



岐阜ファミリーパーク ジェロニモ砦



柳ヶ瀬 サンデービルディングマーケット



金華橋通り ヤナガセパークライン



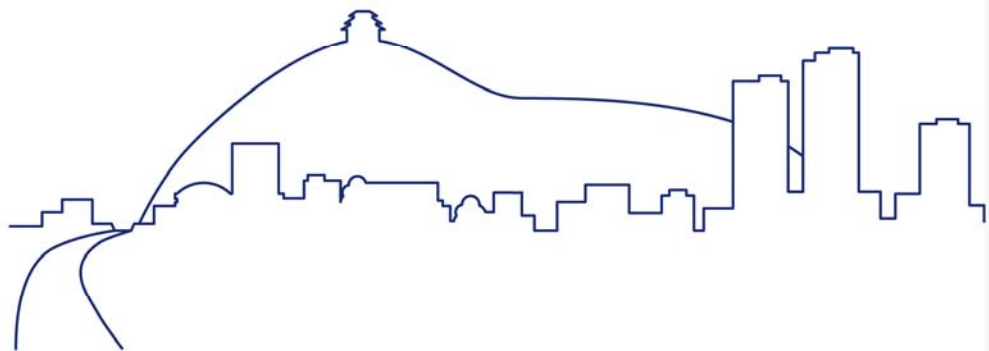
岐阜駅北口駅前広場



中山道加納宿まちづくり交流センター



岐阜市 都市計画マスタープラン



2022年3月

岐阜市

岐阜市都市計画マスタープラン

目次

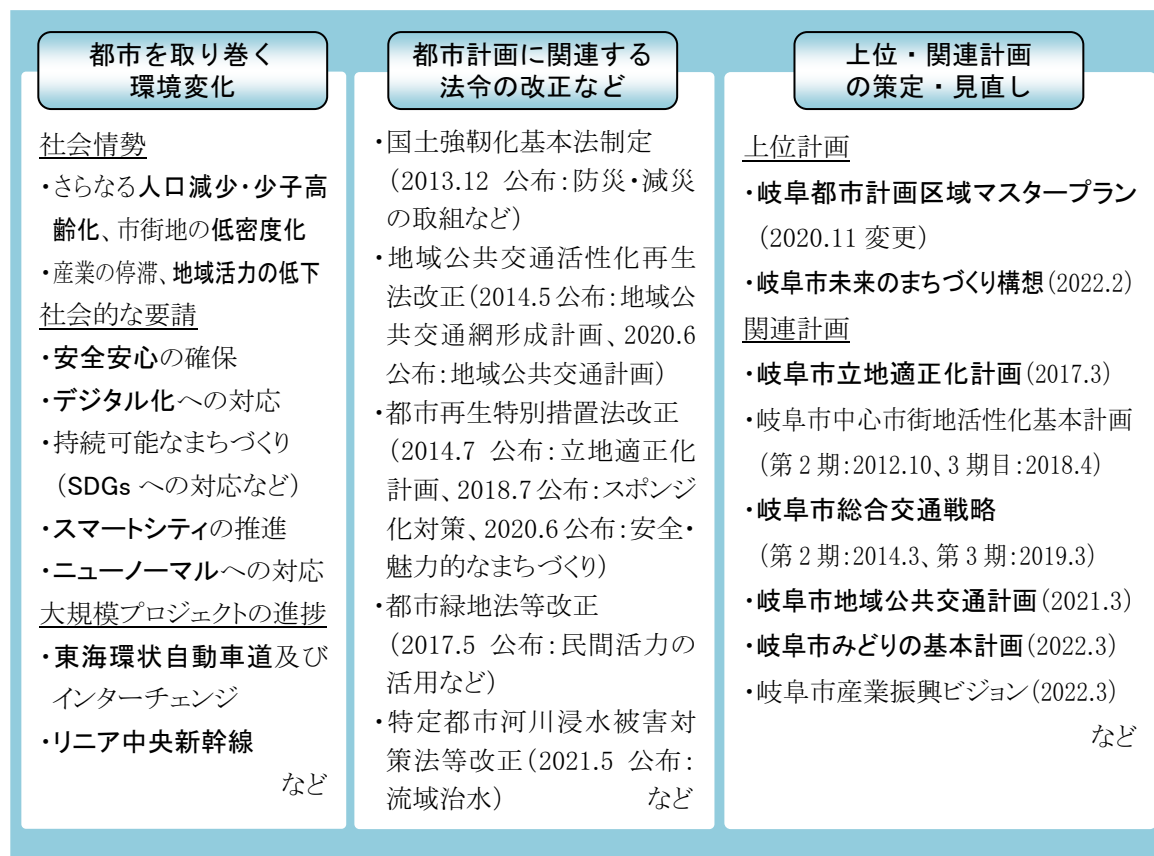
| | |
|-------------------------------------|-----------|
| 序章 はじめに | 1 |
| 序-1 岐阜市都市計画マスタープランについて | 1 |
| 序-2 都市の現状と課題 | 4 |
| 第1章 都市づくりの理念と目標 | 15 |
| 1-1 都市づくりの理念 | 15 |
| 1-2 都市づくりの目標 | 16 |
| 1-3 将来の市街地規模 | 18 |
| 第2章 将来都市構造 | 19 |
| 2-1 将来都市像 | 19 |
| 2-2 将来都市構造 | 20 |
| 第3章 都市づくりの基本方針 | 23 |
| 3-1 土地利用の方針 | 24 |
| 3-2 都市施設の整備方針 | 34 |
| 3-3 都市環境及び都市景観形成の方針 | 50 |
| 3-4 安全・安心な都市づくりの方針 | 55 |
| 第4章 地域別構想 | 58 |
| 4-1 中央部 | 59 |
| 4-2 南西部 | 65 |
| 4-3 北西部 | 71 |
| 4-4 北東部 | 77 |
| 4-5 南東部 | 83 |
| 第5章 今後の都市づくり・まちづくりに向けて | 89 |
| 5-1 都市づくり・まちづくりの推進方策 | 89 |
| 用語の解説 | 91 |

3) 岐阜市都市計画マスタープランの見直しの背景

本市では、岐阜市都市計画マスタープランの全体構想を 2008 年 12 月に、地域別構想を 2010 年 5 月に策定（以下、これらをまとめて「前計画」といいます。）し、都市づくりを進めてきました。

前計画の策定から 10 年以上が経過するなかで、都市を取り巻く環境が変化し、都市計画に関連する法令の改正や、上位・関連計画の策定・見直しなどが行われました。こうした変化などに対応した都市づくりを進めるために、「岐阜市都市計画マスタープラン」を見直すことが必要となりました。

岐阜市都市計画マスタープラン [前計画]
 (全体構想:2008 年 12 月策定、地域別構想:2010 年 5 月策定)



岐阜市都市計画マスタープランの見直し

● SDGs

SDGsとは持続可能な開発目標（Sustainable Development Goals）のことで、2015年9月に国連サミットにおいて採択された、2030年までに達成を目指す世界共通の目標です。貧困、飢餓、気候変動や平和など幅広い分野にわたる17の目標(Goals)が定められています。

【特徴】

- ・「誰一人取り残さない社会」を目指しています。
- ・開発途上国のみならず先進国も含め関係者の役割を重視しています。
- ・経済、社会、環境をめぐる課題に統合的に取り組むこととしています。



資料：本市 HP「SDGs の推進」を基に作成

● スマートシティ

スマートシティとは、ICTなどの新技術を活用しつつ、マネジメント(計画、整備、管理・運営など)の高度化により都市や地域の抱える諸課題の解決を行い、また新たな価値を創出し続ける、持続可能な都市や地域のことです。(資料：内閣府ホームページ)

本市では、「「健幸都市ぎふ」出かけて健康になるまち」の実現に向け、スマートシティぎふ推進プロジェクトの実施を通じて、ICTやIoTなどの新技術を活用し、快適で連続的な歩きやすい空間の整備などによる歩きたくなる都市空間の形成や、MaaSの導入などによる気軽に外出できる移動手段の確保などに取り組むこととしています。

4) 計画の対象区域

本計画の対象区域は、本市の行政区域全域とします。

5) 計画期間

本計画は、2022年度から2040年度までを計画期間とします。ただし、社会情勢の大きな変化などが生じた場合には、必要に応じて見直しを検討します。

序－2 都市の現状と課題

1) 地勢と都市計画の沿革

本市は岐阜県の県都であり、県の南西部に位置しています。面積は約 20,360ha で、東は関市・各務原市、南は羽島市・笠松町・岐南町、西は本巣市・瑞穂市・大垣市・北方町、北は山県市に隣接しています。地勢的には、木曾川、長良川及び揖斐川の3大河川の恩恵を受ける肥沃な濃尾平野の北部に位置し、市南部は平坦地形、市北部は丘陵地形となっています。土地利用の内訳は、2019年現在、森林・農用地が約49%、宅地が約27%となっています（資料：令和2年版岐阜市統計書）。

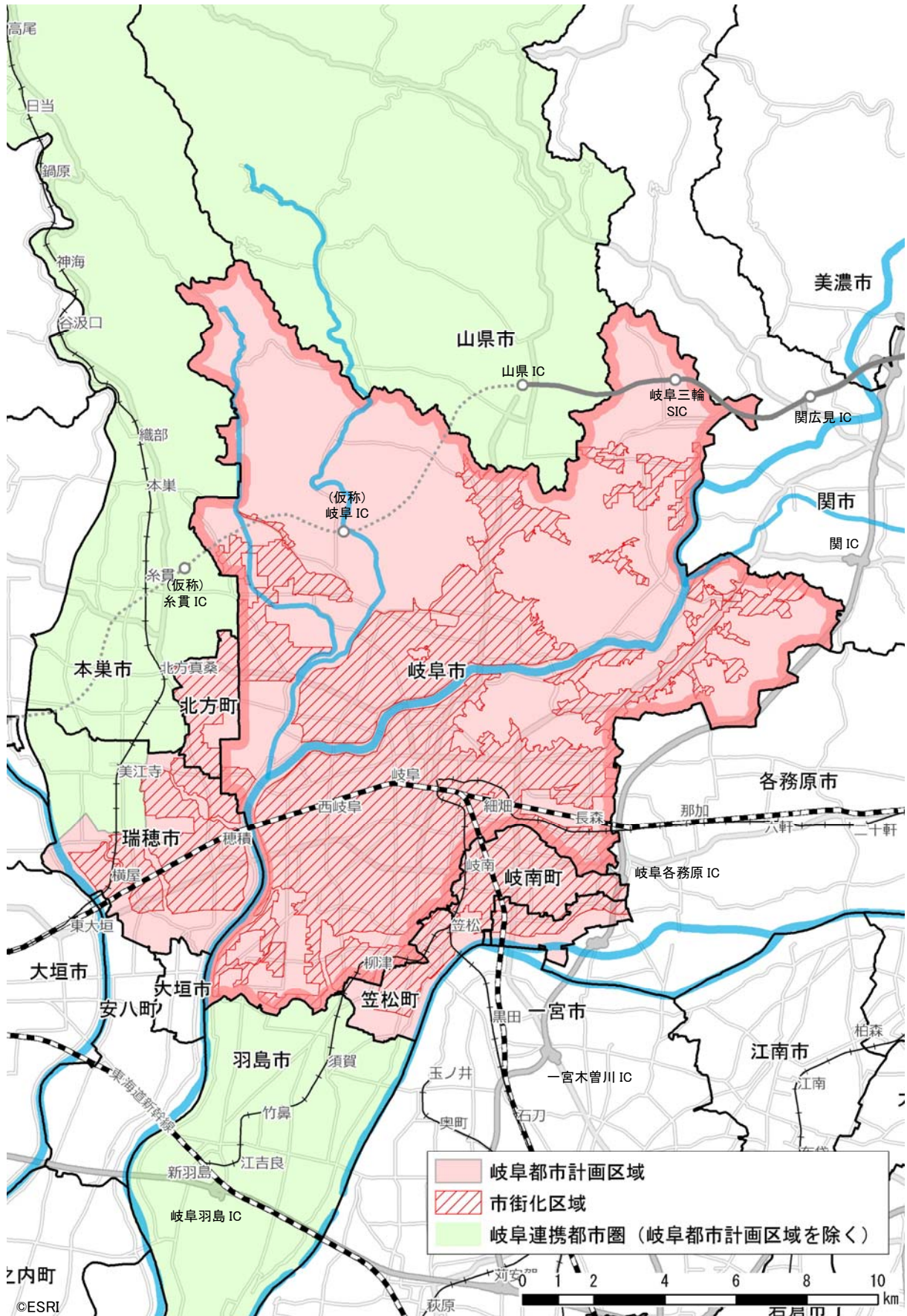
本市の都市計画は、旧都市計画法の適用を受け1924年（大正13年）に都市計画区域を定めたのが始まりです。その後、新都市計画法に基づき、1971年（昭和46年）に本市及び周辺1市8町（合併により2008年（平成20年）4月現在で4市3町）で構成する岐阜都市計画区域を定め、市街化区域と市街化調整区域との区分、用途地域、都市計画道路、都市計画公園などについて随時、決定や見直しを行ってきました。

2010年（平成22年）8月には、旧糸貫町（現在の本巣市）が岐阜都市計画区域から外れ、本市と瑞穂市の一部、北方町、岐南町、笠松町の2市3町で構成する現在の岐阜都市計画区域となりました。2021年現在、市全域が都市計画区域に含まれ、その約39%にあたる8,027haが市街化区域となっています。

また、本市は2017年（平成29年）6月に「連携中枢都市宣言」をし、2018年（平成30年）3月に「岐阜連携都市圏ビジョン」を策定（2021年（令和3年）10月第4回改定）しています。これに基づき、岐阜都市計画区域の構成市町に羽島市、本巣市、山県市を加えた5市3町からなる岐阜連携都市圏において、様々な分野で連携を図ることにより、将来世代に安定した活力ある社会を残せる圏域を目指しています。



【本市の位置と区域】



序章

はじめに

第1章

都市づくりの
理念と目標

第2章

将来都市構造

第3章

都市づくりの
基本方針

第4章

地域別構想

第5章

今後の都市づくり・
まちづくりに向けて

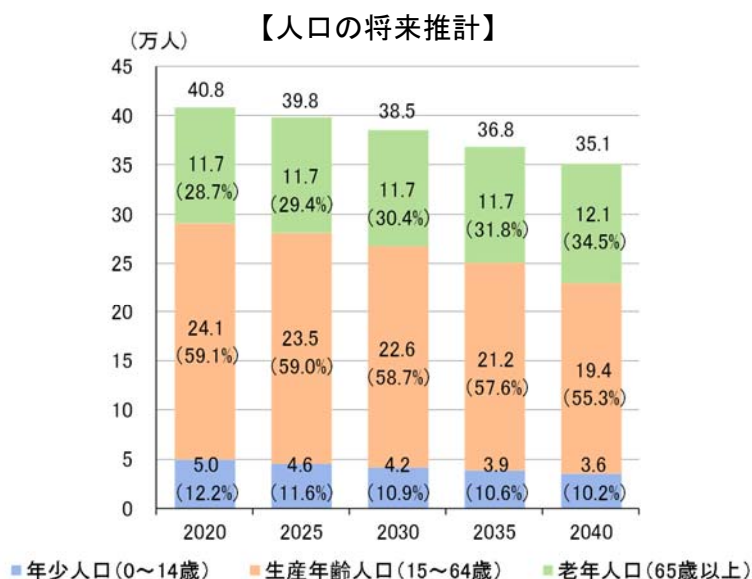
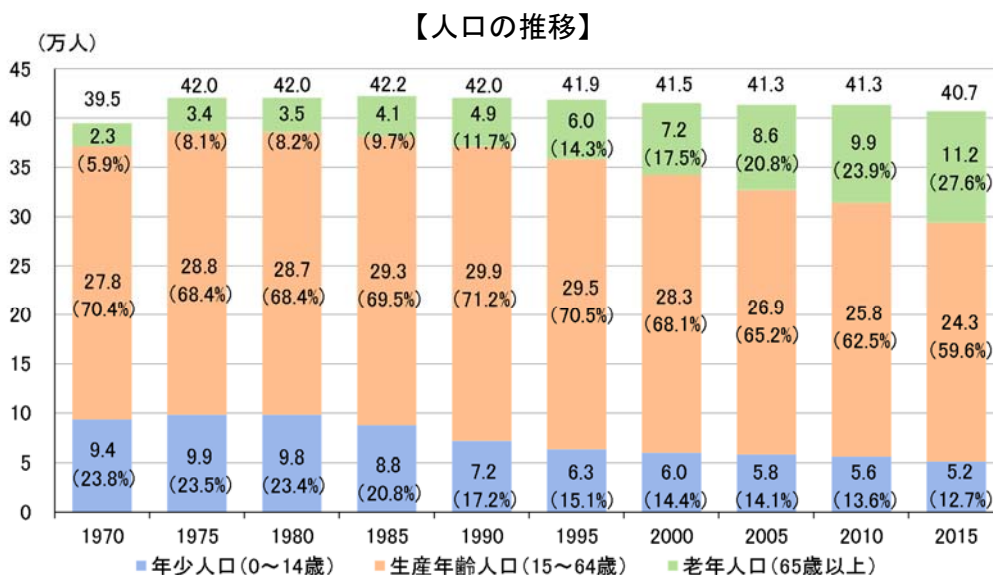
2) 岐阜市の現状と問題点

統計データなどをもとに本市の現状を把握し、都市づくりの問題点を整理します。

① 人口密度の低下と公共施設などの維持の困難化

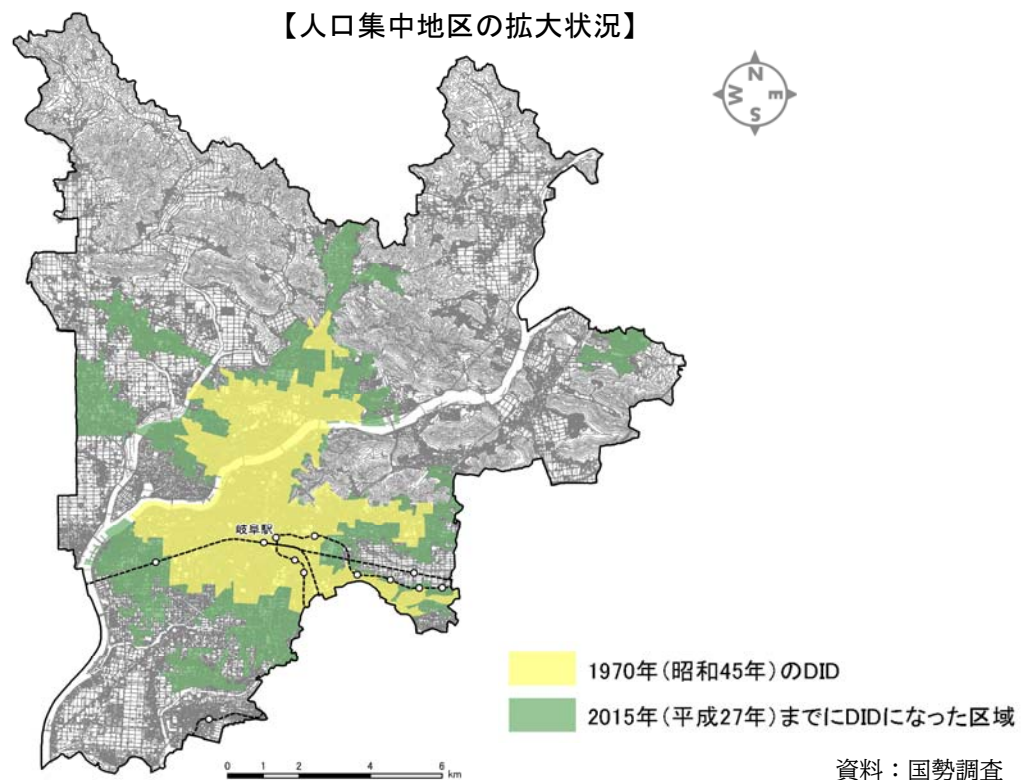
(i) 人口減少と少子化・高齢化の進展

- ・本市の総人口は1985年（昭和60年）の約42.2万人をピークに減少し、2015年（平成27年）には約40.7万人となっています。今後も減少傾向は継続し、2040年（令和22年）の総人口は約35.1万人になると予測されます。
- ・2015年（平成27年）の総人口に占める年少人口（0～14歳）の割合は12.7%、老年人口（65歳以上）の割合は27.6%で少子化・高齢化が進んでいます。今後も老年人口は増加する一方で、生産年齢人口（15～64歳）及び年少人口は減少し、少子化・高齢化の傾向はさらに進むことが予測されます。

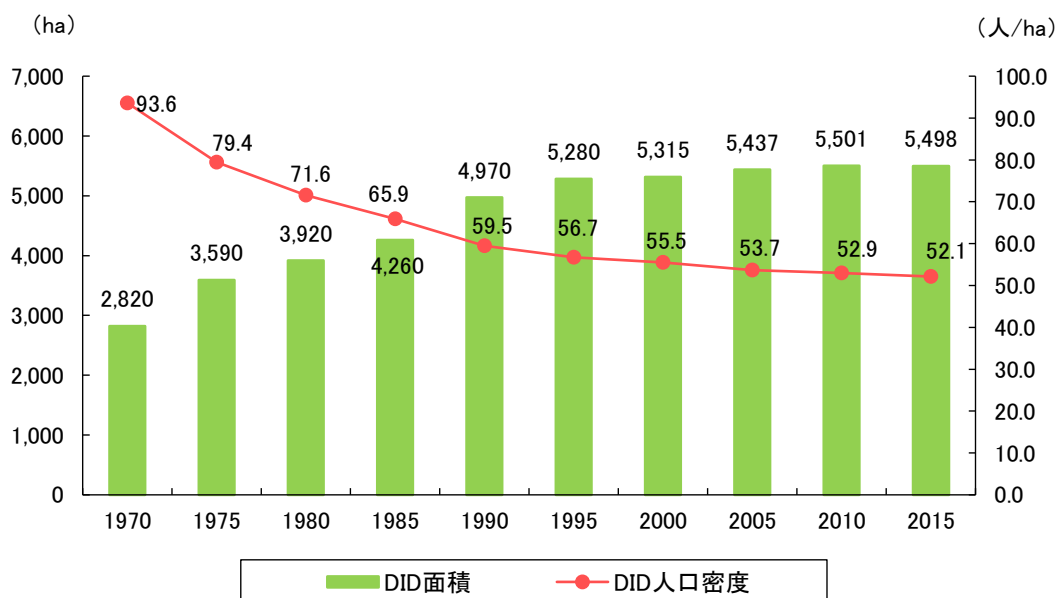


(ii) 市街地における人口密度の低下

- ・ 人口集中地区（DID）の面積は、近年は概ね横ばいとなっていますが、1970年（昭和45年）から2015年（平成27年）までの45年間で約2倍に拡大しています。
- ・ 人口集中地区の人口密度は低下傾向が続いており、1970年（昭和45年）の93.6人/haから、2015年（平成27年）には52.1人/haと55%程度になっています。



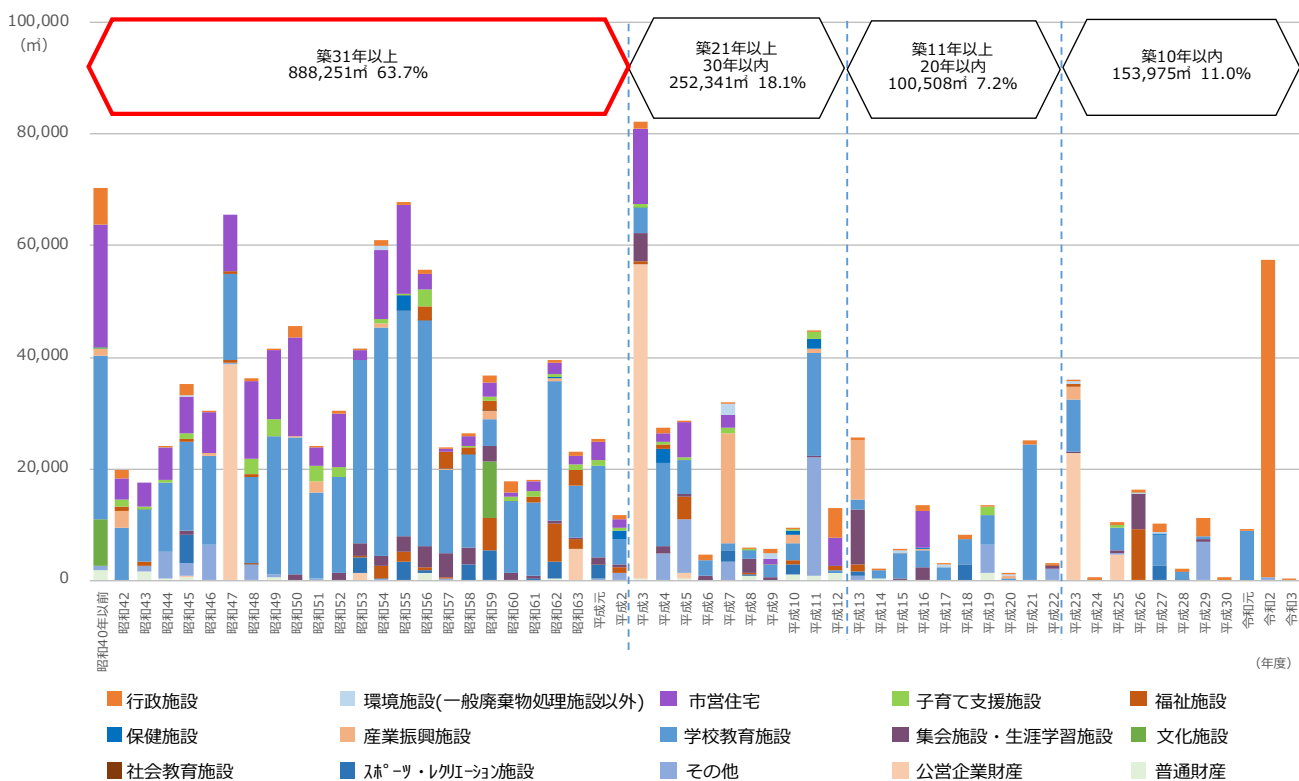
【人口集中地区の面積と人口密度の推移】



(iii) 公共施設などの維持の困難化

- ・市の歳出のうち扶助費や繰出金は、高齢化の進展などの影響により増加傾向にあります。一方で、道路や橋梁、学校などの社会資本の整備に要する普通建設事業費は、一定程度の額で推移しています。
- ・公共施設などの老朽化が進むなか、整備・維持に多額の費用が必要になります。加えて人口減少・少子高齢化の進行による税収の減少や社会保障に係る経費の増大などにより、公共施設などの整備にかかる財源の確保は厳しさを増すことが見込まれます。

【建築物系施設の年度別整備状況】



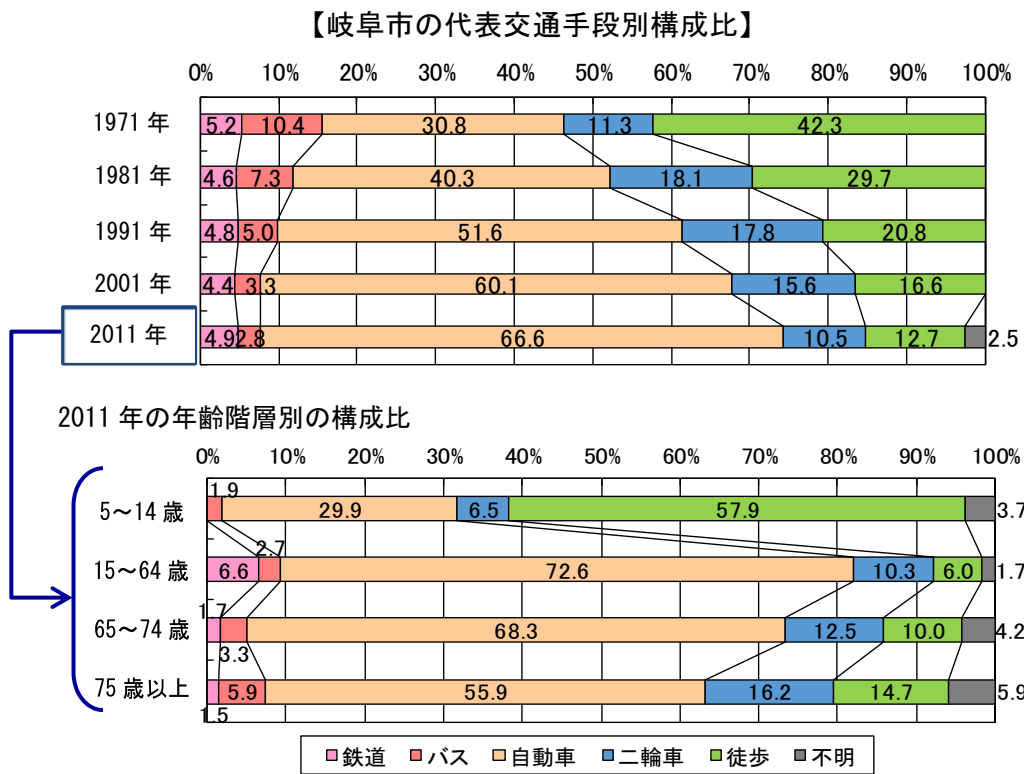
資料：岐阜市公共施設等総合管理計画（2022年（令和4年）3月）

現状からの問題点

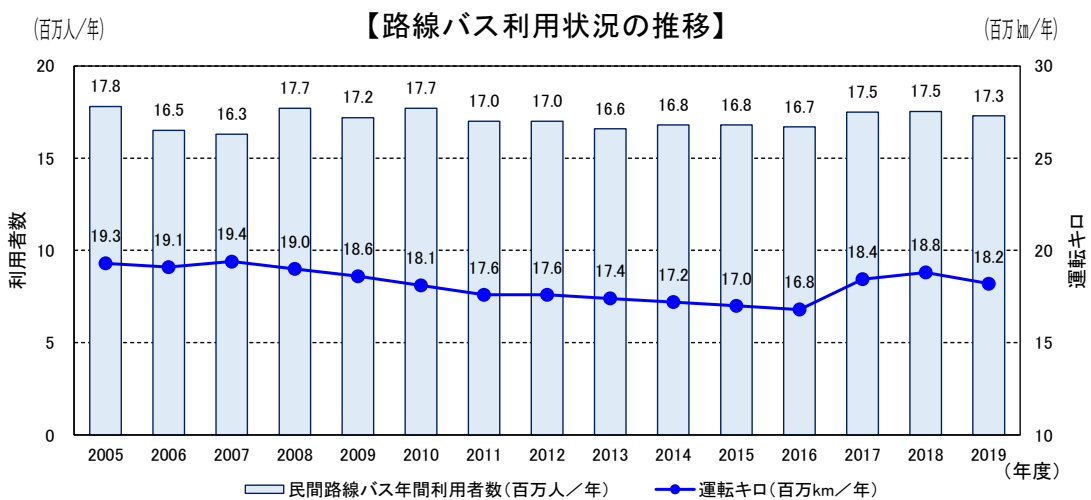
- 外延化した市街地において人口減少が続くことで、市街地の人口密度がさらに低下するおそれがあります。
- 公共施設などの老朽化の進行、厳しい財政状況、人口密度の低下などに伴う公共施設などの利用需要の変化といった背景から、現在の公共施設などのすべてを適切な状態で維持しながら公共サービスを提供していくことが難しい状況になると想定されます。

② 公共交通の維持の困難化

- ・ 1971年（昭和46年）からの約40年間で自動車分担率は2倍以上になっています。鉄道の分担率はほとんど変動していませんが、バスの分担率は減少傾向にあります。
- ・ 年齢別の自動車分担率は、年齢層が高くなるほど低下しますが、全体的に自動車への依存が高い状況です。
- ・ 路線バス利用者は横ばいで推移しています。



