

# 鴻巣市「道の駅」基本構想



平成27年3月

鴻巣市

# 目 次

1. 鴻巣市における「道の駅」の必要性	1
1) 「道の駅」に関わる地域の課題、問題点	1
2) 「道の駅」の必要性	7
2. 整備コンセプト	15
1) 鴻巣市の「道の駅」の役割	15
2) 基本的な考え方	17
3) 整備コンセプト	19
4) 導入適正機能	20
3. 整備候補地	25
1) 上位関連計画における位置づけ	25
2) 開発条件	27
3) 整備イメージ	29
4. 管理・運営形態	30
1) 事業手法	30
2) 管理・運営主体	31
3) 管理・運営形態	35
5. 事業化に向けて	37
1) 今後の取り組み	37
2) 事業スケジュール	39

# 1. 鴻巣市における「道の駅」の必要性

## 1) 「道の駅」に関わる地域の課題、問題点

### (1) 生活環境の改善、向上

#### i. 自然災害対策の拡充

埼玉県ほぼ全域が太平洋側気候に属し、市内においてもその特性が顕著であり、冬季については北西の季節風が強く、夏季についてはヒートアイランド現象の影響を含め特に日中の気温が高くなっています。また、台風などの大雨とともに雷や降ひょうが多く、秋季にかけては突風なども発生するなど、様々な気象災害に見舞われています。

また、東日本大震災を踏まえ取りまとめられた「平成 24・25 年度埼玉県地震被害想定調査結果概要（資料）」では、東京湾北部地震が発生した際（最大震度 5 強（M7.3））における市内の総避難者数については 100 人前後が、同じく帰宅困難者数については 4 千～8 千人弱ほどが見込まれています。なお、平成 26 年に見直された「鴻巣市地域防災計画」では、新たに「帰宅困難者対策」が盛り込まれ「帰宅困難者を一時的に収容する施設として避難所を充当するとともに、その他の公共施設や民間施設を問わず確保するよう努める」ことを定めています。

このような状況により、市内に住まわれている方々はもとより、市外から訪れている方々や道路利用者など、誰もがいつでも安心、安全に過ごし得る地域社会を実現、維持していくためには自然災害対策の拡充に取り組んでいく必要があります。

#### ii. 交通安全対策の拡充

市内の道路網は、熊谷バイパスを含む国道 17 号を骨格として、主要地方道を含む県道などの幹線道路及び市道を中心とする生活道路により構成されています。

これら道路の中で特に、国道 17 号をはじめとする国県道では、自動車交通量が多大であることを主な起因として交通事故が集中しており、また、平成 24 年から 25 年にかけての発生件数は増加傾向にあります。

国内全域における傾向として死者を伴う事故は、高齢者が関わるケースが多く、平成 26 年 1 月から 3 月までの交通事故による国内総死者数 973 人のうち、歩行中が約 30%、自動車乗車中が約 13%と、合計約 43%を占めています。

なお、「第 9 次鴻巣市交通安全計画」（平成 24 年 4 月 鴻巣市交通安全対策会議）では、「交通安全対策の重点」の一つとして「高齢者の交通安全の確保」が盛り込まれています。

このような状況より、高齢者をはじめとする誰もが自分の意志で安心して移動し得る地域社会を実現、維持していくためには、交通安全対策の拡充に取り組んでいく必要があります。

## (2) 地域活力の維持、向上

### i. 人口減少・長寿社会への対応

鴻巣市の人口は、平成 22 年 6 月の 121,087 人（うち、外国人 1,806 人）をピークとして近年では一律減少傾向が続いています。

年齢層別には、周辺他地域と同様、15 歳未満の年少人口と 15 歳以上 65 歳未満の生産年齢人口については実数、割合ともに減少傾向が続いていることに対し、65 歳以上の老年人口については両値ともに増加傾向が続いています。

このような状況の中で地域社会が持続的に発展し続けていくためには、「第 5 次鴻巣市総合振興計画（基本計画）」（平成 24 年 3 月 鴻巣市経営政策部経営政策課）に盛り込まれている「政策 2 すべての人が健やかで思いやりのあるまちづくり」などの一環として、子育て世代の支援などによる定住人口の維持、拡大をはじめ、観光客など交流人口の増大や高齢者の生きがい機会の確保、創出など、人口減少・長寿社会の進行を見据えた対策に取り組んでいく必要があります。

### ii. 地場産業の活性化

#### 【農業】

本市の農業は、6,744ha<sup>\*</sup>の面積を有する市域の地目別の土地利用は、田が 1,756ha と総面積の約 26%と最も広く、次いで畑が 1,555ha、同じく約 23%と、この上位 2 位を足し合わせた農地については概ね 50%を占めています。これら農地では、「彩のかがやき」をはじめとする水稻、「さとのそら」などの麦類、日本一の出荷量を誇るプリムラ、サルビアなどの花き類及び野菜・果樹（なし（「幸水」他））類など、多様な作物が栽培されています。

このように比較的農業が盛んな地域ではあるものの、近年では農業就業者の高齢化や担い手不足などを背景とした農家及び経営耕地面積の減少と耕作放棄地の増加などが顕在化しています。

このような状況を踏まえ市では、農業経営に意欲を持つ農業者の確保を目的とした認定農業者育成事業をはじめ、農業団体に対し研修会やイベントへの参加を支援する農業生産技術向上助成事業、花き産地生産支援事業、園芸作物生産支援事業、畜産団体補助事業及び農業フェスティバル等を開催し、農業の振興に努めています。

今後、このような農業関連施策を引き続き展開しつつ、水と緑に恵まれた美しい市域とともに、郊外部に根づいた地域コミュニティの保全に向け、これら農業の衰退あるいは農地の荒廃を回避、抑制していくためには、地元特産品の強化、多様化による農業収入の拡大策や女性や高齢者あるいは都市住民などが参画しやすい農業関連活動機会の創出など、地場農業の活性化に取り組んでいく必要があります。

※資料：「統計こうのす（平成 25 年版）」より

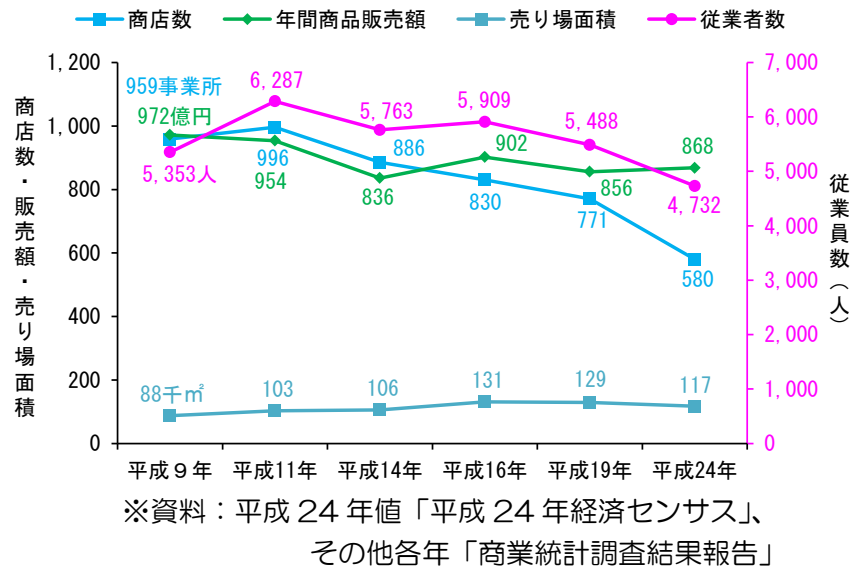


# 1. 鴻巣市における「道の駅」の必要性

## 【商業】

本市の商業は、鴻巣駅を中心とした駅周辺の商店街等と、国道17号をはじめとする幹線道路沿道の大規模小売店舗を中心に営まれていますが、近年では年間商品販売額と売り場面積は微増傾向にあるものの、商店数や従業者数などは減少傾向が続いています。

地域の活力やにぎわいの維持、発展に向け、定住人口の拡大や転出人口の抑制を図っていくためには、より多くの人々をひきつける地域ならではの商品やサービスの提供など、地域住民の日常生活上の快適性や利便性を支えるこれら地元商業の活性化に取り組む必要があります。

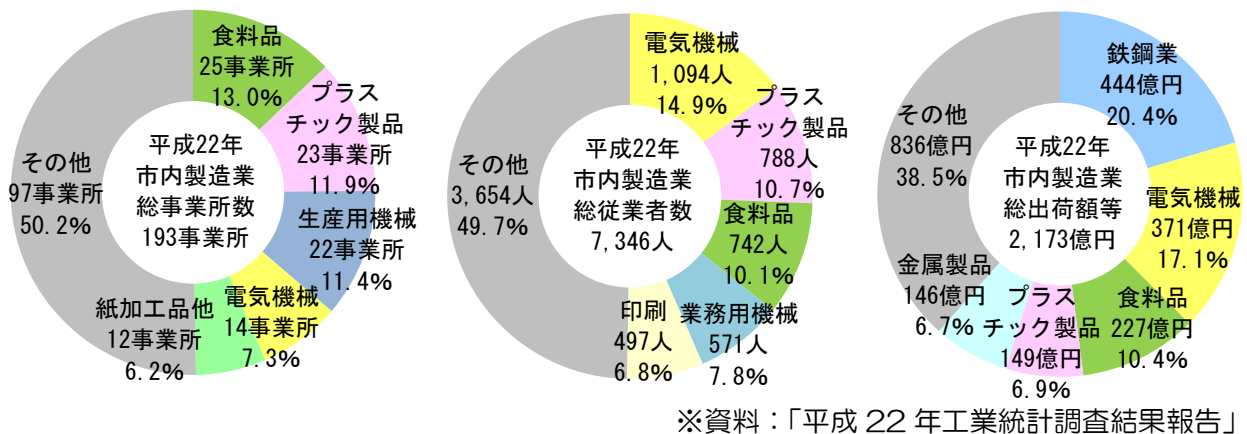


図一1. 商業関連指標の推移

## 【工業】

本市の工業は、市街地内の工業系用途地域内を中心に展開されており、平成22年現在193事業所が稼働していますが、平成19年に端を発したリーマンショックなど世界経済不況のあおりを受け、平成20年以降は事業所数、従業者数、製造品出荷額等とともに減少傾向に転じています。

ひな人形や赤物などの伝統産業をも含むこれら事業所は、地域住民の身近な就労の場としても重要な役割を担っており、これを維持していくためにも地元工業の活性化に取り組んでいく必要があります。



