

静岡市道の駅整備検討委員会 第一回 検討会議資料

- 1 道の駅整備検討地について**
- 2 道の駅の概要**
- 3 蒲原地区道の駅に関わる検討経緯・関連動向**
- 4 蒲原地区の現況・課題**
- 5 今後の検討会の進め方**

1 道の駅整備検討地について

1. 道の駅整備検討地について

■ 蒲原地区道の駅の検討地

静岡市道の駅基本構想にて国道1号(興津～蒲原)が道の駅整備検討路線に選定

現在、暫定用地にトライアルパーク蒲原は地域のにぎわい創出に寄与している



【出典】静岡市道の駅基本構想【概要版】

【出典】静岡市;道の駅整備事業「トライアルパーク蒲原」
<https://www.city.shizuoka.lg.jp/s9847/s001374.html>

2 道の駅の概要

2. 道の駅の概要

■ 道の駅の機能・役割

「道の駅」の目的

- ・道路利用者への安全で快適な道路交通環境の提供
- ・地域の振興に寄与

「道の駅」の機能

休憩機能

- ・24時間、無料で利用できる駐車場・トイレ

情報発信機能

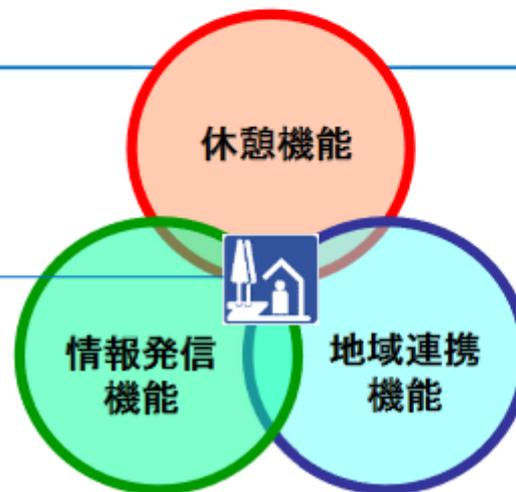
- ・道路情報、地域の観光情報、緊急医療情報などを提供

地域連携機能

- ・文化教養施設、観光レクリエーション施設などの地域振興施設

「道の駅」の基本コンセプト

地域とともに作る
個性豊かな
にぎわいの場



災害時は、
防災機能を発現

2. 道の駅の概要

■ 道の駅の登録方法および整備方法

登録方法

市町村からの申請により国土交通省で登録

平成5年の第1回登録から令和7年6月までに1,230駅が登録

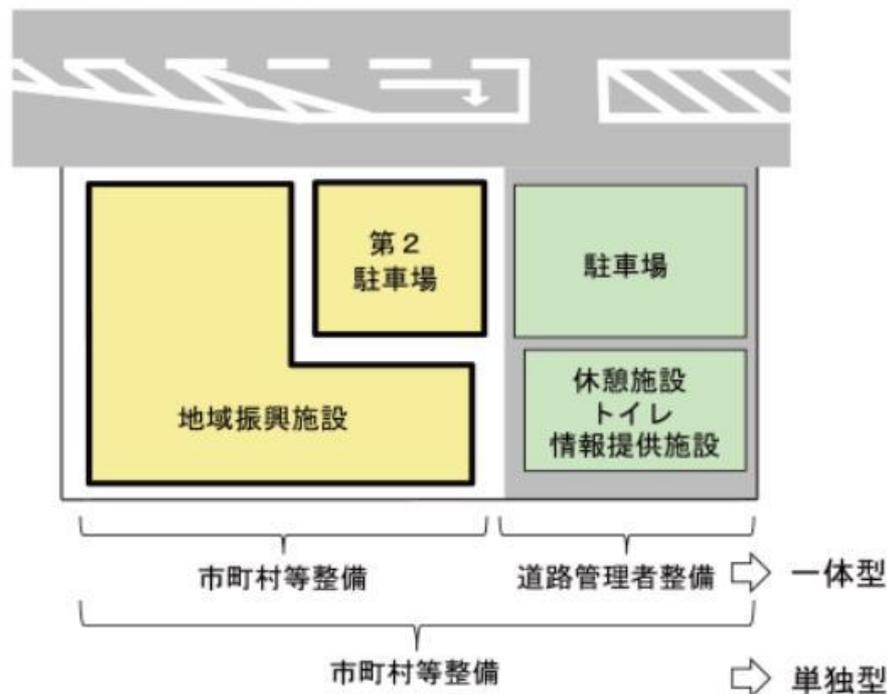
整備方法

整備主体により以下の2種類に分類

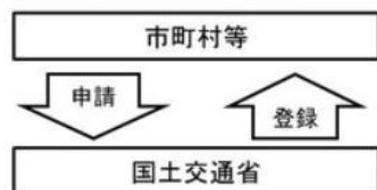
「一体型」:道路管理者と市町村等で整備を行う

「単独型」:市町村で全て整備を行う

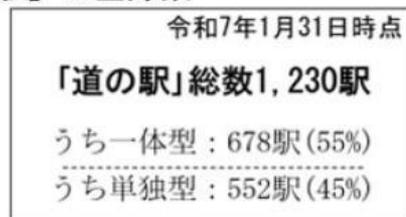
整備主体と整備内容



「道の駅」の登録手続き



「道の駅」の登録数



【出典】国土交通省 道の駅概要
<https://www.mlit.go.jp/road/Michi-no-Eki/outline.html>

2. 道の駅の概要

■ これからの道の駅の動向【道の駅第3ステージ提言】

道の駅第3ステージのコンセプト

「まち」と「道の駅」が一体で戦略的に連携して
地方創生・観光を加速する拠点として機能を拡張・高度化

第1ステージ(1993-)
通過する道路利用者のサービス提供の場

第2ステージ(2013-)
道の駅自体が目的地



第3ステージ(2020-2025)
地方創生・観光を加速させる拠点

第3ステージの概要



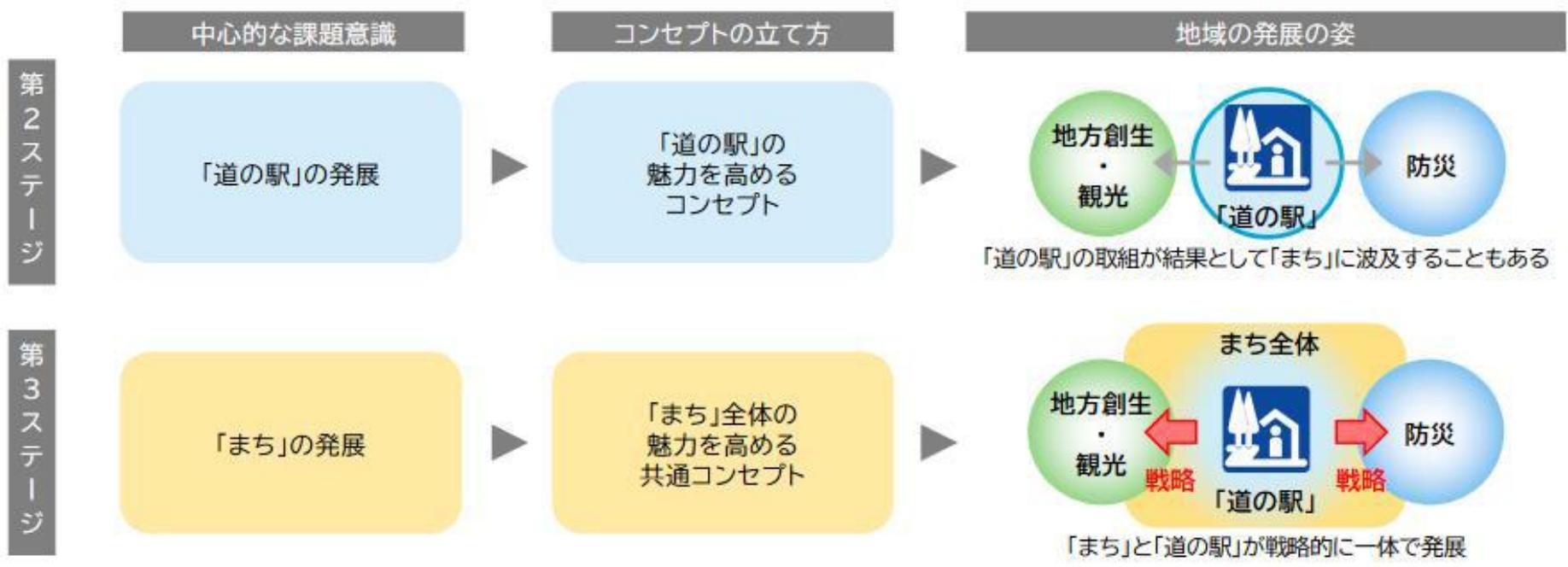
2. 道の駅の概要

■ これからの道の駅の動向【道の駅第3ステージ提言】

道の駅」第3ステージによる地方創生の姿

「道の駅」単体の整備から、まちぐるみの戦略的な取組へ

「道の駅」の発展により地方創生への貢献を目指した第2ステージに対して、第3ステージでは「まち全体」を中心にコンセプトを共有し、「まち」と「道の駅」が戦略的に一体で発展する取組を目指す



