



第2章 三島市の現状と課題

2-1. 三島市の現状について.....	11
2-2. 三島市のまちづくり上の課題について.....	28





2-1. 三島市の現状について

(1) 三島市の成り立ち

現在の市域は、旧三島町をはじめ旧北上村、旧錦田村及び旧中郷村であった4つの地域により成り立っています。

次のとおり、明治時代の市制・町村制の施行以降、三島市が歩んできた歴史を市域の変遷や公共交通の発展といった面からたどっていきます。

□ : 行政の歴史に関すること □ : 公共交通の歴史に関すること

年月(日)	概要	できごと
1889(明治 22)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カ村5新田が三島町・北上村・錦田村・中郷村の1町3カ村となった。
同年4月	三島町誕生	・三島宿は町村制の実施によって、三島町となった。
同年7月	東海道線全線開通	・東海道線が全線開通(新橋～神戸)。御殿場経由であったため、現在のJR御殿場線下土狩駅が、当時の三島駅となった。
1896(明治 29)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。1923(大正 12)年3月郡制廃止に至るまで県と町村との中間自治体としての重大な役割を果たした。
1898(明治 31)年5月20日	豆相鉄道開通	・豆相鉄道(現在の伊豆箱根鉄道駿豆線)が三島町(現：三島田町駅)～南条(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。静岡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～三島約2.5kmで鉄道の営業を開始(東海道線と接続)
1906(明治 39)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」。静岡県内初の民営電気鉄道)。
1908(明治 41)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。静岡県内初の市内電車。伊豆鉄道(豆相鉄道の後身)と接続。
1924(大正 13)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。



【1898(明治31)年 豆相鉄道】



【1934(昭和9)年 三島駅開業】





行政の歴史に関すること 公共交通の歴史に関すること

年月(日)	概要	できごと
1934(昭和9)年6月7日	菰池地区土地区画整理事業	・国鉄熱海線の開通・新しい三島駅開業に対応するため、都市計画事業の第1歩として現在の三島駅前及び菰池地区約3万坪に土地区画整理事業を施行。
同年12月1日	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。
1935(昭和10)年4月	北上村合併	・北上村を合併して町域を拡張。
1936(昭和11)年4月20日	用途地域の指定	・以下のとおり最初に都市計画決定。 (割合：住居地域50%、商業地域28%、工業地域17%、上記以外5%)
1941(昭和16)年4月29日	三島市誕生	・三島町、錦田村を廃止して、新たに市制をしき、本県第6番目の市として三島市が誕生。
1953(昭和28)年5月	国道136号の指定	・県道静岡下田線ほか3つの県道を合わせ二級国道136号下田三島線として指定。 ・1965(昭和40)年に一般国道136号となる。 ・1968(昭和43)年、伊豆方面への渋滞を緩和するため、国道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道1号三島バイパスと接続。
1954(昭和29)年3月31日	中郷村合併	・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。
1962(昭和37)年3月	国道1号三島バイパス完成	・待望の三島バイパス(現・国道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道1号は、1977(昭和52)年に塚原バイパスが、1987(昭和62)年に三ツ谷バイパスが開通。また、2016(平成28)年3月に笹原山中バイパスのうち山中工区が開通。
1963(昭和38)年2月	伊豆箱根鉄道軌道線の廃止	・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～国立病院前)が全線廃止となった。
1969(昭和44)年4月25日	新幹線三島駅開業	・国鉄の新幹線三島駅が開業。これを契機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



【1935(昭和10)年 北上村役場】



【1941(昭和16)年 三島町と錦田村の合併により三島市誕生】



【1954(昭和29)年 中郷村合併祝賀式場】



□ : 行政の歴史に関すること □ : 公共交通の歴史に関すること

年月(日)	概要	できごと
1972(昭和 47) 年5月8日	区域区分の決定	・市街化区域及び市街化調整区域(線引き)の決定
1973(昭和 48) 年 10月	用途地域の指定	・用途地域(8種類)の指定
1988(昭和 63) 年 2月 19日	市街化区域編入	・平成台地区(沢地工業団地)(約 20.1ha)を市街化区域に編入
1996(平成 8) 年2月6日	用途地域の指定	・用途地域(12種類)の指定
1997(平成 9) 年5月2日	市街化区域編入	・萩土地区画整理事業地区(約 21.1ha)と萩南地区(約 9.1ha)を市街化区域に編入
1999(平成 11) 年 4月	バスの運行開始	・市の自主運行バス「玉沢線」運行開始。
2000(平成 12) 年 12月1日	バスの運行開始	・市内循環バス「せせらぎ号」運行開始。
2002(平成 14) 年2月1日	バスの運行開始	・市内循環バス「なかざと号」運行開始。
2003(平成 15) 年 12月 19日	市街化調整区域編入	・萩土地区画整理事業地区(約 21.1ha)を市街化調整区域に編入(暫定逆線引き)
2005(平成 17) 年 4月	バスの運行開始	・市自主運行バス「きたうえ号」運行開始。
2006(平成 18) 年 3月	三島駅北口広場の整備	・三島駅北口広場が拡張・整備される
2007(平成 19) 年 5月	バスの運行開始	・市自主運行バス「中郷北部ふれあい号」運行開始。
2009(平成 21) 年 7月 27日	東駿河湾環状道路開通	・東駿河湾環状道路の沼津岡宮 IC から三島塚原 IC まで開通(延長約 10.0km)
2012(平成 24) 年 3月 24日	東駿河湾環状道路開通	・東駿河湾環状道路の三島加茂 IC 供用開始
2014(平成 26) 年 2月 11日	東駿河湾環状道路開通	・東駿河湾環状道路の三島塚原 IC から函南塚本 IC まで開通(延長約 6.8km)
2016(平成 28) 年 3月 25日	市街化区域編入	・三ツ谷工業団地区画整理地区(約 21.1ha)を市街化区域に編入

