

国道50号沿線開発構想具現化に向けた プロジェクトチーム報告書

令和2年3月

R50沿線開発構想具現化プロジェクトチーム

もくじ

1.	報告書作成について	1
2.	報告書の位置づけ	1
3.	プロジェクトチームの開催経緯と検討の流れ	2
4.	本市の人口動向	3
5.	人口減少問題の課題の抽出	10
6.	国道50号沿線の現状	13
7.	開発想定エリアの機能分担とゾーニング	15
	(1) 各グループの検討	15
	(2) 本プロジェクトチームとして提案するゾーニング と利活用方策	19
8.	開発想定エリアにおける事業提案	28
9.	おわりに	50

<参考資料>

佐野市R50沿線開発構想具現化プロジェクトチーム設置要領	51
佐野市R50沿線開発構想具現化プロジェクトチームメンバー	53

1. 報告書作成について

平成31年3月に策定された「国道50号沿線開発構想」を具現化していくことは、令和2年度からスタートする第2期「佐野市まち・ひと・しごと創生総合戦略」を推進するうえで、重要な位置付けになると考えられます。

そこで若手職員を対象として、既成概念に囚われない斬新かつ柔軟な発想により、成果を重視した研究や実践活動を行い、国道50号沿線開発基本計画の策定を目指すとともに、個々の政策形成能力を向上させ、組織の活性化を促進させることを目的としたプロジェクトチームが設置されました。

このたびプロジェクトチームとして、人口減少の要因分析や課題の抽出、他自治体の事例研究などを通じて、人口減少対策に効果のある国道50号沿線開発基本計画策定に資する事業提案や、開発想定エリアにおけるゾーニング案がまとまりましたので、報告します。

2. 報告書の位置づけ

この報告書は、プロジェクトチームの自由な発想を活かした調査研究活動の結果として、今後の人口減少社会に柔軟に対応するための要因分析、課題の抽出、対応策となる事業提案をとりまとめたものであるため、今後、「国道50号沿線開発基本計画」の策定を進めていくうえでの参考資料として位置づけしていただきたいと思います。

この報告書に示された取組や事業について、総合計画等との整合性・妥当性・有効性・効率性・緊急性・公平性・実現可能性等を総合的に勘案しながら、「国道50号沿線開発基本計画」の策定に向けてご検討いただければ幸いです。

3. プロジェクトチームの開催経緯と検討の流れ

	開催日時	内容
第1回	令和元年5月10日	人口減少等の佐野市を取り巻く現状の把握。 佐野市まち・ひと・しごと創生総合戦略の4つの基本目標をもとに、4グループを編成。
第2回	令和元年5月16日	人口減少の現状や要因、佐野市の優位性について意見抽出及び討論。
第3回	令和元年5月30日	第2回会議で集約された意見をグルーピング 佐野市が抱える課題や取り組むべき事項について意見抽出及び討論。
第4回	令和元年6月7日	第3回会議で抽出した課題の解決に向け、政策アイデアの抽出及び討論。
第5回	令和元年6月13日	第4回に引き続き、政策アイデアの抽出及び討論。
第6回	令和元年6月27日	政策アイデアを「50号沿線開発事業」と「総合戦略事業」に分けて整理。優先度を検討。
第7回	令和元年7月10日	第6回会議で選定した上位5事業について「提案事業概要書」を作成。実現に向けた障壁の洗い出し及び解決策について意見を抽出。
第8回	令和元年8月8日	「総合戦略事業」について、グループごとに事業発表・討論。事業内容のブラッシュアップを実施。
第9回	令和元年8月20日	「総合戦略事業報告書」の作成。
第10回	令和元年9月18日	「提案事業書」の作成。
第11回	令和元年10月3日	「提案事業書」に基づく、ゾーニング案の検討。
第12回	令和2年2月6日	第11回の振り返りと、検討したゾーニング案について、グループごとに発表・討論。提案ゾーニング案の決定。
第13回	令和2年2月20日	「国道50号沿線開発構造具現化に向けたプロジェクトチーム報告書」の作成。

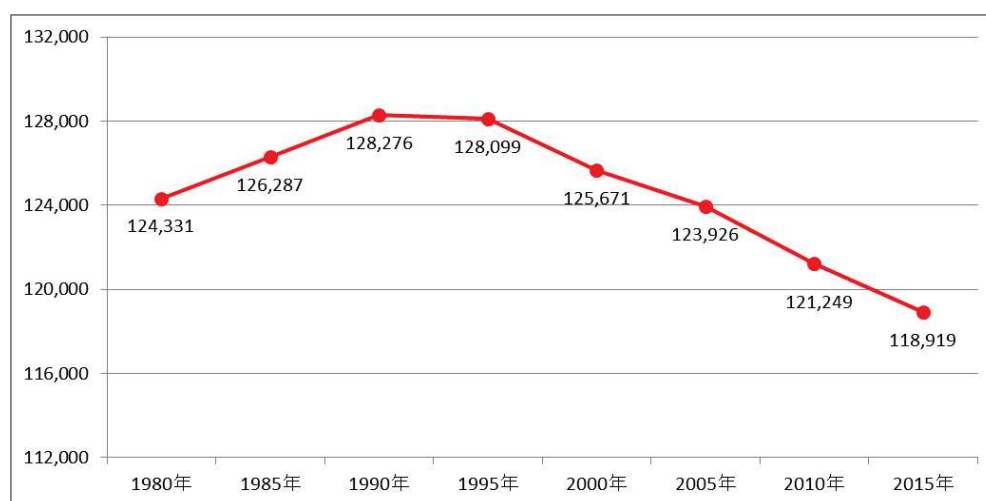
4. 本市の人口動向

(1) 人口の推移

① 総人口の推移

人口の推移を見ると平成2（1990）年までは微増の傾向を示していましたが、1995年以降はすべての調査時点で前回比2,000人前後の減少がみられます。

平成27（2015）年10月に行われた国勢調査によると、本市の人口は118,919人で、これは人口がピークに達した平成2（1990）年と比べて7%以上の減少となっています。



資料：国勢調査（合併前の3市町合計及び合併後の佐野市の人口推移を示したもの）

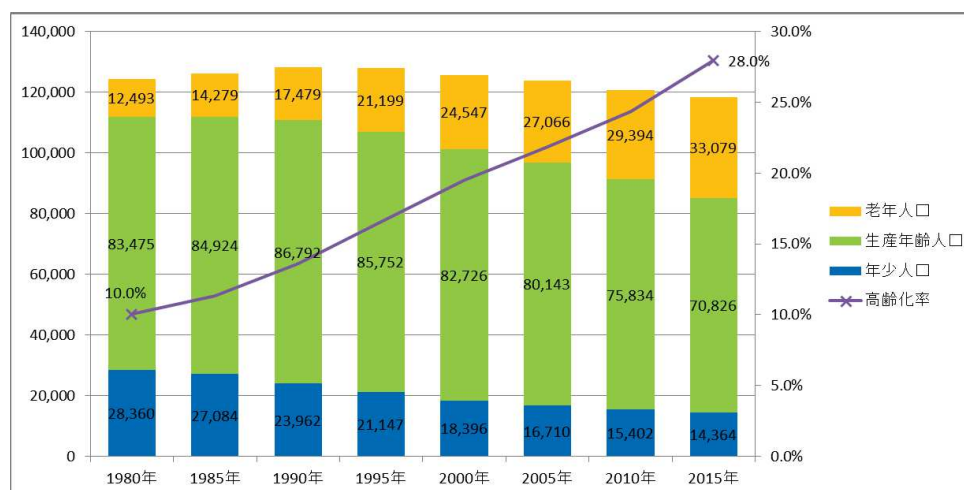
② 年齢3区分別人口と高齢化率の推移

本市の年齢3区分別人口を見ると、生産年齢人口（15～64歳）は平成2（1990）年までは増加傾向でしたが、以降は一貫して減少傾向にあります。

年少人口（0～14歳）についてはさらに大幅な減少傾向が続いており、平成27（2015）年は昭和55（1980）年と比べてほぼ半減となっています。

年少人口と生産年齢人口が年々減少する一方で、老年人口（65歳以上）は増加し続けており、平成7（1995）年には老年人口が年少人口を上回り、平成27（2015）年には、老年人口が年少人口の約2.3倍となっています。

高齢化率も年々上昇し、平成27（2015）年には28.0%となっています。



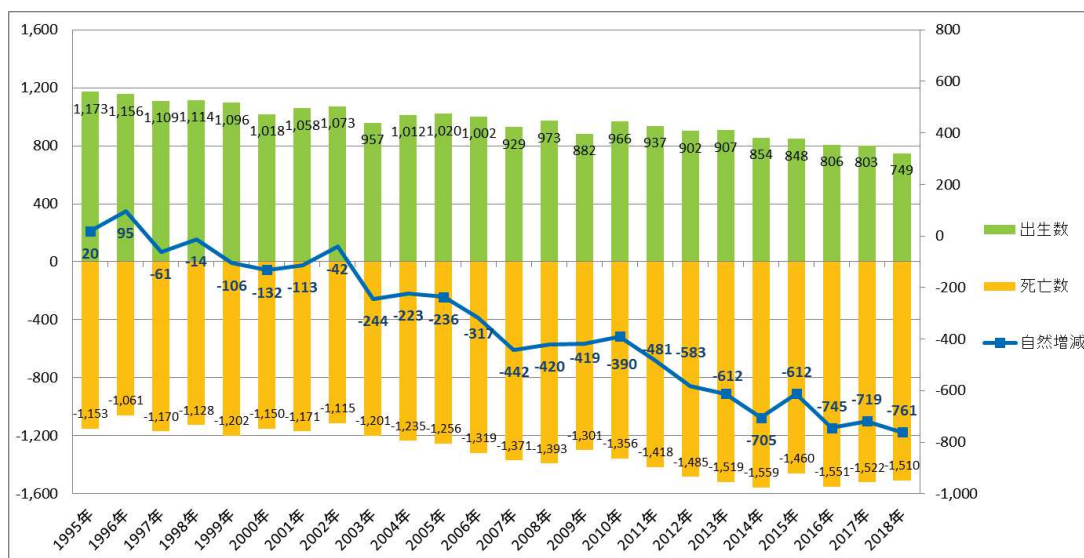
資料：国勢調査（合併前の3市町合計及び合併後の佐野市の人口推移を示したもの）

(2) 人口の自然増減（出生・死亡）の推移

本市の出生数の推移を見ると、平成7（1995）年以降緩やかな減少傾向が続いており、平成30（2018）年には749人となっています。

死亡数は平成7（1995）年から緩やかな増加傾向を示しています。これは年齢階層のうち、高齢者の占める割合が増加したためと考えられます。

自然増減の推移を見ると、平成9（1997）年以降すべて自然減となっています。特に平成15（2003）年以降、急激な自然減の進行が見られますが、これは死亡数の増加と出生数の減少によるものと考えられます。



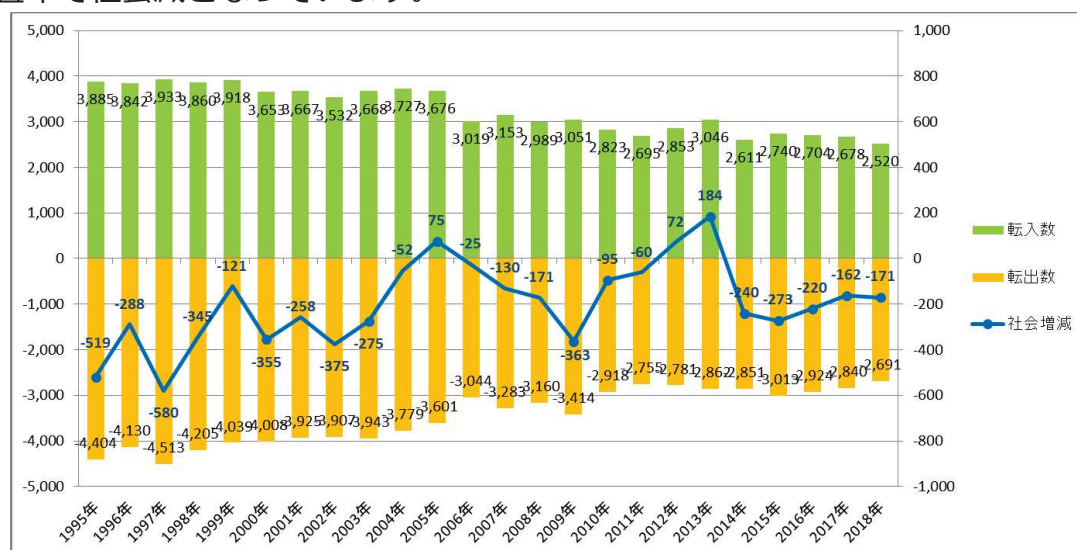
資料：住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査

(3) 人口の社会増減（転入・転出）の推移

本市の転入数は平成17（2005）年に現在の佐野市が誕生して以降、増減を繰り返しながら緩やかに減少しています。

転出数についても同様の傾向が見られますが、この主たる要因は進学、就職にあたる世代（年少人口）が減少しているためと考えられます。

社会増減は平成24（2012）年、平成25（2013）年を除き、ほぼすべての調査年で社会減となっています。



資料：住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査

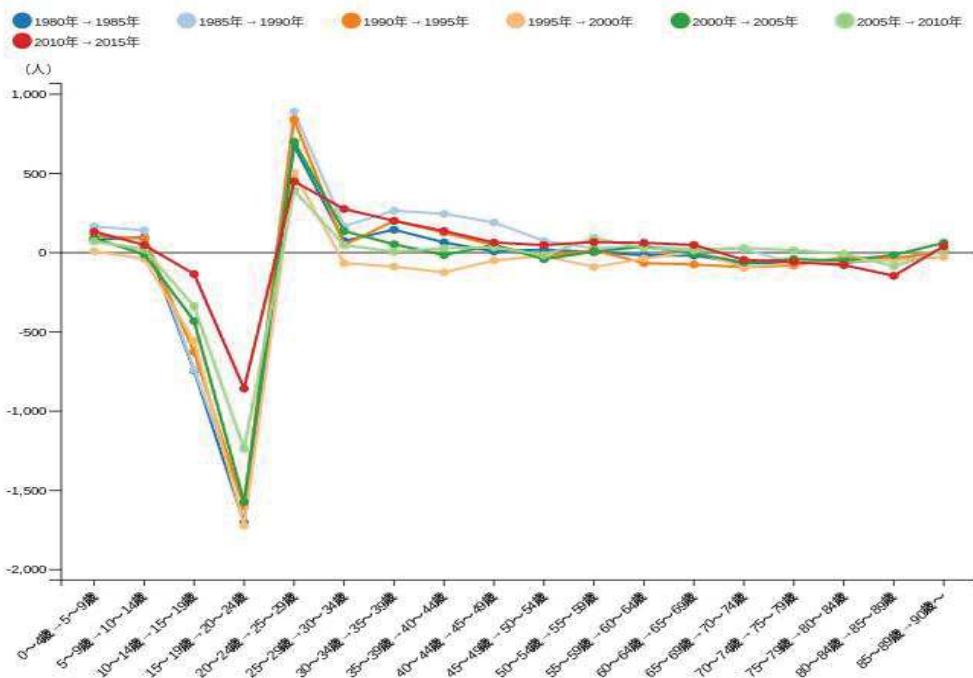
(4) 年齢階級別の人口移動

本市における純移動数を見ると、平成26(2014)年を境に減少傾向にあります。特に15歳から64歳の生産年齢人口は、2010年以降年々減少し、平成27年(2015)年に最も減少しています。

また年齢階層別に見ると、0歳から14歳までは横ばいで推移していますが、15歳から24歳では1,000人以上減少しています。これは大学等の就学を機会に、市外へ転出することが多いことが推測されます。

その一方で20歳から29歳までの転入は増加傾向にあります。これは就労等により市内へ移住する方が多いことが推測されます。

栃木県佐野市 年齢階級別純移動数



(5) 佐野市の転入元及び転出先の詳細

平成29(2017)年の人口移動に関する転入元及び転出先の詳細は、以下の図表のとおりとなっています。

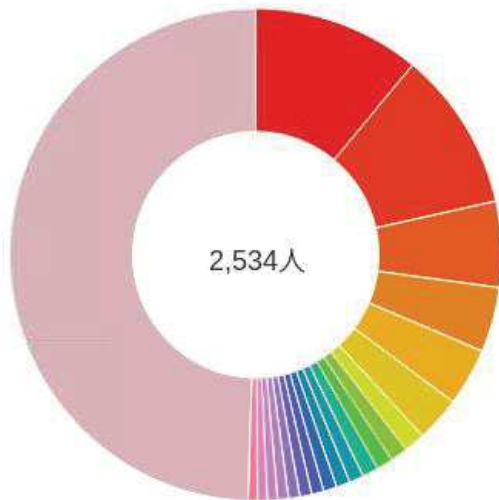
転入元については、栃木県内の他市町村が全体の約38%を占めています。また転出先についても、栃木県内の他市町村が34%以上を占めており、転入出の3分の1以上が栃木県内で行われていることがわかります。

