

(仮称)農業及び食の流通・観光産業拠点整備事業

事業説明会

さいたま市 経済局 商工観光部
食肉市場・道の駅施設整備準備室

令和7年12月15,16日

説明事項

「(仮称)農業及び食の流通・観光産業拠点整備事業」にかかる以下の項目について説明いたします。

- 食肉市場の移転再整備について
- 道の駅整備事業の方向性について
- 道の駅整備計画(素案)について

食肉市場の移転再整備について

1 検討の経緯

食肉中央卸売市場・と畜場については、令和3年3月の基本計画の策定以後、計画をより具現化するために、整備計画の策定に向けた検討を推し進めてきました。具体的には、事業手法の検討、事業費の精査、民間市場調査による計画の実現性の調査、各種法令手続きの整理等を行ってきました。

基本計画の実現性を確かめるために、食肉関連企業や事業に関連する民間企業等延べ約70社への市場調査を実施し、全国の複数の他市場へも状況調査を行いました。

その結果、民間のノウハウを用いたとしても、基本計画時に見込んでいた事業の運営が困難なことが判明し、また、事業費の精査をする中で、工事費高騰により事業費が増加することが分かりました。

そのような状況において、令和2年改正卸売市場法の施行により、中央卸売市場の自由化が進められ、公が流通規制を行う必要性が減退している中で、引き続き市が、市場を整備し、その多額の整備費や将来的な運営経費を負担していくべきなのか、「市場の在り方」について、再検討を行いました。

食肉市場の移転再整備について

2 概算事業費の算出

算出に当たっては、事業期間を30年間とし、起債利子も含めた事業期間内にかかるトータルコストの試算を行いました。

●施設整備費

概算事業費		基本計画	R6末時点における試算※	差額	増加の主な理由
建設費	土木工事	15億円	41億円	26億円	物価・資材価格の高騰、軟弱地盤対策工事の追加
	建築工事(外構工事含む)	180億円	354億円	174億円	物価・資材価格の高騰、付帯設備の追加
調査設計費等		37億円	58億円	21億円	建築費増加に伴う設計費(工事価格の5%に設定)、監理費(工事価格の1%に設定)の増加
合 計		232億円	453億円	221億円	

※ 建設費は「日建設計標準建築費指標」、調査設計費等は「企業向けサービス価格指標」を使用

●総事業費

$$\begin{array}{l} \text{施設整備費} + \text{維持管理運営費} + \text{施設更新費} + \text{起債利子} \\ 453\text{億円} + 483\text{億円} + 74\text{億円} + 180\text{億円} \end{array} \quad \text{合計 } 1,190\text{億円}$$

●財源内訳

財源内訳	金額	備考
土地売却収入	52億円	
補助金	35億円	
公営企業債(30年)	366億円	施設整備費
公営企業債(10年)	74億円	更新、解体費
施設使用料等	285億円	30年分
一般財源	378億円	
合計 (総事業費)	1,190億円	

総事業費から土地売却収入、補助金、施設使用料収入等を引いた金額全てを、一般財源で負担することとなる。

一般財源負担額 合計
合計 818億円

3 移転再整備事業の見直し

財源負担軽減のため、「移転再整備事業」について様々な視点で見直しを行いました。

有効性の検討

●費用対効果の検証が行われているか

- 費用 移転再整備した場合の一般財源負担額は、818億円。
- 効果 買参人の内訳は市内59者、市外71者、県外198者であり、市内への寄与率は高くない。

818億円の負担も、
利用者は市外が多い

効率性の検討

●類似施設が存在しているか

- 県内にはさいたま市のほか5か所食肉処理施設あり。
- 近隣には、東京食肉市場あり。

県内に類似施設がある

公民連携推進の検討

●民間事業者のノウハウを活用しているか

- ノウハウを最大限生かすために、R4～R6に民間市場調査を実施。
ノウハウが生かしづらい業界であることが分かった。

民間のノウハウが生
かしづらい

歳入の確保の検討

●積極的な財源確保に努めているか

- 財源確保に向け、補助金について協議、確認するが、現状の法制度や、現状以上の財政負担の軽減は見込めなかった。

大幅な財源確保を見
込めない

➢移転再整備事業の見直しを行うも、事業費の削減効果が見込めず、費用対効果が低いことが分かりました。

4 食肉中央卸売市場・と畜場事業の検討

「食肉中央卸売市場・と畜場事業」について、必要性の検討を行いました。

(1)事業の目的が失われていないか？

目的：食肉の公正かつ安定的な取引の確保、および市民への安心・安全な食肉の安定供給を担う。

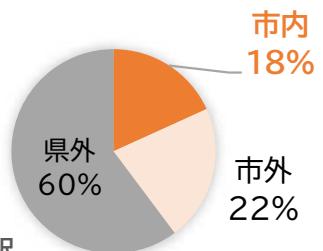
➢食肉の市場経由率は8.1%に留まり、行政の担う役割が薄れています。

(2)緊急性度、優先度等が低下し、必要性が薄れていませんか？

➢市内の畜産者数が乳牛3件、豚0件に減少、必要性が薄れています。

➢買參人の内訳は市内59者、市外71者、県外198者であり市外が多い。

➢当時は、生体の輸送が鉄道だったため、大宮駅の近くに建設された。しかし、現在は、輸送は鉄道からトラックに変化し、
地理的な優位性を生かしづらくなってきた。



(3)市が実施すべき事業であるか？

➢卸売市場法の改正により、民間事業者でも市場を開設・運営することができるようになった。

➢食肉中央卸売市場・と畜場事業については、市場を取り巻く環境の変化により、市の役割を見直す必要あり。

5 結論

令和2年改正卸売市場法の施行により、中央卸売市場の自由化が進められ、公が流通規制を行う必要性が減退している中で、引き続き本市が、市場を整備し、その多額の整備費や将来的な運営経費を負担して、市場を継続するのは困難な状況。

結 論

- 食肉市場の移転再整備事業は、中止とします。
- 食肉中央卸売市場・と畜場事業については、現施設での事業継続が困難なため、やむを得ず廃止とします。

食肉市場の移転再整備について

6 現食肉市場跡地について

食肉中央卸売市場・と畜場については、令和3年3月の基本計画の策定時においては、現市場の土地の売却収入を事業費の一部に充当することとしていました。廃止に伴い、跡地の利活用については、あらためて検討・調整を行っていくこととします。

