

# 東久留米市道の駅調査研究報告書

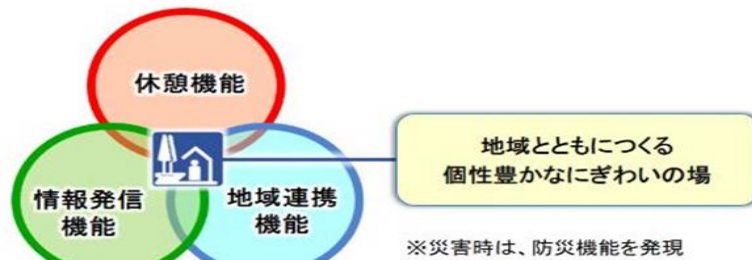
～東久留米市道の駅構想に向けて～

令和7年9月

東久留米市道の駅調査研究グループ

## ＜道の駅とは＞

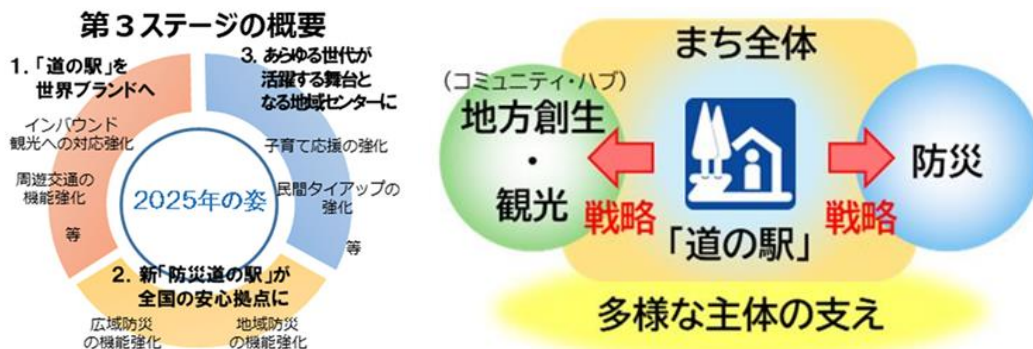
道の駅は、道路利用者への安全で快適な道路交通環境の提供と地域振興への寄与を目的とした利用者と地域のふれあいの場として、1993年の制度創設以降、地域の創意工夫により特色ある駅が全国に発展し、2025年6月13日時点で1,230駅が登録されている。また、24時間無料で利用できる駐車場やトイレといった「休憩機能」、道路情報や地域の観光情報、緊急医療情報などを提供する「情報発信機能」、文化教養施設や観光レクリエーション施設などの地域振興施設といった「地域連携機能」を持ち合わせ、「地域とともにつくる個性豊かなにぎわいの場」を基本コンセプトとしている。



【出典】国土交通省ホームページ

## ＜道の駅のこれまでと現在＞

これまで道の駅は、道路利用者が安心して休憩できる場を提供することを目指した第1ステージ（1993年～）、地域の創意工夫により道の駅自体が観光の目的地や地域の拠点に発展することを旨とした第2ステージ（2013年～）を経て、2020年より地方創生・観光を加速する拠点を目指す第3ステージの取組を進めている。2020年の第3ステージ始動以降、新型コロナウイルス感染症の流行をはじめ様々な社会情勢が変化しているが、国土形成計画（2023年7月）を始めとした様々な政府計画において道の駅に期待する役割を位置づけており、道の駅の重要度は年々高まっている。また、第3ステージにおいては、世界ブランド化や防災拠点化、地域センター化を目指すべき3つの姿としており、多言語対応やキャッシュレスの導入、BCPの策定、ベビーコーナーの設置といった様々なカテゴリーで2025年度末までの目標値が設定され、更なる施策の推進とともに、まちと道の駅が一体で戦略的に連携してコンセプトの実現を成し遂げる取組を推進している。



【出典】「道の駅」第3ステージ中間レビューと今後の方向性（「道の駅」第3ステージ推進委員会）

## 内 容

### 1 東久留米市に道の駅

- (1) 道の駅ブランドが東久留米市にもたらすもの
- (2) 東久留米市における地域経済の課題と道の駅
- (3) 東久留米市の将来像を具現化

### 2 東久留米市道の駅調査研究グループ

- (1) グループの概要
- (2) 取組内容

### 3 事業者ヒアリング

- (1) ヒアリングテーマの設定
- (2) 事業者からの意見

### 4 道の駅ビジョン

- (1) 東久留米市が目指す道の駅のカタチ
- (2) 新しい道の駅が持つ機能
- (3) 道の駅の想定やイメージ
- (4) 優先検討設置候補地域
- (5) 活用が見込める補助金
- (6) 課題整理
- (7) 今後の取組とスケジュール
- (8) 道の駅設置に向けて

