

## 第4章

## 調査地区の概況整理

## 4 - 1 調査地区の概況

## 1. 土地利用の状況

## (1) 用途地域指定状況

調査地区の用途地域指定状況は、新富士駅北側に一団として指定されている工業系用途地域、新富士駅南口周辺に指定されている商業系用途地域、そして調査地区の大部分を占めている住居系用途地域の3パターンに大別されます。

## 工業系用途地域

工業系用途地域のうち、新富士駅直近の住宅地を含む地域は工業地域に指定されており、住宅地の中に倉庫や中小規模の工場等が混在して立地しています。また、その他大規模な工場が立地している地域は、工業専用地域に指定されています。

## 商業系用途地域

新富士駅南口周辺の商業系用途地域は、そのすべてが商業地域となっています。これは、現在施行されている新富士駅南地区土地区画整理事業を受け、将来の新富士駅南口周辺における土地の高度利用・賑わいのある市街地形成を目指して、平成14年度に新たに指定されたものです。したがって現時点においては、住宅や小規模な商業・業務施設等のみが立地している状況です。

## 住居系用途地域

住居系用途地域のうち、現在土地区画整理事業が施行されている新富士駅南地区の概ね全域及び新幹線沿線地域、そしてJR富士駅に近い調査地区北西部の地域は、住宅地の中に小規模な店舗等も立地する第一種住居地域または第二種住居地域に指定されています。その他の地域は主に中高層の住居専用地域となっていますが、交通量が非常に多く、大型商業施設も多く立地する国道1号バイパス沿道については、準住居地域が指定されています。

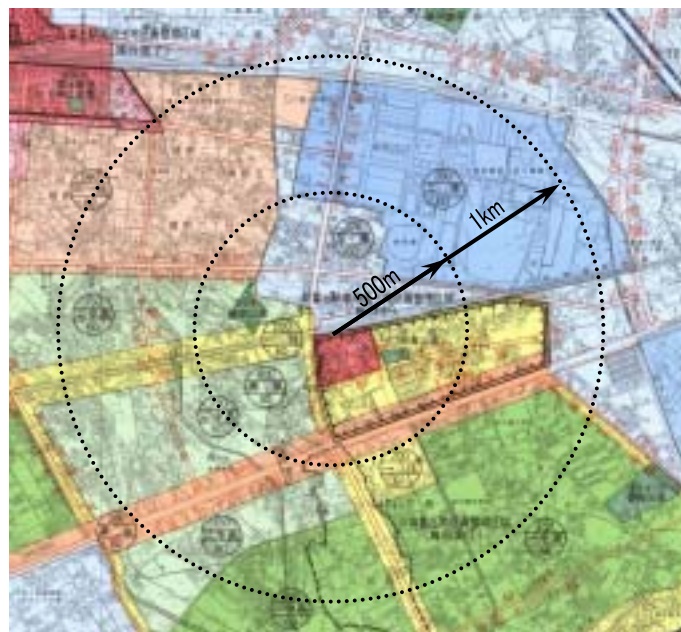


図. 用途地域指定状況図(資料: 富士市都市計画図)

## (2) 土地利用の状況

調査地区における土地利用状況は右図に示す通りであり、その特徴としては以下のように整理されます。

### 工業用地の特徴

工業用地は、新富士駅北側における一団の工業用地のほか、国道1号バイパス沿道の工業用地の2種類に大別されます。

新富士駅北側の工業用地には、大規模な工場や倉庫群の立地が見られますが、国道1号バイパス沿道の工業用地には、中小規模の工場・倉庫が立地しているのみとなっており、大規模な集積も見られません。

### 商業用地の特徴

商業用地は、幹線道路沿道等の商業用地と、住宅地内の所々に散在している商業用地の2種類に大別されます。

国道1号バイパスや(都)田子浦伝法線、(都)前田宮下線等の幹線道路沿道には、ロードサイド型の商業・業務施設の立地が比較的多くみられます。なお、新富士駅南側の地域を中心に大型店も立地していますが、まとまりのある大規模な商業用地はありません。

