

鴻巣市道の駅基本計画

平成31年3月



目次

1. 計画の目的	1
1-1 これまでの経過と本計画の目的	1
1-2 上位及び関連計画	2
1-2-1 第6次鴻巣市総合振興計画（平成29年3月）	2
1-2-2 鴻巣市まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成28年3月）	3
1-2-3 鴻巣市「道の駅」基本構想（平成27年3月）	4
1-3 計画地	5
1-3-1 候補地の選定	5
1-4 道の駅の概要	11
1-4-1 道の駅とは	11
1-4-2 道の駅ができるまで	12
2. 鴻巣市の概要	13
2-1 地勢	13
2-2 歴史・沿革	14
2-3 人口	16
2-4 道路交通	17
2-5 土地利用	18
2-6 産業の動向	18
2-6-1 産業別就業人口	18
2-6-2 農業	19
2-6-3 商業	20
2-6-4 観光	22
2-6-5 特産物	28
2-7 防災	31
2-7-1 気象災害	31
2-7-2 地震	34
2-7-3 地域防災計画	37
3. 鴻巣市の特性及び課題	39
3-1 特性・魅力	39
3-2 課題と方向性	43
3-3 道の駅の必要性	46
4. 近年の道の駅のトレンド	48
4-1 開発潮流	48
4-2 整備事例	49
5. 先進事例調査	53
5-1 調査対象とした道の駅	53
5-2 アンケート調査	53

5-3	ヒアリング調査	59
5-4	先進事例調査のまとめ	63
6.	整備方針	64
6-1	整備コンセプト	64
6-1-1	整備コンセプト設定方針	64
6-1-2	整備コンセプトの設定	65
6-1-3	導入する機能候補	66
7.	施設配置計画	70
7-1	施設規模の算定	70
7-1-1	休憩機能	70
7-1-2	情報発信施設	71
7-1-3	地域振興施設	71
7-1-4	その他の機能	73
7-2	動線計画	75
7-3	施設配置計画	76
7-4	インフラ計画	79
8.	整備及び管理・運営手法	84
8-1	一体型・単独型について	84
8-2	整備手法の整理	84
8-3	管理運営の方針	87
9.	事業化に向けた留意事項	90
9-1	事業推進スケジュール	90
9-2	開業までの留意事項	91
9-3	関係法令等の整理	92

1. 計画の目的

1-1 これまでの経過と本計画の目的

本市では、行財政経営の最上位計画である第5次鴻巣市総合振興計画（平成19年度～平成28年度）における土地利用構想にて、「医療・福祉・産業集積地ゾーン」に位置付けられた一般国道17号と熊谷バイパスに挟まれた市街化調整区域において、道の駅整備に向けて鴻巣市「道の駅」基本構想懇話会やワークショップを開催し、平成27年3月に鴻巣市「道の駅」基本構想を策定しました。

その後、平成29年度を始期とする第6次鴻巣市総合振興計画においても、引き続き推進の必要性が定められる中、鴻巣市「道の駅」基本計画は、「道の駅」基本構想を基にテーマやコンセプトを設定し、施設整備やゾーニング、管理運営の方針を示すとともに事業の進め方を整理するものです。

1-2 上位及び関連計画

1-2-1 第6次鴻巣市総合振興計画（平成29年3月）

本市では、行財政運営の最上位計画として、平成29年3月に第6次鴻巣市総合振興計画を策定しています。

この第6次総合振興計画では、人口減少社会が本格的に到来する中で、「いかに人口減少の抑制と人口減少社会への適応（準備）をしていくか」を最重要課題と捉えながら、この解決のための長期的視点に立ったまちづくりの理念と方向性を示した「基本構想（平成29年度～平成38年度）」と、この基本構想実現のための施策ごとの目指す姿を示した「前期基本計画（平成29年度～平成33年度）」を、それぞれ定めています。

基本構想においては、第6次鴻巣市総合振興計画を推進する根幹の考え方として、

- すべての「人」が文化に親しみ、安全・安心、そして快適な暮らしを守るまちづくり
- 「花」を生かした個性的で魅力的なまちづくり
- 河川や田園など豊かで美しい「緑」を守り育てるまちづくり

を基本理念の3つの柱とし、次の将来都市像を掲げました。

「花かおり 緑あふれ 人輝くまち こうのす」

また、土地利用の方向性を定めるゾーン別土地利用構想では、一般国道17号及び熊谷バイパス・上尾道路の交通結節点であり、北鴻巣駅からも徒歩圏である、下記土地利用構想図「交流・産業ゾーン」において、ゾーンのもつポテンシャルを最大限活用し、道の駅を中心とする都市と農地の調和が生み出す、「人・モノの交流と賑わい」が創生される交流・産業拠点の形成を図るものとされております。

一方、前期基本計画においては、政策5「産業に関する政策」の施策2「農業の振興」において、農業経営安定化のため、付加価値を生み出す質の高い生産体制を確立するとともに、市内外で消費される環境づくりが不可欠であり、販促拠点としての道の駅を創設するなど、農作物の流通・販路拡大に積極的に取り組むものとされています。

■土地利用構想図



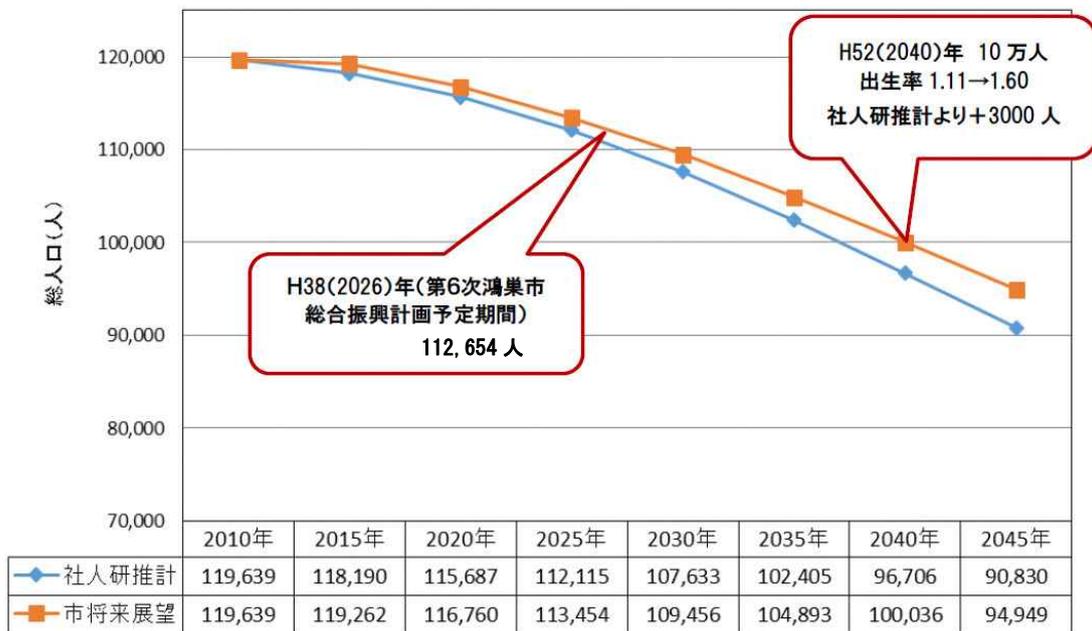
1-2-2 鴻巣市まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成 28 年 3 月）

本市では、総合振興計画と連動し、人口減少の抑制と人口減少社会への対応を横断的計画として、平成 28 年 3 月に「鴻巣市まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成 27 年度～平成 31 年度）」を策定しています。

この戦略では、2040 年の人口を国立社会保障・人口問題研究所（以下「社人研」という。）推計値（平成 28 年 3 月時点）より、3,300 人増加させる目標を示しています。

そして、この実現に向けた取組の一つとして、『基本目標④ まちのにぎわいと活力をもたらす、産業基盤の充実したまちづくり』の中で、「地産地消の推進と競争力の強化」「情報発信、魅力PRの強化の推進」等が定められ、特に地産地消の推進と競争力の強化に向けた具体的な取組として、農産物販売拠点としての「道の駅整備検討」を進めることを位置付けています。

■ 鴻巣市の人口推移と将来展望



資料：鴻巣市まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成 28 年 3 月）

1-2-3 鴻巣市「道の駅」基本構想（平成 27 年 3 月）

(1) 整備コンセプト

平成 27 年 3 月に策定された鴻巣市「道の駅」基本構想において、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「広域交流拠点」づくりを目指すこととしました。

(2) 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、一般国道 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。

(3) 導入適正機能

①休憩機能

- 駐車場・駐輪場等
- 情報案内コーナー、トイレ
- 多目的・イベント広場

②地域振興機能

- 農産物直売所
- 特産品販売所
- 農産物加工所
- 郷土料理レストラン
- フラワーパーク

③地域防災機能

1-3 計画地

1-3-1 候補地の選定

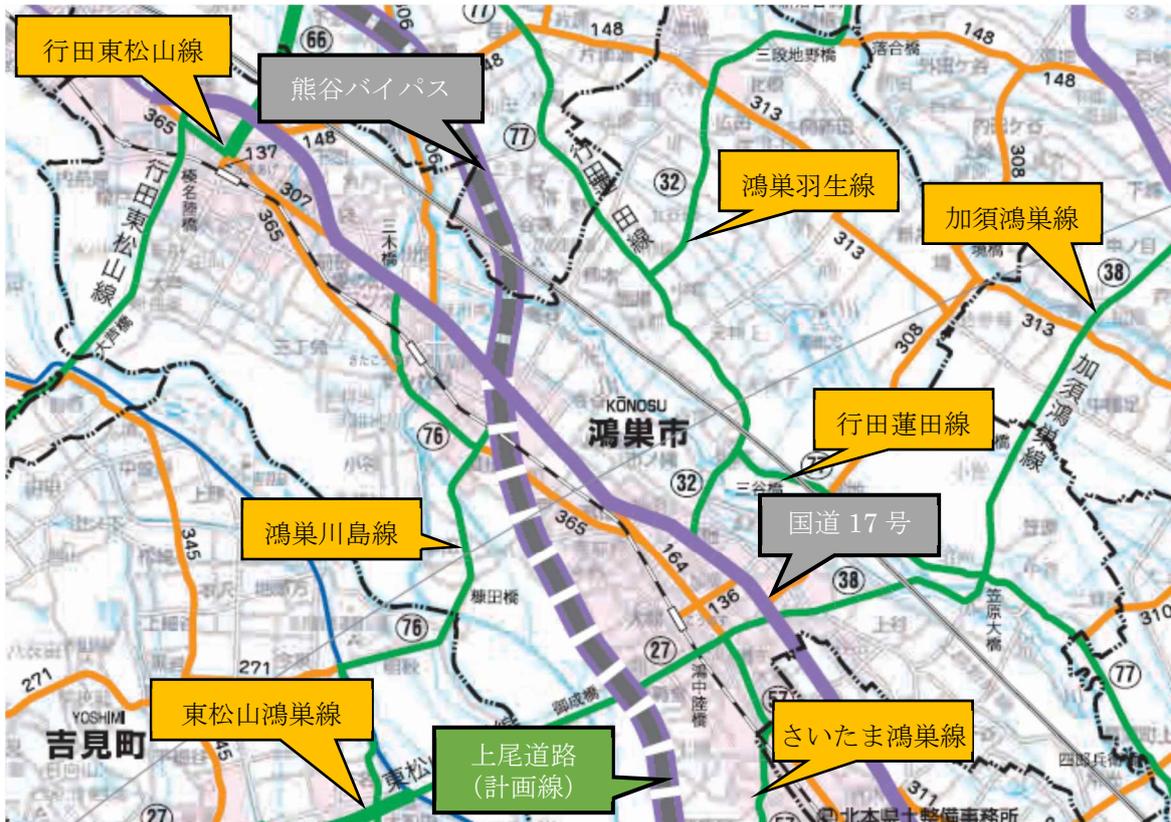
(1) 候補路線の検証

「道の駅」の整備候補路線の選定にあたっては、市内の道路のうち、広域的で主要な幹線道路を候補路線として設定することにより、道路休憩施設としてのニーズに対応することができます。

本市には、一般国道の他 7 路線の主要地方道がありますが、改めて総合振興計画土地利用構想の実現プランとしての妥当性を検証するため、平成 28 年度にこれらの 9 路線を「道の駅」の整備検証路線とした基礎調査を行いました。

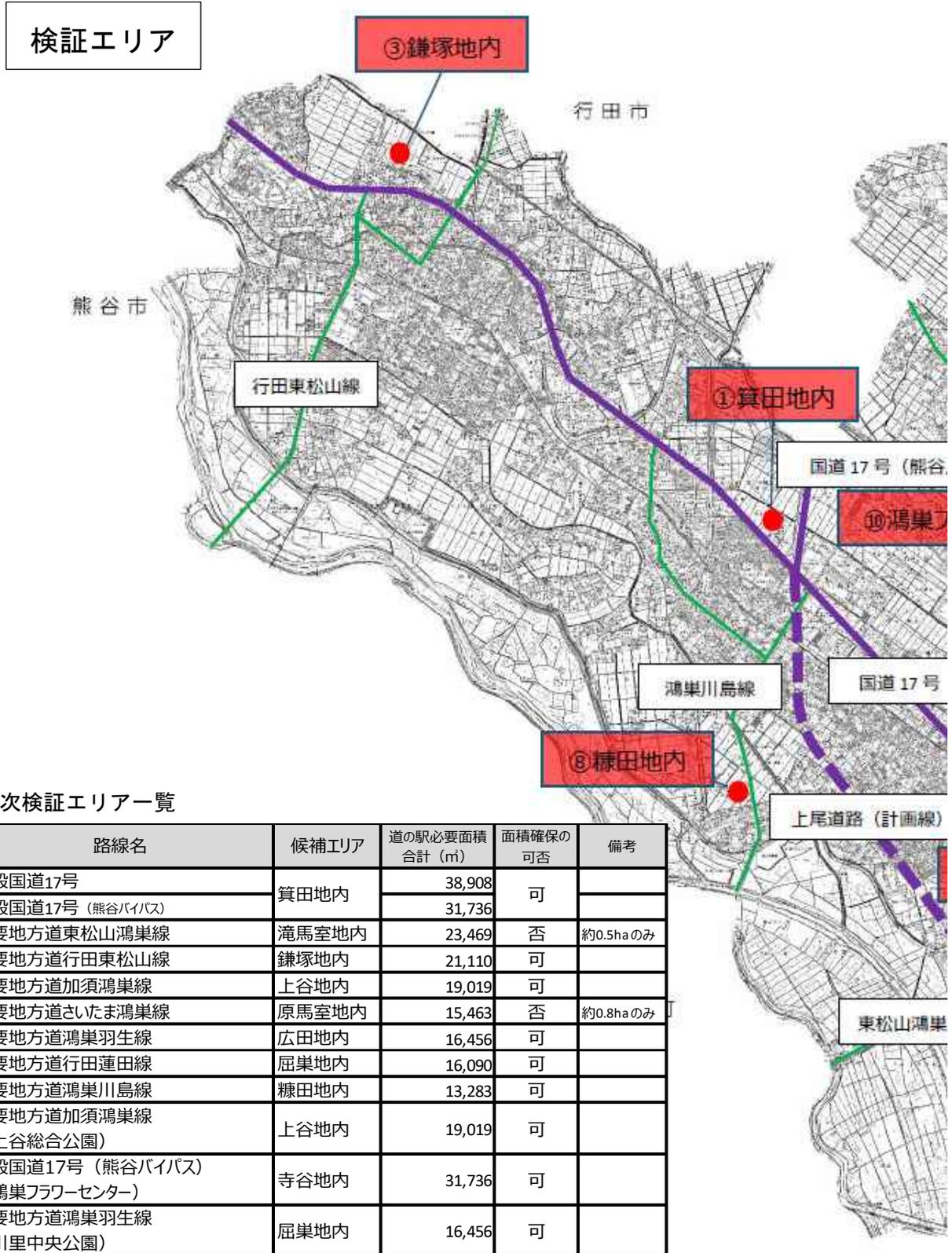
【「道の駅」の「整備候補路線」交通量（H22 道路交通センサス）】

路線名	観測地点	24 時間自動車交通量（台）		
		小型	大型	合計
一般国道 17 号	箕田 4040	40,989	8,689	49,678
熊谷バイパス	箕田 1897	18,942	7,655	26,597
主要地方道東松山鴻巣線	丸貫 913	11,524	4,544	16,068
主要地方道行田東松山線	下忍 1245	12,241	3,211	15,452
主要地方道加須鴻巣線	笠原 4869	9,713	2,752	12,465
主要地方道さいたま鴻巣線	松原 1-12	10,687	1,084	11,771
主要地方道鴻巣羽生線	屈巢 2734	8,990	1,783	10,773
主要地方道行田蓮田線	笠原 929	7,653	1,676	9,329
主要地方道鴻巣川島線	中井 149-1	4,865	695	5,560



(2) 検証路線ごとの候補エリアと必要面積

検証路線ごとの「道の駅」必要面積を踏まえ、これらの面積が確保できる一次候補エリア(①～⑪)を下図のとおり選定しました。なお、一部の路線においては、「道の駅」必要面積を確保できるエリアが存在しなかったため、最大限の面積が確保できるエリアを選定しました。



(3) 候補エリアの評価及び最終候補地の選定

候補に選定されたエリアを、道路休憩機能、情報発信機能、地域の連携機能、その他から評価（下表）した結果、一般国道 17 号と熊谷バイパスに接続する①箕田地内が最終候補エリアとして妥当であると示されました。当該地域は、都心と上越方面を結ぶ道路として道路交通量も突出して多い一般国道 17 号に面しており、「道の駅」の各機能が効果的に発揮できる箇所と位置付けることができます。

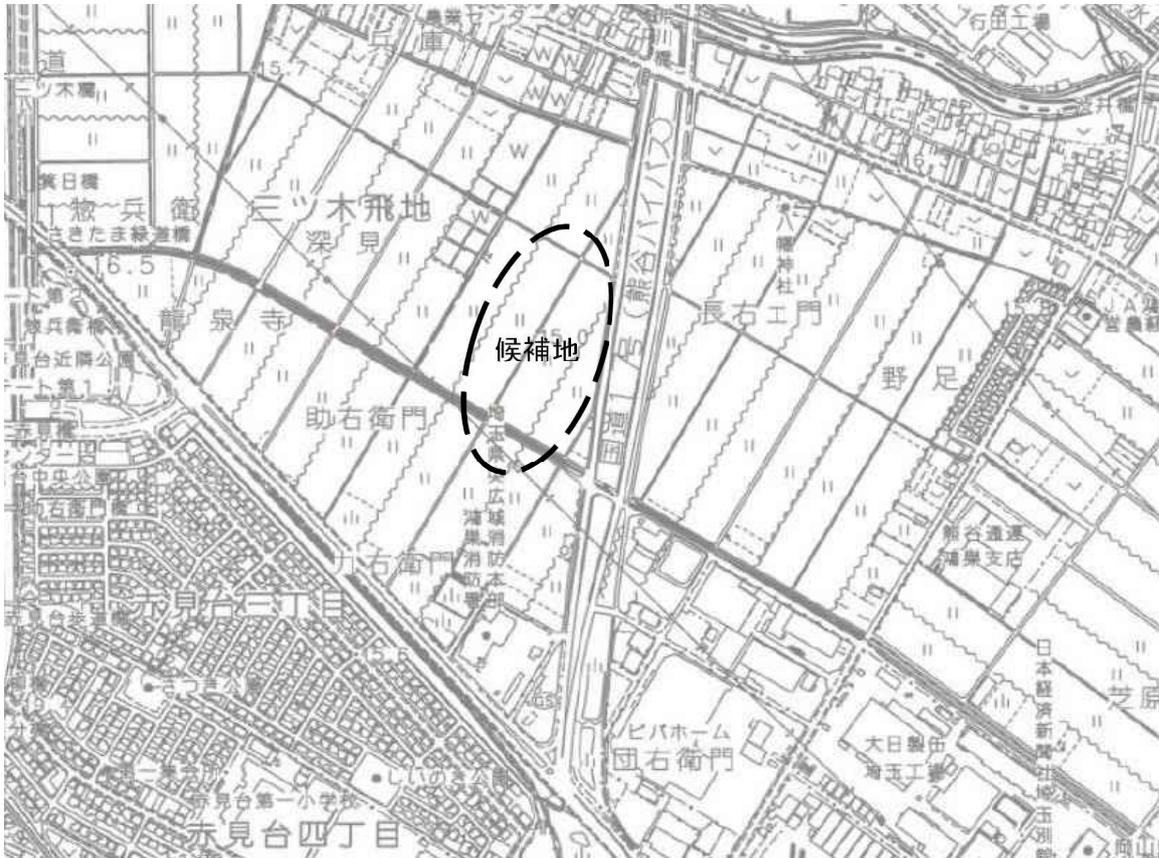
機能	評価項目	①箕田地内	②滝馬室地内	③鎌塚地内	④上谷地内	⑤原馬室地内	⑥広田地内
道路休憩機能	道路交通量 (台)	多い (49,678)	普通 (16,068)	普通 (15,452)	普通 (12,465)	普通 (11,771)	普通 (10,773)
	評価	○	△	△	△	△	△
	夜間交通量 (台)	多い (17,389)	普通 (4,672)	普通 (4,006)	普通 (3,232)	普通 (3,597)	少ない (2,793)
	評価	○	△	△	△	△	×
	交通利便性	良い(国道)	普通(県道)	普通(県道)	普通(県道)	普通(県道)	普通(県道)
評価	○	△	△	△	△	△	
情報発信機能	道路交通情報	重要	普通	普通	普通	普通	普通
	評価	○	△	△	△	△	△
	観光情報	重要	重要	普通	普通	普通	普通
	評価	○	○	△	△	△	△
	防災情報	重要	重要	重要	普通	重要	重要
評価	○	○	○	△	○	○	
地域の連携機能	所在位置	地域の中間点	西部	北西部	中央部	南部	やや北部
	評価	○	△	×	○	×	△
	昼間交通量 (台)	多い (32,289)	普通 (11,396)	普通 (11,446)	普通 (9,233)	普通 (8,147)	普通 (7,980)
	評価	○	△	△	△	△	△
	周辺観光	さきたま緑道	川幅日本一	水管橋日本一	特になし	特になし	特になし
	評価	○	○	○	×	×	×
	景観	良い (眺望)	悪い (住宅地)	普通 (農住混在)	普通 (農住混在)	普通 (農住混在)	良い (眺望)
	評価	○	×	△	△	△	○
	将来性	拡張可	拡張不可	拡張可	拡張可	拡張不可	拡張可
評価	○	×	○	○	×	○	
その他	上位計画	総合振興計画	位置付けなし	位置付けなし	位置付けなし	位置付けなし	位置付けなし
	評価	○	△	△	△	△	△
	法適合性	農業振興地域	生産緑地	農業振興地域	農業振興地域	農業振興地域	農業振興地域
	評価	△	△	△	△	△	△
	その他	上尾道路	用地不足	近接地	特になし	用地不足	特になし
評価	○	×	△	△	×	△	
評価合計		68	39	45	43	32	42

○ = 5、△ = 3、× = 0 (70 点満点)

機能		⑦屈巢地内	⑧糠田地内	⑨上谷総合公園	⑩鴻巣フラワーセンター	⑪川里中央公園
道路休憩機能	道路交通量 (台)	少ない (9,329)	少ない (5,560)	普通 (12,465)	多い (26,597)	普通 (10,773)
	評価	×	×	△	○	△
	夜間交通量 (台)	少ない (2,419)	少ない (1,699)	普通 (3,232)	多い (9,097)	少ない (2,793)
	評価	×	×	△	○	×
	交通利便性	普通 (県道)	普通 (県道)	悪い (市道)	悪い (市道)	悪い (市道)
	評価	△	△	×	×	×
情報発信機能	道路交通情報	普通	普通	普通	重要	普通
	評価	△	△	△	○	△
	観光情報	普通	普通	普通	普通	普通
	評価	△	△	△	△	△
	防災情報	重要	普通	普通	普通	普通
評価	○	△	△	△	△	
地域の連携機能	所在位置	ほぼ中央部	北西部	東部	ほぼ中央部	東部
	評価	○	△	△	○	×
	昼間交通量 (台)	普通 (7,653)	少ない (3,861)	普通 (9,233)	普通 (17,500)	普通 (7,980)
	評価	△	×	△	△	△
	周辺観光	元荒川	武蔵水路	元荒川	花き生産地	花久の里
	評価	△	△	△	○	○
	景観	普通 (新幹線隣接)	普通 (農住混在)	良い (眺望)	普通 (農住混在)	良い (眺望)
	評価	△	△	○	△	○
将来性	拡張可	拡張可	拡張可	拡張可	拡張可	
評価	○	○	○	○	○	
その他	上位計画	位置付けなし	位置付けなし	位置付けなし	位置付けなし	位置付けなし
	評価	△	△	△	△	△
	法適合性	農業振興地域	農業振興地域	農業振興地域	農業振興地域	農業振興地域
	評価	△	△	△	△	△
	その他	特になし	特になし	上谷公園隣接	花き主産地	川里公園隣接
評価	△	△	○	○	○	
評価合計		42	35	45	53	41

(4) 最終候補地

最終候補地は、基礎調査結果を踏まえ、熊谷バイパス沿道西側とします。



候補地位置図

1-4 道の駅の概要

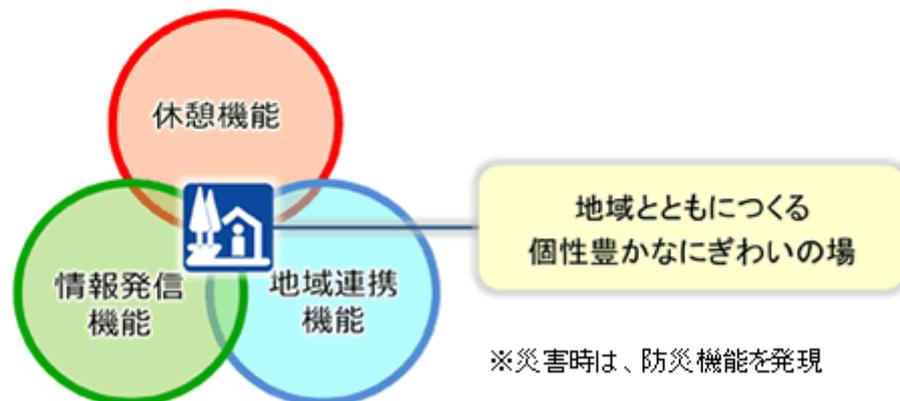
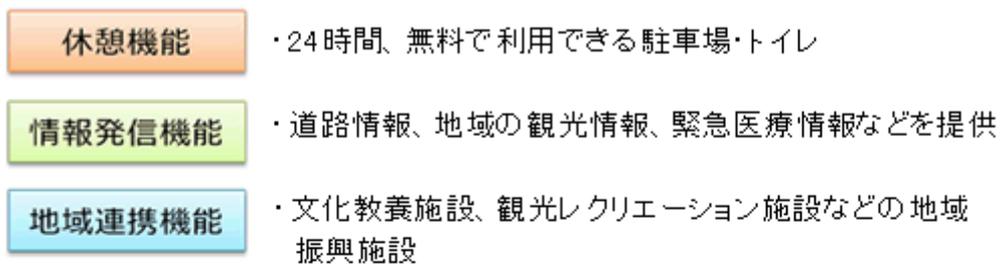
1-4-1 道の駅とは