2. 道の駅の概要

■ 道の駅における地域振興施設の事例

■ 地域連携機能の事例

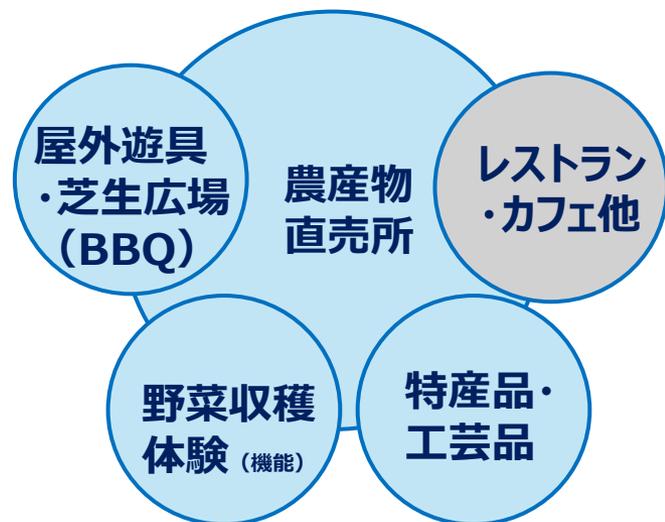


道の駅「^{ちくせい}グランテラス筑西」

(茨城県筑西市)

【地域特性】 競争力の高い農産物の生産が盛んな地域
【リソース】 高い技術力を保有する生産者が一定数存在

【地域連携施設】



2. 道の駅の概要

■ 道の駅における地域振興施設の事例

■ 地域連携機能の事例



道の駅「とみうら枇杷倶楽部」

(千葉県南房総市)

【地域特性】

- ・ 農産物産直所に近接立地し、既存の農産物以外の商品の販売が求められていた
- ・ 枇杷の特産地

【地域連携施設】

枇杷・枇杷の
加工品販売
施設（物産施設）

枇杷を用いた
料理も楽しめる
レストラン・
カフェ

雑貨・工芸品
販売施設



2. 道の駅の概要

■ 道の駅における地域振興施設の事例

■ 地域連携機能の事例



道の駅「燕三条地場センター」

(新潟県燕三条市)

【地域特性】 世界に誇るものづくり産業（金属・加工）
【リソース】 技術力の高い事業者・職人

【地域連携施設】

金属製品の
展示・販売施設
(物産館)

レストラン



2. 道の駅の概要

■ 道の駅における地域振興施設の事例

■ 地域連携機能の事例



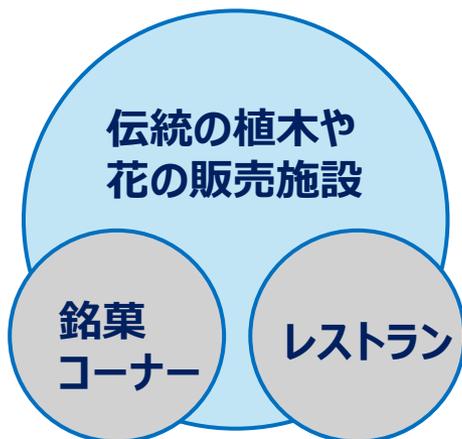
道の駅「川口・あんぎょう」

(埼玉県川口市)

【地域特性】 400年以上にわたり地域に根付いた「盆栽」の産業・文化を有する

【リソース】 30以上の植木店や盆菜園が立地、長年の歴史を受け継いだ高い技術をもった職人の存在

【地域連携施設】



2. 道の駅の概要

■ 道の駅における地域振興施設の事例

■ 地域連携機能の事例



道の駅「奥伊勢木つつ木館」

(三重県大紀町)

【地域特性】 林野面積が町の90%、林業が盛んな地域
【リソース】 高い木材加工技術を有する職人が存在

【地域連携施設】



2. 道の駅の概要

■ 道の駅的具体事例



道の駅「まえばし赤城」

(群馬県前橋市)

路線名:一般国道17号
整備手法:一体型
開駅年:2023年
駐車台数:497台
トイレ:35器

- 道の駅運営を特別目的会社が担当し、民間活力活用を前提に整備
- 交通の要衝に位置し、地域のゲートウェイ・広域防災拠点として整備。
- 広大な芝生広場をイベントの場として活用。屋外広場には、事業者の試験的な開業の場となる6つのテナシヨップを設置。



【出典】道の駅公式HP <https://www.michi-no-eki.jp/>



【出典】国土交通省「道の駅」の第57回の登録について
<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/01494270.pdf>

2. 道の駅の概要

■ 道の駅的具体事例



道の駅「阿武町」

(山口県阿武郡)

路線名:一般国道191号
整備手法:単独型
開駅年:1993年
駐車台数:139台
トイレ:35器

- 第1回「道の駅」登録(1993年)の全国道の駅・発祥の駅
- 新鮮な海産物を物産直売所、レストランで提供し、広域から集客
- キャンプ場や温泉、プールなどを備え様々な活動の機会を提供
- 2014年のリニューアル後、水産物の仕入れ先を地元重視に見直し、売上が増加。2017年度から黒字に転じた。(長周新聞2019.4.20)



【出典】道の駅公式HP
<https://www.michi-no-eki.jp/>

【出典】道の駅阿武町
<https://www.abucreation.com/>

3 蒲原地区道の駅に関する検討経緯・関連動向

3. 蒲原地区道の駅に関わる検討経緯・関連動向

■ 関連計画における蒲原地区の位置づけ

静岡市都市計画マスタープラン 区別構想(平成28年策定)

