

静岡市道の駅基本構想



令和元年 8 月
静岡市

はじめに

本市は、温暖な気候に恵まれ、北は南アルプスから南は駿河湾に至るまで、山、川、そして海と、多彩な地形と貴重な自然環境を有しています。また、古くから今川氏や家康公のお膝元として栄えたことに加え、東海道によるヒト・モノの交流が隆盛を極めたことから、本市独自の文化や産業が育まれてきました。今では、現代の東海道とも言える東名高速道路や新東名高速道路、国道1号バイパスといった、首都圏・中京圏を結ぶ東西の強力な広域道路ネットワークにより、日本の中枢中核都市として発展を続けています。さらに、中部横断自動車道という新たな南北軸を加え、国際拠点港湾清水港を世界に誇れる海洋文化拠点として魅力を高めることで、甲信越地方との交流をより一層活性化させていきます。

このような機会に、かつての道路利用者への休憩機能の提供という役割だけでなく、地域独自の工夫により、多様な機能を持たせることができる新たな「道の駅」を設置することは、市内外の交流をさらに活性化させる有効な手段だと捉えています。道の駅で道路の人流・物流の下支えをするとともに、地域活力の向上、生活利便性の向上、コミュニティの維持、健康長寿の推進、伝統文化の継承などに貢献する機能を充実させ、地域が抱える人口減少及び少子高齢化に伴う様々な課題を解決する拠点をつくりたいと考えます。

本構想では、本市独自の地域資源や強みを活かした道の駅、あるいは、本市の様々な課題解決に貢献する道の駅を検討し、静岡市が今後設置していく道の駅の“あるべき姿”を描きます。

目次

第1章 道の駅のいま	- 1 -
1-1 道の駅の基本機能	- 1 -
1-2 道の駅の登録要件	- 1 -
1-3 道の駅で地方創生を	- 2 -
1-4 これからの道の駅	- 3 -
1-5 市内及び周辺の整備状況	- 4 -
第2章 なぜ新たな道の駅を検討するのか	- 5 -
2-1 本市の交通特性	- 5 -
2-2 本市の産業	- 8 -
2-3 本市の課題	- 13 -
2-4 本市の取組み	- 15 -
2-5 多様化する道の駅の社会ニーズ	- 19 -
2-6 なぜ新たな道の駅を検討するのか	- 23 -
第3章 道の駅基本構想の位置づけ	- 24 -
3-1 開駅までの過程	- 24 -
3-2 基本構想を策定する意義	- 24 -
第4章 本市が目指す道の駅	- 25 -
4-1 コンセプト	- 25 -
4-2 基本方針	- 25 -
4-3 機能	- 27 -
第5章 整備検討路線	- 29 -
5-1 整備検討路線の抽出	- 29 -
5-2 本市が整備を検討する道の駅の類型	- 32 -
5-3 整備に向けた類型ごとの検討過程	- 34 -

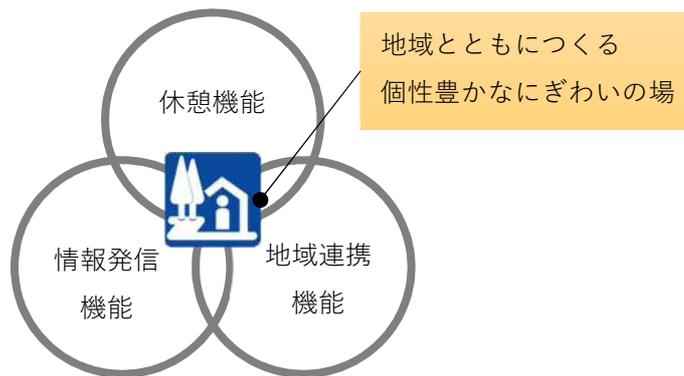
5-4 整備検討路線ごとの道の駅の方向性と想定される機能.....	- 38 -
【参考資料】	- 41 -
(1) 道の駅の関係施策.....	- 41 -
(2) 基本構想の検討体制	- 42 -

第1章 道の駅のいま

1-1 道の駅の基本機能

道の駅は、道路利用者のための「休憩機能」、道路利用者と地域住民のための「情報発信機能」、地域振興を図るための「地域連携機能」の3つの基本機能で構成され、1993年度（平成5年度）の制度創設以来、「地域とともに作る個性豊かなにぎわいの場」を提供するという役割を担っています。

<3つの基本機能>



観光情報の発信
(道の駅 ゲートウェイ函南)



キッズトイレを完備
(道の駅 パティオにいがた)



オリジナル商品の販売
(道の駅 保田小学校)

1-2 道の駅の登録要件

道の駅は、市町村や都道府県等が国土交通省に登録申請し、開駅することができます。令和元年5月現在、全国の道の駅登録数は、1,154 駅に上ります。

登録の際の立地要件は、「休憩施設としての利用のしやすさや、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」とされています。

また、道の駅に必要な施設として、無料で利用できる駐車場、トイレ、子育て応援施設があること、施設全体がバリアフリー化されていること、道路及び地域に関する情報提供施設があることなどが挙げられています。

<道の駅の登録要件>

<立地要件>

休憩施設としての利用のしやすさや、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

<必要施設>

- ① 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トイレを備えるとともに、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
- ② 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備わっていること
- ③ 子育て応援施設として、乳幼児に対する授乳やおむつ交換が可能なスペースが備わっていること

<提供サービス>

- ① 駐車場、トイレ、ベビーコーナー及び電話は24時間利用可能であること
- ② 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

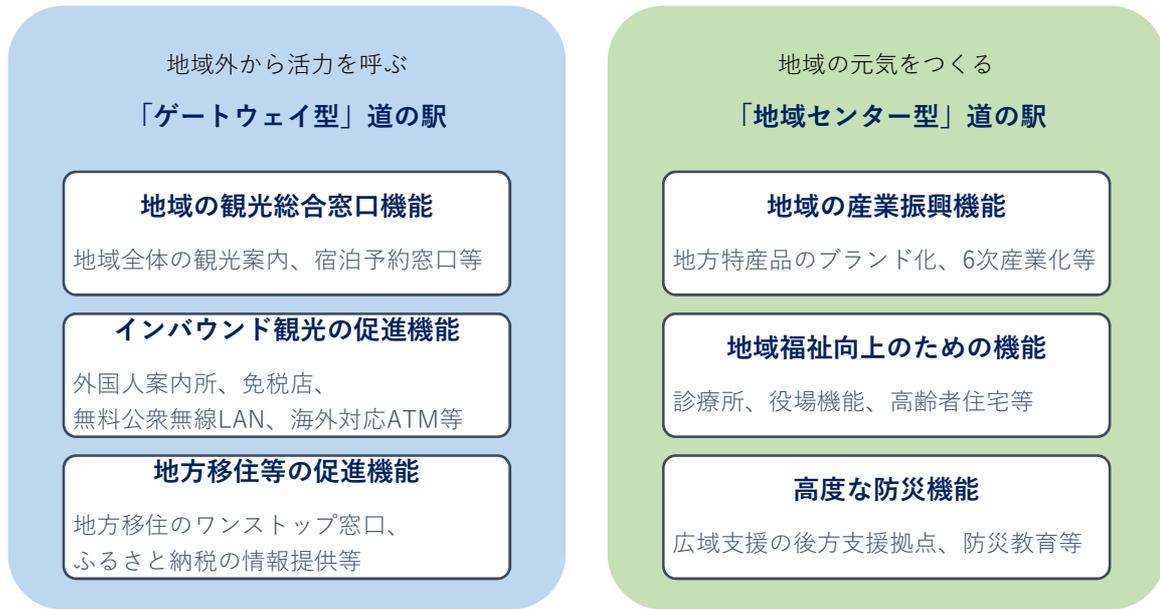
【参考】国土交通省「道の駅」登録・案内要綱

1-3 道の駅で地方創生を

制度創設当初、「道路利用者への安全で快適な道路交通環境の提供」が主目的であった道の駅は、現在、地域の特産品や観光資源などを存分に活かすことで、道の駅自体が目的地化され、人を呼び込むことができる交流の場へと進化を遂げました。また、福祉、防災、観光、文化活動、地域経済など様々な分野の課題を解決するための機能集約の場としても存在意義を高めています。道の駅は今や、雇用創出や地域経済の活性化、生活利便性の向上などに貢献できる「地方創生」の拠点となっています。

この動きを加速させるため、2014年度（平成26年度）に国土交通省によって、地方創生に関して優れた企画や方向性を提案している道の駅を顕彰する「重点「道の駅」制度」が創設され、道の駅の整備や運営において、国や関係機関が連携して地方公共団体を支援する体制ができています。

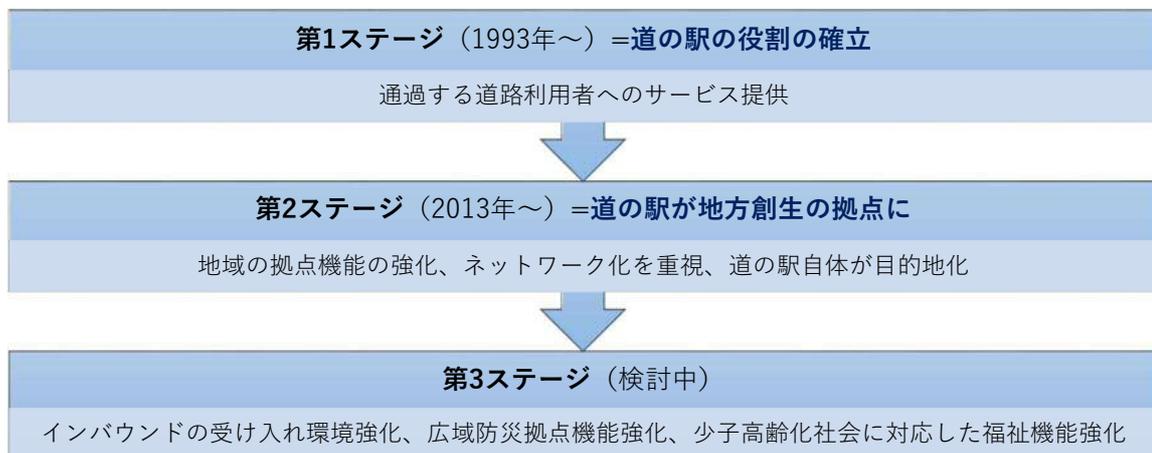
<重点「道の駅」に選定された機能の事例>



1-4 これからの道の駅

制度創設から四半世紀が経過し、道の駅の社会ニーズはさらに多様化しています。国土交通省では、平成31年1月に「新「道の駅」のあり方検討会」を立ち上げ、道の駅の新たなステージの議論を開始しました。令和元年5月現在、検討会は「個から面（ネットワーク）」の取組み強化や多様な主体との「新たな連携」の促進を基本的な方向性として掲げています。具体的には、観光先進国の実現に向けた訪日外国人旅行者の受け入れ環境の強化や、災害の頻発化・激甚化に対応するための更なる広域防災機能の強化、少子高齢化社会に対応するための福祉機能の強化など、個別課題の解決を掲げ、中間整理（案）を取りまとめています。

<道の駅のあり方の変遷>

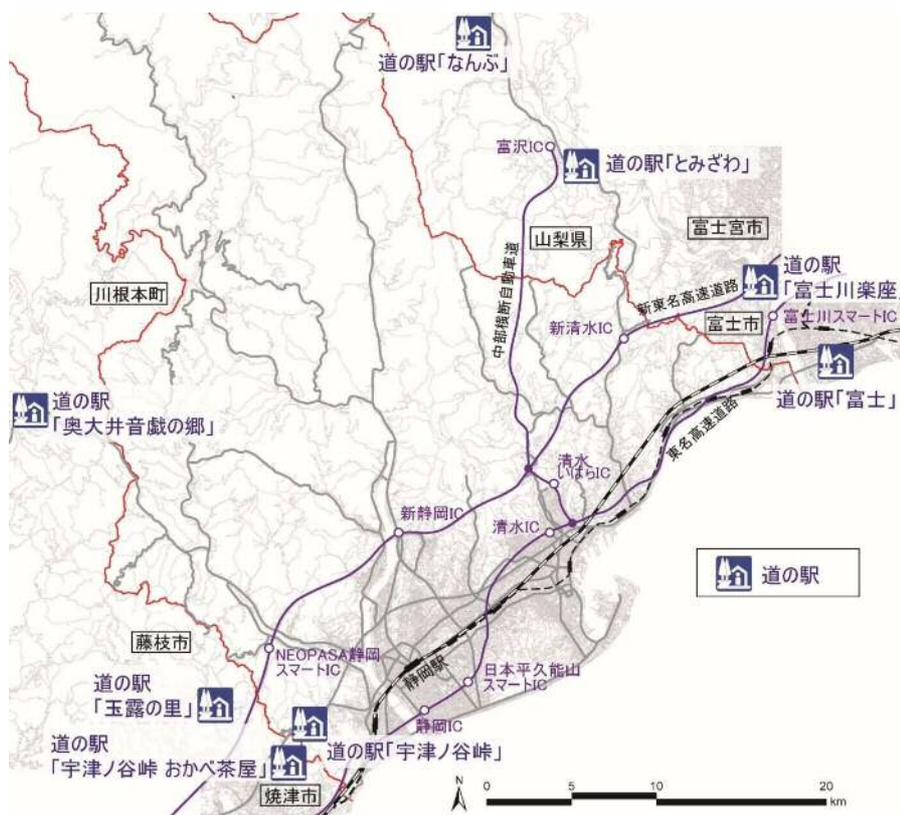


1-5 市内及び周辺の整備状況

県内には24駅の道の駅がありますが、そのうち本市にある道の駅は、西端に位置する「宇津ノ谷峠（駿河区宇津ノ谷）」の1駅です。この道の駅は、宇津ノ谷峠を挟んで藤枝市側と上下線に分かれて立地し、制度創設当初の基本的な機能を有しています。そのほか、周辺市町には、静岡県内で最初に道の駅に登録された「富士（富士市）」、東名高速道路の上り方面から直結している「富士川楽座（富士市）」、奥大井の玄関口に位置する「奥大井音戯の郷（川根本町）」、全国三大産地の玉露を味わうことができる「玉露の里（藤枝市）」、山梨県内で最初に道の駅に登録された「とみざわ（山梨県南巨摩郡南部町）」が立地しています。

また、平成30年7月には「なんぶ（山梨県南巨摩郡南部町）」が開駅し、食のテーマパークとして豊富な商品を取り扱っています。

<周辺の道の駅整備状況>



休憩と情報発信機能
(道の駅 宇津ノ谷峠 (静岡市側))



休憩と情報発信機能
(道の駅 富士)



食のテーマパーク
(道の駅 なんぶ)

第2章 なぜ新たな道の駅を検討するのか

2-1 本市の交通特性

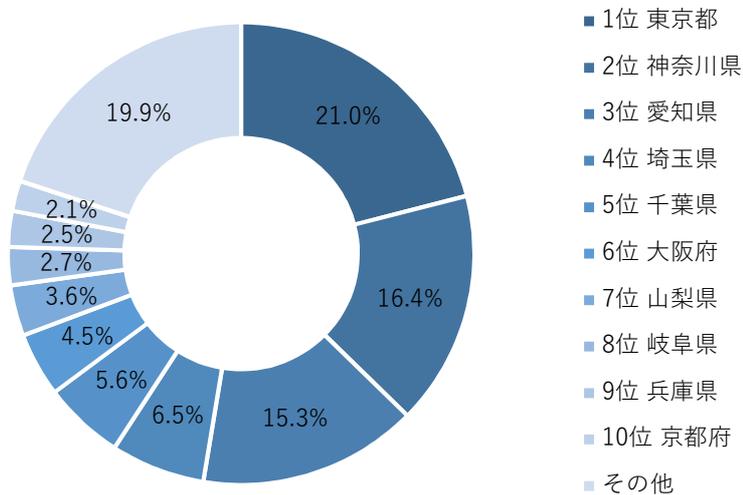
(1) 良好な主要都市とのアクセス

古くから東海道が整備されたことで、本市を通る東西交通は非常に発達しており、自動車を利用した移動においても、本市と東京、名古屋、大阪といった主要都市とのアクセスは良好です。主要都市から適度な距離にあるため、首都圏や中京圏に居住する多くの人が本市を訪れています。

<主要都市との位置関係>



<市内滞在人口の居住都道府県別割合>



※ 休日 14 時に市内に滞在した県外居住者について、その居住都道府県別構成比を表示（観光以外の目的の来訪者も含む）

【出典】株式会社 N T T ドコモ・株式会社ドコモ・インサイトマーケティング「モバイル空間統計®」、RESAS

(2) 中部横断自動車道の開通による新たな交流

中部横断自動車道は、静岡市から山梨県を通り長野県小諸市へ至る全長約132kmの高速道路です。この道路は、新東名高速道路及び中央自動車道と接続するほか、将来的に上信越自動車道とも接続する計画です。平成31年3月に新清水ジャンクションから富沢インターチェンジまでが開通したことで、静岡県内区間の供用が始まっています。

この開通により、静岡・山梨・長野の交流がより一層活性化し、交流人口が拡大するとともに、国際拠点港湾である清水港との連携により物流機能が強化されることが期待されます。

