

## 第2章 都市構造の現況把握

### 1 都市の概況

本市は、静岡県東部の伊豆半島の東側に位置し、北は熱海市と伊豆の国市、西は伊豆市、南は東伊豆町に隣接し、東は相模灘に面しています。

市域は、東西 10.5km、南北 20.5km と南北に長く、面積は 124.02km<sup>2</sup> を有しています。高低差が大きい地形で、西部は天城山系に連なる急峻な山地、南部はなだらかな高原となっており、平地は沿岸部に集中しています。

気候は、四季を通じてしのぎやすい、海洋性の温暖な気候です。

市域の約 45% が「富士箱根伊豆国立公園」に指定される風光明媚な地域で、古くから城ヶ崎海岸や大室山、一碧湖などの景勝地で知られ、温泉保養地として親しまれてきました。昭和 35 年（1960 年）頃から南部の高原に別荘分譲地やゴルフ場、レクリエーション施設などの開発が進み、現在では日本有数のリゾート地となっています。

#### ■伊東市の位置

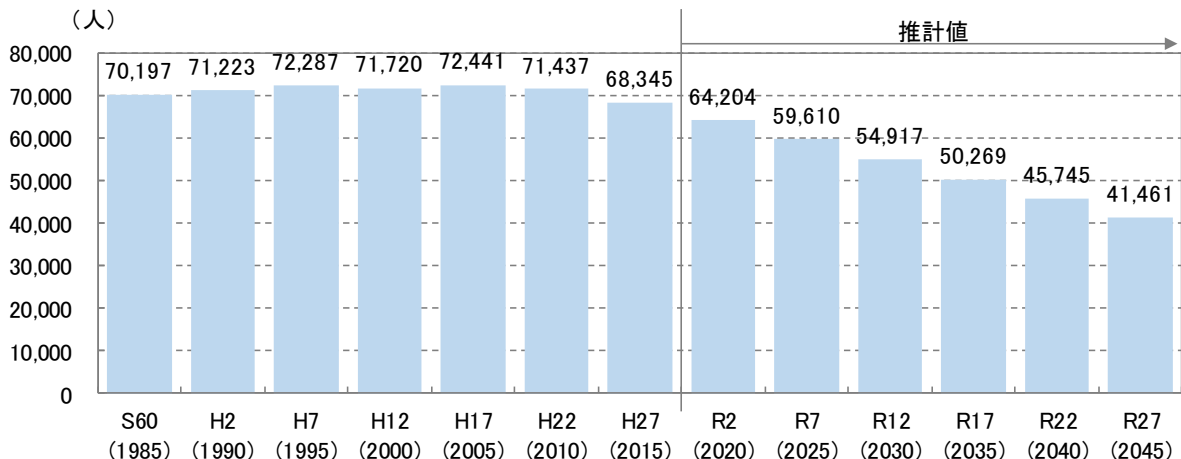


### 2 人口・世帯数等

## (1) 人口

本市の人口は、平成12年（2000年）に一度減少しましたが、増加傾向が続き、平成17年（2005年）の72,441人がピークとなっています。以降、減少に転じ、平成27年（2015年）で68,345人となっています。今後も人口の減少は続き、令和27年（2045年）には41,461人と、平成27年（2015年）の約60%にまで減少すると推計されています。

### ■人口の推移



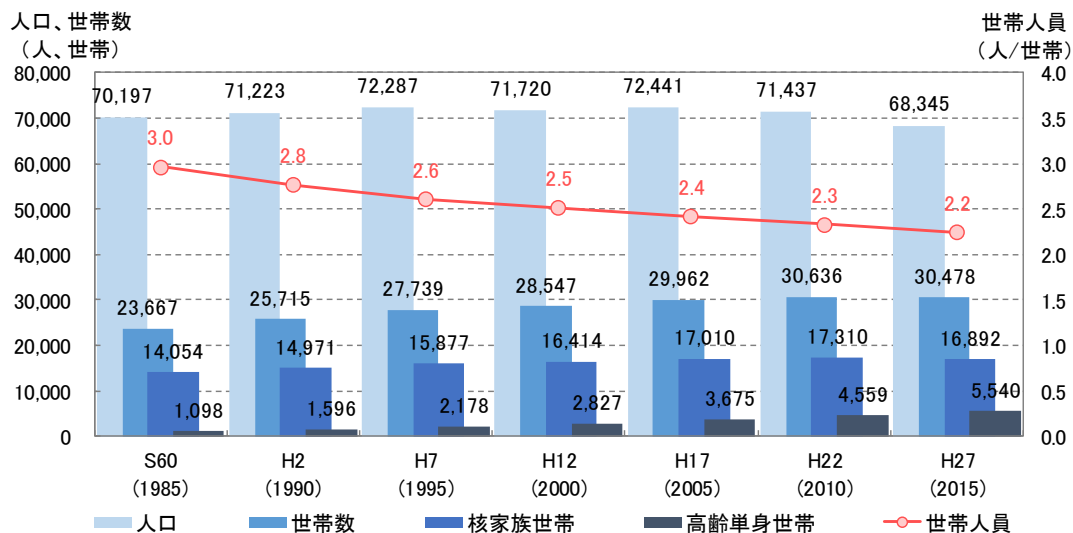
資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30（2018）年推計）」

## (2) 世帯数

本市の世帯数は増加が続いていましたが、平成22年（2010年）の30,636世帯をピークに減少に転じ、平成27年（2015年）時点で30,478世帯となっています。

一方、世帯人員は、核家族世帯や高齢単身世帯の増加などにより減少が続いており、平成27年（2015年）時点で2.2人/世帯となっています。

### ■世帯数、世帯人員の推移



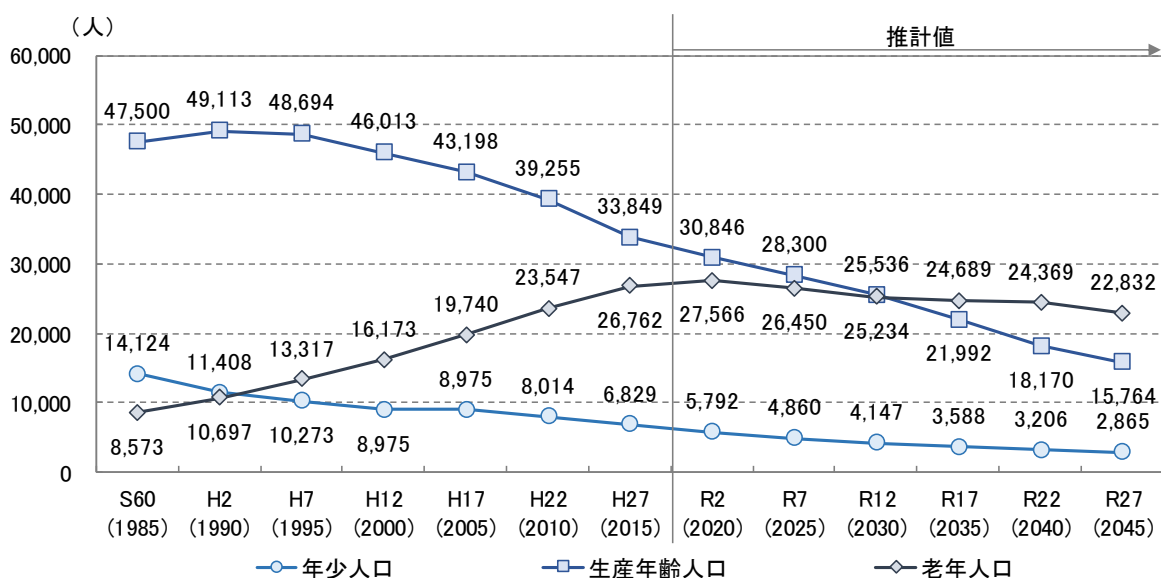
資料：国勢調査

### (3) 年齢別人口

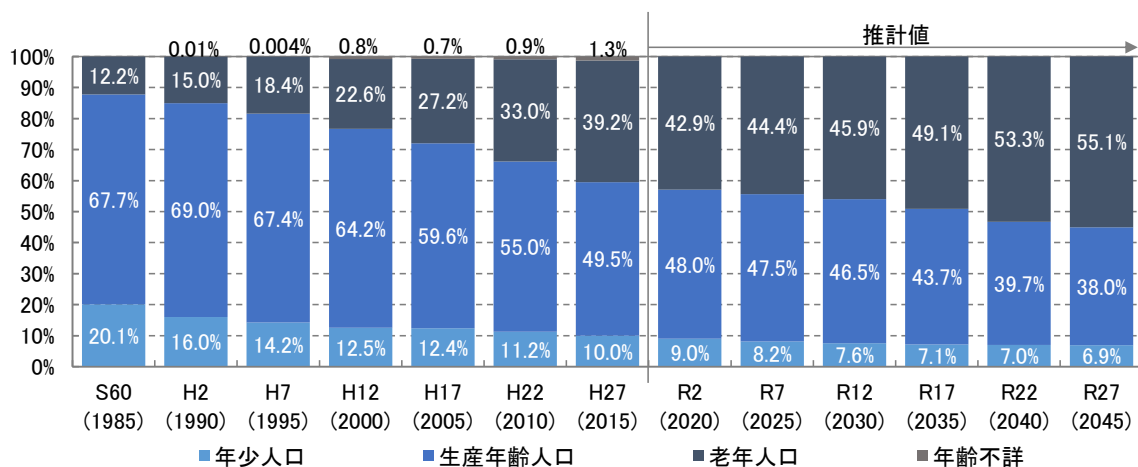
年齢3区分別人口の推移をみると、年少人口は減少が続いており、平成27年(2015年)時点で6,829人(総人口に占める割合10.0%)となっています。生産年齢人口も平成2年(1990年)以降減少が続いており、平成27年(2015年)時点で33,849人(49.5%)となっています。年少人口と生産年齢人口は今後も減少が続き、令和27年(2045年)時点では、年少人口は2,865人(6.9%)、生産年齢人口は15,764人(38.0%)になると推計されています。

一方、老年人口は増加が続いており、平成7年(1995年)には年少人口を上回るなど少子高齢化が進行しています。平成27年(2015年)時点の老年人口は26,762人(39.2%)となっています。今後は、令和2年(2020年)をピークに減少に転じるものの、令和27年(2045年)時点で22,832人(55.1%)となるなど、総人口の半数以上を老年人口が占めると推計されています。

■年齢3区分別人口の推移



■年齢3区分別人口構成比の推移



資料：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（2018）年推計）」

※年少人口：15歳未満の人口、生産年齢人口：15歳以上65歳未満の人口、老年人口：65歳以上の人口

## (4) 人口分布

### ①人口 ～伊東地域等の人口の低密度化が進行～

平成 27 年（2015 年）の人口分布をみると、宇佐美地域や伊東地域の用途地域内に人口が集積しています。このうち、宇佐美地域は 60 人/ha 以上の区域が連担し、コンパクトで高密度な市街地を形成しています。一方、伊東地域では 40 人/ha 未満の区域も点在するなど、やや低密度な市街地となっています。また、吉田地区は用途地域が指定されているものの、20～30 人/ha 未満の区域が広がっています。用途地域外についてみると、玖須美地区や川奈地区、岡地区、荻地区は、40～60 人/ha 未満と用途地域内と同程度の人口密度となっており、南部の十足地区、富戸地区、池地区、八幡野地区、赤沢地区は、20 人/ha 未満の区域が広がっています。また、宇佐美地域西部の山間部にも人口が分布していますが、人口密度は 20～30 人/ha 未満となっています。

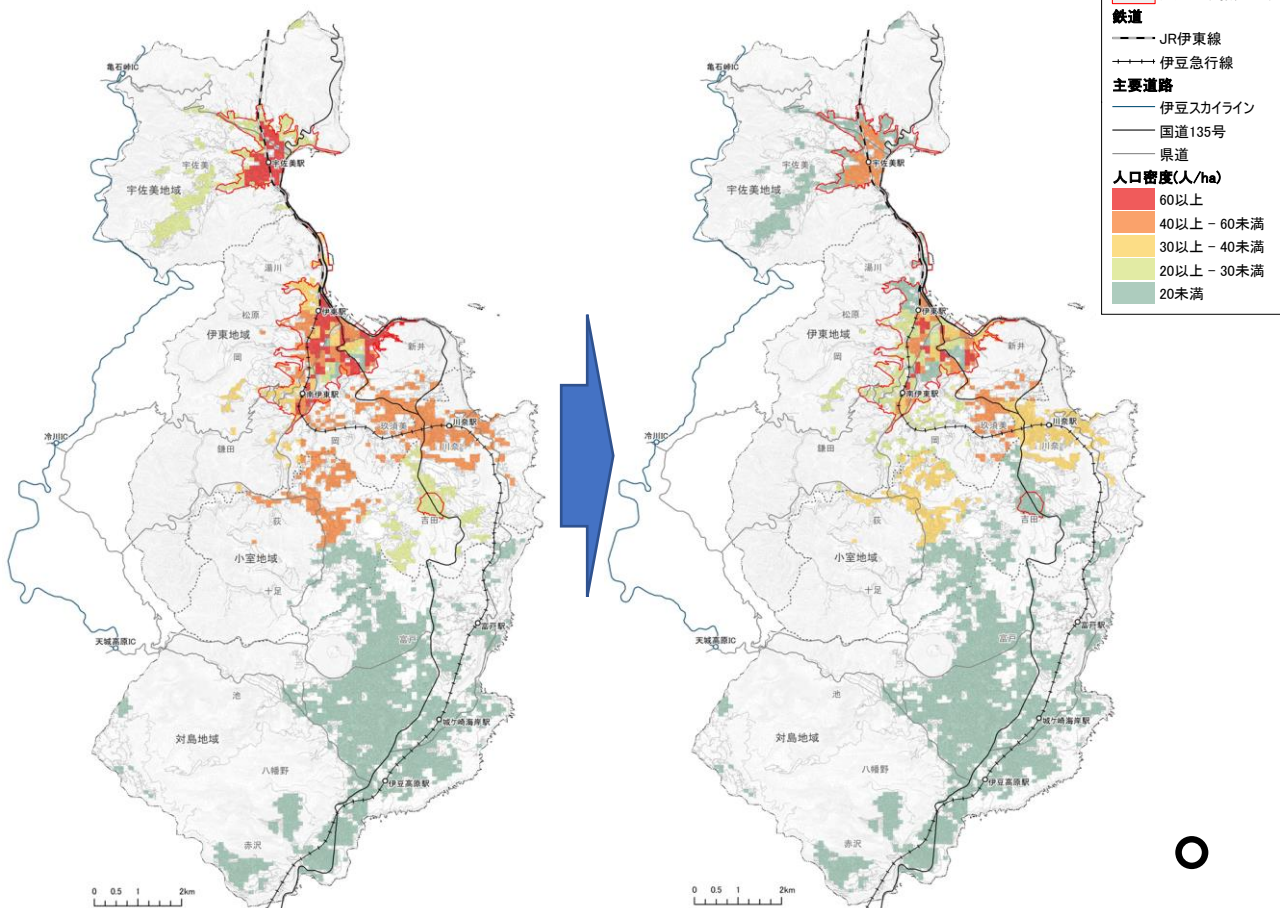
令和 22 年（2040 年）の人口分布をみると、市全域で低密度化が進行すると推計されています。宇佐美地域の市街地では 40～60 人/ha 未満の人口密度を維持しますが、伊東地域の市街地では、60 人/ha 以上の地区も残るものの、大部分が 40 人/ha 未満になると推計されています。用途地域外のうち、玖須美地区は、平成 27 年（2015 年）と同程度の人口密度を維持すると推計されています。

