

1 当該都市計画区域における現状と課題

1-1 既定計画におけるまちづくりの方針

大垣都市計画区域（以降、「本区域」という。）を構成する大垣市、垂井町、神戸町、安八町では、各市町の総合計画の将来像を、「みんなで創る 希望あふれる産業文化都市」（大垣市）、「ひととまちが輝く 地域共創都市」（垂井町）、「暮らしやすさ実感 ^{G.O.D.O} ぐおど マイタウン」（神戸町）、「若者や子どもたちを優しく包摂するまちづくり」（安八町）と定め、次のような基本理念・目標等に基づいたまちづくりを進めています。

● 大垣市未来ビジョン（2018～2047 年度）

- みんなが住みやすいまち
- みんなが元気なまち
- みんなが安心するまち
- みんながあったかいまち
- みんなが成長するまち
- みんなが主役のまち

● 垂井町第6次総合計画（2018～2027 年度）

- まち全体が活発でみんなで育む幸福度の高いまち
- 自ら考えみんなで取り組む安全・安心なまち
- 将来を見据えた快適な都市基盤や自然環境を整えるまち
- 魅力的な産業により交流が活発な活気あふれるまち
- すべての住民が笑顔になれるやさしさにあふれるまち
- ふるさとへの誇りと愛着をもった人材（「人財」）を育てるまち
- 総合計画を実行・実現できるまち

● 神戸町第5次総合計画（2017～2024 年度）

- 郷土愛と創造性を育むこころ豊かなひとづくり
- みんなで支え合う安心な地域社会づくり
- 安全で快適に暮らせる居住環境づくり
- まちの活力を創出する魅力的な産業づくり
- パートナーシップで築く持続可能なまちづくり

● 安八町第五次総合計画（2015～2022 年度）

- 明日を担うひとを育むまちづくり
- 健康でいきいきと暮らせるまちづくり
- 便利で快適に暮らせるまちづくり
- 自然と共生した潤いのあるまちづくり
- みんなで守る安全・安心なまちづくり
- 活気と賑わいのあふれるまちづくり
- みんなで協働する参画・交流のまちづくり
- 明日を開く自立したまちづくり

上記の各市町の総合計画の将来像と基本理念・目標等において示された特性と可能性及び社会経済動向、ライフスタイルの変化と都市計画の根本命題を勘案し、本区域における都市計画としてのまちづくりの方針を次のとおり整理します。

- すべての人が安全・安心で住みやすいまちづくり
- 交流が活発で元気なまちづくり
- 風土や自然環境を生かしたまちづくり

1-2 まちづくりの現況

まちづくりの方針からみた本区域のまちづくりの現況は以下のとおりです。

(1) すべての人が安全・安心で住みやすいまちづくり

● 人口・世帯数

- ・ 本区域の人口総数は2010年以降減少傾向にあります。一方、核家族化の進行により世帯数は増加傾向にあり、2015年の一世帯当たり平均世帯人員は2.73人で過去最低となっています。

● 少子高齢化

- ・ 本区域の生産年齢人口（15～64歳）は減少傾向にあり、2015年の生産年齢人口は59.7%と過去最低となりました。
- ・ 2015年の老年人口（65歳以上）の割合は26.6%、年少人口（0～14歳）の割合は13.7%となっていますが、年々老年人口の占める割合が増加する一方、年少人口の占める割合は減少しており、少子高齢化が急速に進行しています。

● 土地利用

- ・ 2017年における本区域の土地利用は、田、畑、山林、水面等の自然的土地利用が全体の55.4%を占めています。このうち、田が27.2%で最も多く、山林が9.3%、畑が5.7%、水面が3.9%、その他の自然地在が9.3%を占めています。これに対し、都市的土地利用のうち最も多いのは住宅用地の15.5%で、次いで道路用地10.9%、工業用地5.6%、公益施設用地3.5%、商業用地2.9%などとなっています。
- ・ 2017年における市街化区域の割合は、31.4%で、用途地域の指定状況をみると、住居系は61.9%、工業系は31.1%、商業系は7.0%となっています。
- ・ 本区域北西部から中央部地域にかけては、商業用地、工業用地、住宅用地等の都市的土地利用が進み、南東部地域は、平坦な地形で田などの農用地が広がっていますが、市街化区域の外縁周辺で開発等が進行しており、市街地は拡大傾向にあります。
- ・ 工業地については一団の工場が市街化区域に分散していますが、大垣市中心部の工場は産業構造の変化等により繊維工業等の事業縮小・撤退が相次ぎ、工場跡地については、住宅・商業施設等への土地利用転換が進行しています。
- ・ 商業地は大垣駅周辺及び幹線道路沿道に集積していますが、郊外部等で大型商業施設の立地傾向が顕著です。

- ・ 本区域の空家総数は増加傾向にあり、2013年において13,240戸、空家率は14.0%となっています。
- 下水道
 - ・ 本区域で公共下水道の整備が進められており、2016年度末現在の普及率は83.6%です。
- 防災
 - ・ 発生が懸念されている南海トラフ巨大地震や集中豪雨などの災害に対しては、公共施設の耐震化や治水対策、防災拠点の整備、また、災害時に被害を受けやすい密集市街地の安全性の強化など、災害に強いまちづくりが進んでいます。

(2) 交流が活発で元気なまちづくり

- 道路
 - ・ 本区域の都市計画道路の整備状況をみると、219.68kmの計画に対し、整備済路線は2015年度末現在で89.77km（整備率40.9%）となっています。
 - ・ 名古屋市を中心とする30～40km圏内に位置する東海3県の主要都市を結び、その連携と交流を促進する道路である（都）東海環状自動車道の整備が進められています。
- 都市交通
 - ・ 自動車普及率の指標となる自動車一台当たり人口は、2016年度末現在では1.604人となっており、2007年度と比較して増加しています。
 - ・ JR大垣駅の乗降客数は2013年～2015年で0.9%増加し、本区域のバス利用者は2014年～2016年で5.3%増加するなど公共交通機関の利用者は増加傾向にあります。
- 産業構造
 - ・ 本区域の第三次産業就業者の割合は2014年に65.9%となっていますが、その他の産業就業者の割合は減少傾向にあり、特に第一次産業はわずかに0.4%で、商工業中心の産業構造となっています。
 - ・ 2014年の製造品出荷額等が1市3町で約7,940億円と県下第一の工業集積を誇る本区域は、これまで繊維工業、窯業等が基幹業種として栄えてきましたが、1995年以降、電気機械器具製造業、プラスチック製品製造業が基幹業種となり、2014年の製造品出荷額等の34.7%を占めています。
 - ・ 市街地中心部から周辺部への人口移動と呼応するように、既存商店街の店舗が減少する一方で、郊外店舗が増加しています。
 - ・ 2014年における1市3町の卸小売販売額4,239億円のうち、大垣市は88.2%を占めており、2007年と比較して2.7ポイント高くなっています。

● 協働によるまちづくり

- ・ 社会経済情勢の変化等に伴い、様々な分野において地域特有の課題が顕在化する中で、住民のまちづくりへの関心が高まり、地域の個性を生かした様々な住民活動団体が設立されるなど、住民と行政の協働によるまちづくりが活発化しています。

(3) 風土や自然環境を生かしたまちづくり

● 公園緑地

- ・ 本区域の都市公園は、2017年度末現在で124.7haが開設されていますが、住民1人当たりの都市公園面積は5.8㎡にとどまっています。

● 自然的環境

- ・ 本区域は、西端には揖斐関ヶ原養老国定公園を中心とする山地部があり、中央部には濃尾平野がひらけ、揖斐川や長良川が流れる等多くの自然に恵まれた地域ですが、近年の都市化に伴って宅地開発が進み、水と緑の豊かな自然が失われつつあります。
- ・ 本区域は、多くの一級河川が流れるという地形的条件のため、古くから水害に悩まされ、治水対策が最大の課題となってきました。
- ・ 本区域には、かつて、中山道、美濃路等の街道が通っており、中山道赤坂宿、垂井宿や美濃路大垣宿、墨俣宿の宿場があり、多くの歴史的・文化的資産が存在しています。また、中心市街地は近世城下町であり、かつての外堀は水門川として親水整備が行われ、現在もその面影を残しています。

1-3 当該都市計画区域の課題

まちづくりの現況を踏まえた本区域の課題は以下のとおりです。

(1) 適正な土地利用誘導等による集約型都市構造への転換

● 市街地中心部の活性化

- 市街地中心部については、近年空洞化が進みつつありますが、地域住民の生活及び経済活動の基盤、さらには地域コミュニティの場としての機能を有していることを踏まえ、市街地再開発事業等や低未利用地の有効活用によって、まちなか居住の促進による定住人口の回復とそれを支える商業機能など生活関連都市機能の維持・育成を進め、地域の要となる都市空間として、都市を再構築する必要があります。

