

第4章 目標達成に向けた今後の進め方

今回の中間評価において、各交通施策の実施状況やその効果を把握した結果を踏まえ、本アクションプランの2つの重点目標に対する中間評価のまとめ及び目標達成に向けた今後の進め方を以下に示す。

中間評価までの間に、新型コロナウイルスの感染拡大によって社会経済活動が打撃を受け、他方でリニア中央新幹線の開業時期も見通しが難しくなるなど、社会情勢の変化によって本アクションプランの推進も大きく影響を受けた。このような事情から、中間評価が令和5年度にずれ込んだことは止むを得ないことであるとともに、適切な配慮であったと考えられる。現在でも、リニア開業時期については見通しが困難な状況ではあるが、一方で、新型コロナウイルス感染症の影響は落ち着きを見せていることから、今後はリニア開業に向けた整備も進展していくことが予想される。

これらを踏まえ、今後も社会情勢を注視しつつ施策を着実に実施し、継続的に施策の実施状況をモニタリングすることで、本アクションプランの実現を図ることとする。

■ 中間評価のまとめ・目標達成に向けた今後の進め方

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

- ・重点施策である「市街地内環状道路の整備推進」について、(都)青木斧戸線の整備が完了し、供用が開始したほか、「混雑指摘箇所の交差点改良等」について、野尻交差点(野尻～大上線整備)の整備が完了しており、**着実に交通施策が実施できている**状況である。
- ・上記施策に関連する検証指標を確認した結果、コロナ禍による需要の減退はあったものの、「安全な歩行空間が確保されていない」「自動車のすれ違いが困難」と指摘する人の割合や「混雑指摘数が10件以上の交差点数」は減少傾向にあり、施策の効果が発現され、**安全・安心な交通環境の形成が進んでいる**と考えられる。
- ・一方で、「バスの利用者数」や「生活利便性に対する満足度」は、目標に対して逆行する結果となっており、**利便性の高い交通軸・交通空間の形成が進んでいない**ことが考えられる。
- ・また、人々の生活の場における、**ユニバーサルなモビリティ確保**の要請は、高齢化社会を迎えて、急速に高まってきていると考えられる。

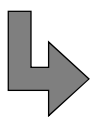


今後の進め方

コロナ禍を経た市民の生活様式を踏まえた上で、利便性の高い交通軸・交通空間の形成に資する関連施策(次頁以降参照)を中心に、引き続き施策を推進していく。
また、全ての人々にモビリティを確保するための公共的な交流・交通施策の体系的な計画立案が必要であり、「生活利便性」の検証指標の見直しを検討していく。

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

- ・重点施策である「リニア岐阜県駅周辺の拠点整備」や「交通軸の整備」について、リニア開業の見通しが困難となっているため、施策の検討・調整は進めているものの整備段階までは至っていない状況であり、関連する検証値は当初のままである。
- ・検証指標のうち「中心市街地の歩行者数（令和元年度実績）」については増加傾向にあり、ゆとりある歩行空間の創出に向けて、市民と一体となった施策を実施したことにより、都市拠点の賑わいの向上に繋がっていると考えられる。
- ・アンケート調査の結果より、リニア開業に期待している人の割合が高く、特にリニア岐阜県駅を拠点としたまちの整備が進むことに期待する意見が多く寄せられている。
- ・また、アンケート調査の自由回答では「市街地の賑わい形成」に関する記述が多く、リニア開通に向けた基盤整備を着実に進めながら、観光と市民の日常生活の両側面から、市街地の賑わいを形成していくことが求められる。

**今後の進め方**

観光施策と市民にとっての賑わい創出施策の連携・体系化について検討すべく、リニア開業に関する動向を注視しつつ、リニア開業の効果を最大限に活用できるよう、関係機関と連携を図りながら、引き続き施策を推進していく。

