

第1章

まちづくりの方針

1. 清水町の現況と課題

本町には、約5万台／日の交通量がある国道1号をはじめとした交通利便性や、沼津市や三島市と隣接する恵まれた立地に支えられ、生活利便施設が充実したベッドタウンとして人口密度の高い住宅地が形成されています。

また、(都)西間門新谷線の整備や(都)玉川卸団地線等の整備検討が進み、更なる交通利便性の向上が期待されています。

しかし、全国的に人口減少・少子高齢化が本格化する中、本町でも人口減少・少子高齢化が進行しており、こうした状況が、生活に必要なサービス、コミュニティ、公共交通の維持等に影響することも懸念されます。

このため、これからは人口の維持に向けた取組とともに、本町の特性を踏まえ、今ある「くらしやすさ」を保ちながら、さらに高めるまちづくりを進めていく必要があります。

■ 清水町の特性の整理

《清水町の現況と課題》



《清水町の特性》

- ① 広域都市圏の人口重心で、高い人口密度を維持する一方、人口減少・少子高齢化は少しずつ進行している。
- ② 町の人口を超える5万台／日以上自動車交通が町を通過する一方、公共交通は路線維持に課題がある。
- ③ 多様で数多くの都市機能が立地も、分散した配置となっている。
- ④ 恵まれた立地で、住宅地を中心に都市的土地利用が進んでいる。
- ⑤ 整備が進む都市計画道路沿道は、町のこれからを担う貴重なエリアとして適切に土地利用を誘導する必要がある。
- ⑥ 町の南部の市街地では、浸水リスクが懸念される。

① 広域都市圏の人口重心で、高い人口密度を維持する一方、人口減少・少子高齢化は少しずつ進行している。

○2015年の人口は約3.2万人です。周辺都市と比べ進行は比較的緩やかなものの、人口減少・少子高齢化は進むと推計されています。

…住民基本台帳ベースではまだ人口増加も見られ、生産年齢人口比率は県内5位（2019年時点）

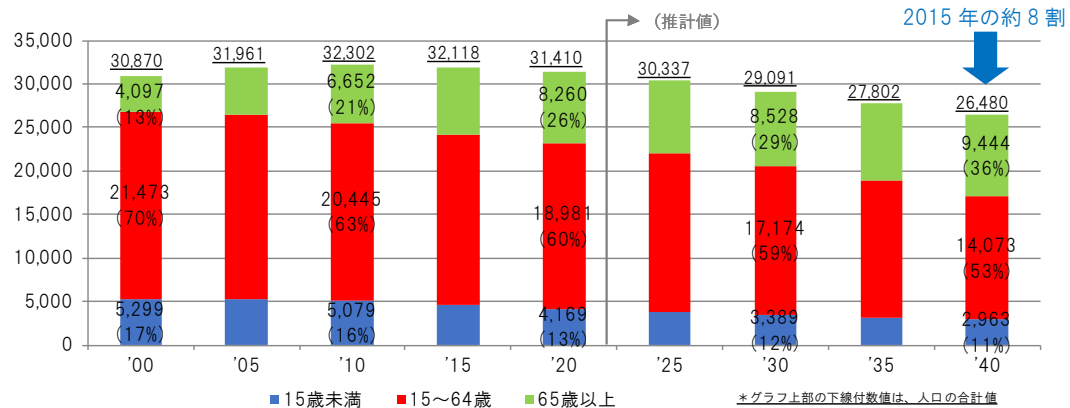
…高いお達者度（男性は県内3位、女性は県内2位（2015年時点））

…2015年⇒2040年で15歳未満は3%減、15～65歳未満は8%減、65歳以上は11%増（1/3が高齢者に）

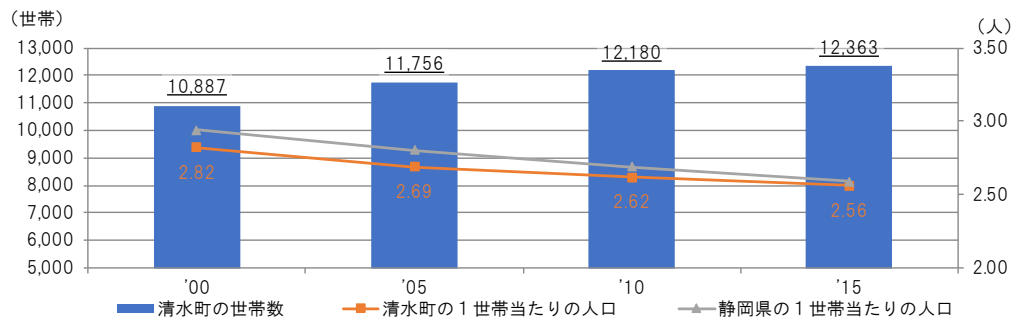
○市街化区域の大半が人口集中地区となっており、100mメッシュの人口密度でも住宅地の多くが人口密度40人/ha（生活利便施設が成り立つひとつの目安）を超え、概ね20年後も維持されると想定されています。ただし、人口減少に伴い人口密度も確実に低下していくと考えられます。

○本町は広域都市圏の人口重心となっています。

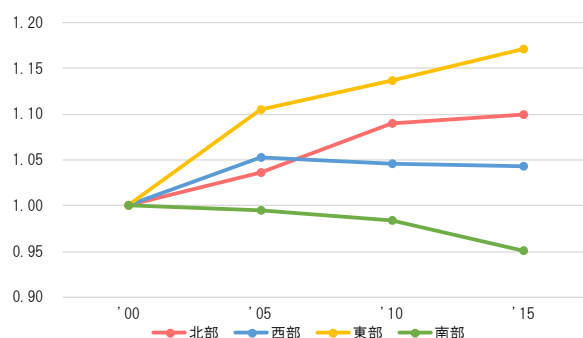
■ 人口・高齢化の動向（出典：国勢調査2015年及び国立社会保障人口問題研究所資料2018年）



■ 世帯数と世帯当たり人員数の推移（出典：国勢調査2015年）



■ 地域別の人口変化率（出典：国勢調査2015年）

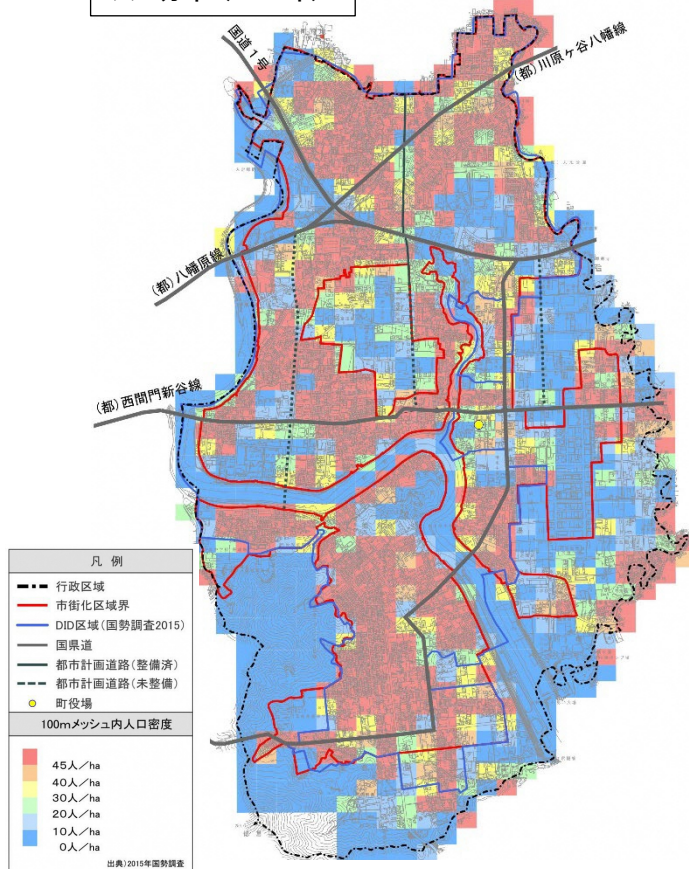


■ 清水町のお達者度の推移（出典：静岡県調査）

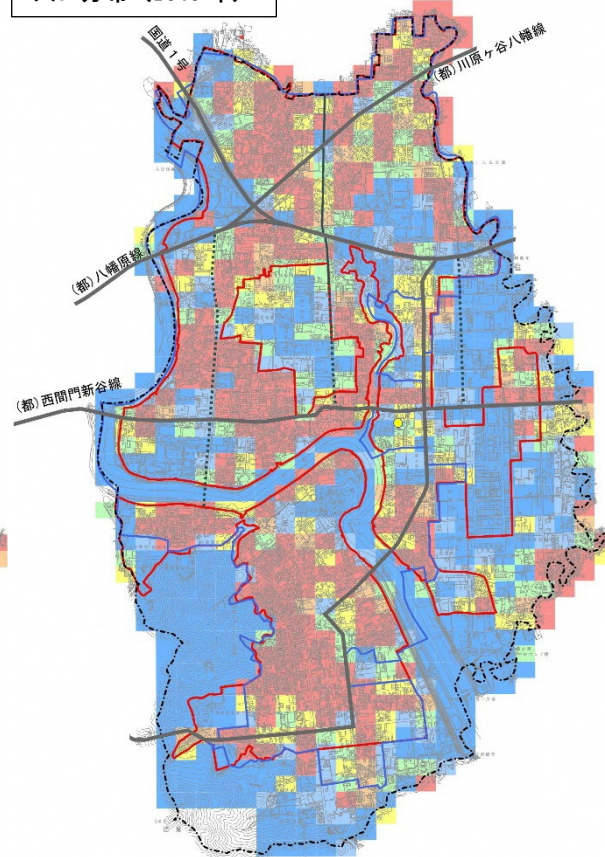
調査年度	男性		女性	
	お達者度(年)	順位	お達者度(年)	順位
2015	18.92	3	22.62	2
2016	18.92	3	21.86	3
2017	18.66	6	21.72	8

