

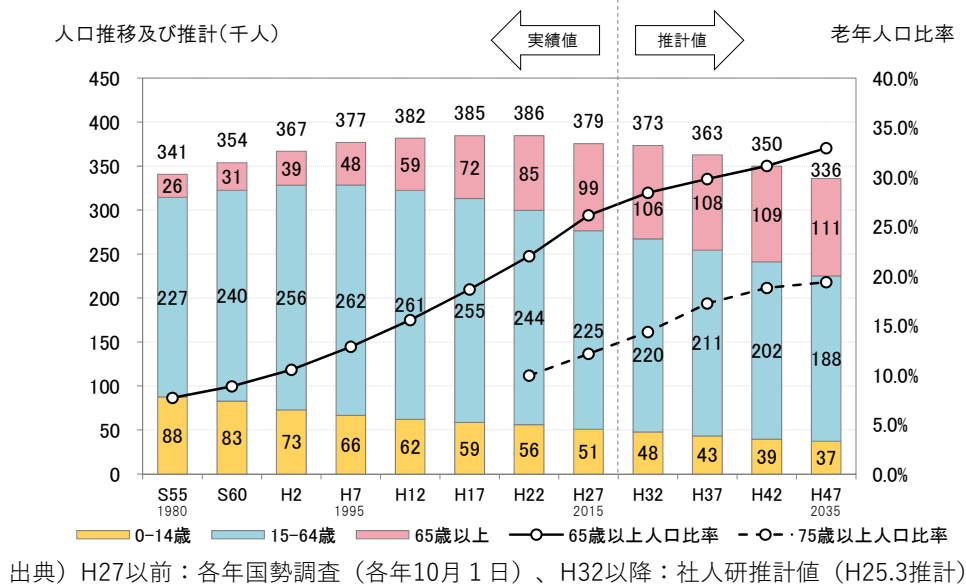
# 2 岳南都市圏の概要

## 2-1 都市圏構造

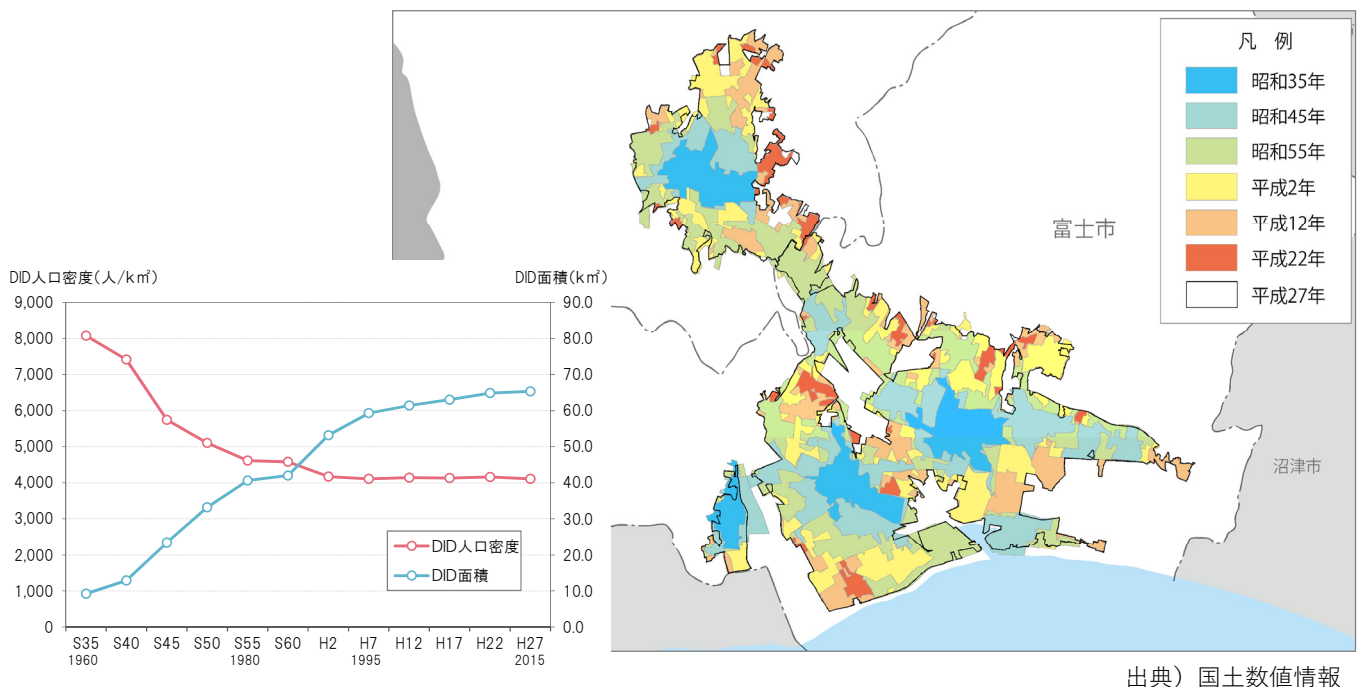
### (1) 人口動向

- 岳南都市圏の人口は平成22年（2010）まで増加傾向にありましたが、平成27年（2015）から減少に転じ、現在は約38万人です。
- 14歳以下の人口は昭和55年（1980）時点から減少しており、生産年齢人口（15歳から64歳までの人口）は平成7年（1995）から減少に転じています。
- 高齢化率は年々増加しており、平成27年（2015）で既に4人に1人が高齢者となっています。
- DID地区は昭和35年（1960）には中心市街地の一部が指定されていたのに対し、昭和55年（1980）時には、富士市の沿岸部や富士市・富士宮市をつなぐ国道139号沿線が新たに指定され、平成2年（1990）以降は既存指定区域から道路網に沿って枝葉のように拡大しています。

