

第3章 目標達成状況の評価

3-1 検証指標及び検証値一覧

本アクションプランで設定した検証指標と検証値を以下に示す。

中間年次の時点において、施策の進捗状況を踏まえながら以下の検証値により目標の達成状況の検証を行った。

なお、令和3年度の部分改訂時に追加した JR 美乃坂本駅の駅舎整備に関する指標（No. 2-2-1、2-2-2、2-2-3）については、中間年次の時点では整備が完了していないことから、リニア岐阜県駅の整備完了後に評価を実施することとする。

■検証指標及び検証値一覧

目標	No.	検証指標	把握方法	検証値	
				策定時現況 H27	評価年次 R8 (H38)
重点目標1	1-1	「安全な歩行空間が確保されていない」と指摘する人の割合	アンケート調査	42%	42%未満
	1-2	「自動車のすれ違いが困難」と指摘する人の割合	アンケート調査	39%	39%未満
	1-3	人身事故件数	市資料	228 件/年	150 件/年
	1-4	公共交通の人口カバー率	国勢調査	86%	86%
	1-5	混雑指摘数が10件以上の交差点数	アンケート調査	17箇所	8箇所
	1-6	バス利用者数	バス事業者資料	73.8万人/年	73.8万人/年以上
	1-7	生活利便性に対する満足度	アンケート調査	35%	52%
	1-8	環境保全活動（イベント等）の実施回数	市資料	5回/年	同程度
重点目標2	2-1	中津川市・恵那市の中心市街地を直結する道路の整備率	市資料	15%	70%
	2-2	リニア岐阜県駅周辺の交通結節施設の整備率	市資料	0%	100%
	2-2-1	JR 美乃坂本駅周辺において歩道空間が整備されていないと感じる人の割合	アンケート調査	17%	6%
	2-2-2	JR 在来線の北側集落等から駅ホームまでの歩行者の所要時間		2.4分	1.6分
	2-2-3	JR 美乃坂本駅に隣接する踏切における歩行者・自転車の踏切待ち損失時間（平日1日）		4.3人・時/日	0人・時/日
	2-3	中心市街地の歩行者数	交通量調査	4,481人/日	6,000人/日
	2-4	産業交通の主な通過路線の歩車分離区間割合	市資料	94%	100%

3-2 目標達成状況の確認

(1) 目標達成状況の確認結果

中間年次の計測値について、目標までの達成状況を確認した結果を以下に示す。

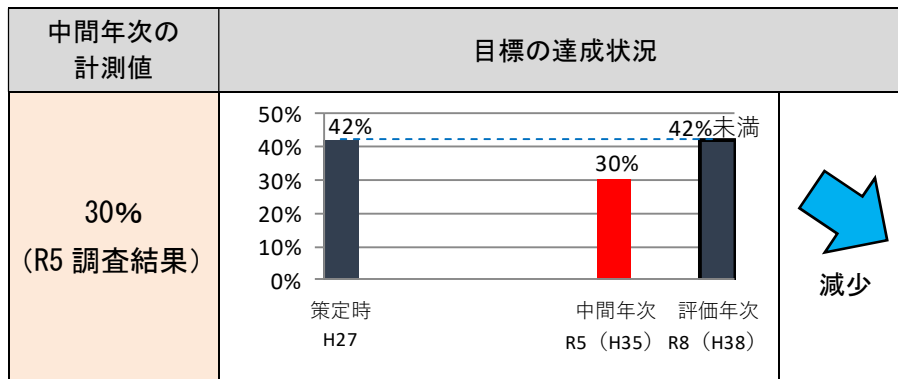
■ 中間年次における目標達成状況			 : 検証値 : 計測値 : 改善方向 : 停滞方向 	
No	検証指標	中間年次の計測値	目標の達成状況	
1-1	「安全な歩行空間が確保されていない」と指摘する人の割合	30% (R5 調査結果)		減少
1-2	「自動車のすれ違いが困難」と指摘する人の割合	37% (R5 調査結果)		減少
1-3	人身事故件数	60 件/年 (R4 実績)		減少
1-4	公共交通の人口カバー率	89.7% (R5 交通状況) (R2 国調人口)		増加
1-5	混雑指摘数が10件以上の交差点数	13 箇所 (R5 調査結果)		減少
1-6	バス利用者数	61.2 万人/年 (R元実績)		減少

No	検証指標	中間年次の計測値	目標の達成状況	
1-7	生活利便性に対する満足度	32% (R5 調査結果)	<p>60% 40% 20% 0%</p> <p>35% 32% 52%</p> <p>策定時 H27 中間年次 R5 (H35) 評価年次 R8 (H38)</p>	減少
1-8	環境保全活動（イベント等）の実回数	4回/年 (R3実績)	<p>(回/年) 6 4 2 0</p> <p>5 4 同程度</p> <p>策定時 H27 中間年次 R3 (H33) 評価年次 R8 (H38)</p>	横ばい
2-1	中津川市・恵那市の中心市街地を直結する道路の整備率	15% ※計画検討中	<p>80% 60% 40% 20% 0%</p> <p>15% 15% 70%</p> <p>策定時 H27 中間年次 R5 (H35) 評価年次 R8 (H38)</p>	横ばい
2-2	リニア岐阜県駅周辺の交通結節施設の整備率	0% ※計画検討中	<p>100% 80% 60% 40% 20% 0%</p> <p>0% 0% 100%</p> <p>策定時 H27 中間年次 R5 (H35) 評価年次 R8 (H38)</p>	横ばい
2-3	中心市街地の歩行者数	5,124人/日 (R元実績)	<p>(人/日) 8,000 6,000 4,000 2,000 0</p> <p>4,481 5,124 6,000</p> <p>策定時 H27 中間年次 R元 (H31) 評価年次 R8 (H38)</p>	増加
2-4	産業交通の主な通過路線の歩車分離済区間割合	94% ※計画検討中	<p>100% 80% 60% 40% 20% 0%</p> <p>94% 94% 100%</p> <p>策定時 H27 中間年次 R5 (H35) 評価年次 R8 (H38)</p>	横ばい

(2) 各検証指標における目標達成状況の整理

①重点目標1（各拠点周辺で安心して快適に生活し続けられる交通環境の形成）に対する検証指標及び検証値

検証指標 1-1	「安全な歩行空間が確保されていない」と指摘する人の割合																					
主に関連する基本方針	基本方針 I <安全・安心> 市民の安全・安心な生活を支える交通環境の形成																					
検証指標の設定方針	地区の骨格となる主要生活道路や公共性道路等を対象とした自動車、歩行者が安全にすれ違ふことができる道路整備にあたり、市民意向に配慮した効果的な整備を進める必要があるため、問題の指摘件数が多い歩行空間の確保に対する市民意向を検証指標として設定する。																					
検証値	中津川市の交通に関するアンケートの居住地周辺の問題点に関する設問で、「安全な歩行空間が確保されていない」と回答した人の割合	策定時現況 H27 42%	→ (現状改善)	評価年次 R8 (H38) 42%未満																		
検証値の設定方法	<p>多拠点ネットワークによる集約型都市構造を目指す取組みにより、拠点の集積性が高まっていく中でも、安全・安心に歩ける環境整備を、市民等のニーズや整備効果を的確に捉えながら効率的に推進していく。</p> <p>広い市域において順次整備を進めていくため、大きな改善を見込むことはできないが、問題と認識する人が現状より少なくなることを目指す。</p> <p>■居住地周辺の問題点に関する設問の回答：3つまで回答 (H27 中津川市の交通に関するアンケート) 回答者数：798人</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>問題点</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>安全な歩行空間が確保されていない</td> <td>42%</td> </tr> <tr> <td>自動車のすれ違いが困難</td> <td>39%</td> </tr> <tr> <td>安全な自転車走行空間が確保されていない</td> <td>26%</td> </tr> <tr> <td>生活道路への大型車両の進入</td> <td>13%</td> </tr> <tr> <td>幹線道路の混雑</td> <td>11%</td> </tr> <tr> <td>居住地に関係のない自動車の進入</td> <td>11%</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>9%</td> </tr> <tr> <td>特になし</td> <td>30%</td> </tr> </tbody> </table>				問題点	割合	安全な歩行空間が確保されていない	42%	自動車のすれ違いが困難	39%	安全な自転車走行空間が確保されていない	26%	生活道路への大型車両の進入	13%	幹線道路の混雑	11%	居住地に関係のない自動車の進入	11%	その他	9%	特になし	30%
問題点	割合																					
安全な歩行空間が確保されていない	42%																					
自動車のすれ違いが困難	39%																					
安全な自転車走行空間が確保されていない	26%																					
生活道路への大型車両の進入	13%																					
幹線道路の混雑	11%																					
居住地に関係のない自動車の進入	11%																					
その他	9%																					
特になし	30%																					



中間評価の結果

令和5年度に実施した、中津川市の交通に関する市民アンケート調査の結果より、「安全な歩行空間が確保されていない」と回答した人の割合は30%となり、策定時と比較して問題と認識する人が少なくなる結果となった。

また、地区別の回答結果に着目すると、策定時と比較して中津地区（東・南・西）や坂本地区、阿木地区において問題と認識する人が大きく減少している。

「安全な歩行空間・生活空間の整備」に関する施策として、これまでに市内通学路の明色化工事を実施しているほか、坂下1号線、東通～二ツ岩線、坂本80号線、中津60号線（尾崎踏切道）*の歩道設置を実施している。

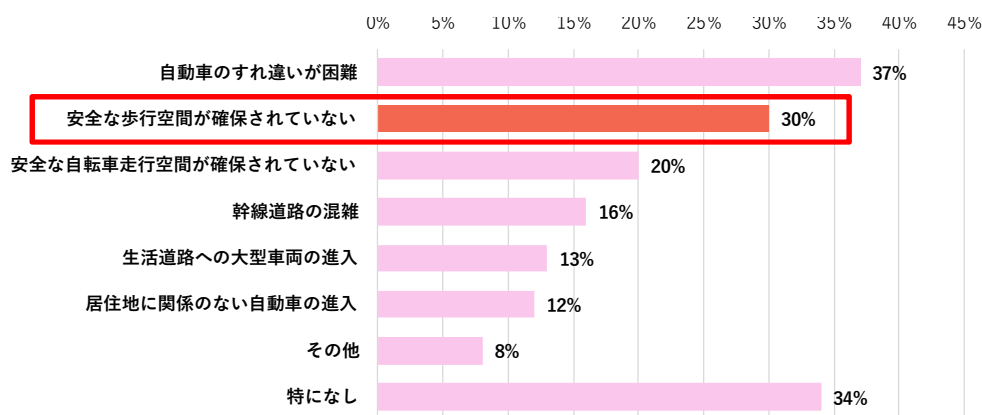
着実に関連施策が実施されており、市民にも認知されていると考えられることから、引き続き施策を推進し、現状改善を図る。

※令和5年完了予定。

■居住地周辺の問題点に関する設問の回答：3つまで回答

(R5 中津川市の交通に関するアンケート)

