

道の駅
蒲原

(仮称) 道の駅「蒲原」基本計画 (案)



目次

1. はじめに	2
2. 道の駅整備の配慮事項と基本的な考え方	11
3. 道の駅導入機能の方針と整備施設	14
4. 道の駅導入機能の施設規模	15
5. 施設計画	27
6. 道の駅の整備・管理運営手法	32
7. 計画実現に向けた進め方	38
8. 今後のスケジュール	41

1. はじめに

1.1 計画の位置づけと背景

静岡市は、年間を通じて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、海と多彩な地形・自然環境を有しています。この環境から、茶葉の生産や水産業が国内でも盛んな地域となっています。また、古来より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、東名・新東名高速道路、国道1号バイパスといった、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、新たな南北軸である中部横断自動車道に加え、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、甲信越地方とのさらなる交流の活性化が期待されています。

こうした特性を有する本市において、地域活性化や地域課題解決に道の駅が有効に働くことが期待されることから、2019年に整備検討路線及び道の駅のあり方を取りまとめた「静岡市道の駅基本構想」を策定し、2025年に「静岡市道の駅基本構想」の内容を踏まえた、『地域課題解決』、『地域活性化』に寄与しつつ「広域交流拠点型」に相応しい道の駅のコンセプトや基本方針、導入機能等の基本的な考え方を取りまとめた「(仮称)道の駅「蒲原」基本構想」を策定しました。

(仮称)道の駅「蒲原」基本計画(以下、本基本計画という)は、(仮称)道の駅「蒲原」基本構想を踏まえ、想定される利用者や事業者等へのヒアリングの他、静岡市道の駅整備検討委員会で審議等いただいた内容を踏まえ、道の駅における整備方針や導入機能を示し、整備・管理運営手法などを整理したものです。



図 蒲原地区から富士山を望む

1.2 これまでの検討経緯

1.2.1 蒲原地区における道の駅の整備の方向性

蒲原地区は、静岡市道の駅基本構想で「整備検討路線」として検討されている6路線のうちの一つである、国道1号バイパスの沿線です。本路線は、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あることから、地域住民に限らず市外または県外・国外からの来訪者を想定した、「広域交流拠点型」の道の駅として整備を進めます。



基本構想における整備検討路線の6路線



整備検討路線 (国道1号バイパス)



広域交流拠点型の道の駅のイメージ

静岡市道の駅基本構想における蒲原地区の道の駅整備の方向性としては、中部5市2町のゲートウェイとして、東海道二峠六宿を活用した交流拡大を図るといった位置づけがされています。

具体的には、東西交通の大動脈である国道1号の静岡市東端に位置し、人を呼び込むことが期待されるほか、道の駅を拠点に海洋文化拠点清水港や、旧東海道と繋がることで市内周遊を促進・円滑化することが期待されます。



「広域交流拠点型」機能イメージ

図 「静岡市道の駅基本構想」より

(2) 地域の特徴を活かした新たな拠点づくり

道の駅化に向けては、これまで地域で積み重ねてきた様々な取組が基盤となります。地域の歴史・文化をはじめとする特色ある資源は、地域固有の価値として重要な要素であり、それぞれを点として捉えるのではなく、相互に有機的につなげる取組を進めていきます。

【トライアル・サウンディングとトライアルパーク蒲原】

トライアル・サウンディングとは、公共施設等の公共空間を暫定的に利用する事業者を募集し、一定期間実際に施設を利用してもらうことで、施設の持つポテンシャルや魅力を最大限引き出すとともに、施設の効果的な利活用の方法を探る手法です。

蒲原地区では、来訪者の減少や人口減少・少子高齢化により地域の活力が低下する中、宿場町のような溜りの空間を提供し、周遊のきっかけをつくり出すため、トライアル・サウンディング手法を活用し、2022年に旧県立庵原高校グラウンド跡地で「トライアルパーク蒲原」を暫定的に整備しました。実施期間は、2022年7月～2025年3月までで、施設は、富士山の眺望がよい立地から、平日は周辺住民の公園利用として、週末は各種イベントの開催により、市内外から多くの方が来場し、また、地元の行事にも活用されるなど、地域の賑わいの創出に寄与しています。



イベント時の賑わい



地元プレーヤーによるイベントの開催



BBQ
(出典) トライアルパーク蒲原HP



キャンプイベント

トライアル期間では、蒲原地区内にも来訪者が増加し、地域認知度が向上した一方、民間参入は定期利用に至らず、施設は天候に左右される課題が残りました。

このことを踏まえ、道の駅に必要な機能として、来訪者が立ち寄りたくなる、ここにしかないキラコンテンツを確立する必要があること、また、施設は全天候型に対応することで、誰もが使いやすい環境を提供できる施設とすることとします。

集客力が高いキラコンテンツとして、駿河湾のみでしか水揚げされない桜えびは『しずまえ鮮魚』として希少価値を高め、特産品であるいわしの削り節等の地場産品を活用した飲食・物品販売等が可能となります。またニーズ調査において、「ゆったり過ごせる緑地広場やアウトドア施設」の関心が高く、既に芝生広場やBBQ施設を備えるトライアルパーク蒲原との高い親和性を踏まえ、施設・機能の拡充に取り組みます。

あわせて、施設南側の堤防からは、駿河湾と晴れた日に富士山が同時に見える景観を有していることから、動線やアプローチを工夫することで、周辺も楽しめる環境を整えます。

【日本風景街道 東海道「駿河2峠6宿風景街道」との連携】

蒲原地区は、旧東海道の宿場町である蒲原宿としての歴史資源や古い街並みが数多く残るエリアであり、日本風景街道【東海道「駿河二峠六宿風景街道」】の起点として位置付けられています。これらの地域資源は、街道観光ルートを構成する重要なコンテンツとして高い潜在力を有しており、現在も民間団体による宿場町を巡るサイクリングガイドツアーなど、歴史や文化を体感できる取組が行われています。

加えて、春と秋には、富士川河川敷が一面ピンク色に染まる桜えびの干場と、そこから見える富士山の姿は、文化的な景観を有するなど、地区内には多くの文化資源が点在しています。

今後は、蒲原の宿場町と道の駅を一体的に捉え、来訪者が道の駅へ立ち寄りながら地域内を回遊する取組として、関係機関と連携した移動手段の確保に加え、地域振興施設内における分かりやすい案内機能の充実や、とサイクリング・ガイドツアーの拡充も検討します。



蒲原の宿場町を自転車で巡るサイクリングガイドツアー
(提供：(株)スルガスマイル)



桜えびの干場と富士山



蒲原宿(志田邸) (出典) 駿州の旅HP

【ナショナルサイクルルート「太平洋岸自転車道」との連携】

蒲原地区を通過する太平洋岸自転車道は、国が2021年にナショナルサイクルルートに指定して以降、古民家を活用した民泊との相乗効果もあり、国内のサイクリストはもとより、インバウンド客の利用も増加しています。道の駅化に向けて暫定整備したトライアルパーク蒲原は、太平洋岸自転車道の近傍に位置し、休憩機能を備えたサイクルステーションとして、多くのサイクリストに利用されるほか、同施設を発着地点とした様々なサイクリングによって、広域周遊も定着しています。



旧東海道を走行するサイクリスト



トライアルパーク蒲原発着のサイクリングイベント

この道の駅では、日本風景街道と太平洋岸自転車道とが重なる立地特性を最大限に活かし、サイクリストの休憩・補給機能にとどまらず、周辺の歴史・文化・自然へと来訪者を誘導する「ゲートウェイ」の強化を図ります。例えば、サイクルメーカーとの共同運営による施設の魅力向上のほか、サイクリスト向けの情報発信機能の充実、周辺観光資源と連動したモデルルートの提示、デジタルツールを活用した回遊促進などにより、地域全体をフィールドとしたサイクルツーリズムの拠点化を進めます。これにより、単なる立ち寄り施設から、滞在・体験を促し、広域からのサイクリストを受け入れ、地域の活性化につなげていきます。

さらに、太平洋岸自転車道沿線に立地する近傍の道の駅「富士」や、富士川沿いの道の駅「富士川楽座」と連携を図り、点在する道の駅を一体的に機能させることで、ネットワークの形成と相乗効果の創出が期待されることから、共通サイクルマップの作成・配布や、各所イベント・見どころの相互発信などにより、サイクリストが安心して走行・周遊できる環境を整えることで、近接市への波及効果も期待されます。

以上のことから、整備予定地は、広域から人やモノを呼び込む「広域交流拠点型」として、宿場町の歴史・文化とサイクルツーリズムが交差する要衝の道の駅として位置付けられます。デジタルツール等を活用した効果的な誘導による情報発信と相互連携により、来訪者を「立ち寄り」から「滞在・回遊」へと転換を図ることで、地域資源の価値向上と周遊性の強化が有機的につながり、地域活性化に大きく寄与することが期待されます。

(3) 道の駅整備コンセプト

道の駅は単なる休憩施設を超えた、本市が抱える地域課題への解決や地域活性化を目指す多機能拠点として「静岡市道の駅基本構想」内で位置付けられています。「しずおかの“イキ”が集まる道の駅」そして「広域交流拠点型」の道の駅の具現化に向け、(仮称)道の駅「蒲原」では、整備コンセプトを下記の通り設定します。



(仮称) 道の駅「蒲原」の整備コンセプト

(仮称) 道の駅「蒲原」は、地区の歴史・文化等の地域資源を活用し、静岡市や蒲原の“魅力”や“らしさ”を発信し、全国から人々が訪れ・交わる「道の駅」を目指します。交流、体験、情報、歴史・食文化といった地域の魅力が集う、“蒲原らしさ”で溢れるサービスで訪れる人を迎え入れ、周辺地域への周遊促進と共栄をはかります。

イキ⁺ イキ⁺ イキ⁺
地域の宝を育み、人が行き交い、歴史が息づく、憩いの場



1.3 国道1号富士川周辺における休憩・防災機能強化に向けた検討会について

富士川周辺の国道1号は、首都圏と中京圏・関西圏を結ぶとともに、静岡市清水区と富士市を結ぶ地方幹線として重要な道路である一方で、駿河湾に並行し、過去から巨大地震時の津波による通行止めが発生し、台風時の高潮に伴い発生する越波による通行止めの回数・規模が悪化傾向にあります。

しかしながら、現在、国道1号の利用者の休憩機能としては、富士川左岸にある道の駅「富士」が担っているものの、交通量に見合う駐車スペースが確保できていない状況であるとともに、災害時や新富士川橋の通行止め時は、避難所・待避所として活用できない等、防災機能に課題が生じています。