### 【都市圏人口の推移】



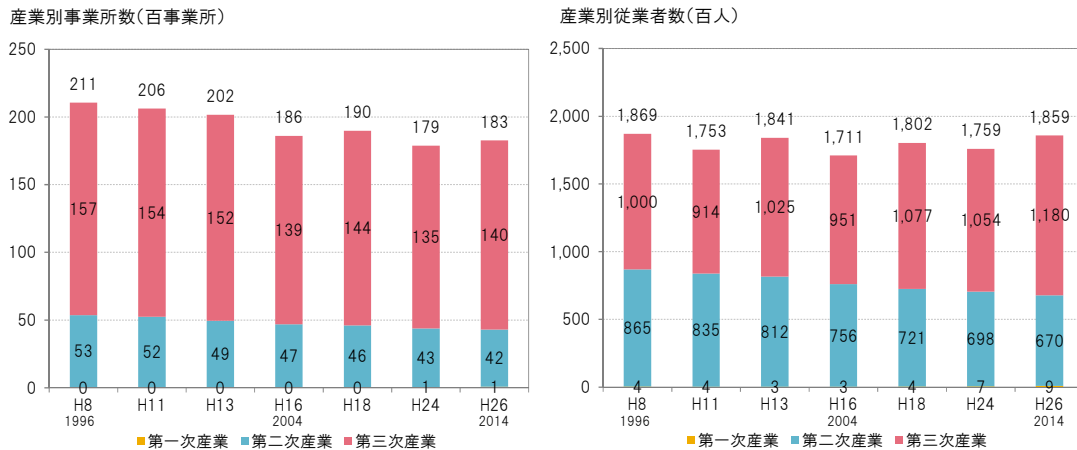
### 【DID地区の変遷】



## (2) 産業動向

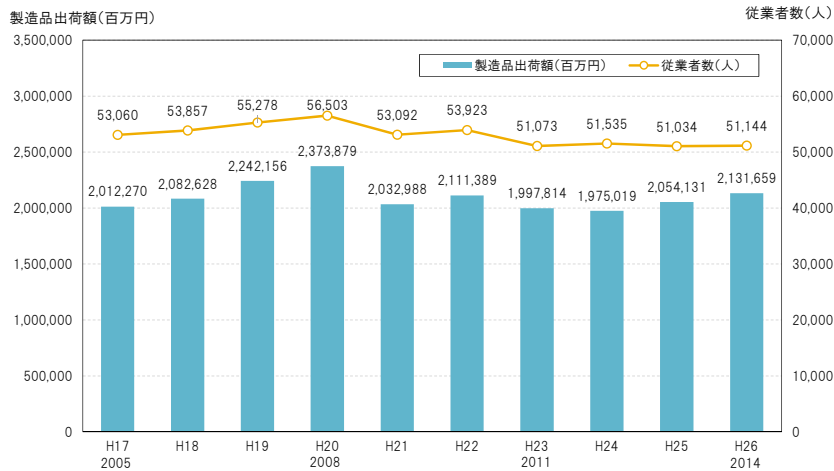
- 事業所数、従業者数ともに、第二次産業は減少傾向、第三次産業は横ばい傾向にあります。
- 製造品出荷額等は平成20年（2008）をピークに減少傾向にあったものの、近年では再び増加傾向にあります。
- 商品販売額は平成19年（2007）で一時的に増加したものの、近年は再び減少しています。

### 【産業別事業所数、従業者数の推移】



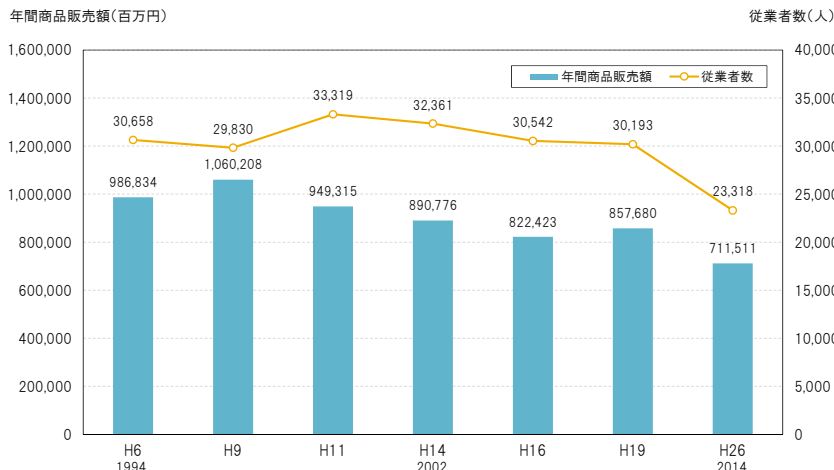
出典) H8事業所調査、H11,H13,H16,H18事業所・企業統計調査、H21,H24,H26経済センサス