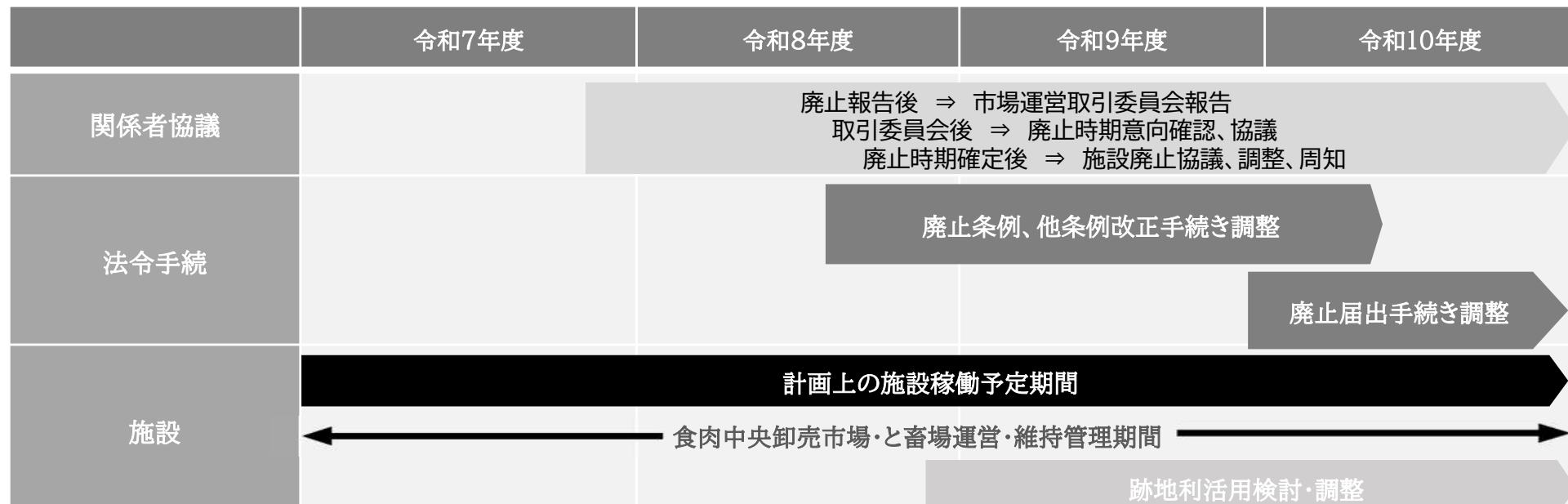


さいたま市食肉中央卸売市場・と畜場

- ・所在地：さいたま市大宮区吉敷町 2 丁目 23 番地
- ・用途地域：準工業地域、近隣商業地域
- ・敷地面積：16,031 m²

7 食肉中央卸売市場・と畜場事業廃止までの想定スケジュール

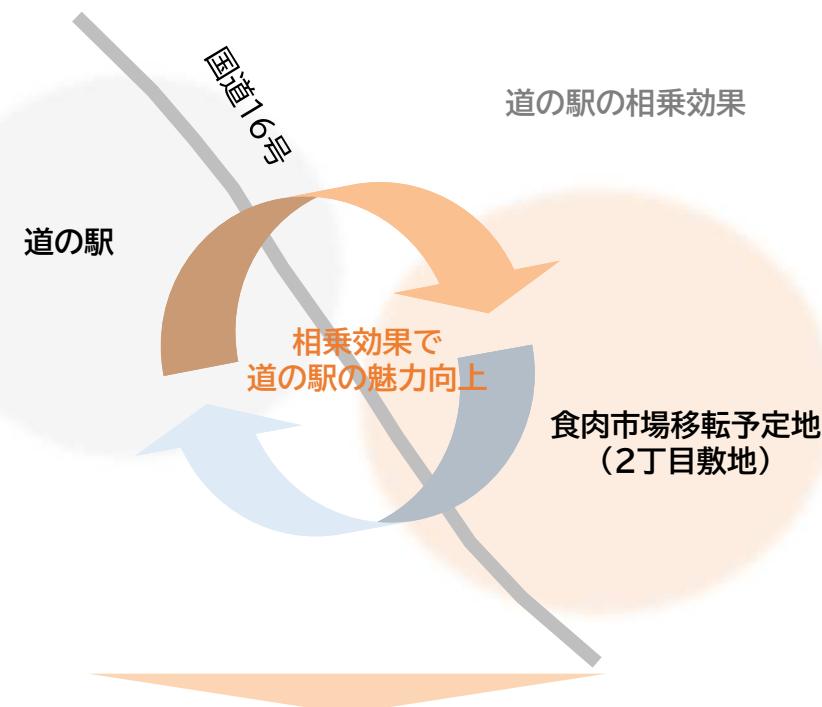
食肉中央卸売市場・と畜場事業については、以下のとおり計画で予定していた移転時期である令和10年度の廃止を目途に、協議・調整を行っていきます。



8 移転予定地について

民間市場調査により、食肉市場と一体的な整備を目指していた道の駅については、事業地における「交通量」の多さや「消費地からの近さ」などの立地特性の良さが期待されており、高い集客力が見込めることが分かりました。そのため、国道16号を挟んだ食肉市場移転予定地についても、同様の立地特性があります。

食肉市場移転予定地については、新たな機能やコンテンツが整備され、道の駅との連携を図ることにより、更なる道の駅の魅力向上が期待できます。



このエリアの活用については、道の駅との連携による相乗効果を図ることを踏まえながら、エリアの活用を検討していくこととします。

道の駅整備事業の方向性について

1－1 検討の経緯

1－2 課題に対する分析

1－3 概算事業費

1－4 事業の方向性

1－1 検討の経緯

道の駅整備事業の事業継続について、次の事由から検討を行いました。

① 食肉市場移転再整備中止に伴う影響

道の駅と食肉市場は一体的整備に向けて足並みを揃えて事業を進めてきましたが、食肉市場の移転再整備中止の方向性により、一体的整備にどのような影響が出るかを確認する必要性が生じました。

② 整備費増加に伴う影響

工事費高騰により整備費の増加が見込まれる中で、今後も整備費の更なる増加が懸念されます。

③ 防災機能及び位置付け

近年の大規模災害発生時には、被災地周辺の道の駅が避難者支援や復旧支援に大きく貢献したことから、防災拠点としての役割が重要視されているため、改めて検討する必要性が生じました。

1－2 課題に対する分析

① 食肉市場移転再整備中止に伴う影響

- ・事業者ヒアリングでは、一体的整備に多くの事業者が難色を示し、中止による影響は少ないと判明
- ・道の駅の意義は、地域経済活性化拠点・地域振興拠点の実現であり、本市の将来を見据え実施すべき取組
- ・国道16号に面しており、他道の駅と比較しても交通量が多く、集客が期待でき、収支の黒字化が見込める

食肉市場移転再整備中止に伴う影響は少なく、道の駅単独事業としても実施可能であることを確認

② 整備費増加に伴う影響

- ・歳入としては、民間事業者からの納付金や施設の一部有料化、一定の収入を見込む
- ・独立採算施設の維持管理費等については、民間事業者の負担による運営を検討
- ・事業手法として、民間事業者のノウハウを活用し整備費の縮小を見込む
- ・食肉市場移転予定地活用による相乗効果や近隣道の駅の状況から、利用者等の上振れが期待

