

静岡県における新広域道路交通計画 ～交通・防災拠点計画～

(1) 将来像（目指すべき姿）

「静岡県新広域道路交通ビジョン」より、本県の広域道路交通に関する取組を通じて、平常時・災害時を問わない、滞りのない対流を形成するため、本県の将来像を以下のとおり定めた。

＜静岡県の将来像＞

1. 多様な個性に彩られたブロック都市圏の地方創生の実現
2. 経済の持続的な発展による豊かな暮らしの実現
3. 誰からも憧れられ、国内外から多くの人々が訪れる地域の実現
4. 災害に強く安全で安心な地域づくりの実現

(2) 将来像実現に向けた取組

現状の課題への対応や従来の需要追従型の視点に基づく取組のみならず、都市・地域構造の変革を促すような需要誘導型の視点を踏まえて検討された本県の将来像の実現に向けて、立体道路制度の活用による空間再編や総合交通ターミナルの整備等も含めた地域における中心的な役割を担う主要鉄道駅等の交通拠点のモーダルコネクットの強化策に関する計画として「交通拠点計画」を策定した。

また、災害時の物資輸送や避難等の主要な拠点となる「道の駅」や都市部の交通拠点等について、各交通機関の被災状況や通行可能路線などの災害情報の集約・発信に加え、非常電源や貯水槽、備蓄設備、仮設トイレなどの防災施設の整備など、ソフト・ハードを含めた防災機能の強化策に関する計画として「防災拠点計画」を策定した。

1) 交通拠点計画

環境負荷の低減やドライバー不足の課題に対して、国際競争力を保持しつつも、サステイナブル（持続可能）な物流・人流を実現するためには、輸送・移動を支える交通インフラ整備の拡充とともに、大量輸送が可能で環境負荷の低い手段への転換（モーダルシフト）および輸送障害の発生時にも速やかに対応可能とする複数の輸送手段を確保する交通インフラ間の結節強化の重要性が増している。

このように物流および人流における空港・港湾・鉄道等と道路ネットワークとのモーダルコネクット（交通モード間連携）の強化や交通拠点への直結を促す施策が必要とされ、発展目覚ましい情報通信技術を取り込みながら、今までにない使われ方や新しい付加価値を創造し、地域経済・産業の活性化や生活の質の向上に資する視点が必要とされる。

このため、高速道路のサービスエリア(SA)やパーキングエリア(PA)や道の駅などが持つ機能を有効活用していくとともに、陸・海・空の多様な交通モードと道路との結節機能を高め快適な移動を実現する。

また、各交通機関（鉄道、バス、船舶等）との連携強化によるシームレス（継ぎ目がない）な移動環境を整えるとともに、鉄道駅や港湾などの旅客受入機能強化と利用促進に取り組み、利用者へのサービスの向上に繋げていく。