また、住宅地内には小規模な商店やコンビニエンスストアなど、日常生活上の利便施設が立地した商業用地が散在しているのみとなっています。

### 住宅用地の特徴

調査地区内では住宅用地の占める割合が最も多くなっています。また、住宅地に介在するように、田や畑などの農地も比較的多く見られます。

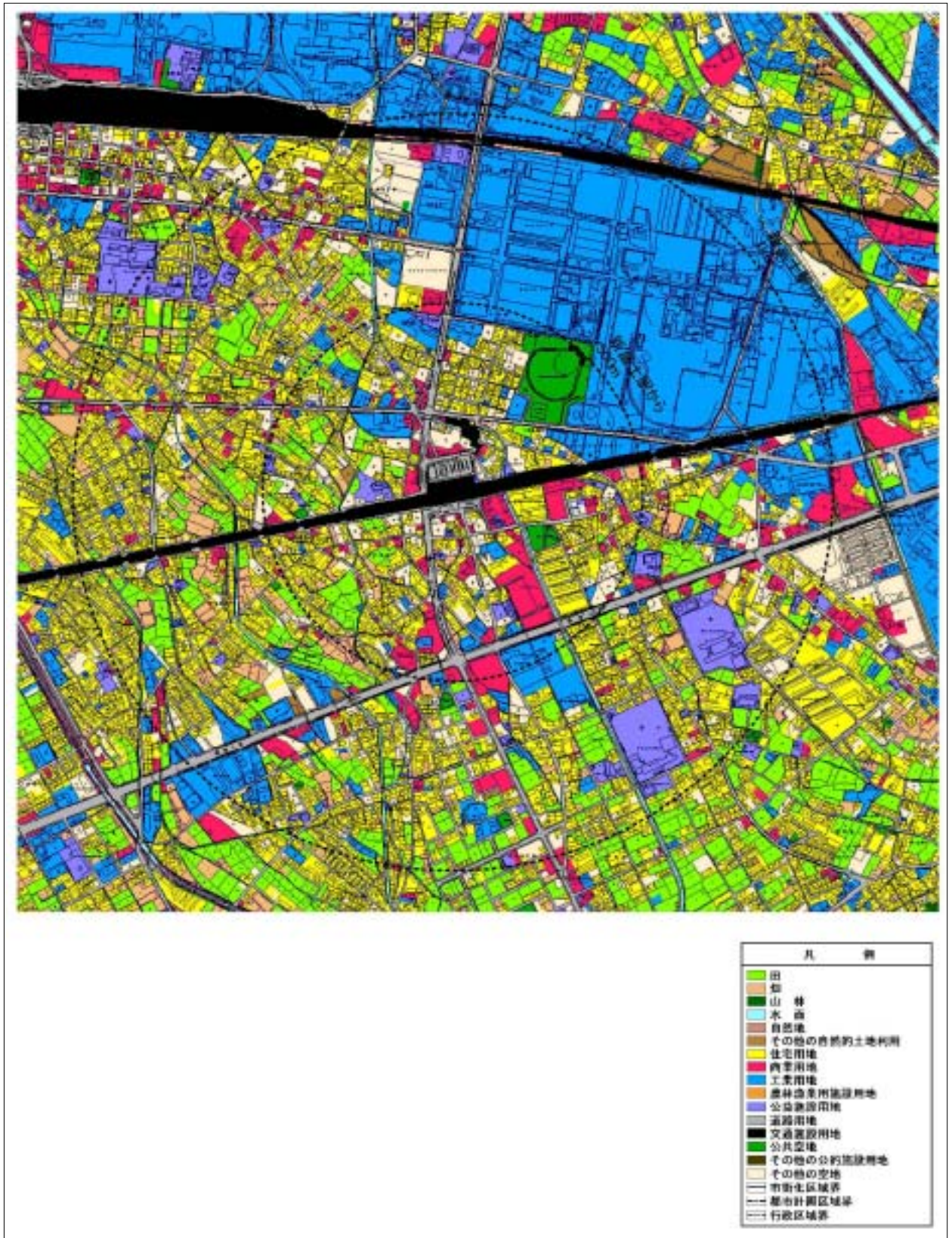


図. 土地利用現況図(資料:H15 富士市都市計画基礎調査)

## 2. 建築物の配置状況

### (1) 一般建築物の配置状況

調査地区における建築物配置状況は右図に示す通りであり、その特徴としては以下のように整理されます。

#### 工業施設の配置の特徴

工業施設は、新富士駅北側の工業用地内に重工業施設の集積が見られるほか、国道1号バイパス等の幹線道路沿道を中心に、運輸倉庫施設が比較的多く立地しています。

その他、住宅地内には軽工業施設やサービス工業施設も一部立地しています。

#### 商業・業務施設の配置の特徴

商業・業務施設については、工業施設のような集積立地は見られませんが、国道1号バイパス等の幹線道路沿道や新富士駅直近、また富士駅周辺地域に比較的多く立地しています。

また、国道1号バイパス沿道には、一部大型店の立地も見られます。

#### 住宅施設の配置の特徴

調査地区内に立地する建築物のうち、最も多い割合を占めているのが住宅施設であり、そのほとんどが低層の1戸建て住宅となっています。

なお、富士駅周辺地域や新富士駅南側地域を中心に、アパート等の共同住宅(集合住宅)の立地が比較的多く見られます。

### (2) 公共公益施設の配置状況

幼稚園や保育園、また小学校・中学校等の教育施設のほか、周辺住民の生活利便施設としての郵便局等、また憩いの場・地域コミュニティ形成の場としての公園・公民館等の公共公益施設が比較的多く立地しています。

したがって、調査地区内に立地する公共公益施設のほとんどが、施設の近隣に居住する住民へのサービス提供を目的としたものとなっており、現状では市域内外からの不特定多数の利用を目的とした施設は立地していません。



図. 建築物配置状況図(資料:H15 富士市都市計画基礎調査)

凡 例	
[Yellow]	雑居
[Orange]	内閣官庁
[Light Orange]	高層商業住宅(A)
[Light Yellow]	高層商業住宅(B)
[Light Green]	高層商業住宅(C)
[Light Blue]	高層商業住宅(D)
[Light Purple]	有業併用住宅
[Light Red]	商業施設
[Light Orange]	商業施設(A)
[Light Yellow]	商業施設(B)
[Light Green]	商業施設(C)
[Light Blue]	商業施設(D)
[Light Purple]	官庁庁舎
[Light Red]	文化体育施設(A)
[Light Orange]	文化体育施設(B)
[Light Yellow]	演劇音楽施設(A)
[Light Green]	演劇音楽施設(B)
[Light Blue]	官工業施設
[Light Purple]	特工業施設
[Light Red]	サービス工業施設(A)
[Light Orange]	サービス工業施設(B)
[Light Yellow]	官向工業施設
[Light Green]	危険物貯蔵・処理施設(A)
[Light Blue]	危険物貯蔵・処理施設(B)
[Light Purple]	高層商業施設
[Light Red]	中心地
[Light Orange]	指定(3階以上)
[Light Yellow]	市街化区域
[Light Green]	市街化区域
[Light Blue]	都市計画区域
[Light Purple]	行街区域

### 3. 交通の状況

#### (1) 道路及び鉄道交通体系

##### 国道・県道及び鉄道

新富士駅南側には、都市間の広域交通を処理する国道 1 号(富士由比バイパス)が東西方向に配置されているほか、新富士駅西側には、富士駅～新富士駅を連絡する主要道路として、一般県道富士停車場線が南北方向に配置されています。

なお、鉄道は東海道新幹線のみであり、新富士駅が設置されています。

##### 認定市道

新富士駅北側には東西方向の幹線道路の役割を担う 1 級市道が配置されています。また、新富士駅南側には地域住民の主要な生活道路となっている 2 級市道が配置されています。

##### 都市計画道路

東西方向では 3.1.2 国道 1 号バイパス線、3.5.30 前田宮下線、3.4.45 蓼原水戸島線等の 4 路線、南北方向では 3.3.4 田子浦伝法線、3.4.23 十兵衛宮島線、3.5.41 柳島田子浦線の 5 路線、全体として 9 路線が配置されています。

このうち、調査地区内の区間が計画通り改良済みとなっているものは、3.5.30 前田宮下線及び 3.4.45 蓼原水戸島線の 2 路線のみであり、3.3.4 田子浦伝法線は新富士駅南の一部区間が、3.1.2 国道 1 号バイパス線は全区間が概成済みとなっています。

