

第3章 流域の社会条件

3-1 人口

狩野川流域の沿川市町では、沼津市・三島市等の4市9町を合わせて約64万人(平成7年)の人口を有しており、静岡県全体の約17%を占めている。人口の分布を見ると、上流域に約2万人、中流域に約10万人、下流域に約52万人が生活しており、三島市や沼津市の市街地を含む下流域に流域人口の約80%が集中している。また、人口密度で見ても、上流域では約70人/km²、中流域では約460人/km²、下流域では880人/km²で、下流域に人口が集中していることが示される。

沿川市町の人口推移を見ると、過去30年(昭和40年～平成7年)で、流域人口は44万人から64万人と約1.4倍になっており、昭和40～50年代にかけての高度成長期の人口増加率が高くなっている。また、過去10年(昭和60年～平成7年)では上流域で約4%、中流域で約9%、下流域で約6%の伸びを示しており、中流域での人口増加率が大きくなっている。

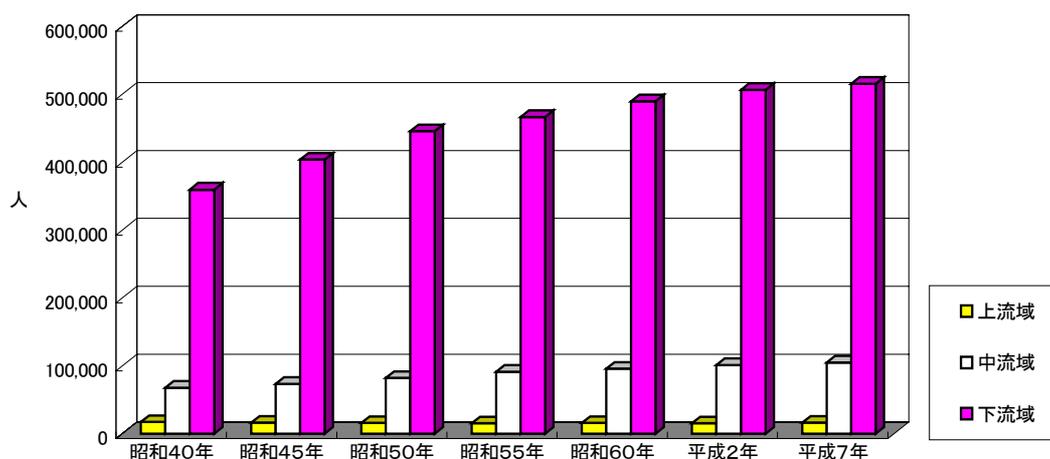


図 3.1 狩野川流域の人口の変化
(資料：国勢調査)

流域の13市町は以下のとおり。

上流域：天城湯ヶ島町、中伊豆町、修善寺町

中流域：大仁町、伊豆長岡町、函南町、菰山町

下流域：沼津市、三島市、清水町、長泉町、御殿場市、裾野市、

3-2 土地利用

静岡県全体の面積に対する狩野川流域面積（852km²）の割合は約 11%である。

沿川市町村の土地利用状況は、山林面積の割合は静岡県全県における割合（56.3%）よりも低く（46.5%）、宅地面積の割合が 14.1%と静岡県全県における割合 11.9%よりも高くなっていることから、県内でも都市化の進展した流域であることが伺える。

近年の土地利用状況の変化を見ると、昭和 50 年～平成 7 年の 20 年間で、農用地が約 15,000ha から約 12,000ha へ減少する一方、宅地が約 5,800ha から約 8,700ha と増加しており、流域の市街化が進展していることがわかる。

下流域の沼津市、三島市は駿豆地区の中核都市として、地域の産業、経済、文化等の機能が集中しており、さらに東海道本線や東海道新幹線、国道 1 号等の太平洋ベルト地帯の基幹をなす交通網が集中しているほか、国内有数の観光地である伊豆半島等への交通の拠点ともなっていることから、流域開発が進んでいる。また本地域は、東駿河湾工業整備特別地域、静岡県東部地区拠点都市地域、中部圏開発整備計画の都市開発地域に指定されており、今後は第二東名高速道路及び伊豆縦貫自動車道の整備に伴い、一層の発展が期待される。

表 3.1 土地利用状況（平成 10 年 1 月 1 日現在）

（単位：ha）

項目	沿川市町村		静岡県	
	面積（ha）	%	面積（ha）	%
宅地	8,644	14.1	50,650	11.9
農用地	11,742	19.1	96,674	22.8
山林	28,618	46.5	238,717	56.3
その他	12,478	20.3	38,182	9.0
合計	61,482		424,223	