整備費増加見込みだが、歳入確保や公民連携手法を検討することで整備費縮小・収支の黒字化を見込む

③ 防災機能及び位置付け

- ・切迫した災害の危険から緊急に逃れ、身の安全を確保できる場所として活用
- ・東北道岩槻ICに近く、国道16号、122号が緊急輸送道路のため、立地的にも支援物資の受入拠点として活用

「指定緊急避難場所」「支援物資集積場」を位置付けできるよう検討

1 – 3 概算事業費

概算整備費		基本計画	整備計画 R11換算※ ()内はR6時点	差額	増加の主な理由
建設費	土木工事	11億円	32億円 (18億円)	21億円	物価・資材価格の高騰等、軟弱地盤対策工事の追加
	建築工事 (外構工事含む)	28億円	90億円 (55億円)	62億円	物価・資材価格の高騰等、付帯工事の追加
調査設計費等		22億円	25億円 (24億円)	3億円	調査項目の精査、建築費増加に伴う設計費の増加
合　　計		61億円	147億円 (97億円)	86億円	

※ 建設費は「日建設計標準建築費指数」、調査設計費等は「企業向けサービス価格指数」を使用。

1－4 事業の方向性

- ・道の駅整備事業は、食肉市場の移転再整備中止に伴う影響が少なく、事業者へのヒアリングでは、事業の継続性について前向きな意見が多く、**単独事業としての可能性を確認できました。**
- ・単なる休憩施設ではなく、人口減少や超高齢社会に対応するため、地域資源を活かした物販や市内産品のPR、イベントなどを実施し、交流人口の拡大や活性化を図り、自律的で持続的な地域経済の確立、地産地消を核とした循環型経済の構築を担う**地域経済活性化拠点として重要な施設**となります。
- ・地域住民が住みやすく、魅力的なまちづくりの一端を担い、地域住民同士の相互扶助の促進や地域コミュニティ文化を醸成する**地域振興拠点としても重要な施設**となります。
- ・道の駅の整備については、工事費高騰により整備費の増加が懸念されていますが、地域活性化拠点として**収支の黒字化**や一定の経済波及効果が見込め、**交通の要衝、防災機能の具備、地域連携の促進**が期待されることから、**本市の将来を見据え意義のある事業**と判断しました。



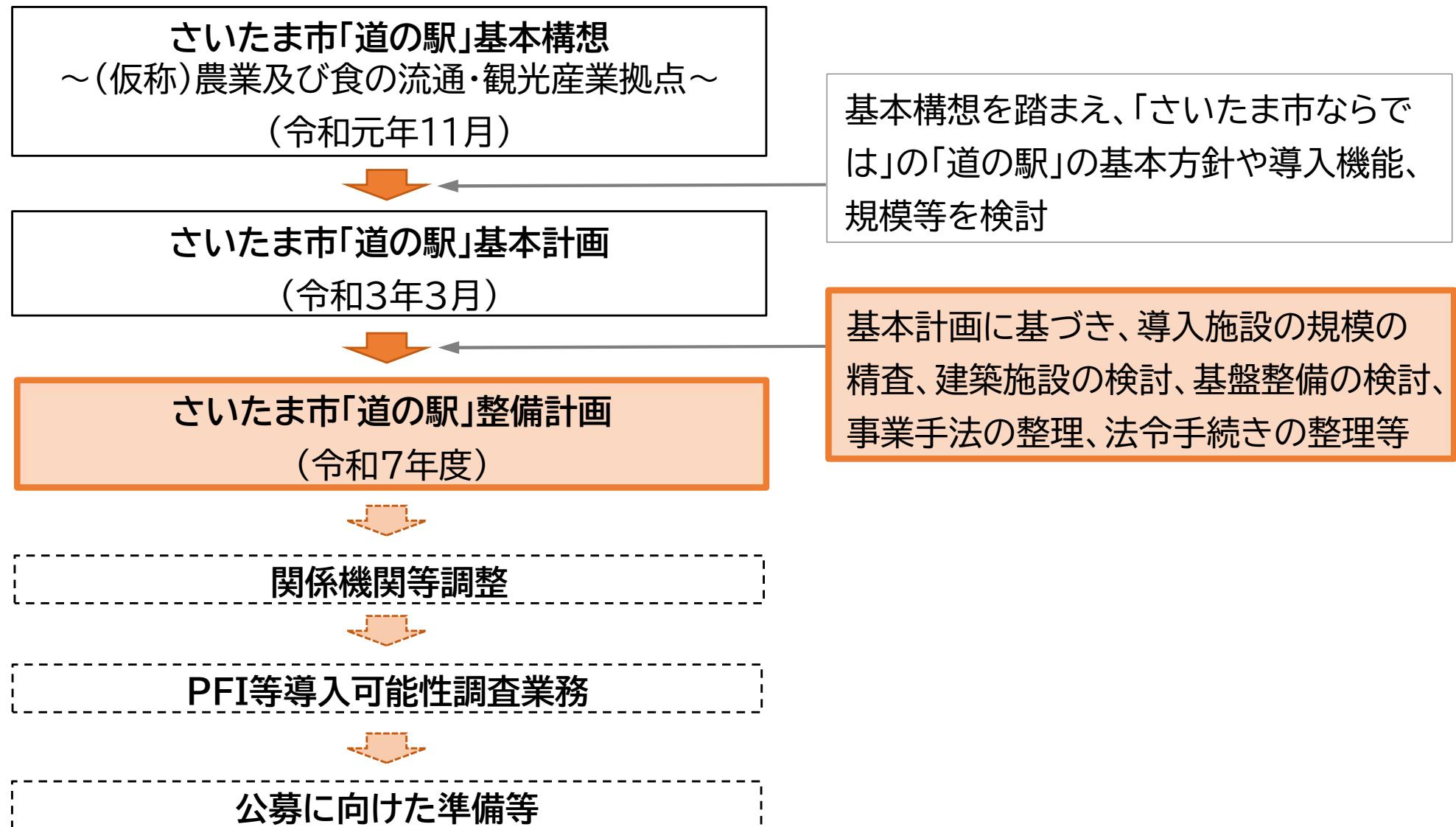
➤ 「道の駅整備事業」は、継続となりました。

2 道の駅整備計画(素案)について

- 2-1 整備計画の位置付け
- 2-2 事業対象地
- 2-3 コンセプト
- 2-4 施設機能・規模
- 2-5 土地利用計画図
- 2-6 アクセス方法
- 2-7 盛土・調整池
- 2-8 軟弱地盤対策
- 2-9 整備手法・事業手法
- 2-10 スケジュール

2-1 整備計画の目的

整備計画は、「道の駅」基本計画の具現化に向けて、関係機関、関係部署等と更なる協議・調整をして、次のステップとなるPFI等導入可能性調査、公募等への基礎条件をまとめたものです。



