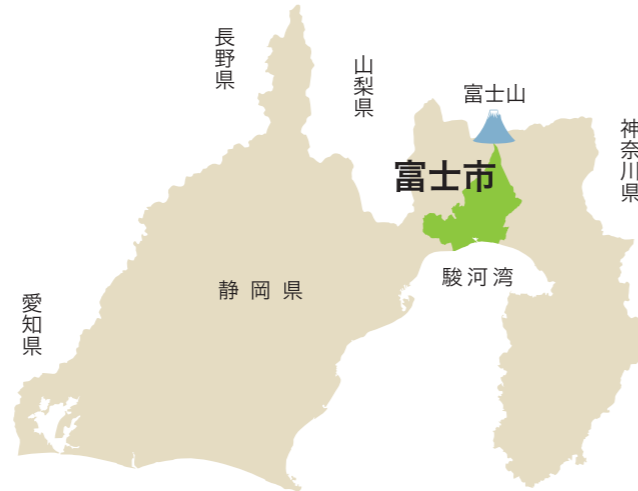


富士市のあらし

位置・地勢

富士山の南麓に位置する本市は、県内第3位の人口規模であり、県内有数のものづくりのまちです。北に日本一高い富士山を仰ぎ、南に日本一深い駿河湾を望み、西に日本三大急流の富士川が流れ、東に貴重な植物が分布する浮島ヶ原が広がり、その市域は、東西に23.2km、南北に27.1kmであり、全長10kmの海岸線から市域の北端までの標高差は約3,680mに及び、海岸線から富士山までを市域に含む唯一の都市です。

また、本市は、東海道新幹線新富士駅や東名高速道路及び新東名高速道路の各インターチェンジを有し、東京まで新幹線で約70分、高速道路で約90分であるなど、首都圏等にも容易にアクセスできる交通の利便性に優れた広域交通の要衝となっています。



沿革

市内では、旧石器時代の遺跡が発見されており、古くから人が住み始めたことをうかがい知ることができます。縄文時代の遺跡は現在知られているものだけでも天間沢遺跡をはじめとして90以上あり、続く弥生時代の遺跡である沖田遺跡からは稲作が行われていた様子がわかります。また、古墳時代については、スルガのクニを治めていた豪族の墓といわれ、静岡県東部で最大規模の浅間古墳をはじめ、市内には現在800基程度古墳があるとされています。

奈良・平安時代は、東平遺跡から多くの住居跡などが発見されたことで、この付近に非常に大規模な集落が存在し、富士郡の中心であったことがうかがえます。

平安時代の終わりから安土桃山時代にかけては、富士川を隔てた源氏と平氏の対陣、曾我兄弟の仇討ち、善得寺での三国同盟成立など、今日まで語り継がれる出来事が起こりました。

江戸時代には、東海道五十三次の14番目の宿場としての「吉原宿」など、交通の要衝として重要な役割を果たしました。また、当時は洪水のたびに流路を変えて田畑を流失させていた富士川の改修に古郡氏が三代にわたって取り組み、雁堤を完成させたことにより、加島五千石といわれる豊かな水田地帯が生まれました。

明治時代になると、富士地区の工場経営の先駆けとなる手すき和紙工場が設立され、富士山の豊富な湧水を活用した和紙の製造が始まり、本市の製紙産業の基盤となりました。

昭和に入ると、電気・自動車・化学なども加えた産業都市として発展し、とりわけ、中心となる製紙産業につい

ては、生産量においても製紙技術においても、富土地域は製紙産業の一大拠点となりました。また、昭和36(1961)年に開港した田子の浦港は、駿河湾臨海工業地帯の拠点となる工業港として富土地域の産業経済に大きく貢献してきました。昭和41(1966)年11月には旧吉原市・旧富士市・旧鷹岡町の2市1町の合併により富士市が誕生し、昭和43(1968)年には東名高速道路富士インターチェンジが開設され、産業都市としての機能が強化されました。こうした中、昭和40年代には田子の浦港のヘドロ問題をはじめとした水質汚濁や大気汚染などの公害が深刻化し、大きな社会問題となりましたが、関係法令の整備や企業及び市民の協力により克服されました。昭和50(1975)年には人口が20万人を超え、昭和63(1988)年の東海道新幹線新富士駅の開業により、広域交通の利便性が大きく向上しました。

平成のはじめには、文化の交流と発信の拠点としての富士市文化会館や、市民の憩いの場となる中央公園がつくられ、平成20(2008)年11月には旧富士川町との合併により人口26万人を超える新富士市が誕生しました。また、平成24(2012)年には新東名高速道路が開通し、平成25(2013)年には富士山が世界文化遺産へ登録されたことにより、多くの方が本市を訪れるようになりました。

富士山の恵みや利便性の高い広域交通網のほか、多様な産業の集積など多くのポテンシャルを持つ本市は、平成28(2016)年には市制50周年を迎え、更なる飛躍に向け、令和の時代においても新たな歩みを進めています。

