

第1章 ● 都市の現況・課題

1 長泉町の現況

- (1) 概況・沿革
- (2) 人口・世帯数
- (3) 産業
- (4) 都市計画
- (5) 防災
- (6) 住宅

2 主要課題の整理

1

長泉町の現況

(1) 概況・沿革

①概況

- ・本町は、静岡県東部の伊豆半島の付け根にあり、北に富士山、東に箱根連山を仰ぐ愛鷹山麓に位置し、北は裾野市、東是三島市、西は沼津市、南は清水町に接しています。
- ・町内及び近隣に三島駅や沼津 IC（東名高速）、長泉沼津 IC（新東名高速）が位置していることから、静岡市や東京方面へのアクセスに優れています。また、東駿河湾環状道路の開通により、伊豆方面へのアクセスも向上しています。



②沿革

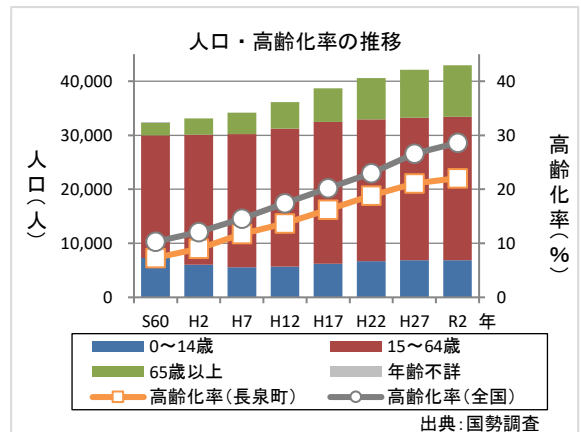
- ・明治 22 年に旧下長窪村等十カ村が合併して「長泉村」が誕生し、昭和 35 年に町制を施行して「長泉町」となりました。
- ・静岡市や東京方面へのアクセスの良さや豊富な地下水等から、高度経済成長期に工場進出が進み、農業を中心とする産業構造から工業を中心とする町へと姿を変えました。
- ・工場の進出に伴い、居住地の需要の増加とともに人口が急増し、平成 22 年（国勢調査）には 4 万人を突破しました。現在でも国勢調査人口は増加していますが、増加率は減少しています。
- ・県立静岡がんセンターを中心としたファルマバレープロジェクトの推進、「ふじのくに」のフロンティアを拓く取組、伊豆半島のユネスコ世界ジオパーク認定など、特色ある地域の発展に向け施策が進められています。
- ・令和 5 年に池田柵線が全線開通し、沿道の健康公園、官民連携複合施設（こども交流センター）とともに交流の拠点を形成しつつあります。

年次	主なできごと
明治 22 年	● 旧十カ村が合併し、人口4,172人(653世帯)の長泉村が誕生 ● 東海道本線(現 JR 御殿場線)が開通
明治 31 年	● 東海道本線三島駅(現JR御殿場線下土狩駅)が開設
昭和 9 年	● 丹那トンネルが開通し、現在の三島駅が新設
昭和 32 年	● 東洋レーヨン(株)(現在の東レ(株))を誘致
昭和 35 年	● 町制が施行され、長泉町が誕生(国勢調査人口15,853人)
昭和 36 年	● 東邦ベスロン(株)(現在の帝人(株))を誘致
昭和 40 年	● 南小学校創立
昭和 44 年	● 東海道新幹線三島駅が開設
昭和 47 年	● 北小学校創立
昭和 48 年	● 駿河ビレッジ完成
昭和 50 年	● 国勢調査人口が3万人を突破(県下最大の町)
昭和 57 年	● 長泉工業団地の造成完了
昭和 63 年	● 国道246号裾野バイパス全線供用開始
平成元年	● 富士長泉工業団地の造成完了
平成 8 年	● 長泉一色工業団地の造成完了
平成 14 年	● 県立静岡がんセンター開院 ● JR御殿場線『長泉なめり駅』が開設
平成 19 年	● ファルマバレー長泉工業団地に企業(1社)を誘致
平成 21 年	● 東駿河湾環状道路(沼津岡宮IC~三島塚原IC)供用開始
平成 22 年	● 国勢調査人口が4万人を突破
平成 24 年	● 新東名高速道路及び長泉沼津IC供用開始
平成 25 年	● 長泉沼津IC周辺物流関連産業等集積区域が、静岡県の内陸フロンティア推進区域に指定
平成 26 年	● 長泉町健康公園が開設
平成 28 年	● 長泉高校跡地にファルマバレープロジェクト新拠点施設(静岡県医療健康産業研究開発センター)の開所
平成 29 年	● (都)池田柵線沿道に官民連携複合施設が開設 ● 静岡がんセンター周辺地区を市街化区域に編入
平成 30 年	● 伊豆半島ジオパークがユネスコ世界ジオパークに認定
令和 5 年	● 池田柵線の全線開通

