

さいたま市「道の駅」基本構想

～（仮称）農業及び食の流通・観光産業拠点～



令和元年11月

さいたま市

もくじ

1	背景・目的	- 2 -
2	道の駅制度の概要	- 3 -
3	基本方針	- 5 -
4	道の駅のコンセプト	- 7 -
5	道の駅の整備内容	- 8 -
6	道の駅の展開.....	- 9 -
7	道の駅の立地要件	- 10 -
8	道の駅の運営方法	- 11 -
9	道の駅計画への条件整理.....	- 12 -
10	事業スケジュール（案）	- 13 -

1 背景・目的

現在、日本は世界に先駆けて「人口減少・高齢化社会」を迎えています。今後、深刻化が予測されている人口減少や高齢化社会に対応するため、国では地方創生を重点課題として位置づけ、政府一体となって課題解決に向け、取り組むこととしており、各地域においてもそれぞれの特徴を活かし、自律的で持続的な社会を創生するための取組が不可欠となっています。

本市においても、2030年頃までは人口の増加が見込まれる¹ものの、その後は高齢化が急速に進み、人口が減少してくると予測されており、また、すでに生産年齢人口の減少は始まっていることから、本市経済の活性化を図る新たな事業展開が必要とされています。

さいたま市は、「2020さいたま希望のまちプラン（総合振興計画）」において、「多彩な都市活動が展開される東日本の交流拠点都市」を将来都市像の一つと掲げ、本市の特性である充実した鉄道網・道路網を活かし、ヒト・モノ・情報の拠点性を高めながら、新しい産業や多種多様な市民活動を創造し、国内外と交流する自立都市を目指すこととしています。また、平成30年2月策定の「さいたま市総合振興計画後期基本計画後期実施計画」において、「(仮称)農業及び食の流通・観光産業拠点整備」事業として、地域振興等につながる新たな拠点を検討していくことが位置づけられました。

「道の駅」は、道路交通の円滑な流れを支えるため、一般道路にも安心して利用できる「休憩機能」、道路利用者や地域住民のための「情報発信機能」及び地域の文化・名勝・特産品などを利用して多様なサービスを提供する「地域連携機能」を併せ持つ休憩施設です。

国においては、2014年に「道の駅」を、“まち”の特産物や観光資源を活かして“ひと”を呼び、地域に“しごと”を生み出す地方創生の中核的施設として位置づけ、経済の好循環を行き渡らせる成長戦略の強力なツールとなっているほか、防災機能や地域福祉機能など、地域の実情に合わせた機能を兼ね備え、独自の進化を遂げ始めています。

こうしたことから、「道の駅」は、人口減少・高齢化社会の到来という喫緊の課題に対し、本市の将来を見据えた新たな事業展開の方向性と合致しており、本市の優位性を活かした効果的なまちづくり・地方創生を成し遂げられる可能性が高い施設と考えられます。また、本市が地域と地域をつなぎ、民間の活力を引き出すハブ拠点として、地域経済の持続的発展・活性化を担う「道の駅」を整備する意義は高いものであり、「さいたま市ならでは」の「道の駅」の検討を行うものです。

¹ 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30（2018）年推計）」

2 道の駅制度の概要

(1)「道の駅」制度 ～国土交通省ホームページから～

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

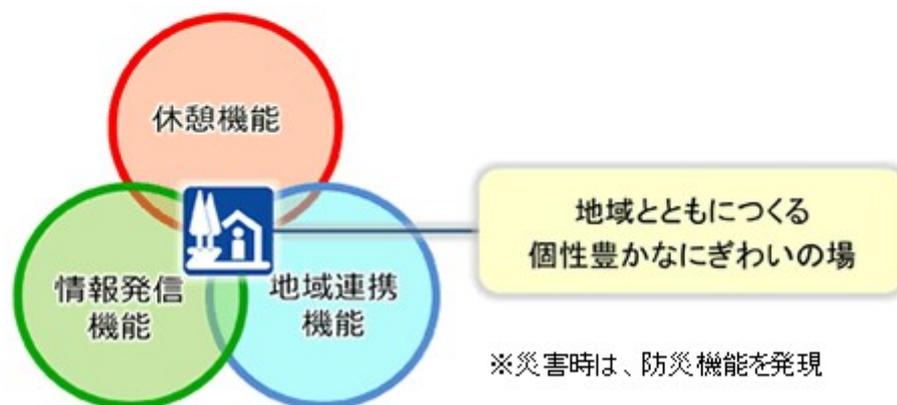
また、人々の価値観の多様化により、個性的でおもしろい空間が望まれており、これら休憩施設では、沿道地域の文化、歴史、名所、特産物などの情報を活用し多様で個性豊かなサービスを提供することができます。