その一方で、埼玉県、東京都、神奈川県、千葉県の一都三県を合わせた「首都圏」では、転入が約28%、転出が約35%となっており、「首都圏」に栃木県、群馬県、茨城県を含めた「関東」での移動をみると、転入が約85%、転出が約84%となっており、大半の移動がこのエリアで行われていることがわかります。

栃木県佐野市 From-to分析 (定住人口) 2017年

転入数内訳

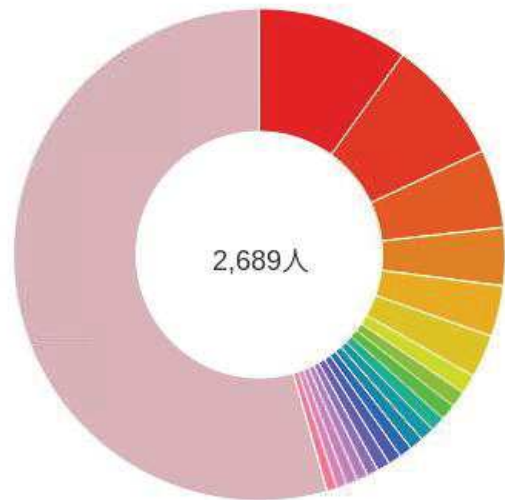
総数



- 1位 栃木県足利市 279人 (11.01%)
- 2位 栃木県栃木市 266人 (10.50%)
- 3位 栃木県宇都宮市 143人 (5.64%)
- 4位 群馬県館林市 108人 (4.26%)
- 5位 栃木県小山市 96人 (3.79%)
- 6位 群馬県太田市 75人 (2.96%)
- 7位 群馬県桐生市 35人 (1.38%)
- 8位 栃木県日光市 29人 (1.14%)
- 9位 群馬県伊勢崎市 27人 (1.07%)
- 9位 栃木県鹿沼市 27人 (1.07%)

転出数内訳

総数

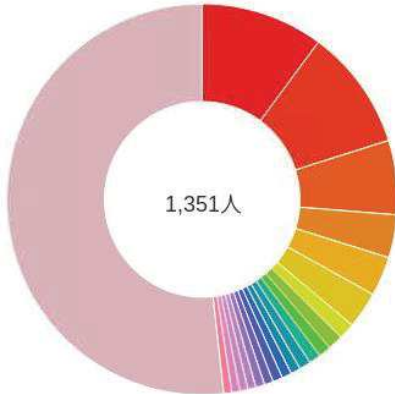


- 1位 栃木県足利市 267人 (9.93%)
- 2位 栃木県栃木市 219人 (8.14%)
- 3位 栃木県宇都宮市 139人 (5.17%)
- 4位 栃木県小山市 102人 (3.79%)
- 5位 群馬県太田市 90人 (3.35%)
- 6位 群馬県館林市 76人 (2.83%)
- 7位 栃木県下野市 34人 (1.26%)
- 8位 東京都足立区 29人 (1.08%)
- 9位 栃木県鹿沼市 28人 (1.04%)
- 10位 群馬県伊勢崎市 26人 (0.97%)

栃木県佐野市 From-to分析（定住人口）2017年

転入数内訳

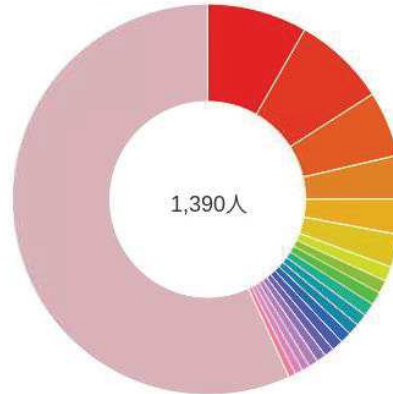
男性 総数



- 1位 栃木県足利市 137人 (10.14%)
- 2位 栃木県栃木市 135人 (9.99%)
- 3位 栃木県宇都宮市 83人 (6.14%)
- 4位 群馬県館林市 48人 (3.55%)
- 5位 栃木県小山市 44人 (3.26%)
- 6位 群馬県太田市 41人 (3.03%)
- 7位 群馬県伊勢崎市 18人 (1.33%)
- 8位 群馬県桐生市 17人 (1.26%)
- 9位 栃木県日光市 14人 (1.04%)
- 10位 群馬県前橋市 13人 (0.96%)

転出数内訳

男性 総数

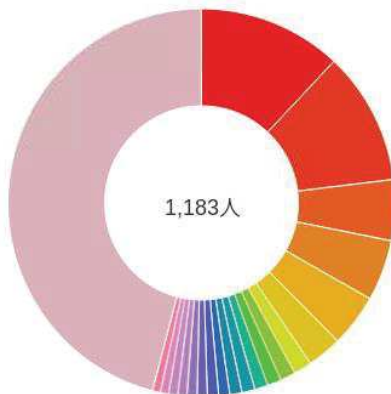


- 1位 栃木県足利市 115人 (8.27%)
- 2位 栃木県栃木市 107人 (7.70%)
- 3位 栃木県宇都宮市 75人 (5.40%)
- 4位 栃木県小山市 50人 (3.60%)
- 5位 群馬県太田市 41人 (2.95%)
- 6位 群馬県館林市 38人 (2.73%)
- 7位 栃木県下野市 17人 (1.22%)
- 8位 埼玉県加須市 15人 (1.08%)
- 8位 群馬県前橋市 15人 (1.08%)
- 8位 栃木県鹿沼市 15人 (1.08%)

栃木県佐野市 From-to分析（定住人口）2017年

転入数内訳

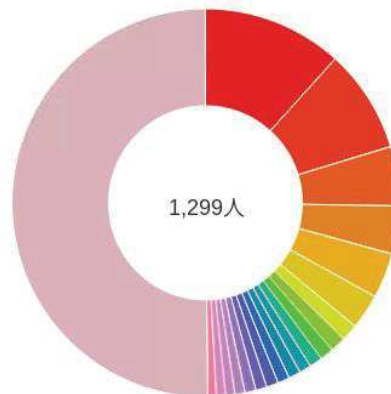
女性 総数



- 1位 栃木県足利市 142人 (12.00%)
- 2位 栃木県栃木市 131人 (11.07%)
- 3位 群馬県館林市 60人 (5.07%)
- 3位 栃木県宇都宮市 60人 (5.07%)
- 5位 栃木県小山市 52人 (4.40%)
- 6位 群馬県太田市 34人 (2.87%)
- 7位 群馬県桐生市 18人 (1.52%)
- 8位 栃木県日光市 15人 (1.27%)
- 9位 栃木県鹿沼市 14人 (1.18%)
- 10位 栃木県那須塩原市 13人 (1.10%)

転出数内訳

女性 総数

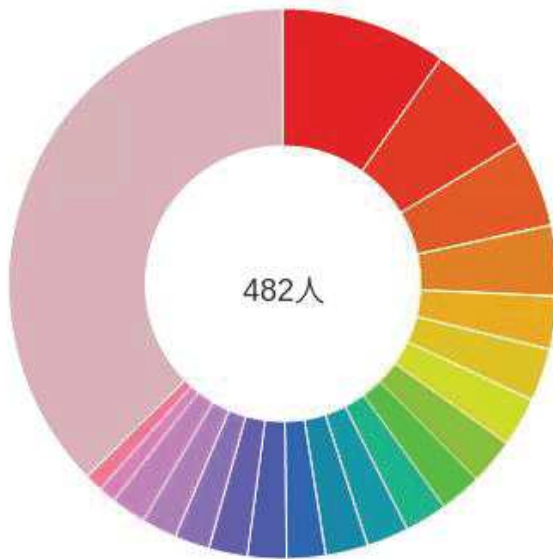


- 1位 栃木県足利市 152人 (11.70%)
- 2位 栃木県栃木市 112人 (8.62%)
- 3位 栃木県宇都宮市 64人 (4.93%)
- 4位 栃木県小山市 52人 (4.00%)
- 5位 群馬県太田市 49人 (3.77%)
- 6位 群馬県館林市 38人 (2.93%)
- 7位 東京都世田谷区 18人 (1.39%)
- 8位 栃木県下野市 17人 (1.31%)
- 9位 東京都足立区 15人 (1.15%)
- 10位 東京都江戸川区 14人 (1.08%)

栃木県佐野市 From-to分析（定住人口）2017年

転入超過数内訳

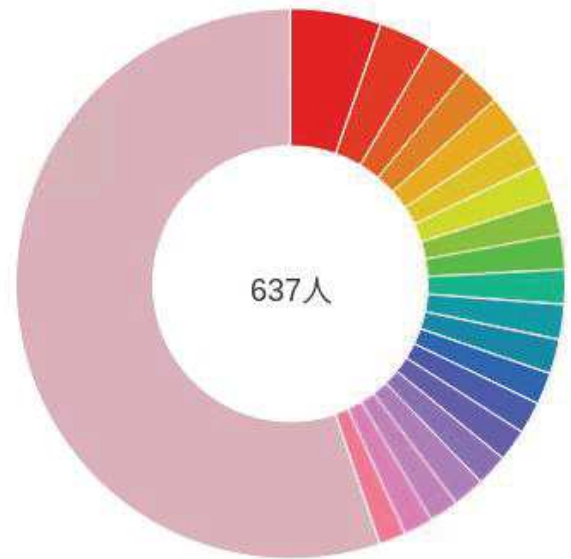
総数



- 1位 栃木県栃木市 47人 (9.75%)
- 2位 群馬県館林市 32人 (6.64%)
- 3位 群馬県桐生市 25人 (5.19%)
- 4位 茨城県水戸市 20人 (4.15%)
- 5位 高知県須崎市 15人 (3.11%)
- 5位 栃木県野木町 15人 (3.11%)
- 7位 埼玉県鴻巣市 14人 (2.90%)
- 8位 埼玉県所沢市 13人 (2.70%)
- 9位 埼玉県さいたま市浦和区 12人 (2.49%)
- 9位 群馬県邑楽町 12人 (2.49%)

転出超過数内訳

総数

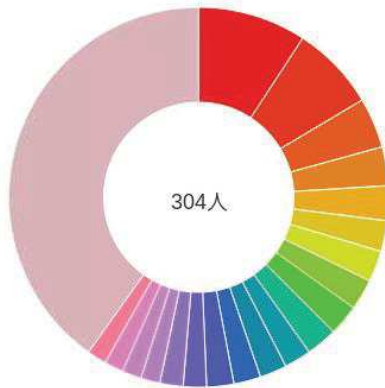


- 1位 栃木県下野市 34人 (5.34%)
- 2位 東京都大田区 20人 (3.14%)
- 3位 群馬県板倉町 16人 (2.51%)
- 4位 埼玉県さいたま市南区 15人 (2.35%)
- 4位 群馬県太田市 15人 (2.35%)
- 6位 東京都練馬区 14人 (2.20%)
- 6位 東京都渋谷区 14人 (2.20%)
- 8位 東京都葛飾区 13人 (2.04%)
- 8位 東京都品川区 13人 (2.04%)
- 8位 埼玉県熊谷市 13人 (2.04%)

栃木県佐野市 From-to分析 (定住人口) 2017年

転入超過数内訳

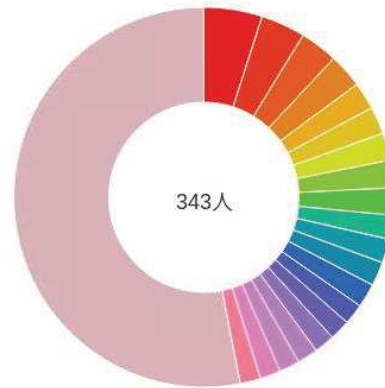
男性 総数



- 1位 栃木県栃木市 28人 (9.21%)
- 2位 栃木県足利市 22人 (7.24%)
- 3位 群馬県桐生市 13人 (4.28%)
- 4位 群馬県館林市 10人 (3.29%)
- 5位 高知県須崎市 9人 (2.96%)
- 6位 東京都墨田区 8人 (2.63%)
- 6位 埼玉県鴻巣市 8人 (2.63%)
- 6位 群馬県邑楽町 8人 (2.63%)
- 6位 栃木県高根沢町 8人 (2.63%)
- 6位 栃木県宇都宮市 8人 (2.63%)

転出超過数内訳

男性 総数

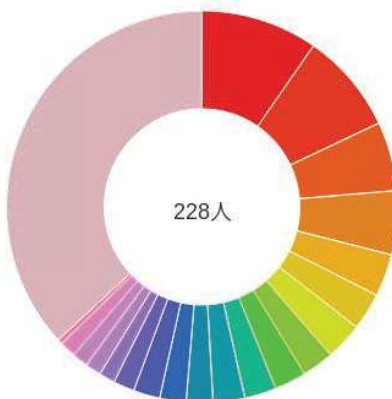


- 1位 栃木県下野市 17人 (4.96%)
- 2位 東京都大田区 13人 (3.79%)
- 3位 埼玉県さいたま市南区 11人 (3.21%)
- 4位 埼玉県加須市 10人 (2.92%)
- 5位 東京都葛飾区 8人 (2.33%)
- 5位 東京都練馬区 8人 (2.33%)
- 5位 東京都品川区 8人 (2.33%)
- 5位 埼玉県草加市 8人 (2.33%)
- 5位 福島県郡山市 8人 (2.33%)
- 10位 東京都渋谷区 7人 (2.04%)

栃木県佐野市 From-to分析 (定住人口) 2017年

転入超過数内訳

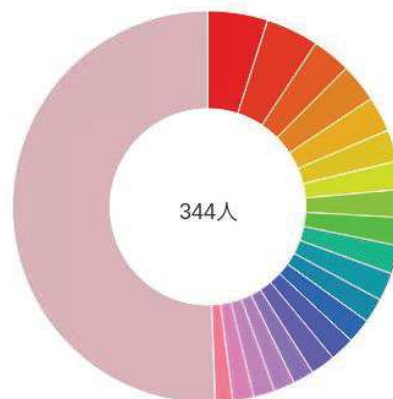
女性 総数



- 1位 群馬県館林市 22人 (9.65%)
- 2位 栃木県栃木市 19人 (8.33%)
- 3位 茨城県水戸市 13人 (5.70%)
- 4位 群馬県桐生市 12人 (5.26%)
- 5位 栃木県野木町 8人 (3.51%)
- 6位 埼玉県さいたま市浦和区 7人 (3.07%)
- 6位 栃木県日光市 7人 (3.07%)
- 8位 高知県須崎市 6人 (2.63%)
- 8位 埼玉県鴻巣市 6人 (2.63%)
- 8位 埼玉県所沢市 6人 (2.63%)

転出超過数内訳

女性 総数



- 1位 栃木県下野市 17人 (4.94%)
- 2位 群馬県太田市 15人 (4.36%)
- 3位 東京都世田谷区 11人 (3.20%)
- 3位 群馬県板倉町 11人 (3.20%)
- 5位 栃木県足利市 10人 (2.91%)
- 6位 東京都江戸川区 9人 (2.62%)
- 7位 東京都足立区 8人 (2.33%)
- 7位 千葉県市川市 8人 (2.33%)
- 7位 埼玉県戸田市 8人 (2.33%)
- 7位 埼玉県熊谷市 8人 (2.33%)

5. 人口減少問題の課題の抽出

プロジェクトチームでは、本市における人口減少の動向とその要因について調査研究し、本市における課題を探ってきました。それぞれの課題への対応策を検討するにあたり、「佐野市まち・ひと・しごと創生総合戦略」における4つの基本目標から4つのグループに分かれアプローチし、課題の分類を行い、集中的に対応策を検討することとしました。

(1) 「安定したしごとをつくる」 担当グループ：佐明

- ① 既存の組織では観光資源を活用したプロモーション、インバウンド等の新たなニーズに対応できておらず、今後の事業展開に向けたマーケティング力やマネジメント力も不足しており、効果的な観光収入・関係人口増加が図れていない。
- ② 今後健康寿命が延びる中、高齢者がいつまでも働ける仕事環境が少なく、地域人材を活かしきれていない。
- ③ 市外からの「働く世代」の転入が少なく特に中小零細企業では、従業員の高齢化が進行していることに加え、マーケティング・IT分野の人材不足により、販路拡大や新規開拓チャンスを生かせていない企業が多くある。
- ④ 自営業（事業所、飲食店、農業など）において後継者が不足し、「働く世代」の転入が見込めない中で、「常勤」ではなく「副業・兼業」という形で気軽に働ける職場環境が整備されていない。
- ⑤ 市などが子育て世代へ投資（補助金等）を行うことで育った能力のある若者にとっては、市内企業では金銭面、やりがい面、魅力面で満足できる企業が少なく、都心部への人口流出が多くなっている。
- ⑥ テレワーク等の様々な働き方が増える中で、官民ともに都心部と同じ業務を地方でも可能にする取り組みがない。また仕事を変えなくても移住ができる環境を整備できていないため、移住・定住につなげられていない。

