



第3章

立地適正化計画の基本的な方針

第3章 立地適正化計画の基本的な方針

1. まちづくりの方針

まちづくりの方針の検討に際しては、誰を対象に（例えば高齢者なのか子育て世代なのか）、何を実現するか・変えるか（健康な高齢者を増やす、子育て世代の生活利便性を向上させる）というレベルまで、対象と目的を明確化するように検討することが重要です。そこでまず、本市の上位計画が誰を対象とした施策を実施するのか確認するとともに、第1章で抽出整理した「解決すべき課題」を踏まえ、まちづくりの方針を検討しました。

(1) 上位計画が示すターゲット

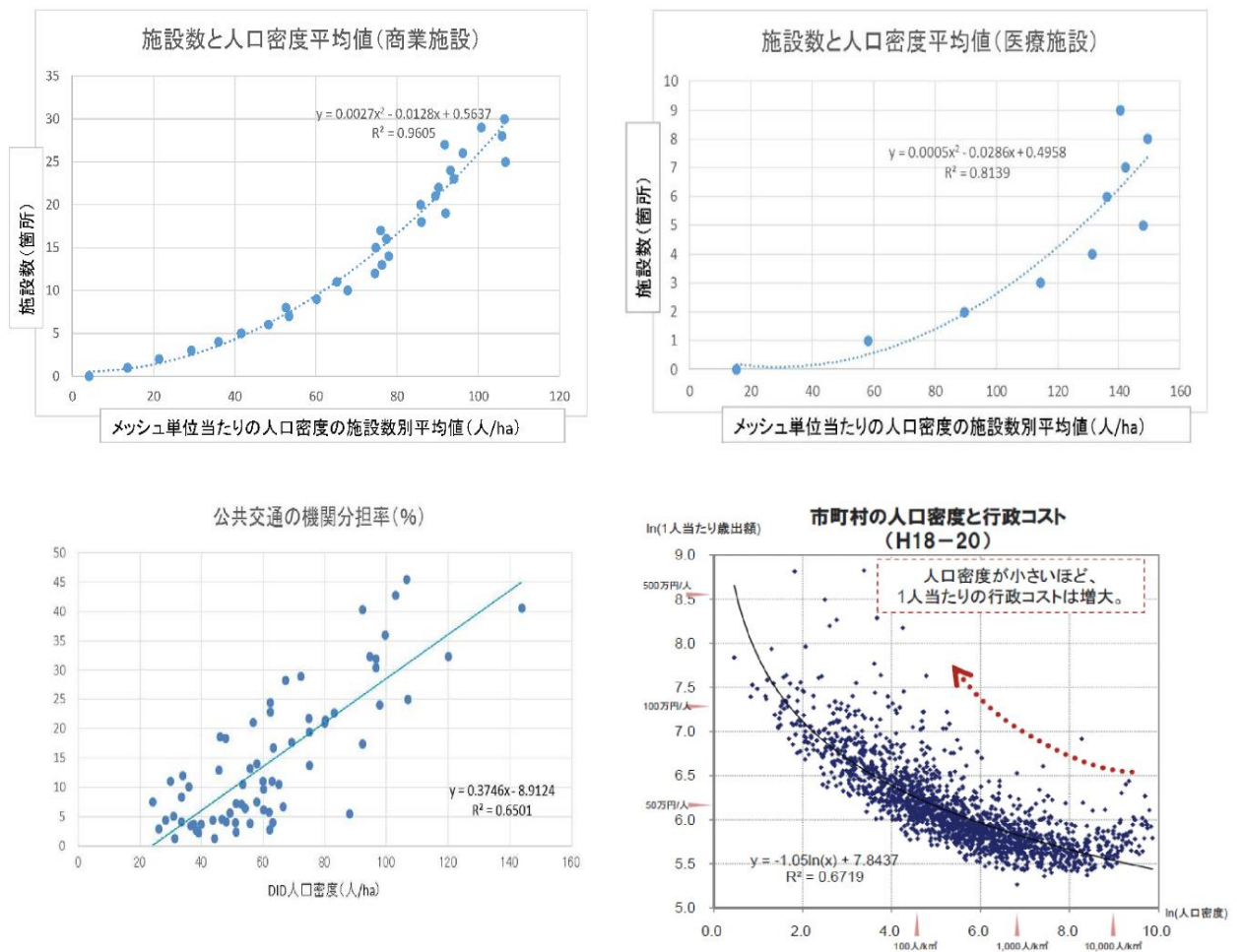
恵那市総合計画においては、20年後の将来像として「自然とともにひととまちが輝く活力あふれる恵那」が掲げられ、市民から寄せられた意見等をもとに、本市の豊かな自然を守り、活かしながらひととまちが輝く活力あふれるまちの実現を目指そうという願いが込められています。



