

Ⅱ 基本方針

Ⅱ 基本方針

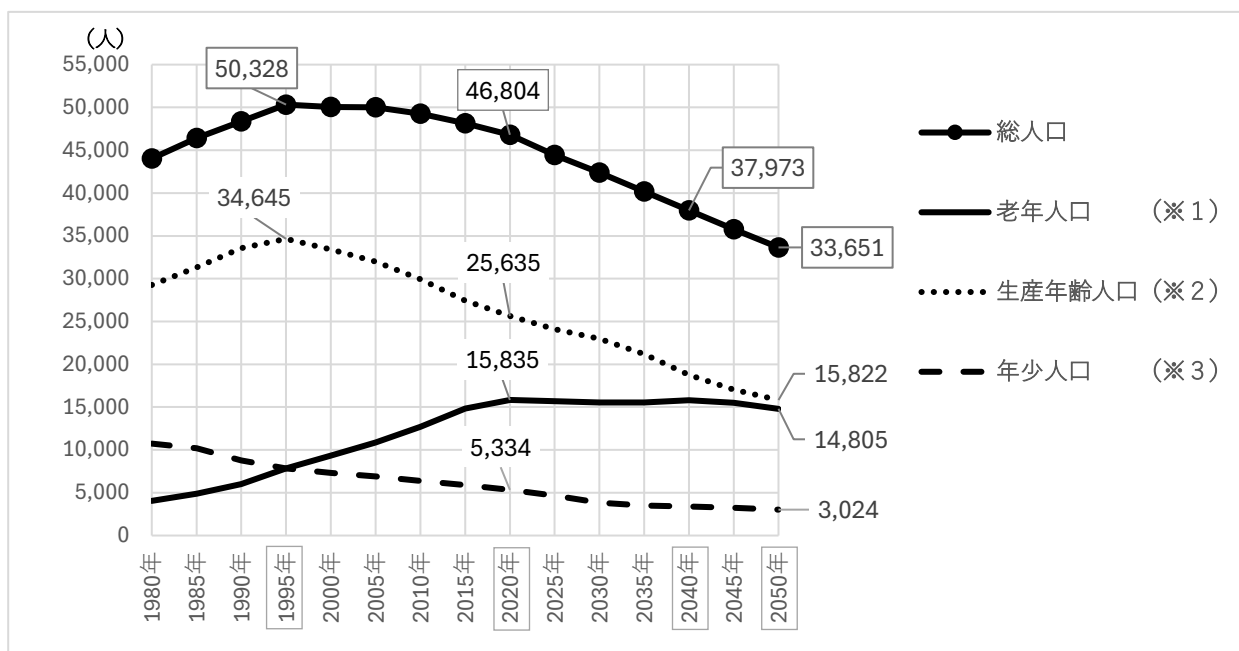
1. まちづくりの課題の整理

(1) 人口

国勢調査による本市の総人口は1980年から1995年まで増加してきましたが、1995年をピークに減少に転じ、その後は減少が続いています。1995年の50,328人から2020年には46,804人となり、25年間で3,524人減少しています。一方、65歳以上の老年人口（※1）は1980年から40年近くにわたって増加しており、2020年にピークを迎えます。

国立社会保障・人口問題研究所（※4）の2023年12月推計値によると、今後は人口の減少スピードが加速し、2040年には、37,973人（対2015年比で21%減）、更に2050年には33,651人（対2015年比で30%減）と推計されています。

■ 総人口の推移と将来予測



資料：2020年までは「国勢調査」による実績。2025年以降は「国立社会保障・人口問題研究所の人口推計」

※1：老年人口とは、総人口に占める年齢3区分別人口のうち、65歳以上人口のこと。

※2：生産年齢人口とは、総人口に占める年齢3区分別人口のうち、15～64歳人口のこと。

※3：年少人口とは、総人口に占める年齢3区分別人口のうち、0～14歳人口のこと。

※4：国立社会保障・人口問題研究所：厚生労働省に所属する国立の研究機関であり、人口や世帯の動向を捉えるとともに、国内外の社会保障政策や制度についての研究を行っている。国立社会保障・人口問題研究所が実施し公表している人口動向のデータは、年金をはじめとするわが国の重要な政策の基礎的な資料となっている。

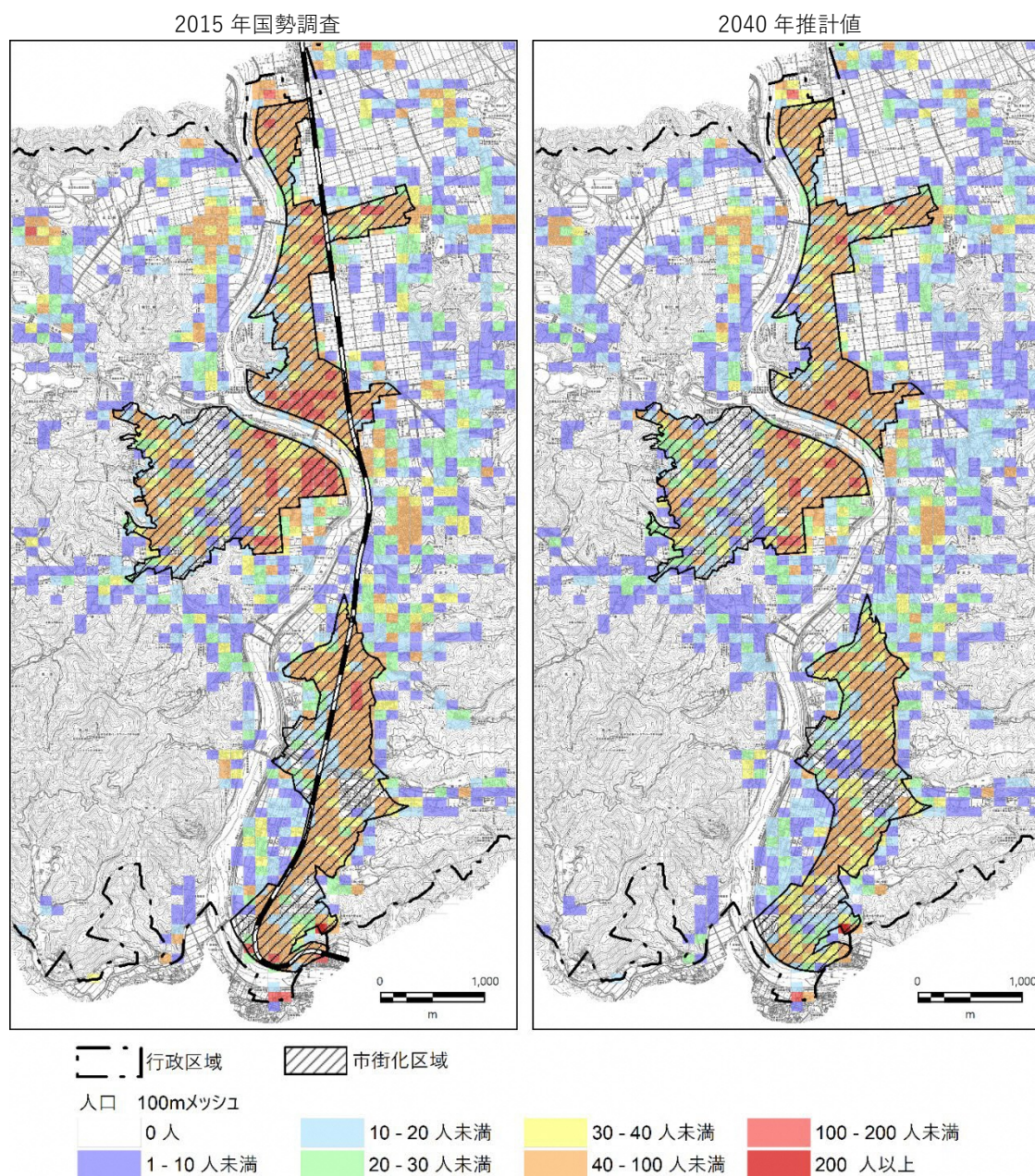
一方で、2015 年の市街化区域（594.30ha）のメッシュ人口（※１）は 26,974 人、メッシュ人口密度は 45.4 人/ha（可住地（※２）（330.1ha）では 81.7 人/ha）、2040 年の市街化区域の推計メッシュ人口は 21,970 人、推計メッシュ人口密度は 37.0 人/ha（可住地では 66.6 人/ha）の見込みで、市街地に十分な居住地がないことが課題です。

※１：メッシュ人口：国土を緯度・経度により方形の小地域区画（500m四方）に細分し、この区画に国勢調査の人口を対応させて編成したもの。

なお、市街化区域の境界部分のメッシュ人口は面積按分で算出した。

※２：可住地：都市計画法第 6 条に基づく都市計画基礎調査における区分で、非可住地（水面、自然地、傾斜地、保全対象地、商業用地、工業用地、公共・公益施設用地、道路用地、交通施設用地、その他公的施設用地、工業専用地域）を除いた部分を指す。

■ メッシュ人口分布図



また、2015年のDID（※1）内のメッシュ人口（※2）は23,622人、平均メッシュ人口密度は52.49人/haとなっています。

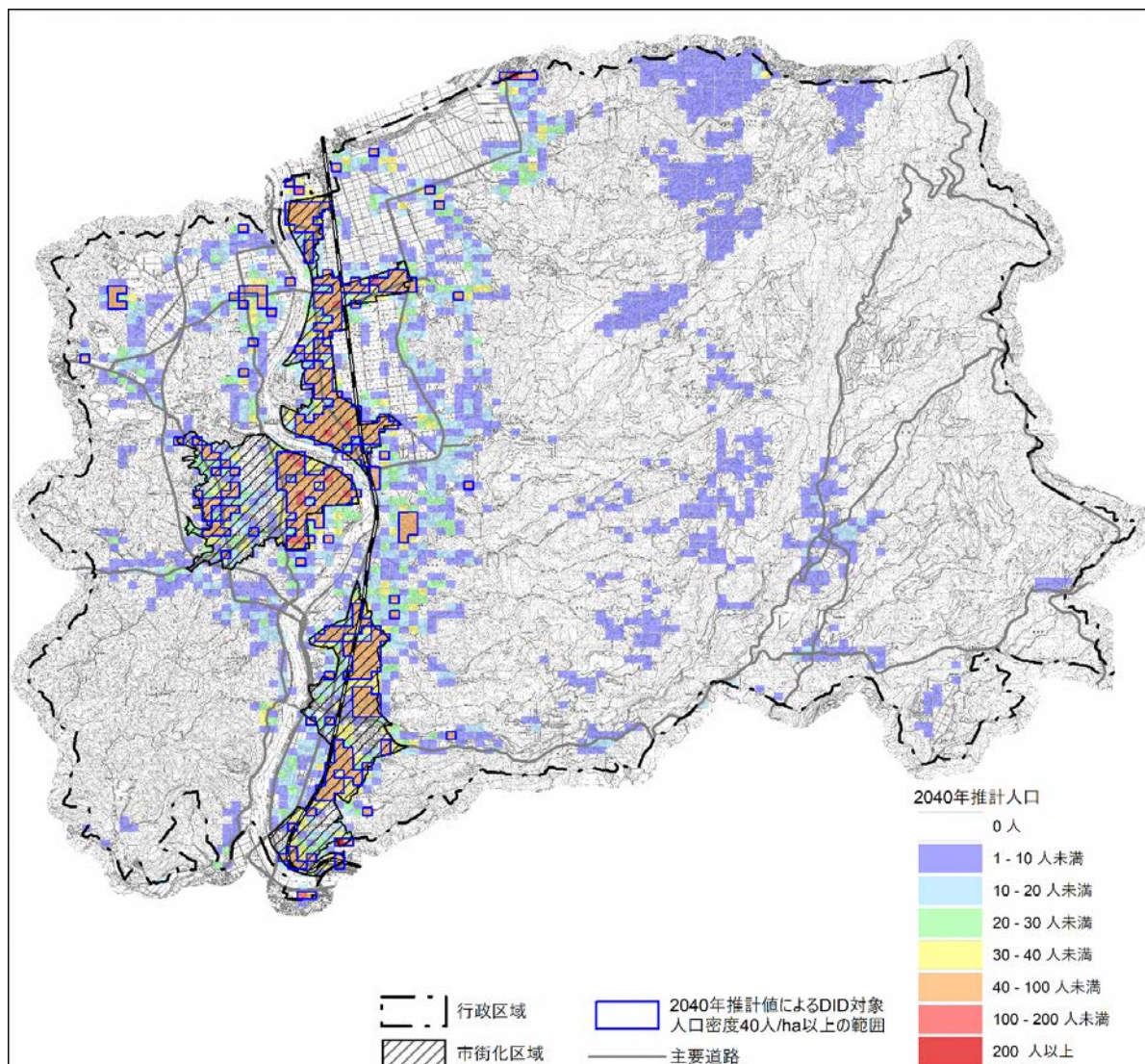
2040年の推計DIDメッシュ人口は20,512人、推計DIDメッシュ平均人口密度は65.95人/haで、現在の約86.8%に減少する見込みです。DIDメッシュ面積は約69.1%に減少（450haから311ha）する見込みです。

※1：DID（人口集中地区）：統計データに基づいて一定の基準により都市的地域を定めたもの。国勢調査における人口集中地区の設定は、1)原則として人口密度が40人/ha以上、2)隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有する地域を指す。

