

---

(仮称) 三芳バザール賑わい公園基本構想

---

平成 30 年 8 月

三芳町

---

---

－ 目 次 －

1.	背景 .....	1
2.	上位計画における位置づけ .....	2
3.	公園構想の候補地 .....	3
4.	利用パターンの想定 .....	6
5.	ターゲット及び利用パターンを想定した機能の整理 .....	7
6.	整備コンセプト .....	8
7.	導入機能のまとめ .....	9
8.	導入機能検討方針 .....	10
9.	整備に期待する効果 .....	12
10.	検討課題 .....	13
11.	主な整備手法 .....	15
12.	主な補助金制度 .....	16
13.	完成イメージ .....	17

---

---

## 1. 背景

三芳町は首都圏 30km に位置し、町域東側では東京のベッドタウンとして都市型の市街地を形成する一方で、町域西側には武蔵野の面影を残す雑木林や「三富開拓地割遺跡」に指定された区域を含む農地が広がり、江戸時代初頭から伝承される循環型農業の「落ち葉堆肥農法」は日本農業遺産にも認定されている。このような歴史・文化的な資源を有する地域でありながら、交通面では町内に鉄道の駅などの交通結節点がないことから、域外の来訪者をターゲットとする広域的交流拠点の形成が困難な立地環境となっている。

こうした中で、平成 13 年 3 月に策定された都市計画マスタープランでは関越自動車道三芳 PA に隣接し、地域物産販売や新たな業態の商業、催事を中心とした人の交流と情報提供をテーマとした（仮称）三芳バザール賑わい公園構想について、検討を進める方向性が示された。そして、第 4 次総合振興計画では重点プロジェクト「4いきいきプロジェクト－1 地域産業の活性化と雇用の促進」に位置づけられ、三芳スマート IC の機能拡充や周辺の拠点整備構想の具体化を推進するものとして、（仮称）三芳バザール賑わい公園や道の駅構想の具体化など、新たな地域産業拠点の形成を目指すこととなった。

これにより、三芳スマート IC という広域的な交通結節点を活用する方向性が示されたことから、新潟方面及び普通車までの利用に制限されたハーフ運用から、東京方面の利用を可能とし、車種制限を拡大するフル化整備の事業化に取り組み、平成 27 年度に事業化の決定に至った。こうした背景を受け、平成 28 年に策定された第 5 次総合計画では、引き続き重点プロジェクトに位置づけられ、（仮称）三芳バザール賑わい公園構想の検討を具体化させていくこととなった。