### 【製造品出荷額及び従業者数の推移（4人以上の事業所）】



出典) 工業統計

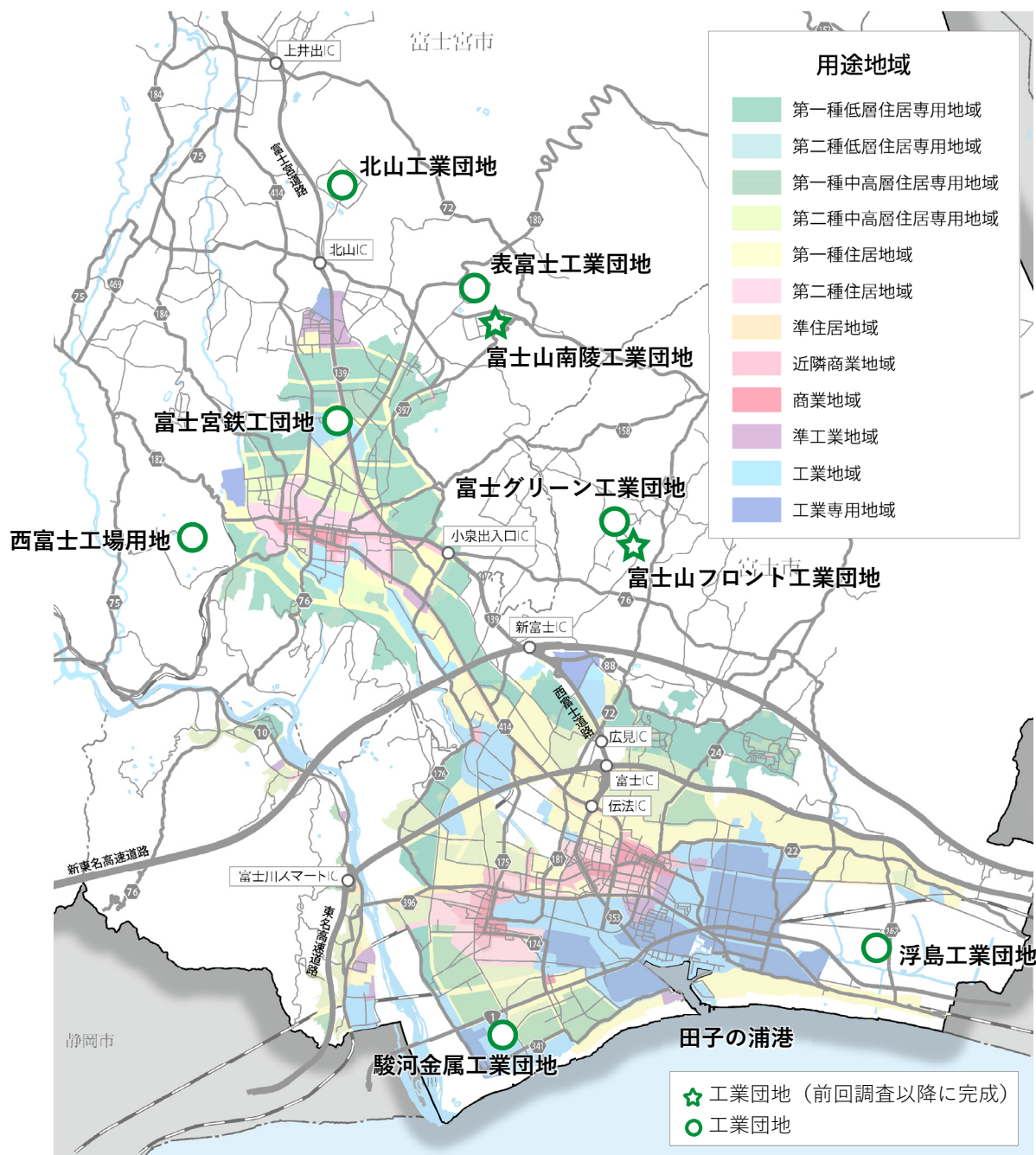
### 【年間商品販売額及び従業者数の推移（4人以上の事業所）】



出典) 商業統計

### (3) 土地利用動向

- 商業地域は、富士市がＪＲ富士駅周辺、吉原～市役所周辺、ＪＲ新富士駅周辺に、富士宮市がＪＲ富士宮駅周辺に指定されています。
- 市街化区域の外縁部では第一種低層住居専用地域等の住居専用系用途が多くを占めます。
- 富士市では、田子の浦港周辺に工業専用地域、工業地域が広がり、上記の商業地域の隣接地まで及んでいます。
- 前回調査以降に新東名が開通し、富士山南陵工業団地や富士山フロント工業団地など内陸型の工業団地が進出しています。

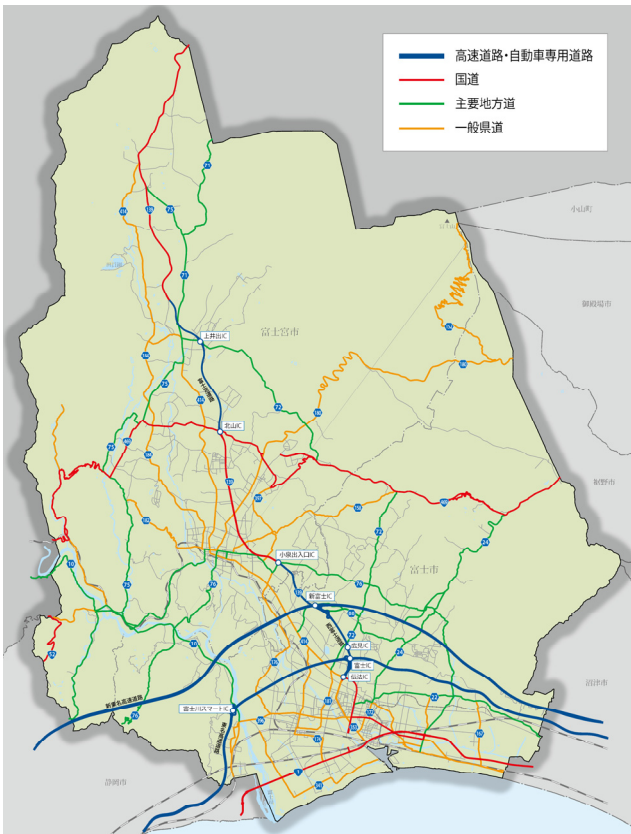


出典）国土数値情報

(4) 交通網 (道路・鉄道・バス)

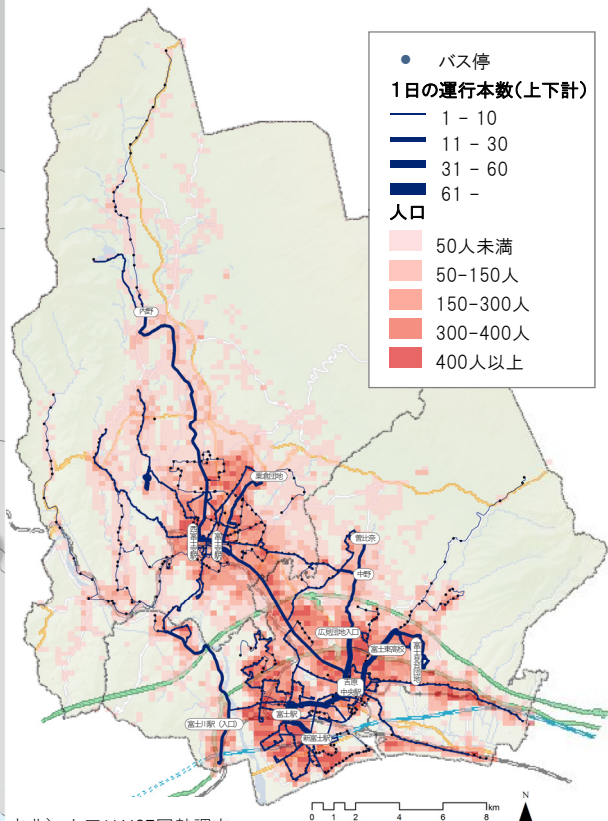
- 道路網は、東西方向の東名高速道路、新東名高速道路、国道1号、国道469号、南北方向の国道139号が主要路線として機能しています。
- 鉄道網は、東西方向の東海道新幹線、JR東海道本線の主軸鉄道と、JR身延線と岳南電車の地方鉄道の4路線が運行されています。富士駅は東海道本線と身延線の乗換、吉原駅は東海道本線と岳南電車の乗換が可能ですが、唯一の新幹線駅である新富士駅は在来線との連結がありません。
- バス網は、富士駅や吉原中央駅、富士宮駅を中心として、利用が多いと想定される住宅団地方面に放射状に伸びています。

【道路網】



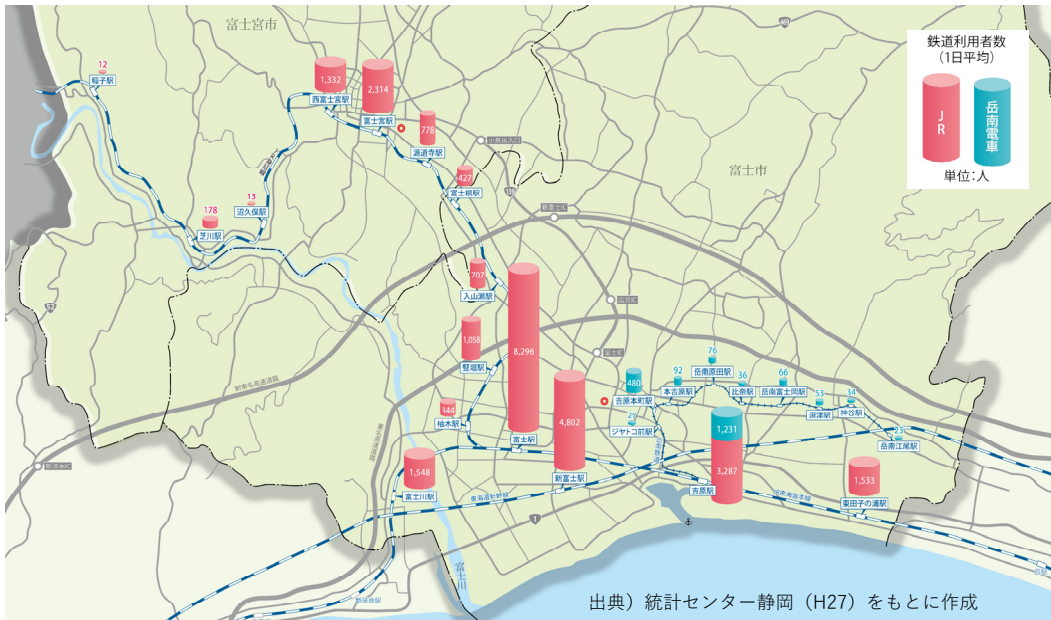
出典) デジタル道路地図情報をもとに作成 (H27時点)