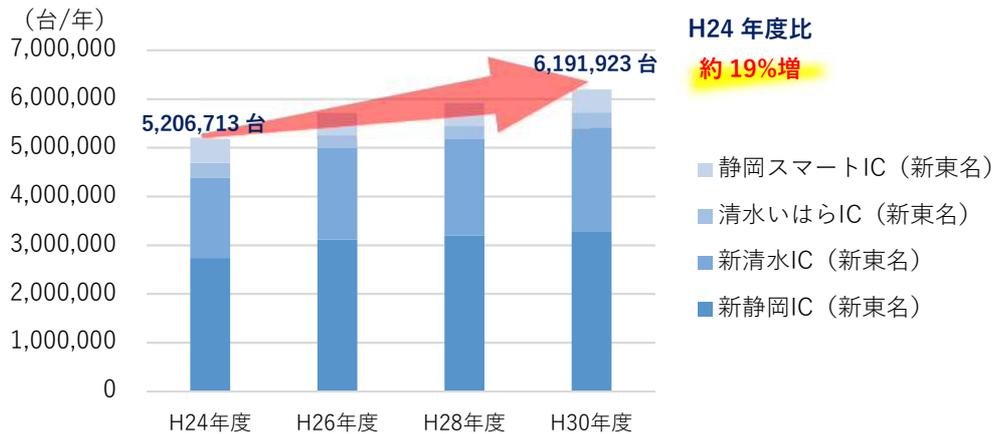


【出典】中部横断自動車道整備促進静岡県中部地域協議会

(3) 新東名高速道路インターチェンジ利用者の増加

本市には現在、6つの高速道路インターチェンジがあります。このうち、4つが新東名高速道路インターチェンジです。平成24年4月の新東名高速道路の供用以来、新静岡IC、新清水IC、清水いはらIC及び静岡スマートICの利用者総数は年々増加しており、本市の玄関口としての役割を確立しています。

<新東名高速道路インターチェンジ利用者数の推移>



【出典】中日本高速道路株式会社公表データ

(4) 新たなインターチェンジの供用による更なる広域アクセスの向上

本市では、市内7つ目のインターチェンジである日本平久能山スマートインターチェンジ（駿河区宮川）の供用が控えています。この供用により、市内の高速道路インターチェンジ5kmカバー人口率が97%に達するほか、日本平久能山エリアと三保松原をはじめとする市内の交流エリアの周遊性が向上します。

<市内の高速道路インターチェンジ5km圏域>



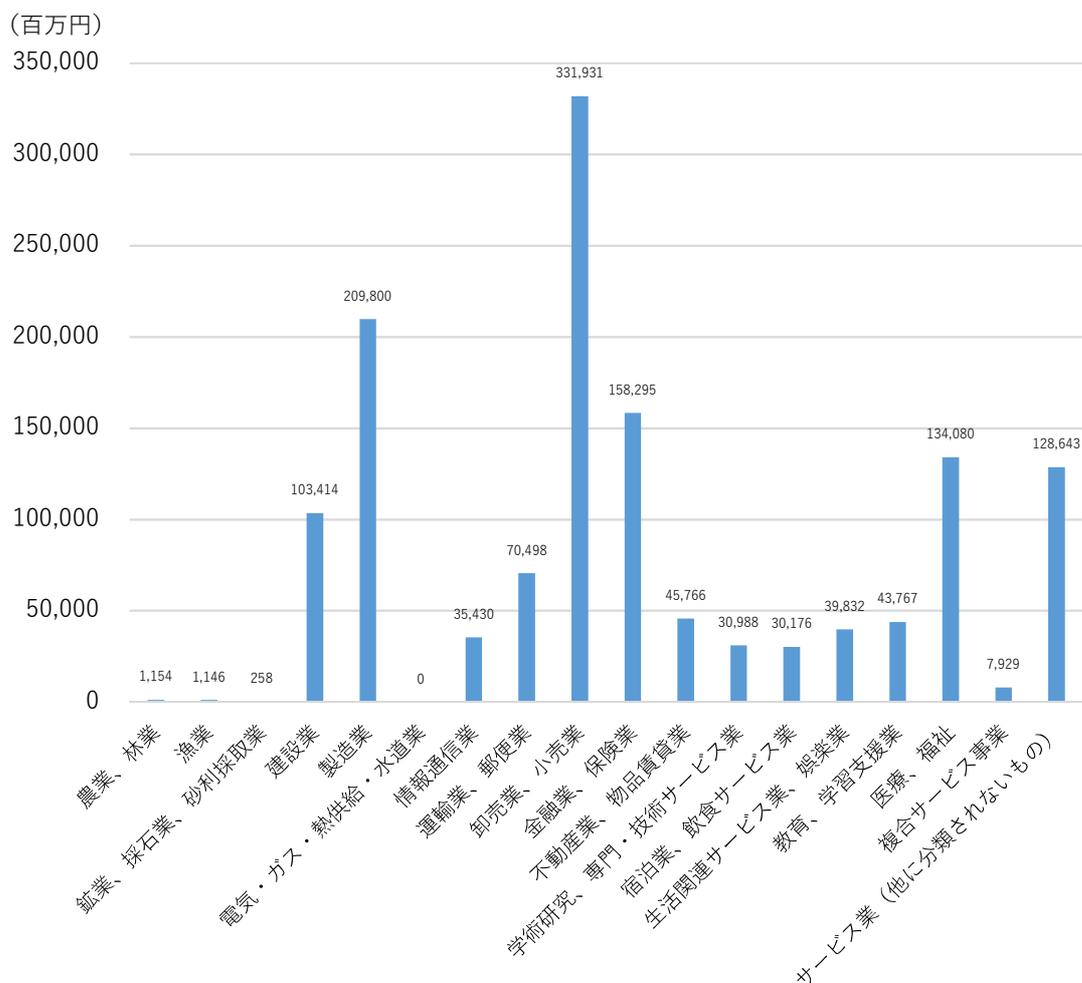
2-2 本市の産業

(1) 本市の産業の特徴

企業が生産によって生み出した価値を表した産業大分類別付加価値額を見ると、本市の産業は、卸売・小売業、製造業、金融・保険業などの存在が大きいことがわかります。この中でも製造業は特に伸びており、平成29年の製造品出荷額は、1兆9,708億円（速報値）で県内第1位となっており、平成25年比で約12.5%増加しています。行政区ごとの比較では、清水区が大きな割合を占めており、平成28年から平成29年にかけては、約11.4%増の1兆1,779億円（速報値）となっています。

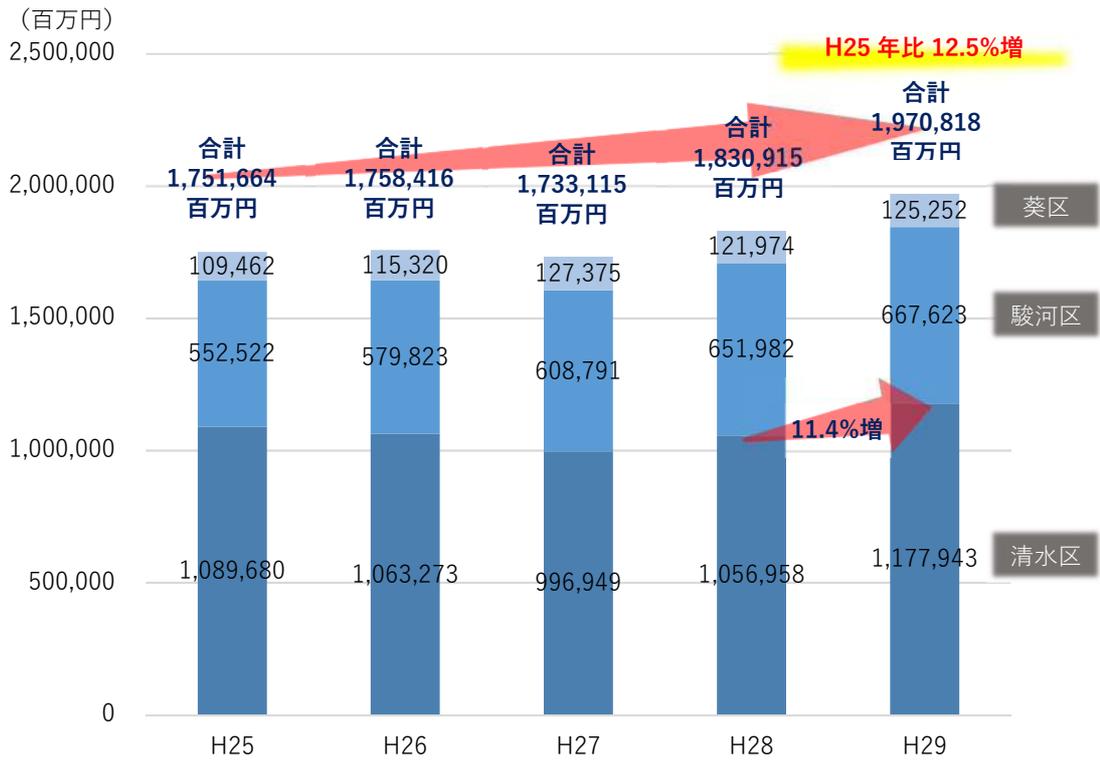
また、産業構造の偏りがわかる産業別市内総生産額の特化係数を見ると、政令指定都市の中では、農林水産業が特徴的な産業であることがわかります。

<本市の産業大分類別付加価値額（企業単位、H24）>



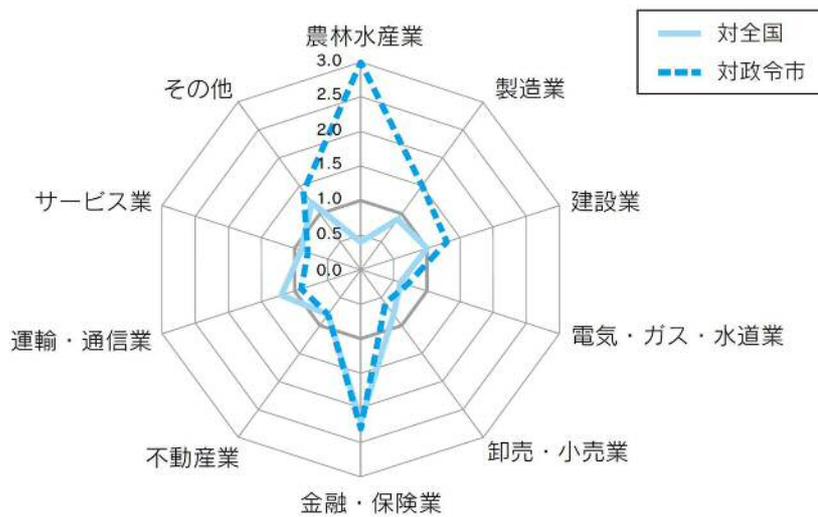
【出典】総務省・経済産業省「平成24年経済センサスー活動調査」

<市内の製造品出荷額>



【出典】静岡県「平成26年、平成29年工業統計調査（確報）、平成30年工業統計調査（速報）」

<産業別市内総生産額の特化係数（H23）>



【出典】内閣府「平成23年度県民経済計算」、静岡県「平成23年度しずおかけんの地域経済計算」、第2次静岡市産業振興プラン

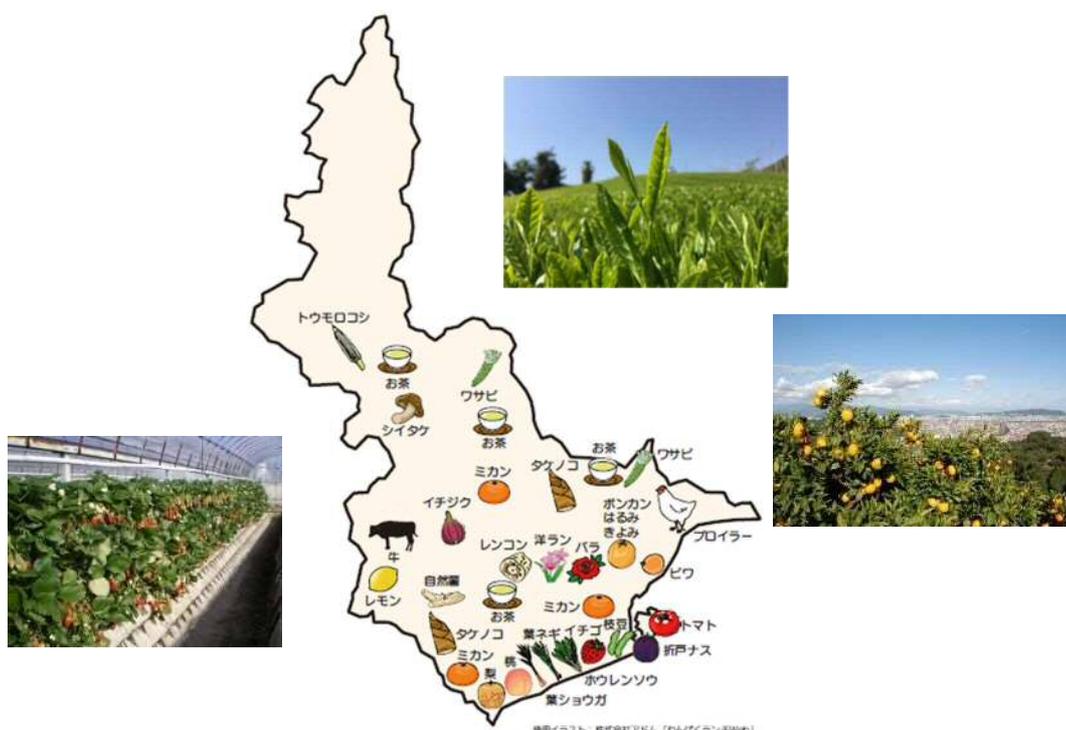
(2) 農業

恵まれた立地や気象条件を背景に、本市では、お茶や柑橘などの樹園地農業や野菜や花きといった路地・施設栽培など、特色ある農業が展開しています。

一方、近年は農業従事者の高齢化や後継者不足が進み、経営耕地面積や農家数の減少、耕作放棄地の増加などの問題が顕在化しています。

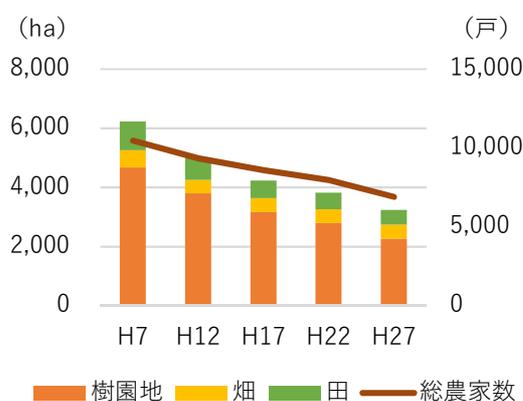
引き続き、農業の魅力を発信していくとともに、今後は、農産物の加工による付加価値の向上や体験型観光を含む6次産業化などによって農業分野のビジネスチャンスの創出を促すための検討が必要です。

<本市の農産物>



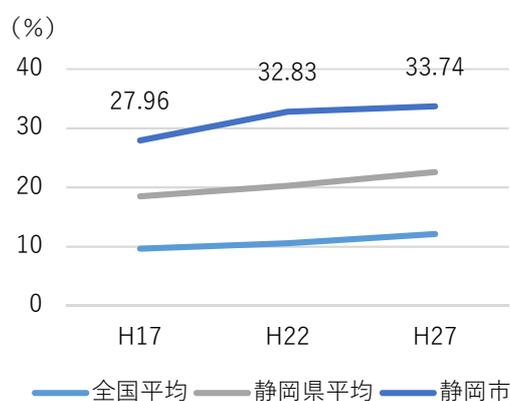
【出典】静岡市農業振興計画

<市内の農家数と種類別経営耕地面積>



【出典】農林業センサス

<耕作放棄地率の推移>



【出典】農林業センサス

(3) 水産業

本市は、水産資源が豊富な駿河湾に面しており、由比・蒲原地区の桜えび、清水地区のマグロ、用宗地区のしらすをはじめ、水産業が非常に盛んな都市です。

しかし、近年は生鮮魚介類の世帯当たりの年間消費量が減少しており、今後は水産物や加工品の普及、水産物の地域ブランド化に取り組む必要があります。

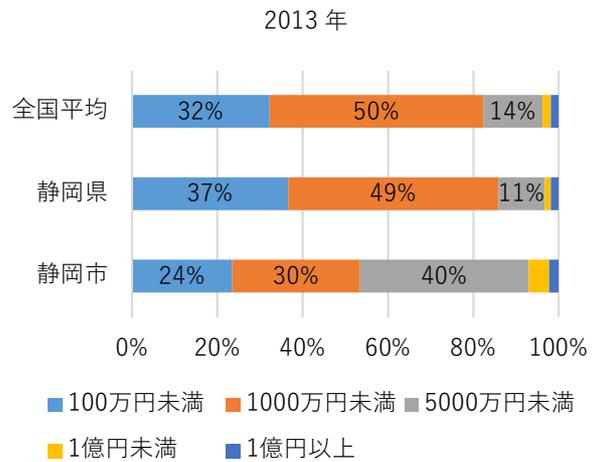
現在、本市では駿河湾沿岸地域に「しずまえ」という愛称を付け、豊富な水産物を活用した食文化の発信や、しずまえブランドの定着に取り組んでいます。

<経営体あたり漁獲物等販売金額>



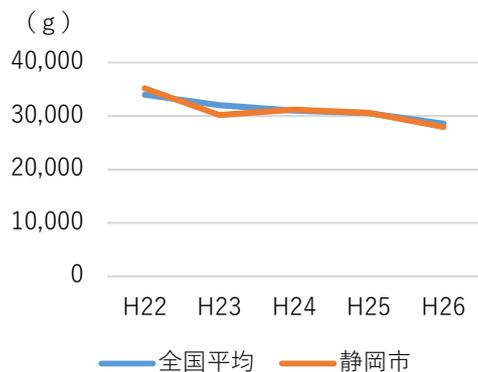
【出典】農林水産省「漁業センサス」、RESAS

<漁獲物等販売金額帯別経営体割合>



【出典】農林水産省「漁業センサス」、RESAS

<世帯当たりの生鮮魚介類の消費量>



【出典】総務省「家計調査」

<しずまえ>



【出典】静岡市しずまえ振興計画

(4) 観光

本市は、南アルプスから駿河湾に至るまで、多彩で貴重な自然環境を有しており、世界文化遺産である富士山の一大眺望地でもあります。また、古くから東西交通の要衝として栄えたことから、産業や文化芸術などが独自に育まれてきました。