（資料：平成 10 年 静岡県勢要覧）

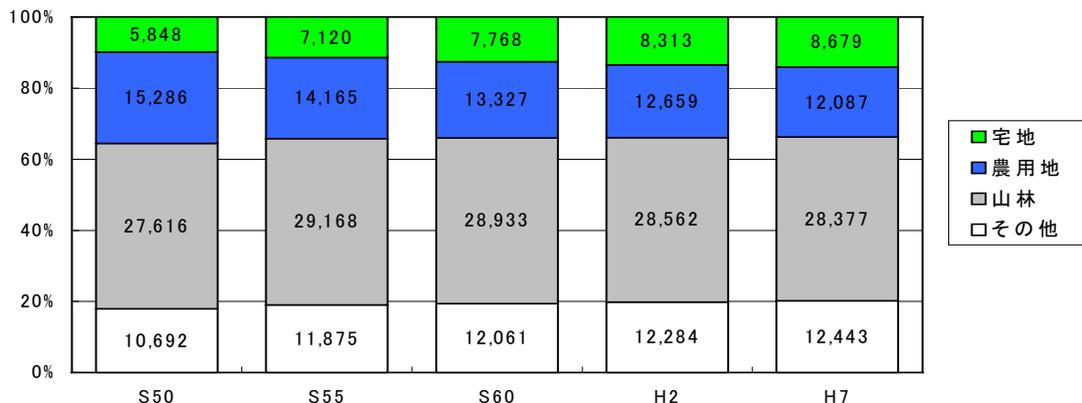


図 3.2 土地利用状況の経年変化（単位：ha）

（資料：静岡県勢要覧）

3-3 産業

狩野川流域は、富士箱根伊豆国立公園の風光明媚な地であり、修善寺や伊豆長岡などの温泉地が点在することから、年間1千万人を超える観光客が訪れており、観光業が盛んである。このため、第三次産業に従事する人口の割合が高く、静岡県52%に対し、狩野川流域では59%を占めており、特に天城山系の観光地が多い上流域では第三次産業に従事する人口の割合が62%と高くなっている。また、上流域はワサビの栽培が盛んで、天城山系に属する2町（天城湯ヶ島町、中伊豆町）で全国粗生産額の25%程度と、日本一の生産額を誇っている。

中下流部は、古くから豊富な水量、良好な水質を背景に繊維業、製糸業、醸造業が発達しており、近年は、東駿河湾工業整備特別地域の一部として、恵まれた湧水及び地下水等の工業用水、交通網の発達を背景に、主要な産業である機械、輸送機械、金属、食料品等多様な産業が立地している。さらに、国立遺伝学研究所をはじめ、バイオテクノロジーを活用した医療品産業などの研究開発施設の立地が進むなど、新たな産業が展開しており、今後一層の発展が期待される。

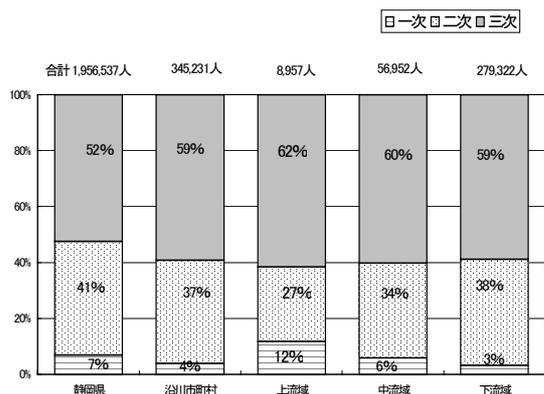


図3.5 狩野川流域の産業別就業人口割合(平成7年)
(資料:国勢調査)

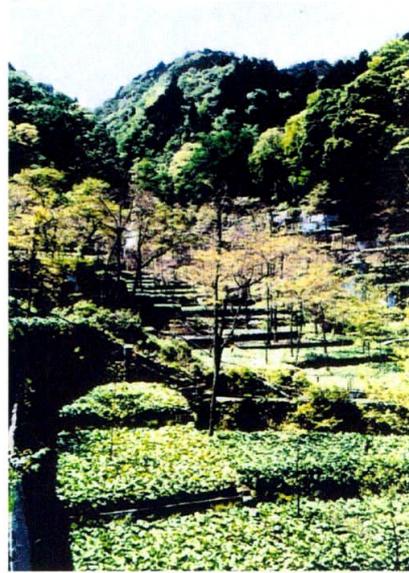
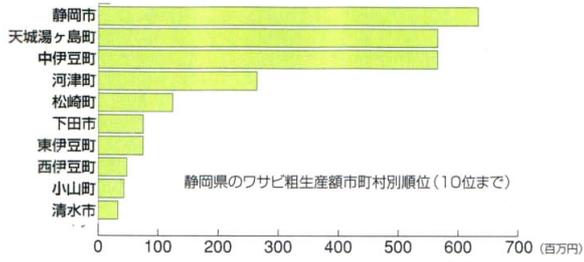


国立遺伝学研究所(三島市)

■全国のワサビ粗生産額
ワサビ粗生産額



■静岡県のワサビ粗生産額内訳



ワサビ田

3-4 交通

狩野川では、かつて舟運が盛んであり、江戸時代には伊豆と結ぶ日常の物資の運送路として盛んに使用されていた。また、川を渡るために渡し船が利用され、河口部における「我入道がにゅうどうの渡し船」は明治から昭和にかけて、庶民の身近な交通手段となっていた。

道路網の整備が進むと物資の輸送は陸上交通が中心となり、かつての舟運はなくなり、橋梁が整備されるとともに渡し船も姿を消した。

狩野川流域と他地域を結ぶ交通網として、昭和 39 年に東海道新幹線が開通、昭和 44 年に東名高速道路が全通し、下流域の沼津市や三島市は我が国の動脈が集中する交通の要衝となり、地域の社会、経済が下流域を中心に急速な発展を遂げている。さらに、この地域は伊豆や富士といった観光地への拠点となっていることから、これらの観光地へ向かう交通網が流域内を縦横に発達している。

現在、第二東名高速道路や伊豆縦貫自動車道の建設も進められており、流域のさらなる発展が期待されている。



図 3.7 狩野川流域の交通網