■交通拠点計画一覧表

| 都道府県 政令市名 | 所在地 (市区町村) | 計画名等 | 拠点名 | 現状と課題 | 強化策 | 関連する交通モード | | | | | | | | | | | | |
|--------------|---------------|---------------------------|-----------------|---|---|-----------|----|-----|---------------------------------------|-------------------------|------|-----|----|----|-----|--|---|---|
| | | | | | | 接続拠点 | | | | | 交通手段 | | | | | | | |
| | | | | | | 港 | 空港 | 鉄道駅 | S A / P C 高速 I C | バス ター ミ ナ ル | 船舶 | 飛行機 | 鉄道 | バス | 自動車 | | | |
| 静岡県 | 沼津市 | 沼津市地域公共交通網形成計画 | JR沼津駅 | 公共交通(鉄道・バス・タクシー)と一般送迎車・自転車の交通結節点となっている沼津駅では、各交通モードのサービス水準は一定程度あるものの、運行情報や案内などが統一されておらず、利用者にとってわかりづらいものとなっている。 | 誰もがわかりやすく使いやすい公共交通の利用環境を整える。(沼津駅バスターミナルを先行方面別に再編、ターミナル発着バスのダイヤ調整、バス停の案内表示、デザインの統一、デジタルサイネージの設置) | | | | ◎ | | | | | | ◎ | | | |
| 静岡県 | 富士市 | 富士駅北口第一地区第一種市街地再開発事業(準備) | JR富士駅 | 交通結節点機能の強化と公共交通利用者の利便性向上が求められている。 | 富士駅北口第一地区の市街地再開発事業に併せ、富士駅北口駅前広場の空間再編を予定しており、立体道路制度または立体都市計画制度を検討している。 | | | | ◎ | | | | | | ◎ | | | |
| 静岡市 | 静岡市 | 静岡駅交通結節点機能強化検討 | JR静岡駅 | 静岡駅周辺において、バス停の分散による利便性の低下、観光バスの滞留空間の欠如、次世代モビリティの受け入れスペースの確保等の課題があるほか、北口・南口駅前広場において、バス、タクシー及び一般車の輻輳が発生しており、駅周辺の交通機能の再編が必要。 | リニア開通に伴う東海道新幹線のひかり増便による利便性向上を契機に、静岡駅の交通結節点機能強化を図る。 | | | | ◎ | | | | | | ◎ | | ◎ | |
| 静岡市 | 静岡市 | 静岡市大谷・小鹿地区まちづくりグランドデザイン | 日本平久能山SIC周辺開発 | 東名高速道路 日本平久能山SICが開通し、市街地へのアクセス性が高く、市内に残された希少な非都市的平坦地を最大限活用し、企業立地及び賑わい拠点形成を図る。 拠点形成による交通量の増大による混雑が懸念される。 | 「恩田原・片山土地区画整理事業」「宮川・水上土地区画整理事業」による新産業拠点基盤整備賑わい交流拠点として、土地区画整理事業による基盤整備を想定 モビリティハブの構築 | | | | | | | | | | | | ◎ | |
| 静岡県 | 島田市 | 六合駅駅前広場整備事業 | JR六合駅 | 駅前広場の一般待機場の不足、非バリアフリー化及び雨天時の待合スペースの未整備が課題となっている。 | 南北駅前広場のバリアフリー化及び乗降場の整備 | | | | ◎ | | | | | | ◎ | | | |
| 静岡県 | 島田市 | 島田金谷インターチェンジ周辺賑わい交流拠点実施計画 | 島田金谷IC周辺賑わい交流拠点 | IC直近の優れた交通利便性を活かし、交流人口の拡大により地域振興を図る必要がある。 | 大井川鐵道新駅、マルシェ、カフェ、子どもの遊び場、テナント、レストラン、観光拠点を設置。(「KADODE OIIGAWA」、「門出駅」、「おおいなび」。令和2年11月開業)開業。新東名一時退出を検討中。 | | | | ◎ | ◎ | | | | | ◎ | | | ◎ |
| 浜松市 | 浜松市 | 浜松駅周辺改良基本構想 | JR浜松駅 | 近年のJR浜松駅の乗降客数、中心市街地居住人口、日歩行者交通量の増加に対応するため、駅周辺の歩行空間の連続性・快適性のさらなる向上を図る必要がある。 | 北口駅前広場(バスターミナル)については、駅前広場と「まち」との連続性を向上させるため、主要な歩行導線におけるバリアフリー化を推進 | | | | ◎ | | | | | | ◎ | | | ◎ |

2) 防災拠点計画

災害時においては、一時避難場所や復旧支援活動の拠点として、地域防災計画等で位置付けられた広域物資拠点等に加えて、「道の駅」や「高速道路のサービスエリア(SA)・パーキングエリア(PA)」等における防災機能の強化を図る必要がある。

「道の駅」では、災害時に求められる地域の防災機能に応じて、施設整備、BCPの策定、防災訓練など災害時における機能確保に向けた着実な準備を進めていく。

特に、広域的な防災拠点機能を持つ「道の駅」では、外国人観光客を含めた、住民や道路利用者に、他の防災施設と連携しながら安全・安心な場所を提供するとともに、警察等の活動拠点や緊急物資等の輸送拠点としての機能強化を図る。

このような取組に加え、災害時に人命救助や救援活動の拠点となる防災拠点における実行体制や広域応援体制をより強力なものとするため、地域防災拠点（「道の駅」、病院等）へのアクセス強化や機能強化を通じて、災害への対応力を向上させる。