資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査（2011年（平成23年）調査）



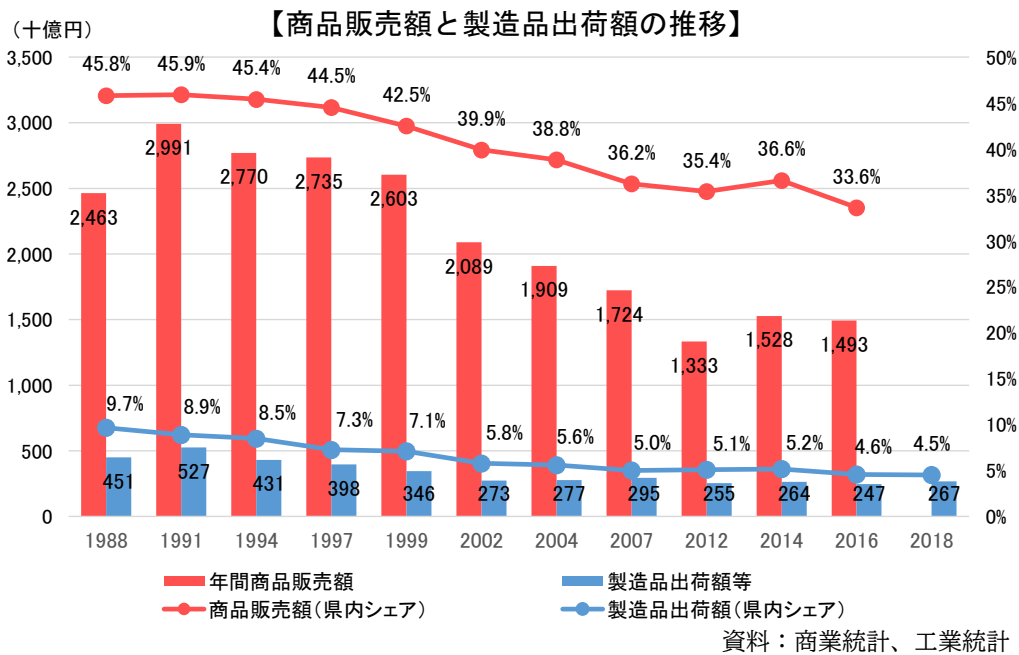
資料：岐阜市地域公共交通計画（2021年（令和3年）3月）

現状からの問題点

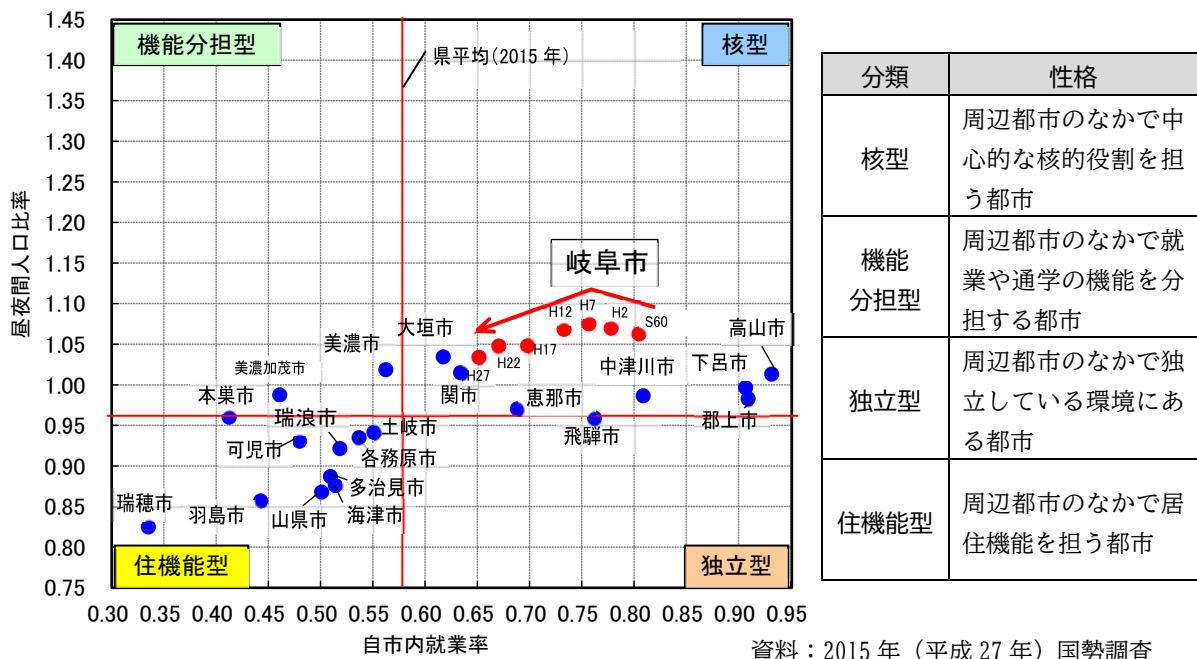
○自動車への依存の高さから公共交通が利用されなくなり、公共交通の維持が困難になるおそれがあります。これにより、高齢者をはじめとする市民の移動しやすさが確保できなくなる懸念があります。

③ 都市の活力低下

- ・ 1991年（平成3年）頃以降、商品販売額及び製造品出荷額は減少傾向で近年は横ばいで推移しています。年間商品販売額は2016年（平成28年）で約1兆4,930億円、製造品出荷額は2018年（平成30年）で約2,670億円であり、いずれも1991年時点の半分程度となっています。県内でのシェアは商品販売額が2016年で33.6%、製造品出荷額は2018年で4.5%であり、低下する傾向にあります。
- ・ 本市の自市内就業率と昼夜間人口比率は低下しており、都市の性格は人を引き付ける「核型」から、「住機能型」「機能分担型」へ移行しています。



【都市の性格分類】



現状からの
問題点

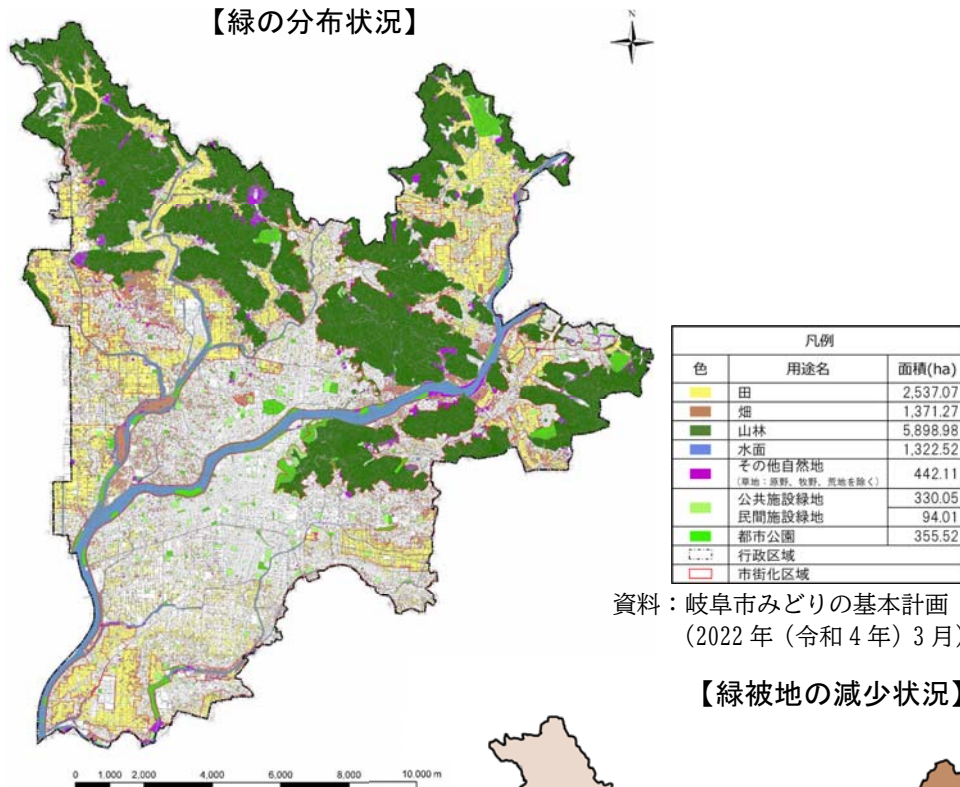
○商工業の停滞や、広域的な都市の中心性の低下により、都市の活力が低下することが懸念されます。

④ 都市の魅力低下

(i) 緑被地面積の減少

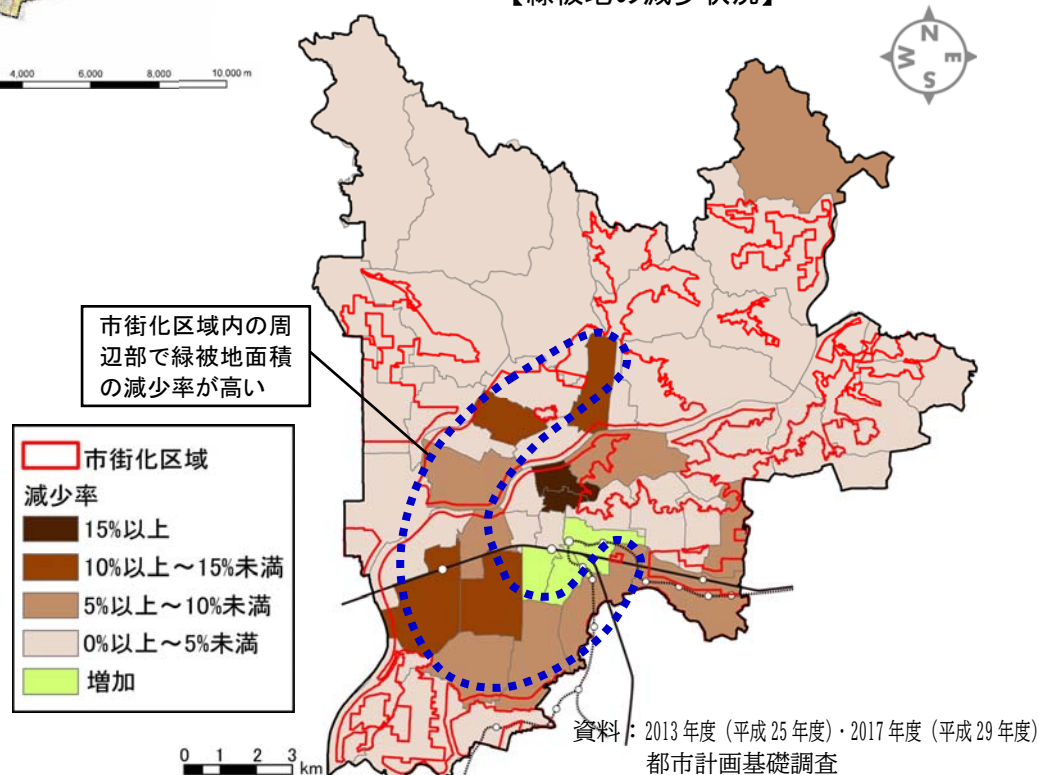
- ・本市においては、市のシンボルである清流長良川、金華山をはじめ、市域の北部から東部にかけて広く分布する森林や、長良川の支流として幾筋も流れる伊自良川などの河川が骨格的な緑を構成しています。市域の西部から南部の平坦地には水田を中心とする一団の農地が広がるほか、郊外部の市街地にも農地が分布しています。
- ・緑被地（樹林、草地、農地）の面積は、2013年度（平成25年度）から2017年度（平成29年度）の5年間で約480ha減少しており、特に市街化区域の周辺部で減少が大きくなっています。

【緑の分布状況】



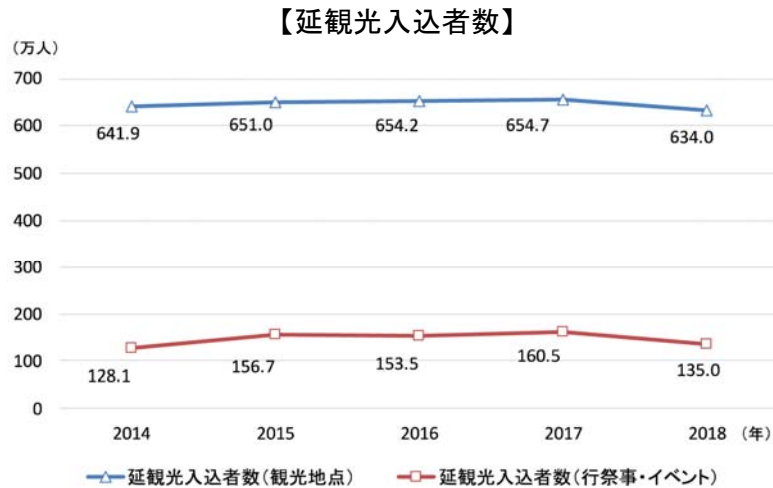
資料：岐阜市みどりの基本計画
(2022年(令和4年)3月)

【緑被地の減少状況】



(ii) 伸び悩んでいる観光入込者数

- ・本市の観光入込者数は、近年において頭打ちとなっています。
- ・本市では、ぎふ長良川の鶺鴒や金華山、岐阜城などの自然、歴史・文化を背景とするものなどが観光資源となっています。



資料：岐阜市観光ビジョン（2020年（令和2年）3月）（原資料：岐阜市観光統計）

【主な観光資源（※延観光入込者数の計測対象になっているもの）】

| | | | |
|----------|-----------------------------|--------------------------------|--------------|
| 観光地点 | ・伊奈波神社 | ・長良川温泉 | ・岐阜シティ・タワー43 |
| | ・岐阜メモリアルセンター （世界イベント村ぎふ） | ・岐阜市畜産センター公園 | 43階展望室 |
| 行祭事・イベント | ・岐阜公園 | ・鏡島弘法 | ・ぎふ長良川の鶺鴒 |
| | ・岐阜ファミリーパーク | ・長良川うかいミュージアム （岐阜市長良川鶺鴒伝承館） | ・プラザ掛洞 |
| 行祭事・イベント | ・長良公園 | ・岐阜市科学館 | ・大龍寺 |
| | ・岐阜城 | ・岐阜市歴史博物館 | ・三田洞弘法 |
| 行祭事・イベント | ・長良川花火大会 | ・道三まつり | ・手力の火祭 |
| | ・ぎふ信長まつり | ・ぎふ梅まつり | |

資料：岐阜市観光ビジョン（2020年（令和2年）3月）

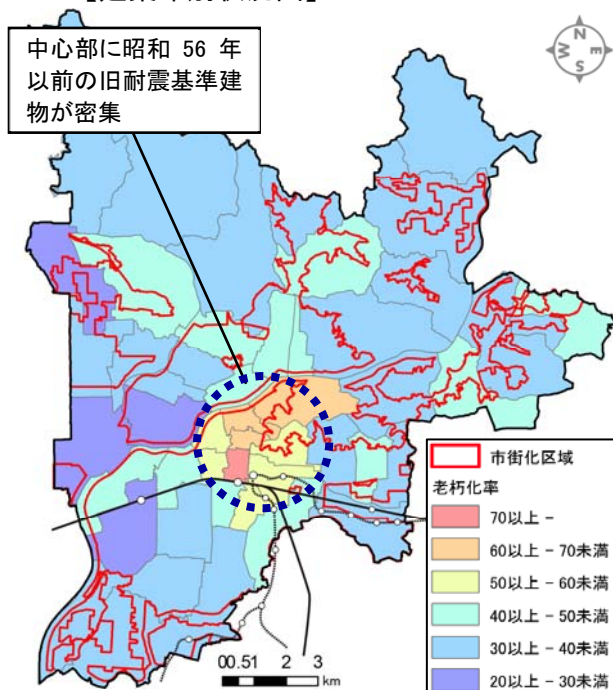
現状からの問題点

- 本市の観光資源でもある自然環境が損なわれることによる生活の快適性の低下や、都市の魅力の低下が懸念されます。
- 市街化区域内の周辺部で、緑被地面積の減少率が高くなっています。

⑤ 広範囲に及ぶ災害リスク

- ・ 市街化区域内には 1981 年（昭和 56 年）以前に建てられた旧耐震基準の建築物が多くみられ、特に中心部に密集しています。
- ・ 1000 年に一度程度発生し得る想定最大規模の洪水の場合、市街化区域の約 87%が浸水する可能性がある区域に含まれます。

【建築年別状況図】

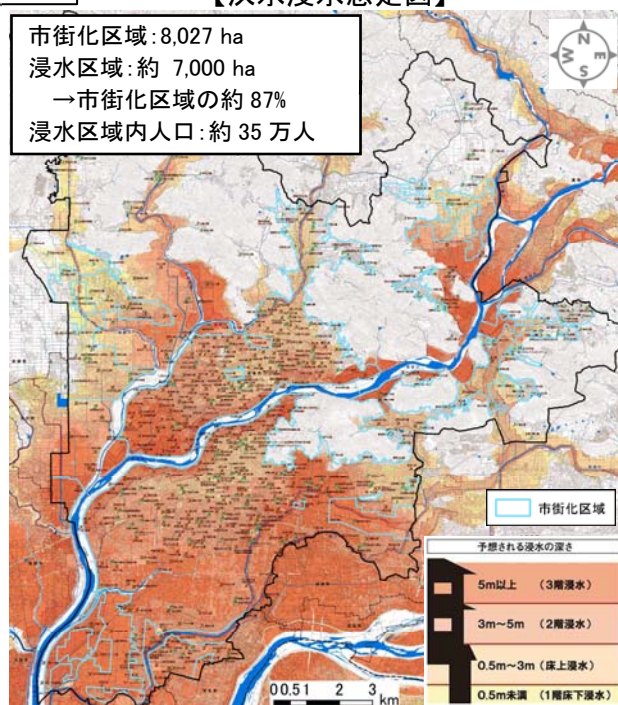


資料：2017 年度（平成 29 年度）都市計画基礎調査

←老朽化率

1981 年（昭和 56 年）の建築基準法改正の前に旧耐震基準で建築された建築物数の、全建築物数に対する割合。

【洪水浸水想定図】



資料：洪水ハザードマップ

洪水浸水想定区域図→

河川の想定最大規模の洪水による浸水想定区域を重ね合わせたもの。対象河川は、長良川、木曽川、伊自良川、鳥羽川、板屋川、境川、新荒田川、新境川、津保川、武儀川、揖斐川、糸貫川、天王川、根尾川。

現状からの 問題点

- 老朽化した建物が多いことにより、地震時に大きな被害が発生することが懸念されます。
- 本市の市街化区域は長良川などの流域に形成されているため、大部分に洪水による浸水の可能性があります。

3) 都市づくりの課題

本市における現状からの問題点を踏まえ、今後の都市づくりの課題を以下のように整理します。

| 【現状からの問題点】 | 【都市づくりの課題】 |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ○人口減少が続くことで、市街地の人口密度がさらに低下するおそれがあります。 ○公共施設などの老朽化の進行、厳しい財政状況、人口密度の低下などに伴う公共施設などの利用需要の変化といった背景から、現在の公共施設などのすべてを適切な状態で維持しながら公共サービスを提供していくことが難しい状況になると想定されます。 | <p>①集約型都市構造の推進 居住や都市機能を集約してまとまりのある市街地とすることにより、商業・医療・福祉などの生活利便性と公共施設などの持続性を確保することが必要です。</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> ○自動車への依存の高さから公共交通が利用されなくなり、公共交通の維持が困難になるおそれがあります。これにより、高齢者をはじめとする市民の移動しやすさが確保できなくなる懸念があります。 | <p>②総合的な交通体系の構築 公共交通や道路網からなる都市内外の交通ネットワークを形成し、移動のしやすさを確保することが必要です。</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> ○商工業の停滞や、広域的な都市の中心性の低下により、都市の活力が低下することが懸念されます。 | <p>③中心市街地の活性化、産業振興 新たな産業拠点の形成などによる産業の振興が必要です。 中心市街地では、拠点性の向上などによる交流人口の増加が必要です。</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> ○本市の観光資源でもある自然環境が損なわれることによる生活の快適性の低下や、都市の魅力の低下が懸念されます。 ○市街化区域内の周辺部で、緑被地面積の減少率が高くなっています。 | <p>④自然環境や歴史・文化などの保全と活用 本市の観光資源でもある自然環境などの地域資源を保全・活用し、都市の魅力を維持・向上させることが必要です。</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> ○老朽化した建物が多きことによる地震時の被害拡大が懸念されます。 ○長良川などの流域に形成されている本市の市街化区域は、大部分に洪水による浸水の可能性があります。 | <p>⑤災害に強い安全・安心の都市づくり 大規模な自然災害への防災・減災対策の推進により安全で安心して暮らせる都市にすることが必要です。</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> ○都市づくり・まちづくりにおいて、多様化・個別化・複雑化する市民ニーズに対応することが必要です。 | <p>⑥協働のまちづくりの推進 岐阜市住民自治基本条例に基づき、市民などとの協働のまちづくりを推進することが必要です。</p> |

第1章 都市づくりの理念と目標

1-1 都市づくりの理念

本市における都市づくりの基本的な考え方を示すため、上位計画である「岐阜市未来のまちづくり構想」及び前章での整理課題を踏まえ、「都市づくりの理念」を定めます。

岐阜市未来のまちづくり構想

岐阜市の将来像 **人がつながる 創造が生まれる しなやかさのあるまち**

- 都市づくりの基本的な考え方
- オール岐阜のまちづくり
 - シビックプライドの醸成
 - DXと脱炭素化
 - 持続可能で選ばれるまち

都市づくりの理念

**豊かな自然と歴史・文化に恵まれ、快適でコンパクトな市街地が互いに連携した、
健やかに住み続けられる活力あふれる県都**

都市づくりの課題

- | | |
|-----------------|---------------------|
| ①集約型都市構造の推進 | ④自然環境や歴史・文化などの保全と活用 |
| ②総合的な交通体系の構築 | ⑤災害に強い安全・安心の都市づくり |
| ③中心市街地の活性化、産業振興 | ⑥協働のまちづくりの推進 |

1-2 都市づくりの目標

理念の実現のため、5つの目標を定め、都市づくりを進めます。

目標1 まとまりのある市街地と



公共交通を軸とする交通体系が連携する都市

人口減少社会に対応した持続可能な都市とするため、拠点を中心に土地利用が行われるまとまりのある市街地が、公共交通を主要な手段とする誰もが移動しやすい交通体系で連携する都市構造の形成を進めます。

目標2 交流促進による活力とにぎわいのある都市



未来につながる活力とにぎわいのある都市とするため、広域交通網を活用した新たなものづくり産業拠点の形成やまちなか観光の推進などに取り組みます。

中心市街地では、土地の高度利用やまちなか居住の推進のほか、交流を生む空間形成に取り組み、活性化を図ります。

目標3 都市の魅力を高める美しい景観・環境が



維持・創出された都市

美しく岐阜らしい景観や快適な都市環境を維持・創出するため、長良川や金華山など岐阜を代表する自然環境の保全や田園環境の保全を図るとともに、岐阜の成り立ち・歴史文化など、地域の特色を活かした都市空間整備を進めます。

目標4 災害に強く、安全・安心で居住環境の整った都市



大規模自然災害に対応するため、災害に強い都市基盤整備などのハード対策と、避難体制の強化などのソフト対策を進めます。

目標5 まちづくりの担い手の育成と、市民協働によるまちづくり



都市の活力や魅力を高めるための取組を効果的・効率的に展開できるよう、まちづくりに関する市民などとの共通認識を構築するとともに、協働まちづくり体制を育成・確立し、計画づくりから施設の整備、管理に至るまで、市民などが積極的・継続的に参加するまちづくりを進めます。

今後の本市の都市づくりのなかで、国際社会全体の普遍的な目標である SDGs について、特に都市計画に関連すると考えられる 9 つの目標を中心に、その達成を目指して取り組みます。



3 すべての人に健康と福祉を

目標 3 (保健)
あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する



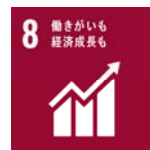
6 安全な水とトイレを世界中に

目標 6 (水・衛生)
すべての人々の水と衛生の利用可能性と持続可能な管理を確保する



7 エネルギーをみんなにそしてクリーンに

目標 7 (エネルギー)
すべての人々の、安価かつ信頼できる持続可能な近代的エネルギーへのアクセスを確保する



8 働きがいも経済成長も

目標 8 (経済成長と雇用)
包摂的かつ持続可能な経済成長及びすべての人々の完全かつ生産的な雇用と働きがいのある人間らしい雇用を促進する



9 産業と技術革新の基盤をつくろう

目標 9 (インフラ、産業化、イノベーション)
強靱なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る



11 住み続けられるまちづくりを

目標 11 (持続可能な都市)
包摂的で安全かつ強靱で持続可能な都市及び人間居住を実現する



13 気候変動に具体的な対策を

目標 13 (気候変動)
気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる



15 陸の豊かさも守ろう

目標 15 (陸上資源)
陸域生態系の保護、回復、持続可能な利用の促進、持続可能な森林の経営、砂漠化への対処、ならびに土地の劣化の阻止・回復及び生物多様性の損失を阻止する



17 パートナリシップで目標を達成しよう

目標 17 (実現手段)
持続可能な開発のための実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化する

1-3 将来の市街地規模

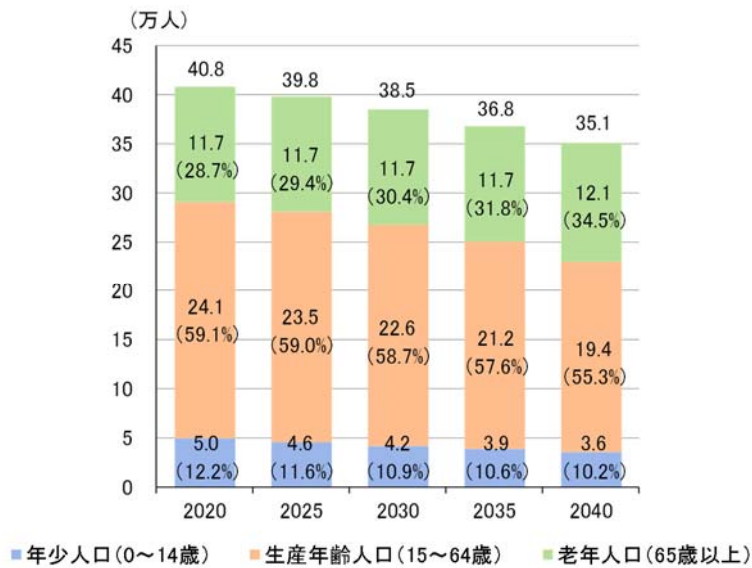
1) 将来人口の見通し

本市の人口は、今後も減少を続けると予想されます。

本計画では、岐阜市未来のまちづくり構想での推計結果をもとに、2040年における将来人口を約35.1万人とします。

2040年における将来人口：35.1万人

【人口の将来推計（再掲）】



資料：2020年は住民基本台帳（4月1日時点）、2025年以降は岐阜市推計

2) 将来の市街地規模の考え方

今後の人口減少に対応したコンパクトな市街地としていくため、適正な市街地の規模を維持することとし、市街化調整区域における市街地の拡大につながる新たな住宅地の整備や商業施設などの立地を目的とする開発については抑制します。

ただし、将来に向け持続可能な活力のある都市としていくため、東海環状自動車道インターチェンジ周辺などにおいては、無秩序な市街化を抑制しながら計画的な整備を行い、地域のポテンシャルを活かし新たなものづくり産業拠点や学術・研究拠点などの形成を図ります。

第2章 将来都市構造

2-1 将来都市像

岐阜都市計画区域マスタープランでは、「豊かな自然・歴史・文化に恵まれ 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互いに連携し、快適に暮らせる県の中心都市の創造」を都市づくりの基本理念に、「コンパクトな市街地が互いに連携した都市づくり」を行うことなどが示されています。

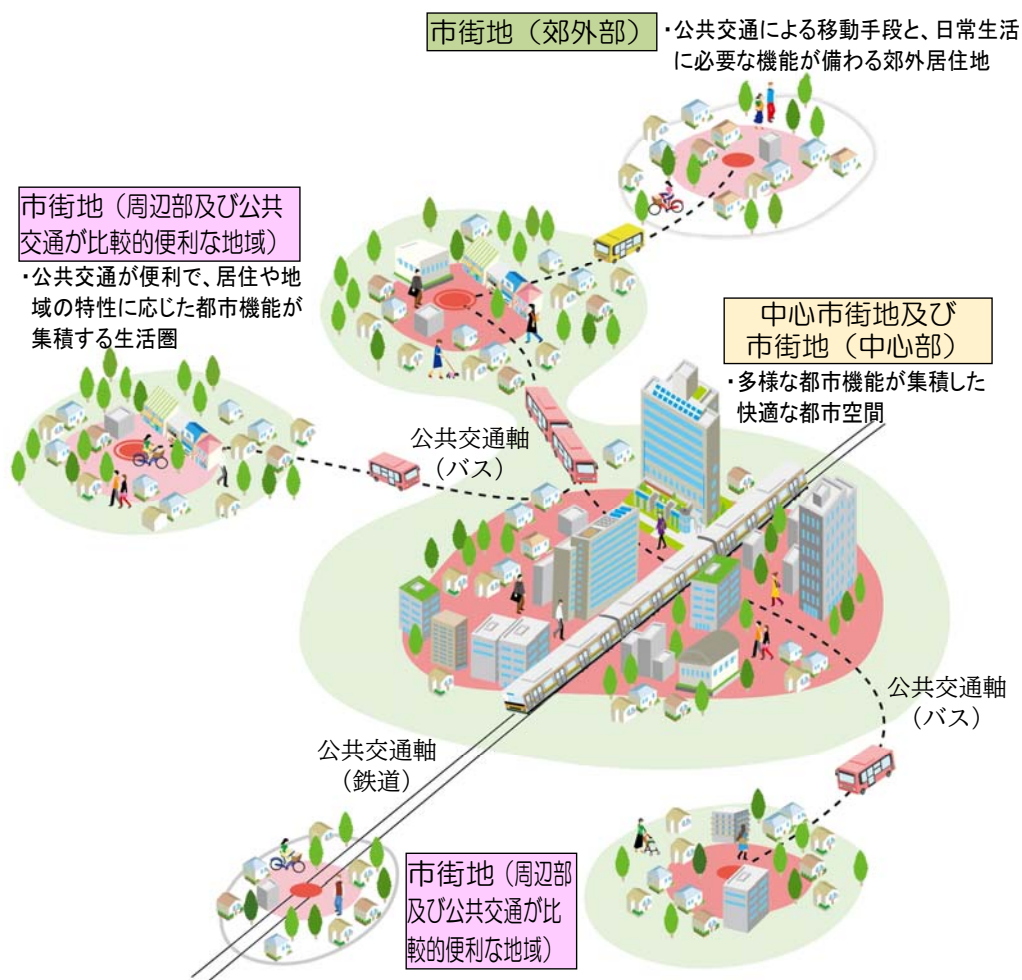
また、岐阜市未来のまちづくり構想では、「コンパクト・プラス・ネットワークによる集約型都市へ」として、「人口減少や高齢化が見込まれる中においても健康で快適な生活を確保するため、コンパクト・プラス・ネットワークの考え方に基づき、住宅と医療・福祉・商業などの利便施設がまとまって立地するようゆるやかに誘導を図りつつ、公共交通と連携したまちづくりを推進」することを示しています。

これらを踏まえ、本市の将来都市像を

コンパクト・プラス・ネットワークによる集約型都市

と定めます。

【「コンパクト・プラス・ネットワークによる集約型都市」のイメージ】



2-2 将来都市構造

将来都市構造とは、都市づくりの理念や目標などを踏まえ、将来あるべき本市の骨格を示すものです。ここでは、本市が目指す「コンパクト・プラス・ネットワークによる集約型都市」の骨格を、都市機能や日常生活機能などが集積する「拠点」、都市活動を支える中心部や拠点、連携都市などを連絡する「軸」、市街地や自然環境などのまとまりである「土地利用」の3つの要素により示します。

【将来都市構造図】



拠点

これまでの都市づくりや本市の特性を活かした拠点を配置し、それぞれの機能を高めることで、本市の都市としての活力や魅力の向上を図ります。

①都心拠点

- 岐阜駅周辺から柳ヶ瀬、つかさのまちに至る、高度で多様な都市機能が集積した、岐阜連携都市圏の中心的な役割を担う拠点



岐阜駅周辺



柳ヶ瀬

②レクリエーション・野外学習拠点

- 岐阜ファミリーパーク内のスポーツ施設、少年自然の家、岐阜市畜産センター公園内の芝生広場、ハイキングコースなどの各施設を活用した、レクリエーションや野外学習の拠点



岐阜市畜産センター公園

③観光・コンベンション拠点

- 様々なコンベンション施設や宿泊施設など一体となって、周辺に点在する歴史的資源や鶺鴒などの観光資源を有効に活用した、スポーツ・観光・コンベンションの拠点



世界イベント村ぎふ

④学術・研究拠点

- 岐阜大学及び岐阜薬科大学を中心とした、東海地方の学術研究機関と連携する学術・研究の拠点



岐阜大学

⑤複合業務拠点

- 岐阜市中央卸売市場を中心とする商業業務の拠点

⑥自然・歴史・景観拠点

- 金華山・長良川周辺地域など、本物の自然・歴史・文化遺産や緑・川が堪能できる拠点



金華山と長良川



川原町

⑦産業・流通拠点

- 岐阜流通業務団地周辺の柳津地域：当該流通業務団地及び名神高速道路岐阜羽島インターチェンジへのアクセスを活かし、産業の集積を図る拠点
- 東海環状自動車道の岐阜三輪スマートインターチェンジ周辺の三輪地域：高規格道路へのアクセスを活かし、産業の集積を図る拠点
- (仮称)岐阜インターチェンジ周辺の黒野地域：東海環状自動車道及びインターチェンジによる交通利便性を活かし、当該地域の特性を有効活用した産業の集積を図る拠点

⑧交通結節点促進拠点

- トランジットセンター及びその周辺において、交通機能の向上・充実や利便施設などの維持・誘導を図る拠点



公共交通(BRT)