なお、本計画におけるDID面積は上記条件に該当するメッシュ数とした。

※2：メッシュ人口：国勢調査における500m四方のメッシュを25等分した100m四方メッシュを作成した。また、住宅の立地状況等を加味して人口を当てはめた換算値を算出した。

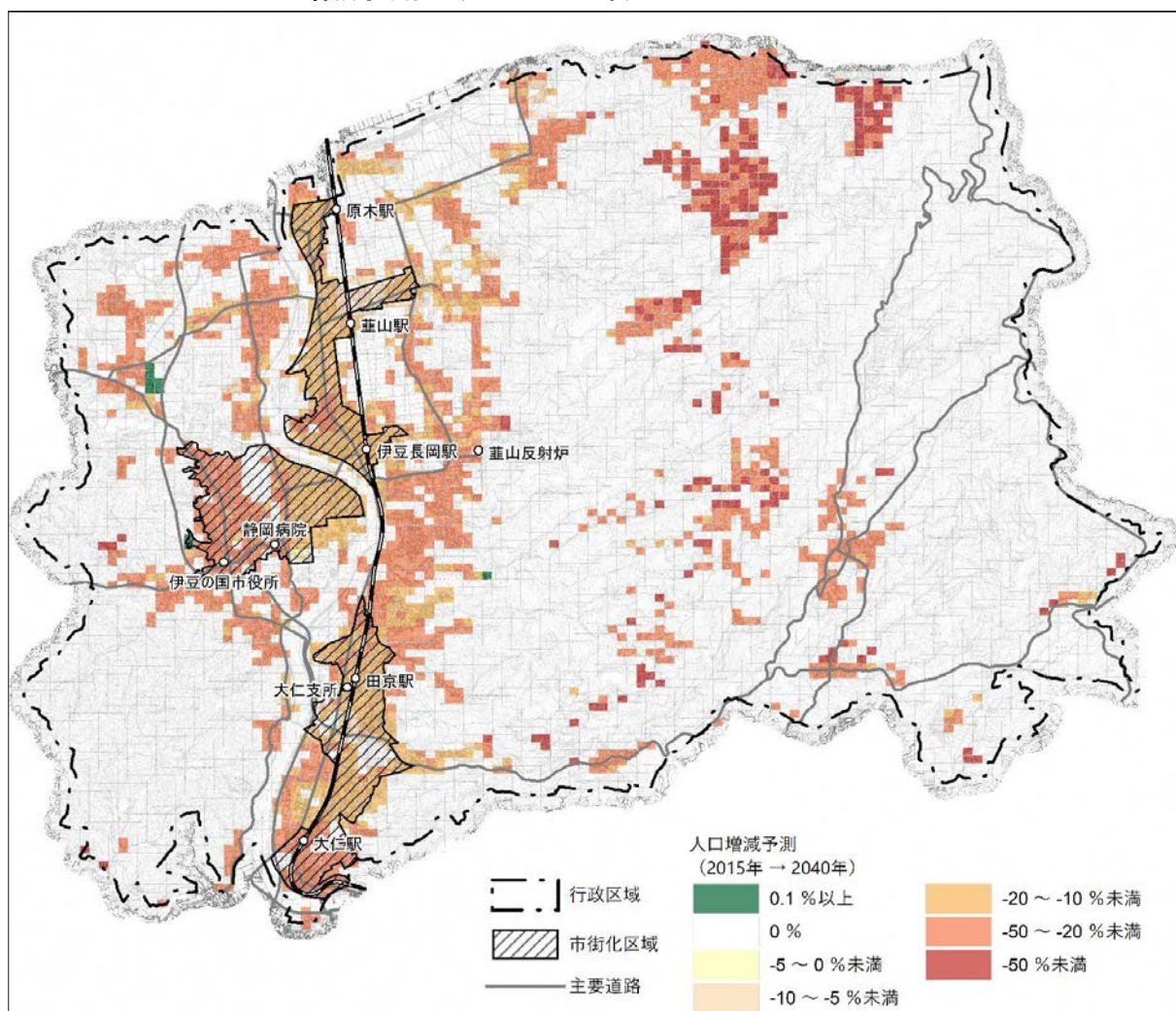
■ メッシュ人口分布図（2040年推計値）



次に、2018年の当初計画策定当時においては、2010年から2040年のメッシュ人口の増減予測では、伊豆長岡駅周辺及び温泉駅周辺、大仁駅周辺人口が約50%減少すると見込まれており、伊豆長岡駅周辺及び温泉駅周辺、大仁駅周辺の人口減少の抑制が課題です。

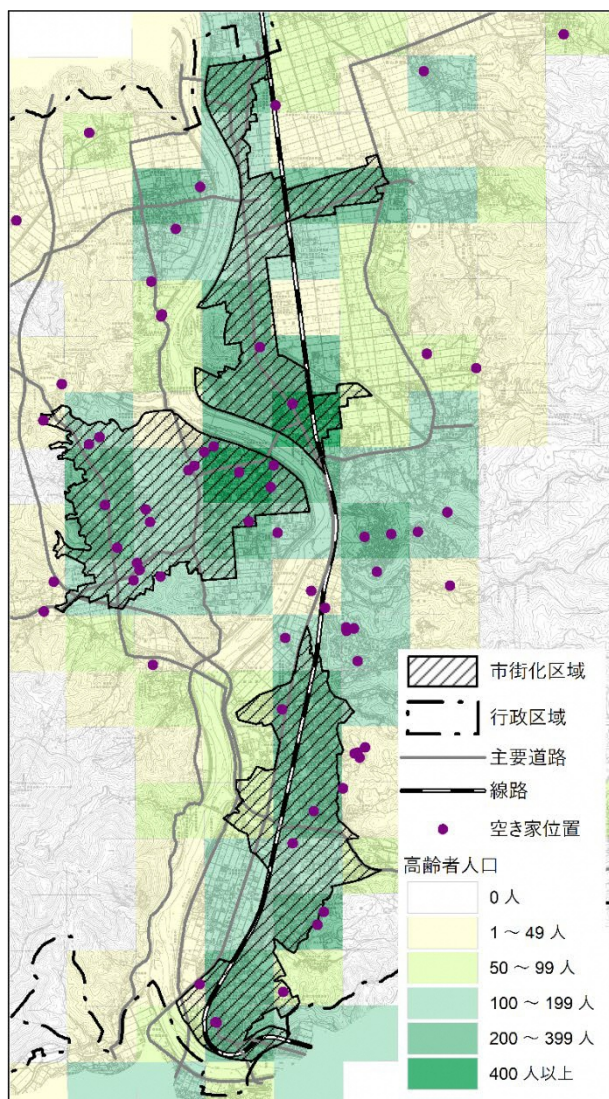
2024年においては、約50%の人口減少が見込まれた伊豆長岡駅周辺で減少率が抑制されている箇所もみられます。

■ メッシュ人口の増減予測図（2010-2040年）

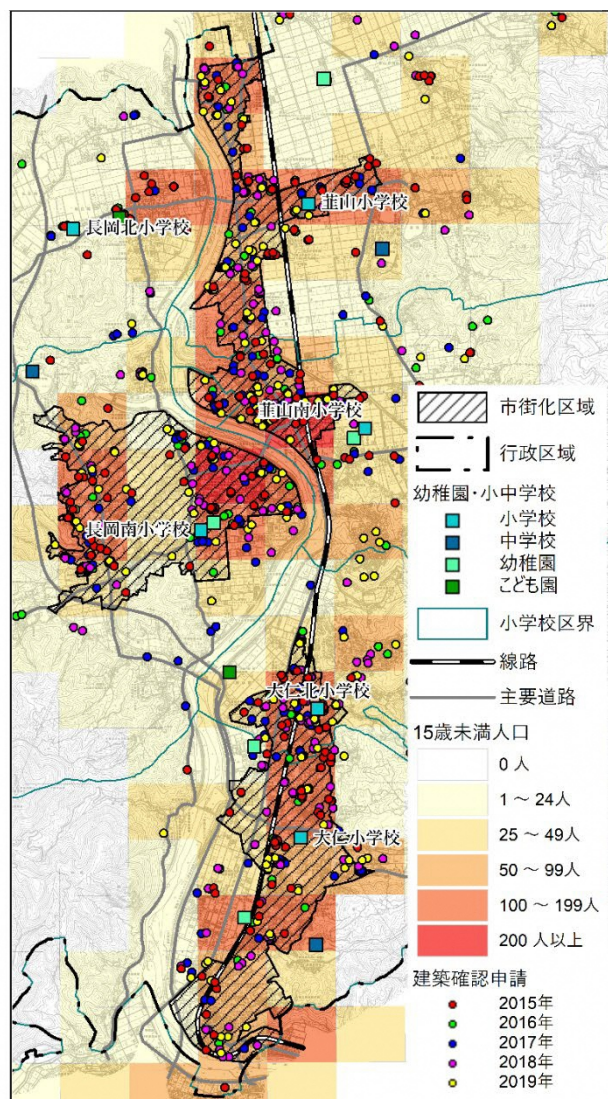


なお、市街地では高齢化率（総人口に占める 65 歳以上人口の割合）の高いエリアに空き家が目立つ反面、15 歳未満の人口が多くなっているエリアもあります。

■ 2015 年の高齢人口と
空き家分布図



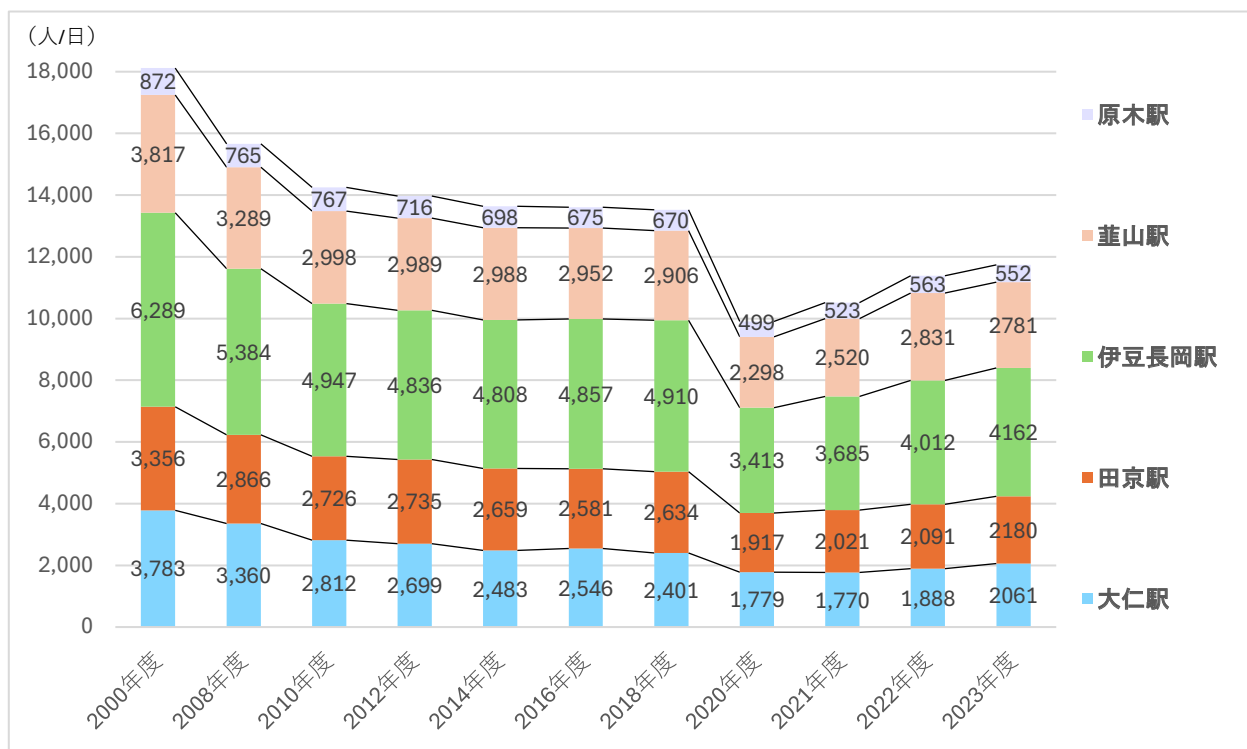
■ 2015-2019 年の建築確認申請と 2015 年の
15 歳未満 メッシュ人口



(2) 公共交通

鉄道（伊豆箱根鉄道駿豆線）の乗降客数を見ると、2000年で約18,000人／日あった乗降客は、2015年には12,000人／日を割り込み、乗降客の割合は約65%に低下しています。2020年は新型コロナウイルス感染症の影響を受けて乗降客数が減少しましたが、直近2023年は、乗降客数が若干増加し回復の兆しが見え始めています。

■ 駅別乗降客数の推移



（単位：人／日）

	2000年度	2008年度	2010年度	2012年度	2014年度	2016年度	2018年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
原木駅	872	765	767	716	698	675	670	499	523	563	552
韭山駅	3,817	3,289	2,998	2,989	2,988	2,952	2,906	2,298	2,520	2,831	2,781
伊豆長岡駅	6,289	5,384	4,947	4,836	4,808	4,857	4,910	3,413	3,685	4,012	4,162
田京駅	3,356	2,866	2,726	2,735	2,659	2,581	2,634	1,917	2,021	2,091	2,180
大仁駅	3,783	3,360	2,812	2,699	2,483	2,546	2,401	1,779	1,770	1,888	2,061
合計	18,117	15,664	14,250	13,975	13,636	13,611	13,521	9,906	10,519	11,385	11,736