(2) 人口・世帯数

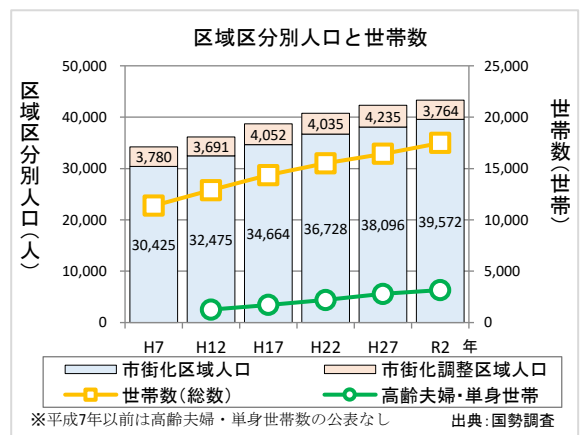
①人口・高齢化率

- ・人口はこれまで継続して増加しており、令和2年国勢調査では43,336人となっています。
- ・全国的な傾向と同じく高齢人口も増加していますが、全国平均と比べるとそのペースは遅いです。本町の令和2年の高齢化率は22.1%(全国:28.6%)です。



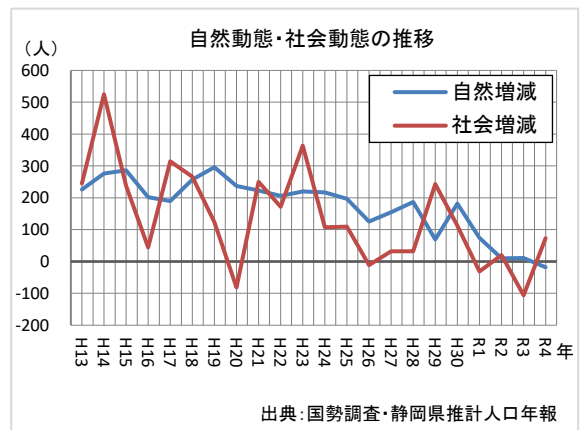
②区域区別の人口

- ・市街化区域内の人口は継続的に増加していますが、市街化調整区域の人口は減少し始めており、市街化区域内の人口が占める比率が上昇しています。



③世帯数

- ・人口増加や核家族化の影響等により、世帯数は増加し続けており、令和2年国勢調査では、17,482世帯となっています。
- ・高齢夫婦世帯や高齢単身世帯等は、全世帯数を上回るペースで増加しており、令和2年国勢調査では3,165世帯となっています。



