

# 【第 1 章】

## 富士市の現状、 都市づくりの課題及び方向性

---

- 1 課題抽出の体系
- 2 富士市の現状
- 3 都市づくりの課題
- 4 都市づくりの方向性

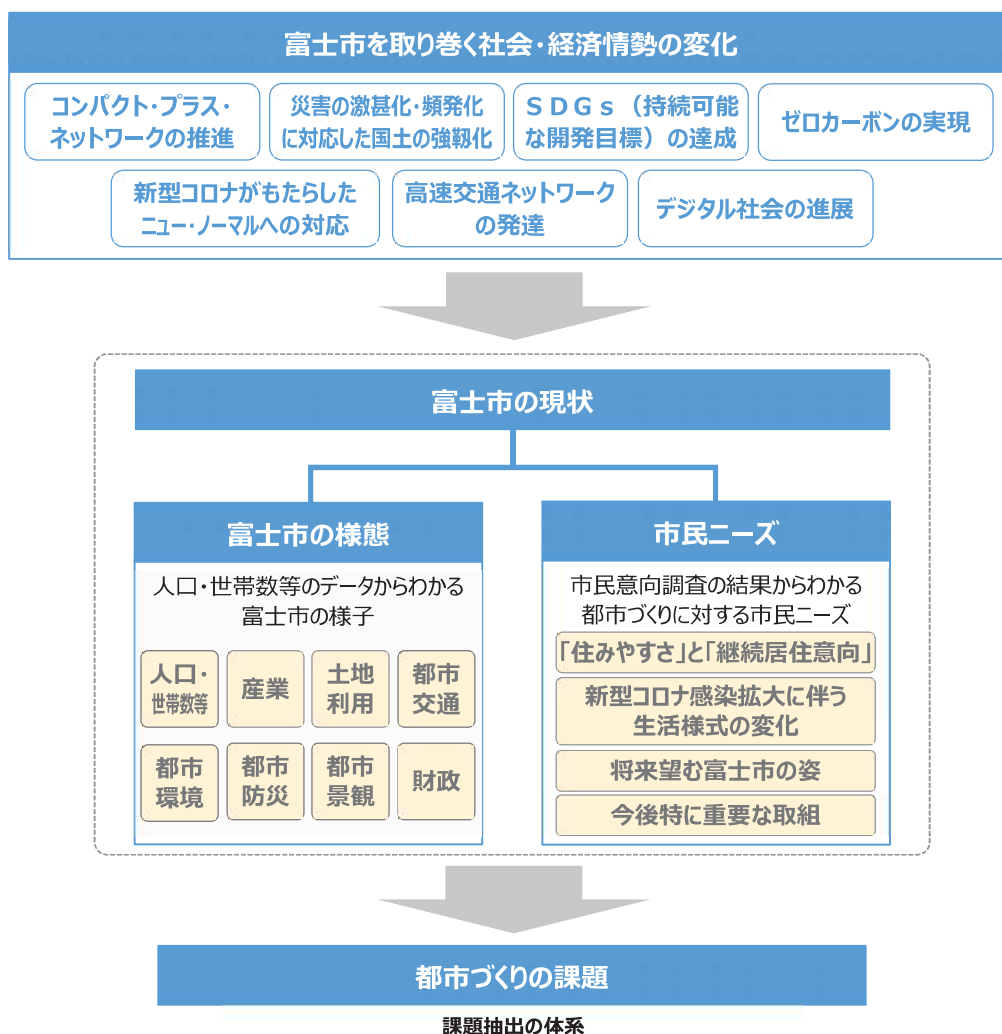
# Chapter 1

# 第1章

## 富士市の現状、都市づくりの課題及び方向性

### 1 課題抽出の体系

前章の「富士市を取り巻く社会・経済情勢の変化」を踏まえた上で、本市の現状として「富士市の様態」、「市民ニーズ」等を把握し、本市の都市づくりの課題を抽出しました。



## 2 富士市の現状

### 2-1 富士市の様態

#### (1) 人口・世帯数等

本市の人口は、平成 22（2010）年をピークに減少に転じ、令和 27（2045）年には 201,281 人まで減少すると推計されています。また、年少人口は減少傾向に、老年人口は増加傾向にあり、令和 27（2045）年の高齢化率は、年少人口割合の約 4 倍にあたる 38.6%まで上昇すると推計されています。

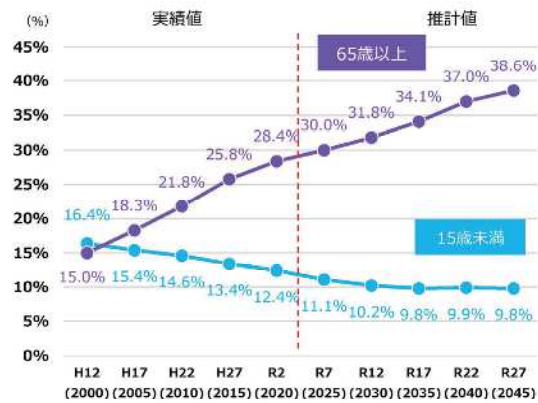
社会増減は、平成 29（2017）年以降、転出超過傾向から転入超過傾向に転じています。なお、新型コロナウイルスの感染が拡大した令和 2（2020）年は、転入数・転出数ともに、前年から大きく減少しています。

一方、世帯数は令和 2（2020）年まで増加傾向となりますが、それ以降は減少に転ずると推計されています。

#### 《 人口 》

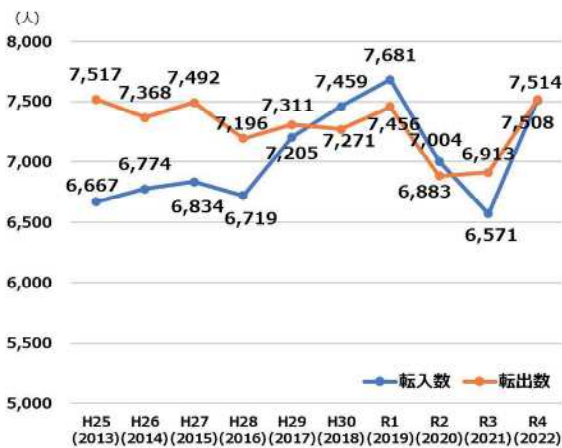


#### 《 高齢化率等 》



総人口の推移と高齢化率・年少人口割合の推移（出典：【実績値】国勢調査【推計値】国立社会保障・人口問題研究所）

#### 《 社会増減 》



社会増減の推移

（出典：富士市住民基本台帳）

#### 《 世帯数 》



世帯数の推移

（出典：【実績値】国勢調査【推計値】国立社会保障・人口問題研究所（人口推計値（富士市）から世帯数推計値（静岡県）の平均世帯人員を除いたもの）

## (2) 産業

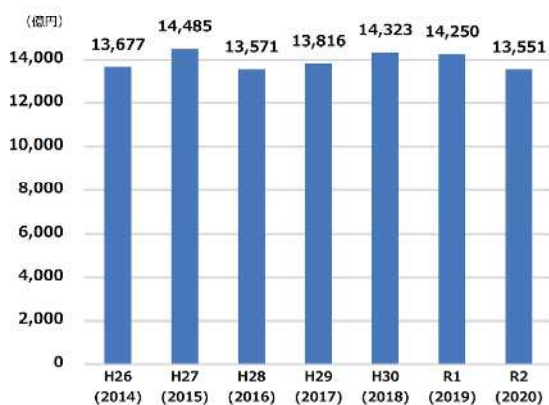
本市の製造品出荷額等及び工業従業者数は横ばいで推移しており、令和2(2020)年は製造品出荷額等が約1兆3,551億円、工業従業者数が35,036人となっています。一方、事業所数は経年的に減少傾向にあり、令和元(2019)年は775か所となっています。

また、近年の中心市街地来街者数は、富士駅周辺地区で増加傾向にありますが、吉原地区では減少傾向にあります。

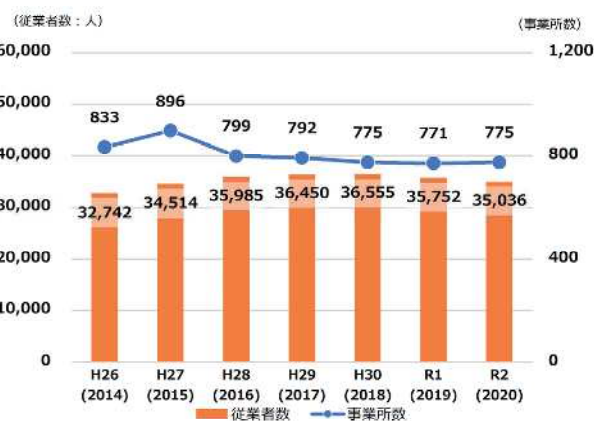
なお、平成25(2013)年度から令和3(2021)年度の9年間における小売店舗の出店・撤退状況を見ると、郊外市街地の幹線道路沿道などで出店が多い一方、「まちなか」では撤退が多い傾向にあります。