## 別 紙

- ・事業者ヒアリング内容一覧

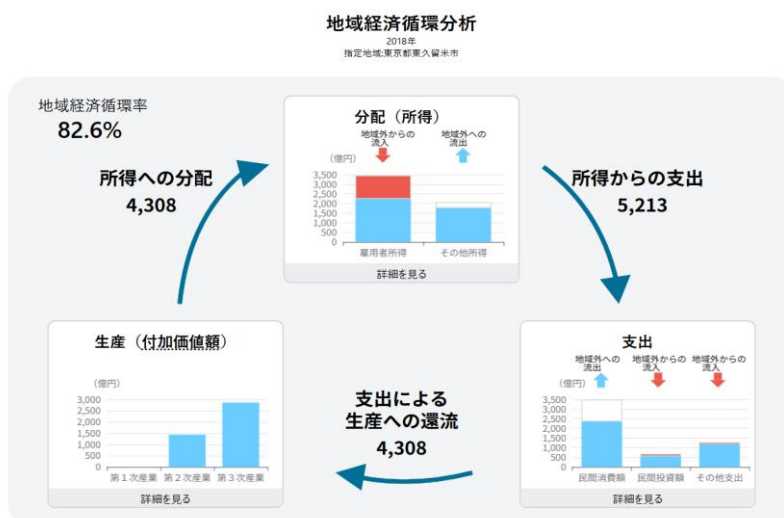
## 1 東久留米市に道の駅

### (1) 道の駅ブランドが東久留米市にもたらすもの

道の駅の持つブランド力は人々を引き寄せ、外貨の獲得といった地域経済の活性化や地域の知名度の向上をもたらすシティプロモーションの拠点、特産品などの創出といった地域資源創出の拠点などの好影響をもたらし、様々なカテゴリーにおける地域活性化に寄与するものである。道の駅のほとんどは地方に設置されており東京都においては八王子市の1箇所にしかないが、このような効果は都市部においても同様に発揮されるものであり、東久留米市に道の駅を設置した場合、様々な地域から人々が訪れ、消費が促進され、東久留米市の知名度が上がり、特産品が認知されるなど、市全体の活性化に寄与することが期待できる。一方で、人々が多く集まるところには周辺道路や交通機関の混雑といったオーバーツーリズムなど様々な課題を伴うため、そのような課題と向き合いながら地域に好影響をもたらす施設を検討する必要がある。

### (2) 東久留米市における地域経済の課題と道の駅

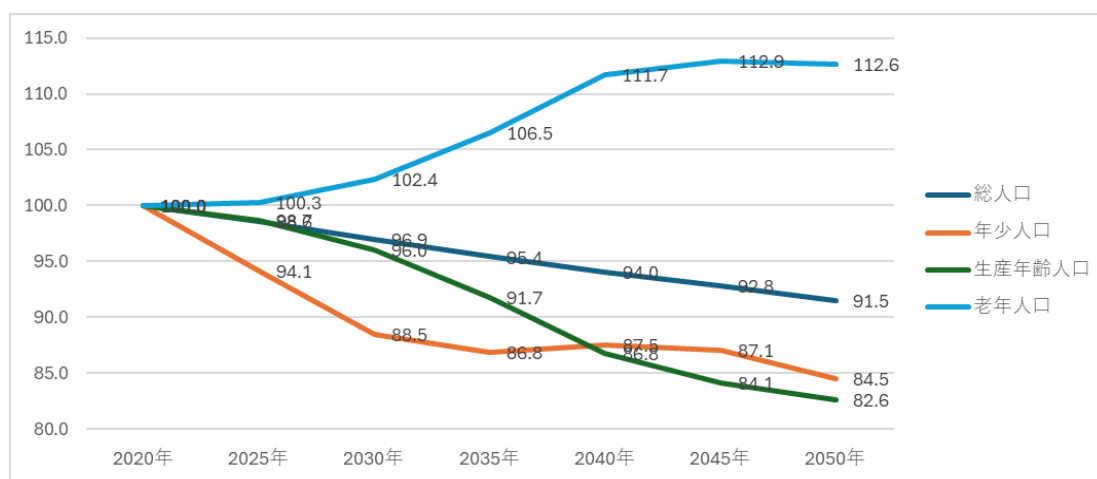
内閣府と経済産業省が提供している地域経済分析システム(RESAS)によると、2018年における東久留米市の地域経済循環率は82.6%となっており、100%より低い数字となっていることから他地域の経済状況に依存している状況にあると言えるが、東久留米市はベッドタウンとして発展を遂げてきた地域の特性から雇用者所得においては地域外から流入している状況にあることが考えられる。また、市民の消費等を示す民間消費額については、約1,131億円が地域外に流出している状況にあり、その支出流出率(民間消費額全体のうち流出額のおける割合)は-32.4%となっている。金額の多寡については地域ごとに規模が異なることから単純に比較できないものの、東久留米市の支出流出率の順位は1,741市区町村の中で1,622位と全国的に見ても非常に低い状況に位置している。



【出典】環境省「地域産業連関表」、「地域経済計算」(株式会社価値総合研究所(日本政策投資銀行グループ)受託作成)

これら分析結果から、東久留米市の地域経済における最大の課題は民間消費額が地域外に流出していることが上げられる。民間消費額の増加は生産への還流や所得への分配を増加させ地域経済循環率の上昇をもたらすと考えられることから、地域経済に好循環をもたらすためには、「民間消費額を他地域に流出させない・他地域から消費や投資を呼び込む」ことが必要となる。したがって、東久留米市においては市民が市内で消費できるような場所をつくること、そして、市外の方々が東久留米市に来て消費できるような場所をつくることが重要であるとする。

また、今後の東久留米市の地域経済に大きな影響を及ぼすと考えられていることが、人口動態の変化による地域内の生産力の低下である。国立社会保障・人口問題研究所の「日本の地域別将来推計人口（令和5年推計）」においては、2020年の人口を100とすると、2050年の総人口は91.5、年少人口（0～14歳）は84.5、生産年齢人口（15歳～64歳）は82.6、老年人口（65歳～）は112.6となっており、特に生産年齢人口の減少幅が大きい予測から、地域内の生産力が大きく低下する恐れがある。



【出典】国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（令和5年度推計）」に基づき作成

このような推測からも、地域内の生産力を維持・向上していくために、転入による社会増を促し生産年齢人口の減少速度が緩和されるような取組や省人化に向けた取組が必要となる。