■防災拠点計画一覧表

| 都道府県 政令市名 | 計画名等 | 拠点名 | 現状と課題 | 強化策 | 所在地 |
|--------------|---|----------------------------|--|--------------------------------|------------|
| 静岡県 | | 道の駅富士 (国道1号) | 災害時、道路利用者の受け入れが見込まれるため、施設・体制が必要 | 災害時の機能確保に向けた施設・体制等を整備 | 富士市 |
| 静岡県 | | 道の駅宇津ノ谷峠 (国道1号) | 災害時、道路利用者の受け入れが見込まれるため、施設・体制が必要 | 災害時の機能確保に向けた施設・体制等を整備 | 静岡市 藤枝市 |
| 静岡県 | | 道の駅掛川 (国道1号) | 災害時、道路利用者の受け入れが見込まれるため、施設・体制が必要 | 災害時の機能確保に向けた施設・体制等を整備 | 掛川市 |
| 静岡県 | | 道の駅潮見坂 (国道1号) | 災害時、道路利用者の受け入れが見込まれるため、施設・体制が必要 | 災害時の機能確保に向けた施設・体制等を整備 | 湖西市 |
| 静岡県 | | 道の駅すばしり (国道138号) | 災害時、道路利用者の受け入れが見込まれるため、施設・体制が必要 | 災害時の機能確保に向けた施設・体制等を整備 | 御殿場市 |
| 静岡県 | 南海トラフ地震における静岡県広域受援計画 (H29.12改訂版)における広域進出拠点 | 道の駅朝霧高原 (国道139号) | 災害時、警察の広域進出拠点としての施設・体制が必要 災害時、道路利用者の受け入れが見込まれるため、施設・体制が必要 | 広域物資輸送拠点に必要な機能を発揮するための施設・体制を整備 | 富士宮市 |
| 静岡県 | | 道の駅ふじおやま (国道246号) | 災害時、道路利用者の受け入れが見込まれるため、施設・体制が必要 | 災害時の機能確保に向けた施設・体制等を整備 | 小山町 |
| 静岡県 | | 道の駅伊豆月ヶ瀬 (伊豆縦貫道、国道414号) | 災害時、道路利用者の受け入れが見込まれるため、施設・体制が必要 | 災害時の機能確保に向けた施設・体制等を整備 | 伊豆市 |
| 静岡県 | 南海トラフ地震における静岡県広域受援計画 (H29.12改訂版)における救助活動拠点 | 道の駅花の三聖苑伊豆松崎 ((主)下田松崎線) | 災害時、救助活動拠点としての施設・体制が必要 災害時、道路利用者の受け入れが見込まれるため、施設・体制が必要 | 災害時の機能確保に向けた施設・体制等を整備 | 松崎町 |
| 静岡県 | | 道の駅開国下田みなと (国道135号) | 災害時、道路利用者の受け入れが見込まれるため、施設・体制が必要 | 災害時の機能確保に向けた施設・体制等を整備 | 下田市 |
| 静岡県 | 南海トラフ地震における静岡県広域受援計画 (H29.12改訂版)における救助活動拠点 | 道の駅下賀茂温泉湯の花 (国道136号) | 災害時、救助活動拠点としての施設・体制が必要 災害時、道路利用者の受け入れが見込まれるため、施設・体制が必要 | 災害時の機能確保に向けた施設・体制等を整備 | 南伊豆町 |
| 静岡県 | | 道の駅伊東マリンタウン (国道135号) | 災害時、道路利用者の受け入れが見込まれるため、施設・体制が必要 | 災害時の機能確保に向けた施設・体制等を整備 | 伊東市 |
| 静岡県 | | 道の駅天城越え (国道414号) | 災害時、道路利用者の受け入れが見込まれるため、施設・体制が必要 | 災害時の機能確保に向けた施設・体制等を整備 | 伊豆市 |
| 静岡県 | | 道の駅伊豆のへそ (国道414号) | 災害時、道路利用者の受け入れが見込まれるため、施設・体制が必要 | 災害時の機能確保に向けた施設・体制等を整備 | 伊豆の国市 |