本市の観光交流客数(宿泊客数+観光レクリエーション客数)は、平成30(2018)年度まで増加傾向にありましたが、新型コロナウイルスの感染が拡大した令和元(2019)年度から令和2(2020)年度にかけて大きく減少しています。

≪ 製造品出荷額等 ≫

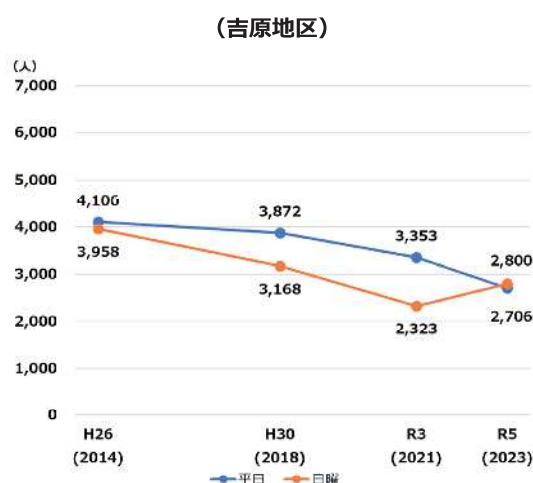
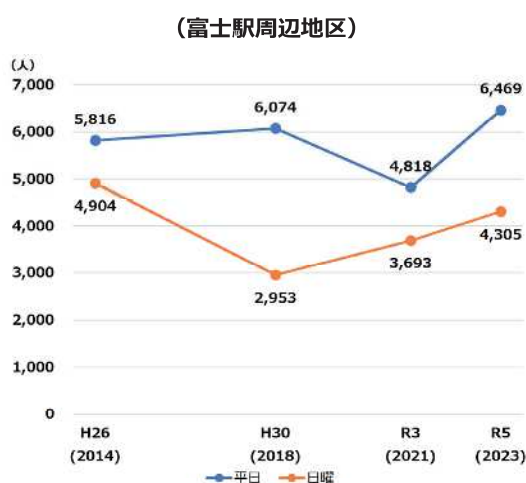


≪ 事業所数・工業従業者数 ≫

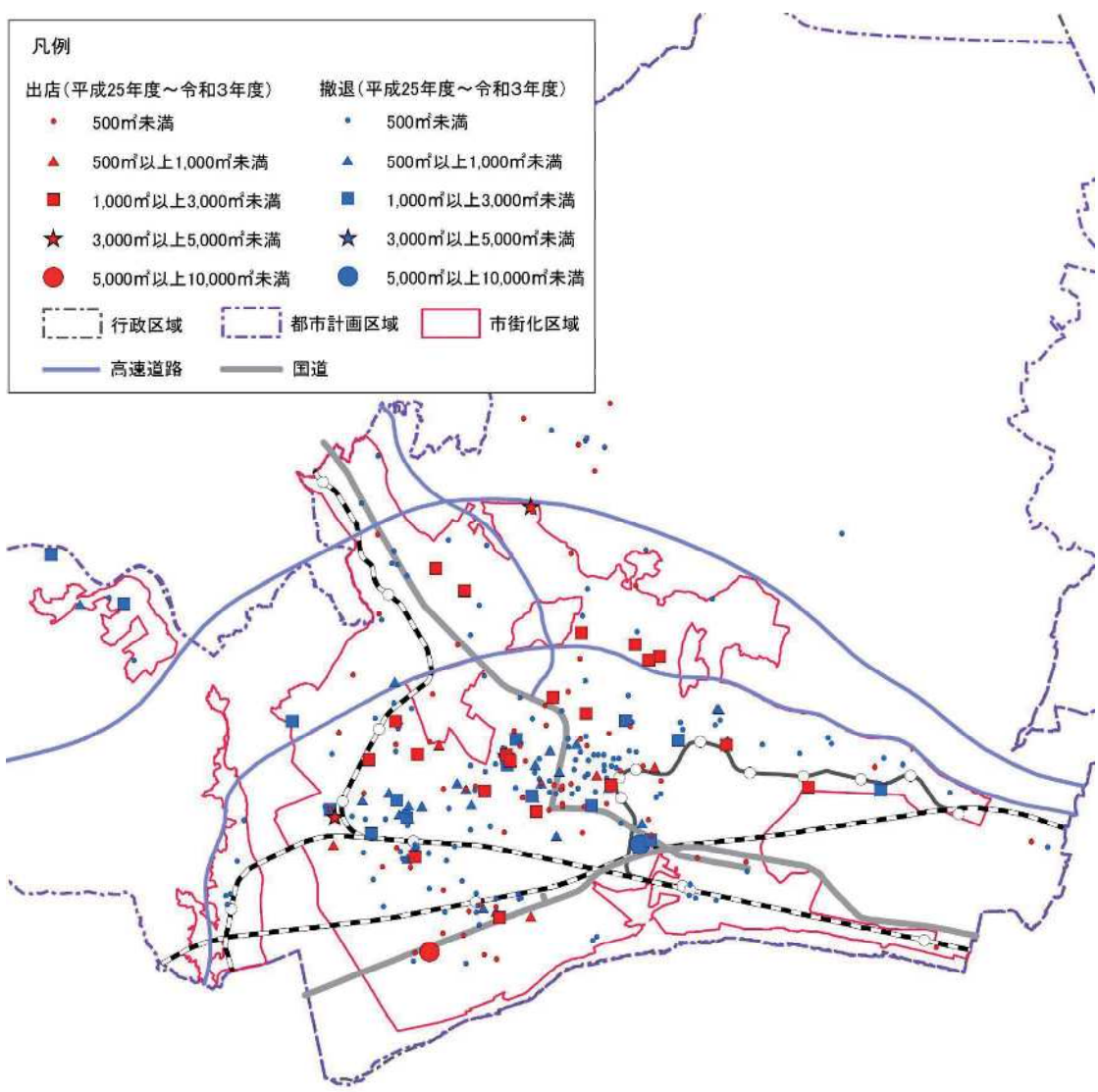


工業の推移 (出典：富士市の工業)

≪ 1日の中心市街地来街者数 ≫

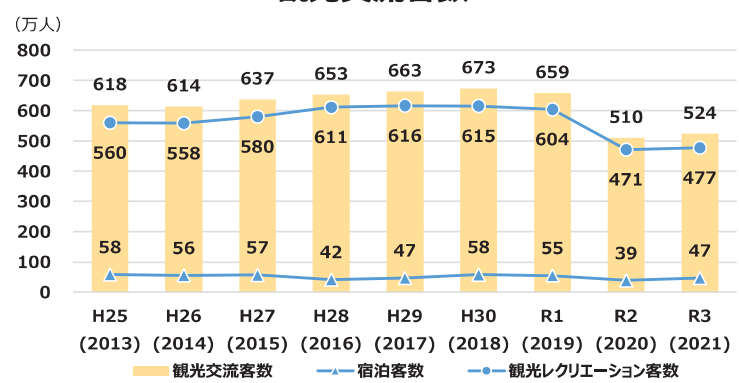


中心市街地来街者数の推移 (出典：富士市の商業)



小売店舗の出店・撤退状況（平成25年度～令和3年度）（出典：富士市資料）

＜＜ 観光交流客数 ＞＞



観光交流客数の推移（出典：令和3年度 静岡県観光交流の動向）



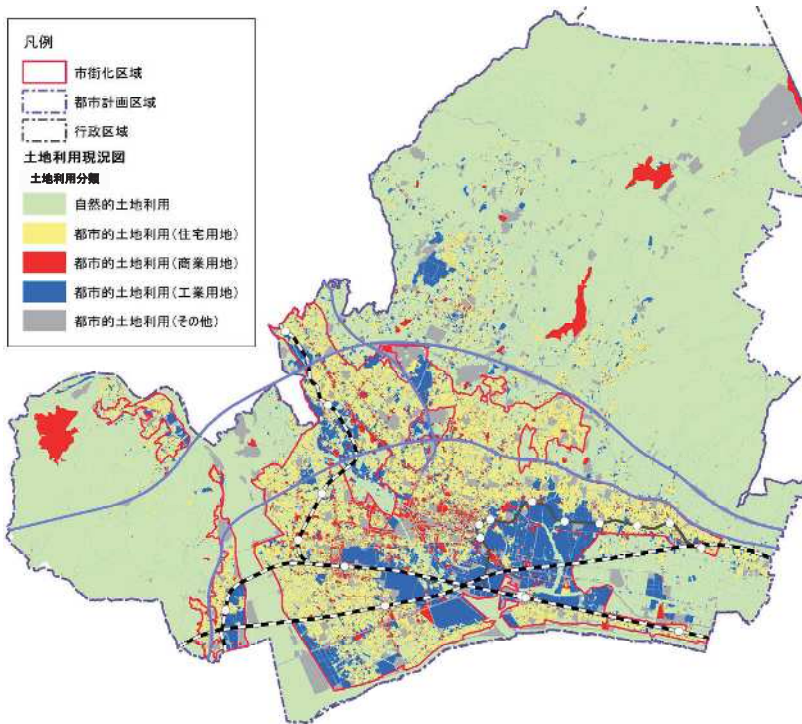
### (3) 土地利用

本市の都市計画区域における土地利用は、自然的土地利用が 62.3%、都市的土地利用が 37.7%となっています。このうち、市街化区域は、都市的土地利用が 88.1%ですが、農地は全国の市区町村の中で 21 番目に広い約 400ha が点在しています。