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、個性的で遊び心のある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ともに行うための「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。

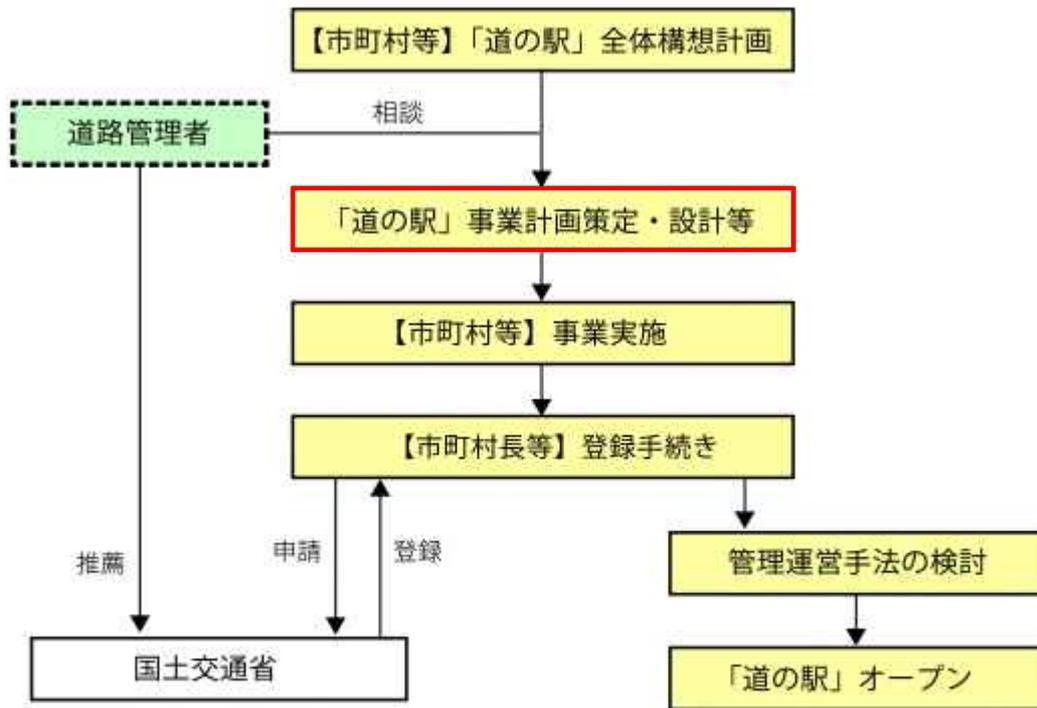


資料：国土交通省 HP

1-4-2 道の駅ができるまで

どんな道の駅にするのか、なぜ道の駅が必要なのかなど、基本的な考え方や方向性を全体構想計画（本市では「基本構想（平成27年3月）」）としてとりまとめ、道路管理者に相談しながら事業計画（本市では「基本計画」）として具体化していきます。

その後、関係機関との調整や設計、工事を経て施設等が完成した後、国土交通省に道の駅として登録されれば、「道の駅」として施設をオープンさせることができます。



※道路管理者の簡易パーキングの計画がある場合、道路管理者が整備する簡易パーキングと一体的に整備する場合がある。(一体型)

資料：国土交通省 HP

2-2 歴史・沿革

鴻巣市の歴史は古く、約 20,000 年前の旧石器時代まで遡り、その足跡は市域南部の大宮台地に残されています。

前方後円墳が築かれた古墳時代では、生出塚遺跡が東国最大級の埴輪生産地として有名で、そこで発見された大型の人物埴輪などの「生出塚埴輪窯跡出土品(70点)」が、平成17年6月に国の重要文化財に指定されました。また、かつて武蔵国造(むさしくにのみやつこ)である笠原直使主(かさはらのあたのおみ)が、現在の笠原の辺りに住み、一時この地が武蔵の国府となったことから、「国府の州(こくふのす)」と呼ばれたのが始まりとされ、それが「こふのす」となり、後に「コウノトリ伝説」から「鴻巣」の字をあてはめるようになったと言われています。

江戸時代に入り、中山道が定められると宿駅が設置され、中山道の他にも日光脇往還や忍・館林道が通じるなど交通の要衝となり、県内屈指の宿場として賑わい、吹上村は旅人が休息する間の宿として栄えました。また、荒川の水運を活かし、鴻巣・吹上には荒川舟運の河岸が成立し、御成河岸や糠田河岸が流通拠点として栄えました。

さらに、昔から豊かな自然環境による優れた鷹場であった鴻巣には、鴻巣御殿(徳川将軍家が旅行の際に宿泊する施設)が築かれ、徳川家康・秀忠・家光三代にわたって使用された記録が残されています。

一方、上谷新田(人形町)では、江戸時代中頃から人形作りが始められ、やがては関東三大雛市のひとつに数えられるまでに成長を遂げました。明治期には高度な技術と優れた品質で「鴻巣びな」の名は全国に知れ渡るようになり、現在も中山道沿いの人形町には人形に関連する業者が並んでおり、鴻巣市を代表する産業として継承されています。

また貴重な伝統工芸として伝えられ、人形町に伝承される「鴻巣の赤物製作技術」は、平成23年3月に国の重要無形民俗文化財とし



生出塚遺跡の出土品
(クリアこうのす歴史民俗コーナー)



「岐祖街道 鴻巣 吹上富士遠望」
(1835-1837年 浮斎英泉 画)



「江戸図屏風」の鴻巣御殿
(国立歴史民俗博物館蔵)



鴻巣びな

て指定されました。

戦後、鴻巣市の気候風土に適したパンジーの生産から始まった「花き生産」は、生産品種の増加や生産効率の向上など、発展・拡大が図られ、現在では東日本最大級の花き市場である「鴻巣フラワーセンター」が整備されるとともに、全国に誇るブランドとして市民に愛されています。

市域に目を向けると、明治 22 年の町村制施行により、鴻巣町以下、吹上村、屈巢村など 12 村が成立し、吹上村は昭和 9 年に町制を施行しました。また、昭和 29 年には鴻巣町を中心に箕田、田間宮、馬室、笠原、常光村の 1 町 5 村が合併し、埼玉県下 17 番目の市として鴻巣市が誕生しました。同時に、共和、広田、屈巢村の 3 村が合併し川里村が誕生し、平成 13 年に町制を施行しました。その後、平成 17 年 10 月 1 日に鴻巣市、吹上町、川里町の 1 市 2 町が合併し、新たな鴻巣市として現在に至っています。



鴻巣の赤物



花き市場「鴻巣フラワーセンター」
(鴻巣市 HP)

2-3 人口

平成 30 年 4 月現在の鴻巣市の人口は、118,974 人と平成 22 年をピークに近年減少傾向が続いています。

また、全国的な動向と同様に、本市では少子高齢化が進行しており、平成 30 年 4 月現在の老年人口比率は 28%を上回り、65 歳以上の人口が 4 人に一人以上の割合にまで至っています。

なお、平成 30 年 3 月に国立社会保障・人口問題研究所より公表された「日本の地域別将来推計人口」による本市及び周辺市の将来推計人口は、下表に示すとおりです。本市は、2015 年は埼玉県内 63 市町村中 18 位の人口となっているものの、2045 年の将来推計人口ではランクが 2 つ下がり 20 位となっています。埼玉県全体の人口増減率は -10.2%となっていますが、鴻巣市は -21.6%となっており、周辺の市町も 11~36%の減少となることが予測されています。

2045年 順位	2015年 順位	市町村名	2045年 推計人口	2015年 人口	人口増減	増減率
		埼玉県	6524800	7266534	-741734	-10.2
7	8	上尾市	200265	225196	-24931	-11.1
11	9	熊谷市	150068	198742	-48674	-24.5
15	12	久喜市	117316	152311	-34995	-23
20	18	鴻巣市	92619	118072	-25453	-21.6
23	23	東松山市	81029	91437	-10408	-11.4
24	19	加須市	79642	112229	-32587	-29
30	29	桶川市	59892	73936	-14044	-19
33	25	行田市	52349	82113	-29764	-36.2
36	34	北本市	47518	67409	-19891	-29.5
40	38	羽生市	40593	54874	-14281	-26

鴻巣市及び周辺市の将来推計人口

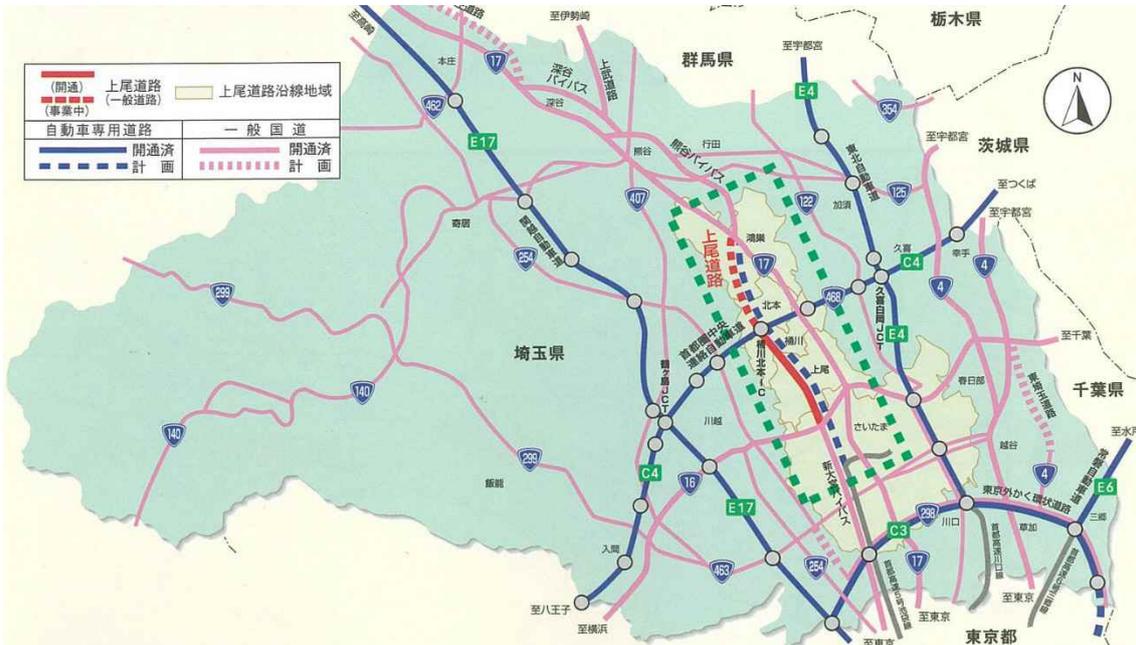
資料：日本の地域別将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所 平成 30 年 3 月推計）

2-4 道路交通

本市の中央を一般国道 17 号が縦断しており、都心とのアクセスルートとなっています。首都圏中央連絡自動車道の埼玉県内の区間については、平成 27 年 10 月に開通済みとなっており、埼玉県内を縦断する東北自動車道や関越自動車道にジャンクションで接続しています。現在、首都圏中央連絡自動車道の千葉県と神奈川県の一部区間は、事業中となっています。

上尾道路は一部暫定 2 車線であるものの、I 期区間であるさいたま市西区宮前町から桶川市川田谷までの延長 11.0km が開通しており、II 期区間である北本市石戸宿から鴻巣市箕田までの延長 9.1km が事業中となっています。

■上尾道路の整備計画



■首都圏中央連絡自動車道の整備計画



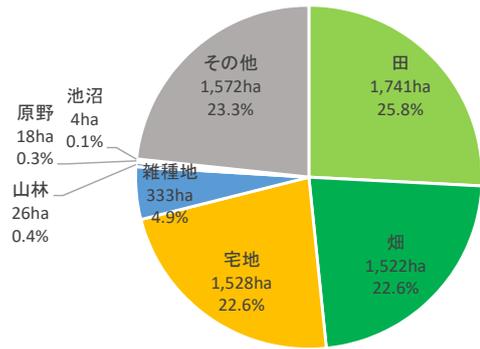
資料：国土交通省 HP

2-5 土地利用

鴻巣市は、昭和 45 年 8 月に当初線引きを行い、一般国道 17 号（中山道）及び JR 高崎線沿いに市街地が形成されてきました。平成 17 年 10 月に鴻巣市、吹上町、川里町が合併し、現在の鴻巣市となり、行政区域全域が鴻巣市都市計画区域となりました。平成 30 年 4 月 1 日現在、本市の都市計画区域面積は約 6,749 ha、市街化調整区域面積は約 1,532 ha（約 23%）、市街化調整区域が 5,217 ha（約 77%）となっています。

市域の地目別土地利用は、田が 1,741ha（約 26%）で最も広く、畑が 1,522ha（約 23%）で、これら農地を合わせた 3,263ha は、市全域のほぼ半数の約 48%を占めています。

これらに続く宅地は 1,528ha で、市全域の約 23%を占めています。



地目別面積（平成 30 年 1 月 1 日現在）

資料：統計こうのす（平成 29 年度版）

2-6 産業の動向

2-6-1 産業別就業人口

平成 27 年国勢調査による鴻巣市の就業人口は、総数 59,344 人と総人口 118,072 人の約 50%を占めています。

産業別には、第 3 次産業が 39,018 人と就業者総数の約 68%と最も多く、次いで第 2 次産業が 13,678 人（約 24%）、第 1 次産業が 1,776 人（約 3%）と続いています。

なお、平成 22 年に実施された前回調査の集計結果と比べると、就業者総数については 1,364 人減少しており、その内訳では第 2 次産業が 307 人と最も顕著であり、第 3 次産業が 79 人、第 1 次産業が 39 人と続いています。



就業者数（人）

資料：各年「国勢調査報告」（総務省統計局）

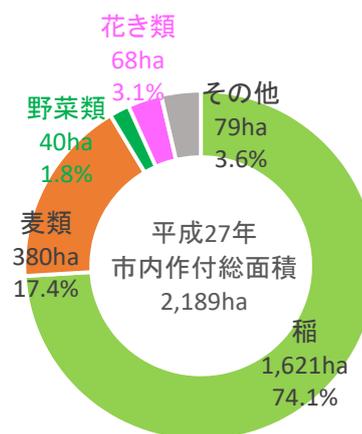
2-6-2 農業

(1) 作物別の作付面積

鴻巣市の農業を作付面積で見ると、「彩のかがやき」に代表される稲が 1,621ha と市内総作付面積 2,189ha の約 74% を占め圧倒的に多く、次いで農林 61 号をはじめとする麦類が 380ha (約 17%)、野菜類が 40ha (約 2%)、花き類が 68ha (約 3%) と続いています。

花き類については、東日本最大級の規模を誇る卸売市場である鴻巣フラワーセンター（鴻巣花き株式会社）があり、その周辺部の川里・箕田地区などでは花壇苗や鉢花の栽培が盛んで、国内有数の花の生産地として高い知名度を有しています。

その他には、果樹として梨が含まれ、常光地区を中心に、全国的にも珍しいビニールハウス栽培も行われています。



作物別の作付面積
資料：統計こうのす（平成 29 年度）



(2) 経営耕地面積

平成 27 年時点における市内の利用形態別経営耕地面積は、田が 1,767ha で市総面積 2,258ha の約 80% と大半を占めており、次いで畑が 466ha (約 19%)、樹園地が 25ha (約 1%) と続いています。



経営耕地面積の推移

資料：統計こうのす（平成 29 年度）

(3) 農家数と農家人口

本市の農家数は、平成 17 年から 27 年に掛けて約 533 戸が減少し、近年減少傾向にあります。

平成 27 年現在の本市の農家数は、農業以外の収入が中心である第 2 種兼業農家が 761 戸、総数 1,341 戸の約 57%と最も多く、次いで専業農家が 418 戸（約 31%）、農業所得が中心である第 1 種兼業農家が 162 戸（約 12%）ほどの状況にあります。

農家数とともに、農家人口、農業就業人口も一律減少傾向にあり、また、販売農家の農業就業者については 60 歳以上が約 80%と、高齢化が進んでいます。

2-6-3 商業

(1) 商圈

「平成 27 年度 彩の国広域消費者動向調査報告書」（平成 28 年 3 月 埼玉県産業労働部）において鴻巣市は、今回調査から羽生商圈（広域商圈都市）に第 2 次商圈として属することとなりました。羽生市への吸引率は、14.4%となっています。

なお、当該報告書による鴻巣市民の地元購買率は、「肉・魚・野菜・果実」については 87.3%、「調理済み食品（惣菜・弁当等）」については 88.7%、「その他の食料品・飲料」については 85.9%と高い割合にあることに対し、「飲食（外食）」については 42.7%と半数以上が市外の店舗を利用している状況がうかがえます。

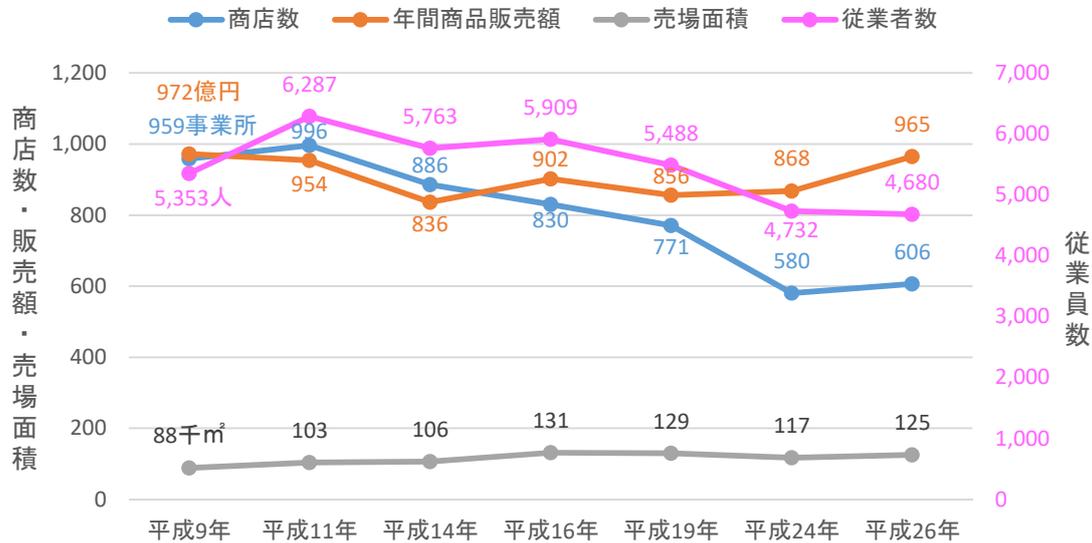


羽生商圈（広域商圈都市）

資料：「平成 27 年度 彩の国広域消費者動向調査報告書」（平成 28 年 3 月 埼玉県産業労働部）

(2) 小売店関連指標

平成 26 年商業統計調査による本市の小売業は、事業所総数 606 事業所、従業者総数 4,680 人、年間商品販売総額約 965 億円、売場総面積 125 千㎡ほどの状況にあります。商店数と従業者数については平成 11 年を境に減少傾向に転じており、年間商品販売額及び売場面積についてはほぼ横ばい状況が続いています。

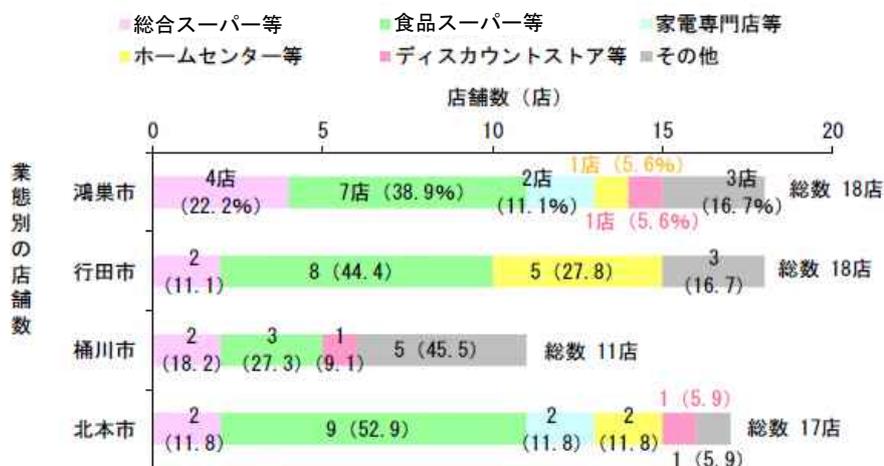


鴻巣市の小売店関連指標の推移

資料：商業統計調査

(3) 大規模小売店の立地状況

近年では、一般国道 17 号の沿道を中心に幹線道路沿道（ロードサイド）型の大規模小売店店舗が立地しています。「埼玉県大規模小売店舗名簿」（平成 26 年 4 月 埼玉県産業労働部商業・サービス産業支援課（売場面積 1,000 ㎡以上の事業所が対象））によると、市内には昭和 50 年から平成 24 年までに開店した 18 店舗が立地しています。市内の大規模小売店舗は、食品スーパーが 7 店、総数 18 店の約 40%と最も多く、次いで総合スーパーが 4 店（約 22%）、家電専門店が 2 店（約 11%）と続いており、これら上位 3 種で全体の 7 割以上を占めています。



鴻巣市及び周辺の国道 17 号沿い地域の大規模小売店舗の概況

資料：「埼玉県大規模小売店舗名簿」（平成 26 年 4 月 埼玉県産業労働部商業・サービス産業支援課（売場面積 1,000 ㎡以上の事業所が対象））

2-6-4 観光

(1) 観光施設

①花と音楽の館かわさと「花^{かきゅう}の里」

花と音楽の館かわさと「花^{かきゅう}の里」は、平成14年に父子2代に渡り国会議員を務めた故青木正久氏（竹下改造内閣の環境庁長官1923～2003年）から家屋敷の寄贈を受け、まちづくり交付金を活用して整備した市の観光施設であり、平成19年5月に開業しました。



図 花久の里

写真：鴻巣市 HP、NPO 法人 花と文化のふるさと委員会 HP

②鴻巣市産業観光館「ひなの里」

鴻巣市産業観光館「ひなの里」は、地域の伝統産業である人形や国指定無形民俗文化財の赤物製造工程の展示をはじめ、全国に知られた花きなどの地場産業の紹介とともに市内の様々な観光情報の発信基地として、人形産業の中心地である人形町に整備され、平成24年に開館しました。



図 ひなの里

写真：鴻巣市 HP、鴻巣市観光協会

(2) 主要イベント

本市で開催される主要なイベントは、以下のとおりです。

表 鴻巣市の主なイベント

開催時期	イベント名	詳細
3月 下旬	 桜まつり	200本の桜が咲き誇る鴻巣公園、500本の桜並木が美しい吹上の元荒川、広々とした会場に200本の桜が咲く川里のあかぎ公園、市内3箇所桜を楽しめます。各会場で出店やステージイベントが行われます。
4月 月上旬	 花のオアシスフェア ～チューリップまつり～	市内有数の花産地寺谷にある“花のオアシス”で開催されます。色とりどり35,000本のチューリップが咲く園内で、ステージイベントや市民創作ガーデンを楽しめます。
5月 中旬～下旬	 こうのす花まつり	鴻巣市役所周辺での花の直売(メルカード)や鴻巣のグルメ、12.5haの日本一広いポピー畑を楽しめる「ポピー・ハッピースクエア」、麦なでしこ・ポピーまつりの「吹上会場」、自慢のお庭を一般公開するオープンガーデン、長屋門の先に広がるバラ園を楽しめる花久の里バラまつりなど、市内各地を会場として開催されます。 花のまち鴻巣が贈る春の祭典をお楽しみください。

開催時期	イベント名	詳細
7月 中旬	 鴻巣夏まつり	約3kmの歩行者天国と、関東でも屈指の数を誇る12基の勇壮な御輿渡御。中山道に入りきらないほどの人でにぎわいます。鴻巣の熱い夏のトップをぎります！
7月 中旬	 吹上夏まつり	伝統を誇る吹上の祇園まつり。「上組」と「下組」にわかれ、それぞれの御輿と山車が観客の中を練り歩きます。以前は2組の御輿による「けんか」の絶えないものでしたが、今では地域の楽しいお祭りになっています。
8月 中旬～下旬	 原馬室の獅子舞・棒術 (埼玉県指定無形民俗文化財)	埼玉県は「獅子舞王国」といわれるほど獅子舞の伝承地が多く、その数なんと200か所以上。鴻巣市内でも各地域にささら獅子舞が継承されています。竹を細く割って作った「ささら」をすり合わせるリズムと笛の音にあわせて踊る獅子舞。7月の祈祷ささらと8月の祭典ささらがあり、祈祷ささらは村内の悪疫退散、家内安全の祈祷を目的とし、祭典ささらは棒術の演技を交え、五穀豊穡、天下泰平を願って奉納されます。演技には分かりやすい解説が入ります。

開催時期	イベント名	詳細
10月 中旬	 <p>こうのす花火大会</p> <p>WEBサイト</p>	川幅日本一の荒川河川敷を舞台に行われる、鴻巣市商工会青年部主催の花火大会です。関東最大級15,000発を超える花火が夜空を華麗に彩ります。大迫力の四尺玉、三尺玉も間近で見ることができ、感動すること間違いなしです。
10月 下旬	 <p>おおとりまつり</p>	中山道約3kmを歩行者天国として行われるお祭りです。鴻巣の地名の由来の1つとも言われる「こうのとり伝説パレード」や、地元専職人によるハシゴ乗り、街頭パフォーマンスなどが行われ、夜まで盛り上がります。
10月 下旬	 <p>コスモスフェスティバル</p>	荒川河川敷89,000㎡の敷地に、1,200万本のコスモスが咲き誇ります。薄ピンク色を中心に、珍しい黄色のコスモスも見ることができます。各ステージイベントなどで盛り上がります。近くには日本一長い真っ赤な水管橋、遠くには秩父連山や富士山を見ることができ、秋のひとつときをゆっくりと過ごせます。
11月 月上旬	 <p>産業祭</p>	秋を彩る花や農産物の品評会、商工業製品の展示即売会、ご当地グルメや農産物販売も予定しています。
11月 月上旬	 <p>かわさとフェスティバル</p>	市民団体による模擬店の出店や楽しいゲームで会場がにぎわう。農産物の直売、ステージショーなどイベント目白押し！ミニSLは子供たちに大人気。ふれあい動物コーナーも予定。フリーマーケットもあります。
毎年 11月14日	 <p>お十夜・人形供養祭</p>	お十夜は関東三六十夜のひとつで、関東十八檀林(浄土宗の僧の養成所)徳川家康ゆかりの勝願寺で行われる念仏会です。毎年11月14日には稚児行列や、全国から送られる人形を供養する人形供養が行われます。【人形供養受付9:00~13:00】 オススメタイム 13:00
11月 中旬	 <p>幸のとりバル</p> <p>WEBサイト</p>	スペインではおなじみの「バル(BAR)」。日本の「バー」とは少し違い、気軽に立ち寄れる社交場として利用されています。「幸のとりバル」は、そんな“バル”の楽しみ方を『街バル』というイベントで再現！ワイワイ楽しく“食べ歩き”、“飲み歩き”そして“街歩き”して鴻巣の街の魅力を再発見してみませんか？
11月 下旬	 <p>秋の庭園まつり in 花久の里</p>	風情あふれる秋の庭園を楽しめます。地元農産物の販売や、食事処での国産小麦100%手打ちうどんも楽しめます。