2-2 事業対象地

事業対象地: 見沼区宮ヶ谷塔4丁目

敷地面積: 約5.1ha

国道16号沿いの東北自動車道「岩槻IC」から約2km



2-2 事業対象地

事業対象地: 見沼区宮ヶ谷塔4丁目

敷地面積: 約5.1ha

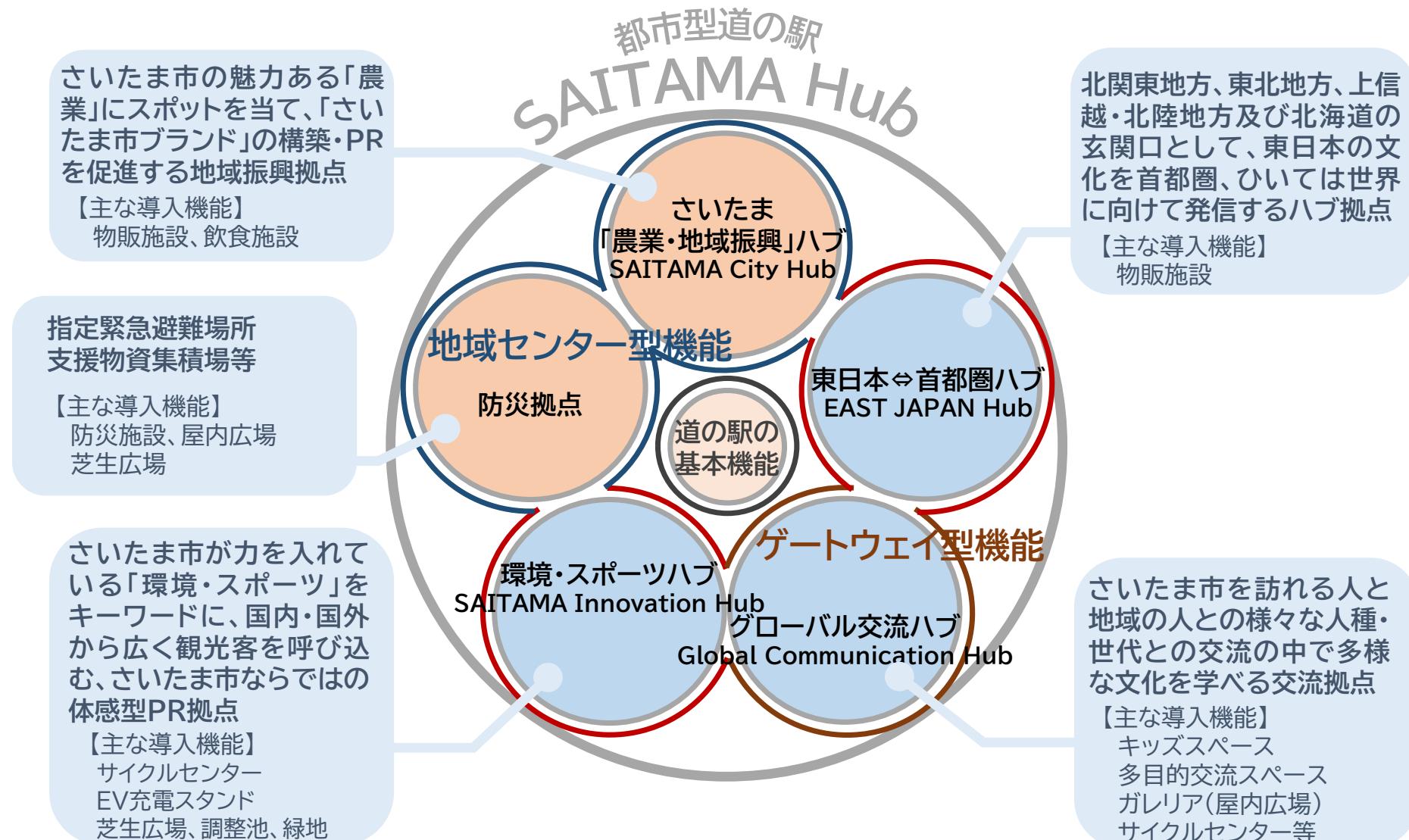
国道16号沿いの東北自動車道「岩槻IC」から約2km



2-3 コンセプト

基本計画では、道の駅と食肉市場の連携をコンセプトの一つとしていましたが、整備計画では、**食肉市場との連携以外のコンセプトは踏襲して**、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「SAITAMA Hub」をコンセプトとしました。

今後は、食肉市場に代わる新たな機能やコンテンツの検討を踏まえ、**連携による更なる道の駅の魅力向上を図ります。**



2－4 施設機能・規模

項目	合計	休憩施設	地域振興施設
屋内施設	物販施設	1,800	—
	コンビニエンスストア	165	—
	飲食施設	630	—
	キッズスペース	300	—
	多目的交流スペース	350	—
	屋内広場(ガレリア)	600	—
	サイクルセンター	50	—
	防災施設	150	—
	その他共用部分	550	—
	トイレ	490	250
	情報発信・休憩施設	250	250
計		5,335	500
屋外施設	駐車場	20,170	13,430
	緑地(芝生広場を含む)	10,810	3,050
	調整池	6,240	2,830
	その他	8,510	2,860
	計	45,730	22,170
合計		51,065	22,670
			28,395

※単位はm²。面積や機能は現段階での想定であり、民間提案等により変更される場合があります。

2-4 施設機能・規模

○ 情報発信・休憩施設

- ・ 道路情報や周辺観光情報、行政情報等を発信し、最新の情報を道路利用者や施設利用者に24時間提供できるよう対応します。
- ・ 24時間いつでも安心して安全に利用できるような空間とします。
- ・ 施設利用者の憩いの場として利用できるよう、開放的で安心して過ごせる空間とします。
- ・ イベント開催時にはにぎわいを創出する拠点とする等、多様な利用ニーズに対応します。

(参考写真)



出典:さいたま市「道の駅」整備計画(素案)

2-4 施設機能・規模

○ 物販施設

- 本市の農産物・加工品や東日本地域の特産品を販売するとともに、周辺住民の日常利用や観光客のお土産、その他道の駅の魅力向上に資する多様な商品を販売します。
- 本市の野菜や果実等を加工し、「さいたま市ブランド」として付加価値を向上させることで、本市の農産物・加工品の魅力を市内外に発信します。
- 特産品や朝採れの野菜や果実、肉、パン、総菜等の加工品等のほか、消費額全国1位のケーキやチョコレート等のスイーツ、東日本地域の中枢都市として、東日本地域の特産品等を販売するとともに、周辺住民の日常利用や観光客のお土産、その他道の駅の魅力向上に資する多様な商品を販売します。

(参考写真)



