

### 3. 潮江地域のまちづくり構想

#### まちづくりのビジョン

#### みどりと暮らしがふれあう交流のまち



#### まちづくりの基本方針

##### ①市域南部の核となる都市機能の整備・集積

既存の交通ネットワークや都心に近接した利便性と集積した都市基盤を活かし、物流・交流・業務機能の促進を図ります。また、高知港、臨海工業地帯の機能更新を進め、地場産業の発展に努めます。

##### ②都市基盤整備による災害に強いまちづくり

自然災害に対する既存インフラの防災機能の強化など都市基盤の整備を図るとともに、避難路・避難場所を確保し、災害に強く安心して暮らせるまちづくりを目指します。

##### ③豊かな自然環境と調和したうまいのあるまちづくり

狭隘な生活道路の改善や公共下水道の整備により良好な住宅市街地の形成に努めるとともに、みどり豊かな自然と浦戸湾や鏡川の親水空間を保全し、自然環境と調和したまちづくりを進めます。

### 3. 布師田・一宮地域のまちづくり構想

#### まちづくりのビジョン

豊かな自然環境につつまれた安全・快適なまち



#### まちづくりの基本方針

##### ①広域・高速交通体系の進展に対応したまちづくり

五台山道路の整備とともに、東部自動車道の早期整備促進に努め、広域での連携・交流による産業の発展など、活力あるまちづくりを進めます。

##### ②基盤整備による、安全で安心して暮らせる市街地環境整備

歩行者や自転車の安全確保や、河川改修により、災害に強く、安全で安心して暮らせる市街地環境の整備に努めます。

また、南海トラフ地震や豪雨など自然災害に対し既存インフラの防災機能の強化を行い、災害に強いまちづくりに取り組みます。

##### ③豊かな自然環境と調和したまちづくり

北山県立自然公園の豊かな自然を廃棄物の不法投棄などから守り、里山の保全に努めるとともに、東部農業地帯では集落機能と田園環境が調和したまちづくりを進めます。

また、幹線道路沿いにおいて、地区計画を活用した自然環境と調和した産業団地の立地を図り、産業振興と良好な自然環境の保全に取り組みます。

## 2. 立地適正化計画策定の方向性

高知市立地適正化計画では、上位計画やまちづくりの課題、また、これまでの都市の成り立ちを踏まえ、今後の人口減少や少子高齢化に対応した都市像として、高知市都市計画マスタープランに掲げた「持続可能な集約型都市構造」への具体的な取り組みとして、医療・福祉・商業などの都市機能を公共交通の利便性の高い区域に誘導し、高齢者や子育て世代をはじめとする住民が、公共交通によりこれらの施設にアクセスできるよう「コンパクト・プラス・ネットワーク」の実現を目指します。