### 【町域西側における主な歴史・文化的資源】

- ・三富開拓地割遺跡
- ・多福寺
- ・木ノ宮地藏堂
- ・長屋門
- ・旧島田家住宅
- ・武蔵野の落ち葉堆肥農法（日本農業遺産認定）

## 2. 上位計画における位置づけ

三芳町第5次総合計画（平成28年度～平成35年度）における（仮称）三芳バザール賑わい公園の位置づけを以下に整理した。

重点プロジェクト「西の玄関口プロジェクト」の関連施策のひとつである「新たな商業拠点の創出」に「（仮称）三芳バザール賑わい公園構想」が位置付けられている。

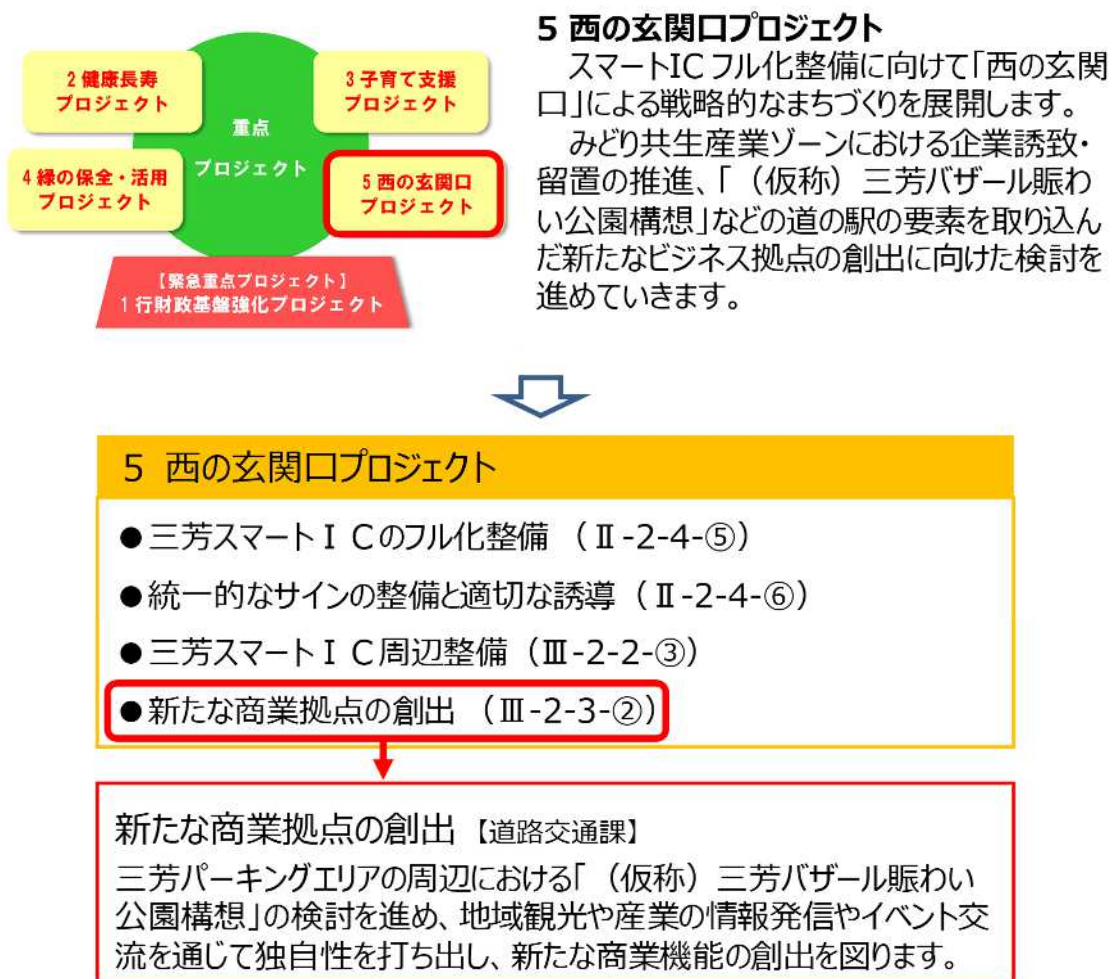


図 2-1 三芳町第5次総合計画における（仮称）三芳バザール賑わい公園の位置づけ

### 3. 公園構想の候補地

(仮称) 三芳バザール賑わい公園構想における候補地を選定する。

候補地の選定においては、アクセス性、関連施設との連携、立地環境、規模の4視点から以下に示す条件とした。

条件を基に選定した候補地は以下の2箇所であり、おおよその位置を示す。

- ① 三芳PA下り線付近
- ② 三芳PA上り線付近

表 3-1 候補地選定条件

視点	条件
アクセス性	三芳スマート IC の主なアクセス道路となる幹線沿いとする
関連施設との関係	三芳 PA 及び三芳スマート IC との連携に配慮し、上下線の PA・スマート IC 付近の土地とする
立地環境	事業推進の観点から、現在、工場等の施設として使用されていない土地とする
規模	面積は 4ha 以下を想定する (導入機能の規模に応じて調整)