「平成 29 年度静岡県観光交流の動向」における本市の観光交流客数は、2,400 万人超で県内第 1 位となっています。今後も本市の魅力を活用し、観光資源のパッケージ化、公共交通の充実などによる市内回遊性の向上、市内の着地型・体験型観光の旅行商品開発、国内外から人を呼び込むための受け入れ環境の充実等を図る必要があります。



駿府城公園



日本平動物園



エスパルスドリームプラザ



久能山東照宮

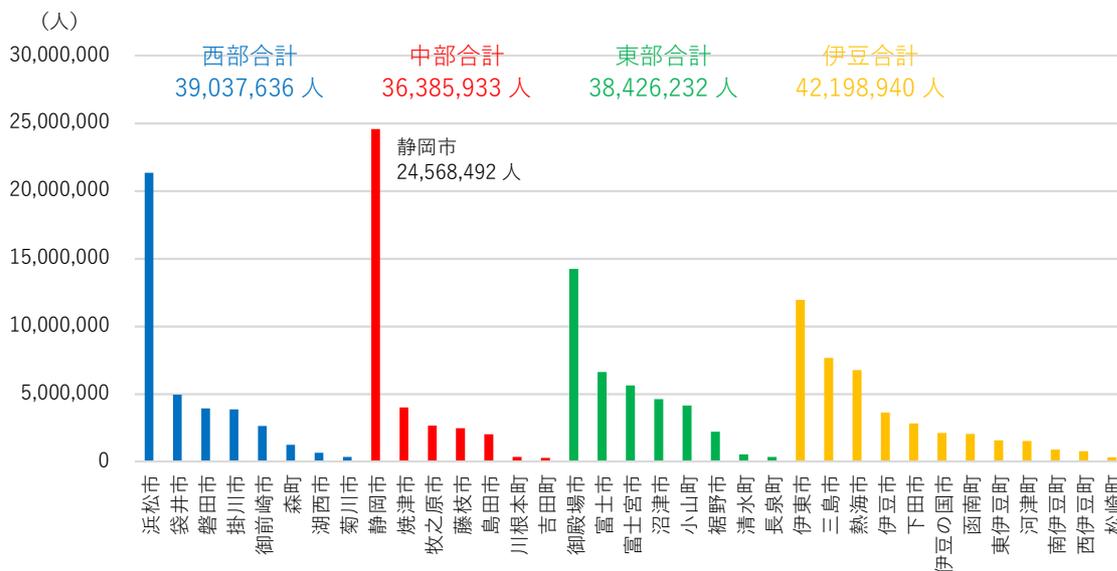


日本平夢テラス



三保松原

< 県内市町別観光交流客数（平成 29 年度） >



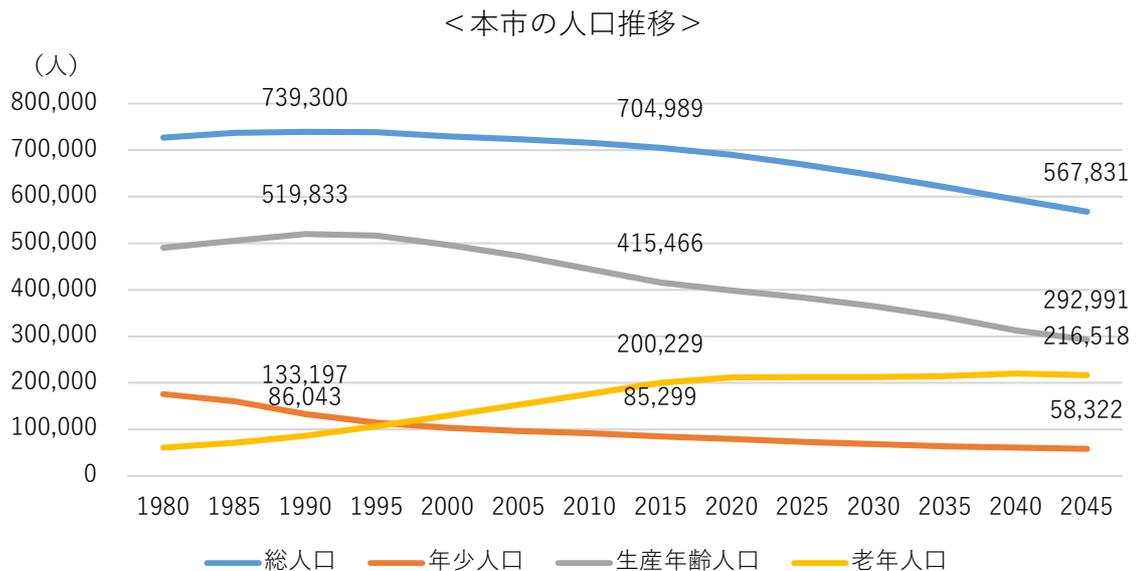
※ 観光交流客数とは、県内各地域を訪れた人の延べ人数とし、宿泊客数（旅館、ホテル、民宿等に宿泊した客数（延べ泊数））と観光レクリエーション客数（観光施設（地点）、スポーツレクリエーション施設、行祭事及びイベント等への入場者、参加者等を市町が集計した客数）を合計したもの

【参考】静岡県観光政策課「平成 29 年度静岡県観光交流の動向」

2-3 本市の課題

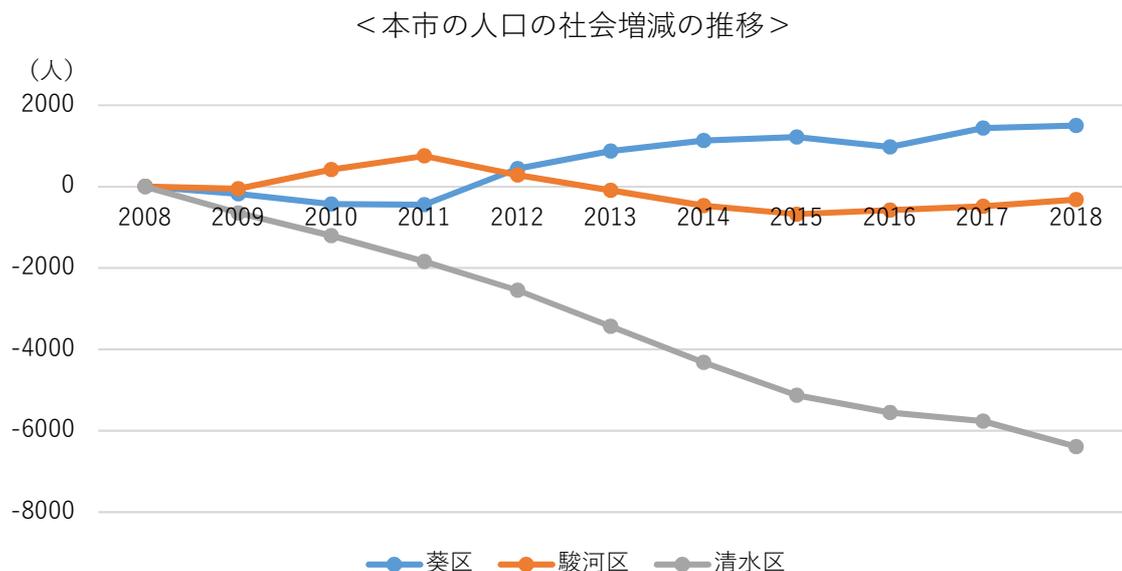
(1) 人口減少と少子高齢化

全国的に進行している人口減少と少子高齢化は、本市においても優先課題となっています。特に本市は、全国よりも早く人口減少に転じました。人口の社会増減を行政区ごとに見ると、清水区の人口流出が顕著であることがわかります。引き続き定住人口の維持に取り組むとともに、今後は、交流人口の拡大や関係人口の創出に取り組んでいく必要があります。

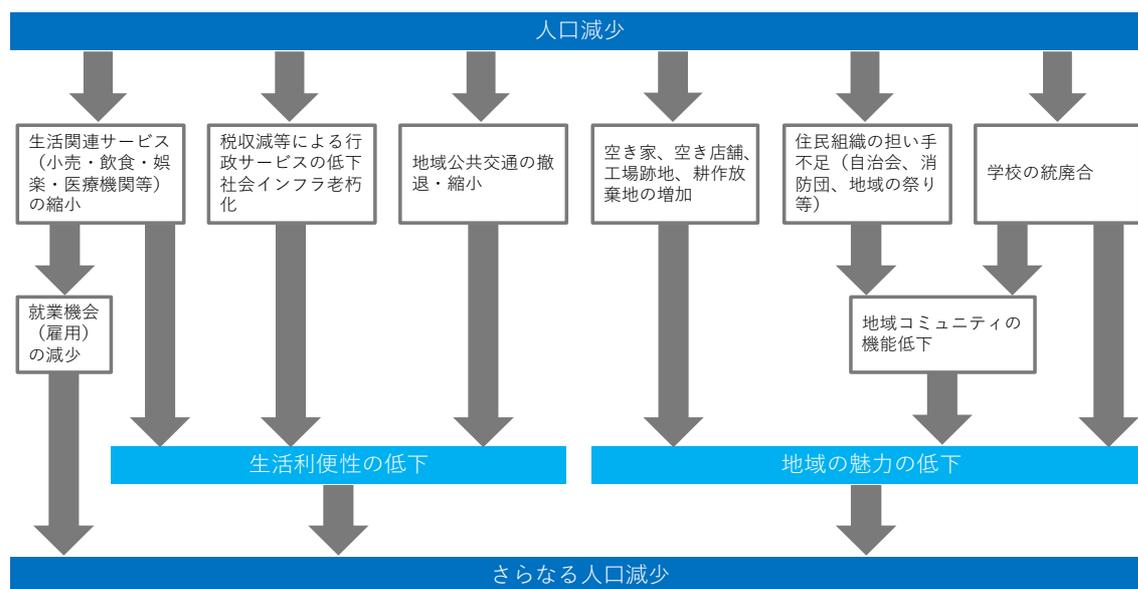


※ 2015年までは「国勢調査」のデータに基づく実績値、2020年以降は「国立社会保障・人口問題研究所」のデータ（平成25年3月公表）に基づく推計値

【出典】総務省「国勢調査」、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」

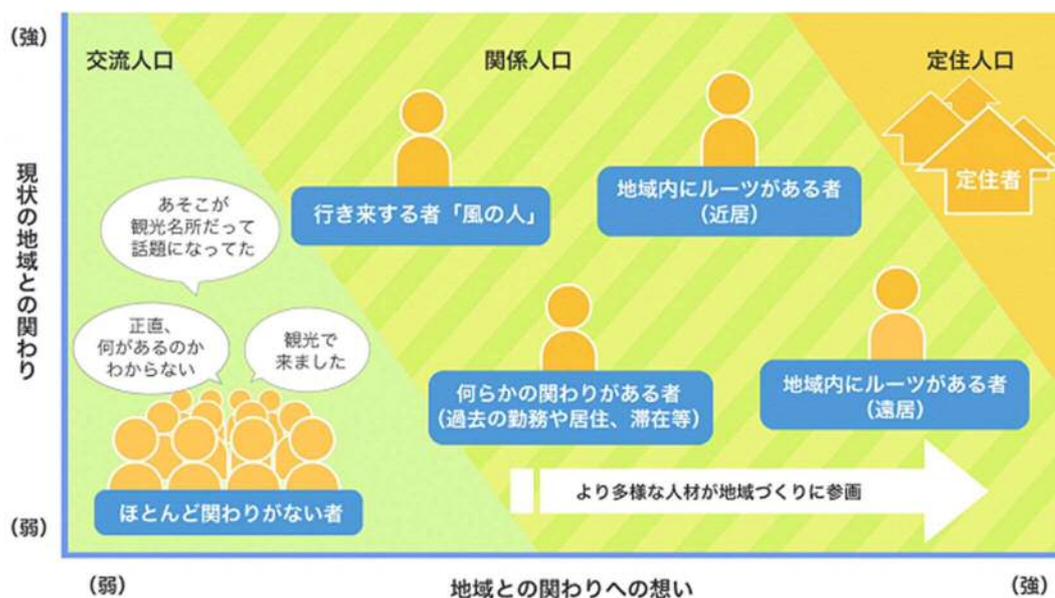


<人口減少の悪循環>



【参考】国土交通省「国土交通白書 2015」

<交流人口と関係人口>



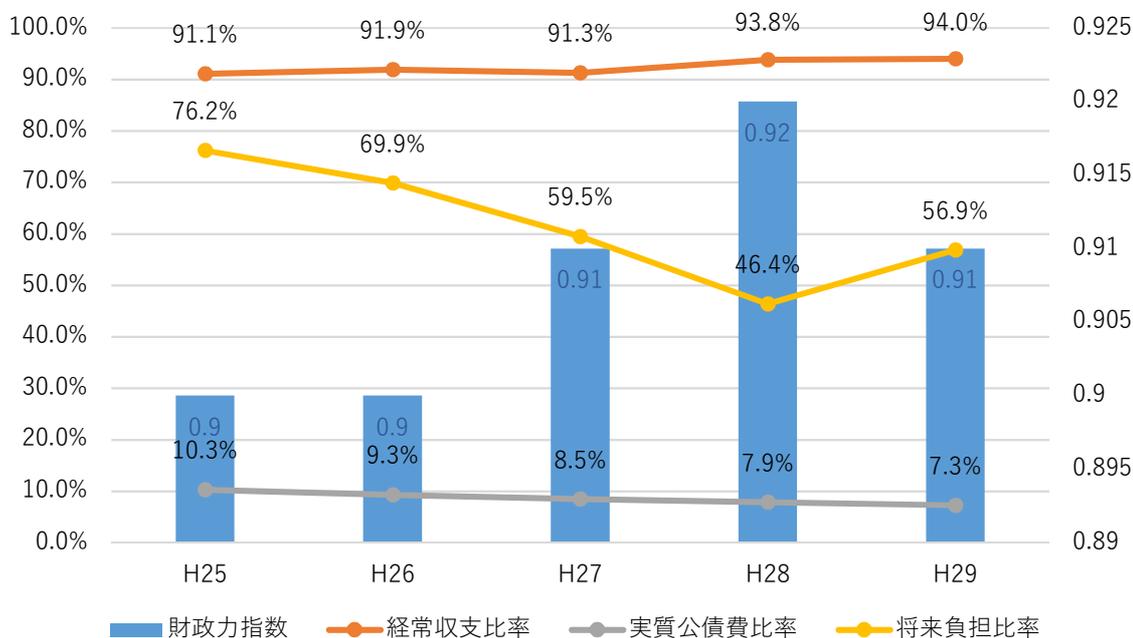
【出典】総務省「関係人口」ポータルサイト

(2) 柔軟な予算編成が困難な財政状況

過去5年の財政指標を見ると、使途が決まっている義務的経費が増加していることにより、経常収支比率が悪化しているため、柔軟な予算編成が困難になってきていること

がわかります。近年は、大きく投資できる時代から、限られた予算の中で上手く投資する時代になってきています。

<財政指標の推移>



2-4 本市の取組み

(1) 第3次総合計画×5大構想×SDGs

第3次総合計画は、2015年から2022年までの8年間の市政運営の基本となる計画です。まちづくりの目標を「世界に輝く静岡」の実現と設定し、目標の達成のために必要な6つの重点プロジェクトを掲げ、様々な課題に対し取り組むべき事業などを記載しています。

また、5大構想は、「世界に輝く静岡」を実現するため、スピード感を持って優先的に取り組んでいく5つの施策群で、3つの都心づくりと2つの仕組みづくりに取り組んでいます。

さらに、第3次総合計画及び5大構想に、国連が提唱した「全ての国や地域が持続的に発展」していくための17の世界共通の目標であるSDGs（Sustainable Development Goals（持続可能な開発目標））を組み込むことで、「世界に輝く静岡」の実現に向け、推進力を高めていきます。

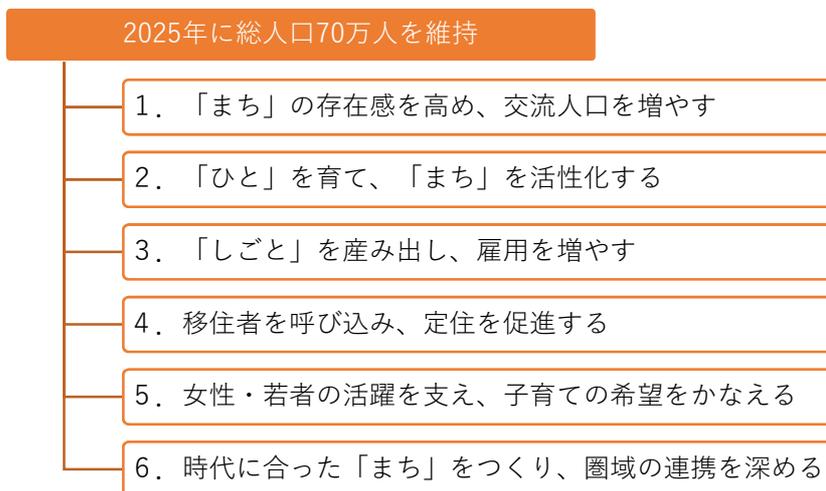
<総合計画の概要>



(2) 静岡市総合戦略

第3次総合計画には、「2025年に総人口70万人を維持」という目標が掲げられています。静岡市総合戦略は、人口減少とそれに伴う様々な課題に対応し、未来を切り開いていくことを目的に、以下のような戦略体系が策定されています。

