

平成24年度

桶川市「道の駅」基礎調査業務委託

報 告 書
(抜 粋)

平成25年3月

2.1.2 歴史・沿革

桶川市は江戸時代に米や麦、紅花などの集散地として物流機能を担い、中山道の6番目の宿場町として大変栄えた。大麦は「桶川麦」、紅花は「桶川^{えんじ}胭脂」としてその名を知られ、「^{もがみべにばな}最上紅花」（山形）に次ぐ全国で2番目の生産量を誇っていた。

明治になると町村合併が進み、明治22年4月の町村制施行に伴い桶川町、加納村、川田谷村となり、その後、昭和30年1月に加納村と合併、同年3月に川田谷村と合併、昭和31年4月に上尾町大字井戸木字後を編入、一部を分離して桶川町としてほぼ現在の市域となり、昭和45年11月3日に市制を施行した。

その後、首都圏への産業と人口の集中に伴って、東京および県南部への通勤者やその家族が数多く居住する住宅都市としての性格を強め、平成22年には、市制40周年を迎えた。

桶川の地名の由来でもっとも有力な説は「沖側(おきがわ)」説で、オキは広々とした田畑という意味で、その方向である沖側がなまったという説である。そのほかにも芝川と鴨川の水源があることから、川が起る意味で「起き川」説がある。

2.1.3 気象

桶川市は夏季高温多雨、冬季低温少雨を特徴とする太平洋型気候であり、多少内陸性の傾向があるため、東京湾岸など沿岸部と比較し、夏季はより高温に、冬季はより低温になる。

年平均気温は14～16℃、総降雨量は800～1,200mm、晴天日数は年間200日前後、降雪日数は年間0～3日と恵まれた気候下にある。

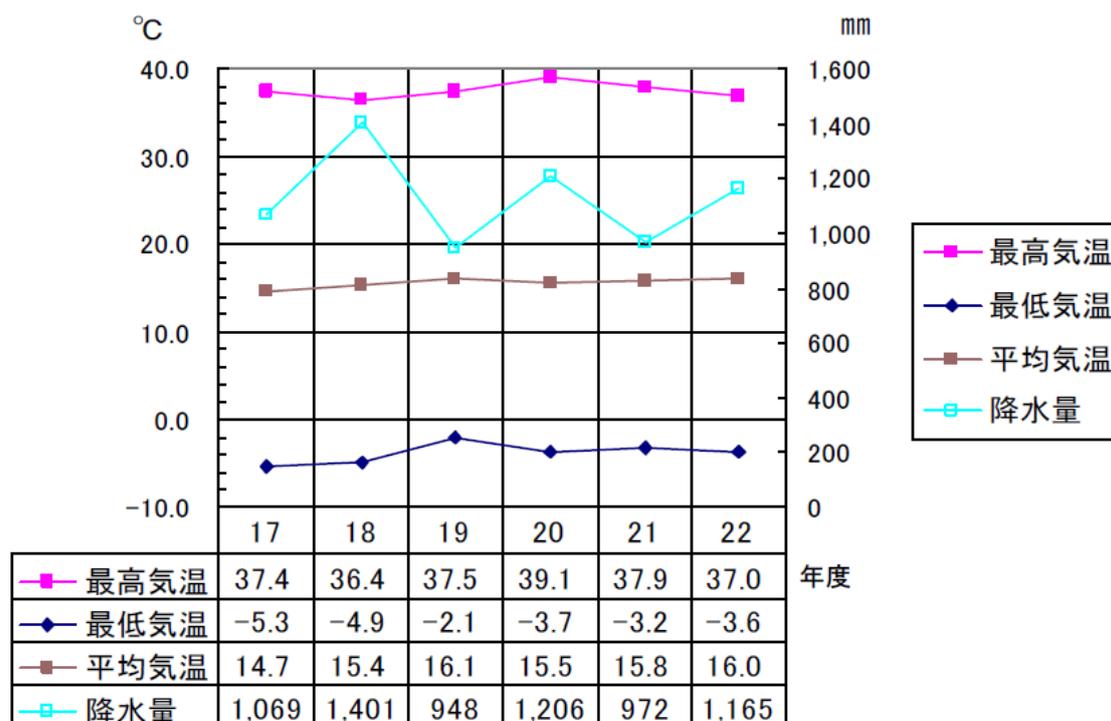


図 2.1.3 桶川市の気象概況

2.1.4 人口

平成22年国勢調査による桶川市の人口は74,711人で、5年前と比較し、1,000人程度増加している。65歳以上の高齢者は16,608人で、高齢化率は22.2%となっている。

外国人は429人で、女性がやや多く、国籍は中国が152人、韓国、朝鮮が71人、フィリピンが37人などとなっている。

15歳以上の市民の65,935人のうち、他市区町村での従業・通学者は27,792人で、そのうち14,485人が鉄道利用者である。一方、従業・通学のために桶川市に流入している15歳以上の人は14,486人で、そのうち鉄道利用者は2,536人である。

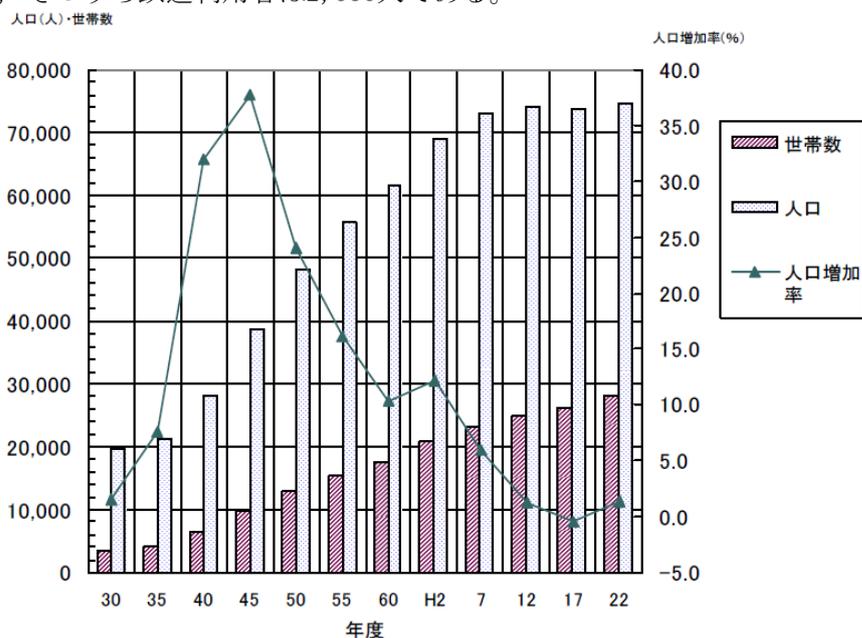


図2.1.4 人口・世帯数および人口増加率の推移

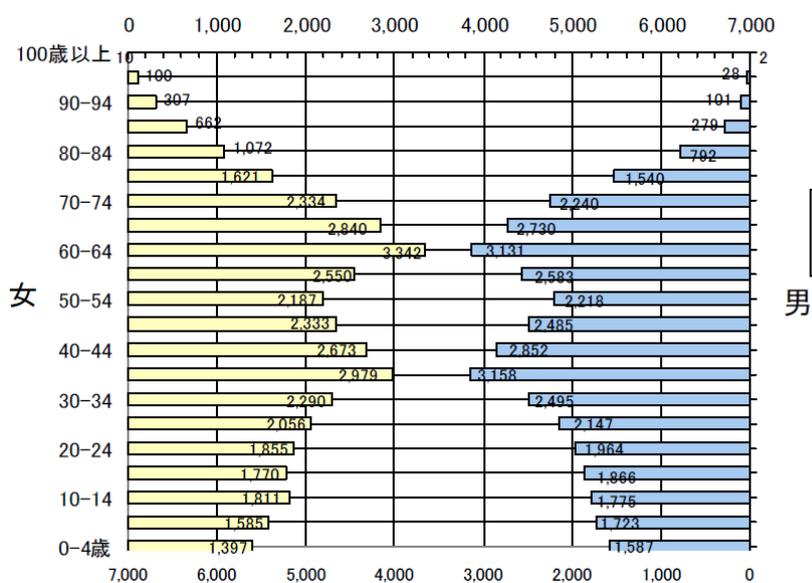


図2.1.5 年齢別人口（平成23年1月1日）

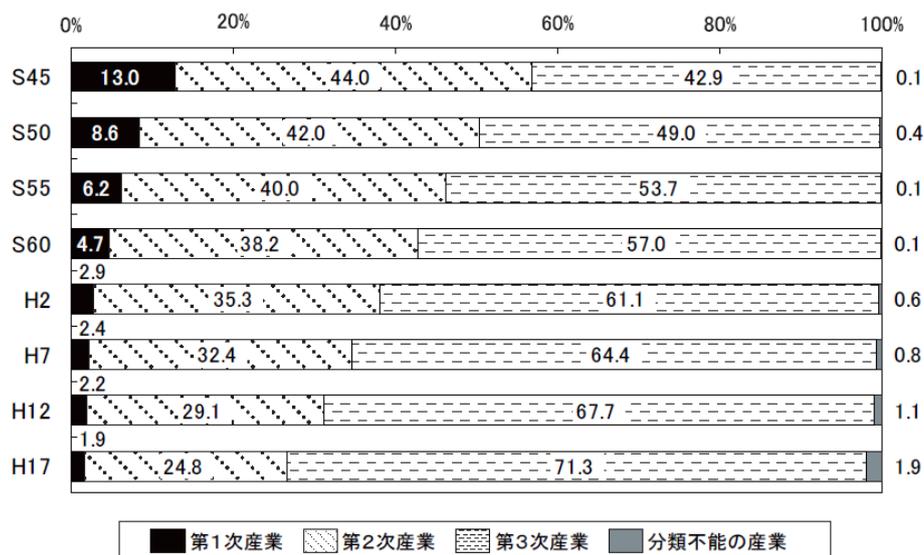
2.1.5 産 業

桶川市の産業を就業者の数から見ると、昭和45年以来、第3次産業が増加、第2次および第1次産業が減少を続けてきている。平成17年国勢調査では第3次産業が71.3%を占めており、次いで第2次産業が24.8%、第1次産業が1.9%となっている。

農業生産額は生産農業所得統計によると、平成18年に約14億円であり、野菜、乳用牛、米がそれぞれ約1/5を占めている。また、高齢化や後継者不足を背景に農家人口は減少している。

製造品等出荷額は工業統計によると、平成19年の1,513億7千万円をピークにして、平成21年には1,062億4千万円まで減少している。また、工場数は大きく見て減少傾向にある。

年間商品販売額は商業統計によると、平成9年の1,976億4千万円をピークに、平成19年には1,161億6千万円まで減少している。また、商店数も平成9年の780から、平成19年には610まで減少している。



参考：国勢調査（昭和45年～平成17年）

注：第1次産業とは農業、林業、漁業など

第2次産業とは製造業、建設業、工業など

第3次産業とは金融業、流通業、飲食業、運輸業、通信業など

図2.1.6 桶川市の産業別就業者数の構成割合

2.1.6 土地利用

桶川市は昭和30年に中山道桶川宿の宿場町として発展した旧桶川町，農村地域である東部の旧加納村，西部の旧川田谷村が合併し，昭和45年に市制施行した。

市の中央部は，JR高崎線の両側それぞれ2km圏が市街化区域となっており，いわゆる首都圏のベッドタウンとして戸建てやマンション等の住宅地が広がっているほか，桶川駅周辺や国道17号沿線を中心に商業施設が立地している。農地はほとんどない。また，市街化区域の北部から北本市にかけてまとまった工場・流通センターの集積がみられる。

一方，東部と西部の市街化調整区域は，河川流域に水田が，台地部に畑や梨などの果樹園が広がっているが，大都市に近接する立地のよさから宅地化も進んでいる。東部には57.2haの桶川東部工業団地や埼玉県元荒川水循環センターが，西部には10.5haの城山公園や，荒川河川敷には720m×25mのホンダエアポートが立地している。

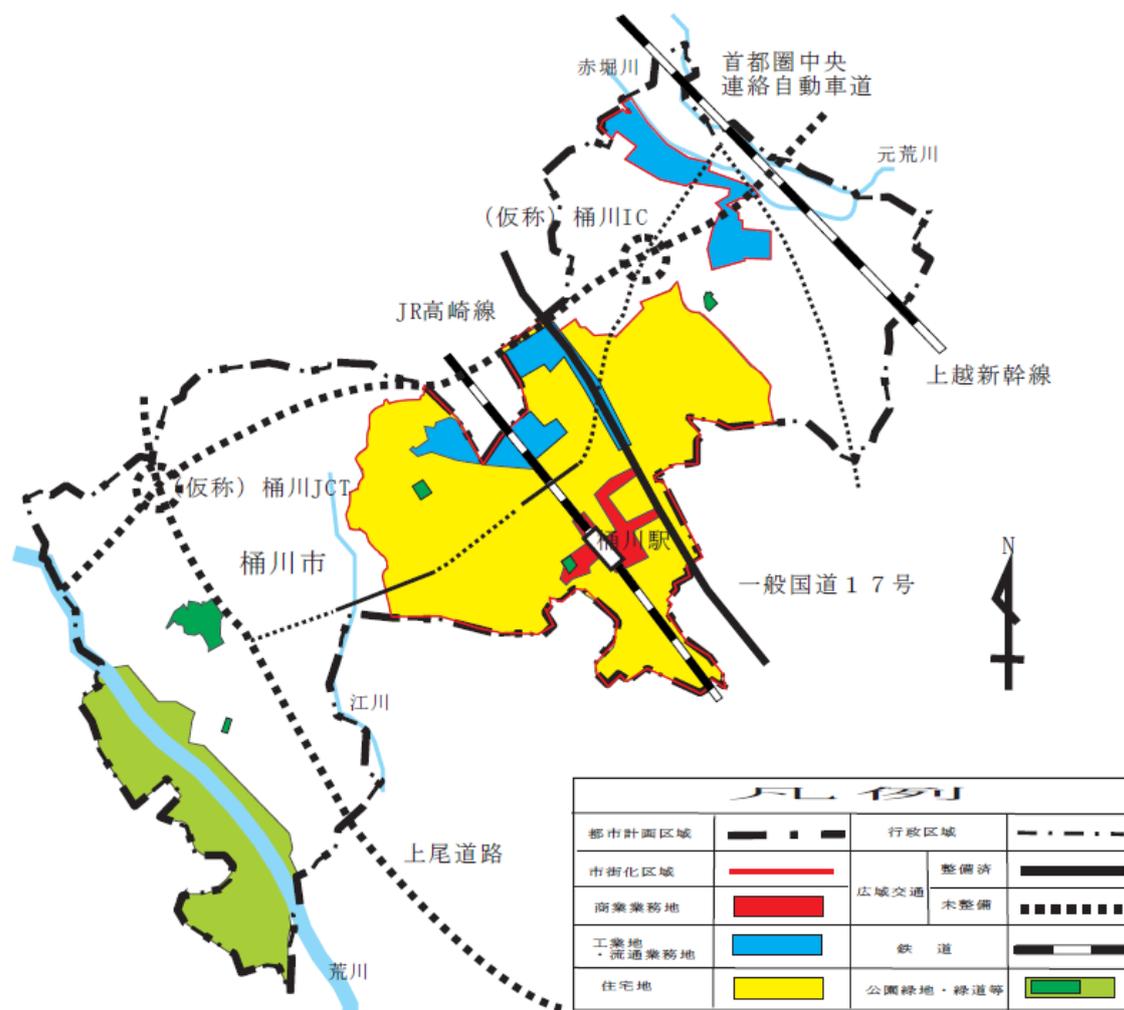


図2.1.7 桶川都市計画 都市計画区域の整備，開発及び保全の方針図

2.1.7 自然

(1) 河川

桶川市には荒川水系の河川と利根川水系の河川が流れており、川田谷地区には下記の河川が流れている。

【荒川】

甲武信岳（標高 2,475m）に水源を発し、東京湾に注ぎ込む幹川延長約 173 km。

市内では水流幅 40～60m、堤防から堤防までの河川敷の幅は約 1 km。

現在の流路は、昭和初年頃人工的に掘られてつくられたもので、それ以前のものはその西側に曲がりくねって、断続的に残っている。桶川市を流れる一番大きな川。

【江川】

鴻巣市に水源があり、川田谷地区樋詰ひのつめから宮下樋管で荒川と合流する。全長約 5.28 km。かつては水田の用排水路であり、川舟も通ったことがある。

現在は一級河川だが、都市排水路にもなっている。4 番目に大きい川。

【石川川】

「石川堀」とも呼ばれる。川田谷地区諏訪に端を発する全長約 3.7 km。

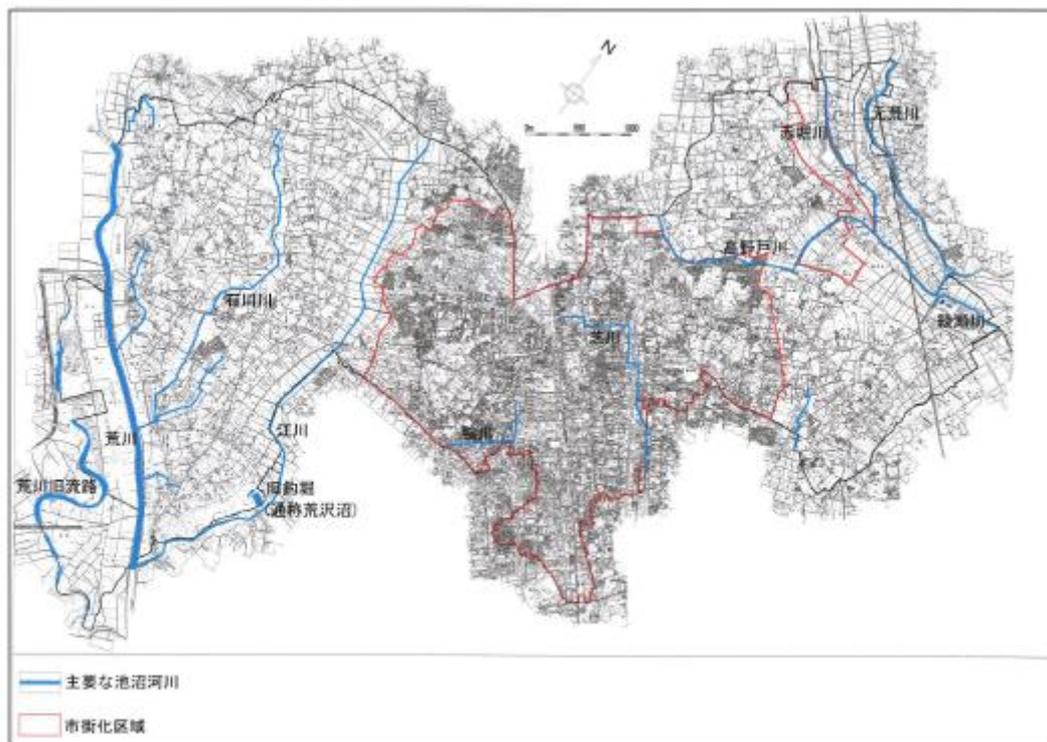


図 2.1.8 市内水系図

(2) 植 生

桶川市は標高および気象条件から暖温帯林区に分類されていることから、自然植生はヒサカキやシラカシ、アオキ、モチノキ、ヤブツバキ、スダジイなどの常緑広葉樹（照葉樹）である。しかし、人為的な干渉により代償植生に置き換わっているため、コナラやクヌギ、アカマツなどによるいわゆる「雑木林」が大部分を占めている。