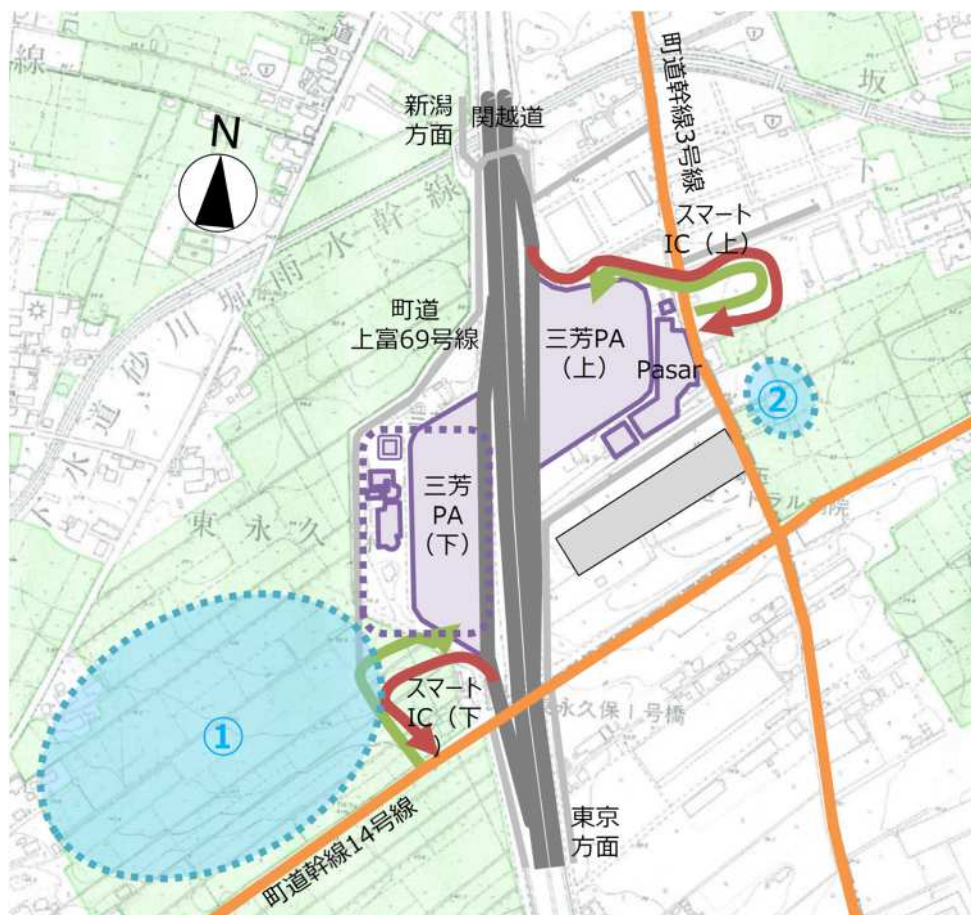


図 3-1 候補地位置

### (1) 候補地比較

選定した2種類の候補地について、土地利用計画関連、周辺環境、インフラ設備の視点から条件を整理し、比較検討を行った。

### (2) 土地利用計画関連

候補地における土地利用計画関連の条件を以下に整理した。

候補地①及び②ともに、市街化調整区域及び農業振興地域内農用地区域に属しており、農振除外後の農地区分は第1種農地となる。また、埼玉県景観計画における一般課題地域、埋蔵文化財包蔵地域に該当する。候補地①のみ、三富開拓地割遺跡に該当する。

表 3-2 条件（土地利用計画関連）

項目	候補地① (三芳 PA 下り線付近)	候補地② (三芳 PA 上り線付近)
都市計画区域	市街化調整区域	市街化調整区域
容積率	100%	200%
建ぺい率	60%	60%
農地	農業振興地域内農用地区域	農業振興地域内農用地区域
農振除外後の農地区分	第1種農地	第1種農地
景観	埼玉県景観計画 一般課題地域	埼玉県景観計画 一般課題地域
文化財	埋蔵文化財包蔵地域、三富開拓地割遺跡	埋蔵文化財包蔵地域

### (3) 周辺環境

候補地周辺環境の条件を以下に整理した。

候補地①は三芳 PA（下り）、三芳スマート IC（下り）付近に位置し、主なアクセスは町道幹線 14 号線となる。また、敷地付近には高圧鉄塔が存在している。

候補地②は三芳 PA（上り）、三芳スマート IC（上り）付近に位置し、主なアクセスは町道幹線 3 号線となる。また、町道幹線 3 号線沿線には、工場等の事業所の立地が確認される。

表 3-3 条件（周辺環境）

項目	候補地① (三芳 PA 下り線付近)	候補地② (三芳 PA 上り線付近)
三芳 PA 等との関係	三芳 PA（下り）及び三芳スマート IC（下り）付近に位置する	三芳 PA（上り）及び三芳スマート IC（上り）付近に位置する
主なアクセス	町道幹線 14 号線	町道幹線 3 号線
立地環境	敷地付近に高圧鉄塔あり	沿線に工場等の事業所立地あり