開催時期	イベント名	詳細
毎年 12月4日	 <p>西の市</p>	師走恒例の西の市。大小様々な熊手が売られ、威勢のいい掛け声と景気のいい手締め音が鳴り響きます。境内では和太鼓演奏や富くじ、餅つきなども行われます。オススメタイム 18:00～
毎年 1月12日	 <p>的祭</p>	坂上田村麻呂の大蛇退治にあやかった行事です。五穀豊穡や招福除災を願い、蛇の目に見立てた的を射ます。
2月 中旬～ 3月 上旬	 <p>鴻巣びっくりひな祭り</p> <p>WEBサイト</p>	ひな人形のふるさと「鴻巣」を代表する一大イベント。メイン会場となる鴻巣駅東口直結の「エルミこうのすショッピングモール」には、31段7mの「日本一高いピラミッドひな壇」には、1,800体を超えるひな人形が飾られるほか、市内の観光施設や中山道沿いの商店街などにもたくさんのひな人形が飾られます。期間中の土日には、市内の会場を巡る無料シャトルバスや各種イベントも開催されます。
3月 上旬	 <p>鴻巣バンジーマラソン</p>	鴻巣市立陸上競技場をスタートし、川里支所を折り返すコースを、地元の声援を追い風に走れます。平坦なコースで、記録に挑戦することもできます。親子で走る1kmの部から、人気のハーフの部まで4種類の距離設定。事前申込みの上、ご参加ください。

資料：鴻巣市観光協会 HP「イベントカレンダー」

(4) サイクリングルート

自転車は二酸化炭素を発生せず、災害時において機動的な乗り物であり、健康増進や交通混雑の緩和等経済的・社会的な効果があるとして、平成 29 年 5 月に自転車活用推進法が施行されました。これにより、都道府県、市町村は、区域の実情に応じた自転車活用推進計画を定めるよう努めるものとされ、埼玉県では「ぐるっと埼玉サイクルネットワーク構想」が策定されました。埼玉県では、ハード施策としてルート案内表示や自転車レーン等の整備、ソフト施策としてルートガイドブックの発行などが取り組まれています。県内に 100 のルートが設定されており、鴻巣市を含むルートは 4 ルートとなっています。

4 ルートの内「2 三大河川巡りでぐるり埼玉づくしルート」は、候補エリアである箕田地内の西にある「さきたま緑道」を通るルートとなっています。



図 荒川探訪ルート（埼玉県 HP）

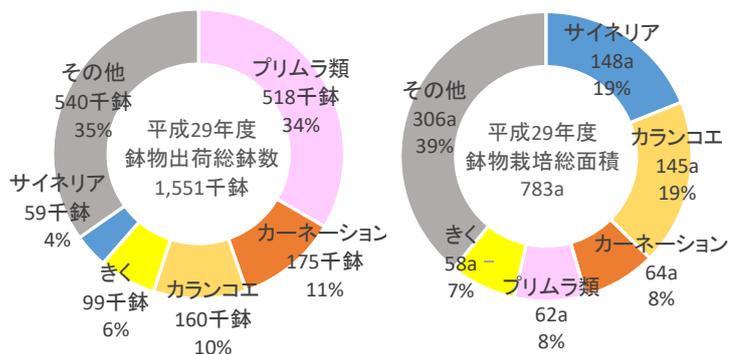
2-6-5 特産物

(1) 花き

【鉢物】

平成 29 年度時点における出荷鉢数は、日本一の出荷量を誇るプリムラ類が約 34%と最も多く、次いでカーネーションが約 11%、カランコエが約 10%と続いており、これら 3 種が全体の過半を占めています。

栽培面積では、サイネリアとカランコエが約 19%と最も広く、次いでカーネーション、プリムラ類が約 8%と続いています。



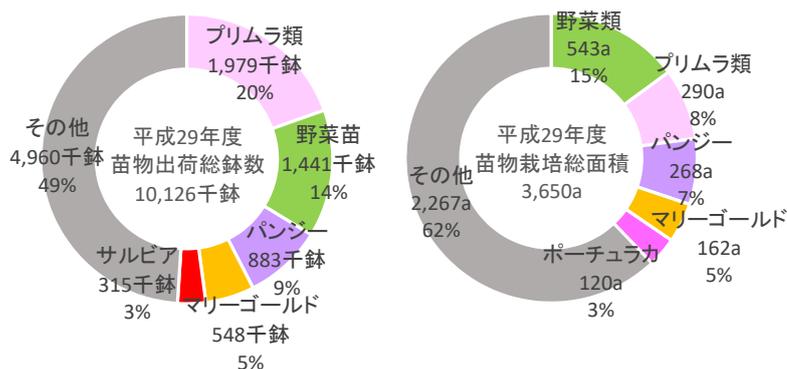
作物別の鉢数と栽培面積

資料：統計こうのす（平成 29 年度）

【苗物】

同じく出荷鉢数は、プリムラ類が約 20%と最も多く、次いで野菜苗が約 14%、パンジーが約 9%と続いています。

栽培面積は、野菜苗が約 15%と最も広く、次いでプリムラ類が約 8%、パンジーが約 7%と続いています。



作物別の苗数と栽培面積

資料：統計こうのす（平成 29 年度）



プリムラ



カランコエ



カーネーション

(2) 食品

川幅日本一にちなんで誕生した、幅約 8cm の幅広うどん「このす川幅うどん」がご当地グルメとして誕生して以来、市内では川幅うどんの提供店が増えています。川幅うどん提供店は、右図の幟旗が目印となっています。

また、鴻巣市商工会では、「鴻巣市むらおこし事業」の一環として、市内 13 業者が開発した魅力的な商品を「このす特産品」として推奨しています。



表 このす特産品

種別	概要	種別	概要
<p>① このすそば</p> 	<p>吟味した上質な材料で、余計なものは一切使用していない。</p>	<p>⑧ 新兵衛奈良漬・たまり漬ギフト園居</p> 	<p>117年続く老舗の漬物店。伝統の奈良漬、味噌漬、たまり漬を守りながら漬物などの新商品も手がけている。</p>
<p>② 鴻巣ラーメン</p> 	<p>埼玉県産小麦粉にこだわり、化学調味料、合成添加物を使用していない。</p>	<p>⑨ 黒米食パン</p> 	<p>ミネラルを多量に含んだ黒米、体にもヘルシー、食感はもちもち、食べて健康。</p>
<p>⑩ このすとりうどん</p> 	<p>茹で上がりはつるつるとやわらかく、しなやかなど越しが特徴。</p>	<p>⑩ このすとりサブレ</p> 	<p>「このすとり」の形に焼いたココナッツ入りの本格サブレ。</p>
<p>⑪ パンジーのおまんじゅう</p> 	<p>薯類まんじゅう(山芋と小麦粉の皮で餡を包み蒸しあげた饅頭)の中に和菓一粒をこし餡で包み、食用に育てたパンジーの花びらを添えられている。</p>	<p>⑪ ひな小町</p> 	<p>卵の美味を使用した美味餡を包み焼き、ひな人形をイメージした包装で仕上げられている。</p>
<p>⑫ 鴻巣あられ</p> 	<p>鴻巣市のキャッチフレーズである「花と人形」にちなんで花のあられと雛あられをミックスした手作りのあられ。</p>	<p>⑫ おひな最中</p> 	<p>丹念に炊き上げたつゆ餡を男雛と女雛で型押しした最中の皮で合せられている。</p>
<p>⑬ カワツラの餃子せんべい</p> 	<p>鴻巣で創業 80 年。</p>	<p>⑬ 香香親王飾り</p> 	<p>コンパクトながらも西陣織を使用し、匠の技を結集した豪華絢爛な雛人形。</p>
<p>⑭ 純粋はちみつハイローヤル</p> 	<p>特選蜂蜜の最高級品。貴重な芳香とまろやかな風味は蜂蜜界の女王と言われており、健康に良い商品。</p>	<p>期間限定：ぶどう大福</p> 	<p>8月下旬～11月上旬頃までの期間限定商品。</p>

※資料：鴻巣市商工会公表資料（公式HP「特産品情報」）他

(3) 工芸品

本市では、多くの工芸品が現在まで伝承されています。そこで、以下に主な工芸品を示します。

②鴻巣雛

埼玉県は、ひな人形を始めとする節句人形作りが盛んであり、全国第一位約 46%のシェアを占めます。(平成 19 年経済産業省工業統計製造品出荷額より)

その中でも鴻巣市は全国的にも有名で、日本を代表するひな人形の生産地として、ゆるぎない地位を確立しています。



写真・文章：鴻巣市 HP

②鴻巣の赤物

「鴻巣の赤物製作技術」は、国の重要無形民俗文化財として指定されています。重要無形民俗文化財とは、文部科学大臣が無形民俗文化財のうち特に重要なものを指定し、その保存と継承を図るものです。「鴻巣の赤物製作技術」の重要無形民俗文化財の指定は、玩具の製作技術の重要無形民俗文化財指定としては全国初、民俗技術の国指定としては県内初となるものです。

江戸時代、ひな人形の町として関東でも屈指の鴻巣は、桐の産地でもありました。桐のタンスや家具を作った後に出る、おがくずと糊を混ぜた材料で赤物の原型を作り、全体を赤く塗り重ね、彩色を施します。これは、ひな人形の頭部とほぼ同じ製法です。



写真・文章：鴻巣市 HP

昔から赤色の物は、魔を除けると伝えられ一種のおまじないから人形師によって赤物人形は考案されたと云われています。子どもの無病息災を願う、金太郎が熊にまたがった「熊金」や、鯉にまたがった「鯉金」、家内安全・魔除けのお守りとなる、真っ赤に塗られた獅子頭など、江戸中期から三百年以上の伝統を誇っています。

現在では、十二支の干支物や風水を取り入れた招き猫など、その種類も豊富で、インテリアとしても人気を集めています。また、鴻巣の赤物人形は全国的にも有名で、獅子頭は埼玉県の特産品にも指定されています。

2-7 防災

2-7-1 気象災害

鴻巣市の気候区分は、太平洋岸式気候に含まれ、冬季については乾燥して晴天の日が多く、北西からの強い季節風が吹きます。一方、夏季については日中の気温はかなり高く、蒸し暑くなり、夕方には雷雨も多く発生します。

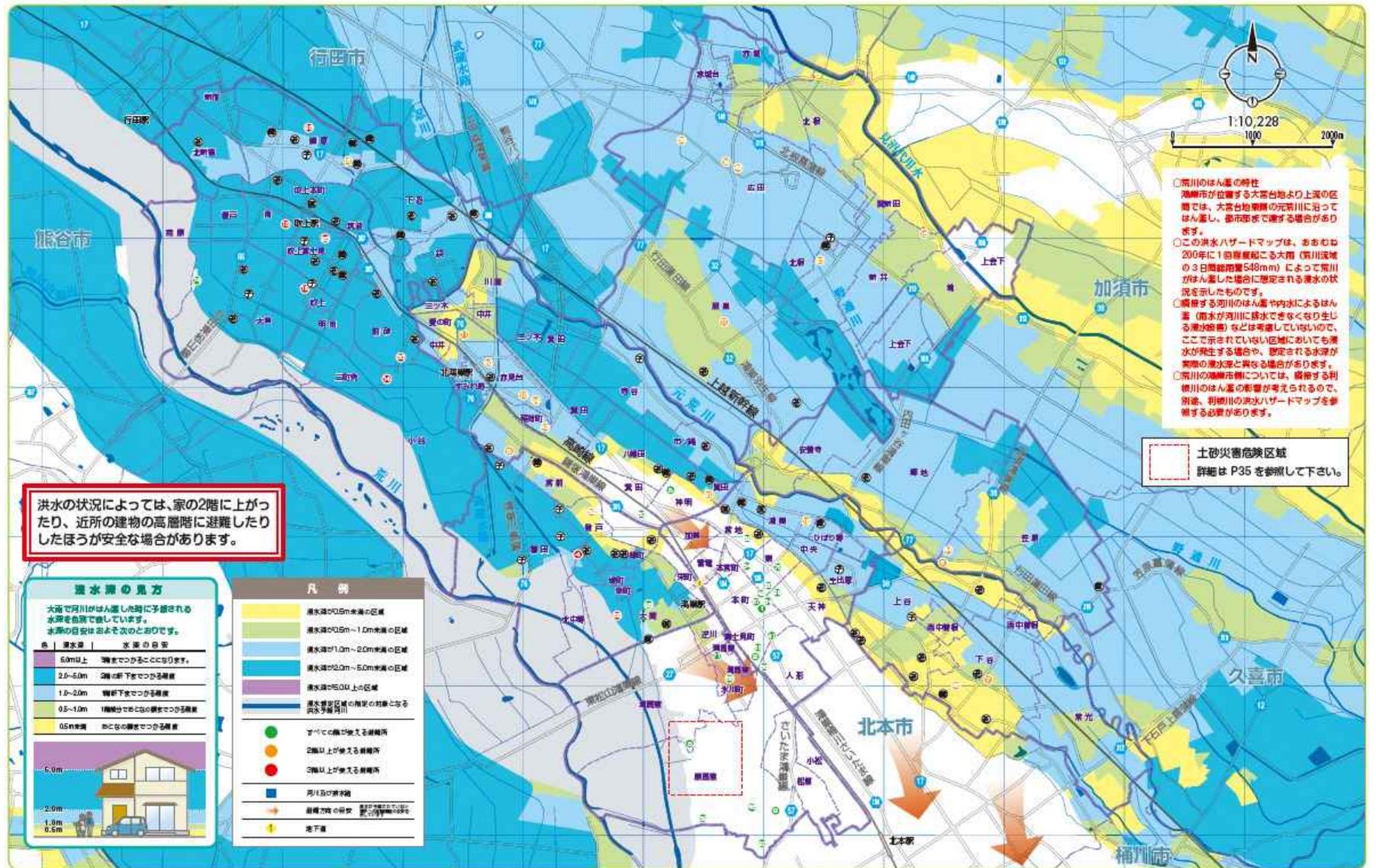
なお、本市の気象災害は、夏季から秋季にかけて発生しており、降ひょうを伴う雷雨も見られます。また、台風や大雨による道路冠水などの風水害が度々発生しています。

表 平成 29 年度 警報・注意報発表切替回数

特別警報・警報・注意報 発表・切替回数		さい たま市	川 越市	熊 谷市	川 口市	行 田市	秩 父市	所 沢市	飯 能市	加 須市	本 庄市	東 松山 市	春 日部 市	狭 山市	羽 生市	鴻 巣市	深 谷市	上 尾市	草 加市
特別警報	暴風	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	暴風雪	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	大雨	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	大雪	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
警報	暴風	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	暴風雪	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	大雨	6	6	3	6	1	3	6	2	1	2	1	4	4	1	1	2	5	6
	大雪	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	洪水	2	1	1	2	0	2	1	1	0	1	1	1	0	0	0	2	1	1
注意報	風雪	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	強風	45	45	44	45	44	9	45	45	44	44	44	45	45	44	44	44	45	45
	大雨	32	30	23	31	15	24	33	28	15	32	18	21	26	24	19	22	33	25
	大雪	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	洪水	10	3	5	10	3	12	11	3	5	7	2	1	1	3	4	5	8	5
	着雪	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
	乾燥	27	27	27	27	27	8	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27
	濃霧	11	11	11	11	12	23	11	11	12	11	11	12	11	12	12	11	11	12
	霜	4	4	7	4	7	7	4	4	7	7	7	4	4	7	7	7	4	4
	なだれ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	融雪	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	低温	5	5	5	5	5	24	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
	着水	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	雷	61	61	60	61	60	60	61	61	60	60	60	61	61	60	60	60	61	61

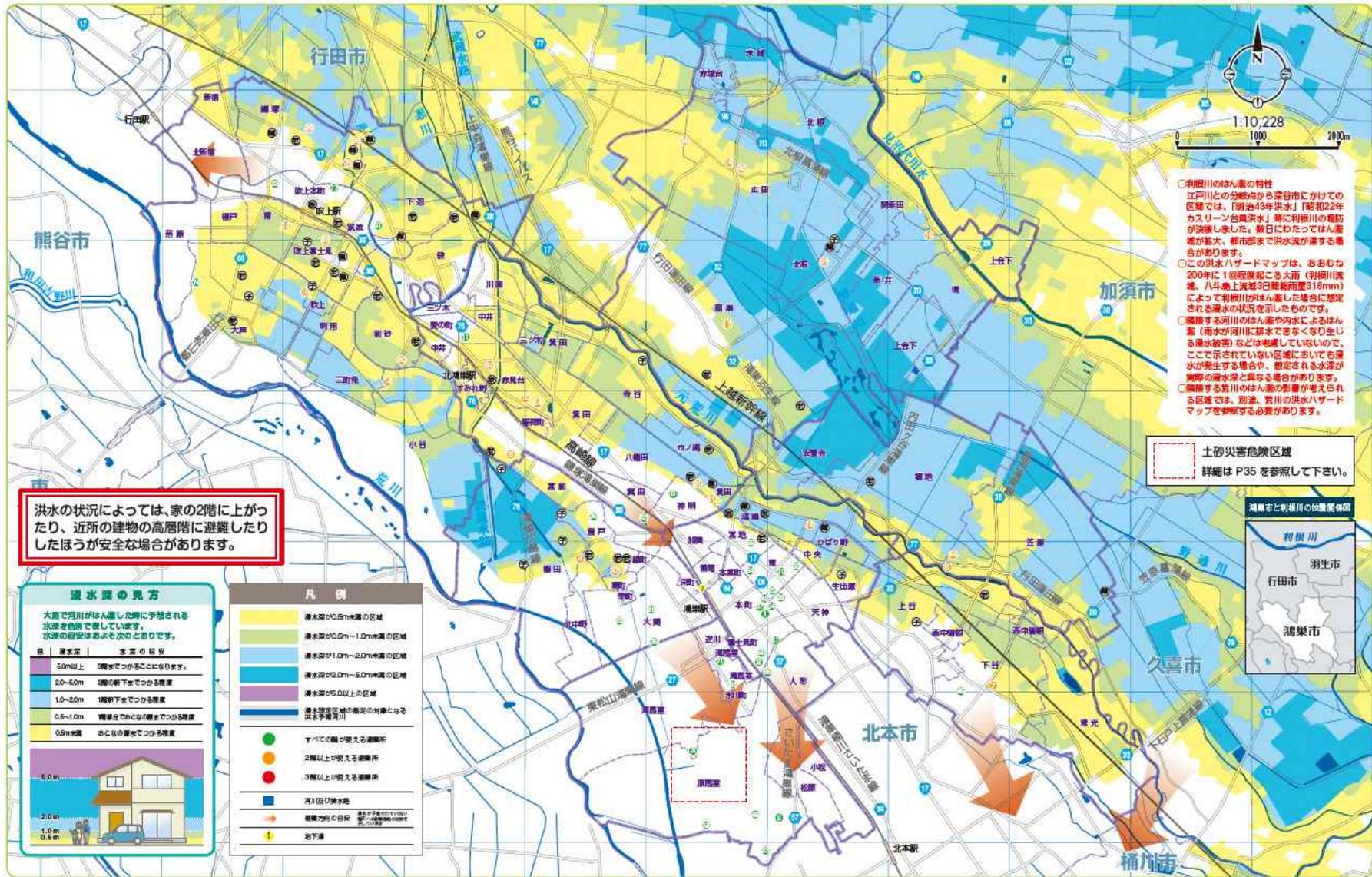
※警報や注意報は、重大な災害や災害のおそれがある時に発表されますが、状況の変化に伴って現象の起こる地域や時刻、激しさの程度などの予測が変わる事があります。そのようなときには、発表中の警報や注意報の「切替」を行いその内容が更新されます。また、災害のおそれがなくなったときには、警報や注意報を解除されます。

資料：「埼玉県の気象・地震概況 平成 29 年報」（平成 30 年 3 月 熊谷地方気象台）



洪水ハザードマップー荒川

資料：鴻巣市防災マップ



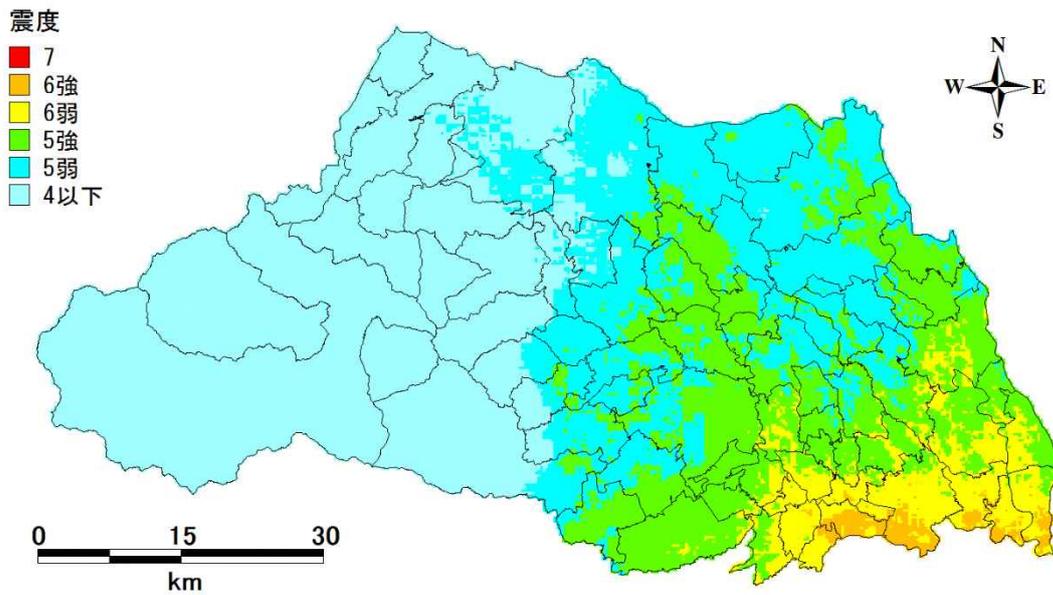
洪水ハザードマップー利根川（小山川・福川・女堀川 流域を含む）

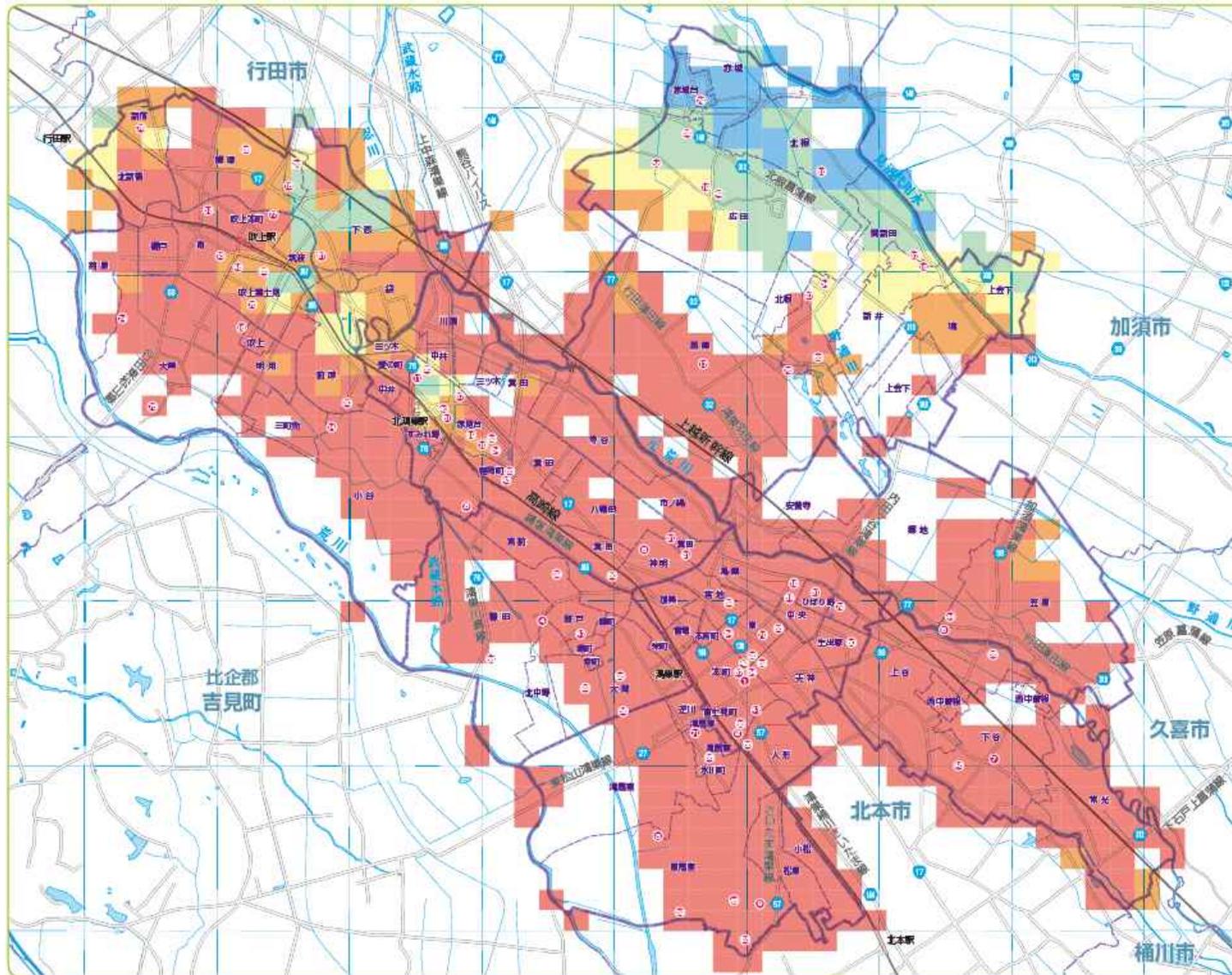
資料：鴻巣市防災マップ

2-7-2 地震

平成 27 年 3 月付けで改訂された「鴻巣市地域防災計画」では、「平成 24・25 年度埼玉県地震被害想定調査」（平成 26 年 3 月 埼玉県）による東京湾北部地震の冬（2 月）、午後 6 時頃、風速 8m/秒の数値を基に策定しています。東京湾北部地震は、今後 30 年以内に発生する確率が 70%と、他の地震に比べ圧倒的に高い値が想定されています。