### 【立地適正化計画の基本方針】

#### 1 コンパクトな都市形成による効率的なまちづくり

居住機能・都市機能をコンパクトに形成することで、都市基盤の保全など行政サービスコストの低減とともに、民間サービスも効率的に行えるまちづくりを推進します。

#### 2 公共交通を軸としたまちづくり

利便性の高い公共交通ネットワークを軸に都市機能と居住地の一体的な配置を図ります。

#### 3 都市の魅力・活力を高める都市拠点の形成

県及び本市の中心核としてにぎわい、交流、活動を促進する多様かつ高次元の都市機能を集積する拠点を設定し、更なる機能の高度化、充実を図ります。

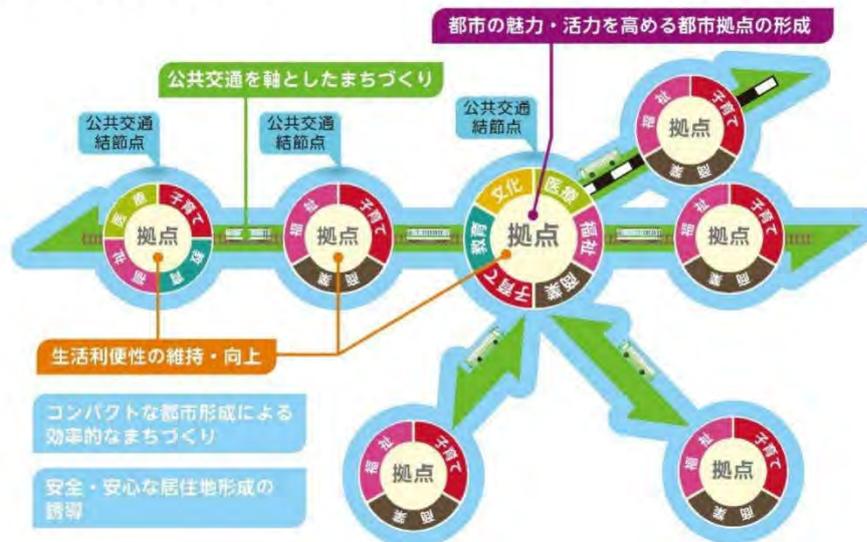
#### 4 生活利便性の維持・向上

日常生活サービス機能の維持や利用環境の向上を図り、高齢者や子育て世代をはじめとする市民が快適に生活できる環境を形成します。

#### 5 安全・安心な居住地形成の誘導

土砂災害の危険性の高い区域での居住を抑制するなど、暮らしの安全性を確保し、安心できる居住地の形成を誘導します。

■立地適正化計画の概念図



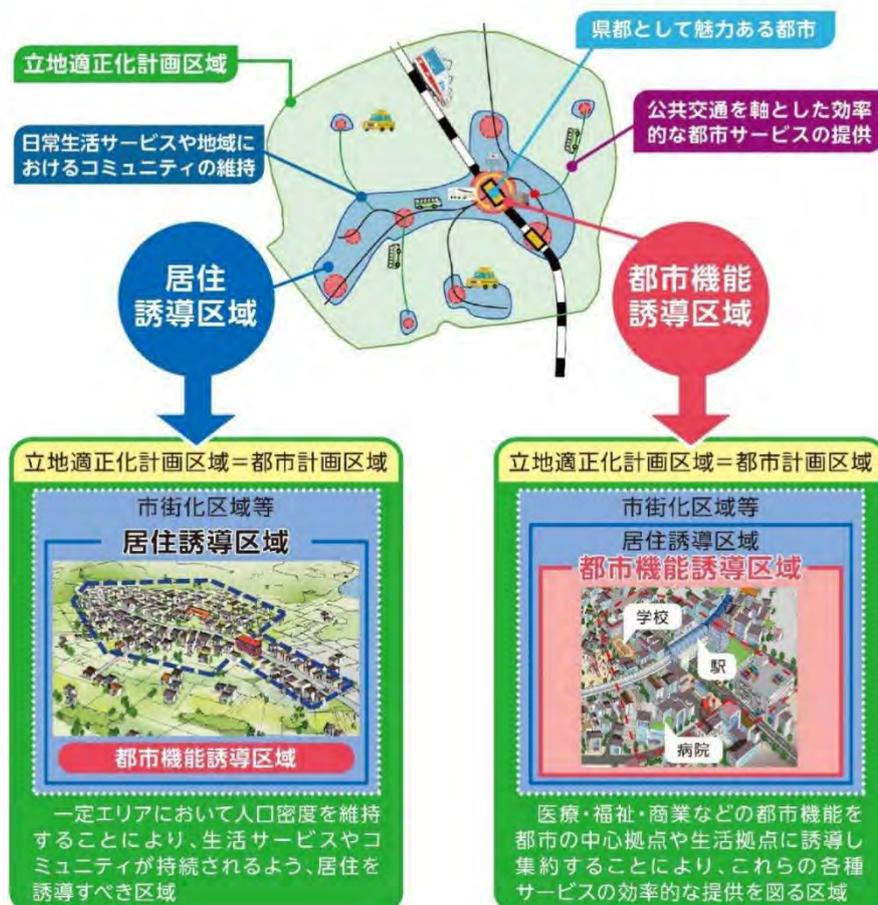
### 3. 誘導区域・施設の設定における考え方

立地適正化計画では、今後の人口減少、少子高齢化社会においても日常生活サービスや地域におけるコミュニティが維持・継続されるよう居住を誘導又は維持すべき居住誘導区域と、医療・福祉・商業などの都市機能を都市の拠点に誘導又は維持することにより、各種サービスの効率的な提供が図れる区域として都市機能誘導区域を定め、誘導又は維持する施設として、都市機能誘導施設を設定します。

本市は江戸期の藩政時代から城下町として都市が広がり、現在では県内人口の約45%を占める県都であるとともに、県内総生産の約48%を占めるなど、県内の政治や経済、文化の中核を担う人口約33万人の中核都市として成長してきました。今後も各種政策により、県全体の牽引役としての役割を発揮していく必要があります。

このため、居住誘導区域や都市機能誘導区域については、上位計画や関連計画と整合を図りつつ、これまで築いてきた都市基盤や土地利用政策などを踏まえ、都市全体を見渡し、公共交通を軸として効率的な都市サービスが提供できるように適切に設定することにより、将来都市構造の実現に向けて、魅力ある暮らしやすい都市を形成していきます。

