

# 裾野市道の駅基本構想



令和6年7月 裾野市

## 1. はじめに

裾野市は、静岡県の東部に位置し、東に箱根外輪山、西に愛鷹連山と豊かな自然に囲まれています。気候は温暖で、東京からのアクセスも100km圏内と交通の便も良く、豊かな自然と産業が調和したまちです。雄大な富士山の眺望が一番の自慢で、稜線が美しく優雅で、気品に満ちた四季折々の富士山の自然環境を生かした観光やレジャーが盛んです。

しかし、裾野市の人口は、2010年をピークに一律減少傾向が続いており、人口減少・少子高齢化の進行を見据えた地域活力の維持向上に取り組んでいく必要があります。

そこで、2023年3月に「市長戦略」を策定し、「人と企業に選ばれるまち」を実現するために「関係人口増加に向けた地域の魅力向上」を具現化するための施策として「道の駅の整備」を掲げました。

「賑わいの場の創出」、「道路休憩の場の創出」、「富士山と富士山の恵みをPRする場の創出」を整備目的として、道の駅に様々な機能を導入することで“ヒト・モノ・コト”の好循環を生み出し、裾野市の多様な課題に対して、解決の一助となる道の駅を目指します。

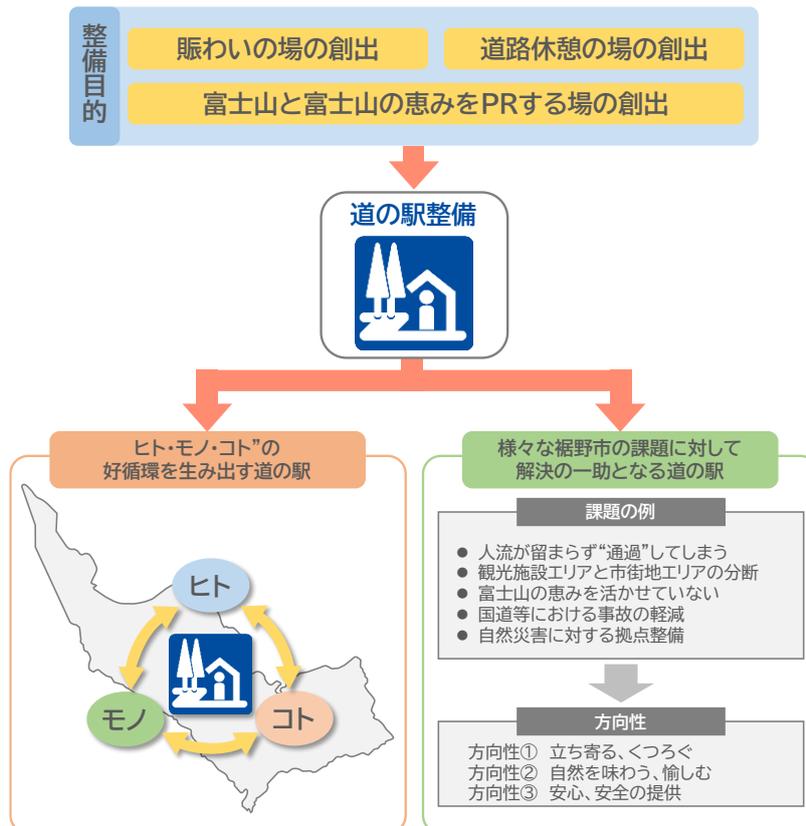


図 道の駅の整備目的と目指すべき道の駅の姿

## 2. 道の駅整備の目的

道の駅整備により、「賑わいの場の創出」、「道路休憩の場の創出」、「富士山と富士山の恵みをPRする場の創出」の3つの目的の実現を目指します。

裾野市が主体となり、これら3つの目的を達成する拠点として「道の駅」を整備することにより、市内において民間事業者による開発などの機運を醸成し、裾野市や周辺地域で「ヒト・モノ・コト」の好循環を生み出すことを目指します。

### 目的① 賑わいの場の創出

裾野市の人口は、2010年の54,546人をピークに、2024年4月1日時点で48,869人に減少しており、人口減少に伴う少子高齢化も進行するため、まちの活力維持の必要性が増しています。そのような中で、関係人口の増大を図る賑わいの場の創出が必要です。

### 目的② 道路休憩の場の創出

裾野市は、南北に東名高速道路・新東名高速道路・国道246号が縦貫する交通の要衝としての立地特性を有し、多くの交通量が裾野市内で発生しています。より快適な道路環境の形成のために、道路休憩の場の創出が必要です。

### 目的③ 富士山と富士山の恵みをPRする場の創出

裾野市の地域資源として、四季折々で様々な姿を見せる世界文化遺産である富士山、また、その富士山の恵みを活かした産業が挙げられます。これら富士山と富士山の恵みをPRする場の創出が必要です。

