

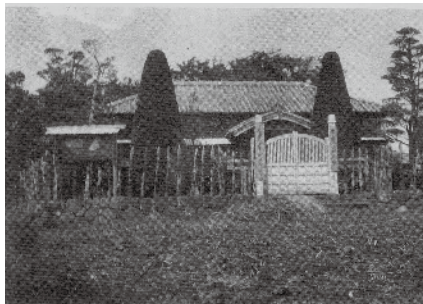
## ①三島市の成り立ち

時期	概要	できごと
明治22年 (1889年) 2月	町村制施行	・静岡県令をもって、町村の区域名称及び役場の位置を決定し、旧村名は皆これを大字に改めた。 ・現三島市域においては、1宿26ヵ村5新田が三島町・北上村・錦田村・中郷村の1町3ヵ村となった。
同年 4月	三島町誕生	・三島宿が、町村制の実施によって、三島町となった。
同年 7月	東海道本線 全線開通	・東海道本線が全線開通(新橋～神戸)。当時は御殿場を經由しており、現在のJR 御殿場線下土狩駅が三島駅であった。
明治29年 (1896年) 9月	郡制施行	・君沢郡を廃して田方郡に合併するなど、このときから新郡制を実施。大正12年(1923年)3月に郡制廃止に至るまで県と町村との中間自治体としての役割を果たした。
明治31年 (1898年) 5月	豆相鉄道開通	・豆相鉄道(現:伊豆箱根鉄道駿豆線)が三島町駅(現:三島田町駅)～南条駅(現:伊豆長岡駅)の約9.4kmで鉄道の営業を開始。(三島町、大場、原木、南条の4駅で営業開始。県内最古の民営鉄道)
同年 6月	三島町～三島 開通	・豆相鉄道が三島町駅～東海道本線三島駅(現:JR御殿場線下土狩駅)約2.5kmで鉄道の営業を開始(東海道本線と接続)
明治39年 (1906年) 11月	駿豆電気鉄道 開通(電気鉄道)	・駿豆電気鉄道が六反田(現:三島広小路駅)～沼津駅前を開通(通称「チンチン電車」)。県内初の民営電気鉄道。
明治41年 (1908年) 6月	田町～広小路 開通(電気鉄道)	・駿豆電気鉄道が三島町～六反田の電気鉄道の営業を開始。県内初の市内電車。伊豆鉄道(豆相鉄道の後身)と接続。
大正13年 (1924年) 5月	バスの運行開 始	・伊東自動車(株)(東海自動車(株)の前身)で沼津～箱根のバスの営業を開始。以後、富士山麓電気鉄道(富士急行(株)の前身)や伊豆箱根鉄道(株)のバスが営業開始。
昭和9年 (1934年) 12月	東海道線三島 駅開業	・丹那トンネル開通で東海道線が熱海経由となり、従来の国府津～沼津の御殿場ルートは御殿場線となる。現在の三島駅はこの時開業(従来の三島駅は下土狩駅と改称)。東海道線の三島駅移設に伴い駿豆鉄道線(伊豆鉄道の後身)が新しい三島駅に乗入れ。
昭和10年 (1935年) 4月	北上村合併	・北上村を合併して町域を拡張。
昭和16年 (1941年) 4月	市制施行	・三島町、錦田村を廃止して、新たに市制を施行し、県内第6番目の市として三島市が誕生。

時期	概要	できごと
昭和28年 (1953年) 5月	(国) 136号の指定	<ul style="list-style-type: none"> <li>・県道静岡下田線ほか3つの県道を合わせ(国) 136号下田三島線として指定。</li> <li>・昭和40年(1965年)に(国) 136号となる。</li> <li>・昭和43年(1968年)に、伊豆方面への渋滞を緩和するため、(国) 136号三島バイパス(通称下田バイパス) 4.8kmが完成し、南二日町交差点で(国) 1号三島バイパスと接続。</li> </ul>
昭和29年 (1954年) 3月	中郷村合併	<ul style="list-style-type: none"> <li>・町村合併促進法により中郷村を合併して更に市域を拡げ、現在に至る。</li> </ul>
昭和37年 (1962年) 3月	(国) 1号三島バイパス完成	<ul style="list-style-type: none"> <li>・三島バイパス(現：(国) 1号) が谷田から駿東郡清水町八幡まで完成し、市街地の交通渋滞が緩和された。箱根方面へ向かう(国) 1号は、昭和52年(1977年)に塚原バイパスが、昭和62年(1987年)に三ツ谷バイパスが開通。また、笹原山中バイパスにおいては、山中工区が平成28年(2016年)に、笹原工区が令和2年(2020年)に開通。</li> </ul>
昭和38年 (1963年) 2月	伊豆箱根鉄道軌道線の廃止	<ul style="list-style-type: none"> <li>・かつての駿豆電気鉄道であった伊豆箱根鉄道軌道線「チンチン電車」(広小路駅～国立病院前駅) が全線廃止となった。</li> </ul>
昭和44年 (1969年) 4月	新幹線三島駅開業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新幹線三島駅が開業。これを契機に市内に大規模な住宅団地の造成が相次ぎ、人口急増が昭和50年代まで続く。</li> </ul>
平成18年 (2006年) 3月	三島駅北口広場拡張・整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・三島駅北口広場が拡張・整備される。</li> </ul>
平成26年 (2014年) 2月	東駿河湾環状線道路全区間供用開始	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東駿河湾環状線道路全区間(市内) が供用開始となる。</li> </ul>