近年の大規模開発事業は、富士山フロント工業団地第 2 期整備事業が令和 4（2022）年度に完了し、現在は新富士駅南地区と第二東名 IC 周辺地区で土地区画整理事業を進めています。

また、本市では、毎年一定戸数の住宅が新築されていることから、住宅総数は増加の一途をたどっています。

一方、人口減少や少子高齢化の進行等を背景に、本市の空き家も年々増加傾向にあり、平成 30（2018）年の空き家戸数は、住宅総数の 13.3%にあたる 14,410 戸となっています。



土地利用現況図（出典：H28 都市計画基礎調査）



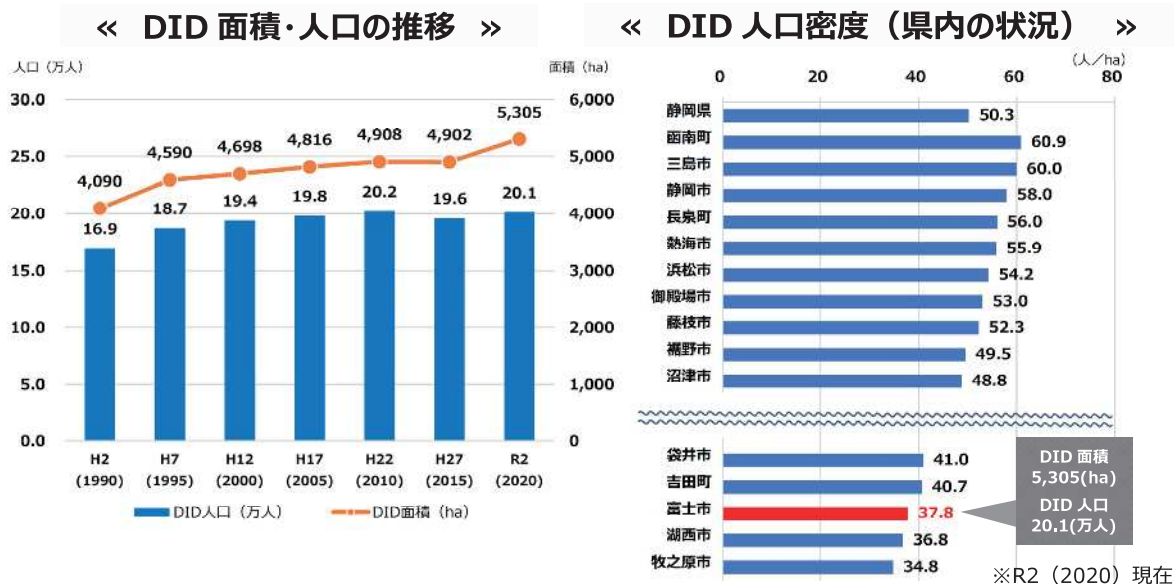
新富士駅南地区土地区画整理事業



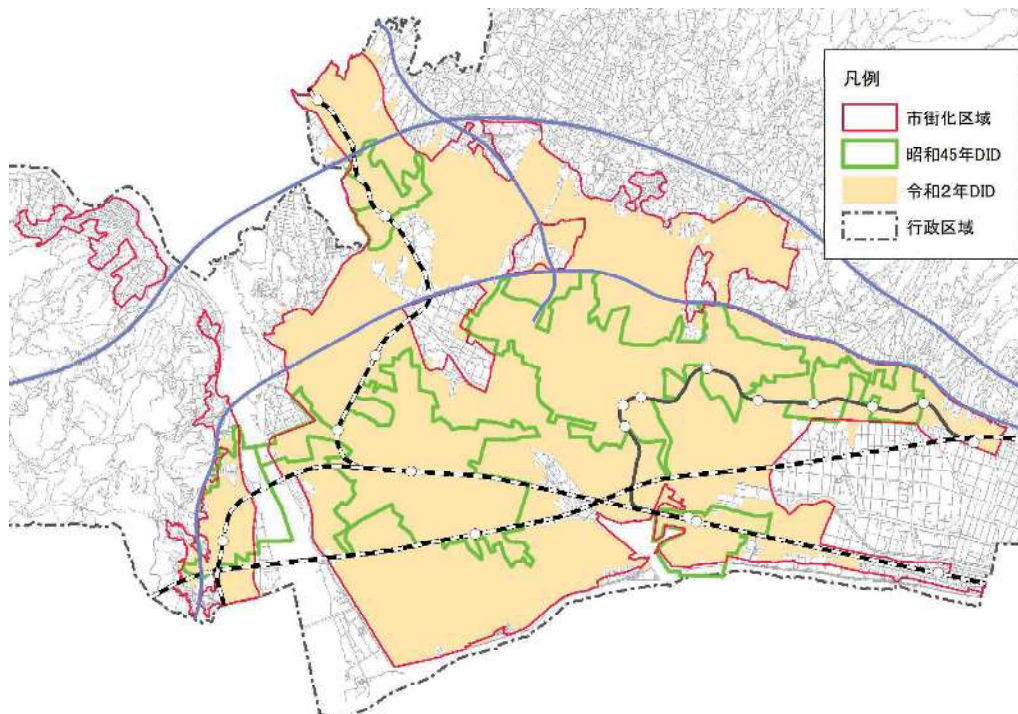
住宅総数・空き家戸数の推移（出典：H30 住宅・土地統計調査）  
 ※住宅・土地統計調査による空き家戸数は、標本抽出に基づく推計値であり、実際の空き家戸数とは異なる。

DID（人口集中地区）とは、人口密度 4,000 人/km<sup>2</sup> 以上の基本単位区が互いに隣接し、人口が 5,000 人以上となる地区に設定されます。DID の人口を面積で除した人口密度の経年変化をみることにより、市街地が集約傾向にあるのか、または拡散傾向にあるのかについて把握することができます。

本市の DID は、経年的に面積が拡大傾向にある一方、人口は横ばい傾向にあるため、人口密度は低下傾向、すなわち市街地は拡散傾向にあると言えます。また、令和 2（2020）年の人口密度は約 37.8 人/ha で初めて 40 人/ha を下回り、県内で 3 番目に低い水準となっています。



DID の推移（出典：国勢調査）



DID の変遷（出典：国勢調査）

### (4) 都市交通

本市では 75 路線、総延長 204,490m の都市計画道路を決定しています。このうち改良済延長は決定延長の約 57%にあたる 116,500m であり、県内で 3 番目に多くなっています。

本市には、多様な交通体系が形成されていますが、移動手段の 73.8%は自動車となっており、依然自動車に依存した状況にあります。

人口ベースでの本市の公共交通カバー率は 82.0%となっており、多くの市民が何かしらの公共交通を利用できる環境にありますが、鉄道やバスなどの公共交通分担率は 3.2%にとどまっています。

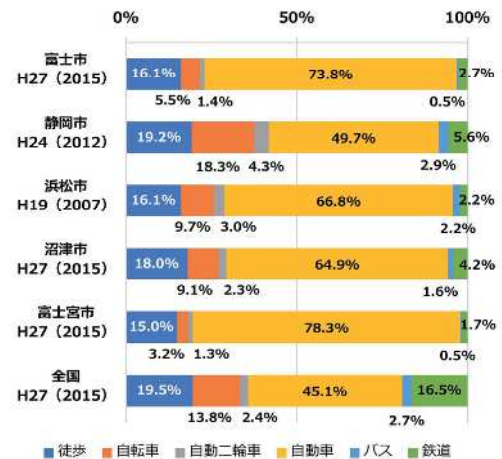
公共交通の利用者数は、令和元（2019）年までは全体的に微減傾向となっていました。令和 2（2020）年は新型コロナ危機に伴い大きく減少しました。その後は、コロナ前ほどの水準まで回復していないものの、緩やかな増加傾向を示しています。

#### 《 都市計画道路の改良済延長 》



都市計画道路の改良済延長（県内主要都市）  
（出典：静岡県の都市計画）

#### 《 交通手段分担率 》



交通手段分担率（出典：PT 調査）

#### 《 公共交通カバーエリア 》

人口	204,734人	R4.10.1現在
面積	10,654.0ha	
人口カバー率	82.0%	



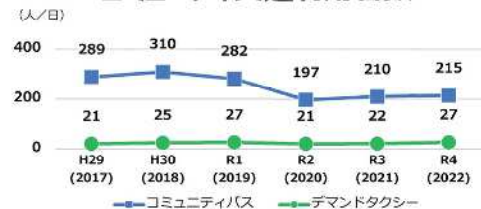
※公共交通カバーエリア  
…鉄道駅及びバス停から300m圏域+デマンドタクシー運行圏域