● 地域の生活拠点の維持・充実

- 古くから一つの生活圏を形成している地区をはじめ、中心部以外で、徒歩による生活利便性が一定程度確保され、引き続きその機能の維持を図るべき地区については、地域の生活拠点として維持・充実を図っていく必要があります。

● 公共交通ネットワークの充実

- 居住を誘導すべき区域と、商業、医療・福祉等の都市機能が有機的に連絡する交通体系の構築が必要です。

● 居住空間の再構築

- 中心部や地域の生活拠点において、子育て世代を中心とした移住・定住を促進するため、快適で利便性の高い居住空間の再構築が必要です。
- 都市のバリアフリー化、公共交通機関の利便性向上等、高齢社会へ対応が必要です。

(2) 産業、観光の振興・活性化のための基盤整備

● 産業、観光の振興・活性化のための基盤整備

- リーマンショック後の世界経済危機や新興国の台頭による経済バランスの変化、生産年齢人口の減少に伴う雇用労働への影響が懸念される中、ソフトピアジャパンを核とした既存産業の情報化や新規事業分野への展開、情報関連産業の育成等を促進する必要があります。
- 本区域の新たな産業振興を図り、また既存産業の流出を防止するため、新規の工業団地等の基盤整備を進める必要があります。
- 近年ライフスタイルや価値観の変化によって消費者意識が多様化、個性化し、品質重視、娯楽・レジャー志向、文化・教養志向が強まっており、各市町の駅前型商店街、地域型商店街の持つそれぞれの特色や役割を見直して、便利で暮らしやすい魅力ある商業空間を整備していく必要があり、とりわけ大垣市の中心市街地は、市街地整備等による再生・活性化が望まれています。

● 都市機能の充実

【交通施設】

- ・ 本区域は国土軸となる名神高速道路、(都)東海環状自動車道及び(国)21号、(国)258号の幹線道路や、JR東海道本線、樽見鉄道樽見線、養老鉄道養老線等多くの交通施設に恵まれています。
- ・ 都市計画道路は、高度経済成長による市街地拡大や自動車交通量の増大を前提に計画されましたが、未だ整備が進んでいない路線があります。社会情勢の大きな変化に伴い、現状に合った都市計画道路網を検証し見直す必要があります。
- ・ 今後の交通施設整備は、集約型都市構造への転換とあわせ、環境負荷の低減、低炭素社会の実現、誰もが安全、快適かつ自由に移動することができる交通体系の実現を基本理念として進める必要があります。
- ・ 透水性の向上や騒音の低減に配慮した道路整備に努める必要があります。

(3) 防災及び自然環境への配慮

● 都市機能の充実

【市街地】

- ・ 密集市街地等においては、建物の防火性能の向上を誘導するとともに、狭あい道路の解消、避難路・避難場所の確保など市街地環境の改善が必要です。

【下水道】

- ・ 下水道は、大垣市(大垣地域・墨俣地域)の市街化区域及び安八町の全域においてはほぼ整備が完了していますが、引き続き未整備地区における整備の推進が必要です。また、既存施設の老朽化に伴う施設の更新や浸水対策事業なども必要となっています。

【公園緑地】

- ・ 公園緑地はレクリエーション機能ばかりでなく、災害時の避難場所・防火帯としての機能、好ましい都市景観の形成機能、環境の維持・改善機能、うるおい感ややすらぎ感といった心理的効果等を有しているため整備する必要があります。特に、都市公園については、身近な公園である住区基幹公園の整備を進める必要があります。
- ・ 都市計画決定されてから長期間未整備となっている都市計画公園については、必要性や実現性を検証し、計画の見直しを検討する必要があります。

● 自然的環境の保全

- ・ きれいな水と豊かな緑を守り、次世代へ承継するため、環境基本計画や緑の基本計画等に基づき、総合的で計画的な施策を推進し、自然と共生したまちづくりを進める必要があります。
- ・ 住民が愛着のもてるまちづくり、また、訪れる人にも美しいまちを印象付けるため、景観計画等に基づき、景観形成の推進や特色ある景観の保全・活用に努める必要があります。
- ・ 市街地の浸水防除のため、長期的な視野に立った計画的な治水対策を、自然的環境に配慮して進める必要があります。

2 都市計画の目標

2-1 都市づくりの基本理念

本区域では、これまで「水と緑と情報～快適で安全な生活空間」をテーマとして都市づくりを推進してきました。これは、本区域の恵まれた「水」と「緑」を慈しみ、「情報」関連産業を核とし、都市計画の課題である「持続可能な都市」を目指すことを踏まえています。

近年、人口減少・少子高齢化、予期せぬ自然災害の発生、循環型社会の構築と自然との共生、新しい産業構造への転換など、社会経済情勢は大きく変化しております。

今後は、これまでの都市計画を継承しつつ、本区域特有の風土や自然環境を効果的に活用していくことはもちろん、都市の活力を維持していくため、集約型都市構造への転換を考慮した土地利用の再構築や都市機能の拠点の拡充・整備、道路・公園等の都市基盤の整備を進めるとともに、名神高速道路や東海環状自動車道、国道などへのアクセス性を生かした産業の誘導などを図っていく必要があります。

そこで、本区域の都市づくりの基本理念を次のように設定します。

「暮らしやすさを実感できる産業文化都市の形成」

2-2 地域毎の市街地像（まちづくりのイメージ）

本区域を行政区域により4つの地域に区分し、地域毎のまちづくりのイメージを示します。

(1) 大垣市

濃尾平野の西北部に位置し、西濃圏域の行政・経済・文化の中心都市である大垣市は、さらに土地の有効かつ高度利用を図りつつ都市的土地利用を促進し、都市の活力を維持していくため、集約型都市構造への転換を考慮して、住宅等が密集した市街地の安全性の強化や、道路・公園等の都市基盤の整備を進めるとともに、教育・福祉・文化施設等の環境が整った市街地の形成を図ります。

また、都市機能の拠点の拡充・整備に向け、中心市街地の再生、名神高速道路や東海環状自動車道、国道などへのアクセス性を生かした産業や商業の誘導などを図るとともに、各地域の歴史文化や自然などの固有資源を活用した独自のまちづくりと、交通・情報など地域間の連携強化を進めます。

- 大垣市特有の自然環境や景観を守り、その特徴を生かすまちづくり
- 都心の再生と産業集積の強化を図るまちづくり
- 将来も安心して生活できるまちづくり

(2) 垂井町

大垣市の西に隣接し、町の中央を(国)21号、JR東海道本線が走るという恵まれた地理的条件にある垂井町は、(国)21号沿道への役場庁舎の移転を機に中心市街地の再構築による新たなまちづくりを進めます。合わせて、道路、公園、下水道等の都市基盤を整備した安全、快適なまち、自然や歴史、地域個性を生かした住民参加によるまちづくりを進めます。

- 新たな「都市機能集積拠点」を形成するまちづくり
- 自然資源や歴史資源を活用し、交流の促進を図る「観光交流拠点」を形成するまちづくり
- 市街地や郊外居住地において、住居や商業、工業を戦略的に整備するとともに、農地や自然環境の保全を図るまちづくり
- 道路、鉄道などの交通体系を踏まえた「都市間軸」と「地域間軸」を活用した土地利用の推進を図るまちづくり

(3) 神戸町

大垣市の北に隣接し、東に揖斐川が流れる神戸町は、農業に適した豊かな平坦地を有しています。また、町北部の揖斐川沿いには工業団地があり、近代産業が集積しています。

2019年には、(都)東海環状自動車道(仮称)大野・神戸インターチェンジが開通し、周辺地域の活性化や道路交通網の整備による企業誘致の促進、雇用の創出など、様々な効果が期待されているところです。

今後のまちづくりにあたっては、(都)東海環状自動車道(仮称)大野・神戸インターチェンジに接続する道路の計画的な整備を図るとともに、開通効果を生かした産業基盤の整備、身近な避難場所となる公園の整備や自然的環境の保全、下水道の整備等による、ゆとりと潤いある安全・快適なまちづくりを進めます。

- 住みたい、住み続けたい ゆとりと潤いのある安全・快適なまちづくり
- 雇用を生みだし、地域活力の源となる産業を盛んにするまちづくり

(4) 安八町

大垣市の東に隣接し、県下でも有数の豊かな農耕地を形成している安八町は、地理的条件に恵まれた工場適地として産業発展の原動力を担っています。2018年3月には名神高速道路安八スマートインターチェンジが開通し、周辺地域の交通環境の改善や、物流網強化による企業誘致の促進、地域の活性化など、多面的な効果が期待されています。