蒲原宿の歴史ある地域資源を活かした、にぎわいの創出や歴史的景観の保全の推進が明示

Chapter 5

第5章 区別構想

5-4. 清水区

3 清水区における集約連携型都市構造の実現に向けた取組み

■みどりの拠点・歴史的景観

・東海道歴史街道の蒲原宿、由比宿、興津宿、江尻宿、薩埵峠は、歴史ある地域資源を活かし、にぎわいの創出や歴史的景観の保全を推進します。

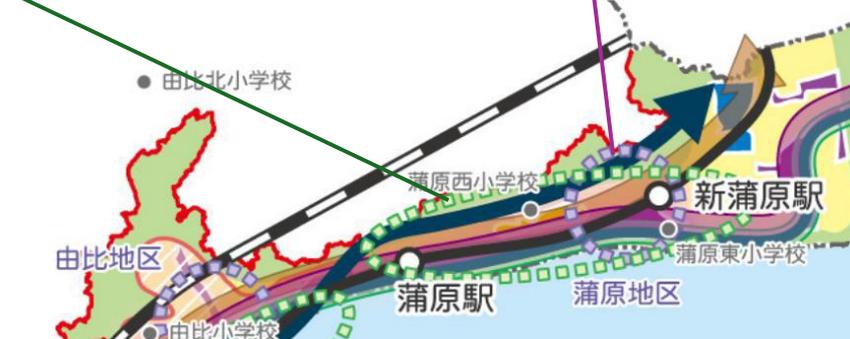
4 暮らしの拠点の形成と良好な市街地形成の実現に向けた取組み

①暮らしの拠点

・由比地区、蒲原地区は、地域生活の中心地が形成されてきた旧宿場町の歴史的背景等を踏まえた拠点形成に努めます。

地域生活の中心地が形成されてきた旧宿場町の歴史的背景等を踏まえた拠点形成

歴史ある地域資源を活かし、にぎわいの創出や歴史的景観の保全を推進するエリア



みどりの拠点・歴史的景観

暮らしの拠点

公共交通軸（鉄道）

公共交通軸（将来的な幹線バス）

広域連携軸（高規格幹線道路）

広域連携軸（新幹線）

地域間連携軸

産業軸

観光・交流軸

利便性の高い市街地ゾーン

ゆとりある市街地ゾーン

自然調和ゾーン

防災課題エリア

住工混在地（工業系への誘導検討地）

住工混在地（住居系への誘導検討地）

住工混在地（住工複合地）

都市計画区域

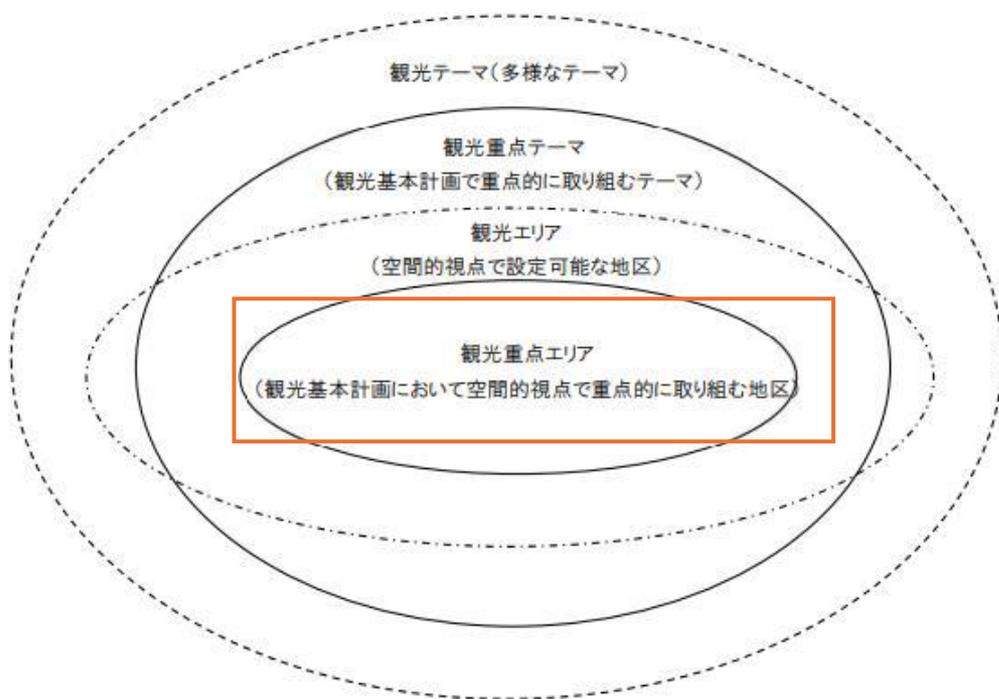
3. 蒲原地区道の駅に関する検討経緯・関連動向

■ 関連計画における蒲原地区の位置づけ

静岡市観光基本計画(2024-2030)

東海道(蒲原・由比・興津・江尻・府中・丸子)エリアとして蒲原地区は『観光重点エリア』に指定

【静岡市の観光テーマ戦略と観光エリア戦略の関係イメージ】



- ・ 東海道二峠六宿の歴史資源を保存・保全し、観光地域づくりや地域ブランディングを実施
- ・ 文化財保護・活用に取り組む「静岡市文化財保存活用地域計画」との連携を確保

3. 蒲原地区道の駅に関する検討経緯・関連動向

■ 静岡市道の駅基本構想の概要

静岡市道の駅基本構想における道の駅整備の指針(令和元年8月策定)

道の駅整備のコンセプト

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

道の駅整備の検討の軸となる基本方針

「創造する力」による都市の発展(産業・経済の振興)		【必要な機能】
基本方針1：市内外からヒト・モノを呼び込み、送り出す交流拠点	静岡市の強みを活かす	観光総合窓口
基本方針2：しずおかを発信する基地		地域観光・インバウンド観光
「つながる力」による暮らしの充実(安心・安全の確保)		地域間の交流・連携
基本方針3：誰もがまた来たくなる場所	静岡市の課題を解決する	産業振興
基本方針4：困ったときに誰もが頼るよりどころ		地域福祉
道の駅をつくるにあたって留意すべき基本方針		地域交通拠点
基本方針5：みんなで支える工夫の結集地点	みんなで支えるフレームづくり	地域防災
基本方針6：新しい発想の創出地点		産学官金民連携

3. 蒲原地区道の駅に関する検討経緯・関連動向

■ 静岡市道の駅基本構想における蒲原地区道の駅の位置づけ

蒲原地区道の駅整備の方向性

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

- 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
- 道の駅を拠点に海洋文化拠点清水港と国道1号・旧東海道をつなげ、市内周遊を促進・円滑化
- 収益を継続的に維持する整備運営の実現のため、民間事業者の資金、ノウハウの導入を検討



※中部5市2町:静岡市、島田市、焼津市、藤枝市、牧之原市、吉田町、川根本町

3. 蒲原地区道の駅に関わる検討経緯・関連動向

■ トライアルパーク蒲原

蒲原の拠点にふさわしい機能・施設を試行するため、暫定形態で拠点をオープン

令和元年より、蒲原地区のまちづくりや地域経済の活性化を目的に、地元有志との勉強会で、「誰もが立寄る拠点」として道の駅整備の可能性について検討を重ねる

関係者の協力を得て、令和4年に道の駅化に向け旧県立庵原高校グラウンド跡地に「トライアルパーク蒲原」を整備

平日は周辺住民の公園利用として、週末は施設運営者によるイベント開催によって、市内外から多くの方々が来場するとともに地元の行事にも活用され、地域の賑わいを創出

また、当該施設の建設では、8社から「企業版ふるさと納税」のご寄附を賜り、有効に活用し、市内外の多様な事業者と地域の魅力を発信するイベントのトライアルを実施



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



サウナ



RVパーク



ドッグラン



BBQ

3. 蒲原地区道の駅に関する検討経緯・関連動向

■ 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

蒲原休憩・防災機能の不足

道路利用者の休憩機能として、道の駅「富士」が交通量に見合う駐車台数が確保できておらず、富士川右岸河川敷等が待機スペースとして利用されている事象が発生。



- ・ 国道1号富士由比バイパス及び静清バイパスの駿河湾に面している区間では、台風等に伴う越波や飛散物、強風による車両横転の危険から道路利用者を守るため、たびたび通行規制を実施。
- ・ 令和元年10月の台風19号上陸時には、越波への対応として新富士川橋～清見寺IC間を、損傷した防護柵の応急復旧や道路清掃の時間を含め、上り27時間、下り35時間、興津IC13時間に及ぶ通行止めを実施。

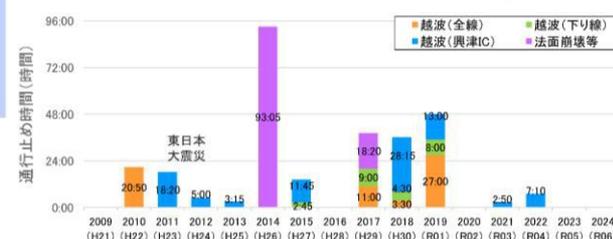
■ 越波・強風による規制区間



■ 越波による被害事例(R1.10台風19号)



国道1号由比興津地区 越波等による通行止め時間の推移



蒲原地区の拠点整備の活用や連携のあり方の方針

休憩施設を整備し、エリア一体の休憩・退避スペースを拡充

【出典】国土交通省 静岡国道事務所 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

3. 蒲原地区道の駅に関する検討経緯・関連動向

(参考) 「地域生活圏」の形成 (第3次国土形成計画(R5.7.28閣議決定)に伴い創設)

