

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とりまとめた「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とりまとめた「(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

### (1) 蒲原地区の特徴

道の駅整備予定地の近傍には由比漁港が立地しており、新鮮な桜えびを求め市内外から多くの来街者が訪れ、また、いわしの削り節等の加工商品の製造・販売も盛んに行われているほか、鋼構造物の塗装業といった工業をはじめ、蒲原古代塗といった伝統工芸も息づいています。



桜えびの干場



生桜えび



いわしの削り節



蒲原古代塗

また、蒲原地区は、江戸時代に東海道15番目の宿場町として発展した蒲原宿があった地区で、静岡市文化財保存活用地域計画内で文化財保存活用区域に指定されています。

さらに、当該地区を含む駿河湾一体は、太平洋岸自転車道に位置しており、歴史ある景観とサイクリングを同時に楽しめる、多彩な地域資源を有する地域です。



薩埵峠 (出典) 駿州の旅HP



蒲原宿 (旧和泉屋)



(出典) 公益財団法人するが企画観光局 HP



サイクリングイベント

## (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ーク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

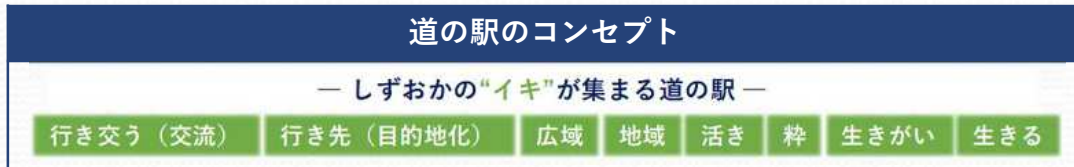
この道の駅では、日本風景街道と太平洋岸自転車道とが重なる立地特性を最大限に活かし、サイクリストの休憩・補給機能にとどまらず、周辺の歴史・文化・自然へと来訪者を誘導する「ゲートウェイ」の強化を図ります。例えば、サイクルメーカーとの共同運営による施設の魅力向上のほか、サイクリスト向けの情報発信機能の充実、周辺観光資源と連動したモデルルートの提示、デジタルツールを活用した回遊促進などにより、地域全体をフィールドとしたサイクルツーリズムの拠点化を進めます。これにより、単なる立ち寄り施設から、滞在・体験を促し、広域からのサイクリストを受け入れ、地域の活性化につなげていきます。

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<sup>+</sup> 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。

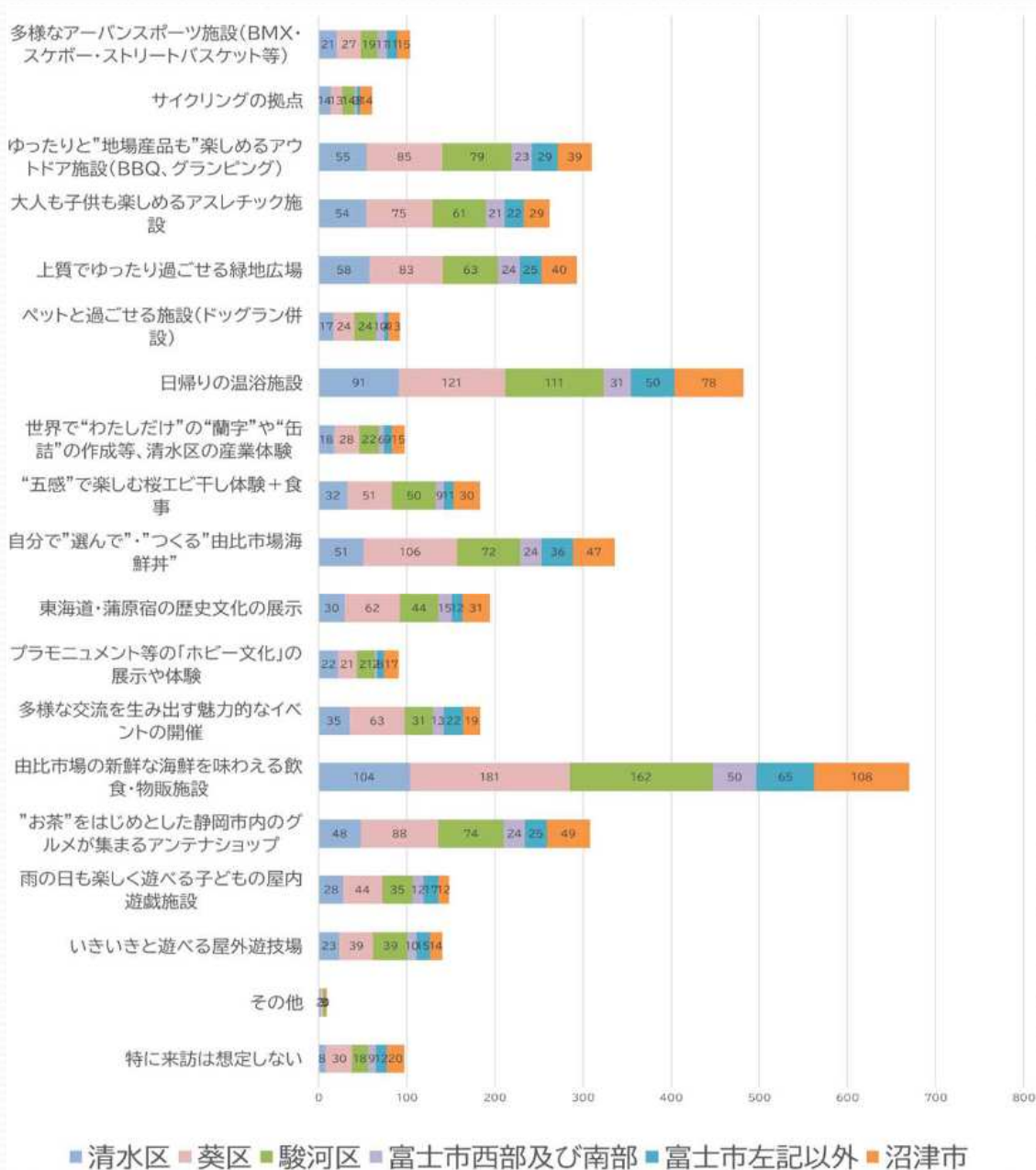
このことにより、新たに整備する（仮称）道の駅「蒲原」では、富士川周辺における駐車不足台数を補い、災害時には道路利用者の一時的待機や退避場所を確保するなど、道の駅「富士」と機能を分担し、休憩・防災機能の一体的な強化を図ります。

## 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><b>休憩</b></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><b>機能の方針</b></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><b>整備施設</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 誰もが利用しやすい駐車場</li> <li>● 多機能、ユニバーサルなトイレ</li> <li>● ベビーコーナー</li> </ul>
<p><b>情報発信</b></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、“ここでしか”出来ない体験情報も発信します。</p>	
<p><b>機能の方針</b></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><b>整備施設</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 道路・交通・災害情報提供施設</li> <li>● 地域・観光情報等発信機能</li> </ul>
<p><b>地域振興</b></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><b>機能の方針</b></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><b>整備施設</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● “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）</li> <li>● 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</li> <li>● 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</li> </ul>
<p><b>防災</b></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><b>機能の方針</b></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><b>整備施設</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 災害発生時における、道路利用者等の退避・避難施設</li> <li>● 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</li> </ul>

## 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。

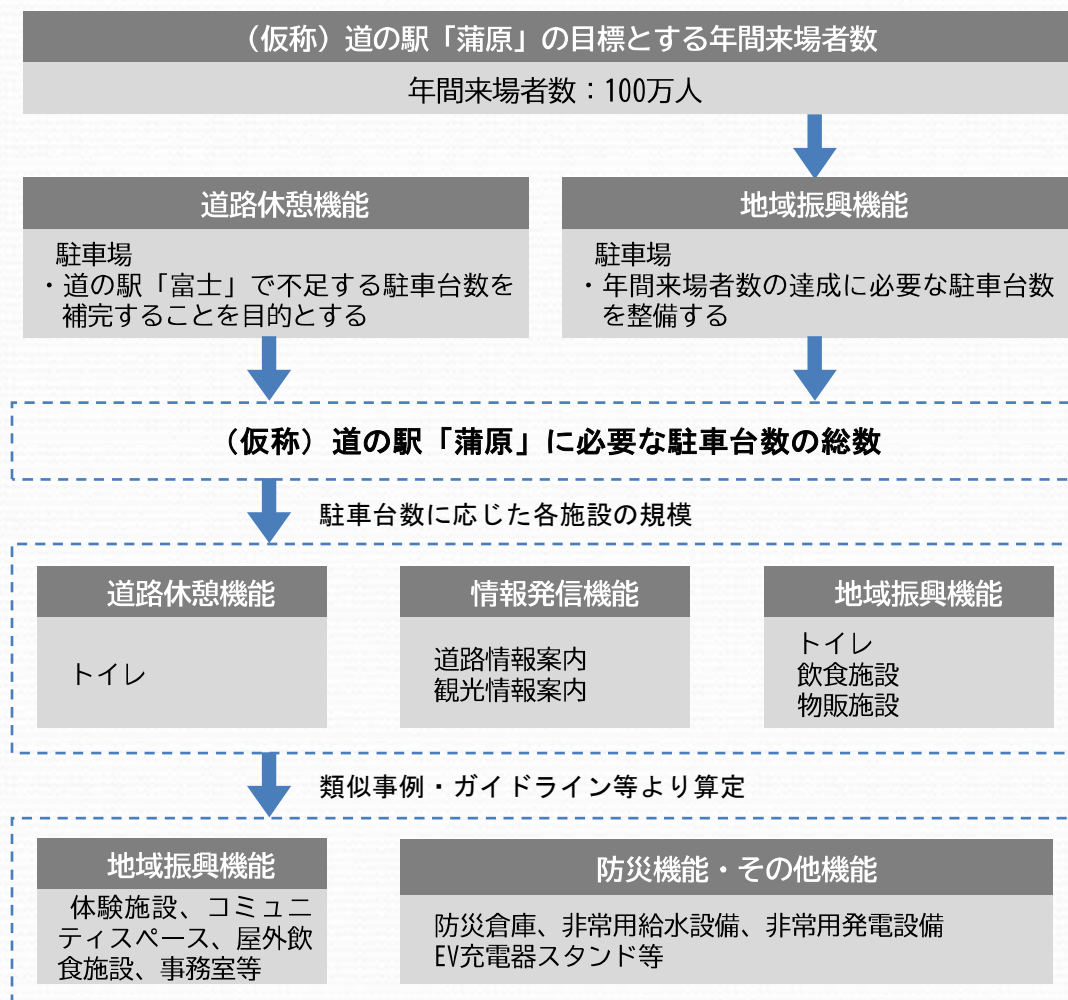


図 施設規模算定フロー

## 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	$\Sigma N$	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	<b>18</b>	
	男大：5.4㎡ ⇒ 男大面積 = 5.4 × Vm2	<b>27</b>	
	女子：5.4㎡ ⇒ 女子面積 = 5.4 × Vf	<b>108</b>	
	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)	<b>18</b>	
	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)	<b>13</b>	
	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)	<b>19</b>	
	パウダーコーナーVp = (0.3 × Vf) × 2.2	<b>14</b>	
	洗面器面積 = 3.0 × VSm + 3.0 × VSf	<b>18</b>	
	多機能：10.8㎡ ⇒ 多機能面積 = 10.8 × Vh	<b>10.8</b>	
	合計		<b>245.8</b>
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 <sup>2</sup>	55台
	駐車場（大型）			m <sup>2</sup>	34台
	駐車場（身体障がい者用）			m <sup>2</sup>	2台
	EV充電器スタンド			m <sup>2</sup>	1台
	自動二輪車等駐車場			m <sup>2</sup>	4台
	小計		11,000	m <sup>2</sup>	
	トイレ	220		m <sup>2</sup>	
	障がい者用トイレ	—	—	m <sup>2</sup>	トイレに含む
情報発信機能	道路情報案内	140		m <sup>2</sup>	
	観光情報案内	—		m <sup>2</sup>	体験施設に含む
地域振興機能	駐車場			m <sup>2</sup>	151台
	駐車場（身体障がい者用）			m <sup>2</sup>	3台
	小計		4,600	m <sup>2</sup>	
	トイレ	260		m <sup>2</sup>	
	障がい者用トイレ			m <sup>2</sup>	トイレに含む
	飲食施設	695		m <sup>2</sup>	
	物販施設	230		m <sup>2</sup>	
	体験施設	200		m <sup>2</sup>	
	屋外飲食施設	140		m <sup>2</sup>	
	会議室	60		m <sup>2</sup>	
その他施設	事務室・荷捌き場等	110	60	m <sup>2</sup>	
	防災倉庫		100	m <sup>2</sup>	
	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 <sup>2</sup>	外構面積に含む （サイクルポート 20台（24m <sup>2</sup> ）想定）
	サイクル拠点	—	—	—	既存施設活用
	緑地広場	—		m <sup>2</sup>	
合計		2,075	15,760	m <sup>2</sup>	