■ 現在と将来の人口分布・高齢化率（出典：国立社会保障 人口問題研究所資料 2018 年）

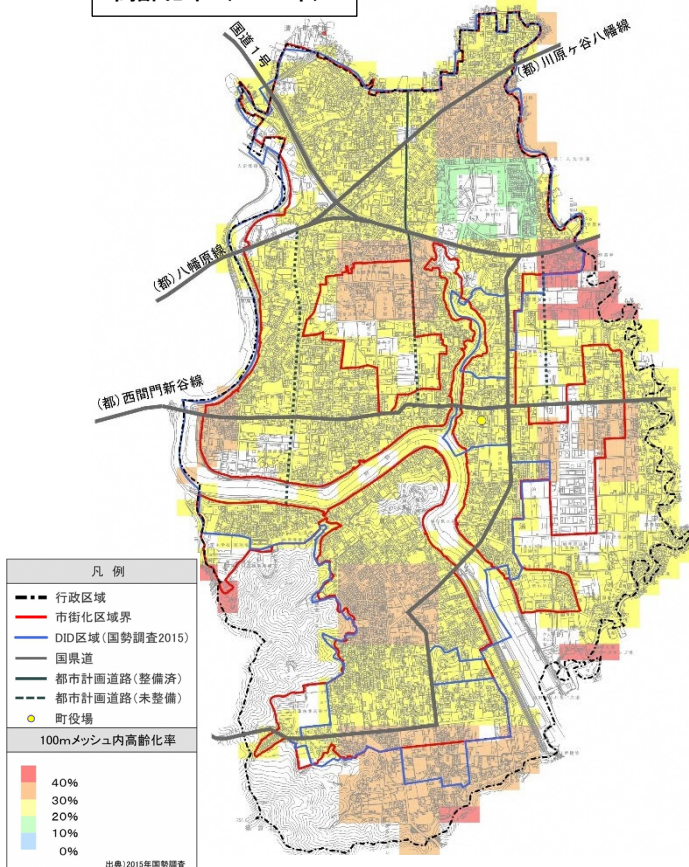
人口分布（2020 年）



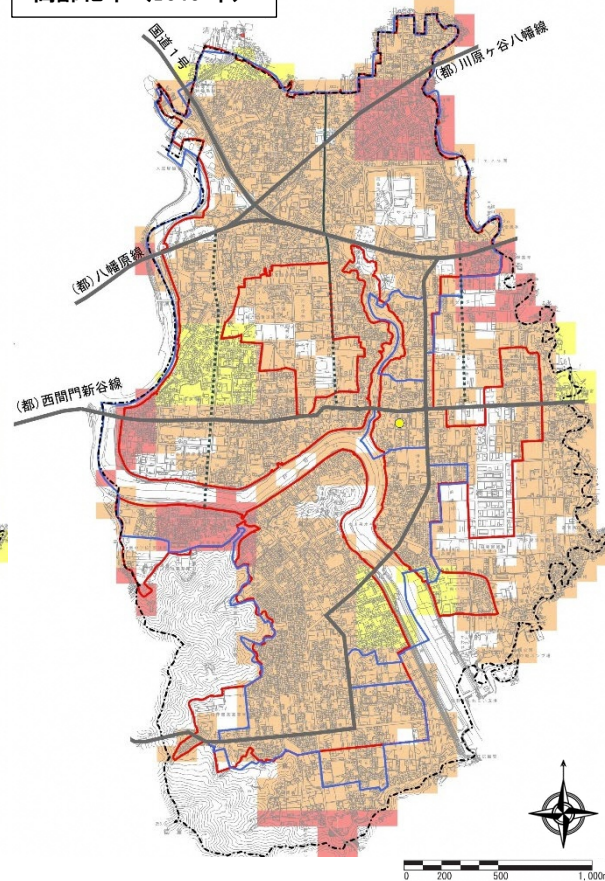
人口分布（2040 年）



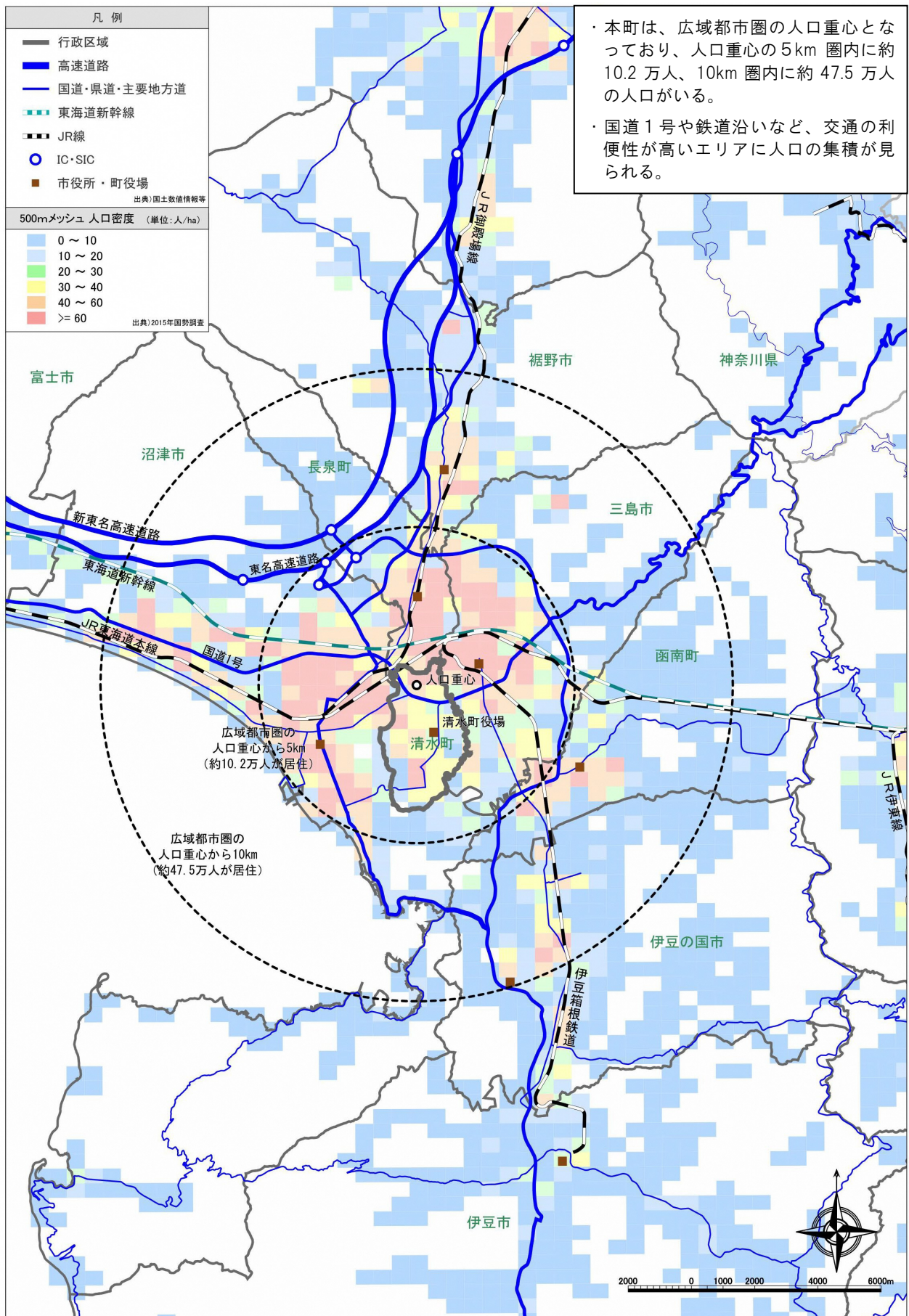
高齢化率（2020 年）



高齢化率（2040 年）



■ 周辺市町の人口分布（出典：国勢調査・国土数値情報）



② 町の人口を超える5万台/日以上自動車交通が町を通過する一方、公共交通は今後の路線維持に課題がある。

○町を横断する国道1号は、5万台/日を超える交通量があります。

○町民の4割弱が町外へ従業し、また通勤者の約6割が自動車を利用しています。

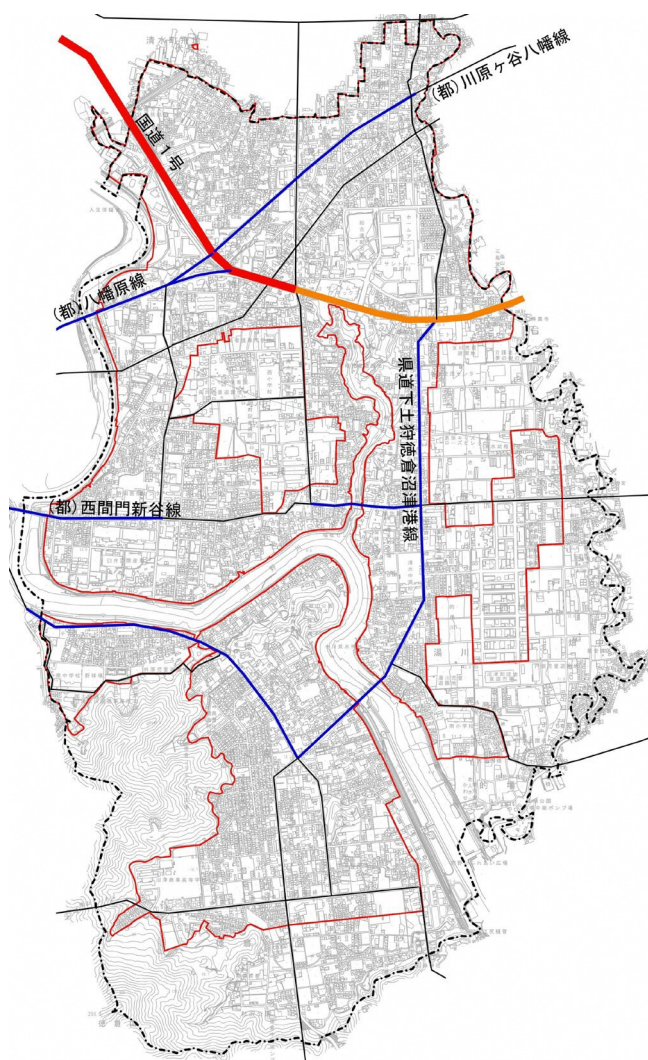
○生活利便施設は、町民の利用に加え、これら自動車交通によっても支えることが期待されます。

(仕事帰りに買物・通院、仕事に行きながら子供を保育施設に預けるなど)

○町全域を概ねカバーする便利な路線バスがある一方、自動車の交通分担率が高いことから、今後、一部のバス路線の維持が困難になることも懸念されます。

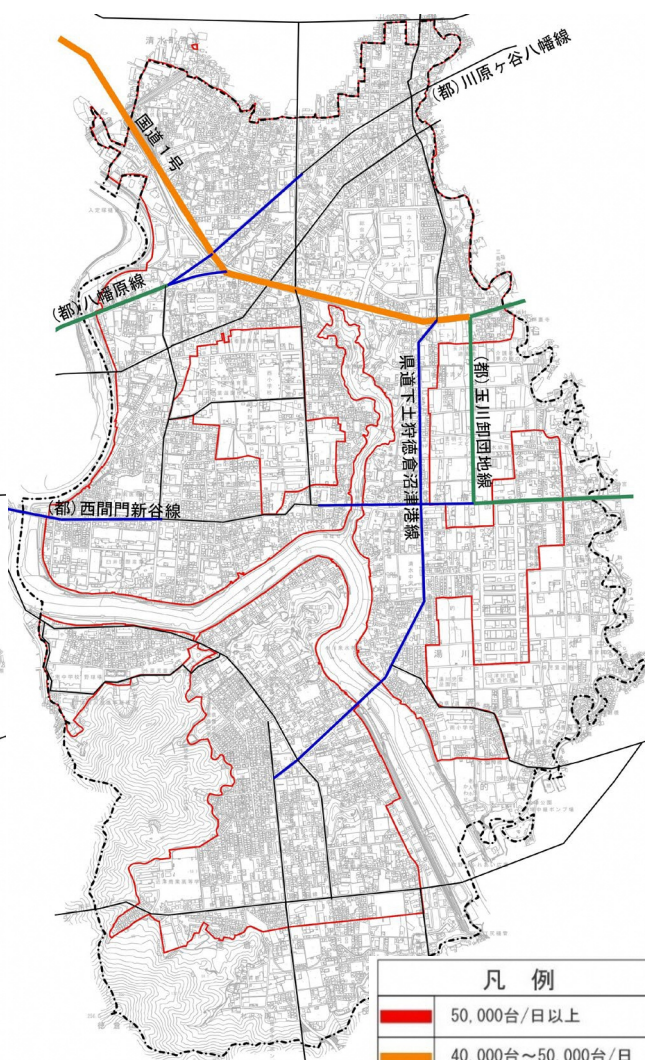
■ 2015 年の自動車交通量

(出典：東駿河湾都市圏交通体系調査報告書 2019 年)

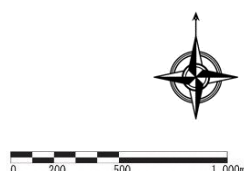


■ 2035 年の自動車交通量予測

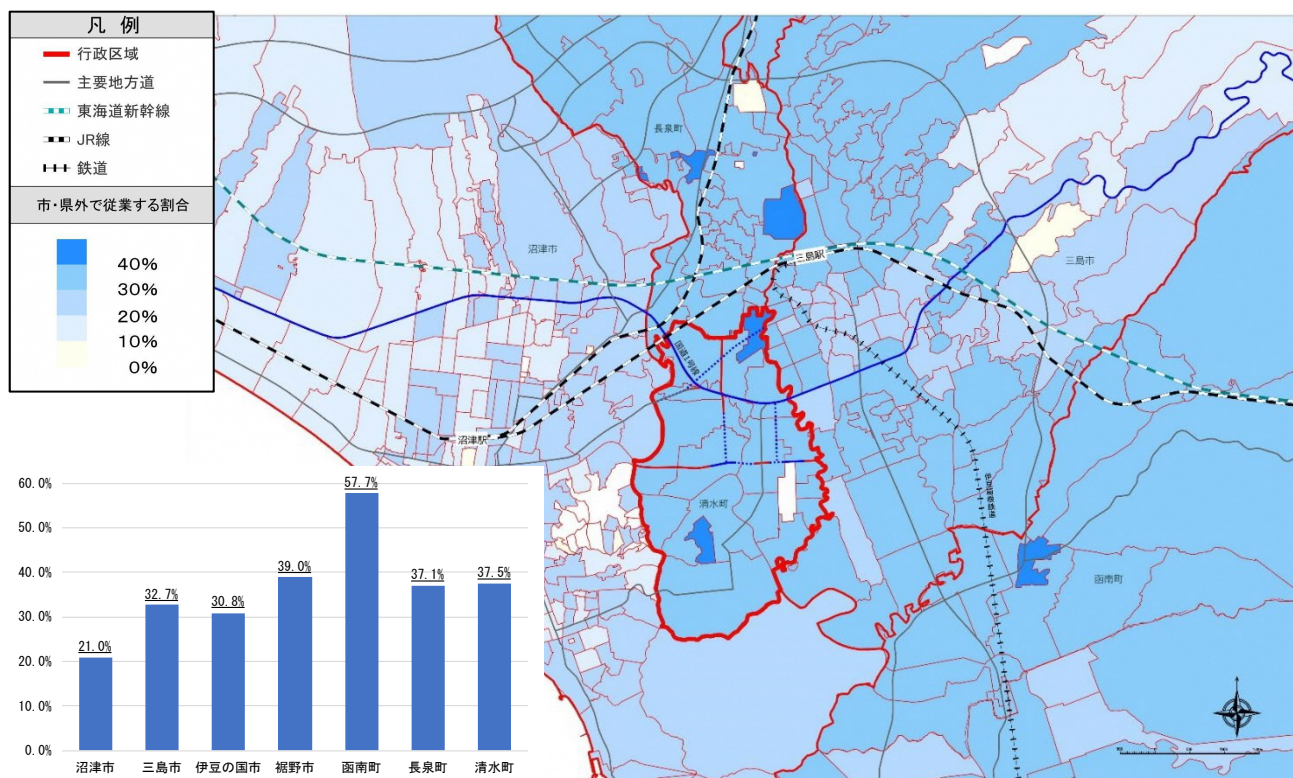
(出典：東駿河湾都市圏交通体系調査報告書 2019 年)



凡 例	
■	50,000台/日以上
■	40,000台～50,000台/日
■	30,000台～40,000台/日
■	20,000台～30,000台/日
■	10,000台～20,000台/日
■	10,000台/日未満
---	行政区域
---	都市計画区域