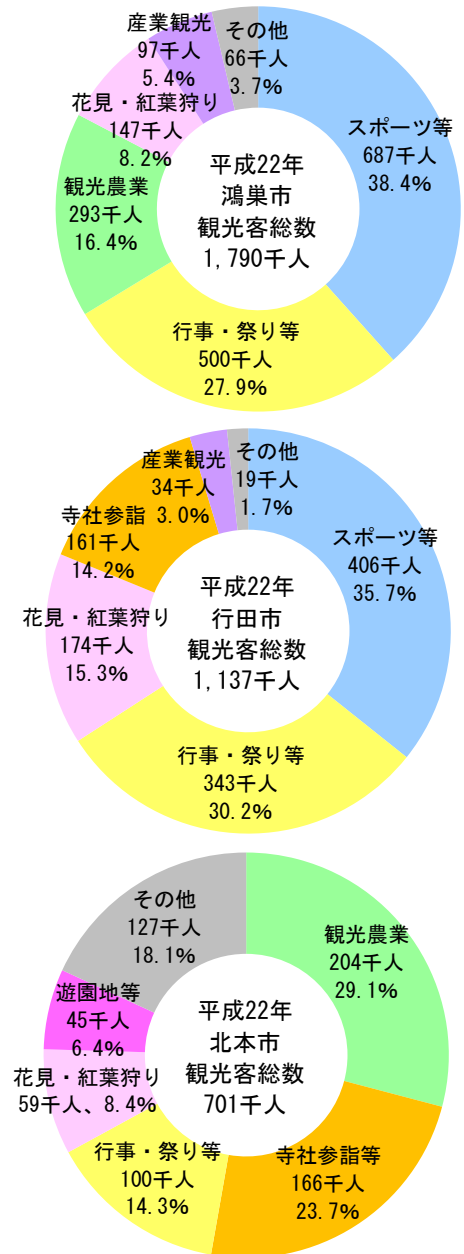
図一2. 平成22年の工業関連指標

## 【観光】

前述したとおり、市内には、旧石器時代にまでさかのぼる歴史・文化資源をはじめ、国内有数の出荷量を誇る花き栽培、川幅グルメに代表される郷土料理及び季節に応じて開催されるイベントや祭りなど、多種多様な観光資源があり、平成22年にはスポーツ客を中心に約179万人の観光客が訪れています。

なお、本市では「観光資源を活かして市外からの誘客を図り交流人口が拡大すれば、地域内での消費の拡大や雇用の増大など地域経済の持続的な発展をもたらす」ことを見据えつつ「本市が持つ多くの観光資源を活かし、まちのイメージ向上と、地域経済の活性化、魅力あるまちづくりの推進を図ることを目的」とする「鴻巣市観光戦略計画」を取りまとめ、観光客数については平成24年現在の約104万人(=イベント来場者数+(花久の里・ひなの里入館者数))から目標年次である平成30年には135万人にまで増加させることを目標に掲げています。

このような状況を踏まえ観光客を中心とした交流人口の拡大を図るためには、上記特性を勘案しながら既存資源の強化、磨き上げや新たな資源の掘り起こし、開発など、ハード・ソフト両面から観光関連産業の活性化に向け取り組んでいく必要があります。



※資料：「平成22年入込観光客「推計」調査」（平成22年3月 埼玉県労働部観光課（割合の合計は、端数処理の都合上100%にならない場合があります。））

図-3. 国道17号沿道地域の目的別観光客数

## (3) 地域間競争への対処（地域の魅力づけ）

## i. 交流機会の充実

前述したとおり本市の定住人口は、平成 22 年をピークに減少傾向に転じており、今後さらにこの傾向が進むものと予測されています。

この市内総人口は、地域的には平成の大合併をはじめとする市町村合併以前の旧市町村ごとに、居住時期においては数世代に渡り古くより住まわれている方々と、市街地整備やマンション建設などに伴い他地域から転居してきた方々と、また、職業的には農業をはじめとする地場産業に関わっている方々と、市外に通勤されている方々などに大別することができます。

周辺地域ともども定住人口が減少し続けるなかで、地域に根づいたコミュニティや活力、魅力、にぎわいなどを維持、拡大していくためには、市外から訪れる交流人口の取り込み、拡大とあわせこれら市内に住む様々な方々相互が、日常生活の中で自然な形で出逢い、ふれあうことができる交流機会の充実に取り組むことが望まれます。

## ii. 地域ブランドの確立と普及

市内には、国指定重要文化財参考資料であるおいねづかはにわかまあと生出塚埴輪窯跡、同じく重要無形民俗文化財である「鴻巣の赤物製作技術」の他、記念物、史跡から無形文化財にまで至る多様な県・市指定文化財など、地域固有の貴重な歴史的・文化的資源が数多く存在しています。

これら歴史的・文化的背景や気候、風土に支えられた地域固有の地場産業としては、江戸時代より続く伝統産業・工芸であるひな人形・赤物づくりをはじめ、戦後間もなくはじめられたパンジーやプリムラ類などの花き栽培などがあげられます。

平成 20 年には国土交通省荒川上流河川事務所より本市と吉見町との市町境である一級河川荒川の川幅 2,537m が「川幅日本一」であることが確認されたことを契機として官民協働のもとで開発された「川幅グルメ」として「こうのす川幅うどん」は、平成 22 年に開催された第 6 回埼玉 B 級ご当地グルメ王決定戦に初参加し、準優勝を射止めるなど、マスコミ等を通じて広域的な認知度も高まっています。

また、鴻巣ひな人形については「鋳工業品及び鋳工業品の生産に係る技術」として、また、「鴻巣びっくりひな祭り」については「文化財、自然の風景地、温泉その他の地域の観光資源」として、「中小企業による地域産業資源を活用した事業活動の促進に関する法律」（平成 19 年法律第 39 号）に基づく地域産業資源に指定（県指定）されています。

さらに、市では「鴻巣市むらおこし事業」のなかで、市内 13 業者が開発した魅力的な商品を「こうのす特産品」（鴻巣市商工会認定）として推奨しています。

これらとともに、都心部や県都さいたま市に比較的近接した立地特性をはじめ、恵まれた自然環境・景観資源やイベント、お祭りなどを含め多種多様な地域固有資源を有している本市は、広域的な視野にたった際、地域としての知名度や各種資源に対する認知度が高いとは言い難い状況にあります。

このような状況より、定住人口の維持、増大や交流人口の拡大（観光・6次産業化の振興）など、周辺地域との地域間競争（地域の差別化、魅力づけ）をより有利な形で推し進めていくに当たっては、これら地域固有資源を活かしながらその磨き上げや新たな資源の開発などを含めた地域ブランドの確立に取り組むことが望まれます。

さらに、これら地域ブランドの確立による市内への波及効果を最大限に発揮していくためには、より広範な地域の、より多くの方々に認知していただけるよう、その普及、PRに取り組む必要があります。

### iii. 自然環境の保全、復元（良質なアメニティの創造）

本市では、「南関東地域における水辺環境エコロジカル・ネットワーク形成による魅力的な地域づくり検討調査報告書」（平成 22 年 3 月 国土交通省関東地方整備局、野田市）において北本市や桶川市など 3 市 2 町を対象とした野生復帰に向けたモデルエリアの一つである「荒川流域エリア」に選定されたことを受け、平成 22 年度より「こうのとりの里研究事業」が開始され、市内の自然環境、コウノトリを飼育、放鳥した際の効果やそれに向けた課題など、様々な面から調査、研究を進めています。

なお、コウノトリの種地づくりを目的に本市をはじめ、千葉県野田市、栃木県小山市などの市長を中心に利根川水系 29 自治体の長が連なる「コウノトリ・トキの舞う関東自治体フォーラム」が設立され、平成 25 年度からは「コウノトリ、トキをシンボルとしたにぎわいのある地域振興・経済活性化方策に取り組み広域連携モデルとしてのネットワーク形成による魅力的な地域づくりの実現」を目指す関東エコロジカル・ネットワーク推進協議会に参画しています。

また、市では、①自然を身近に感じるまちづくり、②安全安心で健康に暮らせるまちづくり、③地球温暖化対策と循環型のまちづくり、④参画と協働による環境まちづくりを基本目標に掲げる「鴻巣市環境基本計画」（平成 25 年 3 月 鴻巣市）を策定し、官民協働による環境行政を進めています。

このような状況を踏まえながら本市の魅力を高め、より多くの定住人口並びに交流人口を獲得し続けるためには、なじみ深いコウノトリをシンボルとした周辺市町との環境政策上の連携や、市としての環境行政の公表、普及活動（将来的なコウノトリが舞う自然の中で栽培された安全、安心な地場作物のPR等を含みます）など、その基本的な条件となる自然的な環境及び景観の保全、復元対策に取り組んでいく必要があります。