写真 2.1.1 川田谷こどもの森



写真 2.1.2 べに花ふるさと館裏の雑木林

市の木は「ケヤキ」、市の花は「ツツジ」であり、市民の木は「ナラ・イチョウ・泰山木・モクセイ・カキ」、市民の花は「紅花・芝桜・アジサイ・ヒマワリ・サザンカ」である。特に紅花は桶川市のまちおこしのシンボルとして注目されている。

(3) 動 物

過去の調査によると、ほ乳類では埼玉県で絶滅危惧種に指定されているキュウシュウノウサギ、ホンシュウジネズミ、ホンドカヤネズミ、ホンドタヌキ、ホンDOIタチ、最近はまだ見られなくなったホンドキツネなどのほか、ホンドアカネズミ、アズマモグラ、アブラコウモリなど合計 13 種類の確認が報告されている。

鳥類では環境省で絶滅危惧種に指定されているオオジシギ、オオタカ、コアジサシ、サンショウクイ、シラコバト、ツバメチドリ、チュウヒ、トモエガモ、ハヤブサのほか、埼玉県で絶滅危惧種に指定されているウズラ、カワウ、クイナ、ケリ、コムクドリ、コヨシキリ、サシバ、サンコウチョウ、タマシギ、トラフズク、ヒクイナ、ホオアカ、マガンの確認が報告されている。そのほか、アオゲラ、ウグイス、カワセミ、コサメビタキ、ノスリなど合計 135 種類に上っている。

魚類では環境省で絶滅危惧種に指定されているギバチ、メダカのほか、埼玉県で絶滅危惧種に指定されているカマツカ、ナマズ、ヤリタナゴなど、合計 29 種類が報告されている。

両生・は虫類ではイモリ、イシガメ、タカチホヘビ、トウキョウサンショウウオ、ヒバカリ、マムシなど埼玉県で絶滅危惧種に指定されているもののほか、合計 29 種類が報告されている。

(4) 緑地

荒川沿いには県を貫く大きな緑の空間が広がっている。また、桶川市に見られる自然環境は農業との関わり合いが大きいことから、かつては中小河川や用水、水田や畑、雑木林（斜面林、平地林、河畔林）、屋敷林・社寺林が一体となった緑の空間が多数見られたが、都市化によってその多くが失われた。

地域制緑地とは、法律または条令による規制によって、緑の良好な環境が保全されている区域である。市域の緑の大部分を占める農地についてみると、市街化区域内の農地に生産緑地 26.51ha 指定されている。また、市街化調整区域の農地には農用地区域が 656ha 指定されているが、地域制緑地としての担保性は弱いものである。

荒川及びその周辺は、河川区域として 268ha が指定されている。また、荒川近郊緑地保全区域に 230ha が指定されているが、これは農用地区域と河川区域に重複している。

樹林地には、市民緑地として川田谷地区に 4ヶ所、加納地区に 1ヶ所、計 1.34ha が、また川田谷地区に 3ヶ所、小針領家地区に 1ヶ所、市街化区域の上日出谷地区、坂田地区にそれぞれ 1ヶ所、計 6ヶ所 3.53ha が指定されている。

これらの地域制緑地の大部分は担保性の弱い農用地区域が占めており、また、市街化調整区域に広がっている。

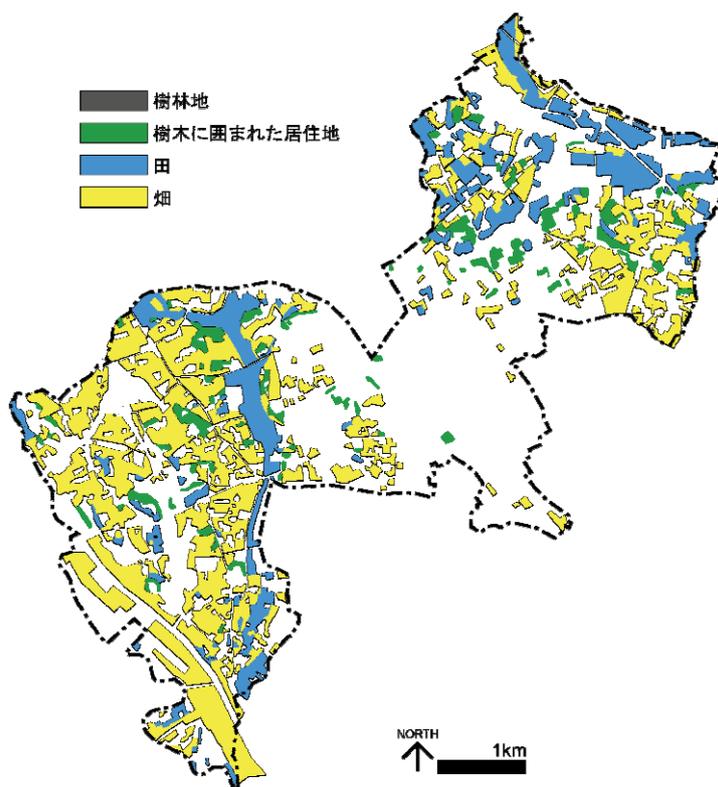


図 2.1.9 桶川市の緑の分布図

(5) 自然再生事業

荒川では、河川敷に残る貴重な自然を保全・再生し、豊かな生態系の保全・回復を図るため、自然の拠点（核）を整備し荒川やその支川を活用したエコロジカル（ビオトープ）・ネットワークの構築を推進している。このような中で、荒川太郎右衛門地区（以下「本地区」という。）の自然環境を回復するとともに、エコロジカル・ネットワークの構築の一環として、自然の拠点（核）となる本地区の自然再生を実施することを目的とし、自然再生推進法の仕組みを取り入れ、全国初の「荒川太郎右衛門地区自然再生協議会」が平成15年度に設立された。

「荒川太郎右衛門地区自然再生協議会」が対象とする自然再生地は、荒川中流域において良好な湿地環境が残る太郎右衛門橋下流約4km区間（約50.4km～54.0km）に位置しており、旧流路及びその周辺、並びに中池、下池近傍のまとまりのある河畔林である。

下図にその範囲において実施する内容について示す。

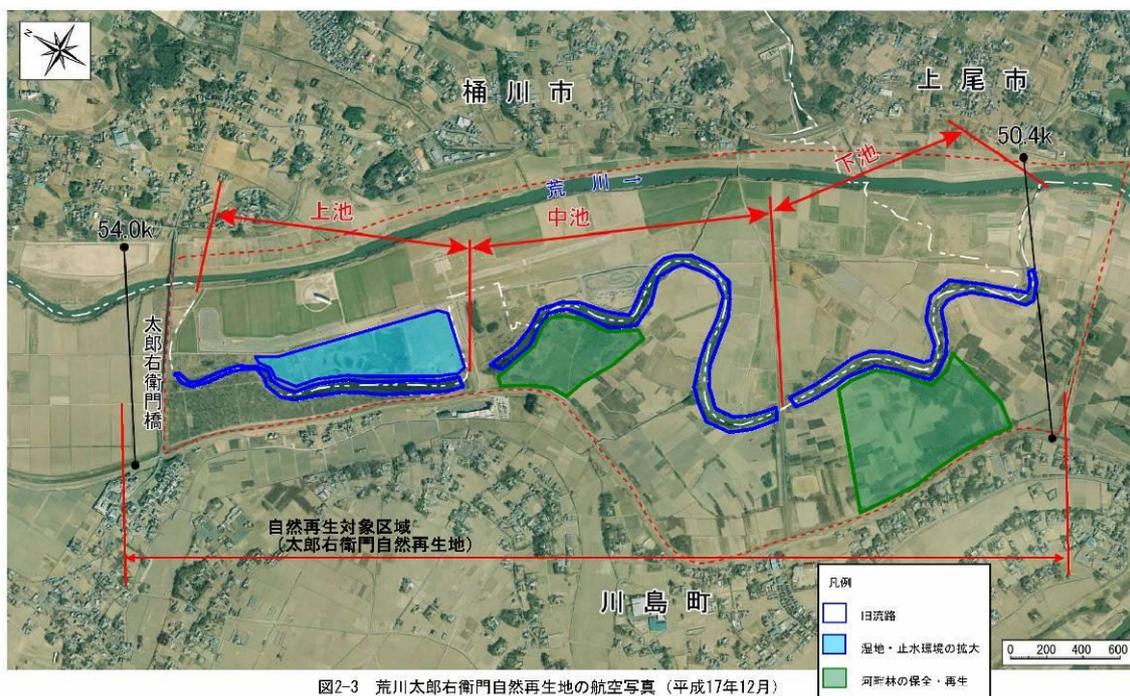
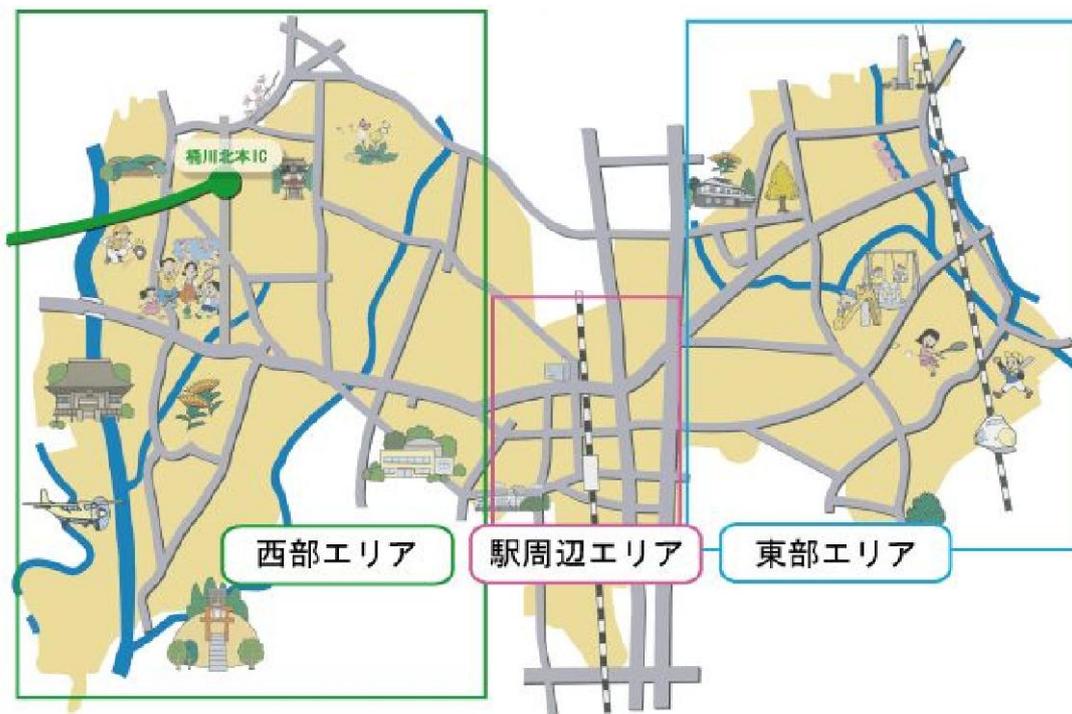


図 2. 1. 10 荒川太郎右衛門地区自然再生協議会の対象地区と実施内容

2.1.8 観 光

桶川市は江戸時代に米や麦、紅花などの集散地として物流機能を担い、中山道の6番目の宿場町として大変栄えたことから、駅周辺には多くの建造物が文化財として保存され、観光資源となっている。



桶川市観光一覧

西部エリア
 駅周辺エリア
 東部エリア

- | | | |
|-------------------|---------------------|---------------|
| ● 普門寺しだれ桜(3月下旬ごろ) | ● 中山道宿場館(お休み処 観光案内) | ● べに花ふるさと館 |
| ● 諏訪神社本殿 | ● 桶川本陣遺構 | ● 天神道の道しるべ |
| ● 原山古墳群 | ● 稻荷神社 石灯笼、カ石 | ● 加納天満宮(木製の額) |
| ● 三ツ木城跡 | ● 島村家住宅 | ● 光照寺のコウヤマキ |
| ● 桶川市歴史民俗資料館 | ● 小林家(旧旅籠) | ● 川辺の板石塔婆 |
| ● 城山公園 | ● 蔵造りの商家・矢部家 | ● 多気比売神社の大シイ |
| ● べに花摘み取り園 | ● 武村旅館 | ● 篠津の桜堤 |
| ● 泉福寺(木造阿弥陀如来坐像) | ● 松山以奈り道の道しるべ | ● 医光寺の大イチョウ |
| ● ホンダエアポート | ● 木戸跡(上)(下) | ● ムクロジ |
| ● 桶詰の道しるべ | ● さいたま文学館 | ● シイガシ |
| ● 熊野神社古墳群 | ● 響の森(桶川市民ホール) | ● 備前堤 |
| ● 知足院 梵語学者盛典の墓 | | ● 明星院 倉田の大力ヤ |
| ● 高井遺跡住居跡 | | |

図 2.1.11 桶川市の観光資源

また、川田谷地区（西部エリア）では自然・古墳・寺社などが観光資源となっている。



図 2.1.12 川田谷地区（西部エリア）の観光資源

①普門寺しだれ桜（市指定文化財）

普門寺のしだれ桜はエドヒガンザクラの変種でイトザクラとも呼ばれている。高さ 11.5m，推定樹齢約 180 年とされるこのしだれ桜は毎年 3 月下旬ごろ枝垂れた枝に小振りで可憐な花を無数に咲かせる。



②諏訪神社本殿（市指定文化財）

諏訪神社は江戸時代の石戸領総鎮守で天正 19 年（1591）に朱印状を受けた記録が「新編武蔵風土記稿」にある。覆屋で守られた本殿の壁面は、唐獅子，牡丹，牛若丸など様々な彫刻で隙間なく埋めつくされている。かつては彩色が施されていたが 現在ではほとんど残っていない。



③原山古墳群（市指定文化財）

荒川を西に見下ろす川田谷の台地は、かつて川田谷古墳群と呼ばれる古墳密集地域であった。現在ではその大半が消滅し、一支群であった原山古墳群が旧状を留めている。台地の雑木林の中に9基の古墳が保存され、最大で直径31mの円墳とみられている。この古墳は6～7世紀の古墳時代後期に発達した群集墳を観察できる重要な遺跡である。



④三ツ木城跡

三ツ木城跡は城山公園西側に隣接する東西100m、南北105m、北を先端とする三角形で、周囲には土塁と、その内側に堀がめぐらされている。周囲に付随する施設は見当たらず、城跡としては単純な構造といえるが、保存状態は良好といえる。



⑤歴史民俗資料館（後述）

⑥城山公園（後述）

⑦べに花摘み取り園

桶川西部の城山公園に程近い、べに花摘み取り園では広大な敷地を利用して植栽されたべに花の鑑賞や摘み取りを楽しむことができる。例年の見ごろは6月下旬から7月初旬で、一面を黄色の花が彩る。このほか、桶川市内では「べに花ふるさと館」周辺や市内各所でべに花の観賞を楽しむことができる。



⑧泉福寺 木造阿弥陀如来坐像（国重要文化財）

泉福寺は荒川に面した高台に建つ天台宗の寺院で、緑に囲まれた広い境内には山門や本堂をはじめとした江戸時代以来の建物がある。鎌倉時代の弘長2年（1262）に製作されたことで知られる国指定重要文化財の阿弥陀如来坐像は、かつては「大堂」と呼ばれる阿弥陀堂に安置されていたが、現在は大堂前の耐火収蔵庫内に安置されている。



⑨富士見ホタル親水公園

富士見ホタル親水公園ではホタル舎を築造し、井戸水を浄化した人工河川によりヘイケホタルを飼育している。緑と清流が一体となった水辺環境でしか生息しえないホタルの飼育を通じて、自然と親しみ、河川環境の大切さを知ってもらうことを目的としている。平成24年6月にはNPO法人河川環境基金埼玉中央支部の主催でホタル観賞会「ホタル飛ぶゆうべ」を実施した。



⑩ ホンダエアポート

戦前には陸軍が川田谷飛行場としてこの場所に飛行場を開設した。熊谷陸軍飛行学校桶川分教場の演習施設として使用されていたが戦後には放置されていた。1964年3月にホンダが買収してホンダエアポートとして整備した。2000年頃までは隣接するホンダエアポートライダーズパークで全日本モトクロス選手権が開催されていた。現在は操縦訓練事業が主体となっており、埼玉県の防災航空基地としても利用されている。



⑪ 樋詰の道しるべ（市指定文化財）

樋詰氷川神社の鳥居の傍らにある樋詰の道しるべの正面には「あきは道」の文字が記され、この道が火災除けの神として信仰をあつめていた、さいたま市指扇の秋葉神社へ向かう道であったことを指している。この道しるべは高さ40cmほどの高さで、後ろには力石が立てられている。



