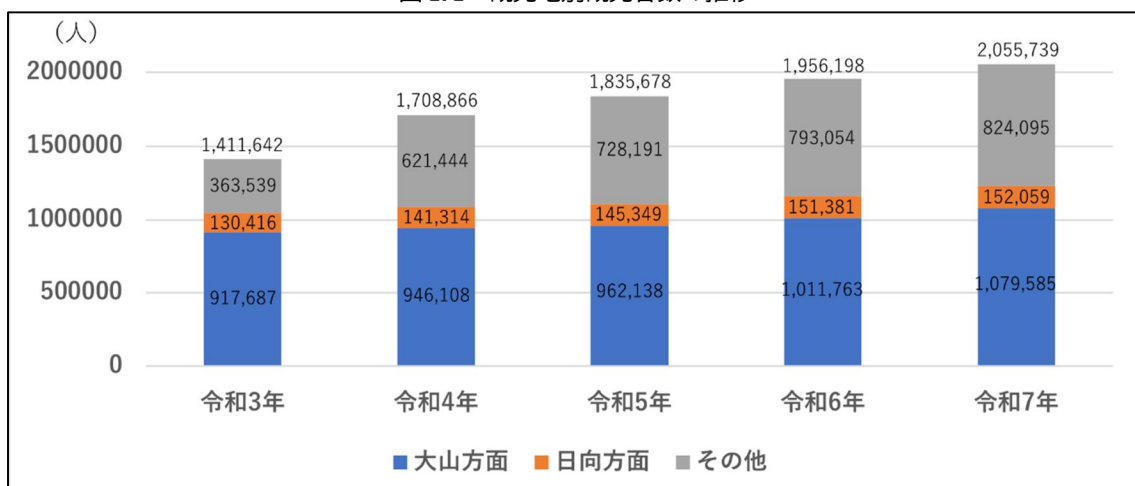
本市の入込観光客数は年々増加傾向にあります。その要因としては、文化庁が推進する日本遺産ブランドを生かし、本市の歴史文化をストーリー化した日本遺産「大山詣り」による観光事業や大山・日向をはじめとする自然を生かした登山・ハイキングなどのレジャーのほか、伊勢原観光道灌まつり、大山紅葉ライトアップなど、各種イベントの開催によって、多くの誘客を図っていることが考えられます。

また、新東名高速道路や首都圏中央連絡自動車道等の整備によって、伊勢原市内の観光拠点等へのアクセス性が飛躍的に向上してきていることから、更なるまちの賑わい創出が期待されます。

一方、来訪者のくつろぎや交流の場となる受け皿が不足していることもあり、県内の他の市町村と比較して、観光消費単価の低い点が懸案となっています。

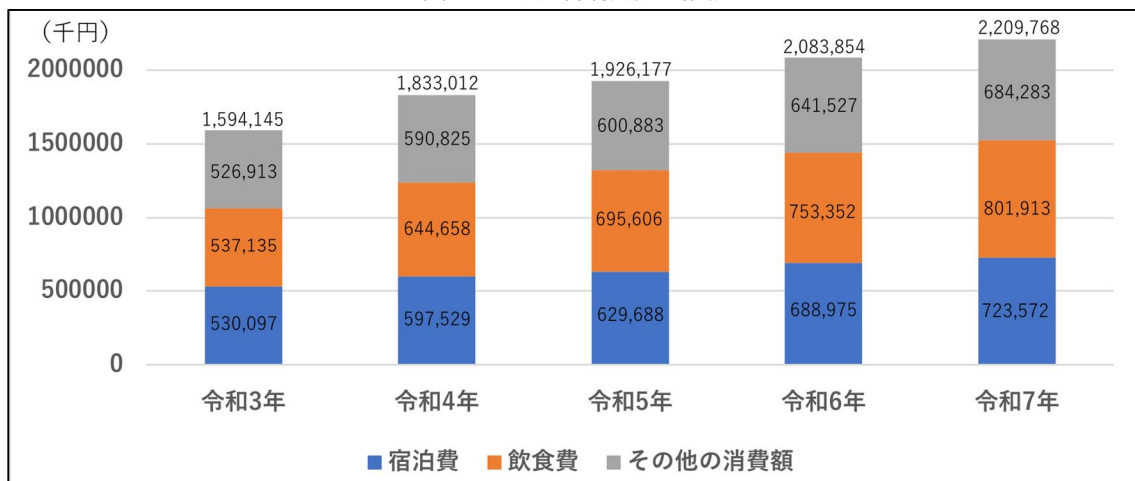
このため、域内消費額の向上につながる観光施策等の展開も大変重要な要素となっており、観光客等の交流人口増や消費額増につなげるための具体的な施策の一つとして、地元製品のブランド化・販路の拡大等が求められています。

図 2.2 観光地別観光客数の推移



出典：神奈川県「入込観光客数調査」より

図 2.3 観光客消費額の推移



出典：神奈川県「入込観光客数調査」より

表 2.6 令和 7 年度 県内主要観光地の観光消費単価

市町村名	延観光客数(千人)	消費額計(千円)	観光消費単価(円)
鎌倉市	16,061	101,511,727	6,320
藤沢市	21,491	134,029,409	6,236
小田原市	8,966	39,201,789	4,372
秦野市	5,040	7,527,477	1,493
厚木市	2,313	21,690,977	9,377
伊勢原市	2,056	2,209,768	1,074
海老名市	743	2,124,063	2,858
大磯町	1,223	2,480,212	2,027
箱根町	21,122	102,421,015	4,849

出典：神奈川県「入込観光客数調査」より

(3) 農林業

本市の農業は、温暖な気候と都市近郊という消費者に近い立地を活かし、多種多様な生産活動が積極的に展開されています。

農業生産の特徴としては、神奈川県内でも有数の水田地帯であるとともに、新鮮かつ良質な野菜や果樹、花卉やきのこなど、バラエティーに富んだ品目が栽培されており、酪農を中心とした畜産業も盛んな地域です。また、梨やぶどう、みかんなどの生産が活発に行われており、古くから「フルーツの里」として親しまれています。

農地は、主に市街地の外周部に広がっており、市域面積の約 19%を占めています。東部・南部の平坦地は水田地帯となっており、水稻を中心に野菜や花卉、酪農等との複合経営が、北部・西部の丘陵地帯は酪農、果樹を中心とした野菜との複合経営による農業が行われています。

また、本市の森林は主に北西部に広がっており、市域面積の約 37%を占めています。これら森林が持つ役割としては、木材の供給に留まらず、生物多様性や地球環境の保全、土砂災害防止や水源涵養の機能を発揮しており、加えて、心身の健全や余暇活動に資する景観や森林浴、散策や行楽など、地元や周辺都市住民の身近なレジャー拠点として、良好で快適な自然環境とのふれあいの場を提供しています。

令和 6 年には、(株)三井住友銀行が日向地区の約 220ha の森林を取得して、本市と「日向地区の活用に係る基本協定」を締結し、これに基づき同行では、散策を楽しみながら自然環境の大切さを学ぶことができる「伊勢原自然塾」を整備しました。

一方で、本市の農林業を取り巻く環境は、農業者の高齢化や後継者不足、これに伴う遊休農地の増加など、厳しい状況に直面しています。こうした課題を解決し、持続可能な地域農業を推進するためには、地元農産物のさらなる高付加価値化や、加工・販売を含む 6 次産業化の推進、そして地産地消の拠点づくりによる新たな販路の開拓が急務となっています。本市の豊かな農林産物の魅力を広く発信し、都市住民との交流を通じた生産者の所得向上と意欲の醸成を図るためにも、農林業の再生と振興に向けた新たな受け皿となる施設の整備が強く求められています。

表 2.7 主な関連データ

項 目	数 値	対象年度
耕地面積	1, 0 4 0 ha	令和 7 年度
田耕地面積	3 8 3 ha	令和 7 年度
畑耕地面積	6 5 4 ha	令和 7 年度
農家総数	6 7 6 戸	令和 6 年度
農業産出額	2 9 億 6 千万円	令和 5 年度
森林面積	2, 0 7 8 ha	令和 6 年度
森林資源量	5 9 3 千 m ³	令和 6 年度

出典：「作物統計調査」、「2025 年農林業センサス」、
「市町村別農業産出額」、令和 7 年度「統計いせはら」



2-4. 防災と医療

(1) 防災

近年、災害が頻発化、激甚化しています。近い将来には、南海トラフ地震や首都直下地震等の大規模災害の発生が懸念されています。

日頃からの備えを十分に行うとともに、甚大な災害が発生しても、被害を最小限に留めるため、事前に様々な事態を想定して、柔軟な対応ができる地域社会をつくる取組を行っています。

1) 災害時協定

災害時の応急対策活動に支障が生じないように医療救護、輸送、ライフライン供給、物資調達、建築・土木、遺体処理、避難施設利用、廃棄物処理、医薬品調達など、民間事業者や各種団体、行政機関及び県外自治体などと9分野にわたり、145の事業所と110の協力協定等を締結しています。

2) 災害情報の伝達手段

災害発生時に正確で迅速な情報を収集、発信ができるよう、市ホームページの災害モードへの切替え、防災行政用無線、いせはら雨量観測マップ、いせはらくらし安心メールなどを活用し、また、関係機関との情報受伝達として、神奈川県防災行政通信網、Jアラート、災害対策用スマートフォンなどを活用しています。

