

国道1号富士川周辺の人口動向

- 国道1号富士川周辺(静岡市、富士市)の人口は、H22年をピークに減少傾向にあり、将来的に減少が予測。
- 静岡市清水区ではJR清水駅周辺、富士市ではJR富士駅周辺、東名高速富士IC東側に人口が集中。



国道1号富士川周辺の産業特性

○総生産額において、静岡市は県全体の約2割、富士市は県全体の約1割を担っており、ともに製造業の割合が高い。



国道1号富士川周辺の観光特性

- 国道1号富士川周辺の観光交流客数は、静岡市が横ばい、富士市は微増傾向。
- 観光資源は、JR清水駅周辺、静岡市清水区蒲原地区の海岸沿いや富士川右岸側に多数立地。



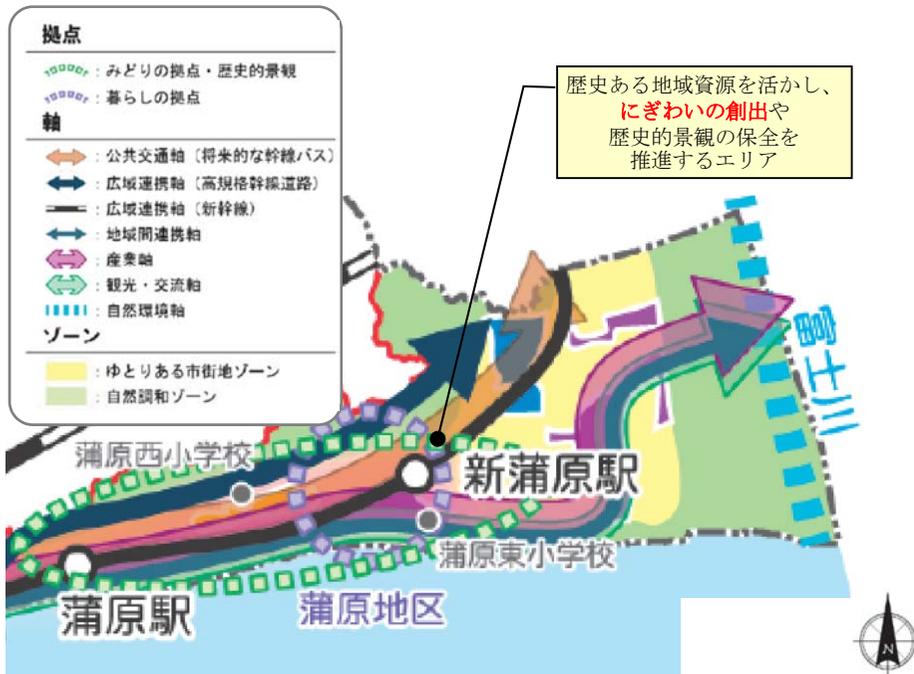
出典：国土数値情報（観光資源）、原典資料：（財）日本交通公社 観光資源評価委員会「観光資源台帳」、観光庁「観光地点等名簿」

国道1号富士川周辺の地域の将来像

- 静岡市では、東海道歴史街道の蒲原宿を活かした賑わいの創出を計画。
- 富士市では、津波や台風・水害等への備えの充実、道の駅「富士」と連携した観光交流施設の整備の促進を計画。

- 計画名称：静岡市都市計画マスタープラン
 ○策定年月：平成28年4月
 ○地域の将来像：
 第5章 区別構想 5-4. 清水区
 1 清水区のまちづくりの目標
 ●地域の魅力を活かしたまちづくり
 ●地域と連携したまちづくり
 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
 ①拠点 ■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。

【区別構想図（清水区）を元に一部編集】



- 計画名称：富士市都市計画マスタープラン
 ○策定年月：平成26年2月
 ○地域の将来像：
 第3章 地域別構想 3 南部ブロックまちづくり構想
 3-3 まちづくりの目標
 目標① 津波などの自然災害に強く、安全・安心に生活できるまちづくり
 津波への備えの充実
 台風・水害等への備えの充実
 目標⑤ 田子の浦港や富士川緑地など、水辺から富士山を望む美しい景観の保全・創出と、交流を促進するまちづくり
 自然環境や自然景観などの地域資源を活用した交流の促進
 ・道の駅「富士」やしらす街道と連携した観光交流施設の整備を促進