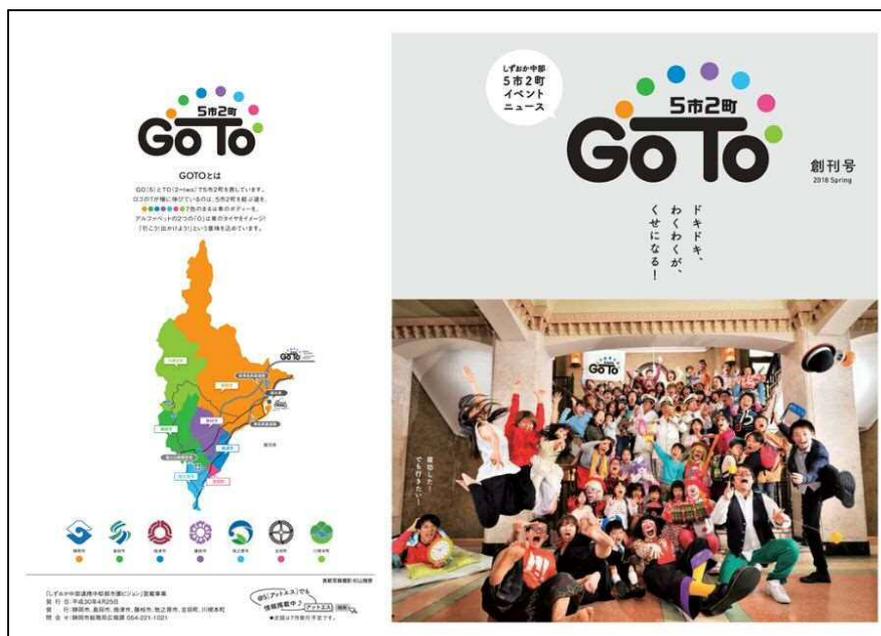
< 静岡市総合戦略の戦略体系 >



(3) 中部5市2町の連携

中部5市2町（静岡市、島田市、焼津市、藤枝市、牧之原市、吉田町及び川根本町）は、各市町に共通する大きな課題に立ち向かうため、「しずおか中部連携中枢都市圏」を形成しています。各市町の持つ地域資源を最大限に生かしつつ、圏域としての一体的な発展により、圏域内外からの交流人口の拡大に取り組んでいます。

< しずおか中部5市2町イベントニュース「GO TO」創刊号 >



(4) 大学との連携

本市は、四年制大学（大学院含む）5校と短期大学4校がある学園都市です。本市では、大学が有する能力、知的財産等を活用し、相互に連携・協力して地域課題に適切に対応し、優れた人材を育成することによって活力ある個性豊かな地域社会の形成と発展に寄与するため、以下の大学と包括連携協定を締結しています。

< 包括連携協定の締結大学（締結順） >

- ◆ 静岡県立大学（平成24年11月22日）
- ◆ 国立大学法人静岡大学（平成25年5月13日）
- ◆ 東海大学（平成27年2月17日）
- ◆ 静岡英和学院大学・静岡英和学院短期大学部（平成28年6月14日）
- ◆ 常葉大学（平成28年6月14日）
- ◆ 静岡産業大学（平成28年7月4日）

(5) 市民との協働

本市では、市民と行政との協働によるまちづくりを目指しています。そのため、それを担うシチズンシップに富んだ人材を養成する「静岡シチズンカレッジ こ・こ・に」を開校し、地域で活動する人材を養成する総合課程と、福祉や環境など分野別に人材を養成する専門課程を設定しています。

「静岡シチズンカレッジ こ・こ・に」は、次に掲げる方針を基に、人づくりに取り組んでいます。

- ① ビジョンを描く「〈こ〉構想力」を育む
未来に自分は何を実現させたいのかというビジョンを明確にすることが必要
- ② ビジョンの実現に向けて力強く進む「〈こ〉行動力」を育む
今日から自分がアクティブに前向きに活動することが大切
- ③ 共に行動する仲間を引きつけ魅了する「〈に〉人間力」を育む
シチズンシップをもつリーダーに不可欠なのが、人間としての魅力

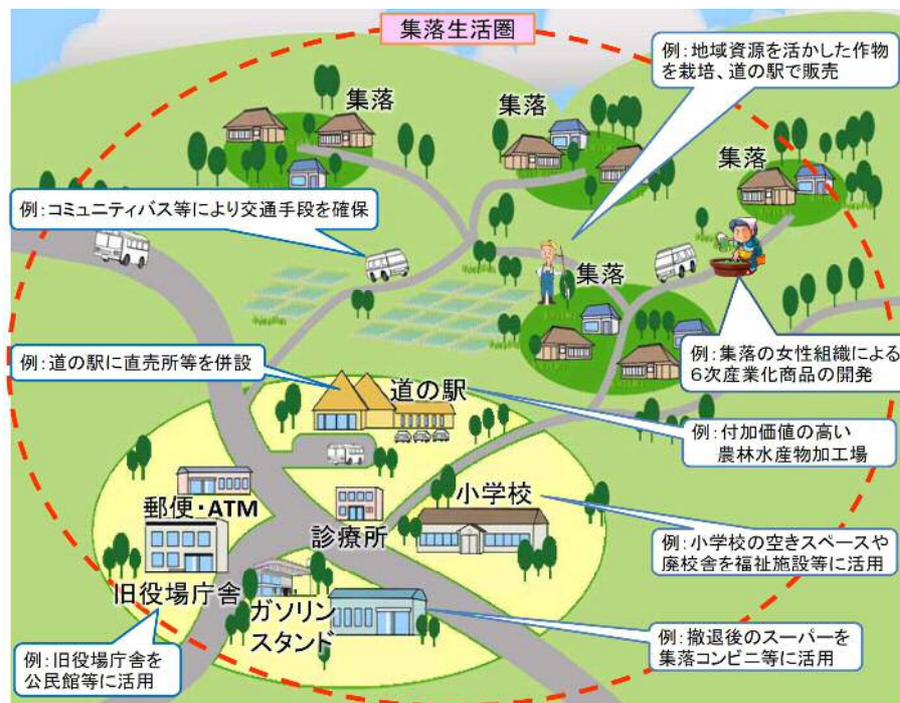
2-5 多様化する道の駅の社会ニーズ

(1) 「小さな拠点」の形成

中山間地域等の集落生活圏（複数の集落を含む）において、安心して暮らしていく上で必要な生活サービスを受け続けられる環境を維持していくために、地域住民が、自治体や事業者、各種団体と協力・役割分担をしながら、各種生活支援機能を集約・確保したり、地域の資源を活用し、しごと・収入を確保したりする取組みを「小さな拠点」づくりと言います。

道路ネットワークでつながる道の駅は、バス交通をはじめとする地域交通の結節点となり、直売所や福祉施設なども併設することができるため、小さな拠点づくりの核となります。

< 「小さな拠点」のイメージ >



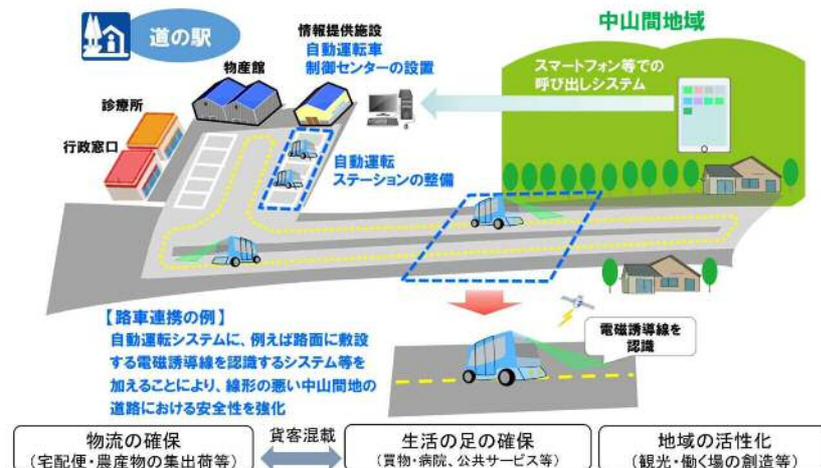
【出典】 内閣府地方創生推進室「地域生活を支える「小さな拠点」づくりの手引き」

(2) 自動運転技術の導入

高齢化が進行する中山間地域においては、人流・物流の確保が喫緊の課題となっています。国土交通省は、道の駅等を拠点とした自動運転サービスの2020年の社会実装を目指しています。今後、自動運転に対応した道路空間の活用方法や自動運転車両の技術向上、運行管理の方法、ビジネスモデルの構築などについて、実験や検討が進められます。

中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス 国土交通省

●高齢化が進行する中山間地域において、人流・物流を確保するため、「道の駅」等を拠点とした自動運転サービスを路車連携で社会実験・実装する。



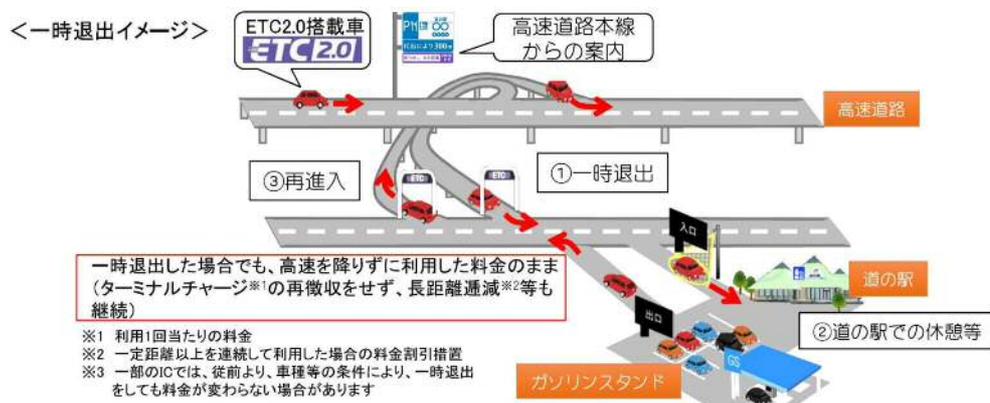
【出典】国土交通省「中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス」実証実験計画(案)資料

(3) 高速道路との連携

高速道路において、パーキングエリアまたはサービスエリアが少ない区間に道路休憩機能を充実させることは、高速道路管理者にとって課題となっています。

現在、国土交通省、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社及び西日本高速道路株式会社は、ETC2.0を搭載した車両を対象に、一時的な道路休憩のために高速道路から退出し、道の駅で休憩した後、再び退出したインターチェンジから高速道路を利用した場合に限り、利用1回当たりの料金を追加徴収しないという社会実験を複数の道の駅で実施しています。この制度が社会実装されることで、パーキングエリアやサービスエリアが不足する区間のインターチェンジ周辺に、道の駅を立地させる動きが進みます。

< ETC2.0 を活用した高速道路からの一時退出イメージ >



【出典】国土交通省「道の駅における高速道路一時退出実験」資料

(4) 今後の展開

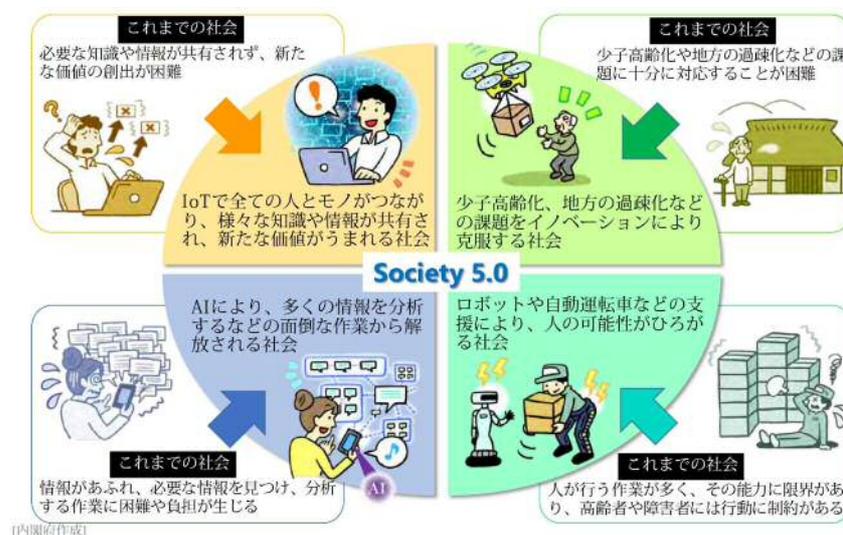
内閣府は、経済発展と社会的課題の解決を目指す新たな社会として、「Society 5.0」を提唱しています。それは、これまでの狩猟社会（Society 1.0）、農耕社会（Society 2.0）、工業社会（Society 3.0）、情報社会（Society 4.0）に続く新たな社会の仕組みです。

近年、科学技術の進歩は目覚ましく、IoT（Internet of Things）による莫大な知識や情報の共有、人工知能（AI）による情報分析や即時的な判断能力、ロボットによる作業の正確化や効率化などは飛躍的に向上しています。

Society 5.0 で実現する社会では、IoT で全ての人と物がつながり、様々な知識や情報が共有され、今までにない新たな価値を生み出すことで、これまでの課題や困難を克服します。また、人工知能（AI）により、必要な情報が必要な時に提供されるようになり、ロボットや自動走行車などの技術で、少子高齢化、地方の過疎化、貧富の格差などの課題が克服されます。

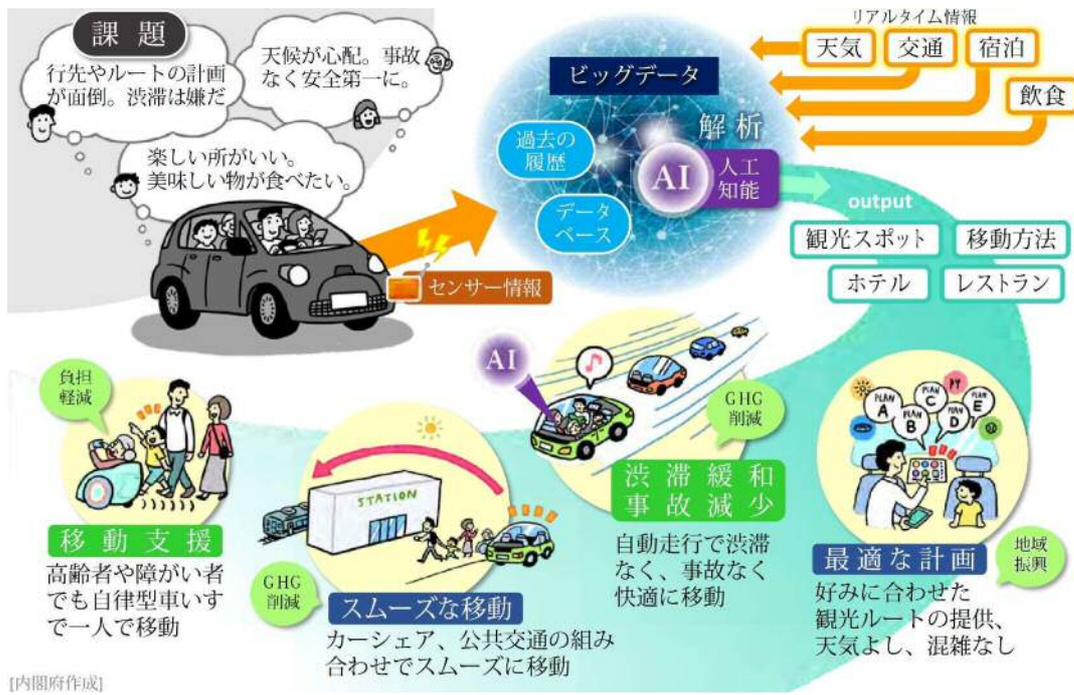
このように新たな社会が待ち受ける中、道の駅に期待される役割として、人と物のスムーズな移動を助けることや高齢者や障がい者などの移動を助けることなど、地域の交通を支える役割が挙げられます。取組みの一つとして、本市でも検討を開始している MaaS（Mobility as a Service）が挙げられます。これは、出発地から目的地までの移動ニーズに対して、多様な選択肢から最適な移動手段を“継ぎ目なく”一つのアプリで提供するなど、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念です。複数の移動手段を一元的にサービス提供するためには、乗り継ぎのための交通結節点の存在が重要で、道の駅はその役割を担う手段の一つです。

< Society 5.0 で実現する社会 >



【出典】内閣府「Society 5.0「科学技術イノベーションが拓く新たな世界」説明資料」

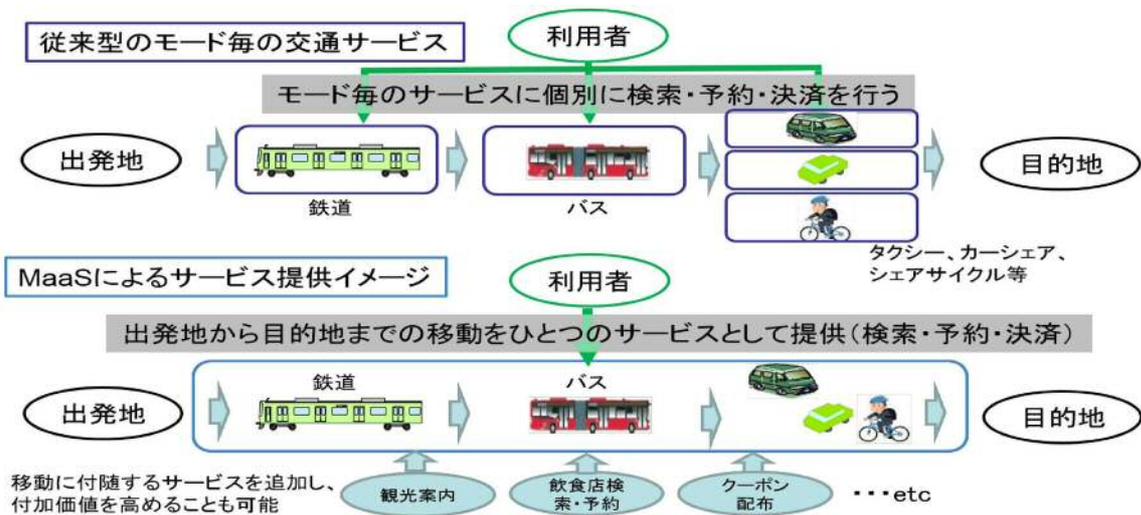
< Society 5.0 における交通分野の新たな価値の事例 >



[内閣府作成]