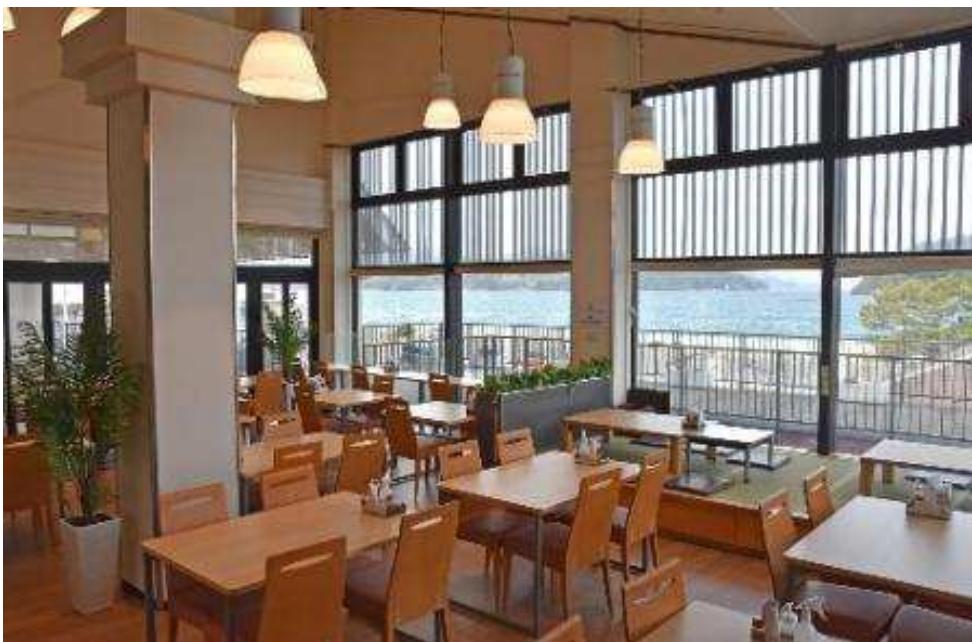
出典:さいたま市「道の駅」整備計画(素案)

2－4 施設機能・規模

○ 飲食施設

- 本市の農産物等を活用したメニューを展開し、市内外の利用者に本市の魅力を知ってもらえるような商品を開発・発掘します。
- 消費額全国1位のケーキやチョコレート等のスイーツも取り入れ、ご当地グルメやB級グルメ等、地元グルメがいつでも食べられるような場所とします。
- 短い時間で手早く食べられるような食事の提供から、ゆっくりと食事を楽しめるような提供まで幅広いニーズに対して柔軟に対応します。

(参考写真)



出典:さいたま市「道の駅」整備計画(素案)

2-4 施設機能・規模

○ キッズスペース

- ・ 幼児～小学校低学年の子ども向けに設置し、子ども達が天候や季節を問わず、安心して利用できる配置や安全性に配慮した空間とします。
- ・ 保護者が周辺で見守ることができ、安心して利用できる配置や安全性に配慮した空間とします。

(参考写真)



出典:さいたま市「道の駅」整備計画(素案)

2－4 施設機能・規模

○ 多目的交流スペース

- ・ フレキシビリティに配慮して、必ずしも常時同じ規模を確保するのではなく、利用したい人が、利用したい時に、必要規模のスペースを確保することができるような空間とします。
- ・ 地域のコミュニティ機能として、地域の人々が交流することのできる施設とします。
- ・ 体験イベントやセミナーの会場として活用するのみならず、飲食スペース等としても活用できる空間とします。
- ・ 災害時に「支援物資集積場」の役割を果たすため、支援物資の搬入スペースとして活用します。

(参考写真)



出典:さいたま市「道の駅」整備計画(素案)

2-4 施設機能・規模

○ サイクルセンター

- 本市の「自転車のまちづくり」を促進するため、サイクリストだけでなく、多世代がサイクリングを手軽に楽しめるような拠点とします。
- 道の駅を起点として周遊できるような、レンタサイクルや電動マイクロモビリティ等の貸出拠点とします。

(参考写真)



出典:さいたま市「道の駅」整備計画(素案)

2-4 施設機能・規模

○ 屋内広場(ガレリア)

- ・ フレキシビリティに配慮して、必ずしも常時同じ規模を確保するのではなく、利用したい人が、利用したい時に、必要規模のスペースを確保することができるような空間とします。
- ・ 屋根付きの自由に使える空間で、天候に左右されることなく年間を通じて、様々なイベントが開催できるだけでなく、非常時には災害復旧・復興の拠点として利用できる空間とします。
- ・ 道の駅施設との連続性に配慮して、様々な用途で利用しやすいように工夫します。

(参考写真)



出典:さいたま市「道の駅」整備計画(素案)

2-4 施設機能・規模

○ 防災施設

- ・ 指定緊急避難場所及び支援物資集積場等として、災害発生時に道路利用者及び施設利用者の安全・安心が確保できるよう十分な機能を備えるだけでなく、災害発生後に避難者支援や被災地の復旧支援の拠点としての活用にも対応します。
- ・ 非常用発電機能、飲料用水機能、トイレ機能、防災備蓄機能を備え、道の駅利用者・従業員及び前面道路の利用者の安全確保に努めます。
- ・ 非常時だけでなく、平常時も利用できるような兼用型防災用品を活用します。

(参考写真)



出典:さいたま市「道の駅」整備計画(素案)