公共交通カバーエリア（出典：富士市資料）

#### 《 岳南電車と路線バス利用者数 》



#### 《 コミュニティ交通利用者数 》



公共交通の利用者数の推移（出典：富士市資料）





誰もが暮らしやすいまちの実現を目指し、公共交通の他、自転車・歩行者が安全で快適に移動できる空間の整備を進めています。

富士駅周辺や吉原駅・吉原本町駅周辺等では、ユニバーサルデザインの理念の下、移動等の円滑化に資するバリアフリー化の取組が実施されています。



自転車専用通行帯

### (5) 都市環境

本市では、69 箇所、総面積 396.70ha の都市計画公園を決定しています。このうち約 48%にあたる 191.28ha が供用済であり、県内で 3 番目の広さとなっています。また、都市計画緑地は、4 箇所、総面積 215.4ha が決定されています。このうち、約 29%にあたる 63.5ha が供用済となっており、県全体に比べやや高い水準にあります。

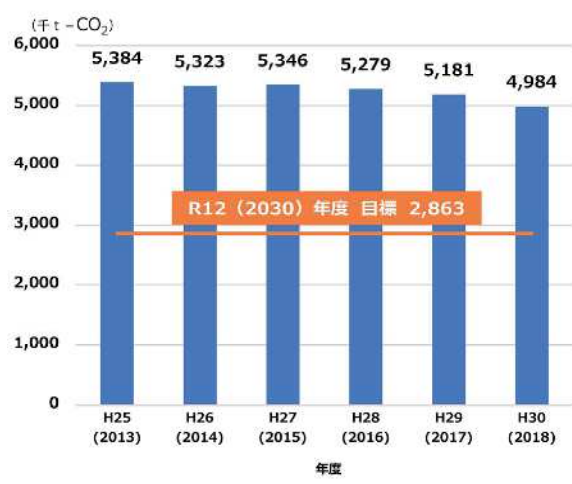
本市における温室効果ガス排出量は、年々減少傾向にあります。平成 30 (2018) 年度の排出量は 4,984 千 t であり、令和 12 (2030) 年度の排出量目標である 2,863 千 t に向けた取組を推進中です。

《 都市計画公園の供用面積 》 (ha)



都市計画公園の供用面積 (県内主要都市)  
(出典：静岡県の都市計画)

《 温室効果ガス排出量 》



温室効果ガス排出量の推移  
(出典：富士市地球温暖化対策実行計画)

## (6) 都市防災

本市には、地震・津波・土砂災害・洪水など、自然災害のリスクを抱えている地域が存在します。

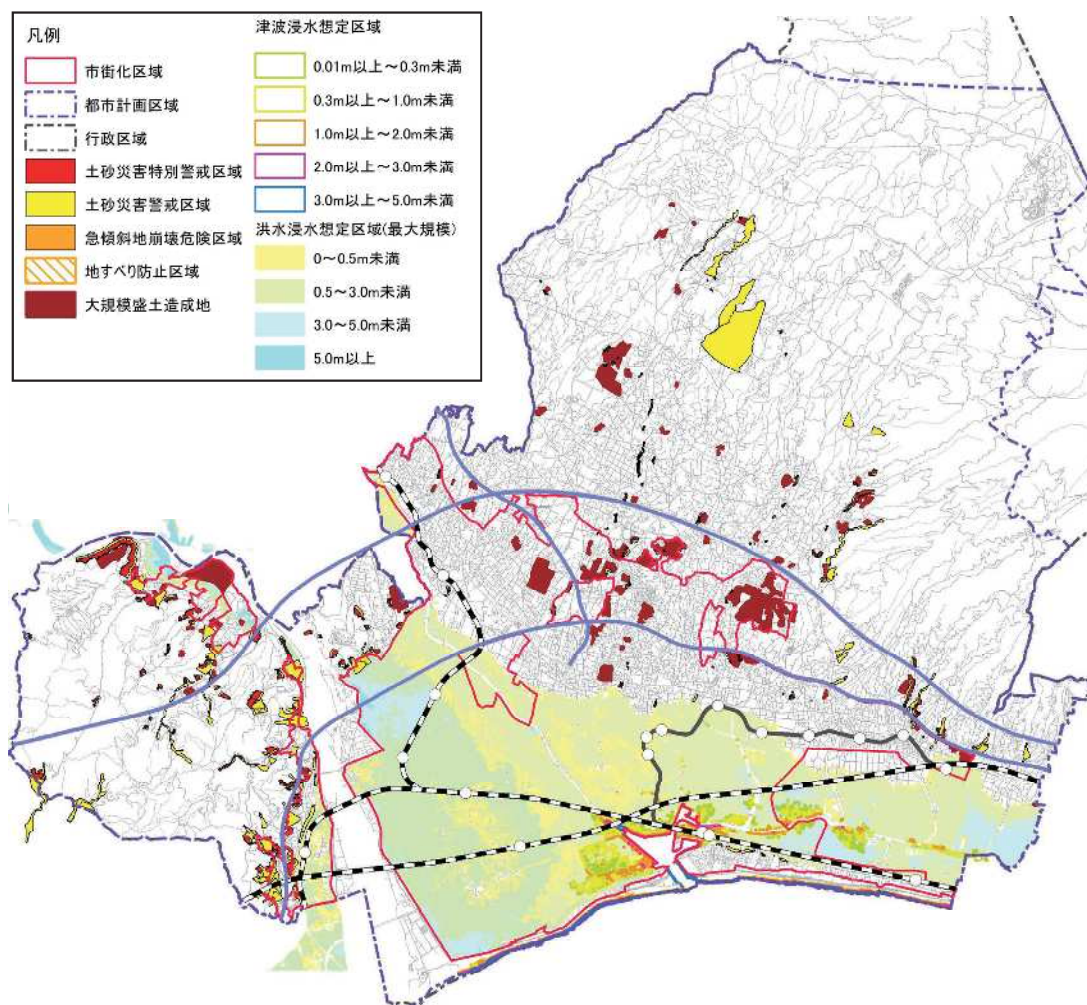
南海トラフを震源とする最大クラス（M9.0程度）の地震が発生した際、震度6弱～6強の強い揺れや津波等による甚大な被害の発生が想定されています。

また、令和5（2023）年には、田子の浦港周辺の一部地域で、津波防災地域づくりに関する法律に基づく津波災害警戒区域が指定されています。

一方、本市を流れる洪水予報河川及び水位周知河川に指定された富士川、潤井川、沼川、小潤井川、赤淵川の周辺では、家屋倒壊危険ゾーンや浸水深3.0m以上の浸水想定区域が存在しています。

土砂災害警戒区域は229箇所、土砂災害特別警戒区域は187箇所指定されているとともに、急傾斜地崩壊危険区域や地すべり防止区域も市域に点在しており、土砂災害の危険性を有しています。

また、市内には不適正な土砂埋立て地が複数存在しており、集中豪雨等に伴う土砂災害の発生が懸念されています。



土砂災害（特別）警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域、地すべり防止区域、大規模盛土造成地、津波浸水想定区域、洪水浸水想定区域（最大規模）  
 （出典：H28 都市計画基礎調査、富士市資料）

## (7) 都市景観

本市では、富士山の眺望をはじめとした様々な美しい景観を形成するため、平成 21（2009）年に「富士市景観計画」を策定するとともに「富士市景観条例」を制定し、景観重要樹木や景観重要公共施設、景観形成重点地区等を指定するなどの取組を展開しています。

また、平成 24（2012）年に制定した「富士市屋外広告物条例」に基づき、中央公園周辺地区、新富士駅周辺地区のほか、都市計画法に基づく地区計画を決定した地区等の良好な景観形成が特に重要となる地域を「景観形成型広告整備地区」として指定し、区域独自の上乘せ基準を定めています。

一方、富士山の眺望の確保や周辺環境にそぐわない高さの建築物が無秩序に立地することを抑制するため、低層住居専用地域及び商業系用途地域等を除く用途地域に、建築物の高さの最高限度を定めた高度地区（住居系用途地域⇒建築物の高さの最高限度 20 メートル（第 1 種高度地区）、準工業・工業地域⇒建築物の高さの最高限度 31 メートル（第 2 種高度地区））を指定しています。