【昭和9年(1934年)三島駅開業】



【昭和10年(1935年)  
北上村役場】



【昭和16年(1941年)三島町と  
錦田村の合併により三島市誕生】



【昭和29年(1954年)  
中郷村合併、現在の三島市誕生】



【昭和38年(1963年)  
伊豆箱根鉄道軌道線の廃止】



【昭和44年(1969年)  
新幹線三島駅開業】

▼市域の変遷

【～昭和10年(1935年)】



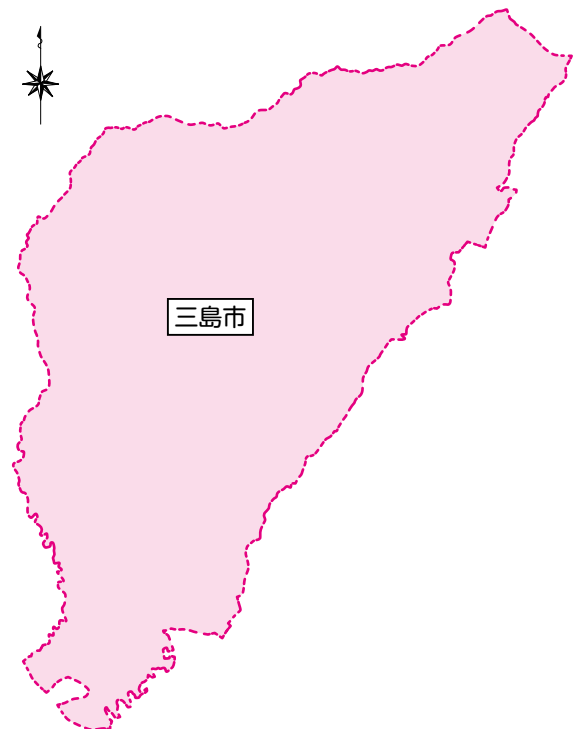
【昭和10年(1935年)～  
昭和16年(1941年)】



【昭和16年(1941年)～  
昭和29年(1954年)】



【昭和29年(1954年)～現在】



## ②三島市の現況

### 1 地勢・地理

本市は東京100km圏内にあり、東京・名古屋方面の東西交通と北駿・伊豆方面の南北交通が交差する交通要衝の地にあります。県東部の中核都市圏の一角をなし、富士・箱根・伊豆や北駿の玄関口に位置しています。

面積	6,202ha(62.02km <sup>2</sup> )
標高	24.9m(三島市役所)
	最高標高 941.5m(海ノ平)
	最低標高 約6m(長伏)
平均気温	16.6℃(過去10年間の平均)

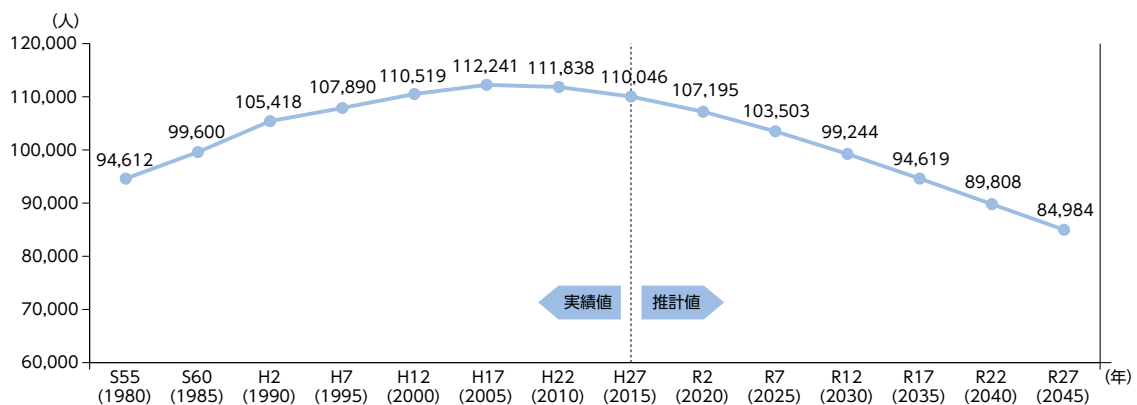
南北	13.2 km
東西	11.1 km
北端(片平山)	北緯35°11′
東端(箱根峠)	東経139°01′
西端(千貫樋)	東経138°54′
南端(御園)	北緯35°04′

※行政区域の面積は、国土地理院による全国都道府県市区町村別面積調の計測方法の変更に伴い、面積値に変更があったため、平成26年10月1日から6,202ha(62.02km<sup>2</sup>)となっています。

### 2 人口

本市の人口は、全国より少し早い平成17年(2005年)に112,241人でピークを迎えて以降減少を続けており、国立社会保障・人口問題研究所の「日本の地域別将来推計人口(平成30年推計)」において、令和27年(2045年)には、84,984人になると推計されています。