上記 4 路線を除く残り 5 路線は計画路線となっており、現時点では未整備ですが、3.4.82 田子浦往還通り線や、3.3.4 田子浦伝法線等の路線・区間については、現在事業が進められている土地区画整理事業において、随時整備が実施されていく予定となっています。

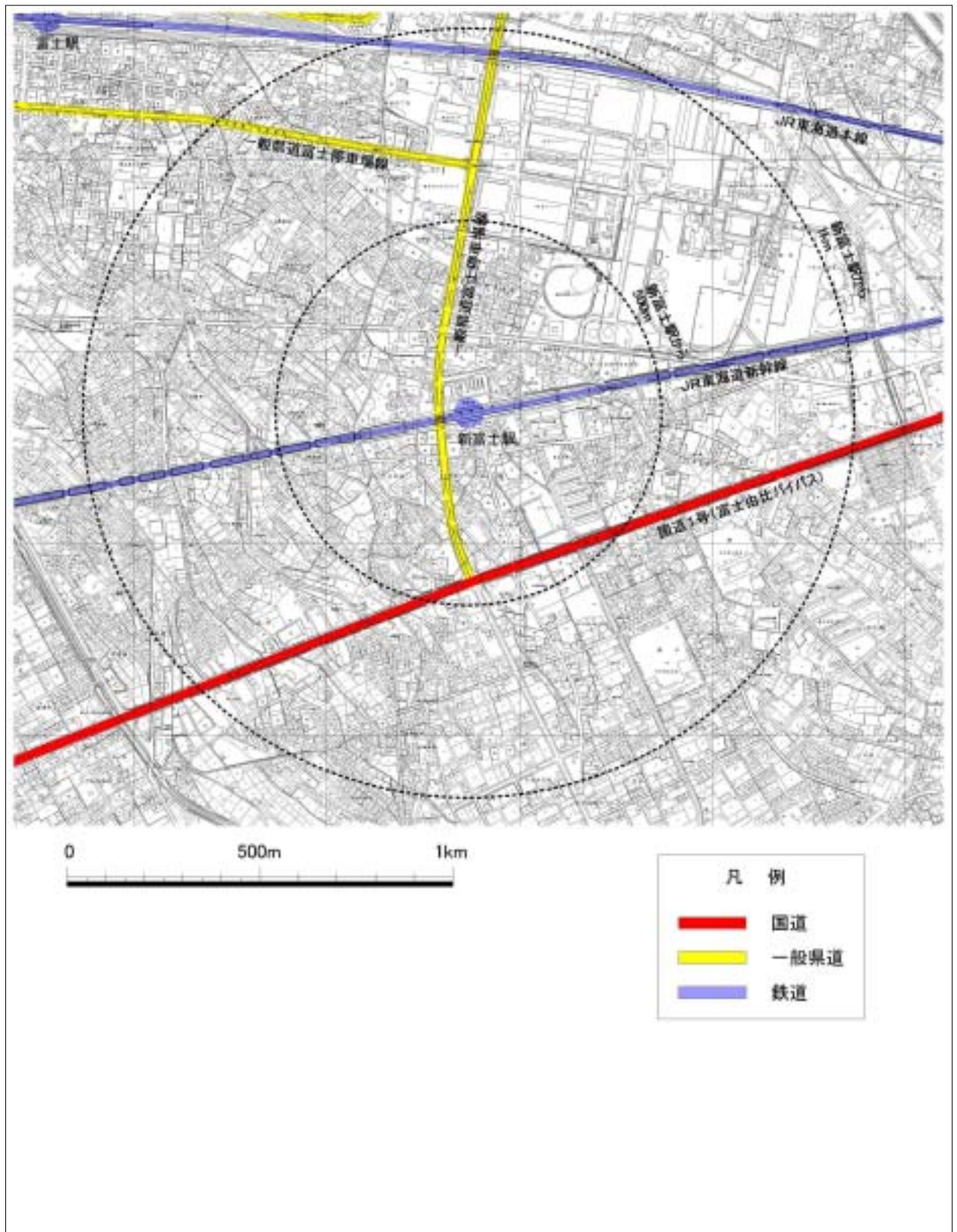


図. 道路及び鉄道交通体系図

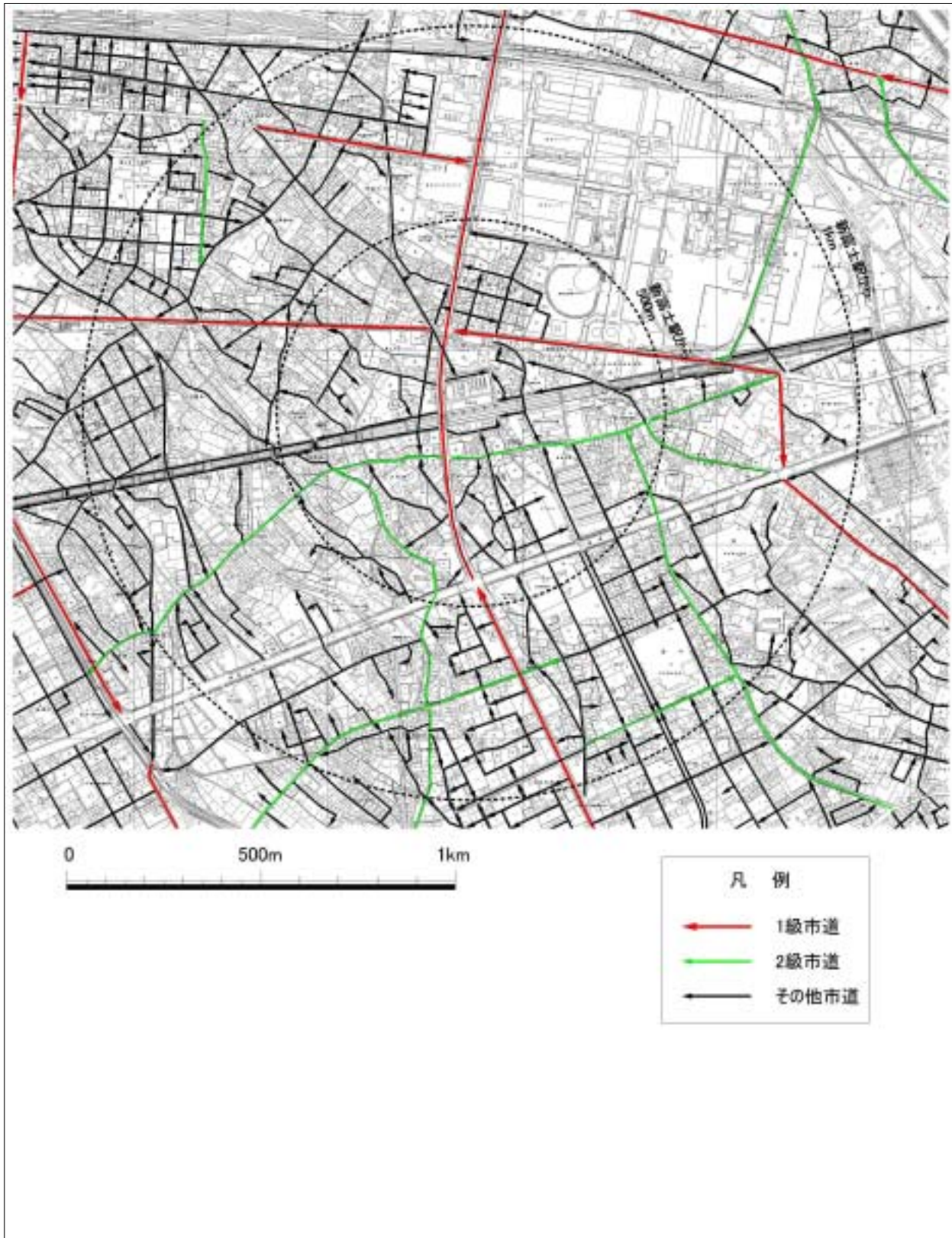


図. 認定市道配置状況図(資料:市資料)



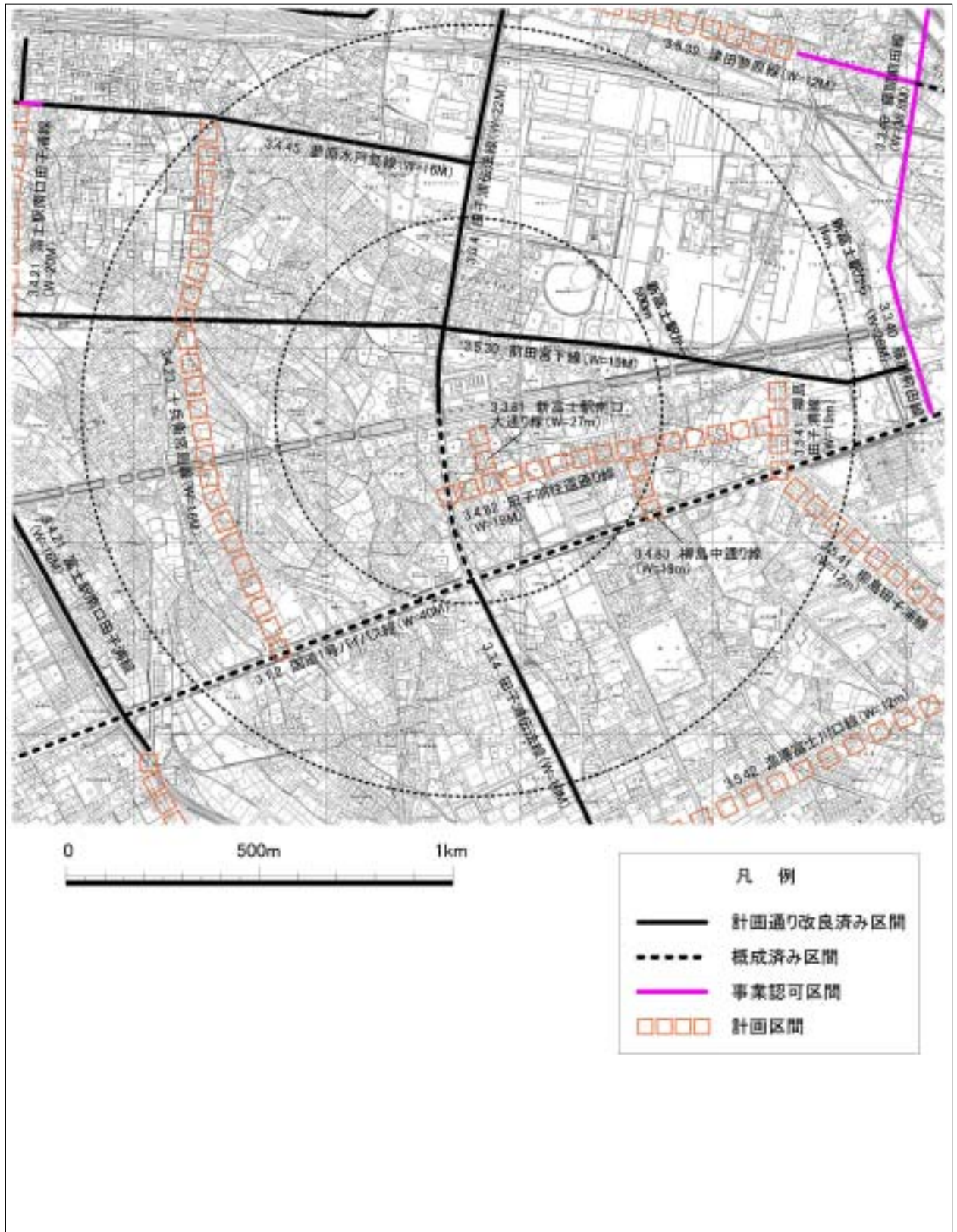


図. 都市計画道路整備状況図(資料:市資料)

## (2) 自動車及び歩行者交通量

平成 11 年道路交通センサス(全国道路交通情勢調査)によると、調査地区内で自動車及び歩行者交通量の観測地点となっている路線は、国道 1 号(富士由比バイパス)と一般県道富士停車場線の 2 路線である。

### 12 時間自動車交通量

国道 1 号(富士由比バイパス)については、平日 12 時間交通量が約 3 万台～約 4 万台、休日 12 時間交通量が約 2 万台～約 3 万台と、富士市内においても自動車交通量の多い路線となっており、混雑度も最高で 1.27 と、ピーク時には渋滞も発生しています。

