

第5章

将来都市構造

1. 計画フレームの設定

(1) 目標年次

本計画においては、概ね 20 年後の都市の姿を展望しつつ、上位計画である各務原市総合計画との整合性を図り、10 年後の平成 37 年を目標年次として、将来都市構造や都市整備・まちづくりの方針を定めるものとする。

(2) 人口フレーム

本計画においては、上位計画である各務原市総合計画との整合性を図り、目標年次（平成 37 年）における将来人口を 145,000 人と設定する。

日本全体が本格的な人口減少の局面に突入しており、本市においても例外ではありません。本市の平成 22 年国勢調査における人口は、14 万 5,604 人です。平成 17 年と平成 22 年の国勢調査の人口を基にコーホート要因法を用いて推計を行うと、本市の人口は計画の最終年度（平成 36 年）には 13 万 9 千人程度まで減少すると予測されています。

本市においては、生活環境の充実や利便性の向上、産業の活性化や子育て支援の充実などまちの魅力が向上する事業の推進により、特に子育て世代など高齢社会を支える若年層の移住・定住の促進によって社会動態での増加を図り、人口減少の時代において、平成 36 年の目標人口を現状維持の 14 万 5 千人と設定します。

平成36年 **145,000**人

資料：各務原市総合計画より

(3) 市街地フレーム（将来市街地の考え方）

①住宅地

現状の人口動態のまま推移した場合、国立社会保障・人口問題研究所が行った将来人口推計によると、平成37年では約14万人、平成52年には約12万5千人まで減少する見通しとなっている。

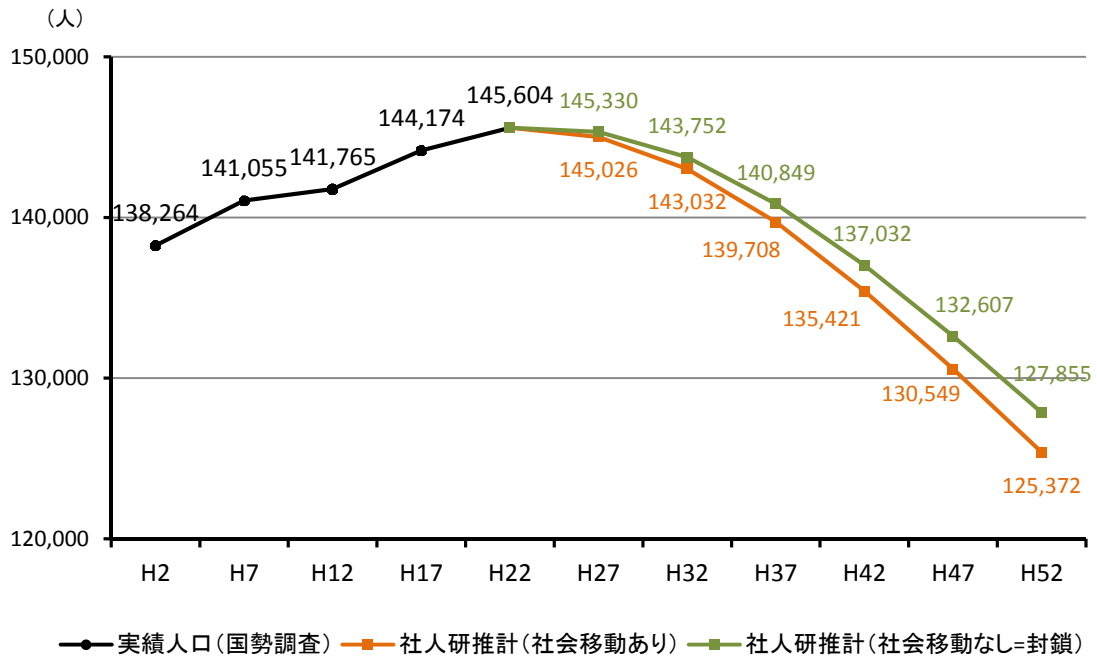


図 趨勢型の将来人口予測

※社人研推計（社会移動あり）：出生と死亡と人口移動の要因で人口が変化すると仮定した推計結果。人口移動の推計に用いる純移動率は、平成7～22年に観察された純移動率を平成27～32年にかけて定率で縮小させ、以降、この縮小させた値を一定とする仮定を置いて推計。

※社人研推計（社会移動なし=封鎖）：出生と死亡だけの要因で人口が変化すると仮定した推計結果、すなわち、人口移動の影響を含まない推計結果。

平成 22 年国勢調査の本市の可住地人口密度は、市全体で約 35 人/ha、市街化区域で約 57 人/ha となっているが、今後、先に示したように本市の人口が減少を続けた場合、可住地人口密度は低下し、目標年次である平成 37 年には、市全体で約 34 人/ha、市街化区域で約 56 人/ha となることが見込まれる。