(2) 「新しいひとの流れをつくる」 担当グループ：NEW WAVE

- ① 市内に私立高校が3校あり、市外県外からの通学者は多いが、在学中に佐野市に愛着をもつような機会がないことで、卒業後も佐野市とつながりをもつ関係人口を創出するチャンスを逃している。
- ② 公共交通網（バス、電車）が地域によって限定的であり、生活に自家用車が欠かせないため、車を持っていない人（特に都市部在住者）の移住のハードルが高く、移住・定住に結びつけられていない。

- ③ 道路交通網の利便性や大型商業施設に恵まれ、一定の観光誘客力を誇るが、商業用地を拡充できる土地がなく、立地優位性を活かしていない。顧客のニーズに応え、更に娯楽性の高い商用地区を目指さなければ、マンネリ化により周辺地域に観光客を奪われ更なる交流人口の増加が見込めない。
- ④ 高速バスの利用数は増加傾向だが、現状の便数ではビジネス、通勤目的で活用できるレベルではない。そのため、鉄道網を整備した周辺自治体と比べ、東京方面への通勤圏としての地位を確立できていない。また、観光の玄関口としてもバスの本数が少なく、路線が限定的といった問題があるため、若年層の転出抑制、移住・定住者、交流人口の増加に結びつけられていない。
- ⑤ 人口減により廃校は増えていくが、廃校の有効活用に結びつくような具体的な施策は無く、地域の拠点としての役割を失うことによって、新たな人の流れの創出につながらない。
- ⑥ ビジネスで利用できるワーキングスペースや公園、カフェのようなコミュニティスペースが不足しており、首都圏で始まっている様々な働き方を求める人を取り込むチャンスを逃している。

(3) 「結婚・妊娠・出産・子育ての希望をかなえる」担当グループ：さおかん

- ① 外国人が増加傾向にあり、人口減少が進む中で重要な働き手、納税者と捉えることができるが、日本語の習得が十分でないため、コミュニケーションが取れない方が多い。また、支援制度も十分でないため、外国人が他市に流れ、移住・定住者の増加に結びついていない。
- ② こども医療費の無償化等の子育て支援制度を行っているが、住民の印象として他自治体と大差がなく、子育て世代の移住・定住者の増加につなげていない。
- ③ 若年層向けの娯楽要素が皆無であり、刺激を求める若年層（特に女子）が東京圏に流出し、交流人口・関係人口も減少している。
- ④ 子育て世代が魅力を感じる遊び場が少なく、近隣自治体へ出向いてしまうため、佐野で遊ぶ機会が少なく、交流人口が少ない。
- ⑤ 女性が憧れる仕事、職場がない。そのため、能力が高く、多様なライフスタイルを求める女性が東京圏へ流出し、人口の社会減が起こっている。

(4)「時代にあった地域をつくり、安心な暮らしを守る」 担当グループ：あらし

- ① 農業従事者の高齢化が進んでいることに加え、後継者が不足していることにより、耕作放棄地が増加している。また、農業は儲からない、休みがない、スマートでない等のマイナスのイメージで捉える人が多く、新規就農者の増加を妨げている。
- ② 高齢化の進行に伴い、自動車の運転をできない人が増加しているが、公共交通機関の未整備地区が多く、整備されている地区でも便数が少ないため、日常生活が不便である。また、観光の視点で考えると、現状の公共交通機関では、行きたいところにスムーズに行けない、高速バスとの連携が十分ではない等、回遊性向上及び交流人口の増加が見込めない。
- ③ 中山間地域では、新たな雇用を創出できる産業が少なく、県外、市外及び市街部への人口流出が相次いでいる。また、住民の高齢化の急速な進行、個人商店の閉店など、地域生活・コミュニティの維持が困難になってきている。
- ④ 中山間地域では、土砂災害等の自然災害が他の地区よりも発生しやすい状況にある。自助、共助を担う若い世代が流出しており、危機管理上の問題が生じている。
- ⑤ 地域の核となる学校の廃校により、交流拠点が失われている。
- ⑥ R50 沿いに魅力ある拠点がアウトレットしかなく、新たな魅力の創出ができないと、市の観光客及び交流人口の減少を招く可能性が高くなる。

6. 国道50号沿線の現状

国道50号沿線の現状は、平成31年3月にまとめられた「国道50号沿線開発構想」によると次のとおりです。

(1) 国道50号の概要

国道50号は、群馬県前橋市を起点とし茨城県水戸市に至る延長161.5kmの道路で、東京から100km圏にある北関東の主要都市を連絡するとともに、太平洋岸と北関東の内陸部を結ぶ重要な路線として沿線地域の発展を支えてきた。

本市を通過する区間(8.8km)については、平成5(1993)年度までに全線4車線化工事が終了、平成21(2009)年度には佐野新都市交差点から東北自動車道佐野藤岡インターチェンジまでの約1kmの区間が6車線化された。

なお、平成27(2015)年度全国道路・街路交通情勢調査(道路交通センサス)によると、国道50号の1日当たりの自動車類交通量は42,445台となっている。

(2) 国道50号沿線の整備状況

国道50号沿線の東部においては、平成5(1993)年から佐野新都市地区の整備事業が開始され、産業団地としては平成13(2001)年8月に佐野みかも台産業団地、平成16(2004)年11月に佐野インター産業団地、平成28(2016)年8月に佐野インター産業団地(第2期)の分譲が始まり、いずれの産業団地の分譲地も完売となっている。

また、商業施設としては、平成15(2003)年3月に佐野プレミアム・アウトレット、同年4月に現在のイオンモール佐野新都市、平成17(2005)年8月にフェドラP&D佐野が開業、さらに平成19(2007)年1月には佐野新都市バスターミナルが開業となり、高速バス交通のハブとして東京方面のほか名古屋、大阪、仙台行き等が乗り入れている。

中央部においては、平成15(2003)年に農産物直売所やいちご狩り等の体験ができる施設である佐野観光農園アグリタウンが開業した。

西部においては、平成6(1994)年7月に羽田工業団地の分譲が始まり完売となっている。

(3) 国道50号沿線の土地利用と各種法令による土地利用規制の状況

国道50号沿線の土地利用の状況をみると、東部では、佐野新都市の商業用地や住宅地、田・畑など多様な土地利用が見られるが、中央部及び西部では、大部分が田・畑などの農用地として利用されている。

沿線の大部分では、市街化調整区域かつ農業振興地域の農用地区域が指定されており、農業以外の土地利用を図るには、開発行為や建築行為の際に一定のルールが適用される。一方で、公益性が高いものや、開発行為を行うことで農村地域一帯の発展に寄与するような開発かつ周辺の農地に影響を及ぼさない開発の場合、農用地区域の除外や土地利用の転換を図ることが例外的に可能とされている。

また、沿線の一部では、農用地区域の指定がない区域が存在し、農業との調整を図りながら、農業振興にも寄与するような新たな土地利用を図りやすい区域もみられる。

(4) 国道50号沿線に求められる役割

国道50号沿線は、交流拠点都市を目指す本市にとって大変重要な地域である。

東西南北への交通の利便性が高いことから、本市はもとより広域交流による周辺地域の活性化や広域交通ネットワークの構築による社会資本の充実により、その立地特性を活かした産業の発展に資する整備が求められている。

また、国道50号沿線の多くは農業を中心とした土地利用となっていることから、更なる農業の振興に加え、農業経営の多角化により、農業との調和を図った新たな事業の展開など、本市南部地域の活性化に資する取組が求められている。

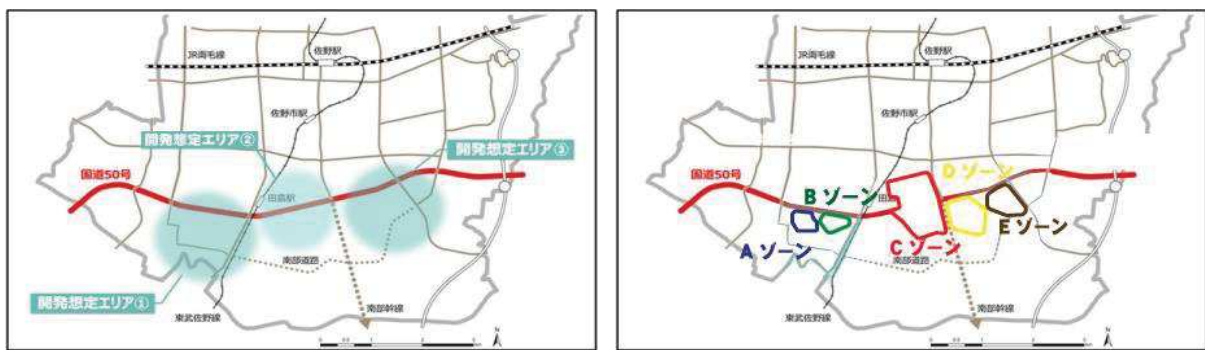
7. 開発想定エリアの機能分担とゾーニング

「人口減少問題の課題」と「国道50号沿線開発構想」に示されている事項を踏まえ、本プロジェクトチームで検討した事業を開発想定エリアにゾーニングした土地利用構想を次のとおり提案します。

(1) 各グループの検討

開発想定エリアのゾーニングするにあたり、4つのグループごとにゾーニング提案を行い、比較検討をしました。各グループのゾーニング提案は次のとおりです。

○佐明



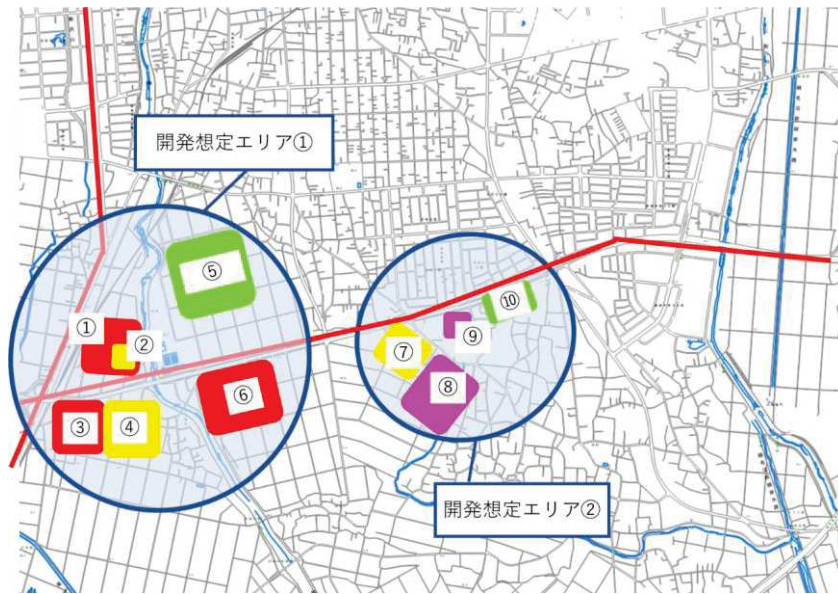
佐明チームは、国道50号沿線開発構想で位置づけられた2つの開発想定エリアに加えて、新たに開発想定エリア②を追加したゾーニング案を提案した。

開発想定エリア①は、AゾーンとBゾーンに分かれ、Aゾーンは大規模な用地確保が可能で、周辺環境も阻害要因がないことから「新交通開発ゾーン」として位置づけ、新技術開発企業の誘致エリアとした。Bゾーンは田島インターに隣接し、国道、県道の結節点となっていることから交通利便性が高いため「交通・交流ゾーン」に位置づけ、新バスターミナルを整備するエリアとした。

開発想定エリア②のCゾーンは、国道50号沿線開発構想にはない新たなエリアとして「子育て応援ゾーン」に位置づけ、子育て世代が魅力を感じる事業としてガーデンプレイスの整備や、若い女性にとって魅力的な仕事や職場の環境作りをする事業としてコスメタウンの整備を行うエリアとした。

開発想定エリア③は、DゾーンとEゾーンに分かれ、Dゾーンは既存の農地や農業観光施設を活かし、農業の6次産業化を促進させることを目的に「6次産業化ゾーン」として、ファーマーズビレッジ等の整備を行うエリアとした。Eゾーンは佐野プレミアム・アウトレット等の集客力を活かした事業展開及び、誘客が図れるものとして「産業・商業ゾーン」に位置づけ、フードアウトレット整備やインフルエンサー企業誘致等を行うエリアとした。

○NEW WAVE

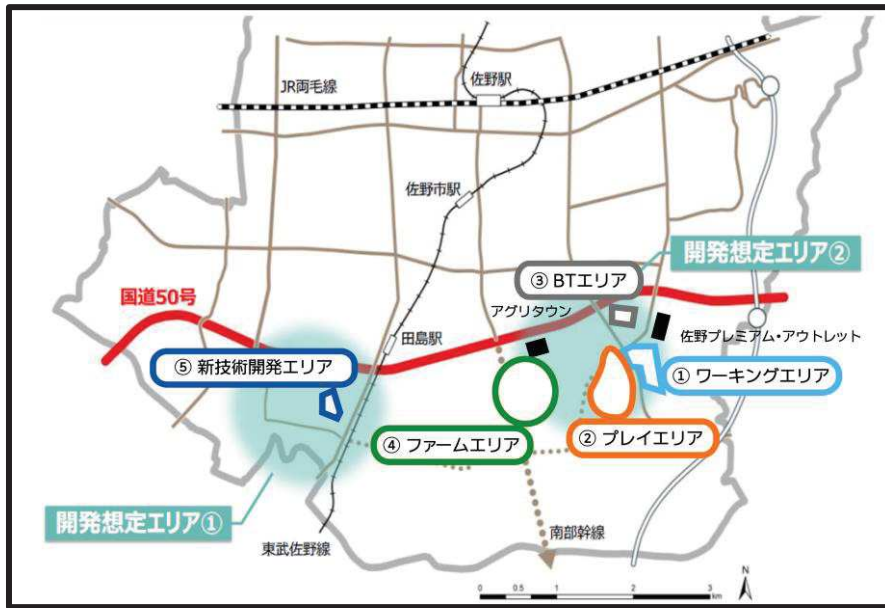


NEW WAVE チームは、主要地方道佐野行田線の東部から南部幹線等の間を開発想定エリア①、開発エリア①から主要地方道佐野古河線までの間をエリア②としたゾーニング案を提案した。

開発想定エリア①は、A、B、Cゾーンに分かれ、Aゾーンは上図①から④のエリアを「新都市交通開発ゾーン（新たな交通の要所（拠点）」）として、自動運転路線を南北に拡張することで、公共交通への導入が期待できるため、自動運転エリア整備や新バスターミナル整備等を行うエリアとした。Bゾーンは上図⑤を「都市公園開発ゾーン」として、国道50号から少し離れた落ち着いた場所で、秋山川などの自然を活かしてガーデンプレイス設置を行うエリアとした。Cゾーンは上図⑥を「商業施設誘致ゾーン」として、新都市交通開発ゾーンからアウトレットに至るまでの間に商業施設を開発することで、商業圏を拡大し、その間を新都市交通機能が結ぶものとしてインフルエンサー企業誘致を行うエリアとした。

開発想定エリア②は、DゾーンとEゾーンに分かれ、Dゾーンは上図⑦から⑨のエリアを「遊休農地・食品ロス解消ゾーン」として、既存の農業観光施設を中心に農地を整備し、遊休農地リノベーションやファーマーズビレッジ整備等の、農業事業を集約するエリアとした。Eゾーンは上図⑩を「女性雇用創出ゾーン」として、若い女性にとって魅力があり憧れるような仕事や職場環境の整備を目的に、コスメタウン構想事業を行うエリアとした。

○さおかん



さおかんチームは、国道50号沿線開発構想で位置づけられた2つの開発想定エリアをもとに、5つのエリアのゾーニング案を提案した。

国道50号沿線開発構想の開発想定エリア①の一部を「新技術開発エリア」に位置づけ、田畑が多い空き地であり住宅も少ないという条件を活かし、近隣の工業団地の事業拡大を図ることを目的として、自動運転や未来技術等の新たな技術研究施設を誘致するエリアとした。