【南部ブロックまちづくり方針図を元に一部編集】



国道1号富士川周辺の道路網

- 当地域では、東西方向の幹線道路として新東名・東名と国道1号、南北方向に国道139号を有す。
- 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地域にとって重要な道路である。
- 静岡県が、(一)富士由比線「富士川橋」の北側に、新たな東西軸として「(仮称)新々富士川橋※」を整備中である。

※2023年度開通予定



国道1号富士川周辺の道路網

- 当地域では、東西方向の幹線道路として新東名・東名と国道1号、南北方向に国道139号を有す。
- 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地域にとって重要な道路である。
- 静岡県が、(一)富士由比線「富士川橋」の北側に、新たな東西軸として「新々富士川橋※」を整備中である。

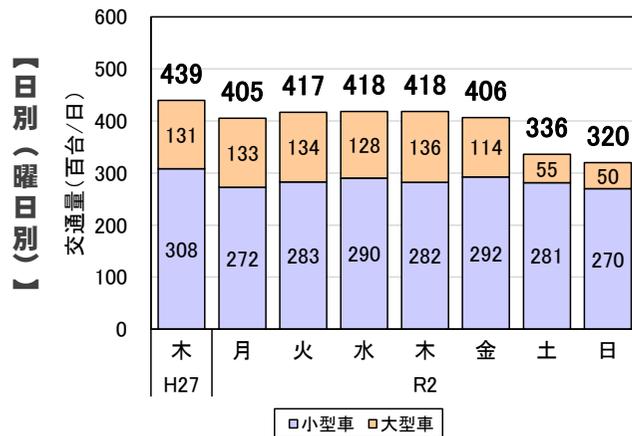
※2023年度開通予定



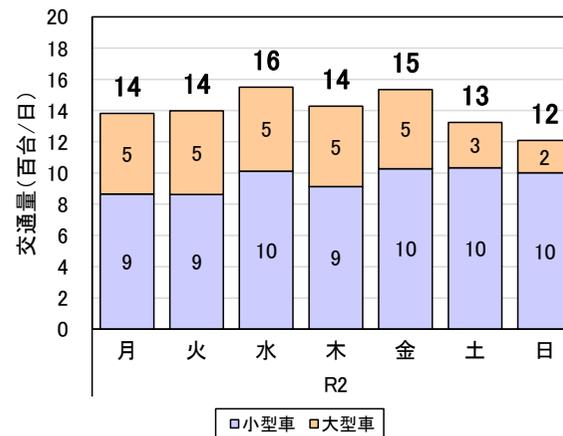
道の駅「富士」の利用状況

- 前面交通量は、平日はあまり差はなく、土日は減少。時間帯別では、平日は朝7時台、休日は15～17時台がピーク。
- 利用交通量は、平日は水・金が多く、土日は大型車利用が減少。時間帯別では、平休ともに昼間の利用が多い。
- 立ち寄り率は、3.4%～3.9%の範囲内で平日よりも休日の方がやや多い。時間帯別では平休ともに昼間の利用が多い。