これまでも、地域経済の活性化や賑わいの創出に有効な施策として、大規模商業施設の誘導や地域内の消費を促進するキャンペーンなどを実施しているが、更なる取組みに向けては、拠点を構え、主体的かつ継続的に取り組む必要がある。そのような点からも、道の駅は地域経済の活性化や賑わいの創出の拠点となり、また、道の駅の設置を契機とした新たなまちづくりが期待できると考える。

### (3) 東久留米市の将来像を具現化

東久留米市第5次長期総合計画においては、東久留米市のまちの将来像として「みんないきいき 活力あふれる 湧水のまち 東久留米」を掲げている。道の駅が持つ機能とブランド力は、東久留米市がまちの将来像を実現するために定めた5つの基本目標の実現に寄与する取組みであり、道の駅の基本コンセプトである「地域とともにつくる個性豊かなにぎわいの場」が東久留米市の将来像を具現化に資するものと考えられる。

#### 【共に創るにぎわいあふれるまち】

道の駅が持つ機能やブランド力は地域産業や地域経済を活性化させるとともに、道の駅における地場産農産物をはじめとする特産物の販売は都市農業の振興につながる。また、道の駅が持つ「たまり」空間には、多世代・多文化交流や地域間交流が生まれ、地域コミュニティの活性化に寄与する。

#### 【安心して快適にすごせるまち】

道の駅は防災機能を併せ持ち地域の防災拠点となり得ることから、市民の安全を守るため、自然災害に備え防災対策の充実を図るとともに安心安全な地域づくりに寄与する。

#### 【いきいきと健康に暮らせるまち】

多くの道の駅はバリアフリーやユニバーサルデザインによる空間であるため高齢者や障害者であっても快適に、また、誰もが楽しめるコンテンツがあることから、いきいきと過ごせる地域づくりに寄与する。

#### 【こどもが豊かに成長できるまち】

道の駅には、24時間利用可能なベビーコーナーやこどもが遊べるスペースを設けるなど子育てを応援する機能を設け、また、地域の学校と連携した取組を実施するなど、こどもの健やかな成長に寄与する。

#### 【自然と共生する環境にやさしいまち】

東久留米市の最大の魅力は「都会にありながら自然を感じられる」ことであり、来場者に東久留米市の魅力を存分に感じられるような空間にする。また、施設の運営や提供するサービスには再生可能エネルギーを積極的に活用するなど、自然と共生し環境にやさしいまちづくりに寄与する。

東久留米市には地域資源といった多くの“魅力”がある一方で“課題”もある。道の駅は、その“魅力”を高め多方面に伝えることができると同時に、複数の“課題”を同時解決することができるポテンシャルを持ち併せる施設である。この「東久留米市道の駅調査研究報告書～東久留米市道の駅構想に向けて～」は、東久留米市内への道の駅の設定可能性を探るとともに、当該施設が魅力あふれ、新しいまちづくりの一翼を担えるよう、これまでの間、庁内に設置した「東久留米市道の駅調査研究グループ」において調査研究を重ねてきた東久留米市における道の駅のカたちについて報告するものである。

## 2 東久留米市道の駅調査研究グループ

### (1) グループの概要

#### 【目的】

東久留米市における道の駅の設置に対する調査研究

#### 【設置日】

2024年7月18日

#### 【メンバー】

- ・市民部長（リーダー）
- ・企画経営室長（副リーダー）
- ・企画調整課長
- ・産業政策課長
- ・都市計画課長

### (2) 取組内容

日時	実施内容	詳細
2024年 5月17日（金）	経営戦略本部	・現時点での道の駅に関する考察の説明 ・今後の取組として、庁内に調査検討グループを設置することの説明
2024年 7月8日（月）	東京都都市づくり公社打合せ （顔合わせ）	・東久留米市における道の駅設置に向けた取組と調査内容の共有
2024年 7月18日（木）	第1回 道の駅調査研究グループ	・活動内容の共有 ・市が目指す道の駅のカタチに対する考え方の整理①
2024年 8月23日（金）	第2回 道の駅調査研究グループ	・市が目指す道の駅のカタチに対する考え方の整理② ・事業者ヒアリング実施概要の検討
2024年 10月2日（水）	第3回 道の駅調査研究グループ	・事業者ヒアリング詳細の決定
2024年11月上旬 ～ 2025年2月上旬	事業者ヒアリング	・「東久留米市が目指す新しい道の駅のカタチの実現に向けて」をテーマにヒアリングを実施
2025年 2月10日（月）	東京都都市づくり公社打合せ （中間報告）	・公社による道の駅企画提案（課題やコンセプトの整理）

2025年 2月19日(水)	第4回 道の駅調査研究グループ	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業者ヒアリングの報告(内容の共有)</li> <li>今後の取組(経営戦略本部における中間報告など)について</li> </ul>
2025年 3月27日(木)	経営戦略本部	<ul style="list-style-type: none"> <li>これまでの取組内容について(中間報告)</li> </ul>
2025年 5月26日(月)	第5回 道の駅調査研究グループ	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業者ヒアリングを経てアップデートされた道の駅のカタチについて</li> <li>最終報告書の内容について</li> </ul>
2025年 7月9日(水)	東京都都市づくり公社 最終提案(調査報告)	<ul style="list-style-type: none"> <li>道の駅に関する最終提案(調査報告)</li> </ul>
2025年 8月22日(金)	第6回 道の駅調査研究グループ	<ul style="list-style-type: none"> <li>東久留米市道の駅調査研究報告書について</li> </ul>
2025年 9月26日(金)	経営戦略本部	<ul style="list-style-type: none"> <li>調査研究結果の報告</li> </ul>