第1章
第2章
第3章
第4章
第5章
第6章
第7章
第8章
参考



【1963(昭和 38)年
チンチン電車の廃止】



【1969(昭和 44)年
新幹線三島駅開業】



【2007(平成 19)年
中郷北部ふれあい号運行開始】



●市域の変遷

【～1935(昭和10)年】



【1935(昭和10)年～1941(昭和16)年】



【1941(昭和16)年～1954(昭和29)年】



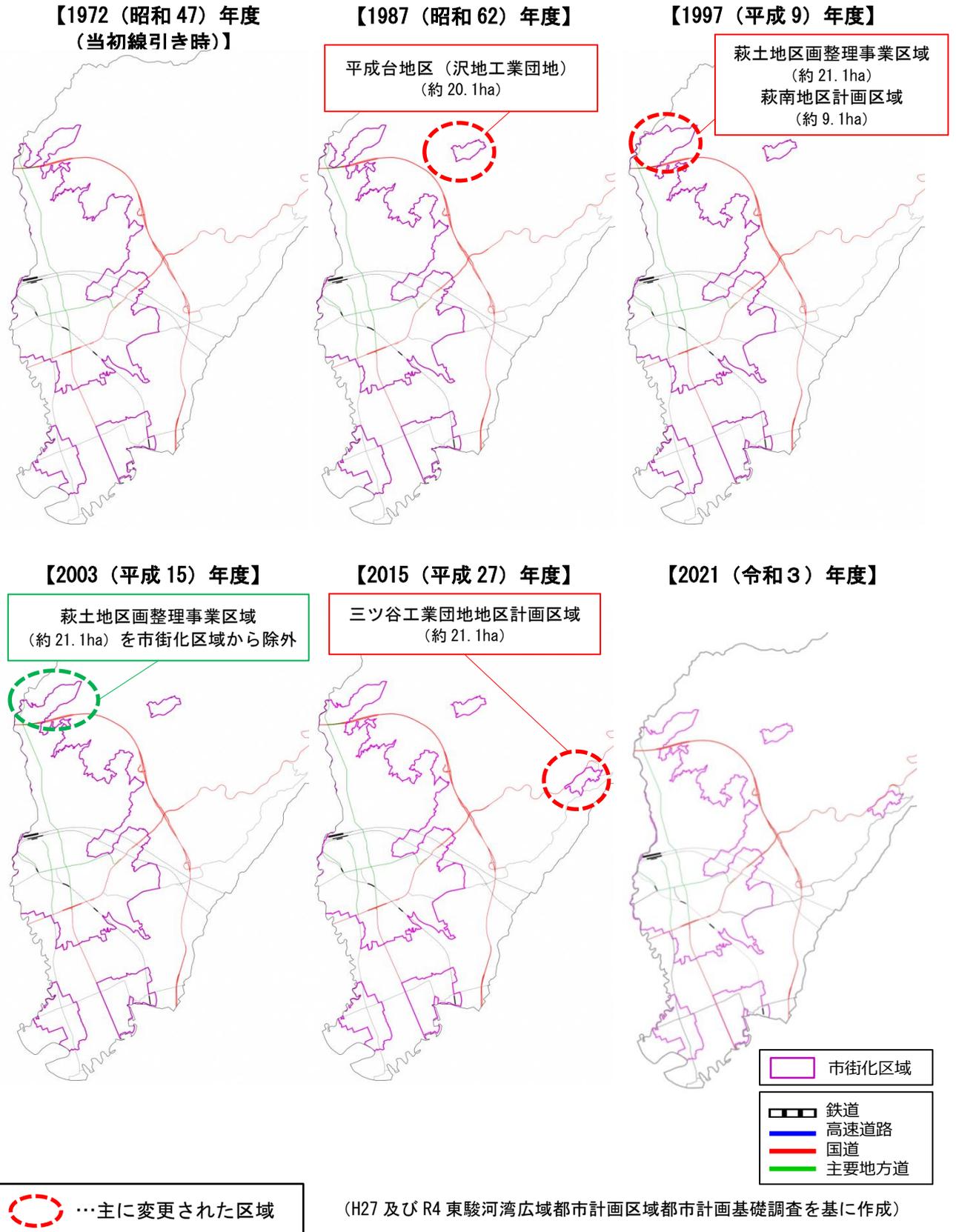
【1954(昭和29)年～現在】





●市街化区域の拡大

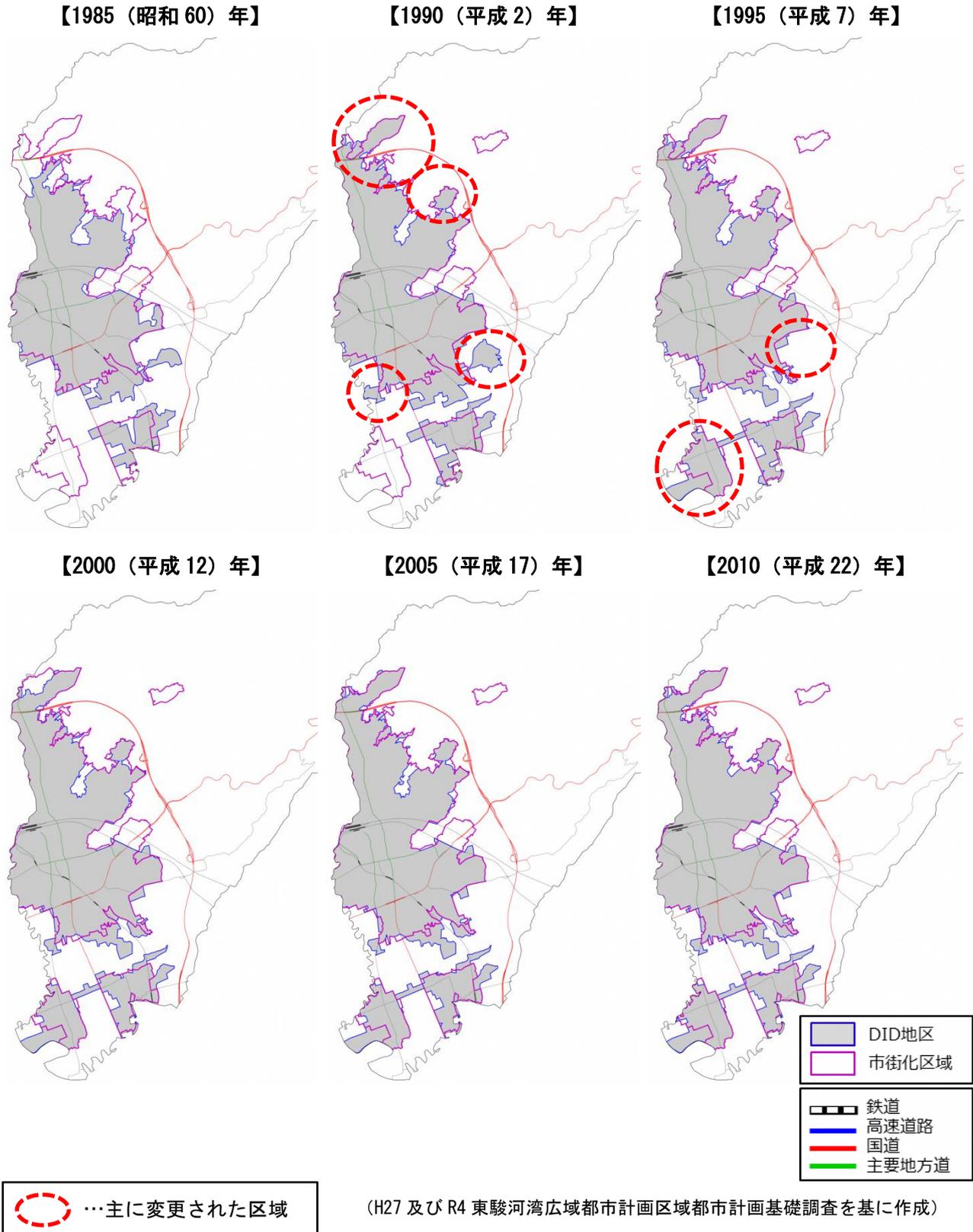
市街化区域（市街地）の拡大は、下記変遷のとおり、当初線引き（1972（昭和47）年5月）以来、住宅系用途で約9.1ha、工業系用途で約41.2ha、計1,366.8haとなっており、人口の増加や地域産業の発展に対応しながら計画的に進めてきたことが分かります。