平成 27 年（2015 年）から令和 22 年（2040 年）にかけての人口増減（次頁）をみると、伊東地域の用途地域内における人口減少が顕著で、市街地の空洞化や低密度化が進行すると予想されます。また、南部の八幡野地区や赤沢地区では、人口密度の変化は小さいものの、人口が大幅に減少し、過疎化が進行すると予想されます。

### ■人口分布（平成27年（2015年）と令和22年（2040年））

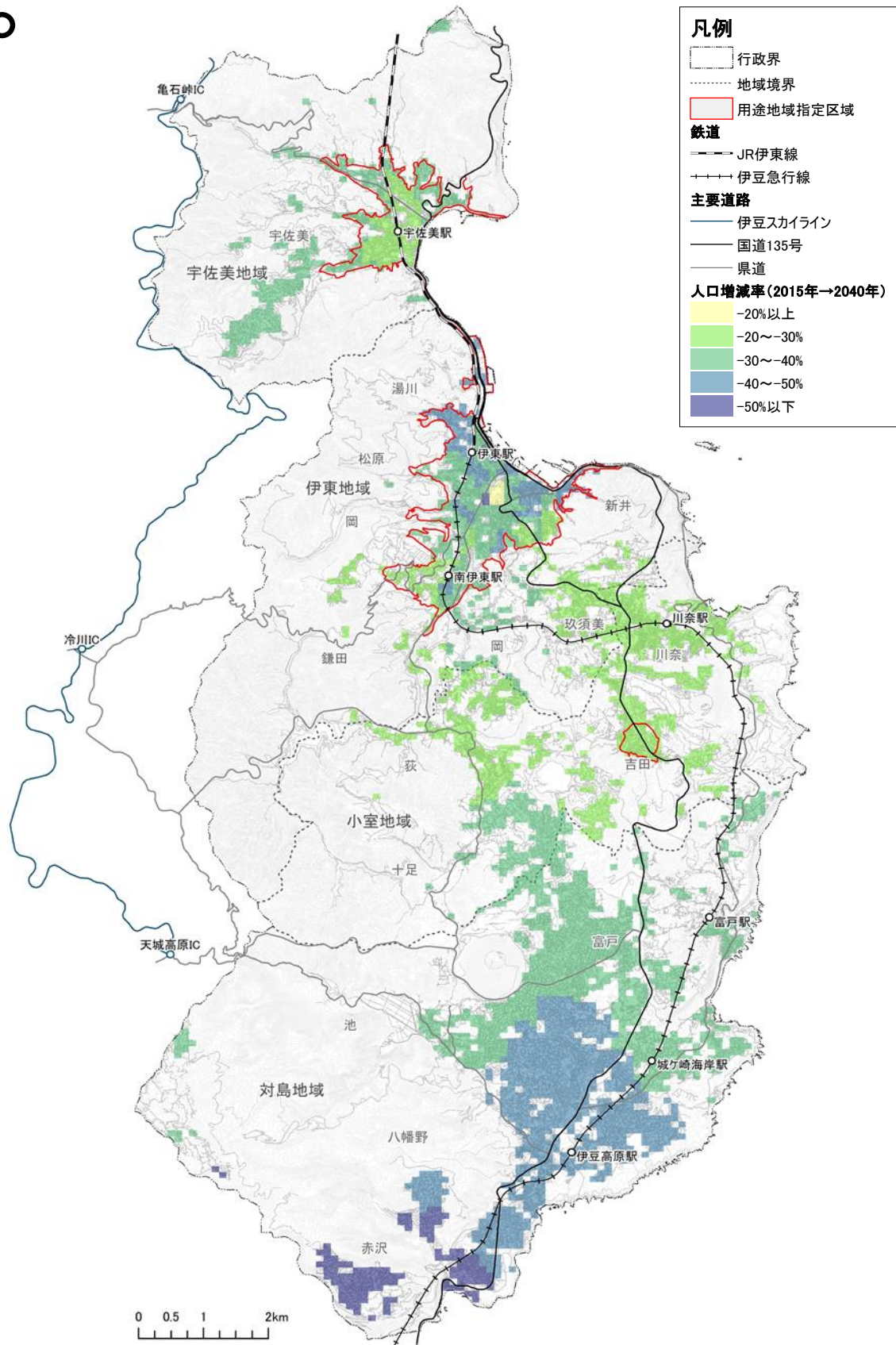
平成 27 年（2015 年）

令和 22 年（2040 年）



資料：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（2018）年推計）」を基に作成

■人口増減率（平成27年（2015年）→令和22年（2040年））



資料：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（2018）年推計）」を基に作成

## ②高齢化率

～ 市全域で高齢化が進行（伊東地域や郊外で60%以上が顕著）～

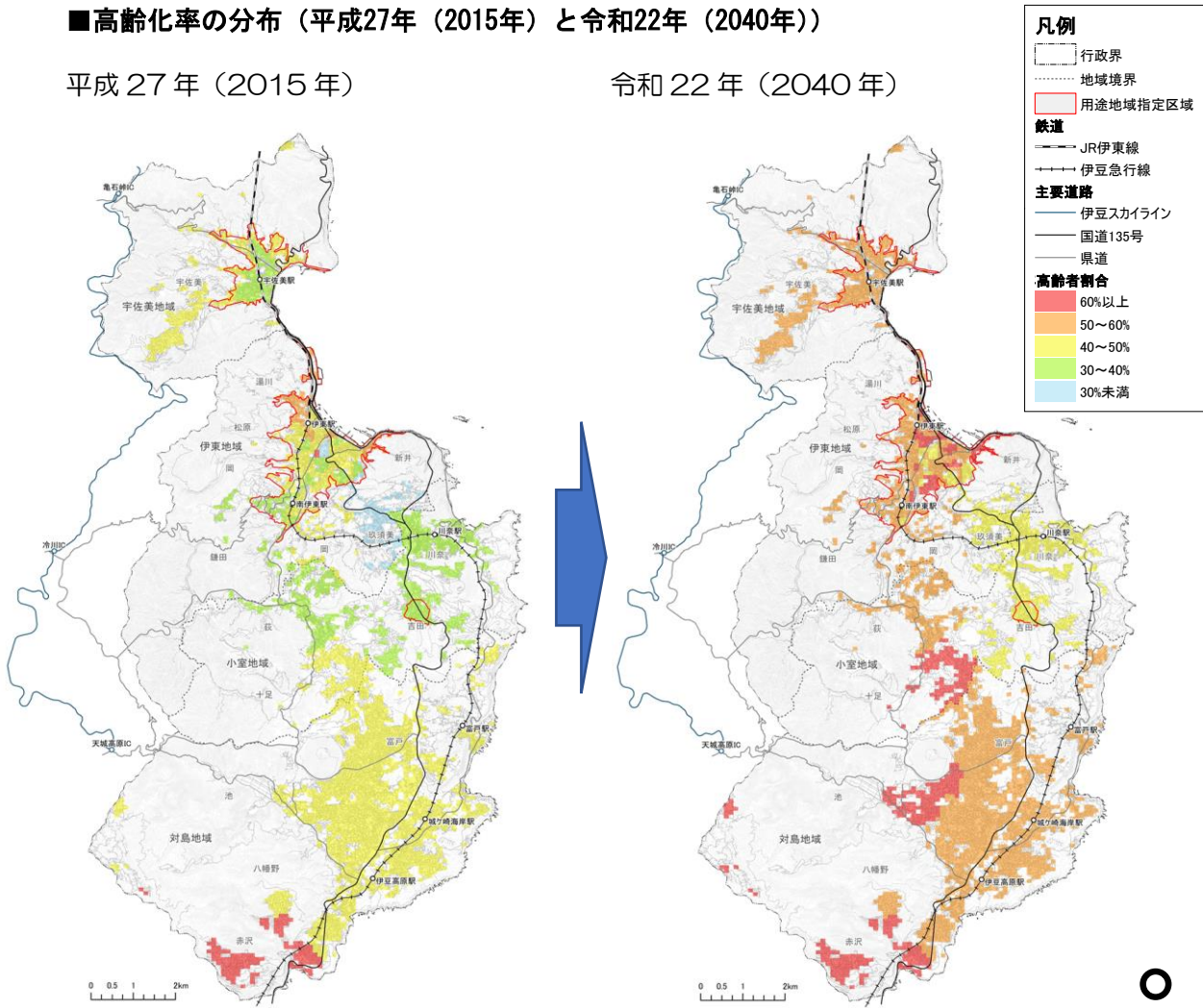
平成27年（2015年）の高齢化率の分布をみると、伊東駅周辺や新井地区、八幡野地区の一部、赤沢地区の高齢化率が高くなっています。その他の地区は30～50%の区域が多く、伊東地域の一部や玖須美地区は30%未満となっています。

令和22年（2040年）の高齢化率の分布をみると、市全域で高齢化が進行し、ほぼ全ての地区が40%以上になると推計されています。特に、伊東地域の用途地域内や南部の高齢化率が高く、60%以上の区域が大幅に増加します。一方、玖須美地区や川奈地区、吉田地区は40～50%となっています。

### ■高齢化率の分布（平成27年（2015年）と令和22年（2040年））

平成27年（2015年）

令和22年（2040年）



資料：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（2018）年推計）」を基に作成

## (5) 人口動態

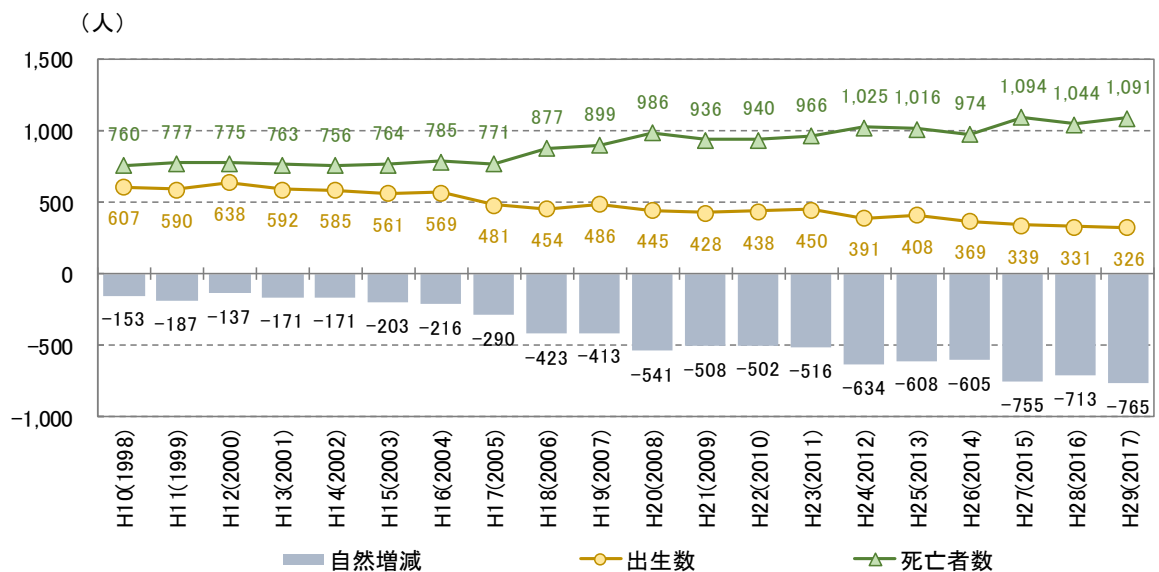
### ～ 継続的な自然減と若者層の転出超過 ～

本市の自然増減をみると、自然減の状態が続いており、出生数の減少と死亡者数の増加により、自然減の傾向が強まっています。

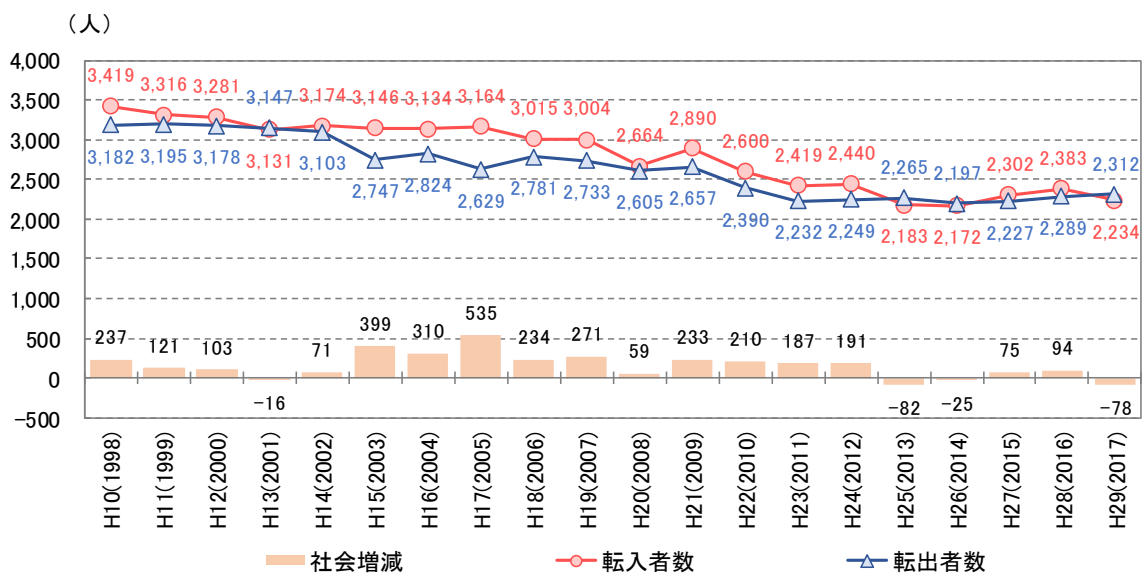
一方、社会増減をみると、社会増の年が多い状況にありますが、転入・転出ともに減少傾向にあり、近年は社会減の年が多くなっています。

平成22年(2010年)から平成27年(2015年)にかけての年齢別の転入・転出状況(次頁)をみると、男女ともに15～24歳において、転入者に比べて転出者が非常に多く、高校や大学などの卒業を機に他地域に転出していると想定されます。一方、60歳以上では、転出者に比べて転入者が非常に多く、定年退職を機に本市に移り住んでいると想定されます。