2－4 施設機能・規模

○ 芝生広場・調整池・緑地等

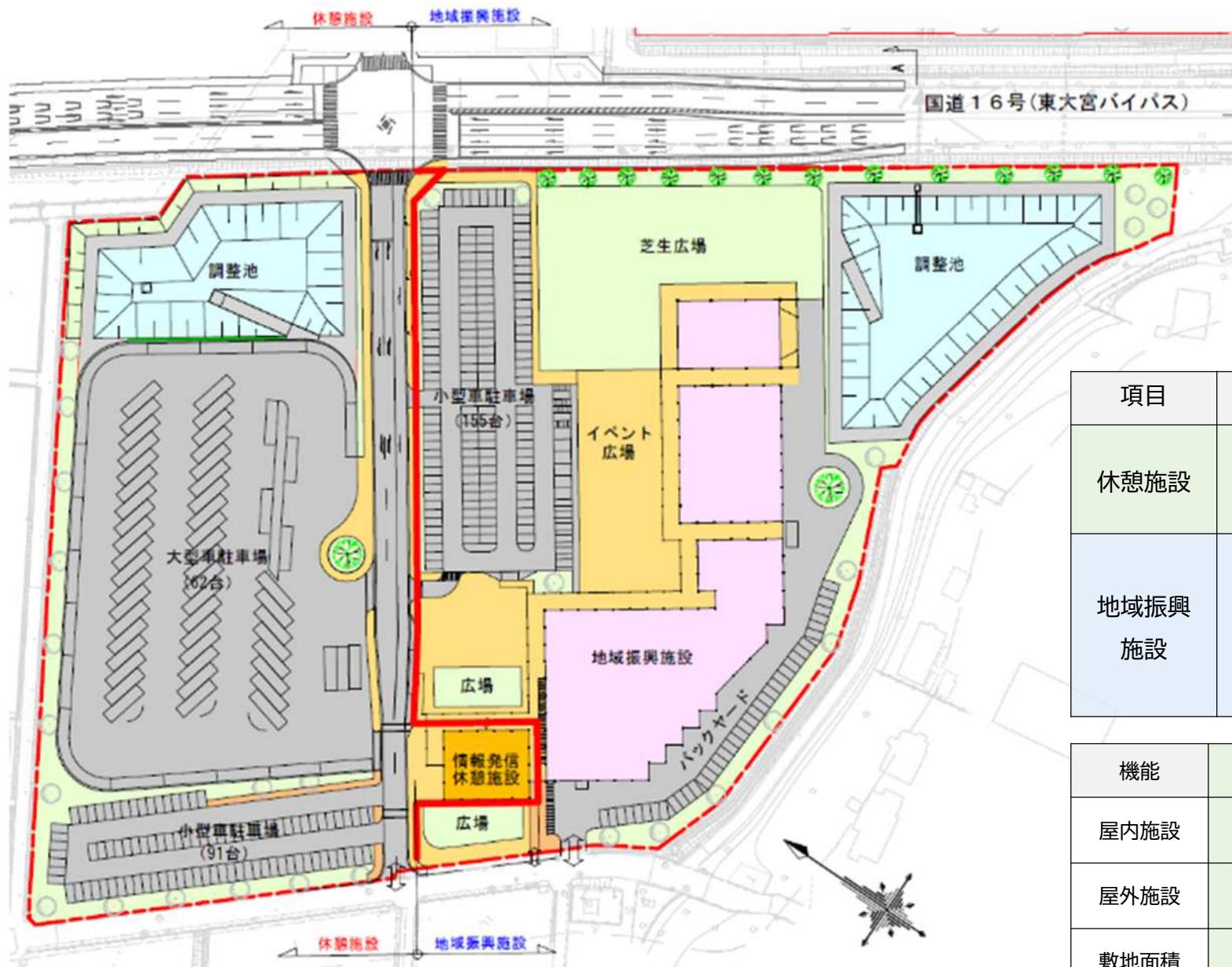
- ・ 芝生広場は、イベント開催時にはにぎわいを創出する拠点として利用し、平時には施設利用者の憩いの場として利用できる等、多様な利用ニーズに対応します。
- ・ 調整池は、構造の工夫等により上部の有効活用を検討し、アーバンスポーツでの利用を可能とする等、平時にもにぎわいを創出する拠点のひとつとしての利用に対応します。
- ・ 緑地は、市で定められた緑化面積を確保するためだけでなく、道の駅の景観を向上させ、施設利用者の憩いの場として利用できる等工夫します。

(参考写真)



出典:さいたま市「道の駅」整備計画(素案)

2-5 土地利用計画図



項目	施設等
休憩施設	トイレ、情報発信・休憩施設、駐車場(154台)、緑地、調整池等

地域振興施設	物販施設、飲食施設、キッズスペース、多目的交流スペース、屋内広場、サイクルセンター、防災施設、トイレ、駐車場(167台)、緑地、調整池等
--------	--

機能	休憩施設	地域振興施設	合計
屋内施設	500	4,835	5,335
屋外施設	22,170	23,560	45,730
敷地面積	22,670	28,395	51,065

※施設配置は現段階の想定であり、民間提案等により変更される場合があります。

※単位はm²。

2-6 アクセス方法

道の駅は道路利用者の休憩施設としての機能を有しております、国道16号からのアクセスが望ましいため、卸町交差点からの出入りとします。

また、道の駅西側市道からの出入りについて、歩行者・自転車だけでなく、小型車両の出入りについても今後検討します。

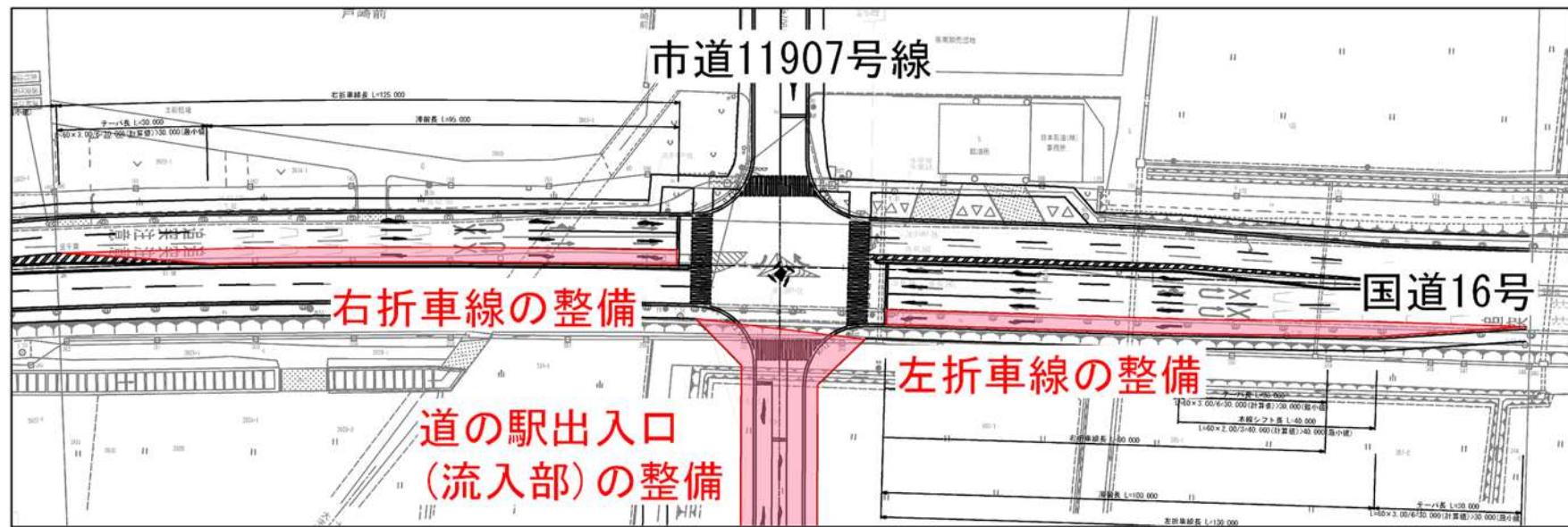


出典:さいたま市「道の駅」整備計画(素案)