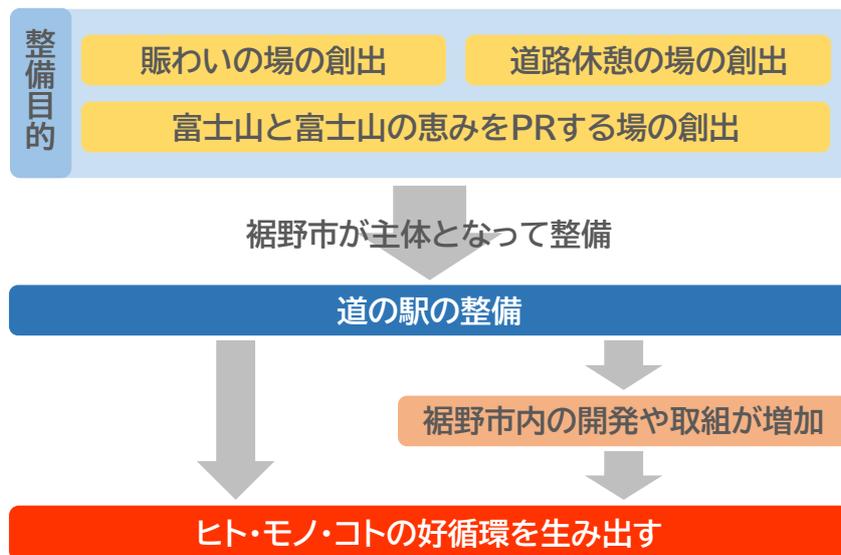


図 道の駅の整備目的と整備により得られる効果

### 3. 解決すべき裾野市の課題

#### 課題① 自然災害に対する拠点整備

- 裾野市北部や裾野市より北に位置する主要幹線道路は、冬期、積雪の影響により通行止め等の交通規制が発生します。また、裾野市より南に位置する海沿いの地域は、大規模地震の際、津波の被害を受けることが想定されています。
- 裾野市は、積雪や津波等の被害を受けにくいことから、静岡県東部地域を俯瞰した**自然災害に対する拠点、災害情報を提供する拠点の整備**が必要です。
- また、道の駅を主要幹線道路沿いに整備することにより、「防災道の駅」としての位置づけを検討しています。



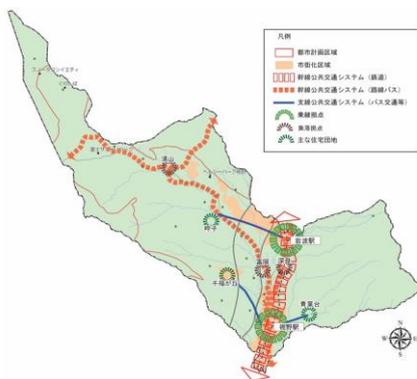
裾野市内における過去の積雪状況



静岡県内における予想最大津波高さ

#### 課題② 各エリアの分断

- 裾野市北部の観光地エリアと市街地(裾野駅周辺、岩波駅周辺)とのヒト・モノの行き来を介する連携が不十分であり、市街地間や市街地とその他の地域を結ぶ交通ネットワークも比較的希薄な状況にあります。
- 過疎化が進行する集落地域においても移動の自由を実現するためのモビリティの活用・推進が不可欠であり、**モビリティの発着点や中継点となる拠点の整備**が必要です。



拠点連携型都市構造図(裾野市立地適正化計画)



4市町で実証実験を行った自動運転バス

課題③ “通過”するまち

- 裾野市北部の工業地域に多くの輸送業者が進出しており、国道246号を中心として、多くのヒトやモノの流れが発生しています。しかし、主要幹線道路の沿線には休憩施設や情報施設、商業・観光施設が少なく、道路利用者の多くは裾野市を通過する傾向にあります。
- **通過する多くのヒトやモノの流れを交流人口・関係人口創出の切り口として取り込み、市内へ好循環を生み出す拠点の整備が必要です。**

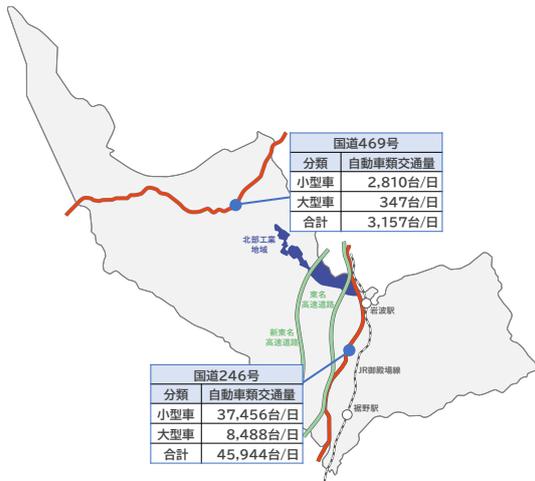


図 裾野市内主要道路の交通量



課題④ 強みを活かした産業・商品

- 裾野市の工業や農業では、富士山の地下水など豊かな自然の恩恵を受け、活用していますが、裾野市のおいしい水や自然環境を活かした**商品の PR、新たな産業や物産の開発を推進する拠点の整備**が必要です。
- 東京2020オリンピックでは、市内に男子自転車競技ロードレースコースが指定されました。この**オリンピックレガシーと連携し、活用できる拠点の整備**が必要です。