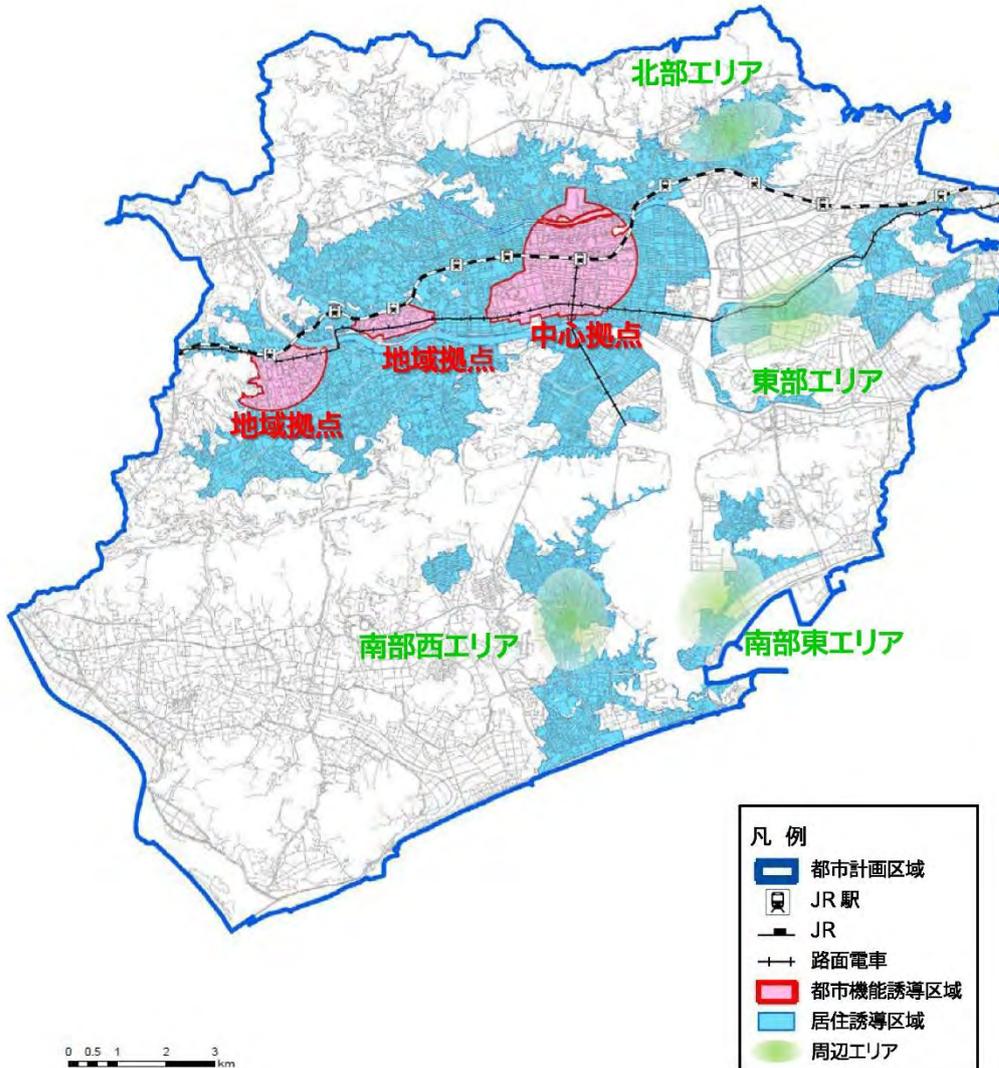
■各誘導区域イメージ図



■ 都市機能誘導区域

居住誘導区域及び中心拠点、地域拠点としての都市機能誘導区域の配置は下図のようになります。

■ 居住誘導区域と都市機能誘導区域

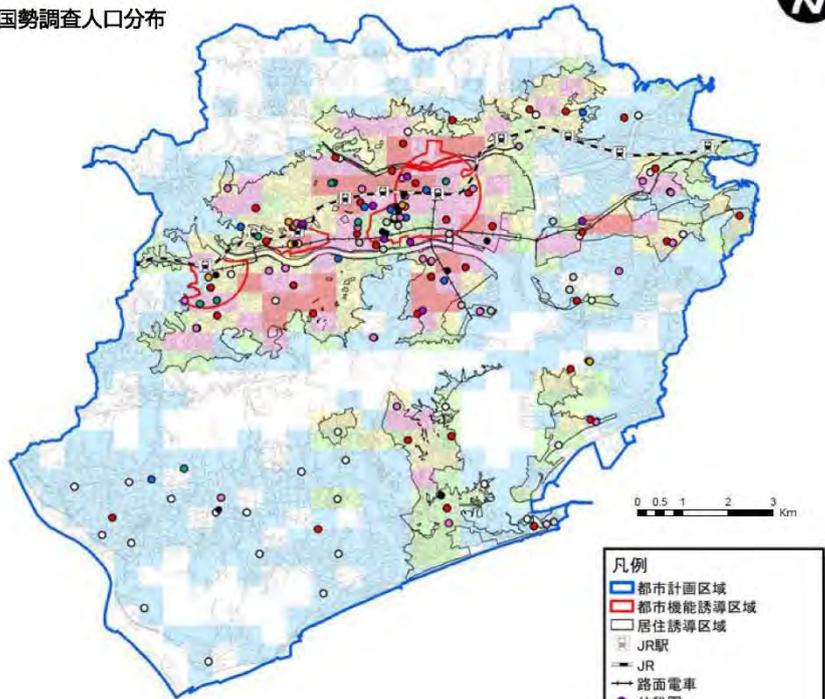


⑤ 教育・文化施設

都市機能誘導施設

教育・文化施設の立地状況

H27 国勢調査人口分布



- 凡例
- 都市計画区域
  - 都市機能誘導区域
  - 居住誘導区域
  - JR駅
  - JR
  - 路面電車
  - 幼稚園
  - 小学校
  - 中学校
  - 高等学校
  - 大学
  - 特別支援学校
  - 博物館・美術館
  - 図書館(分館・分室)
  - 男女共同参画センター
  - 公民館
- 人口密度(総数)
- 1人/ha以上-20人/ha未満
  - 20人/ha以上-40人/ha未満
  - 40人/ha以上-60人/ha未満
  - 60人/ha以上-80人/ha未満
  - 80人/ha以上

都市機能誘導区域内の施設数

項目		件数	項目		件数
中心拠点	幼稚園	2	旭駅周辺エリア	幼稚園	0
	小学校	3		小学校	0
	中学校	3		中学校	0
	高等学校	4		高等学校	0
	大学	2		大学	0
	特別支援学校	1		特別支援学校	0
	博物館・美術館	4		博物館・美術館	0
	図書館	7		図書館	1
	男女共同参画センター	0		男女共同参画センター	1
	公民館	1		公民館	1
	小計	27		小計	3
朝倉駅周辺エリア	幼稚園	0	朝倉駅周辺エリア	幼稚園	0
	小学校	0		小学校	1
	中学校	0		中学校	1
	高等学校	0		高等学校	0
	大学	0		大学	1
	特別支援学校	0		特別支援学校	2
	博物館・美術館	0		博物館・美術館	0
	図書館	1		図書館	1
	男女共同参画センター	1		男女共同参画センター	0
	公民館	1		公民館	1
	小計	3		小計	7
都市機能誘導区域内 合計		37			

- ・ 教育施設・文化施設ともに市域全体に一定の集積がみられます。
- ・ 朝倉駅周辺においては各種教育施設の集積がみられます。

(資料:高知県小・中学校課、高等学校課、私学・大学支援課、高知市学校教育課資料(R2 現在))

駅前に確保できる可能性も高まってきている。また、一時期は続々と郊外に移転していた大学も、社会人向けの大学院のサテライト教室を駅前に開設するなど、都心回帰の傾向も出てきている。今のところ、このような動きは主に、世間の動きに敏感でより危機感を抱いている私立大学中心に見られる。独立行政法人化を控えた国公立大学も今後は同様の動きを見せるであろう。

### ▶ 3.10 岐阜県庁の立地による周辺交通環境の形成

ここでは、公共施設の立地が及ぼす影響を表わす特微的な事例として岐阜県庁の移転を取り上げ、その計画段階から振り返り、現在の土地利用に及ぼす影響まで詳細に見ていきたい。

現在の岐阜県庁の位置は、岐阜市、大垣市および羽島市を結ぶ中核地点であった。建設当時(1966年)は行政上ならびに県産業開発計画からきざわめて合理的な位置とされた。鉄道アクセスという観点から見ると、国鉄岐阜駅から3.12km、新幹線岐阜羽島駅からは8.6kmの地点にあり、とても便利な場所とは言えない。一方で、新県庁正面には国道21号線のバイパス岐大道路があり、周囲の道路網整備の進行とともに、道路交通の要所となる要素をもっていた<sup>[12]</sup>。

県庁移転当時の岐阜県下はまだ数軒に1台程度の自動車保有率<sup>[13]</sup>であった。しかしながら、当時は郊外型の都市政策が進められており、バイパス計画路線と関連した県庁移転に関して、公共交通によるアクセスは考慮されず、周辺市町村との道路交通の利便性が優先された立地選定と言えよう。