#### (4) インフラ設備

候補地における電気、上下水道及びガスといったインフラ設備の条件を以下に整理した。

候補地①については、敷地周辺に電気、上水、ガスのインフラ設備が整備されているが、下水設備については、一部敷地周辺に雨水管や污水管が敷設されていない。

候補地②については、敷地周辺に、電気、上水、下水、ガスのインフラ設備が整備されている。

表 3-4 条件（インフラ設備）

項目	候補地① (三芳 PA 下り線付近)	候補地② (三芳 PA 上り線付近)
電気	敷地周辺の道路に東電柱有り	敷地周辺の道路に東電柱有り
上水	敷地周辺の道路に給水本管 (φ150) 敷設済	敷地周辺の道路に給水本管 (φ150) 敷設済
下水	町道上富 69 号線に雨水管・排水構造 物敷設済、三芳 PA 下り線先区間に汚 水管敷設有り	町道幹線 3 号線に雨水管、污水管敷設 有り
ガス	プロパンガスまたは都市ガス (中圧管 φ200)	プロパンガスまたは都市ガス (中圧管 φ200)

#### (5) 候補地比較

整理した各種条件を基に、候補地比較を行った。

候補地①と候補地②は、土地利用計画関連やインフラの条件において、ほぼ同様の条件であるが、候補地②は、主なアクセスとなる町道幹線 3 号線沿線に工場等の立地が確認されることから、沿道展開などの敷地設定や施設配置に制約が生じる。

以上より、敷地設定や施設配置などの可能性や柔軟性に優れる候補地①を主軸に検討を行うこととする。なお、候補地②については、駐車場・バス停等の交通関連施設としての活用可能性について検討を行う。

---

## 4. 利用パターンの想定

整備コンセプトの検討にあたり、どのような利用パターンが想定されるか以下に整理した。

(1) **パターン①：首都圏から新潟方面に向かう際の最初の休憩地点**

- 埼玉県、東京都、神奈川県、千葉県を出発点として、新潟方面に向かう際に、1時間～2時間の範囲にある最初の休憩地点として利用する。  
(参考) 横浜市役所～三芳 PA 54km  
千葉市役所～三芳 PA 86km

(2) **パターン②：新潟方面から首都圏への観光客が、帰りの際に休憩地点として利用**

- 新潟方面からの観光客が往路では Pasar 三芳を利用し、復路の休憩地点として(仮称) 三芳バザール賑わい公園を利用する。

(3) **パターン③：周辺区市町から、週末のレクリエーションとして利用**

- 主として県内からの週末のレクリエーションなどにおける、ドライブ途中の休憩地点等として利用する。

(4) **パターン④：町内の日常的な買い物拠点として利用**

- 町民が自家用車でのアクセスまたはバスなどの公共交通でのアクセスにより、日常的な買い物拠点として利用する。



---

## 5. ターゲット及び利用パターンを想定した機能の整理

### (1) ターゲット及び利用パターン

- 事業の持続性の観点から、利用者数を確保するためにボリュームが大きい関越自動車道の域外利用者をメインターゲットとして、PA と一体的に（仮称）三芳バザール賑わい公園への立ち寄り率の一定以上の確保を目指す。
- 利用形態としては、関越自動車道の利用者が下り PA に駐車して、徒歩で（仮称）三芳バザール賑わい公園にアクセスすることを想定する。（PA との連携については NEXCO 東日本との協議が必要）
- 将来的には上り PA のスマート IC から出て、ターミナルチャージの課金なしで、（仮称）三芳バザール賑わい公園にアクセスできるようにする検討も視野に入れる。
- 周辺地域からの利用者のためには一般駐車場を設置してアクセスできるようにする。

### (2) 基幹的な機能

- 基幹的な機能は、地域の農業振興に資する施設の観点から、農産物直売施設、地産地消レストランなどの三芳町の農産物を活用した施設とする。
- また、地元産業の情報発信の観点から、地元企業の参画により、農と食をテーマとした体験活動や展示を取り入れた施設の導入に向けて検討する。

### (3) 域外利用者をターゲットとした休憩施設

- 関越自動車道の域外利用者の立ち寄り率を確保するために、休憩所や運動ができる広場などの設置を検討する。
- 民間事業者の参画による温浴施設などの多面的なリラクゼーション施設や大型遊具、ドッグランなど、長距離運転の休憩時に求められる機能の導入について検討を進める。