豊富な水を象徴する「五竜の滝」



富士山一周サイクリングマップ

課題⑤ 魅力ある仕事づくり

- 裾野市では2009年以降、市内の事業所数と従業者数がともに減少しており、同時に、市外への転出者も多くなっています。
- 国道 246 号を代表とする主要幹線道路沿いへの民間事業者の進出も少ない状況です。
- **関係人口の増加を起点とした人と仕事を呼び込む拠点の整備**が必要です。

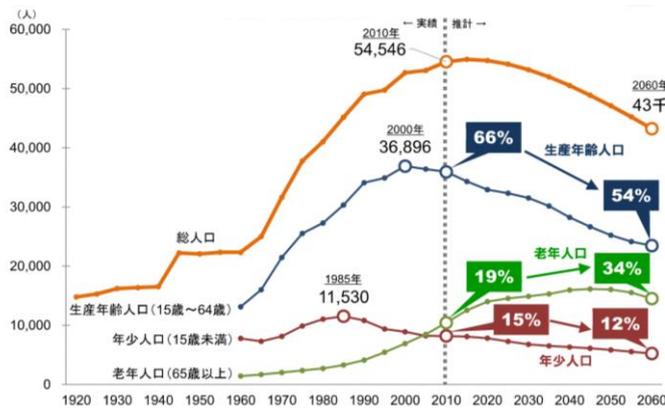


図 裾野市の総人口および年齢 3 階層別人口の推移と将来推計(平成25年3月推計)

課題⑥ 国道等における事故の軽減

- 裾野市内には東名高速道路・新東名高速道路に加え、国道 246 号など交通量の多い道路が位置しています。交通量が多い道路では、交通事故件数も多くなる傾向があります。
- 裾野市内で発生した高速道路を除く令和 4 年度の交通事故のうち、国道等の主要幹線道路で発生する事故は、全体の 1/4 の割合を占めています。
- 国道246号の96.6キロポストには道の駅ふじおやまがありますが、裾野市内の主要幹線道路沿いには休憩し交通情報等を入手できる施設がありません。
- **道路利用者が安心して休憩し、必要な情報を収集できる拠点の整備**が必要です。

表 令和4年裾野市内交通事故発生数

区分	国道		県道		市道	その他	計
	246号	469号	主要地方道	一般県道			
件数	52	8	19	43	84	15	221
死者	2			1	1		4
負傷者	73	11	23	50	107	19	283

## 4. 道の駅の目指すべき方向性

解決すべき裾野市の課題から、以下の3つの方向性に沿った道の駅の整備を目指します。

### 方向性①

#### 立ち寄る、くつろぐ ～通過する街からの転換～

対応する課題：②、③、⑥

課題解決へのストーリー：

##### ①観光地としての拠点

- 北部の観光集積エリアへの訪問客を市内の中心地に呼び込み、また、裾野駅周辺・岩波駅周辺エリア等の市街地とつながる結節点となる拠点の整備

##### ②休憩地としての拠点

- 国道等の主要幹線道路に占める市内での交通事故の割合が 1/4 にもなる現状を踏まえ、安心して停まることのできる休憩スペースとなる拠点の整備
- 高齢ドライバー、女性ドライバーが安心して利用でき、物流に携わる方の運転労働環境の改善に貢献する休憩施設となる拠点の整備

### 方向性②

#### 自然を味わう、愉しむ ～おいしい水と空気の恩恵を愉しむ街へ～

対応する課題：④

課題解決へのストーリー：

##### ①おいしい水と空気を活かした産業や商品の提供

- 富士山の豊かな水、空気、森林が育むクリーンな環境を活かした特産品を発信、産業や商品の開発を行う拠点の整備

##### ②サイクリストに選ばれるまち

- オリンピックレガシーであるサイクリングロードを活用した自然を感じる場と連携できる拠点の整備

**方向性③****安心、安全の提供 ～快適な交通と災害に強い街へ～**

対応する課題:①、②、⑤

課題解決へのストーリー:

**①災害対応拠点としての活用**

- 積雪や津波といった自然災害に対し、南北をつなぐ「災害情報の分岐点」、「災害時の道路利用者の一時避難場所」、「避難ハブ」として富士東部地域の安全向上に寄与する拠点の整備

**②企業立地の促進、主要幹線道路沿いの活用の検討**

- 関係人口増加を起点にヒト・シゴトを呼び込む拠点の整備

**③先進モビリティの活用**

- 先進技術を取り込み、自然と技術が調和したまちの象徴となる拠点の整備



富士山と田んぼ

## 5. 裾野市における道の駅整備に関する位置づけ

裾野市の各種計画における道の駅整備や想定される道の駅の役割の位置づけは以下のとおりです。今後、策定される観光戦略では、道の駅を重要な観光拠点として位置づけることを検討しています。