富士川河川敷等への停車状況



高潮被害による通行止め状況

以上のことから、国道1号富士川周辺の休憩・防災機能のあり方、強化方策をとりまとめるため、「国道1号富士川周辺における休憩・防災機能強化に向けた検討会」（事務局：国土交通省静岡国道事務所）が設置され、関係機関との協議が実施されています。

2025年9月に開催された検討会において、国道1号 富士川周辺における休憩機能および防災機能のあり方を踏まえた、新たな休憩施設の整備の必要性について、以下のとおり確認されました。

【蒲原地区に新たな休憩・防災機能強化を目指す理由と期待される効果】

富士川左岸側に位置する国道1号 道の駅「富士」では、道路事業の進展等による交通量の増加に伴い、駐車スペースが不足している状況にあります。そのため、大型車両が右岸側の河川敷や民有地への不法駐車が常態化しており、道路利用者へ安全で快適な道路交通環境が提供できていない状況にあります。

さらには、台風等の災害発生時では、越波や強風等による通行止めが発生しており、道の駅「富士」のみでは、十分な避難場所や待機場所が確保できていない状況にあります。

結果として、大規模な交通渋滞や周辺道路への意図していない迂回といった交通混乱を引き起こしており、休憩機能・防災機能の両面において、課題が顕在化している状況にあります。

国道1号 富士川周辺の休憩機能・防災機能の強化を図るため、近傍適所で新たな休憩施設の整備に関する適地調査を実施した結果、県立庵原高校が廃校になり、グラウンド跡地の有効活用が可能であることに加え、道路利用者の一時退避や待機場所としてのニーズが確認されている蒲原地区を新たな休憩施設の整備可能な候補地としました。

当該エリアは、平時では不足する駐車スペースの確保、災害発生時では一時退避や待機場所としての役割に加え、前面道路（国道1号）が道路啓開計画（中部版くしの歯作戦）における東名高速道路 富士川サービスエリア・スマートインターチェンジからの道路啓開ルートに指定されていることから、資機材拠点・集合場所としての活用が期待されています。

【ハザードに対する対応】

当該エリア周辺は、富士川の洪水及び高潮浸水ハザードに指定されており（地震時における津波浸水ハザードには未指定）、地域住民及び来訪者の安全性を確保するうえでは、十分な対策が必要である。具体的には、休憩施設の整備可能な候補地の防災強化などハード対策に加え、BCP（業務継続計画）の策定や適切な案内誘導・情報提供の実施といったソフト面の対策を講じ、十分な防災機能を確保します。

国道1号富士川周辺における休憩・防災機能強化 に向けた検討会（結果概要）

令和7年9月

国土交通省中部地方整備局静岡国道事務所、静岡県、静岡市及び富士市の4者は、今回の検討会において、以下を確認し、意見交換を行った。

■国道1号 富士川周辺における休憩機能の必要性について

○国道1号 富士川周辺における休憩機能不足状況に関する課題を踏まえた、新たな休憩施設のあり方の共有と、蒲原地区において休憩施設整備可能な候補地があることを確認

■国道1号 富士川周辺における防災機能の必要性について

○国道1号 富士川周辺におけるハザードの指定状況と、これまでの災害発生状況を踏まえた対応方針（案）に加え、災害時の一時待避場所や道路啓開における拠点場所としてのあり方について確認

以上より、

○蒲原地区において休憩施設整備可能な候補地があることを確認

○蒲原地区において災害時の一時待避場所や道路啓開における拠点場所のあり方を確認

以上

【道の駅「富士」との機能分担について】

国道1号上下線にある道の駅「富士」は、将来、上り線側に転換し、（仮称）道の駅「蒲原」は下り線側を主とします。

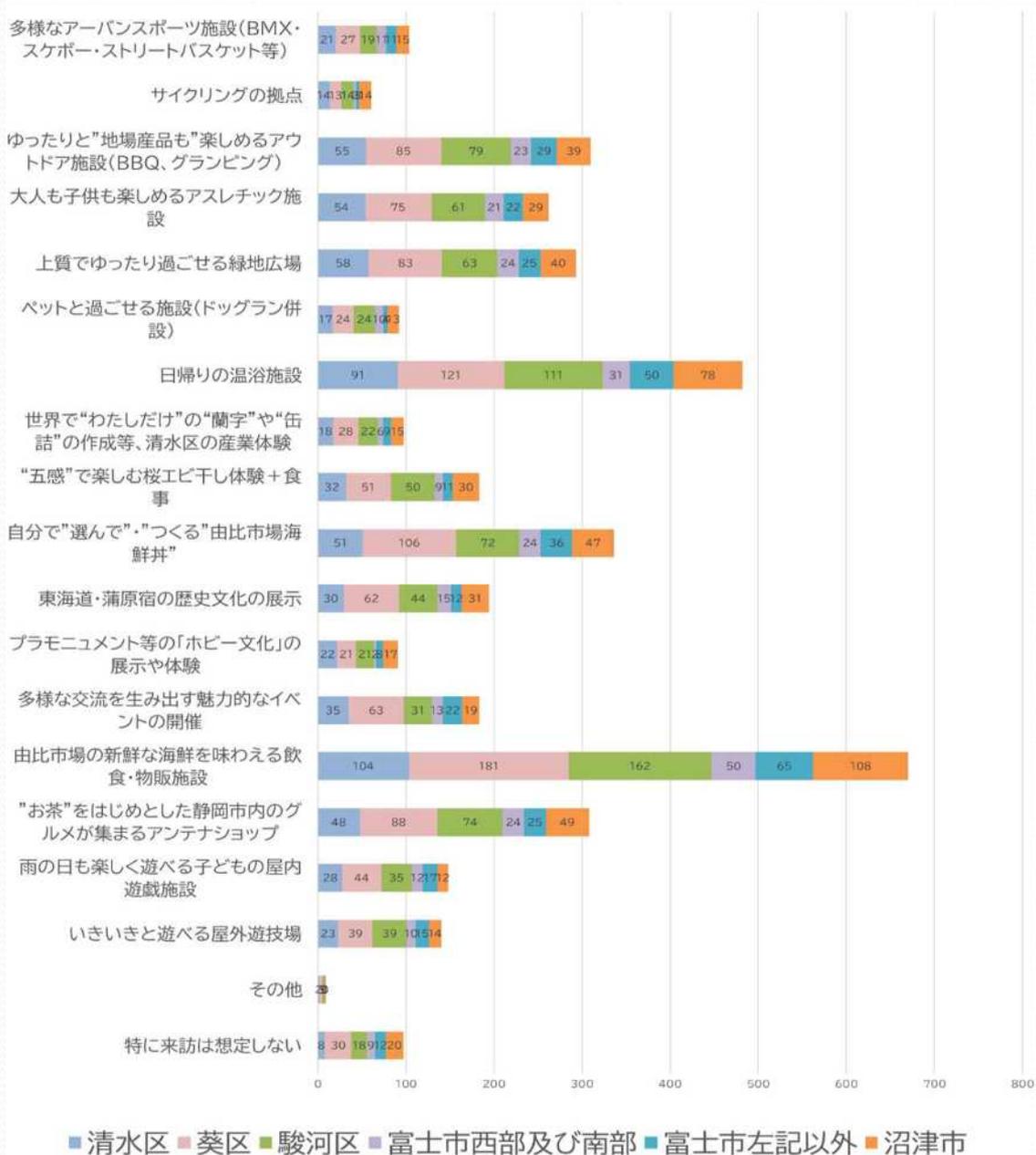
このことにより、新たに整備する（仮称）道の駅「蒲原」では、富士川周辺における駐車不足台数を補い、災害時には道路利用者の一時的待機や退避場所を確保するなど、道の駅「富士」と機能を分担し、休憩・防災機能の一体的な強化を図ります。

2. 道の駅整備の配慮事項と基本的な考え方

2.1 民間事業者を対象としたヒアリング

利用者ニーズ

「静岡市」「富士市」「沼津市」1,000名の居住者を対象に「道の駅にあったら訪れたい施設・機能」についてアンケート調査を実施した結果、『由比市場の海鮮を活用した飲食・物販施設』や『自分で作る“由比市場海鮮丼”』等、特産品(水産物)を活かした飲食・物販・体験コンテンツや『温浴施設』に高い関心があることが把握できました。



民間事業者を対象としたヒアリング

道の駅整備における施設機能や事業スキームの検討にあたり、民間事業者の意向を把握するため、道の駅の運営実績のある企業や想定する導入機能のアイデアに関連する企業に対し、ヒアリングを実施しました。

民間事業者から得られた施設機能や事業スキーム等に関する意見を、以下にまとめます。

【事業者ヒアリングより特筆すべき意見】

- ・ 公民連携手法として、EOI方式やDBO方式が望ましく、事業の早期段階から関わる事が出来れば良いと考える。
- ・ 独立採算を実現する上で、道の駅への来場者数として、年間100万人を集客する必要がある。
- ・ 駐車場台数としては、実績や経験則から150台以上が望ましい。

【ヒアリング実施企業】

A社：複合サービス業 B社：協同組合 C社：鉄道・不動産事業
 D社：総合商社 E社：道の駅運営企業 F社：道の駅運営企業
 G社：食料品事業 H社：道の駅運営企業

	ヒアリング概要					
	事業への参入意向	事業への望ましい参入方式	想定される公民連携事業手法	導入機能アイデア	事業参入にかかる懸念事項	静岡市への意見・要望
A社	参入意向あり	事業者として参入	—	・海産物を活かした取組み ・目的地化に寄与するコンテンツ	・アクセス性に課題	地元雇用を創出する場となることが望ましい
B社	参入意向あり	テナントとして参入	—	・海産物を活かした取組み	・アクセス性に課題	—
C社	検討中	複数事業者によるコンソーシアム等	—	・海産物を活かした食文化発信	・独立採算が困難 ・災害リスク	—
D社	興味・関心あり	事業への出資	—	・食文化の発信 ・二次交通手段の確保	—	—
E社	興味・関心あり	事業者として参入	DBO又は、指定管理手法	・海産物を活かした取組み ・体験型コンテンツ	・独立採算が困難 ・集客性に課題	災害発生時の対応についての調整
F社	参入意向あり	事業者として参入	EOI又は、DBO	・地域生産者のアンテナショップ	・官民の意向調整 ・災害リスク	地元事業者との橋渡しを支援
G社	興味・関心あり	テナントとして参入	—	・アンテナショップやチャレンジショップ	—	—
H社	参入意向あり	事業者として参入	指定管理手法又はEOI	・地域生産者のアンテナショップ	・アクセス性に課題 ・災害リスク	—

2.2 道の駅整備にかかる配慮事項

道の駅整備に関する計画等について調査審議することを目的に設置された「静岡市道の駅整備検討委員会」において2025年6月から蒲原地区における道の駅の「基本構想」と「基本計画」の策定に向け議論を重ね、道の駅の整備における配慮事項について以下の通り整理しました。

