

## 1. 民間事業者ヒアリング結果

基本計画の作成にあたり、本道の駅の施設内容や事業スキーム等を検討する基礎として、民間事業者(サービス業・複合サービス業・農林水産業等)を対象にヒアリングを実施し、本事業に対する関心や導入機能・規模・事業条件等を把握しました。

### 【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ことが出来れば良いと。
- ・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。
- ・道の駅整備に関して、施設の維持管理やランニングコストを考えると一体型の施設として整備することが望ましい。

	事業種別	ヒアリング概要					静岡市への意見・要望
		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	
A社	建設業	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	協働組合	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	鉄道・不動産事業	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	総合商社	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	道の駅運営企業	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	道の駅運営企業	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	食料品事業	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	道の駅運営企業	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	—

# (仮称)道の駅「蒲原」基本計画 骨子(案)

## 2. 道の駅整備の配慮事項

静岡市道の駅基本構想 道の駅のコンセプト

— しづおかの“イキ”が集まる道の駅 —

行き交う（交流）

行き先（目的地化）

広域

地域

活き

粹

生きがい

生きる

【(仮称)道の駅「蒲原」道の駅整備コンセプト】

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

利用者ニーズ調査や民間事業者ヒアリングの内容をもとに、道の駅整備検討委員会にて審議・検討を行いました。これを踏まえ、(仮称)道の駅「蒲原」の整備時の配慮事項と基本的な考え方として、以下の内容を位置づけます。

### 【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. 施設規模

(仮称)道の駅蒲原における施設の規模については、機能ごとに各種設計要領等を参考して算出しました。

導入機能	施設	数量	単位	備考	出典
道路休憩機能	駐車場	11,000	m <sup>2</sup>	普通車55台/大型車34台 二輪車4台・障がい者用2台※道路管理者と協議中 EV充電器スタンド 2台	
	トイレ	220	m <sup>2</sup>	障がい者用トイレ 1か所含む	NEXCO設計要領 第六集
	ベビーコーナー	20	m <sup>2</sup>		国土交通省「高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準（令和7年度）」
情報発信機能	道路情報案内	140	m <sup>2</sup>		NEXCO設計要領 第六集
	地域・観光情報案内	—	m <sup>2</sup>	地域振興施設の体験施設に含む	
地域振興機能	駐車場	4,500	m <sup>2</sup>	普通車151台 障がい者用3台	
	トイレ	260	m <sup>2</sup>	障がい者用トイレ 1か所含む	NEXCO設計要領 第六集
	飲食施設	695	m <sup>2</sup>		NEXCO設計要領 第六集
	物販施設	230	m <sup>2</sup>		NEXCO設計要領 第六集
	体験施設	200	m <sup>2</sup>	例：食品加工体験、工芸体験など。観光情報案内施設も併設 ※体験内容については今後調整	「道の駅」を拠点とした地域活性化調査研究報告書より参照
	屋外飲食施設	140	m <sup>2</sup>		事例より算出
	会議室	60	m <sup>2</sup>		
	事務室・荷捌き場等	170	m <sup>2</sup>	飲食施設面積を除く施設面積の30%	
その他施設	防災倉庫等	—	—	防災倉庫・貯水槽・非常用発電設備等を想定	
	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）	—	—	外構面積に含む（サイクルポート24m <sup>2</sup> /20台想定） ※今後の機能については調整	
	緑地広場	—	—	既存広場を活用	
合計		17,635	m <sup>2</sup>	※面積は道の駅整備予定地全体の面積とは異なります	

# (仮称)道の駅「蒲原」基本計画 骨子(案)

## 4. 施設配置の基本方針・条件

施設配置検討に向けて、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。

各種機能

### ゾーニング・施設配置計画の基本的考え方（留意点）と整備の視点

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

##### 道路利用者の安全・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。

- 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）確保

地域振興機能

##### “しづおか”を発信し、市内外からヒト・モノを呼込む交流拠点

- ・様々な利用を目的に来る人に、地域資源を広く広報し、相乗効果を發揮させる
- ・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。
- ・サイクル拠点機能は、サイクリストが活用しやすい環境に拡充する。