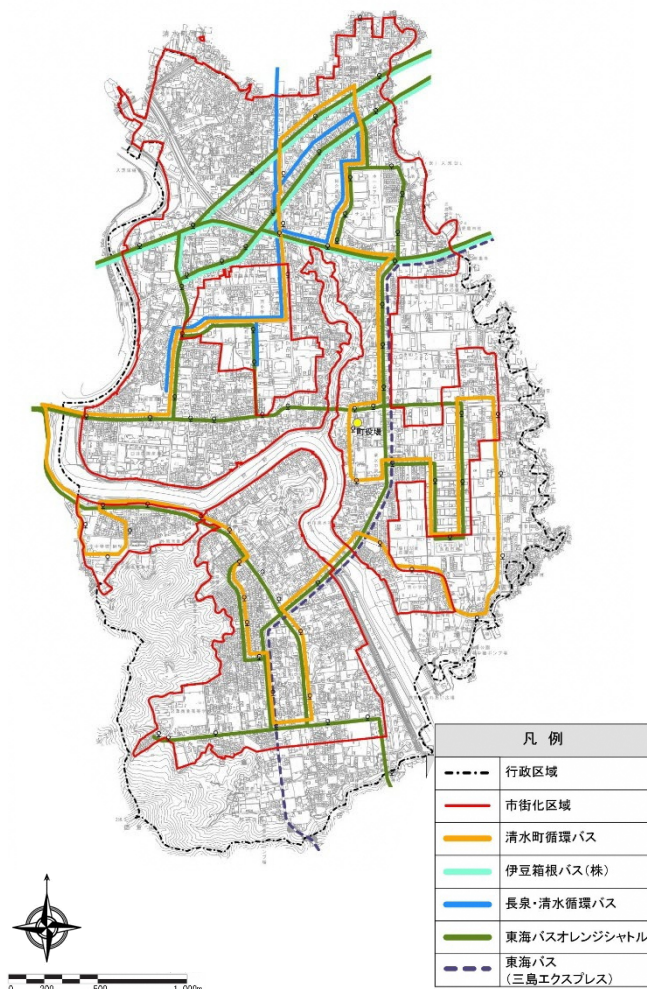


■ 町外に通勤する割合（出典：国勢調査 2015 年）



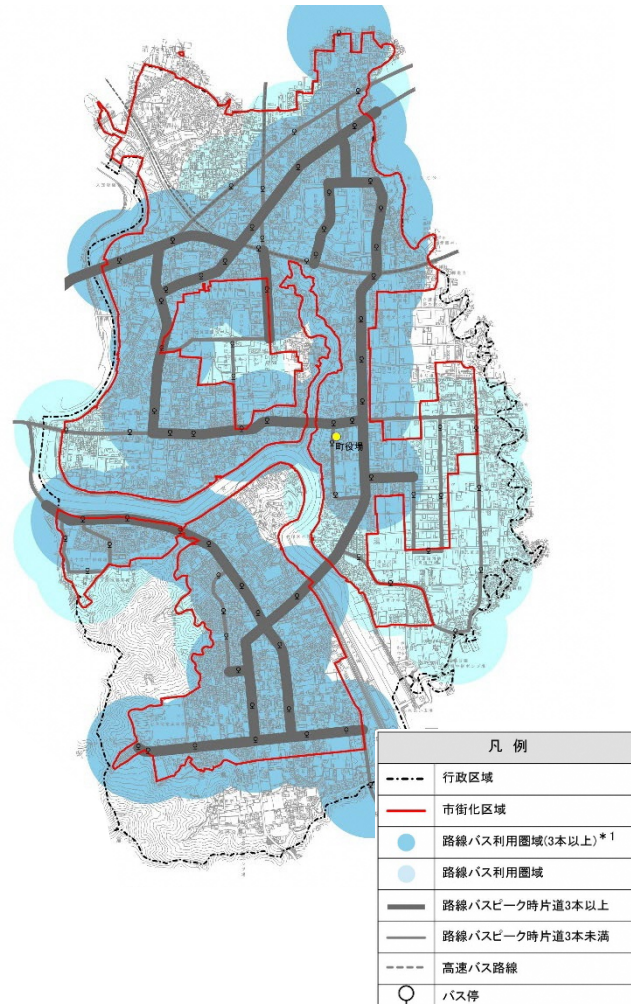
■ 町内を走行するバス路線

（出典：清水町 HP 等 *2019 年閲覧時点）



■ 町内を走行するバスの利用圏域

（出典：各バス会社時刻表等 *2019 年閲覧）

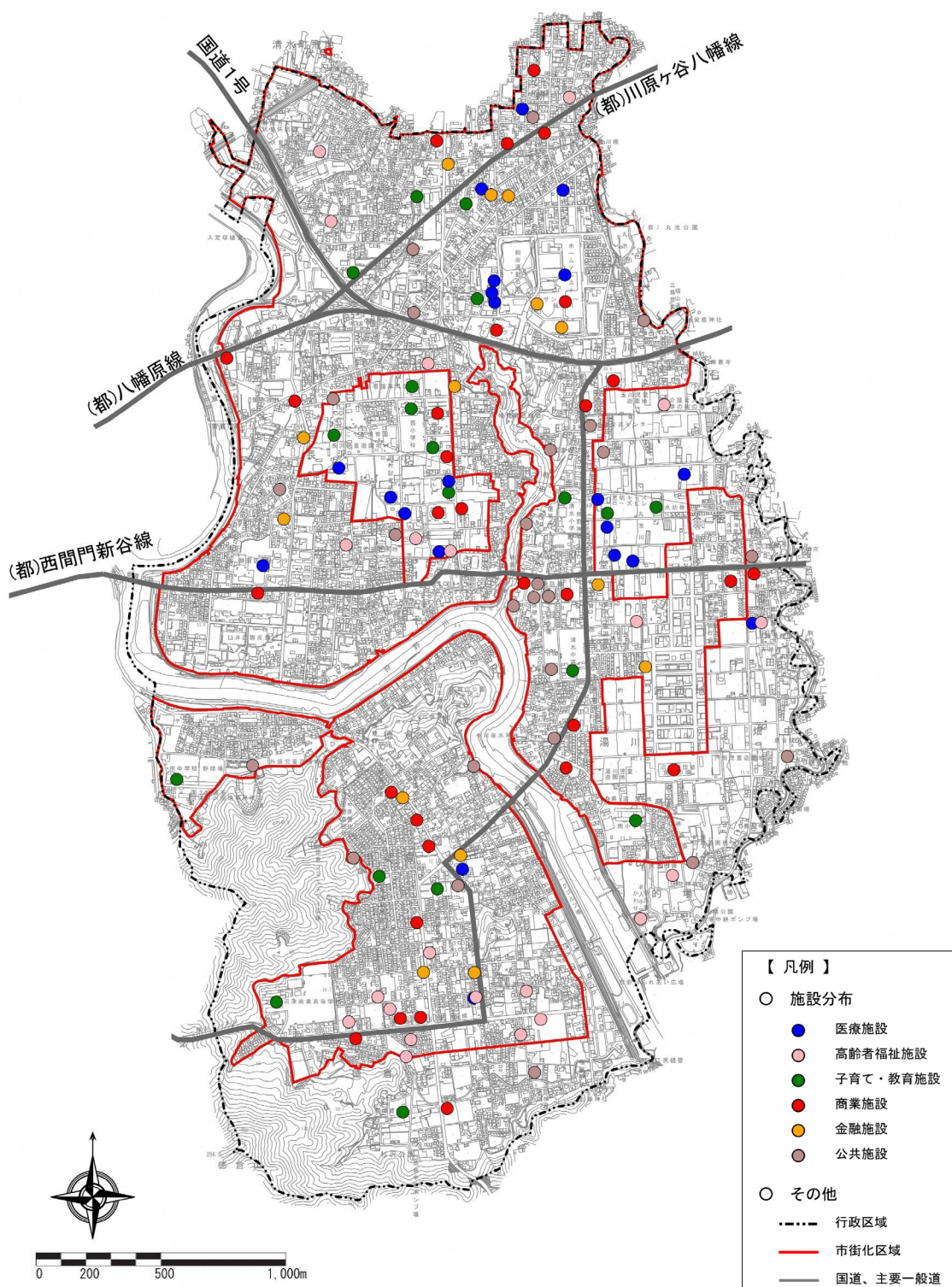


③ 多様で数多くの都市機能が立地も、分散した配置となっている。

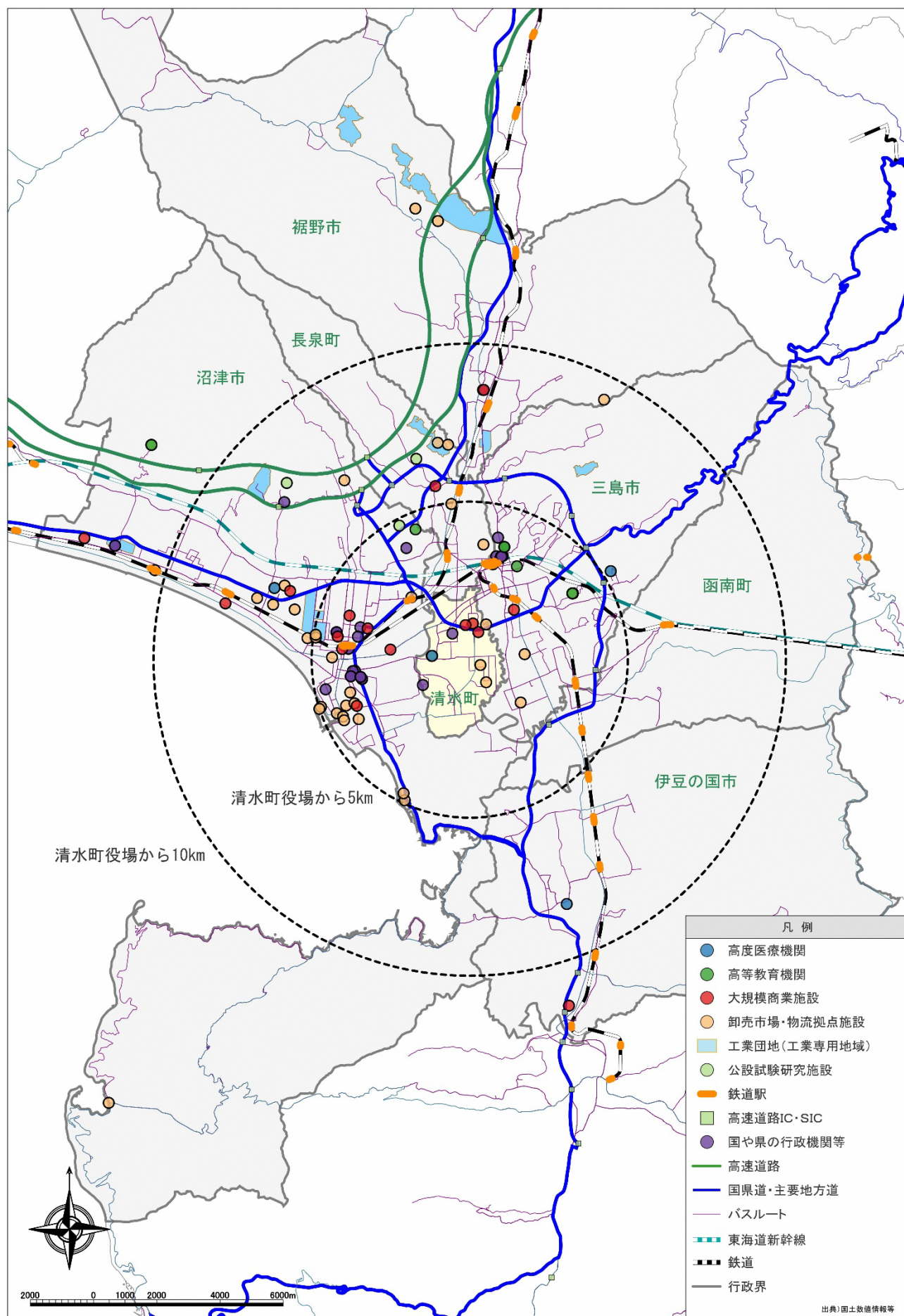
○高い人口密度や自動車交通量に支えられ、多様な生活利便施設が町全域に数多く立地しており、生活利便性に対する町民満足度も高くなっています。

○一方、都市機能の配置が町全域に分散し、周辺市町の駅前のように高次都市機能が集約した中心性の高い拠点はありません。

■ 各種生活利便施設の分布状況（出典：清水町 HP、地域医療情報システム、i タウンページ等）



■ 清水町周辺の広域における高次都市機能の分布と公共交通ネットワーク（出典：国土数値情報）



④ 恵まれた立地で、住宅地を中心に都市的土地利用が進んでいる。

○平坦な地形、沼津・三島に隣接、国道1号の交通利便性など、立地に恵まれています。土地の広がりにも限りがあることもあり、町域の7割、市街化調整区域においても4割で、都市的土地利用が進んでいます。

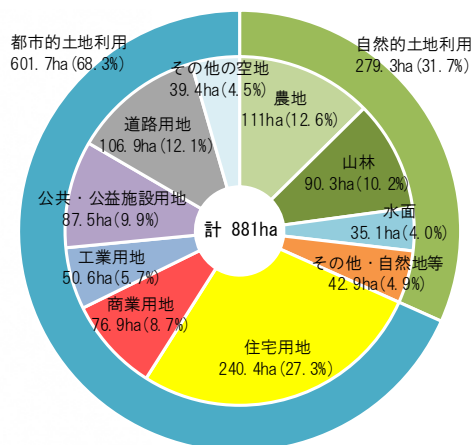
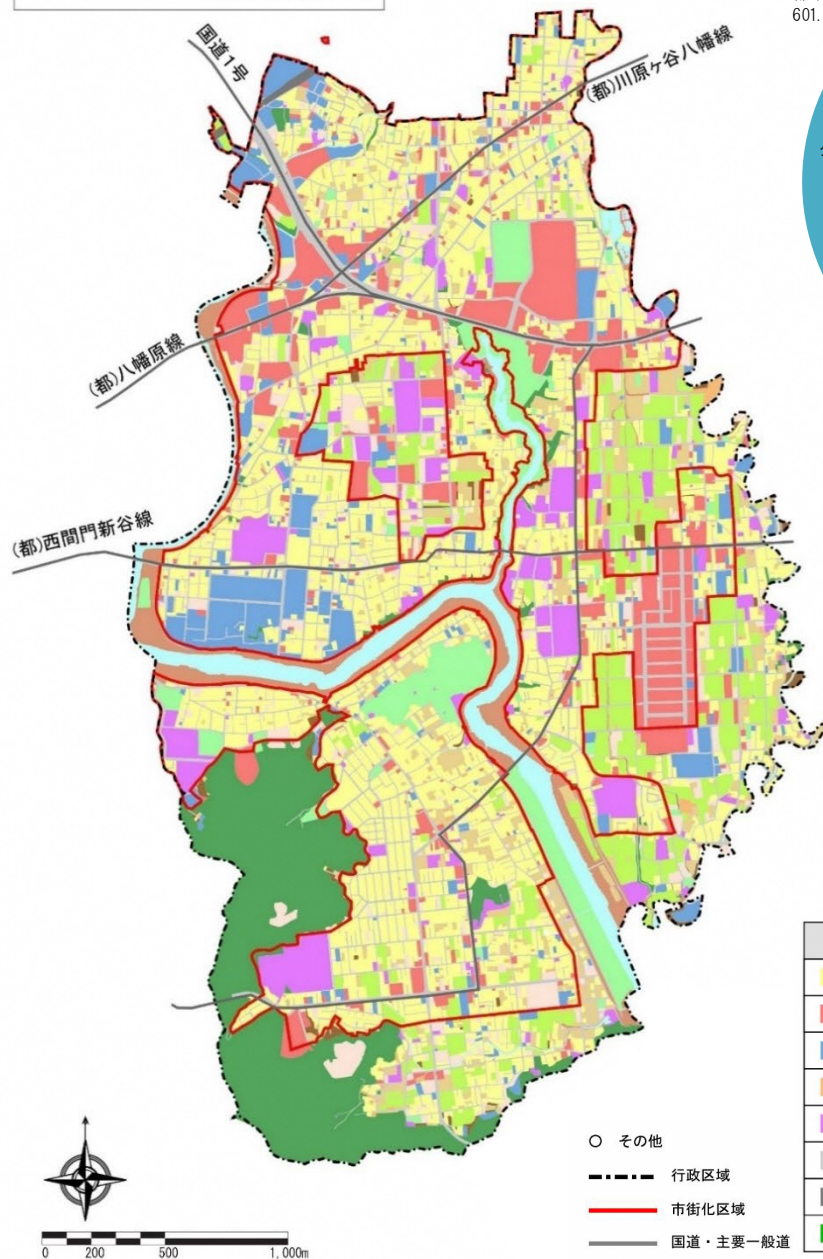
○町域の約3割を住宅地が占めており、近隣への通勤・通学者も多いことから、沼津や三島のベッドタウンの役割を担っています。また、「空家」は全住宅の2%と極めて少ない状況です。