岐阜市では、昭和40年代になって、県庁の移転のほかにも三田洞団地、大洞団地、畜産センターの建設などがあり、市内とこれら郊外の大規模施設を結ぶ市バス路線が新設された。県庁方面では、早田県庁線(忠節駅前―県庁)が1971(昭和46)年に設けられている。一方で、県庁の最寄り駅となる「JR西岐阜駅」の開業は1986(昭和61)年で、周辺地域がかなり都市化してからのことである。

1994(平成6)年には、県庁より西500mに県民ふれあい会館が関連施設として完成している。このため、公共交通として、JR西岐阜駅からふれあいバス(無料)(<http://www.g-fureai.or.jp/m-bus3.htm>)が約15分間隔で運行されている。この他に、JR岐阜駅・名鉄新岐阜駅から岐阜バス・市営バスで約

20分、JR東海道新幹線岐阜羽島駅からタクシーで約20分とされている。ふれあいバスは無料のサービスではあるが、運行頻度も少なく、また利用者も限られている。

現在の周辺の立地状況を模式的に示したものが、図3.15である。ふれあいバスの起点の西岐阜駅から南1kmで、東西の幹線道路網である国道21号線がある。また県庁北東は、南北の幹線道路である県道77号線(岐阜環状線)と交差している。ランドマーク的な結婚式場があるので、高砂殿交差点と呼ばれ、周辺沿道には東西・南北方向とも、大型商業店舗やレストランなどの郊外型施設が立地している。隣接する県庁敷地内にも大規模な駐車スペースがあり、自動車ではなく寄りつけない副都心を形成している。

西岐阜駅周辺は、交通バリエーション法による整備地区でもあり、県美術館や県図書館など文化的施設も隣接する。しかしながら、自動車を中心とした立地形態で、各施設は駐車場、駐車スペースを含む比較的広い敷地が与えられているものの、歩行空間としての配慮は少ない。また都市空間としても施設密度が

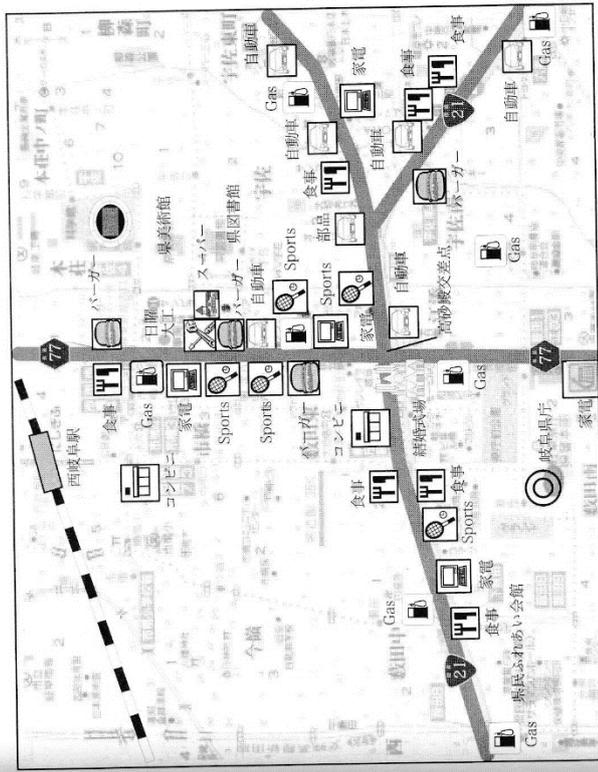


図3.15 岐阜県庁付近の立地状況(背景地図:プロアトラス2000[ALPIS Mapping Co.Ltd. 2000])

小さく、徒歩で回遊するような一体的な文化的空間とはいえない。この意味では、バリアフリーの考慮以前に、都市空間としての設計方法に問題がある。いったん自動車主体の郊外型開発を始めると、都市の拡散を方向転換することは、どうも容易ではないようである。

### ▶ 3.11 岐阜市の路面電車

多くの地方都市では、路面電車が重要な都市内交通機関であったが、自動車の交通の増大とともに廃止された。一方、広島市、熊本市、岡山市、高知市、豊橋市などの現在も路面電車が運用される都市では、LRT (light rail transit: 乗降のしやすい低床式車両、複数の車両をつないで走行する連接車両の導入や都市部におけるトラランジットモータリズムとの組み合わせなどによって路面電車を進化させたもの) としての再生が望まれている。岐阜市も路面電車のある街なのだが、ここでは撤退についての議論が進んでいる。本節では市民生活との関係から、岐阜市の路面電車 (図 3-16) の変遷を見ていこう。

岐阜の路面電車は、1911 (明治 44) 年に開業した美濃電気軌道の市外線と市内線がその前身である。大正・昭和と岐阜を中心に路線網を拡大するとともに、業績を挙げていく。現在の名古屋鉄道として運行されたのは 1935 (昭和 10) 年のことである。

戦後になると、名鉄輸送復興運動によって、輸送力の拡充が行なわれた。1948 (昭和 23) 年に岐阜市内線が架け替えられた忠節橋を始めて渡り、1950 年 4 月には混雑緩和の目的で美濃町線の起点が柳ヶ瀬から徹明町へ移された。このように、昭和 20 年代までは、路面電車は地方中核都市の主要な交通機関と位置づけられ、都市計画と一体的な整備が行なわれてきた。現行の岐阜市の路面電車の路線 (図 3-17) は、市内線、揖斐線



図 3-16 岐阜市の路面電車 (写真提供：山田人)

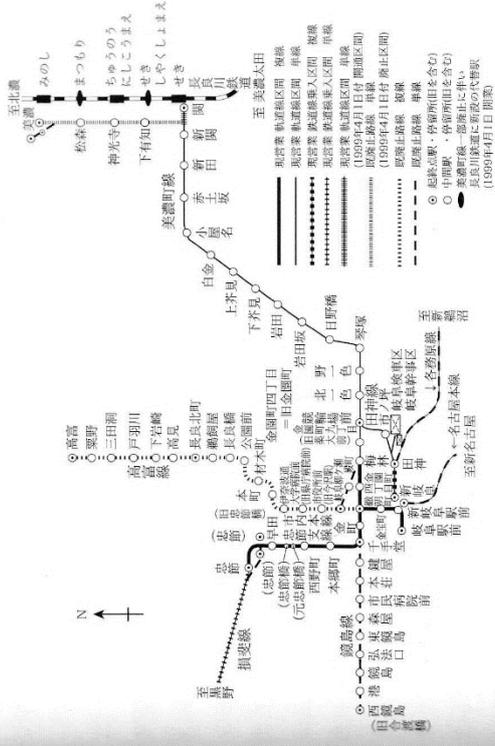


図 3-17 名鉄岐阜軌道線路図 (出典：日本路面電車同好会名古屋支部「路面電車と街並み 岐阜・岡崎・豊橋」トンボ出版、1999 年。作図：堀幸夫)