【出典】内閣府「Society 5.0「科学技術イノベーションが拓く新たな世界」説明資料」

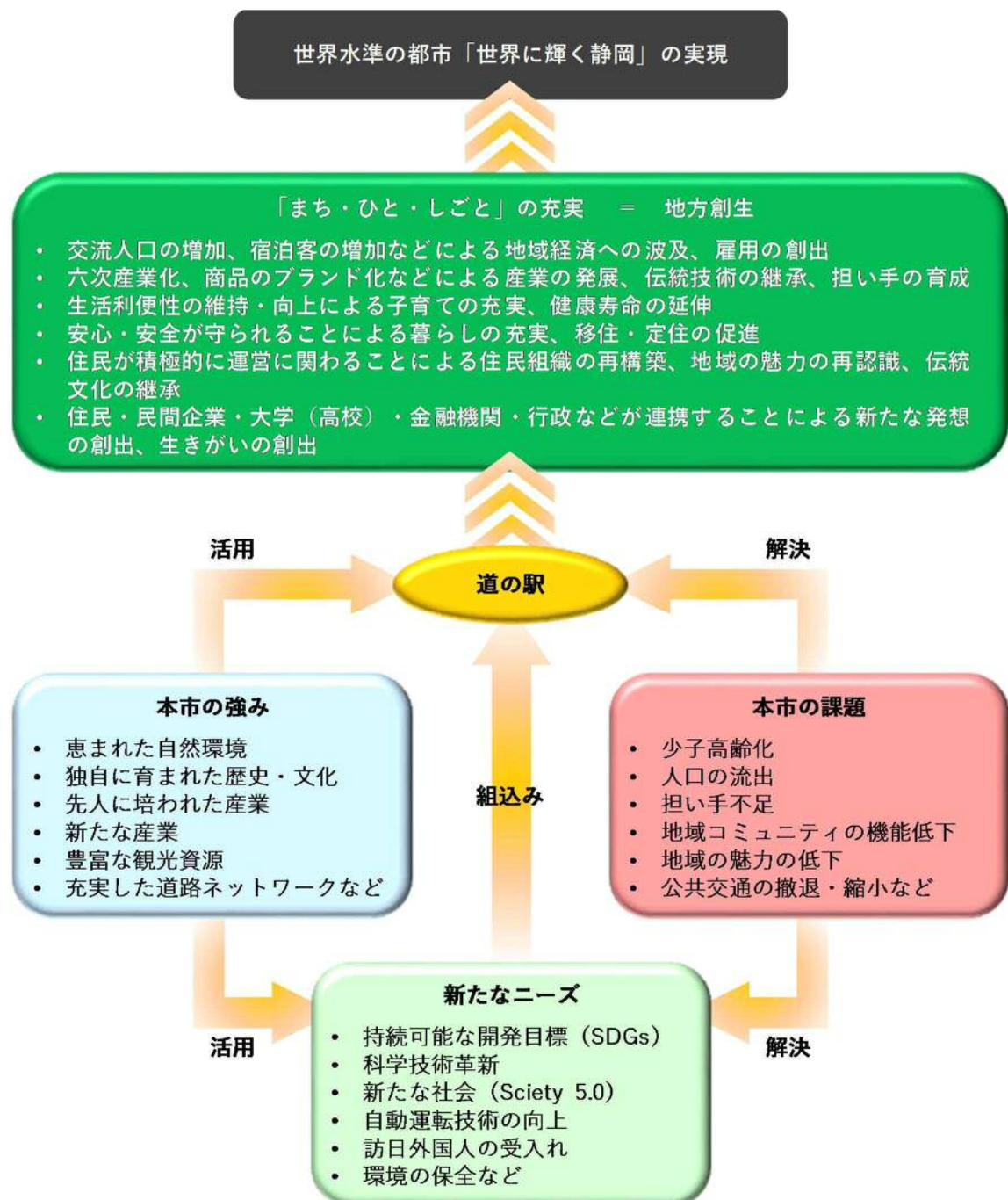
< MaaS の概要 >



【出典】国土交通省「第1回都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」資料

2-6 なぜ新たな道の駅を検討するのか

本市は少子高齢化や人口流出などに起因する様々な課題に直面しています。その一方で、恵まれた自然環境、独自に育まれた歴史や文化、先人に培われた素晴らしい産業、日本の主要都市とつながる広域道路ネットワーク等を活かすことで、未来を切り開くチャンスも有しています。本市はこのチャンスを活かすべく、第3次総合計画及び総合戦略を着実に実施し、「世界水準の都市」の実現を目指しています。世界水準の都市の実現に向け「地方創生」を果たしていくうえで、「道の駅」は大いに有効な手法です。

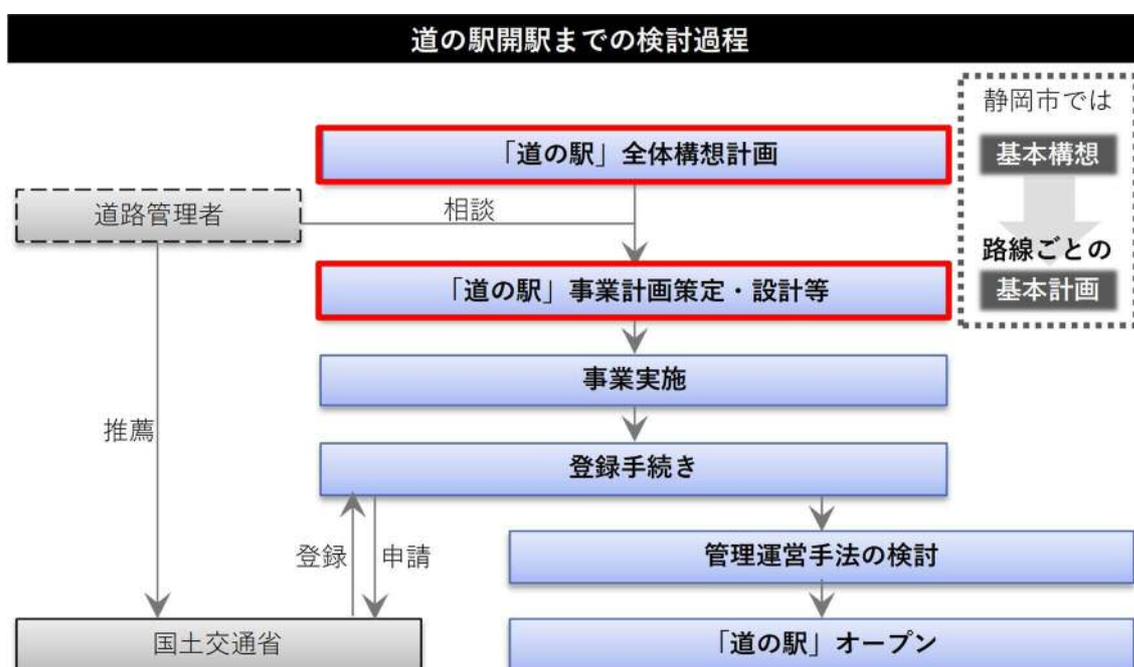


第3章 道の駅基本構想の位置づけ

3-1 開駅までの過程

道の駅の登録及び開駅までの流れは、以下の検討過程に示すとおりです。新たな道の駅を開駅する第一歩は、全体構想計画を策定することにあります。これが、本基本構想にあたります。

また、事業実施に移る際は、整備に向けた「基本計画」を策定する必要があります。本市は行政区域が広く、地域の特徴や抱える課題が地域ごとに異なるため、将来的に整備する新たな道の駅は、市内に1つとは限りません。したがって、本基本構想で示す整備検討路線に基づき、路線ごとの基本計画を複数策定する可能性があります。



【参考】国土交通省ホームページ

3-2 基本構想を策定する意義

道の駅は今や、道路利用者の休憩を主目的として整備するものではありません。また、行政が思いのままに整備するものでもありません。

これからの道の駅は、様々な課題を解決し、人や物呼び込むことを主目的に、産学官金民が連携してつくり上げていく必要があります。そのため、本基本構想に本市の道の駅の“あるべき姿”を記載し、今後の検討の指針とします。

第4章 本市が目指す道の駅

4-1 コンセプト

本市の交通特性、産業をはじめとする地域特性、人口減少及び少子高齢化に伴う様々な課題、それに立ち向かうための第3次総合計画を柱とする様々な取組みなどを踏まえ、目指す道の駅のコンセプトを、「しずおかの“イキ”が集まる道の駅」とします。

“イキ”という言葉には、以下のような様々な意味を込めています。

道の駅のコンセプト	
— しずおかの“イキ”が集まる道の駅 —	
行き交う（交流）	東名高速道路・新東名高速道路・中部横断自動車道の広域道路網を有効に活用する。
行き先（目的地化）	魅力的な資源を磨き上げて、みんなが集まる新たなスポットにする。
広域	しずおか中部連携中枢都市圏を牽引する都市として、周辺エリアへも効果を波及させる。
地域	少子高齢化に立ち向かう活力あるコミュニティを維持する。
生き	新鮮な海の幸、山の幸を魅力的な静岡ブランドにする。
粹	今川や徳川、東海道の育まれた独自の文化や伝統の粹を見せる。
生きがい	いつまでも元気に健康に「健康長寿世界一」を目指す。
生きる	大規模災害から人命を守る。人だけでなく自然も守り、豊かな環境を後世に引き継ぐ。

4-2 基本方針

コンセプトを達成するための6つの基本方針を立てました。

まず、第3次総合計画で市政のさらなる展開を目指していくための2つの目標である『「創造する力」による都市の発展』と『「つながる力」による暮らしの充実』に沿った4つの基本方針です。道の駅は地方創生を果たしていく手法の一つとして、本市の最上位計画である第3次総合計画の推進に貢献します。

第4章 本市が目指す道の駅

次に、計画から運営に至るまで、道の駅を「つくる」にあたって留意すべき2つの基本方針です。道の駅による地方創生は、つくってからスタートするものばかりではありません。計画や建設などの段階において、産学官金民の工夫を出し合うこと、新たな取り組みを試みることも自体も「広域」、「地域」、「生きがい」などのキーワードにつながる地方創生だと考えています。



道の駅の基本方針

「創造する力」による都市の発展（産業・経済の振興）

基本方針1：市内外からヒト・モノを呼び込み、送り出す交流拠点

静岡市へのアクセスの良さ、道路ネットワークを活かし、ヒト・モノの交流拠点をつくる

基本方針2：しずおかを発信する基地

ここに来れば静岡市のことが何でもわかる、静岡市に触れられる、そんな情報発信の基地をつくる

「つながる力」による暮らしの充実（安心・安全の確保）

基本方針3：誰もがまた来たくなる場所

地域の人たちが活躍することで、誰もが親しみを持ち、何度でも訪れたくなる場所をつくる

基本方針4：困ったときに誰もが頼るよりどころ

福祉機能を充実させて市民生活を守り、災害時には防災拠点として活躍する“よりどころ”をつくる

道の駅をつくるにあたって留意すべき基本方針

基本方針5：みんなで支える工夫の結集地点

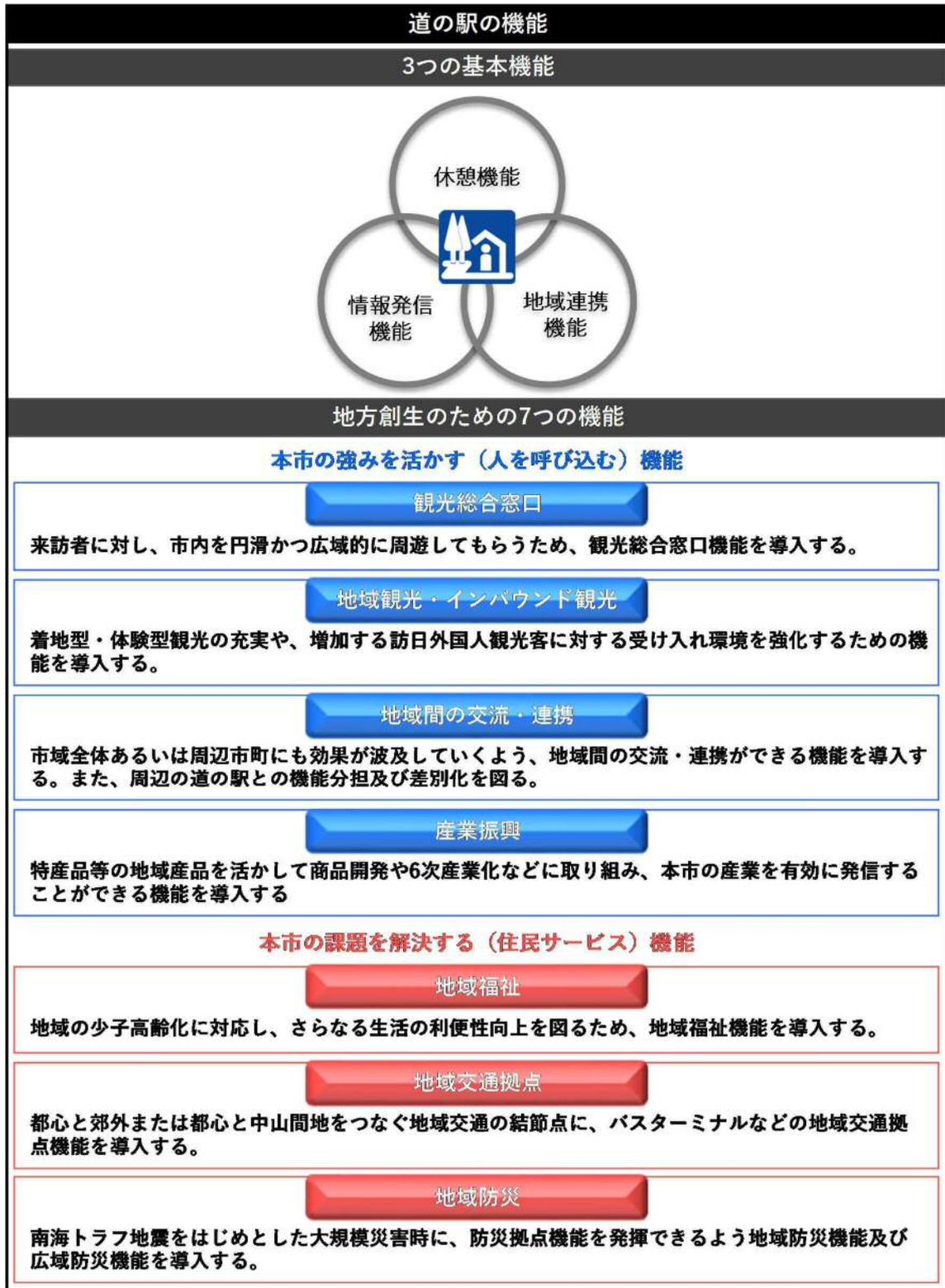
機能を維持し続けるため、計画・建設・維持管理・運営のすべてで、産学官金民の工夫を結集させる

基本方針6：新しい発想の創出地点

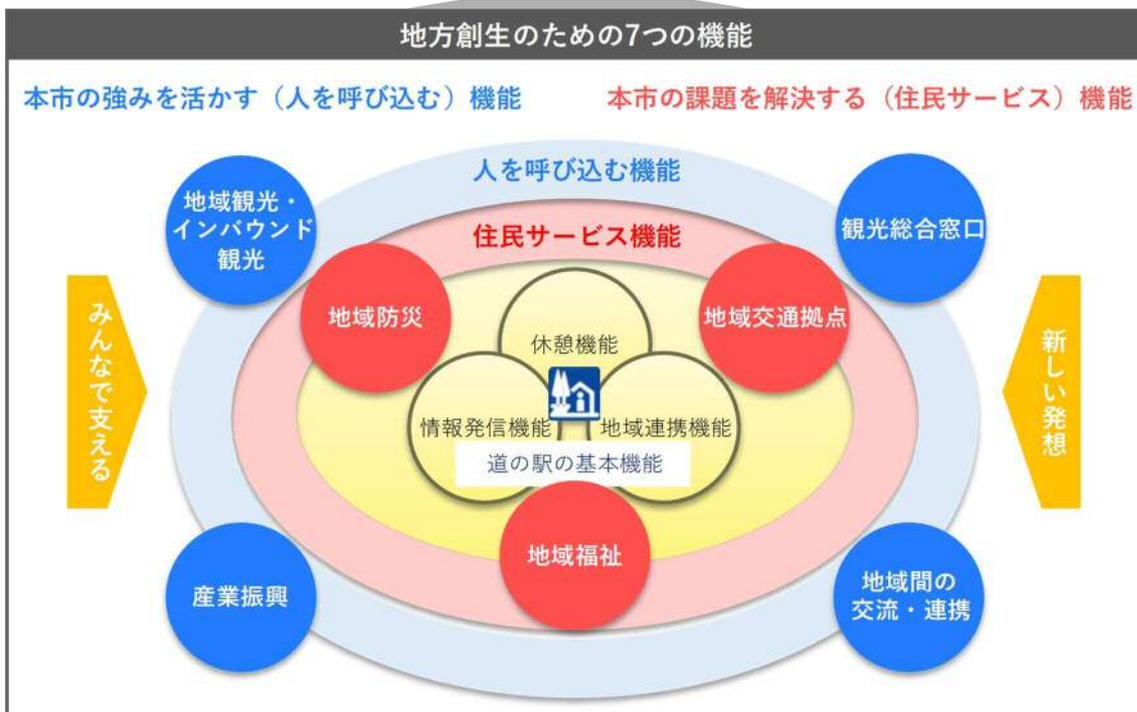
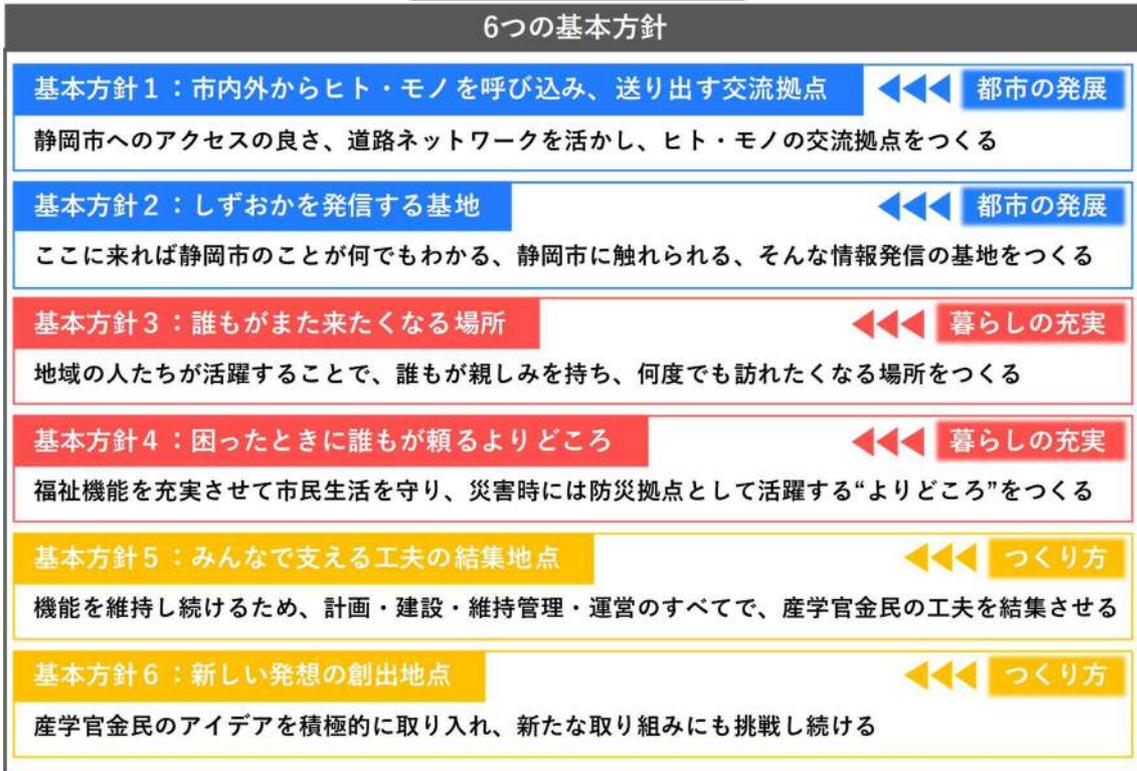
産学官金民のアイデアを積極的に取り入れ、新たな取り組みにも挑戦し続ける