3) 避難所等の防災拠点

市内の公共施設や福祉施設において、災害の状況に応じた避難所として、隣近所の住民と一緒に避難し周囲の様子を見て被害情報を得る「緊急（一時）避難場所」、炎や煙などの危険から身を守ったり、一時的に風水害から保護し避難生活を営む「広域避難場所」、住家の被災により生活の場を失った人を受け入れる臨時的な「広域避難所」、災害の状況に応じて臨時的に開設する「臨時避難所」、その他に帰宅困難者避難所、福祉避難所、医療救護所を配置しています。

4) 防災備蓄、設備等

防災備蓄については、広域避難所や消防署などで、想定避難者数に基づき市内の防災備蓄倉庫で食料・飲料水、電源・照明、仮設・簡易トイレ、衛生用品などの公的備蓄を進めています。また、災害医療備蓄倉庫として、災害時に負傷した避難者等の医療救護活動に必要な医療器材や医薬品等を医療救護所や東海大学医学部付属病院に備蓄しています。

防災設備については、広域避難場所や市庁舎周辺等の防災拠点に飲料水兼用貯水槽やマンホールトイレ、かまどベンチ、ソーラー照明、Wi-Fi環境等を整備しています。

5) 防災訓練、啓発活動

災害対応に向け迅速かつ適切な地域の防災力を高めるため、市民、行政、各関係機関がそれぞれの役割を踏まえ、相互に連携し、様々な防災訓練や防災教育を実施しています。

また、防災意識を啓発するため、自宅周辺の災害リスク、避難所や避難経路を確認し、災害発生時に的確な防災行動に結びつけられるように「洪水・土砂災害ハザードマップ」、「内水ハザードマップ」、「揺れやすさマップ」を作成しています。

総合防災訓練の実施状況



医療救護所設置運営訓練

救出・救助訓練

市内のハザードマップ

伊勢原市
洪水・土砂災害
ハザードマップ

発行：伊勢原市企画部危機管理課
作成年月：令和3年3月

東部版

● 自宅周辺の災害危険度を知っておきましょう ●

このハザードマップは、洪水・土砂災害リスクがある区域などを示したものです。日ごろから自宅周辺の災害リスクがある区域を確認するとともに、いざという時の避難所や避難経路も確認しておきましょう。

避難行動についての書き込み欄

自宅の洪水・土砂災害リスク

浸水深	☐ 0.5m未満	☐ 0.5m以上～1.0m未満	☐ 1.0m以上～3.0m未満	☐ 3.0m以上～5.0m未満	☐ 5.0m以上
家屋倒壊等 危険想定区域	☐ 氾濫流の想定区域内 ☐ 河岸侵食の想定区域内 ☐ 想定区域外				
土砂災害	☐ 特別警戒区域内 ☐ 警戒区域内 ☐ 警戒区域外				

避難の方法 避難の方法を確認しましょう。

避難の方法 ☐ 立ち退き避難(水平避難) ☐ 屋内安全確保(垂直避難) ☐ 階に避難

避難所 避難所を確認しましょう。
また、自宅から避難所までの経路や利用を事前に確認しておきましょう。

避難所	自宅～避難所までの時間
-----	-------------

[メモ] 家族の連絡先や、避難時の持出品等について記入しておきましょう。

伊勢原市
内水 ハザードマップ

内水から命を守る行動をとるために

市では内水ハザードマップの他に「洪水・土砂災害ハザードマップ」を公開しておりますので、合わせてご確認ください。

お問い合わせ先
〒259-1138 伊勢原市神戸 120 番地
土木部下水道経営課
TEL: 0463-92-3341 FAX: 0463-95-0981
令和4年3月 伊勢原市

伊勢原市防災・危機管理課
カルリン

本市では、令和6年台風第10号の大雨により国道246号の新善波トンネル厚木側坑口付近で法面崩落がありました。令和8年3月31日に本復旧工事が完了しましたが、応急復旧作業時も含めて、伊勢原市内に作業ヤードがあれば、作業効率が上がったとの声も聞こえてきています。

また、国道246号は国が定める首都直下地震等における道路啓開計画において、南西方向からの啓開路線に指定されています。このような位置付けを踏まえても、道路啓開作業用の重機・資材置き場（ヤード）の整備の必要性が高まっています。

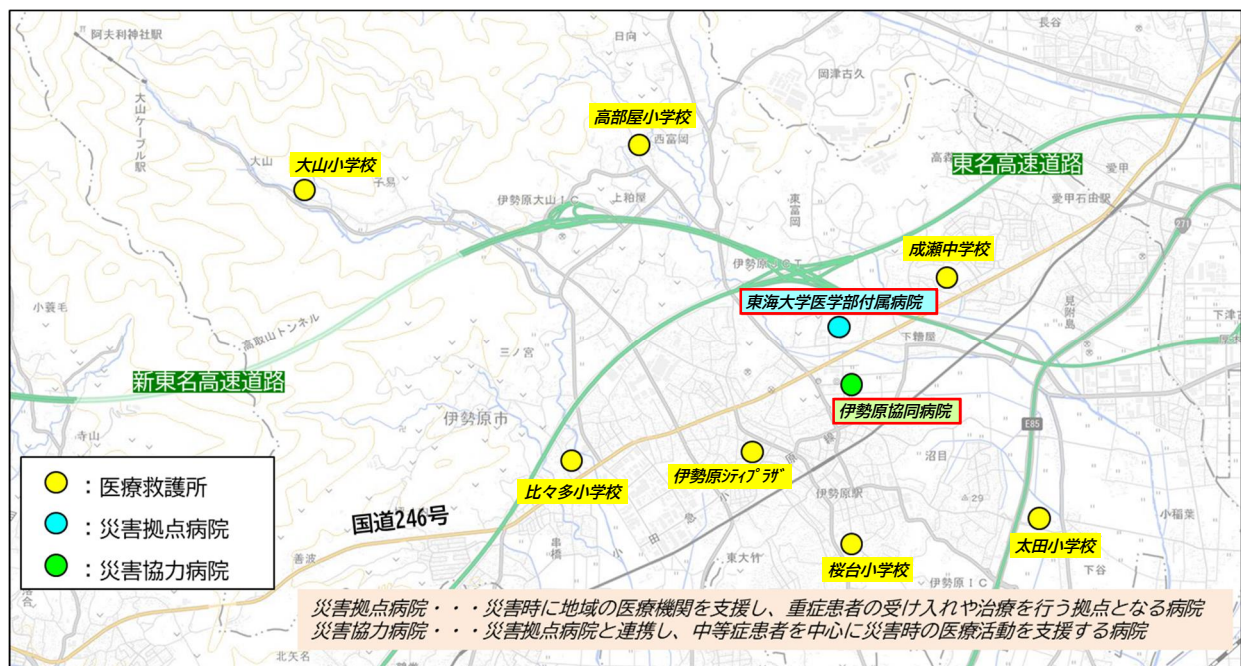
(2) 地域医療

本市は、大規模災害時に湘南西部地区の災害拠点・協力病院となる「東海大学医学部付属病院」及び「伊勢原協同病院」が立地しており、一次救急から高度な専門医療を行う三次救急までが揃う恵まれた医療環境にあります。

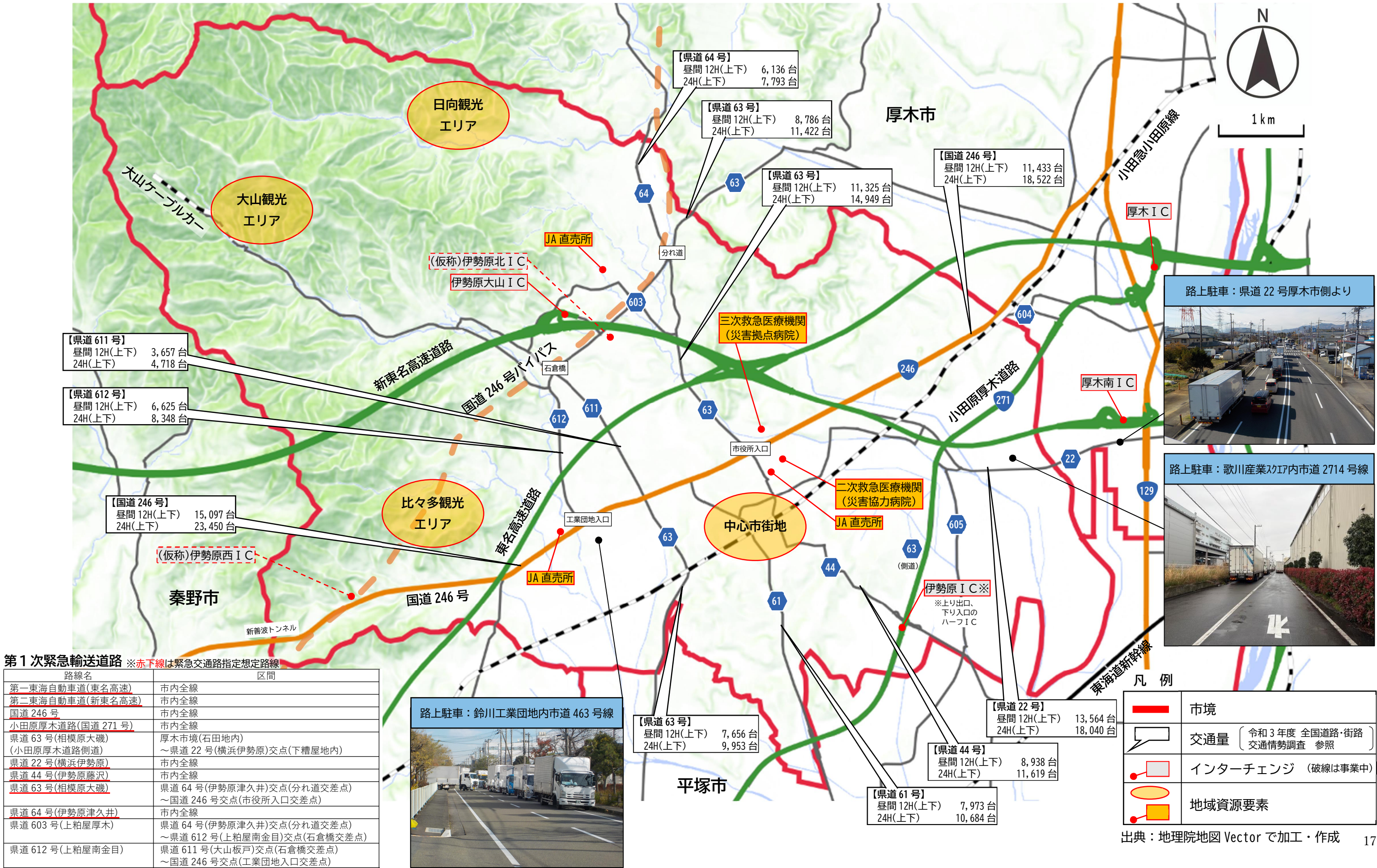
大規模災害発生時、発災による傷病者は、各医療救護所においてトリアージが実施され、重傷者は応急処置後、災害拠点病院や災害協力病院に搬送が見込まれます。災害発生等の危機事態に対応可能な医療体制を確保するため、関係機関（地元医療機関、DMAT等）と連携しながら、定期的に防災訓練を行うなど、災害発生時にも業務継続できる体制を整えています。