- 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

##### “困ったときに頼り”誰もが“また来たくなる”よりどころ

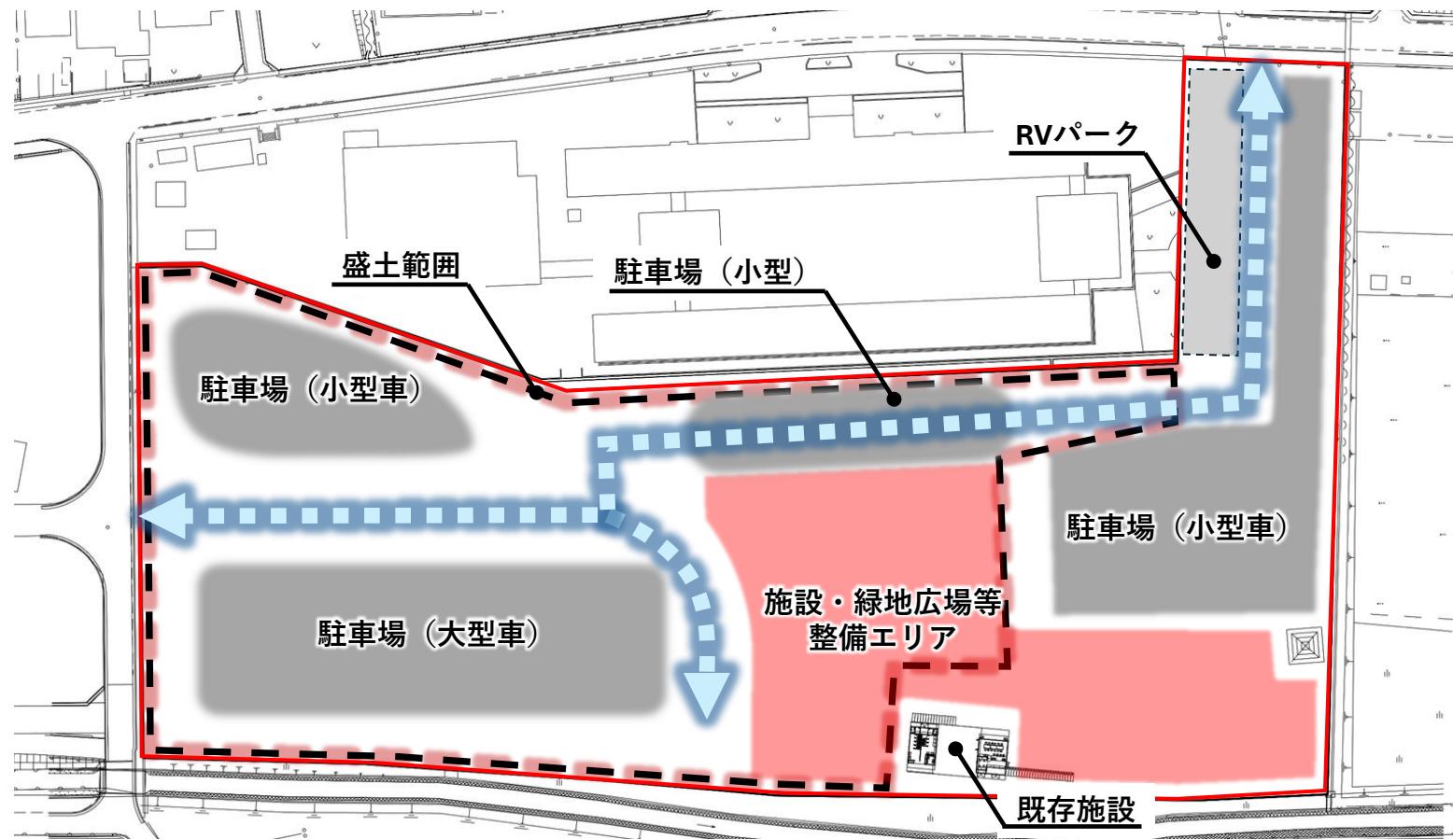
- ・防災拠点として活用するため、防災倉庫や非常用電源などの機能を整備する。

- 防災機能の強化

## 5. 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」には災害時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(仮称)道の駅「蒲原」の駐車場を含む外構のゾーニングは以下の通りとなります。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。



