

国道1号富士川周辺の人口動向

中間とりまとめ 参考資料

○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。



地図：地理院タイルに各種情報を追記して作成

出典：国勢調査(H27)

国道1号富士川周辺の産業特性

中間とりまとめ 参考資料

○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。



地図：地理院タイルに各種情報を追記して作成

出典：経済センサス(H26)

国道1号富士川周辺の観光特性

中間とりまとめ 参考資料

- 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」

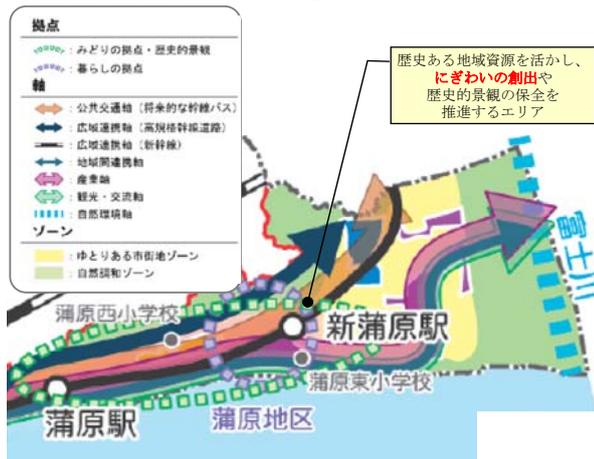
国道1号富士川周辺の地域の将来像

中間とりまとめ 参考資料

- 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。

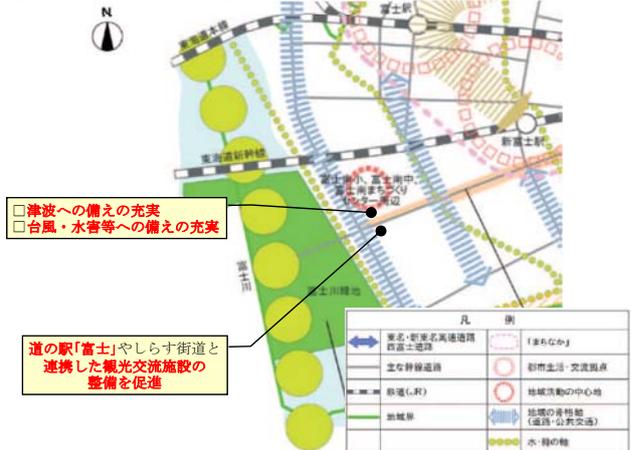
- 計画名称：静岡市都市計画マスタープラン
- 策定年月：平成28年4月
- 地域の将来像：
 - 第5章 区別構想 5-4. 清水区
 - 1 清水区のまちづくりの目標
 - 地域の魅力を活かしたまちづくり
 - 地域と連携したまちづくり
 - 3 清水区における集約連携型都市構造の実現に向けた取組み
 - ①拠点 ■みどりの拠点・歴史的景観
 - ・東海道歴史街道の蒲原宿、由比宿、興津宿、江尻宿、薩埵峠は、歴史ある地域資源を活かし、にぎわいの創出や歴史的景観の保全を推進します。

【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号富士川周辺の交通状況

中間とりまとめ 参考資料

○交通量は、東西方向では新東名高速道路・東名高速道路と国道1号がそれぞれ4万台/日、南北方向では国道139号(西富士道路含む)が4万台/日以上。
 ○国道1号は大型車混入率が20%以上と高く、混雑度は1.29~1.70と高い。