また、災害発生時から災害業務従事者が業務を継続するにあたって必要となる電力の確保のほか、DMAT等の医療チームの活動拠点として機能するために必要な医療器具・薬品庫等のヤードの整備も重要です。本市の立地特性を最大限活かすためにも、医療と連携できる拠点が求められています。

図 2.4 市内の災害発生時の医療体制



2-5. 市内の交通ネットワーク及び地域資源位置図



3. 伊勢原市「道の駅」について

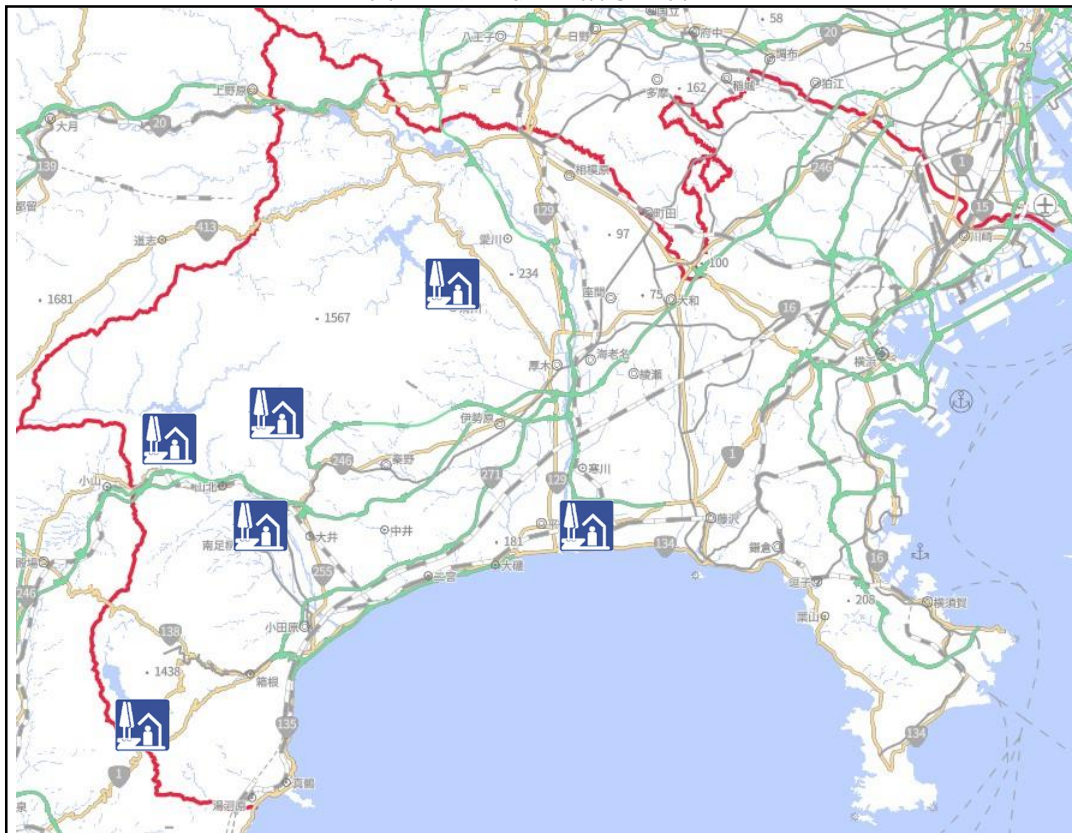
3-1. 目的

(1) 道路交通の安全・円滑化、道路利用者の利便性の確保

道の駅の設置は、道路利用者への安全で快適な道路交通環境を提供するほか、地域振興や防災にも寄与することを目的としています。

現在、道の駅は、全国で1,234 駅が登録されていますが、神奈川県内における登録数は、2026 年9 月時点で6 駅（箱根町、山北町、清川村、南足柄市、茅ヶ崎市、松田町）にとどまっており、他県に比べて設置数が少ない状況です。

図3.1 道の駅 MAP(神奈川県)



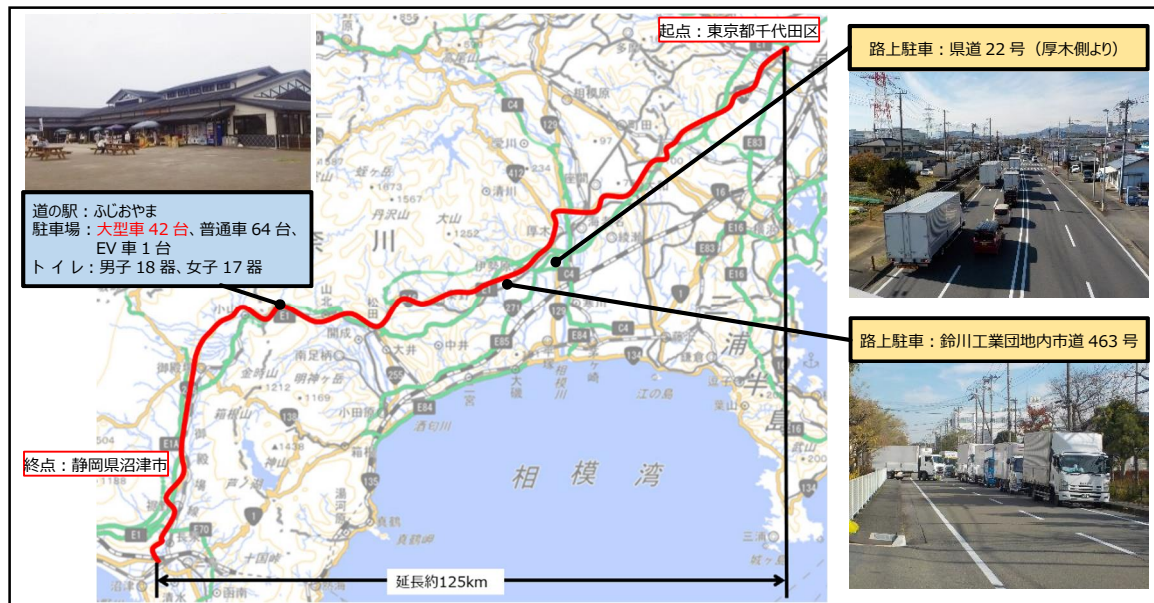
市内の基幹道路である国道 246 号は、東京都千代田区を起点とし、静岡県沼津市を終点とする総延長約 125km に及ぶ道路です。

伊勢原市よりも東側（都心方面）は起点（東京都千代田区）までの区間に道の駅が存在せず、また西側（静岡県方面）は静岡県小山町の「道の駅ふじおやま」が設置されていますが、これが国道 246 号で唯一の道の駅となっており、現状としては、起点から約 100km 区間にわたって空白地帯となっています。

伊勢原市はこの空白区域のほぼ中間でかつ起点から約 50km の位置にあり、市内に「道の駅」を設置し、24 時間利用可能な休憩スペースやトイレを開放することが出来れば、国道 246 号の利用者のみならず、周辺の県道や市道などの利用者にとっても貴重な

休憩スペースになり得ることから、設置を検討する価値としては相当なものがあると考えられます。

図 3.2 国道 246 号沿線の道の駅と市内の路上駐車



仮に伊勢原市に道の駅を設置することができれば、トラックドライバーが道の駅を休憩スポットとして利用出来るため、周辺県道・市道の路上駐車対策にも寄与することが出来るほか、道路利用者にとっても時間にゆとりをもった運行計画を組むことが可能となり、また適度な休憩による心身のリフレッシュ効果がその後の安全運転にも繋がり、市内の交通事故減少にも寄与していくものと考えられます。