●人口集中地区（DID）の変遷

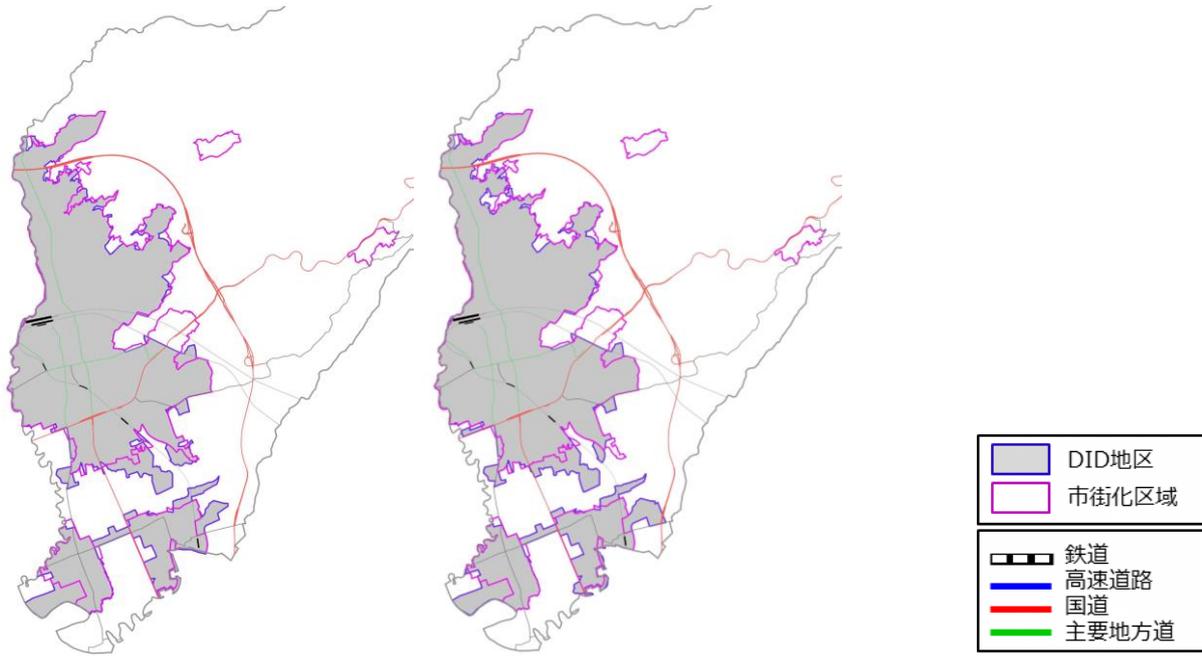
三島市の人口集中地区（国勢調査の結果から実際に人口が集中している地区をいう。）は、2024（令和6）年現在で市街化区域面積 1,366.8ha に対し 1396.1ha となっているほか、下図のように市街化調整区域にまで設定されていることから、人口の集中状況を見ても現在の市街化区域はコンパクトな区域となっていることがわかります。





【2015（平成27）年】

【2020（令和2）年】



 …主に変更された区域

(H27 及び R4 東駿河湾広域都市計画区域都市計画基礎調査を基に作成)



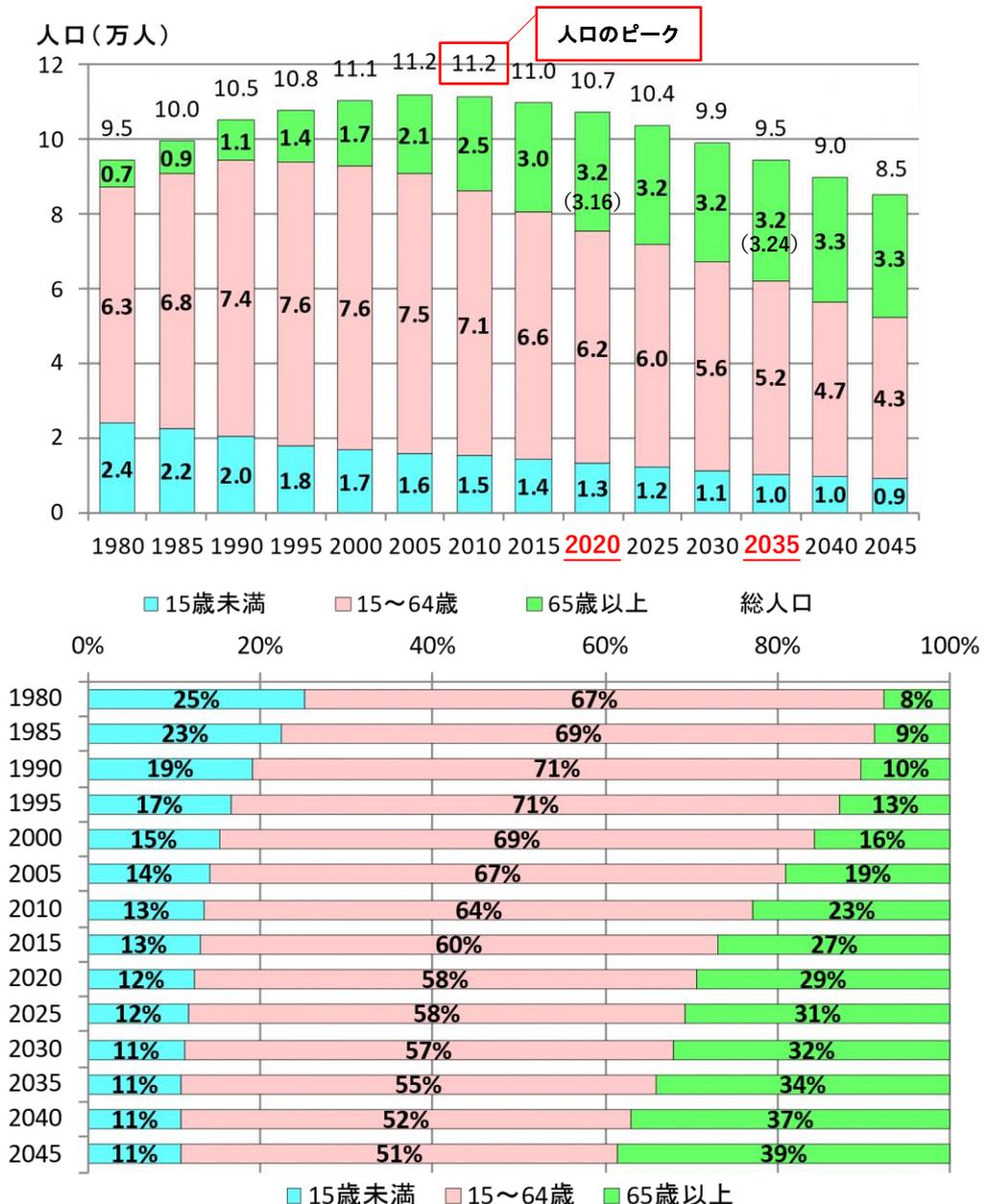
(2) 人口

1) 人口の動向

三島市の人口は、2010（平成 22）年の 11.2 万人をピークに減少傾向となっており、2035 年には、2020（令和 2）年から約 1.2 万人減少し、9.5 万人になると予想されています。

年齢階層別にみると、65 歳以上の高齢者については、同じ期間で約 0.08 万人増加する一方で、15～64 歳の生産年齢人口は約 1.0 万人減少する見込みです。これは、市の人口構成において 15 年後には高齢化率が 32.1%となることを意味しています。

【年齢区分別将来推計人口】



((国勢調査 1980(昭和 55)年～2020(令和 2)年、国立社会保障・人口問題研究所資料を基に作成)
2025 年以降は、2015(平成 27)年の国勢調査の結果に基づく国立社会保障・人口問題研究所による推計値)