この調査において埼玉県は、東京湾の北部を震源としたマグニチュード 7.3 の地震が発生した際の市内の最大震度を 5 強と想定しています。





地震ハザードマップー地域危険度マップ

■地域危険度マップ

地域危険度マップとは、地震による揺れによって発生する建物被害の分布を、約250m単位で分割したメッシュ（網目）ごとに表したものです。具体的には、「揺れやすさマップ」（P28）で示している、平成24・25年度に埼玉県が実施した地震被害想定調査の5地震の結果のうち、最も揺れの程度（震度）が大きいと想定されたものを採用し、メッシュごとに全壊する建物の割合を算出。それを危険度として示しています。地震による被害を最悪の場合で想定しており、危険度の数値が大きくなるほど地域の建物を受ける被害が大きくなります。

●想定している地震

- ①東京湾北部地震（M7.3）
- ②茨城県南部地震（M7.3）
- ③元禄型関東地震（M8.2）
- ④関東平野北西縁断層帯地震（M8.1）
- ⑤立川断層帯地震（M7.4）

危険度	
危険度数	全壊する建物の割合
危険度5	5%以上
危険度4	3%以上～5%未満
危険度3	2%以上～3%未満
危険度2	1%以上～2%未満
危険度1	0%超～1%未満
□	建物がいないか、最大震度が5.4以下で建物全壊の危険が0%と想定される場所です。

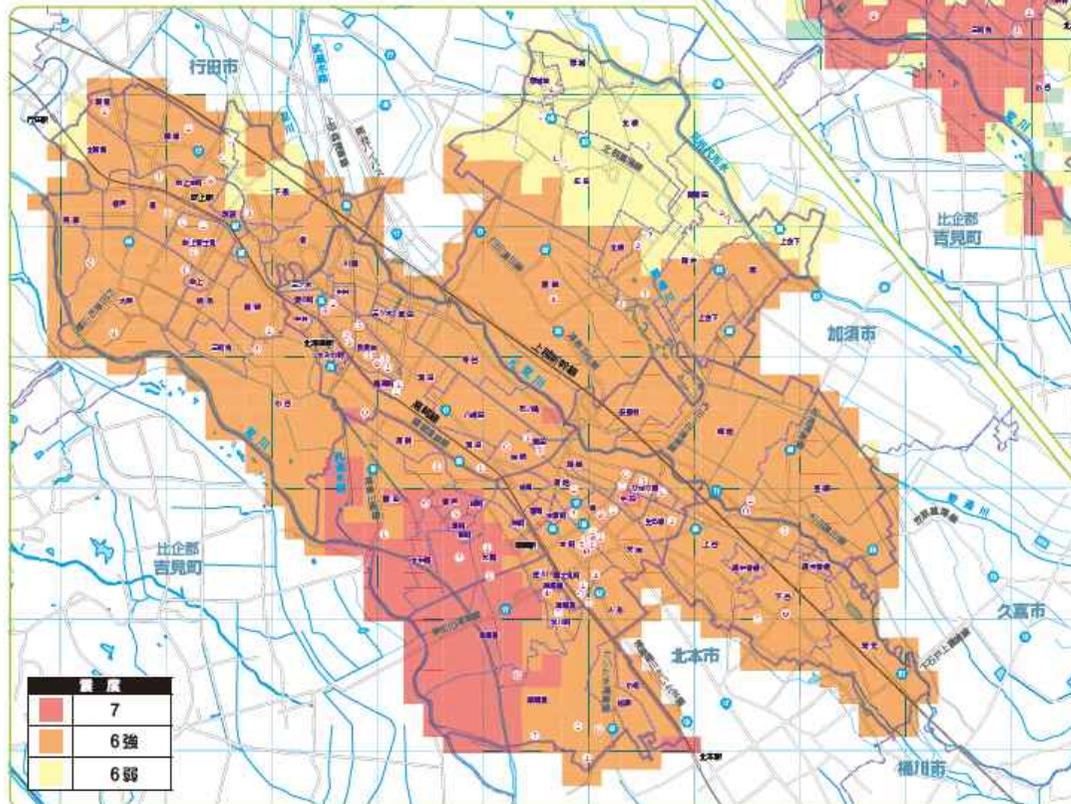
資料：鴻巣市防災マップ

揺れやすさマップ

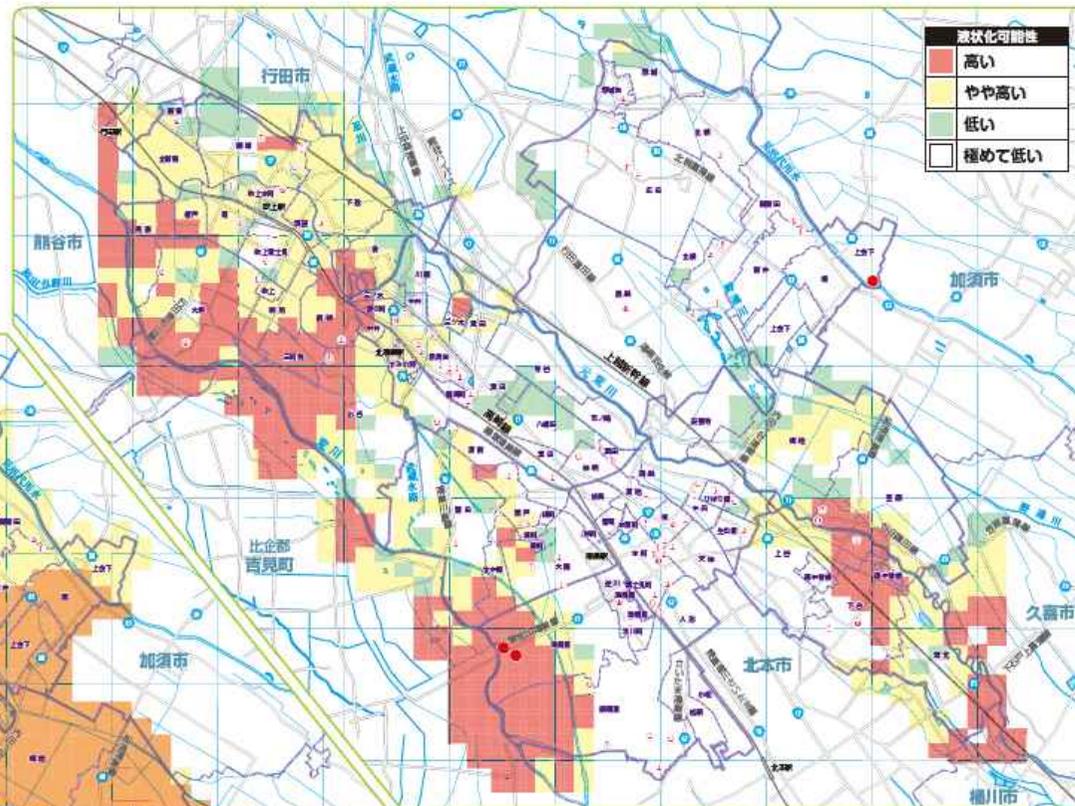
揺れやすさマップとは、平成24・25年度の埼玉県地震被害想定調査で想定された5地震の結果のうち、最も揺れの程度（震度）が大きいと予測されたものを約250m単位で分割したメッシュ（網目）で示したものです。

●想定している地震

- ① 東京湾北部地震（M7.3）
- ② 茨城県南部地震（M7.3）
- ③ 元禄型関東地震（M8.2）
- ④ 関東平野北西縁断層帯地震（M8.1）
- ⑤ 立川断層帯地震（M7.4）



地震ハザードマップー揺れやすさ・液状化マップ



液状化マップ

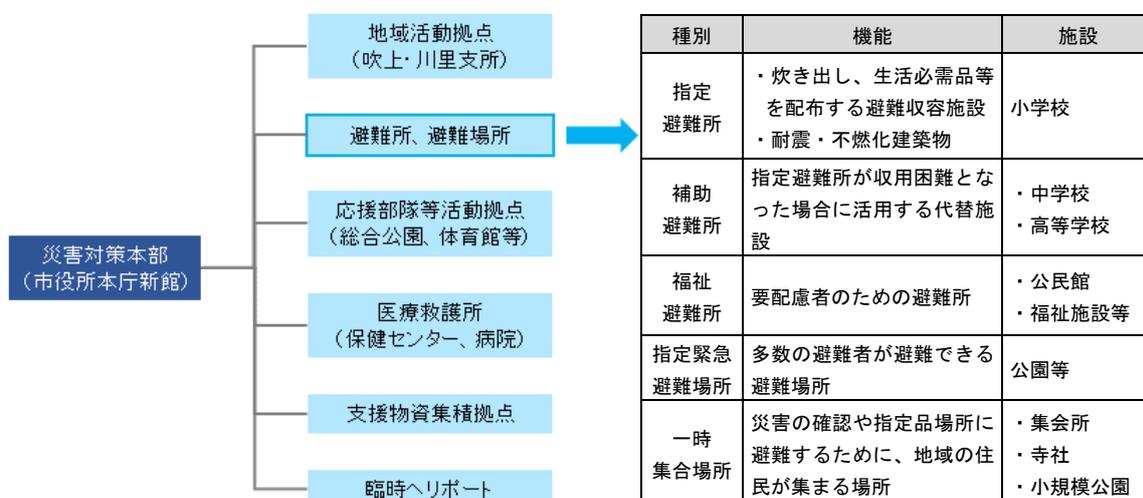
液状化マップとは揺れやすさマップと同様、埼玉県の地震被害想定調査で想定された5地震について液状化の危険性を示したものです。液状化が起ると、陥没や地割れ等による地面の変化が原因で建物が傾いたり、道路通行が困難になる被害が予想されます。

※●は東日本大震災の時に、液状化の被害が発生した場所です。

2-7-3 地域防災計画

(1) 避難所、避難場所

「鴻巣市地域防災計画」(平成 27 年 3 月 鴻巣市防災会議)では、市役所本庁新館(災害対策本部)をはじめとする各種公共・公益施設を防災活動拠点として位置付けています。



※資料:「鴻巣市地域防災計画」(平成 27 年 3 月 鴻巣市防災会議)

(2) 埼玉県の防災活動拠点

「埼玉県地域防災計画」(平成 26 年 12 月 埼玉県防災会議)による、各防災活動拠点の概要を下表に示します。鴻巣市内には、防災拠点校の一つである県立鴻巣女子高等学校(天神 1-1-72)の他、防災学習センター及び埼玉県消防学校(ともに袋 30)が立地しています。

表 埼玉県防災活動拠点

種別	救援物資		活動要因集結機能	被災者等避難機能	訓練・研修機能	備考
	備蓄機能	集配機能				
危機管理防災センター			○		○	災害対策本部
地方庁舎・合同庁舎	○ 生活用水等		○		○	災害対策本部支部 現地災害対策本部
防災基地	○	○	○		○	総合的な防災活動機能 5基地
県営公園	○ 生活用水等	○	○	○ 避難場所・ 避難所	○	開設21公園
防災拠点校	○			○ 避難所	○	県立高等学校38校 (鴻巣女子高等学校を含む)
舟運輸送拠点		○			○	舟運を利用した輸送機能 河川マリーナ
大規模施設	○	○	○	○ 避難所	○	さいたまスーパーアリーナ 埼玉スタジアム2002公園
埼玉県防災学習センター	○ 飲料水		○		○	鴻巣市袋30
埼玉県消防学校	○ 活動機材		○		○	鴻巣市袋30
民間空地			○		○	高速道路インターチェンジ周 辺の民間企業等の所有地

※防災活動拠点の「避難場所」、「避難所」等としての指定及び運営は、市町村が行います。

※「生活用水」とは、生活用水(トイレ洗浄、清掃、状況により風呂、シャワー、洗濯水)、防火・消火用水、散水用水を指します。

※「活動要員集結機能」の「防災基地」、「県営公園」及び「大規模施設」は、中央防災会議が策定した「首都直下地震応急対策活動要領」に基づく具体的な活動内容に係る計画により救助活動・消火活動部隊の拠点候補として指定されている施設とします。

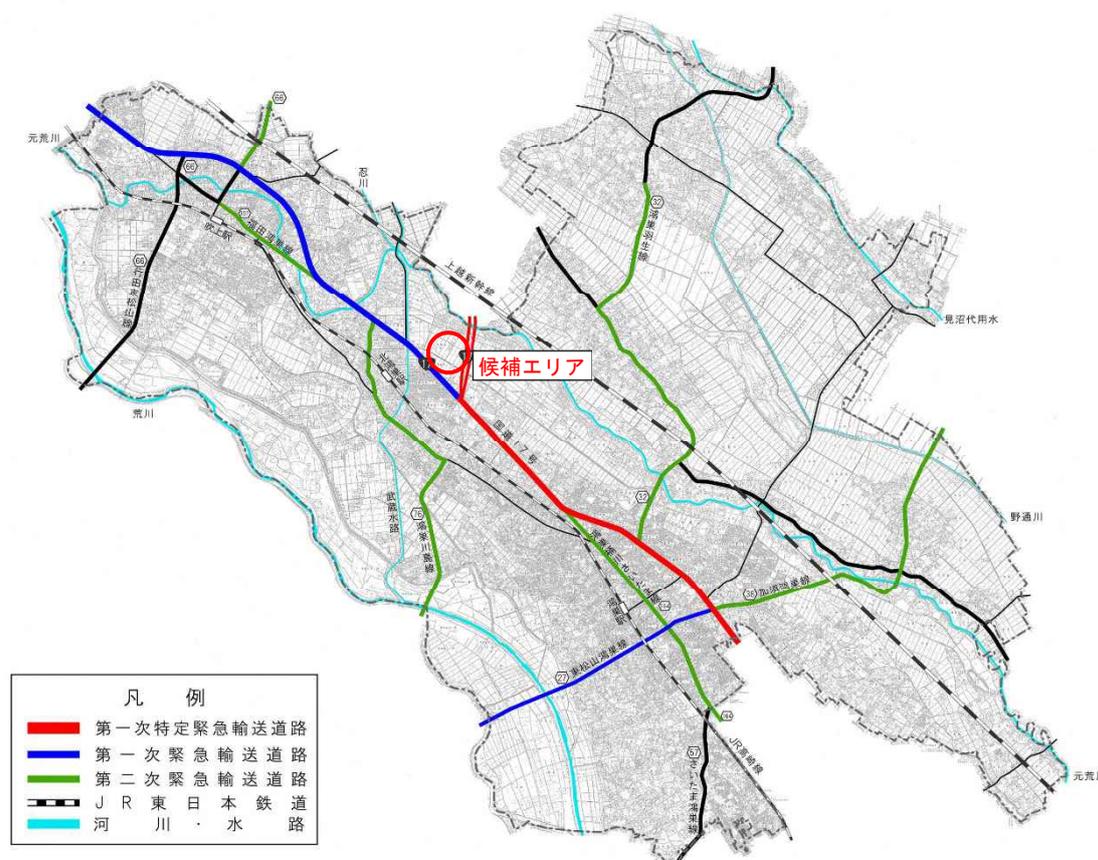
資料:埼玉県地域防災計画(平成 26 年 12 月 埼玉県防災会議)

(3) 埼玉県内の緊急輸送道路

県では、大規模な地震等の災害が発生した場合に救命活動や物資輸送を行うため、重要な路線を緊急輸送道路として定めています。

緊急輸送道路は、重要度に応じて以下の3種類に分類しています。

第一次特定緊急輸送道路	高速道路や一般国道など4車線道路とこれらを補完する広域幹線道路
第一次緊急輸送道路	地域間の支援活動としてネットワークされる主要路線
第二次緊急輸送道路	地域内の防災拠点（県庁舎、市町村庁舎、災害拠点病院、防災基地など）を連絡する路線



緊急輸送道路図

資料：鴻巣市地域防災計画（平成27年3月）

(4) 埼玉県中央広域消防本部へのヒアリング

防災に係る必要な機能について、埼玉県中央広域消防本部にヒアリングを行いました。同本部では、鴻巣市地域防災計画に基づき消防・救援活動に必要な施設や準備がなされておりますが、あればなお良いとされる機能として以下が示されました。

- 緊急消防援助隊用スペース
- 支援者用のスペース
- 平常時における防災PRの場
- ヘリポート
- 燃料の備蓄施設

3. 鴻巣市の特性及び課題

3-1 特性・魅力

(1) 鴻巣市の自慢 8つの日本一！

日本一 1 ピラミッドひな壇の高さ 7m

鴻巣市の「人形制作」は、約 380 年の歴史があるといわれ、鴻巣の貴重な地場産業として現在に伝えられています。

「鴻巣びっくりひな祭り」は、歴史ある鴻巣雛のまちとして、「ひな人形のふるさと～鴻巣～」を広く宣伝すること、すべての市民でひな祭りを楽しむこと、市外から多くの観光客をお迎えし、まちを明るく元気にすることを目的としています。



写真：鴻巣市 HP

日本一 2 サルビアの出荷量 年間 90 万本 (H18 年度)

サルビアはバラエティーに富んだ様々な種類があり、花色は緋色のものがもっとも多く、紫や白、二色咲きなどもあります。サルビアの名前は、ラテン語の「サルベオ (治療する)」という言葉に由来します。



写真・文章：鴻巣市 HP

日本一 3 プリムラの出荷量 年間 272 万鉢 (H18 年度)

プリムラはとても種類が多く性質もさまざまですが、園芸店でよく見かけるのは、オブコニカ・ジュリアン・ポリアンサ・マラコイデスで、市内で生産されているのも主にこの 4 種類です。



写真・文章：鴻巣市 HP

日本一 4 水管橋の長さ 1,100.95m

昭和 59 年 7 月に完成した荒川水管橋 (左岸が鴻巣市大芦、右岸が熊谷市小八林に設置)は、全長が 1,100.95m あり、国内最長です。



写真・文章：鴻巣市 HP

日本一 5 ポピーの栽培面積 12.5ha

鴻巣市馬室地内の荒川河川敷にあるポピー畑「ポピー・ハッピースクエア」(面積12.5ヘクタール:東京ドーム約2.5個分)が、平成20年11月1日に栽培面積日本一として日本一ネットに認定されました。



写真・文章: 鴻巣市 HP

日本一 6 マリーゴールドの出荷量 年間138万本 (H18年度)

春まきの一年草で、性質が丈夫で育てやすく、夏の花壇の材料としてよく利用されます。アフリカン種(万寿菊)とフレンチ種(孔雀草)の2系統に大別されます。



写真・文章: 鴻巣市 HP

日本一 7 鴻巣一吉見間を流れる荒川の川幅 2,537m

荒川は甲信信ヶ岳を水源とし、東京湾にそそぐ延長173kmの一級河川で、河口から62kmにある鴻巣市滝馬室から対岸吉見町大和田までの河川幅は2,537mあり、日本一です。



写真・文章: 鴻巣市 HP

日本一 8 1分あたりの尺玉以上の花火打上数 約75.5発

鴻巣市商工会青年部が、地域の振興発展と子ども達に夢や希望を与えたいと願い主催する100%手作りの花火大会です。また、平成23年10月8日に打ち上げられた「鳳凰乱舞」(おおとりらんぶ)は、4分間に尺玉300発、三尺玉2発の計302発の尺玉以上、1分間に平均で約75.5発となり、日本一に認定されました。



写真・文章: 鴻巣市 HP

(2) コウノトリ

①コウノトリの舞う魅力的な地域づくりに向けて

市では、「こうのす」という市名の由来とも言われ、市民になじみ深い存在であるコウノトリをシンボルに、多様な生きものが生息可能なエコロジカル・ネットワークの形成を目指しており、コウノトリの飼育と将来的な野生復帰に向けた取組を進めています。

その一環として、平成 22 年度から「こうのとりの里研究事業」を開始し、本市の自然環境、コウノトリを飼育・放鳥した場合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。



写真・文章：鴻巣市 HP

なぜ、コウノトリなの？

理由 1 生物多様性のシンボルとなるため

コウノトリは、里地・里山の生態系ピラミッドの頂点に立つ生き物です。

コウノトリが年間を通じて生息、そして繁殖するには、その地域に多様な環境（河川、農地、水路、雑木林、森林、湿地等）があり、かつそれぞれの環境に生きものが豊富に存在する「豊かな生態系」が整っている必要があります。

このことは、その地域に暮らす人間にとっても安心・安全な環境にあるといえます。

理由 2 人と自然の共生のシンボル

コウノトリは、元々、人々の暮らしに近い水辺・里山を生息環境とする鳥です。

また、白くて体が大きいため人の目にもとまりやすく、幸せを呼ぶ存在として親しまれていることから、人との共生のシンボルになり得る存在と言えます。

加えて、コウノトリと共存する安心・安全な地域づくりは、環境面のみならず、農業・観光・商工・教育などのまちづくり全体への波及効果、多面的な地域づくりへの効果が期待されます。

②鴻巣市コウノトリの里づくり基金を設置

市では、コウノトリの飼育及び野生復帰を可能にするための環境づくりを推進するため、『鴻巣市コウノトリの里づくり基金』を設置しました。

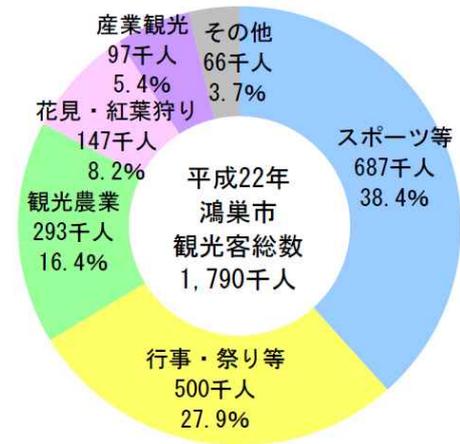
市民になじみの深いコウノトリをシンボルに、『人にも生き物にもやさしい、安心・安全なまちづくり』に取り組んでいきます。

(3) 観光入込客数

鴻巣市内には、現在までに培われてきた悠久の歴史をはじめ、気候、風土に根づいた伝統、文化などに支えられてきた多彩な観光資源等が分布しています。

こうした観光資源のうち、前項で示した「鴻巣市の自慢 8 つの日本一！」は、多くの市民の誇りとされています。

「平成 22 年 入込観光客推計調査」（埼玉県労働部観光課）によると、平成 22 年に市内を訪れた観光客の目的は、「スポーツ客」（鴻巣パンジーマラソン他）が約 69 万人と総数 179 万人の約 38%と最も多く、「行事・祭り等」（このす花火大会他）が約 50 万人（約 28%）、「観光農業」（鴻巣市市民農園「このとり四季菜ファーム」他）が約 30 万人（約 16%）と続いています。



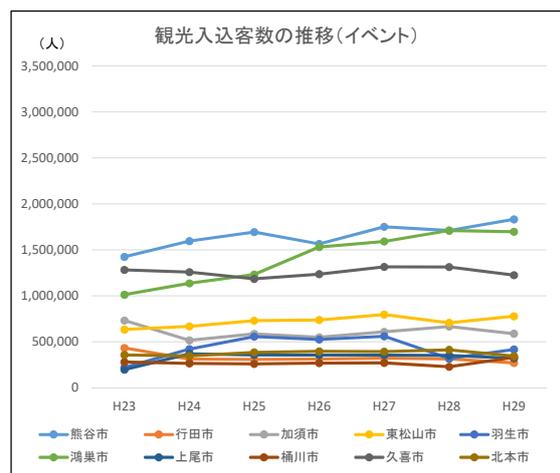
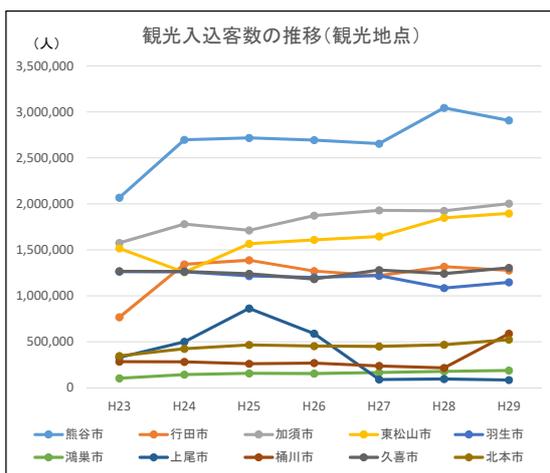
目的別の観光客数

資料：平成 22 年入込観光客推計調査
（埼玉県産業労働部観光課）

観光入込客数を観光地点・イベント別にみると、観光地点への来訪を目的とする観光客は毎年微増しているものの、周辺都市と比較して少なく、一方でイベント客数は最も多くなっており

ます。これら市内入込観光客を日帰り・宿泊別にみると、県内他地域から訪れる日帰り観光客が圧倒的に多く 90%以上を占めています。

また、これら観光客の交通手段については、自家用車が約 105 万人と総数の約 59%と最も多く、徒歩、自転車約 43 万人（約 24%）、鉄道が約 13 万人（約 8%）、バスが約 12 万人（約 7%）と続いています。



鴻巣市及びその周辺市の観光客の状況

資料：平成 29 年県内市町村観光入込客数（埼玉県産業労働部観光課）

3-2 課題と方向性

<地域資源>

- 平成 23 年度以降、平成 29 年度まで本市の観光客数は微増傾向にあるものの、観光地を目的とする観光客数は少ない状態となっております。市指定文化財、ひなの里や花久の里、観光農業などの市内観光地に訪れてもらうためのきっかけとなる、観光拠点としての役割を担う道の駅を検討する必要があります。
- 集客のコンセプト検討に当たっては、鴻巣市を特徴付け、認知度の高い「鴻巣市の自慢 8つの日本一！」の要素を取り入れることにより、鴻巣市のイメージアップに繋げることが必要です。イベントや、その場所に行かなければ体感できないものを除くと、日本一広いポピー畑、プリムラ・サルビア・マリーゴールドの出荷量日本一など、市の特産物である「花」を前面に出したコンセプトとすることが望ましいと考えられます。花をテーマとした施設として、市内にはバラをメインとした「花と音楽の館かわさと「花久の里」があります。「花久の里」は家屋敷を改修して利用していることから和風建築となっております。本市道の駅においては、「花久の里」との差別化を図る建築デザインとすることが考えられます。
- 身近に始められる運動・スポーツとして、サイクリングやウォーキングが埼玉県及び本市で推奨され、候補地付近を通るさきたま緑道がコースの一部として設定されていることから、サイクリングやウォーキングをコンセプトに取り入れることが考えられます。
- 産学官連携として、日本薬科大学や市内農家の協力を得て道の駅オリジナル商品を販売する他、イベントでの市内高校のチャレンジショップ等の可能性が考えられます。産学官連携の検討に当たっては、埼玉県の「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）第 4 条第 1 項に基づく新商品開発等の適用も考えられます。

市内観光地に訪れてもらうためのきっかけとなる、観光拠点としての役割を担う道の駅を検討します。また、市の特産物である花や、サイクリング・ウォーキング等をコンセプトに取り入れることを検討します。