【道の駅整備の配慮事項と基本的な考え方】

- 本市の東のゲートウェイとして「道の駅施設」のみで完結するのではなく、“**清水区蒲原・由比地区**”の文化や情報を発信し、**来訪者を結ぶハブ**としての機能や役割を果たします。
- 清水区蒲原・由比地区“**ならでは**”の**歴史・文化を活かし**、魅力の溢れる“場”として整備します。
- 近隣道の駅との連携やネットワークを形成するとともに、**地域経済の発展や雇用創出等の相乗効果を生み出し**、周辺地域との共創・共栄をはかる拠点として整備します。
- 地域課題の解決を含めた**「居場所づくりの推進**」や、“**困ったときに頼り**”**“誰もがまた来たくなる”**よりどころのほか、有事の際の防災拠点として機能するよう整備します。

3. 道の駅導入機能の方針と整備施設

(仮称)道の駅「蒲原」では、静岡市道の駅基本構想の基本方針や地域課題を踏まえ、休憩機能、情報発信機能、地域振興機能に加え防災機能の4機能とします。

これを具体化させるにあたっては、各機能の方向性を定め、整備施設の検討を進めます。なお、各機能の具体的な施設内容や規模等については、次章の「道の駅導入機能の施設規模」にて整理します。

<p>休憩</p>	<p>昼夜間のドライバー・同乗者等の道路利用者に対して、24時間無料で利用可能な駐車スペースや多機能・ユニバーサルなトイレ、ベビーコーナーを整備し、安全で快適な道路交通サービスを提供します。</p>
<p>機能の方針</p>	<p>気軽に憩い、リフレッシュできる空間や場としての機能を導入する</p>
<p>整備施設</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 誰もが利用しやすい駐車場 ● 多機能、ユニバーサルなトイレ ● ベビーコーナー
<p>情報発信</p>	<p>道路利用者や近隣住民、来訪者等に対して有益な道路情報の発信や、災害時における通行止め等の道路情報を提供できる機能を整備します。また、観光情報等の提供を行い、“ここですか”出来ない体験情報も発信します。</p>
<p>機能の方針</p>	<p>道路利用者や近隣住民、来訪者等に対して有益な情報を発信する</p>
<p>整備施設</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 道路・交通・災害情報提供施設 ● 地域・観光情報等発信機能
<p>地域振興</p>	<p>“新たな魅力のある地域づくり”の実現に向けた、産業・観光振興等地域との相乗効果創出の核となる機能を導入します。</p>
<p>機能の方針</p>	<p>地域資源・魅力を発信できる機能を導入する また、地域の魅力を活かした賑わいと活力を創出する機能や、地域住民の日常路利用可能な機能を導入</p>
<p>整備施設</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● “地場産品”を活用した魅力の発信（飲食、物品販売、体験施設等） ● 道の駅を起点とした、近隣地域へのアクセス性・回遊性の向上に資する機能 ● 地域活動の担い手育成や、住民の居場所づくりに寄与する“場”の確保
<p>防災</p>	<p>災害時における、道路利用者等の一時退避所や待機場所として、災害に備えた防災機能を整備し、災害に対する強靭性を確保します。</p>
<p>機能の方針</p>	<p>自然災害や異常気象に対する強靭性確保に寄与する機能を導入する</p>
<p>整備施設</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 災害発生時における、道路利用者等の退避・避難施設 ● 防災倉庫・非常用給水設備・発電機や災害時の支援活動に必要なスペースの確保

4. 道の駅導入機能の施設規模

4.1 道の駅における需要予測

(仮称)道の駅「蒲原」への導入が想定される施設の規模について、機能ごとに各種NEXCOの設計要領、ガイドライン算定値及び類似事例等を参照して算定します。

また、来場者数の考え方については、民間事業者ヒアリングにて「独立採算を可能とする年間来場者数が100万人」であるという意見を踏まえ、目標年間来場者数を100万人とし、これに基づき各種施設規模の検討を行います。

施設規模の検討フローについては以下のとおりです。

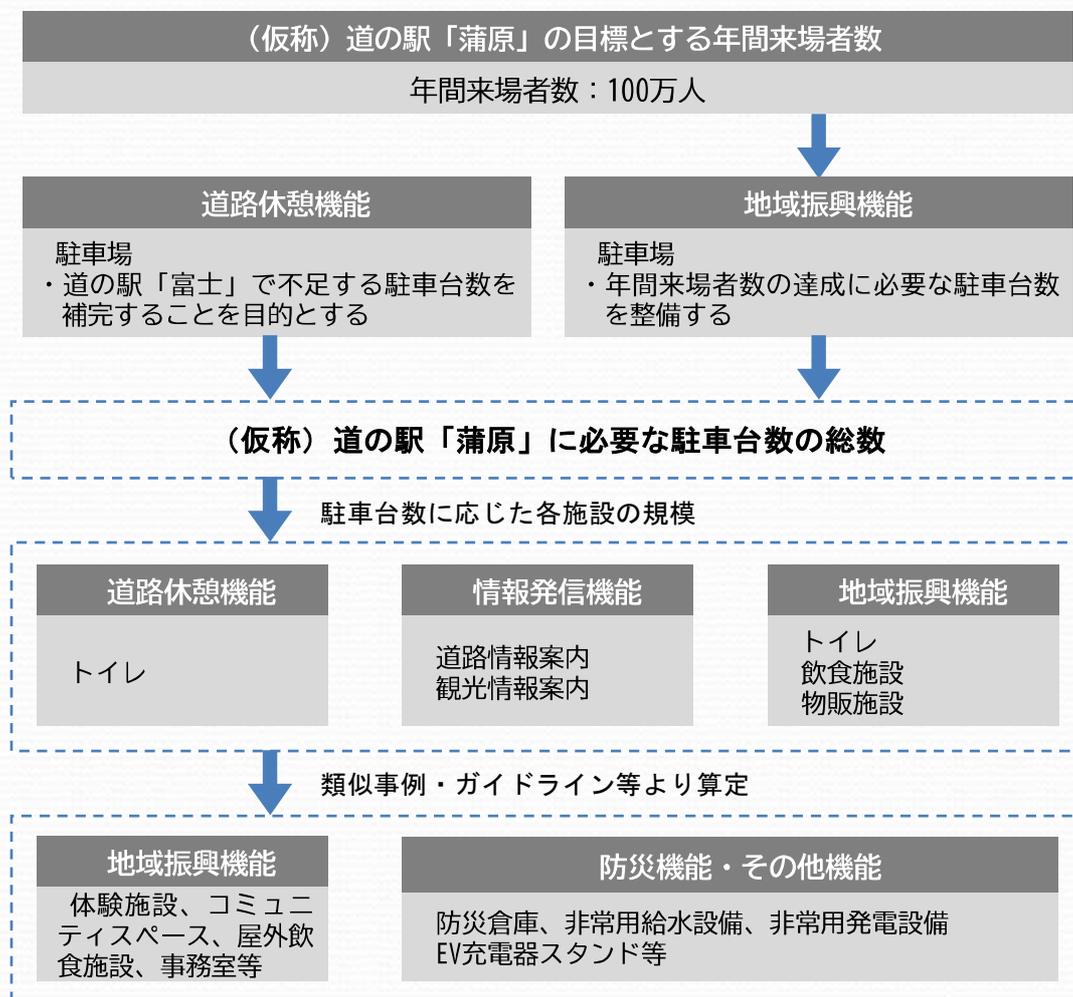


図 施設規模算定フロー

4.2 計画駐車マス

4.2.1 駐車場（道路休憩機能）



駐車場 イメージ
(出典) 道の駅なみえHP



ユニバーサルデザイン イメージ
(出典) 国土交通省HP

道路休憩機能が担う駐車台数の考え方として、近接する道の駅「富士」の不足台数分を補うという目的のもと、以下の台数を確保します。

- 駐車台数は89台とします。内訳は以下のとおりです。
 小型車55台 大型車34台
 また、上記台数とは別数で、以下の台数を確保します。
 身体障がい者用駐車スペース2台/EV充電スペース2台

・ 駐車ますの寸法

小型車用駐車ます・大型車用駐車ます及び、身体障がい者用駐車ますの寸法は、NEXCOの設計要領第四集休憩施設の寸法を採用します。

- 小型車用 車体スペース幅2.5m × 奥行5.0m
- 大型車用 車体スペース幅3.3m × 奥行13.0m
- 身体障がい者用 車体スペース幅3.5m × 奥行9.1m

・ 身体障がい者用駐車ます

身体障がい者用駐車ますの数は、国土交通省のバリアフリー整備ガイドラインに準拠します。

駐車ますの区分	身体障がい者用駐車施設の数
自動車駐車場の全駐車台数 ≤ 200	自動車駐車場の全駐車台数 × 1/50 以上
自動車駐車場の全駐車台数 > 200	自動車駐車場の全駐車台数 × 1/100 + 2 以上

したがって、身体障がい者用駐車ますの数は以下のとおりとします。

- 身体障がい者用 89 (全駐車台数) × 1/50 = 1.78 ⇒ 2台

・ EV充電スペース

EV充電スペースの数は、他の道の駅の事例を参考に2台とします。寸法については、NEXCOの設計要領の寸法を採用します。

- EV車用 (充電スペース) 車体スペース幅3.5m × 奥行6.0m

4.2.2 駐車場（地域振興機能）

地域振興機能が必要とする駐車台数の考え方として、年間来場者数の実現に必要な駐車台数を算定した結果を、地域振興機能で確保する駐車台数とします。

駐車台数は151台とします。内訳は以下のとおりです。

- 小型車151台

また、上記台数とは別数で、以下の台数を確保します。

- 身体障がい者用駐車スペース3台

・駐車台数の算定

年間来場者数100万人の実現に必要な駐車場台数は、以下のとおり算定します。

【算定条件】

項目	数値	備考
目標来場者数	100万人/年	道の駅への目標来場者数
主な集客日数	125日	土日祝・長期休暇等を想定
営業時間	10時間	一般的なSA・PAのレストラン営業時間を参考
回転率	60/25	NEXCOの設計要領SA小型車 平均駐車時間より
平均乗車人数	2.2人/台	日本高速道路（株）NEXCOの設計要領 建築施設編 サービスエリア（一般部・都市部）小型車より

【算出結果】

- 100万人/年 ÷ 125日（休日） = 8000人/日（休日）
- 8000人/日 ÷ 10時間 = 800人/時間
- 800人/時間 ÷ 60/25（回転率）： ≒ 333.0
- 333.0 ÷ 2.2人/台 = 151台