【バス網】



出典) 人口はH27国勢調査 ※コミュニティバス、路線バス時刻表より作成

【鉄道網】

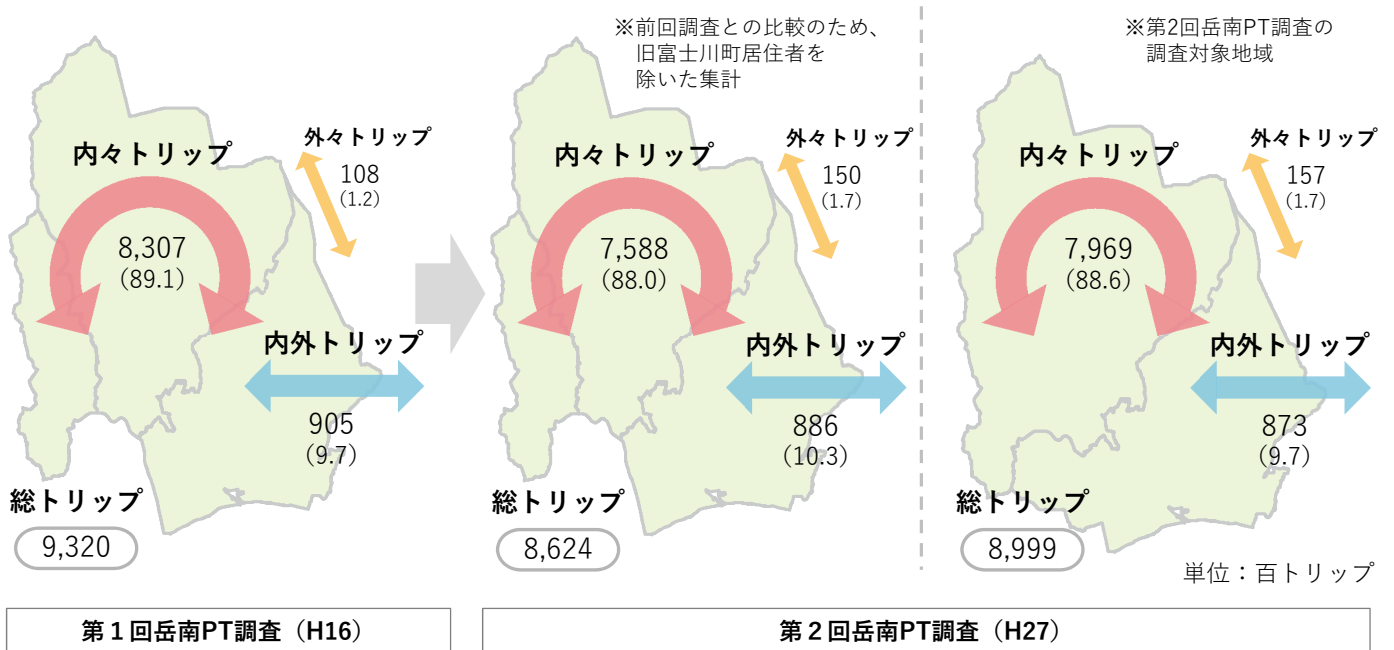


出典) 統計センター静岡 (H27) をもとに作成

## 2-1 岳南都市圏居住者の交通特性

### (1) 都市圏全体の1日の動き

- 都市圏の総トリップ数は約90万トリップ/日です。
- 前回調査から都市圏の内々（出発地と目的地ともに都市圏内）および内外（出発地と到着地のいずれかが都市圏内）トリップともに減少しました。