<p style="text-align: center;"><b>第5次裾野市総合計画</b></p> <p>本計画における道の駅整備や想定される道の駅役割の位置づけ</p> <p>施策の大綱4. 将来を見据えた暮らしや活動を支えるまち</p> <p>⇒ 4-1. 次世代型近未来都市の形成</p> <p>⇒ <b>観光レクリエーション拠点や産業拠点などを活用する</b>など、将来を見据えた計画的な土地利用を進めていく必要があります。 84ページ</p>	
<p style="text-align: center;"><b>市長戦略</b></p> <p>本計画における道の駅整備や想定される道の駅役割の位置づけ</p> <p>大目標01. 人口と立地企業数の増加</p> <p>⇒ 小目標02. 関係人口増加に向けた地域の魅力向上</p> <p>⇒ <b>道の駅の整備</b></p>	
<p style="text-align: center;"><b>第4次国土利用計画裾野市計画</b></p> <p>本計画における道の駅整備や想定される道の駅役割の位置づけ</p> <p>土地利用において、特に積極的に機能の整備・集積を図るエリアとしてゾーンを位置付ける。</p> <p>⇒ <b>生活・交流ゾーン</b></p> <p>⇒ <b>健康・スポーツ・レクリエーション交流ゾーン</b> 19～20ページ</p>	
<p style="text-align: center;"><b>裾野市都市計画マスタープラン</b></p> <p>本計画における道の駅整備や想定される道の駅役割の位置づけ</p> <p>■都市づくりの目標</p> <p>⇒ 2. <b>安全・安心に生活できる多様な都市機能を備えた定住都市づくり</b></p> <p>⇒ 3. <b>活力ある産業を育む都市づくり</b></p> <p>⇒ 4. <b>人・もの・情報がつながる交流都市づくり</b> 41～42ページ</p>	
<p style="text-align: center;"><b>裾野市立地適正化計画</b></p> <p>本計画における道の駅整備や想定される道の駅役割の位置づけ</p> <p>第4章. 都市構造上の課題の整理</p> <p>⇒ JR 裾野駅周辺とJR 岩波駅周辺の拠点性、市街地における活力の向上とともに、<b>ネットワークを維持することで、市全体の生活利便性の維持・向上を目指し</b>、郊外住宅と集落の定住とコミュニティの維持につなげます。 48ページ</p>	
<p><b>観光戦略（策定予定）</b></p>	

図 裾野市における道の駅整備に関する位置づけ

## 6. 道の駅概要

道の駅は、道路利用者のための「休憩機能」、道路利用者や地域の方々のための「情報発信機能」、道の駅をきっかけに地域が手を結び活力ある地域づくりを共に行うための「地域の連携機能」の3つの機能を併せ持つ、国土交通省により登録された休憩施設です。

2024年2月時点の全国登録数は、1,213駅であり、地域の特性にあわせて様々な機能を持ち合わせ、地域の活性化、地域課題の解決に寄与する地域拠点として注目されています。

