

# (仮称)農業及び食の流通・観光産業拠点整備事業

経済局 商工観光部 食肉市場・道の駅施設整備準備室

経済局 農業政策部 食肉中央卸売市場・と畜場

## 審議事項

「(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御審議をいただくものです。

- 1 食肉市場の在り方について
- 2 道の駅整備事業の方向性について
- 3 道の駅整備計画について

# 1 食肉市場の在り方について

# 目 次

- 1 検討の経緯
- 2 現状分析（市場を取り巻く状況）
- 3 概算事業費算出
- 4 事業評価フレームに基づく検討
- 5 総合評価
- 6 市場の在り方（案）
- 7 今後について

# 1 検討の経緯

## 基本計画策定以後

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った。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た。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、資材価格の高騰や労務費の上昇は現在進行形で進んでおり、今後も事業費の更なる増加が懸念されている。

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、改めて「市場の在り方」について、再検討する必要性が生じてきた。

# 1 検討の経緯

## 移転再整備について

- 現食肉市場は、耐震性が不足しており、また施設も老朽化していることを理由に、平成29年度の戦略会議において  
① 現在地再整備 / ② 廃止 / ③ 移転再整備 の検討を行った。
- その結果、移転後の市場運営の黒字化が見込めるため、「③ 移転再整備」を行う方針としていた。

|          |   |         |   |
|----------|---|---------|---|
| ① 現在地再整備 | ✕ | 不可能     | <ul style="list-style-type: none"><li>● 耐震工事等による市場の休業が困難</li><li>● 現在地が狭隘であり、仮設棟等が整備できない</li></ul>  |
| ② 廃止     | △ | 困難      | <ul style="list-style-type: none"><li>● 廃止をするには農林水産大臣の認可を受ける必要がある</li><li>● 当時、国は食肉中央卸売市場は今後も継続させる見解</li><li>● 埼玉県の計画において「存置し、整備する」とされている</li></ul> |
| ③ 移転再整備  | ○ | 黒字運営見込み | <ul style="list-style-type: none"><li>● 移転後の収支において黒字運営が見込める</li><li>● 輸出機能などの付加価値を加えることで展望が見込める。</li></ul>  |

- 移転後の収支について、丁寧な市場調査・シュミレーションを行った結果、黒字運営は困難なことが判明した。
- 上記の決定以後に、卸売市場法の改正の施行(令和2年度)があり、廃止が認可から届出のみに変わった。

## 市場法の改正の背景

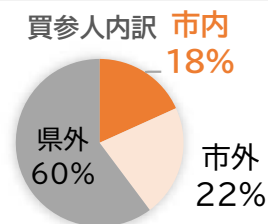
- 加工食品や外食の需要拡大、インターネットなどの契約の多様化に伴い、市場外の流通が増えてきており、市場外の流通が自由に行われている中、市場のみが規制を受ける理由がなくなってきた。
- 法律の制定当初は、卸売業者による買占めや、価格のつり上げを行うなど売り手が有利であり、卸売業者を規制する必要があったが、売り手と買い手との間の情報格差が縮小してきて、買占めや、価格のつり上げなどがしにくい状況であり、売り手有利な状況がなくなり、卸売業者を規制する必要が薄まってきた。

## 2 現状分析（市場を取り巻く状況）

### (1)さいたま市場の概況

- 出荷者の内訳は牛が県内85者、県外110者、豚が県内38者、県外16者である。
- 買参人の内訳は市内59者、市外71者、県外198者（約82%が市外）である。
- 価格の安い乳牛の取り扱いが多い。
- 毎年、約2～3億円の繰出金。

- 稼働率は低い。
- 現市場は耐震性不足。
- 県内最大の処理能力を有す食肉処理施設である。



➤現市場の経営は厳しく、買参人は市外が多い状況

### (2)Politics(政治): 法規制、政策等の状況

- 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。
- 卸売市場法の改正により、市場の廃止については認可を受けなければならなかったが、届出に改正された。
- 国は、輸出額の拡大に向け、牛肉など輸出重点28品目リストの選定を行っている。

➤卸売市場法が改正されたことにより、行政の役割に変化

### (3)Economy(経済): 経済、産業構造の状況

- 食肉市場は構造上多額の繰出金が必要な施設である。
- 国は、輸出拡大実行戦略を定め、近年輸出量は増えている。
- と畜場は減少傾向、産地に近い食肉センターの活用が進んでいる。
- 牛肉、豚肉共に国内の生産動向は減少傾向である。
- 市内畜産家も減少し、現在、乳牛3件、豚0件。
- 資材価格の高騰等により個別の公共投資案件も事業費が増加。

➤畜産家の減少、処理頭数の減少など、市場の経営環境は厳しい

### (4)Society(社会): 消費者行動の状況

- 購入数量では、近年、牛肉・豚肉ともに減少。
- 牛肉は、国産牛肉の使用割合が約2割で、輸入牛肉の比率が高い。
- 飲食料の国内市場は人口減少と高齢化に伴い、減少傾向。

➤輸入肉の増加に伴い、牛豚肉購入数量は近年減少

### (5)Technology(技術): 技術革新の状況

- 現食肉市場は、生体の鉄道輸送に伴い地理的な優位性があったため、大宮駅の近くに建設された。
- 現在は、生体輸送は鉄道からトラックに変化。
- 高速道路などの流通交通網の発達や、トラックの冷凍・冷蔵技術の発達により長距離輸送が昔に比べて容易になった。

➤輸送方法の変化、流通網や冷凍・冷蔵技術の発達により、地理的な優位性を生かしづらくなってきた

### 3 概算事業費算出

#### 施設整備費の算出

| 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<br>(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数」、調査設計費等は「企業向けサービス価格指数」を使用。

基本計画時に見込まれていなかった付帯設備の主なもの…太陽光発電設備、事故畜棟、受変電施設、受水槽施設等



### 3 概算事業費算出

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**を以下のとおり試算した。

#### 維持管理運営費

・現市場の維持管理費用や、移転再整備後に伴う面積増加分を考慮し各項目ごとに試算。

●計算式 年間16.1億円×30年間＝ **483億円**

#### 施設更新費

・施設更新費は想定される更新費用を各年度ごとに積算し、累計51億円を見込む。(20年目の中規模修繕時に**約36億円**を見込む)

・現市場施設の解体費用は見積により、**23億円**を見込む。

●計算式 51億円(施設更新費) + 23億円(解体費)＝ **74億円**

#### 起債利子

・起債利子については、施設整備費を償還期間30年間、施設更新費を償還期間10年間でそれぞれ算出。

・金利を3.0%とし、それぞれ償還期間ごとにシュミレーションを行った。

●計算式 168億円(30年間償還利子) + 12億円(10年間償還利子)＝ **180億円**

### 3 概算事業費算出

#### ●概算総事業費まとめ

それぞれの、費用を合算した概算総事業費は以下のとおり。

|       |         |       |       |            |
|-------|---------|-------|-------|------------|
| 施設整備費 | 維持管理運営費 | 施設更新費 | 起債利子  | 概算総事業費     |
| 453億円 | 483億円   | 74億円  | 180億円 | 合計 1,190億円 |

#### ●概算総事業費のうち、一般財源負担額

概算総事業費のうち、一般財源の負担額は以下のとおり。

| 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 |

#### 一般財源負担額 合計 合計 818億円

|             |       |
|-------------|-------|
| 起債繰出基準(1/2) | 183億円 |
| 赤字繰出(残分)    | 183億円 |
| 起債繰出基準(1/2) | 37億円  |
| 赤字繰出(残分)    | 37億円  |
| 一般財源        | 378億円 |

企業債の1/2は市場で負担するべきだが、年間収支が赤字のため、全て一般財源で負担することになる。

#### ※主な増減理由

・国庫補助金：62億円⇒約35億円(▲27億円) 補助額の精査による。

## 4 事業評価フレームに基づく検討

財源負担軽減のため、「移転再整備事業」について事業評価フレームにより様々な視点で検討を行った。

### 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。

### 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。

### 公民連携の推進の検討

#### ●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。

#### 【民間事業者の主な意見】

- A社「今、経産牛・廃用牛しか集まっていないことを考えると、移転後も、和牛やブランド牛は集まらない。」
- B社「市場運営は、関係者に独占的な企業が多く、その土地でのネットワークなどがあり、参入障壁が高い。」
- C社「整備費を負担させるような賃料を払えと言われると、民間事業者であっても、誰も運営しないのではないか。」

### 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、現状以上の財源負担の軽減は見込めなかった。

### DX推進の検討

#### ●DX推進に資する見直しが行われているか

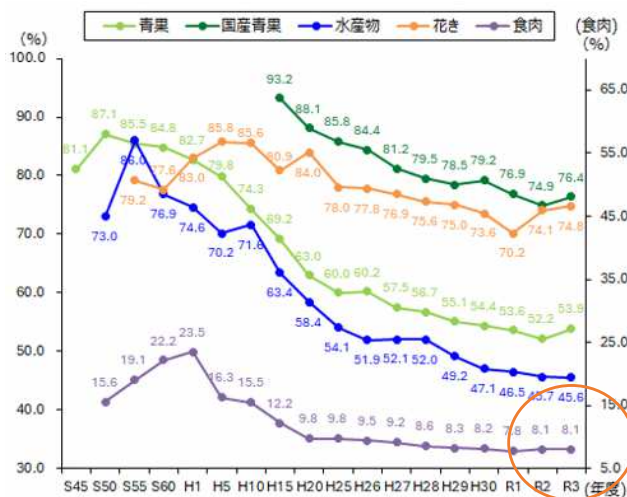
- 市場施設のデジタル技術による推進や、トレーサビリティにデジタル技術を利用することは想定され、一定の効果があることが見込まれるものの、事業費の大幅な削減や抜本的な効率化は見込めない。