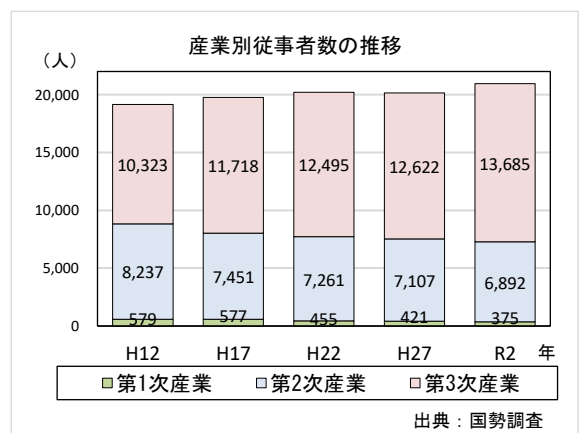
④自然動態・社会動態

- ・自然動態は毎年100~300人程度増加していましたが、近年は増減数が減り、令和4年はマイナスに転じています。
- ・社会動態は年ごとに変動が大きいです。中長期的には社会増となっています。

(3) 産業

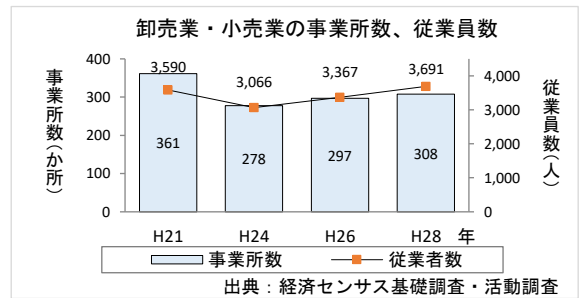
①産業

- ・全国的な傾向と同じく、第1次産業従事者と第2次産業従事者が減少し、第3次産業従事者が増加しており、半数以上が第3次産業に従事しています。



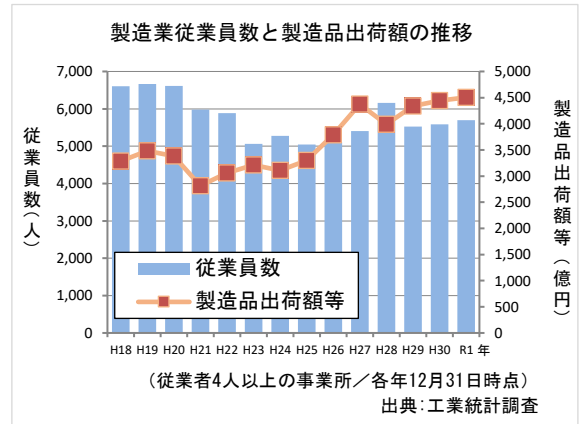
②商業

- 卸売業・小売業の事業所数、従業員数は平成 24 年以降増加しています。



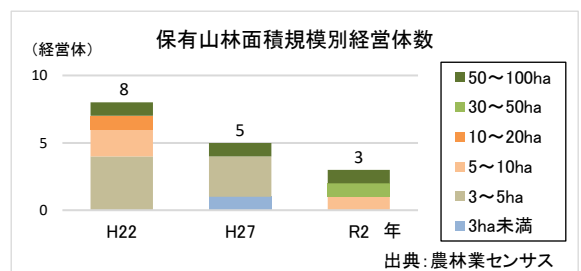
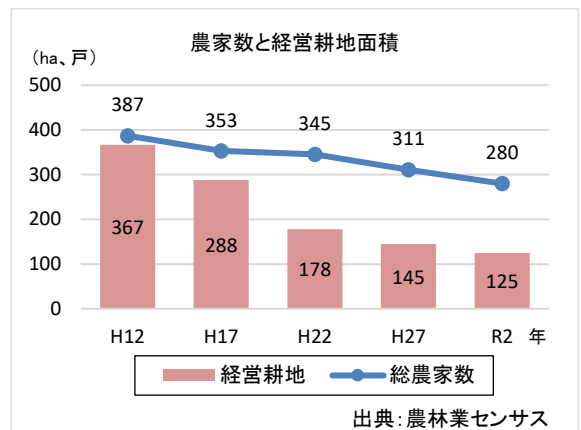
③工業

