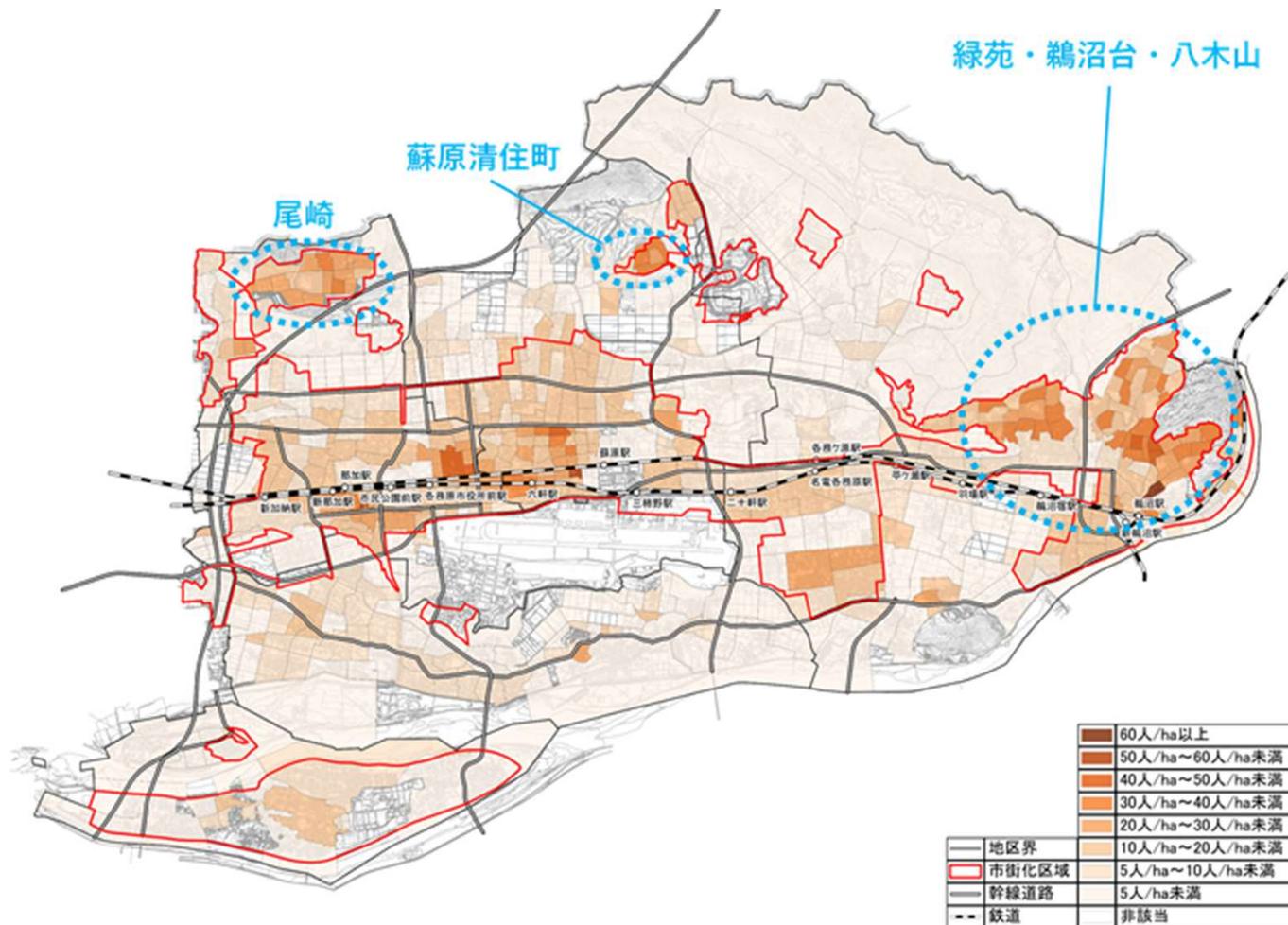


補足資料①

(1) 人口 ②人口密度・人口増減

老年人口（65歳以上）

各務原市では、鉄道沿線地域の外、**資料3-1** P10 下図 人口増減（平成27年－令和2年）の人口減少地域と同様に、市北部（尾崎地区・緑苑・鶉沼台・八木山地区等）の住宅団地等において老年人口密度が高い。



※老年人口（65歳以上）は「令和2年国勢調査」による。
 ※老年人口密度 = 老年人口 ÷ 面積 × 100
 ※区域人口が0人の地域、秘匿地域、岐阜基地は非該当としている。