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

こうしたことを背景として、道路利用者のための「休憩機能」、道路利用者や地域の方々のための「情報発信機能」、そして「道の駅」をきっかけに町と町とが手を結び活力ある地域づくりを共に行うための「地域の連携機能」、の3つの機能を併せ持つ休憩施設「道の駅」が誕生しました。

「道の駅」の機能と基本コンセプト

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



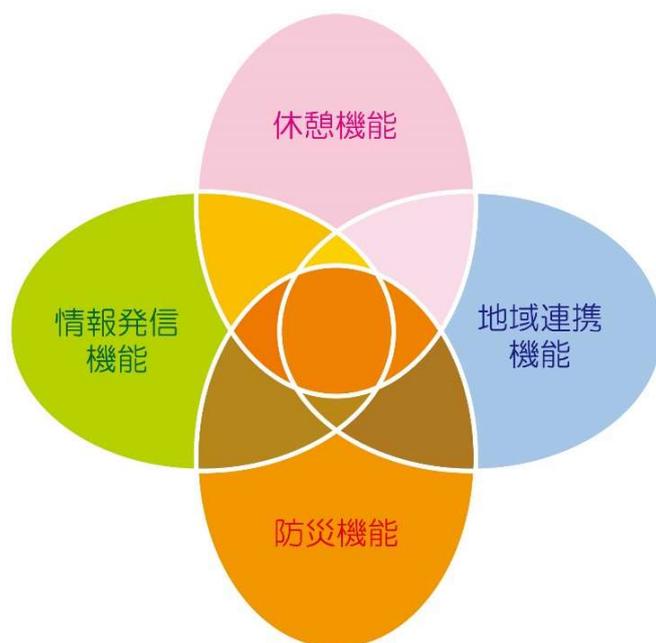
(2) さいたま市における「道の駅」の考え方

本市では、鉄道や道路の交通結節点として、また、経済・文化・情報など広域的機能を持つ首都圏の中核都市として、更には東北・北関東地方や上信越地方との連携の強化を図り、東日本の中核都市として成長・発展を遂げるための取組を推進しています。これらの施策を鑑み、国土交通省の重点「道の駅」制度の2つの機能である「ゲートウェイ型」と「地域センター型」の機能をあわせもち、更に防災機能を兼ね備えた「都市型道の駅」を、本市の考える「道の駅」とします。

□「都市型道の駅」の位置付け

首都圏に位置する都市部ならではの特性を生かし、地域外からの活力を呼ぶ「ゲートウェイ型」と地域の元気を創る「地域センター型」の両方の機能を持ち、さらに、防災機能など多様な機能を併せ持つ「道の駅」を「都市型道の駅」とする。

地域と共につくるさいたま市らしさが息づく「都市型道の駅」



休憩機能

国道、県道等の広域幹線の道路利用者のための24時間無料で利用できる駐車場、トイレ等施設の設置

情報発信機能

上記、道路利用者のための道路情報、市内の観光情報及び緊急時の医療情報などを提供する施設の設置

地域連携機能

地域振興施設の設置

防災機能

災害時に利用可能な防災施設を設置

3 基本方針

本市の人口は、2030年頃までは増加が見込まれて¹いますが、その後は減少していくと予想されており、他都市よりも団塊ジュニア世代が多く、今後高齢化が急速に進むとされています。また、生産年齢人口が減少する中においても、地域自らが主体的に地域発展を目指し、本市経済の活性化を図る新たな事業展開が必要とされています。