出典：恵那市総合計画

(2) 人口規模維持の必要性

第1章で抽出した「解決すべき課題」をもとに、まちづくりの方向性について整理しました。まず基本認識として、人口減少や人口密度の低下が進行すると、日常生活を支える施設（商業施設、医療施設など）は利益を得られなくなり、閉店や市外への移転を選択せざるを得ず、その結果市民の生活が不便になり、さらなる人口減少（特に若年層や子育て層の市外転出を食い止めることが困難）となる負のスパイラルに陥ると考えられます。そのため、ある一定程度の人口規模とりわけ人口密度の維持が重要となります。下表に示されるように人口密度と商業施設数あるいは医療施設数等との関係を見ると、人口密度が低下すると都市施設数（商業施設、医療施設など）の減少や公共交通利用率の低下、行政コストが上昇する傾向です。この傾向は、人口密度の低下が持続可能な都市活動の維持を困難にすることが示唆されています。



出典：都市構造の評価に関するハンドブック

図 136 人口密度と都市構造の関係性

(3) まちづくり方針の検討

第1章で抽出整理した「解決すべき課題」を踏まえ、まちづくりの方針（ターゲット）を「活力があり、便利で、誰もが安全に安心して暮らせるまちづくり」としました。

まちづくりの方向性	解決すべき課題
<p>【活力があり便利なまち】 中心市街地の都市機能や地域の日常を支える利便機能を維持しつつ、各地域が有する機能を補完、連携しながら住み続けることができるまちを目指す。</p>	<p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p>
<p>【誰もが住みたくなるまち】 移動利便性の向上や環境と調和した住宅環境の整備により、誰もが暮らしやすく、住みたくなるまちを目指す。</p>	<p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(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」「地域交通の担い手の育成」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）</p>
<p>【安全・安心なまち】 災害の危険性が低いエリアへの居住誘導や、ハード・ソフトにわたる防災・減災対策により、安全・安心に暮らせるまちを目指す。</p>	<p>(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。</p>