老年人口密度（令和2年）

補足資料②

資料3-3

(1) 人口 ②人口密度・人口増減

住宅団地の事例（緑苑団地）

緑苑団地は昭和40～50年代にかけて開発された住宅市街地である。令和3年には入居者の減少により民間の団地の除却が行われた。市北部の市街化区域の住宅団地においては、今後も人口減少が予想される。



補足資料③

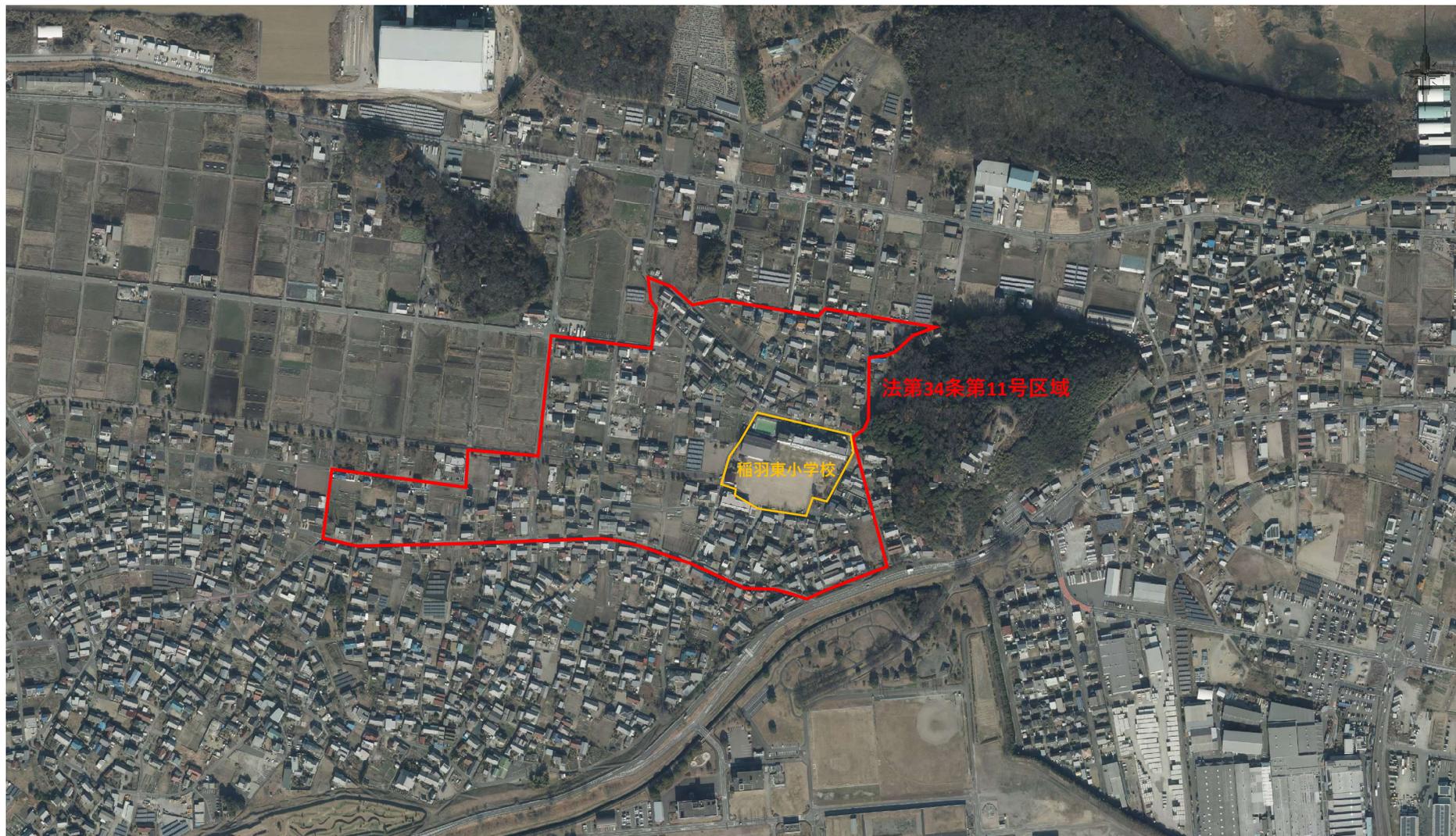
(1) 人口 ③市街化調整区域の人口減少

市街化調整区域における既存集落・コミュニティ維持の事例

稲羽東小学校周辺では、人口減少対策として「都市計画法第34条第11号に基づく条例」を制定し、指定した区域内において市街化調整区域であっても、特定の方に限らず自己用の一戸建て住宅等の建築ができるよう規制緩和をした。