# (仮称)道の駅「蒲原」基本計画 骨子(案)

## 5. 施設配置の検討

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。

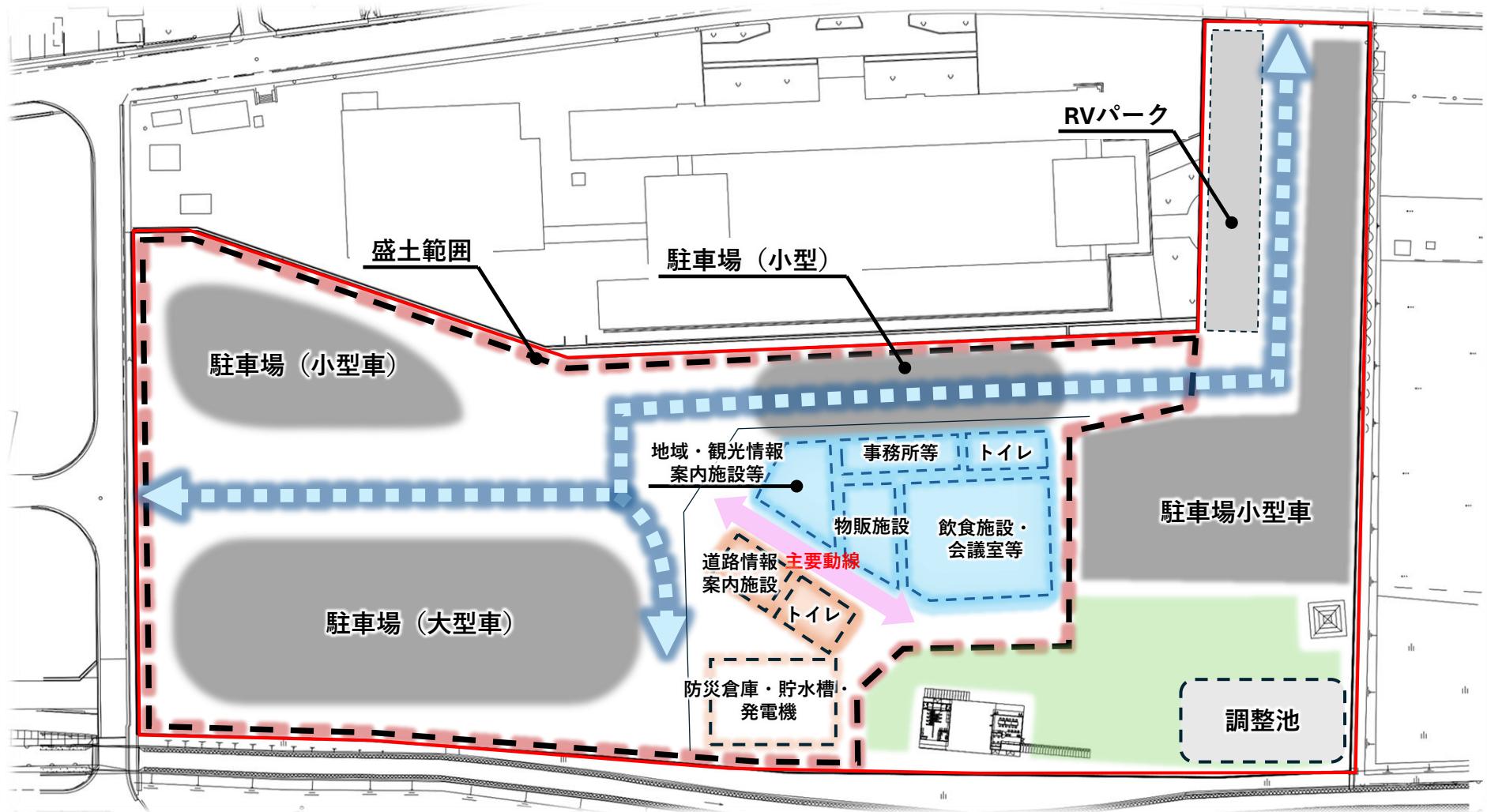
	A案	B案	C案
ゾーニング図			
概要	道路休憩施設と地域振興施設を一体の施設として整備する。駐車場・道路休憩施設・地域振興施設・緑地広場を結ぶ主要動線を配置。	道路休憩施設と地域振興施設を独立した施設として整備する。駐車場・道路休憩施設・地域振興施設・緑地広場を結ぶ主要動線を配置。	道路休憩施設と地域振興施設を分散配置して整備する。駐車場・道路休憩施設・地域振興施設・緑地広場を結ぶ主要動線を配置。
評価軸	<p>駐車場からの利用動線</p> <p>整備予定地内のほぼ中心部に位置しており、東西の駐車場からのアクセス性は良好</p>	<p>整備予定地内のほぼ中心部に位置しており、東西の駐車場からのアクセス性は良好</p>	<p>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</p>
	<p>道路休憩施設と地域・観光情報案内施設の一體性</p> <p>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</p>	<p>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</p>	<p>道路休憩施設と地域・観光情報案内施設が分散配置</p>
	<p>地域振興施設への誘因性と賛わいの創出</p> <p>道路休憩施設のみ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</p>	<p>道路休憩施設のみ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</p>	<p>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</p>
	<p>緑地広場と道路休憩・地域振興施設の一体性</p> <p>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定的となる</p>	<p>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</p>	<p>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</p>
	<p>緑地広場の運用性</p> <p>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</p>	<p>整形な緑地広場が確保でき、柔軟な運用が可能</p>	<p>整形な緑地広場が確保でき、柔軟な運用が可能</p>
その他メリット（○）・デメリット（●）	<p>○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</p> <p>○ランニングコストの合理化が期待される</p> <p>●地域振興施設側への利用者の誘因性に課題が残る</p> <p>●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</p>	<p>○</p> <p>○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</p> <p>●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</p>	<p>○道の駅としての拡張性・柔軟性が高い</p> <p>○来訪者の回遊性の向上が期待される</p> <p>●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</p>
総合評価	△	◎	○