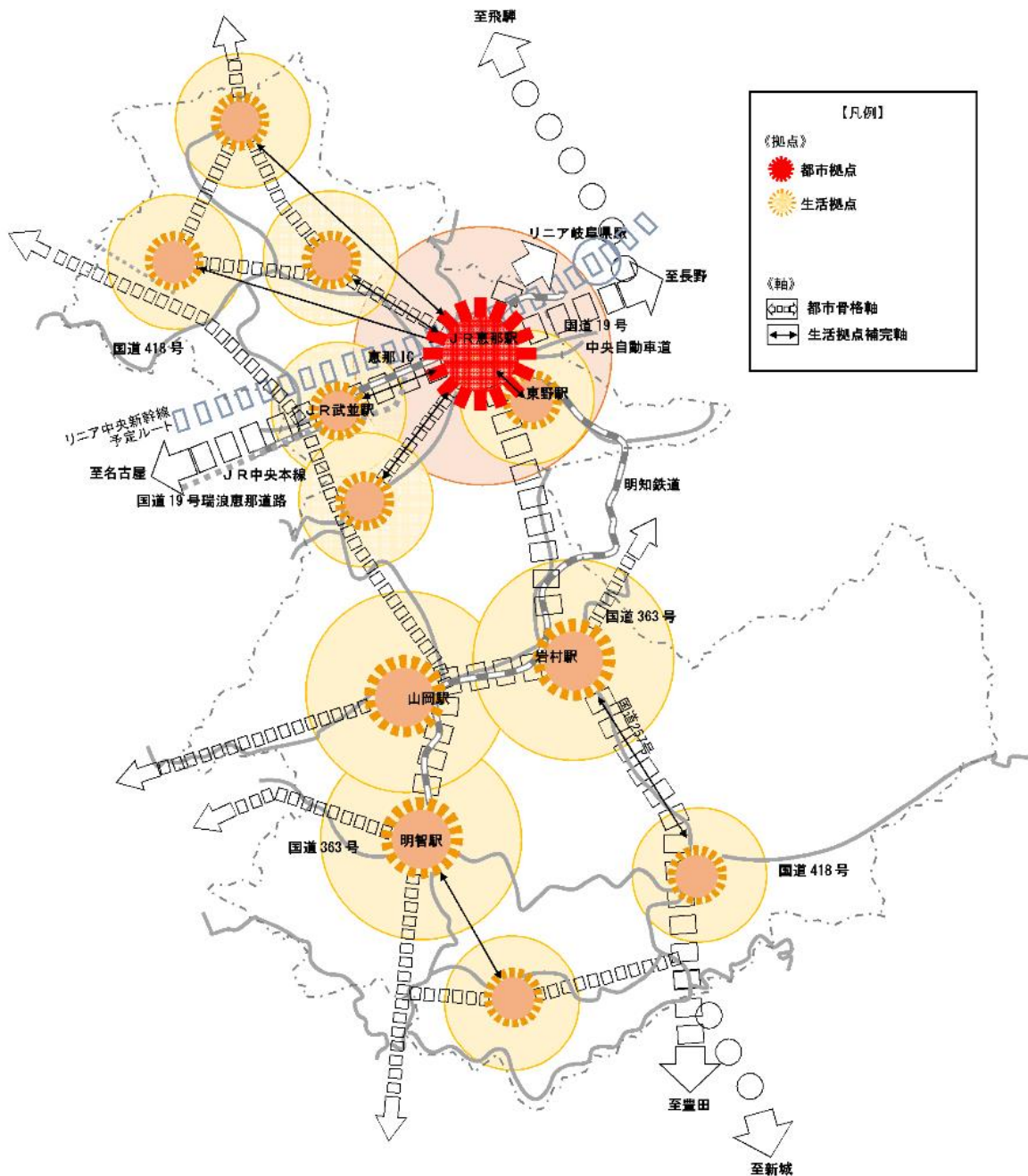
まちづくりの方針

「活力があり、便利で、誰もが安全に安心して暮らせるまちづくり」

2. 目指すべき都市の骨格構造の検討

(1) 市全域の骨格構造

本市全域の骨格構造は、「恵那市都市計画マスタープラン」において設定されている将来都市構造（拠点及び軸）を踏まえ、JR 恵那駅周辺の中心市街地を都市拠点、市内 11 箇所の主要拠点を地域拠点（生活拠点）として設定します。また、拠点間は道路、鉄道、公共交通などにより結ばれ、自家用車に頼らなくても移動できる「拠点ネットワーク型都市構造」を目指すこととしました。