<安心・安全の向上>

- 地震被災時におけるドライバー、サイクリング、ウォーキングをしている方の一時避難場所としての機能が考えられます。
- 市域の約半分が低地部となっていることから、集中豪雨等の際には、河川等の氾濫等により道路が冠水する可能性があります。本市道の駅は、通過車両のための一時避難場所としての役割を担う必要があります。
- 本市は、水路網が形成されている水利に恵まれた地域であり、川や水路のある風景は市の特徴の一つとなっています。また、宅地よりも田畑が多く、田園風景が市の特徴の一つとなっていることから、これらの風景・特徴を活かすことも検討する必要があります。
- 一般国道 17 号交通結節点沿道の相当区間にわたって一時休憩施設が少ないことから、長距離ドライバーのための十分な休憩ポイントが必要です。
- 防災に係る必要な機能について、埼玉県央広域消防本部へのヒアリングでは、燃料の備蓄施設、緊急消防援助隊用スペース、支援者用のスペース、ヘリポート、平常時における防災PRの場への要望がありました。消防・救助活動が円滑に進められるよう配慮すると、埼玉県央広域消防本部に隣接して設置されることが望ましいと考えられるため、これらの施設を道の駅内に併設することが考えられます。この併設により、埼玉県央広域消防本部の防災拠点としての機能性を向上させることができます。

埼玉県央広域消防本部と連携した、地震や気象による災害時の防災拠点としての機能と、長距離ドライバーのための十分な休憩機能を備える施設を検討します。

<地域産業の活性化>

- 市の主要な産業の一つである農業が衰退すると、土地利用面積の約半数を占める田畑が耕作放棄地となり、後継者もさらに減少して人口減少に繋がることから、都市として衰退してしまう可能性があります。そのため、花きを含む農作物の流通・販路拡大に資する道の駅の検討が求められています。
- 「平成 27 年度 彩の国広域消費者動向調査報告書」によると、前回調査では鴻巣市は「鴻巣商圏」として独立した商圏を形成していましたが、今回調査から羽生商圏へと吸収されており、購買力流出の継続が懸念されます。そのため、コンセプトや運営の検討に当たっては、市民が市内店舗で日常的に買い物をする機会を増やす仕掛けも検討する必要があります。

地域の農作物の流通・販路拡大に貢献するとともに、地域産の農産物をPRしたり市内店舗と販促活動をする等、市民が本市道の駅や市内店舗で日常的に購入したくなるコンセプトや運営を検討します。

<地域の魅力向上>

- 消費動向調査によると、外食については50%以上が市外へ流出しており、市民が市内において外食したいと考える飲食店が不足していることがわかります。本市道の駅では、市民の市内滞在機会を増やすため、市民の外食欲求に応えられる施設が必要とされています。
- 鴻巣市は旧石器時代から定住され歴史は古く、鴻巣の地域特性の1つとなっていることから、鴻巣の特徴的な歴史をコンセプトに活かすことが考えられます。

市民の市内滞在機会を増やすため、市民の外食欲求に応えられる施設を目指します。
また、鴻巣の歴史をコンセプトに取り入れることで、鴻巣らしさをPRします。

<道の駅の利用者想定について>

- 本市はベッドタウンであることから、通過交通のドライバーだけでなく、市民が道の駅を利用することも考慮したコンセプトが考えられます。
- 消費動向調査によると、鴻巣市は生鮮食品をはじめとする最寄り品の地元購買率が高い地域であることから、日常の買い物は市内で行われていることがうかがえます。そのため、道の駅の利用者としては、市民の方々の利用も想定できます。

本市道の駅はドライバーだけでなく、市民の利用を想定したコンセプトを検討します。

3-3 道の駅の必要性

(1) 鴻巣市の現状と課題の整理

これまでの調査により、本市にとって特に課題となる事項を下表に整理します。

	現状	課題
農業	鴻巣市は稲作が盛んである他、プルムラやサルビアなどの生産量が日本一であるなど花きの生産が盛んである。しかし近年、農家数、経営耕地面積は減少傾向にあり、今後は本市の基幹産業である農業の衰退が懸念される。	農業を振興するために、農産物のPRを行うとともに、6次産業化や販売の機会を拡大し、担い手を育成することで、市内農業を活性化させる必要がある。
観光	鴻巣市は全国的に知名度のある観光資源が少なく、隣接する周辺都市に比べ、季節イベントでの集客に依存しており、通年での交流人口の充実が望まれる。	地域活性化のために、近隣市を含めた地域情報を受発信することにより、市内外からの経常的な地域間交流人口を増やすことが必要である。
交通	鴻巣市周辺の一般国道17号は、既設熊谷バイパス、事業中の上尾道路も含め現状・将来にわたり主要幹線道路の交通結節点となっている。	重要な物流や観光を支援する幹線道路である一般国道17号の沿道には、相当区間にわたって一時休憩する施設が少ない。

(2) 道の駅の必要性

本市の基幹産業である農業は、近年衰退の一途を辿っており、担い手不足とともにさらに今後も衰退していくことが想定されることから、本市農業の活性化は緊急性が高い状況にあります。

また、本市は観光資源が少なく交流人口が低迷しており、今後も市内の回遊性を向上させる仕掛けが無い状態が続く場合は、市内経済活動は活力を失い、市の求心力が低下することが想定されることから、交流人口増加の早期実現が望まれています。

鴻巣市周辺の一般国道17号は、既設熊谷バイパス、事業中の上尾道路も含め現状・将来にわたり主要幹線道路の交通結節点となっており、重要な物流や観光を支援する幹線道路の沿道には、相当区間にわたって一時休憩する施設が少ない状況にあります。

これらの緊急性の高い課題を解決へ導くための拠点施設として、本市に道の駅が必要となります。

基幹産業である農業の振興

農業の担い手の育成・確保、販路拡大、6次産業化、所得向上により農業振興を図る

交流人口の拡大による地域経済の活性化

地域の魅力を情報発信し、地域全体への交流人口を増加させることにより、地域経済を活性化させる

緊急性の高い地域課題

国道 17 号の休憩施設と災害時の避難場所の確保

国道 17 号交通結節点沿道の相当区間にわたって一時休憩施設が少ないことから、平常時におけるドライバーの休憩ポイント・情報発信ポイントの供給と、災害時におけるドライバー等の一時避難場所を確保する



**緊急性の高い上記の課題を解決へ導く拠点施設として、
本市に道の駅が必要である**



「道の駅」を拠点として地域の課題解決を加速

図 道の駅の必要性

4. 近年の道の駅のトレンド

4-1 開発潮流

元々、ドライバーが立ち寄るトイレ・休憩施設として生まれた「道の駅」は、その数が1,000を超える中、それ自体が目的地となり、まちの特産物や観光資源を活かして人を呼び、地域に仕事を生み出す核へと独自の進化を遂げ始めています。近年注目されている、地方創生の拠点となる「道の駅」の類型別機能イメージには、地域外から活力を呼ぶ「ゲートウェイ型」、地域の元気を創る「地域センター型」の2つのタイプがあります。



「ゲートウェイ型」「地域センター型」の機能イメージのうち、本市の課題解決に即した機能イメージは、下表のとおりです。本市道の駅は、「ゲートウェイ型」「地域センター型」の両方の機能を持つことが期待されます。

地域外から活力を呼ぶゲートウェイ型		地域の元気を創る地域センター型	
インバウンド観光	<ul style="list-style-type: none"> ・多言語に対応した案内など、外国人観光案内所認定の取得 ・地酒やお菓子など、地域の特産物を免税で購入できる免税店の併設 ・外国発行クレジットカードの利用可能ATMの設置 ・無料公衆無線LAN環境の提供 ・電気自動車による周遊観光を可能とするEV充電設備の設置 等 	産業振興	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の特産品によるオリジナル商品開発、ブランド化 ・直接的な雇用に加え、地元生産者からの調達による雇用の創出 ・地元農林水産物を活用した6次産業化のための加工施設や、直売所の設置 等
観光総合窓口	<ul style="list-style-type: none"> ・観光協会等と連携した地域全体の観光案内機能 ・宿泊予約やツアー手配のための旅行業の登録 ・単なる物見遊山にとどまらない、史実・文化など知的好奇心を刺激する機会の提供 ・地域資源を活かした体験・交流機会の提供 等 	地域福祉	<ul style="list-style-type: none"> ・診療所、役場機能など、住民サービスのワンストップ提供 ・高齢者への宅配サービス ・健康、バリアフリーに配慮した高齢者向け住宅の併設 ・地域公共交通ネットワークの乗継拠点 ・SS(サービスステーション)過疎地における石油製品の供給拠点機能 等
地方移住等促進	<ul style="list-style-type: none"> ・空き家情報や就労情報など、地方移住に必要な情報のワンストップ提供 ・若者に地域の魅力を体験する機会の提供 ・運営スタッフの公募等による雇用機会の創出 ・ふるさと納税に関する情報提供 等 	防災	<ul style="list-style-type: none"> ・自衛隊、警察、消防等の広域支援部隊が参集する后方支援拠点機能 ・地場産品の取扱や燃料保有、非常電源装置等によるバックアップ機能 ・平時からの防災啓発教育のため、既往災害等の情報発信 等

※本市の課題解決に即したイメージ例：□

資料：国土交通省 HP 「道の駅」による地方創生拠点の形成

4-2 整備事例

「道の駅」は主に市町村が設置し、国土交通省が登録する道路休憩施設として、駐車場やトイレの他、情報提供・休憩施設や地域振興施設を備え、駐車場地域の情報発信や交流の場として活用されています。現在は、地域の創意工夫で、「道の駅」を地域活性化の拠点とする取組が進展してきました。

(1)観光で人を呼ぶ、(2)移住で人を呼ぶ、(3)特産品で盛り上げる、(4)「小さな拠点」をつくる、(5)防災力を強化する、(6)地域の健康を支援する、の6つの役割を以下に示します。

<p>● 観光で人を呼ぶ 「農業プラス観光」で人口3700人の村に年間120万人来訪。リピート率は約7割。 (群馬県川場村「川場田園プラザ」)</p>		<p>● 特産品で盛り上げる ～6次産業化で雇用と経済効果～ 特産品を活かした加工食品の開発販売等、約60名の雇用を創出 (愛媛県内子町「内子フレッシュパーク」)</p>	
<p>● 移住で人を呼ぶ 毎年100名以上が「道の駅」へ移住相談。これまで17世帯34名が移住 (熊本県小国町「小国」)</p>		<p>● 「小さな拠点」をつくる 診療所や役場機能等、生活に必要な機能をワンストップで提供 (和歌山県古座川町「瀧之祥太郎」)</p>	
		<p>● 防災力を強化する 広域防災拠点として高度な防災機能を発揮 (岩手県遠野市「遠野風の丘」)</p>	

資料：国土交通省 HP 「地域の創意工夫の場となる「道の駅」

(1) 観光で人を呼ぶ ～地域の観光総合窓口となる道の駅～

地域を訪れた人が最初に訪れるゲートウェイとなり、着地型観光の受け入れ基地として機能します。地域資源のパッケージ化や地域の歴史・文化に触れる機会を提供し、地域の価値・魅力を向上することを目的としています。

<p>🏠 「川場田園プラザ」(群馬県川場村)</p>	<p>・人口約4千人の川場村で、観光入込客90万人以上 ・農産物販売約4.4億円、約70名の雇用創出</p>	<p>🏠 「若狭熊川宿」(福井県若狭町)</p>	<p>・宿場町「熊川宿」の歴史的な町並みを保存するまちづくりと連携し、地域の歴史・文化に触れる機会を提供。 (かつて鯖が都へ運ばれた「鯖街道」の集積地「熊川宿」の歴史を総合案内) ※ 「熊川宿」と「道の駅」で年間約36万人が来訪</p>
<p>○ ビジターセンター機能 ・観光協会と連携し、近隣の観光案内や宿泊施設など、地域の観光情報を提供。</p>  <p>ビジターセンター</p>	<p>○ 体験・交流機会の提供 ・地域の特産品などの資源を活かし、果物狩りや陶芸などの体験やイベント等により、村民と来訪者の交流の機会を提供</p>  <p>陶芸体験</p>  <p>ブルーベリー狩り</p>	 <p>熊川宿の賑わい</p>  <p>熊川宿の歴史の建造物と道の駅</p>	
<p>○ 地域資源のパッケージ化 ・温泉や資料館、水辺空間、果樹園、農産物や特産品など、地域固有の観光資源を組み合わせることで魅力を向上。</p>  <p>果樹園</p>  <p>資料館</p>	<p>「道の駅」を入口に、地域の魅力にアクセス可能</p>  <p>温泉</p>  <p>水辺空間</p>  <p>観光資源</p>  <p>地域の農産物</p>  <p>特産品を利用した加工品の提供</p>	 <p>夏のイベントでのっせん祭り</p>  <p>語り部による町家内</p>	

資料：国土交通省 HP 「「道の駅」による地方創生拠点の形成」

(2) 移住で人を呼ぶ ～地方移住・ふるさと納税推進に貢献する道の駅～

地方移住相談や移住体験ツアーの窓口を設け、情報提供のワンストップサービスなど、移住推進に活躍します。また、ふるさと納税の情報提供や、寄付していただいた方に季節の地場産品等を送付している事例もあります。

<p>「小国」(熊本県小国町)</p> <p>○UIターン情報発信及び相談窓口</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「道の駅」が相談窓口や移住者等の交流の場を設け、移住を促進。 ・町内の就職や住まい探しの橋渡しを実施。  <p>移住者へのヒアリング 移住者の方々と交流会</p>	<p>「からむし織の里しょうわ」(福島県昭和村)</p> <p>○職業体験を通じた移住促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・伝統工芸の職業体験をする「織姫体験生制度」を実施。 ※体験生は住民票を移し、住宅を村が用意  <p>国産定保存技術「からむし織」</p> <p>・「織姫体験生制度」を102名が習得 ・そのうち約4割(39名)が会津地方に、約3割(27名)が昭和村内に移住し、そのうち11名が地元住民と結婚</p>	<p>「たるみず」(鹿児島県垂水市)</p> <p>○「道の駅」でふるさと納税をPR</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「道の駅」にパンフレットを設置し、納税者※には寄付者証を発行し、構内温泉施設入浴が無料 ※5千円以上 <p>「みやま」(福岡県みやま市)</p> <p>○ふるさと納税のお礼に地元産品送付</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ふるさと納税者※に、「道の駅」から12カ月間、毎月3,000円相当の季節に応じた特産品をお届け ※10万円以上  <p>地元産野菜詰め合わせ 八女茶詰め合わせ</p> <p>「パティオにいがた」(新潟県見附市)</p> <p>○ふるさと応援の記念にベンチに納税者名を刻印</p> 
<p>「大月」(高知県大月町)</p> <p>○移住体験ツアー及び相談窓口</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「道の駅」が移住体験ツアーの実施や相談窓口となり、定住を促進。 <p><移住体験ツアー> 農業体験・郷土料理体験・先移住者との交流会・定置網漁見学・空き家案内・町内散策など</p> 	<p>○「道の駅」駅長の全国公募で、マーケティングなどノウハウを持つ人材にふるさとでの活躍の場を提供</p> <p>(約3%が全国から駅長を公募)</p>	

資料：国土交通省 HP 「道の駅」による地方創生拠点の形成

(3) 特産品で盛り上げる ～地域の特産品を活かした産業振興に貢献する道の駅～

千葉県南房総市の道の駅「とみうら」は、人口約 5 千人の南房総市富浦地域（旧富浦町）に、年間来訪者約 50 万人、南房総エリアへ約 4 億円の経済波及効果をもたらしています。地域特産品「枇杷」を軸にしたオリジナル商品販売で、経済波及効果 4 億円、地域住民の 1%に相当する約 60 名の雇用を創出しました。周辺市町村を含めた地域の総合窓口として観光資源をパッケージ化し、着地型観光需要を呼び込みました。

「とみうら」(千葉県南房総市)



地域特産品「びわ」を活かしオリジナル商品開発、びわ農家の経営安定

特産のびわ → 共同で加工品開発 → 地方特産品のブランド化 オリジナル商品開発・販売 → 枇杷関連商品 50種類 → 需要安定化 生産農家に波及

地域資源をパッケージ化し、観光ニーズを呼び込み

◆観光資源をパッケージ化し、都市部の旅行代理店へ販売
例)日帰りバスツアー誘致

枇杷狩りの受付
房州うちわ作り体験
関東最大規模の菜の花畑
いちご狩り体験

地域の特産品と観光資源

観光バス立寄り台数 約3000台(9万人)

びわ狩り
いちご狩り
レストラン
体験農家
観光名所 等

地域100事業者

・「道の駅」で新たに 60名の雇用を創出
・南房総エリアにおける 経済波及効果 年間 約4億円

資料：国土交通省 HP 「道の駅」による地方創生拠点の形成

(4) 「小さな拠点」を作る ～安全・安心な住民サービスを提供する地域福祉型道の駅～

地域の高齢化に対応し、診療所、保健福祉センター、役場機能など、多様な住民サービスをワンストップで提供します。周辺の集落と道の駅間のアクセスを、コミュニティバスの運行により確保し、地域を支える「小さな拠点」として機能しています。

「美山ふれあい広場」(京都市南丹市)



圏域中心から約30km離れた旧美山町地域で住民サービスを集約提供
(平成12年にJA店舗の閉鎖を受け、住民有志の共同出資により店舗運営会社を設立)



- 【地域内を結ぶ路線バスの結節点】
 - ・コミュニティバス
 - ・デマンドバス
- 【地域内外との交流拠点】
 - ・コミュニティセンター
 - ・観光案内所
 - ・地元牛乳の加工販売施設
- 【地域活動、保健福祉の充実】
 - ・診療所
 - ・高齢者福祉施設
 - ・特産物+日用品販売
 - ・行政窓口
 - ・ATM

資料：国土交通省 HP 「道の駅」による地方創生拠点の形成

(5) 防災力を強化する ～災害時に高度な防災機能を発揮する道の駅～

停電時でも24時間サービス可能な発電設備、備蓄倉庫、ヘリポートを備え、地域の防災拠点とした道の駅です。東日本大震災でも、救命・救急活動、物資集配、住民避難、食料供給などの拠点として機能しました。

＜防災機能を強化した「道の駅」の事例＞

- 「美濃にわか茶屋」(岐阜県美濃市)
 - 震災後3日間を想定した非常用電源を整備(食堂、情報提供施設、トイレの利用が可能)
 - 災害時は食堂が炊き出し施設として使用(40tの飲料水貯水タンクを設置)



○「道の駅」に整備する防災施設の例



＜東日本大震災で機能した「道の駅」の事例＞

- 自衛隊の後方支援拠点
 - 「遠野風の丘」(岩手県遠野市)
- 被災住民へ食料・日用品の供給
 - 震災後、地元農家の出荷により1週間まで営業再開
 - 町で唯一の食料・日用品販売店
 - 「やまだ」(岩手県山田町)
- 住民避難所
 - 自家発電により24時間開館し、おにぎり、菓子等を提供
 - 「三本木」(宮城県大崎市)
- 支援物資集配の拠点
 - 全国から届く支援物資の中継地として利用
 - 「そうま」(福島県相馬市)

資料：国土交通省 HP 「道の駅」による地方創生拠点の形成

(6) 地域の健康を支援をする ～「スマートウェルネスタウン」の中核拠点の道の駅～

道の駅「つどいの郷むつざわ」（千葉県睦沢町）では、町民が一日 9,000 歩くことで自然と「健幸」になれる、先進予防型のまちづくり「スマートウェルネスタウン」の中核拠点となる健康支援型「道の駅」として、健康に必要な 4 要素「食」「憩」「運動」「参加」のメニューを提供しています。健康づくりと地域活性化を一体的に行う地方創生の拠点として、「道の駅」と「定住促進住宅」を官民連携手法により整備しています。

<地方創生拠点としての機能>
地域センター型

■ 凡例

- 既存道の駅
- 既存若者定住促進住宅
- 拡張道の駅
- 今回事業区域
- 住宅拡張検討エリア
- スマートウェルネスタウンエリア

野間直売所(イメージ) 温浴施設(イメージ) フィットネス(イメージ)

健康共生住宅(イメージ) 長屋型住宅(イメージ)

若者定住促進住宅 (H25年18戸整備 (全戸入居済み))

既存道の駅 ※有効活用検討

既存商業施設 (マーケット プレイス)

写真：国土地理院 航空写真 (2012年)

<提案の先駆性・ポイント>

- 道の駅と定住促進住宅を官民連携で一体的に整備し、運営も一元化することでウェルネス住宅(高齢者向け住宅を含む)への支援も含めて、「道の駅」を核に高齢者配食サービスや民間事業者による健康相談などの様々なサービスを提供。
- 温浴施設やフィットネス等のウェルネススペースを付加するなど、健康づくりと地域活性化を一体的に行う、全国的にも新しい「道の駅」。

地域福祉 スマートウェルネスタウン	産業振興 地場産品の加工、ブランド化	防災 周辺自治体の後方支援機能	地方移住等促進 住宅整備と定住促進センターの設置
----------------------	-----------------------	--------------------	-----------------------------

駅名	都道府県	設置者	路線	新設/既設	設置年度	種別
つどいの郷むつざわ	千葉県	睦沢町	県道大多喜一宮線	既設	平成16年	単独型

スマートウェルネス住宅
～人との関わりで健康になるまち～

周辺農地

既存の若者定住促進住宅

ウェルネスモール
～健康支援型道の駅～

住宅ゾーン

道の駅ゾーン

健康関連施設ゾーン

既存の道の駅

既存の商業施設

健康関連施設

既存の地域資源

既存の若者定住促進住宅

既存の商業施設

※イメージ図であり、今後、変更があります。

「Smart Wellness City(スマートウェルネスシティ)」
「ウェルネス(健康・個々人が健康かつ生きがいを持ち、安心安全で豊かな生活を営むこと)」をまちづくりの中核に位置付け、住民が健康で元気に幸せに暮らせる新しい都市モデル。
実施により、医療費が年間一人あたり10万円程度抑制された事例もある。(新潟県見附市)

<実施内容>

- スマートウェルネス住宅と共に定住促進センターの設置
- ウェルネススペースとしてのフィットネススペース、温浴施設の設置
- 産直レストラン・カフェの設置
- 直売・物産施設の設置

資料：国土交通省 HP 「道の駅」による地方創生拠点の形成

5. 先進事例調査

5-1 調査対象とした道の駅

(1) 道の駅アンケート対象施設の抽出方法

アンケート対象エリアは、埼玉県を含む北関東地方及び花きが盛んな千葉県として、30施設を抽出しました。抽出の優先順位は次のとおりです。

- 1) 草木や花がテーマ、または農業や工芸等の体験ができること
- 2) テーマや体験のない施設は、駐車場台数が150~300台で、供用開始が新しい施設
※温泉のある道の駅は、目的性が異なる場合があるため対象から外した。

※海や川など、明らかに本市の道の駅とテーマが異なることが想定される施設は、対象から外した。

(2) 道の駅ヒアリング対象施設の抽出方法

ヒアリング対象自治体は、埼玉県を含む北関東地方及び花きが盛んな千葉県内から、①下野市、②常陸太田市、③常陸大宮市、④南房総市の4市を抽出しました。抽出の優先順位は次のとおりです。

- 1) 開業時期が比較的新しい施設
- 2) 重点道の駅であること
- 3) 草木や花がテーマ、または農業や工芸等の体験ができること

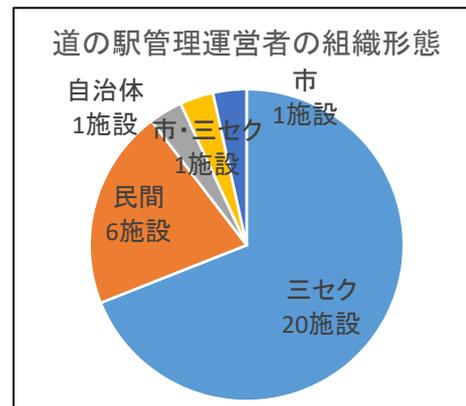
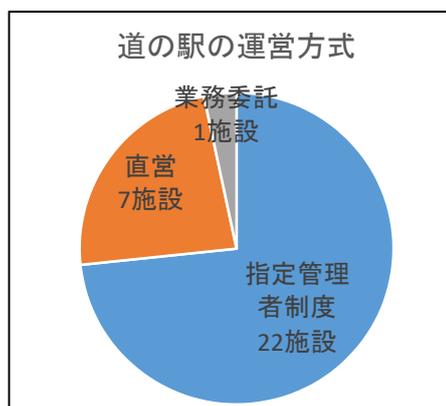
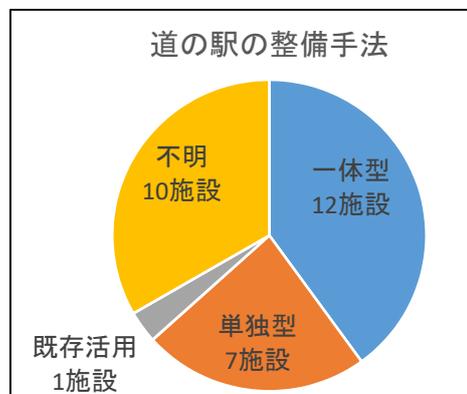
5-2 アンケート調査

(1) 整備・運営手法

整備手法は、一体型が最も多く、単独型は一体型の半数以下となっています。

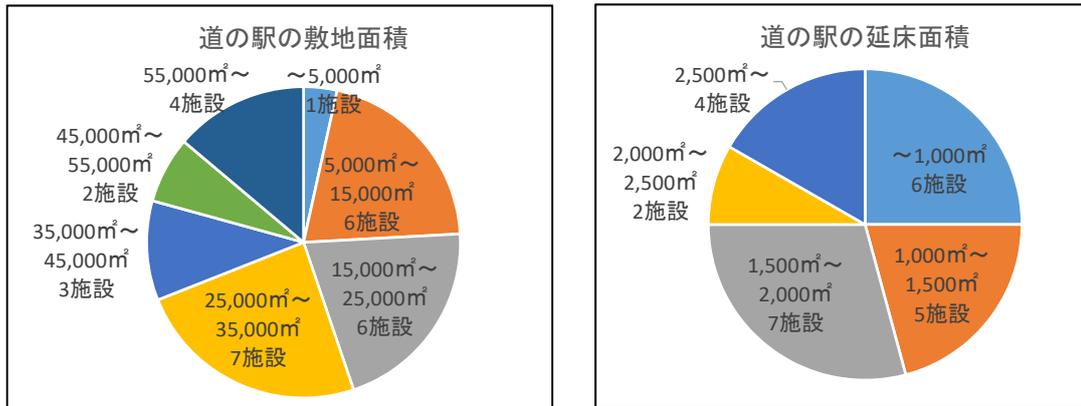
運営方式は、指定管理者制度が約3/4を占めており、直営方式は約1/4となっています。

