

# 岐阜市立地適正化計画



平成29年3月  
岐阜市



# 目次

## I 立地適正化計画の概要・・・・・・・・・・1

- 1 立地適正化計画制度とは・・・・・・・・・・1
- 2 立地適正化計画で定める事項・・・・・・・・・・1
- 3 岐阜市における立地適正化計画について・・・・・・・・・・2

## II 都市構造上の課題と方向性・・・・・・・・・・4

- 1 岐阜市における都市構造の把握・・・・・・・・・・4
- 2 課題の整理と方向性・・・・・・・・・・21

## III 都市づくりの基本方針・・・・・・・・・・22

- 1 関連計画におけるまちづくりの方針・・・・・・・・・・22
- 2 都市づくりの基本理念・将来都市像・・・・・・・・・・23
- 3 目指すべき都市構造イメージ・・・・・・・・・・24

## IV 誘導区域及び誘導施設・・・・・・・・・・27

- 1 居住誘導区域の設定・・・・・・・・・・27
- 2 都市機能誘導区域の設定・・・・・・・・・・29
- 3 地域生活圏別の誘導区域・・・・・・・・・・31
- 4 都市機能誘導施設の設定・・・・・・・・・・45

## V 実現化方策(施策)・・・・・・・・・・55

- 1 基本的な考え方・・・・・・・・・・55
- 2 誘導施策の方針・・・・・・・・・・55
- 3 誘導施策・・・・・・・・・・57

## VI 数値目標の設定と進行管理・・・・・・・・・・62

- 1 数値目標・・・・・・・・・・62
- 2 計画の評価と見直し・・・・・・・・・・64

# I 立地適正化計画の概要

## 1 立地適正化計画制度とは

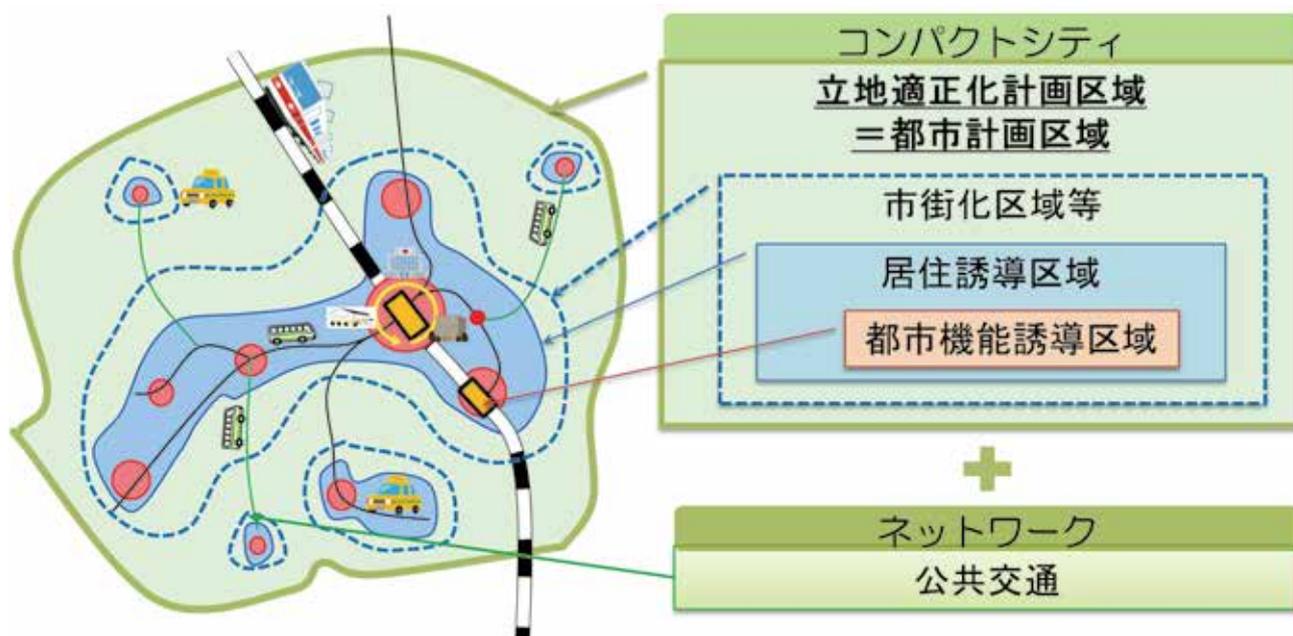
立地適正化計画は、都市再生特別措置法の一部改正（平成26年8月施行）により、市町村が策定できることとなった計画で、都市全体の構造を見渡し「コンパクトシティ+ネットワーク」の考えで住宅と生活サービスに関連する医療、福祉、商業等の利便施設がまとまって立地するよう、ゆるやかに誘導を図りながら、公共交通と連携したまちづくりを行うものです。

岐阜市においても、今後は人口減少とさらなる少子高齢化が見込まれており、健康で快適な生活を確保し、持続可能な都市経営を推進していく必要があることから、岐阜市立地適正化計画を策定するものです。

## 2 立地適正化計画で定める事項

都市再生特別措置法に基づき、住宅及び都市機能誘導施設の立地の適正化を図る区域（居住誘導区域、都市機能誘導区域）のほか、主に以下の事項について定めます。

- ・住宅及び都市機能誘導施設の立地の適正化に関する基本的な方針
- ・居住誘導区域に居住を誘導するための施策
- ・都市機能誘導区域に誘導すべき施設及び当該施設の立地を誘導するための施策



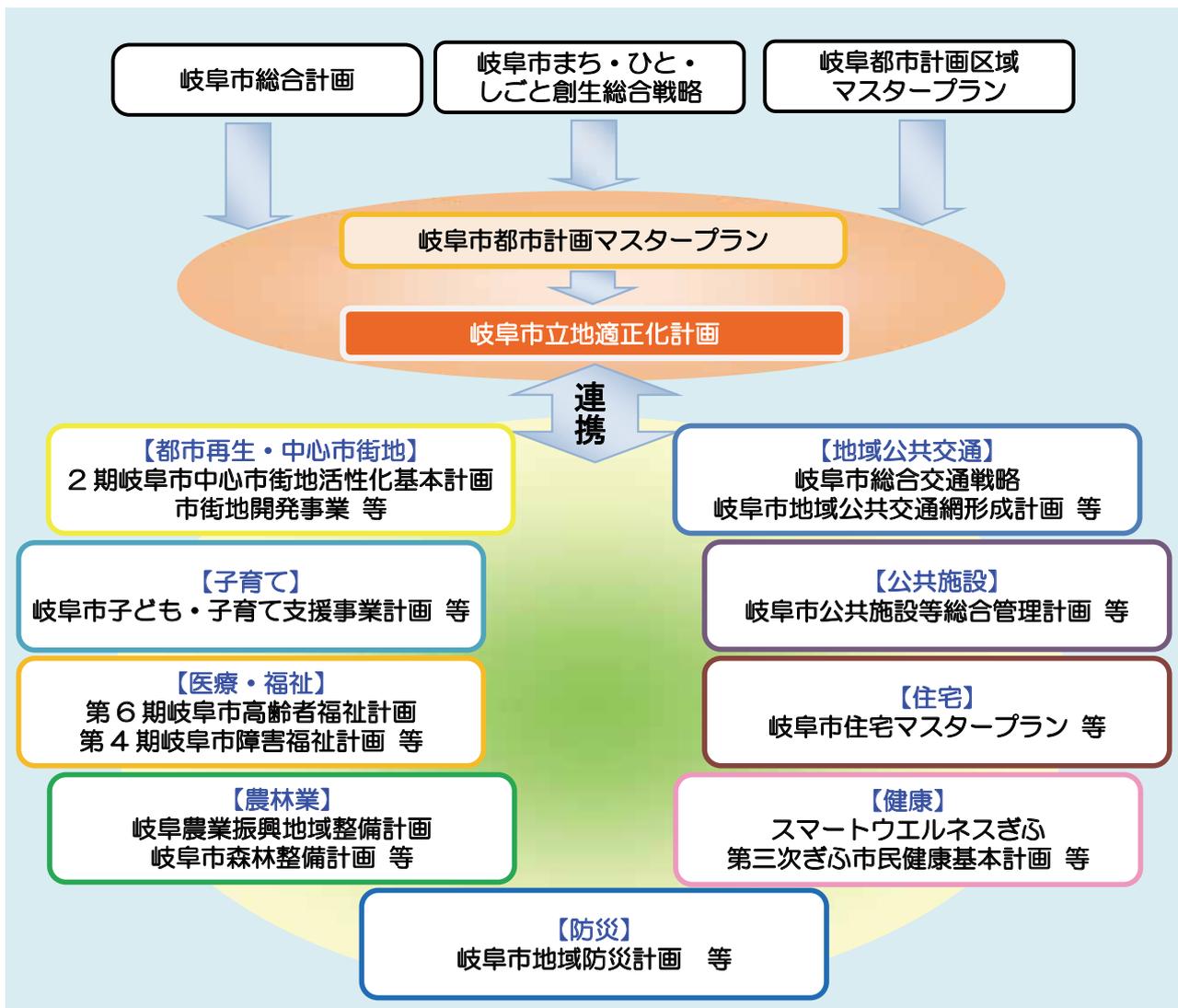
出典：国土交通省資料を加工

図－立地適正化計画のイメージ

### 3 岐阜市における立地適正化計画について

#### (1) 計画の位置付け

岐阜市立地適正化計画は、包括的なマスタープランとして作成するものであり、公共交通、住宅、医療・福祉、子育て、農林業など、多様な分野の施策と連携していきます。

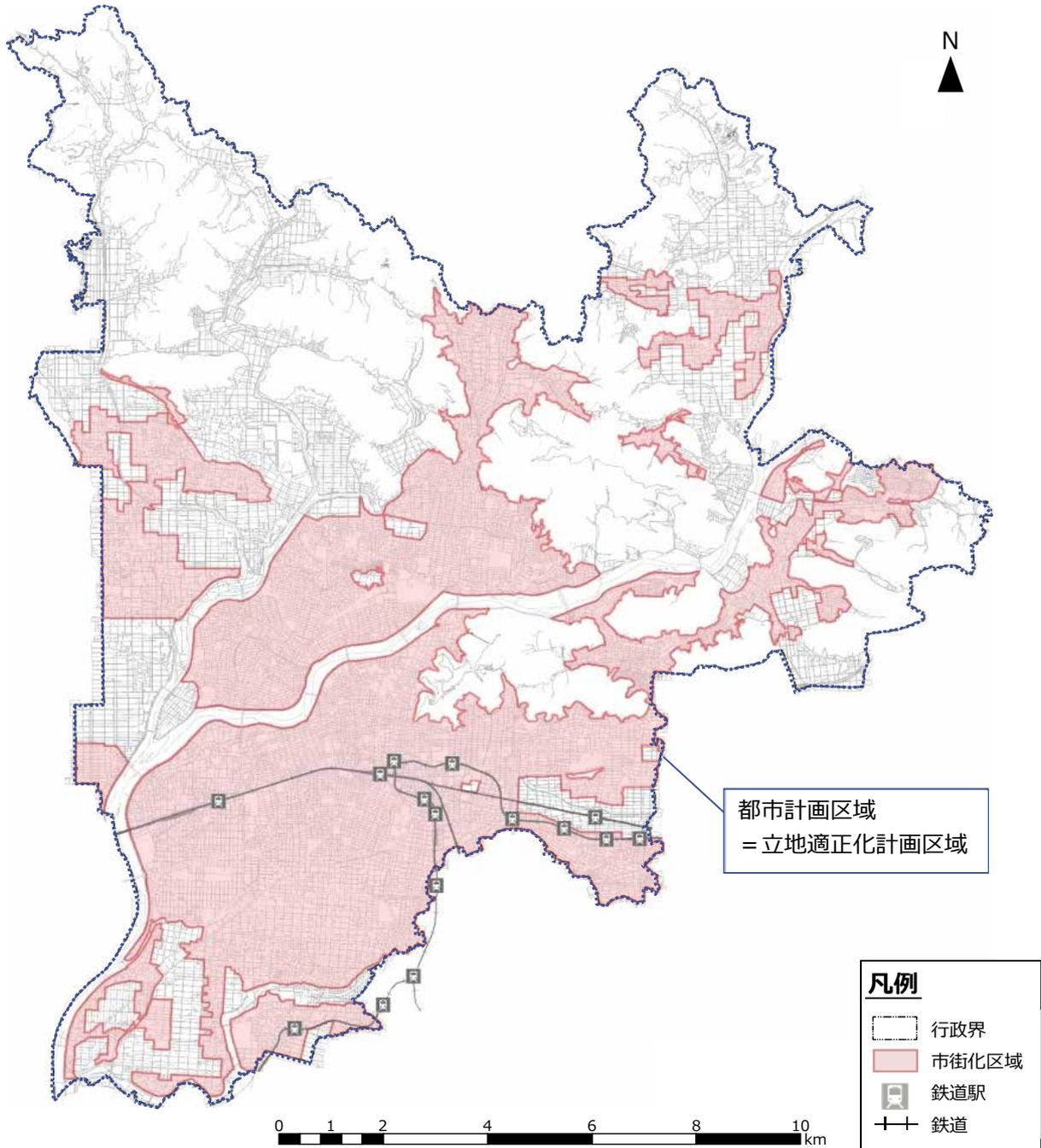


図－岐阜市立地適正化計画の位置付け

## (2) 計画対象区域・目標年次

**計画対象区域**：岐阜市全域（都市計画区域）を計画対象区域とします。

**目標年次**：おおむね 20 年後の 2035 年（平成 47 年）を目標年次とします。



図－岐阜市立地適正化計画対象区域図

## II 都市構造上の課題と方向性

### 1 岐阜市における都市構造の把握

岐阜市における都市構造上の課題を把握するため、人口、都市機能施設、災害について、GIS（地理情報システム）のデータ等を活用し、現状等の把握を行いました。

#### (1) 利用する人口データについて

##### ■ 現状の人口

現状の人口把握にあたっては、2014年の住民基本台帳情報をGIS上に展開したデータを利用します。このGISデータを基に、250mメッシュの人口データを作成します。

##### ■ 将来人口の推計

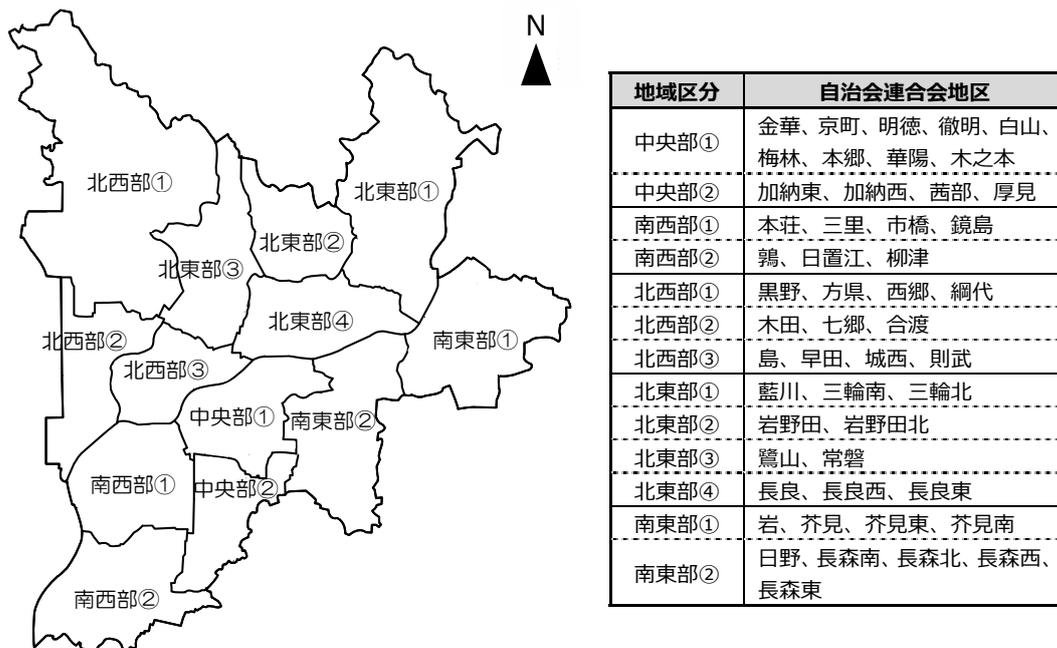
将来人口の推計にあたっては、H22年国勢調査の人口を基準に、国立社会保障・人口問題研究所の将来人口推計に倣い、コーホート要因法<sup>※1</sup>を用いて推計を行います。

具体的には、H22年国勢調査を基準人口とし、「生残率」、「純移動率」、「こども女性比」、「0-4歳性比」等を用いて、国勢調査における小地域ごとに推計した後、国立社会保障・人口問題研究所が推計した値となるように推計値を補正し、100mメッシュに再配分（可住地に配分）します。

※1 **コーホート要因法**：男女・年齢5歳階級別人口を基準として、人口変動の要因である生残率・出生率や転入による移動率等の仮定値を当てはめ、将来の人口予測を計算する方法。

#### (2) 本計画における地域区分について

本計画では、岐阜市都市計画マスタープランに示す、下図の13の地域生活圏<sup>※2</sup>を地域区分とします。



図－本計画における地域区分（13の地域生活圏）

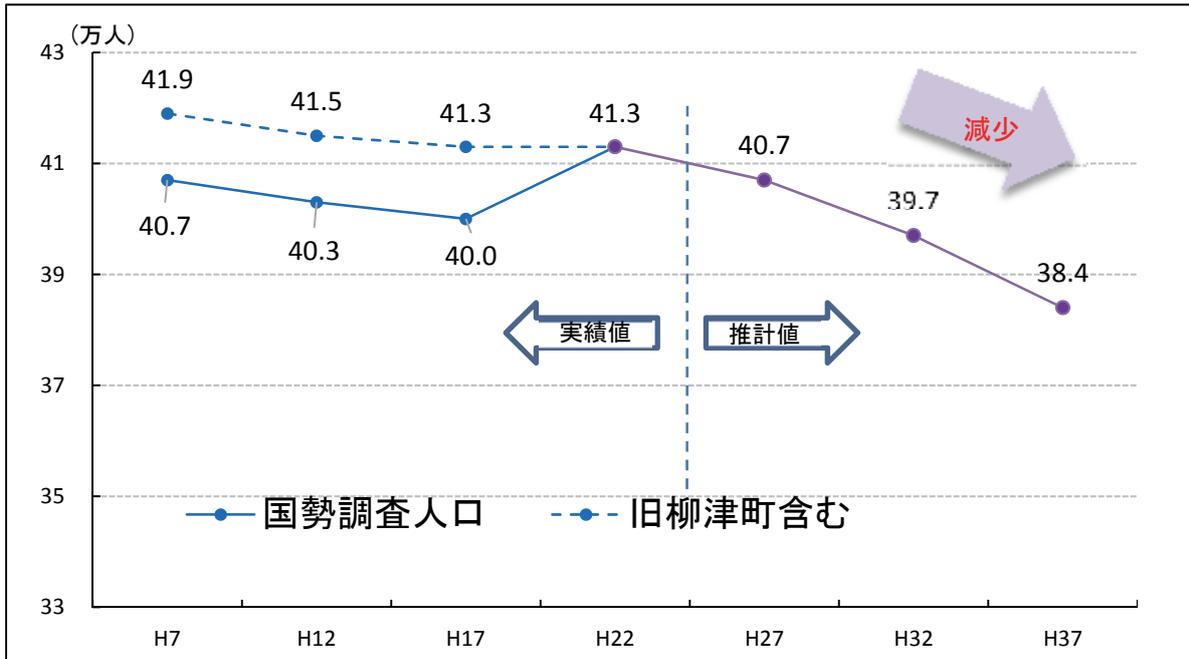
※2 **地域生活圏**：日常におけるおおむねの行動範囲を想定した区域。

### (3)人口

#### ■本市における人口推移と年齢区分別人口の推移

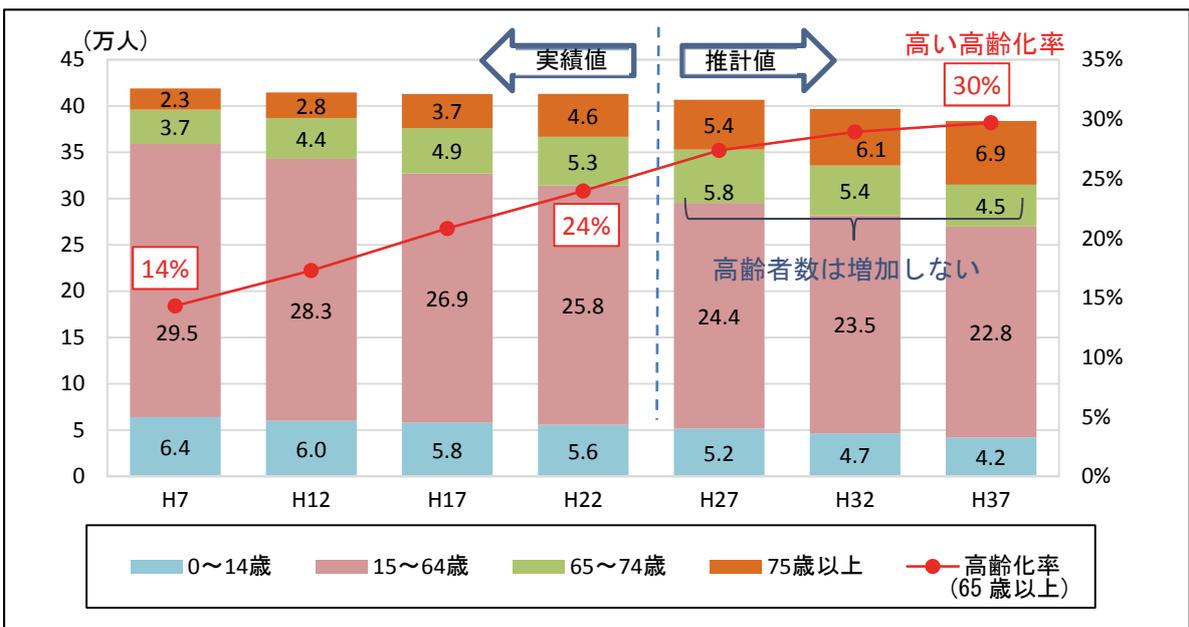
人口の現状を見ると、平成 18 年の柳津町との合併以前から減少傾向にあり、将来推計を見ても、現状のまま推移した場合、引き続き人口減少が進むものと推計されます。

年齢区分別に見ると、今後 65 歳以上の高齢者の占める人口割合は増加しますが、高齢者数の大きな変化はないものと推計されます。しかし、75 歳以上のいわゆる後期高齢者人口は、増加すると推計されます。



出典：国勢調査（H7～H22）,国立社会保障・人口問題研究所（H25.3 推計）

図－岐阜市人口推移と将来の見通し

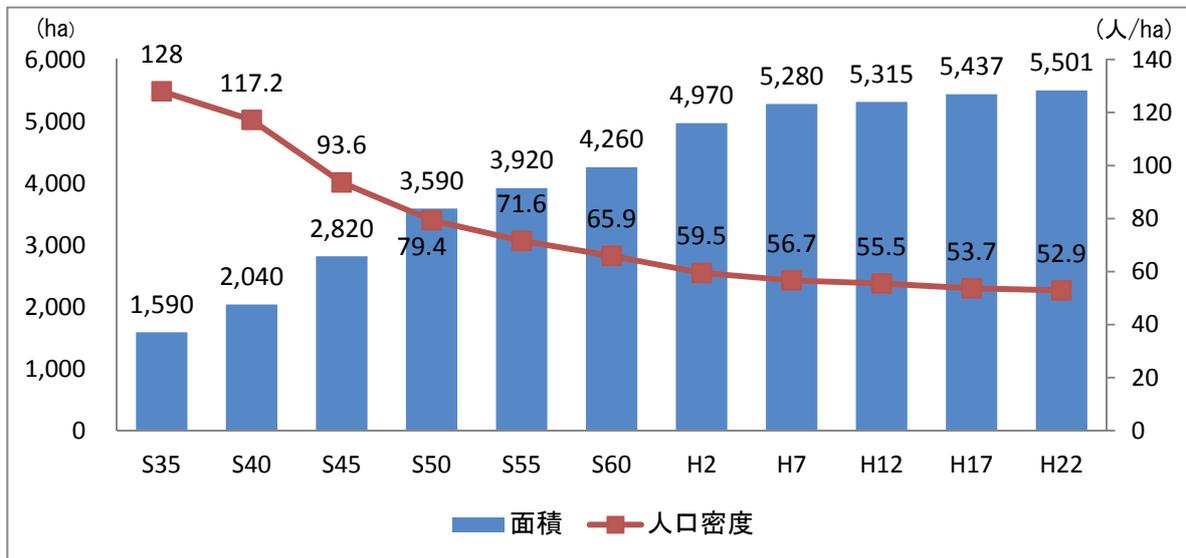


出典：国勢調査（H7～H22）,国立社会保障・人口問題研究所（H25.3 推計）

図－年齢4区分別の人口推移及び高齢化率と将来の見通し

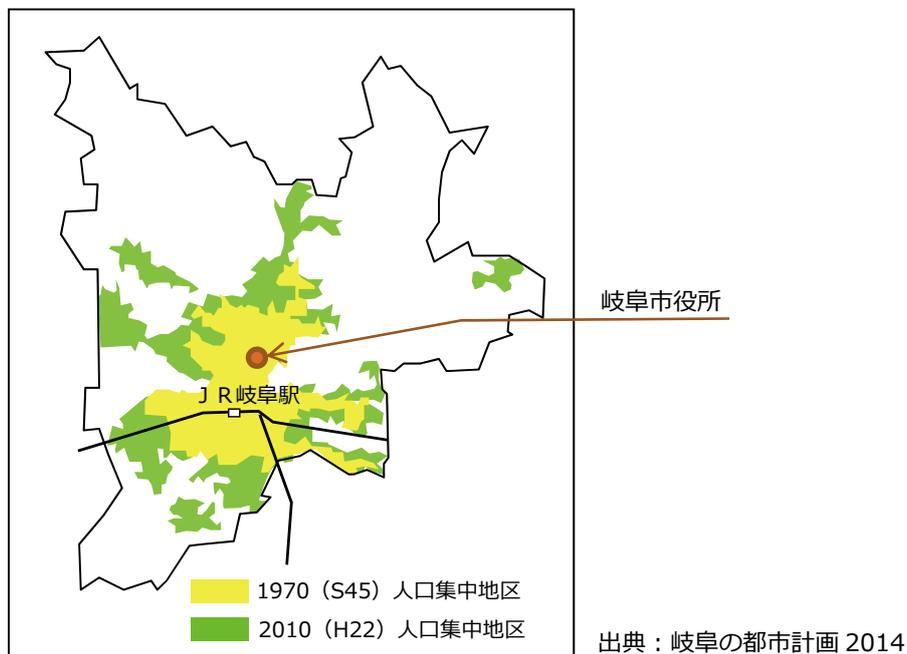
### ■人口集中地区（DID）※<sup>3</sup>の推移

昭和45年から平成22年の40年間で人口集中地区（DID）の面積は、約2倍に拡大しましたが、人口密度は約4割減少しており、居住地の外延化が進行し、低密度な市街地が拡大しています。



出典：国勢調査（岐阜市統計書）

図－DID 面積及び DID 区域内人口密度の推移



図－人口集中地区の拡大状況

※<sup>3</sup> **人口集中地区（DID）**：国勢調査の結果から、人口密度が1km<sup>2</sup>当たり4,000人以上の区域が互いに隣接し、かつ、それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有する地域であり、都市の市街化を示す指標に用いられています。