なお、令和3年(2021年)3月末現在の市街化区域内の人口密度は、約61.9人/haと、県内の市の中でトップの値となっています。



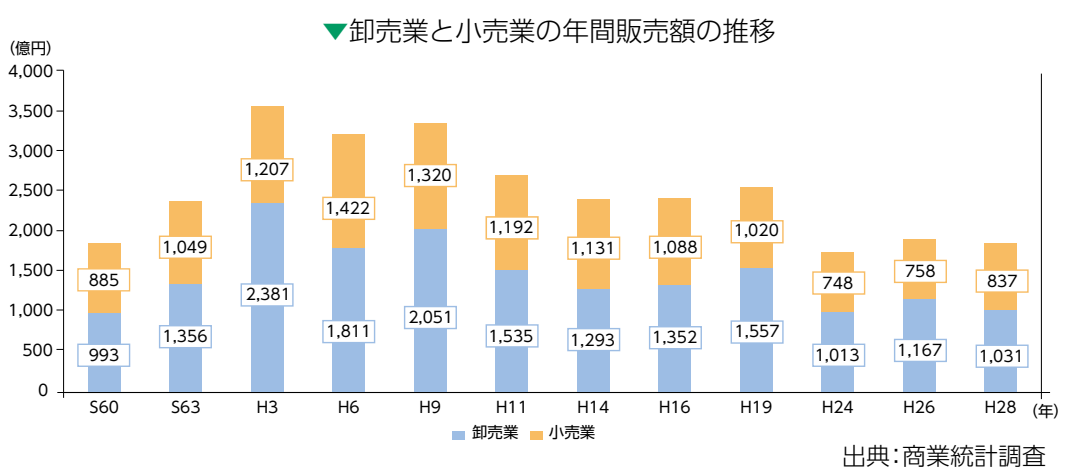
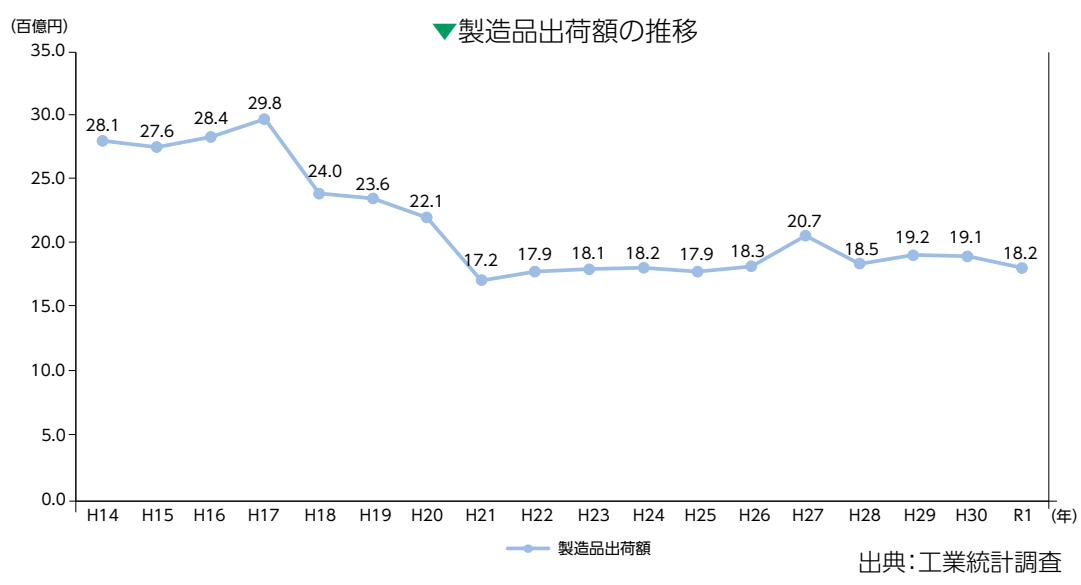
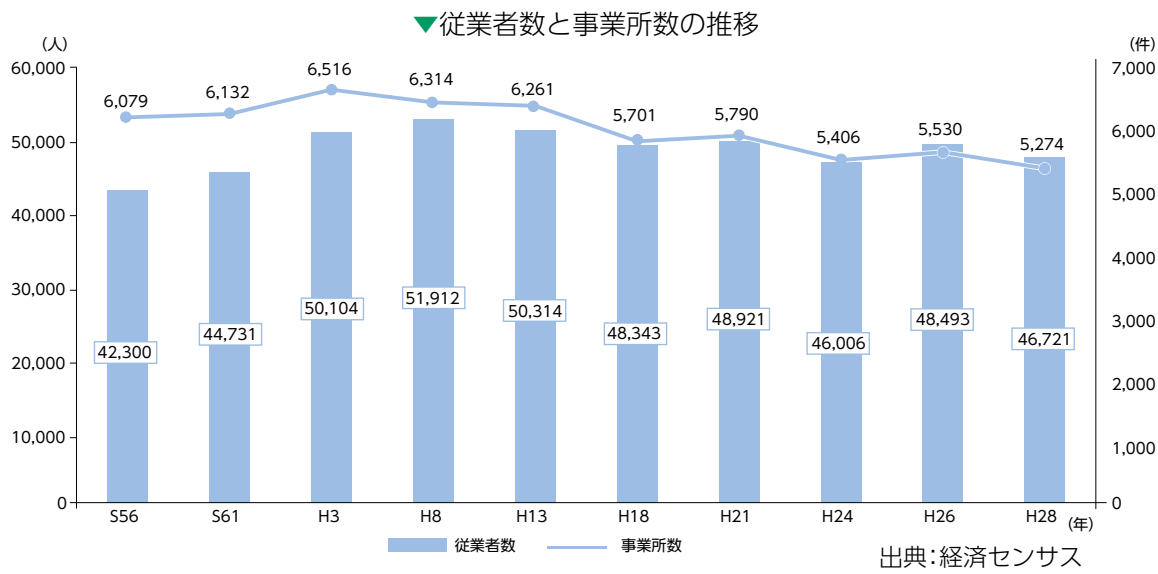
出典：第5次三島市総合計画(国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30年推計)」)

