



第1章

都市が抱える課題の分析及び 解決すべき課題の抽出

第1章 都市が抱える課題の分析及び解決すべき課題の抽出

1. 本市の概要

(1) 位置

本市は、岐阜県南東部に位置し、面積約 504.24 km²の市域を有しています。愛知県と長野県に隣接しており、豊かな自然に恵まれた地域です。

本市の中央部を中央自動車道が東西に通過するほか、並行して国道 19 号、JR 中央本線が通るなど、交通の要衝となっています。

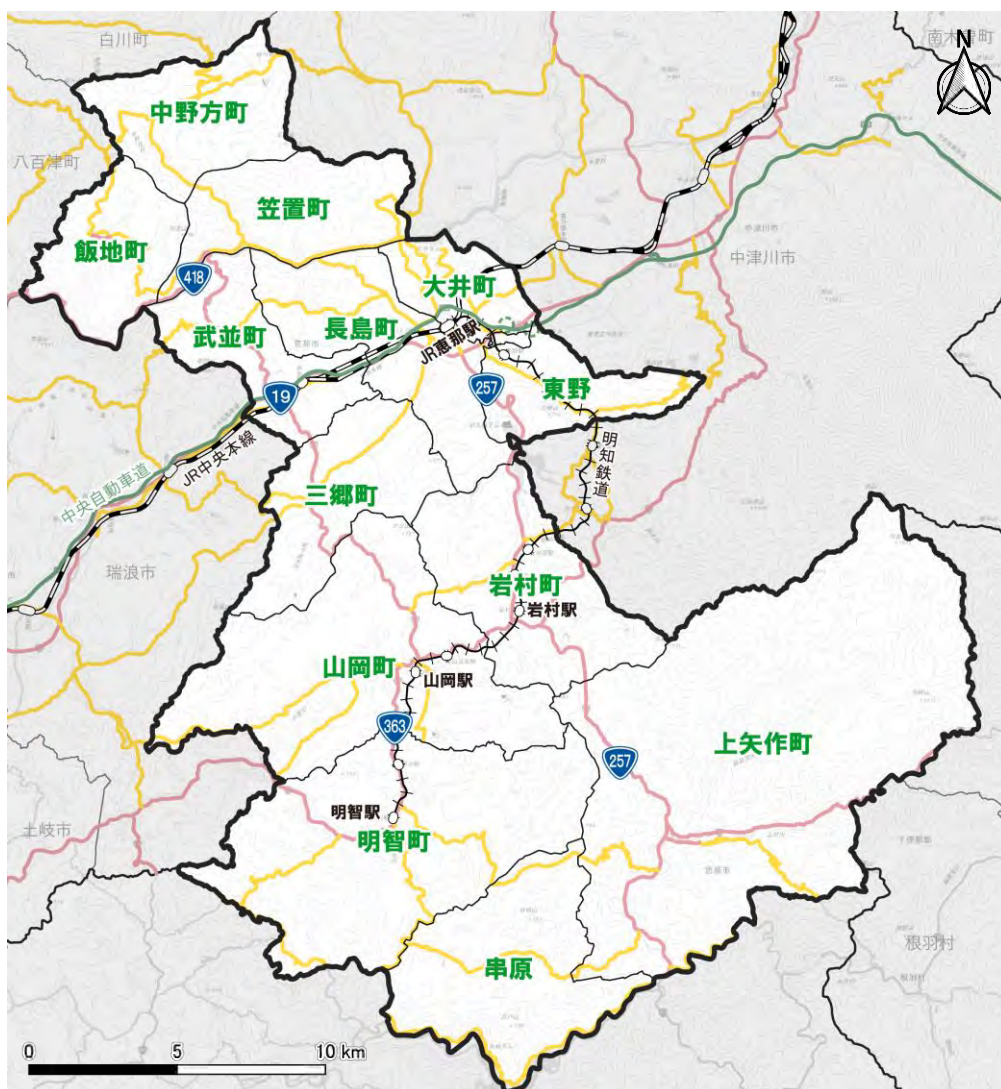
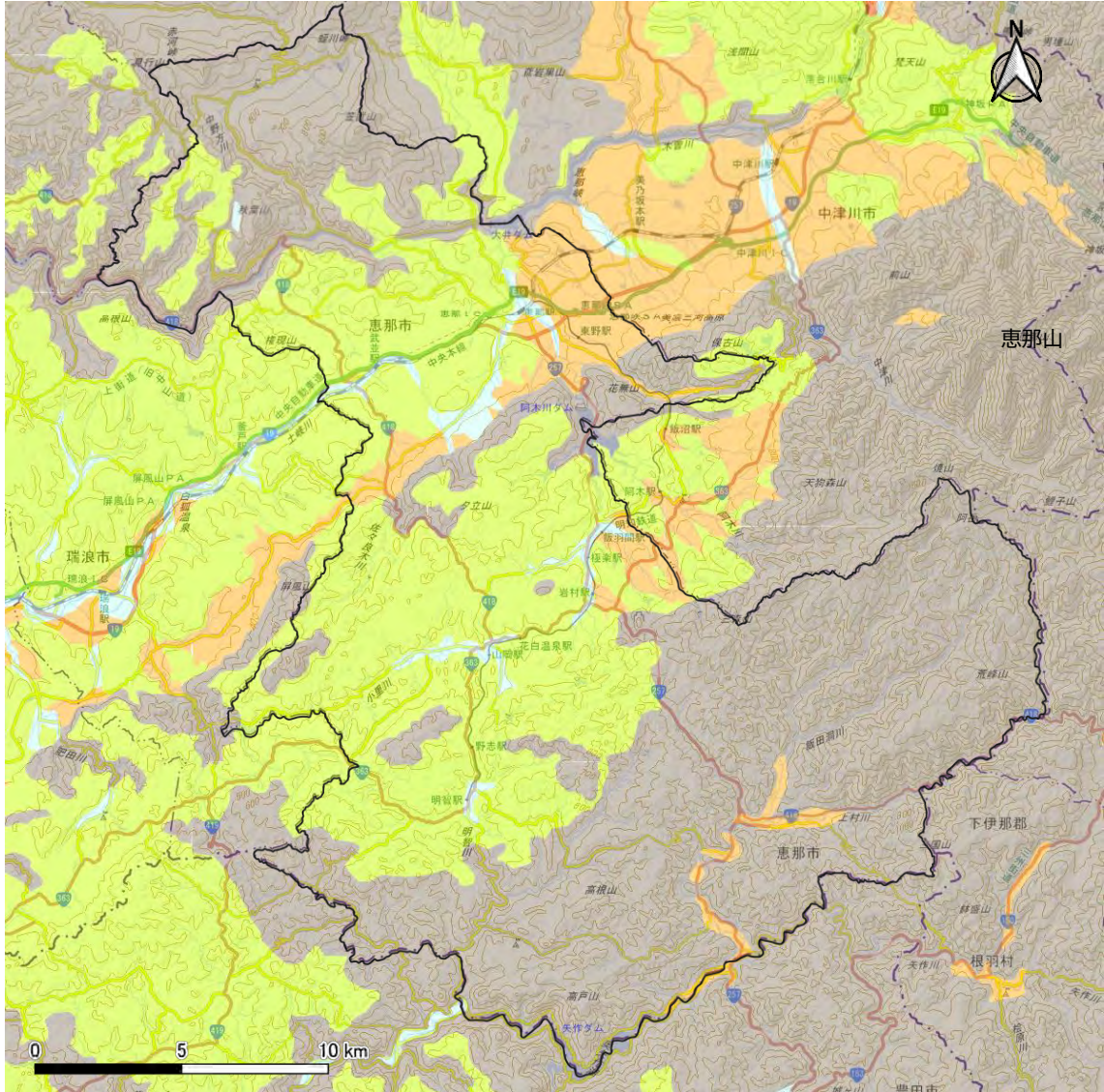






図 4 位置図

(2) 地形

本市は、全体になだらかな丘陵状の地形が広がっています。そのなかで比較的急峻な地形を作っているのは、東端にある恵那山（標高 2,191m）周辺やそこから西方へ連なる東西方向の急崖です。市域の約 77%が山林であり、南には焼山、北には笠置山に囲まれ、また山あいには木曾川や阿木川、矢作川などが流れています。



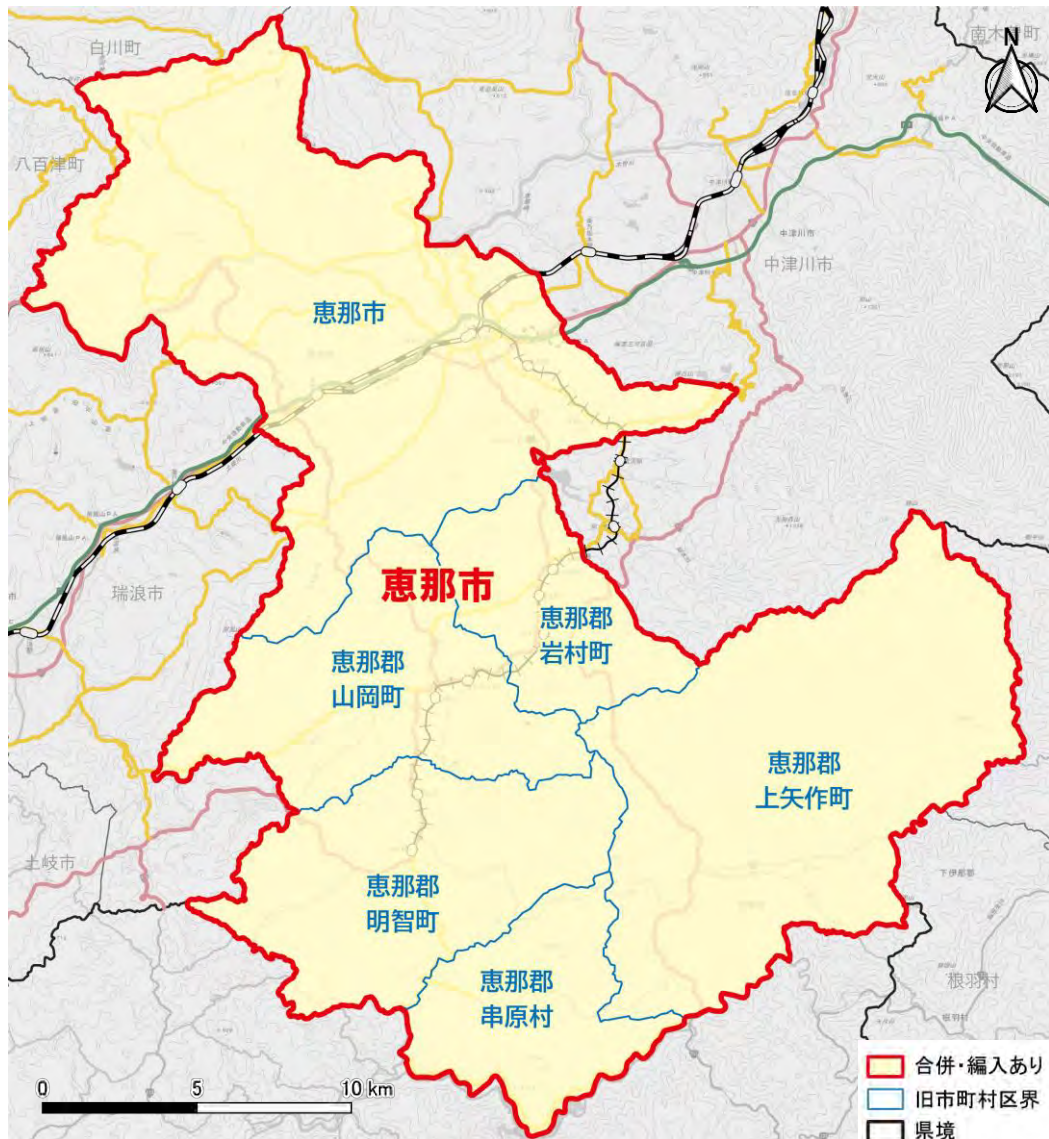
配色	地形分類	土地の成り立ち	地形から見た自然災害リスク
	山地	起伏が大きな尾根と谷からなる地形。地すべり地形を含む。	土砂災害に注意。
	丘陵・小起伏地	起伏が小さな尾根と谷からなる地形。	土砂災害に注意。
	台地・段丘	低地が隆起してできた台地状の地形。低地との境界などには侵食による崖（段丘崖）がみられることが多い。	段丘崖の周辺では、落石や崖崩れに注意。
	低地	河川や海の流れによって運ばれた砂礫や泥が堆積してできた平地地。または、その流れの侵食によってできた平地地。	河川氾濫、高潮、液状化に注意。地震時に揺れやすい。

出典：地理院地図（地形分類(自然地形)）

図 5 地形区分図

(3) 沿革

本市は、平成16(2004)年10月、旧恵那市と恵那郡の5つの町村（岩村町、山岡町、明智町、串原村、上矢作町）が新設合併し、新恵那市として誕生しました。



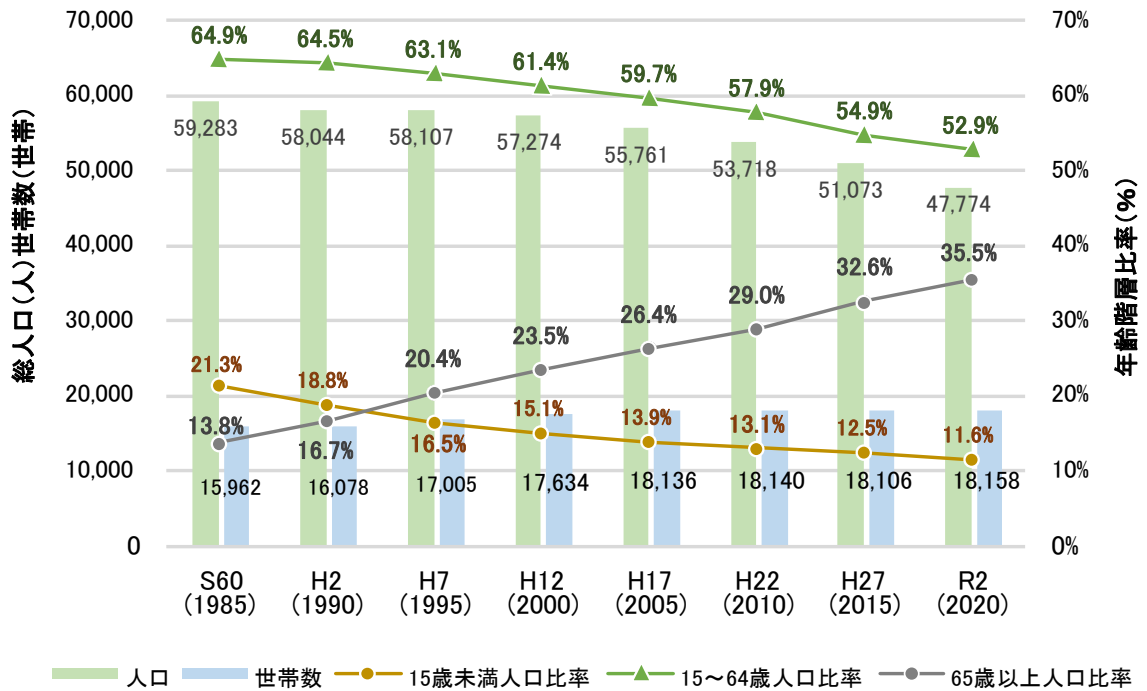
出典：「市町村変更情報マップ」(公益財団法人国土地理協会)

図6 沿革

2.人口

(1) 人口と世帯数の変遷

国勢調査による本市の人口は、平成7(1995)年以降、減少が続いており、令和2(2020)年は47,774人となっています。世帯数は、令和2(2020)年では18,158世帯となっており、平成17(2005)年国勢調査結果から横ばいで推移しています。

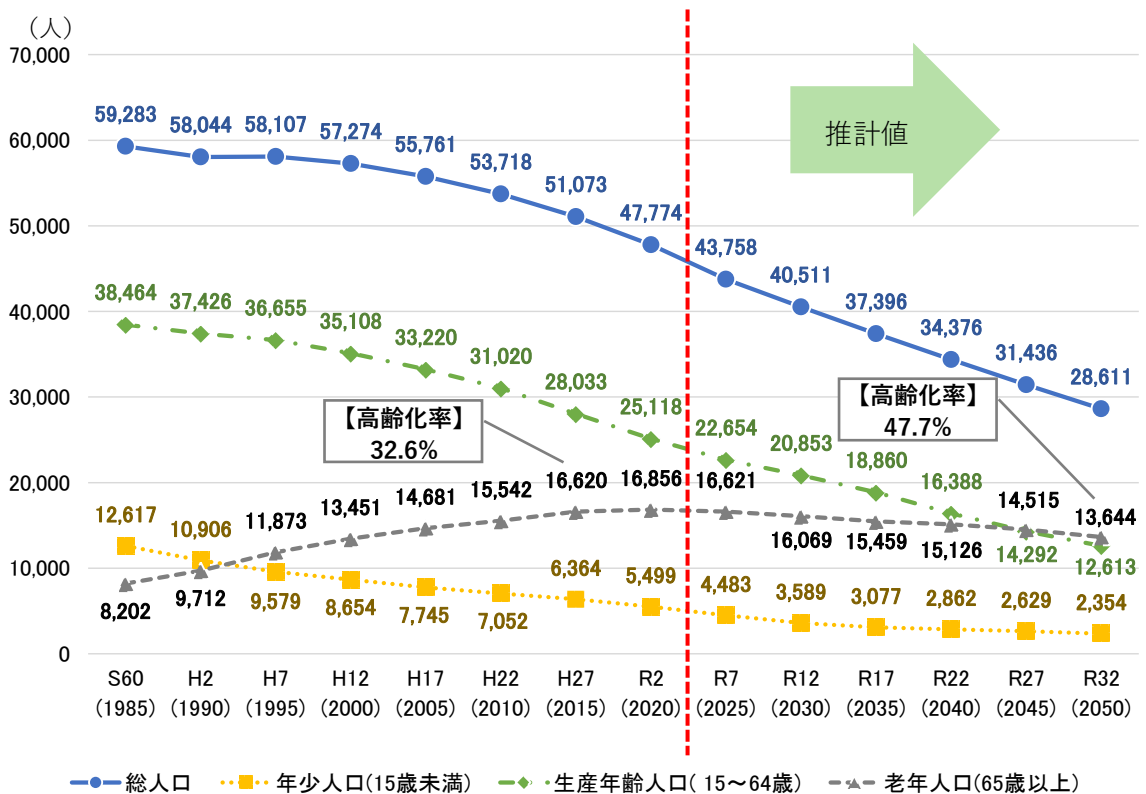


出典：国勢調査

図7 人口と世帯数の推移

(2) 将来人口

国立社会保障・人口問題研究所（社人研）の推計による将来人口は、令和32(2050)年に28,611人になると予測されており、平成27(2015)年と比べ約56%減少すると予測されています。65歳以上の人口は令和2(2020)年にピークを迎え、その後、微減していきませんが、65歳以上の総人口に占める割合（高齢化率）は平成27(2015)年の32.6%から令和32(2050)年の47.7%に増加します。

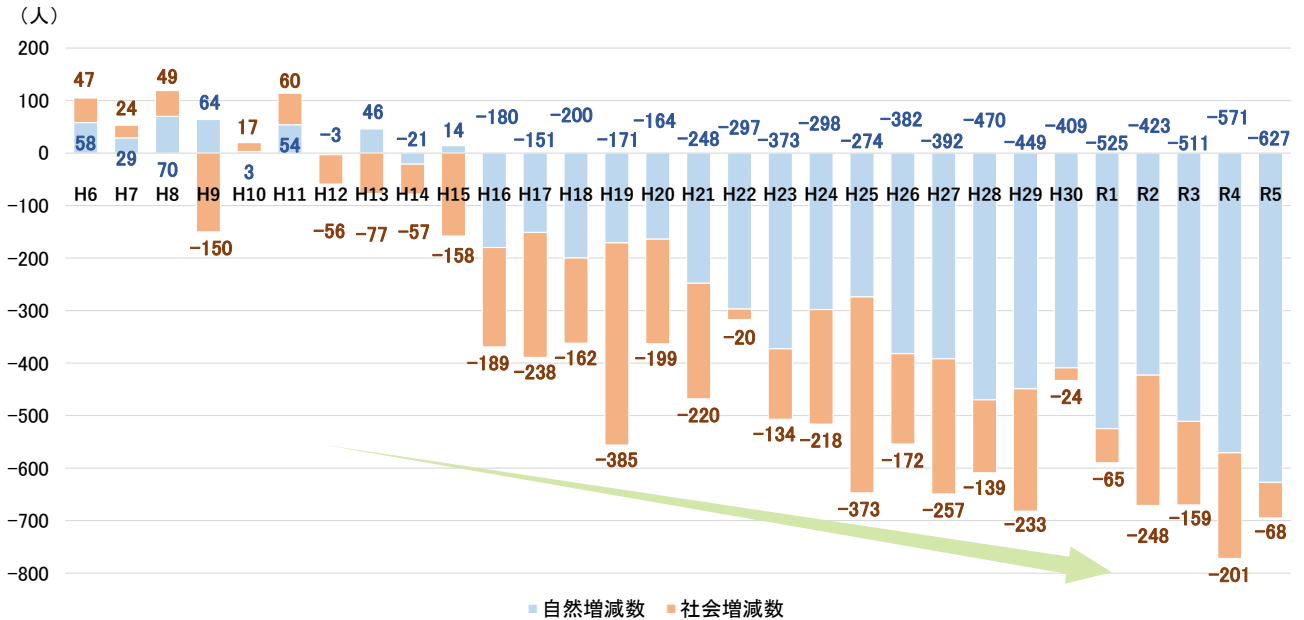


出典：国勢調査（昭和60(1985)年～令和2(2020)年度）、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（令和5(2023)年推計）」（令和7(2025)年～令和32(2050)年）

図8 人口の将来推計

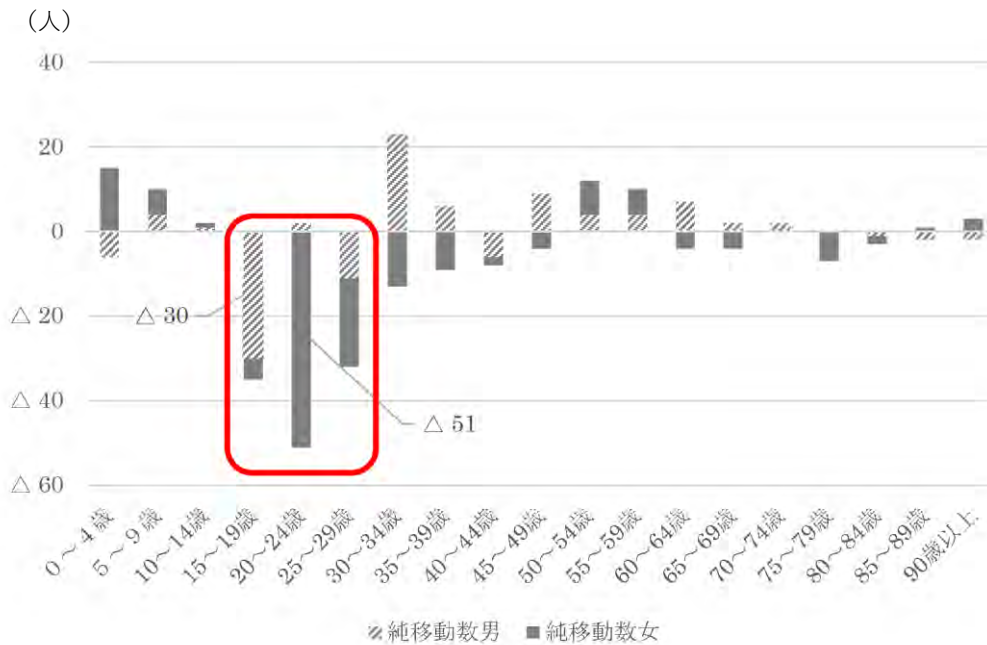
(3) 人口動態

平成12(2000)年以降転出超過が続いており、平成12(2000)年から令和5(2023)年を平均して年間約170人が市外に流出しています。5歳階級別の純移動数（転入数－転出数）は、男女ともに10代後半から20代までの転出者が多くなっています。主な移動理由でみると、職業上や結婚等を理由として、20代を中心に転出超過となっています。



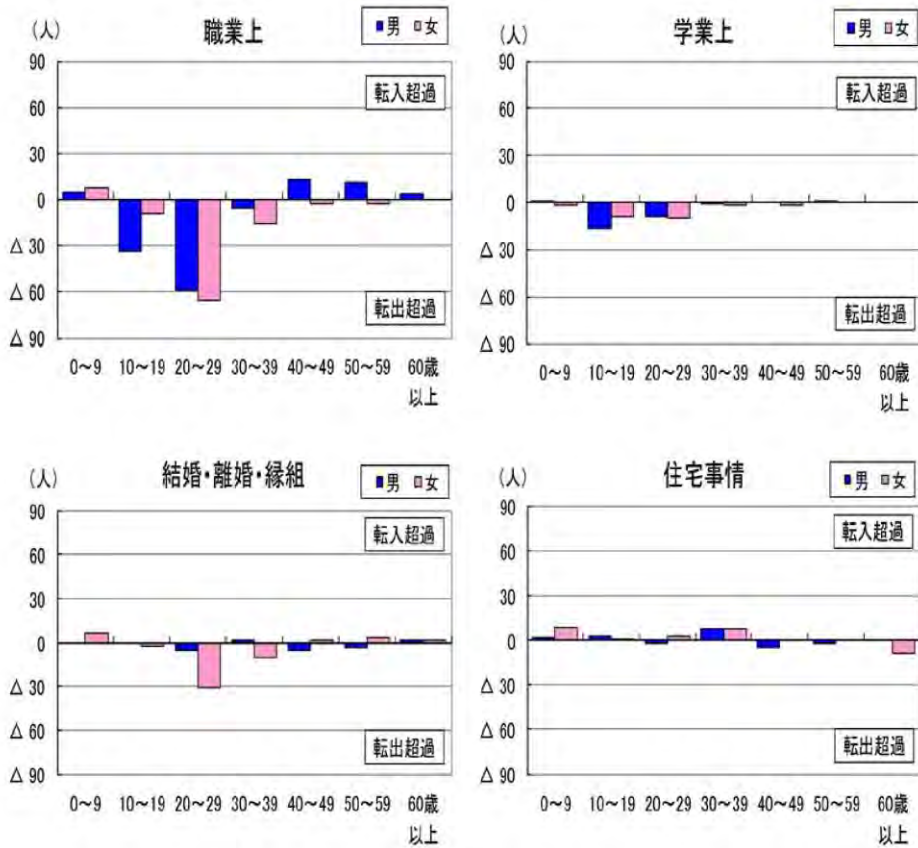
出典：住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査（H6～H24は年度、H25～R5は年次）

図9 人口動態（自然増減、社会増減）



出典：第2期恵那市まち・ひと・しごと創生 人口ビジョン・総合戦略

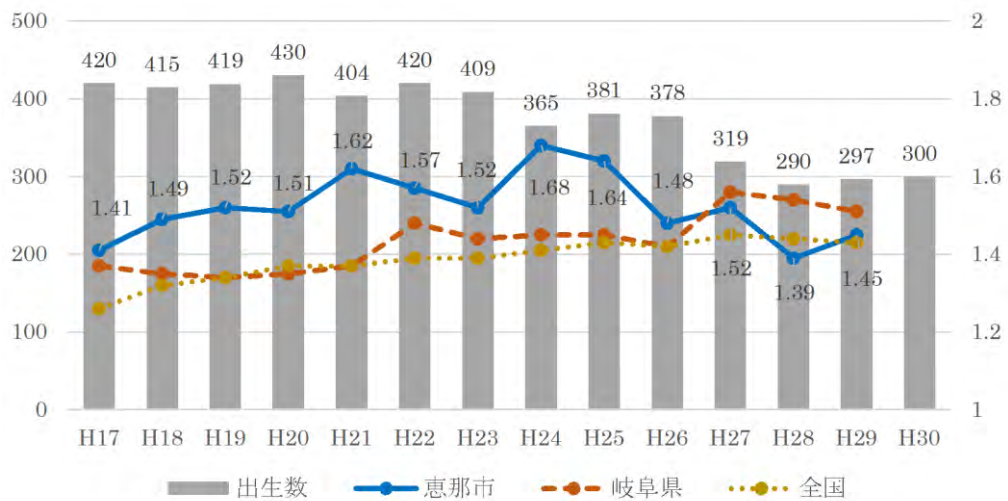
図10 5歳階級別純移動数



出典：第2期恵那市まち・ひと・しごと創生 人口ビジョン・総合戦略

図 11 主な移動理由でみた世代別日本人の社会動態

合計特殊出生率は、平成 26 (2014)年までは全国と岐阜県の数値を上回っていたものの、近年はこれらの数値を下回るようになってきています。平成 17 (2005)年から平成 29 (2017)年までの期間で見ると、全国と岐阜県の数値が増加傾向にあるのに対して、本市では平成 24 (2012)年の 1.68 を最後に減少傾向となっています。



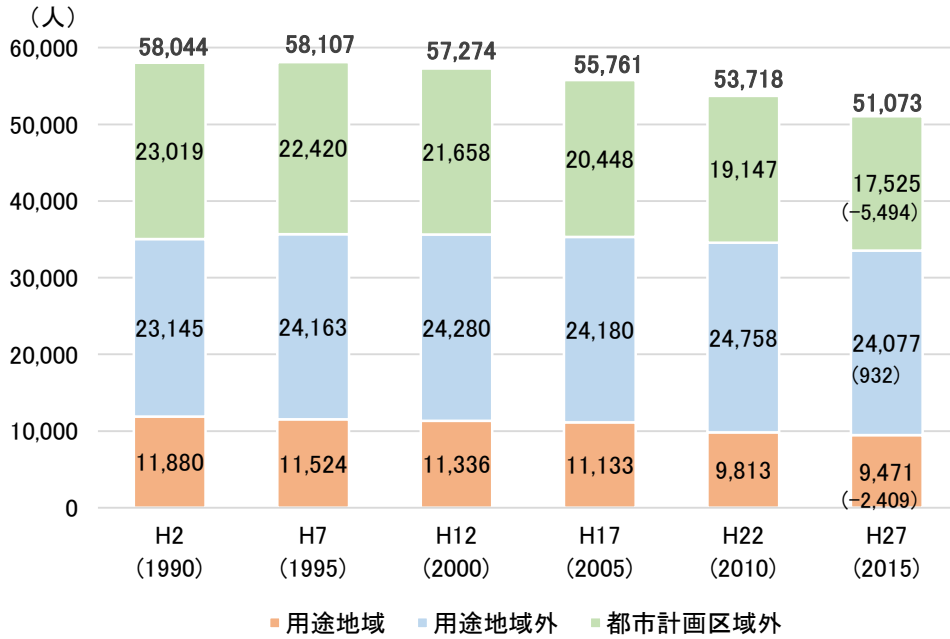
出典：第2期恵那市まち・ひと・しごと創生 人口ビジョン・総合戦略

図 12 出生数及び合計特殊出生率の推移

(4) 都市計画区域及び地域別の状況

本市の都市計画区域における人口についてみると、用途地域内は平成27（2015）年の人口が平成2（1990）年に比べ約2,400人減少しています。また、用途地域外では約900人増加しており、郊外の人口が増加していることが見受けられます。

都市計画区域外における人口についてみると、平成27（2015）年の人口が平成2（1990）年に比べ約5,500人減少しています。



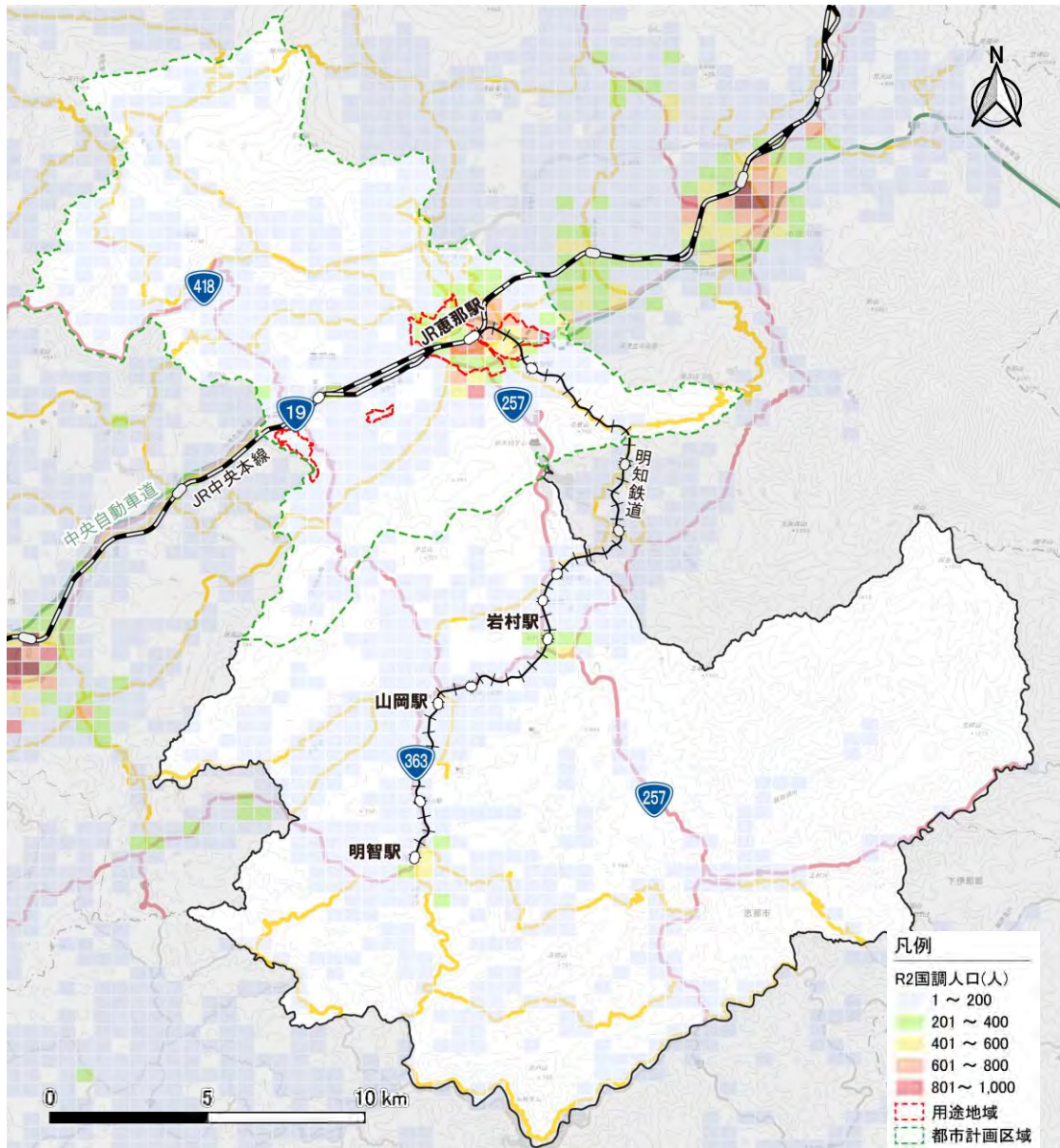
出典：恵那市都市計画マスタープラン

図 13 用途地域内外及び都市計画区域の人口推移

(5) 人口分布

【令和2(2020)年】市全域

令和2(2020)年の人口分布をみると JR 中央本線及び明知鉄道の沿線に多く分布しています。特に中心市街地が広がる JR 恵那駅周辺で多くなっています。

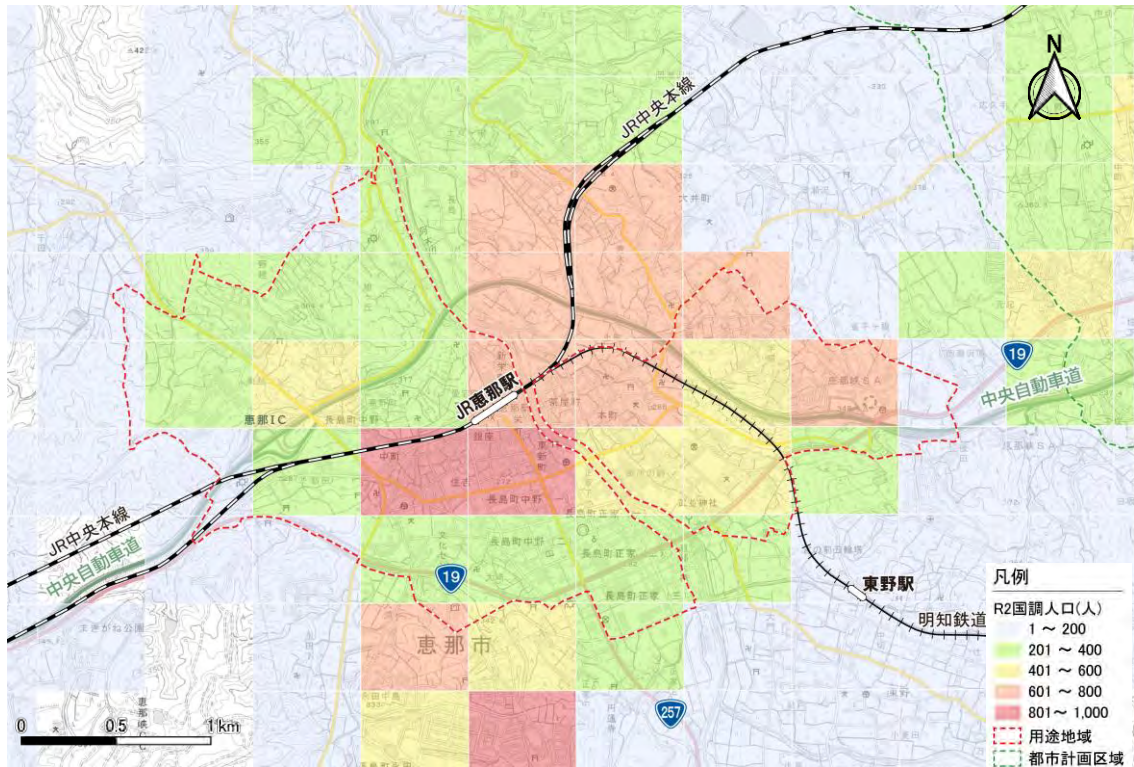


出典：500m メッシュ人口 令和2(2020)年国勢調査

図 14 令和2(2020)年の人口分布 [市全域]

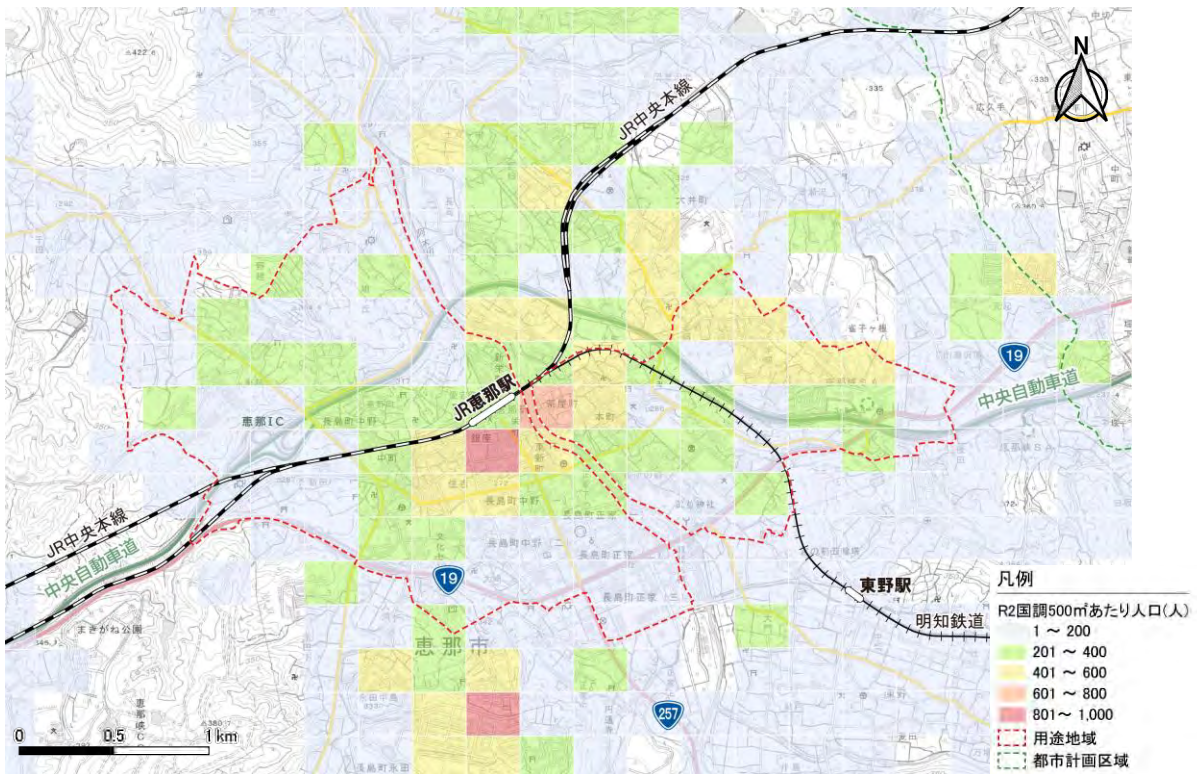
【令和2(2020)年】JR恵那駅周辺

令和2(2020)年のJR恵那駅周辺地域について人口分布をみると、JR恵那駅を中心として駅南及び駅北地域で人口が多くみられます。



出典：500m メッシュ人口（令和2(2020)年国勢調査）

図15 令和2(2020)年の人口分布（500mメッシュ）[用途地域]



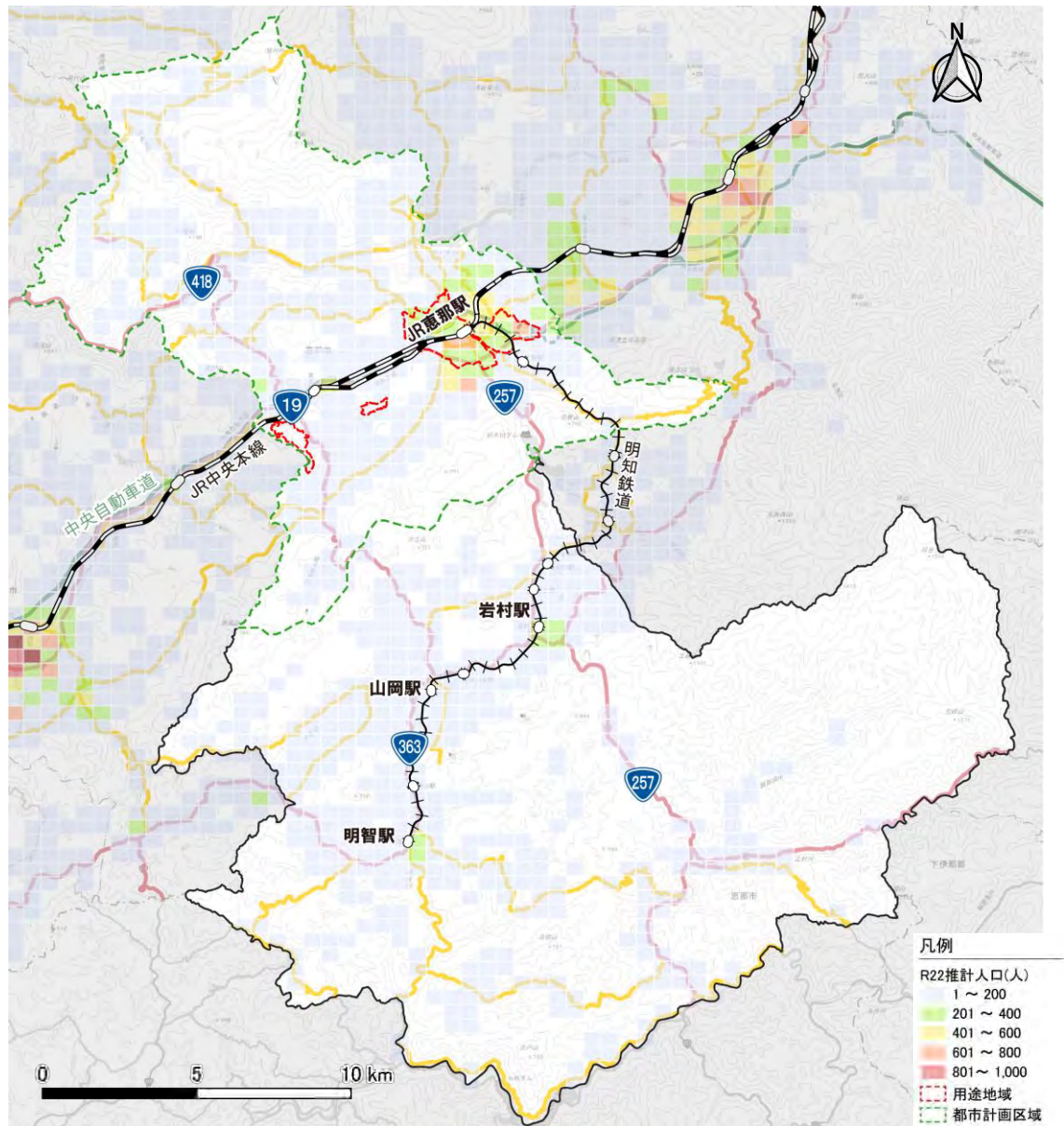
出典：250m メッシュ人口（令和2(2020)年国勢調査）

図16 令和2(2020)年の人口分布（250mメッシュ）[用途地域]