## 4 事業評価フレームに基づく検討

「食肉中央卸売市場・と畜場事業」について、必要性の検討を行った。

### 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。



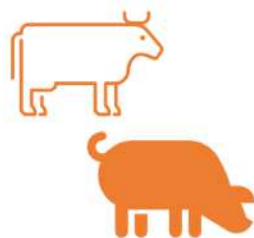
※多品目に比べて低い

出典：農林水産省「食料需給表」、「青果物卸売市場調査報告」等により推計

➢ 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きている。

### 緊急度、優先度等が低下し、必要性が薄れていないか？

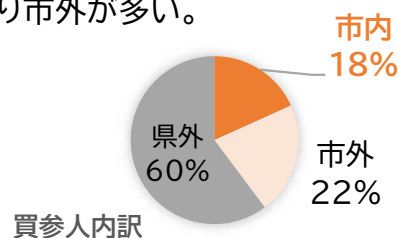
➢ 市内の畜産家が乳牛3件、豚0件に減少、必要性が薄れてきている。



乳牛 3件

豚 0件

➢ 買参人の内訳は市内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。**

### 市が実施すべき事業であるか？

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

行政のみ



民間も開設可

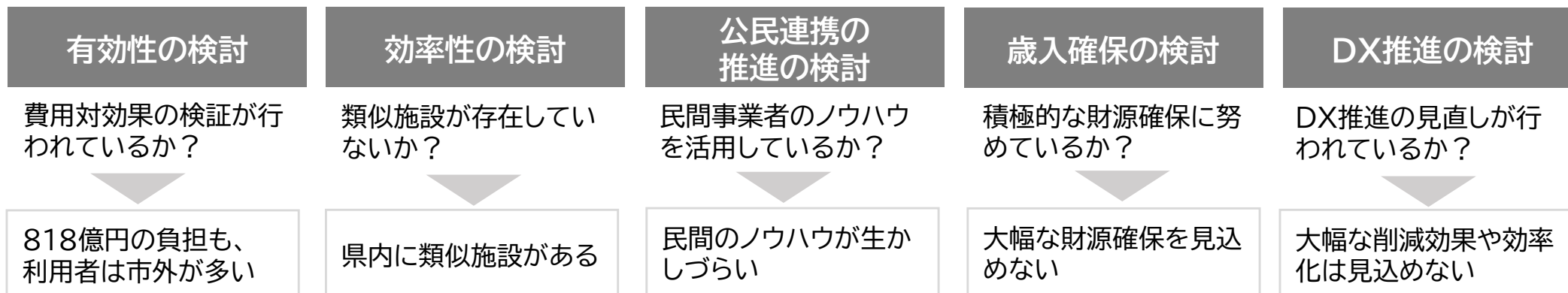
### 他市との比較はしているか？

➢ 指定都市の中で食肉中央卸売市場があるのは、本市含めて9市。

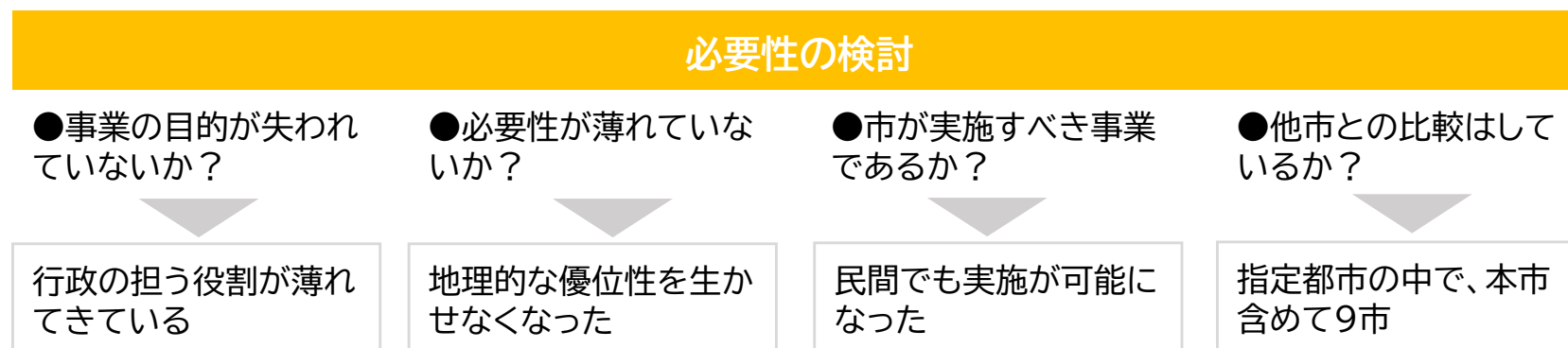
| 札幌市 | 仙台市 | さいたま市 | 千葉市  | 横浜市 | 川崎市 | 相模原市 |
|-----|-----|-------|------|-----|-----|------|
|     | ○   | ○     |      | ○   |     |      |
| 新潟市 | 静岡市 | 浜松市   | 名古屋市 | 京都市 | 大阪市 | 堺市   |
|     |     |       | ○    | ○   | ○   |      |
| 神戸市 | 岡山市 | 広島市   | 北九州市 | 福岡市 | 熊本市 |      |
| ○   |     | ○     |      | ○   |     |      |

## 4 事業評価フレームに基づく検討 まとめ

事業評価フレームに基づき、事業を以下のとおり検討、評価を行った。



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



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 総合評価

以上より、分析や検討の結果を下表に整理する。

### 現状分析

経営状況や  
利用者分析

#### (1)さいたま市場の概況

➤現市場の経営は厳しく、買参人は市外が多い状況

### PEST分析

国の政策や経済  
の動向、業界の  
状況を分析

#### (2)Politics(政治): 法規制、政策等の状況

➤卸売市場法が改正されたことにより、行政の役割に変化

#### (3)Economy(経済): 経済、産業構造の状況

➤畜産家の減少、処理頭数の減少など、市場の経営環境は厳しい

#### (4)Society(社会): 消費者行動の状況

➤輸入肉の増加に伴い、牛豚肉購入数量は近年減少

#### (5)Technology(技術): 技術革新の状況

➤輸送方法の変化等により、地理的な優位性を生かしづらくなってきた

### コスト分析

概算事業費 合計 1,190億円(一般財源負担額は818億円)