### 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

### 地域の連携機能

- 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

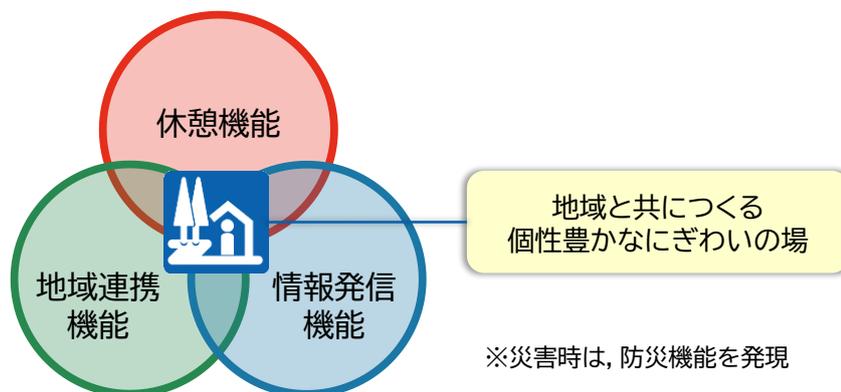


図 道の駅の3つの機能

出典:国土交通省 HP

## 7. 道の駅整備コンセプトの設定

道の駅整備の目的、裾野市の特徴や課題、目指すべき方向性より、道の駅の整備コンセプトおよび基本方針を以下のとおりとします。

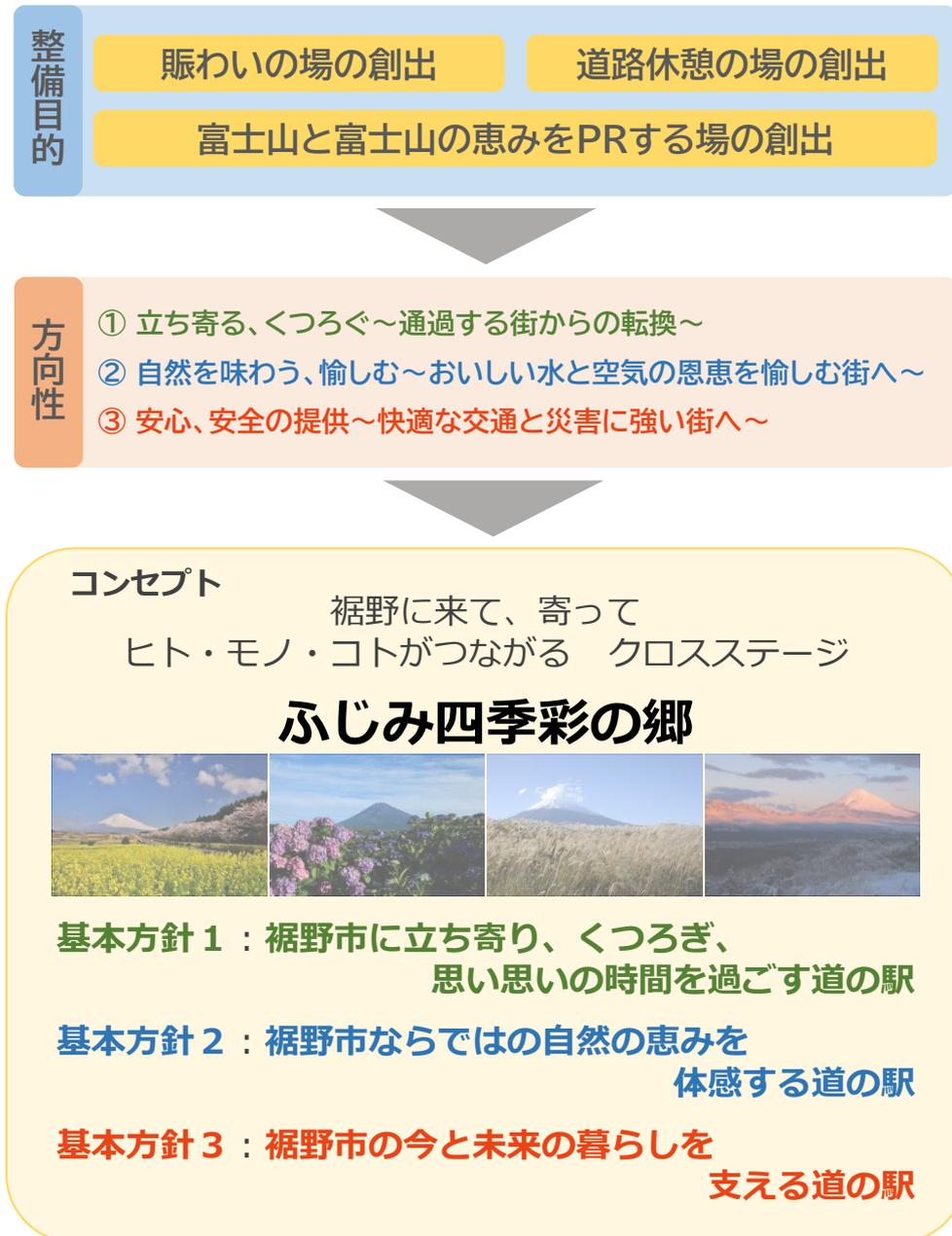


図 整備コンセプト

## 8. 道の駅導入機能・施設の検討

### (1) 基本方針から想定される導入機能

道の駅整備の基本方針実現のため、以下のような導入機能・施設を設定します。

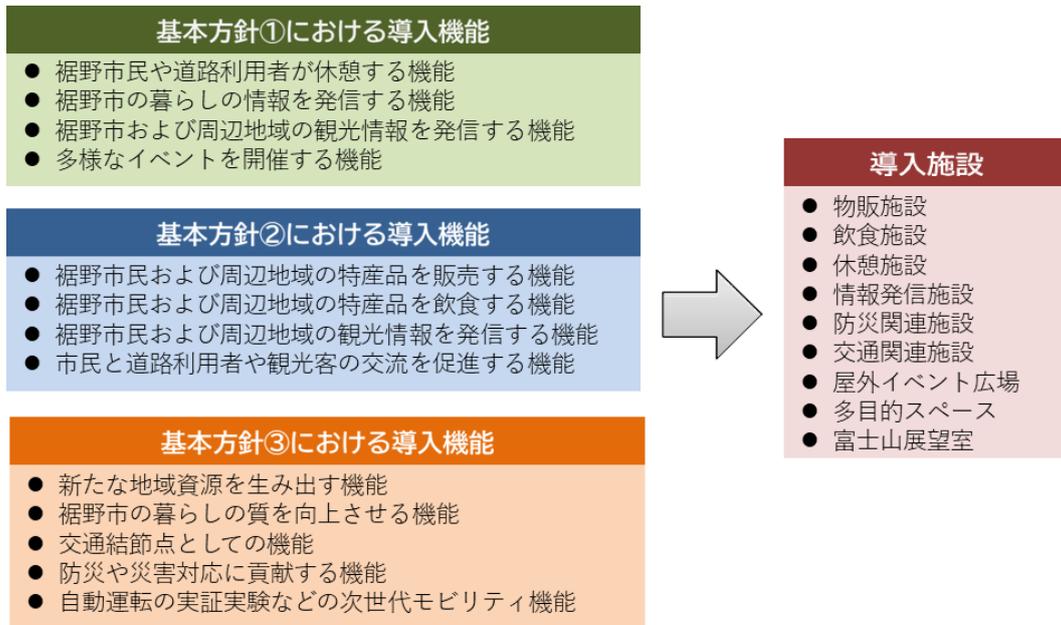


図 道の駅導入機能と導入施設



図 裾野市が考える道の駅の導入機能

## (2)導入施設イメージ

### ①物販施設

物販施設は以下のような想定とします。

- 裾野市や周辺市町の多様な事業者と連携し、品揃え豊富な特産品を発信し、販売を行います
- 商品 PR のため、より商品が魅力的になる展示を検討します
- 裾野市や周辺市町の加工品・土産品の展示、販売を行い、市民・観光客の消費を促進します
- 販売や仕入れ時に IoT、ICT を積極的に導入します