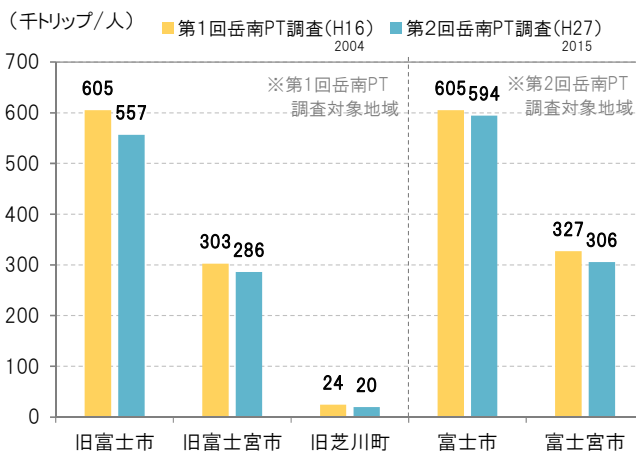
( ) 内は、都市圏居住者のトリップ数に占める割合

出典) 各回岳南PT調査

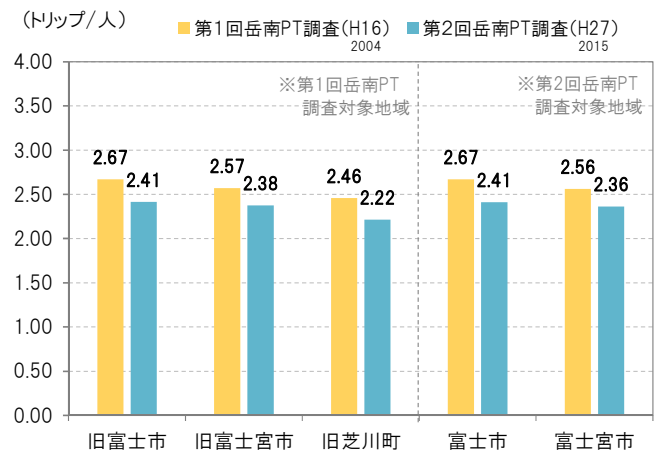
### (2) 旧市町別のトリップ数

- 旧市町別の発生トリップ数を見ると、いずれも前回調査から減少しています。
- 一人あたりトリップ数は前回調査からいずれも約0.2トリップ/人減少しています。

#### 【旧市町別トリップ数】



#### 【旧市町別一人当たりトリップ数】

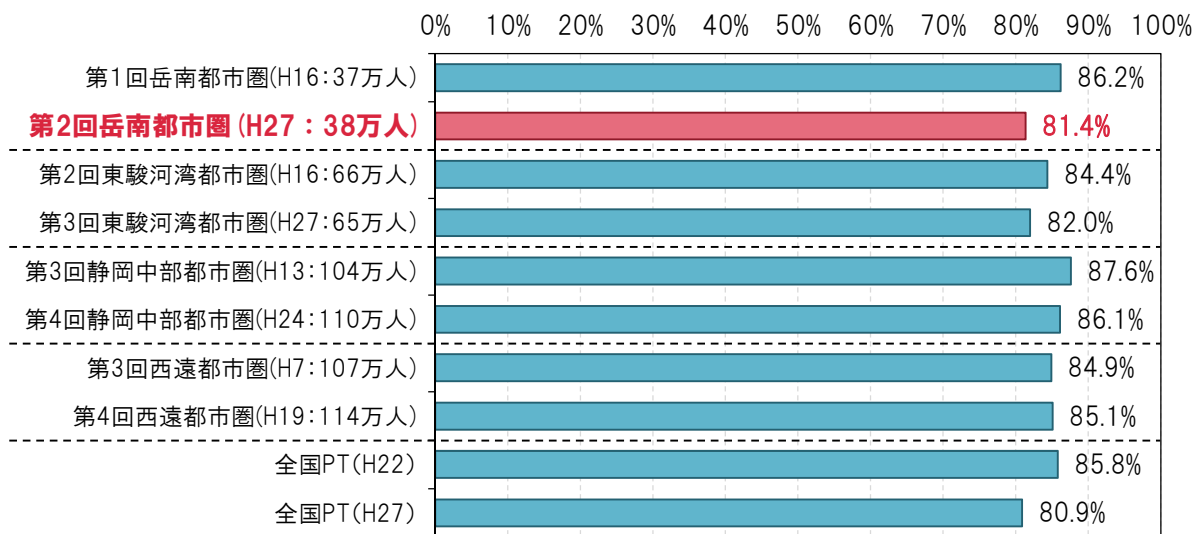


出典) 各回岳南PT調査

(3) 外出率

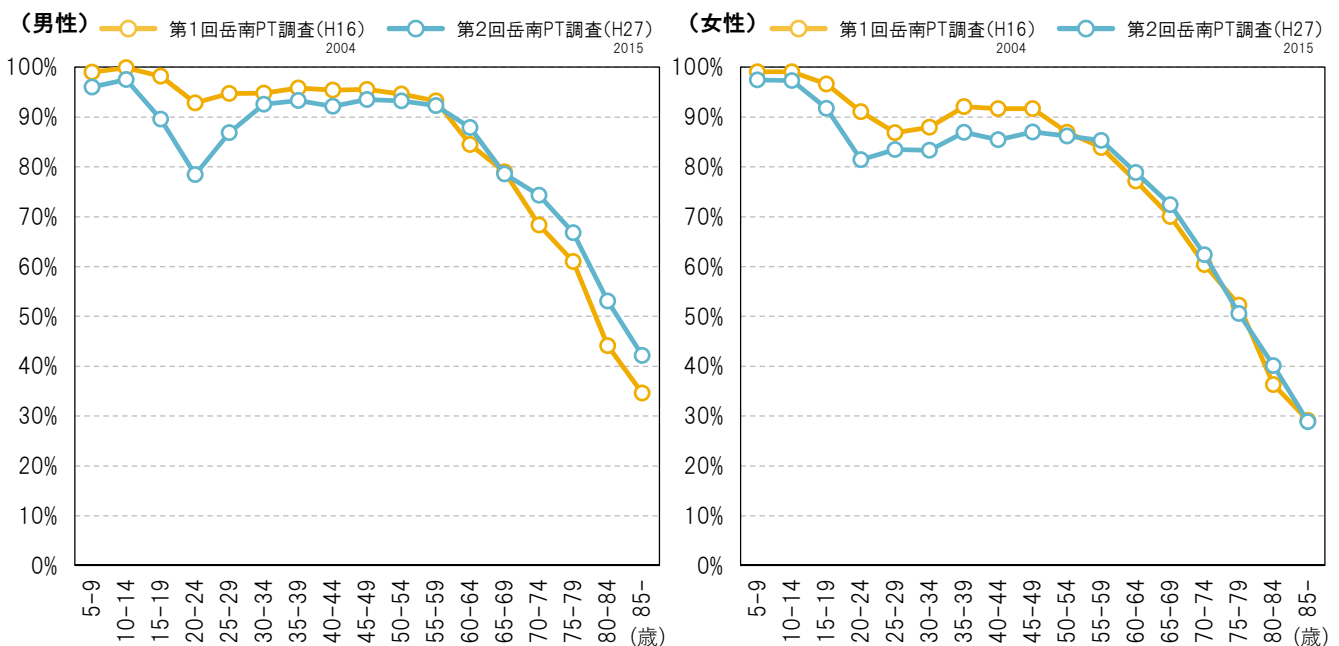
- 岳南都市圏居住者の外出率は81.4%で、前回調査から低下しています。
- 男女とも若い年代ほど低下しており、50～74歳で増加しています。