資料：伊豆箱根鉄道株式会社提供資料

代表交通手段（※１）を見ると、1991年から2004年にかけては、自動車の割合が大きく増加しましたが、2004年から2015年にかけては微増となっています。徒歩、二輪車の割合は、1991年から2004年にかけては大きく減少しましたが、2004年から2015年にかけては微減となっています。

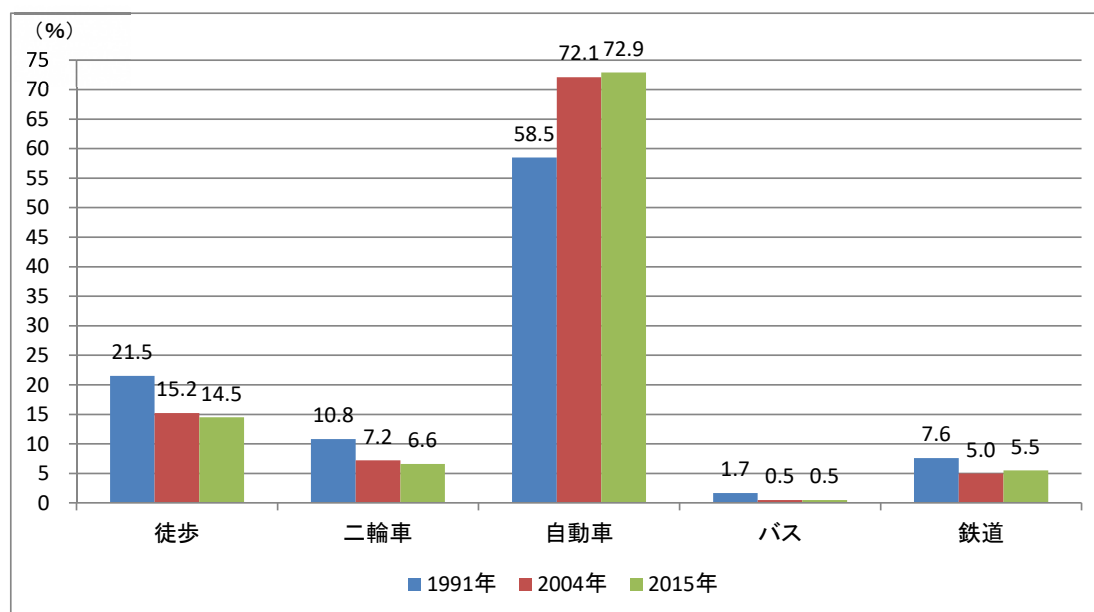
公共交通のうちバスの割合は、1991年から2004年にかけては大きく減少しましたが、2004年から2015年にかけては横ばいとなっています。鉄道の割合は1991年から2004年にかけては減少しましたが、2004年から2015年にかけては増加に転じています。

※１：代表交通手段：移動の際に利用する交通手段は、鉄道、バス、自動車、二輪車（自転車、原付・自動二輪車）、徒歩がある。1つのトリップの中でいくつかの交通手段を用いている場合、そのトリップの中で利用した最も優先順位の高い交通手段を代表交通手段とする。代表交通手段を決める優先順位は、鉄道→バス→自動車→二輪車（自転車、原付・自動二輪車）→徒歩の順となる。

■ 伊豆の国市における代表交通手段構成比

（単位：％）

	徒歩	二輪車	自動車	バス	鉄道
1991年	21.5	10.8	58.5	1.7	7.6
2004年	15.2	7.2	72.1	0.5	5.0
2015年	14.5	6.6	72.9	0.5	5.5



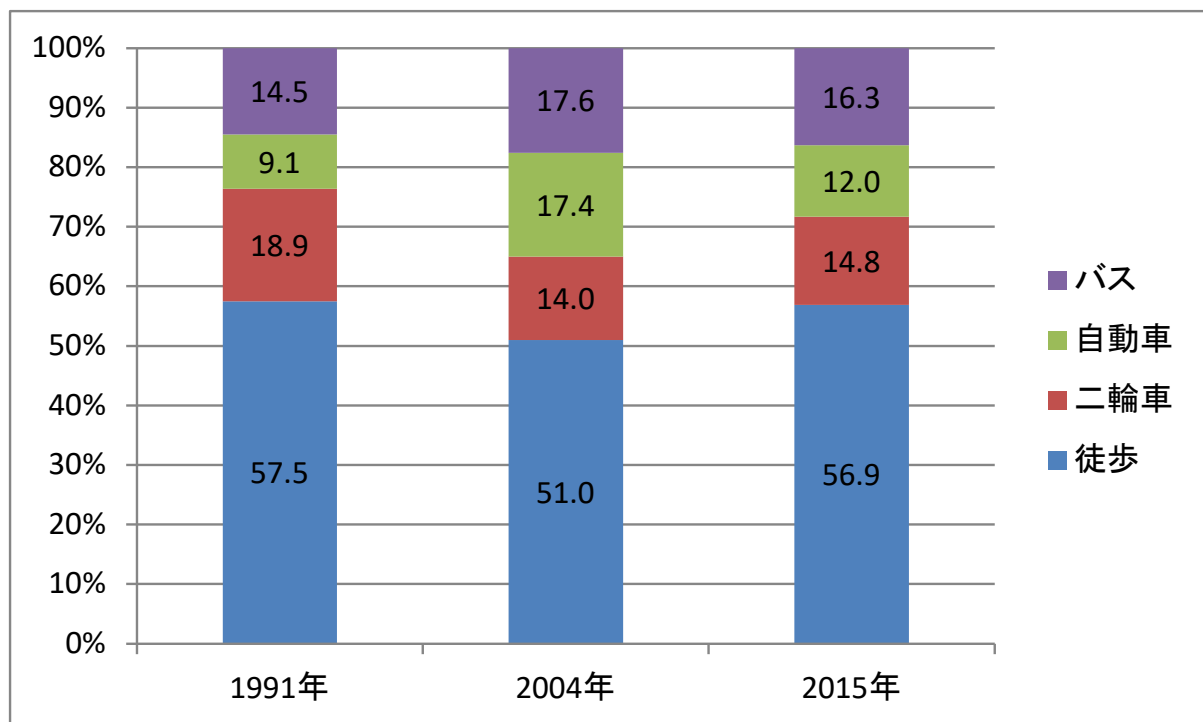
資料：第3回東駿河湾都市圏総合都市交通体系調査

また、伊豆長岡駅へのアクセス手段を見ると、徒歩・バス・二輪車の合計の割合が90%を越えており、鉄道利用者の主要アクセス手段となっています。中でも、徒歩が50%強であり、鉄道と徒歩圏人口とは強い結びつきがあると言えます。

■ 鉄道駅端末アクセス手段構成比(伊豆長岡駅)

(単位: %)

	徒歩	バス	二輪車	自動車
1991 年	57.5	14.5	18.9	9.1
2004 年	51.0	17.6	14.0	17.4
2015 年	56.9	16.3	14.8	12.0

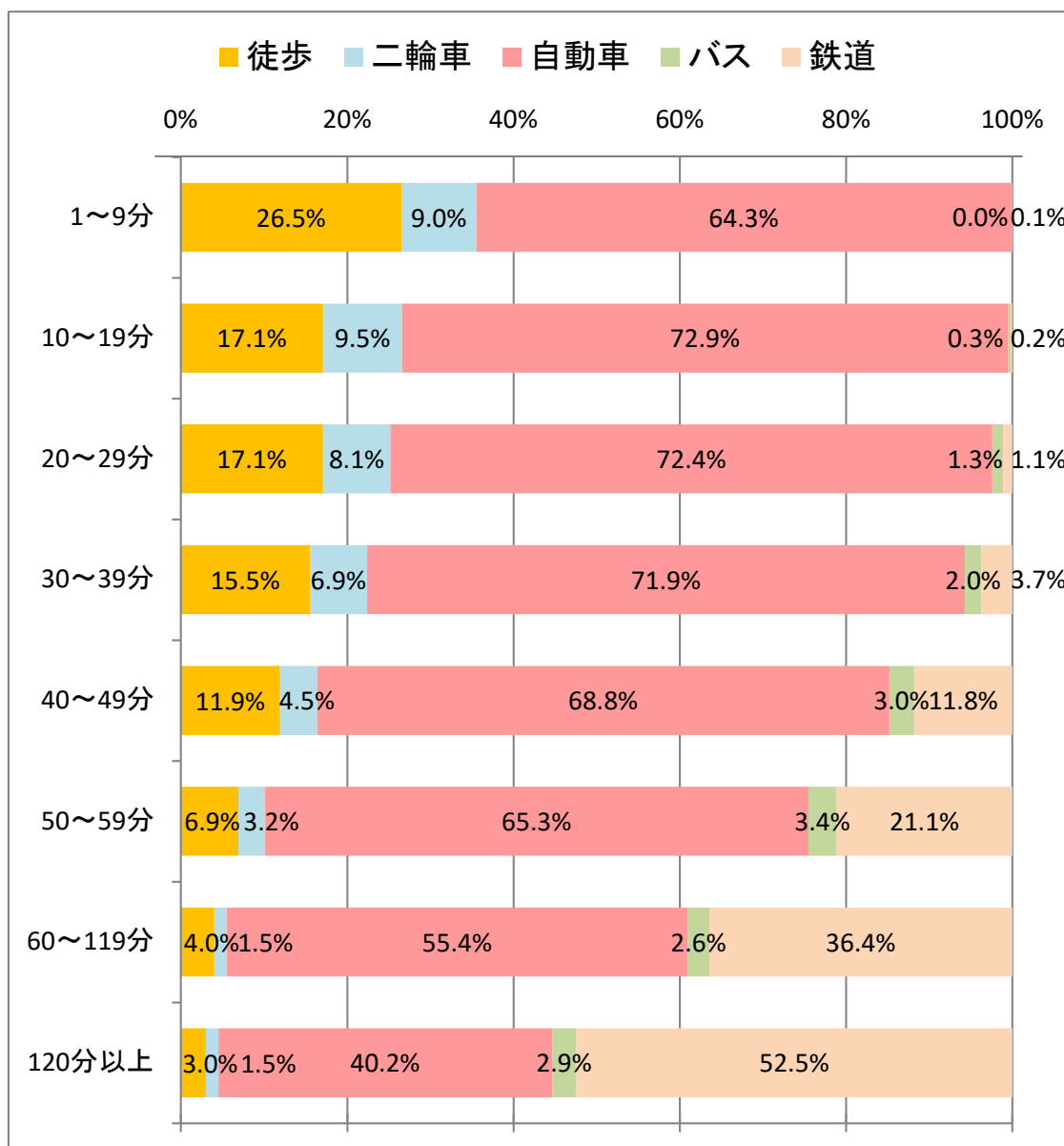


資料：第3回東駿河湾都市圏総合都市交通体系調査

次に、東駿河湾都市圏（※１）における移動時間ランク別の代表交通手段を見ると、20分以上の移動時間では公共交通の割合が増加し、徒歩・自転車が増加します。自動車の割合は、10～39分で70%を越えています。