### 3 産業

三島市内にある事業所及び従業者数は、近年緩やかな減少傾向にあり、これに伴い、卸売業と小売業の年間販売額も減少しており、平成3年(1991年)のピーク時と平成28年(2016年)を比べますと、年間販売額は卸売業で約6割、小売業で約3割減少し、本市の経済活動は縮小傾向にあります。

しかし、テレワークなどの働き方の変化や、店頭販売からインターネット販売への移行などにより、今後の経済活動の動向は大きく変化する可能性があります。





## 4 土地利用

### (1) 用途地域

中心市街地や大場駅西側地区、幸原町地区（主）三島裾野線沿道地区）では商業系用途地域を指定しています。

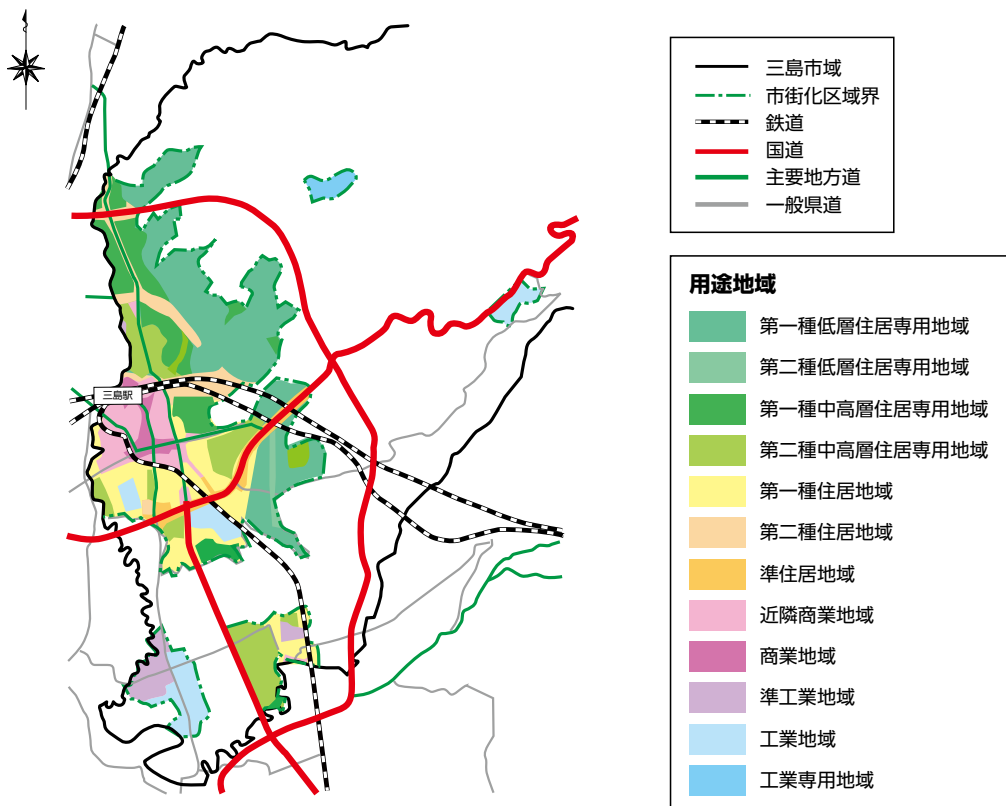
また、それを取り囲むように住居系用途地域を指定しており、特に、北上地域から錦田地域にかけての市街化区域縁辺部では、最も住居の専用性が高い「第一種低層住居専用地域」を指定しています。

工業系用途地域は、従来市街地に存在する工場敷地のほか、工業が集積するエリアとして平成台地区（沢地工業団地）、三ツ谷工業団地、長伏・松本地区を指定しています。

種類	面積 (ha)	割合 (%)
第一種低層住居専用地域	390.6	28.6
第二種低層住居専用地域	8.3	0.6
第一種中高層住居専用地域	165.7	12.1
第二種中高層住居専用地域	167.3	12.2
第一種住居地域	135.4	9.9
第二種住居地域	114.1	8.3
準住居地域	40.5	3.0
近隣商業地域	113.1	8.3
商業地域	34.5	2.5
準工業地域	62.1	4.5
工業地域	115.7	8.5
工業専用地域	19.4	1.4
合計	1,366.7	100.0