2) 「道の駅」の必要性

前項までに示した「道の駅」に関わる地域の現況や課題を踏まえた鴻巣市における「道の駅」の必要性を次図に示します。

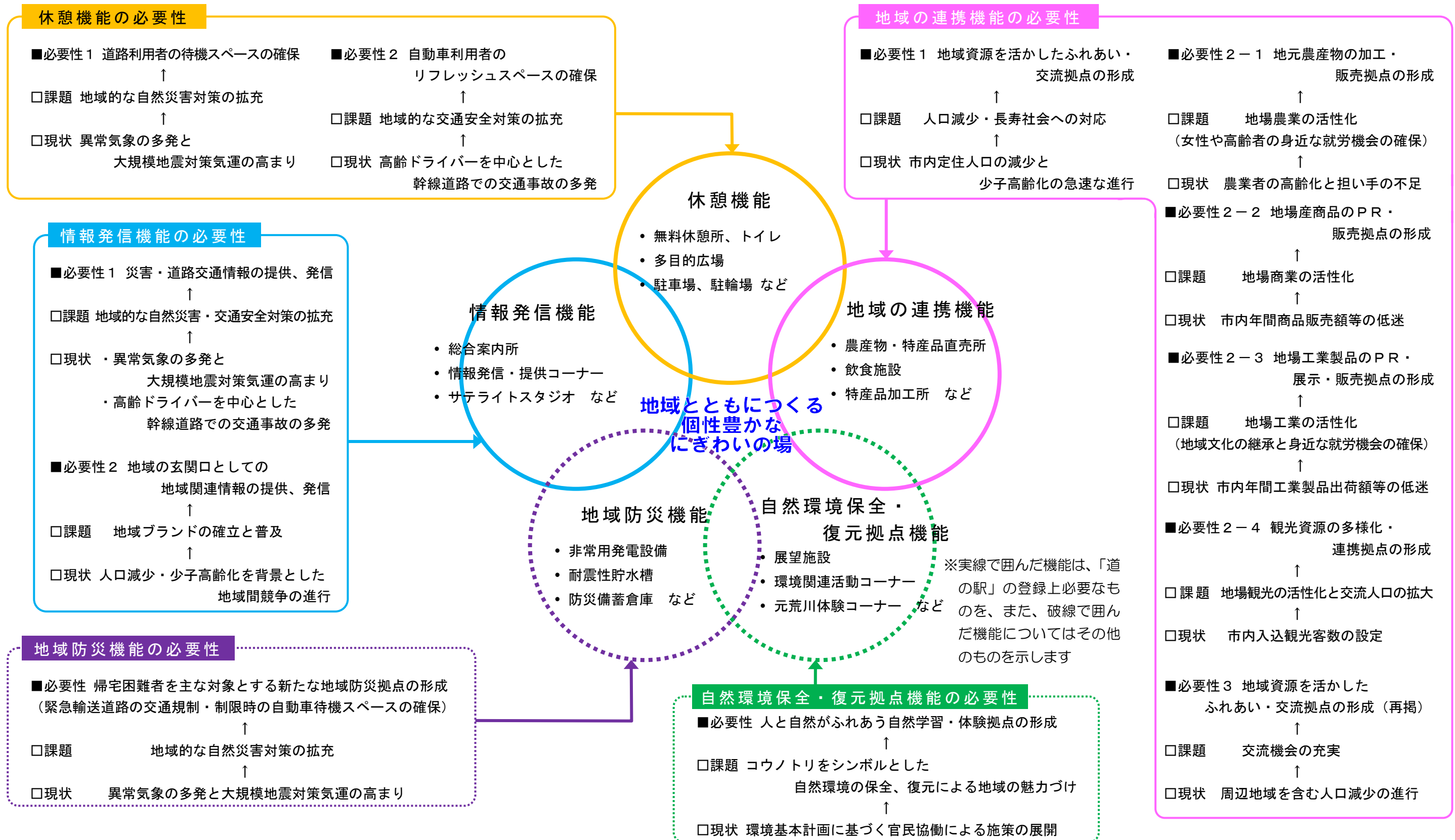


図-4. 鴻巣市における「道の駅」の必要性



(1) 「道の駅」の登録要件とされている機能の必要性

i. 休憩機能（一部、24 時間利用）

【必要性 1】

■地域の課題：自然災害対策の拡充

市内に住まわれている人々はもとより、市外から訪れている人々や道路利用者など、誰もがいつでも安心、安全に過ごし得る地域社会を実現、維持していくためには自然災害対策の拡充に取り組んでいく必要があります。

■「道の駅」の必要性：道路利用者の待機スペースの確保

本市周辺は、大雨や降ひょうなど異常気象が発生しやすく、特に自動車利用者の安全を確保するためには、一定規模の待機スペースを確保する必要があります。

また、本市の骨格道路である国道 17 号は、緊急輸送道路に指定されており、大規模災害時には一般車両については通行が規制されることから、その間の待機スペースが必要になります。

【必要性 2】

■地域の課題：交通安全対策の拡充

高齢者をはじめとする誰もが自分の意志で安心して移動し得る地域社会を実現、維持していくためには、交通安全対策の拡充に取り組んでいく必要があります。

■「道の駅」の必要性：自動車利用者のリフレッシュスペースの確保

事故発生件数の多い市内国道 17 号の交通安全環境を改良、拡充するに当たっては、高齢ドライバーの交通事故率が高いことから、これら自動車利用者の休憩・リフレッシュスペースの確保により一定の環境改善効果が期待できます。

【実現に向けた導入適正施設・設備等】

■ハード（施設・設備）面

- ゆとりある規模の駐車場、駐輪場
- トイレ
- 休憩所（屋内外）
- 多目的・イベント広場
- 飲食施設
- 照明・防犯設備
- 電気自動車急速充電設備・水素ステーション など

■ソフト（運用・施策）面

- 安全かつ円滑な動線（歩行者系、自動車系）
- わかりやすい場内案内
- ユニバーサルデザイン など

## ii. 情報提供機能（24 時間）

### 【必要性 1】

- 地域の課題：自然災害対策の拡充（再掲）  
：交通安全対策の拡充（再掲）

### ■「道の駅」の必要性：災害・道路交通情報の提供、発信

自動車による移動時の安全性、利便性を確保、向上するためには、誰もが確実に状況を把握し得るように、周辺地域を含む自然災害・気象情報や地図情報、道路・交通状況関連情報（必要に応じて地域医療情報）などを適切に提供、発信していく必要があります。

### 【必要性 2】

### ■地域の課題：地域ブランドの確立と普及

地域ブランド確立の市内への波及効果を最大限に発揮していくためには、より広範な地域の、より多くの人々に認知していただけるよう、その普及に取り組む必要があります。

### ■「道の駅」の必要性：地域の玄関口としての地域関連情報の提供、発信

地域の知名度や地域ブランドの知名度をさらに高めていくためには、現状においては通過するだけの道路利用者に対し、地域の玄関口として、あるいは新たな地域の顔として、観光・イベント情報や特産品情報など十分な地域関連情報を提供、発信していく必要があります。

### 【実現に向けた導入適正施設・設備等】

#### ■ハード（施設・設備）面

- 総合案内所
- 多様な情報提供・発信設備（大型モニター、ICT 機器、パンフレット）等
- フラワーラジオサテライトスタジオ等
- 情報提供コーナーへのわかりやすい案内施設
- 防犯設備（夜間・休館日等を含む）など

#### ■ソフト（運用・施策）面

- 安全かつ円滑な動線（歩行者系、自動車系）
- わかりやすい場内案内
- ユニバーサルデザイン など



## iii. 地域の連携機能

## 【必要性1】

## ■地域の課題：人口減少・長寿社会への対応

地域社会が持続的に発展し続けていくためには、子育て世代の支援などによる定住人口の維持、拡大をはじめ、観光客など交流人口の増大や高齢者の生きがい機会の確保、創出など、人口減少・長寿社会の進行を見据えた対策に取り組んでいく必要があります。

## ■「道の駅」の必要性：地域資源を活かしたふれあい・交流拠点の形成

地域の個性と活力、にぎわいを拡大、継承し続けるためには、地域を象徴すると同時に、子供たちから高齢者にまで及び市民はもとより、域外から訪れる観光客をも含め、より多くの方々がふれあい・交流することができる拠点づくりが求められます。

## 【必要性2】

## ①農業

## ■地域の課題：地場農業の活性化

地場農業の衰退あるいは農地の荒廃を回避、抑制していくためには、地元特産品の強化、多様化による農業収入の拡大策や女性や高齢者あるいは都市住民などが参画しやすい農業関連活動機会の創出など、地場農業の活性化に取り組んでいく必要があります。

## ■「道の駅」の必要性：地元農産物の加工・販売拠点の形成

市内の営農者は、高齢者が多くを占めており、これら高齢営農者をも含めた活性化方策としては、その生きがいの場としての役割も期待し得る、農産物生産者の直接的な参画が容易な地元農産物の加工・販売拠点の形成が効果的なものと考えられます。

## ②商業

## ■地域の課題：地場商業の活性化

定住人口の拡大や転出人口の抑制を図っていくためには、より多くの人々を惹きつける地域ならではの商品やサービスの提供など、地域住民の日常生活上の快適性や利便性を支えるこれら地元商業の活性化に取り組む必要があります。

## ■「道の駅」の必要性：地場産商品のPR・販売拠点の形成

市内には、数多くの小売店舗や飲食店が開業しており、これら比較的小規模な商店の活性化を図るためには、鴻巣特産品や川幅グルメなどを一堂に揃えたアンテナショップ的なPR・販売拠点の形成が効果的なものと考えられます。

### ③工業

#### ■地域の課題：地場工業の活性化

ひな人形や赤物などの伝統産業をも含む製造業事業所は、地域住民の身近な就労の場としても重要な役割を担っており、これを維持していくためにも地元工業の活性化に取り組んでいく必要があります。

#### ■「道の駅」の必要性：地場工業製品等のPR・展示・販売拠点の形成

市内には、ひな人形や赤物の他、食料品やプラスチック製品などの製造事業所が稼働しており、これら比較的小規模な工場等の活性化を図るためには、鴻巣産製品を一堂に取り揃えたPR・展示拠点の形成が効果的なものと考えられます。

### ④観光

#### ■地域の課題：地場観光業の活性化

観光客を中心とした交流人口の拡大を図るためには、地域特性を勘案しながら既存資源の強化、磨き上げや新たな資源の掘り起こし、開発など、ハード・ソフト両面から観光関連産業の活性化に向け取り組んでいく必要があります。

#### ■「道の駅」の必要性：観光資源の多様化・連携拠点の形成

今後、さらに市内を訪れる観光客数を増やしていくためには、大規模人口集中地域と近接した立地特性を活かしながら広域的な道路交通利便性を活かした観光資源の多様化・連携拠点を形成することが効果的なものと考えられます。

### 【必要性3】

#### ■地域の課題：交流機会の充実

周辺地域ともども定住人口が減少し続けるなかで、地域に根づいたコミュニティや活力、魅力、にぎわいなどを維持、拡大していくためには、域外から訪れる交流人口の取り込み、拡大とあわせこれら市内に住む様々な方々相互が、日常生活の中で自然な形で出逢い、ふれあうことができる交流機会の充実に取り組むことが望まれます。

#### ■「道の駅」の必要性：地域資源を活かしたふれあい・交流拠点の形成（再掲）

【実現に向けた導入適正施設・設備等】

■ハード（施設・設備）面

- 市内特産品等販売所（農産物直売所を含みます）
- 郷土料理レストラン等飲食店
- 農産物等加工所
- 伝統産業・工芸品展示・販売場
- 観光・体験農園
- 会議・研修室等
- レンタル自転車コーナー
- コミュニティバス等乗降スペース など

■ソフト（運用・施策）面

- 旬の地場農産物の提供
- 生産者と消費者のふれあい機会の創出
- 季節に応じたイベント等の開催
- 周辺地域（「道の駅」等）との連携
- インターネット・スマートフォン等の有効活用 など

(2) その他付加価値を高めるための機能等

i. 地域防災拠点機能

【必要性】

■地域の課題：自然災害対策の拡充（再掲）

■「道の駅」の必要性：帰宅困難者を主な対象とする地域防災拠点の形成

交通の要衝にある地域であることから市内で最大震度5強が予測されている東京湾北部地震等、大規模自然災害への備えとして幹線道路を利用する帰宅困難者を一時的に収容できる機能も兼ね備えた地域防災機能の強化、拡充が重要視されます。