※１：東駿河湾都市圏：沼津市、三島市、御殿場市、裾野市、伊豆市、伊豆の国市、函南町、清水町、長泉町、小山町の6市4町。

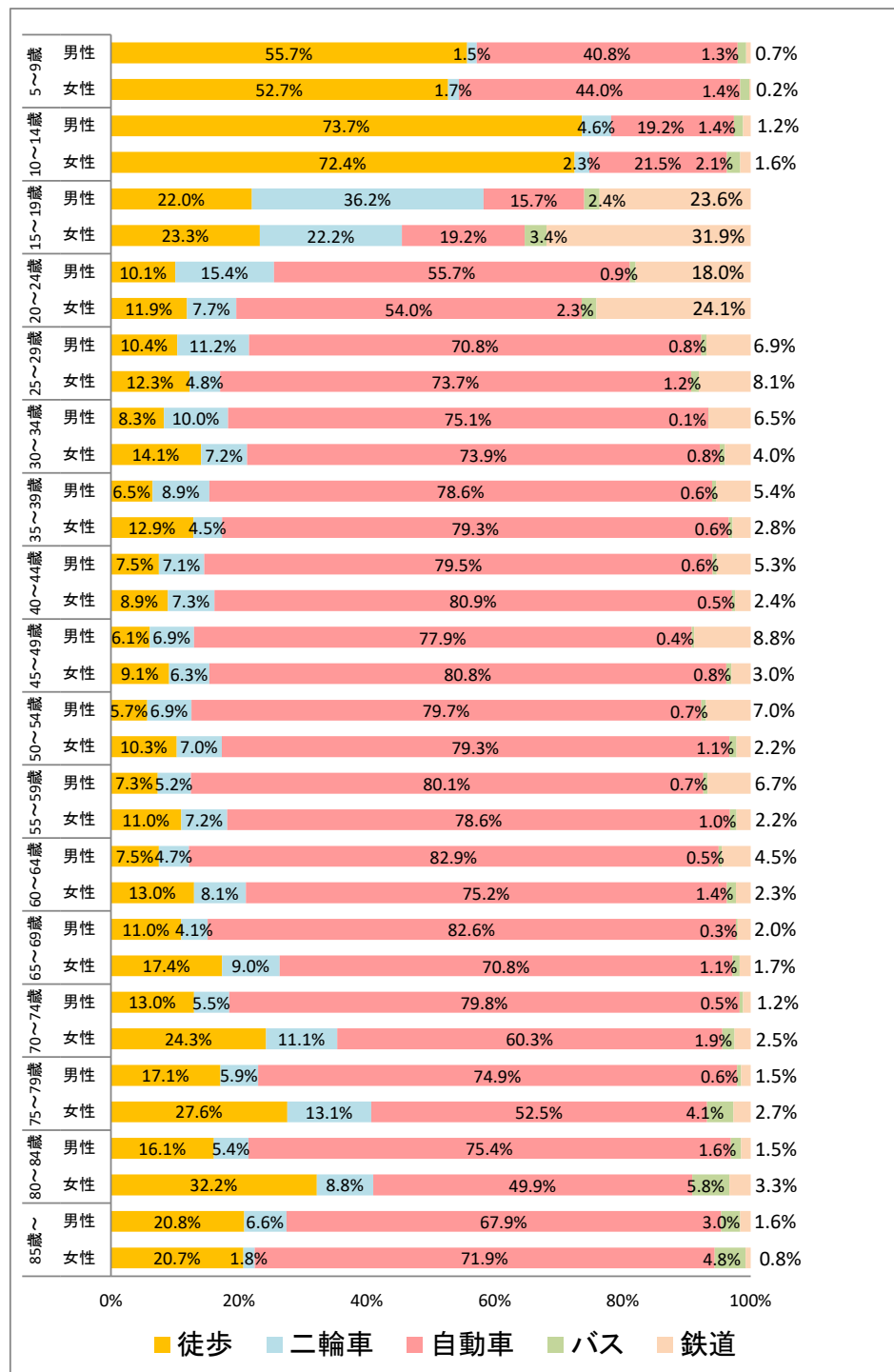
■ 2015年の移動時間ランク別代表交通手段構成比



資料：第3回東駿河湾都市圏総合都市交通体系調査

東駿河湾都市圏における年齢階層別の代表交通手段を見ると、高齢者になるにしたがい、徒歩やバスの割合が増加していく傾向となっています。

■ 2015 年の年齢階層別代表交通手段構成比

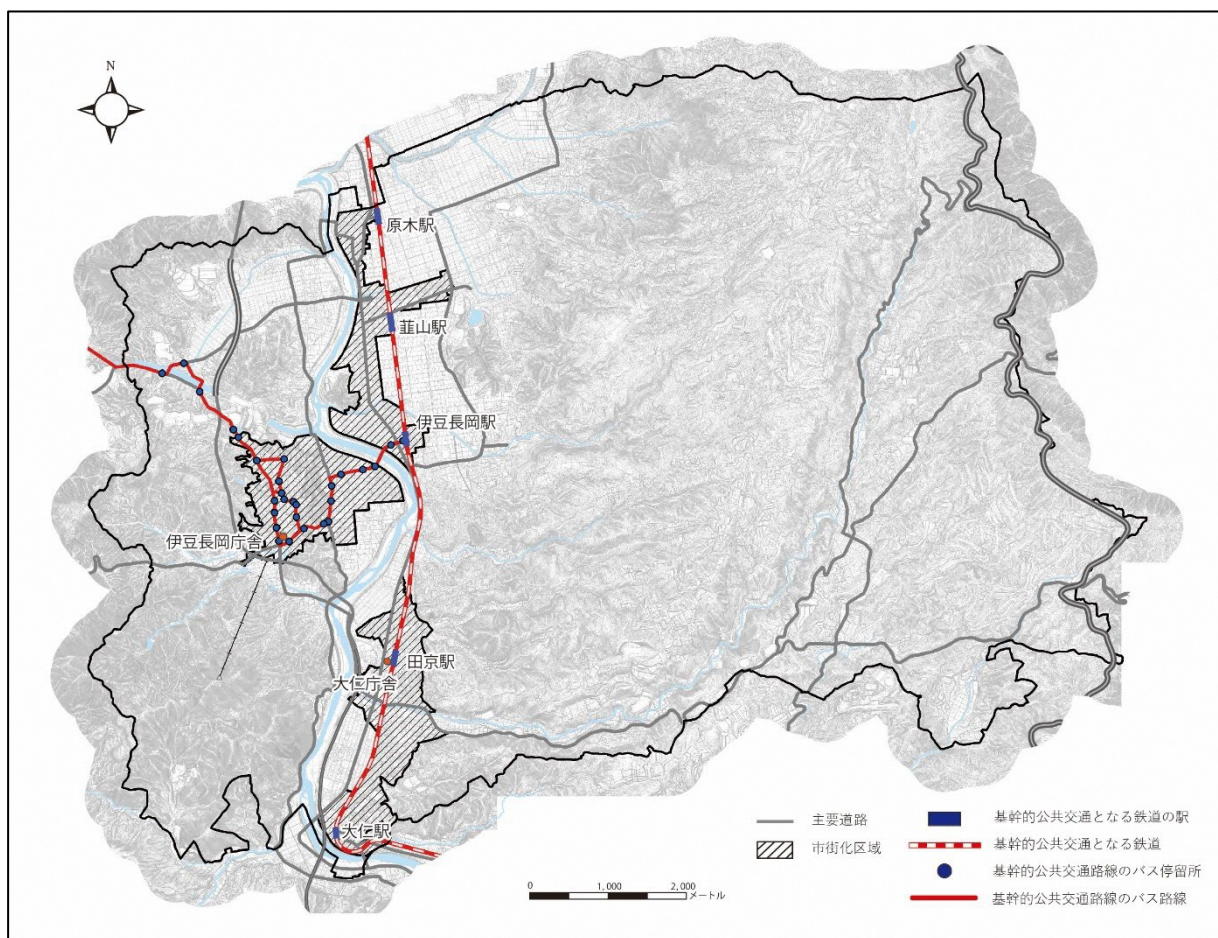


資料：第3回東駿河湾都市圏総合都市交通体系調査

以上により、公共交通の利用増進には、駅徒歩圏のまちづくりの必要性があるとともに、公共交通の利便性の維持・向上を目的とした、基幹的公共交通路線（※１）の運行本数、運行間隔の維持が課題です。

そして、市内のバス路線のうち、基幹的公共交通路線となるバス路線（長岡駅～リハビリ病院・長塚～沼津駅、長岡駅～温泉場・伊豆の国市役所～三津シーパラダイス線、長岡駅～温泉場・伊豆の国市役所・宗徳寺～長岡駅の３系統のバス路線）が少ないので、これらを維持していくことが課題です。

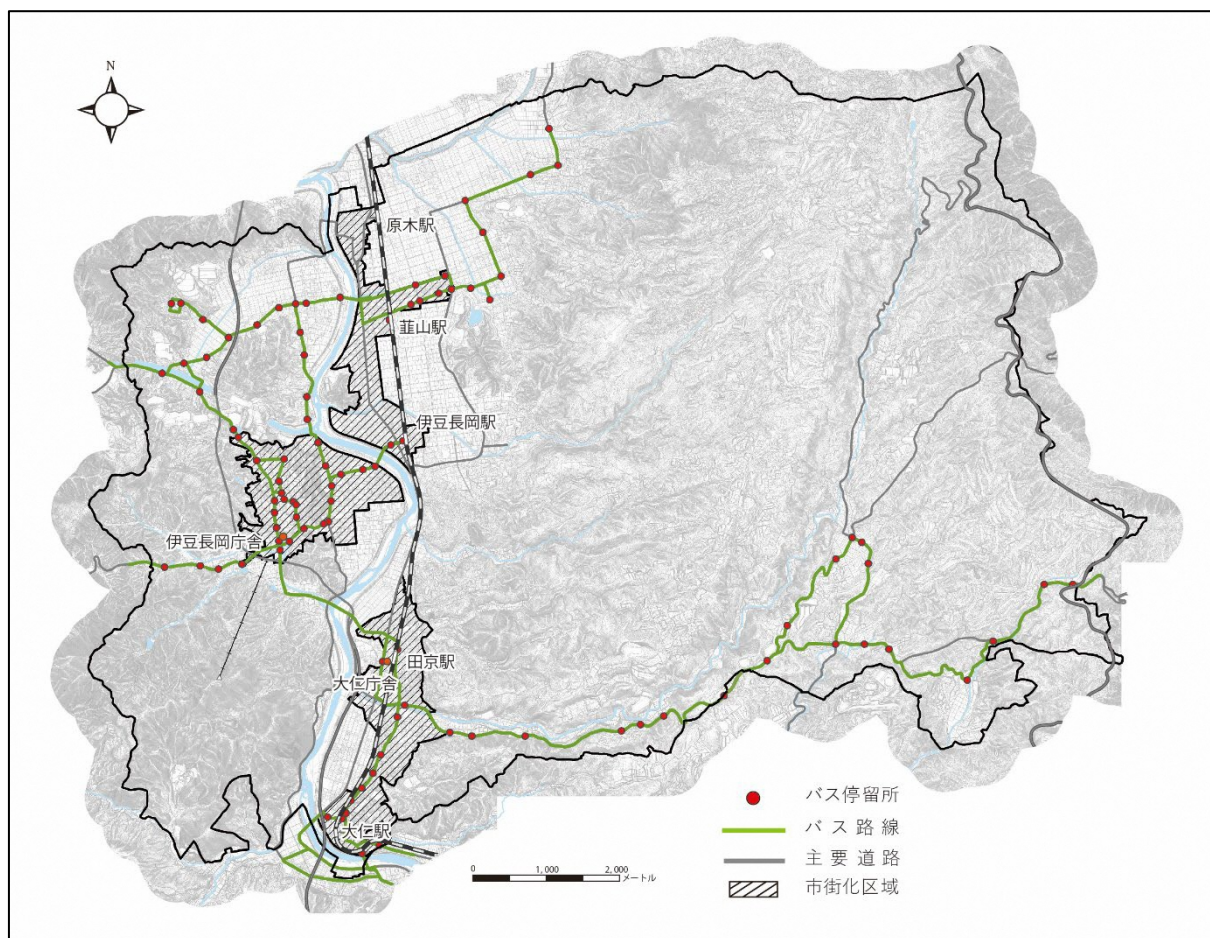
■ 市内の基幹的公共交通路線図



※１：基幹的公共交通路線：日 30 本以上の運行頻度（おおむねピーク時片道 3 本以上に相当）の鉄道路線及びバス路線（都市構造の評価に関するハンドブックより）。

一方で、基幹的公共交通路線以外の公共交通（既存の路線及び自主運行バス、予約型乗合タクシー）や管理組合によるタウンバス等が運行されており、これらの地域の実情にあった持続可能な公共交通網の形成も課題です。

■ 市内のバス路線網図



(3) ハザード

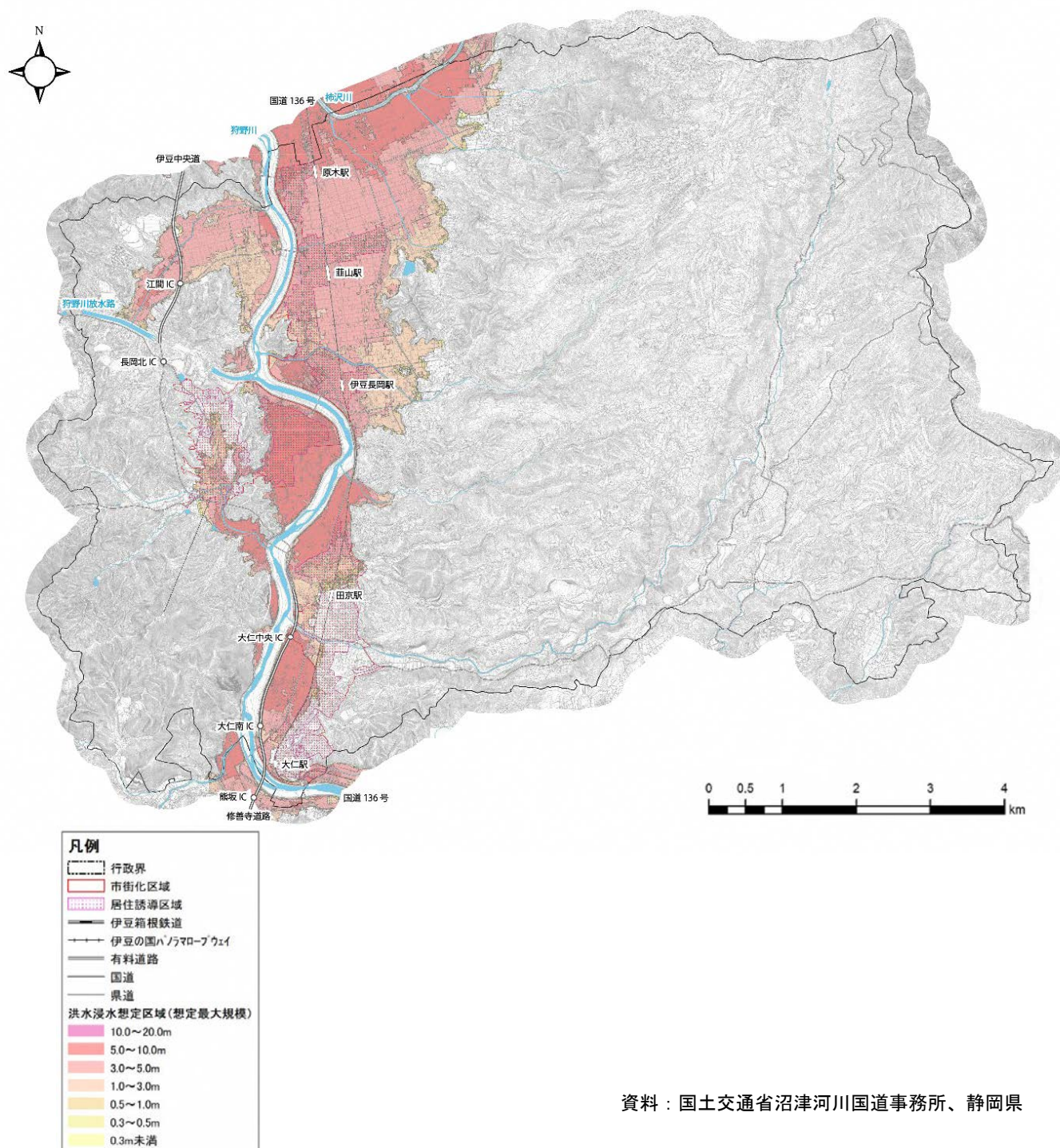
国が水防法の改正 2015 年を踏まえ作成した、洪水浸水想定区域（※ 1）（2016 年 12 月）では、狩野川及び狩野川放水路の洪水浸水想定区域図が示され、浸水区域の範囲及び深さの見直しとともに、家屋倒壊等氾濫想定区域（氾濫流（※ 2）及び河岸侵食（※ 3））の設定が行われ、ハザード（潜在的危険性）が高い区域が拡大しました。