⑨地域生活拠点

- 日常生活における概ねの行動範囲において、生活を支える機能の集積を目指す拠点

軸

本市を構成する軸として、公共交通や主要な道路からなる交通軸を位置づけ、周辺の連携都市などをはじめ、本市の中心部・周辺部・郊外部を連携するネットワークを形成します。また、長良川と伊自良川を、本市の背骨となる自然環境軸と位置づけます。

①広域連携軸(高規格道路・一般広域道路)

- 東海北陸自動車道及び東海環状自動車道、岐阜南部横断ハイウェイ、名岐道路、(仮称)岐阜羽島道路、(仮称)岐阜環状道路、国道21号((都)一般国道21号線)、国道22号、国道156号((都)一般国道156号線)

②市街地・地域間連携軸(幹線道路)

- (都)環状線、(都)岐阜穂積線、(都)岐阜北方線、(都)長良糸貫線、(都)岐阜駅高富線、(都)金町那加岩地線、(都)茜部中島門間線

③公共交通軸(鉄道)

- JR東海道本線、JR高山本線、名鉄名古屋本線、名鉄竹鼻線、名鉄各務原線

④公共交通軸(幹線・環状バス)

- JR岐阜駅を起点とした8本の幹線バス路線と市内を巡回する2本の環状バス路線

⑤自然環境軸(河川)

- 長良川及び伊自良川

土地利用

高度で多様な機能が集積する中心部、生活に身近な機能などが集積する周辺部、市街地の拡大を抑制して農地・山林の保全や再生を図る郊外部を形成します。それぞれにおいてまとまった土地利用の促進を図り、コンパクトな市街地の形成を目指します。

①中心市街地

- (3期目)岐阜市中心市街地活性化基本計画の計画区域

②市街地(中心部)

- 岐阜市立地適正化計画において、「まちなか居住促進区域」に位置づけられた区域(「①中心市街地」の外縁部)

③市街地(周辺部及び公共交通の利便性が特に高い地域)

- 岐阜市立地適正化計画において居住誘導区域に含まれる市街地のうち、「居住促進区域」に位置づけられた区域

④市街地(郊外部)

- 岐阜市立地適正化計画において居住誘導区域外となっている市街地のうち、「一般居住区域」及び「郊外居住区域」に位置づけられた区域

⑤農地・集落地

- 市街化調整区域の集落地や農地(岐阜市立地適正化計画において「集落区域」に位置づけられた区域)

⑥都市緑地(山林・丘陵地)

- 都市内部の金華山、郊外部の山林及び丘陵地

第3章 都市づくりの基本方針

第1章で設定した目標の達成に向けた都市づくりの基本方針を、以下の4つの項目に区分して示します。

3-1 土地利用の方針

3-2 都市施設の整備方針

- 道路・交通施設
- 公園・緑地
- 下水道
- 河川
- その他の都市施設
- 市民協働による取組

3-3 都市環境及び都市景観形成の方針

- 都市環境
- 都市景観

3-4 安全・安心な都市づくりの方針



3-1 土地利用の方針

市街地の低密度化を防止し生活利便性を確保するため、バスなどの公共交通を中心とする総合的な交通体系と連携し、立地適正化計画に基づき、地域の特性を考慮しつつコンパクトなエリアに居住や都市機能を誘導します。また、人口減少時代において適正な市街地規模を維持するため、市街化区域の見直しを検討します。

～コンパクト・プラス・ネットワークによる、 安全・快適で持続可能な市街地の形成を進めます～

1) コンパクトな市街地の形成

既存の都市基盤を有効に活用しながら、センターゾーンや地域生活拠点などを中心に必要な機能が集積し、ニューノーマルに対応する都市空間・生活圏が形成された集約型の市街地形成を図ります。

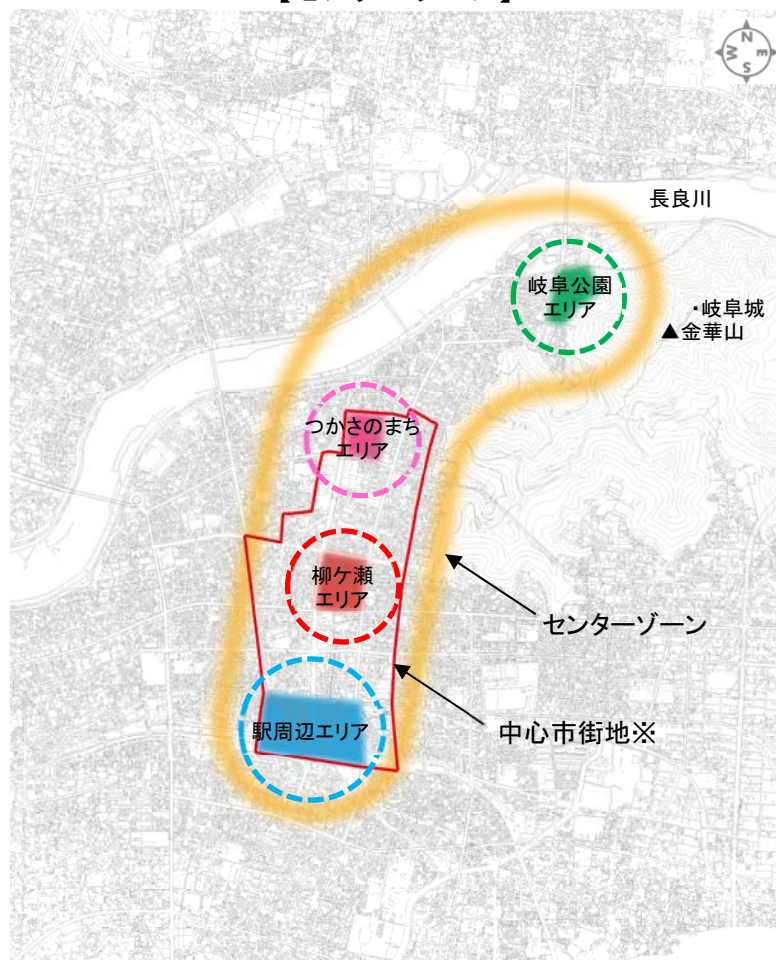
① センターゾーンにおける魅力ある都市空間の形成

岐阜駅周辺から岐阜公園までをつなぐ本市のセンターゾーンにおいて、魅力ある都市空間の形成を図ります。

岐阜駅周辺から柳ヶ瀬、つかさのまちにかけての中心市街地については、都心拠点としてまちの魅力となるコンテンツの創出や回遊性の向上、まちの居住者の確保などに取り組み、本市及び周辺都市の中心となる持続可能なまちとします。

岐阜公園周辺では、金華山・長良川などの自然や、岐阜公園・岐阜城などの地域資源を活かしながら、交流を生み出す都市空間の形成を図ります。

【センターゾーン】



※中心市街地：(3期目) 岐阜市中心市街地活性化基本計画の区域

(i) 商業の活性化

柳ヶ瀬の商業地としての再生に取り組みます。そのために必要となる都市空間や交通環境などの形成を進めます。また、遊休不動産などの空間資源や歴史・文化などの地域資源を活用したりノベーションまちづくりなどに取り組み、まちの魅力となるコンテンツの創出を図ります。

(ii) 高度で多様な都市機能の集積

本市及び周辺都市の中心として、日常生活に必要な都市機能に加え、エリアの個性を際立たせる高度で多様な都市機能の集積を図ります。そのため、駅周辺エリアや柳ヶ瀬エリアにおいて市街地再開発事業による土地の高度利用などを進めるとともに、既存施設の維持や利活用のほか、商業施設や公共公益施設などの立地誘導を図ります。

(iii) まちなか居住の推進

中心市街地において、民間事業者などによる住宅の供給を促進し、日常の消費を支え、地域コミュニティの維持に資する居住者の確保を図ります。

(iv) 「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの形成

官民のパブリック空間をウォークブルな人中心の空間へ転換し、民間事業者などと連携しながら「居心地が良く歩きたくなる」まちなかを形成します。

② 地域生活圏、地域生活拠点の形成

普段の買い物や、自宅近くの診療所・病院での受診など、基本的な日常生活の範囲となる地域生活圏において、その核となる都市機能が集積する地域生活拠点の形成を図り、歩いて暮らせる生活環境の形成を図ります。

(i) 地域生活圏

地域生活圏は、自治会連合会の区域を最小単位とする日常生活における概ねの行動範囲で、その地域に暮らす人々が日常生活に必要な教育、商業、医療・福祉などの機能を共有するとともに、歴史・自然、地理的条件などからなるアイデンティティを有する圏域とします。



(ii) 地域生活拠点

地域生活拠点は、地域生活圏の拠点として、それぞれの圏域における日常生活に必要な都市機能の集積を図る地区とします。

地域生活拠点は中心市街地を除く地域生活圏について位置づけ、その担うべき役割を以下のとおりとします。

○日常生活に必要な都市機能が集積した場所（都市機能の集積）

地域生活拠点では、日常生活に必要な商業、医療、行政などの都市機能の集積を図ります。地域生活拠点にあることが望まれる機能・施設には次のようなものがあり、地域の状況や特性に応じて、維持又は誘導を図るべき機能・施設などを設定します。

【地域生活拠点の機能とその機能を担う施設など】

| 機能 | 機能を担う施設など | 施設の例 |
|------------|---------------------------------|--------------------------------------|
| 行政機能 | 各種証明書などの発行、年金、福祉、児童福祉などの窓口業務の一部 | 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、公園など |
| 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、拠点バス停 |
| 商業機能 | 食料品を中心とする最寄品の購入 | スーパー、ドラッグストア、商店街内店舗など |
| 医療・福祉機能 | 内科、整形外科などの一次医療、介護保険関連施設 | 病院、診療所、地域包括支援センター、老人福祉センターなど |
| 子育て支援機能 | 保育や子育て支援関連施設 | 保育所（園）、認定こども園、児童館・児童センター、子育て支援センターなど |
| 金融機能 | 郵便局、広義の金融機能でコンビニATMを含む | 銀行、信用金庫、JAバンク、郵便局など |

○多くの人が公共交通などにより到達可能な場所（公共交通などでのアクセシビリティ）

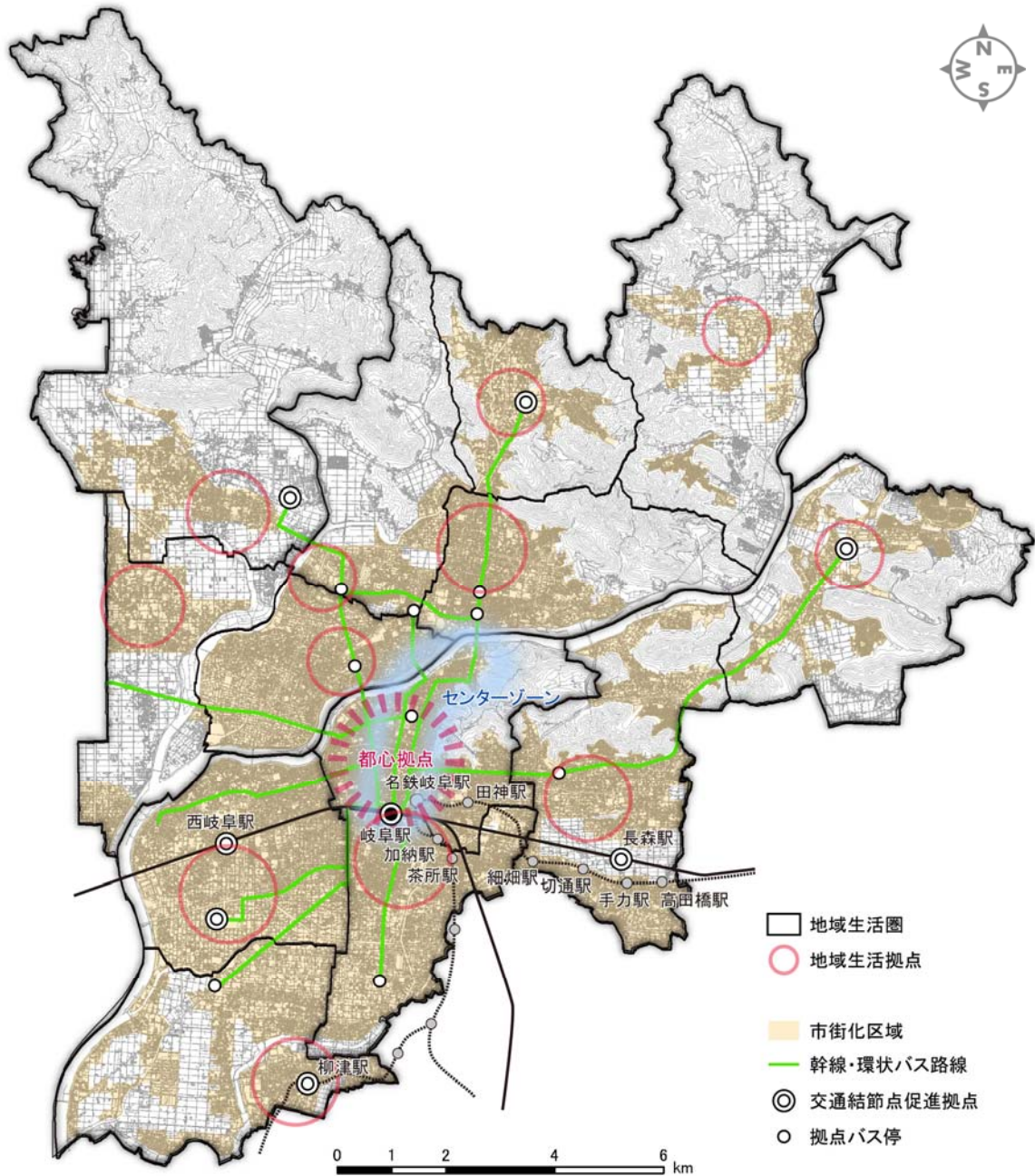
地域生活拠点は日常生活の核となる場所であることから、過度に自動車に依存することなく、高齢者などを含めた多くの人が到達可能であることが必要です。

○既存の都市基盤施設ストックを活用する場所（都市基盤施設のストック）

地域生活拠点においては、これまで形成されてきた都市基盤施設の有効な活用を図ります。

地域生活圏及び地域生活拠点の概ねの範囲は次のとおりです。

【地域生活圏及び地域生活拠点の概ねの範囲】



③ 交通施策と連携した居住の誘導

持続可能な都市の形成に向け、住宅については、鉄道又は幹線バスを徒歩などで容易に利用することができる、公共交通の利便性が特に高い地域への誘導を図ります。

なお、「公共交通の利便性が特に高い地域」の目安を次のように設定します。

- ・ 鉄道駅から半径 1km の範囲
- ・ 幹線バス路線から 500m の範囲

④ 大規模集客施設・公共公益施設の適正立地

都市機能の均衡ある配置を目指し、特に都市構造に大きな影響を与える大規模集客施設について、特別用途地区（大規模集客施設立地規制地区）などによる立地規制を図るとともに、都心拠点又は地域生活拠点内への適正な立地の促進を図ります。

また、主要な公共公益施設（病院、社会福祉施設、学校など）については、立地適正化計画と連携し、都心拠点又は地域生活拠点への立地を基本として適正な立地の促進を図ります。

2) 都市の活力と魅力を向上させる機能の強化

本市の都市としての活力や魅力を向上させるため、各拠点の機能の強化を図ります。

① 拠点における都市機能の強化

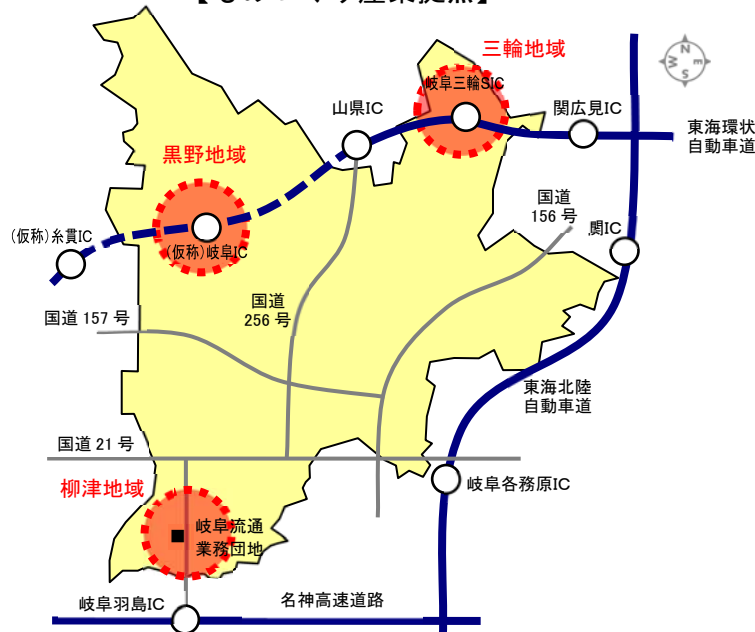
本市の活力と魅力の向上を先導する拠点として、都心拠点のほか、立地特性にあわせて産業・流通、観光・コンベンション、学術・研究などの特定の機能を中心とした都市機能の集約拠点を形成するとともに、それぞれの機能の強化を推進します。

② 新たな産業拠点の形成

高規格道路などのインターチェンジ周辺や学術・研究拠点など、地域の特性を有効に活用できる区域において、土地利用規制などの調整を図り、企業誘致や産業振興を展開し、新たな産業拠点形成を促進します。

- ・岐阜流通業務団地周辺の柳津地域は、広域道路ネットワークによる交通利便性を活かし産業の集積を図ります。
- ・東海環状自動車道の岐阜三輪スマートインターチェンジ周辺の三輪地域は、高規格道路へのアクセスを生かし、産業の集積を図ります。
- ・（仮称）岐阜インターチェンジ周辺の黒野地域は、東海環状自動車道及びインターチェンジの整備と合わせ、交通利便性を活かし、当該地域の特性を有効活用した産業の集積を図ります。

【ものづくり産業拠点】



3) 良好な居住環境の形成

人口構成の変化や市民のライフスタイルの多様化などに対応しながら、地域の特性に応じて良好な居住環境の形成を図ります。

① 中心部や周辺部などにおける居住の誘導

(i) 中心市街地及び市街地（中心部）での住宅供給の促進と居住環境の質の向上

中心市街地及び市街地（中心部）においては、市街地再開発事業などにより、良質な都市型共同住宅の供給の促進を図ります。また、中心部における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、公共交通の利便性の向上にあわせて、居住者の生活を支える様々な機能の立地促進を図るとともに、地域包括ケアなど医療・介護・福祉、子育てに関する施策との連携などを推進し、居住環境の質の向上を図ります。

(ii) 市街地（周辺部及び公共交通の利便性が特に高い地域）での居住環境の保全・整備

徒歩や自転車で公共交通にアクセスしやすい地域に居住を誘導し、良好な居住環境の形成を図ります。

鷺山中洲地区など、都市基盤が不十分で、良好な居住環境の整備が必要な地区については、土地区画整理事業などを実施することにより、道路や公園などの公共施設と良好な住宅地の計画的かつ一体的な整備を図ります。

② 郊外部における居住環境の維持

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や地域生活拠点周辺などにおいては、ゆとりある低層住宅地としての良好な居住環境の保全及び形成を図ります。

住宅と農地が近接している地区については、農地を保全し、自然環境を活かした住まい方ができるよう努めます。

公共交通軸沿線以外の郊外住宅団地や、市街化調整区域における既存集落地などについては、急激な人口密度の低下による著しい居住環境の悪化が生じないように、移動手段やコミュニティの存続に必要な機能の確保に努め、居住環境の維持に取り組みます。

4) 自然環境との調和と美しい景観づくり

自然環境との調和や美しい景観づくりを実現するため、必要に応じて土地利用の規制・誘導などを図ります。

① 自然環境の保全と共生

市街化調整区域では、無秩序な開発を抑制するとともに、土地利用の規制などによって自然環境を保全し、それらと共生する都市づくりを図ります。

② 美しい景観形成の推進

景観計画と連携しながら、自然・歴史・文化遺産などの地域資源の保全を図り、活用することで、都市の魅力を高める美しい景観づくりを推進します。

5) 防災機能の向上

災害に強い都市構造を構築するため、自然災害などに対する防災性の向上や、火災に強いまちの形成などに向けた土地利用の規制・誘導などに努めます。

① 自然災害などに対する防災性の向上

自然災害などによる災害の危険性が特に高い地域（いわゆる「災害レッドゾーン」）については、居住を誘導する区域から除外するなどの規制・誘導などを行うことにより、都市的な土地利用の抑制を図ります。それ以外の地域においては、当該地域の災害リスクの状況に応じた防災・減災対策を講じた上で、土地利用を図ります。

そのなかでは、集中豪雨などによる都市型水害や土砂災害などの被害を軽減するため、関係機関などと調整・連携を図りながら、警戒避難体制の整備や、土砂災害警戒区域などにおける土砂災害防止対策の推進に関する法律に基づく区域指定などのソフト対策、河川改修などの治水事業、砂防施設整備などのハード対策の充実に努めます。

また、洪水、土砂災害、液状化など各種災害リスクの可能性を検討し、ハザードマップなどを活用して情報提供を行うことにより、住民の防災意識向上を図るとともに、適正な土地利用への誘導を行います。

② 市街地の防災性の向上

市街地開発事業などとあわせた避難路・オープンスペースの確保や建築物の防火・耐震化の促進、防火・準防火地域の見直しによる建築物の制限など、地域の特性に応じた手法により火災などに対する防災機能の向上を図ります。

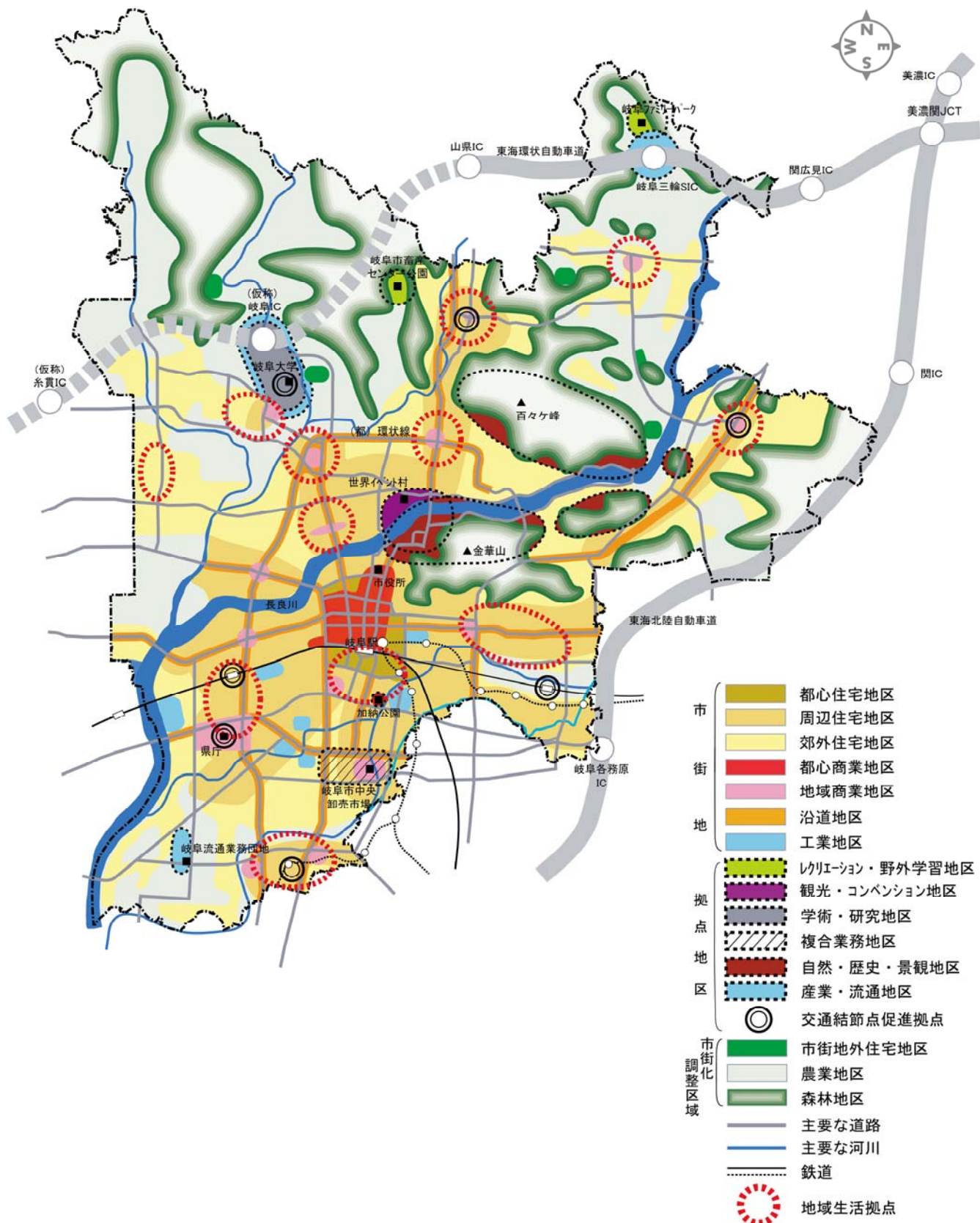
また、岐阜市建築物耐震改修促進計画に基づく建築物の耐震診断及び耐震改修の促進などにより、建築物などの耐震化の促進に努めます。

さらに、都市内部において、空き地・空き家などの低未利用ストックが時間的・空間的にランダムに、相当量発生することによる「都市のスポンジ化」や、スポンジ化の進行に伴う居住環境の悪化、災害危険性の増大などに対応するため、岐阜市空き家等対策計画と連携した管理不全な空き家の解消などを含め、空き地・空き家の活用などを促進します。

■地区別の土地利用方針

以上の土地利用の方針を踏まえ、各地区における住居系、商業系、工業系など土地利用の用途、及び各拠点配置は図のとおりです。

【土地利用方針図】



土地利用方針図に示す地区ごとの方針は以下のとおりです。

市街地

| | |
|------|---|
| 住宅地区 | 都心住宅地区 ○中心部における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、公共交通の利便性の向上にあわせて、居住者の生活を支える様々な機能の立地促進を図るとともに、地域包括ケアなど医療・介護・福祉、子育てとの連携などを推進し、生活環境の質の向上を図ります。また、コミュニティの形成にも努めながら、まちなか居住の促進を図ります。 |
| | 周辺住宅地区 ○中心部から周辺部に至る地域においては、徒歩や自転車で公共交通にアクセスしやすい地域に居住を誘導し、良好な居住環境の形成を図ります。 ○住宅用地、商業用地、工業用地が混在している地域においては、それぞれの環境阻害を軽減するよう、用途地域変更などにより土地利用の純化に努めます。 ○地場産業である、繊維、撚糸関係の工場の立地がみられる地域については、居住の環境を保全しつつ地場産業の保護を図ります。 |
| | 郊外住宅地区 ○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や地域生活拠点周辺などにおいては、ゆとりある低層住宅地としての良好な居住環境の保全及び形成を図ります。 ○住宅と農地が近接している地区については、農地を保全し、自然環境を活かした住まい方ができるよう努めます。 ○公共交通軸沿線以外の郊外住宅団地については、急激な人口密度の低下による著しい居住環境の悪化が生じないように、移動手段やコミュニティの存続に必要な機能の確保に努め、居住環境の維持に取り組みます。 |
| 商業地区 | 都心商業地区 ○中心市街地において、都市全体が持続的に発展するためのエンジンであるセンターゾーンの一角として、商業、業務など多様で高次な都市機能のさらなる誘導を図ります。 ○まとまりのある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などや公共公益施設の立地促進を図ります。 |
| | 地域商業地区 ○地域生活拠点などにおいては、地域特性に応じて、用途地域の見直しなどにより、日常生活を支える商業機能などの立地誘導を図ります。 |
| 沿道地区 | ○環状線など主要な幹線道路の沿道については、後背地の居住環境を保護しつつ、商業地区や地域生活拠点の機能集積に影響を及ぼさない規模・業態を前提に、沿道商業機能などの立地促進を図ります。 |
| 工業地区 | ○既存工業地は、周辺環境に配慮した土地利用の推進を図ります。 |

拠点地区

| | |
|---------------------|--|
| レクリエーション・ 野外学習地区 | ○岐阜ファミリーパーク内のスポーツ施設、少年自然の家、岐阜市畜産センター公園内の芝生広場、ハイキングコースなどの各施設を活用して、レクリエーションや野外学習が体験できる拠点としての土地利用を図ります。 |
| 観光・ コンベンション地区 | ○長良川、金華山、鶺鴒、岐阜城などの優れた自然・歴史・文化資産を有する地区の周辺においては、今後ともその環境に配慮しつつ、資産を活かしたまちなか観光の推進など、観光地としての土地利用を図ります。 ○長良川国際会議場を含む世界イベント村周辺地区について、本市におけるコンベンション機能の中心としての土地利用を図ります。 ○鶺鴒大橋辺りから長良橋下流付近にかけてのエリアでは、治水安全度の向上のための河川整備を進めつつ、市民が活用する地域の交流の場とするとともに、観光客にも親しまれる場とすることを目指し、かわまちづくりを進めます。 |
| 学術・研究地区 | ○岐阜大学及び岐阜薬科大学周辺を学術・研究拠点として、先端技術産業などの誘致・育成を図ります。 |
| 複合業務地区 | ○岐阜市中央卸売市場を中心に、商業・業務系の土地利用の促進を図ります。 |
| 自然・歴史 ・景観地区 | ○金華山・長良川周辺地域などにおいて、本物の自然・歴史・文化遺産や緑・川が堪能できる拠点として、自然、歴史・文化資産などを保全・活用した都市づくりを推進します。 |
| 産業・流通地区 | ○岐阜流通業務団地周辺の柳津地域は、当該流通業務団地及び名神高速道路岐阜羽島インターチェンジへのアクセスを活かし、産業の集積を図ります。 ○東海環状自動車道の岐阜三輪スマートインターチェンジ周辺の三輪地域は、高規格道路へのアクセスを生かし、産業の集積を図ります。 ○（仮称）岐阜インターチェンジ周辺の黒野地域は、東海環状自動車道及びインターチェンジの整備と合わせ、交通利便性を活かし、当該地域の特性を活かした産業の集積を図ります。 |
| 交通結節点 促進拠点 | ○長森駅周辺や岐阜大学周辺など、主要な鉄道駅や主要な幹線バス停の乗り継ぎ拠点周辺では、生活に密着した拠点として、交通機能の向上・充実や利便施設などの維持・誘導を図ります。 |

市街化調整区域

| | |
|--------------|---|
| 市街地外 住宅地区 | ○市街化調整区域における計画的に開発された住宅団地などについては、既存ストックの活用により居住環境の保全を図ります。 ○また、公共交通などによる移動手段の確保や、コミュニティ維持に必要な機能の維持・保全を図ります。 |
| 農業地区 | ○市北東部や北西部、南西部、南東部の新荒田川周辺などに位置するまとまりある農地は、農業振興地域として保全を図ります。なお、地域生活拠点の形成に資するような施設などについては必要に応じて整備を図ります。 ○既存集落地については、移動手段やコミュニティの存続に必要な機能の確保に努め、居住環境の維持に取り組むとともに、その周辺においては、農地への蚕食的な開発の進展を抑制し、営農環境の維持に努めます。 |
| 森林地区 | ○金華山をはじめ、市の東部から北西部にかけて広がる森林の保全を図るとともに、それぞれの環境特性に応じ、自然と親しむ場としての活用を図ります。 |

3-2 都市施設の整備方針

将来都市構造の「軸」となる道路をはじめ、公園・緑地、下水道などの都市施設の整備に関する方針を示します。

3-2-1 道路・交通施設

交通体系と土地利用が連携した集約型都市構造の実現に向け、都市の内外を結ぶ幹線道路網などの整備を進めるとともに、バスを中心とした利便性と効率性の高い公共交通ネットワークの構築を進めます。

また、歩行者や自転車利用者が安全で快適に移動できる交通環境や道路空間の整備を進めます。特に中心市街地においては、歩行者や自転車利用者が安全に回遊できるよう、道路の利用環境の向上を目指します。

～集約型都市構造の骨格となる道路網の整備と

誰もが移動しやすい交通環境の形成を進めます～

1) 集約型都市構造を支える道路網の整備

都市の骨格を形成する幹線道路の整備を進め、集約型都市構造を支える道路網の形成を図ります。

① 集約型都市構造の骨格となる道路網整備

都市の骨格を形成する幹線道路として、都市や地域を結ぶ主要な道路（主要幹線街路）及び都市の骨格となる道路（都市幹線街路）を配置し、都市間、都心部と高規格道路インターチェンジ間、都心部と地域生活拠点間、地域生活拠点間相互を結び、集約型都市構造の骨格となる道路網を整備します。