2) 市域の人口密度

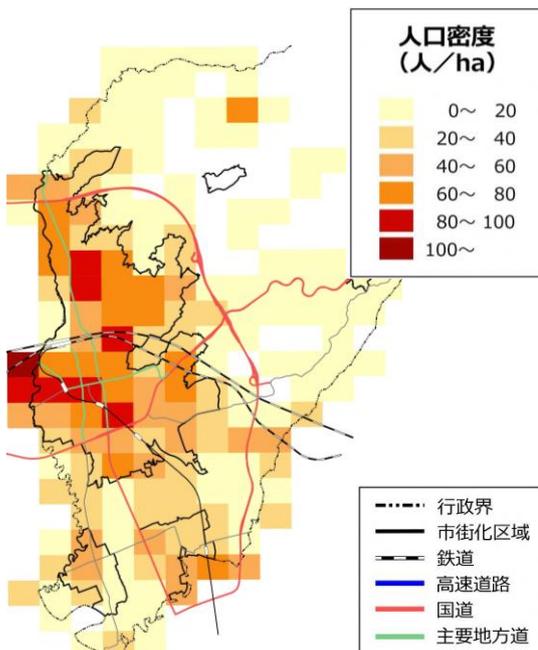
2018(平成30)年現在の市街化区域内の人口密度は、約62.5人/haと、静岡市を上回り、県内トップの値となっています。

【静岡県内主要都市の市街化区域面積等の比較】

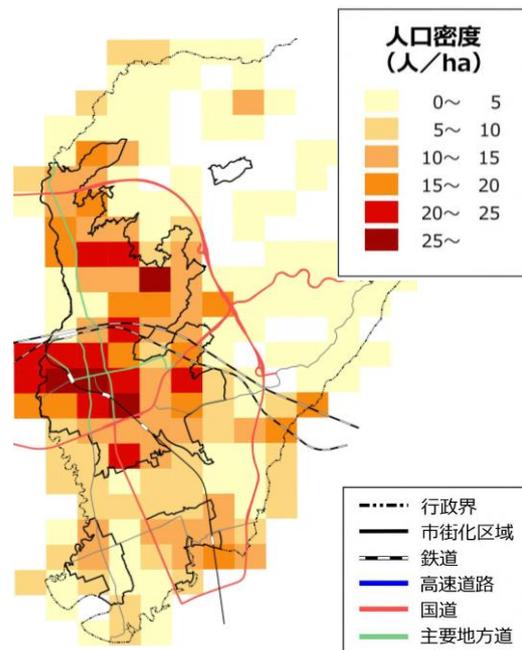
市町村	2018(平成30)年			
	都市計画区域内 人口(人)	市街化区域 面積(約 ha)	市街化区域内 人口(人)	市街化区域内 人口密度 (約 人/ha)
三島市	110,000	1,367	85,400	62.5
静岡市	682,700	10,474	635,500	60.7
浜松市	781,200	9,873	504,900	51.1
富士宮市	130,400	2,304	88,900	38.6
富士市	253,400	5,933	218,600	36.8
焼津市	139,600	2,088	88,100	42.2
藤枝市	142,300	2,038	98,500	48.3
沼津市	195,000	3,188	171,200	53.7
磐田市	169,700	2,819	100,000	35.5

(出典：都市モニタリングシート(国交省))

【2020(令和2)年の人口密度】



【2020(令和2)年の65歳以上人口密度】



(平成27年国勢調査に関する地域メッシュ統計を基に作成)

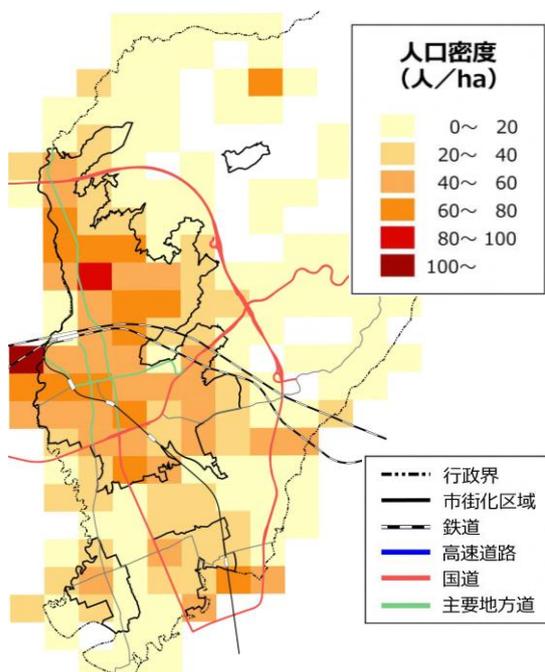


また、目標年次である2035年においても、おおむね都市計画法施行規則（昭和44年建設省令第49号）に定める既成市街地の人口密度の基準である40人/ha以上であり、人口密度においてはほぼ変化はない見込みとなっています。

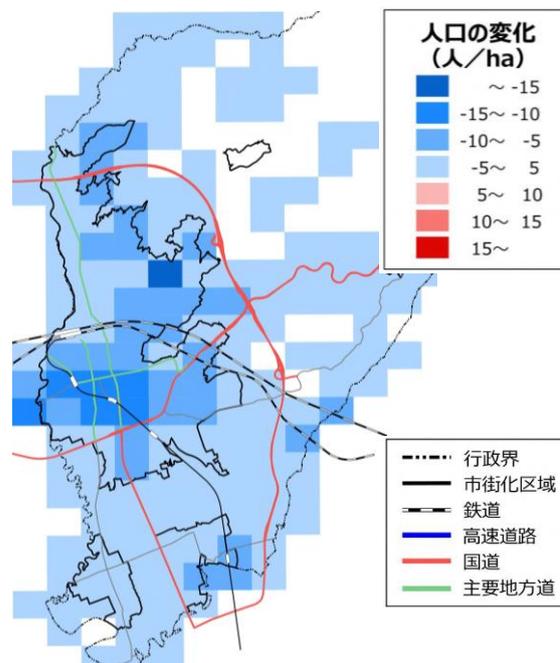
一方で、市域における65歳以上の高齢者の人口密度の状況は、中心市街地と、郊外の住宅地が形成されている北上地域から錦田地域にかけての市街化区域縁辺部で高くなっており、高齢化と合わせ、目標年次である2035年においては一層その傾向が進展する見込みとなっています。