- 従業員数は減少傾向にありましたが、近年は微増しています。
- 製造品出荷額は、平成 21 年以降概ね増加傾向です。



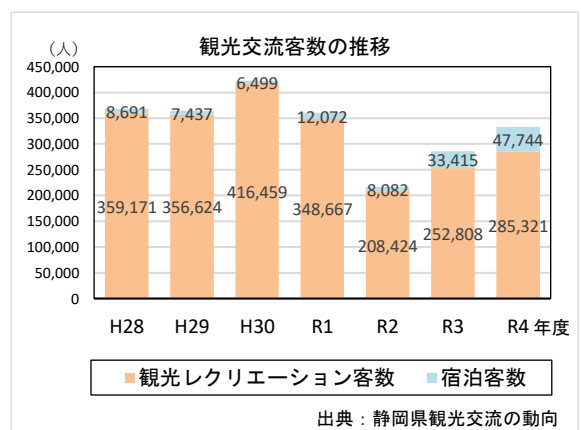
④農林業

- 本町では、町北部を中心に農地が広がっており、農業振興地域や農用地区域が指定されています。
- 本町の農家数、経営耕地面積はともに減少が続いています。
- 林業では少数の経営体が山林を保有していますが、経営体数は減少傾向にあります。



⑤観光交流

- 観光交流客数は 37 万人前後で推移していましたが、令和 2 年度以降は、コロナ禍により低迷しています。また、これまで 1 万人程度であった宿泊客数は令和 3 年度に 3 万人を超えました。