さらに、防災上の安全性と景観の向上を図るため、工場における煙突撤去費用の一部を助成することで、使用していない煙突の撤去を促進しています。

本市では、このようなルールづくりや工場の不用煙突の撤去に係る支援などを通して、良好な景観形成に取り組んでいます。

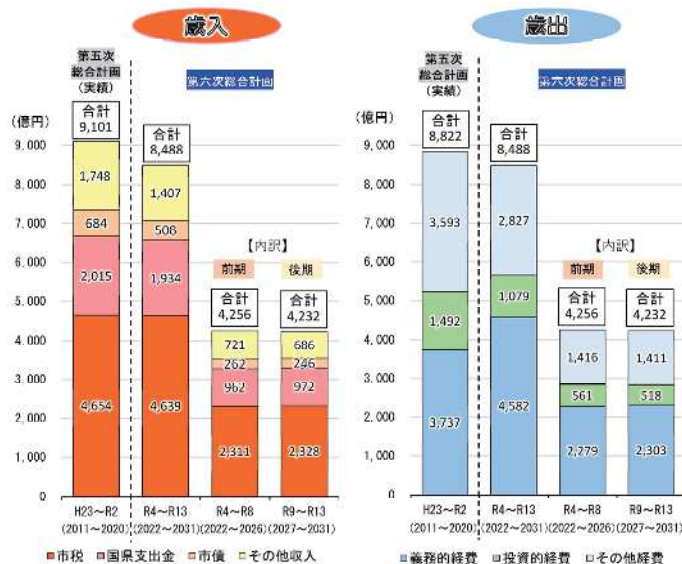


煙突撤去前後の景観

## (8) 財政

平成 23（2011）年度から令和 2（2020）年度における本市の財政規模は、高齢化の進行による社会保障や医療関係経費の増加、新環境クリーンセンターの建設、小中学校校舎等公共施設の長寿命化、都市活力再生に向けた取組などにより拡大してきました。

令和 4（2022）年度以降の本市の財政状況は、少子高齢化や人口減少が急速に進む中、新環境クリーンセンター建設に伴う公債費の増加などにより、厳しさを増していくことが予測されており、ESCO 事業や PFI などの民間活力の活用により、計画的な施設や設備等の整備更新を進めています。



財政の推移と予測 (出典：第六次富士市総合計画)

## 2-2 都市づくりに関する市民の意向

本マスタープランの策定にあたり基礎資料として活用するため、アンケート方式による市民意向調査を実施しました。「住みやすさ」や「継続居住意向」、「住みやすさ、住みにくさ」の要因のほか、「新型コロナ感染拡大に伴う生活様式」等について調査し、4つの項目で整理しました。

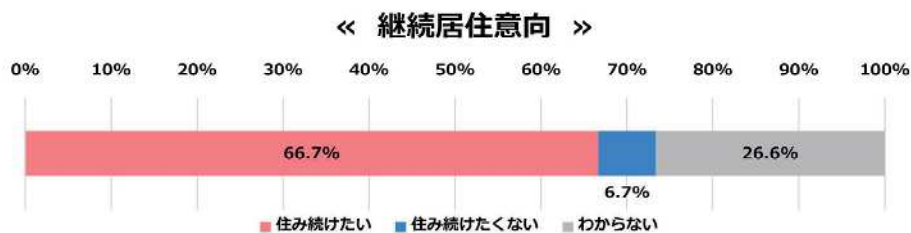
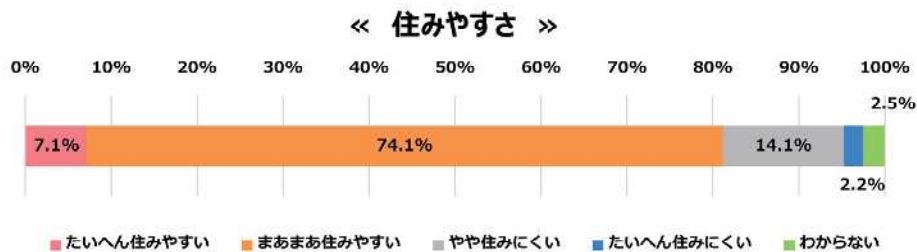
市民意向調査の概要

調査対象	富士市在住の15歳以上の男女3,000人（無作為抽出）
調査方法	郵送による配布・回収またはWebによる回答
調査期間	令和3年10月4日～令和3年11月2日
標本数	3,000票
有効回収数	960票（うちWeb回答935票）
有効回収率	32%

### （1）「住みやすさ」と「継続居住意向」について

「住みやすさ」は、80%以上の方が「たいへん住みやすい」または「まあまあ住みやすい」と回答しています。

「継続居住意向」は、66.7%の方が「住み続けたい」と多くなっていますが、一方で26.6%の方が「わからない」と回答しています。

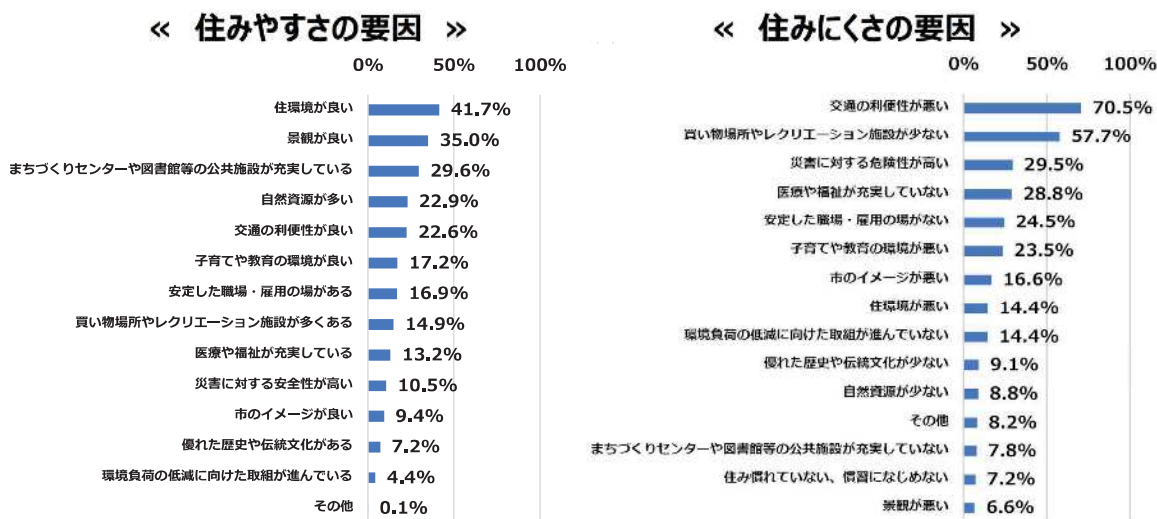




また、「住みやすい（「まあまあ住みやすい」を含む）」と回答した方の「住みやすさの要因」と、「住みにくい」もしくは「わからない」と回答した方の「住みにくさの要因」を整理しました。

「住みやすい（「まあまあ住みやすい」を含む）」と回答した方の要因は、「住環境が良い」が多くなっており、「景観が良い」、「まちづくりセンターや図書館等の公共施設が充実している」と続いています。

「住みにくい」もしくは「わからない」と回答した方の要因は、「交通の利便性が悪い」、「買い物場所やレクリエーション施設が少ない」が多くなっており、「災害に対する危険性が高い」と続いています。