⑫ 熊野神社古墳出土品（国重要文化財）

熊野神社古墳は荒川と江川の合流する台地状にある直径38m、高さ6mの円墳で円墳上に熊野神社が祀られている。昭和3年(1928)に社殿を改築した際に玉類、石製品、銅製品、太刀などの副葬品が出土し、一部は失われたが、それらは国重要文化財として現在、埼玉県立博物館で保管、公開されている。桶川市歴史民俗資料館では、これらを精密に複製したものを展示している。昭和59年(1984)の発掘調査で出土した土器から4世紀後半の県内でも古い時期の古墳であることが確認された。



● 熊谷陸軍飛行学校桶川分教場

熊谷陸軍飛行学校桶川分教場は昭和10年開設された熊谷陸軍飛行学校（現在の航空自衛隊熊谷基地）の桶川分教場として、昭和12年6月に開設された。校舎は荒川に架かる太郎右衛門橋の上流の高台にあり、戦後、外地からの引揚者の寮などとして使われた。現在も守衛所、車庫、営庭、本部兵舎、弾薬庫などが残っている。



2.1.9 周辺施設等



図 2.1.13 周辺の施設位置図

(1) 城山公園

城山公園は桶川市が管理する広さ約 10.3ha の公園である。園内は武蔵野の雑木林をイメージして植栽され、冒険広場や水遊びができるジャブジャブ池(平成 23 年にリニューアル)、ピクニック広場、公園を一望できる展望台、バーベキュー広場などがある。公園の中央にある大池は周りの緑を映し出し、アサガオ型の噴水が上がり、カップルや家族連れ等の憩いの場となっている。有料施設として、テニスコート(クレー4面)、軟式野球やサッカーなどができる多目的広場(120×85m)がある。春には300本以上の桜が彩る。園内は犬や猫の散歩が禁じられている。

平成 25 年 2 月末を目途に市民プールの解体工事を実施しており、多目的広場を拡張する予定である。当公園は広域避難場所、指定避難場所、ヘリコプター発着所に指定されている。



城山公園には第1駐車場から第5駐車場まであり（合計266台）、各駐車場の駐車台数は下記のとおりである。

- 第1駐車場（南側） 52台
- 第2駐車場（西側） 8台
- 第3駐車場（東側・園内） 58台
- 第4駐車場（東側・北） 117台（大型バス駐車可） → 道の駅候補地
- 第5駐車場（東側・南） 31台 → 道の駅候補地

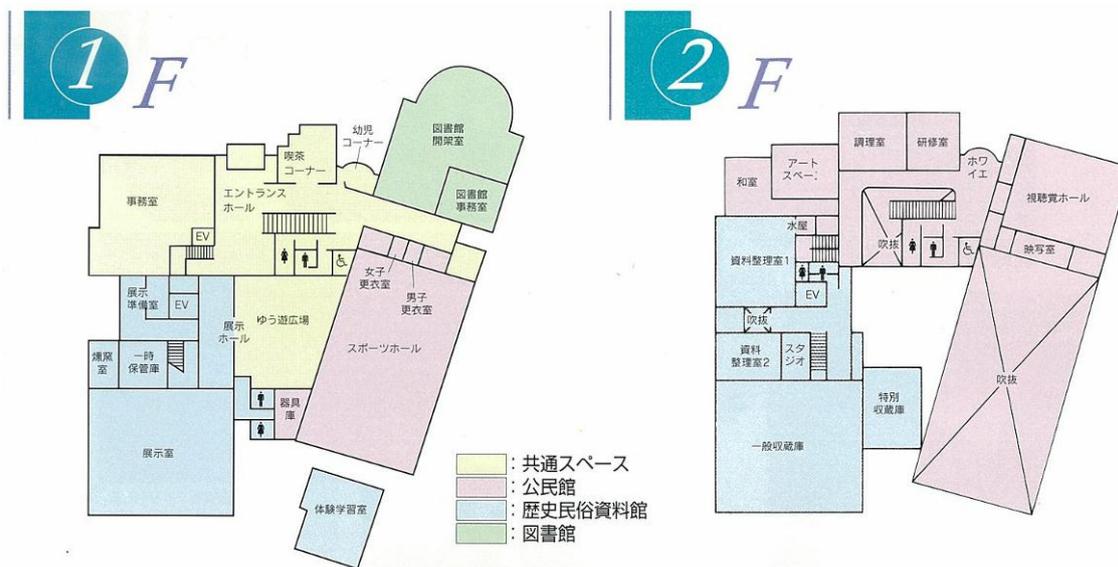
道の駅候補地の駐車台数が合計148台と多く、全体の半分以上を占めている。



図 2.1.14 城山公園の駐車場案内図

(2) 川田谷生涯学習センター

旧川田谷小学校跡地に平成4年8月に建設された川田谷公民館と歴史民俗資料館と図書館川田谷分室が一体となった複合施設である。歴史民俗資料館では、国指定重要文化財の後谷遺跡出土品、熊野神社古墳出土品（レプリカ）のほか、桶川と紅花の関わりや中山道桶川宿に関する資料などから桶川の歴史と文化を知ることができる。当センターは指定避難場所に指定されている。



(3) 桶川市農業センター

昭和53年4月に農業の振興およびその近代化を図ることを目的に建設された。現在は農業技術研修を実施しているほか、川田谷北部土地改良区の拠点にもなっている。当センターは指定避難場所、備蓄倉庫に指定されている。



(4) 桶川市農村広場（農業センターグラウンド）

上尾道路の建設に伴い、残地となった農業センターグラウンドを農村広場として管理している。大きなプラタナスが1本残っている。



(5) サイクリングロード

城山公園から西方約1 kmに位置する荒川左岸には「県央ふれあいんぐロード」が整備されている。また、荒川右岸には多摩川サイクリングロードとともに首都圏を代表する「荒川自転車道」が整備されており、休日・平日を問わず多くのサイクリストで賑わっている。



荒川自転車道は東京都江戸川区の東京都葛西臨海公園を起点とし、埼玉県比企郡滑川町の国営武蔵丘陵森林公園を終点とする延長約90 kmのサイクリングロードである。都内から約60 kmに位置する太郎右衛門橋では多くのサイクリストが折り返し地点として利用している。

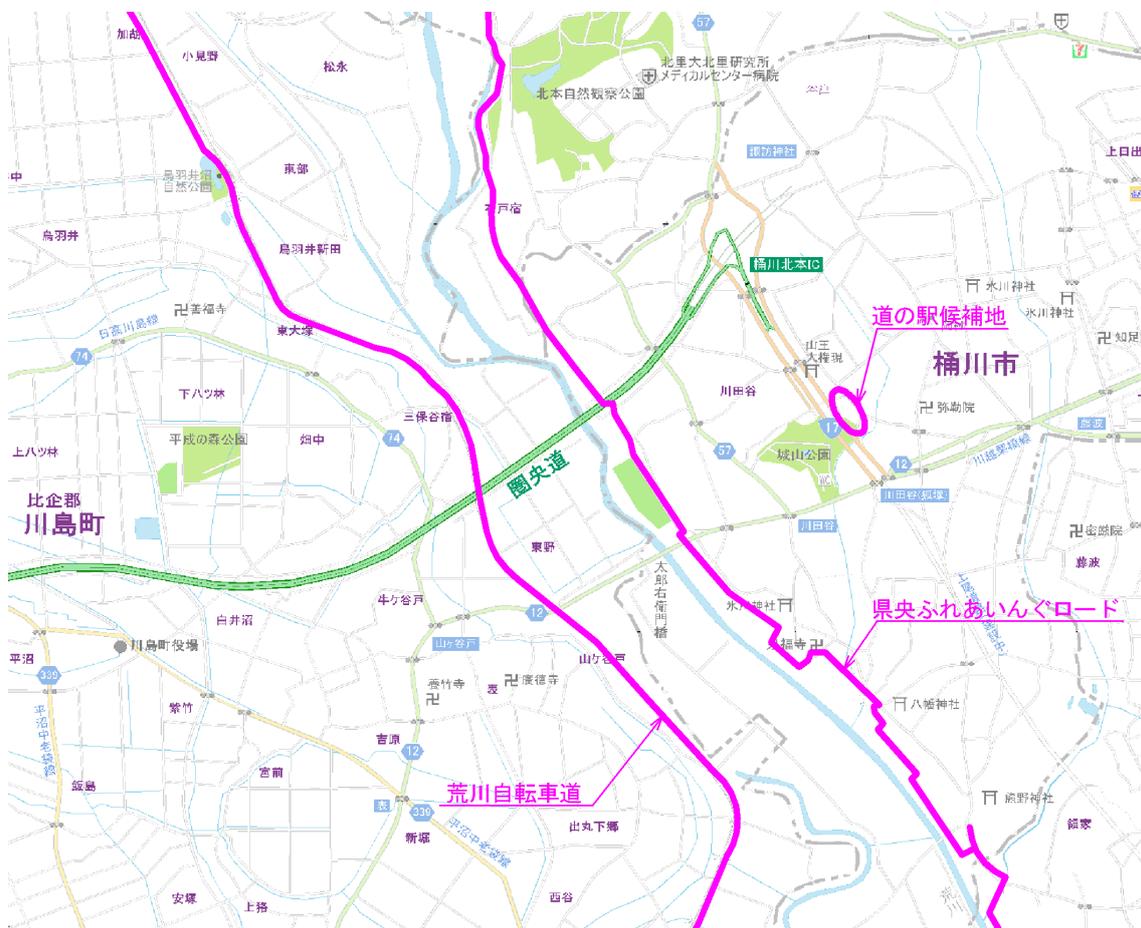


図 2.1.15 周辺のサイクリングロード位置図

また、自転車保有率が日本一の埼玉県では全県の自転車道ネットワークを形成し、自転車の交通安全、地域の活性化、県民の健康増進を図る「ぐるっと埼玉サイクルネットワーク構想」を策定し、自転車利用ムーブメントの拡大に向けた取り組みを行っている。

平成22年7月は「自転車みどころスポットを巡るルート100」を決定しており、桶川市においても「30. 桶川・田園と歴史を再発見するルート」があり、駅から城山公園周辺を周遊するルートが設定されている。

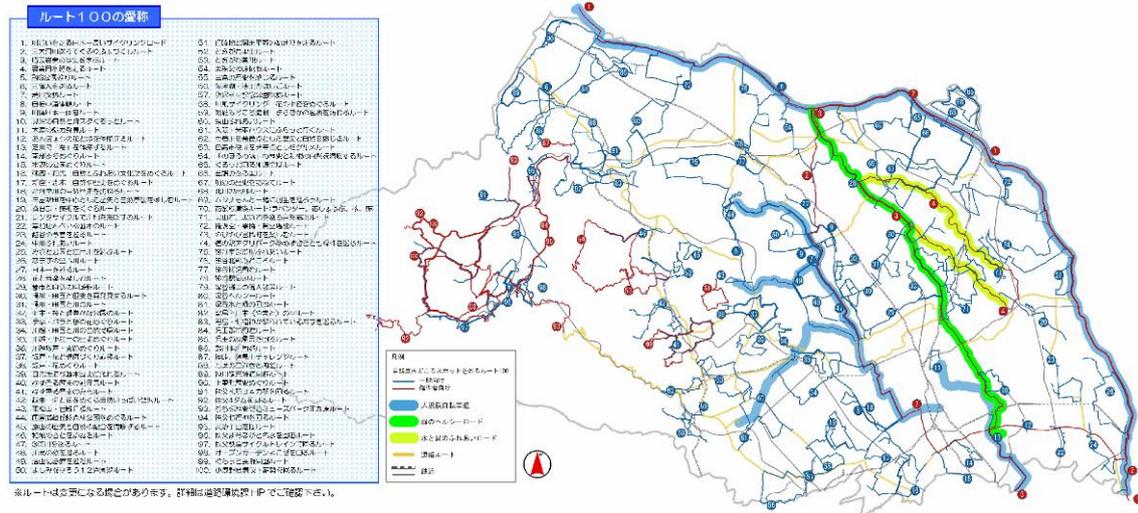


図 2.1.16 ぐるっと埼玉サイクルネットワーク構想

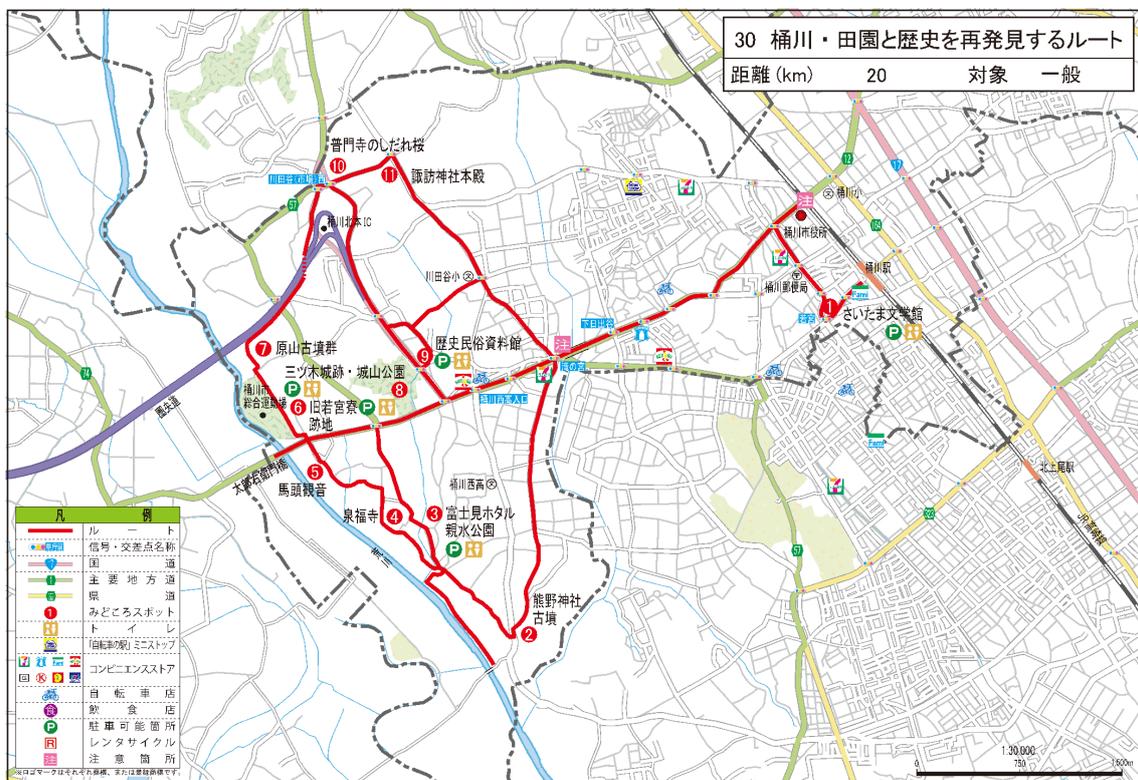


図 2.1.17 桶川・田園と歴史を再発見するルート

2.1.10 イベント

桶川市では年間を通して祭事等多彩なイベントが開催されている。平成24年に実施したイベントを下記に整理する。

月	イベント名	月	イベント名
2	全国桶川大陶器市 	7	桶川祇園まつり 
	辰の水 		桶川ジャンボスイカコンテスト 
3	日出谷もちつき踊り・万作・囃子 	8	べに花ふるさと館 盆踊り 
	花と緑のまつり 		9 小針領家 ささら獅子舞 
4	小針領家ささら獅子舞 	10	前領家のささら獅子舞 
	篠津さくらまつり 		三田原 ささら獅子舞・万作 
	普門寺のさくらまつり 		松原ささら獅子舞 
6	べに花まつり 	11	桶川市民まつり 

2.1.11 特産物

桶川市は「べに花の郷」をキャッチフレーズに、紅花をシンボルとしたまちづくりを進めている。染料や切花としての紅花のほか、加工品として「紅花そば・紅花うどん・紅花ひやむぎ・べに花カステラ・べに花ラッキョウ・べに花コロッケ・べに花羊羹・べに花路まんじゅう・べに花びら飴・べに花ラスク」などの商品を開発している。



また、かつての中山道小麦をモチーフとした「いなかうどん」も市内各所で食べることができる。



農産物を取り扱う J A あだち野は平成 20 年 10 月、J A 上尾市、桶川市、北本市の 3 農協が合併し誕生した。桶川市内の農産物直売所は、駅前の若宮直売所と坂田の加納直売所の 2 店舗であり、市内で収穫された米（今摺り米）、野菜、果物、花・植木などを販売している。



桶川市内で現在、収穫されている農産物は下記のとおりである。



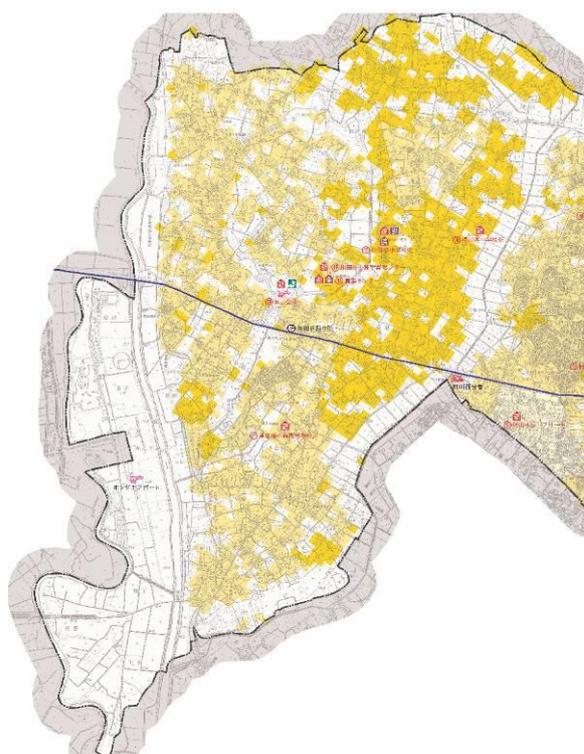
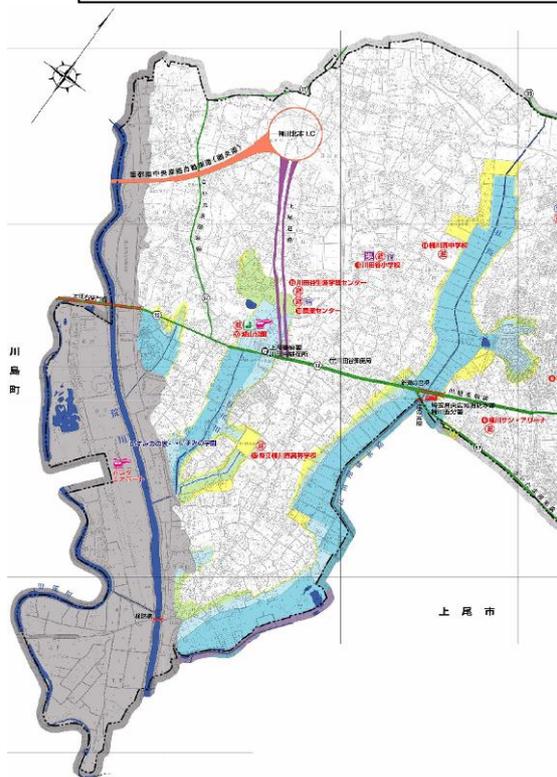
2.1.12 防 災