この全体駐車スペース数（小型車）を縮小可能値とし、コンセプトとの整合性や安全性を考慮して駐車スペース数を設定します。

・駐車スペースの寸法

小型車用駐車スペース・身体障がい者用駐車スペースの寸法は、NEXCOの設計要領第四集休憩施設の寸法を採用します。

- 小型車用 車体スペース幅2.5m × 奥行5.0m
- 身体障がい者用 車体スペース幅3.5m × 奥行9.1m

・身体障がい者用駐車スペース

身体障がい者用駐車スペース数は、国土交通省のバリアフリー整備ガイドラインに準拠し算定し

駐車スペースの区分	身体障がい者用駐車施設の数
自動車駐車場の全駐車台数 ≤ 200	自動車駐車場の全駐車台数 × 1/50 以上
自動車駐車場の全駐車台数 > 200	自動車駐車場の全駐車台数 × 1/100 + 2 以上

したがって、身体障がい者用駐車スペースの数は以下のとおりとします。

- 身体障がい者用 151（全駐車台数） × 1/50 = 3.02 ⇒ 3台

4.3 休憩機能（トイレ・ベビーコーナー）の必要面積検討

4.3.1 トイレ（道路休憩機能）



トイレ イメージ
(出典) 道の駅あわくらんどHP



トイレ イメージ
(出典) 道の駅あわくらんどHP

・トイレ（道路休憩機能）

トイレの規模算定に当たっては、NEXCOの設計要領第六集建築施設編のトイレの算定式を参照し、算定の根拠となる駐車ます数は、道路休憩機能として必要な駐車ます数（89台）を採用します。算定結果から、トイレの規模を障がい者用トイレも含み、220㎡とします。

詳細な算定式については次頁に示します。

・ベビーコーナー（道路休憩機能）

乳幼児を連れた親子が安心して利用できるベビーコーナーを整備します。

規模は、右記の国土交通省「高齢者、障がい者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準」を参考とし、20㎡とします。

・ $3.5\text{m} \times 5.5\text{m} = 19.25\text{m}^2 \div 20\text{m}^2$



表 トイレ器数・面積規模算定式

車種構成別		小型	大型
駐車ます数		55	34
駐車ます数計	P	89	
駐車台数	小型車・大型車駐車ますの値をそのまま使用	55	34
駐車回転率	r	4	3
車種別駐車台数	$P_a = \text{駐車台数} \times r$	220	102
平均乗車人数	W	2.2	1.1
立寄り人数	$N = P_a \times W$	484	113
総立寄り人数	ΣN	597	
トイレ利用率	u	0.76	
性別比率	男Dm	0.54	
	女Df	0.46	
ピーク率	男Pm	2.1	
	女Pf	2.8	
性別利用人数	男 $N L m = u \times \Sigma N \times D m \times P m$	515	
	女 $N L f = u \times \Sigma N \times D f \times P f$	585	
便器回転率	男Cm(95人/h)	95	
	女Cf(40人/h)	40	
便器数	男小 $V m 1 = N L m / C m \times 0.8$	5	
	男大 $V m 2 = V m 1 \times 0.75$	4	
	女 $V f = N L f / C f$	15	
	身障者 $V h = (V m 2 + V f) / 50$ 【 $V m 2 + V f \leq 200$ の場合】	1	
洗面器回転率	男子：S m (360人/h)	360	
	女子：S f (215人/h)	215	
洗面器数	男 $V S m = N L m / S m$	2	
	女 $V S f = N L f / S f$	3	
お手洗い面積	男小：3.0㎡ ⇒男小面積=3.0×Vm1	15	
	男大：5.4㎡ ⇒男大面積=5.4×Vm2	22	
	女子：5.4㎡ ⇒女子面積=5.4×Vf	81	
	男女大型ブースVL：8.8㎡ ⇒面積=8.8×(男1コーナー+女1コーナー)	18	
	子供コーナーVc：6.1㎡ ⇒面積=6.1×(男1コーナー+女1コーナー)	13	
	オストメイトVo：9.2㎡ ⇒面積=9.2×(男1コーナー+女1コーナー)	19	
	パウダーコーナーVp = (0.3×Vf) × 2.2	10	
	洗面器面積=3.0×VS m + 3.0×VS f	15	
	多機能：10.8㎡ ⇒多機能面積=10.8×Vh	10.8	
小計		203.8	
トイレメンテナンススペース		10	
備品類保管庫		4	
合計		217.8	

4.3.2 トイレ（地域振興機能）

トイレの規模算定に当たっては、NEXCOの設計要領第六集建築施設編のトイレの算定式を参照し、地域振興機能として必要な駐車ます数（151台）を採用した結果、トイレの規模を障がい者用トイレも含み、260㎡とします。

表 トイレ器数・面積規模算定式

車種構成別		小型	大型
駐車ます数		151	0
駐車ます数計	P	151	
駐車台数	小型車・大型車駐車ますの値をそのまま使用	151	0
駐車回転率	r	2.4	2
車種別駐車台数	Pa=駐車台数×r	363	0
平均乗車人数	W	2.2	1.1
立寄り人数	N=Pa×W	799	0
総立寄り人数	ΣN	799	
トイレ利用率	u	0.76	
性別比率	男Dm	0.54	
	女Df	0.46	
ピーク率	男Pm	2.1	
	女Pf	2.8	
性別利用人数	男NLm = u × ΣN × Dm × Pm	689	
	女NLf = u × ΣN × Df × Pf	783	
便器回転率	男Cm(95人/h)	95	
	女Cf(40人/h)	40	
便器数	男小Vm1 = NLm / Cm × 0.8	6	
	男大Vm2 = Vm1 × 0.75	5	
	女Vf = NLf / Cf	20	
	身障者Vh = (Vm2 + Vf) / 50 【Vm2 + Vf ≦ 200の場合】	1	
洗面器回転率	男子：Sm (360人/h)	360	
	女子：Sf (215人/h)	215	
洗面器数	男VSm = NLm / Sm	2	
	女VSf = NLf / Sf	4	
お手洗い面積	男小：3.0㎡ ⇒ 男小面積 = 3.0 × Vm1	18	
	男大：5.4㎡ ⇒ 男大面積 = 5.4 × Vm2	27	
	女子：5.4㎡ ⇒ 女子面積 = 5.4 × Vf	108	
	男女大型ブースVL：8.8㎡ ⇒ 面積 = 8.8 × (男1コーナー + 女1コーナー)	18	
	子供コーナーVc：6.1㎡ ⇒ 面積 = 6.1 × (男1コーナー + 女1コーナー)	13	
	オストメイトVo：9.2㎡ ⇒ 面積 = 9.2 × (男1コーナー + 女1コーナー)	19	
	パウダーコーナーVp = (0.3 × Vf) × 2.2	14	
	洗面器面積 = 3.0 × VSm + 3.0 × VSf	18	
	多機能：10.8㎡ ⇒ 多機能面積 = 10.8 × Vh	10.8	
合計		245.8	
トイレメンテナンススペース		10	
備品類保管庫		4	
合計		259.8	

4.4 情報発信機能の必要面積検討

4.4.1 道路情報案内施設（オープンスペース含む）



道路情報発信 イメージ
(出典) 道の駅米沢HP



道路情報発信 イメージ
(出典) 道の駅越前おおの 荒島の郷HP

道路情報案内機能・オープンスペースは、NEXCOの設計要領第六集建築施設編の休憩所の標準規模を参照し、道路休憩機能として必要な駐車ます数（89台）に対する標準面積 140㎡を採用します。

表 片側駐車ます数に対する建築施設（NEXCOの設計要領第六集 建築施設編）

片側駐車 ます数 (台)	トイレ		レストラン関連施設		休憩所	ハイウェイ イショップ 関連施設
	一般部・ 都市部	観光部	一般部・ 都市部	観光部		
300	580	500	831	803	250	255
250	490	430	693	669	210	230
200	390	350	556	534	210	200
150	310	280	416	403	170	170
100	230	200	279	269	140	160
50	140	130	141	135	140	160

4.4.2 観光情報案内機能（休憩スペース含む）

観光情報案内機能・休憩スペースは、P. 20に掲載されている地域振興機能に記載されている、体験施設と一体での整備を想定するため、省略します。

4.5 地域振興機能の必要面積検討

・飲食施設



地産レストラン イメージ
(出典) 道の駅かさまHP



地産レストラン イメージ
(出典) 道の駅阿武町HP

飲食施設の規模は、NEXCOの設計要領第六集建築施設編のレストラン観光施設（一般部・都市部）の算定式を参照し、算定の根拠となる駐車ます数は、道の駅の総駐車ます数（240台）を採用します。算定結果から、飲食施設の規模を、695㎡とします。

表 飲食施設必要面積（NEXCOの設計要領第六集 建築施設編）

飲食施設必要面積				
	計算式	単位	車両	
			小型車	大型車
本施設の駐車ます数	①	台	206	34
駐車回転率	②	回/h	2.4	1.46
車種別駐車台数	③=①*②	台	495	50
車種別乗車人員	④	人/台	2.2	1.2
立寄人数	⑤=③*④	人	1089	60
食堂利用率	⑥	%	30%	30%
食堂利用人数	⑦=⑤*⑥	人	327	18
			345	
食堂回転率	⑧	人/h	2.4	
座席数	⑨=⑦/⑧	席	144	
1人あたり面積	⑩	㎡/人	1.6	
食堂面積	⑪=⑨*⑩	㎡	231	
厨房面積	⑫=⑪*0.4	㎡	93	
その他附属室面積	⑬=⑪*0.6	㎡	370	
レストラン必要面積	⑭=⑪+⑫+⑬	㎡	694	

4.5 地域振興機能の必要面積検討

・物販施設



物品販売 イメージ
(出典) 山口県観光連盟HP
(道の駅阿武町)



物品販売 イメージ
(出典) 道の駅センザキッチンHP

物販施設は、NEXCOの設計要領第六集建築施設編のハイウェイショップ関連施設の標準規模を参照し、道の駅の総駐車ます数（240台）に対する標準面積230㎡を採用します。

表 片側駐車ます数に対する建築施設（NEXCOの設計要領第六集 建築施設編）

片側 駐車ます数 (台)	トイレ		レストラン関連施設		休憩所	ハイウェイ ショップ 関連施設
	一般部・ 都市部	観光部	一般部・ 都市部	観光部		
300	580	500	831	803	250	255
250	490	430	693	669	210	230
200	390	350	556	534	210	200
150	310	280	416	403	170	170
100	230	200	279	269	140	160
50	140	130	141	135	140	160