■参考：中津川市都市交通マスタープランの基本方針と検証指標の関係性

中津川市都市交通 マスタープランの 基本方針	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	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
基本方針Ⅰ＜安全・安心＞ 全ての市民の 安全・安心な生活を支える 交通環境の形成	A 重点目標1・基本方針Ⅰに関連する指標 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 (中津川市交通アンケート) 2) 「自動車のすれ違いが困難」と指摘する人の割合 (中津川市交通アンケート) 3) 人身事故件数 4) 公共交通の人口カバー率	—
基本方針Ⅱ＜便利＞ 利便性の高い交通軸・ 交通空間の形成	B 重点目標1・基本方針Ⅱに関連する指標 5) 混雑指摘数が10件以上の 交差点数 (中津川市交通アンケート) 6) バス利用者数 7) 生活利便性に対する満足度 (中津川市交通アンケート)	D 重点目標2・基本方針Ⅱに関連する指標 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
基本方針Ⅲ＜賑わい＞ 賑わいを創出する 交通環境の形成	—	E 重点目標2・基本方針Ⅲに関連する指標 2) リニア岐阜県駅周辺の交通結節 施設の整備率 3) 中心市街地の歩行者数
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	—	F 重点目標2・基本方針Ⅳに関連する指標 4) 産業交通の主な通過路線の 歩車分離区間割合
基本方針Ⅴ＜自然＞ 美しい自然にやさしい 交通環境の形成	C 重点目標1・基本方針Ⅴに関連する指標 8) 環境保全活動(イベント等)の 実施回数	—

※ : 主に重点目標1に関連する検証指標 : 主に重点目標2に関連する検証指標
 ※ 「中津川市・恵那市の中心市街地を直結する道路の整備率」は、基本方針Ⅳの検証項目にも関連する。

