

令和7年度第1回 静岡市道の駅整備検討委員会 会議録

- 1 日 時 令和7年6月23日（月） 10時～12時
- 2 場 所 静岡庁舎 新館4階 建設局災害対策室
- 3 出席者 【委員】内海委員、山内委員、池谷委員、伊賀委員、青木委員
服部委員、筒井委員、中山委員、大澤委員、辻本委員
【事務局】武田道路整備調整担当部長、尾焼津参与兼課長、
岩瀬課長補佐兼企画係長、鏡味主査、佐野主査
- 4 傍聴者 0人
- 5 議 題 (1)蒲原地区における道の駅整備方針について
(2)今後の検討会の進め方について
- 6 会議内容

(1) 開会（事務局）

- ・本委員会が静岡市附属機関設置条例に基づき設置されていること、所掌事務は、道の駅整備に関する計画等について調査審議すること、定数は10人以内であることを説明。
- ・今回の委員会では、蒲原地区における道の駅基本構想と基本計画を策定することが目的となり、任期は、「蒲原地区における道の駅の計画策定をするまで」であることを説明。

(2) 委員紹介及び委員長・副委員長の選任

- ・委員長は、静岡市附属機関設置条例第6条第1項別表第1に「委員の互選により定める者」と規定しており、池谷委員より内海委員が適任と推薦があったため、各委員が了承。
- ・副委員長の指名については、静岡市附属機関設置条例 第6条第4項の「附属機関に、会長等の指名により、副会長又は副委員長を置く。」と規定があるため、内海委員長から山内委員を副委員長に指名。各委員が了承。

(3) 道の駅整備にかかる検討経緯・関連動向について（事務局（鏡味主査））

(4) 議事（1）

蒲原地区における道の駅整備の方針について（事務局（鏡味主査））

〈中部5市2町のゲートウェイにふさわしい道の駅のあり方・道の駅の持続性確保にむけて、
地域特性・地域資源を活かした差別化できること〉

(山内副委員長)

全国の道の駅の事例などで、地域の産業や資源・文化を活かした特徴付けを行っているケースが多く、当該道の駅においてもどのように“特徴”を打ち出していくのが重要。その中で留意しなければならないことは、富士川を挟んで既に整備されている道の駅「富士」と近接していることであり、機能分担が必要となると考える。

事例にもあった道の駅「阿武町」も同様の課題を抱えており、近接する道の駅と、どのように機能分担やネットワークを形成していくかが重要。

また、道の駅整備が検討されている当該地区は上り線から直接アクセスすることが困難であり、アクセス性・ドライバーからの施設の視認性を確保し、まずは来訪者を繋ぎとめる工夫が必要であるということ。また、ゲートウェイとして当該施設のみで完結するのではなく、“清水区・蒲原”の文化や情報を発信し続け、どのように蒲原や地域圏と結びつけていくかが重要。

(内海委員長)

道の駅のみで完結するのではなく、地域に対して経済発展や雇用創出等の相乗効果を生み出してくれる。そういった拠点となることが望ましい。

(青木委員)

蒲原は桜えびも有名だが、商工会が蒲原を紹介する際には「削り節のまち蒲原」と紹介することが多い。いわしの削り節に関連する事業者が蒲原には集積しており、浜通りは特に削り節の事業者が集積している。このようなコンテンツを絡めて特徴づけを行えば目玉となるのではないかな。

(服部委員)

いわしの削り節はお土産としても人気であり、いわしの削り節が一番美味しいので、力を入れていくところである。

(青木委員)

事業者さんは比較的高い頻度で削り節に関する新商品の開発・販売を行っている。

(内海委員長)

差別化をはかる上で“ならでは”が重要であり、その観点から「いわしの削り節」は“蒲原”という場所性等も含めて、良いコンテンツであると言える。削り節のみにとどまらず、それを活用した料理等への展開も良いかもしれない。

(辻本委員)

太平洋岸自転車道がナショナルサイクルルートに指定されているが、知名度が低いという印象を受ける。それは、千葉県銚子を起点とし、和歌山県和歌山市を終点とする全長 1,400km にも及ぶ大規模なものなので、実際の観光スケール感と整合が取れないのが要因では。もう少しスケール感を

落として、例えば静岡市街地から蒲原までのモデルルートを設定しPR等行えば、差別化や良い観光資源になるのでは。

(山内副委員長)

補足させてもらおうと、太平洋岸自転車道が長大ではないかという課題感が国の中でも出ており、ある程度区間を区切り、各ルートの特徴づけを行っていこうという動きが出ている。旧東海道とルートが重複しているのでうまく活かしたい。

〈日常利用の需要“も”獲得するため、地域の視点から道の駅に期待した役割・機能〉

(内海委員長)

道の駅は第3ステージとなり、「まち全体」の魅力を高めることが必要とされている。日常利用する地元住民視点で求める役割や機能について、意見等はあるか。

(大澤委員)

新蒲原駅から、トライアルパーク蒲原まで行くための公共交通手段が現在ない状態だが、地域の住民の方々はトライアルパークをどのように、又はどの程度利用しているのか教えていただきたい。立地上、誰でも行けるとは言い難いので、日常利用というシチュエーションが想定しづらいという懸念がある。

(事務局(岩瀬課長補佐))

ご質問について、利用者等のデータはあるが、本日用意していないことから、次回の委員会でお示しする。令和4年度から令和6年度にかけてのトライアル期間において、利用者数は約68,000人となっている。こちらはAIカウンターをもちいての計測で、実際は68,000人以上来場している認識であること、また、民間事業者が様々なイベントを開催しており盛況している認識。次回、これらの分析結果についてお示しする。

(大澤委員)