令和2年4月より運用を開始し、20件の申請があり65名（うち未就学児13名）が、この地域に移住した。

本条例に限らず、他地区においても土地利用の規制緩和施策を検討している。



補足資料④

(1) 人口 ③市街化調整区域の人口減少

市街化調整区域における鉄道駅周辺の事例（鵜沼宿駅）

鵜沼宿駅周辺は、市街化調整区域であるが、交通の利便性が良いため、店舗・施設等、開発のニーズ高い。無秩序な土地利用を抑制しつつ、良好な住環境の確保を検討している。



補足資料⑤

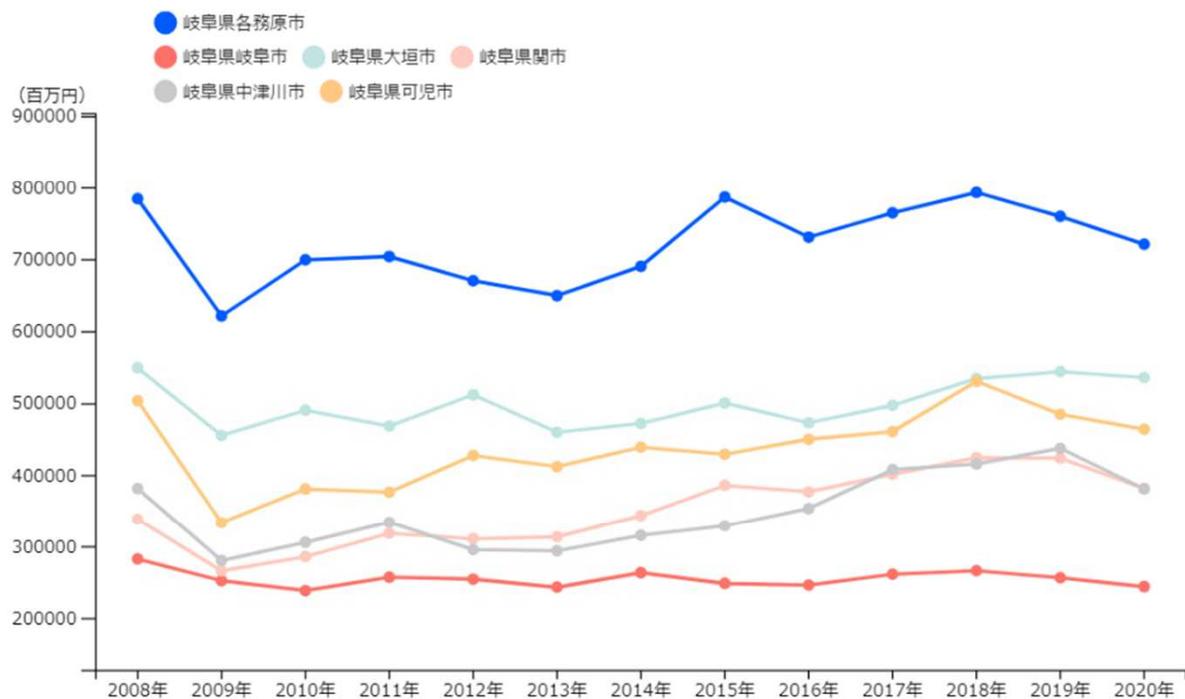
(2) 産業 産業の維持・活性化

製造品出荷額等

各務原市は、航空機器産業を筆頭に、自動車や、プラスチック、医療機器・制約、ロボット・自動機器などの“ものづくりの街”として発展してきた。