今後のまちづくりにあたっては、豊かな田園景観との調和に配慮しつつ、恵まれた交通体系を生かした工業地域の形成とともに、ゆとりとやすらぎのある生活環境づくりを進めます。

- 住民の住みやすさや暮らしやすさ、地域の経済・産業活動を支える利便性と快適性の高い基盤が整備されたまちづくり
- 揖斐川や長良川の清流などの自然環境と生活環境が調和した、環境にやさしく、潤いのあるまちづくり
- 活力の源である地域産業が活発で、若者から高齢者までの働く場所が確保された、生涯をふるさとで働くことができるまちづくり

図：地域区分図



2-3 各種の社会的課題への都市計画としての対応

社会的課題に対する本区域における都市計画上の対応は以下のとおりです。

(1) 環境負荷の軽減

① 環境にやさしい都市と交通システムの構築

- ・ 地球温暖化などを防止し低炭素社会を実現するため、公共交通機関の利便性向上と利用促進、都市における円滑な交通を確保する道路網の整備、環境負荷が少ない省エネルギー型の交通機関の導入や日常的に徒歩や自転車などの利用できる集約型都市の形成、緑化の推進など、環境にやさしい都市と交通システムの構築を進めます。

② 循環型社会の形成

- ・ 限られた資源の中で今後とも持続的発展が可能なまちづくりを進めていくためには、これまでのような大量生産、大量消費、大量廃棄型から、資源の有効利用や環境への負荷の軽減により、環境と調和したまちづくりを目指すことが重要です。廃棄物については、減量化、再資源化、再利用化の徹底を進め、循環型社会の形成を進めます。

③ 自然的環境の保全

- ・ 本区域は市街地周辺部には田園地帯が広がる等、水と緑に囲まれた豊かな自然的環境を有しています。これらの豊かな自然は、人々の生活に潤いとやすらぎをもたらす快適な生活環境を形成するとともに、野生鳥獣類の生息地としても重要な役割を果たしており、既存の自然的環境を極力保全します。

(2) 都市の防災・防犯性の向上

① 災害に強い都市の形成

- ・ 集中豪雨等による災害が頻発していることから、都市型水害や土砂災害等による被害を軽減するため、土砂災害防止法に基づく区域指定を進め、土砂災害の恐れのある区域において一定の開発を抑制したり、警戒避難体制を整備したりするなどのソフト対策や、河川改修等の治水事業や砂防施設整備などのハード対策の充実を進めます。
- ・ 災害時に被害を受けやすい密集市街地を解消していくとともに、道路・植樹帯や沿道建築物による延焼遮断帯の機能を付加していくことにより、災害時の安全な避難路の確保や避難施設などの整備を進めます。
- ・ 大規模災害時において、都市機能の麻痺や地域が孤立することのないよう、都市施設の耐震化を進めます。また、安全な居住環境を確保するため、住宅の耐震化を進めます。

② 安心して暮らせる都市環境の形成

- ・ 交通事故や犯罪に対応するため、通過交通の排除や街路灯の設置、道路や公園等を防犯に配慮した構造とするなど、犯罪が発生しにくい環境づくりに努めるとともに、地域住民による自主防犯活動や監視体制の強化により、防犯に対する意識の向上を図ります。

さらに、中心市街地のにぎわいや、都市の魅力の向上、地域コミュニティの形成や住民との協働まちづくりによって、防犯性の高い都市づくりを進めます。

- ・ 安全・安心な都市づくりにおいて交通安全の確保は重要な課題であり、交通安全施設の整備や交通に関する情報提供の充実などの交通安全対策を講じます。

(3) 都市のバリアフリー化

① 住民の行動圏を重視した都市の形成

- ・ 交通渋滞等による環境負荷を低減し、円滑な交通処理が可能な幹線道路網の整備を進めます。また、過度に自動車に依存することなく移動できるよう、鉄道やバス等の公共交通の利便性向上を図るとともに、歩行者や自転車等が安全、快適に移動できる道路整備を進めます。

② 誰もが暮らしやすい都市の形成

- ・ 高齢者や障がい者などが自立して日常生活を送ることができるような環境、また安心して子どもを産み育てられる環境を確保することが重要であることから、全ての人が安心して快適に暮らせる都市や住環境の形成を進めます。
- ・ 高齢者、障がい者をはじめ外国人等も含めた様々な人が暮らしやすいよう、都市施設などにユニバーサルデザインを導入します。

(4) 良好な景観の保全・形成

① 自然・歴史・文化に根ざした良好な景観の創造

- ・ 地域固有の歴史・文化の保全、活用とともに、自然や歴史的なまちなみ等を生かした景観形成や地域の魅力を高めていくことが重要であり、地域における良好な景観の創造に資する取り組みを支援するとともに、美しい都市・風土づくりを進めます。

② 水環境の保全によるまちのうるおいの創出

- ・ 河川は身近な自然であり、住宅等からの排水を適切に処理し、都市にうるおいをもたらす美しい河川の維持・回復を進めます。また、美しい河川は水質だけでなく水辺環境が重要であり、周辺の自然環境に適した河川や親水機能の整備を進めます。
- ・ 本区域は、良質な地下水や自噴水が豊富な土地で、古くから生活用水として利用され親しまれてきました。一時期、繊維・化学等用水型工業の発展とともに地下水の大量使用によって自噴水は減少しましたが、その後、地盤沈下を防止するため、事業所による揚水量の自主規制や節約により地下水の保全が進められています。今後も、湧水、自噴水の保全・回復に取り組むとともに、貴重な地域資源として個性的で美しいまちづくりへの活用を進めます。

(5) 集約型都市構造の実現

① 都市機能が集約されたコンパクトな都市

- ・ 高度で多様な都市機能が集積した中心市街地、身近な生活の拠点が適切に配置された日常の生活圏及び都市の活力や魅力を高めるための拠点を、公共交通や幹線道路のネットワークで連携させる集約型都市構造の形成を目指します。
- ・ 市街化調整区域においては新たな宅地開発を抑制、農地を保全し、市街地の拡大は原則として行いません。新たな土地利用の需要に対しては、既存の市街化区域の低・未利用地の活用を優先させて密度の高い市街地の形成に努めます。ただし、広域道路網を活用し都市の活力を生み出すために必要な産業用地の確保や良好な居住環境の形成等のために必要な場合には、周辺の自然環境や営農環境等との調和に十分に配慮しつつ計画的な整備を許容します。
- ・ 超高齢社会を迎えるにあたり高齢者が快適に暮らせる都市構造への転換を目指し、自動車に過度に依存することなく、公共交通拠点を中心とした、歩いて生活できる生活圏の形成を進めます。
- ・ 集約型都市構造に留意しつつ活力ある地域づくりを進めるため、工業等の産業需要に対しては、社会基盤の状況等地域の実情に応じて計画的に土地利用を誘導します。

② 中心市街地の活性化

- ・ 本区域内の拠点となる中心市街地の活性化は、本区域全体の活性化につながることから、拠点となるべき中心市街地では楽しさ・にぎわいを創出し、来訪者を魅了する空間づくりを進めます。
- ・ 大垣城を軸とした歴史的景観と調和がとれたにぎわい交流拠点として、魅力のある市街地形成を進めます。
- ・ 拠点以外の中心市街地では、地域の歴史・文化等に基づく、特色あるまちづくりを目指しつつ、地域住民の日常的な需要を満たす機能の維持・充実を進めます。

③ まちなか居住と都市型産業の育成

- ・ 住民が集住することにより、安心して便利に暮らせる居住環境を確保できる「まちなか居住」を進めます。
- ・ ソフトピアジャパンを中心としたエリアにICT関連企業や事務所機能等を誘致し都市型産業の育成を進めることにより都市機能や居住の誘導を図ります。

④ 周辺拠点における都市機能の集約、維持

- ・ 本区域の中心市街地だけでなく、周辺拠点においても、徒歩圏内に日常生活に必要な機能の集約を進めます。
- ・ 都市機能を中心市街地に集約していく中で、郊外部の機能を維持することも重要であり、郊外部においては、快適な生活を維持できるまちを目指し、駅周辺など地域拠点への集中を進めます。

(6) 高度情報社会への寄与

- ・ 本区域では、情報通信基盤の整備、スイートバレー構想の拠点施設であるソフトピアジャパンを核とした情報関連産業の集積等、高度情報社会に対応したまちづくりを行ってきましたが、この集積を生かし、より一層高度情報社会の推進に寄与するとともに活力ある地域社会の構築を進めます。