(6) 将来の人口分布

【令和 22(2040)年】市全域

令和 22(2040)年の将来人口分布をみると、現況と同様に JR 中央本線及び明知鉄道の沿線に多く分布しています。

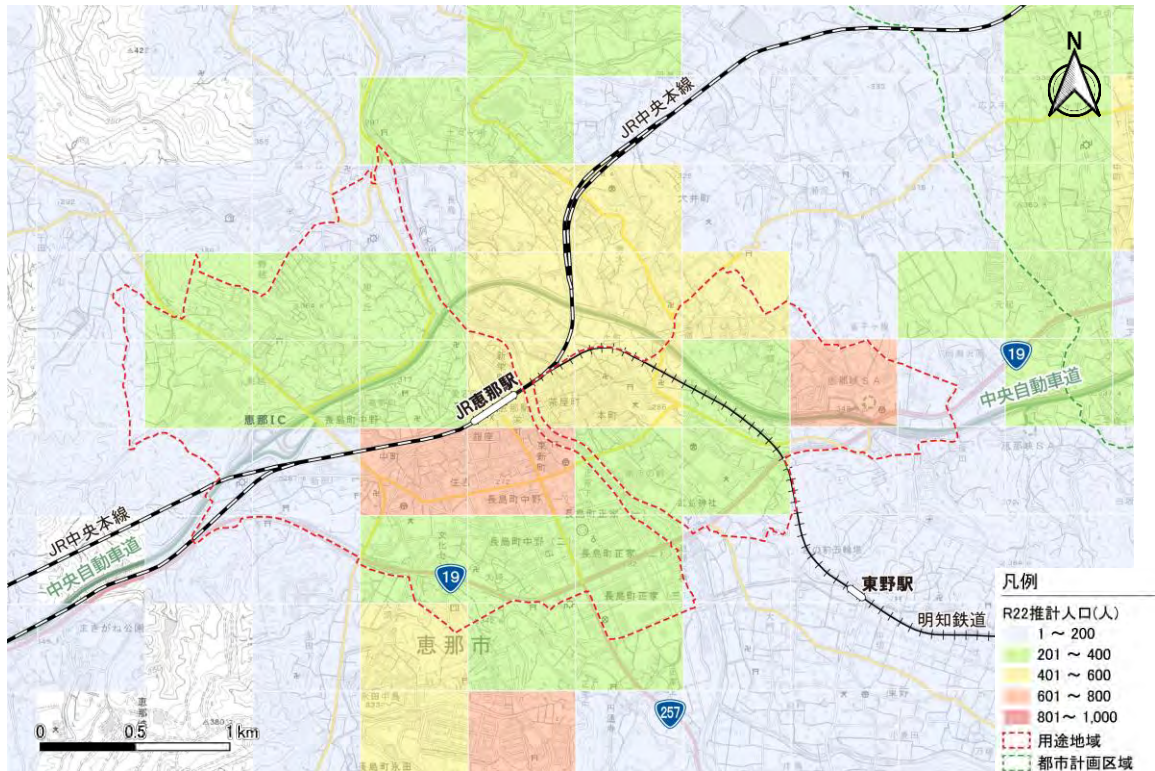


出典：国土交通省 国土政策局「国土数値情報 500m メッシュ別将来推計人口データ（令和 6 年推計）」
(以下「R6 国政局推計」)

図 17 令和 22(2040)年の将来人口分布 [市全域]

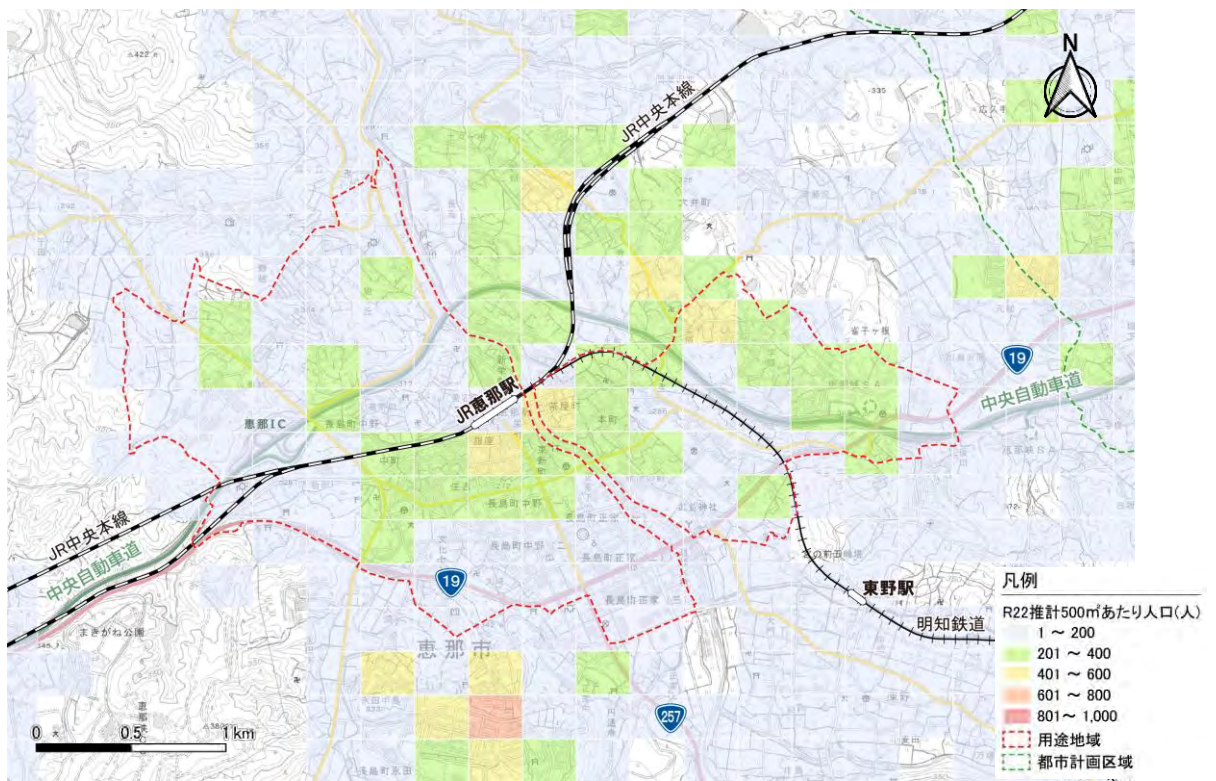
【令和 22(2040)年】JR 恵那駅周辺

令和 22(2040)年の JR 恵那駅周辺地域について将来人口分布をみると、現況と同様に JR 恵那駅を中心として駅南及び駅北地域で人口が多くみられます。



出典：500m メッシュ別将来推計人口（R6 国政局推計）

図 18 令和 22(2040)年の将来人口分布（500m メッシュ）[用途地域]

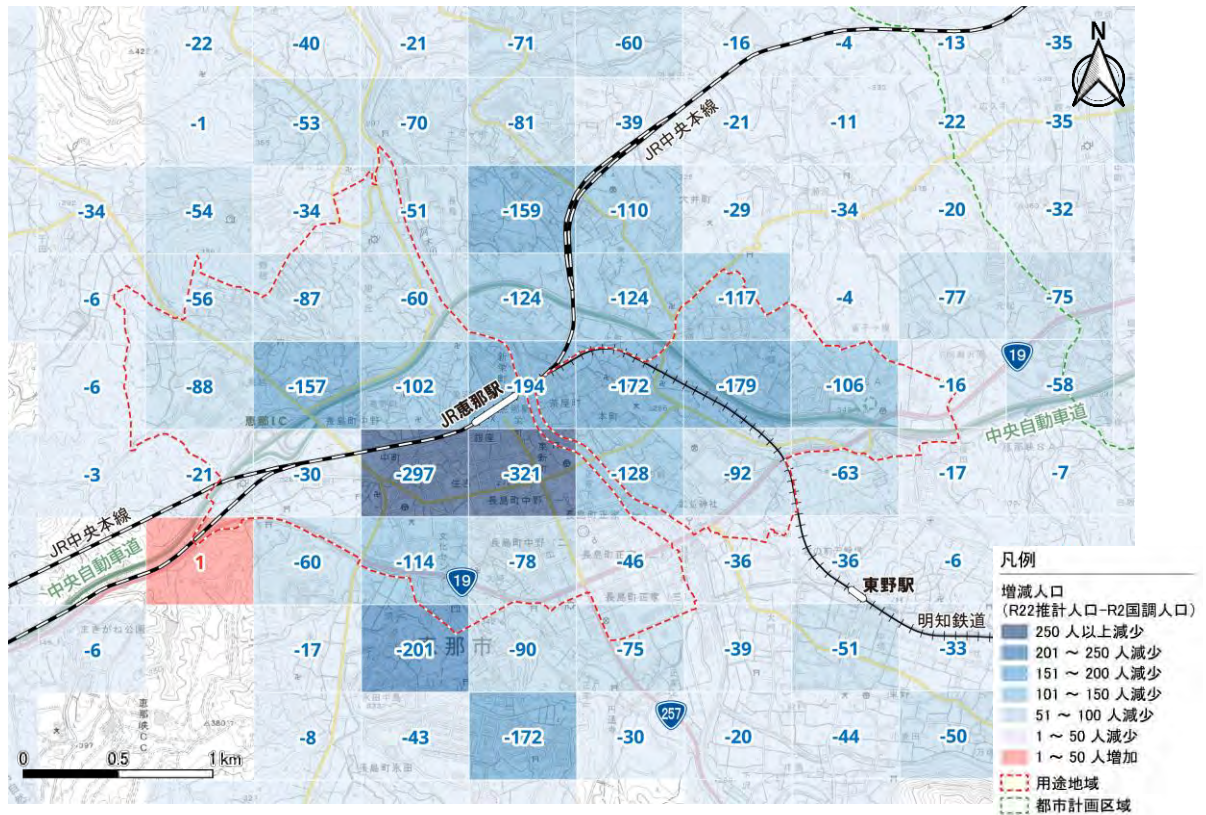


出典：250m メッシュ別将来推計人口（R6 国政局推計）

図 19 令和 22(2040)年の将来人口分布（250m メッシュ）[用途地域]

【人口分布の変化】JR 恵那駅周辺

令和 22(2040)年の将来人口分布と令和 2(2020)年の人口分布を比較すると、用途地域内において人口減少がみられます。



※各メッシュの数値は将来推計人口の現況に対する増減数を示す。

出典：500mメッシュ人口（令和2(2020)年国勢調査）、
500mメッシュ別将来推計人口（R6国政局推計）

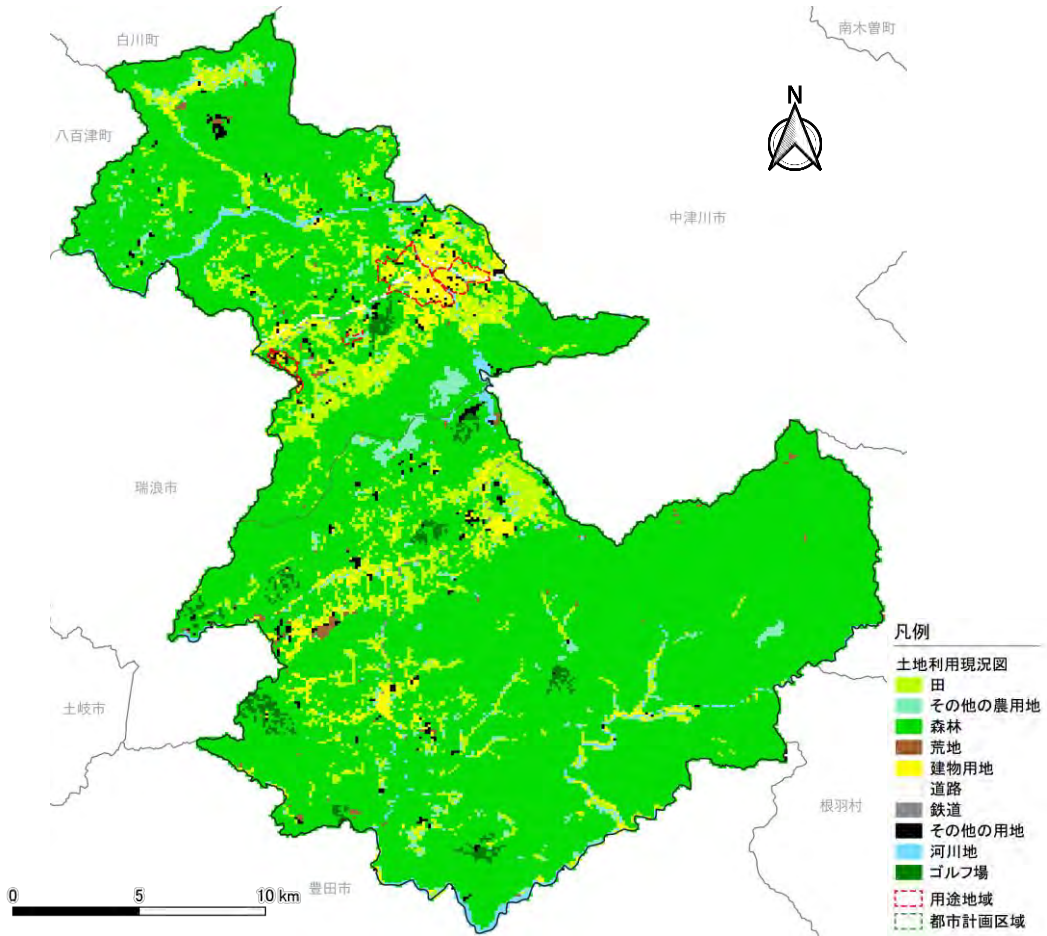
図 20 人口分布差分（令和 22(2040)年－令和 2(2020)年）[用途地域]

3.都市の状況

(1) 土地利用

都市計画区域内の令和3(2021)年における土地利用の現況をみると、山林・原野（森林）が約73%、農用地（田・その他の農用地）が約16%、宅地（建物用地）が約7%となっています。

土地利用図から建物用地は都市計画区域の中でも主に用途地域付近に多く分布しています。



出典：国土数値情報

図 21 土地利用図 [市全域]

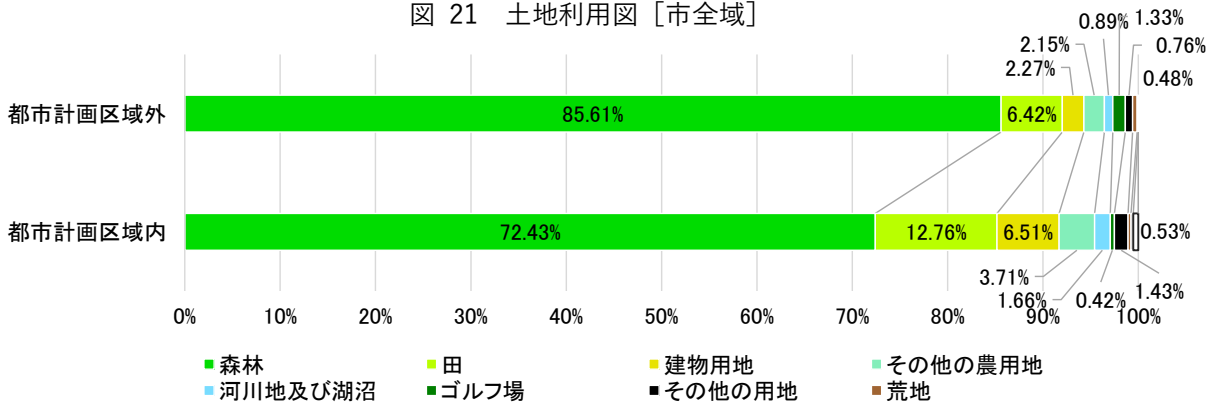
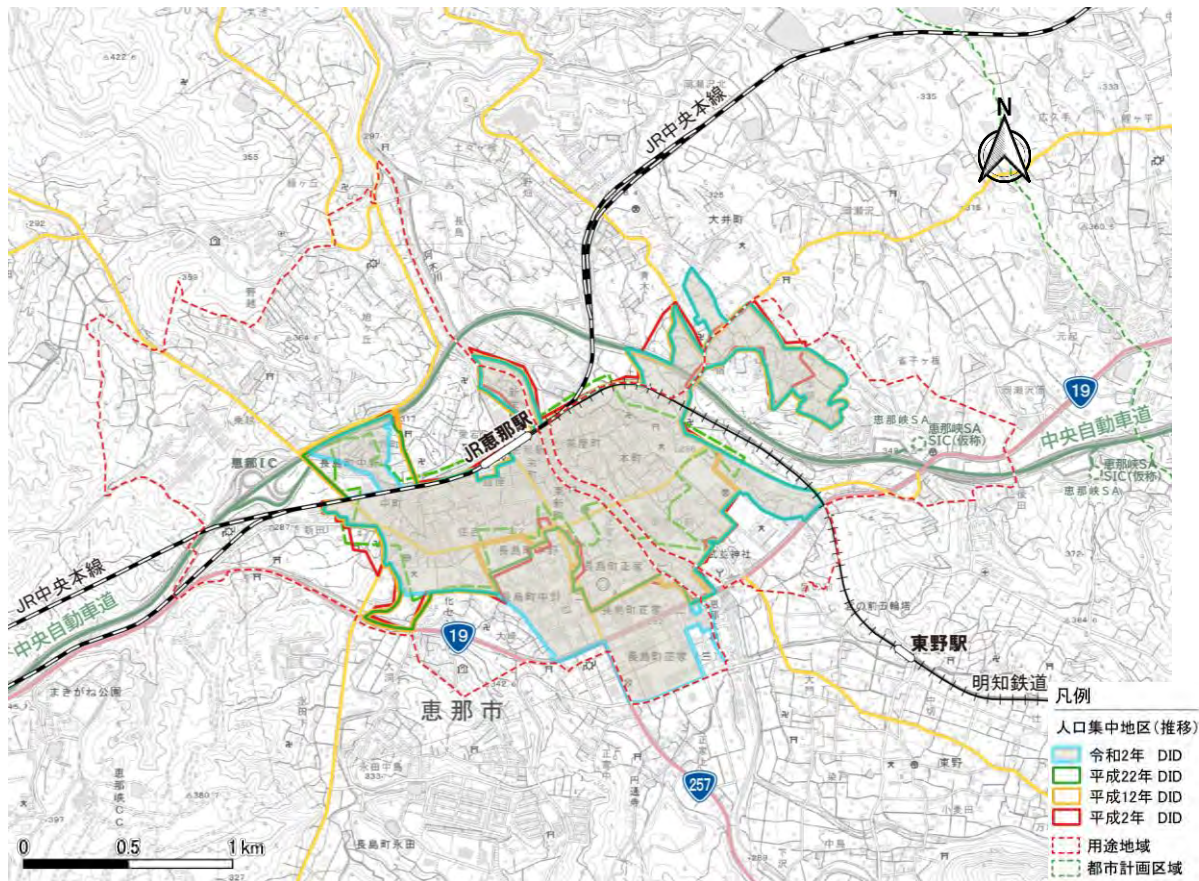


図 22 地目別土地利用現況 (令和3(2021)年)

(2) 人口集中地区(DID)

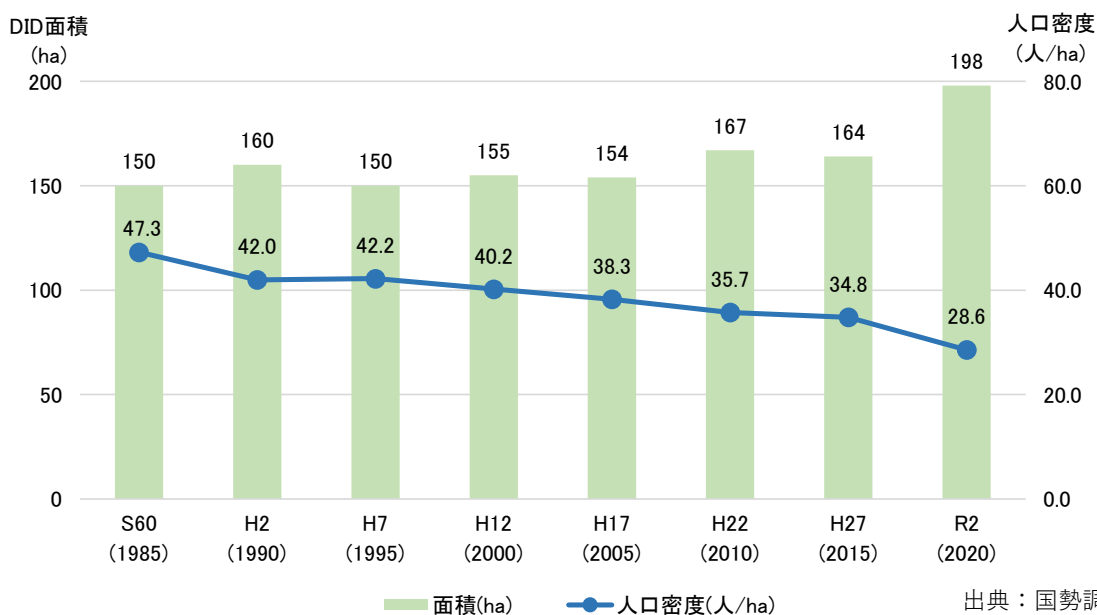
本市の人口集中地区（DID）は、昭和60(1985)年から令和2(2020)年までの35年間で約1.3倍に拡大しています。

一方、人口密度については、この35年間で47.3人/haから28.6人/haに低下しています。



出典：国勢調査

図 23 人口集中地区 (DID) [用途地域]



出典：国勢調査

図 24 人口集中地区の面積及び人口密度の推移

(3) 用途地域

本市の用途地域の面積は590haであり、住居系が最も多く63%を占め、次いで工業系が29%、商業系が8%の割合になっています。

商業系用途地域は、主にJR恵那駅周辺が指定されており、商業系を取り囲むように住居系用途地域が指定されています。工業系用途地域は、中心部では主に中央自動車道恵那IC周辺が、中心部以外では恵那テクノパーク、恵那西工業団地周辺が指定されています。

表1 都市計画区域及び用途地域の面積 (単位:ha)

行政区域	面積	割合	用途地域
都市計画区域	17,256	34.2%	100%
用途地域	590	1.2%	3.4%
第一種低層住居専用地域	97	0.2%	0.6%
第二種低層住居専用地域	0	0.0%	0.0%
第一種中高層住居専用地域	62	0.1%	0.4%
第二種中高層住居専用地域	63	0.1%	0.4%
第一種住居地域	93	0.2%	0.5%
第二種住居地域	56	0.1%	0.3%
準住居地域	0	0.0%	0.0%
田園住居地域	0	0.0%	0.0%
近隣商業地域	32	0.1%	0.2%
商業地域	16	0.0%	0.1%
準工業地域	55	0.1%	0.3%
工業地域	27	0.1%	0.2%
工業専用地域	89	0.2%	0.5%
都市計画区域外	33,168	65.8%	-

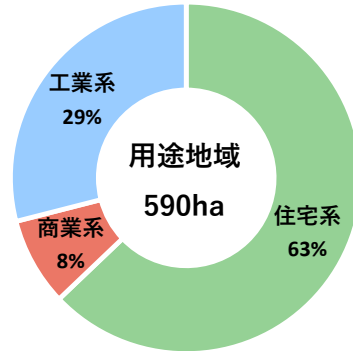


図25 用途別面積割合

出典：恵那市都市計画マスタープラン

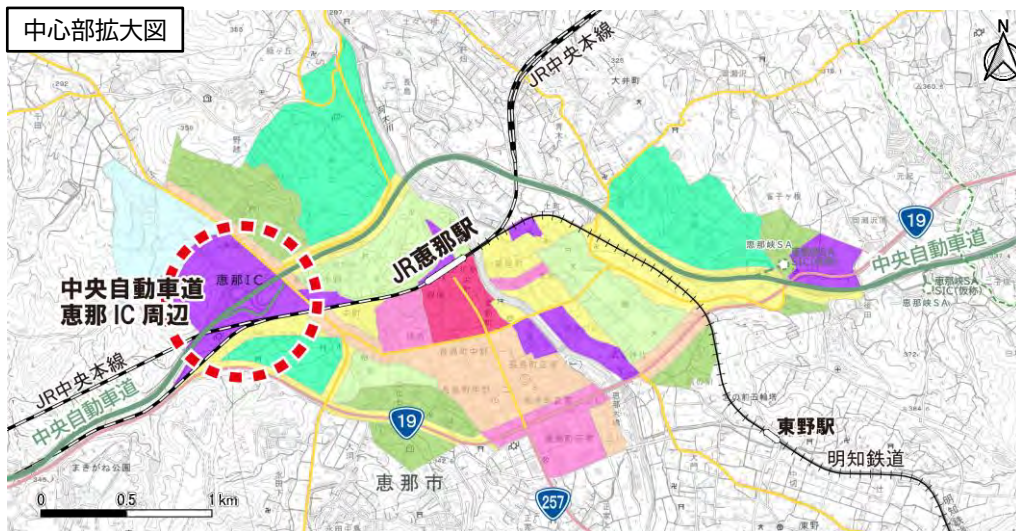
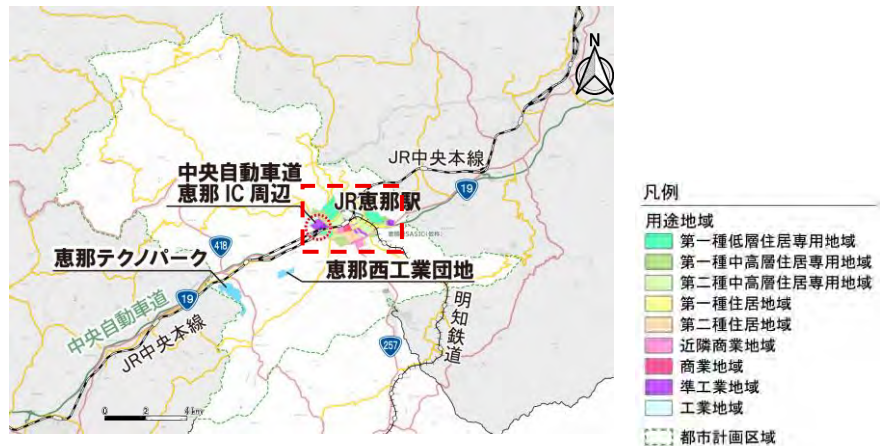
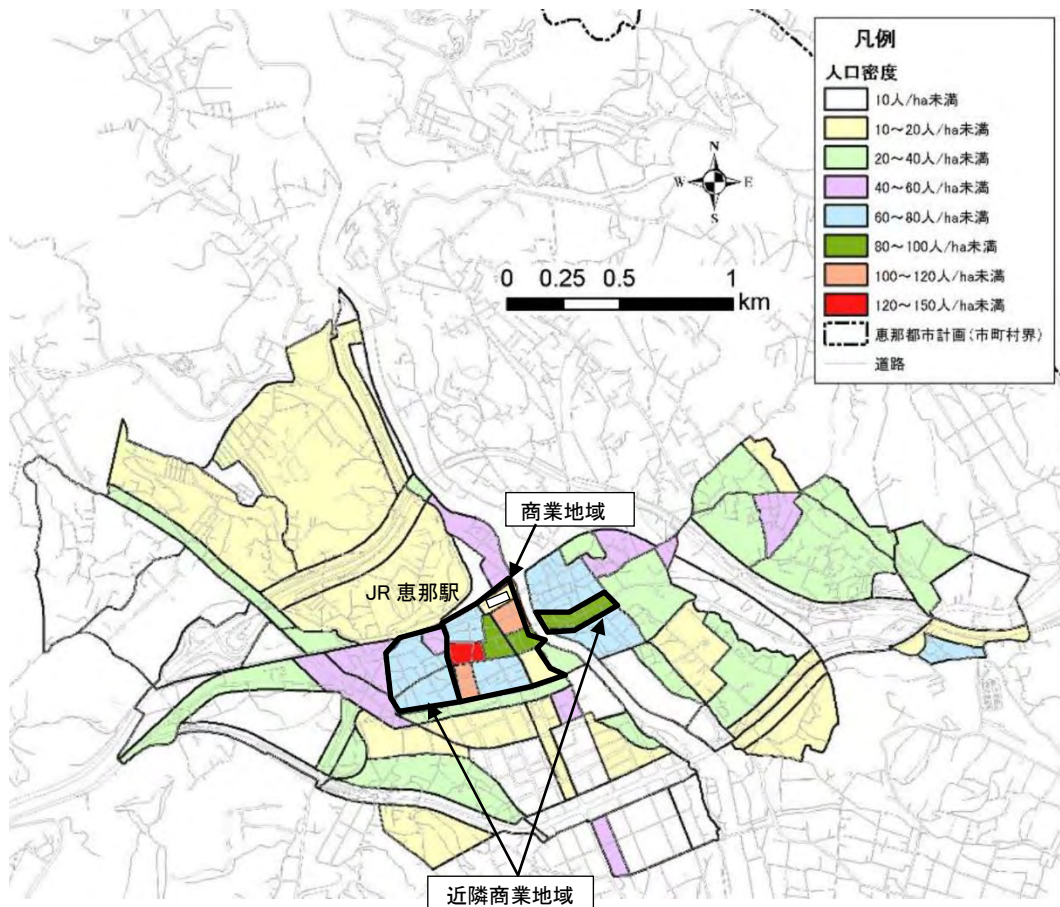


図26 都市計画区域及び用途地域

出典：国土数値情報

(4) 用途地域内の人口密度

本市の用途地域内の人口密度をみると、JR 恵那駅の南側の商業地域及び隣接する周辺地域で 40 人/ha 以上の高い人口密度がみられます。

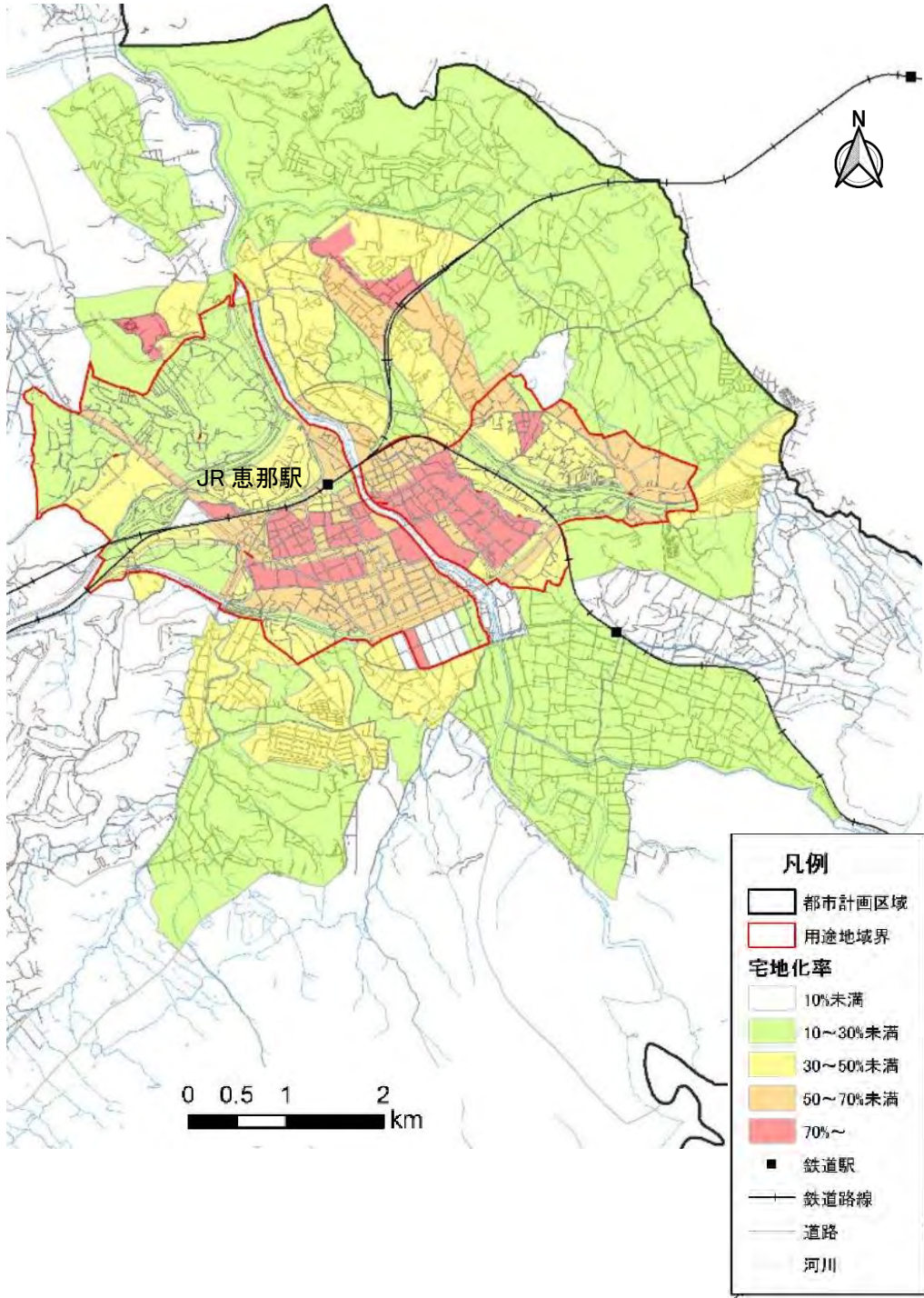


出典：恵那市都市計画マスタープラン

図 27 用途地域内の人口密度

(5) 宅地化率

本市の宅地化率は主に用途地域内で高く、JR 恵那駅北部の用途地域外においても宅地化率が高くなっています。用途地域内では、主に JR 恵那駅南部の地域において特に宅地化率が高くなっています。



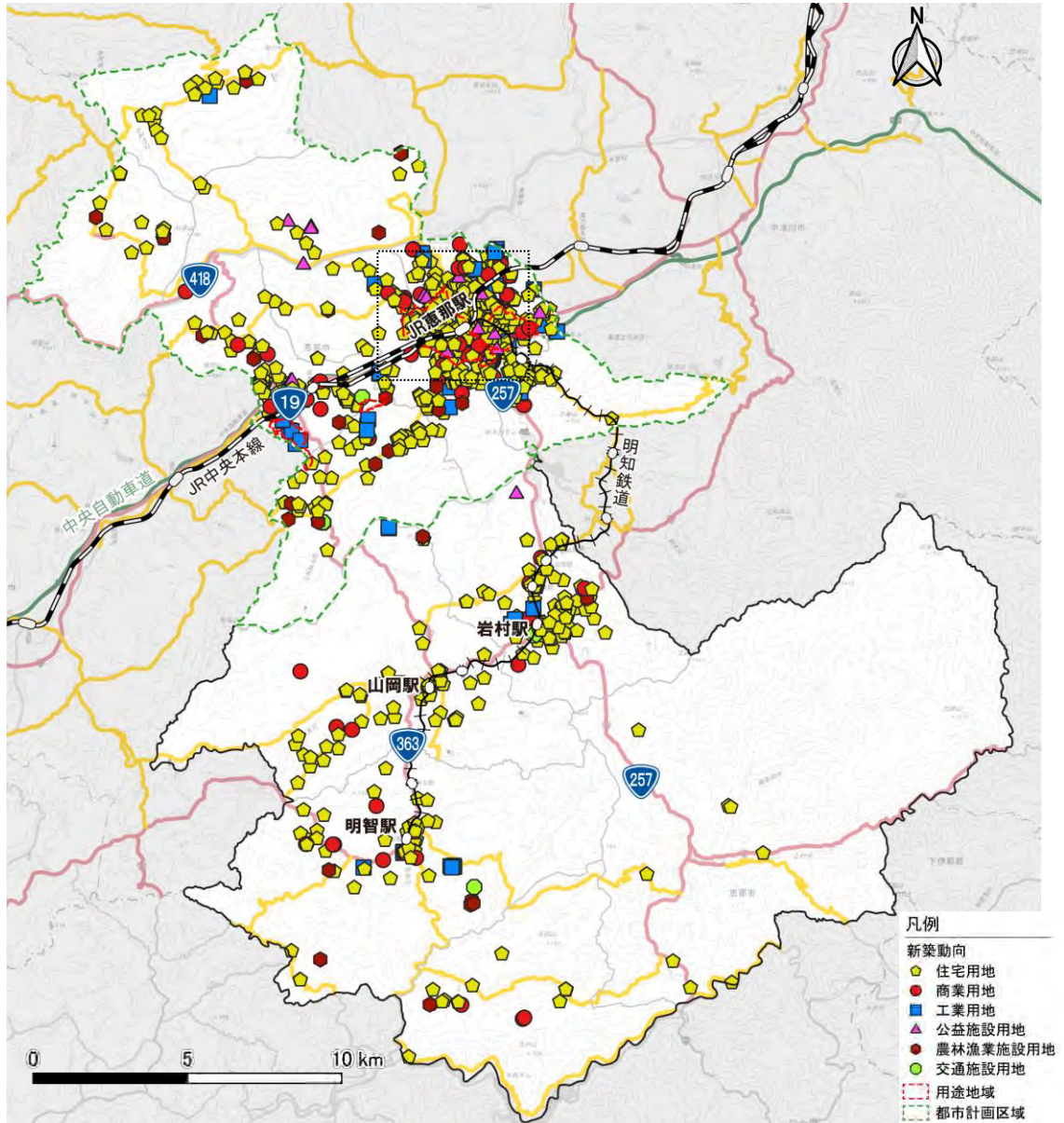
出典：恵那市都市計画マスタープラン

図 28 宅地化率

4. 建築・開発

(1) 建築着工

平成30(2018)年から令和5(2023)年の建築着工件数をみると、都市計画区域が最も多い状況となっており、とくに住宅の着工件数が多くなっています。

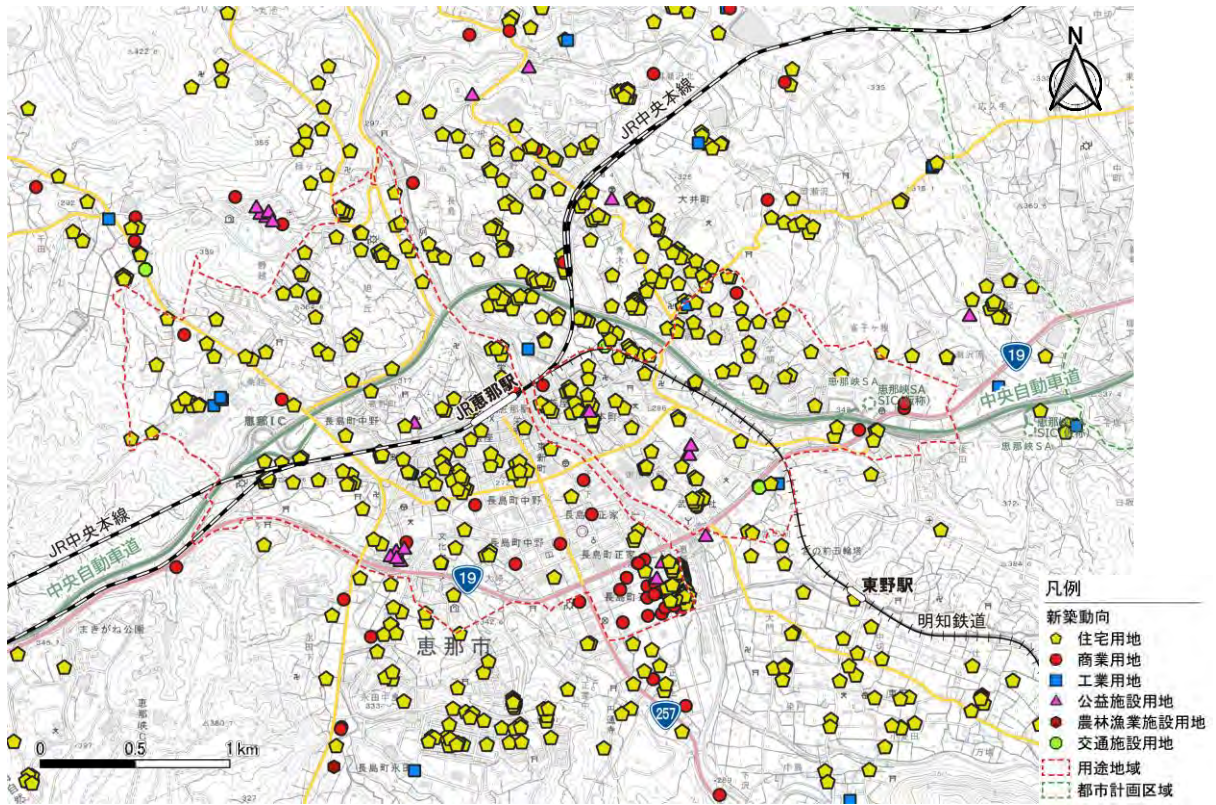


出典：令和6(2024)年都市計画基礎調査

図29 新築動向 [市全域]

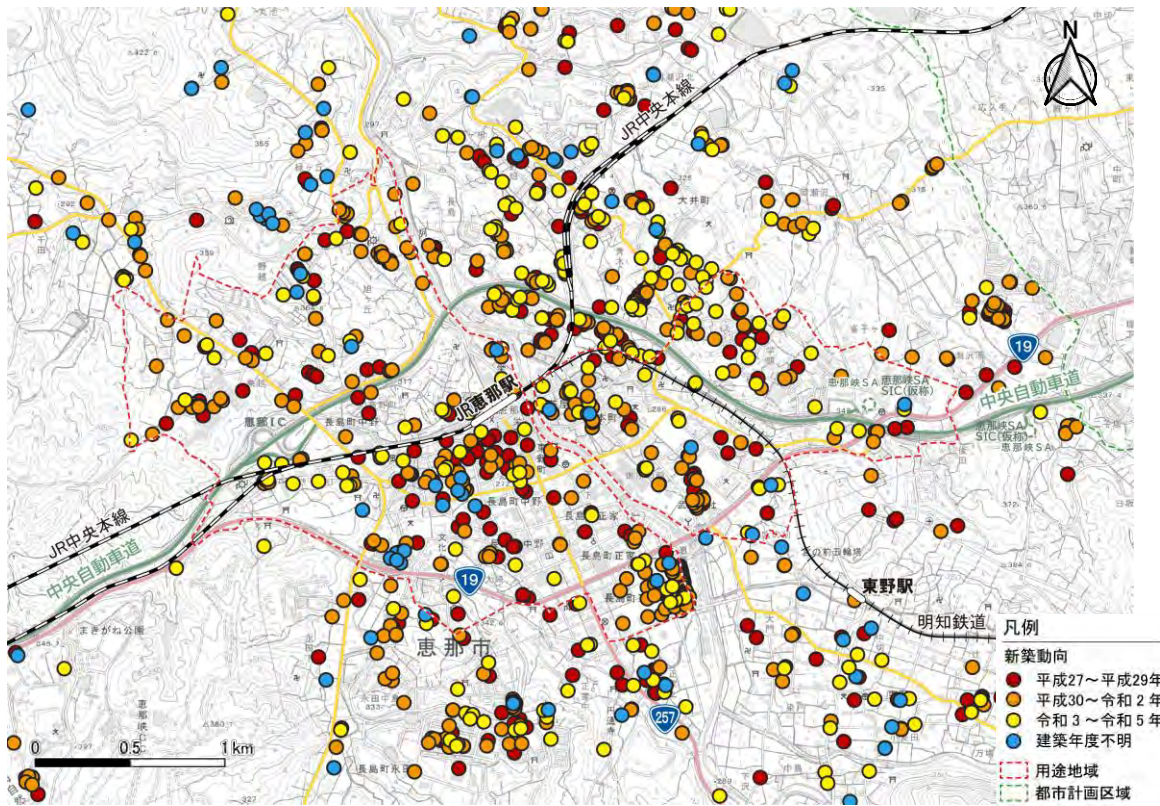
表2 本市における新築動向 (平成30(2018)～令和5(2023)年度の建築着工件数)

	住宅用地		商業用地		工業用地		公益施設用地		その他		計	
	件数	延床面積[m ²]	件数	延床面積[m ²]	件数	延床面積[m ²]	件数	延床面積[m ²]	件数	延床面積[m ²]	件数	延床面積[m ²]
都市計画区域	852	98,127	77	39,376	39	32,814	30	20,202	39	7,343	1,037	197,862
非線引き用途地域	273	33,625	33	27,618	12	16,006	14	10,889	1	137	333	88,275
非線引き用途白地	579	64,502	44	11,758	27	16,809	16	9,313	38	7,205	704	109,587
都市計画区域外	210	22,845	22	5,061	15	4,895	2	124	13	3,157	262	36,082
合計	1,062	120,972	99	44,437	54	37,710	32	20,326	52	10,499	1,299	233,944



出典：令和 6(2024)年都市計画基礎調査

図 30 新築動向 [用途地域]