・体験施設（地域・観光情報案内施設）



観光情報等発信 イメージ
(出典) 道の駅米沢HP



伝統工芸体験 イメージ
(出典) 富山県観光公式サイトHP

体験施設は、静岡市全域をはじめ清水区蒲原の歴史文化の体験等、様々な用途での利用が想定され、地域・観光情報案内施設としての機能も兼ねます。規模の算定にあたり、「『道の駅』を拠点とした地域活性化調査研究報告書（平成 24 年 3 月一般財団法人 地域活性化センター）」に記載のある農林水産物加工場の平均面積を参照し、200㎡を採用します。

・屋外飲食施設

屋外飲食施設の面積規模について、店内のイートインスペースには設けず、テイクアウトを前提の運用を想定します。算定根拠として、本道の駅の想定される施設全体の規模と類似する他道の駅のカフェ（下記事例）を参考とし、140㎡とします。



カフェ イメージ
(出典) 道の駅なないろ・ななえHP

屋外飲食施設		
施設名称	延べ床面積	店舗面積
いちかわ	1,700㎡	150㎡
常陸大宮かわプラザ	1,771㎡	152㎡
伊豆ゲートウェイ	1,798㎡	119㎡
平均		140㎡

・コミュニティスペース

平常時はサークル活動や地域の会合等の拠り所として使用し、災害時には支援団体の活動拠点としての利用も想定したフレキシブルな運用が可能な会議室とします。規模としては6名の会議室が2部屋、10名の会議室が1部屋の合計60㎡とします。これらの会議室は、可変性を有する間仕切り等を採用し、利用用途・人数に応じて柔軟な利用ができるようにします。



コミュニティスペース イメージ
(出典) 道の駅西条のん太の酒蔵HP

- | | |
|-----------------|-------------|
| ・会議室 (6人用：10㎡) | × 2 室 = 20㎡ |
| ・会議室 (10人用：40㎡) | × 1 室 = 40㎡ |
| | 合計 = 60㎡ |

・事務室・荷捌き場等（バックヤード）

事務室・荷捌き場等の面積規模について、飲食施設を除いた、他の地域振興施設の面積の30%程度として想定し、施設内部の諸室となる事務室等については110㎡とし、荷捌き場を60㎡、合計で170㎡とします。

- | |
|--|
| ・物販施設 (230㎡) + 体験施設 (200㎡) + カフェ (140㎡) = 570㎡ |
| ⇒ 570㎡ × 30% = 171㎡ ≒ 170㎡ |

4.6 防災機能・その他機能の必要面積検討

・防災機能

道の駅に設置する防災設備について、防災倉庫のほか非常用発電設備や非常用給水設備等の設置が想定されます。所要面積や実際に設置する設備については、今後関係機関や関係部署等との協議を行い決定します。



防災倉庫 イメージ
(出典)道の駅ゆふいんHP



非常用発電設備 イメージ
(出典)中国地方整備局
鳥取河川国道事務所HP

道の駅に設置を検討する防災設備

- ・防災倉庫
- ・非常用発電（蓄電）設備
- ・自家消費型太陽光発電設備
- ・高度処理浄化槽（循環タイプ）
- ・防災井戸
- ・防災トイレ
- ・貯水タンク
- ・かまどベンチ

・EV充電器スタンド

道の駅に設置を検討するEV充電器スタンドについて、開駅時は1台を想定しますが、今後関係機関や関係部署等と協議を行い決定します。

施設名称	整備形式	EVスタンド数
伊豆月ヶ瀬	直轄一体型	0台
筆柿の里・幸田	直轄一体型	2台
津かわげ	直轄一体型	1台
とよはし	直轄一体型	2台
朝霞高原	直轄一体型	1台

・地域の実情に応じた交通手段

道の駅への交通手段(移動手段)・回遊性については、移動手段の確保に向けて、関係機関等と調整し検討していきます。例えば、気軽に利用できるシェアサイクルは、貸出自転車数を20台と想定し、1台当たりの必要面積(1.2㎡:2.0m×0.6m)を乗じて、24㎡と想定します。

4.7 施設規模まとめ

機能ごとに算定した「道の駅」に想定される各施設の面積は以下に示すとおりです。なお、各施設の規模は、今後の設計や管理運営者等との協議により変更となる場合があります。

導入機能	施設区分	屋内面積	屋外面積	単位	備考
道路休憩機能	駐車場（小型）			m ²	55台
	駐車場（大型）			m ²	34台
	駐車場（身体障がい者用）			m ²	2台
	EV充電器スタンド			m ²	1台
	自動二輪車等駐車場			m ²	4台
	小計		11,000	m ²	
	トイレ	220		m ²	
	障がい者用トイレ	—	—	m ²	トイレに含む
情報発信機能	道路情報案内	140		m ²	
	観光情報案内	—		m ²	体験施設に含む
地域振興機能	駐車場			m ²	151台
	駐車場（身体障がい者用）			m ²	3台
	小計		4,600	m ²	
	トイレ	260		m ²	
	障がい者用トイレ			m ²	トイレに含む
	飲食施設	695		m ²	
	物販施設	230		m ²	
	体験施設	200		m ²	
	屋外飲食施設	140		m ²	
	会議室	60		m ²	
その他施設	事務室・荷捌き場等	110	60	m ²	
	防災倉庫		100	m ²	
	地域の実情に応じた交通手段 （シェアサイクルポートなど） ※機能については今後調整			m ²	外構面積に含む （サイクルポート 20台（24m ² ）想定）
	サイクル拠点	—	—	—	既存施設活用
	緑地広場	—		m ²	
合計		2,075	15,760	m ²	
計画面積合計			17,835	m ²	

5. 施設計画

5.1 施設配置の基本方針・条件

施設配置の検討に向けて、基本構想で示す施設整備内容等を踏まえ、以下のとおりゾーニング・施設計画の基本的考え方を整理します。

休憩機能

基本的な考え方 道路利用者への安全で快適な道路交通サービスの提供

- 道の駅「富士」の駐車台数の不足を補完する駐車場を整備する。
- トイレ等は駐車場から利用しやすい動線に留意する。

整備の視点

- 国道1号の休憩機能を強化

情報発信機能

基本的な考え方 道路利用者への安全・安心な移動を支える情報の提供

- 道路利用者へ静岡市の地域・観光情報に触れる機会を戦略的に創出する（情報発信施設の一体配置）
- 様々な情報を取得できるよう、駐車場からの動線距離などに留意する。
- 観光案内等を行う地域・観光情報発信施設（体験案内窓口等）と一体的な配置とする

整備の視点

- 道路情報提供施設と地域情報発信施設の一体性確保
- 他施設からの地域情報・観光情報施設のアクセス性（距離）を確保

地域振興機能

基本的な考え方 “しずおか” を発信し、市内外からヒト・モノを呼込む交流拠点

- 様々な利用目的で訪れる人に、地域資源を広く広報し、相乗効果を発揮させる。
- 市全域をはじめ、蒲原・由比地区の地場産品を活用した飲食・物販の提供を行い、地域への波及効果や還元を意識した配置に留意する。
- 既存緑地広場を誰もが利用しやすい憩いの場となるよう拡充する。
- 地域振興施設と緑地広場の連続性を確保し、賑わい創出につながる配置とする。
- サイクル拠点は、サイクリストが活用しやすい環境に拡充する。

整備の視点

- 地域振興施設と地域・観光情報発信施設の一体性確保
- 地域振興施設と既存緑地広場の連続性確保
- サイクル拠点機能の拡充

防災機能

基本的な考え方 “困ったときに頼り” 誰もが“また来たくなる” よりどころ

- 防災拠点として活用するため、防災倉庫や非常用電源などの機能を整備する。

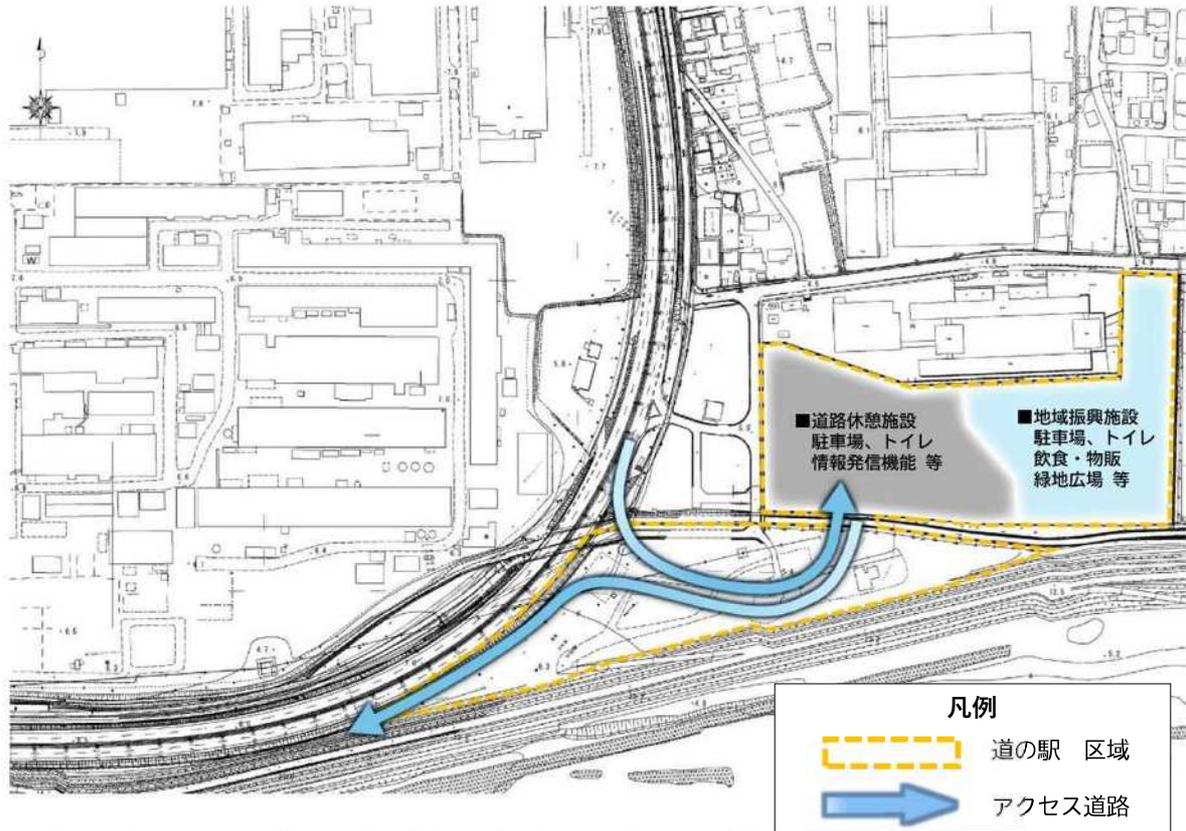
整備の視点

- 防災機能の強化

5.2 動線計画の検討

現時点において想定される動線計画のイメージ（案）を以下に示します。

道の駅整備予定地へのアクセスについては、道路管理者である国や交通管理者等との協議を行った上で、安全対策を講じていくとともに、周辺道路の整備などについても検討を行います。