【実現に向けた導入適正施設・設備等】

■ハード（施設・設備）面

- 非常用発電設備、ソーラー等
- 耐震性貯水槽
- マンホールトイレ
- 防災備蓄倉庫
- かまどベンチ・災害時テント用パーゴラ など

■ソフト（運用・施策）面

- 災害時・緊急警報・異常気象情報等の提供 など

## ii. 自然環境保全・復元拠点機能

### 【必要性】

#### ■地域の課題：自然環境の保全、復元

本市の魅力を高め、より多くの定住人口並びに交流人口を獲得し続けるためには、コウノトリをシンボルとした周辺市町との環境政策上の連携や、市としての環境行政の公表・普及活動など、その基本的な条件である自然的な環境及び景観の保全、復元対策に取り組んでいく必要があります。

#### ■「道の駅」の必要性：人と自然がふれあう自然学習・体験拠点の形成

対外的な地域のブランド化の確立とともに、市民の地域に暮らす誇りの醸成、強化をより円滑かつ着実に推し進めていくためには、国内各地で注目されている国指定特別天然記念物コウノトリをシンボルに据えながら、より多くの方々が気軽に地域の自然とふれあうことができる自然学習・体験拠点等の創出が効果的なものと捉えられます。

### 【実現に向けた導入適正施設・設備等】

#### ■ハード（施設・設備）面

- ・展望施設（再掲）
- ・エコロジカル・ネットワーク関連活動コーナー
- ・国内コウノトリ関連情報コーナー
- ・「川幅日本一あらかわ」コーナー
- ・元荒川体験コーナー など

#### ■ソフト（運用・施策）面

- ・自然学習・体験イベントの企画、開催
- ・コウノトリ関連商品の開発、販売
- ・エコロジカル・ネットワーク関連市町との共同イベントの開催 など



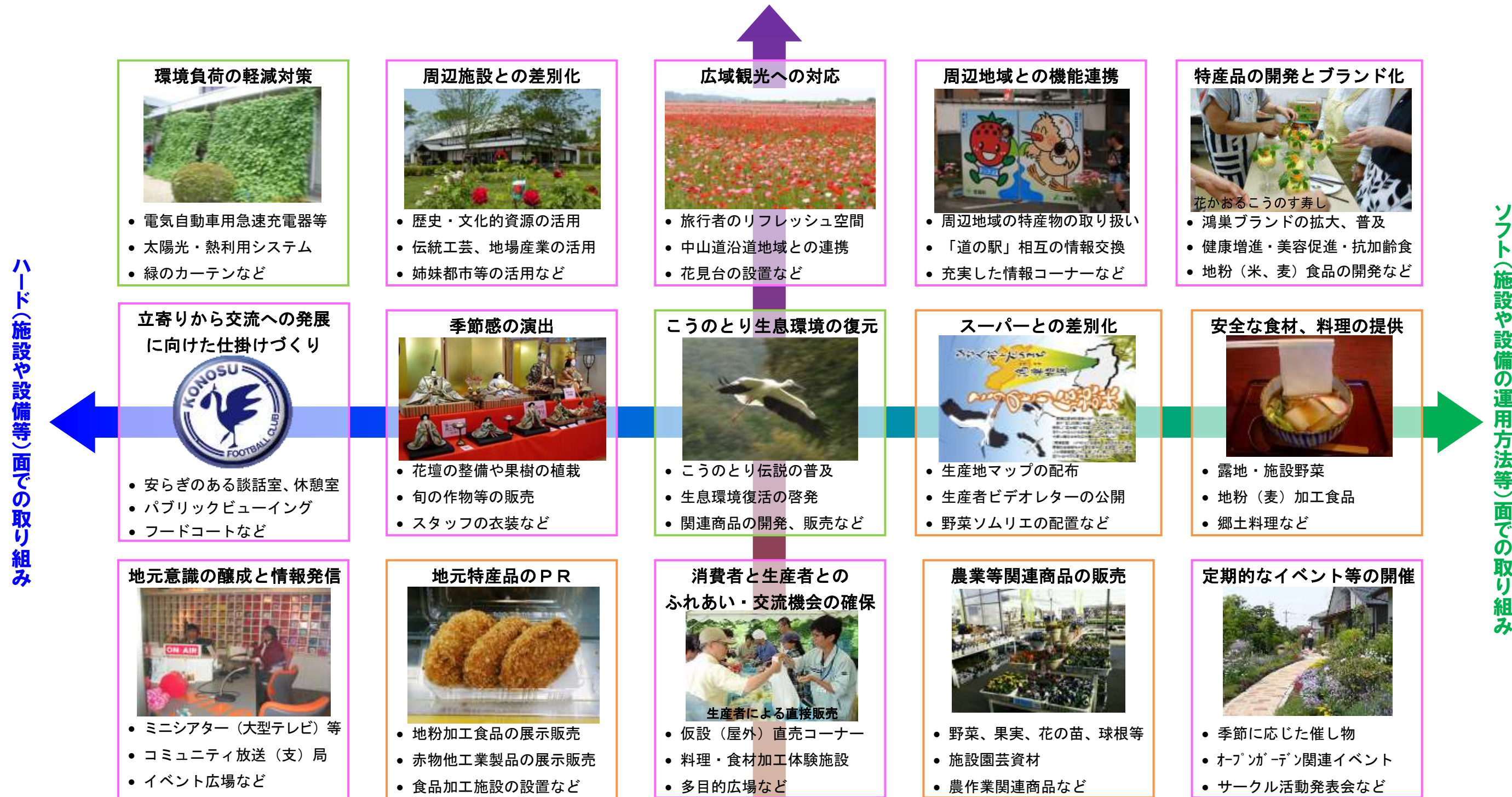




2) 基本的な考え方

「道の駅」は、幹線道路を利用する遠方からの立ち寄り客と地元市民とが主な利用対象者となり、これら来場者に対するサービスについては様々な地域固有資源の活用を見込んだ施設や設備などのハード面と、これらを運用するソフト面との取り組みが求められます。

国道 17 号及び熊谷バイパスを活かした広域性が強い取り組み



ハード(施設や設備等)面での取り組み

ソフト(施設や設備の運用方法等)面での取り組み

地元社会・地場産業の活性化や生活利便性の向上に向けた  
地域性の高い取り組み

※本「道の駅」に期待する主な機能(現段階ではたたき台)として □ は「ふれあい・交流」に、□ は「生活利便性」に、また □ は、「自然環境の保全・復元」に向けた取り組みを示します。

図-6. 「道の駅」の基本的な考え方のイメージ





### 3) 整備コンセプト

#### (1) 整備コンセプト

広域幹線道路として機能する上尾道路の全線供用開始を契機として捉え、地域の強みである立地特性や多種多様な地域固有の既存資源を活用しながらより多くの人々を引き寄せる「市内観光の強化」をテーマとした

<sup>いにしえ</sup>古の伝統・文化、花と人形、そしてコウノトリが舞う未来がもてなす  
「広域交流拠点づくり」

を目指します。

#### (2) 主な上位関連計画（「第5次鴻巣市総合振興計画」を除く分野別基本計画等）

基本理念に～ 伝えよう 鴻巣の魅力、広めよう おもてなしの心 ～を掲げる「鴻巣市観光戦略計画」（平成26年3月 鴻巣市）

#### (3) 整備方針

- 鴻巣市民はもとより、市外から訪れるより多くの人々が、目的地とするような施設を目指します。
- これと同時に、住宅系市街地との近接性にも配慮しつつ、誰もがいつでも気軽に訪れ、半日あるいは終日過ごしたくなるような施設を目指します。
- 販売施設で扱う商品や提供する各種情報は、地場産、あるいは地元情報を中心とし、情報発信拠点としての役割も重要視します。
- 整備候補地は、農業振興地域農用地区域であることを勘案し、特に地場農業の発展に資する施設を目指します。
- より多くの立ち寄り客を確保すべく、国道17号と熊谷バイパスとの両幹線道路から場内をより安全かつ円滑に連絡する自動車動線を確保します。

## 4) 導入適正機能

### (1) 休憩機能

#### i. 駐車場、駐輪場等

「道の駅」の登録要件でもある駐車場等については、前面道路となる国道 17 号等の自動車交通量に応じたゆとりある規模を確保します（ただし、本「道の駅」は、道路管理者との一体型整備の可能性が高いことから、今後、収容台数や敷地面積等を確定するに当たっては国土交通省大宮国道事務所と協議、調整を図る必要があります）。

なお、駐車場等に付随する施設として、鴻巣市地域新エネルギービジョンを見据えた自然環境の保全に向けた取り組みの一環として、電気自動車など次世代型自動車へのエネルギー供給システム（急速充電器や水素ステーション）等の配置を見込みます。

また、計画地の西側近傍には、行田市内の「さきたま古墳公園」に至る、自転車道をも備えた「さきたま緑道」が供用されていることをはじめ、平坦な市内には多様な観光資源やレジャースポット等が点在していることから自転車利用者にも十分配慮した施設配置を図ります。



図一七. 駐車場等の整備事例

これら施設以外にも、既存施設との差別化と同時に本市の既存資源を活かした魅力づけ、さらには集客効果の拡大などに向け「このすシネマ」の映画を、「道の駅」にあるフラワーラジオのサテライトスタジオから流すFMラジオで聞きながら見ることが出来るドライブシアターなど、イベント時の暫定利用などについても検討していきます。



図一八. 駐車場の暫定・多目的利用のイメージ

## ii. 情報案内コーナー、トイレ

駐車場等と同様、「道の駅」の登録要件である、24 時間利用可能な情報案内コーナーと清潔なトイレを確保します。

なお、地域関連情報をはじめ、大規模災害時における被災情報や道路の規制状況などを伝える情報案内コーナーについては、多様な媒体、手法を取り入れながら障がい者や高齢者及び日本語を理解していない外国人など誰もが理解しやすいユニバーサルデザインの徹底を図ります。

また、今後、関係機関・団体などとの協議、調整を踏まえつつ、ひな人形や赤物の展示コーナーやミニFM局のサテライトスタジオ及び観光コンシェルジュ等が常駐する観光案内コーナーなどの設置について検討していきます。



図－9. 情報案内コーナー他の整備事例

## iii. 多目的・イベント広場

地元市民の公園等としての日常的な利用とともに、ドライバーがリフレッシュや眠気ざましなどを目的に行う軽運動などの場として、また、イベント時等に遊具などの暫定施設の設置場所、さらには、大規模自然災害などの備えとして緊急物資の集配の場とともに耐震性貯水槽やマンホールトイレ、かまどベンチ他、各種防災・災害対策設備の設置スペースなどとして、一定規模の多目的広場を確保します。

また、これとは別に地域振興施設の建物の周辺には、日常的な催し物などを行うイベント広場を確保します。



図－10. 多目的広場とイベント広場の整備事例



## (2) 地域振興機能

### i. 農産物直売所

地場農産物の提供、PRをはじめ、営農収入の拡大や農家世帯の就労・生きがいの場などによる地域農業の振興とあわせ、リピーターの中心となる地元市民への新鮮で安心、安全な地場食材の提供の場を確保すべく農産物直売所を設けます。