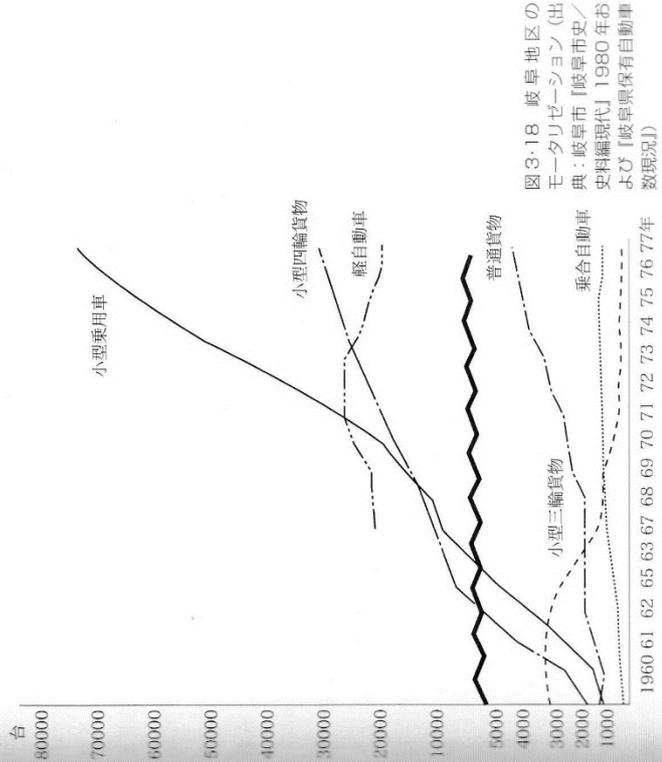


図 3-18 岐阜地区のモーターリゼーション (出典：岐阜市「岐阜市史」史料編纂部 1980 年および「岐阜県保存自動車数現況」)

および美濃町線を合わせて23.9kmあり、土佐電気鉄道(25.3km)について日本で2番目の規模である<sup>[14]</sup>。

岐阜市では1961(昭和36)年ごろから、路面電車の撤去問題が生じてきた。モータリゼーションの進展にともない路面電車が円滑な自動車交通を妨げるのを撤去すべきであるとする議論である。岐阜市の車種別自動車保有台数の変化を図3-18に示した。この図より乗用車が急激に増加したのは1965(昭和40)年以降であることがわかる。しかしながら、すでに昭和30年代後半には、自動車交通の台頭が懸念される時代となっており、路面電車は円滑な自動車交通を妨げると考えられていたようである。なかでも、1962(昭和37)年5月3日の市議会における市長の答弁は、当時の世相を如実に反映している：

「昔は電車があるということを都市として誇りにした。電車なき都市というのは都市の形態をなさないといった時代はすでに過去である。今日は電車と云うものがないのをもって誇りにする、そういう都市を作りたい。私は岐阜市を誇りなき都市にしようというひとつのモットーを掲げたその利那からこの路面電車をなくしたい、早くからこういうことを主張している一人として(中略)。(中略)今日といたしましては、私は一刻も早く路面電車というものを全廃する、こういうことに考えなくちゃならぬ、あるいは、それに関連してトrolley・バスということであるのでありますが、(中略)少なくとも路面電車という、路面に固定したものであるというのは、これはもはやここにおくべきものではない、一足飛びに今日の情勢におきましては、バスに切りかえらるべきものであるということを考えているのであります。またそうしなくちゃならぬとこう考えているのです。」<sup>[15]</sup>

モータリゼーションが急速に進展していったという時代背景はあるものの、本的には岐阜の市内線は、専用軌道ではないため自動車交通に支障をきたすという考え方で、都市交通についての長期展望のない「答弁」である。ただ、自動車台数の増加は、都市機能を活発化するものという当時の支配的な考え方からの理論的帰結と言えなくもないが、

### ▶ 3・12 相次ぐ路線の廃止

市内線ばかりではなくその他の線についても、輸送力の増強と輸送時間の短

縮化を目的としてバスへの切り替えが図られ、1960(昭和35)年には高富線(長良北町⇄高富;5.1km)、1964(昭和39)年には、鏡高線(千手堂⇄西鏡島;5.3km)がバスに切り替えられた。

その後1967(昭和42)年に市議会が路面電車撤去の決議がなされ、市民のあいだでも撤去を望む声は高まった。また各種団体からも、岐阜市へ撤去を求める決議・要望書が寄せられた。こうしたなかで、1968年に、岐阜市と名鉄のあいだで撤去問題をめぐり話し合いが行なわれ、徹明町⇄長良北町から撤去していくことで了解が得られた。その後両者のあいだで継続的に話し合いが行なわれたが、撤去後の補償などをめぐり折り合いがつかず、暗礁にのりあげた(市側は補償問題の内容を明確にすべきという点を指摘、名鉄側は、市内線は赤字路線であるから、基本的には撤去に賛成であるが、長期的な交通計画が必要であると述べている)。

その間、自動車の激増から、排気ガスによる大気汚染、騒音などの環境の悪化が急激に進んだ。その結果排気ガスを出さない路面電車のよさを再認識しようとする、いわゆる路面電車見直し論が台頭し、路面電車撤去をもとめる動きは急速に下火になった。しかしながら、公共交通維持は基本的に事業者(名鉄)の責任とされ、撤廃に関する意思決定にも影響を与えている。