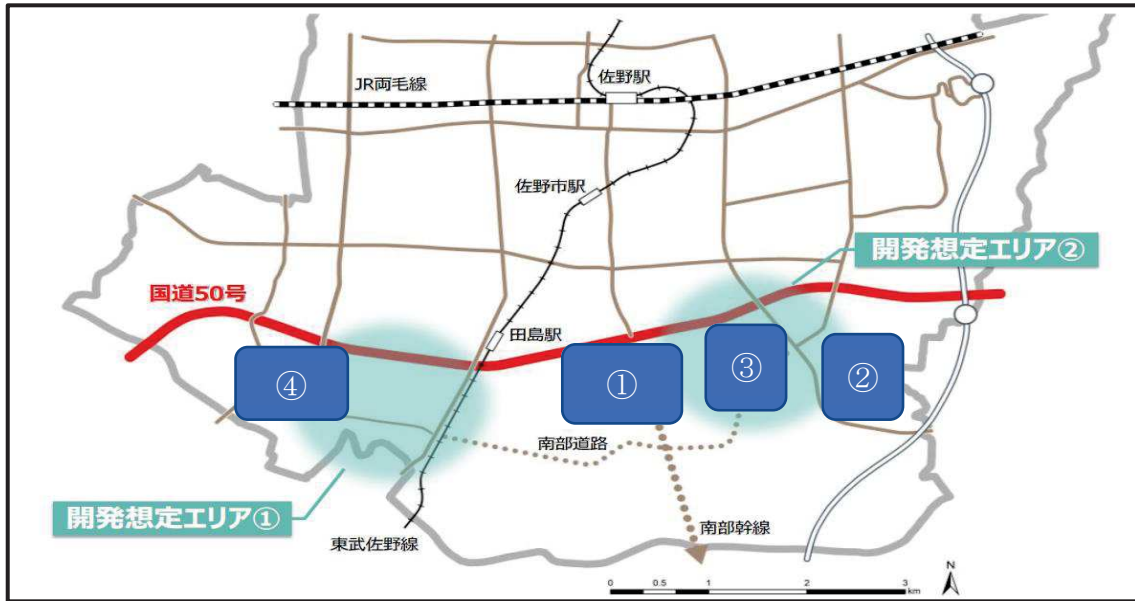
開発想定エリア②は4つのエリアからなり、①は「ワーキングエリア」として、働く女性のために、本市には例のない医療機関や保育施設を併設したコスメタウン構想の整備エリアとした。

②は「プレイエリア」として、県道に即しているという交通の利便性や、開発想定エリアの大部分を占める農振農用地から外れているという条件を活かし、ガーデンプレイスの整備を行うエリアとした。

③は「BTエリア」として、既にあるバスターミナルやアウトレットの立体駐車場となっている場所を再構築するため、開発容易性が高いことから新バスターミナル整備を行うエリアとした。

④は「ファームエリア」として、住宅が少なく、農業用地に隣接しており、農業体験や遊休農地を対象とした事業を進めていくうえで有利な立地であることから、ファーマーズビレッジ整備や遊休農地リノベーションを行うエリアとした。

〇あらし



あらしチームは、国道50号沿線開発構想で位置づけられた2つの開発想定エリアを中心に4つのエリアのゾーニング案を提案した。

①は「自然体験ゾーン」として、現状の農地の土地を利用したファーマーズビレッジの整備や遊休農地リノベーションなど、農業を中心とした事業展開を行うエリアとした。

②は「佐野第2新都市ゾーン」として、女性の雇用創出のために整備するコスメタウン構想を中心に、サテライトオフィスの整備を行うなど、新たなまちづくりを進め、魅力のあるファッションタウン化を図るエリアとした。

③は「事業拡大ゾーン」として、佐野プレミアム・アウトレットのネームバリューを活かした、フードアウトレットの整備や、佐野新都市バスターミナルの拡大、ハブターミナル化を行うエリアとした。

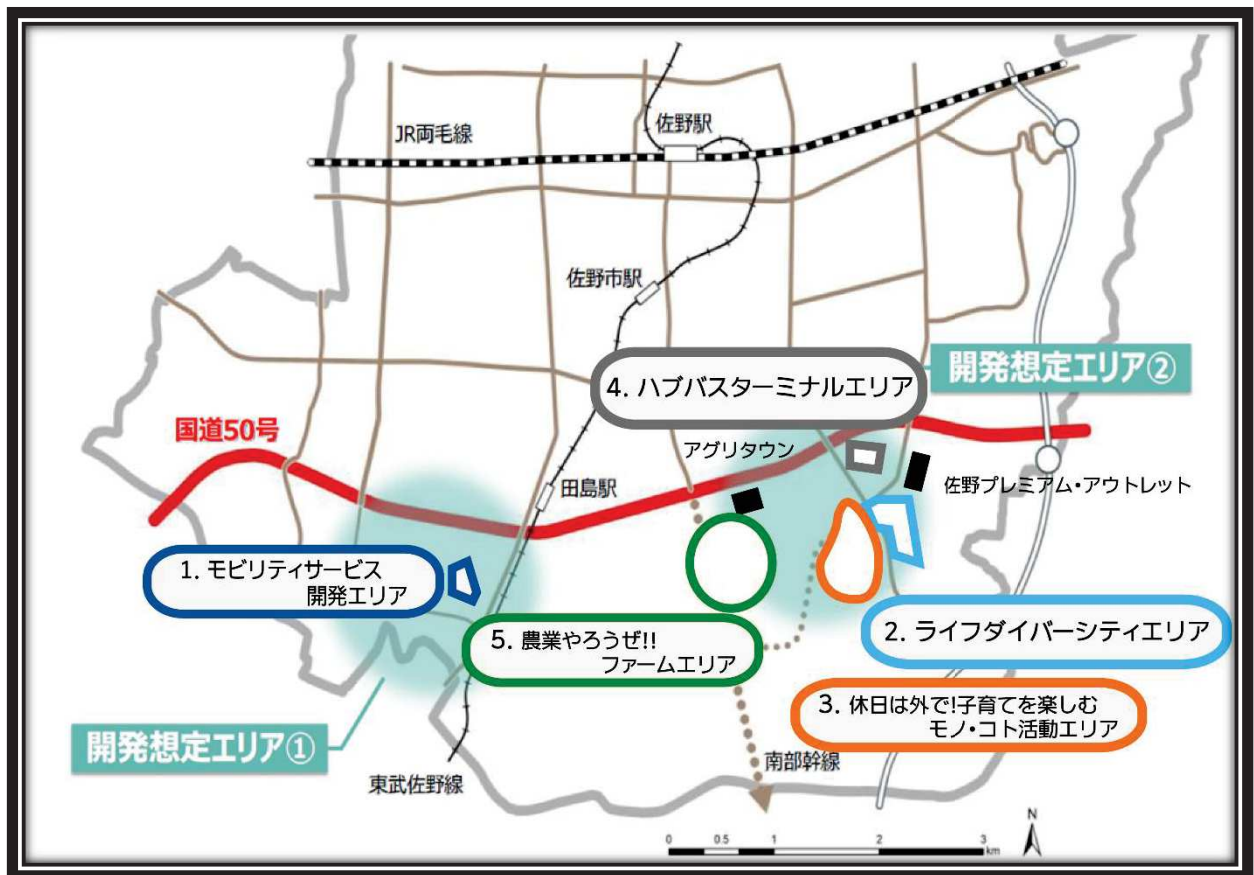
④は「スマートシティ研究・開発ゾーン」として、隣接する工業団地の事業拡大を図ることを目的とした整備を進めることで、土地利用を行いやすいことから、近未来バスの開発や自動運転エリアの整備を中心に、新たな技術を研究する企業を誘致するエリアとした。

(2) 本プロジェクトチームとして提案するゾーニングと利活用方策

4つのグループから、国道50号沿線開発構想で位置づけられた2つの開発想定エリアを基盤にした提案と、開発想定エリアに追加する形での提案を行った。

本プロジェクトチームとして、それらを比較検討する中で、国道50号沿線開発構想との整合性・関連性や事業の実現性を勘案し、国道50号沿線開発構想で位置づけられた2つの開発想定エリアを基盤にゾーニングを行うこととした。

開発想定エリア①及び②の全体ゾーニングは以下のとおりである。



開発想定エリア①

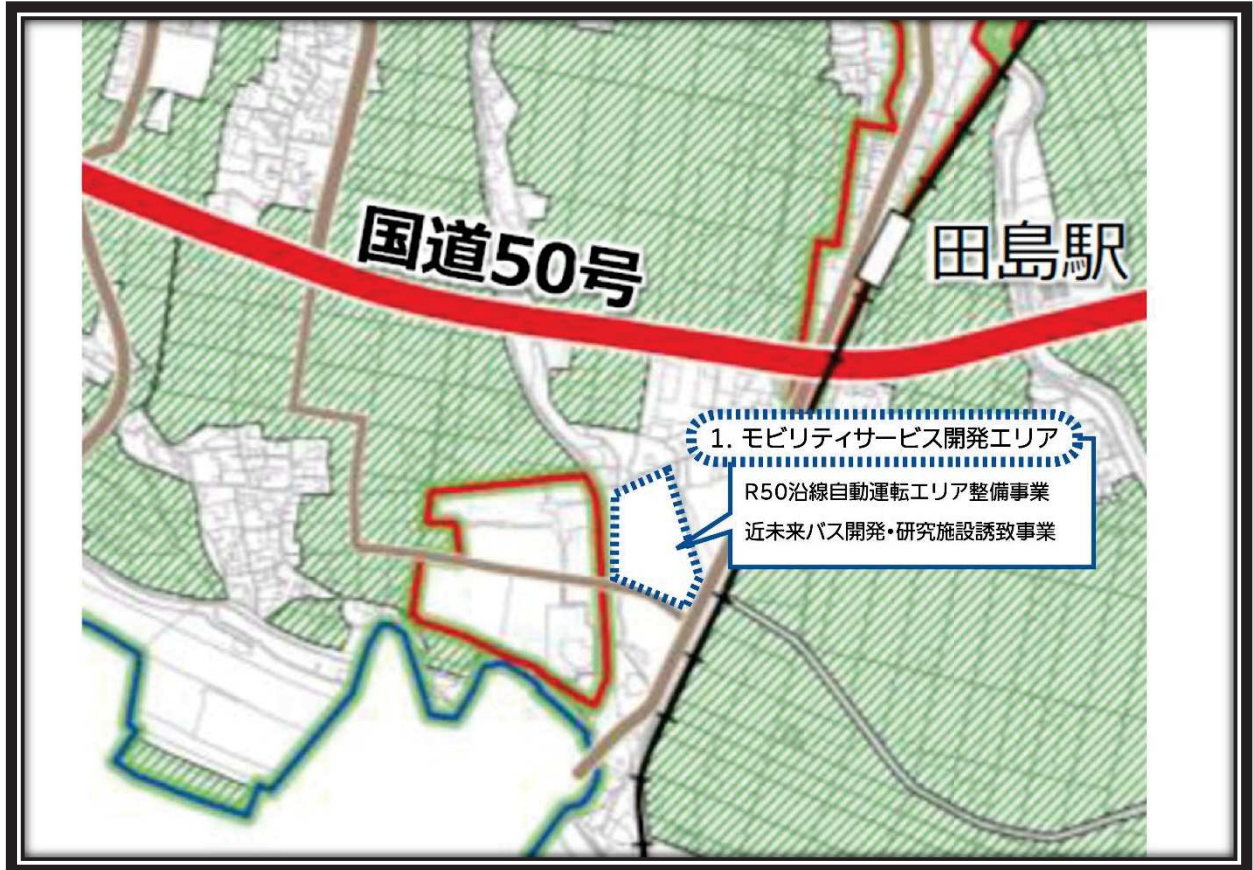
1. 「モビリティサービス開発エリア」

開発想定エリア②

2. 「ライフダイバーシティエリア」
3. 「休日は外で!子育てを楽しむモノ・コト活動エリア」
4. 「ハブバスターミナルエリア」
5. 「農業やろうぜ!!ファームエリア」

○開発想定エリア①

開発想定エリア①は、近隣に「羽田工業団地」があることから、工業系事業の拡大を目的に、新たな研究開発を行う事業を展開するエリアとして位置付け、「近未来バス開発・研究施設誘致事業」「R50沿線自動運転エリア整備事業」を提案する。



1. 「モビリティサービス開発エリア」

【エリア概要】

「モビリティサービス開発エリア」は、近未来バスの開発や自動運転エリアの整備を中心とした、移動に関する新たなサービスの研究開発を行う企業を誘致するエリアである。同エリアを拠点とし、50号沿線における自動運転実証実験線の整備や自動運転車の研究開発等を行い、経験及び実績を携えて、将来的には自動運転技術を市内公共交通等に波及させ、利便性向上を図る。

【想定事業】

- ・ 近未来バス開発・研究施設誘致事業（佐明提案事業 P.30）
- ・ R50沿線自動運転エリア整備事業（NEW WAVE 提案事業 P.38）

【エリア開発に向けた障壁】

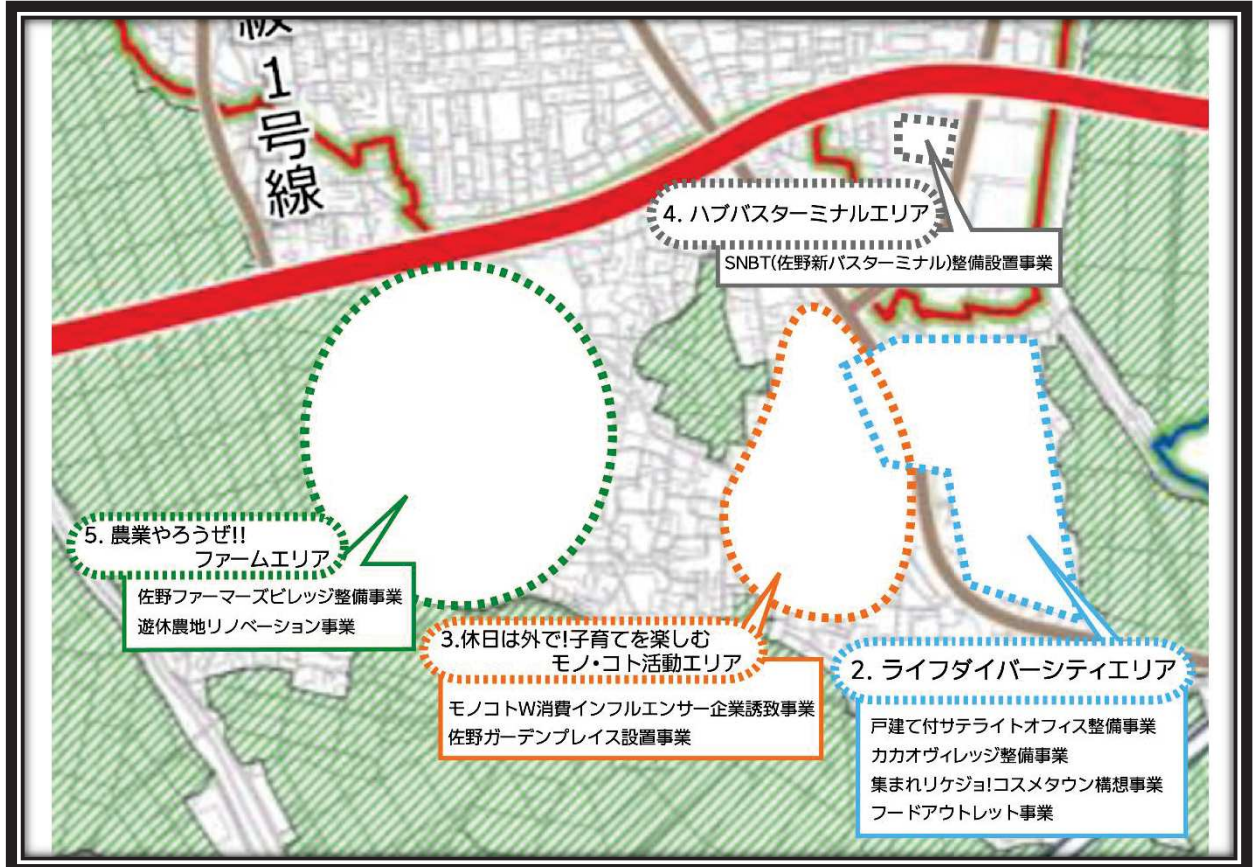
現在の土地利用状況を鑑みると、近隣に工業団地が造成されていることから、工業団地の拡大を目的とするのであれば事業展開への障壁は少ないものとする。

【想定される開発手法】

対象エリアについては、地区計画制度を活用したエリア開発が望ましいものとする。ただし、中長期的な工業団地の更なる拡大を視野に入れた場合には、市街化区域への編入は必要不可欠なものとする。なお、本事業の実施主体は、土地利用の制約を市でクリアしたうえで、民間事業者の進出を促し展開する必要があるものとする。

開発想定エリア②

開発想定エリア②は、現在の土地利用や既存の施設を活用した展開を図ることを前提に、4つのエリアを位置付け、事業提案を行う。



2. 「ライフダイバーシティエリア」

佐野プレミアム・アウトレットの南部には、働く女性のための施設整備を中心に新たな雇用を生み出すエリアとして、佐野新都市のさらなる魅力あるまちづくりを展開する「ライフダイバーシティエリア」を提案する。

【エリア概要】

「ライフダイバーシティエリア」は、新しい時代に即した多種多様な働き方やライフスタイルを実現できるエリアとして、医療機関や保育施設を併設した「働く女性のため」の場所を基本とし、周辺に居住空間を併用したサテライトオフィスの展開を行う。また、販売を中心としたカカオヴィレッジや交通利便性を活かしたフードアウトレット整備を行い、新たな人の流れを創出するエリアである。