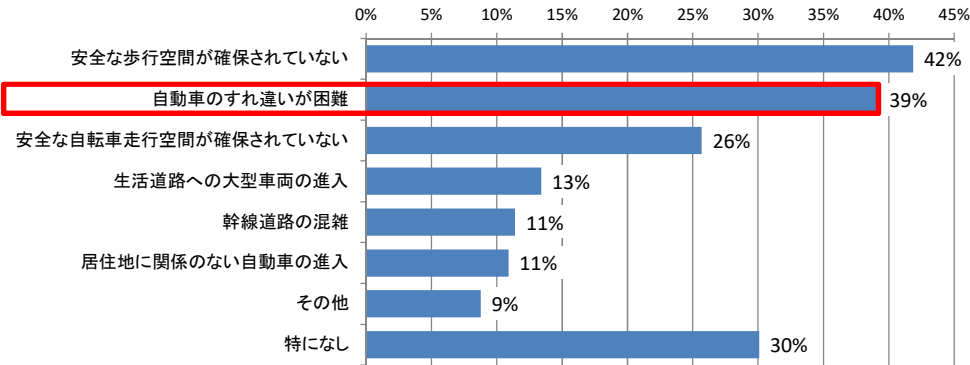
回答者数：801人

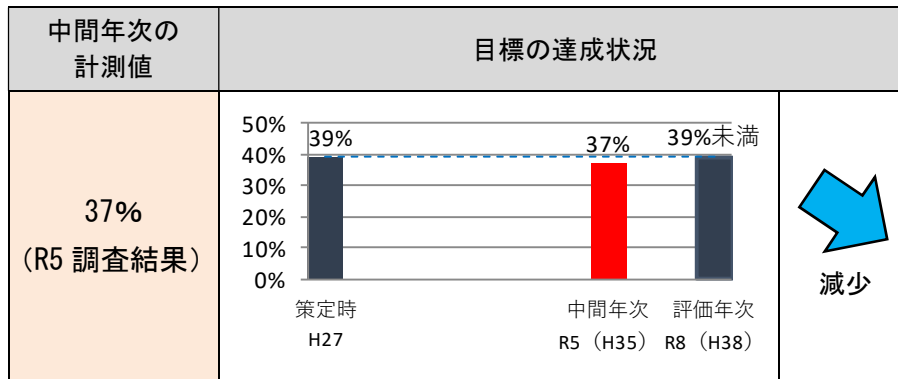


■参考：「安全な歩行空間が確保されていない」と回答した人の変化

(策定時(H27)と中間年次(R5)を比較し、回答割合が約15%以上減少した地区)

地区	H27	R5
中津東	38%	18%
中津南	45%	30%
中津西	47%	28%
坂本	55%	34%
阿木	41%	19%

<p>検証指標 1-2</p>	<p>「自動車のすれ違いが困難」と指摘する人の割合</p>																					
<p>主に関連する基本方針</p>	<p>基本方針 I <安全・安心> 市民の安全・安心な生活を支える交通環境の形成</p>																					
<p>検証指標の設定の考え方</p>	<p>地区の骨格となる主要生活道路や公共性道路等を対象とした自動車、歩行者が安全にすれ違うことができる道路整備にあたり、市民意向に配慮した効果的な整備を進める必要があるため、問題の指摘件数が多い自動車のすれ違いに対する市民意向を検証指標として設定する。</p>																					
<p>検証値</p>	<p>中津川市の交通に関するアンケートの居住地周辺の問題点に関する設問で、「自動車のすれ違いが困難」と回答した人の割合</p>	<p>策定時現況 H27 39%</p>	<p>→ (現状改善)</p>	<p>評価年次 R8 (H38) 39%未満</p>																		
<p>検証値の設定方法</p>	<p>多拠点ネットワークによる集約型都市構造を目指す取組みにより、拠点の集積性が高まっていく中でも、安全・安心に自動車を使える環境整備を、市民等のニーズや整備効果を的確に捉えながら効率的に推進していく。 広い市域において順次整備を進めていくため、大きな改善を見込むことはできないが、問題と認識する人が現状より少なくなることを目指す。</p> <p>■居住地周辺の問題点に関する設問の回答：3つまで回答 (中津川市の交通に関するアンケート) 回答者数：798人</p>  <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>問題点</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>安全な歩行空間が確保されていない</td> <td>42%</td> </tr> <tr style="border: 2px solid red;"> <td>自動車のすれ違いが困難</td> <td>39%</td> </tr> <tr> <td>安全な自転車走行空間が確保されていない</td> <td>26%</td> </tr> <tr> <td>生活道路への大型車両の進入</td> <td>13%</td> </tr> <tr> <td>幹線道路の混雑</td> <td>11%</td> </tr> <tr> <td>居住地に関係のない自動車の進入</td> <td>11%</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>9%</td> </tr> <tr> <td>特になし</td> <td>30%</td> </tr> </tbody> </table>				問題点	割合	安全な歩行空間が確保されていない	42%	自動車のすれ違いが困難	39%	安全な自転車走行空間が確保されていない	26%	生活道路への大型車両の進入	13%	幹線道路の混雑	11%	居住地に関係のない自動車の進入	11%	その他	9%	特になし	30%
問題点	割合																					
安全な歩行空間が確保されていない	42%																					
自動車のすれ違いが困難	39%																					
安全な自転車走行空間が確保されていない	26%																					
生活道路への大型車両の進入	13%																					
幹線道路の混雑	11%																					
居住地に関係のない自動車の進入	11%																					
その他	9%																					
特になし	30%																					



中間評価の結果

令和5年度に実施した、中津川市の交通に関する市民アンケート調査の結果より、「自動車のすれ違いが困難」と回答した人の割合は37%となり、策定時と比較して問題と認識する人が少なくなる結果となった。

また、地区別の回答結果に着目すると、策定時と比較して中津南地区や苗木地区、阿木地区において問題と認識する人が大きく減少している。

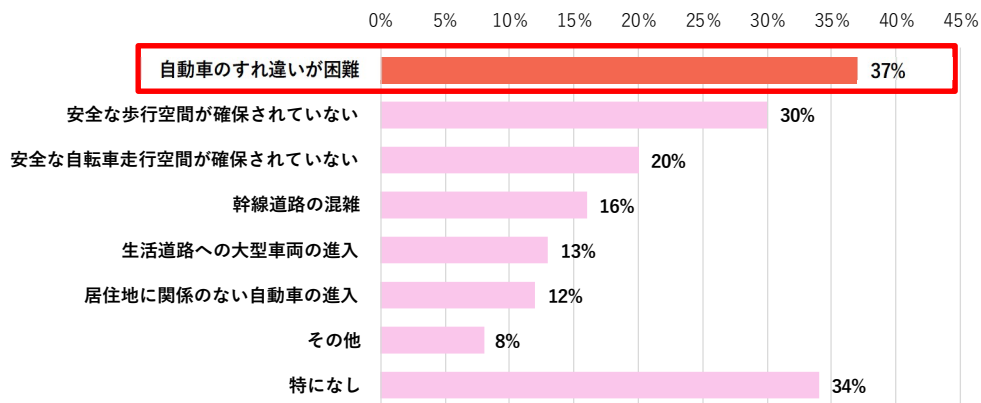
「主要生活道路、公共性道路の現道拡幅（必要幅員の確保）」に関する施策として、「中津川市道路整備基本計画」に基づき、津戸～那木線（苗木地区）や中津78号線（中津西地区）、阿木22号線（阿木地区）などの整備が完了している状況である。

着実に関連施策が実施されており、市民にも認知されていると考えられることから、引き続き施策を推進し、現状改善を図る。

■居住地周辺の問題点に関する設問の回答：3つまで回答

(R5 中津川市の交通に関するアンケート)

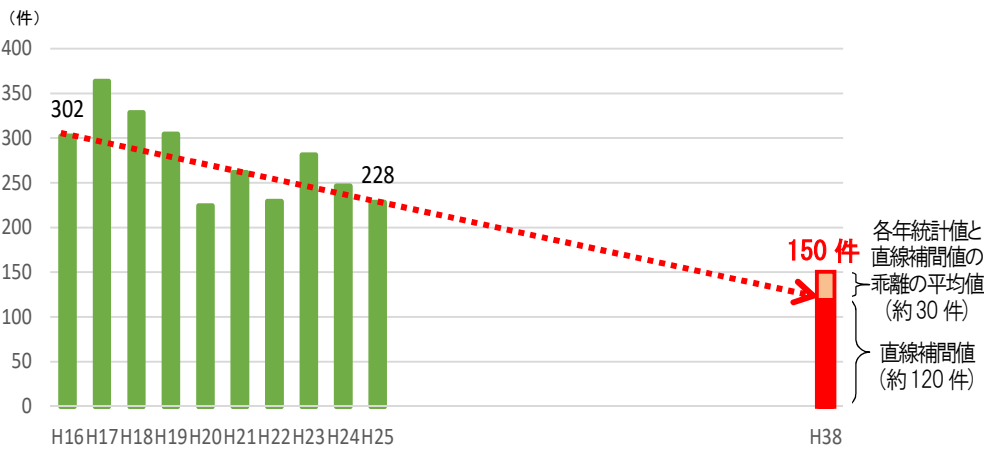
回答者数：801人

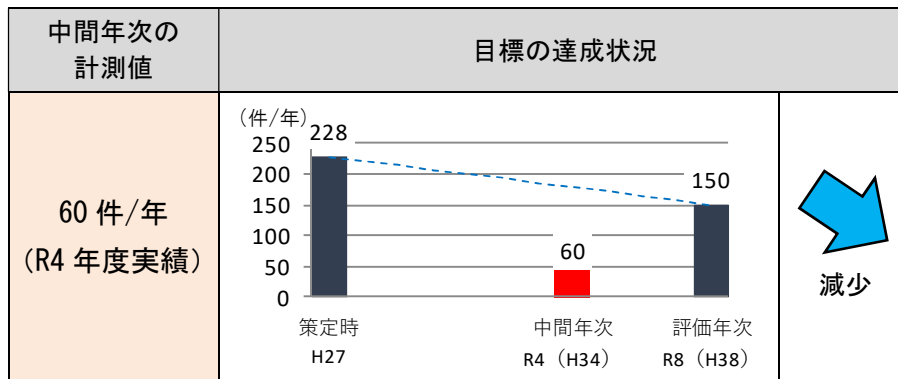


■参考：「自動車のすれ違いが困難」と回答した人の変化

(策定時(H27)と中間年次(R5)を比較し、回答割合が概ね10%以上減少した地)

地区	H27	R5
中津南	49%	40%
苗木	32%	23%
阿木	26%	14%

<p>検証指標 1-3</p>	<p>人身事故件数</p>									
<p>主に関連する基本方針</p>	<p>基本方針 I <安全・安心> 市民の安全・安心な生活を支える交通環境の形成</p>									
<p>検証指標の設定の考え方</p>	<p>全ての人の安全・安心な生活を支える交通環境に向けて、歩道整備や安全にすれ違うことができる道路整備等のハード整備に加え、全ての主体が協働で安全な交通行動を定着させていく必要があるため、これらを包括的に捉えた検証指標を設定する。</p>									
<p>検証値</p>	<p>年間の人身事故件数</p>	<p>策定時現況 H27 228 件/年</p>	<p>→ (約 80 件減少)</p>	<p>評価年次 R8 (H38) 150 件/年</p>						
<p>検証値の設定方法</p>	<p>これまでの取組みにより人身事故件数は減少傾向にあり、各種道路整備や安全施設の整備、交通安全の啓発活動等を継続的に実施することにより、この傾向を維持していく。</p> <p>最新の統計年次の平成 25 年と 10 年前の平成 16 年の交通事故件数を直線補間し、想定した件数 (約 120 件) を基本とする。</p> <p>なお、人身事故は、長期的に見ると減少傾向にあるが、各年でばらつきがあるため、各年の「統計値と直線補間値の乖離の大きさの平均値 (約 30 件)」を追加した値 (150 件) を想定する。</p> <p>■ 人身事故件数の推移</p>  <p>資料：中津川市統計書</p> <p>※中津川市交通安全計画との整合について 第9次(平成23年度～27年度)中津川市交通安全計画では、平成27年までの目標値を以下の通り設定している。</p> <table border="1" data-bbox="510 1809 1343 1915"> <tr> <td>平成27年までに</td> <td>24時間死者数</td> <td>2名以下</td> </tr> <tr> <td></td> <td>死傷者数</td> <td>250名以下</td> </tr> </table> <p>今回設定した検証値は、今後も更新されていくと想定される中津川市交通安全計画の目標値との整合を図り、適宜再検討を行うものとする。</p>				平成27年までに	24時間死者数	2名以下		死傷者数	250名以下
平成27年までに	24時間死者数	2名以下								
	死傷者数	250名以下								