すそのいちご



すそのやまといも

### ②飲食施設

飲食施設は以下のような想定とします。

- 裾野市や周辺市町で生産された多様な地場産品を利用し、様々なニーズに対応するメニューを提供します
- 様々なニーズに対応するメニューを提供します
- 様々な時間消費に対応し、軽飲食・重飲食をそれぞれ整備します
- 利用者がゆっくりと落ち着ける空間づくりに努めます
- 市内飲食事業者と積極的に連携を行う機会を設けます



あしたか山麓裾野そば



するがの極

### ③休憩・情報発信施設

休憩・情報発信施設は以下のような想定とします。

- 休憩のため、ベンチやテーブルなどを設置します
- 物販・飲食施設と連携し、裾野市や周辺施設の地場産品の豊かさを発信します
- 市民向けの情報、市外からの来訪者向けの情報(観光、移住定住など)を発信します
- 情報の発信について、IoT、IcT を積極的に導入します

### ④屋外イベント広場

屋外イベント広場は以下のような想定とします。

- 多様なイベントが開催可能な広場とし、平時は子どもの遊び場や休憩スペースとして利用します

### ⑤多目的スペース

多目的スペースは以下のような想定とします。

- 各種物産展、マルシェ、企業PR、社会活動、作品展示、各種ワークショップやイベントなど、様々な用途・ニーズに対応したスペースとします
- 消費拡大の促進を目的とした地場産品をアピールする場、地元の特産品を加工し商品開発をする場、開発した商品を PR する場としても利用します



富士山とそば畑

### ⑥防災関連施設

- 裾野市を含む周辺地域では、富士山の噴火による被害が想定されており、富士山の噴火発生時には、緊急対応の支援を行います
- 裾野市以南では、津波被害が想定される地域があり、地震や津波発生時には、道路利用者などに対して、迅速な情報発信や支援を行います
- 裾野市以北での積雪による通行止め等の交通規制により道路利用に支障が生じた場合、道路利用者などに対して、迅速な情報発信や支援を行います
- 道の駅を裾野市の地域防災計画に位置付けたうえで、来訪者の一時避難場所とするため、防災関連施設(貯水タンクや防災倉庫、非常用発電、防災トイレなど)の整備を検討します
- 道の駅を主要幹線道路沿いに整備することにより、「防災道の駅」としての位置づけを検討します

### ⑦交通に関連する施設

- 十分な広さを有した駐車場を整備します
- 自家用車以外の交通需要に対応するため、バス停や自転車ラック、電気自動車の充電施設の設置を検討します
- サイクルラックなどの自転車利用施設の設置を検討します
- 今後の新たな交通需要として、新たなモビリティなどに対応する施設、交通に関連する最新技術の実証実験を行う施設を検討します

### ⑧今後、周辺施設などで検討が必要な機能

#### ● 宿泊機能

裾野市内には、宿泊施設が少ないため、道の駅での宿泊機能の導入が考えられます。

#### ● 資料館・美術館機能

富士山に関連する美術館や資料館の導入が考えられます。

## 9. 道の駅立地計画の検討

### (1) 道の駅立地路線の抽出

現在、裾野市内には主要幹線道路として国道 246 号と国道 469 号が整備されています。2路線の概要は以下のとおりです。

表 国道 246 号、国道 469 号の概要

項目	国道 246 号	国道 469 号
交通量 <sup>※1</sup>	45,944 台/日	8,211/日
接続 IC 交通量 <sup>※1</sup>	裾野 IC:27,717 台/日	新御殿場 IC:4,428 台/日
休憩施設 の有無	休憩施設が少ない	休憩施設が少ない
市内観光地 への波及効果	比較的少ない (五竜の滝など)	多く点在(イエティ、ぐりんぱ、 富士サファリパークなど)
地域住民の 利用しやすさ	住居系用途地域が沿道に 立地する	市街化調整区域であり、住居系用 途地域が近隣に立地しない
他道の駅との 競合	「道の駅ふじおやま」(南に約 18km <sup>※2</sup> )が同路線沿いに立地する	同路線内に道の駅の立地はない

※1:令和 3 年道路交通センサスより

※2:候補地 C(国道 246 号線沿いの候補地の中心にあたる)を起点として計測



富士山とコスモス

## (2)道の駅候補地エリアの検討

「比較的まとまった土地の確保が可能な場所」を条件に、国道 469 号沿線から 1 カ所、国道 246 号沿線から北部、南部、中間の3カ所、合計4カ所を A～D の候補地エリアとして抽出し、比較検討を行いました。

候補地エリアの選定にあたっては、「集客性」、「安全性」、「施工性」、の3つの項目を設け評価しました。比較検討した結果、国道 469 号沿線から候補地 A、国道246号沿線から候補地 D の2カ所を選定しました。