### (4) 域外・域内利用者をターゲットとした集客施設

- 関越自動車道の利用者の立ち寄り利用を呼び込むためには、集客力のある施設が必要である。
- 地元に工場などがある事業者のノウハウを活用した食品加工（お菓子作り）などの体験施設や、農と食をテーマとしたレジャー施設など、集客力の観点から独自性のある施設の導入について、民間事業者の創意工夫を取り入れる仕組みについて検討する。
- また、イベント広場やステージなど、一時的に集客力のあるイベント開催ができる施設を検討する。

### (5) 域外・域内利用者をターゲットとした交通拠点施設

- 町の西の玄関口としての交通拠点施設とする。
- 住民や周辺地域からの利用のため、民間事業者との協議により、バス等の地域公共交通の拠点とする。（路線バスのルート設定、バス停設置）
- 高速バスターミナルについても、バス事業者及び PA 管理者との協議により、設置の可能性について検討を進める。（PA 管理者との連携による高速バス停設置）

## 6. 整備コンセプト

地域の特性を活かした魅力ある拠点を形成するため、「農」との出会いをテーマに位置づける。三芳町の特産品を「食べる」ことや地域で「体験する」ことで三芳町の良さを感じ、「また寄ろう」という多くのリピーターを生み出すとともに、多くの高速道路利用者が休憩に立ち寄った際に、積極的な情報発信や魅力ある施設をPRすることで、「また寄ろう」というきっかけが生まれることを追求していく。さらには「農」との出会いから、町全体での様々な出会いにつながることも期待し、次のように整備コンセプトを定める。

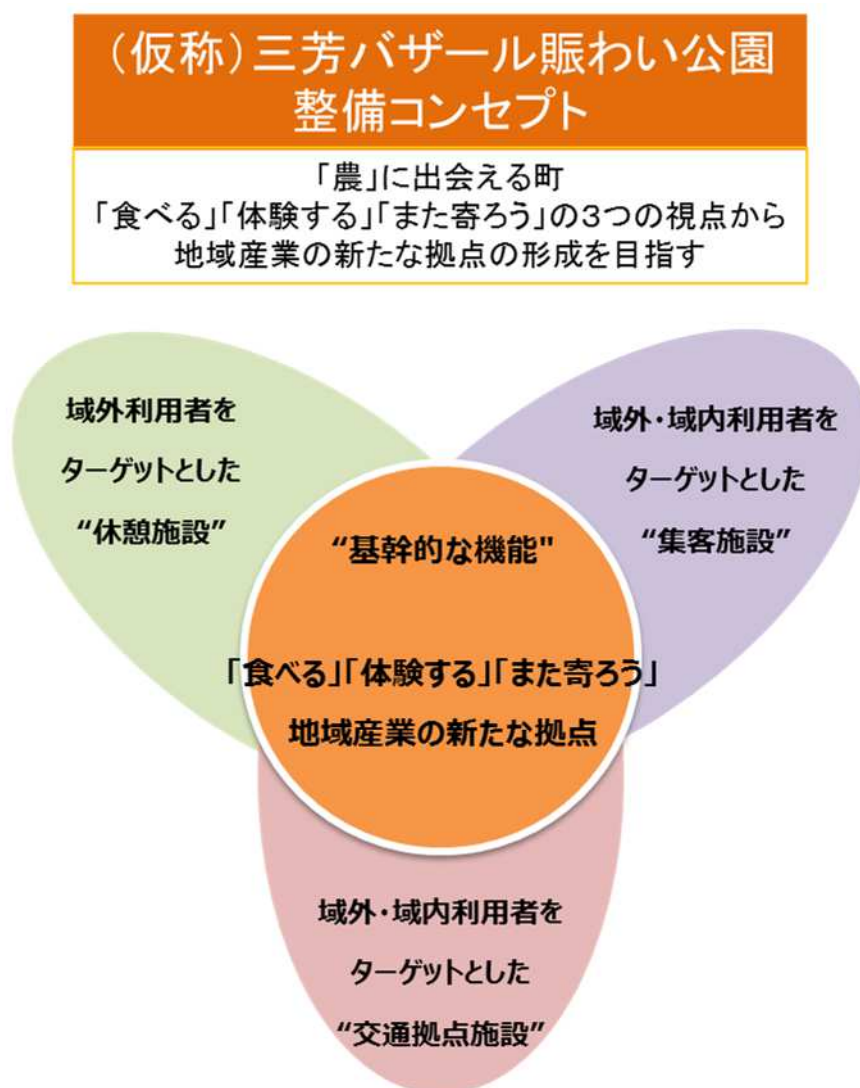


図 6-1 整備コンセプトの形成のイメージ

## 7. 導入機能のまとめ

メインターゲット及び利用パターンを想定し、機能を絞り込んで表に整理した。

(赤枠の範囲)