図ー11. 農産物直売所の整備事例

### ii. 特産品販売所

各種地場産業の振興に向け、地場農作物を使用した加工食品や郷土名菓、川幅ブランド品及びひな人形、赤物の関連商品他、地元になんだ商品を中心とした特産品販売所を設けます。



図ー12. 取り扱い商品の例

### iii. 農産物加工所

各種地場産業の振興と同時に、高齢者や女性などの身近な生きがい・就労の場として、主に特産品販売所で取り扱う惣菜や弁当、漬物他、農産物直売所で販売する地場農産物を使った加工所の併設を見込みます。

なお、この施設では、特産品販売所での売り上げ状況を確認（マーケティング）しながら既存のブランド品の磨き上げや新たな地域ブランド品の企画、開発などに取り組み地域ブランド化の戦略拠点としての役割をも担います。



図ー13. 農産物加工所の整備事例



## iv. 郷土料理レストラン

特に、地場商業・サービス業の振興に向け、既にブランド化されている川幅グルメをはじめ、地場農産物等を使った新たな創作料理（新名物）などを提供し、域外からの来場者とともに地元市民に親しまれる郷土料理を主なメニューとする飲食施設を設けます。



図-14. 郷土料理レストラン等のメニューイメージと整備事例

## v. フラワーパーク

後発施設に対する地域資源を活かした魅力づけ及び近傍の既存の類似施設との差別化の一環としてとともに、鴻巣市らしいグリーンツーリズムの実践の場、花き栽培等を学ぶ学生、研究者に対する体験学習（鴻巣フラワーセンターとの連携）の場、長寿社会を見据えた園芸療法（セラピー）の場及び前掲「地域の課題」の一つとして取り上げた「自然環境保全・復元拠点機能」を象徴する場として、幅広い世代の来場を見込むまとまりある規模のフラワーパークを設けます。



図-15. フラワーパーク等の整備・活用事例

### (3) 地域防災機能

地震や風水害など大規模な自然災害の発生頻度の高まりに対する備えとともに、緊急輸送道路に面した公共施設としての帰宅困難者等の収容・待機スペースや、市域内外を見据えた災害対策部資材の集配送スペースなど、地域防災施設を確保します。

なお、整備候補地の近傍には、防災・災害拠点である埼玉県央広域消防本部並びに燃料販売施設であるガソリンスタンドや大規模ホームセンターなどが立地していることなどから、被災時にはこれら既存施設と一体となり、円滑かつ効果的な防災活動に寄与することを期待します。

ただし、各種関連設備については、既に避難地・避難場所などとして指定されている義務教育施設や公園などに配備されている設備等を勘案しつつ決める必要があることから、今後、道路管理者を含む各関係機関等との協議、調整を踏まえつつ検討していきます。

なお、参考として、一般的な防災公園等への導入適正設備等を次表に示します。

表－1. 導入適正設備

種 別	導入適正等		備 考	
	重 要	必要に応じて		
エネルギー、 照明、 通信関連	ソーラー照明灯		○	保安灯等最低限の明かりを確保
	ソーラー時計		○	
	災害時対応 放送設備		○	フラワーラジオサテライト スタジオ等
	非常用公衆電話	○		災害時優先電話
	非常用電源・ 自家発電設備	○		燃料の確保を要す (GSとの連携)
	ソーラー・ 風力発電設備		○	
トイレ	マンホール トイレ	○		専用スペースを要す
	可動式トイレ		○	
水関連施設	修景池等 (浄化用水)		○	必要に応じて調整池の低水 敷き等を利用
	雨水貯留施設	○		常時は、園地等散水用水
	防災井戸		○	
	耐震性貯水槽	○		給水管接続型が望ましい
その他	管理事務所・ 会議室	○		常時使用施設を転用
	防災備蓄倉庫	○		生活必需品、防災用資機材
	かまどベンチ	○		炊き出し用設備
	パーゴラ・遊戯	○		災害時にテントを設営

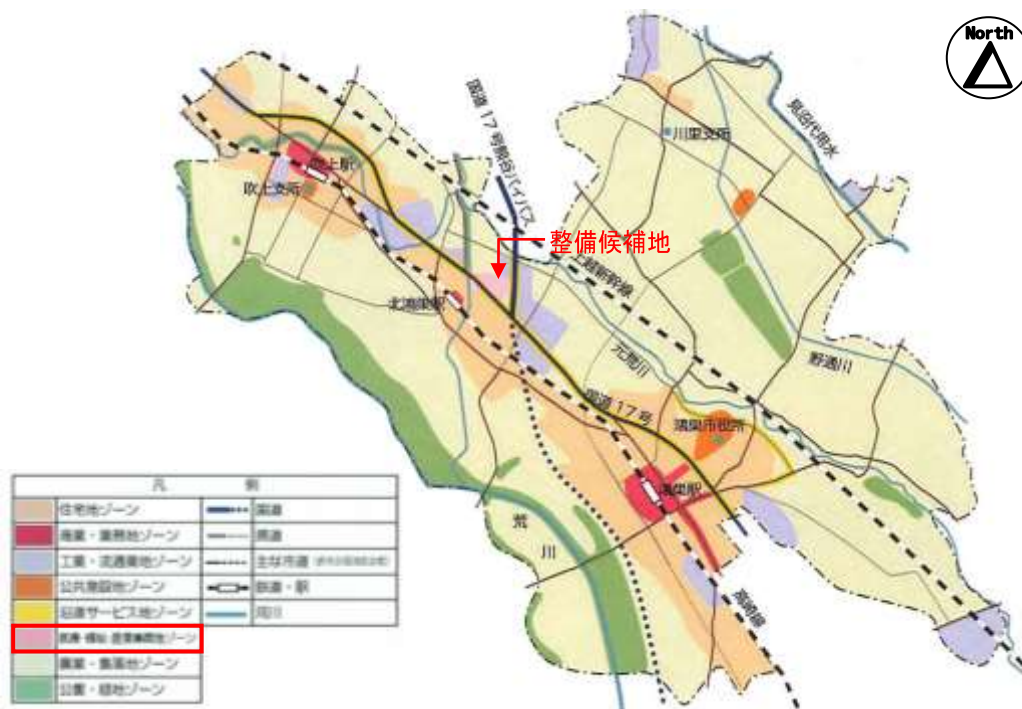
※資料：「続 防災公園技術ハンドブック」(平成 17 年 10 月 財団法人都市緑化技術開発機構 防災公園技術普及推進共同研究会)

### 3. 整備候補地

#### 1) 上位関連計画における位置づけ

##### (1) 「第5次鴻巣市総合振興計画」

「花かおり 緑あふれ 人輝くまち こうのす」を将来都市像に掲げる市の最上位計画である「第5次鴻巣市総合振興計画」は、平成24～28年度を計画期間とする後期基本計画において、本市を取り巻く環境の変化を踏まえると同時に、本市への総合的な医療施設の誘致実現を目指すこととし、これに合わせ基本構想の「土地利用構想」の一部を見直し（「公園・緑地ゾーン」から「医療・福祉・産業集積地ゾーン」への変更）しました。



※資料：「第5次鴻巣市総合振興計画<基本構想の一部見直し>」（平成26年3月（一部加筆））

図-16. 土地利用構想

なお、「ゾーン別土地利用構想」による本「道の駅」の整備候補地である「医療・福祉・産業集積地ゾーン」については、「広域幹線道路の整備により、自動車交通の拠点として地区のポテンシャルが飛躍的に向上することが見込まれることから、総合的な医療施設等を誘致するとともに、周辺の集落や農地の営農・生活環境に配慮しながら、地場産業である農業を軸とした新たなまちづくりの創造を推進します」との方向性が盛り込まれています。



## (2)「鴻巣市 都市計画マスタープラン」

前項に示した「第5次鴻巣市総合振興計画」の一部変更に伴い、都市計画分野の基本計画である「鴻巣市 都市計画マスタープラン」も同時期に見直されました。

### 【北鴻巣地域の構想】

#### ■まちづくりの目標

「駅周辺の質の高い居住空間と河川沿いの自然豊かな水辺空間、良好な田園地帯とが調和するまち」

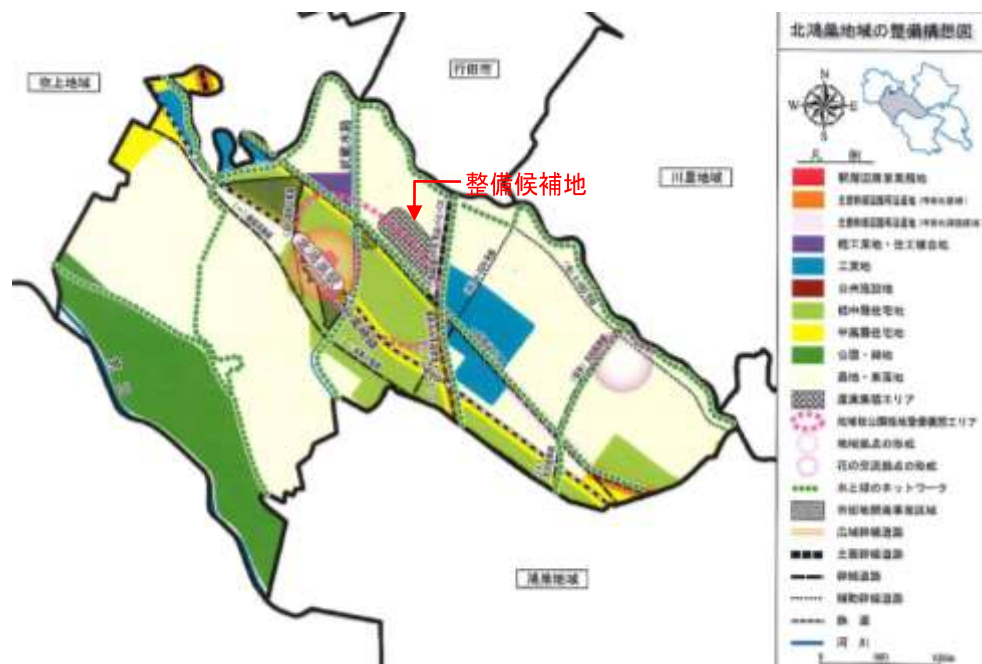
#### ■まちづくりの基本方針

##### ●駅周辺の質の高い居住空間の維持・形成

地域の核となり、また、スポーツ・レクリエーションや市民の憩いの場としての、一定規模の公園緑地整備の実現化を図ります。

##### ●良好な交通アクセスを活かした、必要な都市機能集積地の形成

国道17号と熊谷バイパス交差点周辺の市街化区域及び北鴻巣駅北口交差点付近は、道路交通及び公共交通に優れた地域特性を活かし、農林政策との調整を図りつつ、産業機能（商業集積施設、流通業務施設、医療関連施設等の複合施設）の立地を促進します。