そのため、本市の有する「強み」を活かし、交流人口の増加や地域内交流の活性化が図れるような、新たな地域活性化の拠点を創出するための基本方針を以下に示します。

1. 立地特性を活かしきる

- 本市は、首都圏に位置するだけでなく、都心部と東日本を結ぶ交通結節点となる道路交通の要衝であるとともに、人口130万人を擁し地域内交流による活性化も図れる都市です。
- 東京外かく環状道路（千葉区間）の開通により成田国際空港との時間距離が大幅に短縮され、東京国際空港（羽田空港）からの至近性と合わせて世界とのアクセス性が高まっています。
- また、道路交通だけでなく、北陸新幹線延伸・北海道新幹線開業など、東日本全域とのアクセス性も強化されています。
- よって、道路網・鉄道網の整備により高まりつつある交通ポテンシャルを活かしきるための道の駅を創出します。

2. 「さいたま市ならではの」の取組みを発信する

- これまでのさいたま市成長戦略を発展させ、国際観光都市戦略「さいたMICE」、農業及び食を活用した観光産業戦略を「さいたま市成長加速化戦略」において推進しています。
- 「ツール・ド・フランスさいたまクリテリウム」や「さいたま国際マラソン」、「さいたまトリエンナーレ」などの大規模イベントのほか、2017年に開催した世界盆裁大会など、世界的に注目を集めるイベントも実施しています。
- また、東日本各地の首長が集まる「東日本連携・創生フォーラム」が開催され、「東日本の中枢都市」として担う役割が重要となっています。
- よって、これらの取組を成長させ、国内外に広く発信しさらなる発展を担うための道の駅を創出します。

¹ 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30（2018）年推計）」

3. 地域資源の活用により交流人口を増加させる

- 本市は、「全ての世代が健康で活躍できるさいたま市」を目指しており、そのためには「全ての世代が交流可能な場・機会」を創出することが必要です。
- 本市が力を入れている「東日本連携」、「スポーツ」、「環境（自然環境、環境技術）」、「農産物及び特産品」等の地域資源を最大限に発揮し、ブランドとして活用することで本市のイメージを高め、交流可能な場や機会を創出することで、国内外から訪れる交流人口の増加につなげます。
- このように、地域資源をブランド化し交流人口を増大させ、市内外の交流を促進するための道の駅を創出します。

4. 地域活力の発展

- 本市は、首都圏における立地性のみならず広域交通網の充実により、人材が集まりやすい環境であるほか、「住みやすいまち」として評価が高く、雇用の確保などビジネス環境が充実しています。
- また、首都圏では貴重な大規模な見沼田圃や、荒川等の流域に広がる豊かな水田地帯をはじめとした豊かな優良農地が確保されています。
- 道の駅を農業の振興並びに観光産業の拠点として利活用することで、地域活力を維持していくとともに、雇用の創出等、さらなる発展を図っていきます。
- あわせて、食肉中央卸売市場の移転再整備を検討しており、人口減少が進む中でも、食肉の消費・流通の拡大を図り、本市のみならず広域的な畜産業の振興を図ります。

5. 広域防災拠点機能の拡充

- 本市は、関東ローム層や平坦な地形といった物理的特性から自然災害に強い地勢にあり、地域のみならず、広域的な防災拠点としてのポテンシャルを備えています。首都圏を構成する九都県市による「九都県市広域防災プラン」の策定など、防災面における広域連携での施策が強化されています。
- 「さいたま新都心将来ビジョン（平成26年3月）」において、さいたま新都心周辺地区は広域防災機能を有する地区として位置づけられており、大規模災害時には首都圏の機能をバックアップする最前線となるため、防災公園の整備などの取組が進められています。また、「首都圏広域地方計画」では、TEC-FORCE（国土交通省緊急災害対策派遣隊）の進出拠点として位置づけられており、支援拠点として連携が期待できます。
- このことから、道の駅を連携広域防災拠点として位置づけ、敷地の提供など、さいたま新都心周辺地区と連携した支援拠点として活用します。

4 道の駅のコンセプト

<p>都市型道の駅の位置づけ</p> <ul style="list-style-type: none">○休憩・情報発信・地域連携・防災の4機能を満足する「都市型道の駅」の創出○本市における「都市型道の駅」のメニュー案<ul style="list-style-type: none">・インバウンド観光（イベント等と連携したメニュー）・周辺農家と連携した産業振興・防災機能	<p>基礎的条件の整理</p> <ul style="list-style-type: none">○5ha以上の施設が設置可能な検討規模の確保、国道沿い・IC近傍のアクセス性の高い候補地の抽出○本市が力を入れている取組や地域資源の活用<ul style="list-style-type: none">・環境・スポーツ・農業・東日本連携・子育て支援	<p>導入する機能への視点</p> <ul style="list-style-type: none">○本市の取組から整理したキーワード<ul style="list-style-type: none">・「環境・スポーツ」の推進・東日本と首都圏との結節点・国内外との交流・農のあるまちづくり・広域防災
---	--	--