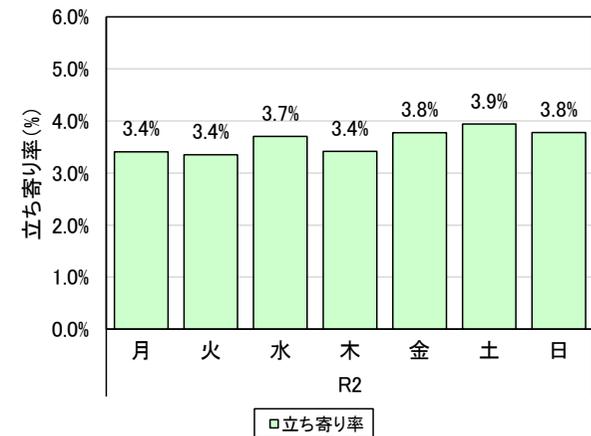
■道の駅「富士」の前面交通量



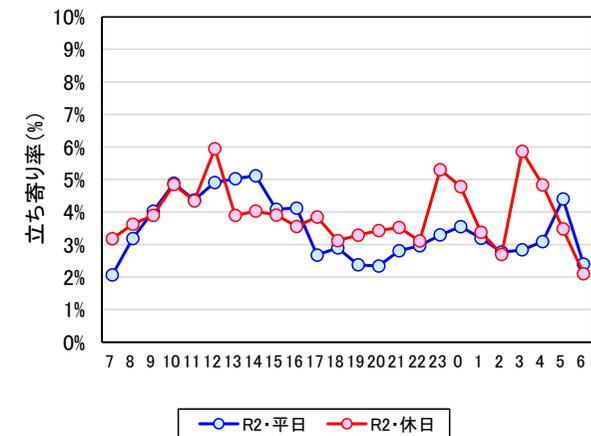
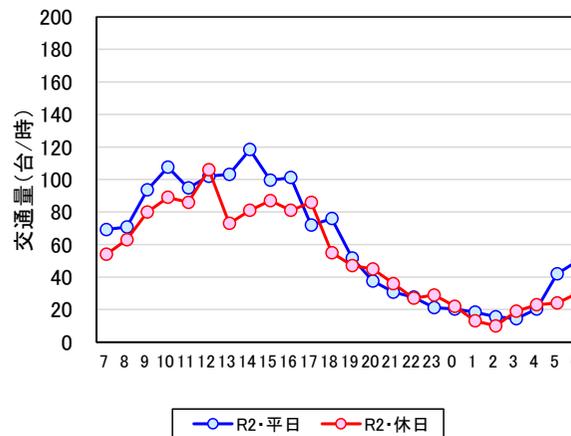
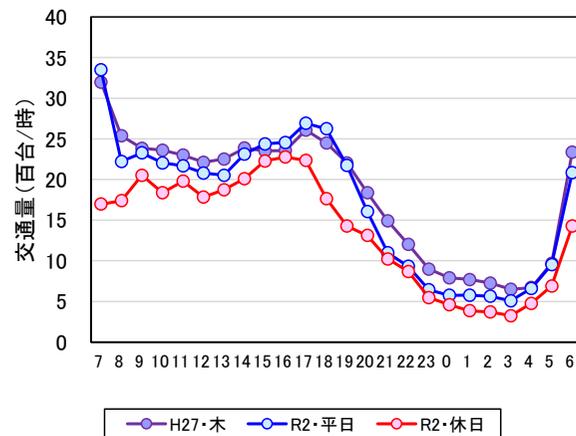
■道の駅「富士」の利用交通量



■道の駅「富士」の立ち寄り率



【時間帯別】



出典：平成27年度全国道路・街路交通情勢調査（平成27年10月1日(木)7:00～翌7:00(24時間)）、令和2年調査結果（令和2年12月9日(水)7:00～16日(水)7:00（7日間・24時間））

駐車マス数[主要駅との比較]

○前面交通量が同程度の道の駅と比較すると、道の駅「富士」では駐車マス数の基準値を充足できていない。

「道の駅」	必要台数(上下計)		現状※3			(参考)	
	基準値※1 (JH設計要領)	参考値※2 (目的地化を 加味したもの)	計	上り	下り	前面交通量 (台/日)	上下分離
国道1号「富士」 (静岡県富士市・中部地整)	133	328	92	60	32	43,900 大型:13,100 小型:30,800	○
大型車	55	67	21	8	13		
小型車	78	261	71	52	19		
国道23号「とよはし」 (愛知県豊橋市・中部地整) R元.5月整備	102	229	252	-	-	32,100 大型:12,400 小型:19,700	-
大型車	52	63	82	-	-		
小型車	50	166	170	-	-		
国道4号「まくらがの里こが」 (茨城県古河市・関東地整) H25.7月整備	149	314	228	-	-	45,500 大型:20,500 小型:25,000	-
大型車	86	104	35	-	-		
小型車	63	210	196	-	-		
国道4号「安達」 (福島県二本松市・東北地整) H9.3月整備(上り線) H25.4月整備(下り線)	108	282	321	186	135	37,100 大型:9,100 小型:28,000	○
大型車	38	46	74	40	34		
小型車	70	236	247	146	101		

