

## 第5章 都市の将来像

### 5-1 都市づくりの基本理念

都市づくりの方向性や市民等意識調査及びまちづくり市民会議での意見による都市のありたい姿から、今後人口減少社会における都市を見据え、長期的に持続可能な都市づくりの方向性となる基本理念を、次のとおり設定します。

#### 【都市づくりの基本理念】

#### 「成長・拡大」から連携・協働による「縮充・持続可能」な都市づくりへの転換

	都市づくりの方向性	都市のありたい姿
都市の暮らしやすさ	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口減少社会においても持続可能となるコンパクトな都市構造の形成</li> <li>地域の拠点に都市機能を誘導し、誰もが暮らしやすい都市構造の形成</li> <li>地域の拠点周辺における、誰もが暮らしやすい居住環境の創出</li> <li>多様な交通手段による、拠点間を結ぶネットワークの形成</li> <li>選択と集中による効果的な都市基盤（道路、公園緑地など）の整備、維持管理</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>医療、福祉及び買い物などのサービスが便利に受けられるまち</li> <li>子育てがしやすいまち</li> <li>ICTなどが活用された便利なまち</li> <li>公共交通などにより便利に移動ができるまち</li> <li>バリアフリー化により誰もが暮らしやすいまち</li> <li>多様な地域コミュニティを育む拠点が整備されたまち</li> </ul>
都市の安全安心	<ul style="list-style-type: none"> <li>安全安心な都市づくりに向けた、空き家の発生抑制、利活用又は除却の促進</li> <li>大規模災害に備えたソフト・ハードにわたる防災・減災の取り組みの推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>大規模災害や自然災害に強い、防災・減災のまち</li> <li>街灯の充実などにより、誰もが安心して暮らせるまち</li> </ul>
都市の活力	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通の要衝である利便性を活かした産業振興</li> <li>産業用地の整備や低・未利用地の有効活用による、新たな企業誘致や働く場の創出</li> <li>産業の高付加価値化やブランド化の推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>魅力ある企業などの誘致により、若者が働ける場が多く、活気があるまち</li> <li>場所や時間を問わず、多様な働き方ができるまち</li> </ul>
都市の魅力	<ul style="list-style-type: none"> <li>まちの顔となる中心市街地における、にぎわいの創出</li> <li>今後の成長が見込まれる観光産業を中心とした新たなにぎわいの創出</li> <li>地域資源を活用した観光拠点を結ぶネットワークの構築</li> <li>市内外に地域の魅力を伝える情報発信の推進</li> <li>持続可能な都市の実現のための、地域の魅力を高める取り組みを通じた交流人口・関係人口の拡大</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>中心市街地では、若者など多くの市民が集い楽しむことができるまち</li> <li>大井川をはじめとする多くの地域資源を磨き、つなげることで、外国人も含めた多くの来訪者が集い楽しむことができるまち</li> </ul>
都市の環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>豊かな自然環境や都市環境の保全・活用</li> <li>温室効果ガスの増加による気候変動やエネルギー問題の顕在化を踏まえた、低炭素や循環型都市の形成</li> <li>自然、歴史及び文化と調和した景観の形成</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>豊かな自然環境や都市環境と共生した暮らしができるまち</li> <li>森林やお茶などの地域資源を活用したまち</li> <li>産業や住宅地のまち並みが自然環境と調和したまち</li> </ul>

## 5-2 都市の将来像

都市づくりの基本理念を踏まえ、人口減少・超高齢社会が進行する中において、市民生活の利便性を確保・向上し都市の活力となるにぎわいを創出するためには、都市機能（医療・福祉・商業・子育て支援施設など）を地域の拠点に誘導し、人口密度を維持・向上させることが必要です。

また、複数の拠点間を公共交通やICTの活用により、人、物、情報、コミュニティが効果的に機能するようネットワーク化を図ることにより「コンパクト・プラス・ネットワーク」の都市づくりを進めます。