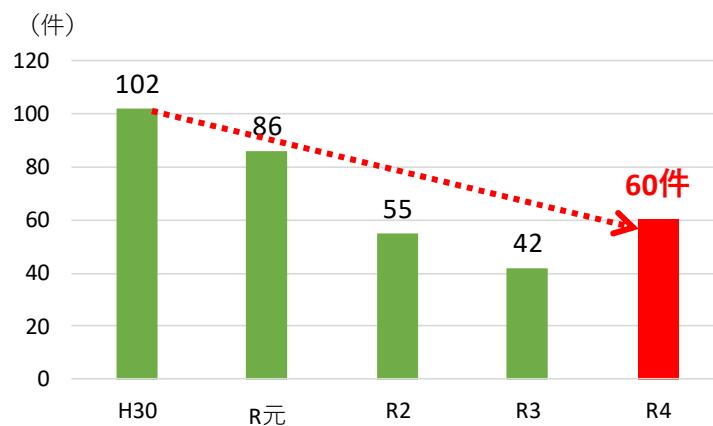
中間評価の結果

最新の統計年次である令和4年度の実績より、交通事故件数は年間60件となっており、策定時の現況と比較して168件減少している。また、直近5年間の人身事故件数についても、各年でばらつきがあるものの減少傾向となっている。

「交通安全施設の整備」に関する施策として、地元の要望に対して、交通事故発生場所などの緊急性の高いものについては早期対応をしているほか、「交通安全の啓発活動」に関する施策として、交通安全活動のための広報活動や街頭啓発活動（年5回）を継続して実施している。

着実に関連施策が実施されており、その効果が発現していることから、引き続き施策を推進し人身事故件数の減少を目指す。

■人身事故件数の推移（直近5年間）



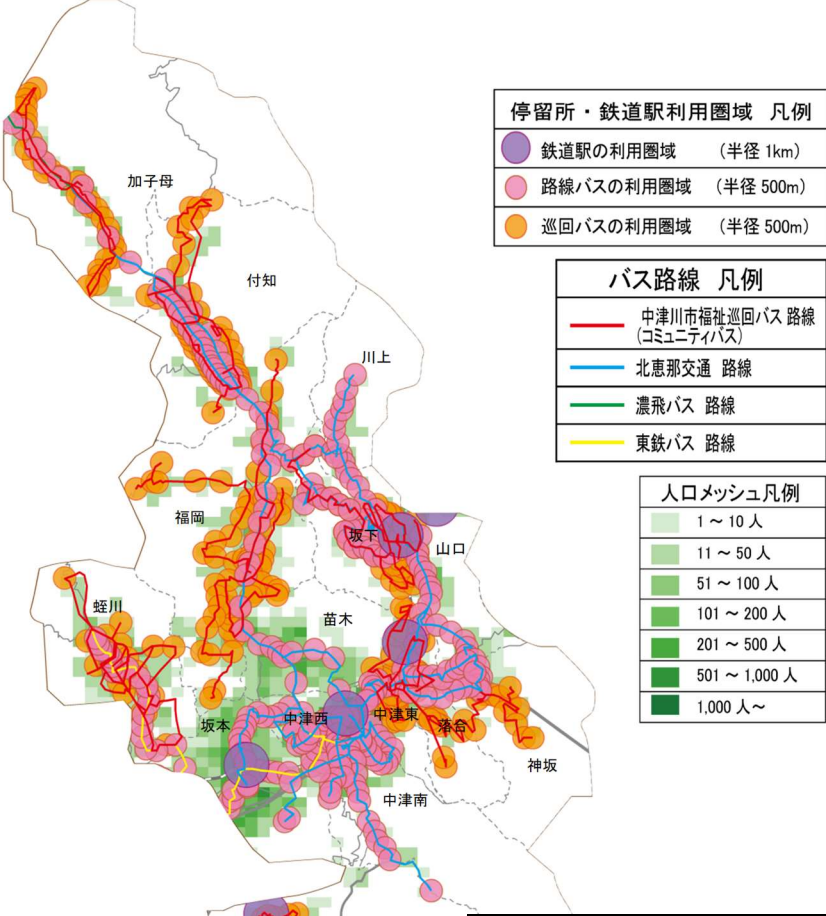
資料：中津川市統計書

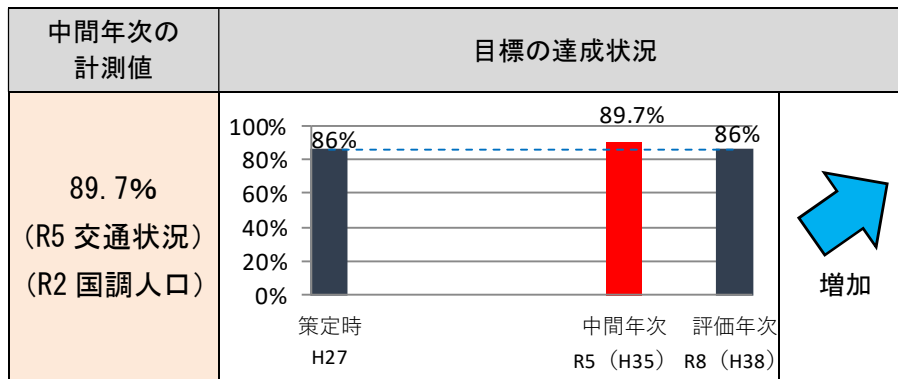
※中津川市交通安全計画との整合の確認

現行計画である、第11次(令和3年度～7年度)中津川市交通安全計画では、令和7年までの目標値を以下の通り設定している。

これまでの取組みにより着実に人身事故件数が減少していることから、計画書の更新に伴い目標値が引き下げられている。

令和7年までに	24時間死者数	1名以下
	死傷者数	100名以下

<p>検証指標 1-4</p>	<p>公共交通の人口カバー率</p>																																							
<p>主に関連する基本方針</p>	<p>基本方針 I <安全・安心> 市民の安全・安心な生活を支える交通環境の形成</p>																																							
<p>検証指標の設定の考え方</p>	<p>多拠点ネットワークによる集約型都市構造の実現を目指す一方で、短中期的に増加する高齢者等が、自動車を使わなくても各拠点周辺で安心して生活できるよう移動の足を確保するため、検証指標として設定する。</p>																																							
<p>検証値</p>	<p>市の総人口に対する、鉄道駅からの1 km圏域、路線バス・福祉巡回バスのバス停から 500m 圏域内の人口の割合</p>	<p>策定時現況 H27 86%</p>	<p>→ (現状レベルを維持)</p>	<p>評価年次 R8 (H38) 86%</p>																																				
<p>検証値の設定方法</p>	<p>毎年国、県、市の補助を受けながら路線バスや福祉巡回バスを運行している。路線拡大は困難な状況であるが、市民が自動車を使わなくても各拠点周辺で安心して生活できるよう、少なくとも現状と同等のカバー圏域を維持する。</p> <p>■公共交通利用圏域の状況（平成 25 年 10 月）</p>  <table border="1" data-bbox="1002 1003 1337 1160"> <caption>停留所・鉄道駅利用圏域 凡例</caption> <tr> <td></td> <td>鉄道駅の利用圏域 (半径 1km)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>路線バスの利用圏域 (半径 500m)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>巡回バスの利用圏域 (半径 500m)</td> </tr> </table> <table border="1" data-bbox="1066 1171 1337 1373"> <caption>バス路線 凡例</caption> <tr> <td></td> <td>中津川市福祉巡回バス 路線 (コミュニティバス)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>北恵那交通 路線</td> </tr> <tr> <td></td> <td>濃飛バス 路線</td> </tr> <tr> <td></td> <td>東鉄バス 路線</td> </tr> </table> <table border="1" data-bbox="1150 1391 1337 1637"> <caption>人口メッシュ凡例</caption> <tr> <td></td> <td>1 ~ 10 人</td> </tr> <tr> <td></td> <td>11 ~ 50 人</td> </tr> <tr> <td></td> <td>51 ~ 100 人</td> </tr> <tr> <td></td> <td>101 ~ 200 人</td> </tr> <tr> <td></td> <td>201 ~ 500 人</td> </tr> <tr> <td></td> <td>501 ~ 1,000 人</td> </tr> <tr> <td></td> <td>1,000 人~</td> </tr> </table> <table border="1" data-bbox="975 1827 1393 1966"> <tr> <td>中津川市の人口</td> <td>(A)</td> <td>80,910 人</td> </tr> <tr> <td>鉄道と路線バス、巡回バスの圏域人口</td> <td>(B)</td> <td>69,755 人</td> </tr> <tr> <td>カバー率</td> <td>(B)/(A)</td> <td>86%</td> </tr> </table>				鉄道駅の利用圏域 (半径 1km)		路線バスの利用圏域 (半径 500m)		巡回バスの利用圏域 (半径 500m)		中津川市福祉巡回バス 路線 (コミュニティバス)		北恵那交通 路線		濃飛バス 路線		東鉄バス 路線		1 ~ 10 人		11 ~ 50 人		51 ~ 100 人		101 ~ 200 人		201 ~ 500 人		501 ~ 1,000 人		1,000 人~	中津川市の人口	(A)	80,910 人	鉄道と路線バス、巡回バスの圏域人口	(B)	69,755 人	カバー率	(B)/(A)	86%
	鉄道駅の利用圏域 (半径 1km)																																							
	路線バスの利用圏域 (半径 500m)																																							
	巡回バスの利用圏域 (半径 500m)																																							
	中津川市福祉巡回バス 路線 (コミュニティバス)																																							
	北恵那交通 路線																																							
	濃飛バス 路線																																							
	東鉄バス 路線																																							
	1 ~ 10 人																																							
	11 ~ 50 人																																							
	51 ~ 100 人																																							
	101 ~ 200 人																																							
	201 ~ 500 人																																							
	501 ~ 1,000 人																																							
	1,000 人~																																							
中津川市の人口	(A)	80,910 人																																						
鉄道と路線バス、巡回バスの圏域人口	(B)	69,755 人																																						
カバー率	(B)/(A)	86%																																						



中間評価の結果

令和5年8月時点の公共交通利用圏域の状況および令和2年度国勢調査の市人口より、公共交通の人口カバー率は89.7%となっており、現状レベルを維持できている状態である。

参考として、週5日以上運行しているバス路線のみを対象とした場合のカバー率は83.4%となっており、概ね現状レベルとなっている。

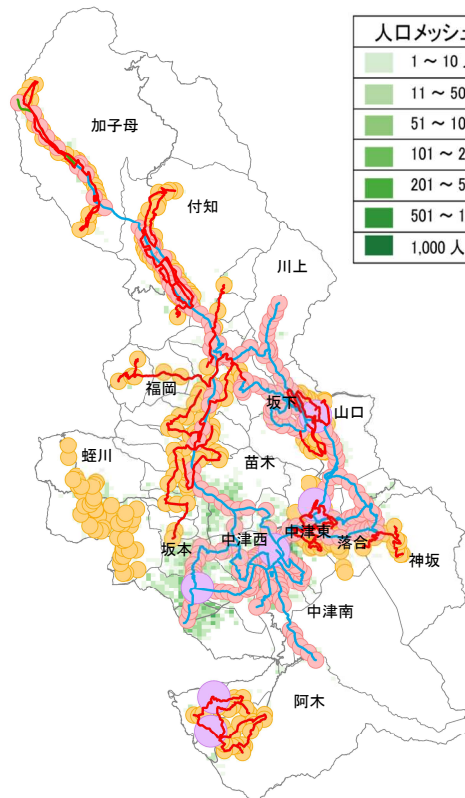
「路線バスの維持・改善」や「乗り換えダイヤの再編」に関する施策として、地域公共交通計画に基づき、路線バスのダイヤ・ルートについて随時調整を行っている。策定時からの大きな変化として、東鉄バスの中津川線・蛭川線が廃止となったが、中津川線は北恵那交通にて運行することとし、蛭川線はデマンド交通を導入することで、地域公共交通ネットワークの確保・維持に努めている。また、「福祉巡回バスの維持・改善」に関する施策として、循環バスのダイヤ・ルートについて随時見直しを行っているほか、「個別輸送サービスの導入」に関する施策として、落合地区(一部)、苗木地区(瀬戸)、神坂地区、山口地区、蛭川地区においてデマンド交通の運行が開始されている。さらに、付知地区では、自動運転バスの走行に係る実証実験が行われている。