桶川市洪水ハザードマップによれば、200年確率の大雨（3日間の総雨量が548mm）で荒川の堤防が決壊した場合、道の駅候補地周辺の低地部については1.0m～2.0m未満の浸水となることが予測されている。

桶川市地震ハザードマップによれば、道の駅候補地周辺は、危険度3～4（地域内の建物の中で全壊する建物の割合が10%以上～30%未満）にランクされている（ただし道の駅候補地に隣接する川田谷生涯学習センターは、耐震性のある構造になっている）。

川田谷地区における避難場所等の指定は下記のとおりとなっている。

ヘリコプター発着所	：城山公園・ホンダエアポート
広域避難場所	：城山公園
指定避難場所	：城山公園・川田谷生涯学習センター・農業センター
備蓄倉庫	：農業センター



凡 例	
	河川敷
	浸水した場合に想定される水深（ランク別）
	2.0～5.0m未満
	1.0～2.0m未満
	0.5～1.0m未満
	0.5m未満

凡 例	
	広域避難場所
	指定避難場所
	地区内活動拠点
	郵便局
	支役所・分庁舎
	消防署・分署
	交番・駐在所
	ヘリコプター発着所
	緊急指定病院
	災害時要援護者施設
	郵便局
	行 政 界 限
	河 川
	自動理専用道
	国 道
	主 要 地 方 道
	一 般 県 道
	鉄 道
	洪水時危険箇所
	アンダーパス等 主な橋梁

凡 例	
地域の危険度ランク	地域内の建物の中で全壊する建物の割合
	危険度5 30%以上～40%以下
	危険度4 20%以上～30%未満
	危険度3 10%以上～20%未満
	危険度2 5%以上～10%未満
	危険度1 0%～5%未満
	建物なし

記号			
	広域避難場所		交番・駐在所
	指定避難場所		緊急病院
	地区内活動拠点		備蓄倉庫
	市役所		ヘリコプター発着所
	出張所		市道
	消防署		緊急輸送道路

【洪水】

【地震】

図 2.1.18 桶川市のハザードマップ（川田谷地区）

2.1.13 法規制

都市計画法によれば川田谷地区は市街化調整区域に指定されており、用途地域は指定されていない（建ぺい率 60%・容積率 200%）。

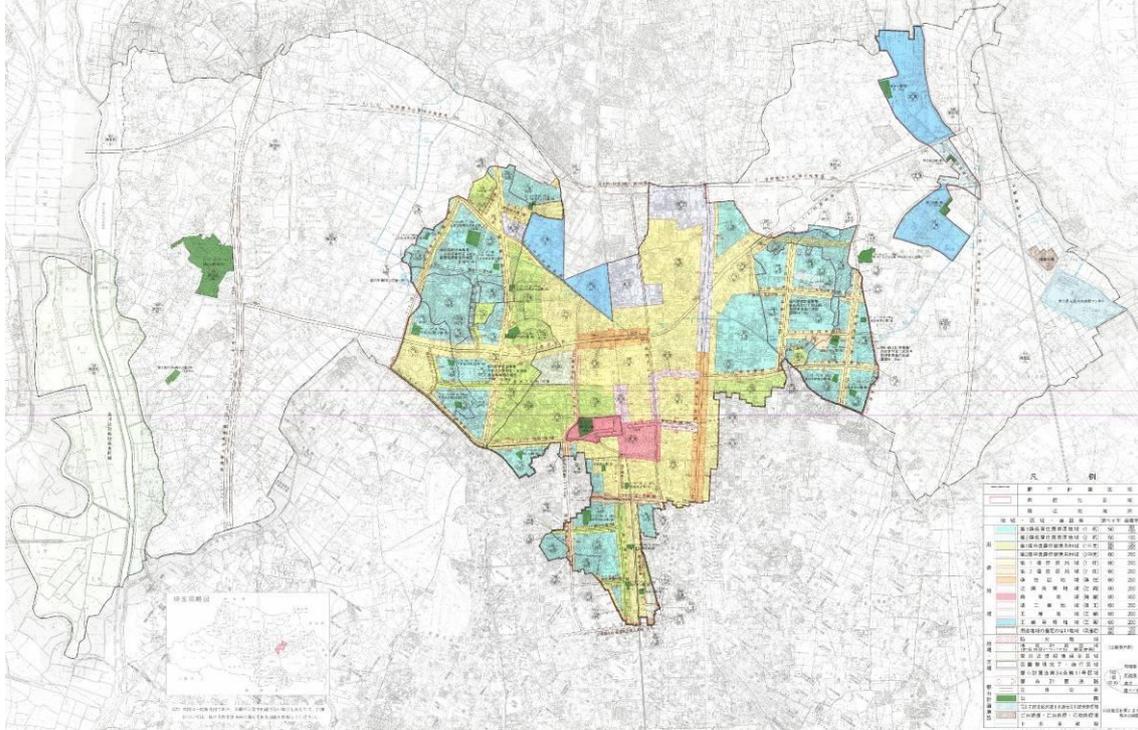


図 2.1.19 桶川市の都市計画図

また、農業振興地域の整備に関する法律によれば川田谷地区のほとんどが「農用地区域」に指定されている。

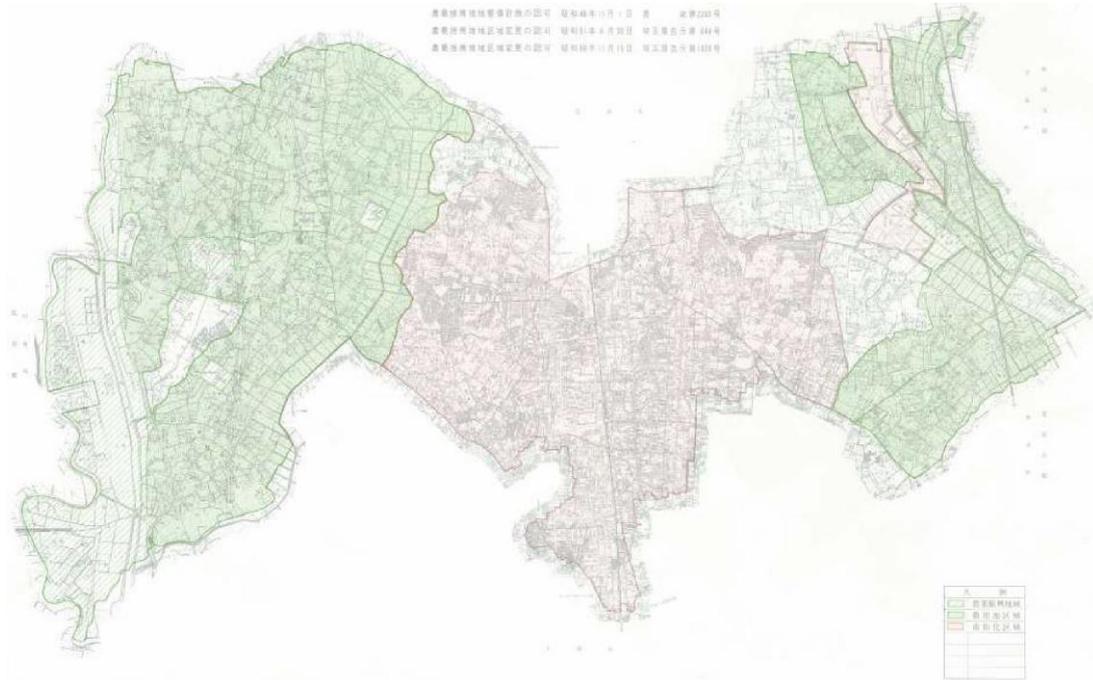


図 2.1.20 桶川市の農業振興地域土地利用計画図

2. 2 道路の現況

2.2.1 道路交通現況

平成22年度道路交通センサスから、道の駅候補地付近(図2.2.1)における交通量を表2.3.1～表2.3.2に整理する。東西の軸となる圏央道と主要地方道川越栗橋線は大型車混入率が高く、約20%となっている。主要地方道川越栗橋線は約2万台/日と周辺では最も交通量が多く、平成17年度道路交通センサスに比べても約1割増加している。

南北の軸となる上尾道路は7,333台/日、大型車混入率20.7%となっている。上尾道路に並行する主要地方道さいたま鴻巣線は5,042～9,694台/日と比較的交通量が少なく、大型車混入率も7.0～13.3%と低い。

表2.3.1 道の駅候補地付近の交通量 (1/2) (H22センサス)

路線番号	路線名	起点	終点	交通量観測地点地名 市 区 丁目 郡 町 村	昼間12時間自動車類交通量			24時間自動車類交通量			昼間12時間比率 (%)	最大混入率 (%)	混雑度	
					上下合計			上下合計						
					小型車 (台)	大型車 (台)	合計 (台)	小型車 (台)	大型車 (台)	合計 (台)				
17	一般国道17号(上尾道路)	一般国道468号(圏央道)	さいたま鴻巣線	桶川市川田谷2819番地先	4488	1168	5656	5592	1741	7333	1.30	10.1	20.7	60
17	一般国道17号	川越栗橋線	東松山桶川線	上尾市上1752番地先	28573	5372	33945	41266	10267	51533	1.52	9.8	15.8	1.33
468	一般国道468号(圏央道)	川島町・桶川市 境	一般国道17号	川島1C～桶川北本1C	4516	1346	5862	5702	2149	7851	1.34	10.2	23.0	1.15
12	川越栗橋線	さいたま鴻巣線	一般国道17号	埼玉県桶川市大字川田谷2330番地先	11107	2641	13748	15422	3745	19167	1.39	13.6	19.2	1.68
12	川越栗橋線	一般国道17号	さいたま鴻巣線	桶川市坂田	12829	3763	16592	18976	4916	23892	1.44	9.8	22.7	87
57	さいたま鴻巣線	上尾市・桶川市 境	川越栗橋線	埼玉県上尾市泉台3丁目11番地先	6676	505	7181	8636	1058	9694	1.35	11.0	7.0	73
57	さいたま鴻巣線	川越栗橋線	一般国道17号	埼玉県北本市石戸第2丁目234番地先	3237	498	3735	4256	786	5042	1.35	13.7	13.3	60

表2.3.2 道の駅候補地付近の交通量 (2/2) (H22センサス)

路線番号	路線名	起点	終点	交通量観測地点地名 市 区 丁目 郡 町 村	平成17年度		平均旅行速度 (km/h)				昼間12時間		平成17年度 混雑時平均 旅行速度 (km/h)
					昼間 12車 時間 交通 量 (台)	24自 時動 車 類 交 通 量 (台)	混雑時		昼間非混雑時		平均旅行速度 (時間別交通量加重)		
							上り	下り	上り	下り	上り	下り	
17	一般国道17号(上尾道路)	一般国道468号(圏央道)	さいたま鴻巣線	桶川市川田谷2819番地先			37.1	32.4	33.3	21.2	35.0	24.5	24.5
17	一般国道17号	川越栗橋線	東松山桶川線	上尾市上1752番地先	31786	48861	26.2	34.0	32.0	34.8	29.2	34.5	39.8
468	一般国道468号(圏央道)	川島町・桶川市 境	一般国道17号	川島1C～桶川北本1C			81.7	76.9	83.3	80.2	82.6	78.8	
12	川越栗橋線	さいたま鴻巣線	一般国道17号	埼玉県桶川市大字川田谷2330番地先	11413	17462	28.7	24.5	35.1	26.3	31.7	25.4	14.3
12	川越栗橋線	一般国道17号	さいたま鴻巣線	桶川市坂田	11413	17462	26.2	31.0	30.0	33.8	28.2	32.7	14.3
57	さいたま鴻巣線	上尾市・桶川市 境	川越栗橋線	埼玉県上尾市泉台3丁目11番地先	7421	10315	30.1	29.7	32.5	32.1	31.3	31.0	16.6
57	さいたま鴻巣線	川越栗橋線	一般国道17号	埼玉県北本市石戸第2丁目234番地先	5155	7165	30.4	35.1	36.0	37.4	32.8	36.3	27.8

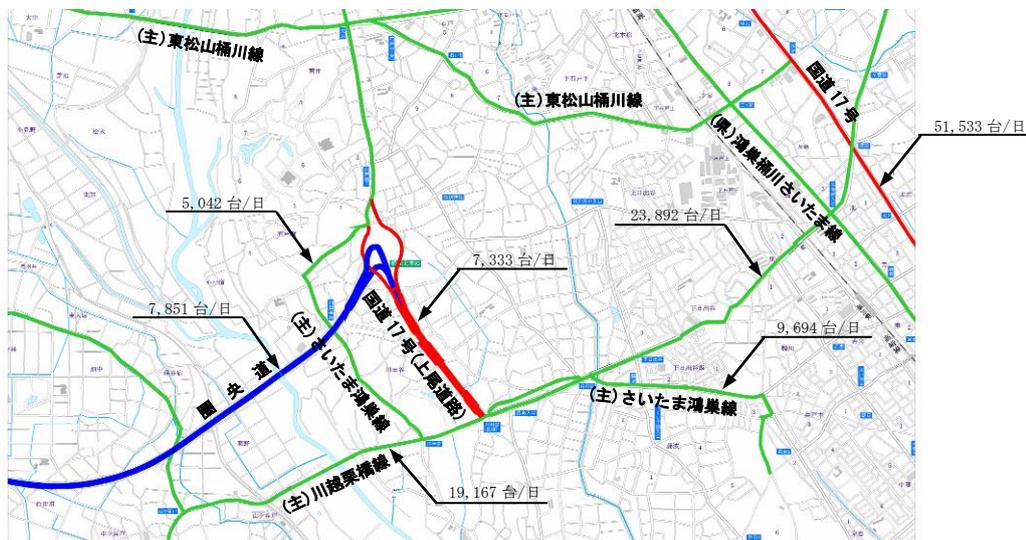


図2.2.1 センサス・交通量調査位

2. 4 将来像の把握

2.4.1 上位計画

(1) 桶川市第五次総合振興計画

桶川市は平成23年4月、平成32年度を目標に「みんなでつくり育む活気あふれる交流拠点都市おけがわ」を将来像とした第五次総合振興計画を策定した。

このなかで、上尾道路と主要地方道川越栗橋線は「沿道サービス軸」に位置づけられているほか、生涯学習センター付近が「コミュニティ拠点」、石川川南側が「観光まちづくり拠点」に位置づけられている。これは人・モノ・情報が行き交う交流拠点都市として、市全域に活力を生み出すための計画的な土地利用を進めるものであり、同構想の「広域交通網をいかしたまちづくり」というコンセプトと整合している。