この流れのなか、路面電車の乗降客数は年々衰退に向かった(図3・19)。岐阜の路面電車の市内線の魅力低下に決定的な影響を与えたのは、岐阜市内本線(徹明町⇄長良北町;3.9km)の廃止であろう。これは、岐阜の路面電車を象徴する路線で、以下の経路で運行されていた：

徹明町—岐阜柳ヶ瀬—市役所前—大学病院前—伊奈波通—本町—材木町—公園前—長良橋—鶴岡屋—長良北町

この路線は、近代的な街並みのあと、金華山を望み、長良川を渡って、岐阜市北部にいたる、きわめて歴史的な岐阜の風景のなかを走行していたようである。狭い道路による道路混雑のため、昭和40年代初めから廃止が模索されていたが、直接には、1988年7月から開催された「ぎふ中部未来博」への交通の支障になるという理由で、同博覧会開催直前の5月31日限りで廃止された。

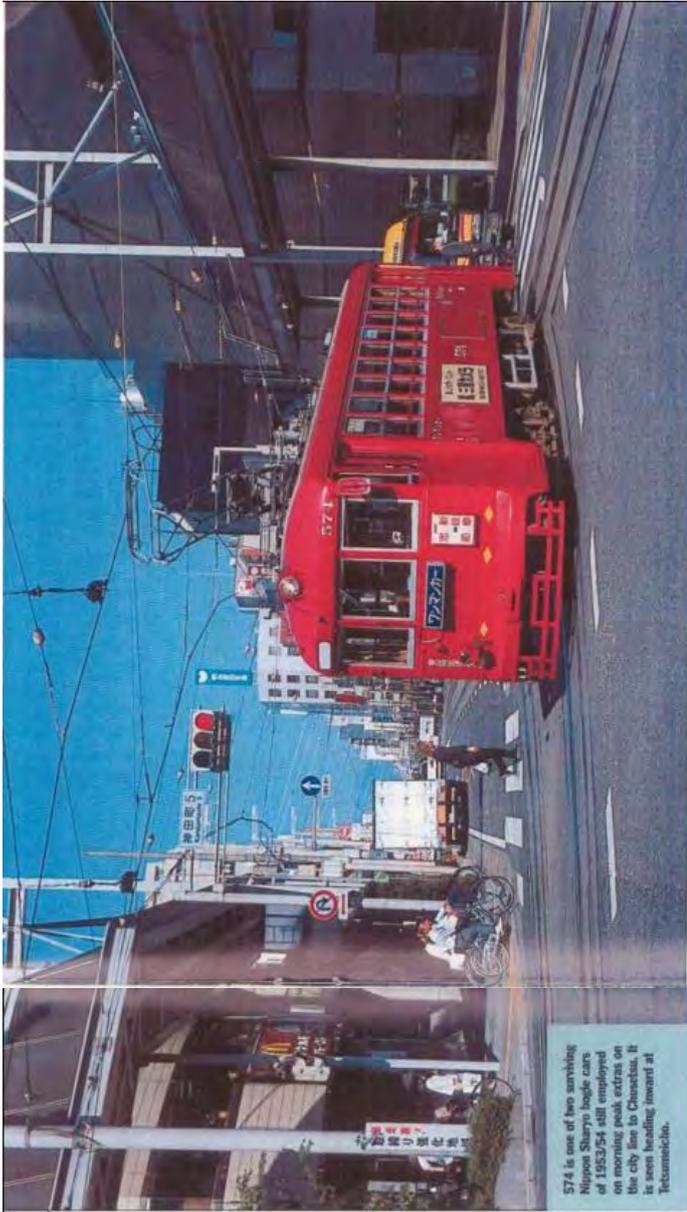
すでに述べたが、岐阜市の人口は40万人で、路面電車営業キロは、23.9kmである。近郊の地方都市である豊橋市は、人口37万人で、豊橋市内軌道線の営業キロは5.4kmである。都市の規模はほぼ同じであり、中心駅駅から路面電

# Japanese closure against the trend

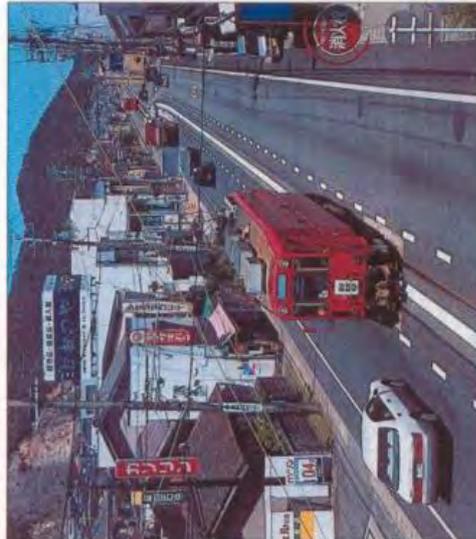
Complete tramway closures are rare these days - far outnumbered by new systems - but spring 2005 will be marred by the total abandonment of the Gifu system in Japan, one of the most interesting operations in Nippon. It is owned and operated by private company Nagoya Tetsudo (Nagoya Railroad), whose prime business is a 550-km railway system. The 1067-mm gauge 36.6-km Gifu tramway, dating from 1911, is a mixture of city and interurban operation featuring 600/1500 V dc operation and a variety of rolling stock. Despite heavy passenger traffic, the system ran at a loss.

After many years of tolerating 'in the red' accounts, the parent company gave a year's notice of closure to give the chance for local and regional authorities to come up with the necessary subsidy. This was not forthcoming, and although there were rumours of French-based Connex sizing it up as an entry into the Japanese market, it seemed most likely as we went to press that 31 March would be the last day of operation.