管理運営者の組織形態は、三セクが約7割を占めており、民間による運営は約2割となっています。



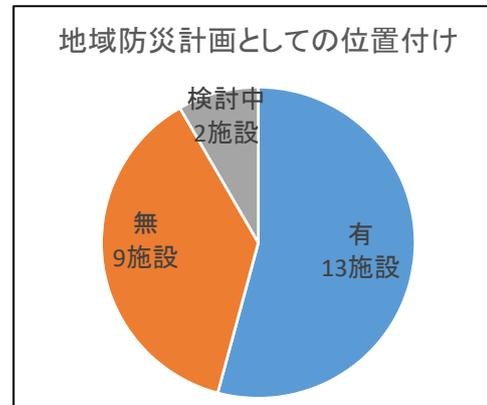
(2) 施設規模

敷地面積の傾向に偏りは無く、約7割が35,000㎡以内となっています。延床面積は8割以上が2,500㎡以下となっています。



(3) 防災拠点の位置付け

過半数の道の駅が、地域防災計画において何らかの役割が位置付けされています。



(4) 予測来客数

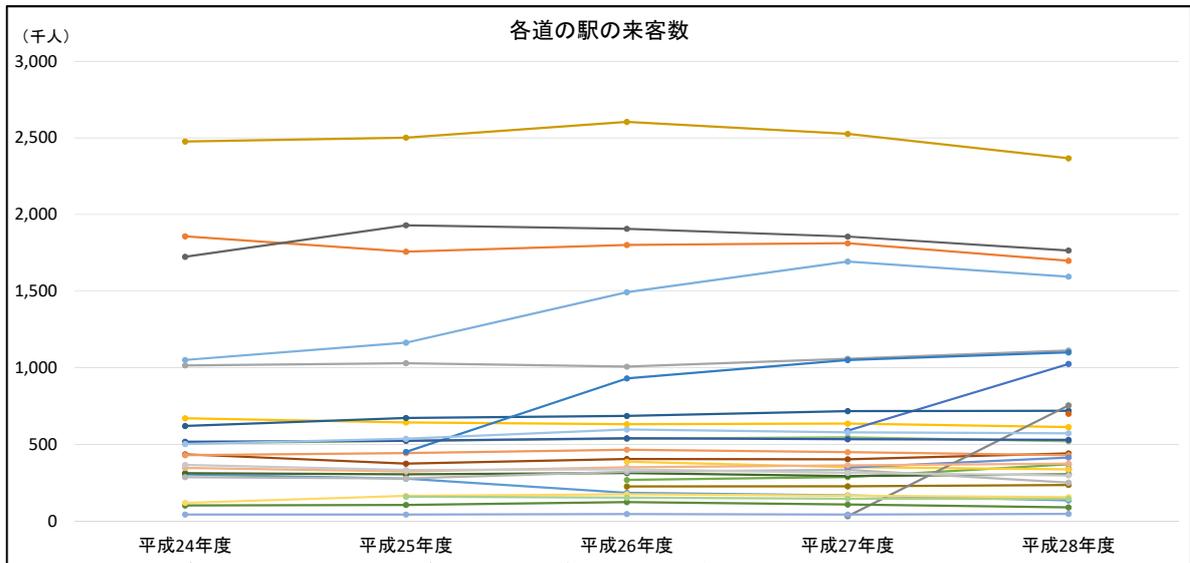
回答のあった道の駅の2/3は、予測より多くの来客数がありました。

※道の駅名は匿名（単位：千人）

道の駅 No.	予測来客数 (A)	初年度における 実際の来客数	H24～H28の 平均来客数 (B)	予測と実際の 来客数の差 (A)－(B)
01	800	200	213	△ 587
02	210	1,700	1,785	1,575
04	692	612	638	△ 54
05	683	1,025	807	124
08	300	440	411	111
11	150	338	338	188
17	457	413	381	△ 76
18	648	520	526	△ 122
19	800	1,100	883	83
20	568	700	700	132
21	490	750	754	264
22	1500	1386	2,495	995

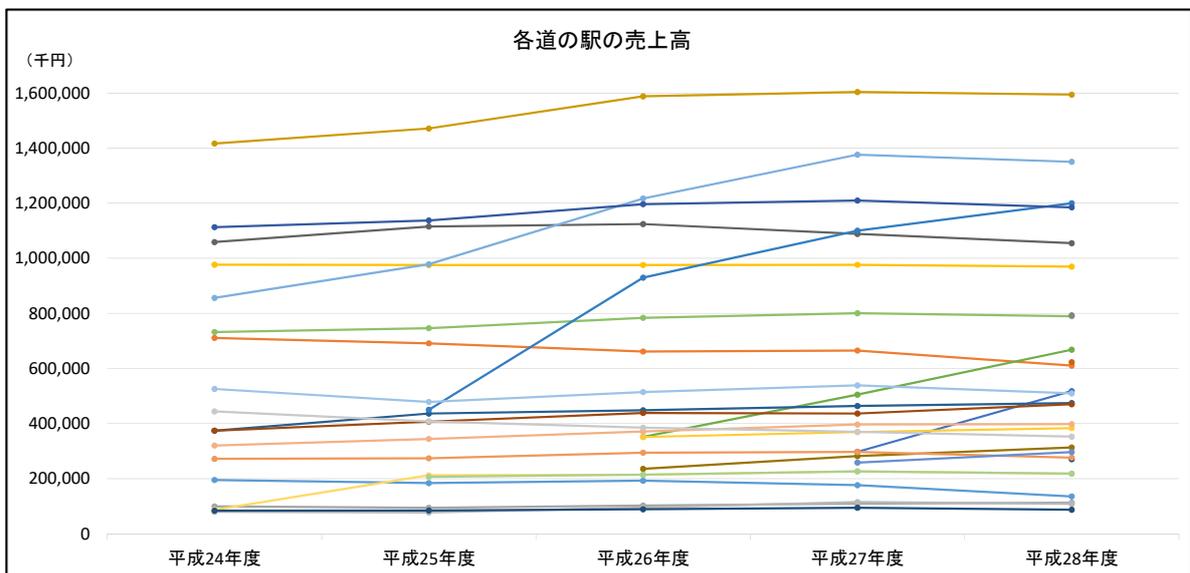
(5) 来客数の推移

5年間の推移をみると、19 駅中 5 駅で来場者数が減少していますが、14 駅は増加か現状維持となっています。



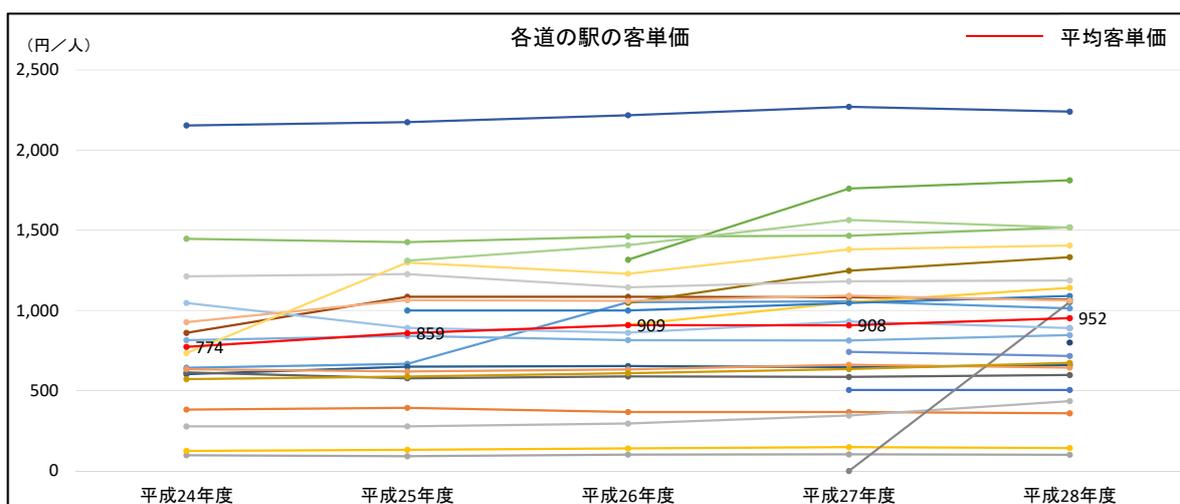
(6) 売上高の推移

5年間の推移をみると、ほとんどの道の駅で売上高が増加傾向にある一方で、約 15～30%の減収となっている道の駅もあります。



(7) 客単価の推移

客単価は0～1,500円/人で広く分布しています。客単価平均は毎年増加傾向にあり、平成24年では774円/人でしたが、平成28年には952円/人となっています。



(8) 施設使用料と指定管理料の差の推移

17施設中6施設で利用料金制を採用しており、通常の利用料金制以外の施設のうち7施設は市町村に利益を還元しています。利用料金制を導入している施設は、開業当初から利用料金制となっており、途中で変更した施設はありませんでした。

※道の駅名は匿名（単位：千円）

道の駅 No.	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度
02	0	0	0	0	0
03	2,351	2,511	2,301	2,118	1,984
04	82,916	83,784	87,453	87,453	83,805
05				4,172	6,393
06			△ 9,945	△ 11,000	△ 8,500
08	9,000	9,000	9,000	9,000	9,000
09	0	0	0	0	0
11					△ 4,812
13	36,275	23,435	21,585	21,710	18,145
14	0	0	0	0	0
15	42	164	80	138	178
16			0	0	0
18	11,000	11,000	11,000	11,000	11,000
19		0	0	0	0
20				0	0
21				△ 12,000	△ 12,000

(9) 直近年の財務状況

営業利益をみると、3 駅で 1%の赤字がありました。開業して間もないなどの要因により赤字となっている施設もありますが、客単価が伸びないことや、来客数が減少していることが要因となり赤字となっている施設もあります。

※道の駅名は匿名（単位：千円）

道の駅 No.	売上高 (A)	売上原価 (B)	販売費及び一般管理費 (C)	営業利益 (D=A-B-C)	営業利益率 (D/A)
02	610,403	452,859	165,020	△ 7,476	△1%
03	112,535	53,549	60,086	△ 1,100	△1%
05	517,931	396,197	103,362	18,372	3.5%
06	205,539	59,392	147,923	△ 1,776	△1%
08	461,840	315,050	137,382	9,408	2.0%
09	941,848	737,593	172,991	31,263	3.3%
11	270,590	177,539	86,697	6,354	2.3%
19	1,200,000	840,000	360,000	0	0.0%
平均	597,180	379,022	154,183	6,881	1.0%

(10) 来場者の特徴

回答のあった 11 の道の駅のうち、8 つの道の駅は、市町村外からの来場割合が多くなっています。

※道の駅名は匿名

道の駅No.	市町村内：市町村外	リピート率（割）	平日：休日
01	15：85	6 割	
02	3：7	8 割	3：7
03	2：8	7 割	4：6
04	3.4：6.6	9.5 割	1：2
05	把握していない	把握していない	4：6
06	不明	不明	4：6
10			1：3
11	2：8	4 割	1：2
13	1：9	6 割	3：7
14	2：8		4：6
17			3.76：6.24
18	1：1	4 割	1：3
19	7：3	9 割	1：2
20			4：3
21	5:5		4：6
22	12：88		

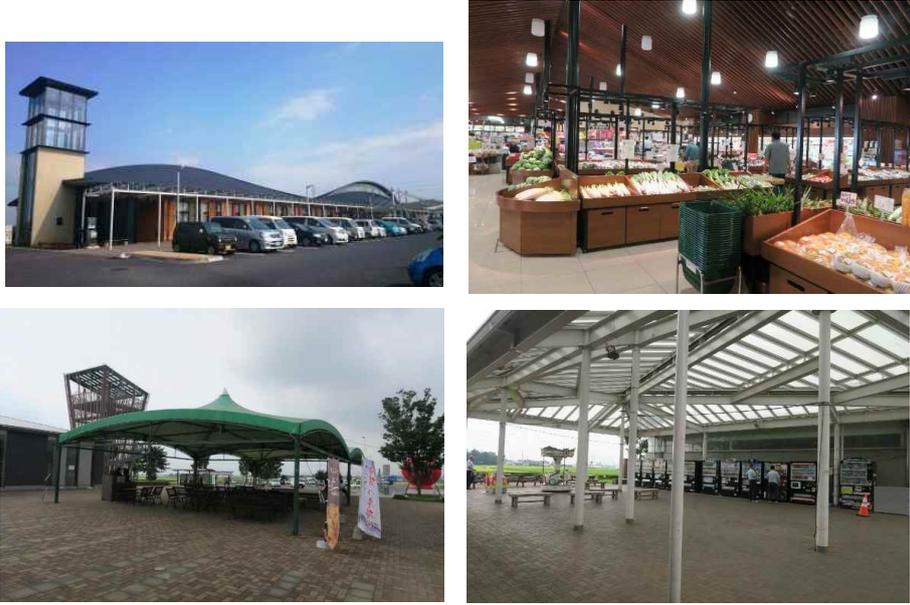
(11) 来客数増加の工夫

※道の駅名は匿名

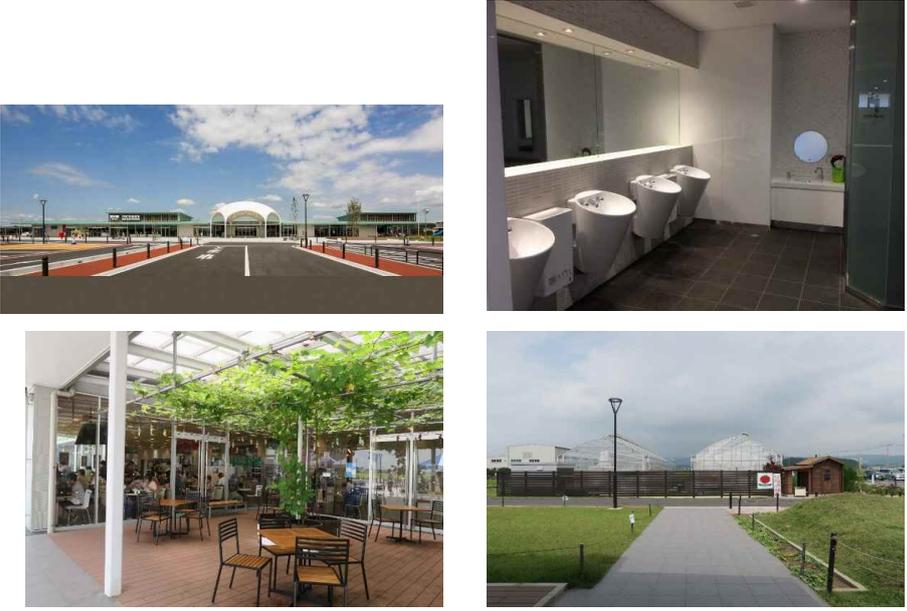
No	来客数増加のために工夫している点
01	キャラクターイベントの実施、インターネットやフェイスブック等の活用。
02	今年上旬にアンケートを行った。結果を吟味し経営改善に努めていく。
03	特産品を使用したオリジナル商品を開発し、集客及びリピーターの増加を図る。
04	指定管理者主催イベントを定期開催。
05	この道の駅でしか手に入らない、味わえないなど、他の道の駅との差別化を図っていききたい。
06	季節ごとのイベントの開催や新事業（いちご狩り）などに取り組んでいる。また、新聞や FM、インターネット（SNS など含む）などによりイベント情報など広く広告を出している。
10	ポイントカードの実施。（スタンプ一杯で 500 円の商品券と交換）
11	催事、セール及び企画展示の定期的な実施。物販施設における取扱い商品の品質確保・品揃えの充実。
13	お客様を飽きさせないように、日々新商品の開発等に取り組んでいる。
16	ハッ場ダム建設に係る工事見学会等の拠点（集合場所）として活用している。
17	EV 充電器の設置等によるドライバーの利便性の向上。イベント、特売日等の開催。
18	農家の出荷量を増加させること。
19	地域の農産物等、販売品やイベントの充実。利用者の声を月間 200 以上集めて、サービス向上の取組を推進。
20	イベント等の事前告知の徹底。スタッフのサービス向上研修等参加によるスキルアップ。お客様の声を大事にしたサービスの改善。
21	お客様の声を重視、不満・不快・不足などのご意見があれば、従業員で共有し即対策を講じる。接客の中で、お客様と会話するきっかけを積極的に見出していく。
22	創業祭・収穫祭・大鍋まつり・物産展などのイベント開催。農産物直売部出荷者協議会員と連携した新鮮野菜の提供。

5-3 ヒアリング調査

(1) 道の駅しもつけ

所在地	栃木県下野市薬師寺 3720 番地 1
コンセプト	下野市の良さを伝えるふれあいの場づくり
特色	周辺地域では早期に開業となり、先進事例となった道の駅
写真	
主なヒアリング内容	<ol style="list-style-type: none"> 1. <u>防災拠点について</u> 一般国道 4 号に面していることから国が災害時の拠点として位置付け（輸送基地）、防災倉庫や自家発電がある。 2. <u>農産物の仕入れについて</u> 直売所で JA を通しているのは米だけ。野菜は出品者が直接出品しており、管理運営者である(株)道の駅しもつけが個人とそれぞれ契約。 品質を管理するために、出品者が協議会を作り、順番で商品チェックをしたり申し合わせをしている。足りない商品は、管理運営者が市場で仕入れている。 3. <u>指定管理料と施設使用料、テナント料について</u> 市から三セクに指定管理料を支払い、三セクから市へ直売所などの使用料を納めてもらっているが、満額は納めてもらっておらず、減免している。 指定管理料は一昨年の実績を基に決めていたので毎年バラバラだったが、平成 28 年度からは当初からの約束で 3 か年固定とした。 4. <u>体験学習室について</u> 体験学習室で地元食材を使った料理教室を行っており、人気が高い。 5. <u>情報発信施設について</u> 当初は、国と市のそれぞれのモニターから情報発信していた。しかし、市のパネルでいたずらが多く、トラブルが多くなったため、動かしていない。 6. <u>建築デザインについて</u> デザインの凝ったものは既製品ではないので特注となり、維持コストがかかる。

(2) 道の駅ひたちおおた

所在地	茨城県常陸太田市下河合町 1016-1									
経営理念	常陸太田市における農林畜産業の振興と地域資源を活かした交流人口の拡大を図り、市域全体での地域産業及び地域活性化の実現に寄与する。									
特色	トマト摘み取りの体験圃場やビュッフェレストランがある道の駅									
写真										
主なヒアリング内容	<p>1. 女性をターゲットとした道の駅 女性をターゲットとしていることから、子供広場やパン屋、トマトの摘み取り体験などは女性を意識して取り入れた。</p> <p>2. 構成施設について</p> <table border="1" data-bbox="416 1211 1353 1655"> <tr> <td data-bbox="416 1211 571 1308">体験交流室</td> <td data-bbox="571 1211 1353 1308">移動式キッチンがあり、普段は体験交流室内の収納スペースに収納してある。</td> </tr> <tr> <td data-bbox="416 1308 571 1404">飲食</td> <td data-bbox="571 1308 1353 1404">ビュッフェ方式のレストランは女性、フードコートは男性がターゲット。</td> </tr> <tr> <td data-bbox="416 1404 571 1527">直売所</td> <td data-bbox="571 1404 1353 1527">JA 常陸が運営し、商品は JA 常陸が調達する。レストランやフードコートで使用している農産物は、朝農家が届けに来るものを使用しており、JA 常陸を通していない。</td> </tr> <tr> <td data-bbox="416 1527 571 1655">コンビニ</td> <td data-bbox="571 1527 1353 1655">コンビニではあるが、地域のお土産などが置いてある。24時間運営していたが、夜中の集客は難しいため、朝 5 時から夜 11 時までの営業となった。</td> </tr> </table> <p>3. 来客のための工夫 平日・休日の繁閑比が大きい観光型の道の駅であるため、ツアー会社との提携など、観光バス立ち寄りのための工夫をしている。</p> <p>4. トマトの摘み取り体験について 最初は苺という意見もあったが、トマトの方が珍しく、年中収穫できるし、女性から好まれるということでトマトとなった。</p> <p>5. 農業支援・育成の取組 現在、農業大学の卒業生に、ビニールハウスを使ってトマト栽培を学んでもらっている。短期的な取組としては、大学生が就農体験として 1 週間滞在したりしている。</p>		体験交流室	移動式キッチンがあり、普段は体験交流室内の収納スペースに収納してある。	飲食	ビュッフェ方式のレストランは女性、フードコートは男性がターゲット。	直売所	JA 常陸が運営し、商品は JA 常陸が調達する。レストランやフードコートで使用している農産物は、朝農家が届けに来るものを使用しており、JA 常陸を通していない。	コンビニ	コンビニではあるが、地域のお土産などが置いてある。24時間運営していたが、夜中の集客は難しいため、朝 5 時から夜 11 時までの営業となった。
体験交流室	移動式キッチンがあり、普段は体験交流室内の収納スペースに収納してある。									
飲食	ビュッフェ方式のレストランは女性、フードコートは男性がターゲット。									
直売所	JA 常陸が運営し、商品は JA 常陸が調達する。レストランやフードコートで使用している農産物は、朝農家が届けに来るものを使用しており、JA 常陸を通していない。									
コンビニ	コンビニではあるが、地域のお土産などが置いてある。24時間運営していたが、夜中の集客は難しいため、朝 5 時から夜 11 時までの営業となった。									

(3) 道の駅常陸大宮～かわプラザ～

所在地	茨城県常陸大宮市岩崎 717-1
コンセプト	常陸大宮市の魅力を創造・体感・発信するための場づくり
特色	久慈川のほとりにある、体験農園や自然との触れ合いを体験できる道の駅
写真	
<p>主なヒアリング内容</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 施設構成について 調理実習室は、加工室が手狭であることから現在、加工室として一時的に利用している。多目的室の稼働は非常に高く、読み聞かせ等のイベントや会合、ワークショップなどで地元の方が利用している。 2. 管理運営 テナントは直売所の JA と軽食の瑞穂農場であり、それ以外は直営である。直売所で足りない商品は、JA が市場で調達して対応している。JA は手数料は直接出荷と変わらない。JA が入っていれば営農指導もしてもらえる。 3. 体験農園について 道の駅内の農園には、収穫体験用に何種類もの野菜が植えられているが、それで儲けようとは考えていない。洋野菜の作付面積を増やすコンセプトで重点道の駅に選ばれており、試験農場のように栽培している。 4. 駐車場の充足について オープン当初、混雑が激しい時は、約 7km 離れている役所まで渋滞が続いた。5 月までそのような状況が続いたことから、近隣の方は渋滞に巻き込まれないように、道の駅に近寄らなくなった。 5. 開業準備スケジュール 駅長は開業 1 年前に選任し、それから開業準備が始まった。その時点では目標の売上や客数、ある程度の収支が決まっているだけだった。テナント候補が急に出店できなくなったり、商品の POS 登録が間に合わない、野菜が揃えられない等数々の困難があった。 6. オープンしてからわかった、建物に関する課題 収納スペースが足りず、外にテントを張って倉庫の代わりにしている。事務室内には倉庫の他、両替機や監視カメラ用モニター等も設置するため、事務室は広めにとるべき。

(4) 道の駅おおつの里

所在地	千葉県南房総市富浦町大津 320
特色	花摘みやフラワーアレンジメント、果物狩りが体験できる道の駅
写真 上段： 花俱樂部 下段： 枇杷俱樂部	
主なヒアリング内容	<ol style="list-style-type: none"> 1. 「道の駅とみうら 枇杷俱樂部」について 人口 5 千人の小さな町である富浦町には、当初観光の目玉が無かったので、それならば作れば良いという考えで、道の駅の構想が始まった。町には枇杷という、他に例があまり無い素材があったので、枇杷を使って地域振興を図る施設が目指された。枇杷俱樂部では廃棄予定の枇杷を余すところなく使って、商品化している。 2. 「道の駅おおつの里 花俱樂部」について さらに長く滞在してもらうために、房総地域全体のイメージである花というキーワードを活かし、花に関する体験ができる機能を作ろうと考え、「道の駅とみうら 枇杷俱樂部」の姉妹施設として平成 5 年に「花俱樂部」を整備した。 3. 一括受注システム 枇杷俱樂部は旅行業法における旅行商品取扱いの資格を持っており、旅行商品の作成と販売ができる。収穫体験等、小さな様々な観光要素を束ねて日帰りツアーを組み、旅行会社に企画を売ったり、旅行会社と農家の間を代理して代金收受を行っている。 4. 花の売り方について 花摘み体験の申込者が花俱樂部で受けきれない場合は、提携している花き農家に受け入れをお願いしている。ただの切り花はほとんど売れず、格安でなければ売れない。自分が行って摘んだという付加価値、ストーリーが必要である。年間 3,000 台のバスが訪れるので、40 人/台とすると単純計算として 12 万人が来訪していることになるが、その内 2 割の方は花、8 割はみかんや枇杷狩りを目的に来る。 5. 花のオフシーズン 夏期は、花俱樂部を休業している。夏期休業中でも作業員がおり、施設奥にあるビニールハウスで花栽培等を行っている。

5-4 先進事例調査のまとめ

- アンケート結果を参考とすると、敷地面積は 35,000 m²以下、建物の延べ床面積は 2,500 m²以下が規模の目安となります。
- 道の駅は鴻巣市地域防災計画に位置付けられるなど、防災上の役割が求められることが多いことから、本市道の駅においても防災上の役割を担うことを検討する必要があります。
- 予測来客数については、ほとんどの道の駅において、実際の来客数と大きな乖離があり、来客数や売上高は施設によって様々であることから、道の駅のターゲットや使われ方などを考慮した予測が必要となります。また、管理運営によっては赤字となることもあるため、収支予測を含めた十分な検討が必要です。
- 指定管理制度に基づく契約変更は容易ではないことから、管理運営に関する契約内容について、十分検討を進める必要があります。
- アンケート対象施設と同様に、リピート率を高め、平日にも休日に劣らず集客できる施設を目指す必要があります。
- 道の駅「ひたちおおた」では、女性をターゲットとした施設づくりを行うことで、ドライバーだけでなく、地域に住む女性が平日にも来訪してもらえるように工夫されていました。本市道の駅においても、ファミリー層だけでなく、女性を意識した道の駅を検討することが求められます。
- 道の駅「とみうら」が提供する枇杷製品のように「ここでしか買えないもの」、また、道の駅「常陸大宮」のように「ここでしか体験できないこと」が、目的地としての道の駅を成り立たせています。本市道の駅においても、本市を訪れてもらうための第一歩となるように、「ここでしか」の体験を提供するコンテンツが求められます。
- 道の駅「おおつの里」のように、花だけでは採算性を成立させることは難しいので、複数のコンテンツを組み合わせることで集客性を高める必要があります。
- 施設の整備や運営に関して、アンケートやヒアリングの先進事例を参考にして検討を進める必要があります。

本市道の駅は、敷地面積は 35,000 m²、建物の延べ床面積は 2,500 m²の施設を基準とし、併せて防災上の役割を検討します。

ドライバーやファミリー層だけでなく、女性客もターゲットとし、ここでしか購入・体験できないモノ・コトを提供します。また、複数のコンテンツを組み合わせることで集客性・採算性を高め、先進事例を参考として計画を進めます。

今後、管理運営に関して詳細な検討を進める必要があります。

6. 整備方針

6-1 整備コンセプト

6-1-1 整備コンセプト設定方針

地域課題・問題点を解決する「交流・産業ゾーン」として、一般国道 17 号及び熊谷バイパス、上尾道路の交通結節点となる箕田地内エリアにおいて道の駅を整備します。

①地理的・地域的特性及び課題への対応

埼玉県央広域消防本部と連携した、地震や気象による災害時の防災拠点としての機能と、長距離ドライバーのための十分な休憩機能が求められています。

地域の農作物の流通・販路拡大に貢献するとともに、地域産の農産物を PR したり市内店舗と販促活動をする等、市民が本市道の駅や市内店舗で日常的に購入したくなる商品や運営を検討します。

