

【テーマ③】「道の駅」を軸とした交通連結拠点の形成検討調査 【調査主体】埼玉県八潮市(人口9.3万人)

調査目的・概要

- ・本市では、交通連結拠点機能を基本機能の軸とする「道の駅」の整備に向けて検討を進めており、施設整備やその後の運営においては施設運営事業者や交通事業者等の多様な主体の参画が必須となることが想定される。
- ・このため、本調査では、官民連携の観点から「道の駅」を軸とした交通連結拠点の形成において必要となる機能や事業スキーム等について整理を行うとともに、当該施設への導入機能をシームレスに連携させるやしお版MaaSの導入可能性の2点について調査・検討を行うものである。

調査内容・スケジュール

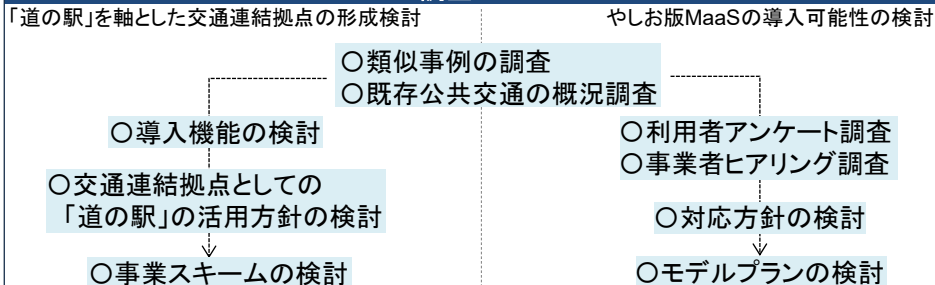
「道の駅」を軸とした交通連結拠点の形成検討

「道の駅」を軸とし、八潮駅(鉄道)や既存路線バス、周辺施設等との接続を想定し、交通連結拠点の形成において必要となる機能、「道の駅」の活用方針、推定需要に基づく概算事業費の算出と事業スキーム、実現のための課題等について調査・検討を実施する。

やしお版MaaSの導入可能性の検討

自動運転BRT、高速バス、路線バス、シェアサイクル、デマンド交通などの交通の利便性を高めるとともに、「道の駅」で提供されるサービス、移動・生活の利便性向上と経済活動の活性化などに繋がるMaaS導入の可能性について、利用者や事業者の意向、MaaS導入の課題を踏まえた対応方針を検討し、本市におけるやしお版MaaS導入のモデルプランを調査・検討する。

調査フロー



調査スケジュール	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月
「道の駅」を軸とした交通連結拠点の形成検討							
類似事例・公共交通概況調査	■						
導入機能検討	■	■					
交通連結拠点としての「道の駅」の活用方針の検討		■	■				
事業スキーム・諸課題整理				■	■	■	■
やしお版MaaSの導入可能性の検討							
類似事例調査	■						
アンケート・ヒアリング	■	■					
諸課題整理		■					
対応方針の検討		■	■				
モデルプランの検討				■	■	■	■
成果品取りまとめ・報告書の作成							■

【先導性】

・本事業は、地域・市内・広域の交通を「道の駅」という軸となる施設でシームレスに繋ぐことにより、交通のポテンシャルの最大化、課題の解消を目指すものである。**都心近郊に位置する「道の駅」を軸とし**、デマンド交通等の新たな交通システムと連携し、公共交通課題の解消を目指す取り組みである。

【モデル性・汎用性】

- ・近年の**ドライバー不足による路線バスの減便・廃止**は、全国各地で**共通して直面する課題**であり、公共交通網が行き届かない地域に対し、**「道の駅」が中心となって課題に取り組むことが可能か**、具体的な事業化を見据えた調査を実施する。
- ・「道の駅」は全国各地に設置されている施設であることから、本調査にて整理した事業スキームは、交通課題解消のモデルとなり得ると考えている。

【テーマ③】「道の駅」を軸とした交通連結拠点の形成検討調査 【調査主体】埼玉県八潮市(人口9.3万人)