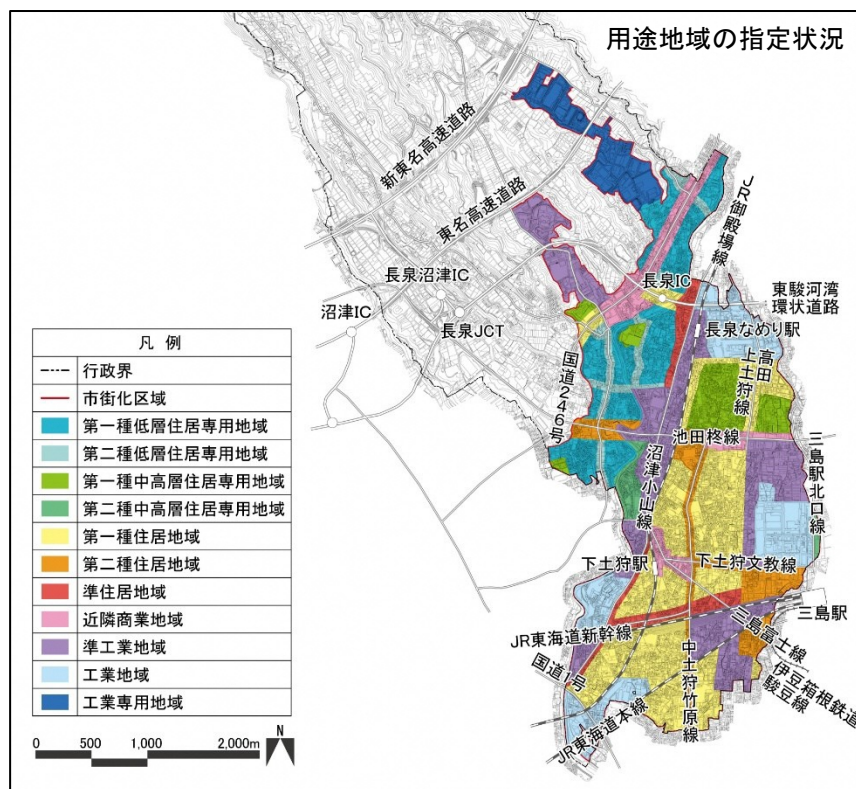


(4) 都市計画

①土地利用

(ア) 区域区分等の指定状況

- ・北部の山地を除く、2,125ha が都市計画区域に指定されています。
- ・都市計画区域は、市街化区域と市街化調整区域の区域区分がされています。
- ・市街化調整区域である町北部は、森林や農地が広がり、緑豊かな環境に囲まれた集落が散在しています。また、大規模開発により整備された住宅団地やゴルフ場があります。
- ・市街化区域は、大規模工場の誘致とともに急速に市街化が進んだ地域であり、地域の土地利用、特性に応じて 11 種類の用途地域が指定されています。
- ・用途地域は、住居系用途地域の面積が最も広いですが、準工業地域等の工業系用途も比較的広い面積を占めています。商業系用途は、下土狩駅周辺や国道 246 号や(都)池田柵線の沿道に指定されています。



(イ) 地区計画の指定状況

- ・南一色地区、国道 246 号沿道下長窪・南一色地区、駿河平地区、県立静岡がんセンター周辺地区において、商業地や住宅地としての良好な環境や美しい街並み形成を目的とする地区計画が指定されています。

(ウ) 市街地開発事業等

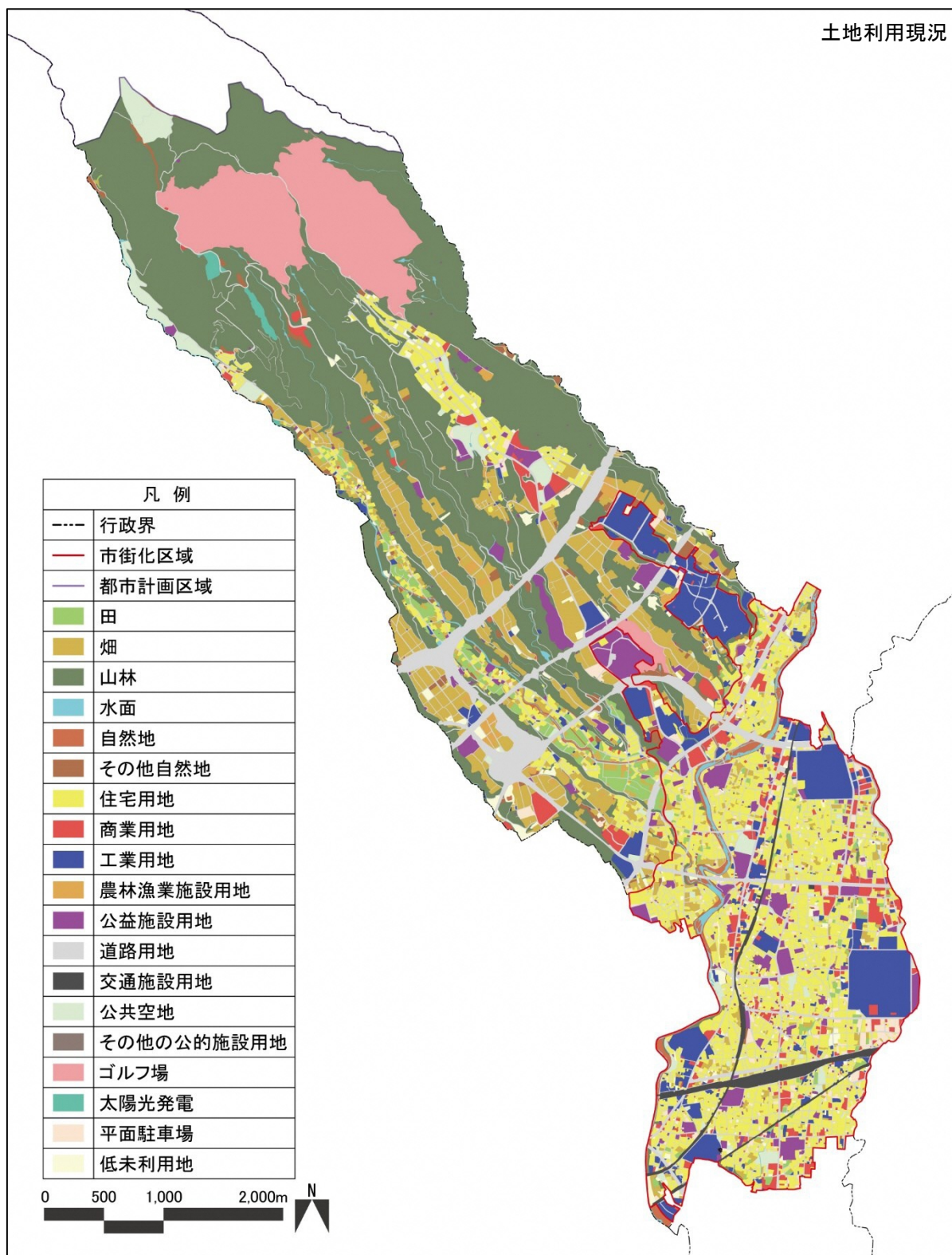
- ・市街地開発事業として、上土狩地区において土地区画整理事業が完了しているほかは、計画的な市街地整備は行われていないため、既成市街地等において都市基盤の整備が遅れています。
- ・都市計画法による開発状況をみると、近年、開発行為許可件数（法第 29 条）は減少しています。