このため、本都市計画マスタープランの目標年次である、20年後の2040年（令和22年）に向けた、都市の将来像を次のとおりとします。

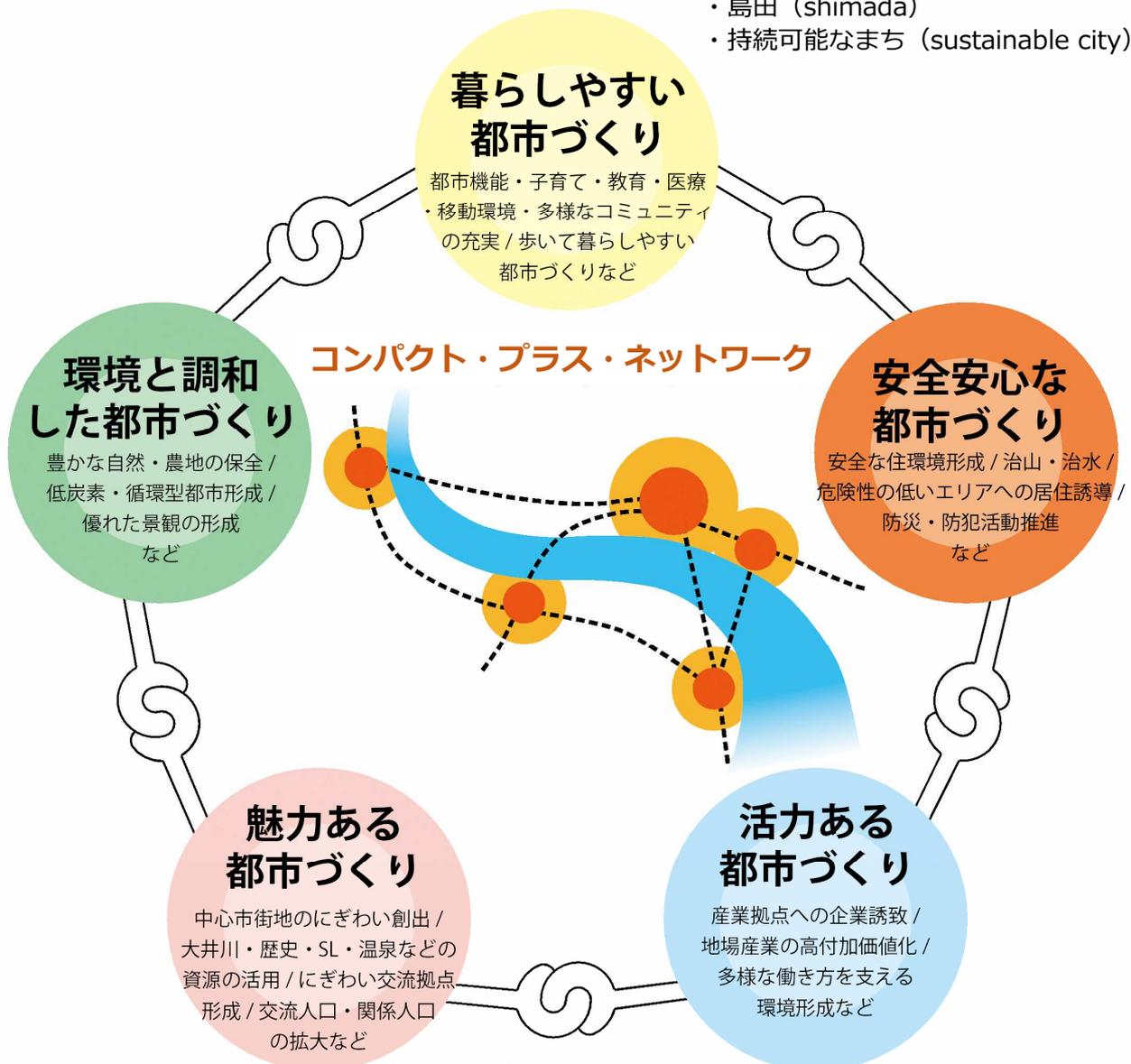
【都市の将来像】

### 大井川がつなぐ コンパクトなまち'S

～連携・協働によるコンパクト・プラス・ネットワークの都市づくり～

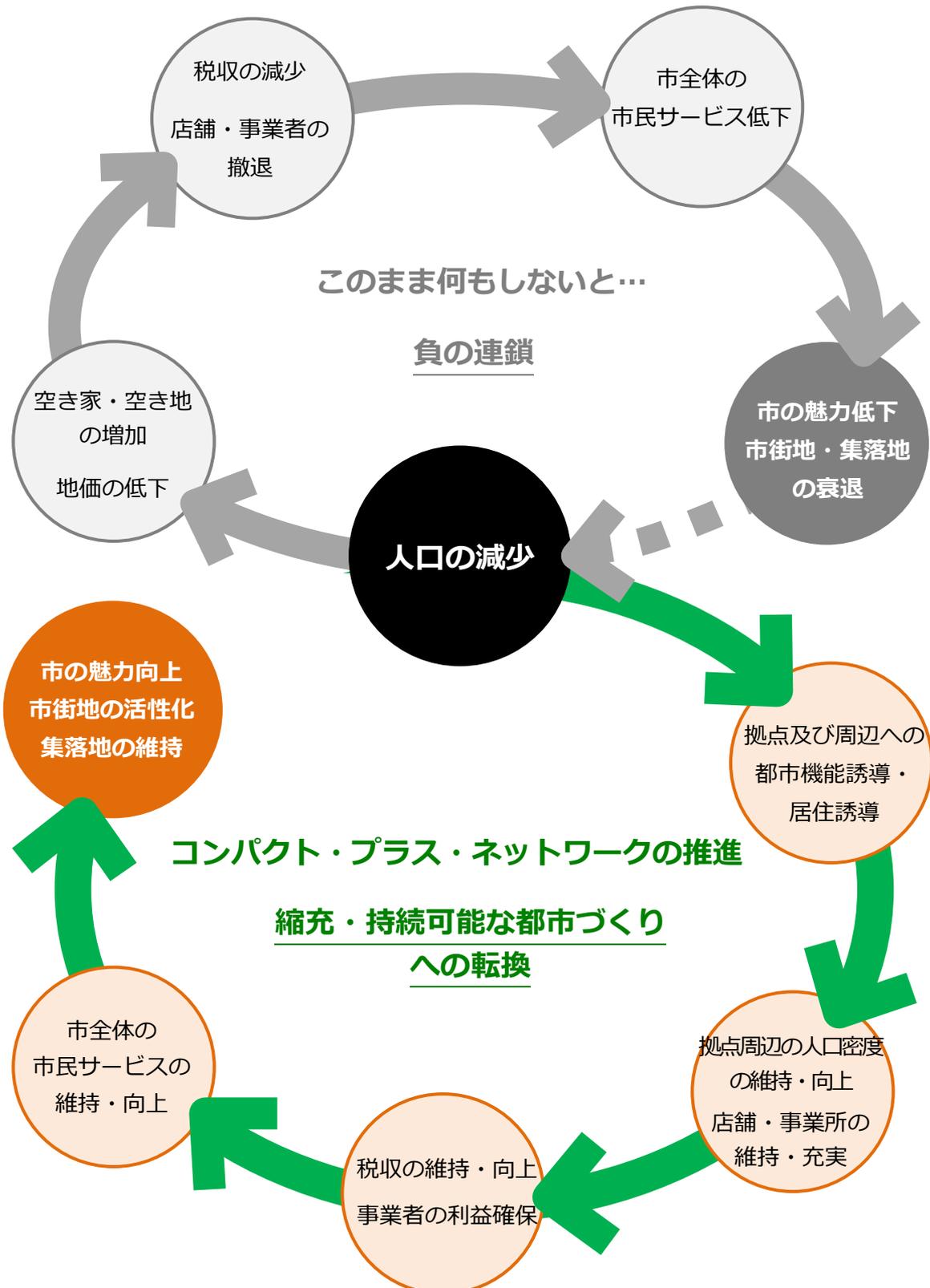
※'S

- ・まちの複数形
- ・島田（shimada）
- ・持続可能なまち（sustainable city）



今後の人口減少社会に対応する、コンパクト・プラス・ネットワークの都市づくりでは、地域の拠点に都市機能（医療・福祉・商業・子育て支援施設など）を誘導することで、生活利便性の高い機能を確認し、その周辺に居住誘導により人口密度の維持・向上を図ります。これにより、税金の維持や事業者の利益が確保され、島田市全体の都市機能や公共交通など移動環境の維持・充実につながり、縮充・持続可能な都市づくりに向けての好循環を形成していきます。