※ 道の駅整備を想定する当地区は、富士市との市境に位置し、また富士宮市とも近接する立地であることから、「地域生活圏」の形成による共存共栄の視点も重要です。

目指す国土の姿「新時代に地域力をつなぐ国土 ～列島を支える新たな地域マネジメントの構築～」

<p>デジタルとリアル融合による 活力ある国土づくり ～地域への誇りと愛着に根差した地域価値の向上～</p>	<p>巨大災害、気候危機、緊迫化する国際情勢に対応する 安全・安心な国土づくり ～災害等に屈しないしなやかで強い国土～</p>	<p>世界に誇る美しい自然と多彩な文化を育む 個性豊かな国土づくり ～森の国、海の国、文化の国～</p>
---	--	---

国土づくりの戦略的視点 ①民の力を最大限発揮する官民連携 ②デジタルの徹底活用 ③生活者・利用者の利便の最適化 ④縦割りの打破(分野の垣根を越える横串の発想)

※南北に細長い日本列島における国土全体での連結強化
※広域レベルからコミュニティレベルまで重層的な圏域形成

国土構造の基本構想「シームレスな拠点連結型国土」

デジタルの徹底活用による場所や時間の制約を克服した国土構造への転換

- 〈広域的な機能の分散と連結強化〉
- ◆ 中枢中核都市等を核とした広域圏の自立的発展、日本海側・太平洋側二面活用等の広域圏内・広域圏間の連結強化を図る「全国的回廊ネットワーク」の形成
 - ◆ リニア中央新幹線、新東名・新名神等により三大都市圏を結ぶ「日本中央回廊」の形成による地方活性化、国際競争力強化
- 階層間のネットワーク強化
- 〈持続可能な生活圏の再構築〉
- ◆ 生活に身近な地域コミュニティの再生(小さな拠点を核とした集落生活圏の形成、都市コミュニティの再生)
 - ◆ 地方の中心都市を核とした市町村界にとられない新たな発想からの地域生活圏の形成

- 東京一極集中の是正(地方と東京のwin-winの関係構築)
- 国土の多様性(ダイバーシティ)、包摂性(インクルージョン)、持続性(サステナビリティ)、強靱性(レジリエンス)の向上

「国土の刷新に向けた重点テーマ」

デジタルとリアルが融合した地域生活圏の形成

- 「地方の豊かさ」と「都市の利便性」の融合
- 生活圏人口10万人程度以上を一つの目安として想定した地域づくり(地域の生活・経済の実態に即した市町村界にとられない地域間の連携・補完)
- 「共」の視点からの地域経営(サービス・活動を「兼ねる、束ねる、繋げる」発想への転換)
 - ✓ 主体の連携、事業の連携、地域の連携
- デジタルの徹底活用によるリアルな地域空間の質的向上
 - ✓ デジタルインフラ・データ連携基盤・デジタル社会実装基盤の整備、自動運転、ドローン物流、遠隔医療・教育等のデジタル技術サービスの実装の加速化
 - ✓ 地域交通の再構築、多世代交流まちづくり、デジ活中山間地域、転職なき移住・二地域居住など、デジタル活用を含めたリアル空間での利便性向上
- 民の力の最大限活用、官民パートナーシップによる地域経営主体の創出・拡大

地域生活圏

相互連携による相乗効果の発揮

持続可能な産業への構造転換

- DX、経済安保等を踏まえた成長産業の全国的な分散立地等
- 既存コンビナート等の水素・アンモニア等への転換を通じた基幹産業拠点の強化・再生
- スタートアップの促進、働きがいのある雇用の拡大等を通じた地域産業の稼ぐ力の向上 等

グリーン国土の創造

- 広域的な生態系ネットワークの形成、自然資本の保全・拡大、持続可能な活用(30by30の実現、グリーンインフラの推進等)を通じたネットワーク化)
- カーボンニュートラルの実現を図る地域づくり(地域共生型再生エネ導入、ハイブリッドダム等) 等

人口減少下の国土利用・管理

- 地域管理構想等による国土の最適利用・管理、流域治水、災害リスクを踏まえた住まい方
- 所有者不明土地・空き家の利活用の円滑化等、重要土地等調査法に基づく調査等
- 地理空間情報等の徹底活用による国土の状況の見える化等を通じた国土利用・管理DX 等

地域の安全・安心、暮らしや経済を支える
国土基盤の高質化

- 防災・減災、国土強靱化、生活の質の向上、経済活動の下支え [機能・役割に応じた国土基盤の充実・強化]
- 戦略的マネジメントの徹底によるストック効果の最大化

- ✓ DX、GX、リダンダンシー確保、安全保障、自然資本との統合等の観点からの機能高度化
- ✓ 賢く使う観点からの縦割り排除による複合化・多機能化・効果最大化
- ✓ 地域インフラ群再生戦略マネジメント等の戦略的メンテナンスによる持続的な機能発揮

地域を支える人材の確保・育成

- 包摂社会に向けた多様な主体の参加と連携
- こどもまんなかまちづくり等のこども・子育て支援、女性活躍
- 関係人口の拡大・深化

分野別施策の基本的方向

- 地域の整備(コンパクトネットワーク、農山漁村、条件の厳しい地域への対応等)
- 産業(国際競争力の強化、エネルギー・食料の安定供給等)

- 文化・スポーツ及び観光(文化が育む豊かで活力ある地域社会、観光振興による地域活性化等)
- 交通体系、情報通信体系及びエネルギーインフラ

- 防災・減災、国土強靱化
- 国土資源及び海域の利用と保全(農地、森林、健全な水循環、海洋・海域等)
- 環境保全及び景観形成

計画の効果的推進 広域地方計画の策定・推進

- 地理空間情報等を活用したマネジメントサイクルと評価の実施
- 広域地方計画協議会を通じた広域地方計画の策定・推進

(出典)国土交通省HP

新しい資本主義、デジタル田園都市国家構想の実現

3. 蒲原地区道の駅に関する検討経緯・関連動向

(参考)「地域生活圏」の形成 (第3次国土形成計画(R5.7.28閣議決定)に伴い創設)

(目指す姿) 地域生活圏の形成

デジタルの徹底活用と「共」の視点からの地域経営で

- 生活サービスの利便性の最適化と複合化
- 地域内経済循環の仕組みを構築

⇒ サービスが持続的に提供される地域生活圏を形成

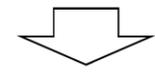
<地域経営のポイント> = 地域生活圏の3要素

- ① 官民パートナーシップによる「主体の連携」
- ② 分野の垣根を越えた「事業の連携」
- ③ 行政区域にとらわれない「地域の連携」

	主な役割	主な機能
全国	<ul style="list-style-type: none"> ・世界にも通じるオンリーワンの提供 ・我が国の国際競争力の強化 	<ul style="list-style-type: none"> ・金融センター等の国際ビジネス中枢拠点 ・国際戦略港湾、国際空港 ・日本唯一の店舗・イベント(世界ツアー) ・国会、中央省庁、各種国立施設・機関 等
広域ブロック	<ul style="list-style-type: none"> ・非日常の高次都市的機能の提供 ・広域ブロック圏域内の連携・調整 	<ul style="list-style-type: none"> ・主要国立大学、大企業の支社等 ・広域ブロックと世界をつなぐ拠点港湾、空港 ・全国数箇所の店舗・イベント(8大都市ツアー) ・観光誘致等の取組における広域連携 ・国の地方支分部局 等
地域生活圏	<ul style="list-style-type: none"> ・日常生活の基盤(通勤・通学圏) ・日常の都市的機能の提供 	<ul style="list-style-type: none"> ・地域金融機関、法律・会計等の業務支援機能 ・大学や高専等の高等教育機関 ・圏域内外の交通手段(鉄道、バス、空港) ・救命救急を担える医療機関 ・衣・食・住などの総合的な買い物サービス
生活エリア (小学校区程度)	<ul style="list-style-type: none"> ・身近な生活関連サービスの提供 ・地域コミュニティの形成 	<ul style="list-style-type: none"> ・日用品を購入するスーパーやコンビニ ・診療所などの身近な医療機関(かかりつけ医) ・コミュニティバス等の移動支援サービス ・公民館や集会所