※資料：「鴻巣市 都市計画マスタープラン」（平成26年3月 一部見直し（一部加筆））

図-17. 北鴻巣地域の整備構想



2) 開発条件

整備候補地は、国道 17 号等を挟み概ね3方が市街化区域と接する農業振興地域農用地区域（市街化調整区域）の端部に位置しており、地区内には複数の耕作放棄地などが見受けられます。

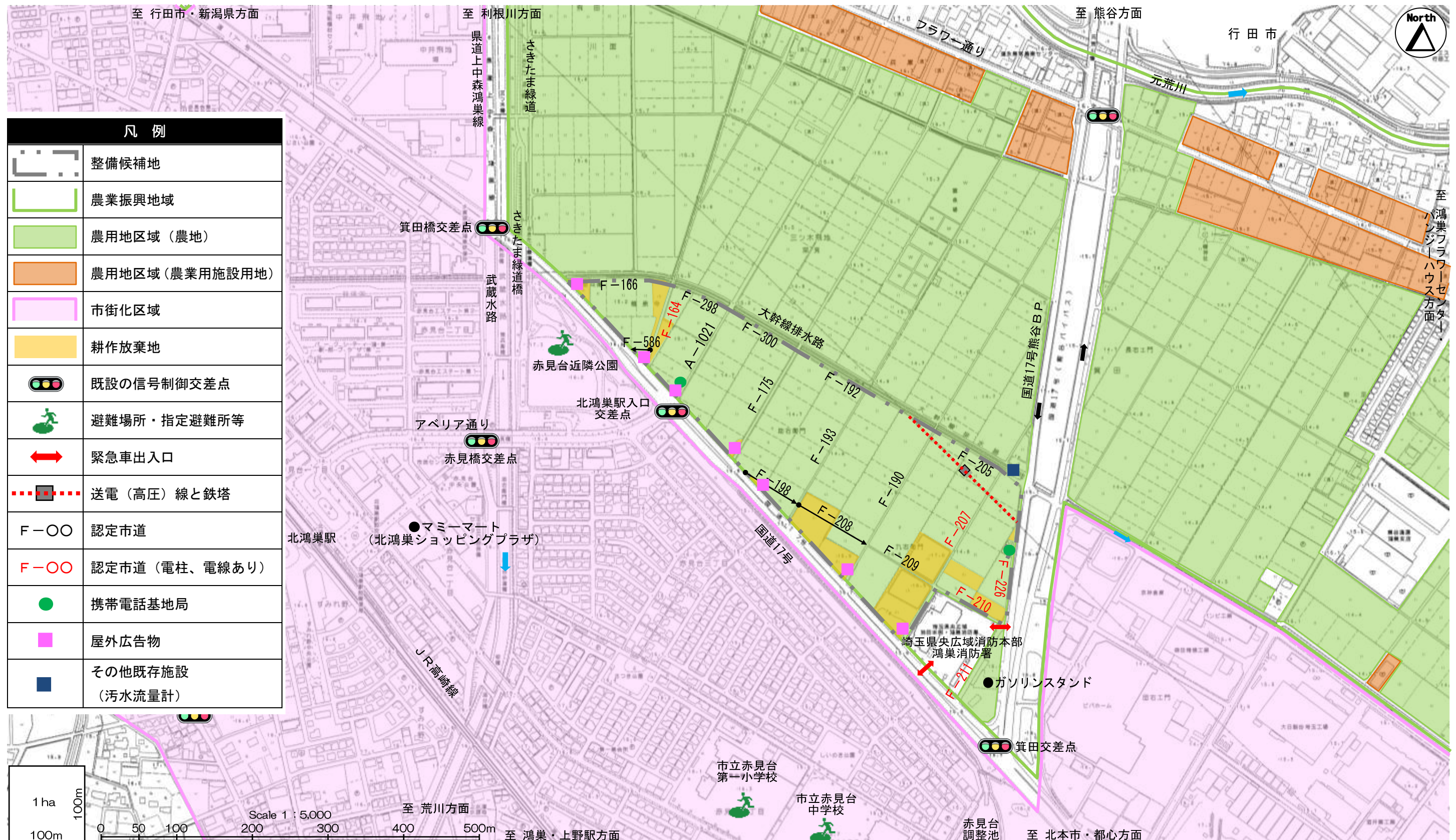


図-18. 整備候補地及びその周辺の開発条件





### 3) 整備イメージ

前項までの内容を踏まえ立案した整備イメージを次図に示します。

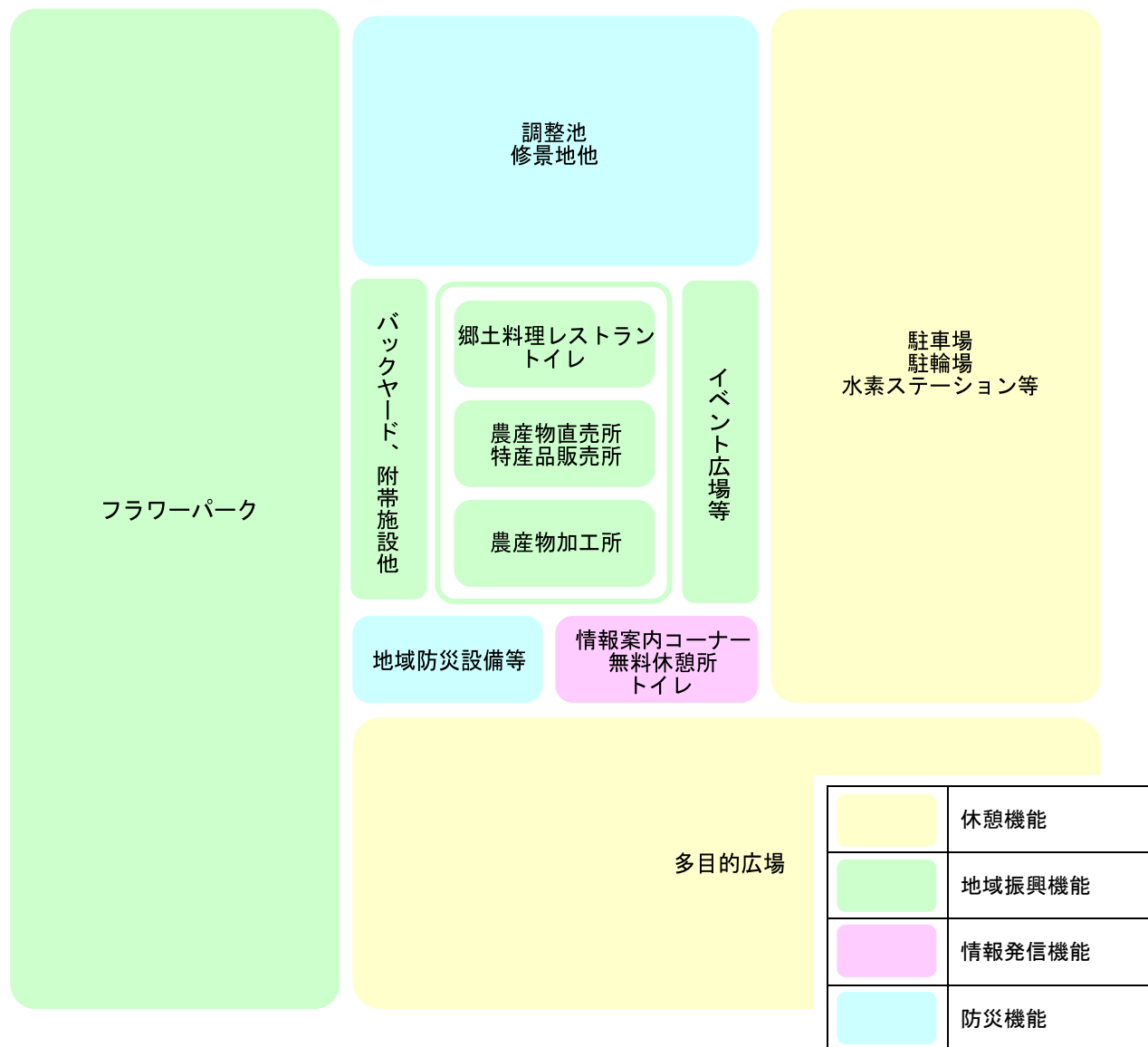


図-19. 整備イメージ

## 4. 管理・運営形態

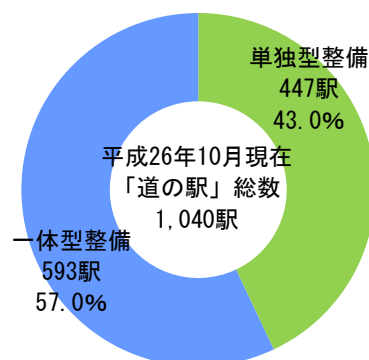
### 1) 事業手法

国土交通省道路局が所管、認定、登録する「道の駅」の整備手法は、地元自治体等がすべてを整える単独型整備と、道路管理者と自治体が共同で行う一体型整備とに区分されます。

単独型整備は、自治体側の意向を示しやすい反面、敷地の取得から道路改良(場内出入口の前面道路への取り付け)に至る全ての費用を賄う必要があります。

また、一体型整備は、道路管理者側との役割分担による費用負担の軽減はもとより、より円滑な道路改良に関わる手続きや施工及び供用開始後の大規模災害時を含む道路交通関連情報の提供、発信などが見込まれます。

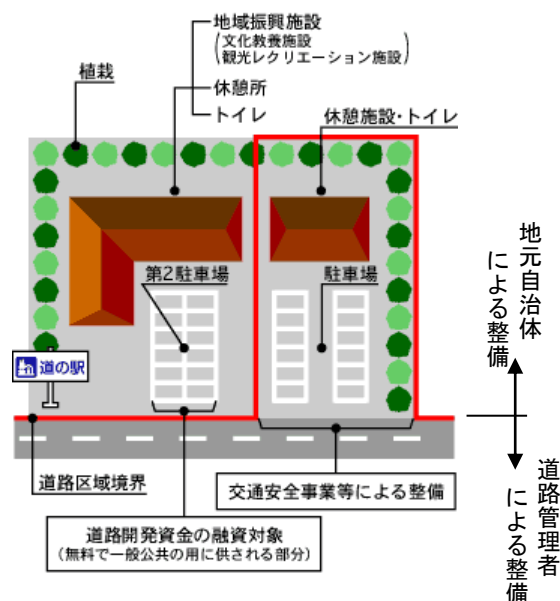
なお、本「道の駅」で一体型整備を採用しようとする場合には、整備候補地が接している国道17号並びに熊谷バイパスの管理者である国土交通省関東地方整備局大宮国道事務所と協定等を締結することとなります。