市街化調整区域では、開発行為により形成された住宅団地において、将来的に高齢者の人口が増加することにより人口密度が高くなるという傾向となっています。

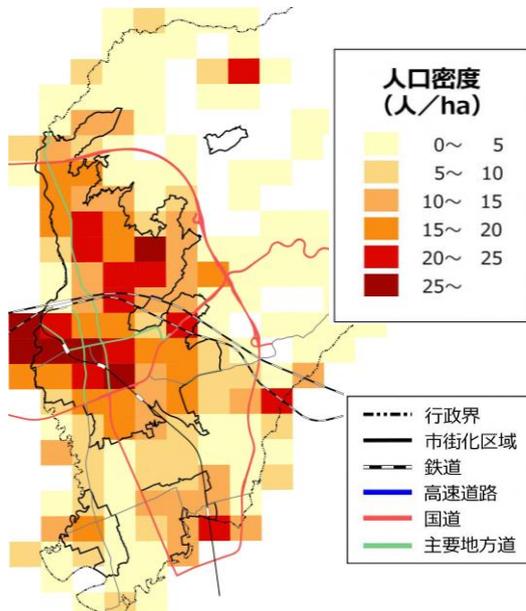
【2035年の人口密度】



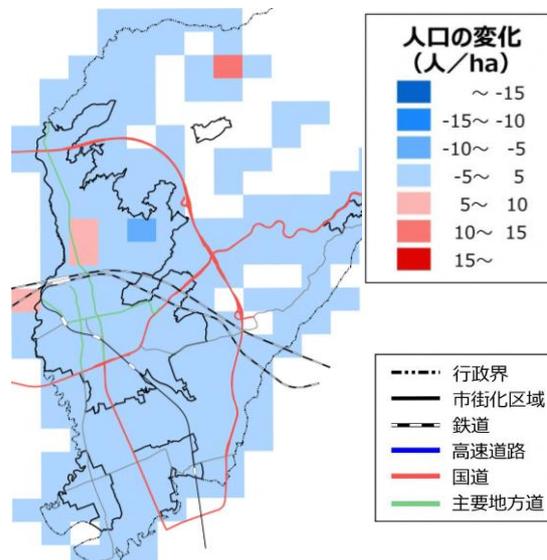
【人口密度の変動状況 (2020(令和2)~2035年)】



【2035年の65歳以上人口密度】



【65歳以上人口密度の変動状況 (2020(令和2)~2035年)】



(500mメッシュ別将来推計人口データ (平成30年国政局推計))



(3) 土地利用

1) 用途地域

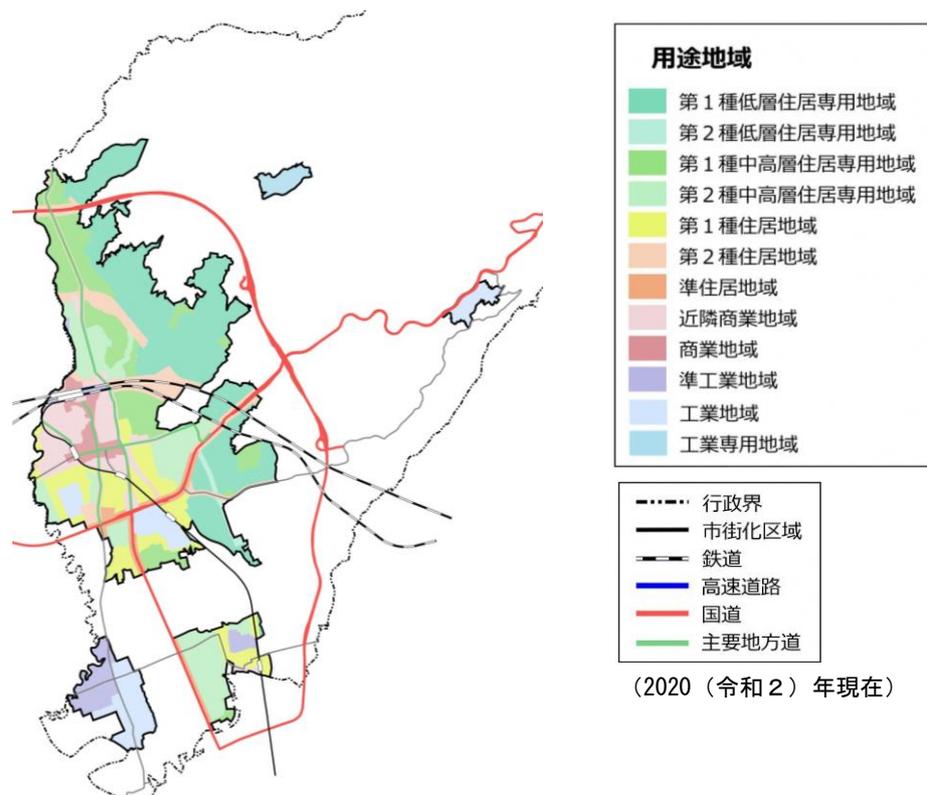
中心市街地や大場駅西側地区、幸原町地区（県道三島裾野線沿道地区）では商業系用途地域を指定しています。また、それを取り囲むように住居系用途地域を指定しており、特に、北上地域から錦田地域にかけての市街化区域縁辺部では、最も住居の専用性が高い「第一種低層住居専用地域」を指定しています。

工業系用途地域は、従来市街地に存在する工場用地のほか、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（約 ha）	割合（約%）
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

※市街化区域面積約 1,366.8ha と用途地域合計面積約 1,366.7ha の差は小数点以下の端数処理によるものです（静岡県の都市計画（資料編）（令和5年3月）より）

【用途地域図】





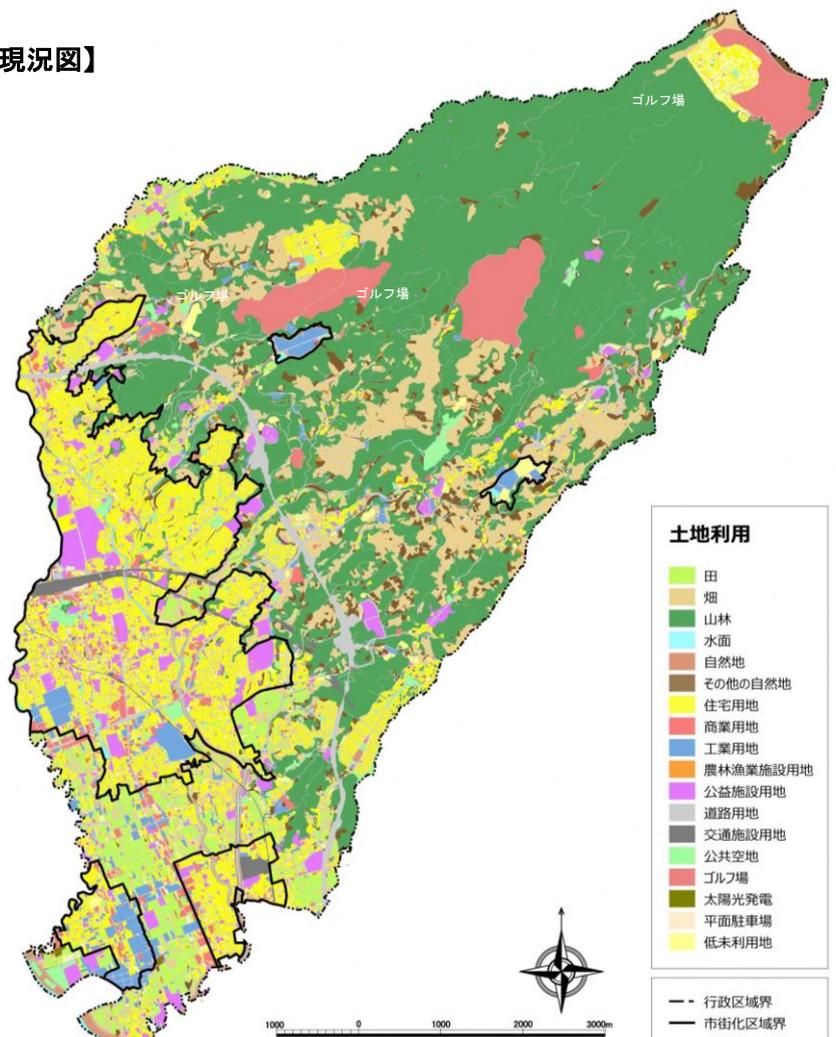
2) 土地利用の実態

商業系土地利用は、中心市街地のほか、東西に走る国道1号沿道、南北に走る国道136号と県道三島裾野線沿道、大場駅周辺地区に分布しています。

住居系土地利用は、市街化区域において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用地のほかは、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】