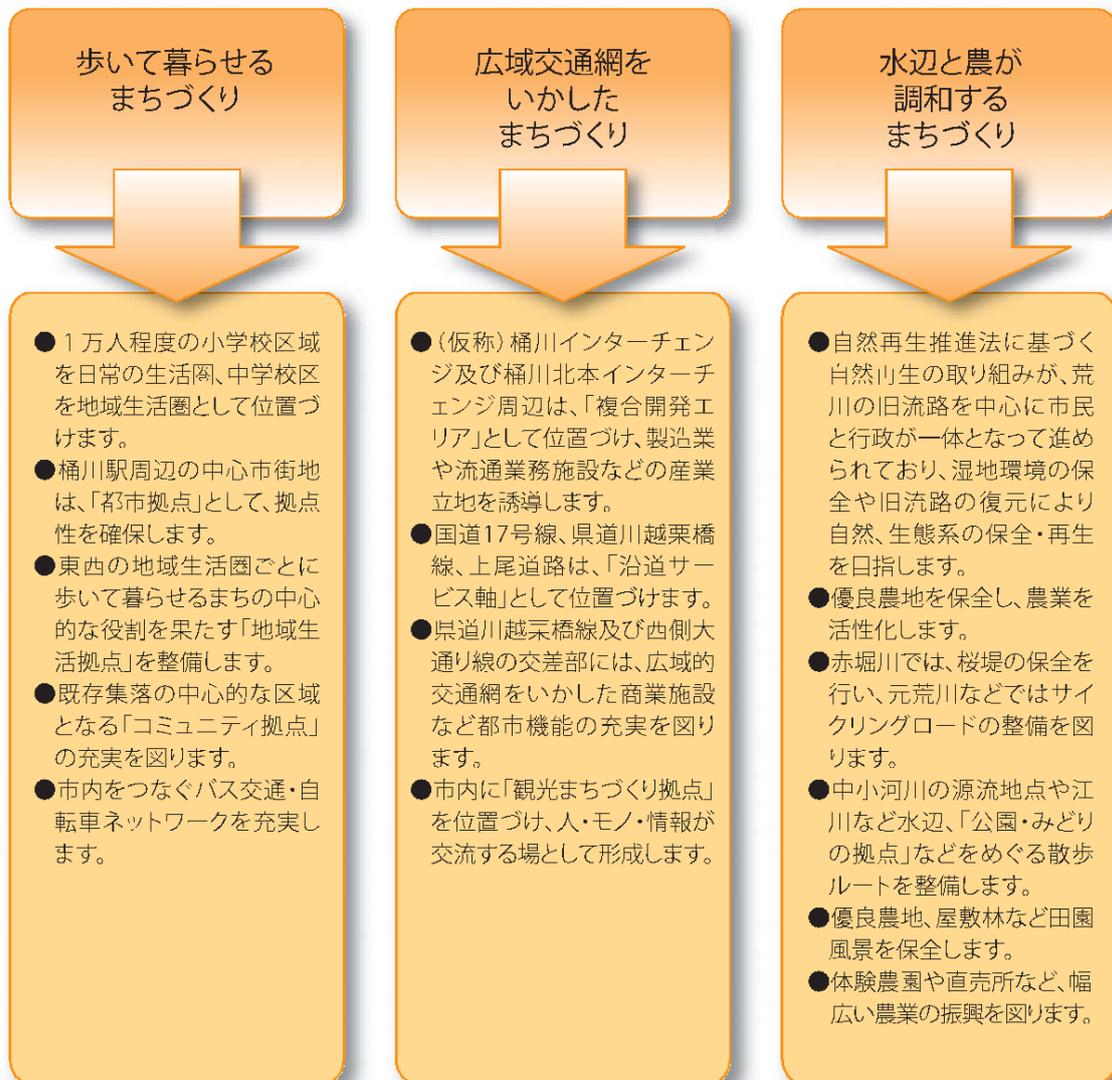


図 2.4.1 土地利用の方針

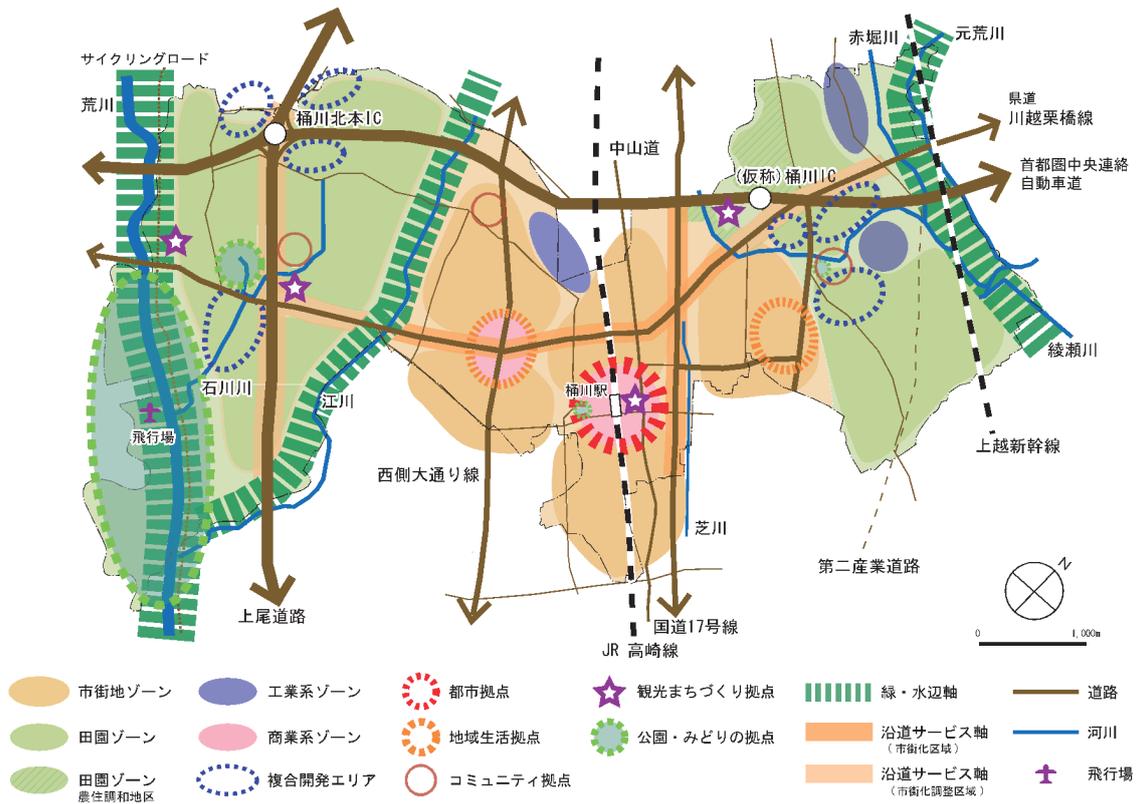


図2.4.2 土地利用構想図



(2) 桶川市都市計画マスタープラン

桶川市は平成9年5月、第三次総合振興計画の都市像を踏まえながら「みんなが主役の世界に誇れる生活環境都市・桶川」を将来像とした都市計画マスタープランを策定した。

このなかで、川田谷地区は緑豊かな田園環境の保全と大規模道路の建設等による適正な開発と調和を図るとされており、上尾道路と主要地方道と主要地方道川越栗橋線の交差点付近には「道の駅」の整備が検討されている。

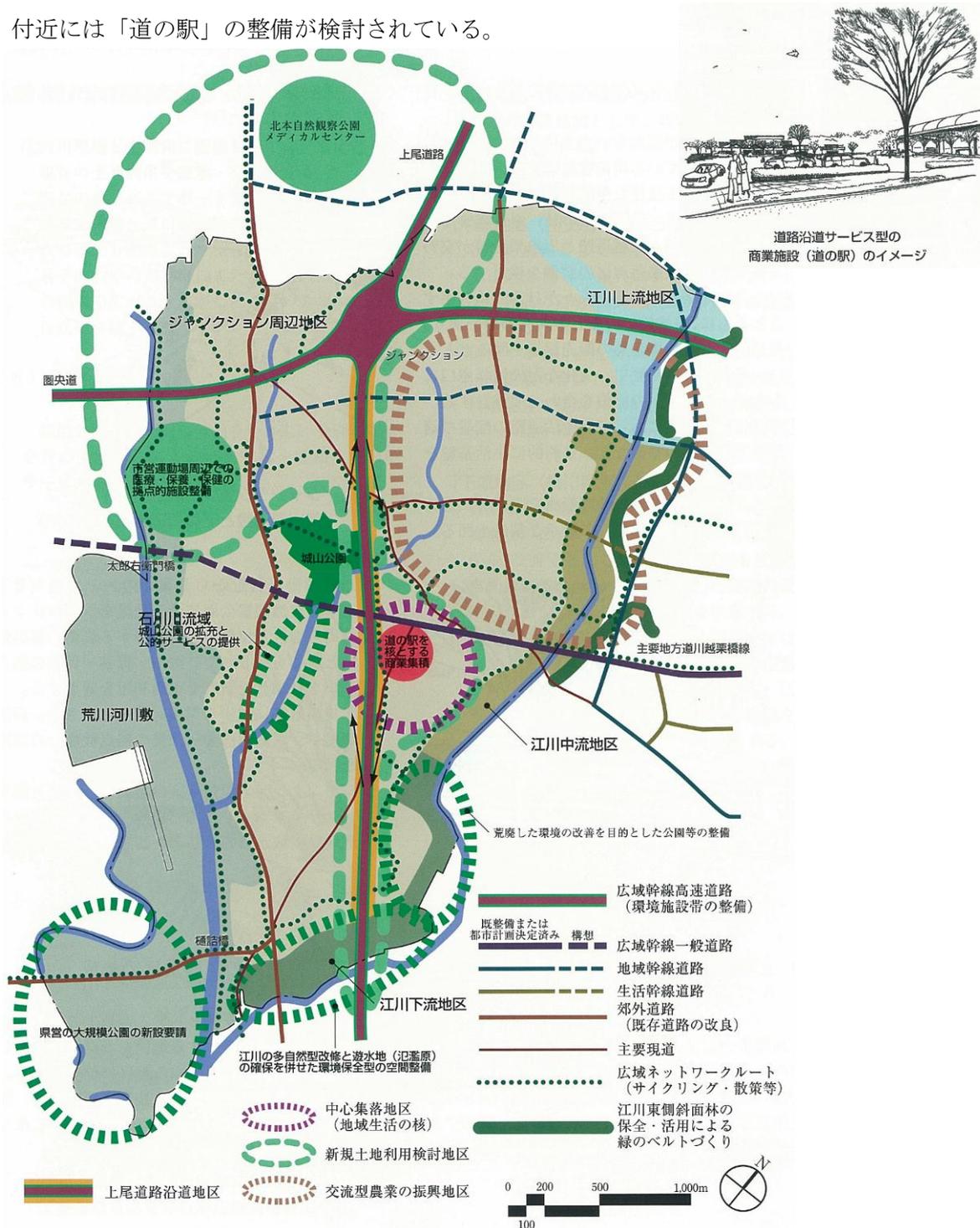


図2.4.3 川田谷地区整備方針図

(3) 桶川市地域防災計画

現在、桶川市は桶川市防災会議を設置し、「桶川市地域防災計画」を改訂作業中である。この中で、「城山公園」「生涯学習センター」「農業センター」は避難拠点（指定避難所）、「農業センター」は物資備蓄拠点（防災備蓄倉庫）、「城山公園」「ホンダエアポート」は物資輸送拠点（飛行場場外離着陸場）に位置づけられている。

また、圏央道が一次特定緊急輸送道路に、主要地方道川越栗橋線が一次緊急輸送道路に指定されている。

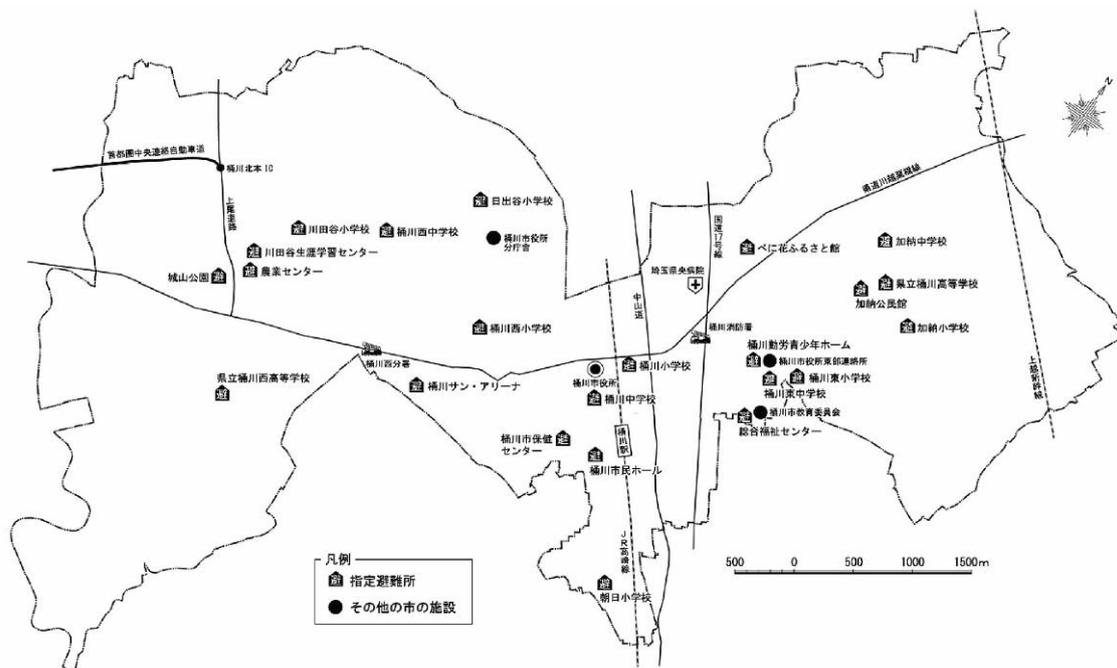


図2.4.8 指定避難所の立地図

(4) 桶川市環境基本計画

桶川市は平成24年3月、第五次総合振興計画に基づき平成24年からの10年を期間とした「人と自然が共生するまち」を将来像とした桶川市環境基本計画を策定した。

この中で「遊歩道、サイクリングロード、休憩スポットの整備の促進」や「田園地域・風景の保全・再生」「クリーンエネルギーの導入」「エネルギースタンド等の基盤の充実」などが提唱されている。

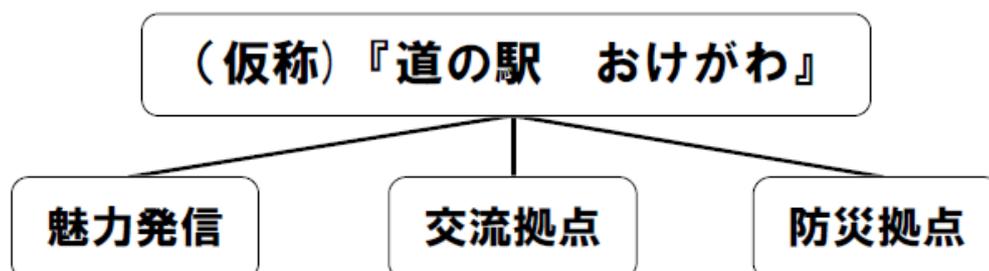


写真2.4.1 天然ガスステーションと公用車のエコカー

2.4.2 「道の駅」基本構想

桶川市は平成24年8月、圏央道・桶川北本IC周辺で上尾道路沿道の川田谷地内を想定した「道の駅」基本構想を立案した。このなかで下記のコンセプトが示されている。

3 「道の駅」のコンセプト



➤ 魅力発信「道の駅」

桶川市の魅力を積極的にアピールしていけるよう、桶川市の情報と特徴を紹介し、「道の駅」に集う人々にこれらを発信することで、「桶川ならではの」を体感し、共感してもらえることが重要となります。

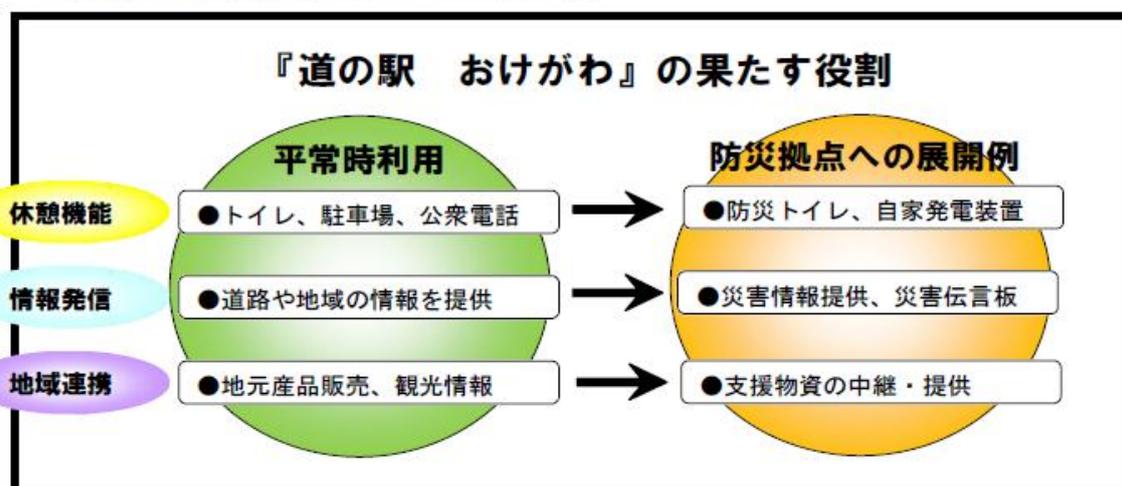
➤ 交流拠点「道の駅」

さまざまな人・モノ・情報が交流し、誰もが憩い楽しめる「桶川ならではの」を感じることができ、「またここに来たい」と思える空間をつくることが重要となります。

➤ 防災拠点「道の駅」

道の駅が災害時防災拠点として機能できるよう、だれでも利用できる駐車場やトイレなどの整備や避難者支援能力の確保が重要となります。

また、災害時、被災地への物流が滞る初期段階において、救援物資の運送に係る拠点として活用を図ることも重要です。



2.4.3 川田谷農産物直売所計画

平成23年1月、川田谷農産物直売所に関する懇話会（会長：小嶋達雄）が設立され、3回の会議を経て平成23年3月に検討結果が報告された。検討結果は以下のとおりである。

- 1 直売所の設置位置に関することについて
桶川市農村広場（中間報告のとおり）
- 2 農産物直売事業の内容に関することについて
川田谷農産物直売所は、以下の機能等を備えたものとする。
 - ① 安心安全かつ鮮度に配慮した主穀、野菜、果物、花卉類、畜産物の販売を行い、米、野菜、果物は学校給食や老人施設等で使用する。
 - ② 各種加工品、惣菜（きんぴら、おから煮他）、弁当（赤飯、いなり寿司他）などの調理食品の販売を行う。
 - ③ 日用品を揃え、地元のコンビニエンスストア的要素を加える。また、宅配や出張販売などにより地域の要望に対応する。
 - ④ 圏央道、上尾バイパスの開通を勘案し、広い駐車場の確保やトイレの設置など休憩所的な要素や特産品等の販売など観光的な要素を持たせる。また、魚介類の販売を検討する。
 - ⑤ 消費者の利便性を図るため、定休日は設けず営業する。
- 3 農業者の営農意欲の向上に関することについて
 - ① 商品売り上げのデータ活用により、商品の補充等を行い、売り上げを確保することで、農業者の安定収入につなげる。
 - ② 遊休農地を活用した農業体験の実施や地元野菜等の活用による田舎味噌、漬物等の講座を開催する。
 - ③ まんじゅう、切り餅やソフトクリーム、アイスクリーム等の乳製品など地元産作物を生かした地元ブランド開発と販売を促進する。
- 4 消費者の新鮮な農産物の提供に対する要望の実現に関することについて
 - ① 新鮮（朝採り野菜）、安心安全（減農薬、減肥料野菜など）の販売やトレーサビリティの確立に努力する。
 - ② 商品補充を徹底し、売り切れのない店作りに努める。
 - ③ 地産地消の推進を図る。
 - ④ 消費者ニーズの掘り起こしにより、地域の雇用拡大を図る。
- 5 川田谷地区の活性化に関することについて
 - ① 手打ちうどんなどの食堂スペース、赤飯、まんじゅう作りなどの加工施設を設置し、地域による運営を行う。
 - ② 史跡や城山公園など川田谷地域の観光資源を生かした観光コースの確立を図るとともに、地域によりレンタサイクルやガイドなどの運営を促す。
 - ③ 収穫祭、感謝祭等の市の開催、地元による各種イベントの開催を促す。
 - ④ 梨狩り、ブルーベリー狩り、サツマイモ掘り等の農産物の収穫体験のできる観光農園を開設する。