(工) 土地利用現況

- ・市街化区域では、住宅用地が最も多く、工業用地、道路用地の順になっていますが、田や畑等の自然的土地利用も見られます。
- ・市街化調整区域では、山林が大半を占めますが、民間空地（大半がゴルフ場）、畑等も見られます。

(オ) 市街化区域内の低未利用地の状況

- ・市街化区域内には未利用地（田畑で可住地）や駐車場等の低密度利用地も散在しています。



出典: 令和4年度都市計画基礎調査

②都市施設

(ア) 都市計画道路の整備状況

- ・本町では、広域幹線道路をはじめ、町の道路ネットワークの軸を形成する都市計画道路が 16 路線 (29,150m) 計画決定されています。
- ・池田柵線など 10 路線の整備が完了しており、町全体では約 81% (距離ベース) が改良済みまたは概成済みとなっています。

(イ) 公園・緑地の整備状況

- ・6 か所の都市公園が都市計画決定されており、そのうちの約 57% (面積ベース) の整備が完了し、開設されています。その他、良好な自然環境を活用した長泉町森林公園等 31 か所 (約 27.7ha) の都市公園が開設されています (令和 4 年 3 月)。
- ・都市緑地として、鮎壺の滝緑地が都市計画決定されています。

(ウ) 公共下水道の整備状況

- ・本町の公共下水道は、昭和 62 年度から事業に着手し、現在も整備が進められています。
- ・令和 3 年 3 月には事業計画 (認可) 面積 556.5ha のうち 480.39ha が供用開始されており、普及率 (処理区域内人口÷行政人口) は 77.7% となっています。

路線名	計画		整備状況	
	延長	幅員	改良済延長	概成済延長
第二東名自動車道	2,680	37	2,680	0
東駿河湾環状線	3,460	21	3,460	0
中央幹線	550	32	550	0
池田柵線	2,090	30	2,090	0
高田上土狩線	3,220	16	1,300	0
沼津南一色線	2,720	25	2,720	0
納米里本田町線	3,780	20	1,330	400
沼津三島線	2,110	27	750	0
下土狩文教線	1,230	18	1,230	0
片浜池田線	2,120	25	2,120	0
小山三軒家線	360	15	60	0
三島駅北口線	470	18	0	470
中土狩竹原線	2,500	12	2,500	0
東駿河湾環状線 (連絡路)	910	57	910	0
新駅西口線	10	16	10	0
桜堤遊歩道	940	6	940	0
計	29,150		22,650	870