(令和4年度都市計画基礎調査より)

(4) 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、2023（令和5）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、17路線、32,050mを都市計画決定しており、このうち改良済15,650m、概成済8,790m、事業中が2,350mとなっています。



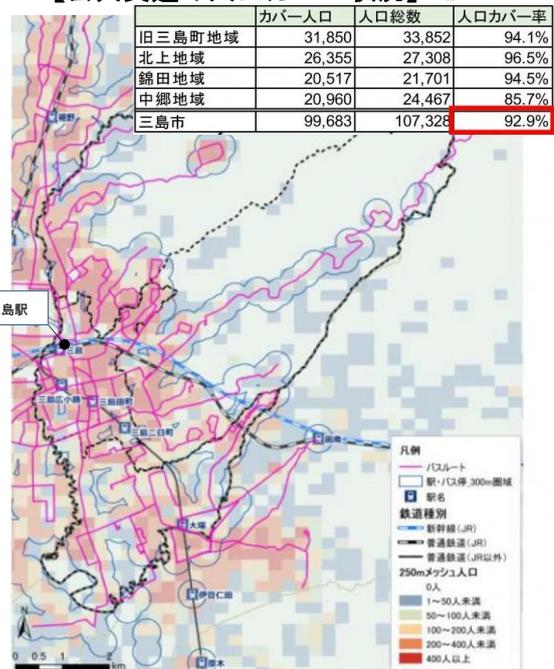
また、本市の公共交通には、JR 東海道新幹線、JR 東海道本線、伊豆箱根鉄道駿豆線、東海バス、伊豆箱根バス、富士急シティバス、富士急モビリティ、市内自主運行バス及び市内循環バス、そしてタクシーといった多様な公共交通があり、三島駅・大場駅を中心に市内各方面に公共交通網が整備されています。公共交通サービスの人口カバー率（鉄道駅半径 300m、バス停半径 300mの圏域内の人口）は9割を超えている一方で、1日当たりの運行本数が少ない路線も一部存在します。

なお、三島駅までの徒歩及び公共交通でのアクセシビリティを算出すると、市街化区域内については、ほぼ30分圏域となっています。

【都市計画道路網図】*1



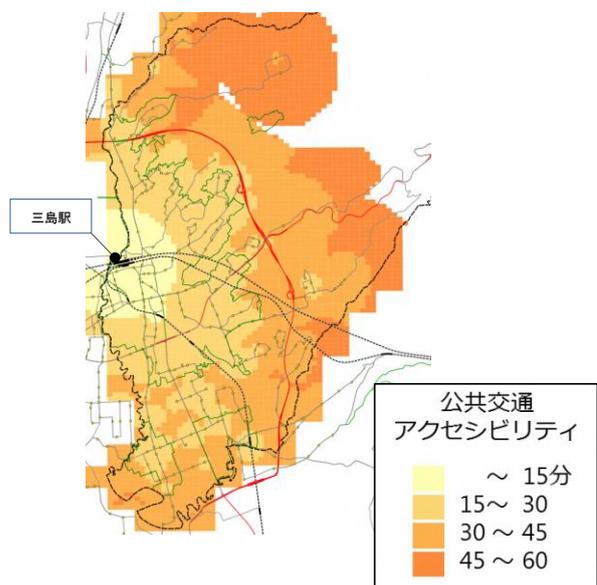
【公共交通の人口カバー状況】*2



【公共交通（バス）の本数状況】*3



【三島駅までの公共交通アクセシビリティ】*4



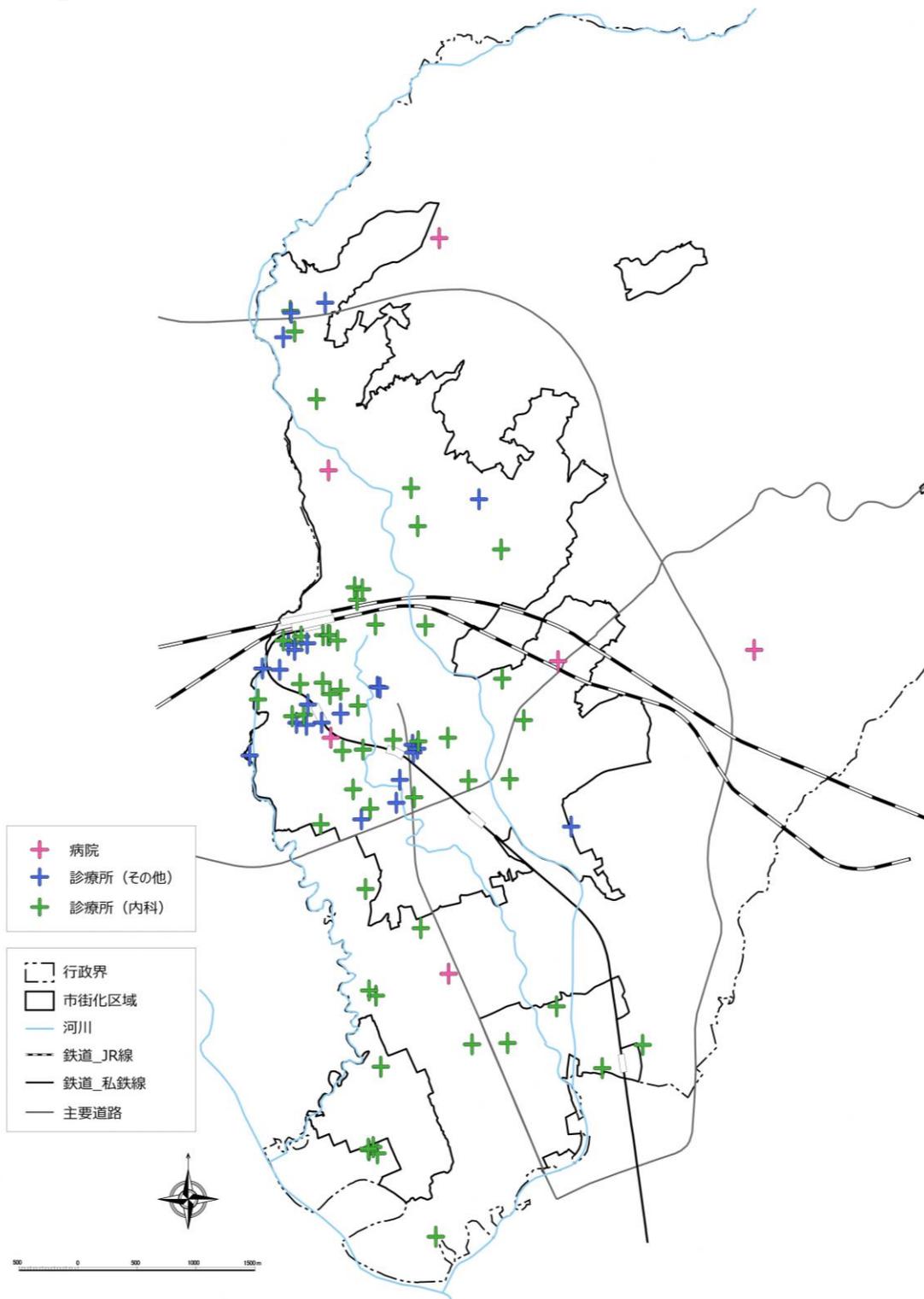
(*1・2・3 三島市地域公共交通計画 (令和5年7月)、*4 三島市地域公共交通網形成計画 (平成30年度) より)