【外出率】



出典) 各回岳南PT調査、都市計画ハンドブック

【性・年齢階層別の外出率】

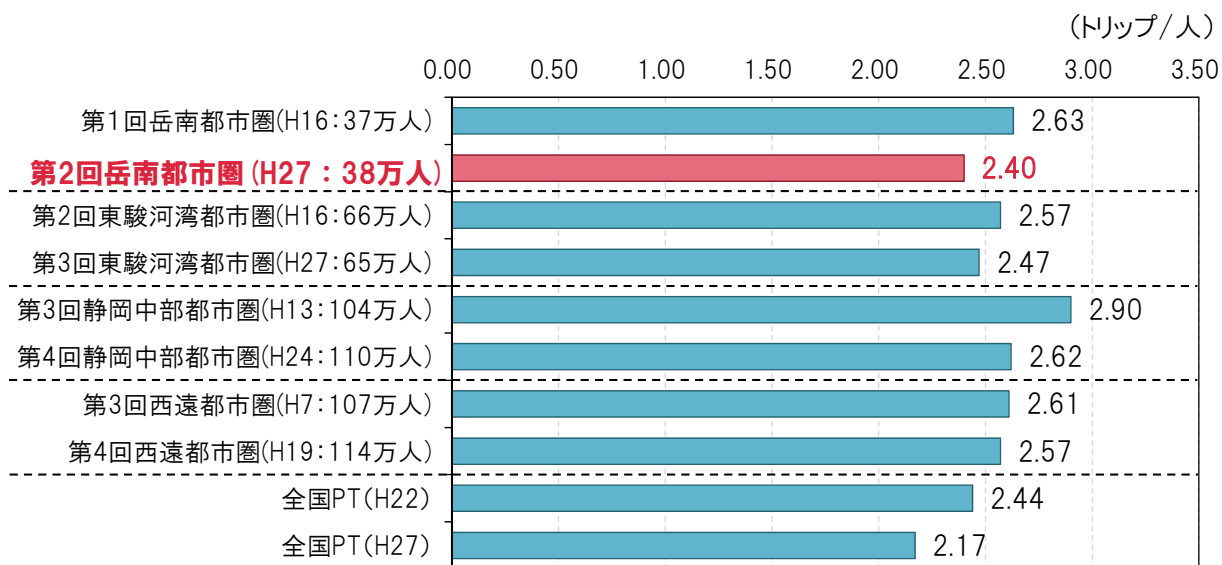


出典) 各回岳南PT調査

#### (4) 一人あたりのトリップ数

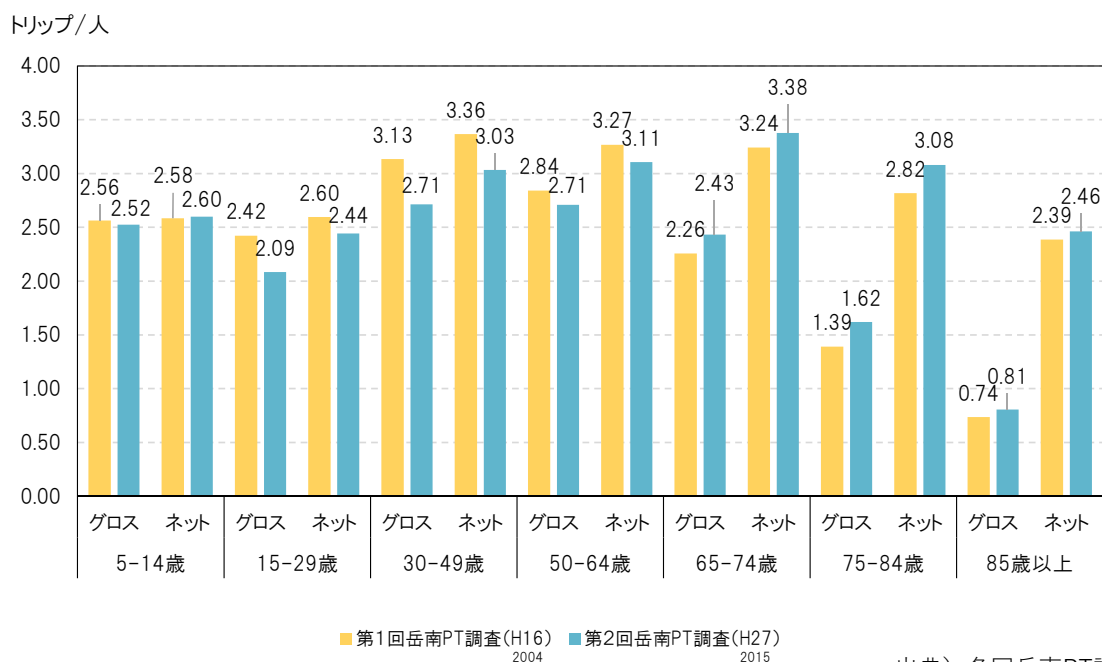
- 岳南都市圏居住者の一人あたりのトリップ数は2.40トリップ/人で前回調査から減少しています。
- 人口あたりのトリップ数（グロス）は高齢ほど少ない一方、外出人口あたりのトリップ数（ネット）は65～84歳の方が若年層よりも多い傾向にあります。

#### 【都市圏一人あたりトリップ数】



出典) 各回岳南PT調査、都市計画ハンドブック

#### 【年齢階層別の一人あたりトリップ数】

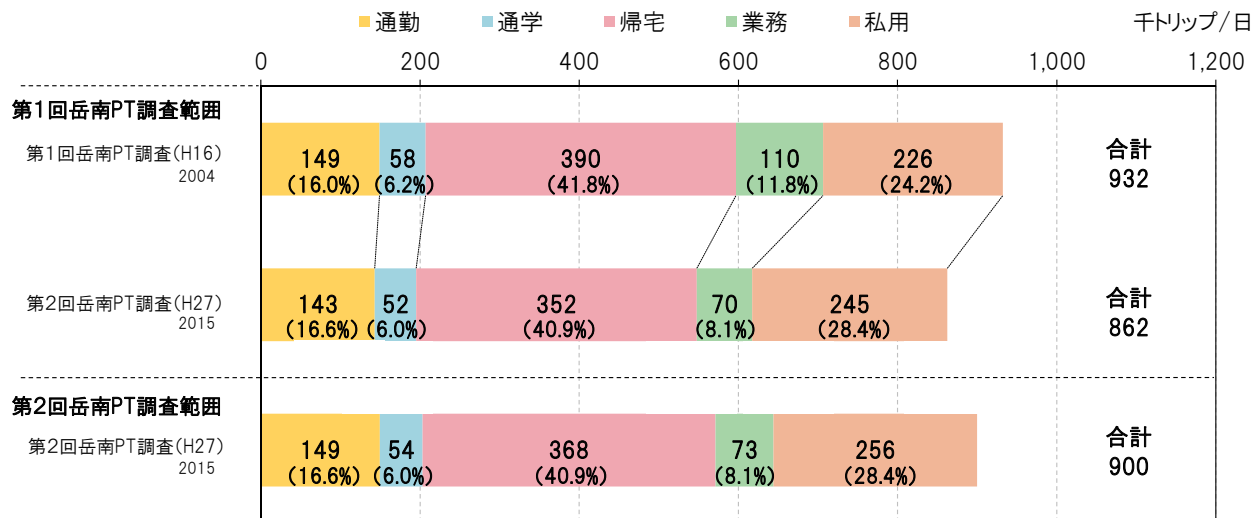


出典) 各回岳南PT調査

### (5) 目的構成

- 目的別のトリップ数は、少子高齢化の影響により、通勤や通学、帰宅、業務目的のトリップが減少し、私用目的トリップが増加しています。
- 午前7時台に通勤、通学目的のトリップが集中し、午後5時台に帰宅目的のトリップが集中しています。