計画面積合計

17,835

m<sup>2</sup>

## 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。

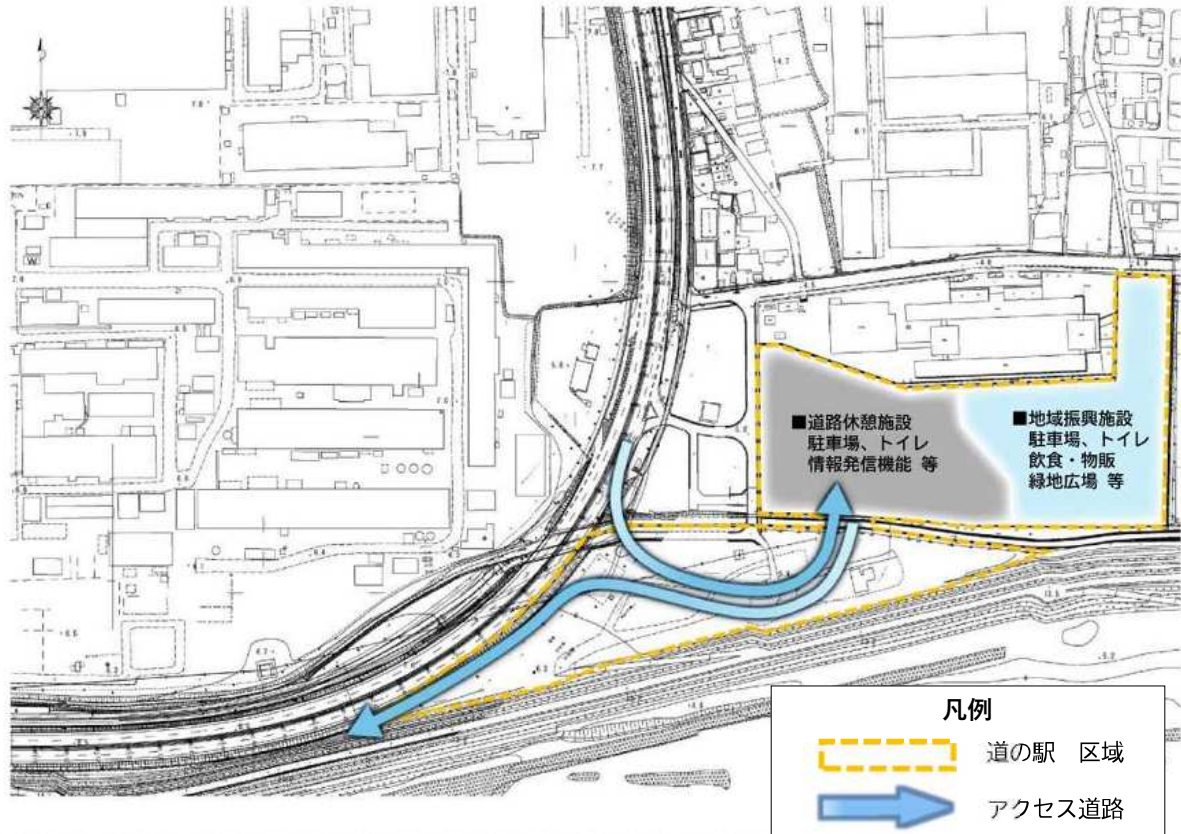
##### 整備の視点

- 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。

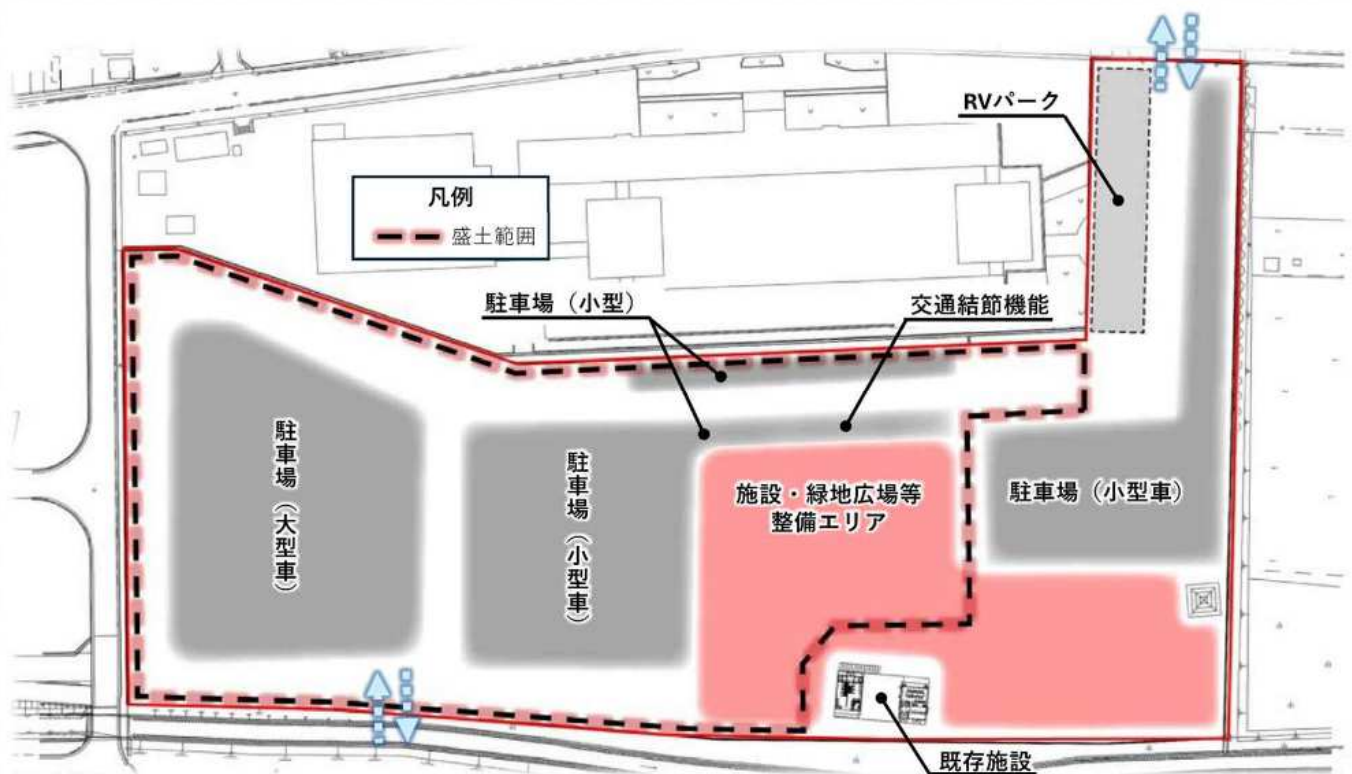
### 5.3 施設配置の検討

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		△	◎	○

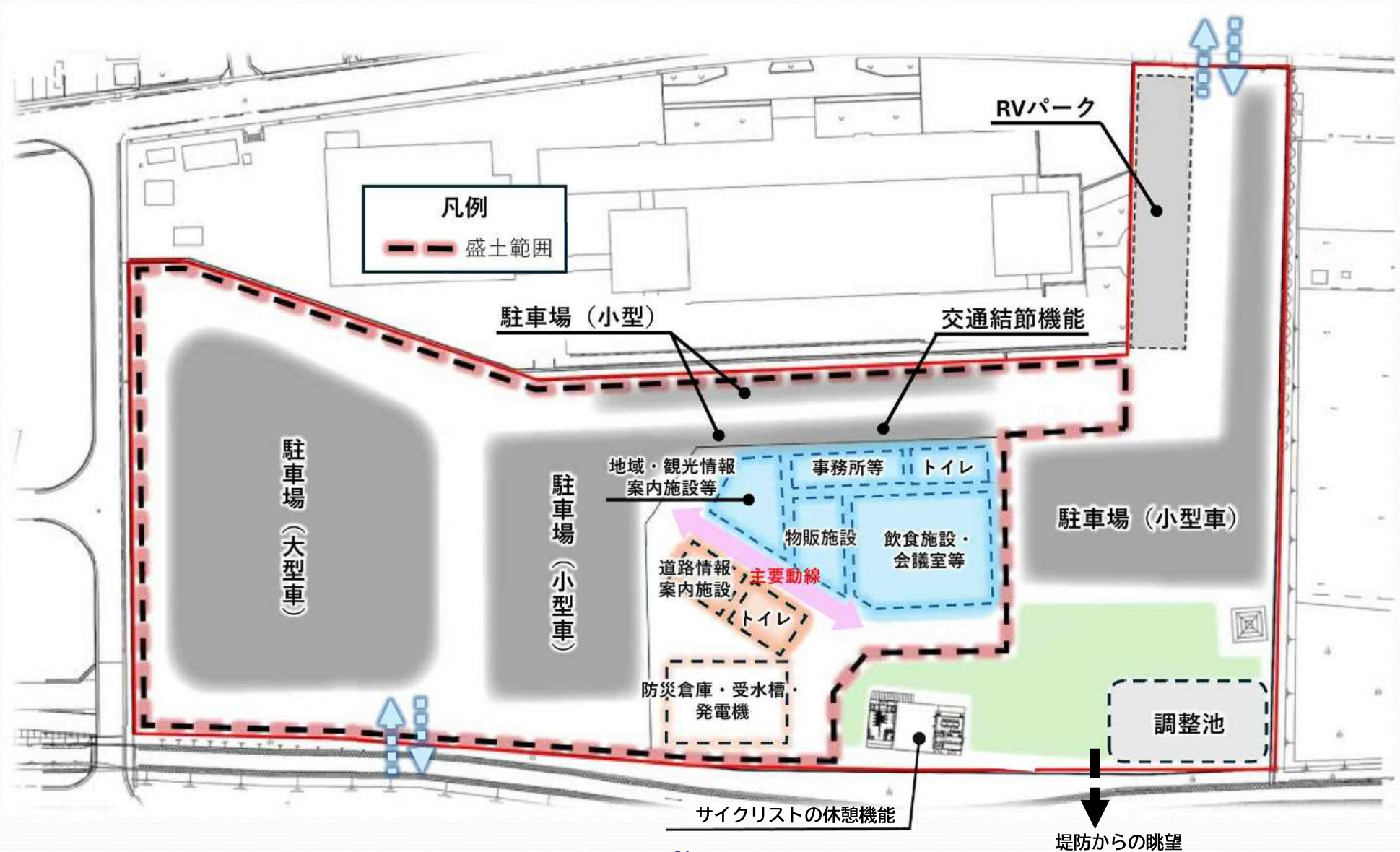
前頁にて整理した施設ゾーニングをもとに行った施設配置については、以下のようなイメージです。

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。

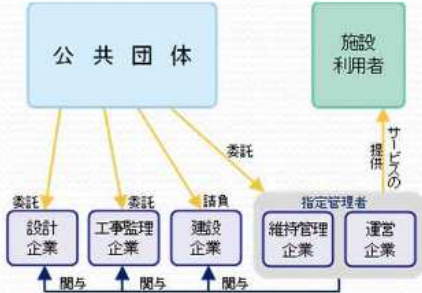
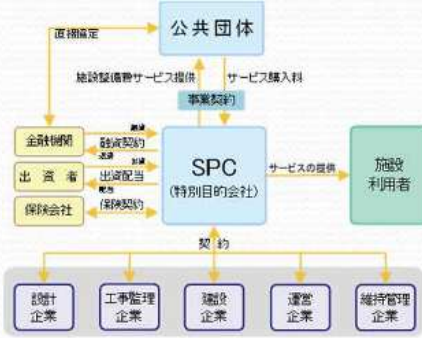
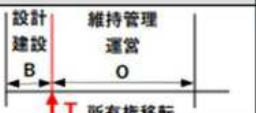
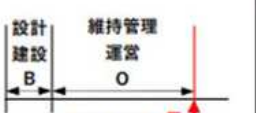
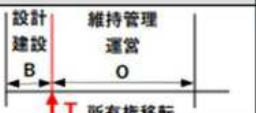
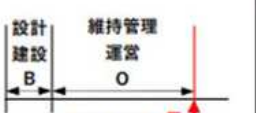
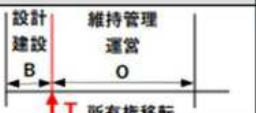
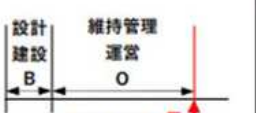
#### 【管理運営手法別の公共・民間の役割分担】