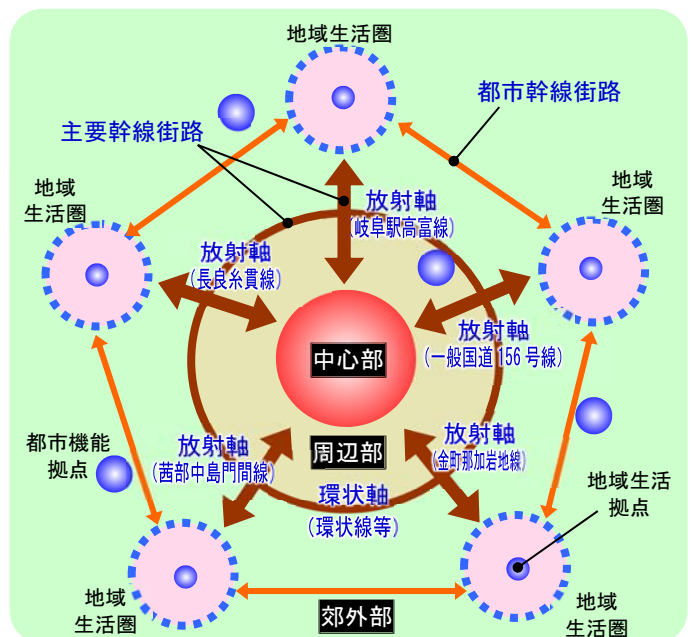
(i) 主要幹線街路の整備

周辺都市との連携を図るほか、中心部への通過交通の流入を抑制しながら地域間の交通円滑化を図るため、(都)環状線などの環状軸及びこれに接続する主要な放射軸を主要幹線街路に位置づけ、(都)一般国道156号線や(都)岐阜駅高富線、(都)茜部中島間線、(都)金町那加岩地線、(都)長良系貫線などの整備を進めます。

(ii) 都市幹線街路の整備

主要幹線街路の機能を補完し、都市や地域間の円滑な移動を支え、都市のにぎわいを創出するため、都市幹線街路の整備を進めます。

【集約型都市構造と道路ネットワークのイメージ】



(iii) 道路網及び道路区域の見直し

人口減少や少子化・高齢化、環境問題、公共交通・自転車・歩行者への配慮などに対応した道路整備を進めるため、道路の役割を確認しつつ、都市計画道路を含めた道路網及び道路区域の見直しを進めます。

2) 持続可能な地域公共交通の構築

都市づくりと連携した持続可能な地域公共交通を構築します。

① 持続可能で利便性の高い地域公共交通ネットワークの形成

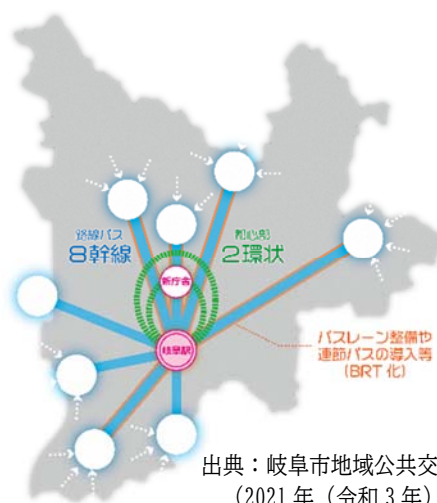
(i) 幹線軸（8 幹線・2 環状）の強化・路線再編

地域公共交通の骨格となる 8 幹線・2 環状の強化を図るとともに、地域公共交通網全体の路線再編を進めます。

【公共交通ネットワークイメージ】

8 幹線 岐阜駅とトランジットセンターを結ぶ地域公共交通の骨格を形成する路線

2 環状 JR 岐阜駅と新庁舎を結ぶ内側のループと、岐阜メモリアルセンターを結ぶ外側のループにより構成するまちなかの回遊を支える路線



出典：岐阜市地域公共交通計画
(2021年(令和3年)3月)

(ii) トランジットセンター・拠点バス停の検討

8 幹線・2 環状と、地域コミュニティ交通などをつなぐ交通拠点となるトランジットセンターや拠点バス停の検討を進めます。

このうち、長森駅周辺においては、交通広場や街路の整備などを検討します。

(iii) 持続可能なコミュニティ交通の推進

市民協働によるコミュニティ交通のさらなる横展開を図るとともに、効率化に向けた新たな制度、最新技術などの導入を含めた検討を進めます。

② 地域公共交通の利用促進

積極的に利用しなくなる利用者サービスの向上を目指し、利用者ニーズに応じた、様々な取組を進めます。

③ 新技術の活用による地域公共交通の支援

他の方針をサポートする技術として、公共交通への自動運転技術の活用など、新技術の活用に向けた取組を進めます。

このなかで、地域公共交通の利便性と持続可能性の確保を目指し、スマートシティぎふ推進プロジェクトの一環として自動運転技術の導入や、ICT を活用した MaaS の導入を進めます。

3) 都市の利便性や活力を支える交通環境の整備

リニア中央新幹線の整備効果を楽しみながら、広域的な連携や交流による都市の利便性や活力の向上を図るため、広域交通ネットワークの形成を進めます。

① 広域的な連携や交流を促進する交通環境の整備

(i) 広域道路（高規格道路・一般広域道路）の整備

広域的な道路ネットワークを構成する高規格道路として、中京都市圏の連携強化や経済の活性化など、これからの都市づくりを進める上で不可欠な東海環状自動車道の整備を進めるほか、岐阜南部横断ハイウェイ及び名岐道路の整備の早期実現を推進します。

また、一般広域道路として、(仮称)岐阜羽島道路や(仮称)岐阜環状道路の整備の実現を推進します。

(ii) インターチェンジ

アクセス道路の整備

東海環状自動車道の整備に併せ、都心部からインターチェンジへのアクセス道路となる(都)長良系貫線、(都)折立大学北線、(都)環状線、(都)岐阜駅城田寺線、(都)岐阜駅高富線、(都)芥見太郎丸線などの整備を進めます。

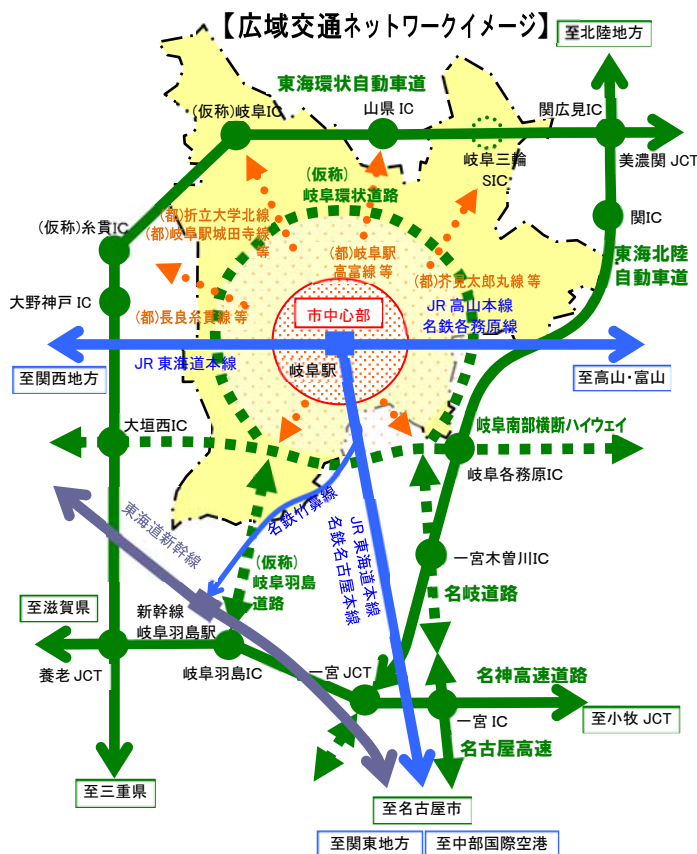
(iii) 鉄道の輸送力の強化と

交通結節点機能の強化

JR 東海道本線、高山本線及び名鉄名古屋本線、各務原線、竹鼻線など都市間移動の根幹を担う鉄道交通については、利用者の利便性向上を目指し、必要に応じて輸送サービスの強化を促すとともに、その他交通手段とのネットワーク機能の強化を進めます。

踏切除却による都市内交通の円滑化やまちの活性化を図るため、名鉄名古屋本線鉄道高架化事業を推進するとともに、同事業に伴い設置される加納駅と茶所駅の統合駅を中心とした区域において土地区画整理事業を実施し、利便性が向上した快適な都市づくりの実現に努めます。

また、岐阜駅周辺地区の整備を推進し、本市の顔となる地区としての機能向上を図ります。



4) 安全で便利な都市交通環境の向上

生活者の視点に立ち、また、歩行者や自転車利用者が安全に、快適に通行することがきる交通環境の整備に取り組みます。また、自動車や自転車などの駐車場については、戦略的な確保に努めます。

① 生活者の視点に立った交通環境整備

主要幹線・都市幹線街路に囲まれた区域内では、区域内の交通を効率的に集散するため、必要に応じ、補助幹線街路の整備を進めます。また、「クルマ優先」から「ひと優先」へシフトさせるため、ゾーン30プラスの設置のほか、児童生徒の安全を確保するため、通学路の交通安全対策への取組を進めます。

② 歩行者や自転車利用者に配慮した交通環境整備

(i) バリアフリー化の推進

バリアフリー法に基づく重点整備地区に位置づけている JR 岐阜駅周辺地区をはじめ、多くの人々が利用する鉄道駅周辺や主要バス停周辺は、誰もが、安全・快適に、公共交通などを利用できるよう、アクセス道路のバリアフリー化などの整備を進めます。

主要な公共公益施設などについても、段差解消やスロープの設置、分かりやすいサインの整備など、ユニバーサルデザインに配慮した交通環境の整備を進めます。

バス車両については、交通事業者と連携して、引き続き超低床バスなど誰もが利用しやすい車両の導入を進めます。

(ii) 自転車の走行環境の整備

自転車は、自動車への過度な依存を低減させ、道路交通の円滑化のみならず、まちのにぎわいや健康増進につながる環境にも優しい交通手段として、さらなる利用促進を図ります。

そのために必要な自転車の走行空間の確保は、自転車利用者のみならず、歩行者の安全性向上にも繋がることから、特に自転車利用者や歩行者が多い岐阜駅周辺をはじめとする中心市街地などにおいて、自転車走行環境整備計画を踏まえ、自転車の走行環境の整備を進めます。

(iii) 歩いて楽しい道づくり

都市の骨格をなす幹線道路については、市民や来訪者が歩いてみたくなるような美しく快適な歩行空間が形成されるよう、歩道の連続性を確保するとともに、街路樹などによる緑化、無電柱化などの整備を進めます。

歴史や文化、自然など地域固有の魅力を活かした道づくりを進めることとし、特に中心市街地では「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりに取り組みます。また、金華や加納地区などでは、歴史や文化などに触れられ、ゆったりとした時間を楽しむことができるような魅力ある都市づくり・道づくりを進めます。

③ 戦略的な駐車場施策の推進

(i) 中心市街地の駐車場対策の推進

岐阜駅周辺地区及び柳ヶ瀬地区などの中心市街地については、現状及び将来の駐車需要などを踏まえ、都市づくりと連携した計画的な駐車場対策の推進に努めます。

また、駐車需要を発生させる建築物に対し、地域の特性を踏まえた適正な駐車場の設置及び管理を、駐車場附置義務条例により義務付けます。

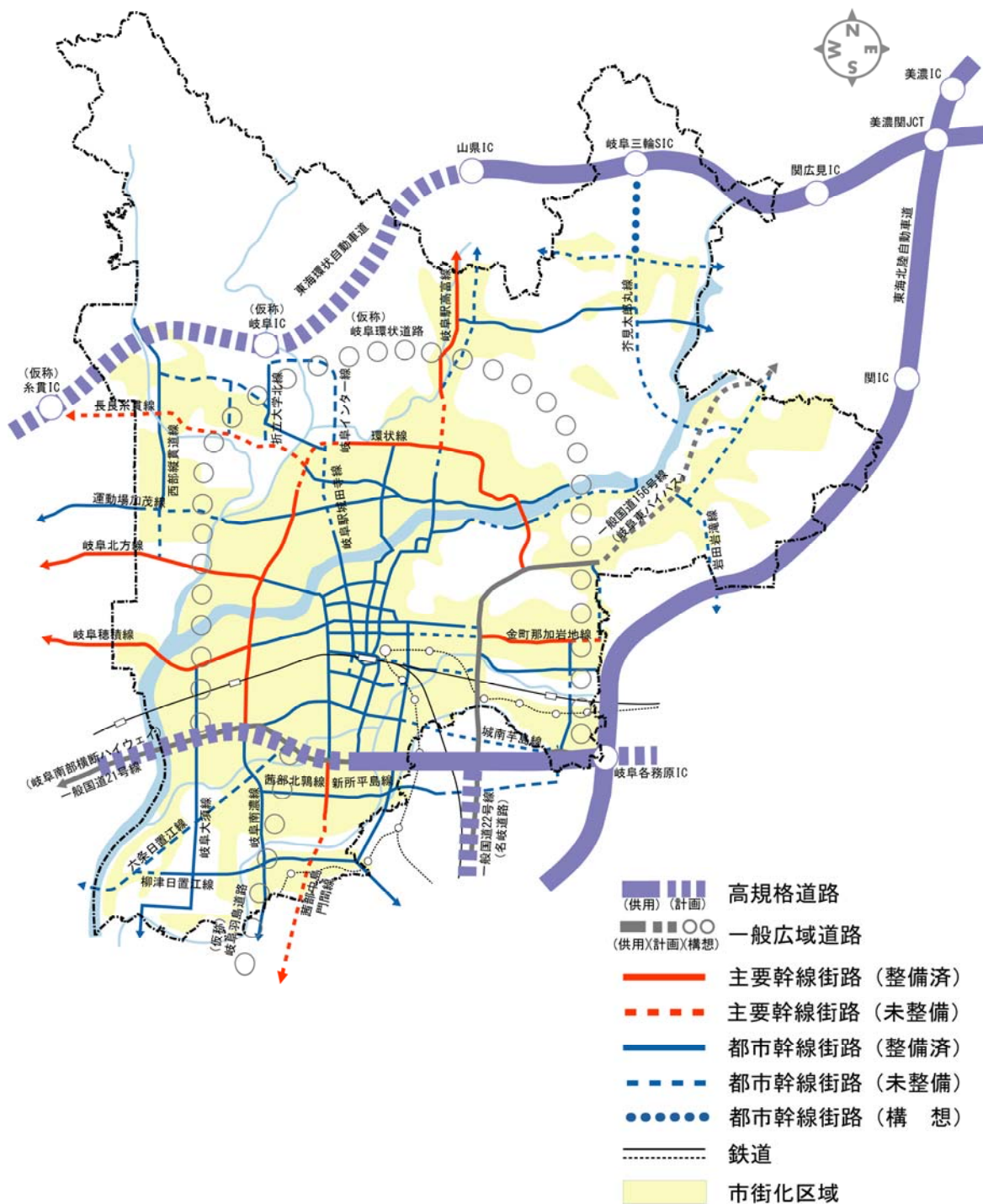
(ii) 自転車等駐車場対策の推進

中心市街地や主要な鉄道駅周辺においては、総合的な自転車等駐車場の整備や路上駐車防止対策を進めます。特に岐阜駅周辺など自転車利用者が集中する地区においては、総合的に駐車対策に取り組むこととし、自転車等駐車場の整備や放置禁止・規制区域の導入に加え、自転車等駐車場附置義務条例による自転車等駐車場の設置の義務付けなど、地域と行政が一体となった施策の推進に努めます。

④ 出かけたくなるまちの創出

“「健幸都市ぎふ」出かけて健康になるまち”の実現に向け、スマートシティぎふ推進プロジェクトの実施を通じて、ICTやIoTなどの新技術を活用し、快適で連続的な歩きやすい空間の整備などによる歩きたくなる都市空間の形成や、MaaSの導入などによる気軽に外出できる移動手段の確保などに取り組めます。

【道路整備方針図】



序章
はじめに

第1章
都市づくりの
理念と目標

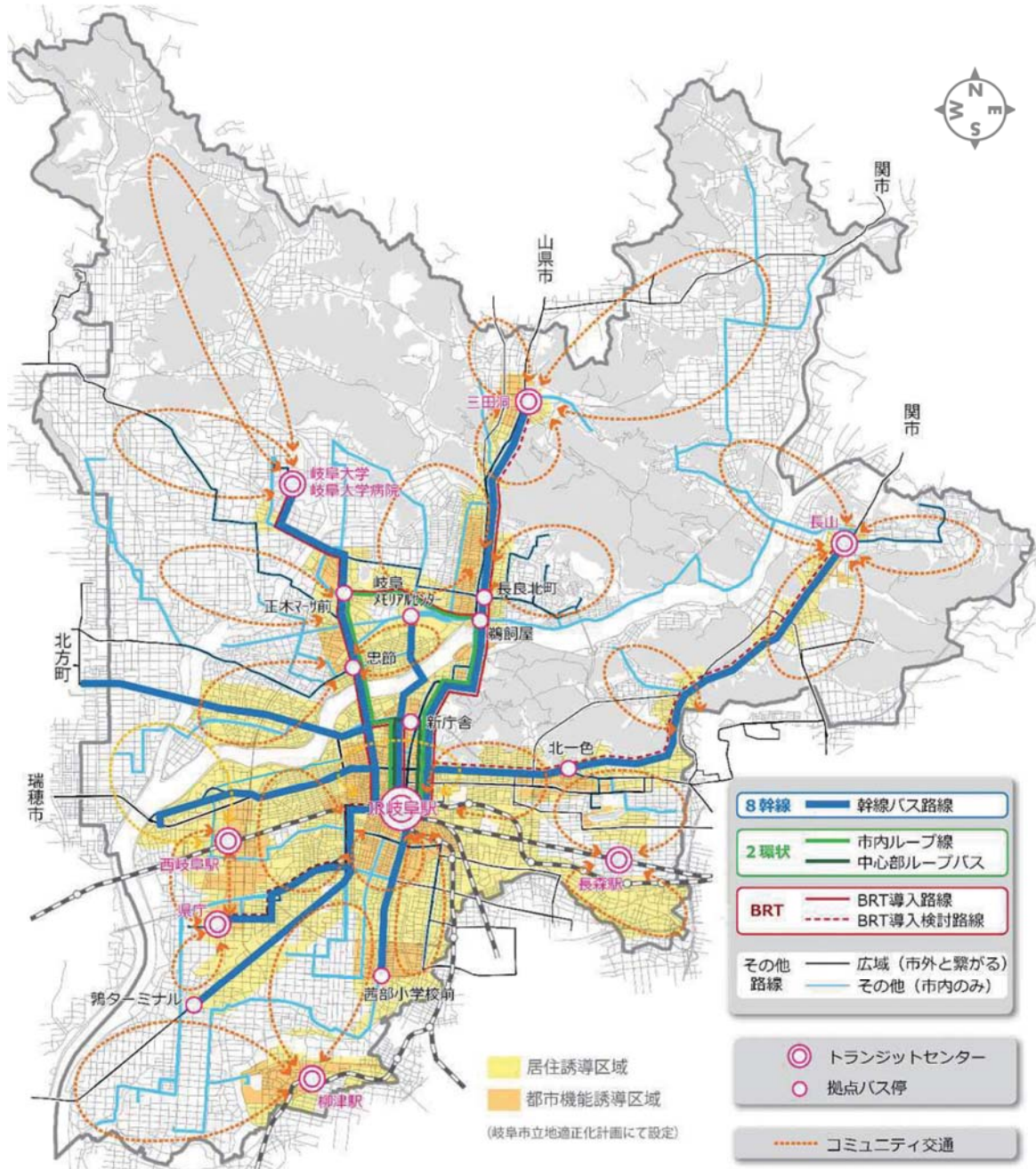
第2章
将来都市構造

第3章
都市づくりの
基本方針

第4章
地域別構想

第5章
今後の都市づくり
まちづくりに向けて

【公共交通ネットワークのイメージ】



出典：岐阜市地域公共交通計画（2021年（令和3年）3月）

3-2-2 公園・緑地

長良川、金華山に代表される恵まれた自然の緑や歴史・文化を後世に引き継いでいくとともに、県都にふさわしいにぎわいと魅力を演出する緑の創出や、市民の生活環境を支える緑の量的・質的向上を市民と行政が一体となって進めていくことにより、潤いのある快適な都市空間の形成を図ります。

～「清流と深緑の山々に恵まれ、 緑とともに暮らす快適都市 岐阜」の実現を目指します～

1) 都市の骨格となる緑地の保全・整備

本市の自然環境を構成する主要な緑地の保全を図るとともに、センターゾーンでの緑化や拠点的な公園・緑地の整備を図ります。

①骨格を形成する自然の緑地の保全

長良川、金華山、百ヶヶ峰及び舟伏山一帯や市街地周辺の山々について、風致地区の指定を継続することなどにより、骨格的な緑となる森林などの保全を図ります。

②都市の緑の骨格軸の形成

岐阜駅周辺から岐阜公園までをつなぐセンターゾーンにおいて、公共空間の民有地の緑化を推進するとともに、中心に位置する柳ヶ瀬については、市街地再開発事業やリノベーションまちづくりなどのにぎわいの創出に向けた取組と合わせ、金公園をはじめ来訪者が憩えるオープンスペースを創出します。

③拠点的な公園・緑地の整備

(i) 緑地拠点などの整備

公園の一部が史跡「岐阜城跡」に指定されている岐阜公園では、信長公居館跡などの歴史的価値を伝えるとともに、憩い・学習・交流などの拠点となる本格的な歴史公園として再整備を進めます。本市のセントラルパークである金公園や、岐阜ファミリーパーク、岐阜市畜産センター公園についても再整備を進めます。

岐阜メモリアルセンターなどの都市基幹公園をはじめ、境川緑道公園、北西部運動公園などの規模の大きな公園は、スポーツ・レクリエーション需要の変化や、防災機能の強化、ユニバーサルデザインの導入など多様なニーズに対応しながら、老朽化施設の改修を図るなどの機能の更新を進めます。

この他の公園・緑地を含め、岐阜市立地適正化計画や岐阜市公園再生計画に基づいて地域に適した公園整備や維持管理を図るほか、岐阜市公園施設長寿命化計画のもと、安全性の確保及びライフサイクルコスト縮減を図りながら、改善が必要と判断された公園施設の適切な維持管理を行います。

(ii) 中心市街地の緑化

公共空間の緑化のほか、市街地再開発事業などとあわせたオープンスペースの緑化や建築物の壁面緑化、屋上緑化を進めます。

官民一体となった緑化を積極的に進めるため、中心市街地の一帯を緑化重点地区に位置づけるとともに、都市緑地法に基づく緑化地域制度、市民緑地制度及び緑化施設整備計画認定制度などの法制度を導入することを検討します。

2) 地域の緑地の保全・整備

身近な緑地を保全・整備することにより、雨水の貯留浸透機能や災害時の避難場所の確保などを図りながら、安らぎや潤いのある生活環境の形成を図ります。

①地域生活圏の形成に配慮した公園・緑地の整備

地域の身近な公園・緑地は、既設公園の配置や誘致距離、周辺環境などから公園の必要性を検討し、地域の個性ある景観づくりなどに配慮しながら整備や活用を進めます。

公園の整備にあたっては、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の実現に向けた岐阜市立地適正化計画や公園の再生に向けた計画、公園における安全性の確保及びライフサイクルコスト縮減を図りながら適切な維持管理を行う「公園施設長寿命化計画」などに基づき、整備や維持管理について検討します。

②身近な緑地などの整備

(i) 公共施設の緑化推進

地域生活拠点をはじめ鉄道駅周辺などの各地域の主要な地区においては、周辺道路などの重点的な緑化に努め、民有地の緑化推進とともに、各地域の個性や魅力を演出する景観形成を図ります。

また、公共施設敷地の緑化を進め、市街地内の緑の増加に努めます。

(ii) 民有地の緑化推進

民有地の緑化を支援する各種緑化助成制度について利用を促進するとともに、市民のニーズを把握しながら、適切な制度見直しなどの充実を図り、住宅地、商業地及び駐車場などの緑化の促進を図ります。

(iii) 郊外部などにおける一団の農地の保全・活用

市街化調整区域に広がる農地は、農業振興地域、農用地区域として保全を図るとともに、市民が農とふれあう場として活用を進めます。

また、市街化区域内農地の保全・活用に向けて、生産緑地地区などの活用を検討します。

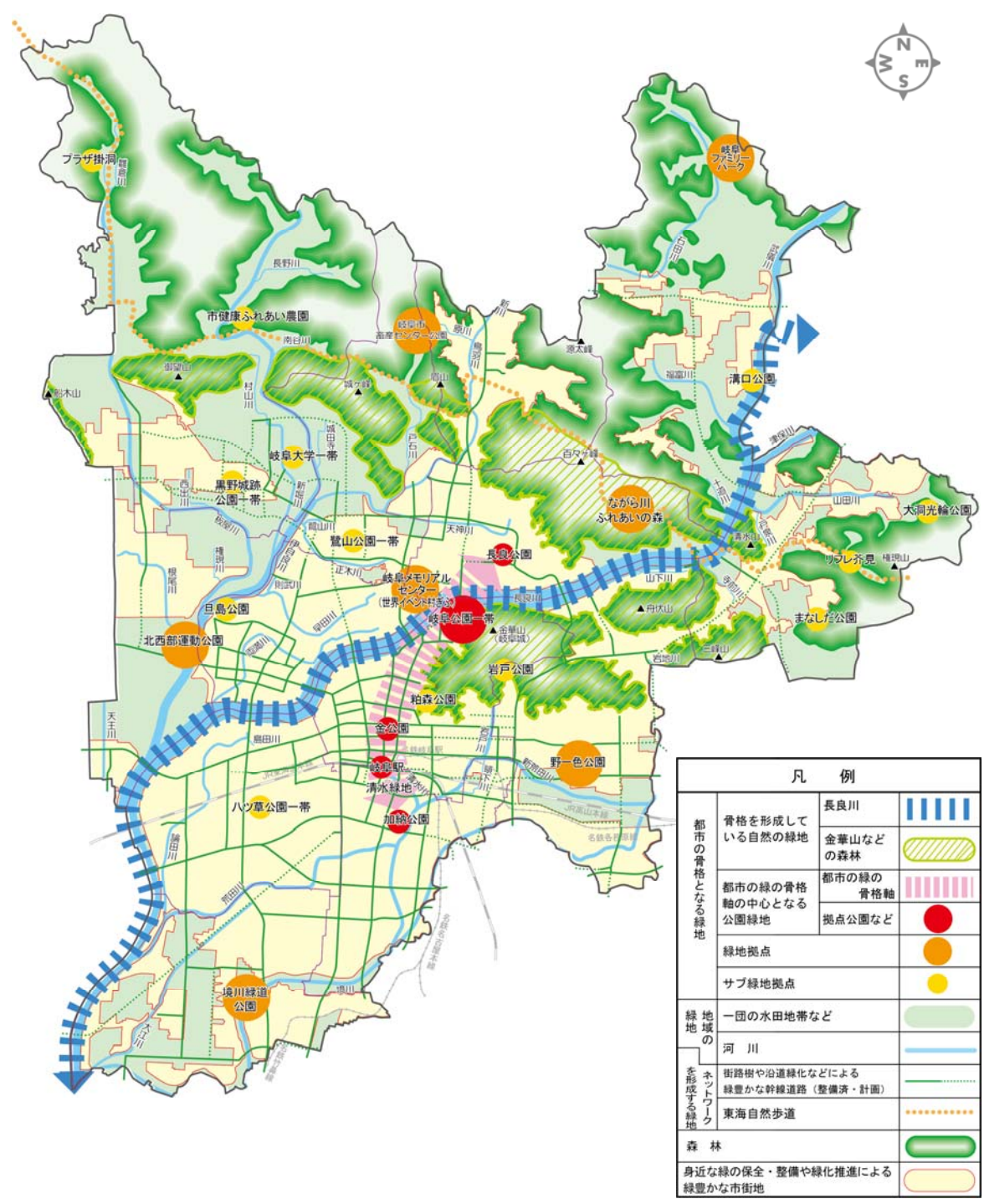
3) ネットワークを形成する緑地の保全・整備

水と緑のネットワークを形成し、都市の魅力の創出を図ります。

① 水と緑のネットワークの保全と形成

個々の公園・緑地を有機的に結びつけ利用を高めるため、道路や河川などにおいてグリーンインフラの取組を進め、水と緑のネットワークの形成を図ります。道路においては、幹線道路網の整備とあわせた街路樹などによる緑の連続化を図り、快適で潤いのある歩行者空間を創出します。

【公園・緑地整備方針図】



3-2-3 下水道

衛生的で快適な生活環境や循環型社会の形成を目指し、下水道の整備を効率性及び採算性を考慮の上、地域の実情に応じて進めます。

～衛生的で快適な生活環境の形成を進めます～

1) 汚水処理の推進による生活環境の改善

汚水の適切な処理を行うことで生活環境の改善を図るとともに、循環型社会の推進に取り組みます。

① 効率的な下水道整備の推進

(i) 計画的な下水道整備

居住環境の改善、公衆衛生の向上や河川などの水質保全を目的として進めてきた市街化区域における下水道（汚水）の整備は、概ね完了しています。

市街化調整区域については、下水道による汚水処理が効率的である区域のうち、採算性の高い地域の整備を検討するとともに、その他の地域においても地域の実情に応じた汚水処理の方法を選び、生活環境の改善、水質の保全などを効率的に進めます。

また、内水氾濫対策として、下水道（雨水）の整備を進めます。

(ii) 下水道の機能維持

下水道の処理機能を維持するため、施設の適切な管理や、老朽施設の改築・更新を計画的に進めます。

伊勢湾の水質を改善するために、下水道に求められる役割が大きいことから、下水処理場の改築・更新時に併せてより性能の高い高度処理方式とし、処理水質の向上に取り組みます。

下水道は、水道・電気・ガスと同様、日常生活に必要不可欠なライフラインであり、災害時においてもその機能が維持されるよう、耐震性の向上、施設の耐水化及び停電対策に取り組み、災害に強い下水道の整備を進めます。

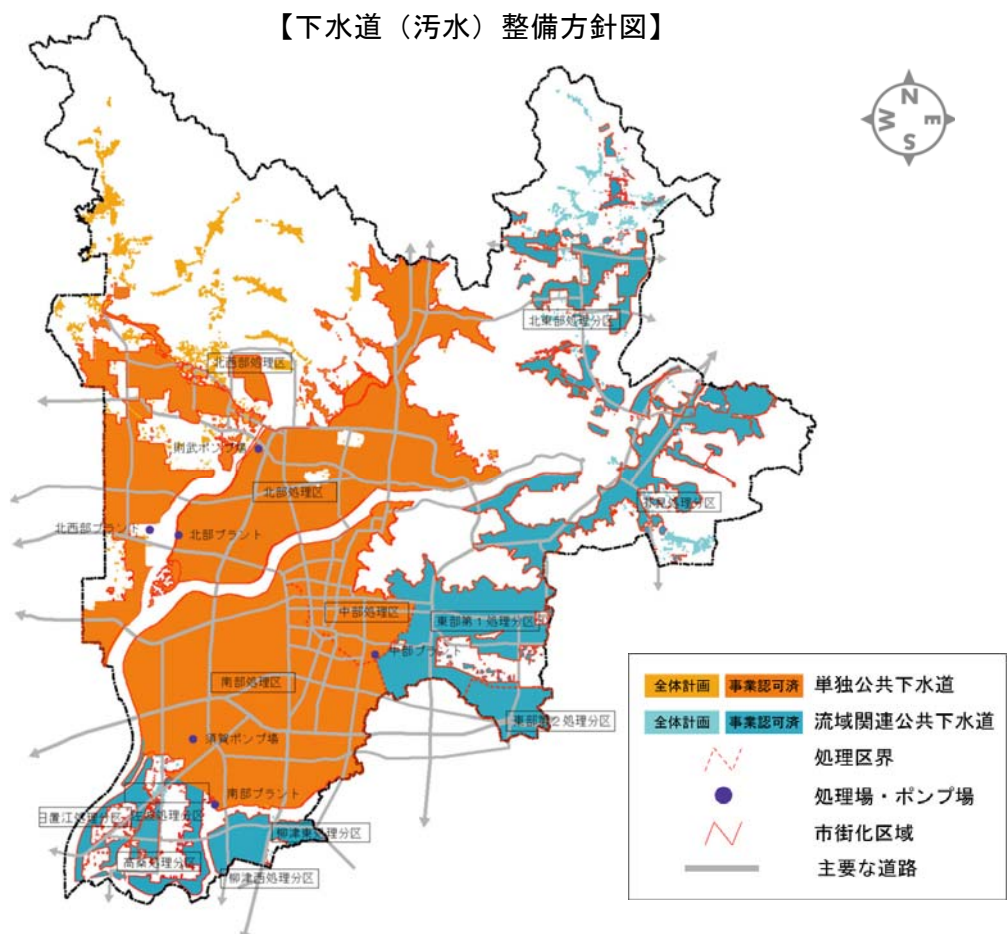
② 循環型社会の推進

処理場で発生する下水汚泥や処理水などは、豊富な資源やエネルギーを有しているため、その資源やエネルギーを社会活動において再利用し環境負荷を軽減するなど、循環型社会の再構築に向けて有効活用を図ります。