### 3 事業者ヒアリング

#### (1) ヒアリングにおけるテーマの設定

##### 【道の駅の現状】

道の駅は、設置地域が持つ広大な土地と豊富な資源を最大限に活用して地域経済を活性化させるなど、地方の特性にマッチした施設となっている。また、道の駅の持つ機能やブランド力は設置地域に様々な好影響を与えることから、どの地域にとっても“あれば嬉しい”施設となっており、全国に1,230駅（2025年6月13日時点）ある。しかしながら、東京都内には八王子市に1箇所のみであり、また、地方都市においても中心街とその周辺にはほとんどない状況である。その要因について、様々なメディアで伝えられていることや道の駅に関連する事業者からのヒアリング内容を整理すると、下記のようなことが挙げられる。

- 土地の確保が難しい
- 渋滞などの問題が発生する
- 既存施設との差別化

##### 【都市郊外部に設置する道の駅のカタチとは】

東久留米市のような都市郊外部に設置する道の駅は、様々な地域課題を道の駅というプラットフォームで同時解決することや地域住民に生活の質の向上をもたらす有益施設とするなど、道の駅自体の価値を高め、都市郊外部の高い土地価格に見合うだけの施設であることや地域住民に親しまれる施設でなければならない。そこで、最新テクノロジーが“新しい価値”や“より便利な暮らし”などを創出し、その重要性が高まっていることから、「最新テクノロジー」×「道の駅」により道の駅が持つ既存機能をバージョンアップさせるとともに道の駅に新たな機能を創出させ、都市郊外部の特性にマッチした「次世代を担う都市郊外型道の駅」という新しい道の駅のカタチを考えていくこととした。また、新しい道の駅を創造するにあたっては、道の駅のネクストステージを見据え、これからの道の駅のモデルケースとなれるよう、「全国初」という冠を目指すことも重要な目標であると考え。しかしながら、どのようなテクノロジーがあるのか、また、それらを道の駅と融合させどのような道の駅が創れるのか、これまで道の駅に携わったことのない行政職員だけではそのような道の駅のカタチを創造していくことは難しいため、様々な関係機関及び最新テクノロジーの開発研究や道の駅関連事業に携わっている民間事業者から、「東久留米市が目指す新しい道の駅のカタチの実現に向けて」をメインテーマとして、様々なテーマから意見を伺った。

#### (2) 事業者からの意見

別紙「事業者ヒアリング内容一覧」を参照。

## 4 道の駅ビジョン

### (1) 東久留米市が目指す道の駅のカタチ

東久留米市のような都市郊外部の特性として、多くの道の駅が設置されている地方の地域と比較すると、地域内の人口と雇用者所得が多くあることや公共交通機関が整備されており地域内の交通手段において公共交通機関の割合が高いこと、電動キックボードといった新しいモビリティの導入の検討が開始されていること、複合型や 24 時間営業といった様々な業態の商業施設が多くあるといった点が挙げられる。このような特性から都市郊外部に求められる道の駅とは「時代の変化やテクノロジーの進化に順応しながら地域に好影響をもたらす施設」であると考え、地域外からの自家用車による来場者をターゲットとして豊富な地域資源を最大限に活用した外貨を獲得する従来の道の駅のカタチに加え、道の駅の持つブランド力を最大限に活用しながらも最新テクノロジーを駆使して道の駅の既存機能のバージョンアップ及び地域に向けた新機能を創出させながらマルチモビリティ（自家用車だけではなく公共交通機関や新たな交通手段といった様々なモビリティ）にフォーカスし地域に好影響をもたらす新しい道の駅のカタチを東久留米市は目指すべきと整理した。

### (2) 新しい道の駅に求められる機能

事業者からの様々な意見を踏まえ、道の駅自体の価値を上げ、地域住民に必要とされる施設となるよう、新しい道の駅に求められる機能について、抽象的かつ、これからの技術革新等に委ねられるものもあるが、着目すべき方向性を下記のとおり考察した。

#### 【既存機能のバージョンアップ】

##### ●休憩機能

地域内には一定程度の休憩機能が備わっている施設や 24 時間営業している施設があることから、新しい道の駅の休憩機能に付加価値を創出することで道の駅自体の価値を高め、それが既存施設との差別化にもつながる。例えば、東久留米市の資源である「水」をコンセプトにしたリラクゼーション施設やこどもが遊ぶ場を設置して、そこでしか体験できない空間が創れば、利用者に向けた休憩機能のバージョンアップにつながり、“都会のオアシス”を求め多くの人々が来場するのではないかと考える。また、「掃除不要なトイレ」や「水が不要なトイレ」、「トイレトイレットペーパーが不要なトイレ」といったこれまでになかったトイレを、最新テクノロジーを活用し様々な資源（コストや水、紙など）を使わず清潔に快適に利用できる空間を創ることができれば、「省人化」・「省エネ化」・「省コスト化」といった運営面におけるメリットにつながる。仮に、そのような新しいトイレが設置時点で開発途中であっても、新しい休憩機能を創造する技術やアイデアの実証実験の場として道の駅の空間を活用できれば、新しい休憩機能の役割を創出できるのではないかと考える。

## ●情報発信機能

従来の道の駅においては、リアルタイムで付近の交通情報を発信しているところが多くあるが、例えば、AI を活用した渋滞予測など、最新のテクノロジーを駆使した情報を発信することも情報発信機能のバージョンアップといえる。また、交通情報だけではなく、施設内で取得した様々な情報（購買データや来場者データなど）を公開することで、マーケティングへの活用や生産性の向上、研究、開発、創業など多方面での活用が見込める。さらには、AI を搭載したデジタルサイネージやアプリケーションを活用し、個人の嗜好を反映した情報を発信することで、利用者は簡単かつ迅速に欲しい情報が取得でき、暮らしのDX を体感することができると思う。