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			
公設民営	指定管理方式	公共	公共		民間	
	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 従来方式	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共が設計、建設を分離発注。</li> <li>・維持管理、運営は公共で直営。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運営に民間ノウハウを活用できる。</li> <li>・県内事例が多数あり。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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）。</li> <li>・定期的に指定管理者の募集、指定の手続きが必要。</li> <li>・管理運営段階を見据えた施設整備が課題。</li> </ul>
公設民営 設計＋建設＋指定管理	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共が設計、建設を分離発注。</li> <li>・維持管理、運営は指定管理者制度にて民間事業者が実施。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運営に民間ノウハウを活用できる。</li> <li>・県内事例が多数あり。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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）。</li> <li>・定期的に指定管理者の募集、指定の手続きが必要。</li> <li>・管理運営段階を見据えた施設整備が課題。</li> </ul>
公設民営 DBO方式	<ul style="list-style-type: none"> <li>・設計、建設、維持管理、運営を一括で民間事業者が実施。</li> <li>・維持管理、運営は指定管理者制度にて民間事業者が実施。</li> <li>・公共が資金調達。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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）。</li> <li>・発注には一定の手続き期間が必要。</li> </ul>

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"> <li>・維持管理・運営者を先行決定し、設計・建設に関与。</li> <li>・公共が設計、建設を分離発注。</li> <li>・維持管理、運営は指定管理者制度にて民間事業者が実施。</li> </ul>  <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）に業務を請負する。指定管理者は施設利用者にサービスを提供する。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"> <li>・運営に民間ノウハウを活用できる。</li> <li>・管理運営段階を見据えた施設整備が可能。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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）。</li> <li>・定期的に指定管理者の募集、指定の手続きが必要。</li> </ul>						
<p>PFI (BOT方式/ BTO方式)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・設計、建設、維持管理、運営を一括で民間事業者が実施。</li> <li>・維持管理、運営は指定管理者制度にて民間事業者が実施。</li> <li>・民間事業者が資金調達。</li> </ul>  <p>公共団体がSPC（特別目的会社）に事業を委託し、SPCが設計、工事監理、建設、運営、維持管理の各段階を実施する。SPCは施設利用者にサービスを提供し、サービス購入料を受け取る。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> <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> <table border="1" data-bbox="438 1556 1364 1881"> <thead> <tr> <th>スキーム図</th> <th>概説</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>  <p>設計、建設（B）期間中に所有権が公共に移転（T）。維持管理、運営（O）期間中は民間事業者が実施する。</p> </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>●BTO(Build Transfer Operate)方式</li> <li>・施設の建設後、公共に所有権が移転される。</li> <li>・公共の所有物であるため、非課税</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td>  <p>設計、建設（B）期間中に所有権が民間に移転（T）。維持管理、運営（O）期間中は民間事業者が実施する。事業終了後、所有権が公共に移転（T）される。</p> </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>●BOT(Build Operate Transfer)方式</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> </td> </tr> </tbody> </table>	スキーム図	概説	 <p>設計、建設（B）期間中に所有権が公共に移転（T）。維持管理、運営（O）期間中は民間事業者が実施する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●BTO(Build Transfer Operate)方式</li> <li>・施設の建設後、公共に所有権が移転される。</li> <li>・公共の所有物であるため、非課税</li> </ul>	 <p>設計、建設（B）期間中に所有権が民間に移転（T）。維持管理、運営（O）期間中は民間事業者が実施する。事業終了後、所有権が公共に移転（T）される。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●BOT(Build Operate Transfer)方式</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・施設整備費の分割払いにより、財政負担の平準化が可能。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・発注には一定の手続き期間が必要。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
スキーム図	概説								
 <p>設計、建設（B）期間中に所有権が公共に移転（T）。維持管理、運営（O）期間中は民間事業者が実施する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●BTO(Build Transfer Operate)方式</li> <li>・施設の建設後、公共に所有権が移転される。</li> <li>・公共の所有物であるため、非課税</li> </ul>								
 <p>設計、建設（B）期間中に所有権が民間に移転（T）。維持管理、運営（O）期間中は民間事業者が実施する。事業終了後、所有権が公共に移転（T）される。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●BOT(Build Operate Transfer)方式</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>								

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、一括で民間事業者へ業務発注する手法。

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)

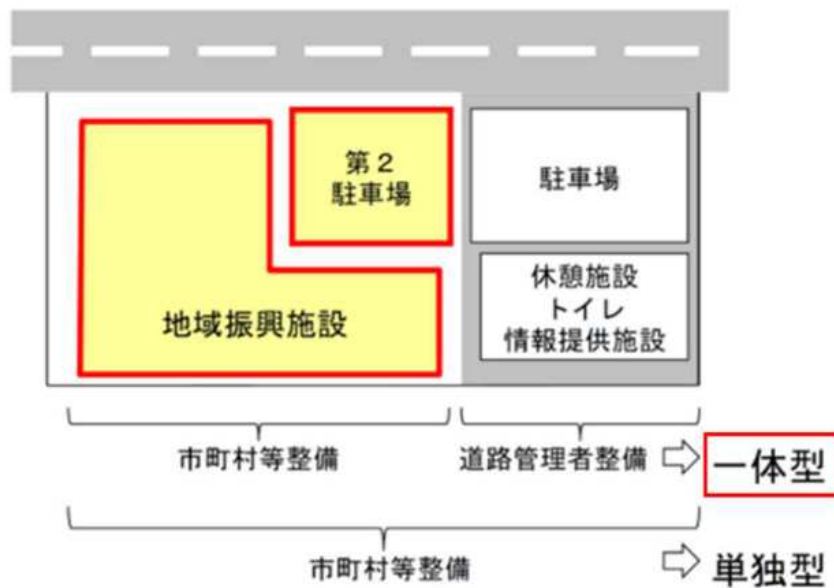
【整備・管理運営体制の方向性について】

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、一体型として整備することについて、国道1号の道路管理者である国と調整します。

【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（静岡国道事務所）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

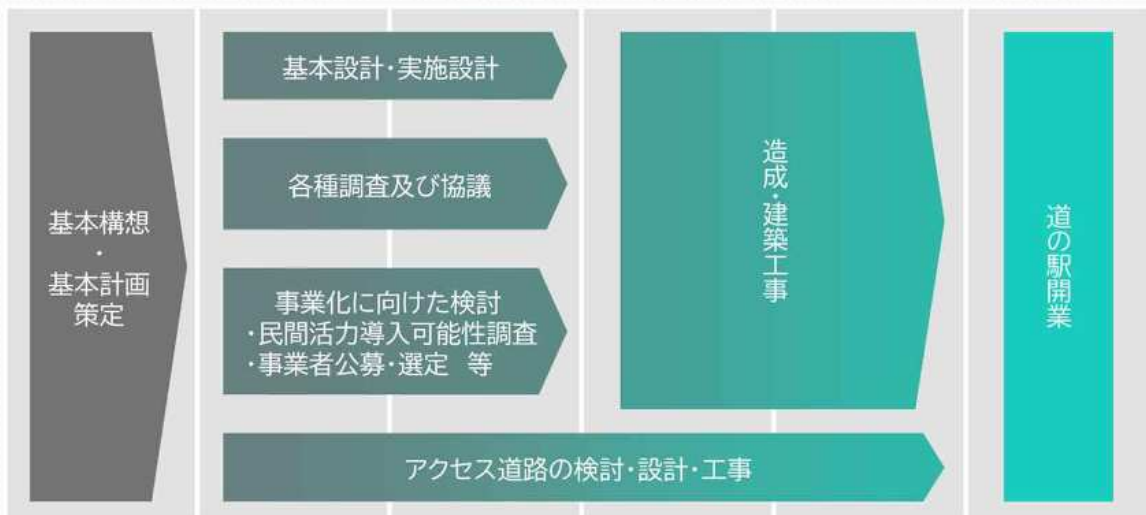
地域資源である特産物等を活用した物販やアンテナショップでの取り扱う商品や出荷体制、販売手数料、ECを含めた販売方法などについて、生産者や組合等と事前に協議を進めていく必要があります。

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。

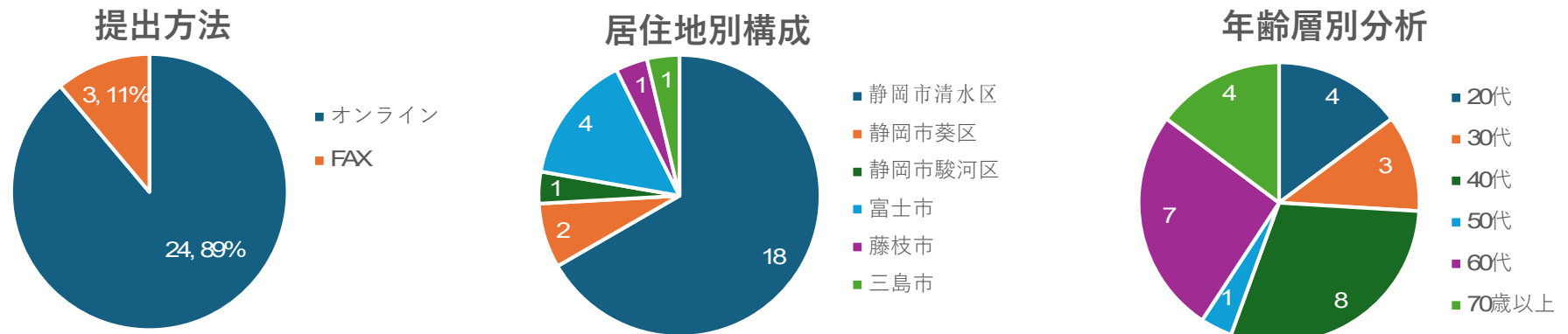
なお、本事業スケジュールは現時点での想定であり、検討の進捗状況等により変更となる可能性があります。



静岡市

# (仮称) 道の駅「蒲原」基本計画 (案) パブリックコメント意見とりまとめ

2026年3月25日 (水) 8時半現在



※ご意見は全30件であるが、一人で4件提出しているため、回答者数は27名。

## 【提出方法】

- ・オンライン提出24件、FAX提出3件。なお、オンラインとFAXと両方で同一意見を提出いただいている方はオンラインに含めた。

## 【居住地別構成】

- ・清水区が半数以上を占め、地元住民の関心が極めて高い。
- ・近隣市からの意見もあり。

## 【年齢別構成】


- ・40代が最多。20代から70歳以上まで幅広い世代から意見が集まっている。

テーマ	主な意見内容の要約
地元・地域	地域住民の憩いの場、地場産品販売、地域経済活性化、蒲原のまちづくり、地域交流の場としての機能を期待。静岡市東の玄関口としての役割を重視。
富士山・景観	富士山の眺望を活かした施設づくり、展望台・露天風呂の設置、「表富士」の景観を最大限活用した差別化を提案。
ドッグラン・ペット	ドッグランの継続設置を要望。ペット連れの集客力、交流の場としての機能提案。
カフェ・飲食	スターバックス等カフェの誘致、地域に根差した飲食店、喫茶店など落ち着ける空間の設置を希望。
観光・来訪者	観光客と地元民の両方が楽しめる施設、蒲原のまちへの誘導機能、SNS・写真を活用した情報発信を提案。
直売所・物販	地元名産品・農産物の直売所、お土産ショップ、JAや漁協との連携による地場産品販売を希望。
防災・災害	災害時の防災拠点機能、ヘリポート設置、地域に安心をもたらす施設としての役割を期待。
温泉・温浴	富士山を望む大浴場・露天風呂の設置。
トイレ	東名SA並みの充実したトイレ設備、渋滞時の休憩場所として十分な規模と機能を要望。
駐車場	駐車場メインの計画への懸念。トラック運転手だけでなく地元住民・家族向けの施設を希望。
サイクリング	サイクリング利用者が訪れやすい施設、自転車での来訪を考慮した設計を要望。
展望・眺望	海と富士山の景観を活かした展望台の設置希望。