着実に関連施策が実施されており、地域公共交通ネットワークが確保・維持できていると考えられることから、引き続き施策を推進し、カバー圏域の維持を図る

■公共交通利用圏域の状況(令和5年8月)

バス路線 凡例	停留所・鉄道駅利用圏域 凡例
中津川市福祉巡回バス路線 (コミュニティバス)	鉄道駅の利用圏域 (半径1km)
北恵那交通 路線	路線バスの利用圏域 (半径500m)
濃飛バス 路線	巡回バスの利用圏域 (半径500m)

人口メッシュ凡例	
	1～10人
	11～50人
	51～100人
	101～200人
	201～500人
	501～1,000人
	1,000人～

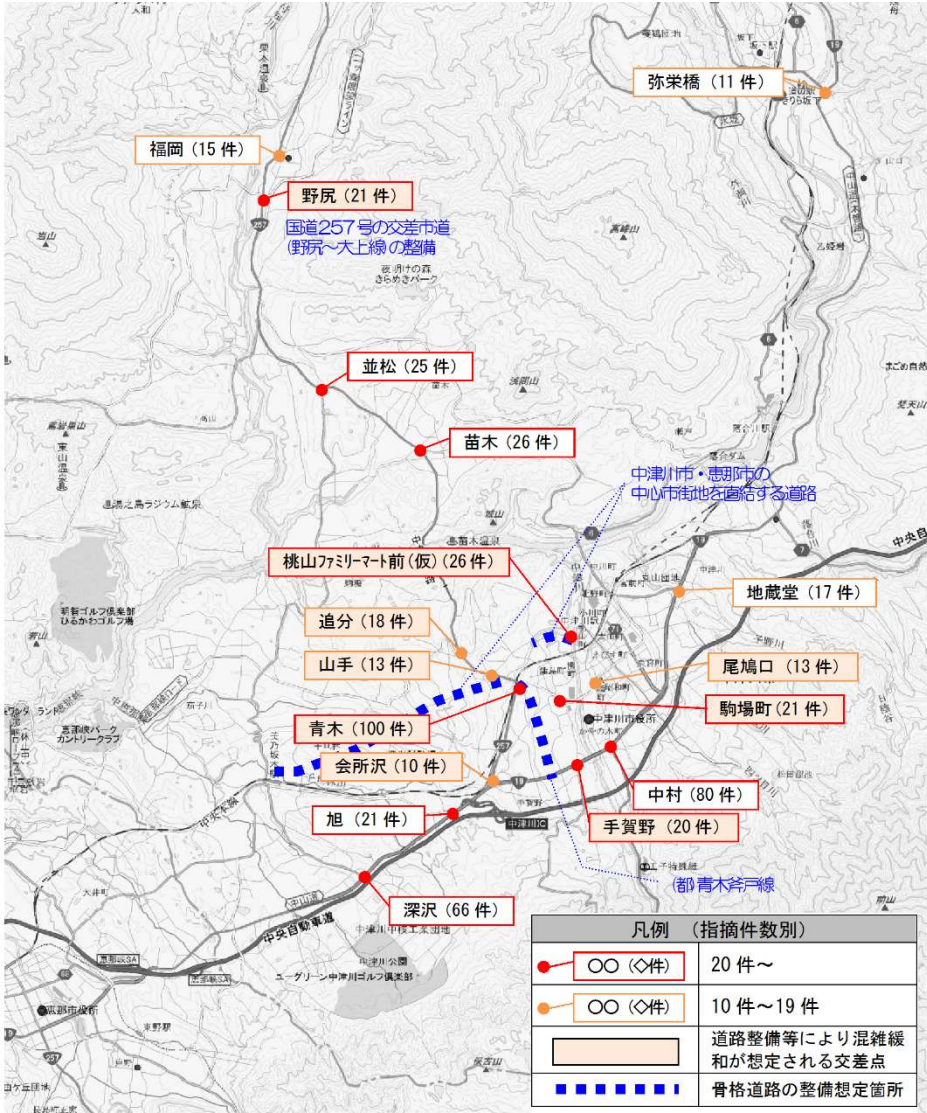


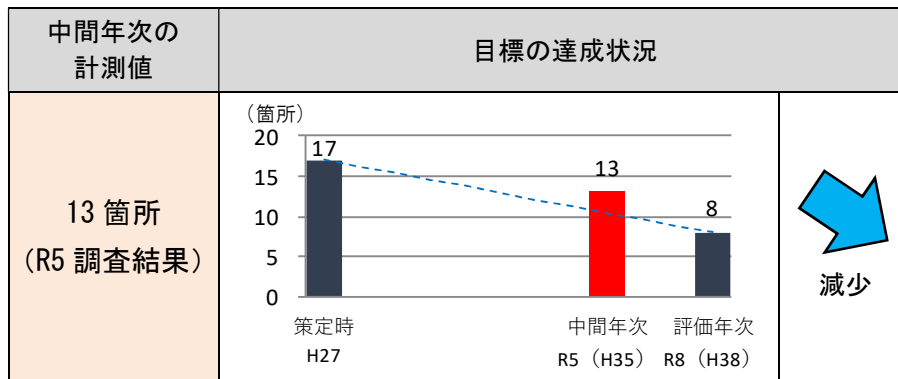
■公共交通の人口カバー率

中津川市の人口	(A)	76,713人
鉄道と路線バス、巡回バスの圏域人口	(B)	68,816人
カバー率	(B)/(A)	89.7%

■参考:週5日以上運行する路線のみ対象とした場合のカバー率(デマンド交通を含む)

中津川市の人口	(A)	76,713人
鉄道と路線バス、巡回バスの圏域人口	(B)	63,978人
カバー率	(B)/(A)	83.4%

<p>検証指標 1-5</p>	<p>混雑指摘数が 10 件以上の交差点数</p>										
<p>主に関連する基本方針</p>	<p>基本方針Ⅱ＜便利＞ 利便性の高い交通軸・交通空間の形成</p>										
<p>検証指標の設定の考え方</p>	<p>特に重点的に取組む施策である混雑指摘箇所の交差点改良や骨格道路網の整備、公共交通の利用促進などにより、ピーク時においても自動車やバスで拠点間を円滑に移動できる交通環境の形成を目指すため、検証指標として設定する。</p>										
<p>検証値</p>	<p>中津川市の交通に関するアンケートの利用経路上の混雑箇所に対する設問において、指摘件数が多い(全日の指摘数 10 件以上) 交差点の数</p>	<p>策定時現況 H27 17 箇所</p>	<p>評価年次 R8 (H38) 8 箇所</p> <p style="text-align: center;">➔ (9 箇所減少)</p>								
<p>検証値の設定方法</p>	<p>少なくとも、中津川市・恵那市の中心市街地を直結する道路や(都)青木斧戸線の並行区間にある交差点、交差点改良を実施する野尻交差点(合計 9 箇所)の混雑緩和を想定する。</p> <p>■中津川市の交通に関するアンケート(H27)の混雑指摘状況と緩和を想定する交差点</p>  <p>凡例 (指摘件数別)</p> <table border="1" data-bbox="986 1816 1374 2004"> <tr> <td>● (◇)</td> <td>20 件～</td> </tr> <tr> <td>○ (◇)</td> <td>10 件～19 件</td> </tr> <tr> <td>□</td> <td>道路整備等により混雑緩和が想定される交差点</td> </tr> <tr> <td>■</td> <td>骨格道路の整備想定箇所</td> </tr> </table>			● (◇)	20 件～	○ (◇)	10 件～19 件	□	道路整備等により混雑緩和が想定される交差点	■	骨格道路の整備想定箇所
● (◇)	20 件～										
○ (◇)	10 件～19 件										
□	道路整備等により混雑緩和が想定される交差点										
■	骨格道路の整備想定箇所										



中間評価の結果

令和5年度に実施した、中津川市の交通に関する市民アンケート調査の結果より、混雑箇所の指摘件数が多い（全日の指摘数10件以上）交差点の数は13箇所となり、策定時から4箇所減少している。

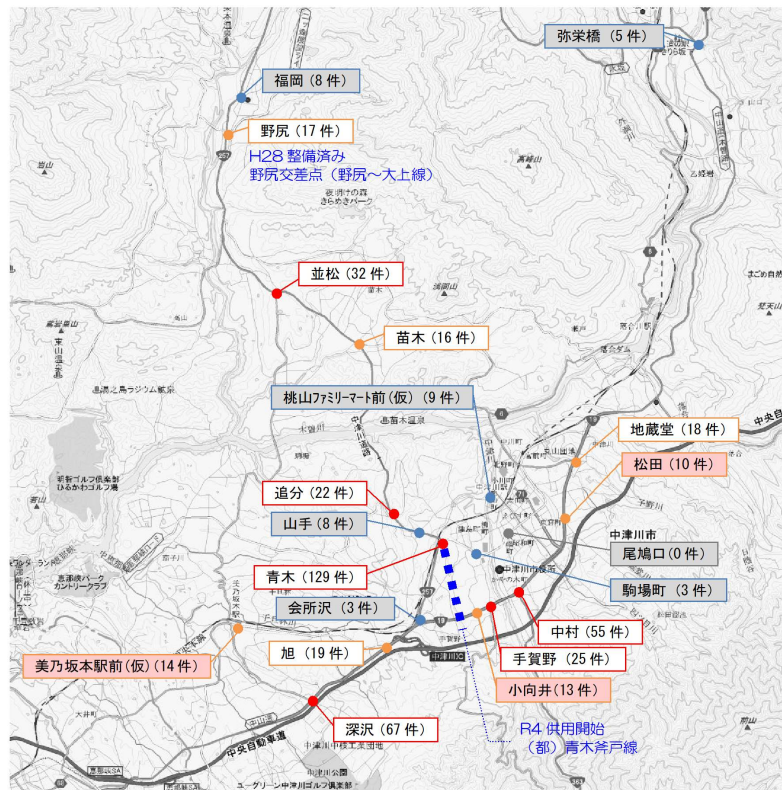
令和4年度に（都）青木斧戸線が供用開始されたことにより、並行区間にある交差点を中心に策定時から混雑緩和が図られていることが分かる。


一方で、国道19号を中心に、指摘数の増加や新たに追加された交差点が見られる要因として、事故防止の観点から導入された右直分離方式の信号機への変更が挙げられる。これによって交差点の事故は減少しているが、右折車の待ち時間が増加し、混雑指摘件数としては増加する方向で影響していると考えられる。

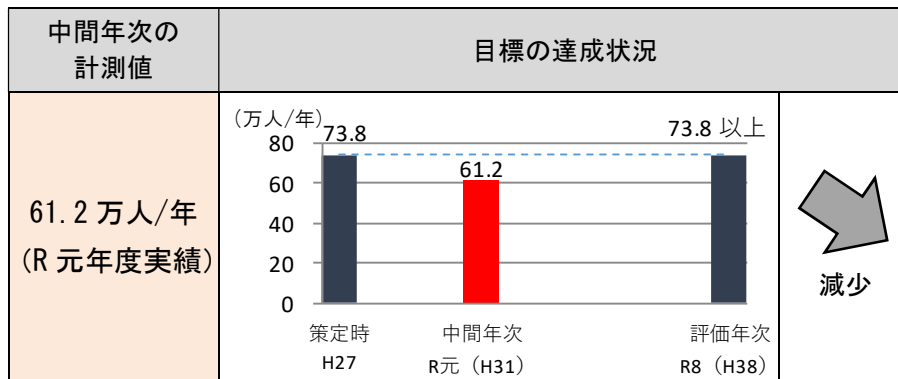
着実に関連施策が実施されており、その効果が発現していることから、引き続き施策を推進し円滑に移動できる交通環境の形成を目指す。