■人口分布の状況

中央部での人口減少が著しく、市街地全域において低密度な市街地の形成が進行すると推計されます。

【人口密度 2014年】

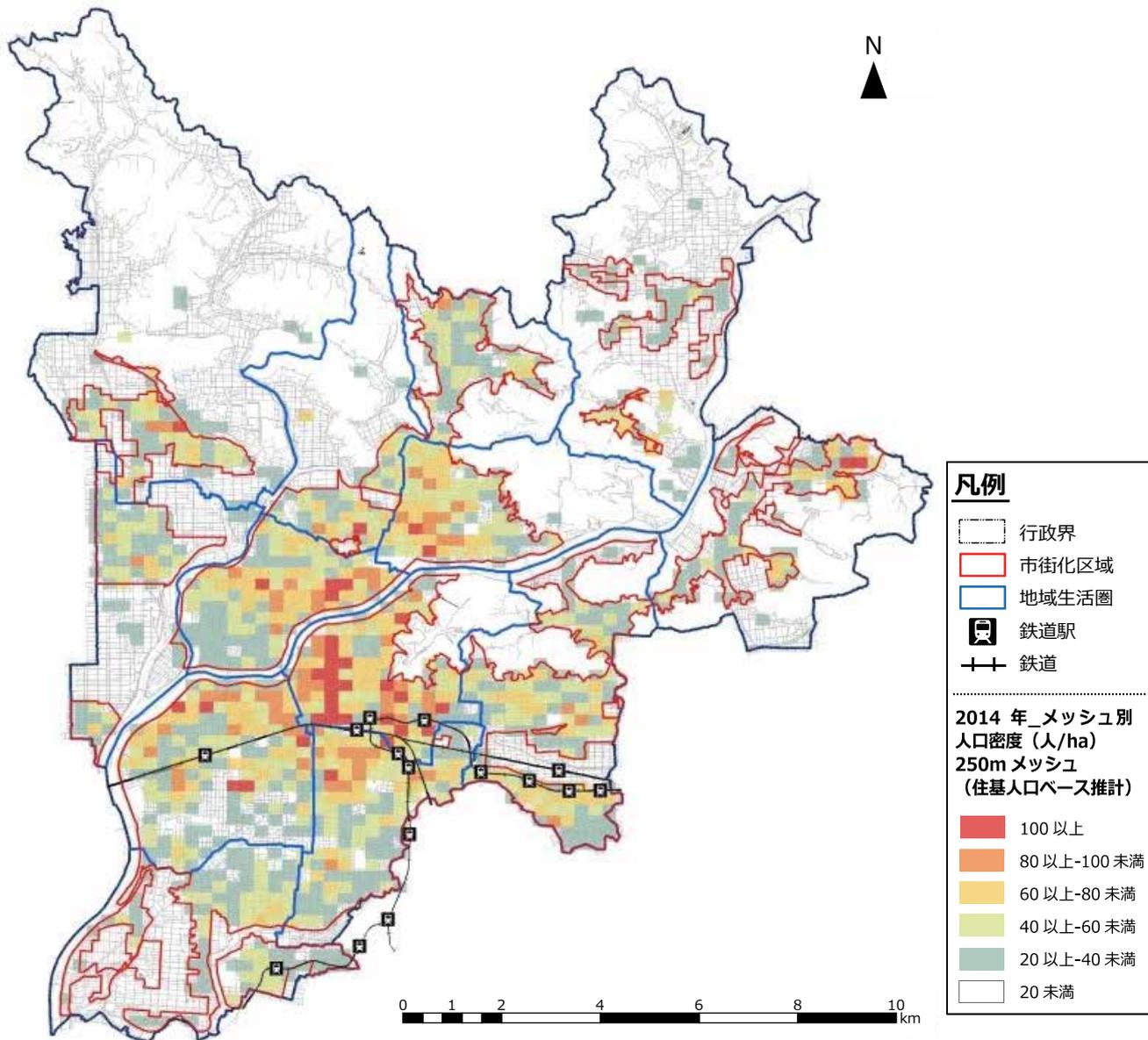


図-メッシュ別人口密度分布 2014

表-人口及び人口密度

人口 (千人)				人口密度 (人/ha)			
区域	2014年	2040年	増減	区域	2014年	2040年	増減
市全域	416	337	-79	市全域	20.5	16.6	-3.9
市街化区域	382	306	-76	市街化区域	47.5	38.1	-9.4

【人口密度 2040年】

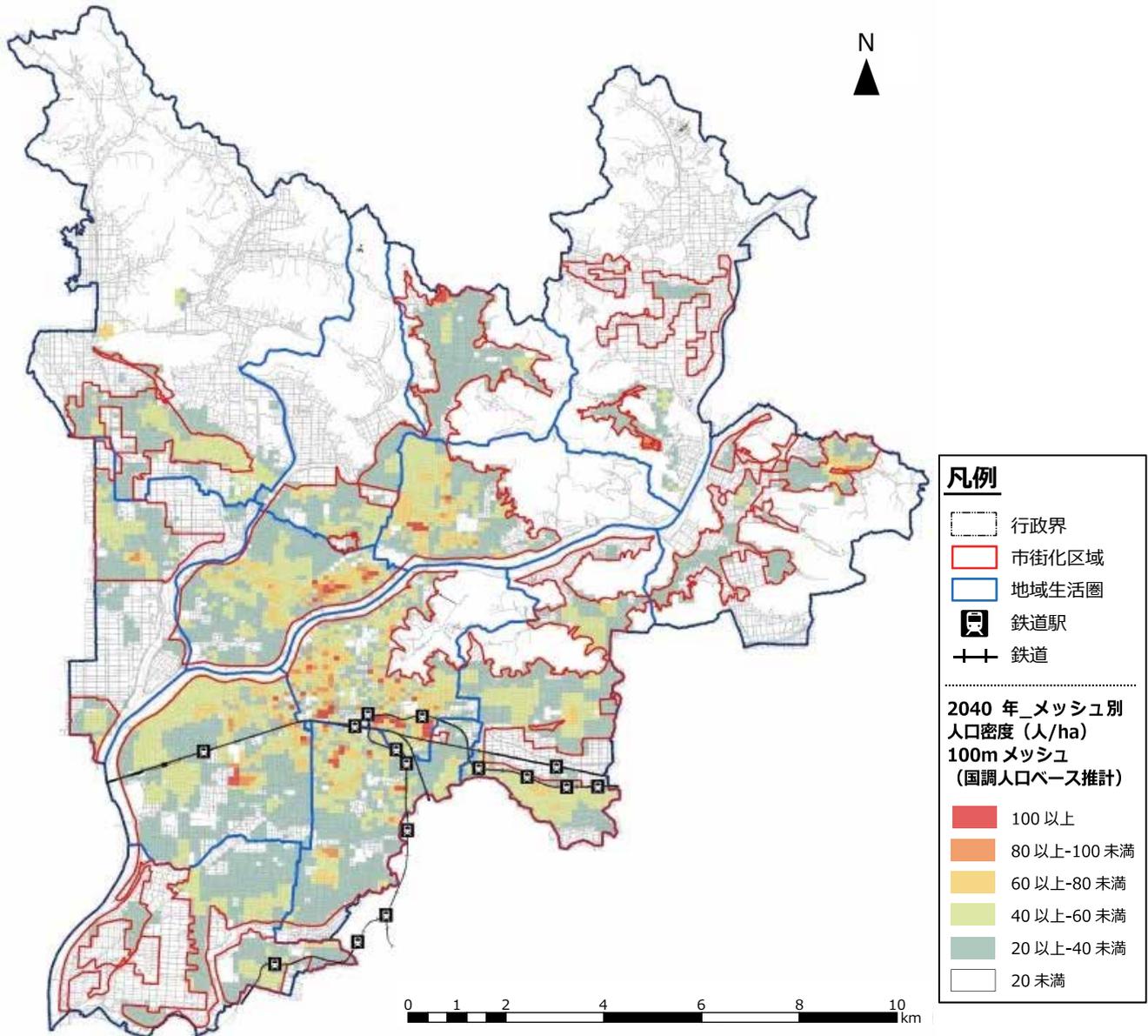


図-メッシュ別人口密度分布 2040

表-地域別人口(市街化区域内)

(単位:千人)

地域生活圏		2014年	2040年	増減	地域生活圏		2014年	2040年	増減
中央部	①	52.2	35.3	-16.9	北東部	①	10.9	8.8	-2.1
	②	42.2	33.2	-9.0		②	15.6	12.7	-2.9
南西部	①	53.0	44.0	-9.0		③	14.0	11.7	-2.3
	②	27.6	25.2	-2.4		④	31.3	25.0	-6.3
北西部	①	16.0	14.0	-2.0	南東部	①	20.1	15.0	-5.1
	②	16.0	13.6	-2.4		②	42.9	34.9	-8.0
	③	39.8	32.6	-7.2					

■年少（0～14歳）人口の分布状況

年少人口の減少割合は、地域によって大きな差は見られませんが、市全域で見ると 2014 年に比べ約 4 割減少すると推計され、より少子化が進展すると推計されます。

【年少（0～14歳）人口 2014年】

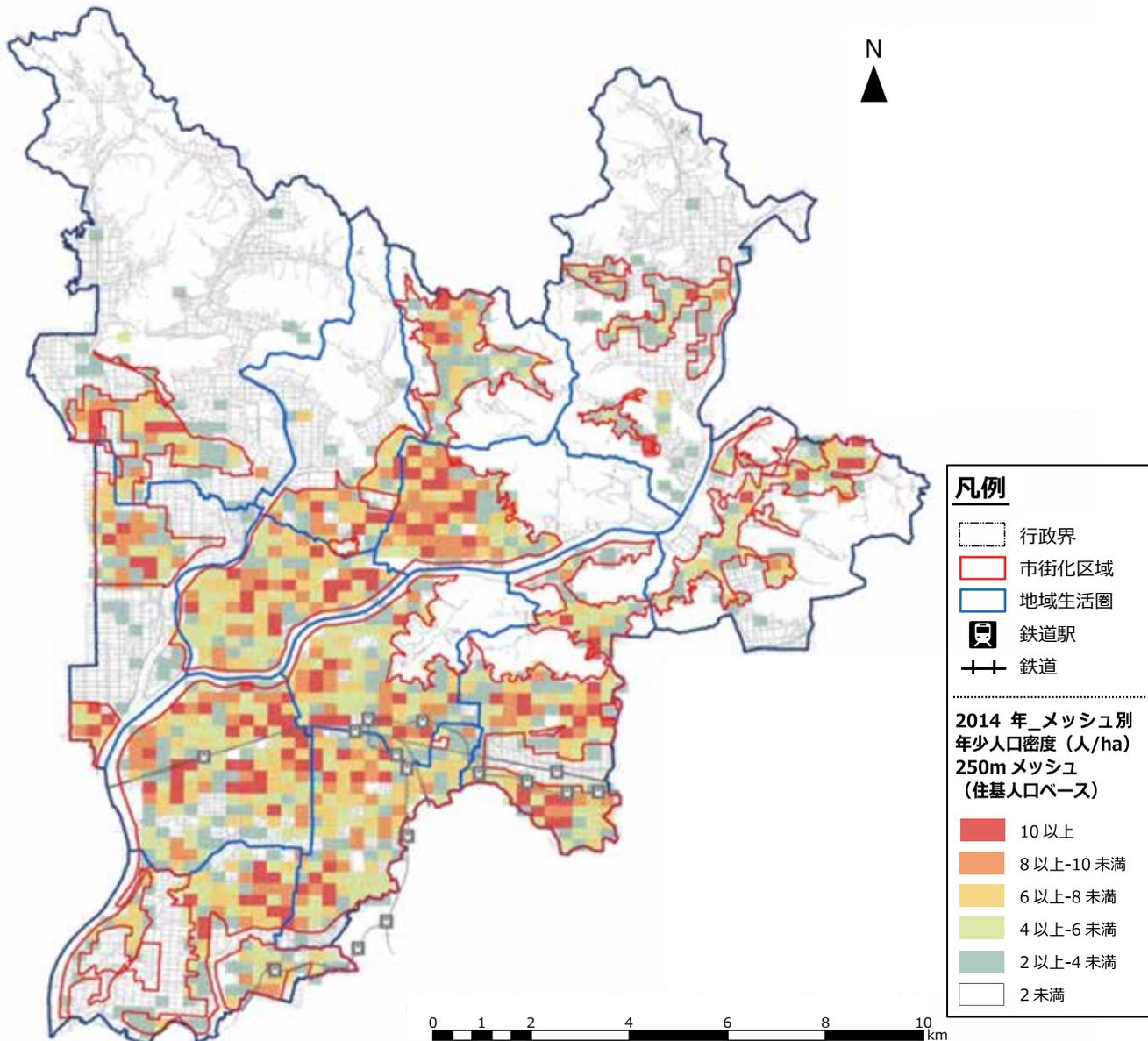


図-年少人口密度 2014

表-年少人口及び年少人口密度

人口(千人)				人口密度(人/ha)			
区域	2014年	2040年	増減	区域	2014年	2040年	増減
市全域	54	34	-20	市全域	2.6	1.7	-0.9
市街化区域	51	31	-20	市街化区域	6.4	3.9	-2.5

【年少（0～14歳）人口 2040年】

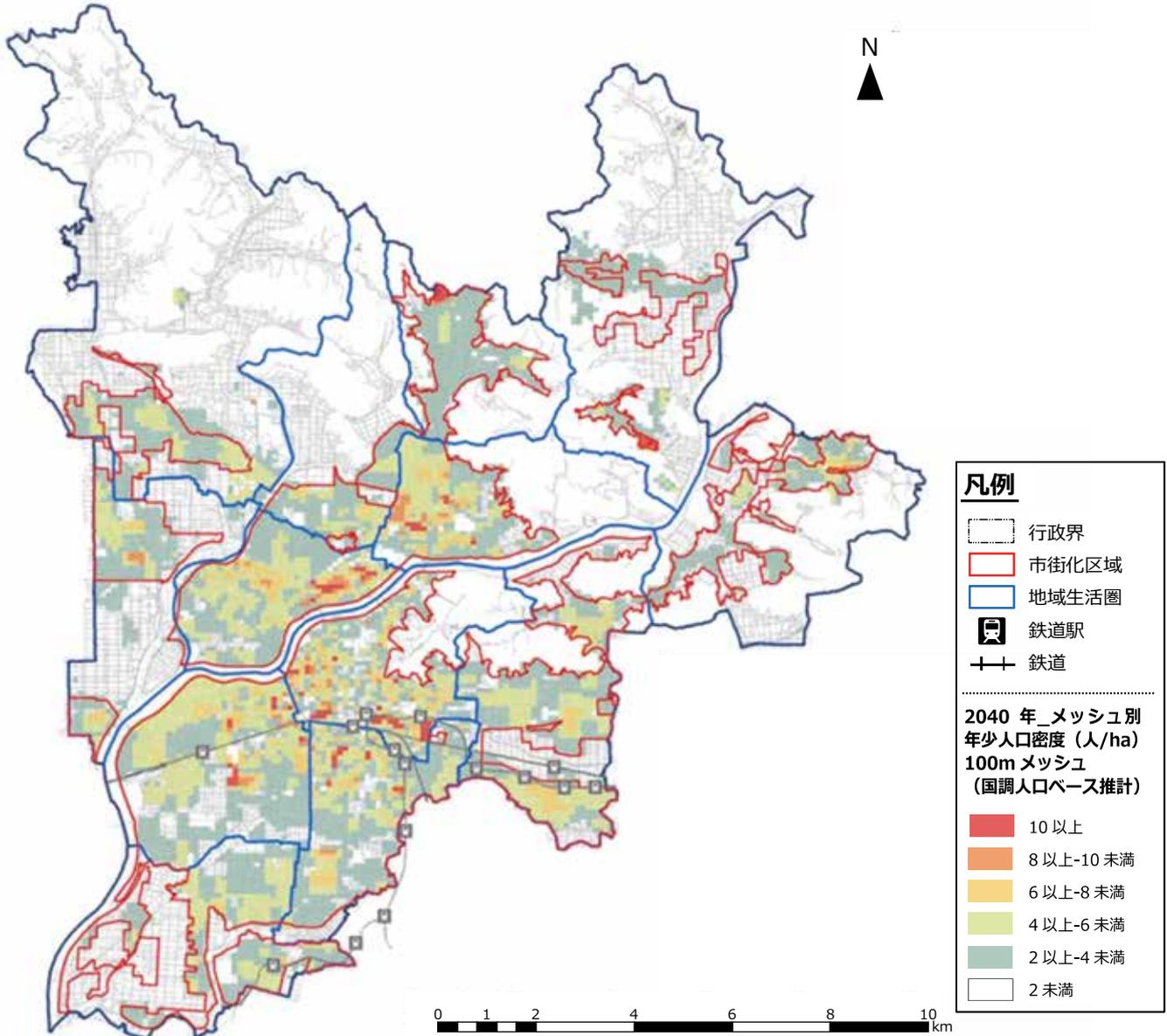


図-年少人口密度 2040

表-地域別年少人口(市街化区域内)

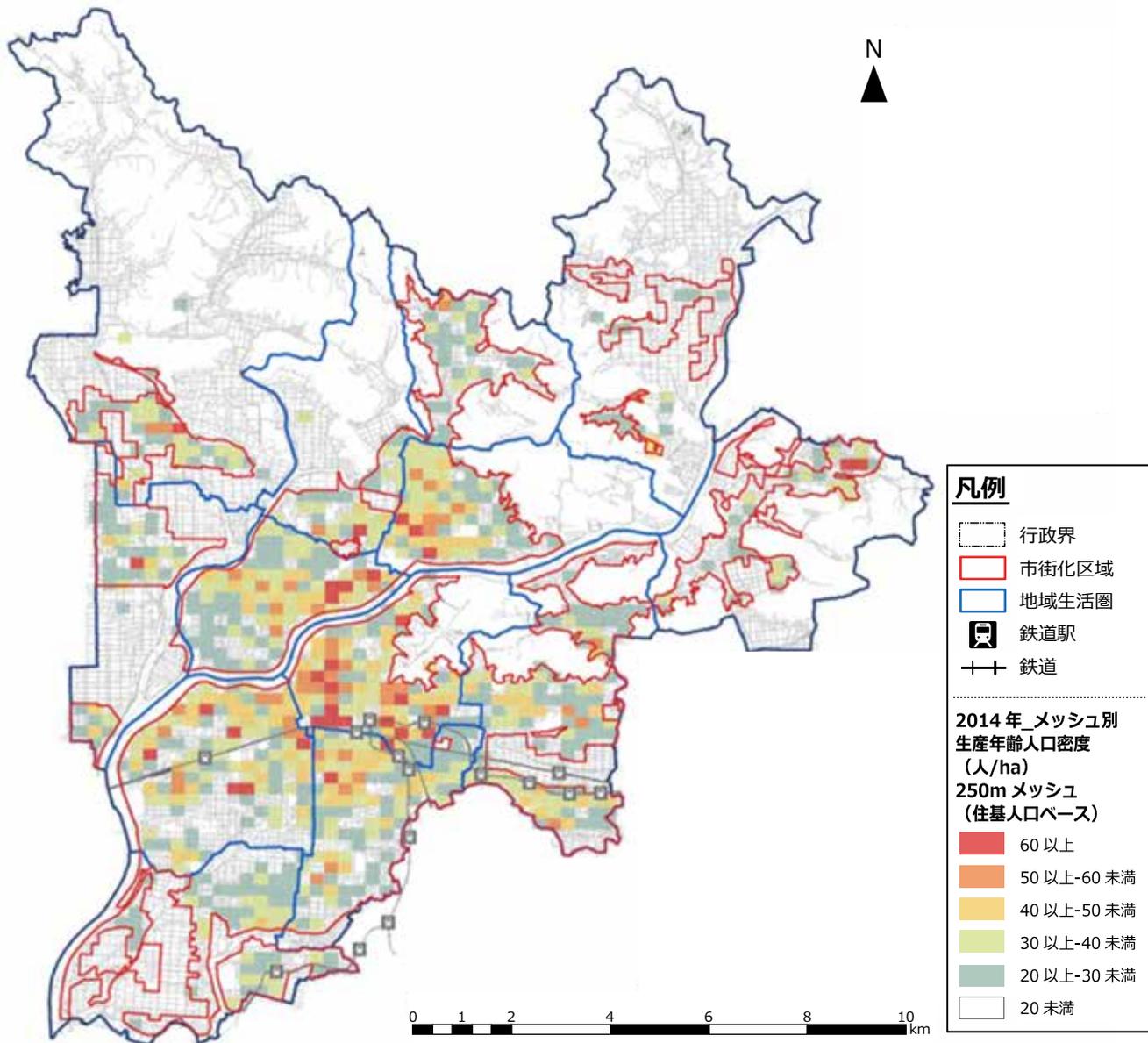
(単位:千人)

地域生活圏	2014年	2040年	増減	地域生活圏	2014年	2040年	増減		
中央部	①	4.8	3.2	-1.6	北東部	①	1.5	1.0	-0.5
	②	5.4	3.3	-2.1		②	2.2	1.3	-0.9
南西部	①	7.6	4.5	-3.1		③	1.9	1.2	-0.7
	②	4.6	2.7	-1.9	④	4.4	2.6	-1.8	
北西部	①	2.2	1.4	-0.8	南東部	①	2.4	1.5	-0.9
	②	2.8	1.4	-1.4		②	6.0	3.5	-2.5
	③	5.4	3.4	-2.0					

■生産年齢(15～64歳)人口の分布状況

生産年齢人口は、中心部での減少が大きく、市全域で見ると社会を支える生産年齢人口は、2014年に比べ約3割減少すると推計されます。

【生産年齢(15～64歳)人口 2014年】

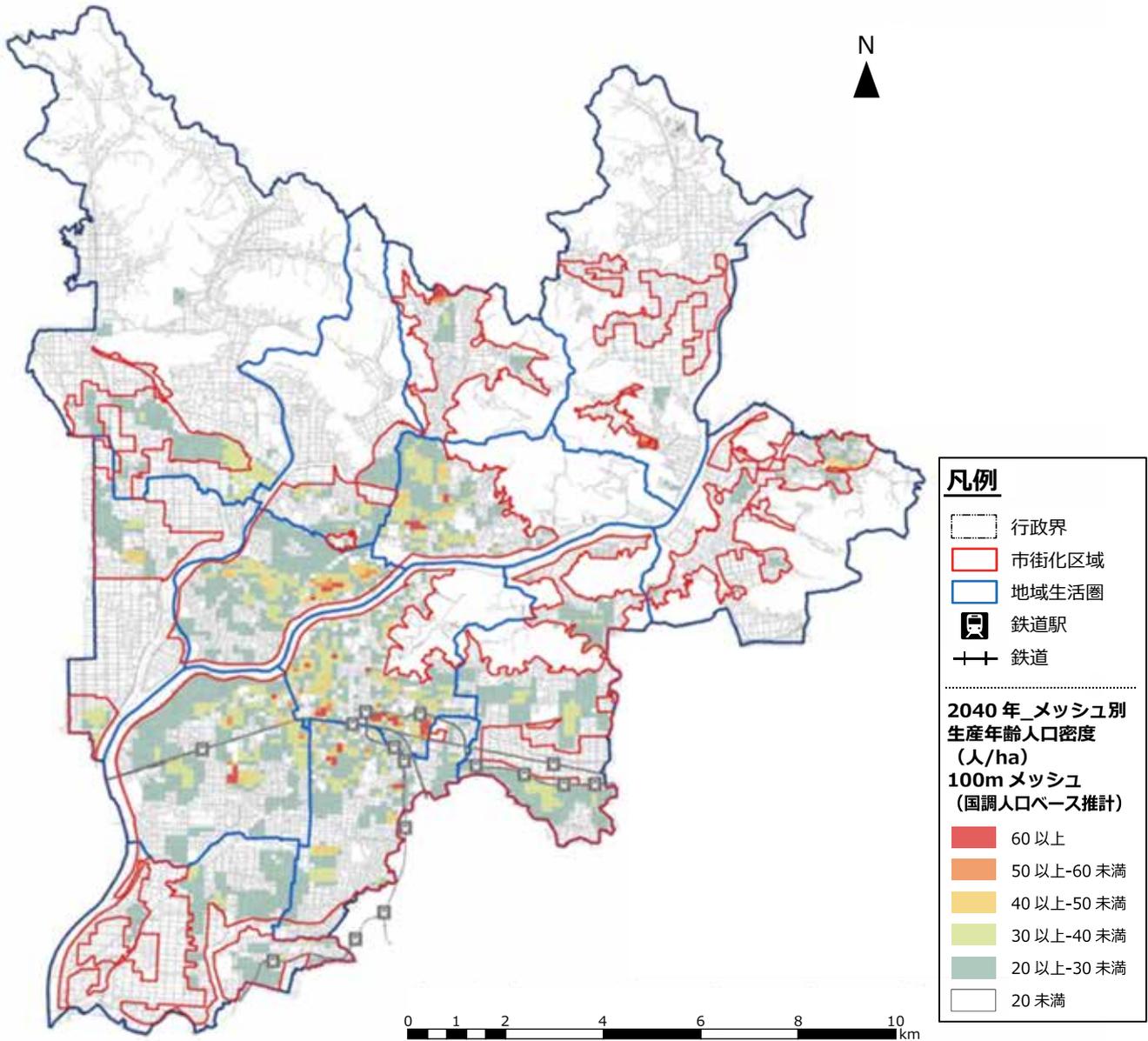


図－生産年齢人口密度 2014

表－生産年齢人口及び生産年齢人口密度

人口(千人)				人口密度(人/ha)			
区域	2014年	2040年	増減	区域	2014年	2040年	増減
市全域	252	184	-68	市全域	12.4	9.0	-3.4
市街化区域	231	167	-64	市街化区域	28.8	20.7	-8.1

【生産年齢（15～64歳）人口 2040年】



図－生産年齢人口密度 2040

表－地域別生産年齢人口(市街化区域内)

(単位:千人)

地域生活圏	2014年	2040年	増減	地域生活圏	2014年	2040年	増減		
中央部	①	29.3	17.5	-11.8	北東部	①	6.6	4.9	-1.7
	②	25.6	17.8	-7.8		②	9.0	7.1	-1.9
南西部	①	33.6	24.0	-9.6		③	8.3	6.4	-1.9
	②	17.8	14.6	-3.2	④	18.9	13.5	-5.4	
北西部	①	9.8	8.3	-1.5	南東部	①	11.0	8.0	-3.0
	②	10.1	7.8	-2.3		②	26.3	19.0	-7.3
	③	24.9	17.7	-7.2					

■ 高齢者(65歳～)人口 の分布状況

高齢者数は、市全域で見ると 2014 年に比べ微増な状況となっておりますが、一部の地域では減少すると推計されます。

【高齢者 (65 歳～) 人口 2014 年】

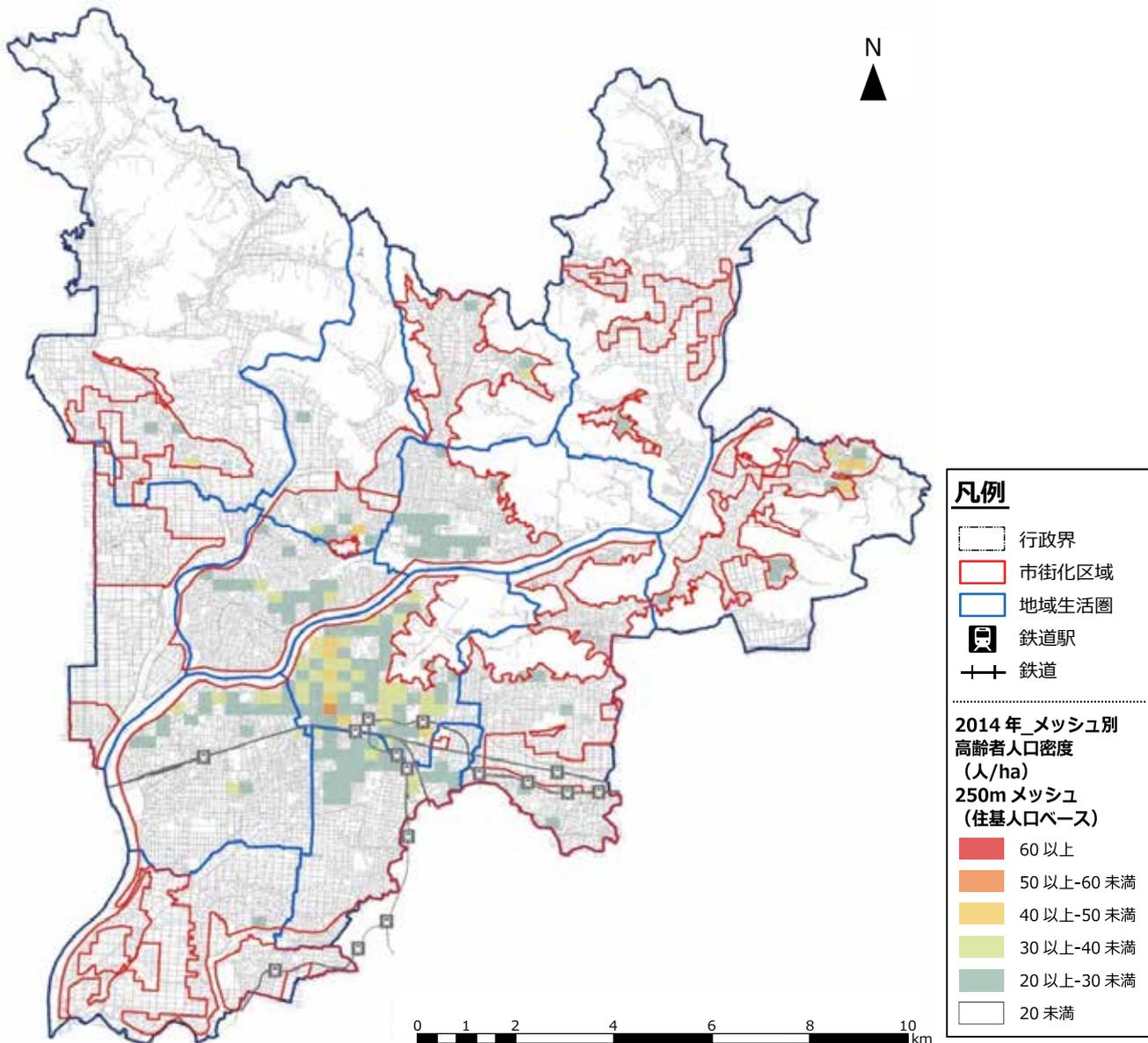
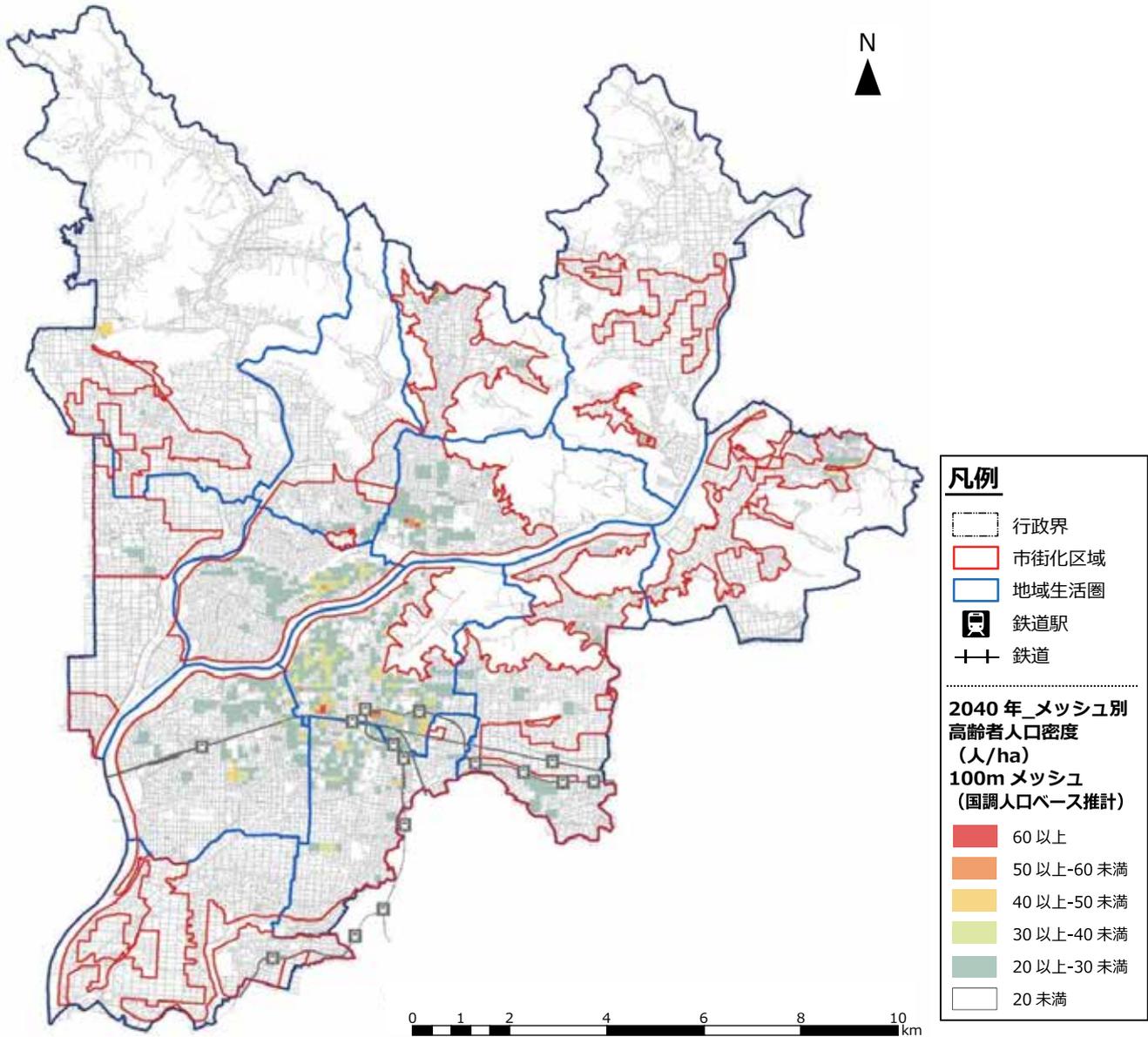