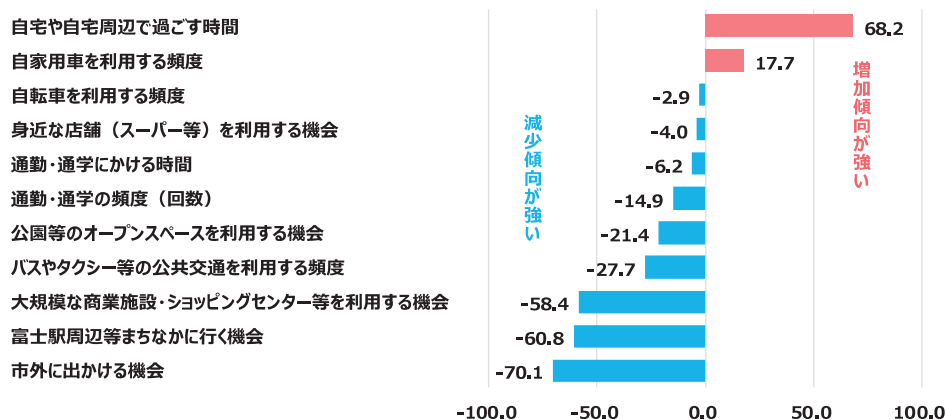


## （2）新型コロナ感染拡大に伴う生活様式の変化等について

コロナ禍前からコロナ禍における次の生活様式について比較しました。

時間や頻度、機会等の増加傾向が強い生活様式は、「自宅や自宅周辺で過ごす時間」と「自家用車を利用する頻度」です。

一方、減少傾向が強い生活様式は、「市外に出かける機会」や「富士駅周辺等まちなかに行く機会」、「大規模な商業施設・ショッピングセンター等を利用する機会」です。



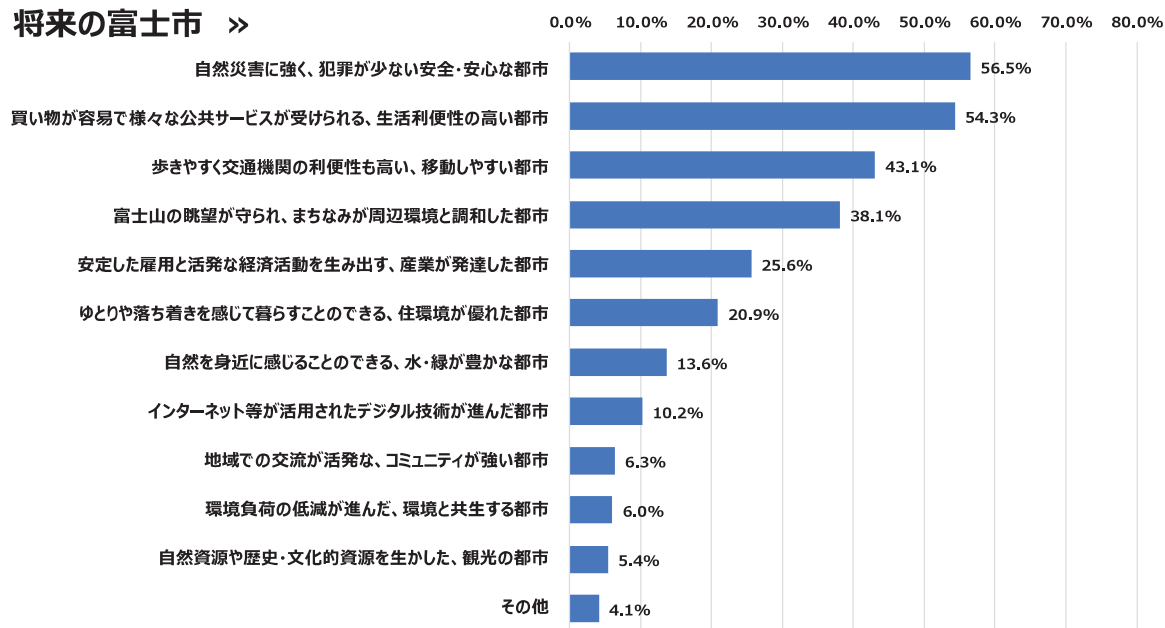
コロナ禍前からコロナ禍における生活様式の変化（加重平均）

### (3) 将来望む富士市の姿について

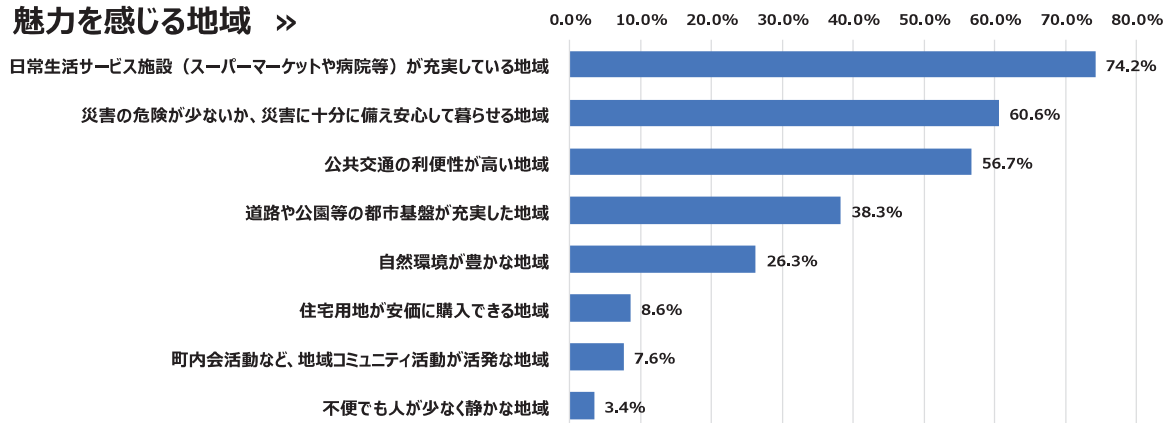
将来望む富士市の姿は、「自然災害に強く、犯罪が少ない安全・安心な都市」が56.5%と最も多く、次いで「買い物が容易で様々な公共サービスが受けられる、生活利便性の高い都市」の54.3%、「歩きやすく交通機関の利便性も高い、移動しやすい都市」の43.1%となっています。

また、魅力を感じる地域は、「日常生活サービス施設（スーパーマーケットや病院等）が充実している地域」が74.2%と最も多く、次いで「災害の危険が少ないか、災害に十分に備え安心して暮らせる地域」の60.6%、「公共交通の利便性が高い地域」の56.7%となっています。

#### << 将来の富士市 >>



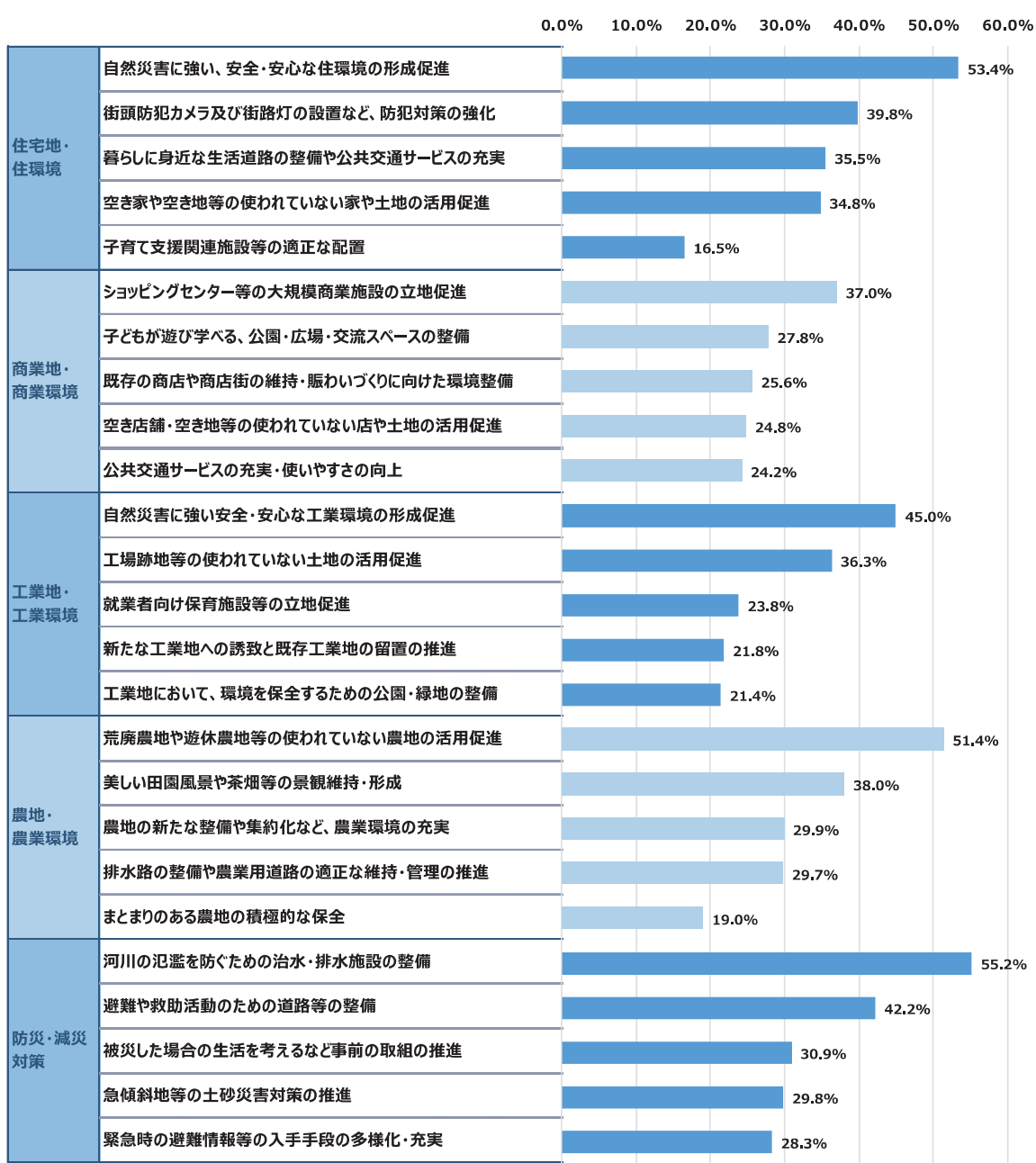
#### << 魅力を感じる地域 >>





### (4) 今後特に重要な取組

各項目において最も多い回答は、住宅地・住環境が「自然災害に強い、安全・安心な住環境の形成促進」、商業地・商業環境が「ショッピングセンター等の大規模商業施設の立地促進」、工業地・工業環境が「自然災害に強い、安全・安心な工業環境の形成促進」、農地・農業環境が「荒廃農地や遊休農地等の使われていない農地の活用促進」、防災・減災対策が「河川の氾濫を防ぐための治水・排水施設の整備」となっています。