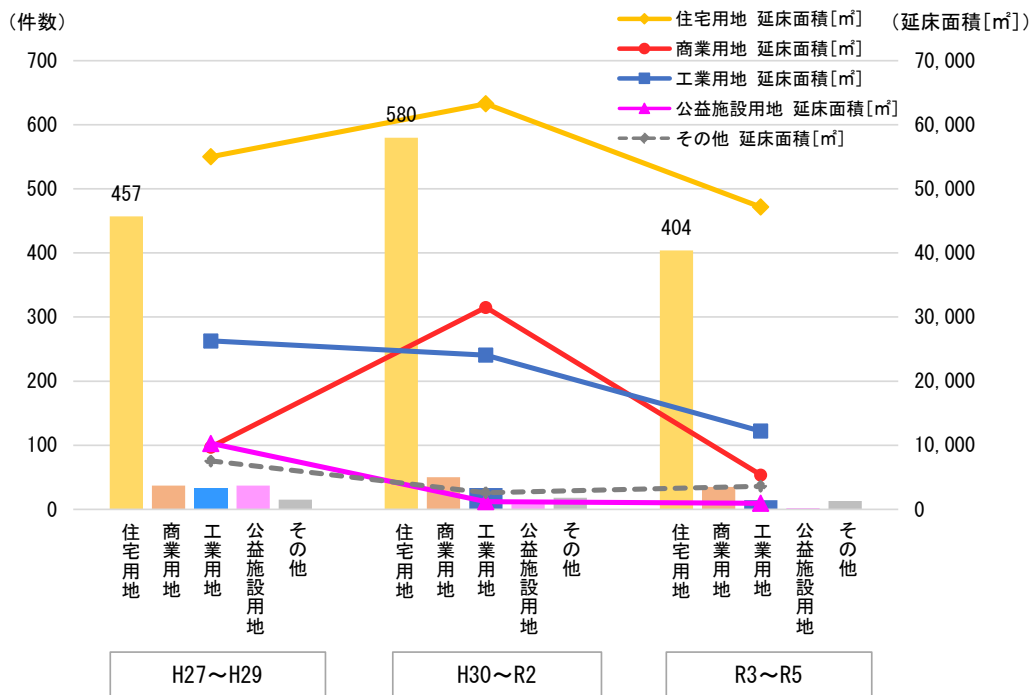
出典：平成 30(2018)年都市計画基礎調査、令和 6(2024)年都市計画基礎調査

図 31 年度別の新築動向 [用途地域]

表3 本市における新築動向（平成27(2015)～令和5(2023)年度の建築着工件数）

	住宅用地		商業用地		工業用地		公益施設用地		その他		計	
	件数	延床面積[m ²]	件数	延床面積[m ²]	件数	延床面積[m ²]	件数	延床面積[m ²]	件数	延床面積[m ²]	件数	延床面積[m ²]
平成27～平成29年	457	55,038	37	9,705	33	26,276	37	10,278	15	7,549	579	108,845
平成30～令和2年	580	63,297	50	31,516	33	24,063	8	1,203	18	2,598	689	122,677
令和3～令和5年	404	47,185	35	5,358	14	12,214	2	944	13	3,604	468	69,305
建築年度不明	78	10,490	14	7,563	7	1,432	22	18,179	21	4,297	142	41,961
合計	1,519	176,009	136	54,142	87	63,985	69	30,604	67	18,048	1,878	342,788

出典：平成30(2018)年都市計画基礎調査、令和6(2024)年都市計画基礎調査

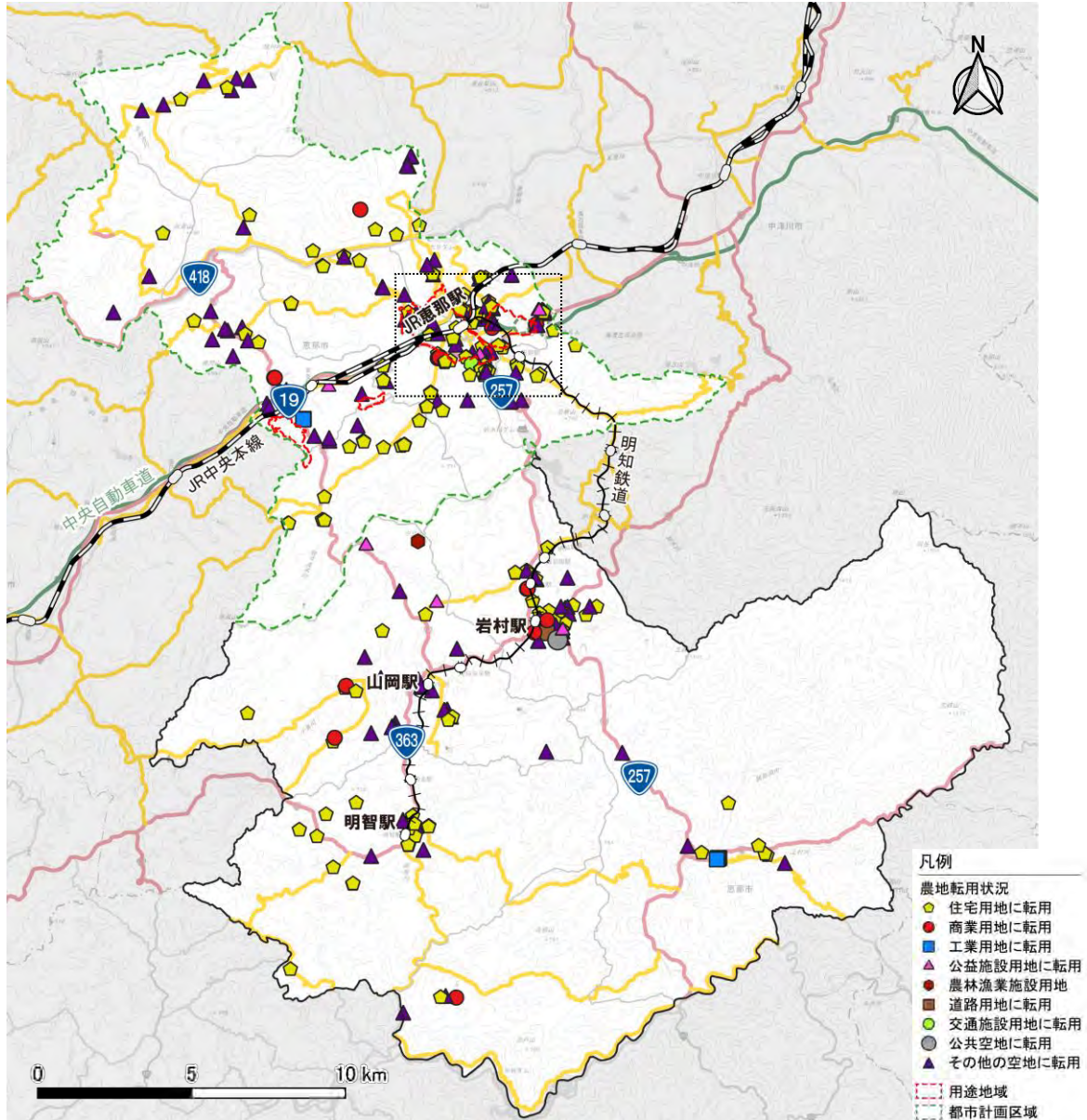


出典：平成30(2018)年都市計画基礎調査、令和6(2024)年都市計画基礎調査

図32 年度別の新築動向

(2) 農地転用

平成 27(2015)年から平成 29(2017)年の年までの農地転用件数及び面積をみると、転用面積は用途地域内、転用件数は用途地域外（都市計画区域内）が最も多い状況となっています。

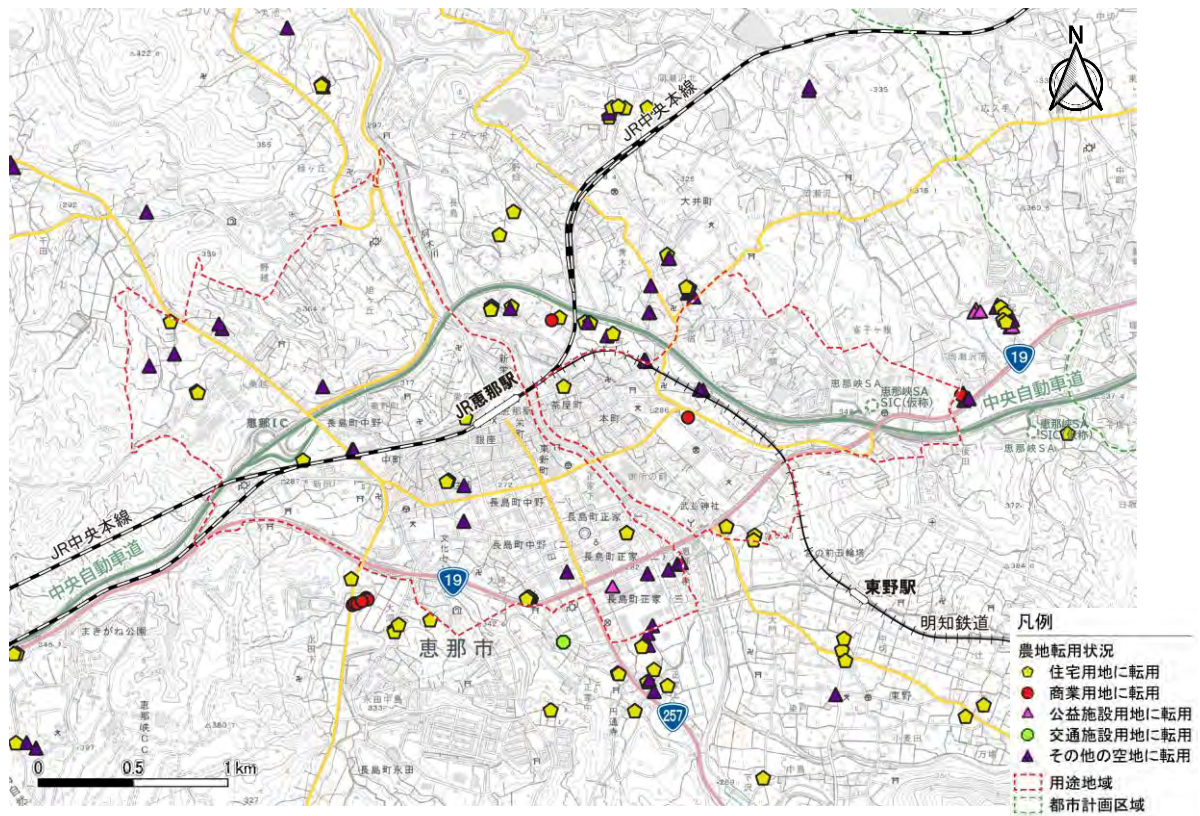


出典：平成 30(2018)年都市計画基礎調査

図 33 農地転用状況 [市全域]

表 4 本市における農地転用状況（平成 27(2015)年～平成 29(2017)年度）

	転用用途											
	住宅用地		商業用地		工業用地		公益施設用地		その他		計	
	件数	面積[m ²]	件数	面積[m ²]	件数	面積[m ²]	件数	面積[m ²]	件数	面積[m ²]	件数	面積[m ²]
都市計画区域	114	33,810	13	6,610	5	704	6	3,261	98	143,775	236	188,160
非線引き用途地域	19	3,036	1	27	0	0	1	3	19	96,479	40	99,545
非線引き用途白地	95	30,775	12	6,583	5	704	5	3,257	79	47,295	196	88,614
都市計画区域外	55	15,258	7	7,143	5	2,625	4	1,083	60	41,945	131	68,055
合計	169	49,068	20	13,753	10	3,329	10	4,344	158	185,720	367	256,214

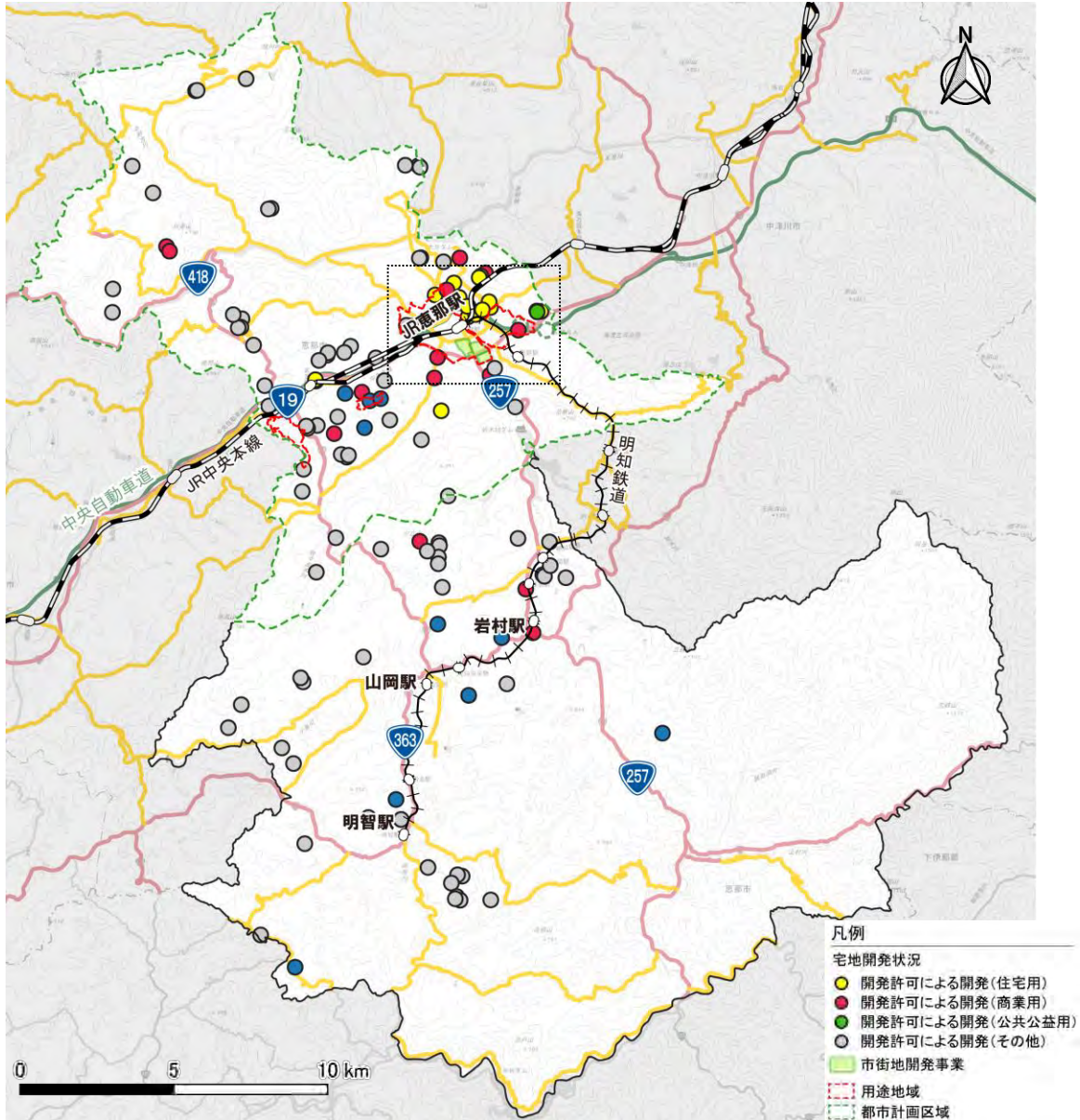


出典：平成30(2018)年都市計画基礎調査

図34 農地転用状況 [用途地域]

(3) 宅地開発

平成 27(2015)年から令和 5(2023)年の年までの宅地開発件数及び面積をみると、その他を除き、件数は住宅用地が最も多く、面積は工業用地が最も多い状況となっています。

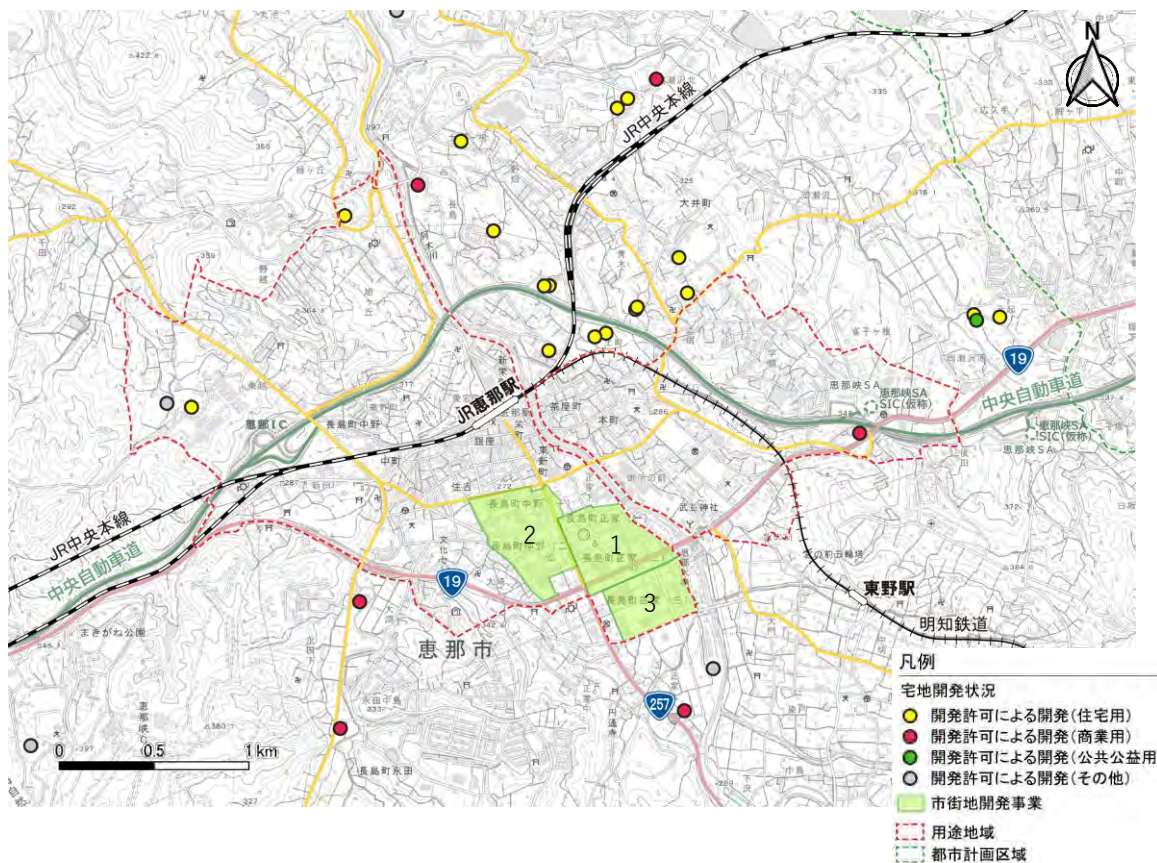


出典：平成 30(2018)年都市計画基礎調査、令和 6(2024)年都市計画基礎調査

図 35 宅地開発状況 [市全域]

表 5 本市における宅地開発状況 (平成 27(2015)年～令和 5(2023)年度)

	住宅用地		商業用地		工業用地		公益施設用地		その他		計	
	件数	面積[m ²]	件数	面積[m ²]	件数	面積[m ²]	件数	面積[m ²]	件数	面積[m ²]	件数	面積[m ²]
都市計画区域	20	41,220	14	57,875	10	278,193	1	1,469	64	668,989	109	1,047,746
非線引き用途地域	2	4,579	1	1,431	2	224,044	0	0	1	5,842	6	235,897
非線引き用途白地	18	36,641	13	56,443	8	54,149	1	1,469	63	663,147	103	811,849
都市計画区域外	0	0	1	5,446	0	0	0	0	16	403,091	17	408,537
合計	20	41,220	15	63,321	10	278,193	1	1,469	80	1,072,081	126	1,456,283



出典：平成 30(2018)年都市計画基礎調査、令和 6(2024)年都市計画基礎調査

図 36 宅地開発状況 [用途地域]

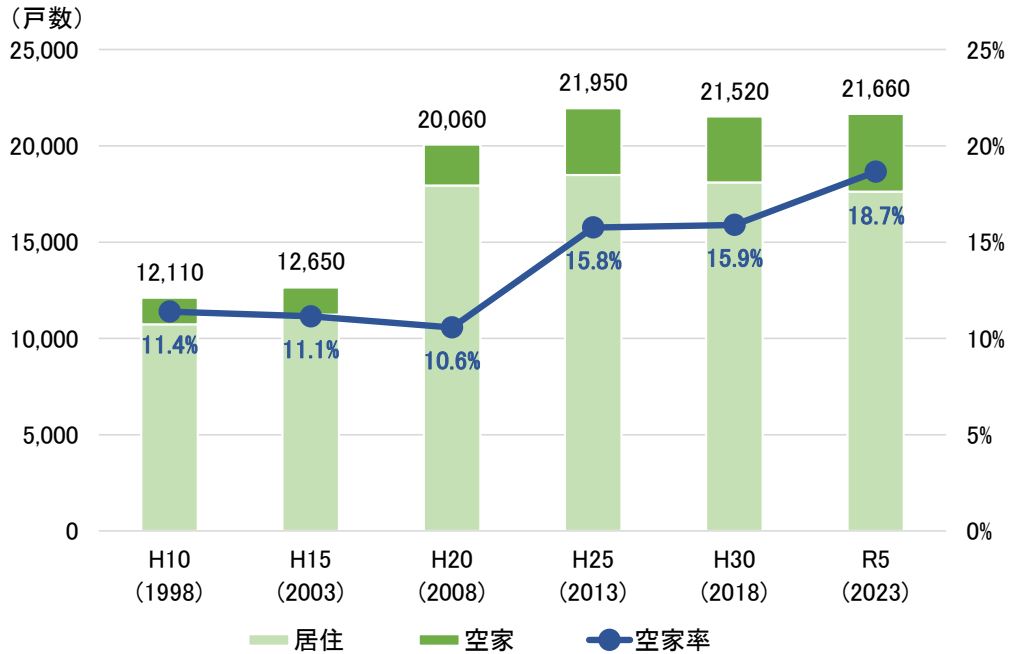
表 6 市街地開事業

位置	決定年月日	市街地開発事業等名称	進捗状況			事業期間 開始～完了	備考
			計画	事業中	整備済		
1	H2.10.19	正家第一 土地区画整理事業	17.91	0.00	17.91	H3～H11	仮換地指定 H5.1.29
2	H13.8.10	大崎 土地区画整理事業	19.33	0.00	19.33	H13～H23	仮換地指定 H15.12.12
3	H28.4.1	正家第二 土地区画整理事業	12.81	0.00	12.81	H28～R2	仮換地指定 H29.12.28

出典：令和 6(2024)年都市計画基礎調査

(4) 住宅・空家率

本市の住宅総数は、令和5(2023)年時点で約22,000戸となっており、うち空家数は約4,000戸となっています。空家率は令和5(2023)年時点で18.7%となっており、平成10(1998)年から増加傾向となっています。



	居住	空家	総数	空家率
H10(1998)	10,730	1,380	12,110	11.4%
H15(2003)	11,240	1,410	12,650	11.1%
H20(2008)	17,940	2,120	20,060	10.6%
H25(2013)	18,490	3,460	21,950	15.8%
H30(2018)	18,100	3,420	21,520	15.9%
R5(2023)	17,620	4,040	21,660	18.7%

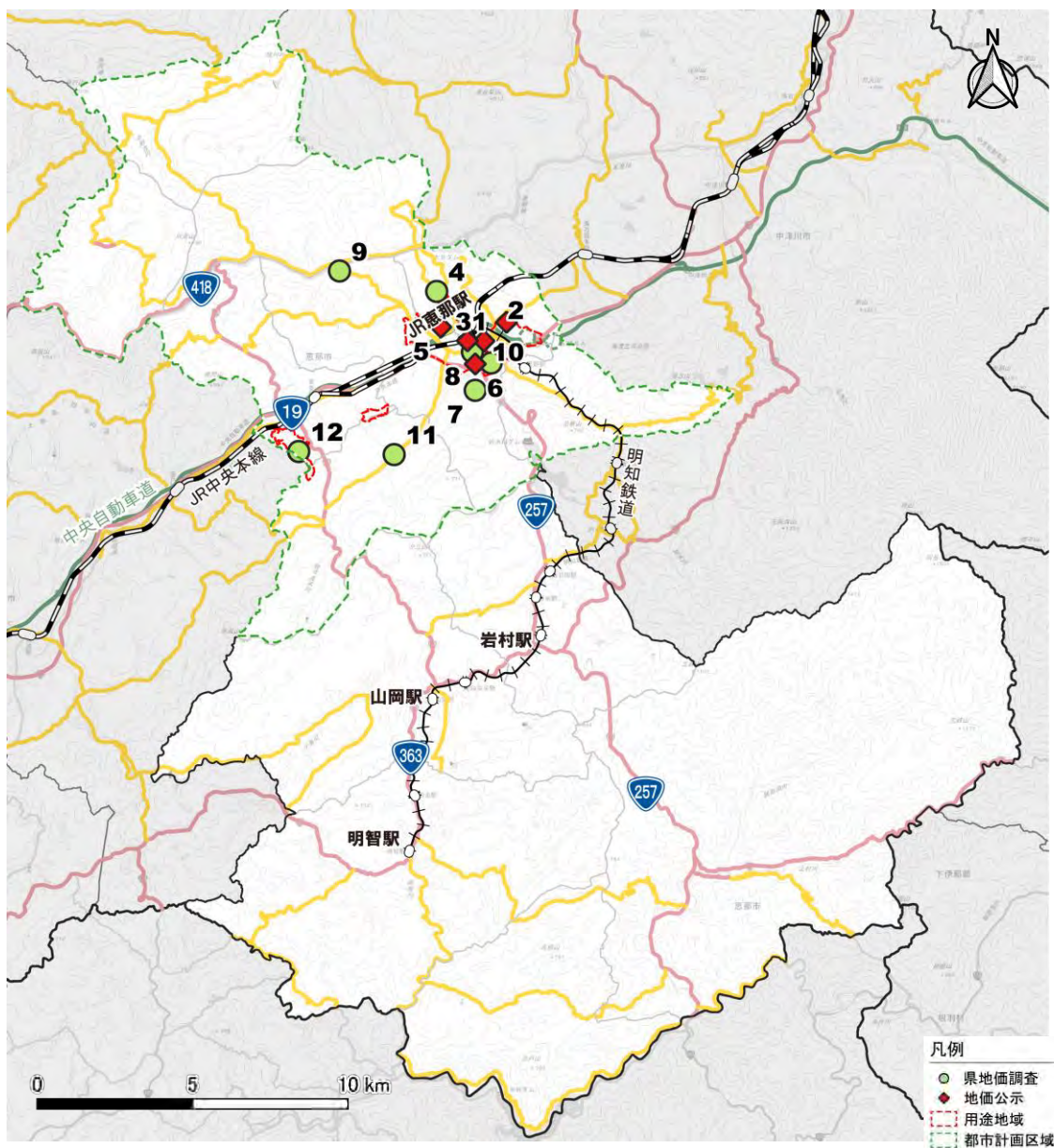
※平成30(2018)年以降は、平成16(2004)年の市町村合併により住宅総数が増加。

出典：住宅土地統計調査（総務省統計局）

図 37 住宅数の推移

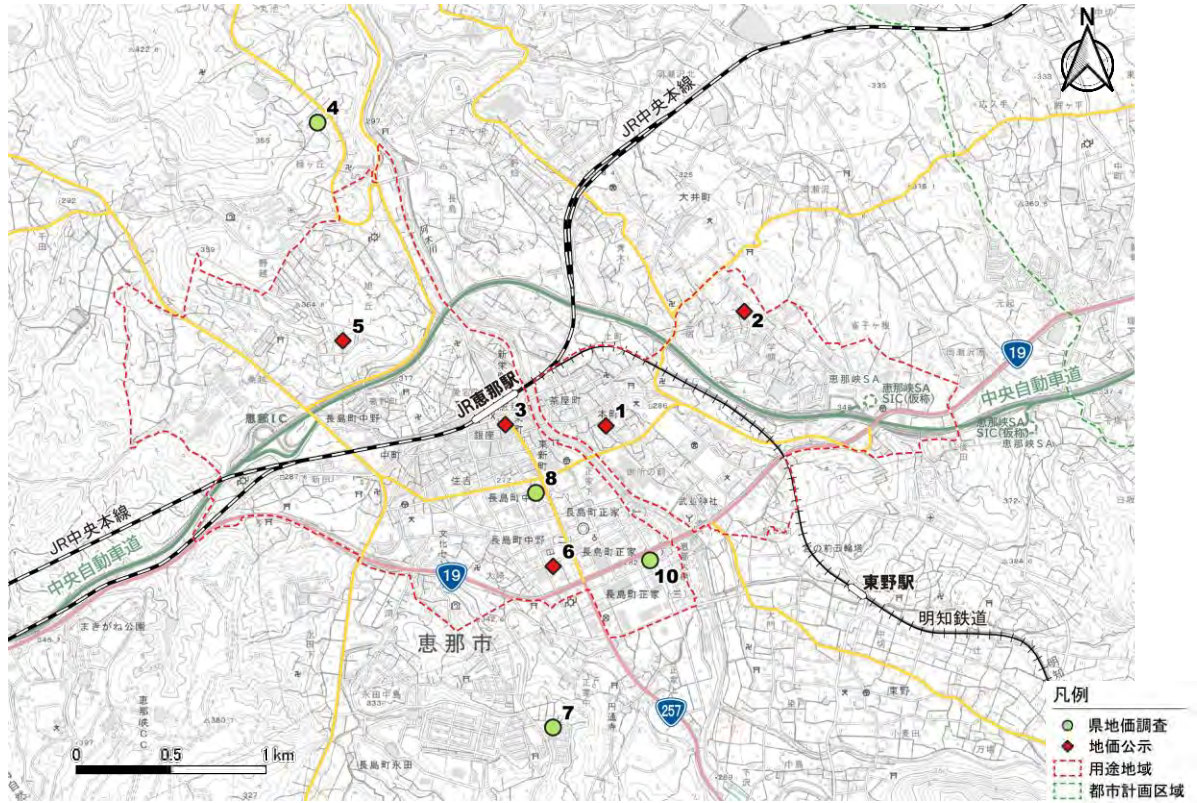
(5) 地価動向

地価公示・岐阜県地価調査の結果より、JR 恵那駅南地区の地点（1,3,6,8）における地価は10年間（平成27(2015)年～令和6(2024)年）でほぼ変化がみられない状況となっており、武並町（12）では地価が微増の状況となっています。それ以外の地点では10年間で約1割～2割の減少がみられます。



出典：地価公示（各年1月1日）、岐阜県地価調査（各年7月1日）

図 38 地価の調査地点 [市全域]



出典：地価公示（各年1月1日）、岐阜県地価調査（各年7月1日）

図 39 地価の調査地点〔用途地域〕

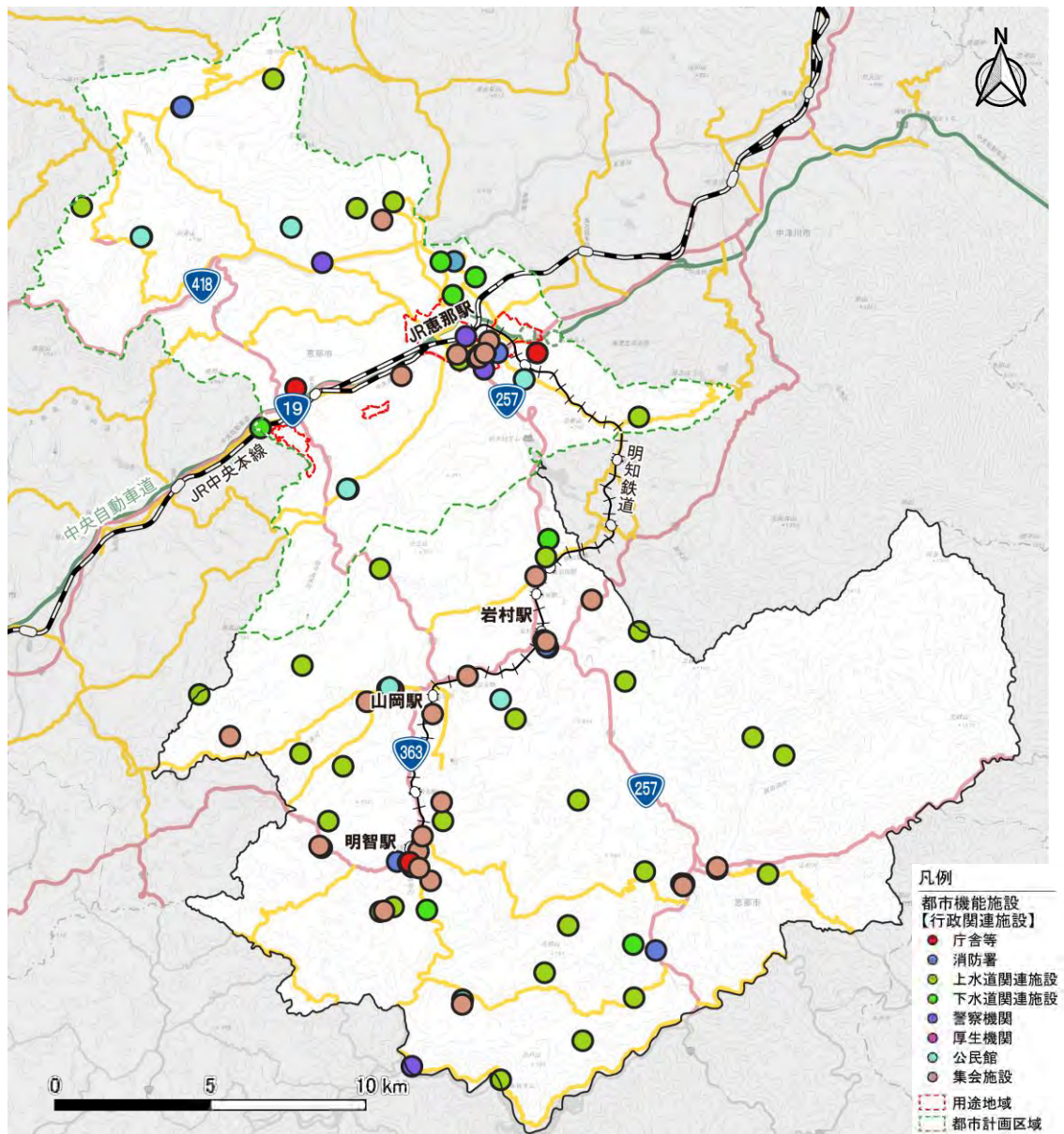
表 7 地価動向（平成 27(2015)年～令和 6(2024)年）

No	調査地点	地域	建物種別	地価（円/m ² ）										変化率 (R6/H27)	備考
				H27 (2015)	H28 (2016)	H29 (2017)	H30 (2018)	H31 (2019)	R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)		
1	岐阜県恵那市大井町字御所前756番4外	大井町	住宅	38,300	38,300	38,300	38,300	38,300	38,300	38,100	38,100	38,200	38,300	100.0%	地価公示 ◆
2	岐阜県恵那市大井町字南関戸2042番32	大井町	住宅	22,700	22,500	22,400	22,300	22,300	22,200	22,000	21,900	21,900	21,900	96.5%	地価公示 ◆
3	岐阜県恵那市大井町字神ノ木293番12	大井町	店舗兼住宅	69,800	69,700	69,700	69,700	69,700	69,700	69,600	69,500	69,500	69,500	99.6%	地価公示 ◆
4	岐阜県恵那市大井町字入道坂2719番125	大井町	住宅	19,000	18,500	18,000	17,600	17,200	16,700	16,300	16,000	15,800	15,600	82.1%	県地価 ●
5	岐阜県恵那市長島町中野字家久後1170番324	長島町	住宅	21,800	21,700	21,500	21,100	20,800	20,500	20,000	19,600	19,300	19,100	87.6%	地価公示 ◆
6	岐阜県恵那市長島町中野三丁目2番1外	長島町	店舗	74,500	74,500	74,500	74,500	74,500	74,500	74,200	73,900	73,800	73,700	98.9%	地価公示 ◆
7	岐阜県恵那市長島町正家字飛ヶ根272番129	長島町	住宅	26,600	26,500	26,200	25,800	25,400	24,800	24,400	24,100	23,900	23,700	89.1%	県地価 ●
8	岐阜県恵那市長島町中野一丁目5番24	長島町	住宅	49,800	49,800	49,800	49,800	49,800	49,500	49,500	49,500	49,700	49,800	100.0%	県地価 ●
9	岐阜県恵那市長島町久須見字中通210番1	長島町	住宅	10,500	10,400	10,200	10,000	9,750	9,500	9,280	9,100	8,900	8,700	82.9%	県地価 ●
10	岐阜県恵那市長島町正家三丁目3番4外	長島町	店舗							67,700	68,100	68,800	69,400		県地価 ●
11	岐阜県恵那市三郷町野井字鳥居前1919番2の1外	三郷町	住宅	12,600	12,200	11,800	11,500	11,200	10,900	10,600	10,400	10,200	10,000	79.4%	県地価 ●
12	岐阜県恵那市武並町新竹折88番	武並町	工場	13,800	13,800	13,800	13,800	13,800	13,700	13,700	13,800	14,000	14,300	103.6%	県地価 ●

5.都市機能

(1) 行政関連施設

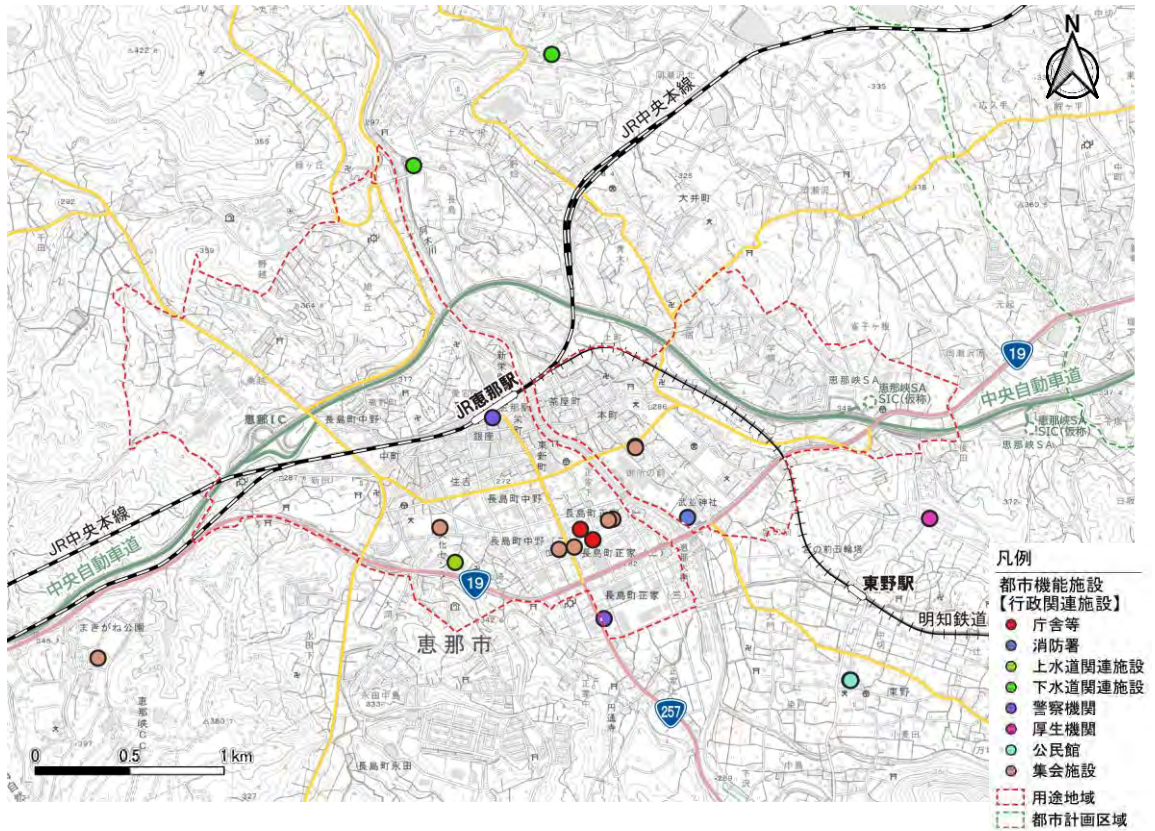
本市の行政関連施設は、以下のように分布しています。



出典：国土数値情報

図 40 都市機能分布（行政関連施設）[市全域]

行政関連施設は、JR 恵那駅の南側、とりわけ JR 中央本線と国道 19 号で囲まれた内側の地域に多く立地しています。また、県道恵那停車場線の沿線に恵那市役所の周辺にハローワーク、警察署などが集中して立地しています。

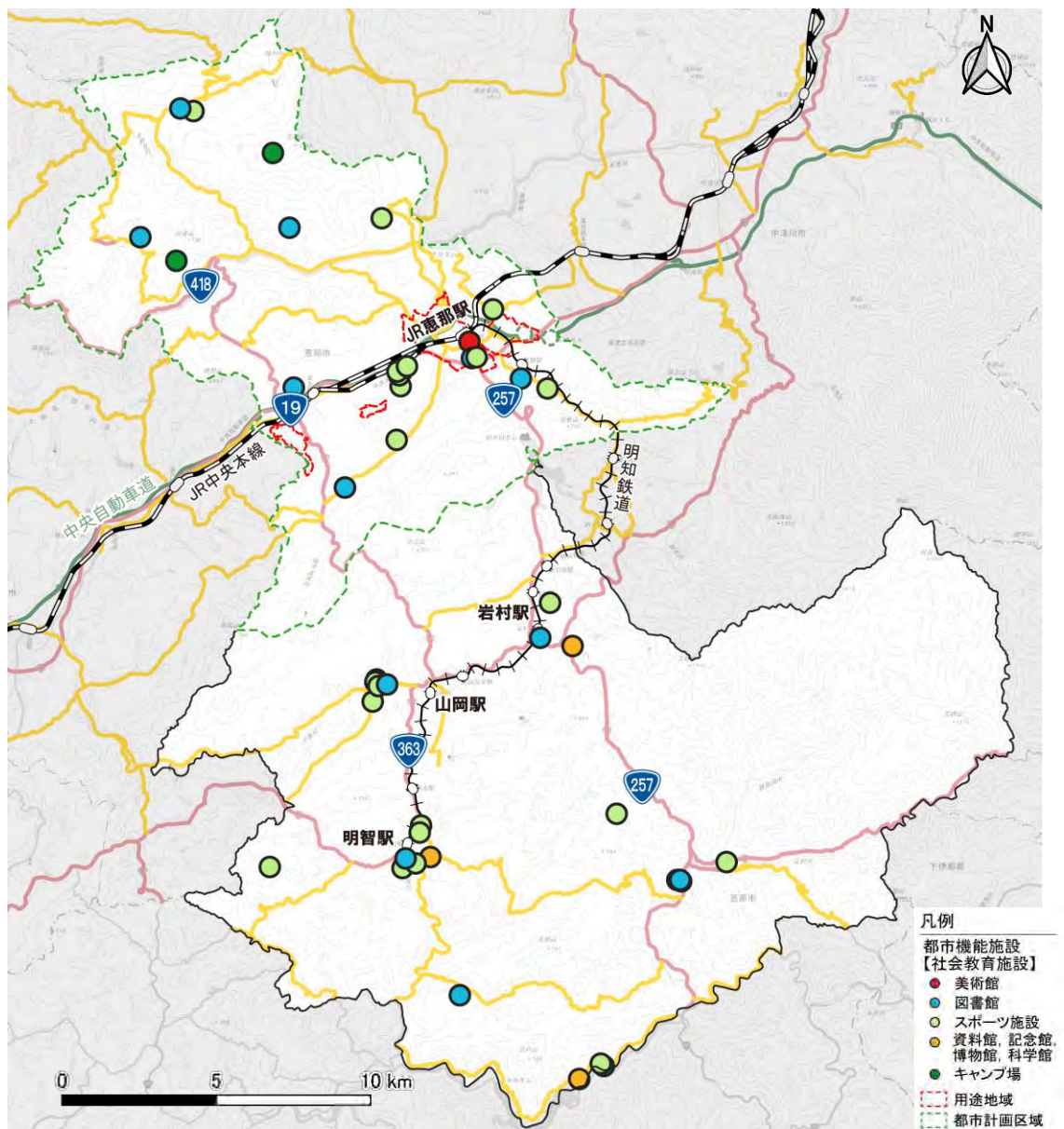


出典：国土数値情報

図 41 都市機能分布（行政関連施設）[用途地域]

(2) 社会教育施設

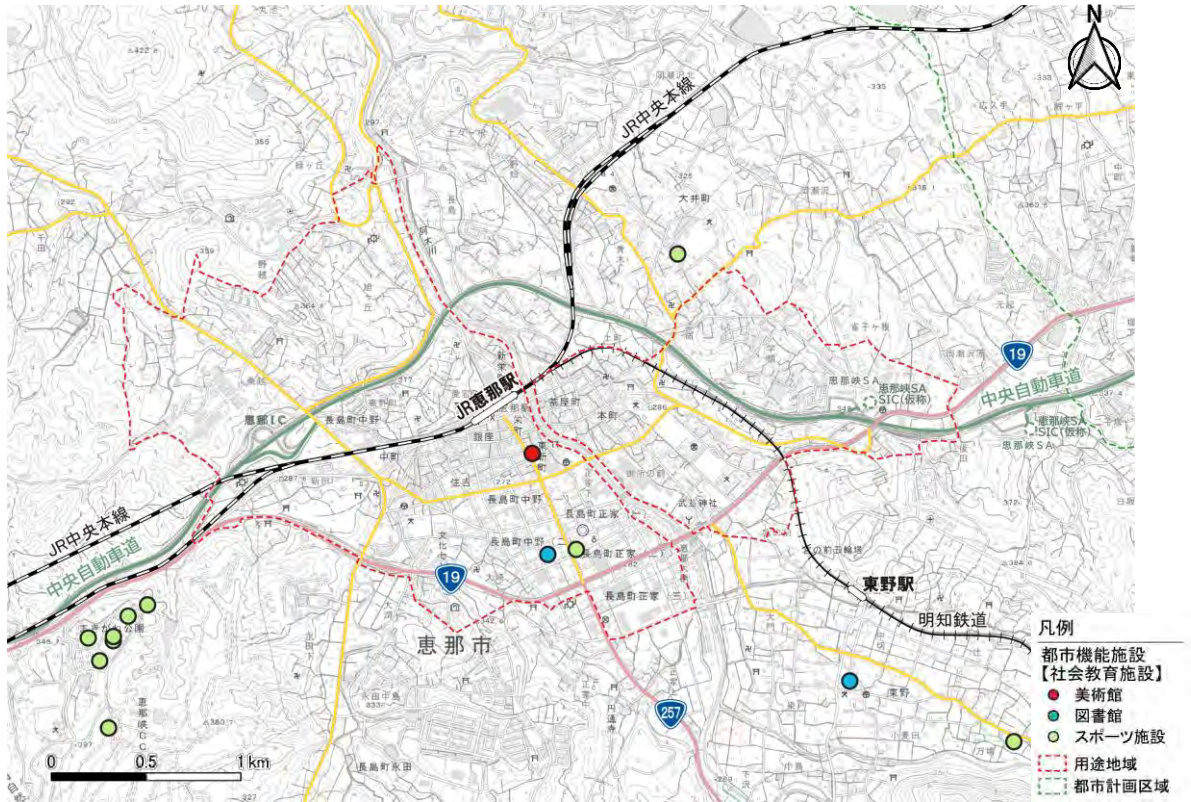
本市の社会教育施設は、以下のように分布しています。



出典：国土数値情報

図 42 都市機能分布（社会教育施設）[市全域]