出典：恵那市都市計画マスタープラン

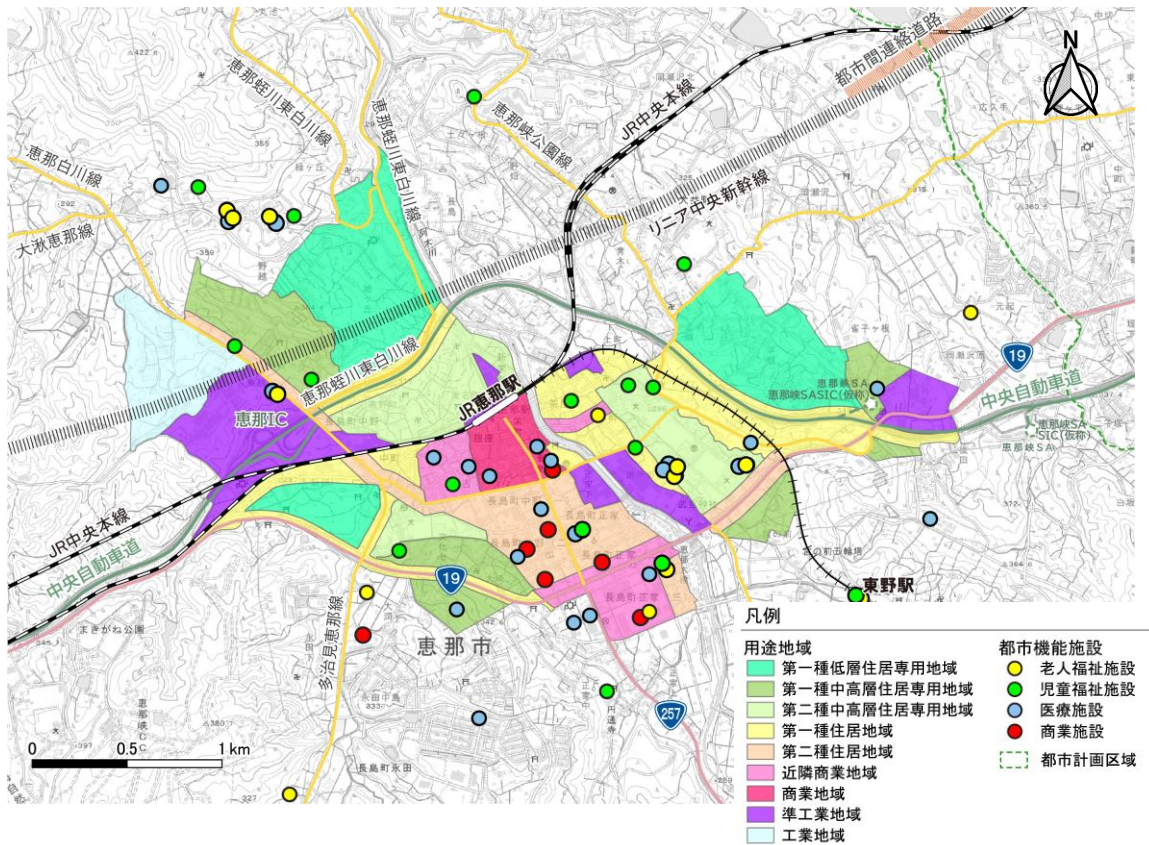
図 137 都市の骨格構造

(2) 都市拠点の骨格構造

市全域の骨格構造のうち、都市拠点について3つの観点（施設の立地状況、道路網、公共交通網）から骨格構造に関する整理を行いました。なお、都市圏の骨格構造について、図138～図140に整理を行いました。

① 日常生活サービス施設の立地状況

本市の市街地において、日常生活サービス施設（商業施設、医療施設、福祉施設）は、JR恵那駅南部の商業地域、近隣商業地域、第二種住居地域に多く分布しています。



出典：岐阜県大規模小売店舗立地法届出状況、iタウンページ、介護サービス情報公表システム、国土数値情報

図138 都市拠点の施設分布

② 道路網

本市中心部における骨格道路は、高速道路、国道、県道等で構成されており、中心部から放射状に延びる道路網形態のため交通集中による渋滞が発生しやすくなっています。本市中心部は都市拠点として機能するうえで、地域拠点（生活拠点）から円滑な移動が確保される必要があります。将来的には市街地環状道路及び市街地縦断道路が中心部の骨格道路として整備される計画であり、中心部への交通が環状道路や縦断道路による分散・導入効果により円滑な移動が確保されます。