※1:日本道路公団設計要領の算定式に基づき算出【P9参照】

※2:近年、進んだ目的地化により、駐車マス自体の利用時間が伸びていることを踏まえ、新「道の駅」あり方検討会で示された実態調査結果をパラメータとして算出【P10参照】

※3:「現状」の駐車マス数は、道路管理者が整備したものと道の駅設置者が整備したものの合計

【参考】駐車場の駐車マス数の算定方法(1/2)

【道の駅登録・案内要綱(H5年~)】(道路局長通知)

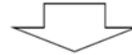
＜施設構成＞

- . 休憩目的の利用者が無料で利用できる十分な容量の駐車場と清潔な便所を備えるとともに、それらの施設及び施設間を結ぶ主要な歩行経路のバリアフリー化が図られていること

【道の駅登録・案内要綱の当面の運用方針(H5年~)】(評価室長通知)

＜施設構成＞

1. 十分な容量の駐車場とは、交通量・立地条件・施設内容等に応じて利用需要に対応できると認められるもので、駐車台数概ね20台(大型車用は2台分に換算)以上のものとする



【直轄事業における「道の駅」(一体型)の整備及び維持管理について(H24年~)】

(国道・防災課課長補佐通知)

「道の駅」の休憩施設等の規模について、原則、日本道路公団設計要領を準用し、本線交通量及び地域特性を考慮の上、道路管理者が整備すべき範囲について適切に計画を行うこと。

(参考) 日本道路公団設計要領の算定式

$$\text{駐車場の駐車マス数} = \text{前面交通量} \times \text{立寄率} \times \text{ラッシュ率} \div \text{回転率}$$

前面交通量 = 交通量(将来推計交通量やセンサス交通量)

立寄率 = 立寄台数(台/日) ÷ 前面交通量(台/日)

ラッシュ率 = ラッシュ時立寄台数(台/時) ÷ 立寄台数(台/日)

回転率 = 60分 ÷ 平均駐車時間(分)

施設の種類の	車種	立寄率	ラッシュ率	平均駐車時間
サービスエリア	小型車	0.175	0.10	25
	大型貨物車	0.125	0.075	30
パーキングエリア	小型車	0.10	0.10	15
	大型貨物車	0.125	0.10	20