図 - 高齢者人口 2014

表 - 高齢者人口及び高齢者人口密度

人口(千人)				人口密度(人/ha)			
区域	2014年	2040年	増減	区域	2014年	2040年	増減
市全域	110	119	9	市全域	5.4	5.9	0.5
市街化区域	99	109	10	市街化区域	12.4	13.5	1.1

【高齢者（65歳～）人口 2040年】



図－高齢者人口 2040

表－地域別高齢者人口(市街化区域内)

(単位：千人)

地域生活圏	2014年	2040年	増減	地域生活圏	2014年	2040年	増減		
中央部	①	18.0	14.6	-3.4	北東部	①	2.8	2.9	0.1
	②	11.2	12.1	0.9		②	4.3	4.2	-0.1
南西部	①	11.8	15.5	3.7	③	3.7	4.1	0.4	
	②	5.2	8.0	2.8	④	8.1	8.9	0.8	
北西部	①	4.0	4.3	0.3	南東部	①	6.7	5.6	-1.1
	②	3.2	4.4	1.2		②	10.5	12.4	1.9
	③	9.6	11.6	2.0					

### (4) 都市機能施設

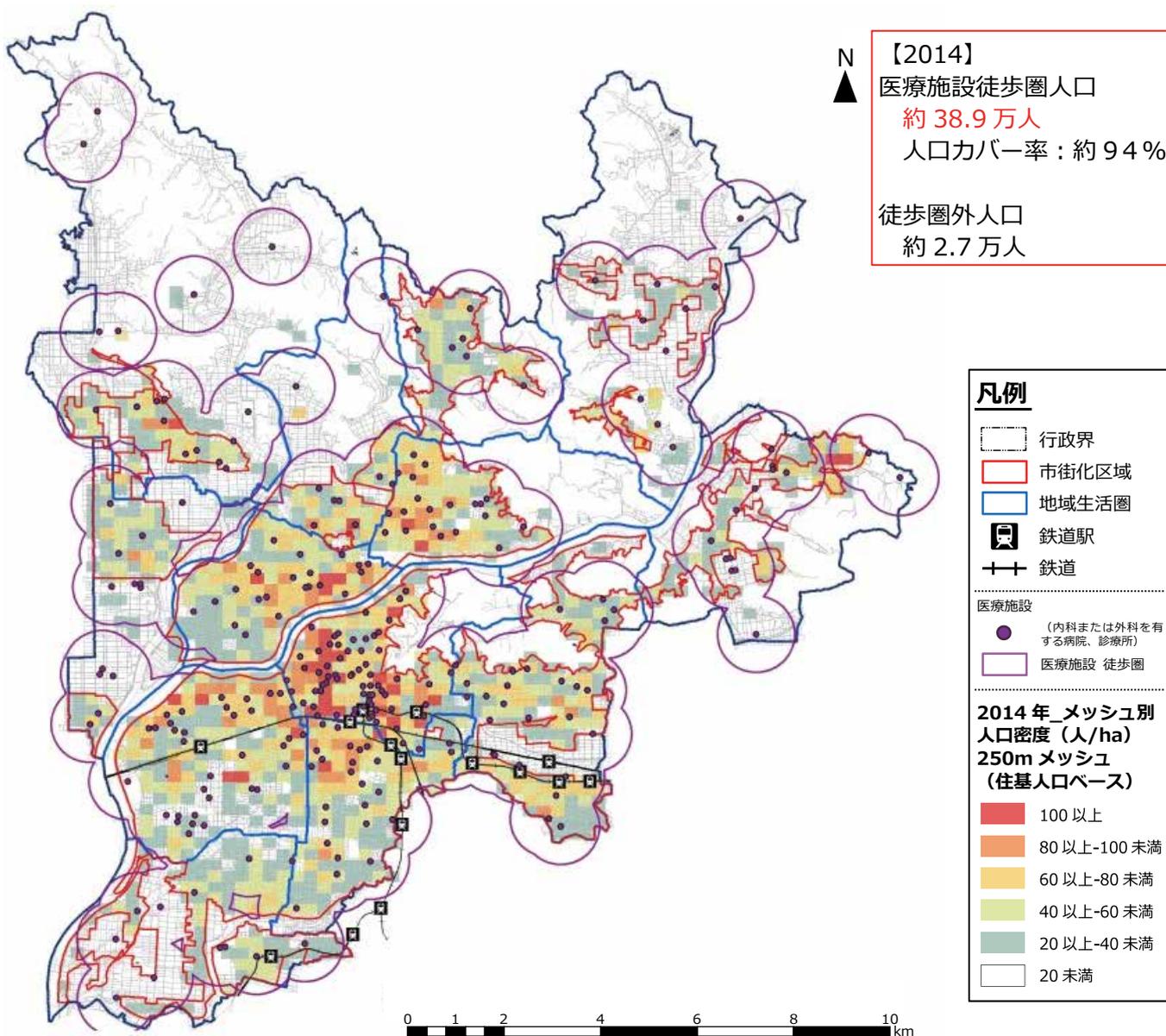
都市機能施設の内、生活サービス施設である医療、福祉、商業、公共交通について立地状況と人口について重ね合せ、各施設の利便性（人口カバー率）を確認しました。

#### ■ 医療施設（内科・外科を有する病院・診療所）の利便性

医療施設である内科又は外科を有する病院・診療所（平成 26 年 10 月の病院・診療所台帳データ）を GIS 上に展開し、その施設を中心として、一般的な徒歩圏である半径 800m の圏域を人口密度に重ね合せたものです。

その結果、市民の 94%にあたる約 38.9 万人が医療施設の徒歩圏内に居住しています。

#### 【医療施設の徒歩圏人口 2014 年】



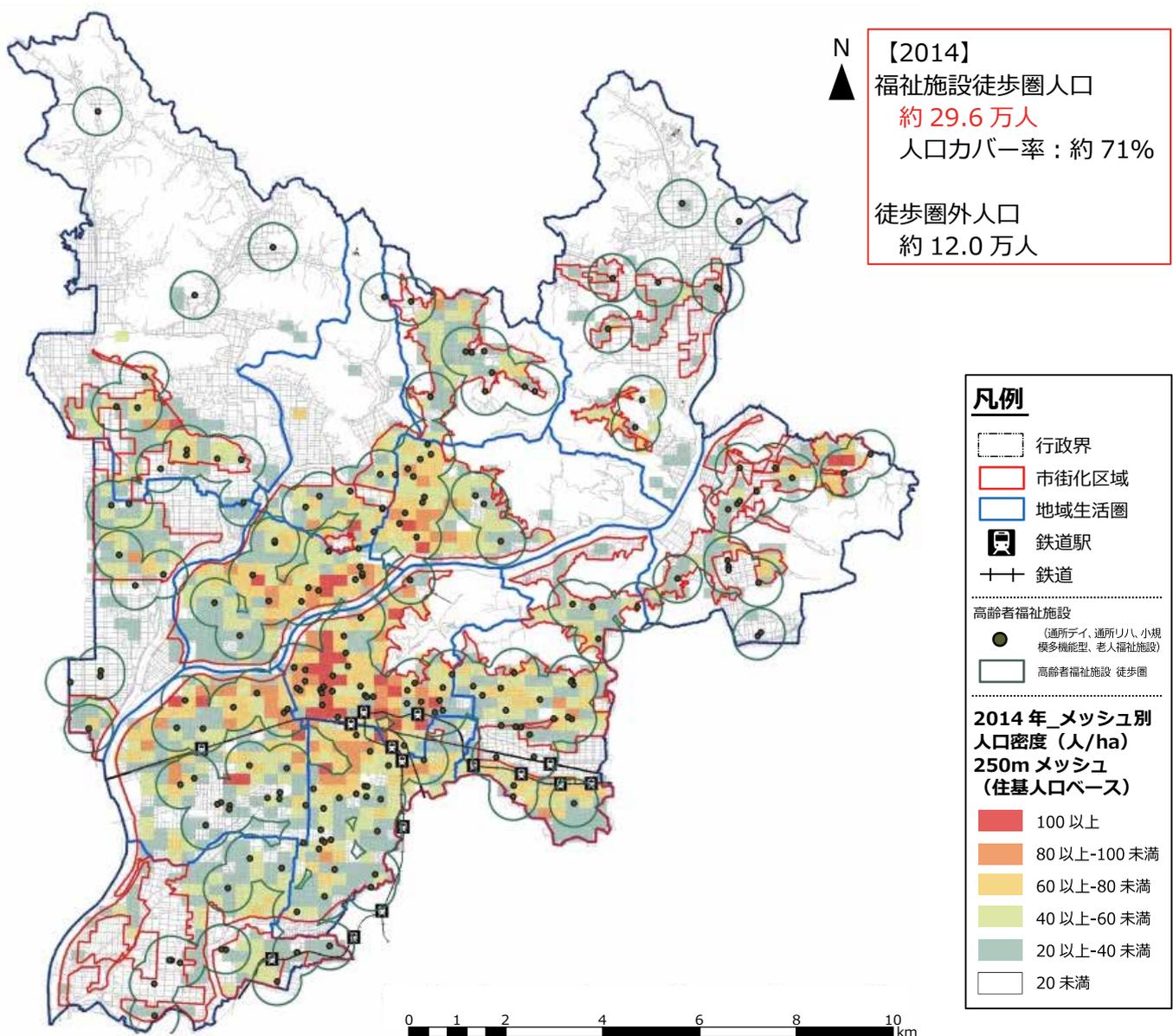
図－医療施設の徒歩圏（800m）カバー状況 2014 年

### ■ 福祉施設（地域包括支援センター・老人福祉施設・介護保険サービス事務所（通所））の利便性

福祉施設である地域包括支援センター等の通所施設（平成 26 年度の各施設の事業所一覧等データを GIS 上に展開し、その施設を中心として、一般的な高齢者の徒歩圏である半径 500m の圏域を人口密度に重ね合せたものです。

その結果、市民の約 71%にあたる約 29.6 万人が福祉施設の徒歩圏内に居住しています。

#### 【福祉施設の徒歩圏人口 2014 年】



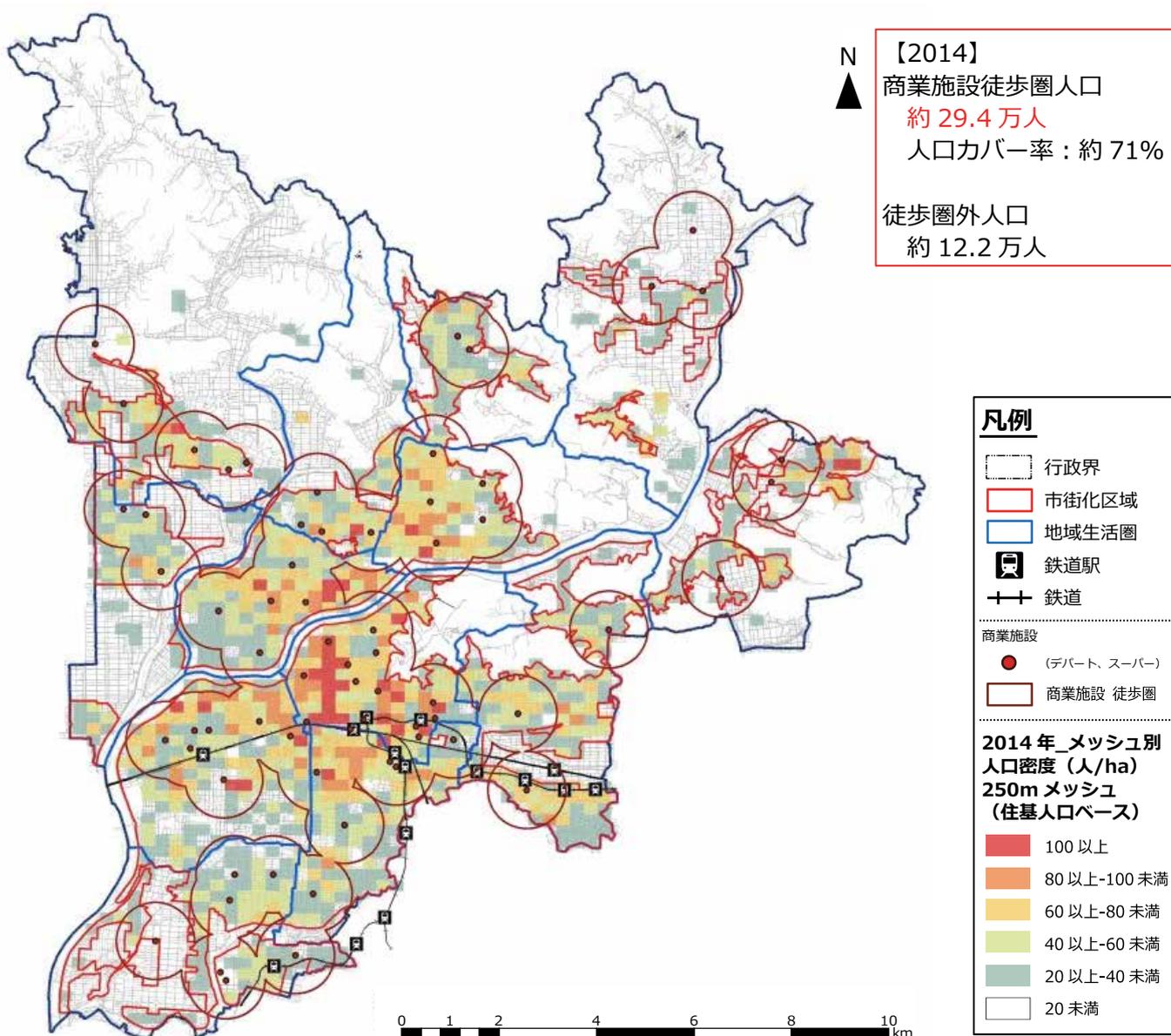
図－福祉施設の徒歩圏（500m）カバー状況 2014 年

■ 商業施設（デパート・スーパー）の利便性

商業施設であるデパートとスーパー（平成 26 年の i タウンページ等の電話帳より把握）を GIS 上に展開し、その施設を中心として、一般的な徒歩圏である半径 800m の圏域を人口密度に重ね合せたものです。

その結果、市民の約 71%にあたる約 29.4 万人が商業施設の徒歩圏内に居住しています。

【商業施設の徒歩圏人口 2014 年】



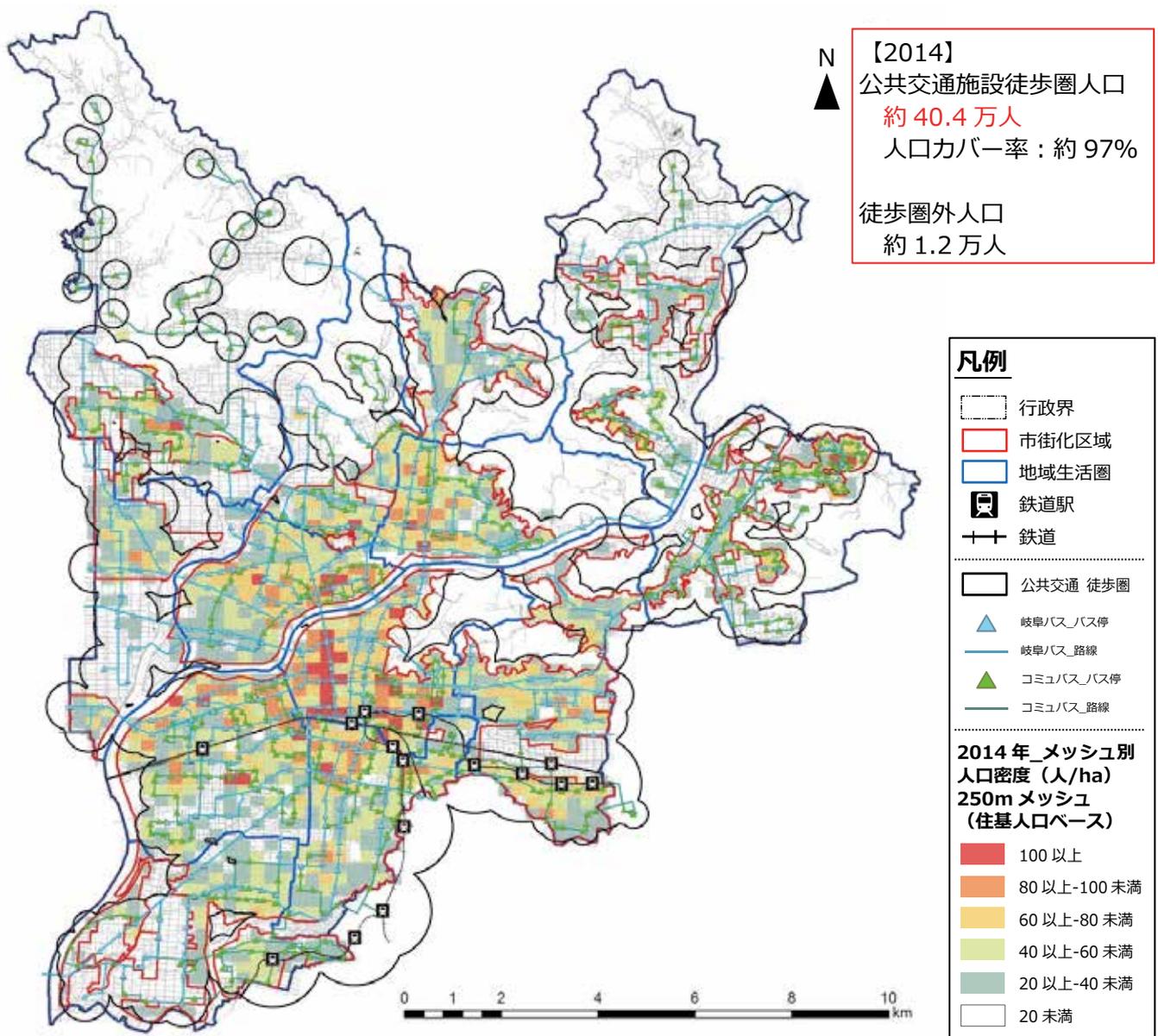
図－商業施設の徒歩圏（800m）カバー状況 2014 年

### ■公共交通の利便性

公共交通施設である鉄道駅、幹線バス停、支線バス停、コミュニティバス停（平成 26 年 10 月のデータ）を GIS 上に展開し、その施設を中心として、岐阜市地域公共交通網形成計画に示される勢力圏である鉄道駅から半径 1km、バス停から半径 500m、コミュニティバス停から半径 300m の圏域を人口密度に重ね合せたものです。

その結果、市民の約 97%にあたる約 40.4 万人が公共交通施設の徒歩圏内に居住しています。

### 【公共交通施設徒歩圏人口 2014 年】



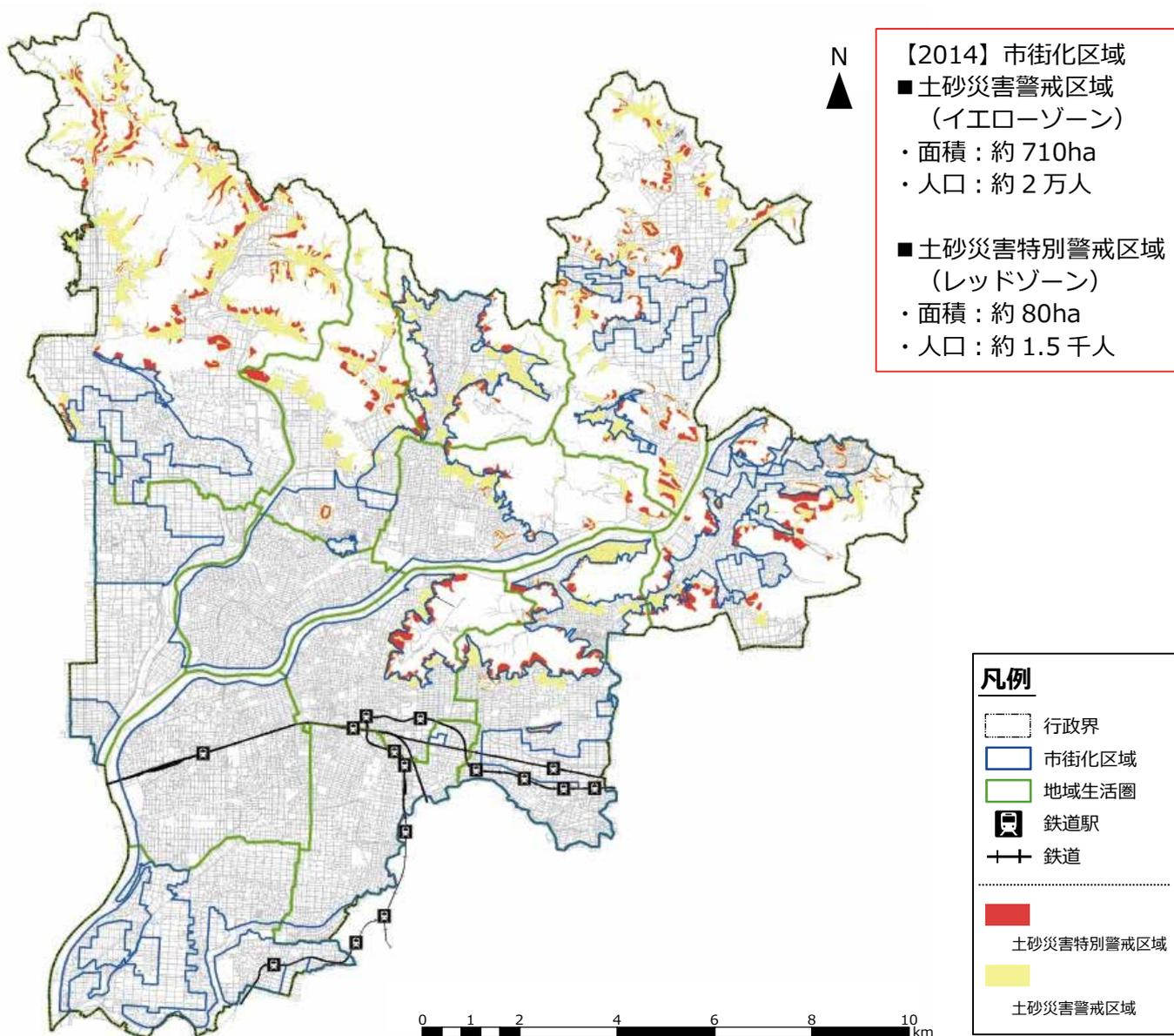
図－公共交通の徒歩圏（鉄道駅 1km、バス停 500m、コミュニティバス停 300m）カバー状況 2014

(5) 災害

■ 土砂災害警戒区域・土砂災害特別警戒区域

土砂災害の危険性の高い区域を見ると、市内の山沿いにおいて、土砂災害警戒区域、土砂災害特別警戒区域が指定されています。

【土砂災害（特別）警戒区域】

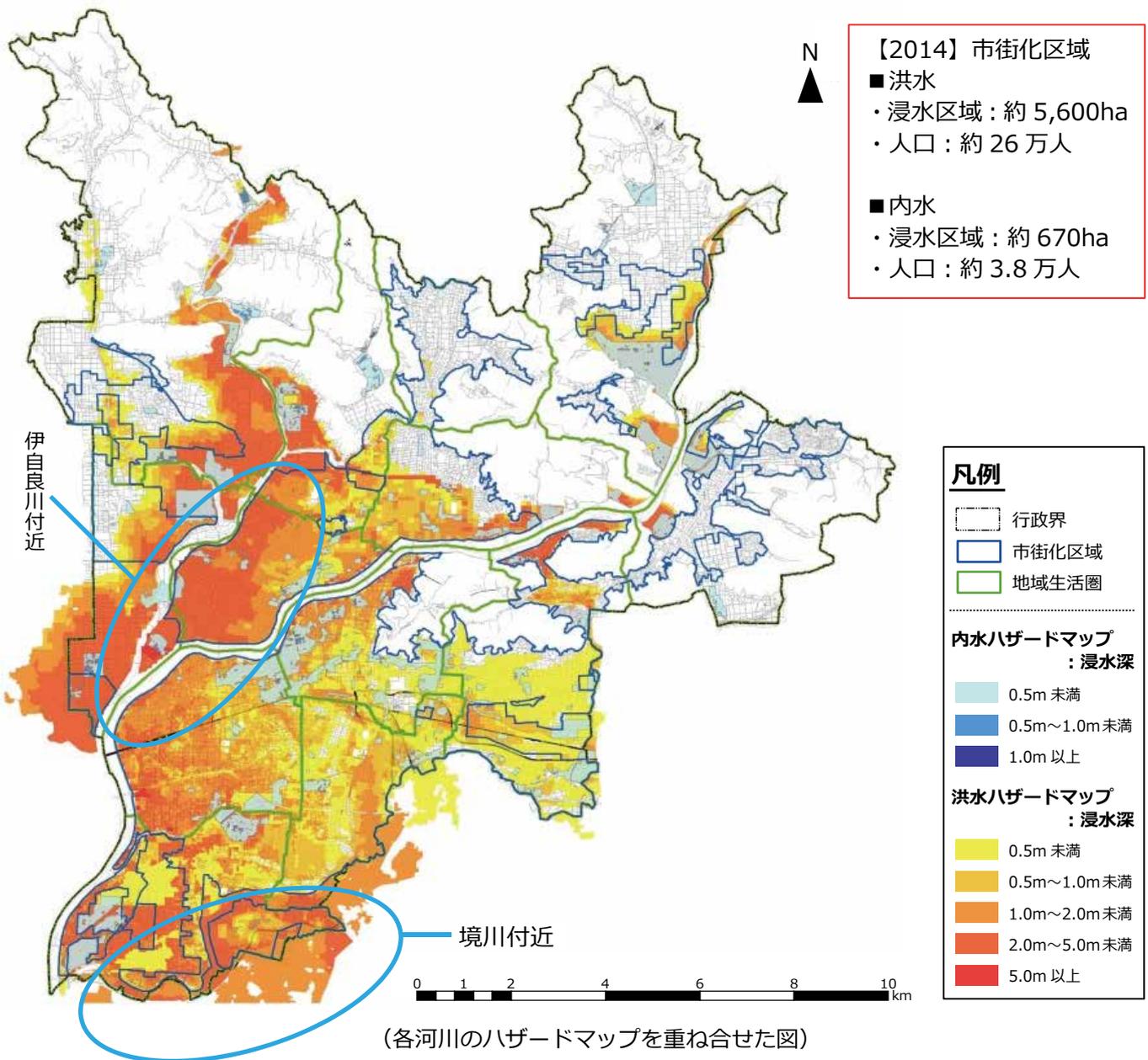


図－土砂災害（特別）警戒区域図

■洪水・内水ハザード

洪水の危険性が高い区域を見ると、伊自良川・境川沿いにおいて、特に危険性の高い区域が広がっています。

【洪水・内水】



図－洪水・内水浸水想定図

## 2 課題の整理と方向性

現状の人口分布の状況や将来の見通しなど、都市構造上の課題を整理すると本市において、以下のような課題が挙げられます。

- ・人口減少と少子高齢化の進展
- ・生活サービス施設の維持
- ・低密度な市街地形成の進展
- ・公共交通の利便性の確保
- など



関連計画で挙げられている従来の都市構造上の課題が、今後も更に進展するものと考えられます。

### 【関連計画における課題】

- ・人口減少、少子高齢化による郊外部の衰退
- ・居住人口の減少による中心市街地の空洞化
- ・低密度な市街地拡大による都市経営コストの増大
- ・人口減少や少子高齢化による公共交通利用者の減少
- ・高齢者の買い物や日常の移動手手段の確保
- など