■中津川市の交通に関するアンケート（R5）の混雑指摘状況

凡例	（指摘件数別）
	21件～
	11件～20件
	2件～10件
	指摘数10件以下に減少
	新たに追加
	整備完了済み箇所



検証指標 1-6	バス利用者数																				
主に関連する基本方針	基本方針Ⅱ<便利> 利便性の高い交通軸・交通空間の形成																				
検証指標の設定の考え方	公共交通を維持し、さらに利便性を高めていくには、利用者を確保していく必要がある。特にバスは、市内の複数の拠点間移動における幹線軸を形成しているため、検証指標として設定する。																				
検証値	市内バス路線の幹線軸を形成する北恵那交通及び東鉄バスが市内で運行する路線の年間合計利用者数	策定時現況 H27	 (現状以上)	評価年次 R8 (H38)																	
		73.8万人/年 (H23年度)		73.8万人/年 以上																	
検証値の設定方法	<p>目標年次までに人口が約90%に減少する。 これに伴い、バス利用者も減少することが想定されるが、利用転換を促進する（1日当たり200人程度）ことにより、現状の利用者数を維持していく。</p> <p>■利用転換の想定人数の考え方</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>算出に用いた項目</th> <th>数値</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成23年の人口 (A)</td> <td>80,246人</td> <td>国立社会保障人口問題研究所より算出</td> </tr> <tr> <td>平成38年の人口 (B)</td> <td>72,000人</td> <td>中津川市総合計画 このうち、リニア関連の政策的な取組みによる上乗せ人口：2,500人</td> </tr> <tr> <td>平成23年から平成38年までの伸び率 (C=B/A)</td> <td>0.9</td> <td></td> </tr> <tr> <td>平成23年の年間の路線バス利用者数 (D)</td> <td>737,623人/年</td> <td>北恵那交通、東鉄バス</td> </tr> <tr> <td>人口の伸びのみを考慮した場合の平成38年のバス利用者数 (E=C×D)</td> <td>663,861人/年</td> <td>Dと比較し▲73,762人/年 (202人/日)</td> </tr> </tbody> </table>			算出に用いた項目	数値	備考	平成23年の人口 (A)	80,246人	国立社会保障人口問題研究所より算出	平成38年の人口 (B)	72,000人	中津川市総合計画 このうち、リニア関連の政策的な取組みによる上乗せ人口：2,500人	平成23年から平成38年までの伸び率 (C=B/A)	0.9		平成23年の年間の路線バス利用者数 (D)	737,623人/年	北恵那交通、東鉄バス	人口の伸びのみを考慮した場合の平成38年のバス利用者数 (E=C×D)	663,861人/年	Dと比較し▲73,762人/年 (202人/日)
算出に用いた項目	数値	備考																			
平成23年の人口 (A)	80,246人	国立社会保障人口問題研究所より算出																			
平成38年の人口 (B)	72,000人	中津川市総合計画 このうち、リニア関連の政策的な取組みによる上乗せ人口：2,500人																			
平成23年から平成38年までの伸び率 (C=B/A)	0.9																				
平成23年の年間の路線バス利用者数 (D)	737,623人/年	北恵那交通、東鉄バス																			
人口の伸びのみを考慮した場合の平成38年のバス利用者数 (E=C×D)	663,861人/年	Dと比較し▲73,762人/年 (202人/日)																			



中間評価の結果

バス利用者数は、令和2年以降、新型コロナウイルスの感染拡大や東鉄バスの路線廃止の影響により大きく減少している。コロナ禍の影響が落ち着きを見せたことにより、足元では利用者数が回復傾向にあるが、以前の水準に戻る見通しは立っていない。

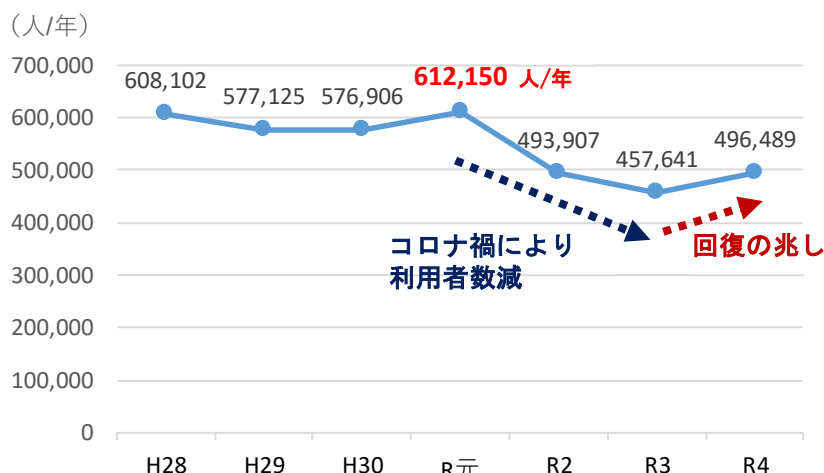
コロナ禍前の令和元年度の実績より、北恵那交通及び東鉄バスが市内で運行する路線の年間合計利用者数は61.2万人/年となっており、策定時から約12.6万人/年減少している状況である。

「路線バスの維持・改善」や「乗り換えダイヤの再編」に関する施策として、地域公共交通計画に基づき、路線バスのダイヤ・ルートについて随時調整を行っているものの、市内の人口減少に対して公共交通への利用転換が促進していない状況となっている。

近年では、既存の鉄道・バス路線網を改善するだけでなく、自動運転等の新たな交通手段を含めた様々な交通手段が適材適所に配置され、効率のかつきめ細かく市民の移動を支える交通サービスを提供することが課題となっている。本市においては、付知地区にて、自動運転技術の社会実装化等を含む交通社会実験を進めている。

今後は地域公共交通計画に基づき施策を推進することで、少なくとも現状の利用者数を維持しつつ、実験成果を取り込んだ体系的な公共交通政策の再構築、アクションプランにおける施策や目標の見直しを検討する必要があると考えられる。

参考：年間の路線バス利用者数の推移

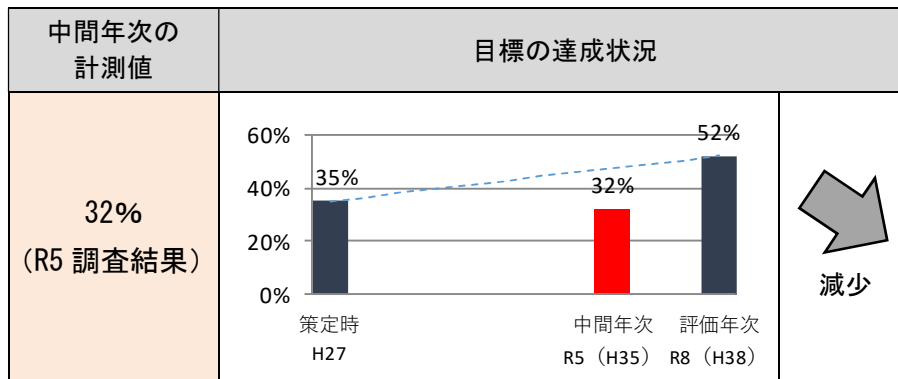


※新型コロナウイルス感染症拡大の影響を考慮し、令和元年後の実績を検証値とした。

※H28～R2年度：北恵那交通及び東鉄バスの年間利用者数

※R3年度以降：北恵那交通の年間利用者数（東鉄バスの廃止代替自主運行路線を含む。）

<p>検証指標 1-7</p>	<p>生活利便性に対する満足度</p>															
<p>主に関連する基本方針</p>	<p>基本方針Ⅱ<便利> 利便性の高い交通軸・交通空間の形成</p>															
<p>検証指標の設定の考え方</p>	<p>拠点周辺をはじめとして定住を促進し、都市機能を維持に向けて後背人口を確保していくには、生活者が円滑に移動できる交通環境を形成し、利便性が向上したことを実感できるような交通施策が必要であるため、検証指標として設定する。</p>															
<p>検証値</p>	<p>中津川市の交通に関するアンケートの交通環境の満足度に関する設問において、「現在の交通環境での生活の利便性」について「満足」「やや満足」と回答した人の合計の割合</p>	<p>策定時現況 H27</p>	<p>→ (17%増加)</p>	<p>評価年次 R8 (H38)</p>												
		<p>35%</p>		<p>52%</p>												
<p>検証値の設定方法</p>	<p>中津川市の交通に関するアンケートにおいて、「満足」「やや満足」と回答した人の割合は維持し、「どちらでもない」と回答した人の半数は、「満足」「やや満足」と感じてもらえるような交通施策を推進する。 これまで約3分の1であった「満足」「やや満足」と回答した人が、過半を占めるような検証値を設定する。</p> <p>■生活利便性に対する満足度に関する設問の回答 (H27 中津川市の交通に関するアンケート) 回答者数: 806人</p> <table border="1" style="margin-top: 10px;"> <caption>生活利便性に対する満足度に関する設問の回答 (H27)</caption> <thead> <tr> <th>満足度</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>満足</td> <td>13%</td> </tr> <tr> <td>やや満足</td> <td>22%</td> </tr> <tr> <td>どちらでもない</td> <td>34%</td> </tr> <tr> <td>やや不満</td> <td>18%</td> </tr> <tr> <td>不満</td> <td>13%</td> </tr> </tbody> </table> <p>■ 検証値: 52%</p> <p>■ 現況値 (H27): 満足 13%, やや満足 22%, どちらでもない 34%, やや不満 18%, 不満 13%</p> <p>■ 増加率: 満足 (35%), やや満足 (17%)</p>				満足度	割合	満足	13%	やや満足	22%	どちらでもない	34%	やや不満	18%	不満	13%
満足度	割合															
満足	13%															
やや満足	22%															
どちらでもない	34%															
やや不満	18%															
不満	13%															



中間評価の結果

令和5年度に実施した、中津川市の交通に関する市民アンケート調査の結果より、「現在の交通環境での生活の利便性」について「満足」「やや満足」と回答した人が約32%となっている。策定時と比較して、「満足」「やや満足」と感じている人の割合は概ね維持できているものの、「どちらでもない」と回答した人の割合も変わらないことから、目標水準には達していない状況となっている。

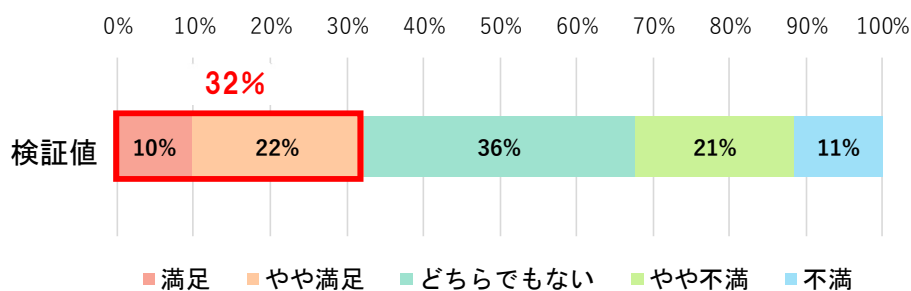
また、地区別の回答結果に着目すると、策定時と比較して、中心部の中津東地区や中津西地区、中山間地を含む苗木地区、落合・神坂地区、加子母地区において、満足している人が大きく減少している。一方で、坂本地区では、美乃坂本駅リニア開業を見据えた駅周辺整備が進められていることもあり、生活利便性について満足している人が増加していると考えられる。