## ●地域連携機能

成功している道の駅には必ず賑わいが溢れている。賑わいを創出している要因は、道の駅の基本コンセプトである「地域とともに作る個性豊かなにぎわいの場」にあるように、地域と道の駅が一体となり、そこでしか叶わない空間づくりを行っているからであり、その賑わいは、道の駅という施設に留まらず、地域全体の賑わいを創出することにも繋がっている。こうした地域連携機能のバージョンアップも重要である。そのためには、「道の駅に行けば何かやっている。」「道の駅に行けば誰かしらいる。」「道の駅に行けば楽しめる。」といった空間でなければならないことから、地域の方々が利用できる空間を最大限に、かつ、ルールや手続きを最小限にして、誰もが自由に簡単に利用することのできる空間を創出することが必要であると考え。

### 【地域のために創出する新機能】

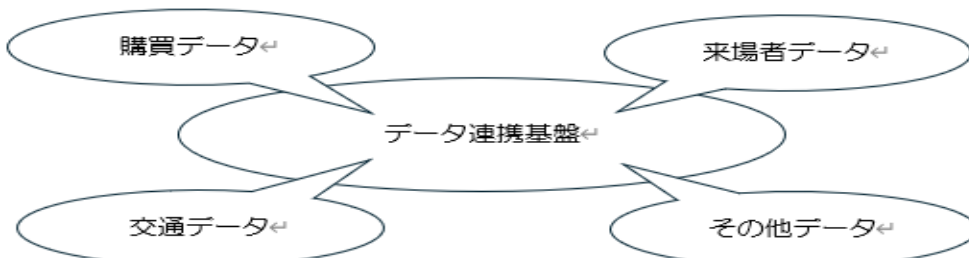
## ●地域経済活性化機能

新しい道の駅が地域のために創出するメイン機能の一つとして、地域経済を活性化させるための「データ活用連携基盤」となることが上げられる。民間施設においては、購買データや来場者データ、付近の交通データなど様々なデータを取得しているが、このようなデータは事業者保有の資産であるため一般的に公開はされていない。一方で、このようなデータは道の駅においても取得可能であり、取得したデータをオープンデータ化することにより、あらゆる産業の事業者においてはマーケティングや生産性の向上に活用でき、学校や研究機関においては地域経済に関連した研究材料として、個人においては個人の取組や創業に向けた参考データとして、多方面で活用することができる。さらに、提供したデータを第三者が活用して得られたものをフィードバックしてもらう機能を備えることにより、道の駅が取得したデータから発展したデータも取得可能となり、EBPM（証拠に基づく政策立案）による地域経済の活性化を促すことに加えて、経済分野以外のカテゴリーにも波及することや時代の変化を的確に把握するこ

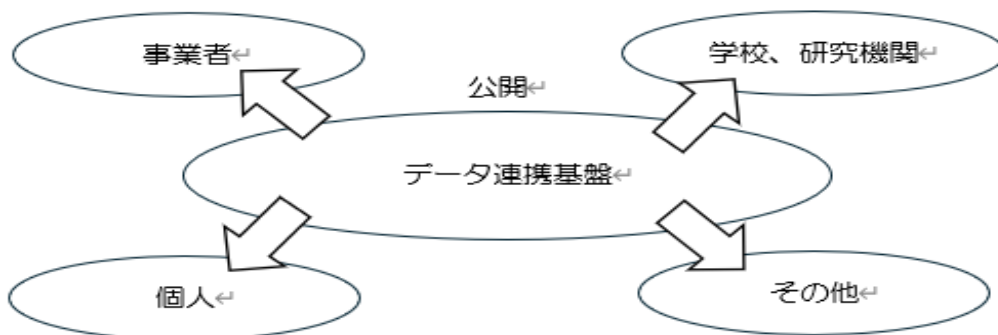
とが可能となる。したがって、この地域経済活性化機能は、これらのデータが取得可能な公共施設である道の駅でしか提供できない機能であるとする。

<イメージ図>

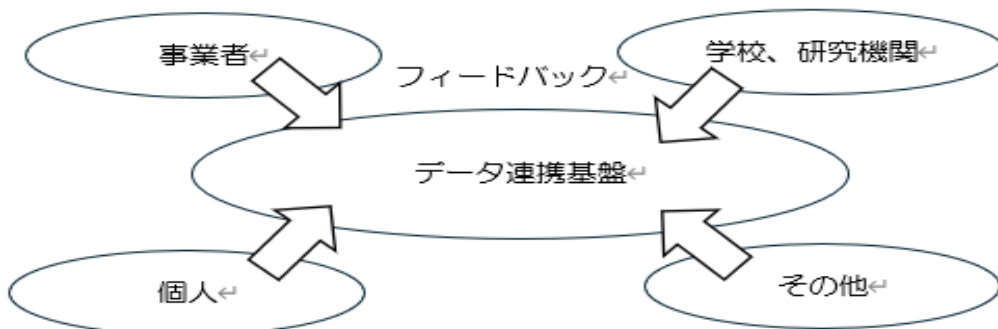
Phase1 (データ取得)



Phase2 (一般に公開)



Phase3 (提供先からのフィードバック)