（2）持続可能な地域振興

「道の駅」の本来目的は前述したとおりですが、持続可能な地域振興施設として管理・運営していく上では、当該「道の駅」が市のシティプロモーションの場になり、かつ市政経営の場となることも重要です。

導入される具体的な機能や規模、ゾーニングは、今後、庁内横断的な検討や外部の有識者等を交えた会議等で議論を深化させていく必要がありますが、一般的な休憩機能や物販機能を持たせることのみならず、現代社会の情報の力を有効に活用し、発信していくことのほか、伊勢原市内の観光スポットや商店会等との連携を図り、本施設を起点として市内周遊を促し、交流人口の拡大を図ることで、地域全体での域内消費をより一層促進していきたいと考えています。

伊勢原には数多くの特産品があり、また集客を狙えるイベントや観光地等も数多くあります。また、市内には新東名高速道路の伊勢原大山インターチェンジが整備されたことや、国道 246 号が一日約 2 万台の交通量を有するなど、こういった広域交通ネットワークを生かし、伊勢原ならではの「道の駅」で魅力をしっかりと発信・PR することができれば、市内の通過交通を捉えることのみならず、新東名高速道路の伊勢原大山イン

ターチェンジの利用客、大山等の観光名所を巡る大型バスの立ち寄り場ともなり、またリピーターを増やすことにもつながって行くものと考えます。

集客力を高めるためには、道の駅において販売する地域ブランドの検討や各種SNS（伊勢原市公式Instagram等）における情報発信方法等についても検討する必要があります。

地域ブランドを磨き、集客力を高めることにより、域内消費額を増加させ、地域住民や企業の所得増につなげるなど、経済の好循環を生み出すことが可能になるものと考えられます。

（３）防災、災害への備え

道の駅の目的は、地方創生の加速化の拠点機能にとどまらず、近年では、その防災機能にも注目が集まっています。

例えば令和６年１月に発生した能登半島地震においては、同地域の道の駅が一時避難所になるほか、自衛隊の活動拠点として支援物資の供給拠点になるなど、災害対応時において道の駅が災害業務従事者の活動拠点として機能し、活用されています。

伊勢原市が所在する神奈川県においては、首都直下型地震や南海トラフ地震などの発生が危惧されており、ひとたび災害が発生すれば、たちまちに市内が混乱してしまうことから、市内に防災機能を備えた道の駅を整備した上で、どのように活用するかを事前に決めておくことは大変重要なことです。市内の混乱や被害を最小限に留め、また一人でも多くの命を救うためには、警察・消防・医療等の分野における災害業務従事者が災害発生時においても業務を継続的に行うことができる拠点が確実に求められ、これらを踏まえた拠点を整備しておくことは、市民にとっても安全・安心に繋がるものと考えられます。

～伊勢原市地域防災計画(令和６年３月伊勢原市防災会議)より一部抜粋～

【公的備蓄の推進】

（１）備蓄計画の策定及び推進

市は、地震災害による家屋倒壊及び焼失等によって避難所生活を余儀なくされる避難者を、非常用食料や生活必需物資等の主たる配布対象として、切迫する都心南部直下地震を当面の目標とする備蓄計画を定め、その推進を図る。防災資機材については、減災目標の達成に寄与すべき応急対策用資機材等を選定し、優先的に整備を図る。

（２）女性や乳幼児等への配慮

市は、非常用食料、生活必需物資及び避難所用資機材等の備蓄品の選定に際して、女性、乳幼児、高齢者及び障がい者等、被災者のニーズに配慮した備蓄品目を検討し、整備の充実を図る。

(3) 災害時協定の推進

市は、地震災害時における非常用食料や生活必需物資、応急対策用資機材、救急医薬品等の調達に当たり、避難者のニーズにきめ細かく対応できるよう、民間事業者等との災害時協定の締結を推進する。また、応急対策活動の円滑化を図るため、防災訓練等を通じて協定の内容検証に努め、必要に応じて内容の見直しを行う。

(4) 防災備蓄倉庫等の維持管理

市は、非常用食料や生活必需物資、応急対策用資機材、さらには感染症対応に必要な備蓄を推進するため、中央備蓄倉庫をはじめとする防災備蓄倉庫の適切な維持管理及び更新を図る。また、小・中学校教室や民間施設の活用等により、備蓄スペースの拡充を図る。

(5) 支援物資等の供給体制の整備

市は、調達した支援物資等を避難所や在宅被災者に迅速かつ適切に配給できるよう、受入れから仕分け、在庫管理等までを含めた支援物資等の供給体制の整備を図る。なお、供給体制の整備に当たっては、民間事業者のノウハウを活用するため、災害時協定の検討を進める。

(6) 従事職員用食料等の備蓄

市は、長期にわたり災害応急対策に従事する職員等の活動を維持するため、必要な食料等の備蓄に努める。

3－2．道の駅整備に係る課題

(1) 財政負担

新たに道の駅を整備しようとする場合、広大な事業用地の取得及び造成・建築工事等によって相当な事業費規模となることは必至であり、他の自治体が整備する道の駅の事例を見ても、その額は数十億円規模となることが想定されます。

現在、伊勢原市は、都市インフラにかかる大型プロジェクトを複数並行稼働させており、また経常収支比率は高い水準で推移することが予想されることから、後年度に道の駅にかかる予算を市の一般財源のみをもって捻出するには大変難しい時期にあります。このため、財源確保には関係機関等との綿密な調整等が必要です。

本市の道の駅構想は、道路管理者と市が共同して整備する「一体型」での整備を視野に検討していますが、財源については、現在進行中である本市の各プロジェクト等への影響がないよう進める必要があります。このため、以下に「一体型」とした場合の整備区域と財源確保方法について整理を行います。

1) 道路管理者が整備する区域

道路管理者が整備する駐車場、トイレ、道路情報提供施設等の設備は、道路区域内に設置されるものであり、前述の施設の整備に必要な事業用地の取得をはじめ、駐車場整備、道路情報提供施設等の各種施設整備にかかる費用等については、基本的には道路管理者が負担することとなっています。

ただし、道路管理者が施工する工事に付随して、一部の工事（市道の付替え、下水道管の敷設工事等）が発生する可能性があり、その工事費用の一部は市の負担になる可能性があります。この点については、事業箇所や内容に関する詳細が明らかになってきた時期等に関係者間でよく連携し調整を図る必要があります。

2) 市が整備する区域

道路区域に隣接して整備される地域振興施設や第2駐車場については、原則、道の駅の設置を希望する自治体が整備するものであり、また費用についても当該自治体の負担となります。

この地域振興施設や第2駐車場の整備及び当該事業用地の取得には相当の費用がかかることが想定されるため、国の各種交付金や補助金等の活用を探るとともに、それらを活用し、市の負担軽減に努める必要があります。

また、国の各種交付金・補助金の受入れとは別に、寄附やふるさと納税などの手法による財源確保の可能性など、総合的に検討していくことも必要であると考えています。

（２）運営体制の確保

「道の駅」の運営は、ソーシャル・ビジネスとして、サービスを提供する側や利用する側等を問わず、それぞれが満足や感動を得られることが重要となります。企業の社会的責任(CSR)とミッション(社会問題の解決)を遂行することを理念として、その費用の確保のため営利活動を展開し、確保した利益は経営理念のより良き遂行のために使うことが基本となります。

また、「道の駅」には、24 時間利用できる駐車場やトイレなど、ドライバーが安全で快適に車を運転するための休憩サービスの提供やドライバーの安全運転と地域振興に資する道路・地域情報の提供のほか、地場産の農畜産物や加工品の直売、レストラン事業への食材提供等による収入増などを通じて、地域農業の振興を図ることができます。その他にも多様化する利用者のニーズに応え、沿道地域の文化、歴史、名所、特産物などを活用したサービスの提供や災害時の拠点としての機能などにも必要になります。

「道の駅」の基本理念や役割を踏まえ、持続的な運営を図るためには、安定した経営を行いながら、公共性、公益性を確保することが重要となります。

しかし、本市の体制において、「道の駅」の運営に係る経営ノウハウ、人材育成、食品・農業管理などの専門知識を確保することが困難であることから、民間活力の導入や地域との連携を視野に入れながら、公共サービス、地域振興が持続的に発展できるよう基本計画策定の段階から、供用後を見据えた運営方法の検討が必要となります。

（３）災害時の交通の麻痺

地震や風水害等の災害発生時においても、市内の交通機能が確保されている状態に保つことは、救命救急活動や緊急車両等の通行の上で大変重要であり、その状態を保つためにも、市内を走る国道、県道、市道においても、災害発生時に当該道路の啓開に関して優先順位が付されていることは、災害発生時の迅速な初動対応のためにも重要です。

過去には、令和 6 年台風第 10 号により、市内の国道 246 号新善波トンネルの厚木側坑口付近の法面が崩落し、国道 246 号が約 10 日間にわたり、通行止めになった経験もあります。以降も、本復旧が完了するまでの間は、付近での連続雨量（160mm）到達による予防的通行止めが行われたこともあり、日頃からの迂回路想定は、事前に共有しておくべきものと考えます。

現在、伊勢原市の東海大学医学部附属病院は災害拠点病院の指定を受けており、伊勢原協同病院は災害協力病院の指定を受けています。また、両病院は、神奈川 DMAT-L（Local）指定病院でもあります。

そのような観点からも道路啓開計画上で優先となる啓開候補路線や両病院の位置関係等を踏まえて、効率的で効果的な道の駅の位置や機能を検討することが望ましいと考えられます。