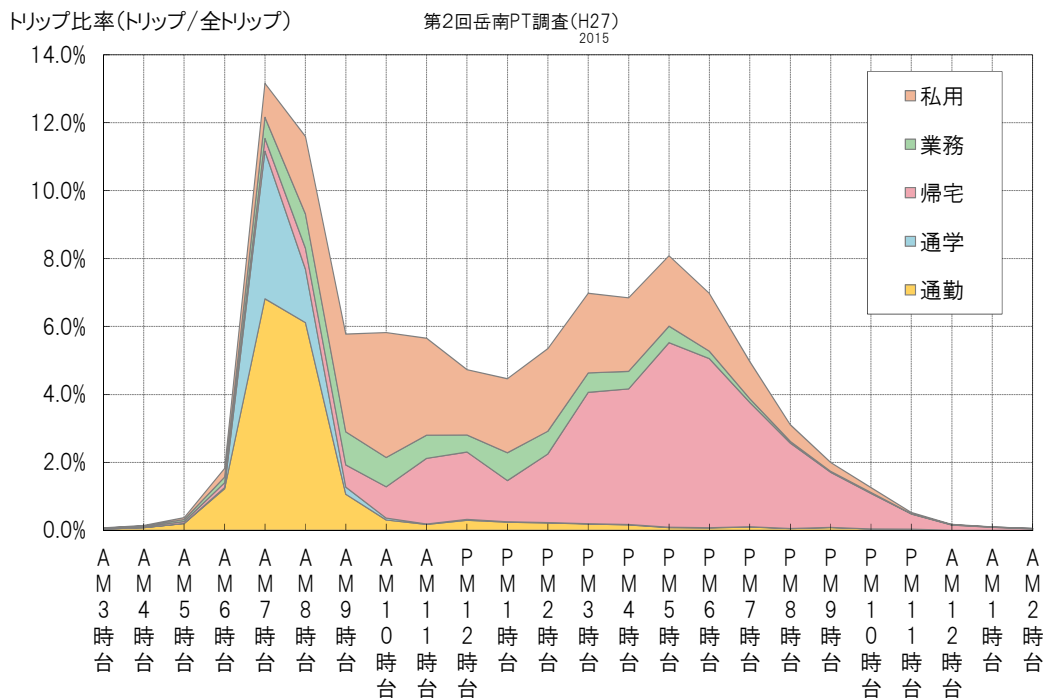
#### 【目的別トリップ数】



出典) 各回岳南PT調査

※第1回岳南PT調査範囲：旧富士川町を除く範囲

#### 【目的別の到着時間分布】



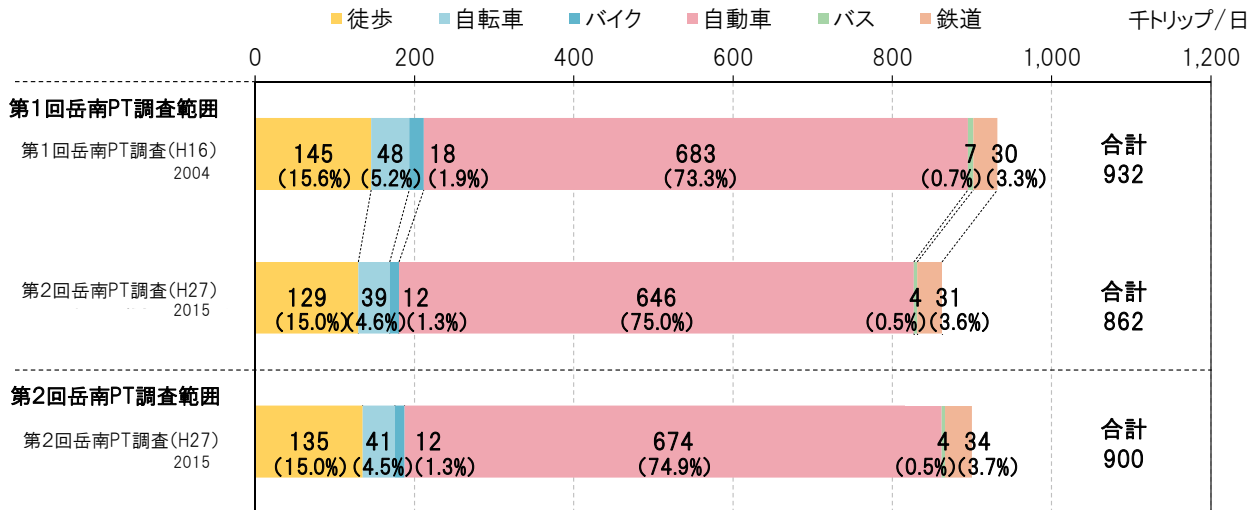
出典) 第2回岳南PT調査



## (6) 交通手段構成

- 代表交通手段別のトリップ数は、前回調査と同様に自動車利用トリップが大半を占めています。鉄道利用トリップを除き、減少しています。
- 年齢層別にみると、高齢層において運転免許保有率の増加等に伴い、徒歩から自動車への転換がみられます。
- 85歳以上の高齢者においては、自動車（送迎）の割合が増加しています。