社会教育施設は、JR 恵那駅の周辺では県道恵那停車場線の沿線に美術館、図書館、スポーツ施設が立地しています。

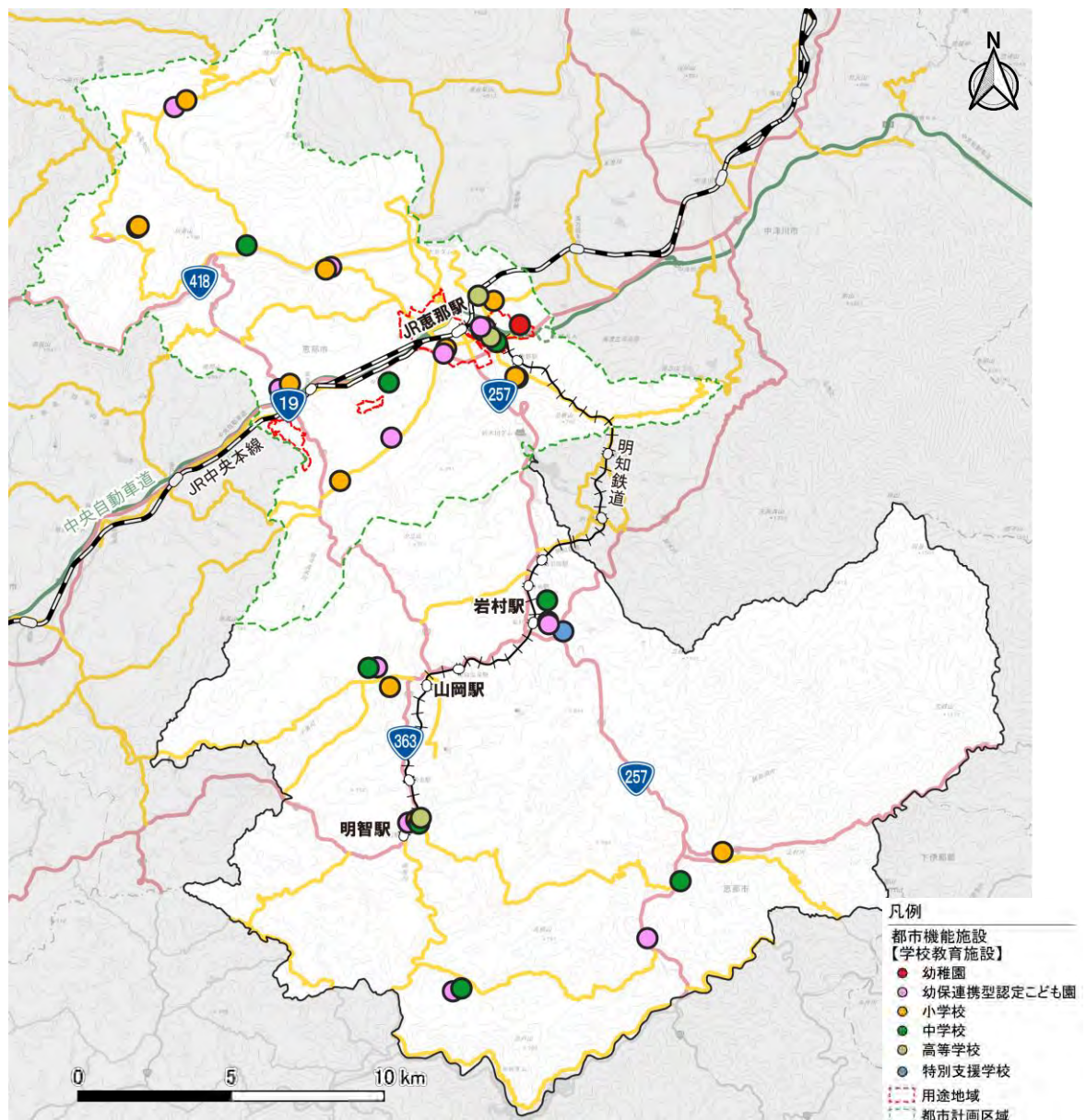


出典：国土数値情報

図 43 都市機能分布（社会教育施設）[用途地域]

(3) 学校教育施設

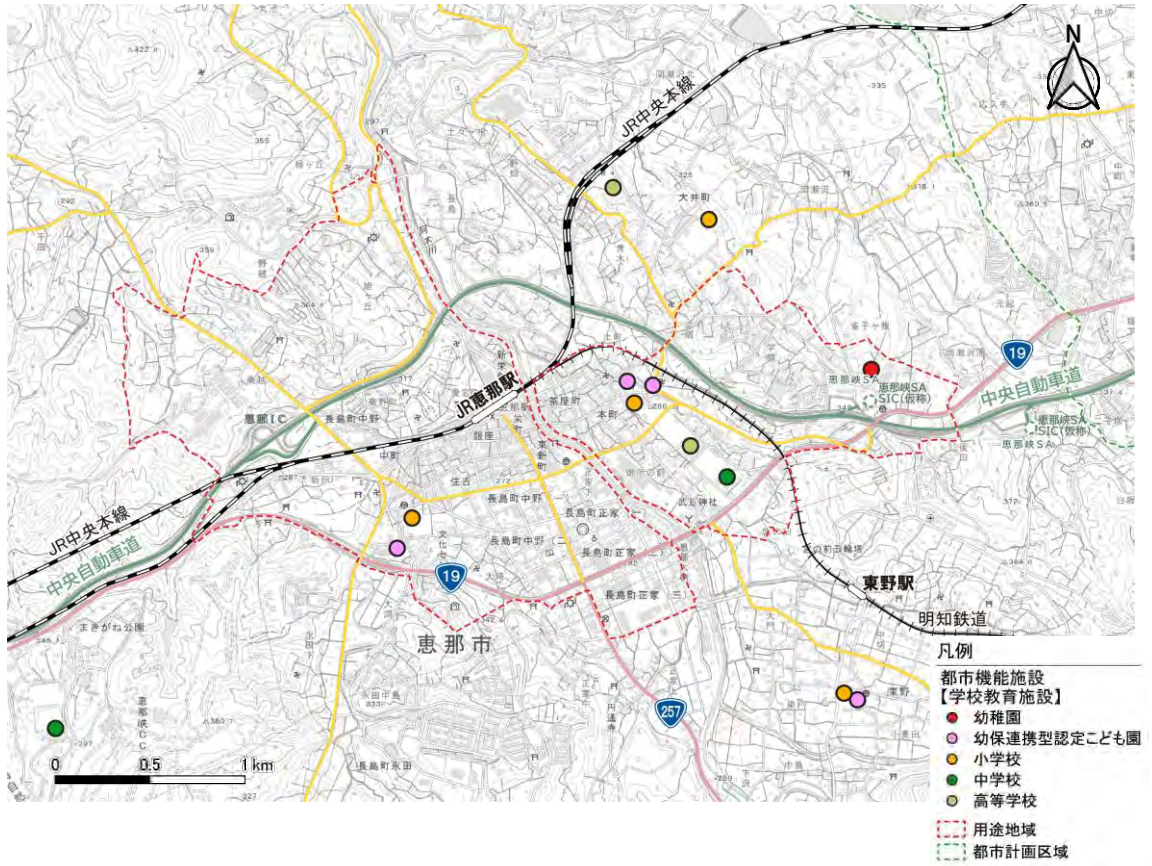
本市の学校教育施設は、以下のように分布しています。郊外の住宅地には幼稚園や小学校が立地しています。



出典：国土数値情報

図 44 都市機能分布（学校教育施設）[市全域]

学校教育施設は、行政関連施設や社会教育施設に対し、JR 恵那駅周辺及び県道恵那停車場線の沿線から離れた位置に立地しています。国道 19 号や明知鉄道沿線の大井町では、こども園、小学校、中学校、高等学校が集中して立地しています。

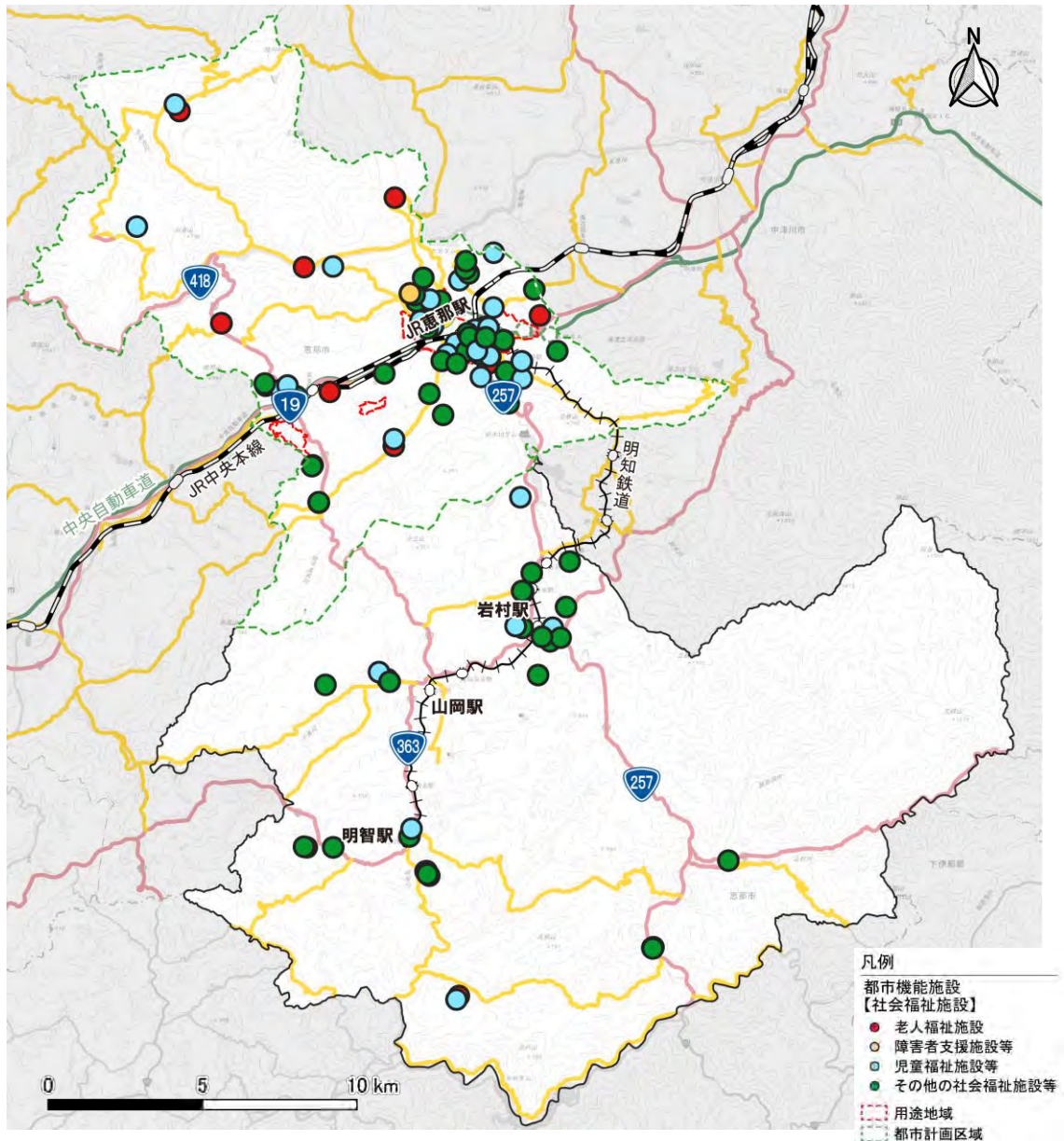


出典：国土数値情報

図 45 都市機能分布（学校教育施設）[用途地域]

(4) 社会福祉施設

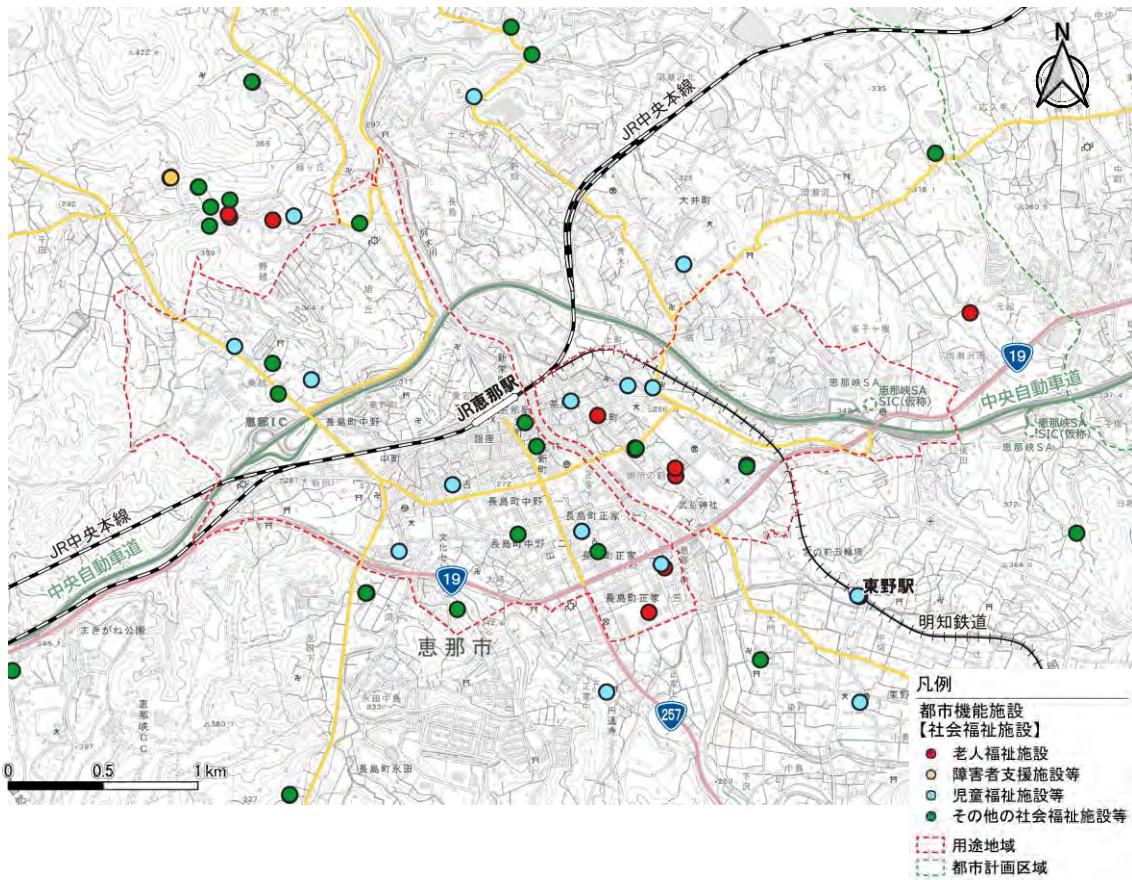
本市の社会福祉施設は、以下のように分布しています。



出典：国土数値情報、介護サービス情報公表システム

図 46 都市機能分布（社会福祉施設）〔市全域〕

社会福祉施設のうち、児童福祉施設等は、JR 恵那駅の南側、とりわけ JR 中央本線と国道 19 号で囲まれた内側の地域に多く立地しています。また、その他の社会福祉施設等は JR 恵那駅を中心に周辺に広く分布しています。

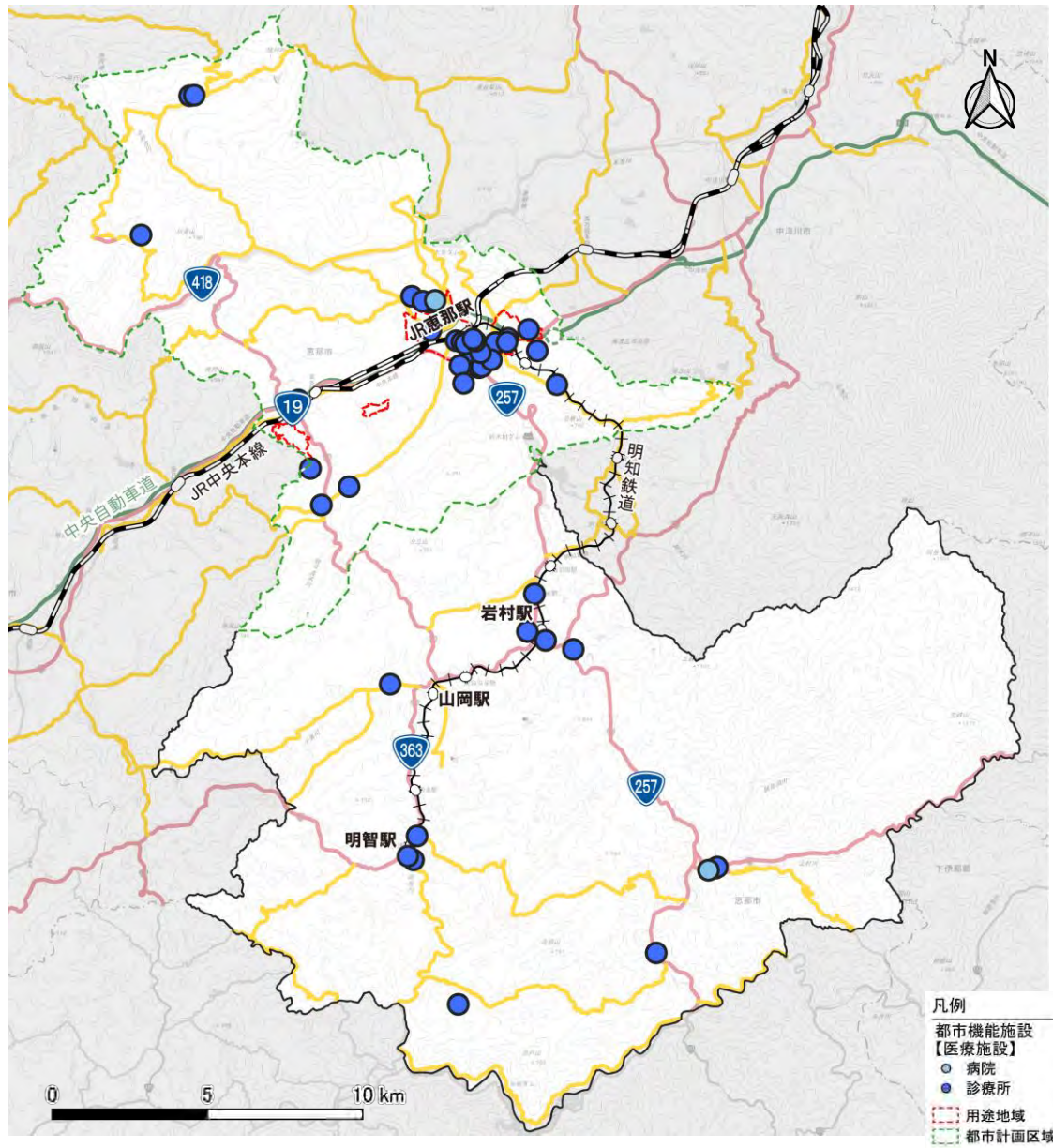


出典：国土数値情報、介護サービス情報公表システム

図 47 都市機能分布（社会福祉施設）[用途地域]

(5) 医療施設

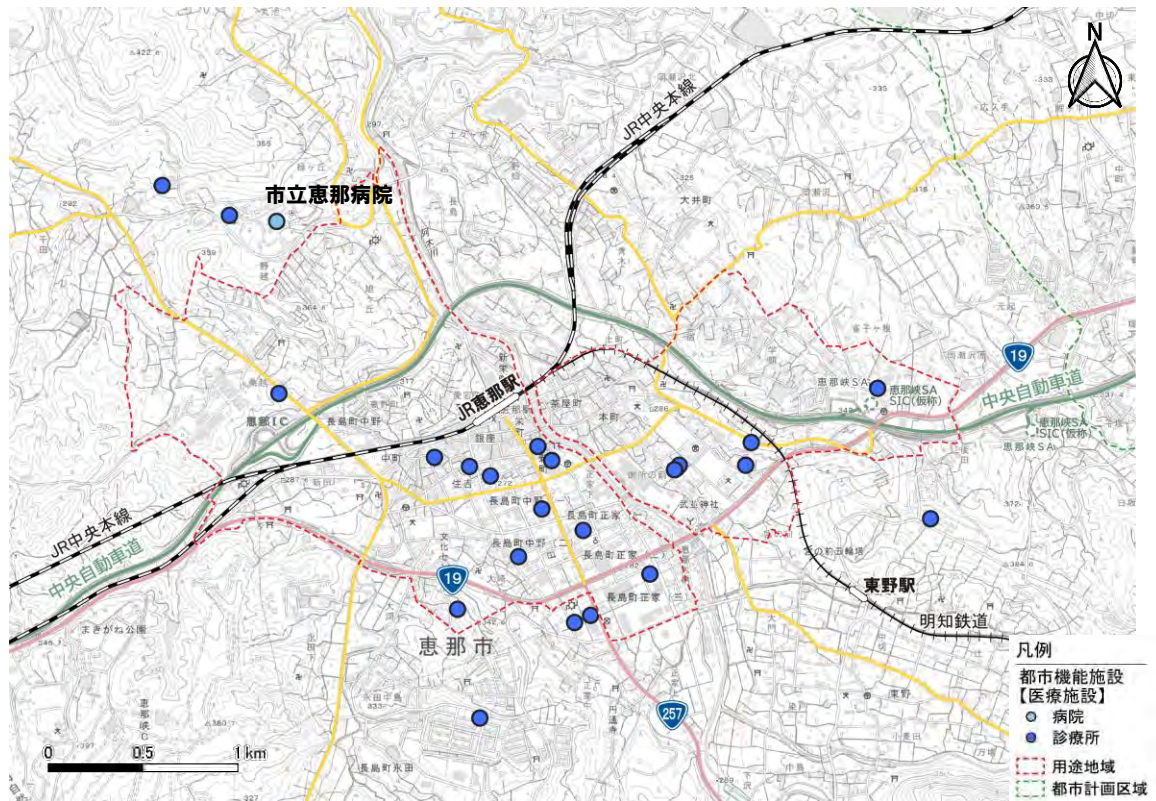
本市の医療施設は、以下のように分布しています。



出典：国土数値情報

図 48 都市機能分布（医療施設）[市全域]

医療施設は、JR 恵那駅の南側、とりわけ JR 中央本線と国道 19 号で囲まれた内側の地域に多く立地しています。また、病院は郊外に市立恵那病院が立地しています。

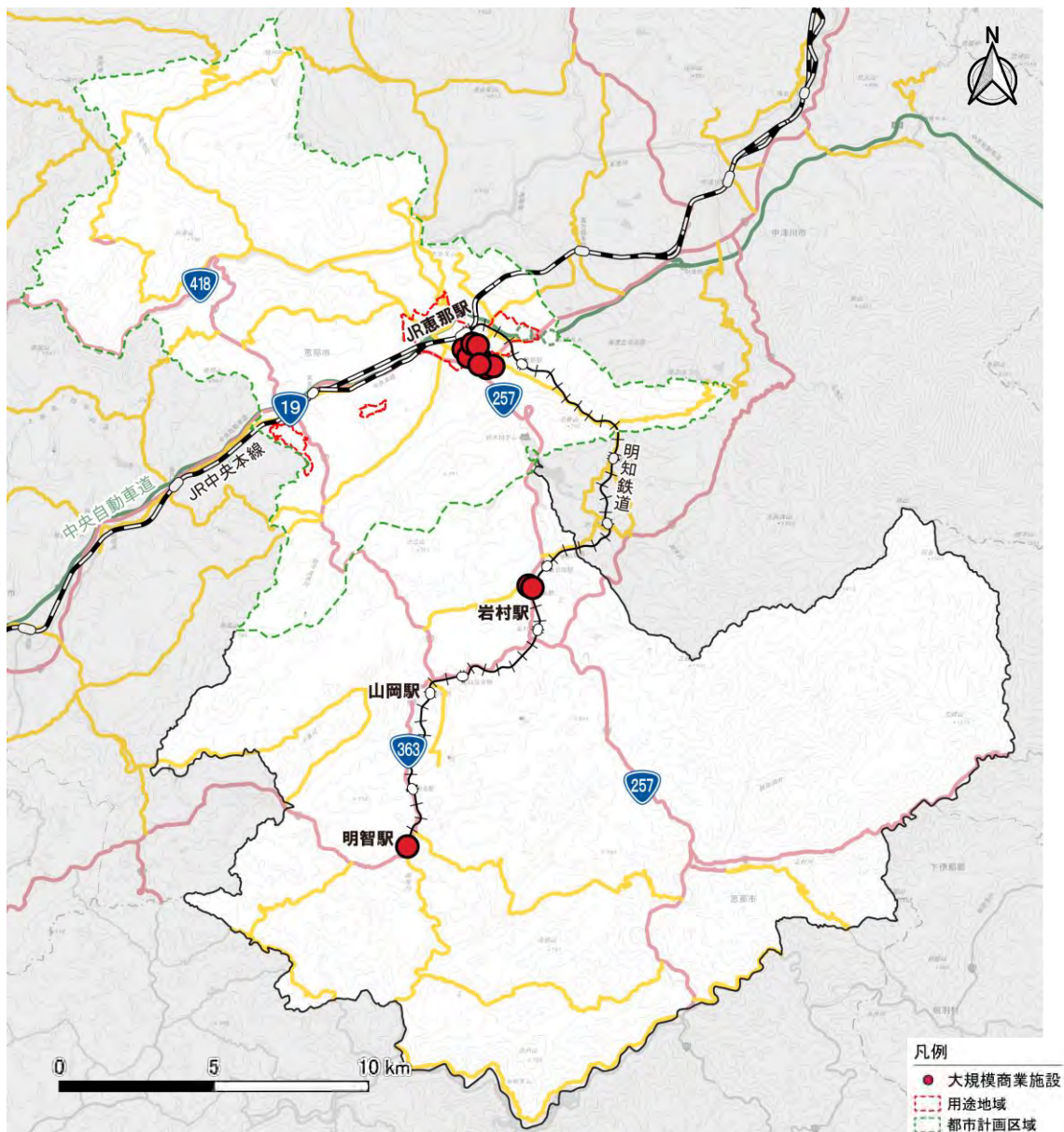


出典：国土数値情報

図 49 都市機能分布（医療施設）[用途地域]

(6) 商業施設

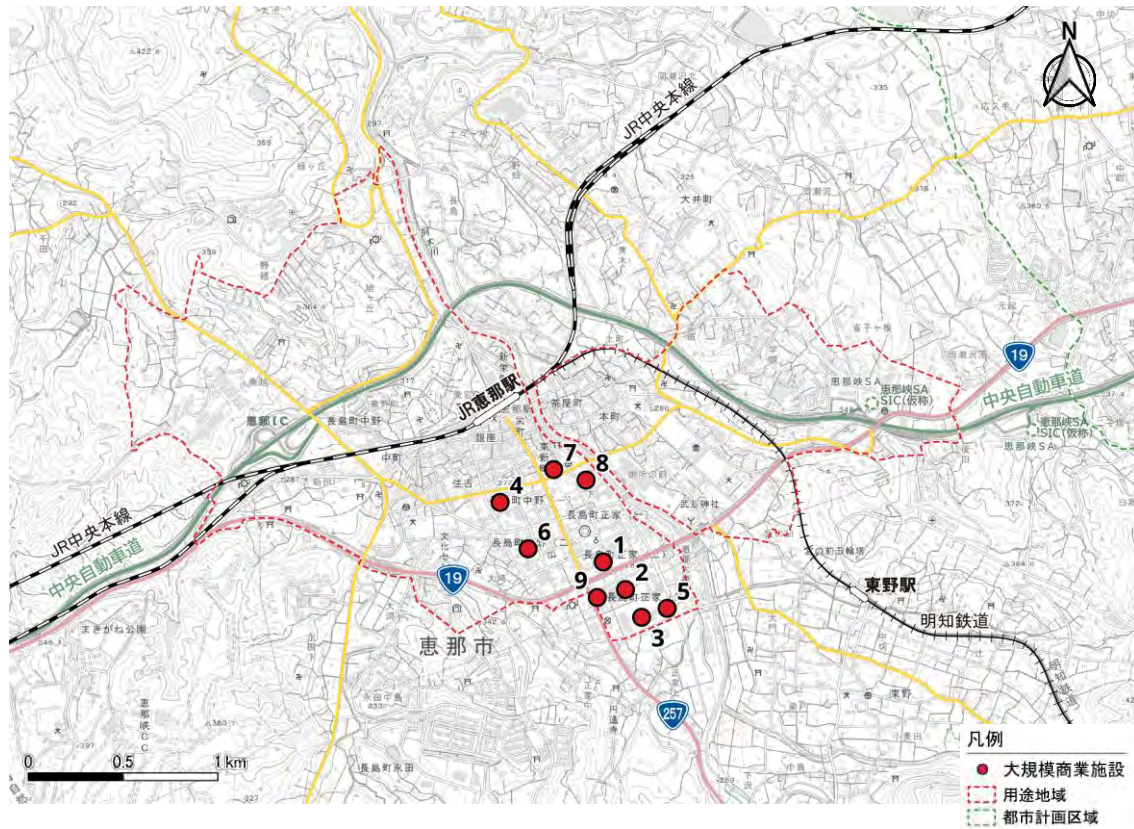
本市の大規模商業施設は、都市計画区域の用途地域内に9店舗、明知鉄道の沿線に3店舗が立地しています。



出典：岐阜県大規模小売店舗立地法届出状況

図 50 都市機能分布（商業施設）[市全域]

本市の大規模商業施設は、用途地域内に9店舗が立地しています。



出典：岐阜県大規模小売店舗立地法届出状況

図 51 都市機能分布（商業施設）[用途地域]

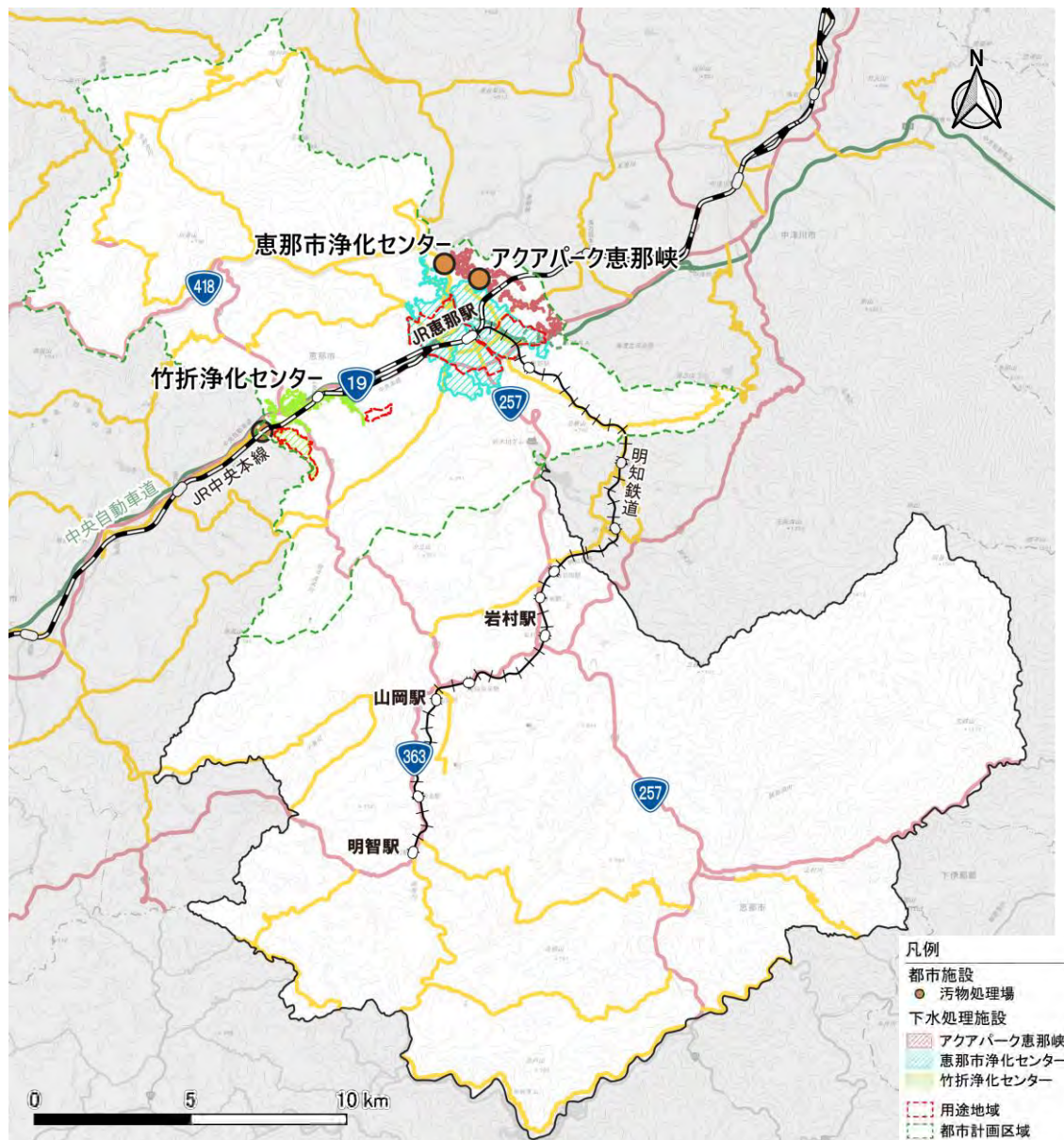
表 8 大規模商業施設

	店舗名	住所
1	MEGA ドン・キホーテ UNY 恵那店	岐阜県恵那市長島町正家二丁目 2 番地 17
2	DCM 2 1 恵那店	岐阜県恵那市長島町正家三丁目 8-119
3	バロー正家店	岐阜県恵那市長島町正家三丁目 8-64-3
4	エディオン恵那店	岐阜県恵那市長島町中野一丁目 8 番地 11
5	ユニクロアクロスプラザ恵那店	岐阜県恵那市長島町正家三丁目 8-63
6	生活協同組合コープぎふ恵那店	岐阜県恵那市長島町中野 261-1
7	バロー恵那ショッピングセンター	岐阜県恵那市大井町 180 番地の 1 外
8	ドラッグコスモス恵那店	岐阜県恵那市長島町正家 932-4
9	ニトリ 恵那店	岐阜県恵那市長島町正家 517-1
10	バロー岩村店	岐阜県恵那市岩村町飯羽間 2294-1
11	ホームセンターバロー岩村店	岐阜県恵那市岩村町飯羽間字松割 2311-1
12	明智ショッピングセンタージョイ	岐阜県恵那市明智町石坪 469-2

(7) 下水処理施設

本市の下水処理施設は、以下のように分布しています。

下水処理施設の分担範囲は、用途地域がすべて含まれています。

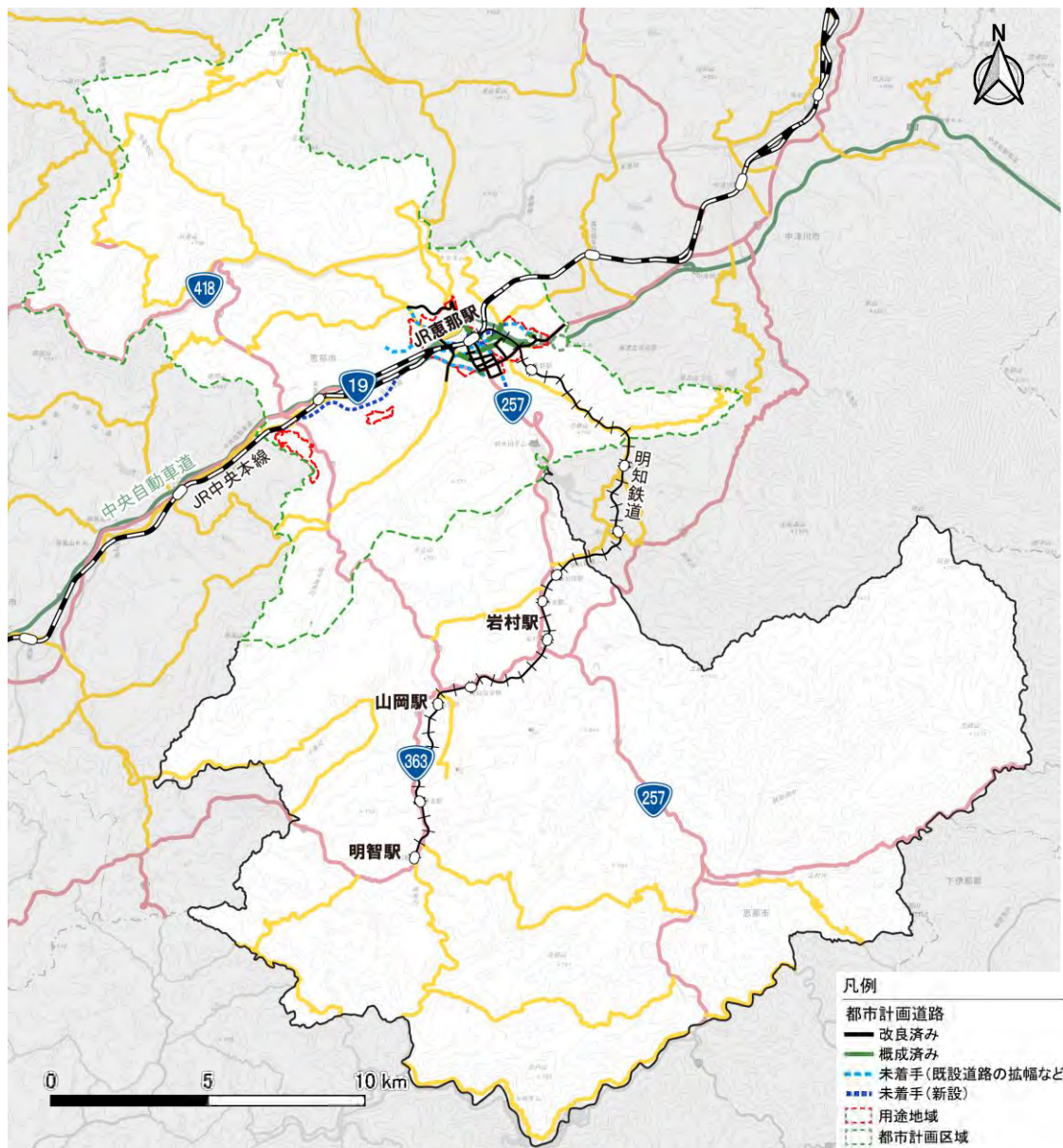


出典：令和6(2024)年都市計画基礎調査

図 52 下水処理施設及び分担範囲 [市全域]

(8) 都市計画道路

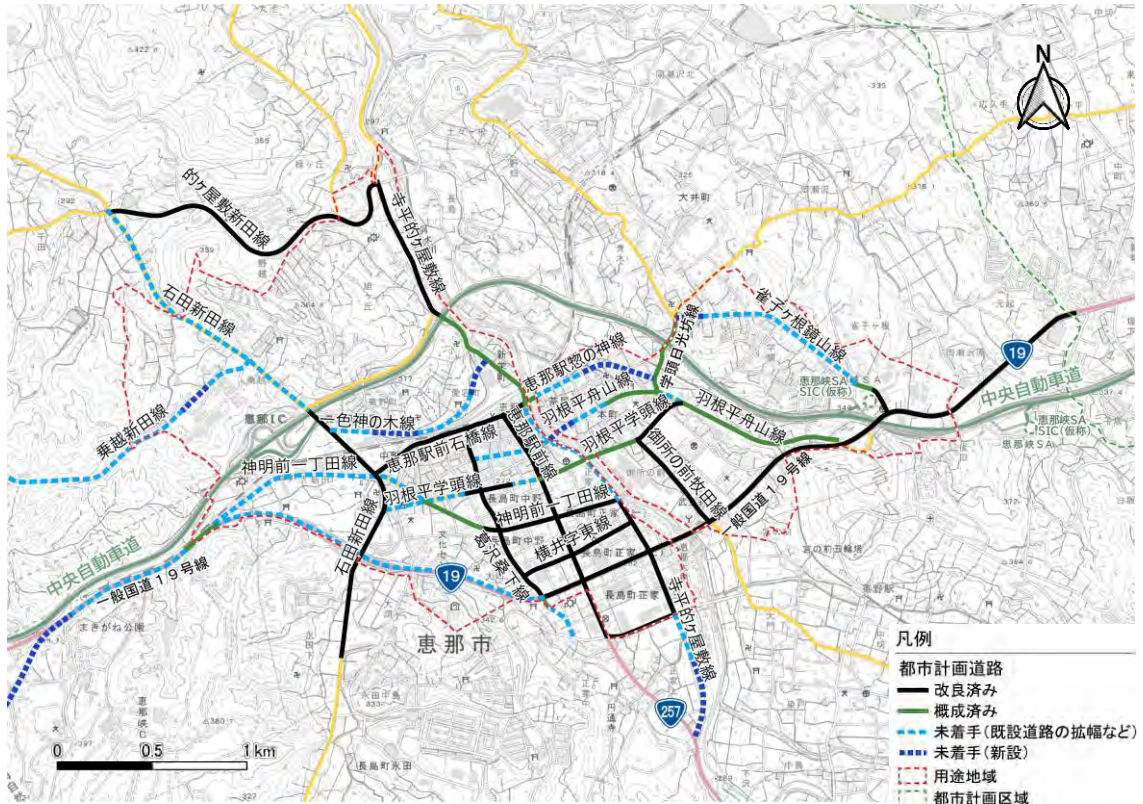
本市の都市計画道路は、都市計画区域に整備されています。



出典：令和6(2024)年都市計画基礎調査

図54 都市計画道路 [市全域]

都市計画道路の整備率は、恵那駅前線等で整備済（整備率 100%）となっています。都市計画道路の計画延長に対する整備率は約 49%となっているものの、市街地における道路渋滞解消のため、市街地環状道路や市街地縦断道路等の整備が推進されています。また、市街地の骨格を形成する都市計画道路の整備も促進されています。



出典：令和 6(2024)年都市計画基礎調査を基に作成

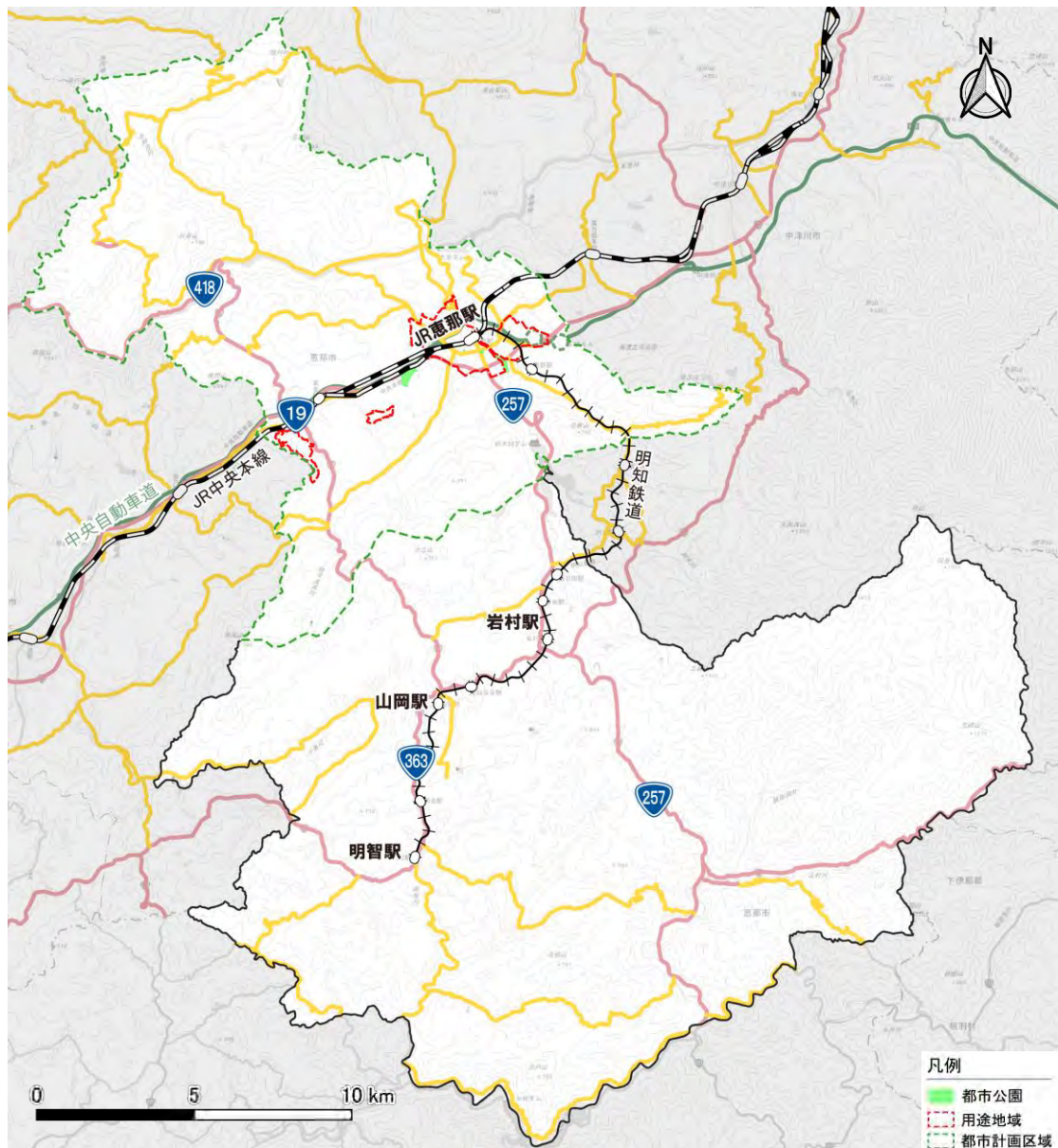
図 55 都市計画道路 [用途地域]