(5) 都市機能

各種都市機能（生活サービス機能）の立地状況を見ると、医療、福祉及び商業の各施設は、市街化区域内をほぼカバーするように立地しています。

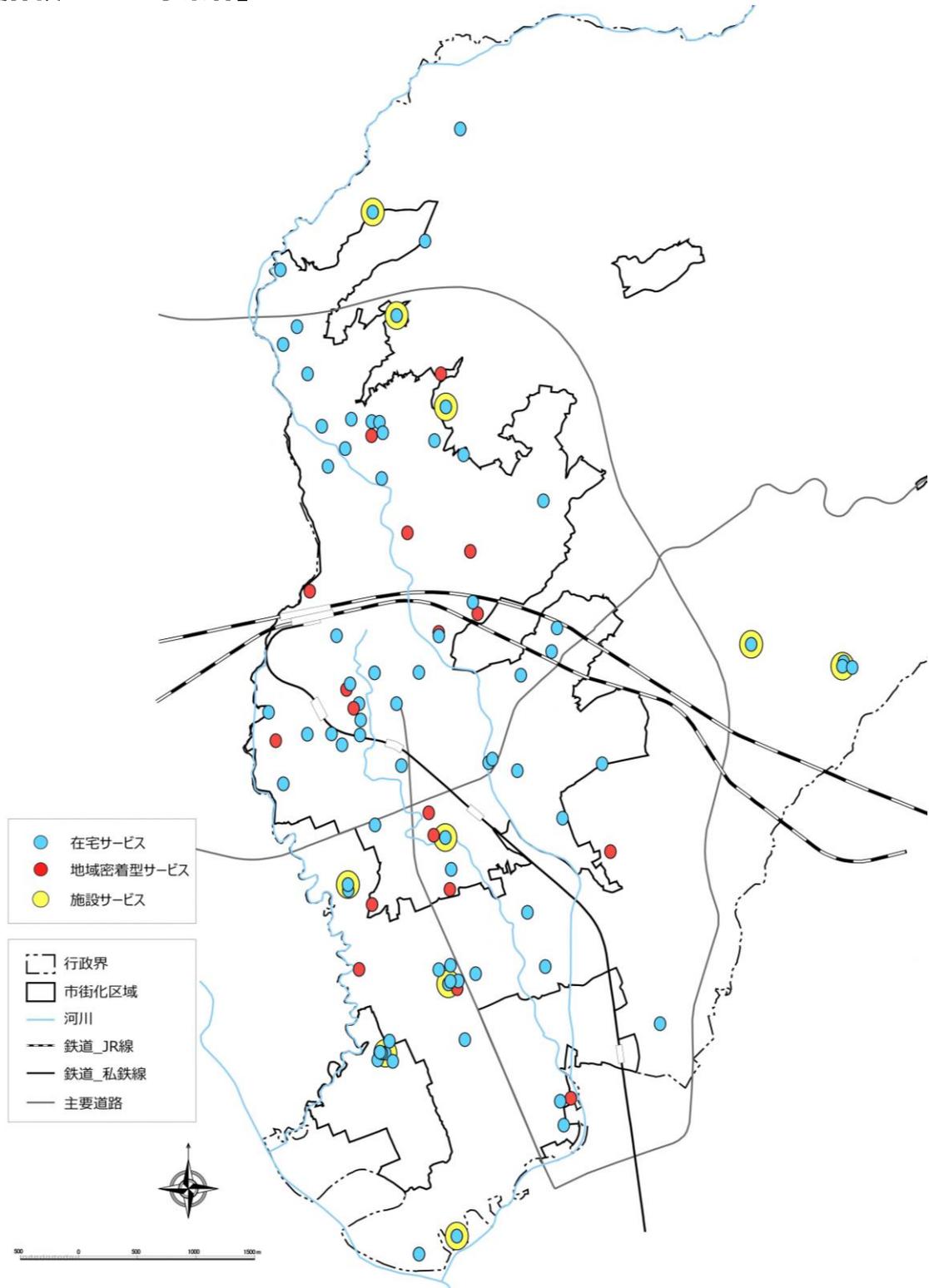
【医療施設】



(三島市医療マップ (2019年4月)) より



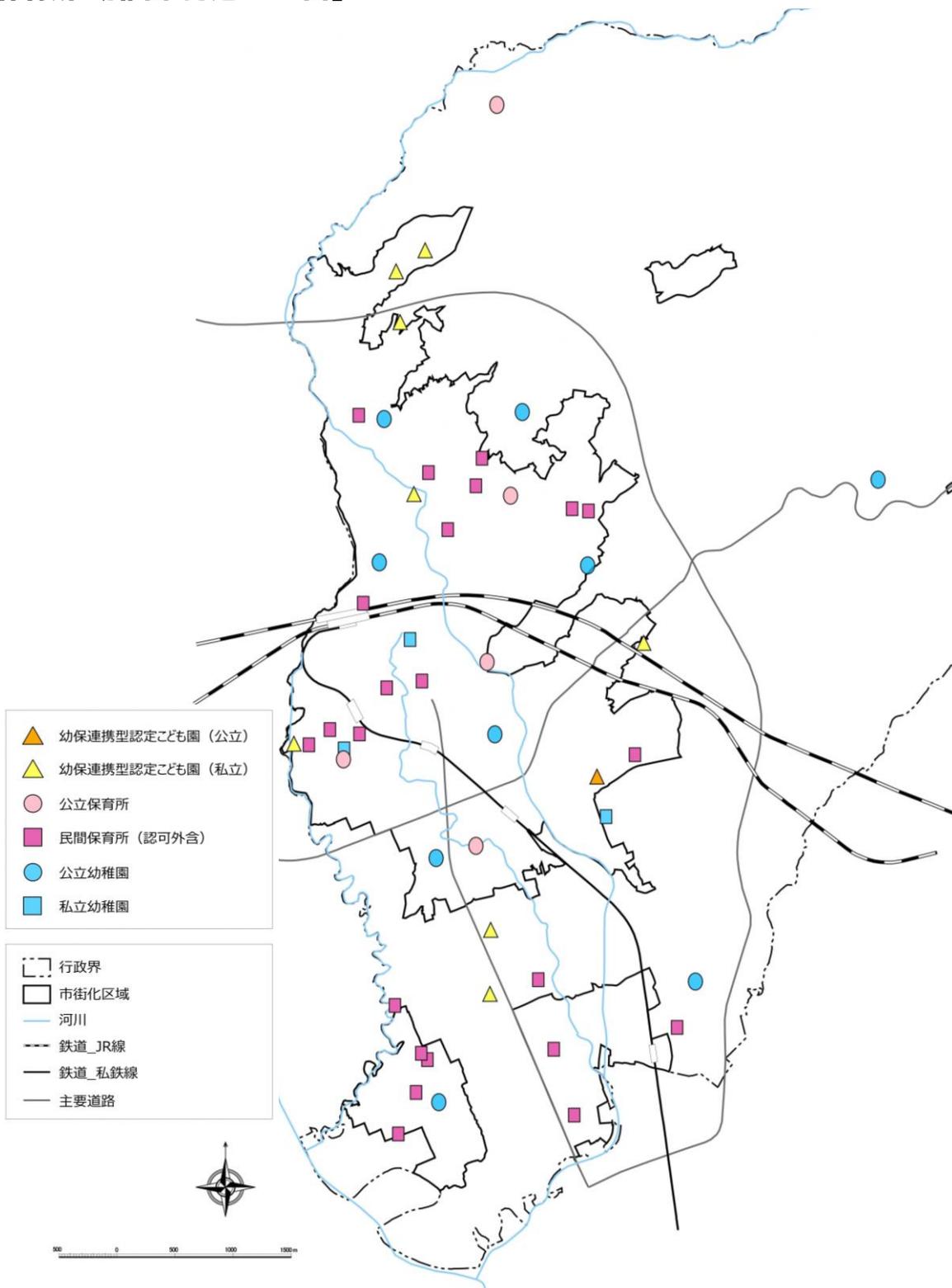
【介護保険サービス事業者】



(三島市介護保険サービス事業者マップ(令和5年3月))より



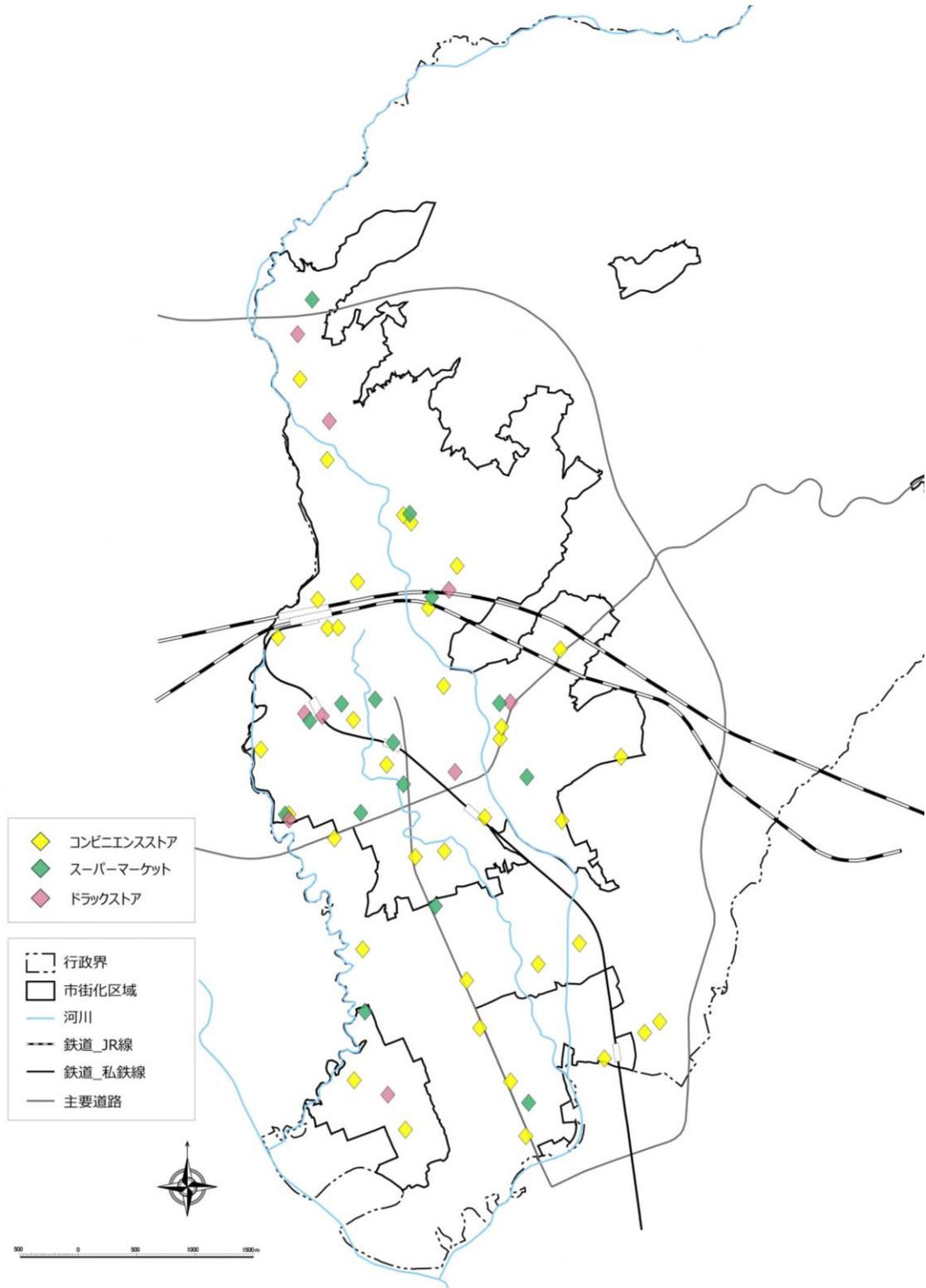
【保育所・幼稚園・認定こども園】



(三島市 HP より)



【スーパーマーケット・コンビニエンスストア・ドラッグストア】



(平成 29 年立地適正化計画策定業務委託、タウンページ (2023 年 10 月末時点) より)

- 第1章
- 第2章
- 第3章
- 第4章
- 第5章
- 第6章
- 第7章
- 第8章
- 参考



2-2. 三島市のまちづくり上の課題について

現況整理から、三島市のまちづくり上の特性と課題を整理します。

(1) 人口

前述のように、将来的に市街化区域内では、おおむね既成市街地の人口密度の基準である40人/ha以上を維持するものと予測していますが、一方で人口減少の進行や高齢化の進展が予測される地区もあることから、居住エリアの特性に応じた住まい方や暮らし方、それらに適した生活サービスの提供が必要です。

(2) 土地利用