本市が力を入れている取組や地域資源を活用し、これらの取組効果を域外へPRするための拠点創出

「SAITAMA Hub」

さいたま市ならではの強みを活かし、地域・文化・人がつながり、交わることで、新しい価値を生み出すハブ拠点の創出

道の駅のハブ拠点機能

- ①SAITAMA Innovation Hub 「環境・スポーツ」ハブ
さいたま市が力を入れている「環境・スポーツ」をキーワードに、国内・国外から広く観光客を呼び込む、さいたま市ならではの体感型PR拠点
- ②EAST JAPAN Hub 「東日本⇄首都圏」ハブ
北関東地方、東北地方、上信越・北陸地方及び北海道の玄関口として、東日本の文化を首都圏、ひいては世界に向けて発信するハブ拠点
- ③Global Communication Hub 「グローバル交流」ハブ
本市を訪れる人との様々な人種・世代との交流の中で多様な文化を学べる交流拠点
- ④SAITAMA City Hub さいたま「農業・地域振興」ハブ
さいたま市の魅力ある地域資源である「農業」にスポットを当て、市内の農業振興施設と連携し「さいたま市ブランド」の構築・PRを促進する地域の農業振興連携拠点
- ⑤広域防災拠点
緊急災害時の、首都圏における広域連携を想定した防災拠点

5 道の駅の整備内容

さいたま市の道の駅に必要な機能は次のとおり想定されます。これらの機能のうち、地域特性等を踏まえ、計画を具体化する中で詳細を検討していきます。

【道の駅登録に必要な必須機能】

駐車場、トイレ、情報提供機能（情報コーナー、案内コーナー）

【本市道の駅コンセプトを具現化する機能】

施設の5つの機能	導入機能に求められるもの
<p>SAITAMA Innovation Hub 「環境・スポーツ」ハブ</p> <p>さいたま市が力を入れている「環境・スポーツ」をキーワードに、国内・国外から広く観光客を呼び込む、さいたま市ならではの体感型PR拠点</p>	<ul style="list-style-type: none"> さいたま市ならではの「環境」や「スポーツ」を活用した施設を創出し、国内・国外から広く誘客を促すとともに、リピーターを増やし、観光戦略の拠点施設として機能する
<p>EAST JAPAN Hub 「東日本⇄首都圏」ハブ</p> <p>北関東地方、東北地方、上信越・北陸地方及び北海道の玄関口として、東日本の文化を首都圏、ひいては世界に向けて発信するハブ拠点</p>	<ul style="list-style-type: none"> 東日本地域の都市間の連携拠点、また、北関東地方、東北地方、上信越・北陸地方及び北海道の玄関口として、東日本の文化を首都圏、ひいては世界に向けて発信するハブ拠点として活用する
<p>Global Communication Hub 「グローバル交流」ハブ</p> <p>さいたま市を訪れる人と地域の人との様々な人種・世代との交流の中で多様な文化を学べる交流拠点</p>	<ul style="list-style-type: none"> 市外や海外からの観光客を呼び込むことから、さいたま市民と様々な文化・人種・世代との交流拠点として活用する
<p>SAITAMA City Hub さいたま「農業・地域振興」ハブ</p> <p>さいたま市の魅力ある地域資源である「農業」にスポットを当て、市内の農業振興施設と連携し「さいたま市ブランド」の構築・PRを促進する地域の農業振興連携拠点</p>	<ul style="list-style-type: none"> 他の農業振興施設と連携し、積極的なPRを図ることにより、さいたま市の農業振興施設の連携拠点として機能する 市の魅力ある地域資源である「農業」にスポットを当て、地域の特産品をPRし、地域の産業振興に寄与する
<p>広域防災拠点 緊急災害時の、首都圏における広域連携を想定した防災拠点</p>	<ul style="list-style-type: none"> さいたま新都心周辺地区と連携した広域防災拠点機能の充足 広域防災拠点と併せた、地域防災拠点としての機能の補填
ゲートウェイ型機能	地域センター型機能