# (仮称)道の駅「蒲原」基本計画 骨子(案)

## 5. 施設配置の検討

施設配置については、以下のようなイメージです。

※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. 管理運営体制の方向性

### 【整備・管理運営手法の種類】

「道の駅」の整備・管理運営手法としては、市が施設を整備し、市で管理運営する「公設公営」方式と、市で施設を整備し、民間が管理運営する「公設民営」方式があります。

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。

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
	DBO 方式	公共	民 間	公共		民 間
公設 民営	EOI 方式	公共	公共/民間	公共		民 間
	BTO 方式	民間	民 間	公 共		
	BOT 方式	民間		民 間		
PFI						

### 【民間事業者から意見があった整備手法】

「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。

#### ➤ 「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。

## 6. 管理運営体制の方向性

### 【整備・管理運営手法】

「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げていきます。

# (仮称)道の駅「蒲原」基本計画 骨子(案)

## 7. 概算事業費

### 【概算事業費】

導入施設・規模において示した導入施設や施設面積を基に、道の駅整備事業に係る概算事業費を試算すると、約30億円が見込まれます。このため、利用可能な補助制度の活用や、整備費用の縮減について検討する必要があります。

導入機能	対象区分	金額
道路休憩機能	駐車場（小型・大型自動車）	約17億
	トイレ（障がい者用トイレ・ベビーコーナー含む）	
情報発信機能	道路情報案内施設（休憩所含む）	約17億
	地域・観光情報案内施設（休憩所含む）	
地域振興機能	駐車場（小型自動車）	約17億
	トイレ（障がい者用トイレ含む）	
	飲食施設・物販施設等（事務室・荷捌き場等）	
	体験施設	
その他施設	防災倉庫・貯水槽・発電機等	約3億
	シェアサイクルポートなど	
	緑地広場・外構	
	調整池等	
造成、設計等	造成費	約8億
	その他工事費・諸経費	
	調査・設計費	
合計		約28億