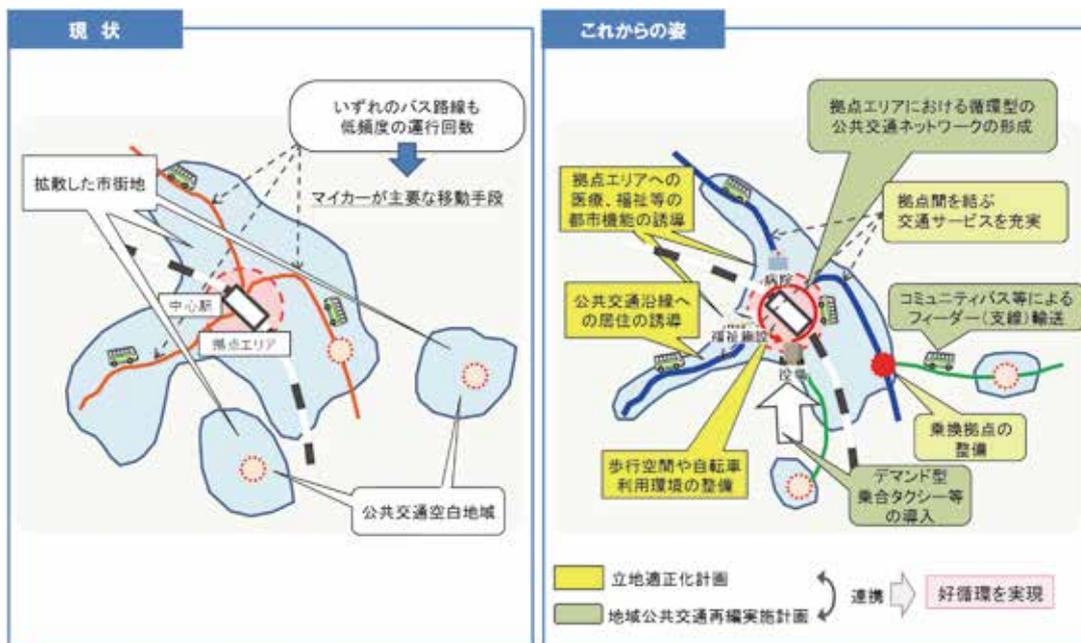


これらの課題に対応するための、目指すべき都市構造の方向性として、バスなどの公共交通と連携した集約型都市構造を構築する

**「コンパクトシティ + ネットワーク」** の実現を目指します。

### 参 考

コンパクトシティ+ネットワークの考え方(出典：国土交通省資料)



# III 都市づくりの基本方針

岐阜市が抱える都市構造上の課題に対応するには、「コンパクト+ネットワーク」のまちづくりを具現化することが重要となりますが、このことは従来の関連計画にある集約型都市構造を実現することになります。そのため、岐阜市立地適正化計画の都市づくりの基本方針となる基本理念・将来都市像は、「岐阜市総合計画」「岐阜市都市計画マスタープラン」「岐阜市総合交通戦略」のまちづくりの方針を踏襲し定めるものとします。

## 1 関連計画におけるまちづくりの方針

### 【岐阜市総合計画：多様な地域核のある都市】

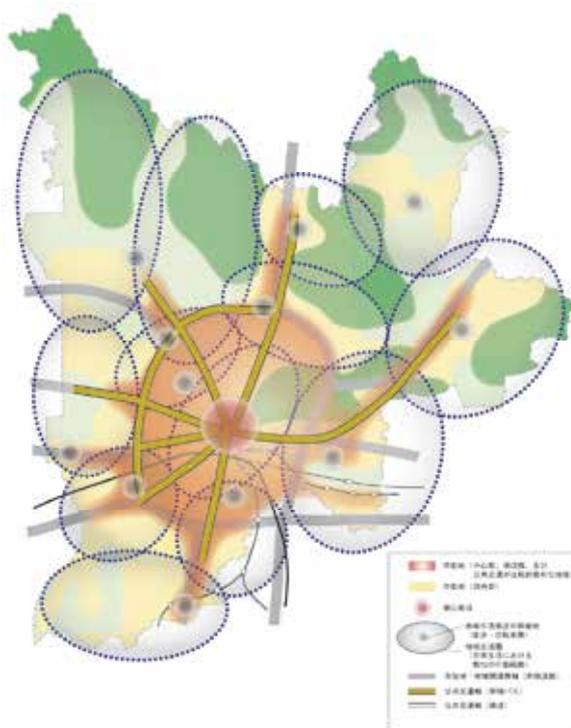
- 歩いたり、公共交通や自転車での移動によって事足りるような適度な大きさの地域の中で、**日常的なサービスが充足されるような地域核を形成します。**
- 特別な買い物や、美術館へ行くといったことについては、これらの核と核を車や公共交通によるネットワークを形成して移動の手段とします。
- これらの地域核においては、地域の個性と特色を形づくり、市域全体としての多様性を実現することによって、時代の変遷や世界情勢の変化に対する適応性に優れた、**多様な地域核のある都市を目指します。**



図－多様な地域核のある都市

### 【岐阜市都市計画マスタープラン：集約型都市構造】

- 豊かな環境のなか、活力あふれる**コンパクトな市街地が互いに連携した都市構造の構築を図ります。**
- 徒歩、自転車で移動が可能な生活圏のなかで、商業、医療等の様々な日常的なサービスを楽しむ生活環境の形成を図ります。
- 既存の都市機能集積地区の活用を図るほか、公共交通の活性化により沿線の利便性を高め、**駅やバス停を中心とした徒歩・自転車圏において諸機能・人口の集積化を図ります。**
- 集約型都市構造を目指し、**地域生活圏・地域生活拠点の形成を図ります。**



図－目指すべき集約型都市構造イメージ

【岐阜市総合交通戦略：公共交通を軸に都市機能が集積した歩いて出かけられるまち】

- 安全で円滑な公共交通を軸とし、徒歩、自転車及び自動車を含めた総合的な都市交通施策の推進により、都市の再構築（リノベーション）がされた魅力のあるまちづくりを推進します。
- 高度に都市機能の集積した中心市街地と、身近な生活拠点を核とした地域生活圏が密接に結びついた、多様な地域核が有機的に連携した、環境負荷の少ない持続的発展が可能な集約型都市構造（コンパクトシティ）の実現を目指します。



図－総合交通戦略での集約型都市構造の形成イメージ

## 2 都市づくりの基本理念・将来都市像

### <都市づくりの基本理念>

豊かな自然と歴史に恵まれた環境の中で、快適でコンパクトな市街地が互いに連携し、健やかに住み続けられる活力あふれる県都  
～賑わいある中心市街地と暮らしやすい生活圏が結びあった、歩いて出かけたくなる健幸都市～

### <将来都市像>

高度で多様な都市機能が集積した中心市街地と、身近な生活拠点が適切に配置された日常生活圏とが、公共交通など総合的な交通体系により効率的に連絡しあう、多様な地域核のある集約型都市

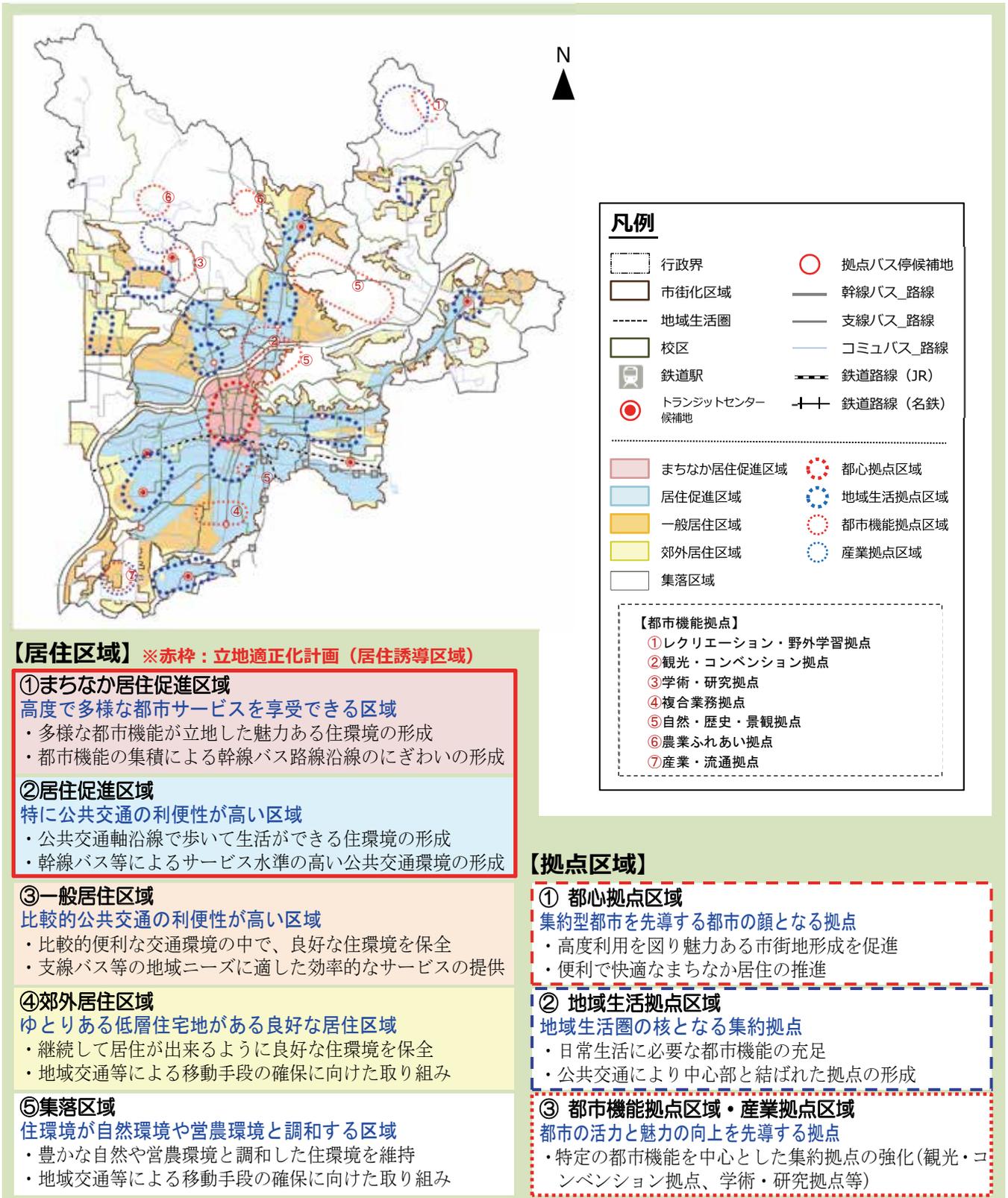
### <都市づくりの基本方針>

- 都市全体からの視点として、豊かな環境の中、活力あふれるコンパクトな市街地が互いに連携した都市構造の構築を図ります。
- 既存の都市基盤の有効活用を基本に、地域生活拠点等を中心とし、必要な機能が集積した生活圏が形成された集約型の市街地形成を図ります。
- 市街地において、公共交通軸の沿線及びトランジットセンター※4・拠点バス停の近傍に都市機能の誘導を図り、公共交通の利便性が高い地域への集住を促進し、公共交通を都市の基軸としたコンパクトなまちづくりの実現を目指します。

※4 トランジットセンター：交通手段の乗継を行う拠点（乗継ぎ拠点）のこと。

### 3 目指すべき都市構造イメージ

都市づくりの基本理念・将来都市像を踏まえた、目指すべき都市像は以下のとおりとなります。これからの本市のまちづくりは、5種類の居住区域と3種類の拠点を設定することにより集約型都市構造を構築するまちづくりを進めます。



## (1) 居住区域の基本方針

目指すべき都市構造イメージで示す「居住区域」については、5つに区分し、都市づくりの基本理念をもとに、それぞれの区分に応じた取り組みを行います。

### ① まちなか居住促進区域

<b>定義</b>	岐阜市まちなか居住支援事業に位置付けられているまちなか居住促進区域の範囲
<b>基本方針</b>	高度で多様な都市サービスを多くの人々が享受できるよう、公共交通の利便性にあわせて、集合型の居住機能の立地促進と、居住者の生活を支える様々な機能の立地促進を図ります。また、幹線バス路線沿線において、都市機能を集積することでにぎわいの創出を図ります。

### ② 居住促進区域

<b>定義</b>	市街化区域内において、岐阜市総合交通戦略で示される JR 岐阜駅を中心とした 8 本の幹線バス路線から 500m の範囲と鉄道駅から半径 1km の範囲
<b>基本方針</b>	公共交通と密着した暮らしを実現するため、徒歩や自転車により公共交通のサービスが受けられる場所に容易に到達できる、公共交通が便利な地区の形成を目指します。また、公共交通沿線に居住を集積することでサービス水準の高い公共交通環境の形成を図ります。

### ③ 一般居住区域

<b>定義</b>	市街化区域内において比較的利便性の高い支線バス路線から 500m の範囲
<b>基本方針</b>	計画的な土地利用を促進し、中心市街地からのアクセス性を活かした中低層住宅をはじめとする良好な住環境の保全を図ります。また、地域の需要に適した効率的なバスの運行により、支線バスの持続性を高める取り組みを進めます。

### ④ 郊外居住区域

<b>定義</b>	市街化区域における、まちなか居住促進区域、居住促進区域、一般居住区域以外の区域
<b>基本方針</b>	幹線道路の整備により中心市街地からのアクセスが向上した地区などにおいて、ゆとりある低層住宅地としての良好な住環境の保全や形成を図ります。また、地域交通の維持・確保に向け、地域住民の協働を基本として、多様な関係者が連携して取り組みます。

### ⑤ 集落区域

<b>定義</b>	市街化調整区域
<b>基本方針</b>	優良な農地を維持し、自然環境や営農環境との調和を図りながら、居住環境の維持を図ります。また、地域交通の維持・確保に向け、地域住民の協働を基本として、多様な関係者が連携して取り組みます。

## (2) 拠点区域の基本方針

目指すべき都市構造イメージで示す「拠点区域」については、3つに区分し、それぞれの区域の方針に基づき、拠点の形成を図ります。

### ① 都心拠点区域（中心拠点区域<sup>※5</sup>）

<b>定義</b>	都市再生緊急整備地域、中心市街地活性化基本計画区域及び都市計画マスタープランで示す中心商業地区
<b>基本方針</b>	都市の顔となる拠点として、業務機能の誘導や便利で快適なまちなか居住の推進など土地の高度利用を図ることで、魅力ある市街地の形成を促進します。 集約型市街地の形成に向けて、都市構造に大きな影響を与える商業施設等の立地促進や公共公益施設の立地促進を図ります。

※5 **中心拠点区域**：都市再構築戦略事業等に規定される必要な都市機能を誘導し、まちの活力の維持・増進や、持続可能な都市構造の再構築を積極的に図る拠点区域のこと。

### ② 地域生活拠点区域

<b>定義</b>	都市計画マスタープランで示す13の地域生活拠点候補地
<b>基本方針</b>	公共交通と都市機能が一体化した市街地形成のため、交通施策と連携し、交通軸に沿って、地域生活圏の形成を図り、更に圏域内で生活を支える機能の集積を目指します。

### ③ 都市機能拠点区域・産業拠点区域

<b>定義</b>	都市計画マスタープランで示す12の都市機能拠点と3か所の産業拠点
<b>基本方針</b>	本市の活力と魅力の向上を先導する拠点として、産業・流通、観光・コンベンション、学術・研究などの特定の機能を中心とした都市機能の集約拠点を立地特性にあわせて配置し、それぞれの拠点機能の強化を推進します。

# IV 誘導区域及び誘導施設

これからの本市のまちづくりは、5種類の居住区域と3種類の拠点を設けるまちづくりを進めます。このまちづくりでは、**立地適正化計画制度を活用したまちづくりを進める**ため、立地適正化計画制度で定めることとなっている、公共交通が便利な区域に居住を誘導する「**居住誘導区域**」と生活サービス施設などの都市機能を誘導する「**都市機能誘導区域**」を設定します。

また、区域の設定とあわせて、都市機能誘導区域に維持・誘導を図る「**都市機能誘導施設**」について設定します。

## 1 居住誘導区域の設定

### (1) 基本的な考え方

居住誘導区域は、人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう居住を誘導する区域で、市街化区域の中に設定します。

### (2) 居住誘導区域の設定方針

居住誘導区域は、都市機能施設が集積する都心拠点や地域生活拠点へのアクセシビリティ及び徒歩圏等を考慮して、鉄道駅（駅から半径1kmの範囲）及び幹線バス路線沿線（幹線バス路線から500mの範囲）に区域を設定します。

本計画においては、「目指すべき都市構造イメージ」（P24 参照）の居住区域の内、「①まちなか居住促進区域」と「②居住促進区域」を居住誘導区域として定めます。

### (3) 居住誘導区域に含まない区域

法令により誘導区域に含まない、若しくは原則含まないこととされている区域については含みません。その他の地域についても総合的に判断し、誘導区域に含むことが適当でないと判断される場合には含みません。

誘導区域に含まない区域

- ・市街化調整区域
- ・災害危険区域
- ・土砂災害特別警戒区域
- ・土砂災害警戒区域
- ・急傾斜地崩壊危険区域
- ・流通業務地区
- ・工業地域

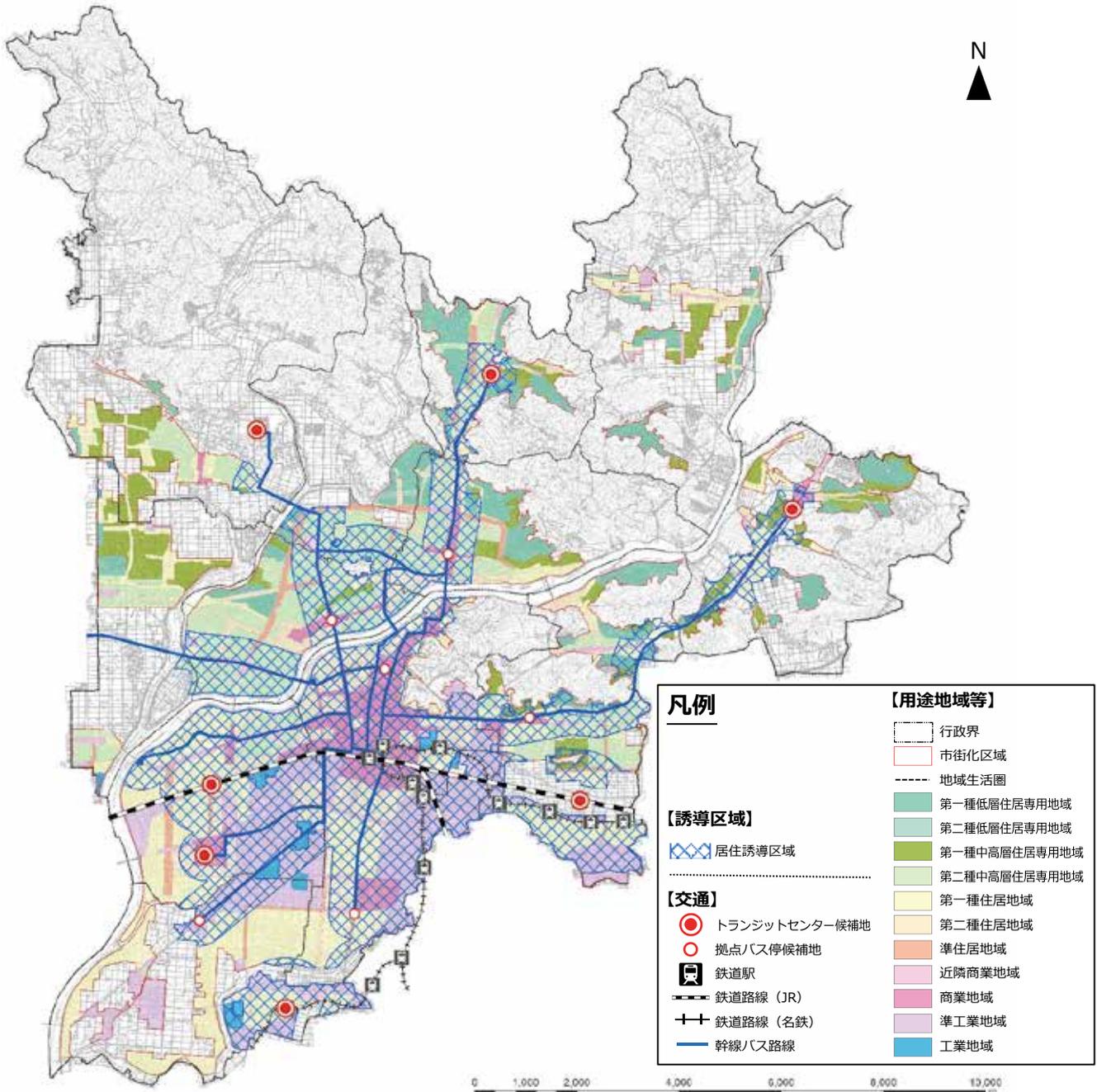
### (4) 居住誘導区域の外側の区域

本計画の目指すべき都市構造イメージ（P24 参照）に示す5つの居住区域の内、居住誘導区域に含まれない、「③一般居住区域」「④郊外居住区域」「⑤集落区域」については、引き続き従来の都市計画マスタープランの整備方針を基に、良好な住環境の維持・保全を図るとともに、地域交通等の居住に関するセーフティネットの維持・確保に努めます。

## (5) 居住誘導区域

居住誘導区域は、鉄道及び幹線バス路線を、将来の都市の骨格となるべき公共交通軸として位置付け、その沿線の市街化区域を居住誘導区域とします。

設定の方針は、(2)(3)に示すとおり、鉄道駅から半径1kmの範囲と幹線バス路線から500mの範囲において、居住誘導区域に含まないとされている市街化調整区域や災害のおそれのある区域等を除き、下図のとおり設定します。



図－居住誘導区域図

## 2 都市機能誘導区域の設定

### (1) 基本的な考え方

都市機能誘導区域は、医療、福祉、商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に維持・誘導することにより、これらの各種サービスを持続的に提供する区域で、居住誘導区域の中に設定します。

### (2) 都市機能誘導区域の設定方針

都市機能誘導区域は、法律により居住誘導区域内で定めることとなっていることから、「目指すべき都市構造イメージ」（P24 参照）で示す拠点区域の内、居住誘導区域（①まちなか居住促進区域、②居住促進区域内）内にある拠点について具体的な位置を定めます。

具体的な位置を定めるに当たっては、それぞれの拠点について、以下の考え方に基づいて設定します。

#### ➤ 都心拠点区域（中心拠点区域）

- ・ 都市再生緊急整備地域
- ・ 中心市街地活性化基本計画区域
- ・ 都市計画マスタープランで示す中心商業地区

#### ➤ 地域生活拠点区域・都市機能拠点区域

- ・ 商業系用途地域
- ・ 商業系用途地域に隣接し、都市機能誘導施設が立地・集積している第二種中高層住居専用地域以上（1,000 m<sup>2</sup>程度の商業施設の立地が可能）の地域

### (3) 都市機能誘導区域の具体的な設定方法

下記の観点に基づき、具体的な誘導区域を定めます。

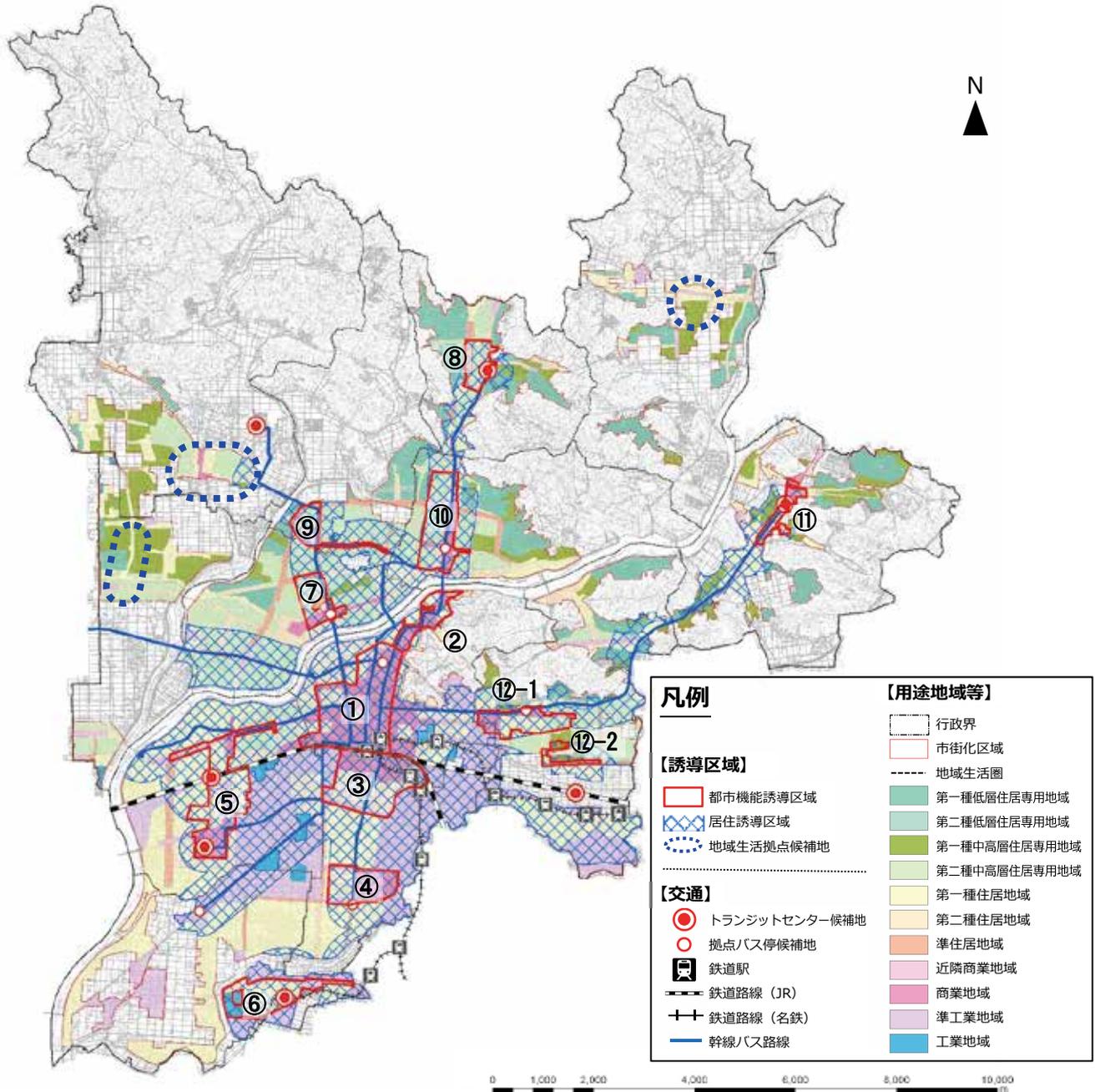
- ① 総合計画、都市計画マスタープランで拠点と位置付けられているか
- ② 公共交通（鉄道、バス）の幹線軸が通っているか
- ③ 都市機能誘導施設が立地できる用途地域指定がされているか
- ④ 地域生活圏の面積・人口に対して適正な大きさか
- ⑤ 都市機能誘導施設が現状で立地しているか
- ⑥ その他の生活関連施設や公共施設が現状で立地しているか
- ⑦ 関連事業区域が入っているか

### (4) 都市機能誘導区域に指定されない拠点区域

目指すべき都市構造イメージ（P24 参照）で示す「地域生活拠点区域」「都市機能拠点区域・産業拠点区域」の内、居住誘導区域の外側である区域や市街化調整区域であることにより、都市機能誘導区域に指定されない各拠点区域についても、引き続き従来の都市計画マスタープランの整備方針に基づき、地域生活拠点候補地や都市機能・産業拠点として、必要な機能が発揮できるよう、取り組みます。