経済的 EBPM の促進  
経済分野以外へ波及、時代の変化を的確に把握

### ●パフォーマンス向上機能

日常生活においては、コストパフォーマンスやタイムパフォーマンスといった様々なパフォーマンスが重要視される時代となっている。最新テクノロジーを駆使して地域住民や来場者の様々なパフォーマンスの向上を目指し、先ほどの地域経済活性化機能の活用により生産の効率化が図られ特産物（品）が安価で購入できるようになることのほか、施設内にドローンの配備や自動運転、省人化システムを導入することで来場者に無料（もしくは低価格）で体験体感できること、AI サイネージやアプリケーションによるサービスや情報の提供により必要なサービスや情報が瞬時に受けられること、マルチモビリティにフォーカスした道の駅になることにより来場手段が最適化されること等、地域住民や来場者が最新テクノロジーに触れ合う機会を創出し、「暮らしのDX」や「産業のDX」を促進させ、様々なパフォーマンスを向上させることができると考える。

### ●地域資源創出機能

地域資源とは、特産物（品）や自然のものだけではなく、地域で活躍している人材や魅力あふれるフィールド、活発なコミュニティ、革新的なアイデアなど、その地域にある（創造される）ものすべてである。誰もが自由に簡単に利用することのできる空間や最新テクノロジーを体験体感できる機会を提供することは、新たな地域資源の創出につながるため、東久留米市における「湧水」のように、あらゆるところで地域資源が湧き出るような、“人々がつながる、創造する”仕掛けを道の駅の空間に散りばめることが重要であると考ええる。

### ●地域課題解決機能

地域課題の解決が道の駅の価値を上げることにつながる一方で、地域課題の内容は地域により様々であるため道の駅を設置する場所によってフォーカスする課題も変わる。したがって、地域課題解決機能の詳細は設置場所が決定してから検討する事項であると考ええる。また、道の駅においては、設置する地域に足りないものや地域住民が求める機能を盛り込むことにより道の駅自体の価値が高まることから、これらの点も踏まえ、地域課題解決機能を検討していく必要があると考ええる。

## (3) 東久留米市道の駅の想定やイメージ

東京都都市づくり公社より、市内4つの幹線道路（新所沢街道、所沢街道、新小金井街道、小金井街道）の交通量（9,103台/12h）をもとに様々な観点から道の駅の規模の想定予測が提示されたため、調査研究グループの考えも踏まえた上で、想定する東久留米市道の駅の規模やイメージを整理した。

#### 【自家用車などによる年間来場者数】

約 378,000 人

※「綾瀬市道の駅基本計画」（2024年1月）を参考に算出。

※交通量の算出から自家用車などによる来場者の想定である。公共交通機関とのバランスが良く地域の人口も多いことから、更に来場者が見込める。

※最寄りのICからの直線距離が同じような距離に位置する道の駅や、交通量が同じような地域に立地する道の駅においては年間来場者実績数が100万人を超える道の駅もあり、予想を大きく上回る可能性がある。

#### 【駐車場の台数】

約160台

※NEXCO「設計要領 第六集 建築施設編」及び「一般道路の休憩施設計画の手引き（案）」（『道路設計要領』中部地方整備局、2014年）を参考に、交通量を用いて算出。

※更に、公共交通機関の利用や近隣地域から徒歩や自転車など様々な手段で来場されることが予想されるため、提示する駐車場の台数は必要最低限となる。

#### 【道の駅敷地面積】

約18,000㎡

※NEXCO「設計要領 第六集 建築施設編」及び「一般道路の休憩施設計画の手引き（案）」（『道路設計要領』中部地方整備局、2014年）を参考に、交通量を用いて算出。

※駐車場、トイレ、休憩所、付帯施設などすべてを合わせた必要敷地面積。

#### 【シーン別年間売上】

想定シーン①：市内在住ファミリー飲食利用

→年間売上：約6,100～9,100万円

想定シーン②：市内在住シニア世代夫婦のカフェ利用

→年間売上：約3,400～5,100万円

想定シーンは市内に在住する方々の属性から道の駅を利用する代表的なシーンを抜粋したものである。市内在住の別シーンによる売上や地域外からの来場者による売上、商業的な視点からの導入機能や販売商品を考慮すると全体的な年間売上は数億円の規模にあがることも期待できる。

※J-Net21[中小企業ビジネス支援サイト]、ドライブ旅行に関するアンケート調査・研究レポート（JTB総合研究所）を参考に、来場者数を用いて算出。

【道の駅イメージ図】



- ・建築物は、休憩・情報発信・地域連携機能施設の一部のみで最小限とする。物販やその他の施設はすべてトレーラーハウスやコンテナハウスを活用し、リムーバブルな道の駅とする。このリムーバブルな道の駅は、必要な時に必要な機能を持つことができることやトレンドとなっているものを容易に取り入れることができるなど、社会情勢の変化による量的、質的なニーズの変化にも対応が可能となる。
- ・誰でも自由に簡単に利用できるエリアを中央部分に設け、「いつでも何かやっている」「いつでも誰かしらいる」「いつでも楽しめる」空間となるように様々な仕掛けを行う。そして、ここから賑わいが湧く出発点となり、道の駅や設置エリア全体に賑わいが広がる。
- ・シェアサイクルや電動キックボードなどマルチモビリティステーションを設置し、来場手段の最適化や地域における周遊性の向上に寄与する。
- ・コンテナハウスを活用したチャレンジショップを設置し、イノベーションの拠点とする。また、データ連携機能で収集されたデータの活用や多くの人が集まるフィールドでのテストマーケティングなどが可能であり、チャレンジする人に魅力的な場所とする。