下図は、県内の市町村のうち上位6市の製造品出荷額を示したものであり、各務原市は県下No.1である。

製造品出荷額等



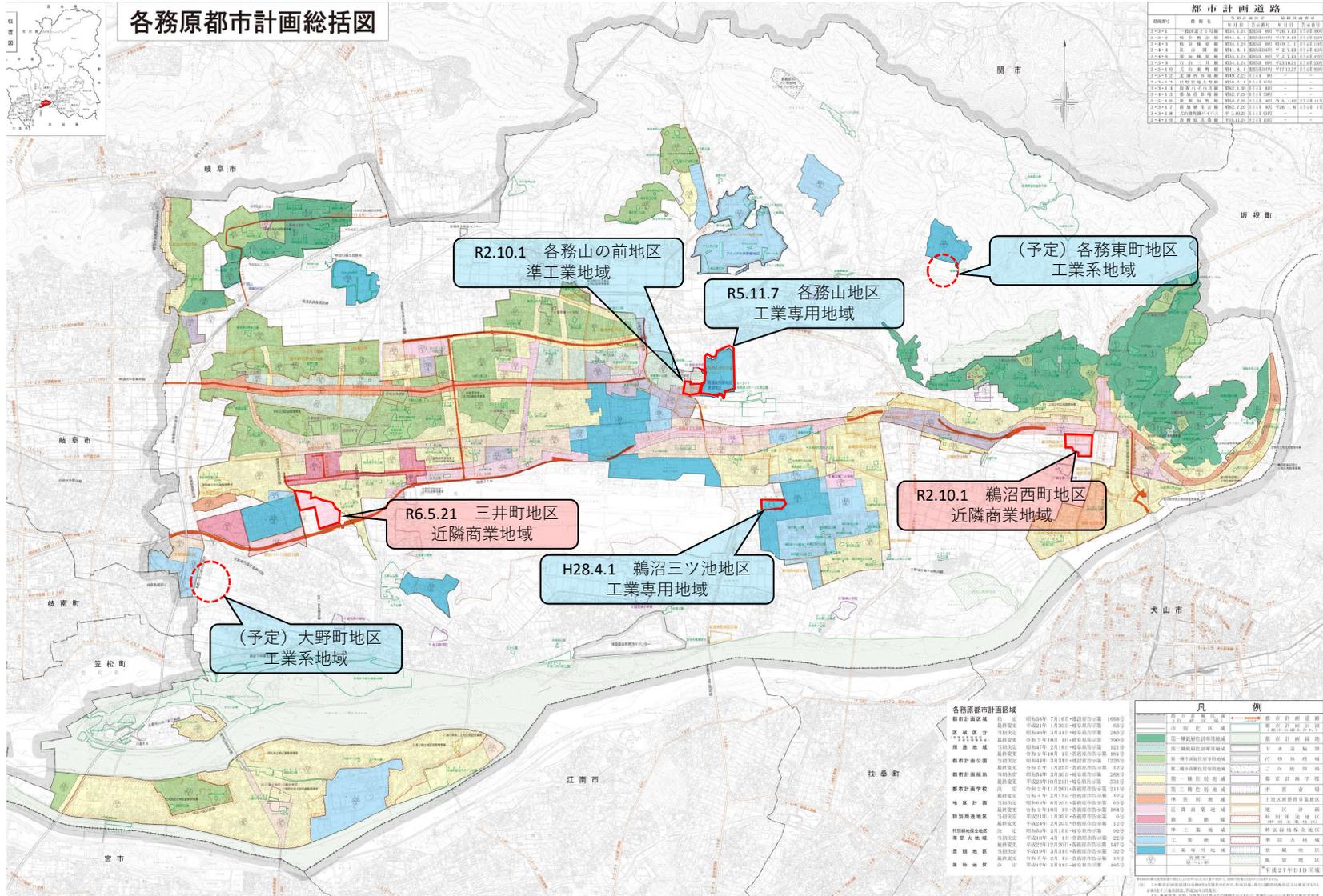
【出典】
経済産業省「工業統計調査」、総務省・経済産業省「経済センサス-活動調査」

補足資料⑥

(1) 産業 産業の維持活性化

産業の受け皿の確保

各務原市は、岐阜各務原インターチェンジや国道21号線等、交通利便性に優れていることから、産業需要の高い地域である。各務原市には、一団の未利用地が無いことから、産業の受け皿を作るため市街化編入を行っている。下図は、現在の都市計画マスタープランを策定した平成28年以降、産業の維持活性化を目的として市街化編入を行った箇所である。