#### 有効性の検討

818億円の負担も、  
利用者は市外が多い

#### 効率性の検討

県内に類似施設があ  
る

#### 歳入確保の検討

大幅な財源確保を見  
込めない

#### 公民連携の 推進の検討

民間のノウハウが生  
かしづらい

#### DX推進の検討

大幅な削減効果や効  
率化は見込めない

### 事業評価フ レームによ る検討

#### 必要性の検討

行政の担う役割が薄れ  
てきている

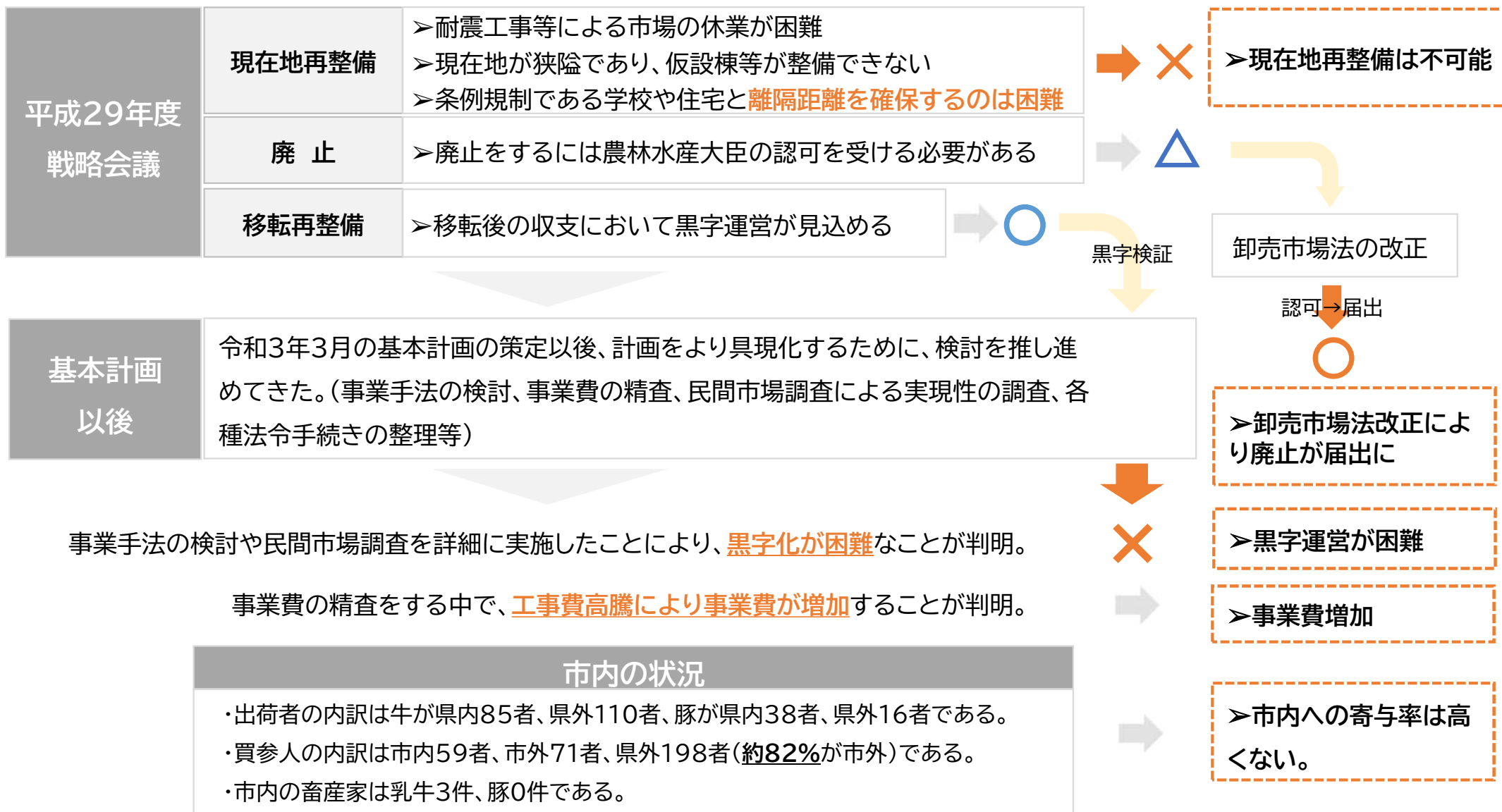
地理的な優位性を生か  
せなくなった

民間でも実施が可能に  
なった

指定都市の中で、本市  
含めて9市

## 5 総合評価

平成29年度戦略会議からの検討の経緯は以下のとおり。



**現在地再整備は困難、黒字運営は見込めない、事業費増加であるが市内への寄与率は高くない**



## 6 市場の在り方（案）

### 市場の在り方 結論

食肉市場は、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施設として重要な施設である。本市の食肉市場については、施設の耐震性の不足や老朽化により、移転再整備の事業を進めてきた。事業手法の検討や民間市場調査を詳細に実施したことにより、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た。

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**することが判明した。資材価格の高騰や労務費の上昇は現在進行形で進んでおり、**今後も事業費の更なる増加**が懸念されている。

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であるといえる。**

これらの「市場の在り方」を踏まえ、以下のとおりとしたい。

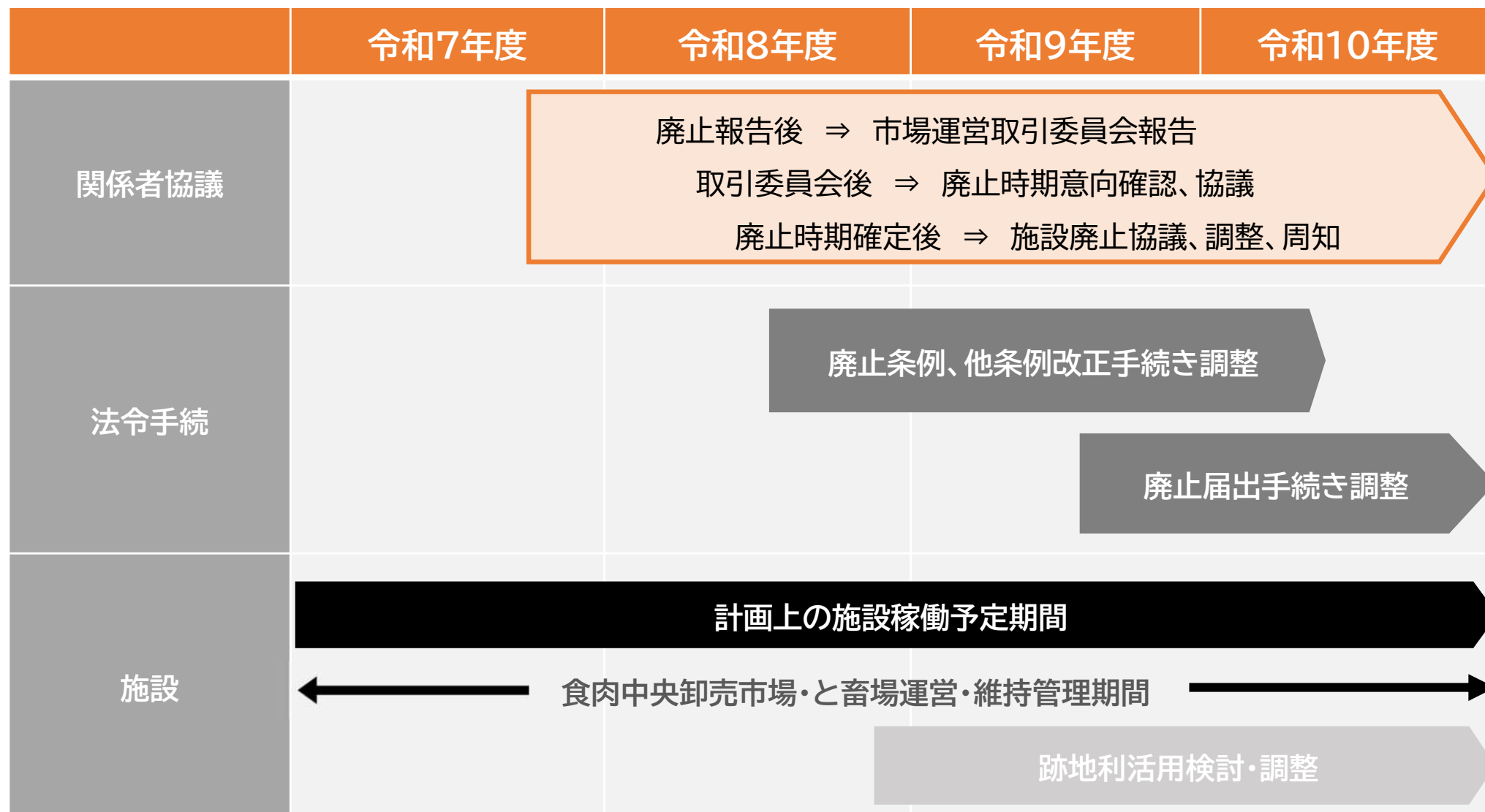
- 食肉市場の移転再整備事業は、中止とする。
- 食肉中央卸売市場・と畜場事業については、現施設での事業継続が困難なため、やむを得ず廃止とする。
- 食肉中央卸売市場・と畜場事業については、計画で予定していた移転時期である令和10年度の廃止を目途に、丁寧に協議・調整を行っていく。



## 7 今後について

### 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・調整を行っていく。



## 2 道の駅整備事業の方向性について

# 目 次

- 1 検討の経緯
- 2 課題に対する分析
- 3 概算事業費算出
- 4 事業の方向性（案）
- 5 今後について

# 1 検討の経緯

## 基本計画策定以後

道の駅については、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た。具体的には、導入施設の規模の精査、建築施設の検討、基盤整備の検討、事業手法の整理、法令手続きの整理等を行ってきた。

- ① 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てきた。道の駅は次のステップとなる用地買収前段階に入っているため、このタイミングで事業継続の可否を判断しなければならない。
- ② 整備費の精査をする中で、工事費高騰により整備費が増加することが分かり、資材価格の高騰や労務費の上昇は現在進行形で進んでおり、今後も整備費の更なる増加が懸念されている。
- ③ 熊本地震や能登半島地震をはじめとする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がある。



以上のような事由から、改めて「道の駅整備事業」の事業継続について、検討を行うものである

## 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

#### 〈道の駅整備の意義〉

- 道の駅の意義は、地域経済の持続的発展・活性化を担う**地域経済活性化拠点・地域振興拠点の実現**であり、今後の人口減少による市内経済規模の縮小が見込まれることから、**本市の将来を見据え実施すべき取組**である。

#### 〈一体的整備への声〉

- 食肉市場との一体的整備について事業者ヒアリングを実施したところ、多くの事業者が一体的整備に難色を示しており**影響は少ない**。

【主な内容】・ 食肉市場は特殊な施設であるため、道の駅との施設の性質の違いから一体的整備は難しい。

・ 食肉市場移転と道の駅整備は、一体的整備でなく各々に分けて実施してもらいたい。

#### 〈事業予定地の特徴〉

- 国道16号に面しており、他の国道沿いの道の駅と比較しても**交通量が非常に多い地点(約4.2万台/日)**となっており、多くの集客が見込める。  
※道の駅庄和(約2.7万台/日)、道の駅はなぞの(約2.4万台/日)、道の駅おかべ(約1.7万台/日)、道の駅おけがわ(約1.5万台/日)
- 道の駅運営事業者等へのヒアリングにおいても、他の道の駅に比べて**交通量が非常に多く**、それに伴い**多くの集客力や売り上げが期待できる**との意見が多数を占めている。

#### 〈道の駅の現状〉

- 道の駅全体では、年間の利用者約2億人、売上高約2,500億円。
- 全国で1,230駅(県内は21駅)あり、地域生活圏内に存在し、中核施設としての役割が定着。
- 生活利便性の向上や災害時の拠点として、社会における多様な役割が期待されている。