- ・ピーク時にはトレーラーハウスを活用した仮設トイレを設置する。一方で、平日など利用者が少ない時は、工事現場など一時的に仮設トイレが必要な場所に貸し出し、また、地域内のイベント開催時や災害発生時は必要な地域に仮設トイレを移動させる。
- ・水という地域資源を活用した遊び場やリラクゼーションエリアを設置し、「都会のオアシス」を求める来場者の憩いの場所とする。
- ・情報発信・地域連携機能施設においては、最新テクノロジーを活用した AI サイネージや省人化システムを導入。様々な最新テクノロジーを体感体験できる施設とする。
- ・道の駅では再生可能エネルギーを可能な限り生成することとし、動力も道の駅で生成されたエネルギーを使用するなど、エネルギーの地産地消を基本とした環境にやさしい施設とする。

#### (4) 優先検討設置候補地域

道の駅について検討を進めるうえで重要となるのが“どこに設置するか”ということである。設置場所によりコンテンツや財政計画、スケジュール、活用できる資源など様々なカテゴリーの詳細が検討できるが、現時点で道の駅の設置場所を確定できるような材料が揃っていないため、この報告書においては、市内を西武池袋線の線路と小金井街道を境に、東部、中部、西部の3つの地域に分けて、どの地域がマッチするかを、今回整理した「次世代を担う都市郊外型道の駅」のキーワードとなる「マルチモビリティ」と「地域貢献・地域連携」の観点から、「主要幹線道路・幹線道路状況」・「公共交通機関状況」・「昼夜間人口比率」・「共存する施設等」の4つのカテゴリーで比較する。

比較項目	東部地域 (西武池袋線より東側)	中部地域 (西武池袋線～小金井街道)	西部地域 (小金井街道より西側)
主要幹線道路・幹線道路状況 →来場者数に影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東3・4・20</li> <li>・東3・4・15の1</li> </ul> ※計画中	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新青梅街道</li> <li>・新所沢街道</li> <li>・東3・4・12</li> <li>・東3・4・13</li> <li>・東3・4・18</li> <li>・東3・4・19</li> <li>・東3・4・21</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新青梅街道</li> <li>・滝山中央通り</li> <li>・新小金井街道</li> <li>・新所沢街道</li> <li>・東3・4・19</li> <li>・東3・4・21</li> <li>・東3・4・22</li> </ul>
公共交通機関状況 →自家用車以外の交通手段	東久留米駅からの距離：近 路線バス：6系統	東久留米駅からの距離：近 路線バス：5系統	東久留米駅からの距離：遠 路線バス：11系統 ※バスターミナルあり
丁ごとの昼夜間人口比率 →平日日中の利用率に影響	60%以下：約 31% 60～100%：約 50% 100%以上：約 19%	60%以下：約 34% 60～100%：約 34% 100%以上：約 32%	60%以下：約 10% 60～100%：約 59% 100%以上：約 31%

共存する施設 → 地域連携の可能性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大規模団地</li> <li>・大型入浴施設</li> <li>・大型商業施設</li> <li>・商店街</li> <li>・スポーツセンター</li> <li>・東久留米駅</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大規模団地</li> <li>・総合公園</li> <li>・大型商業施設</li> <li>・東久留米駅</li> <li>・市役所</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大規模団地</li> <li>・近隣公園</li> <li>・工場</li> <li>・大型商業施設</li> <li>・商店街</li> <li>・バスターミナル</li> </ul>

#### 【東部地域】

幹線道路や公共交通機関のルートに乏しいが、将来的に東村山都市計画道路 3・4・15 の 1 が開通すれば、大泉 IC や所沢 IC からのアクセスが良くなり、地域外からの来場者が見込める。また、昼間人口が少ないことや大型入浴施設に地域外から多くの人を訪れていることを考慮すると、この地域に道の駅を設置した場合のメインターゲットは地域外からの来場者になると考えられる。

#### 【中部地域】

幹線道路状況や公共交通機関状況も一定程度整備されており、昼夜間人口比率もバランスが良い。特に南部地域においては、大規模団地や大型商業施設があり、地域内外から一定程度の来場者が見込める。一方で、渋滞対策やメインターゲットが絞らばいいなどの課題もある。

#### 【西部地域】

幹線道路や公共交通機関ともに充実しており、「マルチモビリティ」との相性が良い。また、昼間人口も多く、大規模団地や近隣公園、商店街などもあり、「地域」をメインターゲットとした道の駅となる。

このような整理から、「次世代を担う都市郊外型道の駅」は西部地域とマッチする可能性が高いとの結論に至った。事業者から伺った意見でも西部地域と親和性が高いなどの意見もあり、また、東久留米市都市公園ストックマネジメントあり方検討報告書（令和 7 年 3 月）においては、西部地域は比較的広い敷地の都市公園があることに加え、道の駅との共存の可能性についても触れられていることから、道の駅の優先検討設置候補地域として西部地域をベースに検討を進めていくことが望ましいと考える。

## (5) 活用が見込める補助金

#### 【道の駅関連補助金】

- ・社会資本整備総合交付金（国土交通省）
- ・先導的官民連携支援事業（国土交通省）
- ・官民連携による地域活性化のための基盤整備推進支援事業（国土交通省）
- ・都市構造再編集中支援事業（国土交通省）
- ・インバウンド受入環境整備高度化事業（国土交通省）

- ・インバウンド安全・安心対策推進事業（国土交通省）
- ・地域観光魅力向上事業（国土交通省）
- ・新しい地方経済・生活環境創生交付金（内閣府）
- ・未来技術社会実装事業（内閣府）
- ・地域子育て支援拠点事業（こども家庭庁）
- ・ローカル 10,000 プロジェクト（総務省）
- ・クリーンエネルギー自動車の普及促進に向けた充電・充てんインフラ等導入促進補助金（経済産業省）
- ・地域レジリエンス・脱炭素化を同時実現する公共施設への自立・分散型エネルギー設備等導入推進事業（環境省）
- ・建築物等の ZEB 化・省 CO2 化普及加速事業のうち、省 CO2 化と災害・熱中症対策を同時実現する施設改修等支援事業（環境省）