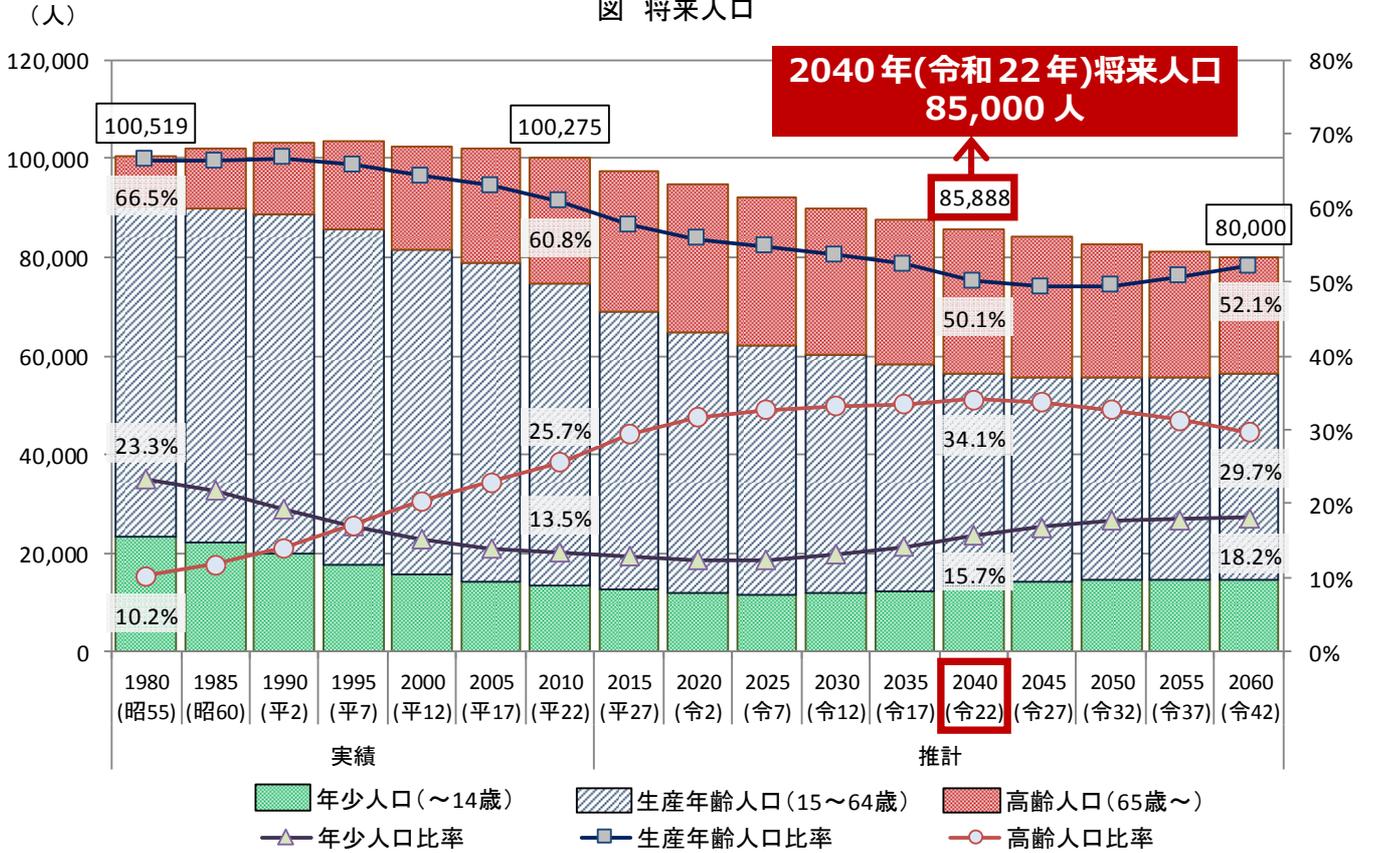
図 コンパクト・プラス・ネットワークの推進による縮充・持続可能な都市づくりへの転換イメージ



### 5-3 将来都市フレーム

都市の将来像の実現に向けた将来都市フレームは、「第2次島田市総合計画」に基づき、本計画の目標年次である2040年（令和22年）における将来人口を85,000人と設定します。