■防災拠点計画一覧表

| 都道府県 政令市名 | 計画名等 | 拠点名 | 現状と課題 | 強化策 | 所在地 |
|--------------|------|-----------------------------|---------------------------------|------------------------|------|
| 静岡県 | | 道の駅くるら戸田 ((主)修善寺戸田線) | 災害時、道路利用者の受け入れが見込まれるため、施設・体制が必要 | 災害時の機能確保に向けた施設・体制等を整備 | 沼津市 |
| 静岡県 | | 道の駅伊豆ゲートウェイ函南 ((国道136号) | 災害時、道路利用者の受け入れが見込まれるため、施設・体制が必要 | 災害時の機能確保に向けた施設・体制等を整備 | 函南町 |
| 静岡県 | | 道の駅富士川楽座 ((主)富士川身延線) | 災害時、道路利用者の受け入れが見込まれるため、施設・体制が必要 | 災害時の機能確保に向けた施設・体制等を整備 | 富士市 |
| 静岡県 | | 道の駅玉露の里 ((一)静岡朝比奈藤枝線) | 災害時、道路利用者の受け入れが見込まれるため、施設・体制が必要 | 災害時の機能確保に向けた施設・体制等を整備 | 藤枝市 |
| 静岡県 | | 道の駅フォーレなかかわね茶茗館 (国道362号) | 災害時、道路利用者の受け入れが見込まれるため、施設・体制が必要 | 災害時の機能確保に向けた施設・体制等を整備 | 川根本町 |
| 静岡県 | | 道の駅奥大井音戯の郷 ((主)川根寸又峡線) | 災害時、道路利用者の受け入れが見込まれるため、施設・体制が必要 | 災害時の機能確保に向けた施設・体制等を整備 | 川根本町 |
| 静岡県 | | 道の駅川根温泉 ((主)藤枝天竜線) | 災害時、道路利用者の受け入れが見込まれるため、施設・体制が必要 | 災害時の機能確保に向けた施設・体制等を整備 | 島田市 |
| 静岡県 | | 道の駅風のマルシェ (国道150号) | 災害時、道路利用者の受け入れが見込まれるため、施設・体制が必要 | 災害時の機能確保に向けた施設・体制等を整備 | 御前崎市 |
| 浜松市 | | 道の駅天竜相津花桃の里 (国道152号) | 災害時、道路利用者の受け入れが見込まれるため、施設・体制が必要 | 災害時の機能確保に向けた施設・体制等を整備 | 浜松市 |
| 浜松市 | | 道の駅いっぶく処横川 (国道362号) | 災害時、道路利用者の受け入れが見込まれるため、施設・体制が必要 | 災害時の機能確保に向けた施設・体制等を整備 | 浜松市 |
| 浜松市 | | 道の駅くま水車の里 ((主)天竜東栄線) | 災害時、道路利用者の受け入れが見込まれるため、施設・体制が必要 | 災害時の機能確保に向けた施設・体制等を整備 | 浜松市 |
| 静岡県 | | 新東名高速道路 (仮称)小山パーキングエリア | 災害に備え、被害の最小化を図るための施設・体制が必要 | ヘリポートの整備等、地域の防災拠点機能の強化 | 小山町 |

交通・防災拠点計画 「交通拠点」

交通拠点：清水港 国際旅客船拠点形成計画

○陸海空の交通を含むモーターダルの強化や、交通拠点への直結を促す施策が必要とされ、新たな付加価値として世界の人々の交流の拡大を図ることにより、地域経済の活性化という視点が重要なことから、静岡県では、国際クルーズ船の寄港拠点形成に向け、「清水港国際旅客船拠点形成計画」を策定し、交通拠点の機能強化を図っている。

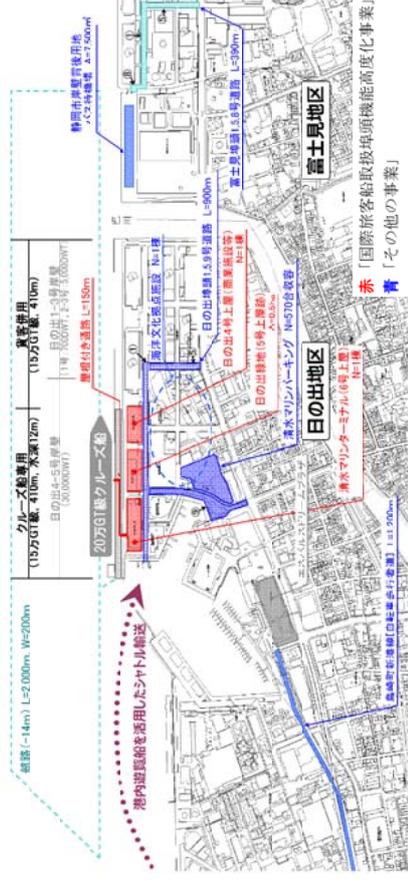
■ 利便性・交通状況

- 近年、国際クルーズ船の寄港が増えており、交流拠点としての位置付けが増している。
- 一方で、増え続けるクルーズ船の寄港に対応した港湾施設及び周辺交通環境の脆弱性が顕在化している。