➤ **一大市場になっており、地域振興拠点や防災拠点として地域住民にとって必要な施設**

#### 〈黒字化が見込める〉

- 集客力を高めることにより、**収支の黒字化が見込める施設**であり、今後の地域経済活性化を担える施設である。

**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が確認された**

## 2 課題に対する分析

### ② 整備費増加に伴う影響

#### 〈概算整備費〉

- 整備費は物価・資材価格の高騰や労務費の上昇等により約147億円を見込んでいる。
- 経済波及効果は約190億円を見込んでいる。
- 立地のポテンシャルが非常に高く、**収支の黒字化が見込め一定の地域経済活性化が図られる。**

#### 〈歳入確保の検討〉

- 民間事業者からの納付金や施設の一部有料化を検討しており、**一定の収入が見込める。**
- 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**において運営することとして検討している。

#### 〈公民連携手法の検討〉

- 公民連携手法が導入された先行例(PFI、DBO)が多数あり、**民間事業者のノウハウを活用しやすい業界**である。
- 事業者ヒアリングにおいても、公民連携手法に対応可能との意見も得られている。
- 公民連携手法により整備費の縮小が見込める。

#### 〈運営収支〉

- **年間利用者数約100～120万人、年間売上約16億円**を想定しているが、集客力を高めることにより、更なる収益が期待できる。また、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も、利用者や客単価の上振れが期待できる。



**整備費は増加する見込みであるが、歳入確保や公民連携手法を検討することで、整備費縮小が見込めるとともに、収支の黒字化が見込める施設である**

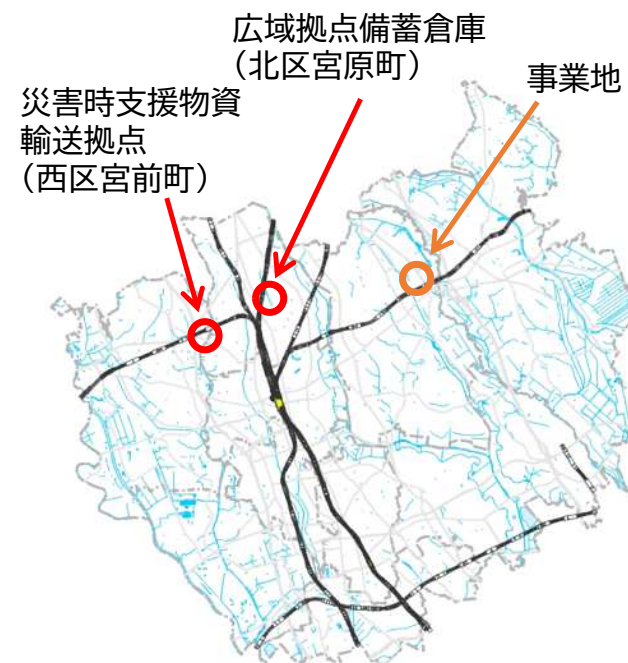
## 2 課題に対する分析

### ③ 防災機能及び位置付け

本市における防災施設の現況を踏まえ、道の駅の活用について検討を行った。

#### 〈道の駅の活用候補〉

- 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。ただし、事業地は浸水想定区域のため、**洪水時を除外した指定緊急避難場所**とする。
- 東北自動車道岩槻ICに近く、また国道16号や国道122号が第一次特定緊急輸送道路になっているが、現在は事業地近辺に支援物資集積場はないことから、立地的にも**支援物資の受け入れ拠点**として活用する。
- 上記以外の防災拠点としての活用については検討していく。



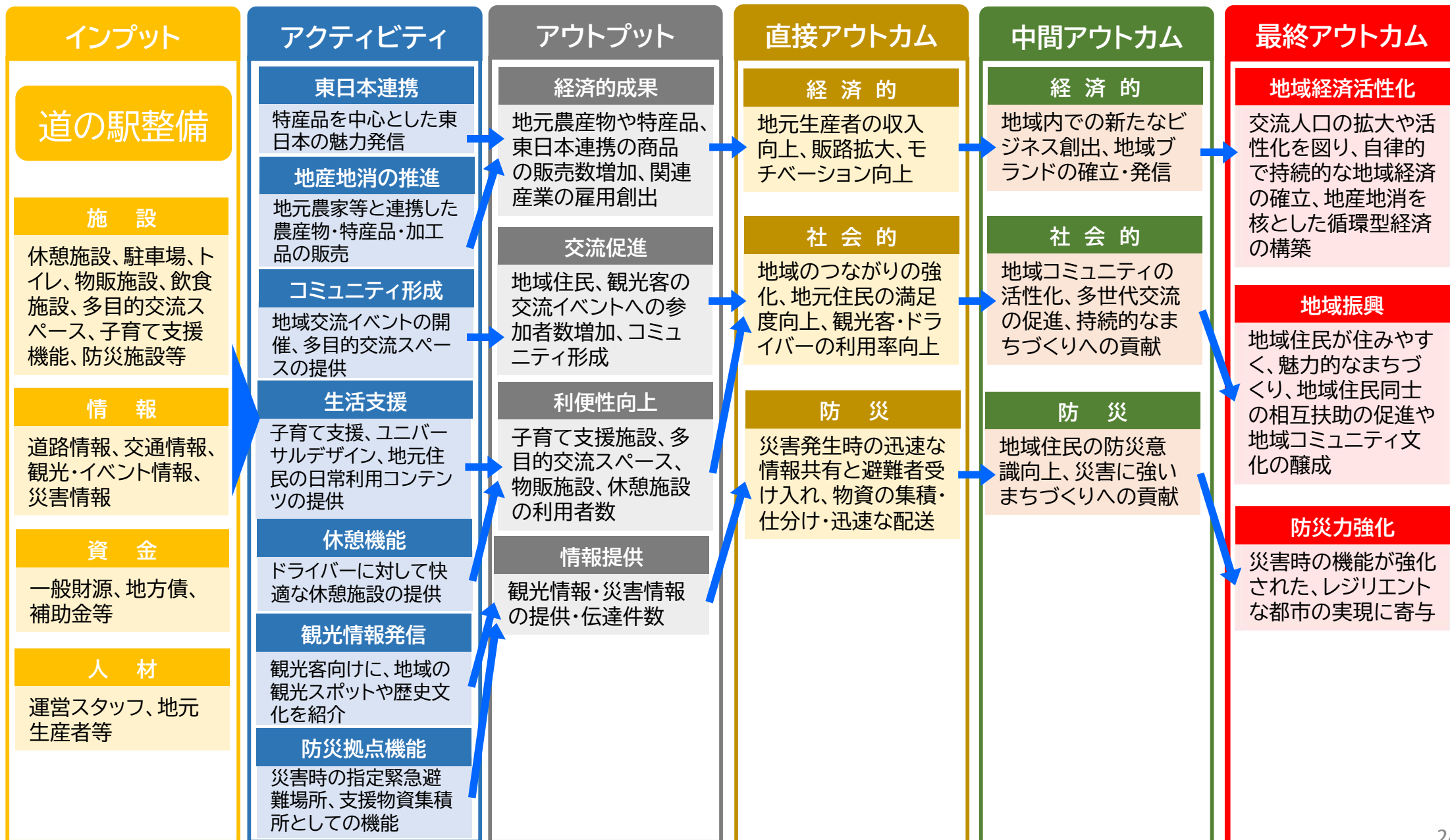
本市の支援物資集積場

「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していく



## 2 課題に対する分析

### ④ ロジックモデル





### 3 概算事業費算出

#### 〈整備費〉

| 概算整備費  |                  | 基本計画 | 整備計画R11換算※<br>( )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<br>(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<br>(外構工事含む) | 28億円 | 90億円<br>(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<br>(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<br>(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。

#### 〈事業手法〉

基本計画と同様に「**PFI(BTO)**」又は「**DBO**」を中心に検討し、PFI等導入可能性調査を実施後に方向性を決定。

#### 〈運営収支〉

基本計画のスキームを具体化させ、詳細な検討を実施。

- ・ 施設管理費において、独立採算施設(物販施設(コンビニエンスストア含む)、飲食施設)は民間負担を想定。
- ・ 公共施設の**一部有料化を検討**(ガレリア、多目的交流スペース、キッズスペース等)。
- ・ 民間事業者は市からの**指定管理料、独立採算施設の売上**で施設全体を管理。

## 4 事業の方向性（案）

### 道の駅整備事業の方向性 結論

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た。

また、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である。

さらに、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である。

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るが、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であるといえる。