- ※ 1：洪水浸水想定区域：水防法第 14 条第 1 項の規定により、対象とする河川が想定最大規模降雨によって破堤又は溢水した場合に、その氾濫水により浸水することが想定される区域。
- ※ 2：家屋倒壊等氾濫想定区域（氾濫流）：洪水氾濫流により、家屋が流失・倒壊するおそれがある範囲。
- ※ 3：家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸侵食）：洪水時の河岸侵食により、家屋が流失・倒壊するおそれがある範囲。

想定最大規模の洪水では、計画規模より浸水想定区域が全体的に広がると想定され、伊豆長岡地域の国道 414 号沿いや大仁地域の田京駅付近も浸水想定区域となっています。また、狩野川に流入する中小河川（狩野川・狩野川放水路・柿沢川以外）の河川沿いにおいても浸水被害が発生すると想定されています。

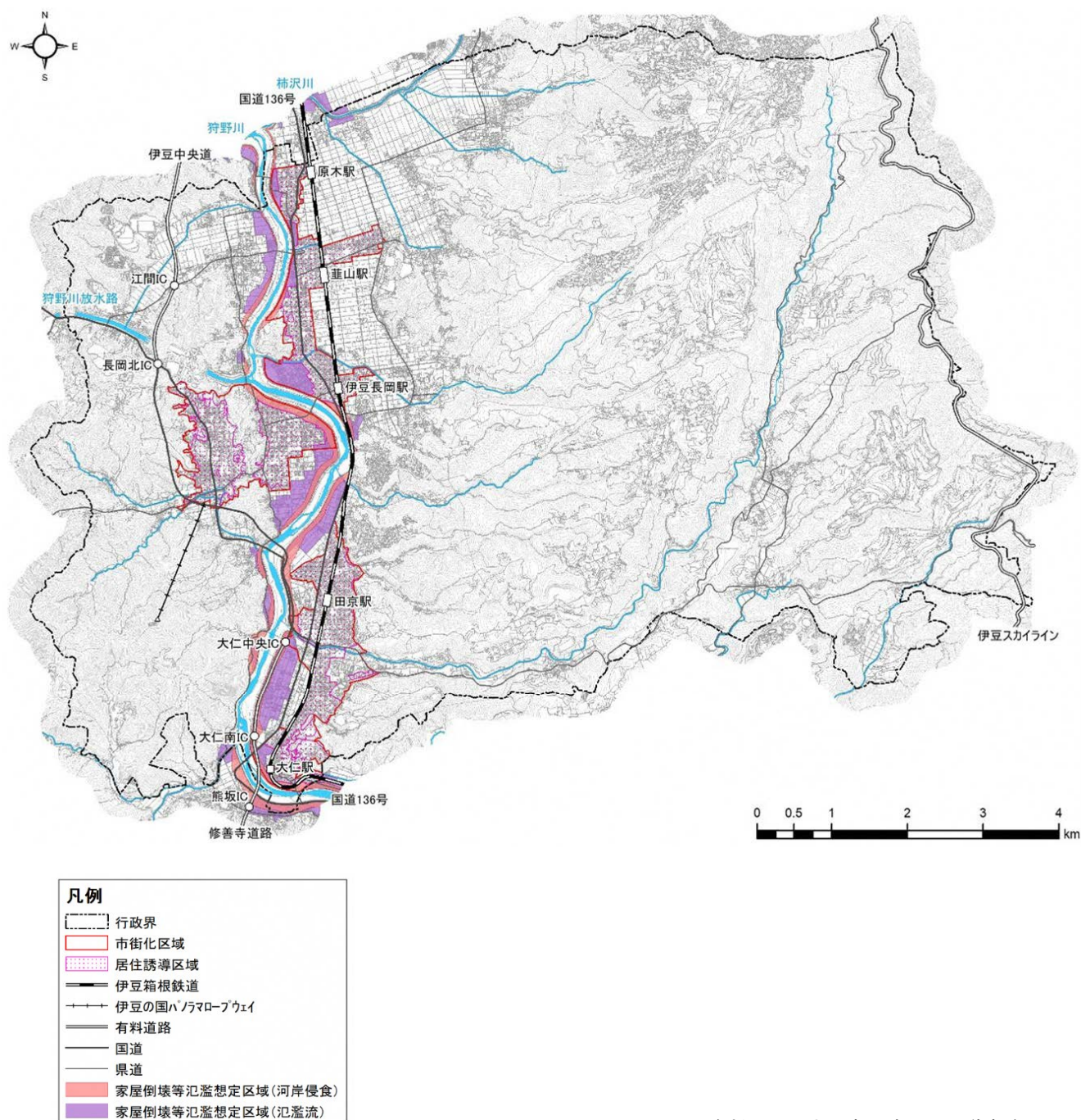
韮山地域や伊豆長岡地域の狩野川沿いでは市街化区域の大部分が浸水し、垂直避難が困難となる浸水深 3 m 以上の区域が広範囲に広がっています。特に、伊豆長岡地域の狩野川沿いの市街地は浸水深が 5 m 以上の区域となっています。

■ 洪水浸水想定区域図（想定最大規模）



狩野川沿いのほとんどの区間が、氾濫流や河岸侵食による家屋倒壊等氾濫想定区域となっており、家屋の流出や倒壊といった甚大な被害が発生する危険性があります。また、柿沢川沿いの一部の地域にも、家屋倒壊等氾濫想定区域が指定されています。

■ 洪水浸水想定区域図（家屋倒壊等氾濫想定区域 氾濫流、河岸侵食）



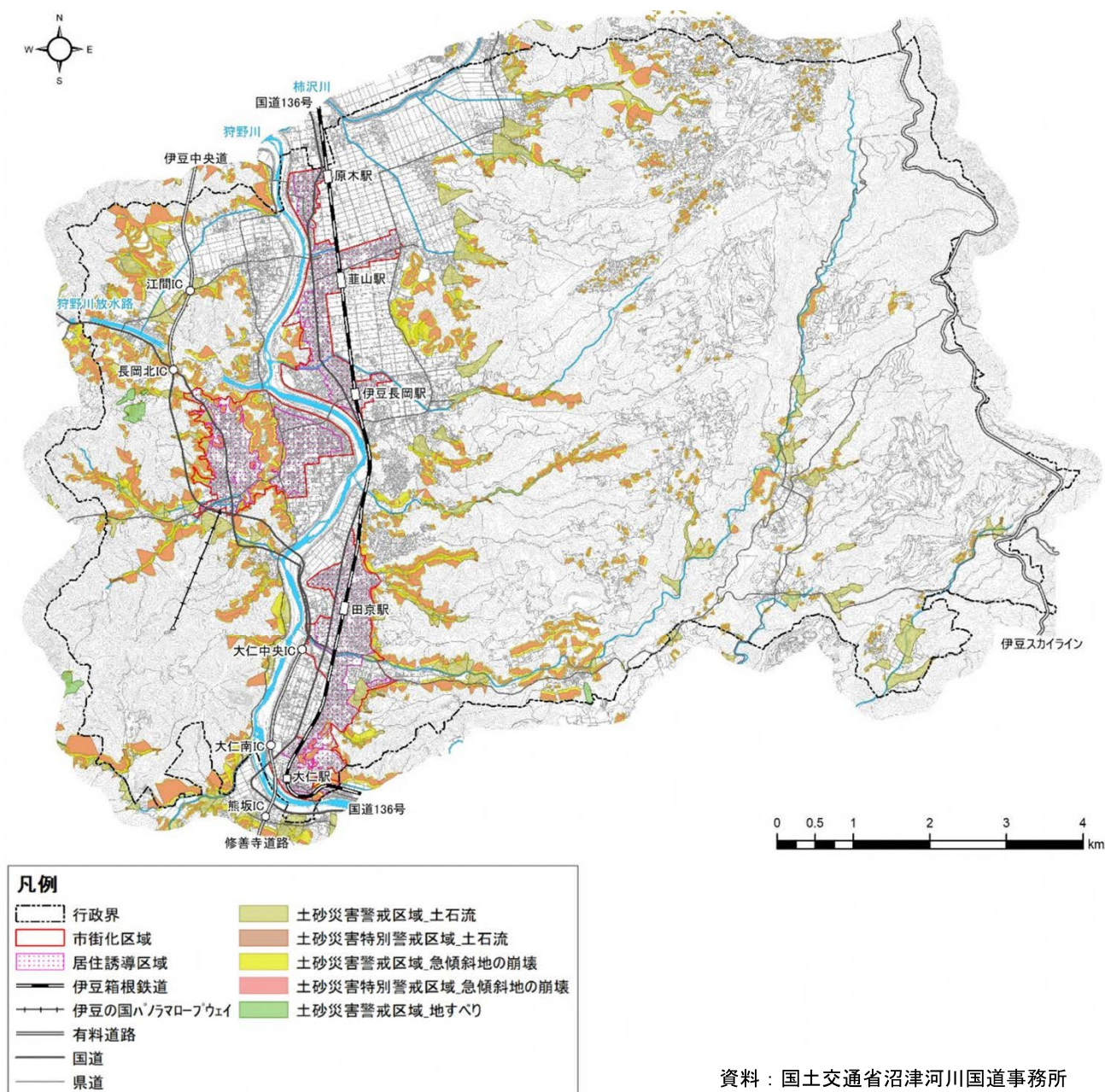
資料：国土交通省沼津河川国道事務所

その他にも、市街化区域内の斜面には、土砂災害特別警戒区域（※１）、急傾斜地崩壊危険区域（※２）等が指定されている箇所が多く見られます。

- ※１：土砂災害特別警戒区域（土砂災害防止法施行令第３条）：急傾斜地の崩壊等が発生した場合に、建築物に損壊が生じ住民等の生命又は身体に著しい危害が生ずるおそれがあると認められる区域で、特定の開発行為に対する許可制、建築物の構造規制等が行われる。
- ※２：急傾斜地崩壊危険区域（急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律第３条）：県知事が、急傾斜地（斜面の勾配が３０度以上）でがけ高５ｍ以上の崩壊する恐れがあり、保全対象人家戸数が５戸以上の（５戸未満であっても官公署、学校、病院、旅館等のある）地区の周辺を指定している。急傾斜地崩壊危険区域内で次の行為を行う場合は県知事の許可が必要。
- ①水を放流し、又は停滞させる行為や水の浸透を助長する行為
 - ②ため池、用水路等の急傾斜地崩壊防止施設以外の施設又は工作物の設置や改造
 - ③法切、切土、掘削又は盛土
 - ④土石の採取又は集積
 - ⑤立木竹の伐採
 - ⑥木竹の滑下又は地引きによる搬出
 - ⑦その他、急傾斜地の崩壊を助長し、又は誘発するおそれのある行為

狩野川沿いの市街地の外縁部や各河川沿いを中心に、土砂災害特別警戒区域・土砂災害警戒区域が多く指定されており、各地で人的被害や建物被害が発生する危険性があるほか、幹線道路の途絶などが発生するおそれがあります。特に、伊豆長岡地域や大仁地域では、市街化区域に隣接する土砂災害特別警戒区域・土砂災害警戒区域が多く、甚大な被害が発生する危険性があります。