○本町の住宅地の公示価格は、近隣では長泉町に次いで高くなっています。

○この他、国道1号沿道や卸団地の商業系土地利用、柿田川・狩野川などの自然環境も町の特徴となっています。

■ 町全体の土地利用（出典：都市計画基礎調査 2016 年）

■ 土地利用現況図（出典：都市計画基礎調査2016）



凡 例			
	住宅用地		田
	商業用地		畑
	工業用地		山林
	農林漁業用施設用地		水面
	公益施設用地		自然地
	道路用地		その他自然的土地利用
	交通施設用地		その他の空地
	公共空地		

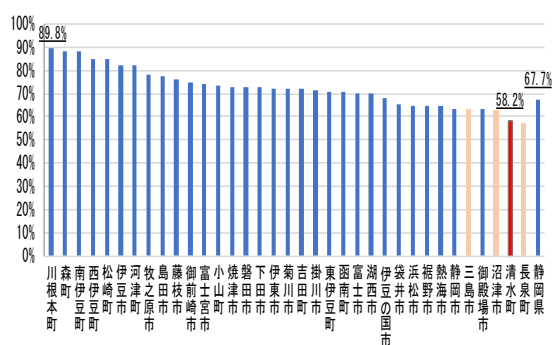
■ 昼夜間人口（出典：国勢調査 2015 年）

	夜間人口		昼間人口		昼夜間人口比	
	2005	2015	2005	2015	2005	2015
清水町	31,958	32,118	31,565	31,155	98.8	97.0
沼津市	208,000	195,633	225,199	209,378	108.3	107.0
三島市	112,173	110,046	108,048	106,724	96.3	97.0
長泉町	38,716	42,331	38,274	40,532	98.9	95.8
裾野市	53,061	52,737	54,927	55,947	103.5	106.1
函南町	38,803	37,661	31,184	30,202	80.4	80.2
伊豆の国市	49,734	48,152	47,583	45,844	95.7	95.2
合計	532,445	518,678	536,780	519,782	100.8	100.2

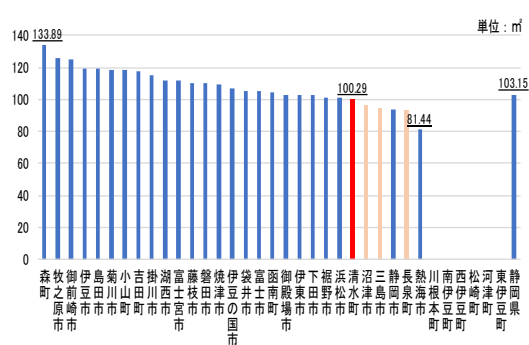
■ 清水町と周辺市町の通勤・通学状況（自宅外就業者・通学者）（出典：国勢調査 2015 年）

常住地	従業・通学地				
	自市町	周辺市町	県内ほか	県外	不詳・外国
清水町	40.0%	49.5%	6.4%	2.8%	1.3%
沼津市	70.9%	16.0%	9.0%	2.8%	1.3%
三島市	50.9%	34.7%	7.7%	5.6%	1.0%
長泉町	40.7%	45.1%	8.1%	4.9%	1.2%
裾野市	56.9%	24.3%	15.4%	2.7%	0.7%
函南町	37.6%	48.9%	8.9%	4.2%	0.4%
伊豆の国市	52.3%	32.8%	11.2%	2.7%	1.1%

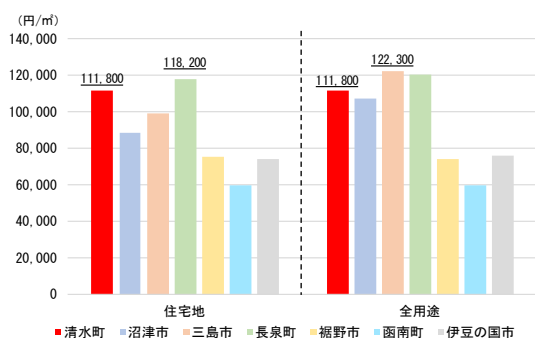
■ 持家率（出典：国勢調査2015年）



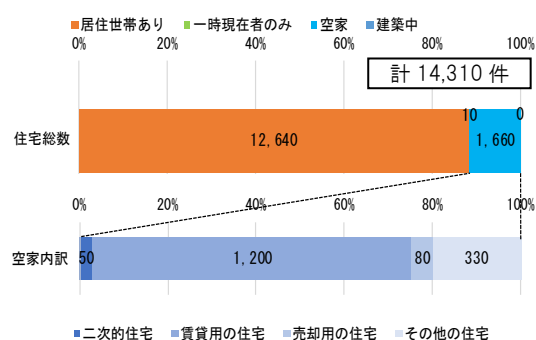
■ 1 住宅当たりの延床面積（出典：住宅土地統計調査 2018 年）



■ 住宅地の公示価格（出典：地価公示価格 2019 年）



■ 住宅ストックと空家（出典：住宅土地統計調査 2018 年）



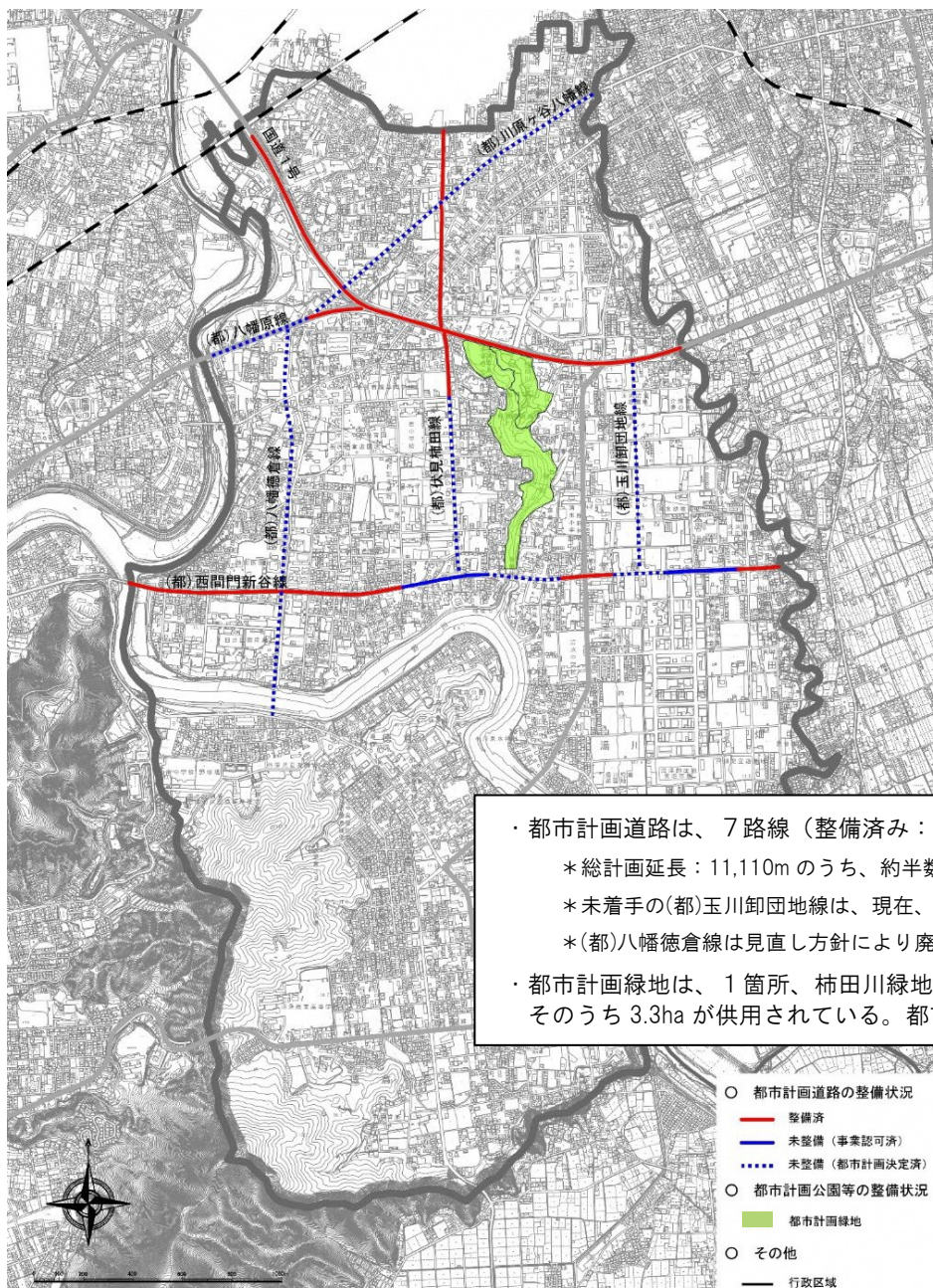
⑤ 整備が進む都市計画道路沿道は、町のこれからを担う貴重なエリアとして適切に土地利用を誘導する必要がある。

○(都)西間門新谷線や(都)玉川卸団地線の整備検討を進めており、これらの沿道を中心に土地利用のポテンシャルが増加しています。

○当エリアは、町に残された貴重な開発可能地です。周辺には、町のこれまでを支えてきた各種都市機能が配置され、これらと併せ、町のこれからを支えていけるエリアとして、適切な土地利用の誘導が必要です。一方で、土地利用のニーズが高いため、放っておけば沿道で虫食い状に開発が進み、当エリアが担うべき役割を果たせないことが懸念されます。

○広域では、2012年に新東名高速道路、2014年に東駿河湾環状線が一部開通しました。東駿河湾環状線の東区間の開通により、東名から伊豆方面への通過交通は減少しています。

■ 都市施設の整備状況（出典：都市計画区域都市計画基礎調査 2015 年）



⑥ 町の南部の市街地では、洪水による浸水リスクが懸念される。

○町の南部の市街地において、狩野川洪水時に浸水が想定されています。

【災害リスクの概要】

- ①災害履歴をみると、地震による被害は少ない一方、水害は町の南部等で発生している。
- ②静岡県第4次地震被害想定では、元禄型関東地震により、町全体で震度5以上の揺れと、町の南部で液状化が想定されている。想定される被害は、最悪のケースで以下のとおり。

- ・死者数なし
- ・建物全壊、焼失 100 棟（要因は、揺れが約 70、液状化が約 60、山崖崩れ約 10 等）

* 上記の死者数・建物全壊、焼失等は南海トラフ巨大地震の想定であり、また、要因は、四捨五入の関係で一致していない。

- ③防災ハザードマップでは、河川洪水や土砂災害のリスクを示している。立地適正化計画における着目点・留意事項は以下のとおり。

【河川洪水】

- ・狩野川沿い、町の南部の市街地において、洪水浸水リスクが想定されている。的場地区や上徳倉地区では、5m以上の浸水が想定される箇所も存在している。
- ・浸水継続時間は、上徳倉地区の市街化調整区域のごく僅かで「3日未満のエリア」が存在するものの、大半は24時間以内に浸水が解消する見込みとなっている。
- ・狩野川や黄瀬川の沿岸の一部は、洪水時に、土地の流出や家屋倒壊が懸念される家屋倒壊等氾濫想定区域とされており、今後の土地利用において特に留意が必要となっている。

【土砂災害】

- ・市街地縁辺部の本城山や徳倉山等の周辺において、土砂災害のリスクが想定されている。近年の土砂災害の状況を踏まえ、今後の土地利用においては留意が必要となっている。

① 災害履歴（出典：静岡県地震防災センターホームページ等）

【災害事例 地震】

- ・1854年12月23日（安政東海地震 M=8.4）県下全域に及ぼした大地震。当地では長沢・徳倉・木瀬川・柿田等で震度6～7程度で、被害もかなり出た。
- ・1923年9月1日（関東地震 M=7.9）東京・横浜を潰滅させた大地震であった。当地で家屋全潰4戸（0.5%）を出した。
- ・1930年11月26日（北伊豆地震 M=7.3）丹那断層を生じ、伊豆北部を中心に被害があった。当地では、死者6人、負傷者15人、住家全潰26戸、半潰34戸等の被害を受けている。

【災害事例 水害】

- ・1958年9月26日に伊豆半島に接近した狩野川台風は、静岡県伊豆地方と関東地方に甚大な被害をもたらした。本町では人的被害はなかったものの、床上浸水14戸、床下浸水7戸が発生した。
- ・1961年7月26日、台風6号により、本町では床上浸水43戸、床下浸水100戸以上が発生した。的場地区が全戸浸水したほか、下徳倉・上徳倉・戸田畑中なども局地的に浸水した。

② 地震想定と液状化（出典：清水町ハザードマップ 2018 年）

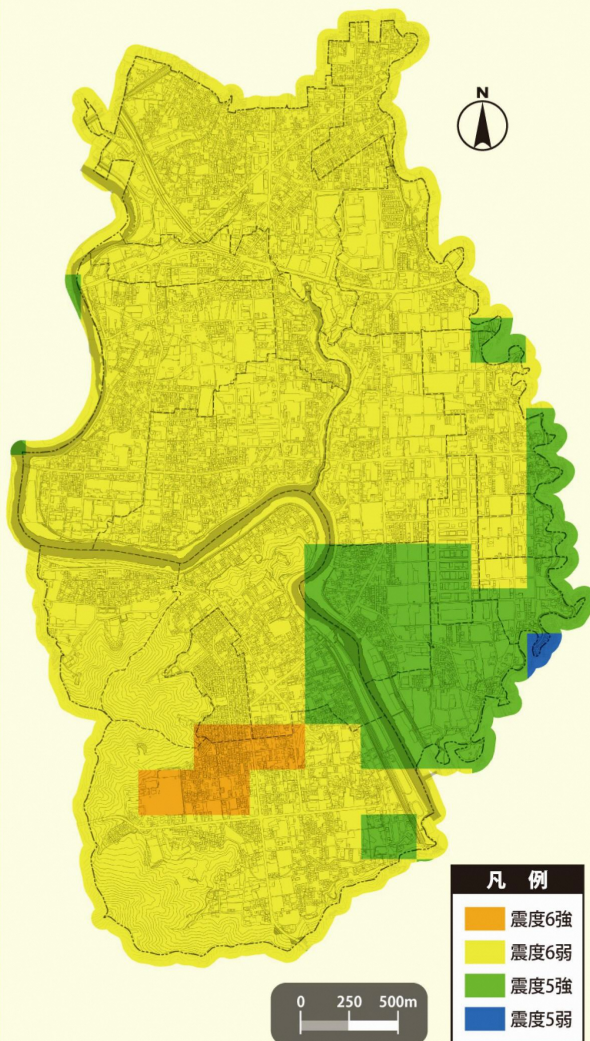
地震について

■ 清水町の地震想定

元禄型関東地震（マグニチュード8.2）が発生した場合に想定される震度と液状化について、シミュレーションをしました。清水町で想定される最大の震度階級は6強です。地震を感じたときは、まずは身の安全を確保しましょう。液状化とは、今までしっかりと建物を支えていた地盤が地震による揺れを受けることで液体のようになる現象です。地盤が液状化すると重い建物等を支えられなくなるため、建物の傾斜等の被害が発生します。