各種交通施策を実施しているものの、現状で目標水準には達していないことから、引き続き施策を推進し、交通環境での生活の利便性向上を図る。

■生活利便性に対する満足度に関する設問の回答

(R5 中津川市の交通に関するアンケート)


回答者数：771人

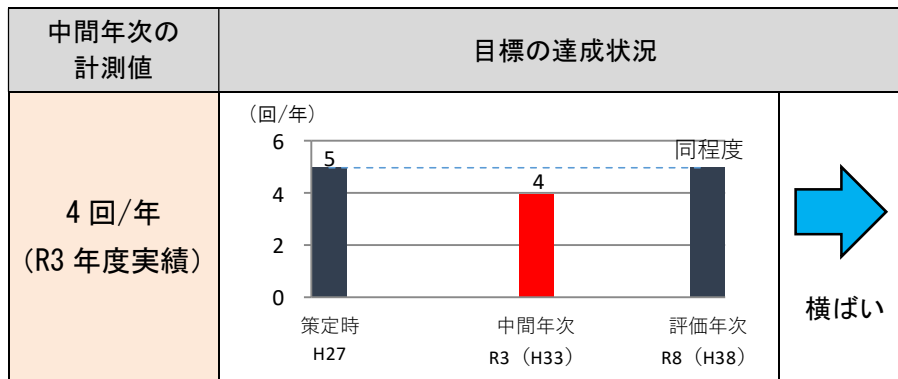


■参考：「満足」または「やや満足」と回答した人の変化

(策定時 (H27) と中間年次 (R5) を比較し、回答割合が概ね 10%以上変動した地区)

地区	H27	R5
中津南	51%	39%
中津西	46%	36%
苗木	42%	31%
落合・神坂	37%	26%
加子母	25%	8%
坂本	23%	34%

検証指標 1-8	環境保全活動（イベント等）の実施回数														
主に関連する基本方針	基本方針V<自然> 美しい自然にやさしい交通環境の形成														
検証指標の設定の考え方	愛着のある自然豊かな居住地で快適に生活し続けるためには、環境負荷の少ない交通行動が必要であり、この交通行動の促進に向けた継続的な取り組みが必要であるため、検証指標として設定する。														
検証値	ノーカーデーやエコ通勤、啓発キャンペーンなど、環境負荷軽減に関する活動の開催回数	策定時現況 H27		評価年次 R8 (H38)											
		5回/年		同程度											
検証値の設定方法	市民等に自発的な環境負荷の軽減を意識した行動を促進するよう、行政が率先してノーカーデーの取り組みを実施している。過去2か年において、年平均5回開催しており、今後も継続的に実施する。														
	<p>【近年の実施実績】</p> <table border="1"> <tr> <td>実施内容</td> <td>市役所での催事と連携した市役所職員のノーカーデー</td> </tr> <tr> <td>実施状況</td> <td>平成25年度：3回 平成26年度：7回（11月時点） ※過去2年間の平均：5回</td> </tr> </table> <table border="1"> <tr> <td>実施内容</td> <td>ノーカーデー</td> </tr> <tr> <td>実施日</td> <td>平成21年12月18日（金）</td> </tr> <tr> <td>事務局</td> <td>中津川市環境推進協会と中津川市役所の共同開催</td> </tr> <tr> <td>実施効果</td> <td>中津川市役所のほか市内13事業所、561人が参加し、約1800kgのCO2を削減 （浴槽4581杯分、スギ約130本分が一年間で吸収するCO2量）</td> </tr> </table>				実施内容	市役所での催事と連携した市役所職員のノーカーデー	実施状況	平成25年度：3回 平成26年度：7回（11月時点） ※過去2年間の平均：5回	実施内容	ノーカーデー	実施日	平成21年12月18日（金）	事務局	中津川市環境推進協会と中津川市役所の共同開催	実施効果
実施内容	市役所での催事と連携した市役所職員のノーカーデー														
実施状況	平成25年度：3回 平成26年度：7回（11月時点） ※過去2年間の平均：5回														
実施内容	ノーカーデー														
実施日	平成21年12月18日（金）														
事務局	中津川市環境推進協会と中津川市役所の共同開催														
実施効果	中津川市役所のほか市内13事業所、561人が参加し、約1800kgのCO2を削減 （浴槽4581杯分、スギ約130本分が一年間で吸収するCO2量）														



中間評価の結果

令和3年度の実績より、市役所での催事と連携した市役所職員のノーカーデーは計4回となっており、策定時と同程度の開催頻度となっている。

関連計画である「第三次中津川市環境基本計画（令和3年3月改訂）」においても、低炭素地域づくりに関する施策として、交通の低炭素化を掲げている。環境負荷の少ない交通行動の促進に向けて、関連計画と連携を図りながら引き続き施策を推進し、今後も継続的な実施を目指す。

■令和3年度における実施実績

実施内容	市役所での催事と連携した市役所職員のノーカーデー
実施日と催事概要	令和3年11月2日（火）：ワークライフバランス講演会 令和4年1月5日（水）：消防出初め式 令和4年1月14日（金）：防災備蓄倉庫への物資搬入 令和4年2月10日（木）：防災備蓄倉庫への物資搬入 ⇒計4回実施


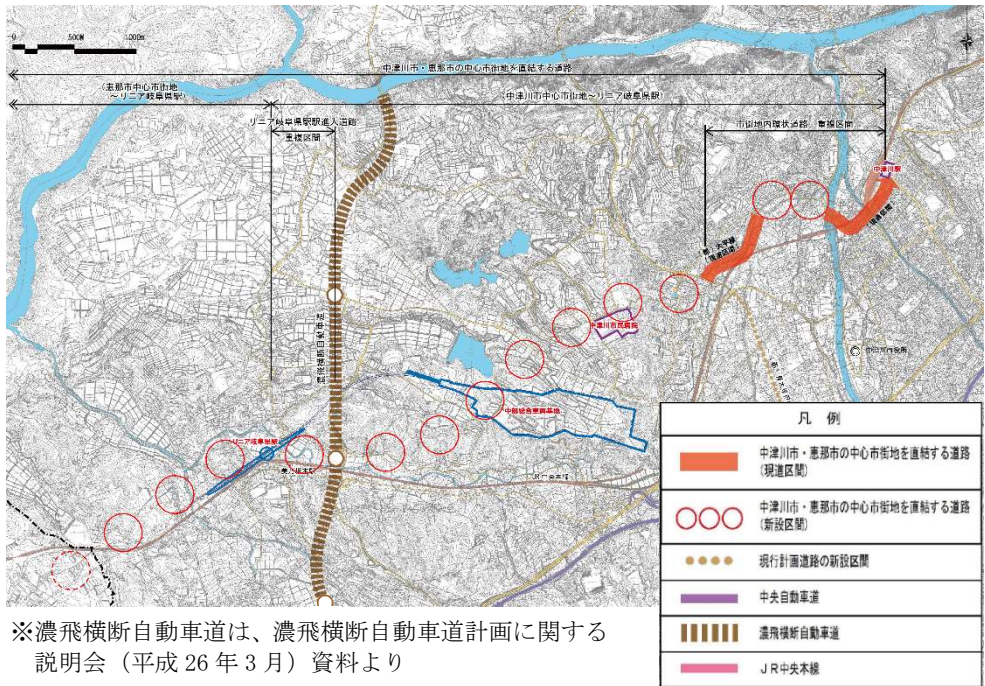
■参考：第三次中津川市環境基本計画における施策（P7-21）

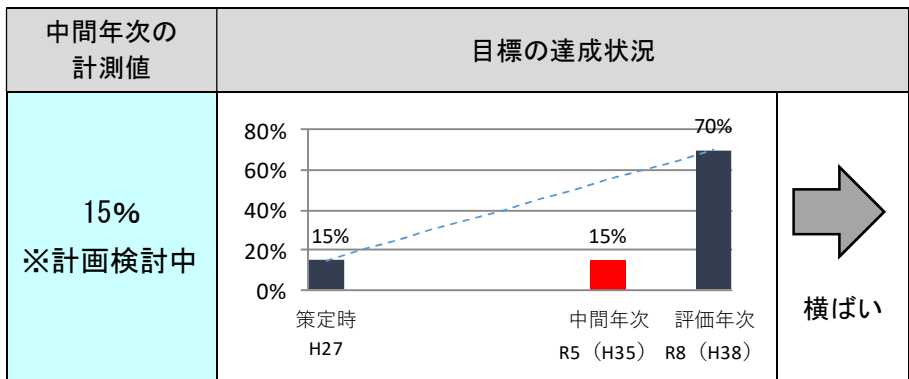
③ 環境にやさしい交通システムの促進

公共交通の利用の促進など、交通手段や通勤方法をより省エネルギーな方法に組み替えることで、運輸部門での低炭素化を促進します。また、自動車を使わないエコな観光の普及促進を図ります。

個別施策の名称	概要	担当課
予約型コミュニティバスの運行	利用者の少ない路線については、定時定路線運行から、利用者の要求に応じて運行するデマンド交通をコミュニティバスに取り入れます。	定住推進課
エコ通勤の推進	バスや鉄道などの公共交通機関や自転車、徒歩、相乗り等での通勤を推進するとともに、ノーマイカーデーの取組を推奨します。また、エコ通勤活動に積極的に取り組む事業所に対して国等が推進する「エコ通勤優良事業所認証制度」を推奨します。	環境政策課
自家用車を使わない観光の推進	徒歩(ウォーキング)や自転車等による、車を使わない体験型観光を推進し、自動車利用では体験できない地域の自然、文化等を楽しめる観光商品を実施します。また、自家用車でなくバスやタクシーなどを使い観光地を周遊する観光商品を開発します。	観光課

②重点目標2（賑わい・活力のあるまちでリニア開業を迎え、さらなる発展を遂げるための交通環境の形成）に対する検証指標及び検証値

<p>検証指標2-1</p>	<p>中津川市・恵那市の中心市街地を直結する道路の整備率</p>			
<p>主に関連する基本方針</p>	<p>基本方針Ⅱ<便利> 利便性の高い交通軸・交通空間の形成 基本方針Ⅲ<賑わい> 賑わいを創出する交通環境の形成</p>			
<p>検証指標の設定の考え方</p>	<p>中津川市・恵那市の中心市街地を直結する道路整備は、リニア開業の効果を市全域に波及させるために、円滑かつ快適に拠点間を移動することができる交通環境の形成に向け、特に重点的に取り組む必要がある施策である。 重点施策として着実に整備を推進するため、検証指標として設定する。</p>			
<p>検証値</p>	<p>中津川市中心市街地から恵那市市境までの計画延長に対する整備率</p>	<p>現況 15%</p>		<p>評価年次 70%</p>
<p>検証値の設定方法</p>	<p>リニア開業の効果を波及させることができるよう、リニア岐阜県駅と中津川市・恵那市の中心市街地、中部車両基地を接続する区間の整備を推進する。</p> <p>■中津川市・恵那市の中心市街地を直結する道路の概略ルート</p>  <p>※濃飛横断自動車道は、濃飛横断自動車道計画に関する説明会（平成26年3月）資料より</p> <p>■中津川市・恵那市の中心市街地を直結する道路の関連施策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市内環状道路の整備 ・福祉巡回バスの維持・改善 ・乗換えダイヤの再編 ・下呂・高山方面と広域交通拠点を連絡する快速バスの整備 ・周辺都市への新規バス路線の創出 ・中部総合車両基地へのバス交通の創出 ・リニア岐阜県駅 駅進入道路の整備 ・路線バスの維持・改善 			