### (5) 都市機能誘導区域

都市機能誘導区域は、居住誘導区域内に設定することとされていることから、居住誘導区域（P28 参照）内にある、目指すべき都市構造イメージの拠点区域（P24 参照）について、(2) で示す設定方針に基づき、各地域生活圏の商業系用途地域の指定状況や施設の立地状況等を勘案し、下図のように設定します。（居住誘導区域が位置づけられていない地域生活圏は、地域生活拠点候補地を示す）



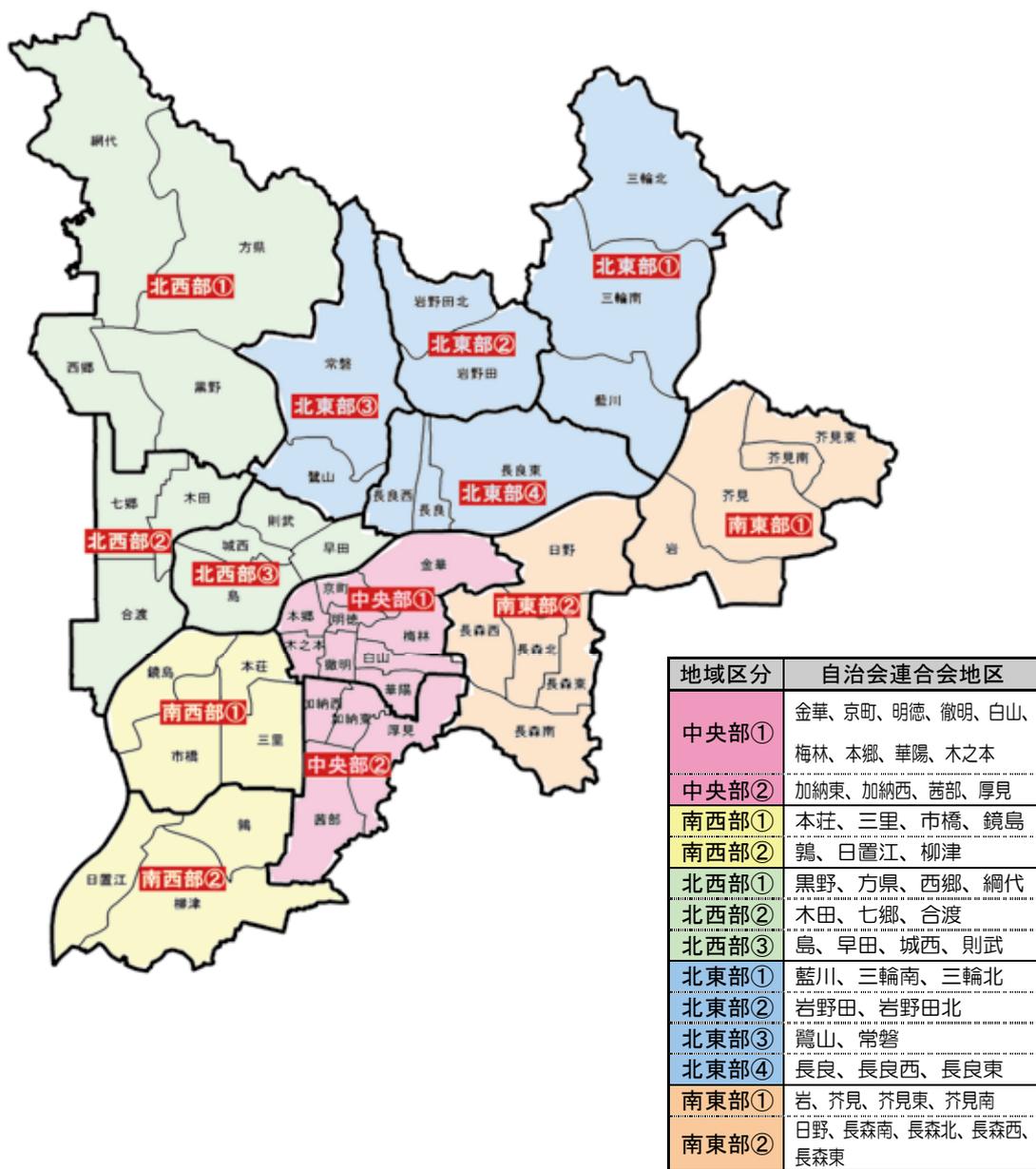
図－都市機能誘導区域図

番号	区域名称	番号	区域名称	番号	区域名称	番号	区域名称
①	都心	④	西部	⑦	日光	⑩	長良
②	金華	⑤	西岐阜	⑧	岩野田	⑪	芥見
③	加納	⑥	柳津	⑨	鷺山	⑫-1	長森1
						⑫-2	長森2

### 3 地域生活圏別の誘導区域

本計画では、本市を下図のとおり13の地域生活圏に区分し検討しています。

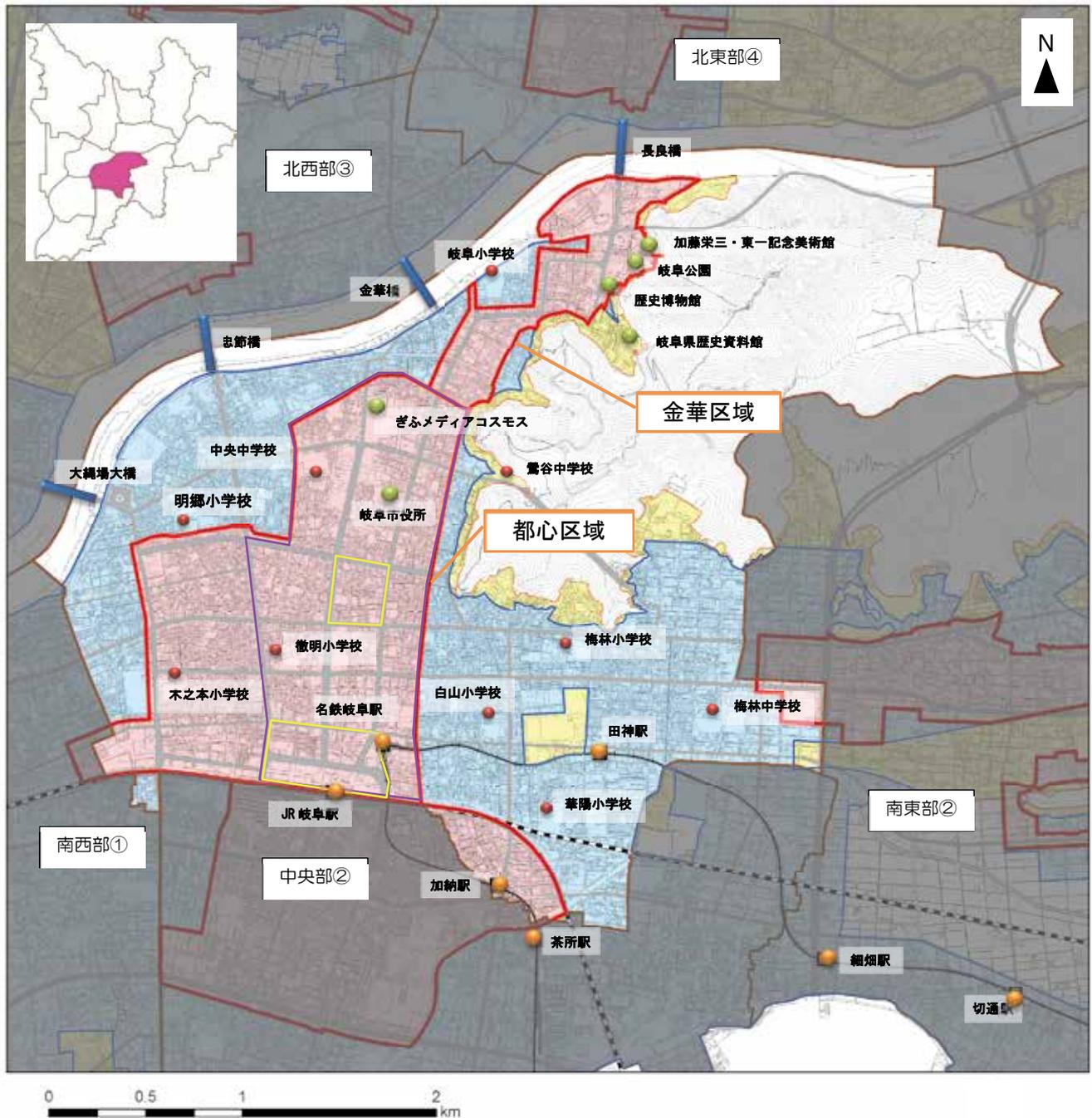
これら13の地域生活圏別に誘導区域(居住誘導区域及び都市機能誘導区域)を明示した図を次ページ以降に示します。



出典：岐阜市都市計画マスタープラン  
(地域別構想) (H22.5)

図－本計画における地域区分（13の地域生活圏）

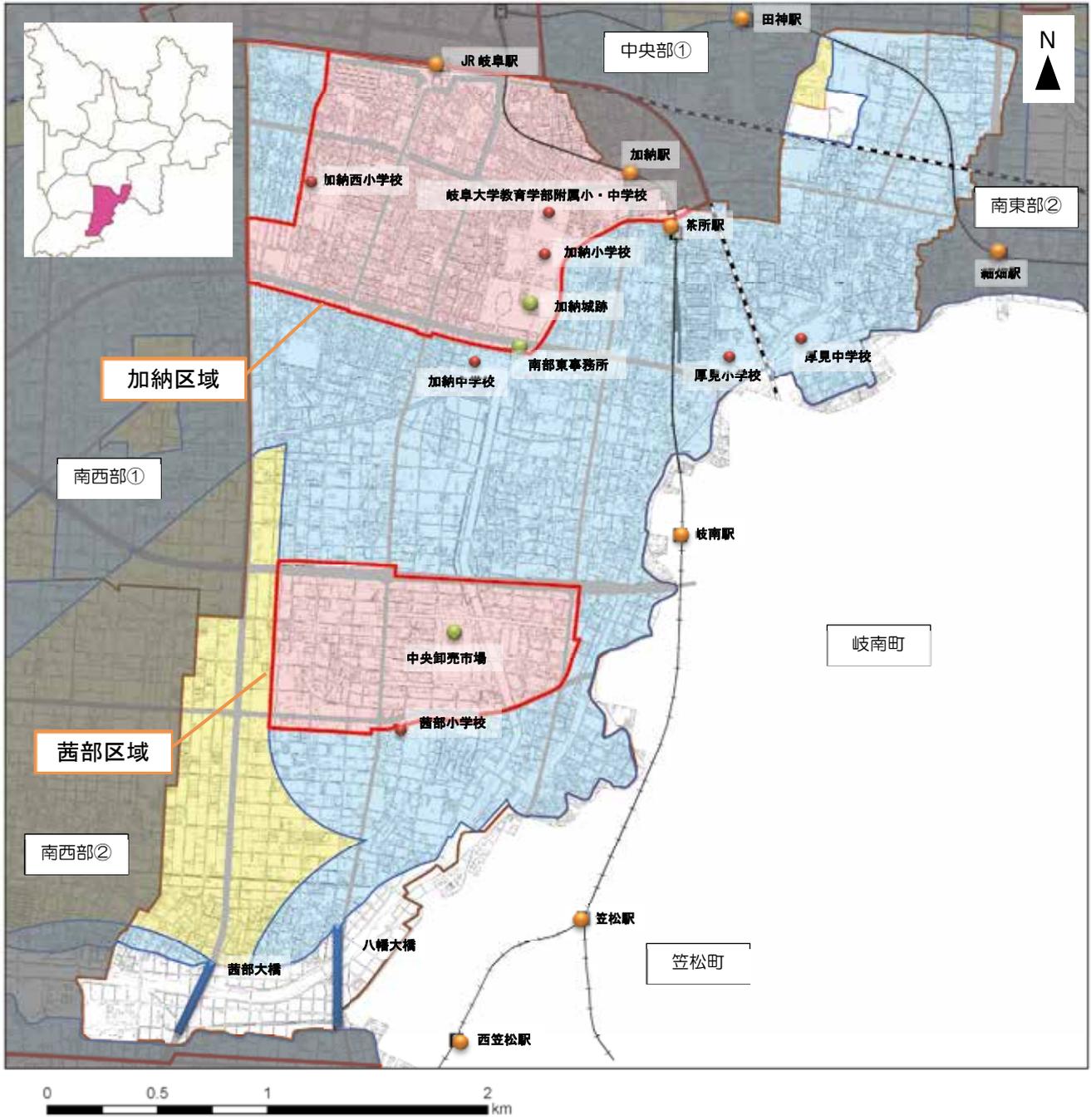
## 【中央部①】（金華、京町、明德、徹明、白山、梅林、本郷、華陽、木之本）



## 凡例

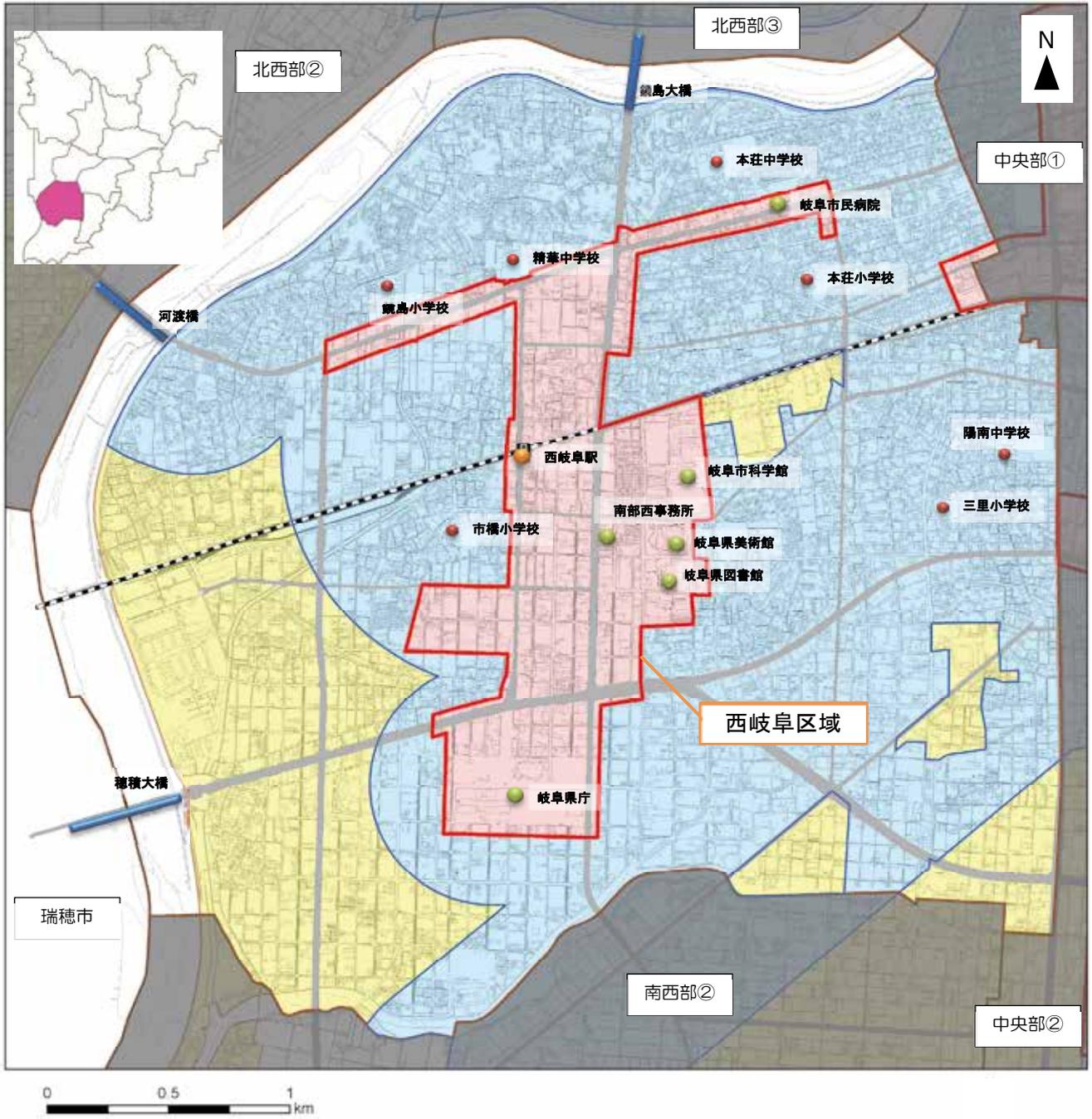
都市機能誘導区域	行政界	鉄道駅
居住誘導区域	地域生活圈	鉄道路線 (JR)
中心市街地活性化 基本計画区域	市街化区域	鉄道路線 (名鉄)
都市再生緊急整備地域		

【中央部②】（加納東、加納西、茜部、厚見）



凡例		
<span style="border: 1px solid red; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span> 都市機能誘導区域	<span style="border: 1px dashed black; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span> 行政界	鉄道駅
<span style="background-color: lightblue; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span> 居住誘導区域	<span style="border: 1px solid brown; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span> 地域生活圏	<span style="border-bottom: 1px dashed black; display: inline-block; width: 20px;"></span> 鉄道路線 (JR)
<span style="background-color: yellow; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span> 市街化区域		<span style="border-bottom: 1px solid black; display: inline-block; width: 20px;"></span> 鉄道路線 (名鉄)

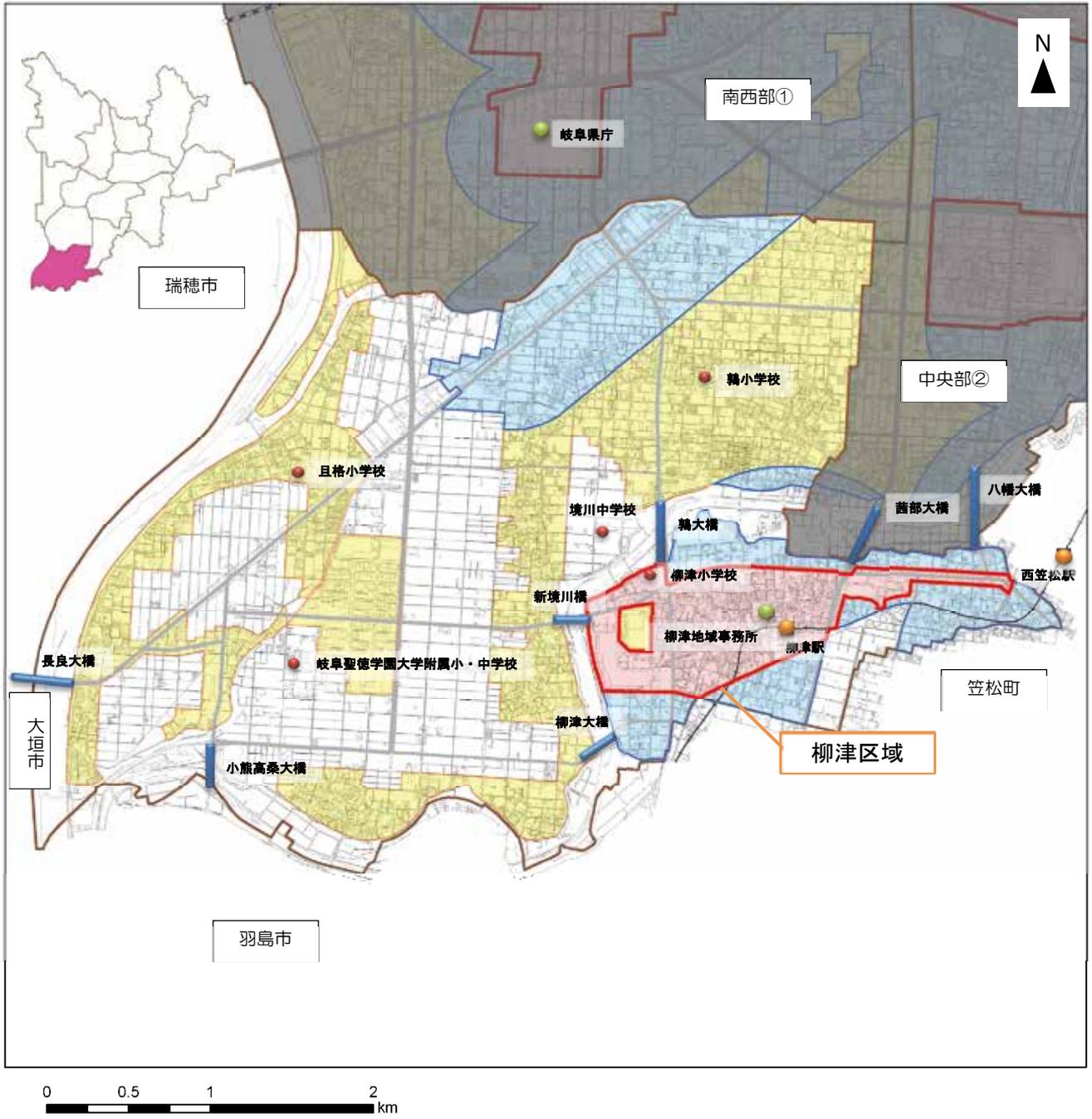
【南西部①】（本荘、三里、市橋、鏡島）



**凡例**

<span style="border: 1px solid red; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span> 都市機能誘導区域	<span style="border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span> 行政界	鉄道駅
<span style="background-color: lightblue; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span> 居住誘導区域	<span style="border: 1px solid brown; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span> 地域生活圈	<span style="border-bottom: 1px dashed black; display: inline-block; width: 20px;"></span> 鉄道路線 (JR)
<span style="background-color: yellow; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span> 市街化区域	<span style="border: 1px solid grey; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span> 市街化区域	<span style="border-bottom: 1px dashed black; display: inline-block; width: 20px;"></span> 鉄道路線 (名鉄)

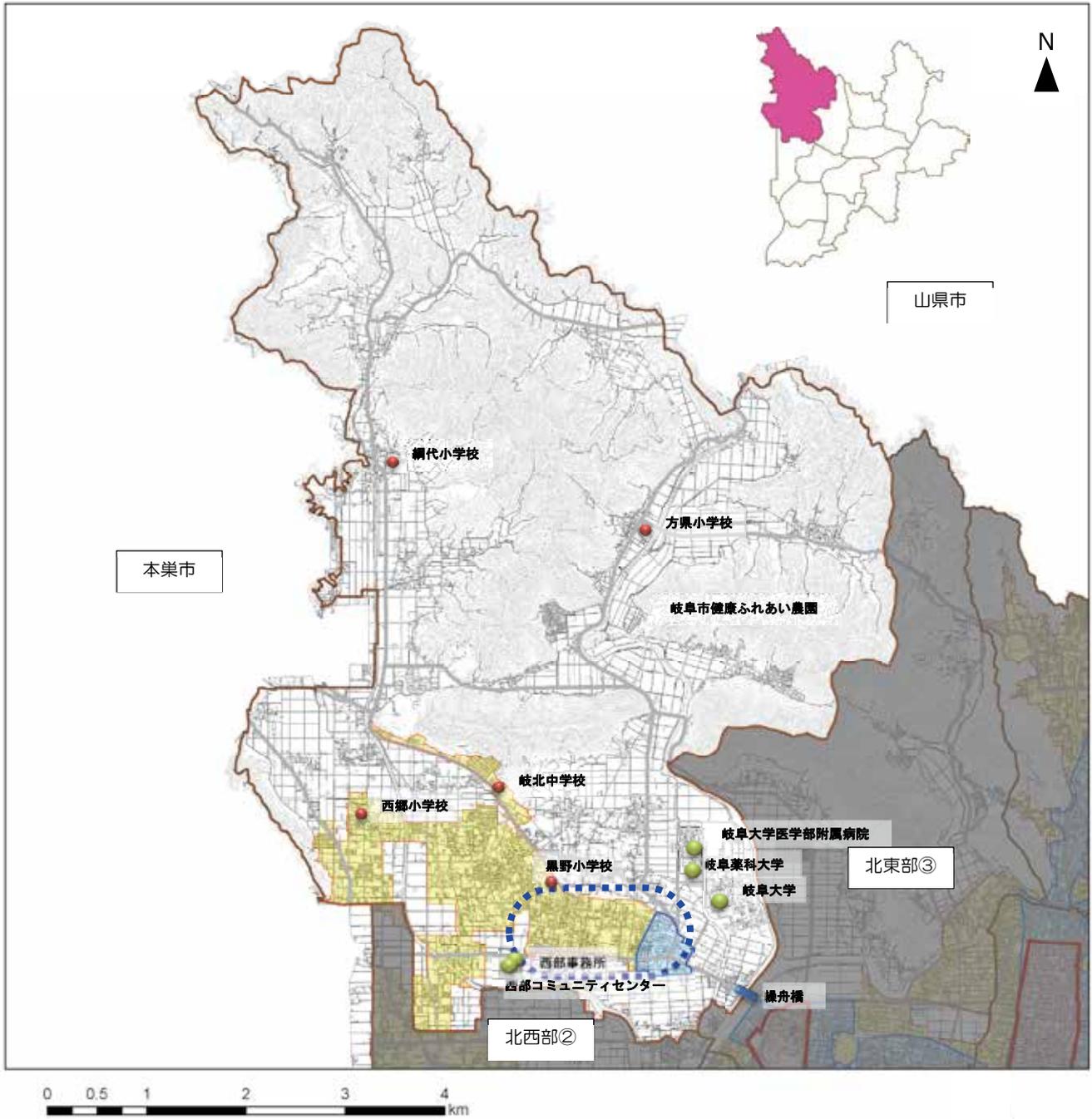
【南西部②】（鶉、日置江、柳津）



**凡例**

都市機能誘導区域	行政界	鉄道駅
居住誘導区域	地域生活圈	鉄道路線 (JR)
市街化区域	市街化区域	鉄道路線 (名鉄)

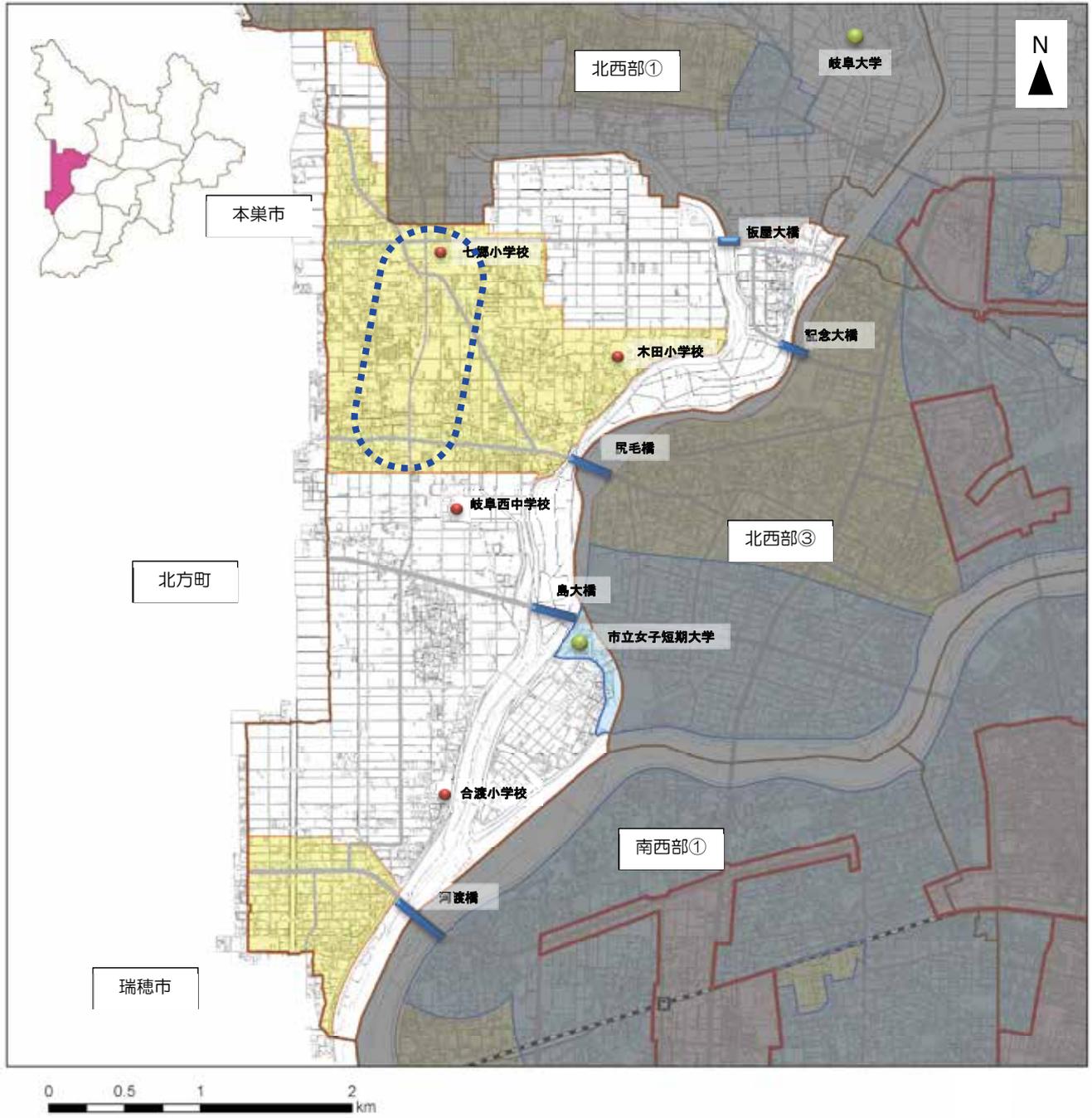
## 【北西部①】（黒野、方県、西郷、綱代）



## 凡例

- |           |       |           |
|-----------|-------|-----------|
| 都市機能誘導区域  | 行政界   | 鉄道駅       |
| 居住誘導区域    | 地域生活圈 | 鉄道路線 (JR) |
| 地域生活拠点候補地 | 市街化区域 | 鉄道路線 (名鉄) |