図 将来人口



出典：第2次島田市総合計画における人口算出（実績について国勢調査とは異なる）

	1980年 (昭和55年)	2010年 (平成22年)	2040年 (令和22年)	2060年 (令和42年)
市全体人口	100,519人	100,275人	85,888人	80,000人
年少人口(0歳~14歳)	23,428人	13,536人	13,508人	14,539人
生産年齢人口(15歳~64歳)	66,813人	61,006人	43,054人	41,718人
高齢人口(65歳以上)	10,278人	25,733人	29,326人	23,743人

出典：第2次島田市総合計画における人口算出（実績について国勢調査とは異なる）

## 5-4 将来都市構造

本市の都市の将来像の実現に当たって、次のとおり将来都市構造を定めます。

図 将来都市構造図(島田市全体)

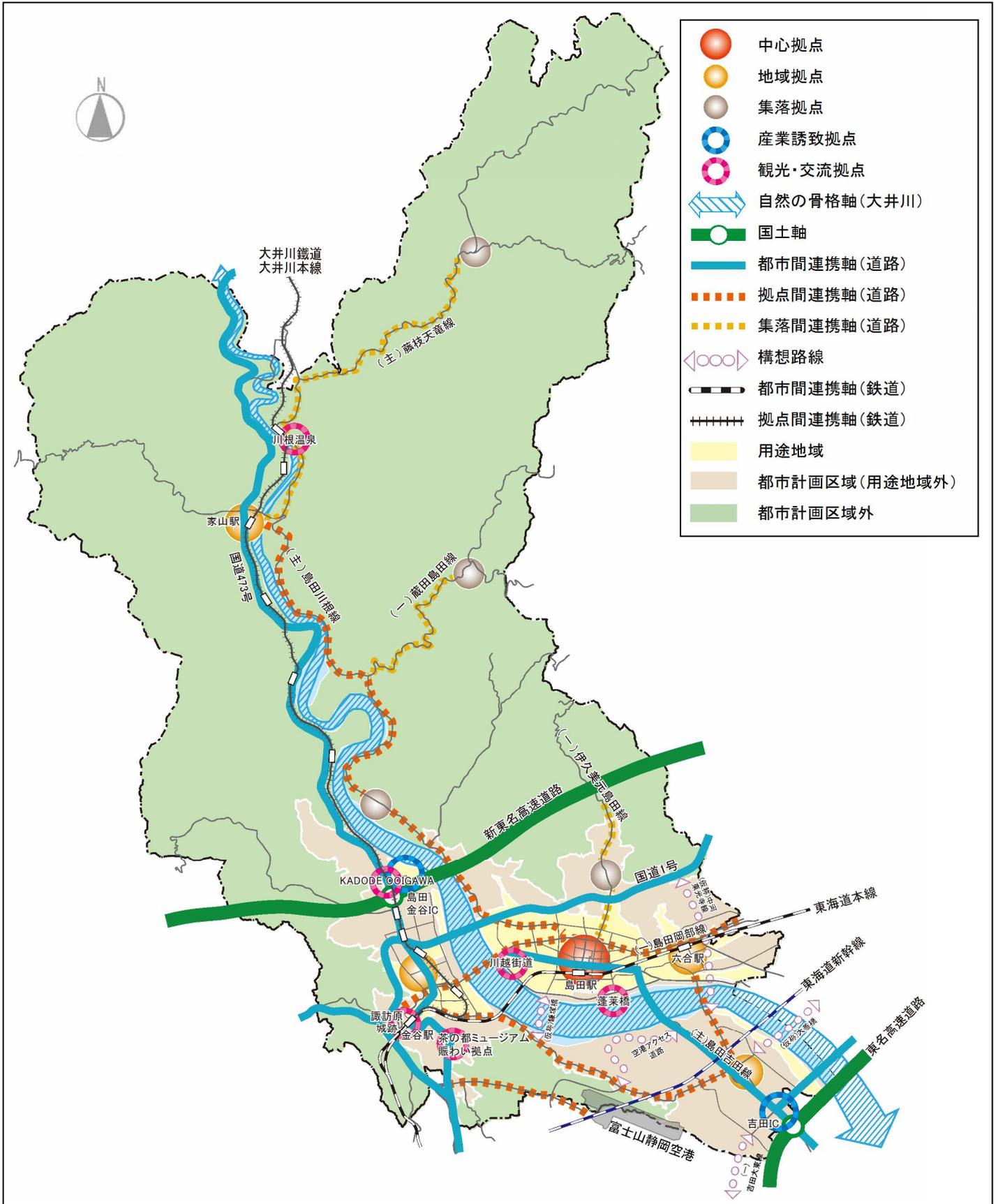
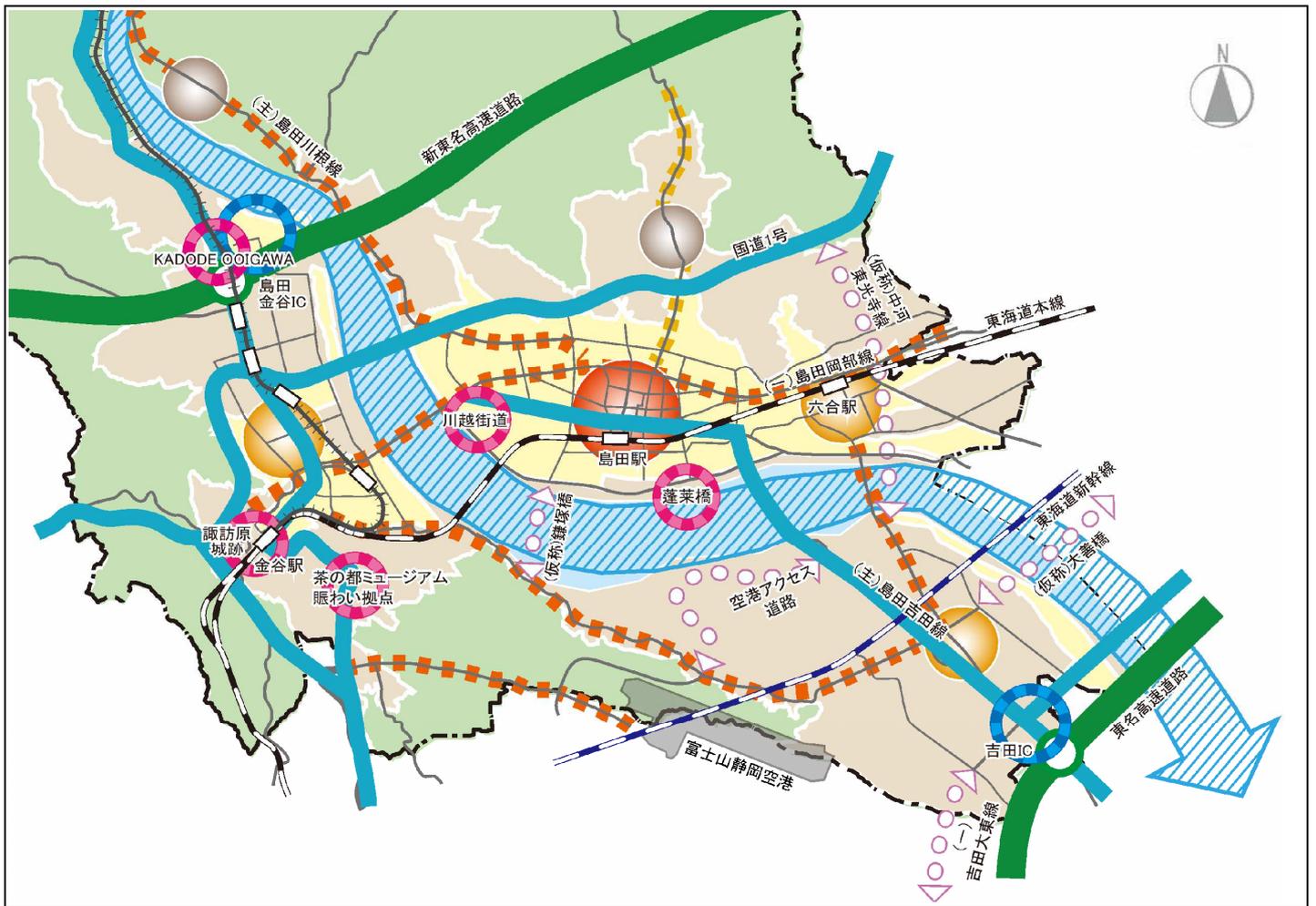


図 将来都市構造図(都市計画区域)