一方、一般県道富士停車場線については、国道 1 号(富士由比バイパス)に比べ交通量が少なく、また平休日の差も小さくなっており、ともに概ね 2 万 5 千台前後となっています。しかしながら、混雑度は平日で 1.89、休日でも 1.73 と非常に高い数値を示しており、ピーク時には激しい渋滞が発生しています。

### 12 時間歩行者交通量

国道 1 号(富士由比バイパス)及び一般県道富士停車場線は、富士市内でも自動車交通量の多い路線ですが、その反面、歩行者交通量は非常に少なく、最も多い路線で、一般県道富士停車場線の平日 12 時間 361 人に留まっています。

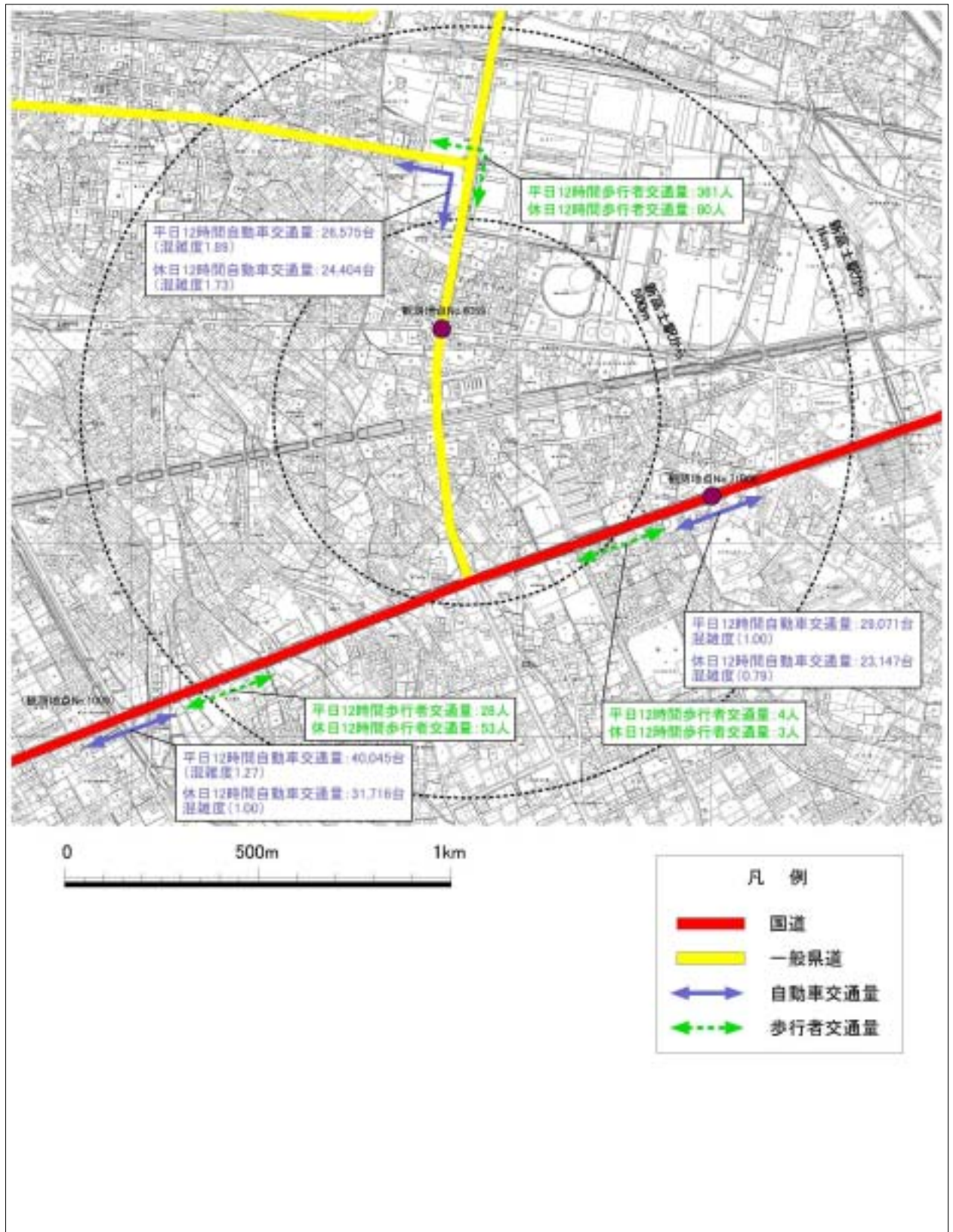


図. 自動車及び歩行者交通量図(H11 道路交通センサス)

## 4 - 2 調査地区内の主要プロジェクト

調査地区内のうち、新富士駅北側及び南側については、平成 4 年に制定された『地方拠点都市地域の整備及び産業業務施設の再配置の促進に関する法律(地方拠点都市法)』に基づき、平成 5 年 4 月に『静岡県東部地方拠点都市地域(新富士駅周辺地区)(以下、「拠点地区」とします。)]として指定されています。

今後は、この拠点地区において、法律の趣旨に合致した整備が進められていくこととなりますが、ここでは本構想の関連計画・プロジェクトとして、拠点地区整備の考え方や現状について整理します。

### (1) 拠点地区の位置及び整備の基本的な方針

新富士駅周辺における拠点地区は下図に示す通りであり、拠点地区内に形成されている現在の市街地の特徴や性格、また将来の市街地形成の基本的な方針により、A 地区、B 地区、B-1 地区及び C 地区の 4 地区に分類されています。

平成 5 年 12 月に定められた「静岡県東部地方拠点都市地域 整備基本計画」によると、拠点地区の整備の基本的な方針は以下の通りとなっています。

#### (静岡県東部地方拠点都市地域(新富士駅周辺地区)の整備の基本的な方針)

広域的な交通拠点としての新幹線駅周辺の立地条件を活用し、工業を中心とする生産機能の集積を背景とした産業業務機能を中心に、研究開発機能、産業支援機能、商業機能、アミューズメント機能等を導入し、環境に配慮した岳南広域都市圏の玄関口にふさわしい高次都市拠点を形成する。