中間評価の結果

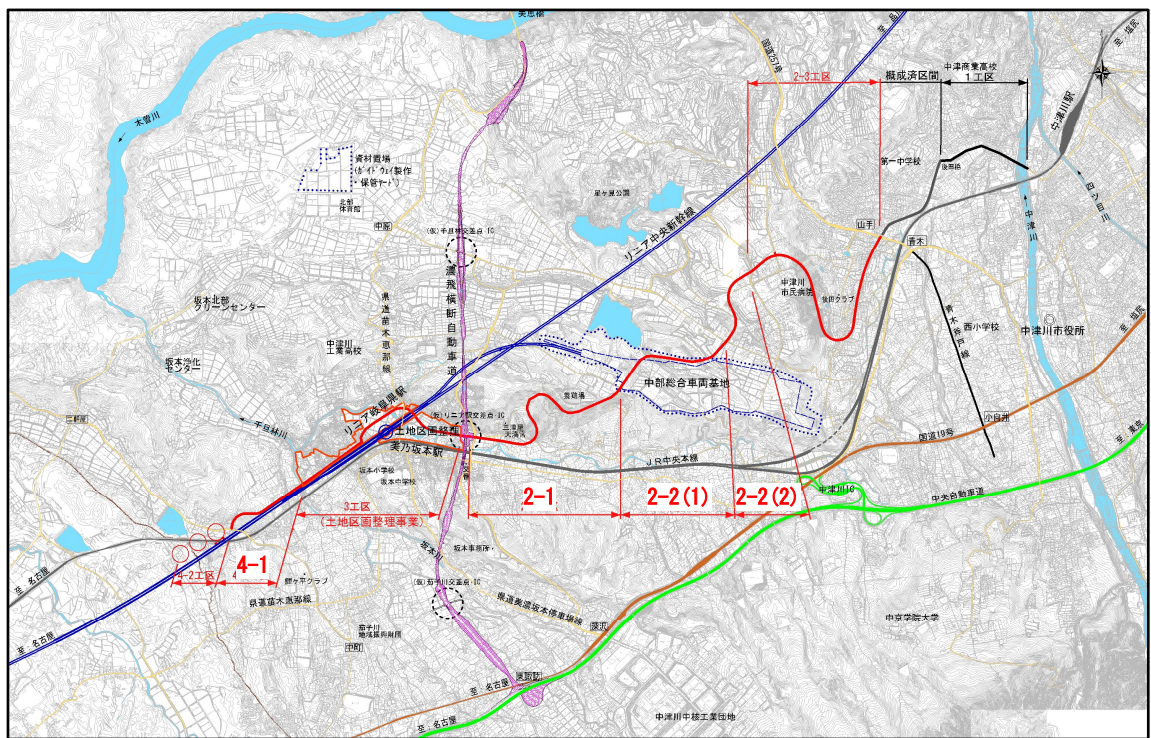
中津川市中心市街地から恵那市市境までの計画延長に対する整備率は、策定時から供用開始された箇所がないため、策定時と同様の15%となっている状況である。

一方で用地取得率は毎年上がっており、これに合わせて工事着手した区間も増えている。

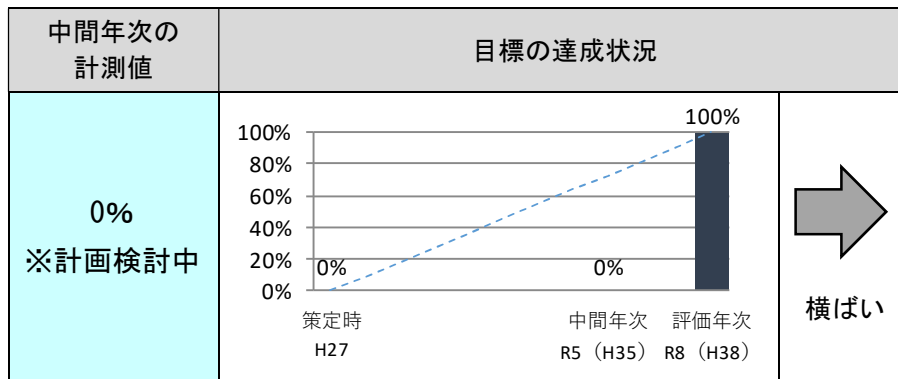
令和元年に着手した2-1工区においては、約1,000mの区間で車両が通行できる状態となっており、令和4年に着手した2-2(2)工区においては、大型構造物を建設中である。また、令和5年には、4-1工区の約600mにおいて工事着手し、当面は工事用道路として活用する計画である。

将来的にリニア開業の効果を市全域に波及させるため、引き続き計画延長の整備を進めていく。

■東濃東部都市間連絡道路事業計画図



<p>検証指標 2-2</p>	<p>リニア岐阜県駅周辺の交通結節施設の整備率</p>		
<p>主に関連する基本方針</p>	<p>基本方針Ⅲ<賑わい> 賑わいを創出する交通環境の形成</p>		
<p>検証指標の設定の考え方</p>	<p>リニア岐阜県駅周辺の交通結節施設整備は、リニア開業の効果を市全域に波及させるために必要不可欠であり、特に重点的に取り組む必要がある施策である。重点施策として着実に整備を推進するため、検証指標として設定する。</p>		
<p>検証値</p>	<p>リニア岐阜県駅周辺の交通結節施設の整備率 (リニア岐阜県駅の駅進入道路、中央駅前広場(仮称)及び北側駅前広場(仮称)、駅舎内施設、長時間自家用車駐車場、美乃坂本駅(改修))</p>	<p>現況 0%</p>	<p>評価年次 100%</p>
<p>検証値の設定方法</p>	<p>リニア開業の効果を最大限に波及させることができるよう、中津川市や岐阜県の玄関口として、多様な二次交通の乗換え利便性を確保し、新たな交流の場を創出するため、目標年次までにリニア岐阜県駅の駅進入道路や乗換え施設の整備を完了させる。</p> <p>なお、駅前広場については、主にリニア岐阜県駅の乗降客が利用する「中央駅前広場(仮称)」と「北側駅前広場(仮称)」の整備を優先的に完了させることとし、美乃坂本駅南側の「南側駅前広場(仮称)」については、整備に向けた検討を行う。</p> <p>■ 駅機能配置イメージ (案)</p> 		



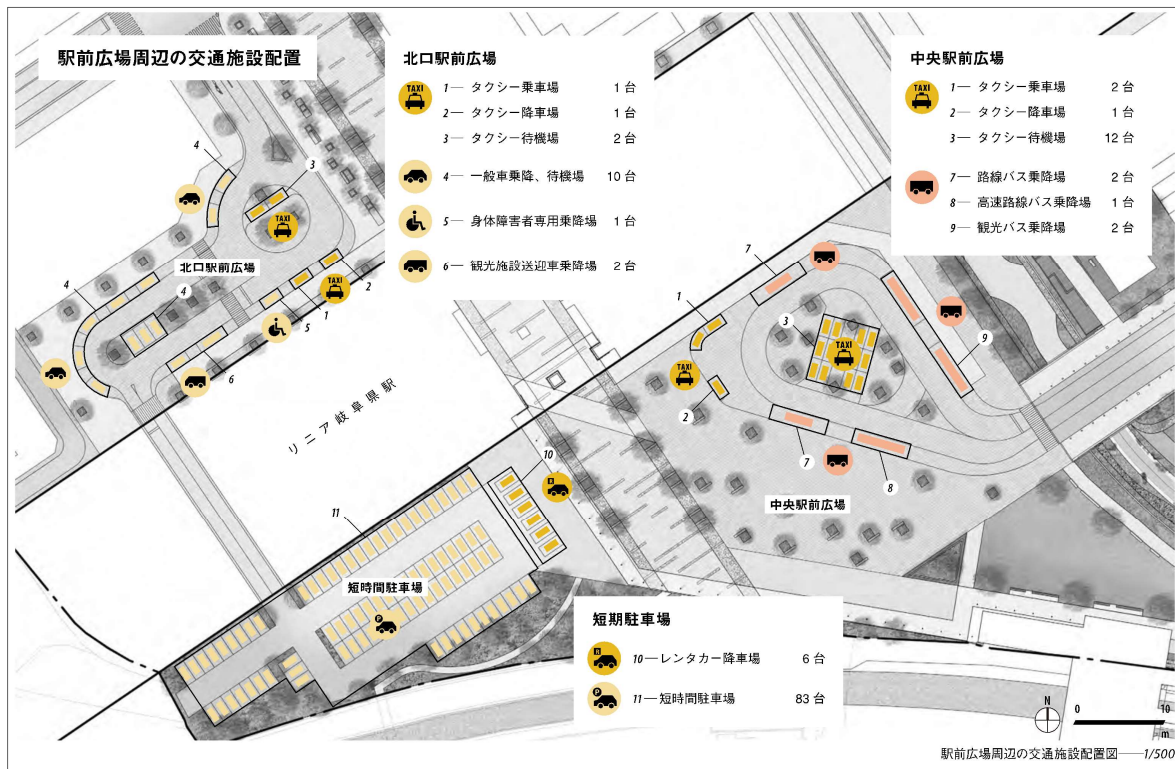
中間評価の結果

リニア岐阜県駅周辺の交通結節施設の整備率は、リニア関連事業の進捗が遅れている影響により策定時から供用開始された箇所がないため、策定時と同様の0%となっている状況である。

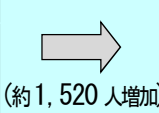
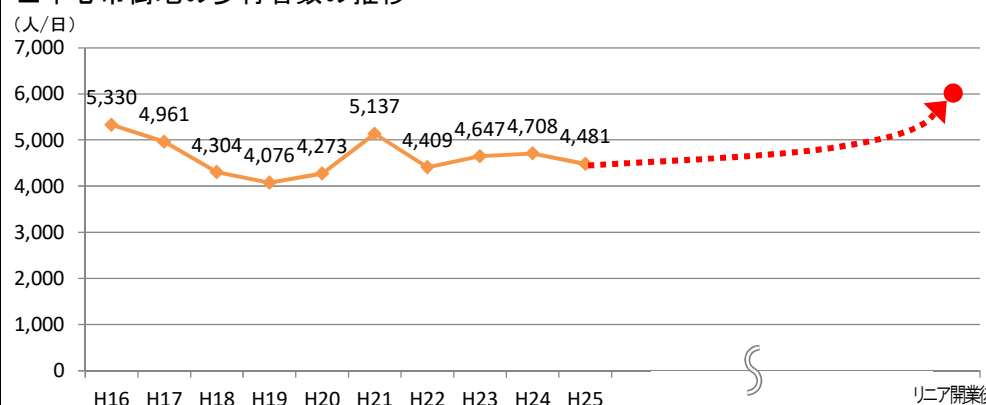
これまでの進捗としては、リニア岐阜県駅周辺整備の基本的な指針である「中津川市リニア岐阜県駅周辺エリアデザインブック」について、令和元年度よりデザイン会議を開催して検討を行い、令和4年3月に中間とりまとめを行った。現在は、岐阜県において検討が行われているため、その検討結果を踏まえてデザイン指針を策定する予定である。

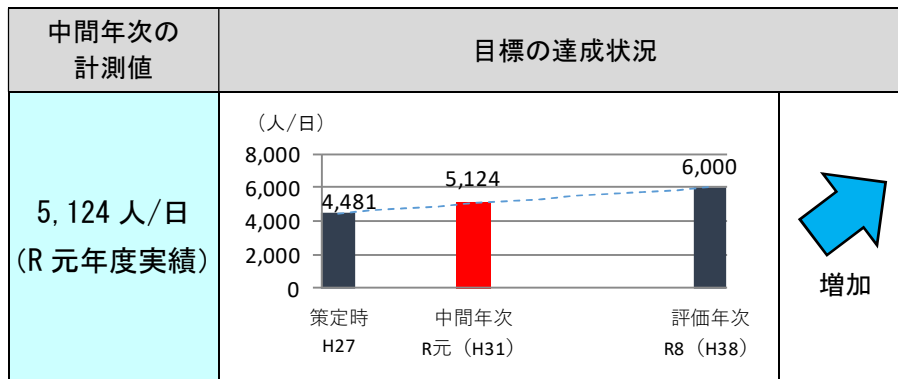
関係機関との協議・調整を踏まえつつ、引き続きリニア岐阜県駅周辺の交通結節施設の整備に向けて検討・整備を進めていく。