表 7-1 ターゲット及び利用パターンと機能の対応

利用シーン	想定需要	利用パターン	求められる機能	
域外利用	1) PA利用者が立ち寄り	三芳PA利用者 下り：2.1万人/日(休日) ※潜在需要としては関越道の交通量(上下合計で9万台/日程度)も想定	<b>パターン①：首都圏から新潟方面に向かう際の最初の休憩地点</b> ・埼玉県、東京都、神奈川県を出発点として、新潟方面に向かう際に、1時間～2時間の範囲にある最初の休憩地点として利用する。 <b>パターン②：新潟方面から首都圏への観光客に帰りの際の休憩地点</b> ・新潟方面からの観光客が往路ではPasar三芳を利用し、復路の休憩地点として(仮称)三芳バザール賑わい公園を利用する。	駐車場 休憩所 飲食店 商業施設 展示施設 公園 レジャー施設 ドッグラン イベントスペース
	2) スマートPA的に(仮称)三芳バザール賑わい公園利用	三芳スマートIC利用者 7,200台/日程度 (フル化・車種拡大時)		
	3) 関越道からスマートICを利用し、(仮称)三芳バザール賑わい公園及びPA周辺を日帰り観光	三芳スマートIC利用者 7,200台/日程度 (フル化・車種拡大時)	<b>パターン③：三芳町周辺の日帰り観光拠点</b> ・首都圏または新潟方面からスマートICで関越道を降りて、三芳町周辺の日帰り観光の拠点として(仮称)三芳バザール賑わい公園を利用する。	駐車場 休憩所 飲食店 観光情報施設 レンタサイクル 商業施設 展示施設 レジャー施設 イベントスペース
域内利用	4) 地域住民(周辺市含む)からスマートICを利用し旅行する際に立ち寄り	—	<b>パターン④：周辺地域の出发地拠点</b> ・三芳町及び周辺市からスマートICによって関越道を利用する場合に出发地の拠点として利用する。	駐車場 飲食店 商業施設
	5) 地域住民が高速バスに乗車する際の拠点として利用	—	<b>パターン⑤：高速バスの発着拠点</b> ・地域住民が高速バスを利用して東京都心または新潟方面に向かう際の発着拠点として利用する。	パーク&ライド駐車場 商業施設 高速バスターミナル
	6) 地域住民が立ち寄り・買い物	—	<b>パターン⑥：周辺地域の週末のレクリエーション拠点</b> ・主として県内から週末のレクリエーションなどにおいて、ドライブの途中の休憩地点等として利用する。 <b>パターン⑦：周辺地域の日常的な買い物拠点</b> ・周辺住民が、日常的な買い物拠点として利用する。	駐車場 飲食店 商業施設 展示施設 レジャー施設 イベントスペース 路線バスターミナル

---

## 8. 導入機能検討方針

### (1) 域外・域内利用者をターゲットとした“集客施設”

#### A) 三芳ブランド農産物の販売拠点

- 三芳町産の野菜はどこに行けば買えるの？というニーズや三芳ブランドの発信基地となる販売拠点について検討
- 施設用途例・・・農産物直売所
- 想定する実施主体・・・民間

#### B) 活力ある地域づくりの販売拠点

- 三芳町内にある製造業や商業事業所などと連携した物販や地域の課題を解決につながる販売拠点について検討
- 施設用途例・・・加工食料品販売所、地域課題解決型販売所
- 想定する実施主体・・・民間

#### C) 三芳を味わう拠点

- 三芳町産の農産物を現地で味わう機会を提供し、三芳ブランドを実感できる飲食拠点について検討
- 施設用途例・・・農家レストラン
- 想定する実施主体・・・民間

#### D) 三芳町を肌で感じる体験拠点

- 三芳町に伝わる日本農業遺産に認定された「落ち葉堆肥農法」である循環型農業や三芳ブランドの野菜づくりを体感できる拠点について検討
- 施設用途例・・・農業体験施設（貸農園・体験農園）、町内連携型体験施設（落ち葉掃き体験、グリーンツーリズム）、農業博物館
- 想定する実施主体・・・民間