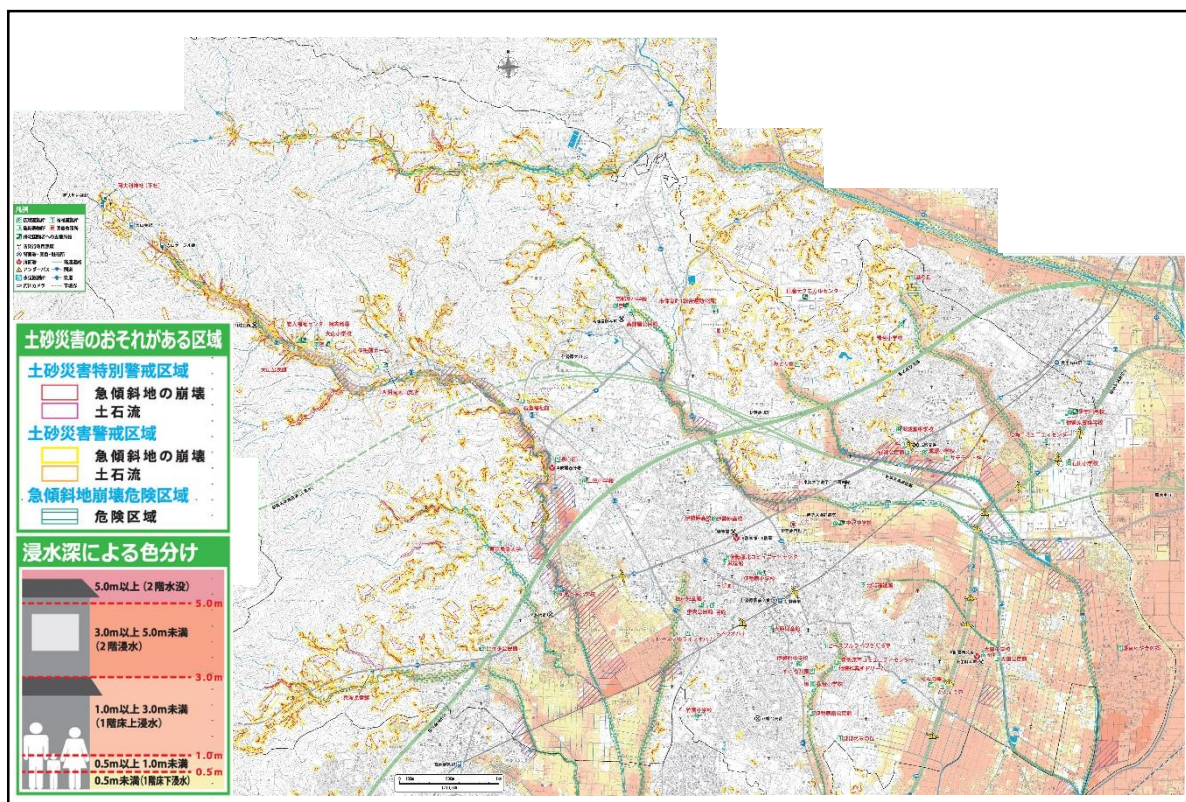
これらの状況を踏まえつつ、市は、地域防災計画への位置付けを検討するとともに、道路管理者である国や県等としっかりと連携をしていく必要があります。

(4) 災害ハザードエリアとの関係

道の駅の目的は、地方創生の加速化の拠点機能にとどまらず、近年では、その防災機能にも注目が集まっていることは前述したとおりですが、伊勢原市内に防災機能を有する道の駅を設置する場合に、その機能を最大限発揮させるためには、市の洪水・土砂災害リスクを事前に把握しておくことも必要です。

そのため、場所の選定にあたっては、事前に市が公表しているハザードマップを確認し、想定浸水深や土砂災害等の可能性などの要素を考慮した上で立地を選定することが望ましく、または現地の状況によっては、造成による嵩上げや急傾斜地の法面保護などの必要な対策工事を検討するなど、災害時に当該防災機能が損なわれないように対応する必要があります。