【想定事業】

- ① 戸建て付きサテライトオフィス整備事業（佐明提案事業 P.28）
- ② カカオヴィレッジ整備事業（佐明提案事業 P.32）
- ③ 集まれリケジョ！コスメタウン構想事業（さおかん提案事業 P.40）
- ④ フードアウトレット事業（あらし提案事業 P.48）

【エリア開発に向けた障壁】

対象エリアは、大規模な開発が必要不可欠となるが、農用地等の開発の支障となる法規制は比較的少ないエリアである。しかし、地権者や補償対象が多くなるとともに、区域の一部が農用地区等にも指定されていることから、事業化に時間を要すると思われる。

【想定される開発手法】

対象エリアにおける開発手法は、比較的大規模な開発が必要となることから、市街化区域への編入または、構造改革特区制度を活用した土地区画整理事業の施行が必要不可欠になると考えるが、市街化区域への編入に要する時間や新都市における市街化の進展を考慮すると、構造改革特区制度を活用した開発が望ましいと考える。また、企業として展開する地区と居住地区が混在するエリアであることから、エリア内への迷惑施設の建設を防ぐためにも適切な用途地域の設定を行い、併せて土地区画整理事業を実施することが望ましいものとする。なお、本事業の開発主体は、土地利用の制約を市でクリアしたうえで、民間事業者の進出を促し展開することが望ましいものとする。

3. 「休日は外で！子育てを楽しむモノ・コト活動エリア」

県道9号佐野古河線の西側には、県道に即しているという交通の利便性や、開発想定エリアの大部分を占める農振農用地から外れているという条件を活かし、新たな人の流れを創出する「休日は外で！子育てを楽しむモノ・コト活動エリア」を提案する。

【エリア概要】

「休日は外で！子育てを楽しむモノ・コト活動エリア」には、芝生公園＝ガーデンプレイスを整備することで、市内の子育て世代や高齢者等の交流の場としての側面だ

けではなく、交通利便性を活かした近隣からの集客も図る公園として市内外の新たな人の流れを創出するエリアである。また、ガーデンプレイスに高台を整備することで、災害時に広域避難所としての機能も有する場所として、地域の安全・安心の実現に寄与することができる。さらに、エリア内に、他の企業の出店も誘致できるインフルエンサー企業を誘致することで、佐野プレミアム・アウトレットとの相乗効果が期待できるエリアである。

【想定事業】

- ① モノコトW消費インフルエンサー企業誘致事業（NEW WAVE 提案事業 P.36）
- ② 佐野ガーデンプレイス整備事業（さおかん提案事業 P.42）

【エリア開発に向けた障壁】

都市公園化については、市街化区域への編入が不要となることから事業実施への障壁は少ないものとするが、実施に当たっては大規模用地が必要になることから、地権者や補償対象が多くなるとともに、区域の一部が農用地区等にも指定されていることから、事業化に時間を要すると思われる。

【想定される開発手法】

対象エリアにおける開発手法としては、都市公園化を図る区域と企業誘致を行う区域に分かれることになるが、インフルエンサー企業の誘致区域については、商業系用途の市街化区域への編入が不可欠になるものとする。また、「佐野ガーデンプレイス整備事業」については、都市公園化に当たっての市街化区域への編入は不要となるが、現在の本市の公園充足率が満たされていることから、休息・鑑賞・散歩・遊戯・運動等、総合的な利用に供することを考慮した規模での整備を検討する必要があるものとする。なお、本事業の実施主体は、土地利用の制約を市でクリアしたうえで、民間事業者の進出を促し展開することが望ましいものとする。

4. 「ハブバスターミナルエリア」

現在、佐野新都市バスターミナルがあるエリアは、交通の利便性や開発の容易性から既存の施設を活用し、佐野新都市バスターミナルの拡大、ハブターミナル化を行うエリアとし、「SNBT（佐野新バスターミナル）整備事業」を行い、交通の要衝として、機能充実を図る「ハブバスターミナルエリア」を提案する。

【エリア概要】

「ハブバスターミナルエリア」は、「佐野新都市バスターミナル」の事業拡大を図るエリアである。現在の「佐野新都市バスターミナル」を拡充し、全国を繋ぐ新たな大型ハブターミナルとして、公共交通の更なる利便性向上を図る。さらに、東京圏への通勤便の増便や商業施設の併設等を行うことで、新たな交流人口の創出に加え、雇用創出や移住定住促進にも期待できるエリアである。

【想定事業】

- ・ SNBT（佐野新バスターミナル）整備事業（NEWWAVE 提案事業 P.34）

【エリア開発に向けた障壁】

現在、佐野新都市バスターミナルがある場所を拡大し事業展開を検討しているため、市街化区域への編入が不要となることから、事業実施への障壁は少ないエリアである。しかし、エリア内に事業展開を行っている企業や補償対象が多くなることから、事業化に時間を要すると思われる。

【想定される開発手法】

対象エリアにおける開発手法としては、現状の土地利用を踏まえたうえで、事業を実施するため、開発は不要となる。事業の実施主体としては、現在運営を行っている事業者による拡張及び継続実施が望ましいものとする。

5. 「農業やろうぜ！！ファームエリア」

農地に隣接したエリアは、農業を中心とした事業である「佐野ファーマーズビレッジ整備事業」「遊休農地リノベーション事業」を展開し、既存ストックを活かした、新たな産業づくりを行う「農業やろうぜ！！ファームエリア」として提案する。

【エリア概要】

「農業やろうぜ！！ファームエリア」については、ファーマーズビレッジの整備など、農業を中心とした事業展開を行うエリアである。エリア内では、農業の収穫体験や酪農体験など、気軽に農業に触れあえる機会を創出するとともに、農地の契約農家化の推進、オーナー制度等の展開により、安定した「佐野やさい」の出荷や遊休農地の利活用を図る。また、農家の担い手を育成し、農業の6次産業化を推進する。

【想定事業】

- ① 佐野ファーマーズビレッジ整備事業（あらし事業提案 P.44）
- ② 遊休農地リノベーション事業（あらし事業提案 P.46）

【ゾーン開発に向けた障壁】

現在の土地利用状況を鑑みると、農地の有効活用を図る事業であるため、市街化区域への編入が不要となるなど事業展開に向けた障壁は少ないものとする。ただし、「ファーマーズビレッジ」の事業展開に当たっては、土地利用を変更する必要があることから、地区計画等の検討が必要になるものと思われる。

【想定される開発手法】

対象エリアにおける開発手法は、地区計画制度を活用した「ファーマーズビレッジ」の整備を行うことが望ましいものとする。長期的な農業中心の土地利用を検討するエリアとして、市街化区域への編入は不要になるものとする。また、農地の利活用については、現状を活かした土地利用が可能である。なお、本事業の開発主体は、市内農地に精通した「JA 佐野」を中心とした民間事業者による開発、運営が望ましいものとする。

【R50 沿線開発における課題】

① 関連計画との整合・調整

国道50号の沿線開発に当たっては、佐野市コンパクトシティ構想や都市計画マスタープラン、立地適正化計画等の土地利用に関する計画との整合を図り、事業実施の検討を行う必要がある。

② 栃木県の都市計画との整合・調整

市街化区域への編入を進めるためには、栃木県内における都市計画（人口フレームや産業フレーム等）との整合を図る必要がある。

③ 事業展開に伴う関連ハード整備の実施

開発区域を含む周辺の道路整備や河川の整備等、総合的な検討が必要になる。

【課題解決への法的手段】

● 市街化区域への編入（線引きの見直し）

市街化調整区域において計画的な大規模開発を行う場合は、原則として市街化区域への編入が必要になる。

市街地の拡大は、新市街地（飛地）で20haを超える規模の開発行為等を伴う場合、一定の条件を満たすことで市街化区域を設定することが可能となる。一方で、線引きの見直しは、概ね5年ごとの都市計画基礎調査の結果を踏まえた計画の立案の際に、農業振興地域の除外や農地転用に向けた農政協議、住民への説明、素案の縦覧、都市計画審議会等のプロセスを経て計画決定される。

● 地区計画制度の活用

市街化調整区域において開発行為及び個人又は組合施行の土地区画整理事業を実施する場合は、地区計画制度の活用がある。

地区計画の策定の際には、上位計画等の土地利用の構想と整合を図ることが必要不可欠となる。また、市街化区域への編入と同様に、農業振興地域の除外や農地転用に向けた農政協議、住民への説明、素案の縦覧、都市計画審議会等のプロセスを経て計画決定される。

● 構造改革特区制度の活用

令和元年の構造改革特別区域法の法改正により、都市計画法の特例措置が追加され、周辺地域の市街化が著しく、建築等に対する需要が急激に増大している等の一定の市街化調整区域について、公的機関による土地区画整理事業の施行が可能となった。この制度を活用し開発エリアが特区と認定されることにより、市街化区域への編入を行わず、大規模開発が可能となる。

8. 開発想定エリアにおける事業提案

提案事業概要書

グループ名	佐明
基本目標	安定したしごとをつくる
事業名	戸建て付きサテライトオフィス整備事業
事業概要	<p>企業が共同利用できるサテライトオフィスを整備し、都心部と同じように業務ができる環境を提供する。</p> <p>サテライトオフィス周辺に「新築戸建てタウン」の整備を行い、都心からサテライトオフィスに参入する企業の社員には一戸建て住宅を無償貸借し、都心部では経験することが難しい一戸建て住宅での暮らしを体験してもらうとともに、都心への良好なアクセス可能という地理的優位性をPRすることで本市への移住希望者の増加を図ることを目指す。</p> <p>また、企業だけでなく個人利用も可能なコワーキングスペースを設け、業種にとらわれない交流の場を提供することで、新たな仕事や人の流れを創出する。</p>
事業提案に至る構造的な課題	<p>【現状】</p> <p>本市においては、都心部にあるような若者にとって魅力的な企業が少なく、若者の都心部への人口流出が多くなっている。また、家賃等の生活コストが比較的安価な地方への移住希望者にとっても、地方での仕事探しや再就職が難しい現状にある。</p> <p>【課題】</p> <p>若者の都心部への人口流出が続くと本市の地域経済の更なる停滞を招き、地域の活力低下につながる恐れがあることから、都心部と同じ業務を地方でも可能にすることで、人口減少に歯止めをかける必要がある。</p> <p>また、地方への移住を希望している方にも、仕事を変えなくても移住ができる環境を整備することや、地方での暮らしに満足してもらうことで、移住・定住者、さらには関係人口の拡大にも繋げることが課題である。</p>
本事業が課題解決に寄与する理由	<p>本市にサテライトオフィスを整備することで、都心部企業の業務を本市においても行うことが可能となる。</p> <p>首都圏からのアクセスの良好さも都心部の企業にとっては、好条件となっているため、サテライトオフィスに参入しやすく、また、地方の強みを活かして、生活コストの安価さや、電車通勤等から解放されることをPRし、さらには都心部からの参入企業の社員には、都心では味わえない一戸建て住宅での暮らしを体験してもらうことにより、田舎暮らしの良さを感じていただくことで、本市への移住者の増加に寄与できる。</p> <p>さらには、様々な職種の利用者と交流ができる、個人利用可能なコワーキングスペースを設け、新たな仕事や人の流れを創出することで関係人口の増加にも寄与できる。</p>
本事業実施により目指す将来像(事業の成果)	<p>広い庭付き戸建て住宅に住みながら都心部と同じような生産性の高い仕事ができることが話題となり、移住が増加し、サテライトオフィス街が広がっていくとともに、地域経済の活性化を目指す。</p> <p>将来的には、都心の有名企業のサテライトオフィスが立ち並ぶことで、市内から都心部へ仕事を求める若者の転出者の抑制にもつなげる。</p>

<p align="center">本事業の 重要業績評価 指標 (KPI)</p>	<p>【KPI①】 指標：本市サテライトオフィスへの参入企業数</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>事業開始前</th> <th>1年目</th> <th>2年目</th> <th>3年目</th> <th>4年目</th> <th>5年目</th> <th>KPI 増加分累計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td align="center">0</td> <td align="center">1</td> <td align="center">3</td> <td align="center">5</td> <td align="center">10</td> <td align="center">10</td> <td align="center">29</td> </tr> </tbody> </table>							事業開始前	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	KPI 増加分累計	0	1	3	5	10	10	29
	事業開始前	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	KPI 増加分累計														
	0	1	3	5	10	10	29														
<p>【KPI②】 指標：本市サテライトオフィスの延べ利用者数</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>事業開始前</th> <th>1年目</th> <th>2年目</th> <th>3年目</th> <th>4年目</th> <th>5年目</th> <th>KPI 増加分累計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td align="center">0</td> <td align="center">5,000</td> <td align="center">10,000</td> <td align="center">15,000</td> <td align="center">20,000</td> <td align="center">30,000</td> <td align="center">80,000</td> </tr> </tbody> </table>							事業開始前	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	KPI 増加分累計	0	5,000	10,000	15,000	20,000	30,000	80,000	
事業開始前	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	KPI 増加分累計															
0	5,000	10,000	15,000	20,000	30,000	80,000															
<p>事業実現への 課題やクリア すべき障壁</p>	<p>① サテライトオフィスの整備(インフラ整備)にかかる費用 ② 企業の誘致が難しい ③ 施設の維持管理費 ④ 一戸建て住宅の無償賃貸</p>																				
<p>上記課題や障壁 の解決策</p>	<p>① 国の補助、市の財源によりハード面の整備を行う。 ② 一定の期間、試験的に参入してもらうことにより、誘致を図る。 ③ 参入企業から建物賃借料を徴収して維持管理費に充てる。 ④ ①④住宅展示場参入企業との連携や協定。</p>																				
<p>具体的実現手法</p>	<p>① 国の補助金、市の財源、企業出資・協力(NTTなどのインフラ整備会社)を活用した施設の整備 ② オフィス運営事業者の公募 ③ 企業誘致のために、一定期間無償でオフィスを貸し出し、実証実験を行う。 ④ 実証実験の結果をもとに都心部の企業にPRを行い誘致を図る。 ⑤ 参入企業や個人利用者から利用料を徴収し運営経費を確保する。 ⑥ 住宅展示場参入企業と協定を締結し、住宅メーカーの新たな展示場のような戸建て住宅街をつくり、広告を兼ねて無償で貸借を行う。 ⑦ 個人利用可能なコワーキングスペースを設けて、起業家や個人事業主、出張先で仕事をしたい人たちが利用できる空間を提供する。</p>																				
<p>実施主体 (官民連携)</p>	<p>【行政の役割】 ・オフィス運営事業者の募集 ・施設の整備 ・住宅メーカーとの協定 【民間の役割】 ・サテライトオフィスの設計 ・参入企業誘致、実証実験 ・サテライトオフィスの運営</p>																				
<p>想定される 経費内訳</p>	<p>・施設整備費 300,000,000円</p>																				
<p>財源見込み</p>	<p>施設整備は、地方創生拠点整備交付金を活用、市財源。 オフィスに企業参入後は、利用料で運用経費を賄う。</p>																				
<p>その他特記事項</p>	<p>車を所有していない方に、格安レンタルや購入補助制度も検討。</p>																				

提案事業概要書

グループ名	佐明
基本目標	安定したしごとをつくる
事業名	近未来バス開発・研究施設誘致事業
事業概要	電気バスや自動運転バス、更には「空飛ぶバス」など、最新技術を活用した国産バス（以下、「近未来バス」という）の開発・研究拠点や工場を誘致し、雇用の創出や定住人口の増加を図る。
事業提案に至る構造的な課題	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路交通網が優れている。 ・佐野新都市バスターミナルを有しており、ジェイアールバス関東や他のバス会社による路線が複数運行されている。 ・バスターミナルからの二次交通が都心と比べて充実していない。 ・若年層にとって魅力的な仕事が少ない。 <p>【課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・若年層にとって魅力的な仕事を創出しなければならない。 ・既に本市の強みになっている「バス」を活用したまちづくりを更に推進する必要がある。 ・首都圏に比べて、二次交通や市内部の公共交通網の整備が遅れているが、定住人口を増やすためには強化が必要となる。
本事業が課題解決に寄与する理由	<p>技術革新に伴い、例えば「空飛ぶ車」など、飛躍的に便利な交通手段が開発されていくと想定されるが、その中でも、交通弱者や所得の低い人にとってバスはなくてはならない交通機関である。バスも今後、未来技術を取り入れた更なる進化が期待され、それに伴いニーズも高まるものと想定される。</p> <p>そこで、最新技術を活用した近未来バスの開発・研究拠点や工場を誘致することで、新たな雇用創出や移住者の確保が期待できる。また、実証実験の場として50号沿線や市街部の道路において近未来バスが走ることで、二次交通や市内の公共交通網が充実し、市民サービスの向上、ひいては定住人口の増加も期待できる。</p>
本事業実施により目指す将来像（事業の成果）	<ul style="list-style-type: none"> ・本事業により新たな雇用（特に研究者や開発者）が生まれ、定住人口が増加する。 ・50号沿線や市街地では、実証実験を通じ、自動運転の電気バスが多数走り回り、交通弱者にも環境にも優しい都市となる。 ・バスターミナルからは日本初の高速電気バスが佐野～東京間を往復。二次交通も自動運転の電気バスが回遊を便利にし、観光客が更に増える。 <p>以上のような「近未来バスのまち佐野」という未来感あふれる都市イメージが佐野市に定着することで、市の認知度・ブランド力が向上し、更なる移住者の増加につながる。また、現在住んでいる市民の郷土愛の醸成も期待できる。</p>