#### E) 三芳町で足を止める拠点

- 三芳町を目的地としてとどまるための拠点整備や更に町内の観光資源に足を延ばすための拠点整備について検討
- 施設用途例・・・施設利用者駐車場、レンタサイクル
- 想定する実施主体・・・町・民間

---

(2) 域外利用者をターゲットとした“休憩施設”

A) 三芳町の魅力を発信する拠点

- 三芳町の地域情報を積極的に提供し、また寄りたいと感じる戦略的な情報発信基地について検討
- 施設用途例・・・道の駅機能（情報発信等）
- 想定する実施主体・・・町・民間

B) 立寄る人へのおもてなし拠点

- 立寄る人が休憩し、ひとときの安らぎを感じていただくおもてなし機能の検討
- 施設用途例・・・道の駅機能（トイレ等）、公園、散策路、ドッグラン
- 想定する実施主体・・・町・民間

C) 三芳町を訪問するきっかけを創出する拠点

- イベント開催や文化芸術の催しにより、期間限定する中で三芳町を訪問する目的を創出する機能の検討
- 施設用途例・・・広場
- 想定する実施主体・・・町・民間

(3) 域外・域内利用者をターゲットとした“交通拠点施設”

A) 車を置いて遠出を実現する拠点

- 関越自動車道を通行する高速バスのバス停設置に対応した長期間対応型の駐車場ニーズを実現する機能の検討
- 施設用途例・・・パーク&ライド駐車場
- 想定する実施主体・・・民間

B) 移動手段を創出する交通拠点

- 域外からの来訪者の移動手段を確保するとともに、地域住民の移動手段の利便性を向上する機能を検討
- 施設用途例・・・バスターミナル（近郊バス）
- 想定する実施主体・・・町・民間

C) 広域交通を実現する交通拠点

- 三芳町を発着する高速バスや観光型ツアーバスの発着など、広域移動における利便性を向上する機能を検討
- 施設用途例・・・バスターミナル（高速バス）
- 想定する実施主体・・・町・民間

---

## 9. 整備に期待する効果

### (1) 新たな商業拠点の形成

三芳 PA との連携により、PA 利用者をターゲットとした施設展開が可能となり、集客力の高い商業拠点形成が期待されるとともに、地域住民の消費活動における選択肢が広がり、生活利便性の向上につながることを期待される。

### (2) 農業振興

地域の特色である「農」をテーマとすることで、農産物直売所や農家レストラン、体験農園などの農業ビジネスの可能性を広げ、地域の農業経営基盤の強化につなげる。

### (3) 観光資源の活用

新たな拠点が目的地となることから発展し、地域へ誘客する玄関口となることで、歴史・文化的資源により観光を活性化させる糸口として期待される。

### (4) 雇用機会の創出

新たな経済活動が行われることにより、雇用機会が創出されるとともに、さらに観光が活性化することで、観光ビジネスにおける雇用拡大の波及効果も期待される。

### (5) 地域イメージの向上

地域の情報発信拠点となり、積極的なシティプロモーションを図るとともに、拠点がランドマークとしてシンボル化されることで知名度を向上させ、地域ブランドの向上につながることを期待される。

### (6) 税収効果

民間による施設整備が実現することで、固定資産税や法人住民税などの税収効果が期待される。

### (7) 交通利便性の向上

集客力の高い広域交流拠点となり、交通機関のニーズが高まることで、交通事業者の参入可能性が広がり、新たな路線形成が実現された場合には地域住民の交通利便性の向上に寄与する。