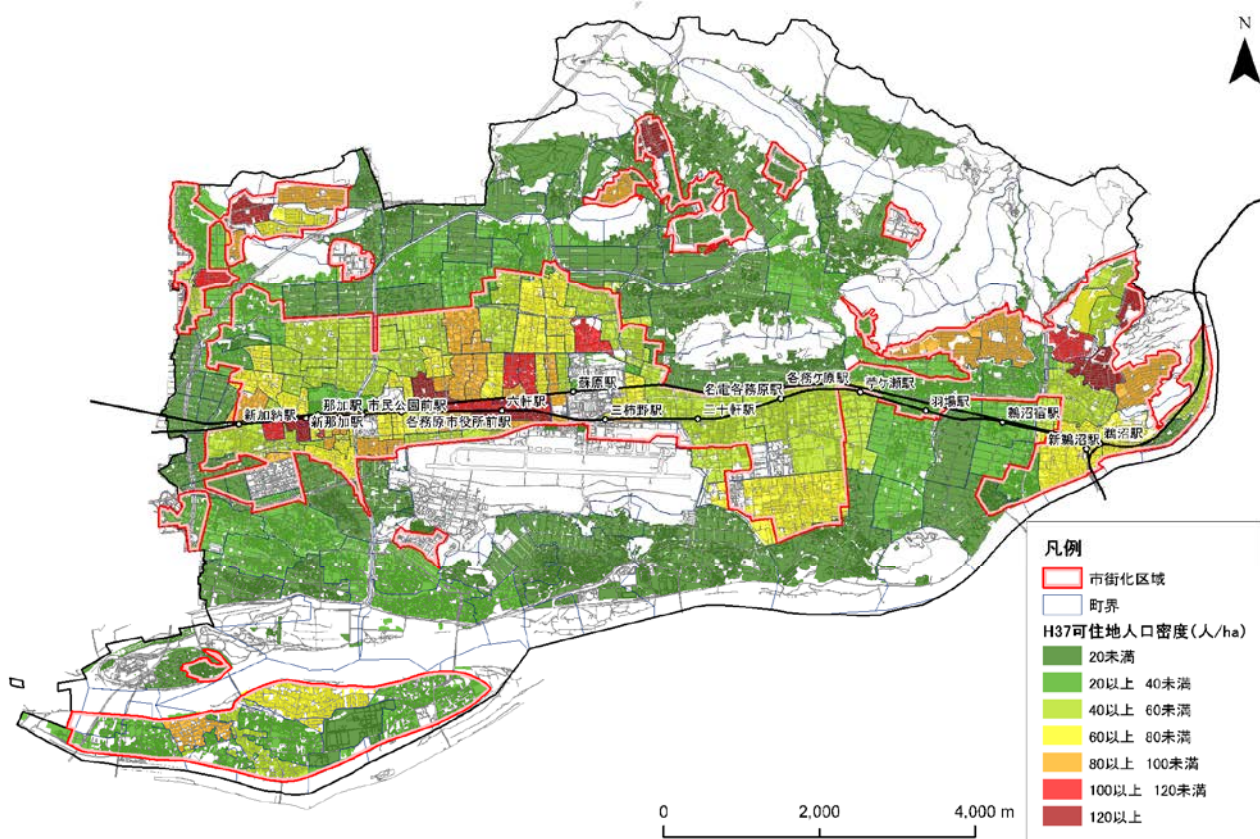


図 町別可住地人口密度（平成 37 年）

	人口（人）	可住地面積（ha）	可住地人口密度（人/ha）
市全体	139,558※	4,146	34
市街化区域	104,828	1,882	56

資料：国勢調査

※町ごとの将来推計人口を合算して算出した市全体の人口であるため、前頁に示した市全体の推計値とは一致しない。

※平成 22 年国勢調査町別人口をもとに、出生と死亡だけの要因で人口が変化すると仮定して町ごとにコーホート要因法により独自推計

さらに、長期的にみると、平成 52 年には可住地人口密度は、市全体で約 31 人/ha、市街化区域で約 51 人/ha まで低下することが見込まれる。

今後、都市全体で人口が減少し、特に市街地において人口密度の低下が続いた場合、一定の人口集積に支えられ立地する都市機能の維持が困難となり、市民の生活利便性の低下が懸念される。

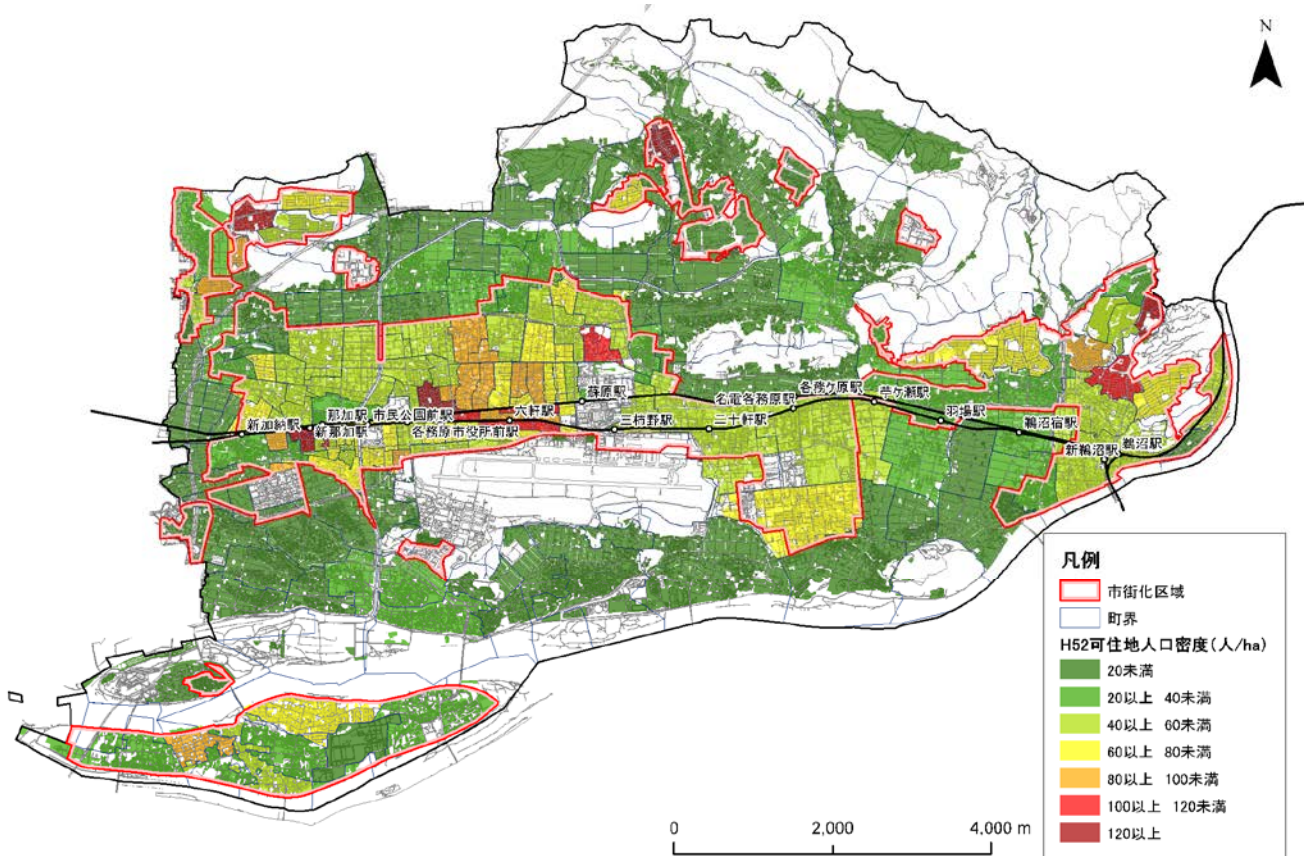


図 町別可住地人口密度（平成 52 年）

	人口（人）	可住地面積（ha）	可住地人口密度（人/ha）
市全体	126,633*	4,146	31
市街化区域	95,437	1,882	51

資料：国勢調査

※町ごとの将来推計人口を合算して算出した市全体の人口であるため、2 頁前に示した市全体の推計値とは一致しない。

※平成 22 年国勢調査町別人口をもとに、出生と死亡だけの要因で人口が変化すると仮定して町ごとにコーホート要因法により独自推計

そこで、目標年次に向けては、人口フレームである 145,000 人の確保（現在人口の維持）を目指すとともに、将来的な人口減少に備え、市民生活において安全性、利便性、快適性に優れる区域を中心に、人口や都市機能の集積を高めていくことを目指すものとする。

以下には、参考として、安全性、利便性、快適性に関する土地利用評価図を示す。

(参考)

■土地利用評価図（利便性）

基幹的公共交通路線（1日30本以上の運行頻度が確保されている交通機関）は、鉄道や岐阜バス尾崎団地線、岐阜バス緑苑団地線、岐阜バスイオン各務原線、名鉄バス一宮・川島線となっている。

鉄道駅から800m圏、バス停から300m圏を利用圏域*とすると、鉄道沿線である市域中央部と、市東部の緑苑団地周辺や市北部の尾崎団地から東海中央病院、テクノプラザ周辺の地域や、川島の中央部の利便性が高くなっている。