道の駅「富士」の構造

中間とりまとめ 参考資料

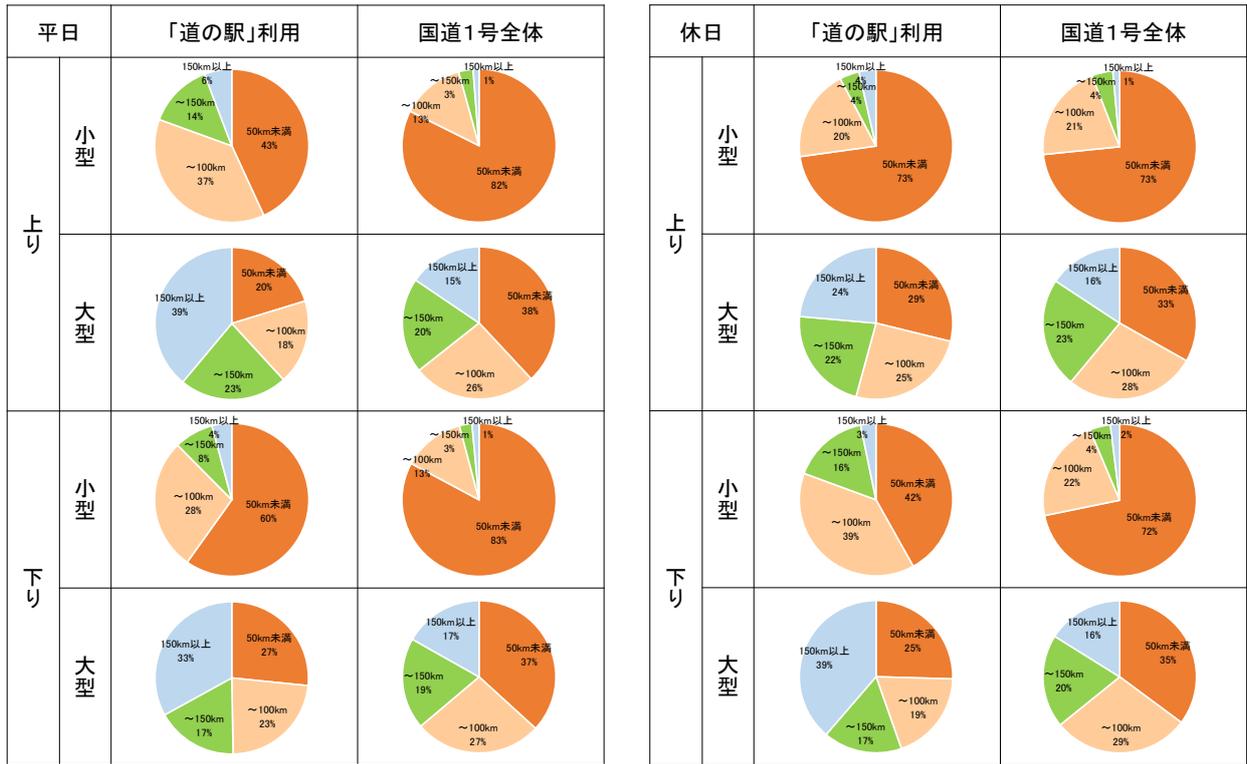
○道の駅「富士」は上下線の駐車場が分離し、駐車マスを共有できない構造となっている。



道の駅「富士」を利用する車両のトリップ長

中間とりまとめ 参考資料

○道の駅「富士」を利用する車両は、国道1号新富士川橋を利用する車両と比べトリップ長が長いいため、道の駅「富士」は休憩施設として利用されている。



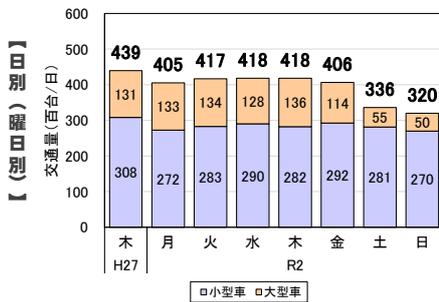
出典：ETC2.0プローブデータ(R2.10)