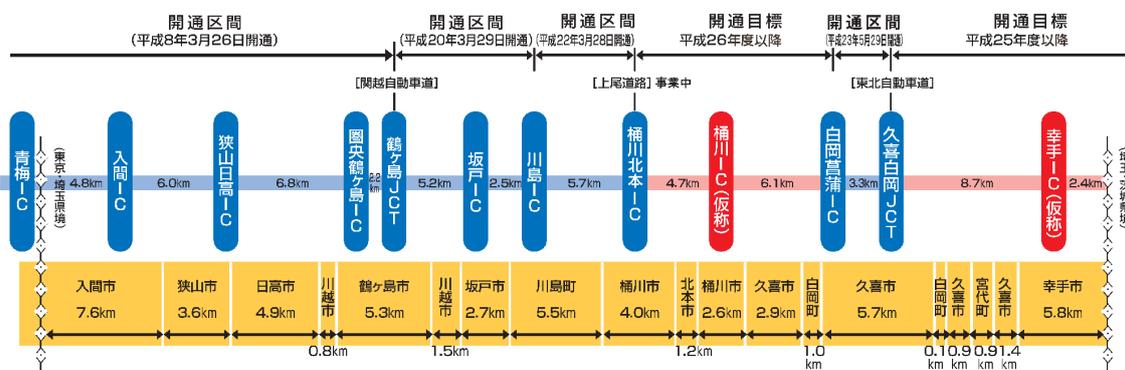
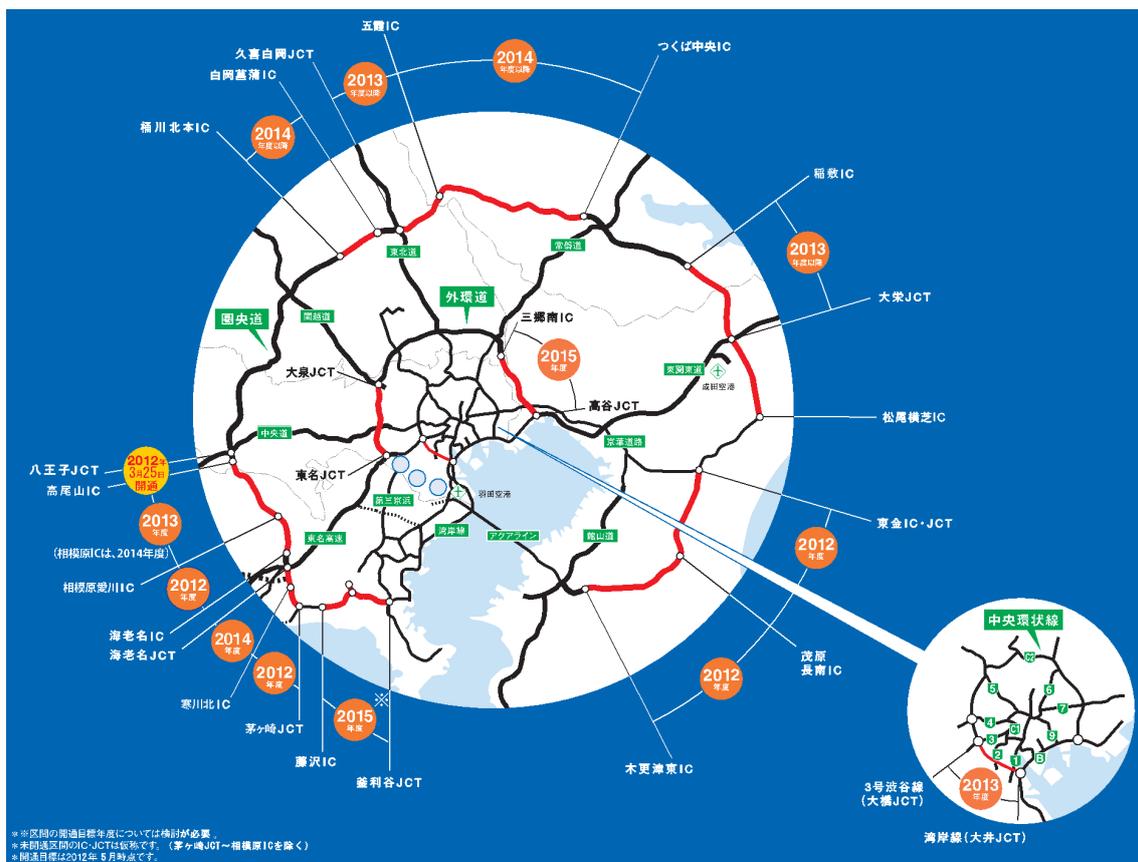
2.4.4 将来道路計画

(1) 圏央道

一般国道468号・首都圏中央連絡自動車道（以下、圏央道と略す）は横浜市、厚木市、八王子市、川越市、つくば市、成田市、木更津市などの主要都市を環状に結ぶ高規格幹線道路である。都心から半径約40～60kmに位置し、総延長は約300kmに及ぶ。

桶川市内の整備延長は約6.6kmであり、平成22年3月の桶川北本ICの供用で、桶川市～関越自動車道が圏央道経由で結ばれた。

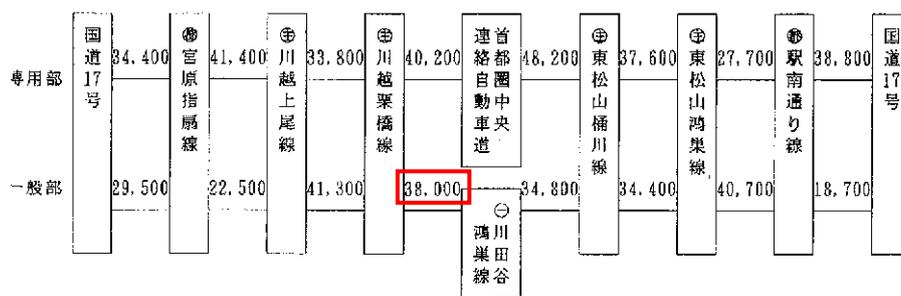
平成26年度以降には桶川IC（仮称）も供用開始となり、全線が開通することになる。



2.4.5 将来交通量

(1) アセス時

平成元年11月にとりまとめられた「高速埼玉中央道路（専用部）上尾バイパス（一般部）環境影響評価書」（埼玉県）によれば、昭和60年道路交通センサスに基づく平成22年交通量を予測している。上尾バイパス（=上尾道路）は第4種第1級の幹線街路として位置付けられており、4車線、設計速度60km/hで現在供用している区間は38,000台/日となっている。

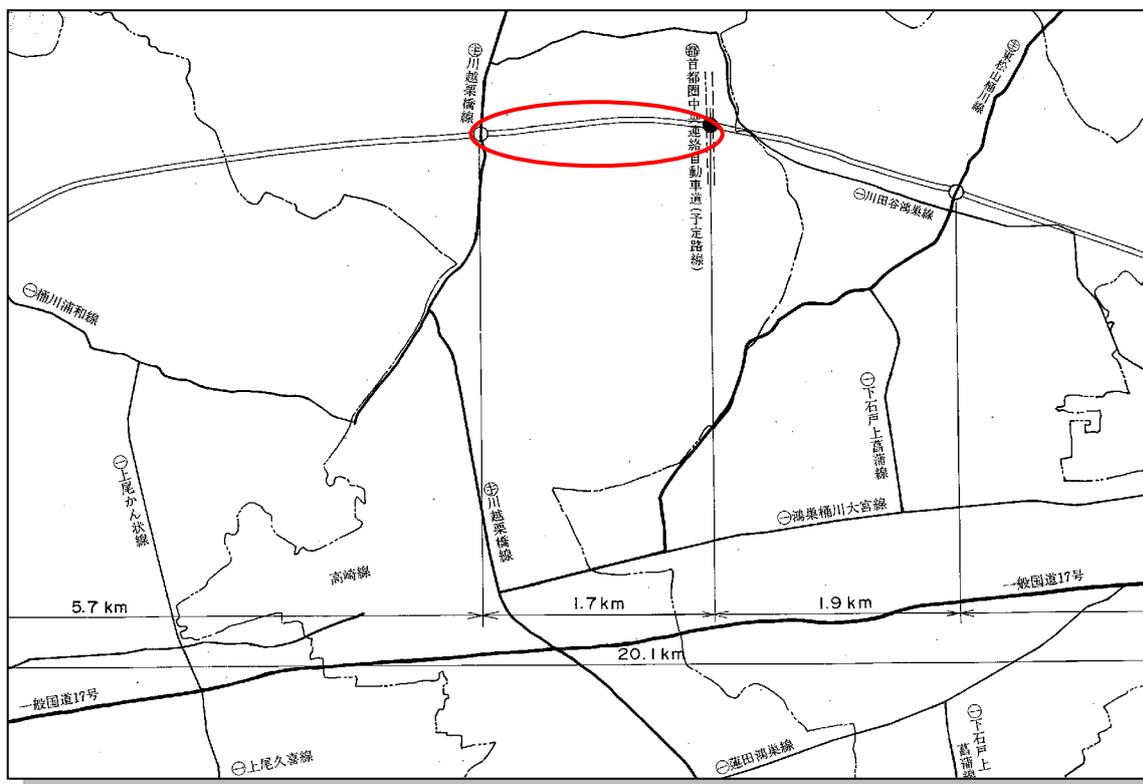


単位：台/日

注1) ㊦は都市計画道路を、㊧は主要地方道を、㊨は一般県道をそれぞれ示します。

注2) 首都圏中央連絡自動車道は予定路線です。

注) 一般県道川田谷鴻巣線は現在の主要地方道さいたま鴻巣線



第3章 基本構想の検証および検討

3.1 整備目的

3.1.1 道の駅とは

道の駅は建設省（現国土交通省）により平成5年2月に制度化された複合多機能型休憩施設である。自動車による旅行が一般化しているなかで、長距離や夜間の旅行が増加し、女性や高齢者のドライバーも増加している。過労運転の防止や快適な旅行のために一般道路にも安心して自由に立寄り、利用できる快適な休憩のための「たまり」空間が不可欠となっている。

また、沿道地域の文化、歴史、名所、特産物などの情報を道路利用者にアピールしたり、郷土博物館や多目的広場、温泉など地域の活性化のための個性豊かな空間を提供することにより、地域の核が形成され、活力ある地域づくりと道路を介した地域連帯が促進される効果が期待される。

(1) 登録状況

平成24年9月末現在で全国で996駅、関東では146駅、埼玉県では19駅設置されている。登録数の増加に伴い、「道の駅」そのものが周遊の目的地化するなど、地域の多様性を背景とした魅力が凝縮されている「道の駅」への注目は一層高まってきており、全国各地で「道の駅」の活況がマスコミ報道により伝えられるなど、景気低迷が叫ばれる地域経済にとって重要で魅力的なツールとして捉えられている。

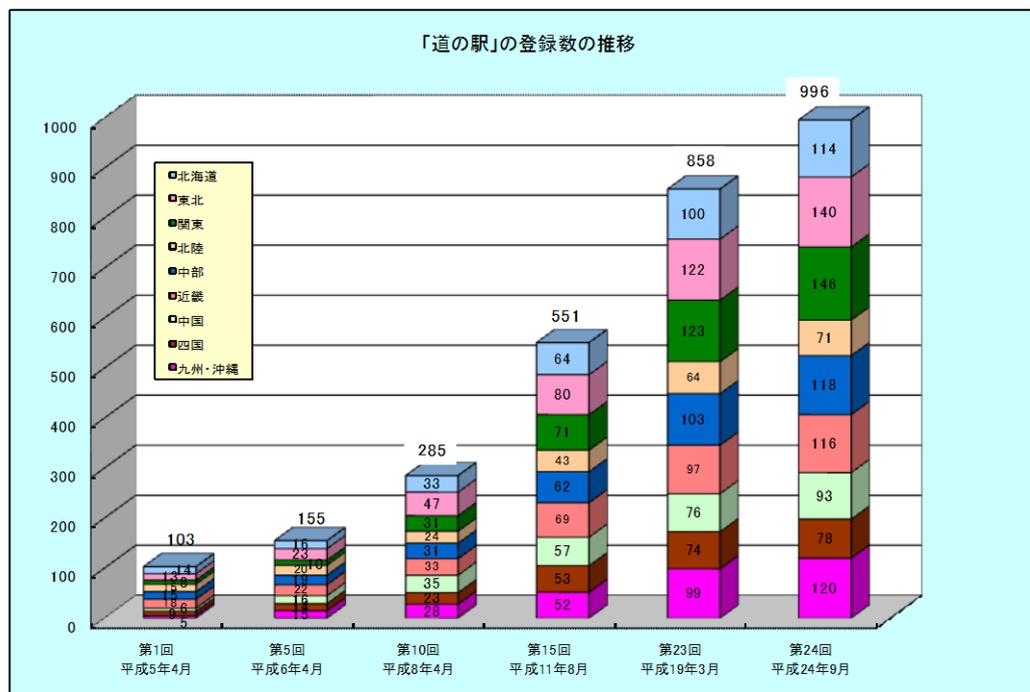


図 3.1.1 「道の駅」登録数の推移

(2) 「道の駅」の基本機能

道の駅は「地域とともにつくる個性豊かなにぎわいの場」を基本コンセプトとして

- ①道路利用者のための「休憩機能」
- ②道路利用者や地域の方々のための「情報発信機能」
- ③「道の駅」をきっかけに地域と地域が手を結びあう「地域の連携機能」

の3つの機能を提供する施設である。

道の駅は地域を代表する市町村等が道路管理者と一緒に進めるもので、整備主体については単独型と一体型がある。

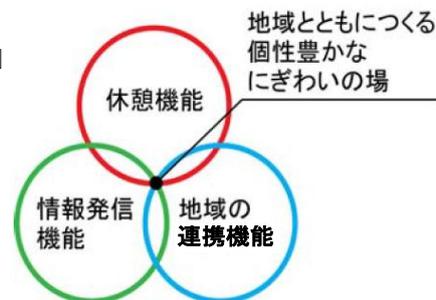


図 3.1.2 「道の駅」の基本コンセプト

表 3.1.1 「道の駅」の一般的な整備主体

■「道の駅」の機能と整備主体(単独型の場合)

機能区分	整備主体
	市町村等
(1)休憩機能	・駐車場、トイレ、公園 ・レストラン、休憩所、宿泊施設など
(2)情報発信機能	・電話、FAX等、各種情報施設 ・案内所、地域情報提供施設 ・物産館、郷土資料館、美術館 ・イベント広場、交流ホール、会議室等

■「道の駅」の機能と整備主体(一体型の場合)

機能区分	整備主体	
	道路管理者	市町村等
(1)休憩機能	駐車場、休憩所、トイレ	・駐車場、トイレ、公園 ・レストラン、休憩所、宿泊施設等
(2)情報発信機能	道路情報提供施設	・電話、FAX等、各種情報施設 ・案内所、地域情報提供施設 ・物産館、郷土資料館、美術館 ・イベント広場、交流ホール、会議室

一方、近年頻発する大規模地震などの広域的な自然災害時には、「道の駅」の持つ基本機能の継続に加え、防災拠点としての機能が注目されており、東日本大震災においても多数の道の駅が防災拠点として機能した。

- ・「道の駅」が、自衛隊の活動拠点や住民の避難場所、水、食料、トイレを提供する貴重な防災拠点として機能
- ・防災拠点化のために自家発電設備を備える駅では、停電時にも24時間開所する等により機能

<自衛隊の復旧支援活動の拠点として機能する道の駅「津山」>



東日本大震災における「道の駅」利用の具体例

道の駅名	所在地	路線名	対応の例
三本木	宮城県大崎市	4号	自家発電により24時間開館し、おにぎり、菓子等を提供。情報館にて避難者を受け入れ。
津山	宮城県登米市	45号	自衛隊やレスキュー隊の前進基地、支援隊員への炊き出しの実施。南三陸町のホテル客が避難。
ふくしま東和	福島県二本松市	349号	おにぎり等食料、トイレ、給水サービスを提供。避難住民1500人を受け入れ。
喜多の郷	福島県喜多方市	112号	給水サービス、食事販売、日帰り温泉施設を被災住民に無料開放。
南相馬	福島県南相馬市	6号	避難所として開放、災害応援の拠点として機能。
ひらた	福島県平田村	49号	避難住民に無料で電源、水を提供。村内の病院や避難所に食材を供給。

図 3.1.3 「道の駅」が防災拠点として機能した例



図 3.1.4 一体型「道の駅」の整備内容と施設イメージ

(3) 「道の駅」の登録要件

国土交通省道路局 (<http://www.mlit.go.jp/road/station/road-station.html>) では下記のような「道の駅」登録・案内要綱（一部抜粋）を定めており、これを満たす必要がある。

(目的)

1. この要綱は、一定水準以上のサービスを提供できる休憩施設を「道の駅」として登録し広く案内することにより、道路利用者の利便性の向上と施設の利用促進を図り、安全で快適な道路交通環境の形成並びに地域の振興に寄与することを目的とする。

(「道の駅」の基本コンセプト)

2. 本要綱において、「道の駅」とは、地域の創意工夫により道路利用者に快適な休憩と多様で質の高いサービスを提供する施設で、基本として次ぎに掲げるサービス等を備える施設をいう。

<設置位置>

イ. 休憩施設としての利用しやすさや、「道の駅」相互の機能分担の観点から、適切な位置にあること

<施設構成>

ロ. 休憩目的の利用者が無料で利用できる十分な容量の駐車場と清潔な便所を備えるとともに、それらの施設及び施設間を結ぶ主要な歩行経路のバリアフリー化が図られていること

ハ. 利用者に多様なサービスを提供する施設であって、道路及び地域に関する情報を提供する案内所又は案内コーナーがあるもの（以下「案内・サービス施設」という。）が備わっていること

<提供サービス>

ニ. 駐車場・便所・電話 24 時間利用可能であること

ホ. 案内・サービス施設には、原則として案内員を配置し、親切な情報提供がなされること

<設置者>

ヘ. 案内・サービス施設の設置者は市町村又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措置されていること