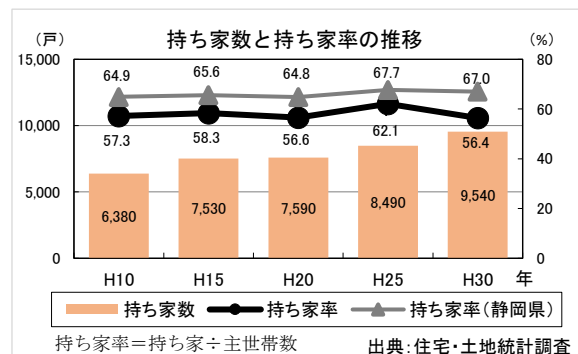
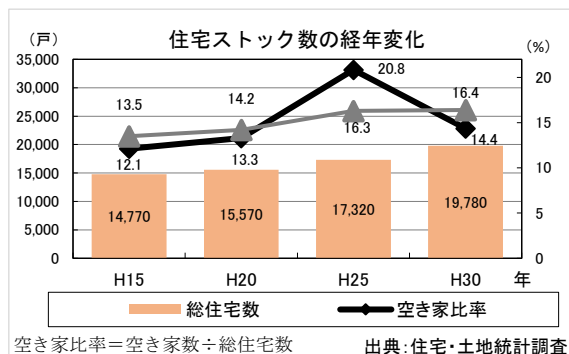
出典：静岡県の都市計画 (令和 4 年 3 月)、長泉町建設計画課調べ

(5) 防災

- ・国道 246 号以北を中心に、砂防指定区域が 4 か所、急傾斜地崩壊危険箇所 (自然斜面) が 27 か所 (うち 3 か所は急傾斜地崩壊危険区域)、土石流危険溪流が 3 か所、土砂災害 (特別) 警戒区域が 39 か所あり、それぞれ土砂災害対策が進められています。

(6) 住宅

- ・総住宅数は増加傾向にありますが、空き家比率は平成 25 年を除いて県平均よりも低いです。
- ・持ち家数は増加していますが、県平均と比較して持ち家率はやや低いです。



2 主要課題の整理

(1) 持続的に発展する魅力的な都市構造の構築が求められる

①人口減少、少子高齢化を見据えた都市構造の構築

- ・将来的な人口減少や少子高齢化の進展を見据え、今後は市街地の無秩序な拡散を抑制し、都市機能や居住機能を集約したコンパクトな市街地構造を維持していくとともに、市街地内の公共交通や歩行者のネットワークを充実させ、利便性の高い都市構造としていくことが求められます。

②まちの核となる拠点づくり

- ・公共施設、商業施設、医療施設等の都市機能が市街地内に分散していることから、町の核となるエリアを明らかにし、土地の高度利用、都市機能の集積、公共交通網の充実により、住みたくなる魅力的な市街地環境の整備が求められます。
- ・将来、確実に起こりうる人口減少や超高齢化を少しでも抑制し、活気溢れる元気なまちとして持続させるため、特に町の玄関口である下土狩駅周辺では、ユネスコ世界ジオパークに認定された鮎壺の滝等の地域資源を活かしながら、人の集まるエリアを形成する必要があります。

③活力ある商工業を支える都市づくり

- ・町の活力を維持し、若者の定住を促すため、商工業を取り巻く環境を改善するとともに、他分野と連携しながら、中心市街地の活性化や職業の選択肢を広げる新たな企業誘致等を進めていく必要があります。

(2) 自然環境の保全・調和に配慮した都市づくりが求められる

①良好な自然環境の保全と活用

- ・愛鷹山麓、黄瀬川等の美しい自然環境は町の魅力の一つであり、町民に安らぎや潤いを与える貴重な資源であることから、適切に保全するとともに、観光交流等に効果的に活用することが求められます。

②低炭素都市の実現

- ・CO₂等の温室効果ガスの削減に取り組んでいくため、再生可能エネルギーの普及、省エネルギー型製品や設備の導入、公共交通機関の利用促進、森林の適切な維持管理等により、環境負荷の低減に配慮した都市づくりを進めていく必要があります。