都市拠点における道路の骨格は、放射道路、市街地環状道路及び縦断道路によって構成される道路網が考えられます。

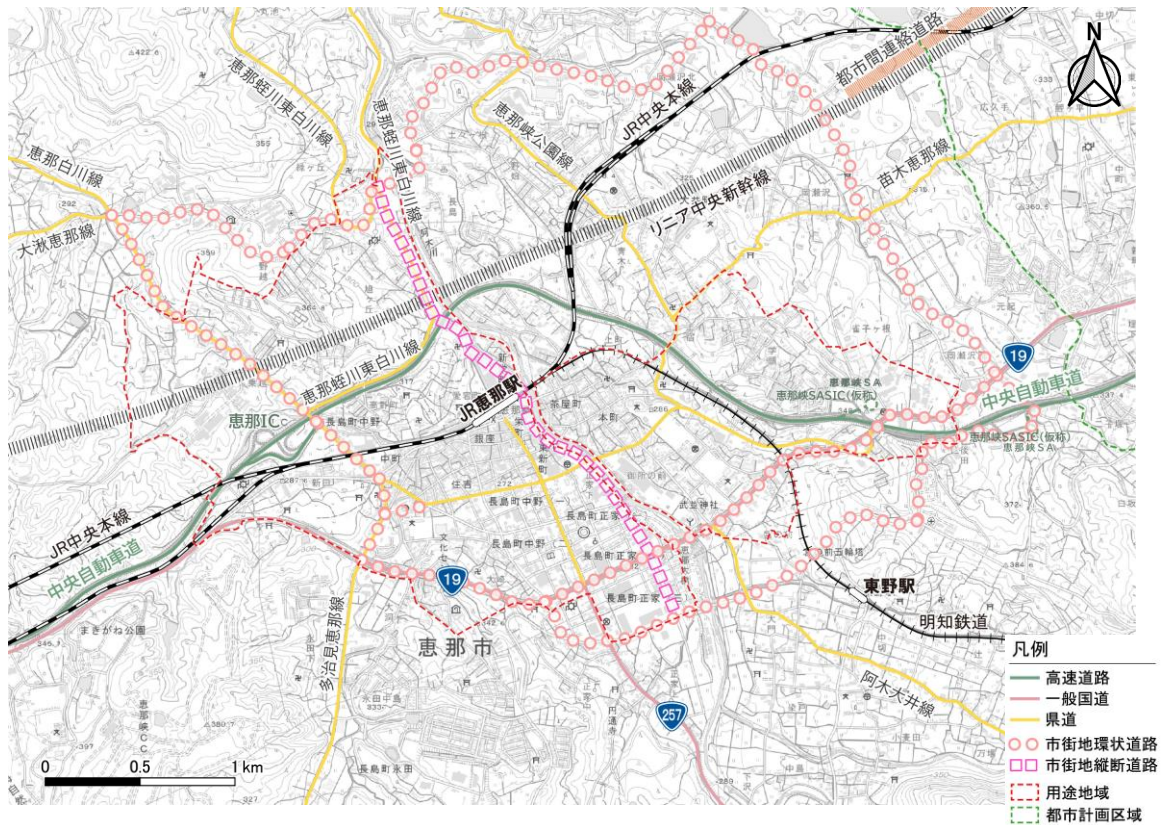
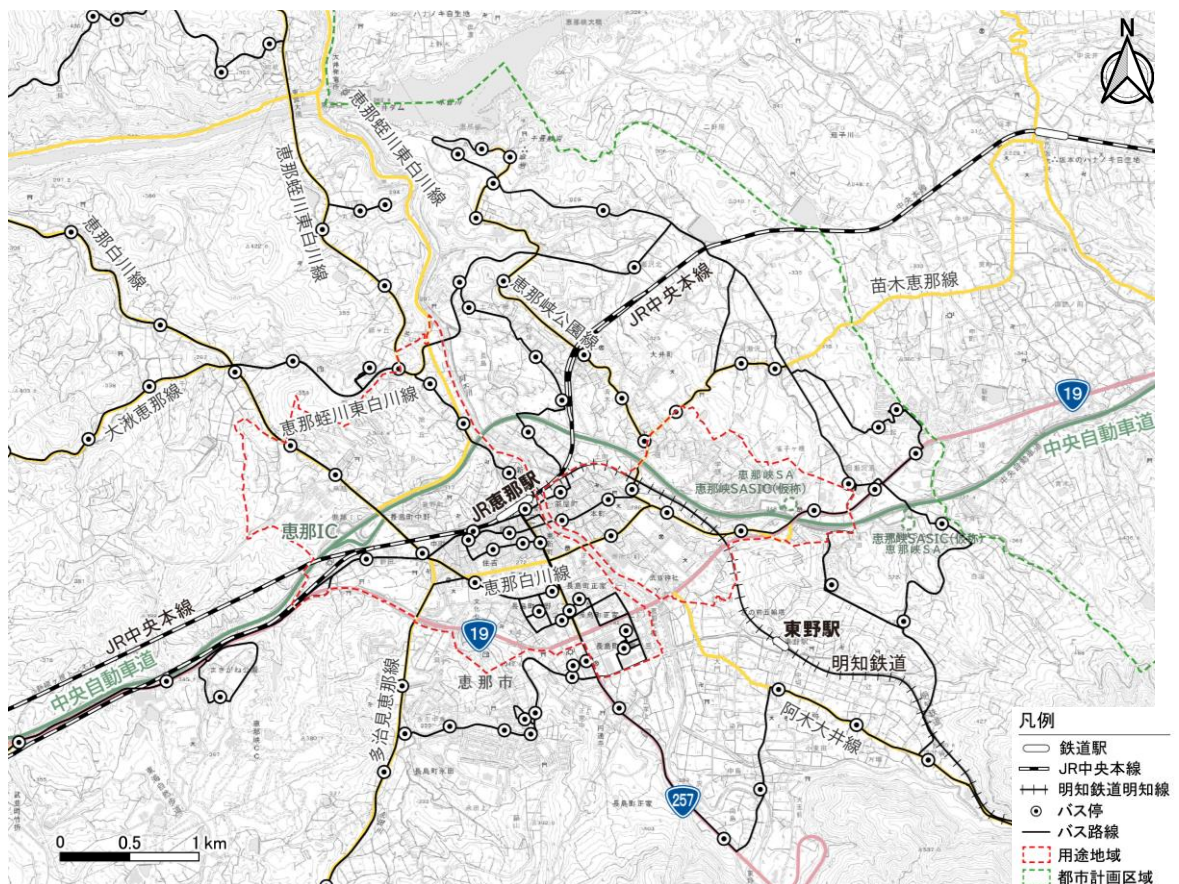