### (8) 防災機能の強化

三芳 PA と高速道路を活用した防災連携を実現することで、広域の相互応援体制の強化が期待される。

---

## 10. 検討課題

### (1) 整備における課題

- 官民連携による整備運営の実現

民間の創意工夫や投資を最大限に引き出すことが、町の財政事情や持続可能な拠点形成を実現するうえで大きな課題となる。

- 用地取得費の軽減

用地取得には多大な投資が必要であり、拠点整備実現において大きな障壁となる場合が想定されることから、定期借地権等の活用も視野に入れた整備を検討していく必要がある。

- 補助金の活用

公共側で整備しなければならない部分については、可能な限り、交付金や補助金を活用し、町の負担を最小限にするよう検討しなければならない。

### (2) 民間参画の可能性

- 主要施設の諸条件整理

民間事業者が検討するうえで必要な主要施設の導入機能、規模、区分などの諸条件を整理していく必要がある。

- 民間事業者の参画促進

民間の参画を促進するために、多様な参画形態について検討していく必要がある。

### (3) 交通ネットワークにおける課題

- バス需要の見極め

現段階では、(仮称)三芳バザール賑わい公園の需要に対して、交通手段分担を検討する場合、基本的には車が想定される。しかしながら、公園施設自体の魅力や対象となる年齢層など、経営面での方向性が見えてくると、バスの分担を想定できると考える。このため、今後、(仮称)三芳バザール賑わい公園の整備内容をつめる中でバスの需要も見極めていくことが必要である。

- 都市計画との整合

交通ネットワークの見直しにあたっては、(仮称)三芳バザール賑わい公園だけでなくまちづくりの観点から総合的に判断する必要がある。そのため、都市計画マスタープラン等の更新に取り組むことが望ましい。また、(仮称)三芳バザール賑わい公園をひとつの拠点とした、コンパクト&ネットワークのまちづくりのあり方を検討する必要がある。

- バス事業者との調整

バス網構築にあたっては、バス事業者や地域住民との合意形成が必要である。特に、鉄道駅を持たない町が、(仮称)三芳バザール賑わい公園をハブ化した交通網を目指す場合には、大きな変更となるため、利用者、町民の意向把握、既存の路線バス事業者以外の参画意向など、さまざまな調整が必要となる。

---

- 段階的整備

上記を踏まえると、(仮称)三芳バザール賑わい公園整備の各段階で、道路網の改良、バス網の見直しを徐々に進めることが必要となる。バスについては、施設が供用した段階で、最寄のバス停の設置、高速バス停が供用にあわせたパーク&ライド駐車場の整備、公園の魅力向上による利用ニーズの高まりを見据えた、公園のハブ化など、ロードマップを検討する必要がある。



---

## 11. 主な整備手法

現状、想定している整備手法の候補は以下のとおりである。

### (1) 定期借地権方式

町は、定期借地権の設定により、長期にわたり民間事業者へ土地を賃借し、民間事業者はその上で、自らのノウハウを活かせる施設を設計・建設・運営する。

町の負担は造成などインフラ整備のみとなるため、インシヤルコストが最も抑えられ、かつ民間事業者のノウハウが最も発揮できるものの、町の土地活用ビジョンとの適切な関係性について検討・調整が必要である。

### (2) PFI-BTO方式 (Build Transfer Operate)

PFI法に則り、民間事業者が資金調達の上、設計・建設し、施設完成直後に町に所有権を移転し、一定期間民間事業者が運営を行う方式である。なお、道の駅事業においては事例が無いが、施設の運営期間中も民間事業者が施設を保有するBOT方式 (Build Operate Transfer) も存在する。

PFI法に則った公募手続き等を踏む必要があり、諸手続きに費用と時間がかかる。

### (3) 公設公営+民設民営方式

施設を、公共的な機能と収益が得られる機能とに分け、施設全体のテーマを官民で共有した上で、公共機能は町が従来方式で設計・建設し、収益機能は民間事業者が設計・建設・運営を行う。公共機能の運営は、指定管理者制度を含めて検討する。また、町が整備する公設公営部分を、DBO方式で行うことも可能である。

効率的な手法であり、事例はあるものの、法的根拠があいまいな側面があり、公の施設としての位置づけが困難な場合も考えられる。

---

## 12. 主な補助金制度

今後活用を検討する整備・運営段階における補助金制度は以下のとおりである。

- 社会資本整備総合交付金（国土交通省）
- 6次産業化ネットワーク活動交付金（農林水産省）
- 次世代自動車充電インフラ整備促進事業（経済産業省）
- 二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金（環境省）
- 地域経済循環創造事業交付金（総務省）
- 地域公共交通等確保維持改善事業（国土交通省）
- 農山漁村活性化プロジェクト支援交付金（農林水産省）
- ふるさと名物応援事業（経済産業省）
- 農山漁村振興交付金のうち、都市農村共生・対流及び地域活性化対策（農林水産省）

---

### 13. 完成イメージ



図 13-1 完成イメージ