2

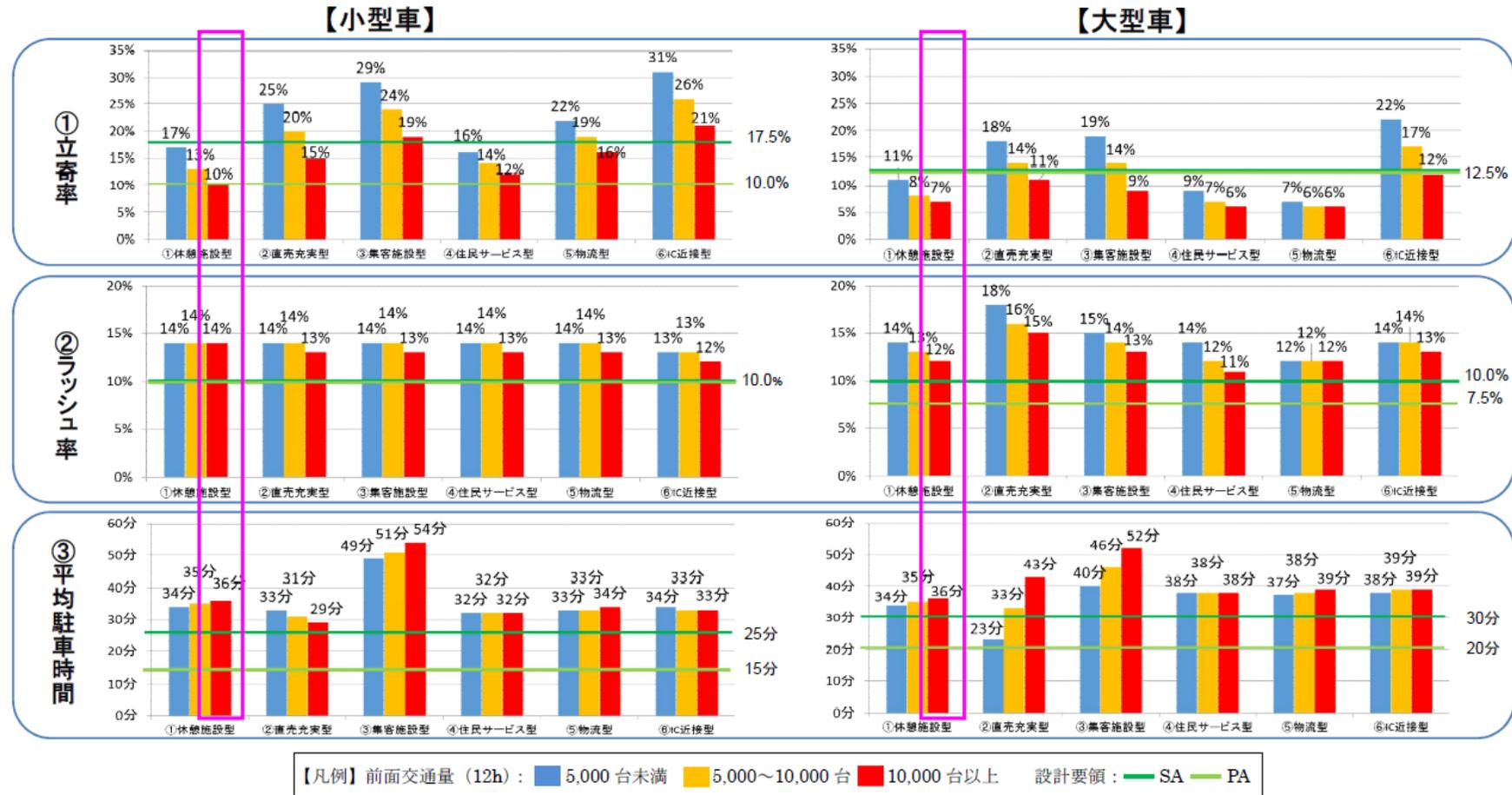
※P8の「必要台数(上下計) 基準値算出にあたっては、上記の「(参考)日本道路公団設計要領の算定式」に準拠サービスエリアのパラメータを使用

出典: 第4回新「道の駅」あり方検討会資料(抜粋)

【参考】駐車場の駐車マス数の算定方法(2/2)

実態調査結果と日本道路公団設計要領の値を比較すると、以下のような違いがある。

- ・「ラッシュ率」は、すべての施設タイプで、実態調査結果の方が高くなっている。
- ・「平均駐車時間」は、ほぼすべての施設タイプで、実態調査結果の方が長くなっている。



出典: 第4回新「道の駅」あり方検討会資料(抜粋)

※P8の「必要台数(上下計) 参考値算出にあたっては、上記の「①休憩施設型」の「10,000台以上」の調査結果をパラメータとして使用

地域の防災計画の概要

- 静岡県、静岡市、富士市の「地域防災計画」に、国道1号富士川周辺の「道の駅」や道路利用者の利用を想定した防災拠点の位置づけはない。
- 「南海トラフ地震における具体的な応急対策活動に関する計画」では、新東名・東名・国道1号が「緊急輸送ルート」に位置づけ。

■静岡県地域防災計画の概要

- 計画名称：静岡県地域防災計画
- 策定年月：令和2年7月修正
- 策定者：静岡県防災会議（静岡県）
- 道の駅の位置づけ：道の駅「富士」の具体的な位置づけはなし
- 【共通対策編】第2章災害予防計画
- 第15節 重要施設・ライフラインの機能確保等に関する計画
- 実施主体：県、市町
- 内 容：・県及び市町は、防災機能を有する道の駅を地域の防災拠点として位置付け、その機能強化に努めるものとする。