#### ■自然増減の推移

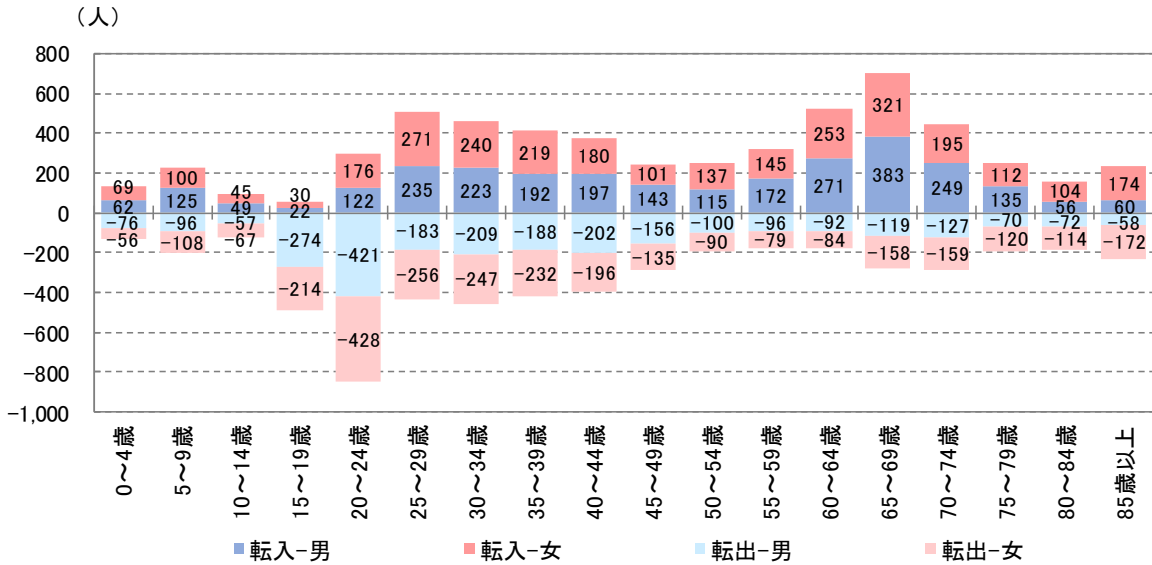


#### ■社会増減の推移



資料：平成29年度都市計画基礎調査(静岡県)、伊東市統計書

## ■年齢別転入転出状況（平成22年（2010年）～平成27年（2015年））



資料：平成27年国勢調査

## 3 交通

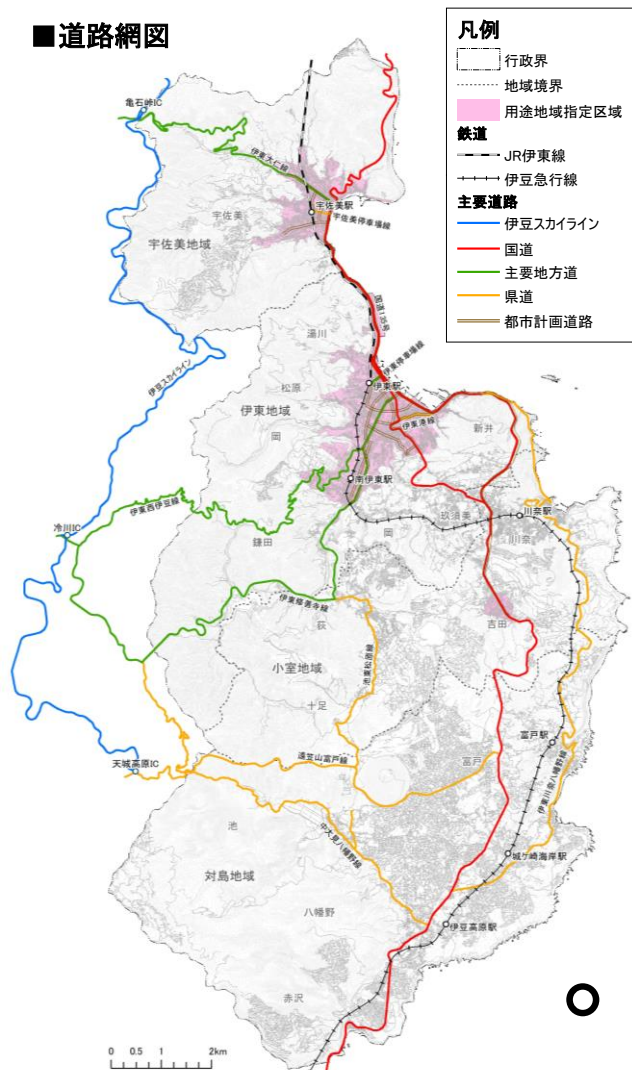
### (1) 道路

本市の道路網をみると、下田市から伊豆半島の東側を通り神奈川県小田原市へつながる国道135号が南北方向に通っており、本市の主軸となっています。また、本市の西側には伊豆スカイラインが通っており、南北方向の広域交通を分担しています。

そのほか、国道135号を起点に、伊豆半島内陸部（伊豆の国市、伊豆市）に向かって、主要地方道伊東大仁線、伊東修善寺線や一般県道遠笠山富戸線等が通っており、南部の沿岸部には一般県道伊東川奈八幡野線が通っています。

都市計画道路は、宇佐美地域や伊東地域の市街地において、国県道を補完するように、概ね格子状に計画・整備されています。

### ■道路網図





## (2) 公共交通

### ～ 鉄道と路線バスにより市内を網羅 ～

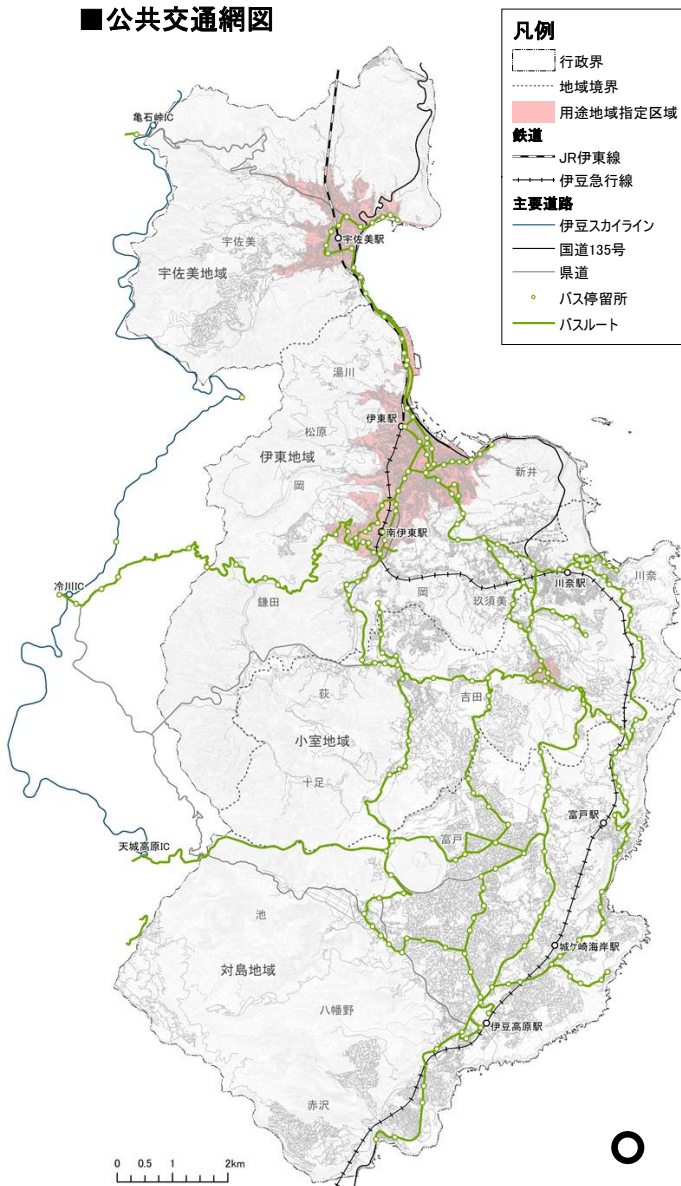
#### ① 公共交通網

本市の鉄道は、熱海駅と伊東駅を結ぶJR伊東線と伊東駅と伊豆急下田駅を結ぶ伊豆急行線があります。JR伊東線と伊豆急行線は相互直通運転しており、特急列車については東京駅から伊豆急下田駅までつながっています。

バスについては、東海バスが概ね市内全域で運行しており、一部の路線は伊豆市方面にも運行しています。南部の赤沢地区では、昼間の時間帯に限りデマンドタクシー「赤沢デマンド号」が運行されています。

海上交通については、伊東港を經由して熱海と大島を結ぶ季節航路があります。なお、富士急マリリゾートが運行する「伊東ー初島」航路は、平成31年(2019年)3月末に運行を終了しています。

#### ■ 公共交通網図



#### ■ 赤沢デマンド号運行経路図



資料：伊東市 WEB サイト（令和2年10月1日資料）

#### ■ 航路図



資料：東海汽船 WEB サイト（令和3年3月現在）

資料：伊東市地域公共交通計画（平成31年3月）データ

## ②サービス水準

鉄道の運行本数をみると、熱海方面・下田方面ともに、伊東駅と伊豆高原駅のみに停車する特急が1日に6本(平日)・7本(休日)、全ての駅に停車する普通が1日に約30本運行しています。

バスの運行本数をみると、伊東駅と吉田地区・荻地区を結ぶ路線や、大室山にアクセスする区間の運行本数が、1時間に2~3往復以上と多くなっています。また、川奈地区の沿岸部へアクセスする路線や、伊豆高原の別荘地域を通過する路線は、1時間に1~2往復程度の運行本数となっています。その他の地域は、運行本数が1時間に1往復未満の路線となっています。

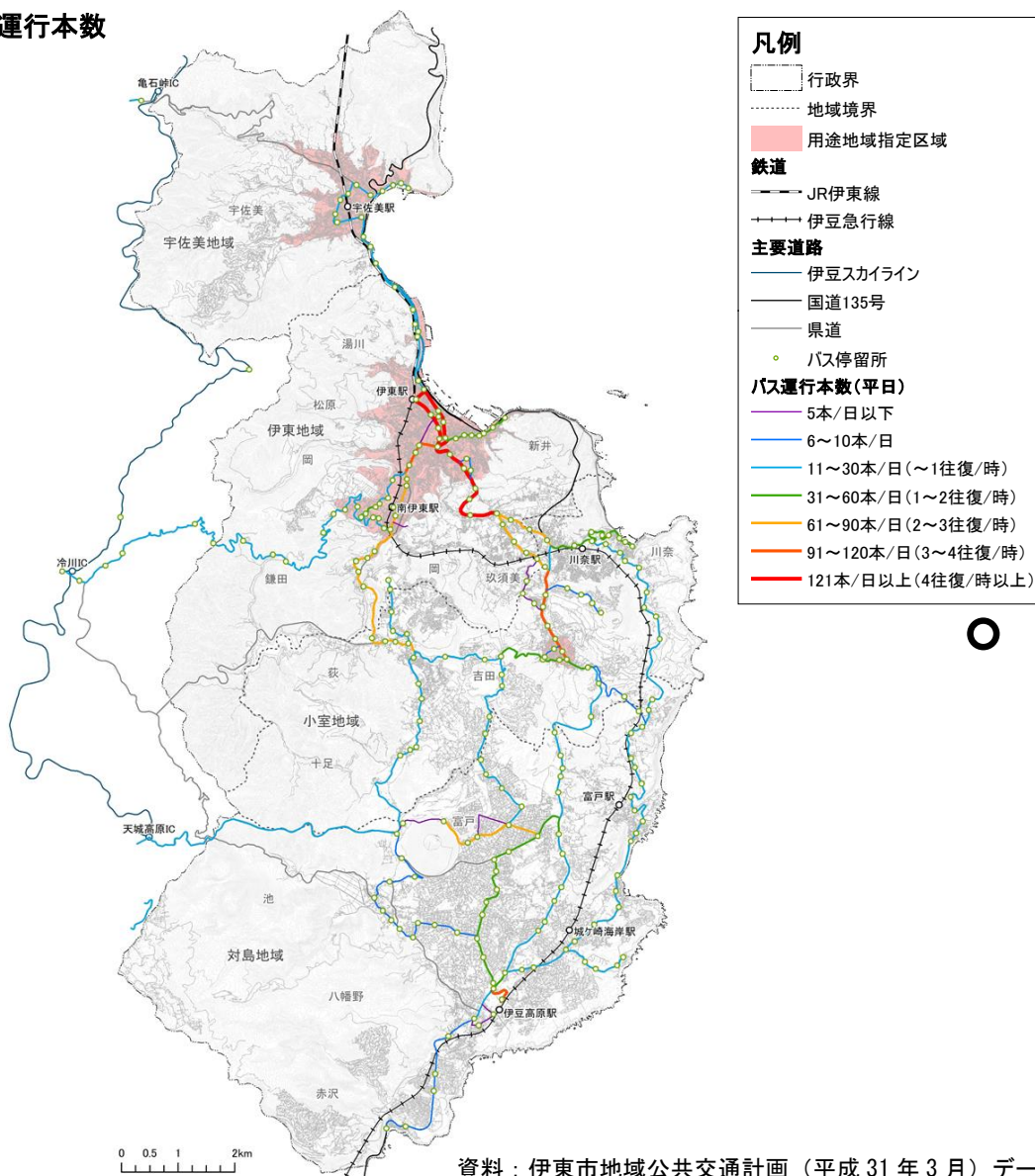
### ■鉄道運行本数

	熱海方面				下田方面			
	平日		休日		平日		休日	
	特急	普通	特急	普通	特急	普通	特急	普通
宇佐美駅	-	33	-	33	-	33	-	33
伊東駅	6	33	7	33	6	27	7	27
南伊東駅	-	27	-	27	-	27	-	27
川奈駅	-	27	-	27	-	27	-	27
富戸駅	-	27	-	27	-	27	-	27
城ヶ崎海岸駅	-	27	-	27	-	27	-	27
伊豆高原駅	6	27	7	27	6	25	7	25

※特急はサフィール踊り子・踊り子、ただし夏期等に運行される臨時列車は除く

資料：伊豆急行、JR東日本 時刻表（令和3年3月ダイヤ改正）

### ■バスの運行本数



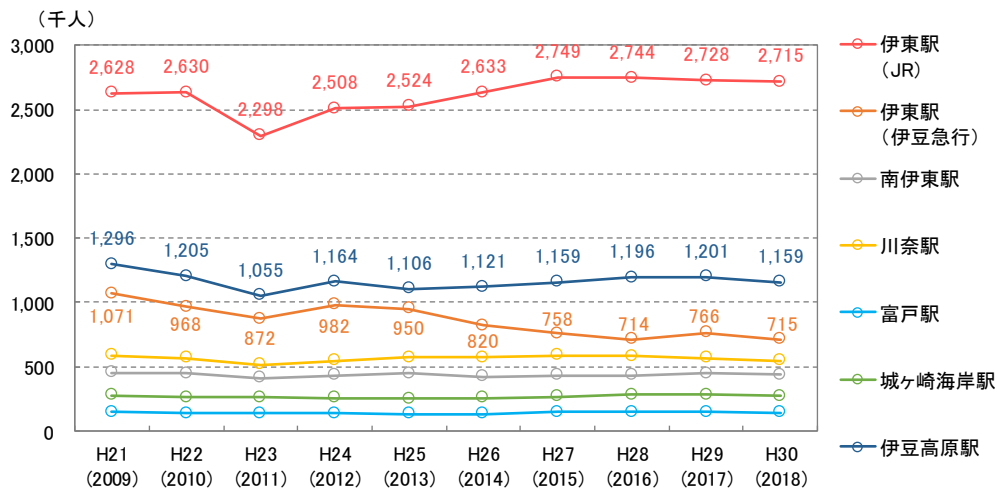
資料：伊東市地域公共交通計画（平成31年3月）データ

### ③利用状況

平成 30 年度（2018 年度）時点の鉄道の利用者数をみると、伊東駅（JR・伊豆急行の合計）の乗降客数が 3,430 千人で突出しています。伊東駅以外では、伊豆高原駅（1,159 千人）、川奈駅（545 千人）の乗降客数が多く、その他の駅は年間 500 千人未満となっています。