2-4 当該都市計画区域の広域的位置づけ

本区域は、伊吹山や養老山地を背景として、三大河川が流れる濃尾平野の西北部に位置し、東は県都岐阜市を核として県の中核機能を担う岐阜都市計画区域に隣接し、西は関西圏に近接しています。

また、本区域は西濃圏域の商業・業務拠点であるとともに、工業集積が高く県下第一の工業地域が形成されている上、ソフトピアジャパンをはじめとした情報関連施設が集積し、人材育成機関（情報科学芸術大学院大学）も立地しており、今後もこれらの施設集積を生かしICT関連産業をはじめとした活力ある地域づくりが期待されています。

一方、揖斐川をはじめ多くの河川が流れる自然豊かな地域であり、歴史・文化資源も多く、自然や歴史・文化資源を生かした地域づくりも望まれています。

さらに、今後は2018年3月に開通した名神高速道路安八スマートインターチェンジに加え、(都)東海環状自動車道西回りルート of 整備により高速道路ネットワークが拡充され、周辺地域との連携性、交流性の向上も図られることとなります。

このようなことから、本区域は県域西部の中心区域として、また、関西圏への玄関口として、都市的な魅力と豊かな自然的環境をあわせて享受できる区域となることが期待されています。

3 区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針

3-1 区域区分の有無

本区域の現状及び今後の見通しを分析し、「市街地の拡大の可能性」、「良好な環境を有するコンパクトな市街地の形成」及び「緑地等自然的環境の整備又は保全への配慮」の視点から区域区分の有無を定めます。

(1) 本区域の現状及び今後の見通し（展望）

① 地形その他の地理的条件

- ・ 本区域は、大部分が平地部で、多くの一級河川が流れ、2017年における市街化区域内可住地面積は、2,509haで市街地(市街化区域)面積の52.8%となっています。

② 人口の増減及び分布の変化並びに今後の見通し

- ・ 人口は、2010年から減少に転じています。我が国全体で人口減少社会が到来する中、今後も、本区域の人口は減少が続くものと予測されます。
- ・ 核家族化の進展によって、世帯数は今後も増加が予測されます。
- ・ 2015年における本区域の住民の73.1%が市街化区域内に居住しており、2015年における可住地人口密度は68.9人/haとなっていますが、人口減少により、今後、市街化区域内の人口密度は低下するものと予測されます。

③ 産業の業況及び今後の土地需要の見通し

- ・ 工業の業績は、ここ数年増加傾向で推移しており、ソフトピアジャパンを核とした情報関連産業等の集積や(都)東海環状自動車道の整備及び名神高速道路安八スマートインターチェンジの設置に伴う高速交通体系の充実等により、工業系土地需要の増大が見込まれます。
- ・ 商業は、本区域全体の人口減少に伴い消費の停滞も予想される状況にありますが、中心市街地への適正配置及び各地域の拠点となる商業機能の維持・充実を図るなど商業活性化施策に努めることにより、現状維持程度の土地需要が見込まれます。

④ 土地利用の現状と今後の見通し

- ・ 本区域の土地利用について、2017年において田、畑、山林、河川等の自然的土地利用は全体の55.4%を占めており、ほぼ横這いで推移しています。
- ・ 都市的土地利用のうち最も多い住宅用地(15.5%)は微増にとどまり、工業用地(5.6%)、商業用地(2.9%)はほぼ横這いで推移しています。
- ・ 本区域の空家率は2013年において14.0%となっており、今後の人口減少に伴い増加するものと予測されます。

⑤ 都市基盤施設の整備の現状及び今後の見通し

- ・ 本区域の都市計画道路の整備率は、2015年度末現在で40.9%です。

- ・ 本区域の公共下水道の普及率は、2016年度末現在で83.6%です。
 - ・ 住民一人当りの都市公園面積が5.8㎡にとどまっているため、今後も都市公園を整備する必要があります。
- ⑥ 産業振興等に係る計画の策定又は大規模プロジェクト等の実施の有無
- ・ 本区域中央部を南北に縦断する(都)東海環状自動車道の整備が進んでおり、2012年9月に大垣西インターチェンジ、2019年には(仮称)大野・神戸インターチェンジが供用開始されています。
 - ・ 産業振興をはじめとする地域活性化を図るため、2018年3月に名神高速道路安八スマートインターチェンジが開通しました。

(2) 区域区分の有無

① 市街地の拡大の可能性

本区域の大部分が平地部で、区域区分を行わなかった場合、無秩序に市街地が拡散する可能性があります。また、人口は長期的には減少が予測されますが、核家族化による住宅用地の需要増加が見込まれます。さらに、(都)東海環状自動車道の整備が進んでおり、今後、工業・流通等新たな土地需要の増大も考えられます。これらのことから、計画的な市街化を図る必要があります。

② 良好な環境を有するコンパクトな市街地の形成

市街化区域については、優先的に都市基盤整備を進めており、概ね良好な市街地環境が形成されています。今後は、人口減少・少子高齢化に対応した持続可能なまちづくりを進めるため、立地適正化計画等の方針に基づき、集約型都市構造への転換を図る必要があります。

③ 緑地等自然的環境の整備又は保全への配慮

市街化区域においては、住民の多様なレクリエーションニーズへの対応や災害の防止、生活環境の改善等に資するため、都市における緑と貴重なオープンスペースとして公園緑地の整備を進めています。また、市街化調整区域においては、優良な農地や良好な自然景観を有する山林、河川等の保全を図る必要があります。

(都)東海環状自動車道のインターチェンジ周辺地区は、新たな交通拠点として、交通の利便性を生かした土地利用が促進されると想定されます。このため、水辺や緑地を保全・活用するとともに、周辺の既存農地や自然的環境等と調和した計画的な土地利用を誘導する必要があります。

以上により、本区域においては、無秩序な市街化を防止し、計画的な市街化を図るため、引き続き区域区分を定めるものとします。

3-2 区域区分の方針

(1) 市街化区域と市街化調整区域に配分されるべき概ねの人口

本区域の将来における概ねの人口を次のとおり想定します。

| 区 分 | | 年 次 | |
|------------|--|----------|-------------|
| | | 2015 年 | 2030 年 |
| 都市計画区域内人口 | | 214.6 千人 | 概ね 195.0 千人 |
| 市街化区域内人口 | | 170.0 千人 | 概ね 155.6 千人 |
| 市街化調整区域内人口 | | 44.6 千人 | 概ね 39.4 千人 |

(2) 産業の規模

本区域の将来における産業の規模を次のとおり想定します。

| 区 分 | | 年 次 | |
|------|---------|----------|----------|
| | | 2014 年 | 2030 年 |
| 生産規模 | 製造品出荷額等 | 7,940 億円 | 9,339 億円 |
| | 年間商品販売額 | 4,239 億円 | 7,287 億円 |

(3) 市街化区域の概ねの規模及び現在市街化している区域との関係

本区域における人口、産業の見通しに基づき、かつ市街化の現況及び動向を勘案し、現時点で市街化している区域及び概ね 10 年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域を市街化区域とすることとし、市街化区域の概ねの規模を次のとおり想定します。

| 年 次 | 2030 年 |
|---------|-------------|
| 市街化区域面積 | 概ね 4,819 ha |

4 主要な都市計画の決定の方針

4-1 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針

1. 主要用途の配置の方針

(1) 住居系

集約型都市構造への転換を図るため、立地適正化計画等の方針に基づき、中心市街地から放射状に運行する基幹的な公共交通路線の沿道に居住を誘導します。

また、公共交通や徒歩により、中心拠点や地域拠点へ容易にアクセスできる、生活利便性の高い区域に居住を誘導します。

大垣市、神戸町の住宅地は人口密度が高いため、今後も人口密度の維持を考慮した計画的な市街地整備を進めます。とりわけ、大垣市の中心市街地は、市街地再開発事業等によって、良好な住宅地の形成を進めます。

神戸町の東赤坂駅、広神戸駅、北神戸駅の周辺においては、移住・定住促進のため新たに宅地開発が必要な場合に、養老鉄道養老線の利用促進を図る観点から都市基盤が整備された駅周辺で用途規制の緩和を図り、計画的な土地利用を図ります。

工場跡地の土地利用転換により住宅団地等が形成されている大垣市の大垣駅北・林町地区については、現状で工業系用途地域が指定されているため、周辺に立地する建築物等の状況を勘案しながら、居住環境の保全が図られるよう、住居系用途地域への指定変更を進めます。

(2) 商業系

集約型都市構造への転換を図るため、立地適正化計画等の方針に基づき、中心拠点や地域拠点に商業機能を誘導し集約します。とりわけ、大垣市の中心市街地は、西濃圏域の中心商業・業務地としての役割を果たしており、今後も、商業・業務機能の集積・強化を図るため、2015年11月に国の認定を受けた「大垣市中心市街地活性化基本計画」に基づき、市街地再開発事業等を進めます。