6 道の駅の展開

(1) 新たに求められる本市の役割

本市は、広域連携による地方創生の取組の一環として「東日本連携」を推進しており、本市のみならず、東日本地域の地方創生を目指しています。また、国土形成計画首都圏広域地方計画（平成 28 年 3 月大臣決定）において、東日本の玄関口として位置づけられ、本市が果たすべき役割は、北関東地方、東北地方、上信越・北陸地方及び北海道との連携によるイノベーションの創出等の取組支援や広域周遊観光ルートの構築のための、玄関口機能を果たすとともに、災害発生時に首都機能をバックアップする拠点機能の強化を図るものとされています。

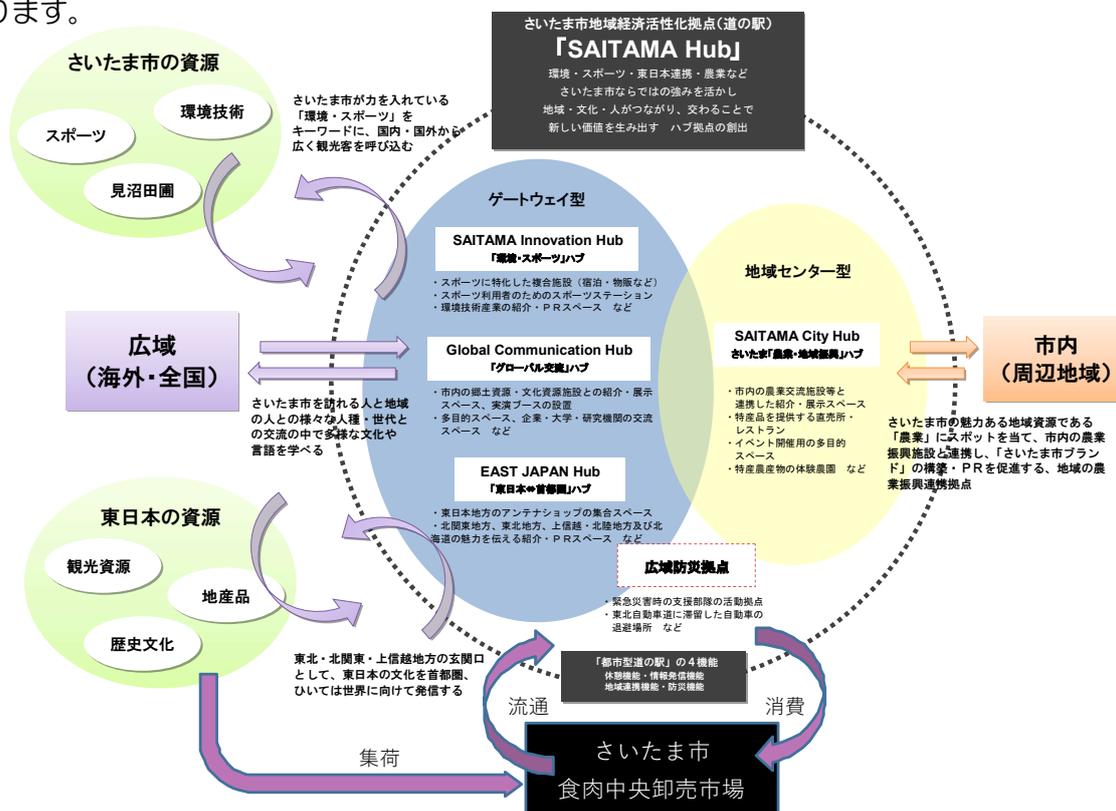
本市の役割として、本市経済の活性化のほか、広域防災機能並びに東日本と連携し、相互発展に取り組むことが求められています。

(2) 食肉中央卸売市場との連携

本市には、全国に 10 ある食肉中央卸売市場の一つ「さいたま市食肉中央卸売市場」があり、食肉の円滑な流通の一翼を担ってきました。

一方、昭和 36 年の開設から、50 年以上が経過し、高度衛生管理などの社会ニーズへの対応が十分とは言えず、移転再整備を視野に、新たな方向性を見据えていく必要があります。