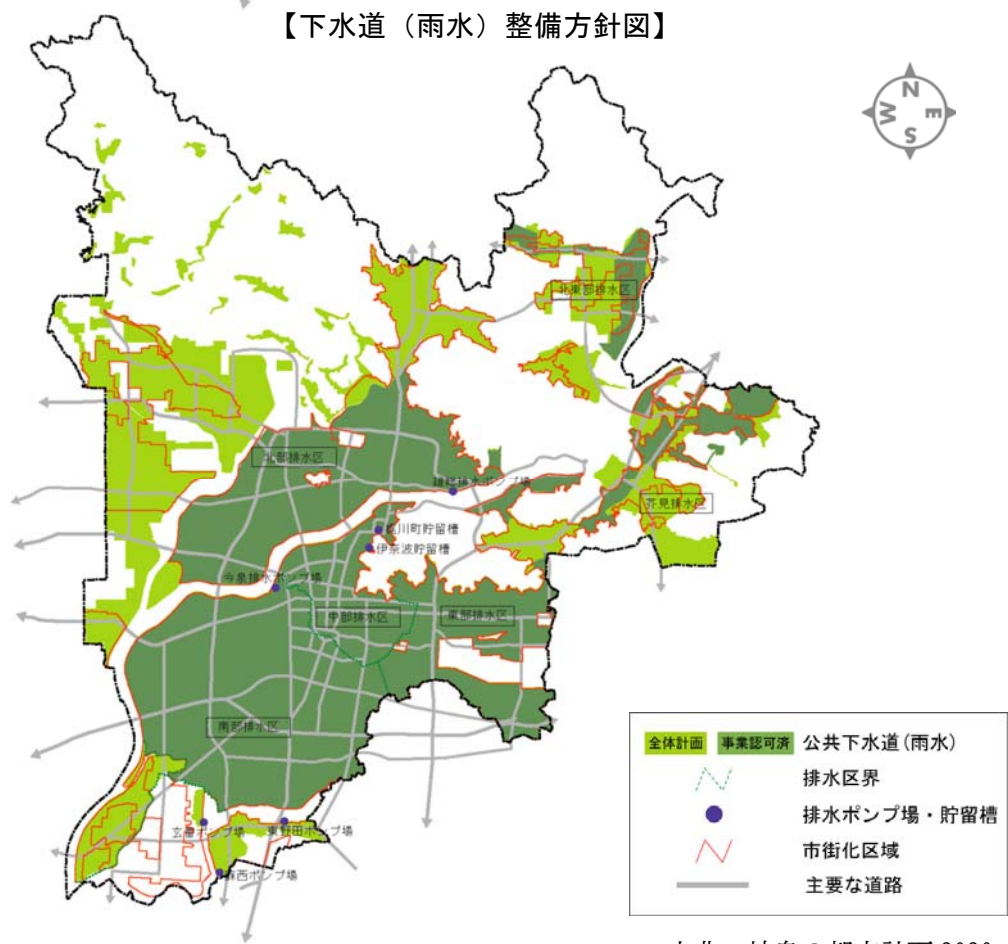
下水汚泥の焼却灰は、りんを回収して肥料としたり、建設資材を生み出すなど、有効活用を進めます。

下水処理水は、処理場において洗浄水や修景用水などに再利用することで、水資源の有効活用を進めます。

【下水道（汚水）整備方針図】



【下水道（雨水）整備方針図】



出典：岐阜の都市計画 2020

3-2-4 河川

河川整備を重点的に進めるとともに、施設では防ぎきれない大洪水は必ず発生するとの考え方に立ち社会全体で洪水に備えるため、流域治水の考え方に基づく対策を進め、治水安全度の向上を図ります。

～総合的かつ多層的な対策による治水安全度の向上を進めます～

1) 治水安全度の向上

河川整備などによる治水安全度の向上を図り、水災害被害の防止・軽減に努めます。

① 治水対策の推進

(i) 河川整備の促進

長良川を含めた治水・利水・河川環境に関する国の木曾川水系河川整備計画や、境川圏域河川整備計画などの県の計画に基づいて、ハード対策とソフト対策を両輪とする治水対策を進めます。

(ii) 総合的かつ多層的な対策の推進

河川の改修や調節池、排水機場、下水道（雨水）の整備などとあわせ、流域内に雨水貯留・浸透施設などを設置することにより流域が本来有している保水・遊水機能を確保し、雨水の流出を抑制する流域対策の一体的な実施を図ります。

流域対策として、小中学校や公園など公共施設の敷地（グラウンド・校庭）を利用した流域貯留浸透施設の設置など、保水・浸透機能を維持・確保する対策を進めます。

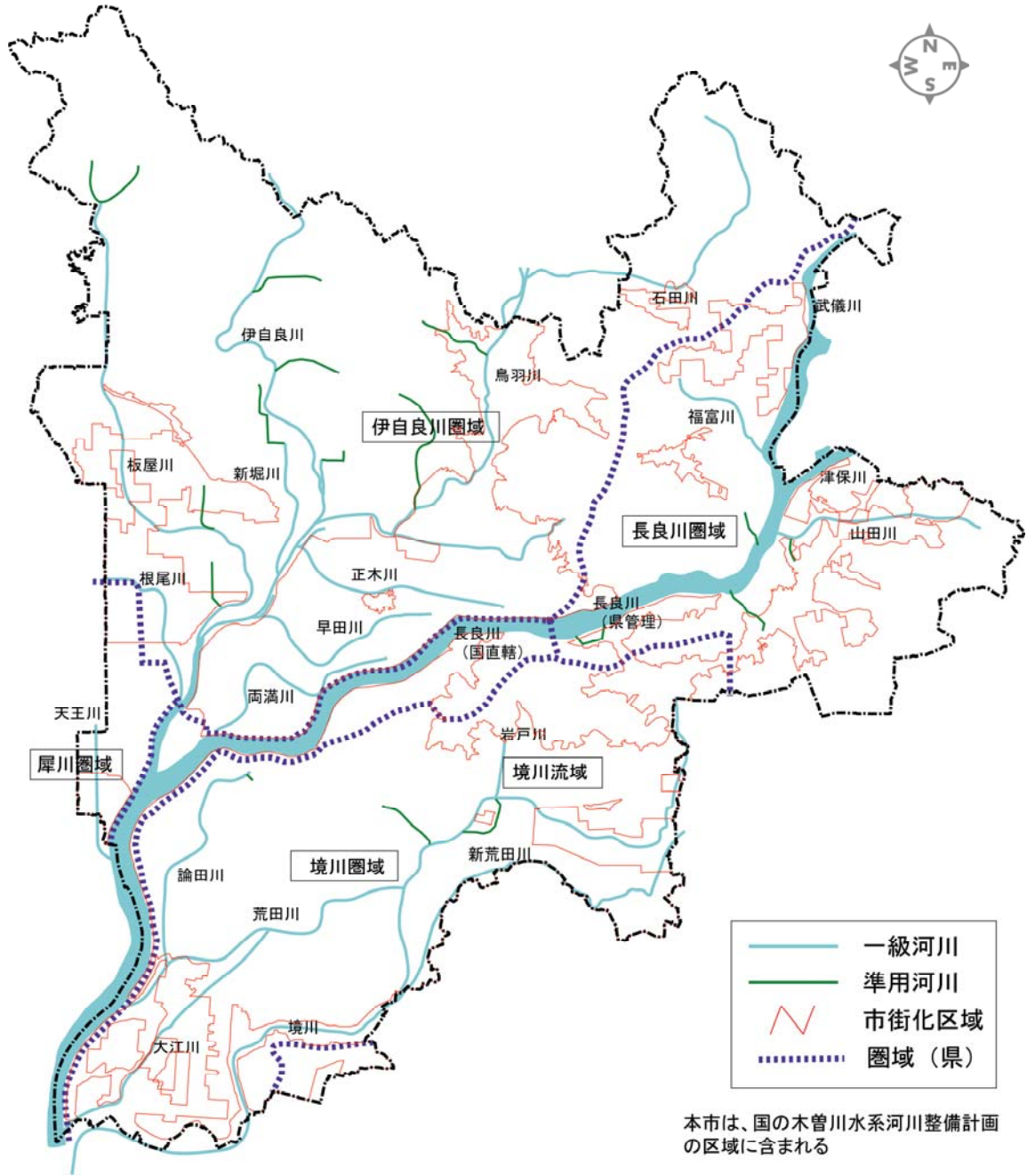
これらのほか、施設能力を超過する洪水が発生することを前提に、社会全体で洪水に備える水防災意識社会の再構築を一步進め、気候変動の影響や社会状況の変化などを踏まえ、あらゆる関係者が協働して流域全体で行う、流域治水の推進を図ります。

【流域治水の施策（例）】



出典：「流域治水」の基本的な考え方（国土交通省）

【河川整備方針図】



序章

はじめに

第1章

都市づくりの
理念と目標

第2章

将来都市構造

第3章

都市づくりの
基本方針

第4章

地域別構想

第5章

今後の都市づくり・
まちづくりに向けて

3-2-5 その他の都市施設

都市施設であるごみ処理施設、し尿処理施設、市場、火葬場及び流通業務団地は、現施設の機能の維持管理・更新を図りながら、新たな施設の整備について検討します。

処理施設に関しては、循環型社会の構築、広域的な処理体制の充実のほか、エネルギー拠点や防災拠点としての役割などを考慮しつつ、岐阜市公共施設等総合管理計画や岐阜市一般廃棄物処理基本計画に基づきながら、施設の整備・更新・集約などを進めます。

～施設の維持・更新を効率的に行い、快適な都市環境を確保します～

1) ごみ処理施設

岐阜市リサイクルセンターは、施設の老朽化や処理能力不足が顕著であることから、岐阜市新リサイクルセンターを整備します。

掛洞ごみ焼却場、岐阜市東部クリーンセンター、岐阜市リサイクルセンターについては、適切な維持管理に努めます。なお、掛洞ごみ焼却場は、施設が老朽化しており、新たな施設整備を検討します。

2) し尿処理施設

岐阜市寺田プラントについては、適切な維持管理に努め、類似施設とともに、施設の整備・更新・集約などを検討します。

3) 市場

岐阜市中央卸売市場については、求められる機能が不足していることに加え、建築物やインフラが老朽化しており、施設の再整備が課題となっています。民間の資金・ノウハウなどの活用を検討しながら、再整備に係る事業費が過大にならないよう、施設の規模や整備内容について検討します。

岐阜市食肉地方卸売市場についても施設の老朽化が進んでいます。施設の耐用年数を考慮しながら、整備計画に基づく計画的な更新・修繕に努めます。

4) 火葬場

岐阜市斎苑については、現施設の機能の維持管理を図ります。

5) 流通業務団地

岐阜流通業務団地については、団地内における流通業務施設の敷地の有効利用を図ります。

3-2-6 市民協働による取組

都市施設の管理などに市、市民、事業者などが協働で取り組むことで、より良い生活環境の形成などを図ります。

～市民協働による地域の施設や環境の維持・管理などに取り組めます～

1) 地域の活動への支援

地域の環境については、地域が考え、守り、育てていくことを基本とし、市民・事業者が主体となった活動を支援していくための仕組みづくりを進めます。

2) 官民連携による取組の推進

地域の身近な公園などの施設を新設、再整備する際には、計画や施工の段階でワークショップなどによる地域住民の参加機会を増やし、公園などの施設に対する愛着心の向上を図ります。

公園、道路、河川あるいは森林など地域の緑の清掃や除草、花の植え替えなど、簡単な手入れについて、アダプト・プログラムへの参加団体の増進などにより、市民参加の促進を図ります。

市民協働の取組が継続的に実施されるよう、子どもたちに対する環境教育の充実や一般市民向けの講習会の実施などによる気運の維持・向上に努めます。

学校、地域など各方面におけるモビリティ・マネジメントを実施し、交通手段の選択肢を広げ、過度に自動車に依存する状態から公共交通や徒歩、自転車などを含めた多様な交通手段を適度に利用する方向へと自発的に転換していくことを促す取組を進めます。

地域公共交通については、その機能が将来にわたって十分に発揮されるよう、市や市民、事業者、公共交通事業者が一体となって、地域の特性に応じた地域公共交通のネットワークの構築、良質な運送サービスの提供の確保などを図ります。

3-3 都市環境及び都市景観形成の方針

自然との共生や快適な生活環境づくりに関する方針や、本市の自然環境、歴史・文化などを生かした景観形成に関する方針を示します。

3-3-1 都市環境

自然と都市機能が調和・共生し、環境への負荷が小さい都市づくりを推進するため、市民・事業者・環境保全団体・行政が協働で取り組みます。

～多様な主体が協働した取組による

「環境と調和する、人にやさしい都市岐阜」の創造を目指します～

1) 地球環境への負荷が小さい都市づくりの推進

地球環境への負荷が小さい都市とするため、自然環境の保全や共生を図るほか、脱炭素社会・循環型社会の形成に取り組みます。

① 自然環境の保全と共生

(i) 環境基本条例に基づく自然環境の保全

本市を象徴する豊富で清浄な水をたたえる清流長良川や、自然の姿をそのまま残す金華山、百ヶ峰などの山々の豊かな自然環境を岐阜市環境基本計画に基づき維持・保全するよう努めます。また、岐阜市環境基本計画を適宜見直すことにより、実情に即した環境配慮対策を進めます。

(ii) 生物多様性の保全

都市化の進展などにより、貴重な自然環境が減少していることを踏まえ、自然環境保全地区をはじめとした生物多様性の豊かな地区について、岐阜市生物多様性アクションプランに基づき計画的・積極的に保全します。また、岐阜市生物多様性アクションプランを適宜見直すことにより、自然環境の保全に努めます。

基盤整備においても、多自然川づくりを行うなど、生物多様性に配慮した都市づくりを進めます。

② 脱炭素社会・循環型社会の形成

地球温暖化対策実行計画と連携し、集約型都市構造への転換や公共交通が利用しやすい環境の整備などによって、脱炭素社会の実現を目指します。

また、産業廃棄物の適正処理の徹底やごみの排出抑制、プラスチックをはじめとする再生可能な資源の有効利用などにより、循環型社会を推進します。

2) 都市環境向上のための取組

都市環境の維持・向上を図るための取組を、市民とともに進めます。

① 生活環境の保全

騒音規制法、振動規制法及び悪臭防止法などを適切に運用し、生活環境の保全に努めます。

市街地において緑化の推進、透水性舗装の整備などを推進するとともに、市街化調整区域では農地や山林の保全に努めることにより緑豊かで健全な水循環の確保を目指します。

② 市民による都市環境向上のための取組の推進

本市の恵まれた環境を将来の世代に引き継ぐため、環境教育を充実し、環境意識を高めることで、様々な環境問題に対し、全ての市民が自ら考え、主体的な行動を実践できるよう促します。

③ 「環境都市宣言」の実践

市民、事業者、環境保全団体、及び行政からなる全ての主体が、それぞれの役割を担い、環境教育をはじめとする積極的、自主的な取組を行い、協働することで環境保全を図ります。

生物多様性の保全や、循環型社会の構築など、より良い都市環境を守り育てていけるよう、環境保全に対する市民・事業者の意識高揚を促すとともに、市民が主役となる自然環境保全活動や自然ふれあい活動への支援を進め、活動の活性化を促します。

3-3-2 都市景観

金華山・長良川をはじめとした美しい“自然環境”や、道三・信長を語る岐阜城、中山道のまちなみといった“歴史・文化”、柳ヶ瀬や岐阜駅周辺などの新しい“まち（市街地）”の顔など、岐阜らしさを生かした景観づくりと、“地域の個性”を大切にしたい美しい景観づくりを進めます。

～「自然環境」「歴史・文化」などの

岐阜らしさを生かした景観づくりを進めます～

1) 自然環境が生きる景観づくり

本市が有する自然環境を生かした景観づくりに取り組みます。

① 豊かな自然景観の保全と形成

(i) 市街地を取り巻く自然景観の保全

金華山や城ヶ峰、百ヶ峰、舟伏山などの山々、長良川や伊自良川などの河川からなる自然環境・自然景観を保全し、市民が潤いや安らぎを感じられる景観づくりを進めます。

四季折々の美しい表情を持つ長良川や金華山、北部の山なみなどを楽しむことができる眺望景観の保全を図ります。

(ii) 郊外部における自然景観の保全

都市近郊にある身近な自然環境や、農地や里山、集落がおりなす田園景観・里山集落景観の維持・保全に努めます。

2) 歴史・文化が再生する景観づくり

歴史の掘り起こしと活用により、岐阜を語る歴史的・文化的な景観の形成を図ります。

① 歴史的・文化的な景観の保全と形成

岐阜らしい歴史的な景観を維持していくため、尾張徳川領の岐阜町や加納藩の加納町として発展した金華地区や加納地区、旧街道に残る町家、社寺・史跡などの景観資源の保全を図り、金華山などを背景にした美しいまちなみの形成を図るとともに、歴史的資源と調和した建物や通りの景観形成を図ります。

1300年以上の歴史を持ち、国重要無形民俗文化財に指定されている鶺鴒漁の舞台である長良川及びその周辺の地域において、文化的景観の保全と活用を図ります。

3) 都市が進化・発展する景観づくり

多様な都市機能が立地する中心市街地などにおいて、にぎわいや風格、魅力、個性、安全性、快適性などを創出し、岐阜らしさを感じられる景観形成を目指します。

① 新たな都市景観の創出

岐阜駅周辺では、岐阜市の玄関口として、にぎわいと品格のある県都の顔としての景観の創出を図ります。

鉄道駅やバス停、道の駅などでは、特にバリアフリーやユニバーサルデザインに配慮した景観形成を図ります。

長良橋通り、金華橋通り、玉宮通りなどのシンボルとなる道路においては、沿道と一体となった美しい景観形成を図ります。

市街地を流れる河川や水路については、市民が潤いと安らぎを感じることができる水辺景観や親水空間の復元・創出を図ります。

4) 地域の個性を生かした景観づくり

まちの成り立ちや地域特性を生かした岐阜ならではの景観形成を図ります。

① 地域固有の景観資源との調和

安全・快適な空間形成に努めつつ、地域固有の景観資源との調和を図り、市民が愛着と誇りを持てる景観形成を目指します。

5) 景観まちづくり施策の推進

岐阜らしく、美しい景観づくりを、各種法令に基づく手法などを用いながら、市民との協働で進めるとともに、景観を資源とする観光振興にも取り組みます。

① 景観形成へ向けた総合的な取組

岐阜市景観計画に基づく景観形成の取組を進めます。また、金華地区や金華山・長良川、中山道沿道など、景観形成上の重要な区域については「景観計画重要区域」に位置づけ、岐阜らしい良好な景観を保全・創出するために、施策や事業を積極的に講じていきます。

住宅団地や工場などにおいては、緑地協定の締結を促進することなどにより、緑豊かな環境の創出・保全を図ります。

このほか、地域の特性に応じて、都市計画法や景観法、文化財保護法などを効果的に運用しながら、景観形成に取り組みます。

② 市民との協働による景観まちづくりの取組

(i) 景観形成事業の推進

公共事業については、良好な景観形成のモデルとなり、景観に配慮した民間開発などが誘発されるような先導的な取組を行います。

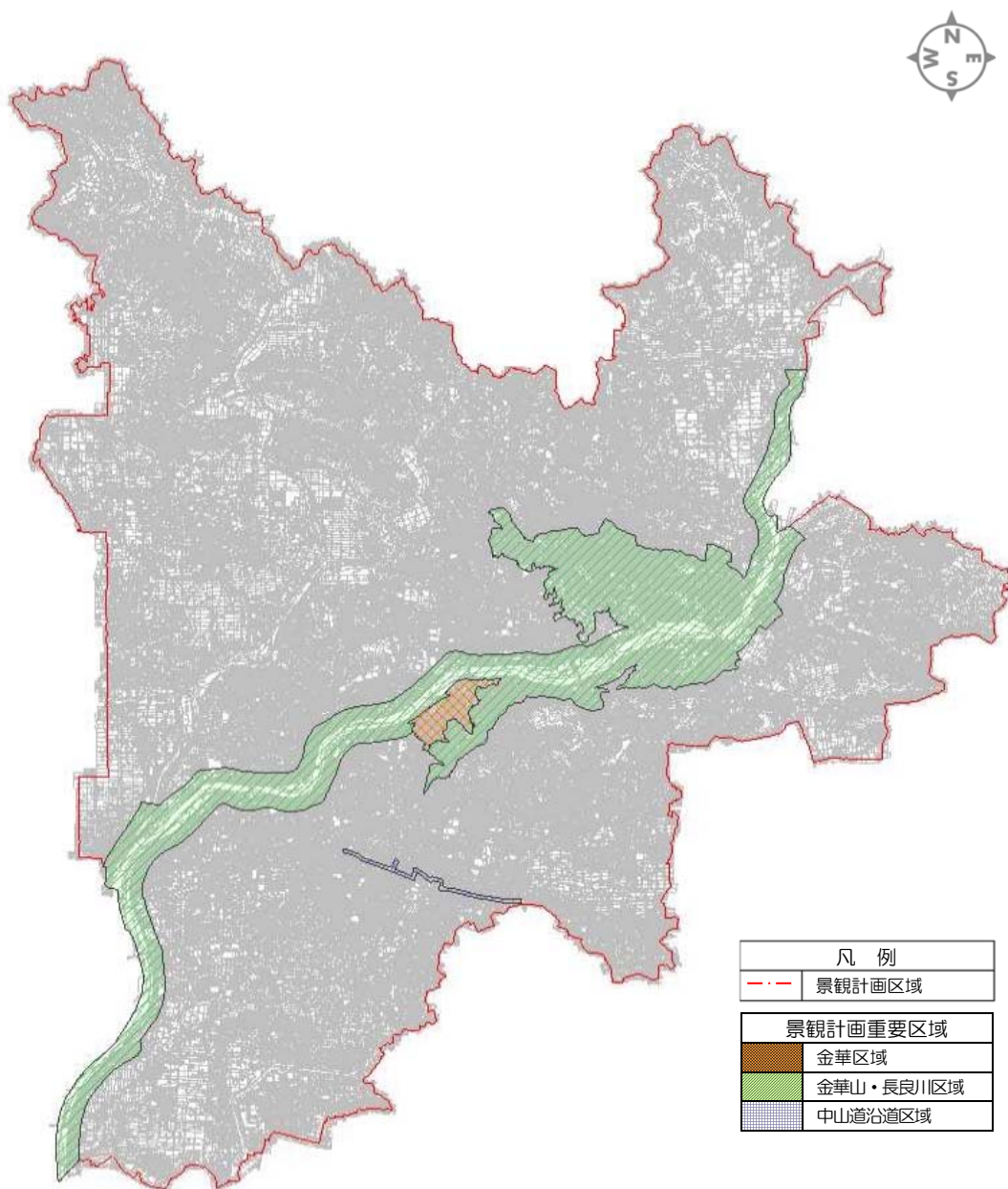
(ii) 景観まちづくりに対する普及・啓発・支援事業

市民や市民団体と連携した民間まちづくり会社が展開する様々な景観づくりに関する活動に対して、まちづくり公社やNPOなどの様々な団体とともに、専門的指導や助言体制を整備し、各種支援を行います。

③ 景観形成と合わせた観光振興の推進

本市には、歴史・文化、自然などを背景に持つ様々な観光資源があり、ぎふ長良川の鵜飼のように過去から脈々と受け継がれてきた“本物”や岐阜城の石垣のように新たに発見された“本物”があります。これらの資源の保全と活用による景観形成を行うとともに、観光振興の推進を図ることで、交流人口の増加を目指します。

【景観計画区域図】



出典：岐阜市景観計画（2019年4月1日施行）

3-4 安全・安心な都市づくりの方針

大規模自然災害に備え、災害に強い都市基盤の整備や、防災・減災の視点からの土地利用の規制・誘導方策の導入など、ハード・ソフト両面からの取組により「災害に強い都市づくり」を進めます。あわせて、自助・共助・公助の考え方を取り入れながら、市民と行政が協働して地域防災に積極的に取り組んでいきます。

また、誰もが生活しやすい都市の実現に向け、ユニバーサルデザインなどに配慮しながら、多くの人たちが安全・安心を実感できる都市づくりを進めます。

～災害に強い、安全・安心が実感できる都市づくりを進めます～

1) 災害に強い都市基盤の整備

災害による被害を防止・軽減するために必要な都市基盤の整備を進めます。



梶川町貯留槽(2014年完成)

① 防災拠点の整備

(i) 地域生活圏ごとの防災拠点の整備

災害時に広域避難場所などとなる都市公園の整備を進めるとともに、既存の都市公園についても、災害時に避難場所として活用できるよう、地域生活圏に配慮しながら防災機能の向上に努めます。

市が指定する避難所などについては、想定される洪水や土砂災害などの災害の種類、発生頻度、被害規模を評価した上で、災害時に避難者の安全を確保できるよう、適切な位置の選定や施設の整備などに努めます。また、避難所などの情報を地域住民に対し周知徹底します。

(ii) 拠点となる施設の防災能力の強化

災害時の避難・救援・救護といった応急活動の中核となる公共・公益施設について、耐震化・不燃化を進めます。民間施設についても、耐震化・不燃化の啓発に努め、防災能力の強化を進めます。

② 災害に強い市街地の形成

市街地では、地域の状況に応じて防火地域や準防火地域を指定・拡大し、避難路や延焼遮断帯の機能の向上に努めます。

火災発生時に被害が急速に拡大する可能性がある老朽木造住宅が密集する市街地においては、地区計画や市街地開発事業などの地域に適した手法の活用によって、細街路の拡幅、公園・オープンスペースの確保を図るとともに、建築物の不燃化を進め防災機能の向上に努めることにより、災害に強い市街地形成を進めます。

緊急輸送道路や重要物流道路、避難路などの災害時に通行を確保すべき道路については、沿道の建築物や道路、橋梁などの耐震性の向上などを促進し、都市の防災性の向上を図ります。

③ 災害発生時における都市機能の維持

道路については、災害時に避難、物資輸送、消防、救護などの活動を支えるにふさわしい規模・規格の確保を図ります。特に、道路や橋梁などの耐震性の向上を図り、緊急輸送道路や避難用道路などを確保し、災害発生時におけるネットワークが維持されるよう整備を進めます。

日常生活に不可欠なライフラインである上水道、下水道などについては、災害時においても、その機能が維持されるよう、耐震性の向上、施設の耐水化及び停電対策に努めます。

また、災害が発生した際には早期に復興を図ることができるよう、復興に関する体制や手順の事前検討、課題の事前把握などに取り組むよう検討します。

2) 総合的な治山・治水対策

洪水や土砂災害の被害を防止・軽減するため、総合的な治山・治水対策に取り組めます。

① 自然災害防止のための土地利用対策

主として市街化調整区域に位置する農地・森林については、都市計画法のほか、農地法、農業振興地域の整備に関する法律、森林法などの土地利用に関する法令を適正に運用することにより保全に努め、水害・土砂災害などに対する防災機能の維持を図ります。

② 災害防止のための事業の推進

土砂災害対策として、土砂流出の防止や保水能力向上などのために森林の整備などの砂防・治山事業を進めます。

集中豪雨などによる浸水などの都市型水害への対策としては、河川や準用河川などの改修により、河川本体の安全性を高めるとともに、校庭における雨水貯留をはじめとした雨水貯留浸透対策に努め、河川流域内の保水・遊水機能の維持・確保を図り、総合的な治水対策を進めます。

3) 地域防災力の向上

災害による被害を防止・軽減するため、地域の防災力の向上を図ります。

① 防災情報体制の強化

災害時の情報収集・伝達を迅速かつ効果的に実施するため、防災行政無線や総合防災情報システムなど防災情報通信体制などの強化に努めます。

② 市民協働による防災活動の推進

(i) 地域の防災力の強化

地域防災コミュニティ計画に基づき、避難経路の設定などの支援を行うとともに、当該計画の継続的な更新などを通じて、自主防災組織による着実な防災活動の展開に努めます。

高齢者をはじめとした避難行動要支援者を含む様々な人々を対象に、防災訓練や啓

発活動を積極的に行い、個人、家庭、地域及び企業などの各レベルで防災意識を高めるとともに、自主防災組織の充実や企業防災の推進と連携の強化に努めます。

また、浸水実績の情報提供をはじめとした防災情報の提供や防災学習の推進などにより、地域防災力の強化を進めます。

(ii) 防災情報の整備による防災意識の高揚

災害ハザードマップをはじめとした防災情報の整備や災害に関する調査研究を進め、より市民にわかりやすい防災情報の提供により市民の注意を喚起し、防災意識の高揚を図ります。

4) 安全・安心なまちづくりの推進

誰もが安全に、安心して生活し、活動することができる都市空間の形成を進めます。

① 子どもや高齢者、障がい者、外国人などへの生活しやすさ・移動しやすさの面での配慮

子どもや高齢者、障がい者、外国人など、誰もが制約なく活動することのできる都市空間の形成に向け、交通施設、公園、公共施設、公的住宅などのバリアフリー化を推進するとともに、ノーマライゼーションの理念のもと、誰もが安心して生活・活動できるユニバーサルデザインに基づいたまちづくりを進めます。

② 地域生活の安全性の向上

地域住民による犯罪の防止のための自主的な活動と、犯罪の防止に配慮した構造や設備などを有する道路や公園などの整備により、市民協働の防犯まちづくりの推進に努めます。

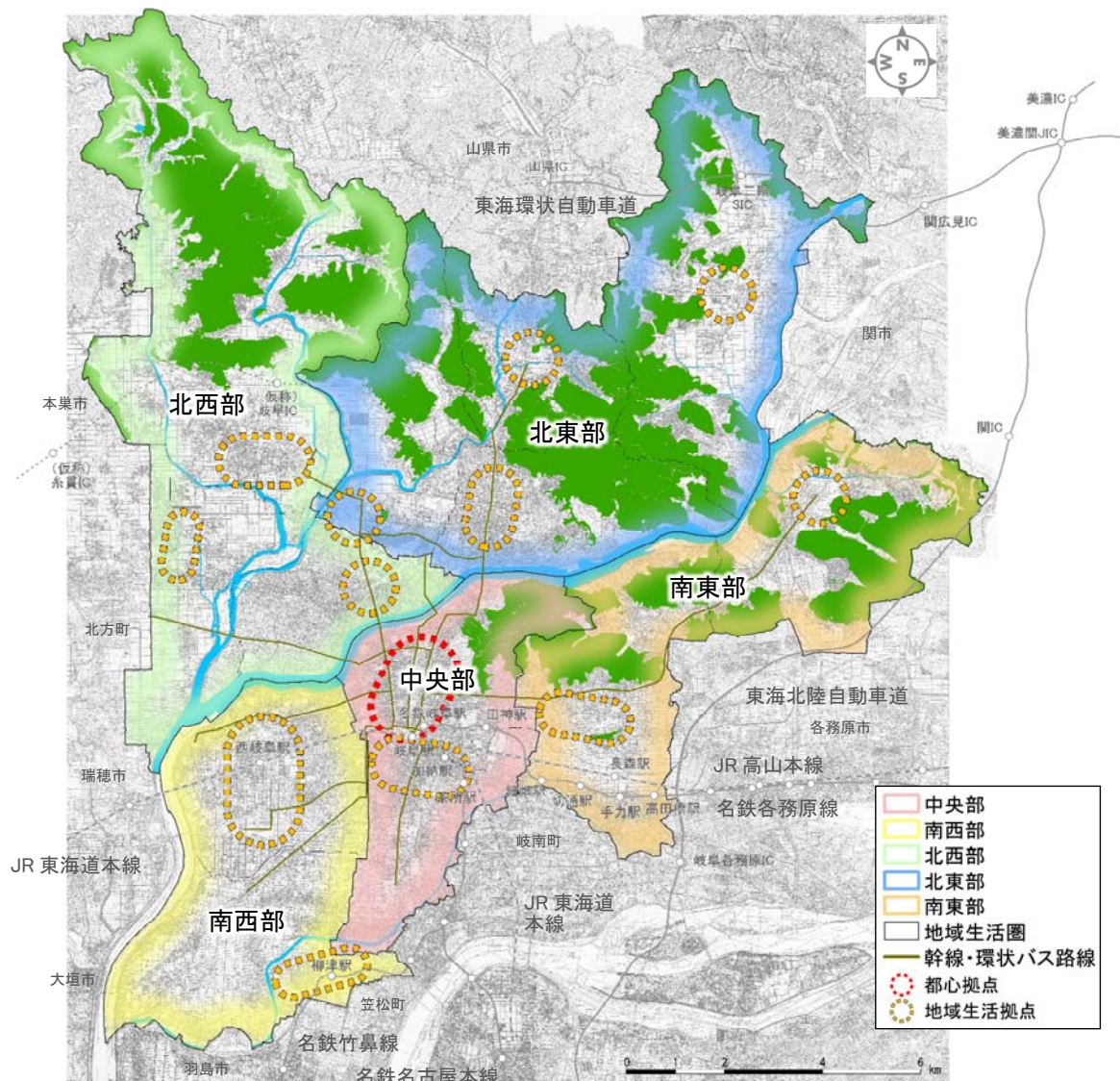
第4章 地域別構想

地域別構想では、第2章、第3章で示した将来都市像「コンパクト・プラス・ネットワークによる集約型都市」の実現に向け、個性を活かした多様な拠点の形成と拠点などを公共交通などの交通軸が繋ぎ連携する地域の姿を示します。