垂井町の垂井駅南口～(国)21号沿道においては、立地条件の優位性を生かし、商業・業務施設や沿道サービス施設等の都市機能の集積を進めるとともに、役場庁舎が移転したことにより、役場庁舎周辺を中心市街地として都市機能の整備を図ります。

大垣市の中心市街地である大垣駅北地区については、土地の合理的かつ健全な高度利用を図るとともに、大規模集客施設立地エリアを設定し、市の商業拠点としての機能形成・維持を進めます。また、(都)大垣環状線沿線南の本今町・外野地区、(都)墨俣輪之内線沿線の墨俣犀川地区、垂井町宮代地区については、既に大規模集客施設が立地しており各地域の拠点を形成していることから、大規模集客施設立地エリアを設定し商業機能の発展・維持を進めます。

次の土地については、市街化区域への編入により、商業・業務系中心の良好な市街地の形成を進めます。

- ・ 垂井町の宮代字堤・永長・一本杉地区は、(国)21号及び(都)府中栗原線の交通結節点

にあり、また、役場庁舎の移転によって当該地区を中心とした市街地の再構築を行うため、商業施設等の都市機能を集約した都市的土地利用を誘導します。

- ・ 神戸町の西座倉地区においては、工業系エリアとともに商業系エリアを適切に配置することで、(都)東海環状自動車道(仮称)大野・神戸インターチェンジ周辺やアクセス道路となる(都)大垣神戸大野線の沿道において、生活利便性向上に資する土地利用を誘導します。
- ・ 安八町の大明神地区の(都)大垣一宮線沿道や中地区、南條地区の安八スマートインターチェンジ周辺においては、近隣の生活利便性向上に資する商業施設等の立地に配慮した土地利用を誘導します。
- ・ 安八町の中須地区の安八温泉周辺においては、公共交通のハブ機能を生かしながら温泉集客力向上に資する商業施設等の立地に配慮した土地利用を誘導します。

(3) 工業系

既存工業は、JR大垣駅、垂井駅、美濃赤坂駅、養老鉄道養老線広神戸駅、西大垣駅、美濃青柳駅等の鉄道駅周辺や名神高速道路、(国)21号、(国)258号等の主要な道路沿い、揖斐川沿いに集積しています。これらの既存工業地については、周辺の住宅地や農地の環境を保全しつつ、より一層の工業集積、生産環境の整備を進めます。また、(都)東海環状自動車道の整備に伴う高速交通体系等の充実による本区域の交通の利便性を生かし、インターチェンジ周辺およびアクセス道路となる幹線道路沿線に新規の工業団地等の基盤整備を図ります。

一方、既存工業の拡張を図る必要がある場合には、市街化区域の拡大や地区計画を活用しつつ、既存工業の受け皿となる基盤整備を図ります。

次の土地については、市街化区域への編入等により、工業系中心の良好な市街地の形成を進めます。

- ・ 大垣市の浅西、横曽根、野口、外渕地区は、工業集積地としての立地を生かし、今後も工業地として計画的に土地利用を図っていくべき地区として、工業系土地利用を誘導します。
- ・ 大垣市の長沢・犬ヶ渕地区は、(都)大垣一宮線との近接性を生かし新たな工業系の土地需要に対応するため、必要最小限の工業系土地利用を誘導します。
- ・ 神戸町の西座倉地区については、(都)東海環状自動車道(仮称)大野・神戸インターチェンジの整備を生かし、「産業開発エリア」として雇用の創出に向けた新たな工業系の土地利用を図ります。また、西保地区においては、既存工業団地の拡張に対応するため、市街化区域の拡大を行いつつ、既存企業による一体的な工業エリアの拡張を誘導します。
- ・ 安八町の中地区、南條地区、牧地区は、安八スマートインターチェンジの交通の利便性を生かした工業系の土地利用を誘導します。
- ・ 安八町の大野・外善光地区は、安八スマートインターチェンジとの近接性を生かした新たな工業系の土地需要に対応するため、必要最小限の工業系土地利用を検討します。

2. 市街地における建築物の密度の構成に関する方針

(1) 住居系

将来利用容積率については、主に低層住宅の立地する地区は80～100%、その他の住宅地は200%を基本としつつ、建築物の立地状況等により適切に定めます。

(2) 商業系

大垣市の中心市街地(商業地)の将来利用容積率については、目指す土地利用の度合いに応じて400～800%の設定を行い、商業拠点としての密度形成を誘導します。

大垣市の中心市街地周辺の幹線道路沿いの近隣商業地において、沿道サービス等の高度利用を促進する地区は将来利用容積率を300%、その他の幹線道路沿いの近隣商業地の将来利用容積率を200%とします。また、赤坂地区については現状の建築物の立地状況を踏まえ、地区の商業拠点として将来利用容積率を200%とします。

大垣市墨俣地区、垂井町、神戸町及び安八町の商業地は、各地区の拠点としての機能を維持・増進するため、近隣商業地域(将来利用容積率200%)又は商業地域(将来利用容積率400%)の密度形成を誘導します。

(3) 工業系

周辺の市街地環境との調和を図り良好な都市空間を形成するため、将来利用容積率は200%を基本とします。

3. 市街地における住宅建設の方針

(1) 良好な住環境の確保のための施策

住宅地等の良好な環境を保全するため、建築物の用途・構造・形態等の基準を定めた建築協定等の活用を推進します。

さらに、快適で安全な住環境を確保するため、住宅建設や宅地開発にあたっては、地区の実情に対応した地区計画等の活用により、環境整備を誘導します。

(2) 良好な住宅の供給等の促進施策

良好な住宅を供給するため、次のとおり各種施策を進めます。

- ・ 公営住宅の質的改善及び適切な維持管理を行います。
- ・ 福祉の観点から、高齢者や障がい者等に対しての構造設備等に配慮した住宅の供給、住宅改修を支援します。
- ・ 高齢者等の安全で安定した居住を確保するため、民間活力による住宅の建設促進に努めます。
- ・ 都心における市街地再開発事業等による住宅供給を進め、総合的な住宅施策を行います。

4. 市街地において特に配慮すべき問題等を有する市街地の土地利用の方針

(1) 土地の高度利用に関する方針

大垣市の中心市街地では、市街地再開発事業等により、土地の高度有効利用を図るとともに、既存都市機能の充実及び新たな都市機能の導入や防災性の向上等を図り、市街地の再構築を推進します。

(2) 用途転換、用途純化又は用途の複合化に関する方針

用途の純化を基本としますが、次の土地については、有効利用を図るため、用途の転換又は複合化を進めます。

- ・ 工場跡地については、用途転換を含めた土地の有効利用を進めます。
- ・ 中心商業地については、市街地再生と合わせた都市機能及び居住機能の拡充を図り、土地の有効利用を進めます。

また、大規模集客施設立地エリアを設定した大垣駅北地区においては、商業機能の維持・発展を図るため、周辺の都市施設整備、周辺環境との調和を図りながら商業系用途地域への変更を検討するとともに、大垣市の準工業地域全域については特別用途地区(大規模集客施設立地制限地区)を指定し、大規模集客施設の立地を規制します。

(3) 居住環境の改善又は維持に関する方針

大垣市の中心市街地東部及び南部、墨俣地区の北東部商店街、垂井町の垂井地区中心部、神戸町の中心市街地には、木造住宅密集市街地が存在し、建物の老朽化が進んでいることから、建築密度の高い地域では、建物の不燃化や耐震化の促進により居住環境の改善を図ります。また、災害時における延焼等の危険性があるため、住民の意向を踏まえつつ建築基準法に規定される耐火要求を満たす建替えを検討します。

また、空家・空地に関しては、まちづくりと調和した利活用を検討するとともに、地域の良好な生活環境を保つため、適正な維持管理の促進を図ります。

さらに、市街化の著しい大垣市の水門川の流域については、都市型水害による災害を軽減するため、水門川流域整備計画に基づき流出抑制対策を行います。

(4) 都市内の緑地又は都市の風致の維持に関する方針

本区域内には市街地における公園緑地が少ないため、整備を進めるほか、河川・水路において、多自然川づくりを取り入れる等、動植物との共生を図り、水辺環境の保全、回復、創出を進めます。

(5) 市街化区域内の都市的低・未利用地の整序に関する方針

本区域の市街化区域内にみられる都市的低・未利用地については、地域の実情にあわせた土地区画整理事業や地区計画等による適正かつ計画的な市街地環境の形成を図り、郊外部への無秩序な都市機能の拡散を抑制します。