4-3 機能

従来の道の駅の3つの基本機能に加え、本市では基本方針を達成するために必要な機能を7つ整理しました。また、機能の役割によって「本市の強みを活かす（人を呼び込む）」機能と「本市の課題を解決する（住民サービス）」機能に分類しました。



<本市が目指す道の駅（まとめ）>



第5章 整備検討路線

5-1 整備検討路線の抽出

本市には、一般国道5路線、主要地方道10路線、一般県道23路線及び1万路線を超える市道がありますが、これらの路線のうち、目指す道の駅の機能が最大限発揮される路線で整備を検討する必要があります。そこで、広域的な道路ネットワーク、防災、まちづくり等の観点から、以下のようなステップで「整備検討路線」を6路線抽出しました。また、整備を検討する区間は、次頁以降に示す図のとおりです。

抽出STEP1 一般国道、主要地方道及び一般県道の抽出

「市内外からヒト・モノを呼び込み 送り出す交流拠点」にするため、より広域的な幹線道路網を構成する一般国道、主要地方道及び一般県道38路線を抽出する。

抽出STEP2 緊急輸送道路の抽出

道の駅は災害時、より広域的な防災機能を発現することが期待されているため、災害直後から避難、救護、救援等の活動を支援する必要がある。そのため、一般国道、主要地方道及び一般県道のうち、緊急輸送道路※に指定されている17路線を抽出する。

※ 緊急輸送道路とは、災害直後から緊急車両の通行を確保すべき重要な路線で、高速自動車国道や一般国道及びこれらを連絡する幹線的な道路のこと

抽出STEP3 都市計画マスタープランとの整合

地方創生の拠点として、雇用創出や地域経済の活性化、生活利便性の向上などに貢献するため、静岡市都市計画マスタープランにおける都市構造軸で、「産業軸」または「観光・交流軸」に位置付けられた路線もしくは「地域交通結節点」の設置が検討されている9路線を抽出する。

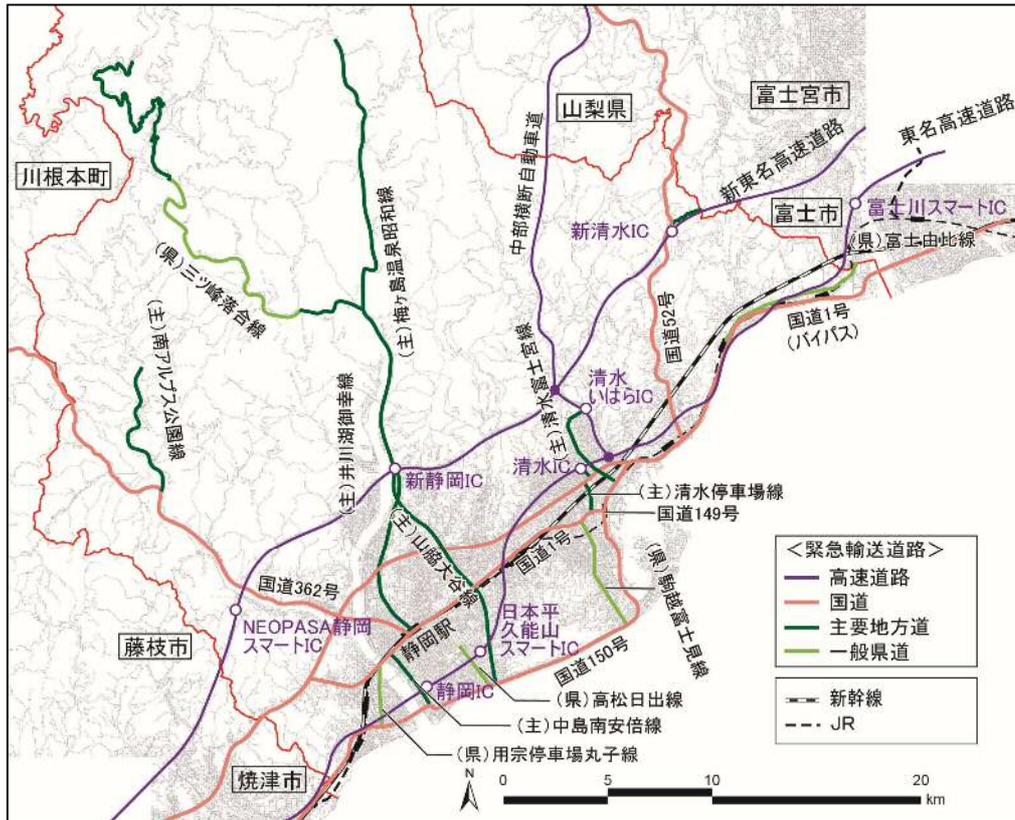
抽出STEP4 道路交通渋滞発生エリアの除外

道路交通渋滞の発生は、大きな経済損失を生み出す。集客施設であり、地域経済の活性化を図るべき施設である道の駅が、道路交通渋滞を助長させることがないように、検討対象から渋滞エリア（静岡県道路交通渋滞対策推進協議会が設定）を除外する。

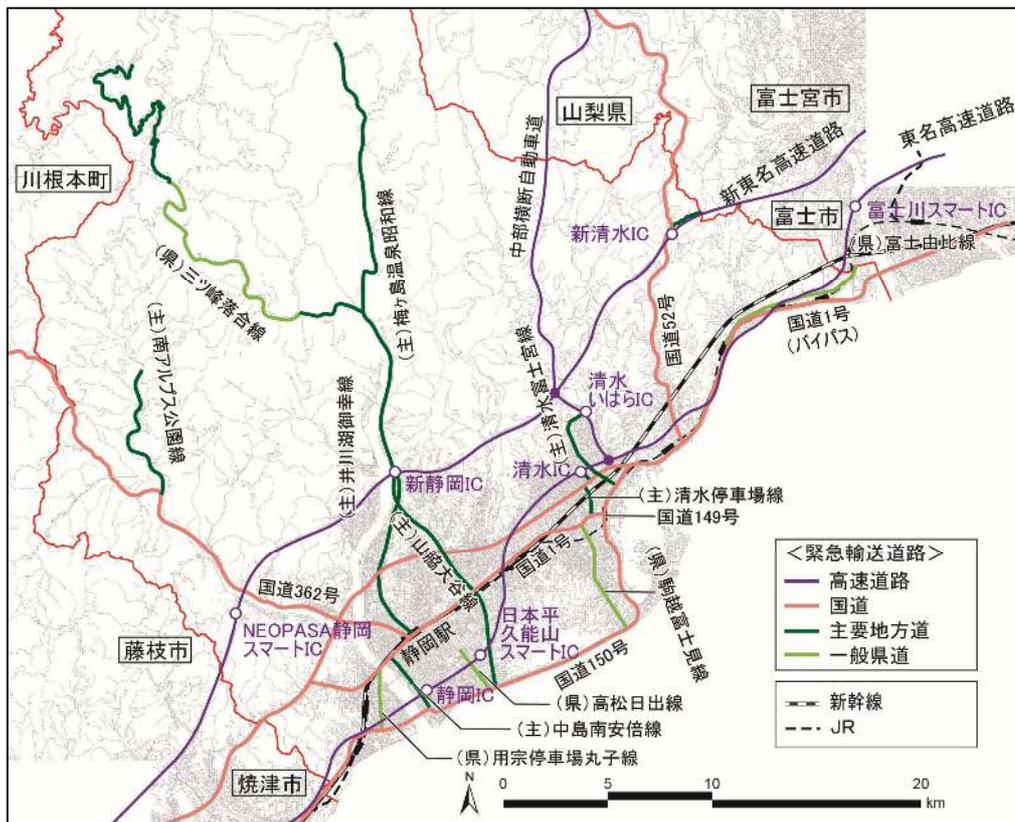
整備検討路線の抽出

国道1号バイパス（以下「国道1号」とする。）、**国道52号**、**国道150号**、**国道362号**、**主要地方道井川湖御幸線（梅ヶ島温泉昭和線）**、**主要地方道清水富士宮線**の6路線を整備検討路線とする。