これらの「道の駅整備事業の方向性」を踏まえ、以下のとおりとしたい。

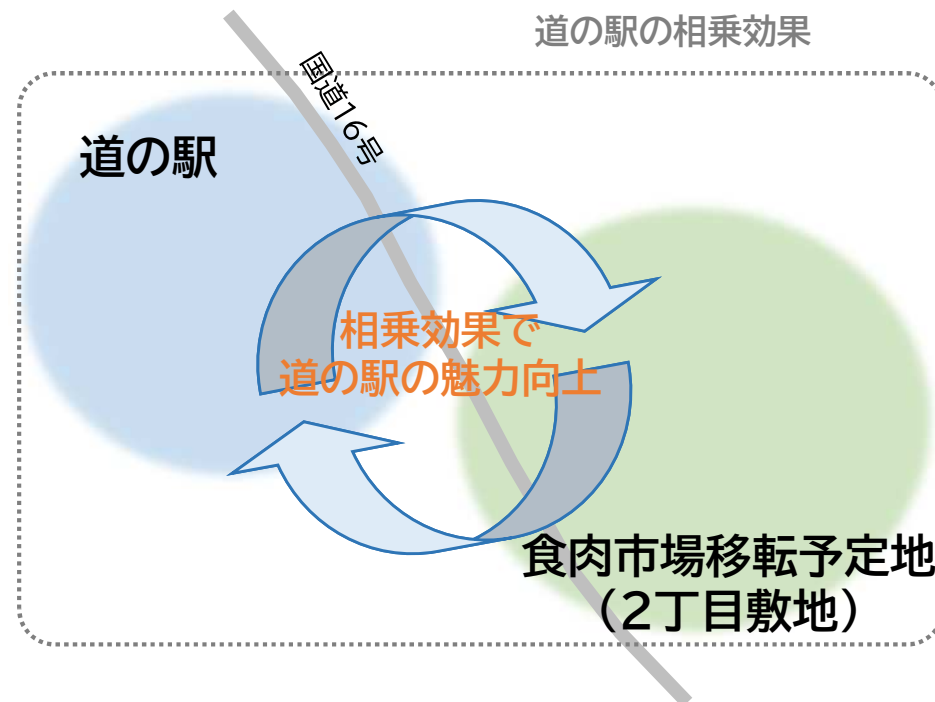
➤ 道の駅整備事業は、継続とする。

## 5 今後について

### 食肉市場移転予定地における今後の活用

- 民間市場調査により、道の駅については、「**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った。
- 国道16号を挟んだ食肉市場移転予定地についても、同様の立地特性の良さがあると言える。

- ・ 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**が期待できる。
- ・ 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。



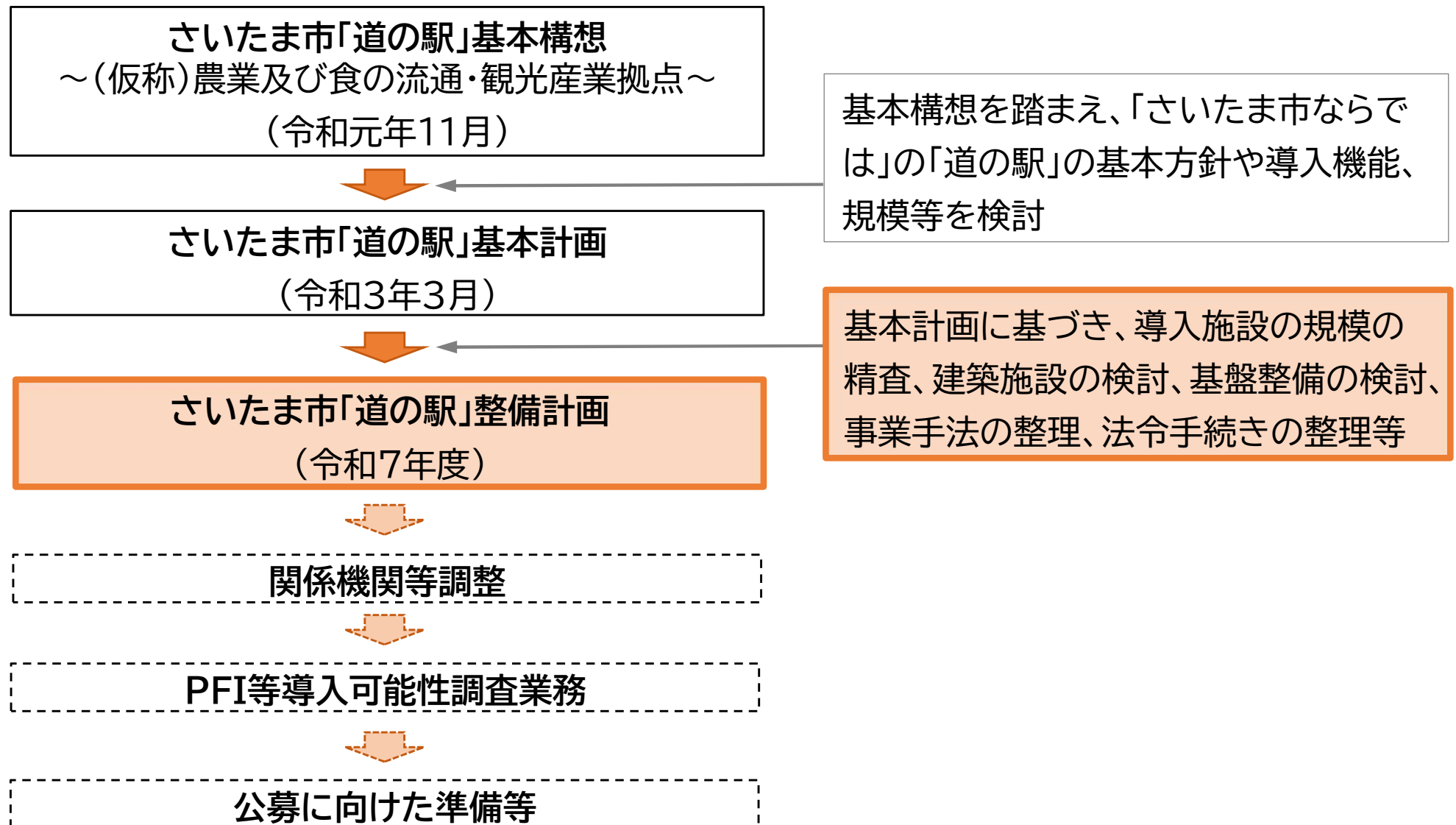
### 3 道の駅整備計画について

# 目 次

- 1 整備計画の位置付け
- 2 ターゲット
- 3 コンセプト
- 4 施設機能・規模
- 5 スケジュール
- 6 公共施設マネジメント

# 1 整備計画の位置付け

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ある。



## 2 ターゲット

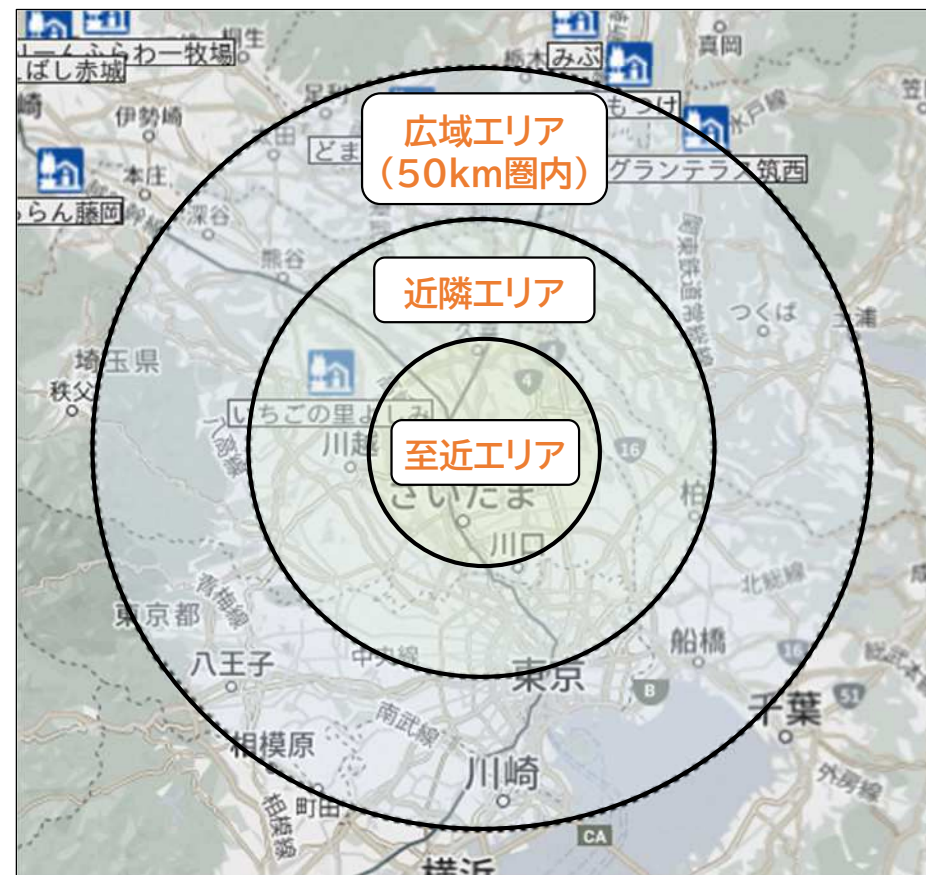
整備計画では、基本計画で設定していた利用者数を精査しエリアを設定。

### 【集客ターゲット】

- 利用者数 **約100～120万人/年間**  
※道の駅庄和(春日部市)と事業予定地周辺の人口規模の割合から利用者数を推計(107～155万人)し、事業者ヒアリングにおいて精査。

### 【集客エリア】

- 商圈人口の約6割を占める  
**「核家族世帯の集客」**  
※事業地近隣は子育て世代が多いエリア
- 事業地周辺の高い人口集積の強みを生かした  
**「近隣エリアからの集客」**
- 交通量の多い国道16号沿線、東北自動車道岩槻IC隣接という交通利便性の強みを生かした  
**「広域エリアからの集客」**