乗降客数の推移をみると、伊東駅（JR）は平成 23 年度（2011 年度）以降増加傾向にありますが、伊東駅全体では減少傾向にあります。その他の駅については、増減を繰り返していますが、長期的には緩やかな減少傾向にあります。

#### ■駅別乗降客数の推移

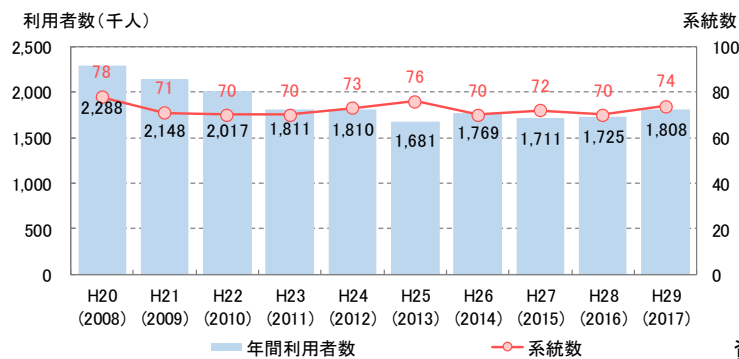


資料：伊豆急行提供資料

路線バス（東海バス）の利用者数は、平成 25 年度（2013 年度）までは減少が続いていましたが、その後は緩やかな増加傾向にあり、平成 29 年度（2017 年度）の利用者数は 1,808 千人となっています。

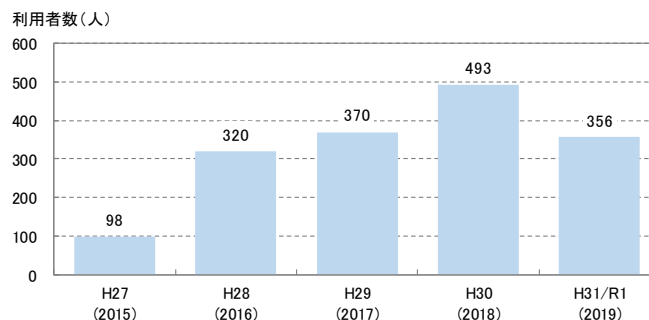
また、赤沢デマンド号の利用者数は増加傾向にあり、平成 30 年度（2018 年度）の利用者数は 493 人となっています。

#### ■東海バスの利用者数の推移



資料：東海自動車提供資料

#### ■赤沢デマンド号の利用者数の推移



※H27は10月以降、H31/R1は10月までの利用者数

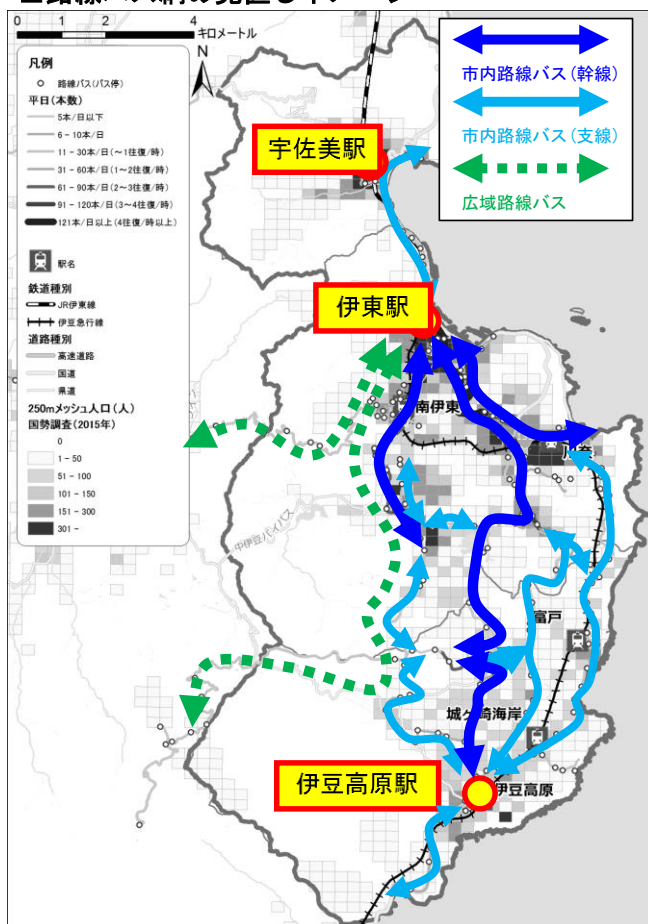
資料：伊東市都市計画課調べ

#### ④公共交通の将来施策

伊東市地域公共交通計画では、下表に示す公共交通の利便性向上や利用促進のための施策が位置付けられています。

そのうち、バスについては、路線バス網の維持、見直しが位置付けられており、幹線・支線の考え方に基づき、伊東市民病院へのアクセス向上や各地域における巡回バスの導入などを検討することとしています。また、公共交通空白地域や別荘地においては、既存バスによる対応や新たな地域交通(デマンド型交通、有償運送)などによる移動手段の確保を検討することとしています。

#### ■路線バス網の見直しイメージ



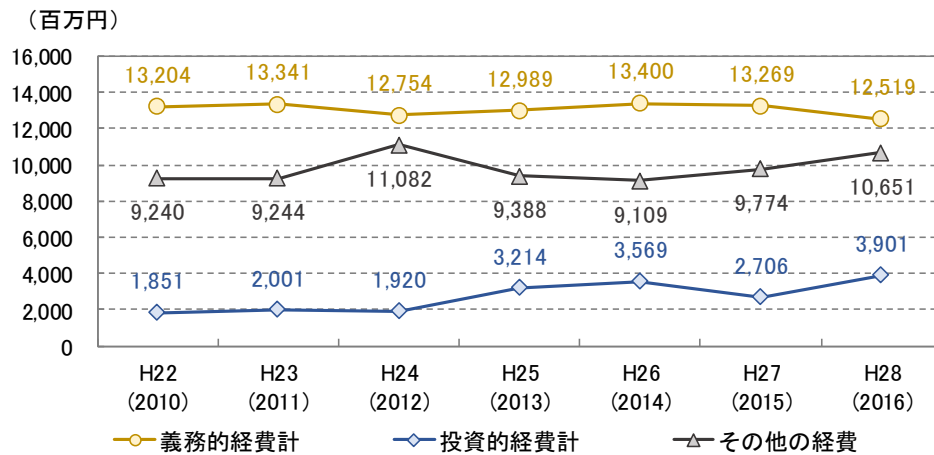
#### ■公共交通施策

取組名	取組内容
1-1 乗り場案内、乗継案内などの表示改善	・駅前広場における乗り場案内、乗継案内などの表示改善
1-2 鉄道と路線バス、路線バス同士の接続の向上	・駅前広場での鉄道と路線バスの接続の向上 ・路線バス同士の接続の向上
2-1 市内路線バスの維持、見直し	・市自主運行バスなど収支上課題のある路線の維持・改善検討 ・市内全体の路線バス網の維持、見直し
2-2 広域路線バスの維持、見直し	・広域路線バスの維持、見直し
3-1 総合時刻表、公共交通マップ、モビリティ・マネジメントなどの実施	・総合時刻表、公共交通マップの作成 ・モビリティ・マネジメントの実施
3-2 乗り方教室などのイベントの実施	・バスの乗り方教室の開催継続、市民への周知
3-3 利用促進ツールの使い方の周知	・利用促進ツールの使い方の周知
3-4 タクシーの利用環境の向上	・タクシー予約アプリの導入検討 ・自動運転に関する取組の研究
4-1 交通空白地域の解消に向けた取組	・交通空白地域での地域交通の取組 (新たな交通手段の導入、既存路線の活用などの検討、実施)
4-2 別荘地などが主体となり運行する生活交通への補助	・別荘地での移動手段の持続性に向けた補助 ・別荘地での新たな移動手段の導入検討、実施
4-3 協働による移動手段の維持に向けた体制の構築	・公共交通の現状に関する意見交換会の開催
4-4 バス、タクシーの乗務員確保の取組	・市の広報誌を活用した乗務員確保、説明会の共同開催
4-5 タクシー車両の購入補助	・タクシー車両(UD)購入時の行政補助の検討・実施
5-1 観光周遊の促進に向けた取組	・周遊プランの造成・イベントなどの実施
5-2 観光に役立つ情報の提供	・交通情報や観光施設など観光に関する案内の一元化

資料：伊東市地域公共交通計画(平成31年3月)

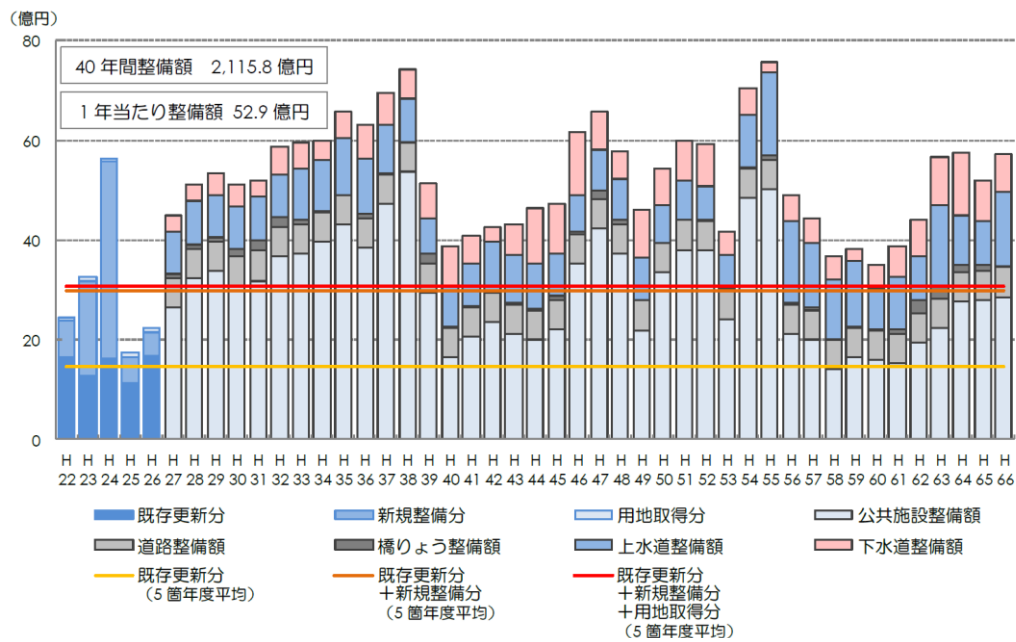


## ■歳出（性質別）の推移



資料：財政状況資料集

## ■将来の更新費用の推計（公共施設及びインフラ資産）



資料：伊東市公共施設等総合管理計画（平成28年3月、令和元年11月一部改訂）

## 5 災害

### (1) 災害特性・履歴

～市街地における津波・洪水、市街地外延部等の土砂災害の災害危険性が高い～

#### ①地震・津波災害

本市は、過去いくたびか地震・津波の災害にみまわれており、大正12年(1923年)の関東大震災では、多くの死傷者や家屋の倒壊・流出などの被害が発生しました。また、相模トラフ沿いの地震が発生した場合には、大きな被害が想定されています。このほか、南海トラフ地震について、近い将来発生すると予測され、多くの被害が発生すると想定されています。

#### ②風水害

本市では、奥野ダムの完成や市内主要河川の治水工事等が進み、水害により大きな被害を受ける危険性は次第に低くなってきていますが、梅雨時に前線活動がしばしば活発になり、大雨や局地的な豪雨にみまわれることがあり、過去には伊東大川(岡橋付近)や宇佐美仲川沿いで倒木等の影響による浸水被害が発生しています。また、相模灘に面した長い海岸線を有しているため、沿岸の低地部では台風・低気圧等による高潮・高波の影響を受けやすい状況にあります。

#### ③土砂災害

本市は、沿岸部の市街地を除くと、大部分が山地や高原となっていることから、土砂災害の危険性が高い地域です。近年では、宇佐美地域や池、赤沢地区などの山地で、土砂災害(がけ崩れ・土石流)が発生しています。

#### ④火山災害

本市に大きな被害をもたらす火山としては、平成元年(1989年)7月に伊東海岸沖合3.5kmで海底火山噴火が起き、平成2年(1990年)6月に気象庁の常時観測火山に指定された「伊豆東部火山群」があります。市内に火山や火口が多くみられ、また、近隣には伊豆大島をはじめとする伊豆諸島、箱根、富士山があり、活発な火山活動地域の中にあることから、警戒・対策が必要とされています。

### (2) 災害リスク

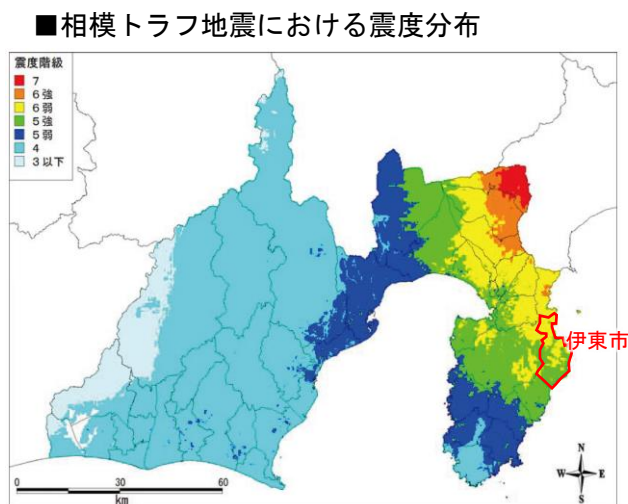
本市への影響が大きい相模トラフで発生する地震による震度分布図をみると、本市の北部で震度6弱の揺れを観測すると想定されています。

津波浸水想定区域図をみると、宇佐美地域と伊東地域の市街地の広い範囲が浸水想定区域となっており、その大部分で5m以上の浸水が想定されています。また、海岸沿いの大部分が津波浸水想定区域となっています。