■静岡市地域防災計画の概要

- 計画名称：静岡市地域防災計画
- 策定年月：令和2年1月修正
- 策定者：静岡市防災会議（静岡市）
- 道の駅の位置づけ：富士川周辺に具体的な位置づけはなし

■富士市地域防災計画の概要

- 計画名称：富士市地域防災計画
- 策定年月：平成31年1月修正
- 策定者：富士市防災会議（富士市）
- 道の駅の位置づけ：富士川周辺に具体的な位置づけはなし

■南海トラフ地震における具体的な応急対策活動に関する計画の概要

- 計画名称：南海トラフ地震における具体的な応急対策活動に関する計画
- 策定年月：令和2年5月29日修正
- 策定者：中央防災会議幹事会（内閣府）
- 道の駅の位置づけ：道の駅「富士」の具体的な位置づけはなし
- その他：新東名・東名・国道1号が「緊急輸送ルート」に位置づけ



周辺「道の駅」の防災機能の整備状況

○道の駅「富士」では、周辺「道の駅」と比べ、防災機能をほぼ有していない。

■周辺「道の駅」の防災機能の整備状況

設置者	駅名	路線名	防災機能				
			地域防災計画	主な防災施設	大規模災害時協定	BCPの策定	防災訓練
富士市	ふじ富士	国道1号	—	—	—	—	—
静岡市・藤枝市	うつのやとうげ 宇津ノ谷峠	国道1号	一時避難地等	非常用発電機 給水設備	有	—	実施
富士宮市	あさぎりこうげん 朝霧高原	国道139号	防災拠点施設	非常用発電機 給水設備	有	有	実施

◆非常用発電機（「道の駅」宇津ノ谷峠）
災害時の駐車場やトイレの照明用の電力、
情報提供施設の電力を確保する。



◆給水設備（「道の駅」宇津ノ谷峠）
災害時には、手洗い水やトイレ洗浄水として
利用する。



◆BCP策定・防災訓練の実施
（「道の駅」朝霧高原）
災害時に行うべき行動や、災害時に備えて平常時に行うべき行動をあらかじめ整理し取り決めておく、BCP(Business Continuity Plan＝事業継続計画)の策定、及びBCPに基づく防災訓練の実施など、災害時の機能確保に向けた準備を着実に実施。



◆災害用トイレ（「道の駅」朝霧高原）
災害時には、マンホールの上部に災害用トイレを
設置し、屋外トイレを確保する。



◆救助部隊の拠点
（「道の駅」朝霧高原）
災害時には、復旧車両や各種災
害対策車両が集結する拠点となる。



国道1号由比興津地区の越波被災による通行止め

- 国道1号バイパスの由比興津地区は駿河湾に並行し、過去から巨大地震時の津波による通行止めが発生。
- 近年、薩埵山からの崩落等に伴う通行止めが発生するとともに、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。



【令和元年10月台風19号による被災状況】



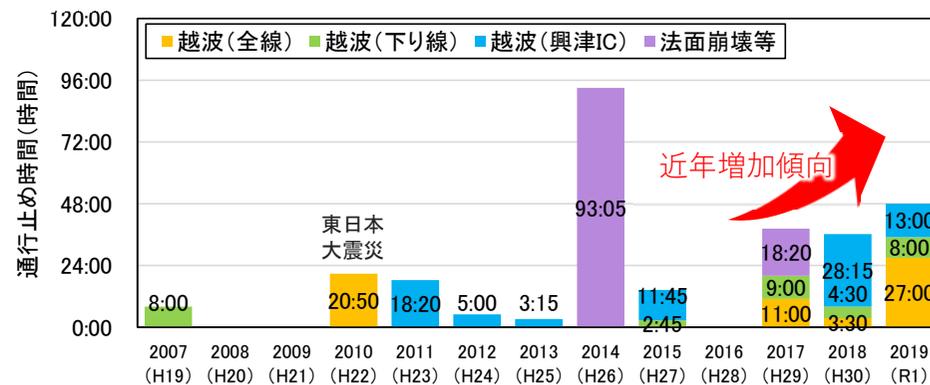
越波状況

動画
(Twitter)