地域特性を最大限に活かして、多くの集客が期待できる道の駅を目指す



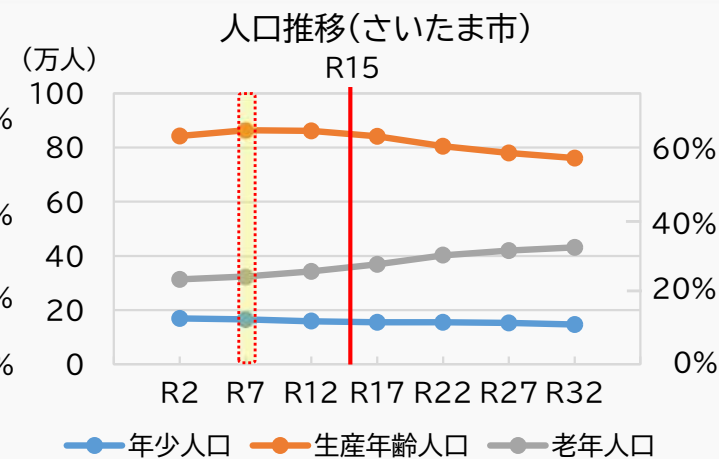
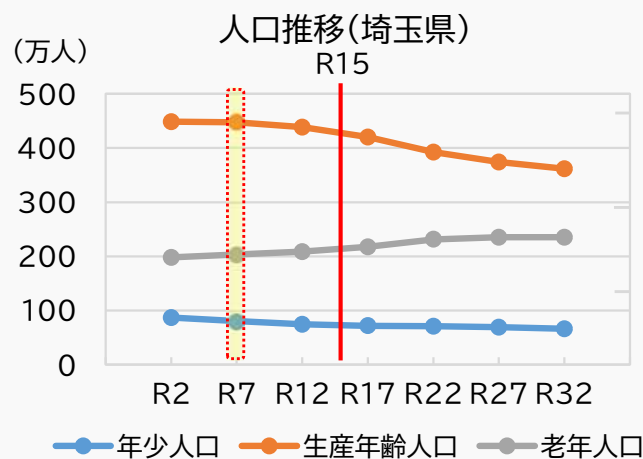
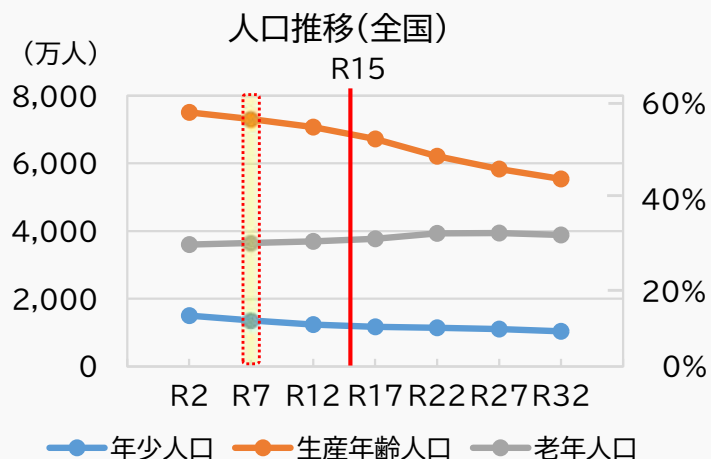
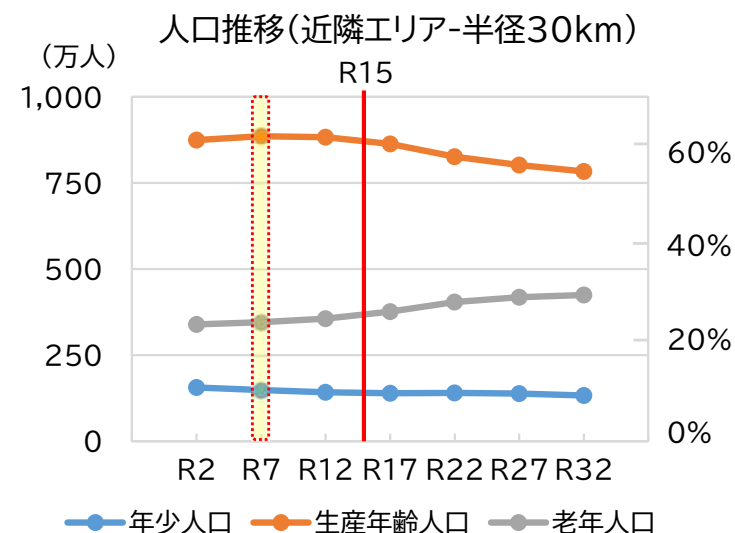
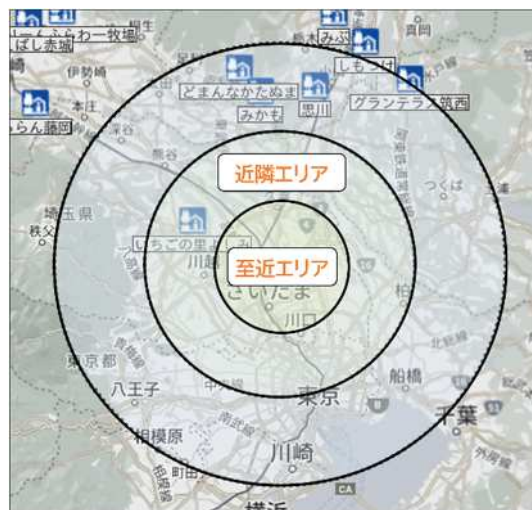
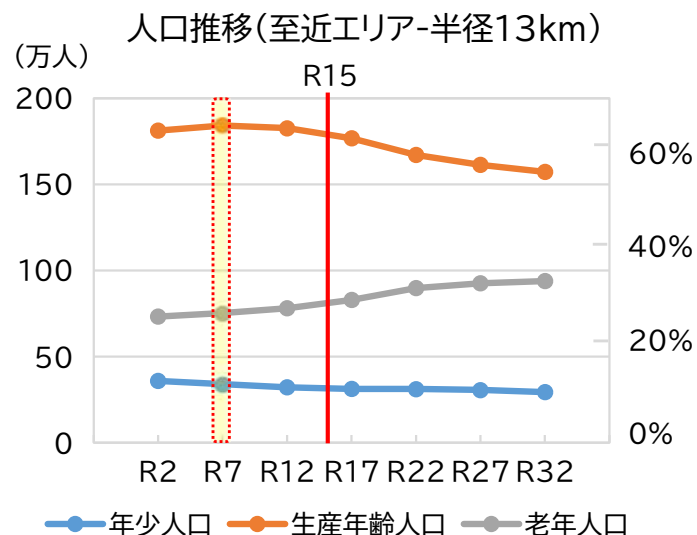
## 2 ターゲット

### 〈人口推計〉

供用開始予定の令和15年の人口推移は次のようになっている。

年少人口・生産年齢人口が減少し、老年人口が増加しているが、都市部であるため全国の傾向よりも**大きな変化は見られない**。

しかしながら、今後の人口動態等を見据えて、**ターゲットを子育て世帯だけでなく、増加する高齢者の集客も狙えるような施設にするなど、持続的な集客が図れるような施設づくりを行う必要がある**。