伊東大川の洪水浸水想定区域図をみると、南伊東駅周辺から伊東大川の河口にかけて、低地部の広い範囲が浸水すると想定されています。

土砂災害の危険箇所をみると、用途地域の外縁部や南部の山間部を中心に、土砂災害の危険性が高い箇所が数多く存在しています。

本市の災害リスクについてまとめると、宇佐美地域と伊東地域の市街地では津波による被害を

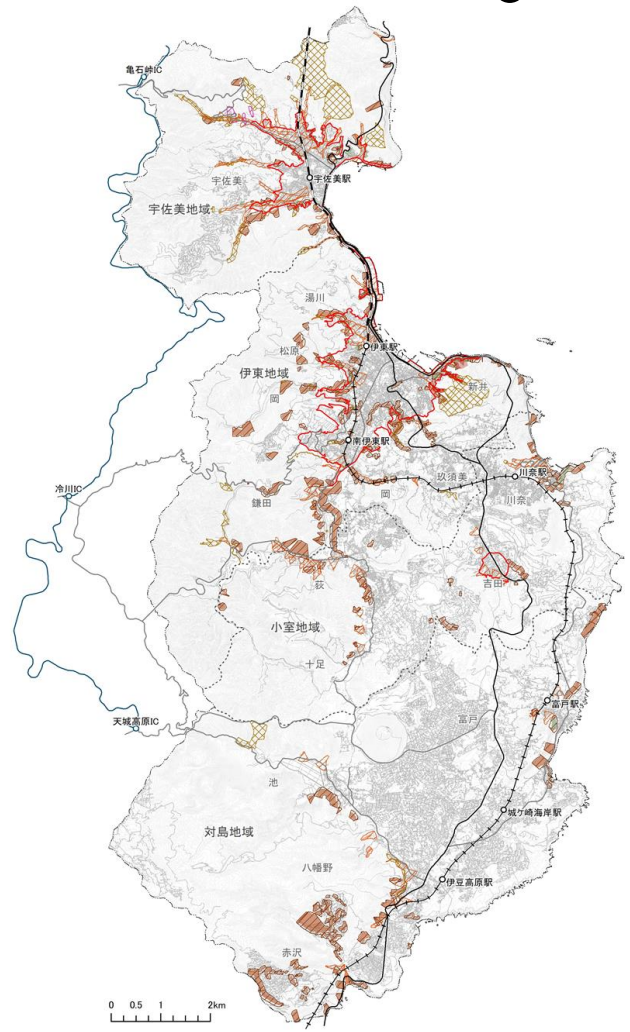
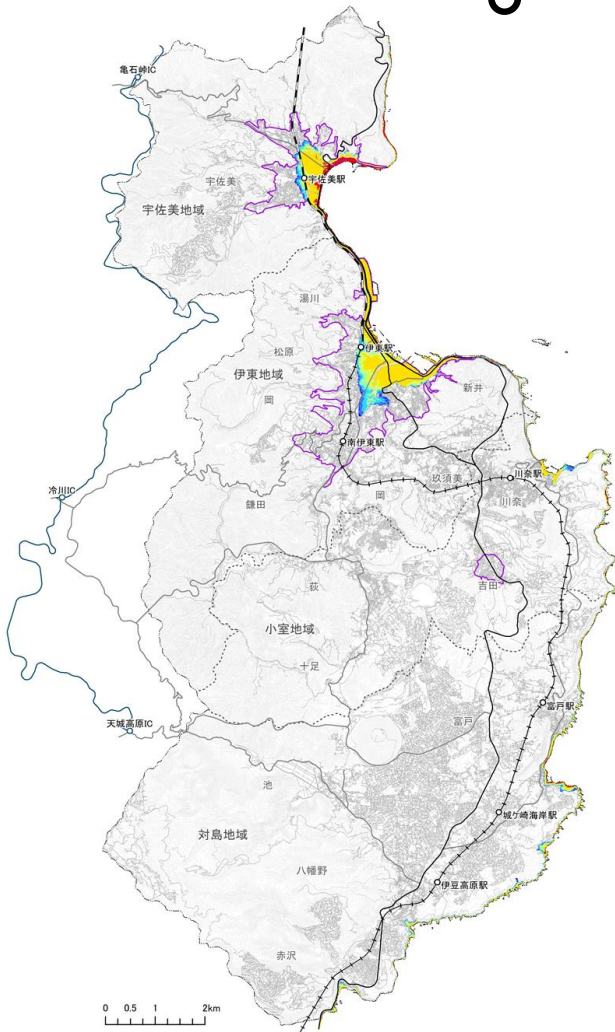


資料：静岡県第4次地震被害想定(平成27年1月)

受ける危険性が高く、それ以外の地域では土砂災害の危険性が高い状況にあります。いずれの被害も比較的受けにくい地域としては、大室山周辺などの南部の高原地域のみとなっています。

■津波浸水想定区域図

■法規制指定状況（防災関連）



**凡例**

- 行政界
- 地域境界
- 用途地域指定区域
- 鉄道**
- JR伊東線
- 伊豆急行線
- 主要道路**
- 伊豆スカイライン
- 国道135号
- 県道
- 津波想定浸水深(m)**
- 0.01m以上0.3m未満
- 0.3m以上1.0m未満
- 1.0m以上2.0m未満
- 2.0m以上3.0m未満
- 3.0m以上5.0m未満
- 5.0m以上10.0m未満
- 10.0m以上20.0m未満

**凡例**

- 行政界
- 地域境界
- 用途地域指定区域
- 鉄道**
- JR伊東線
- 伊豆急行線
- 主要道路**
- 伊豆スカイライン
- 国道135号
- 県道
- 砂防指定地
- 急傾斜地崩壊危険区域
- 地滑り防止区域
- 土砂災害(特別)警戒区域**
- 土石流特別警戒区域
- 急傾斜地崩壊特別警戒区域
- 土石流警戒区域
- 急傾斜地崩壊警戒区域
- 地すべり警戒区域

資料：第4次地震被害想定追加資料（平成27年1月）：L2重合せ図

資料：平成29年度都市計画基礎調査（静岡県）



## 6 都市構造の評価

### (1) 都市構造評価の目的

都市構造の評価は、都市全体の人口分布や高齢化の推移等と、生活利便施設等の都市機能や公共交通網、災害危険性が高い区域を重ね合わせることで、都市の構造を“見える化”して、現状の都市構造のコンパクトさや生活利便性、都市生活の快適性等を評価するものです。

評価に当たっては、「都市構造の評価に関するハンドブック（平成 26 年（2014 年）8 月 国土交通省）を参考に、本市の実情・特性を踏まえた以下の項目により、都市構造の客観的・定量的な評価を実施し、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」による集約型都市構造を構築する上での課題を明確にします。

#### ■評価項目

項目		整理事項
居住機能の適切な誘導	生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率	徒歩圏(800m)を利用圏とした都市機能(医療 <sup>※1</sup> ・福祉 <sup>※2</sup> ・商業 <sup>※3</sup> )の分布状況と人口カバー率
	基幹的公共交通 <sup>※4</sup> の徒歩圏人口カバー率	公共交通の駅徒歩圏(800m)、バス停徒歩圏(300m)を利用圏とした公共交通機関の分布状況と人口カバー率
	日常生活サービスの徒歩圏人口カバー率	上記2つを重ね、都市機能、公共交通の徒歩圏での充足状況について整理
都市機能の適正な配置	生活サービス施設の利用圏平均人口密度	徒歩圏(800m)を利用圏とした都市機能(医療 <sup>※1</sup> ・福祉 <sup>※2</sup> ・商業 <sup>※3</sup> )の分布状況と平均人口密度
公共交通の利用促進	公共交通沿線地域の人口密度	鉄道駅 800m、バス停 300m 圏の人口密度
都市生活の利便性向上	高齢者徒歩圏に医療機関がない高齢人口の割合	高齢者徒歩圏(500m)に医療機関 <sup>※1</sup> がない高齢人口の割合
	高齢者福祉施設の1km圏域高齢人口カバー率	高齢者福祉施設 <sup>※2</sup> 1km 圏の高齢人口カバー率
	保育所の徒歩圏 0~4 歳人口カバー率	徒歩圏(800m)を利用圏とした保育所の分布状況と0~4 歳人口カバー率
安全性の高い地域への居住誘導	防災上危険性が懸念される地域 <sup>※5</sup> に居住する人口の割合	津波浸水想定区域、伊東大川洪水浸水想定区域、土砂災害警戒区域等の区域内の人口の割合

※1 医療施設：内科（人工透析含む）、外科、小児科

※2 通所系、訪問系（居宅介護支援施設は除く）、小規模多機能施設（入所施設は除く）

※3 食品スーパー（小型商店除く）、専門店（ドラッグストア、衣料品スーパー等）

※4 運行本数が片道30本/日（往復60本/日）以上の鉄道及び路線バス

※5 津波浸水想定区域、伊東大川洪水浸水想定区域、土砂災害（特別）警戒区域、砂防指定地、急傾斜地崩壊危険区域、地すべり防止区域

※各施設の情報、令和2年3月末時点

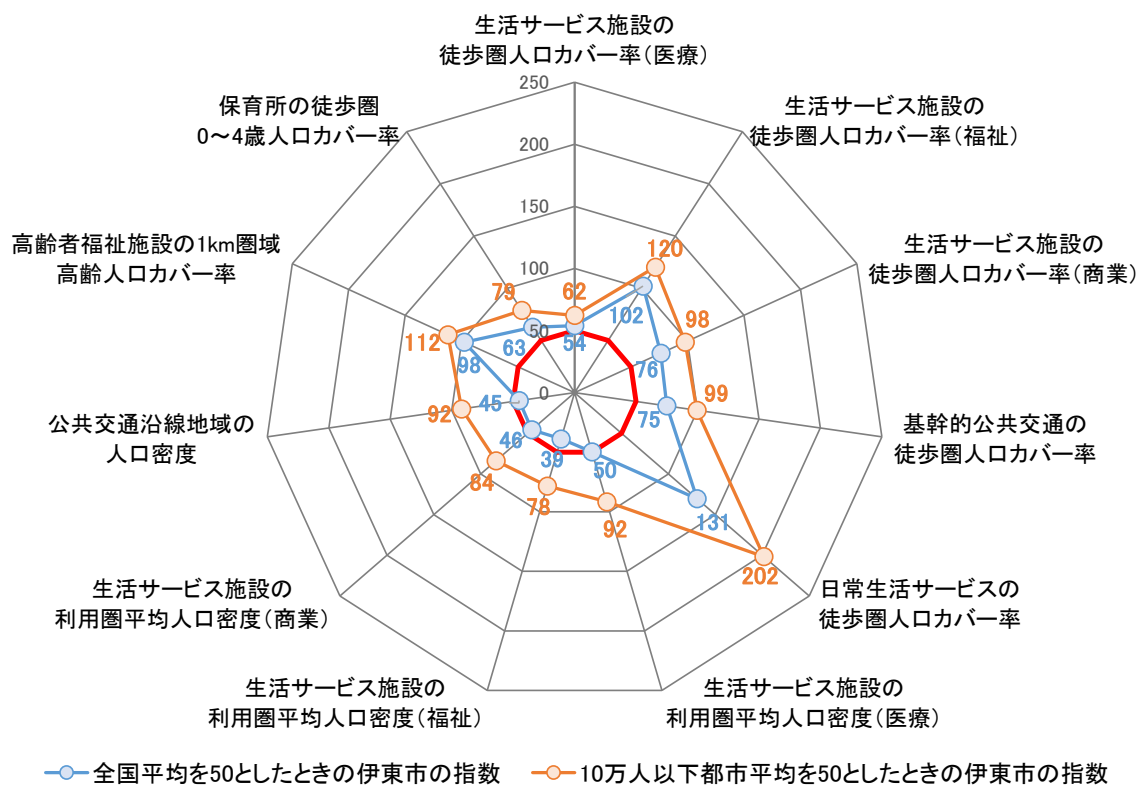
## (2) 都市構造評価のまとめ

全国平均を50とした場合の本市の指数をみると、生活サービス施設の利用圏平均人口密度（医療、福祉、商業）や公共交通沿線地域の人口密度は、全国平均と同程度かやや低いものの、その他の指標は全国平均より高い状況にあります。

また、10万人以下都市平均を50とした場合の本市の指数をみると、いずれの指標も10万人以下都市平均よりも高い状況にあります。

生活サービス施設については、利用圏の人口密度が全国平均よりやや低いものの、人口カバー率は非常に高く、生活サービス施設の量や配置は比較的充実している状況にあります。施設別にみると、医療施設や保育所は、全国平均や10万人以下都市平均よりやや高い程度となっており、商業施設や福祉施設に比べて不足している状況にあります。また、公共交通についても、沿線の人口密度が全国平均よりやや低いものの、基幹的公共交通の徒歩圏人口カバー率は非常に高い状況にあります。

■伊東市と全国平均及び10万人以下都市平均との比較結果（レーダーチャート）



■伊東市と全国平均及び10万人以下都市平均との比較結果

評価項目		単位	全国平均	10万人以下都市平均	伊東市	伊東市の指数※		
						全国	10万人以下都市	
居住機能の適切な誘導	生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率	医療施設	%	62.3	54.1	67.3	54	62
		福祉施設	%	41.0	34.8	83.7	102	120
		商業施設	%	40.5	31.6	61.9	76	98
	基幹的公共交通の徒歩圏人口カバー率		%	35.4	26.7	53.0	75	99
	日常生活サービスの徒歩圏人口カバー率		%	16.4	10.6	42.8	131	202
都市機能の適正な配置	生活サービス施設の利用圏平均人口密度	医療施設	人/ha	15.1	8.2	15.0	50	92
		福祉施設	人/ha	14.8	7.3	11.5	39	78
		商業施設	人/ha	18.7	10.2	17.1	46	84
公共交通の利用促進	公共交通沿線地域の人口密度	人/ha	14.9	7.3	13.5	45	92	
都市生活の利便性向上	高齢者徒歩圏に医療機関がない高齢人口の割合		%	-	-	48.4	-	-
	高齢者福祉施設の1km圏域高齢人口カバー率		%	46.1	40.2	90.1	98	112
	保育所の徒歩圏0~4歳人口カバー率		%	43.6	34.7	54.6	63	79
安全性の高い地域への居住誘導	防災上危険性が懸念される地域に居住する人口の割合		%	-	-	29.4	-	-

※全国平均及び10万人以下都市平均を50とした場合の伊東市の指数

### (3) 居住機能の適切な誘導

#### ①生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率

本市の医療施設の徒歩圏人口カバー率は、67.3%となっています。他都市と比較すると、全国や10万人以下都市の平均より高い状況にあります。カバー圏域をみると、宇佐美地域や伊東地域の市街地は概ね医療施設の徒歩圏に含まれていますが、小室地域や対島地域では圏域外の区域が多い状況にあります。

福祉施設の徒歩圏人口カバー率は、83.7%となっており、他都市に比べて非常に高い水準にあります。カバー圏域（次頁）をみると、市の大部分が福祉施設の徒歩圏に含まれていますが、宇佐美地域の西部や川奈地区の東部、八幡野地区の南部や赤沢地区などは圏域外となっています。