※今後の施設設計等の検討及び関係機関との協議によって変更となる場合があります。

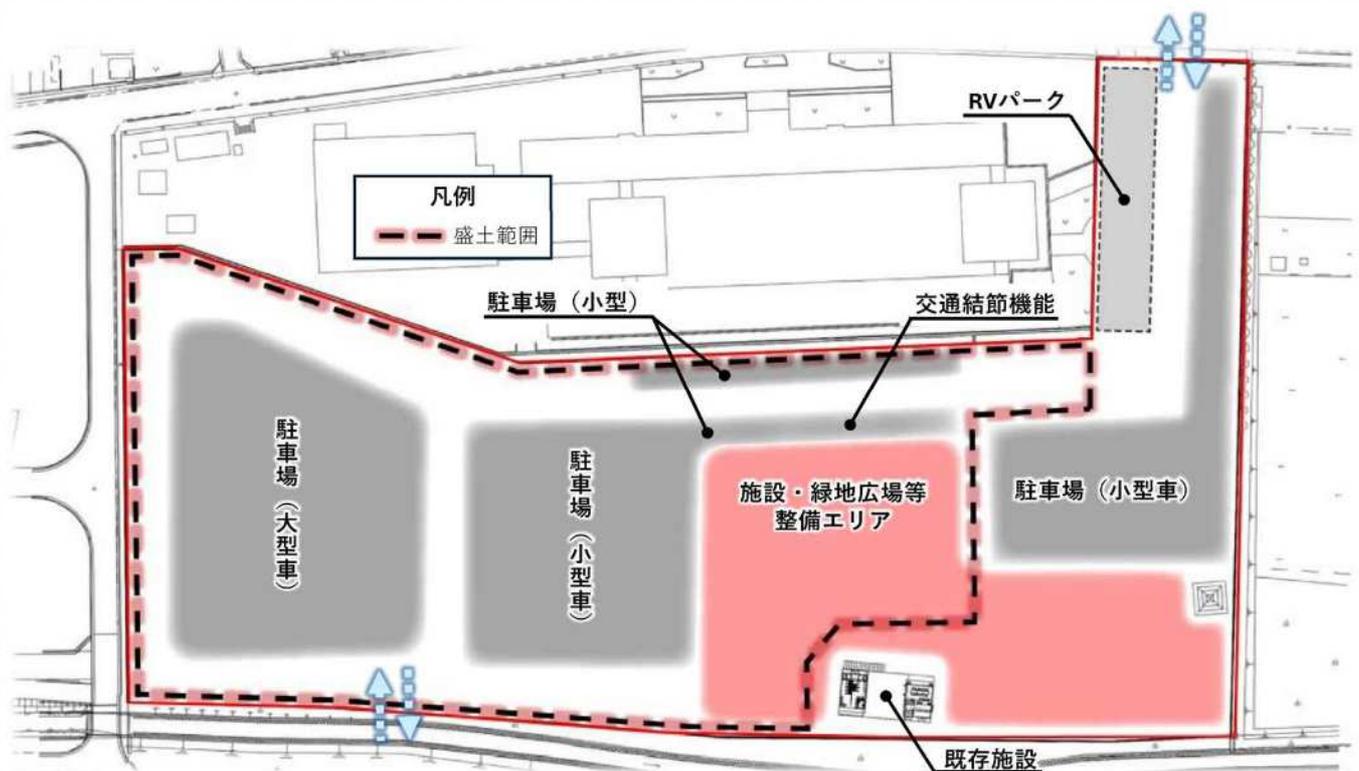
5.3 施設配置の検討

道の駅整備予定地は、富士川洪水や高潮発生時に浸水が想定される位置にあります。施設配置の検討を行うにあたり、(仮称)道の駅「蒲原」には有事の際に防災拠点としての機能も求められることから、これら災害リスクへの対応が必要となります。

浸水リスクへの対応として、地盤の嵩上げを行うことにより道路利用者及び周辺住民の避難場所の確保、防災拠点としての活用が期待されます。

また、道の駅への交通手段(移動手段)・回遊性については、移動手段の確保に向けて、関係機関と調整し、交通結節機能についても検討していきます。

(仮称)道の駅「蒲原」の駐車場を含むゾーニングは以下の通りとなり、施設・緑地広場等のゾーニングの詳細については、次頁にて整理します。



施設ゾーニングの検討にあたり、道路休憩施設と地域振興施設の一体的な整備又は、分散配置による複数案の検討を行いました。
検討した結果、以下のB案が有力候補となりました。

		A案	B案	C案
ゾーニング図				
概要		道路休憩施設と地域振興施設を一体的施設として整備する。駐車場・道路休憩施設・地域振興施設・緑地広場を結ぶ主要動線を配置。	道路休憩施設と地域振興施設を独立した施設として整備する。駐車場・道路休憩施設・地域振興施設・緑地広場を結ぶ主要動線を配置。	道路休憩施設と地域振興施設を分散配置して整備する。駐車場・道路休憩施設・地域振興施設・緑地広場を結ぶ主要動線を配置。
評価軸	駐車場からの利用動線	整備予定地内のほぼ中心部に位置しており、東西の駐車場からのアクセス性は良好	○ 整備予定地内のほぼ中心部に位置しており、東西の駐車場からのアクセス性は良好	○ 整備予定地内のほぼ中心部に位置しており、東西の駐車場からのアクセス性は良好
	道路休憩施設と地域・観光情報案内施設の一体性	道路休憩施設と地域・観光情報案内施設が一体の建物として整備	○ 道路休憩施設と地域・観光情報案内施設がそれぞれ独立しているが、主要動線を介して隣接している	△ 道路休憩施設と地域・観光情報案内施設が分散配置
	地域振興施設への誘因性と賑わいの創出	道路休憩施設の利用を目的とした利用者の、地域振興施設や緑地広場への誘因が困難	× 道路休憩施設の利用を目的とした利用者に対して、地域振興施設や緑地広場への誘因性を確保	○ 施設の分散配置により回遊性・誘因性の創出は可能だが、緑地広場までの誘因が困難
	緑地広場と道路休憩・地域振興施設の一体性	にぎわい軸を介して結ばれてはいるが、一体性について比較的限制的となる	△ にぎわい軸を介して、道路休憩施設・地域振興施設・緑地広場の一体性を確保	○ にぎわい軸を介して、道路休憩施設・地域振興施設・緑地広場の一体性を確保
	緑地広場の運用性	不整形な緑地広場となり、運用時の柔軟性が限定的となる	△ 整形な緑地広場が確保でき、柔軟な運用が可能	○ 整形な緑地広場が確保でき、柔軟な運用が可能
その他メリット (○) ・ デメリット (●)		○道路休憩施設と地域振興施設が一体のため、施設管理が容易 ○ランニングコストの合理化が期待される ●地域振興施設側への利用者の誘因性に課題が残る ●施設の大規模改修や休止期間が生じた際の柔軟性に課題が生じる	○施設が分離しているため、大規模改修や休止期間への柔軟性が高い ●施設が分離しているため、維持管理に際して若干の手間が生じる	○道の駅としての拡張性・柔軟性が高い ○来訪者の回遊性の向上が期待される ●施設の維持管理やランニングコストの増加が想定される
総合評価		△	◎	○

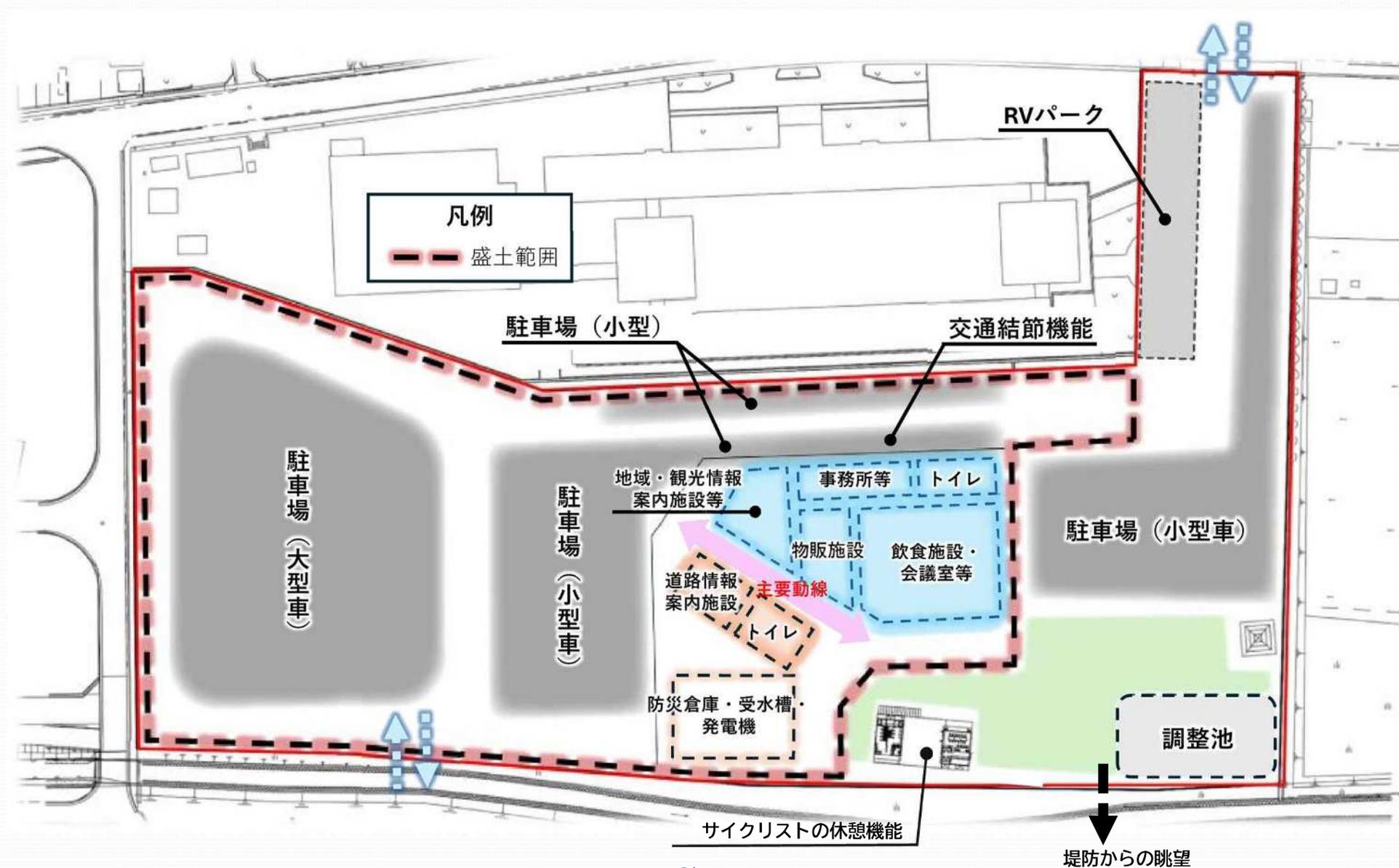
前頁にて整理した施設ゾーニングをもとに行った施設配置については、以下のようなイメージです。