出典：「東駿河湾広域都市計画用途地域の変更」の計画書（令和2年11月16日市告示第417号）

▼用途地域図



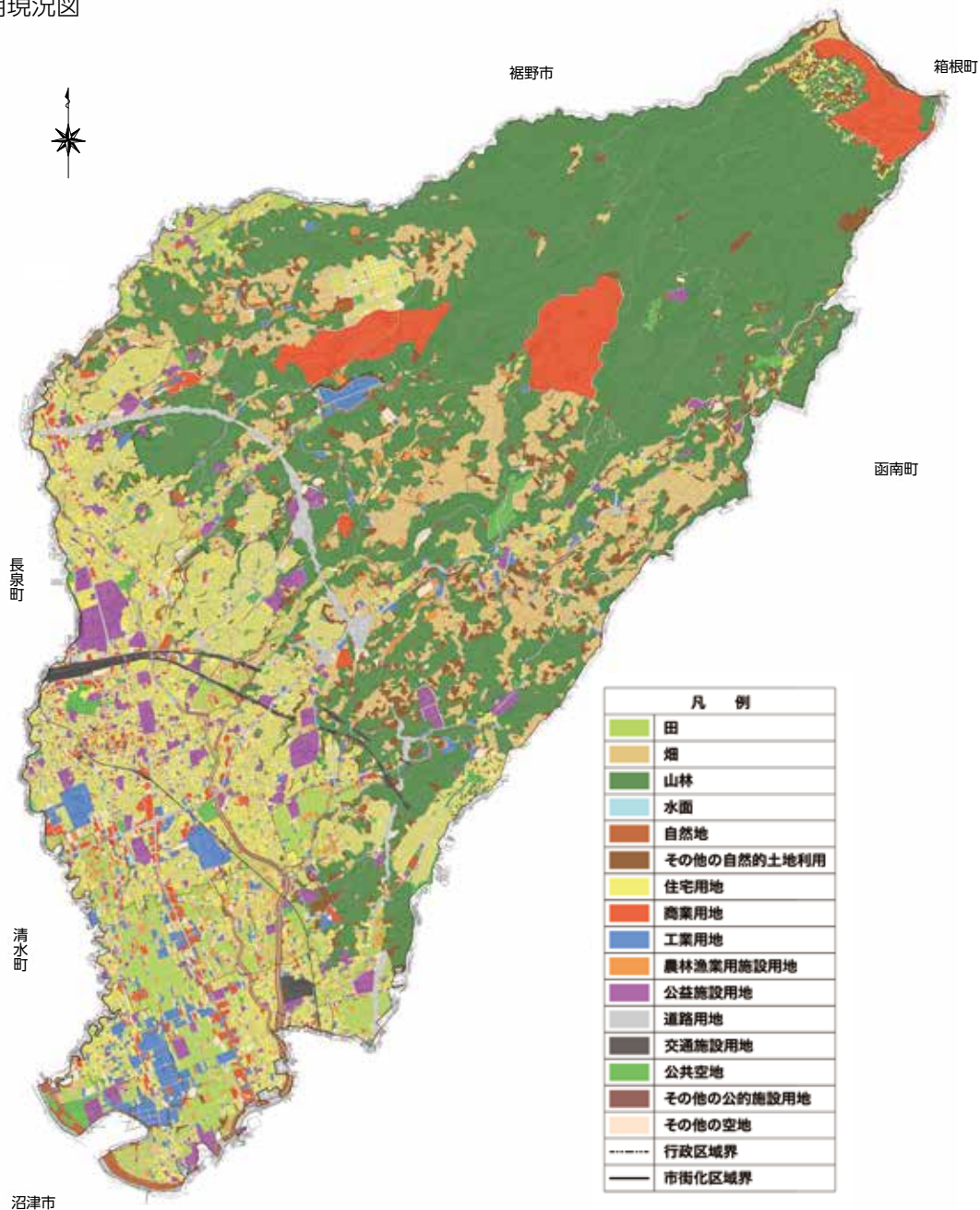
(2) 土地利用の実態

商業系土地利用は、中心市街地のほか、東西に走る（国）1号沿道、南北に走る（国）136号と（主）三島裾野線沿道、大場駅周辺地区に分布しています。

住居系土地利用は、住宅用地が中心となっています。特に北上地域から錦田地域にかけての市街化区域縁辺部では昭和40年代から開発が進み、良好な住宅団地を形成しています。

工業系土地利用は、従来市街地に存在する工場敷地のほかは、工業を集積するエリアである平成台地区（沢地工業団地）、三ツ谷工業団地、長伏・松本地区といった郊外に分布しています。

▼土地利用現況図



出典：平成28年度都市計画基礎調査

## 5 交通

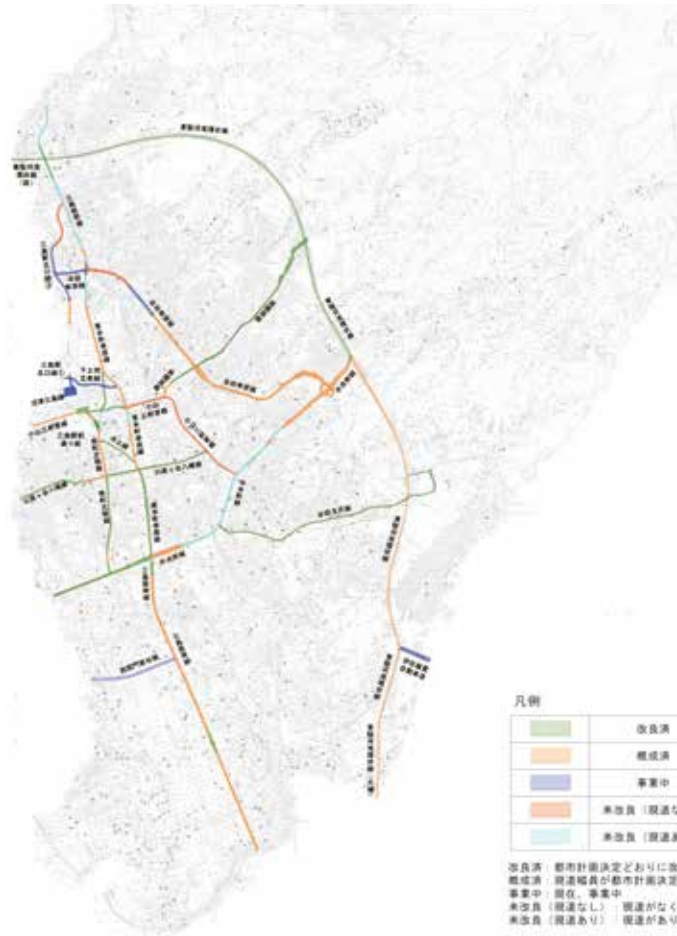
### (1) 交通アクセシビリティ（移動しやすさ）

本市の都市計画道路は、令和3年（2021年）3月末現在、自動車専用道路の都市計画道路東駿河湾環状線及び伊豆縦貫自動車道の2路線を除くと、19路線、32,990mを都市計画決定しており、このうち、改良済19,410m、概成済8,070m、事業中が980mとなっています。