■ 土砂災害特別警戒区域・土砂災害警戒区域図

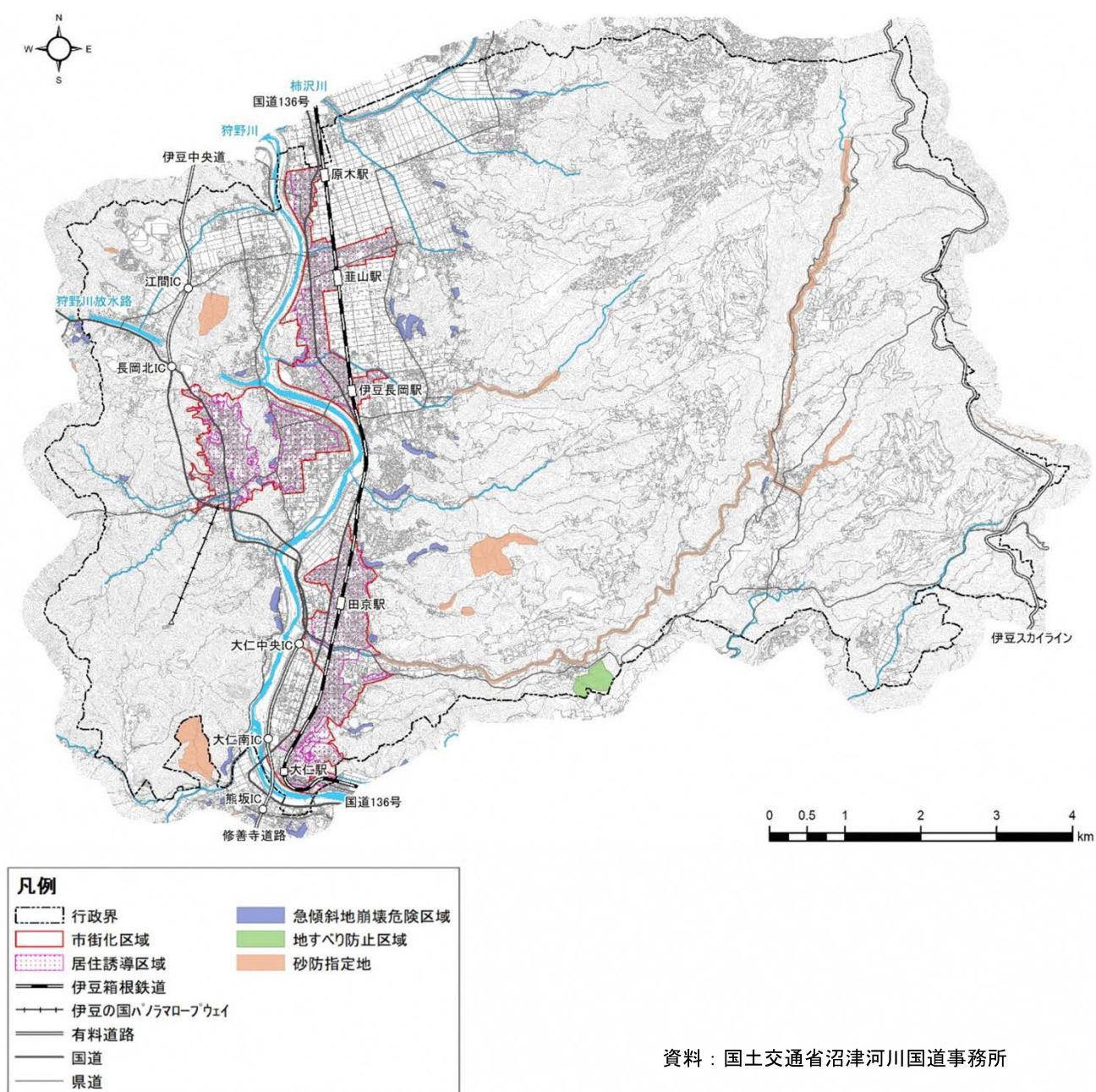


急傾斜地崩壊危険区域は、狩野川沿いの市街地の外縁部に点在しています。

地すべり防止区域は、南部の下畑地区に1か所指定されています。

砂防指定地は、江間 IC の南東側、田京駅の東側、東部から狩野川に流入する河川沿いに指定されています。

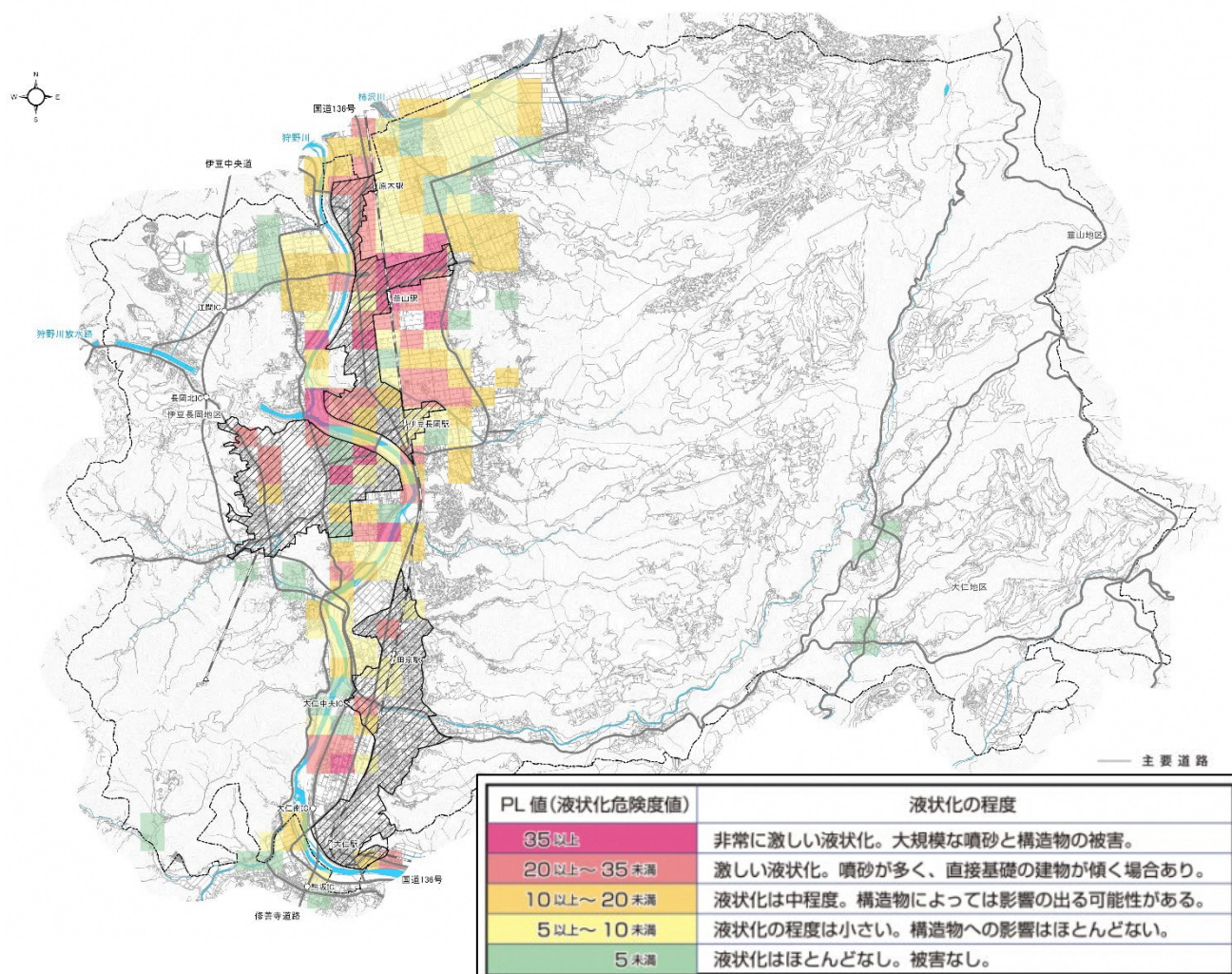
■ 砂防三法指定区域図



狩野川沿いに広がる市街地の広範囲で液状化が発生する可能性があります。特に、韮山地域の市街化区域や伊豆長岡地域の狩野川沿いに可能性が大きい区域が分布しており、家屋損壊の危険性や道路やライフラインへの影響が発生するおそれがあります。

また、地震に関しては、PL 値（※1）が 35 以上のエリアが市内各所に分布しています。

■ 液状化可能性分布図（南海トラフ巨大地震 東側ケース）



※1：PL 値（液状化危険度値）：地震動、地盤特性、地下水位から求められる液状化しやすさを表す指標で、PL 値が高くなるほど液状化危険度が高いとされている。

資料：静岡県

市内には、様々なハザード（潜在的危険性）が存在するとともに、過去の歴史を振り返ると、東南海地震や狩野川台風といった大きな災害を経験しており、市街地の位置的な部分からも災害による影響を受けやすい区域であることから、安全な区域への居住の誘導が課題です。

（４）市の特徴である充実した医療機関の敷地が手狭

順天堂大学医学部附属静岡病院は、敷地が狭く増築用地を隣接地で確保し、地区計画（※１）により用途・容積を担保しています。2021年には新棟第１期工事が、2024年には新棟第２期工事が竣工し、救急外来、救命救急センター、新生児センター等、地域医療への必要性の高い病院の重要な機能の強化が図られています。

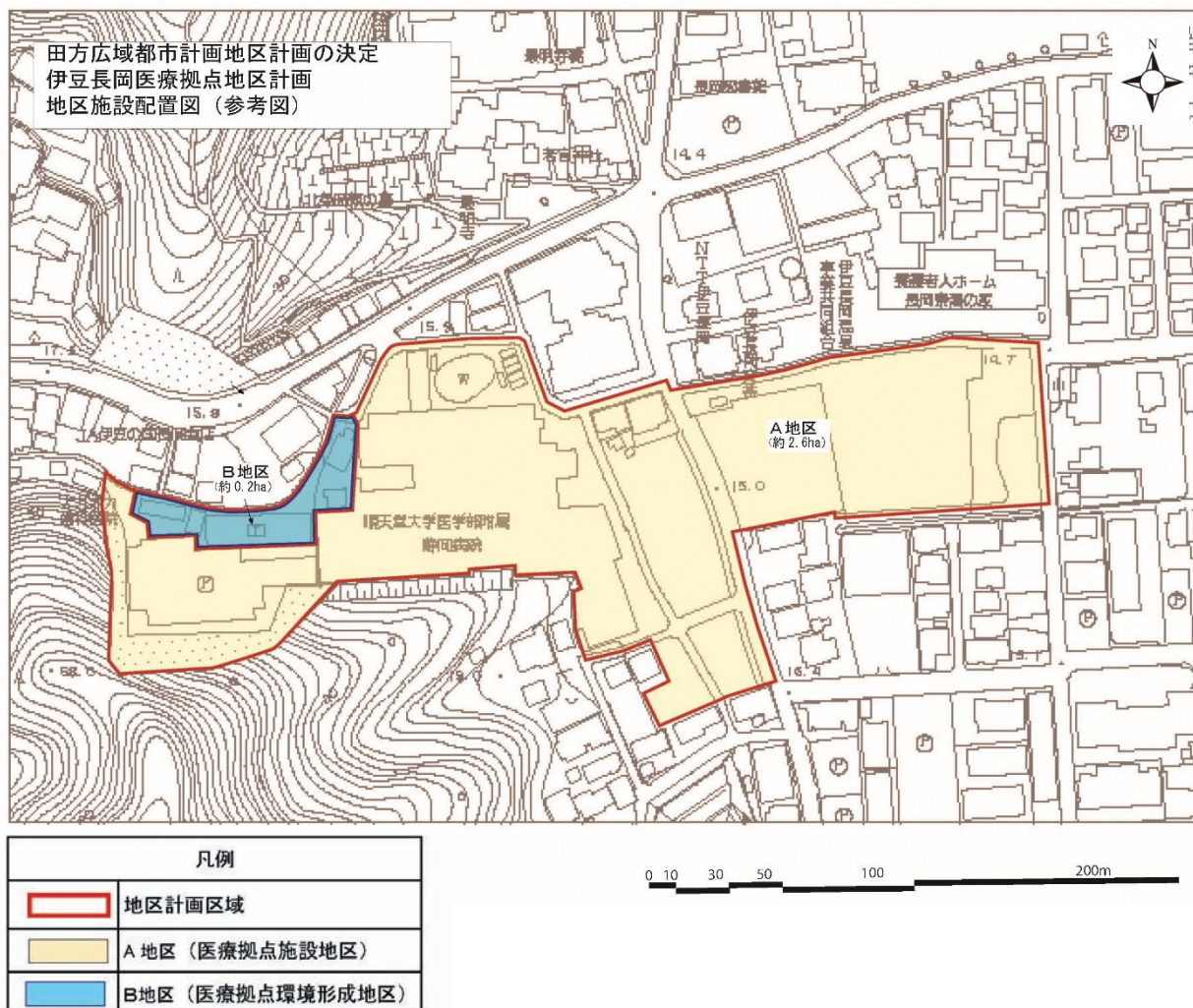
伊豆保健医療センターは、建物が老朽化しているとともに、敷地が狭く現位置での建替えが困難です。病院は休業が出来ないため、用地内での拡張及び建替えが困難な場合、隣接地あるいは周辺での建替えが必要です。また、三次救急医療（※２）を担う順天堂大学医学部附属静岡病院と、二次救急医療（※３）を担う伊豆保健医療センターとの医療分担が課題です。

- ※１：地区計画（都市計画法第12条の4、5、建築基準法第68条の5）：地区計画は、それぞれの地区の特性に応じて、良好な都市環境の形成を図るために必要なことがらを市が定める、「地区計画レベルの都市計画」。地区計画は、地区の目標、将来像を示す「地区計画の方針」と、生活道路の配置、建築物の建て方のルールなどを具体的に定める「地区整備計画」とからなり、市民などの意見を反映して、街並みなどその地区独自のまちづくりのルールを、きめ細かく定めるもの。
- ※２：三次救急医療：静岡県では、重症及び複数の診療科領域にわたる重篤救急患者の救命救急医療を24時間体制で行う救命救急センターが対応している。
- ※３：二次救急医療：静岡県では、主として軽症患者の外来医療を担う初期救急医療から、入院が必要な重症患者に対応する医療機関を指す。二次救急医療圏（駿東田方：沼津市、三島市、裾野市、伊豆市、伊豆の国市、函南町、清水町、長泉町）ごとに、初期救急医療施設の後方病院として輪番制により休日・夜間の入院治療を必要とする重症救急患者に対応している。