<配慮事項>

ト. 女性・年少者・高齢者・身障者など様々な人の使いやすさに配慮されていること

チ. 施設計画は景観に十分配慮し、特に景勝地にあつては、地域の優れた景観を損なうことのないよう計画されていること

3.1.2 立地条件の整理

道の駅の整備目的やコンセプト等の検討にあたり、前提となる立地条件を「地理的な視点」「道路利用の視点」「社会的な視点」の3つの視点で整理する。

(1) 地理的な視点

- ・ 桶川市は東京から 40 km圏にあり、埼玉県のほぼ中央に位置している。
- ・ 今後 10 年間で圏央道や上尾道路が開通し、県内でも有数の広域交通網の要衝となる。
- ・ 桶川市内には道の駅はない。
- ・ 道の駅候補地は自然豊かで農用地主体の川田谷地区のほぼ中央に位置している。
- ・ 道の駅候補地周辺にはホンダエアポートなど航空関連の施設がある。
- ・ 道の駅候補地周辺には城山公園など防災に関わる拠点が多く点在する。
- ・ 道の駅候補地周辺にはべに花まつりのイベント会場である「べに花摘み取り園」がある。
- ・ 道の駅候補地周辺には荒川沿いのサイクリングロードがある。
- ・ 道の駅候補地に隣接して生涯学習センターなどコミュニティ拠点がある。
- ・ 道の駅候補地に隣接して農業センターなど農業関連施設がある。
- ・ 道の駅候補地に隣接する農村広場に川田谷農産物直売所計画がある。
(現在、川田谷地区には農産物直売所がない)

(2) 道路利用の視点

- ・ 道の駅候補地に隣接する上尾道路は約 5 万台／日が見込まれている。
- ・ 上尾道路は主要幹線道路であり、高い大型車混入率が見込まれている。
- ・ 県内の一般国道 17 号における道の駅は 80kp 付近の「おかべ」しかない。
- ・ 道の駅候補地は 40kp 付近であり、起点～「おかべ」の中間に位置する。
- ・ 圏央道には SA・PA がなく、休憩施設がない。

(3) 社会的な視点

- ・ 桶川市の人口はほぼ横ばいであり、高齢化が進んでいる。
- ・ 産業（出荷額）は全体的に減少傾向である。
- ・ 高齢化や後継者不足を背景に農家人口は減少している。
- ・ 電気自動車や自転車などエコな移動手段が増加している。
- ・ クリーンエネルギーの導入など環境に配慮した取り組みが進められている。
- ・ 平成 20 年、J A 上尾市、桶川市、北本市の 3 農協が合併して J A あだち野が誕生した。
- ・ 桶川市には市内で収穫された農産物を取り扱う直売所が 2 店舗のみである。
- ・ 東日本大震災以降、防災に関する意識が高まっている。

3.1.3 整備の目的

(1) 休憩機能

国道 17 号は起点を東京都日本橋とし、終点を新潟県新潟市とする総延長約 370 km の主要幹線道路であり、埼玉県内においても南北に縦貫する重要な路線である。

また、道の駅候補地に直近して圏央道の整備が進められており、候補地はまさに交通の要衝である。

しかし、国道 17 号には起点から 80 km に位置する道の駅「おかべ」しか整備されておらず、長距離ドライバーにとって休憩施設が十分とはいえない。また、整備が進む圏央道に置いても SA・PA がなく、大型車の時間調整の場がない。

そこで、起点～「おかべ」の中間に位置する候補地（40kp 付近）に道の駅を整備することにより、前述の休憩機能を充足させることを目的とする。

(2) 情報発信機能

桶川市は東京から 40 km 圏にあり、埼玉県のほぼ中央に位置している。道の駅候補地は自然豊かで農用地主体の川田谷地区のほぼ中央に位置している。

また、候補地は北関東から都心への入口にあたるほか、圏央道への入口にもあたる。都心からのサイクリストの折り返し地点にもあたる。

しかし、都心や桶川市、川田谷地区、圏央道に関する情報や特徴を発信する施設がない。

そこで、様々な地域の中心となり、入口となる候補地（40kp 付近）に道の駅を整備することにより、前述の情報発信機能を充足させることを目的とする。

(3) 地域関係機能

候補地周辺には城山公園やべに花摘み取り園（農用地）、歴史民俗資料館、図書館、公民館、農業センターなど様々な施設が点在している。

また、候補地は高速道路、一般国道、ヘリポート、サイクリングロードなど多種多様な交通手段の結節点であり、交流や連携に必要なポテンシャルが高い。

しかし、これら施設と道路利用者、地域住民などが交錯する場がなく、地域の魅力や地域振興が十分図られているとはいえない。

そこで、様々な施設を結びつけ、広域交通網の結節点となる候補地に道の駅を整備することにより、前述の地域関係機能を充足させることを目的とする。

(4) その他の機能

東日本大震災の教訓を踏まえ、広域交通網の結節点であり、大規模公園やヘリポートに近接する候補地に防災機能を備えた道の駅を整備することにより、防災拠点としての役割も果たす。

3. 2 コンセプト

整備の目的を踏まえ、桶川市「道の駅」の計画コンセプトを以下のように設定する。

【桶川市「道の駅」の駅名（仮称）】

おけがわ

【桶川市「道の駅」のコンセプト】

～ 桶川らしさを感じる交流の場づくり ～

- 道路利用者や市民に愛され、多くの人が集う賑わいの場（人）
- 桶川や埼玉の良さにふれ、新たな魅力を発見する出会いの場（情報）
- 農業の振興や地域とのつながりを体感できるふれあいの場（モノ）
- 広域交通網の結節点という立地条件を活かした防災拠点としての場

◆道路利用者や市民に愛され、多くの人が集う賑わいの場◆ 人

- ・上尾道路を利用するドライバーが利用するだけでなく、サイクリスト（以下、来訪者と略す）も気軽に立ち寄り「またここに来たい」と思える道の駅自体が目的地となる場を目指す。
- ・市民（近隣市町村在住者や愛犬家を含む）が日常的に利用できる地域コミュニティ拠点としての場を目指す。



◆桶川や埼玉の良さにふれ、新たな魅力を発見する出会いの場◆ 情報

- ・来訪者が宿場町や泉福寺といった桶川市独自の歴史・文化・自然・観光や埼玉県、川田谷地区など、様々な魅力にふれられる場を目指す。
- ・市民が桶川や川田谷地区、埼玉県の魅力を再発見するとともに、医療や福祉の情報を入手できる場を目指す。
- ・来訪者が圏央道や上尾道路、都心の交通情報などを入手できる場を目指す。
- ・市民と来訪者が交流することにより、新たな桶川の魅力が生まれるような、ホスピタリティ溢れる場を目指す。



◆農業の振興や地域とのつながりを体感できるふれあいの場◆ モノ

・ J Aあだち野管内で生産される新鮮な農産物のほか、広域交通網を活用した各地の物産品など農業の振興に図る場を目指す。

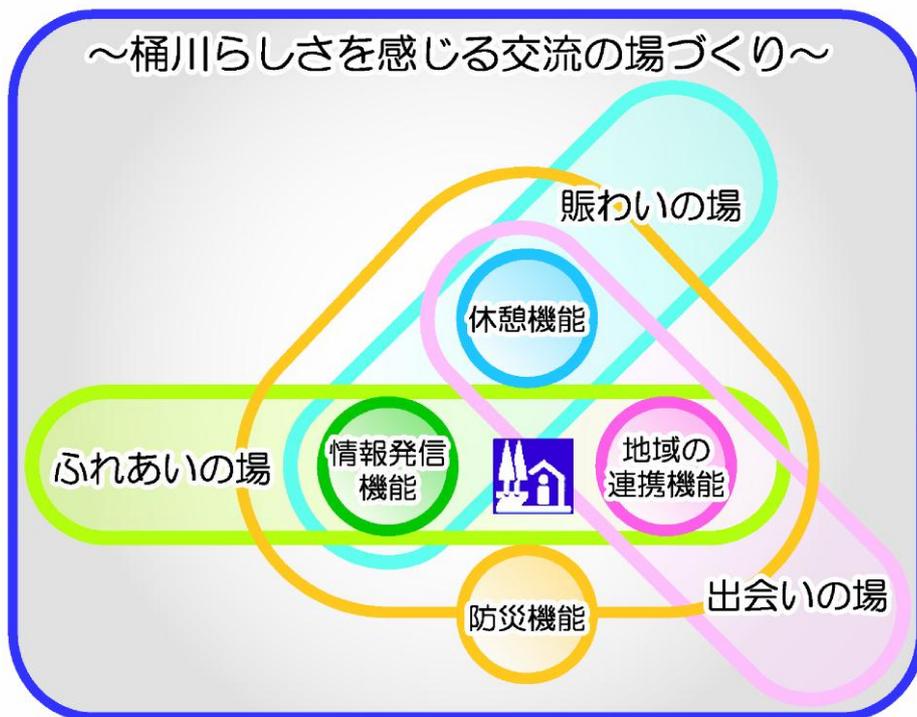


・ 地域の食材を使った料理やべに花の加工品の提供、体験型の工房

など地域とのつながりやふれあいを大切に、地域活性化に資する場を目指す。

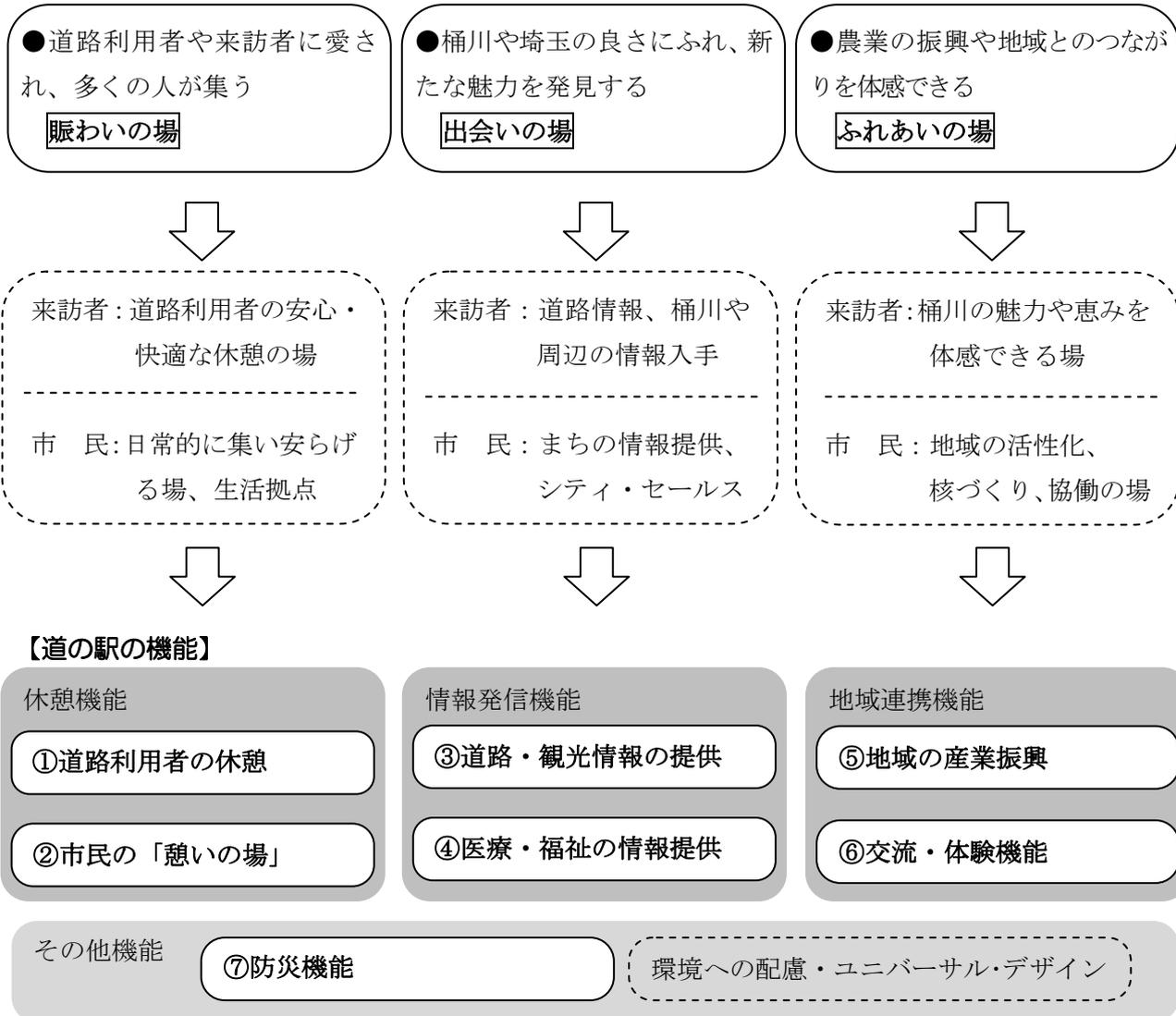
◆広域交通網の結節点という立地条件を活かした防災拠点として場◆

・ 広域交通網の結節点、避難場所に指定されている城山公園、ホンダエアポートという立地条件を活かして国民の安全確保のための防災拠点としての場を目指す。



【計画コンセプト】

～ 桶川らしさを感じる交流の場づくり ～



3.3 全体計画

前述の「道の駅」のコンセプトを踏まえ、桶川市「道の駅」に求められるイメージを次頁以降に示す。また導入が考えられる施設&設備を表3.3.1に整理する。

表 3.3.1 道の駅に導入する施設および設備

導入機能		施設&設備	備考
休憩機能	①道路利用者の休憩	<ul style="list-style-type: none"> ・トイレ（障害者用，赤ちゃんの駅） ・無料休憩所（ベンチ，テーブル，自販機） ・駐車場&車路（障害者用） 	（事例A） （事例B）
	②市民の「憩いの場」	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道（オープン，屋根付き） ・公園 	→城山公園
情報発信機能	①道路情報，交通情報	<ul style="list-style-type: none"> ・道路情報案内（大型ディスプレイ，リクエスト端末など） 	（事例C）
	②観光情報	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺観光案内 ・県内観光情報 	（事例D）
	③その他情報	<ul style="list-style-type: none"> ・医療，福祉情報 	
地域連携機能	①地域産業振興	<ul style="list-style-type: none"> ・直売施設 ・物産施設 ・加工施設 ・レストラン ・体験工房（べに花摘み，加工など） 	（事例E）
	②地域コミュニティ	<ul style="list-style-type: none"> ・会議室，スポーツ施設，図書館など ・展示スペース ・イベントスペース（屋外） ・公園（24hr） 	→生涯学習センター（事例F） （事例F） →城山公園
	③集客&サービス施設	<ul style="list-style-type: none"> ・レンタサイクル ・駐輪場 ・郷土資料館 ・EV充電スタンド ・更衣室，シャワールーム（有料） ・公園（24hr） ・バス停留所 ・郵便局窓口 	（事例G） （事例G） →生涯学習センター（事例G） （事例G） →城山公園 （事例G）
防災機能	①防災機能	<ul style="list-style-type: none"> ・非常電源，貯水槽，備蓄倉庫，災害トイレ，自家発電施設 ・避難所，防災活動拠点，ヘリポート 	（事例H） →城山公園，生涯学習センター（事例H）
	②環境対策	<ul style="list-style-type: none"> ・風力発電，太陽光発電 ・調整池 	（事例H）