本事業の 重要業績評価 指標 (KPI)	【KPI①】 指標：本事業による企業・研究機関等の誘致数（単位：社）														
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>事業開始前</th> <th>1年目</th> <th>2年目</th> <th>3年目</th> <th>4年目</th> <th>5年目</th> <th>KPI増加分累計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0</td> <td>0</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>4</td> </tr> </tbody> </table>	事業開始前	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	KPI増加分累計	0	0	1	1	1	1	4
	事業開始前	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	KPI増加分累計								
0	0	1	1	1	1	4									
【KPI②】 指標：本事業による本市への移住者数（単位：人）															
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>事業開始前</th> <th>1年目</th> <th>2年目</th> <th>3年目</th> <th>4年目</th> <th>5年目</th> <th>KPI増加分累計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>50</td> <td>200</td> <td>750</td> <td>1000</td> </tr> </tbody> </table>	事業開始前	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	KPI増加分累計	0	0	0	50	200	750	1000
事業開始前	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	KPI増加分累計									
0	0	0	50	200	750	1000									
事業実現への課題や クリアすべき障壁	<p>①参入企業・機関の確保 ②用地の造成 ③事業に対する市民・企業の理解</p>														
上記課題や障壁 の解決策	<p>①プロモーションにより参加企業を募る。また、包括連携協定を結んだジェイアールバス関東の協力を仰ぐほか、佐野市に事業所のある三菱ふそう、国道50号沿線(栃木市)に工場があるいすゞ自動車などに積極的に参入を呼びかける。 ②候補地の選定、地権者との協議、土地の買収、区域の用途変更等により必要な土地を確保する ③「近未来バスのまち佐野」として市が積極的に事業実施および各種PRを行うことで、市民や企業の理解を得ていく。</p>														
具体的実現手法	<ul style="list-style-type: none"> ●用地の造成と整備 ●参入企業・機関の募集、プロモーション ●参入企業・機関の決定 ●参入企業・機関による工場・研究所等の建設 ●参入企業・機関による近未来バスの開発 ●市が全面協力した実証実験の実施 ●近未来バスの実用化 														
実施主体 (官民連携)	<p>【行政の役割】 ・用地の造成と企業誘致 ・実証実験等の全面協力 ・近未来バスを活用した様々な事業実施</p> <p>【民間の役割】 ●工場、研究所等の建設 ●優秀な技術者・研究者の採用と育成 ●近未来バスの開発 ●実証実験の実施</p>														
想定される 経費内訳	<ul style="list-style-type: none"> ・用地買収費 300,000,000円 ・プロモーション費 10,000,000円 														
財源見込み	各種交付金を活用する。														
その他特記事項	<p>●日本一暑いまち佐野だからこそ「環境にやさしい」事業が必要！ 地球温暖化が劇的に進む中、本市は「日本一暑いまち」として市をPRするだけでなく、地球環境に配慮した姿勢を示していかなければならない。 また、地球温暖化の要因として「自動車・バス等の排気ガス」が挙げられるが、交通量が多い国道50号では大量の排気ガスが発生しているものと想定され、環境へのイメージがあまり良くない。 その状況を打破すべく、環境に優しい近未来バスが佐野で開発され、佐野で実証実験が行われ、国道50号沿線から広まっていくことで、内外に対し「環境にやさしいまち」というイメージを発信していくことができる。 ※バスの屋根にソーラーパネルを積んだ「ソーラーバス」なども研究・開発できると更に良い。</p> <p>●「国産・市販モデル」の電気バスはまだ開発されていない 電気バスは日本でも既に走っているが、今までの事例では「普通のバスを電気バスとして改造したもの」が主流であり、長距離を走る能力がない。 また、乗用車では日産「リーフ」のような市販モデルの電気自動車が流通しているが、国産の電気バスは開発されていない。既に海外では中国産の大型電気バスが世界的にシェアを伸ばしている。 今後、地球温暖化が進む中、電気バスの需要は世界的にますます高まると思われる。そこで、日本企業の優れた技術を駆使した、初の国産電気バスを本事業で開発することで、大きなマーケットチャンスがあるのではないかとと思われる。</p>														

提案事業概要書

グループ名	佐明
基本目標	安定したしごとをつくる
事業名	カカオヴィレッジ整備事業
事業概要	<p>本市の新たな資源（魅力）やイスラム圏との関係性の創出の観点からインドネシア産の『カカオ』を使った商品開発、商品販売店舗、美容・エステサロン等の設置を促進させ、魅力ある仕事づくりを行う事業。</p> <p>事業展開としては、市外、県外からの来訪者が多い50号沿線に展開し、本市の新たな観光資源の創出を目指す。</p> <p>また、夏季の気温が高い本市の特徴を活かして、カカオの栽培に挑戦するカカオチャレンジを行う。</p>
事業提案に至る構造的な課題	<p>【現状】</p> <p>本市は、出生率の低下や若年層の東京圏への転出が顕著になっており、人口減少傾向が、今後も続くものと予想されている。人口減少に歯止めをかけるべく、様々な移住・定住施策を実施しているところであるが、目に見える効果を生み出せていない。</p> <p>【課題】</p> <p>人口減少が続けば、本市の地域経済の更なる停滞を招き、市域の活力低下につながる恐れがあることから、将来の移住・定住の促進に結びつく施策を行う必要がある。</p>
本事業が課題解決に寄与する理由	<p>本市の新たな魅力ある資源を創出し、それに関連した仕事をつくることにより、若年層の働く環境を整え、市外への人口の流出を抑え、市外からの人口の流入にも寄与することができる。</p> <p>また、イスラム圏で一番人口の多いインドネシアの特産物（カカオ）を輸入することにより、インドネシアとの交流人口、関係人口を増やすことができる。</p>
本事業実施により目指す将来像（事業の成果）	<p>カカオには豊富な栄養素が含まれている。カカオ豆に含まれるポリフェノールは、活性酸素を抑える抗酸化物質の1種であり、健康面やアンチエイジングに良い効果をもたらすことから、様々なカカオを使った商品展開や美容に活かすことにより、「若返りの街佐野市」として魅力ある街づくりを目指す。</p> <p>また、インドネシアとの交流人口、関係人口を増やし、ムスリムインバウンドの促進やイスラム圏企業の誘致に繋げる。</p>

本事業の 重要業績評価 指標 (KPI)	【KPI①】						
	指標：カカオを活かした事業の従事者数（単位：人）						
	事業開始前	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	KPI増加分累計
	0	0	10	30	50	100	190
本事業の 重要業績評価 指標 (KPI)	【KPI②】						
	指標：イスラム圏企業の誘致数（単位：社）						
	事業開始前	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	KPI増加分累計
	0	0	0	0	0	3	3
事業実現への 課題やクリア すべき障壁	①カカオの事業展開手法（入手方法、店舗の展開など） ②カカオ栽培 ③イスラム圏企業との関係創出 ④イスラム圏への広報PR						
上記課題や障壁 の解決策	①カカオコーディネーター、コーディネート企業 ②カカオ店舗の誘致 ③インドネシアと連携したカカオ栽培方法の研究 ④JETROとの連携協力 ⑤クリケットを活用した情報発信 ⑥SNSを活用した情報発信						
具体的実現手法	①カカオ化構想プロジェクトチームの設立 ②市内店舗（美容、菓子店、ラーメンetc.）との連携 ③関連した工場、店舗、研究施設等の誘致（チョコレート工場兼店舗、健康商品の開発施設等） ④美容・エステサロンの誘致 ⑤多言語化SNSの配信						
実施主体 (官民連携)	【行政の役割】 ・カカオに特化した街づくりの構想プロジェクトの立ち上げ、実施 ・JETROとの連携 ・イスラム圏企業への広報PR活動 【民間の役割】 ・カカオに特化した街づくりの構想プロジェクトの立ち上げ、実施 ・カカオを使用した商品展開 ・カカオを活用したアンチエイジング（美容）の提案 ・チョコレート工場兼店舗の運営						
想定される 経費内訳	・イスラム圏企業へのプロモーション活動		30,000,000円				
	・カカオ構想プロジェクトの活動経費		20,000,000円				
財源見込み	地方創生推進交付金を活用。						
その他特記事項	・平成28年8月には、佐野市と「両毛ムスリムインバウンド推進協議会」、そしてインドネシアの「ジャパンハラルツアー」の3者で、佐野市を含む日本ツアー実施に向けた覚書を締結するなど、インドネシアとの交流がある。 ・カカオチャレンジプロジェクト（佐野短大生とDari K（代表取締役が佐野日本高校出身）とのコラボ企画）						

提案事業概要書

グループ名	NEW WAVE
基本目標	新しい人の流れをつくる
事業名	SNBT（佐野新バスターミナル）整備事業
事業概要	東北道と北関東道が交差する高速交通の要衝である地の利を生かし、現在の佐野新都市バスターミナルを大幅に拡充することにより、都心の渋滞を避ける東西南北全方向に対応する乗り継ぎステーションとしての商業施設も併設したハブターミナルを整備する
事業提案に至る構造的な課題	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高速バスの利用客は増えている。 ・鉄道は周辺に比べて劣っているが、道路交通網は優れている。 ・本市は、若年層の東京圏への転出が顕著になっている。これは周辺自治体に比べ東京圏を結ぶ鉄道路線の不便さが大きな原因である。 <p>【課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・若年層の転出を抑制するためには、公共交通網の整備が不可欠であるが、新たに鉄道を整備することは困難であるため、既存の高速バス路線を充実させる必要がある。 ・バスの利用目的がほぼ限られている（東京⇄佐野アウトレット）のがもったいない。
本事業が課題解決に寄与する理由	<p>佐野新都市バスターミナルを都心の渋滞を避けて東北方面、新潟方面、茨城方面、中部・関西以西向に対応する乗り継ぎバスターミナルを整備することにより、利用者数の増加を図り東京方面バスの便数を増やし、東京圏への通勤圏の地位を確立できる。とともに、市域内ハブターミナルとして市内公共交通の路線や便数増を促し、利便性向上が見込まれる。</p> <p>さらに、乗り継ぎバスターミナルとして商業施設や宿泊施設の併設により交流人口の増加や、「しごとづくり」にもつながる。</p>
本事業実施により目指す将来像（事業の成果）	<p>佐野新都市バスターミナルが国内有数の乗り継ぎバスターミナルとして整備されることにより、東京方面バスが増便され、東京圏への通勤圏の地位を確立できる。さらに市域内ハブターミナルとして市内公共交通の路線や便数増を促し、利便性向上も見込まれる。</p> <p>さらに、乗り継ぎバスターミナルとして商業施設や飲食店、宿泊施設の併設により交流人口の増加や域内消費、「しごとづくり」にもつながる。</p> <p>最終的には、自家用車を使わないとどこにも行けない街から公共交通機関を使ってどこにでも行ける街への転換を図る。</p>

本事業の 重要業績評価 指標 (KPI)	【KPI①】 指標：新規乗り入れ路線数														
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>事業開始前</th> <th>1年目</th> <th>2年目</th> <th>3年目</th> <th>4年目</th> <th>5年目</th> <th>KPI増加分累計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0</td> <td>5</td> <td>6</td> <td>7</td> <td>8</td> <td>9</td> <td>35</td> </tr> </tbody> </table>	事業開始前	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	KPI増加分累計	0	5	6	7	8	9	35
	事業開始前	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	KPI増加分累計								
	0	5	6	7	8	9	35								
【KPI②】 指標：新バスターミナル利用者数															
<table border="1"> <thead> <tr> <th>事業開始前</th> <th>1年目</th> <th>2年目</th> <th>3年目</th> <th>4年目</th> <th>5年目</th> <th>KPI増加分累計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>520,000</td> <td>800,000</td> <td>1,000,000</td> <td>1,200,000</td> <td>1,400,000</td> <td>1,600,000</td> <td>6,000,000</td> </tr> </tbody> </table>	事業開始前	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	KPI増加分累計	520,000	800,000	1,000,000	1,200,000	1,400,000	1,600,000	6,000,000	
事業開始前	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	KPI増加分累計									
520,000	800,000	1,000,000	1,200,000	1,400,000	1,600,000	6,000,000									
事業実現への 課題やクリア すべき障壁	<ul style="list-style-type: none"> ① 土地 ② 建物 ③ 事業者 ④ 持続的な運営 														
上記課題や障壁 の解決策	<ul style="list-style-type: none"> ① 土地の確保 ② 建物の建設 ③ 事業者及び管理者の募集 ④ 持続的な運営が可能な環境の整備 														
具体的実現手法	<ul style="list-style-type: none"> ① 候補地の選定、地権者との協議、土地の買収、区域の用途変更等により必要な土地を確保する ② 施設の建設（指定管理者の自主事業により独自採算が可能な空間割合を高めに設定。テナントモール型も可能か） ③ 指定管理者制度により管理者を募集し管理運営させる（自主事業も条件に含めた協定） ④ 施設周辺の渋滞緩和のために道路を拡張、市内公共交通の整備、高速バスを利用して都内に通勤通学する人への補助 														
実施主体 (官民連携)	<p>【行政の役割】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土地の確保及び施設の建設補助 ・指定管理者の募集 ・周辺環境の整備（道路の拡張、市内公共交通の整備、都内バス通勤者への補助） <p>【民間の役割】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・指定管理者制度（自主事業割合高め）による持続可能な利便性の向上 <p>【その他（行政とJRバス関東）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JRバス関東と締結した包括連携協定の拡充 ・拡充した包括連携協定に基づく地域住民の交通利便性確保のための幅広い取り組み 														
想定される 経費内訳	<ul style="list-style-type: none"> ・委託費用（指定管理者PFI方式を想定）※建設費及び運営費含む ・土地の買収費 ・道路整備費 ・市内公共交通網の整備費 ・都内バス通勤者に対する補助費 														
財源見込み	<ul style="list-style-type: none"> ・社会資本整備総合交付金、地方創生推進交付金の活用 ・PFI方式で民設民営のターミナルを整備するが、利用者の負担金の一部（駐車場料金など）が市に入る契約を締結する 														
その他特記事項															

提案事業概要書

グループ名	NEW WAVE
基本目標	新しい人の流れをつくる
事業名	モノコトW消費インフルエンサー企業誘致事業
事業概要	<p>50号沿線の土地（農地）を商業施設の建設用地として市が整備を行い、企業へ無償で提供する。企業は、商業施設の建設に併せて企業独自のアイデアで体験型施設を整備する。</p> <p>現状の佐野市ではアウトレットや佐野ラーメンといった「モノ消費」しか提供できていないため、企業のアイデア力を活かして「モノ消費」と「コト消費」をダブルで満喫することができる商業施設を整備することで、さらなる観光客や移住定住者の獲得を目指す。</p> <p>例：コストコとBBQ可能な芝生公園、ホームセンターとレンタルキャンプ場、ドローン販売店と体験スペース、車販売店と自動運転体験スペース、スポーツショップとスポーツ体験施設、バイクショップとサーキット、果物販売店と果物狩りスペース</p>
事業提案に至る構造的な課題	<p>【現状】 東北道と50号といった優れた交通網があるにもかかわらず、現状、集客力のある商業施設はアウトレットしかなく、更なる観光客の獲得機会を逸している。 レジャー目的で佐野市を訪れる観光客が非常に少なく、また市民にとってもレジャー施設がないため、市外へ出かけてしまう人が多い。</p> <p>【課題】 アウトレット以外に人を惹きつけるような施設がない。 モノ消費しか提供できていない。 休日をこどもと一緒に過ごせる施設や公園が少ない。 土地開発に法律上の縛りがある。 50号沿線の農地において、担い手不足が今後さらに深刻化していくことは確実なため、交通網の良さを活かして農地以外の方法で土地を有効活用していかなければならない。</p>
本事業が課題解決に寄与する理由	<p>アウトレットのような企業力のある商業施設を誘致し、企業のアイデア力を活かしたレジャー施設を整備することで、他の自治体の同様の商業施設と差別化でき、更なる観光客の獲得が期待できる。まず、人が集まる環境を整備することで、更なる企業の誘致に繋げることができ、この事業を足掛かりにして50号沿線の土地を有効活用できる。また、市民の市内での消費を促すことに繋がる。</p>
本事業実施により目指す将来像（事業の成果）	<p>更なる観光客の増加と新たな働き口の確保及び移住定住人口を増加させるために、モノコトW消費商業施設を誘致した場所を商業エリアとして面的に整備する（質から数へ）。将来的には、本事業の50号沿線での成功を市内にも波及させて市全体の活性化を図る。</p> <p>例：買い物と体験を兼ねた商業施設（個人店も想定）を市内にも誘致し、佐野市全体としてモノコト消費施設の誘致に努める。</p>