■ 強化策

- 国際旅客船拠点形成港湾にふさわしい施設整備を推進（国際旅客ターミナル、臨港道路、バス乗降場、駐車場の整備等）

<計画平面図>



出典：清水港 国際旅客船拠点形成計画 2017年12月 静岡県
 「図-4 国際旅客船取扱埠頭機能高度化事業等において整備する施設位置図」

<イメージ図>



出典：静岡県港湾局HP 「清水港 国際旅客船拠点形成計画」を策定しました

| 関連する交通モード | | | | | | | | | | | |
|-----------|----|------|------------------|-------------------|-------|----|-----|----|----|-----|---|
| 接続拠点 | | 交通手段 | | | | | | | | | |
| 港 | 空港 | 鉄道駅 | S A P A | 高速 I C A | ターミナル | 船舶 | 飛行機 | 鉄道 | バス | 自動車 | |
| ◎ | | | | | | ◎ | | | | | ○ |

交通・防災拠点計画 「交通拠点」

交通拠点：清水港（清水港港湾計画）

○陸海空の交通を含むモーターダルの強化や、交通拠点への直結を促す施策が必要とされ、新たな付加価値の創造により、県内の物流・産業の活性化に資する視点が重要なことから、静岡県では、海上輸送網の拡充と効率的にサービスを提供する物流システム構築に向け、「清水港港湾計画」を改定し、交通拠点としての機能強化を図っている。

■ 利便性・交通状況

- 清水港は県内の物流・産業を担う国際拠点港湾
- 近年の社会情勢の変化に対応した施設整備が求められている。
- 港の後背地には充実した高速道路網が整備されている。

■ 強化策

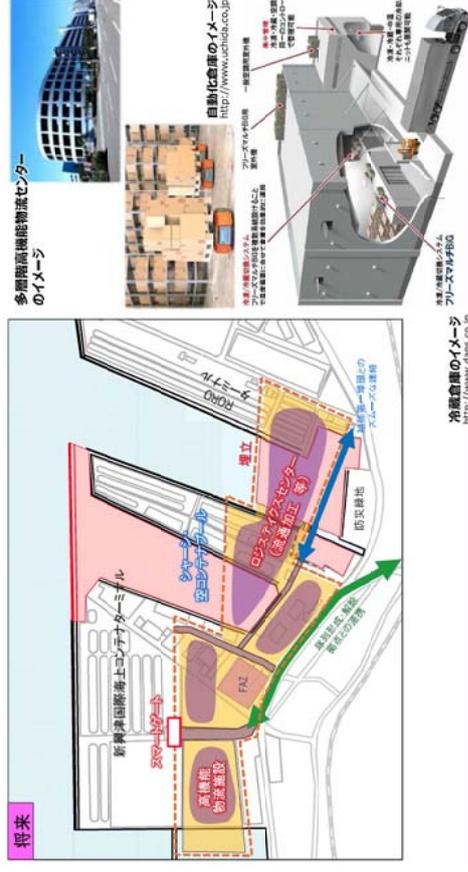
- 令和2年度末に港湾計画を改訂予定。コンテナターミナルの拡張、RORO船ターミナルなどを計画に位置付ける
- 令和2年2月に「新興津国際物流センター」（特定流通業務施設）が完成
- 令和2年3月に大型コンテナクレーンの整備完了

<コンテナターミナルの形成>



出典：清水港長期構想 令和元年8月 静岡県交通基盤部港湾局

<共同物流倉庫>



出典：清水港長期構想 令和元年8月 静岡県交通基盤部港湾局

関連する交通モード

| 接続拠点 | | 交通手段 | | | | | | | | |
|------|----|------|------------------|---------------|-------|----|-----|----|----|-----|
| 港 | 空港 | 鉄道駅 | S A P A | 高速 IC A | ターミナル | 船舶 | 飛行機 | 鉄道 | バス | 自動車 |
| ◎ | | | | | ◎ | | | | | ◎ |