道の駅整備が実現した場合について、現状のアクセス手段として車しかない状況だが、地域や近隣住民向けの交通手段の検討や、道の駅目的で来街した観光客等を新蒲原駅前へ移動・誘導するような交通手段の計画等はあるか。

(事務局(岩瀬課長補佐))

道の駅整備することを最終目的とせず、道の駅をきっかけとして、どのように地元と連携を図るか、また連携にあたりどのような機能が必要なのか等について、本検討委員会の中で詰めていただきたいと考えている。そのうえで、大澤委員が取組んでおられる、レンタサイクル事業等を絡めて検討していきたいと考えている。

(内海委員長)

新蒲原駅から、道の駅整備検討地まで、それなりの距離があるため新たな交通手段を検討し、地域全体の回遊性向上等の検討が必要。

(服部委員)

地元において蒲原地区の新たな公共交通を検討しているところである。

(青木委員)

商品を試験的に販売するようなチャレンジショップは、地元事業者の視点では、ぜひとも欲しい部分ではあるが、常に新商品を製造・販売しているわけではないため、チャレンジショップが空き家のようになることも想定され、運用面での工夫は必要になってくると思われる。

(内海委員長)

トライアルパーク自体が土地利用の“お試し”という側面もあることから、チャレンジショップは親和性が高いのではないかと感じる。

〈想定されるターゲットについて〉

(内海委員長)

私個人としては、ターゲットを絞り込む必要もないかと考えている。少子高齢化が進んでいるなかで、若者にターゲットを絞り込むと継続性に課題が生じ、高齢者のみにターゲットを絞り込むと集客の足枷となってしまう可能性も否定できない。そのため、特定のターゲットに絞らず、幅広い世代とした方が良いのではと考えるが、いかがか。

(伊賀委員)

整備検討地は国道1号線沿いであり交通量も多い。個人的には国道1号は主にトラック走っている印象。

施設で消費活動を展開する利用者は、主に観光客と想定されるが、そもそも遠方からの観光客は新東名等の高速道路を利用しており、国道1号を利用するのか疑問に感じる。静岡市や近隣の富士市の方々が小旅行を楽しむ、又は、子どもと遊びに来るといった利用になるのでは。

ターゲットをある程度あたりを付ける上で、現在国道1号を利用している車の属性把握というのは重要となってくる。

(辻本委員)

トライアルパークの集客について、定期的に朝市を開催しており、キッチンカー等を利用し、150～200人ほどの集客があるとHPにあった。

朝市に出店している事業者の中には、普段は卸売りをしているが、朝市などのイベントで小売を行っている事業者も多くみられ、固定や常設ではなく、普段卸売を営んでいる事業者に柔軟に参画してもらうことにより、集客も見込めるのではないかと考える。

(池谷委員)

特定の世代にターゲットを絞り込まなくても良いのではと考える。観光の視点になってしまうが、アンケート調査結果からも食に関するニーズがダントツに多く、各年代層を満遍なく網羅している。そのような施設機能をメインに考えていってはどうかと思うが、今回、提示されているデータが少ないので、もう少しデータを確認しながら深堀していければ。

(中山委員)

利用者によって必要な公共交通は異なる。自家用車で道の駅に来訪する人が多い場合、新蒲原駅との交通結節機能は需要があるか。地域の人にとって魅力的な道の駅となり「道の駅に行きたいが交通手段がない」といった需要が生じてから、交通手段の議論が出来るのかと考える。

(内海委員長)

観光のみに特化するのではなく、地元住民にとっても魅力ある目的地化に資する必要がある。

〈道の駅の魅力・価値を高め、経済循環の創出・強化に資する地域との連携のあり方〉

(筒井委員)

道路利用者の休憩機能不足について、富士川右岸河川敷等が大型トラックの待機スペースとして利用されている事象は問題となっている案件なのか。静岡県トラック協会としてこの問題を把握していないというのが現状。また、道の駅の収益という面では、トラックはあまり寄与しないと考える。トラックステーションを我々も整備しているが、ドライバーの施設利用率低下に伴い、施設運営が不調となり閉鎖の方向に動いている。

(事務局（岩瀬課長補佐）)

現状、道の駅富士の道路休憩機能が不足していることに起因し、富士川右岸河川敷等への大型車待機問題が発生している。また、不足している道路休憩機能を提供するために、蒲原に道の駅を整備するという前提がある。また、この課題解消と併せて観光に訪れる人への駐車スペース提供を両立させながら、検討を進めていく。

(大澤委員)

蒲原等の地域は、広い敷地がほとんどない状態であり、観光の際に自家用車で来街する方は限りなく少ない状況。そういった状況を踏まえると、広い駐車場に車を止め、何かしらの交通手段で蒲原に来街するといった流れは、地元住民からすると、とても喜ばしいこと。

しかし、道の駅そのものに目玉となる飲食店等を持ってきてしまうと、来訪者が蒲原まで足を運ばなくなり、ひいては地元から愛される中小の老舗の事業者はより一層疲弊してしまう。そういったことを踏まえ、道

の駅のみで完結するのではなく、地域と来訪者を結ぶハブとなってくれることが望ましいと考えている。

(山内副委員長)

地域と道の駅をつなぐ手段についても必要だが、アクセス道路の整備も必要である。また、長時間駐車による車中泊問題が必ず噴出する。しかし「道路休憩施設」という性質上、断ることも出来ないため、車中泊専用のエリアとして RV パークの整備を行っている道の駅もある。今後道の駅の具体化を図っていく上で、この考え方や機能は取入れても良いのではないか。道の駅第3ステージでは「地方創生」と「防災」について掲げられており、RV パークに防災機能を付与し、多面的に活用可能としたほうが効果的である。

(5) 次回以降の検討委員会開催予定及び、議事内容について（鏡味主査）

(6) 閉 会