本事業の 重要業績評価 指標 (KPI)	【KPI①】 指標：モノコト消費施設誘致数														
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>事業開始前</th> <th>1年目</th> <th>2年目</th> <th>3年目</th> <th>4年目</th> <th>5年目</th> <th>KPI増加分累計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0</td> <td>0</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>4</td> </tr> </tbody> </table>	事業開始前	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	KPI増加分累計	0	0	1	1	1	1	4
	事業開始前	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	KPI増加分累計								
0	0	1	1	1	1	4									
【KPI②】 指標：観光消費増加額															
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>事業開始前</th> <th>1年目</th> <th>2年目</th> <th>3年目</th> <th>4年目</th> <th>5年目</th> <th>KPI増加分累計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0</td> <td>0</td> <td>100億</td> <td>100億</td> <td>100億</td> <td>100億</td> <td>400億</td> </tr> </tbody> </table>	事業開始前	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	KPI増加分累計	0	0	100億	100億	100億	100億	400億
事業開始前	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	KPI増加分累計									
0	0	100億	100億	100億	100億	400億									
事業実現への 課題やクリア すべき障壁	<ul style="list-style-type: none"> ① 土地・場所 ② 費用 ③ 企業 ④ 集客 														
上記課題や障壁 の解決策	<ul style="list-style-type: none"> ① 土地の確保、対象商業用地としての整備 ② 費用の確保 ③ 企業の誘致 ④ 集客力の向上 														
具体的実現手法	<ul style="list-style-type: none"> ① 候補地の選定、地権者との協議、土地の買収、区域の用途変更等により必要な土地を確保する ② 補助金の活用、市としての整備計画策定（市の財政使途の集約検討） ③ 対象用地のコンセプトの検討と合致企業への売り込みPR、企業の募集、企業と市の協議（開発対象用地割合、費用負担割合等） ④ イベントの開催、アウトレット及びバスターミナルとの連携、周辺環境（道路など）の整備を行い、継続的な集客力を確保する 														
実施主体 (官民連携)	<p>【行政の役割】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土地の確保及び施設の建設補助 ・周辺環境の整備（道路の拡張） <p>【民間の役割】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・集客力のある魅力的な施設の整備及び運営 														
想定される 経費内訳	<ul style="list-style-type: none"> ・土地の買収費用 ・土地の整備費用 														
財源見込み	<ul style="list-style-type: none"> ・地方創生推進交付金の活用 														
その他特記事項															

提案事業概要書

グループ名	NEW WAVE
基本目標	新しい人の流れをつくる
事業名	R50沿線自動運転エリア整備事業
事業概要	<p>運転手の人件費をかけずに、運行ルートや運航便数の拡充を図り、利便性の高い公共交通機関を確保するため、R50沿線に自動運転に必要な道路を整備し、自動運転の導入を行う。実証実験から本格稼働までを見据えた自動運転に関するエリアを整備し、R50号沿線主要拠点を自動運転で結節する。</p> <p>実績を積み上げた後、バス運行会社（JRバス関東等）と連携して、公道での自動運転バスの運行を開始する。</p> <p>はじめに実証実験の拠点施設整備を支援し、技術者の移住促進を図る。実証前には自動運転体験施設（ミュージアム）を整備し、観光客に対して自動運転の利便性を体感してもらい、自動運転を導入した佐野市への移住を促進する。</p>
事業提案に至る構造的な課題	<p>【現状】</p> <p>佐野市は公共交通網が限定的であり、車がない場合や運転できない場合、佐野市内の施設、お店、病院などに通にくい。佐野市で生活し、余暇を楽しむためには車が必要となり、都心からの移住者については、車を購入しなければならないことが、移住へのハードルなると考える。</p> <p>【課題】</p> <p>公共交通機関が不便であることで、車を運転せざるを得ない高齢者の交通事故の増加や、子どもたちのスクールバス増便によるコストの増大の解決が課題となる。また、生活の利便性向上のためにも公共交通網の整備が必要である。</p>
本事業が課題解決に寄与する理由	<p>実証実験線を50号沿線に整備し、自動運転実証実験に早期に着手することで、自動運転バスを公共交通に導入するための経験を蓄積する。実績を積んだ後に公共交通への実用化につなげることで課題解決に寄与する。</p> <p>佐野を訪れた観光客には、自動運転による利便性・住みやすさを体感してもらい、移住・定住につなげる。</p> <p>また、市の発展に寄与した体験により佐野市に愛着を持った技術者の定住を見込む。</p>
本事業実施により目指す将来像（事業の成果）	<p>自動運転体験施設（ミュージアム）で自動運転体験ができる場所として注目を集め、R50沿線で自動運転実証実験を開始する。商業施設間を走る自動運転により、多くの観光客に訪れてもらい、経済発展を促すとともに佐野市の先進性と今後の計画をPRする。</p> <p>実績を積み上げた後、バス運行会社（JRバス関東等）と連携して公道での自動運転バスの運行を開始し、市内を自動運転バスが走ることで、子どもからお年寄りまでが市内の行きたいところにいける自由で便利な佐野市を目指す。</p> <p>また、電車・バスで佐野市に来た観光客も佐野市の様々なスポットに訪れることができるようになり、移住・定住のきっかけにする。</p> <p>佐野市に愛着を持ち、移住した技術者には、市内全域への自動運転導入事業に加わってもらい、市の発展に貢献してもらう</p>

<p>本事業の 重要業績評価 指標 (KPI)</p>	<p>【KPI①】 指標：自動運転実証実験の参加企業</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>事業開始前</th> <th>1年目</th> <th>2年目</th> <th>3年目</th> <th>4年目</th> <th>5年目</th> <th>KPI増加分累計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>12</td> </tr> </tbody> </table>	事業開始前	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	KPI増加分累計	0	1	2	2	3	4	12
	事業開始前	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	KPI増加分累計								
	0	1	2	2	3	4	12								
	<p>【KPI②】 指標：自動運転の体験者・利用者数</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>事業開始前</th> <th>1年目</th> <th>2年目</th> <th>3年目</th> <th>4年目</th> <th>5年目</th> <th>KPI増加分累計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0</td> <td>1000</td> <td>3000</td> <td>5000</td> <td>10000</td> <td>20000</td> <td>39000</td> </tr> </tbody> </table>	事業開始前	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	KPI増加分累計	0	1000	3000	5000	10000	20000	39000
事業開始前	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	KPI増加分累計									
0	1000	3000	5000	10000	20000	39000									
<p>【KPI③】 指標：公道での自動運転バス運行回数</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>事業開始前</th> <th>1年目</th> <th>2年目</th> <th>3年目</th> <th>4年目</th> <th>5年目</th> <th>KPI増加分累計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>12</td> <td>48</td> <td>365</td> <td>425</td> </tr> </tbody> </table>	事業開始前	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	KPI増加分累計	0	0	0	12	48	365	425	
事業開始前	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	KPI増加分累計									
0	0	0	12	48	365	425									
<p>事業実現への 課題やクリア すべき障壁</p>	<p>① 実証実験の土地の確保 ② 自動運転に適した環境の整備 ③ 実証実験の参加企業の確保 ④ 自動運転技術の向上 ⑤ 自動運転バスの事業者の確保</p>														
<p>上記課題や障壁 の解決策</p>	<p>① 市が土地の確保を行う ② 市が道路の整備を行う ③ プロモーションにより参加企業を募る ④ 実証実験企業と市で技術向上に取り組む ⑤ 実証実験企業と連携して事業者を確保する</p>														
<p>具体的実現手法</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地権者との協議、土地の買収 ・ 市街化調整区域だった場合の用途変更 ・ 自動運転に適した環境（道路（市道？）の新設など）の整備 ・ 参加企業を募集し、確保する ・ 市で時間帯を限定して公道運行を行う（マラソン大会時など） ・ 実証実験企業と情報交換し、適した事業者を選定する 														
<p>実施主体 (官民連携)</p>	<p>【行政の役割】 ・ 土地の確保、自動運転に適した環境の整備 【民間の役割】 ・ 自動運転実証実験の運営 ・ 自動運転バスの運行</p>														
<p>想定される 経費内訳</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 土地の買収費 ・ 自動運転に適した環境（道路など）の整備費 ・ 参加企業へのプロモーション費 ・ 自動運転体験施設（ミュージアム）運営費 														
<p>財源見込み</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 参加企業からの出資 ・ バス運行事業者からの使用料 														
<p>その他特記事項</p>															

提案事業概要書

グループ名	さおかん
基本目標	結婚・妊娠・出産・子育ての希望をかなえる
事業名	集まれリケジョ！コスメタウン構想
事業概要	<p>国道50号周辺に、コスメ関連の製造・研究企業を誘致。女性が輝く、活躍するオフィス・工業団地を作ること、「そこで働くことがステータスと思わせる場所」を形成する。</p> <p>女子就活生が選ぶ就職人気ランキング上位のコスメ関連企業を誘致することで、若い女性の人口流出に歯止めをかけ、移住・定住の促進を図る。</p>
事業提案に至る構造的な課題	<p>【現状】 市内には女性が憧れる仕事、職場がなく、意識高い系の女子は、丸の内〇Lを目指し、東京圏へ流出している。</p> <p>【課題】 若い女性の移住・定住を促進するためには、憧れる仕事、職場をつくる必要がある。また、そこで働くことに憧れる環境、雰囲気をつくり出す必要がある。</p>
本事業が課題解決に寄与する理由	<p>コスメ関連企業を誘致することで、若い女性の勤め先を確保する。</p> <p>また、一つの会社を誘致するのではなく、タウン化することで、「そこに行きたい、勤めたい」という気持ちを助長させる。</p> <p>意識高い系女子が誇りをもって働ける環境を整備し、「東京で働くよりもかっこいい佐野市」を構築することで、移住・定住につながる。</p>
本事業実施により目指す将来像（事業の成果）	<p>コスメタウンを構築することで、若い女性の流入が促進する。女性の人口増加以外に、「若い女性が集まる、憧れる場所」を作ること、関係人口の増加を目指す。具体的には、女性に人気の飲食店やカフェなどをオフィス街に擁立。オフィスに勤務をしている以外の人でも、タウンに行きたいと思う環境を整備する。</p> <p>若い女性が集まるまちと広がることで、若い男性も集まる。男女が出会う機会が増えることで、市内の居住者数、婚姻者数、出生数の増加を図り、移住・定住の促進に結び付ける。</p>

本事業の 重要業績評価 指標 (KPI)	【KPI①】 指標：事業による企業誘致数						
	事業開始前	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	KPI増加分累計
	-	0	0	0	3	5	5
本事業の 重要業績評価 指標 (KPI)	【KPI②】 指標：事業による女性の転入者数						
	事業開始前	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	KPI増加分累計
	0	50	60	70	80	90	350
事業実現への 課題やクリア すべき障壁	<p>①一部のみタウン化することで、東京で働くよりもかっこいいと思わせることが出来るのか</p> <p>②女性が働きたいと思う企業を佐野市に誘致することが出来るか</p> <p>③女性が働きたいと思う環境整備が出来るのか。</p>						
上記課題や障壁 の解決策	<p>①大型芝生公園、ショップ、公園等の併設によりお洒落な街並みとすることで、アウトレット周辺地域をコスメタウン化する。 ※オシャレ感と女性ウケの良い立地条件をPRする。</p> <p>②新興国の所得上昇によって、現地での生産が、日本企業にとって必ずしも有利とは言いづらくなっている。人件費などに着目すると国内で生産を行い、コスト削減を重ねたほうが有利と考えられる部分も出てきた。実際に、資生堂は大田原市に、コーセーは山梨県南アルプス市に、ライオンは香川県坂出市に新工場の建設を着手した。国内に新工場を設立するという追い風を受け、本市は水資源が豊富であることを前面にPRすること、工場用地を交通の要所である国道50号付近に確保することなどを条件に誘致を行う。</p> <p>③保育所や医療機関などをコスメタウン内へ併せて誘致することにより、女性がより働きやすい環境整備も進めていく。</p>						
具体的実現手法	<ul style="list-style-type: none"> ・ タウン構想地に会社が設立できるよう法令等の整備 ・ タウン内に会社設立する企業の募集 ・ タウンの区画整理 ・ 区画整理を行う箇所の住民への依頼 ・ バスなどの交通機関の整備 						
実施主体 (官民連携)	<p>【行政の役割】 企業の誘致及びタウンの区画整理 企業設立のための特例等の整備</p> <p>【民間の役割】 会社設立及び若者の雇用</p>						
想定される 経費内訳	<ul style="list-style-type: none"> ・ 企業調査費 1,000千円 ・ 構想地地盤調査費 20,000千円 ・ 構想地区画整理費 300,000千円 ・ 交通網整備費 100,000千円 						
財源見込み	1年目から3年目まで地方創生推進交付金を活用。						
その他特記事項							

提案事業概要書

グループ名	さおかん
基本目標	結婚・妊娠・出産・子育ての希望をかなえる
事業名	佐野ガーデンプレイス設置事業
事業概要	佐野市在住の子育て世代が手放しで遊べる広いあそび場として、広くてフラットな芝生広場を整備することで、近隣から家族連れを呼び込み、関係人口の増加を目指す。
事業提案に至る構造的な課題	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・出生率の低下や若年層の流出により、人口減少が進んでいる。特に子育て世代の人口が減少することは、出生数の減少につながり人口減少が加速する危険がある。 <p>【課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・佐野市内には子育て世代が魅力を感じる遊び場が少なく、近隣市町へ出向いてしまうため、佐野で遊ぶ機会が少なくなっている。 ・家族連れが魅力を感じる遊び場を作ることによって近隣からの交流人口も増やす。
本事業が課題解決に寄与する理由	子育て世代が手放しで遊べる広いあそび場を整備することで、佐野市内で遊ぶ機会が増える。また、家族連れが魅力を感じる環境を整備することで、近隣の子育て世代を呼び込み、交流人口の増加に結び付ける。
本事業実施により目指す将来像(事業の成果)	<p>ゲームセンターやスマホゲームではなく、広い芝生の上で駆け回れる健康的に子どもが遊ぶことができる施設を整備することで、子育て世代が佐野市に遊びにくる機会が増える。また、子育て世代が交流する場として相互支援の機会を提供する。子育て環境が整備されることで子育て世代の移住者増が期待できる。</p> <p>さらに、広大な土地を活用できる野外音楽フェス等を誘致することで、若年層にも子育て環境の充実を周知することができるため、将来の子育て世代を取り込むことができる。</p> <p>佐野市の子育て環境に魅力を感じてもらうことで移住してくる人口を増やす。</p> <p>また、本市では令和元年10月に台風19号による水害が発生したが、本事業でのガーデンプレイスには高台を整備し、災害時の広域避難所としての機能も有するものとする。</p>

本事業の 重要業績評価 指標 (KPI)	【KPI①】						
	指標：子育て世代の施設への来場者数						
	事業開始前	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	KPI増加分累計
	0	20,000	25,000	30,000	35,000	40,000	150,000
本事業の 重要業績評価 指標 (KPI)	【KPI②】						
	指標：女性の15-19歳→20-24歳の年齢階級別人口移動推移(前年比)						
	事業開始前	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	KPI増加分累計
	△600	△610	△600	△590	△550	△500	△2850
事業実現への 課題やクリア すべき障壁	①敷地 ②施工費・維持費 ③既存施設との違いは？赤見の運動公園や秋山川の河川敷では代用できないのか？という意見						
上記課題や障壁 の解決策	①アグリタウン周辺エリアから、アウトレットモール西部に至る 農地のエリアを想定。 ②施工費は短期的に見れば膨大であるが、ガーデンプレイスの管理業者として民間企業に参入してもらい、敷地の約半分を自由に活用してもらう。その企業の収益によって、芝生の維持費を賄う。 ③既存施設(運動公園、秋山川河川敷)とは外部からの来客を行うのに、立地要件、使用目的が異なっている。また、都市公園の収入は他との兼ね合いで変更しづらく、河川敷の所管は国土交通省や県であるため、市の自由裁量で設定できるエリアの整備が求められる。						
具体的実現手法	<ul style="list-style-type: none"> ・ 用地買収 ・ 管理業者の募集 ・ トータルの敷地内の枠組み作成 ・ 芝の敷設 						
実施主体 (官民連携)	【行政の役割】 ・ 用地買収、芝の敷設、住民説明、協働の呼びかけ、管理方針の策定など 【民間の役割】 ・ 施設・敷地管理、利用料の設定、イベント開催、PRなど						
想定される 経費内訳	<ul style="list-style-type: none"> ・ 芝の敷設費 1,000,000千円/回 ・ 管理事務所設置費 50,000千円/回 ・ 用地買収費 1,000,000千円 						
財源見込み	【民間企業がガーデンプレイスを活用した収入例】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 小型イベント開催による敷地使用料 12ヶ月×2回×5万円 = 1,200千円 ・ 大型イベント開催による敷地使用料 2回×50万円 = 1,000千円 ・ 個人(来客)による敷地、設備使用料 100組×52週×2,000円 = 10,400千円 ・ 備品貸出料(アウトドア用品、スポーツ用品等) 50組×52週×1,000円 = 2,600千円 ・ キッチンカー等出店料 6店舗×52週×3,000円 = 936千円 						
その他特記事項							