2-6 アクセス方法

現在の卸町交差点は、国道16号及び市道11907号線が交差するT字交差点であり、本計画では卸町交差点西側の流入部を本道の駅への主な出入口として整備します。

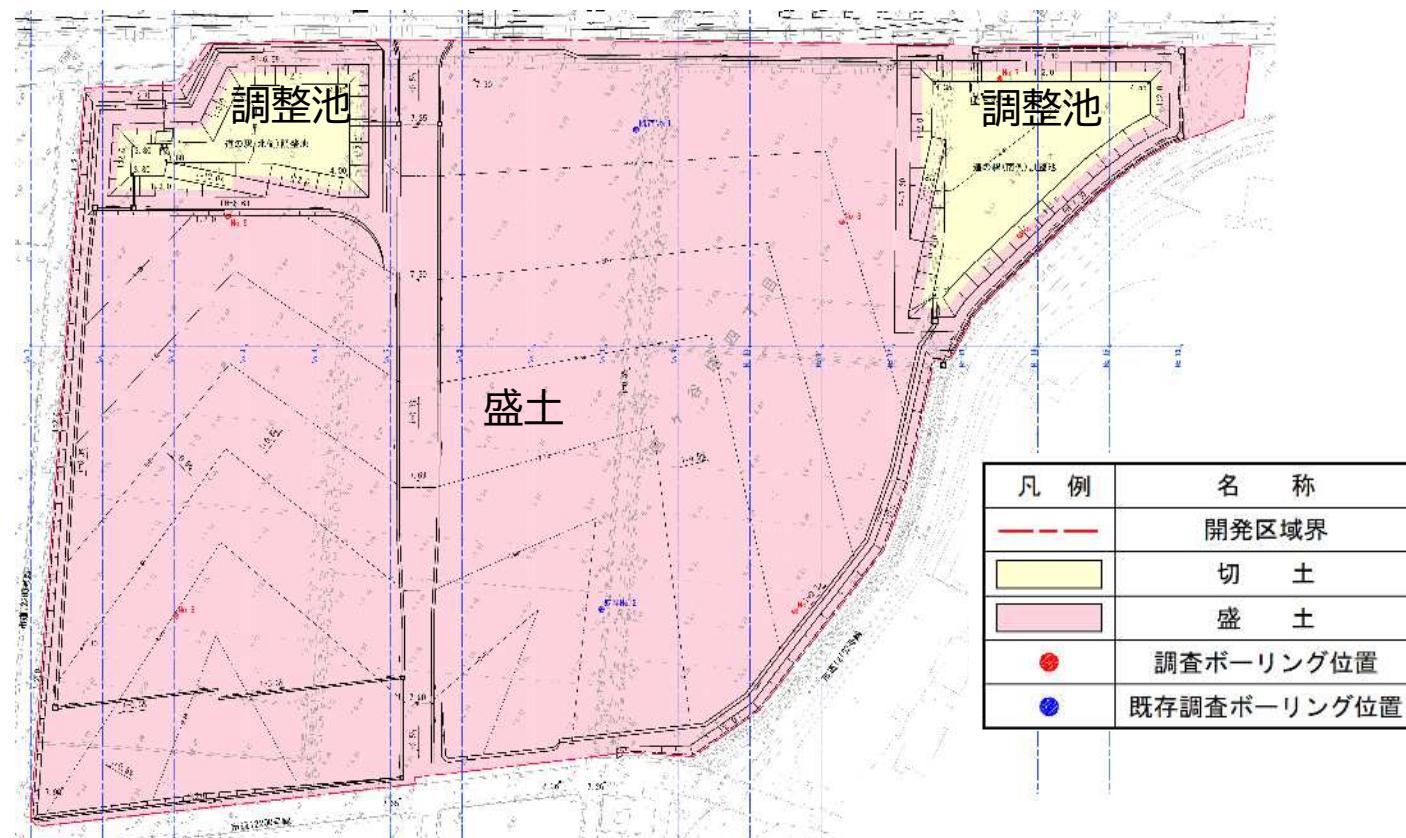
国道16号から右左折による道の駅への出入りが発生することから、国道16号の交通流を阻害しないために、右折車線、左折車線の整備を行います。



2-7 盛土・調整池

道の駅の利用者等の利便性や有効な土地利用を図るため、盛土造成を行います。

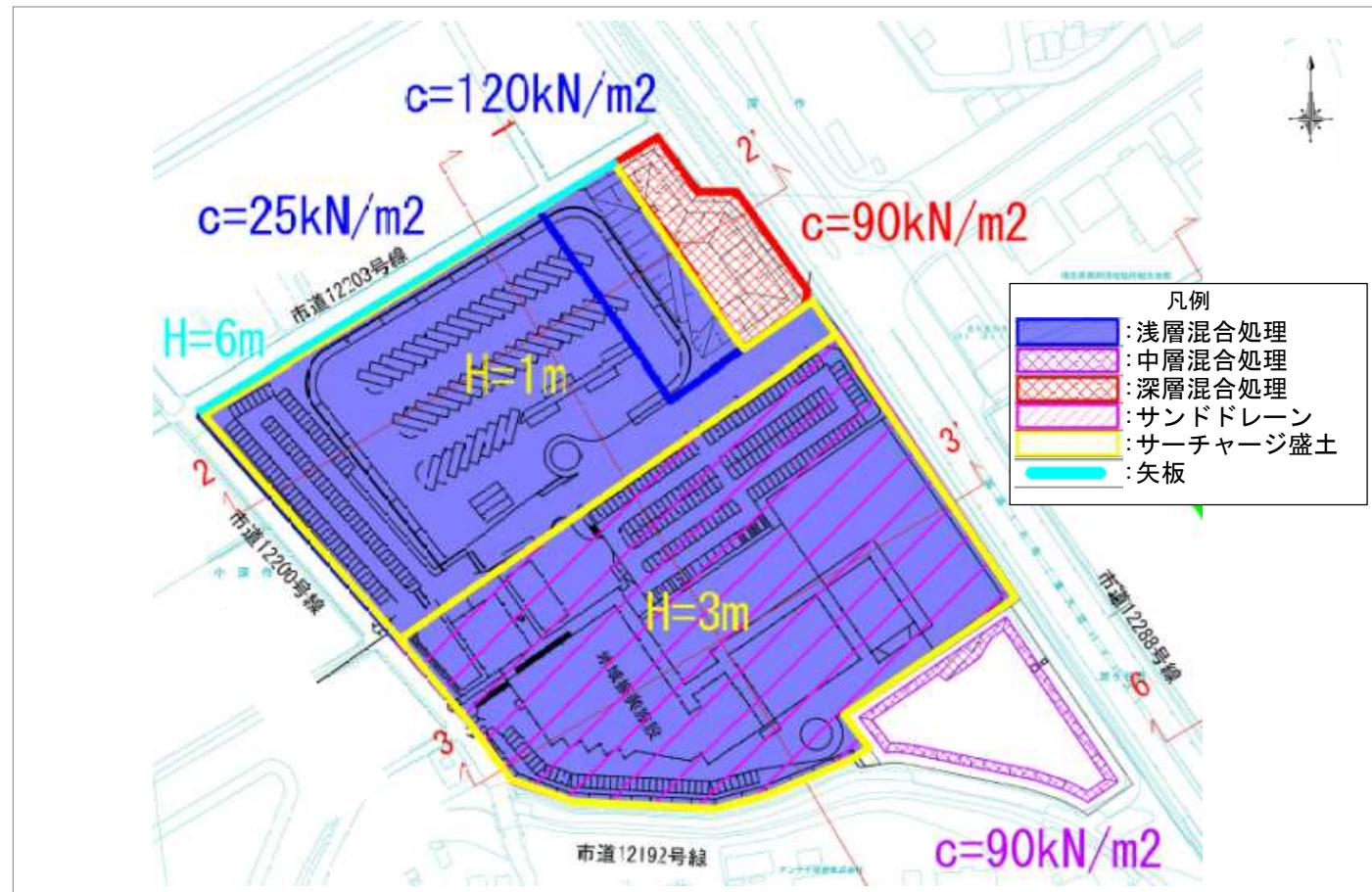
また、道の駅整備に伴い増加する雨水の地区外への流出量を抑制するため、区域内に雨水流出抑制施設として調整池を設置します。