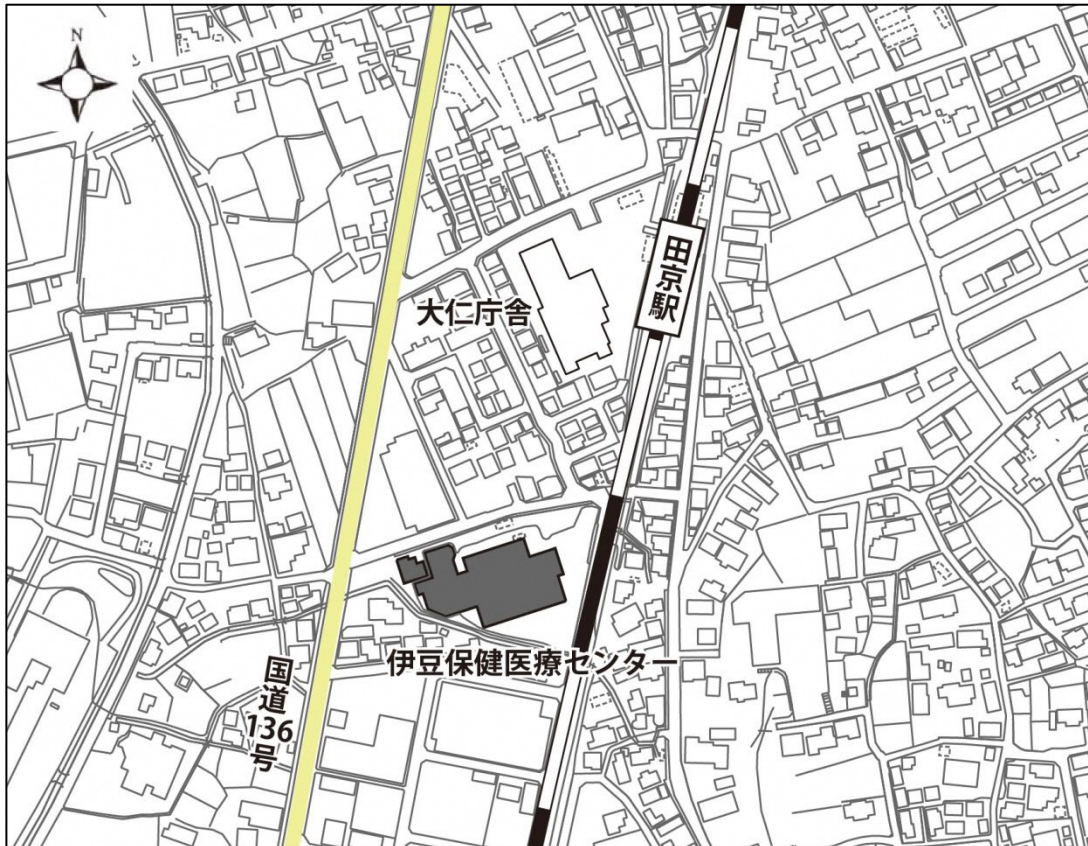
■ 順天堂大学医学部附属静岡病院



■ 田方広域都市計画地区計画の決定 伊豆長岡医療拠点地区計画



■ 伊豆保健医療センター



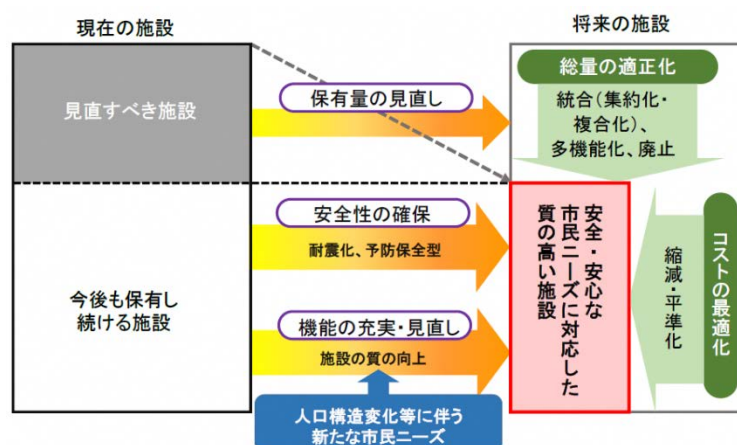
(5) 公共施設保有量の最適化の必要性

本市の公共施設は 133 施設あり、総延床面積は約 17.1 万㎡となっています。その主な内訳は、学校教育系施設が約 6.6 万㎡ (38.7%) と最も多く、次いで市民文化系施設が約 2.0 万㎡ (11.7%)、公営住宅が約 1.5 万㎡ (8.9%) の順となっています。

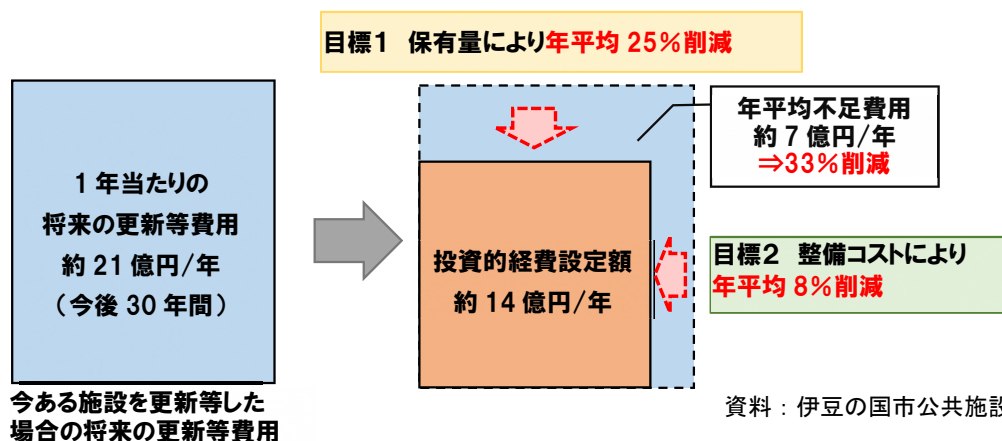
また、1970 年代から 1980 年代にかけて比較的多くの公共施設が整備されています。建築後 30 年以上経過した施設は約 9.3 万㎡となっており、公共施設全体の約 54% を占めています。一般的に、鉄筋コンクリート造の建物は、建築後 30 年程度で大規模改修、60 年程度で建替えが必要になるとされており、今後これらの施設の大規模改修や更新の大きな波が到来することが見込まれます。

将来の更新等費用の見通しでは、本市が保有する公共施設等を今後も維持することは厳しい状況にあると試算されています。また、本市は、3 町合併（伊豆長岡町、菰山町、大仁町）により、2005 年度に誕生したこともあり、設置目的が類似する施設が多数あることから、最適なコストで適正な量かつ質の高い施設の提供が課題です。

■ 公共施設の将来像



■ 公共施設の保有量及びコスト削減のイメージ



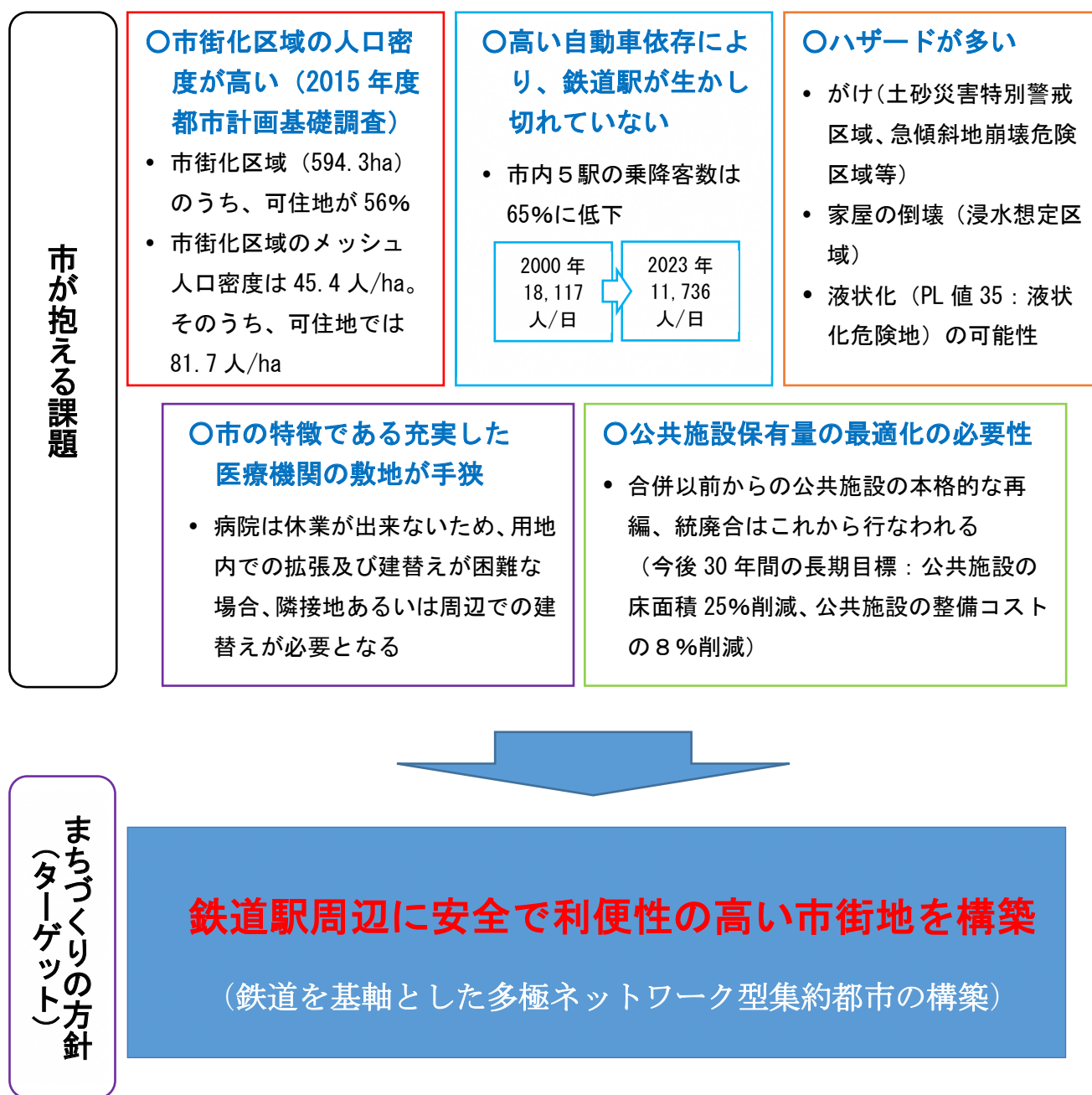
資料：伊豆の国市公共施設等総合管理計画

2. まちづくりの課題と方針（ターゲット）

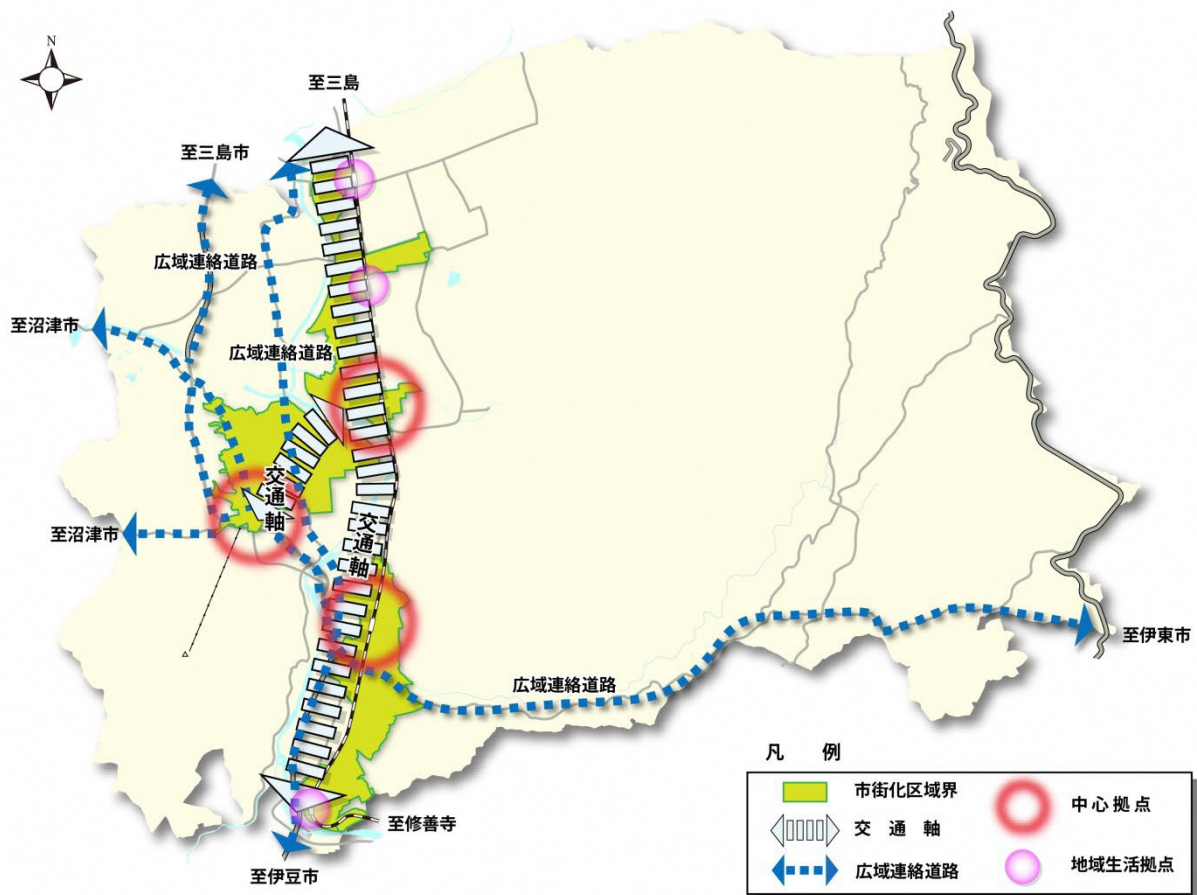
ここまでの整理を踏まえ、まちづくりの課題を以下に整理します。

先に整理した5つの課題を踏まえ、2040年の都市の姿を展望し、まちづくりの方針（ターゲット）を鉄道駅周辺に安全で利便性の高い市街地を創出（鉄道を基軸とした多極ネットワーク型集約都市の構築）を掲げます。