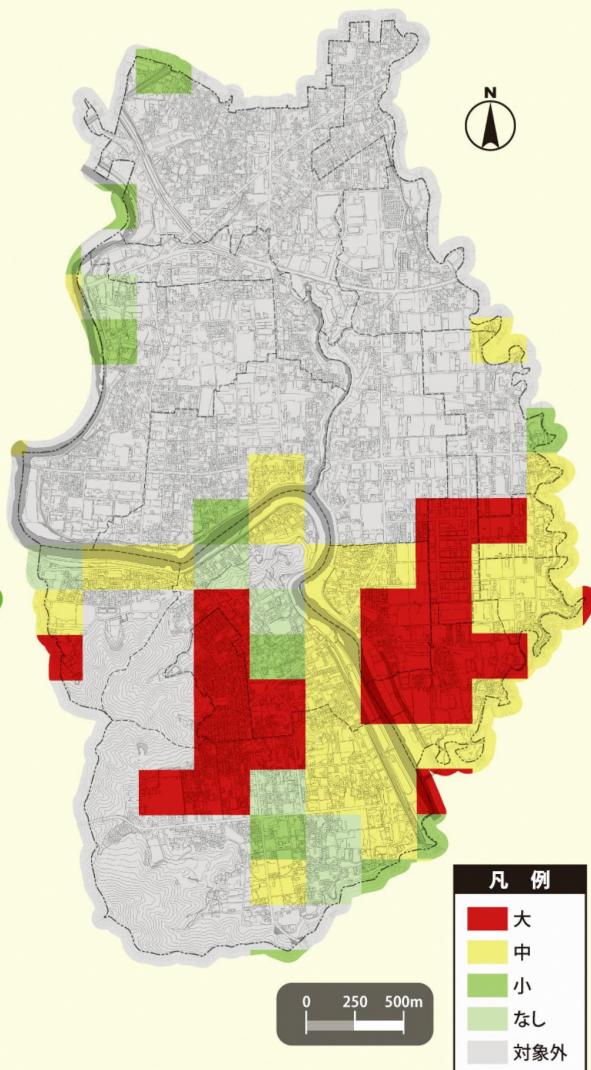
揺れやすさマップ

揺れやすさマップは、地盤の状況とそこで起こりうる地震の両面から地域の揺れやすさを震度階級として示したものです。



液状化危険度マップ

液状化危険度マップは、建物・堤防・橋梁・ライフライン施設などに影響を及ぼす液状化の可能性の大小を判定して示したものです。



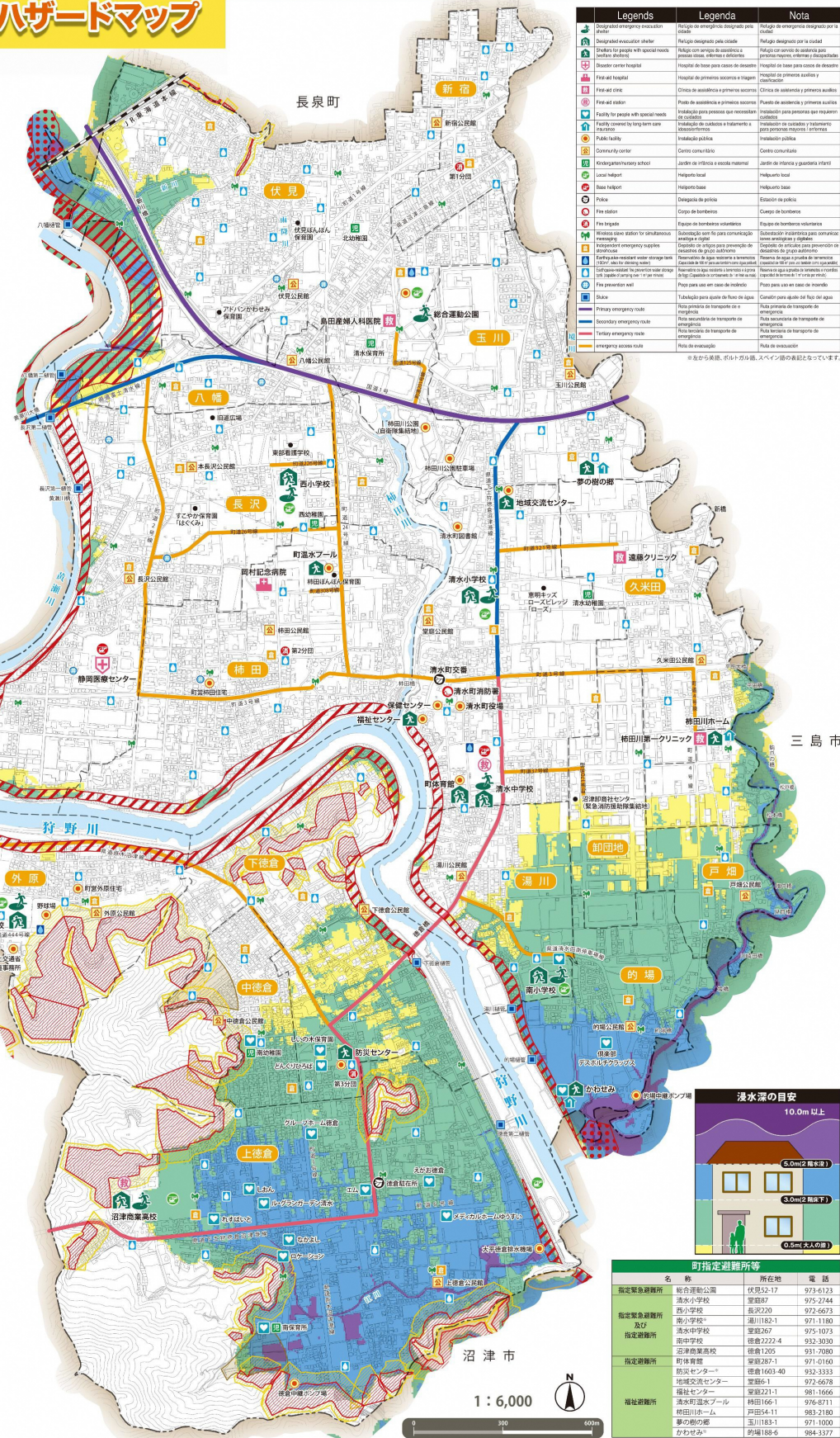
出典：静岡県、静岡県第4次地震被害想定調査（第一次報告）（平成25年6月27日）静岡県、静岡県第4次地震被害想定（第二次報告）報告書（平成25年11月29日）

③ 河川洪水と土砂災害（出典：清水町ハザードマップ2018年）

清水町防災ハザードマップ

凡 例	
	指定緊急避難所
	指定避難所
	福祉避難所
	災害拠点病院
	救護病院
	救護所
	要配慮者施設
	介護保険施設
	公共施設
	公民館
	幼稚園・保育所
	現地ヘリポート
	拠点ヘリポート
	警察署
	消防署
	消防団
	同時通報用無線局
	自主防災会
	耐震性貯水槽 (貯水容量100m³型)
	耐震性防火水槽 (毎分1m³以上排水可能)
	防火扉
	橋
	1次緊急輸送路
	2次緊急輸送路
	3次緊急輸送路
	アクセスルート

凡 例	
浸水に関する情報	
	家屋倒壊等氾濫想定区域
	河川浸食 ^{※1}
	沿岸浸食 ^{※2}
^{※1} 1米造家屋が倒壊するような堤防決壊等に伴う氾濫流が発生するおそれがある区域。 ^{※2} 2階建が倒壊するような河川浸食の発生するおそれがある区域。	
最大浸水深 (想定最大規模)	
	10.0m以上20.0m未満
	5.0m以上10.0m未満
	3.0m以上5.0m未満
	0.5m以上3.0m未満
	0.5m未満
土砂災害に関する情報	
	土砂災害特別警戒区域
	土砂災害警戒区域
	土石流
	急傾斜地崩壊危険箇所



Legends	Legenda	Nota
	Refugio de emergencia designado por la ciudad	Refugio de emergencia designado por la ciudad
	Refugio designado por la ciudad	Refugio designado por la ciudad
	Refugio con servicio de asistencia a personas con discapacidad, enfermos y discapacitados	Refugio con servicio de asistencia para personas con discapacidad, enfermos y discapacitados
	Hospital de base para casos de desastre	Hospital de base para casos de desastre
	Hospital de primeros auxilios e ingresos	Hospital de primeros auxilios e ingresos
	Clínica de asistencia a primeros auxilios	Clínica de asistencia a primeros auxilios
	Punto de asistencia a primeros auxilios	Punto de asistencia a primeros auxilios
	Instalación para personas que requieren asistencia de cuidados	Instalación para personas que requieren asistencia de cuidados
	Instalación de cuidados a largo plazo a largo plazo	Instalación de cuidados a largo plazo a largo plazo
	Instalación pública	Instalación pública
	Centro comunitario	Centro comunitario
	Jardín de infancia y guardería infantil	Jardín de infancia y guardería infantil
	Hospital local	Hospital local
	Estación de policía	Estación de policía
	Corpo de bomberos	Corpo de bomberos
	Equipo de bomberos voluntarios	Equipo de bomberos voluntarios
	Subestación de socorro para desastres simultáneos	Subestación de socorro para desastres simultáneos
	Punto de distribución independiente de suministros de emergencia	Punto de distribución independiente de suministros de emergencia
	Reservorio de agua resistente a terremotos (Capacidad de 100 m³)	Reservorio de agua resistente a terremotos (Capacidad de 100 m³)
	Reservorio de agua resistente a terremotos (Capacidad de 1 m³ por minuto)	Reservorio de agua resistente a terremotos (Capacidad de 1 m³ por minuto)
	Pared para uso en caso de incendio	Pared para uso en caso de incendio
	Ruta de evacuación por tsunami	Ruta de evacuación por tsunami
	Ruta de evacuación primaria	Ruta de evacuación primaria
	Ruta de evacuación secundaria	Ruta de evacuación secundaria
	Ruta de evacuación terciaria	Ruta de evacuación terciaria
	Ruta de acceso de emergencia	Ruta de acceso de emergencia

町指定避難所等	所在地	電話
指定緊急避難所	総合運動公園	伏見52-17 973-6123
	清水小学校	室積87 975-2744
	西小学校	室積220 972-6673
	南小学校	室積182-1 971-1180
指定緊急避難所	清水中学校	室積267 975-1073
	南中学校	室積2222-4 932-3030
指定避難所	沼津商業病院	室積1205 981-7080
	町体育館	室積287-1 971-0160
	防災センター	室積1603-40 932-3333
	地域交流センター	室積61 972-6678
福祉避難所	福祉センター	室積221-1 981-1666
	清水町温水プール	室積166-1 976-8711
	榎田川ホーム	室積54-11 983-2180
	夢の樹の郷	室積1183-1 971-1000
	がわせみ	室積188-6 984-3377

2. 都市計画マスタープランにおけるまちづくりの考え方

「清水町都市計画マスタープラン」は、「第5次清水町総合計画」等に即し、都市計画における各種個別計画を総括し、調整する計画です。

「清水町都市計画マスタープラン」では、「第5次清水町総合計画」等の上位計画におけるまちづくりの考え方のもと、町の将来都市像を「くらしやすさで 未来をともにつくるまち・清水町」と定め、本町ならではのくらしやすさを維持し、さらに高めるまちづくりを進めることとしています。

(1) 町の将来都市像

くらしやすさで 未来をともにつくるまち・清水町

清水町都市計画マスタープランでは、目指すべき町の将来都市像として、第5次清水町総合計画が掲げる将来の都市像や土地利用構想を踏襲し、本町ならではの「くらしやすさ」を維持し、さらに高めるまちづくりを進めます。

柿田川に代表される豊かな自然や、充実した生活利便施設に支えられ、これまでのまちづくりで培われてきた「くらしやすさ」は、今や本町の魅力であり特長となっています。

人口減少や少子高齢化が進む状況下でも、これまでの「くらしやすさ」を維持していくため、若者も、子育て世代も、高齢者も、誰もが安心して、居心地よくくらせる町を目指します。

また、都市構造の変化や技術革新により多様化するライフスタイルに対応し、「くらしやすさ」をさらに高めるまちづくりを進めることで、多様なヒト・モノ・コトを受け入れるまちを目指します。

① 居心地よく安全にくらせる町

ソフト施策として、子ども・子育て支援、健康づくり、予防に関する支援等の充実を図るとともに、ハード施策としても、居心地よく、安全にくらせる環境づくりを進めます。

このことにより、生まれてから高齢になるまで、町民の誰もが、心身ともに健康で幸せを感じられるくらしの実現を目指します。

② 県東部地域の緑の庭となる町

柿田川、本城山、町南部の農地などの既存の緑を活かしつつ、新たな公園・緑地の整備や住宅地等の緑化推進などにより、町の各地に、町民が憩い交流する「庭」を創ります。

また、町の個々の「庭」をつなぐことで、本町が県東部地域の緑の庭となるようなまちづくりを進めます。

③ 多様なヒト・モノ・コトを受け入れる町

国道1号が通過する立地や、JR三島駅に近い環境を活かすとともに、都市計画・都市政策で、歩いてくらせる、子育て世代にも高齢者にも優しい町の環境を向上させることで、町民だけでなく町外からも多様なヒト・モノ・コトを受け入れるまちづくりに取り組みます。