## 【拠点】

### ● 中心拠点

中心拠点については、島田駅・図書館・市役所など高次の都市機能を有し、本市の中心となる拠点として位置付けます。今後も都市機能（医療・福祉・商業・子育て支援施設など）の維持や充実を図り、多様な居住形態が可能となる地域として居住の誘導を行います。

### ● 地域拠点

地域拠点については、六合・初倉・金谷・川根の公民館周辺を地域の中心となる拠点として位置付けます。今後も、都市機能（医療・福祉・商業・子育て支援施設など）の維持や充実を図り、良好な居住環境を創出する地域として、居住の誘導を行います。

### ● 集落拠点

大津、伊久身・大長、笹間地区のこれまで地域の拠点を形成してきた集落を、生活サービスや地域コミュニティ機能を維持する集落拠点として位置付けます。

### ● 産業誘致拠点

新東名高速道路島田金谷インターチェンジ周辺のふじのくにフロンティア推進区域を、新たな企業誘致を展開する産業誘致拠点として位置付けます。

また、継続して企業誘致を展開するため、東名高速道路吉田インターチェンジ周辺を産業誘致拠点として位置付けます。

### ● 観光・交流拠点

新東名高速道路島田金谷インターチェンジ周辺の賑わい交流拠点、旧金谷中学校跡地やふじのくに茶の都ミュージアム周辺で展開する賑わい拠点及び川根温泉周辺を、市民や来訪者が集い楽しむ観光・交流拠点として位置付けます。

また、本市の豊かな歴史資源を活用した拠点として、蓬萊橋、川越街道、諏訪原城跡周辺を位置付けます。

金谷駅については、富士山静岡空港、東海道本線、大井川鐵道大井川本線といった交通結節点に位置していることから、観光の玄関口として位置付けます。

## 【軸】



### 自然の骨格軸（大井川）

本市の地形や自然環境を形づくり、シンボルとなる骨格軸として大井川を位置付けます。



### 国土軸

首都圏・中京圏・関西圏などと連絡し、長距離間における自動車交通を大量に処理する新東名高速道路、東名高速道路を位置付けます。



### 都市間連携軸（道路）

静岡市・浜松市・藤枝市・掛川市・牧之原市・川根本町などの県内の各市町と連絡するとともに、市内各地域の拠点を結ぶ自動車交通を処理する連携軸として、国道1号、国道473号及び主要地方道島田吉田線を位置付けます。



### 拠点間連携軸（道路）

市内各地域の拠点間を結ぶ自動車交通を処理する連携軸となる県道・市道、また拠点間を結ぶバスなどの地域公共交通を位置付けます。



### 集落間連携軸（道路）

集落拠点間を結ぶ県道・市道、またバスなどの地域公共交通を位置付けます。



### 構想路線

都市間・拠点間のネットワーク強化及び空港へのアクセス強化とともに、今後検討を行う（仮称）中河東光寺線、（仮称）鎌塚橋、（仮称）大善橋及び空港周辺の道路を位置付けます。各路線の位置付けは次のとおりです。

#### ○（仮称）中河東光寺線

都市間・拠点間のネットワーク強化及び空港へのアクセス強化とともに、市東部における南北交通の渋滞緩和、国道1号へのアクセス強化に供する路線。また、静岡市・藤枝市などへの通勤や移動環境を向上する路線

#### ○（仮称）鎌塚橋

国道1号～中心市街地～空港間のアクセスを強化し、市内外の交流を促進する路線

#### ○（仮称）大善橋

初倉地域から藤枝市・焼津市への通勤や移動の環境を向上する路線

#### ○一般県道吉田大東線、空港アクセス道路

空港へのアクセスを向上させ、市内外の交流を促進する路線



### 都市間連携軸（鉄道）

静岡市・浜松市・焼津市・藤枝市・掛川市などの県内の各市と連絡するとともに、中心・六合・金谷の各地域を結ぶ大量輸送ができる鉄道による連携軸として、東海道本線を位置付けます。



### 拠点間連携軸（鉄道）

金谷・川根の各集落を結び大量輸送ができる鉄道による連携軸として、大井川鐵道大井川本線を位置付けます。また、大井川鐵道大井川本線はSL運行や温泉などの観光地を巡る観光路線としても位置付けます。