5. 市街化調整区域の土地利用の方針

(1) 優良な農地との健全な調和に関する方針

大垣市では、青墓、荒崎、多芸島、川並、墨俣地区等、垂井町では、町北部及び南部等、神戸町及び安八町のまとまった農地については、農業の多面的な機能を生かし、都市型農業として生産性の高い農業を目指し、農地を保全します。

(2) 災害防止の観点から必要な市街化の抑制に関する方針

土砂災害防止法に基づく土砂災害特別警戒区域の指定により、無秩序な宅地開発等を抑制するとともに、農地、保安林、砂防指定地、土砂災害危険箇所(土石流危険渓流・急傾斜地崩壊危険箇所)などは、災害防止の観点から保全し開発を抑制します。また、必要な開発等を行う場合には、雨水・土砂流出の抑制に努めます。

特に、災害防止上保全すべき区域として、大垣市北西部地区や垂井町南部、西部、北部に位置する保安林、砂防指定地などについては、開発を抑制します。

(3) 自然環境形成の観点から必要な保全に関する方針

大垣市北西部の山地部は、伊吹県立自然公園に指定されています。また、垂井町北部・南部や大垣市北西部の山地部は揖斐関ヶ原養老国定公園に指定されています。これらは、豊かな自然的環境が残された区域であり、今後とも保全します。

(4) 秩序ある都市的土地利用の実現に関する方針

集約型都市構造の実現に向け、原則として市街化調整区域での開発は抑制します。ただし、開発許可基準に適合するもののほか、周辺の自然環境や営農環境等との調和に十分に配慮し、農林漁業に関する土地利用との調整を図った上で、計画的な都市的土地利用の実現を目的とする開発については許容します。

なお、市街化調整区域においては、建蔽率 60%、容積率 200%を基本とし、建築物の立地状況や地区の状況を踏まえ、適切な建築物の形態規制を行います。

① 集落地域

垂井町の岩手地区、栗原地区や神戸町の西座倉地区、下宮地区、瀬古地区等の既存集落においては、地域コミュニティを維持するため、市街化の促進や営農環境の悪化等周辺への影響を及ぼさない範囲で適正な土地利用と計画的な施設整備を行います。

② インターチェンジ周辺・幹線道路沿道地域

高規格幹線道路のインターチェンジ周辺や主要幹線道路の沿道等にあつては、周辺の市街地拡大を誘発するおそれのない工業機能、物流機能等の計画的な開発については許容します。

- ・ 大垣市の(都)東海環状自動車道大垣西インターチェンジ周辺地区については、新たな交通拠点として交通の利便性を生かした工業・流通・業務系の土地利用の誘導を図ります。
- ・ 名神高速道路南の工業系地域周辺地区である大垣市の浅西地区及び横曽根地区については、交通の利便性を生かした工業団地整備に係る工業系の土地利用の誘導を図ります。
- ・ (都)大垣環状線に近接する大垣市野口地区及び外濠地区の工業系地域に隣接する地区については、交通の利便性を生かした工業団地整備に係る工業系の土地利用の誘導を図ります。

- ・ 垂井町の東地区、宮代地区、栗原地区、表佐地区、垂井地区は、(都)東海環状自動車道大垣西インターチェンジと名神高速道路養老SAスマートインターチェンジの開通により交通の利便性が向上したことから、既に配置された工業団地の敷地拡大とともに、新たな企業の立地を図ります。
 - ・ 垂井町の平尾地区をはじめとした(都)大垣関ヶ原線沿道地区は、当該路線の整備により交通利便性の向上が見込まれることから、新たな企業の立地を図ります。
 - ・ 神戸町の下宮地区は、(都)東海環状自動車道(仮称)大野・神戸インターチェンジや一般県道大垣大野線等の整備により交通の利便性が向上することから、地区計画等により、今後とも計画的に企業用地の確保を図ります。
 - ・ 安八町の中地区、南條地区、牧地区、大野地区、外善光地区は、名神高速道路への安八スマートインターチェンジ開通に伴い、産業立地等の新たな土地需要が見込まれることから、計画的に土地利用を検討します。
- ③ 土地区画整理事業による整備地域
- 大垣市の墨俣犀川地区については、土地区画整理事業及び地区計画により、住居・商業系の土地利用が進行しており、今後とも良好な市街地の形成を図ります。
- ④ 計画的に開発された地域
- 既存の開発団地など計画的に開発された地域については、既存のストックを活用し、市街化調整区域の性格を変えない範囲で、一定の都市的土地利用を検討します。
- ⑤ 開発圧力の高い地域
- 市街化区域に隣接し、開発圧力が高く、市街化調整区域のまま放置すると、個別開発等による無秩序な開発が懸念される地域については、新たな市街地として周辺との一体性を保った土地利用の誘導を図ります。
- ・ 大垣市の林町地区は、(国)21号沿道に位置し、市中心部にも近く生活利便性が高いことから、道路等の基盤整備を含め、良好な市街地の形成を検討します。
 - ・ 垂井町の宮代字四辻・観音堂・天王地区及び市街化区域に隣接する綾戸・表佐地区は、(国)21号から非常に近く都市的土地利用が見込まれることから、地域の特性を生かした周辺の営農環境に調和した土地利用を検討します。
 - ・ 神戸町の西保地区は、既存工業団地に隣接しており、既存企業の拡張など新たな土地需要が見込まれることから、新たな市街地として既存企業による一体的な工業エリアの拡張を誘導します。
- ⑥ 都市的土地利用の需要が高い地域（地区計画等）
- ・ 垂井町の宮代字堤・永長・一本杉地区は、(国)21号及び(都)府中栗原線の交通結節点にあり、また、役場庁舎の移転によって、当該地区を含めた中心市街地の再構築を行うため、商業施設等の都市機能を集約した都市的土地利用の需要が見込まれることから、地区計画等により、周辺の営農環境に調和した秩序ある街区形成の誘導を図ります。
 - ・ 垂井町の垂井字不帰地区は(国)21号に近く、(国)21号沿道には工業機能の集積が進んでいるため、工業機能の集積としての都市的土地利用の需要が見込まれることから、地区

計画等により、周辺の営農環境に調和した秩序ある街区形成の誘導を図ります。

- ・ 神戸町の下宮地区は、(都)東海環状自動車道(仮称)大野・神戸インターチェンジや一般県道大垣大野線等の整備により交通の利便性が向上することから、地区計画等により、今後とも計画的に企業用地の確保を図ります。
- ・ 神戸町の西保・南方地区は、今後、農地の活用と保全のための再圃場整備等に併せて、一部農地等で企業誘致や住宅用地等、地域の活性化に資する都市的土地利用を図ります。

⑦ 既存工場用地・工場跡地

- ・ 市街化調整区域内の工場用地(工場跡地)については、周辺環境と調和した良好な工場環境を維持・形成することにより雇用の創出と地域経済の活性化を図るため、地区計画等の手法により工業系土地利用を誘導します。

⑧ 用途指定地域

- ・ 大垣市の長沢・犬ヶ渚地区は、土地利用の可能性を検討したうえ、用途廃止を含め適正な土地利用を誘導します。

4-2 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針

1. 交通施設の都市計画の決定の方針

(1) 基本方針

① 交通体系の整備の方針

都市交通には、徒歩、自転車、自動車、公共交通機関等のさまざまな手段がありますが、本区域は大都市圏に比べ公共交通ネットワークが未熟なため、自動車への依存度が高くなっています。このため、広域的な交通や都市内の交通を円滑にするため、必要に応じた道路の整備を進めます。

一方、自動車を中心とするライフスタイルが定着する中、地球規模の環境問題への対応や、集約型都市構造への転換、高齢者や障がい者等の移動困難者の移動手手段の確保といった観点から、鉄道やバス等の公共交通機関の必要性が再認識されており、今後は多様な交通手段の選択が可能となる利便性の高いまちづくりを進めます。

以上の点を踏まえて、本区域の交通体系の整備は、次の基本方針のもとに進めます。

● 道路

幹線街路については、大量かつ多様な都市交通需要への対応、良好な市街地の形成、都市の適正かつ合理的な土地利用の促進等の視点を踏まえ、都市計画道路網の総合的な整備を進めます。また、都市計画道路については、社会経済環境の変化を考慮しつつ必要性を検証し、その結果を踏まえ計画変更を検討し、真に必要な路線を優先した効率的な整備を図ります。

高速交通体系については、名古屋市を中心とする30~40km圏内に位置する東海3県の主要都市を環状に結び、その連携と交流を促進する道路である(都)東海環状自動車道の整備を行います。また、(都)東海環状自動車道大垣西インターチェンジ及び(仮称)大野・神戸インターチェンジの整備に伴い、各インターチェンジへの利便性を強化するアクセス道路の整備を