また、国が進める Society 5.0 や東京への一極集中是正の動きを踏まえ、ICT（情報通信技術）の活用により、リモートワークや SOHO 等の新たな働き方など、多様化するライフスタイルに応じたまちづくりに取り組みます。

（２）将来都市構造とテーマ

１）将来都市構造のテーマ



○ 町のくらしを支える拠点を「結び目」として創る

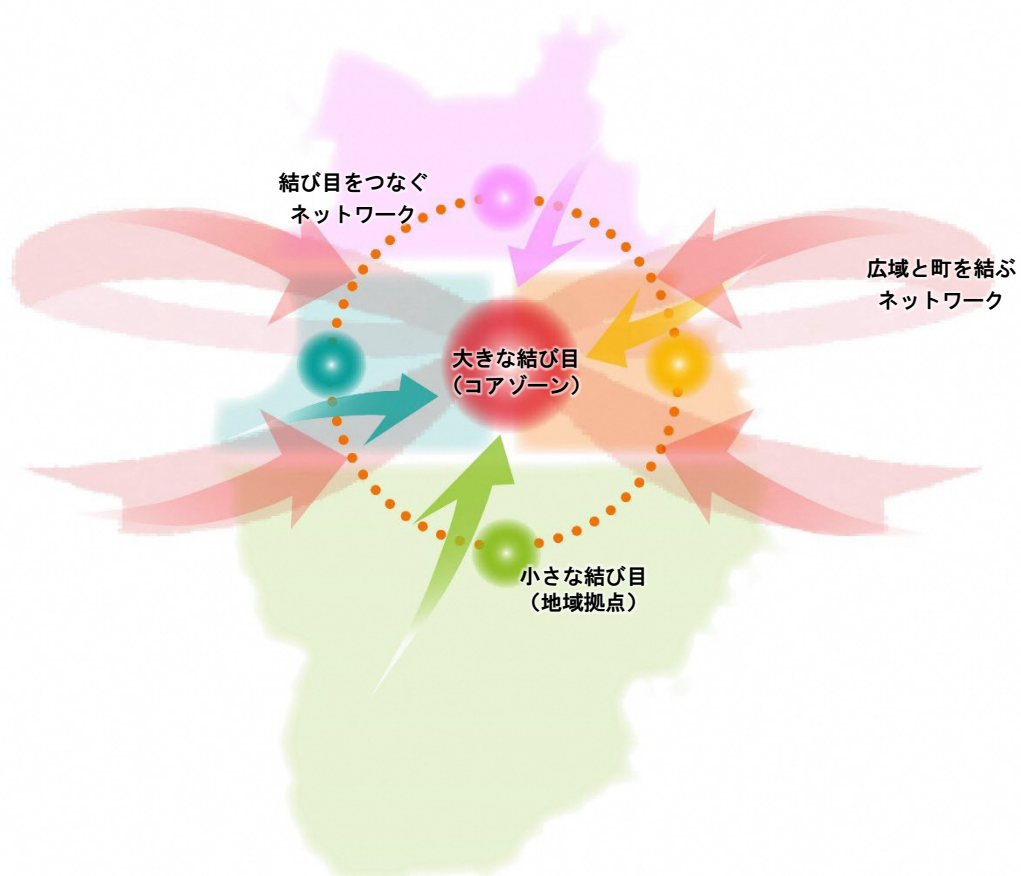
くらしを支える都市機能が集積し、交通利便が良く、人々が集まる拠点（町の「結び目」）を育成します。結び目は、町全体を支える「大きな結び目」と地域ごとの「小さな結び目」を設けます。

○ 結び目を「ネットワーク」でつなぎ、交流・一体感・活力を育む

結び目を中心に、町を結ぶ「ネットワーク」（公共交通や歩行者・自転車道等）を形成し、町内外の交流を促すとともに、町全体の一体感と活力を醸成します。

○ 都市の形を整え直すことで、将来に渡り持続可能な町を創り、「次世代への贈り物」とする

都市の形を「結び目」と「ネットワーク」で組み立て直し（Reborn）、町に暮らす人々の生活を支えるとともに、将来の社会情勢の変化にも柔軟に対応できる持続可能な町を創り、「次世代への贈り物」とします。



2) 将来都市構造

第5次清水町総合計画が掲げる町の将来都市像や将来都市構造のテーマを踏まえ、集約連携型の都市構造を形成し、本町ならではの「くらしやすさ」を維持し、さらに高めるまちづくりを進めます。

拠点	 コアゾーン	幹線道路が交差する(都)玉川卸団地線周辺を「コアゾーン」と位置付け、町の、また、広域の“結び目”として人やモノの交流を誘引し、町全体を支え、広域からの集客を担う市街地の形成を推進します。 既存の商業機能、文化機能、行政機能、流通機能、子育て・教育機能、豊かな自然に加え、高次都市機能を誘導し、歩いて豊かにくらすエリアを目指します。 公共交通の利便性をさらに高めることで、豊かなくらしの恩恵を周辺にも波及させます。
	 地域の拠点	西部・南部の幹線道路沿道には、地域の生活の核として機能する生活の拠点を配置し、地域の日常生活の利便性の向上と交流の拠点形成を目指します。 ＊北部・東部の地域の拠点は、コアゾーンが兼任するものとします。
	 緑の拠点	総合運動公園、柿田川公園、本城山公園、狩野川ふれあい広場、丸池公園周辺を都市と共生する「緑の拠点」として位置付け、広域的な連携を図りながら、誰もが自然とふれあうことができ、交流と活力を創出する拠点として、機能の強化と活用を図ります。
	 保全する緑	徳倉山や普光寺山の緑は、町のランドマークとなる存在であるため、「保全する緑」として位置付け、その自然環境を守ります。
軸	 都市連携軸	(都)中央幹線(国道1号)、(都)西間門新谷線、(都)玉川卸団地線と、県道下土狩徳倉沼津港線の一部を位置付けます。 町と広域をつなぎ、広域からコアゾーンをはじめとした町内への人やモノの往来を促し、町の“結び目”となる交通の結節エリアを形成します。
	 地域連携軸	町内の各地域、また、本町と隣接する市町を結ぶ交通軸として位置付けます。
	 水の軸	柿田川、狩野川、黄瀬川、境川の主要河川とその周辺については、広域的な連携を図りながら、都市と一体的な水辺空間を創出する「水の軸」の形成を目指します。
	 緑の軸	丸池～総合運動公園～柿田川～本城山～狩野川ふれあい広場の各緑の拠点を連携する「緑の軸」の形成を目指します。
ゾーン(土地利用)	 住宅ゾーン	潤いの生活都市として、水・緑を保全活用しながら、これらに囲まれた良好な生活環境の形成を中心に誘導します。 コアゾーン内では、基盤整備と併せ、質の高い市街地の形成を誘導します。 北部地域では、中層集合住宅等も含む、都市型住宅地の形成を誘導します。 そのほかの地域では、戸建住宅を主体とした住宅地の形成を誘導します。
	 商業ゾーン	(都)中央幹線(国道1号)、(都)八幡原線～(都)川原ヶ谷八幡線、(都)西間門新谷線の一部と(都)玉川卸団地線の沿道は、交通便利の高さを活かし、商業施設を維持・誘導します。
	 工業ゾーン	黄瀬川沿いの一帯は、現状のまま住環境に配慮した工業生産の場として誘導します。
	 行政ゾーン	役場周辺及び地域交流センター周辺は、町全体で利用する公共施設が立地するエリアとして機能の維持を図ります。
	 流通業務ゾーン	卸団地一帯は、流通業務施設や商業・新産業(ファルマバレー関連企業)等の場として誘導します。
	 田園集落ゾーン	町の東側、南側は、一団の農地の中に住宅系土地利用が点在する既存集落・田園景観を保全します。
	 基盤整備想定ゾーン	土地区画整理事業や地区計画によるまちづくり等の基盤整備を想定し、整備の進行に併せて都市的土地利用を誘導します。

[illegible]

(3) 拠点とネットワークの考え方

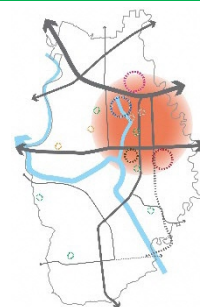
1) 大きな結び目とネットワーク

都市計画・都市政策により、本町の強みである「くらしやすさ」を維持し、さらに向上させるために、東西方向の国道1号、(都)西間門新谷線と、南北方向の県道下土狩徳倉沼津港線及び(都)玉川卸団地線の交通が交差する町の大きな結び目をコアゾーンと位置付け、まちづくりを展開します。

コアゾーンとネットワークにおけるまちづくりの狙いは、以下のとおりです。

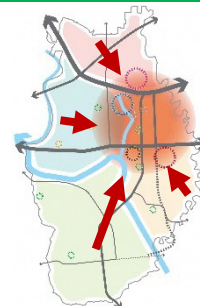
① これからの清水町のくらしを先導する、歩いてくらせる市街地（コアゾーン）をつくる

都市計画道路整備の機や、町に残された貴重な開発可能地を活かし、役場、柿田川、大規模商業施設等が集積するエリア周辺に、魅力ある高次都市機能や生活利便機能をさらに誘導することで、高齢者や子育て世代など誰もが歩いてくらすことができる市街地（コアゾーン）を形成します。



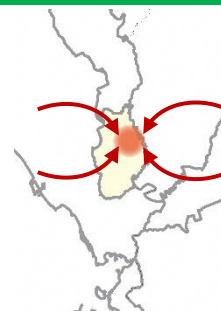
② コアゾーンとネットワークで、町全体のくらしを支える

町のどこからでもコアゾーンにアクセスしやすくなるような公共交通や歩行者・自転車のネットワークを整備することで、町全体のくらしを支えます。このことで、「車利用主体の隣接市町を中心としたくらし」から、「町内を中心に歩き・自転車・公共交通でもくらせるくらし」へと転換を促します。



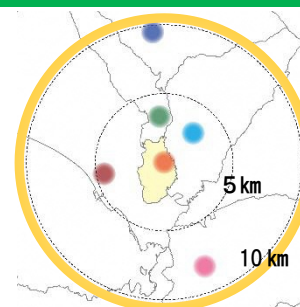
③ コアゾーンと広域ネットワークで、ヒト・モノ・コトを呼び込み、町の活力を高める

コアゾーンと併せて都市計画道路を整備することで、コアゾーンを中心に清水町の外から、新たな住民・観光客・労働者、商品やサービスを提供する企業、さらには活動やアクティビティ等を呼び込み、町全体の活力を高めます。



④ 清水町と周辺都市の役割分担と連携で、魅力的な都市圏を形成する

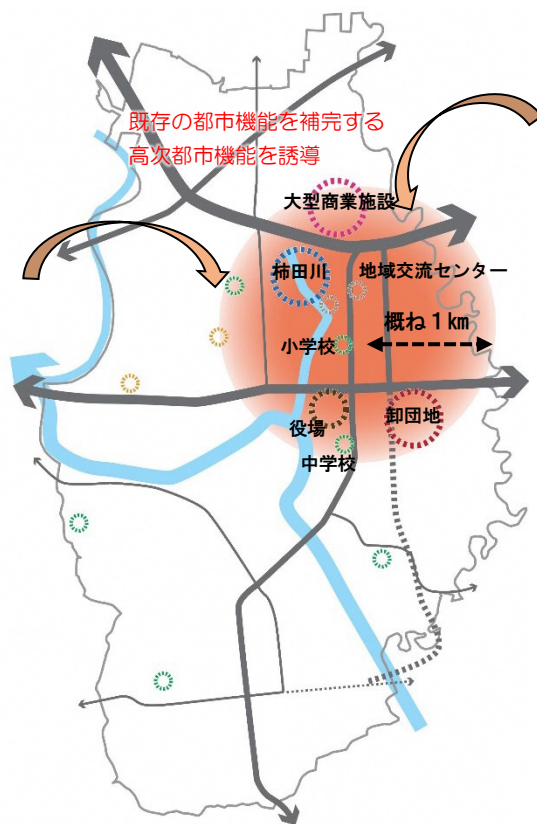
本町におけるコアゾーンを中心とした都市機能と、広域都市圏を形成する沼津市・三島市・長泉町等に立地する都市機能で、役割分担と連携を進め、静岡県東部地域における魅力的な都市圏を形成します。



① これからの清水町のくらしを先導する、歩いてくらせる市街地（コアゾーン）をつくる

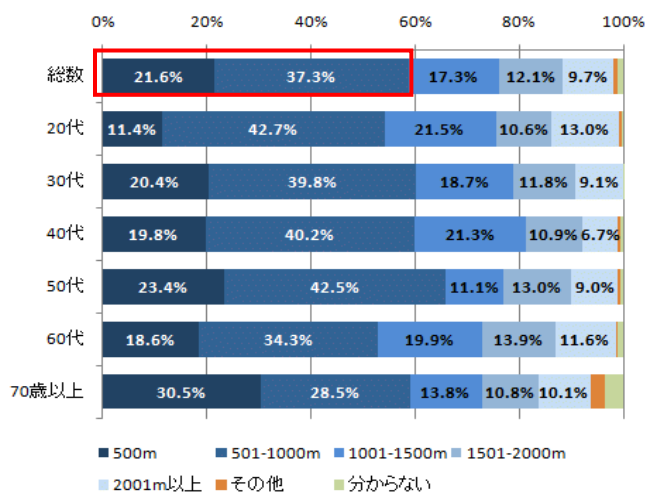
○ 概ね1km圏の徒歩圏内に、高次都市機能を集積

役場、柿田川、大規模商業施設等の都市機能が集積するエリア周辺において、都市計画道路整備の機を活かし、豊かなくらしを先導する高次都市機能を誘導することで、誰もが歩いてくらせる市街地（コアゾーン）を形成します。