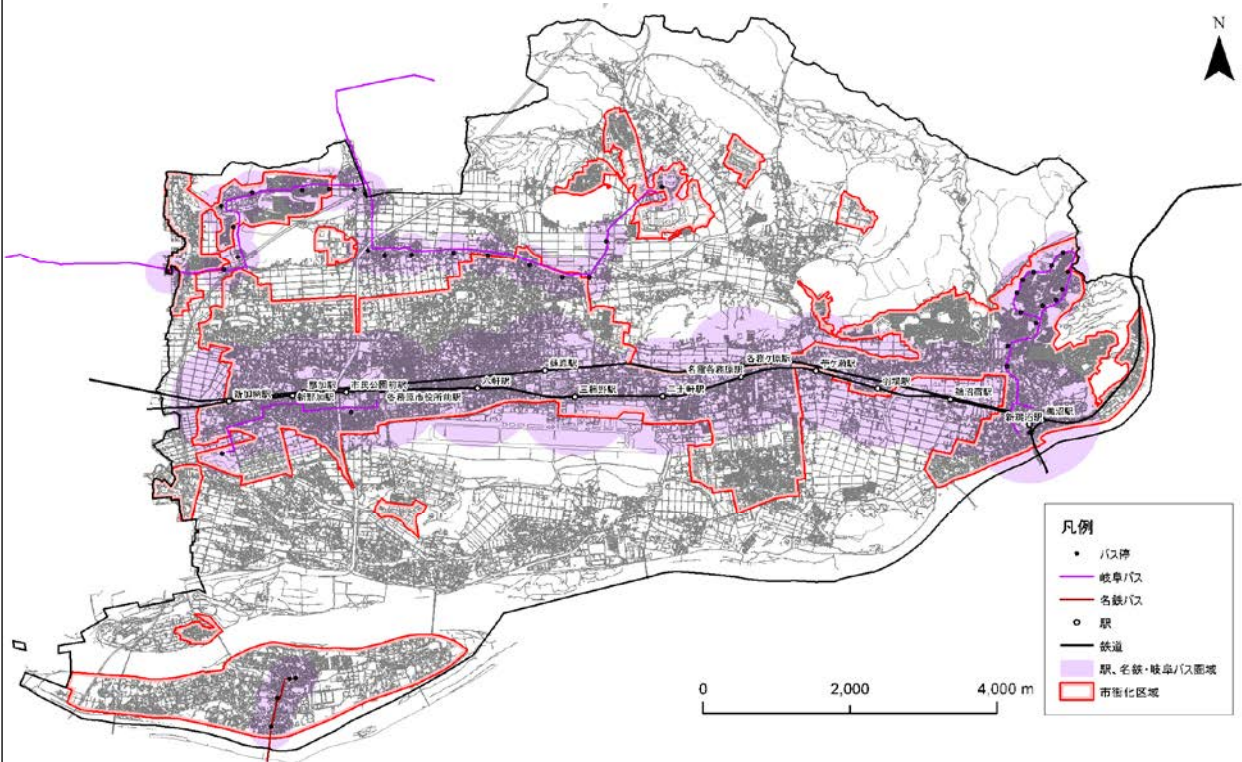


図 基幹的公共交通路線の徒歩圏域（利用可能圏域）図

※「利用圏域」は一般的な歩行圏である半径800mとする。ただし、バス停は誘致距離を考慮し半径300mとする。成人の標準的な歩行速度は約80m/分であるので、半径800mは徒歩約10分の距離で、半径300mは徒歩約4分の距離。国土交通省都市局都市計画課「都市構造の評価に関するハンドブック」内においても、同様の範囲が利用圏域として設定されている。

■土地利用評価図（安全性）

浸水想定区域は市南西部に広がっており、川島地区西部では浸水深5 m以上と想定されている区域もみられる。また、土砂災害特別警戒区域や土砂災害警戒区域は尾崎団地や鶴沼を中心に広がっている。