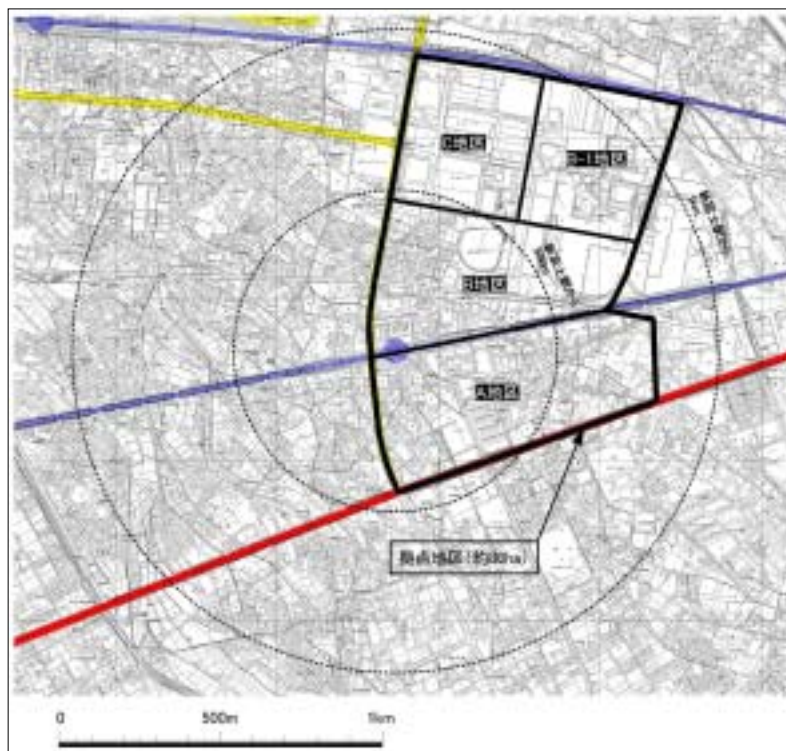


図. 新富士駅周辺における拠点都市地域  
(資料: 静岡県東部地方拠点都市地域 整備基本計画)

なお、拠点地区における市街地形成の基本的な方針は、駅北側と駅南側とで異なり、以下のように示されています。

(駅北側の市街地形成の基本的方針)

土地区画整理事業導入の検討も含め、官民が積極的に協調した基盤整備等を推進し、交通拠点機能の整備を図るとともに、工業を中心とする生産機能の集積を背景とした産業業務機能、研究開発機能、産業支援機能、アミューズメント機能などの誘導を図る。

(駅南側の市街地形成の基本的方針)

土地区画整理事業の実施により、快適な住空間の整備を図るとともに、駅周辺に商業機能を誘導し、都市型居住ゾーンを形成する。

(2)新富士駅南側の状況

新富士駅南側(A地区)においては、前述の市街地形成の基本方針に基づいて土地区画整理事業が現在実施されています。

表 . A地区における土地区画整理事業の概要

土地区画整理事業の名称	岳南広域都市計画事業 新富士駅南地区土地区画整理事業
施行者の名称	富士市
施行地区の位置	本地区は、JR 東海道新幹線新富士駅南側に隣接し、東側は(都)柳島田子浦線を含み、南側は(都)国道1号バイパス線、北側は JR 東海道新幹線に接し、静岡県東部地方拠点都市地域の拠点地区(新富士駅周辺)として位置づけられた面積約 29.2ha の地区である。
事業の目的	本地区は東海道新幹線新富士駅の開設に伴って広域業務核の立地条件が拡大される中、静岡県東部地方拠点都市地域の拠点地区(新富士駅周辺)として位置づけられた。 本事業は、富士市の玄関口にふさわしい市街地の形成を目指し、駅前広場及び幹線道路等の公共施設の整備を行い、富士市の拠点にふさわしい地区を創出し、住民の生活向上と当該地域の秩序ある発展に寄与することを目的とする。
事業施行期間	平成 12 年度～平成 26 年度
備考	ふるさとの顔づくりモデル土地区画整理事業の適用 広域交通の結節点として人々の交流機能や賑わいの創出が期待される新富士駅駅前広場を中心とした下堀川以西の区域を商業・業務空間として、下堀川以東の区域を安全で快適な環境を備えた街なか居住空間としてまちづくりを実施する。 新しいまちづくりにあたり、地域の資源(歴史・文化・自然等)を活かしつつ、魅力ある新富士駅南地区のまちづくりを推進していく。