道の駅「富士」の利用状況

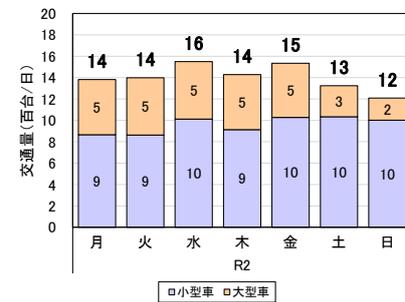
中間とりまとめ 参考資料

○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。

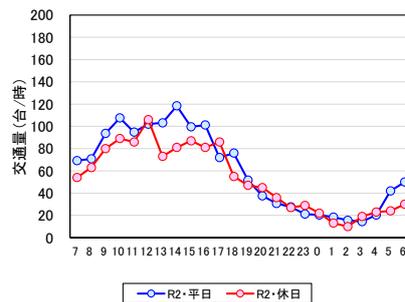
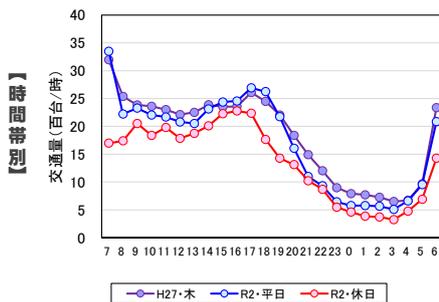
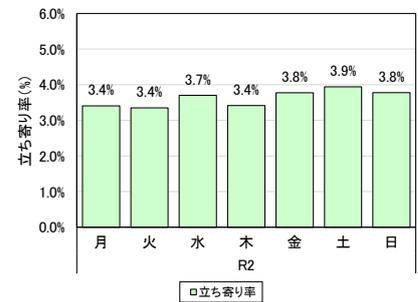
■道の駅「富士」の前面交通量



■道の駅「富士」の利用交通量



■道の駅「富士」の立ち寄り率



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))

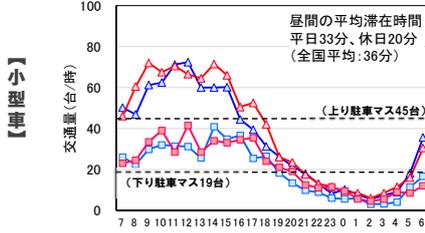
道の駅「富士」の利用状況

中間とりまとめ 参考資料

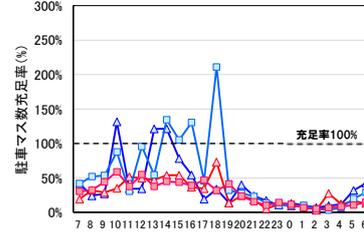
○昼間の時間帯において小型車大型車ともに、駐車マスの充足率が100%を越えていることにより、立ち寄り率が全国平均より低い状況となっていることを踏まえ、拡張により所要の休憩機能を確保することについて検討が必要。

地域振興施設営業時間 上り 9:00~20:00 下り 10:00~20:00

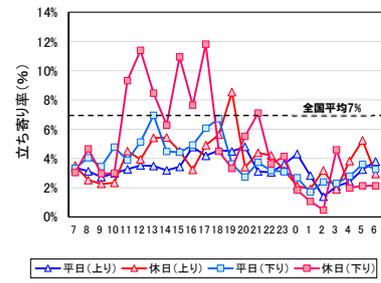
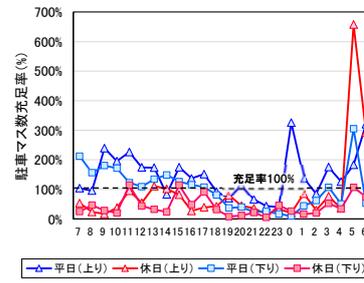
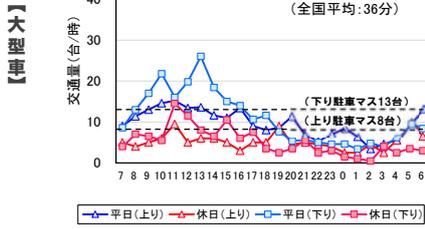
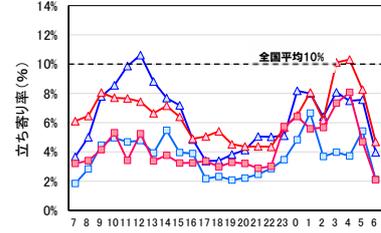
■時間別利用交通量



■駐車マス数の時間別充足率



■時間別立ち寄り率



出典: 利用交通量 R2調査結果(R2.12.9(水)~12.16(水))
滞在時間 ETC2.0プローブデータ(R2.10)

時間別充足率: 利用交通量 × (滞在時間[分] / 60分) / 駐車マス
出典: 交通量 R2調査結果(R2.12.9(水)~12.16(水))
滞在時間 ETC2.0プローブデータ(R2.10)

※全国平均: 第4回新「道の駅」あり方検討会 休憩型施設
出典: 交通量 R2調査結果(R2.12.9(水)~12.16(水))

駐車マス数[主要駅との比較]

中間とりまとめ 参考資料

○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} (目的地的化を 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「まくらぎの里こが」 (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、進んだ目的地的化により、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