市中央部の各務原台地において、浸水や土砂災害の危険性がともに低く、安全性が高くなっている。

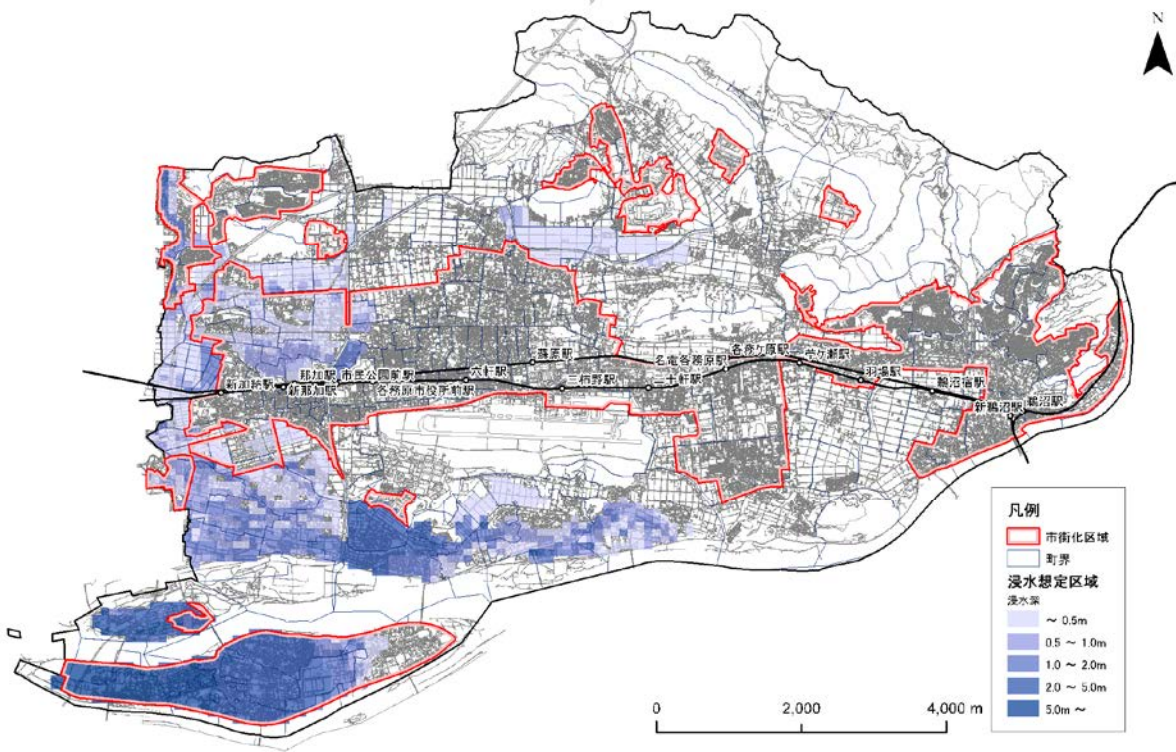


図 浸水危険箇所図

資料：国土数値情報

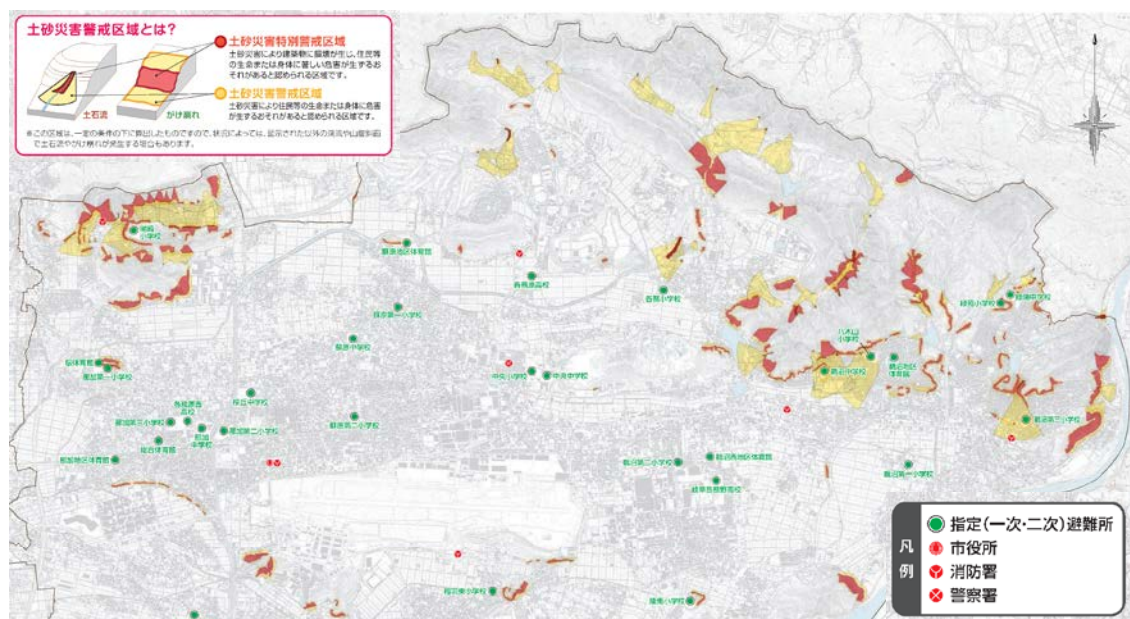


図 土砂災害（特別）警戒区域図

■土地利用評価図（快適性）

土地区画整理事業は、六軒駅周辺や各務原市役所前駅東側、尾崎団地や鶴沼駅東部等で行われており、これら地区では都市基盤が整備されている。

また、下水道（污水）は、市街化区域のほぼ全域で整備されている。

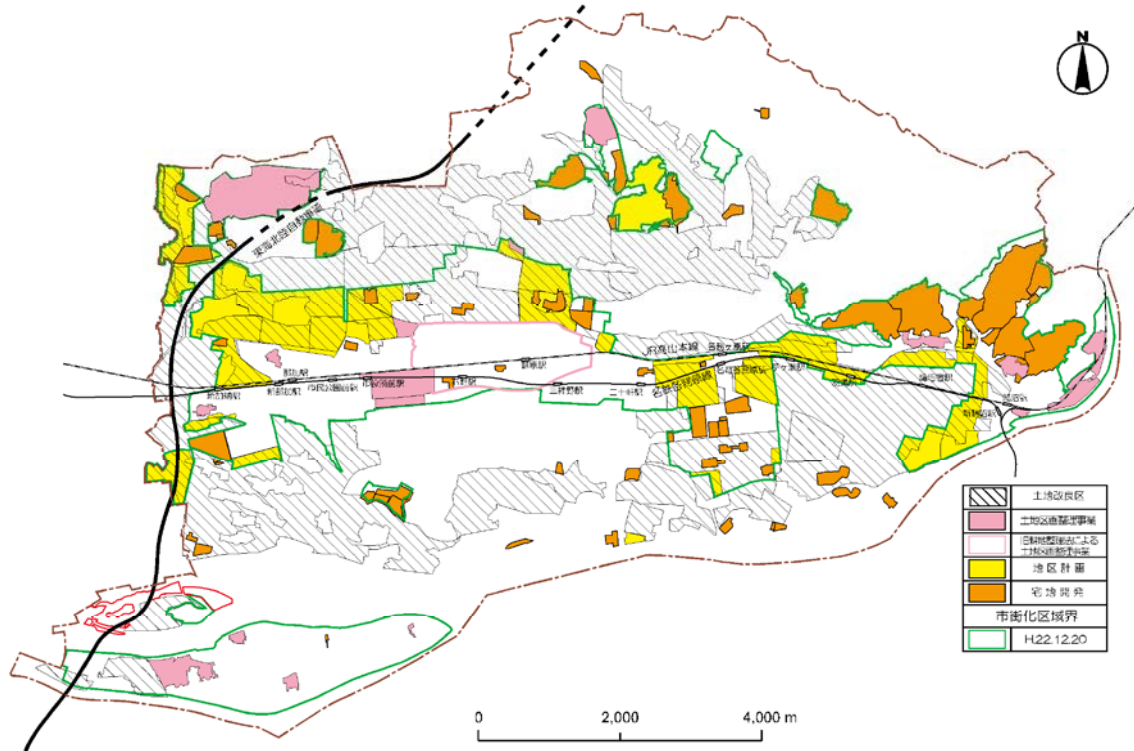


図 市街地整備の状況

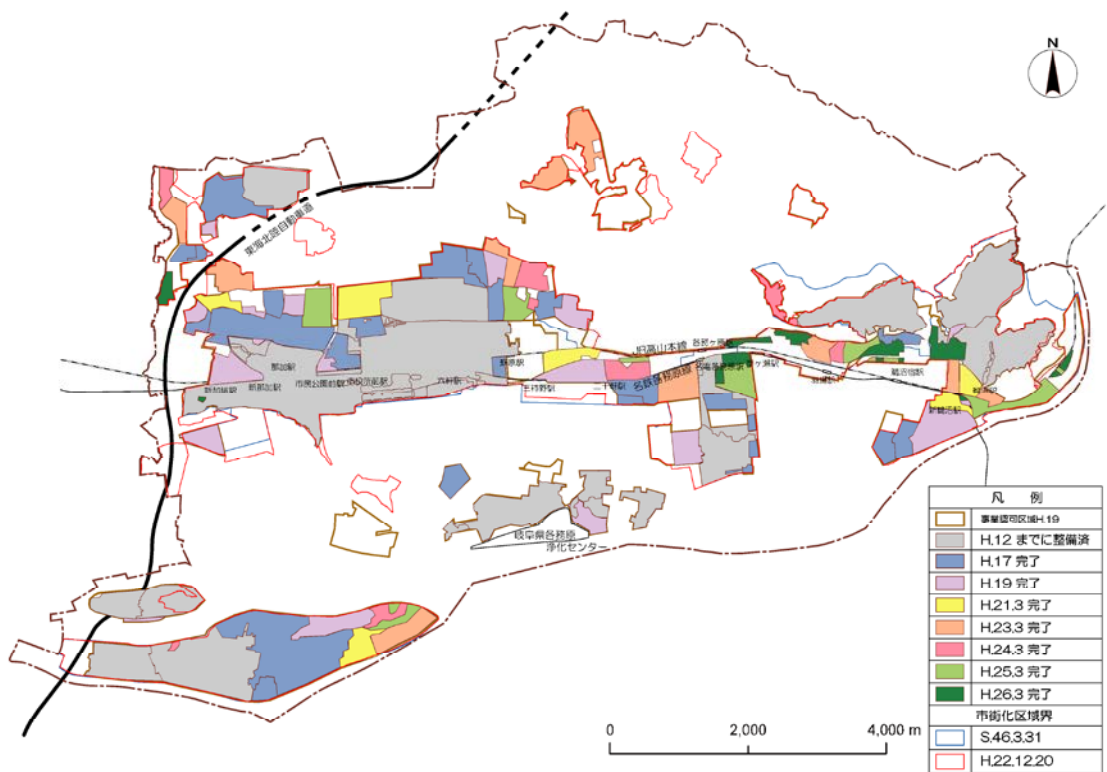


図 下水道（污水）の整備状況

■土地利用評価図（快適性）

昭和46年以前に建てられた老朽住宅が、新那加駅の南側や各務原市役所前駅の北側にまとまって多く立地している。