表 9 都市計画道路

名称	都市施設決定事項（規模等）			
	計画 (m)	事業中 (m)	整備済 (m)	整備率
一般国道 19 号線	11,310	5,700	3,390	30%
石田新田線	3,030	0	1,490	49%
恵那駅前線	1,270	0	1,270	100%
羽根平学頭線	1,680	0	1,030	61%
寺平的ヶ屋敷線	3,530	0	2,120	60%
恵那駅惣の神線	820	0	250	30%
羽根平舟山線	2,060	0	1,170	57%
神明前一丁田線	2,290	0	1,070	47%
御所の前牧田線	580	0	580	100%
葛沢桑下線	1,280	0	1,070	84%
恵那駅前石橋線	730	0	730	100%
雀子ヶ根鏡山線	1,220	0	200	16%
的ヶ屋敷新田線	1,760	0	1,760	100%
乗越新田線	1,750	0	0	0%
学頭日光坊線	410	0	410	100%
一色神の木線	1,020	0	0	0%
横井字東線	620	0	620	100%
赤田中曾根線	380	0	380	100%
合計	35,740	5,700	17,540	49%

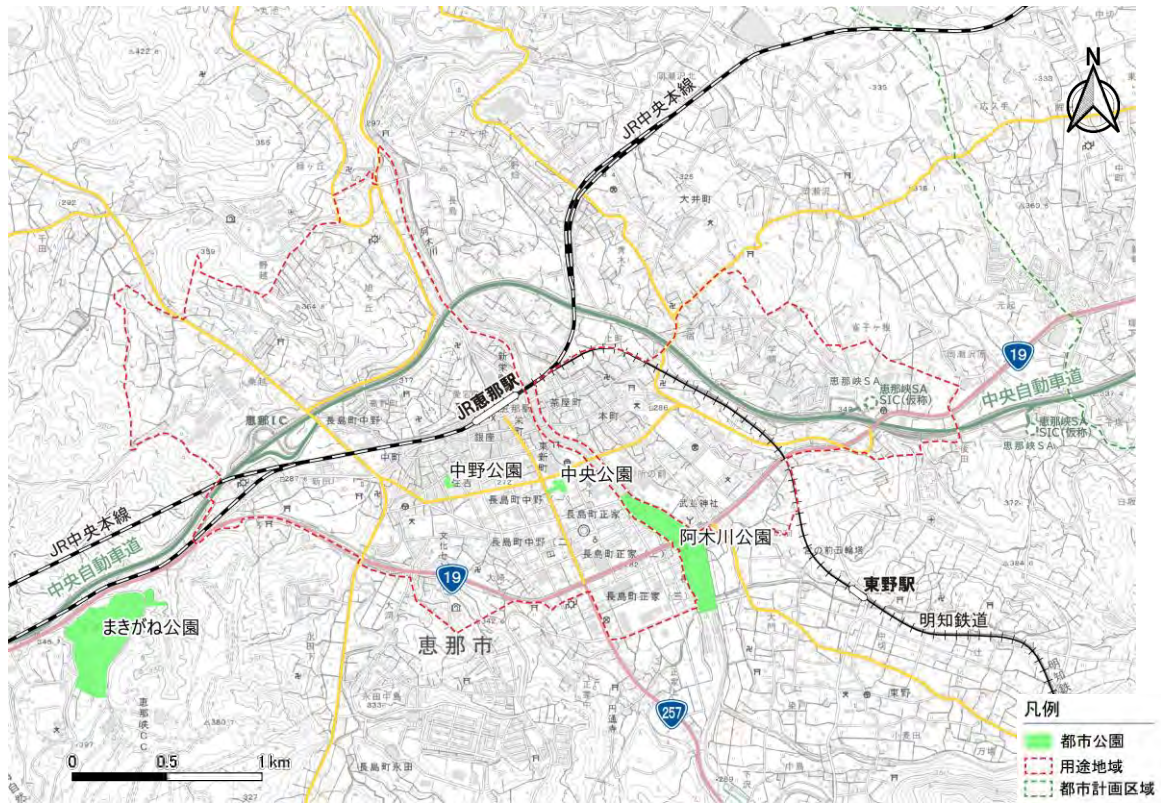
(9) 都市公園

本市の都市公園は都市計画区域に整備されており、整備率は100%となっています。



出典：令和6(2024)年都市計画基礎調査

図56 都市公園 [市全域]



出典：令和6(2024)年都市計画基礎調査

図 57 都市公園 [用途地域]

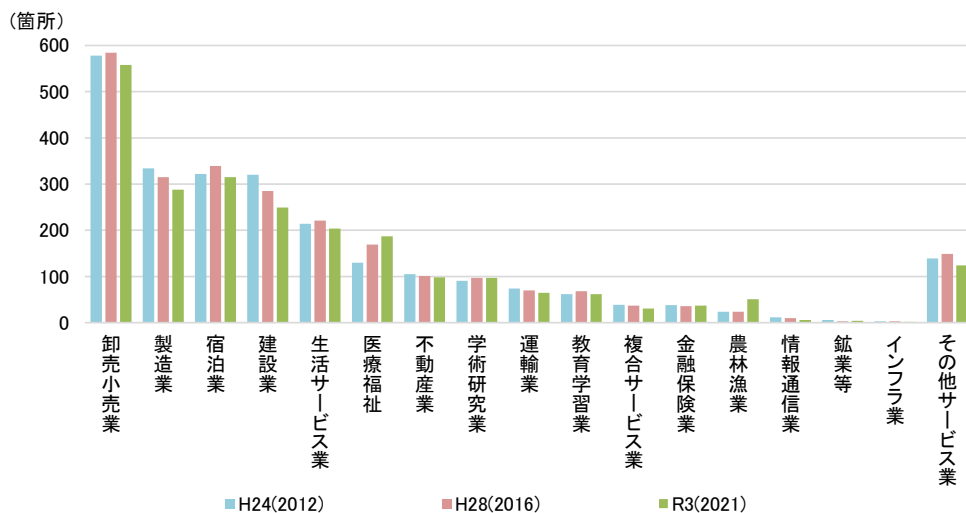
表 10 都市公園

名称	都市施設決定事項（規模等）			
	計画 (ha)	事業中 (ha)	整備済 (ha)	整備率
中央公園	0.37	0.00	0.37	100%
中野公園	0.17	0.00	0.17	100%
まきがね公園	11.7	0.00	11.70	100%
阿木川公園	8.6	0.00	8.60	100%

6. 経済活動

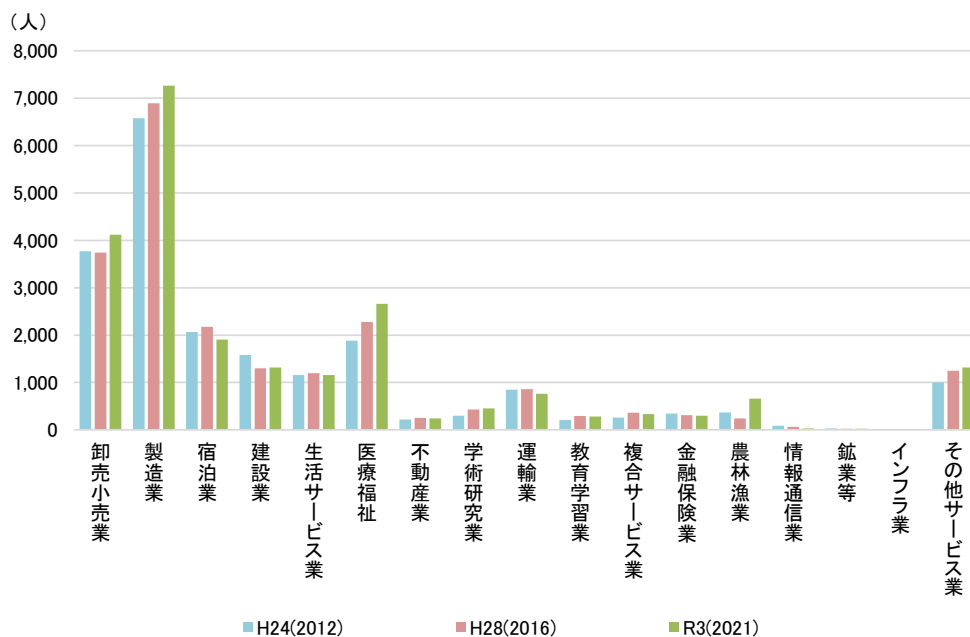
(1) 全産業

本市では卸売小売業の事業所数が全産業中で最も多い状況となっています。令和2(2020)年の事業所数は10年前に比べ、医療福祉、学術研究業、農林漁業で増加傾向にあります。また、従業者数は製造業が最も多い状況となっており、令和2(2020)年の従業者数は10年前に比べ、卸売小売業、製造業、医療福祉などで増加傾向にあります。



出典：経済センサス活動調査（総務省統計局）

図 58 恵那市全産業の事業所数



出典：経済センサス活動調査（総務省統計局）

図 59 恵那市全産業の従業者数

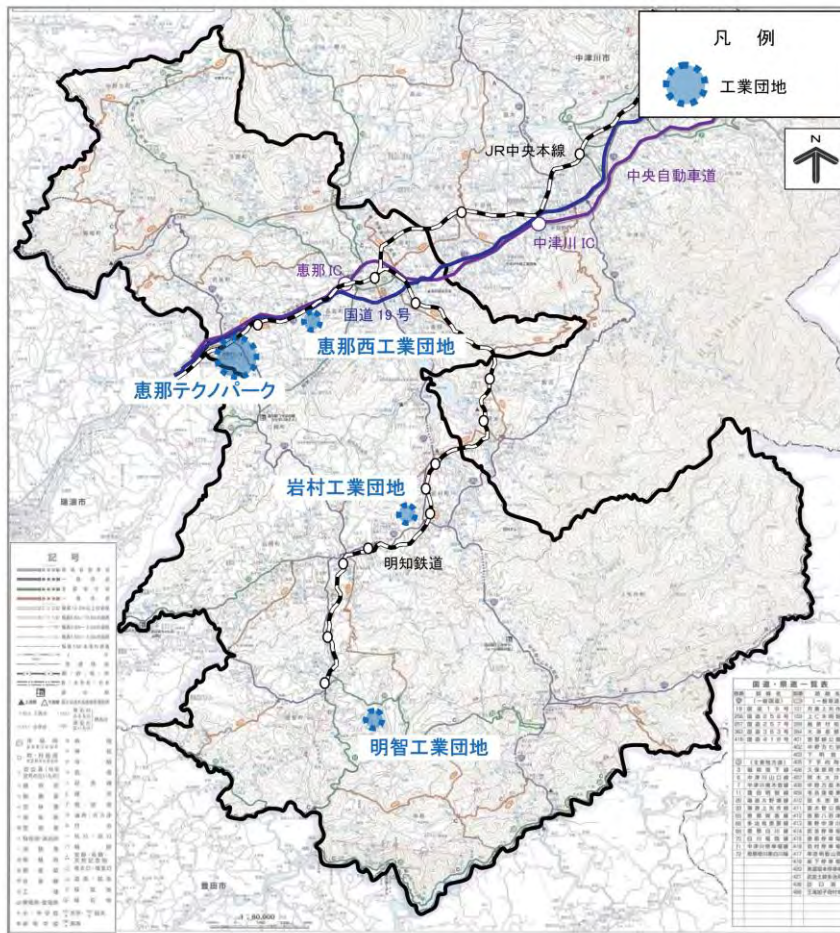
(2) 工業

製造品出荷額及び従業者数は、恵那テクノパークなどの整備により、平成20(2008)年まで増加傾向にあり、平成22(2010)年以降は減少もみられましたが、令和2(2020)年には再び増加傾向に転じています。事業所数は平成14(2002)年以降減少傾向にあります。



出典：恵那市都市計画マスタープラン

図 60 事業所数・従業者数・製造品出荷額の推移

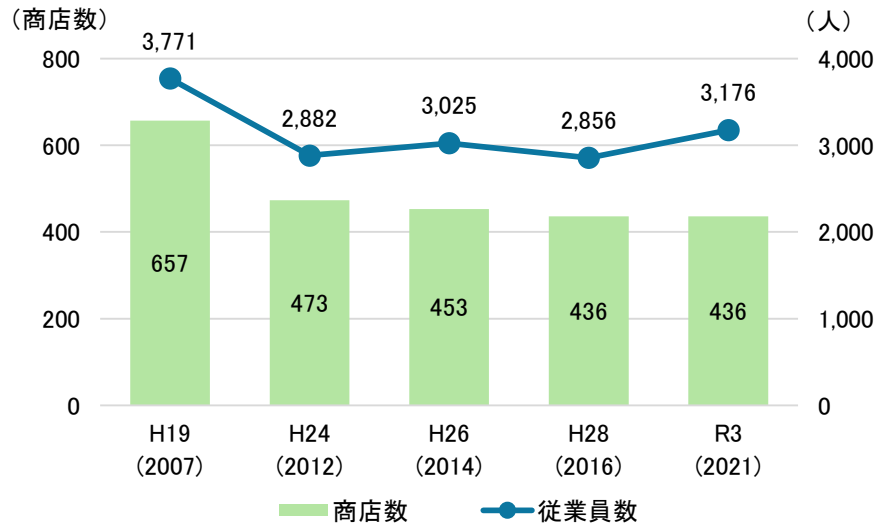


出典：恵那市リニアまちづくり基盤整備計画

図 61 工業団地位置図

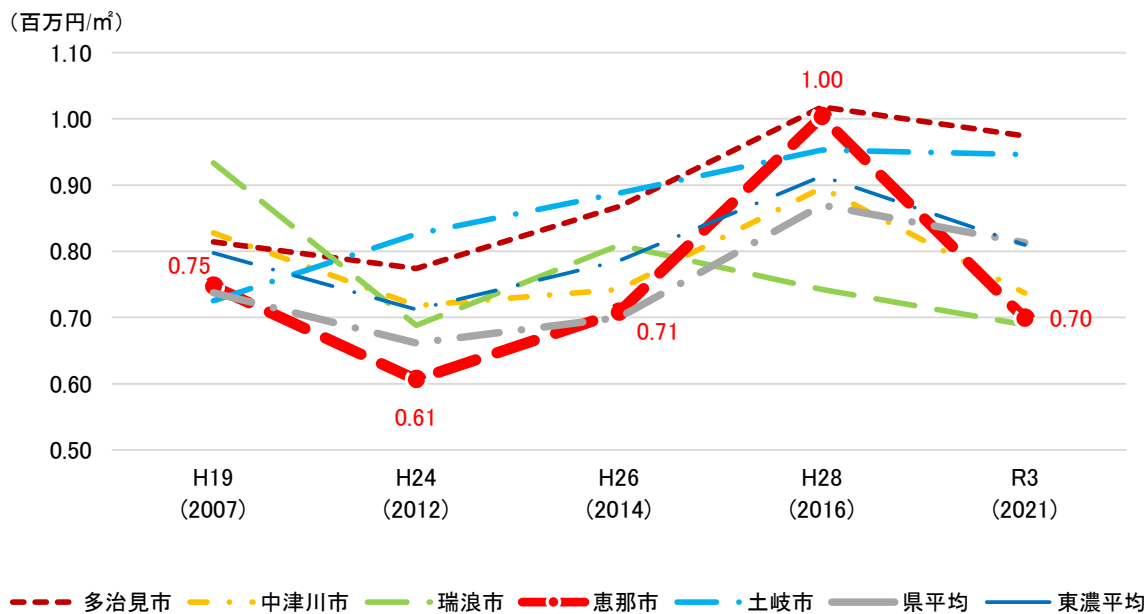
(3) 商業

商店数は、平成19(2007)年以降、減少傾向となっています。従業員数は、平成24(2012)年に減少し、それ以降は増減を繰り返しほぼ横ばい傾向です。令和3年(2021)年の売場面積あたりの商品販売額(売場効率)は県平均及び東濃平均と比べ低くなっています。経年変化を見ると本市の売場効率は低下傾向であり、地域経済の活力低下が懸念されます。



出典：商業統計調査(経済産業省)(平成19(2007)年、平成26(2014)年)、
経済センサス活動調査(総務省統計局)(平成24(2012)年、平成28(2016)年、令和3(2021)年)

図62 商店数・従業者数の推移

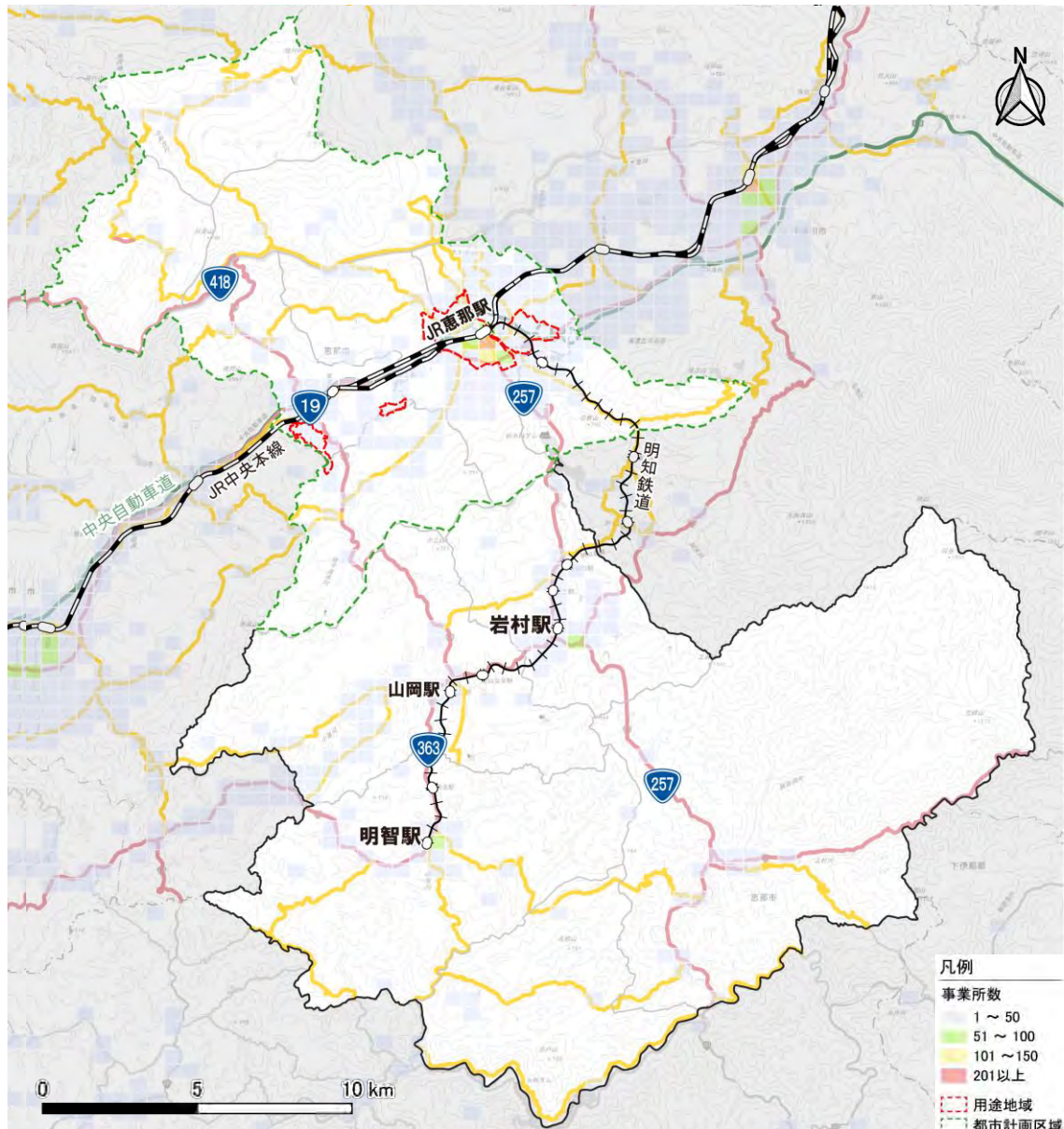


出典：商業統計調査(経済産業省)(平成19(2007)年、平成26(2014)年)、
経済センサス活動調査(総務省統計局)(平成24(2012)年、平成28(2016)年、令和3(2021)年)

図63 売場面積あたり年間商品販売額の推移

(4) 事業所数

市内における事業所は、鉄道駅の周辺や国道19号の沿線で立地が多くみられます(50事業所以上/1メッシュ)。なかでもJR恵那駅、明知鉄道岩村駅、明智駅の周辺において事業所の立地が多くみられます。

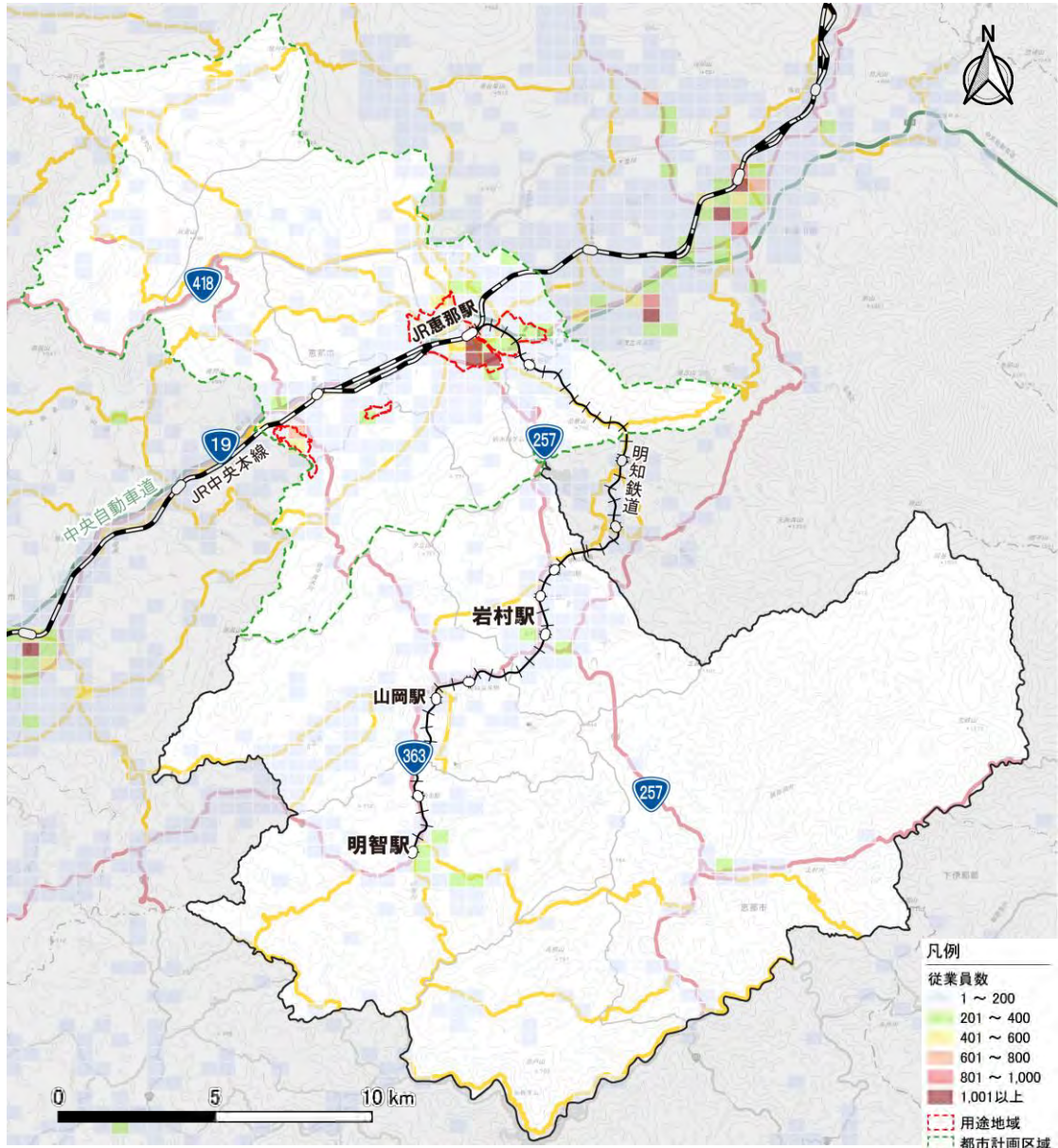


出典：500mメッシュ経済センサス活動調査（総務省統計局）（令和3（2021）年）

図 64 市内の事業所数 [市全域]

(5) 従業者数

市内における従業者数は、事業所が多く立地する鉄道駅の周辺や国道19号の沿線で立地が多くみられます(200人以上/1メッシュ)。なかでもJR恵那駅、明知鉄道岩村駅、明智駅の周辺や国道19号や国道418号などの主要な幹線道路の沿線において従業者が多くみられます。



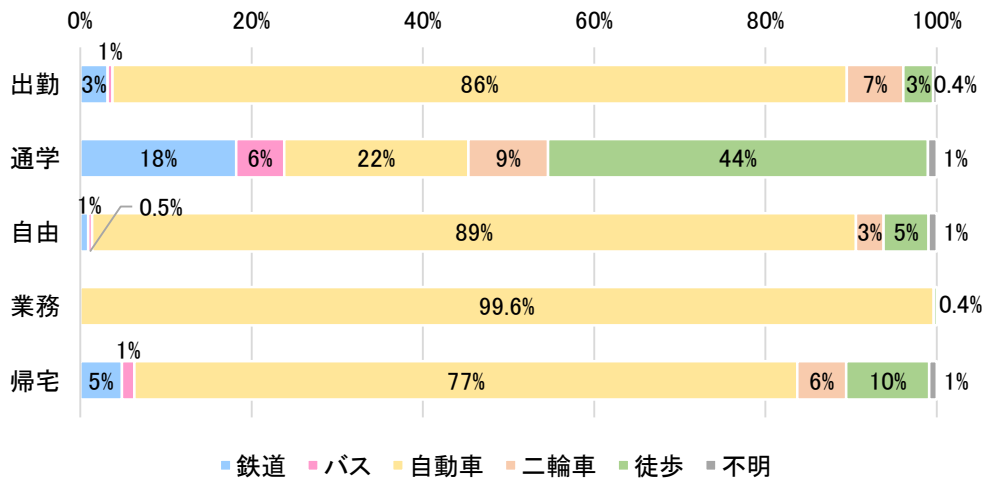
出典：500mメッシュ経済センサス活動調査（総務省統計局）（令和3(2021)年）

図 65 市内の従業者数 [市全域]

7.移動動向

(1) 移動目的・手段

移動目的のうち、「出勤」「自由」「業務」「帰宅」の移動は7割以上が自動車を利用しています。特に業務ではほぼ100%が自動車利用となっています。通学の移動は「徒歩」が約4割、「公共交通（鉄道及びバス）」が約2割となっています。



出典：第5回中京都市圏パーソントリップ調査

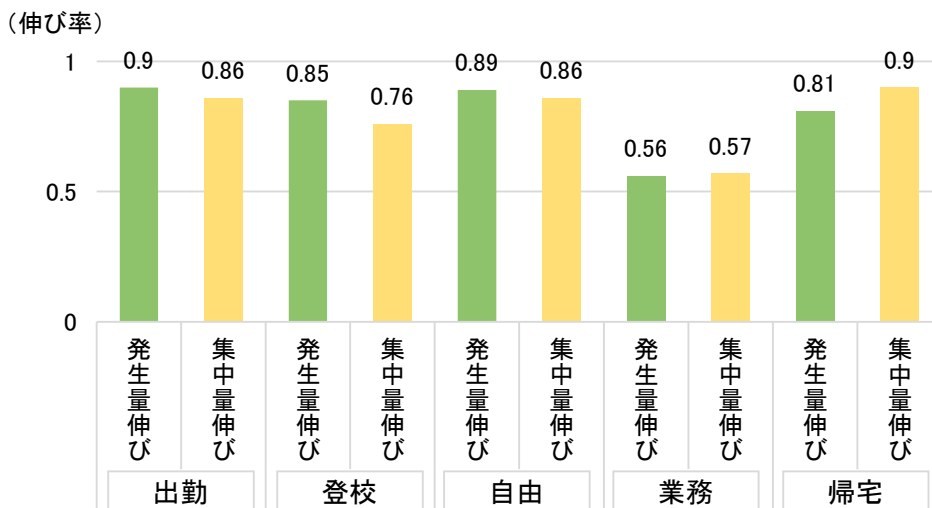
図 66 目的別代表交通手段（恵那市）

表 11 目的の分類

目的の分類	集約した分類
1. 出勤（勤務先へ）	1. 出勤
2. 登校（通学先へ）	2. 登校
3. 帰宅	3. 帰宅
5. 日常的な家事・買物	4. 自由
7. 通院、デイケア・デイサービス	
8. 習い事・塾など	
9. 食事	
10. 社交	
11. 娯楽・文化	
15. 送迎・付き添い	
12. 散歩・ジョギング	
14. 地域活動・ボランティアなど	
16. その他の自由目的	
6. 日常的ではない買物	
13. 観光・行楽・レジャーなど	
4. 帰社・帰校（会社・学校へ戻る）	
17. 打合せ・会議・書類持参・受領、集金	
18. 販売・配達・仕入れ・購入	
19. 作業・修理	
20. 農林業作業	
21. その他の業務目的	

(2) 発生集中量の伸び

人がある目的を持って移動する単位をトリップといい、ある地域から出発したトリップ数を発生量、その地域に到着したトリップ数を集中量、その合計を発生集中量といいます。発生集中量は、平成13(2001)年(第4回中京都市圏パーソントリップ調査)に比べ、「出勤」「登校」「自由」「業務」「帰宅」のすべての移動目的において伸び率が1を下回っており、本市に関連する交通量が低減していることを示しています。特に「業務」は発生量、集中量の両方が約4割低減しています。



※第4回調査(H13)に対する第5回調査(H23)の伸び率

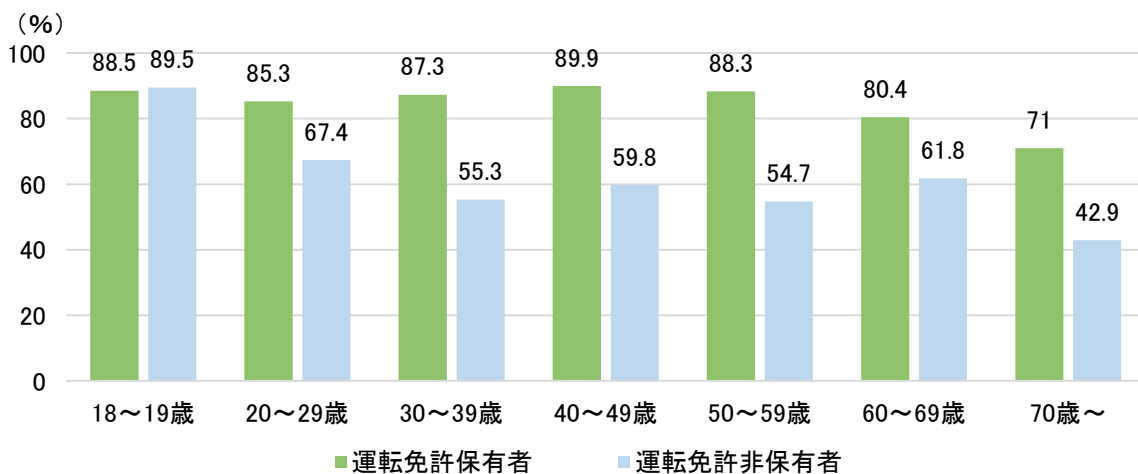
※第4回調査(H13)は合併前のため、伸び率は旧恵那市での値

出典：第5回中京都市圏パーソントリップ調査

図 67 発生集中量

(3) 外出率

外出率は、20歳以上において、運転免許保有者と比較して運転免許非保有者は大きく低下しています。70歳以上で運転免許を保有していない場合、外出率は43%と低くなっています。



出典：第5回中京都市圏パーソントリップ調査

図 68 運転免許の保有と外出率の関係

(4) 通勤流動

本市に常住する従業者 23,865 人のうち、市内に従業する人は 16,542 人で約 69% となっており、約 31% が市外で従業しています。

一方、市内で従業する約 23,414 人のうち、他市町に常住している人は 6,872 人で約 29% となっています。

通勤流動量の多い市町は、中津川市、瑞浪市、土岐市、名古屋市、多治見市、豊田市の順であり、隣接都市及び大都市との結びつきが強いことが示されています。

従業者の市外への流出口は 7,323 人で、市外からの流入人口が 6,872 人と全体では流出超過になっています。市町別にみると隣接する中津川市、瑞浪市は流入超過がみられ、土岐市、名古屋市、多治見市、豊田市等は流出超過がみられます。

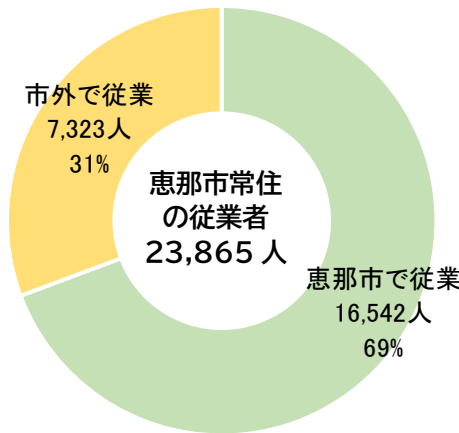


図 69 恵那市常住の従業者

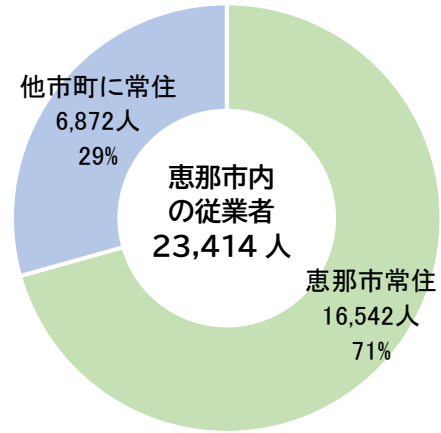
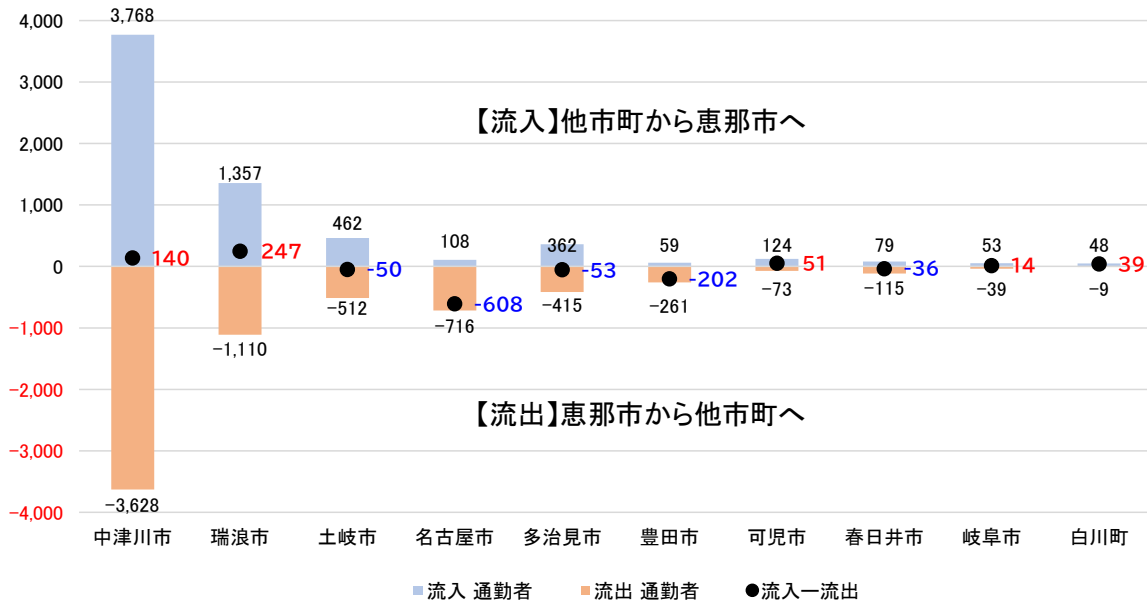


図 70 恵那市内の従業者



※「●流入-流出」：赤字は流入超過、青字は流出超過

※グラフは、流入通勤者がいる市町のうち、通勤+通学者の総計上位 10 市町で作成

出典：令和 2(2020)年国勢調査

図 71 通勤流動 (恵那市)

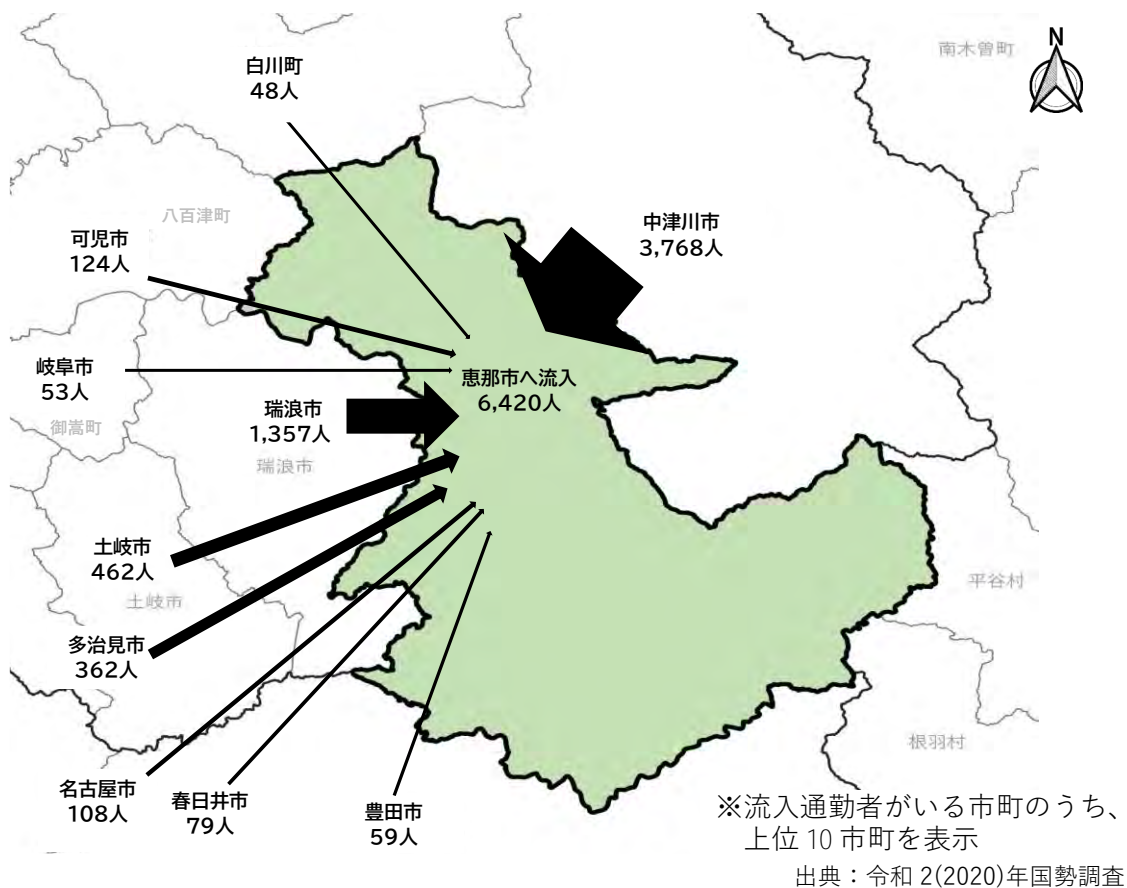


図 72 通勤流動（恵那市へ流入）

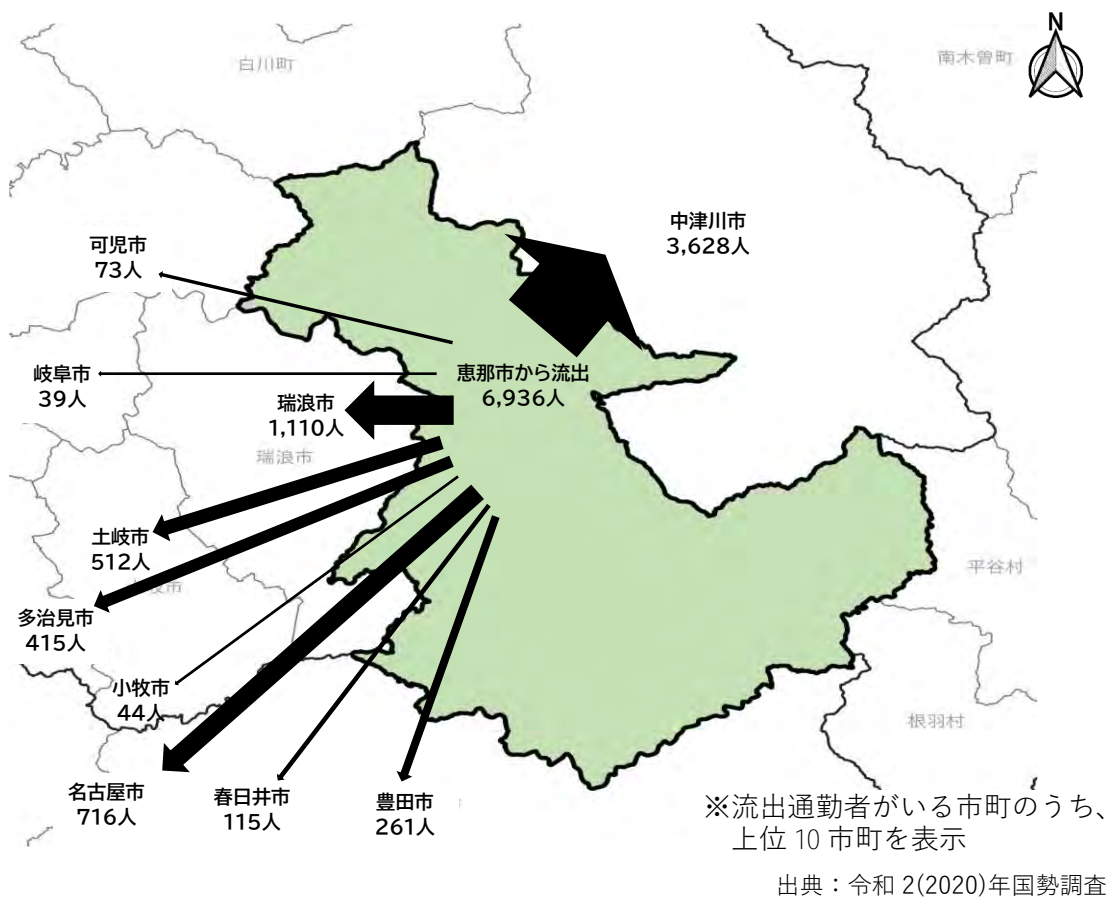


図 73 通勤流動（恵那市から流出）

(5) 通学流動

本市に常住する通学者(15歳未満含む)5,108人のうち、市内に通学する人は4,106人で約80%となっており、約20%が市外に通学しています。

一方、本市に通学する約4,728人のうち、他市町に常住している人は622人で約13%となっています。

通勤流動量の多い市町は、中津川市、瑞浪市、土岐市、多治見市の順であり、東濃地域内での結びつきが強いことが示されています。

通学者の市外への流出口は1,002人で、市外からの流入人口が622人と全体では流出超過となっています。市町別にみると隣接する中津川市は流入超過がみられ、瑞浪市、土岐市、多治見市等は流出超過がみられます。