2-8 軟弱地盤対策

事業地周辺では、有機質土や粘性土といった軟弱層が厚く分布しています。過大な沈下や支持力不足によるすべり破壊等が生じることが懸念されるため、軟弱地盤対策(地盤改良工)を実施します。

土質条件、施工条件を踏まえて対策工法を比較検討し、盛土載荷重工法(サンドドレーン併用)、浅層混合処理工法、深層混合処理工法の3工法を地盤改良工の最適工法として選定しました。



2-9 整備手法・事業手法

○ 整備手法

さいたま市単独型による整備を想定

国との一体型による整備を目指し協議を重ねてきましたが、市単独型で事業を進めることとなりました。それにより、スケジュールが明確となり、スケジュールの遅延も最小限に抑えられる見込みとなりました。

○ 事業手法

PFI(BTO)やDBOを中心検討

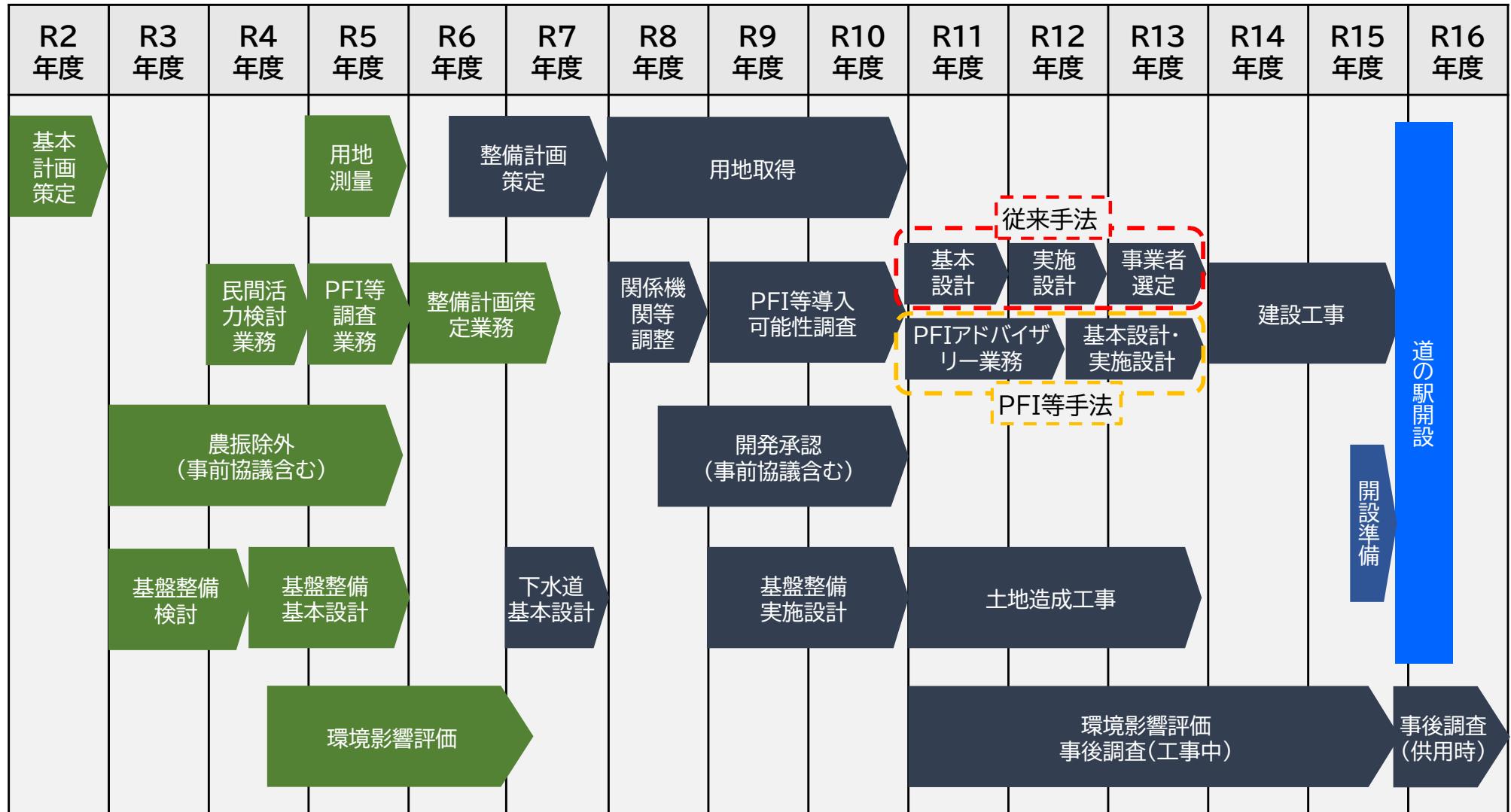
※公共施設や公共サービスの整備・運営に民間資金やノウハウを活用する仕組み

設計・建設・維持管理・運営等の事業のあらゆる場面において民間活力を活用し、効率的・効果的な事業の実施を目指します。そのため、事業者ヒアリング等の結果を踏まえ、事業手法はPFI(BTO)やDBOを中心検討します。

2-10 スケジュール

供用開始は基本計画ではR10年度としていましたが、整備計画を策定するにあたり、周辺環境の変化や関係機関等と協議・調整をして整理した結果、**R15年度**となりました。

また、用地取得に関する説明会は、令和8年度以降で別途開催させていただきます。



→ : 完了

御清聴ありがとうございました