現在、さいたま市では、道の駅と食肉中央卸売市場の移転再整備との一体的整備を推進する「(仮称) 農業及び食の流通・観光産業拠点」を検討しており、食肉中央卸売市場と連携し、東日本地域の食肉流通面・消費面においても、施設のあり方、展開を検討する必要があります。



7 道の駅の立地要件

(1) 本市の立地及び周辺の道の駅の状況について

さいたま市は、東京から30km圏域に位置し、新幹線6路線をはじめとした多くの鉄道網に加え、道路網についても、首都高速道路によって東京都心に直結し、東京外かく環状道路から、関越自動車道、東北自動車道、常磐自動車道による各地域へのアクセスも可能となっており、まさに都心部と東日本を結ぶ交通の要衝となっています。

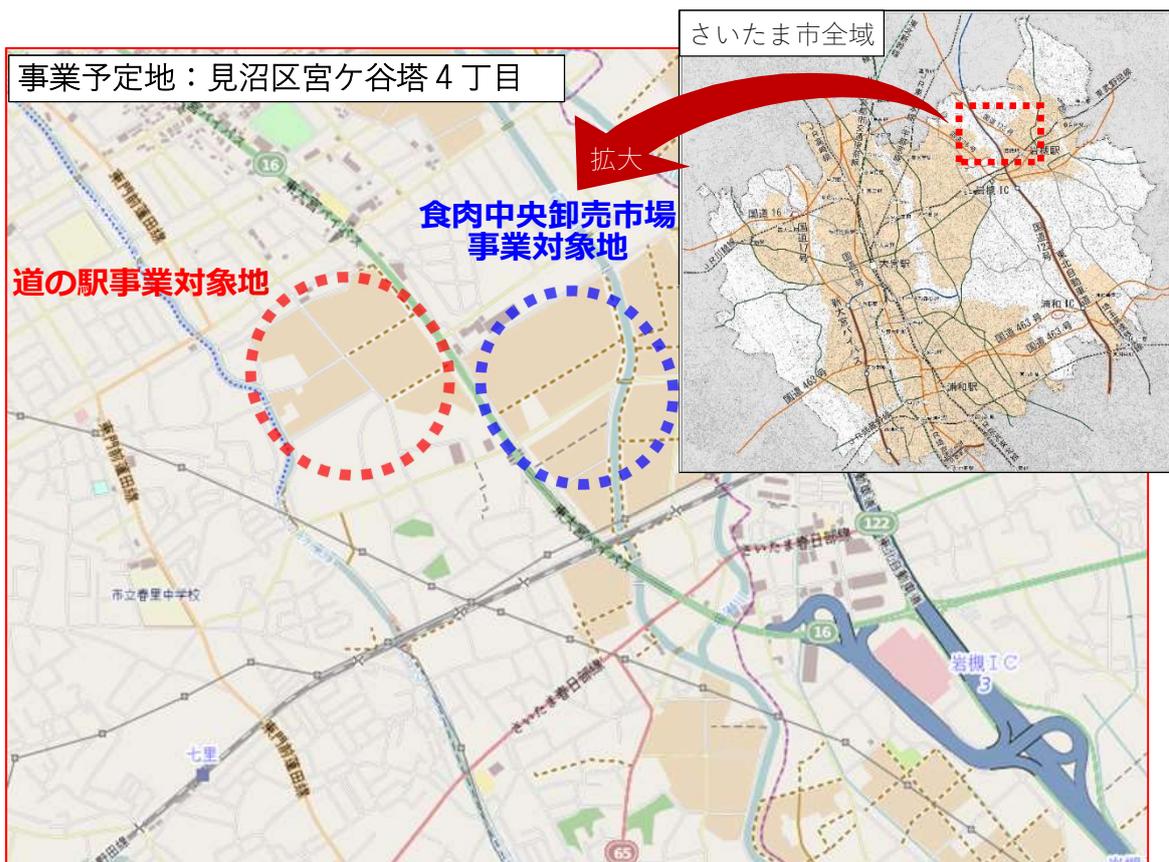
本市周辺には、道の駅がほぼ整備されておらず、渋滞等を考慮すると、東京都心から1時間程度かかり都心からの最初の休憩地点として、地方からは最後の休憩拠点として効果的であり必要な施設と言えます。