※税抜き

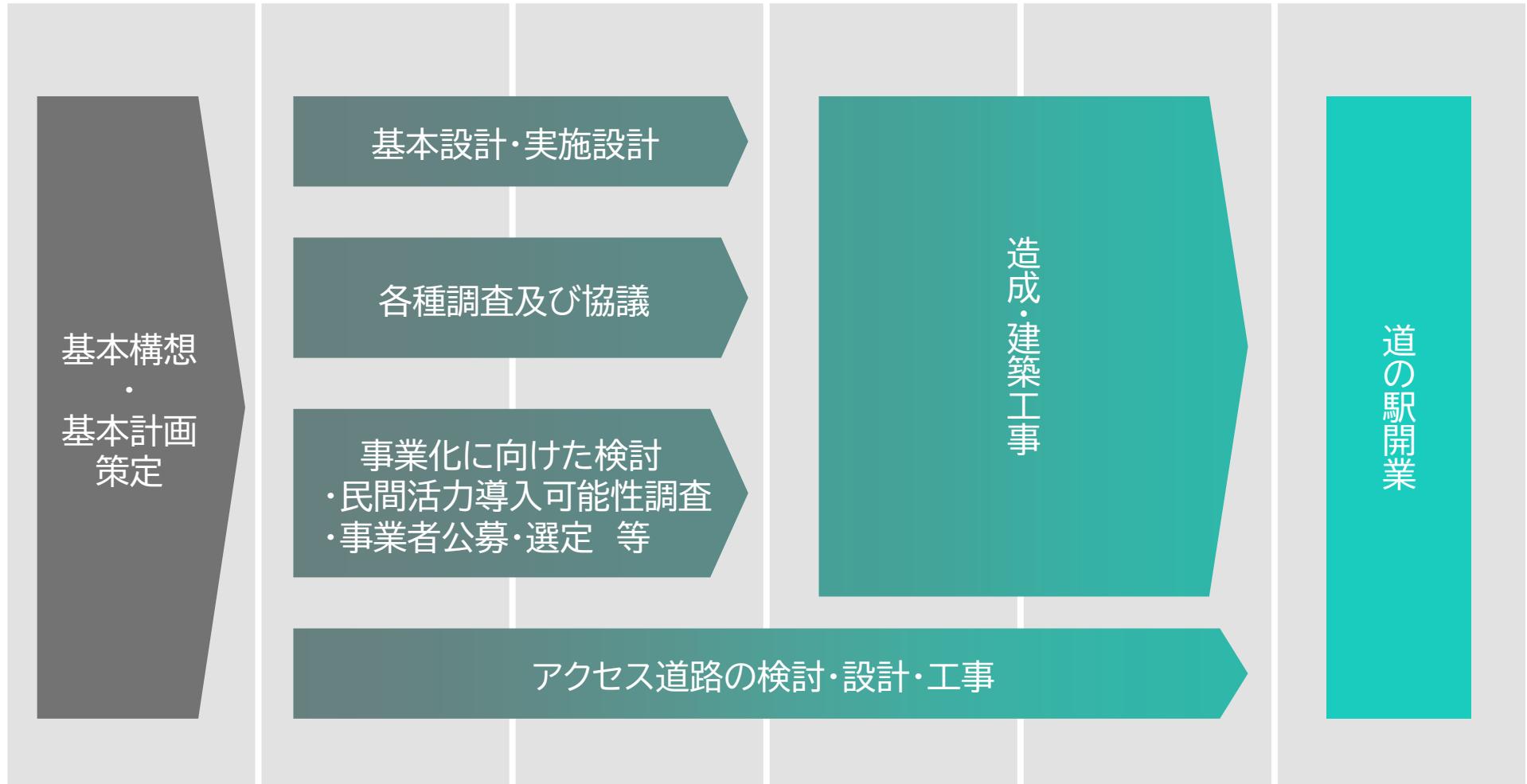
## 8. インフラ計画

### 【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。

各種計画	検討内容	
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。	
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。	
污水排水計画	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。	
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。	
ガス・電力 他供給計画	ガス	整備予定地周辺は都市ガス供給区域であるため、都市ガスでの供給とします。
	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。
	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。

## 9. 今後のスケジュール(案)



※今後の調査・検討及び関係協議により変更となる可能性があります。