**Mike Russell** gives us a flavour of the system in its final year.

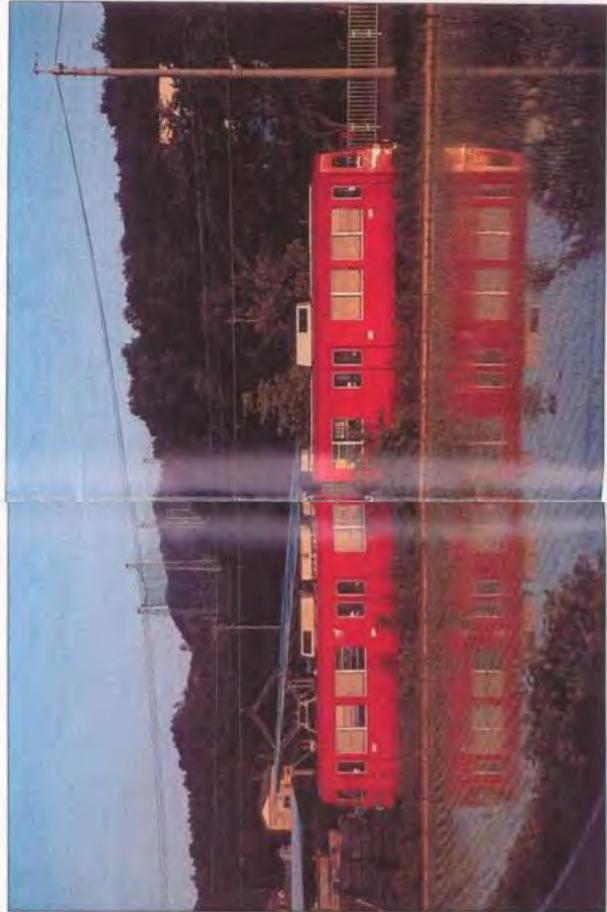


574 is one of two surviving Nippon Sharyo bogie cars of 1953/54 still employed on morning peak extras on the city line to Chusetsu. It is seen heading forward at Tokumitsubo.



Narrow-bodied dual-voltage car 606 was one of six built new by Nippon Sharyo in 1979 for north-east interurban operation to Shiho-stn. Single-track center-street running is a feature of the outskirts of Gifu near Neruhojima.

The sun sets on the rice fields of Shirouane and the Gifu system represented by a 1980 articulated car from Nippon Sharyo



Gifu retained veteran interurban set 513-514 for museum purposes, but in May 2004 it had a regular morning peak duty between Kururo and Gifu, with rising conductors. The 1926 Nippon Sharyo cars are heading out on the Chusetsu-dori bridge.



The newest trams were three modern bogie cars built by Alstom in 2000. 802 is on roadside reserved track at Hinobashi.

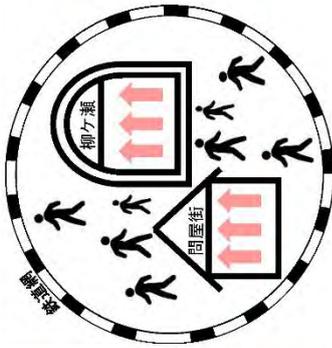


資料3

# 京都岐阜市を核とした岐阜圏域のまちづくり

## 京都岐阜市の状況

岐阜市は明治から昭和にかけて整備された鉄道や車の普及により買物客や劇場に訪れる人で賑わい、戦後は問屋街を中心に繊維産業が栄え、「商いのまち」として発展

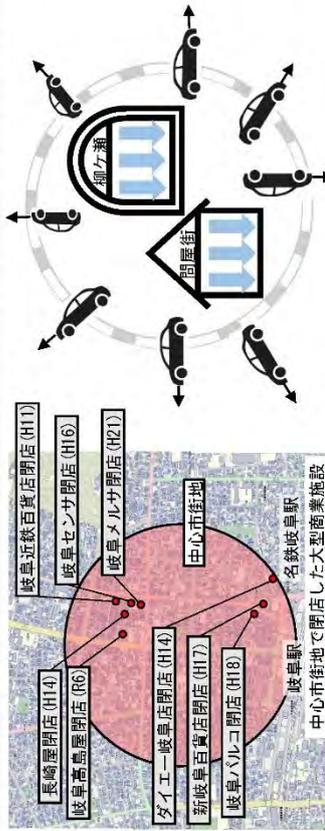


旧岐阜市内線  
【提供：岐阜女子大学】



かつての柳ヶ瀬

郊外の大型ショッピングモールに客が集中する一方で、問屋街や柳ヶ瀬の集客力は急速に失われ、令和6年7月には、県内最後の百貨店「高島屋」が閉店



岐阜高島屋の跡地



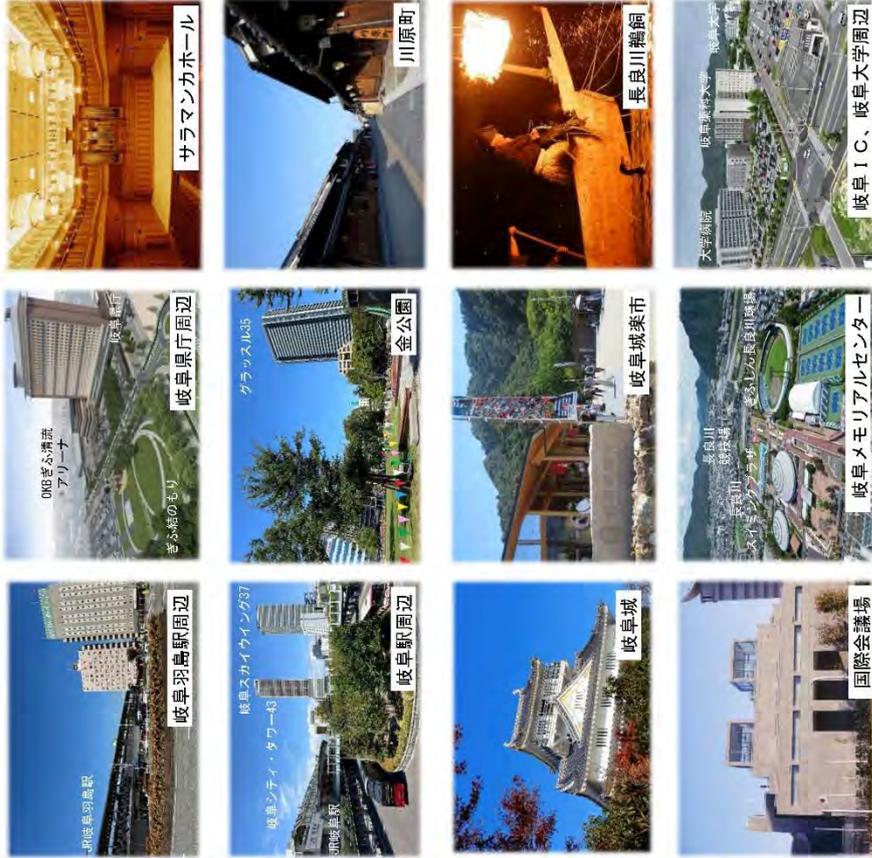
現在の柳ヶ瀬



現在の問屋街

## 岐阜圏域における魅力ある拠点

一方で、かつての賑いを取り戻すため、柳ヶ瀬の「金公園」や「グラッスル35」、岐阜城周辺の「岐阜城築市」等の新たな拠点の整備を進め、「長良川鶴飼」や「金華山」などの歴史的・文化的拠点が大切に受け継がれている