また、本市の公共交通には、JR 東海道新幹線、JR 東海道本線、伊豆箱根鉄道駿豆線、伊豆箱根バス、東海バス、富士急モビリティ、富士急シティバス、市内循環バス及び市内自主運行バス、そしてタクシーといった多様な公共交通があり、三島駅・大場駅を中心に市内各方面に公共交通網が整備されています。公共交通サービスの人口カバー率（鉄道駅半径300m、バス停半径300mの圏域内の人口）は9割を超えている一方で、1日当たりの運行本数が少ない路線も一部存在します。

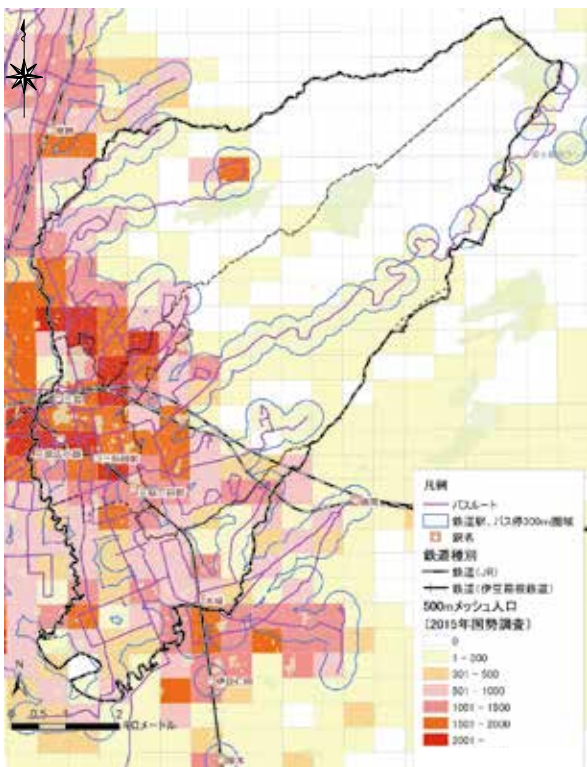
なお、三島駅まで徒歩及び公共交通での時間距離圏（公共交通アクセシビリティ）を算出すると、市街化区域内は、ほぼ30分圏域となっています。

▼都市計画道路の整備状況



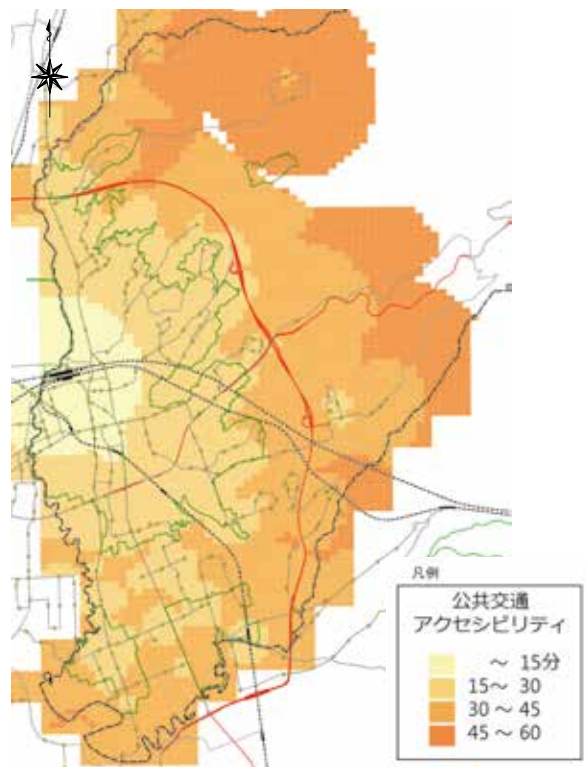
出典：三島市都市計画道路の必要性再検証結果  
(令和3年3月)