地域の設定は、都市計画運用指針により「地形等の自然的条件、土地利用の状況、幹線道路等の交通軸、日常生活上の交流の範囲等を考慮し、施策等を位置づける上で適切なまとまりある空間の範囲」とされています。そこで本市の豊かな自然を象徴する清流長良川や緑あふれる金華山、舟伏山や百々ヶ峰などの山々といった地形に加え、鉄道、幹線道路、東海環状自動車道インターチェンジなどの主要な交通軸を考慮の上、地域における多様な拠点の形成と各拠点などを連携させる交通軸の形成を示すため、下図のとおり市域を大きく5つのエリアに分け、地域の姿を示すこととします。

本市には50の自治会連合会が組織され、各地域の自然や歴史、文化資源などを背景とするまちづくりにおける多様な活動が様々な繋がりの中で行われており、ここで示す5つの地域の区分けはそうした活動の範囲を限定するものではありません。

今後のまちづくりにあたっては、各地域の方向性も踏まえ、市民の皆さんと協働でコンパクト・プラス・ネットワークの都市づくりを進めることとします（第5章参照）。



4-1 中央部

1) 地域の概況

本地域の北部は、岐阜駅周辺から柳ヶ瀬、つかさのまち、岐阜公園に至る本市のセンターゾーンを有する、本市だけではなく岐阜連携都市圏の中核的な役割を担う地域です。また、南部には、国道21号などによる広域的な交通の利便性を活かした岐阜市中央卸売市場などの商業・業務の集積地が形成されています。

金華山、長良川、中山道、加納城跡の周辺では、本物の自然・歴史・文化遺産を堪能することができます。



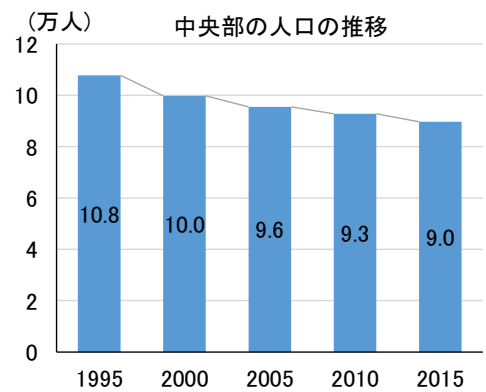
2) 地域の状況

① 人口の動向

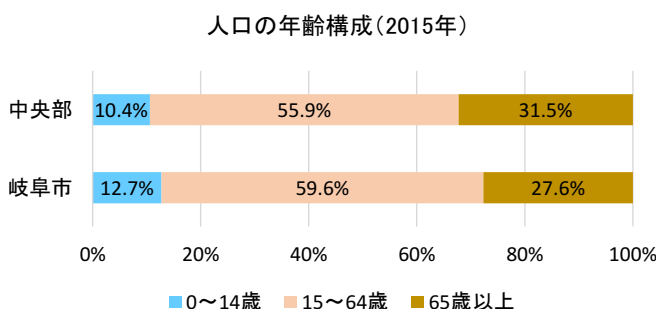
2015年（平成27年）の人口は約9万人です。2010～2015年の増減率は-3.2%で5地域のなかで最も減少が大きくなっています（市平均-1.5%）。中心市街地において市街地再開発事業などの実施に伴う人口の流入はありますが、地域全体では人口は減少している状況です。

一方、地域の平均の人口密度は42.8人/haで市平均（20.0人/ha）を上回り、5地域のなかで最も高くなっています。人口密度が高い地区が中心市街地を取り囲むように分布し、80人/haや100人/ha以上である地区もみられます。

また、2015年（平成27年）において、0～14歳人口の割合は10.4%、65歳以上人口の割合は31.5%で、5地域のなかで最も少子・高齢化が進んでいます。

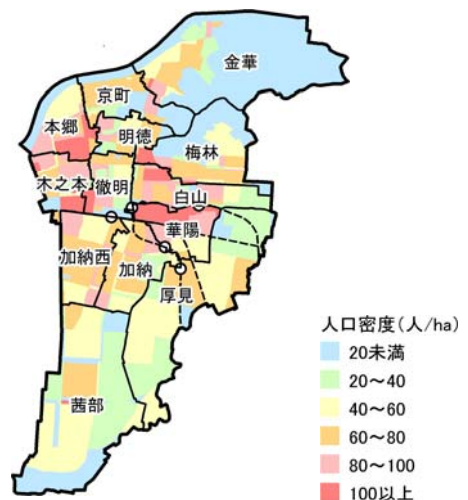


資料：国勢調査



資料：2015年（平成27年）国勢調査

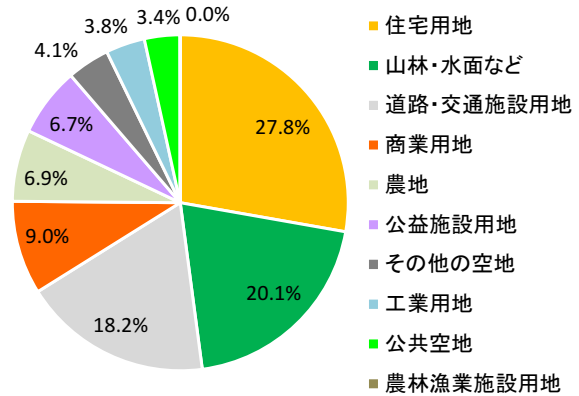
調査区別の人口密度



資料：2017年度（平成29年度）都市計画基礎調査

② 土地利用の状況

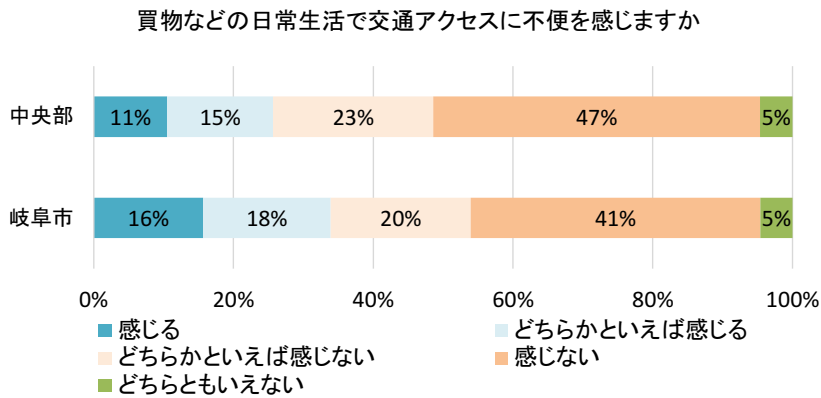
住宅用地や商業用地、公益施設用地、公共空地の占める割合が 5 地域のなかで最大であり、都市的な利用が進んでいます。その一方で、金華山や長良川などの山林・水面などが 2 割程度を占めるなど、まとまった自然環境を有する地域でもあります。



資料：2017 年度（平成 29 年度）都市計画基礎調査

③ 市民意識

買い物などの日常生活での交通アクセスについて、不便を感じている人及びどちらかといえば感じている人は合わせて 26% で、5 地域のなかでは最も少なくなっています。



資料：2020 年度（令和 2 年度）市民意識調査

④ 地域資源

| | 資源 |
|--------|-------------------------|
| 自然 | 長良川、金華山、境川、達目洞（ヒメコウホネ） |
| 史跡など | 岐阜城跡、加納城跡、ぎふ長良川の鵜飼 |
| 寺社 | 加納天満宮、伊奈波神社、金神社 |
| 公園・緑地 | 岐阜公園、梅林公園、加納公園、金公園、清水緑地 |
| 祭・イベント | ぎふ信長まつり、道三まつり |



ぎふ長良川の鵜飼



梅林公園



ぎふ信長まつり

3) 地域の都市づくりの方向性

官民一体によるセンターゾーンのさらなるにぎわい創出と
本市を象徴する多様な歴史と文化が薫る、シビックプライドを高めるまち

- 高度で多様な都市機能の集積を誘導し、本市が持続的に発展するためのエンジンとなるセンターゾーンの活力と魅力の向上を図ります。
- 本市における交通の主要な結節点としての機能強化を図りつつ、歩いて楽しい人中心の交通環境の形成に取り組みます。
- 長良川や金華山、御鯡街道、中山道、加納城跡などの本市を代表する自然・歴史資産を守り、活用するとともに、市街地整備などによる新しい都市景観の形成に取り組みます。
- 洪水や土砂災害に対する防災・減災対策を官民の連携により推進し、災害に強いまちにします。

4) 地域の主要な都市づくりの方針

『拠点』の形成

| | |
|--------------|--|
| 都心拠点 | 岐阜連携都市圏の中心機能を負担する拠点 ○岐阜駅周辺から柳ヶ瀬、つかさのまちにかけての地域 |
| 観光・コンベンション拠点 | 観光資源を有効に活用した、スポーツ・観光・コンベンションの拠点 ○岐阜公園周辺 |
| 複合業務拠点 | 商業業務の拠点 ○岐阜市中央卸売市場周辺 |
| 自然・歴史・景観拠点 | 本物の自然・歴史・文化遺産や緑・川が堪能できる拠点 ○岐阜公園周辺 ○加納公園周辺 |
| 地域生活拠点 | 生活を支える機能の集積を目指す拠点 ○JR 岐阜駅南口から(都)城南岐大線・(都)城南芋島線にかけての地域 |

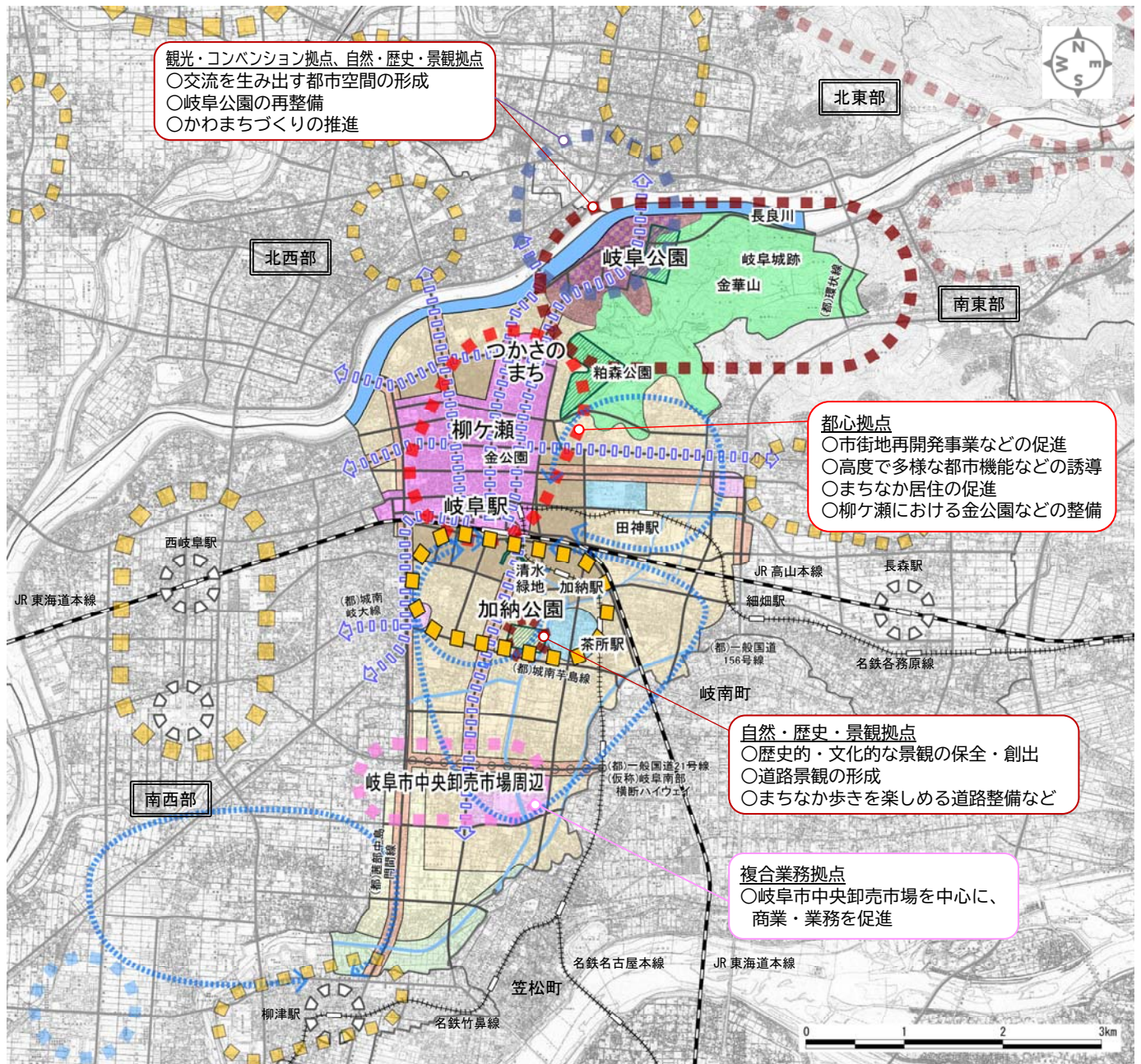
『軸』の形成

| | |
|------------|---|
| 広域連携軸 | ○岐阜南部横断ハイウェイ |
| 市街地・地域間連携軸 | ○(都)環状線、(都)一般国道 21 号線、(都)一般国道 156 号線、(都)西部中島門間線 |
| 公共交通軸 | ○JR 東海道本線・JR 高山本線 (JR 岐阜駅) ○名鉄名古屋本線・名鉄各務原線 (名鉄岐阜駅、加納駅、茶所駅、田神駅) ○JR 岐阜駅を起点とした幹線バス路線・環状バス路線 |
| 自然環境軸 | ○長良川 |

| | |
|-------------|--|
| <p>土地利用</p> | <ul style="list-style-type: none"> ○岐阜駅周辺から岐阜公園までをつなぐセンターゾーンにおいて、回遊性を高め、魅力ある都市空間を形成するための取組を進めます。 <ul style="list-style-type: none"> －都心拠点において、市街地再開発事業や既存施設の利活用の促進などにより、各エリアの個性を際立たせる高度で多様な都市機能の集積を誘導し、都市の顔として魅力ある市街地の形成を目指します。 －民間事業者などによる住宅の供給を促進し、公共交通の利便性や多様な都市機能の集積を活かしたまちなか居住の促進を図ります。 －岐阜公園周辺では、観光・コンベンション拠点及び自然・歴史・景観拠点として、交流を生み出す都市空間の形成を図ります。 ○名鉄名古屋本線鉄道高架化事業に伴い設置される加納駅と茶所駅の統合駅を中心とした周辺地区との一体的な都市づくりを推進します。 ○建築物などが密集した既成市街地では、基盤整備の強化や建物の不燃化などにより良好な居住環境の整備を図ります。 ○自然・歴史・景観拠点の形成を図ります。 <ul style="list-style-type: none"> －岐阜公園周辺においては、長良川、金華山、岐阜城、鶉飼などの自然・歴史・文化資源の保全に配慮しつつ、まちなか観光の推進など、観光地としての土地利用を図ります。 －加納公園周辺の加納城跡や中山道など、街道を含む地区においては、歴史的・文化的な景観に配慮した土地利用を図ります。 |
| <p>道路</p> | <ul style="list-style-type: none"> ○広域連携軸となる岐阜南部横断ハイウェイの整備の実現を推進します。 ○スマートシティぎふ推進プロジェクトの実施により、快適で連続的な歩きやすい空間の整備などによる歩きたくなる都市空間の形成や、MaaSの導入などによる気軽に外出できる移動手段の確保などに取り組みます。 ○加納地区において、市民や来訪者がまちなか歩きを楽しめる道路整備などを進めます。 ○加納西地区をはじめとする身近な生活道路について、「車」優先から「ひと」優先の道へ転換し、歩行者・自転車利用者が安全で安心して通行できる道路環境整備を図ります。 |
| <p>公共交通</p> | <ul style="list-style-type: none"> ○岐阜駅周辺は、本市における公共交通の拠点として、交通結節機能の維持・強化に努めます。 ○名鉄名古屋本線鉄道高架化事業の促進を図ります。 ○日常生活の移動の確保のため、地域住民が主体となり交通事業者と連携してコミュニティバスを運行しており、さらなる利便性向上を図るとともに、効率化に向けた新たな制度、最新技術などの導入を含めた検討を進めます。 <p><主要な交通結節点></p> <p>トランジットセンター：JR 岐阜駅</p> <p>拠点バス停：市庁舎、茜部小学校前</p> |

| | |
|----------------------|---|
| <p>駐車場 駐輪場</p> | <ul style="list-style-type: none"> ○岐阜駅周辺から柳ヶ瀬周辺の地区において、駐車場や駐輪場の戦略的な確保に努めます。 ○求められる機能が不足していることに加え、建築物やインフラの老朽化による劣化が激しく、施設の再整備が課題となっている岐阜市中央卸売市場については、民間の資金・ノウハウなどの活用を検討しながら、再整備に係る事業費が過大にならないよう、施設の規模や整備内容について検討します。 |
| <p>公園・緑地</p> | <ul style="list-style-type: none"> ○センターゾーンにおいて、公共空間のほか、民間敷地などにおける緑化などを促進し、魅力ある都市空間の形成を図ります。 ○本市のセントラルパークである金公園の再整備を推進します。 ○柳ヶ瀬の空間の質向上に資する広場の整備を推進します。 ○アクアージュ柳ヶ瀬をはじめとしたコミュニティ水路などの水に関する地域資源の適切な維持・保全を図るとともに、それらと都市公園などの緑地空間との調和を図ります。 ○都市公園などの緑地空間は、貴重なグリーンインフラであるとともに、災害時の避難場所としての防災機能を有しており、引き続き、保全及び整備を推進します。 ○レクリエーションの場として清水緑地の活用を図ります。 ○長良川や金華山について、風致地区の指定の維持などにより、良好な河川・緑地環境の保全を図ります。 |
| <p>自然環境 都市環境</p> | <ul style="list-style-type: none"> ○長良川におけるかわまちづくりなど、長良川や金華山などの資源を活かした地域の取組と連携したまちづくりに努めます。 ○ヒメコウホネなどの自然資源に恵まれた達目洞地区などの生物多様性の豊かな地区について、計画的に保全します。 |
| <p>景観</p> | <ul style="list-style-type: none"> ○長良川や金華山などの自然豊かな美しい景観と眺望景観の保全・創出に努めます。 ○岐阜駅周辺や柳ヶ瀬において、地区のまちづくりと併せた都市景観の創出に努めます。 ○岐阜城跡周辺や加納城跡周辺における城下町の歴史的たたずまいや雰囲気のある景観の保全・創出に努めます。 ○御鯨街道、中山道などの歴史を感じさせる道路や、(都)一般国道21号線などの主要な道路の道路景観など、地域の特性に応じた景観形成に努めます。 ○粕森公園について、風致の優れた緑地の整備を図ります。 |

中央部の都市づくりの方針図



| | |
|--|---|
| <p>■ 拠点</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 都心拠点 ○岐阜駅周辺～柳ヶ瀬～つかさのまち ● 観光・コンベンション拠点 ○岐阜公園周辺 ● 複合業務拠点 ○岐阜市中央卸売市場周辺 ● 自然・歴史・景観拠点 ○岐阜公園周辺 ○加納公園周辺 ● 地域生活拠点 ○JR 岐阜駅南口から(都)城南岐大線・(都)城南芋島線にかけての地域 | <p>■ 軸</p> <ul style="list-style-type: none"> — 都市計画道路 ◁▷▷▷ 幹線・環状バス ◁▷▷▷ コミュニティ交通 |
| <p>■ 土地利用</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 都心住宅地区 ■ 周辺住宅地区 ■ 郊外住宅地区 ■ 都心商業地区 ■ 地域商業地区 ■ 沿道地区 ■ 工業地区 ■ 農業地区 ■ 森林地区 ■ 観光・コンベンション地区 ■ 自然・歴史・景観地区 | <p>■ 都市施設など</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 主要な公園・緑地 ■ 河川 |

4-2 南西部

1) 地域の概況

本地域の北と西は長良川に面し、南部には境川などが流れ、南西部には農地が広がっています。地域の北部には県庁をはじめとする行政機関などのほか、図書館や美術館などの文化・芸術施設がそれぞれまとまって立地しています。

また、鉄道や幹線道路による交通条件に恵まれており、これを背景として岐阜流通業務団地を中心に産業・流通の拠点が形成され、国道21号沿道には商業・業務施設が集積しています。



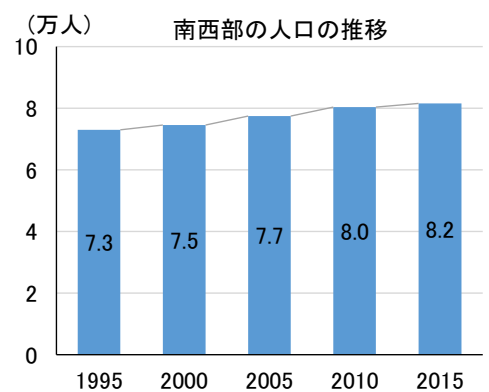
2) 地域の状況

① 人口の動向

2015年（平成27年）の人口は約8.2万人です。2010～2015年の増減率は+2.5%で、地域としては5地域のなかで唯一増加しています。（市平均-1.5%）。

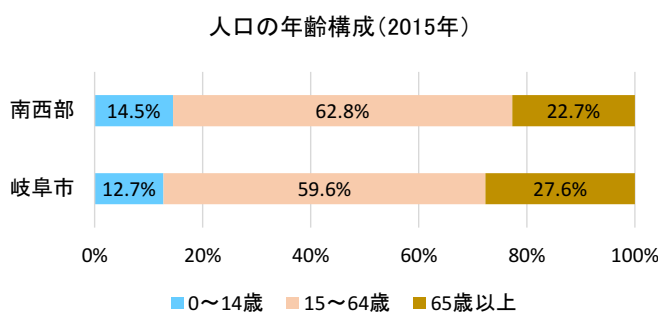
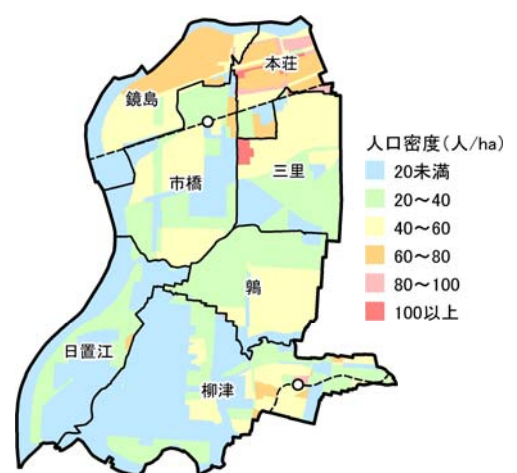
地域の平均の人口密度は28.6人/haで、市平均（20.0人/ha）を上回っています。本荘地区や鏡島地区には60人/ha以上の比較的高い地域がありますが、それ以外は、三里地区の一部や柳津地区の駅周辺などを除き、概ね20～60人/haの地域が広がっています。

2015年（平成27年）における0～14歳人口の割合は14.5%、65歳以上人口の割合は22.7%であり、5地域のなかでは若い年代が最も多い地域です。



資料：国勢調査

調査区別の人口密度



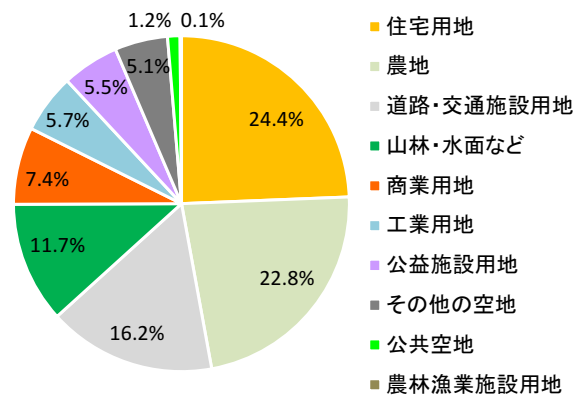
資料：2015年（平成27年）国勢調査

資料：2017年度（平成29年度）都市計画基礎調査

② 土地利用の状況

住宅用地が地域の約 24%を占めている一方、農地も約 23%を占めています。これらの農地は、地域の南西部を中心に分布しています。

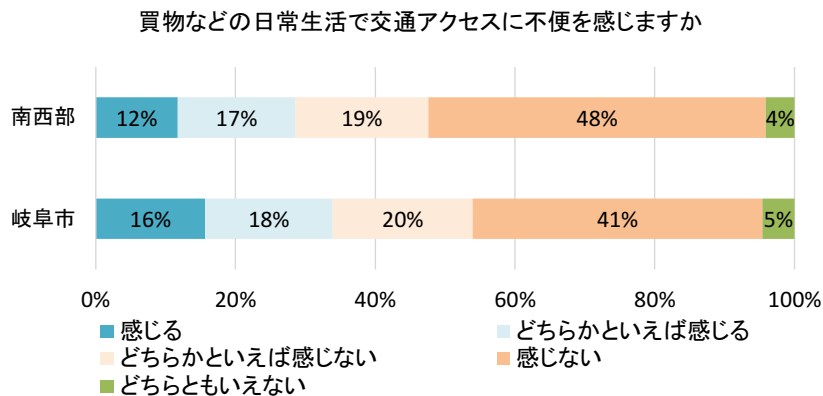
長良川や境川などの河川空間を有していますが、まとまった山林などはなく、山林・水面などが占める割合は5地域のなかで最も小さくなっています。



資料：2017年度（平成29年度）都市計画基礎調査

③ 市民意識

買い物などの日常生活での交通アクセスについて、不便を感じている人及びどちらかといえば感じている人は合わせて 29%で、5地域のなかでは中央部（26%）に次いで少なくなっています。



資料：2020年度（令和2年度）市民意識調査

④ 地域資源

| | 資源 |
|--------|---------------------------------------|
| 自然 | 長良川、境川、次木のツバキ・藤九郎ギンナン、日置江のモミジ、高桑のムクノキ |
| 史跡など | 智通光居墓、畑繫堤跡 |
| 寺社 | 鏡島弘法、本荘神社、鶉田神社 |
| 公園・緑地 | 境川緑道公園、本荘公園、八ツ草公園 |
| 祭・イベント | やないづ境川ふれあい夏祭り |



鏡島弘法



境川緑道公園



小紅の渡し

3) 地域の都市づくりの方向性

多様な交通インフラと高次都市機能とを兼ね備え、
産業創出の流通・産業機能も充実した、利便性が高く住み心地のよいまち

- 地域生活拠点に都市機能の集積を誘導して生活利便性を確保するほか、交通インフラを活用した産業拠点などの強化を図ります。
- 西岐阜駅や柳津駅、県庁周辺の交通結節機能を強化し、利便性の高い公共交通ネットワークを維持・形成します。
- 境川緑道公園などの自然環境や、文化・芸術施設の集積を活かした良好な環境や景観の形成を進めます。
- 洪水などに対する防災・減災対策を官民の連携により推進し、災害に強いまちにします。

4) 地域の主要な都市づくりの方針

『拠点』の形成

| | |
|---------------|--|
| 複合業務拠点 | 商業業務の拠点 ○岐阜市中央卸売市場周辺 |
| 産業・流通 拠点 | 流通業務団地及び名神高速道路へのアクセスを生かし、産業の集積を図る拠点 ○岐阜流通業務団地周辺の柳津地域 |
| 交通結節点 促進拠点 | トランジットセンター及びその周辺において、交通利便性の向上・充実や利便施設などの維持・誘導を図る拠点 ○西岐阜駅 ○柳津駅 ○県庁周辺 |
| 地域生活拠点 | 生活を支える機能の集積を目指す拠点 ○西岐阜駅から県庁周辺にかけての地域 ○柳津駅周辺 |

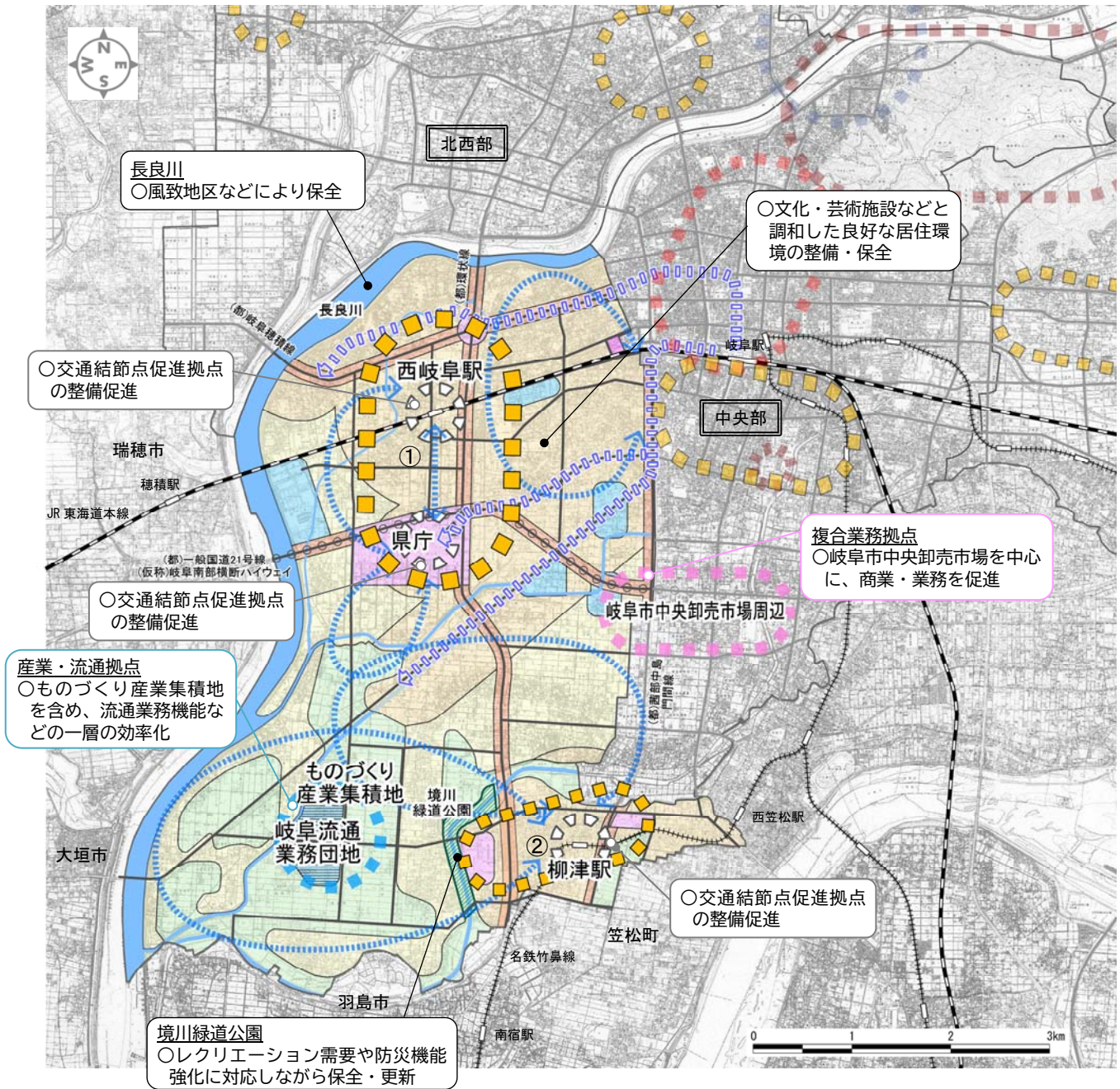
『軸』の形成

| | |
|----------------|---|
| 広域連携軸 | ○岐阜南部横断ハイウェイ、(仮称)岐阜羽島道路、 (仮称)岐阜環状道路 |
| 市街地・地域間 連携軸 | ○(都)環状線、(都)一般国道21号線、(都)岐阜穂積線、 (都)茜部中島門間線 |
| 公共交通軸 | ○JR東海道本線(西岐阜駅) ○名鉄竹鼻線(柳津駅) ○JR岐阜駅を起点とした幹線バス路線 |
| 自然環境軸 | ○長良川 |





| | |
|-------------|--|
| <p>土地利用</p> | <ul style="list-style-type: none"> ○それぞれの地域生活拠点において生活利便施設などの機能集積を誘導し、生活利便性の確保を図ります。 ○西岐阜駅、柳津駅及び県庁の各周辺では、交通結節点促進拠点として交通機能の向上・充実に合わせた市街地環境の整備などに取り組みます。 ○岐阜県美術館・岐阜県図書館・岐阜市科学館などの文化・芸術施設が集積している地区の周辺においては、文化・芸術施設などと調和した良好な居住環境の保全・形成を図ります。 ○日置江地区や大脇地区などの既成市街地については、地区計画などを活用し、良好な居住環境の整備・保全を図ります。 ○繊維、燃糸関係の工場の立地がみられる地区については、居住環境を保全しつつ地場産業の保護を図ります。 ○岐阜流通業務団地周辺及びものづくり産業集積地周辺では、産業・流通拠点として、流通業務機能などの効率化及び新たなものづくり産業などの集積に努めます。 ○集落地区周辺においては、優良な農地への蚕食的な開発の進展を抑制し、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・改善に努めます。 |
| <p>道路</p> | <ul style="list-style-type: none"> ○広域連携軸である岐阜南部横断ハイウェイの整備の実現を推進するほか、(都)羽島署高桑線及び(都)柳津日置江線などの整備について検討します。 ○西岐阜駅周辺や柳津駅周辺などの生活道路について、「車」優先ではなく「ひと」優先の道として、歩行者・自転車利用者が安全で安心して通行できる道路環境整備を図ります。 ○(都)岐阜南濃線沿道の岐阜市道の駅柳津交流センターを活用し、地域住民や道路利用者などへの憩いと安らぎの空間の提供、地域の魅力の発信、人・物・情報の交流の促進に努め、地域の活性化を図ります。 |
| <p>公共交通</p> | <ul style="list-style-type: none"> ○西岐阜駅、柳津駅、県庁周辺において、交通結節機能の維持・強化に努めます。 ○日常生活の移動の確保のため、地域住民が主体となり交通事業者と連携してコミュニティバスを運行しており、さらなる利便性向上を図るとともに、効率化に向けた新たな制度、最新技術などの導入を含めた検討を進めます。 <p><主要な交通結節点></p> <p>トランジットセンター：西岐阜駅、柳津駅、県庁</p> <p>拠点バス停：鶉ターミナル</p> |

| | |
|--------------|---|
| 公園・緑地 | <ul style="list-style-type: none"> ○長良川について、風致地区の指定の維持などにより、良好な河川環境の保全を図ります。 ○境川緑道公園は、レクリエーション需要や防災機能の強化など多様なニーズに対応しながら、他の都市公園とともに老朽化施設の改修を図るなど機能更新を進め、魅力増進を図ります。 ○都市公園などの緑地空間は、貴重なグリーンインフラであるとともに、災害時の避難場所としての防災機能を有しており、引き続き、保全及び整備を推進します。 |
| 河川 | <ul style="list-style-type: none"> ○自然環境、景観などの観点を踏まえながら河川改修を進めるとともに、流域の持つ保水・浸透機能を適切に維持・確保するなど流域治水対策を推進します。 |
| 自然環境 都市環境 | <ul style="list-style-type: none"> ○長良川や境川などの自然環境や、虻だこ、中山道、鏡島弘法（乙津寺）などの歴史的資産を活かした地域の取組と連携したまちづくりに努めます。 |
| 景観 | <ul style="list-style-type: none"> ○長良川などの自然豊かな美しい景観と眺望景観の保全・創出に努めます。 ○岐阜県庁及び岐阜県美術館周辺地区などでは、風格ある景観の保全・創出に努めます。 ○岐阜流通業務団地や下奈良工業団地では、田園や住宅などの周辺環境と調和した景観形成に努めます。 |