図 139 都市拠点の骨格道路 [用途地域]

③ 公共交通網

本市中心部における公共交通網は、鉄道はJR中央本線及び明知鉄道、バスは東濃鉄道路線バス、市自主運行バスが運行されています。都市拠点と地域拠点（生活拠点）とは鉄道及びバスの利用により連絡相互に往来が可能です。

公共交通網の起点は鉄道駅であり、恵那駅を中心として運行されています。現状で公共交通網の利便性を表す指標のうち「公共交通便利地域」の範囲は、用途地域を包含し、特に人口の多い区域についてほぼカバーされています。また、用途地域に隣接する人口の多い区域においても路線バスの経路が存在し、本市中心部へのアクセスが可能な状況です。運行本数として十分でないものの、現在の公共交通網は都市の骨格構造を構成する重要要素です。今後は、人口密度に応じた適切な運行規模、運行主体、運行形態、担い手の確保を行っていくことが必要です。



出典：恵那市公共交通オープンデータ、国土数値情報

図 140 公共交通網 [用途地域]

3.「まちづくり方針」を実現するための施策

恵那市立地適正化計画では、以下の4つの施策を実施することにより、第3章 1. (3) まちづくり方針の検討で示した「活力があり、便利で、誰もが安全に安心して暮らせるまちづくり」を実現していきます。第5章では、これらの施策の具体的な内容について示します。

「居住誘導区域」及び「都市機能誘導区域」による都市機能の誘導

居住誘導区域及び都市機能誘導区域（誘導施設を含む）を設定することにより、必要な都市機能を適正な場所に計画的に誘導します。これにより、「まちづくり方針」を実現するための基礎を築きます。

現在の用途地域が指定されている区域でないものの、用途地域と隣接し、既に宅地等開発が進み、道路や上下水など一定の都市基盤が整備されている区域は、将来的な居住誘導区域に指定することを検討します。

「活力、暮らしやすさ、安全・安心」を充実させる施策の実施

「まちづくり方針」を実現するにあたっては、上記の区域設定による都市機能の誘導だけでは不十分です。「活力、暮らしやすさ、安全・安心」のそれぞれの要素が十分な機能を兼ね備えてこそ、誘導区域の構造が生きてきます。そのため、都市計画的な手法のみならず、それぞれの要素の充実を図るための様々な施策を実施します。

段階的な都市機能の誘導

都市機能誘導区域において、必要な都市機能を一度に整備・誘導することは困難です。そのため、計画的にエリアを選定しながら、面的な整備を段階的に進めていく取り組みが求められます。

このため、行政が主体となって、都市機能誘導区域内の重点的なエリアにおいて面的な基盤整備等を実施します。整備の手法としては、都市再生整備計画関連事業をはじめとする各種制度の活用が考えられます。

また、民間事業者による取り組みも都市機能の誘導において重要な役割を果たします。まちづくり会社等の民間事業者が主導となり、公共空間や公的不動産、民間の未利用地等を活用できる仕組みを構築することで、区域内の価値向上を図り、民間開発を呼び込む環境を整備します。

拠点間を結ぶ交通ネットワークの構築

市内の拠点となる駅、公共施設、生活サービス施設等について公共交通をメインとする交通ネットワークで結ぶことで、歩いて暮らせるまちづくりを実現するとともに、生活利便性の向上や都市の魅力・活力を増進させることで、市民生活の質の向上を図ります。

特に拠点となる駅については、人が集まり活動する場（交通結節点）として活用が図られるような整備を進めていきます。