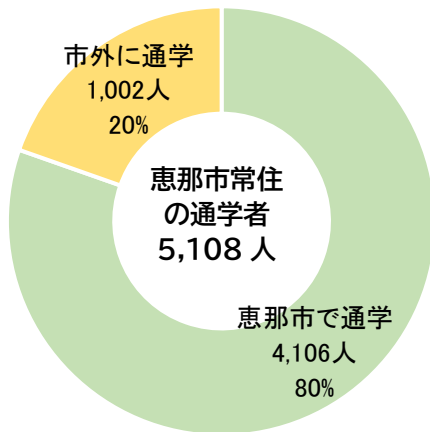


図 74 恵那市常住の通学者

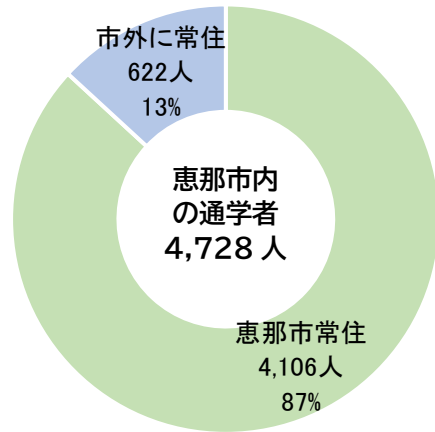
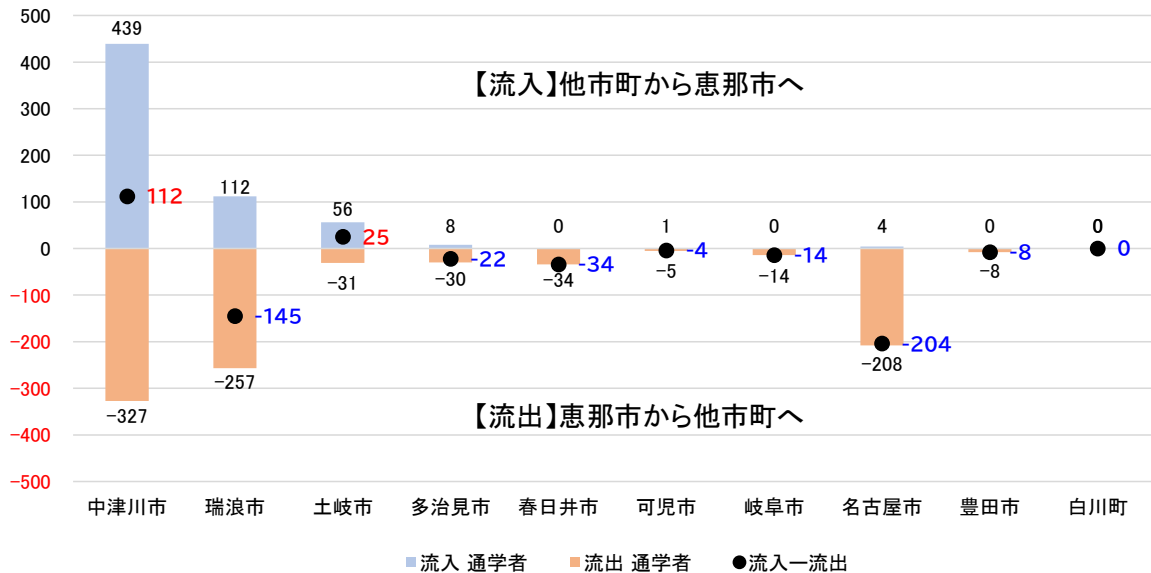


図 75 恵那市内の通学者



※「●流入-流出」：赤字は流入超過、青字は流出超過

※グラフは、流入通学者がいる市町のうち、通勤+通学者の総計上位10市町で作成

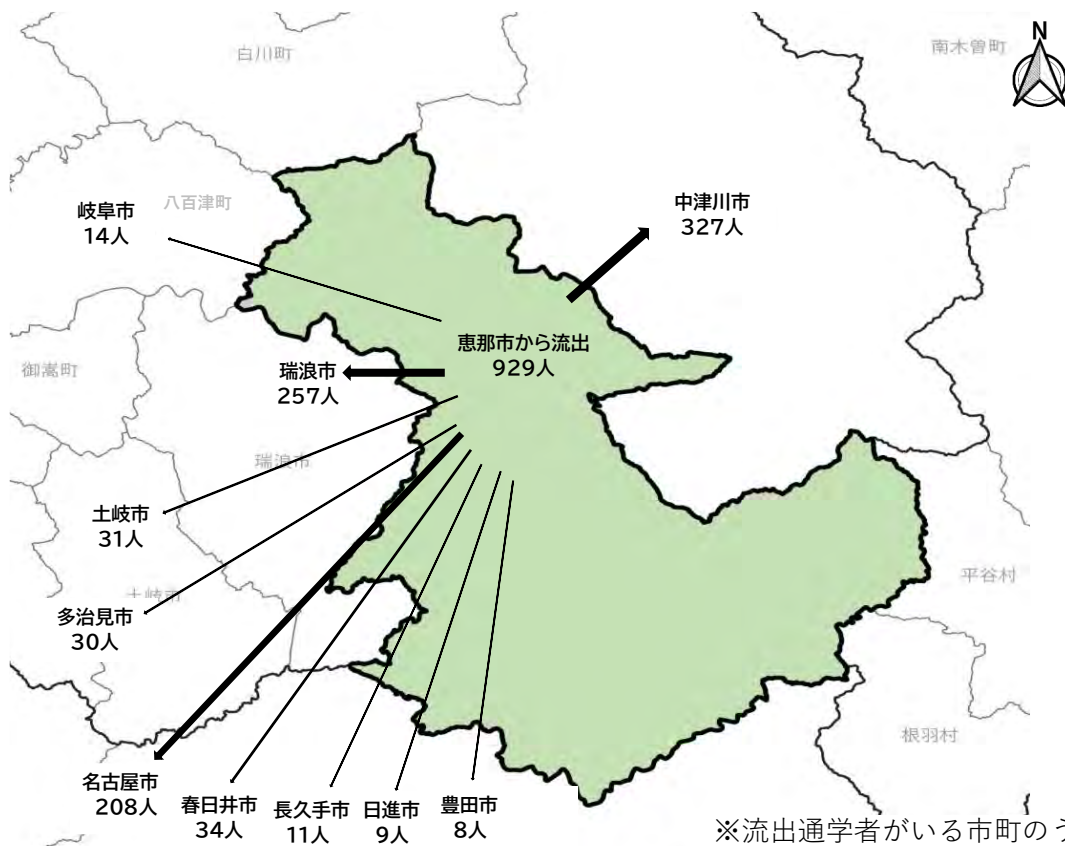
出典：令和2(2020)年国勢調査

図 76 通学流動 (恵那市)



出典：令和 2(2020)年国勢調査

図 77 通学流動（恵那市へ流入）



※流出通学者がいる市町のうち、上位 10 市町を表示

出典：令和 2(2020)年国勢調査

図 78 通学流動（恵那市から流出）

表 12 JRの運行サービス概要（恵那駅・令和6(2024)年4月現在）

路線	方面	終点	運行状況
JR中央線 (恵那駅)	上り (名古屋方面)	名古屋	普通 6便(平日) 8便(土休日) 区間快速 12便(平日・土休日) 快速 19便(平日・土休日) 特急 3便(平日・土休日)
	下り (松本方面)	中津川	普通 6便(平日) 5便(土休日) 区間快速 13便(平日・土休日) 快速 22便(平日) 23便(土休日)
		長野	特急 3便(平日・土休日)

出典：明知鉄道沿線地域公共交通計画

表 13 明知鉄道の運行サービス概要（令和6(2024)年4月現在）

路線	方面	終点	運行状況
明知線	上り (恵那方面)	恵那	普通 12便(平日・土休日) 急行 1便(平日・土休日)
	下り (明智方面)	明智	普通 12便(平日・土休日) 急行 1便(平日・土休日)

出典：明知鉄道沿線地域公共交通計画

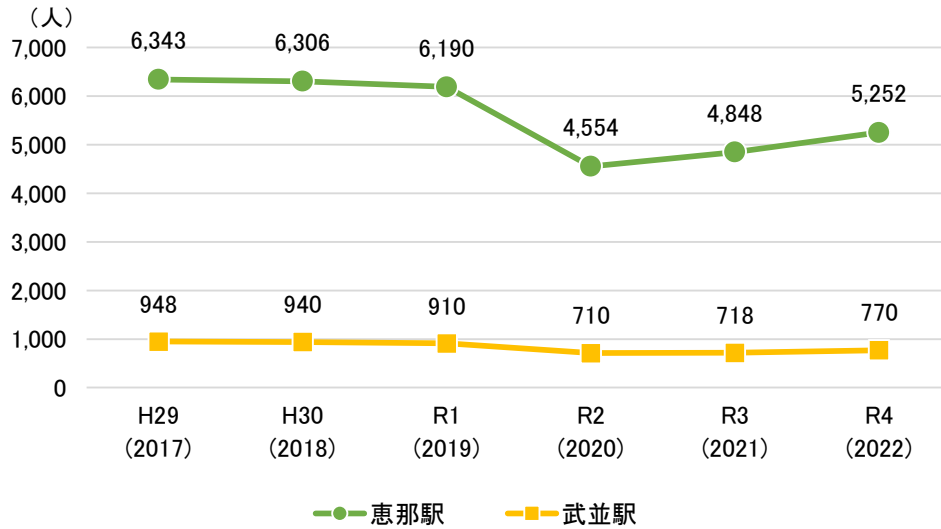
表 14 バス路線等の概要（令和6(2024)年4月時点の路線）

種類	路線名	運営主体	運行主体
営業路線	大井町西線	東濃鉄道(株)	
	大井町東線		
	恵那峡線		
	明智線		
恵那市 自主運 行バス	まちなか巡回バス	東濃鉄道(株)	
	丸池線		
	元起線		
	小野川線		
	大洞循環線		
	三郷線		
	椋実=武並線		
	藤線		
	笠置線		
	毛呂窪線		
	中野方線		
	飯地線		
	阿妻=横通線		
	明智=峰山線		
	明智まちなか線		
	瑞浪=山岡線		
	吹越線		
	串原ささゆり線		
	中沢線		
	福原線	平和コーポレーション(株)	
上矢作線			
よやくる号 岩村地区	豊タクシー(株)		
よやくる号 山岡地区	平和コーポレーション(株)		
よやくる号 上矢作地区			
よやくる号 明智地区	明知鉄道(株)		
交通空白地有償運送	いいじ里山バス	飯地地域自治区運営委員会	
	くしばす	串原地域自治区運営協議会	

出典：恵那市地域公共交通計画

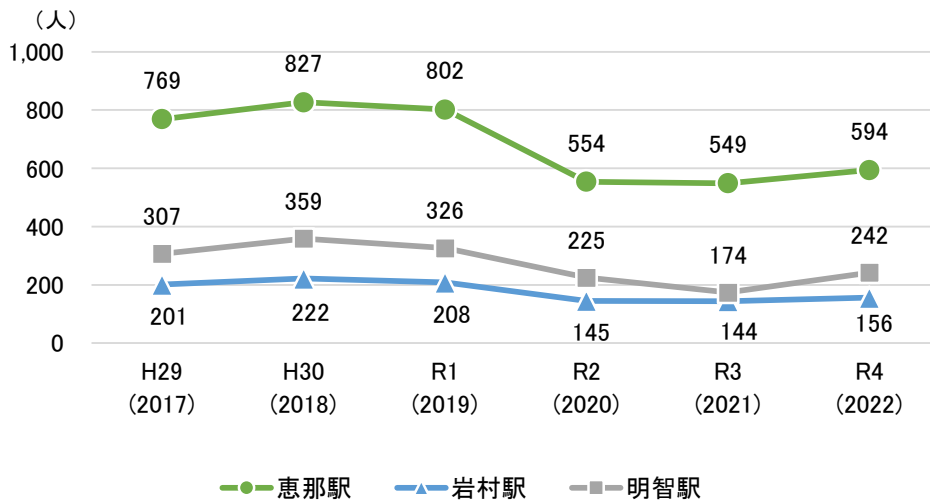
(2) 鉄道の利用状況

鉄道の乗降客数は、令和4(2022)年時点でJR、明知鉄道とも新型コロナウイルス感染症の流行が本格化した令和元(2019)年に比べて大きく減少していますが、ゆるやかな回復傾向にあります。



出典：恵那市統計書

図 80 JR 恵那駅 日乗降客数



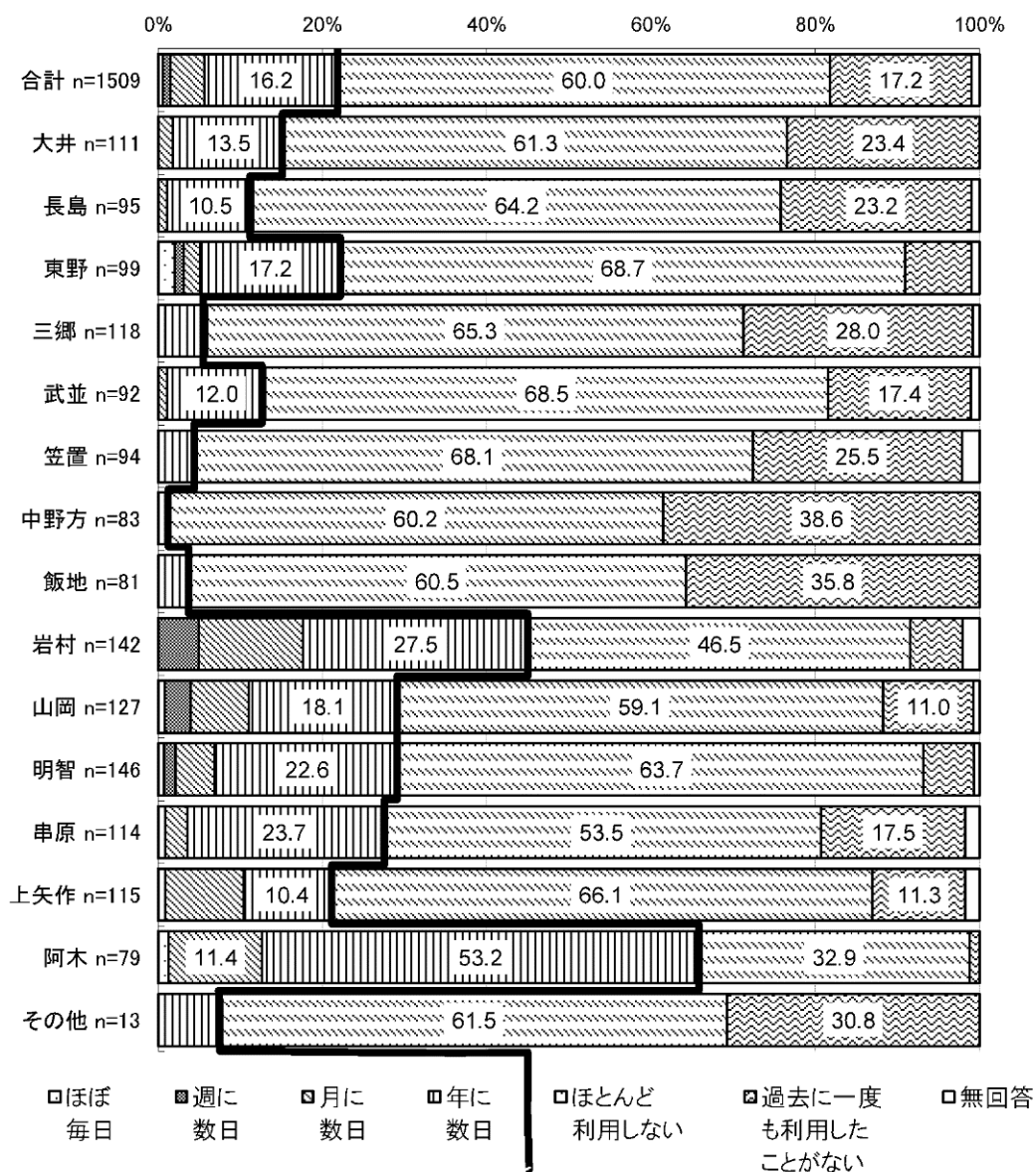
出典：恵那市統計書

図 81 明知鉄道主要駅 日乗降客数

(市民アンケート結果) 明知鉄道の利用頻度

アンケート調査結果の合計 (n=1509) をみると、最も多い回答は、「ほとんど利用しない」であり、約6割を占めています。次いで「過去に一度も利用したことがない」が約2割と続いています。明知鉄道を利用する人(「年に数日」以上利用する人)は、回答者全体の約2割の状況となっています。

地域別にみると、恵南地域では利用者が比較的多く、特に阿木地域や岩村地域での利用者が多くなっています。



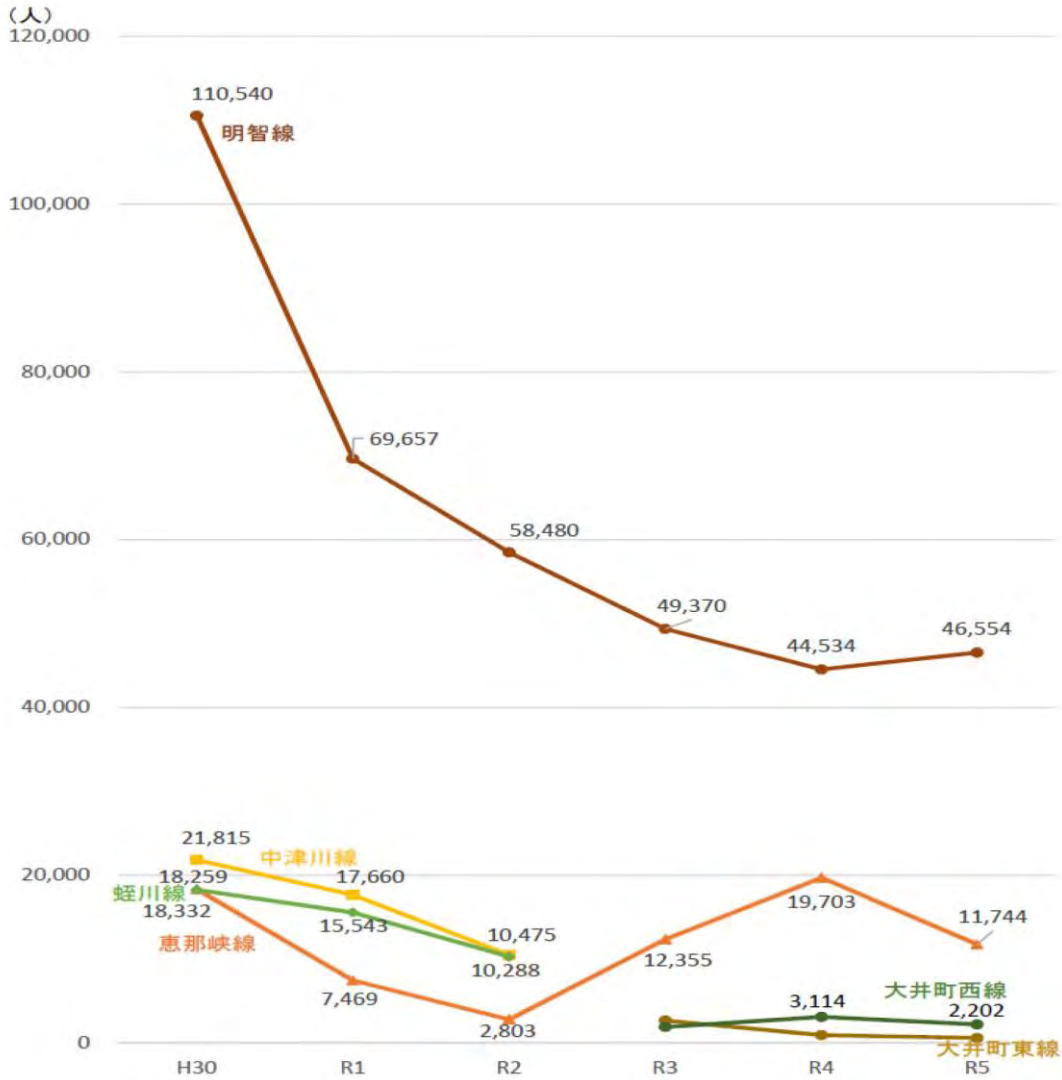
出典：明知鉄道沿線地域公共交通計画

図 82 市民アンケート結果による利用状況 (明知鉄道の利用頻度)

(3) バスの利用状況

(営業路線)

東濃鉄道が運行するバスの営業路線の利用状況は、令和元(2019)年以降すべての路線で減少傾向となっています。なお、中津川線及び蛭川線については、令和3(2021)年3月末の廃止に伴い、恵那峡線や大井町東線、大井町西線などが代替手段として運行しています。



資料：東濃鉄道(株)

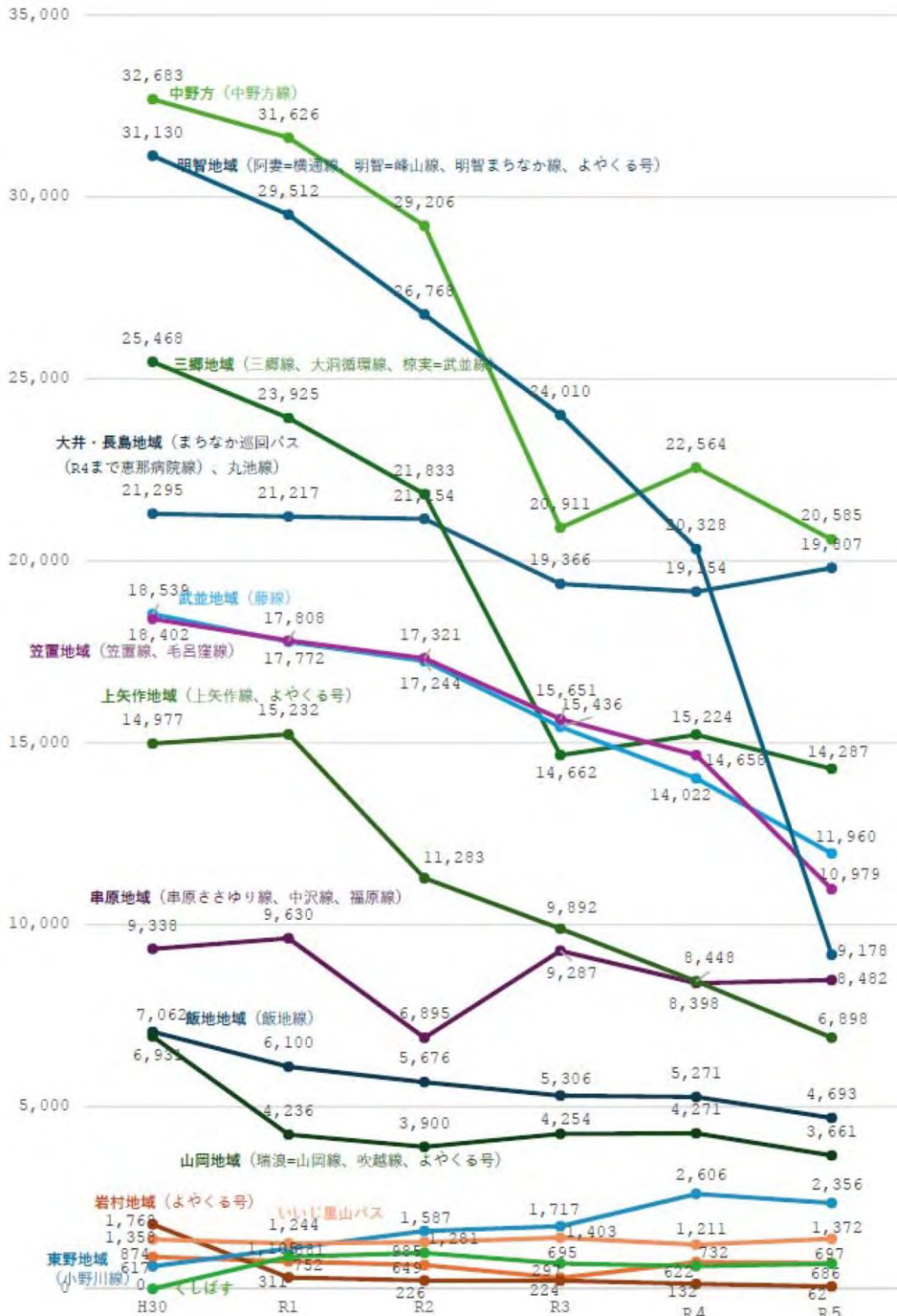
※バス利用者数の年度は、前年10月～当該年9月の値である

出典：明知鉄道沿線地域公共交通計画

図 83 営業路線の利用状況 (平成30(2018)年10月～令和5(2023)年9月)

(自主運行バス・交通空白地有償運送)

自主運行バス及び交通空白地有償運送の利用者状況は、減少傾向となっています。



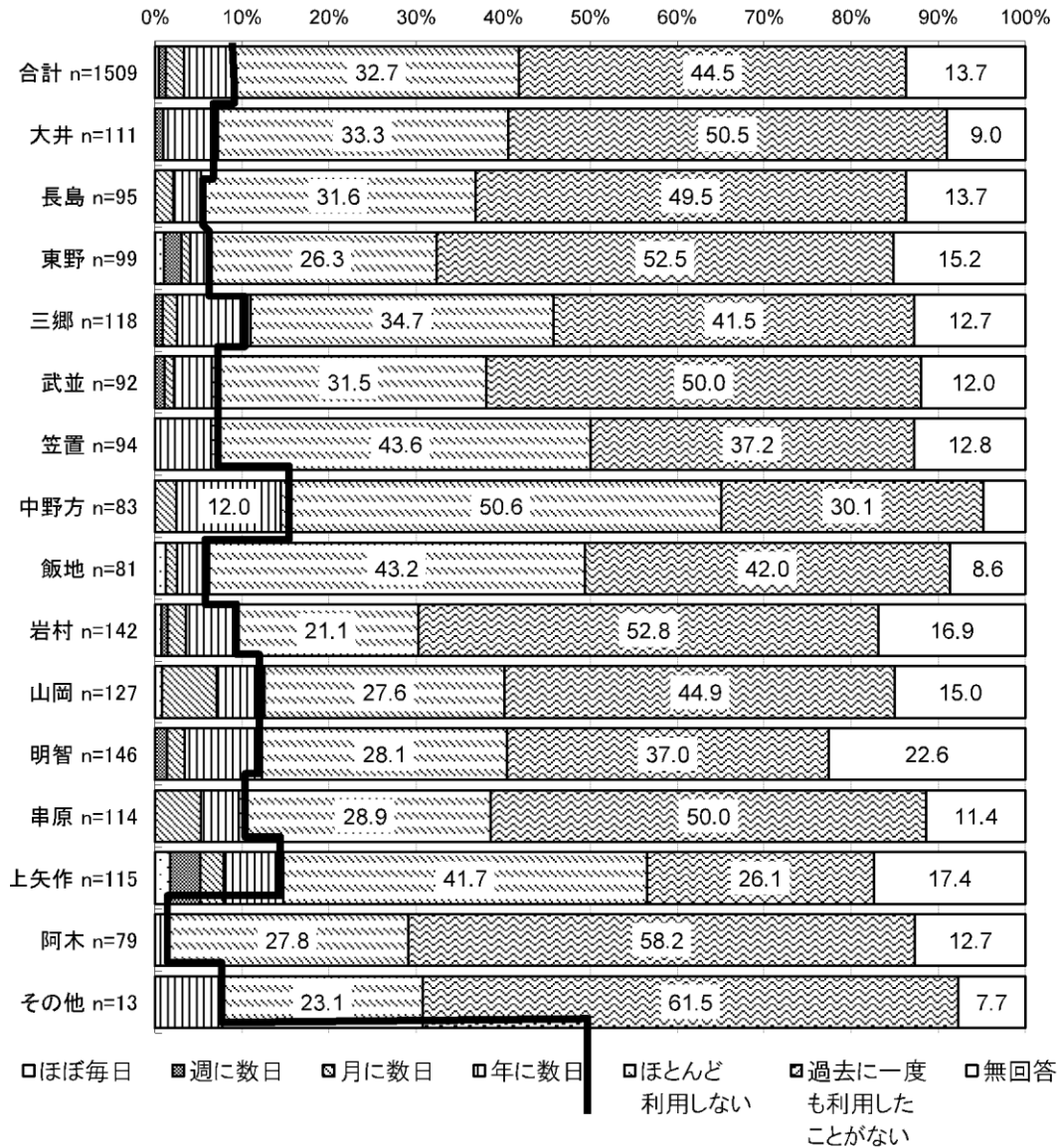
資料：恵那市

出典：明知鉄道沿線地域公共交通計画

図 84 自主運行バス・交通空白地有償運送の利用状況 (平成 30(2018)年 10 月～令和 5(2023)年 9 月)

(市民アンケート結果) バス (自主運行バス、コミュニティバス、営業路線)、デマンド交通 (いいじ里山バス) の利用頻度

アンケート調査結果の合計 (n=1509) をみると、最も多い回答は、「過去に一度も利用したことがない」であり、約4割を占めています。次いで「ほとんど利用しない」が約3割と続いています。バスを利用する人 (「年に数日」以上利用する人) は、回答者全体の約1割の状況となっています。

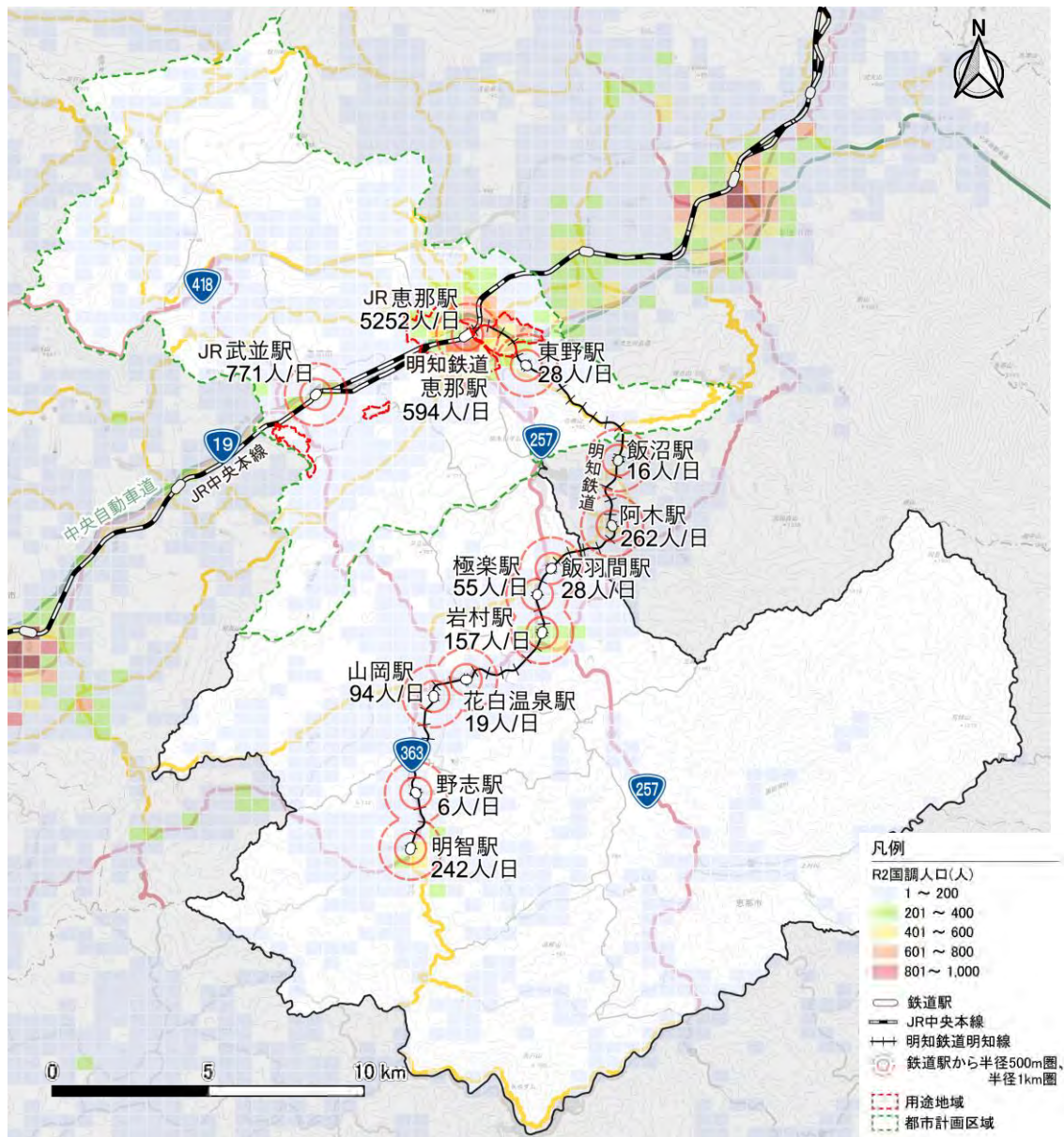


出典：明知鉄道沿線地域公共交通計画

図 85 市民アンケート結果による利用状況 (バスの利用頻度)

(4) 鉄道利用圏と人口分布

JR中央本線及び明知鉄道の駅利用圏（半径1km）と人口分布（令和2(2020)年）の状況をみると、鉄道駅を中心として人口密度の高い地域が分布しており、地域生活の拠点が形成されています。

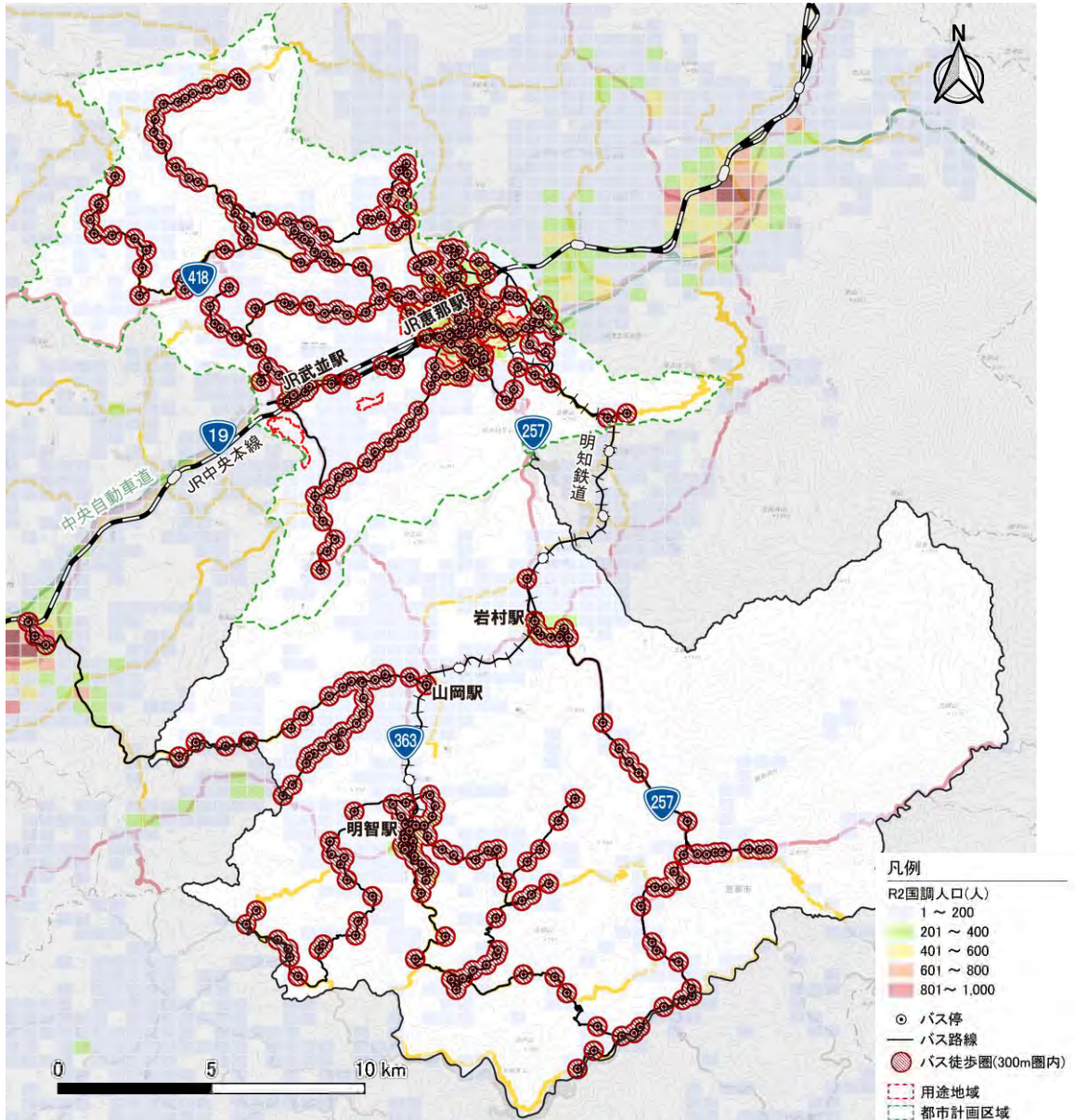


出典：500m メッシュ人口（令和2(2020)年国勢調査）、国土数値情報

図 86 鉄道利用者数と人口の重ね図（令和2(2020)年）[市全域]

(5) バス利用圏と人口分布

市内を運行する路線バス停までの徒歩圏（半径 300m）と人口分布（令和 2(2020)年）の状況を見ると、人口の分布に対してバス停が網羅できていない地域がみられます。特に都市計画区域外でそうした傾向がみられます。



出典：500m メッシュ人口（令和 2(2020)年国勢調査）、恵那市公共交通オープンデータ、国土数値情報

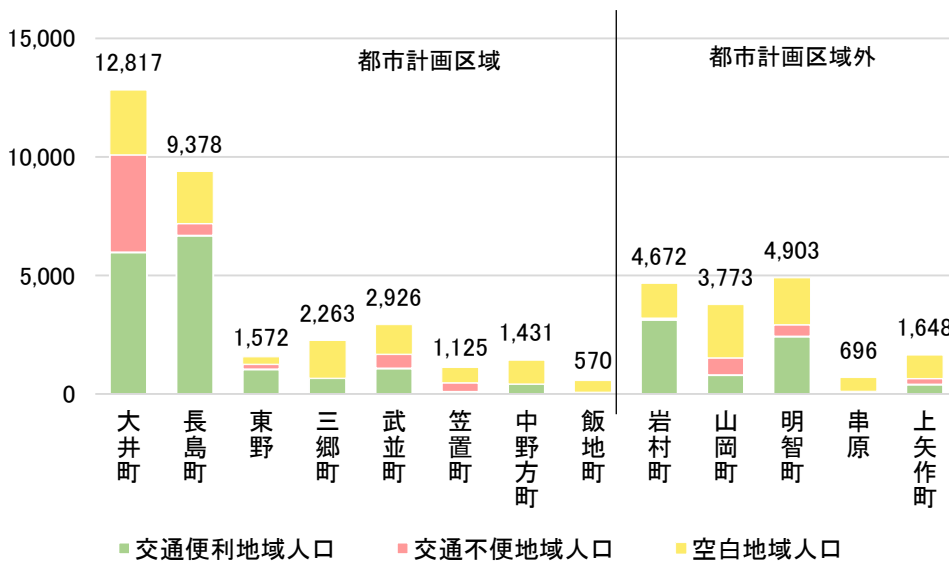
図 87 本市のバス停徒歩圏(300m)と人口の重ね図 [市全域]

(6) 公共交通の利便性

公共交通の利便性について都市計画区域内では人口の約50%が鉄道駅及びバス停が居住地の利用圏に存する公共交通便利地域となっています。また、運行本数の少ないバス停の利用が可能な公共交通不便地域は約20%となっています。

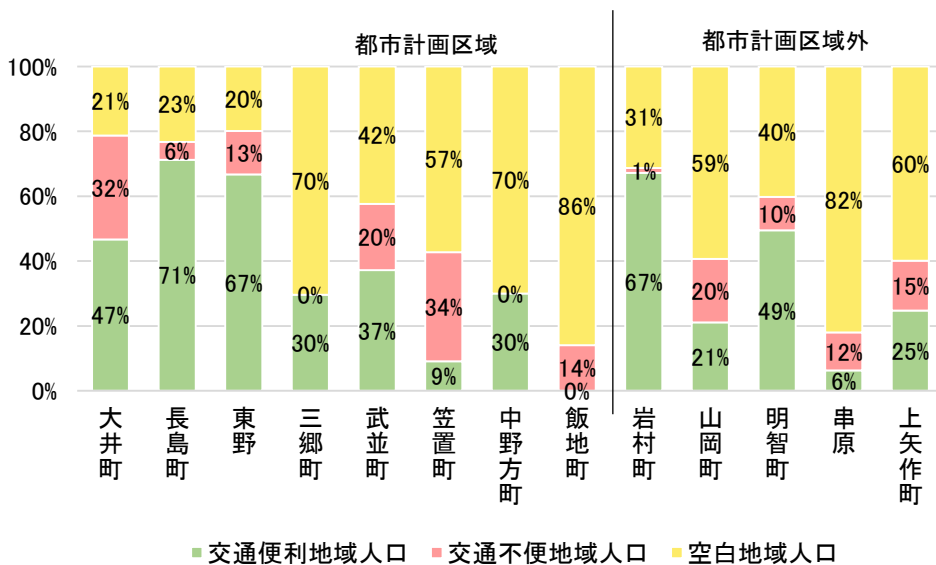
		バス		
		バス停から300m圏内		バス停から300m圏外
		運行本数15本/日以上	運行本数15本/日未満	
鉄道	駅から1km圏内	公共交通便利地域（都市計画区域内人口の約50%）		
	駅から1km圏外	公共交通不便地域（// 約20%）		公共交通空白地域（// 約30%）

※JR 恵那駅：上下計 85 本/日、JR 武並駅：上下計 79 本/日、明知鉄道：上下計 28 本/日



出典：小地域人口（令和2（2020）年国勢調査）

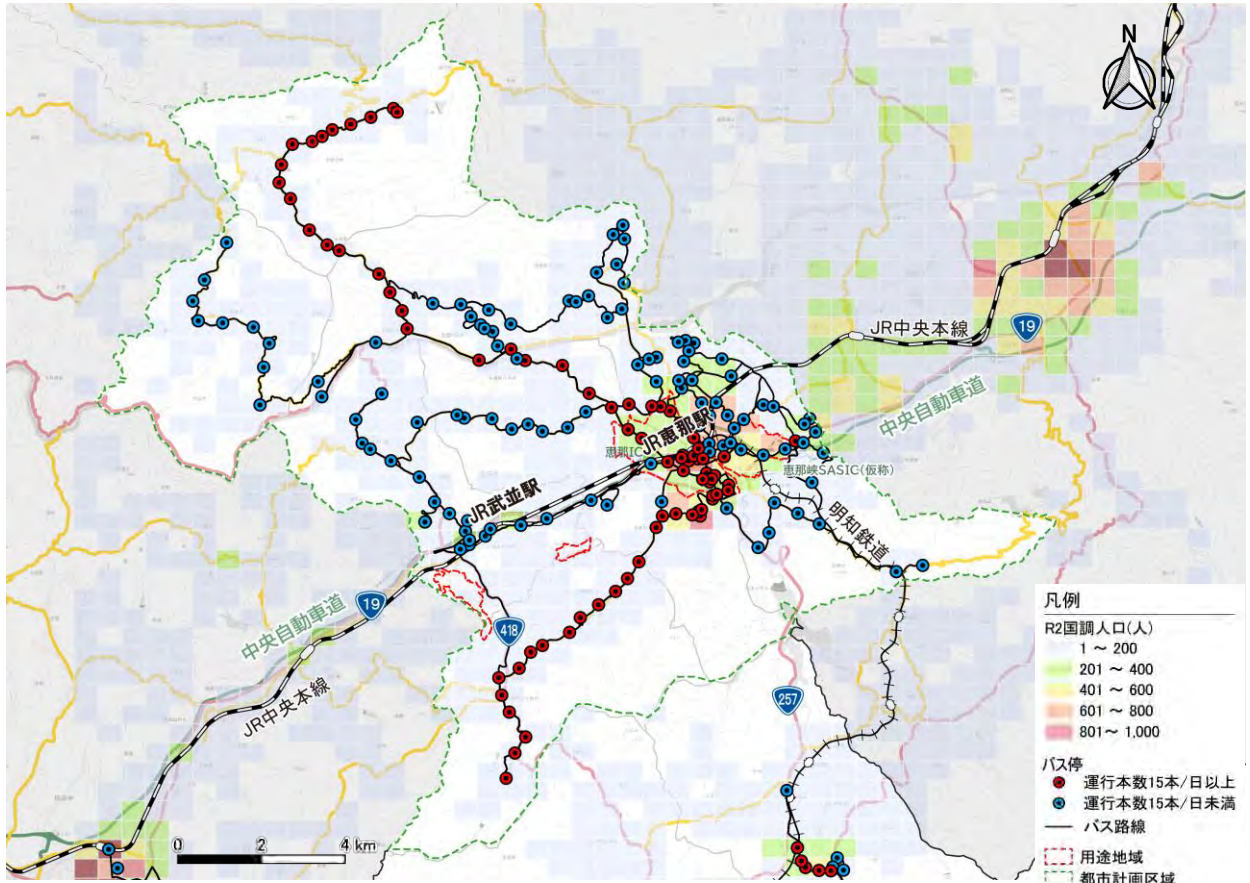
図 88 利便性に基づく地域区分別の地域別人口



出典：小地域人口（令和2（2020）年国勢調査）

図 89 地域別人口カバー率

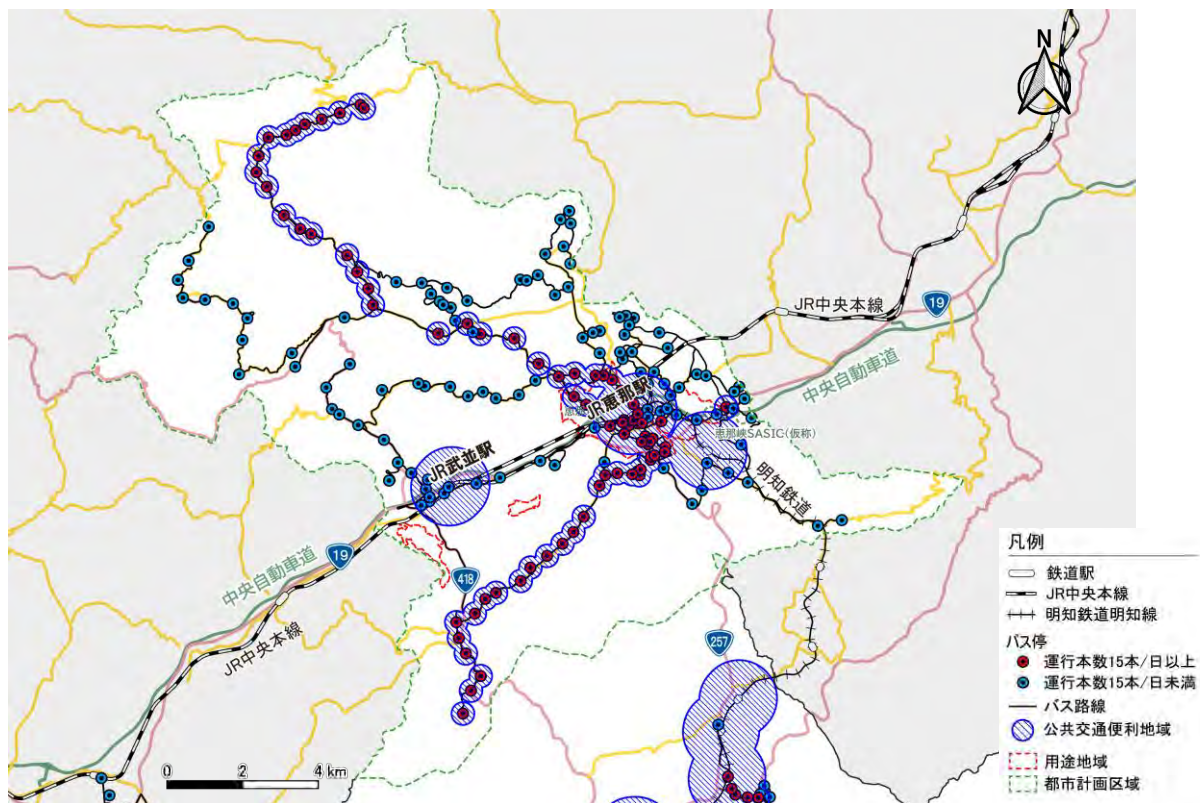
(参考) バス停及び運行本数 (令和7(2025)年3月)