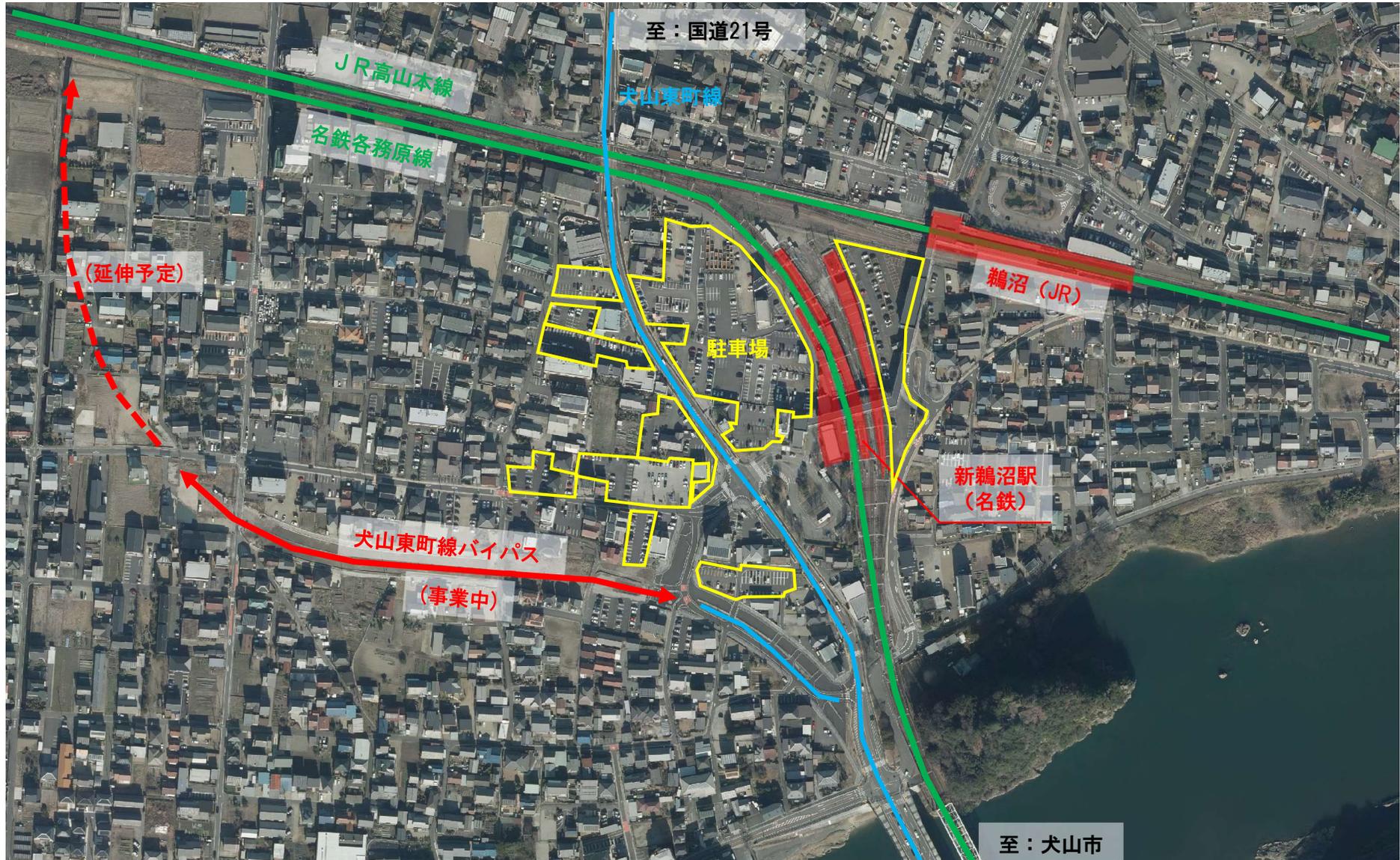


補足資料⑦

(3) 土地利用 ①市街地動向 (DIDの広がり)

駅周辺の土地利用の事例

新鵜沼駅・鵜沼駅は、乗降客数の合計が1万人を超えているが、駅周辺は駐車場としての土地利用が多くみられ、高度利用されていない。高度利用を促すことを目的とし、用途地域の変更を検討している。