※資料：国土交通省公表資料

図-20. 整備手法別の割合

種別	事業主体別の主な整備対象施設	
	道路管理者	地元自治体等
休憩機能	駐車場、休憩所、トイレ	第2駐車場、休憩所、トイレ、広場、郷土料理店など
情報発信機能	道路情報提供施設、案内施設	公衆電話・FAX他各種情報通信関連施設、地理・地域情報案内施設など
地域振興施設	—	特産物直売所、多目的広場、会議室など



※資料：国土交通省道路局公表資料（公式HP「道の駅」（一部加筆））

図-21. 「道の駅」一体型整備事業の概要

## 2) 管理・運営主体

「道の駅」登録・案内要綱等では、「案内・サービス施設の設置者は、市町村または市町村に代わり得る公的な団体であること」とあわせ「市町村等以外のものが行う場合には、契約等により必要なサービスが確保されるように措置されていること」と定めています。

## 「道の駅」登録・案内要綱（平成5年 国土交通省）

## &lt;設置者&gt;

案内・サービス施設の設置者は、市町村または市町村に代わり得る公的な団体（以下「市町村等」という）であること。

なお、案内・サービス施設の管理または運営を市町村等以外のものが行う場合は、契約等により「道の駅」として必要なサービスが確保されるように措置されていること。

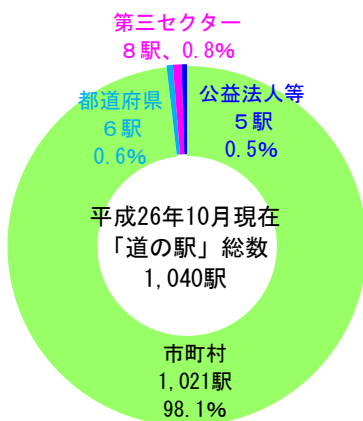
## 「道の駅」登録・案内要綱の当面の運用方針（平成5年 国土交通省）

## &lt;設置者&gt;

市町村に代わり得る公的な団体とは、以下の各号のいずれかに該当するものとする。

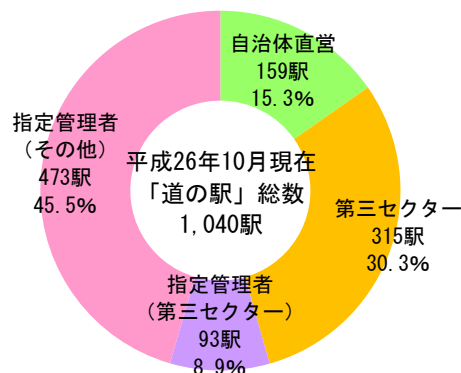
- イ. 都道府県
- ロ. 地方公共団体が1/3以上を出資する法人
- ハ. 地域を代表して「道の駅」を設置するにふさわしいとして市町村が推薦する公益法人

県内で営業している既存の「道の駅」19駅は、全て地元自治体（一体型整備、既存施設の一部借受けを含みます）等により整備され、現時点における管理・運営主体については指定管理者を含む第三セクターが14駅と総数の約74%を占めています。



※資料：「道の駅について」（平成25年9月 国土交通省）他（割合の合計は、端数処理の都合上100%にならない場合があります。）

図-22. 全国の設置、管理・運営状況



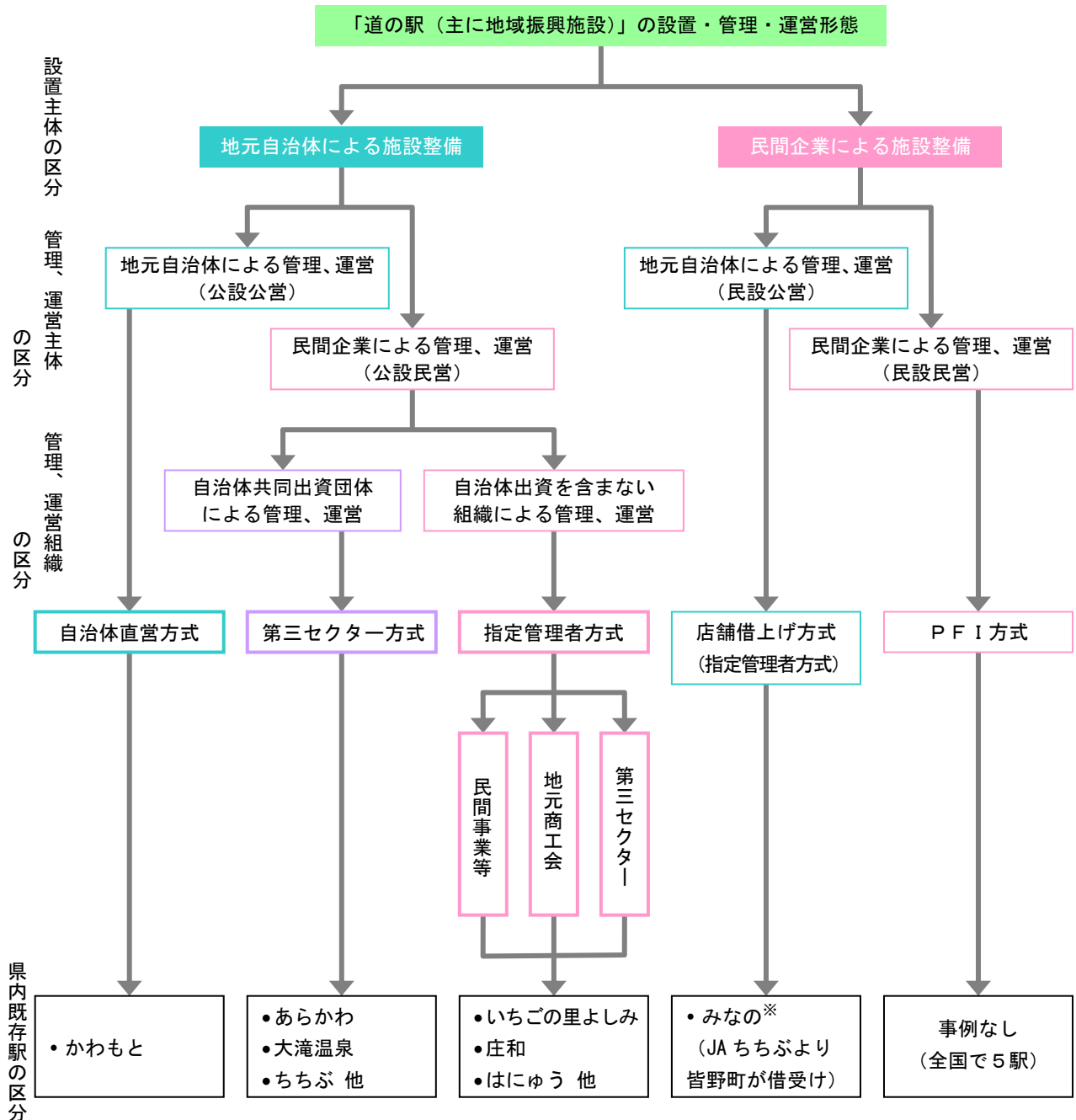
※資料：自治体公表資料（公式HP）他（割合の合計は、端数処理の都合上100%にならない場合があります。）

図-23. 県内の管理・運営状況

前述したとおり、「道の駅」の管理・運営主体は、国内では第三セクター以外の団体による指定管理者が半数弱を占めていることに対し、県内では第三セクターが指定管理者となり携わっている駅が半数強を占めています。

本「道の駅」の管理・運営主体については、今後、施設特性や導入施設などを勘案しながら各関係機関・団体との協議、調整を踏まえつつ、検討を重ねていきます。

なお、参考資料として次ページに、「管理・運営主体別の長所と短所」を示します。



※「第三セクター」は、「指定管理者方式」の一対象組織ともなり得ますが、ここでは便宜上（指定管理者方式は一定の契約期間があることに対し、第三セクター方式は開業・供用期間中、一貫して管理、運営に携わるものと）区分します。