提案事業概要書

グループ名	あらし
基本目標	時代にあった地域をつくり、安心な暮らしを守る
事業名	佐野ファーマーズビレッジ整備事業
事業概要	<p>アグリタウンを中心とした地域に、農業収穫体験や酪農体験、収穫野菜でBBQを行える「佐野ファーマーズビレッジ」を整備する。農業に気軽に触れ合える機会を創出することで、今までになかった「農業×佐野市＝楽しい」、「農業体験するなら佐野市！」をテーマに、関係人口の増加、移住促進を図る。また、新たな農業需要を発掘することで、担い手の育成を図るとともに、6次産業化を推進する。</p>
事業提案に至る構造的な課題	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市街化調整区域であり、土地利用が困難である。 ・R50沿線に魅力ある場所が少ない（現状アウトレットしかない）。 ・遊休農地がある。 <p>【課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・アウトレットは全国にあり、新たな魅力を創出しなくては、アウトレットへの来訪者の減少も想定されることから、アウトレットも含め、「佐野市」を選ぶ選択肢を増加させる必要がある。
本事業が課題解決に寄与する理由	<p>「佐野市」を選ぶための選択肢として、「ファーマーズビレッジ」を整備することで、新たな人の流れの創出、選択における優位性を見出すことで、関係人口・交流人口・観光人口の増加を図ることができる。</p> <p>また、6次産業化を推進し、ビレッジを中心とした新たな名産品を創出する。</p>
本事業実施により目指す将来像（事業の成果）	<p>ファーマーズビレッジの整備により、気軽に農業に接する機会を創出し、新たな農業従事者の発掘やビジネスモデルの創出につながり、今まで以上に、交通アクセスの優位性を活かした、関係人口・交流人口・観光人口の増加を図る。</p>

<p>本事業の 重要業績評価 指標 (KPI)</p>	<p>【KPI①】 指標：ファーマーズビレッジ来訪者数</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>事業開始前</th> <th>1年目</th> <th>2年目</th> <th>3年目</th> <th>4年目</th> <th>5年目</th> <th>KPI増加分累計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0</td> <td>20万人</td> <td>40万人</td> <td>70万人</td> <td>100万人</td> <td>150万人</td> <td>150万人</td> </tr> </tbody> </table>							事業開始前	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	KPI増加分累計	0	20万人	40万人	70万人	100万人	150万人	150万人
	事業開始前	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	KPI増加分累計														
	0	20万人	40万人	70万人	100万人	150万人	150万人														
	<p>【KPI②】 指標：ファーマーズビレッジのリポート者数</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>事業開始前</th> <th>1年目</th> <th>2年目</th> <th>3年目</th> <th>4年目</th> <th>5年目</th> <th>KPI増加分累計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0</td> <td>2万人</td> <td>5万人</td> <td>10万人</td> <td>20万人</td> <td>30万人</td> <td>30万人</td> </tr> </tbody> </table>							事業開始前	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	KPI増加分累計	0	2万人	5万人	10万人	20万人	30万人	30万人
事業開始前	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	KPI増加分累計															
0	2万人	5万人	10万人	20万人	30万人	30万人															
<p>事業実現への 課題やクリア すべき障壁</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画の土地利用規制 ・ビレッジ整備区間の居住者の移住の必要性 ・事業実施にあたって、主たる事業者（JA佐野を想定）との連携 																				
<p>上記課題や障壁 の解決策</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・地区計画、特区申請等による法規制の解除 ・事業概要の説明 																				
<p>具体的実現手法</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ビレッジ整備方針の検討 ・ビレッジ構想（案）の作成 ・事業者の決定 ・移住対策の開始 																				
<p>実施主体 (官民連携)</p>	<p>【行政の役割】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・法規制への対応、サウンディング調査、構想作成、事業者選定 <p>【民間の役割】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ビレッジ整備、運営 																				
<p>想定される 経費内訳</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ビレッジ整備費 4,500,000,000円 (なめがたファーマーズビレッジ整備費を参照とした) ※サウンディング調査の結果によっては、民間事業者による整備も検討 																				
<p>財源見込み</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・一般財源による ・民間事業者による整備の場合は、財源不要 																				
<p>その他特記事項</p>	<p>現在は遊休農地活用による、農業ベースのビレッジ整備を検討しているが、本市には「桃や梨」等の「名産果実」もあるため、同時整備、他場所での整備等を合わせて検討する必要がある。</p>																				

提案事業概要書

グループ名	あらし
基本目標	時代にあった地域をつくり、安心な暮らしを守る
事業名	遊休農地リノベーション事業
事業概要	<p>ファーマーズビレッジの整備に伴い、遊休農地をリノベーションする。リノベーションの方向性として、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・遊休農地の契約農家制度 ・遊休農地のオーナー制度 ・遊休農地の制度等 <p>を行い、市内農作物の安定需給、遊休農地の利活用を図る。</p>
事業提案に至る構造的な課題	<p>【現状】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・遊休農地がある（多い）。 ・農業従事者の高齢化が進み、後継ぎがいないため、遊休農地が増加している。 ・新規就農者が少ない。 <p>【課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・農業従事者の高齢化による後継ぎ不足や新規就農者の減少から、今後も遊休農地が増加することが予測される。
本事業が課題解決に寄与する理由	<p>ファーマーズビレッジを訪れた方を中心とし、「佐野市の農作物」の魅力をアピールし、契約農家として農作物の安定需給を行うことで、遊休農地の利活用を図ることができる。また、佐野市に興味を持ってもらった方には、農地のオーナーになってもらい、週末を農作業のために佐野市で過ごす首都圏の交流人口の増加を図るとともに、将来的な移住し可能性を上昇させる。</p>
本事業実施により目指す将来像（事業の成果）	<ul style="list-style-type: none"> ・遊休農地の利活用を図ることができる。 ・平日の維持管理や農作物の収穫等、農業を中心とした新たなビジネスが市内に生まれる（※農地まもる君、障がい者の就労等） ・農作物や農地オーナー制度を介し、交流人口や関係人口の増加を図る。

<p>本事業の 重要業績評価 指標 (KPI)</p>	<p>【KPI①】 指標：農地オーナー数</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>事業開始前</th> <th>1年目</th> <th>2年目</th> <th>3年目</th> <th>4年目</th> <th>5年目</th> <th>KPI増加分累計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0</td> <td>10人</td> <td>20人</td> <td>30人</td> <td>40人</td> <td>50人</td> <td>50人</td> </tr> </tbody> </table>							事業開始前	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	KPI増加分累計	0	10人	20人	30人	40人	50人	50人
	事業開始前	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	KPI増加分累計														
	0	10人	20人	30人	40人	50人	50人														
	<p>【KPI②】 指標：遊休農地を活用した契約農家数</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>事業開始前</th> <th>1年目</th> <th>2年目</th> <th>3年目</th> <th>4年目</th> <th>5年目</th> <th>KPI増加分累計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0</td> <td>10人</td> <td>20人</td> <td>30人</td> <td>40人</td> <td>50人</td> <td>50人</td> </tr> </tbody> </table>							事業開始前	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	KPI増加分累計	0	10人	20人	30人	40人	50人	50人
事業開始前	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	KPI増加分累計															
0	10人	20人	30人	40人	50人	50人															
<p>事業実現への 課題やクリア すべき障壁</p> <ul style="list-style-type: none"> ・遊休農地の活用のための交渉 ・土地の所有権の問題 ・平日の維持管理 																					
<p>上記課題や障壁 の解決策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・佐野市在住の障がい者向けの雇用による平日維持管理のビジネス化 ・地区計画や特区申請による法規制の解除 																					
<p>具体的実現手法</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・活用遊休農地の選定・交渉 ・農地利用交渉 ・契約農家化への交渉 ・統括事業者の選定 																				
<p>実施主体 (官民連携)</p>	<p>【行政の役割】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用農地の選定、交渉。事業者選定 <p>【民間の役割】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・維持管理、契約事務 																				
<p>想定される 経費内訳</p>	<p>基本的には、地主と貸主で契約行為を行うため、経費の想定なし。 ただし、用地買収等を市が行う場合には、その費用が必要。</p>																				
<p>財源見込み</p>																					
<p>その他特記事項</p>																					

提案事業概要書

グループ名	あらし
基本目標	時代にあった地域をつくり、安心な暮らしを守る
事業名	フードアウトレット事業 ～“use up foods!” 食品ロスをなくそう～
事業概要	食品ロスを減らすため、交通利便性を活かし、近隣都市からロス食品を集約する場所を創出する。また市内を中心として協賛企業を募り、食品の提供を受け、販売することにより、市全体のゴミ排出量を削減する。また、提供された食品を加工し、販売・食事ができるスペースを設置し、市内外の集客を図る。
事業提案に至る構造的な課題	<p>【現状】 食品ロスの増加が全国的に問題となっている。廃棄食品としてのゴミ排出量も問題。</p> <p>【課題】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ロス食品の利活用手段。当該施設での廃棄食品を出さない工夫 ・PRの方法
本事業が課題解決に寄与する理由	<p>全国的に問題となっている食品ロスの増加について、倉庫兼店舗としての大型施設を設置し、廃棄予定の食材を集約・管理し、安価で提供することによって家計負担の軽減やごみの削減を図ることができるため。集約場所として本市のインターチェンジ付近を設定することで、市内だけでなく近隣都市のロス食材を集約することが可能となる。</p> <p>また、店内の食材を調理して提供することや、そのレシピを公開することにより、食品ロスに対しての住民の意識改善を行うことができるため。</p>
本事業実施により目指す将来像(事業の成果)	<p>ロス食品の有効活用が広まることにより、各家庭の負担軽減とゴミの排出量削減を図る、「食品ロス^{ゼロ}のまちづくり」</p> <p>「おいしく食べられる食品を安く買える場所」「安くておいしいものが食べられる場所」として、佐野プレミアムアウトレットを訪れた観光客等の集客を見込む。</p> <p>また、フードバンク事業を展開し、生活困窮者等への食品提供を行う。</p>

本事業の 重要業績評価 指標 (KPI)	【KPI①】 指標：フードアウトレット来場者（単位：万人）														
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>事業開始前</th> <th>1年目</th> <th>2年目</th> <th>3年目</th> <th>4年目</th> <th>5年目</th> <th>KPI増加分累計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0</td> <td>50</td> <td>60</td> <td>70</td> <td>80</td> <td>90</td> <td>350</td> </tr> </tbody> </table>	事業開始前	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	KPI増加分累計	0	50	60	70	80	90	350
	事業開始前	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	KPI増加分累計								
0	50	60	70	80	90	350									
【KPI②】 指標：出店企業数															
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>事業開始前</th> <th>1年目</th> <th>2年目</th> <th>3年目</th> <th>4年目</th> <th>5年目</th> <th>KPI増加分累計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0</td> <td>30</td> <td>50</td> <td>60</td> <td>70</td> <td>80</td> <td>80</td> </tr> </tbody> </table>	事業開始前	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	KPI増加分累計	0	30	50	60	70	80	80
事業開始前	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	KPI増加分累計									
0	30	50	60	70	80	80									
事業実現への 課題やクリア すべき障壁	<ul style="list-style-type: none"> ① 総合管理を行う企業の選定 ② 出店企業の誘致 ③ プレミアムアウトレット内飲食店との連携 														
上記課題や障壁 の解決策	本事業のPR活動														
具体的実現手法	<ul style="list-style-type: none"> ① 場所の選定 ② 店舗設立事業の選定（管理システムの一括化を含む） ③ 出店企業の誘致・決定 ④ 本事業のPR活動 														
実施主体 (官民連携)	<p>【行政の役割】 参加企業の誘致（市内中心）、品質管理・衛生管理の指針を提示、事業のPR</p> <p>【民間の役割】 店舗設立、管理運営、企業誘致（市外等）</p>														
想定される 経費内訳	広告宣伝費 3,000,000円														
財源見込み															
その他特記事項	<p>大規模の施設（イメージはコストコ）で食品の保管、販売を行うだけでなく、食材を加工販売したり、調理したものを食べられるスペースも作る。</p> <p>その日に仕入れた食材を組み合わせ、日替わりのメニューを取り扱うレストラン事業を行い、そのレシピを公開する等、食品の活用方法について具体的なアイデアを提示できる場を提供することにより、効率的に食品を販売することができるとともに、各家庭での食品ロス問題への意識付けを行うことができる考える。</p> <p>食品は無償提供とする代わりに、提供企業側にとってメリットとなる体制を整える。（アレンジレシピを買い取る、新商品のマーケティングに協力する、市の刊行物への広告掲載を無料で行う等のPR、etc.）</p>														

9. おわりに

プロジェクトチームでは、令和元年5月の設置以来、13回の会議を開催し、第2期「佐野市まち・ひと・しごと創生総合戦略」を推進するうえで、重要な位置付けとなる「国道50号沿線開発構想」を具現化するため、佐野市の置かれている現状、人口減少の要因分析や課題の抽出、他自治体の事例研究などを通じて、移住・定住の促進や少子化対策といった市の人口減少対策として有効な事業と、国道50号沿線開発について検討しました。

まず、現状分析にあたっては、「佐野市ではなぜ人口減少が生じているのか」「何が人口減少をもたらしているのか」「佐野市の優れているところ」について意見を出し合い、佐野市の置かれている状況、人口減少が発生している要因を探りました。

そして、それらを解決する事業を検討するとともに、検討した事業を国道50号沿線開発構想の中に落とし込みました。検討過程においては、国が進めている施策や他自治体の事例などを研究しながら、どうすれば佐野市の置かれている状況や課題を解決できるのか、それを現実的な事業として形にすることに、非常に苦労いたしました。しかし、様々な部署から集まって組織されたプロジェクトチームで議論を重ねることによって、様々な角度からの意見が出され、多角的に検討することができました。

本市においては、令和元年10月12日の台風第19号により、国道50号沿線についても、多くの被害が出ています。被害の状況等を鑑みると、新たな開発が困難になるのではないか、民間事業者の進出は厳しいのではないか等の議論もありましたが、今後の本市の復興や安全安心のまちづくりの観点からも、事業内容を再検討し、より活力のある国道50号沿線開発ができるよう提案書をまとめました。

報告書の中で提案した事業を実現するためには、財政的な支出を伴うことや土地利用の課題等、まだまだ検討が必要な部分も残されていると思います。しかしながら、今回このような機会をいただき、これからの佐野市を未来ある街にするためにはどうすればよいのか、メンバー一丸となって真剣に考えてまとめたエリアや事業を提案させていただきますので、1つでも多くの事業が採択され、実現することを切に望みます。

<参考資料>

佐野市R50沿線開発構想具現化プロジェクトチーム設置要領

佐野市R50沿線開発構想具現化プロジェクトチーム設置要領

(設置)

第1条 国道50号沿線開発構想(以下「構想」という。)が策定されたことに伴い、構想を具現化するため、志気の高い若手職員(概ね40歳以下の職員をいう。以下同じ。)が研究及び実践活動を行い、職員個々の政策形成能力を向上させ、もって組織の活性化を促進させるとともに、国道50号沿線開発基本計画の策定に向けた基礎資料を作ることを目的として、佐野市R50沿線開発構想具現化プロジェクトチーム(以下「プロジェクトチーム」という。)を設置する。

(所掌事務)

第2条 プロジェクトチームは、次に掲げる事務を所掌する。

- (1) 構想の対象となるエリアの現況整理、構想の検証、事業内容の精査、国等の補助制度等の調査、基本計画フレーム等事業化のための調査及びその方針を策定すること。
- (2) 構想の実現性及び実現化に当たっての事業フレームを作成すること。
- (3) 前2号に掲げるもののほか、構想を具現化するために必要な事務

(組織)

第3条 プロジェクトチームは、総括者、副総括者及びプロジェクトメンバー(以下「メンバー」という。)をもって組織する。

- 2 総括者は総合戦略推進室総合戦略推進担当総括を、副総括者は総合戦略推進室の職員のうちから総括者が指名した職員をもって充てる。
- 3 メンバーは、若手職員のうちから市長が指名する職員をもって充てる。

(設置期間)

第4条 プロジェクトチームの設置期間は、第2条の事務が完了したと市長が認めた日までとする。

(庁内組織の協力)

第5条 佐野市役所の全ての部署は、プロジェクトチームの活動に対し、積極的に協力をするものとする。

(報告等)

第6条 総括者は、プロジェクトチームの活動状況について、定期的に市長に報告を行い、必要に応じて市長の指示を受けるものとする。

(庶務)

第7条 プロジェクトチームの庶務は、総合政策部総合戦略推進室において処理する。

(その他)

第8条 この要領に定めるもののほか、プロジェクトチームの運営について必要な事項は、総括者がプロジェクトチームに諮って定める。

附 則

この要領は、令和元年4月12日から実施する。