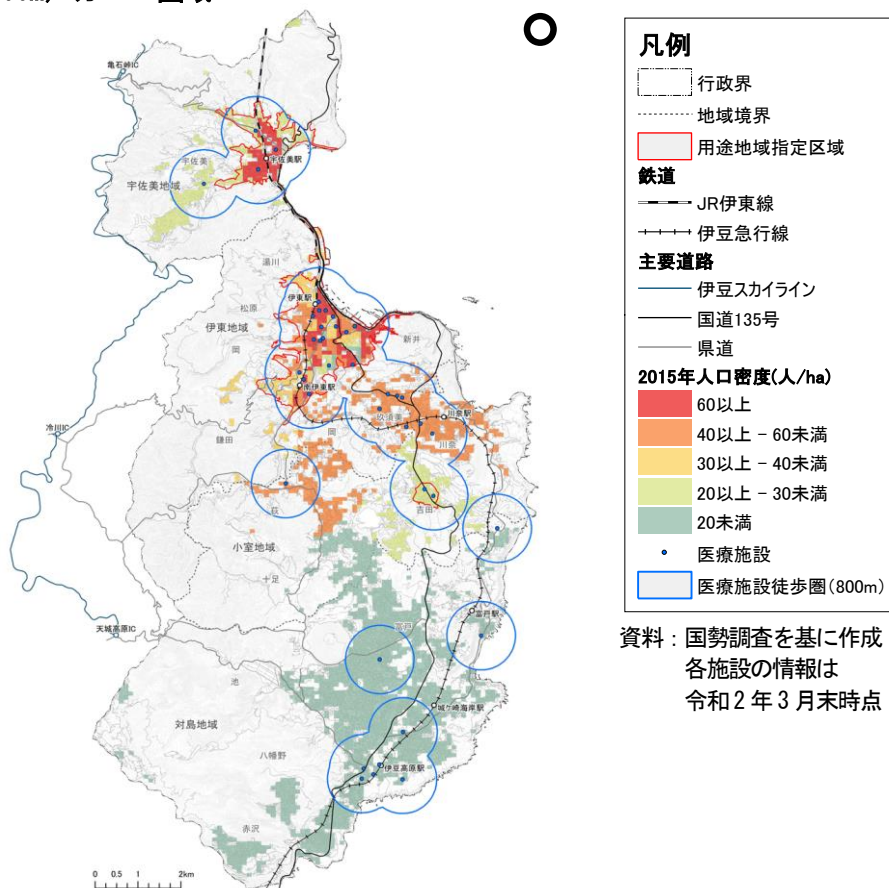
商業施設の徒歩圏人口カバー率は、61.9%となっています。他都市と比較すると、10万人以下都市の平均より高く、10～40万人都市に相当するカバー率となっています。カバー圏域（次頁）をみると、宇佐美地域や伊東地域の市街地は概ね商業施設の徒歩圏に含まれていますが、小室地域や対島地域では圏域外の区域が多い状況にあります。

#### ■生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率

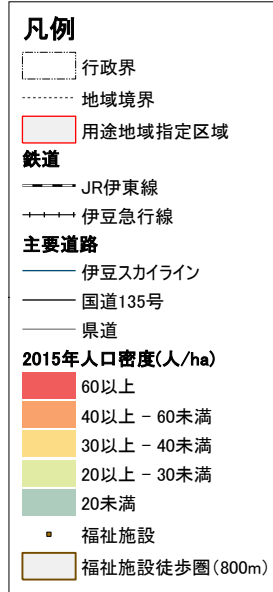
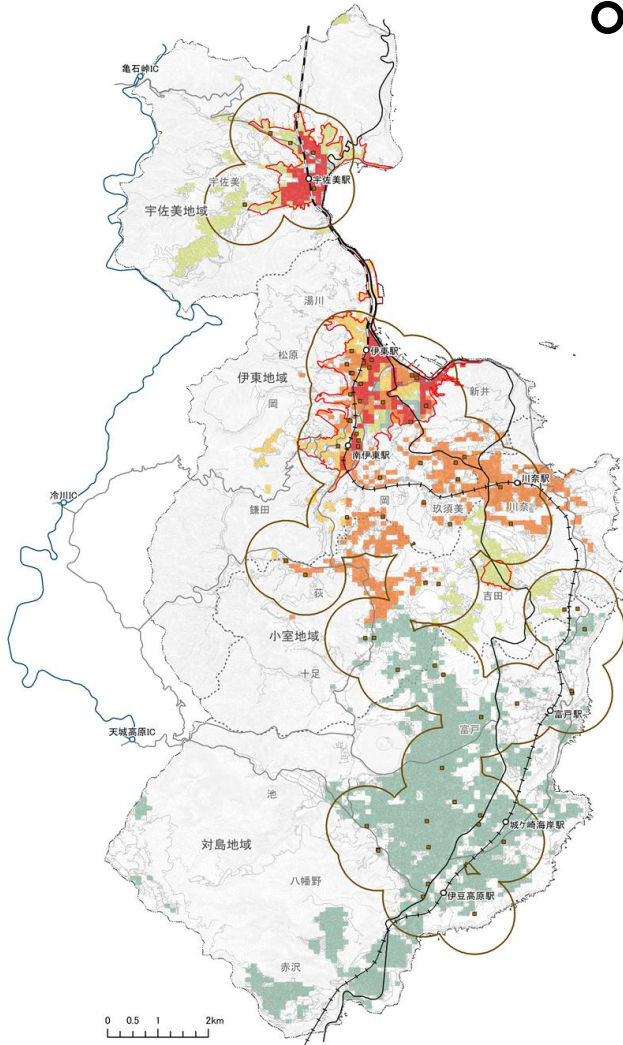
	カバー率 (%)			人口 (人)
	医療施設	福祉施設	商業施設	
伊東市	67.3	83.7	61.9	68,345
全国平均	62.3	41.0	40.5	—
10～40万人都市平均	81.4	66.9	62.5	—
10万人以下都市平均	54.1	34.8	31.6	—

※伊東市以外の数値は、平成29年度都市モニタリングシート（国土交通省）より

#### ■医療施設の徒歩圏（800m）カバー圏域

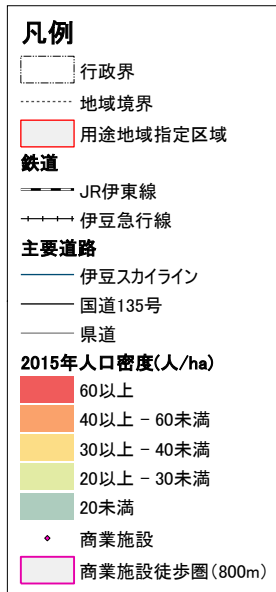
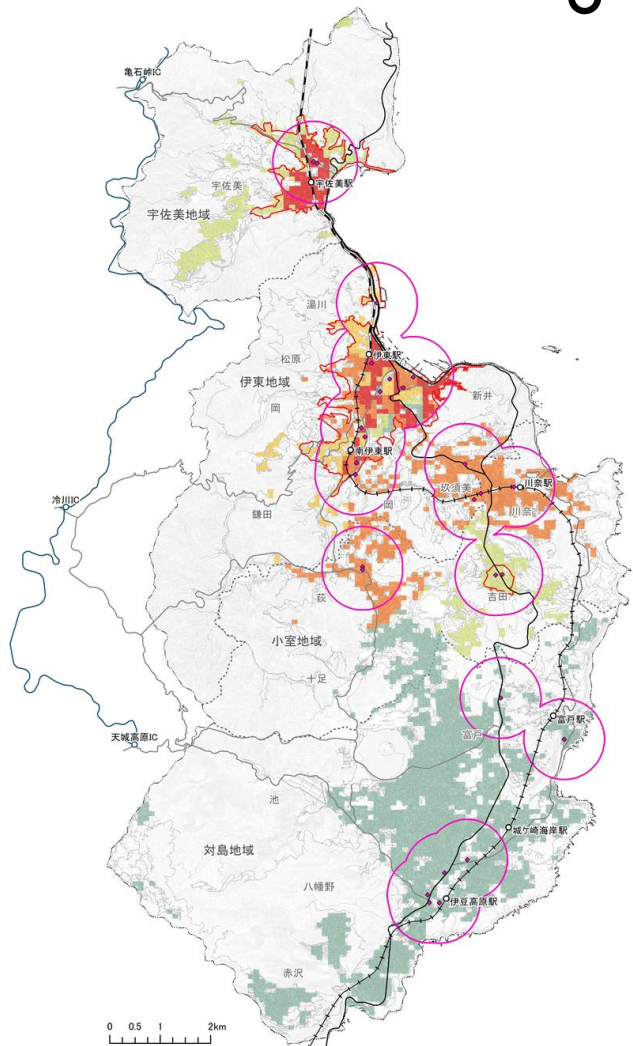


## ■福祉施設の徒歩圏（800m）カバー圏域



資料：国勢調査を基に作成  
各施設の情報  
は  
令和2年3月末時点

## ■商業施設の徒歩圏（800m）カバー圏域



資料：国勢調査を基に作成  
各施設の情報  
は  
令和2年3月末時点

## ②基幹的公共交通の徒歩圏人口カバー率

本市の公共交通のうち基幹的公共交通に該当する路線は、JR伊東線・伊豆急行線と伊東駅から荻地区や吉田地区に向かう路線バスとなっています。

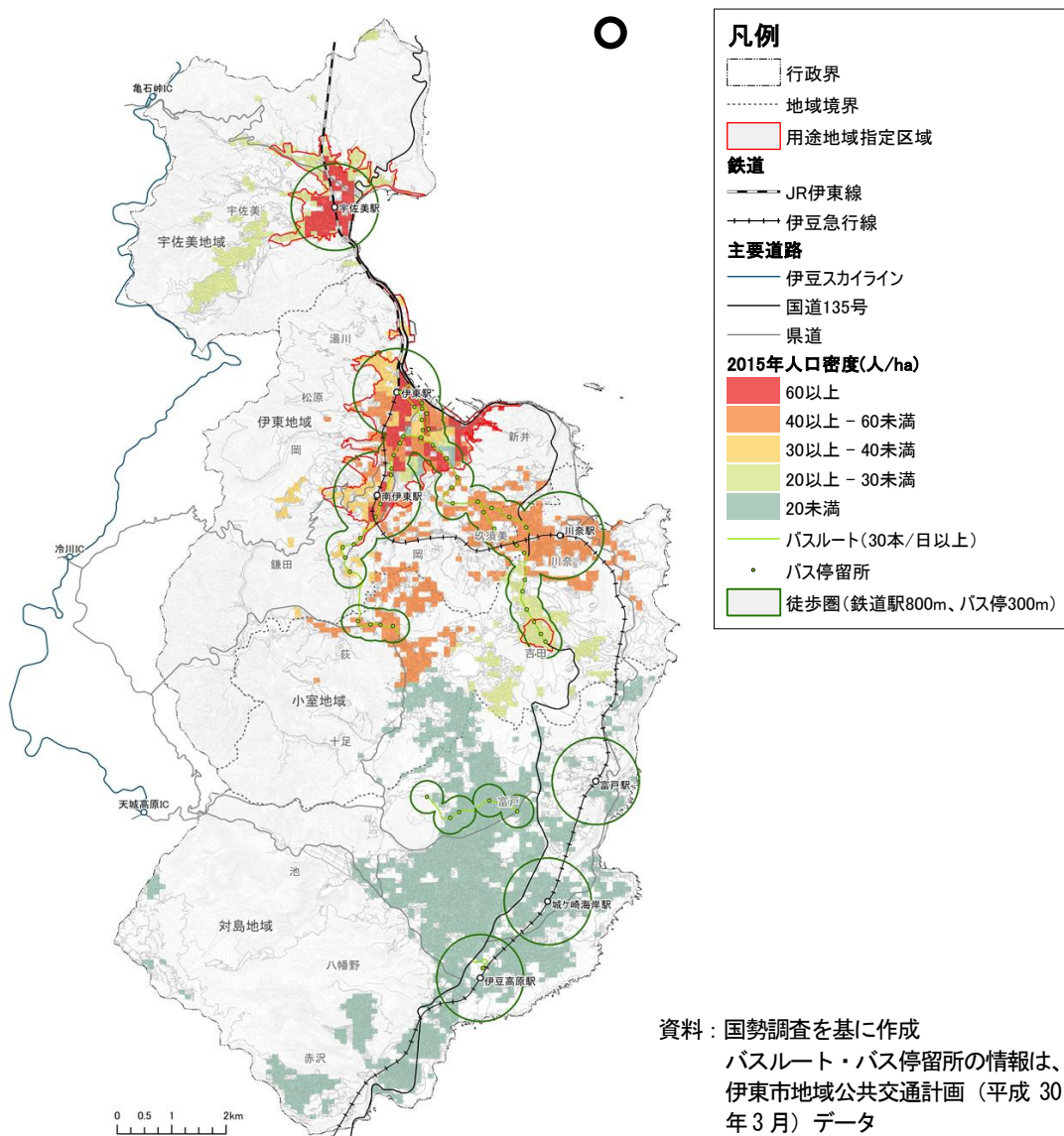
基幹的公共交通の徒歩圏人口カバー率は、53.0%となっています。他都市と比較すると、全国や10万人以下都市の平均より高い水準にあります。カバー圏域をみると、宇佐美地域の市街地は概ねカバー圏域に含まれています。伊東地域も概ねカバー圏域に含まれていますが、新井地区の周辺は圏域外となっています。小室地域や対島地域については、鉄道駅周辺を除くと、荻地区や吉田地区の一部、大室山周辺のみが圏域内となっており、圏域外の区域が多い状況です。

### ■基幹的公共交通の徒歩圏人口カバー率

	カバー率 (%)	人口 (人)
伊東市	53.0	68,345
全国平均	35.4	—
10~40万人都市平均	48.1	—
10万人以下都市平均	26.7	—

※伊東市以外の数値は、平成29年度都市モニタリングシート（国土交通省）より

### ■基幹的公共交通の徒歩圏（鉄道駅800m、バス停留所300m）カバー圏域



### ③日常生活サービスの徒歩圏人口カバー率

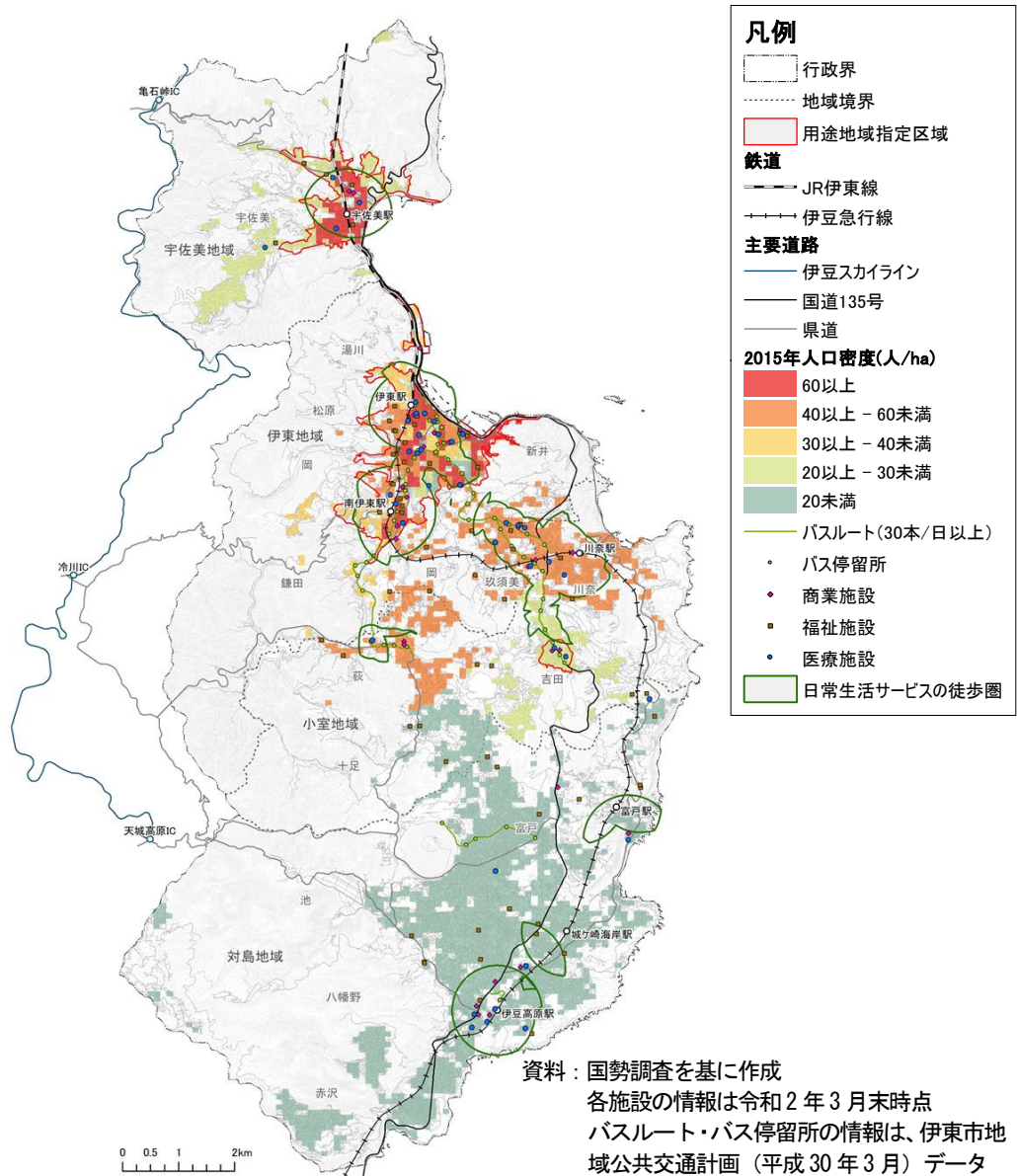
本市の日常生活サービスの徒歩圏人口カバー率は、42.8%となっています。他都市と比較すると、高い水準にあり、40～70万人都市に相当するカバー率となっています。カバー圏域をみると、概ね基幹的公共交通の徒歩圏カバー圏域と同じですが、鉄道駅周辺でも圏域外となる区域がみられます。また、大室山周辺や吉田地区の用途地域、鎌田地区や荻地区の一部も圏域外となっています。