(仮称) 道の駅「蒲原」基本計画 (案) パブリックコメント意見とりまとめ

2026年3月25日 (水) 8時半現在

No.	年齢	居住地	意見の題名 (要約)	ご意見の要旨
1	30代	静岡市清水区	ドッグラン・マルシェ希望	庵原高校出身で蒲原は第二の地元。音楽イベントやマルシェを楽しんでいる。ドッグラン設置、スイーツ・ドリンク充実のカフェ、夜のマルシェ、地元野菜の直売などを希望。
2	20代	静岡市清水区	トライアル知見の活用	約3年間のトライアルサウンディングで得た課題や知見を、新たな道の駅計画に具体的に反映させることを要望。実務に裏付けられた計画策定を期待。
3	40代	静岡市清水区	トイレ設備の充実	渋滞時にも安心して利用できる、十分な規模と機能を備えたトイレ設備の設置を希望。
4	50代	静岡市清水区	憩いの場・防災拠点	子どもからお年寄りまで地域住民が日常的に集える憩いの場として充実することを期待。広大な敷地を活かした防災拠点機能も備え、地域に安心をもたらす施設を希望。
5	40代	静岡市駿河区	大型直売所の設置	蒲原生まれとして計画を歓迎。海と富士山を望む素晴らしい立地に、袋井市「とれたて倶楽部」のような大型野菜直売所の併設を希望。
6	20代	三島市	ドッグラン継続希望	市外からも多くの愛犬連れが訪問。近隣に小型・中大型犬が利用できる施設が不足しており、貴重な交流の場。日陰や常設テントなど快適な環境整備も要望。
7	70歳以上	富士市	トイレ設備の充実	東名高速SAのような立派なトイレ設置を希望。事故渋滞時にも便利な駐車場と広いトイレがあれば、休憩場所として選ばれる。早期オープンを期待。
8	40代	静岡市清水区	カフェ・憩いの場	地元や近隣市街から訪れ、憩いや時間を楽しめる場所を希望。スターバックスなど若者にも人気のカフェ誘致を提案。
9	60代	静岡市清水区	ペットパラダイス構想	全天候型ペット施設「パラダイススペース」を提案。冷暖房完備のラウンジ、ペットコンシェルジュ配置、地産地消のペット用食材など、ペット連れの顧客満足度最大化を目指す。
10			天空露天風呂構想	表富士の絶景を裸身で楽しめる天空露天風呂を提案。山梨側がない「完全体の富士」を活かし、静岡市を世界が羨む終着点にする構想。
11			展望凱旋門構想②	黄金比による富士山の額装、クリスタル建築、地上50mのインフィニティ露天風呂など、世界唯一の体験価値を提供する施設構想を詳細に提案。
12			展望凱旋門構想①	富士山の完全な稜線を巨大なフレームで切り取る「展望凱旋門」と天空露天風呂を提案。蒲原を世界の終着点へと変貌させる国際デスティネーション化構想。
13	30代	静岡市清水区	写真・SNS活用の提案	写真を通じた魅力発信と地域フォトグラファーとの連携を提案。フォトコンテスト開催、SNSアンバサダー起用、フォトスポット設計などの具体策を提示。
14	40代	静岡市清水区	地域交流・防災拠点	道の駅開設を歓迎。富士川橋周辺の渋滞緩和に貢献し、地域特産物販売や防災・災害対策拠点として機能することを期待。日本の大動脈に位置する重要な拠点となることを希望。
15	40代	富士市	地域密着の飲食店	蒲原館のような地域に根差したお店があれば、地元の人も日常的に訪れる場所になると提案。

 同一人物による複数意見

(仮称) 道の駅「蒲原」基本計画 (案) パブリックコメント意見とりまとめ

2026年3月25日 (水) 8時半現在

No.	年齢	居住地	意見の題名 (要約)	ご意見の要旨
16	40代	藤枝市	まちへの誘導機能	道の駅から蒲原のまちへ足を踏み入れたいとなる仕掛けを希望。案内MAP、お店・施設情報の発信ツール、ニーズに応じた提案ができる案内窓口の設置を提案。
17	70歳以上	静岡市清水区	下り線側の充実	隣接する富士エリアとの関係を考慮し、下り線側の施設充実に意義があると指摘。
18	70歳以上	静岡市清水区	喫茶店設置と早期着工	落ち着いてお茶が飲める喫茶店のような場所の設置と、早期の着工を希望。
19	20代	静岡市清水区	お土産ショップの設置	地元の名産品、農産物、クラフトビール、ツナ缶など、観光客も地元民も購入できる商品ラインナップのお土産ショップを希望。
20	60代	静岡市清水区	瞑想・リラックス施設	富士山や海を眺めながらゆったり過ごせる瞑想施設「富士山のみえる禅坊」を提案。外国人にも喜ばれる個性的な道の駅、お昼寝スペースなども希望。
21	60代	静岡市清水区	道の駅の魅力づくり	富士山の素晴らしい景観、キャンピングカー利用環境、ドッグランなど既存の魅力をさらにアピールし、「行きたい」と思える道の駅づくりを希望。
22	70歳以上	静岡市清水区	地域特産物販売と防災拠点	富士山の眺望が良い立地を活かし、蒲原の特産物販売で町の活性化を希望。災害時のヘリポート確保など防災拠点としての活用も提案。
23	20代	静岡市清水区	駐車場計画への懸念	駐車場メインの計画に反対。蒲原で生まれ育った目線から、地元住民・家族向け施設を希望。富士の道の駅との差別化、ドッグラン存続、丘の保存を強く要望。トラック運転手だけでなく地域住民も喜ぶ施設にすべき。
24	60代	富士市	ドッグラン併設の提案	飲食施設にドッグランを併設することで、ペット連れの集客増加につながると提案。
25	60代	静岡市清水区	ドッグラン継続希望	ほぼ毎日利用するドッグランの継続を強く希望。週末は利用者が多く、遠方からの来訪者も多い。カフェとの連携も良く、地域交流の場として機能している。
26	60代	静岡市葵区	展望台設置の提案	海と富士山の景観を活かし、建物2階または別棟に展望台の設置を希望。
27	40代	静岡市葵区	温浴施設の設置希望	富士山や駿河湾の景色を楽しめる大浴場の設置を提案。東の玄関口として来訪者の心に残る体験を提供し、地域の労働者の疲れを癒す場としても期待。
28	60代	静岡市清水区	物販・飲食施設の充実	地元蒲原や近隣市町村の地場産品を集めた物販店の設置を希望。JAや漁協との協力による蒲原らしい温かみのある施設と、積極的な宣伝活動を要望。
29	30代	富士市	子供の遊び場・ドッグラン継続希望	子どもが安心して遊べるイベントや遊び場を継続してほしい。現在の安全で楽しめる空間を維持することを強く希望。
30	40代	静岡市清水区	アクセス改善・子供の遊び場・直売所	バイパスからのアクセス改善を要望。子供が遊べる大型遊具やスケートボード場の設置で集客につなげることを提案。富士川楽座のようなフレッシュな野菜の直売所も希望。

NO.	内容	静岡市の回答	
1	<p>庵原高校出身なので、蒲原は第二の地元のような感覚があります。今でも周辺を通るたびに懐かしい気持ちになります。また音楽イベントやマルシェの際に訪れたり、今でもたくさん楽しませていただいています。母校が閉校したことはとても悲しかったですが、その分、地元の方だけでなく、多くの方が集う場所になってもらえたら嬉しいです。日本平夜市のような夜のマルシェや地元の野菜が安く買える等ができたらもっと足を運ぶ回数が増えるかと思えます。またドッグランができたり、スイーツやドリンクの充実したカフェスペースが増えてくれたら嬉しいです。</p>	実施に向けて参考にする	<p>本基本計画では、道の駅を地域振興の拠点として位置付けており、イベントやマルシェ、飲食・物販などを通じて、地域住民や来訪者が交流できる場となるよう検討しています。具体的な実施内容については、今後、運営事業者との協議を通じて検討してまいります。</p>
2	<p>3年弱行ったトライアルサウンディングについて、その過程で得た課題や知見等と、新たな道の駅検討とのつながりがもう少し見えると良いと感じました。キラーコンテンツの確立は新たな施設整備においては当然のことです。トライアルサウンディングからでも導き出せることではないでしょうか。今回のトライアルサウンディングは、比較的長期間行っているかと思えます。その期間の試行をもう少し具体的に精査したほうが、これまでの試行とこれからの流れのつながりがよりわかりやすく、より実務に裏付けられた計画になると感じます。精査した結果として、有効な事業者募集条件や特徴ある導入機能が示されていることで、初めてトライアルサウンディングとしての意味が出る気もしますが、いかがでしょうか。</p>	その他 ご意見への回答	<p>トライアルサウンディングについては、施設の可能性や課題を把握することを目的として実施したものであり、その成果を踏まえ、本基本計画において必要な機能や方向性を整理しています。今後は、得られた知見を活かし、事業者選定や具体的な施設内容の検討を進めてまいります。</p>
3	<p>東名高速道路のサービスエリアなどにあるような立派なトイレ設置をしていただければ、それだけでも、あの場所には綺麗なトイレがあるから、立ち寄って休憩したいこうなると思えます。事故などの渋滞時にも駐車場と広いトイレがあれば、大変便利な場所になると思えます。ぜひ、よろしく願いいたします。</p>	実施に向けて参考にする	<p>本基本計画では、道路利用者が安全かつ快適に利用できるよう、十分な規模と機能を備えたトイレの整備を検討しています。災害時においても活用できる施設となるよう配慮してまいります。</p>
4	<p>「トライアルパーク蒲原が道の駅になることを応援しています。子どもからお年寄りまで、地域住民が日常的に集える憩いの場としてさらに充実することを期待しています。また、広大な敷地を活かし、いざという時の『防災拠点』としての機能も備えた、地域に安心をもたらす施設になってほしいと願っています。」</p>	その他 ご意見への回答	<p>道の駅は、地域住民の憩いの場であるとともに、防災拠点としての役割も担う施設として計画しています。平常時・災害時の双方において、地域に安心をもたらす施設となるよう整備を進めてまいります。</p>
5	<p>蒲原生まれとして、今回の計画を大変うれしく思っています。海も近く、富士山も望めるこの素晴らしい場所に「道の駅」ができることは、地域の魅力向上や観光振興の面から見ても大きな意義があると感じています。また、清水区周辺には種類が豊富で規模の大きい野菜直売所が少ないため、地元農産物を幅広く取り扱う大型直売所が併設されると大変うれしいです。規模としては、袋井市の「とれたて倶楽部」のような充実した施設を理想としています。地域のにぎわいづくりの拠点となる道の駅の完成を、心より楽しみにしております。</p>	実施に向けて参考にする	<p>本計画では、地場産品を活用した物販機能を導入し、地域経済の活性化を図ることとしています。具体的な店舗構成や規模については、今後、運営事業者との協議を通じて検討してまいります。</p>
6	<p>魅力ある地域づくりの一環として、ドッグランの継続設置を要望いたします</p> <p>これまで、当施設にはドッグランがあったことで、市外からも多くの愛犬連れの方が訪れていました。近隣には小型犬・中大型犬が利用できる施設が不足しており、利用者にとって貴重な交流の場となっています。</p> <p>また、イベント開催時には非常に高い集客力を発揮し、地域の賑わい創出に大きく寄与していると実感しております。愛犬家が気軽に立ち寄れる環境を整備することは、滞在時間の延長や周辺の経済活性化にもつながると考えます。(日陰をつくる、風に強い常設テント等があるとよい)</p> <p>ぜひ、新たな整備計画においてもドッグランの設置をご検討いただけますよう、お願い申し上げます。</p>	実施に向けて参考にする	<p>ドッグランについては、トライアルパーク蒲原において一定の利用実績があることを認識しています。今後の施設設計や運営内容の検討において、屋外空間の活用方法の一つとして参考にしてまいります。</p>
7	<p>計画書を見せていただきました。下り車線から入れるのでしょうか？上り車線からは入れないのですか？混雑時女性のトイレは行列ができることがあり観光バスの出発時間ギリギリの事があります。トイレの数も沢山あると嬉しいです。富士山が見え、海にも川にも近く、自転車でも富士川の河川敷をサイクリングしたり、縄文好きの私は埋蔵文化センターが側にありとてもうれしいです。縄文遺跡を青森や長野山梨に見に行っていましたがかんなに近くで縄文遺跡を見られるなんて色々な楽しみ方が出来そうで楽しみです。早く出来ることを楽しみにしています</p>	その他 ご意見への回答	<p>下り線からは直接入ることが出来る構造としており、上り線からのアクセスは蒲原東ICをおりてのアクセスを想定しています。道の駅へのアクセスやトイレの規模については、道路管理者等と協議を行いながら、安全性や利便性に配慮した計画とします。詳細については、今後の設計段階で検討してまいります。</p>
8	<p>国1バイパスを走る車の駐車場の機能と共に地元、付近の市街からも、憩いや、時間を楽しめる場所で、カフェ、例えばスタバを誘致できないか？若者がよく利用しますので。</p>	実施に向けて参考にする	<p>本計画では、地域住民にも日常的に利用していただける施設を目指しており、カフェ等の飲食機能についても導入を検討しています。具体的な内容については、今後の協議の中で検討してまいります。</p>