表 候補地エリア

	候補地エリア
A	国道 469 号沿い
B	国道 246 号沿い 北部
C	国道 246 号沿い 中部
D	国道 246 号沿い 南部

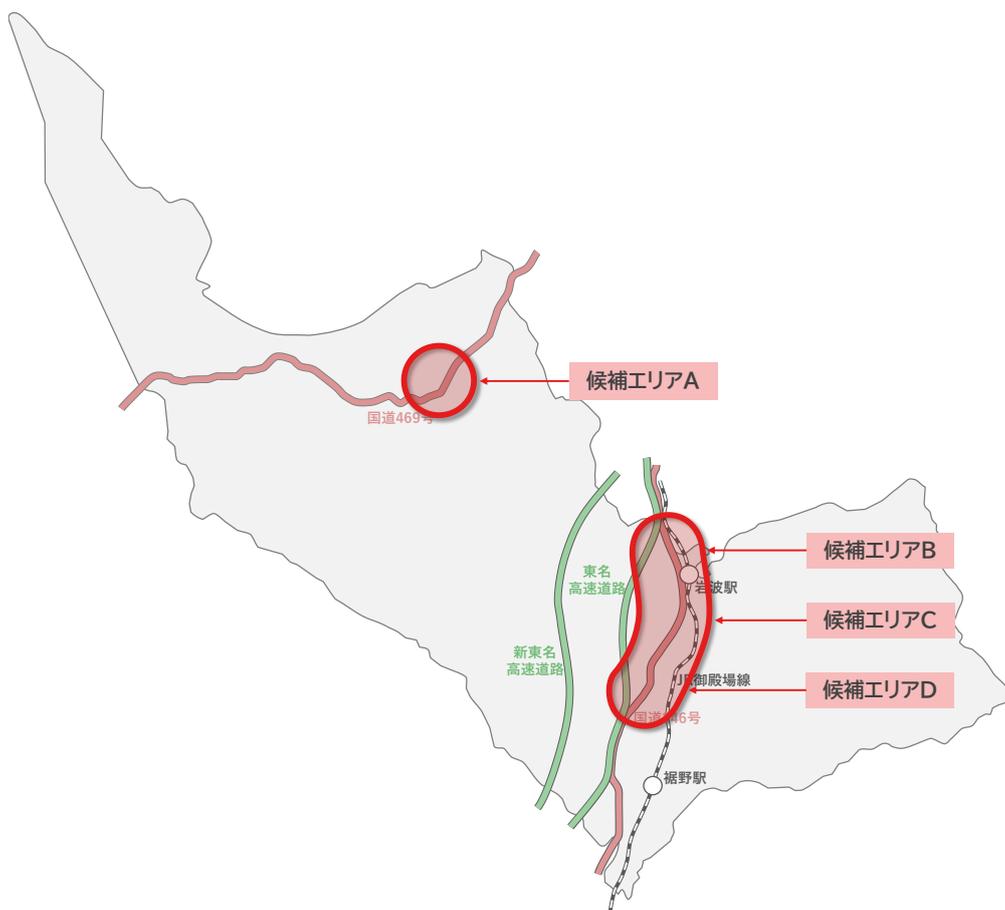


図 候補地エリア位置図

表 道の駅候補地の比較表

評価項目		A	B	C	D	
集客性	前面道路 交通量	3,157 台/日 △	33,588 台/日 ○	45,994 台/日 ○	45,994 台/日 ○	
	裾野市民の 利用しやすさ	裾野駅周辺、岩波駅 周辺、千福が丘地区 から離れている △	岩波駅周辺地区 から近い ○	裾野駅周辺、岩波駅 周辺地区の中間に 位置 ○	裾野駅周辺、千福が 丘地区から近い ○	
		観光客の 利用しやすさ	裾野 IC から 最も遠い △	裾野 IC から 最も近い ○	裾野 IC から 比較的近い ○	裾野 IC から 比較的近い ○
	富士山 の眺望	障害となる建築物な どはない ○	多くの箇所でも西側高 層建物により 見えづらい △	障害となる建築物な どはない ○	西側低層建物により 一部見えづらい箇所 を除き、眺望が可能 ○	
		冬季の集客	冬季は積雪する 傾向にある △	冬季は積雪が 少ない傾向にある ○	冬季は積雪が 少ない傾向にある ○	冬季は積雪が 少ない傾向にある ○
	周辺観光地域 との連携	比較的周辺に 観光地が多い ○	比較的周辺に 観光地が少ない △	比較的周辺に 観光地が少ない △	比較的周辺に 観光地が少ない △	
		安全性	災害に対する 脆弱性	浸水想定なし 溶岩流が最短 3 時間で到達 △	浸水想定なし 溶岩流が最短 12 時間で到達 ○	浸水想定あり (0.3m~3.0m) 溶岩流が最短 12 時間で到達 △
	施工性		土地の 改変度合い	比較的前面道路との 高低差が少ない ○	比較的前面道路との 高低差が大きい △	比較的前面道路との 高低差が少ない ○
		工事の影響 (道路混雑、騒 音・振動)	比較的影響が 少ない ○	比較的影響が 大きい △	比較的影響が 大きい △	比較的影響が 大きい △
			集团的農地へ の影響	農振農用地区域外 ○	農振農用地区域外 ○	エリア内に農業振興 地域内農用地が位置 △
		敷地内への 入りやすさ	交通量が少ないため 右折レーンなどの道 路改変が比較的容易 である ○	交通量が多いため右 折レーンの設置の工 事が比較的難しい △	交通量が多いため右 折レーンの設置の工 事が比較的難しい △	交通量が多いため右 折レーンの設置の工 事が比較的難しい △