※太い色枠の3つの方式は、既存施設の事例他より実現可能性が高く、次項の比較、評価の対象とするものを示します。

※「店舗借上げ方式」の事例「道の駅みなの」の資料：皆野町公表資料

図-24. 施設の整備及び運営・管理主体の概略区分



表一 2. 管理・運営主体別の長所と短所

整備主体	運営主体	概要	長所等	短所等	
自治体（公設）	自治体直営（公営）	市が直営（清掃や設備管理など、一部、民間事業者への委託を含む）する事業形態	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 地元自治体が直接運営することにより、公共・公益的な事業目的が達成しやすいものとなります（高い公共性が維持されます）。</li> <li>• 自治体が運営することにより、消費者側の信頼性と地場産品等、生産者側の公平性が担保されます。</li> <li>• 行政側が展開する他の施策、取り組みとの整合を図りやすい側面があります。</li> <li>• 収益の全てが市の収入となり、施設整備に要した経費の回収を図りやすいものとなります。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 市が直営する必要性あるいは妥当性を明確にした上で、市民の合意形成を図る必要があります（一般的には、自治体直営の必然性は希薄なものと考えられます）。</li> <li>• 収益施設の運営経験が浅く、また、人材（適任者等）の確保も困難であり、経営が軌道に乗るまでに一定の時間を要するものと予測されます。</li> <li>• 民間企業・事業者の経験や知識などを活かすにくいものとなります（競争原理や経営努力が働きにくい）。</li> <li>• 決められた予算の執行となることから、施設や設備の増強や従業者数の拡大などに対し、対応が困難な状況が生じる可能性があります。</li> </ul>	
	第三セクター（民営）	市と民間企業等との共同出資により設立する法人（第三セクター）が継続的に管理、運営する事業形態	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 行政側の高い信頼性と、民間企業の豊富な経験と知識が活用でき、また、専属組織として長期的な視野にたった運営が可能となり、事業の持続的な発展の実現可能性が高いものとなります。</li> <li>• 市側への運営状況の定期的な報告などにより、事業内容・状況についての高い透明性が確保されます。</li> <li>• 収益の一部が市の収入となり、施設の直接的な整備効果が期待できます。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 運営上の損失（赤字）が生じた場合には、その責任の所在が不明確になりやすいものとなります。</li> <li>• 「公益社団法人及び公益財団法人の認定等に関する法律」（平成 18 年法律第 49 号）に基づく公益認定を受けていない一般社団・財団法人及び会社法法人（非営利型法人を除く）の場合には、法人税や固定資産税の課税対象となります。</li> </ul>	
	指定管理者（民営）	農事組合法人等（生産者グループ）	農畜産物の生産者を中心とする農事組合法人等が、市側の指定を受け管理、運営を代行する事業形態	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 生産者が施設の運営を自ら行うことから消費者側のニーズが供給者側に直接的に伝わることとなり、的確な処置を図りやすいものとなります。</li> <li>• 生産者と消費者が直接的に触れ合うこととなり、生産環境の説明や調理方法のアドバイスなどを通じて、その後の交流（グリーン・ツーリズム他）等への発展が期待できます。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 収益施設の経営に対する経験や知識が浅く、事業の採算性や継続性の成立が困難なものとして予測されます。</li> <li>• 市内の生産者が中心となる組織の運営となることから、取り扱い商品（特に産地）が限定的なものとなります。</li> </ul>
		観光協会・商工会等	地元の観光協会または商工会等が市側の指定を受け管理、運営を代行する事業形態	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 地場産品の直売所等の営業実績のある組織による運営となることから、今まで培ってきた経験や知識に基づく良好な事業環境が期待できます。</li> <li>• 収益施設の管理・運営主体と中心的な商品を提供する契約農家等、生産者と同じ地域コミュニティを形成していることから、事業の発展による地域社会への広範な貢献が期待できます。</li> <li>• 季節ごとの催事やイベントなどのソフト面での企画、運営については、今までの実績や経験に基づく高いサービス水準が期待できます。</li> <li>• 鴻巣駅周辺の商店街と離隔した国道 17 号沿いで立地、営業であることから、当該道路利用者を中心としたアンテナショップとしての機能、効果が期待できます。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 農事組合法人等や民間企業など他の団体に比べ市側との関連性が強く、運営主体としての信頼性が高い反面、活動内容の自由度の低いもの（類似施設との競合の回避など）となる可能性があります。</li> </ul>
	民間企業等	民間企業が、市側の指定を受け管理、運営を代行する事業形態	<ul style="list-style-type: none"> <li>• これまでの経験やノウハウ（関連情報や運営技術、販売戦略など）を活かすことにより高い収益性が期待できます。</li> <li>• 域内外の関連施設との連携が図りやすいものとなります。</li> <li>• 当該企業関係者を駅長とすることにより、収益施設によりふさわしい人材の確保、適用が期待できます。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 広域的な商品（産地にこだわらない商品等）を取り扱うことにより、地域色が希薄なものとなる可能性が高まります。</li> <li>• 市側が所有する公共施設としての機能、役割等が希薄なものとなりやすい特徴が挙げられます。</li> </ul>	

※前項に示したとおり、表中に示した整備及び管理・運営主体以外のものとして民設民営に区分される P F I 方式がありますが、「道の駅」への導入事例については平成 26 年現在までに「道の駅水の郷さわら」他 4 駅にとどまっております、そのいずれについても民間企業側が一定の収益性が見込まれると判断できる規模を有したものであり、このような実情を踏まえ、ここでは比較の煩雑化を回避すべく省略します。



## 3) 管理・運営形態

一般的な「道の駅」の管理・運営形態は、施設を設置する地元自治体が直接行う直営方式と、自治体と契約を交わした第三者が行う指定管理者（第三セクターを含む）方式とに大別され、その中間的なものとして一部業務について自治体あるいはその委託業者等が行う場合などが考えられます。

また、「道の駅」関連業務は、農産物直売所をはじめ特産品販売所、郷土料理レストラン及び農産物加工所などの収益事業部門と、トイレ、駐車・駐輪場、広場や無料休憩所、防犯・防災設備などの維持管理を中心とする公共・公益部門、これら施設全体を捉えた「道の駅」自体のPRやイベントの企画・開催、特産品の開発及び会計・事務等を行う施設運営補完部門との3つの部門に区分することができます。

県内を中心とする他施設での管理・運営体制とともに、このような実質的な業務内容を勘案すると、当該施設の整備効果を最大限に発揮しながらより長期的に維持、継承させていくためには、「責任の所在」の明確化を前提に、集客施設の運営に対する知識と経験が豊富な民間事業者との協働に向けた体制づくりが求められます。

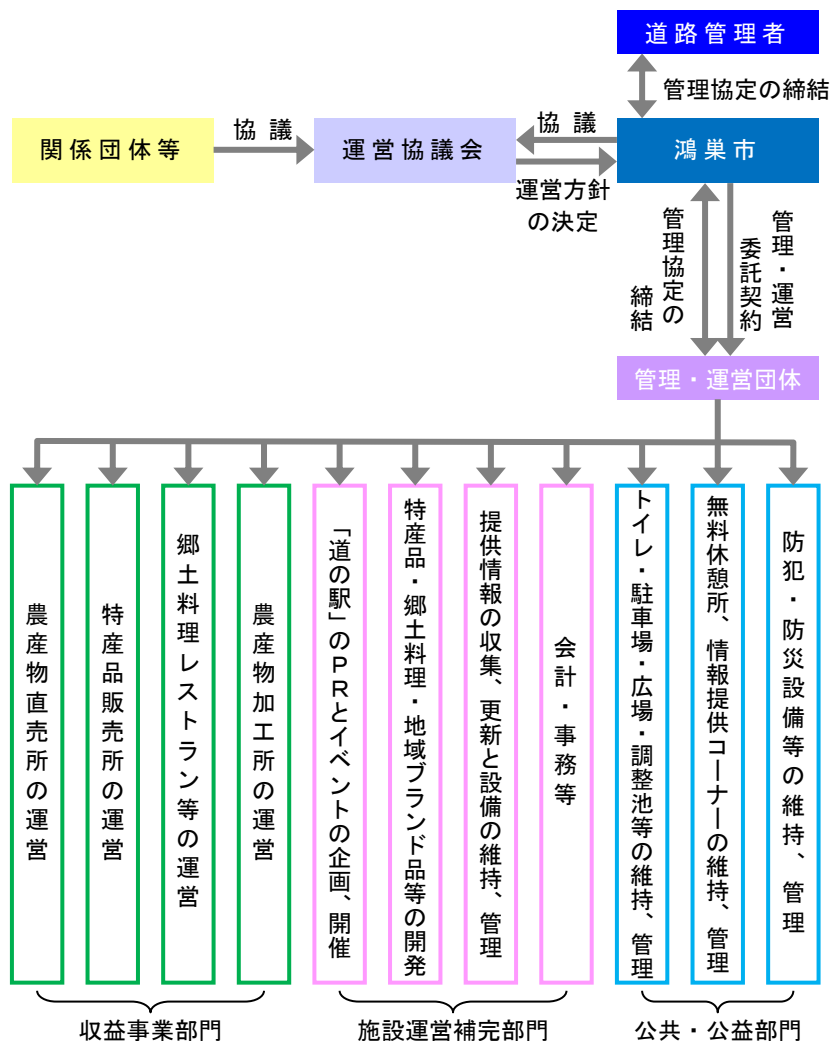


図-25. 管理・運営形態のイメージ





1) 今後の取り組み

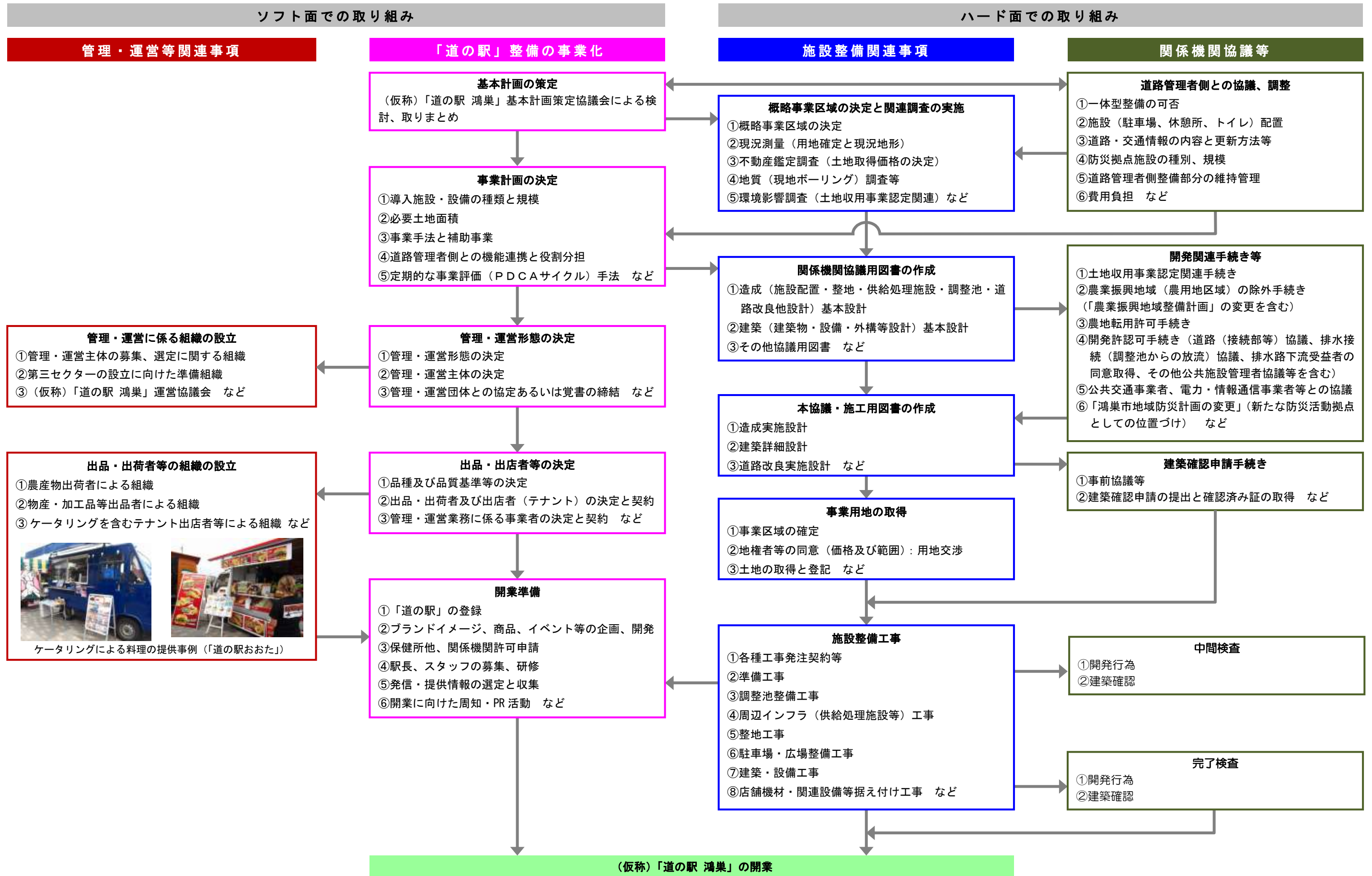


図-26. 「道の駅」の開業に向け取り組むべき主な事項