NO.	内容	静岡市の回答
9	<p><b>【提言】道の駅・次世代差別化戦略</b>  <b>ペット用「パラダイススペース」構築による集客最大化と地域創生の実現</b>  <b>1. はじめに：道の駅の「実体」と「パラダイムシフト」</b>  現在、全国に1,200拠点以上存在する道の駅は、過当競争の時代にあります。これまでの「トイレ休憩」や「地産地消の直売所」という機能だけでは、もはや destinations (目的地) としての優位性を保てません。特筆すべきは、日本の15歳未満の子供の数(約1,400万人)に対し、犬猫の飼育数(約1,600万頭)が大きく上回っているという現実です。ペットはもはや「愛玩動物」ではなく、可処分所得の高い層における「最優先すべき家族(伴侶)」へと昇華しました。この歴史的転換点を捉え、経営戦略を根本から再定義することが求められています。</p> <p><b>2. 現状分析：形骸化した「ドッグラン」という欺瞞</b>  多くの公共施設で見られる既存のペットスペースは、利用者の真のニーズから著しく乖離しており、形式的な設置に留まっています。  ・「生存環境」の欠如：夏場のアスファルトは60°Cを超え、肉球の火傷や熱中症を誘発します。冬場の吹き晒しのテラスは、家族である飼い主に「一刻も早く立ち去りたい」という心理的プレッシャーを与えます。  ・負の連鎖の露呈：「不快な環境 = 短時間滞在 = 低単価消費」。この構造こそが、現在の道の駅におけるペット関連施策の限界であり、経営資源の無駄遣いとなっているのです。</p> <p><b>3. 戦略的具体案：オールシーズン・ホスピタリティの構築</b>  単なるドッグランの延長ではない、人間同様のホスピタリティを提供する「パラダイススペース」を具体化します。  <b>① 物理的障壁の解消：全天候型「クリスタル・パビリオン」の設置</b>  単なる屋根ではなく、断熱性に優れたガラス張り、あるいは高度な換気システムを備えたインナーテラスを構築します。  ・具体例：夏は冷房とドライミスト、冬は床暖房を備えた「ペット同伴ラウンジ」。ここでは、飼い主が地元のブランド牛のステーキや特産スイーツを、ペットを足元で休ませながら楽しめます。  ・法的・衛生的配慮：食品衛生法を遵守しつつ、物理的なゾーニング(自動ドアや空気清浄機、専用排気システム)を徹底することで、一般客との摩擦を最小化し、全員が快適な「共生空間」を創出します。  <b>② ソフト面の差別化：「ペットコンシェルジュ」と「スキル・マトリックス」の可視化です。</b>  ハードウェア以上に重要なのが、提供されるサービスの「質」と「信頼(ガバナンス)」の可視化です。  ・具体例：専門資格(愛玩動物飼養管理士、ドッグリハビリトレーナー等)を持つスタッフを「ペットコンシェルジュ」として配置。急な体調不良への対応、近隣の動物病院とのリアルタイムな連携、さらには個々の犬種に合わせた「地産地消の無添加ペット用ジビエ料理(薬膳視点)」の提供など、ペットの健康にコミットする姿勢を可視化します。  ・信頼の数値化：清掃頻度や除菌状況、スタッフの保有スキルを一覧化した「スキル・マトリックス」を掲示。これは、先生が論文で説く「情報の非対称性の解消」そのものです。</p> <p><b>③ デジタル・トランスフォーメーション(DX)による「安心の提供」</b>  ・具体例：スペース内の温湿度データを公式サイトやSNSでライブ配信。「現在のテラス内温度は24°C、混雑度30%」という情報をリアルタイムで発信することで、飼い主は安心してその道の駅を目的地として設定できます。この「事前情報の透明性」こそが、顧客満足度の源泉となります。</p> <p><b>4. 期待される経済的インパクトと地域創生</b>  <b>A. 滞在時間の劇的延長(スロー・ツーリズムの実現)</b>  快適な環境は、滞在時間を平均20分から90分以上へと引き上げます。滞在時間の延長は、飲食、お土産、さらには地域の体験型プログラムへの参加率に正比例し、客単価の大幅な向上(LTV:顧客生涯価値の最大化)をもたらします。  <b>B. SNSによる「情熱的拡散力」</b>  ペットオーナーのコミュニティは極めて強固で、情報の信頼性を重視します。「あそこの道の駅は、私たちの家族(ペット)を人間と同じように尊重してくれた」という感動は、SNSを通じて爆発的に拡散されます。これは数千円単位の広告費に匹敵するブランディング効果を生み、遠方からの新規顧客を呼び込む「磁石」となります。  <b>C. 未利用資源の活用(地域循環型経済の構築)</b>  規格外の農産物や、地域で課題となっている野生鳥獣(鹿・猪)を、高品質な「ペット用ジャーキー」や「フレッシュフード」として加工販売します。  ・具体例：鹿肉は高タンパク・低脂質で犬の健康に非常に適しています。これを「道の駅限定の高級食材」としてブランド化することで、地域猟師の収益向上と害獣対策、さらには道の駅の収益増という「三方よし」のサステナビリティ(持続可能性)を実現します。</p> <p><b>5. 結語：ホスピタリティの「真の営為」へ</b>  道の駅の役割とは、地域の「玄関口」であると同時に、訪れるすべての家族の「幸福」を担保する場所に他なりません。法学の世界において「少数者の権利」が守られるべきであると同様、現代における「家族の形」の多様性に対し、道の駅が最適解を提供することは、社会的な重要課題です。ペットを「パラダイス」で迎え入れるという決断は、単なる集客手法を超え、「生命あるものすべてに対する慈しみ」を体現する、道の駅としての最高度のホスピタリティの営為です。この「情報の透明性」に裏打ちされた「快適空間の提供」こそが、地方創生を牽引する唯一無二の鍵となることを確信し、ここに強く提言いたします。</p>	<p>実施に向けて参考にする</p> <p>ペット連れの見込者に配慮した施設のあり方については、利用ニーズや運営面を踏まえ、今後の検討課題として整理してまいります。</p>

NO.	内容	静岡市の回答
10	<p>【提言】静岡市・東の聖地：世界唯一の「天然表富士・天空露天風呂」による圧倒的差別化と国際デザイン化</p> <p>1. はじめに、記号から「真実の富士」へ——静岡市東玄関の使命日本の銭湯文化の象徴である富士山の壁画は、庶民の憧れの投影でした。しかし、これからの時代に求められるのは代替品ではなく「本物」との邂逅です。静岡市、特にその東の玄関口に位置する道の駅は、山梨県側(裏富士)からは決して拝むことのできない、「裾野まで完璧に広がる表富士の稜線」という神聖な資産を有しています。本提言は、この圧倒的な地の利を活かし、天然の富士山を背景とした「天空露天風呂」を構築することで、静岡市を世界中の旅人が目指す「世界一の聖地」へと昇華させるものです。</p> <p>2. 現状分析：山梨県「裏富士」との対比と静岡市の優位性富士山観光において山梨県は先行していますが、温泉施設に関しては致命的な「不完全さ」を抱えています。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・山梨(裏富士)の限界：山梨側からの富士山は、手前の山々に裾野を遮られることが多く、また、急速な観光開発による電線や建物の映り込みが、視覚的なガバナンス(純粋な景観管理)を損なっています。</li> <li>・静岡(表富士)の絶対的優位性：静岡市東部から望む富士山は、海から山頂まで一気に立ち上がるダイナミズムを有しています。しかし、現状はこの「世界遺産級の眺望」を、裸身で、お湯に浸かりながら、心ゆくまで享受できる公共施設が存在しません。この**「情報の透明性(偽りのない絶景)」**の欠如こそが、最大の機会損失です。</li> </ul> <p>3. 戦略的具体案：「天空露天風呂」構築の5つの核心</p> <p>① 視覚的ガバナンスの極致：「インフィニティ・表富士・パノラマ」</p> <p>湯船の縁と富士山の裾野を視覚的に接続し、温泉が富士山の大地に直接繋がっているかのような錯覚を創出します。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・具体例：前面を遮る柵を排除し、水鏡効果を最大限に高めた「ミラー・エッジ・プール」構造を採用。山梨県側の施設が「窓越し」であるのに対し、こちらは「空気そのものを共有する」開放感を提供します。</li> <li>・夜の営為(トワイライト・ガバナンス)：月光に照らされた「銀富士」を鑑賞するため、施設周辺の光害を徹底的に排除。暗闇の中に浮かび上がる巨大な影としての富士山と対話する、精神的価値の高い空間を設計します。</li> </ul> <p>② 究極の「共生」：ペット・パラダイスとの戦略的隣接</p> <p>同時に提言しました「ペット・パラダイス」との完全融合を図ります。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・具体例：飼いが天空露天風呂で富士山と一体化している間、愛犬は隣接する冷暖房完備の「クリスタル・パビリオン」で、富士山の伏流水を飲みながら快適に待機。家族全員が「置き去り」にされない、サステナブルな幸福空間を構築します。</li> </ul> <p>③ 五感のサステナビリティ：富士の恩恵の「見える化」</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・具体例(飲泉と食)：駿河湾の海洋深層水と富士山の伏流水をブレンドした「究極の整い水」を提供。さらに、露天風呂に隣接するダイニングでは、富士の裾野で育った朝霧高原の乳製品や静岡の茶、駿河湾の幸を「富士山を眺めながら」食す体験をパッケージ化します。</li> </ul> <p>④ デジタル技術による「絶景保証」と情報公開</p> <p>「情報の透明性」を観光に応用します。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・具体例：AI予測による「富士山遭遇確率」を、道の駅のデジタルサイネージやSNSで24時間配信。「今、山梨側は雲の中ですが、静岡側は快晴です」といった比較情報を公開することで、乗客の最適化(スマート・ツーリズム)を実現します。</li> </ul> <p>⑤ スキル・マトリックスの導入：温泉ソムリエと地域ガイドの常駐</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・具体例：単なる受付係ではなく、富士山の地質学や歴史に精通した「富士山コンシェルジュ」を配置。その専門性をマトリックス化して提示し、来訪者に「知的な満足」という付加価値を提供します。</li> </ul> <p>4. 経済的インパクトと地域創生の論理</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・プレミアム・ブランディング：「世界で唯一、表富士を裾野まで仰ぐ露天風呂」という称号は、価格競争を無効化します。1回数千円の入浴料であっても、世界中から予約が殺到する「超高付加価値施設」となります。</li> <li>・滞在型観光への転換：露天風呂を核に、周辺の「道の駅」全体が「滞在型リゾート」へと進化。これにより、静岡市東部エリアの客単価は劇的に向上し、若者の雇用創出と地域経済のサステナビリティが確立されます。</li> </ul> <p>5. 結語：静岡市「東の聖地」から世界へ贈る、真の営為</p> <p>道の駅に露天風呂を作ることは、単なるハコモノ行政ではありません。それは、静岡市が誇る最高至極の資産「表富士」を、世界中の人々の心に届けるための「おもてなしの真の営為」です。山梨県側には真似のできない、裾野まで続く圧倒的な稜線をバックに、お湯に浸かる。このシンプルかつ究極の体験を提供することは、静岡市のプライドであり、次世代に向けた最大の地域貢献です。</p> <p>この情熱的な挑戦が、静岡市を「通過点」から「世界が羨む終着点」へと変えることを確信し、ここに強く、情熱を持って提言いたします。</p>	<p>実施に向けて参考にする</p> <p>富士山の眺望を活かした施設づくりについては、本市としても重要な視点であると認識しています。景観や安全性、事業性等を総合的に勘案し、今後の設計段階で検討してまいります。</p>