南西部の都市づくりの方針図







■拠点

-  複合業務拠点
 ○岐阜市中央卸売市場周辺
-  産業・流通拠点
 ○岐阜流通業務団地周辺及びものづくり産業集積地周辺
-  交通結節点促進拠点
 ○西岐阜駅
 ○柳津駅
 ○県庁周辺
-  地域生活拠点
 ①西岐阜駅から県庁周辺にかけての地域
 ②柳津駅周辺

■軸

-  都市計画道路
-  幹線・環状バス
-  コミュニティ交通

■土地利用

- | | |
|--|---|
|  周辺住宅地区 |  沿道地区 |
|  郊外住宅地区 |  工業地区 |
|  都心商業地区 |  農業地区 |
|  地域商業地区 |  産業・流通地区 |

■都市施設など

-  主要な公園・緑地
-  河川

4-3 北西部

1) 地域の概況

本地域の北部には城ヶ峰や御望山などの森林や農地などが広がり、豊かな自然環境に恵まれています。中央部には東海環状自動車道が横断し、(仮称)岐阜インターチェンジの付近には岐阜大学や岐阜薬科大学が立地しています。本地域の南部は平坦地となっており、北東から南に伊自良川が流れ、南側は長良川に面しています。長良川沿いの地域東端部は観光・コンベンション地区の一角であり、長良川球場などが立地しています。



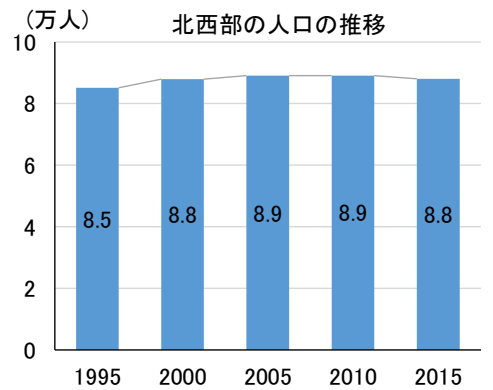
2) 地域の状況

① 人口の動向

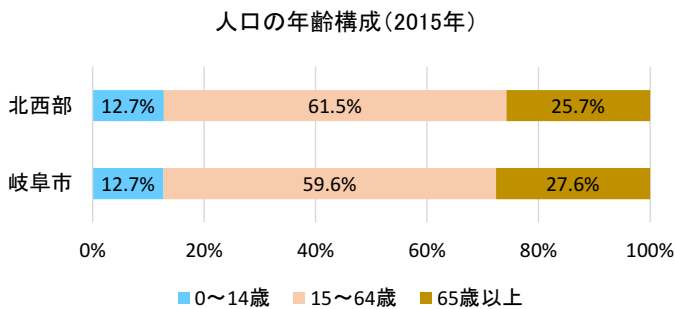
2015年(平成27年)の人口は約8.8万人です。2010年までは増加していましたが、2010～2015年には減少し、増減率-1.1%となっています(市平均-1.5%)。

地域の平均の人口密度は14.5人/ha(市平均20.0人/ha)です。長良川と伊自良川に挟まれた地域に人口密度が60人/ha以上の地区がまとまって分布しているほか、黒野地区及び七郷地区の幹線道路沿道などに人口密度が比較的高い地区が分布しています。

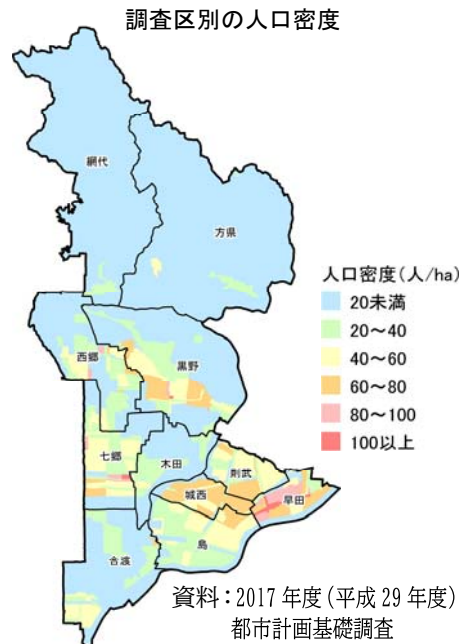
2015年(平成27年)における65歳以上人口の割合は25.7%で市平均よりやや低く、15～64歳人口の割合は61.5%で市平均よりやや高くなっています。



資料：国勢調査



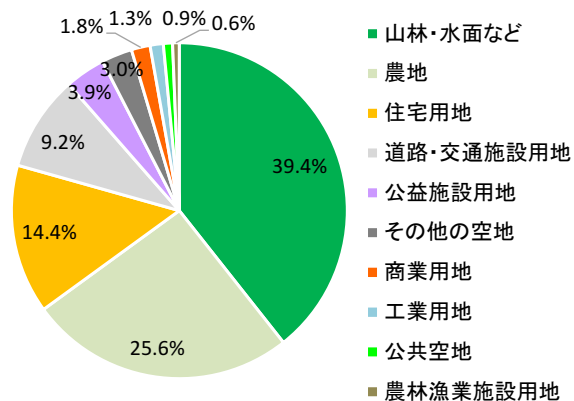
資料：2015年(平成27年)国勢調査



資料：2017年度(平成29年度)都市計画基礎調査

② 土地利用の状況

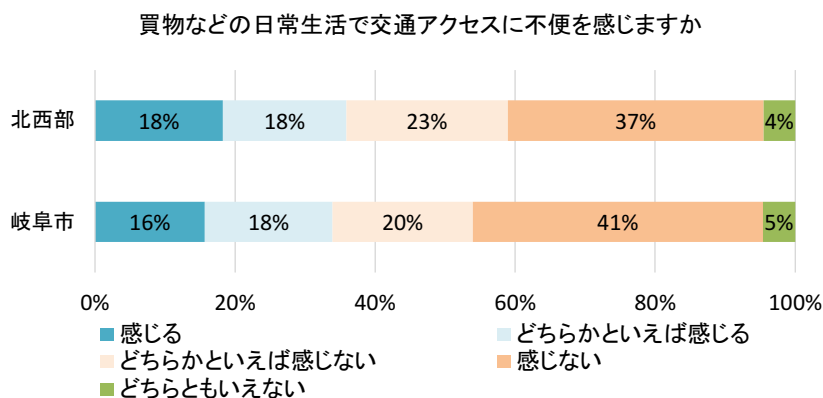
地域面積のうち、地域北部の森林をはじめとする山林・水面などが約 39%、地域南部を中心に広がる農地が約 26%を占め、自然環境が豊かな地域となっています。なお、地域面積に占める農地の割合は、5 地域のなかで最も大きくなっています。



資料：2017 年度（平成 29 年度）都市計画基礎調査

③ 市民意識

買い物などの日常生活での交通アクセスについて、不便を感じている人及びどちらかといえば感じている人は合わせて 36%で、市平均とほぼ同じとなっています。



資料：2020 年度（令和 2 年度）市民意識調査

④ 地域資源

| | 資源 |
|--------|-----------------|
| 自然 | 長良川、伊自良川、板屋川 |
| 史跡など | 黒野城跡、則武輪中跡・尉殿堤跡 |
| 寺社 | 葛懸神社 |
| 公園・緑地 | 島南公園、島中央公園 |
| 祭・イベント | 池ノ上みそぎ祭 |



黒野城跡



則武輪中跡・尉殿堤跡



池ノ上みそぎ祭

3) 地域の都市づくりの方向性

インターチェンジ開通による新たな玄関口としての立地を活かし
産官学の連携による新たな産業創出拠点や
コンベンション拠点を活かした本市の活力を高めるまち

- 地域生活拠点に都市機能の集積を誘導して生活利便性を確保するほか、交通インフラや大学などの立地を活かした産業、学術・研究の拠点形成を図ります。
- 岐阜大学の交通結節機能を維持・強化し、利便性の高い公共交通ネットワークを維持・形成します。
- 地域北部の森林や、伊自良川・長良川などの河川を保全・活用するとともに、観光・コンベンションの施設立地を活かし、良好な環境や景観の形成を進めます。
- 洪水や土砂災害などに対する防災・減災対策を官民の連携により推進し、災害に強いまちにします。

4) 地域の主要な都市づくりの方針

『拠点』の形成

| | |
|------------------|--|
| 観光・ コンベンション拠点 | 観光資源を有効に活用した、スポーツ・観光・コンベンションの拠点 ○世界イベント村周辺 |
| 学術・研究 拠点 | 東海地方の学術研究機関と連携する学術・研究の拠点 ○岐阜大学及び岐阜薬科大学周辺 |
| 産業・流通 拠点 | 東海環状自動車道及びインターチェンジによる交通利便性を活かし、当該地域の特性を有効活用した産業の集積を図る拠点 ○（仮称）岐阜インターチェンジ周辺の黒野地域 |
| 交通結節点 促進拠点 | トランジットセンター及びその周辺において、交通利便性の向上・充実や利便施設などの維持・誘導を図る拠点 ○岐阜大学周辺 |
| 地域生活拠点 | 生活を支える機能の集積を目指す拠点 ○（都）折立大学北線と（都）城田寺中線との交差部周辺及び（主）岐阜美山線の沿道 ○（都）西部縦貫道線の沿道 ○（都）東島高富線と（都）岐阜駅城田寺線との交差部及びその沿道 |

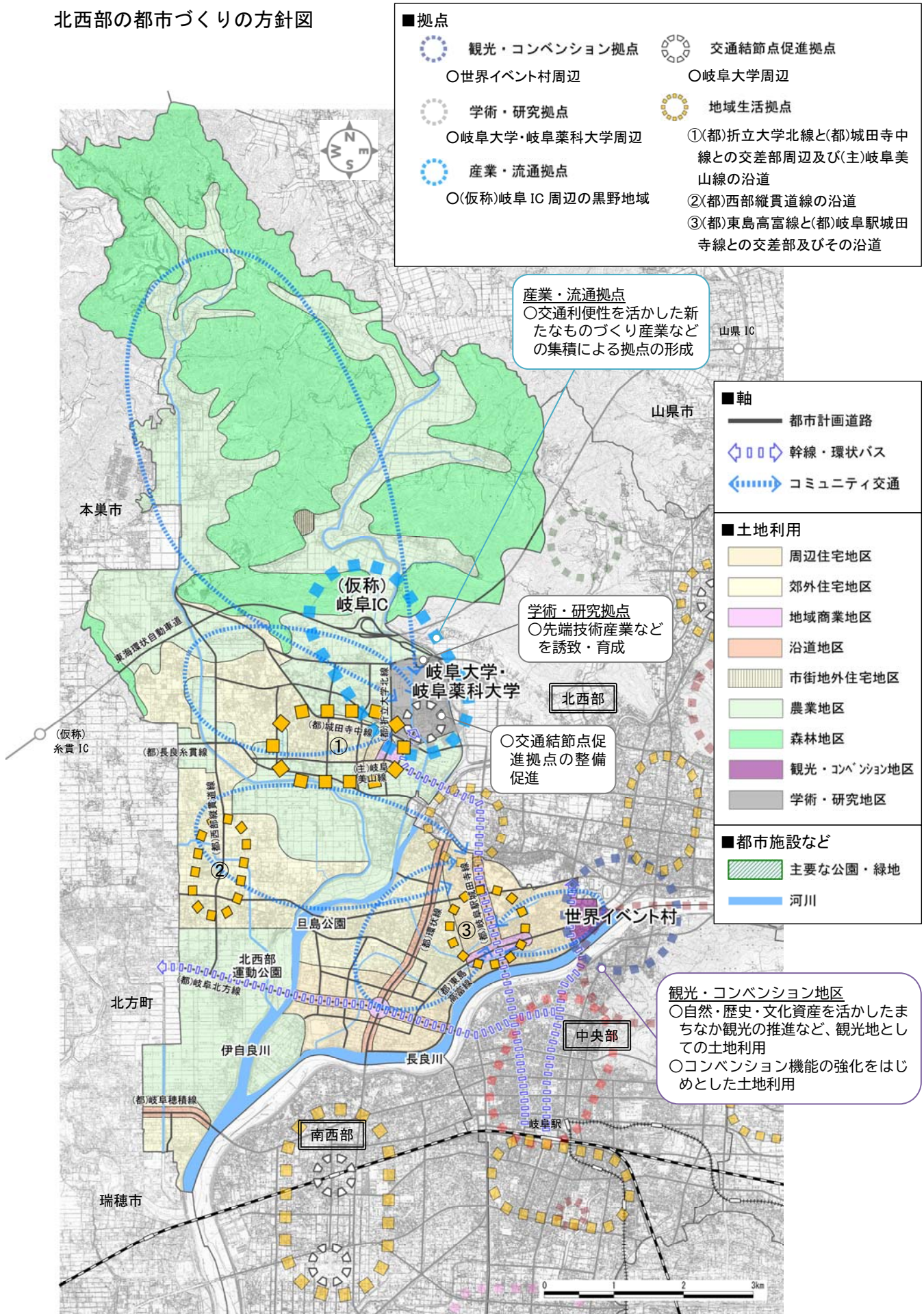
『軸』の形成

| | |
|------------|------------------------------------|
| 広域連携軸 | ○東海環状自動車道、（仮称）岐阜環状道路 |
| 市街地・地域間連携軸 | ○（都）環状線、（都）岐阜穂積線、（都）岐阜北方線、（都）長良糸貫線 |
| 公共交通軸 | ○JR 岐阜駅を起点とした幹線バス路線・環状バス路線 |
| 自然環境軸 | ○長良川・伊自良川 |

| | |
|-------------|---|
| <p>土地利用</p> | <ul style="list-style-type: none"> ○それぞれの地域生活拠点において生活利便施設などの機能集積を誘導し、生活利便性の確保を図ります。 ○岐阜大学周辺では、交通結節点促進拠点として、交通機能の向上に向けた整備などを検討します。 ○西郷地区や七郷地区、木田地区などにおいては、地区計画などによる基盤強化を行い、良好な居住環境の整備を図ります。 ○土地区画整事業による整備が完了した地区については、地区計画などによる計画的な土地利用を促進し、中低層住宅などが立ち並ぶ、中心市街地からのアクセス性を活かした良好な居住環境を形成します。 ○岐阜大学及び岐阜薬科大学周辺においては、学術・研究拠点として、先端技術産業などを誘致・育成し、計画的な土地利用を図ります。 ○（仮称）岐阜インターチェンジ周辺の黒野地域は、産業・流通拠点として、東海環状自動車道及びインターチェンジの整備に合わせて、交通利便性を活かした新たなものづくり産業などの集積を目指します。 ○自然・歴史・文化資産を有する地区においては、今後ともその環境に配慮しつつ、資産を活かしたまちなか観光の推進など、観光地としての土地利用を図ります。観光・コンベンション拠点である世界イベント村周辺地区については、コンベンション機能の強化をはじめとした土地利用を図ります。 |
| <p>道路</p> | <ul style="list-style-type: none"> ○広域連携軸として、東海環状自動車道の整備を図ります。 ○東海環状自動車道の整備にあわせ、中心市街地などからのインターチェンジへのアクセス性向上のため、（都）長良糸貫線及び（都）折立大学北線の整備を図ります。 ○地域の骨格となる道路として（都）西部縦貫道線や（都）運動場加茂線の整備を図ります。また、（都）岐阜駅城田寺線などについて、公共交通の支援のほか、東海環状自動車道などの広域道路網や中心市街地へのアクセス性向上のため整備を図ります。 |
| <p>公共交通</p> | <ul style="list-style-type: none"> ○岐阜大学周辺において、交通結節機能の維持・強化に努めます。 ○日常生活の移動の確保のため、地域住民が主体となり交通事業者と連携してコミュニティバスを運行しており、さらなる利便性向上を図るとともに、効率化に向けた新たな制度、最新技術などの導入を含めた検討を進めます。 <p><主要な交通結節点></p> <p>トランジットセンター：岐阜大学・岐阜大学病院</p> <p>拠点バス停：忠節</p> |

| | |
|----------------------|--|
| <p>その他の 都市施設</p> | <ul style="list-style-type: none"> ○掛洞ごみ焼却場、岐阜市リサイクルセンターについては、適切な維持管理に努めます。なお、掛洞ごみ焼却場は、施設が老朽化しており、新たな施設整備に向けた検討を進めます。 ○岐阜市寺田プラントについては、適切な維持管理に努め、類似施設とともに、施設の整備・更新・集約などを検討します。 |
| <p>公園・緑地</p> | <ul style="list-style-type: none"> ○城ヶ峰などの市街地周辺の山並みの保全を図ります。 ○良好な河川環境の保全を図ります。長良川については、風致地区の指定の維持などにより、保全を図ります。 ○且島公園や北西部運動公園は、レクリエーションや運動の場などとして活用を図ります。 ○都市公園などの緑地空間は、貴重なグリーンインフラであるとともに、災害時の避難場所としての防災機能を有しており、引き続き、保全及び整備を推進します。 |
| <p>自然環境 都市環境</p> | <ul style="list-style-type: none"> ○長良川や伊自良川、中山道などの資源を活かした地域の取組と連携したまちづくりに努めます。 |
| <p>景観</p> | <ul style="list-style-type: none"> ○長良川などの自然豊かな美しい景観と眺望景観の保全・創出に努めます。 ○田園景観・里山集落景観の保全・活用に努めます。 ○黒野城跡周辺の歴史的な景観、岐阜大学などの拠点施設を生かした景観、(都)環状線などの主要な道路の景観、土地区画整理事業によって整備された住宅地景観など、地域の特性に応じた景観形成に努めます。 |

北西部の都市づくりの方針図



4-4 北東部

1) 地域の概況

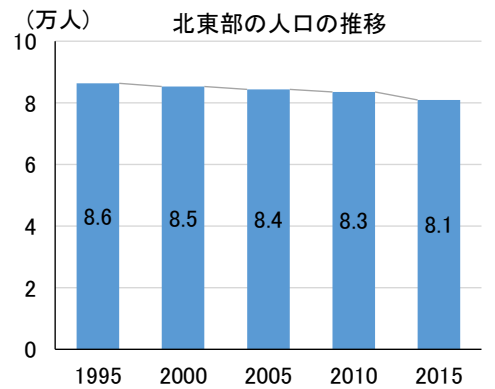
本地域の中央部の百ヶヶ峰一帯から北部にかけて森林や丘陵地が広がり、岐阜ファミリーパークや岐阜市畜産センター公園のほか、ながら川ふれあいセンターなどが立地しています。また、北部を東海環状自動車道が横断し、岐阜三輪スマートインターチェンジが設置されています。(都)環状線の沿道・内側、及び国道256号沿道などの地域に比較的高密度な市街地が形成され、長良川に面する地域は観光・コンベンション地区となっています。



2) 地域の状況

① 人口の動向

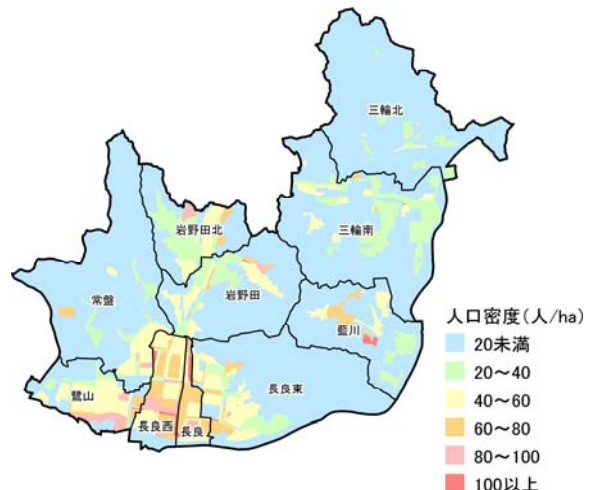
2015年(平成27年)の人口は約8.1万人です。地域全体として減少傾向が続いており、2010~2015年の増減率は-2.4%で、中央部に次いで減少が大きくなっています(市平均-1.5%)。



資料：国勢調査

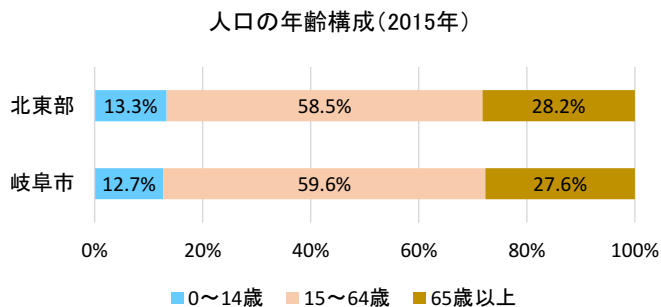
地域の平均の人口密度は13.5人/ha(市平均20.0人/ha)です。人口密度が比較的高い地域は、地域南西部の(都)環状線の沿道・内側の地域や、中心市街地から山県市へ向かう国道256号の軸線上にある岩野田北地区などにまとまっているほかは、点在している状況です。

調査区別の人口密度



資料：2017年度(平成29年度)都市計画基礎調査

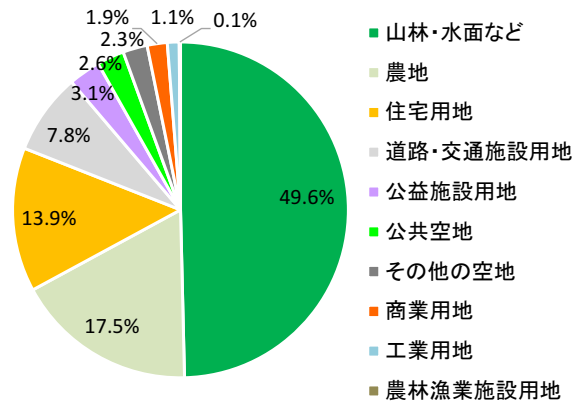
2015年(平成27年)における65歳以上人口の割合及び0~14歳人口の割合は、いずれも市平均よりやや高くなっています。



資料：2015年(平成27年)国勢調査

② 土地利用の状況

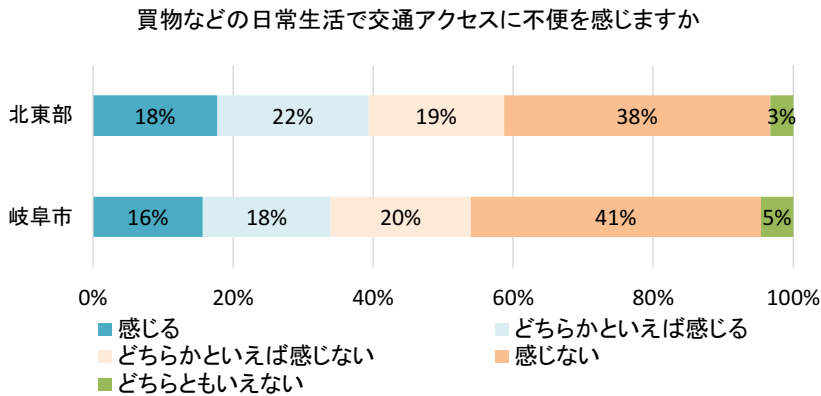
本地域の約50%は山林・水面などに占められ、この割合は5地域のなかで最も大きくなっています。次いで農地が多く約18%を占めており、自然環境が豊かな地域となっています。住宅用地の割合は約14%であり、5地域のなかで最も小さくなっています。



資料：2017年度（平成29年度）都市計画基礎調査

③ 市民意識

買い物などの日常生活での交通アクセスについて、不便を感じている人及びどちらかといえば感じている人は合わせて約40%で、南東部（同約40%）とともに5地域のなかで最も多くなっています。



資料：2020年度（令和2年度）市民意識調査

④ 地域資源

| | 資源 |
|--------|---|
| 自然 | 長良川、鳥羽川、百々ヶ峰、鷺山、白山神社のスギ、大智寺のヒノキ、鏡岩 |
| 史跡など | 宝暦治水工事義没者墓、獅子庵 |
| 寺社 | 三田洞弘法、延算寺、大智寺 |
| 公園・緑地 | 長良公園、岐阜ファミリーパーク、岐阜市畜産センター公園、ながら川ふれあいの森、鷺山公園 |
| 祭・イベント | 長良川まつり・鮎供養 |



三田洞弘法



ながら川ふれあいの森



長良川まつり

3) 地域の都市づくりの方向性

広域アクセスによる利便性を活かした新たな交流と
本物の自然・歴史・文化資源を活かした本市の魅力を発信するまち

- 地域生活拠点に都市機能の集積を誘導して生活利便性を確保するほか、交通インフラや地域資源を活かした産業拠点の形成、交流の促進を図ります。
- 三田洞の交通結節機能を強化し、利便性の高い公共交通ネットワークを維持・形成するとともに、市民との協働により地域の移動手段を確保します。
- 地域の中部から北部の森林や長良川などの河川を保全・活用するとともに、観光・コンベンションの施設立地を活かし、良好な環境や景観の形成を進めます。
- 洪水や土砂災害などに対する防災・減災対策を官民の連携により推進し、災害に強いまちにします。

4) 地域の主要な都市づくりの方針

『拠点』の形成

| | |
|---------------------|--|
| レクリエーション・ 野外学習拠点 | レクリエーションや野外学習の拠点 ○岐阜ファミリーパーク ○岐阜市畜産センター公園 |
| 観光・ コンベンション拠点 | 観光資源を有効に活用した、スポーツ・観光・コンベンションの拠点 ○世界イベント村周辺 |
| 自然・歴史・ 景観拠点 | 本物の自然・歴史・文化遺産や緑・川が堪能できる拠点 ○長良川、百ヶ峰など |
| 産業・流通 拠点 | 高規格道路へのアクセスを活かし、産業の集積を図る拠点 ○東海環状自動車道の岐阜三輪スマートインターチェンジ周辺の三輪地域 |
| 交通結節点 促進拠点 | トランジットセンター及びその周辺において、交通利便性の向上・充実や便利施設などの維持・誘導を図る拠点 ○三田洞 |
| 地域生活拠点 | 生活を支える機能の集積を目指す拠点 ○(都)芥見太郎丸線と(都)太郎丸春近線の交差部周辺 ○(都)東島高富線と(都)栗野福富線の交差部周辺から(都)岐阜駅高富線の沿道 ○(都)長良糸貫線と(都)環状線及び(都)岐阜駅城田寺線との交差部周辺 ○(都)岐阜駅高富線と(都)環状線との交差部周辺 |