道の駅整備予定地から約1kmの距離には富士川緑地公園が立地しており、道の駅では担いきれないスケールや自然性を補完する実践フィールドとして活用することで、周辺環境と連動した一体的な空間形成が期待されます。

また、整備予定地は堤防に囲まれています。敷地南側から堤防へ移動することで、駿河湾や富士山の眺望を望むことができます。

地域・観光情報案内施設等の中で、蒲原の歴史・文化に関する情報の発信を実施します。

※今後、施設計画の精査や調整池の計画に伴い変更が生じる可能性があります。



6. 道の駅の整備・管理運営手法

6.1 道の駅整備主体及び整備手法

道の駅の整備・管理運営手法は、維持管理・運営の主体や民間資金活用の有無により、公設公営（従来方式）、公設民営（設計+建設+指定管理、EOI方式、DBO方式）、PFI（BOT/BTO方式）等の様々な手法が想定されます。これらの事業手法の概要と、公共と民間事業者の役割を次に整理します。

【道の駅管理運営手法】

(1) 公設公営(従来方式)

公共が資金調達し、設計・建設、維持管理について、業務ごとに仕様を定めて民間事業者に個別に発注等を行う手法です。施設の運営は公共が直接実施します。

(2) 公設民営(指定管理方式)

従来方式のうち、維持管理、運営を指定管理者制度にて委託する手法です。

(3) 公設民営(DBO方式)

公共が資金調達し、設計・建設・維持管理・運営の各業務を長期契約として、一括で民間事業者に業務発注する手法です。

(4) 公設民営(EOI方式)

施設の維持管理・運営者を先行して決定し、設計・建設に維持管理・運営者が関与する手法であり、近年、道の駅新設整備や既存施設のリニューアルにおいて、導入が進んでいます。設計、建設は分離発注し、維持管理、運営は指定管理者制度にて委託します。

(5) PFI(BTO方式)

民間事業者が資金調達し、設計・建設・維持管理・運営の各業務を長期契約とし、一括で業務発注により行う手法です。施設の所有権は建設完了時に自治体へ移転します。

(6) PFI(BOT方式)

民間事業者が資金調達し、設計・建設・維持管理・運営の各業務を長期契約とし、一括で業務発注により行う手法です。施設の所有権は運営期間終了後に自治体へ移転します。

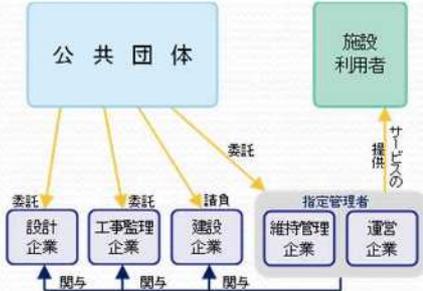
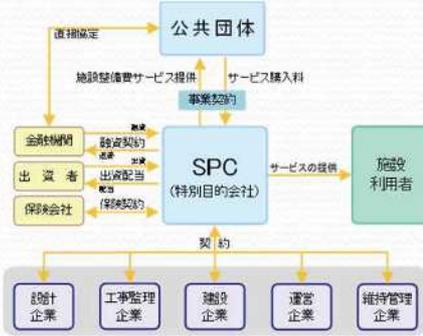
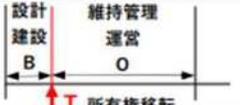
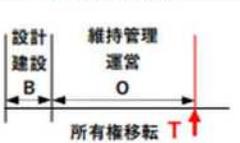
【管理運営手法別の公共・民間の役割分担】

手法		資金調達	業務			
			設計・建設	施設所有	維持管理	運営
公設公営	従来方式	公共	公共			
	指定管理方式	公共	公共		民間	
公設民営	DBO方式	公共	民間	公共	民間	
	EOI方式	公共	公共/民間	公共	民間	
PFI	BTO方式	民間	民間	公共		
	BOT方式	民間	民間			

6.2 事業手法ごとの事業スキーム

公設公営・公設民営・PFIそれぞれに以下のような、事業の特徴・留意点があります。

手法	概要（事業スキーム図）	特徴	留意点
公設公営	<p>従来方式</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共が設計、建設を分離発注。 ・維持管理、運営は公共で直営。 	<ul style="list-style-type: none"> ・運営に民間ノウハウを活用できる。 ・県内事例が多数あり。 	<ul style="list-style-type: none"> ・初期投資費の財政負担が大きい（起債の活用により、一定の平準化は可能）。 ・定期的に指定管理者の募集、指定の手続きが必要。 ・管理運営段階を見据えた施設整備が課題。
	<p>設計＋建設＋指定管理</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共が設計、建設を分離発注。 ・維持管理、運営は指定管理者制度にて民間事業者が実施。 	<ul style="list-style-type: none"> ・運営に民間ノウハウを活用できる。 ・県内事例が多数あり。 	<ul style="list-style-type: none"> ・初期投資費の財政負担が大きい（起債の活用により、一定の平準化は可能）。 ・定期的に指定管理者の募集、指定の手続きが必要。 ・管理運営段階を見据えた施設整備が課題。
公設民営	<p>DBO方式</p> <ul style="list-style-type: none"> ・設計、建設、維持管理、運営を一括で民間事業者が実施。 ・維持管理、運営は指定管理者制度にて民間事業者が実施。 ・公共が資金調達。 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共が資金調達するため、PFIと比べて、金利負担の抑制が期待できる。 ・民間ノウハウを活用でき、運営段階では、特産品販売力強化や地元企業との協働による地域波及効果が期待できる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・初期投資費の財政負担が大きい（起債の活用により、一定の平準化は可能）。 ・発注には一定の手続き期間が必要。

手法	概要（事業スキーム図）	特徴	留意点
<p>公設公営</p> <p>EOI方式</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・維持管理・運営者を先行決定し、設計・建設に関与。 ・公共が設計、建設を分離発注。 ・維持管理、運営は指定管理者制度にて民間事業者が実施。  <p>公共団体が設計企業、工事監理企業、建設企業に委託し、指定管理者（維持管理企業、運営企業）に請負を委託する。施設利用者は指定管理者からサービスの提供を受ける。公共団体は設計、工事監理、建設の各段階に関与する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・運営に民間ノウハウを活用できる。 ・管理運営段階を見据えた施設整備が可能。 	<ul style="list-style-type: none"> ・初期投資費の財政負担が大きい（起債の活用により、一定の平準化は可能）。 ・定期的に指定管理者の募集、指定の手続きが必要。
<p>PFI (BOT方式/ BTO方式)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・設計、建設、維持管理、運営を一括で民間事業者が実施。 ・維持管理、運営は指定管理者制度にて民間事業者が実施。 ・民間事業者が資金調達。  <p>公共団体がSPC（特別目的会社）を選定し、事業契約を締結する。SPCは設計企業、工事監理企業、建設企業、運営企業、維持管理企業と契約し、施設利用者からサービス購入料を受け、施設整備費サービスを提供する。SPCは金融機関、出資者、保険会社と契約し、資金調達を行う。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・施設整備費の分割払いにより、財政負担の平準化が可能。 ・民間ノウハウを活用でき、運営段階では、特産品販売力強化や地元企業との協働による地域波及効果が期待できる。 ・設計段階で運営事業者の視点を反映できるため、管理運営段階を見据えた施設整備が可能。 	<ul style="list-style-type: none"> ・発注には一定の手続き期間が必要。 ・地元企業に馴染みのない手法であるため、事業者募集段階で参画を促す工夫が必要。 ・民間にとってSPC（特別目的会社）設立の手間とコストが負担となる可能性あり。
<p>PFI手法では、整備した施設の所有形態の違いにより、複数の方式に分かれます。BTO方式とBOT方式の違いについては以下の通りです。</p>			
<p>スキーム図</p>		<p>概説</p>	
 <p>設計・建設期間（B）は民間事業者が実施し、その後、所有権（T）が公共に移転する。維持管理・運営（O）は公共が実施する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●BTO(Build Transfer Operate)方式 ・施設の建設後、公共に所有権が移転される。 ・公共の所有物であるため、非課税 		
 <p>設計・建設期間（B）は民間事業者が実施し、事業終了後、所有権（T）が公共に移転する。維持管理・運営（O）は民間事業者が実施する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●BOT(Build Operate Transfer)方式 ・事業期間中の建物所有者は民間であり、事業終了後、公共に所有権が移転される。 ・民間の所有物であるため、課税対象となり、その分の費用はサービス料として公共が支払うこととなる。 		

道の駅は、公益的な役割を担うとともに、物産販売所や飲食施設などの収益事業を行う場でもあるため、「公益性」と「収益性」の両方の側面を併せ持っています。このような地域の活性化や収益事業の展開、多様なサービス提供には民間事業者が有するノウハウの活用が有効です。

道の駅の整備・管理運営手法について、民間事業者へのヒアリングを行った結果、意見があった整備手法は以下のとおりでした。

事業への参入に際して、想定される主な整備手法は「DBO方式」または「EOI方式」

事業への参入に際して、想定される主な整備手法は「DBO方式」または「EOI方式」

DBO方式（Design-Build-Operate方式：設計・建設・維持管理・運営）

・公共が資金調達し、設計・建設・維持管理・運営の各業務を長期契約として、一括で民間事業者に業務発注する手法。

EOI方式（Early-Operator-Involvement方式：早期運営事業者関与）

・施設の維持管理・運営者を先行して決定し、設計・建設に管理・運営者が関与する手法であり、近年、道の駅新設整備や既存施設のリニューアルにおいて、導入が進んでいる。設計、建設は分離発注し、維持管理、運営は指定管理者制度等にて委託・契約する手法。

整備・管理運営手法については、今後調整して決定していきます。

【管理運営体制の方向性】

「道の駅」の整備・管理運営手法については、特性や整備方針を踏まえ、以下のとおり整理します。

1) 民間事業者等の運営ノウハウの活用

道の駅は、多様なサービスと収益要素を含むため、事業の初期段階から民間事業者の運営ノウハウを最大限に活用し、サービス向上と収益性の確保によって、持続的かつ安定的な運営を図る必要があります。