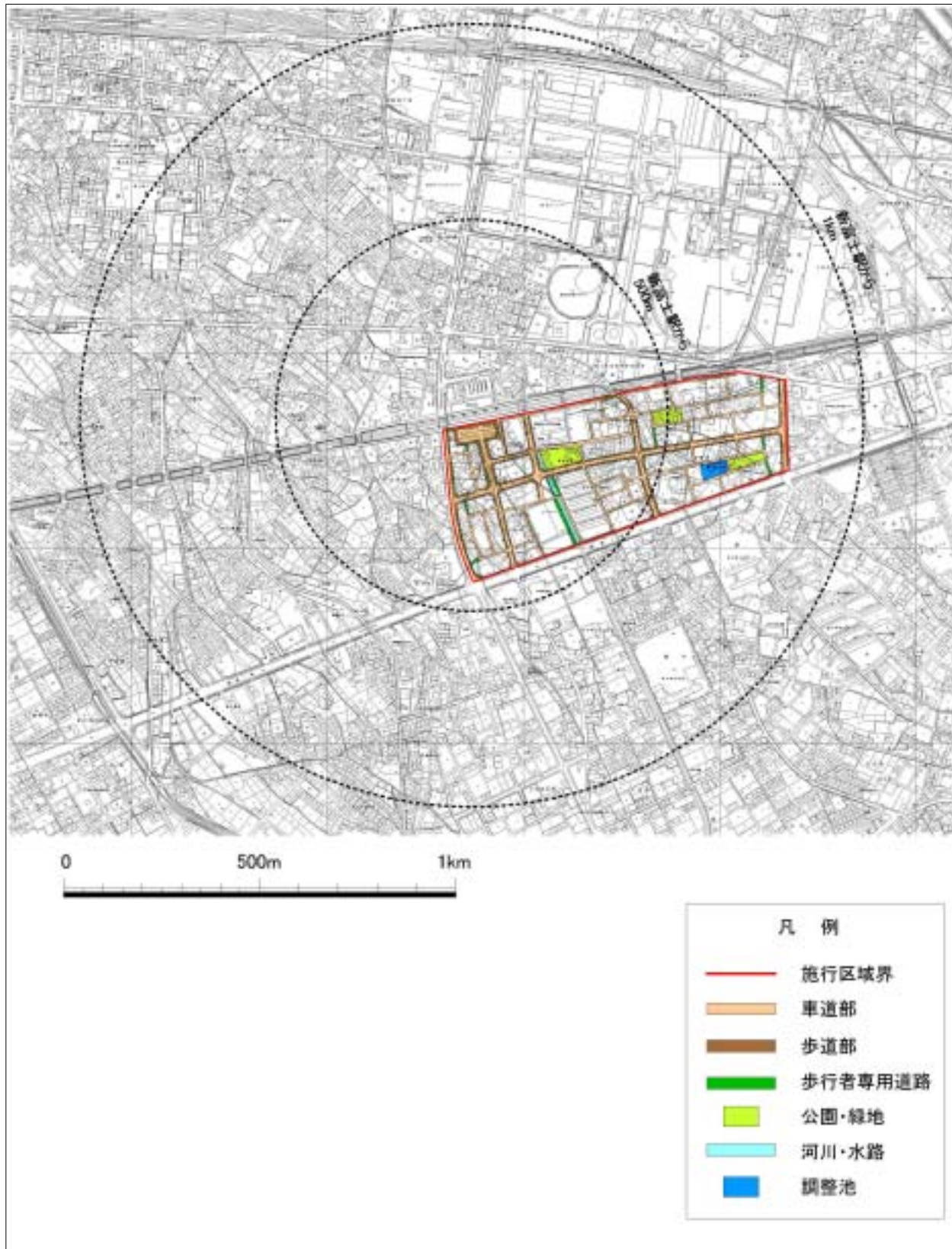


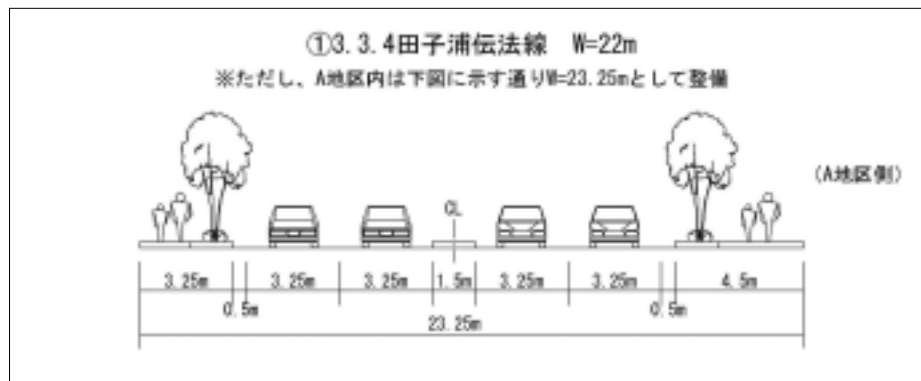
図. 新富士駅南地区土地区画整理事業設計図(資料:市資料)

なお、新富士駅南地区土地区画整理事業における、道路の標準的な断面は以下のように計画されています。

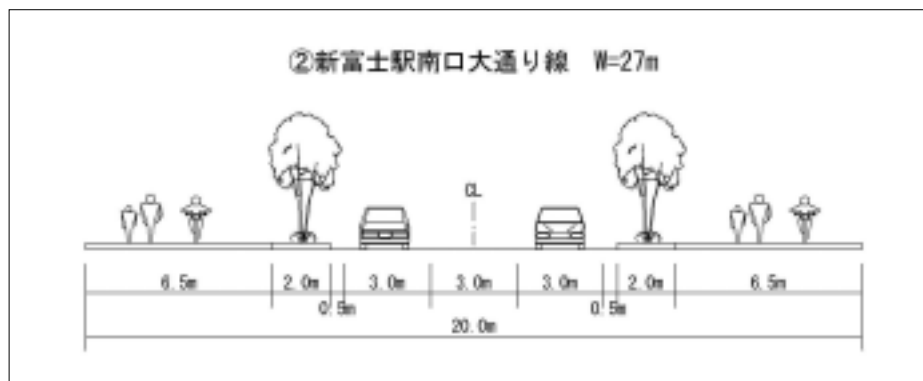


図. 土地区画整理事業における道路計画図(資料:市資料)

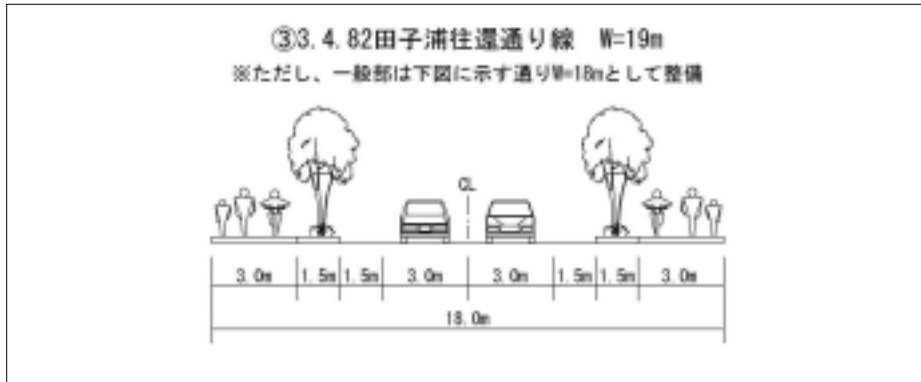
3.3.4 田子浦伝法線 (W=22m)



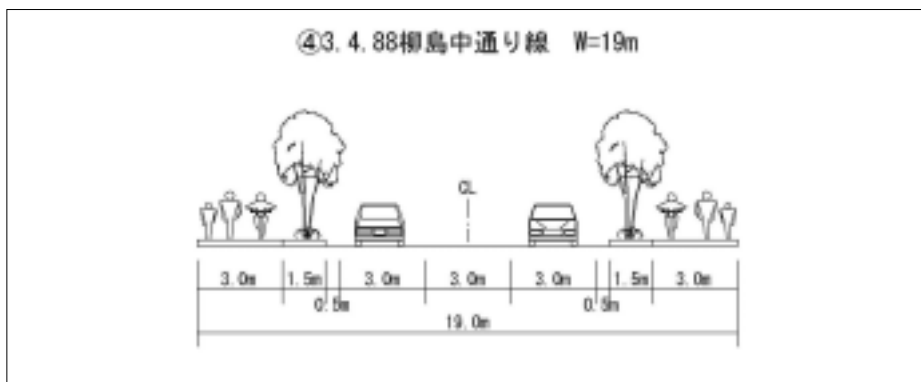
3.3.81 新富士駅南口大通り線 (W=27m)