NO.	内容	静岡市の回答	
11	<p><b>【提言書】富士を額装する「展望凱旋門」と「天空露天風呂」</b>  <b>静岡市蒲原・国際デスティネーション化戦略</b>  <b>序文：静岡市の矜持を「門」に刻む</b>          現在、日本の富士山観光は大きな転換点を迎えています。山梨県側の「河口湖」周辺がオーバーツーリズムと景観遮蔽問題に揺れる中、我々静岡市民が示すべき回答は「規制」ではなく、圧倒的な「解放」と「美の提示」でなければなりません。          本提言は、広重が描いた宿場町・蒲原の地に、富士山の「完全なる稜線」を巨大なフレームで切り取る「展望凱旋門(Arc de Triomphe de Fuji)」を建立し、その最上階に世界唯一の「天空露天風呂」を配することで、蒲原を「通過点」から「世界の終着点」へと変貌させる国家級プロジェクトの全容です。</p> <p><b>1. 建築的論拠：なぜ「凱旋門」なのか —— 視覚的勝利の構造</b>          既存の道の駅(富士川楽座等)が「中から見る」施設であるのに対し、本構想は施設そのものが「富士と対話する彫刻」となります。          ・黄金比による「富士の額装(フレーミング)」凱旋門のアーチ高と幅を、特定の展望地点から富士山の山体(剣ヶ峰から裾野まで)が完璧に収まる「黄金比」で設計します。来訪者は門に近づくにつれ、巨大な富士山が建築の枠内に「収穫」される劇的な視覚体験を味わいます。これはパリの凱旋門がシャンゼリゼ通りの終止符であるように、日本の東海道における「富士への礼拝門」として機能します。          ・クリスタル・アーキテクチャの採用 構造体には高透過ガラスと鏡面仕上げのチタン素材を融合。昼間は周囲の空と海を反射して建物が風景に溶け込み、夜間は内側からの柔らかなライティングにより、富士山のシルエットを背景に「光の門」が浮き上がります。</p> <p><b>2. 究極の体験価値：天空インフィニティ露天風呂の衝撃</b>          凱旋門の最上部、地上約50メートル(予定)に位置する温浴施設は、世界中のラグジュアリーホテルを凌駕するスペックを備えます。          ・「海拔ゼロから三七七六」を繋ぐ水面 浴槽の縁を極限まで低くしたインフィニティ設計により、入浴者の視界からは手前の建物や道路が消失します。眼前に広がるのは「駿河湾の蒼」と「富士の白」のみ。お湯がそのまま富士の裾野へと流れ込んでいるかのような「空間的融合」を実現します。          ・「裏富士」に対する圧倒的優位性 山梨側からの眺望は、手前の山々に裾野が隠される「欠けた富士」です。しかし、蒲原から望む富士は、海拔0mから頂上まで一気に立ち上がる、地球上でも稀有な「完全体」です。この「真実の姿」を全裸で、かつ天空から拝む体験は、他では絶対に不可能な、静岡市だけの特権的資源です。</p> <p><b>3. 戦略的具休案：日本一を実現する5つの多層的装置</b>  <b>① プロムナード・オブ・フジ(精神の変容)</b>          駐車場から凱旋門へと続く100メートルのアプローチを「巡礼路」と位置づけます。          ・具体例：歌川広重の『東海道五十三次・蒲原夜之雪』のデジタルインスタレーションを配置。白黒の静寂な世界から、凱旋門をくぐった瞬間にカラーの巨大な本物の富士が現れるという「時空を超えた演出」で、観光客の感情を最高潮に高めます。  <b>② ペット・ロイヤル・スバ(共生の極致)</b>          「愛犬を車に待たせない道の駅」を徹底します。          ・具体例：凱旋門の基部(1階)に、富士山伏流水100%のドッグ専用温泉と、プロのトリマーによる「絶景ケア」エリアを設置。飼い主が天空で富士を愛でている間、愛犬もまた地上で最高級の癒やしを得る。この「全家族幸福モデル」により、滞在時間を劇的に延ばします。  <b>③ ガストロノミー・オブ・スカイ(食の正対)</b>          ・具体例：全席が富士山に正対する「シアター型レストラン」。蒲原名産の「桜えび」を、富士山の形を模したクリスタルプレートで供し、富士の湧水で淹れた黄金色の静岡茶とともに提供します。五感すべてを「富士」で満たす、究極のブランディングです。</p> <p><b>4. 経済・社会的インパクト：通過する1千万を「留める」1百万へ</b>          国道1号バイパスを通過する膨大な車両を「ただ通り過ぎる客」から「高単価な滞在客」へと転換させます。          ・高付加価値・高単価戦略 入浴料を一般的なスーパー銭湯の数倍(例：3,000円～5,000円)に設定しても、「世界唯一の凱旋門温泉」という物語性があれば、インバウンド層や富裕層は惜しみなく支払います。この収益を地域のインフラ整備や教育に還元する、自立型経済モデルを構築します。          ・24時間のグローバル発信 凱旋門の頂上に高精度4Kカメラを設置し、世界へライブ配信。「今、蒲原の凱旋門から見える富士」をSNSで拡散。雲が晴れた瞬間に「今すぐ来い」というシグナルを送るスマート・ツーリズムを実践します。</p> <p><b>5. 結語：静岡市のプライドを形にする</b>          「天然表富士・天空露天風呂」と「展望凱旋門」の融合。それは、単なるハコモノ行政ではありません。山梨県側の「裏富士」観光に対し、静岡市が「表の王道」であることを世界に宣言する、令和の国威発揚とも言えるプロジェクトです。          「富士山を見るなら、静岡の凱旋門へ」。          この言葉が世界の旅行者の合言葉になった時、蒲原は日本の、いや世界の「聖地」となります。この熱き構想こそが、静岡市の未来を切り拓く唯一無二の礎であると確信いたします。</p>	<p>実施に向けて参考にする</p>	<p>富士山の景観を活かした特徴的な施設整備については、貴重なご提案として受け止めています。計画の趣旨や実現性を踏まえ、今後の検討の参考とします。</p>

NO.	内容	静岡市の回答
12	<p><b>【提言】静岡市・東の聖地：世界唯一の「展望凱旋門」による圧倒的差別化と国際デスティネーション化戦略</b></p> <p>1. はじめに：記号から「真理の富士」へ —— 蒲原の使命 日本の象徴である富士山。しかし、世界中の旅人がこれまで見てきたのは、山梨県側の「山々に裾野を遮られた不完全な富士」か、あるいは銭湯の壁画という「記号」に過ぎませんでした。 静岡市の東の最前線、蒲原。ここには海拔0mの駿河湾から山頂まで一気に立ち上がる「完璧な稜線(表富士)」という、神聖なまでの天然資産が眠っています。本提言は、この地に巨大な「凱旋門」を築くことで、富士山を単なる背景から、人類が拝むべき「生きた芸術」へと昇華させ、静岡市を「世界一の聖地」へと変貌させるものです。</p> <p>2. 現状分析：山梨「裏富士」を凌駕する静岡の「正統性」 観光開発において先行する山梨県ですが、そこには致命的な「視覚的ガバナンス」の欠如があります。 ・山梨(裏富士)の限界：山梨側からの富士山は、手前の山塊に足元を隠され、さらに過密な観光地化による電線、看板、建物が景観を汚染しています。近年の「黒い幕」問題は、その管理の限界を露呈しました。 ・静岡(表富士)の絶対的優位：蒲原から望む富士は、一切の遮蔽物がない「情報の透明性」を体現しています。この「偽りのない絶景」を建築というフレームで縁取り、「日本一の門」として定義することが、山梨に対する最大の差別化戦略となります。</p> <p>3. 戦略的具體案：「展望凱旋門」5つの核心的構造</p> <p>① 視覚的支配：世界最大級の「ピクチャー・フレーム」 凱旋門そのものを、巨大な「額縁」として設計します。 ・黄金比によるフレーミング：門のアーチをくぐる際、歩行者の視線の先に富士山の山頂から裾野までがピッタリと黄金比で収まるよう、ミリ単位で角度を計算。来訪者は門をくぐった瞬間、視界のすべてが富士山に支配される「視覚的衝撃」を体験します。 ・クリスタル・アーチ：門の素材には、空の色を反射する特殊な強化ガラスと、静岡の産業を象徴する高品位なアルミニウムを採用。天候によって姿を変える富士山と一体化する「透過する建築」を目指します。</p> <p>② 天空の回廊：「富士山コンシェルジュ」による知的満足 門の内部は、地上から最上階へと続くらせん状の展示空間(スロープ)となります。 ・具体例：単なる通路ではなく、浮世絵師・歌川広重が描いた『蒲原 夜之雪』から現代のドローン映像まで、富士山の視覚的歴史を展示。 ・スキル・マトリックスの導入：門の各所に、地質学・歴史・気象に精通した「富士山コンシェルジュ」を配置。「なぜここから見る富士が世界一なのか」を論理的かつ情熱的に語り、知的な付加価値を提供します。</p> <p>③ 五感のサステナビリティ：富士の恩恵を「味わう」門 凱旋門の柱の部分には、富士山の恵みを凝縮したプレミアム・ラウンジを設置します。 ・具体例：門の地下深くから汲み上げた伏流水を「門の雫」として提供。さらに朝霧高原の乳製品や駿河湾の桜えびを用いた「門限定のフィンガーフード」を展開。富士山を「飲む」体験を提供する。</p> <p>④ デジタル技術による「歴史の再発見」 ・具体例：門の頂点に設置した4K高感度カメラから24時間ライブ配信。「今、山梨側は雲で隠れていますが、静岡の凱旋門からは完璧な裾野が見えています」という比較情報をAIが多言語で発信し、旅人を蒲原へ導きます。</p> <p>⑤ 夜の営為(トワイライト・ガバナンス) ・具体例：富士山のシルエットを邪魔しないよう、上空への光害を徹底排除。門の足元から漏れる柔らかな光が、暗闇に浮かぶ「黒富士」を神々しく演出します。</p> <p>4. 核心部：展望凱旋門・最上階「天空の絶景テラス：アルカディア・フジ」</p> <p>① 空間デザイン：情報の透明性を極限まで追求 ・「インフィニティ・エア・デッキ」：超低反射の高透過ガラスを垂直に立ち上げ、手すりとしての「壁」を消去。足元から富士の裾野、駿河湾の蒼へと視線が吸い込まれる浮遊感を創出します。 ・「水鏡(ミズカガミ)・プラットフォーム」：テラス中央に深さ10mmの水盤を設置。地上数十メートルの空中で「逆さ表富士」と対峙できる物理法則を超えた視覚体験を提供します。 ・「環境音のライブ・ミキシング」：指向性マイクで捉えた「波音」と「山麓の風」を音響設計に最適化して流し、五感すべてを没入させます。</p> <p>② 限定メニュー案：富士の恩恵を「結晶」させたガストロノミー ・スノー・ピーク・ソルベ：標高3,776mにちなんだ、朝霧高原ミルクソルベ。来訪者自ら伏流水の天然水を削り、パタフライピーのシロップで「赤富士」や「銀富士」を皿の上に再現します。 ・富士・エッセンス・コールドブリュー：伏流水を使用し、最高級「本山茶」を24時間かけて氷出し。ワイングラスで供されるその一杯は、静岡の真髄を伝えます。 ・桜えびのクリスタル・ケーキサレ：蒲原漁港直送の桜えびを、岩肌をイメージした全粒粉生地に宝石のように散りばめ、限定クラフトビールと共に提供します。</p> <p>③ スキル・マトリックス：おもてなしの専門性 ・「光の読み手」：美しい稜線が見える瞬間を予見し耳打ちします。 ・「歴史の語り部」：広重の視点と現在の地形を重ね合わせ、静岡の富士が「信仰と芸術の対象」であることを伝えます。</p> <p>5. デジタル・バイラル・マーケティング：世界を揺さぶる「SNSダイナミズム」</p> <p>① 視覚的勝利の仕掛け ・「センター・オブ・ザ・ワールド」：富士山が完璧な左右対称に収まる位置に真鍮の「軸線タイル」を埋め込み、誰でもプロ級の1枚を撮れる「#富士山凱旋門」の聖地化を狙います。 ・「公式ドローン・セルフイー」：門の定点カメラを遠隔操作し、個人では撮れない「はるか上空からの自分と富士山」の動画をダウンロード可能にします。</p> <p>② AR歴史オーバーレイ ・「時空を超えたシャッター」：アプリをかざすと画面上の富士に『蒲原 夜之雪』が重なるAR機能を搭載。現在と江戸時代を「スプリット画面」で投稿させ、ナラティブを付加します。</p>	<p>実施に向けて参考にする</p> <p>富士山を活かした象徴的な施設に関するご提案については、今後の施設計画や情報発信の検討において参考とします。</p>