- ・本市は住宅都市として発展してきました。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ることから、今後もこれらの住宅団地における住環境の維持・向上を目指すことが必要です。
- ・商業系土地利用は、中心市街地のほか、東西に走る国道1号沿道、南北に走る国道136号と県道三島裾野線沿道、大場駅周辺地区に分布していますが、第一種低層住居専用地域に指定している住宅地には商業系土地利用が少なく、今後の超高齢社会の進展の中で、買い物が不便な地域が生じる恐れもあり、その対策を進めることが必要です。

(3) 交通アクセシビリティ（移動しやすさ）

先述のように、三島駅までのアクセスは、ほぼ30分圏内であり、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おり、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）が9割を超える一方で、1日当たりの運行本数が少ない路線も一部存在することから、「地域公共交通計画」により「利用・移動しやすい」公共交通の維持・向上が必要です。

(4) 都市機能

医療、福祉、子育て、コンビニエンスストアといった生活サービス機能については、比較的市街地内をカバーするように立地していますが、商業機能のうちスーパーマーケットは北上地域や良好な住宅団地を形成している市街化区域縁辺部への立地が見られないことから、これらの地域・地区においては、住宅地としての環境を損なわないように配慮しつつ、居住者の利便性を高められるような生活サービス機能の誘導を図ることが必要です。