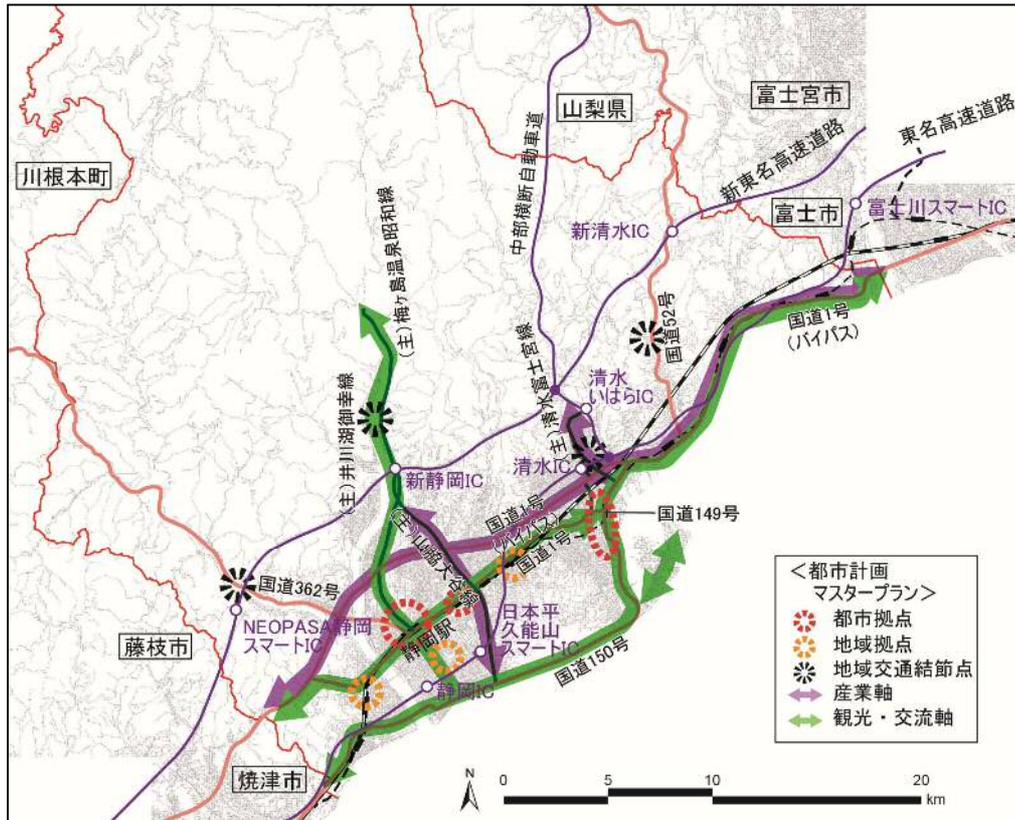
<抽出 STEP1 一般国道、主要地方道及び一般県道の抽出>



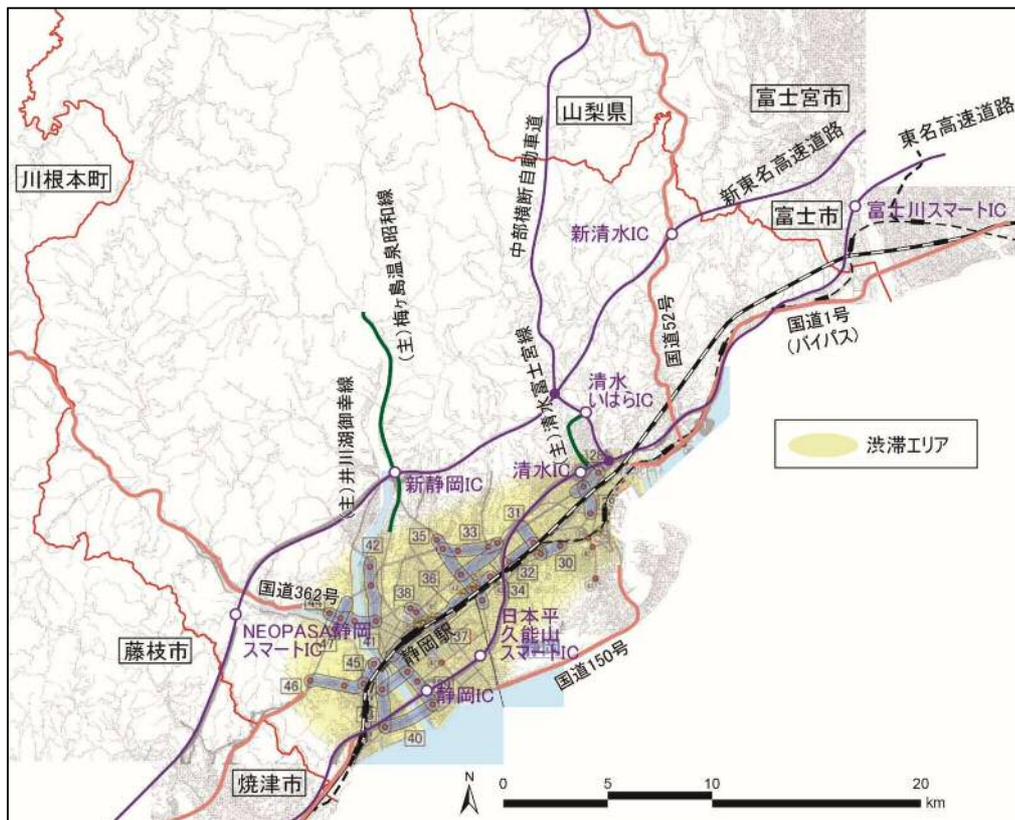
<抽出 STEP2 緊急輸送道路の抽出>



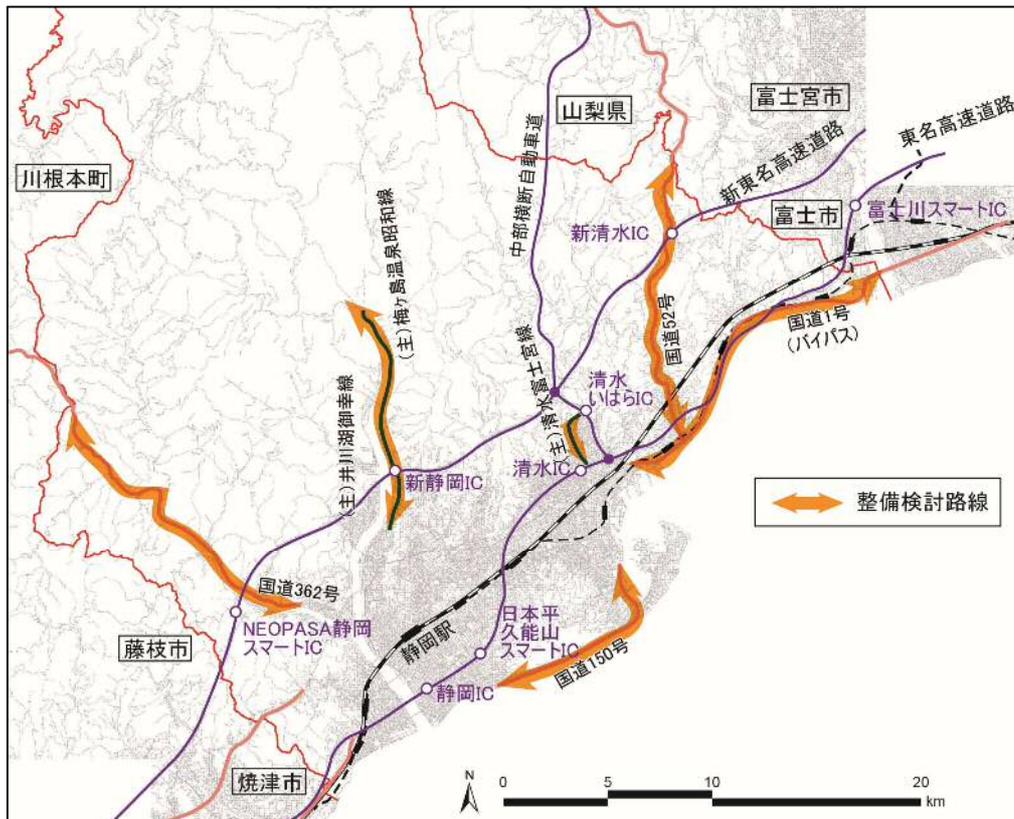
<抽出 STEP3 都市計画マスタープランとの整合>



<抽出 STEP4 道路交通渋滞発生エリアの除外>



< 整備検討路線の抽出結果 >



5-2 本市が整備を検討する道の駅の類型

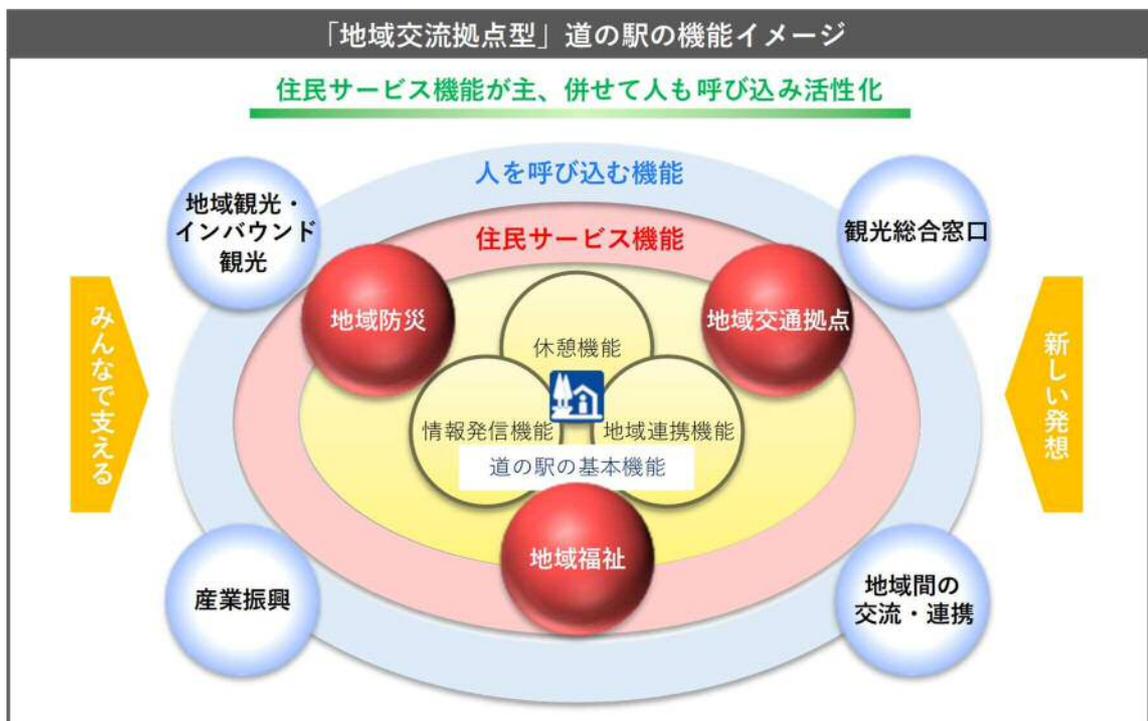
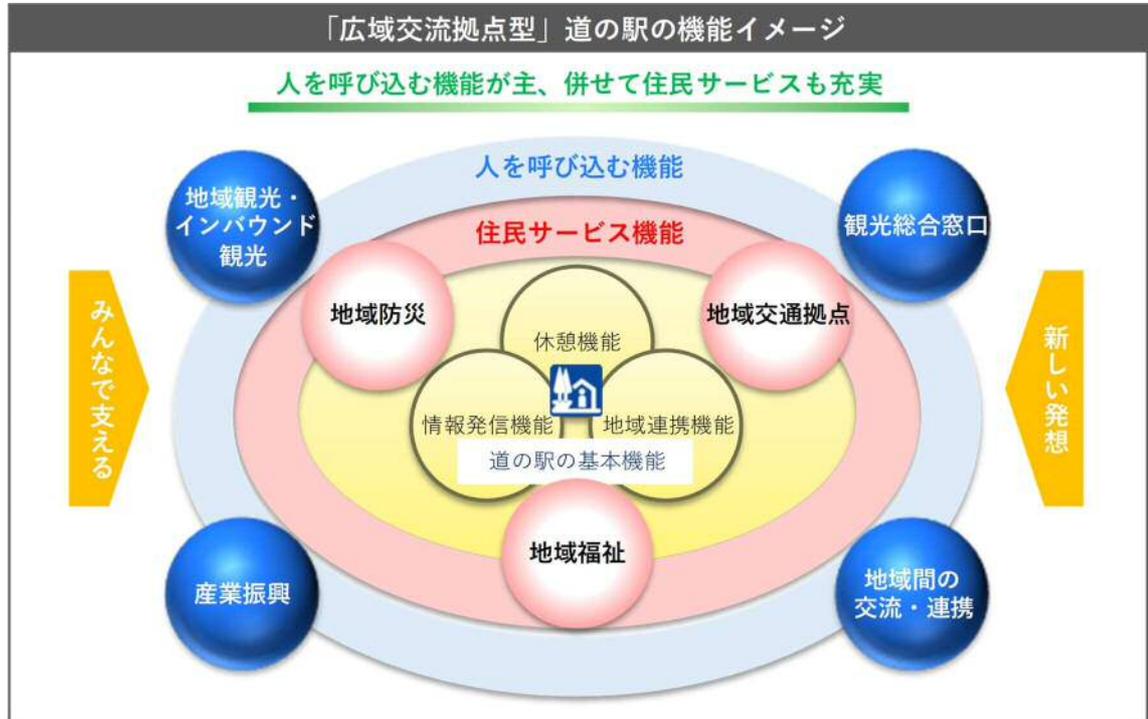
各整備検討路線に道の駅が設置された場合の利用者とその使われ方を想定すると、本市が検討する道の駅を2つに類型することができます。

まず、国道1号及び国道150号は、本市の物流を支える重要な路線で、より広域的な道路ネットワークと直結する路線です。また、主要地方道清水富士宮線は、中部横断自動車道の開通により、甲信越地方と清水都心を結ぶ重要な南北軸となります。そのため、これらの3路線は本市の強みを活かし、より効果的に市内外から人や物呼び込むことができる路線です。これらの路線の道の駅利用者は、地域住民に限らず、市外または県外からの来訪者、あるいは訪日外国人であることが想定されます。以上のことから、国道1号、国道150号及び主要地方道清水富士宮線の3路線で検討する道の駅を「広域交流拠点型」と類型します。

一方、国道52号、国道362号及び主要地方道井川湖御幸線（梅ヶ島温泉昭和線）の3路線は、広域的な道路ネットワークと結節する路線でありながら、都心と中山間地を結ぶ重要な路線でもあり、中山間地が抱える様々な課題を解決するための機能を充実させることで、生活利便性を向上させることができる路線です。そのため、主として地域

住民の日常的な利用が想定されます。以上のことから、これらの3路線で検討する道の駅を「地域交流拠点型」と類型します。

「広域交流拠点型」道の駅と「地域交流拠点型」道の駅に導入する機能のイメージは以下のとおりです。



5-3 整備に向けた類型ごとの検討過程

(1) 検討の留意事項

道の駅のような大規模施設は、公共施設を最大限に有効活用することを目指した「静岡市アセットマネジメント基本方針」に沿って検討する必要があります。検討段階では特に、本市が保有する施設の縮減のための「総資産量の適正化」、民間事業者のノウハウ等を活用することを前提とする「民間活力の導入」について留意する必要があります。また、「広域交流拠点型」道の駅と「地域交流拠点型」道の駅とでは、整備の目的や必要な機能が異なるため、それらの検討方針を分ける必要があります。

静岡市アセットマネジメント基本方針（公共施設）

1. 総資産量の適正化

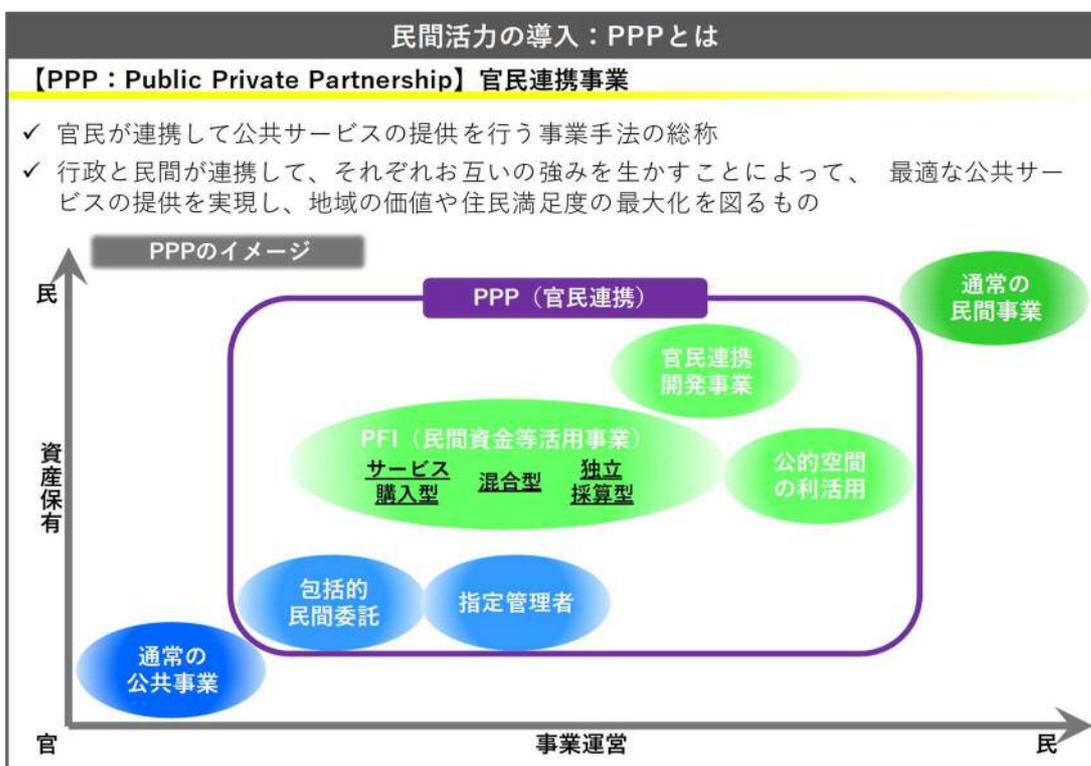
- 保有施設を廃止、複合化、集約化、用途変更するなど、施設の縮減に取り組む
- 新設が必要な場合は、総量規制（30年間で総延床面積20%縮減(H24.3末比)）の範囲内で費用対効果を考慮して整備する
- 施設廃止に伴う跡地は原則、売却する