商業施設は、那加駅周辺や各務原市役所前駅周辺や国道21号線や(都)岐阜蘇原線、六軒駅から(都)岐阜蘇原線まで南北にのびる道路の沿道に多く立地している。

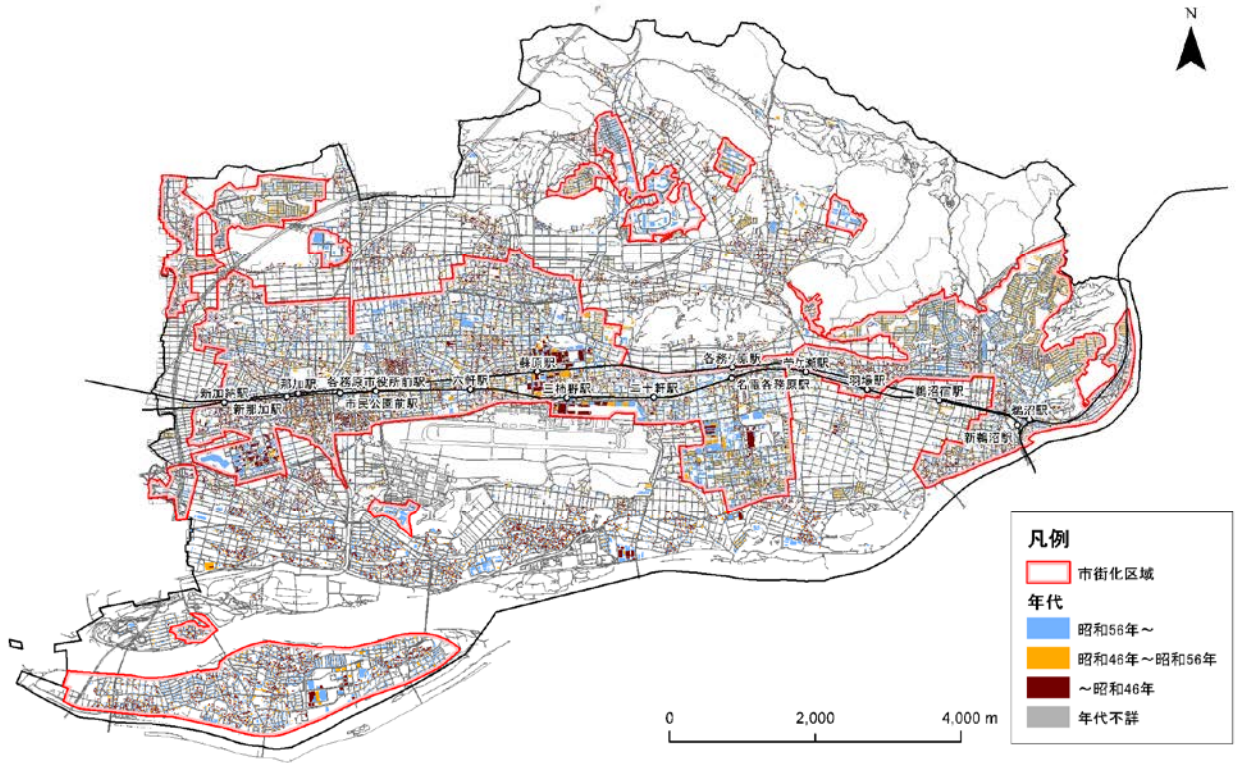


図 老朽建物の分布

資料：平成25年度都市計画基礎調査



図 建物利用現況

資料：平成25年度都市計画基礎調査

■土地利用評価図（快適性）

市街化区域には都市的低未利用地が点在しており、特に西市場前野地区、那加北地区等の市街化区域の縁辺において、地区計画による計画的市街化の誘導を前提に市街化区域に編入した地区や新鵜沼駅周辺では、農地等の低未利用地が多く分布している。

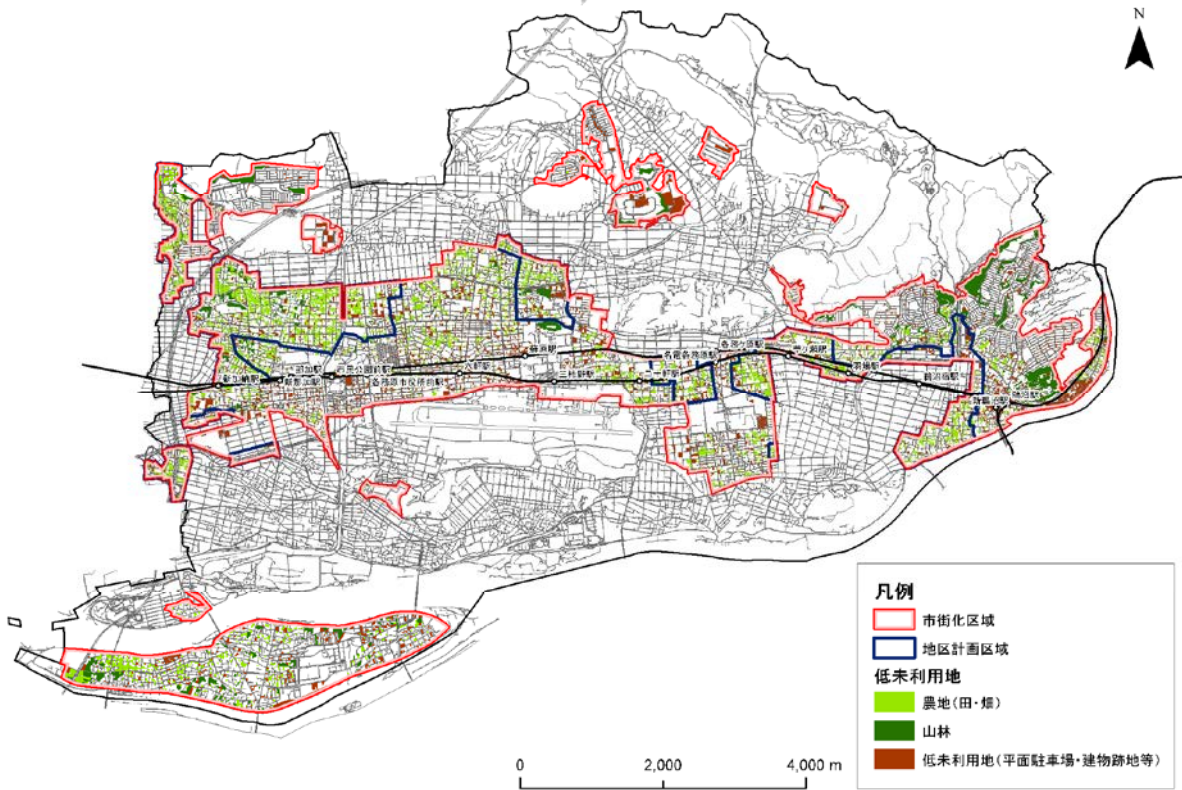


図 都市的未利用地の分布

資料：平成 25 年度都市計画基礎調査

以上より、公共交通の利便性や自然災害に対する安全性、都市基盤の整備状況や商業施設の集積状況を重視し、目標年次における人口フレームの達成に向け、本市の住宅地については、以下の方針に基づき、適正な配置を進めるものとする。