▼公共交通の人口カバー状況



出典：三島市立地適正化計画  
三島市地域公共交通網形成計画

▼三島駅までの公共交通アクセシビリティ



出典：三島市立地適正化計画

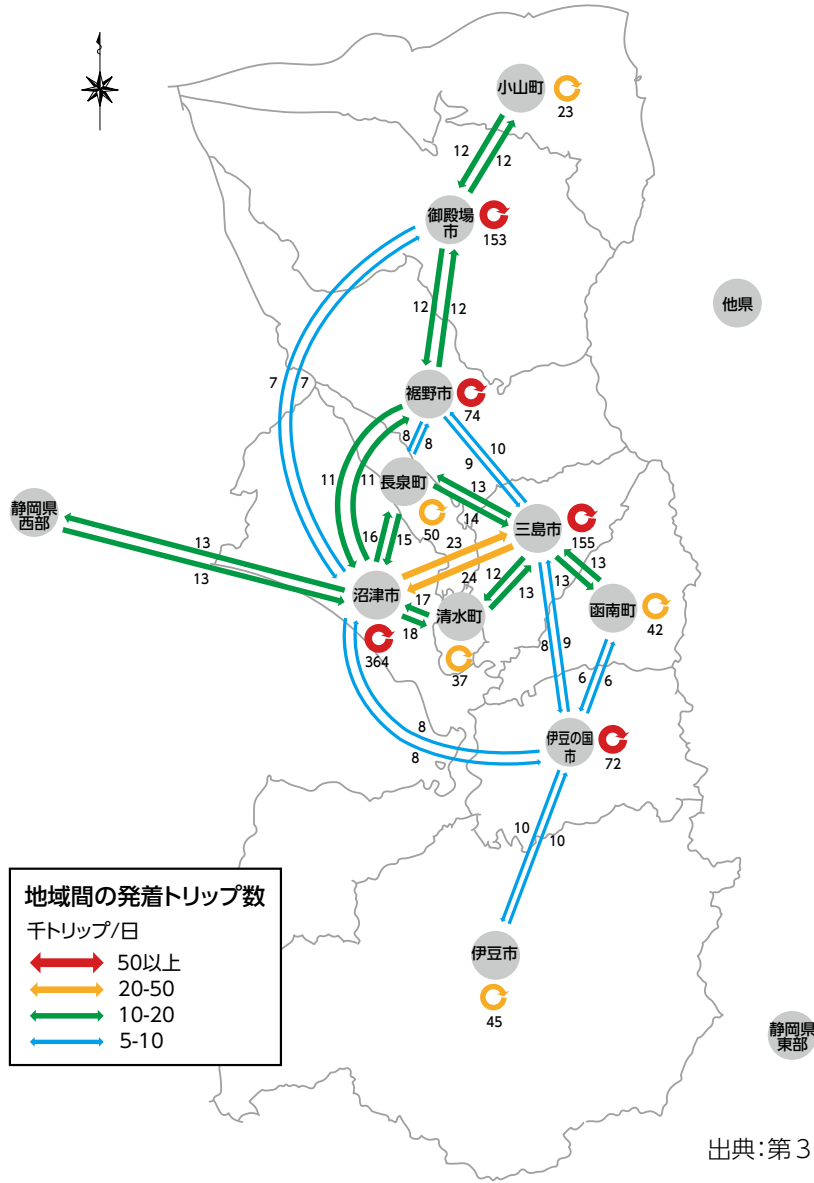


(2) 市町間の人の動き

平成27年度（2015年度）から平成30年度（2018年度）に実施した東駿河湾都市圏（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）を対象にした第3回総合都市交通体系調査（パーソントリップ調査）によると、市町間の人の動きは、沼津市と三島市間が最も多く、1日当たり4万トリップを超えるなど、沼津市、三島市を中心とする移動が多くなっています。

※「トリップ」とは、人がある目的を持って出発地から目的地まで移動した場合の1回の動きをいいます。

▼市町間の人の動き



6 自然

過去10年間の平均気温が16.6℃と比較的温暖であり、富士山や駿河湾の眺望景観に優れています。また、富士山や箱根水系の湧き水が流れ、楽寿園や三嶋大社の樹林などとともに、他市町にはない貴重な自然資産として保全されています。

7 防災

静岡県地震防災センターが公表している、本市の防災上の留意点は、「平坦地では地震時の液状化に伴う噴砂・噴水、地盤の軟弱化などの地盤変形には十分に注意を要する。地震振動による出火から延焼火災に到る恐れが多い。台風や豪雨時の洪水による浸水の可能性が高いので、十分な注意を必要とする。」となっています。

なお、平成元年（1989年）以降の主な災害事例は次のとおりです。

種類	時期	状況
豪雨	平成元年 (1989年) 7月29日	・東部、伊豆を中心に総雨量200mmを超える大雨となった。三島では29日午前9時からの1時間に時間雨量72mmを記録している。市内の東海道本線斜面で土砂崩れがあり、同線が不通となった。
	平成2年 (1990年) 9月15日	・前線の通過に伴い、県内全般に雨が強く降った。特に三島市では正午からの1時間に時間雨量73mmを記録した。市内を流れる大場川が氾濫し、護岸堤が崩れるなどしたため、全壊1戸、半壊1戸(共に大場川への流失)、橋梁破損3箇所、床上浸水105戸、床下浸水296戸の被害が出た。
地震	平成8年 (1996年) 3月7日	・山梨県東部を震源とする地震 M (マグニチュード) =5.8 ・山梨県河口湖町 (現:富士河口湖町) で震度5を記録した。三島市では震度4を記録し、16戸の住宅で瓦が落下するなどの被害が出た。