NO.	内容	静岡市の回答
12	<p>③ 称号とデジタル・コレクション 「登頂証明NFT」：その日の富士の表情を刻印した限定デジタルアートを配布。「遭遇率100%」などのデータが刻まれた画像で「行った自慢」を価値化します。</p> <p>6. 年間フォトジェニック・カレンダー：365日の演出案 春(サクラ・ゲート)：門のフレーム内に「富士桜のピンク、雪の白、空の蒼」を三層構造で完成させます。 夏(ダイヤモンド・ゲート)：門の真上に夕陽が重なる瞬間を予測配信。テラスでは「富士山型かき氷」を提供します。 秋(ムーンライト・グラフィティ)：アーチ内に「満月」と「富士山」が収まる時間を算出。黄金の稲穂のデコレーションと共に江戸の情緒を再定義します。 冬(クリスタル・富士)：裾野までクリアな真白さ「正統富士」をバックに、氷の装飾を施した門で「天空の茶会」を開催します。</p> <p>7. 経済的インパクトと結語 このプロジェクトは、単なるハコモノ行政ではありません。山梨県側の「裏富士」観光が「隠す・遮る」というネガティブ・ガバナンスに走る中、静岡市が「最高に美しく見せる」というポジティブ・ガバナンスで世界に反旗を翻す、令和の国威発揚です。 「山梨は富士山を『利用』しているが、静岡は富士山と『共生』している」。 この圧倒的な「情報の透明性」と「建築の力」により、蒲原は通過点から世界が嫉妬する「終着点」へと昇華します。この情熱的な挑戦こそが、静岡市民のシビックプライドを再燃させ、日本一、いや世界一の道の駅を実現する唯一の道であると確信し、本提言を締めくくります。</p> <p>【追加提言】展望凱旋門プロジェクト 技術的リアリズムと経済的インパクトの相関論証 1. 建設予定地の地質を考慮した構造案 —— 「強靱なる門」の設計 蒲原地区は駿河湾に面し、富士山の火山噴出物や富士川の堆積物、そしてプレート境界に近い地質学的特性を有しています。この地に巨大構造物を建てることは、単なる建築ではなく「地球の鼓動」への挑戦です。 ① 免震・制振のハイブリッド構造：クリスタル・コア・システム 地質的課題：蒲原は沖積層(砂礫や粘土)が厚く、地震時の液状化リスクや長周期地震動の影響を考慮する必要があります。 具体的構造案：凱旋門の二本の「脚」にあたる基礎部分に、「深礎杭(しんそぐい)」を支持地盤まで打ち込みます。さらに、門の最上部(展望テラス階)に、富士山の揺れと逆方向に動く「同調質量ダンパー(TMD)」を設置。このダンパー自体を、前述の「水鏡(ミズカガミ)」の貯水槽として機能させることで、意匠と防災を高度に融合させます。 ② 塩害対策と新素材：アルミ・セラミック・コンポジット 具体的対策：海から至近距離にあるため、通常の鉄骨では腐食が避けられません。そこで、静岡の地場産業であるアルミニウムに特殊なセラミックコーティングを施した「超耐食性アルミ合金」を外装に使用します。 視覚的効果：この素材は、朝日の「赤富士」や夕暮れの黄金色を鈍く反射し、建物自体が環境に合わせて呼吸しているかのような質感を永続的に保ちます。 ③ 風響(ふうきょう)対策：空力設計のアーチ 具体的設計：駿河湾からの強烈な海風(吹き下ろし)をアーチ内に通す際、風切り音(カルマン渦)が発生します。これを防ぐため、アーチの内壁には航空機の翼のような流体解析に基づいた微細なスリット(凹凸)を施します。これにより、風は音を立てる代わりに、テラスへと続く「天然のベンチレーション(換気)」へと変換されます。</p> <p>2. 経済波及効果の試算 —— 「通過」から「滞在・消費」への転換 「日本一の道の駅」としての経済効果を、単なる入場料収入ではなく、グローバルな「デスティネーション(目的地)価値」から算出します。 ① インバウンド富裕層の消費予測：単価の劇的上昇 現状：現在の道の駅利用者の平均客単価は1,500円～3,000円程度(食事・土産)。 提言後の予測：「展望凱旋門・天空露天風呂」を核とすることで、ターゲットを富裕層(LVMHなどのラグジュアリー層)へシフトさせます。 ○ 展望・入浴セット券：8,000円(記念NFT・伏流水ドリンク付) ○ ガストロノミー・ディナー：35,000円(静岡産食材フルコース) 具体的効果：1日1,000人のVIP来場を見込むだけで、施設単体で年間約150億円の直接収入を見込みます。 ② 周辺産業への「放射状」波及効果 宿泊施設のアップグレード：凱旋門の誕生により、周辺の民家や休止施設が「富士山眺望ブティックホテル」へとリノベーションされます。これにより、蒲原地区の宿泊キャパシティが10倍に拡大し、一晩で数千万単位の宿泊消費が発生します。 農業・漁業のブランド化：凱旋門で提供される「総テラス」は「静岡茶」や「朝霧産品の出荷単価が平均」の向上を促す。また、富士山の景観を背景とした高品質な観光土産品の開発も期待されます。 ③ 経済的論理：山梨に対する「機会損失」の奪還 論証：現在、成田・羽田から京都・大阪へ向かうゴールデンルートにおいて、観光客の多くは山梨(河口湖)に寄り道し、静岡は新幹線で「通過」されるだけです。 戦略：「山梨にはない『海から立ち上がる富士』を『凱旋門』で見ると」という強固な理由(Unique Selling Proposition)を提示することで、年間推定200万人のゴールデンルート客のうち、30%(約60万人)を静岡に引き留めます。これにより、静岡市に年間約600億円規模の新たな経済圏を創出します。</p> <p>3. 結論：持続可能な「プライド」の投資 この事業の真の価値は、GDP(国内総生産)の向上だけでなく、GNH(国民幸福度、あるいは市民の郷土愛)の向上にあります。 地質学的に強靱で、経済的に自立し、デジタルで世界と繋がる「展望凱旋門」。これは蒲原という土地が持つ「宿命的な美」を、現代のテクノロジーと経済学で武装させ、未来へ引き継ぐための投資です。</p>	静岡市の回答

NO.	内容	静岡市の回答	
12	<p>【別添資料】道の駅「蒲原」展望凱旋門プロジェクト:技術・経済白書</p> <p>1. 建築・地質技術白書:千年を刻む「強靱なる聖域」の構築          蒲原の地質的制約を「世界最先端の建築技術」の展示場へと転換します。</p> <p>① 地質リスクの技術的克服          深層支持基盤への定着(ディープ・ファンデーション):蒲原地区の沖積層を貫き、確実な支持地盤に直径3m超の「深礎杭」を打設します。これは、地震時の液状化を完全に封じ込めるだけでなく、凱旋門という巨大な重量体を支える不動の礎となります。          アクティブ・マス・ダンパー(AMD)の搭載:門の頂部(天空テラス階)に、建物自体の揺れを打ち消す重りを設置。この重りには、前述の「インフィニティ水盤」の貯水を利用します。「美(水鏡)」と「防災(制振)」が完全に一致する、世界でも類を見ない合理的な設計です。</p> <p>② 海岸線における「不変の美」の維持          超耐食性「静岡アルミ」ハイブリッド外装:静岡市の地場産業であるアルミニウムに、ナノレベルのセラミックコーティングを施した新素材を採用。塩害による腐食を100年単位で防ぎ、常に鏡面のような輝きを維持します。これにより、メンテナンスコストを従来比で40%削減します。</p> <p>2. 経済波及効果白書:静岡市を「通過」から「滞在」へ変える力学          本プロジェクトは、単なる公共投資ではなく、莫大な外貨(インバウンド)を獲得する「輸出産業」として機能します。</p> <p>① インバウンド富裕層(VHNWI)の戦略的獲得          山梨県側(河口湖周辺)が安価な大衆観光のオーパーツーリズムに苦しみ中、蒲原は「高付加価値・低密度」の戦略をとります。          ・想定客単価のパラダイムシフト:          ○展望・入浴・プレミアムラウンジ利用:12,000円          ○天空テラスでの「ガストロノミー・ベアリング」:45,000円          試算:年間来場者150万人のうち、上位10%がこのプレミアムプランを利用するだけで、付帯消費を含め年間約250億円の直接消費を創出します。</p> <p>② 「富士山・東玄関」の経済圏拡大          ・周辺地価と民間の運動投資:凱旋門の建設を契機に、蒲原・由比地区の遊休不動産を「富士山ビュー・ヴィラ」へと転換。これにより、固定資産税収入の増大と、年間約**500名の新規雇用(観光・飲食・サービス業)**を創出します。          ・広域周遊のハブ機能:「凱旋門」を起点とし、三保松原、日本平、久能山東照宮を結ぶ「静岡市・黄金ルート」を再構築。これにより、市内平均宿泊日数を現在の1.1日から2.3日へ倍増させます。</p> <p>3. 国際競争力論証:山梨「裏富士」に対する「情報の透明性」の勝利          山梨県側が抱える「景観の過密」と「撮影制限」という弱点を、蒲原の「開放」と「技術」で突き崩します。          ・デジタル・ガバナンスによる比較優位:凱旋門頂上から「山梨側の雲の状況」と「蒲原からの快晴の表富士」をライブ比較配信。「今、確実に富士山が見えるのは静岡である」という情報を世界に24時間デリバリーし、観光客の目的地を物理的に方向転換(ダイバート)させます。          ・「正統性」のブランド構築:海拔0mからの全景を「凱旋門という権威」で切り取る行為は、富士山観光における「正統な礼拝所」としての地位を確立します。</p> <p>4. 結語:静岡市民の「シビックプライド」の再点火          本提言の核心は、経済合理性以上に「静岡市民が富士山に対して持つべき誇り」を物理的に形にすることにあります。「富士山を見るなら、静岡の凱旋門へ」。この一文が世界の観光ガイドの冒頭に記される未来は、蒲原の地から始まります。これは地域経済の救済策であると同時に、静岡市が世界のデスティネーションへと「凱旋」するための国家的一大事業であることを論証し、本白書の締めくりといたします。</p>		
13	<p>1. 提案の趣旨          本計画の「地域の魅力発信」機能を強化するため、写真を通じた視覚的な情報発信と、地域フォトグラファーとの連携施策を提案します。</p> <p>2. 具体的な提案内容          ★「写真の街・蒲原」としての展示・公募事業          ・既存資産の活用:静岡市が過去に実施したフォトコンテストの入賞作品を館内に常設掲示し、市の東の玄関口として静岡市全体の魅力を来訪者に伝えてください。          ・蒲原限定フォトコンテストの開催:道の駅のオープンを記念し、蒲原地区に特化したフォトコンテストを実施。その結果を施設内で大々的に展示することで、地域住民の郷土愛を育み、来訪者にディープな魅力を伝えます。</p> <p>★SNS(Instagram等)で活躍するフォトグラファーとの連携          ・デジタルアンバサダーの公募・起用:SNSで高い発信力を持つフォトグラファーを公募及び起用し、彼らの視点で切り取った蒲原の風景を定期的に館内展示やSNSで発信してください。          ・ハッシュタグキャンペーンの実施:Instagram等のSNSと連動し、来訪者が撮影した写真を館内のサイネージ等でリアルタイムで紹介する仕組みを構築してください。</p> <p>★「撮りたくなる」施設づくりの整備          ・SNSで活躍するフォトグラファーの知見を活かし、施設内の「フォトスポット」の設計や、そこから見える景色を最大限に引き出す照明・外構計画を検討してください。</p> <p>3. 期待される効果          ・視覚的な魅力伝達:美しい写真を通じて、蒲原の歴史や自然を直感的に伝えることができます。          ・SNSによる情報の拡散:フォトグラファーや来訪者によるSNS投稿が、二次的な広告効果を生み、広域からの集客に寄与します。</p>	実施に向けて参考にする	写真やSNSを活用した情報発信については、地域の魅力を効果的に伝える手法の一つであると認識しています。今後の情報発信のあり方を検討する中で参考にしていきたいと思います。