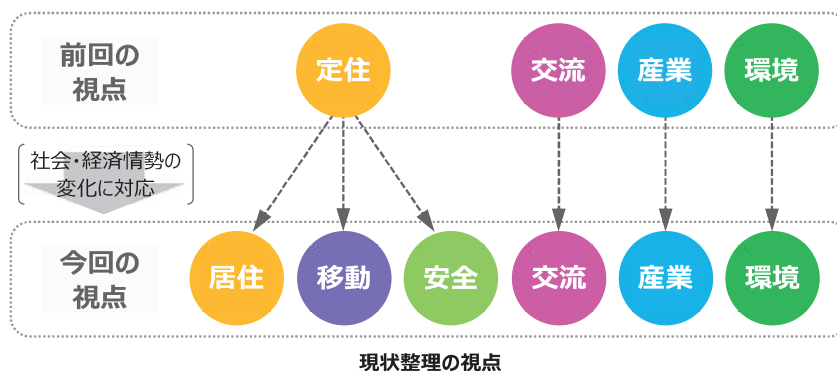
今後特に重要な取組（各分野上位5項目）

### 3 都市づくりの課題

富士市の現状等を踏まえ、今回設定する都市づくりの目標につながる6つの課題を抽出しました。

課題の抽出には、平成26（2014）年に策定した前マスタープランの「都市づくりの目標」の「定住」、「交流」、「産業」及び「環境」の視点を基本としました。

また、本マスタープランでは、本市を取り巻く社会・経済情勢の変化に対応するため、「定住」の視点を「居住」、「移動」及び「安全」に細分化しました。



#### 居住の視点

### 快適に暮らせる生活環境の確保

多くの市民が、本市について「住みやすい」、「住み続けたい」と回答していますが、本市では全国の多くの都市と同様に、人口減少や少子高齢化の進行、社会ニーズの変化等により、空き家が増加しているとともに、郊外部の宅地開発等により市街地の拡散が進んでいます。

このため、市民ニーズに応じた住環境の向上や空き家等の既存ストックの有効活用、「まちなか」居住、地域コミュニティの維持・充実などの取組の推進により、人口減少時代を前提とした「快適に暮らせる生活環境の確保」が必要です。

#### 移動の視点

### 多様性のある移動環境の確保

本市は、東名高速道路、新東名高速道路、東海道新幹線といった広域交通ネットワークを有しているほか、都市計画道路の整備も進むなど、移動環境は充実しつつあります。

多くの市民が「公共交通の利便性が高い地域」に魅力を感じている一方で、本市は自動車への依存度が高まっている上、公共交通の利用者数は減少傾向が続き、存続の危機にあります。

このため、地域公共交通ネットワークの充実を図るとともに、安全で快適な歩行環境・自転車走行環境の創出、ICT等を活用した利便性の向上などによる「多様性のある移動環境の確保」が必要です。





安全の視点

## あらゆる自然災害への備えの充実

南海トラフ地震が今後高い確率で発生することが予測されていることなどから、本市では、インフラ整備のほか、多様な訓練の実施など、防災・減災対策を実施していますが、全国各地で災害が激甚化・頻発化していることから、多くの市民が、災害に十分に備え安心して暮らせる都市・地域を望んでいます。

このため、計画的なインフラ整備のほか、法・条例等に基づく適切な指導や都市計画制度の活用、事前復興の推進などによる「あらゆる自然災害への備えの充実」が必要です。

交流の視点

## 都市機能の充実と賑わい・居心地の良さの向上

ICT 等の急速な進化などを背景に、定住人口に加え、交流・関係人口も重視する時代を迎えています。また、本市では、「まちなか」において、土地区画整理事業や再開発事業及び公園・緑地の整備を推進していますが、多くの市民は、「買い物場所やレクリエーション施設が少ない」と感じています。

このため、まちの顔となる拠点での市街地整備や緑地・公園の整備、住宅地と農地の共生、質の高いまちなみ景観の創出などによる「都市機能の充実と賑わい・居心地の良さの向上」が必要です。

産業の視点

## 地域経済を牽引する産業基盤の強化

本市は、富士山の恵みや広域交通の要衝地であることなどを背景に、製造業の厚い集積がある中、新たな企業の立地が進んでいますが、市民は「使われていない土地の活用促進」が必要と感じています。

また、企業からは「ニーズを満たす一団の産業用地がない」等の声が寄せられています。

このため、工場跡地や荒廃農地等の低・未利用地の有効活用などによる「地域経済を牽引する産業基盤の強化」が必要です。

環境の視点

## 自然環境の保全・活用と脱炭素社会の形成

本市には、富士山、駿河湾、富士川等の豊かな自然資源があり、多くの市民が「富士山の眺望が守られ、まちなみが周辺環境と調和した都市」を望んでいます。温室効果ガス排出量は削減が進み、環境啓発や良好な景観形成も進んでいますが、不適正な土砂埋立てが行われているなど、環境への影響が懸念されています。

このため、引き続き自然環境の保全や営農環境の維持、緑化の推進、自転車・公共交通等の利用促進などによる「自然環境の保全・活用と脱炭素社会の形成」が必要です。

## 4 都市づくりの方向性

本市を取り巻く社会・経済情勢の変化や都市づくりの課題を踏まえ、今後の都市づくりの方向性を決めました。

本市では、平成26（2014）年に策定した前マスタープランにおいて、人口増加時代の「つくる・ふやす」考え方から人口減少を前提とした「いかす・まもる」考え方に軸足を移し、人口が減少しても都市の健全性と質の高い暮らしが将来にわたって続いていくことを目指すため、都市づくりの方向性を「持続可能なまちづくり」と決めました。

このような中、人口減少、激甚化・頻発化する自然災害、SDGs、ゼロカーボン、新型コロナへの対応、デジタル社会の進展など、都市を取り巻く社会・経済情勢は大きく変化してきています。

特に、リニア中央新幹線や新たな高速道路等、高速交通ネットワークの発達、首都圏から近畿圏までの三大都市圏が一体となった魅力的な経済集積圏を形成することとなり、全国規模でこれまでにない新たな「対流」が生まれつつあります。

この新たに生まれる「対流」を新たな「ヒト・モノ・カネ・情報の流れ」と捉え、質の高い交通やデジタルのネットワーク強化により、人と人、人と地域、地域と地域が、シームレスにつながり合う拠点連結型国土の形成を進めることで、人々の多様な暮らし方・働き方の選択肢の広がりや個人及び社会全体の Well-being の向上、持続的なイノベーションの創出につながる可能性を秘めています。

本市を取り巻く社会・経済情勢が大きく変化している中、この機会を逃さず、本市が抱える多様な課題に対応するためには、これまでの「いかす・まもる」考え方を継続しながら、新たに生まれつつある全国的な「対流」を効果的に活用し、発展性のある「持続可能な都市づくり」を進めていくことが重要と考えます。

ただし、何も施策を講じないで全国的な「対流」の恩恵を享受するような受動的な考え方では「対流」を効果的に活用できなくなる可能性があるため、自ら「対流」を惹きつけ、呼び込む能動的な考え方が必要です。

そのため、本市では、「集約・連携型都市づくり」の深化・発展などにより、個性を磨き、都市としての価値や魅力を高めることで、生活・ビジネス・観光などあらゆる面で「ヒト・モノ・カネ・情報の流れ」を積極的に呼び込み、「暮らしがよくなる」、「働きたくなる」、「訪れたいくなる」、「投資したいくなる」都市として多くの人に選ばれる都市づくりを進めます。

以上のことから、本マスタープランにおける都市づくりの方向性を「個性を磨く 持続可能な都市づくり」と決めました。

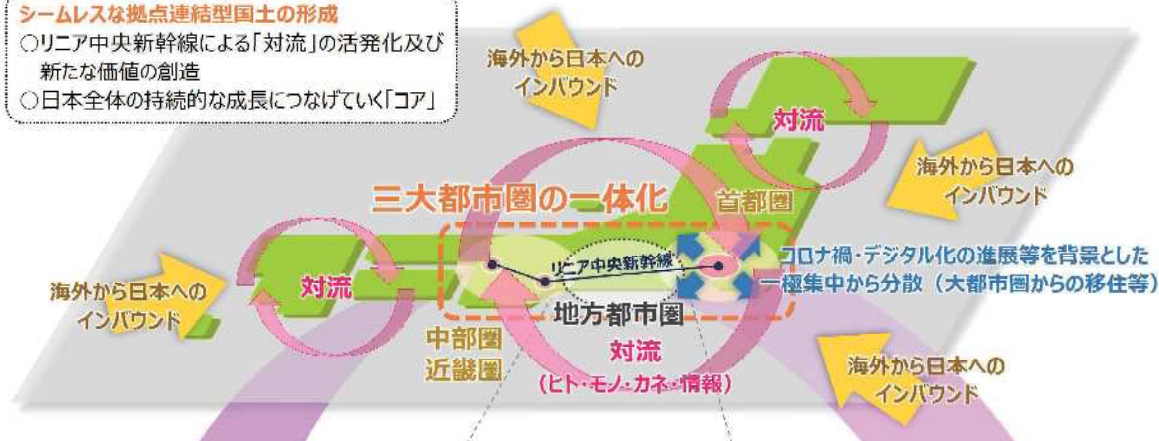
### ★富士市における「対流」の活発化（「ヒト・モノ・カネ・情報の流れ」の活発化）について★