交通・防災拠点計画 「交通拠点」

交通拠点：JR沼津駅（沼津市地域公共交通網形成計画）

○陸海空の交通を含むモーターダルの強化や、交通拠点への直結を促す施策が必要とされ、新たな付加価値の創造により、地域経済・産業の活性化に資する視点が重要なことから、沼津市では、持続可能な地域公共交通の確保・維持・改善を図るため、「沼津市地域公共交通網形成計画」を策定し、交通拠点の機能強化を図っている。

■ 利便性・交通状況

- 公共交通（鉄道・バス・タクシー）と一般送迎車・自転車の交通結節点となっている沼津駅では、各交通モードのサービス水準は一定程度あるものの、運行情報や案内などが統一されず、利用者にとってわかりづらいものとなっている。

■ 強化策

- 誰もがわかりやすく使いやすい公共交通の利用環境を整える。（沼津駅バスターミナルを先行方面別に再編、ターミナル発着バスのダイヤ調整、バス停の案内表示、デザインの統一、運行情報のオープンデータ化、デジタルサイネージの設置）

| 関連する交通モード | | 交通手段 | | | | | | | | |
|-----------|---|------------------|----------|-------|----|----|-----|----|----|-----|
| 接続拠点 | | S A P A | 高速 IC | ターミナル | バス | 船舶 | 飛行機 | 鉄道 | バス | 自動車 |
| 空港 | ◎ | | | | | | | ◎ | ○ | ○ |
| 鉄道駅 | | | | | | | | | | |
| 自動車 | | | | | | | | | | |

<バスターミナル再編のイメージ>



<運行情報のオープンデータ化のイメージ>

- 運行情報のオープンデータ
 - ・国土交通省が平成29年3月に策定した「標準的なバス情報フォーマット (GTFS)」に基づきデータを整備し、オープンデータとして公開していくことで、多様な主体によるバス情報の活用を促進し、バスの利用機会の創出を図ります。



交通・防災拠点計画 「交通拠点」

交通拠点：静岡駅交通結節点機能強化検討

○地域の主要な交通拠点に関する道路と各交通機関の連携強化の計画

<交通結節点機能の強化>

■ 利便性・交通状況

- 平成 6 年南口駅前広場暫定整備完了、供用開始。
- 平成20年北口駅前広場再整備完了、供用開始。
- 路線バス停留所が分散しており利便性が低い。
- 次世代交通の受入れスペースがない。
- リニア開通に伴う新幹線のダイヤ改正により静岡駅の停車本数の増便が想定される。

【北口広場】

- 前面道路である国道 1 号により、歩行者導線が分断されている。
- 地下に設置されている機械式駐車場施設の更新。
- 中心市街地に直結するため、利用頻度が高い。
- 隣接交通広場（しずまちエリア）の有効活用検討。

【南口広場】

- バス、タクシー、一般車が混在し、慢性的に交通渋滞が発生。
- 観光バスの停車スペースがなく、アクセス道路の路肩に停車。
- 周辺土地利用に低未利用地が多く、開発ポテンシャルが高い。

■ 強化策

- 静岡駅周辺交通機能の再編による、交通結節機能の強化を図る。
- 限られた駅前用地の有効活用とモータルコネクタ強化の両立を図るため、官民連携による立体的な施設配置方を検討中。
- 必要な駅前広場機能の確保と周辺開発の誘導により、次世代交通による移動サービス拡充にも対応する交通結節機能の強化と周辺土地の高度利用転換を図る。



| 関連する交通モード | | 交通手段 | |
|-----------------|---|-------|---|
| 港 | | 飛行機 | ◎ |
| 空港 | | 船舶 | |
| 鉄道駅 | ◎ | ターミナル | ○ |
| S A P A / I C A | | バス | ○ |
| 自動車 | | 鉄道 | ◎ |
| | | バス | ○ |
| | | 自動車 | ○ |