#### ■日常生活サービスの徒歩圏人口カバー率

	カバー率 (%)	人口 (人)
伊東市	42.8	68,345
全国平均	16.4	—
10～40万人都市平均	31.4	—
10万人以下都市平均	10.6	—

※伊東市以外の数値は、平成29年度都市モニタリングシート（国土交通省）より

#### ■日常生活サービス（医療・福祉・商業、基幹的公共交通）徒歩圏カバー圏域



#### (4) 都市機能の適切な配置

##### ○生活サービス施設の利用圏平均人口密度

本市の医療施設の利用圏平均人口密度は、15.0 人/ha となっています。他都市と比較すると、全国平均と同程度の人口密度となっています。

福祉施設の利用圏平均人口密度は、11.5 人/ha となっています。他都市と比較すると、10 万人以下都市の平均より高いものの、全国平均よりは低い状況にあります。

商業施設の利用圏平均人口密度は、17.1 人/ha となっています。他都市と比較すると、10 万人以下都市の平均より高く、全国平均と同程度にあります。

##### ■生活サービス施設の利用圏平均人口密度（人/ha）

	人口密度（人/ha）			人口 （人）
	医療施設	福祉施設	商業施設	
伊東市	15.0	11.5	17.1	68,345
全国平均	15.1	14.8	18.7	—
10～40 万人都市平均	21.1	21.8	27.7	—
10 万人以下都市平均	8.2	7.3	10.2	—

※伊東市以外の数値は、平成 29 年度都市モニタリングシート（国土交通省）より



## (5) 公共交通の利用促進

### ○公共交通沿線地域の人口密度

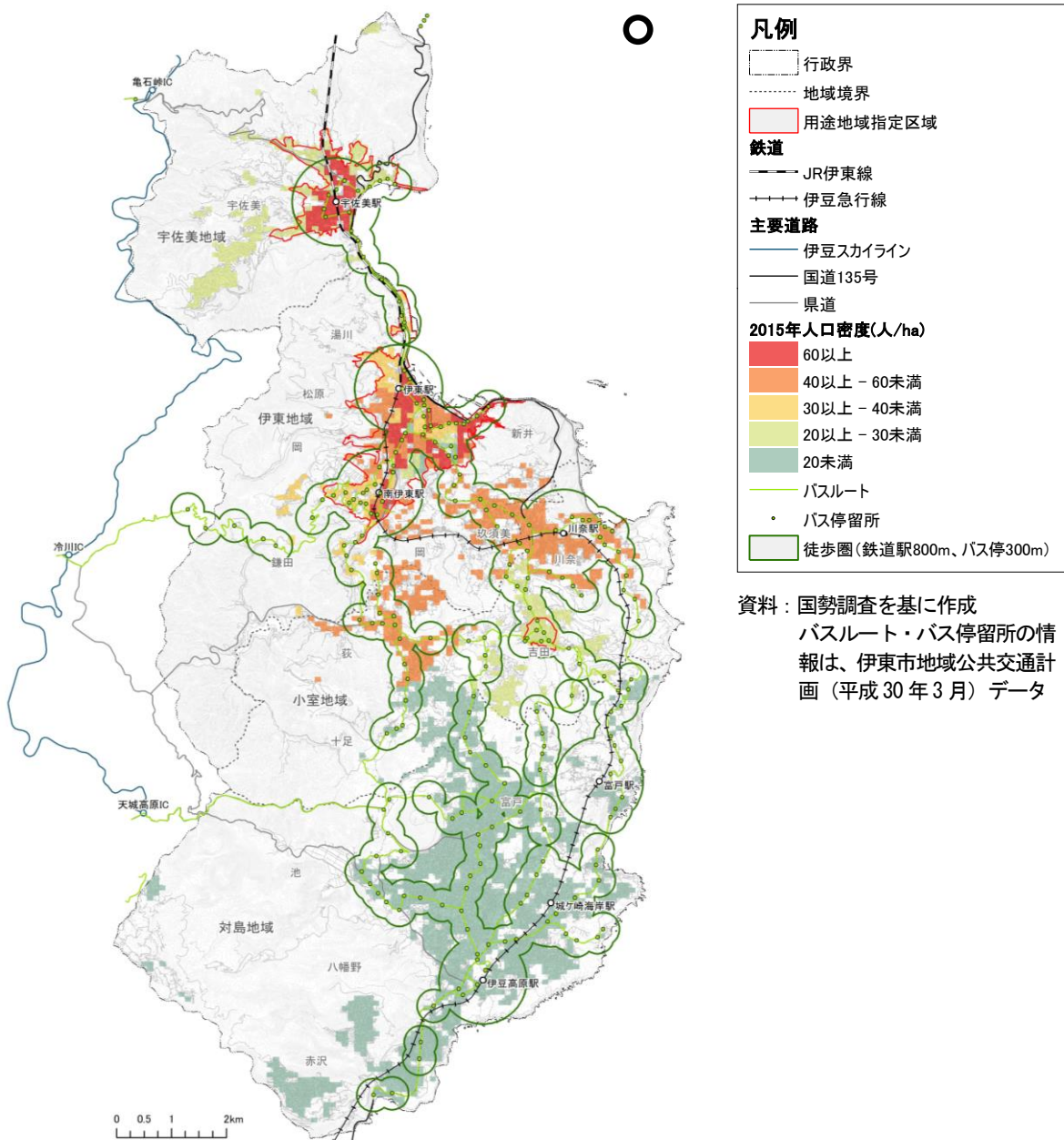
本市の公共交通沿線地域の人口密度は、13.5人/haとなっています。他都市と比較すると、10万人以下都市の平均より高いものの、全国平均よりは低い状況にあります。

### ■公共交通沿線地域の人口密度

	人口密度 (人/ha)	人口 (人)
伊東市	13.5	68,345
全国平均	14.9	—
10~40万人都市平均	20.1	—
10万人以下都市平均	7.3	—

※伊東市以外の数値は、平成29年度都市モニタリングシート（国土交通省）より

### ■公共交通の徒歩圏（鉄道駅800m、バス停留所300m）カバー圏域



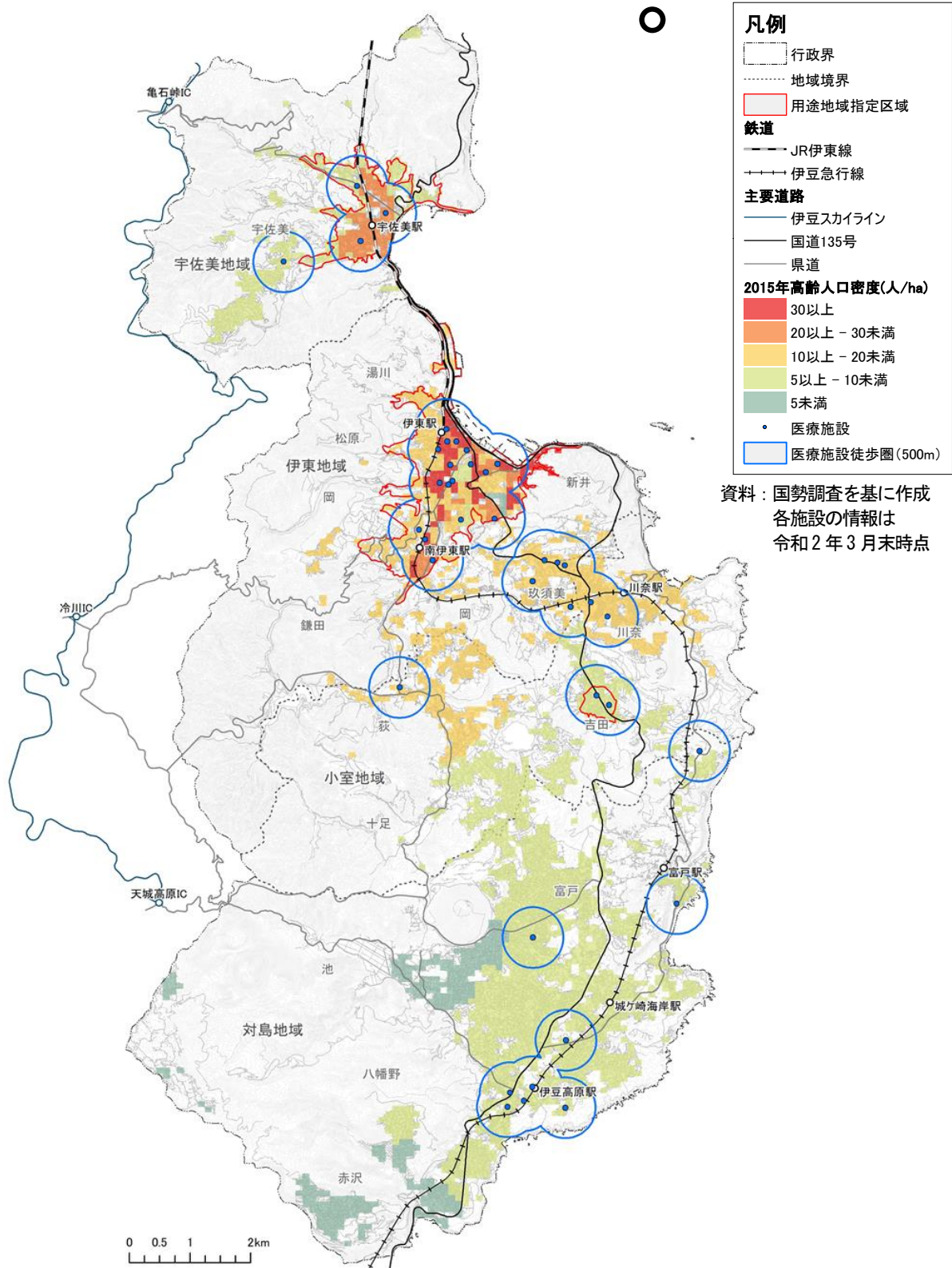
## (6) 都市生活の利便性向上

### ① 高齢者徒歩圏に医療機関がない高齢人口の割合

高齢者徒歩圏に医療機関がない高齢人口の割合は、48.4%となっています。

カバー圏域をみると、小室地域や対島地域に、徒歩圏(500m)に医療機関がない高齢者が多い状況です。

### ■ 医療施設の高齢者徒歩圏(500m)カバー圏域



## ②高齢者福祉施設の1km圏域高齢人口カバー率

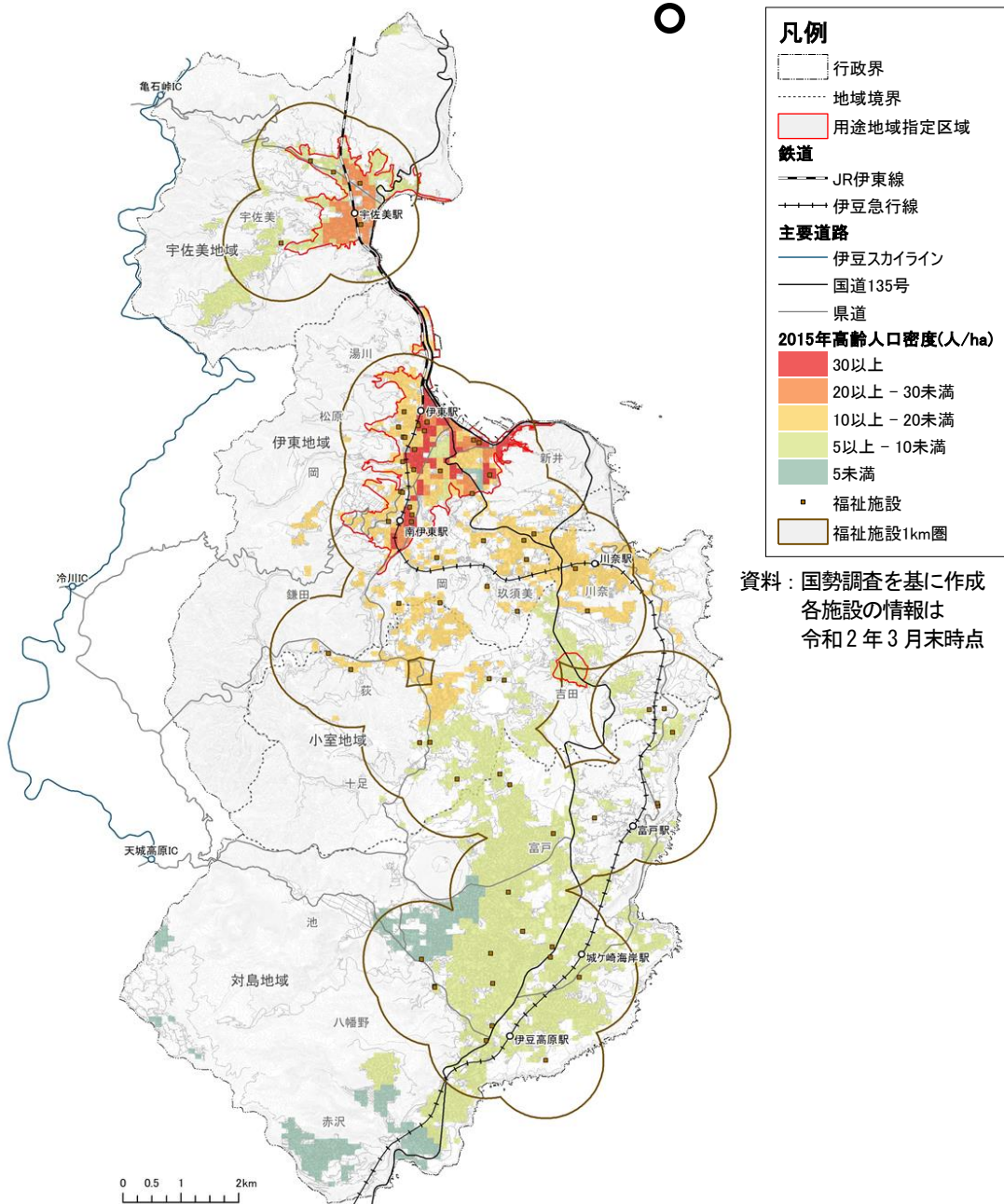
本市の高齢者福祉施設の1km圏域高齢人口カバー率は、90.1%となっており、他都市に比べて非常に高い水準にあります。カバー圏域をみると、市域の大部分がカバー圏域に含まれていますが、宇佐美地域の西部や八幡野地区の南部、赤沢地区などは圏域外となっています。