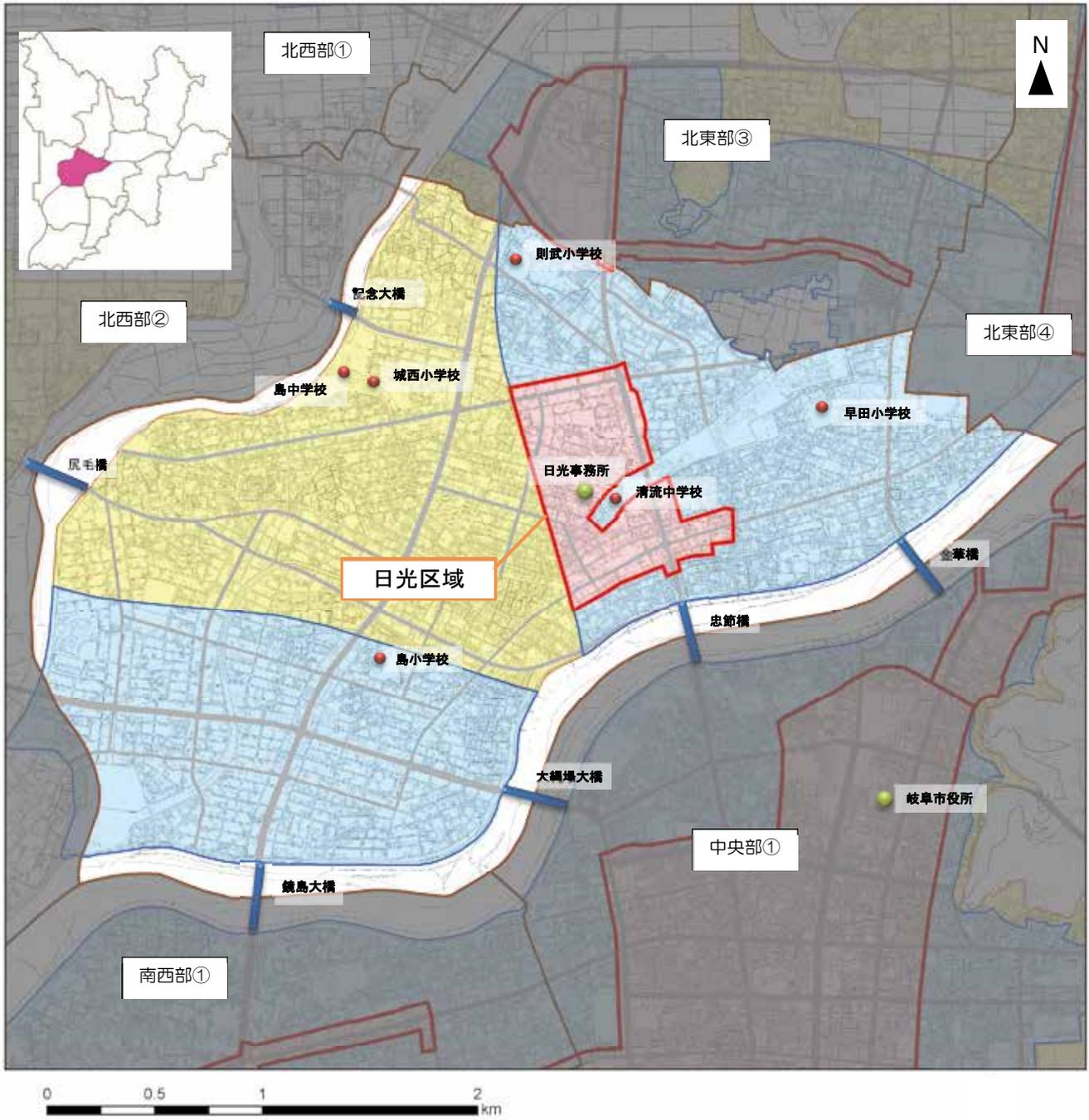
【北西部②】（木田、七郷、合渡）



凡例

- |           |       |           |
|-----------|-------|-----------|
| 都市機能誘導区域  | 行政界   | 鉄道駅       |
| 居住誘導区域    | 地域生活圈 | 鉄道路線 (JR) |
| 地域生活拠点候補地 | 市街化区域 | 鉄道路線 (名鉄) |

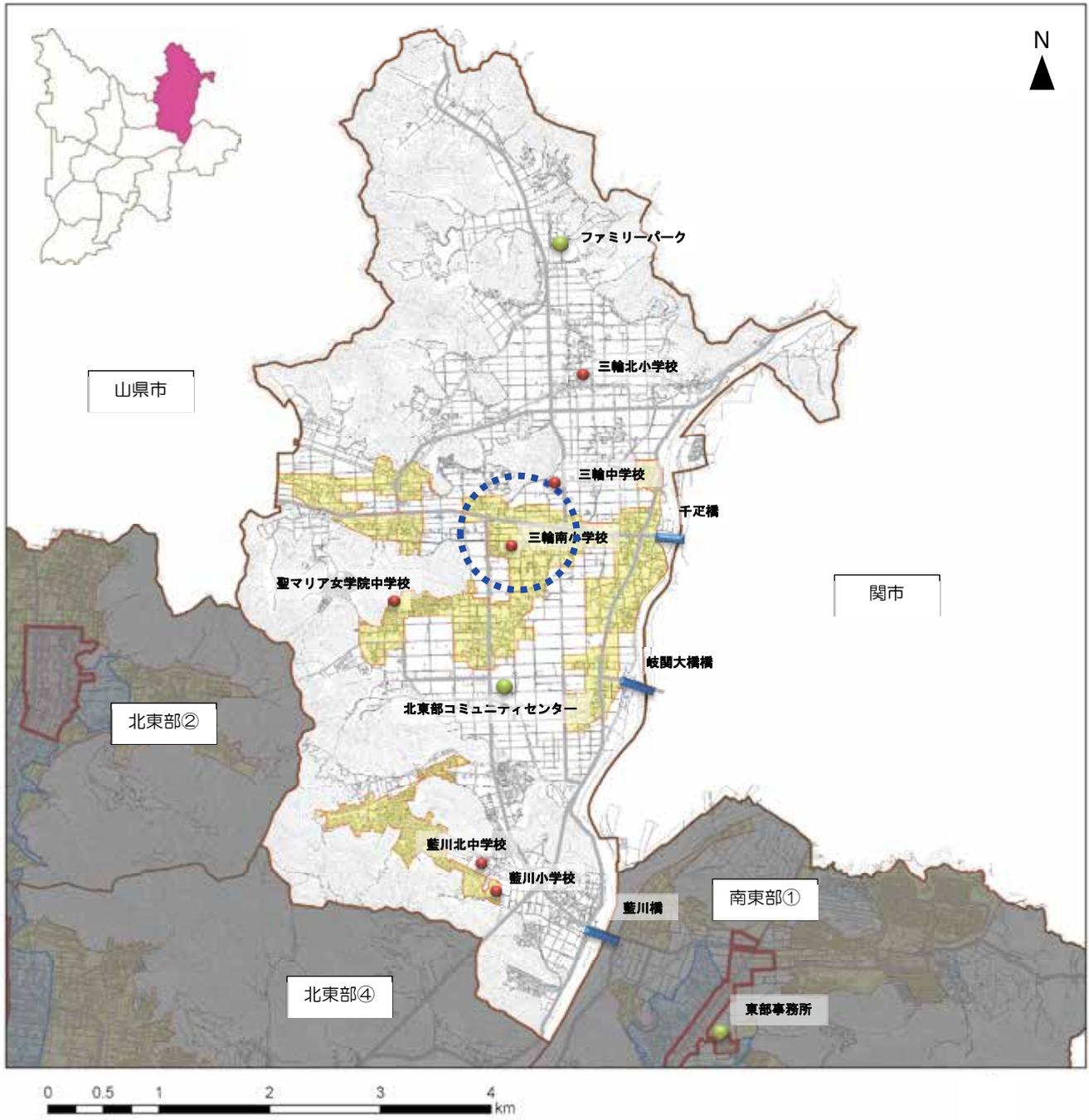
## 【北西部③】（島、早田、城西、則武）



## 凡例

 都市機能誘導区域	 行政界	 鉄道駅
 居住誘導区域	 地域生活圏	 鉄道路線 (JR)
 市街化区域	 鉄道路線 (名鉄)	

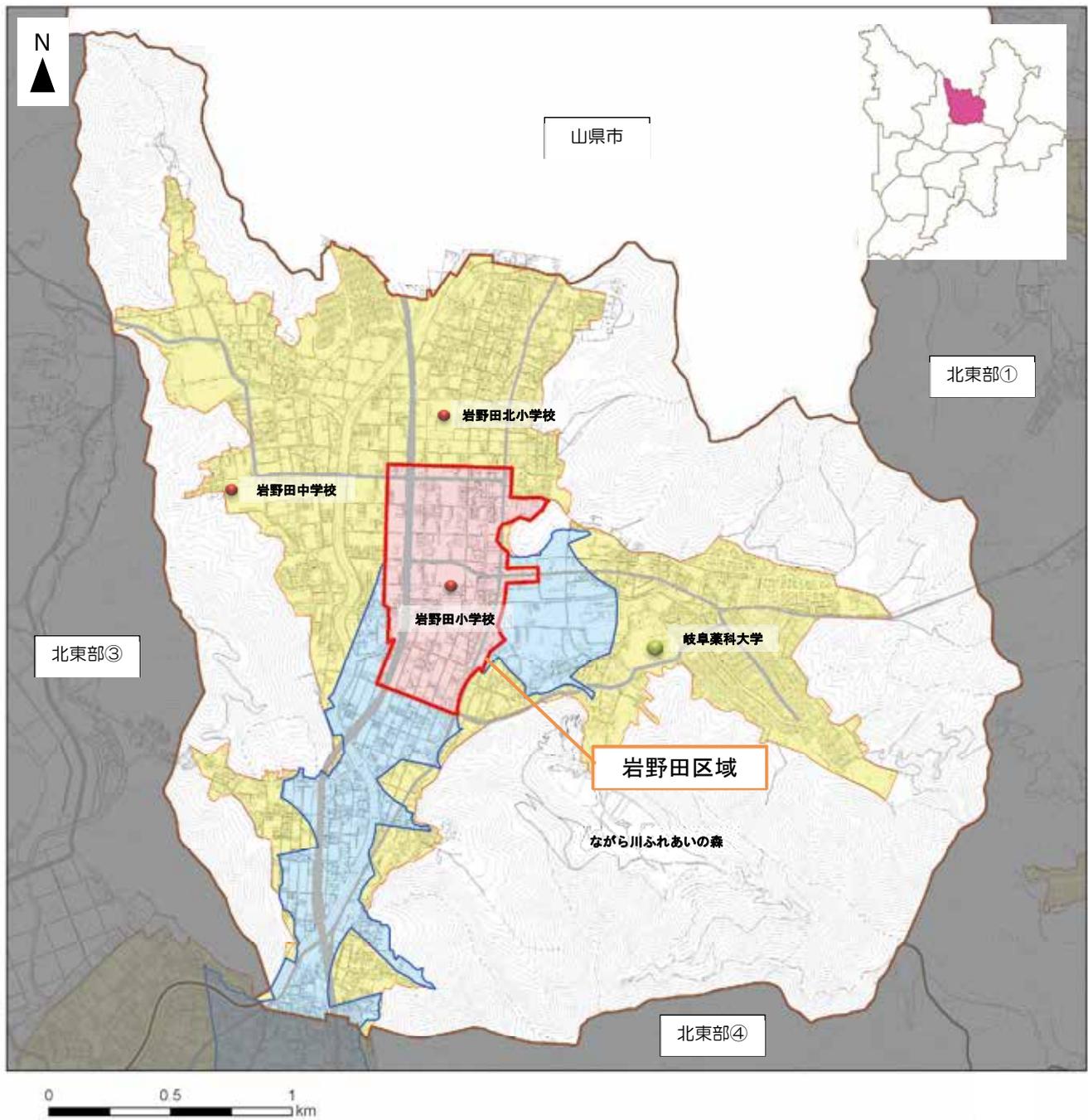
【北東部①】（藍川、三輪南、三輪北）



**凡例**

都市機能誘導区域	行政界	鉄道駅
居住誘導区域	地域生活圈	鉄道路線 (JR)
地域生活拠点候補地	市街化区域	鉄道路線 (名鉄)

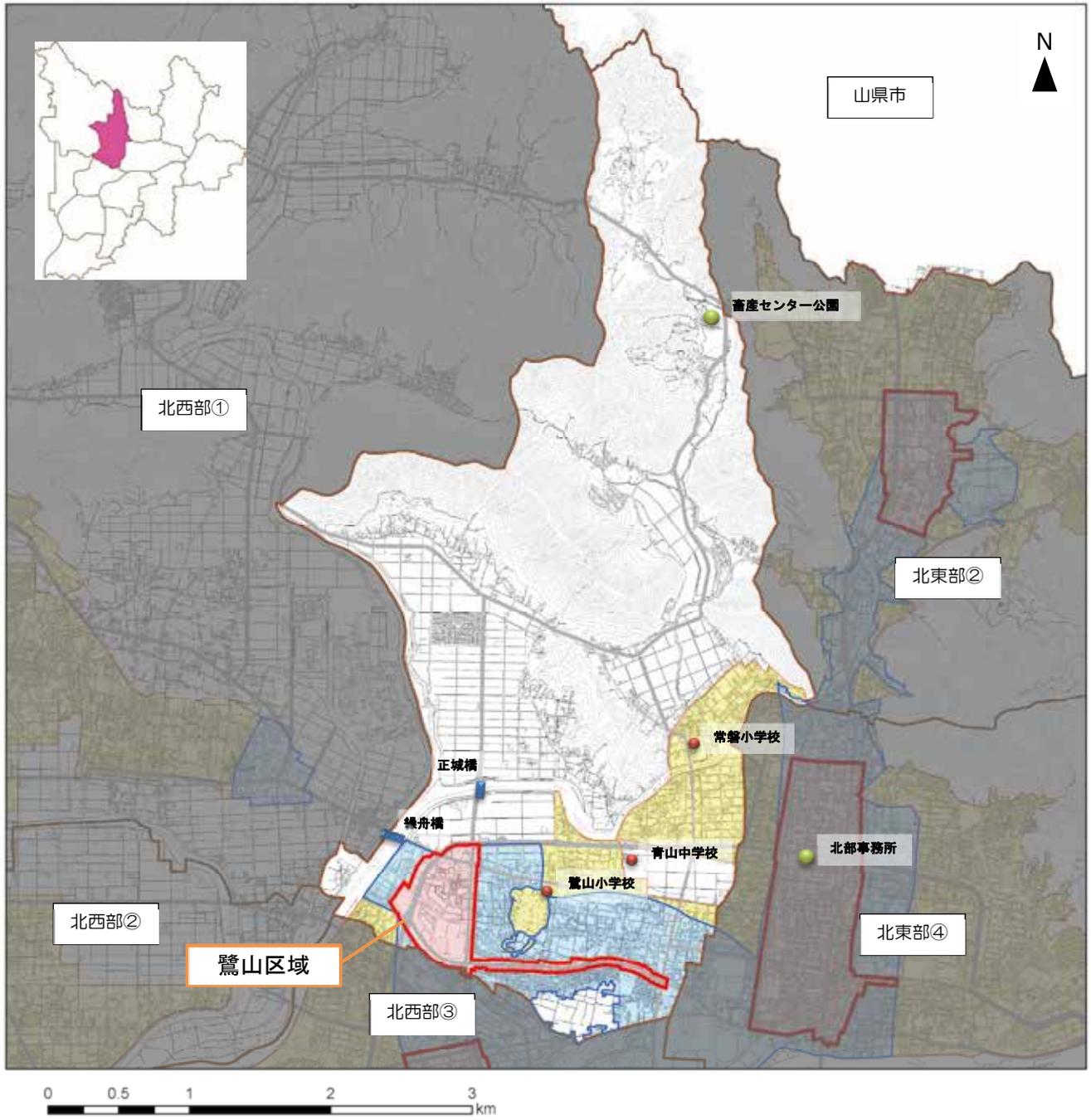
## 【北東部②】（岩野田、岩野田北）



## 凡例

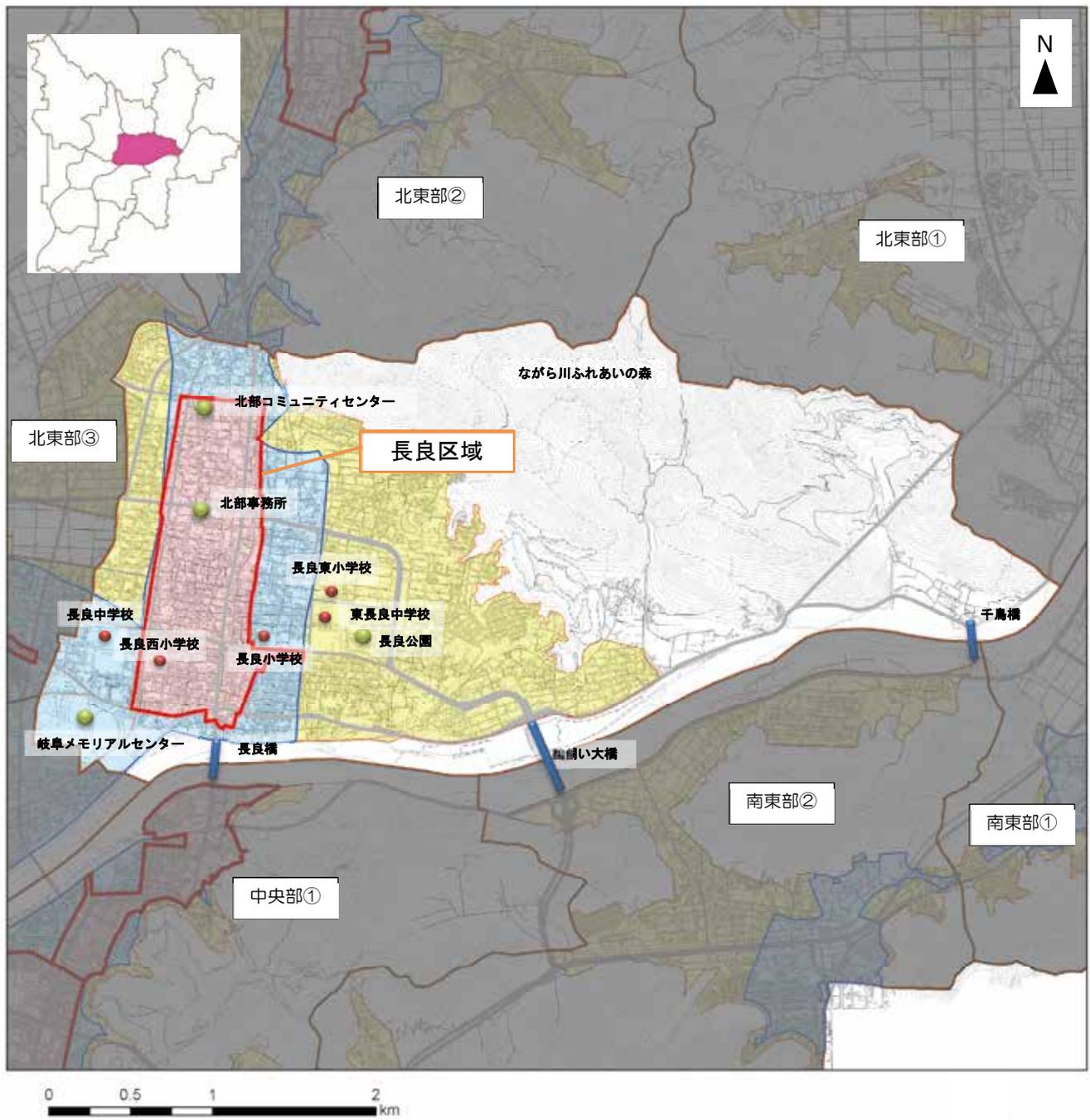
	都市機能誘導区域		行政界		鉄道駅
	居住誘導区域		地域生活圏		鉄道路線 (JR)
	市街化区域				鉄道路線 (名鉄)

【北東部③】（鷺山、常磐）



凡例					
	都市機能誘導区域		行政界		鉄道駅
	居住誘導区域		地域生活圏		鉄道路線 (JR)
	市街化区域				鉄道路線 (名鉄)

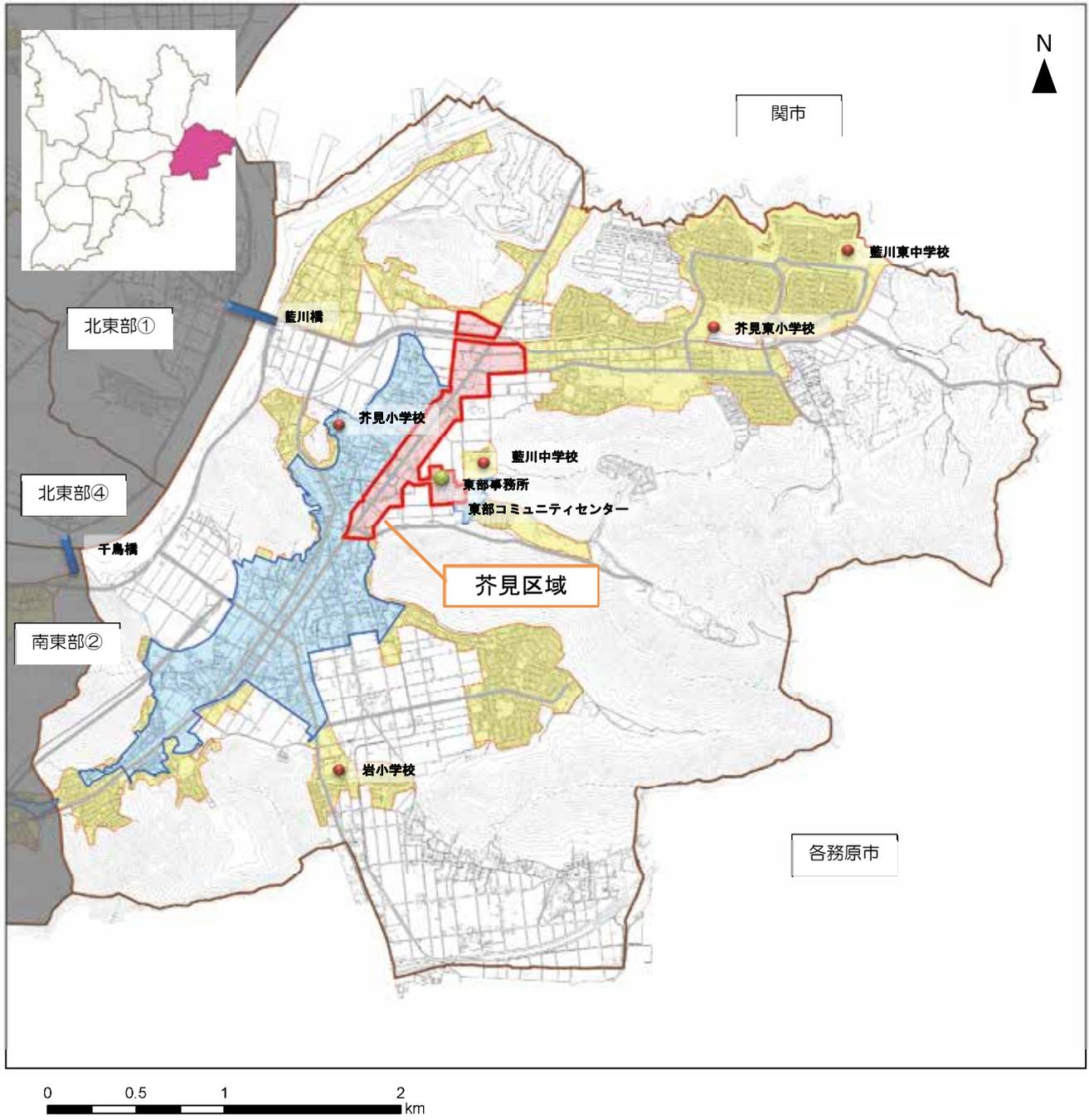
## 【北東部④】（長良、長良西、長良東）



## 凡例

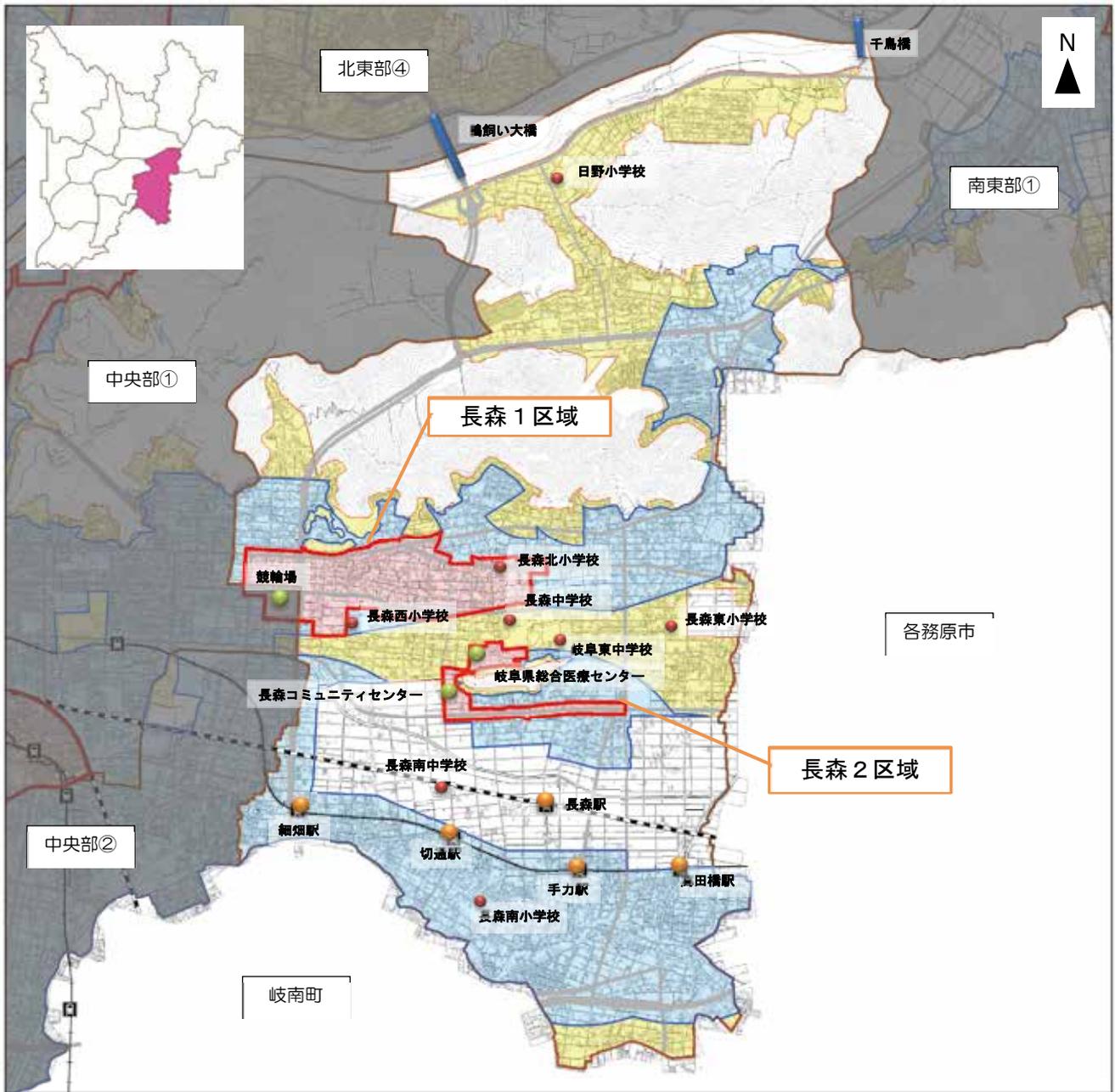
都市機能誘導区域	行政界	鉄道駅
居住誘導区域	地域生活圏	鉄道路線 (JR)
市街化区域	市街化区域	鉄道路線 (名鉄)

【南東部①】（岩、芥見、芥見東、芥見南）



凡例		
<span style="border: 1px solid red; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span> 都市機能誘導区域	<span style="border: 1px dashed black; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span> 行政界	鉄道駅
<span style="background-color: lightblue; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span> 居住誘導区域	<span style="border: 1px solid brown; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span> 地域生活圏	鉄道路線 (JR)
<span style="background-color: yellow; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span> 市街化区域	<span style="border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span> 市街化区域	鉄道路線 (名鉄)

【南東部②】（日野、長森南、長森北、長森西、長森東）



**凡例**

都市機能誘導区域	行政界	鉄道駅
居住誘導区域	地域生活圏	鉄道路線 (JR)
市街化区域	鉄道路線 (名鉄)	

IV

## 4 都市機能誘導施設の設定

### (1) 都市機能誘導施設の考え方

都市機能誘導施設は、都市再生特別措置法においては、「医療施設、福祉施設、商業施設その他の都市の居住者の共同の福祉又は利便のため必要な施設であって、都市機能の増進に著しく寄与するもの」とされています。