交通・防災拠点計画 「交通拠点」

交通拠点：静岡市大谷・小鹿地区まちづくりランドデザイン

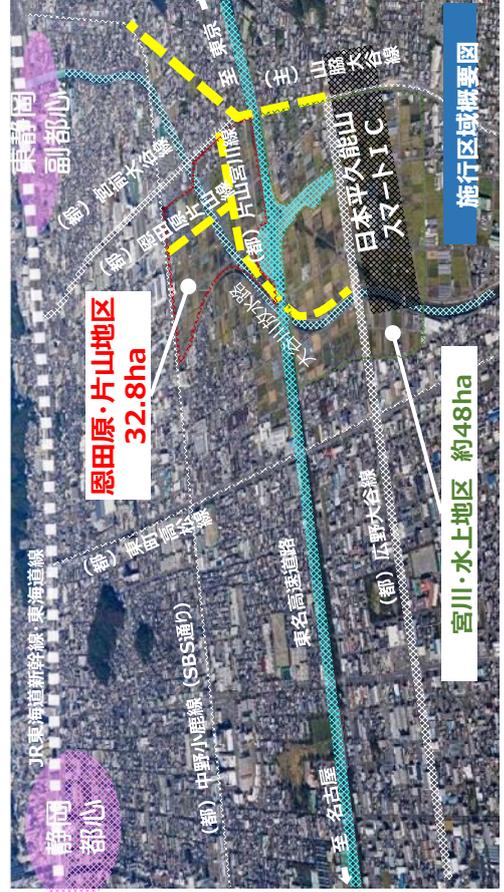
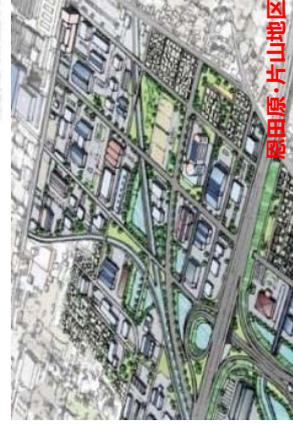
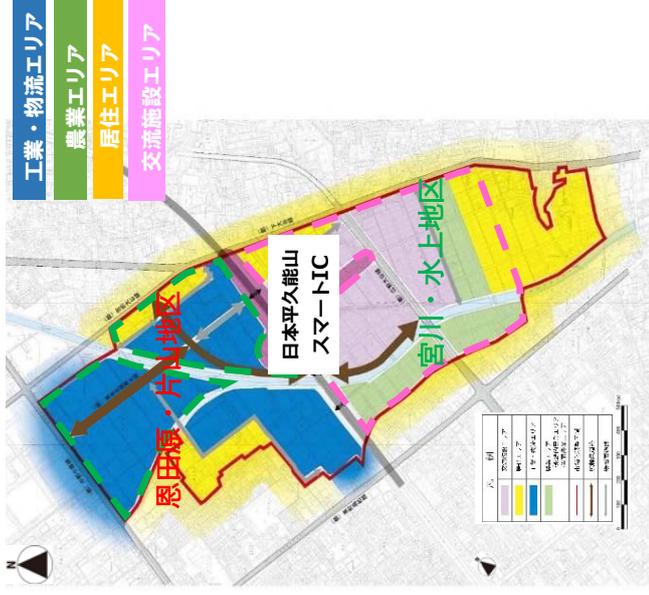
○地域の主要な交通拠点に関する道路と各交通機関の連携強化の計画

■ 利便性・交通状況

- 市内に残された希少な非都市的平坦地。
- 東名高速道路が地区の中央を東西に横断。
- 地区内に令和元年9月に日本平久能山SICが開通。
- 道路整備を進める主要南北軸の(主)山脇大谷線に隣接した地区。
- 中心市街地や世界文化遺産 三保松原など主要観光地へのアクセス性が高い。

■ 強化策

- 交流、工業、物流、居住、農業機能を併せ持つ「活発に交流し、価値を創り合う創造型産業のまち」の実現。
- 地区北側は、恩田原・片山土地区画整理事業により新産業拠点としての基盤整備。工業・物流系の企業誘致を推進する。
- 地区南側は、賑わい交流の拠点として、土地区画整理事業による基盤整備を目指す。
- 新東名、国道1号バイパス、国道1号、国道150号を結ぶ主要南北軸の(主)山脇大谷線の整備促進。
- 企業立地及び賑わい拠点形成により交通量増大による渋滞が懸念されることから、モビリティハブの構築も含め検討中



| 接続拠点 | | 交通手段 | | | | | |
|-------|---|------|--|----|--|-----|---|
| 港 | | 飛行機 | | バス | | 自動車 | ◎ |
| 空港 | | 船舶 | | 鉄道 | | バス | ○ |
| 鉄道駅 | | 飛行機 | | 鉄道 | | バス | ○ |
| SAP | ◎ | 飛行機 | | 鉄道 | | バス | ○ |
| ターミナル | | 飛行機 | | 鉄道 | | バス | ○ |