(2) 立地条件

道の駅の整備目的と基本コンセプトをもとに、本市における道の駅設置エリアの条件を検討し、立地場所の選定にあたっては、前面交通量やインターチェンジからのアクセス性等の条件のほか、食肉中央卸売市場との一体的整備を踏まえ、見沼区宮ヶ谷塔4丁目地内を事業予定地とします。

なお、道の駅との一体的整備を行う食肉中央卸売市場については、見沼区宮ヶ谷塔2丁目地内を事業予定地とします。



地図出典：© OpenStreetMap contributors

8 道の駅の運営方法

「道の駅」設置にあたっては、道の駅整備が目的ではなく、本市が担うべき役割を踏まえ、本市の持つ交通の要衝という立地特性を活かし、本市並びに東日本地域の課題解決を図る一つの重要な手法として、道の駅を整備・運営していくことが重要です。

特に、採算性を踏まえ、機動的かつ効果的な事業展開を行うためには、官民連携した施設整備の検討、運営体制を構築することが重要であり、今後、多様な主体との対話を通じ、より適切な手法を検討していきます。

●参考 「道の駅」の設置者・登録方法

- ・「道の駅」は、市町村又はそれに代わり得る公的な団体が設置
- ・登録は、市町村長からの登録申請により、国土交通省で登録
- ・整備の方法は、道路管理者と市町村長等で整備する「一体型」と 市町村で全て整備を行う「単独型」の2種類

9 道の駅計画への条件整理

計画を進めるためには、以下の点を検討していく必要があります。

(1) 道路交通環境について（休憩・道路情報の機能）

- ①ドライバーの安全運転に寄与するため、設置幹線道路に見合った休憩施設（駐車場・トイレ）を検討すること。また、利用者への配慮のため、屋根付き駐車スペースの設置も検討をすること。
- ②幹線道路の交通量や渋滞への影響等を勘察し、交差点改良などの必要な措置を講じるため、道路管理者及び交通管理者との協議を実施し、計画に反映すること。
- ③道路利用者に必要な道路情報内容を検討し、計画へ反映すること。

(2) 地域振興施設について

- ①費用対効果、施設の持続性等を検証し、整備・運営方法を加味しながら、想定利用者の設定、施設規模の算定を行い、持続可能な適正規模とすること。
- ②本市並びに東日本地域の課題解決を図る施設を設け、地域経済の活性化を担う中核的施設となる計画とすること。
- ③地域の既存施設、観光資源や産業等との連携を考慮した計画とすること。
- ④乳幼児に対する授乳やおむつ交換が可能な施設やキッズスペース等、子育て応援に資する施設計画とすること。
- ⑤施設及び施設間を結ぶ主要経路のバリアフリー化に配慮すること。
- ⑥地域振興に必要な情報を検討し、計画へ反映すること。

(3) 財源について

- ①財源の確保にあたっては、各種補助金の活用を検討すること。
- ②民間の資金・経営・技術的能力を活用する、官民連携による手法についても検討すること。

(4) 推進体制について

- ①さいたま市の「道の駅」は、地域外からの活力を呼ぶ「ゲートウェイ型」と地域の元気を創る「地域センター型」の両方の機能を持ち、さらに、防災機能など多様な機能を併せ持つ「都市型道の駅」とします。今後の人口減少社会でも持続的な社会を実現するための重要施策として捉え、全庁的な推進体制のもと、検討を進めます。
- ②官民連携手法は、『質の高い』公共サービスが『低廉な価格』で提供されること、公共サービスの提供における『行政の関わり方が改善』されること、『民間の事業

機会』を新たに創り、経済の活性化に貢献すること等が期待されることから、行政と民間との役割を整理し、官民連携手法の導入を検討します。

③「道の駅」の成功には、行政における全面的な取り組みはもとより、地域振興のためには、地域住民の協力が不可欠です。事業の推進にあたっては、地域の方々の機運醸成や参加意識の向上を図れるような方法を検討します。

10 事業スケジュール（案）

道の駅整備にあたっては、以下のスケジュールを目標とし、整備・検討を進めていきます。



※スケジュールについては、現時点での想定であり、変更となる場合があります。