参考：検証指標と主に関連する施策との関係性一覧

	検証指標	関連施策	
重点目標1	安全・安心 「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	自動車-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	
		自動車-②-2) リニア岐阜県駅 駅進入道路の整備 自動車-②-3) 市街地内環状道路の整備推進 自動車-④-1) 交通安全施設の整備 自動車-⑤-1) 主要生活道路、公共性道路の現道拡幅(必要幅員の確保) 自動車-⑤-2) 安全な避難経路の整備 自動車-⑤-3) 主な緊急物資輸送路の現道拡幅 自転車-①-1) 自転車走行空間整備 自転車-②-1) 自転車利用ルールの周知活動 歩行者-①-1) 市内通学路における歩車分離 歩行者-①-2) 拠点周辺の主要路線の歩行空間の整備 歩行者-①-3) 生活空間の自動車交通の静穏策 共通-②-1) 交通安全のための広報活動 共通-②-2) 街頭啓発活動 共通-②-3) 児童・生徒への啓発活動 共通-②-4) リニア工事車両の交通安全管理の徹底 共通-②-4) リニア工事車両の通行経路における道路整備 共通-④-1) 歩行空間のバリアフリー化	
	「自動車のすれ違いが困難」と指摘する人の割合	自動車-②-3) 市街地内環状道路の整備推進 自動車-⑤-1) 主要生活道路、公共性道路の現道拡幅(必要幅員の確保) 自動車-⑤-2) 安全な避難経路の整備 自動車-⑤-3) 主な緊急物資輸送路の現道拡幅 歩行者-①-1) 市内通学路における歩車分離	
		自動車-④-1) 交通安全施設の整備 自動車-⑤-1) 主要生活道路、公共性道路の現道拡幅(必要幅員の確保) 自転車-①-1) 自転車走行空間整備 自転車-②-1) 自転車利用ルールの周知活動 歩行者-①-1) 市内通学路における歩車分離 歩行者-①-2) 拠点周辺の主要路線の歩行空間の整備 歩行者-①-3) 生活空間の自動車交通の静穏策 共通-②-1) 交通安全のための広報活動 共通-②-2) 街頭啓発活動 共通-②-3) 児童・生徒への啓発活動 共通-②-4) リニア工事車両の交通安全管理の徹底 共通-②-4) リニア工事車両の通行経路における道路整備	
	人身事故件数	自動車-④-1) 交通安全施設の整備 自動車-⑤-1) 主要生活道路、公共性道路の現道拡幅(必要幅員の確保) 自転車-①-1) 自転車走行空間整備 自転車-②-1) 自転車利用ルールの周知活動 歩行者-①-1) 市内通学路における歩車分離 歩行者-①-2) 拠点周辺の主要路線の歩行空間の整備 歩行者-①-3) 生活空間の自動車交通の静穏策 共通-②-1) 交通安全のための広報活動 共通-②-2) 街頭啓発活動 共通-②-3) 児童・生徒への啓発活動 共通-②-4) リニア工事車両の交通安全管理の徹底 共通-②-4) リニア工事車両の通行経路における道路整備	
		公共交通の人口カバー率	公共交通-③-1) 路線バスの維持・改善 公共交通-④-1) 福祉巡回バスの維持・改善 公共交通-④-2) 個別輸送サービスの導入
	便利	混雑指摘数が10件以上の交差点数	自動車-②-3) 市街地内環状道路の整備推進 自動車-③-1) 混雑指摘箇所の交差点改良等
		バス利用者数	公共交通-②-1) 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 公共交通-②-2) 周辺都市への新規バス路線の創出 公共交通-③-1) 路線バスの維持・改善 公共交通-③-2) 乗換えダイヤの再編 公共交通-⑤-5) 地域生活拠点の主要バス停の高質化 公共交通-⑤-6) 即時的な情報提供 共通-①-1) モビリティマネジメントの実施 共通-④-2) バリアフリー車両の導入
		生活利便性に対する満足度	自動車-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 自動車-②-3) 市街地内環状道路の整備推進 自動車-③-1) 混雑指摘箇所の交差点改良等 自動車-⑤-1) 主要生活道路、公共性道路の現道拡幅(必要幅員の確保) 公共交通-①-3) 行き違い設備の整備促進(明知鉄道) 公共交通-①-4) 運行体系の改善(明知鉄道) 公共交通-③-1) 路線バスの維持・改善 公共交通-⑤-4) 在来線駅の駅前広場の改修 坂下駅 自転車-①-1) 自転車走行空間整備 自転車-②-1) 自転車利用ルールの周知活動 共通-④-1) 歩行空間のバリアフリー化
	自然	環境保全活動(イベント等)の実施回数	共通-③-1) 市民・事業所等と連携した環境保全意識の高揚 共通-③-2) 自動車利用の平準化 共通-③-3) 電気自動車(EV)・プラグインハイブリッド車(PHV)の普及促進 共通-③-4) 市内でのEV・PHV用充電設備の整備
重点目標2	便利	中津川市・恵那市の中心市街地を直結する道路の整備率	自動車-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 自動車-②-2) リニア岐阜県駅 駅進入道路の整備 自動車-②-3) 市街地内環状道路の整備推進
	賑わい	リニア岐阜県駅周辺の交通結節施設の整備率	自動車-②-2) リニア岐阜県駅 駅進入道路の整備 公共交通-①-1) JR美乃坂本駅～JR岐阜駅間の直通快速列車の創出 公共交通-①-2) リニアの運行に即した運行体系の改善(JR) 公共交通-②-1) 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 公共交通-②-2) 周辺都市への新規バス路線の創出 公共交通-③-3) 中部総合車両基地へのバス交通の創出 公共交通-⑤-1) リニア岐阜県駅周辺の交通結節施設の整備 公共交通-⑤-2) リニア岐阜県駅 駅舎内施設の整備 公共交通-⑤-3) 美乃坂本駅の改修 共通-⑤-3) 観光レンタカーの利用促進
		中心市街地の歩行者数	自動車-①-2) 瑞浪恵那道路の整備 自動車-①-4) 神坂PA スマートインターチェンジの整備促進 自動車-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 自動車-②-2) リニア岐阜県駅 駅進入道路の整備 自動車-②-3) 市街地内環状道路の整備推進 歩行者-②-1) まちづくりと一体となったまちなみ景観の保全 歩行者-②-2) 沿道民有地と一体となった歩行空間の創出 共通-④-1) 歩行空間のバリアフリー化 共通-⑤-1) 電動アシスト自転車の利用促進 共通-⑤-2) 観光タクシーの利用促進 共通-⑤-3) 観光レンタカーの利用促進
	活力	産業交通の主な通過路線の歩車分離区間割合	自動車-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 自動車-①-1) 濃飛横断自動車道の整備