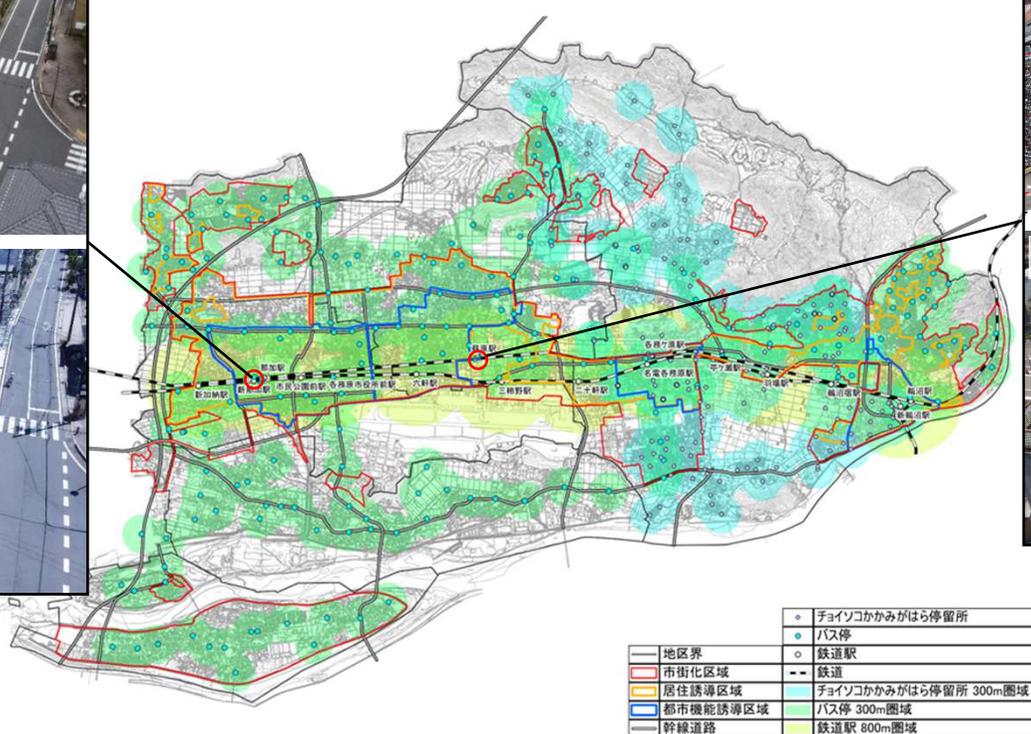
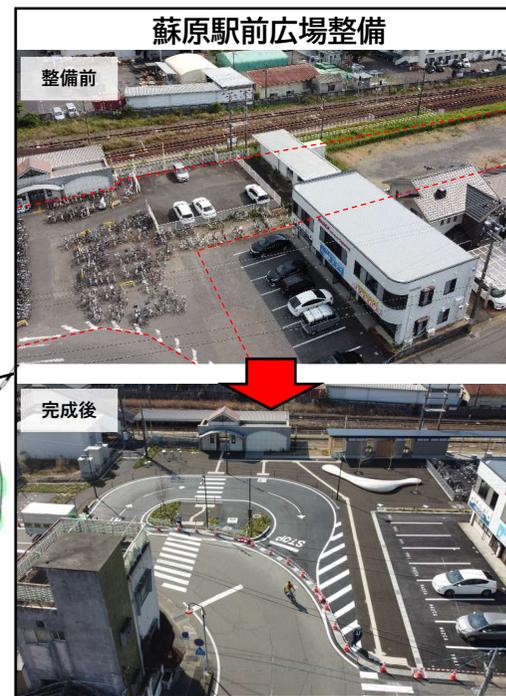
補足資料⑧

(4) 交通

公共交通機関等

各務原市は、東西にJR高山本線と名鉄各務原線の2種類の鉄道が走っている。鉄道から離れた南北には、鉄道駅を乗継拠点とし、岐阜バス、ふれあいバス、チョイソコかかみがはら（令和2年10月運行開始）、チョイソコかわしま（令和6年10月運行開始）が運行しており、市全域に公共交通サービスが広がっている。

また、乗継拠点となっている駅前について、バスが駅に乘入できるよう駅前広場の整備を進めている。



○	チョイソコかかみがはら停留所
●	バス停
○	鉄道駅
—	鉄道
○	チョイソコかかみがはら停留所 300m圏域
○	バス停 300m圏域
○	鉄道駅 800m圏域
—	地区界
—	市街化区域
—	居住誘導区域
—	都市機能誘導区域
—	幹線道路

※令和5年度時点の図であり、チョイソコかわしまは反映されていない。

公共交通沿線地域

補足資料⑨

資料3-3

(4) 交通

都市計画道路の整備状況 ((仮称)新愛岐大橋)

木曾川渡河部では慢性的な渋滞が発生している。愛知県とを結ぶ、新たな道路ネットワークの形成により、交通分散による渋滞緩和と、都市計画道路沿線及び市全域における産業振興の推進が期待されている。