NO.	内容	静岡市の回答	
14	<p>静岡市の東の玄関口、蒲原に道の駅が開設されたら、とても喜ばしく思う。まず富士川橋周辺の道路は常に混雑しており、道の駅が開設されたら緩和の一助になる。そしてこの道の駅が地域交流の拠点になることを期待する。地域特産物の販売はもちろん、地震津波対策などの防災・災害対策拠点となるからである。蒲原は国道、東名高速、東海道線、新幹線が通る、まさに日本の大動脈である。道の駅の機能だけでなく、有事の際に迅速な対応を可能にするための防災・災害対策拠点になることを期待する。</p>	<p>その他 ご意見への回答</p>	<p>本計画では、地域交流の拠点としての機能とともに、防災・災害対策拠点としての役割も重視しています。関係機関と連携しながら、必要な機能の確保に努めてまいります。</p>

NO.	内容		静岡市の回答
15	蒲原館の様な地域に根差したお店があると地元の人でも日常的に訪れる場所になりそう	実施に向けて参考にする	地域に根差した店舗の導入については、地域住民にも親しまれる施設づくりの観点から重要であると認識しています。今後の運営内容の検討において参考とします。
16	玄関口の文字通り、道の駅から蒲原のまちへ足を踏み入れたいくなるような仕掛けがあると良いと思います。蒲原のまちの案内MAPやお店・施設の情報を発信するツールの設置のほか、具体的に説明やニーズに合わせてオススメの場所を提案できる人がいる窓口など。	実施に向けて参考にする	蒲原のまちの案内マップや店舗・施設情報の発信、分かりやすい案内機能の充実については、重要な視点であると認識しています。あわせて、来訪者の関心やニーズに応じた情報提供のあり方についても、いただいたご意見を踏まえ、今後の施設計画や運営内容の検討において参考とします。
17	すぐ隣に富士のエリアがあるので、下り線側を充実するいみはあると思う	その他 ご意見への回答	道の駅「富士」との機能分担を踏まえ、下り線側を主とした整備を検討してまいります。今後も、周辺施設との役割分担を意識した計画としてまいります。
18	落ち着いたお茶が飲める喫茶店のような所があると良いと思います。早い着工を望みます。	実施に向けて参考にする	落ち着いたお茶が飲める飲食・休憩空間については、地域住民にも配慮した施設づくりの観点から重要であると認識しており、今後の検討の参考とします。
19	地元の商品が置いてあるお店が欲しいです。名産品や農産物、クラフトビールやツナ缶など、観光客も地元民も購入できるようなラインナップが良いと思います。	実施に向けて参考にする	地元産品を取り扱う販機能については、本計画においても重視しています。具体的な商品構成については、今後の協議の中で検討してまいります。
20	<富士山のみえる禅坊>心穏やかに富士山や海を眺めながらゆったりした時間を過ごせる憩える施設があったら日本人だけでなく外国の人も喜ぶのではないのでしょうか。どこにでもあるような道の駅ではなく、富士山や有無を十二分に利用して個性的な道の駅を希望します。煩雑な日常のストレスの多い人もたくさんいると思います。先日、淡路島に旅行した時海に見える禅坊がありました。料金が安く外国人が多いと言っていました。個性的な道の駅を希望します。お昼寝スペースでも良いと思います。	実施に向けて参考にする	富士山の眺望を活かした特色ある施設づくりについては、貴重なご意見として受け止めています。今後の検討の参考とします。
21	この道の駅に行きたい！という魅力となるものが必要かと思えます。この施設から見る富士山の風景は素晴らしく、キャンピングカーも泊まれる環境も整っているのも一つの魅力だと思います。ドッグランも併設されているので、利用者の幅を広げたいと思います。そういう良さをもっとアピールできるのでは。	実施に向けて参考にする	富士山の眺望やキャンピングカー利用など、立地特性を活かした魅力づくりを進めてまいります。あわせて、情報発信についても工夫してまいります。
22	道の駅蒲原の計画、進めてほしい。庵原高跡地の場所は日本の富士山 山の眺めの良さ、キラキラ光る駿河湾、ちょっと立ち寄り場所にも最適。そこに蒲原の特産物など販売出来たら町が潤う。また、災害時に利用出来ないか？周りにまだ空き地があるので何とかゲットしてヘリの発着場所に確保できないものか。計画が実践される事を望みます。	その他 ご意見への回答	道の駅整備については、地域資源を活かしながら、休憩・防災・地域振興の各機能を備えた施設となるよう進めてまいります。
23	<p>まず、駐車場メインであることは静岡市の入り口である蒲原である必要がないと思えます。ましてや近くに富士の道の駅があり、今回できる道の駅蒲原の差別点がトラック目線の良さでしかないとおもいます。地域の特性を活かした新たな拠点作りと謳っていますが、このような計画では何も良さを生かせていません。蒲原は地域の人との温かさがあり、このような施設にしたら住民目線納得のいくようなことではありません。メリットとしては、トラック運転手だけです。家族連れの休憩場所となることや、せつかくだから寄ってみようというように思えません。</p> <p>静岡市から一番富士山を綺麗に大きく見れる場所であることや、富士の道の駅と差別化するために丘は撤去するべきではないと考えます。今までになるような道の駅ではない新たな道の駅にしてみても良さは見つかると思えます。今回の計画のままで行くのなら、近くにある富士の道の駅で十分です。来客数も増えません。富士の道の駅がライバルですから。そっちに人は行きます。そのため、他の県から来た人や地元の人から来られるような施設である必要があります。それでないとなんか納得いきません。きっとそうでない、蒲原も静岡市もより良くなりません。</p> <p>サイクリングができるため、サイクリングの方も訪れやすいような道の駅かつ、地元の人が集まれる場所である必要があります。それらを考えた上では、駐車場メインでは嬉しくありません。立地の無駄遣いです。</p> <p>ドッグランの削除も納得いきません。現在の来客されている顧客層を見る感じ、ワンちゃん連れや家族連れ、サイクリングで来られる方が地元の小中学生がメインです。トラック運転手はそこまで多くはありません。そのため、なぜターゲットをトラック運転手にして、これまでの実績をゼロからスタートするのが理解できません。ドッグランの稼働率もとても高いです。この強みを活かすべきではないですか？</p> <p>「地域の宝を育み、人が行き交い、歴史が息づく、憩いの場所」という最高のコンセプトを掲げておきながら今回のような基本計画案はダメではないですか？あくまでも表面上の事を言っているだけで本質はトラック置き場にするのですか？静岡市の入り口です。玄関ですよ。そこをしっかりと理解して計画を立ててもらいたい。現在の施設を活かしてパワーアップするような感じでないと最低な評価になると思えます。</p> <p>道の駅の導入機能の方針と整備施設の項目でも、掲げている4つの機能をこの計画案では達成できません。駐車場が多ければ地元の人には訪れられません。災害時もわざわざ情報を提供して助けようとは思いません。地域の振興にもつながりません。何回も述べさせてもらっていますが、この計画案では地元や来客者むけの施設ではないです。トラック運転手だけです。バイパスの入り口に大型車の駐車場があると「なんだかここ」といつて終わります。危なくて入る気にもなりません。なので、このまま駐車場は入りません。現場見る感じでもここまでは必要がないと感じます。駐車場を半分減らし、その分芝生であったり、建物であったり、のんびり過ごせる、子供連れで遊べる、ペットと遊べるようなところを希望します。</p> <p>まだ思うことはたくさんありますが今回はここまでとします。ご検討のほどよろしくお願ひします。</p> <p>このままの案でいくのであれば、静岡市の方針は今後支持しません。きっと蒲原周辺の住民はそう思っています。このように扱われるのは本当に納得いきません。前向きに変更案期待しています。</p> <p>市の方々よろしくお願ひします。期待しています。市の方々の皆様。</p>	その他 ご意見への回答	<p>大型車の休憩施設が不足していることから、民有地や河川敷に車両が停車する状況が生じていること、また蒲原地区内には利用可能な駐車場が限られていることから、地区内を周遊する際の駐車場確保が課題であると認識しております。</p> <p>本計画における駐車場の規模や施設構成につきましては、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強化に加え、道の駅を起点とした蒲原地区への周遊促進を目的として、検討を進めております。</p> <p>一方で、地域の皆様や来訪者にとって親しみやすく、安心して滞在できる施設とすることも重要であると考えております。いただいたご意見につきましては真摯に受け止め、今後の施設配置や空間構成、さらには運営内容の検討において参考としながら、より良い施設づくりに努めてまいります。</p>

NO.	内容	静岡市の回答	
24	飲食施設にドッグランを併設してもらえると、ペット連れの集客につながるとおもう	その他 ご意見への回答	飲食施設とドッグランの関係については、利用ニーズや運営面を踏まえ、今後の検討課題として整理してまいります。
25	現在、ほぼ毎日ドッグランを利用しています 特に週末は利用者が多くとても賑わっています 地元の方だけでなく近隣や遠方の方も車でよく来ると聞いています キャンピングカーで来る方は犬同伴の方が多くドッグランがあるのでここに駐車して宿泊しているとお話を聞きました いつもドッグランで遊んだ後にカフェに行くとお話しやすくて親切なスタッフさんとお話し出来てワンちゃん専用のおやつもあるのでリピート率がかなり高くみんな楽しんで過ごせます 富士山が綺麗に見えてとても良い環境だし地元の方や立ち寄りの方の交流の場にもなっているので道の駅になっても必ずドッグランは継続させてほしいと強く願っています！	実施に向けて 参考にする	ドッグランの利用実態や交流の場としての役割については認識しています。今後の施設計画や運営内容の検討において参考とします。
26	せっかく海と富士山があるので建物の2階か別に展望台があるといいのでは！	実施に向けて 参考にする	道の駅整備予定地は、駿河湾や富士山の眺望といった景観資源が重要な魅力の一つであると認識しています。建物の上階や展望機能の導入につきましては、施設配置や安全性、事業性等を総合的に勘案することから、いただいたご意見を踏まえ、今後の設計段階における検討の参考とします。
27	大浴場など温浴施設の設置で来る人も住む人もホッとできる道の駅へ 蒲原地区は広い海や御殿山、富士山、夜には工場夜景という景色を楽しむことができる街です。東の玄関口として、訪れた方がその景色を味わうことができる大浴場があると良いなと思いました。	実施に向けて 参考にする	景観を活かした空間づくりや滞在性向上につながる施設機能については、いただいたご意見を踏まえ、今後の設計や運営内容の検討において参考とします。
28	地元蒲原はもちろん、近隣市町村の地場産品を集めた物販店を設けてほしいです。地域の経済発展、活性化に繋がる道の駅であってほしい。 JAや漁協とも協力して特色ある、蒲原らしいぬくもりを感じさせるものが必要だと思います。また、それを周知するための宣伝は必要不可欠なので、そちらにも力をいれてほしい。	実施に向けて 参考にする	蒲原地区をはじめとした地元や近隣市町村の地場産品を活用し、地域経済の活性化につながる物販機能について重要と考えております。地元関係団体との連携や、魅力を広く伝える情報発信についても、今後の運営内容の検討において参考とします。
29	子供の遊び場やドッグランなど、安全で子供たちが楽しめる今の空間を継続していただきたいです。 イベントなど、子どもが安心して遊べる場所をなくさないでほしいです。よろしく願います。	実施に向けて 参考にする	本計画では、子どもが安心して遊べる遊び場やイベントなど、地域の方々が親しめる空間づくりを重視しており、いただいたご意見を今後の施設計画や運営内容の検討において参考とします。
30	もし道の駅実現するならばバイパスはみんなスピードを出して走っているのに特に上りのバイパスからのアクセスがしやすいようにしてほしい。 この辺にはない子供が遊べる大型遊具や、スケートボードを楽しめる場所があれば集客につながるのでは？ 名古屋に住んでいた同僚が、名古屋には外で遊べる大型遊具があつてよかったといっていたので。 清水の人も、ららぽーと沼津などの東部地区にある施設へ行くことがあるのでその途中で楽しめる場所であつたらいいと思う。  富士川楽座のようにフレッシュな野菜が売っていたらうれしいです。	実施に向けて 参考にする	道の駅へのアクセスについては、国道1号バイパスの交通状況や安全性に配慮し、関係機関と協議しながら検討していきます。また、子どもが楽しめる遊び場や地場産品の物販については、集客や滞在性向上の観点から、今後の施設計画や運営内容の検討において参考とします。