■ 歩いていける距離

（出典：内閣府 2009 歩いて暮らせるまちづくりに関する世論調査）



■ （都）玉川卸団地線周辺の既存の公共・公益施設



「役場」



「地域交流センター」



「福祉センター」



「子育て総合支援センター」



「町体育館」



「図書館・保健センター複合施設」

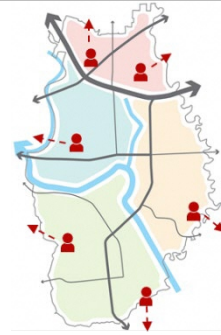
② コアゾーンとネットワークで、町全体のくらしを支える

○ コアゾーンと町全域を公共交通でつなぎ、生活圏の中心を、清水町の外から内に

《これまで》

⇒ 自動車利用で、隣接市町を中心とした生活圏

- ・ 国道1号、柿田川、狩野川等の地形地物で、町は東西南北に区分区画されている。
- ・ 町民は、隣接市町を中心とした生活圏で、自動車を利用し生活している。



⇒ 人口減少・高齢化が進むと、くらしやすさは低下する懸念

- ・ 高齢化の進行で、自動車利用が前提のくらしは困難になることが懸念される。
- ・ また、将来的にも人口密度は高いものの、人口減少により、生活サービスレベルが低下し、不便になることも懸念される。

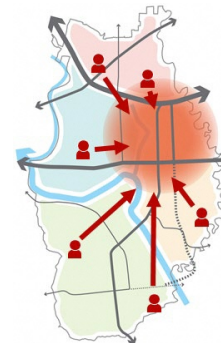
《これから》

⇒ 徒歩、自転車、公共交通でもくらせる清水町を中心とした生活圏へ

- ・ コアゾーンと町全域を公共交通でつなぐことで、自動車に頼らず生活利便施設を利用できる環境を形成する。
- ・ このことで、コアゾーンの恩恵を地域だけでなく町全体に波及させ、人口減少・高齢化が進んでも、将来にわたりくらしやすさを維持する。

* 1 : コアゾーンは概ね1km圏で、歩いて生活利便施設にアクセス可能

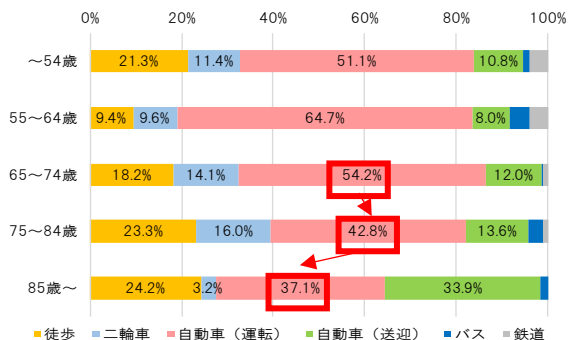
* 2 : 町全体は概ね3km圏で、自転車でも生活利便施設にアクセス可能



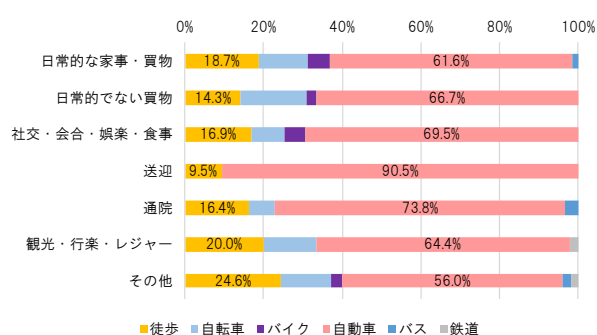
■ 高齢者等のくらしを都市構造（コアゾーン＋公共交通）で支える必要性

- ・ 高齢になるにつれ、自動車利用割合は減少し、自動車に頼った生活は困難になると想定される。

○ 年代別交通手段分担率

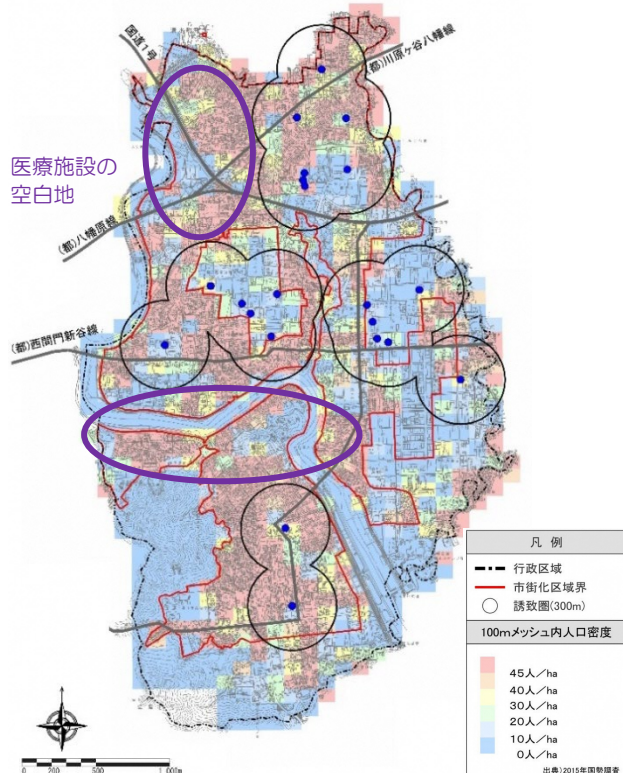


○ 高齢者（65歳以上）の目的別移動手段



- ・ 都市機能の空白地を、コアゾーンの都市機能の集積＋公共交通でカバーする。

例：医療施設の場合



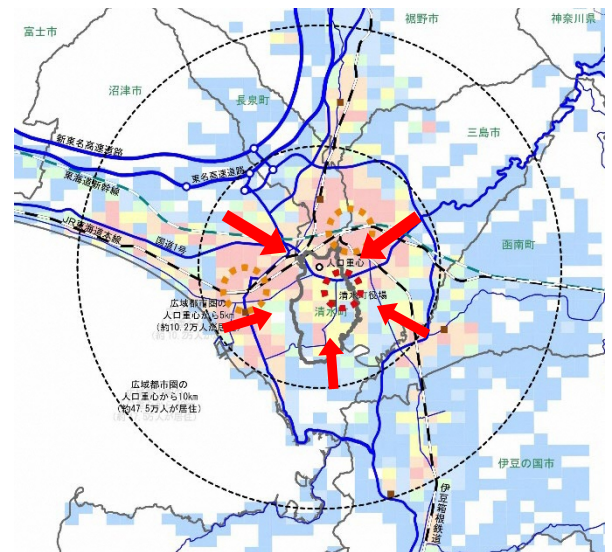
③ コアゾーンと広域ネットワークで、ヒト・モノ・コトを呼び込み、町の活力を高める

○ 清水町の外から中に、ヒト・モノ・コトを呼び込む

沼津市や三島市など静岡県東部地域の拠点都市に隣接する立地や、国道1号が町を通過し1日5万台を超える自動車交通量がある特性を活かし、通勤や外出の「ついでに立ち寄る」エリアとしてヒト・モノ・コトを呼び込みます。

また、柿田川等の魅力ある地域資源や新たに誘導する高次都市機能により、「目的地」としての魅力を高め、ヒト・モノ・コトを呼び込みます。

■ 広域の人口分布と公共交通ネットワーク



■ ヒト・モノ・コトの呼び込みに寄与する地域資源の分布

(出典：清水町おさんぽガイド)



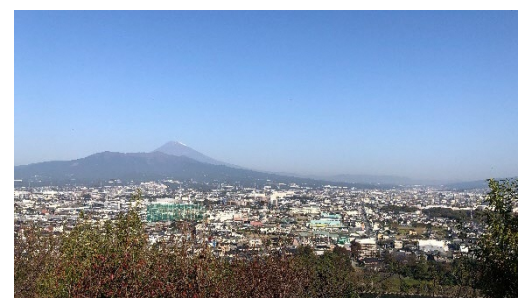
① 柿田川 (柿田川の美しい水・緑と富士山)



② 丸池 (丸池越しに望む富士山と桜)



③ 本城山 (山頂からのパノラマ)



④ 清水町と周辺都市の役割分担と連携で、魅力的な都市圏を形成する

○ 清水町と周辺都市が進める地域特性を活かしたまちづくりの連携で、圏域の魅力を高める

【本町及び周辺市町の主なまちづくりの方向や資源】

清水町：生活や交通利便、豊かな自然環境等を活かした、くらしやすい町

沼津市：沼津駅の鉄道高架化事業を機とした中心市街地まちづくり、大規模商業施設の立地

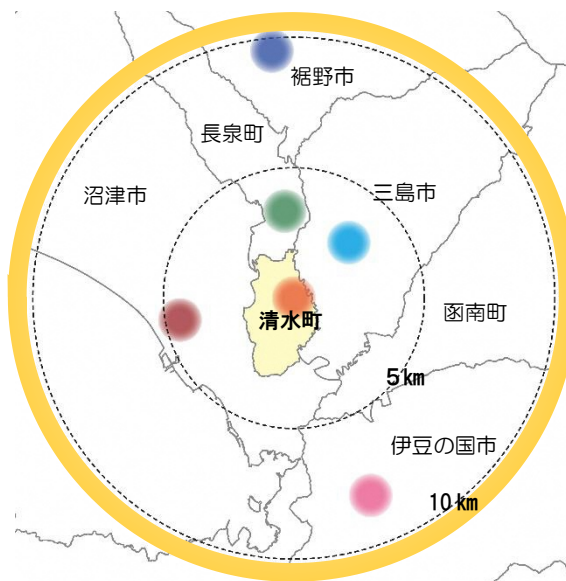
三島市：新幹線を活かした住宅施策、源兵衛川、日本大学

長泉町：豊富な地下水と交通利便性を活かした産業拠点

裾野市：トヨタ自動車のコネクティッド・シティ・プロジェクト（ウーブンシティ）

伊豆の国市：長岡や古奈の温泉、韮山反射炉

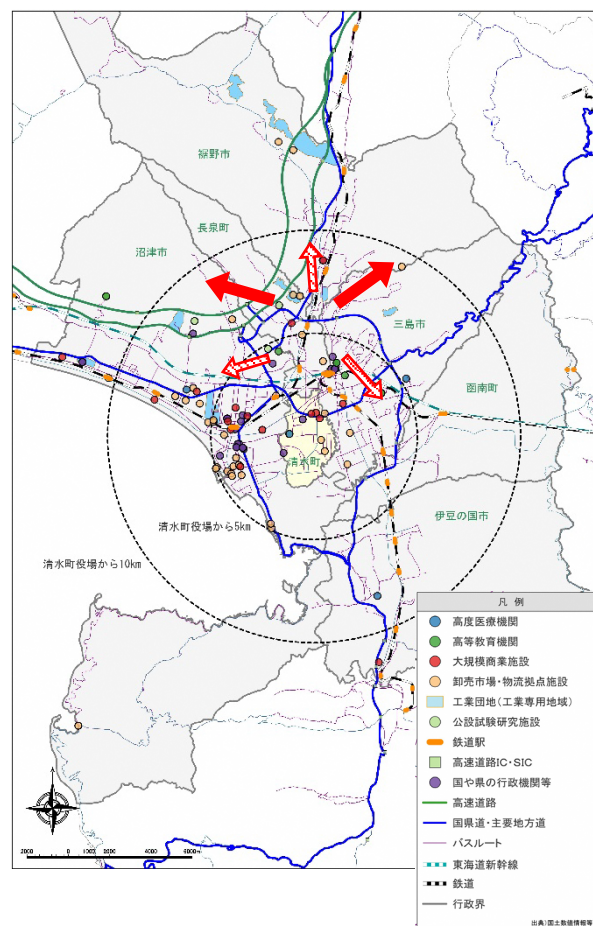
函南町：伊豆縦貫道を活かした産業誘致、別荘地



○ 町外の高次都市機能や観光資源を活かし、くらしの質を高める

恵まれた立地特性や幹線道路や公共交通ネットワークにより、近隣の高次都市機能や観光資源にアクセスしやすい環境を活かし、町民のくらしの質を高めます。

■ 広域の都市機能分布と公共交通ネットワーク



■ 清水町周辺市町の高次都市機能や観光資源

	高次都市機能	観光資源
5 km圏	国・県の事務所・出張所 ＪＲ沼津駅・ＪＲ三島駅 高校・大学・専門学校 国立遺伝学研究所 聖隷沼津病院、池田病院、三島共立病院 等	沼津港、御用邸記念公園、香貫山、沼津アルプス 三島大社、楽寿園、佐野美術館、源兵衛川、村の駅 道の駅伊豆ゲートウェイ函南 等
10 km圏	高速道路ＩＣ 県立がんセンター、沼津市立病院、順天堂大学医学部附属静岡病院、三島総合病院、伊豆韮山温泉病院、伊豆医療福祉センター、慈恵会記念病院、長岡リハビリテーション病院、ららぽーと沼津 他	ゴルフ場、伊豆フルーツパーク、三島スカイウォーク、山中城跡、クレマチスの丘、かなみ仏の里美術館、韮山反射炉、江川邸、願成就院、いちご狩り、伊豆長岡温泉、古奈温泉、伊豆パノラマパーク、伊豆三津シーパラダイス、あわしまマリンパーク 等

【参考】東駿河湾都市圏が目指す都市交通像（出典：東駿河湾都市圏総合都市交通体系調査報告書 2019 年）

① 都市交通像：県東部の交通・観光の要衝として活発な交流を生み出し活力、安全・安心を支える交通ネットワーク

（対象地域：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）

② 都市交通像の実現に向けた戦略（抜粋）： 地域間の連携を確保する交通基盤の整備

《考え方》

日常生活が便利に多様性をもって営める都市圏とするため、都市拠点と地域拠点・生活拠点との有機的なネットワークの構築を目指します。

《地域間を連携する基幹バス路線の維持強化に係る施策》

- ・鉄道と共に、一定水準以上の運行頻度を確保した、地域拠点を連絡する基幹バス路線の維持強化を図ります。
- ・営業収益面で課題のある路線に対しては、地域公共交通会議等を活用し、行政、交通事業者、住民の相互協力による持続可能な運行形態の形成を図ります。
- ・基幹バスから支線バス等へのスムーズな連絡に資する交通結節点の充実化・設定を図ります。
- ・基幹バスと支線バス等の連携を高める結節点整備を進めます。