進めます。さらに、名神高速道路の安八スマートインターチェンジ開通による、交通利便性の向上とともに、揖斐川・長良川渡河部の交通分散や災害時における緊急避難経路の確保を進めます。

● 駐車場

駐車場整備における公共・民間の機能分担に留意しながら既存施設の活用も含めた適正な規模の駐車場を配置・整備します。大垣駅周辺については、民間駐車場の整備状況等を注視しつつ、市営駐車場のあり方を検討します。

自転車駐車場については、将来の自転車利用の動向に対応しつつ整備を行います。

● 公共交通

現在、本区域の公共交通システムは、東西にJR東海道本線、樽見鉄道樽見線、南北に養老鉄道養老線が鉄道網を形成し、これらを補完するシステムとしてバスが運行されています。

今後は、これらの基本システムをベースに、自動車交通に過度に依存することのない都市交通システムを確立するため、交通結節点の機能改善など利便性の高い公共交通システムの整備を検討します。また、不採算のバス路線が廃止されつつあることから、地域の実情に合わせたバス路線の検討及び維持・充実を進めるとともに、当面は、既存の公共交通機関相互の連絡改善を進めます。

(2) 主要な施設の配置の方針

① 道路

自動車専用道路として、本区域南部を名神高速道路が東西に横断しており、現在大垣インターチェンジ、安八スマートインターチェンジが設置されています。また、本区域中央部を南北に縦断する(都)東海環状自動車道の整備が進んでおり、大垣西インターチェンジから(仮称)大野・神戸インターチェンジまでの間が2019年度に開通しました。

また、地域高規格道路として岐阜南部横断ハイウェイが計画され、一部整備されています。

主要な道路として、本区域内における円滑な交通の流れと、本区域外とのアクセス性を高めるために、次の道路を配置します。

- ・ (都)一般国道21号線、(都)大垣環状線、(都)南高橋神戸線((国)258号)、(都)寺内安八線、(都)静里中島線、(都)南高橋横曽根線((国)258号)、(都)神田高渕線、(都)神田神戸線、(都)大垣一宮線、(都)西大垣墨俣線、(都)静里栄町線、(都)寺内長松線、(都)加納丈六道線、(都)大垣神戸大野線、(都)池田神戸線、(国)417号を配置します。

その他にも、大垣市については、(都)大垣駅南口線、(都)大垣駅北口線、(都)古宮上笠線、(都)神田船町線、(都)長松大野線、(都)長松大井線を、垂井町については、(都)府中栗原線、(主)岐阜関ヶ原線を、神戸町については、(都)池田岐阜線、(都)加納北一色線、(都)更屋敷新屋敷線、(都)瀬古下宮線、(都)大野池田線を、安八町については、(都)北今ヶ淵大藪線、(都)西結南條線を、安八町及び大垣市墨俣地区については、(都)墨俣輪之内線、(主)北方多度線を配置します。

なお、(都)一般国道 21 号線の機能を補完する道路として、(都)昼飯大島線、(都)大垣関ヶ原線を配置します。

② 鉄道

本区域を東西に J R 東海道新幹線、J R 東海道本線及び樽見鉄道樽見線が横断し、南北に養老鉄道養老線が縦貫しています。

③ 駐車場

現在、大垣市内には、都市計画自動車駐車場が 3 か所、都市計画自転車駐車場が 2 か所配置されています。

今後は、大垣市民病院周辺における新たな駐車場の整備手法を検討します。

(3) 主要な施設の整備目標

優先的に概ね 10 年以内に整備することを予定する施設は以下のとおりです。

| 種 別 | 名 称 | 備 考 |
|----------|---------------|-----|
| 道 路 | (都)東海環状自動車道 | 一部 |
| | (都)一般国道 21 号線 | 一部 |
| | (都)寺内安八線 | 一部 |
| | (都)大垣駅南口線 | 一部 |
| | (都)静里中島線 | 一部 |
| | (都)神田神戸線 | 一部 |
| | (都)池田岐阜線 | 一部 |
| | (都)加納丈六道線 | 一部 |
| | (都)瀬古下宮線 | 一部 |
| | (主)岐阜関ヶ原線 | 一部 |
| | (都)大垣神戸大野線 | 一部 |
| | (都)大垣関ヶ原線 | 一部 |
| (都)長松大井線 | 一部 | |

2. 下水道及び河川の都市計画の決定の方針

(1) 基本方針

① 下水道及び河川の整備の方針

● 下水道

近年、河川の水質汚濁の要因のうち生活雑排水の影響が大きくなってきており、公共用水域の水質保全や地域の生活環境の改善、老朽化施設の更新、浸水対策の遅れ等、下水道対策は緊急の課題となっています。

このような状況の中、本区域の下水道の整備は既成市街地を中心に進められており、今後とも普及率向上を目指して効率的な整備を進めます。

また、下水汚泥などは、豊富な資源エネルギー源として再利用し、環境負荷の軽減や、循環型社会の再構築に向けて有効活用を図ります。

● 河川

河川は貴重な自然空間として人々にとって潤いややすらぎを与えてくれるとともに、多くの生物が生息・生育しています。これまで、本区域を流れる揖斐川や長良川等の河川の流域では、低湿地であることから、河川改修にあたっては内水対策事業等の治水対策を主に講じてきました。しかし、昨今の環境問題や人々の自然志向から、近年は自然的環境と調和のとれた川づくりが求められています。

このことから、都市化の進展を踏まえつつ必要とされる治水上の安全を確保し、自然的環境を踏まえた河川の整備を進め、必要に応じて区域区分の見直しを行います。

また、今後の治水整備にあたっては、河川の整備のみならず、流域の持つ保水・遊水機能の適切な保全を併せて推進することとし、従来から遊水機能を有する地域において、やむを得ない開発を行う場合には、事業者に対して、代替施策の実施により従前の保水・遊水機能を保全させるなど、総合的な治水対策を推進します。また、開発行為等による河川への雨水流出量の増加に対しては、調整池等の設置により対処します。

特に、市街化区域へ編入する地区については、市街化区域の編入前に比べ河川への雨水流出量が増加しないよう調整池等の設置により治水対策を進めます。

② 整備水準の目標

● 下水道

本区域において公共下水道は、2016年度末現在、面積5,301haが都市計画決定されており、このうち供用区域面積は4,434haとなっています。本区域の概ね20年後の整備水準の目標として、汚水処理人口普及率100%を目指します。なお、当面は以下のとおり整備を進めます。

- ・ 大垣市では、大垣地域、墨俣地域の市街化区域の整備は概ね完了し、今後は段階的に市街化調整区域の整備を進めます。
- ・ 垂井町では、効率的に下水道整備を行い、概ね10年後の人口に対する普及率80%を目標とします。
- ・ 神戸町では、効率的かつ適正な汚水処理施設の整備を計画的に進め、2025年度に完了することを目標とします。
- ・ 安八町では、下水道整備はほぼ完了し、今後は効率的な維持管理を実施します。

● 河川

水害発生の危険性の高い河川の改修及び排水機場の整備を進め、開発行為等による河川への雨水流出量の増加については、調整池の設置等により対処します。

河川の整備は、施設整備の現状を考慮し、県が管理する中小河川については中期的な整備水準の目標として、以下の治水安全度を目標とし、国が管理する揖斐川等については、それぞれが目標とする治水安全度に応じて整備を進めます。

| 種 別 | 整備水準の目標(治水安全度) |
|-----|--|
| 河 川 | 相川：1/50 泥川：1/20 杭瀬川（県管理区間）、水門川：1/5 大谷川：1/50 犀川：1/5 |

(2) 主要な施設の配置の方針

① 下水道

下水道については、大垣市では大垣処理区、平町処理区、墨俣処理区の3処理区に区分し、垂井町、神戸町及び安八町では、各1処理区(垂井処理区、神戸処理区、安八処理区)に区分しています。このうち、安八処理区は整備が完了しています。

② 河川

揖斐川に流れ込む杭瀬川、相川、花田川、東平野井川、平野井川、奥川、菅野川、中之江川、新規川、加納川、水門川、牧田川、大谷川、薬師川、矢道川、泥川、梅谷川、岩手川、大滝川、長良川に流れ込む犀川を本区域の主要な河川として位置付けます。