#### 【地方創生・地域活性化関連補助制度】

- ・地域産業成長支援事業（東京都）
- ・地域産業デジタル化推進事業（東京都）
- ・TOKYO 地域資源等を活用したイノベーション創出事業（東京都）
- ・移住・定住・交流推進支援事業（一般財団法人地域活性化センター）
- ・地方創生に向けて“がんばる地域” 応援事業（一般財団法人地域活性化センター）

#### 【スマートシティ関連補助制度】

- ・地域社会 DX 推進パッケージ事業（総務省）
- ・国土交通省スマートシティ実装化支援事業（国土交通省）
- ・地域新 MaaS 創出推進事業（経済産業省）
- ・日本版 MaaS 推進・支援事業（国土交通省）

#### 【環境関連補助制度】

- ・地域脱炭素推進交付金（環境省）

## （6）課題整理

道の駅が東久留米市のような都市郊外部にほとんどない理由として「土地の確保が難しい」、「渋滞などの問題が発生する」、「既存施設との差別化」を挙げている。土地の確保については、道の駅が土地の価値に見合うもの、そして、地域住民に親しまれるものになるために、本報告書においても機能面の整理を行った。しかしながら、渋滞や既存施設の差別化、事業者からの意見で明らかとなった課題も整理する必要がある。

#### 【渋滞対策】

- ・マルチモビリティにフォーカスすることにより、既存の道の駅ほど自家用車で来場される割合は高くないことから、既存の道の駅と比較して渋滞発生率は低いと予想する。

- 渋滞が発生する原因として、駐車場内での誘導がスムーズに行かないことがあげられる。空いている駐車スペースへスムーズに誘導させられるか、入る車と出る車の動線を分けることができるか、といったことも検討しなければならない。
- lot センサーを活用しリアルタイムで駐車場内の混雑状況や空きスペースを把握してサイネージやアプリケーションで情報発信できればスムーズな誘導につながる。
- 周辺道路のリアルタイムな混雑状況や AI を活用した渋滞発生予測もあわせてアプリケーションで発信することで、来場者も混雑時を避けて来場することができる。

#### 【既存施設との差別化、共存】

- 特産物（品）を買えることは商業施設と同じであるが、データ連携基盤を活用し、道の駅で取得したデータを地域内の商業施設にも公開、連携することにより、連動した販売戦略やウィークポイントを補うことが可能となる。
- 来場者がピークとなる土日祝日は、民間事業者が休みのことが多いことから、民間事業者が保有する駐車場を活用することが可能。パークアンドライド方式を応用（民間事業者保有の駐車場に停めて、公共交通機関などマルチモビリティを利用して来場）することで、設置者側はピーク時の来場台数を見込んで道の駅の駐車場を確保する必要がなく、民間事業者も利用していない駐車場を活用できることから、双方にメリットがある。
- 道の駅の設置により設置地域周辺の地価が上がると、例えば、周辺地域でコインパーキングを運営しているところも、コインパーキング事業よりも収益性の高い他事業が創出され、資産の活用が活性化されるといった事例もある。

#### 【財政面での課題】

- イニシャルコストを抑えるために国や都の補助制度を取捨選択しながら活用することはもちろんであるが、トレーラーハウスやコンテナハウスを活用することも有効な手段である。
- まずは最小限の機能からスタートし、地域とともに道の駅を育て、収益を上げていきながら道の駅を拡大していくことで、初期投資が最小限となる。
- 各種補助金においては、施設の新設時にしか活用できない制度もあり施設更新時には大きな課題となるが、更新時の道の駅の役割や機能を見直すことで、その時々でトレンドとなっている補助制度を活用することが可能となる。

## （7）今後の取組と想定スケジュール

### 【令和 8 年度】

上半期：パートナー事業者の選定

下半期：基本構想の作成に向けた取組（データ取得やポテンシャル調査など）

### 【令和 9 年度】

上半期：基本構想の作成

下半期：基本構想をベースとした基礎調査

【令和 10 年度】

基本計画の策定（道の駅設置の決定）

【令和 11 年度以降】

各種調査（1 年）

各種手続き（必要に応じて 1～3 年）

各種事業者選定（1 年）

設計（1 年）

施工（2 年）

合計 6～8 年程度

【令和 16～18 年度】

<<道の駅オープン>>

※想定スケジュールは、既存の道の駅を参考にした最短スケジュールとなっている。

## （8）道の駅設置に向けて

- まちづくりの視点（設置地域の将来像の検討）  
→道の駅を設置することが目的ではなく、道の駅の設置地域をどのようなまちにするか検討し、目指すまちの将来像に道の駅がどのような役割を果たすかを考えることで、より効果的な道の駅を創造することができる。
- 道の駅を推進していく組織体制、予算  
→道の駅の設置に向けては、まちづくりや地域活性化、シティプロモーションなど様々な領域における検討が必要となり、これまで道の駅を設置してきた自治体の状況から、庁内に道の駅を推進していくための組織を設置することが一般的となっている。また、今後の事業の推進にあたっては、専門としている事業者などと一緒に、より詳細なデータを収集しながら検討を進めていく必要があることから、そのための予算が必要である。
- 地域、事業者、行政といった道の駅に携わる関係者の相互連携とビジョンの共有  
→成功している道の駅に共通していることは「地域とともに作る個性豊かなにぎわいの場」を実現していることである。道の駅の実現に向けて、すべての関係者との相互連携とビジョンを共有していくことが重要である。