<地域生活圏の位置づけ>

- 通勤・通学を始め、多くの住民の普段の行動が域内で完結する日常生活の基盤
- 医療・交通等の都市的機能の提供を可能とする人口の集積 (概ね人口10万人以上程度の圏域)
- 経済圏を形成し、金融機関や大学等の学術機関も概ね存在 (良好な地域経済循環の構築に取り組むことが可能)
- 自然環境や歴史・伝統・文化等の地域のアイデンティティーを共有 (個性ある地域づくりが可能)
- デジタル技術の暮らしへの実装に取り組みやすい規模・人口集積 (行動データ等を活用して利用者目線に立ったきめ細やかなサービスの提供が可能)
- 圏域の周辺地域にとっても、暮らしを支える拠点
- テレワーク等で一層関心が高まっている地方移住・二地域居住の受け皿 (都市的機能を確保することで、地方暮らしに取り組みやすくなる)



「分散型の国土構造」の実現には「地域生活圏の維持・強化」が不可欠

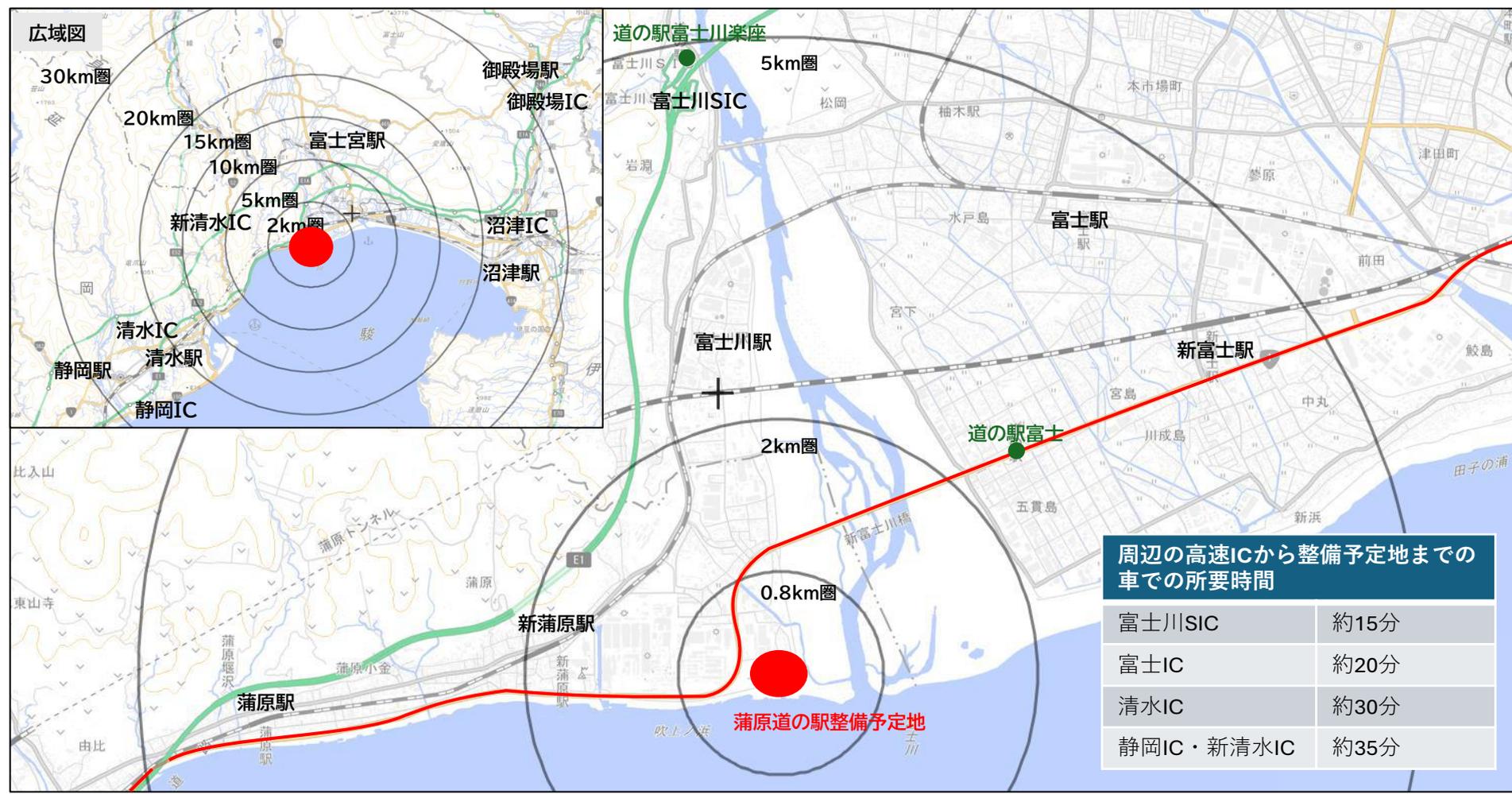
(出典)国土交通省HP

4 蒲原地区の現況・課題

4. 蒲原地区の現況・課題

■ 地勢及び周辺道の駅との距離関係

道の駅整備予定地から、蒲原宿の史跡が立地する新蒲原駅周辺までは約2km
近隣に道の駅「富士」(約2.5km)、道の駅「富士川」(約5.0km)が立地。道の駅登録に係る設置間隔の基準である10km以内であるため、登録には差別化による周辺道の駅とのすみ分けが必要



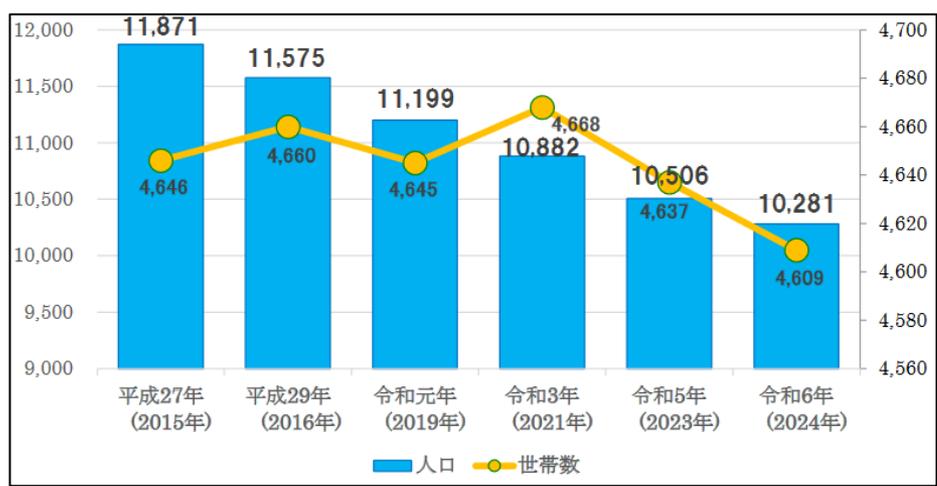
【出典】国土地理院地図

4. 蒲原地区の現況・課題

■ 人口動態

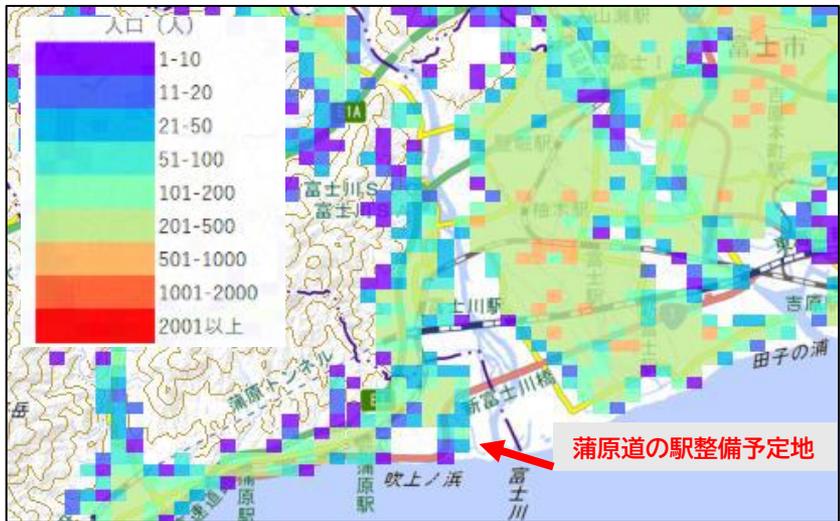
蒲原地区では人口減少および少子高齢化が進展、道の駅整備予定地周辺は居住人口が少ない