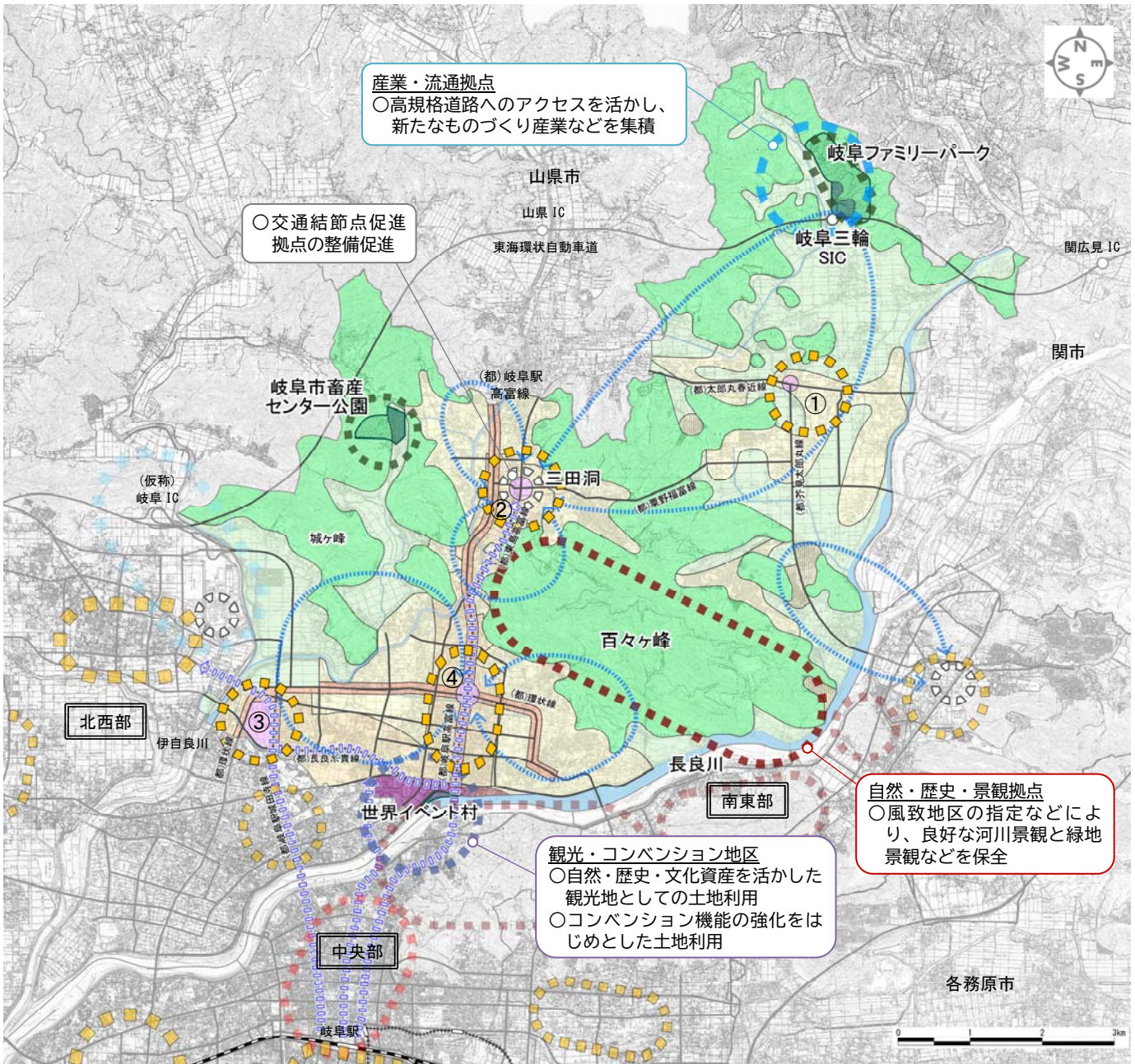
『軸』の形成

| | |
|------------|----------------------------|
| 広域連携軸 | ○東海環状自動車道、(仮称)岐阜環状道路 |
| 市街地・地域間連携軸 | ○(都)環状線、(都)岐阜駅高富線 |
| 公共交通軸 | ○JR 岐阜駅を起点とした幹線バス路線・環状バス路線 |
| 自然環境軸 | ○長良川・伊自良川 |

| | |
|--------------------|--|
| <p>土地利用</p> | <ul style="list-style-type: none"> ○それぞれの地域生活拠点において生活利便施設などの機能集積を誘導し、生活利便性の確保を図ります。 ○三田洞では、交通結節点促進拠点として、交通機能の向上に向けた整備などを検討します。 ○都市基盤が不十分な地区については、必要に応じて基盤整備を進め、良好な居住環境の整備を図ります。このうち鷺山中洙地区では、土地区画整理事業による整備を図ります。 ○太郎丸地区や春近地区などの既成市街地については、地区計画などによる基盤強化を行い、良好な居住環境の整備を図ります。 ○レクリエーション・野外学習拠点においては、岐阜ファミリーパーク内のスポーツ施設、少年自然の家、岐阜市畜産センター公園内の芝生広場、ハイキングコースなどの各施設を活用し、スポーツ・レクリエーションや野外学習が体験でき、自然とふれあえる市民の憩いの場としての土地利用を図ります。 ○東海環状自動車道の岐阜三輪スマートインターチェンジ周辺の三輪地域は、高規格道路へのアクセスを活かし、産業・流通拠点として、新たなものづくり産業などの集積を図ります。 ○自然・歴史・文化資源を有する地区においては、今後ともその環境に配慮しつつ、資源を活かした観光地としての土地利用を図ります。観光・コンベンション拠点である世界イベント村周辺地区については、コンベンション機能の強化をはじめとした土地利用を図ります。 ○百ヶヶ峰一帯や眉山周辺などにおいては、森林の保全を図るとともに、ながら川ふれあいの森などの自然と親しむ場として活用を図ります。 |
| <p>道路</p> | <ul style="list-style-type: none"> ○東海環状自動車道へのアクセス向上のため、(都)芥見太郎丸線や(都)岐阜インター線などの整備を図ります。 ○広域道路網や中心市街地へのアクセス向上のため、(都)環状線、(都)岐阜駅高富線、(都)岐阜駅城田寺線、(都)長良糸貫線などの整備を図ります。 ○長良西地区などの身近な生活道路などについて「車」優先から「ひと」優先の道へ転換し、歩行者・自転車利用者が安全で安心して通行できる道路環境整備を図ります。 ○長良川右岸地区などにおいて、歴史や文化などに触れ、ゆったりとした時間を楽しむことができる魅力あるまちづくり・道づくりを進めます。 |
| <p>公共交通</p> | <ul style="list-style-type: none"> ○三田洞において、交通結節機能の維持・強化に努めます。 ○日常生活の移動の確保のため、地域住民が主体となり交通事業者と連携してコミュニティバスを運行しており、さらなる利便性向上を図るとともに、効率化に向けた新たな制度、最新技術などの導入を含めた検討を進めます。 |

| | |
|----------------------|--|
| | <p><主要な交通結節点></p> <p>トランジットセンター：三田洞</p> <p>拠点バス停：鶉飼屋、長良北町、岐阜メモリアルセンター、正木マーサ前</p> |
| <p>公園・緑地</p> | <ul style="list-style-type: none"> ○長良川や百ヶヶ峰について、風致地区の指定の維持などにより、良好な河川・緑地環境の保全を図ります。 ○岐阜メモリアルセンターの機能活用に努めます。 ○岐阜ファミリーパークや岐阜市畜産センター公園は、スポーツ・レクリエーション需要の変化や防災機能の強化など、多様なニーズに対応しながら保全・更新を行い、魅力増進を図ります。 ○ながら川ふれあいの森は、森林浴や自然散策などを楽しみ、潤いと安らぎを与えてくれる施設として、魅力増進を図ります。 ○鷺山公園及びその周辺は、地域と連携したまちづくり活動の場などとして活用を図ります。 ○都市公園などの緑地空間は、貴重なグリーンインフラであるとともに、災害時の避難場所としての防災機能を有しており、引き続き、保全及び整備を進めます。 |
| <p>自然環境 都市環境</p> | <ul style="list-style-type: none"> ○長良川や百ヶヶ峰などの自然環境や、歴史・文化資源を活かした地域の取組と連携したまちづくりに努めます。 |
| <p>景観</p> | <ul style="list-style-type: none"> ○長良川や百ヶヶ峰などの自然豊かな美しい景観と眺望景観の保全・創出に努めます。 ○長良川周辺は、千三百年の歴史を誇る鶉飼の舞台であり、鶉飼と流域住民が育んできた歴史・文化資源やこれらと一体となった歴史的・文化的景観の継承や創出に努めます。 ○長良川プロムナードや堤防道路、(都)環状線の道路景観など地域の特性に応じた景観形成に努めます。 |

北東部の都市づくりの方針図



| | | |
|--|--|---|
| <p>■拠点</p> <ul style="list-style-type: none"> レクリエーション・野外学習拠点 <ul style="list-style-type: none"> ○岐阜ファミリーパーク ○岐阜市畜産センター公園 観光・コンベンション拠点 <ul style="list-style-type: none"> ○世界イベント村周辺 自然・歴史・景観拠点 <ul style="list-style-type: none"> ○長良川、百々ヶ峰など 産業・流通拠点 <ul style="list-style-type: none"> ○岐阜三輪スマート IC 周辺の三輪地域 | <ul style="list-style-type: none"> 交通結節点促進拠点 <ul style="list-style-type: none"> ○三田洞 地域生活拠点 <ul style="list-style-type: none"> 生活利便施設などの集積を誘導 ①(都)芥見太郎丸線と(都)太郎丸春近線の交差点周辺 ②(都)東島高富線と(都)栗野福富線の交差点周辺から(都)岐阜駅高富線の沿道 ③(都)長良糸貫線と(都)環状線及び(都)岐阜駅城田寺線との交差点周辺 ④(都)岐阜駅高富線と(都)環状線との交差点周辺 | <p>■軸</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市計画道路 幹線・環状バス コミュニティ交通 <p>■土地利用</p> <ul style="list-style-type: none"> 周辺住宅地区 郊外住宅地区 地域商業地区 沿道地区 市街地外住宅地区 農業地区 森林地区 レクリエーション・野外学習地区 観光・コンベンション地区 <p>■都市施設など</p> <ul style="list-style-type: none"> 主要な公園・緑地 河川 |
|--|--|---|

4-5 南東部

1) 地域の概況

本地域の北は長良川に面し、金華山をはじめとする森林・丘陵地が広がっています。地域南部の平坦地には JR 高山本線や名鉄各務原線が通り、幹線道路などによって本市中心部と結ばれているほか、本市と愛知県・関市とを結ぶ国道 156 号が南から北東方向に地域を横断しています。市街地はこれら南部の平坦地と、国道 156 号沿道の地域、及び北部の丘陵地に開発された住宅団地などに形成されています。



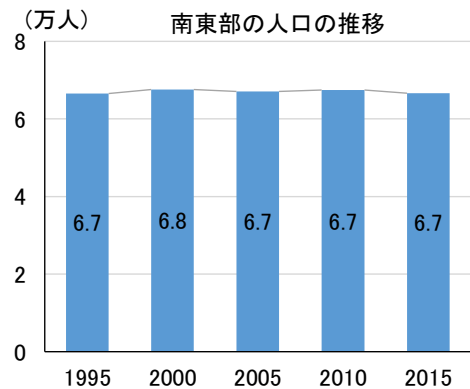
2) 地域の状況

① 人口の動向

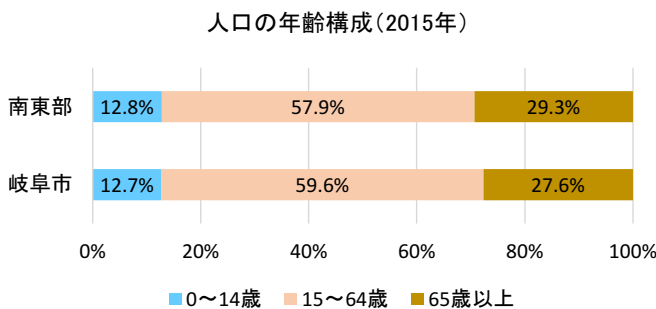
2015 年（平成 27 年）の人口は約 6.7 万人で、1995 年以降は増減を繰り返し、地域としては横ばいで推移しています。

地域の平均の人口密度は 19.8 人/ha（市平均 20.0 人/ha）です。地域南部の平坦地の幹線道路沿道や、国道 156 号の沿道、地域北部の住宅団地などに人口密度が比較的高い地区が分布しています。

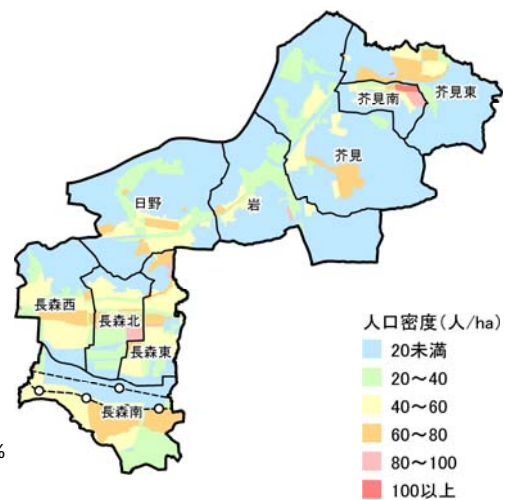
2015 年（平成 27 年）における 65 歳以上人口の割合は 29.3%で、5 地域のなかでは中央部（31.5%）に次いで高くなっています。



資料：国勢調査
調査区別の人口密度



資料：2015 年（平成 27 年）国勢調査

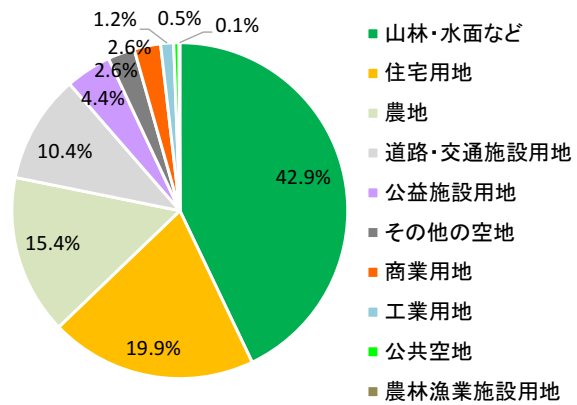


資料：2017 年度（平成 29 年度）都市計画基礎調査

② 土地利用の状況

地域面積の約 43%が山林・水面など、約 15%が農地となっており、地域の 6 割程度が自然的な土地利用となっています。

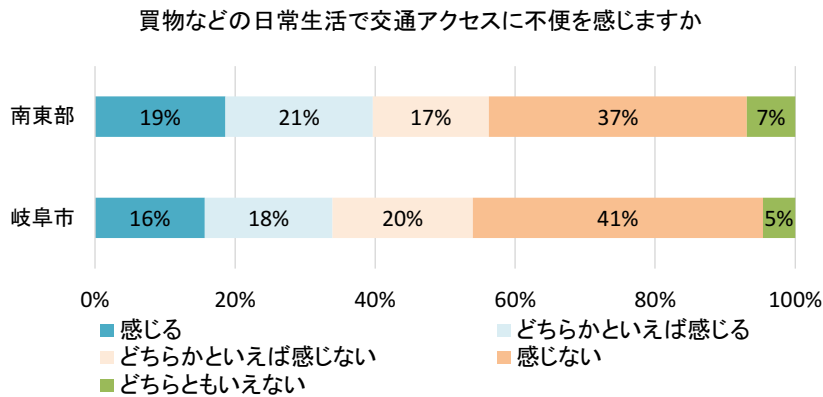
公共空地の割合は 0.5%で、5 地域のなかでは最も小さくなっています。



資料：2017 年度（平成 29 年度）都市計画基礎調査

③ 市民意識

買い物などの日常生活での交通アクセスについて、不便を感じている人及びどちらかといえば感じている人は合わせて約 40%で、北東部（同約 40%）とともに 5 地域のなかで最も多くなっています。



資料：2020 年度（令和 2 年度）市民意識調査

④ 地域資源

| | 資源 |
|--------|------------------------------|
| 自然 | 長良川、境川、金華山、中将姫誓願桜、大洞のシデコブシ群落 |
| 史跡など | 老洞・朝倉須恵器窯跡、郡上街道 |
| 寺社 | 願成寺、手力雄神社 |
| 公園・緑地 | 野一色公園、岩戸公園 |
| 祭・イベント | 手力の火祭 |



野一色公園



中将姫誓願桜



手力の火祭

3) 地域の都市づくりの方向性

多様な交通基盤による市内外への高いアクセス性と、
豊かで美しい自然環境に囲まれた親しみを感じさせるまち

- 地域生活拠点に都市機能の集積を誘導して生活利便性を確保し、暮らしやすいまちを形成します。
- 長森駅周辺及び長山の交通結節機能を強化し、利便性の高い公共交通ネットワークを維持・形成するとともに、市民との協働により地域の移動手段を確保します。
- 豊かな自然や歴史・文化を大切にしまちづくりを進めます。
- 洪水や土砂災害などに対する防災・減災対策を官民の連携により推進し、災害に強いまちにします。

4) 地域の主要な都市づくりの方針

『拠点』の形成

| | |
|----------------|--|
| 自然・歴史・ 景観拠点 | 本物の自然・歴史・文化遺産や緑・川が堪能できる拠点 ○長良川、清水山、舟伏山など |
| 交通結節点 促進拠点 | トランジットセンター及びその周辺において、交通利便性の向上・充実 や利便施設などの維持・誘導を図る拠点 ○長森駅周辺 ○長山 |
| 地域生活拠点 | 生活を支える機能の集積を目指す拠点 ○国道 156 号と(都)祇園大洞線の交差部及びその周辺 ○長森西地区の(都)金町那加岩地線沿道 |

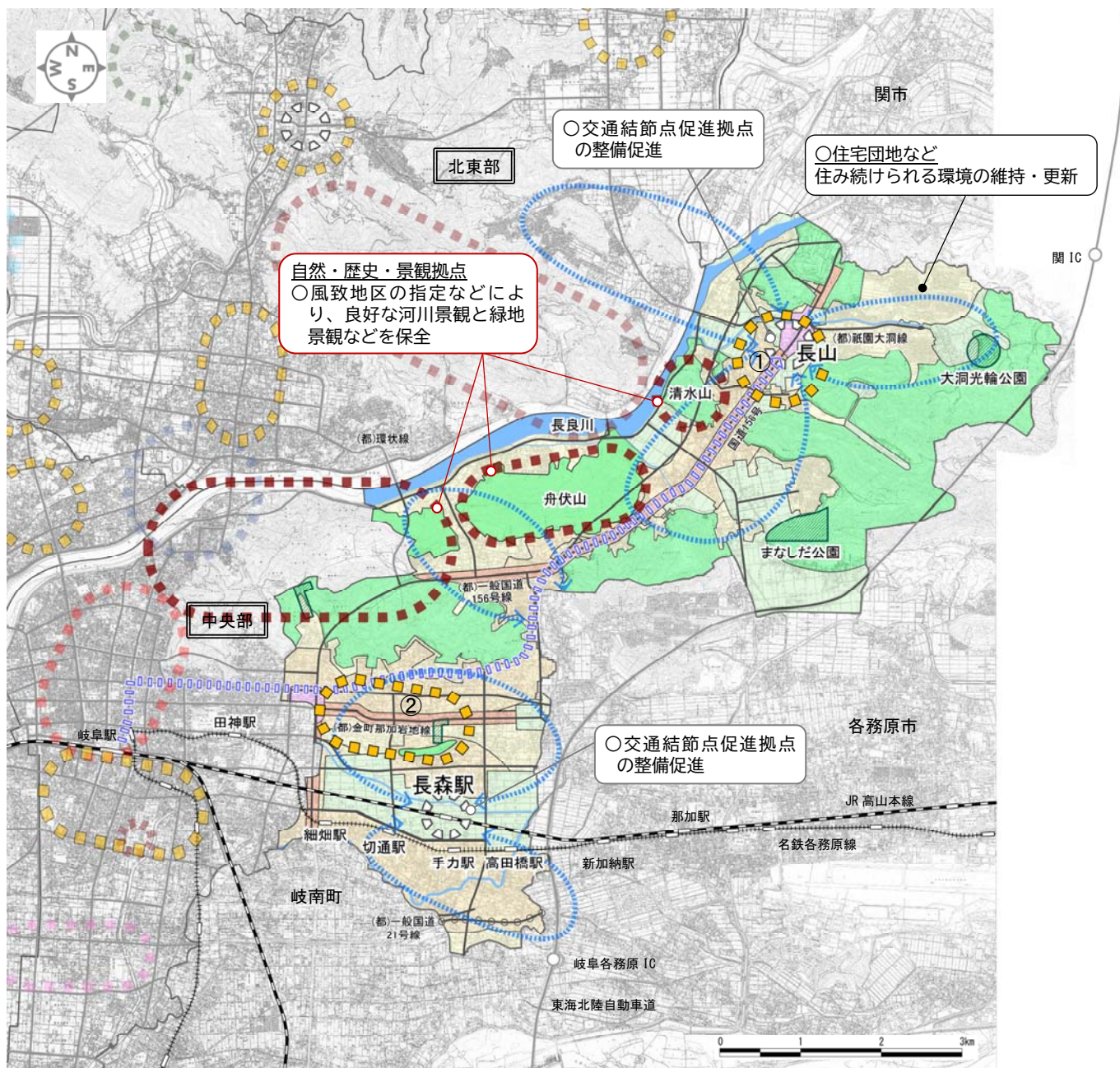
『軸』の形成

| | |
|----------------|---|
| 広域連携軸 | ○東海北陸自動車道、岐阜南部横断ハイウェイ、(仮称)岐阜環状道路 |
| 市街地・地域間 連携軸 | ○(都)環状線、(都)一般国道 21 号線、(都)一般国道 156 号線、 (都)金町那加岩地線 |
| 公共交通軸 | ○JR 高山本線(長森駅) ○名鉄各務原線(細畑駅、切通駅、手力駅、高田橋駅) ○JR 岐阜駅を起点とした幹線バス路線 |
| 自然環境軸 | ○長良川 |

| | |
|-------------|---|
| <p>土地利用</p> | <ul style="list-style-type: none"> ○それぞれの地域生活拠点において生活利便施設などの機能集積を誘導し、生活利便性の確保を図ります。 ○長森駅周辺及び長山では、交通結節点促進拠点として、交通機能の向上に向けた整備などを検討します。 ○名鉄細畑駅、切通駅、手力駅、高田橋駅周辺は、交通の利便性を活かし、居住の誘導を図ります。 ○計画的に開発された住宅団地などでは、住み続けられる居住環境の維持・更新に努めます。 ○国道 156 号の沿道周辺などに形成されている住宅地では、地区計画などによる基盤強化を行い、良好な居住環境の整備を図ります。 ○鵜飼い大橋の南詰めの周辺地区において、金華山、長良川などの観光資源に配慮した居住環境の整備を図ります。 ○繊維、燃糸関係の工場の立地がみられる地区については、居住環境を保全しつつ地場産業の保護を図ります。 ○新荒田川周辺などに位置するまとまりある農地は、農業振興地域、及び遊水機能を有する地域として保全を図ります。 ○金華山や八幡山、清水山、三峰山などの森林保全を図るとともに、それぞれの環境特性に応じ、自然と親しむ場などとしての活用を図ります。 |
| <p>道路</p> | <ul style="list-style-type: none"> ○国道 156 号の渋滞緩和による公共交通の支援や、東海環状自動車道などの広域道路網へのアクセス向上のため、(都)一般国道 156 号線の整備を図ります。 ○広域道路網や中心市街地へのアクセス向上、地域交通の充実のため、(都)芥見線や(都)金町那加岩地線などの整備を図ります。 |
| <p>公共交通</p> | <ul style="list-style-type: none"> ○長森駅周辺及び長山において、交通結節機能の維持・強化に努めます。 ○日常生活の移動の確保のため、地域住民が主体となり交通事業者と連携してコミュニティバスを運行しており、さらなる利便性向上を図るとともに、効率化に向けた新たな制度、最新技術などの導入を含めた検討を進めます。 <p><主要な交通結節点></p> <p>トランジットセンター：長森駅、長山</p> <p>拠点バス停：北一色</p> |

| | |
|--------------|--|
| 公園・緑地 | <ul style="list-style-type: none"> ○長良川や市街地周辺における山並みの良好な河川・緑地環境の保全を図ります。長良川、清水山、舟伏山、洞山については、風致地区の指定の維持などにより、保全を図ります。 ○多くの方々が利用するリフレ芥見や野一色公園、岩戸公園などの魅力増進を進めます。 ○都市公園などの緑地空間は、貴重なグリーンインフラであるとともに、災害時の避難場所としての防災機能を有しており、引き続き、保全及び整備を進めます。 |
| 自然環境 都市環境 | <ul style="list-style-type: none"> ○長良川をはじめとする自然環境や、中山道などの歴史・文化資源を活かした地域の取組と連携したまちづくりに努めます。 |
| 景観 | <ul style="list-style-type: none"> ○長良川や清水山、舟伏山などの自然豊かな美しい景観と眺望景観の保全・創出に努めます。 ○まなしだ公園について、風致の優れた緑地の整備を図ります。 ○中山道などの歴史的資源を活用した道路景観、計画的に開発された団地における住宅地景観、農地などの田園景観、権現山などにおける山地景観など、地域の特性に応じた景観形成に努めます。 |

南東部の都市づくりの方針図



| | |
|--|--|
| <p>■拠点</p> <ul style="list-style-type: none"> 自然・歴史・景観拠点 ○長良川、清水山、舟伏山など 交通結節点促進拠点 ○長森駅周辺 ○長山 地域生活拠点 ①国道156号と(都)祇園大洞線の交差点及びその周辺 ②長森西地区の(都)金町那加岩地線沿道 | <p>■土地利用</p> <ul style="list-style-type: none"> 周辺住宅地区 郊外住宅地区 地域商業地区 沿道地区 農業地区 森林地区 |
| <p>■軸</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市計画道路 幹線・環状バス コミュニティ交通 | <p>■都市施設など</p> <ul style="list-style-type: none"> 主要な公園・緑地 河川 |

第5章 今後の都市づくり・まちづくりに向けて

5-1 都市づくり・まちづくりの推進方策

ここでは、本計画に定めた都市づくりを実現し、地域が主体となったまちづくりを促進していくために、その進め方や、市民・事業者・行政の役割分担などの計画の実現に向けた方策を示します。

① 集約型都市構造の形成を目指した取組の推進

本計画の実現に向けては、道路や都市公園などの都市施設の整備や、既成市街地の再整備が必要となります。こうした整備を進めるにあたっては、持続可能な都市経営を推進する視点や各々の事業の費用対効果などを踏まえ、集約型都市構造の形成に向けた都市整備上重要度の高い事業や、ニーズの高い事業への重点的な投資に努めます。

② 市民との協働のまちづくりの推進

魅力あふれる都市を築くためには、「地域の特性を活かしたまちづくり」「地域を知り、地域に愛着を持つ住民によるまちづくり」が重要です。

そのため、岐阜市住民自治基本条例に基づき策定した岐阜市協働のまちづくり推進計画に位置づける取組など、次に示す方策により市民との協働によるまちづくりの推進に努めます。

- 都市計画の構想・計画段階から、説明会や公聴会、パブリックコメント手続を実施するなど、市が進めようとする施策や実施事業などの情報を開示・提供して説明責任を果たすとともに、市民の意見やアイデアを反映する SNS なども活用した効果的な仕組みの整備・実施を進めます。
- 都市計画提案制度などの活用により、地域住民、事業者、NPO など、多様なまちづくりの担い手の発意による協働のまちづくりの実施に努めます。
- アダプト・プログラムを活用した地域住民などによる歩道の清掃活動など公共空間の管理・創出や、中心市街地活性化法に基づく組織による民間事業者への支援など、まちづくりの新たな担い手と連携した公民連携のまちづくりの実施に努めます。
- まちづくりに関する団体・協議会の諸活動への参加を促進し、市民と市民、市民と行政が協働できる関係構築に努めるのに併せて、団体などへの支援の仕組みづくりを推進し、まちづくりの担い手の育成に努めます。

③ 関係機関との調整や広域連携

広域的視点から、岐阜都市計画区域や隣接する都市計画区域との連携を図ることにより、効果的、効率的な取組を進めます。

また、岐阜都市計画区域に羽島市、本巣市、山県市を加えた 5 市 3 町において策定している「岐阜連携都市圏ビジョン」（策定：2018 年（平成 30 年）3 月、第 4 回改定：2021 年（令和 3 年）10 月）に基づき、様々な分野での広域連携を目指します。

さらに、国・県・関係機関との調整、連携のもとに、社会基盤整備などを進めます。

④ 都市づくりの実現と進行管理及び柔軟な見直し

本計画に則し具体の都市計画を定める際は、都市計画法の規定に基づき、市民のみならずみなさまのご意見をお聞きし計画に反映させるため、公聴会の開催、計画案の縦覧などの様々な方法を講じます。

また、具体の事業の実施にあたっては、それぞれの事業計画などの策定、設計や整備時において、具体的な内容をお示ししご意見をお聞きするため、適宜説明会などを開催するとともに、将来都市像の実現に向け事業の進捗に努めます。

本計画の内容については、概ね 5 年ごとに実施される都市計画に関する基礎調査の結果や岐阜市立地適正化計画の評価などにより進捗状況などを把握します。このほか、概ね 10 年ごとの岐阜都市計画区域マスタープランの改定や岐阜市未来のまちづくり構想の見直しなど上位・関連計画の改定、関係法令などの改正や社会経済状況の変化など、本計画の内容を見直す必要が生じた場合は、柔軟に見直すこととします。

用語の解説

ア行

アダプト・プログラム

「アダプト」とは、養子縁組をするという意味。公共空間を住民の皆さんが養子のように愛情をもって面倒を見るということ。活動団体と行政が覚書を結び、市民等の参加により道路、河川、公園等において継続的な清掃美化、草刈、植栽などの活動を進めるための取組のこと。

オープンスペース

敷地内の空地又は公園、広場、河川、農地などの建物によって覆われていない土地のこと。

カ行

協働

市民と行政等の各主体が役割と責任を分担し、協力・連携して同じ目的に向かって働くこと。

区域区分

都市計画区域を、すでに市街地になっている区域や計画的に市街地にしていく区域（市街化区域）と、市街化をおさえる区域（市街化調整区域）に区分をすること。

グリーンインフラ

社会資本整備や土地利用等のハード・ソフト両面において、自然環境が有する「良好な景観」、「生物の生息場所」、「浸水対策」などの多様な機能を活用し、持続可能で魅力ある国土・都市・地域づくりを進める取組のこと。

コミュニティバス

路線バスを補完し、地域内における日常生活の移動確保を目指し、地域住民・行政・交通事業者が一体となった、市民協働による手づくりの地域公共交通のこと。

サ行

人口集中地区（DID）

国勢調査で設定される地区で、人口密度が40人/ha以上の基本単位区が集合し、合計人口が5,000人以上になる地区のこと。

スマートインターチェンジ（SIC）

高規格道路の本線やサービスエリア、パーキングエリア、バスストップから乗り降りできるよう設置され、ETCを搭載した車両に利用が限定されるインターチェンジのこと。

スマートシティ

ICTなどの新技術を活用しつつ、マネジメント(計画、整備、管理・運営など)の高度化により都市や地域の抱える諸課題の解決を行い、また新たな価値を創出し続ける、持続可能な都市や地域のこと。

夕行

大規模集客施設

劇場、映画館、演芸場若しくは観覧場又は店舗、飲食店、展示場、遊技場、勝馬投票券発売所、場外車券売場等でその用途に供する部分(劇場、映画館、演芸場又は観覧場の用途に供する部分にあっては、客席の部分に限る。)の床面積の合計が10,000 m²を超える建築物のこと。

代表交通手段

移動の際に複数の交通手段を利用した場合の主な交通手段のこと。

多自然川づくり

自然石を利用した護岸や河床の整備などにより、生物の良好な生育環境に配慮し、本来川の持つ自然環境を保全・再生すること。

地域公共交通計画

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、地域交通に関するマスタープランとして作成する計画のこと。

地区計画

地域における良好な環境を整えるため、地域特性に応じ道路や公園の配置や規模、建築物に関する規則を都市計画に定めたまちづくりのルールのこと。

中心市街地活性化基本計画

中心市街地の活性化に関する法律に基づき、市町村が、地域住民、関連事業者等の様々な主体の参加、協力を得て、自主的・自立的な取組を内容とする中心市街地の活性化に関する施策を総合的かつ一体的に推進するための基本的な計画のこと。

トランジットセンター

自動車・自転車・バスと鉄道、自動車・自転車とバス、バス相互間など、各種交通機関の乗り継ぎを行う施設のこと。

ナ行

ニューノーマル

新型コロナウイルス感染症への感染リスクを低減するため、人との接触機会を減らすことやソーシャルディスタンスを保つことなど、これまでとは異なる新たな生活様式のこと。

八行

ハザードマップ

災害の発生に注意が必要な場所や、防災のための施設などを記載したもので、被害を最小限に止めるため、日頃から自分の住んでいる場所や周囲の危険性の周知を図るために活用される地図のこと。

パブリックコメント

“協働のまちづくり”の推進を図るための取組の一つで、市が基本的な政策の意思決定を行う前に、広く市民から意見を募集し、これを参考にして意思決定をするとともに、市民からの意見の概要と市の考え方などを公表していく一連の手続のこと。

バリアフリー

障がい者や高齢者等が日常生活を送る上で、段差などの物理的な障壁をはじめ、社会的、制度的、心理的に障がいとなるものを除去すること。

風致地区

都市としての風致を維持するため、特に自然的景観の維持に重点を置き、条例で建築、土地造成等に規制をする地区のこと。

マ行

モビリティ・マネジメント

一人ひとりの移動について、社会的にも個人的にも望ましい方向に、自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策のこと。

ヤ行

ユニバーサルデザイン

障がいの有無や年齢に関係なく、はじめからすべての人にとって利用しやすいまちづくり、ものづくり、環境づくりを行っていかうという考え方のこと。

ラ行

ライフスタイル

生活様式のこと。衣食住だけでなく、交際や娯楽なども含む暮らしぶりを指す。

ライフライン

電気・ガス・水道や電話など、都市生活の機能を保つ生命線のこと。

立地適正化計画

都市再生特別措置法に基づき、市町村が作成する住宅及び都市機能増進施設（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）の立地の適正化を図るための計画のこと。

リノベーションまちづくり

まちに増える空き家や空きビル、使用していない公共的な空間といった遊休不動産と、人や文化、産業などの潜在的な地域資源を組み合わせ、民間主体の取り組みにより、まちの活性化や課題解決につなげていく取組のこと。

緑地協定

都市緑地法に基づき、土地所有者等の合意によって締結される、緑地の保全や緑化に関する協定のこと。

その他

BRT

Bus Rapid Transit の略。バス優先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、連節バスなど車両の高度化とあわせ、利便性・快適性を高めたバスシステムのこと。

DX

Digital Transformation（デジタル・トランスフォーメーション）の略。デジタル化により、これまでのサービスや仕事の仕方を変革し、新たな価値を創出するとともに、組織文化や社会の仕組みを変革すること。

ICT

Information and Communication Technology の略。情報通信技術のこと。

IoT

Internet of Things の略。様々なモノがインターネットに接続すること。

MaaS

地域住民や旅行者一人一人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、検索・予約・決済等を一括で行うサービスのこと。

NPO

市民が自発的につくったボランティア団体や市民活動団体を含む民間非営利組織のこと。そのうち、特定非営利活動促進法（NPO 法）により認証されたものを特定非営利活動法人（NPO 法人）という。

SDGs

持続可能な開発目標（Sustainable Development Goals）のことで、2015年9月に国連サミットにおいて採択された、2030年までに達成を目指す世界共通の目標。貧困、飢餓、気候変動や平和など幅広い分野にわたる17の目標(Goals)が定められている。

岐阜市都市計画マスタープラン
2022年3月

発行・編集： 岐阜市 都市建設部 都市計画課
〒500-8701 岐阜市司町 40 番地 1