ヒト	大都市圏など県外からの移住者や関係人口等が増え、市民との交流や質の高い暮らしの評判が、新たな移住者や関係人口等を呼び込んでいる状態
モノ	商業施設や工場などの産業関連施設の留置・誘致が進み、生産・加工・消費のサイクルに必要な物が流通・循環している状態
カネ	あらゆる人の都市活動が活発化し、さらに民間企業の投資も増えて、自立した地域経済が循環している状態
情報	デジタル技術等の情報基盤やネットワークが発達し、多様な情報が様々な手段によって効果的に活用され、「対流」を一層呼び込んでいる状態

## 「国レベル」

### シームレスな拠点連結型国土の形成

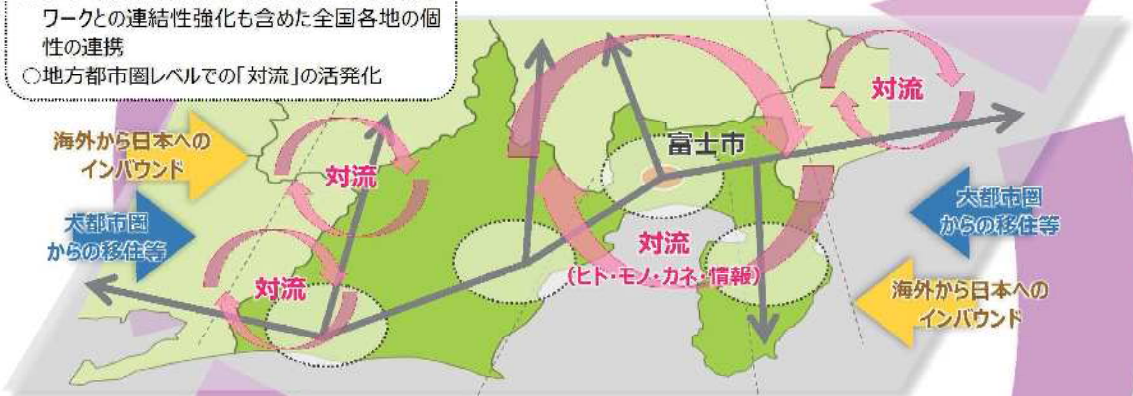
- リニア中央新幹線による「対流」の活性化及び新たな価値の創造
- 日本全体の持続的な成長につなげていく「コア」



## 「地方都市圏レベル」

### 高速交通ネットワークの効果の広域的拡大

- リニア中央新幹線のみならず、高速道路ネットワークとの連結性強化も含めた全国各地の個性の連携
- 地方都市圏レベルでの「対流」の活性化

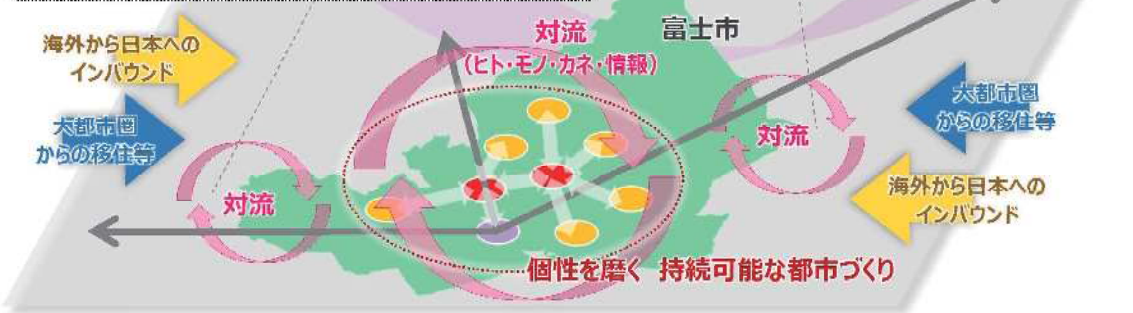


## 「都市（富士市）レベル」

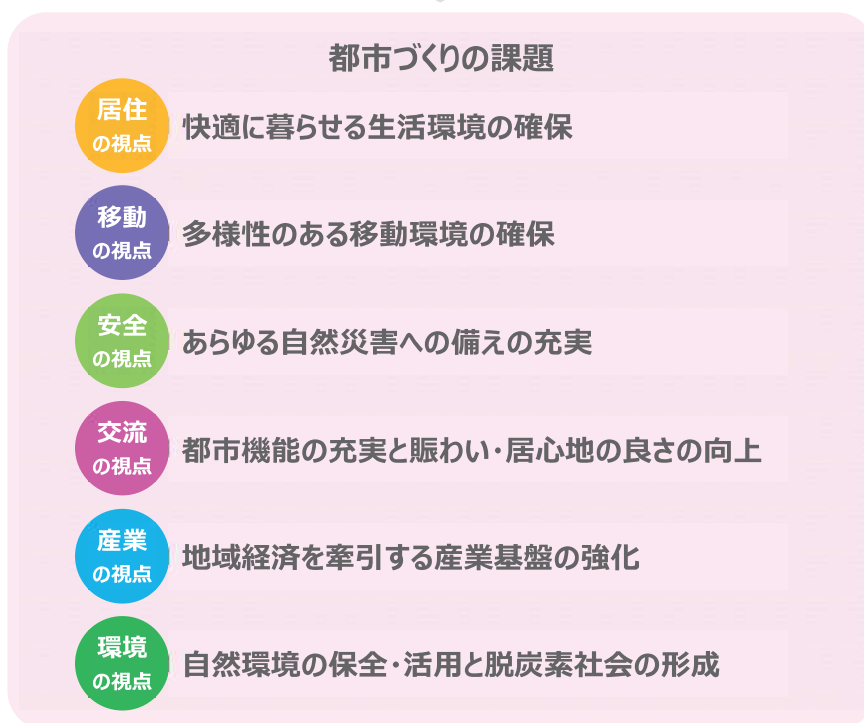
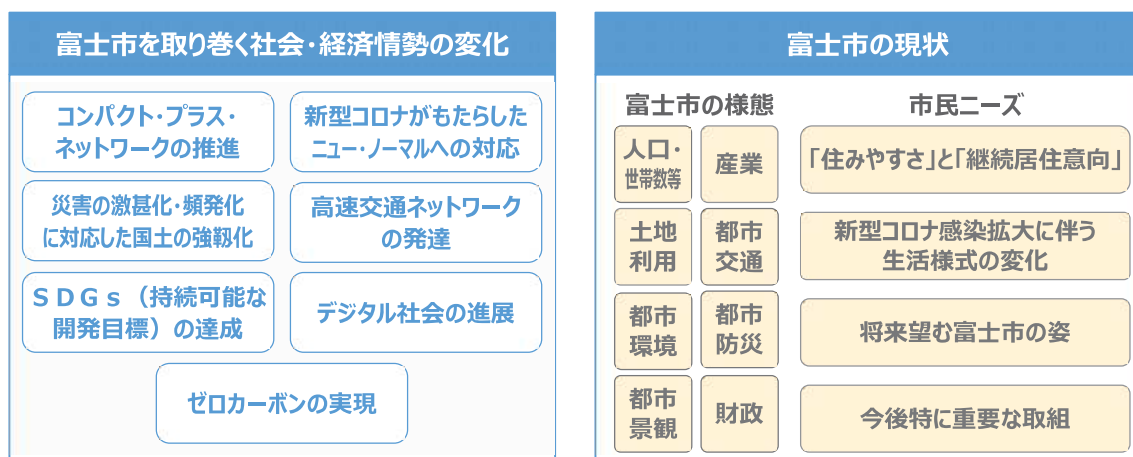
### 個性の伸長による持続的なイノベーションの創出

- 「ヒト・モノ・カネ・情報の流れ」を自ら呼び込むための個性の伸長
- 都市（富士市）レベルでの「対流」の活性化
- 「集約・連携型都市づくり」の深化・発展

### “個性を磨く 持続可能な都市づくり”



都市づくりの方向性のイメージ



「いやす・まもる」の考え方を継続しながら、新たに生まれつつある全国的な「対流」を効果的に活用  
 ↓  
 生活・ビジネス・観光などあらゆる面において「ヒト・モノ・カネ・情報の流れ」を呼び込み、「暮らしたくなる」、「働きたくなる」、「訪れたくなる」、「投資したくなる」都市として多くの人に選ばれるよう本市の個性を磨き、都市としての価値や魅力を高める都市づくり