### ■高齢者福祉施設の1km圏域高齢人口カバー率

	カバー率 (%)	人口 (人)
伊東市	90.1	68,345
全国平均	46.1	—
10~40万人都市平均	71.2	—
10万人以下都市平均	40.2	—

※伊東市以外の数値は、平成29年度都市モニタリングシート（国土交通省）より

### ■高齢者福祉施設の1km圏域



### ③保育所の徒歩圏 0～4 歳人口カバー率

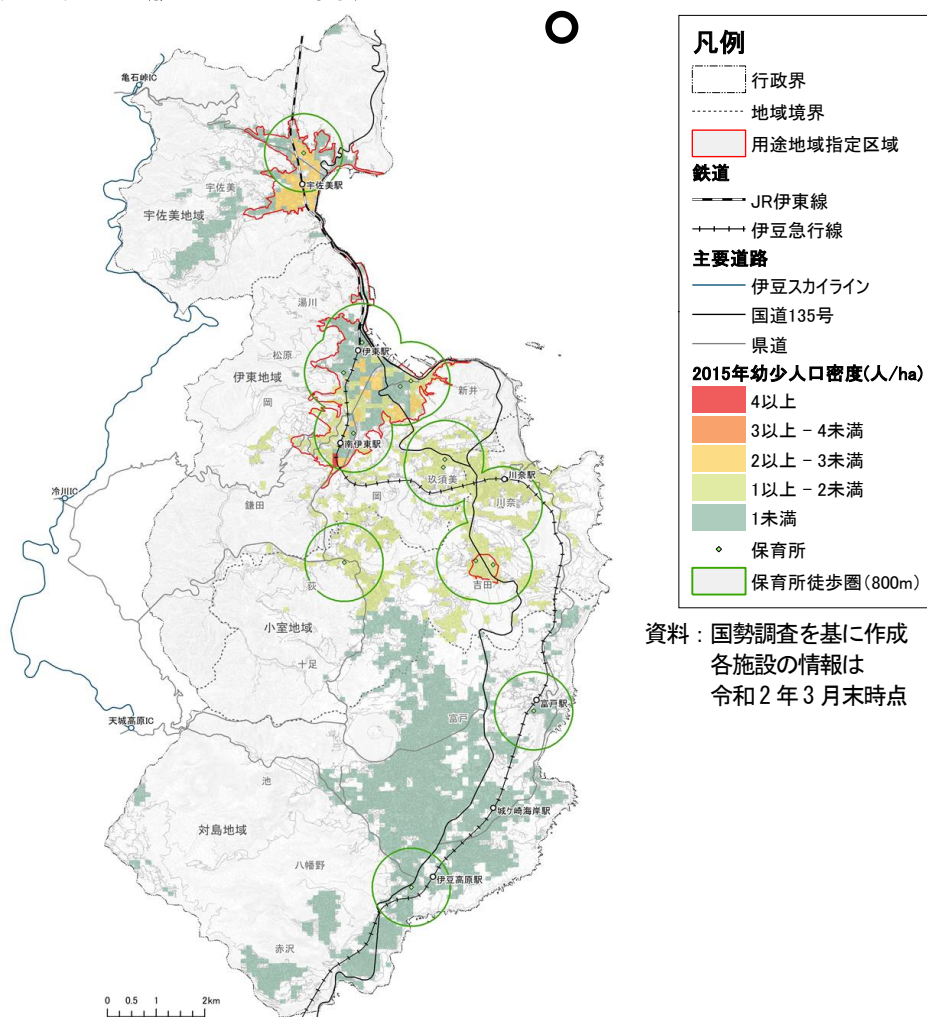
本市の保育所の徒歩圏における 0～4 歳人口カバー率は、54.6%となっています。他都市と比較すると、全国や 10 万人以下都市の平均よりは高くなっています。カバー圏域をみると、伊東地域や川奈地区、吉田地区などは概ね圏域内となっていますが、宇佐美地域の南部や西部、小室地域の西部、対島地域では圏域外の区域が多い状況です。

#### ■保育所の徒歩圏0～4歳人口カバー率

		カバー率 (%)	人口 (人)	線引きの有無
伊東市		54.6	68,345	非線引き
全国平均		43.6	—	—
10～40 万人都市平均		60.0	—	—
10 万人以下都市平均		34.7	—	—
静岡県内の 5～10 万人 都市	島田市	54.5	98,112	非線引き
	御殿場市	52.8	88,078	線引き
	袋井市	46.6	85,789	非線引き
	裾野市	53.9	52,737	線引き
	湖西市	39.3	59,789	線引き

※伊東市以外の数値は、平成 29 年度都市モニタリングシート（国土交通省）より

#### ■保育所の徒歩圏（800m）0～4歳人口カバー圏域

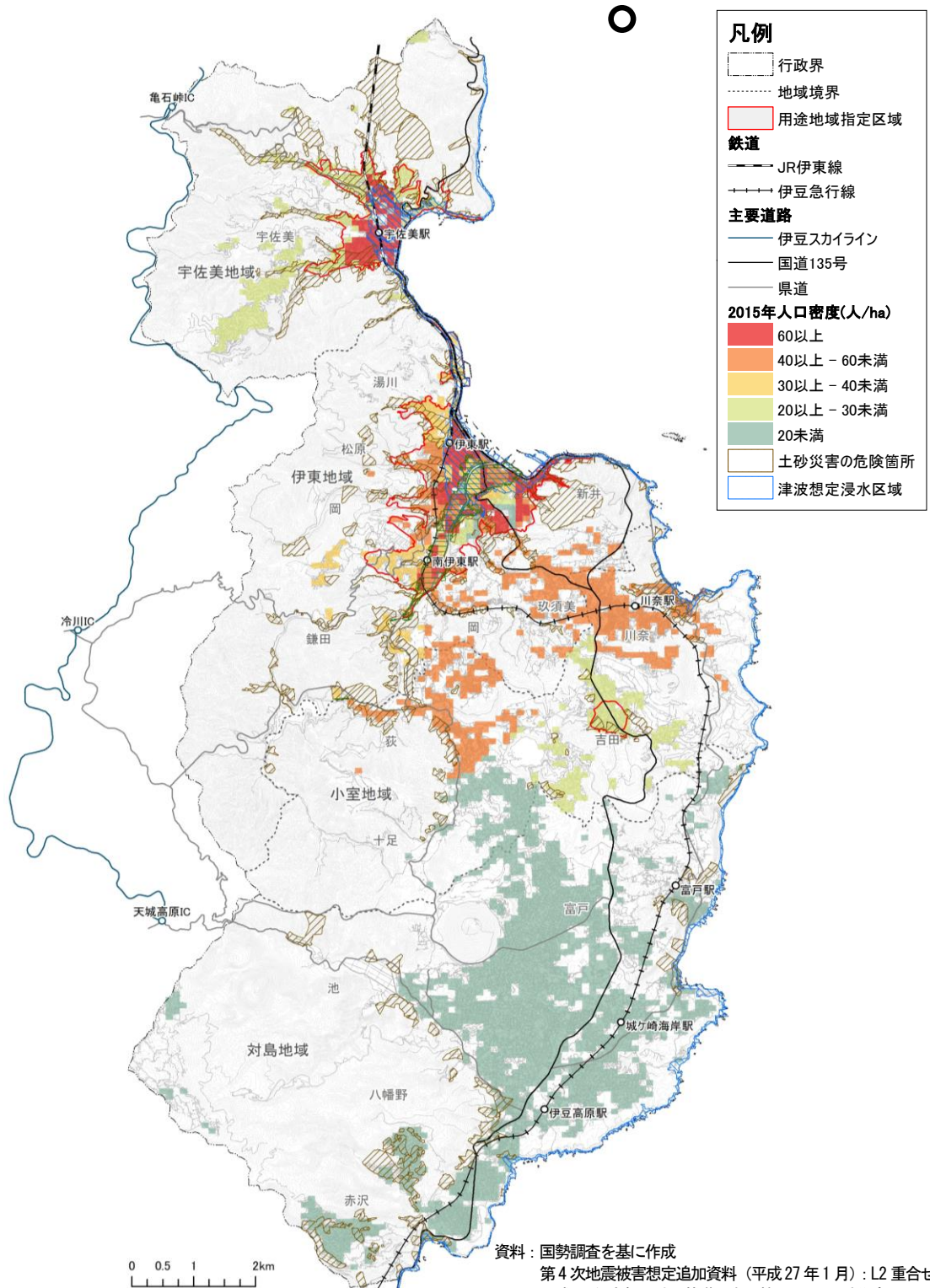


## (7) 安全性の高い地域への居住の誘導

防災上危険性が懸念される地域の面積は 1,258ha と市域面積の約 10%を占めており、この地域に居住する人口の割合は 29.4%となっています。

防災上危険性が懸念される地域の分布をみると、宇佐美地域や伊東地域では、市街地の広い範囲が津波浸水想定区域や伊東大川の洪水浸水想定区域となっているほか、市域の広い範囲に土砂災害の危険箇所にも分布しています。一方で、玖須美地区や川奈地区、大室山周辺などの南部の高原地域の人口が分布している箇所は、危険箇所から離れています。

### ■ 災害危険箇所の分布



## 7 都市構造上の課題のまとめ

本市の現状と都市構造評価結果を踏まえた都市構造上の課題は次のとおりです。

項目	都市構造上の課題
人口	<ul style="list-style-type: none"><li>本市の人口は減少傾向にあり、少子高齢化も急速に進行しています。今後も市全域で人口減少や高齢化が続き、低密度化や過疎化が進行することで、一定の人口密度を必要とする生活利便施設が維持できず、都市機能が低下することが懸念されます。</li><li>人口動態においては、自然減の状態が続いています。また、60歳以上のリタイア層の転入が多く、高齢単身世帯も増加していることから、子育て世代にとって魅力的な住宅地や高齢者が暮らしやすい居住環境の形成が必要です。</li><li>高校や大学を卒業した若年層（16～24歳）の転出が多く、自市内就業率も低下傾向にあることから、若年層にとって魅力的な就業の場の確保が必要です。</li></ul>
土地利用	<ul style="list-style-type: none"><li>用途地域内には低未利用地が残っており、市全体の空き家率も高い状況にあります。今後も人口減少により低未利用地や空き家の発生が続くと想定されることから、こうした既存ストックを、都市機能の集積や移住・定住の促進において、有効に活用していく必要があります。</li><li>開発は沈静化しつつありますが、近年でも用途地域外を中心に一定程度が開発が続くなど、自動車中心の生活を前提とした市街地の拡大が続いています。こうした市街地の拡大は、基盤整備が不十分な住宅地の形成や今後の行政コストの増大につながることから、無秩序な開発の抑制を図るとともに、都市基盤がある程度整った市街地へ居住を誘導する必要があります。</li><li>本市の用途地域外の大部分には、農用地域や保安林、自然公園地域等の指定があります。城ヶ崎海岸や大室山、一碧湖などに代表される自然環境は、本市にとって重要な観光資源であることから、こうした法規制を適切に運用することで、無秩序な市街化を抑制し、自然環境の保全に努める必要があります。</li></ul>
交通	<ul style="list-style-type: none"><li>市民の移動手段の約6割が自動車（自分で運転）ですが、今後は高齢化の進行により自分で自動車を運転できない市民が増え、公共交通のニーズがさらに高まるのが予想されます。また、現在の基幹的公共交通の人口カバー率や公共交通沿線の人口密度も人口規模が同程度の都市の平均より高い状況にありますが、今後は市全域で人口が減少し、公共交通の維持が困難になることも想定されます。そのため、持続可能な公共交通ネットワークの構築や歩いて暮らしやすい都市構造の形成が必要です。</li><li>道路については、南北方向の国道135号を中心にネットワークが形成されていますが、中心市街地と玖須美地区や吉田地区を結ぶ都市計画道路は未整備の区間も多い状況です。また、用途地域外の玖須美地区や川奈地区、岡地区、荻地区は用途地域内と同程度の人口密度を有するなど、分散した都市構造となっており、観光資源も市内各地に立地していることから、都市機能が集積し公共交通の拠点でもある中心市街地へのアクセス性の向上や市内の地域間ネットワークの確保が必要です。</li></ul>

項目	都市構造上の課題
都市機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 生活利便施設（医療・福祉・商業等）は市内各地に立地しており、生活利便施設の人口カバー率や利用圏平均人口密度も、人口規模が同程度の都市の平均より高い状況にあります。今後は人口密度が低下することにより施設を維持できず、都市機能が低下することが懸念されます。そのため、生活利便施設が多く立地する中心市街地へのアクセス性の確保や居住の誘導、生活利便施設が少ない集落地等における身近な生活拠点の形成が必要です。</li> <li>• 福祉施設 1km 圏域の高齢人口カバー率は高いものの、徒歩圏に医療施設がない高齢者の割合は 48.4%と多く、医療施設の適正な配置が必要です。</li> <li>• 保育所の徒歩圏（0～4 歳）人口カバー率は 54.6%で、人口規模が同程度の都市の平均より高い状況にあります。子育て世代の定住を促進するため、配置や施設の充実を図る必要があります。</li> </ul>
経済活動	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 本市は観光産業（商業、宿泊業、飲食サービス業等）への依存度が高く、観光資源や宿泊施設が市内各地に立地しています。地域の活力を維持・向上させるためには、観光産業の振興が重要であることから、市民だけではなく、観光客にとっても魅力的な都市機能の集積や使いやすい交通体系の構築が必要です。</li> </ul>
災害	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 市街地や沿岸部では津波や高潮・高波、河川氾濫による被害を受ける可能性が高く、それ以外の地域では土砂災害の危険性が高い状況にあります。こうした災害上の危険性が高い地域が市域の約 10%を占めていることから、都市機能や居住の誘導に当たっては配慮が必要となります。</li> <li>• 特に、伊東地域の市街地は、津波や伊東大川の氾濫による浸水が想定されていますが、本市の主要な都市機能が集積し人口も多いことから、今後の都市づくりにおいて無視することができない地域です。そのため、都市機能や居住の誘導と併せて、防災性の向上に取り組む必要があります。</li> </ul>
財政等	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 人口減少や高齢化、地価の下落等により自主財源が減少する一方で、福祉目的の経費についてはより一層の増加が懸念されます。また、都市基盤の老朽化に伴い、公共施設やインフラ資産の整備・維持管理に必要な経費も大幅に不足すると推計されていることから、移住・定住の促進や産業振興等により地域活力の維持・向上を図るとともに、都市基盤の効率的な整備・維持管理、都市づくりにおける民間活力の活用や住民参加の促進などにより、持続可能な都市経営に取り組む必要があります。</li> </ul>