越波による被災

【国道1号由比興津地区 越波等による延通行止時間の推移】



緊急時における交通の国道1号旧道への迷い込み

○下り線の駐車場からは新富士川橋にしか退出できないため、強風や越波により新富士川以西の国道1号が通行止め等の緊急時は閉鎖。

○このため、退避場所として活用できず、行き場をなくした交通による旧道への迷い込み等が発生。

凡例

- 道ノ駅
- 道路網
 - 高速自動車国道
 - 一般国道（直轄管理区間）
 - 一般国道（直轄管理区間外）
 - 主要地方道
 - 一般県道
 - 指定市の一般市道



至 名古屋



国道1号富士川周辺の洪水浸水想定

○富士川の洪水浸水(想定最大規模)は、静岡市清水区蒲原地区および富士市の広域に渡って発生することが想定。
 ○道の駅「富士」・静岡市清水区蒲原地区は、ともに浸水深0.5~3.0m想定区域内に立地。



国道1号富士川周辺の防災拠点

- 富士市の防災拠点は、富士市役所をはじめ、中心市街地に集中して立地。
- 国道1号沿線には、防災拠点の立地自体が少なく、国道1号富士川周辺の防災拠点は、公園や小学校などがあるものの、道路利用者の利用を想定した防災機能(一時避難、物資提供など)を有する拠点施設は立地していない。
- 道の駅「富士」周辺には津波避難ビルが多数指定。一方、静岡市清水区蒲原地区周辺では2箇所。



蒲原地区における新たな拠点の検討

1. 検討地について



蒲原地区における新たな拠点の検討

2. 蒲原地区の特徴

写真：「ポタル蒲原」 KAMBARA15th

継承される東海道のまち並み



多彩な地形



生活に密着した産業



蒲原地区における新たな拠点の検討

3. 点在するまちを魅力を楽しんでもらう方法



蒲原地区における新たな拠点の検討

4. 広域のサイクルツーリズム（県モデルルート）との連携

世界クラスの資源群を巡る県モデルルートの設定 ～まだ知らない静岡に出会う～



SHIZUOKA CYCLING

<https://hellonavi.jp/cycling/>

静岡県文化・観光部スポーツ振興課

太平洋岸自転車道

宇津ノ谷「明治」のトンネル 潮騒橋(自転車歩行者道)

富士山1周ルート

国道469号(富士市) 路面表示イメージ

伊豆半島1周ルート

路面表示イメージ 県道沼津土肥線(沼津市)

浜名湖1周ルート

浜名湖周遊自転車道(浜松市西区) 浜名湖周遊自転車道(湖西市)

SHIZUOKA CYCLINGには、モデルルート以外の142の様々なサイクリングコースやレンタサイクル、ヒヤリハット箇所、バイクピットなどの情報を掲載

START

GOAL

富士山 1451m

富士SW

オリンピックロードレースコース

新富士駅 三島駅 熱海駅

静岡駅 清水港 土肥港

日本サイクルスポーツセンター

太平洋岸自転車道

伊豆半島1周ルート

サイクリストを惹きつける魅力あるルートとして、県モデルルートを設定し、県モデルルートにおける走行環境、受入環境、魅力づくり、情報発信を推進

5. 拠点整備の課題と解決策

拠点整備 の課題

- 大規模な集客施設整備への不安（コロナ禍における官民の体力低下）

解決策①

- 周遊拠点機能（サイクルツーリズム拠点）は、行政がミニマムで整備

- 地域振興機能（収益機能）は、民間が低投資で整備

手法

解決策②

トライアル・サウンディング（試行しながら必要機能の最適解を得る）

- 効果
- ・ テストマーケティングしながら、地域活性化できる
 - ・ 民間企業が過度に失敗を恐れず事業参入できる
 - ・ 期間中に集客状況を把握できる
 - ・ 真に必要な機能を洗練できる