- 公共交通利便性に優れる鉄道駅周辺及び基幹バス路線沿線のうち、低未利用地が多く残る新鵜沼駅周辺や、すでに都市基盤が整備されており、商業施設の集積もみられる六軒駅、各務原市役所前駅、新那加駅周辺については、土地の有効高度利用により、戸建住宅とともに中高層住宅の立地を促進し、人口や都市機能が高密度に集積する住宅地の形成を図る。
- 公共交通利便性に優れているその他の鉄道駅周辺については、人口や都市機能が中密度に集積する住宅地の形成を図る。
- 地区計画を定めているが、宅地化が進んでおらず、農地等が多く残っており、かつ、周辺に商業施設が立地している各務原南地区、西市場・前野地区、巾下地区、東島地区については、都市基盤施設の整備を進めつつ宅地化を促進し、人口が低密度に集積するゆとりある住宅地の形成を図る。
- 市街化区域内のうち都市的な土地利用が困難な区域や一団の未利用地等については、土地地区画整理事業等の手法を推進することで市街化を図る。
- その他の市街地及び市街化調整区域の集落地等については、既存コミュニティを維持するために、生活に最低限必要となる商店や診療所、介護福祉施設の適切な立地を図り、現在の居住環境の維持に努める。
- 市街化調整区域において、新たな市街化区域（住宅系）の拡大は行わないことを基本とする。

＜人口フレームの達成に向けた密度配置の方針＞

	可住地面積 (ha)	平成22年		平成37年趨勢予測 ^{※1}			平成37年目標	
		人口(人)	人口密度 (人/ha)	人口(人)	人口密度 (人/ha)		人口密度 (人/ha)	人口(人)
各務原市役所前駅	49	4,052	83	3,767	77	①H22水準以上に高密度化⇒	90	4,400
六軒駅	51	5,118	100	4,991	98	②H22水準まで密度アップ⇒	100	5,100
新鵜沼駅	49	3,110	63	2,987	61	③H22水準以上に高密度化⇒	80	3,900
新那加駅(北側)	11	859	78	883	80	④H22水準以上に高密度化⇒	90	1,000
新那加駅(南側)	31	2,907	94	2,693	87	②H22水準まで密度アップ⇒	95	2,900
地区計画区域 ^{※2}	128	5,216	41	5,365	42	⑤H22水準以上に高密度化⇒	60	7,700
その他	1,563	86,029	55	84,142	54		54	85,000
市街化区域	1,882	107,291	57	104,828	56		—	110,000
市街化調整区域	2,264	38,313	17	34,730	15		—	35,000
市全体	4,146	145,604	—	139,558	—		—	145,000

※1コーホート要因法(封鎖)による独自推計結果に基づく予測値

※2各務原南地区、西市場・前野地区、巾下地区、東島地区

- ①雄飛ヶ丘地区等でみられる狭小住宅の共同化促進、街区再編など
- ②中古住宅(空家等)の流通促進による住み替え誘導など
- ③用途地域見直しによる高度有効利用の促進、土地活用意識の啓発など
- ④低未利用地が多く残る地区(那加太平町)での宅地化促進など
- ⑤地区施設(生活基盤)整備による農地等の宅地化促進、土地活用意識の啓発など

(参考)

都市計画運用指針(国土交通省)では、市街化区域を定めるに際し、「住宅用地の人口密度については、土地の高度利用を図るべき区域にあっては、100人/ha以上、その他の区域にあっては80人/ha以上を目標とし、土地利用密度の低い地域であっても60人/ha以上とすることを基本とすることが望ましい」とされている。

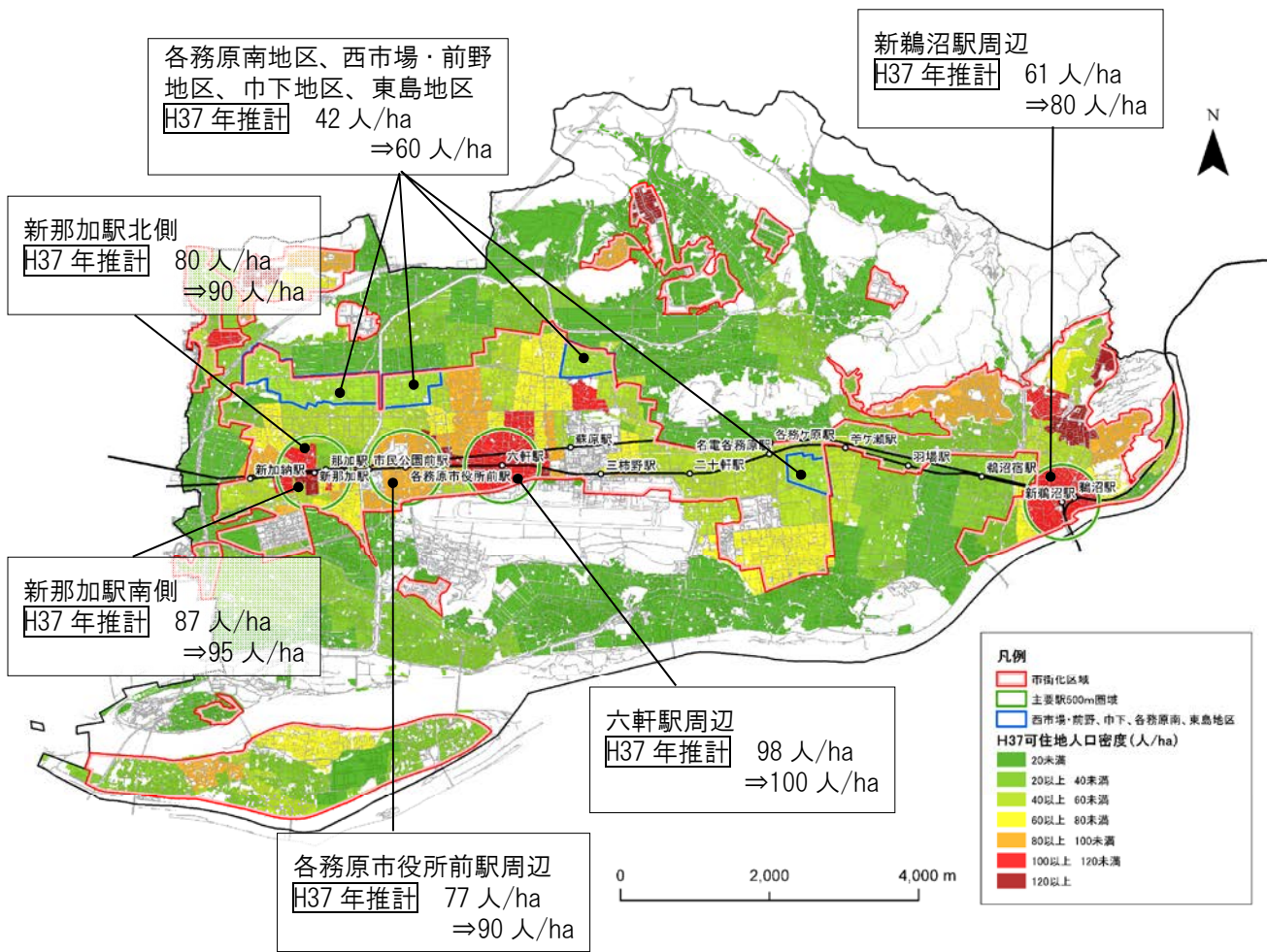


図 密度配置方針図 (平成 37 年)