【蒲原地区の人口・世帯数の推移】



【出典】静岡市清水区 21地区地域カルテ

【検討箇所周辺の人口分布】

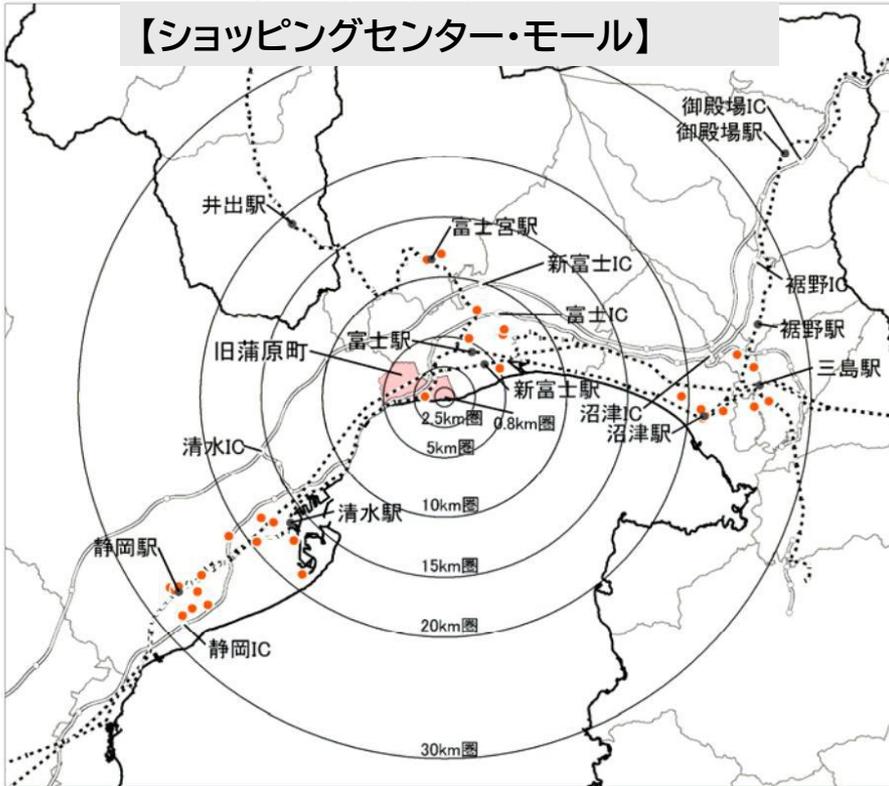


【出典】国土地理院地図

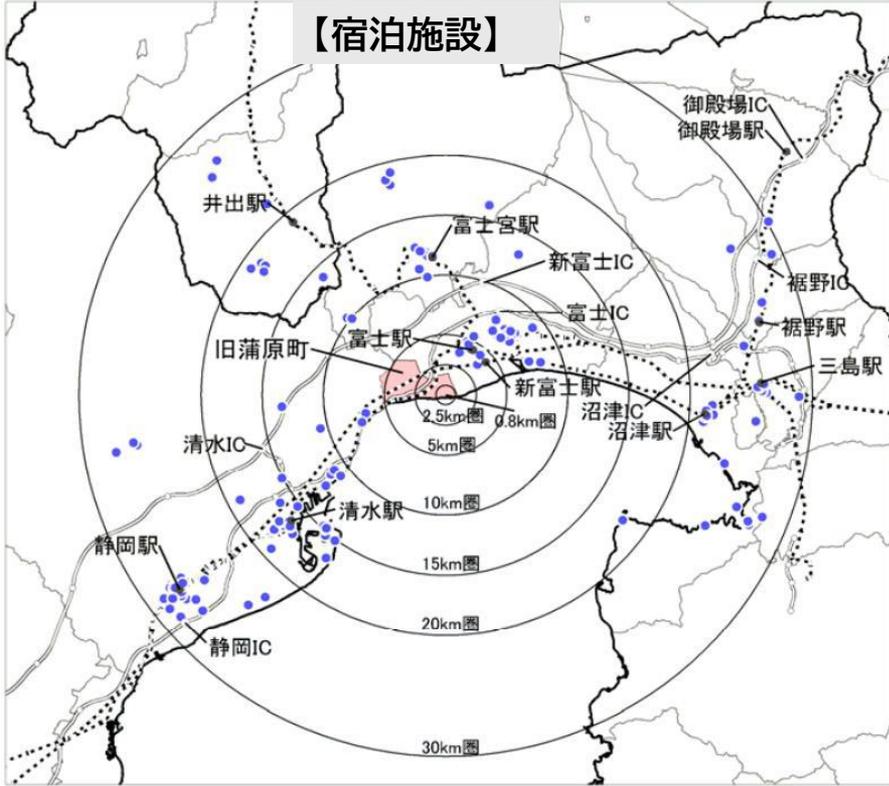
4. 蒲原地区の現況・課題

■ 周辺の施設立地

道の駅整備予定地の徒歩圏内には大型商業施設・宿泊施設が立地していない
 施設立地が充実した周辺地域と比較して短い滞在時間となりうる
 道の駅を整備することで、通過交通が主となっていた国道1号からの周遊促進が期待される



圏域の施設数						
半径 0.8 km圏	半径 2.5 km圏	半径 5 km圏	半径 10 km圏	半径 15 km圏	半径 20 km圏	半径 30 km圏
0 施設	1 施設	1 施設	6 施設	12 施設	14 施設	37 施設



圏域の施設数						
半径 0.8 km圏	半径 2.5 km圏	半径 5 km圏	半径 10 km圏	半径 15 km圏	半径 20 km圏	半径 30 km圏
0 施設	0 施設	0 施設	9 施設	32 施設	86 施設	164 施設