市民の市内滞在機会を増やすため、市民の外食欲求に応えられる施設を目指します。

また、鴻巣の歴史をコンセプトに取り入れることで、鴻巣らしさを PR します。

本市道の駅はドライバーだけでなく、市民の利用を想定したコンセプトを検討します。

平成 27 年 10 月に「健康づくり都市」を宣言し、「まちも人も健康」を目指して誰もが気軽に実践できるウォーキングやラジオ体操の推進、さらに健康運動教室などを実施しており、道の駅においても健康づくりを推進します。

②地域資源

市内観光地に訪れてもらうためのきっかけとなる、観光拠点としての役割を担う道の駅を検討します。また、市の特産物である花や、サイクリング、ウォーキング等をコンセプトに取り入れることを検討します。

③近年の道の駅のトレンドの考察から

観光客のニーズに向けた「ゲートウェイ型」及び地域住民のニーズに向けた「地域センター型」の両方の機能を備えます。また、整備事例を参考として、観光で人を呼び、特産品で盛り上げ、防災力を強化し、地域の健康を支援する道の駅を目指します。

④先進事例調査

本市道の駅は、敷地面積は 35,000 m²、建物の延べ床面積は 2,500 m²の施設とし、併せて防災上の役割を検討します。

ドライバーやファミリー層だけでなく、女性客もターゲットとし、ここでしか購入・体験できないモノ・コトを提供します。また、複数のコンテンツを組み合わせることで集客性・採算性を高め、先進事例を参考として計画を進めます。

今後、管理運営に関して詳細な検討を進める必要があります。

6-1-2 整備コンセプトの設定

コンセプト設定方針を基に、コンセプト案を検討しました。

<整備コンセプト>

よみがえる鴻巣宿～花と農と健康を楽しむ人の活動拠点～

- かつての宿場町は、宿泊・休憩の他、最も重要な役割として、隣の宿場から運ばれてきた公用の荷物や通信物を、次の宿場まで運ぶという物流・通信の役割があり、人や物流の中継地を担ってきました。鴻巣宿も中山道六十九次の一つです。
- 本市の道の駅は、道の駅自体を楽しめるだけでなく、**人と人、人と場所、人とモノ、人と未来を繋ぐ、現代の宿場町**を目指します。
- ターゲットは女性とファミリーを中心とした、平日でも集客力を備える道の駅を目指します。
- **農業体験**により新鮮な地場野菜や農業への関心を促すだけでなく、季節を通した**花**の体験によりゆとりある心を醸成し、**健康**な身体を育む拠点として、**心身がともに健康になれる道の駅**を目指します。
- **鴻巣をPRするショーケースとしての役割**だけでなく、**地域のコミュニティを形成するプラットフォーム**として、**休日だけでなく平日も集客**できる道の駅を目指します。



～人と人を繋ぐ～
新しい出会い、これまでの関係を深める交流拠点を目指します。



～人と場所を繋ぐ～
鴻巣の景色や観光スポットなど、鴻巣の美しい景色や楽しい場所を紹介します。



～人とモノを繋ぐ～
鴻巣産の食材や特産品など、ここでしか得られないモノを提供します。



～人と未来を繋ぐ～
体づくりや出店、就農支援など、鴻巣で新しいことにチャレンジする機会を提供します。

6-1-3 導入する機能候補

(1) 休憩機能：駐車場、トイレ、ベビーコーナー

一般国道 17 号及び熊谷バイパスを通過するドライバーの休憩施設として、24 時間利用可能な駐車場とトイレ、ベビーコーナーを整備します。誰もが利用しやすい施設を目指し、多目的トイレや子供用トイレ、おむつ交換台や授乳室などを設置し、駐車場は停めやすくゆとりのある計画とします。

■周辺地域の道の駅(検討中も含む)



関越自動車道 三芳 PA(上り)の
ベビーコーナー

(2) 情報発信機能：休憩所・情報コーナー

ドライバーが休憩する場を提供するとともに、本市のPR情報及び近隣市の情報を提供します。見所や観光・イベント情報、歴史等を紹介するパンフレットや書籍を置く本棚を設置し、観光コンシェルジュを配置するなど、本市だけでなく近隣市の情報も提供することで、地域間の回遊性を向上させます。



道の駅とみうら



道の駅常陸大宮

(3) 防災拠点機能：広場・イベントスペース

通常は、ドライバーが軽い運動を行ったり、イベントが行われる場所となります。大規模地震や台風などの災害時は、ドライバーが帰宅困難となった場合でも数日間滞在できるように、生活用品や食料品を備蓄して通過車両の一時避難場所としての役割を担う他、埼玉県央広域消防本部と連携機能する防災拠点としての機能を担います。



子供が遊べる噴水



道の駅ひたちおおた

(4) 地域振興機能

① 農産物直売所

減農薬・減化学肥料により栽培された環境にやさしいお米である「こうのとり伝説米」をはじめとする鴻巣市産の穀類や、地域で採れた野菜や果実を販売し、新鮮さとともに、市内産農産物をPRする施設を検討します。



道の駅センザキッチン

②物産・特産品販売施設

鴻巣の花き、和洋菓子、蜂蜜、雛人形、赤物、工場加工製品などを販売し、鴻巣市の物産・特産品をPRする施設を検討します。



③新規就農者支援施設

農業振興を目的としたアグリゾーンを設定し、ビニールハウスで新規就農者が道の駅の農産物直売所販売に向けた作物を栽培するとともに、来場者が季節の野菜を収穫体験することを検討します。新規就農者は、一定期間後、農業就労者として独立を目指します。

④飲食施設

飲食施設として、スポーツカフェを設置することを検討します。フードコートスタイルとし、川幅うどんやいがまんじゅうなど本市を代表する料理の他、人気のあるファストフードや、「花」と「健康」をイメージしたオーガニックメニューを提供することを検討します。

フードコート空間に大画面の映像パネルを設置し、通常は鴻巣の観光情報等を放映します。オリンピックや世界大会、鴻巣市出身者が出場する大会等が行われる時にはライブ中継等を放映し、みんなで応援する等の運営が考えられます。

フードコート空間の一部は花と緑に囲まれたオープンカフェとし、鴻巣の花き栽培のPRを行うことを検討します。

また、飲食施設の一部において、市内外の企業または個人の方が、鴻巣産農産物を用いて、道の駅で販売する新たなオリジナルのメニューや商品を開発し、製造するための農産物加工施設を設置することを検討します。ここで作られたメニューや商品が道の駅内で提供され、売れ行きや利用者の感想により、消費者ニーズに合わせて改良していける等の事業展開が考えられます。完成後は市内外に販路を広げていけるよう、支援していくことを検討します。



道の駅ひたちおおた



道の駅とみうら

⑤体験学習・調理室・コミュニティスペース（料理体験室、健康づくりスペース、会議室・多目的室）

「初めてでも参加できる」「共同作業で絆を深める」「かけがえのない仲間ができる」といった、地域内外が参加するコミュニティを作り交流を深める場を設置することを検討します。

鴻巣の食材を利用した料理教室やパーティイベントなどを行う「料理体験室」、インストラクターが指導する室内運動に参加できる「健康づくりスペース」、地域の会合や花や

ハーブを使った体験教室、雛人形の絵付けなどに利用できる「会議室・多目的室」を設置することを検討します。



⑥子育て支援スペース

幼児教育が受けられるキッズスペースを設置することを検討します。知育玩具、農業体験（本市道の駅または市内協力農家にて実施）&調理体験、体操・ダンス・リトミック教室などの体験を検討します。



⑦テナントスペース

ドライバーが休息するために必要な物品を販売する店舗をテナントとして設置します。また、期間限定で飲食店や物販店、サービス店を出店できるチャレンジショップを検討します。出店期間終了後は、市内での新規出店を促していくことが考えられます。

⑧ウォーキング&ランニング&サイクルステーション

さきたま緑道や市内ウォーキングコースを利用するウォーカーやランナー、サイクリストの発着・中継地点を検討します。発着・中継地点としての利便性を向上するために、シャワーやロッカー、自転車工具の貸し出しを検討します。ロッカーは、宅配ロッカーとしての利用も検討します。



⑨地域振興機能用駐車場

休憩機能利用者用の駐車場とは別に、地域振興機能利用者用の駐車場の設置を検討します。

⑩バス・デマンドタクシー停留所

様々な交通手段で道の駅に立ち寄れるように、バス及びデマンドタクシーの停留所の設置を検討します。

7. 施設配置計画

7-1 施設規模の算定

7-1-1 休憩機能

(1) 駐車場

①交通量

平成30年9月19日交通量調査による箕田(北)交差点の12時間断面交通量を、平成27年度交通センサス一般国道17号北本市深井7丁目58の12時間・24時間交通量の比率で24時間交通量に換算しました。

観測地点	昼間12時間自動車交通量			24時間自動車交通量		
	小型	大型	合計	小型	大型	合計
箕田(北)交差点	13,689	2,608	16,297	19,499	4,795	24,294
北本市深井7丁目58	23,913	5,000	28,913	34,063	9,193	43,256

②交通量から予測される必要ます数

「設計要領(NEXCO)」を参考として必要駐車場台数を算定した結果、小型車48台、大型車20台、身体障がい者用1台と算出されます。

③必要駐車場面積

「設計要領(NEXCO)」を参考にすると、小型車の必要駐車場面積は1,632㎡と算出されます。大型車については、安全性を重視して小型車との動線を分ける必要があることから、余裕を見て必要駐車場面積の2.2倍とした結果、3,536㎡と算出されます。

	小型車	大型車	備考
1台当たりの駐車所要面積(㎡)	33.50	180.62	NEXCO設計要領 小型車駐車角90° 大型車60° (大型車は余裕分として2.2倍)
必要駐車場面積(㎡)	1,632	3,536	身体障がい者用駐車場は小型車に含める
計		5,169	

④二輪車・自転車用駐輪場

本施設の前面道路交通量は30,000台を下回っているため、二輪車用駐輪場は、「設計要領(NEXCO)」より4台分12.5㎡と設定します。自転車用駐輪場も二輪車駐輪場と同じ面積とします。

計画交通量(台/日)	駐車場台数(台)	面積(㎡)	備考
30,000台以上	8	25	2.5m×10.0m=25.0 小型車2ます相当
30,000台未満	4	12.5	2.5m×5.0m=12.5 小型車1ます相当

(2) トイレ

トイレ個数は「設計要領(NEXCO)」より、男小3、男大2、女9、身障者1とし、必要面積は194㎡であることから200㎡と設定します。

7-1-2 情報発信施設

情報発信施設は、無料休憩コーナーを兼ねるものとします。道路管理者整備分の計画台数は100台以下であるため、140㎡と設定します。

片側駐車台数(台)	席数	標準的な面積(㎡)
300	80	250
250	60	210
200	60	210
150	40	170
100台以下	30	140

7-1-3 地域振興施設

(1) 農産物直売施設

農産物地産地消等実態調査(関東)において、一般的な道の駅直売所の運営者である3セクと農協の平均売場面積をみると、203.3㎡であり、バックヤード約20%を考慮して、必要面積を260㎡とします。

区 分	1産地直売所当たり 売場面積(㎡)
関 東 ・ 東 山	117.8
地 方 公 共 団 体	154.7
第 三 セ ク タ ー	184.8
農 業 協 同 組 合	221.8
農業協同組合(女性部、青年部)	242.7
生産者又は生産者グループ	97.7
そ の 他	123.6
第三セクターと農業協同組合の平均	203.3

(2) 物産・特産品販売施設

本施設の計画台数は道路管理者・市分併せて218台であるため、「設計要領(NEXCO)」により200㎡と設定します。

片側駐車台数(台)	ハイウェイショップ(㎡)
300	255
250	230
200	200
150	170
100	160
50	160

(3) テナントスペース、チャレンジショップ

全国FC加盟店協会関連資料集「地元小売店及びコンビニエンス・ストアの概要」(H10.6)の調査結果では、地元小売店及びコンビニエンス・ストアの売場面積は100㎡前後となっています。そのため、バックヤードを10㎡とし、110㎡を日用品販売の必要面積とします。

調査方法	売場面積に関する統計データ
アンケート結果	「100～149㎡」(41.4%)及び「75～99㎡未満」(31.2%)が中心
チェーン本部への聞き取り調査	「店舗の売場面積は100㎡前後が中心」

(4) 飲食施設・農産物加工施設

アンケート結果では平均面積が 355 m²となっています。飲食施設を選べない高速道路のサービスエリアと、周辺の飲食施設も選べる道の駅では、飲食施設の使われ方に違いがある可能性を考慮し、アンケート結果を参考として、350 m²と設定します。

(5) 体験学習・調理室・コミュニティスペース

アンケート結果を参考として、150 m²と設定します。

(6) 子育て支援スペース

先進事例を参考として、230 m²と設定します。

(7) 駐車場（市整備分）

市整備分の駐車場台数については、1,000 m²を超える地域振興施設が集客施設でもあることから、「大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針」に基づき必要駐車台数を算出し、従業員用駐車場を加えた上で、道路管理者整備分との重複を考慮して、150 台（内身障者用 3 台）と設定します。

(8) 広場・イベントスペース、ガーデン等

埼玉県では「ふるさと埼玉の緑を守り育てる条例」において、敷地面積 1,000 m²以上の新築を行う場合は、用途地域が定められていない区域では敷地面積の 25%を緑化することが義務付けられています。そのため、市の整備分の緑化については広場・イベントスペース、ガーデン等で対応します。

7-1-4 その他の機能

(1) 事務室・倉庫

職員 10 名×5 m²/人+倉庫 80 m²とすると 130 m²となり、アンケート結果とも同規模となるため、130 m²と設定します。

(2) ごみの仮置き場・従業員詰所

「設計要領 (NEXCO)」を参考としてごみの仮置き場の面積を求めると、駐車台数が 218 台であるため、50 m²、休憩室については 56 m²となり合計 104 m²となることから、110 m²として設定します。

駐車台数	仮置き場(仕分場合む)
401台以上	別途検討
301~400	80m ²
251~300	60m ²
151~250	50m ²
150台以下	30m ²

駐車台数	床面積	休憩室(畳)の規模	備考
401台以上	別途検討	別途検討	S造平屋建 共用部:玄関、流し台、ガス台、 冷蔵庫設置スペース 設備:空調設備、水道、ガス等
301~400	42m ²	10.5帖+4.5帖	
251~300	38m ²	9帖+4.5帖	
151~250	34m ²	7.5帖+4.5帖	
150台以下	26m ²	4.5帖+4.5帖	

	面積(m ²)
ごみの仮置き場	50
清掃員詰所	54
計	104

(3) 芝生広場・植栽

埼玉県では、「ふるさと埼玉の緑を守り育てる条例」による建築行為時の緑化計画届出書の届出制度により、敷地面積 1,000 m²以上の新築、増築、改築又は移転を行なう場合は、条例で定められた面積を緑化する必要があります。

緑化を要する面積は、用途地域以外では「緑化を要する面積＝敷地面積×0.25」となっており、敷地内地上部の他、屋上、壁面、駐車場を活用することができます。本市道の駅においては、植栽の他、芝生広場として緑化するものとします。芝、コケその他の地被植物又は多肉植物による緑化については「緑化面積＝植栽面積×0.9」とすることとされているため、芝生広場の面積を、「緑化を要する面積＝植栽面積×0.9＝敷地面積×0.25」となるように設定します。

(4) 検討区域の位置、敷地規模

検討区域（計画地）は、大幹線の北側、熊谷バイパスの西側の約 3.0ha と想定します。本市道の駅の隣接敷地を、農業振興を目的としたアグリゾーンとし、新規就農者が道の駅の農産物直売所販売に向けた作物を栽培するとともに、来場者が季節の野菜を収穫体験することを検討します。

(5) 敷地規模

敷地の規模については、各構成機能の必要面積と敷地形状を考慮し、下記のとおり設定します。

種別	施設	規模・面積	機能概要等
休憩機能	駐車場	約 5,200 m ²	小型：約 50 台（内、身体障がい者用 1 台） 大型：約 20 台
	トイレ	約 600 m ²	
情報発信機能	休憩所・情報コーナー	（建物：約 340 m ² ）	
防災拠点機能	広場・イベントスペース等	約 4,200 m ²	
地域振興施設	販売施設、飲食、地域交流機能等	約 3,000 m ² （建物：約 2,000 m ² ）	管理事務所を含む
	駐車場	約 5,000 m ²	小型：約 150 台（内、身体障がい者用 3 台）
緑地		約 4,000 m ²	緩衝緑地等
調整池		約 7,000 m ²	深さ 2.0~4.0m
合計		約 29,000 m ²	

7-2 動線計画

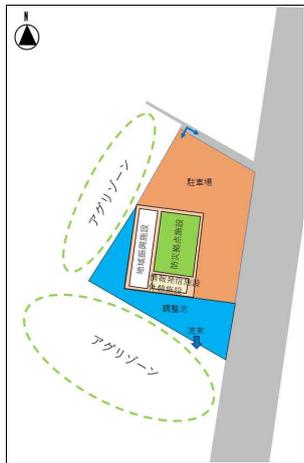
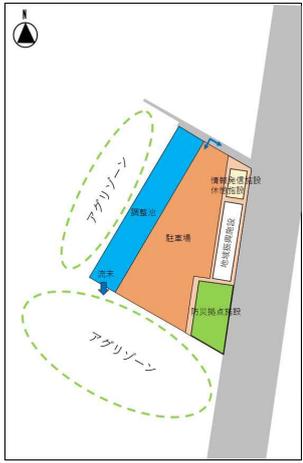
検討区域へのアクセス道路は、安全性を考慮して国道からは直接進入を避け、北側の市道からの出入口のみとします。



7-3 施設配置計画

(1) 施設配置案

施設配置案を 3 案検討し、各視点から比較した結果、案 1 が最も合理的であることから、案 1 を前提として計画を検討します。

敷地想定規模	約 3.0ha		
配置案	案 1	案 2	案 3
配置イメージ			
プランの概要	・敷地の北西側に地域振興施設を配置し、調整池を南側に配置したものの。	・一般国道 17 号熊谷 BP と平行に地域振興施設を配置し、調整池を南側に配置したものの。	・一般国道 17 号熊谷 BP 沿いに地域振興施設を配置し、調整池を西側に配置したものの。
建物配置	・地域振興施設の正面が明確であり、バックヤードの利用が可能となる。 ・地域振興施設、休憩施設が広場を囲うように配置してあるため、一体的に利用できる。	・地域振興施設の正面が明確であり、バックヤードの利用が可能となる。 ・地域振興施設、休憩施設が広場を囲うように配置してあるため、一体的に利用できる。	・建物による集客効果をねらう場合、通過車両にアピールしやすい。 ・地域振興施設の正面の配置に配慮が必要となる。 ・地域振興施設、休憩施設、広場が一直線に配置してあるため、一体的な利用がしづらい。
出入口 (一般国道 17 号熊谷 BP への渋滞の影響)	・一般国道 17 号熊谷 BP から距離があるため、市道での渋滞緩和を考慮している。	・一般国道 17 号熊谷 BP から距離があるため、市道での渋滞緩和を考慮している。	・一般国道 17 号熊谷 BP から距離が短くなるため、交差点での渋滞が懸念される。
一般国道 17 号熊谷 BP 車線からの視認性	・駐車場の利用状況が道路から把握しやすい。	・駐車場の利用状況が道路から把握しやすい。	・駐車場の利用状況が道路から把握しづらい。
調整池の影響	・調整池が敷地南側にあるため、現在の高低差をそのまま活用できる。	・調整池が敷地南側にあるため、現在の高低差をそのまま活用できる。 ・調整池が不整形となる。	・調整池が敷地西側にあるため、排水勾配の変更が必要である。
アグリゾーンへのアクセス	・地域振興施設と近いいため、アグリゾーンが利用しやすい。	・地域振興施設と近いいため、アグリゾーンが利用しやすい。	・地域振興施設との間に駐車場や調整池があるため、アグリゾーンが利用しづらい。

(2) 配置計画 (案) (土地利用イメージ)



(3) 建築面積

建物面積については、各構成施設の必要面積を考慮し、下記のとおり設定します。

■建築物施設規模

種別	施設		規模・面積	機能概要等
情報発信施設、休憩施設	トイレ		約 200 m ²	
	休憩所・情報コーナー・ベビーコーナー		約 140 m ²	
	小計		約 340 m ²	
地域振興施設	販売施設	農産物直売施設	約 260 m ²	
		物産・特産品販売施設	約 200 m ²	
		テナントスペース、チャレンジショップ	約 110 m ²	
		飲食施設・農産物加工施設	約 350 m ²	
	地域交流施設	体験学習・調理室・コミュニティスペース	約 150 m ²	会議室、料理体験室、体験工房・研修室、ヨガ・ストレッチスタジオ、多目的室 等
		子育て支援スペース	約 230 m ²	
		ウォーキング&ランニング&サイクルステーション	約 90 m ²	シャワー、大型ロッカー、ロードバイク組み立て・整備スペース 等 (一部屋外部分)
	管理施設	事務所・倉庫	約 130 m ²	
		ごみの仮置き場・従業員詰所	約 110 m ²	
		農作物洗い場・農機具格納庫	約 200 m ²	
	小計		約 2,000 m ² (1,830 m ²)	

(4) 建築物配置の考え方

- 施設を「情報発信施設、休憩施設」、「販売施設」、「地域交流施設」、「管理施設」に分類し、広場・イベントスペースを囲うように建築物を配置します。
- ドライバーの休息のための施設として主に活用する「情報発信施設、休憩施設」とテナントスペースは近接して配置します。
- 飲食施設は、緑地や広場の一部をオープンカフェとして活用できるように配置します。
- 農作業洗い場・農機具格納庫は、アグリゾーン（隣接敷地）での収穫や作業準備の場として活用できるように配置します。
- ウォーキング&ランニング&サイクルステーションは、開放的な空間を確保します。

7-4 インフラ計画

(1) 給水計画

給水については、大幹線排水路を挟んだ先の配水管（DIPφ200）より引込みを行う計画とします。



(2) 汚水排水計画

整備予定地は市街化調整区域ではありますが、北鴻巣駅を中心とした市街化区域に隣接しています。整備予定地の南側に汚水本管が設置されている為、浄化槽設置と公共下水道に接続する方法が考えられます。

①浄化槽

浄化槽の対象人員の算定は、建築物の用途別の尿尿浄化槽処理対象人員算定基準（JIS A3302-2000）により算出しました。

■建築物の用途別による尿尿浄化槽処理対象人員算定基準

類似用途別番号	建築物用途			処理対象人員		処理対象人員(n)1人当たりの汚水量及びBOD量参考値 ⁽¹⁾⁽²⁾		1日の排水時間	
				算定式	算定単位	水量負荷算定(L/人・日)	BOD量負荷算定(g/人・日)		
6	原案施設	ル	キャンプ場	$n=0.56P$	n:人員(人) P:収容人員(人)	125	40	8	
		ヲ	ゴルフ場	$n=21H$	n:人員(人) H:ホール数(ホール)	250	26	10	
7	駐車場関係	イ	サービスエリア 便所 売店	一般部	$n=3.60P$	n:人員(人) P:駐車台数(台)	135	40	12
				観光部	$n=3.83P$				
				売店なしPA	$n=2.55P$				
				一般部	$n=2.66P$				
				観光部	$n=2.81P$				
ロ	駐車場・自動車車庫	$n = \frac{(20C+120U)}{8 \times t}$	n:人員(人) C:大便器数(個) U ⁽¹⁾⁽²⁾ :小便器数(個) t:単位便器当たり1日平均使用時間(時間) t:0.4~2.0	—	—	12			
ハ	ガソリンスタンド	$n=20$	n:人員(人) t:営業所当たり	—	—	8			
8	学校施設関係	イ	保育所・幼稚園・小学校・中学校	$n=0.20P$	n:人員(人) P:定員(人)	200	36	8	
		ロ	高等学校・大学・各種学校	$n=0.25P$					
		ハ	図書館	$n=0.08A$					n:人員(人) A:延べ面積(m ²)

本施設は道の駅であることから駐車場関係・サービスエリアに該当し、道路管理者整備部分を便所（売店なしPA）、市整備部分を売店（観光部）として、それぞれのP（駐車台数）よりn（人員）を求めました。

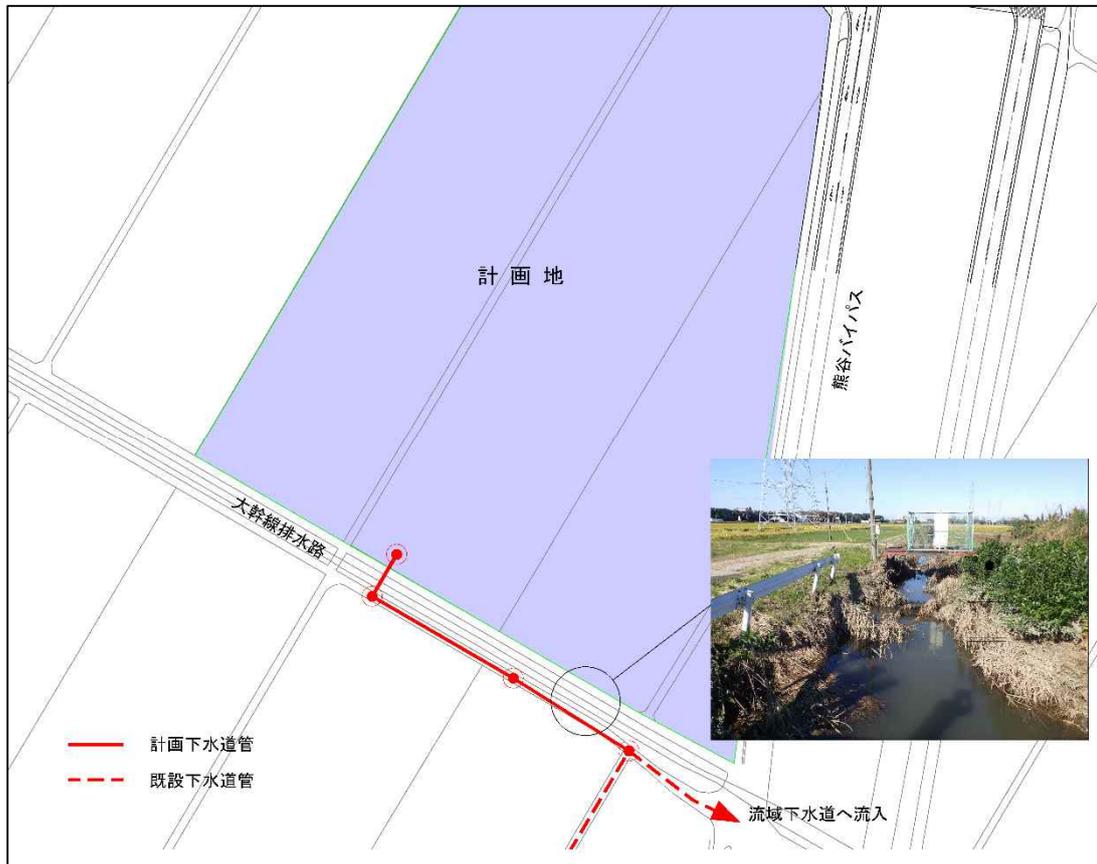
■人員算定表

整備区分	P（駐車台数）		算定式	n（人員）	備考
	小型	大型			
鴻巣市	150	—	2.81×150	422	
道路管理者	49	20	$2.55 \times (49+20)$	176	
合計				598	