図 3.3 洪水・土砂災害ハザードマップ



伊勢原市内への「道の駅」の設置について、市民や道路利用者等のニーズを把握するため、アンケート調査を行いました。

1) 調査期間

2) 回答方法

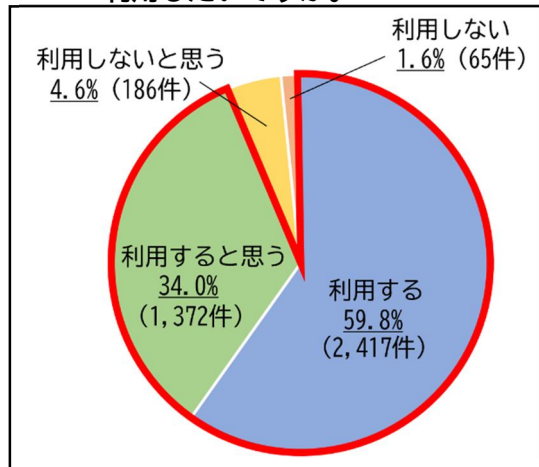
3) 回答数

図 3.4 アンケート用紙

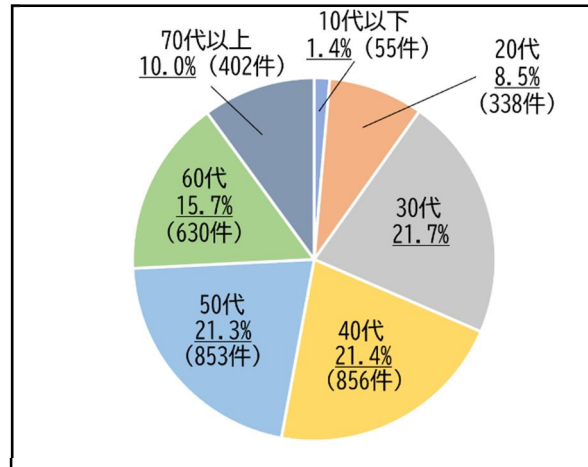
25

(2) 調査結果

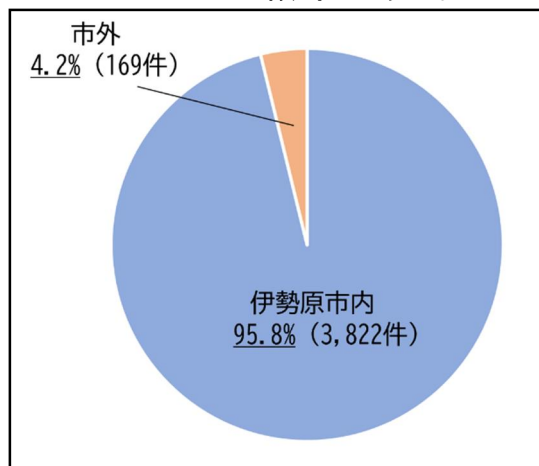
Q. 市内に「道の駅」があったら、
利用したいですか。



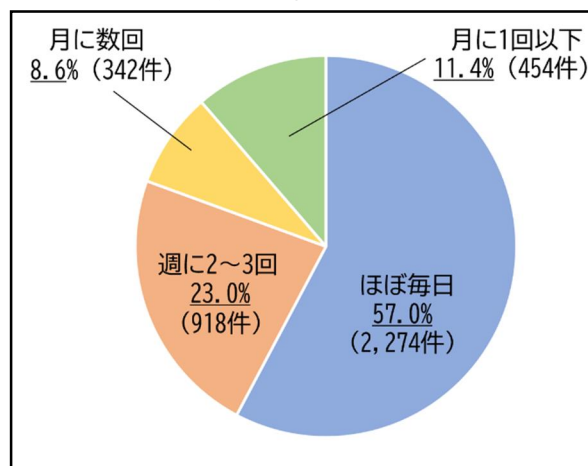
Q. あなたの年代をお選びください。



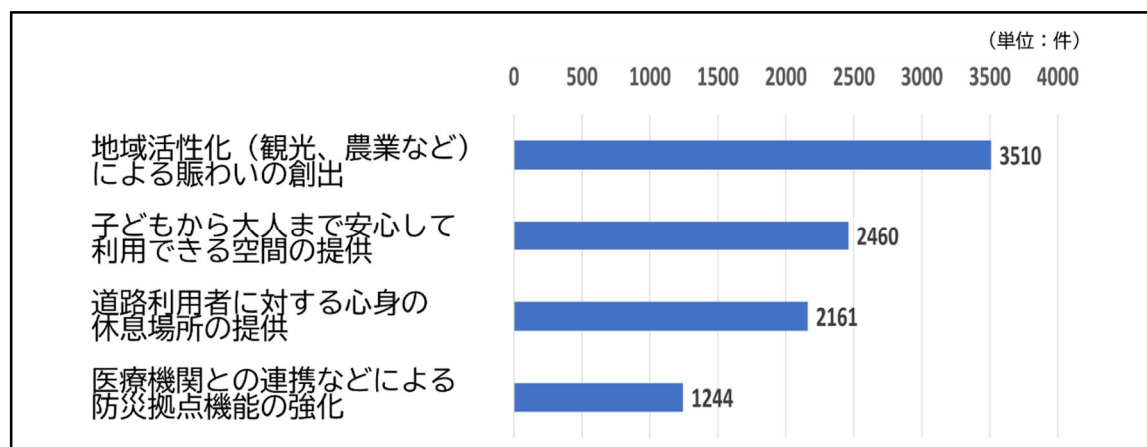
Q. あなたのお住まいは、
どのエリアに該当しますか。



Q. あなたの自家用車等の
運転頻度を教えてください。



Q. 「道の駅」に期待する機能はどれですか。(複数回答可)



Q. 「道の駅」にあったら良い施設はどれですか。(複数回答可)

クロス集計 [年代×施設]								
全体回答 回答者数 4,040 件			年代					
			10代以下 55 件	20代 338 件	30代 868 件	40代 856 件	50代 853 件	60代 630 件
70代以上 402 件								
1	地元物産直売所 3,644 件 90%		39 件 (71%)	293 件 (87%)	759 件 (87%)	789 件 (92%)	787 件 (92%)	570 件 (90%)
2	飲食店 3,444 件 85%		47 件 (85%)	290 件 (86%)	734 件 (85%)	714 件 (83%)	744 件 (87%)	541 件 (86%)
3	温浴施設 2,333 件 58%		33 件 (60%)	194 件 (57%)	508 件 (59%)	494 件 (58%)	520 件 (61%)	358 件 (57%)
4	緑地、広場 2,095 件 52%		31 件 (56%)	173 件 (51%)	483 件 (56%)	432 件 (50%)	408 件 (48%)	340 件 (54%)
5	観光案内所(情報板も含む) 2,009 件 50%		22 件 (40%)	127 件 (38%)	320 件 (37%)	416 件 (49%)	484 件 (57%)	363 件 (58%)
6	防災備蓄倉庫 1,733 件 43%		19 件 (35%)	131 件 (39%)	330 件 (38%)	349 件 (41%)	390 件 (46%)	296 件 (47%)
7	キッズルーム・ベビーコーナー 1,600 件 40%		16 件 (29%)	141 件 (42%)	557 件 (64%)	322 件 (38%)	227 件 (27%)	200 件 (32%)
8	災害用資機材ヤード 1,185 件 29%		10 件 (18%)	88 件 (26%)	201 件 (23%)	258 件 (30%)	281 件 (33%)	206 件 (33%)
9	ドッグラン 973 件 24%		15 件 (27%)	88 件 (26%)	190 件 (22%)	210 件 (25%)	252 件 (30%)	132 件 (21%)
10	体験コーナー 883 件 22%		11 件 (20%)	63 件 (19%)	213 件 (25%)	195 件 (23%)	175 件 (21%)	111 件 (18%)
11	地域コミュニティスペース 829 件 21%		13 件 (24%)	51 件 (15%)	121 件 (14%)	144 件 (17%)	198 件 (23%)	153 件 (24%)
12	健康チェックコーナー 590 件 15%		3 件 (5%)	39 件 (12%)	91 件 (10%)	94 件 (11%)	142 件 (17%)	105 件 (17%)
								86 件 (21%)

※全体回答の割合と5%以上差がある箇所を色付きで表示。(プラスは赤、マイナスは青)

○「道の駅」に期待する機能、施設に関する選択肢外の意見（自由記述）

【回 答 数】

機能に関すること 計 286 名（LINE：270名、WEB：1名、用紙：15名）

施設に関すること 計 418 名（LINE：394名、WEB：5名、用紙：19名）

■ 地域活性化（観光、農業など）による賑わいの創出

- 地元の農産物、グルメ、スイーツ、特産品の販売
- フードコートの設置やキッチンカーの出店など、多彩な飲食の提供
- 伊勢原ならではの景観を活かしたカフェテラス、フォトスポットの設置
- 車利用者に限らず、誰もが気軽に利用できるように施設の設計
- 交通拠点機能等（バス停・バスターミナル、パークアンドライド、自転車や電動キックボードのシェアリング）の導入
- 伊勢原の魅力を対外的に発信・PRする場としての活用
（観光案内（周辺施設、駐車場、登山情報、観光ボランティア団体の紹介）や展示コーナー（地域文化、大山街道地図、市内景観写真）等）
- 他市町村の「道の駅」との相互連携（イベント情報等）
- イベント・集会用スペースの設置（フリーマーケット等） など

■ 子どもから大人まで安心して利用できる空間の提供

- 授乳室、調乳用設備（お湯）、おむつ替えコーナー、おむつ等の自販機、大人と一緒に入れるトイレなど、子育て世代に使い勝手の良い機能
- 清潔で多機能なトイレ（温便座、バリアフリー）の整備
- 子どもから大人まで遊べる全天候型の空間等の整備 など

■ 道路利用者に対する心身の休息場所の提供

- 広い駐車場（大型車、二輪車、自転車）の整備
- 給油・給電施設（GS、充電、水素ステーション）の整備
- 温浴施設（温泉、足湯、サウナ、シャワー）やリラクゼーション施設の整備
- 簡易的な宿泊施設（RVパーク、車中泊スペース、仮眠所）の整備
- ペットも休息できる空間の整備 など

■ 医療機関との連携などによる防災拠点機能の強化

- 災害発生時に有効な防災機能（施設）の整備、充実
（広い駐車場、ヘリポート、マンホールトイレ、貯水池、非常用電源）
- 市役所機能のバックアップ体制の確保
- 災害業務従事者の業務継続拠点の確保（医療ヤード等）
- 観光客等の一時避難所機能の整備
- ペットの避難所（ペットフードの備蓄）の確保 など

○アンケート調査結果（自由記述）

【回答数】 計 **1,450** 名（LINE：1,315 名、WEB：35 名、用紙：100 名）

■ 期待の主な意見

【地域活性化等に関すること】

- 地元で採れた新鮮な農産物や加工品等の販売を通じて伊勢原の魅力を積極的に発信できる良い機会（リピーターも狙える）。
- 道の駅が市内の観光資源（大山や日向地区等）と連携することによって、地域全体が発展していくことに期待。
- 市内の既存施設（農産物直売所や商店街等）と相互連携に期待。（道の駅側からも利用客を市内側へ誘導できると良い）
- 地域経済活性化、持続的発展のためにも、早期の設置実現を期待。
- 伊勢原大山 I C 周辺への立地や E T C の機能を活用することで、一般道路、高速道路問わずアクセスできる便利な施設を期待。
- 国道246号沿いに立地し、集客性の高い施設になることを期待。

【道の駅の機能、施設に関すること】

- 中途半端な内容や規模ではなく、広い駐車場や魅力ある施設を整備して、伊勢原の賑わいのスポットとなることを期待。
- 車を運転しない人でも施設を利用できるように、バスや徒歩等でも行きやすい立地や交通手段（シャトルバス等）の検討を期待。
- 大山登山の帰りに寄ることができる温浴施設を設置してほしい。
- 子育て世代にとっても使いやすい施設の設置を期待。（気軽におむつ替えをするスペースがなくて困っている）
- 災害時の避難場所や防災拠点として、給水、炊き出し、物資配給、救護所など多機能な役割に期待。
- イベントや地域の集会機能も兼ね備えた施設の整備を期待。

【市の財政、施策に関すること】

- 施設の運営収益の一部を市民に還元される仕組みを考えてほしい。
- 若い世代の意見等も活かしてほしい。

など

■ 懸念の主な意見

【周辺環境に関すること】

- 道の駅設置による市内交通への悪影響を心配している。特に国道246号は慢性的に混雑していることから、渋滞を助長するような場所への道の駅設置は反対。
- 広い駐車場や出入口の工夫など、渋滞対策には慎重な検討が必要。
- 道の駅の設置により、市内に立地する商店等の売上げ減少への懸念。
- 夜間の騒音（車両・集会）や治安悪化（溜まり場・違法改造車）、ごみ問題、目的外駐車、周辺住民への悪影響が心配。最初からしっかりとルールやマナーを徹底すべき。

【道の駅の機能、施設に関すること】

- 農業の後継者不足等によって地域資源の安定供給への不安。
- 市内には既に類似の施設（J A 等）が存在しており、道の駅で販売する量（伊勢原産の農産物や特産品等）を確保できるのか。（結果的に他の自治体の商品ばかりが並ぶことにならないか）

【市の財政、施策に関すること】

- 道の駅を整備するのであれば、市としてのメリットや効果、財政負担の予定等を事前に示すなど、市民に十分な説明を願いたい。
- 多額の建設費、施設運営費、維持管理費などの費用に対し、市の予算（税金）を投入することへの不安。
- 十分な運営収益が見込めるように第三者や専門家等の意見を聞く必要があるのではないか。

など

3－4．総合計画・個別計画への位置付け

道の駅の整備を行うにあたり、現在、本市の上位計画への位置付け（記載内容）等は以下のとおりとなっています。今後、市における道の駅構想の熟度の高まりや、国や県に対する要望状況の進展等を踏まえ、各種計画への記載内容は、時節に合った内容に適時見直しを実施していきます。