【出典】2020年3月時点

4. 蒲原地区の現況・課題

■ 蒲原地区周辺の道路配置・交通量

東西方向に通過する国道1号は大型車混入率が20%以上と高く、富士川以西では混雑度も1.71と高い
公共交通は道の駅予定地周辺に路線がない

JR東海道本線（新蒲原駅まで約2km）と県道396号を通る自主運行バスの由比・病院線のみ



【出典】 令和3年度交通センサスより作成

4. 蒲原地区の現況・課題

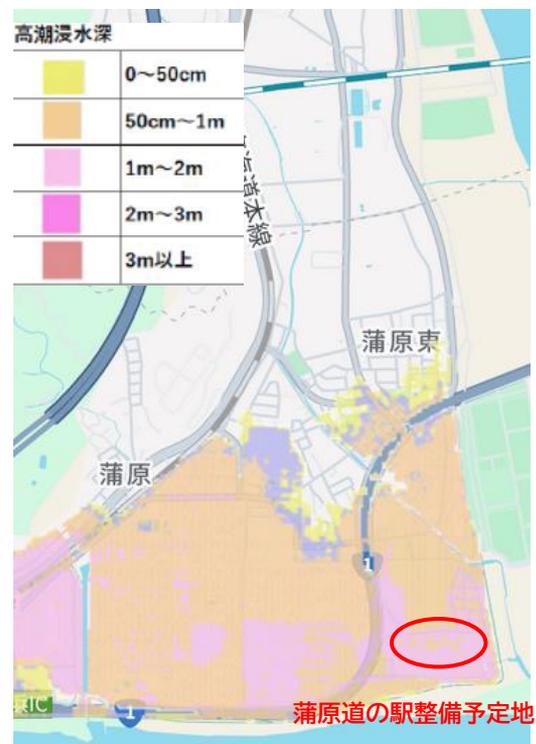
■ 災害リスク

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
津波による浸水は想定されていない

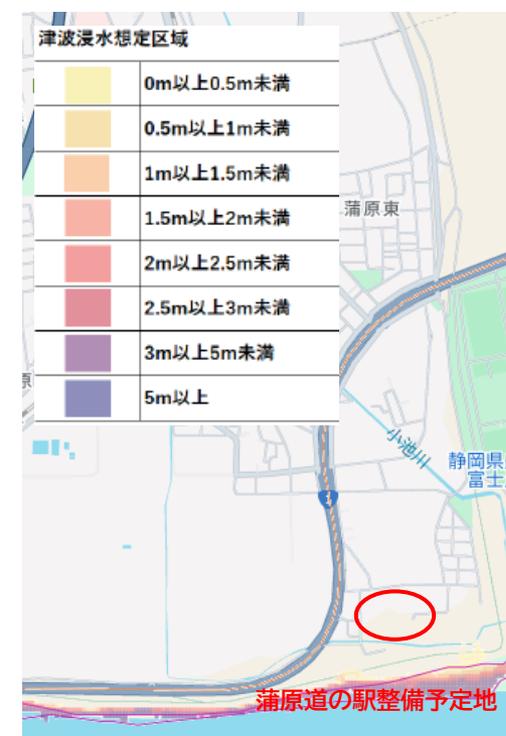
【 洪 水 】



【 高 潮 】



【 津 波 】



4. 蒲原地区の現況・課題

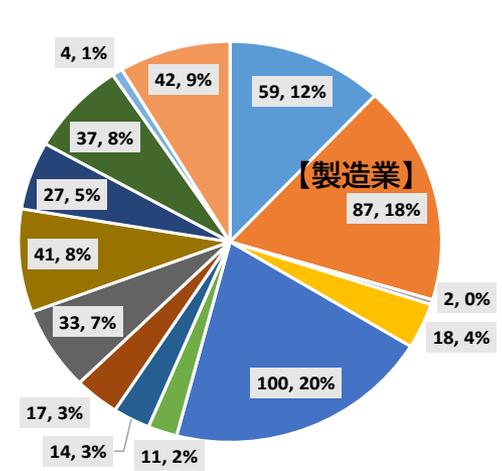
■ 産業特性の整理

製造業

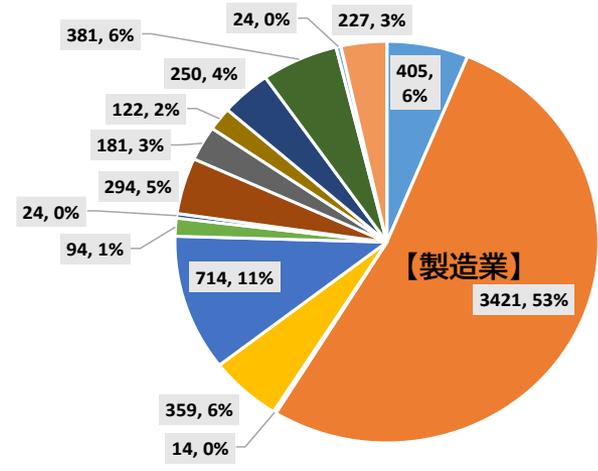
アルミニウム関連、自動車部品、工業用ゴムなど製造業が主要産業
富士川右岸道の駅整備予定地周辺は工業地帯が形成
蒲原地区内の事業所の従業者数では製造業が約半数を占める

【令和3年経済センサスより蒲原地区内の事業所に関する集計】

蒲原地区の産業別事業所数および内訳
(農林漁業・公務を除く)



蒲原地区の産業別事業所従業者数（人）および内訳
(農林漁業・公務を除く)



- D_建設業
- H_運輸業、郵便業
- K_不動産業、物品賃貸業
- N_生活関連サービス業、娯楽業
- Q_複合サービス事業
- E_製造業
- I_卸売業、小売業
- L_学術研究、専門・技術サービス業
- O_教育、学習支援業
- R_サービス業（他に分類されないもの）
- G_情報通信業
- J_金融業、保険業
- M_宿泊業、飲食サービス業
- P_医療、福祉

4. 蒲原地区の現況・課題

■ 産業特性の整理

農林水産業

農業は周辺地区と比較して生産規模が小さく、就業者数は近年減少傾向

駿河湾沿岸「しずまえ」地区の水産物のブランド化が推進されている

漁業の就業者数は安定的に推移

清水区における旧市町村別の農業生産規模の比較

	経営耕地面積規模別 経営体数		
	0.5ha以下	0.5ha~1.5ha	1.5ha以上
清水市	108	70	9
飯田村	27	14	9
高部村	40	36	20
有度村(清水区)	33	36	9
興津町	84	31	6
小島村	43	52	11
両河内村	27	44	30
庵原村	97	139	73
袖師町	28	17	3
由比町	72	35	7
蒲原町	23	20	1

	農産物販売金額規模別 経営体数		
	100万円以下	100~500万円	500万円以上
清水市	33	76	77
飯田村	19	19	9
高部村	30	46	19
有度村(清水区)	35	32	10
興津町	74	35	11
小島村	48	46	14
両河内村	39	40	19
庵原村	76	154	84
袖師町	22	18	5
由比町	63	27	10
蒲原町	23	13	2

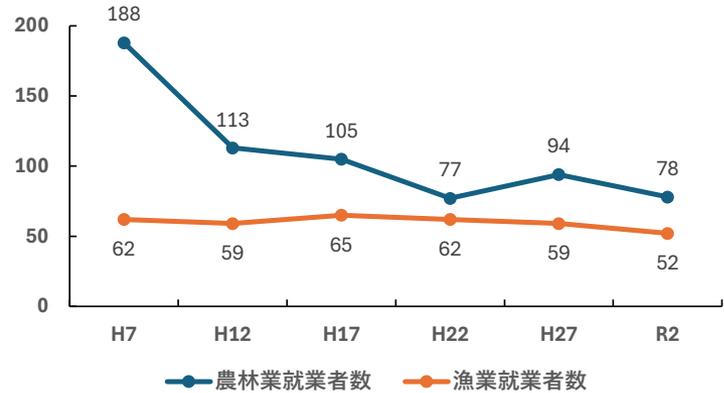
【出典】農林業センサス(令和2年)

しずまえブランドの水産物



【出典】静岡市HP

蒲原地区の農林業・漁業の就業者数



【出典】国勢調査

4. 蒲原地区の現況・課題

■ 観光資源・アクティビティ

蒲原宿の街並みとサイクルツーリズムの連携によるトライアルパーク蒲原を拠点とした周遊の促進が期待

- 旧東海道の蒲原宿の街並みは、東海道駿河二峠六宿として地域資源を活かした活動の場を目指す日本風景街道に選定
- 平地が多い海岸沿いはサイクリングに適しており、駿河湾に面した「太平洋岸自転車道」がナショナルサイクルルートに指定
- トライアルパーク蒲原では、シャワー・サイクルラックの設置などサイクリストの受入機能を強化し、サイクルツーリズム事業を展開。週末限定でキャンプサイトとしても利用できる。



蒲原宿の街並み



レンタサイクル



フェリーを利用する自転車周遊コース



桜エビ干し場の眺め



トライアルパーク蒲原内のトイレ・シャワー、キャンプサイト



4. 蒲原地区の現況・課題

■ 周辺の道の駅の概要と機能

道の駅の集客性・持続性や登録手続き上の観点から近接する道の駅の機能・特長を踏まえ、差別化が必要

施設名称	登録年	駐車場	トイレ	備考
道の駅「富士」	1993.4 (第1回登録)	大型車：上り8台、下り13台 普通車：上り52台、下り19台	男子：上り8器、下り7器 女子：上り5器、下り5器	令和元年12月にリニューアルオープン
道の駅「富士川楽座」	1998.4 (第15回登録)	大型車：3台 普通車：270台	男子：27器 女子：20器	東名高速「富士川SA（上り）」に併設の多目的複合型施設



アクセス 東名高速「富士川SA（上り）」直結、一般道からもアクセス可能

買物 特産品売場・農産物直売所・土産物店など

飲食 レストラン・フードコート・カフェなど

施設 体験館やプラネタリウム、展望台観覧車（SA内）

観光連携 団体客にも対応

アクセス 国道1号バイパス沿い
地下道にて上下線どちら側にもアクセス可能

買物 土産物売場
（下り線には特産品売場・農産物直売所なし）

飲食 レストラン

施設 展望テラスあり

観光連携 観光拠点としてはやや小規模



【出典】道の駅公式ホームページ

4. 蒲原地区の現況・課題

■ 市民・来訪者ニーズ(利用者調査結果)