②工業地

本市では、航空宇宙、自動車、金属、医療、プラスチック等の多様な業種の企業が立地しており、県内トップの活力あるものづくりのまちとして成長、発展してきた。

一方、近年では製造品出荷額等は横ばい、または減少の傾向にあるとともに、工業系の土地利用の中で新たな産業立地の余地が少ないこと等が課題となっている。

また、今後定住人口の維持を図るためには、市内従業者の増加につながる雇用の場を確保していくことも求められる。

そこで、本市の工業地については、ものづくり活力のさらなる強化及び雇用の場の確保に向け、テクノプラザ地区等において集積が進む次世代産業の継続的発展とともに、広域交通体系の利便性に優れる地区を中心に、これらを支える多様なものづくり基盤技術を持つ企業や研究開発施設等の立地に対応するための新たな用地を確保していくことを基本とする。

③商業地

将来的な人口減少を見据えた人口の集約化にあわせ、自動車に過度に依存することなく身近な生活サービスを効率的に提供していくためには、商業機能をはじめとする都市機能についても集約配置を進めていくことが必要となる。

そこで、本市の商業地については、公共交通でのアクセス利便性に優れる那加駅・新那加駅、鵜沼駅・新鵜沼駅等の主要な駅周辺における既存商業地の機能維持・充実を図ることを基本とする。

また、広域交通体系の利便性に優れる地区や幹線道路沿いについては、近隣住民の生活利便性を高めるとともに、定住人口の維持に向けた若者世代の雇用の場、買物の場を創出するため、計画的に魅力ある商業地の形成を図る。

高齢者が多く、商業施設や移動手段が不足し、日常の買い物が不便になっている郊外部の住宅団地や市域南部の集落地等については、公共交通等による既存の商業施設へのアクセスや日常生活の利便性の向上等を図る。

2. 目指すべき将来都市構造

本市では、市域を取り巻くように良好な農地や豊富な自然を有する緑地、木曾川による広大な水辺空間が広がり、台地や川中島を中心に市街地の形成を進めてきた。また、市中心部を東西に貫く鉄道や国道に沿って市街地の整備を進めるなど、これまで合理的に都市構造の骨格を形づくってきた。

今後は、こうした都市の骨格構造を継承した上で、都市構造を構成する要素である拠点、土地利用、交通体系について、それぞれの機能の向上を図るとともに、本市ならではの充実した公共交通を軸に居住をはじめとする多様な都市機能の集積強化と公共交通利用の促進を一体的に進める。

さらに、今後人口の減少や高齢化の進展が見込まれる郊外部の住宅団地や集落地等においては、現状の人口集積や都市機能の維持を基本に、地域住民の暮らしを支える既存コミュニティの維持を図る。これにより、各務原市らしい“公共交通を軸とした集約型都市構造”への誘導を進める。

(1) 拠点の形成

①都市拠点

都市機能の集積を図るエリアを都市拠点とし、東西に長い本市の地形を踏まえ2つの都市拠点を位置づける。

西の都市拠点として位置づける各務原市役所前駅及び那加駅・新那加駅周辺は、文化教育施設・行政施設・公園等が集積する地区であり、これらの既存施設を活用しつつ、商業、医療、福祉等の都市機能の集積を高め、若年世代から高齢者まで様々な世代が集まるにぎわい・交流の拠点の形成を図る。

また、東の都市拠点として位置づける鵜沼駅・新鵜沼駅周辺は、郊外に住宅団地が広がり、市内で最も乗降客数の多い駅を有していることから、周辺地域の生活の拠点として、商業、医療、福祉等の多様な生活サービス都市機能の集積を図ることで、東の玄関口としてふさわしい活気ある拠点の形成を図る。

②産業拠点

工業系をはじめとする産業の集積を図るエリアを産業拠点とし、川崎町周辺地区、岐阜各務原インターチェンジ周辺地区、テクノプラザ地区の3箇所を位置づける。

本市を代表する航空機産業が集約する川崎町周辺地区では、引き続きものづくりの拠点として土地利用を図るとともに、岐阜各務原インターチェンジ周辺地区では、商業・工業が交流する新産業の創出を推進する。

また、テクノプラザ地区では、知識産業・次世代産業等の立地促進や先端技術製造業の計画的な誘致・育成等、新たな分野の工業機能や研究機能の集積により、本市の産業発展を牽引し、都市活力を持続していくための拠点の形成を図る。

③地域生活拠点

各地区を巡回するバス交通等と鉄道の結節点となっている各務ヶ原駅・名電各務原駅周辺、蘇原駅・三柿野駅周辺、川島市民サービスセンター周辺を地域生活拠点として位置づけ、地域住民の日常生活に必要な店舗を中心とした商業機能や医療・福祉機能、市役所の支所機能等の集積を図り、地域住民の暮らしを支えるとともに、過度に自動車に頼らなくても暮らしやすい地域生活圏の形成を図る。

④交流拠点

県内最大の観光客数を誇る河川環境楽園周辺を交流拠点として位置づけ、緑地や水辺を体感できる機能や広域的な観光レクリエーション機能の充実等により、自然との共存を図りつつ、市民をはじめ広域からも多くの人々が訪れ、観光やレジャー、スポーツ等を通じ多様な交流が育まれる拠点の形成を図る。

⑤歴史拠点

中山道鶉沼宿地区周辺と中山道新加納立場地区周辺を歴史拠点として位置づけ、残された歴史的雰囲気大切にしながら、歴史的な街並みの形成や歴史的な趣と調和するまちづくりの推進等により、本市の魅力を広く発信するとともに、歴史・文化を未来に継承する個性豊かな拠点の形成を図る。

(2) 土地利用の構成（ゾーニング）

①住居系市街地ゾーン

ア) 高密度市街地ゾーン

行政機能や商業施設等の都市機能が集積し、公共交通の利便性が高い各務原市役所前駅及びび那加駅・新那加駅周辺と鵜沼駅・新鵜沼駅周辺の市街地を高密度市街地ゾーンとして位置づけ、中高層住宅等の立地誘導や空家が多く発生することが想定される地区では中古住宅の流通促進により、人口が高密度に集積する市街地の形成を図るとともに、商業、医療、福祉、文化教育等の多様な都市機能が集積し、利便性の高い都市生活を営むことができる市街地の形成を図る。