出典：500m メッシュ人口（令和2(2020)年国勢調査）、恵那市公共交通オープンデータ、国土数値情報

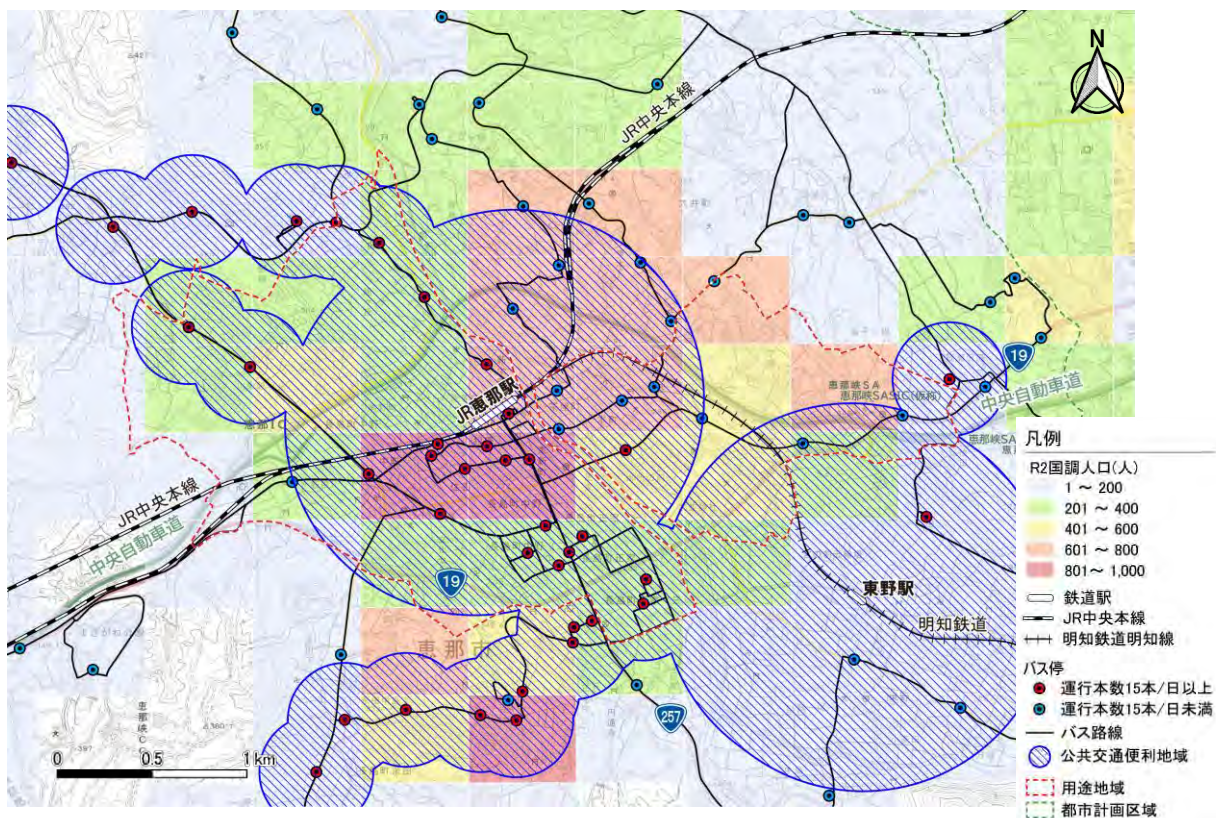
図 90 バス停及び運行本数 [都市計画区域]

① 公共交通便利地域



出典：恵那市公共交通オープンデータ、国土数値情報

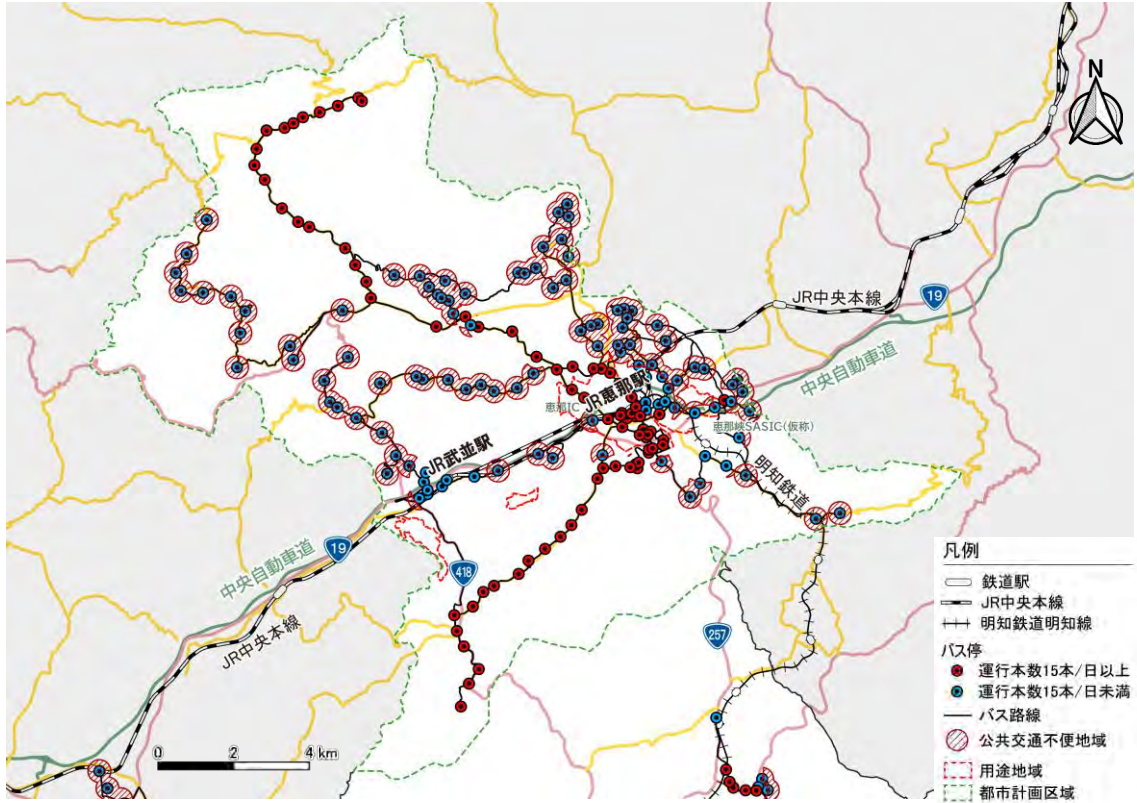
図 91 公共交通便利地域 [都市計画区域]



出典：500m メッシュ人口（令和2(2020)年国勢調査）、恵那市公共交通オープンデータ、国土数値情報

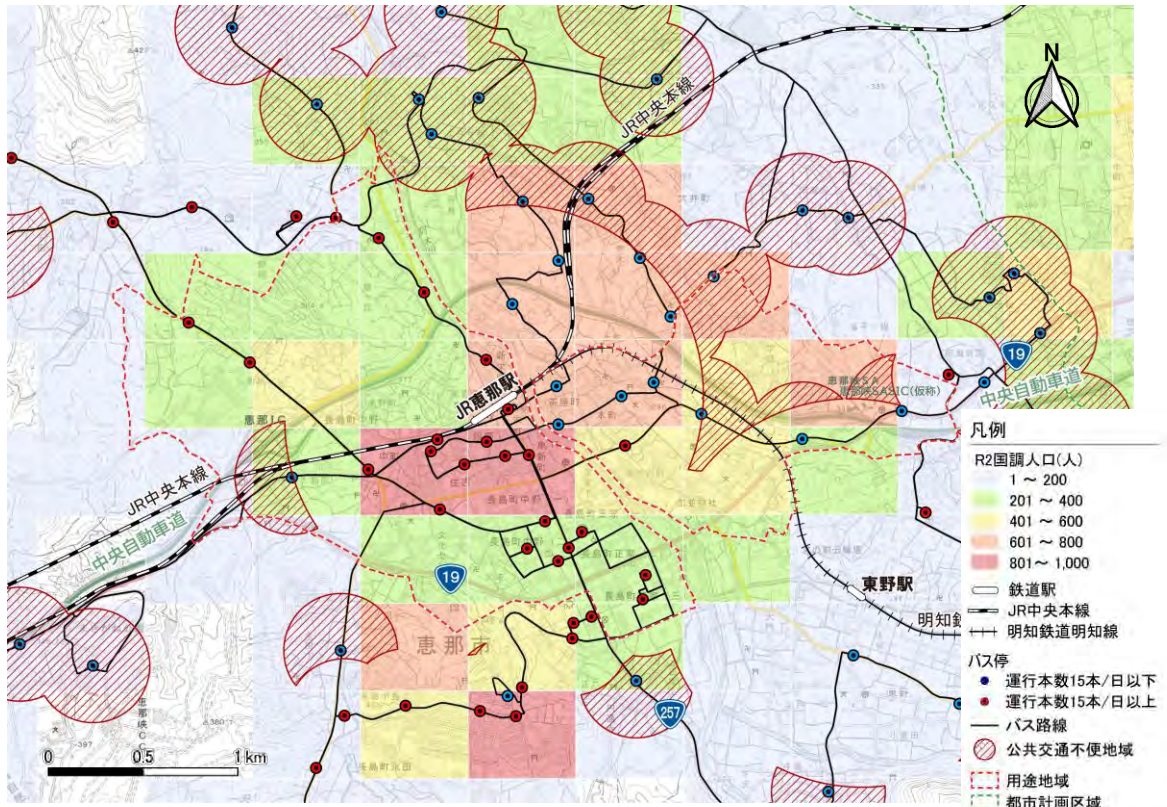
図 92 公共交通便利地域 [用途地域]

② 公共交通不便地域



出典：恵那市公共交通オープンデータ、国土数値情報

図 93 公共交通不便地域 [都市計画区域]



出典：500m メッシュ人口（令和2(2020)年国勢調査）、恵那市公共交通オープンデータ、国土数値情報

図 94 公共交通不便地域 [用途地域]

(7) 地域公共交通に関する課題

恵那市地域公共交通会議では、本市の公共交通事情を踏まえ、公共交通に対する課題として以下をあげています。

課題整理

(1) 明知鉄道

○利用者数が減少傾向

前計画では目標であった年間50万人を大きく下回り、更にコロナ禍で令和2年度は30万人を下回りました。高校生の通学利用の減少が著しいことが挙げられますが、明知鉄道利用可能エリアでの明知鉄道利用は堅調であることから、少子化の影響や私立高校の通学者の増加が大きく、公立高校の生徒に利用を促すことには限界が見られます。なお、観光利用は堅調でしたが、通学利用の減少を埋めるまでには至っていません。さらに近年はコロナ禍の影響で通学・観光利用の減少が著しくなっています。地域住民の利用においても、「過去に一度も利用したことがない」が約2割見られました。

○JRとの接続や施設整備など鉄道としての機能が不十分

明知鉄道の利用者数は減少傾向ですが、JR恵那駅の利用者数はさほど変化がないことから、当地域における鉄道の潜在需要は一定程度存在すると考えられます。JRとの相乗効果を高めるために、JRとの接続を良くする施策が求められます。また、バリアフリー化など、近年求められるハード施策についても十分とは言えません。

○明知鉄道を支える意識が不十分

既存の連携先（高校生、協力会など）との連携は進みましたが、グリーン会員証の購入枚数が減少しているなど、市民の中で明知鉄道を支える意識が薄れてきている可能性があります。全国的に「乗って残そう運動」は継続が難しいと言われていることから、住民に義務的な負担を感じさせる手法ではなく、「やりがい」や「利益」などを通じて自発的に支えたいとなる環境づくりが求められます。

(2) 営業路線・自主運行バス

○高校生の利用減少（コロナ禍で一層進展）

高校生の利用という観点では、明知鉄道よりもバスの方が深刻であり、バスによる通学利用は減少しています。特にコロナ禍に伴い通学自体が減っており、定期券の買い控えが進みました。運行ダイヤの改善や金銭的負担を緩和しつつ、乗りたくなる魅力を作る施策が求められます。

○多様な交通モードが十分に連携できていない

当地域の公共交通は、鉄道やバスや交通空白地有償運送など、多様な交通モードを有しているのが特徴です。しかしながら、モードが多様であるため事業者数も多くなっており、乗り継ぐたびに精算が必要となったり、ダイヤ検索が複雑など、乗継不便が生じています。45公共交通の利用者にとって、運賃精算や目的地検索などがつなぎ目なくでき、自然に移動できることが望ましいですが、そうした状況にはなっていません。

地域公共交通を取り巻く動向

○バス会社・タクシー会社の運転手不足の深刻化

全国的にバス運転手不足は深刻であり、バス・タクシーともに50～60歳代が大半を占める一方で、若年層が増えていないことから、公共交通の崩壊が懸念されます。こうしたことから、運転手の待遇改善や地域公共交通の維持を両立させる方法を検討していく必要があります。

○コロナ禍に伴う移動需要の激減・新たな生活様式への対応

コロナ禍に伴い、公共交通を取り巻く環境が大きく変化しました。バス事業者は一般に、観光・高速バスで得た利益を路線バスに回していましたが、観光の自粛によりそれができなくなりました。また、高校生が登校する機会が減り、定期券の購入控えが生まれました。さらに海外からの渡航制限に伴い、インバウンド観光需要がほぼ壊滅しました。ワクチン接種の普及などに伴い、海外では渡航制限の緩和の動きもみられていることから、これら需要はいずれ回復することが予想されますが、コロナが消滅することは考えにくいことや、新しい生活様式の定着による移動需要の縮小が見込まれ、コロナ前の水準に100%戻るのではなく、多少低い水準に落ち着くのではないかと推測されます。

○MaaSの動き・キャッシュレス化・非接触

近年では「MaaS※」という概念が提唱されるなど、ITを活用して交通モードを超えて自然につながうとする動きが見られており、海外や国内大都市を中心に導入が広がっています。また、海外ではキャッシュレス化が進んでいます。現金は、事業者にとっては収受や検算の手間・費用が発生し、利用者にとっては小銭管理の手間や無人駅・停留所での精算の不安が発生します。特に外国人観光客にとっては、ダイヤや時刻表のデジタル化で難しい日本語を理解しなくても良くなることは魅力的です。また、現金を使わないキャッシュレス化も魅力的です。ITの活用は、コストダウンとサービス向上の両面で可能性があり、新しい生活様式で求められる「非接触化」にもつながることから、当地域においても導入が求められます。

※：Mobility as a Service の略。個々の利用者の移動ニーズに対応して、複数の公共交通機関等を最適に組み合わせ、観光、医療、福祉等の多様な移動サービス以外とも連携し、一括した検索・予約・決裁等を提供するサービス

出典：明知鉄道沿線地域公共交通活性化計画より抜粋

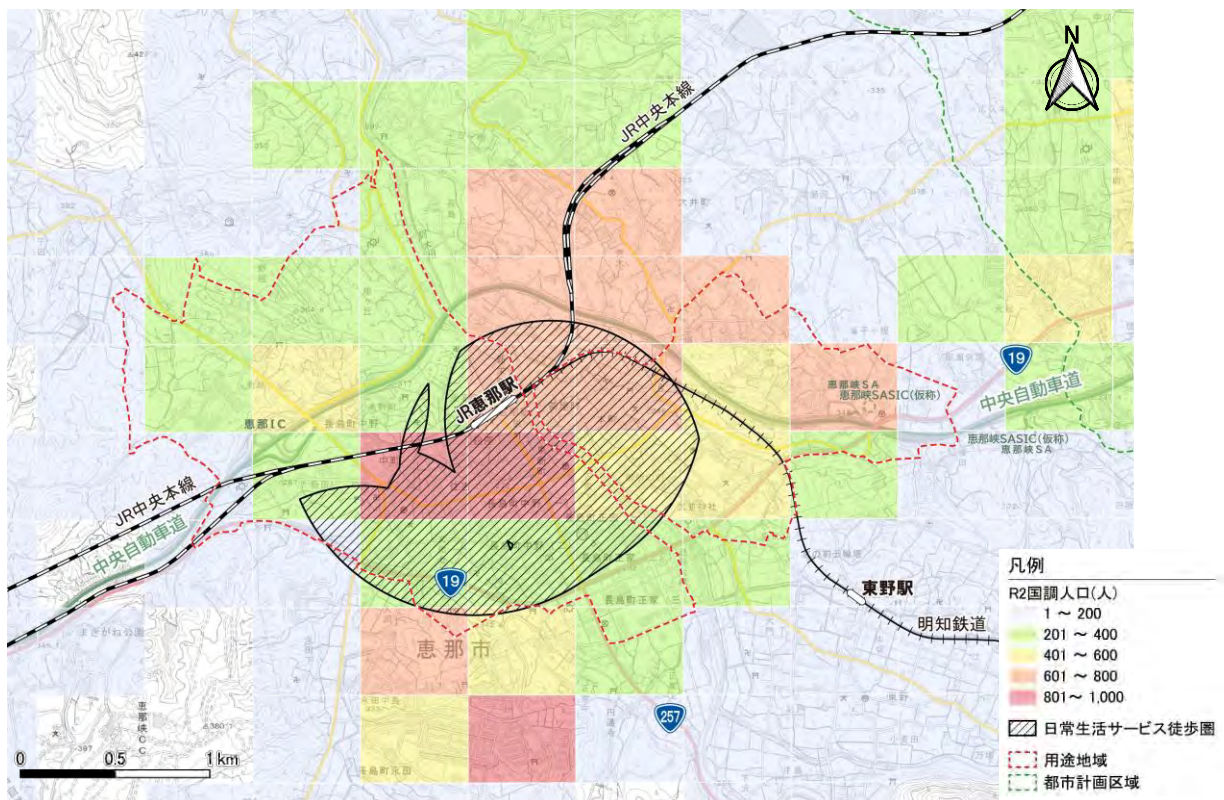
9.生活利便性

都市計画区域内の生活利便性について、生活サービス施設（医療・老人福祉施設・大規模商業施設）までの徒歩圏カバー率を分析し、日常生活サービス徒歩圏を抽出しました。その結果、代表的な3つの生活サービス施設の徒歩圏内の人口割合は都市計画区域内の人口の約15%です。全国の平均的な都市（地方都市（5万人未満））における同値は約17%であり、本市は平均値よりも2ポイント低くなっています。

表 15 人口カバー率 [都市計画区域]

		地方都市 (5万人未満) の平均値	恵那市(都市計画区域)	
			カバー率	カバー人口
基幹的公共交通路線の 人口カバー率(1km圏)		31%	28%	8,825人
生活サービス 施設の徒歩圏 (800m) 人口カバー率	医療施設	57%	57%	18,292人
	老人福祉施設	44%	63%	20,068人
	商業施設	38%	25%	8,161人
日常生活サービス徒歩圏		17%	14%	4,573人

出典：都市構造の評価に関するハンドブック



出典：500mメッシュ人口（令和2（2020）年国勢調査）、国土数値情報

図 95 日常生活サービス徒歩圏 [用途地域]

【参考】「都市構造の評価に関するハンドブック」評価指標例（抜粋）

【i）立地適正化計画等において都市機能や居住を誘導する区域を設定・検討している都市向けの指標例】

《留意事項》

- は各項目の代表的な指標を表し、□は、■の指標を代替し、または補充する参考指標を表す。
- の指標値は、将来値の推計が可能と考えられる指標を表す（Ⅲ、2を参照）。
- の指標値に係る平均値は、国勢調査、国勢調査データ等を用いたメッシュベースの概算値。（各都市における算定・推計にあたり必要な場合には、このデータベースの活用についてご相談ください。）
- 「-」は、市町村の全国データが存在しない等の要因から全国、都市規模別の平均値が算定できないことを表す。
- 都市規模別平均値は、基本的に都市計画区域を有する全ての市町村の平均値を掲載（都市限定などの例外あり）。また、各市町村の指標は基本的に行政区域全域で算出。
- 「居住を誘導する区域」、「都市機能を誘導する区域」にかかる平均値（斜字）は、便宜上、市街化区域等における平均値を掲載。

評価分野・評価軸	評価指標	単位	都市規模別平均値							
			全国	三大都市圏	地方都市圏					
					政令市	概ね50万	概ね30万	5~10万	5万未満	
① 生活利便性	◎居住機能の適切な誘導	■日常生活サービスの徒歩圏(※1)充足率	%	24	38	56	44	32	23	17
		■居住を誘導する区域における人口密度	人/ha	30	63	56	41	33	26	18
		■生活サービス施設(※2)の徒歩圏人口カバー率	医療 %	68	90	93	89	80	70	57
		-各生活サービス施設の徒歩圏に居住する市民の比率	福祉 %	51	59	76	75	69	56	44
		-商業 %	49	74	77	72	62	50	38	
	■基幹的公共交通路線(※3)の徒歩圏人口カバー率	%	41	68	74	62	48	38	31	
	□公共交通利便性の高いエリアに存する住宅の割合	%	56	67	67	58	53	52	52	
	◎都市機能の適正配置	■生活サービス施設の利用圏平均人口密度	医療 人/ha	18	48	39	25	21	15	9
		-各生活サービス施設の徒歩圏域における平均人口密度	福祉 人/ha	19	53	42	26	21	15	9
		-商業 人/ha	23	58	52	36	27	20	12	
◎公共交通の利用促進	■公共交通の機関分担率	%	15	26	15	7	8	9	4	
	□市民一人当たりの自動車総走行台キロ	台キロ/人	15.8	7.7	9.0	10.1	12.2	14.5	19.6	
	□通勤・通学時の公共交通分担率	%	15	35	19	11	11	10	9	
	■公共交通沿線地域(※4)の人口密度	人/ha	32	71	65	47	33	26	16	

各指標算定に際しての利用データ及び現況値の算出方法

評価分野	評価指標	(概要)	単位	利用データ	データ整備年次	算出方法
①	■日常生活サービスの徒歩圏充足率	以下の「医療施設」、「福祉施設」、「商業施設」及び「基幹的公共交通路線」を徒歩圏で享受できる市民の割合	%	以下に示す医療、福祉、商業、公共交通のデータ		各施設の徒歩圏の全てが重複するエリアに居住する人口を都市の総人口で除して算出（徒歩圏：バス停は300m、その他は800m）
	■居住を誘導する区域における人口密度	各都市が設定、想定する居住を誘導する区域における人口密度	人/ha	R2国勢調査	R2	居住を誘導する区域を設定し、当該区域における人口密度を算出
	■生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率	生活サービス施設の徒歩圏に居住する人口の総人口に占める比率 医療施設：内科又は外科を有する病院・診療所 福祉施設：通所系、訪問系施設及び小規模多機能施設 商業施設：専門・総合スーパー、百貨店	%	医療 国土数値情報 医療施設（病院・診療所で内科または外科を有する施設） (公共介護施設) 国土数値情報の施設分類の通所系施設（区分101、112、113）	R3	医療施設から半径800mの圏域内人口を都市の総人口で除して算出
				福祉 (民間介護施設) 厚生労働省 介護サービス情報公開システム	R4	福祉施設から半径800mの圏域内人口を都市の総人口で除して算出
		商業 商業統計メッシュ（専門スーパー、総合スーパー、百貨店のあるメッシュ）	R6	商業施設を有するメッシュの中心から半径800mの圏域内人口を都市の総人口で除して算出		

【凡例・摘要】

①都市規模別平均値欄における都市類型

- 三大都市圏：東京都、千葉県、埼玉県、神奈川県、愛知県、岐阜県、三重県、大阪府、京都府、兵庫県
- 政令市：上記以外の地方圏に存する政令指定都市
- 概ね50万都市：地方圏に属する人口40万~70万人の都市
- 概ね30万都市：地方圏に属する人口10万~40万人の都市
- 5~10万都市：地方圏に属する人口5万~10万人の都市
- 5万未満都市：地方圏に属する人口5万人未満の都市

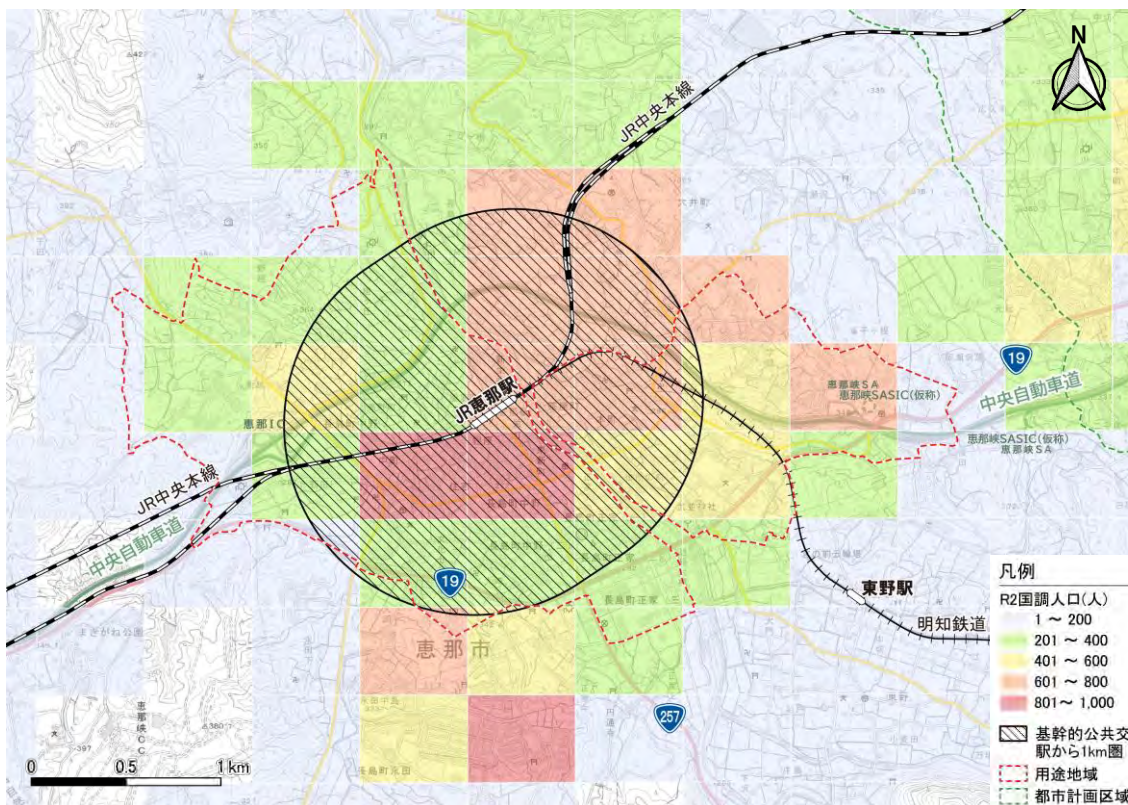
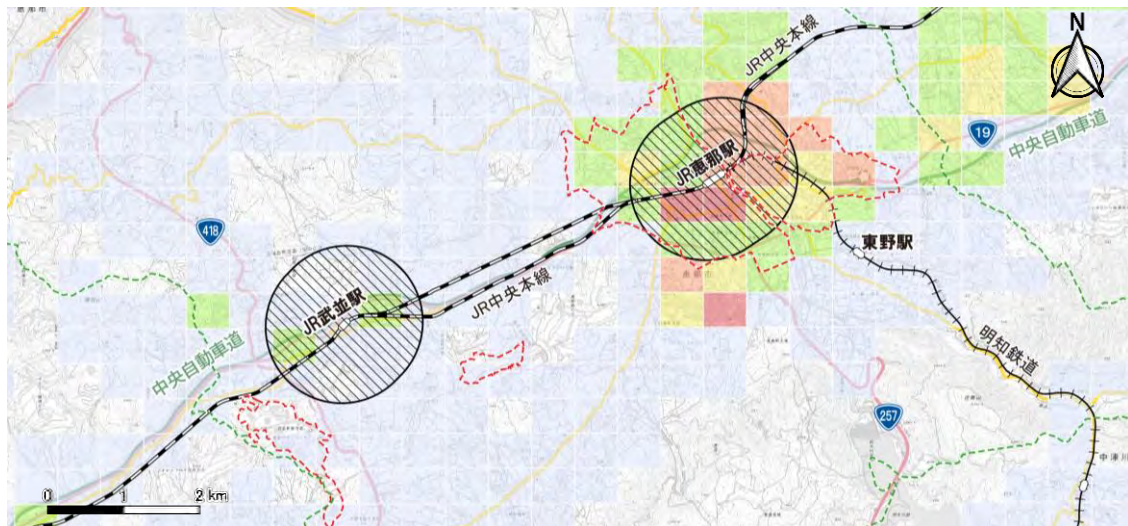
※都市規模別平均値の算出にあたり、全国パーソナリティップ調査データを使用している関係上、都市規模区分は、同調査における都市区分を踏まえて設定。
※今回更新した都市規模別平均値の算出にあたっては、利用データの内容等を踏まえて、都市の利用条件が過去のものとは異なる部分があるため、経年比較をする際は注意が必要です。

②各評価指標に係る注釈

- ※1)「徒歩圏」は、一般的な徒歩圏である半径800mを採用。バス停は誘致距離を考慮し300m。
なお、本指標は、以下の「生活サービス施設」及び「基幹的公共交通路線」の全てを徒歩圏で享受できる人口の比率。
- ※2)「生活サービス施設」は以下の通り。
医療施設…病院（内科又は外科）及び診療所 福祉施設…通所系施設、訪問系施設、小規模多機能施設
商業施設…専門スーパー、総合スーパー、百貨店
- ※3)「基幹的公共交通路線」は、日30本以上の運行頻度（概ねピーク時片道3本以上に相当）の鉄道駅及びバス停。

(1) 基幹的公共交通

本市においては、JR中央本線が基幹的公共交通路線に該当（JR恵那駅及びJR武並駅）しています。駅から1km圏内の人口カバー率は市人口（都市計画区域）の約28%となっており、全国平均（5万人未満の都市）の約31%を約3ポイント下回っています。



出典：500m メッシュ人口（令和2（2020）年国勢調査）、国土数値情報

図 96 日常生活サービス徒歩圏 [用途地域]

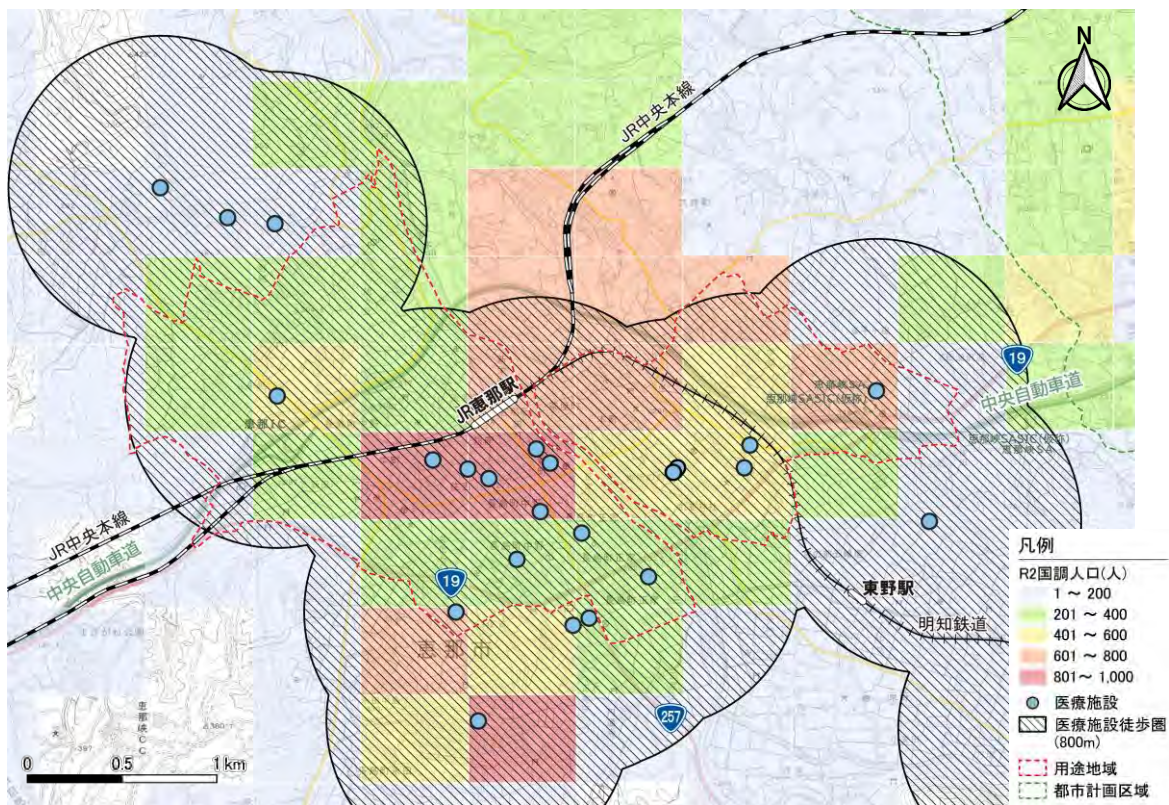
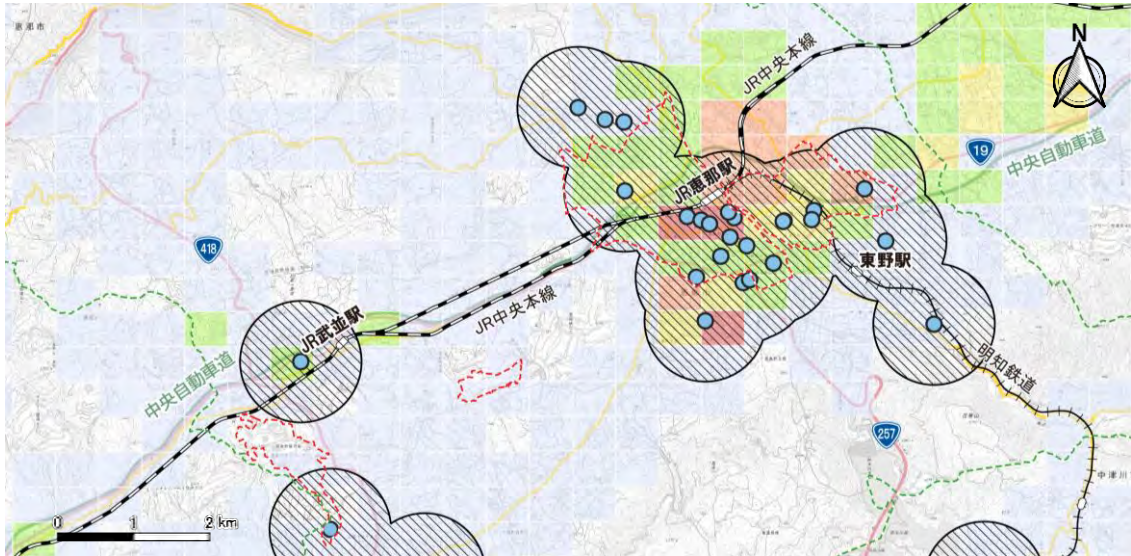
表 16 人口カバー率(1km 圏) [都市計画区域]

	地方都市(5万人未満) の平均値	恵那市(都市計画区域)	
		カバー率	カバー人口
基幹的公共交通路線	31%	28%	8,825人

出典：都市構造の評価に関するハンドブック（地方都市(5万人未満)の平均値)

(2) 医療施設の徒歩圏

都市計画区域内において、医療施設（内科及び外科）からの徒歩圏(800m)内の人口カバー率は約57%となっており、全国平均（5万人未満の都市）と同じ割合となっています。



出典：500m メッシュ人口（令和2（2020）年国勢調査）、国土数値情報

図 97 医療施設徒歩圏（医療施設800m圏内）[用途地域]

表 17 各生活サービスの徒歩圏(800m)カバー率 [都市計画区域]

	地方都市(5万人未満) の平均値	恵那市(都市計画区域)	
		カバー率	カバー人口
医療施設	57%	57%	18,292人

出典：都市構造の評価に関するハンドブック（地方都市(5万人未満)の平均値）

(3) 老人福祉施設の徒歩圏

都市計画区域内において、老人福祉施設からの徒歩圏(800m)内の人口カバー率は約63%となっており、全国平均(5万人未満の都市)の約44%を約19ポイント上回っています。

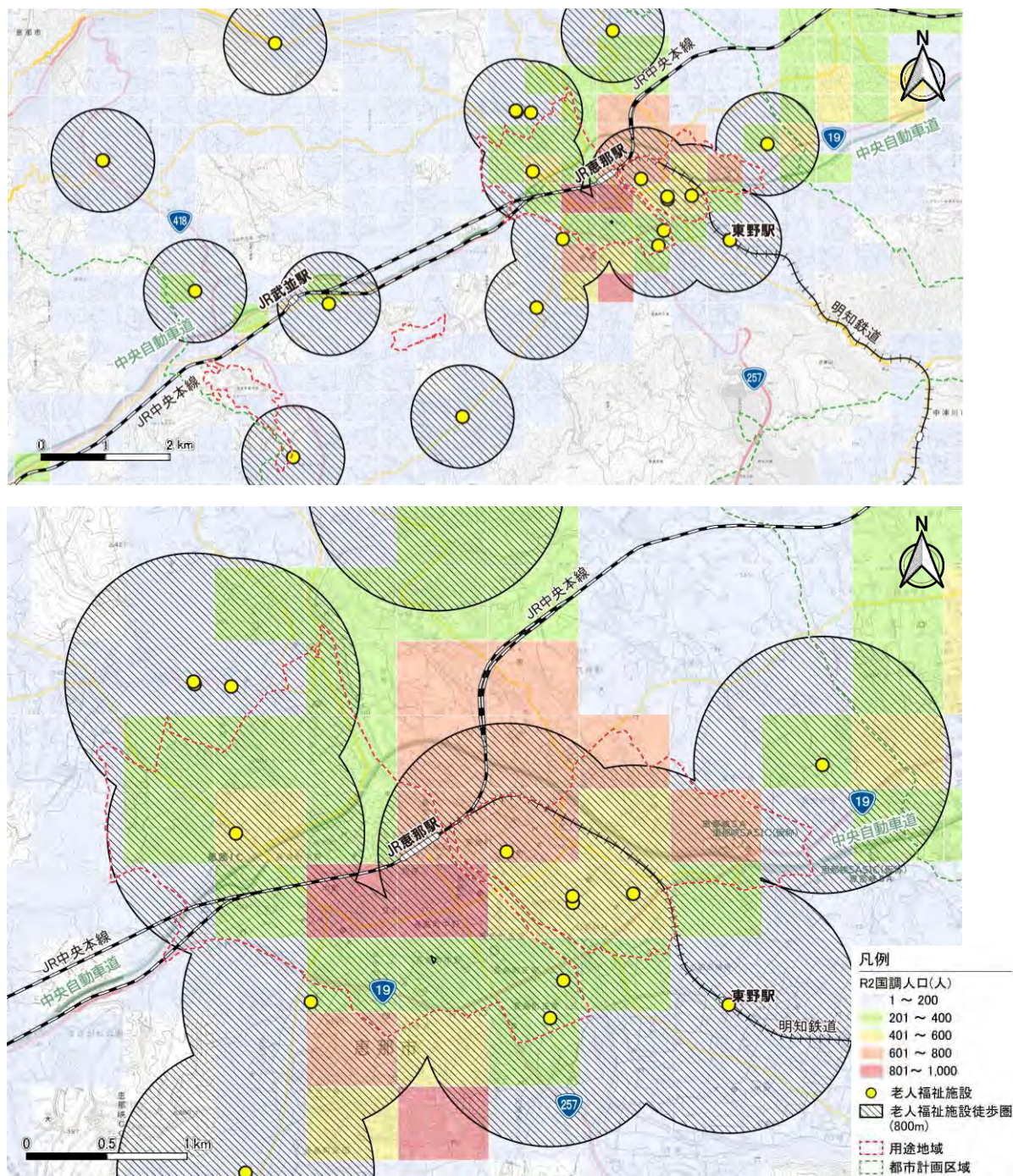


図 98 都市施設徒歩圏（老人福祉施設 800m 圏内）[用途地域]

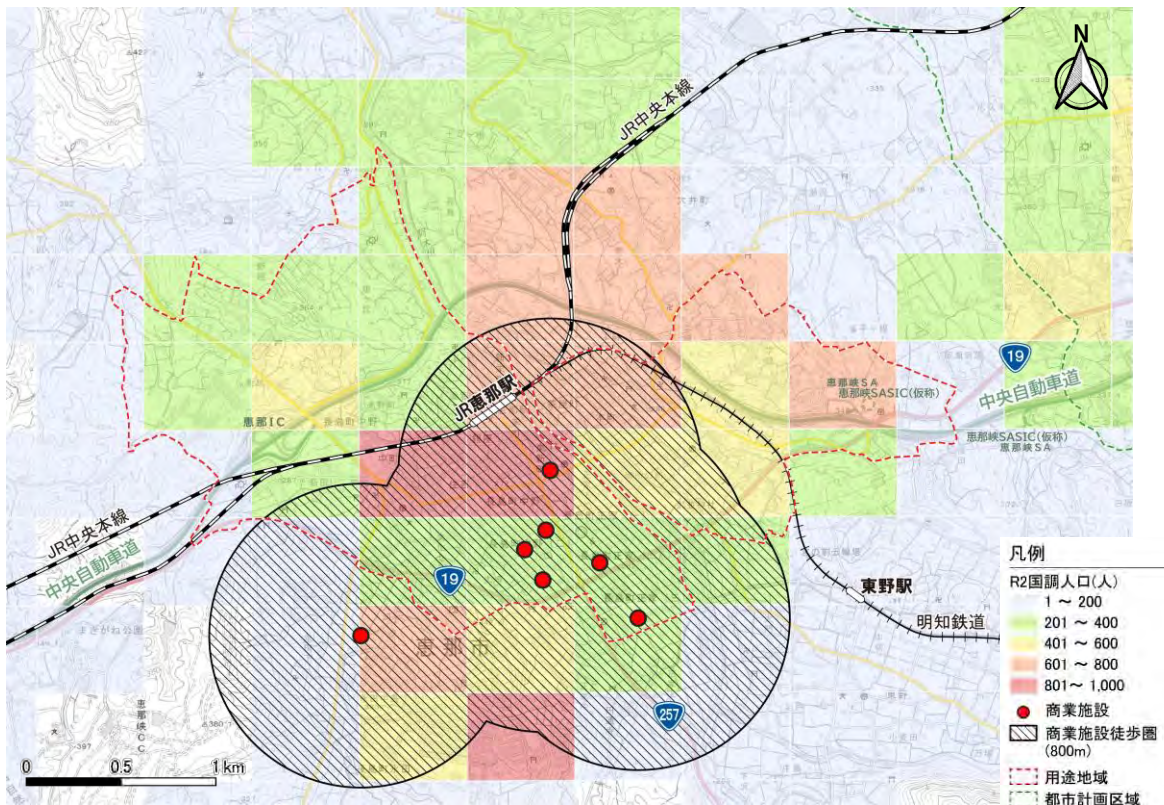
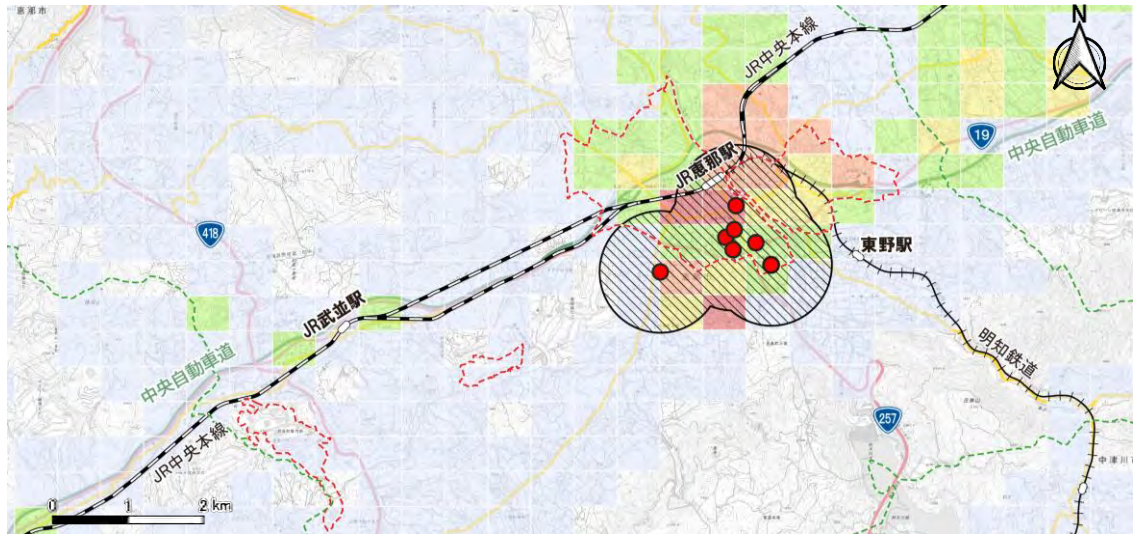
表 18 各生活サービスの徒歩圏(800m)カバー率 [都市計画区域]