図 3.3.1 周辺の防災拠点等位置図

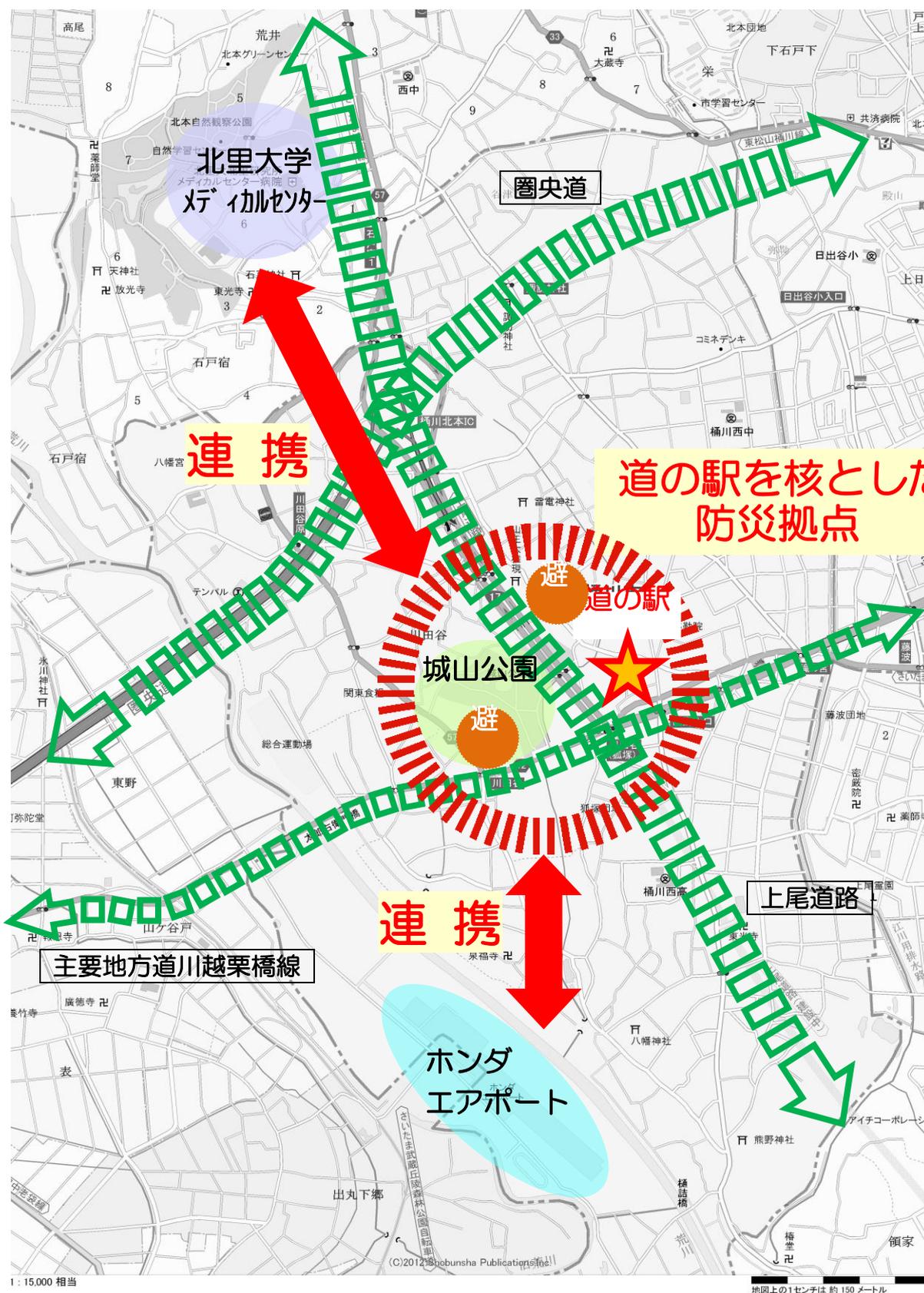


図 3.3.2 防災拠点としての連携イメージ図

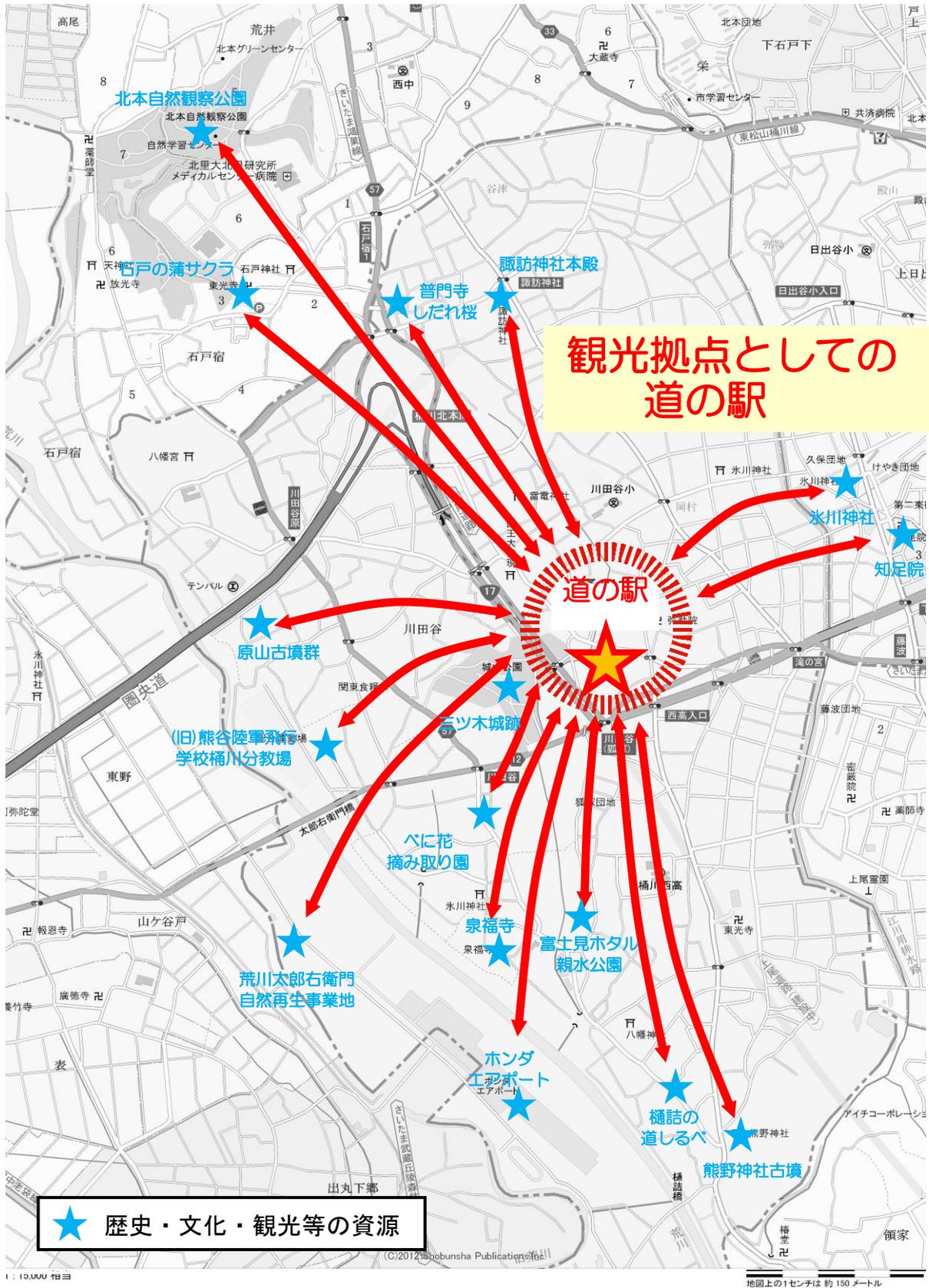


図 3.3.3 観光拠点としてのイメージ図

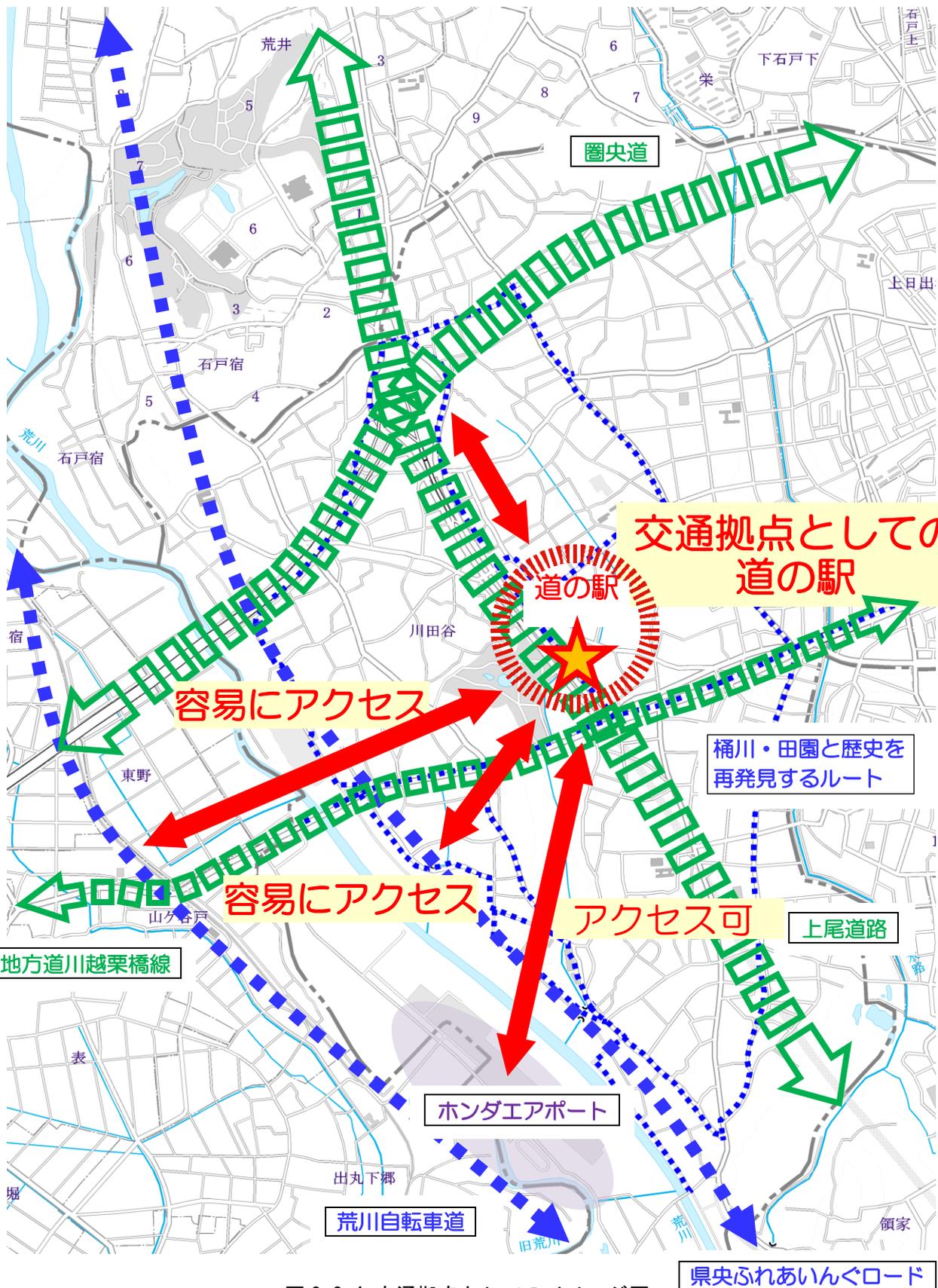
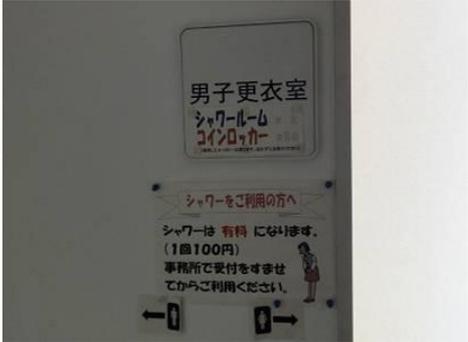


図 3.3.4 交通拠点としてのイメージ図

【施設および施設の導入事例】

		事例写真	
事例A トイレ			
	道の駅 きたかわべ (24h 障害者用トイレ)	道の駅 はにゅう (24h 赤ちゃんの駅)	
事例B 無料休憩施設			
	道の駅 めぬま (24h 休憩室)	道の駅 なるさわ (24h 自動販売機)	
事例C 道路情報案内			
	道の駅 川口・あんぎょう (大型ディスプレイ)	道の駅 川口・あんぎょう (リクエスト端末)	
事例D 観光情報			
	道の駅 アグリパークゆめすぎと (マップ)	道の駅 なるさわ (パンフレット)	

		事例写真	
事例E 体験工房	 <p>道の駅 おがわまち (紙すき体験)</p>	 <p>道の駅 おがわまち (ソバ打ち体験)</p>	
	事例F イベントスペース	 <p>道の駅 庄和 (フリーマーケット)</p>	 <p>道の駅 童謡のふるさとおおとね (舞台)</p>
事例G 集客&サービス施設		 <p>道の駅 アグリパークゆめすぎと (野外ステージ)</p>	 <p>道の駅 あんぎょう (展示スペース)</p>
	 <p>道の駅 とみうら (レンタサイクル)</p>	 <p>道の駅 庄和 (サイクルスタンド)</p>	

		事例写真	
事例 G 集客 & サービス施設	 <p>道の駅 よしおか温泉 (EV 充電スタンド)</p>	 <p>道の駅 きたかわべ (有料シャワー室)</p>	
	 <p>道の駅 はにゅう (防災ステーション)</p>	 <p>道の駅 はにゅう (防災対策室)</p>	
事例 H 防災施設	 <p>道の駅 みかも (太陽光発電)</p>	 <p>道の駅 おぢや (備蓄倉庫)</p>	
	 <p>道の駅 上田 道と川の駅 (災害トイレ)</p>	 <p>道の駅 もてぎ (貯水槽)</p>	

【道の駅が持つ防災機能】

平成 23 年 3 月 11 日の東日本大震災は大きな揺れだけではなく、沿岸部において津波を伴う大規模な地震であり、東北地方沿岸では、甚大な被害を受けた。

海岸線の道の駅には、復旧の目途がたっていないところもあるが、建物を仮復旧させ直販市場を早期に営業したところや、被害を受けずにすんだ道の駅は、新潟県中越地震の時のように、「防災拠点」や「避難場所」として有効に利用されている。

○ 「道の駅」が防災拠点として機能

- ・ 「道の駅」が、自衛隊の活動拠点や住民の避難場所、水、食料、トイレを提供する貴重な防災拠点として機能
- ・ 防災拠点化のために自家発電設備を備える駅では、停電時にも24時間開所する等により機能

<自衛隊の復旧支援活動の拠点として機能する道の駅「津山」>



東日本大震災における「道の駅」利用の具体例

道の駅名	所在地	路線名	対応の例
三本木	宮城県大崎市	4号	自家発電により24時間開館し、おにぎり、菓子等を提供。情報館にて避難者を受け入れ。
津山	宮城県登米市	45号	自衛隊やレスキュー隊の前進基地、支援隊員への炊き出しの実施、南三陸町のホテル客が避難。
ふくしま東和	福島県二本松市	349号	おにぎり等食料、トイレ、給水サービスを提供。避難住民1500人を受け入れ。
喜多の郷	福島県喜多方市	112号	給水サービス、食事販売、日帰り温泉施設を被災住民に無料開放。
南相馬	福島県南相馬市	6号	避難所として開放、災害応援の拠点として機能。
ひらた	福島県平田村	49号	避難住民に無料で電源、水を提供。村内の病院や避難所に食材を供給。

国土交通省中部地方整備局では、東海、東南海・南海地震の影響に配慮し、管内の道の駅に対し「防災拠点」としての機能を持たせることを方向づけている。防災拠点には平成 23 年 3 月 11 日に発生した東日本大震災の教訓を活かし、災害復旧としての機能を充実させることが重要となってくる。

防災拠点となる道の駅には、災害復旧用備品の備蓄や防災トイレなどの設備が必要である。また、普段は道の駅施設として機能し、有事の際には災害用として活用できる施設・備品を設置していくことも考えなくてはならない。

例えば、普段はベンチとして活用し、有事の際には炊き出しのかまどになるものや、休憩用の吾妻屋が周りをテントで囲むことにより医療室に活用できるものも先進施設では既に導入されている。敷地面積の問題はあるものの、刈谷ハイウェイオアシスに設置されている大型の屋根設備などは、普段使いとして全天候型の広場で活用し、有事の際には自衛隊や災害ボランティアの駐留場所として、また災害支援物資の荷捌き場としても活用が可能である。

桶川市道の駅においても、城山公園や生涯スポーツセンターといった周辺施設を連携し、発生が危惧される首都圏直下型地震などの自然災害に対応した機能を有する多目的な施設・設備に関しても設置検討していく必要があると考える。

「普段使い」と「災害時利用」の両側面を併せ持つ施設・設備を整備することは、二重の投資をしなくてもよいため、建設にかかる費用の軽減にもつながる。

【防災かまどベンチ】



◇防災かまどベンチ

平時利用はベンチであるが、災害時には「かまど」として利用できる 【愛知県一陽なたの丘 中央公園】

【災害吾妻屋】



◇災害吾妻屋

平時は休憩ができる吾妻屋であるが、災害時には、緊急利用が可能な医療スペースに活用 【千葉県一大洲防災公園】

【テント広場】



◇テント広場

屋根付きのテント広場がゆったりした空間を創造し、雨の日でも利用できる

【愛知県刈谷市一刈谷パーキングエリア】

【「道の駅の機能に関する研究」（道路政策グループ 秋山聡）抜粋】

表-4 「道の駅」の持つ機能

機能	主な取り組み
防災拠点機能	○災害情報ステーション ○防災トイレ(耐震性トイレ、耐震貯水槽、非常用汚水槽) ○自家発電装置 ○食料・飲料水の備蓄庫○その他、災害時の非難場所や支援物資等の中継地としての活用を考慮した建物・駐車場・広場等の設計や施設・備品の整備 等
コミュニティ機能	○地域と道路利用者の交流の場○地域住民同士の交流の場 ○人材登録 等
厚生・福祉機能	○障害のある人や保護者の雇用の場○リハビリの場 等
教育・学習機能	○道の駅農園での体験学習○物流経済、地域産業、郷土史などの学習○環境保全学習の場 等
文化振興機能	○地域文化の発信 ○文化催事の主催と場 ○地域紹介館 等
観光振興機能	○新たなツーリズムの展開 ○温泉・足湯 等
環境保全機能	○電気自動車の充電施設 ○ゼロエミッション ○循環型資源活用 ○太陽光エネルギーの活用○生ゴミ堆肥化施設 ○LED照明○廃食油燃料化 等

所として利用した。



写真-8 自家発電装置を用いて24時間情報発信道の駅「三本木」(宮城県大崎市)

5. 東日本大震災で「道の駅」が果たした機能

(1)被災状況

3月11日に発生した東日本大震災において、東北地方の「道の駅」では、沿岸部にある5箇所の「道の駅」が津波により甚大な被害を受け、また原発事故の避難区域内の「道の駅」も存在し、被災した「道の駅」には、未だ営業の見込みが立たない駅もある。



写真-7 津波により被災した道の駅「高田松原」(岩手県陸前高田市)

(2)「道の駅」が果たした機能

高台や被災地周辺部にある道の駅は、津波による被害を免れ、停電や断水などあったものの、被害の大きい最前線では、「道の駅」が災害応援の活動拠点や避難場所として機能し、被災地周辺地域でも、広い駐車スペースを活かした自衛隊などの活動拠点や、水、食料、トイレ、車中泊場所等を提供する防災拠点として機能した。

また、東北地方には、防災拠点化されている道の駅が3駅存在するが、被災地に近い2駅では災害用トイレを開放したり、自家発電装置を備え、周辺が停電する中で、唯一の情報発信拠点として機能し、多くの方が一時避難

6. 「道の駅」に求められる機能と役割

「道の駅」のコンセプトでもある「地域とともにつくる個性豊かな賑わいの場」を検討する上では、各地域が魅力をもち、その魅力を発信する核が必要である。「道の駅」がその拠点を担うために、まず「道の駅」が地域のコミュニティの核となるようその機能を今以上に高める必要がある。さらに地域の「高付加価値化された地域資源」を用いて、ブランド形成・商品開発等によって地域資源の価値を向上する等、地域の強みを生かした産業を形成・強化していくことが重要である。そして「道の駅」がある「それぞれの地域の連携」により、「道の駅」を核として圏域全体の魅力向上を図ることが必要である。

そのために、「道の駅」を地域の拠点・核として捉え、ICT技術の活用や、NPOなどの新たな担い手の他、地域住民、地域のリーダー的人材等を中心とした地域の担い手となる推進役を有機的に機能させ、地域活性化を主導することが考えられる。

(1)地域活性化における「道の駅」活用の視点

a) 「道の駅」を核とした地域コミュニティ機能の強化

「道の駅」が存在する地域を見渡してみると、過疎・高齢化の進行に伴い若年層の流出、商店の閉店など、地域の活力低下・コミュニティの衰退が依然として続いている地域も少なくない。そこで、地域が自発的・継続的に地域の活性化を図る目的で活動できる場として、誰もが気軽に立ち寄り、文化祭等といったイベントで利用したりといった、地域コミュニティの拠点施設として「道の駅」を活用し、地域コミュニティ機能を強化することが必要である。

例1) 「道の駅」におけるコミュニティ活動

伝統文化や行事に関する情報発信や活動拠点、ボラン

【災害トイレの紹介】

平時利用はベンチであったり、床であったりするが、災害時においてマンホール型のトイレとして使用できる国営東京臨海広域防災公園などですでに設置されている。