高密度市街地のイメージ

イ) 中密度市街地ゾーン

公共交通の利便性が高い鉄道沿線（高密度市街地ゾーンを除く）を中密度市街地ゾーンとして位置づけ、中高層住宅と低層住宅が共存する土地利用を促進するとともに、地域生活拠点を中心に日常生活に必要な身近な都市機能の立地を促進することにより、歩いて暮らせる身近な生活圏の形成を図る。



中密度市街地のイメージ

ウ) 低密度市街地ゾーン

上記ゾーン以外の市街地を低密度市街地ゾーンとして位置づけ、現状の人口集積や都市機能を維持しつつ、市街地内に残る農地や緑地の有効利用を図りゆとりある居住環境の創出を図る。



低密度市街地のイメージ

②工業市街地ゾーン

現在、工業地が集積されている地区と、今後、工業地としての土地利用を検討する地区を工業市街地ゾーンとして位置づける。

大規模工場が立地する航空自衛隊岐阜基地周辺や岐阜県金属工業団地周辺をはじめ既に工場が集積されている地区では、現在の土地利用を維持する。

また、東海北陸自動車道・岐阜各務原インターチェンジへのアクセスに優れている地区では、広域交通体系による利便性を活かし、新たな産業地の誘導を図る。

③農地・集落地

市街地をとり巻く農地では、社会情勢の変化を踏まえつつ、一団のまとまりのある優良農地を中心にその保全を図る。

また、農地の中に介在する集落においては、鉄道駅や小学校、高齢者福祉施設をはじめとする生活支援機能が立地する地区周辺において、既存施設の機能維持や身の回りの商品を扱う商店や診療所や福祉介護施設など新たな生活支援機能の立地を誘導することにより周辺住民の生活利便性の改善等を進め、既存コミュニティの維持を図る。

④山地・丘陵地

市の北部に広がる山地・丘陵地では、無秩序な市街地拡大を抑制し、自然環境の保全を図るとともに、気軽に自然とふれあうことで市民生活にうるおいとやすらぎを与える場の形成を図る。

(3) 交通体系の骨格

①幹線・補助幹線道路

広域的な交通需要に対応する東海北陸自動車道や、市の中央部を東西に結ぶ(都)一般国道21号線、また市の中央部を南北に結ぶ(都)江南関線を幹線として位置づけ、幹線を補完する東西方向の補助幹線として(都)岐阜鵜沼線、(都)岐阜蘇原線、南北方向の補助幹線として(都)日野岩地大野線、(都)各務原扶桑線、(都)坂祝バイパス線、(都)犬山東町バイパスを位置づけ、幹線道路ネットワークの形成を図る。

②公共交通

超高齢社会の到来を見据え、公共交通によって多様な都市機能が利用できる都市構造とするため、鉄道や市外とを結ぶ基幹的バスについては、公共交通軸として位置づけ、都市間をつなぐ交通需要に応じた適正なサービスを提供する。

一方、市内を巡回しているふれあいバスについては、各拠点間や拠点と背後に広がる住宅地等を連絡する生活交通として位置づけ、市内の移動需要に応じた適切なサービス水準の維持・確保を図るとともに、公共交通軸及び各拠点等へのアクセス利便性を高め、公共交通軸と生活交通が一体として機能する公共交通ネットワークの形成を図る。

(4) 水と緑の軸

徒歩や自転車利用の促進による市民の健康づくりや身近な自然環境とのふれあい・共生を図るため、木曾川や境川・新境川、また大安寺川をはじめ市内を流れる河川を活用し、歩行者・自転車軸としても機能する水と緑の軸の形成を図る。

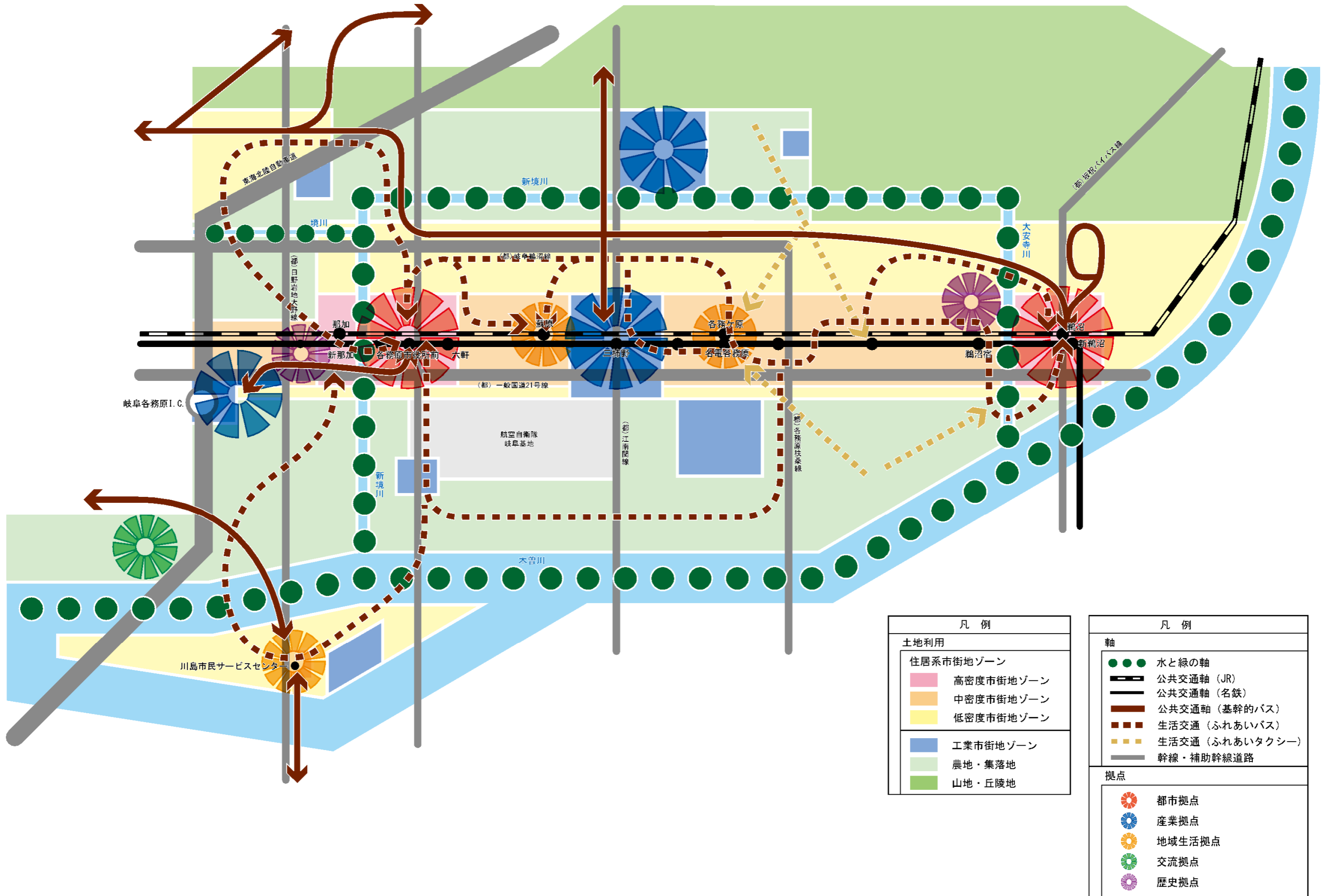


図 将来都市構造図

将来都市構造