	地方都市(5万人未満) の平均値	恵那市(都市計画区域)	
		カバー率	カバー人口
老人福祉施設	44%	63%	20,068人

出典：都市構造の評価に関するハンドブック（地方都市(5万人未満)の平均値)

(4) 商業施設の徒歩圏

都市計画区域内において、商業施設からの徒歩圏(800m)内の人口カバー率は約25%となっており、全国平均(5万人未満の都市)の約38%を約13ポイント下回っています。



出典：500mメッシュ人口（令和2(2020)年国勢調査）、岐阜県大規模小売店舗立地法届出状況、iタウンページ
 図 99 人口と都市施設徒歩圏との関係図（商業施設 800m 圏内）[用途地域]

表 19 各生活サービスの徒歩圏(800m)カバー率（都市計画区域）

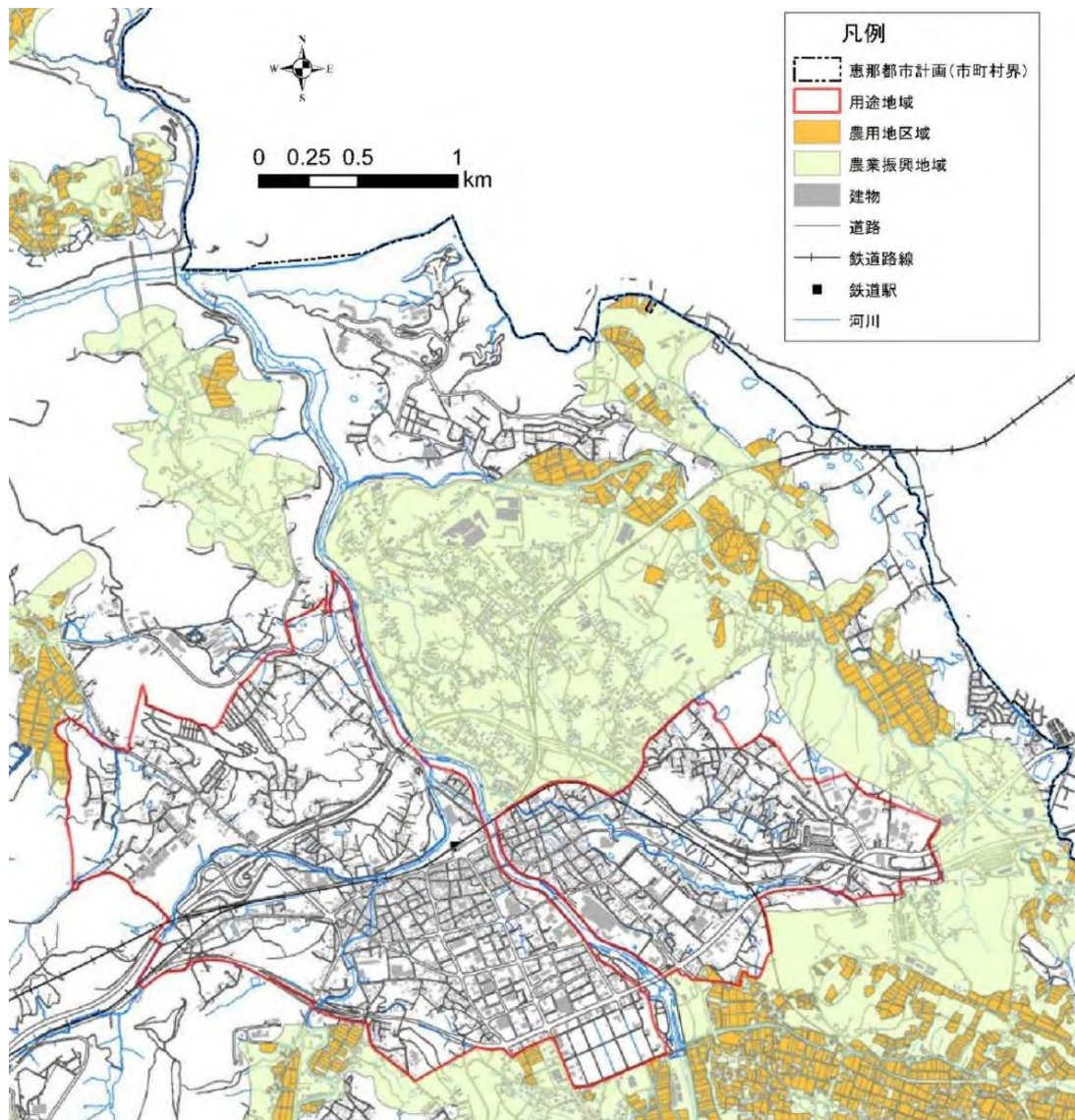
	地方都市(5万人未満)の平均値	恵那市(都市計画区域)	
		カバー率	カバー人口
商業施設	38%	25%	8,161人

出典：都市構造の評価に関するハンドブック（地方都市(5万人未満)の平均値）

10. 保全要素

(1) 農業振興地域及び農用地区域

本市の用途地域外において、農業振興地域及び農用地区域が指定されています。



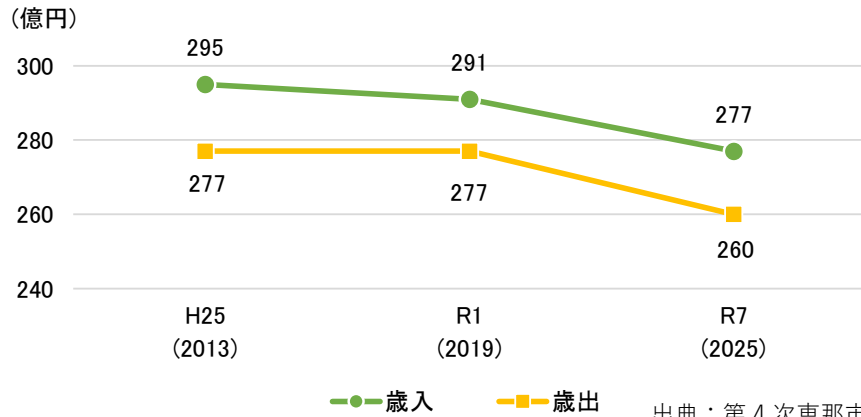
出典：恵那市都市計画マスタープラン

図 100 農業振興地域及び農用地区域

11. 行財政

(1) 歳入及び歳出

令和7(2025)年の歳入額は、税制改正による影響等で約277億円と予測されています。今後は総人口や生産年齢人口の減少に伴い、市税収入の減少などにより歳入の減少傾向が続くと予測されます。また、令和7(2025)年の歳出総額の見通しとしては、約16.6億円減の約260.4億円となっています。

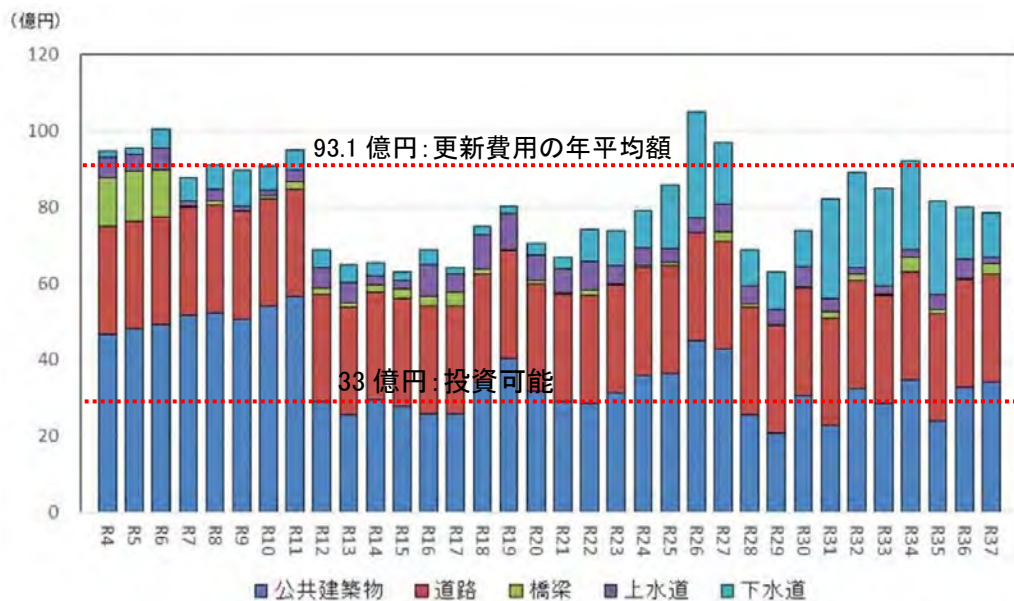


出典：第4次恵那市行財政改革大綱

図 101 恵那市歳入歳出の変遷

(2) 公共施設全体の更新費用

公共建築物とインフラ施設（道路、橋梁、上水道、下水道）とを合わせた公共施設全体の更新費用の試算結果は下図に示すとおりです。現在保有する公共施設を削減せず、すべて保有し続ける場合、令和37年までで3,723.7億円、1年あたり93.1億円の更新費用が必要になると予測されています。一方で投資的経費の見通しは約33億円であり、更新費用が大幅に上回ると予測されています。



出典：恵那市公共施設等総合管理計画

図 102 公共施設等全体の更新費用

12. 市民意識

恵那市立地適正化計画の策定にあたり実施した「まちづくりアンケート調査(令和6年10月)」の結果による市民の意識は以下のとおりです。

(1) 調査概要

① 調査の対象

市民	18歳以上の市民2,000人(無作為抽出)
----	-----------------------

② 調査の方法

市民	郵送による配布、郵送またはWebフォームによる回答
----	---------------------------

③ 調査期間

市民	令和6年8月19日～令和6年9月6日 ※ただし、9月20日までに返送があったものまで集計に含む。
----	---

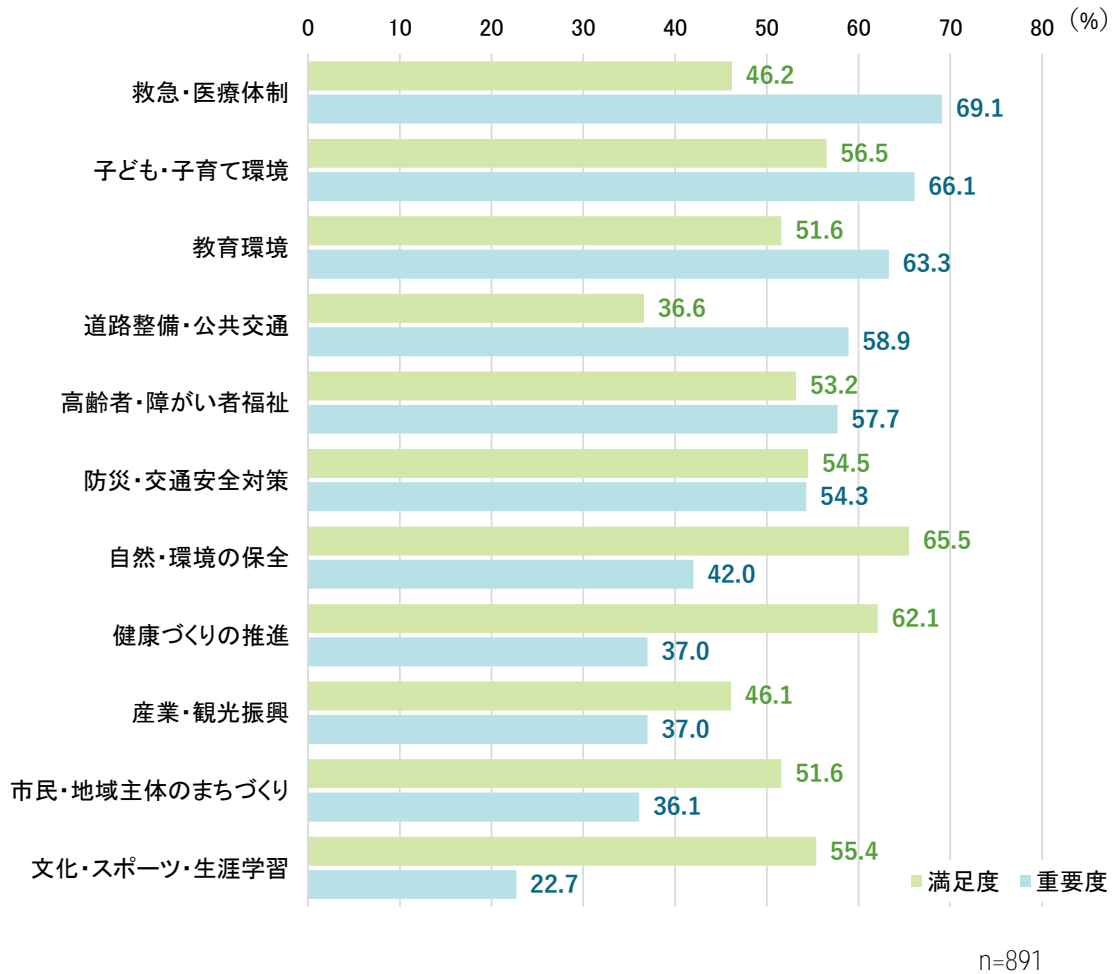
④ 有効回収数

	調査対象者数	有効回収数	有効回収率
市民	2,000件	891件	44.6%

(2) 調査結果

① まちづくりの満足度と重要度

今の本市のまちづくりに対する満足度及び重要度について整理しました。「救急・医療体制」は重要度が最も高い（69.1%）ものの、満足度は高くない（46.2%）状況です。次いで、重要度が高い（50%以上）ものの満足度が高くない（50%以下）項目として、「道路整備・公共交通」となっています。

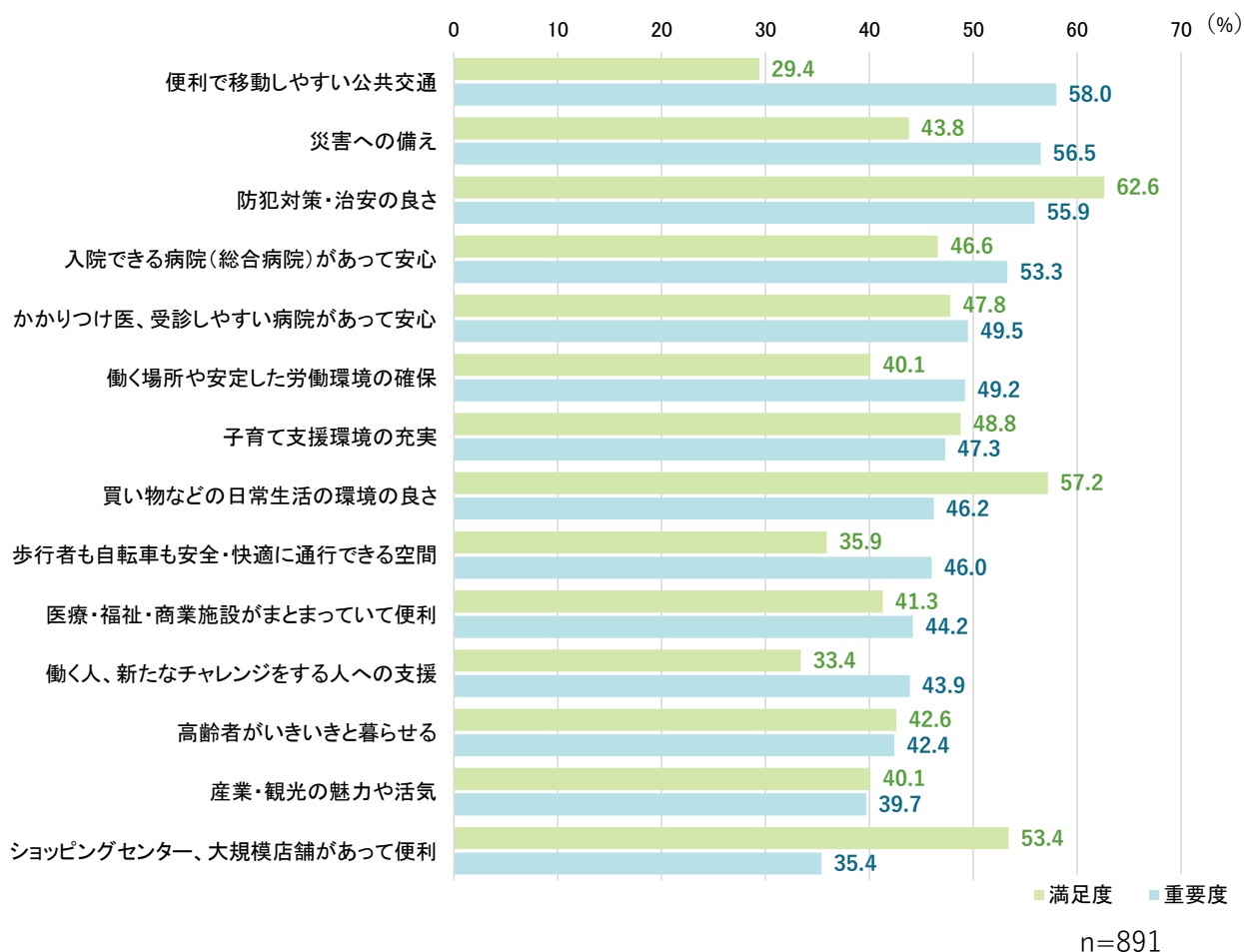


※満足度とは、アンケート回答のうち「満足」、「やや満足」と回答した割合。重要度とは「重要」と回答した割合。

図 103 まちづくりの満足度と重要度

② 恵那駅を中心とした市街地の満足度と重要度

恵那駅を中心とした市街地の満足度及び重要度について整理しました。「便利で移動しやすい公共交通」は重要度が最も高い（58.0%）ものの、満足度は高くない（29.4%）状況です。次いで、重要度が高い（50%以上）ものの満足度が高くない（50%以下）項目としては、「災害への備え」、「入院できる病院（総合病院）があって安心」と続いています。



※満足度とは、アンケート回答のうち「満足」、「やや満足」と回答した割合。重要度とは「重要」と回答した割合。

図 104 恵那駅を中心とした市街地の満足度と重要度

③ 駅の周辺に必要な施設

駅の周辺に必要な施設について整理しました。「スーパー・コンビニ」と回答した人の割合が最も高く（52.6%）なっています。次いで、「郵便局・銀行」（29.1%）、「バス停」（24.1%）と続いています。

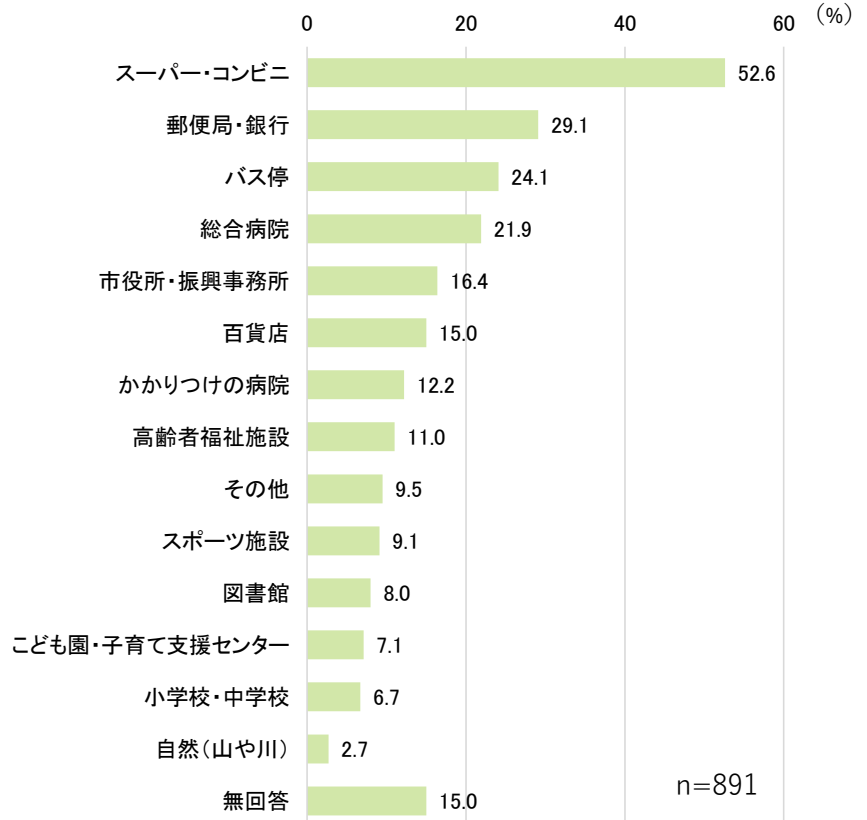


図 105 駅の周辺に必要な施設

④ 自宅の周辺に必要な施設

自宅の周辺に必要な施設について整理しました。「スーパー・コンビニ」と回答した人の割合が最も高く、66.9%となっています。次いで、「かかりつけの病院」（44.7%）、「駅・バス停」（34.3%）と続いています。

	n	スーパー・コンビニ	百貨店	郵便局・銀行	総合病院	かかりつけの病院	市役所・振興事務所	図書館	スポーツ施設	小学校・中学校	こども園・子育て支援センター	高齢者福祉施設	駅・バス停	自然(山や川)	その他	無回答	
合計	891	66.9		7.9	29.1	29.0	44.7	16.6	10.4	15.4	24.4	16.5	23.3	34.3	17.8	10.2	5.4
性別																	
男性	407	65.6		8.1	26.3	24.6	41.0	15.7	7.9	14.7	23.8	14.5	23.3	30.5	17.7	8.6	6.1
女性	469	68.7		7.7	32.0	33.0	47.8	17.5	12.6	15.4	24.9	18.1	23.5	38.0	18.3	11.3	4.7
答えない	14	50.0	7.1	14.3	21.4	50.0	14.3	14.3	35.7	21.4	21.4	21.4	28.6	7.1	21.4	0.0	
年齢																	
20代以下	83	75.9	16.9	24.1	20.5	36.1	12.0	12.0	22.9	21.7	13.3	10.8	43.4	13.3	12.0	4.8	
30代	134	70.9	14.2	32.8	26.1	48.5	21.6	15.7	17.2	37.3	31.3	12.7	38.8	20.1	14.2	3.0	
40代	146	61.6	9.6	24.7	24.7	41.1	16.4	15.1	19.9	33.6	22.6	12.3	35.6	22.6	13.0	4.1	
50代	154	70.8	5.2	27.3	30.5	45.5	13.0	9.1	11.0	11.7	7.1	25.3	32.5	17.5	11.7	1.9	
60代	190	63.7	6.8	30.0	32.1	48.9	15.3	7.9	16.8	18.9	13.7	30.0	34.2	16.3	4.7	7.9	
70代以上	182	64.8	1.1	33.0	34.1	44.0	19.8	6.0	9.3	25.3	13.2	37.4	28.0	16.5	8.2	8.2	
居住地区																	
大井町	211	65.9	9.0	28.0	32.7	42.7	14.7	10.0	18.5	15.6	10.4	17.5	37.4	15.6	9.5	3.8	
長島町	167	54.5	11.4	32.9	30.5	41.9	13.2	13.8	13.8	29.3	18.6	21.0	32.3	18.0	12.0	7.8	
東野	37	78.4	18.9	48.6	24.3	48.6	24.3	16.2	24.3	37.8	21.6	29.7	43.2	32.4	5.4	2.7	
三郷町	52	80.8	3.8	19.2	23.1	38.5	3.8	3.8	9.6	15.4	17.3	21.2	28.8	21.2	11.5	1.9	
武並町	63	82.5	3.2	17.5	22.2	47.6	7.9	11.1	12.7	9.5	6.3	20.6	28.6	15.9	12.7	6.3	
笠置町	32	53.1	0.0	15.6	9.4	43.8	12.5	3.1	3.1	12.5	3.1	21.9	25.0	12.5	9.4	6.3	
中野方町	30	86.7	6.7	23.3	20.0	26.7	16.7	10.0	13.3	23.3	16.7	20.0	20.0	16.7	6.7	0.0	
飯地町	11	63.6	0.0	18.2	18.2	27.3	18.2	0.0	27.3	36.4	45.5	27.3	36.4	9.1	9.1	0.0	
岩村町	73	63.0	4.1	35.6	31.5	57.5	28.8	9.6	17.8	37.0	27.4	42.5	39.7	21.9	6.8	4.1	
山岡町	79	75.9	8.9	25.3	32.9	55.7	15.2	11.4	15.2	29.1	17.7	22.8	36.7	13.9	8.9	3.8	
明智町	89	57.3	6.7	36.0	39.3	48.3	32.6	13.5	18.0	33.7	24.7	29.2	38.2	23.6	16.9	9.0	
串原	12	66.7	0.0	33.3	25.0	41.7	25.0	8.3	8.3	33.3	8.3	33.3	33.3	16.7	8.3	16.7	
上矢作町	33	81.8	6.1	27.3	12.1	30.3	6.1	0.0	6.1	21.2	12.1	15.2	27.3	9.1	3.0	6.1	

図 106 自宅の周辺に必要な施設

⑤ 将来のまちづくりに向けた希望

「救急・医療の体制が整っているまち」と回答した人の割合が最も高く、76.7%となっています。次いで、「子育てしやすいまち」(71.9%)、「高齢者・障がい者福祉が充実しているまち」(67.8%)と続いています。

年齢別にみると20代以下、30代、40代の子育て世代は「子育てしやすいまち」、「教育の環境が良いまち」の割合が6割を超え、50代以降は「高齢者・障がい者福祉が充実しているまち」の割合が7割を超えています。また、全世代において「救急・医療の体制が整っているまち」と「快適に暮らせる道路・公共交通があるまち」の割合が6割を超えています。

	n	子育てしやすいまち	教育の環境が良いまち	健康づくりを推進しているまち	高齢者・障がい者福祉が充実しているまち	救急・医療の体制が整っているまち	産業・観光に魅力や活気があるまち	文化・スポーツ・生涯学習が盛んなまち	豊かな自然・環境を守っているまち	快適に暮らせる道路・公共交通があるまち	防災、交通安全対策が充実しているまち	市民主体で地域のまちづくりを進めているまち	その他	無回答	
性別	合計	891	71.9	54.3	38.2	67.8	76.7	44.9	26.7	57.2	67.1	52.5	32.7	4.9	1.8
	男性	407	68.1	50.1	35.1	63.6	69.0	45.9	27.8	54.8	62.9	46.7	29.0	3.9	2.0
	女性	469	75.9	58.0	40.7	71.9	83.6	44.3	25.6	59.7	70.8	58.0	36.2	5.3	1.3
	答えない	14	57.1	57.1	42.9	57.1	71.4	35.7	35.7	50.0	71.4	42.9	21.4	21.4	7.1
年齢	20代以下	83	79.5	56.6	34.9	49.4	62.7	43.4	25.3	56.6	66.3	45.8	32.5	10.8	2.4
	30代	134	81.3	61.2	35.8	51.5	73.1	46.3	29.1	59.7	64.2	51.5	29.9	3.7	2.2
	40代	146	76.7	61.6	36.3	62.3	76.0	43.2	26.7	52.7	68.5	52.7	32.9	4.1	0.0
	50代	154	61.0	47.4	31.8	72.1	81.2	44.8	22.7	56.5	67.5	52.6	24.0	3.2	1.3
	60代	190	69.6	50.5	44.2	79.5	80.0	45.8	25.8	53.2	69.5	52.6	31.6	6.3	1.1
	70代以上	182	69.8	52.2	41.8	76.9	79.1	45.1	29.7	54.3	65.9	56.0	42.9	3.8	3.3
居住地区	大井町	211	72.0	51.2	34.6	66.4	80.6	44.5	25.6	56.9	63.5	52.6	30.3	4.3	0.5
	長島町	167	70.7	51.5	44.3	68.9	72.5	47.9	28.1	52.1	65.9	53.9	29.9	5.4	1.2
	東野	37	81.1	64.9	35.1	62.2	75.7	40.5	21.6	67.6	59.5	56.8	24.3	5.4	2.7
	三郷町	52	73.1	59.6	32.7	71.2	78.8	51.9	26.9	59.2	78.8	53.8	32.7	5.8	1.9
	武並町	63	68.3	47.6	36.5	69.8	76.2	34.9	25.4	55.6	65.1	47.6	27.0	0.0	3.2
	笠置町	32	75.0	59.4	40.6	81.3	84.4	53.1	34.4	58.8	75.0	62.5	50.0	9.4	0.0
	中野方町	30	66.7	53.3	40.0	73.3	90.0	30.0	16.7	53.3	66.7	60.0	40.0	3.3	3.3
	飯地町	11	81.8	54.5	36.4	72.7	81.8	45.5	36.4	54.5	81.8	63.6	45.5	0.0	0.0
	岩村町	73	83.6	54.8	38.4	81.6	80.8	43.8	31.5	53.4	67.1	52.1	35.6	1.4	2.7
	山岡町	79	75.9	64.6	40.5	69.6	75.9	53.2	27.8	60.8	74.7	49.4	39.2	5.1	0.0
	明智町	89	65.2	49.4	39.3	67.4	67.4	47.2	28.1	55.1	66.3	46.1	31.5	11.2	1.1
	串原	12	83.3	75.0	33.3	91.7	75.0	33.3	41.7	50.0	66.7	58.3	41.7	0.0	8.3
	上矢作町	33	54.5	60.6	36.4	54.5	72.7	33.3	12.1	54.5	66.7	54.5	33.3	6.1	6.1

n=891

図 107 将来のまちづくりに向けた希望

⑥ 生活における主な移動手段

市内のどこに住もうとも自動車が必要な移動手段となっています。

問：普段の買い物に使う主な移動交通手段は何ですか。

「自動車（自分で運転）」と回答した人の割合が最も高く、87.4%となっています。次いで、「自動車（家族が運転）」(5.9%)、「自転車」(2.5%)と続いています。

		n	徒歩	自転車	バイク	自動車（自分で運転）	自動車（家族が運転）	バス（路線バス）	バス（送迎バス）	電車	タクシー	その他	無回答
性別	合計	891	1.9	2.5	0.4	87.4	5.9	0.7	0.0	0.1	0.2	0.4	0.3
	男性	407	1.7	2.2	0.7	89.2	4.9	0.5	0.0	0.2	0.0	0.5	0.0
	女性	469	1.9	2.8	0.2	86.4	6.6	0.9	0.0	0.0	0.4	0.4	0.4
	答えない	14	7.1	0.0	0.0	78.6	14.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
年齢	20代以下	83	3.6	1.2	1.2	80.7	10.8	1.2	0.0	1.2	0.0	0.0	0.0
	30代	134	3.0	0.7	0.7	90.3	5.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	40代	146	2.1	3.4	0.0	89.0	4.1	0.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.7
	50代	154	1.9	3.2	0.0	89.6	4.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.6	0.0
	60代	190	0.0	2.6	0.5	87.9	6.3	1.1	0.0	0.0	0.5	0.5	0.5
	70代以上	182	2.2	2.7	0.5	85.2	6.6	1.1	0.0	0.0	0.5	1.1	0.0
	大井町	211	4.3	4.3	0.5	81.5	8.5	0.0	0.0	0.5	0.0	0.5	0.0
居住地区	長島町	167	3.6	3.0	0.6	86.2	3.6	1.8	0.0	0.0	0.6	0.6	0.0
	東野	37	0.0	0.0	0.0	89.2	10.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	三郷町	52	0.0	1.9	0.0	92.3	3.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.9
	武並町	63	0.0	1.6	0.0	87.3	7.9	1.6	0.0	0.0	0.0	1.6	0.0
	笠置町	32	0.0	6.3	0.0	84.4	9.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	中野方町	30	0.0	0.0	0.0	93.3	3.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.3
	飯地町	11	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	岩村町	73	1.4	2.7	0.0	91.8	4.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	山岡町	79	0.0	1.3	0.0	88.6	7.6	0.0	0.0	0.0	1.3	1.3	0.0
	明智町	89	1.1	1.1	2.2	91.0	3.4	1.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	串原	12	0.0	0.0	0.0	91.7	0.0	8.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	上矢作町	33	0.0	0.0	0.0	93.9	6.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

図 108 生活における主な移動手段（普段の買い物）

n=891

問：病院、福祉施設に行くときに使う主な移動交通手段は何ですか。

「自動車（自分で運転）」と回答した人の割合が最も高く、88.6%となっています。次いで、「自動車（家族が運転）」(6.1%)、「自転車」(1.6%)と続いています。

		n	徒歩	自転車	バイク	自動車（自分で運転）	自動車（家族が運転）	バス（路線バス）	バス（送迎バス）	電車	タクシー	その他	無回答
性別	合計	891	1.1	1.6	0.4	88.6	6.1	0.9	0.1	0.4	0.3	0.2	0.2
	男性	407	1.2	1.2	0.7	89.7	6.1	0.5	0.0	0.2	0.0	0.0	0.2
	女性	469	1.1	1.9	0.2	88.1	5.8	1.1	0.2	0.6	0.6	0.4	0.0
	答えない	14	0.0	0.0	0.0	78.6	14.3	7.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
年齢	20代以下	83	0.0	1.2	0.0	79.5	16.9	2.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	30代	134	0.0	0.7	0.7	93.3	4.5	0.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	40代	146	2.7	2.1	0.0	91.8	2.7	0.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	50代	154	0.6	1.9	0.6	92.2	3.2	0.6	0.0	0.0	0.0	0.6	0.0
	60代	190	0.5	1.6	0.5	88.4	5.8	0.5	0.0	1.6	0.5	0.5	0.0
	70代以上	182	2.2	1.6	0.5	84.1	7.7	1.1	0.5	0.5	1.1	0.0	0.5
	大井町	211	1.4	2.4	0.9	85.8	7.6	0.5	0.0	0.5	0.5	0.5	0.0
居住地区	長島町	167	2.4	2.4	0.6	86.2	4.8	1.8	0.0	1.2	0.6	0.0	0.0
	東野	37	0.0	0.0	0.0	89.2	10.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	三郷町	52	0.0	1.9	0.0	94.2	3.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	武並町	63	0.0	1.6	0.0	87.3	7.9	1.6	0.0	0.0	0.0	1.6	0.0
	笠置町	32	0.0	3.1	0.0	84.4	12.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	中野方町	30	3.3	0.0	0.0	93.3	3.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	飯地町	11	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	岩村町	73	0.0	1.4	0.0	90.4	6.8	0.0	0.0	1.4	0.0	0.0	0.0
	山岡町	79	0.0	0.0	0.0	89.9	7.6	0.0	1.3	0.0	1.3	0.0	0.0
	明智町	89	1.1	1.1	1.1	91.0	3.4	2.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	串原	12	0.0	0.0	0.0	91.7	0.0	8.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	上矢作町	33	3.0	0.0	0.0	93.9	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.0

図 109 生活における主な移動手段（病院・福祉施設）

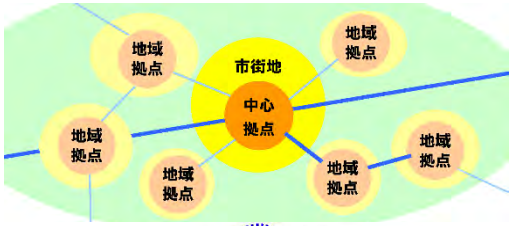

n=891

13. 都市が抱える課題の分析

市の概要	
地形	・市域の約77%が山林であり、南の焼山、北の笠置山に囲まれ、山あいには木曾川や阿木川、矢作川などが流れている。
沿革	・平成16(2004)年10月、旧恵那市と恵那郡の5つの町村（岩村町、山岡町、明智町、串原村、上矢作町）が新設合併し、新恵那市として誕生。

都市構造の分析評価	
人口	<ul style="list-style-type: none"> ・人口は平成7(1995)年以降減少傾向。将来人口は平成27(2015)年と比べ半減と予測。 ・合計特殊出生率は、全国と岐阜県が増加傾向にあるのに対し本市は減少傾向。 ・0歳から64歳までの人口が減少する一方で、65歳以上の人口は増加傾向。 ・65歳以上の人口は令和2年にピークを迎え、その後、微減していくが、65歳以上の総人口に占める割合（高齢化率）は平成27(2015)年の32.6%から令和32(2050)年の47.7%に増加する。 ・平成17(2005)年以降転出超過が続き、平均して年間約210人が市外に流出している。 ・職業上や結婚等を理由として、20代を中心に転出超過となっている。 ・都市計画区域内の人口は用途地域内で減少傾向。一方で用途地域外は増加傾向。 ・核家族世帯と単独世帯が増加傾向。特に単独世帯は平成7(1995)年から平成27(2015)年までの間に約1.6倍に増加。
土地利用	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画区域内の平成29(2017)年における土地利用は山林・原野が約7割、農用地が約1割、宅地が約0.6割の状況。 ・人口集中地区（DID）は昭和60(1985)年以降35年間で約1.3倍に拡大するものの人口密度は約4割低下。 ・宅地化率はJR恵那駅南部の用途地域内で高い状況。また、用途地域に隣接する周辺部でも宅地化が進んでいる状況。
建築開発	<ul style="list-style-type: none"> ・建築着工件数は、用途地域外（都市計画区域内）での住宅着工が最も多い状況。 ・農地の転用面積は用途地域内、農地の転用件数は用途地域外（都市計画区域内）が多い状況。 ・市内の空家は増加傾向。平成28(2016)年時点で市内住宅の約2割が空家の状況。 ・JR恵那駅周辺を中心市街地の地価は10年間（H26～R5）でほぼ変化がみられないが、それ以外の地域は1～2割減少している状況。

都市構造の分析評価	
都市機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ JR恵那駅周辺の中心市街地に公共公益施設が多く立地。 ・ 地域拠点でも駅や公民館周辺に生活サービス施設や公共公益施設が立地。 ・ 商業施設は用途地域内、地域生活拠点の岩村町や明智町に立地。 ・ 都市計画道路の計画延長に対する整備率は約49%。
経済活動	<ul style="list-style-type: none"> ・ 恵那テクノパーク等の整備により製造品出荷額は増加傾向。事業所数は減少傾向。 ・ 商店数・従業員数ともに減少傾向。 ・ 売場面積当たりの商品販売額（売場効率）は低下傾向。
移動傾向	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市民活動（通学除く）の移動の7割以上が自動車を利用。 ・ 直近10年間(H13～H23)で発生集中量が約1割低下。特に業務は約4割低下。 ・ 高齢者ほど運転免許を保有していない場合の方は外出率が低下。将来的に高齢者が増加する中で核家族化が進行しつつあり、免許がなく送迎者がいない高齢者は、外出率のさらなる低下が懸念。 ・ 従業者は流出超過。ただし、中津川市、瑞浪市に対しては流入超過。 ・ 通学は流出超過。ただし、中津川市、土岐市に対しては流入超過。
公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中心拠点と地域拠点を結ぶ公共交通は鉄道及び路線バスが運行。 ・ 公共交通の利用者は減少傾向。 ・ 公共交通の利便性について都市計画区域人口の約50%が公共交通便利地域。公共交通不便地域は約20%、公共交通空白地域は約30%。 ・ 大井町や長島町は公共交通の利便性は高いが、地域の公共交通の利用意向は低い。 ・ バス運転手不足や地域交通の担い手不足が懸念。公共交通の継続が危ぶまれる。
生活利便性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都市計画区域内の生活利便性について、日常生活サービス徒歩圏内の人口割合は約15%であり、全国の平均値（地方都市（5万人未満）は約17%）に比べて2ポイント低い状況。 ・ 都市計画区域内における老人福祉施設徒歩圏(800m)の人口カバー率は全国平均を上回る。
災害	<p>(第2章防災指針 に後述)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 用途地域の外縁部などが、土砂災害（特別）警戒区域の指定地。 ・ 市街地の一部が洪水浸水想定区域内。 ・ 地震時、津波の危険性はないが、市街地で液状化の危険性がある。 ・ L2想定最大規模降雨の場合、市街地を南北に縦断する阿木川は最も浸水による影響が大きく、住居の2階まで浸水（3m以上）する影響人口が約600人と想定される。
保全要素	<ul style="list-style-type: none"> ・ 用途地域外において、農業振興地域及び農用地区域が指定。
行財政	<ul style="list-style-type: none"> ・ 生産年齢人口の減少による税収減予測、高齢化による社会保障関連費の増加予測。 ・ 公共施設などのインフラ施設の老朽化による維持管理費が増加する予測。
市民意識調査結果	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「便利な暮らし」、「産業・観光」について約4割が「満足」「やや満足」と回答。 ・ 「医療環境」について、約3割が「悪い」「やや悪い」と回答。 ・ 居住について、約7割の回答者が「今の場所」または「恵那市内（市内で引越したい）」で住み続けたいと回答。 ・ 日用品の買い物環境について、約6割が「普通」と回答。 ・ 本市での子育て環境について、高校生未満を養育している回答者は約3割が「良い」「やや良い」と回答、約2割が「悪い」「やや悪い」と回答。

本市が目指す都市の将来像	
計画名	都市づくりの方向性、理念
恵那市総合計画	<p>(20年後の将来像) 自然とともに ひととまちが輝く 活力あふれる恵那 (基本方針)</p> <p>基本方針1：未来を担うひとを育む 基本方針2：安心・健康に暮らせる 基本方針3：安全・快適に暮らせる 基本方針4：活力・魅力を生み出す</p>
恵那市都市計画 区域マスタープラン	<p>(基本理念)水と緑の豊かな地域の連携による持続可能な定住・交流都市への再構築 (都市づくりの目標)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 个性的な地域が連携した魅力と活力のある持続可能な都市の実現 ・ 自然・歴史・文化の保全・活用による美しく環境と共生した都市の創造 ・ 安全・安心で快適に住み働き続けられる都市の形成
恵那市都市計画 マスタープラン	<p>「基本理念」、「都市づくりの目標」は、区域マスタープランと同様</p> <p>(将来都市構造) 「拠点ネットワーク型都市構造」</p>  <p>(土地利用方針図)</p>  <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>【凡例】</p> <ul style="list-style-type: none"> 低層住宅ゾーン 一般住宅ゾーン 中心商業ゾーン 沿道商業ゾーン 業務ゾーン 工業ゾーン 新市街地候補地(住居系) 新市街地候補地(工業系) 新市街地候補地(産業系) 市街地環状道路 市街地縦断道路 リニア中央新幹線 </div>
明知鉄道沿線地域 公共交通計画	<p>基本的な方針：多くの担い手が連携し、多くの方々が安心して暮らし、おでかけできるまち</p>
恵那市リニアまち づくり基盤整備計画	<p>整備方針：地域づくりを支える基盤整備</p>
恵那市地域公共 交通計画	<p>基本方針：地域の力・資源を活用し、地域に適した公共交通を、地域・市・交通事業者が協力して、創り・守り・育てる</p>
緑の基本計画	<p>基本理念：水と緑の豊かな地域の連携による持続可能な定住・交流都市への再構築</p>

14. 解決すべき課題の抽出

「恵那市都市計画マスタープラン」で示される「都市づくりの目標」と現在の都市構造とを照らして、今後の目標達成に向けた解決すべき課題を抽出し、都市づくりの目標ごとに整理を行いました。以下に整理した課題を示します。

個性的な地域が連携した魅力と活力のある持続可能な都市の実現

（課題1）都市拠点の機能低下

- ・都市拠点における都市機能の維持・集積。
- ・人口密度低下への対応。

（課題2）生活拠点の機能低下

- ・人口減少による地域経済の停滞と産業の衰退抑制。
- ・日常生活に必要なサービス施設（買物、医療など）の維持。

（課題3）公共交通による移動利便性の確保が不十分

- ・公共交通の利用率向上とサービスの維持。

自然・歴史・文化の保全・活用による美しく環境と共生した都市の創造

（課題4）用途地域外への居住増加

- ・用途地域外における住宅増加に伴う用途地域内の人口密度低下への対応。

（課題5）市外への転出超過

- ・若年層が働く場の確保、雇用創出、子育て世代が安心して暮らせる居住環境づくり。

（課題6）地域活力の低下

- ・豊富な自然資源を活用して交流人口を増加させ地域活力の低下を抑制。

安全・安心で快適に住み働き続けられる都市の形成

（課題7）防災機能・避難体制の構築が不十分

- ・自然災害（洪水、地震、土砂災害）への対策と避難体制の強化。

（課題8）救急・医療体制の構築が不十分

- ・安心して子育てができる環境、増加する高齢者に対応可能な医療体制の充実。

（課題9）誰もが抵抗なく移動できる環境の整備が不十分

- ・都市拠点における徒歩や自転車で安全に移動できる環境づくり。公共交通の維持。（「皆で利用する」「ドライバーの確保」「地域交通の担い手育成」等）
- ・すべての人にやさしい公共交通・施設のデザインの推進。（バリアフリー化、ユニバーサルデザイン化等）