2) 公益的機能を活かした取組みの充実

道の駅の特性を活かし、情報発信及び交流人口の拡大を図るとともに、静岡市のPRや新たな魅力の創出・発信の場として活用することが重要です。併せて、市民の地域交流の場、日常利用及び憩いの場としての機能を確保し、地域に根差した施設運営を推進する必要があります。

3) 市民及び、地元事業者等の参画の必要性

道の駅は、地域振興施設としての役割を担うことを目的の一つとし、本市では、その特性を活かして“魅力”を発信し、周辺地域との共創・共栄を目指しています。そのため、“地域の魅力が集う道の駅の実現”には市民や地元事業者の参画が不可欠です。

さらに、それらの参画を通じて市内の地域資源の活用が促進され、地域全体の活性化・相乗効果の創出に繋がっていきます。



地域活性化 イメージ
(出典) 道の駅HP
(道の駅伊豆ゲートウェイ函南)



地域活性化 イメージ
(出典) 道の駅HP
(道の駅萩しーまーと)

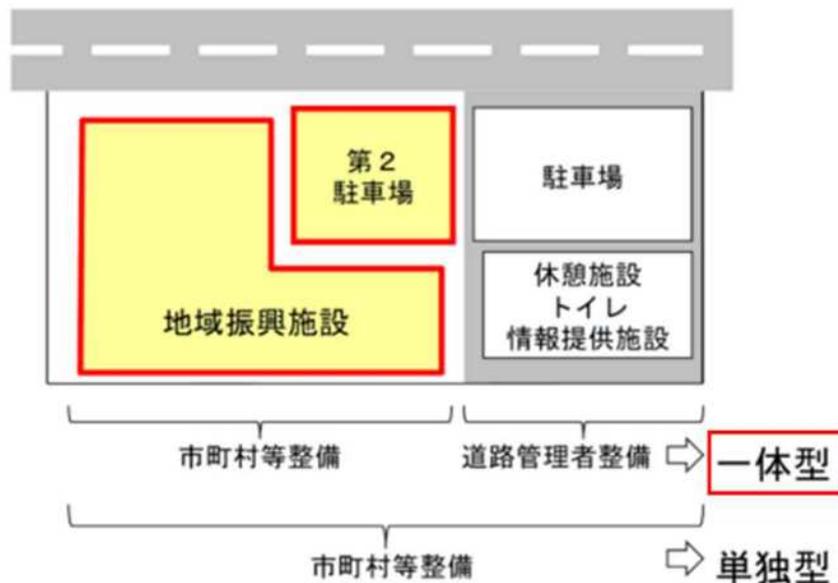
【整備・管理運営体制の方向性について】

道の駅の整備方法については、道路管理者と市町村等で整備する「一体型」と市町村で全て整備を行う「単独型」の2種類があります。

全国の「道の駅」の整備手法の割合は、一体型が 678 駅（55%）、単独型が 552 駅（45%）（2025 年 6 月時点）となっています。

（仮称）道の駅「蒲原」の整備にあたっては、国道1号の沿線に位置しており、休憩・防災機能の強化によって道路利用者へ安全で快適な道路交通環境を提供するため、一体型での整備とします。

【道の駅の整備主体と整備手法】



※国土交通省 HP より

整備主体	地方自治体、道路管理者、公益法人等	
	一体型	単独型
整備手法	駐車場・トイレ・情報発信施設の一部を道路管理者が整備、その他を設置者（整備主体）が整備を行う	道の駅を構成するすべてを設置者（整備主体）が整備を行う
近隣道の駅の整備手法 ※静岡国道事務所 HP より	「富士」・「富士川楽座」・「宇津ノ谷峠」・「玉露の里」・「掛川」・「伊豆月ヶ瀬」・「朝霧高原」	「奥大井音戯の郷」・「フォーレなかかわね茶茗館」・「そらっと牧之原」

7. 計画実現に向けた進め方

7.1 概算事業費

道の駅の概算事業費は、現時点での試算では約30億円を想定しています。

内訳としては、設計・造成費等約10億円、駐車場整備や建物建築費約17億円、その他工事費約3億円と試算していますが、道路管理者（静岡県道事務所）との一体整備を想定していることから、整備規模や費用負担など具体的な整備内容については、今後の協議等を踏まえながら、実施設計等において精査していきます。

また、今後は市の負担が極力抑えられるよう、国の交付金や補助金等の活用を積極的に検討していきます。

項目	金額（千円）
道路休憩施設、地域振興施設、駐車場等整備費	約17億円
緑地広場・外構・調整池等整備費	約3億円
設計・造成費等	約10億円
合計	約30億円

※用地取得費・関連事業費は除く

7.2 導入を検討する主な公的補助事業

道の駅の整備においては、各省庁の交付金や補助金の制度を活用することが可能です。

以下に、主な公的補助制度についてまとめます。

省庁	名称	補助率	補助対象の可能性
内閣府	地域未来交付金（地域未来推進型）	1/2	休憩機能、情報発信機能、地域振興機能の整備 等
農林水産省	農山漁村振興交付金（農山漁村発イノベーション整備事業）	1/2	情報発信機能、地域振興機能の整備 等
国土交通省	社会資本整備総合交付金	1/2	休憩機能、情報発信機能、防災機能の整備 等
国土交通省	防災・安全交付金	1/2等	防災拠点の整備
観光庁	インバウンド安全・安心対策推進事業	1/2等	観光案内所の整備・改良、多言語対応機能の強化 等
総務省	地域経済循環創造事業交付金	1/2等	道の駅の整備に伴う設計・工事・設備 等
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	1/2等	再生可能エネルギー設備の設置 等

7.3 インフラ計画

道の駅の整備予定地は、市街化区域内に位置しています。そのため、インフラ計画では、整備済みの公共インフラ施設への接続を予定し、また、その周辺部の敷設状況等を踏まえ検討します。

(1) 給水計画

既存水道管へ接続し、静岡市上水道から供給します。

(2) 消防水利計画

消防水利施設については、静岡市の「開発許可等に関する手引き」を踏まえ、消防法に基づく「消防水利の基準」への適合を基本とします。

(3) 汚水排水計画

整備予定地周辺は、浄化槽処理促進区域内であることから、合併浄化処理槽による汚水処理とします。

(4) 雨水排水計画

整備予定地内に雨水排水施設を設置し、調整池にて集水後、普通河川谷津沢川へ放流します。

(5) ガス・電力他供給計画

- ①ガス : 整備予定地周辺は都市ガス供給区域のため、都市ガスでの供給とします。
- ②電力 : 整備予定地周辺に整備されている電力設備から供給します。
- ③情報通信 : 整備予定地周辺に整備されている情報通信設備から供給します。

7.4 実現に向けた検討項目

(1) 一体型整備に関する調整・検討

道の駅整備予定地は国道1号バイパス沿線に位置しており、国道1号富士川周辺における、休憩・防災機能の強化に向けて、道路管理者との一体整備とし、今後は、道路管理者と役割分担等について協議が必要となります。

(2) 整備予定地周辺の交通計画

道路管理者や交通管理者等との協議を行い、道路利用者等が安全に通行できるよう、整備予定地周辺の交通計画を行う必要があります。

(3) 運営事業者候補の選定

事業者ヒアリングより得られた結果や、管理運営体制の方向性を基に、運営事業者の選定に係る手続きを進めていく必要があります。

(4) 交付金・補助金等の活用

道の駅の機能を踏まえ、活用可能な交付金・補助金等を整理し、早期段階から国や関係機関と調整しながら採択に向けた準備を進めていく必要があります。

(5) 造成及び建築・外構設計

有事の際に防災拠点としての機能の確保や、道路利用者等が快適に滞在出来る空間づくりを行い、何度も訪れたいくなる魅力的な施設を目指すことが重要です。また、造成により敷地内に高低差が生じることが想定されるため、利便性及び安全性の確保に向けた調整が必要となります。

(6) 運営の視点を踏まえた設計

運営段階において機能面で過不足がなく使いやすい施設とするためには、設計段階から運営事業者の視点も取り入れた設計に配慮する必要があります。

(7) 地元関係者（生産者、地元企業・団体等）との協働

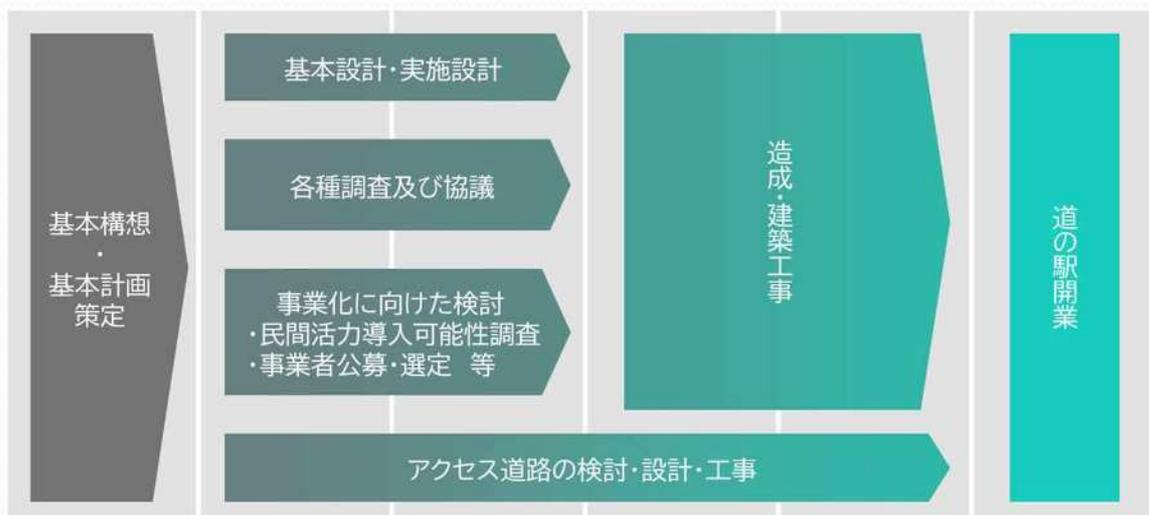
地域資源である特産物等を活用した物販やアンテナショップでの取り扱う商品や出荷体制、販売手数料、ECを含めた販売方法などについて、生産者や組合等と事前に協議を進めていく必要があります。

また、地元関係者と協働しながら、道の駅での販売やイベント、情報発信を通じて地域ブランドイメージの定着、消費を図っていく必要があります。

8. 今後のスケジュール

今後は、以下の想定スケジュールにより計画・事業の推進を図っていきます。

なお、本事業スケジュールは現時点での想定であり、検討の進捗状況等により変更となる可能性があります。



静岡市