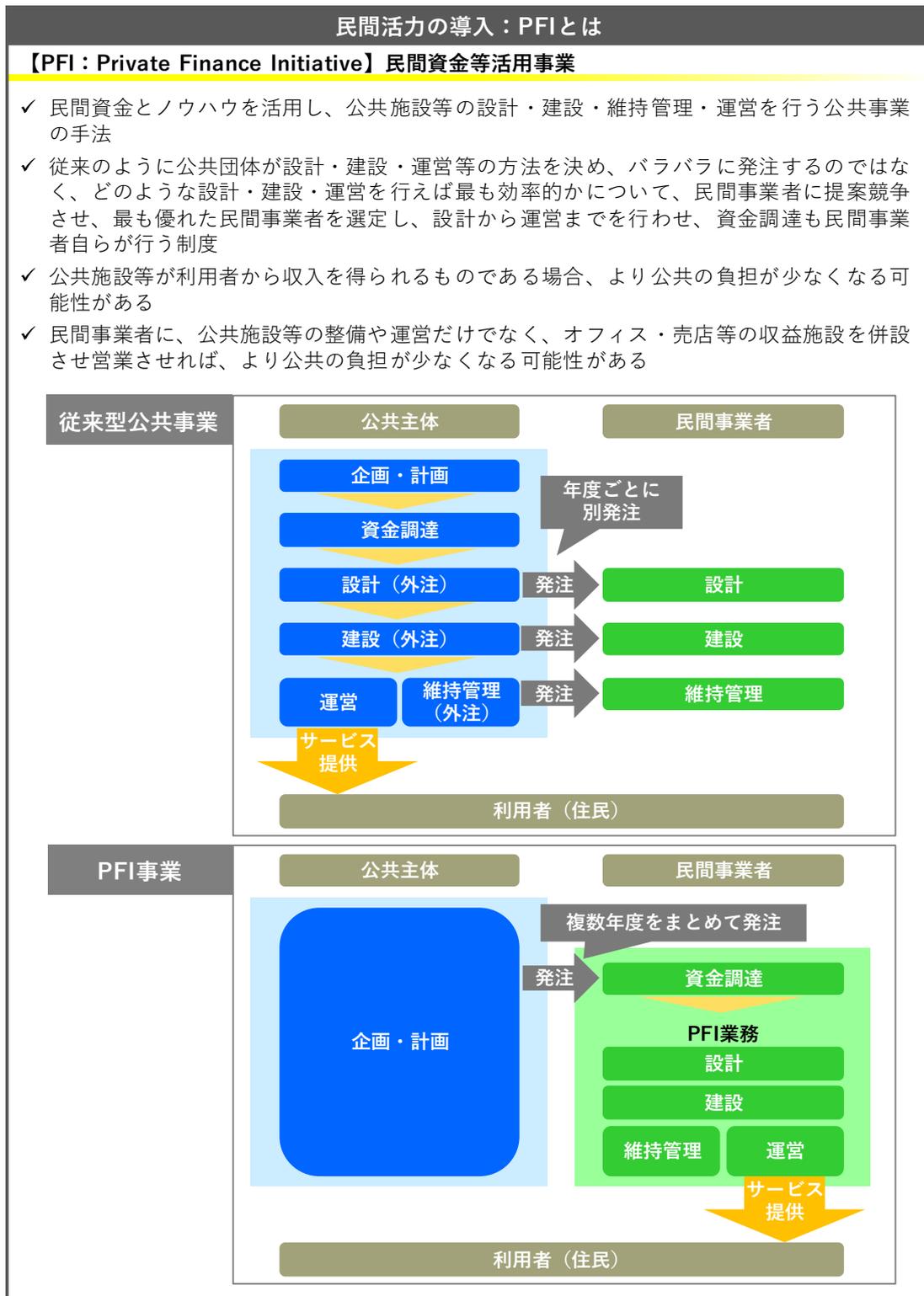
2. 長寿命化の推進

- 計画的な維持修繕（計画保全）を推進し、施設を安全に長持ちさせる
- 建替え更新時期の集中化を避けることで歳出予算の平準化を図る

3. 民間活力の導入

- 官民の役割分担を明確にし、PPP/PFIなどの手法を用い、民間活力を施設整備や管理に積極的に導入する





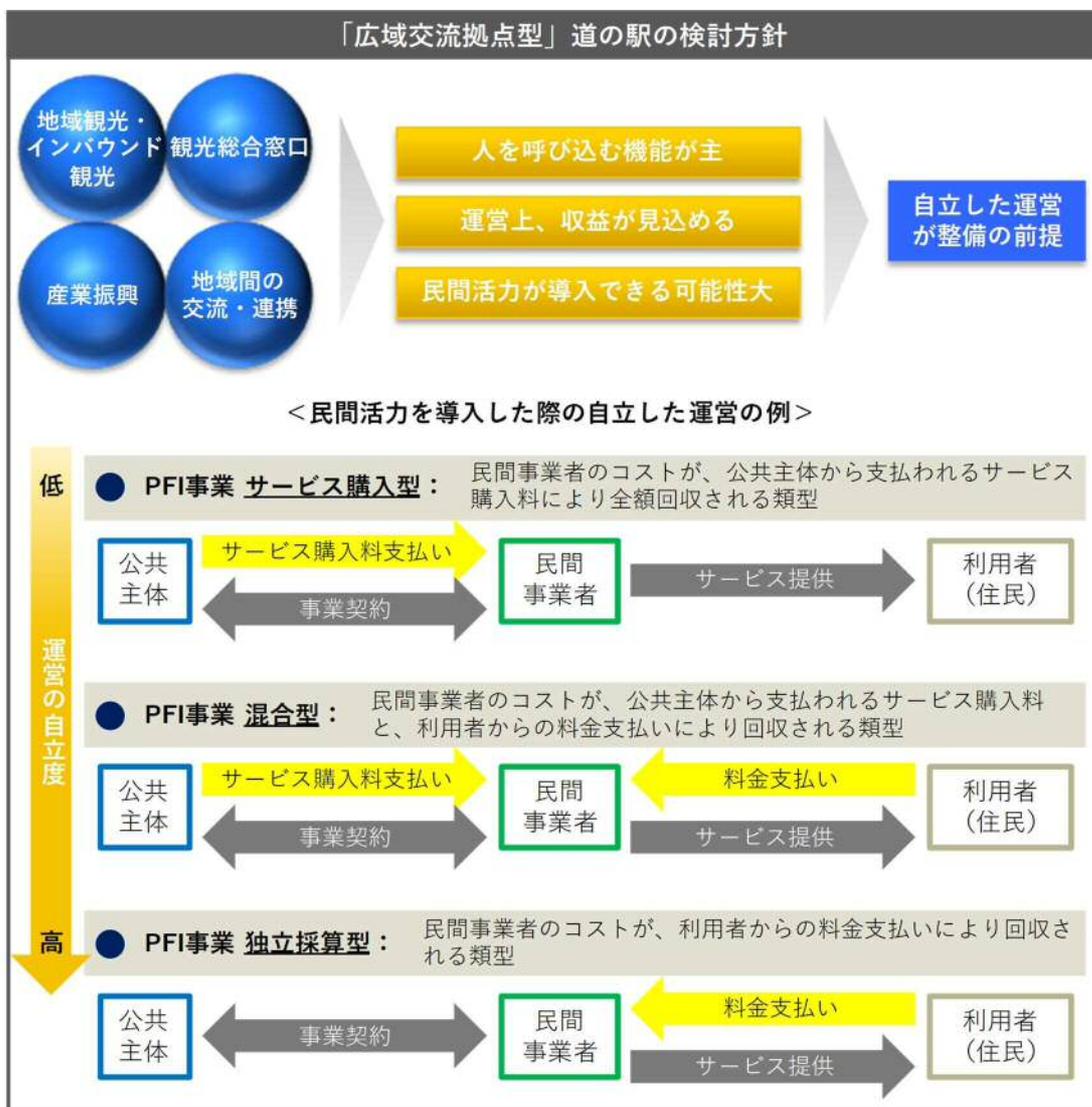
【参考】 内閣府「PPP/PFIの概要」

(2) 「広域交流拠点型」道の駅の検討方針

広域交流拠点型の道の駅は、人を呼び込む機能が主であることから、収益を見込むことができるため、運営においては民間活力（民間事業者の資金やアイデア、ノウハウ）

を導入することができます。言い換えれば、民間活力を導入することができなければ、大規模施設である道の駅の継続的な整備運営が困難になると言えます。

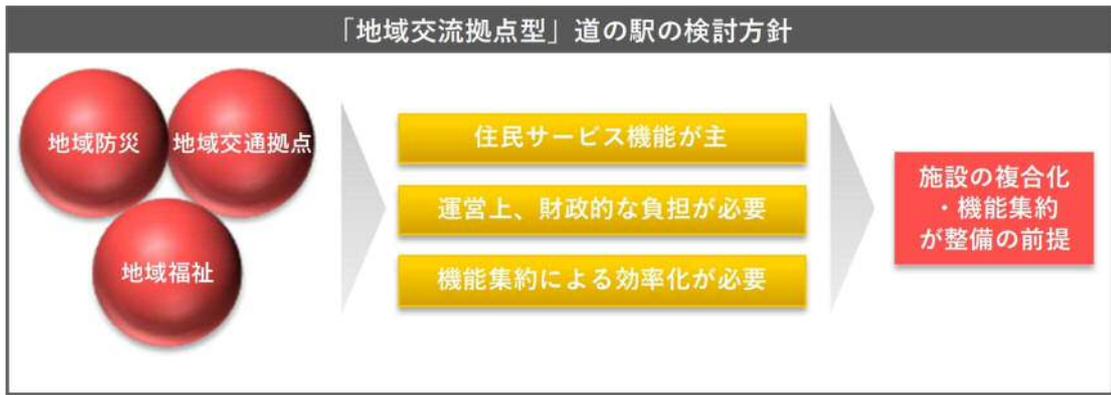
そこで、「広域交流拠点型」道の駅の検討においては、自立した運営ができることを整備の前提とします。



(3) 「地域交流拠点型」道の駅の検討方針

地域交流拠点型の道の駅は、住民サービス機能が主であることから、財政的な負担が必要となります。道の駅を継続的に運営するためには、既存の市有施設の複合化や集約化による効率化、他計画と連携した必要機能の集約及びそれによる集客力の向上が必要となります。

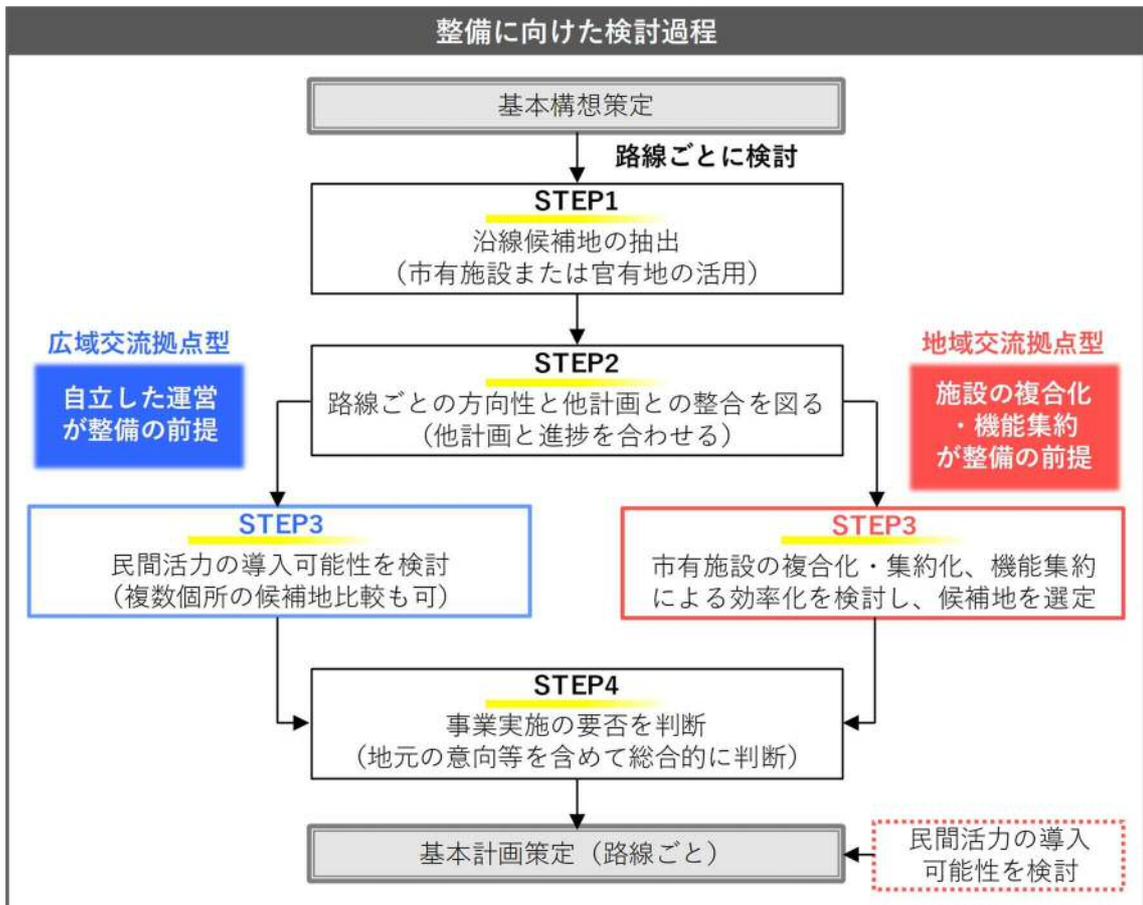
そこで、「地域交流拠点型」道の駅の検討においては、施設の複合化や機能集約ができることを整備の前提とします。



(4) 整備に向けた検討過程

本基本構想の策定から、路線ごとの「基本計画」の策定作業に至るまでには、今後、沿線候補地を抽出し、他計画の内容や進捗と整合を図ったうえで、前述の検討方針に沿って事業実施の可否を判断する必要があります。

「広域交流拠点型」道の駅と「地域交流拠点型」道の駅によって、事業実施の可否を判断する材料が異なるため、今後は以下のような過程で検討を進めていきます。



5-4 整備検討路線ごとの道の駅の方向性と想定される機能

6つの整備検討路線は、交通量、景観、沿線が持つ魅力、周辺地域が抱える課題等がそれぞれ異なります。また、本市が進めているまちづくりに関する各種の計画や構想によっても、各路線に導入すべき機能が異なります。

そこで、路線ごとの方向性と、先に示した地方創生につながる7つの機能の導入可能性を検討しました。これらを基に路線ごとの基本計画の策定につなげていきます。

<留意事項>

- ◆ ここで想定する機能は、路線同士の重要度や緊急度を比較するためのものではありません。
- ◆ ここで想定する機能は、現時点で考えられる機能であるため、今後の沿線の状況の変化による機能の変更や、新たなアイデアから生まれる機能の追加を制限するものではありません。
- ◆ 導入する機能は、事業実施に移る際に路線ごと策定する「基本計画」で明確にしています。

(1) 「広域交流拠点型」道の駅

— 「広域交流拠点型」道の駅 — 国道1号・国道150号・主要地方道清水富士宮線の方向性と想定される機能



機能イメージ



- 本市の重要な観光資源がある登呂エリア、日本平久能山エリア、三保松原エリア及び清水港を結ぶ路線
- 静岡インターチェンジに加え、新たに日本平久能山スマートインターチェンジが供用されることから、当該路線に、情報発信ができる拠点を設けることで、市内周遊を円滑化させることができる

- 東名高速道路、新東名高速道路及び国道1号バイパスの3本の東西軸に、中部横断自動車道の南北軸が交わる、中部地方の主要な交通結節点
- 今後、本市では観光・交流の推進、農林水産資源の活用、商工・物流の促進などによる地域経済の活性化を図るべく、沿線地域を「清水港後背地」と位置づけ、その方向性を検討していく

- 現代の東海道であり、東西交通の大動脈
- 整備を検討するエリアは本市の東端に位置しており、本市のゲートウェイさらには中部5市2町のゲートウェイと言える
- これまで通過交通が主となっていた当該路線に、立ち寄ることができる道の駅を設け、海洋文化拠点清水港と国道1号もしくは旧東海道がつながることで、市内周遊を円滑化できる

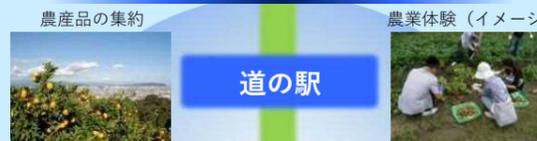
オクシズ資源の活用

山梨・長野

清水港後背地における交流拡大

中部5市2町のゲートウェイ
東海道二峠六宿を活用した交流拡大

丸子宿・宇津ノ谷峠との連携



名古屋・大阪
静岡IC
日本平久能山 SIC



大谷・小鹿地区
まちづくりとの
連携

市内周遊の円滑化、観光資源を活かした交流拡大

しずまえブランドの活用

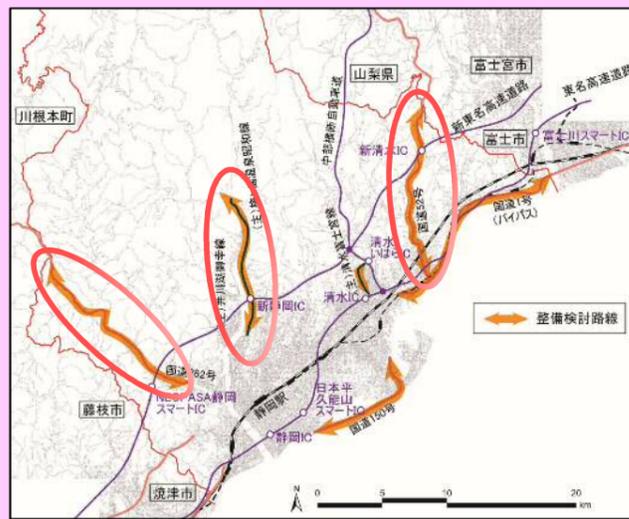


太平洋岸自転車道の活用

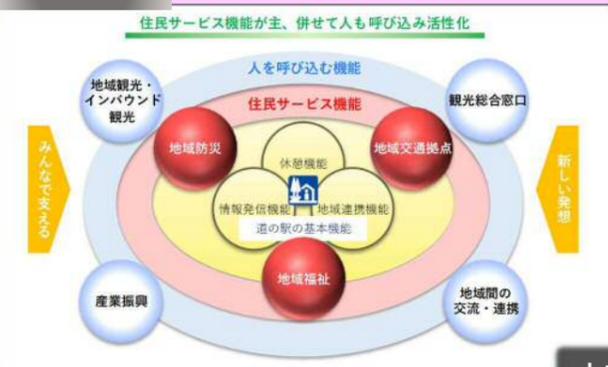


(3) 「地域交流拠点型」道の駅

— 「地域交流拠点型」道の駅 — 国道52号・国道362号・主要地方道井川湖御幸線（梅ヶ島温泉昭和線）の方向性と想定される機能



機能イメージ



- 静岡都心と中部4市2町がつながる山間の路線
- 既存のバスターミナルや道路休憩施設（オクシズの駅）が点在しており、道路休憩機能や地域のコミュニティ機能は最低限確保されている
- ただし、今後の人口減少及び少子高齢化の進行に備え、更なる生活利便性の向上を図る必要がある

- 新静岡インターチェンジから、オクシズにも静岡都心・東静岡副都心にもアクセスできる路線
- 地域福祉や地域交通拠点をはじめとする様々な機能を集約した道の駅を設置することで、都心とオクシズを結ぶ拠点となる
- 中部横断自動車道の開通により、新静岡インターチェンジ利用者の増加が見込まれるため、今後の検討次第で、オクシズの地域資源を活かして目的地化することもできる

- 古くから甲信越地方とつながる道として使われてきた
- 中部横断自動車道の開通により、今後は交通量が減少していくことが考えられるため、沿線地域が衰退しないよう生活利便性の確保や、山梨県・長野県の市町と連携して新たな機能を持たせていく必要がある

「小さな拠点」の形成

地域交通結節点の設置



オクシズ資源の活用



中部4市2町

山梨・長野

市外道の駅との連携



オクシズ



【参考資料】

(1) 道の駅の関係施策

道の駅を設置するにあたり、導入する機能によって国の補助金や交付金を受けられる可能性があるため、以下のとおり関係施策を整理しました。

<道の駅関係施策一覧>

【国土交通省】
1. 官民連携基盤整備推進調査費
2. 直轄道路事業（交通安全）
3. 社会資本整備総合交付金（社会資本整備総合交付金事業、防災・安全交付金事業）
4. 小さな拠点を核とした「ふるさと集落生活圏」形成推進事業
5. みなとオアシス制度
6. 地域公共交通確保維持改善事業
7. 広域周遊観光促進のための新たな観光地域支援事業
8. 訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業・旅行環境整備事業
【内閣府】
9. 地方創生推進交付金（まち・ひと・しごと創生交付金）
【内閣府・厚生労働省】
10. 地域子育て支援拠点事業
【総務省】
11. 地域経済循環創造事業交付金
12. 公衆無線LAN環境整備支援事業
13. 過疎地域遊休施設再整備事業
【農林水産省】
14. 農山漁村振興交付金（農山漁村活性化整備対策）
15. 食料産業・6次産業化交付金（加工・直売）
16. 水産加工・流通構造改善促進事業
17. 浜の活力再生交付金
【経済産業省】
18. ふるさと名物応援事業補助金（地域産業資源活用事業）
19. 電気自動車・プラグインハイブリッド自動車の充電インフラ整備事業費補助金
20. 災害時に備えた地域におけるエネルギー供給拠点の整備事業
21. 小規模事業対策推進事業
【環境省】
22. 二酸化炭素排出抑制対策事業等補助金

【参考】国土交通省「平成30年度「道の駅」関係施策集」

(2) 基本構想の検討体制

本基本構想は、静岡市附属機関設置条例における「静岡市道の駅整備検討委員会」が内容を調査審議しました。委員及び審議事項は以下のとおりです。

< 静岡市道の駅整備検討委員会 委員名簿 >

※五十音順、敬称略

		氏名 (所属組織 所属役職)
1	委員	いしかわ たつや 石川 達也 (静岡市清水商工会 事務局長)
2	委員 (第3回以降)	いわた ひろゆき 岩田 浩幸 (J A 静岡市 販売部長)
	委員 (第2回まで)	かじやま としひろ 梶山 淑弘 (J A 静岡市 販売部長)
3	委員 (第3回以降)	かざま よしゆき 風間 禎之 (静岡商工会議所 商工観光課長)
	委員 (第2回まで)	どうぞの なおあき 堂園 直昭 (静岡商工会議所 中小企業相談所静岡支所長兼商工振興課長)
4	委員	すぎやま みきえ 杉山 美樹江 (公益財団法人するが企画観光局 観光振興課長兼清水事務所長)
5	委員	なべくら のりこ 鍋倉 紀子 (市民)
6	委員	にし お あきひろ 西尾 明浩 (株式会社静岡銀行 地方創生部地方創生グループ長)
7	委員長	にしの かつあき 西野 勝明 (静岡県立大学 特任教授)
8	委員	まつい あみ 松井 杏美 (市民)
9	副委員長	やまうち ひでひこ 山内 秀彦 (特定非営利活動法人地域づくりサポートネット 代表理事)
10	委員	ら ち かずひさ 良知 和久 (J A しみず 営農部長)

< 静岡市道の駅整備検討委員会 審議事項 >

	開催日	審議事項
第1回	平成31年 1月29日(火)	・本市が目指す道の駅の方向性 ・道の駅整備の検討対象路線
第2回	平成31年 3月20日(水)	・検討対象路線に導入する機能と整備検討区間
第3回	令和元年 5月14日(火)	・検討対象路線ごとの機能まとめ ・事業手法の整理と今後の方針
第4回	令和元年 5月29日(水)	・道の駅基本構想の記載事項



静岡市 建設局 道路部 道路計画課

〒420-8602 静岡市葵区追手町5番1号

TEL 054-221-1239

FAX 054-221-1045

E-mail dourokeikaku@city.shizuoka.lg.jp