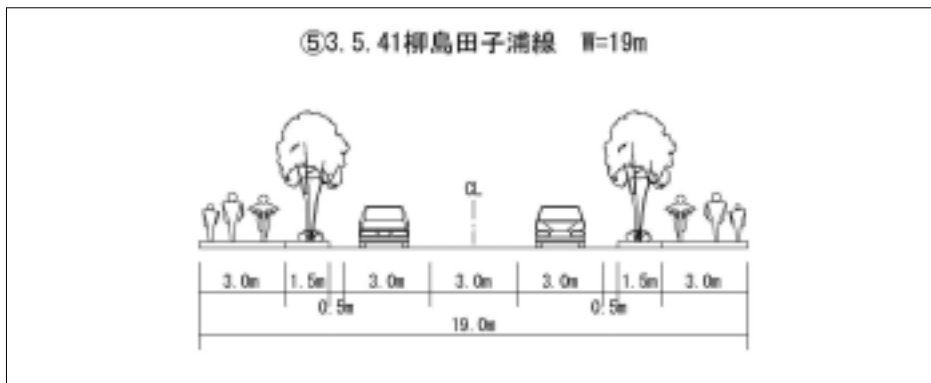
3.4.82 田子浦往還通り線 (W=19m)



3.4.83 柳島中通り線 (W=19m)



3.5.41 柳島田子浦線 (W=19m)





## (3) 新富士駅北側の状況

新富士駅北側(B地区、B-1地区、C地区)においては、土地区画整理事業等の具体的な市街地形成手法は決定していませんが、平成16年度現在、新富士駅前グラウンドにおいて多目的施設の建設が決定しています。

人と人との交流を目的とした多目的施設の施設規模は、延床面積が約5,000㎡で、そのうち多目的ホールが約4,000㎡となる予定であり、平成18年度に既存施設の解体工事、造成工事、新施設の建設に着手し、平成20年度の竣工・オープンを目指しています。

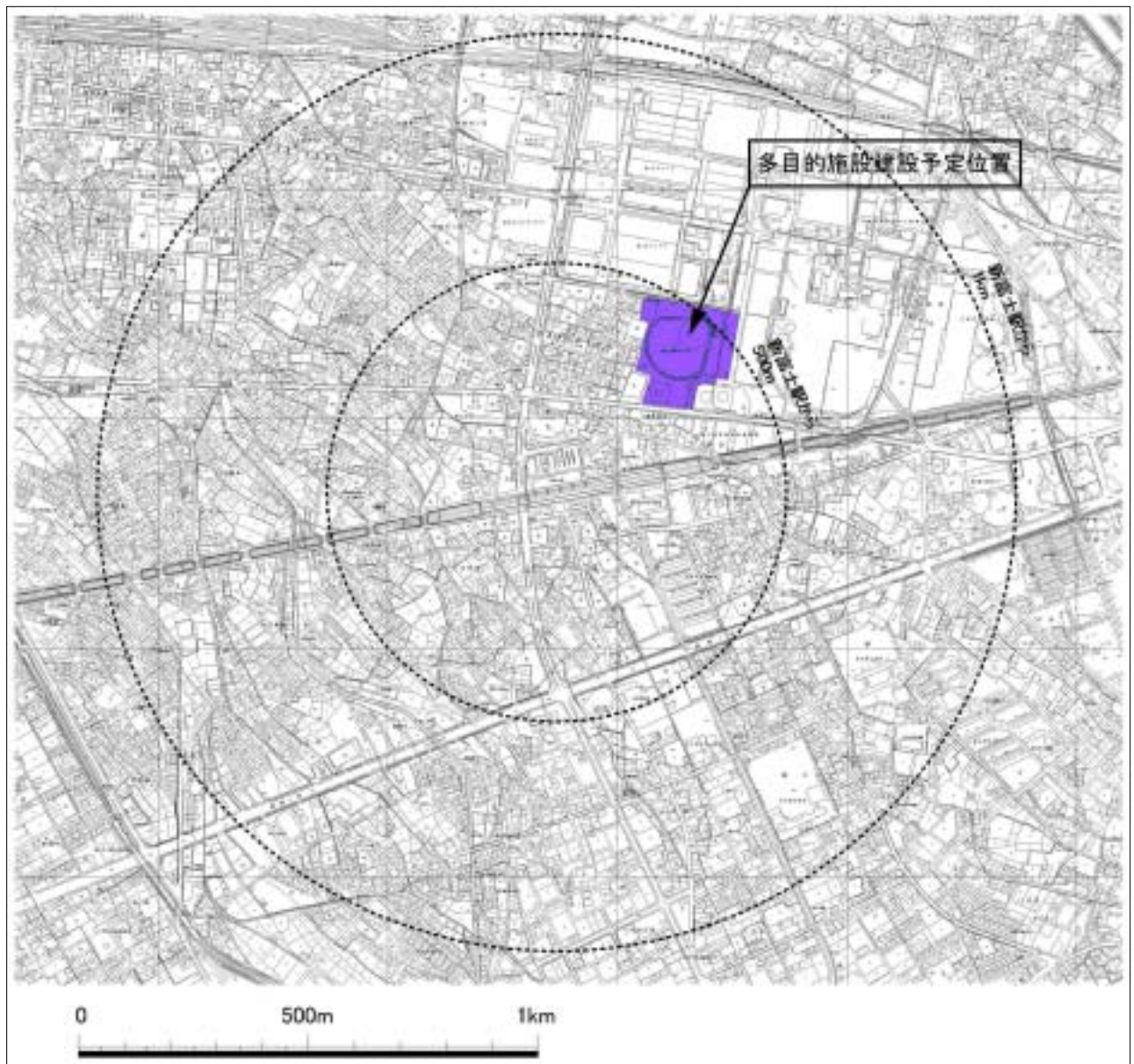


図. 多目的施設建設予定位置(資料:市資料)