■ 調査の目的

- ・アンケート調査は以下の①～④の項目について明らかにすることを目的に実施。
 - ①現在の清水区・蒲原地区との関わり方の把握
 - ②ターゲットの把握（検証・深堀）及びニーズの把握
 - ③差別化・棲み分け検討にむけた周辺道の駅（富士川・富士）の利用実態の把握
 - ④想定利用者が好む道の駅のポイントを把握

■ 調査対象

- ・アンケート調査対象は「道の駅」のターゲットユーザーとして想定される「静岡市」「富士市」「沼津市」の居住者を対象とした。

大項目	小項目	目的
静岡市	葵区	観光客視点の把握
	駿河区	〃
	清水区	日常利用視点の把握
沼津市・富士市	—	観光客視点の把握

■ 調査実施概要

- ・実施した結果について、アンケート回収数及び、回答者の割合、居住地域については以下のとおりである。

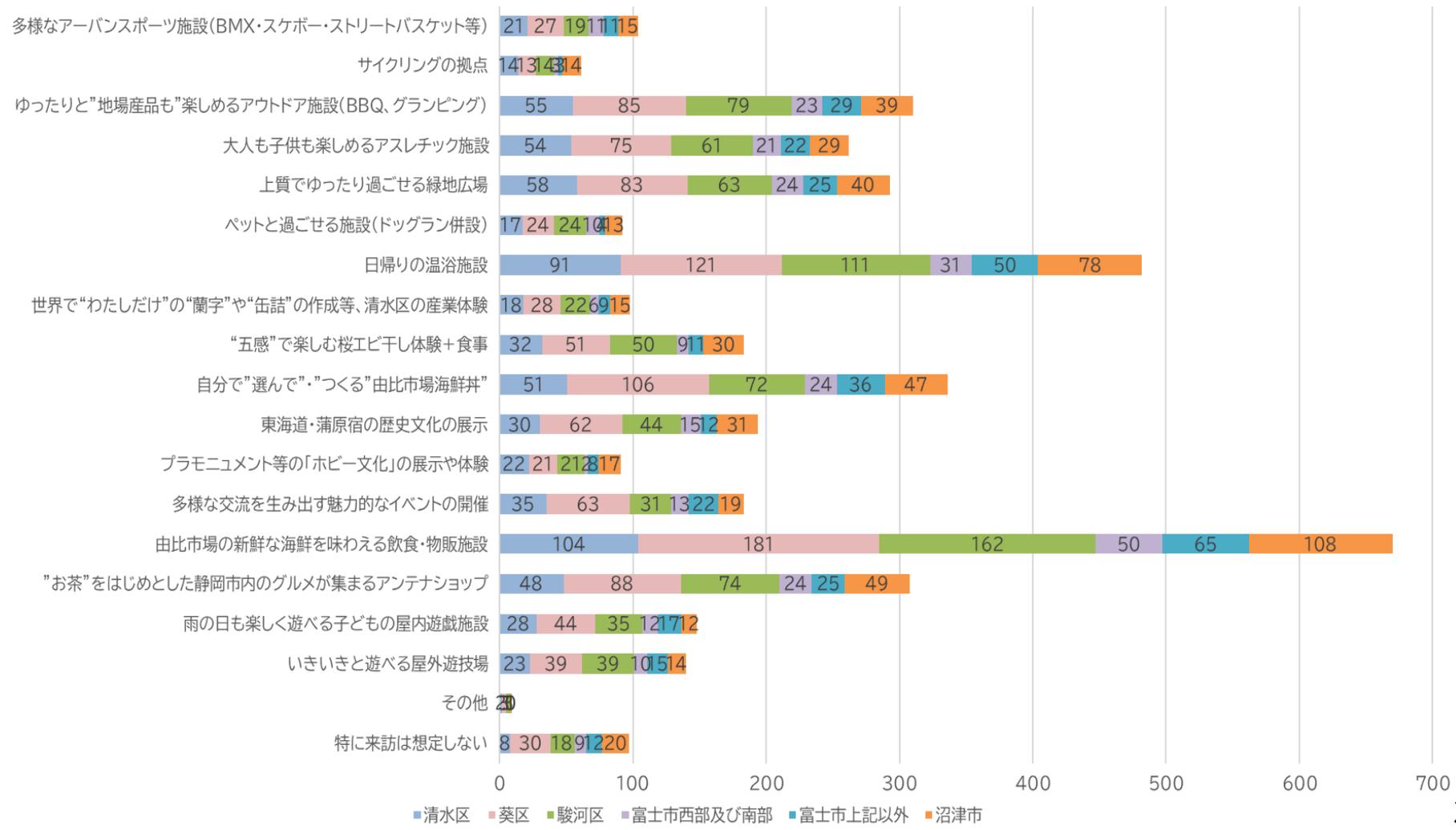
項目	内容
調査方法	モニターアンケート
実施期間	令和7年3月 3日～3月10日 令和7年5月23日～5月30日
回収数	1000件

4. 蒲原地区の現況・課題

■ 市民・来訪者ニーズ(利用者調査結果)

由比市場の海鮮を活用した飲食・物販施設や温浴施設、自分で作る“由比市場海鮮丼”など、体験コンテンツの需要が伺える。※利用調査の詳細は別添資料を参照ください

整備する道の駅に“あったら”訪れたい機能・施設について (地域別集計)



4. 蒲原地区の現況・課題

■ SWOT分析による蒲原地区(道の駅)の現状の整理

強み【Strengths】

- 交通量の多い国道1号と富士川ICに近接立地することから、道路利用者からの需要が期待できる。
- 立地から、富士市や富士宮市住民の日常利用や、連携による周辺エリアの課題解決等が期待できる。
- 由比港、富士山・駿河湾への眺望や東海道宿場町の歴史・文化など地区固有の景観に優れる。
- ナショナルサイクルルート上に位置している。良好な景観等を活かしつつサイクリストの休憩機能等を確保することで、サイクル拠点となるポテンシャルを有している。
- 富士川右岸には工業地帯が形成され、周辺地域からの通勤も含めた雇用の場となっている。
- 旧蒲原宿の街並みが残され、日本風景街道「東海道駿河二峠六宿」の起点に位置する。
- トライアルパーク蒲原での試行による新たな魅力・価値創出の素地を有している。

機会【Opportunities】

- 市町村の枠組みに捉われず、柔軟に圏域の持続性確保する「地域生活圏」形成の必要性が示されている。
- 蒲原地区を通過する太平洋岸自転車道がナショナルサイクルルートに指定(R3.5)。
- 「道の駅第3ステージ」の提言を国が策定。“まちぐるみ”での地方創生に向けた取り組みが加速。
- 駿河湾沿岸地域において、水産物の「しずまえ」ブランド化が推進されている。

弱み【Weaknesses】

- 農産物が占める割合は小さく、生産者は減少傾向にある。このため、一般的な道の駅に見られるような農産物直売所機能は想定し難い。
- 鉄道駅「新蒲原駅」や観光資源である蒲原宿と道の駅を結ぶ公共交通が無く、回遊促進等に課題を有する。
- 道の駅周辺は居住人口が少ないため、日常的な利用や消費需要創出に課題
- 道の駅周辺は宿泊施設・温浴施設が少なく、滞在時間が短い
- 現時点では、国道1号上り線からのアクセスは整備されていない（アクセス利便性が低い）。

脅威【Threats】

- 他「道の駅」との差別化が十分に図れない場合、集客が十分に行えず、経営が不安定となる（持続性に課題が生じる）。
- 人口減少に伴う税収減少による道の駅の維持管理運営の質低下。
- 南海トラフ地震の発生が予期されている。
- 道の駅整備検討地は富士川洪水や高潮発生時に浸水が想定される。

本日意見交換頂きたいこと

- ① 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
- ② 道の駅の持続性（＝集客力・収益性）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（日本一 / “ここだけ・今だけ” 等）
- ③ 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い役割・機能
- ④ 想定するターゲット
- ⑤ 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

5 今後の検討会の進め方

5. 今後の検討会の進め方

■ 各検討会の進め方