(3) 安全安心で快適な都市環境づくりが求められる

①多様な災害への対応

- ・近年、気候変動による自然災害の頻発化、猛暑等の影響が現れており、気候変動の影響を緩和する

ための脱炭素社会の実現、適応するための防災・減災が急務となっています。集中豪雨による水害、土砂災害、地震、火山災害等、多様な災害の発生が懸念されることから、河川の氾濫や土砂災害の発生、狭あい道路沿いにおける消火困難等、防災上の課題に適切に対応し、災害に強い都市づくりを進めていくことが求められます。

②既成市街地における居住環境の向上

- ・既成市街地の一部では、道路や公園等の生活基盤整備の遅れや用途混在等の問題が見られることから、生活道路や公園・広場の整備等、安心して快適に暮らすことのできる居住環境づくりを進めていく必要があります。

③ユニバーサルデザインを考慮したまちづくり

- ・高齢者の増加や若年子育て世代の誘導を見据えて、歩道の段差解消や誰もが分かりやすいサイン整備等、ユニバーサルデザインを考慮したまちづくりに取り組む必要があります。

(4) 利便性と快適性を兼ねそろえた交通環境の充実が求められる

①誰もが安心して利用できる便利な道路空間の整備・充実

- ・東駿河湾環状道路や(都)池田終線等の幹線道路の整備が進む一方で、安全な歩行者空間が不足している地域も見られます。今後は、都市計画道路の整備により、良好な市街地環境の確保や道路の利便性の向上を図るとともに、通学路等を中心に歩行者や自転車安心して利用できる空間を確保する必要があります。

②歩いて楽しい歩行者空間づくり

- ・新型コロナウイルス感染症の下で、人々の健康への意識、身近な生活圏を重視する傾向が高まっています。健康や身近なエリアの魅力向上をテーマにしたまちづくりを推進するため、鉄道駅や公共施設等の拠点を結ぶ歩行者ネットワークの構築が求められます。また、整備にあたっては、ユニバーサルデザインへの配慮、河川沿い等の良好な環境の活用等、自然と歩きたくなる空間づくりが求められます。

③公共交通の利便性向上と利用促進

- ・交通弱者の交通手段の確保、交通渋滞の緩和等のため、公共交通の利便性を高めるとともに、コミュニティサイクルの普及や自動運転技術の向上等を踏まえ、新たな公共交通システムの導入についても検討することが求められます。

(5) まちの資源や魅力を保全し、活用することが求められる

①良好な景観の保全と創出

- ・富士山や愛鷹山、黄瀬川等の自然景観を適切に保全していくとともに、良好な眺望景観の保全・活用、質の高い街並みの形成、都市景観の向上等により、魅力的な景観の創出が求められます。

②歴史・文化的資源の保全と活用

- ・歴史・文化資源に恵まれ、文化・芸術に親しむことができる施設に多くの人を訪れていることから、これらを本町の魅力として大切に守るとともに、資源や施設を活用したまちづくりを展開していく必要があります。

(6) 効果的なまちづくりの推進が求められる

①将来を見据えたまちづくり

- ・少子高齢化の進行や人口増加の鈍化等が予想され、限られた財源の中で、効率的・効果的なまちづくりを進めていく必要があります。また、将来を見据え、公共施設マネジメントの視点を持ち、計画的な施設整備や既存ストックの有効活用、長寿命化等を図る必要があります。

②広域連携による都市づくり

- ・本町は、隣接市町と一体的な生活圏を形成していることから、各市町と連携し、道路、公園、公共施設等の効率的な整備が求められます。また、伊豆半島の玄関口としての役割からも、広域を見据えた将来都市像を検討する必要があります。

③町民などとの協働によるまちづくり

- ・今後、町民、事業者、行政の協働のまちづくりを推進するため、まちづくりに関する町民や事業者の意識の向上、行政からの情報提供や活動支援、町民等の意見のまちづくりへの反映、町民等が主体的にまちづくりに参加できる仕組みの構築が求められます。