■ 駅前広場周辺の交通施設配置イメージ（案）



出典：「リニア岐阜県駅周辺エリアデザイン指針（デザインブック）案（令和4年3月）」より

検証指標 2-3	中心市街地の歩行者数																									
主に関連する基本方針	基本方針Ⅲ<賑わい> 賑わいを創出する交通環境の形成																									
検証指標の設定の考え方	リニア開業を契機として多くの来訪者を迎え入れられるよう、市内一帯の観光振興との連携を図りながら都市拠点の賑わいを向上し、将来的にも維持していく必要があるため、検証指標として設定する。																									
検証値	中心市街地の平日1日の歩行者数 (各年で調査を実施している5か所の合計値)	現況 4,481人/日	<div style="text-align: center;">  <p>(約1,520人増加)</p> </div>	評価年次 6,000人/日																						
検証値の設定方法	<p>過去10年間の最大の歩行者数に、リニア岐阜県駅利用者のうち、中津川市内や隣接都市等への来訪者を追加した値とする。</p> <p>■ 中心市街地の歩行者数の推移 (人/日)</p>  <p style="text-align: right;">リニア開業後</p> <p style="text-align: right;">資料：中津川市調査資料</p> <p>※調査日時：平日の9:00～19:00(10時間) ※調査箇所：蔦勘商店前、スズヤカメラ店前、十六銀行前、にぎわいプラザ東側、大鋸酒店前</p> <p>■ 中心市街地の歩行者数の想定</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2">項目</th> <th>人数</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">過去10年間の最大の歩行者数</td> <td>5,330人</td> <td>平成16年時点</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">リニア岐阜県駅からの来訪者の立ち寄り</td> <td>中津川市内</td> <td>240人</td> <td>中津川市都市交通マスタープラン91頁で設定した市内への来訪者数</td> </tr> <tr> <td>恵那市内</td> <td>120人</td> <td rowspan="3">中津川市都市交通マスタープラン91頁で設定した各地域への来訪者数の半数 ※各地域への来訪者数 恵那市内：240人 下呂高山方面：500人 木曾方面：100人</td> </tr> <tr> <td>下呂高山方面</td> <td>250人</td> </tr> <tr> <td>木曾方面</td> <td>50人</td> </tr> <tr> <td colspan="2">合計</td> <td>5,990人 (約6,000人)</td> <td>リニア岐阜県駅からの来訪者の立ち寄り：660人</td> </tr> </tbody> </table>			項目		人数	備考	過去10年間の最大の歩行者数		5,330人	平成16年時点	リニア岐阜県駅からの来訪者の立ち寄り	中津川市内	240人	中津川市都市交通マスタープラン91頁で設定した市内への来訪者数	恵那市内	120人	中津川市都市交通マスタープラン91頁で設定した各地域への来訪者数の半数 ※各地域への来訪者数 恵那市内：240人 下呂高山方面：500人 木曾方面：100人	下呂高山方面	250人	木曾方面	50人	合計		5,990人 (約6,000人)	リニア岐阜県駅からの来訪者の立ち寄り：660人
項目		人数	備考																							
過去10年間の最大の歩行者数		5,330人	平成16年時点																							
リニア岐阜県駅からの来訪者の立ち寄り	中津川市内	240人	中津川市都市交通マスタープラン91頁で設定した市内への来訪者数																							
	恵那市内	120人	中津川市都市交通マスタープラン91頁で設定した各地域への来訪者数の半数 ※各地域への来訪者数 恵那市内：240人 下呂高山方面：500人 木曾方面：100人																							
	下呂高山方面	250人																								
	木曾方面	50人																								
合計		5,990人 (約6,000人)	リニア岐阜県駅からの来訪者の立ち寄り：660人																							



中間評価の結果

令和元年度の実績※より、中心市街地の平日1日の歩行者数（各年で調査を実施している5か所の合計値）は、5,124人/日となっており、策定時から約640人増加しているものの、目標の達成水準には満たない結果となっている。

「まちづくりと一体となったまちなみ景観の保全」に関する施策として、中山道沿道景観区域の統一的な景観づくりを目的とした、景観づくり支援補助金事業を実施しているほか、「沿道民有地と一体となった歩行空間の創出」に関する施策として、令和5年度末に中心市街地まちづくりビジョンアクションプランの策定を予定している。

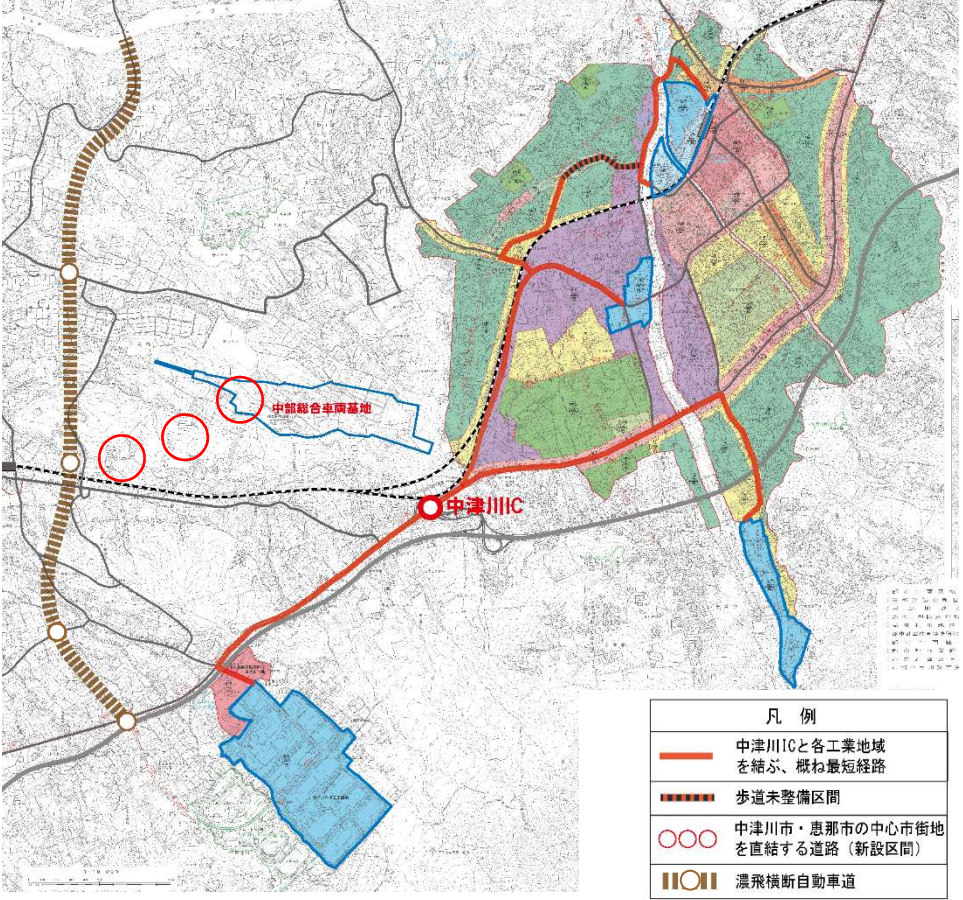
着実に関連施策が実施されており、中心市街地の歩行者数の増加傾向が見られることから、リニア開業を見据えて引き続き施策を推進し、更なる歩行者数の増加を図る。

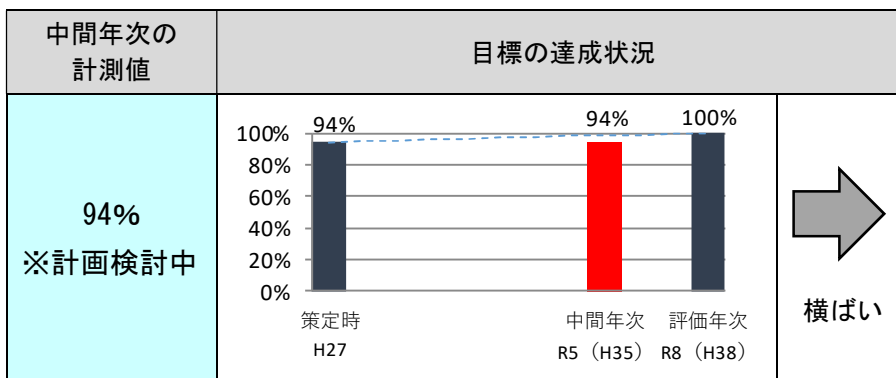
■中心市街地の歩行者数の実績（令和元年度）

調査日：令和元年9月26日（木）

	40歳未満	40～64歳	65歳以上	外国人	計
蔦勤商店前	245	181	143	13	582
スズヤカメラ前	164	154	85	9	412
十六銀行前	914	575	250	30	1,769
駅前ビル東側	1,376	519	133	24	2,052
大鋸酒店前	117	118	64	10	309
合計	2,816	1,547	675	86	5,124

※新型コロナウイルス感染症拡大の影響を考慮し、令和元年後の実績を検証値とした。

<p>検証指標 2-4</p>	<p>産業交通の主通過路線の歩車分離区間割合</p>								
<p>主に関連する基本方針</p>	<p>基本方針IV<活力> 円滑な産業活動を支える交通環境の形成</p>								
<p>検証指標の設定の考え方</p>	<p>既存の工業団地と広域交通拠点である中津川ICとの移動や、新たに整備される中部総合車両基地と広域道路網との移動において、物流交通が円滑に移動でき、かつ沿道の歩行者にとって安全な道路環境を確保する必要があるため、検証指標として設定する。</p>								
<p>検証値</p>	<p>(現況値)中津川ICと工業地域及び工業専用地域を概ね最短で結ぶ経路延長のうち、歩道が少なくとも片側に整備されている区間の延長の割合 (将来)上記区間に中部総合車両基地と中央自動車道を結ぶ経路を追加した区間のうち、歩道が少なくとも片側に整備されている区間の延長の割合</p>	<p>現況 約 94%</p>	<p>評価年次 100% → (全線整備)</p>						
<p>検証値の設定方法</p>	<p>■ 中津川ICと各工業地域の経路図</p>  <p>■ 中津川ICと各工業地域間の主な通過経路の総延長と歩道整備率</p> <table border="1" data-bbox="427 1841 1423 1964"> <thead> <tr> <th>中津川ICと各工業地域間の主な通過経路の総延長</th> <th>歩道整備済延長</th> <th>歩道整備率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>10.4km</td> <td>9.8km</td> <td>約 94%</td> </tr> </tbody> </table>			中津川ICと各工業地域間の主な通過経路の総延長	歩道整備済延長	歩道整備率	10.4km	9.8km	約 94%
中津川ICと各工業地域間の主な通過経路の総延長	歩道整備済延長	歩道整備率							
10.4km	9.8km	約 94%							



中間評価の結果

中津川ICと各工業団地間の主な通過経路や中部総合車両基地と中央自動車道を結ぶ経路は、策定時から整備が完了しておらず、策定時と同様の94%となっている状況である。

未整備区間（松源寺～大西線）はバス路線にもなっている幹線道路で、交通量が多く交通規制を伴う改良工事が難しいことから、現状ではグリーンベルトを設置している状況となっている。

将来的な歩車分離に向けては、中津川市・恵那市の中心市街地を直結する道路の一部である都市計画道路（本町後洞線）の整備が必要で、当該道路が整備された場合には松源寺～大西線の改良も可能になると考えられる。

安全な道路環境の確保に向けて、引き続き歩車分離済区間の整備を進めていく。

■中津川都市計画区域 総括図