これらの河川においては、周辺の自然環境に適した工法により安全性の向上や親水機能の整備を行います。

(3) 主要な施設の整備目標

優先的に概ね10年以内に整備することを予定する施設は以下のとおりです。

| 種 別 | 名 称 | 備 考 |
|-------|-------|-------------------------------|
| 下 水 道 | 公共下水道 | 大垣処理区、墨俣処理区 垂井処理区 神戸処理区 |
| 河 川 | 揖 斐 川 | 河川改修 |
| | 杭 瀬 川 | |
| | 水 門 川 | |
| | 大 谷 川 | |
| | 相 川 | |
| | 泥 川 | |
| | 犀 川 | |

3. その他の都市施設の都市計画の決定の方針

(1) 基本方針

円滑な都市活動を支え、都市生活者の利便性の向上を図り、良好な都市環境を確保するため、ごみ焼却場等の都市施設については、適正な規模等を検討の上、配置します。

(2) 主要な施設の配置の方針

主要な都市施設として、ごみ焼却場(処理場)を大垣市と垂井町に各1箇所、汚物処理場を大垣市に1箇所、市場を大垣市に1箇所、火葬場を大垣市に2箇所、垂井町、神戸町及び安八町

に各1箇所配置します。今後は、適正な規模を検討した上で、これらの施設のうち処理能力の不足や老朽化が著しい施設等について、新たな施設の整備又は拡充・長寿命化を計画的に進めます。

また、ごみの減量化並びに資源の保全及び有効活用に資するため、大垣市にその他プラスチック製容器包装類の選別等を行うリサイクルセンターを配置します。

4-3 市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針

1. 主要な市街地開発事業の決定の方針

市街地整備にあたっては、既成市街地の再整備を優先して行います。その上で、集約型都市構造の実現を目指し、官民が協働した多様かつ柔軟な市街地開発事業等により良好な市街地の形成に努めます。

大垣市の中心市街地では、本区域の中心都市として都市機能の充実及び防災性の向上を図るため、市街地再開発事業等を進めます。

また、市街化区域においては住環境等の改善向上を進めるとともに、都市的低・未利用地については、地区の状況や市街化の動向等に対応した土地区画整理事業の実施等によって整序を図り、良好な市街地として整備を進めます。

神戸町においては、東海環状自動車道(仮称)大野・神戸インターチェンジの開通を生かした計画的な土地利用を図るため、西座倉地区において土地区画整理事業を活用したまちづくりを進め、企業誘致を目的とした基盤整備を推進します。

2. 市街地整備の目標

主要な市街地開発事業の決定の方針に基づき、優先的に概ね10年以内に実施することを予定する市街地開発事業は以下のとおりです。

| 事業名 | 市町名 | 備考 |
|------------------|-----|----|
| 郭町東西街区都市再生区画整理事業 | 大垣市 | |
| 郭町東西街区市街地再開発事業 | 大垣市 | |
| 西座倉地区土地区画整理事業 | 神戸町 | |

3. その他の市街地整備の方針

新たな都市的土地利用については、周辺の土地利用との調和を図りつつ、一定水準の市街地形成を確保するため、地区計画等を活用して、誘導・支援を図ります。

【住居系】

- 大垣市の中心市街地は、大垣城に近接する立地を生かし、地区計画により景観と調和した土地利用を誘導します。

【商業系】

- ・ 垂井町の宮代字堤・永長・一本杉地区の(国)21号沿道は、沿道サービス施設等が集積しており、今後も周辺を含んだ商業施設等の充実など計画的な市街地整備を行います。
- ・ 安八町の大明神地区の(都)大垣一宮線沿道や中地区、南條地区の安八スマートインターチェンジ周辺においては、住民の日常的な生活利便性向上を目指し、商業施設等の立地促進のため計画的な市街地整備を行います。
- ・ 安八町の中須地区の安八温泉周辺においては、公共交通のハブ機能を生かしながら温泉集客力向上に資する商業施設等の立地に配慮した土地利用を誘導します。

【工業系】

- ・ 大垣市のソフトピアジャパン周辺地区については、情報関連産業の立地が進んでおり、今後もこれらの集積を誘導する地区とし、また、それに伴う人口集中に対応するため、周囲は良好な住宅地として計画的な市街地整備を行います。
- ・ 垂井町の垂井字不帰地区については(国)21号との近接性や既存工場地との一体性を生かし、新たな工業系の土地需要に対応するため、計画的な市街地整備を行います。
- ・ 神戸町の西座倉地区は、(都)東海環状自動車道(仮称)大野・神戸インターチェンジの整備を生かし、「産業開発エリア」として雇用の創出に向けた新たな工業系の土地利用を図るため、計画的な市街地整備を行います。

4-4 自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針**1. 基本方針****(1) 自然的環境の整備又は保全の方針**

本区域においては、大垣市を中心に国道等の幹線道路を発展軸として放射状に市街化が進展しており、その周辺には豊かな農地等の緑地が広がっています。今後とも、都市化の進展や都市の再生に対応して調和のとれた自然的環境の保全と土地の合理的・効率的利用を行いつつ、個性と魅力にあふれたまちづくりを進めます。

(2) 整備水準の目標

都市公園については、本区域の住民一人当たりの敷地面積が概ね20年後には8㎡以上となることを目標に整備を進めます。

2. 主要な緑地の配置の方針

良好な自然的環境を構成する主要な緑地について、緑地の機能を以下の系統別に評価し、それぞれの配置の方針を示します。

(1) 環境保全系統

- ・ 本区域西部の伊吹山や養老山地に連なる樹林地については、市街地後背の自然緑地として位置付け、保全します。
- ・ 骨格をなす緑地として、伊吹山系の丘陵地、揖斐川、長良川、相川等の河川及び河川敷一帯を位置付け、保全します。
- ・ 本区域中央部を流れる杭瀬川一帯については、中心市街地に隣接する大規模なオープンスペースとして位置付け、河川敷を有効利用しつつ、良好な自然的環境を保全します。
- ・ 大垣市の中心市街地を流れる水門川沿いなどについては、水と緑のふれあいを創出する遊歩道として位置付け、有効活用しつつ、良好な河川空間を保全します。

(2) レクリエーション系統

- ・ 本区域住民の主要なレクリエーション活動の場、水と緑の拠点となる都市基幹公園として、大垣市の杭瀬川スポーツ公園、南一色公園、さい川さくら公園を配置するとともに、運動公園については大垣市の浅中公園及び垂井町の朝倉公園を配置します。
- ・ 河川敷、水路、輪中堤等の既存の線状緑地を遊歩道やサイクリング道として活用し、水と緑のネットワークとして位置付けます。

(3) 防災系統

- ・ 本区域の骨格となっている河川及び水路を、火災時の防火帯や消火用水利等として位置付けます。
- ・ 市街地に隣接する農用地については、災害時の避難場所、洪水時の調節機能といった防災機能を有する緑地として位置付け、都市発展による開発と調整をとりつつ、保全・活用します。
- ・ 保安林及び砂防指定地については、災害防止のため保全します。
- ・ 水害防止の上で重要な役割を果たす輪中堤を将来にわたって保全するとともに、堤敷については避難路を兼ねた緑道として位置付けます。

(4) 景観構成系統

- ・ 本区域西部の伊吹山や養老山地の樹林地を、都市にとって貴重な山並み景観地として位置付け、保全します。
- ・ 本区域の骨格となっている河川及び水路、輪中堤は、本区域を代表する重要な景観要素として位置付け、保全・活用します。
- ・ 市街地周辺に広がる水田などの田園景観は、ゆとりある生活を支える重要な景観要素として位置付け、極力保全します。

(5) その他

- ・ 歴史的環境資源として、大垣市の美濃国分寺跡、昼飯大塚古墳、墨俣一夜城址、垂井町の美濃国府跡を位置付け、保全します。
- ・ 大垣市においては、産業都市大垣を感じさせる建築物等を景観遺産として位置付け、保全します。

3. 実現のための具体の都市計画制度の方針

配置された自然的環境について、整備又は保全を実現するために選択する具体の都市計画制度は以下のとおりです。

- ・ 主要な公園緑地については、都市公園として整備を進めます。
- ・ 都市計画決定されてから長期間未整備となっている公園予定地については、計画の必要性や実現性を検証し、地域住民と合意形成を図りながら機能集約や廃止など計画の見直しを検討します。
- ・ 農業振興地域内の保全すべき優良農地、保安林等の災害防止上保全すべき区域、揖斐関ヶ原養老国定公園及び伊吹県立自然公園等については、今後とも農林漁業との調整を図りつつ緑の保全を進めます。

4. 主要な緑地の確保目標

優先的に概ね10年以内に整備することを予定する公園等の公共空地は以下のとおりです。

| 種 別 | 市町名 | 名 称 | 備 考 |
|-----|-----|-------|-----|
| 公 園 | 大垣市 | 丸の内公園 | |
| | 垂井町 | 朝倉公園 | |