## 10. 道の駅整備・管理運営手法の検討

### (1) 道の駅の整備主体および整備手法

「道の駅」は、市町村またはそれに代わり得る公的な団体が設置し、登録は市町村長からの申請により、国土交通省が登録します。

道の駅の整備手法には、道路管理者と市が役割分担し、共同で整備を行う「一体型」と、市がすべての整備を行う「単独型」の2種類があります。全国の道の駅の傾向をみると、「一体型」での整備が多くなっています。

具体的には、「一体型」の整備は、各道路管理者が駐車場、トイレ、休憩施設、情報提供施設を整備し、裾野市が地域振興施設を整備するものです。「単独型」の整備は、すべての施設を裾野市が単独で整備するものです。このため、整備手法の検討にあたっては、道路管理者との協議が必要となります。

表 道の駅の登録数と整備手法

「道の駅」総数 1,213 駅	
うち一体型:	665 駅(55%)
うち単独型:	548 駅(45%)

令和6年2月16日時点

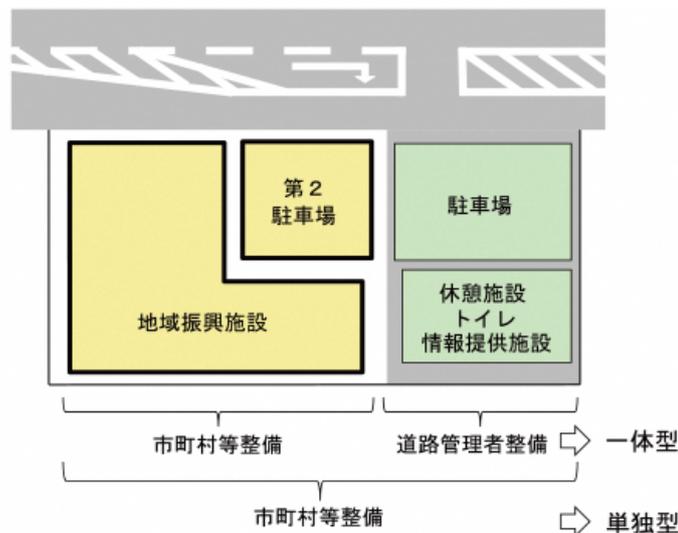


図 整備主体と整備内容

出典:国土交通省 HP

## (2)道の駅における管理運営方式の整理

道の駅における管理運営方式は下記のとおりです。

### A. 直営方式(自治体直営)

自治体が直接「道の駅」の管理運営を行う方式です。

### B. 民間主体の運営方式(指定管理者など)

自治体が「道の駅」施設全体の管理運営を、民間事業者や公共的団体などに代行させる方式です。他の道の駅では、指定管理者制度の活用が多い傾向にあります。

表 道の駅(地域振興施設部分)の管理運営と運営主体

整備手法	管理運営手法	運営主体
公設公営	自治体直営	自治体直営
公設民営	指定管理者	第3セクター
		民間事業者など
民設民営	PFI	PFI事業者(SPC=特別目的会社)



運動公園から見た富士山

表 地域振興施設部分運営主体別比較表

運営主体	特徴	課題
自治体直営	<ul style="list-style-type: none"> <li>自治体が主要部分を直接的に運営する組織となる</li> <li>公益性に優れ、地元との関わりや協力体制が強くすることができる</li> <li>自治体の拠点としての性格を持たせることができる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅長などの人的有能性に大きく左右される</li> <li>企業体としての実績を持たないことから、管理、運営ノウハウの不足や労務管理および財務面で、うまく運営できないことがある</li> <li>定期的な施設の追加投資を確保できるかどうかポイントとなる</li> </ul>
指定管理者 第3セクター	<ul style="list-style-type: none"> <li>道の駅の運営を目的として、行政と民間企業などの共同出資によって、設立される組織となる</li> <li>行政と民間企業などの連携が図りやすく、地域活性化に直接的な高架のある公益的な事業については高い効果を発揮するものとなる</li> <li>公共と民間企業などとの意思の疎通が図りやすい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業遂行上、損失が発生した場合には、行政による補填を要することが懸念され、行政負担が継続的に増える場合がある</li> </ul>
指定管理者 民間企業など	<ul style="list-style-type: none"> <li>民間企業やNPO法人、また各種団体、農業組合などの既存の組織による運営となる</li> <li>元来の運営経験による、小売、流通に関するノウハウ・経験を有しており、利用者目線の把握に精通し、利用者ニーズに柔軟に対応できる可能性が高い</li> <li>民間事業の経験を有した経営努力による収益性が期待できる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>組織によっては経営を重視することが想定され、直売部分のみが強化され、機能の融通性に劣ることが懸念される</li> <li>公共性や地元との関わりや協力体制が薄れることがある</li> </ul>