また、限られた財源を有効に活用し、都市に振り向ける投資余力を維持するという観点から、多極型都市構造と公共ネットワークによる定住促進基盤の整備を推進し、本市の持つ都市機能の利便性を今後も維持するとともに、拡充できる部分があれば拡充していきます。



■ 将来都市構造



- ※ ○ 中心拠点：第2次伊豆の国市総合計画において、都市機能拠点あるいは医療拠点の位置づけ
- 地域生活拠点：第2次伊豆の国市総合計画において、地域生活拠点の位置づけ

3. 課題解決のための必要な誘導方針（ストーリー）

まちづくり方針（ターゲット）を踏まえ、課題解決のための必要な誘導方針（ストーリー）として、3つの方針を掲げます。

●安全で暮らしやすい居住環境の確保

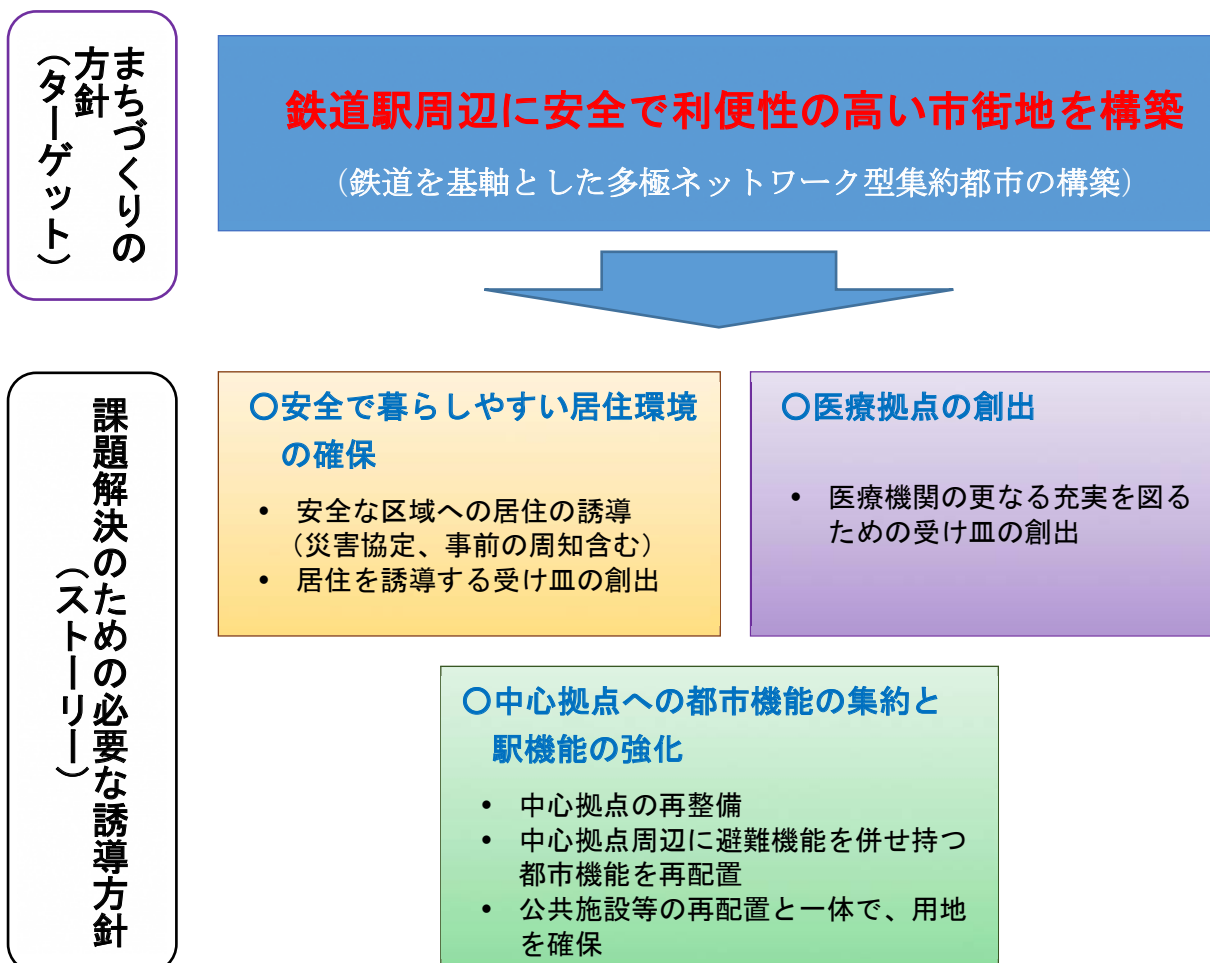
ハザードを考慮した安全な区域への居住の誘導と居住を誘導する受け皿の創出を図ります。

●医療拠点の創出

現在の医療体制を維持しつつ、医療機関の更なる充実を図るための受け皿の創出を図ります。

●中心拠点への都市機能の集約と駅機能の強化

中心拠点の再整備の他、ハザード（潜在的危険性）を考慮した避難機能を併せ持つ都市機能を中心拠点周辺に再配置、公共施設の計画的な再配置の受け皿の創出を図ります。



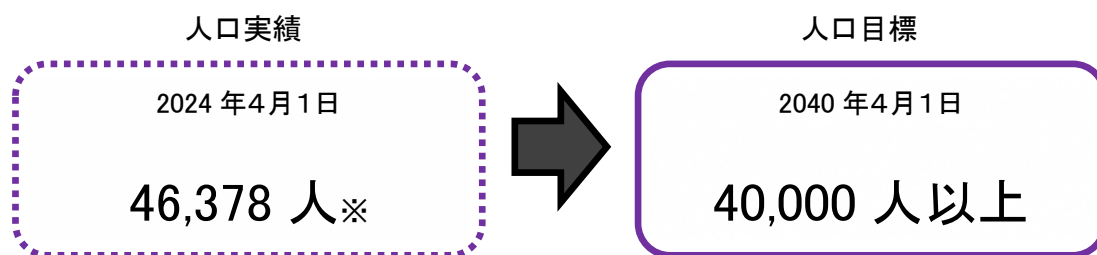
4. 計画年次・将来人口

(1) 計画年次

- 本計画の目標年次を 2040 年とします。

(2) 将来人口

- 目標年次の将来人口は、40,000 人以上とします。
(伊豆の国市人口ビジョン（令和 2 年改訂版）（※ 1）における人口の将来展望（2040 年の推計値）の 39,594 人を踏まえ設定）
- 本計画の推進により、居住の誘導と都市機能の誘導を図り、鉄道駅周辺に安全で利便性の高い市街地を構築することで、国立社会保障・人口問題研究所（※ 2）の人口推計よりも、人口の減少を抑制していきます。
(伊豆の国市人口ビジョン（令和 2 年改訂版）における国立社会保障・人口問題研究所の人口推計（2040 年：37,736 人）との差は、（約 2,000 人）)



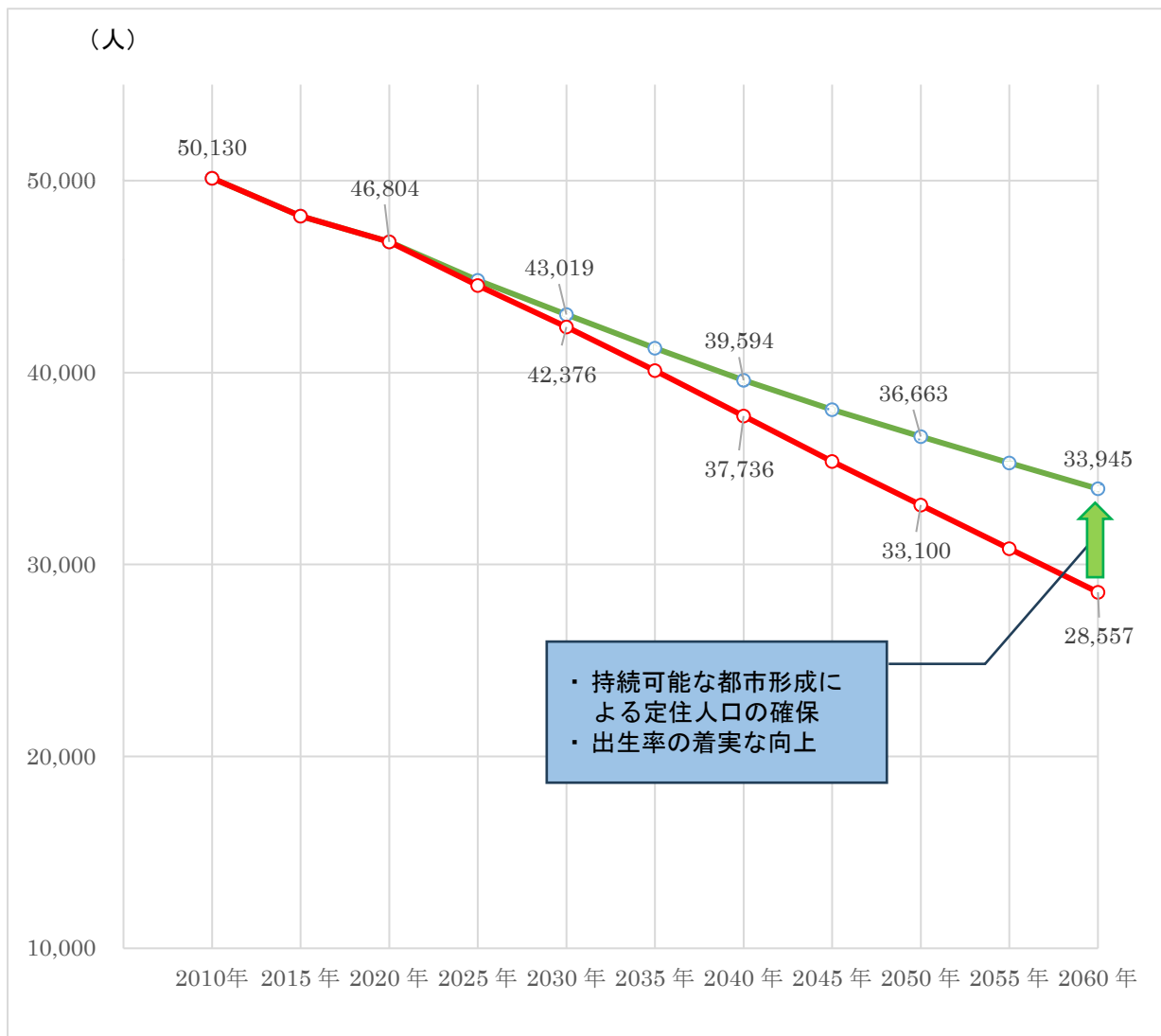
■ 人口実績と将来人口

	2024 年	2040 年
人口実績 (住民基本台帳)	46,378 人	—
人口の将来展望 (伊豆の国市人口ビジョン)	—	39,594 人
人口推計 (国立社会保障・人口問題研究所の人口推計)	—	37,736 人
差	—	1,858 人

※2024 年の人口実績は住民基本台帳（4 月 1 日）
いずれも外国人を含む総合計

一参考一 人口の将来展望

伊豆の国市人口ビジョンでは、出生率の着実な向上を図り、現在の転入超過基調を維持する施策を積極的に展開し、その成果として年少人口（0～14 歳）及び生産年齢人口（15～64 歳）の割合が上向きとなり、老年人口（65 歳以上）の割合の減少が表れることを考慮して、目標とする人口の将来展望を示しています。



資料：伊豆の国市人口ビジョンを加工

※1：伊豆の国市人口ビジョン：「まち・ひと・しごと創生法」（平成26年法律第136号）に基づき、国の「まち・ひと・しごと創生長期ビジョン」及び静岡県の「地方人口ビジョン」を勘案し、今後目指すべき人口の将来展望を示すもの。

※2：国立社会保障・人口問題研究所：厚生労働省に所属する国立の研究機関であり、人口や世帯の動向を捉えるとともに、国内外の社会保障政策や制度についての研究を行っている。国立社会保障・人口問題研究所が実施し公表している人口動向のデータは、年金をはじめとするわが国の重要な政策の基礎的な資料となっている。

現状のイメージ



現状のまま、推移した場合
のイメージ