※県ホームページ「静岡県地震防災センター」公表資料を基に作成

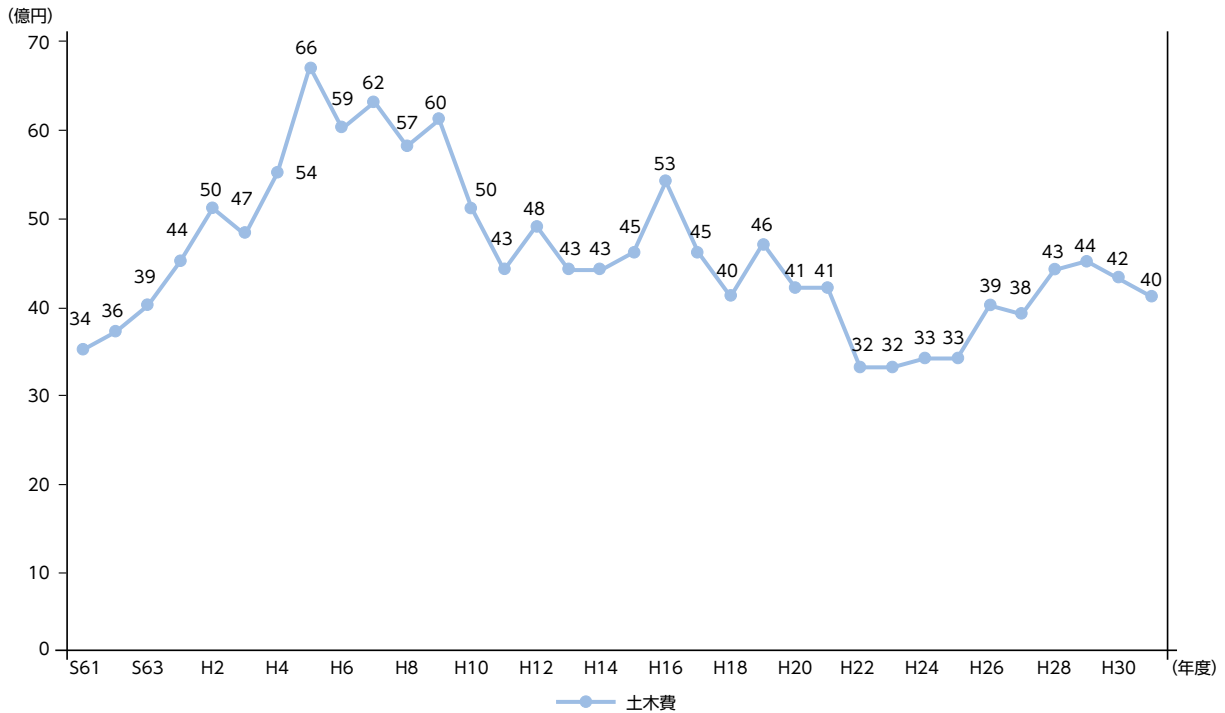
## 8 歴史

律令制の時代から伊豆の国府として発展し、市内には数多くの歴史的・文化的な遺産があります。

## 9 公共投資額の変化

本市の土木費は、平成5年度（1993年度）には約66億円でしたが、平成22年度（2010年度）は約32億円と約50%まで減少しています。平成26年度（2014年度）から若干の回復の動きが見られますが、近年は40億円前後で推移しています。

▼本市の土木費の推移



出典:三島市の土木費の推移  
(昭和61年度(1986年度)から令和元年度(2019年度))

### ③課題の整理

本市の現況を踏まえ、持続可能なまちづくりに向け、解決すべき課題を次のとおり整理します。

#### 1 個性を生かしたまちづくり

市内全域における地域活性化・回遊性の向上のため、本市の個性である湧水や古くから培われてきた歴史的・文化的・自然的資産の活用が必要です。

#### 2 観光の活性化

三嶋大社を訪れる多くの参拝客にまちなかへの回遊を促し、また、伊豆や箱根を訪れる観光客を市内に誘導するための仕掛けづくりが必要です。

#### 3 中心市街地の活性化

中心市街地の空洞化対策として、個店の魅力づくりや情報発信、消費者ニーズに合致した店舗誘致のほか、良好なまちなみ景観の創出による商店街全体の魅力向上が必要です。

#### 4 地域経済の活性化

持続可能な社会・経済を構築していくためには、本市の社会的・地域的資源を最大限に生かし、観光をはじめとした産業の活性化やサテライトオフィスをはじめとする企業誘致、情報通信技術の活用などによる生産性の向上、販路の拡大などを総合的に進めていくことが必要です。

三島駅前、観光や健康づくりの拠点にふさわしいフロントエリアとして、また、市内回遊の起点として、市街地全体にさらなるにぎわいを創出していくことなど、人口減少時代に対応した都市構造と地域経済の活性化の実現を、急速に発達するICT技術を生かし、地域連携も見据えながら、さまざまな視点で進めていくことが必要です。

#### 5 災害に強い都市基盤の整備と地域コミュニティの強化

災害時の避難路や避難地となる道路や公園などの都市基盤が未整備のまま住宅地が形成されている箇所においては、地区計画の導入などによる居住環境の改善が必要です。

また、建物の耐震化の促進や河川の整備とともに、コミュニティの強化支援や関係機関との連携強化など、ハードとソフトの両面の対策による災害に強いまちづくりを進めていく必要があります。

#### 6 市街地における交通混雑の解消

市街地の交通混雑の解消を目指し、道路整備・改良と合わせて、公共交通の充実が必要です。

#### 7 人口減少・超高齢社会への対応

人口減少・超高齢社会を迎え、生活サービスを持続的に確保できる都市構造への誘導が求められる中で、買い物などへの利便性を確保するための「利用・移動しやすい」公共交通施策と一体的に進めることで、暮らしやすい住環境の維持向上を図る必要があります。

#### 8 交通結節点としての機能充実

東京・名古屋方面の東西交通と北駿・伊豆方面の南北交通が交差する交通結節点として重要な位置にあることから、拠点機能のさらなる強化が必要です。

#### 9 すべての人のための社会資本の整備とユニバーサルデザインの推進

医療・福祉・子育て施設の充実とユニバーサルデザインに配慮したまちづくりを推進する必要があります。

#### 10 公共施設等の老朽化対策

公共施設等は、安全・安心な公共サービスを持続的に進めていくため、計画的に施設の更新・改修を実施していく必要があります。

#### 11 自然環境の保全（生物多様性の保全）

良好な生活環境や多様な生命が育まれる自然環境を維持・保全する必要があります。