事業・施設の概要

八潮市では、東京外環自動車道周辺の約44haを、まちづくりを積極的に推進する「北部拠点まちづくり推進地区」に指定し、産業拠点の形成に向け取り組んでいる。

また、当該地区では、東日本高速道路(株)が東京外環自動車道に2つ目の休憩施設となる(仮称)外環八潮パーキングエリア(以下「PA」)の整備及び、市と東日本高速道路(株)の共同事業として同PAに接続する(仮称)外環八潮スマートインターチェンジ(以下「スマートIC」)の事業を進めており、交通アクセス性の向上が見込まれている。

市では、首都近傍に位置することによる交通アクセス性を活かして地域振興や賑わいの創出を図るべく、国道4号(東埼玉道路)沿線の当該地域において交通連結拠点機能を有する「道の駅」の整備に向けた検討を進めている。

交通機能を連結させるためには、「道の駅」の施設管理者をはじめ、バス等の交通事業者、商業事業者、周辺自治体など、**多様な主体の参画による官民連携**の取組が必要となる。

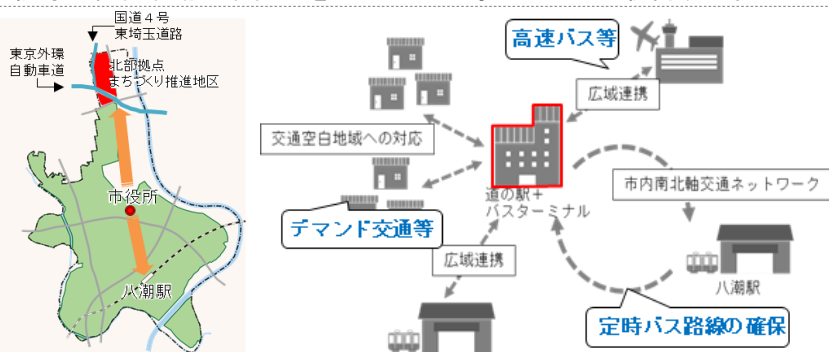
【検討項目】

「道の駅」を軸とした交通連結拠点の形成検討(①)

都心に近接しており、高速道路や国・県道への優れた交通アクセス性を有している等の立地特性を踏まえ、「道の駅」を軸とした交通連結拠点の形成に向けた検討を行う。

やしお版MaaSの導入可能性の検討(②)

①で整理した交通連結拠点としての「道の駅」への導入機能をシームレスに連携させることで、「道の駅」を軸とした移動の利便性や買い物等の経済活動の活性化を図るMaaSの導入について検討する。



「道の駅」を軸とした交通連結拠点の形成

事業・施設の課題

- ・「道の駅」を検討しているエリアは、路線バスのルートが1つに限られ、交通空白地域である一方、高速道路、国・県道が通る交通の要衝であり、「道の駅」の整備と併せ、交通ポテンシャルを活かす施策の検討が必要である。
- ・路線バス(コミュニティバス含む)は、ドライバー不足を起因とする減便が進んでおり、免許を返納した高齢者等の日常的な移動手段の確保が必要である。
- ・広域幹線道路が通り、PA・スマートICの整備で将来的な交通利便性の向上が期待できるものの、当市の北部地区は市街化調整区域であり、商業施設の立地もなく、通過交通が多くなっている。また、地域の活性化のためには、立地特性を活かした多様な目的を持つ人を呼び込み、交流を増加させる施策・取り組みの実施が必要である。
- ・これらの現状を踏まえ、交通インフラの整備・維持・確保の実施にあっては、官民連携による民間資金調達やノウハウを最大限活用した整備・運行計画の検討が必要である。

検討経緯／事業化スケジュール

【道の駅整備】

基本構想(2023年度)▶基礎調査(2025年度)▶先導的官民連携支援事業(2026年度)▶基本計画(2027年度)▶整備計画、導入可能性調査(2028年度)▶事業者公募、用地取得、設計、工事、開業(2029年度以降)

※「道の駅」開業は、近隣事例を参考に基本構想策定後10年程度を見込む

年度	検討項目①	検討項目②
2026年	先導的官民連携支援事業	
2027年以降	必要となるインフラ整備 (バスターミナルやパーク&ライド駐車場を想定)	・事業者公募 ・MaaS導入
2030年代後半	「道の駅」を軸とした交通連結拠点の形成	