また、都市計画運用指針においては、以下のような施設が示されています。

- ・病院・診療所等の医療施設、老人デイサービスセンター等の社会福祉施設、小規模多機能型居宅介護事業所、地域包括支援センターその他の高齢化の中で必要性の高まる施設
- ・子育て世代にとって居住場所を決める際の重要な要素となる幼稚園や保育所等の子育て支援施設、小学校等の教育施設
- ・集客力がありまちの賑わいを生み出す図書館、博物館等の文化施設や、スーパーマーケット等の商業施設
- ・行政サービスの窓口機能を有する市役所支所等の行政施設

これらの基本的な考え方を踏まえ、以下のとおり、一覧にまとめました。

表－誘導施設候補一覧

大分類	小分類	定義
医療施設	病院	医療法第1条の5に規定する病院及び診療所の内、内科・外科・整形外科・小児科・リハビリテーション科のいずれかを診療科目としているもの
	診療所	
	調剤薬局	医療法第1条の2に規定する調剤薬局
行政施設	市役所	地方自治法第4条第1項に規定する施設
	支所	地方自治法第155条第1項に規定する施設
	コミュニティセンター	地域活性化の拠点として文化・交流等の都市活動・コミュニティ活動を支える施設の内、地域住民が利用できる集会議室機能を備える施設
福祉施設	地域包括支援センター	介護保険法第115条の46第1項に規定する施設
	老人デイサービスセンター	
	老人福祉センター	老人福祉法第5条の3に規定する施設
	小規模多機能型居宅介護事業所	介護保険法第8条第18項に規定する施設
子育て支援施設	子育て支援センター	子育てについての相談、情報の提供その他援助を行うとともに、乳幼児又はその保護者が相互に交流を行う場所を提供する施設
	児童館・児童センター	児童福祉法第40条に規定する児童館等
	保育所	児童福祉法第39条第1項に規定する保育所
	認定こども園	就学前の子どもに関する教育、保育等の総合的な提供の推進に関する法律第3条、17条第1項に規定する認定こども園
教育文化施設	幼稚園	学校教育法第1条に規定する幼稚園
	小学校	
	中学校	
	高等学校・中等教育学校・特別支援学校・大学・高等専門学校	学校教育法第1条に規定する学校
	専修学校・各種学校	学校教育法第124条、第134条に規定する学校
	中央図書館・図書館分館・図書室	図書館法第2条第1項に規定する図書館
	博物館・美術館等	博物館法第2条第1項に規定する博物館・美術館、及び博物館法第29条に規定する博物館相当施設
商業施設	デパート	大規模小売店舗立地法第2条第2項に規定する店舗面積1,000㎡以上の商業施設（共同店舗・複合施設等含む）で、生鮮食品を取扱うもの
	スーパー	
	商店街内店舗	商店街振興組合法第6条第1項に規定する商店街振興組合（商店街振興組合連合会の加入団体を含む）の地区で、小売商業又はサービス業を営む店舗
	コンビニエンスストア ドラッグストア	食品や日用雑貨など多数の品種を扱う小規模な店舗 店舗面積1,000㎡以上のもの
金融施設	銀行・信用金庫・JAバンク	銀行法第2条に規定する銀行、長期信用銀行法第2条に規定する長期信用銀行、信用金庫法に基づく信用金庫 農水産業協同組合貯金保険法第2条第4項第1号に規定する信用事業を行うもの
	郵便局	日本郵便株式会社法第2条第4項に規定する郵便局

## (2) 都市機能誘導施設の設定

### ① 拠点の位置付けによる都市機能誘導施設の分類

立地適正化計画作成の手引(案)(国土交通省)では、拠点の類型として都心拠点と地域生活拠点に区分されています。都心拠点は、市域各所から公共交通アクセス性に優れ、市民に高次都市機能を提供する拠点とされています。また、地域生活拠点は、地域の中心として、日常生活サービス機能を提供する拠点とされています。これらを踏まえて拠点の性格の違いによる施設の分類をします。

国の手引き(案)においては、「都心拠点」と「地域生活拠点」に区分して、以下のように都市機能施設を示しています。

大分類	都心拠点	地域生活拠点
医療機能	■総合的な医療サービス(二次医療)を受けられることができる機能 例. 病院	■日常的な診療を受けられることができる機能 例. 診療所
行政機能	■中枢的な行政機能等 例. 本庁舎、文化ホール	■日常生活を営む上で必要となる行政窓口機能等 例. 支所、福祉事務所などの各地域事務所等
福祉機能	■市町村全体の市民を対象とした高齢者福祉の指導・相談の窓口や活動の拠点となる機能 例. 総合福祉センター	■高齢者の自立した生活を支え、又は日々の介護、見守り等のサービスを受けられることができる機能 例. 地域包括支援センター、在宅系介護施設、コミュニティサロン 等
子育て機能	■市町村全体の市民を対象とした児童福祉に関する指導・相談の窓口や活動の拠点となる機能 例. 子育て総合支援センター	■子どもを持つ世帯が日々の子育てに必要なサービスを受けられることができる機能 例. 保育所、認定こども園、子育て支援センター、児童館・児童センター 等
教育文化機能	■市民全体を対象とした教育文化サービスの拠点となる機能 例. 中央図書館	■地域における教育文化活動を支える拠点となる機能 例. 図書館分館・図書室
商業機能	■時間消費型のショッピングニーズなど、様々なニーズに対応した買い物、食事を提供する機能 例. 相当規模の商業集積	■日々の生活に必要な生鮮品、日用品等の買い回りができる機能 例. 食品スーパー、コンビニ
金融機能	■決済や融資などの金融機能を提供する機能 例. 銀行、信用金庫	■日々の引き出し、預け入れなどができる機能 例. 郵便局、ATM

出典：立地適正化計画の手引き(案)(国土交通省)を加工

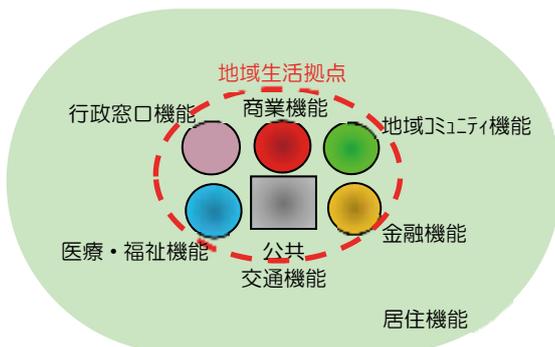
### ② 岐阜市都市計画マスタープランにおける拠点形成イメージ

都市計画マスタープランでは、日常生活におけるおおむねの行動範囲を想定した13の地域生活圏とその地域の核となる地域生活拠点の候補地を位置付けています。

この地域生活拠点のイメージは、日常生活に必要な都市機能が集積した拠点となります。

また、市の中心部である都心拠点のイメージは、日常生活に必要な都市機能に加え、より高度で多様な都市機能の集積を進めることで、市内外の多くの人が岐阜市の魅力を最も享受できる都市空間の形成を図る拠点としています。

日常生活に必要な都市機能として、以下に示す機能が例としてあげられています。



【行政窓口機能】各種証明書等の発行、年金関係、福祉、児童福祉等の窓口業務の一部  
⇒行政事務所

【地域コミュニティ機能】地域のコミュニティ活動の場  
⇒コミュニティセンター、公園等

【交通機能】中心市街地、地域間を繋ぐ公共交通サービス  
⇒トランジットセンター、乗り継ぎ拠点

【商業機能】食料品を中心とする最寄品の購入

【医療・福祉機能】内科、整形外科等の一次医療、介護保険関連施設

【金融機能】郵便局、広義の金融機能でコンビニ ATM を含む

出典：岐阜市都市計画マスタープラン

図－地域生活拠点形成イメージ

### ③都市機能誘導施設に関するアンケート調査結果

都市機能誘導施設である、商業施設・医療施設・高齢者福祉施設・子育て施設の利用状況等について、アンケート調査を実施しました。

#### 【アンケート調査の概要】

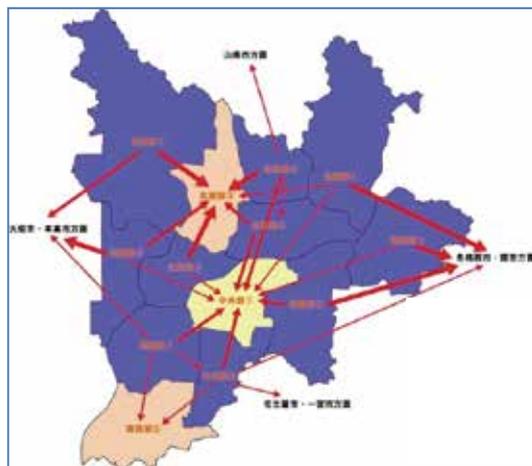
調査期間	平成27年10月9日（金）～10月22日（木）
調査対象	満18歳以上の市民から無作為に抽出した6,000人
調査方法	郵送による配布・回収
回収状況	【配布数】6,000票 【有効回収数】3,968票 【有効回収率】66.1%

#### 【都市機能施設の利用状況】

##### ■地域生活圏別施設の利用状況



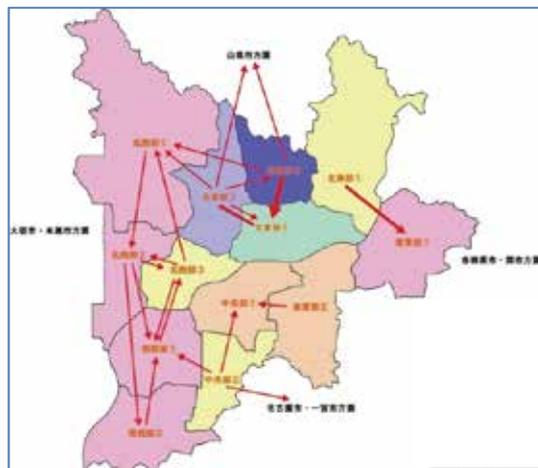
図－食料・日常生活品の購入先



図－衣料・贈答品の購入先



図－医療施設利用先



図－高齢者福祉施設利用先



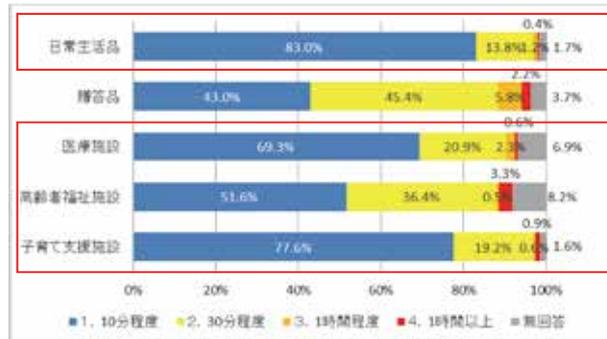
図－子育て支援施設利用先



- ・「食料・日常生活品の購入先」「医療施設」「高齢者福祉施設」「子育て支援施設」は、居住している地域生活圏内での利用が多い状況です。
- ・贈答品等の購入は、中心部①、南西部②、北東部③及び市外へ出かけています。
- ・一部の地区では、隣接地区での施設利用も見られます。

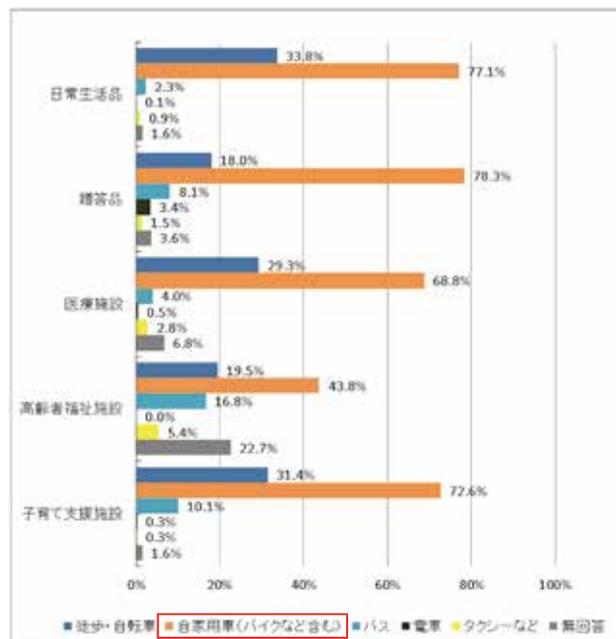
### ■都市機能施設の利用距離

- ・贈答品等の購入先以外の施設において、10分程度と自宅から近い場所の施設を利用しています。



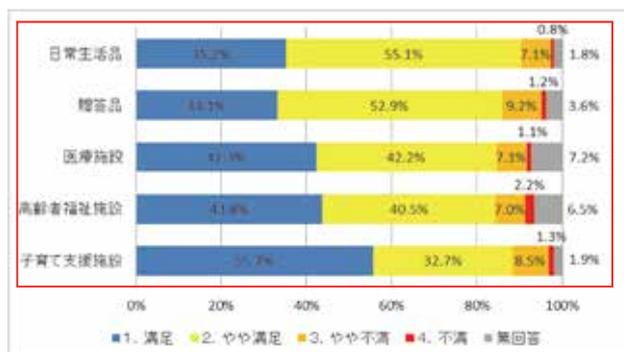
### ■都市機能施設の利用手段

- ・全ての施設において、自家用車で利用が最も多くなっています。
- ・高齢者福祉施設は、自家用車の利用が他の施設より低く、バス・タクシーの利用者が高くなっています。



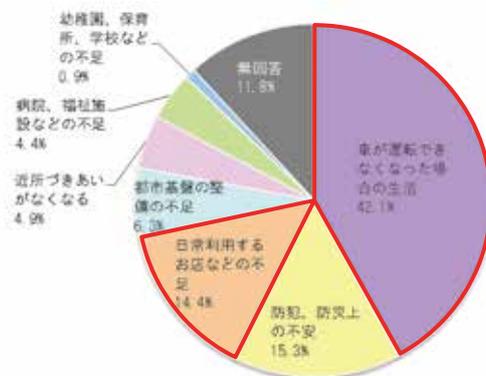
### ■都市機能施設に対する満足度

- ・全ての施設に対して満足度（満足・やや満足）が高くなっています。



## 【今後の不安事項】

- ・車の運転ができなくなった場合の生活に対する不安が最も多くなっています。
- ・施設について見ると、「日常利用するお店などの不足」の回答が多くなっています。



## 【転居に当たっての重視事項】

- ・転居にあたっての重視事項としては、「土地、建物の価格や家賃」に次いで、「バス・鉄道などの交通の利便性」「日常利用するお店などの充実」となっています。

選択肢	件数	0%	10%	20%	30%	40%	50%
1. 職場からの距離	201				26.5%		
2. 土地、建物の価格や家賃	303					39.9%	
3. 日常利用するお店などの充実	220				29.0%		
4. 病院、福祉施設などの充実	91		12.0%				
5. 幼稚園、保育所、学校などの充実	81		10.7%				
6. バス、鉄道などの交通の利便性	245				32.3%		
7. 防犯、防災上の安全性	93		12.3%				
8. 都市基盤(道路や公園など)の整備の充実	63		8.3%				
9. 近所づきあいの良さ	57		7.5%				
無回答	52		6.9%				
計	1,406						

## 【まとめ】

生活に必要な日常生活品、医療、子育て支援施設については、自宅から10分程度の施設を利用し、高い満足度を示しています。

しかし、どの施設も車利用が前提であることが、調査結果から読み取れます。

20～30年前までは、大規模商業施設等の都市機能施設は中心部にありましたが、現状では、周辺部・郊外部に拡散しており、それと同時に移動手段が自動車へと移行しました。今後20年先を見据えた時、車を運転できなくなった場合の不安が多い結果から見ても、今回の調査結果と同様に今後も施設利用に対して高い満足度を得ることは難しいと考えられます。

また、居住する際に重視する事項として、土地や建物の価格以外に、公共交通の利便性や日常利用するお店などの充実を挙げており、日常生活の利便性を享受できることを重要と考えていることが伺えます。

これらのことから、身近な地域生活圏において、日常生活に必要な施設が将来に渡って立地されることが住み続けていく上で重要な要素となっていると考えられます。

## ④利用圏域別誘導施設

誘導施設は、それぞれの目的や役割によって「岐阜市全体をカバーできる場所に立地すべき施設」や、「地域生活圏の核となる場所に立地すべき施設」等のように立地する際に対象とする利用圏域が異なることから、施設の役割や利用目的を踏まえ、本市における誘導施設の立地について、利用圏域別に分類します。

【岐阜市で想定される利用圏域】

**広域**：本市周辺の市町を含めた広範囲を対象  
**市域**：市内全域を対象  
**広域生活圏**：複数の地域生活圏を対象（中央部、南西部、北西部、北東部、南東部の5圏域）  
**地域生活圏**：都市計画マスタープランに示す日常生活におけるおおむねの行動範囲を対象（13の地域生活圏）  
**小学校区**：自治会連合会地区を対象（50地区）

表－利用圏域別誘導施設候補一覧

大分類	小分類	都心拠点		地域生活拠点		
		広域	市域	広域生活圏	地域生活圏	小学校区
医療施設	病院	○	○	○		
	診療所				○	
	調剤薬局	(医療機関と併せて立地)			○	
行政施設	市役所		○			
	支所			○		
	コミュニティセンター	○	○	○		
福祉施設	地域包括支援センター				○	
	老人デイサービスセンター				○	
	老人福祉センター				○	
	小規模多機能型居宅介護事業所				○	
子育て支援施設	子育て支援センター		○	○		
	児童館・児童センター				○	
	保育所				○	
	認定こども園				○	
教育文化施設	幼稚園				○	
	小学校					○
	中学校				○	
	高等学校・中等教育学校 ・特別支援学校			○		
	大学・高等専門学校	○				
	専修学校・各種学校	○				
	中央図書館・図書館分館・図書室		○	○		
	博物館・美術館等	○				
商業施設	デパート	○				
	スーパー				○	
	商店街内店舗		○		○	
	コンビニエンスストア					○
	ドラッグストア				○	
金融施設	銀行・信用金庫・JAバンク				○	
	郵便局				○	

### (3) 立地適正化計画に位置付ける都市機能誘導施設

本計画における都市機能誘導施設は、前項の利用圏域別誘導施設の考え方を踏まえて、都市機能誘導区域である都心拠点と地域生活拠点に、それぞれ位置付けます。

また、複数の地域生活圏を対象とする施設は、いずれかの拠点内に維持・誘導を図ります。

下記一覧の○印を付けた施設は、都市機能誘導施設として、それぞれの拠点に位置付けます。

△印の施設については、今後の各種施設の整備の実現性や、施設の立地状況に合わせて検討を要するものであることから、都市機能誘導施設としての位置付けを検討していきます。

位置付けた都市機能誘導施設については、都市機能誘導区域内に誘導・維持を図ります。

表－都市機能区域別誘導施設候補一覧

大分類	小分類	都市機能誘導区域	
		都心拠点	地域生活拠点
医療施設	病院	○	○
	診療所	○	○
	調剤薬局	○	○
行政施設	市役所	○	－
	支所	－	△
	コミュニティセンター	○	△
福祉施設	地域包括支援センター	○	○
	老人デイサービスセンター	△	△
	老人福祉センター	△	△
	小規模多機能型居宅介護事業所	△	△
子育て支援施設	子育て支援センター	○	△
	児童館・児童センター	△	△
	保育所	△	△
	認定こども園	△	△
教育文化施設	幼稚園	△	△
	小学校	－	－
	中学校	△	△
	高等学校・中等教育学校・特別支援学校	△	△
	大学・高等専門学校	○	△
	専修学校・各種学校	○	△
	中央図書館・図書館分館・図書室	○	△
博物館・美術館等	○	△	
商業施設	デパート	○	－
	スーパー	○	○
	商店街内店舗	○	△
	コンビニエンスストア	－	－
	ドラッグストア	○	○
金融施設	銀行・信用金庫・JAバンク	○	○
	郵便局	○	○

○印：都市機能誘導施設として位置付ける施設

△印：今後の各種施設の整備の実現性や、施設の立地状況に合わせて位置付けを検討する施設

－印：利用圏域を考慮し、都市機能誘導施設に位置付けない施設

#### (4) 都市機能誘導区域別の誘導施設

##### 【都心拠点】

日常生活に必要な都市機能とより高度で多様な都市機能の集積を進め、市内外の多くの人が本市の魅力を享受できる都市空間の形成を図る拠点

##### ■ 都心

**医療施設**：病院・診療所（内科、外科、整形外科、小児科、リハビリテーション科）、調剤薬局

**行政施設**：市役所、コミュニティセンター

**福祉施設**：地域包括支援センター

**子育て支援施設**：子育て支援センター

**教育文化施設**：図書館、博物館・美術館、大学、高等専門学校、専修学校、各種学校

**商業施設**：デパート、スーパー・ドラッグストア（店舗面積 1000 m<sup>2</sup>以上）、商店街内店舗

**金融施設**：銀行、信用金庫、JAバンク、郵便局

##### 【地域生活拠点】

日常生活に必要な都市機能の集積を図る拠点

##### ■ 金華

**医療施設**：病院・診療所（内科、外科、整形外科、小児科、リハビリテーション科）、調剤薬局

**福祉施設**：地域包括支援センター

**教育文化施設**：博物館・美術館

**商業施設**：スーパー・ドラッグストア（店舗面積 1000 m<sup>2</sup>以上）

**金融施設**：銀行、信用金庫、JAバンク、郵便局

##### ■ 西岐阜

**医療施設**：病院・診療所（内科、外科、整形外科、小児科、リハビリテーション科）、調剤薬局

**福祉施設**：地域包括支援センター

**教育文化施設**：図書館、博物館・美術館

**商業施設**：スーパー・ドラッグストア（店舗面積 1000 m<sup>2</sup>以上）

**金融施設**：銀行、信用金庫、JAバンク、郵便局

##### ■ 鷺山、長良

**医療施設**：病院・診療所（内科、外科、整形外科、小児科、リハビリテーション科）、調剤薬局

**福祉施設**：地域包括支援センター

**商業施設**：スーパー・ドラッグストア（店舗面積 1000 m<sup>2</sup>以上）、商店街内店舗

**金融施設**：銀行、信用金庫、JAバンク、郵便局

##### ■ 加納、茜部、柳津、日光、岩野田、芥見、長森 1、長森 2

**医療施設**：病院・診療所（内科、外科、整形外科、小児科、リハビリテーション科）、調剤薬局

**福祉施設**：地域包括支援センター

**商業施設**：スーパー・ドラッグストア（店舗面積 1000 m<sup>2</sup>以上）

**金融施設**：銀行、信用金庫、JAバンク、郵便局

## (5)届出制度について

## ①居住誘導区域外における開発行為又は建築行為の届出

居住誘導区域外における宅地開発等の動きを把握するための制度で、居住誘導区域外で行われる、以下に示す一定規模以上の建築行為又は開発行為については、市への届出が義務づけられます。(都市再生特別措置法第 88 条)

## ○開発行為

- ① 3戸以上の住宅の建築目的の開発行為
- ② 1戸又は2戸の住宅の建築目的の開発行為で、その規模が1000㎡以上のもの
- ③ 住宅以外で、人の居住の用に供する建築物として条例で定めたものの建築目的で行う開発行為  
(例えば、寄宿舎や有料老人ホーム等)

## ①の例示

3戸の開発行為



## ②の例示

1,300㎡

1戸の開発行為



800㎡

2戸の開発行為



## ○建築等行為

- ① 3戸以上の住宅を新築しようとする場合
- ② 人の居住の用に供する建築物として条例で定めたものを新築しようとする場合  
(例えば、寄宿舎や有料老人ホーム等)
- ③ 建築物を改築し、又は建築物の用途を変更して住宅等(①、②)とする場合

## ①の例示

3戸の建築行為



1戸の建築行為



出典：改正都市再生特別措置法等についての説明資料（国土交通省）

## 【届出時期】

開発行為等に着手する 30 日前までに届出を行うこととなります。

## 【届出書類】

## 開発行為の場合

- 届出書
- 添付図書
  - i. 当該行為を行う土地の区域並びに当該区域内及び当該区域の周辺の公共施設を表示する図面（縮尺 1/1,000 以上）
  - ii. 設計図（縮尺 1/100 以上）
  - iii. その他参考となる事項を記載した図書

## 建築等行為の場合

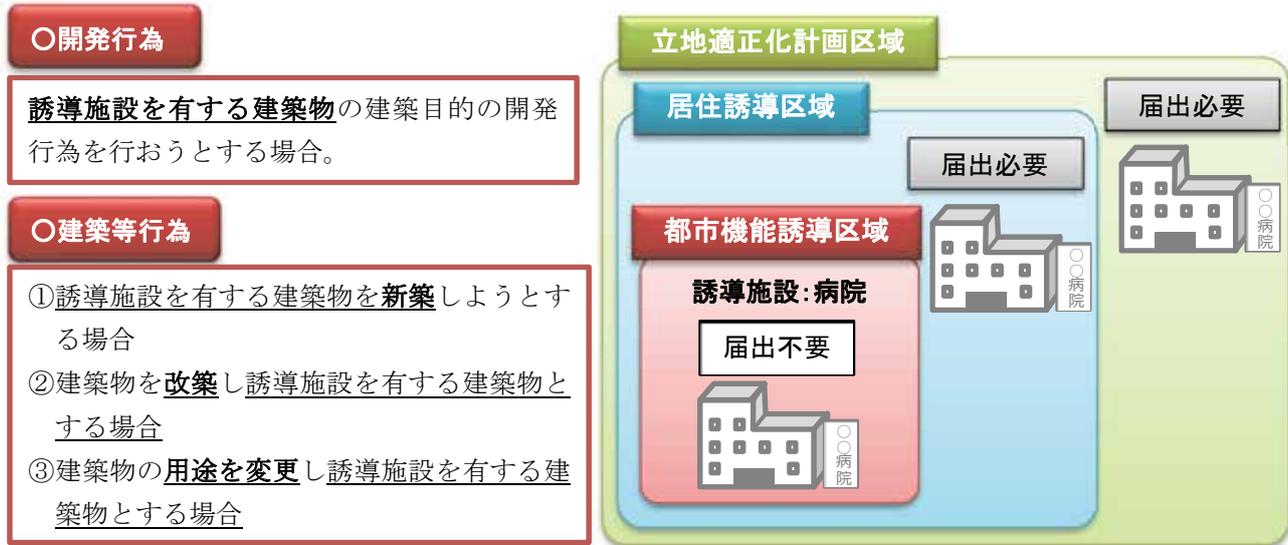
- 届出書
- 添付図書
  - i. 敷地内における住宅等の位置を表示する図面（縮尺 1/100 以上）
  - ii. 住宅等の 2 面以上の立面図及び各階平面図（縮尺 1/50 以上）
  - iii. その他参考となる事項を記載した図書

## 届出内容を変更する場合

- 届出書
- 添付図書：上記それぞれの場合と同様

## ②都市機能誘導区域外における都市機能誘導施設の開発行為又は建築行為の届出

都市機能誘導区域外における都市機能誘導施設の立地動向を把握するための制度で、都市機能誘導区域外で都市機能誘導施設を有する建築物の開発行為又は建築行為を行おうとする場合には、市への届出が義務づけられます。(都市再生特別措置法第 108 条)



出典：改正都市再生特別措置法等についての説明資料（国土交通省）

### 【届出時期】

開発行為等に着手する 30 日前までに届出を行うこととなります。

### 【届出書類】

#### 開発行為の場合

- 届出書
- 添付図書
  - i. 当該行為を行う土地の区域並びに当該区域内及び当該区域の周辺の公共施設を表示する図面（縮尺 1/1,000 以上）
  - ii. 設計図（縮尺 1/100 以上）
  - iii. その他参考となる事項を記載した図書

#### 建築等行為の場合

- 届出書
- 添付図書
  - i. 敷地内における建築物の位置を表示する図面（縮尺 1/100 以上）
  - ii. 建築物の 2 面以上の立面図及び各階平面図（縮尺 1/50 以上）
  - iii. その他参考となる事項を記載した図書

#### 届出内容を変更する場合

- 届出書
- 添付図書：上記それぞれの場合と同様

## 1 基本的な考え方

本市における人口の現状は、平成 18 年の柳津町との合併以前から減少傾向にあり、将来推計を見ても、現状のまま推移した場合、引き続き人口減少が進むものと推計されます。今後、更に人口が減少し、高齢化が進展すると想定される中においても、市民にとって暮らしやすく、“住み続けたい”と思えるような定住環境を整えていく必要があります。

そのためには、誘導区域内へ居住や都市機能施設を誘導することが重要となることから、以下の誘導施策の方針を基に取り組んでいきます。

## 2 誘導施策の方針

### (1) 居住誘導区域内に居住を誘導するための施策

居住誘導区域内に居住を誘導するためには、誘導する人たちのニーズに沿った施策等を実施していく必要があります。

そのため、居住を誘導するための住宅施策や中心市街地活性化などにより居住の集積を図ると共に、居住環境を向上させるための交通施策や基盤整備事業等を実施します。

また、歩いて暮らせるまちづくりを構築することで健康の向上と賑わいの形成を図り、健幸で快適な居住環境を実現することで居住の誘導を図ります。

居住誘導施策として、以下の項目について展開・検討していきます。

- ・ 中心市街地活性化や居住の誘導のための事業
- ・ 良好な居住環境形成のための交通施策や基盤整備事業
- ・ 歩いて暮らせるまちづくりのためのスマートウエルネス事業
- ・ 国の制度・支援の活用や市独自の事業 など