交通・防災拠点計画 「交通拠点」

交通拠点：島田金谷IC周辺賑わい交流拠点（島田金谷インターチェンジ周辺賑わい交流拠点実施計画）

○陸海空の交通を含むモーターダルクネクトの強化や、交通拠点への直結を促す施策が必要とされ、新たな付加価値の創造により、地域経済・産業の活性化に資する視点が重要なことから、島田市では、都市活力の維持・向上を図るため、官民連携により、「島田金谷インターチェンジ周辺賑わい交流拠点実施計画」を策定し、交流拠点を整備している。

■ 利便性・交通状況

- 新東名高速道路 島田金谷インターチェンジ直近の優れた交通利便性を活かし、交流人口の拡大により地域振興を図る必要がある

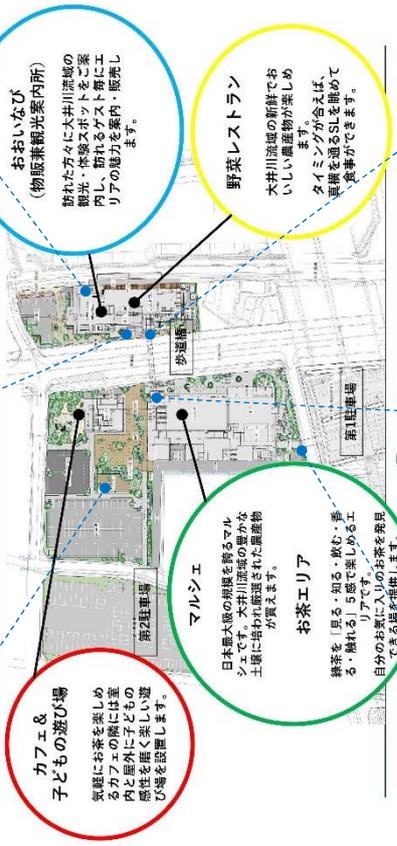
■ 強化策

- 無料駐車場・駐輪場整備。
- 大井川鐵道新駅（門出駅）令和2年11月開業
- 新東名高速道路からの一時退出を検討中。
- 物販飲食施設（KADODE OOIGAWA）、大井川流域観光拠点（おおいなび）令和2年11月開業

<賑わい交流拠点 施設配置状況>



施設ゾーニング



KADODE OOIGAWA 提供資料

出典：島田市ホームページ

| 関連する交通モード | | 交通手段 | | | | |
|-----------|----|------|-----------|-------|----|-----|
| 港 | 空港 | 鉄道駅 | 接続拠点 | 飛行機 | 船舶 | 自動車 |
| | | | S高速 / P A | ターミナル | バス | バス |
| | | | ○ ◎ | ○ | ○ | ◎ |

交通・防災拠点計画 「防災拠点」

防災拠点事例：「道の駅」朝霧高原

○「道の駅」は、災害時において地域の避難所や広域的な活動拠点として、防災機能強化を進め、災害への対応力を向上させる

■現状と課題

- 南海トラフ地震における静岡県広域受援計画で進出拠点として位置付け
- 富士宮市地域防災計画で防災拠点施設として位置付け
- 国道139号の静岡県と山梨県の県境に位置
- 災害時においては、円滑な情報収集・共有体制・情報発信の確保のため、「道の駅」の継続的な運営を実施できる体制づくりの他、立地性を活かし、広域的な復旧・復興活動拠点として 機能強化を図ることが必要

■強化策

- ＜施設＞
 - 防災倉庫を整備
- ＜体制＞
 - R2年度中に感染症対策をBCPへ反映

| 発揮する機能 | | |
|----------------------|-----------------------------------|--------------|
| 救援物資の 中継・分配 機能 | 広域支援 部隊の一次 集結・パース キャンプ機能 | 物資等の 備蓄機能 |
| ○ | ○ | |
| | 災害医療 支援機能 | |

＜施設近景＞



＜施設配置＞