出典: 「現状駐車マス」全国「道の駅」連絡会HP、東北地方整備局HP(道の駅「安達」)、「前面交通量」平成27年度全国道路・街路交通情勢調査

○富士川右岸側の休憩施設は道の駅「宇津ノ谷峠」のみであり、富士川右岸河川敷や蒲原地区の民有地に駐車する車両がみられるため、蒲原地区の拠点整備の活用や連携のあり方について検討が必要。



蒲原地区における新たな拠点の検討

静岡市資料

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 <ul style="list-style-type: none"> ・ 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加できる ・ 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

国道1号由比興津地区の越波被災による通行止め

中間とりまとめ 参考資料

○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

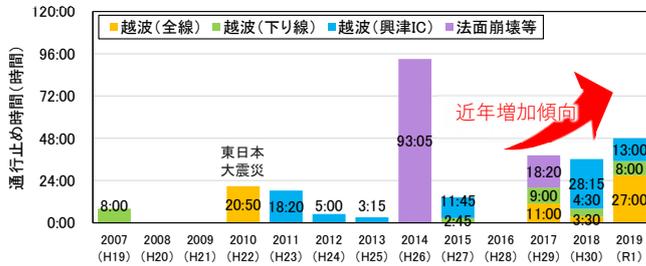


動画 (Twitter)



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】



国道1号の強風による通行止め

中間とりまとめ 参考資料

○国道1号富士由比バイパスの新富士川橋周辺では、台風時の強風により車両の横転が発生。
 ○平成30年9月末の台風24号接近時には、新富士川橋等において車両が横転し、早川交差点～蒲原東IC間を通行止めし、復旧作業を実施(上り線 10月1日2:00～5:30、下り線 10月1日2:00～10:00)。



国道1号通行止め時における道路利用者の流動

中間とりまとめ 参考資料

- 富士川左岸側では、待避場所を確保できない交通の周辺道路への迂回が発生するとともに、旧道への迷い込みを誘発している。
- 新東名への広域迂回その他、事前通行規制区間を有する国道52号を利用した迂回が発生しており、災害時における広域迂回の改善について検討が必要。



広域迂回発生時の迂回ルート上の渋滞状況

中間とりまとめ 参考資料

- 富士川右岸側では、通行止めに気づかないまま流入した車両による滞留が発生し、静清バイパス上まで連続している他、新東名への迂回を図る交通が集中し、新東名および清水連絡路において渋滞が発生している。