岐阜圏域には、魅力的な拠点が数多く存在

そうした「拠点」を有機的に「線」で結び、「面」として岐阜圏域全体に賑わいを広げる取組が必要

## 5-2 佐賀駅周辺拠点都市機能誘導区域の設定

### (1) 検討の流れ

佐賀駅周辺拠点都市機能誘導区域の設定にあたっては、以下の流れで検討を行います。

#### 都市機能誘導に適すると考えられる区域

以下の条件に該当する箇所は、都市機能誘導区域の設定候補地とする。

##### I ベースとして設定する範囲

###### ① 拠点の中心から容易に回遊することが可能な範囲

佐賀駅からの自転車利用圏(2km)

###### ② 中心市街地の魅力向上に資する範囲

佐賀駅周辺の中心拠点において、SAGA サンライズパークから佐賀城公園までの南北軸を強化し、賑わいの波及効果を生み出すことで、市街地全体の魅力向上に資する範囲

##### II ベースとして設定する範囲のうち、以下のいずれかに該当する箇所を抽出

###### ③ 都市機能が集積している箇所

都市機能(公共交通、医療、福祉、子育て、商業、教育文化、金融、行政)が近接して立地しており、利便性がきわめて高い箇所

###### ④ 既往計画で「中心市街地」と位置付けられている箇所

中心市街地活性化基本計画に位置付けられた「中心市街地」

###### ⑤ 事業等の実施区域を包含する箇所

誘導施設の立地促進やウォークブルの推進に資する「都市再生整備計画」等のプロジェクトの実施区域(佐賀駅周辺北地区)や、周辺との調和を図りながら品格ある佐賀城下再生を実現するための「佐賀城下再生百年構想エリア」等を基本に、周辺の地形地物等を考慮した箇所

地形地物や用途地域界、区域全体の形状(不整形になりすぎない)、その他都市機能が集積している箇所、一体的な土地利用を行うべき箇所等を考慮して細部の調整

#### 都市機能誘導に適さないと考えられる区域

以下の条件に該当する箇所は、都市機能誘導区域の対象から除外する。

##### ① 住宅・工業等としての利用がメインとなっている箇所

候補地のうち、住宅や工業等としての利用が大部分となっている箇所は、将来にわたりその環境を維持する観点から除外する。

「適すると考えられる区域」から「適さないと考えられる区域」を除いた箇所

### 佐賀駅周辺拠点都市機能誘導区域の設定

## 5. 東静岡のまちづくりとアリーナ

### (2) これからの東静岡のまちづくり

アリーナの計画地である東静岡地区は、JRと静岡鉄道が近接している場所であり、静岡市の南北・東西・駿河・清水の3区の連携という点でも重要な地理的位置にあります。アリーナの建設により、アリーナ単体ではなく、周辺地域一帯に新たな価値を生み出すまちづくりが期待されます。

東静岡地区の将来像

「新たな文化・スポーツの拠点づくりと  
「快適で住みやすい住環境づくり」

周辺施設との連携

JR東静岡駅周辺では、アリーナのほかに、新立中央図書館の整備が予定されています。既存のグランシップとこれらの新たな施設が連携して、東静岡はスポーツ・文化・教育の拠点となるとともに、新たなまちづくりの絶好の時機を迎えています。

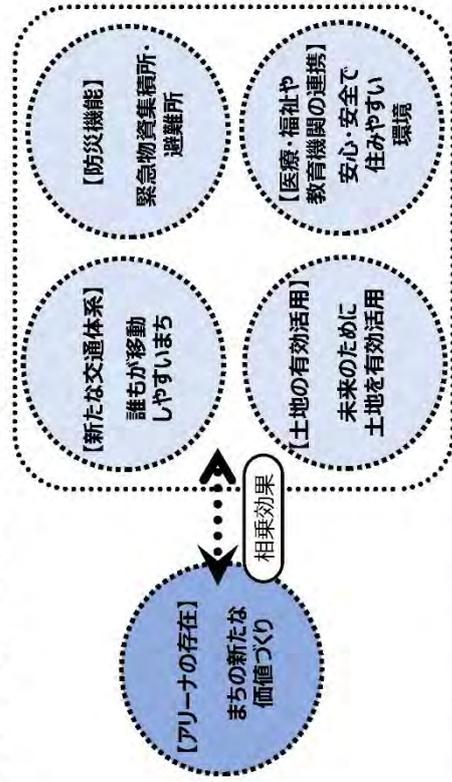
アリーナを施設単体で整備するのではなく、アリーナを核とした東静岡のまちづくりを一体的に進めることで、相乗効果により、東静岡は最先端の文化・スポーツ・エンターテインメントの体験や、商業、交通、文化、教育等の充実した都市機能と快適な住環境を兼ね備えたまちに発展します。

ペDESTリアンデッキによるまちづくりとの相乗効果

アリーナ興行日は、JR東静岡駅や静岡鉄道長沼駅の利用者の増加および、駅北口の歩行者の増加が見込まれるため、駅とアリーナをつなぐペDESTリアンデッキを整備することを検討しています。

駅とアリーナをペDESTリアンデッキで接続し、アリーナおよびアリーナ敷地を、日常的な歩行者動線の一部として位置づけることで、アリーナの収益力の向上と、まちの賑わいづくりへの効果が期待されます。

東静岡のまちづくりとアリーナの相乗効果



JR東静岡駅周辺のペDESTリアンデッキ接続イメージ