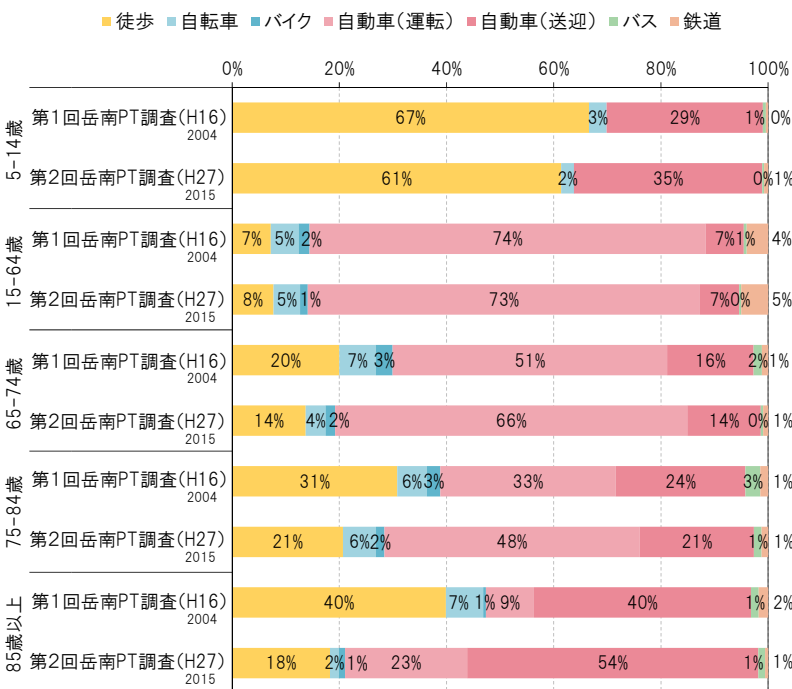
### 【代表交通手段別トリップ数】



出典) 各回岳南PT調査

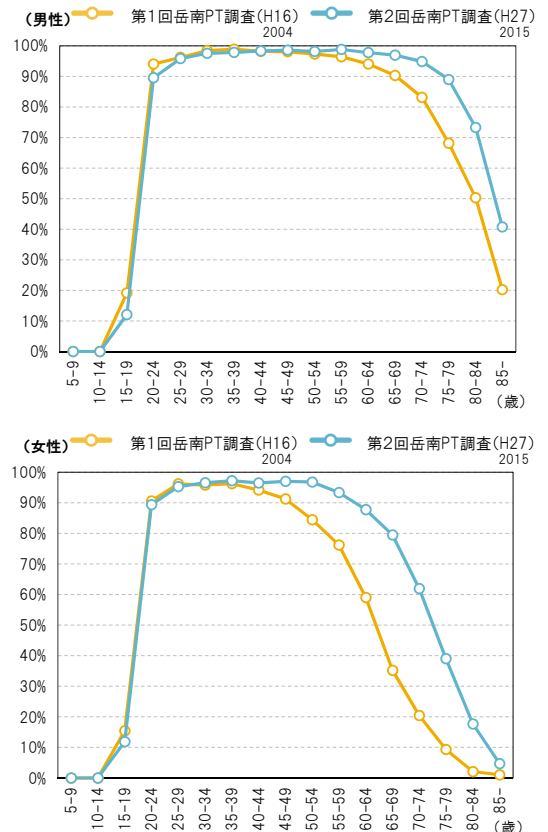
※第1回岳南PT調査範囲：旧富士川町を除く範囲

### 【年齢階層別の交通手段分担率】



出典) 第2回岳南PT調査

### 【運転免許保有率の変化】

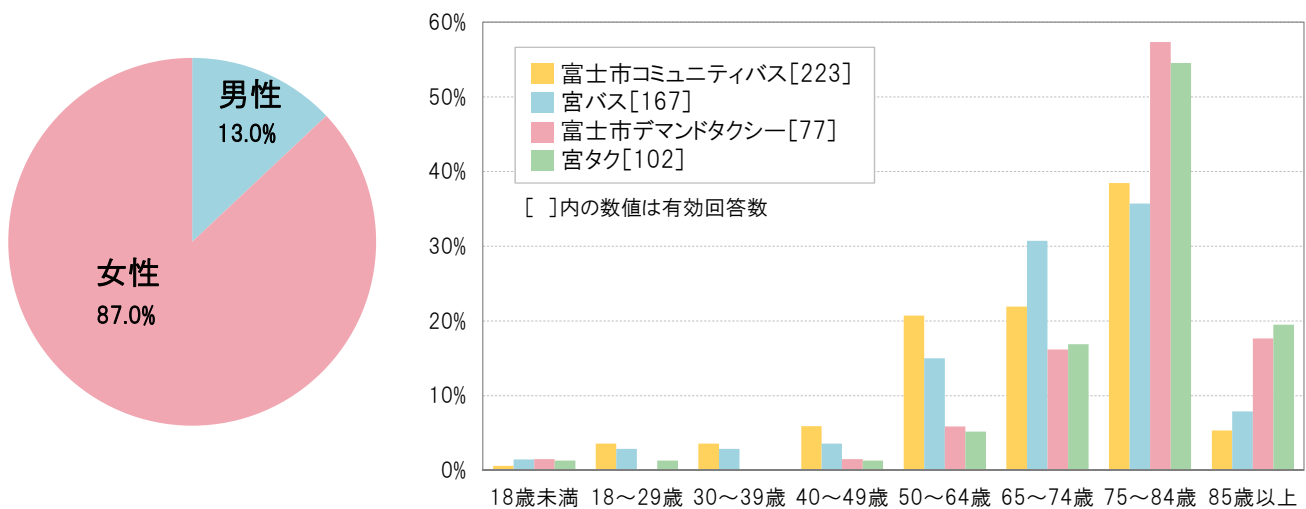


出典) 各回岳南PT調査

### (7) コミュニティバス・デマンドタクシーの利用状況

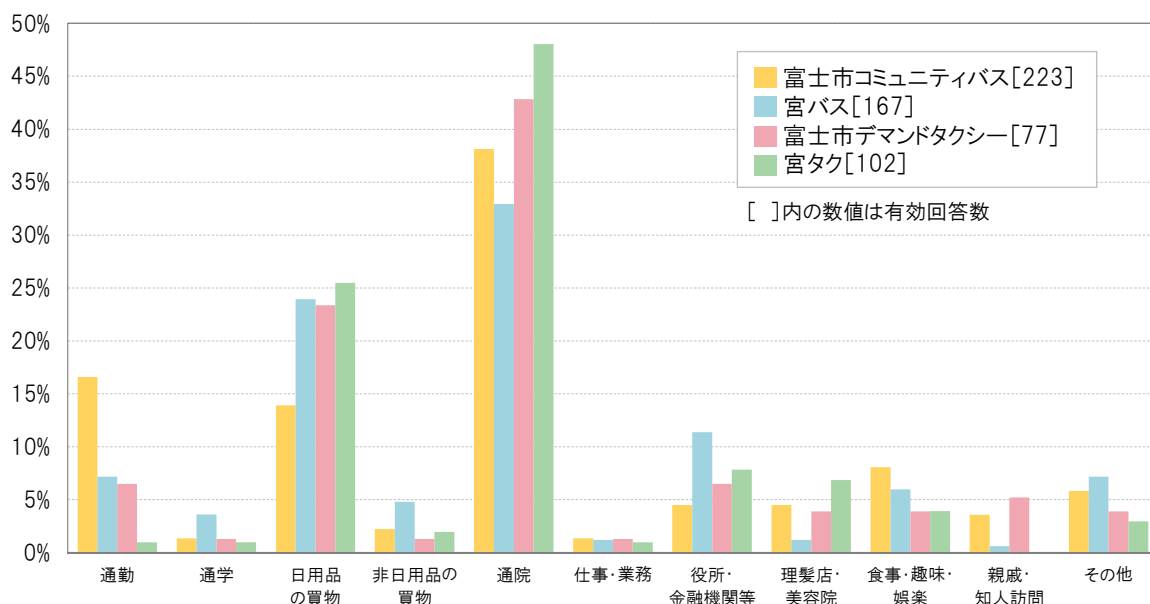
- コミュニティバス・デマンドタクシーは65歳以上の高齢者、特に女性に多く利用されています。
- 全体的には通院や日用品の買物など、日常生活における利用が多く、富士市のコミュニティバスは通勤にも利用されています。

#### 【利用者の性別・年齢層】



出典) 第2回岳南PT調査 (コミュニティバス・デマンドタクシー調査)

#### 【利用目的】



出典) 第2回岳南PT調査 (コミュニティバス・デマンドタクシー調査)

※富士市コミュニティバス：ひまわりバス、しおかぜ、みなバス、こうめ、うるおい、ナイト Shuttle、モーニング Shuttle、なのはなバス  
 富士市デマンドタクシー：こぶし、ほたる、かぐや、おかタク、マリン、なのはな、やまぼうし  
 いずれも調査時 (H28.10) の名称