緊急時における交通の国道1号旧道への迷い込み

中間とりまとめ 参考資料

- 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。



下り線駐車場は新富士川橋にしか退出できないため、緊急時は閉鎖

国道1号富士川周辺の浸水想定

中間とりまとめ 参考資料

- 富士川の洪水時の浸水は、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。



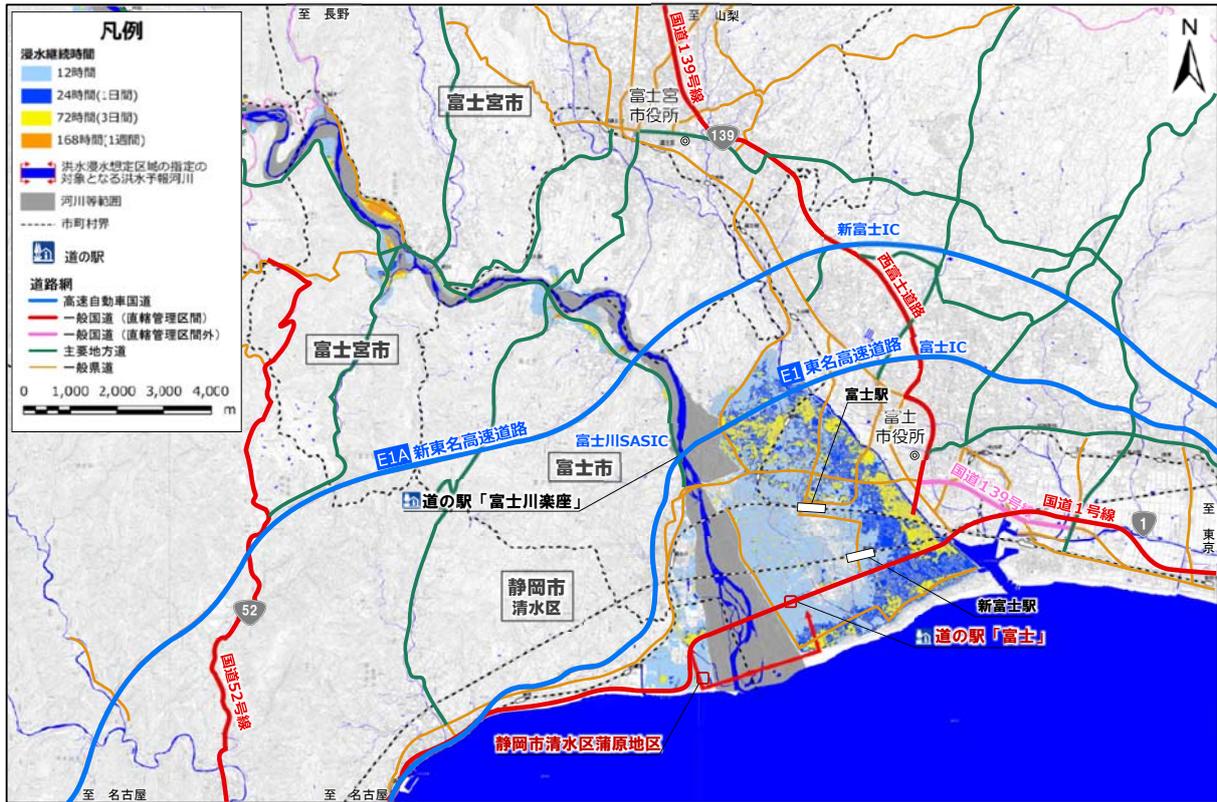
地図：地理院タイルに各種情報を追記して作成

出典：国土数値情報（洪水浸水想定〔想定最大規模〕）、原典資料：関東地方整備局データ（H29.3）

国道1号富士川周辺の浸水想定

中間とりまとめ 参考資料

○富士川の洪水時の浸水は、道の駅「富士」・静岡市清水区蒲原地区は、ともに浸水継続時間が12時間以下。



出典：甲府河川国道HP（洪水浸水想定区域図（浸水継続時間）【想定最大規模】）

国道1号富士川周辺の津波浸水想定

中間とりまとめ 参考資料

○南海トラフ巨大地震による津波浸水は、海岸部および潤井川河口部で発生するものの、道の駅「富士」・静岡市清水区蒲原地区は津波浸水想定区域外である。



地図：地理院タイルに各種情報を追記して作成

出典：国土数値情報（津波浸水想定）、原典資料：静岡県津波浸水想定について（平成25年11月公表）

○道の駅「富士」は防災機能を有していない。

■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	防災機能の強化を促進	—	—	—	—
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。



◆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。



◆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。



◆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。



◆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。



国道1号富士川周辺における休憩・防災機能強化の可能性

○道の駅「富士」においては、富士川の破堤等の大規模なハザードを除けば被災は想定されないため、休憩・防災機能強化を進めることは妥当。

○静岡市清水区蒲原地区においては、富士川の破堤、地震時の津波による被災が想定される一方で、強風などのハザードでは道路利用者の一時退避場所として活用可能であるため、蒲原地区の拠点整備の検討と連携しつつ、防災機能強化のあり方について検討を深める。

ハザード	被災想定	国道1号上り線側 静岡市清水区蒲原地区	国道1号下り線側 道の駅「富士」
高潮(越波)	・国道1号静岡市清水区(由比・興津地区)にて、越波による通行止めが想定	—	・被災は想定されないため、利用可能
強風	・国道1号新富士川橋、高浜IC付近にて、強風による車両横転が想定	・道路利用者の一時待避場所として活用可能。	・被災は想定されないため、利用可能
浸水	・富士川の洪水氾濫時、清水区蒲原地区、道の駅「富士」とともに浸水深0.5~3.0m、浸水継続時間が12時間以下	・浸水継続時間は12時間以下であり、早期復旧が可能であるが、浸水が想定されるため、拠点利用について要検討	・浸水継続時間は12時間以下であり、早期復旧が可能であるが、浸水が想定されるため、拠点利用について要検討
地震・津波	・津波浸水想定区域外	・堤防が近接しており、破堤が懸念されるため、拠点利用について要検討	・被災は想定されないため、利用可能