表 3.1 上位計画の名称等整理表

計画名称	計画期間	計画概要	備考
伊勢原市第 6 次総合計画 (基本構想)	R5 年度～ R14 年度	基本構想は 3 層で構成する伊勢原市第 6 次総合計画の 1 層目にあたる計画であり、総合的なまちづくりの指針となるもので、長期的なまちづくりを展望し、将来都市像や人口の将来展望、土地利用構想などを定め、その実現に向けたまちづくりの基本理念や基本政策を掲げるものである。	
伊勢原市第 6 次総合計画 (前期基本計画)	R5 年度～ R9 年度	前期基本計画は 3 層で構成する伊勢原市第 6 次総合計画の 2 層目にあたる計画であり、基本構想に掲げる将来都市像や人口の将来展望の実現に向けた基本政策を推進するため、分野ごとの具体的な施策を位置付けているものである。	
伊勢原市第 6 次総合計画 (実施計画)	R8 年度～ R9 年度	実施計画は 3 層で構成する伊勢原市第 6 次総合計画の 3 層目にあたる計画であり、前期基本計画に位置付ける施策を推進するための具体的な事業を示すものであり、毎年度の予算編成及び事業実施の指針となるものである。様々な環境変化に柔軟かつ的確に対応するため、毎年度、事業の構成や内容を見直すローリング方式を導入している。	
伊勢原市都市マスタープラン	H28 年度～ R17 年度	伊勢原市の人口、人や物の動き、土地の利用の仕方、公共施設の整備などについて、将来の見通しや目標を明らかにし、将来のまちをどのようにしていきたいかを具体的に定める計画である。	R7.3 一部改定
伊勢原市地域防災計画	S48～	災害対策基本法第 42 条の規定に基づき、市防災会議において、市地域防災計画を作成。災害予防対策、災害応急対策、災害復旧・復興の各局面ごとに、市、防災関係機関、市民等が行うべき対策や責務を定める計画である。	R6.3 一部改定

(1) 伊勢原市第6次総合計画（基本構想）※抜粋

6. 土地利用構想

(中略) 土地利用に当たっては 豊かな自然や先人から受け継がれた歴史文化の保全・継承とともに、災害被害の最小限化や都市の成長を促す新たな土地利用の展開など、広域のかつ長期的な観点で持続可能なまちづくりに資する土地利用を推進する必要があります。

(2) 伊勢原市第6次総合計画（前期基本計画（令和5年度～令和9年度））※抜粋

施策 01 防災「施策の内容」

(中略) また、災害発生時に迅速かつ的確に対応できるよう、防災設備や備蓄等の整備を進めるとともに、情報伝達手段の充実や更なる関係機関との連携により、危機管理体制を強化します。

施策 19 観光「施策の内容」

国内外から多くの観光客を呼び込むため、広域幹線道路ネットワークを生かした受入体制の整備を推進するとともに、地域や関係機関と連携しながら、地域の特性や日本遺産ブランドを活用した更なる観光振興を図ります。

施策 23 新たな土地利用「施策の内容」

都市計画道路や鉄道などの広域ネットワークを生かした適切な土地利用を推進するとともに、多様な主体との協働による地域まちづくりを活性化するなど、豊かな自然環境と調和した、将来にわたり持続的に発展する集約型都市づくりをめざします。

(3) 伊勢原市第6次総合計画（実施計画（令和8～9年度）） ※抜粋

施策 23 新たな土地利用

施策構成事業「国県事業推進事務費」

広域交通ネットワークや本市の地域特性である農業や観光業のほか医療機関の立地等を生かし、平時は地域振興に資する拠点として人々の憩いや賑わいの場を創出し、災害発生時は医療従事者等による救援・救護活動や、道路管理者等による道路啓開作業の拠点とするなど、様々な機能が発揮できるような「道の駅」の設置を目指し検討を進めます。

(4) 都市マスタープラン ※抜粋

II 章 全体構想 [都市施設の整備方針]

2 都市施設の整備方針

(1) 交通ネットワークの整備方針

ア 道路ネットワーク

②主要幹線道路 【周辺都市と本市を結ぶ道路ネットワーク】

国道 246 号や主要地方道などの国県道の道路機能の維持充実により、周辺都市との連絡や通勤・通学、買い物、企業活動、災害対応などを支える広域的な道路ネットワークの充実とともに、多様な機能を有する道路付属施設の検討を進めます。

(5) 地域防災計画 ※抜粋

地震災害対策編

第 1 章 災害予防計画

第 2 節 震災に強い都市づくり

4 道路等の安全対策

(1) 道路ネットワーク等の整備

市は、震災発生時に迅速かつ円滑に、救助・救急、消火活動等の緊急活動、緊急物資の輸送を実施するため、国や県と一体となって、防災拠点と主要幹線、高速道路等とを結ぶ道路ネットワークの整備を図る。

3－5．コンセプトと基本方針

(1) コンセプト

本市の特性、課題や、道の駅の整備目的、アンケート調査等を踏まえ、伊勢原市「道の駅」のコンセプトを以下のように設定します。

- 多くの道路利用者、来訪者、市民などが安心して快適に利用できる拠点づくり
- 地域の観光や商業、農業などが持続発展できる交流の拠点づくり
- 消防、警察、医療機関などと連携した災害に強い拠点づくり

(2) 基本方針

- 1) いつでも誰もが気軽に立ち寄れる憩いの場の提供を目指します。
 - ・ 24 時間、休憩場所として機能させ、交通事故減少、路上駐車対策に寄与
 - ・ 子育て世代や高齢者にとっても安心して利用できる空間の創出
 - ・ 自動車をはじめ、多様な移動手段による来訪に対応した受け入れ空間の創出
- 2) まちづくりの核となり地域の賑わいをもたらす交流の創出を目指します。
 - ・ 日本遺産「大山詣り」を中心に据えた市内観光案内や、体験型コンテンツを造成
 - ・ 地域の農畜産物を活かした、6 次産業化やブランド力の向上
 - ・ 魅力ある観光資源の対外発信による市内周遊の促進と、交流人口・域内消費の拡大
- 3) 過去の経験を学び様々な災害にも柔軟に活動できる場の整備を目指します。
 - ・ 災害時には、応急的な高度医療救護所を設置するとともに、災害派遣医療チーム（DMAT）の活動拠点として活用し、災害拠点病院、災害協力病院及び各医療救護所と連携した医療体制を確保
 - ・ 各道路管理者による被災道路の啓開活動や災害復旧工事の即時性に寄与
 - ・ 警察、消防、自衛隊とともに各種行政サービス展開の際の拠点として活用

3-6. 導入機能イメージ

(1) 休憩機能

24 時間無料で利用者が自由に立ち寄り、快適に休憩できる場所を提供します。

【具体的な機能例】

トイレ、ベビーコーナー、駐車場、ベンチ、EV 車用充電設備



トイレ



ベビーコーナー



駐車場



EV 車用充電設備

出典：国土交通省

(2) 情報発信機能

道路利用者や地域の方々のために、道路交通情報や地域情報を発信する場所を提供します。

【具体的な機能例】

道路及び地域情報コーナー、インフォメーションコーナー、観光案内所



道路及び地域情報コーナー



インフォメーションコーナー

出典：国土交通省

(3) 地域連携機能

豊富な地域資源を活用し、活力ある地域づくりにつながる場所を提供します。

【具体的な機能例】

農産物直売所、物産販売所、子育て支援施設、イベント・集会スペース、
地域交流スペース、バスターミナル、レストラン



農産物直売所・物産販売所



子育て支援施設



イベント・集会スペース



地域交流スペース



バスターミナル



レストラン

出典：国土交通省

(4) 防災機能

災害時に広域的な防災拠点として、フェーズフリーの観点も考慮しながら防災機能を備えます。

【具体的な機能例】

防災用コンテナ型トイレ、備蓄倉庫、マンホールトイレ、かまどベンチ、防災井戸、飲料水兼用貯水槽、仮設入浴施設、広い駐車場、ヘリポート、自家発電機、非常用発電機、太陽光発電装置、車両避難者用屋外コンセント、ソーラー式防災用屋外 LED 照明、自家用給油取扱所、案内・誘導看板、デジタル情報・電光掲示板、無料公衆用無線 LAN(Wi-Fi)、防災カメラ、防災行政用無線屋外子局



防災用コンテナ型トイレ



備蓄倉庫



マンホールトイレ



かまどベンチ



飲料水兼用貯水槽



広い駐車場



ヘリポート



非常用発電機



太陽光発電装置



無料公衆用無線 LAN

出典：国土交通省

4. 今後の事業推進について

4-1. 整備管理手法

(1) 整備手法

道の駅は1993年の制度創設以降、地元自治体の発意等によって設置が進み、現在では1,234※¹の道の駅が全国に整備されています。

制度創設当初は道路利用者が安心して休憩できる場を提供することが目的でしたが、その後、道の駅の目的が多様化し、道の駅自体が観光の目的地や地域の拠点となり、現在は地方創生・観光を加速する拠点としての機能や、防災機能を備え持つなど、各地において地域の核・シンボルとして重要な役割を果たしています。