この算定により、浄化槽の規模は500人以上の槽となります。

②公共下水道

公共下水道への接続は、計画地南側にある大幹線排水路を下越しさせて接続させる必要があります。大幹線排水路は深さ約 2.0m程度であり、接続先の汚水本管は 7.0mほどの土被りです。この為、汚水管を推進工法等により大幹線排水路を下越しさせ、公共下水道に接続させることは十分可能であると考えられます。



以上の経済比較等を踏まえ、「道の駅」から排出される汚水排水の処理の確実性の担保を目的とし、公共下水道への接続（区域外流入）を見込む計画とします。

(3) 雨水排水・調整池計画

道の駅の開発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、鴻巣市開発指導要綱、埼玉県雨水流出施設の設置などに関する条例に基づき、区域内に雨水流出抑制施設として調整池を設置する必要があります。

①調整池計画の基本方針

- 調整池は、放流先である大幹線排水路と隣接するよう当該地区の南側に配置します。
- 調整池は、管理区分（道路管理者・市）に分けて2箇所を設置します。
- 調整池は、掘り込み式とします。
- 計画水位（H.W.L）に対する余裕高は0.30mとします。

②必要調整容量の算定

計画地は、図-1 に示すとおり、県北ブロック $V_a=700 \text{ m}^3/\text{ha}$ に流域面積を乗じて必要対策量を求めます。また、計画地は、図-2「湛水区域想定図」に示すとおり、湛水区域に該当していることから、水深0.50~0.75の平均値0.625とします。



図-1「地域別調整容量図」

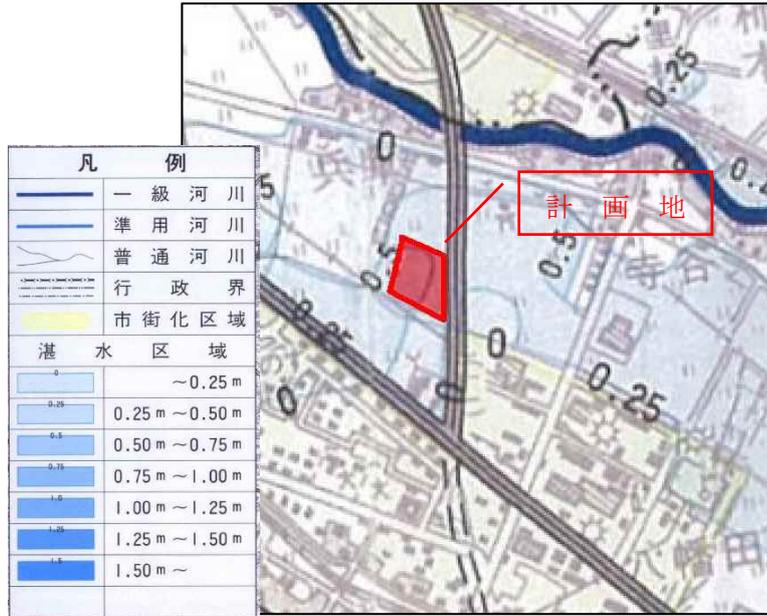


図-2「湛水想定区域図」

※調整池容量の算定（道路管理者）

[雨水流出増加行為] 地区面積 1.22ha × 地域別調整容量 700 m³/ha=854 m³

[湛水区域] (地区面積 1.22ha-非盛土面積 0.38ha) × 平均水深 0.625m=5,250 m³

[調整池容量] 854+5,250=**6,104 m³**

※調整池容量の算定（市）

[雨水流出増加行為] 地区面積 1.74ha × 地域別調整容量 700 m³/ha=1,218 m³

[湛水区域] (地区面積 1.74ha-非盛土面積 0.32ha) × 平均水深 0.625m=8,875 m³

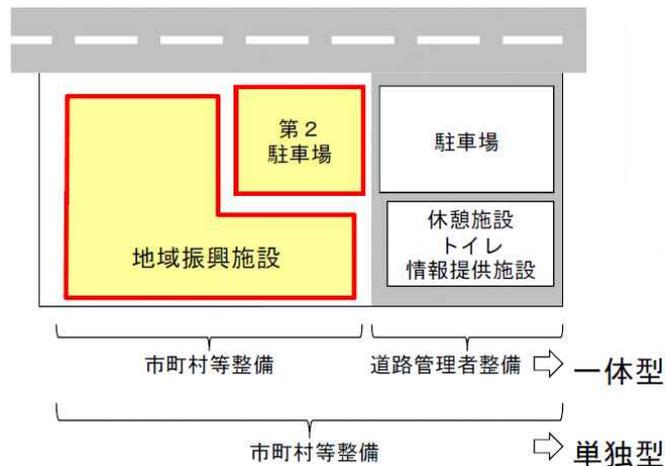
[調整池容量] 1,218+8,875=**10,093 m³**

8. 整備及び管理・運営手法

8-1 一体型・単独型について

「単独型」は、市町村等が道の駅を単独で整備するもので、地域振興施設等に加え、駐車場等も市町村等が整備するタイプです。「一体型」は、地域振興施設等を市町村等が、駐車場等の一部を道路管理者（本市道の駅においては道路管理者）が整備するタイプです。

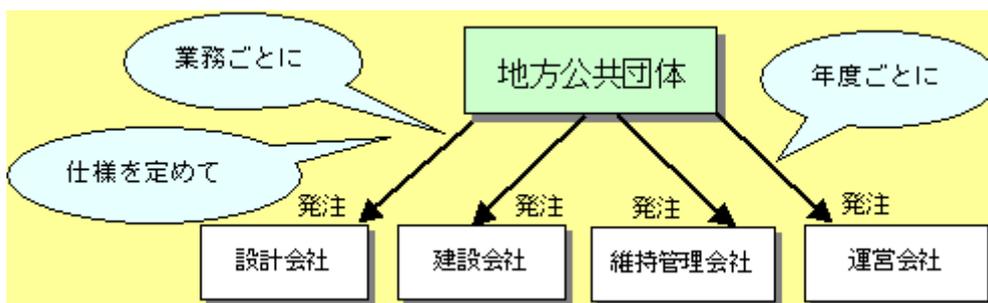
本市の道の駅では主要幹線道路である一般国道17号や熊谷バイパス及び将来的には上尾道路に近接することとなり、国道の通過車両の利用が多く見込まれます。本市の道の駅は、道路管理者とともに整備を推進する「一体型」の道の駅を目指します。



8-2 整備手法の整理

(1) 公共整備（従来方式）

設計、建設、維持管理、運営という各業務を分割し、設計者、施工者を年度ごとにそれぞれ選定・発注する方式で、公共事業では最も一般的な方式です。事業の実施に必要な資金は補助金、起債、独自財源から調達します。



従来の公共事業の仕組み

資料：内閣府 HP

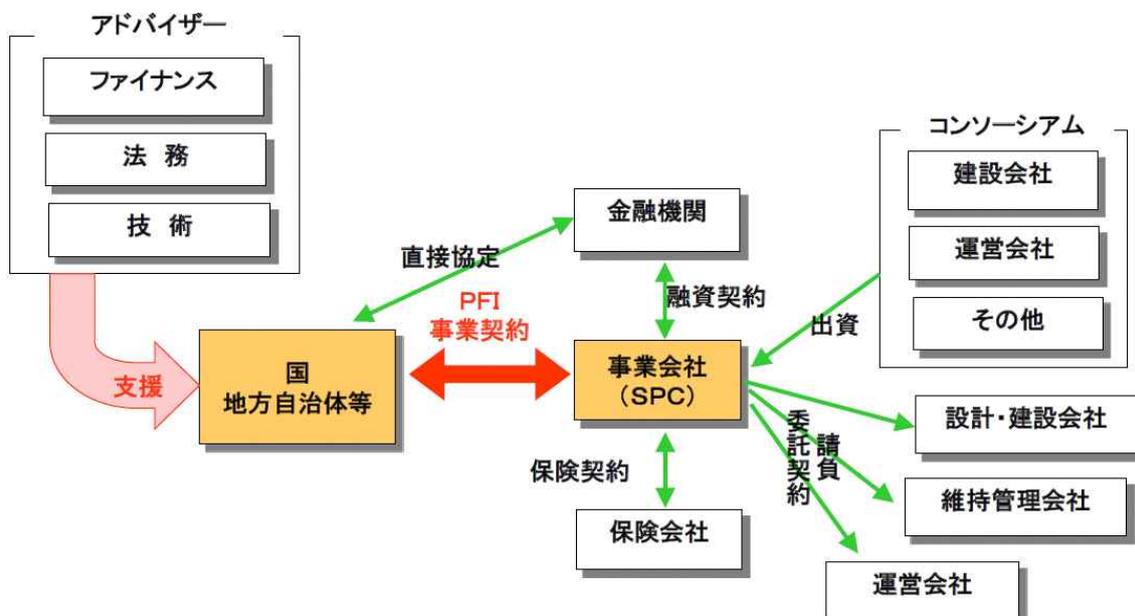
(2) PFI

PFIとは、設計、建設、維持管理、運営の全ての業務を長期の契約として一括してSPC（特定目的会社：特定の事業推進のためだけに設置される法人）に委ねるものです。従来型の公共事業では、地方公共団体が自ら事業に携わってきましたが、PFIでは地方公共団体は監視役として事業を確認することとなります。監視に当たっては、金融機関も定期的にモニタリングを行います。

PFI は公共事業の一般的な手法である仕様発注方式ではなく、性能発注方式を採用しています。仕様発注方式では発注内容や実施手法等について詳細に規定しますが、性能発注方式は、発注者が満たすべきサービス水準や保証事項等の性能を詳細に規定するものです。性能発注は、民間の自由裁量を拡大することで事業推進の効率化を期待するとともに、行政が負うリスクを民間に移管するもので、民間はそのリスクに見合う経済的なリターンを期待します。

SPC の設計や建設費用等の開発時期に必要な資金は、事業のキャッシュフローから生み出される収益のみを返済原資とする「プロジェクトファイナンス」によって調達します。キャッシュフローは地方公共団体からのサービス購入費や延払いであり、地方公共団体にとっては財政負担を平準化できる効果があります。SPC にとっても、親会社の保証に頼ることなく資金調達できるため、事業推進しやすいというメリットがあります。

ただし、事業者との契約に至るまでは、契約内容や合法性、リスク分担、コスト分担などの、官民間での調整や、地方自治体内における PFI 事業への理解・合意形成に時間がかかる可能性があります。また、契約内容にもよりますが、長期修繕については予測できない事態が生じる可能性があるため、別途検討する必要があります。



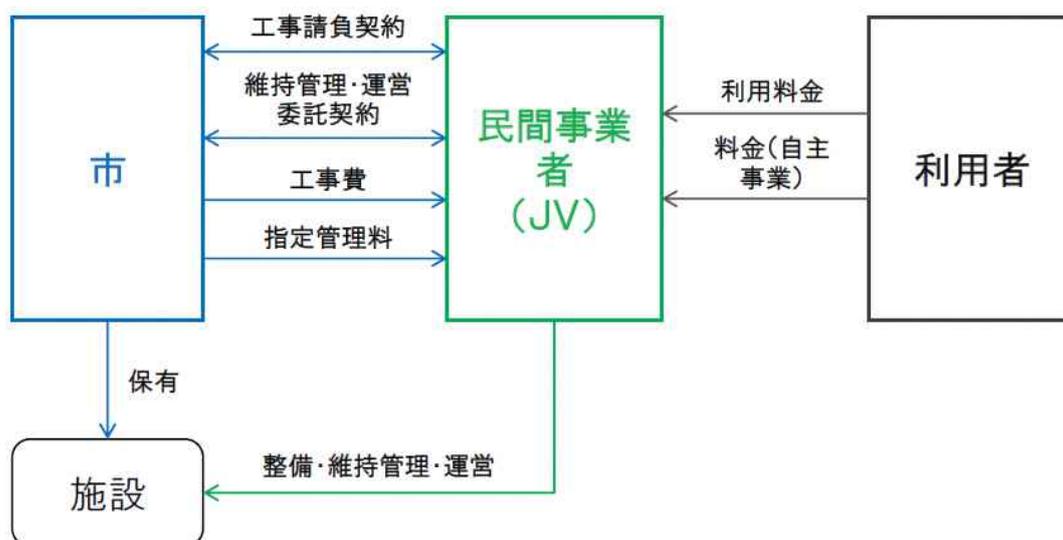
PFI の仕組み

出典：国土交通省 HP

(3) DBO

DBO (Design-Build-Operate) とは、地方公共団体が資金調達し、設計、建設、運営を一括して民間に委託する方式です。行政が補助金や交付金、起債、一般財源等から資金調達を行うため、調達に係るコストは PFI と比較して小さくなります。DBO では民間事業者は運営段階を見越して設計・建設を行う性能発注方式であるため、コストパフォーマンスの高い施設の建設が可能となり、維持管理、運営についても長期的な効率性が図られることが期待できます。

金融機関によるモニタリングが無い場合、サービスが硬直化する可能性があります。行政側の意向による柔軟な契約内容の変更が行いにくい点が懸念されます。



DBO の仕組み

出典：国土交通省 HP

(4) 本市道の駅で採用する整備手法

PFI や DBO は、民間活力を活用する目的から、民間裁量の自由度を高めるために性能発注方式となっているため、契約以降の事業推進の主導権は、民間企業に委ねることになります。一方、本市道の駅のコンセプトの実現にあたっては、様々な地域資源の活用やPR、地元組織との連携など、多岐にわたる地域コンテンツについて時間をかけた調整が必要です。地域との調整においては不確定要素が多く、検証と実践のサイクルを適切に実施するためには、行政が主体的に係わって事業を推進する必要があることから、本市道の駅においては公共整備で進めることが望ましいと考えられます。(8-3 管理運営方針と合わせ、詳細の調査を行います)

■ 整備手法の比較

	期待できること	課題になる可能性があること
公共整備	<ul style="list-style-type: none"> 事業期間を最も短くすることが可能。 計画内容に発注者の意向を反映させやすい。 設計、施工を個別に発注するため、段階に応じて柔軟な業務の発注、実施、対応が可能。 	<ul style="list-style-type: none"> 設計・施工を個別に発注する為、事業費の縮減が限定的となる可能性がある。
PFI	<ul style="list-style-type: none"> 地方公共団体にとっては財政負担を平準化できる。 SPC は事業のキャッシュフローから生み出される収益のみを返済原資とする「プロジェクトファイナンス」によって調達するため事業推進しやすい。 	<ul style="list-style-type: none"> 契約内容や合法性、リスク分担、コスト分担などの、官民間での調整や、地方自治体内における PFI 事業への理解・合意形成に時間がかかる。 長期修繕については予測できない事態が生じる可能性があるため、別途検討が必要。

<p>DBO</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・行政が補助金や交付金、起債、一般財源等から資金調達を行うため、調達に係るコストは PFI と比較して小さくなる。 ・民間事業者は運営段階を見越して設計・建設を行う性能発注方式であるため、コストパフォーマンスの高い施設の建設が可能となり、維持管理・運営についても長期的な効率性が図られる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・金融機関によるモニタリングが無いため、サービスが硬直化する可能性がある。また、行政側の意向による柔軟な契約内容の変更を行いにくい。
-------------------	---	--

8-3 管理運営の方針

(1) 利用イメージ

道の駅の利用者は、「地域住民」「観光客」「業務用通過車両」に大きく分けられます。各利用者の利用イメージは次のとおりです。

利用者層や利用者数に応じた商品管理や駐車場管理、イベント、従業員の配置等を検討します。

①地域住民

「仲間と集いに来る」「体を動かしに来る」「憩いに来る」など、地域の方が日常的に利用できる運営を目指します。

②観光客

平日は、シニア世代や外国人観光客など平日に時間にゆとりのある地域外の方を想定します。休日はその層に加え、平日勤労者など全ての地域外の方が対象となります。そのため、本市の道の駅ならではの体験や商品を訴求し、差別化を図ります。

③業務用通過車両

業務用通過車両のドライバーは就業中であるため、道の駅はその支援サービスが期待されます。トイレや道路情報の他、短い休憩時間でも利用可能な飲食機能やシャワー等入浴機能等の利便施設を、清潔な状態で提供します。

(2) 管理運営方式

前述のとおり「一体型」での整備を前提とすると、下表の管理運営方式が挙げられます。公共負担の軽減や、民間活力による集客・経費削減のための創意工夫が期待できる指定管理者制度が望ましいと考えられます。

■管理運営方式の比較

	概要	期待できること	課題になる可能性があること
直営方式	市が直接運営を担う。管理運営に関する責任は行政が負う。施設の設置・警備等の一部業務を市が外部に委託する場合も含まれる。	<ul style="list-style-type: none"> 管理運営責任が明確で、信頼性・継続性が高い。 行政目的に沿った管理運営を行いやすい。 	<ul style="list-style-type: none"> 柔軟な雇用形態が難しい。 施設運営のノウハウが少ない。
管理委託制度	市の管理権限及び責任のもと、委託契約として予め決められた範囲の業務内容を、具体的な事務又は業務として受託者が執行し、管理を行う。	<ul style="list-style-type: none"> 仕様書によってサービス内容をコントロールできる。 	<ul style="list-style-type: none"> 受託者のノウハウが活かしにくい。
指定管理者制度	施設の使用許可権限や利用料金收受など、管理に関する権限を指定管理者に委任し、受託者が施設を包括的に管理運営する。	<ul style="list-style-type: none"> 多様化する住民ニーズに効果的・効率的に対応できる。 民間のノウハウ・能力を活用できる。 住民サービスの向上や経費の節減が期待できる。 利用料金制が導入できれば、さらに収入増や経費削減できる。 	<ul style="list-style-type: none"> 契約期間が限定されることから、長期的展望に立った継続的な取組や安定経営が困難。 ノウハウが蓄積・継続しないリスクがある。

(3) 清掃・修繕の考え方

日常的な清掃・修繕については、道の駅の管理者が行います。今後、日常業務としての業務内容や人員構成等を検討する必要があります。指定管理者とする場合は一定期間ごとの更新となるため、長期修繕費用や突発的に必要となる修繕費用を、指定管理契約と切り離して道の駅の収益から基金として積み立てるなど、長期修繕への備えについて検討します。

(4) テナント運営管理

テナントの運営管理業務として、テナントとの契約に関することや、利用者数及び売り

上げの把握の他、必要に応じて営業指導を行う必要があり、詳細について検討します。

(5) 販売促進活動

多くの方に利用していただくために、開業前及び開業後において、広く周知を図ることが必要であり、その周知の方法（時期、媒体等）について検討する必要があります。また、利用者数に大きな影響を与えるイベントは、準備が必要となることから、年間を通して計画を予め作成することが必要です。また、販促活動は他道の駅や他施設とも連携して行うことで、地域への集客効果を高める工夫を検討します。

(6) 防災拠点機能

埼玉県中央広域消防本部との連携機能については、埼玉県の防災関係部局とも調整を図りながら、連携内容や必要施設について、協議を進めていきます。

(7) 農産物直売所

農産物直売所では、市内を中心とした地域農産物を販売します。農産物の仕入れ及び生産者への指導・調整は JA に依頼することを検討します。

本市は平成 17 年に旧川里町と合併したことから、市内には「JA さいたま」と「JA ほくさい」の 2 つの農業協同組合が存在します。それぞれの JA の長所を活かし、品揃えの充実に取り組む体制を検討します。

(8) 新規就農者支援施設

ビニールハウス等で栽培する農作物の種類や、新規就農者の育成体制等について検討します。

9. 事業化に向けた留意事項

9-1 事業推進スケジュール

06

区分	項目	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	6年目	7年目以降
設計	管理運営計画	●————●						道の駅 オープン
	整備計画（基本設計・実施設計）	●————●						
関係機関協議	道路管理者との協議	●————●						
	交通協議（県警）	●————●						
	農振除外、転用申請・許可		●————●					
	鴻巣市開発事業指導要綱による事前協議 申請・完了 開発行為又は建築等に関する証明交付申請・証明		●————●					
	建築確認申請・許可				●————●			
用地・建設	用地取得		●————●					
	敷地造成工事				●————●			
	各施設建設工事					●————●		
管理・運営	管理運営事業者の選定・準備		●————●					
	生産・販売計画立案・商品開発			●————●				
	各施設使用協議・契約					●————●		

※用地取得、関係機関等の協議状況によりスケジュールが変わることがあります。

9-2 開業までの留意事項

本基本計画の策定後、開業に向け、次に示す事項について検討及び調整を進める必要があります。

- コンセプトを具現化するための管理運営計画
- 管理運営内容を反映した施設計画の具体化
- 整備・管理運営に係る資金調達
- 配置計画、管理区分等に関する道路管理者との調整
- 交通に関する県警との協議
- 用地取得に係る調整、手続き
- 地域内農業者や民間企業との連携体制の構築
- 出荷・納入体制の構築
- 外国人観光客のニーズが高いサービスの提供

9-3 関係法令等の整理

(1) 農業振興地域制度

①制度の目的

「農業振興地域の整備に関する法律」に基づく制度であり、総合的に農業の振興を図ることが必要であると認められる地域について、農業の健全な発展を図るとともに、国土資源の合理的な利用に寄与することを目的としています。

②制度の仕組み

農林水産大臣は、食料・農業・農村政策審議会の意見を聴いて農用地等の確保等に関する基本指針を策定します。都道府県知事は、農林水産大臣と協議し、基本指針に基づき農業振興地域整備基本方針を定め、これに基づき農業振興地域を指定します。指定を受けた市町村は、知事と協議し、農業振興地域整備計画を定めます。

農業振興地域整備計画で農用地利用計画を定め、農用地等として利用すべき土地の区域（農用地区域）及びその区域内にある土地の農業上の用途区分を定めます。農用地区域として指定された農地の転用は、農用地利用計画において指定された用途に供する場合以外認められず、開発行為の制限等の措置がとられます。

農用地利用計画の変更（農用地区域からの当該農地の除外）が必要と認められる場合は、農用地利用計画の変更をした上で農地法による転用許可を得る必要があります。

(2) 農地転用許可制度

①制度の目的

「農地法」に基づく制度であり、食料供給の基盤である優良農地の確保という要請と住宅地や工場用地等非農業的土地利用という要請との調整を図り、かつ計画的な土地利用を確保するという観点から、農地を立地条件等により区分し、開発要請を農業上の利用に支障の少ない農地に誘導するとともに、具体的な土地利用計画を伴わない資産保有目的又は投機目的での農地取得は認めないこととしています。

②制度の仕組み

農地を転用（農地以外のものにすることをいいます。）する場合又は農地を転用するため権利の移転等を行う場合には、原則として都道府県知事又は指定市町村の長の許可が必要です。本市の場合は埼玉県知事の許可が必要となります。なお、市町村（指定市町村を除く。）が土地収用法対象事業のために転用する場合（学校、社会福祉施設、病院又は庁舎のために転用する場合を除く。）は許可不要となります。

許可にあたっては、(i)立地基準、(ii)一般基準に基づき、許可、不許可の判断を行うこととされています。

(i)立地基準

農地をその優良性や周辺の土地利用状況等によって次のとおり区分し、転用を農業上の利用に支障が少ない農地へ誘導することとしています。

区分	営農条件、市街地化の状況	許可の方針
農用地区域内農地	市町村が定める農業振興地域整備計画において農用地区域とされた区域内の農地	原則不許可 (市町村が定める農用地利用計画において指定された用途(農業用施設)等のために転用する場合、例外許可)
甲種農地	市街化調整区域内の土地改良事業等の対象となった農地(8年以内)等、特に良好な営農条件を備えている農地	原則不許可 (土地収用法の認定を受け、告示を行った事業等のために転用する場合、例外許可)
第1種農地	10ヘクタール以上の規模の一団の農地、土地改良事業の対象となった農地等良好な営農条件を備えている農地	原則不許可 (土地収用法対象事業等のために転用する場合、例外許可)
第2種農地	鉄道の駅が500m以内にある等、市街地化が見込まれる農地又は生産性の低い小集団の農地	農地以外の土地や第3種農地に立地困難な場合等に許可
第3種農地	鉄道の駅が300m以内にある等、市街地の区域又は市街地化の傾向が著しい区域にある農地	原則許可

(ii)一般基準(立地基準以外の基準)

許可申請の内容について、申請目的実現の確実性(土地の造成だけを行う転用は、市町村が行うもの等を除き不許可)、被害防除措置等について審査し、適当と認められない場合は、許可できないこととなっています。

(3) 都市計画法(開発許可)

①制度の目的

開発許可制度は、公共施設等の整備や防災上の措置を講ずることを義務付けるなど良好な宅地水準を確保すること、都市計画などに定められた土地の利用目的に沿って開発行為が行われることにより立地の適正性の確保を図ることという二つの役割を有しています。

②制度の仕組み

都市計画法第29条において、開発行為を行おうとするものは、許可権者による許可を事前に受けなければならないとされています。計画地が市街化調整区域にある場合は、規模に関係なく許可が必要となります。開発許可を申請する際には、あらかじめ、開発行為に関係のある公共施設の管理者の同意を得、かつ当該開発行為または当該開発行為に関する工事により設置される公共施設を管理することとなる者等と協議しなければなりません。ここでいう公共施設には道路、下水道、水路、消防の用に供する貯水施設等が含ま

れます。

開発許可の申請にあたっては、法第 33 条に定める技術基準に適合する必要がある他、計画地が市街化調整区域にある場合は、法第 34 条の立地基準のいずれかに適合する必要があります。

(4) 文化財保護法

①制度の目的

文化財保護法は、文化財の保存・活用と、国民の文化的向上に資するとともに、世界文化の進歩に貢献することを目的としています。

②制度の仕組み

文化財保護法では、周知の埋蔵文化財包蔵地において土木工事などの開発事業を行う場合には、都道府県・政令指定都市等の教育委員会に事前の届出等（文化財保護法 93・94 条）を、また新たに遺跡を発見した場合にも届出等を行うよう求めています（同法 96・97 条）。出土した遺物（出土品）は所有者が明らかな場合を除き、発見者が所管の警察署長へ提出することになっています（同法 100 条）。

土木工事等の開発事業の届出等があった場合、都道府県・政令指定都市等の教育委員会はその取扱方法を決めます。そして協議の結果、やむをえず遺跡を現状のまま保存できない場合には事前に発掘調査を行って遺跡の記録を残し（記録保存）、その経費については開発事業者に協力を求めています（事業者負担）。ただし、個人が営利目的ではなく行う住宅建設等、事業者に調査経費の負担を求めることが適当でないと考えられる場合には、国庫補助等、公費により実施される制度があります。



鴻巣市道の駅基本計画

平成31年3月