### (2) 都市機能誘導区域内に都市機能誘導施設を維持・誘導するための施策

都市機能誘導区域内に都市機能誘導施設を誘導するためには、地域の実状に合った施策等を実施していく必要があります。

そのため、都市機能誘導施設の整備のみならず、都市機能誘導施設を利用するに当たって必要となる公共交通や周辺の基盤整備等の施策や事業を実施します。

また、都市再生特別措置法の改正に伴い、都市機能誘導区域への施設の誘導にあたっての各種支援制度が拡充されていることから、これらの制度を積極的に活用していきます。

都市機能誘導施策として、以下の項目について展開・検討していきます。

- ・ 中心市街地活性化や都市機能誘導施設整備のための事業
- ・ 良好な施設利用環境形成のための交通施策や基盤整備事業
- ・ 国の制度・支援の活用や市独自の事業 など

### (3)公共交通に関する施策

#### ■公共交通の方針

「都市の基軸となる公共交通軸の形成により、利便性の高い公共交通ネットワークを構築します。」

- ・都市間移動の公共交通としては鉄道が十分に機能していることから、都市内移動の公共交通の中心であるバス交通施策の推進により利便性の高い公共交通ネットワークの構築を目指す。
- ・少子高齢化、人口減少など地域毎の状況の変化に対応した持続可能な公共交通を確立するため、地域毎の需要に対応しやすい幹線・支線バスへのバス路線再編を推進する。
- ・都市交通の基軸となる幹線バス路線には、軌道系に匹敵する、定時性、速達性に優れた次世代のバスシステムである BRT※6 の導入を目指す。
- ・幹線バスから離れた地域の通勤・通学行動を支える支線バスと高齢者などの通院、買い物などの日常生活に必要な移動を支えるコミュニティバスを幹線バスとネットワーク化し、本市が目指す「多様な地域核のある都市」を支えるバスネットワークの構築が図れるよう、幹線バスの起終点にトランジットセンターの設置を目指す。
- ・市街地において、公共交通軸の沿線及びトランジットセンター・拠点バス停近傍に都市機能の誘導を図るとともに、公共交通の利便性が高い地域への集住を促し、公共交通を都市の基軸とした手のひら型のコンパクトなまちづくりの実現を目指す。
- ・トランジットモールなど中心市街地の活性化及び回遊性の向上に寄与する施策を検討することにより、公共交通とまちづくりとの連携を図る。

そのため、以下の施策について位置付けます。

- ・岐阜市総合交通戦略（2014-2018）の事業
- ・岐阜市地域公共交通網形成計画の事業 など

※6 **BRT**：「Bus Rapid Transit」の略で、バスレーンの導入など走行環境の改善によるバスの定時性や速達性を確保し、連節バスなどの車両の高度化とあわせ、利便性・快適性を高めた次世代のバスシステムのこと。

### (4)「居住誘導区域」の外側の地域の施策

居住誘導区域の外側の地域については、引き続き従来の都市計画マスタープランの考え方と同様に、住環境の維持・保全を図るとともに、地域交通等の居住に関するセーフティネットの維持・確保に努めます。

また、都市機能誘導区域に指定されない拠点区域についても、引き続き従来の都市計画マスタープランの考え方と同様に、それぞれの拠点としての機能が発揮できるよう、必要な取り組みを実施します。

そのため、「岐阜市都市計画マスタープラン」で示されている整備方針に基づき、施策を実施します。

### 3 誘導施策

#### (1) 居住誘導区域内に居住を誘導するための施策

具体的には、関連計画等に位置付けられた施策について、それぞれの計画に基づき進めていくとともに、国の支援のある施策や市独自の事業について、居住の誘導の進捗状況により実施を検討します。

#### 【関連計画等に位置付けられた施策等】

項目	名称	概要
中心市街地 活性化	市街地再開発事業	高島屋南地区・岐阜駅前東地区・岐阜駅前中央東地区・岐阜駅前中央西地区
	高島屋南地区公共施設整備事業	子育て支援施設、健康・運動施設を整備する。
	【岐阜市まちなか居住支援事業】 中心市街地新築住宅取得助成事業	中心市街地において、新築住宅を取得するために金融機関と住宅ローンを契約した者に対し、建設費又は購入費の一部を助成する。
	【岐阜市まちなか居住支援事業】 中心市街地個人住宅取得資金利子補給事業	中心市街地において、住宅を取得するため金融機関と住宅ローンを契約し、さらにその住宅ローンに対し岐阜県の住宅建設等又は中古住宅の利子補給制度に基づく利子補給を受ける者に対し、同額の利子補給金を岐阜市が上乘せ補給する。
	【岐阜市まちなか居住支援事業】 まちなか賃貸住宅家賃助成事業	中心市街地及びその周辺エリアに立地する民間賃貸住宅に、岐阜市外から転入して居住した者に対し、家賃の一部を助成する。
	中心市街地建替え促進事業	中心市街地内の老朽化した建物の建替えや既存建物のリノベーションを促進する。
住 宅	住宅確保要配慮者あんしん居住推進事業	高齢者、障がい者、子育て世帯の居住の安定確保を図るため、空き家等を活用し一定の質が確保された低廉な家賃の賃貸住宅を供給する事業者に対し、その改修工事に係る費用の一部を国が補助する。
	サービス付き高齢者向け住宅事業	高齢者の居住の安定を確保することを目的として、バリアフリー構造等を有し、介護・医療と連携し高齢者を支援するサービスを提供する賃貸住宅を登録する。
	家賃債務保証制度	満 60 歳以上の高齢者世帯等の家賃を保証し、賃貸住宅への高齢者等の入居を支援・促進する。
	住み替え支援事業	中古住宅に関する情報提供やマイホーム借り上げ制度に関する相談窓口を設置する。
スマート ウェルネス <sup>※7</sup>	スマートウェルネス推進事業	歩行環境の整備・自転車利用環境の整備・公共交通利用環境の整備・BRT の導入・高島屋南地区公共施設整備事業・健康ステーション事業
基盤整備	名鉄名古屋本線連続立体交差事業	名鉄岐阜駅～岐南駅 (L=2.9km)
	土地区画整理事業	・玉宮地区 ・鷺山中洙 ・(仮称) 加納・茶所駅周辺
	都市公園・緑地等事業	良好な居住環境を形成するための、都市基盤整備を実施する。
	岐阜公園再整備事業	
	道路整備事業(都市計画道路、1、2級幹線道路等、道路局部改良)	
	道路環境整備事業(歩道整備、バリアフリー、拡幅等)	
無電柱化推進事業		

項目	名称	概要
基盤整備	自転車走行環境整備事業	良好な居住環境を形成するための、都市基盤整備を実施する。
	狭あい道路拡幅事業	
	橋梁耐震補強事業	
	道路橋梁維持補修事業（橋梁長寿命化）	
	道路修景整備事業	
	地区計画（区画道路等）	

※7 スマートウェルネス：「賢く（スマート）健康（幸）（ウェルネス）」を政策の中核にとらえたまちづくりのことで、健康施策とまちづくり施策を一体的に進めることにより、暮らすうちに誰もが健康で幸せになれるまち、「健幸都市」を創ろうという取組み。

#### 【今後検討が必要な施策等】

項目	名称	概要
国の支援・制度	都市再生整備計画事業	都市基盤の整備を実施し、良好な居住環境を形成する。（道路・公園・地域生活基盤施設・高質空間形成施設・土地区画整理事業等）
	集約促進景観・歴史的風致形成推進事業	集約促進景観・歴史的風致形成推進計画に位置付けられた景観・歴史的風致形成を推進する取組（景観重要建造物等の修理等）を支援する。
	居住調整地域の設定	居住誘導区域外の市街化区域内のうち、災害の危険性の高い区域等について、居住調整区域を設定し、居住誘導区域内への誘導について検討する。
市独自の事業	居住誘導区域内居住支援事業	居住誘導区域内へ転居する人を対象とした支援策を検討する。
	居住誘導区域内不動産取得費用支援	居住誘導区域内に、自らが居住する住宅（マンション含む）を取得する世帯に対し、取得に係る費用（登録免許税、不動産取得税等）についての助成について検討する。
	居住誘導区域居住体験事業	居住誘導区域内の空き家などを活用し、一定期間居住誘導区域内での居住体験等について検討する。
	用途地域の見直し等	土地利用の状況や変化等を踏まえ、用途規制等について検討する。

## (2) 都市機能誘導区域内に都市機能誘導施設を維持・誘導するための施策

具体には、関連計画等に位置付けられた施策について、それぞれの計画に基づき進めていくとともに、国の支援のある施策や市独自の施策について、都市機能の誘導の進捗状況により実施を検討します。

### 【関連計画等に位置付けられた施策等】

項目	名称	概要
中心市街地活性化	市街地再開発事業	高島屋南地区・岐阜駅前東地区・岐阜駅前中央東地区・岐阜駅前中央西地区
	高島屋南地区公共施設整備事業	子育て支援施設、健康・運動施設を整備する。
	大規模小売店舗立地法の特例措置	手続きの簡素化
	空き店舗活用事業	空き店舗を活用した場合、賃借料及び初期費用の一部を補助する。
	中心部コミュニティバス推進事業	市中心部を循環する路線バスを運行する。
スマートウエルネス	スマートウエルネス推進事業	歩行環境の整備・自転車利用環境の整備・公共交通利用環境の整備・BRTの導入・高島屋南地区公共施設整備事業・健康ステーション事業
都市機能誘導施設整備	企業立地サポート	市内に立地を希望する方や市内に事業用に提供可能な土地等を所有する方のマッチングを行うなど企業立地のサポートの充実を図る。
	新庁舎建設事業	本市の最も中核となる行政施設の整備とともに、中心市街地のにぎわいや回遊性を高め、防災拠点としての機能を強化する。
基盤整備	名鉄名古屋本線連続立体交差事業	名鉄岐阜駅～岐南駅 (L=2.9km)
	土地区画整理事業	・玉宮地区 ・(仮称)加納・茶所駅周辺
	都市公園・緑地等事業	良好な市街地環境の形成を図るため、都市基盤整備を実施する。
	岐阜公園再整備事業	
	道路整備事業(都市計画道路、1、2級幹線道路等、道路局部改良)	
	ゆとり・やすらぎ道空間事業	
	まちなか歩きルートの整備事業	
	無電柱化推進事業	
	自転車走行環境整備事業	
	歩車共存道路整備事業	
	街並み整備推進事業	
	玉宮通り修景整備助成	
	御鯨街道整備事業	
	道路修景整備事業	
	レンタサイクル事業	
	都市再生総合整備事業(歩行者用デッキ整備)	
	道路環境整備事業(歩道整備、バリアフリー、拡幅等)	
	橋梁耐震補強事業	
道路橋梁維持補修事業(橋梁長寿命化)		

## 【今後検討が必要な施策等】

項目	名称	概要
国の支援・制度	都市機能立地支援事業	民間事業者が都市機能誘導施設を中心拠点区域に整備する場合に国が直接支援。 民間事業者への公有地賃料の減免や固定資産税等の減免について検討を行う。
	都市再構築戦略事業	都市機能誘導施設を中心拠点区域等に整備する場合の支援について検討を行う。
	都市再構築型優良建築物等整備事業	都市機能誘導区域内で優良建築物等整備事業制度を活用し、医療施設等の都市機能誘導施設を整備する場合の活用について検討を行う。
	税制措置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市機能誘導区域の外から内への事業用資産の買換特例</li> <li>・誘導施設の整備の用に供する土地等を譲渡した場合の特例</li> <li>・都市再生推進法人<sup>※8</sup>に土地等を譲渡した場合の特例</li> <li>・誘導施設とあわせて整備される公共施設、都市利便施設への固定資産税等の課税標準の特例について検討を行う。</li> </ul>
	都市再生整備計画事業	良好な市街地環境の形成を図るため、道路・公園等の都市基盤の整備の実施について検討を行う。
	特定用途誘導地区の設定	医療施設等の都市機能誘導施設を整備する場合、当該区域の容積率で立地が困難な場合に、用途を制限した上での容積率の緩和について検討を行う。
	駐車場立地適正化区域の設定（附置義務駐車場の集約化）	中心市街地の安全性や効率的な土地利用を実現するため、附置義務駐車場の集約化を可能とするための区域の設定について検討を行う。
市独自の事業	都市機能誘導施設立地への助成	都市機能誘導区域外から区域内へ、あるいは、市外から区域内への移転・新築の場合の助成について検討を行う。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・賃借料の減免（未利用市有地の活用に限定等）</li> <li>・固定資産税、都市計画税等の減免</li> <li>・土地取得費、建設費等にかかる借入金利子補給</li> <li>・不動産取得費用支援（登録免許税・不動産取得税等）</li> </ul>
	都市機能誘導区域内未利用公有地の斡旋	都市機能誘導区域内の未利用の公有地について、都市機能誘導施設を整備する民間事業者への活用等について検討を行う。
	都市機能誘導区域内未利用公共施設フロア等の活用・賃貸	都市機能誘導区域内に立地する公共施設において、未利用なフロア等がある場合、都市機能誘導施設としての活用について検討を行う。（小学校等において、児童数減少により空き教室等がある場合、コミュニティ施設等としての活用など）

※8 都市再生推進法人：都市再生特別措置法に基づき、地域のまちづくりを担う法人として、市町村が指定する。

### (3)公共交通に関する施策

公共交通を軸に都市機能が集積した、歩いて出かけられる持続可能なまちづくりを推進するため、JR 岐阜駅を中心に放射状に配置した8つの幹線バスを基幹的な公共交通軸とし、幹線バス、支線バスとコミュニティバスが有機的に連携したバスネットワークを構築するとともに、公共交通サービスの維持及び向上に向けた施策を推進します。

#### 【岐阜市地域公共交通網形成計画】

「地域にとって望ましい公共交通ネットワークのすがた」を実現することを目的とする計画

施策名	概要・施策等
路線再編	幹線・支線バスの再編による公共交通ネットワークの構築 ・JR 岐阜駅をハブターミナルとするバス路線の再編 ・地域に合った支線バスへの再編
BRT 導入	幹線の強化として BRT 化を推進 ・BRT の導入推進
乗継拠点	トランジットセンターの整備によるネットワークの構築 ・トランジットセンター整備検討
コミュニティバス	まちの活力、暮らしを支える地域の移動手段の確保 ・市民協働のコミュニティバスの導入
関係者の連携	多様な関係者の連携と市民の意識啓発 ・多様な関係機関との連携による地域公共交通網の確保

#### 【岐阜市総合交通戦略】

「歩いて出かけられるまち」を戦略的に実現していくことを目的とする計画

戦略名	概要・施策等
公共交通	BRT を軸とした利便性の高い公共交通ネットワークの構築 ・トランジットセンターの整備検討 ・バスレーン、PTPS <sup>※9</sup> などバス走行環境の整備 ・連節バス導入と運行効率化に向けた取り組み など
中心市街地	中心市街地活性化と都市の再構築（リノベーション）に向けた交通体系の確立 ・中心市街地へのアクセス補助制度の取組 ・レンタサイクル事業 ・トランジットモール <sup>※10</sup> の導入検討 など
健康・低炭素	健康（幸）・環境負荷の少ない質の高い交通環境の創出 ・ゆとり・やすらぎ道空間事業 ・自転車走行環境整備事業 ・パーク&ライド、サイクル&ライドの推進 など
道路	まちの活力、暮らしを支える道路整備と道路空間の活用 ・広域幹線道路の整備・連携 ・幹線道路の整備・連携 ・名鉄名古屋本線連立体交差事業 など
意識	自動車を前提としない交通手段の選択が定着する活動の推進 ・モビリティマネジメントの実施 ・徒歩、自転車、公共交通の利用促進に向けた意識啓発イベント ・公共交通マップの作成 など

※9 P T P S : 「Public Transportation Priority System」の略で、公共車両優先システムのこと。交通管制システムと連携して、バス優先の信号制御を行うシステム。

※10 トランジットモール：中心市街地やメインストリートなど商店街を歩行空間として整備するとともに、自動車の通行を制限し、バスなどの公共交通や自転車だけを通行させた安全な歩行空間のこと。

# VI 数値目標の設定と進行管理

## 1 数値目標

本計画は、目標年次をおおむね 20 年後の 2035 年（平成 47 年）と定めた長期的な計画となっています。そのため、本計画に位置付けた将来都市像である「まちづくりと公共交通が連携した多様な地域核のある集約型都市」を実現するために実施する各種施策の進捗状況やその効果等を見極め、より効果的に計画を実現していくため、以下の目標値を設定します。

### (1) 居住に関する目標

居住誘導区域内の人口密度に関する目標を設定します。

具体的には、人口減少が進む中においても、居住誘導区域内の人口密度を、維持することを目標とします。

目標項目	基準値		目標値	
	H27	H32	H32	H47
居住誘導区域内の人口密度（住民基本台帳）	51.2 人/ha	51.2 人/ha	51.2 人/ha	51.2 人/ha

表－人口及び人口密度の現況

区域	面積		現況（2014 年 6 月末：住基台帳）		
			人口		人口密度
市域全体	20,289ha	100.0%	415,629 人	100.0%	20.5 人/ha
市街化区域	8,027ha	39.6%	381,554 人	91.8%	47.5 人/ha
居住誘導区域	4,580ha	22.6%	234,473 人	56.4%	51.2 人/ha

### (2) 都市機能に関する目標

都市機能誘導区域内の都市機能誘導施設の立地に関する目標を設定します。

具体的には、各都市機能誘導区域内において、都市機能誘導施設として位置付けた施設が立地している割合を現況値とし、全ての区域において施設を立地させることを目標とします。

目標項目	基準値		目標値	
	H27	H32	H32	H47
都市機能誘導区域内に誘導すべき施設の立地割合	87.3% (117/134)	基準値以上	基準値以上	100.0% (134/134)

表－各都市機能誘導区域における誘導施設の立地状況（現況：2016 年 10 月）

区域名	全体	都心	金華	加納	茜部	西岐阜	柳津
立地状況	117/134	17/19	6/11	9/10	8/10	12/12	9/10
区域名	日光	岩野田	鷺山	長良	芥見	長森 1	長森 2
立地状況	10/10	8/10	10/11	11/11	7/10	10/10	

[立地状況 (a/b)] a：各拠点に現在立地している都市機能誘導施設の種類  
b：各拠点に位置付けた都市機能誘導施設の種類

### (3)公共交通に関する目標

公共交通と連携したまちづくりを実現していくため、公共交通に関する目標を設定します。

具体的には、本計画と両輪をなす「岐阜市地域公共交通網形成計画」における「路線バス・コミュニティバス利用者数」を目標とします。

なお、「岐阜市地域公共交通網形成計画」の計画期間は、平成 32 年までとなっており、今後、指標や目標値が変更される場合があります。

また、あわせて鉄道に関しては、「鉄道駅の利用者数（乗車人員）」を増加させることを目標とします。

#### ① バス

目標項目	基準値	目標値
	H25	H32
路線バス・コミュニティバス利用者数	17.0 百万人/年	19.0 百万人/年

##### ■目的

- ・人口減少が進む中で、幹線バスと支線バス及びコミュニティバスが有機的に連携したバスネットワークが構築されることで、「過度に自動車に頼る状態から、バスの利用促進が図られる方向へ転換する」ことを評価

##### ■指標の算定方法

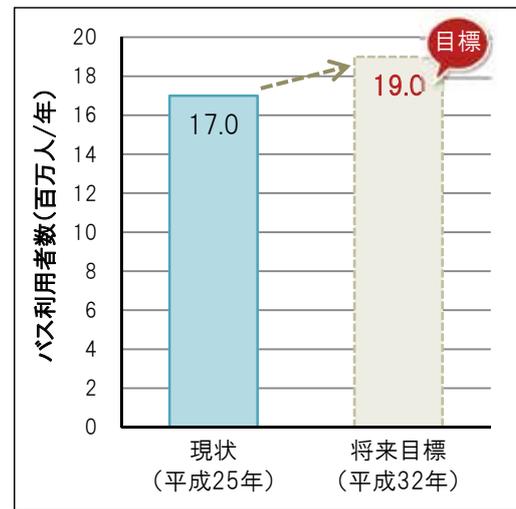
- ・路線バス、コミュニティバスのバス利用者数

※現況値：17.0 百万人（平成 25 年実績）  
（路線バス 16.6 百万人、コミュニティバス 0.4 百万人）

##### ■将来目標値の設定方法

- ・前総合交通戦略の取り組みにより、平成 19 年度以降のバス年間利用者は微増に転じており、取り組みを継続することにより、年間約 19.0 百万人（現状より 11.2%増加）を上回ることを目標とします。

※市全人口 41.7 万人(平成 25 年 10 月)に対して、現状の 1 人あたりバス利用回数は年間 40.8 回/人となり、これを 45.6 回/人に増やすことで、年間利用者数約 19.0 百万人(現状より 11.2%増)となります。



出典：岐阜市地域公共交通網形成計画（H27.3）

#### ② 鉄道

目標項目	基準値	目標値
	H24	H32
鉄道駅の利用者数（乗車人員）	21.9 百万人/年	22.6 百万人/年

##### ■目的

- ・人口減少・少子高齢化が進む中でも、「コンパクトシティ+ネットワーク」のまちづくりを推進することにより、鉄道利用の促進が図られることを評価

##### ■指標の算定方法

- ・市内各鉄道駅（東海旅客鉄道(株)及び名古屋鉄道(株)）の利用者数（乗車人員）の合計値

※現況地：21.9 百万人（平成 24 年実績）

##### ■将来目標値の設定方法

- ・鉄道駅の利用者数（乗車人員）は、増加傾向にあり、平成 15 年から平成 24 年までに 81 万人（1 年あたり 9.0 万人）利用者が増加しています。
- ・この傾向が平成 32 年まで続く想定した場合、鉄道利用者数（乗車数）は、22.6 百万人と予測されるため、これを上回ることを目標とします。

## 2 計画の評価と見直し

本計画は、「総合計画」「都市計画マスタープラン」「総合交通戦略」のまちづくりの方針を踏襲した、目指すべき都市構造イメージに示す集約型都市構造を実現するため、作成しています。しかし、立地適正化計画制度の枠組みの中だけでは、都市計画マスタープランなどのまちづくりの方針をすべて盛り込むことができず、以下のような課題が残されています。

今後は、これらの課題についても注視しながら継続的に計画の見直しを検討することで、持続可能な都市構造の実現を目指していきます。

### 【課題】

#### (1) 居住誘導区域の位置付けがない地域生活圏（北西部①、北西部②、北東部①）

本計画では、本市を13の地域生活圏に区分し検討していますが、「北西部①、北西部②、北東部①」の3つの地域生活圏においては、公共交通軸の位置付けがないため、居住誘導区域が設定されておらず課題となっています。

これらの地域につきましては、目指すべき都市構造（P24 参照）に示すとおり、市全体を5つの居住区域に分類し、それぞれの地域の特性に応じたまちづくりの実現に向けて、都市計画マスタープラン（地域別構想）で示す「地域の将来像」「地域整備の方針」に基づいたまちづくりを進めて行くこととしていますが、今後の人口動態、社会情勢、まちづくり協議会をはじめとする地域コミュニティ、公共交通などの状況変化に合わせて、誘導区域の設定など計画の見直しも検討していきます。

#### (2) 都市機能誘導区域から外れたトランジットセンター

（幹線バス停の岐阜大学付近、JR 長森駅付近の候補地）

本計画と両輪をなす「岐阜市地域公共交通網形成計画」で想定している、公共交通の核となるトランジットセンターである幹線バス停の「岐阜大学付近」と鉄道駅の「JR 長森駅付近」の候補地については、市街化調整区域であるため、都市機能誘導区域内に位置付けができず課題となっています。

公共交通の核となるトランジットセンターは、その機能を発揮するため交通結節機能の向上や充実を目指していく必要があります。今後、トランジットセンター周辺の整備等の状況により、区域区分の見直し等の都市計画やまちづくりの計画が見直された場合などには、誘導区域の設定など計画の見直しも検討していきます。

#### (3) 居住誘導区域に位置付けされていない郊外団地等

民間事業者等により開発された住宅団地等の中には、都市基盤が整っているにも関わらず、公共交通軸の沿線から外れていることから、居住誘導区域に位置付けされず課題となっている団地があります。

これら住宅団地は、高度経済成長期に開発されたものが多く、少子高齢化の進展等に伴い空き家・空き地の増加やコミュニティ機能の低下等が懸念されるため、住環境の維持への取り組みについて関連部局と連携を図っていきますが、今後、まちづくり協議会などにおいて独自の取り組みがなされ、人口密度の維持が図られる場合等には、居住誘導区域に含むことも検討していきます。

#### (4) 関連計画との連携

本計画では、「医療施設」「行政施設」「福祉施設」「子育て支援施設」「教育文化施設」「商業施設」「金融施設」を、地域生活圏全体の居住者の生活利便性を維持するための施設として、都市機能誘導施設への位置付けを考えています。

これらの施設の一部においては、関連計画との整合などに時間を要することから都市機能誘導施設への位置付けが整理できておらず課題となっています。

今後、各種計画とも連携を図り、都市機能誘導施設への位置付けについて検討していきます。

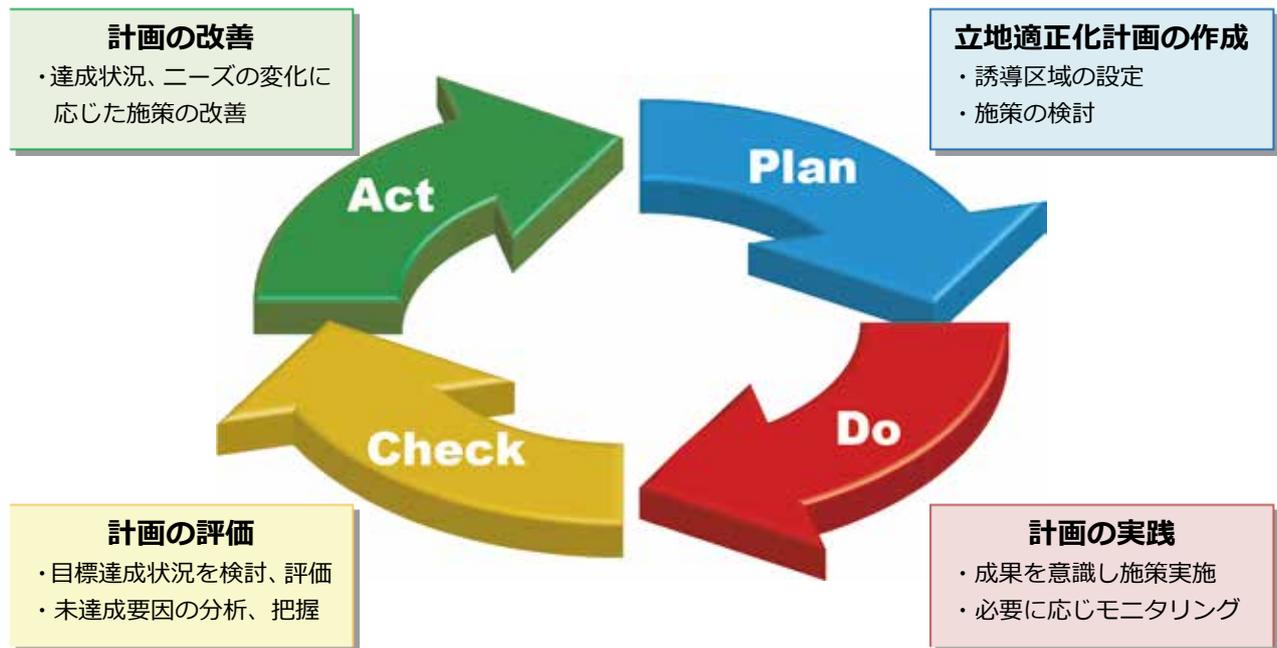
### (5) 施策の達成状況に関する評価

本計画では、「居住」「都市機能」「公共交通」に関する数値目標を設定し、都市づくりの基本理念や将来都市像を実現するための各種施策の進捗状況やその効果を確認することとしています。

コンパクトなまちづくりを評価するにあたっては、客観的かつ定量的な分析・評価のもと、市民をはじめとする地域の関係者とのコンセンサスを形成することが重要であるため、その評価手法について課題となっています。

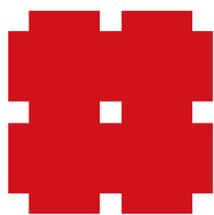
見直しの際には、「都市構造の評価に関するハンドブック」(平成26年8月：国土交通省)に示された手法などを参考に評価方法や目標について検討していきます。

本計画は、おおむね20年後の2035年(平成47年)の都市の姿を展望した長期的な計画です。そのため、以下に示すPDCAサイクルの考え方に基づき、おおむね5年ごとに施策や事業の実施状況について評価を行い、本計画の進捗状況や妥当性を精査、検討します。その結果を踏まえ、施策の充実や強化等を行うとともに、必要に応じて計画を改善することにより、見直しを行っていきます。



図－PDCAサイクル





岐阜市

## 岐阜市立地適正化計画

平成 29 年 3 月

発行：岐阜市

編集：岐阜市都市建設部都市計画課

〒500-8701 岐阜市今沢町 1 8 番

TEL:058-265-4141 (代表)

URL:<http://www.city.gifu.lg.jp/28167.htm>