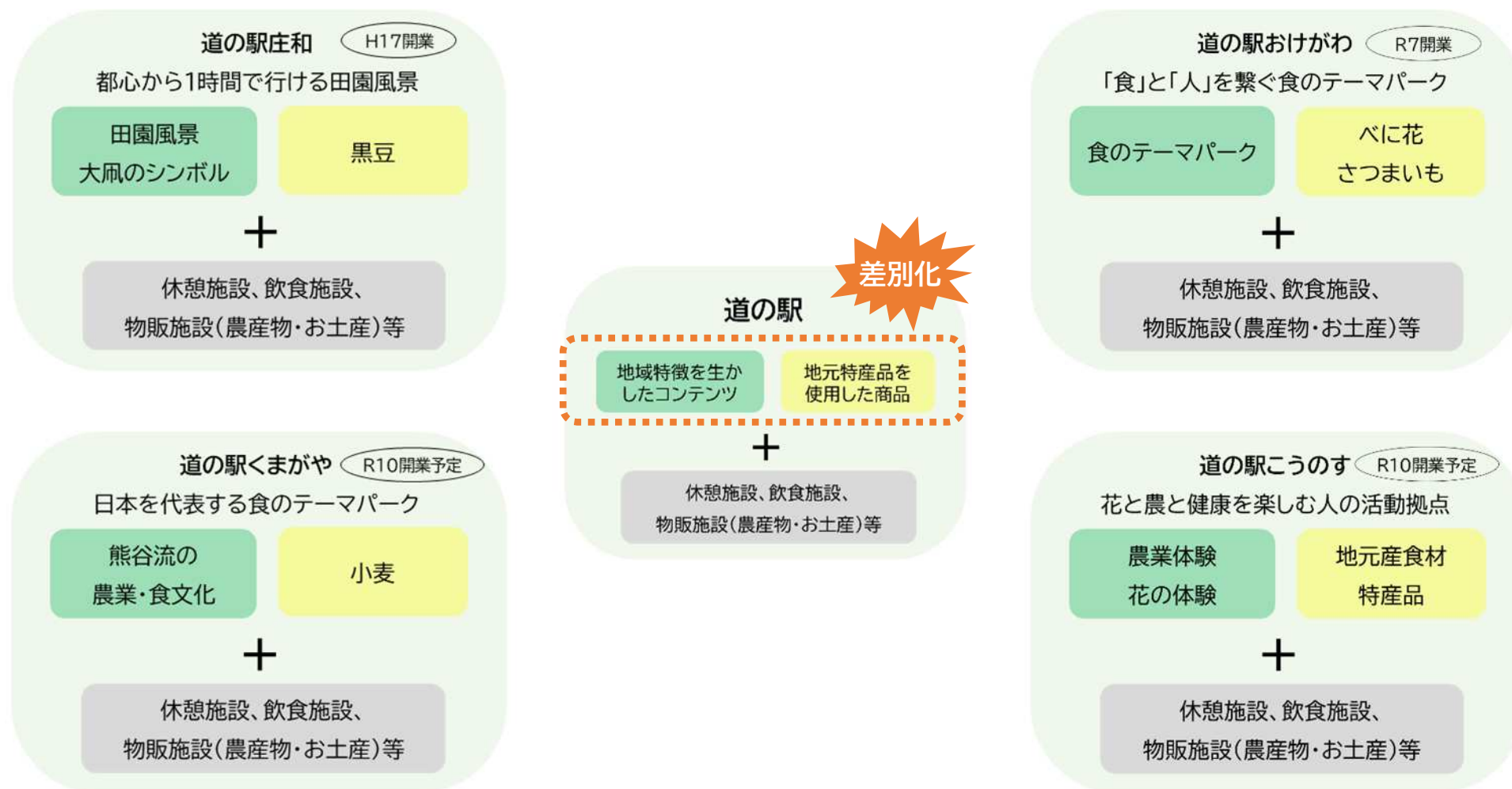


### 3 コンセプト

#### 〈道の駅同士のコンセプトの差別化〉

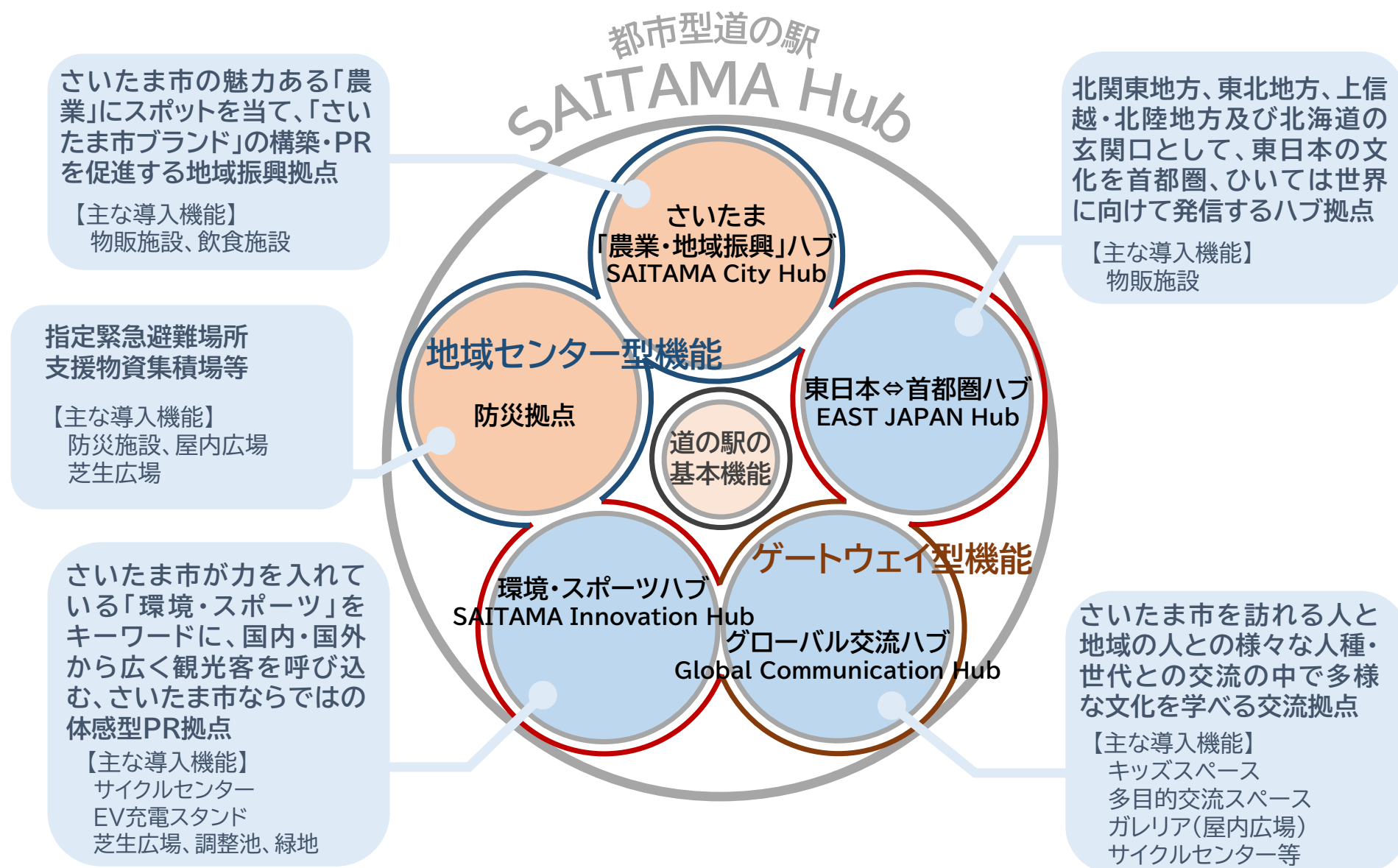
コンセプトを明確にするため、周辺道の駅を調査したところ、基本機能に加えて地元特産物を使用した商品や地域独自の特徴や文化を生かしたコンセプトとしていた。

本市においては次頁以降に示すようなコンセプトを設定して、差別化を図る。



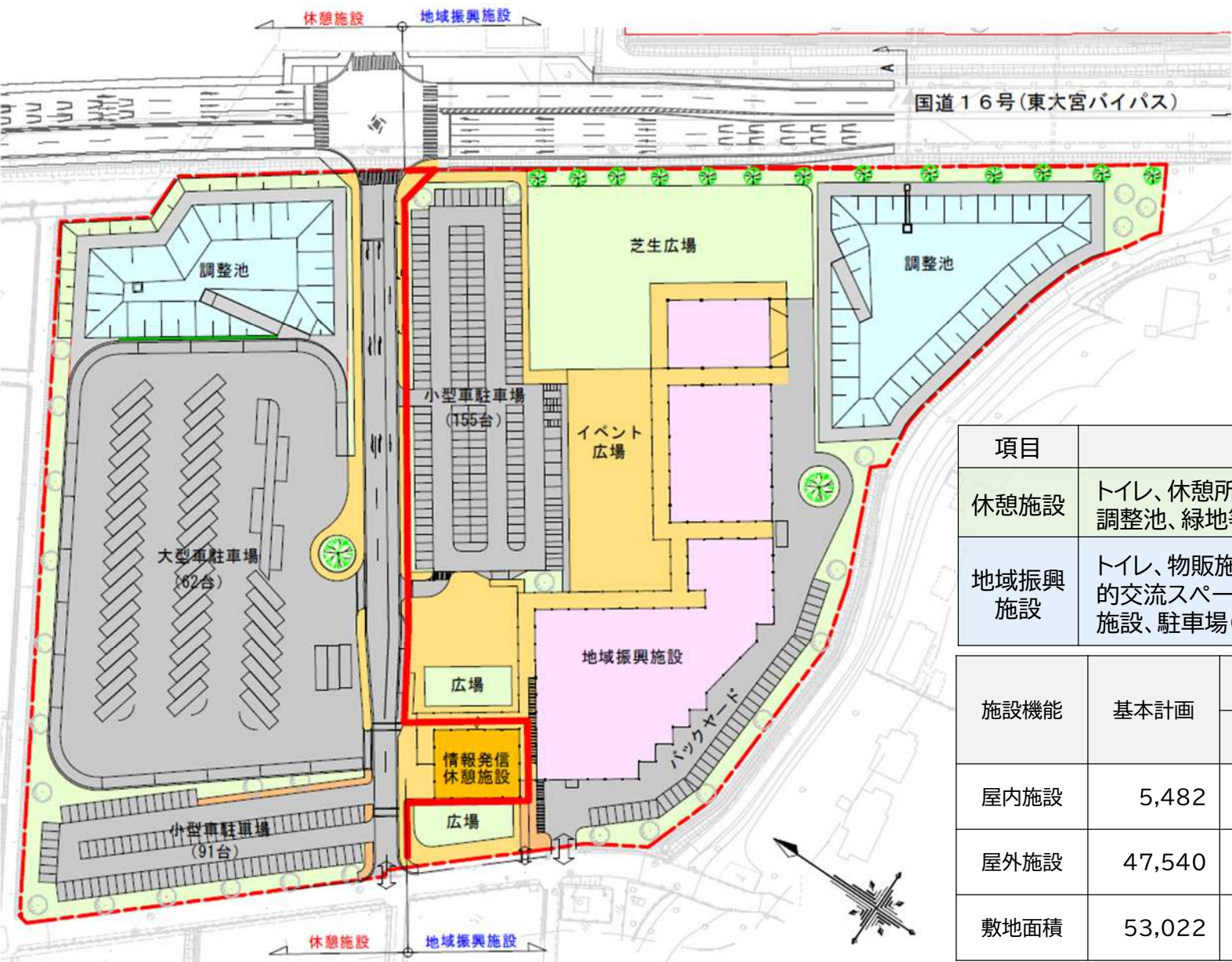
### 3 コンセプト

基本計画では、道の駅と食肉市場の運営面における連携をコンセプトの一つとしていたが、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っていく**。