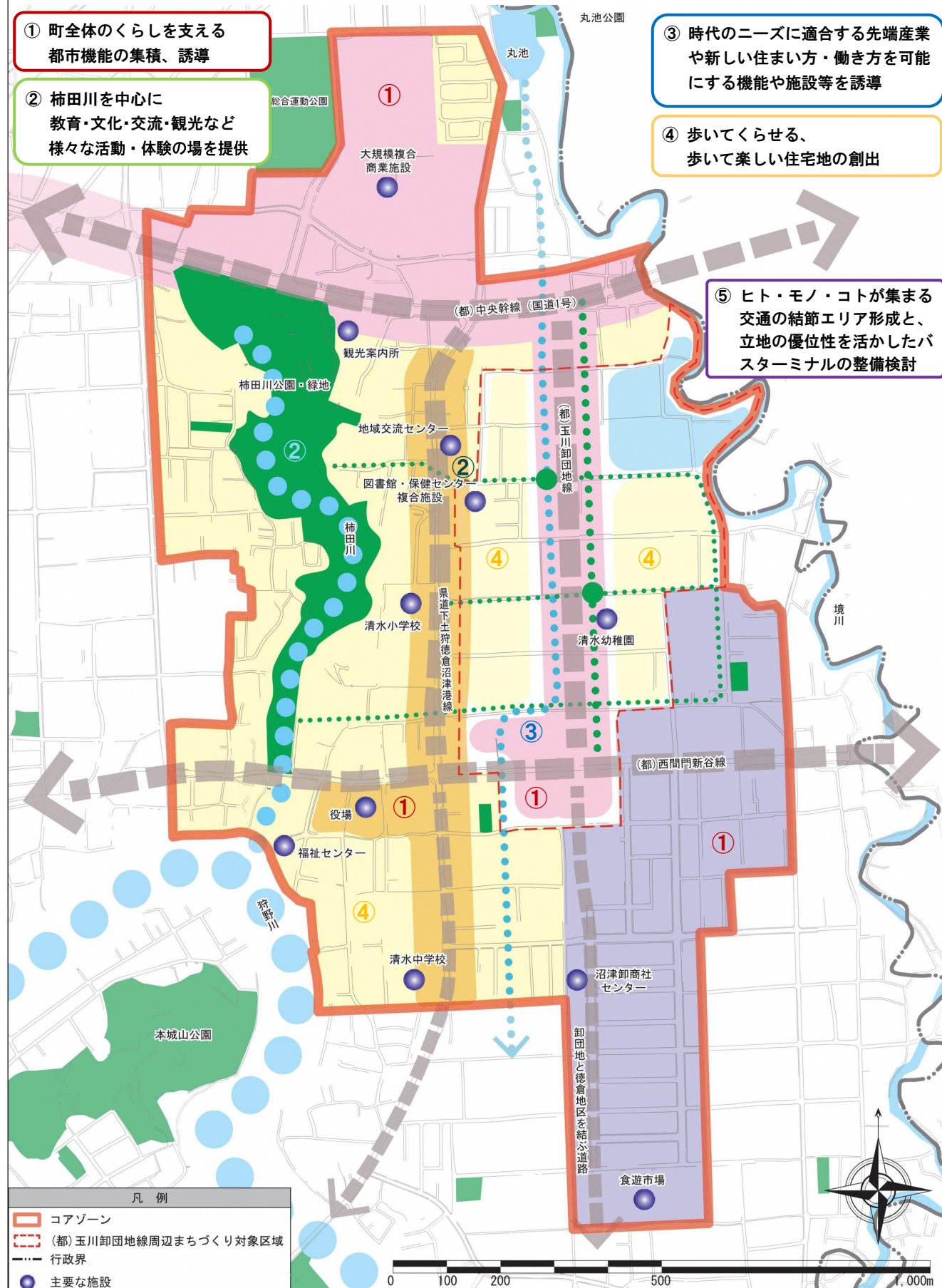
③ 将来の都市圏イメージ



※ 吹き出しは、代表的な施策の一部を示したものです。

■ コアゾーンのまちづくりゾーニング図

* 図中の(都)玉川卸団地線周辺まちづくり検討区域内の土地利用等の表現はイメージであり、今後、地権者や事業者の意向を確認して検討を行います。



■ コアゾーンが先導する「豊かな暮らし」のイメージ

① 町全体のくらしを支える都市機能の集積、誘導（役場、大規模商業施設、卸団地 等）

コアゾーンでは、町全体のくらしを支える都市機能の集積を図ります。

（都）中央幹線（国道1号）及び（都）玉川卸団地線周辺では、広域からヒト・モノ・コトを集め、くらしやすさをさらに高める新たな高次都市機能を誘導します。

県道下土狩徳倉沼津港線周辺では、役場、図書館、保健センターなど、くらしの根幹を支える既存の都市機能を維持します。



町全体を支える
役場などの行政機能



幹線道路の交通を活かした
商業・業務施設

② 柿田川を中心に教育・文化・交流・観光など様々な活動・体験の場を提供

コアゾーン周辺では、町の主要な観光資源である柿田川や本城山公園、丸池等を活かし、自然観察や保護活動など、豊かな自然を学び体験する場を提供します。

また、図書館や地域交流センターは、地域内外から人を集め、地域交流・国際交流・多世代交流など、様々な交流が生まれる文化の拠点として活用します。

幼稚園・小中学校が立地する環境や、こうした地域資源を活かすことで、子育ての場としての魅力も高めます。



柿田川の自然を活かした
学び・体験



様々な交流を生み出す
文化・交流の拠点

③ 時代のニーズに適合する先端産業や、新しい住まい方・働き方を可能にする機能や施設等を誘導

コアゾーンでは、先端産業や流通施設などの誘致による、働く場の創出を目指します。

また、ICTを活用したリモートワークなどの新しい働き方を可能とする、レンタルオフィスやSOHOなどの機能や関連施設を誘導し、職住近接や職住同一の環境づくりを目指します。



先端産業や流通施設等の
誘導による働く場の創出



新しい働き方を可能とする
職住近接や職住同一の環境

④ 歩いてくらせる、歩いて楽しい住宅地の創出

（都）玉川卸団地線周辺まちづくりの機を活かし、自動車に頼りすぎず、歩いてくらせる住宅地の創出を図ります。

具体的には、景観に配慮した美しいまちなみの創出や、柿田川と住宅地をつなぐ緑のネットワークの形成、せせらぎを活かした歩道空間の形成等を検討します。



幹線道路の整備イメージ



幹線道路沿道の利用イメージ

⑤ ヒト・モノ・コトが集まる交通の結節エリア形成と、立地の優位性を活かしたバスターミナルの整備検討

都市計画道路整備の機を活かし、東西方向と南北方向の幹線道路が交差し、地域や広域からヒト・モノ・コトが集まる交通の結節エリアを形成します。

また、コアゾーンの立地の優位性を活かし、公共交通の結節点となるバスターミナル等の整備検討を行います。バスターミナル等には、生活利便施設や公共施設等の敷地と一体として整備することによる「待合機能」、徒歩・自転車・自動車・公共交通など異なる交通モードの「乗り換え機能」、町内外とコアゾーンとの「結節機能」等の機能導入を検討します。



バスターミナル等の事例
（静岡県松崎町）

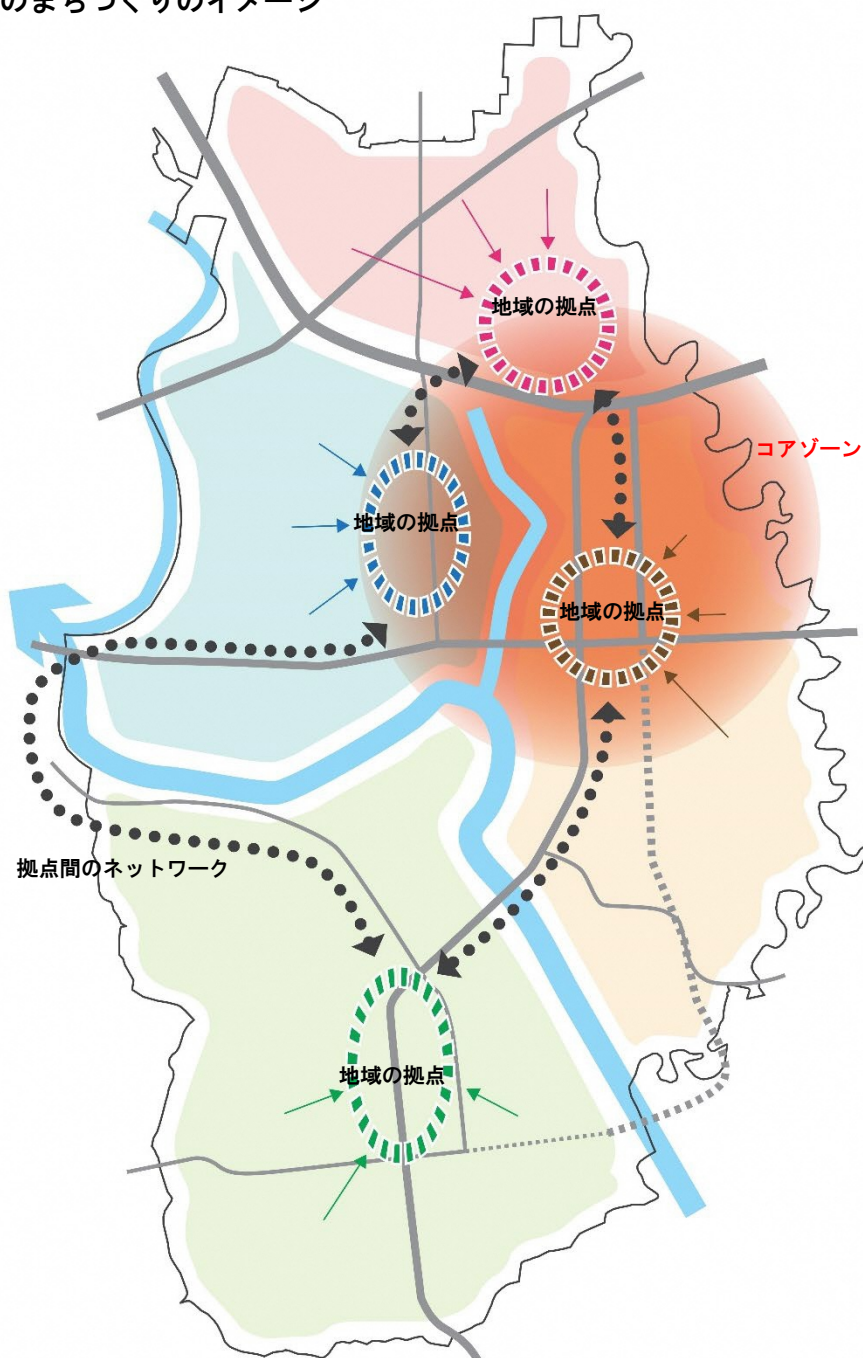
2) 小さな結び目と生活圏

「大きな結び目とネットワーク」のまちづくりと併せて、身近な生活利便施設には徒歩や自転車でより身近に行くことができる「生活圏ごとのまちづくり」に取り組みます。

生活圏のまちづくりでは、地形地物で区切られた地域ごとに、くらしやすさを支えるための地域の拠点を位置付けます。地域の拠点は、幹線道路沿い等に数多く立地する生活利便施設の集積地を位置付けることとし、生活圏内の住民等の利用を促すことで、その機能の維持・向上に努めます。

また、公共交通により、地域の拠点間、地域の拠点とコアゾーン等を結ぶことで、コアゾーンの高度都市機能の利用や、地域に不足する都市機能を他地区で利用する環境を整えます。

■ 生活圏ごとのまちづくりのイメージ



■ 生活圏ごとのまちづくりを支える施策のイメージ

① 歩いてくらすまちづくりの推進

- ・ 立地適正化計画や市街化調整区域における地区計画等により、生活圏内で生活サービスを受けられる環境の維持向上を図ります。
- ・ 柿田川をはじめとした自然環境の活用、景観にも配慮した歩道整備等による、歩きたくなる環境の形成を図ります。
- ・ 生活利便施設をつなぐ「くらしのみち」、観光資源をつなぐ「観光イベントのみち」など、自転車ネットワークの形成を検討します。
- ・ 自転車の利用促進のため、レンタサイクルの活用等を検討します。
- ・ 徒歩・自転車移動を促す特典（歩くことでポイントが貯まり、景品と交換等）を検討します。



まちづくりと併せた歩道整備



レンタサイクル



ウォーキング等の健康づくり活動を推進

② 地域の拠点間をつなぐ、公共交通ネットワークの強化

- ・ 民間バスや循環バスを組み合わせ、高齢者をはじめとする市民の移動手段を確保します。
- ・ 超低床バスやバスロケーションシステムの導入など、バスの利用促進施策を検討します。
- ・ コアゾーンや地域拠点のまちづくりと併せて、バスルートやダイヤ等の見直しを検討します。
- ・ 自動運転やAI運行バスなど、バス路線維持のための運行効率化・生産性向上を検討します。



町の循環バス「ゆうすいくん号」



バスロケーションシステムのイメージ



自動運転バス

③ 生活圏ごとのコミュニティの維持

- ・ まちづくりを通じた地域交流の促進（地域のお祭り、防災訓練等）を図ります。
- ・ 将来の人口動態を見越した、地域拠点施設の整備（公民館等のコミュニティ施設等）を図ります。

【参考】MaaS の活用によるネットワーク強化 （出典： 地域公共交通計画等の作成と運用の手引き 2020 年）

新たなモビリティサービスである MaaS は、スマートフォン専用アプリなどにより、マイカー以外の複数の公共交通機関や移動手段を最適に組み合わせ、目的地までの移動に関して一括した検索・予約・決済などを提供するサービスです。

MaaS を活用することで、複数モードを跨ぐ移動について経路・ダイヤの確認が必要なくなるとともに、アプリでのキャッシュレスな運賃支払いが可能になり、シェアサイクルなどの新たな移動手段も含めた組み合わせも提案することができます。

本町においても、歩いてくらせるまちづくりを支援する多様な交通モードの活用や、地域の拠点間及び都市間をつなぐ公共交通ネットワークの強化等に寄与することが期待されます。

《MaaS の導入により期待される効果》

- ・ 移動利便性の向上、運行効率化による料金の値下げ、公共交通の維持・活性化
- ・ 高齢者の移動機会の創出、健康増進
- ・ 観光地での周遊促進、観光消費の拡大
- ・ マイカー利用の減少に伴う温室効果ガスの削減や渋滞の緩和

《MaaS とは・・・》

MaaS（マース：Mobility as a Service）とは、

- 地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせで検索・予約・決済等を一括で行うサービス
- 手段としてスマホアプリ等を用いることが多い。
- 新たな移動手段（シェアサイクル等）や移動目的に関連したサービス（観光チケットの購入等）も組み合わせることが可能