※1 令和8年9月4日現在（国土交通省HPより）

一般的に道の駅を整備しようとする場合、整備手法は大きく2つに分かれています。

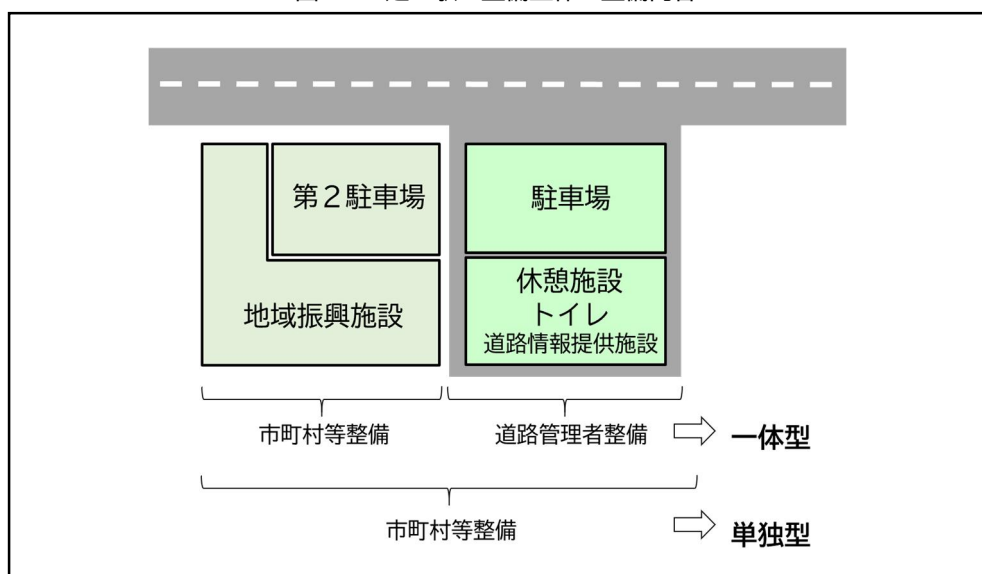
1つは、設置を希望する自治体等で整備する「単独型」、もう1つは、接道する道路管理者と自治体等が共に整備する「一体型」です。

今回、伊勢原市は前述の整備手法の後者である「一体型」での整備を目指して国と県に対して要望活動を開始したところです。

「一体型」で整備するとなった場合、道路管理者として道路区域内の整備を行い、市は、道路区域に隣接する場所に第2駐車場と地域振興施設を整備します。

その際、双方がエリア全体のゾーニングなどを踏まえ、より良い施設配置ができるように連携・調整を図る必要があります。

図 4.1 道の駅の整備主体と整備内容



出典：国土交通省

(2) 管理運営手法

一般的に道の駅の地域振興施設の管理運営手法と言えば、自治体直営方式のほか、民間活力を導入した指定管理者委託方式やPFI方式などが考えられます。

まず始めに、自治体直営方式の場合は、市役所自体が管理運営主体となるため、意思決定内容を即座に反映できるメリットを持つほか、行政の拠点として、また公共的にスペースを活用することも可能となります。その反面、地域振興施設の運営にあたっては、自治体（市役所）職員自身に経営に関するノウハウが乏しいことや、必ずしも潤沢な人員体制ではないこと等の事情からも、本市にとっては、自治体直営方式は不向きであると考えざるを得ません。

次に、指定管理者委託方式やPFI方式などの場合は、市役所の人員・体制に大きな負担をかけることなく、経営に精通した民間企業等に運営を一任できるため、道の駅利用者のニーズに対して的確に対応することが可能であり、もって利用者の満足度をより高めることができる点がメリットです。しかしその一方、地域振興施設の運営内容が過度に利益追求にこだわったり、民間企業色が強くなったりするなど、不適切な運営内容となる可能性も否めません。

このため、市としては、その予防策として、指定管理委託の要件に「（仮称）道の駅いせはら管理運営協議会」なる組織の設置を明示し、同協議会の運営をもって、地域振興施設の公共性を一定程度担保していくなど、検討していきたいと考えています。

表 4.1 管理運営手法

整備手法	管理運営手法	運営主体
公設公営	自治体直営	自治体
公設民営	管理運営委託 (指定管理者)	第3セクター
	DBO方式	民間事業者等
民設民営	PFI方式	PFI事業者 (SPC＝特別目的会社)

4－2．今後の進め方

以下は、「(仮称) 道の駅いせはら」の実現に向けて、基本構想策定時点で市が想定する今後の進め方です。市は、一体型での整備を国や県に要望しておりますが、仮に一体型での整備が実現するとなれば、市は、道路管理者の事業スケジュールに合わせて、以下に示す事項を検討していく必要があると考えています。

【検討事項及び検討体制（案）】

【基本構想の策定段階】 ・ 市内横断組織の立ち上げ ・ 基本構想の策定（基本理念、コンセプト、導入機能、整備管理手法の検討） ・ 一体型での「道の駅」整備の検討
【基本計画の策定段階】 ・ 有識者会議の立ち上げ（関係機関含む） ・ 寄附付きプロポーザル公募の実施 ・ コンセプト、導入機能、場所、施設規模、配置計画の検討 ・ 整備及び管理運営手法の検討 ・ 概算事業費及び資金計画の検討 ・ 付帯事業に利用可能な支援制度の整理 ・ 事業スケジュールと今後の課題検討 ・ 各上位計画の改定作業（道の駅の位置付け） ・ 基本計画に関するパブリックコメント
【事業計画・設計等の実施段階】 ・ 測量、基本設計、実施設計 等 ・ 各種協議（交通、用排水、開発等） ・ 資金計画や管理運営計画の作成
【計画の具現化の段階】 ・ 用地買収、関連道路工事 ・ 土木工事、建築工事、付帯工事（調整池、上下水道、緑地等） ・ 道の駅登録手続き ※防災道の駅として登録する場合、年度単位で登録時期が早まる
【「道の駅」の開業】

4－3．その他

(1) 基本計画策定に向けた申し送り事項

道路管理者と一体型での整備手法を決定・事業化していく場合、以降、基本計画を策定するにあたっては、道路管理者としっかりと連携して進めていくことはもちろんのこと、学識、関係団体、市民等が意見を交わす場として「(仮称)道の駅いせはら設置に関する有識者会議」等を開催するなど、市民を含む関係者が一体となって議論を深めていくべきであると考えています。

当該有識者会議の場では、伊勢原市に新たに設置する道の駅として、伊勢原らしさを兼ね備えた現代にふさわしい姿を議論し、多種多様な意見を聞き、よりよい基本計画を策定していく必要があります。

また、事業区域の選定にあたっては、関係法令（都市計画法、建築基準法、農地法、文化財保護法など）や周辺インフラ（道路、水道、下水道など）の協議を進めるとともに、ハザードエリアの場合は適切な対応を講じる必要があります。

さらに、事業化決定以降は、市内全体の機運を最大限に高めていく必要がありますので、機運を醸成するための機会を増やしていくことも重要です。

いずれにしてもこの施策は、市庁舎内においても横断的に取り組むべき「持続可能なまちづくりに向けた施策の一環であり市政経営の拠点」になり得るものと考えますので、皆様の協力を得ながら着実に進めていく必要があると考えています。

(2) 財源確保の検討

1) 国補助金等（各省庁の「道の駅」支援メニュー 令和8年度版 参照）

省庁	補助事業例
国土交通省	直轄道路事業（交通安全） 社会資本整備総合交付金（道路事業） 都市構造再編集集中支援事業 都市再生整備計画事業（社会資本整備総合交付金） オーバーツーリズムの未然防止・抑制をはじめとする観光地の受入環境整備促進事業 地方誘客促進に向けたインバウンド安全・安心対策推進事業
内閣府	地域未来交付金（地域未来推進型）
子ども家庭庁	地域子育て支援拠点事業
総務省	緊急防災・減災事業債（地方債）
農林水産省	農山漁村振興交付金（地域資源活用価値創出対策）
経済産業省	① クリーンエネルギー自動車導入促進補助金・ ② クリーンエネルギー自動車の普及促進に向けた充電・充てん設備等導入促進補助金
環境省	地域レジリエンス・脱炭素化を同時実現する公共避難施設・防災施設への自立・分散型エネルギー設備導入推進事業

2) ふるさと納税型クラウドファンディング

①ふるさと納税型クラウドファンディングとは

自治体が抱える課題の解決を目的として、ふるさと納税制度を活用し、特定の事業に対して寄附を募る仕組みです。

②ふるさと納税型クラウドファンディングの特徴

寄附金の使い道が明確であり、事業に対して直接寄附することができます。

また、ふるさと納税制度による寄附として扱われるため、2,000 円(適用下限額)を超える金額を寄附した場合、所得税や住民税の控除を受けることができます。

③活用事例

道の駅「おとふけ」(北海道音更町)、道の駅「富士吉田」(山梨県富士吉田市)、道の駅「東松島」(宮城県東松島市)、道の駅「かくだ」(宮城県角田市)

3) 企業版ふるさと納税

①企業版ふるさと納税とは

企業版ふるさと納税は、国が認定した地方再生計画に位置づけられる地方公共団体の地方創生プロジェクトに対して企業が寄附を行った場合に、法人関係税から税額控除する仕組みです。

②企業版ふるさと納税の特徴

損金算入による軽減効果(寄附額の約3割)と合わせて、令和2年度の税制改正により拡充された税額控除(寄附額の最大6割)により、最大で寄附額の約9割が軽減され、実質的な企業の負担が約1割まで圧縮されます。

企業にとって、地方創生に貢献する企業として公表・PRや、地方公共団体との新たなパートナーシップの構築、SDGsを通じた企業の価値向上につながります。

③活用事例

道の駅「もがみ」(山形県最上町)、道の駅「おがわまち」(埼玉県小川町)

伊勢原市『道の駅』基本構想



発 行 伊勢原市

〒259－1188

神奈川県伊勢原市田中 348 番地

TEL : 0463－94－4711 (代表)

URL : <https://www.city.isehara.kanagawa.jp/>

事務担当 伊勢原市 都市部 国県・企画調整課

協 力 道の駅設置に関する議会研究会

委員 小沼富夫(会長)／大山学(副会長)／今野康敏／岸圭介／

荻野貴文／川添康大／越水崇史／前田秀資／森尾武史

=敬称略

日本遺産のまち伊勢原



大山詣り