# 4 施設機能・規模

休憩施設と地域振興施設は一体的に利用可能(連携利用)



| 項目     | 施設等  |
|--------|--|
| 休憩施設   | トイレ、休憩所、情報発信施設、駐車場(154台)、調整池、緑地等   |
| 地域振興施設 | トイレ、物販施設、飲食施設、キッズスペース、多目的交流スペース、ギャラリー、サイクルセンター、防災施設、駐車場(167台)、芝生広場、調整池、緑地等 |

| 施設機能 | 基本計画   | 整備計画   |        |        |
|------|--------|--------|--------|--------|
|      |        | 合計     | 休憩施設   | 地域振興施設 |
| 屋内施設 | 5,482  | 5,335  | 500    | 4,835  |
| 屋外施設 | 47,540 | 45,730 | 22,170 | 23,560 |
| 敷地面積 | 53,022 | 51,065 | 22,670 | 28,395 |

※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る。

※単位はm<sup>2</sup>。計画地周辺の道水路等の一部を含めないことによる面積の減少。35



## 4 施設機能・規模

〈休憩施設〉東日本高速道路株式会社設計要領等

〈地域振興施設〉民間事業者へのヒアリングや他道の駅の事例等から施設規模を算定

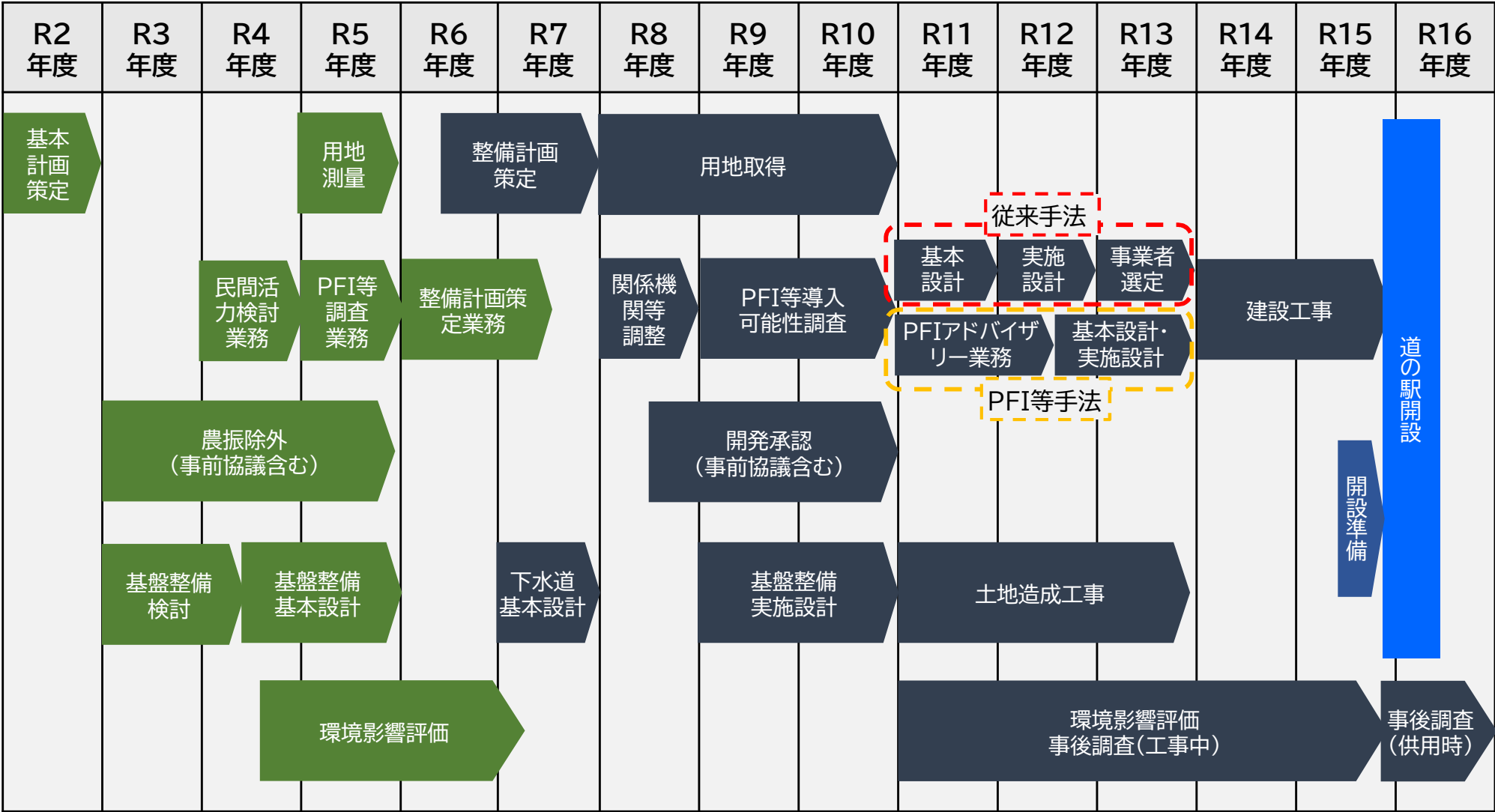
※整備費高騰のため、基本計画よりも規模を縮小

|        | 機能                     | 基本計画  | 整備計画  | コンセプト   |
|--------|------------------------|-------|-------|---|
| 休憩施設   | 情報発信・休憩施設              | 250   | 250   | 道路情報や周辺観光情報、行政情報等を24時間発信                                |
|        | トイレ関連施設                | 532   | 250   | 多様な人々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空間                      |
| 地域振興施設 | 物販施設                   | 2060  | 1,800 | さいたま市の農産物・加工品や東日本地域の特産品、周辺住民の日常利用や観光客のお土産等、多様な商品を販売     |
|        | コンビニエンスストア             | —     | 165   | 品物を数多く揃え容易に立ち寄れる利便性向上のための施設                             |
|        | 飲食施設<br>(レストラン・フードコート) | 620   | 630   | さいたま市の農産物等を活用したメニューを展開し、市内外の人々にさいたま市の農産物の魅力を知ってもらう機会の創出 |
|        | キッズスペース                | 300   | 300   | 核家族世帯を中心とした子育て世代が安心して利用できる空間                            |
|        | 多目的交流スペース              | 350   | 350   | 地域コミュニティ機能として、人々が交流できる施設                                |
|        | 屋内広場(ガレリア)             | 700※1 | 600   | 様々なイベントの開催や移動販売車スペースとして利用                               |
|        | サイクルセンター               | —     | 50    | 多世代がサイクリングを手軽に楽しめるような機能を提供する施設                          |
|        | トイレ関連施設                | 250   | 240   | 多様な人々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空間                      |
|        | 防災施設                   | 150   | 150   | 防災備蓄品、非常用発電機能等を備える                                      |
|        | 供用部分                   | 970   | 550   | —   |
| 合計     |                        | 6,182 | 5,335 |   |

※1:基本計画では屋外施設としている

※単位はm<sup>2</sup>。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る。

# 5 スケジュール



完了

供用開始は基本計画ではR10年度としていたが、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年度となった。

## 6 公共施設マネジメント

### 〈「ハコモノ三原則」に定める総量規制〉

さいたま市公共施設マネジメント計画・第2次アクションプランに定める「ハコモノ三原則」との整合性を確認

#### ＜ハコモノ三原則(抜粋)＞

- 新規整備は原則として総量規制の範囲内で行う  
(本市の成長・発展を支える核となる公共施設は総量規制の対象外とする)

- ✓ 本市の成長・発展を支える核となる公共施設であって、地域経済の活性化や交流人口・定住人口の増加につなげるためのものについては、総量規制の対象とせず、整備していく。

- 施設整備、改修・更新(建替)には公民連携手法を積極的に導入する

- ✓ 公民連携手法を積極的に導入することでコスト削減が図られる場合、その効果を勘案し、個別の施設規模については、総量規制にとらわれず柔軟に対応する。

#### ＜道の駅の位置付け(案)＞

- 総合振興計画

- ✓ 実施計画(令和3年度～令和7年度)では、各分野の政策と事業のうち、「第11章 経済・産業」の事業として、掲載。
- ✓ 新たな実施計画(令和8年度～令和12年度)では、「**東日本連携による経済交流の活性化**」を目指す事業として、整理し掲載する予定。

- 施設の目的

- ✓ 地域経済の持続的発展・活性化を担う**地域経済活性化拠点・地域振興拠点の実現。**

- 施設の効果

- ✓ 地域振興拠点として、**地域経済の活性化が見込まれる。**

- 事業手法

- ✓ 今後PFI導入可能性調査(事業範囲の検討やVFMの算定など)を実施し、事業手法を決定する。



ハコモノ三原則に定める**総量規制の対象外**について検討を進めたい  
(施設整備による経済効果や公民連携手法の導入によるコスト削減効果については、今後試算)